

Voice of Design

Vol. 8-2

日本デザイン機構
Japan Institute of Design

東京都新宿区高田3-30-14山愛ビル2F 〒171-0033
San Ai Bldg. 2F 3-30-14 Takada Toshima-ku Tokyo 171-0033 Japan
Phone: 03-5958-2155 Fax: 03-5958-2156
http://www.voice-of-design.com E-mail:info@voice-of-design.com

特集

JDラウンドテーブル・詳細
クルマ社会のデザイン—4

提言課題を探る

目次

特集 JDラウンドテーブル

・オリエンテーション なぜテーマ「クルマ社会」か	1	佐野 寛
・話題提供	2	
都市を共有する消費スタイル—カーシェアリング		水野誠一
クルマと日本のものづくり		田村国昭
公共のデザインとしての移動		田中一雄
移動生活における高齢者の自立と責任		溝端光雄
市民がつくる都市の移動		白石正明
多様な移動をつくる		迫田幸雄
・話題提供 補足	9	
・会場から	11	
事務局から	16	



佐野 寛

クリエイティブディレクター

オリエンテーション

なぜテーマ「クルマ社会」か

クルマ社会の問題はデザインの問題

「なぜテーマ「クルマ社会」か」というのが私に与えられた最初の話ですが、なぜいま「クルマ社会」かということは、言うまでもないかなと思います。バックミンスター・フラーがかつて「地球は実に精妙に、極めて見事にデザインされた宇宙船だ」と言ったことがあります。宇宙船地球号はいわば造物主がデザインしたものです。一方、クルマ社会は人間がデザインしたものです。したがって、クルマ社会の問題はデザインの問題として考えることができるのです。だから我々日本デザイン機構がそれに取り組むわけです。

日本デザイン機構では「クルマ社会のデザイン」をテーマにフォーラムを3回やりました。第1回のフォーラムの前、2000年6月にトークセッションがあり、そこでクルマ社会研究と水環境研究についての話をしました。それを入れるとすでに4回、

話を積み重ねています。そして今日は5回目になるわけです。

クルマ社会の未来—提言へむけて

日本デザイン機構が今秋開催する会議(p16参照)で、フランスの研究で相当な厚みを持った研究報告を聞く機会があります。そこでそれに対抗するわけではありませんが、日本ではこういう論議を尽くしてきたという中間報告をしたいと考えています。今日はそのための円卓会議であるわけです。

中間まとめというのはそう見事にはとてもできないと思います。これは今日の話題提供者の一人である迫田さんがお作りになったクルマ社会曼陀羅(Voice of Design vol.6-2収録)ですが、この図を見るだけで頭が痛くなるぐらいのたいへん複雑な、まさに複雑系を絵に描いたようなテーマに我々は取り組んでいるわけです。迫田さんのチャートをリニアに並べて「クルマ社会のデザイン、解決すべき問題群の確認」をまとめましたが、これらを全て解決しない限りはちゃんとした提言にならないと心得るべきです。こういう問題群のソリューションを全部考え、具体策と共に提言をする。うまくいけばクルマ社会の未来というものを明るくしていく提言になろうかと思いますが、そう

Special Issue: JD Roundtable Forum
Design for a Motorized Society (4)
- Points to be included in the Final Proposals

JD Roundtable Forum ----- 1
From the Secretariat ----- 16

JD Roundtable Forum
Theme : Design for a Motorized Society (4)
- Points to be included in the Final Proposals

Period : July 26, 2002

Venue : Lutheran Ichigaya Center (Tokyo)

Organized by : Japan Institute of Design

Program : Orientation Hiroshi SANO
Presentation Seiichi MIZUNO
Kuniaki TAMURA
Kazuo TANAKA
Mitsuo MIZOHATA
Masaaki SHIRAISHI
Yukio SAKODA

Additional Comments

Discussion

JDラウンドテーブル クルマ社会のデザイン 4 提言課題を探る

2002年7月26日(金)

会場 ルーテル市ヶ谷センター

主催 日本デザイン機構

オリエンテーション 佐野 寛
話題提供 水野誠一
田村国昭
田中一雄
溝端光雄
白石正明
迫田幸雄

簡単なものではないでしょう。ですから中間まとめといってもここまでやってきたということで、会議のあとが本格的なまとめ、提言になっていくと思います。今日はそういう前提で始めたいと思います。

ラウンドテーブルですからここに座っていらっしゃる皆様は全員参加者です。それから、今日ここに出席されていない犬養智子さん(2001年10月開催JDフォーラム アクティブシニアの移動生活、コーディネート)からもご意見が届いています。本当に論議を尽くす時間はないかと思いますが、とにかく皆様になるべく発言をしていただきたい。ではさっそく始めたいと思います。

佐野 寛
(株)モスデザイン研究所代表。1935東京生まれ。東京芸術大学卒。目白大学特任教授。元東京学芸大学教授。著書「21世紀の生活」(三五館)「現代広告の読み方」(佐野山寛太(文春新書)他多数



水野誠一

ソーシャルマーケッター

話題提供 1

都市を共有する消費スタイル —カーシェアリング

使用価値への移行

前回(2000年6月開催)の会議で、ホローマーケティングあるいはホロデザインということをお話させていただいた。一言でいってしまえば、総合的なマーケティング、総合的なデザインということです。今までのマーケティングやデザインというのは、ものをつくって売るところまでで完結する行為だったわけですが、これからは商品をつくり販売する、そしてそれが使用され廃棄・再生されるまでを考えデザインしなければいけないのではないかと。その流れの中で、特に自動車について、何をかうかよりもむしろそれをどう使うか、つまり所有価値よりも使用価値にこれから価値観を移していかざるを得ないだろうというお話させていただいた。

また、ワークシェアリングというようなことが最近よく言われるが、21世紀は生産の面でもう量の拡大、成長が難しい時代である。パイの増えない経済をどう皆で分かちあっていくかということが大きなテーマでもある。シェアリング(共同利用)という概念を自動車の中にも持ち

込む必要があるのではないかとことを提言させていただいた。

カーシェアリングの試み

そうこうするうち、7月7日の朝日新聞朝刊に、オリックスやスズキなどが出資して横浜で電気自動車のシェアリングをするためにシーイーブイシェアリングという民間会社ができたとの記事が出ていた。環境に優しく、自動車リースよりも低料金で済むという。欧州では既に数百の運営組織があるというが、日本でもこういうシステムがそろそろ実用段階に進化し始めていることの現れでもある。

その背景には、マストラフィックに対して全面的に我々は信頼しているのかという問題もある。電車・バスがお客をほとんど乗せない状態で、ただただ定時運行している様子を目にするところがある。環境負荷を考えたとき、こういったマストラフィック自体を見直していかなければいけない。そこでオンデマンドバスが提案されたりするわけだが、さらに進めていったところに、乗りたいとき、使いたいときにクルマを簡単にレンタルできるカーシェアリングのシステムが位置づけられる。

それから燃料問題。燃料電池や電気自動車では燃料のチャージに非常に時間がかかる。あるいはメンテナンスにこれまでの自動車よりもかなり高度な技術を要するという。こういうものを克服していくためにも燃料電池車あるいはEV(電気自動車)というものは、持つよりもそれをレンタルして使うことの方がより効率的で

Orientation: Why do we take up "Motorized Society" as a theme?

* The issues of the "Motorized Society" are the questions of design
R. Buckminster Fuller once said that the earth is an elaborately and beautifully designed spaceship. The earth is designed by the Creator, but the motorized society is designed by humans. Therefore, we can consider it as a matter of design, hence, it is a right question for us, the Japan Institute of Design, to address. We have held three forums on the subject "Design in a Motorized Society." Prior to this series, we held a Talk Session in June 2000 when we discussed the studies on a motorized society and water environments as our future subjects.

* The Future of the Motorized Society

We are going to present an interim report of our studies at a conference to be held later this year. As shown in the "mandala chart," the problems in the motorized society are complicatedly

interrelated. We are tackling a very vast and complex subject, and finding solutions to these problems is very difficult. After this interim report, we must work hard to compile our final report. I hope that the discussions today will help provide us with deeper insight.

Hiroshi SANO, Creative Director

Presentation 1: Car Sharing: A new consumption style for city dwellers

* From Purchase to Use

We need to change our values about motorcars from the value of possession to the one of use. It is no longer easy to expand our production scale. The greatest subject for us to consider is how to promote sharing the pie with no possibility of the pie becoming larger. We need to apply the concept of sharing also to cars.

