



**建築歴史文化研究室**  
Architectural History and Culture Lab.

**妻木 宣嗣**

TSUMAKI, Noritsugu / Associate Professor

# フットボールの進化と現代フットボールの戦術論

## Evolution of Football and Tactical Theory of Modern Football

### 組織をもつフットボール

一般的に最も簡単な、フットボール理論の代表格の一つとして、ポゼッションを挙げることができるだろう。本論考の中心テーマでもある。しかしこのポゼッションは、常に時間と共に変質するし、シークエンシャルなものだ。また歴史によっても異なるし、無尽蔵にある。このポゼッションの動きが、チームによって、あるいはチームを構成する監督や選手の個性によって大きく異なってくる。

本論考は、フットボールにおける組織的な戦略と戦術における、これまでの歴史、今のトレンド、今後の方向性について、考察を試みるものである。もちろん、まだ理論化・文献化されていない、近年のトレンドの萌芽についても言及するが、それが今後の主流になるかどうかは、不確定要素が多いことは言うまでもない。

### ポゼッション・フットボール

1872年、イングランド代表が史上初の公式国際試合に臨んだ時のフォーメーションは、極端な逆三角形のGK近い方から1—2—7だった。以降、100年を優に超える歴史の中で、フォワードの枚数は確実に減っていくことになる。1—2—7はやがて2—2—6となり、2—3—5、そして3—2—2—

3 (W—M型)と変化していく。そして4—2—4、4—3—3、4—4—2、4—2—3—1へと変わり続け、最後に生まれたのが4—6—0だった。ただし、これには注釈がつく。ポゼッションは、ダーウィニズム的なものではなく、時には140年前のポゼッションが今に採用されるからだ。こうした現象は、フットボールの歴史が円構造ではなく、スパイラルに発展してきたことを物語る。

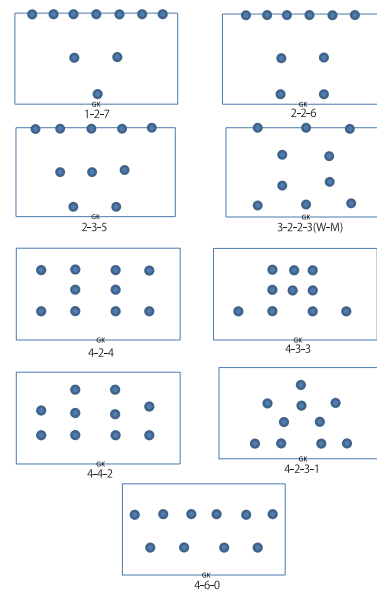
### おわりに 次の一手

現在、我々はフットボールにおける、歴史的パラダイムシフトを目の当たりにしているのかも知れない。確かにポゼッションではなく、ドリブルである「個」の存在が、近年、散見されるのも確かである。繰り返しになるが、ヴィニシウス(レアルマドリードの選手)をみると、「個」(ベッケンバウアーやマラドーナなどの過去の選手)を組織で潰すポゼッション・フットボールから、組織を「個」が潰すフットボールへと変化する過渡期といえなくもない。いずれにせよ、ドリブルによる突破とパス・フットボール、それらの共存が、これからのフットボールの課題だろう。そうするとトレンドは、「歴史はくり返す」的構造をもつことになるが、そうではない。例えば、先の「個①」→「組織>個」→「組織<個②」という動き。組織

的フットボールが全くなくなって「個」になるわけではない。つまり一昔前の「個①」ではなく、それは「組織」との組み合わせとしての「個②」である。つまり先にも述べたが、フットボールの歴史は、円環状にくり返すのではなく、スパイラル状に変化していると推測できる。

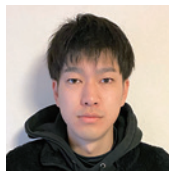
### 参考文献

フリー百科事典『ウィキペディア (Wikipedia)』から



姜本 峻志

KIYOMOTO, Syunji



生駒 瑞樹

IKOMA, Mizuki

# 自動車のフロントデザインの変遷について

About Transition of Front Design of Cars

## 序論

私は自動車のフロントデザインの変遷についての研究をしました。

研究の目的、方法としては日本の自動車産業が開いた時代といわれる1950年代から2021年までの時代でどのようなことが変遷の要因となっているのかを考察し、これからはどのようなデザインに変化していくのかを、今までの変遷の理由、これからの自動車の在り方を考慮し、考察していくものです。

## 分析

ヘッドライト、フロントグリルについて様々な車について調べましたが、今回はシビックという車に焦点を当てて紹介していきます。この車を選んだ理由としてはシビックという名前の由来が「市民の」という意味で、庶民に手の届きやすい価格設定だったことと、1972

年から現在まで販売されている車だからです。

写真を見ていただくとわかるように、シビックというモデルの一部を見るだけでもヘッドライトが丸目から様々な形に変化し、細いヘッドライトになったことが分かります。そしてこれはライト自体の製作の技術が進化し、規格化された丸目のみしか作れなかったものが自由度の高いLEDを制作できるようになったことが大きな要因だと考えます。

