

# Voice of Design

Vol. 8-3

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シンポジウム・詳報

クルマ社会のデザイン-5

都市モビリティの未来  
フランスのシナリオ



Fig.16 4.5mのバス自転車レーンと交通渋滞 本文p.12



Fig.10 2000年 新規導入トラム オルレアン(左上)、モンペリエ(右上)、リヨン(左下)、ナンシー(右下) 本文p.11



Fig.12 都市モビリティ・サイキャブCycab 本文p.11

## 目次

### 特集 JDシンポジウム

・開会挨拶	栄久庵憲司	2
・報告-1	佐野 寛	3
・報告-2	伊坂正人	7
・講演	望月真一	8
・パネリスト発言	西村 弘	14
・討論	白石正明	20
・理事会報告		31
・事務局から		32



Fig.31 横断歩道と歩道を盛り上げ店舗との段差を解消 本文p.18

## Special Issue: JD Symposium Design for the Motorized Society (5)

JD Symposium	1
JD Directors' Meeting	31
From the Secretariat	32

## JD Symposium Theme : Design for the Motorized Society (5) - The Future of Urban Mobility - French Scenarios

Period : September 27, 2002

Venue : La Maison franco-japonaise

Organized by : Japan Institute of Design

Co-organized by : La Société franco-japonaise / La Société Franco-Japonaise des Techniques Industrielles

Endorsement : Ambassade de France au Japon / JAPAN AUTOMOBILE FEDERATION(JAF) /

NIHON KEIZAI SHIMBUN,INC.

Sponcer : SUZUKI MOTOR CO.

Program : Opening Address Kenji EKUAN

Report Hiroshi SANO

Presentation Masato ISAKA

Lecture Shin'ichi MOCHIZUKI

Panel Discussion Shin'ichi MOCHIZUKI Hiroshi NISHIMURA Masaaki SHIRAISHI

Hiroshi SANO Masakazu TANIGUCHI(Moderator)

## 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

2002年9月27日(金)AM11:00-PM17:00 会場 日仏会館

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(JAF) 日本経済新聞社

協賛 スズキ株式会社

開会挨拶 栄久庵憲司

報告-1 佐野 寛

報告-2 伊坂正人

講演 望月真一

討論 パネリスト 望月真一 西村 弘

白石正明 佐野 寛

コーディネータ 谷口正和



栄久庵憲司

日本デザイン機構 会長

## 開会挨拶

## 地球的視野で語り合う

おはようございます。はじめに直前になってのプログラム変更をお詫びしなければなりません。当初ご案内ではフランス設備・運輸・住宅省未来研究センターのエリアンヌ・ドゥ・ヴァンドゥーブルさんに都市モビリティに関するフランスのシナリオについてプレゼンテーションいただく予定でしたが、公務のご都合で来日が叶いませんでした。国際渉外にはデリケートな面がありますが、今回は多少の連絡の行き違いがあったようで、このようになり申し訳なく思っています。ただ、あちら側もたいへん恐縮されており、別の機会に実現できたらと思っています。

さて、今回の企画を通じて、トランスポートは世界の問題だと、だんだん実感が湧いてきました。JDとフランス

の政府機関との関係が出发点でしたが、互いに手を取り合い地球的視野で語り合おうと展開してきたわけで、それは私はいへんけこうなことだと思っています。そんな風に思い始めると、先程クルマの中で考えていたのですが、タクシーに乗っていても、自分のいま乗っているタクシーが世界中のタクシーにつながってくるのです。東京にいても、ふと隣にニューヨークのイエローキャブがあるような感じです。何気なくタクシーを利用し、負担も感ぜず、自由に移動でき、同じように安全ベルトもあるし、どれも世界に共通ですね。タクシーに限らず、あらゆる乗り物、原始の昔には二本足で移動、そこから今日のスペースシャトルまで、トランスポートは世界中で寄ってたかって考えなくてはならないテーマではないかと思っています。

一方で、人間自身の中にある移動という事象には、獣が襲ってきたら逃げたいとか、そういう本能的なものが基本にはあります。それ無しに生きていけないという、ベーシックな問題にぶつかってきます。日本には道という言葉があります。道というのは、柔道でも、茶道でも、華道

でもそうですが、自分自身を見つめたうえで、人間として決して手放すことのできないものを前に置きながら、考え行動することです。倫理観のようなものが常にあります。同じことが乗り物についても言えるのです。人間とは何であるかを考え、超音速飛行機の在り方とか、また新幹線はどうあるべきかを考えることが肝要です。そういう視点をもたないと、経済問題だけが先に行ってしまう、人間性が取り残されてしまいかねません。わが国の長い歴史を有する精神の道は、トランスポート、即ち移動する道の在り方に何かガイダンスを与えるのではないかと、そこから人間の品位、威厳、人格を高めて行けたらいいと思っています。

さて本日は、最近フランスを訪ねられた望月さんから、移動に関する最新のフランス事情も聞けるのではないかと楽しみにしております。皆様にとりましても今日一日を有意義に過ごせればと願っております。

## Opening Address

## \*Discussing the Matter from a Global Perspective

Through this study series, I have come to realize that transportation is a common problem of the world. A taxi in busy Tokyo is connected with taxis in other countries in that a taxi offers us easy access to our destinations. Means of transportation from our own two feet to all vehicles, including the most advanced space shuttle, is an important question that we must consider more seriously.

The Japanese term for "road" (doh) has another meaning. That is some thing like a path of righteousness, or morality. It implies that one should look into oneself, think thoroughly and act. This can be applied to the means of transportation. We should contemplate how humans should live, and from that point, consider how we use supersonic airplanes and bullet trains.

Without such a perspective, economic problems tend to be

emphasized leaving out human consideration. Our long-cherished concept of a spiritual path may give some guidelines when considering means of travel in the future world. Today, Mr. Mochizuki who visited France recently will give us the latest information about urban mobility in France. I am looking forward to his presentation.

Kenji EKUAN, JD Chairperson

## Design for the Motorized Society

## \*Turning Point of the Social System

We have been studying the theme of "Design for the Motorized Society" since June 2000. There are two key aspects in the "motorized society." One is the problem of the automobile industry as one of the key industries of Japan, and the other problem is the "society" in which motorcars are running. And both are difficult



佐野 寛

クリエイティブディレクター

## 報告-1

## クルマ社会のデザイン

## 社会システムそのものの転換期

2000年6月から、クルマ社会のデザインについて、いろいろ論議してきました。「クルマ社会」の問題にはクルマと社会の両面があります。クルマそのものの問題としては、日本の基幹産業であるという大問題があるし、クルマが走る社会の方には、社会全体がそれにのって動いている社会システムそのものをどうしていくかという大問題があって、問題の解決は容易ではないようです。例えば先日、NHKスペシャルで松下(電器産業)の再生が取り上げられ、新しい社長が「大量生産、大量消費型のビジネスモデルは終わった」と、生産ラインのベルトコンベヤーを撤去し屋台型の生産システムに代えたりしていました。でもクルマで言われている「所有から使用へ」の方向転換的な、循環型社会のモデルになるような(3万店近くある販売店を活用するといった)方法については何も考えていないようでした。ただ、大量生産、大量消費型のビジネスモデルでは未来が見出せないということ、またそのシステムによってできた社会の形も転換期に来ているということは、社会

の共通認識になってきているようです。

中国で作った大量の品物が日本に来るようになって、日本の生産力は絶滅に瀕しています。その生産基地としての中国は、今、本格的な大量生産、大量消費型文明に爆発的に移行しつつあります。そういう危機的な時期に、こういう論議をしているのでは遅すぎる気もしますが、論議の中からいろいろ問題解決策が見つかってきています。もちろんそれらを実行することは簡単ではないと思いますが、だからこそ、フランスのシナリオを興味深く聞きたいと思うのです。

Fig.1 (p.5) は最初のトークセッションの後に作られたものです。クルマ社会の研究を八つのテーマに分け、それぞれ論議を始めたわけです。

クルマ社会は、クルマがなかった時にはとても思いつかないような素晴らしいモビリティを提供して、人間の生活圏を一挙に広げました。徒歩の時代から、馬車の時代、鉄道の時代を経て、クルマ社会になると、人間の生活圏は面的に広がり、今日のように62億(本当に先進的な物質文明を楽しんでいるのは10億もいないのですが)の人間がちゃんと生きていける人間社会になりました。しかし、そのプラスの陰に、それに勝るとも劣らないほどのマイナスが蓄積されてもいた。それがいよいよ表面に出てきて、このままではダメだとなってきたわけです。

## 重ねてきた議論と提案

われわれは、2001年6月「クルマ社会の

デザイン-1 消費社会の変貌」、7月「クルマ社会のデザイン-2 安全・環境技術の社会化にむけて」、10月「クルマ社会のデザイン-3 アクティブシニアの移動生活」そして、2002年7月に「クルマ社会のデザイン-4 提言課題を探る」とフォーラムを開いてきました。

それらの前に「トークセッション」を設けたのですが、その時、水野誠一さんから「エコノミーとエコロジーの両立へ向けたホロ・デザイン」が提案されました。根本的な考え方が最初に提案されて始まったことがとてもよかったと思います。また、経済原則によって大量公共輸送機関を追い出してしまったというアメリカの都市の例が紹介される一方、ヨーロッパではより快適なタウンモビリティを目指してトラムを重視し実現している例が語られました。日本の町は一般的には汚いし、歩行者にとって快適とはとても言えません。ところがそうでない例がヨーロッパにはある。例えばライト・レイル・トランジット(LRT)で、事例が沢山報告されました。それと自然と人間の社会経済的な関係性を重視したトータルデザインも提案されました。これは先程のホロ・デザインと重なる概念ですが、クルマならクルマだけを考えるのではなく、道についても考え、さらに道の問題だけではなく、どこに住んでいるかとか、なんの目的でどのくらいの距離を移動するのか、といった所までトータルに考えなくては駄目だということも言われました。

人間を消費者としか考えないという、今

questions to answer. What is commonly felt is that we can no longer depend on the business model based on mass production and mass consumption, and the society based on that business model has to be changed. After the Talk Session in June 2000, we prepared Fig. 1, and set 8 sub-themes for our studies.

## \* Talk Session in June 2000

At the beginning, Seiichi Mizuno, JD director, presented the basic concept of "holistic design aiming for the compatibility of economy and ecology."

Examples of other countries were introduced. The U.S. has expelled mass public transportation systems in accordance with economic principles, and European cities that are re-valuing trams to improve mobility in city centers.

The need for total design was advocated. We should take into account motorcars, roads, where people live, the purposes of

people's traveling and distances for traveling, and emphasize socio-economic relations between nature and humans. The current politics and economics that see humans as just consumers and designers working on this presumption are wrong. Designers should be conscious about citizens when they design.

He also cited some examples of social design to promote barrier-free mobility in the advent of an aged society.