* Attempt of Car Sharing

あるはずだ。

競争から共創へ

事業化に向けてはいくつか問題がある。一つは国の規制、たとえばクルマのレンタルに対する規制、安全規制と様々な法的規制がある。二つ目に、この手の実験はいろいろな団体が小規模な実験をやっているが、あるところで大きな連動が図れない限りシステムとして完成しない、便利なシステムになっていかない。ということでは途中で頓挫してしまう危険性がある。そういうことからまず国の支援、こういった実験に対しての体制構築を進めていただく必要がある。一方でメーカーがお互いに、ただ競争するのではなくてコ・クリエーション、つまり共に創り上げる「共創」という概念でシステムを一元化していく。たとえば電気自動車にしても燃料電池にしても充電方式が違ってステーションを共有化できないようでは大きなシステムにはならない。そういう視点からNPOのような形態で実験をしているところもある。カーシェアリングは絶対に成功させてほしい。まだ非常に小さなトライアルだが、これは生産から消費までに至る大きなパラダイムの転換のきっかけだと思っている。

水野誠一

(株)インスティテュート・オブ・マーケティング・アーキテクチャ(IMA)代表取締役。1946年東京都生まれ。慶應義塾大学経済学部卒業。元西武百貨店代表取締役社長。95年参議院選挙に比例代表で当選。同年(株)インスティテュート・オブ・マーケティング・アーキテクチャ(IMA)設立、代表取締役就任。現在インターネット関連の海外企業の日本導入や、若手ベンチャーの起業を応援指導している。著書に「知恵のマーケティング」(同文書院インターナショナル)他



田村国昭

(株)博報堂メディア・コンテンツ
統括局
局長代理

話題提供 2

クルマと日本のものづくり

日本の自動車産業

今日の日本経済の貿易の実体を見てみると、ご存じの通り食糧とか原材料の大半は輸入しているわけですが、エネルギー関係で約700億ドル、そして大豆や鉄鉱石、一部の食糧で200億ドルです。だいたい920億ドルのそういったものを輸入しないと、日本の都市とか農村の生産も維持できない。一方で自動車産業の輸出はだいたい921億ドルでしょうか、ツーペイなんです。

また、関連含め自動車産業に働いている方々は537万人ぐらいでしょうか。純粋に自動車産業だけですと230万人。日本の生産人口の約8.56%でしょうか。そういう人たちの日常のいわば生活というものを、この日本の自動車産業が支えている。

日本企業のアドバンテージ

そういう現実のなか、日本の社会が変化していくための先鋒として自動車産業がどういう状態になっているのかということ、ご存じの通り生産・販売の面では、時間差攻撃と地域攻撃によって世界的なシェアを維持しようとしている。

燃料電池の発売に関し、1999年の予想では2004年頃にダイムラーベンツかGMあたりが一步先んじて市販するであろうとの予測だったが、昨今のニュースではトヨタ、ホンダが来年初めにも発売する見通しである。価格は1台数千万円、トヨタが30台、ホンダが20~30台の見込み。これで世界標準の地位を確立しようということで、経済産業省も五箇所で水素燃料の供給の実験を始めるそうです。

もう一つ、チャンスという意味でいうと、日本は高齢化社会の最先進国になった。そのなかで、かつて家庭電化製品が世界の市場を制覇したように、日本の家屋のある種の欠陥を家電製品が補い、しかも快適な屋内居住生活をつくったのと同じように、日本企業は高齢化社会に対応する、あるいはハンディキャップ、フィジカルチャレンジドといわれている人たちに対する対応をいち早く進め、この巨大な高齢化市場でのリーダーシップをとっていく必要がある。

課題はパブリック対応

問題は広い意味でのクルマ社会に対し、私企業としての対応はいいが、パブリック面では、高速道路の40兆円債務など問題も多い。公団と同列には語れないが、日本の国レベルの運輸システムを見る限り、まだまだ企業はパブリックのなかでの責任・対応や全体の仕組みづくり発想などに関してはある意味遅れている。ただ、そこにある種の市場が開ければ、即対応できるよう準備はされている。「トヨ

A company called "C.E.V. Sharing" was established in Yokohama this summer by Orix, Suzuki and some other companies. This company is promoting shared use of electric vehicles. This is a new attempt in Japan, although we know of hundreds of car sharing organizations in Europe.

Behind this is a question about the existing mass public transportation systems. We often observe public buses running with few passengers. Hence, the idea of a "bus on-demand" is proposed. The ultimate answer to realize an "on-demand" service may be a car sharing system.

* From Competition to Co-Creation

There are some questions that need to be answered before we can actually materialize the car sharing system. One is the relaxation of government restrictions (for rental cars, safety regulations, and so on). Another problem is the organization of the system. Car sharing

is attempted in small scales at various places, but unless these trials are organized, there will be no mass movement for creating the car sharing system.

Automobile manufacturers should cooperate, instead of competing with each other, in building such system.

Seiichi MIZUNO, Social Marketer

Presentation 2: Automobile Manufacturing in Japan

* Automobile Industry in Japan

To keep the production going in both cities and rural areas in Japan, we need to import energy sources and food worthy of 92 billion dollars a year. In turn, we earn about 92.1 billion dollars from exporting automobiles. The automobile industry and its peripheral industries employ 5.37 million people, which is about 8.56 % of the population in productive age. It can be said that the life of the

「タウェイ2001」という資料がある。張富士夫さんが社長就任に際しトヨタのものづくりについて全世界の工場、研究所等に英文で送る元になったものだが、それを見る限りトヨタでは環境問題を含め即応体制が整っている。ここがなかなか日本企業のしたたかなところである。ホンダについても、スズキ自動車も同じである。

ただし、これが全ての日本産業の強みにはならないことを申し上げたい。トヨタでは戦前から豊田佐吉が上海でグローバルな企業戦略を展開していたし、ホンダもスズキも二輪車で欧米との戦いを早くから欧州で展開していた。それら自動車3社が日本の代表的経営モデルであるけれど、他の企業には転用できない部分もある。とまれ、私は日本の自動車産業が一般的な経済状況に照らし合わせ、皆さんが思っているよりも落胆する状況ではないということは力説しておきたい。

田村国昭
1945年広島生まれ。東京都再生、全社エルダリープロジェクト等のプロデュースを担当。他に、地域計画、マーケティングの講演、執筆活動も行っている



田中一雄

(株)GK設計
取締役環境設計部部長

話題提供 3

公共のデザインとしての移動

今日はクルマ社会に関わる諸問題を解決する背景としての社会問題を整理し、おさらいしてみます。私は「環境問題」「少子高齢化問題」「IT問題」「都市再生問題」の四つがあるかと思います。

環境問題

20世紀の負の遺産といわれている地球温暖化問題。京都議定書では2008年から2012年の間にCO₂を始めとする地球温暖化ガスを日本は6%削減しなければいけない。ただしこれは既にそれを越えて増加し、達成は無理であろうと、最終的にはお金で売買することになってくる。これを解決するには電気自動車や燃料電池の問題、トータルな交通量対策として道路

ネットワークやTDM(Transportation Demand Management)という形で交通需要をコントロールし自動車交通を減らし解決していく。地球温暖化ガスのうちの2割が運輸部門。その90%までが自動車からの排出ガスで難しい問題になってくる。物流の効率化についてマルチモーダルという船や違った交通手段を採ることで減らしていく。また公共交通をつくっていく中でLRTやコミュニティバスや自転車タクシーなどどう魅力を出していくかが問題。さらに、クルマが年間400~500万台廃車されていく中で、かなりの不法投棄がある。自動車は今75%のリサイクル率をもっと上げていくことも循環系の問題。イメージとしてオランダのアムステルダムレンタル自転車の例を挙げさせていただきました(Fig.1)。

少子高齢化問題

日本是世界一の高齢社会になっていく。2015年には4人に1人、2050年には3人に1人が65才以上の社会になる。高齢者も含めて元気で動いていかないと国も減びる。生産年齢人口として、働く人がいなくなることで、みんな元気で働きましょう



Fig.1



Fig.2



Fig.3



Fig.4

Japanese is supported, to a great extent, by the automobile industry.

* Advantages of Japanese Corporations

How is the automobile industry situated in Japan today as the leading industry? It is trying to keep its share in the world market by going ahead of other countries in production technology, and by regionally focusing its marketing. Both Toyota and Honda are planning to launch cars driven by fuel cells at the beginning of next year. They are trying to set the world standards in fuel-cell vehicles. The Ministry of Economy, Trade and Industry is going to test the supply service of hydrogen fuel in five places.

* Aging Society

Japan can take leadership in producing products for the elderly people and for physically challenged people, and lead this emerging large elderly market.

* Public Responsibilities by the Private Sector

Corporations, in a sense, are late in developing systems to perform their public responsibilities. However, they are ready to take immediate action if a specific market is opened. I personally do not have a negative perspective about the future of automobile industry. Kuniaki TAMURA, Hakuodo Inc.

Presentation 3: Mobility as a Public Design

Four problems should be considered for the motorized society of today and tomorrow: environmental issues, under-replacement fertility, intelligent transport system, and urban revitalization issues.

* Environmental Issues

In order to control global warming, emission gases from automobiles must be reduced. For this, more electric vehicles and fuel-cell vehicles should be used. At the same time, total transportation must be controlled by rebuilding road networks,

という社会をつくっていくことが必要になってくる。そういう意味で交通バリアフリー法がでてきたり、乗り物としてのシルバーカーもでてきている。低床車両をイメージとしてださせていただきました(Fig2~3)。

IT問題

技術としてのIT問題、Intelligent Transport Systemです。高齢者も自分の行きたい所に自動運転で行けるといことは非常にユニバーサルと思いますが、その前段としてのETCや自動運転を前提としたAHS (Advanced Highway Systems)あるいはAdvanced Safety Vehicleという形で安全自動車も考えられていく。それからSmart Plateという形でナンバープレートの電子化も。事例としてETCのガントリー、私どもの手がけたものをださせていただきます(Fig4)。

都市再生問題

都市問題は公共交通とリンク、あるいはバスだ電車だということだけでなく、カーシェアリングも公共の概念として入ってくる。都市再生の中での都市空間づくり、バスのストップとか空間を整備していくことはデザインの力が必要となり魅力づくりをしながら技術問題を解いて行かなければならない。都市体系の話では日本は環状道路が遅れているという、是非の問題もあるが単純に整備率を見れば欧米からはるかに遅れている状況があり、交通問題が解決していないといわれている。

一番大きな問題は環境問題、これをどう解いていくか非常に重要。加えて高齢社会をクルマ社会でどう解いていくか、この二つがポイントであろうと考えています。

田中一雄
1956年生まれ。80年東京芸術大学卒。82年同大学院美術研究科修了。83年株式会社GK設計入社。深圳市中心区(中国)サイン・ストリートファニチュア計画、97年WALL.AG,ベルリン市インテリジェントバスストップ開発、98年日本道路公団ETCガントリー標準型開発など。著書「都市とデザイン(共著)」(電通)他