フロントグリルについては、エンジンの高性能化なども変遷の理由の一つであると考えていますが、デザイン面について、大きく変化したのは高級感を出そうとしたことが理由だと考えます。シビックで分かりやすいのは10代目のフロントグリルだと思います。メッキパーツを装備し、高級感をだして他車との差を付けようとしていることが分かります。

## 結果

ヘッドライト、フロントグリル共になくなると考えています。まずはヘッドライトについてですが、いずれは自動運転が標準となり、前を見る必要がなくなると考えているからです。これにより、ヘッドライトが不要になりますが、その代わりに歩行者や他の車両に自車の存在、形を知らせるためのライトがボディに装備されると思います。

また、フロントグリルについてはこれから電気自動車主流になっていくのでエンジンを冷やす必要がなくなるため不要になると考えます。しかし、いきなりグリルのない車は受け入れてもらえないと思うので電気自動車への移行期間はグリル風のメッキパーツ等を使い、デザインしていくと考えます。

## 引用

シビック復活記念！ 初代から10代目まで歴代全モデルを振り返る  
自動車情報・ニュース WEB CARTOP  
ホンダ・シビック-Wikipedia



1代目 (1972年)



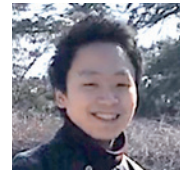
7代目 (2000年)



10代目 (2017年)

矢田部 拓磨

YATABE, Takuma



# 東日本大震災発生時の報道と実態

Media Coverage and Reality at the Time of Great East Japan Earthquake

## 序論

2011年3月11日14時46分に東北地方を震源とする東日本大震災という歴史的な大災害が発生した。この地震により発生した巨大津波は、東北地方と関東地方の太平洋沿岸部に壊滅的な被害を与えた。当時の地震発生直後という非常に切迫した状況下において、報道メディアはより多くの人命を救うために被害予測や避難勧告等の必要な情報を正しく伝えられたのかどうかという点に疑問を持ち、人々は報道を見ただけでは適切な対応を取れなかったのではないかと感じた。

本研究では、震災発生当時の報道映像や気象庁による発表と、実際の津波到達時刻を比較し、当時の報道は最も警戒すべき津波被害について正しく視聴者に警告できていたのか・人々は報道を見ることでこれから訪れる津波に警戒し避難等の対応を行うことが可能だったのかといった点に着目し、目下発生中の新型コロナウイルス感染症による被害についても共通する考え方として、現代における甚大な災害状況下において、報道からどこまで実際の被害を予測できるのか、また、メディアの発

する情報をどの程度信頼して、自分たちの行動に繋げるべきかを考察した。

## 分析

インターネットに記録された東日本大震災発生時の報道映像を用いて、震災発生から約1時間の間に発表された警報情報や報道映像の内容と、気象庁の報道発表資料による各地域に津波が訪れた時刻を比較し、タイムライン形式でリストに纏めた。

さらに、実際の津波到達時刻と高さとの報道における観測された津波の情報をグラフ形式でまとめ、それらを重ねることで比較した。

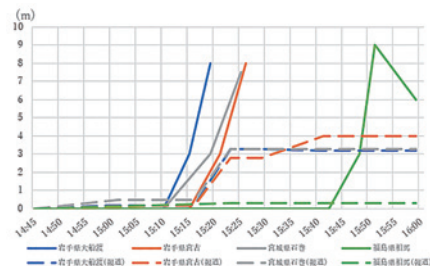
## 結論

グラフを用いた分析により、報道においては、津波の高さを実際よりもかなり低く伝えていたことが分かった。特に、福島県相馬においては、9mもの大津波が実際に押し寄せている間も、メディアは0.3mとかなり低い数値で報道を行っていた。これでは、当該地域はもちろん、周辺地域の人々も津波被害について適切な危機感を持たなかった可能性が高いのではないかと考えら

れる。津波はそれまで全く来ていなかった地域にも到達から5分から10分以内には8~9mの高さで押し寄せたという結果から見ても、被災地域の人々は報道情報を見ていただけでは適切な避難行動を行うのは難しかったと言える。

また、報道内容を分析したことで、災害発生時の報道においては、なるべくショッキングな印象を与えるものが優先されがちであること、被害の深刻さに関わらず東京都内の情報が多く報道される傾向にあることが感じられた。

これらの結果から、現代における大災害の発生時には、各種メディアからの情報をただ受け取って鵜呑みにするだけではなく、その情報から考えられる最悪のケースをイメージすることで、実際に報道だけでは到底予測できないような被害を受けた場合にも対応できるようなイメージ力を身に付けておく必要があると考察した。



審査会賞 論文部門

吉本 智

YOSHIMOTO, Satoru