## \* June 2001: Design for the Motorized Society 1: Change in Consumption Society

In order to shift from the 20th century type motorized society to a sustainable society, the industrial system should be changed from the mass production and consumption system to the optimal production and consumption, and people's attitudes should be changed from "possession" to "common use" of vehicles. It was also discussed what comfortable and sustainable mobility means and



の政治経済の姿勢がそもそもいけない。それに基づくデザインがいけない。そうではなくて社会的・政治的に自己主張する「市民」という概念で、消費者でも生活者ですらなく、その上にある市民という概念で、市民を相手にして、あるいは市民が、これは市民のためなんだという、そういう意識でデザインしなくてはならない—という問題提起もなされました。当然ながらバリアフリーなモビリティもテーマになりました。高齢化社会におけるソーシャルデザインも事例を上げて主張されました。

### 「クルマ社会のデザイン-1 消費社会の変貌」

「クルマ社会のデザイン-1 消費社会の変貌」では、自動車が日本では年間700万台販売され、一方で500万台が破棄され、80万トンのシュレッダーダストが出る一方、大量販売のために世界中で毎年2兆8千8百億円をつぎこんで広告がうたれている。そうした先進国の現実が報告されました。更に、一方で巨大なマイナスを生み出している「クルマ社会全体の課題点」も様々に指摘されました。そうした20世紀型のクルマ社会を持続可能な方向へ転換させるための大量生産、大量消費型のシステムから、適量生産、適量消費システムへの転換が説かれ、「所有」から「使用」へが言われ、快適で持続可能なモビリティとは何なのか、どうしたら実現出来るのか論議されました。

### 「クルマ社会のデザイン-2 安全・環境技術の社会化にむけて」

2回目の「安全・環境技術の社会化にむけて」では「個の技術」と「場の技術」—個別の技術と、ある場・大きい技術—という視点が提案されました。個別の技術だけで考えてはだめで、全体・場の技術という両面から考えるべきだという指摘です。

クルマ社会のデザインは今流行の言葉で言えば「複雑系のデザイン」で、その典型的な事例ではないかともいわれました。そして燃料電池車、ディーゼル車の排ガス浄化技術、パーク・アンド・ライドシステム、EV通勤車、ITS（インテリジェント・トランスポーター・システム）、IMTS等々クルマの安心安全対策に関わる開発状況がいろいろ報告されたのですが、それらは全て相互に繋がっているのだという認識をフォーラム出席者の全員が得たと思います。

それから適地適車問題がありました。場所によってクルマの重要性、価値、意味が全然違うと指摘されました。フォード社のビル・フォードが「もう都市の中ではクルマを所有する必要はない」と言い、クルマ産業はクルマを売る産業から移動サービスを売る産業に転向した方がいいとも言った。これはイギリスの新聞記者の質問に答えて、そうかも知れないという風に言ったものですが、それに対し、寒冷地や過疎地ではクルマなしでは何も動けないということもあるので、一様に考えてはならないということも言われました。

また、これは大変面白いのですが「エコエティカ」（生態圏倫理学）の視点でデザインした方がいいという提案もありました。クルマ自体は非常にプラス面が大きいのですが、その横を歩く人にとってはマイナスだったりする—そうしたことを含めてクルマは倫理生態学、モラル・倫理を考えた生態学、これは社会的なルールと考えた方がよく、高度な21世紀的な社会的ルールの視点からデザインをすべきだということも言われました。

さらに具体例として、ストラスプールのLRTシステム、アムステルダムのレンタル・サイクルシステム、日本の高速道路の料金所の渋滞を解消するためのETCなどが紹介されました。同時に道路の問題が取り上げられました。イギリスのタウンモビリティが詳しく話されました。京都議定書とかTDM（総需要規制）、クルマに対するコントロールについて議定書や規制法の解説、カーシェアリングについての横浜の実例、80年代スイスから始まったという各地の実情が紹介されました。因みに本年度の地球白書には、カーシェアリング1台が個別の自家用車使用の4台分に相当すると書いてあります。

### 「クルマ社会のデザイン-3 アクティブシニアの移動生活」

3回目は「アクティブシニアの移動生活」で、今までクルマは、販売競争という面からそうだったのですが「若い人たちが相手」が中心でした。対して、シニアにとってのクルマを、シニアにとっての「クルマ社会」

how it can be realized.

#### \* July 2001. 2: Socialization of Safety and Environmental Technologies"

It was pointed out that we should not consider individual technologies separately but in a total context or in a greater area. A motorized society is a complex society. The status of development processes of various constituents of the society were reported including fuel-cell vehicles, diesel emissions purifying systems, the Park and Ride system, EV commuters, intelligent transportation systems (ITSs), IVTS and other safety measures. The Forum participants forged a consensus that these are all interrelated.

The importance of motorcars differs from one place to another. Bill Ford of Ford Motors said that city dwellers no longer needed to possess motorcars. But in rural areas and cold places, people cannot move without motorcars. Therefore, we should consider motorcars

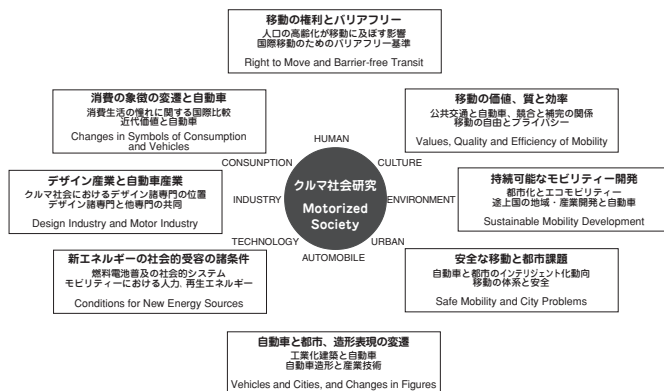
in relation to the living environment.

Motorcars have many positive aspects for users, but people walking besides cars have negative impressions about them. We need to design "Eco-ethica," or ecology taking ethics into account, as a social rule for this century. Concrete efforts made in various locations were introduced including the LRT system in Strasbourg, the rent-a-cycle system in Amsterdam and others, mobility in shopping malls in England, protocols and regulations on vehicle control and regulation, an example of car-sharing in Yokohama, and efforts begun in the 1980s in Switzerland. The problems of road system were also discussed.

#### \* October 2001. 3: Mobility for Active Senior Citizens

The automobile industry has considered young people as their main target for sales promotion. To cater to the increasing numbers of elderly people, it is now necessary to pay attention to vehicles for

Fig.1 クルマ社会のデザイン：プロジェクトテーママップ Voice of Desing vol.6-1より抜粋



をきちんと考える必要が絶対にあるという提案がなされました。シニアの身になって考えること。クルマに乗ると同時に、クルマを利用することを考えること。そのために先に出たLRTが有効だろうこと、また日本で時速6kmしか出ない電動スクーターの出現によって、高齢者の行動圏が広がったということが具体的な事例を交えて話されました。

つぎに、クルマのデザインは今まで男性原理でデザインされてきたわけですが、今後は女性原理の視点でデザインすることが必要であることも指摘されました。

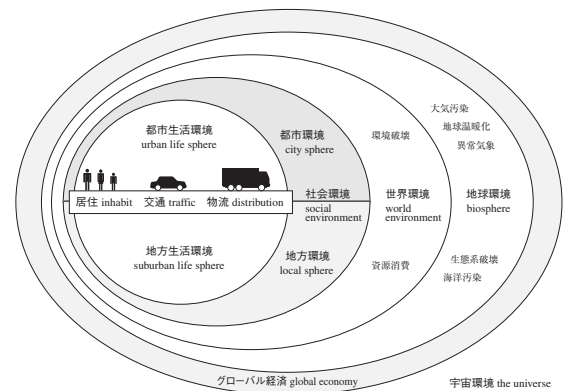
4回目としてラウンドテーブルが開かれ、今まで説明したことをふまえ「提言課題を探る」という形で整理されました。この内容についてはVoice of Design vol.8-2に記されていますので、私の要約を補足して頂きたいと思います。

Fig.1の内、「デザイン産業と自動車産業」「新エネルギーの社会的受容の諸条件」「自動車と都市、造形表現の変遷」はまだ話さ

れていません。またここに書かれていない問題として「生産と消費の距離の問題」も重要な問題として存在すると思います。生産と消費の時間空間的距離が長くなるほど、地球環境的にいうとマイナスが大きくなる。例えば焼鳥をタイで捌いて串に刺し冷蔵して運び、日本で全国の焼鳥屋に運んで解凍して焼くシステムの方が、日本の鳥を日本で捌いて店の若い衆が櫛にさして焼くより安いというのが現状ですが、消費エネルギーから考えると非常におかしいわけです。それから職と住の問題もあります。そういう問題がまだ残されていると私は思っています。

Fig.2は、私なりに整理したもので、人間が居住し交通しモノが流通する生活環境がまずありますが、そこで都市の生活環境と地方の生活環境は別のもので、その生活環境を包む社会環境も都市環境、それから地方環境に分れるでしょう。そしてその都市環境を世界環境が包み、それを地球環境が包んでいます。という人

Fig.2 クルマ社会チャート：クルマ社会と環境



間を何重にも取り巻く環境の有り様を、人間活動の有り様が決めていくわけです。クルマ社会は人間活動の有り様を決めています。その人間活動が異常に拡大して環境破壊問題を深刻化させています。地球環境というのは、地球全体の環境です。今年は異常気象が凄かった。氷河の後退もそうですが、先日のヨーロッパの洪水について、ヨーロッパの人たちがどう考えているかも聞けるといいなと思っています。フロンガスの問題も続いていますし、生態系破壊とか海洋汚染の問題もあります。ここで一つだけ言っておきたいのは、そういう地球環境全体をグローバル経済が囲んでいること、地球環境全部がグローバル経済の影響下にあるということです。

地球の人口はキリスト生誕の頃には3億人、100年前には16億人、20世紀末で62億人です。昔は人々は10分の1馬力で動いていたのに、クルマ社会の人間は、一人当たり10馬力とか100馬力とか、そういう馬