溝端光雄

(財)東京都老人総合研究所
介護・生活基盤研究グループ
副参事研究員

話題提供 4

移動生活における高齢者の自立と責任

高齢者にやさしい自動車開発

私は「年をとってもどんどん自動車に乗って色々な所に行くべきで、そのため移動手段としては現在の自動車で概ね充分ではないか」と思います。頭を使う、外出して活発に移動する人ほど、病気の数も少なく、老化の進行度が遅いという実証データがある。自分で運転する自動車は老化防止や健康維持に非常に有効な手段の一つで、完全自動運転のPRT(Personal Rapid Transit)が開発され普遍化したら、みんな痴呆になるのではない

かと非常に危惧しています。

ただ、高齢者にやさしい車両を作る技術やデザインの方向性は必要だと思う。生理的には、椎間板がつぶれて個々の腰椎間の隙間がなくなり、前期高齢と後期高齢を比べれば平均では2cm強程度、MAXだと5cmという数字も見られる。こうした現象にともなう眼の位置の低下に対して、今のクルマのシートの高さは十分調節可能か。超高齢化という身体機能の変化を詳しく調べ、対応が必要なのはデザインに反映するという姿勢が求められるのではないか。

胎動する3・4輪タイプの電動車いす(電動スクーター)について

3輪や4輪で走行する電動車いす(電動スクーター)の利用実態をここ2年間調べたが、利用者の8割が75歳以上の後期高齢者で、その内の約半分が、クルマの運転をやめて自由に使える交通手段に近い電動車いすに乗り換えている。今のクルマでも支援機能を高めれば利用されるのではないかと、また、そうすることが移動支援などに関わる福祉介護費用の節約に繋がるのではないかと。工業デザインの面では、後期高齢層になると心身機能が多少劣るので、シート座面や残存充電量表示などの工夫など、それに見合った交通車両を作るべきです。

最近では、無防備に近い状態でシート上に腰掛けるだけで、20~30km/hで走る小型の電気自動車も開発されているが、一般街路上でトラブルを起こした場合には、恐らく死亡に至ると考えられる。電動

introducing transportation demand management and improving public transportation systems. About 20 % of greenhouse gases come from the transportation sector, 90 % of which is from emission gases from motorcars. Rental bicycle systems like these in Amsterdam can be one solution(Fig.1).

* Fewer Children and More Elderly People

Japan will have the largest aging society in the world. By 2015, one out of four will be aged 65 and older, and by 2050 one out of three. Even when we become elderly people, we must stay healthy and continue working. To help our mobility, cars for the elderly people and low-step vehicles will be needed(Fig2-3).

* IT in Transportation

Intelligent Transport Systems, ETC(Fig4), Advanced Highway Systems or Advanced Safety Vehicles for full automatic driving should be considered to facilitate smoother traffic on expressways, and safer

driving in general.

* Urban Revitalization Linked with Public Transportation

In planning urban revitalization, public transportation systems must be taken into consideration. While solving technical problems, bus stops and public spaces must be designed attractively through which designers can display their competence.

Among the four problems, the most urgent one is the environment, followed by transportation for the elderly people in the motorized society. Kazuo TANAKA, Director, Environmental Design Dept.GK Sekkei inc.

Presentation 4: Self-Reliance and Responsibility of the Elderly in Mobile Life

* Support Technology to Vehicles for the Elderly

As an employee in a research institute for the elderly, I recommend the elderly that they should go many places by car. Fuel-cell cars

車いすは6km/hと遅く小型自動車のような危険はないと思うので、とりわけ後期高齢者には自分でコントロールできるいい手段だと思う。

公共交通機関の車両デザインなど

公共交通機関は経営基盤として一定規模の地域密度が必要である。つまり、過疎地や小規模な都市では採算性が悪いので、自動車などの私的手段に依存せざるを得ないが、大都市では公共交通機関は効率的な移動手段となる。その意味で、公共交通機関のバリアフリー化に資するデザインは大きな課題である。

ただ、アクティブ・シニアの移動生活を支える最も適切な手段は、自動車や電動車いすなどの私的手段ではないかと思う。電動車いすには3輪と4輪のタイプがあり、4輪の利用が多少多い。この点は、安定性の良い車両が好まれていると同時に、道路に段差が多いなどのインフラの問題もある。道路交通法上の基準があるが、改善要望を調べてみると最高速度は概ね6km/h以下で良いが、幅はちょっと狭い方が良いとしている。現在の基準幅は70cm(総理府令やJIS規格)だが、小錦さんが乗るような車両の場合は、住所を管轄する警察に届け出て承認を得ると乗れる。しかし、銀行のATM機やスーパーのレジ通路の幅などを考えると、単に車両デザインの改善だけではなく、やはり、インフラ整備が必要。交通バリアフリー法やハートビル法の問題だが、少なくとも、公共的な建築物の通路幅は90～

120cm程度を確保する必要がある。

小型の電気自動車、電動車いす、そして買物車もシルバーカーと呼んでいるようですが、安全性や利便性の違いを踏まえた対応策が必要かも知れません。

清端光雄

1952年山口県出身。77年愛媛大学大学院工学研究科修了。愛媛大学工学部土木工学科助手交通工学専攻を経て現職。90年国際交通安全学会論文賞受賞。著書「身体障害者と自動車運転」(中央法規)移動制約者の交通環境整備(地域科学研究会)「サクセスフル・エイジング—老化を理解するために」(都老研編)他



白石正明

(有)国際プロダクティブ・エイジング研究所
代表取締役

話題提供 5

市民がつくる都市の移動

バスのスロープ

Fig.5はオランダの低床バスで、ドアが閉まったままスロープが出てきます。安全へのデザイン上の配慮です。跳ね上げ方式のスロープもあります。二つに共通しているのは、運転手が中にいるままで降りてこないことです。日本は運転手が降りて引き出す、これは非常に大きな問題点です。

次は入り口のデザインに配慮があるイギリスの例です。二人乗せた乳母車がそのまま出入りできる。この配慮は不可欠です。地面から高さ14cmまでニーリング

して、かつスロープが出る点、それから入り口が前に主にある、この2点を見ていただきたい。

ソフトを育てよ

今度はソフトの問題です。確かにノーステップのバスです(Fig.6)。手前に黄色いブロックが見えます。これが歩道の縁石です。つまり、バスの運転手が縁石すれすれに停める訓練ができてないし意識がゼロです。ハードがいくら良くてもソフトがだめです。もし雨が降っているときは道路の脇には水がたまります。水の中へ足をおろさなければいけない。ということは乗り降りがスムーズにできない。したがって人間の心理・行動を充分読んでどこに停めるか、そのための訓練が必要です。また市民がこれはおかしい、なぜそばにつけないんだと徹底的に抗議しないと変わらない。日本全国びっちりつけている例はほぼ皆無に近い。これは元気な人だけではなく、赤ちゃんを抱いた人、荷物を持った人、乳母車の人、全てに共通する大事な問題です。ソフトはお金がかからず、すぐできますが、ハードは時間もお金もいる。したがって今後日本の都市の移動を



Fig.5



Fig.6

and other environmentally favorable cars are welcome. But there are ways to improve the existing cars to be more elderly friendly. For example, as people age, the space between their lumbar is reduced, and their eye level is lowered by 5 cm. The question here is how much the seat height can be adjusted.

* Electrobuggies with 3 or 4 wheels

More than 80 % of electrobuggy users are people above 75. With little passenger protection, small electric vehicles run at the speed of 20 - 30 km/h, but would be dangerous when there is a trouble. Electrobuggies are slower than electric cars, but they are a good means for personal mobility for short distances.

* Public Facilities

Key means for personal mobility for active senior citizens will be motorcars and electrobuggies. Many surveys found that the users prefer electrobuggies to run at a speed of less than 6 km/h, and to

have narrower widths. With a wide buggy, users cannot approach an ATM in a bank, they cannot go through the cashier counters at supermarkets. When designing buggies, other things must be considered, in particular, making them fit the widths of corridors in public facilities as well as corridors of new facilities should be wider than 90 cm and desirably 120 cm wide.

Mitsuo MIZOHATA, Head Researcher, Human Care Research Group, Tokyo Metropolitan Institute Gerontology

Presentation 5: Promoted Mobility in a City by Citizens

* Slope to ride on a bus

In the Netherlands(Fig.5), the slope comes out while the door is still closed. Another type is a draw slope. For both types, the driver does not come out of the bus, as he can operate the slope from his seat. This is a British example of the door of a bus. A baby carriage

やさしくできるかできないかは市民の意識と行動にかかっていると私は思います。

タウンモビリティ

これはスクーターを利用したイギリスが発祥のショッピングモビリティプログラムです。日本ではタウンモビリティとっています。Fig.7はショッピングセンターです。白いジャケットを着た女性は筋ジストロフィーで両足は完全に麻痺していますがこの通りスクーターに乗り、これから自分一人で図書館へ行くところです。その間家族は介護疲れを解消でき、福祉厚生費や老人医療費の節減にもモビリティが非常に意味を持っています。

モビリティがどれだけ大きく人間との関わりがあるか、添付資料「モビリティとQOLの変革」の島根県石見町の例です。町が奨励してスクーターの購入補助をしている。どのような変化が利用している人たちの間であらわれたか、モビリティがあるおかげで生活が変わった、間違いなくQOLが向上しています。このモビリティの威力をぜひ見ていただきたい。

安全で魅力あるデザイン

スクーターのデザイン、特にブレーキ



Fig.7

の利かせ方は人間の心理的な、あるいは反射的な行動から、危険だと思ったら握りしめるというのが基本的な行動です。ところが握りしめても止まらない機種が多く、これを今各社とも自転車方式の握りしめたら止まる方向に切り替えて統一しつつあります。また、スクーターに乗っていると身障者に間違えられる点は、デザインの考慮で周りの人が乗りたいような形にすることが一つのポイントだと思います。

タウンモビリティの展開

低床バスで町へ来ても、そのあと町のなかでどう移動するかが今のまちづくりのなかで考慮がない。行きたいところ好きなどところに停められ、そして荷物も積み込める、これが非常に大切です。タウンモビリティの可能性で日本が海外よりも進んでいる企画では、入院患者のQOLを高めるためのホスピタル・モビリティがあります。

タウンモビリティは、一つは混雑を避けるためのカーシェアリング・システムの一環です。もしスクーターが何台も何台も町中に来た場合にはパンクする。そういう意味ではみんなでシェアする考え方と、バッテリーで動きますから環境に対するやさしさもあります。

白石正明

1934年生まれ。高齢化問題の最先駆者で国際的に著名な吉田寿三郎先生の指導を受け、日本ウエルエージング協会専務理事を務める。定年後、現研究所を設立し欧米のデザイン、建築、高齢化分野の諸団体、政府機関、専門家、実務者とネットワークを組み、活力溢れる高齢社会実現の知恵とノウハウを調査、研究している



迫田幸雄

静岡文化芸術大学
デザイン学部生産造形学科
教授

話題提供 6

多様な移動をつくる

自動車が手放せない

地方都市には移動手段の多様さがなく、クルマの代替手段がない。高齢になって免許証をもう返納したいと思っても自分の移動手段がないからクルマを使わざるをえない状況です。なにか別の移動手段を持つことが高齢社会の進展にともなって必要になると思います。その手段を見つけ、用意しようと、軽、中量の公共交通を新たに整備する気運が生まれてきたわけです。

移動の連続性のために

今回のテーマ「クルマ社会」の一番のメリット、ドア・トゥ・ドア、行きたいときに行きたい場所までずっと行ける移動の連続性のために、20世紀のクルマがクルマ文明とっていいほど発展したわけです。それと対抗する公共交通は、必ず乗り換えたり移動手段を換えなきゃいけないハンディキャップを負っている。

ドイツ鉄道では、自転車ごと乗れる車両を全国に走らせていて、自転車という移動手段を駅前で放棄することなく目的地まで持っていき、一方ではエコツーリ

carrying two babies can go in and out of the bus. The slope comes leaning down to the height of 14 cm from the road surface.

* Training of bus drivers is important

This is a bus with no step used in Japan(Fig.6). But the driver is not trained to make a stop right beside the curb. Even if a bus is well designed, it is not useful unless the driver can drive it the right way, and unless he has an attitude to stop a bus closely along the curb for the sake of the elderly, wheelchair or baby carriage users. Users also should make complaints about such drivers. The improvement of public transportation services depends on users' positive involvement.

* Shop Mobility Program and Town Mobility Program

This photo shows the Shop Mobility Program using scooters initiated in England(Fig.7). This lady in white jacket is suffering from myotonic dystrophy and both of her legs are paralyzed. However, she rides on a scooter, and goes to a library alone. A similar

program in Japan is called "Town Mobility." In Iwami town in Shimane, a subsidy is given to elderly people to buy a scooter. Now, many senior people have come to enjoy a better quality of life. A similar system is introduced in hospitals, and is called "Hospital Mobility" and Japan is ahead of other countries in this. Both are systems to share vehicles. To help scooter users, manufacturers are now changing the brake system of their scooters to allow the driver to hold the handles firmly to stop.

Masaaki SHIRAISHI, President. International Productive Aging Institute

Presentation 6: Various Means of Mobility

* We cannot do away with automobiles.

In rural towns, we have limited choices of means for transportation. There are no alternatives to automobiles. So we must drive even though we get old and want to refrain from driving. Automobiles

ズムに結びつく状況をつくっています。ヨーロッパのすいているところだからできるのだろうということではなくて、JR北海道もこの手のことをぜひやりたい、通勤用にも使いたいと聞いています。

Fig.8はライトレール、市内を走っている路面電車ですが古いタイプです。三両固定編成で前後に動力車があり、真ん中の古い車両を改造して低床にした。中間車は動力源がないトレーラですから改造できた。自分たちの持つ資産を捨てずに、なんとか改良しながら使う姿勢が見てとれます。古いものをどうしたらまた次に活かせるのかを考えている。右端に自転車のステッカーが貼ってあり、自転車も持ち込み可。当然乳母車やショッピングカートも載せられる。たとえば自転車でツーリングを楽しんでいる後期高齢者が、疲れたので一時路面電車を利用するといった使い方もあるようで、移動手段を連続させる努力の一例かと思えます。目的地までとにかく連続する配慮がなされている。

連続するもう一つの方法ですが、路面電車の路線がないところから来たバスが、路面電車の停留所に乗り込んで客を

降ろす。するとその次には路面電車がやってきて動くことなく、目的の電車に乗るということです。路面電車とバスを分離するやり方ではなくて、移動手段のハードは違うけれども運用で連続性を保つ試みで、かなり浸透しているようです。

歩けるように

Fig.9は日本です。ちょっと腰が曲がった高齢のご婦人が、自分の移動を支えるために歩行補助車をお使いですが、横断歩道を半ば達しないうちに左側の信号が赤く変わっています。スピード世界の経済性が交通信号機にまで及んでいる。ゆっくりとした高齢社会に変わってきているにもかかわらず、信号機の変わるスピードは20代30代の男性に合わせたタイムインターバルでできている。これは別にハードウェアを換えなくてもソフトウェアを変える、つまり信号の現示時間を長くするだけで、もう少しモビリティが保証されると思います。そういう改善ができるはずです。

Fig.10は前方に歩行者用信号機がある交差点ですが、手前に杖のマークのついたプレートがあります。杖のマーク全体

がスイッチです。ちょっと足の遅い高齢者の場合は、プレートに触ると青信号の時間が幾ばくか長くなって横断歩道を渡りきることができる仕掛けです。

共有の意識

Fig.11はトラムの軌道緑化です。軌道敷きに芝生をはって音を少なくする、住宅地のなかに入り込んで、夜中まで運行している。そして夜中まで人間のアクティビティが保証されていることが大事で、そのためには電車そのものが音が少ないんですけども、さらに音をださない処置をしている。もう一つはビジュアルにこういう乗り物があることがはっきりと見てとれる。グリーン芝生を見ながら、自分たちはこういう交通手段を持っているんだとわかることが大事なと思います。

迫田幸雄

1944年生まれ。69年東京芸術大学美術学部工芸科インダストリアルデザイン卒。汽車製造(株)入社。ビルマ国鉄ディーゼル機関車等造形。73年(株)黎インダストリアルデザイン事務所設立。営団地下鉄案内サインシステム立案、郵便集中局色彩・表示計画、北総開発鉄道、仙台地下鉄車両コンセプトデザイン等。88年アル・イー・アイ(株)設立。JR貨物EF500インバータ電気機関車造形、埼玉高速鉄道案内サイン設計等を経て現職



Fig.8



Fig.9



Fig.10



Fig.11

developed as a means of ensuring door-to-door mobility. Public transportation services have setbacks that users must transfer from one means to another.

*An additional idea to facilitate the continuity of traveling

Trains in Germany can load bicycles together with passengers. They are using this type of train across the country.

This is a tram with three cars, the middle car is changed from used trailer to new one with low floor to allow bicycles, baby carriages and shopping carts to enter(Fig.8).

These are ideas to facilitate the continuity of traveling using public transportation services and personal means.

*For elderly people to cross the road

This is a scene in Japan(Fig.9). A bent elderly woman is crossing the street. Walk signal turned to red on the half way of her crossing. In spite of the ongoing population aging, the length of green signal

lights is calculated to the walking speed of men in their 20s or 30s. With a few more seconds, elderly people can cross the street safely. At this cross section, there is a traffic signal for pedestrians, and the stick marked plate is a switch(Fig.10). When an elderly person touches the plate, the length of the green light is prolonged for some seconds.

*Consciousness of living together

A lawn is planted on this tramcar track to reduce noise(Fig.11). This tramcar runs in residential districts until late at night. Passengers enjoy looking at green from inside and peoples from outside, and can have a feeling that they have a good transportation means.

Yukio SAKODA, Prof. at Shizuoka University of Art and Culture

Additional Comments

TAMURA: Paul Kennedy has said that the rise or fall of a country will

話題提供 補足

佐野:五分ずつ補足という時間が設けられています。水野さんがお帰りになりましたので田村さんから。

田村:ポール・ケネディが「大国の興亡」(草思社)のなかでこういう名言を吐いています。「一国の衰退というのは経済によってではなく、その民族の固有の性質によって決まってくるのだ」。その意味で日本の企業、特に自動車産業で生き残ろうとしている、生き残っている、あるいは世界のシェアで勝とうとしている企業の対応に関しては、全く失望や懸念をすることは無い。ただし、パブリックという思想の欠如がいずれその問題に影を投げかけてくるであろう。日本国内において高齢化社会がすすむとか少子化とか都市の過密、移動性の問題の自由度を保証することが新しい社会のルールになってくる。それを進めていかない限り日本の民族、企業は社会的、世界的な文明とか文化に対する貢献という意味では心配があるとだけ申し上げたい。

溝端:バスを縁石に寄せて停めないというご指摘には、一般車の駐停車違反という市民のマナーの問題がある。電動車いすについても同様で、歩道上に看板を出したり、ひどいのは点字ブロックの上に自転車が停まっている。これらはデザイン以前の課題です。

それから、クルマを積極的に使う高齢者が少なくない。例えば、オートキャンプ

場の平日の利用者には高齢者が多く、岩手県と秋田県の県境にある八幡平のモビリティキャンプまで東京から高速道路を使って出かけている。自由に移動できる、これが公共交通にはないクルマの素晴らしさで、高齢者がクルマを手放せない理由になっている。クルマは面的に動ける、坂道や悪天候、重い手荷物などを気にする必要がないので、高齢者向きの乗り物です。電動車いすにも同じ側面があります。