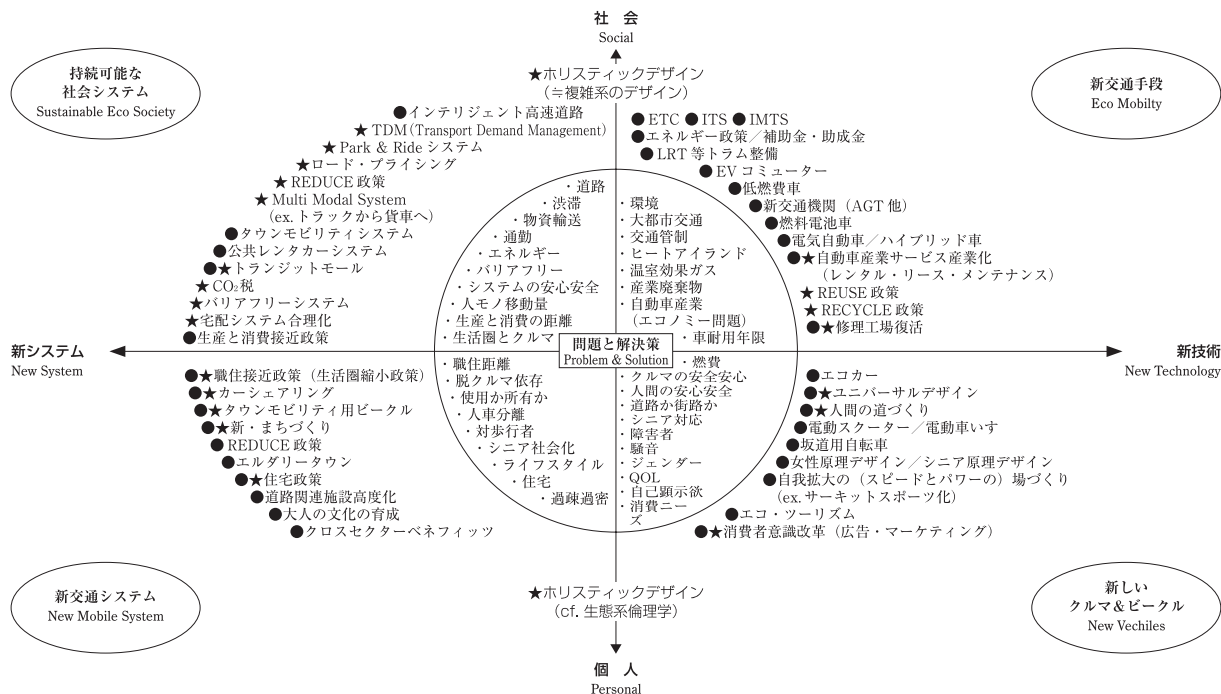
the elderly as well as the motorized society embracing them. Designers should consider their convenience as passengers and drivers. The LRT may be a good solution for this. A case of increased mobility among the elderly using an electric scooter that runs at 6 km/h was introduced. The necessity from a women's point of view was also advocated.

July 2002. Roundtable. Subjects to be included in our advocacy were discussed. We charted subjects in Fig. 1. Among the subjects, we have not examined "Design Industry and Motor Industry," "Conditions for New Energy Sources," and "Vehicles and Cities and Changes" in Figures. I personally consider the problem of distances between manufacturers and consumers and that of workplaces and houses are equally important, although they are not included in the chart.

Fig. 2 shows elements that I sorted and categorized. First, there is the living environment in which people live and move, and in which merchandise are distributed. Living environments in urban and rural sectors are different in nature. Urban and rural environments are surrounded by social environments which are surrounded by the global environment. The qualities of these multi-layered environments are determined by people's activities within. In turn, the motorized society determines the quality of human activities. Human activities have been extraordinarily expanded causing environmental problems to become more serious. The entire global environment is under the influence of the global economy.

Fig. 3 charts the problems discussed so far in four quadrants. Problems to be solved are described inside the circle and solutions are outside. Under "Eco Mobility," the development of trams and EV commuters, low fuel cost vehicles are proposed. Under "New

Fig.3 解決すべき問題の位置づけと解決手段 ●誘導的手段 Incentive ★規制的手段 Control



力を使って活動しているわけです。この活動の総量はもの凄いことになる。昔は地球は無限に広いと思えたが、今、地球は人間の活動に対して小さなものになり、まさに「グローバル・ビレッジ」になっているのです。

Fig.3は、今まで説明してきた問題群を「位置」のある4象限チャートに変えたものです。円の中が解決すべき問題点、円の外側が解決策です。例えば右上にはLRT等トラムの整備とかEV通勤、低燃費車、新交通機関、燃料電池車、電気自動車などがあります。いろんな新しい手段でなんとか環境破壊を解決して快適なモビリティを実現しようと。それから自動車

産業のサービス産業化についてはカーシェアリングなども含めて論議されました。

新技術に関わる問題では(円の右下内側)燃費問題、クルマの安全問題、人間の安心安全問題、道路か街路か問題、シニアの対応問題、障害者問題その他が語られ、対応して円の外側にあるような解決策が語られました。

そういうことで、殆どの問題について解決策が出されていると考えていいと思います。しかし、それらをどう実現するか、例えば自動車産業が移動サービス産業に変わると口で言うのは易しいけれど、実際には利害関係者が沢山でくる。どうそれを調整するか論議が残っている。

これは日本デザイン機構の手に余る問題かも知れませんが、「こうやったらどうか」という提案をすることは出来るので論議を詰めていきたいと考えています。そのためにはフランスの設備・運輸・住宅省という所で公式に組まれた未来チームによる研究であるフランスのシナリオに期待したいと思います。我々と同じ問題をどうやって実現するかという所に力点が置かれていると考えるからです。フランスのシナリオに期待して、私の報告を終わります。

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世紀的生活」(三五館)「現代広告の読み方」佐野山寛太(文春新書)他多数。

Technology," fuel efficiency, safety measures, safe traffic, driveways or streets, measures for the elderly and handicapped are listed as problems, and suggestions for solution are given outside the circle. As such, solutions are proposed for almost all the problems. The problem is how to implement these proposals. There will be conflicts of interests, for example, to change automobile manufacturers to the mobile service industry. It is beyond our ability to reconcile these parties. But at least we can propose ways to adjust different interests. In this sense, I look forward to listening to the lecture on the Five Scenarios for Urban Mobility by the Centre de Prospective et de Veille Scientifique. We may find hints to solve our problems.

Hiroshi SANO, Creative Director

## Five Scenarios for Discussion

Japan Institute of Design has been studying the subject of "Design in

the Motorized Society" for the past few years. As part of the activity, we hold a symposium using the "Future Urban Mobility Study: Five Scenarios for Discussion" which was published by the Centre de Prospective et de Veille Scientifique of the Ministère de l'Équipement, du Logement et des Transports in March 2001 as a reference material. With the premise to increase environmental restrictions while pursuing 2-% annual economic growth, the study was intended to find a strategic "lever" for future studies instead of simple future forecasting or past retrospection. As a result, the 4+1 scenarios as shown in the matrix were presented for open discussions.

The scenarios consist of two axes of "collective choice" and "program policy." Under the collective choice, two directions are suggested; one is "status quo or increase in the mobility of people and merchandise" and the other is "reduction in the mobility of people and merchandise." Under the program policy, two attitudes are suggested:



5つのシナリオ Five Scenarios

集団的選択 Collective Choice	プログラム(ポリシー) Program Policy	組織体への働きかけと集団的規制プロセスを優先 Priority on collective regulating process	市場と個人の動機付けを優先 Priority on the Market and Motivating Individuals
人およびモノの移動について 現状維持または増大 Status quo or increase in human and material mobility		<b>シナリオ 1 ホモ・テクニクス</b> 技術を積極的に活用する Scenario 1: homo technicus Positive use of technologies [文脈と仮説] [Context and hypothesis] ・経済成長 Economic growth, changes in technologies and organizations, cultural value and cultural indices ・技術と組織の変化 ・文化価値と文化指標	<b>シナリオ 3 ホモ・エコノミクス</b> コストについて知り料金の実状を理解する Scenario 3: homo oeconomicus Learning about costs and understanding about fares [目的と手段] [Goals and Means] ・場所の特定 Specification of places, action programs, and traffic ・行動プログラム ・交通
人およびモノの移動について 削減を追求 Pursuit of decrease in human and material mobility		<b>シナリオ 2 ホモ・ポリティクス</b> 都市レベルの契約手法でモビリティを制御する Scenario 2: homo politicus Controlling mobility with a contract technique on the urban level [モビリティの進展] [Mobility development] ・社会的インパクト Impact on society, spaces and the environment ・空間的インパクト ・環境へのインパクト	<b>シナリオ 4 ホモ・コントラクトール</b> 個人レベルの契約手法でモビリティを制御する Scenario 4: homo contractor Controlling mobility with a contract technique on the individual level [推移と道筋] [Transition and Direction] ・制度の変更 Change in the system, strategies on the executing side, and the choices by citizens, users and customers ・実行サイドの戦略 ・市民、ユーザー、顧客の選択
		<b>シナリオ 5 ホモ・シヴィス</b> 4つのシナリオの折衷 Scenario 5: Homo Civis Compromise of the four scenarios	

## 報告-2

## 議論のための5つのシナリオ

伊坂正人 日本デザイン機構 専務理事

日本デザイン機構では「クルマ社会のデザイン」というテーマで何回か議論を重ねてきた。その一環として、フランスの設備・運輸・住宅省未来研究センターが2001年3月にまとめた「都市モビリティについての未来研究—議論のための5つのシナリオ」という資料を基にこのシンポジウムの機会を得た。

この研究では2%の経済成長を追求しながら環境制約は増大するという仮説の下、単なる未来予測や過去の振り返りでなく、未来研究のための戦略的な「てこ」を見いだすという方法論が採られている。研究成果として上記マトリクスに示

す4+1のシナリオが今後の議論のために提示されている。

シナリオは「集団的選択」と「プログラムポリシー」という二つの軸で構成され、前者の軸では「人およびモノの移動について現状維持または増大」と「人およびモノの移動について削減を追求」という方向付けをし、後者の軸では組織体への働きかけと集団的規制プロセスを優先」と「市場と個人の動機付けを優先」という考え方を示している。

この2軸で構成される四つの象限にシナリオ1から4までをプロットし、シナリオ5をこの1から4のシナリオを総合するものとして位置づけている。

各シナリオを1から「ホモ・テクニクス」「ホモ・ポリティクス」「ホモ・エコノミクス」「ホモ・コントラクトール」「ホモ・シヴィス」

と名付けている。

シナリオの展開は「技術を積極的に活用」し規制の中でモビリティを維持または増大させるというシナリオ1が先ずあり、次に同じモビリティの維持または増大の方向の中でモビリティコストの理解を通じて個人の市場原理を優先させて制御するシナリオ3に移る。つぎに、市場原理に基づき個人レベルで契約的にモビリティを削減の方向で制御するシナリオ4に移り、都市施策レベルでモビリティを削減する方向で制御するシナリオ2に移行する。最後に全体を総合するシナリオ5が描かれている。

このシナリオを具体的に試行しながら議論をさらに展開し、国としてのビジョンをつくるという。

"priority on actions toward organizations and collective restrictions" and "priority on motivating the market and individuals." Scenarios 1 to 4 are plotted in the four quadrants made by the two axes, and Scenario 5 is considered as a compromise of Scenarios 1 through 4. These scenarios are named 1: homo technicus, 2: homo politicus, 3: homo oeconomicus, 4: homo contractor and 5: homo civis. Scenario 1 (maintaining or expand mobility under restriction making positive use of technologies) evolves to Scenario 3 (controlling individual mobility with market principles by increasing their cost consciousness), then to Scenario 4 (reducing individual mobility) and then to Scenario 2 (reducing mobility on the urban policy level), and finally to Scenario 5 (synthesization). They will continue to discuss the national vision while making concrete efforts along these scenarios.

Masato ISAKA, JD Executive Managing Director

### Lecture: Amenities in Cities – Urban and Traffic Policies: Japan and France

"The Future of Urban Mobility: French Scenarios" is the result of the study by a group organized by the Ministère de l'Équipement, du Logement et des Transports of France envisaging mobility 20 years from now. The group presented visions and policies in five scenarios (p.7) S. Wachter, chairperson of the group, emphasizes the need for narrowing gaps among regions and individuals, the importance of environmental consideration, and the relations between the national and local governments. It should be noted whether they will choose one of the five, and whether transportation policies will be fully entrusted to the governors of local governments, and so on.