また、歩行者用信号機の青時間は横断部分の道路幅に応じて設定され、日本では、概ね秒速1mで歩いた時に要する時間を基準に決めている。イギリスでは秒速1.2mですが、日本人より体格が良いから多少速い基準で良いかも知れません。問題はスーパー高齢者が少なかった昭和40年代頃に定めた基準で良いのかという点です。私どもの調査では75歳以上の人で秒速1m以上で横断できる人は50%です。横断する前にボタンを押せば、青時間が延長できる歩行者用信号機(交通弱者用歩行者信号機と呼称)の普及を図るべきです。マイカーや電動車いすを使っても、末端の移動はやはり自分の足ですし、すり足歩行にまで衰えた人では秒速0.5m程度まで落ちます。世界一の超高齢国になる日本では、ボタンを押さなくてもゆっくり横断できる歩行者信号機の設置を、バスやマイカーの利用者に与える影響や歩行者交通の量・動線を考えながら検討すべきではないか。

ボタン式の今の信号機では、横断開始点の付近に弱者仕様の信号機であること

を知らせる、ボタンのついた小さな白いボックスが設置されている。これを視覚障害者用と勘違いされて、高齢者は利用されていないのではないかと表示サインを工夫すべきではないかと思えます。

白石:地方の問題が出ましたが島根県石見町は山の中の町で、高齢化率が30%以上、200台くらいのスクーターが走っています。今後はスクーターだけでなくいろんなケースから、たとえば集合住宅の駐車場、駐輪場には充電の設備が必要でしょうし、私は商店街に充電サービスを提供すべきだと提案しています。充電コストは極めて安く、機種にも拠りますが8時間フル充電して10円~30円です。

それからQOLを語る場合に、これまで高齢者、障害者、つまり個人に限って考えがちだったと思うのですが、本人だけではなく家族やその周囲の人も含めた社会全体のQOLが変わるのだと強調したいのです。

市民とパブリックの問題ですが、日本は二本足の社会だと思います。つまり、行政と企業だけで市民という三本目の足がない。社団法人や財団法人は偉い方たちの行き先になっていて、省庁の管轄ですから省庁の利益、あるいはその守備範囲以外には口を挟めない、お金の使えない状況です。海外の団体は自立しています。

高齢化は全ての国の全ての人に起こる、いわばユニバーサルな現象です。1991年カナダでのシンポジウムでユニバーサルデザインの権威の一人とされているジ

be determined depending on the specific character of the nation. In Japan, the lack of the sense of public will cast a shadow to the question of the nation's rise or fall. Population aging, lower fertility, over crowdedness of cities, and ensuring freer mobility will be problems to be solved. Unless we promote the solution of these problems, the Japanese nation and corporations may not be able to make significant contributions to the world.

MIZOHATA: I feel that there is a problem of manners before discussing the quality of design. In the case of bus drivers unable to park right along the curb, I can guess there are cars inside the bus stop areas. There are often shop signs and other obstacles for a wheelchair user and blind person to maneuver around the sidewalks. It is important to use cars positively. Motorcars and electrobuggies are very good vehicles for the elderly. Traffic signals in Japan are designed on the basis of walking speed at 1 m/s, which is slower than

in Britain. The question is that only half of the people above age 75 can walk at this speed. There are some signals that can prolong the time length of green light, but the number is absolutely too small. Each locality can draw its own scenario to increase this system.

SHIRAIISHI: When considering QOL, we have referred to the elderly and handicapped people, but I would like to emphasize that QOL must be sought for caring family members and people around them. Elders' organizations in the west know very much about the life of the elderly as well as their desires. Japanese people concerned should take part in meetings by elders' organizations in other countries. We can draw much from their experiences.

TANAKA: Even though society changes, mobility must be ensured. The transportation systems may be branched out into public and private systems. While private systems will not change much from the present ones, public systems will undergo changes. Advanced

ヨセフ・A・コンセリック教授は「高齢化するマーケットを対象に考えていない企業には明日がない。デザインを企画する人も一般のデザイナー、さらに建築家も含めて、高齢化のプロセスがどのように起きてくるのかを理解しない人たちにも明日はないのではないか」といっています。それでは高齢者の生活、願いあるいはプロセスを誰が一番良く知っているか。実は研究者ではなく海外の高齢者団体です。日本の人は海外の高齢者団体の大きな会議にでることが大きなプラスになることをご存じない。私はいろんな国の高齢化問題の会議にでていますがいいつも一人です。調査研究という頭の上でだけで高齢化マーケットを考えてもだめだと思います。

最後に世界の知恵を活用すべきです。アメリカで世界最大の高齢者団体AARP (旧American Association of Retired Persons = 全米退職者協会) に高齢者のボランティアによるドライバー訓練があります。ハートフォード保険グループが調査したところ、受講者の事故が減っているので、受講証明書を持って行くとその保険会社では保険料を割引してくれます。

佐野: クロスセクターベネフィッツというのは非常に重要だと思うのですが。

白石: イギリスで公共交通機関に投下されたお金が、他の部門でどれぐらいプラスを生むかという計算があります。ポンド180円の時代でしたが、500億円から最高は2千数百億円でした。ですからモビリティ、それもドア・トゥ・ドアで提供することが非常に大事です。

田中: 社会が変わっていくなかで、モビリティは増え続けざるを得ない。そして高齢者も増えていく。これは地球環境に対する負荷と、社会に対する負荷、負担。これは医療費も含まれますが、社会が持続可能な成長を維持し続けていくための負担を減らしていかなければいけない。交通を考えると、「個」と「公」という分化現象が起こるのではないか。その時、今の「個」の交通はあまり変わらないかもしれませんが、「公」のあり方がかなり変わってくる。そのための技術では、当然、ハードな電子技術や機械技術がありますが、同時に仕組みというソフトな技術のあり方、それは「公」の解釈や先ほどのクロスセクターベネフィッツをどう考えるかという解釈もでてくると思います。乗りたいクルマ、乗りたい電車、乗りたい何か。新しい仕組みと新しい技術で新しい乗り物が動いていく時に、それに皆が乗りたいというものをつくらなければ成立していきません。それは使いやすさであると同時に、やはり魅力というデザインの力を大いに活かしていけないのではないかと思います。

迫田: 移動は楽しみでもありますから、多様な移動手段が選べることはものすごく大事だと思います。公共交通がまちの誇りにもなります。たとえばフランスのストラスブールは非常に斬新なLRT、あるいはLRVを導入したことが相まって、移動そのものの魅力によってまちに注目が集まった。ですから、魅力ある移動手段の一つだけに絞るのではなく多様に用意す

ることが大事だと思います。

佐野: LRTはフランス、オランダ、ドイツにあって、アメリカの話は一度も聞いていないのですが。

迫田: あの自動車王国ロスアンジェルスでLRTを導入して、かなり成功しているということです。

犬養智子(コメント参加)

地球温暖化と気候変動にブレーキをかけるために、自動車交通を「減らさなければ」という視点と、同時に市民の足・安全で快適な移動を考えることも大事。21世紀の自動車交通は、高齢化がさらに進み本格的なエイジング・ソサエティになることを大前提にすべきだ。

1) 基本的に、市民の立場、生活者、子連れの親(母親も父親も)、シニア、病人、障害者の立場で考えたい。これまでの自動車規制論は、男性的立場のみ、企業の利益優先(トラックやハイヤー野放しでマイカー規制する)で、生活者の立場がない、弱者へのシワ寄せが目立ったから、市民の同意・協力を得られなかった。

2) 解決策は基本的に、市民に我慢を強いるのではなく、よりよい方法を見つけることにある。その柱は、高齢者に具合いい自動車交通と代替の公共交通、そのソフトウェアをたてるべき。シニアをふくむ市民は、快適な乗り物を望む。

3) これからの交通問題は、個の自立と自由を最優先し、官主導でなく市民主体で実行されるように。個人が快適に移動の自由を享受できるように、外国の自動車

electronic and mechanical technologies will be introduced in vehicles, and new infrastructure mechanisms will be introduced. Of course, designers should be involved in making vehicles and traffic infrastructure more attractive.

SAKODA: Traveling is fun. So, it is essential that we have a wide range of choices. A public transportation system can give pride to townspeople as has the innovative LRT in Strasburg in France. SANO: LRTs are introduced in France, Netherlands, and Germany, but I never heard of one in the United States.

SAKODA: One is introduced in Los Angeles in that motorcar empire, and I heard it is successful.

Tomoko INUKAI: I would like to make the following comments.

1. Freedom of traveling and barrier-free infrastructure should be valued.
2. To achieve the freedom and comfort of movement for people, it

is always suggested that the use of personal cars should be restricted. There are no solutions for women with large and heavy luggage or people moving with children.

3. Ecological consideration should be made for public transportation systems such as those introduced by Mr. Sakoda.

4. It should be noted that motorcars provide comfortable self-dependent means of travel. People will prefer using cars when they have to carry things, children, elderly people, and the sick.

5. However, if people are kind enough to help the weak, we do not have to use motorcars. We need to educate people to be kind and helpful to people in need.