#### \* Japan today is like France in the 1970s

It is difficult to apply these scenarios to Japan today. In Japan, the city centers have remained sluggish since the oil crises in the early



望月真一

(株)アトリエUDI都市設計  
研究所 代表取締役

講演

## 豊かな生活環境・都市・交通政策：日本とフランス

### モビリティの未来：

#### フランスのシナリオより

「モビリティの未来・フランスのシナリオ」は、フランス設備・運輸・住宅省が行政や都市計画専門家を中心に特別研究グループを組織し、20年後の生活の在り方をモビリティを軸に明確なビジョンと政策で展開したものです。シナリオ作成には専門分野が異なる国のトップクラスが直接作業し、専門家や責任ある政治家などとも何度も議論して積み上げてきた。グループの座長ワシャー氏が強調するのは、地域や個人間の不平等の解決、環境問題が非常に重要、国と地方の関係に留意してこのビジョンを進める、の3点です。

その結果が5つのシナリオ(p.7参照)です。今後1年程度、各シナリオをシミュレーションし、シナリオごとに調整してどのようなモデルが考えられるか議論し、国や省としてビジョンを出してイニシアティブをとっていくそうです。今後、一つのシナリオに絞り込むのか、複数併記または重み付けをするのか、地方分権に移行したので交通施策を行う自治体の長に

任せ国はどう指導力を発揮するのかなど興味深いところです。

### 今の日本は1970年代のフランス

このシナリオを今の日本で試みても、状況としても歴史的経験としても無理でしょう。今の日本の状況は1970年代のフランスの石油ショックの時代に都市中心部が疲弊していたのに似ていますが、日本ではそのまま今日に至っています。フランスはクルマとの関係で交通問題の重要性を認識し、80年代に大きな社会変革を進め、その後20年近くかけて様々な成果を上げました。注目すべき象徴的成果は、路面電車(トラム)を導入して、都市の風景と人々の動き、都市生活の質そのものを変えたことです。

Fig.4はストラスブールのトラム導入時の行政キャンペーンポスターです。トラム導入を掲げて選挙に勝った市長は、マスコミなど各方面から、町ではクルマに乗りなくなると総攻撃され、このポスターで理解を求め事業を推進しました。写真左はクルマを使い続けると町中の道路空間をクルマが覆い尽くす、中央のバスなら3台程度、トラムなら右のように1台ですっきりするとわかり易く説明しました。トラムの導入で町が賑やかに、きれいに、有名になりました。日本からの視察団はピーク時には年間300、現在も100グループほどは行っていると思います。

人のための都市空間が単なる交通の道具であるクルマに次第に侵され、それが都市の停滞を招くという過程をヨーロッ

パは経験してきました。Fig.5は人口密度と一人当たりエネルギー消費、つまり都市の広がりとの相関を示すものです。新大陸など拡散した都市地域はエネルギー消費が激しく、移動を公共交通で賄えずクルマに頼らざるを得ない。一方、アジアは高密コンパクトな町をつくり環境面では比較的優等生ですが、ヨーロッパはその中間的な位置にあります。こうしたことから日本のまちづくりにはヨーロッパの経験が大いに参考になり、私は類似点の多いフランスが面白いと考えます。

### 日本でのカーシェアリング社会実験

3年ほど環境にやさしい交通をテーマに研究し、2001年度に交通エコモ財団が実施主体のカーシェアリングの社会実験をしたのですが、その過程で都市におけるクルマの問題点を考えてきました。

クルマの稼働時間では、10年間に10万キロ以上走るクルマでも、機械寿命の5%位の時間しか交通機関としては働かず、あとの時間は鉄の固まりを都市空間に放置している。移動空間占有は徒歩や自転車の5~20倍、車線幅3mとクルマ自体を含む車間距離25mとすると約75㎡を使う。歩行者だと最も効率的なら1㎡程度で済む。クルマは移動時空間浪費型であるばかりでなく、駐車時においても路上で約15㎡、建物内では柱や壁を含むと約25~30㎡使う。クルマ寿命の95%の時間を駐車場に置くのだから、都市活動に非常に害がある。今のマイカーの使い方では確実に町が死んでいく。ロサンジェルス

70s. France noted the importance of traffic problems in relation to motorcars and initiated its social reform in the 1980s, and achieved major changes in the past 20 years. The most notable achievement is the introduction of trams that have changed townscapes, people's mobility and urban life.

Fig. 4 shows the poster that the Strasbourg municipality, along the Rhine in the eastern part of France, used for the introduction of the tram system.

Fig. 5 shows per capita energy consumption and population density of different countries. In North America in which city centers are widely distributed, public transportation systems cannot accommodate people's needs and people have to depend on motorcars. In Asian countries, highly compact cities are developed and are relatively favorable environmentally. Europe lies between these two regions and efforts made there may present good models

for Japan.

### \* Experiment of Car-Sharing in Japan

The Foundation for Promoting Mobility and Ecological Transportation (Eco-Mo Foundation) conducted an experiment on car sharing in 2001. A research made prior to this experiment revealed that even if a motorcar runs more than 100,000 km in 10 years, the time that it functions as a means of transportation is about 5 % of its machine life. The remaining life is just left as a mass of iron occupying a certain space on the land. While running on the road, a car needs 75m<sup>2</sup>, specifically 3 m-width and its own length plus a space between it and another car, for parking on the road, it requires 15m<sup>2</sup>. and for parking in a parking building, it occupies 20-30m<sup>2</sup> including pillars and walls. If the style of using motorcars continues to be as it is now, city life will become inactive. Suppose one household has a car and a parking space for it, it





Fig.4 ストラスブルーム tram整備時の行政ポスター

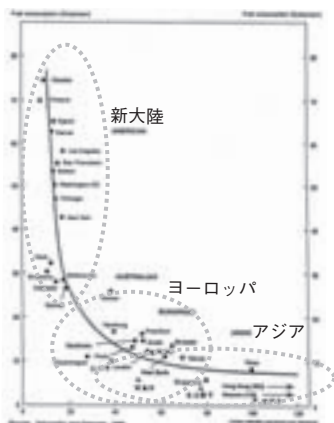


Fig.5 一人当たり燃料消費と人口密度 (Kenworthy and Newman1989のデータに「環境負荷に小さな都市と交通」プロジェクトチーム(日本交通政策研究会)が追加したもの)



Fig.6 フランスのトラムの復活と現在運行している都市

の都市空間の70%がクルマに関連する土地です。この調査の最後に理想的な状況で計算したところ、都市住民が一世帯一台を持ち駐車場を使うと、都心部の容積率400~600%の所であれば、マンションが10戸、少なくとも数戸建設されたと考えられると説明できます。その分住む人が増えれば町の賑わいが保たれ、都市文化や人々の交流も生まれて快適な環境となるでしょう。

カーシェアリングの方式には、ドイツ、オランダ、スイスなどで定着している一台を複数の仲間で共有する方式と、日本で実験している公共レンタカー方式と大きく違う二つがあります。日本では区別が混乱していて、町中でタクシー代わりに使う方法で、それも、いろいろコントロールし易い電気自動車を使い、EVカーシェアリングと名付けて各地で積極的に実験しています。環境面で電気自動車は良いのですが、普及の度合いで見ると、ヨーロッパ方式はマイカー所有者すべてに適用できるが、公共レンタカー方式はシステムとして動かしてもせいぜい数百台程度で、大都市でしか成立せず、環境への効果は微々たるものです。そこで、普及すれば数百万台のクルマが減り環境に効果があるドイツ方式を狙い、第一ステップの実験をしました。日本では採算性はドイツよりもやや苦しいけれど、運営可能性のあるドイツと同程度の時間料金200円、距離料金25円で、ガソリン車を使い、24時間貸し渡しの条件で行いました。この実験の特徴は、クルマ利用に関する交通行

動の変化を知るため、クルマ所有だが使わずにカーシェアリングに転向した人、セカンドカーとして使う人、クルマはないがカーシェアリングの利用で移動の自由が広がる人の三つにグループ分けした点です。

4回の実験を平均し、実験前にはクルマ利用割合が移動手段全体の15%、実験中は移動のコストが見えるので10%に落ち込みました。つぎも興味深いデータですが、月に250kmくらい乗っていた人が、マイカーを封印すると約30kmに激減しました。いかに不要な目的で使うことが多いかが分かります。一方、今までクルマを持たなかった人々は、100kmくらい使っただけでクルマの利便性を大いに楽しむ、この二つの大きな傾向が見られました。

殆どの人が、カーシェアリングがあれば条件次第で参加してマイカーは持たないと答えています。公共レンタカーは基本的に公共交通として自治体が補助金を相当費やして運営しないと絶対に成立しません。この実験から、共有に根ざしたローテクのカーシェアリングは、理想的な状態であれば会員250人程度、クルマ10台程度でかろうじて成立するといえます。一般的にヨーロッパでは800人の会員を集めれば運営可能といわれ、日本も似た傾向と考えます。休日で一割ほど使えない人が出て、少し我慢の要る状況では一台当たり17人の会員数で回せるでしょう。コストの見合いになりますが、週末や日曜でも不都合なく95%以上使える利便性を高めると、一台当たり11人の会員で

would require a total space of land that could be used for 10 condominiums. If more people come to live in the town instead, there will be more activities and the town will be enlivened.

There are two main styles of car sharing. One is to own one car together with several people, which is common in Germany and other countries in Western Europe. The other one is the public rent-a-car style being experimented using electric vehicles (EVs) in Japan. EVs are ecologically favorable, however, their effectiveness is limited as yet because they are not widely used now.

For the Eco-Mo experiment, we employed the German style of car sharing. The fares for using a car were set at 200 yen per hour, 25 yen per km, and a car was rented on a 24-hour basis. Gasoline cars were used. We divided users into three groups: 1) those who had their own cars, but who would try not to use their cars during the test period, 2) those who would use the shared cars as their second

cars, and 3) those who did not have their own cars but would like to use the shared cars to increase their freedom of mobility.

We conducted 4 experiments and obtained data. Before the experiment series, car utilization rate was 15 % of the use of total means of transportation, but this fell to 10 % mainly because the users were conscious about the cost. Those who had driven their own cars 250 km a month used these cars only for 30 km. It suggests that people use cars for unnecessary purposes. On the other hand, those who did not have their own cars enjoyed driving about 100 km.