Comments from the Floor

* Devices for Accident Prevention

Hideaki YAMAGUCHI: The number of deaths from traffic accidents

交通、鉄道、エアラインなどの、市民優先・個人の快適さを重んじるサービスを学ぶこと。JRはスピードは速いが、旅客へのサービスは国際水準から遥かに劣る。移動の快適さなしに観光立国は不可能。

4) 移動の自由は、人権の大事な項目と知ること。「トシとったから自由に移動できない」のではなく、「トシとっても、障害があっても、自力で好きに移動できる社会」をつくるべき。アメリカ映画の「ストリート・ストーリー」は、シニアの自立した自由な移動のすばらしい実例。

5) JDフォーラムでは陸上の自動車交通の問題に限られているが、水上交通の自由、係留の自由も含まれてよく、海・川・湖のプレジャーボートの問題も視野に入れていい。以上を整理すると：

1. シニアと障害者の移動の自由と、バリアフリー、さらにユニバーサルデザインを重視する。
2. 日本はマイカー制限を言うだけで、荷物を持った主婦や子連れの子の大変さへの解決策がない。海外からの観光客の移動では、先進国で最悪とっていい。
3. 市民の足としての公共交通のエコツアーやタウン・モビリティを大いに推進すべき。
4. 人々がクルマに頼るのは、「自力で快適にプライバシーをもって移動できる」からで、荷物・子供・病気・シニアなど、不自由度が高い人ほどクルマを利用する。このニーズを理解して解決策を探ること。役人ではなく、市民発想でなければ解決できないのはこの理由による。
5. 日本は弱い人に不親切だから、自衛上

人々はクルマに傾く。市民社会の「心遣い」と「相互ヘルプ」をアップすることも必要。

6. クルマの移動についての案は、実際に日常にクルマを自分で運転して乗る人の意見であること。運転手付き車に乗る人やサンデー・ドライバー(=週日の公共交通通勤用)の意見は割引して考える必要がある。

佐野:たいへん実は厳しいご意見だと思います。非常に重要な指摘でもあると思います。

会場から

事故防止策の提案を

佐野:会場の皆さんからのご意見を頂きたいと思います。

山口秀明:私が常々思うことはアンケートでもかつて出しましたが、自動車による死亡者が非常に多いことです。横浜で「人とクルマのテクノロジー展」があり、見にいきました。クルマには非常に素晴らしい技術があるというのは、見てわかるのです。そ

れに引き替え道路や道路標識は、横断歩道も信号も道路交通法の取締りも、なんて原始的なのだろうといつも痛感します。

どうしたら事故をなくせるかを常々考えていますが、先月ブラジルへ行き「これだ」と確信しました。非常に原始的なもので皆さんもご存じだと思います。道路を横断してかまぼこ状にポコッと盛り上がっている。住宅街の三叉路、交差点の前に必ずあり、そこにかまぼこのマークの標識があります。大きなバスが走る道路でも、ホテルの前には必ずありました。それを日本でもテストケースとしてやっていただきたい。日本でパテントがでているかを見たら、平成2年に初めて実用新案がだされて、平成3年にまた別のものと同じ方が出されています。その他に取り付け方などで積水樹脂さんが平成9年と10年にだしています。

望月真一:それは、ハンプだと思うのですが、実は日本でもかなり一般化されています。スピードをコントロールする有力な手段として、25年くらい前に道路の設計をする時に、特に住宅地ではスピードをだす必要がないから、そのハンプをつ



is very large as 10,000 every year. I understand that new technologies are applied to vehicles themselves. In contrast, I cannot help but think that roads, roadside signs, crosswalks, traffic signals and traffic regulation enforcement are not advanced.

When I visited Brazil a few months ago, I saw some mounds and marks in the center of roads, before three-forked roads leading to residential districts, and before crossings.

Shinichi MOCHIZUKI: I think they are humps (speed bumps). They were first adopted also in Japan about 25 years ago as a means to control speed of cars. It was very difficult for the first decade to spread their use, because the Police Authority considered it dangerous to put humps on the roads. However, once it was found effective, humps spread rapidly. And now humps are placed in more than 100 localities with governmental subsidies. However, it may not be known widely among people. It often happens that

commonly used techniques are not well known to the public.

MIZOHATA: The idea of humps was initiated in Woonef in the Netherlands, and introduced at many places in Japan. It depends on what community people think about introducing new devices. If they insist on the introduction of a new device, the government usually takes positive action.

YAMAGUCHI: I searched "Crosswalks and Safety" in the Internet, and found about 78,000 patents, and several hundred patents in the section of "Prevention of dozing at the wheel."

SANO: In our proposal, we should include tested technologies, and new technologies of which the effectiveness is yet to be tested.

*Meaning and Enchantment of Moving

Shinji HAMADA: I am working for a motorcar manufacturer. I had nothing to oppose to the presentations made. In particular, the trams in Europe give us many hints. Why can't we do similar things

けたり、道路の幅員を少し狭く見せたりすることを導入しようとしたのですが、初めの10年間は大変でした。警察が危険だとしてなかなか認めてくれなかった。ところが効果があるとなると一気に進んで、補助事業にもなっています。全国でもう百カ所を超えていると思います。しかしまだまだ一般の人には知られていないかもしれません。

山口:効果はいかがですか。

望月:当然効果は出ています。

山口:その効果を数値でもっとはっきりしておけばいいと思うのですが。

望月:専門家の中である程度議論して乗り越えたつもりなのが、社会に一般化していないというのが土木やデザインの世界では多いのかなと思います。それはどちらかという我々の力不足といえますか、宣伝不足だったような気がするのですが。そういう問題は道路に関してもクルマに関しても、ありとあらゆるものにあると思います。

溝端:オランダのボンエルフ、日本では「生活の庭」と訳されていますが、その取り組みの中で使われている発想の1つがハンブです。日本のあちこちでやっていますが、結局最後は住民の問題になってくると思うのです。先ほど白石さんも言われましたが、住民がその効果を認識してそれを入れるべきだと判断すれば、事業者は問題なくやると思うのです。

山口:インターネット検索で「横断歩道+安全」の文言でパテントを調べると7万8千件、「居眠り防止」では何百件とでてく

る。クルマテクノロジー展のカタログに、1時間に一人が亡くなり、30秒に一件の事故が起きているとあります。

佐野:おそらく提言のなかにはすでにわかっている技術、あるいは効果のはっきりしているものを普及させる手段も入ってくるべきだと思うのです。フランスのシナリオではその手段を、政令とか行政の施策とか規制と、インセンティブを与えて欲望の方向付けをするという二つのやり方でやっている。両方をミックスする必要があると書いてあります。そういうレベルで今の問題は討議すべきだと思います。

次にトヨタのグローバルデザイン部の浜田さん。グローバルデザインの見地からクルマについて、あるいはITSについてお話いただけますか。

移動の意味と魅力を考えながら

浜田真司:今日の話には否定できる話はどこにもなくて、特にトラムの話では正解がいっぱいある。ではなぜ日本ではそうならないのか。要は狭い意味のデザインの話ではなくて、ここで大事なのはいかにそれを導入していくかという話です。ですから今ちょっとギャップがあるなど。

一兆円利益が上がっているといわれましたがなくなるのは簡単なのです、クルマ一台を開発する額を思うと。毎年額は大きいですが自転車操業のような、我々はハラハラしながら毎日を過ごしているわけです。交通事故の話も、年間一万人も死んでいく中で、デザイナーは一人でも減らす努力をしているのかと、この間も

問われました。やっていないわけではないのですが大変難しい問題です。安全の問題は、最初はキャビンが潰れなくて自分が助かるようにという話から始まり、最近ようやく対傷害性、歩行者にどれだけ怪我をさせないかということまで徐々にあがって来ました。

私個人の課題はいかにして移動の魅力を引き出すかです。昔にさかのぼると馬は移動手段だったものが今は趣味で乗っている人しかいないわけです。我々がいつも考えているのは、あと何十年か経った時にガソリンを燃やして走るなんていうのはたぶん個人の趣味の世界で、走る場所もサーキット、極論すると最後に残るのはそこかなと。そのなかで移動することの意味を考える比重はどんどん高まっています。

コンシューマプロダクトというのは、結局お客様に売れるかどうかのステップ・バイ・ステップで決まっていくものですから、シナリオ通りに行くとは限りません。ただ、今後一番キーになるのは、Fuel Cell(燃料電池)です。クルマの使い方が全く変わります。ある意味で移動手段ではなくて発電所みたいなものですから、自分が発電所を持って生活できるわけです。いろんな意味で生活の仕方が変わってきます。我々もようやくスタイリングだけではなくて、大変面白い話題のなかでクルマ会社も仕事ができるなと思っています。

佐野:もし、その燃料電池車がものすごく素敵な魅力あるものになったとしますね。その時にガソリン車は当然ながら新

in Japan? It is not a question of designers in its narrow sense, but the important thing is how we can introduce such ideas in our transportation systems.

As many as 10,000 persons are killed in traffic accidents a year, and we are asked if we are developing the means to reduce deaths from traffic accidents. We are doing our best, although it is difficult. At the beginning, we considered ways to protect the driver and passengers by making a strong cabin. Now, we are developing means to protect pedestrians from getting injured in an accident.

We are always thinking if there still would be cars that run by burning gasoline several decades from now. Perhaps, driving a car with a gasoline engine may become a personal hobby, and it will be driven only in a driving circuit. So, I am thinking more about the meaning of mobility.

Fuel cells will be the key in our future life. The use of cars will be

completely changed. Driving a fuel-cell car is like carrying a power plant. So, the ways we live may change in many aspects.

SANO: Even if fuel-cell cars are attractive enough, yet, I think gasoline-engine cars will continue to attract people.

HAMADA: What is interesting about electric vehicles is that they also have potential for sporty driving as their torque reaches the maximum at starting. Therefore, it is not necessary to have a gasoline engine to enjoy driving.

SANO: For design in the motorized society, ecology and economy must be compatible. Considering this, will fuel-cell cars be the best solution?

HAMADA: It will take still many years until fuel-cell cars can be popular vehicles. At present, their prices are far from being affordable for average-income people.

MIZOHATA: Do you consider developing cars that can accommodate electrobuggies?