As a result of the experiment, the car sharing system based on common possession and use can be operated with 10 cars for 250 members. A system with 17 members per car will leave 10 % of members unable to use a car on holidays, and that with 11 members per car will enable more than 95 % of holiday users to use



Fig.7 トラムの復活と導入年次



Fig.8 ストラスブール路線図



Fig.9 公共交通運営会社のパーク&amp;ライド配置 約2000台

できそうです。この実験は10～20人で1台という世界傾向の常識的数字の中に収まります。今後、国や自治体の支援を期待します。特に企業がするレンタカーと異なる草の根カーシェアリングの制度的なバックアップが必要です。

#### フランスの都市交通行政： クルマ社会の修正

日本の中心市街地の停滞を、ヨーロッパも経験してきました。共通して都心におけるクルマ重視による害が大きいといえます。フランスの成功例から考えると、日本は都心居住を推進せず、特に公共住宅の面で若い人が町に住める条件整備の配慮に欠け、つぎに、クルマ優先社会を修正しなかった。クルマを使うには空間が多く必要ですから、町の密度が低くなり都市活動が鈍ってどんどん停滞する悪循環になる。町に人が住み、周辺から人を呼び込む公共交通手段を持つ、この二つが日本の都市政策に欠けていた。事業者の努力も必要ですが、それは都市計画行政とは別の問題と考えます。

フランスと日本は中央集権の強力な官僚国家という似た構造なので、日本はフランスを参考にすればよいと思う。フランスは地方分権化したとはいえ、国の強力な官僚組織が今も厳然とある。共に伝統的に文化、芸術を愛する民族であり、農業集落を基盤とした社会構造で、人のつきあい方や伝統ある地域文化などを保ち、地方出身者が都市を形成していることも似ている。クルマ中心の都市政策で

60年代から日本以上に路面電車を徹底的に撤去して、3都市に残るだけとなった。これも日本の都市政策とよく似ている。

この10年間のフランスの都市政策は、小さな自治体も完全に地方分権化され、見違えるように環境も良くなった。訪れる度に町に人があふれ、子供や老人、車椅子の人も町に出て複合した社会が展開している。社会革命だといえると思います。

成功した理由は二つ。第一に、身近な生活環境に関わる完全な自治権を首長に与えた地方分権化政策を80年代に行ったこと。従って地方選挙は非常に重要です。二つ目はクルマ社会の修正。70年代の石油ショックを通じ、クルマ優先の都市・社会の修正を書き込んだLOTI(国内交通の方向付けの法律)を82年に作り、これを基に現在の人や自転車、公共交通を優先する交通計画とまちづくりに転換した。LOTIの中に「人の交通権」という思想が入り、経済的、社会的、肉体的条件に制約されずに人が都市内で移動する権利を人権の一つとして謳いました。これが税金で公共交通を整備する根拠になっています。

つぎに重要な概念は、クルマを完全に無視する必要はないのですが、整備の優先順位を少し変えてクルマに占有された都市空間を、人や自転車のための公共空間へ再配分することです。クルマとの折り合いを付けながら、インセンティブを与えて実際にうまく使われるよう柔軟な考え方で、法律やハードだけでなく多面的に攻めてきた。

厚生年金と同様に事業所が直接交通当

one. The world standard of 10-20 members per car can be applied to Japan.

#### \* Urban Traffic Administration in France: Reforming its Motorized Society

Europe also experienced the stagnation of urban centers. The major cause for the stagnation is motorization. Examining the success of France, it is clear that Japan has not promoted living in urban centers, in particular, failed to provide public housing measures to allow young people to live in city centers, and that Japan has not reformed motorcar-centered traffic systems. As Japan and France resemble each other as strongly centralized bureaucratic states, Japan can look to France as a model. Both nations cherish their own traditions, cultures and arts, and have social structures based on farming villages. Cities are composed of people from rural regions with regional cultural backgrounds. Unlike Germany and

Switzerland that kept trams, France removed them in the 1960s and ever since, had kept urban policies centered on vehicles.

The urban policies in France for the past decade were successful, partially attributed to decentralization. There are two reasons for the success. One is the decentralization policy implemented in the 1980s granting full autonomy to the governors. The other one is the modification of the motorized society. A law called LOTI aiming for the re-orientation of domestic transportation policies was enacted in 1982. In this law, clauses intending to reform the vehicle-centered city and community building policies were included, taking lessons from the oil crises in the early 1970s. The LOTI provided a turning point in urban development and redevelopment projects to be more oriented to pedestrians and bicycles and public transport systems. The concept of the right of moving within a city was incorporated in the LOTI as one of the basic human rights. In 1983,



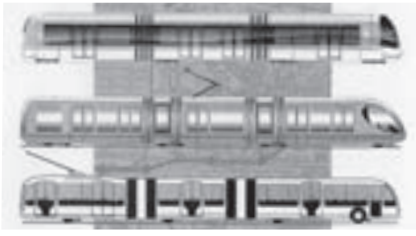


Fig. 11 パリ近郊での新システム・タイヤを隠したトラムの社試験走行車両



Fig. 13 レンヌのICカードレンタサイクルシステム



Fig. 14 パリの100kmの自転車ルート



Fig. 15 パリの自転車道の整備

局に払い、公共交通に資金を捻出する交通負担金が73年から制度化され、82年の発布後も、LOTIの内容は何回も細かく修正し、96年に強化大改正して、環境に対応した大気法の中にLOTIを全部書き込みました。そして2000年、都市計画制度の大改正のSRU法(都市の一体化と更新法)で、都市圏から地域にも拡大して、都市計画、生活環境の調整を広域に渡り行うように変えた。今はまだ交通担当者も解釈しながら行政を実行している状況です。

### 路面電車は都市整備の道具

フランスの都市政策の中でも最大の成果は何といっても路面電車の導入です。象徴的な言い方で、フランスでは「路面電車は都市整備の道具である」ことが常識になっています。Fig. 6は、現在、フランスでトラムの走る町です。85年までは3都市のみでしたが、この15年間にめざましく増え、今も各地で導入が続いています。

Fig. 7、85年にフランスで初めてナントに単に軌道系の公共交通として現代的な路面電車／トラムが復活し、さらにバス交通網と連携させて公共交通網の面的整備をしたグルノーブルで全車両の一部低床式が世界に先駆け実現。その後、パリとルーアンで展開し、94年にストラスブールで大飛躍して町の顔まで変える効果を示してきた。都市生活全体の可能性をトラムに託して改造するという強い意志で、高質な整備を実現してきた。常識的な交通計画手法ながら、現在A-D路線の延長25kmほどのトラムのまちづくりを

進めています(Fig. 8)。

Fig. 9はパーク&ライド、交通事業者だけで4000台確保しており、一日駐車と往復乗車券付で約350円。トラム優先信号を設けたり、完全バリアフリーで歩道の延長感覚で乗れる快適さは感激します。その後、ストラスブールのシステムの作り方は、フランスのまちづくりとトラム導入の定番となり、全国各地でトラム導入と町の改造がセットとなりました。2001年春の全国市長選に向けて5都市で15～25km規模のトラムが6路線走りました(Fig. 10表紙右上)。

進化する現代トラムには、様々なシステムも登場しています。登坂力が大きいゴムタイヤ式でトロリーバスとトラムが混ざったような一本レールシステムは、坂道が多い町や建設コストが安い点を評価されています。3タイプがあって、例えばCIVIS(Fig. 11下)は、路面に引いた白線を追跡して走るトロリーバスで、白線のない所はマニュアルで走れます。これもタイヤを履くトラムといい、トラムの評判の良さに結びつけた呼び名です。下から電気をとって一部区間架空線がないトラムも、ボルドーで2003年に開業します。

高齢者やハンディのある人を含み、都市内で買い物など町中での個人のちょっとした移動用にロボット形式のモビリティは技術的にはできていて、都市への導入の具体化を検討中です。EUの援助によるサイバームーブ、サイバーカープロジェクト(Fig. 12表紙右中)で、12都市での検討が進められています。企業団地のよう

another law to allow the allocation of municipal budgets to developing public transportation systems was enforced. Another point is that the French government did not deny automobiles entirely, but changed the order of priority a little to redistribute the spaces that had been occupied by cars to pedestrians and bicycles.

### \*Trams are Tools for Urban Redevelopment

The greatest point of the urban policies of France is the introduction of trams. Fig. 6 shows the number of towns in which trams are in service. It was only 3 cities until 1985 that had tram car systems. Shown in Fig. 7 are the modern tram introduced to Nante in 1985, and the low-floor trams in Grenoble where road networks were redeveloped. The trams were then introduced to Paris and Rouen, and when they were introduced in Strasbourg in 1994, they changed the whole townscape. With the strong will to redesign urban life using trams, the local governments in France

have promoted urban redevelopment. Fig. 8 shows Strasbourg. Currently, a sector of the city is being developed to which A, B and C tram lines will be extended.

Fig. 9 shows a "Park and Ride." A one-day parking fare is about 350 yen with a one-day tram ticket. Traffic signal systems are tram-centered. The Strasbourg model combining trams and urban redevelopment has spread to other cities. In an effort to gain voters' attention toward the nationwide elections for mayors in 2001, four 15-25 km-long tram lines were added (Fig. 10 p.1).

Modern trams are equipped with various advanced technologies. The single-rail trolley system called CIVIS (Fig. 11 below) runs on the white line drawn on the road, and where there is no white line, it can be manually operated. A tram to which electricity is fed from the road and which does not need an aerial line for a certain portion of the service line will begin its services in Bordeaux in 2003.





Fig. 17 リヨンの公共空間の整備



Fig. 18 リヨンのリパブリック広場



Fig. 19 地下駐車場のパブリックアート

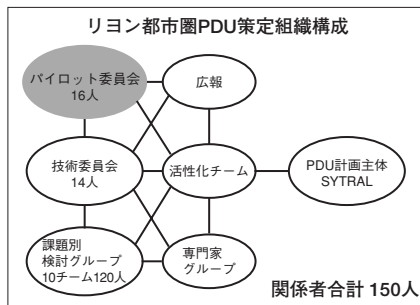


Fig. 20 リヨンのPDUの策定グループ構成

な特定の広い敷地内で、2年以内にいくつかの場所で実現します。研究レベルから政策レベルで定着させる動きがあり、日本より数歩先を進んでいます。

Fig.13はカード式の町中レンタサイクルシステムで、自転車は壊れやすいのと再配置をしなければならないので運営費をいかに捻出するかが鍵です。この例では広告費で運営し、うまくいかないと広告が付かないという市場経済のメカニズムを上手に使い、世界で唯一成功する可能性がある方式だと思います。

### フランス各都市の挑戦

Fig.14.15、既に街路空間が出来上がっているパリでは、歩道や車道を削って自転車道路を通す案を、行政や警察の少数の責任当事者で現場を見ながら方針を作り、2年間で延長200kmの自転車道をつくりました。また、フランスはこの5年ぐらい急に自転車道網を何百キロという単位で鋭意整備を進めていて、訪れる度に大きなネットワークが増え、驚くところです。

2001年の選挙で新しく市長を選んだ環境保護派は、道路総延長の約7割のバスレーンのうち重要部延長41kmを、バス専用レーン幅4.5mと分離帯70cmからなる5.2mをバスと自転車とタクシーに割り当てて一般車道を狭くし、クルマ利用者には渋滞覚悟の選択肢で誘導する施策を採りました(Fig.16表紙左上)。配送車を止める場所を忘れた失策で運送業組合にストを打たれましたが、切り込みを加える修正をして今も継続しています。

Fig.17はリヨンです。クルマが占有する都市空間を歩行者や公共交通に配分し直し、あるいは地下鉄駅を拠点として積極的に「公共空間整備政策」を実現のため、89年に縦割り行政を横断する特別チームをつくりました。担当者と委託デザイナーが事業の当初から最終段階まで二人三脚で進めました。5年間で都心部に150箇所程度整備し、現在市域に500箇所程度の様々な高質のオープンスペースができました。今ではアーバンデザインの図書館といわれています。フランスは屋外空間のデザインは得意でなかったのですが、リヨンで場を与えられここから有名なデザイナーが巣立ちました。

リヨンは今までクルマをいじめる政策は採りませんでした。前市長が大物の経済推進派で、都市空間を再配分してもクルマは中心部まで乗り入れ、地下駐車場で調整をしました。Fig.18.19は旧市街地の中心部で、上を都市庭園に下を駐車場にと都市空間を再配分しています。

リヨンはLOTIで定められた都市交通計画PDUを最初に承認しました、市長の許に16人の専門家で三つのパイロット委員会を設け、すべての計画内容を決めていきました。各分野に技術者がいて、週に一回テーマ毎の課題グループが集まり技術的な問題を集約し、委員会はほぼ2週間毎に出されたことを議論し、策定までに2～3年かけています(Fig.20)。トップがすべての問題を理解しながら決断する手順は日本と違うところです。こうしてリヨンの公共交通政策の一つとしてトラム

Robots that help elderly and handicapped people with shopping or just moving around are already available, and further advanced systems, Cyberm and Cyber Cars, are being developed with a subsidy from the EU (Fig. 12 p.1). These may be deployed in 12 cities.

Fig. 13 shows a rent-a-cycle system using a card. As bicycles easily break, the key point for the operation of this system is how to cover management costs. This system is managed by advertisements. If the system is not operated well, there will be no advertisers. Using this market principle is the only feasible way to obtain funds for management.

### \* Challenges by cities in France

Fig. 14.15 shows "Challenges of Paris." In this established city, government and police officers and a few researchers prepared a plan to build bicycle lanes by taking out some portions from the footpaths and driveways. They built a total of 200 km-long bicycle

lanes in two years.

The Environmentalists who elected a new mayor in the 2001 election adopted a policy to allocate 41 km of the main part of bus lanes that occupy about 70 % of the total road length only to buses, bicycles and taxis, thus, narrowing the driveways. They advise motorcar users to be aware of traffic jams when they drive (Fig. 16 p.1).

Fig. 17~19 shows the case of Lyon. In 1989, a special inter-departmental team was organized in the municipality to rearrange the city to allow wider spaces for pedestrians and public transportation systems, and to create public spaces around subway stations. Now they have 500 open public spaces of various qualities. Through these projects, prominent outdoor space designers have grown. Here, motorcars can be driven into the city center and parked in the underground parking space. Lyon took that initiative



Fig.21 ラ・ロッシュェルの公共レンタカーLISELEC



Fig.22 ラ・ロッシュェル「車のない日」実施規制図



Fig.23 ラ・ロッシュェル「車のない日」

ができました。2年半で2路線25kmを整備した政治の主導性が際立ちます。

ラ・ロッシュェルは、環境に優しいまちづくりを目指す都市で、個人交通に関わる注目すべき事例が多くあります。無料レンタサイクル「黄色い自転車」を定着させ、都市基盤として給電ポストを備えた世界最初の都市として電気自動車のレンタカーを始め、その後個人利用の公共レンタカーLISELEC (Fig.21)を行っています。日本ではスケールの小さい実験が盛んですが、ラ・ロッシュェルでは50台、デポも町の主要部分に確保しています。採算性は期待できませんが、それでも、運営費の65%を賄っているのが成績の良い公共交通です。一般のバスやトラムは運営費の3~5割しか運賃収入がありません。都市内配送システムでも一度集配センターに集め、町中の配達には小型電気自動車で個別配送のELCIDIS (電気自動車による都市物流システム)の実験もしています。スーパーマーケットに納品する大口は、早朝に限定して対応しています。

ラ・ロッシュェルは97年に「車のない日」を初めて実施した都市でもあります (Fig.22.23)。町の中心部でマイカーを使わない一日を設け、①歩行者と自転車の空間や快適さを見直す ②公共交通を強化して、クルマ利用者にも別な交通手段を体験してもらう ③大気汚染問題の認識 ④地域の都市文化の理解、再認識が狙いです。それにフランスでは行政側の住民とのコミュニケーション技術向上の訓練の場としても意図しています。フラ

ンスの住民参加は今までは上意下達でしたが、今は市民とのやりとりで納得のもとに行政を進め、最終的には行政側が責任を持ちます。市長が次の選挙で再選されるか否かに関わるわけで、短期間のサイクルで完結する住民参加とも言えるのではないのでしょうか。日本の住民参加はルールのないゲームのようで、住民の意見がどう扱われ処理されるかの仕組みがないままです。フランスは両者の責任と進め方がはっきりしている。こうしたさまざまな仕組みがあると認識した上で、日本は制度や進め方を考える時期です。

2000年に行った主要7都市へのアンケートでは、80~90%の人がクルマの使用制限は賛成、商業者は半分以上が反対です。ヨーロッパでも商業者はクルマが客を連れてくると誤解しています。それがラ・ロッシュェルでは完全に逆転、ストラスブールでも先日の住民と行政の会合で商業者は、クルマのための道路や駐車場でなく、路線を増やしてうちの前にもトラムを通せと意識が大きく変わりました。

「車のない日」は98年に環境省の呼びかけで国の行事「街では、車を使わない日」となり、2000年からEUのプロジェクトに発展し、世界1,300都市に広がりました。日本もこの辺で車の有効性と都市生活についてのバランスのとり方の意識を変えていく必要があります。

望月真一

(株)アトリエUDI都市設計研究所代表取締役。1949年生まれ。早稲田大学大学院修了。著書「路電電車街をつくる：21世紀フランスの都市づくり」(鹿島出版会)「フランスのリゾートづくり」(鹿島出版会)等。また日本最初のカーシェアリング社会実験(実施主体 交帳エコモ財団)も行う。

to make the "Plan déplacement urbain" and three pilot committees with 16 experts were set up under the mayor. As a public transportation medium, the tram was introduced. In the first 2.5 years, a 25 km-long tram service was developed. This is a good example of political initiative (Fig. 20).

La Rochelle seeks to build an environmentally friendly town. It was the first city to establish the free-of-charge rent-a-cycle system, and public rent-an-electric vehicle service (LISELEC, Fig. 21) for individual use by developing electricity supply posts. They operate the system with 50 EVs. The initial cost is very expensive, but they now cover 65 % of operation costs with users' fees, which is better than buses and trams that obtain 30-40 % of the operation costs from users.

La Rochelle was also the first city to put "Car Free Day" into practice (Fig. 22.23). They designate a certain day when no one can drive cars in the center of the city. It is intended that people appreciate

the convenience of public transportation services and understand air pollution problems.

In the survey in 7 cities conducted in 2000, 80-90 % of people were in favor of restricting the use of vehicles while more than half of shop owners were against it. In La Rochelle and Strasbourg, however, shop owners demanded that tramlines should be increased and that they pass and stop nearby their shops.

The "Car Free Day" became a national event in 1998, and then an EU project in 2000, which was expanded to be "Mobility Week" in 2002, and expanded to 1,300 cities.

Shin'ichi MOCHIZUKI, President, ATELIER URBAN DESIGN INTERNATIONAL INC.



## パネルディスカッション

## クルマ社会のデザイン

谷口正和(コーディネータ):解決のシナリオをフランスに学ぶということで、先程望月さんからお話を頂きました。その解決のシナリオとその方策について、実際に我々はどのようにして流れを作り、解決に潮流を与え、そして次の新しいコミュニティ単位がいかにネットして新しい組成を形成出来るようにするか。これは今日の課題の中で出てくる一番の着目点、認識という所でそこを睨みながら、パネリストの皆さんからそれぞれお話を頂き、そこからディスカッションをスタートさせて頂きます。それでは、西村さんから。



西村 弘

大阪市立大学大学院  
経営学研究科 教授

## パネリスト発言 1

## 過度なクルマ社会の見直し

## 交通の本質—交通論の立場から

クルマ社会について、ずいぶん長期間、広範囲の問題を議論されておられますが、私は交通論というものを学ぶ立場からクルマ社会について簡単にお話させて頂きます。

交通論では自動車は、鉄道や飛行機も、それ自体が何か有用なものと考えているわけではない。交通というのは、人間が諸

活動を行う上で目的があって、その目的を実現するために空間的な距離が邪魔となり、それを克服するために歩いたり、鉄道を利用したり、クルマに乗ったりという事が必要になるという位置づけで見えています。つまり、できれば移動などなしですませたい。ドラえもん「どこでもドア」みたいなものがあればそれに越したことはないのですが、そんなものはありませんから、障害となる距離を克服するためになんらかの交通行動が必要になる。近頃、ただ動き回っているだけで楽しいという人もいますが、交通論ではそれは無視して、本来の目的にとって障害となる距離を克服する行動が交通行動だと考えています。目的自体は人間の活動そのもの、例えばこういう場所に来てシンポジウムを聞く、会社に行って働く、あるいは遊びに行くといった事自体が目的であって、途中の移動過程はあくまで手段、目的を達成するために必要な行為でしかない。それ自体は非常に明白な事です。

## 二重の限界

しかし、距離を克服する活動を行うには、様々な障害が距離以外にあった。先ず肉体的限界。普通、私たちは時速4km位でしか歩けない、一生懸命走ってもオリンピック選手で100mを10秒、つまり時速36kmで走れる程度、長距離を走るマラソン選手なら時速20km位がせいぜいで、ましてやそれをさらに長時間走るという事はできない。また、ちょっと重いものを持たせると時速4kmで歩く事すら叶わな

い。私たちの肉体には自ずと限界があり、そんなに遠い距離を重いものを持って移動するわけにはいかない。

もう一つは社会的限界です。私たちは自由にどこへでも行きたいと願うわけですが、鉄道やバスといった公共交通を利用して行くなれば、公共交通のある所にしか行けない。駅から駅まで、バス停からバス停までという範囲でしか動く事ができない。突然、夜中に朝の海が見たいと思っても、そんな時間に鉄道やバスが動いているはずもない。行きたい所に行きたい時間に自由に行けるという乗り物ではない。路線や時刻表に縛られるという社会的限界が存在するわけです。

## 自由の象徴 マイカー

ところが、マイカーを持った途端に肉体的、社会的という二つの限界がある程度克服される。重たいものを少々積んでも大丈夫、速度も時速40kmとか60kmとか、高速道路だったら80km、100kmというスピードで、考えられなかった様な移動が可能になる。おまけに家に停めてありますから、いつでも行きたいときに行ける、そういう意味で人間の二重の限界を突破してくれたのがマイカーです。自動車というのは、移動の自由をずっと欲してきた人間がやっと手にいれたものと考えられます。自由を欲する存在が人間だとすると、マイカーはそういう自由を実現してくれた交通手段。東欧諸国で共産主義が崩壊して自由諸国に入った途端に人々がまずやった事が、西欧のクルマ

## Speech of Panelists

## Reviewing the Excessively Motorized Society

From the standpoint of traffic science, motorcars, railway trains, and airplanes are all means to overcome distances and time and other barriers for people to accomplish their purpose such as going to their workplaces, playing with others, and so on.