しいという点では劣る、にもかかわらずガソリン車の方が面白いというのは残るわけですね。

浜田:電気自動車で面白いのは、ゼロ発進のトルクが最大になるのでスポーティ走行にも向いています。ガソリン車よりもはるかに面白いものができる可能性も持っています。ですから、クルマにとって走る魅力は残るでしょうけれども、それがガソリン車である必要は全くないと思います。

佐野:クルマ社会のデザインにおいて、エコロジーとエコノミーの両立が最大の問題だと思います。燃料電池車はそれを解決するクルマという気がしますが？

浜田:燃料電池車がエコノミーとなるのは遠い先のことだと思います。当面は、値段はあつてないようなものですから、燃料電池が本当に普及するのはかなり先だと思います。

溝端:先ほど迫田先生から自転車に乗れるLRTの話がでしたが、三輪、四輪の電動車いすが乗れるクルマはどうですか。

浜田:そういう具体的な先の話は言いづらなものがありますが、ただ、当然アイデアとしてはいつも考えます。例えばプリウスはハイブリッドということが注目されていますが、もう一つセダンのパッケージを大きく変えたことにあります。全高を100mm上げたのです。我々の世界では10mm20mmでも天文学的数字といていたスタイリングを100mm上げて成り立たせました。その後トヨタ車のセダンのパッケージは大きく変わりました。こうしたパッケージの変革はユニバーサ

ルデザインにもつながっていきます。

白石:今の溝端さんのお話ですが、実は国土交通省で電車にスクーターを乗せることをかなり真剣に考えています。

田中:先ほど私はASVの例をだしたのですが、安全自動車は今後どのような可能性があるとお考えでしょうか？

浜田:他社の例で、ドライブアシスト機能と言っていますが、実際は自動操縦ができてしまうクルマがあります。高速道路で、白線を検知しステアリングを補正し、途中で何かがでてきてもレーダーでチェックしていますから100kmぐらい何もしないで走っていられるそうです。(開発したメーカーの方がおっしゃっていました)。ただ、絶対平気とはいえないので誰もそうはいっていないのです。

今のクルマ自身を見ておかしいと思って欲しい

栄久庵憲司:人が移動するのは本能的なもので、よくぞ自動車みたいなものをつくったと思います。しかしどうしてあんなに大きな鉄の箱を一人で運んでいるのかと不思議です。1トン以上もある重いものを体重40kgぐらいの女の子がドライブしている。メーカーはもっと軽いものをつくったらどうかと思います。

建築では、例えば桂離宮などは習熟も爛熟の極地まで持ち込んでいるのですが、メカニズムの世界では爛熟がない。それ以上に今のクルマ自身を見ておかしいと思って欲しいという感じです。

森政弘先生が子供にロボットをつくら

せて大成功しています。20人くらいをチームにしてロボットをつくらせて、そこでまず共同製作の喜び、人を信頼する喜び、人より新しいものがあるということを知った喜び、材料を発見した喜び、メカニズムにはいろいろと使い方があるという喜び等々、とにかくトータルな喜びを感じさせている。

日本の茶道は、人・自然・人工に対する見方が全て入った宝石箱みたいな世界ですが、それに近いものを子供たちが新しいロボットの世界でつくりだしている。そう考えてみると子供たちにオリジナルでナイーブな形で考える乗り物をつくらせてみたらどうか。クルマと移動というオリジナルに帰れば、こんなに重いものがなぜ走っているのかとか、もっと簡単にできるのではないだろうかとか、子供たちのチームでクルマをつくらせる。そんなワークショップを考えたらどうだろうか。

佐野:60kgの人間が1トンのクルマを運転しているということには、機動戦士ガンダム、キカイダー、エヴァンゲリオンもそうですが、人間が巨大な力を持つキカイと一体化するということでもありません。自己拡大の欲求、パワーを奮う快感というものが絶対にある。クルマは、所有か使用かの他に、自我拡大、自己拡大という欲望とくっついている。おそらくそれは日本人が特に強いと思うのですが、代替がないとやはり欲望がある限りものを要求しますから、サーキットに閉じこめるようなことをする必要はあるだろう。クルマはそういう欲望ではなく、使用の間

HAMADA: We increased the ceiling height of the Prius by 100 mm, and the packages of Toyota sedans have greatly changed to allow wheelchairs to go in and out.

SHIRAIISHI: The Ministry of Land and Transport is considering to allow passengers riding on scooters to go in the trains with them.

TANAKA: What about the future possibility of safe cars?

HAMADA: One manufacturer has developed a full-automatic car. On a highway, it senses the white line to adjust steering, and its radar senses something in front and drives a car safely for about 100 km. However, it does not work perfectly well, so the maker has not launched the car yet.

* Don't you think it strange to drive such a heavy mass of iron?

Kenji EKUAN: It is an instinctive desire for us to move around, and I feel amazed that humans developed an automobile. On the other hand, I wonder why one person is carrying such a heavy iron box.

Why don't automobile manufacturers make lighter ones? I would like to have children design a vehicle. If they consider vehicles and mobility, they may wonder why such heavy cars are running, and they may create easier and lighter ones. If we organize such a workshop, they may study about humans too.

SANO: We have a desire to expand ourselves. Unless something new attracts our interest and satisfies such a desire, we would feel like driving a car. We need to educate people that automobiles are not meant for possession but for using.

* It may be difficult to unify designs for nationwide application.

Tomomitsu KUROKI: I am from Kyushu, and it is difficult for villagers there to live without motorcars. Even elderly people aged 80 are still driving. A household has three to four large and small cars. In such rural villages, ITS or ASV can be applied because there is not much traffic on the roads. But they can hardly function in crowded cities. Therefore, we

題にしていくことが教育として必要だと思えます。これは私が考えている個人的意見ですが。

未来を語るチームも必要

栄久庵:今のチームの話は現実の問題ですが、もう一つは夢や未来を語るチームもいるのではないかと。常にその背景の理由を持ちながら考えるというのは夢がない。理由がなく何かするという、目的が違う生物のようになりたいとか。常に理由をつくり、その理由がなくては行動ができないというのではなく、理由を探すなら夢のような理由を探す。日本は戦後50年が経ってその部分がなくなったと同時に近代化のマイナス部分がようやくできて、やはり物まねじゃないかと、物まね日本というはずっと続いているのです。

佐野:今回の目的でいえば夢の方向だと思うのですが。

全土に適用するモデルは難しい

黒木智光:九州出身なのですが、迫田先生が言われたように地方はクルマがないとやっていけません。80才のおじいちゃんやおばあちゃんでも、病院に薬をもらいに行くのにクルマがないとでていけない。家にクルマが3、4台あって、おじいちゃんは軽自動車です。山の上の家から病院に行き、2時間待って薬をもらいスーパーに寄って帰ってくるというのが生活パターンになっています。デザインを考えるうえで、日本全てに適用する一つのモデルというのは難しいのではないかと。たとえ

ば田舎ではITS、ASVでクルマが自動で走ることでもできるかもしれません。交通量が少ないのであまり他のクルマを気にせず、技術が未発達でもいけるかもしれない。でも東京のこんなにたくさん走っているなかでは難しい。田舎ではクルマ、東京では公共機関で解決する、そう考えると高齢者の移動はよくなるのではないかと。

一方で公共機関は安全かと考えると、先ほどマナーの話もでていましたが最近の若い人のマナーはよくないのではないかと。はたして公共機関が乗り物以前にマナーという意味でお年寄りにとって快適な乗り物なのか。マナーアップ、モラルアップで解決しなければならんことは一方で確かですが、戦後50年間でマナーが下がっていると思いますので、あまり期待をしない方がいいのではないかと。そういう意味であえてユニバーサルということを考えずに、アクティブエイジ用で考えるといいのではないかと。つまりアクティブエイジ専用のデザインなり、若者には乗せないというものを考えるといいのではないかと感じました。

佐野:今言われたことも市場原理に任せておけばどんどん解決していくこともあると思うのです。あるべきクルマ社会の方向で非常に魅力的なクルマがあれば、皆争ってそれを買って、どんどん発達していくだろう。規制的手段と経済的手段、これは組み合わせるべき問題で、ガチガチに細部まで決めていく必要はなくて、ただ大本にそっちに動き始めるというグランドデザインを決めれば全てうまく動いていくだ

ろうと私は個人的に考えます。つまり非常にダイナミックな提言になっていった方がいい。ただし、ここに列挙した難しい課題を全部クリアしないと提言にならないと思うのですが、田村さんどうですか。

総合プロデュースの視点でまとめる

田村:トヨタの浜田さんが先ほど言われましたけど、クルマつくりとクルマ社会とクルマの利便性というのは、別々に考えられた時代からそれを融合していかななくてはならない時代に来た。それをどこがどうリードするかという問題が一番大きいと思います。たとえば、経済産業省が燃料電池に対して2010年で5万台ぐらい、2020年で500万台ぐらいに普及するだろうと計算をしているのですが、これは非常に遅れるだろうという指摘がされています。インフラの整備とか、水素の供給とか輸送とか、あるいはアクアラインの下は走れないとか、そういう技術的な問題を解決していかなければならない。また高齢化社会の中で栄久庵会長が言われたように軽くてソフトな、要はITSを使って事故がないようなクルマもできそうだと。しかし道路の問題も、信号の問題もある、あるいは人々がそれを使う生活速度の問題もあるというように、さまざまな問題を個々には解決する道はあるけれども、一番難しいのはそれを総合的にプロデュースしていく何か。それがどう解決されていくかが、今回我々の問題の整理の仕方が一番大事なところかなと。それぞれの個々の問題を総合プロデュースし

need to develop better motorcars in rural areas and public transportation systems for large cities so elderly people can move around.

SANO: We can leave the market mechanism to solve the problem. If there are attractive motorcars that people will find agreeable for their conditions, they will buy them for their use. We do not need to propose details, we need to present a grand design.

* From the viewpoint of a general producer

TAMURA: Automobile manufacturing, life in a motorized society, and convenience of automobiles have been considered separately. We need now to integrate all of them. Problems such as infrastructure for fuel-cell cars, roads, traffic signals and the speed of pedestrians and so on must be settled. These problems may be solved separately, but a question is which organization will take the lead in integrating them to improve the entire system. This may be our task to compile our proposal as a general producer.

MIZOHATA: We discussed planning a town in which we do not use cars at all. How about building a town that people can do everything on foot as a means to revitalize Tokyo?

TAMURA: The concept of "Special Economic Zone" can be applied to town development. Means for travel within that specific area can be introduced to suit the needs of users. Problems raised before can be solved within such an area. By producing model areas here and there, I think Tokyo can be revitalized.

The Tokyo Bay development area was planned to be an ideal town. At present, however, the maximum efficiency for the greatest common measure is sought, and as a result, people and traffic mobility are not connected well. Because of the problems of regulations and property rights, it is very difficult to redevelop Tokyo.