## \* Double Limits

To overcome distances, humans had to face two limits. One was a physical limit. We usually walk at the speed of 4 km per hour. But, it would be difficult to walk at this speed carrying a heavy thing. Another one is a social limit. If we travel using public transportation systems, we can go only to places where these systems are available. Public transportation systems do not provide people with the means to go to whatever places whenever they desire. This is a social limit.

## \* Personal Cars as Symbols of Freedom

Upon possession of one's own car, the two limits can be solved to a greater extent. We can carry heavy things, and travel at the speed of 40km, 60km or even 100 km per hour. Besides, if you park your car near your house, all you have to do is to start the engine when you want to go to somewhere. Motorcars are essential to realize our desire for free mobility. Benefits of motorcars are widely enjoyed even by those who do not possess cars. For example, merchandise are mainly transported by trucks, and they can even be delivered to our own homes. In a sense, everyone is benefited by motorization.

## \* Excessively Motorcar-Dependent Society

It is said that the present society is too motorized. From an economic point of view, "being too motorized" suggests two aspects. A user buys a motorcar at a certain price, pays for gasoline, and pays tolls for highways. As such, a car is used to counterbalance



を手に入れることであったと言われますが、自動車とはそういう存在でありました。

しかし、その自由の象徴たるクルマを前提にして生活していくと、困った問題が当然出てくる。マイカーは二重の限界を突破した有意義な交通手段でしたが、その恩恵は確かに持っている人も、持っていない人にも与えられる。たとえば、ほとんどの物資は自動車によって運ばれています。クルマを持たない私の所にも、通信販売を利用すると自動車がそれを運んでくれる。そういったクルマ社会の恩恵をあらゆる意味であらゆる人が蒙っている事は事実です。

### 過度なクルマ社会の成立

しかし、現在はそのクルマ社会が行き過ぎているといわれている。では、行き過ぎ、つまり「過度な」とはどういう意味でしょうか。経済学者としては、「過度な」という点で二通りの事がいえます。

一つは、クルマは確かに市場で購入され、ガソリンを買うと同時にガソリン税という道路利用の対価を払って利用され、きちんと価格に見合った使われ方をしているといわれています。ですが、実は隠れた補助というものが存在する。典型的なのは、いわゆる社会的費用を払っていないということです。社会的費用とは、公害をまき散らしたり、事故や気候変動を生じさせたりしておりながら原因者はその費用を払わず社会におしつけている費用のことですが、この諸費用の額がいくらなのか。1974年に発表された宇沢弘

文先生の『自動車の社会的費用』（岩波書店）によれば、東京都にある一台の自動車は年間200万円払う必要があるとべらばうな金額になったり、自動車工業界あたりが試算しますと年間数千円程度になって、ずいぶん開きがある。最近ようやく、欧米の研究に倣って日本でも社会的費用の正確な計算がされるようになってきています。ヨーロッパやアメリカと同じ方法を使って試算しますと、だいたい欧米と同様の費用水準の計算結果が出てきます。それによると普通乗用車は1km当り30円をよけいに払わねばならない。リッター10km走るとするとガソリンは1ℓ100円ではなくて400円で買って頂かないといけない。トラックになると1km当り100円から150円ぐらいといわれているのでリッター5km走るとすると、やはり軽油を1ℓ700～800円で買ってもらわないといけない。ところが実際には、100円位の値段で売られている、軽油はもっと安い、その価格差は隠れた補助になっている。安ければより多く使おうとするのが市場経済の原理で、その分だけ過度にクルマが使われている。その結果、過度にクルマを前提にした社会になっている。

また、個人にしてみればクルマを単に利用するだけの問題ですが、社会的に皆が皆クルマを自由に利用してきますと、意図せざる結果が生じてしまう。自動車交通問題、事故や公害の問題だけではなく、自動車が都市を破壊してしまう、あるいは私たちの生活基盤を破壊してしまった、商店街が無くなってしまった、等々。

そんな事は望んでもいなかったはずの人達が、自由に自動車を利用する事によってそうになってしまう。そういった意図せざる社会的結果を招いてしまうほど、過度に自動車が利用されているといえるのではないか。

### クルマ社会の見直し

過度にクルマを前提にした社会がもはや成り立たなくなっていて、見直す必要があるという議論は、佐野さんが非常に簡潔で網羅的、体系的な図表を示されましたように、人々の意識には確かにのぼってきている。そこからどうしたらいいのかというのが、今日のシンポジウムの課題と先程示されました。それがなかなか難しい。

確かに人は嘗てと比べると途方もない移動の自由を手に入れる事ができました。移動の自由を拡大したことによって、私たちはより広範囲で質の高い商品を手に入れたり、質の高い食を手に入れたり、あるいは質の高い教育を受けたりする事が出来るようになった。二乗の法則といって、今までたかだか時速4km位の生活スタイルで生きてきた人が、時速40kmの自動車を手に入れば、10倍の距離を同じ時間に移動できる。面的には10の二乗分、つまり100倍の面積の範囲を移動することができる。20世紀は、航空と自動車の時代といわれます。航空は世界を狭くしましたが、自動車は日常生活を思い切り広げました。拡大した生活圈の中で私達たちはより多くの選択肢を手に入れるこ

its costs on the personal level. However, motorcar users are subsidized by society. Typically, they are not paying for the social costs of emissions and noise. How much do these social costs amount to? It is only recently that these social costs came to be calculated in Japan. Using the calculation model used in Europe and the United States, the costs in Japan are found to be almost equivalent with the figures in those regions. To meet the costs, passenger cars should pay 30 yen more per 1 km to buy gasoline. So, if a car runs 10 km per liter, the user should pay 400 yen per liter. In the case of trucks that are supposed to run 5 km per liter, the user should pay 700-800 yen for one liter. Actually, gasoline is sold at around 100 yen per liter. Light oil is even cheaper. The balance between prices is subsidized by society. The cheaper the price of gasoline, the more people use cars. The more people use cars, the more serious are the problems of traffic jams, accidents

and pollution. In addition, motorcars may destroy city life by flooding in cities and expelling pedestrians. It may be said that motorcars are used excessively with unintended results.

### \*Quality of individual life in a motorized society

In the past century, we obtained greater freedom of mobility by the advancement of airplanes and motorcars. With the popularization of motorcars, the range of our daily activities has been widened. We thought that motorcars are a means to realize a better quality of life. Using motorcars, we sought a kind of life that individuals could appreciate as a high quality lifestyle. But now, we came to notice that if we continue to seek to realize individual desires, the quality of our life in general would be deteriorated. We are now in the transitory period from Industrialized society to post-industrial society, or knowledge or information society. Thanks to the advancement of information technologies, our needs for

とが出来た。自動車と豊かさは結びついていたわけです。

しかし、私たちは移動さえできれば良いと思っている訳ではない。本当の目的は、私たち個人個人が価値ある生き方と思える生き方がそれぞれに出来ること、それが本来の目的だった。ところが、移動の自由、まさに孫悟空の筋斗雲に匹敵するようなものを個人が手にするようになり、各人が勝手に高速で移動しているうちに何となく社会がおかしくなり、交通と社会の有り様を見直さねばならないという議論になってきている。確かに自動車は個人個人の価値ある生き方を実現するための手段と考えられ、熱狂的に迎え入れられてきましたが、私的な消費の対象を手に入れるだけでは満足されない豊かな生活というものがあるということに人々は気付くようになってきた。私的な生活の中で私的な欲望の対象を消費するだけでは、かえって豊かな生活を損なう、そういう時代に入ってきたと気付くようになってきている。

今は産業社会・工業社会から、脱工業社会あるいは知識社会へと世の中が大きく転換する時期といわれています。空間的距離の克服には人やものだけでなく情報の移動も含まれますが、人やものが動く代わりに情報が動くだけで済むことがある。インターネットで調べたい項目を入れて検索をかければ、出向かなくても必要な情報が手に入る場合が多い。私たちの諸活動の目的が、情報の移動だけである程度解消される部分が大きくなってき

ている。その上で、より豊かな人間的交流を求めるため、フェイス・トゥ・フェイスの出会いがある。今後の私たちの移動は、膨大な情報移動の上に、良質な出会い、良質な移動の過程が求められる時代に入ってきているのではないのでしょうか。自動車も本来的には素晴らしい乗り物なんですから、より価値ある使い方をすることが求められています。

### 価値ある生き方

私的な消費だけでは私たちは豊かな生活を営めません。たとえ、大きな家に住んで、良い服を着て、良いものを食べているとしても、一步外へ出れば公害まみれの道路にそって歩き、ぎゅうぎゅう詰めの電車で運ばれ、憩いのないコンクリートジャングルで働かねばならないとしたら、私たちは豊かな生活を送っているとは到底いえない。今後ますます、私的な消費だけではなくて社会的な消費の質の高さで私たちの生活の質が決まっていきます。

先程もフランスのスライドを見せて頂いて、豊かな生活をしているなど感じました。フランスの労働者の賃金がそんなに高いのかというと高くはない。高くないにも拘らず豊かな生活に見え、羨ましいと感じる。その違いは一体何なのだろうか、どうにかできないのだろうか、そのためには何をすればよいのだろうか、と、公共的な問題としてそれを話し合う場が必要です。

日本は政治の場での議論のレベルがまだ低い。その問題も考えていかなければ

いけません、より広範な様々な場で具体的な問題を鋭く提起することでも、公共的空間における議論の質を向上させてゆくことが出来ると思います。その結果を得ることも大事な目的ですが、結果に向けて努力するプロセス自体も、生活していく上での喜びとなる一つの目的ではないのでしょうか。努力や才能をそういうものへ向けていくことは、私たち自身の生活を豊かにしていくことに資するのだと思います。フランスに憧れる、ヨーロッパに憧れる、じゃあヨーロッパへ移り住んだらそれでいい、ではないはずです。やはりこの日本で、まだまだ生活の質は低いけれども、次世代により豊かな質の生活を保証していく、手渡していくことができれば、それも良い生活といえるのではないだろうかと思っている次第です。

谷口：今日、50才以上が五千万人を越えた社会に入っています。先般の発表だと75才以上が一千万人を越え、女性は5人に一人が65才以上です。こういう社会構造の中での新しい理想への転換は、速度を上げないと間に合いません。社会経営の構造に対して、新しい流れをつくる時に何が問題なのか、論議を推し進めたいと思います。では、白石さんお願いします。

transportation to obtain information is now met by operating a computer. For transportation in the future, meeting with wonderful people, and high quality processes and results will be required. Motorcars are superb vehicles, and it is possible to make valuable use of motorcars. The meaning of transportation for people and materials in the contemporary society must be considered while considering the quality of present life.