* What kind of country do we want Japan to be?

SHIRAIISHI: A new civilization may emerge from chaos. But we must

ていくという視点でまとめればいいのかという気がします。

溝端:何年か前に歩けるまちづくりの議論がありました。それはクルマを全然使わない話だと思うのですが、歩けるまちづくりは可能かという議論が「東京都再生」論のなかではどうなのでしょう。

田村:東京再生を一番やるのは今の文部科学省の跡地の周りでこれが最大の目玉です。この開発をするのは三井と三菱で、今、研究会をやっています。経済特区という考え方がありますが、エリアカー、ユニバーサルカーではなくそのエリアにあったモビリティを保証し、そこで産業とか人のリズムとか縦の交通も含めてやると、先に申し上げた個々の問題を総合的にプロデュースできる。

そのモデルケースを特区的にあちこちにやっていくことが次の構造改革としてやるべきだと思うのですが、総合プロデュース力がないがゆえにできない。今回はそれをやるということがあれば東京再生はできると思います。

臨海副都心は、人とモビリティの共存という意味では理想的な姿と形になるはずだった。あそこのプロムナードは大都市におけるパレードができるようになっていのに、ほとんどそれが活かされていない。最大公約数の最大効率というまちづくりになっているがゆえに、人とモビリティの関係がソフトとしてできないのです。経済特区的な考え方でやらないと、いろんな規制とか私有権の問題とかがありますので東京再生はなかなか難し

い。さっき言われたように、ピンポイントでさまざまなことをやれば交通は徐々に広がっていくと思います。

「日本はどのような国にすべきなのか」を白石:混沌の中から新しい文明が生まれてくるということですね。日本はなんでも破壊しすぎてしまう。今の文部科学省のお話にしてもそうですが、21世紀は文化の時代だし、伝統を保存していくことがないと魅力がない、人は集まってこないと思うのです。ですからこれからの21世紀、クルマ社会やクルマだけではなく日本はどのような国にすべきなのかを考える必要がある。特に人生が80才から100才になることが予測され、いろんな研究機関が言っていますが、2050年には日本人の平均寿命が90才、あるいは93才という数字がでている。1995年にクリントンが大統領になって初めてやった仕事で意外に知られていないのが、ホワイトハウス・カンファレンス・オン・エイジング(高齢化に関するホワイトハウス会議)があります。全米から約2200人、海外35カ国から30数人のオブザーバーを選んで、私はたまたまその一人に入れてもらったのです。5月2日の夜にスピークアウト(何でも話せ)というセッションがあり、41人が一人3分ずつ喋ったのです。その時10番目ぐらいの声意外に若いので、おかしいなんて思って前方のスクリーンを見たら「私は全米の三百数十万人の大学生の代表としてきました」という、まさに若い代表でした。そして翌日のニュースレターに17才

から23才までの21世紀を担う人たちが20人以上でている。

先ほど栄久庵会長が言われた通り、若い人たちの創造性、未来にかける喜び、自分たちが参加し、それを見られるのは彼らであるという点からも大変大事だと思います。

田中:最後に私は悩みになってしまうかもしれませんが、いろいろな問題を解決するのにフランス型は、19世紀以来の部分があってやはり規制がかなり厳しいわけです。都市景観の話で例えて言うと、日本のこの薄汚いまちを良くしようという時に、本気でフランス的なのかヨーロッパ的な規制が入っていくのかどうか。きつい規制をしてその暁に自由と美が訪れるのだという話がある自治体でしたら「その日はこないな」と一笑されましたが、これからは欲望と規制の狭間で揺れる社会のなかで、どうやって問題を解くのかということなのではないでしょうか。

佐野:時間が参りました。今日出なかった話では、非常に重要な居住の問題があります。その問題ともこのクルマ社会というのは社会の形の問題ですから密接に関係している。だから地域の問題も、居住形態が都市近郊と地域では違うことが絡んでくる。これもやはり規制的手段が主になってくるかもしれない。

自由競争に任せるといっても、方向付けは絶対に必要です。大きい方向付けは規制、あるいは利益誘導という何らかの人工的手段でやる必要がある。あとは勝手な欲望が全部つくっていくということになっていくのではないかと思います。

maintain our traditions. Without traditions, any town looks the same and is not interesting. It will not attract visitors. When we consider the future of our motorized society and automobiles, we must envisage future Japan.

EKUAN: I would like to have a team of children discuss the future dream about Japan and the world.

TANAKA: We must solve problems in society which sways between human desires and government regulations.

SANO: Even though we might leave motorcar development to free competition, there should be a certain orientation. The orientation needs to be given with regulations, and profit inducement.

事務局から

JDシンポジウムの開催

JDシンポジウム「クルマ社会のデザイン」都市モビリティの未来－フランスのシナリオを去る9月27日11時より下記要領で開催しました。

主催：日本デザイン機構

共催：日仏協会、日仏工業技術会

後援：フランス大使館、(社)日本自動車連盟

日本経済新聞社

協賛：スズキ株式会社

会場：日仏会館(東京都渋谷区恵比寿)

プログラム：

午前

・開会挨拶：栄久庵憲司(JD会長)

・報告：佐野 寛(JD理事)

午後

・プレゼンテーション：フランスの都市モビリティシナリオ

・講演：「豊かな生活環境にむけた都市交通政策-日本とフランス」望月真一((株)アトリエUDI都市設計研究所代表取締役)

・パネルディスカッション

パネリスト：望月真一、西村 弘(大阪



JD Symposium

The Japan Institute of Design organized the Symposium on "Design for the Motorized Society: Future Mobility in Cities - Scenarios for France" on September 27, 2002 as follows:

Co-organizers: Société Franco-Japonaise and Société Franco-Japonaise des Techniques Industrielles

Patrons: French Embassy, Japan Automobile Federation, Nihon Keizai Shimbun

Sponsor: Suzuki Motor Corp. Venue: Maison Franco-Japonaise

Program: - Opening Address by Kenji Ekuon (JD chairperson)

- Report by Hiroshi Sano (JD director)

- Presentation on "Scenarios for Future Mobility in Cities in France"

- Speech on "Urban Transportation Policies for Better Living Environments - Japan and France" by Shinichi Mochizuki, president of Atelier Urban Design Institute.

市立大学大学院経営学研究科教授)白石正明((有)国際プロダクティブ・エージング研究所代表取締役)、佐野 寛コーディネーター：谷口正和(JD理事)

栄久庵会長のテーマの意義を含めた挨拶に始まり、佐野氏からこれまでのこのテーマに対するJDの取り組みが報告されました。佐野氏は、クルマ社会曼陀羅とも言うべき多様かつ複雑な問題群や解決策を討議した、しかしそれらをすべて論議し、的確な解決策を示したところで、それをそのとおり実現していけるかというところではない。いかに実現可能な施策とするかが課題、それがこれからのJDのテーマという考えを示しました。

午後は事務局からのフランスのシナリオの紹介の後、望月氏の講演で、5つのシナリオは2020年のフランスのビジョンづくりであるが、我々日本にとっては、その前の80年代の「地方分権化政策」と「LOTI(国内交通の方向付けの法律)」が参考になる。市民に選ばれた市長が都市計画のすべてを決める完全な地方分権や車優先社会の見直しを求める市民の声が鍵であっ

たなどを具体的な事例で説明された。

パネルディスカッションに入り、西村氏から、交通手段としての自動車が人間にもたらしたものは移動の自由である。しかしクルマを前提にした生活様式の普及は、過度なクルマ社会を生み、人は移動の自由のみにて生きるにあらず、諸個人が各々価値ある生き方を選べる自由が重要。そうした観点からのクルマ社会の見直しがある、というコメントを頂いた。

白石氏は、高齢社会のモビリティのあり方について、英国のタウンモビリティの実例を紹介しながら、市民による市民のための進め方や、ボランティアの取り組み方等を踏まえた日本の次代のモビリティへの提言をされた。

その後、谷口氏のガイドで望月氏、佐野氏を加えた活発な議論を展開しました。最後に会場も含めた議論の中から、一方でクルマの未来を具体的にデザインしながら、クルマ社会というソフトをデザインするという課題が提起されました。

尚、次号で詳報する予定です。

VOICE OF DESIGN VOL.8-2

2002年10月25日発行

発行人/栄久庵憲司 編集人/佐野邦雄

編集委員/迫田幸雄(委員長)、鳥越けい子、

黒田宏治、山口秀明、南條あゆみ(事務局)

翻訳/林 千根

発行所/日本デザイン機構事務局 〒171-0033

東京都豊島区高田3-30-14山愛ビル2F

印刷/株式会社高山

VOICE OF DESIGN Vol.8-2

Issued: Oct. 25, 2002

Published by Japan Institute of Design

3-30-14 Takada, Toshima-ku, Tokyo 171-0033 Japan

Phone: 81-3-5958-2155 Fax: 81-3-5958-2156

Publisher: Kenji EKUAN / Executive Editor: Kunio SANO

Chief Editor: Yukio SAKODA / Translator: Chine HAYASHI

Printed by Takayama inc.

- Panel Discussion by S. Mochizuki, Hiroshi Nishimura, Masaaki Shiraishi, and Hiroshi Sano

Moderator: Masakazu Taniguchi (JD director)

Shinichi Mochizuki explained about the five scenarios envisaging France in 2020 and suggested that French decentralization policies and the law giving directions for domestic transportation (LOTI) in the 1980s would be better applicable to Japan. Prof. Nishimura of Osaka Municipal University Graduate School, said that the automobile has given us freedom of mobility, but that in the excessively motorized society, individuals should have the right to choose valuable lifestyles for themselves. Masaaki Shiraishi, president, International Productive Aging Institute, proposed that mobility in the aged society be planned by civil sector and with voluntary initiative. There was a proposal that we design future automobiles and motorized society in parallel.