### \*Quality of people's life in a society

The quality of people's life is determined by social consumption rather than individual consumption. We have struggled to increase individual income and consumption. Certainly, the income level of the nation has improved. When asked if the quality of life has been improved, however, many people would answer negatively. What is required to enhance the standards of quality of life? We need to discuss the quality of public consumption not only at the political arena but also

more widely on people's level. Concrete problems should be identified and the means to solve these problems must be found. The process for improving the quality of public life can also be meaningful to leave behind a better life for future generations.

Hiroshi NISHIMURA, Professor of Osaka City University Graduate School of Business

### Consciousness of People in Town Development

When I took part in a conference on aging held in the United States in 2000, a person told me that the question of returning a driver's license to the authority when drivers are aged was a serious issue. By that time, their physical strength will have been weakened and they will be unable to walk on their own feet. It is about 50 m that a person with a cane can walk continuously. His or her ability to walk will be reduced when carrying a heavy thing. A program called In-



## 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

### パネリスト発言2

## 町をつくる市民の意識

### スフィンクスの謎

英国と日本の例から、人々はどう動いているのかを探ってみたいと思います。2000年にアメリカで高齢化問題の大きな会議があり、その関係者がアメリカでは歳をとり運転免許証を返上することが重大な問題だといっていました。我々も避けられません。が、その時には最後の頼みである、二本足の歩行力もまた衰えています。あのスフィンクスの謎のように、最後は杖に頼った三本足の生活です。これにどう対処するか。英国の例では、杖をつく人が継続して歩ける距離は約50mです。しかし町のサイズは50m以上で、商店街も、銀行へも、デパートへも、もっと歩かされます。まして、重いものを持った時の歩行力は、西村先生の言われる通りにさらに減退します。その中での試みの一つが、英国で生まれたショッピングモビリティというプログラムです。

### 英国のショッピングモビリティ

このプログラムは、1979年、英国のミルトンキーンズというショッピングセンターで、車椅子の貸し出しサービスとして



Fig.24



Fig.25

始まりました。全英では現在、約300の拠点があります。そこでは、誰でも自由に移動用の機器、例えば電動スクーターや車椅子やエスコートサービスを受けられます。これをプログラムというのは、一つの完成されたシステムだからです。約300のうち3分の2はNPO資格を得ています。

連合組織のナショナル・フェデレーション・オブ・ショッピングモビリティが出しているディレクトリーの中には12の基準があります(Fig.24)。各マークによりサービスの種類や営業内容、時間がわかるようになっていきます。

ショッピングモビリティは、コミュニティオリエンテッドなプログラムです。施設(Fig.25 事務所、パーキング、トイレ、倉庫)は無料で、ショッピングセンターが提供します。駐車場は平均15台分あり、料金は無料です。トイレは、スクーターでも、車椅子でも、自由に出入りできます。会員制度で、サロンがあり、クッキーをつまんでお茶を飲み、お互いが親しくなる。社会的な人間関係をつくる仕組みです。

クルマで着くと、近くのスケーターの倉庫から出してきてすぐに乗れます(Fig.26)。トランスポートチェーンと表現

しますが、鎖のように繋がって、ドア・トゥ・ドアで目的地まで行けます。「P」と「40」というマークは、クルマを降りた所から40m以内に貸し出し場所があるという意味です。バスや電車の場合は事前に連絡をすると、ボランティアがその人に合ったクルマで迎えに行きます。

Fig.27はショッピングモビリティの中で最大の一つレディッチの駐車場で、26台のスペースがあります。多くのスペースを無料でショッピングセンター側が提供出来るのは、大口のテナントや金融機関がサポーターだからです。各企業名は入口のところに表示されます。コーポレートシチズンとして企業の責任を果たしているというPRにもなります。

日本と違い、車椅子の前に付けるカートです(Fig.28)。企業が投資をする理由は、買い物客が増え、売り上げも増大し、ペイするからです。スクーターを寄贈する企業、団体も多数あり、企業名入りのプレートをつけます。最低でも3年から5年は町中を走り回るのでPR効果は高く、しかもPRコストが安くなる仕組みが来ています。

Fig.29の電動ドアも企業の寄贈です。

Shop Mobility is an attempt to help the physically-debilitated persons is a program called In-Shop Mobility that was initiated in Britain.

#### \* In-Shop Mobility in UK

This program began in the Milton Keens Shopping Center in 1979 with a rent-a-wheelchair service. There are about 300 such shopping centers in the whole United Kingdom. Shoppers can use electric scooters and wheelchairs or ask for escort service. About two thirds of the programs are operated by NPOs.

The Directory of the National Federation of Shop Mobility, a UK governmental agency, stipulates 12 criteria (Fig. 24), and the types of services and service hours are to be shown with symbol marks.

The Shop Mobility is a community-oriented program. In principle, a shopping center provides the operating organization with vehicles, an office, a parking space(Fig. 25), toilets and a storage. The program is operated based on a membership system. Members meet

other members at a salon and enjoy talking over cookies and tea. This is a system to promote people's relations.

Upon arrival at the shopping center by car, a user can take out a scooter from the nearby storage (Fig. 26). Volunteers will come to pick you up and take you to the shopping center if you travel by a bus or a train and if you give them a prior notice.

Fig. 27 shows the largest parking lot for members with 26-car spaces among the shopping centers in which the program is operated. The reason for many shopping centers offering free use of spaces is that major tenants and financial agencies are sponsoring the program. Reasons for companies to invest in this program are potential and actual increase in the number of visitors and the volume of their purchases. Many companies and organizations offer scooters with their logos and names. Since these run around the city for 3 to 5 years, they find high advertisement values in





Fig.26



Fig.27



Fig.28



Fig.29

EUのマークにご注意ください。このプログラムに注目したEUが、ショッピングモビリティを二つの意味で実験しました。一つは技能訓練です。障害のある人が集合して技能訓練を受ける場合、ショッピングモビリティから移動用機器を借りて研修会場へ行き帰りというトランスポートチェーンを形成します。二つ目はいわゆる生涯学習です。高齢者を対象にした場合の移動の問題を解決する手段として効果が実証されました。

タイヤやバッテリーなどの日常の機器の点検は、ボランティアの善意に支えられています。ボランティアのサポートはこのプログラムに不可欠です。また、人との出会いやサポートを通じてお互いに心が癒されているのです。

町のバリアフリー化も進みます。入口が出入りしづらいという声は、ショッピングモビリティを通じて市に伝わり、最後に企業に届きます。Fig.30は新しいデザインの自動ドアで、その両側が普通の押して入るドアです。日本の両側に引くタイプと違い、4枚折れ戸の形式ですからスペースが少なく済みます。したがって、枠を変えずに済み、改装する店のコストも時

間も軽減されます。ショッピングモビリティのコーディネーターは、各店に掛け合い事例を見せてドアの改装を勧めます。ブーツやマークス&スペンサーなどの入口は、だいたい、この自動ドアに変わりつつあります。

Fig.31(表紙下)は銀行が二軒並び、入口に階段がありました。車椅子等では絶対入れない。コーディネーターは、行政と一緒に、銀行に話して前面道路を上げました。工事は市が行い、費用は銀行が負担しました。注目は横断歩道と車道の関係で、歩道を盛り上げています。オランダのハンプの様にクルマは減速し、店舗の床に歩道の高さを合わせることによって車椅子やバギーは段差のショックがなくなります。まちづくりに市民の声が活かされています。

一番大事なQOLが飛躍的に向上します。ある女性は「ショッピングモビリティができる前は、主人に買い物のリストを渡して駐車場ビルのクルマの中で待っていました。今は二人で一緒に行き見て買えるのです」と非常に嬉しそうに語りました。

キングストンのショッピングモビリティの会員数は2300人、一年間の利用回数が6207

回です。開業して7~8年経つと会員数は2000人を超えます(先のレディッチは貸出し回数が25000回)。スクーターは16台あり、スタッフは3.5人、年間予算が82000ポンド、今の日本円で1500万円程です。これだけの予算で町と人が生き返ります。

#### 日本のショッピングモビリティ

日本では1995年11月に紹介され、1999年10月広島、楽々園に第1号が出来ました。完全に市民の運営で、行政の補助は皆無です。ショッピングセンターが改装時に建物を寄付し、スクーター等は市内の企業、団体が寄贈しました。

第2号は広島県の福山市。市民の手で365日運営しています(Fig.32)。福山市は全国に知られたバラの町です。毎年5月の中旬のバラ祭には、バラの女王のパレードに造花で飾った花スクーターで、会場と駅と商店街を結んでいます。バラ祭の企画委員会にもタウンモビリティが参加し、市民の生活、観光促進に貢献しています(Fig.33)。

青森の商店街が福祉対応型商店街を目指しています。全国から来た商店街の見学者に、タウンモビリティを紹介してい

sponsoring the program.

The Shop Mobility Program also promotes easy access to buildings. If the entrance door is not friendly to wheelchair users, such a demand is conveyed to the municipality through the NPO operating the program. Fig. 30 shows an automatic revolving door. At both sides, there are ordinary doors.

There were two banks side by side, and several steps at the entrance to enter as shown in Fig. 31 (p.1). The coordinator worked upon the municipality, and this part was reconstructed so that the floor height of the banks became equal with the footpath. The construction was executed by the municipality, and its cost was paid by the banks. This is a case where the people's voice was reflected for the betterment of city infrastructure.

What is more important is the enhancement of the quality of people's life. An elderly lady said smilingly, "I used to give a shopping list to

my husband to buy things, and I was waiting in the car in the parking lot, but now I can go shopping with him, thanks to this program."

The Shop Mobility in Kingston has 2300 members who use the program 6207 times a year in total. At another program site which is managed by 3.5 staff members, 16 scooters are rented 25,000 times a year. Here, the total annual budget is 82,000 pounds. With this amount of money, the town becomes enlivened.

#### \* In-Town Mobility in Japan

After the movement in Britain was introduced into Japan in November 1995, a similar program was initiated at Rakurakuen in Hiroshima in October 1999. The shopping center provided a space for the office and storage, companies and organizations in the city offered scooters. This is operated by citizens themselves without subsidy from the municipality. The second one began in Fukuyama city in Hiroshima (Fig. 32). When the famous Rose Festival is held in



Fig.30



Fig.32



Fig.33



Fig.34

ます (Fig.34)。

水戸市の本町3丁目商店街は町外れで立地は恵まれていません。特徴は筑波大学との市民産学協同で、商店が忙しい時などは先生や学生が来てボランティアに協力します。更に客を待つだけでなく、水戸の繁華街や日立へ出向き、スクーターの貸出しを行っています。

障害を持った人が中心になり、CIL (Center for Independent Living 自立生活センター) を仙台市長町商店街に今年の5月に開きました。デイサービスと、病院、薬局、高齢者住宅が一緒になった複合施設ビルの1階にあります。商店街も完全にバリアフリーになっており、非常に良い立地です。

世界初のホスピタル・モビリティ、病院が提供する移動サービスが稼働します。秋田市の外旭川病院が、特に長期入院患者のQOL向上に取り組んだ結果です。外出を希望する患者に応え、介助者が運転するスクーターの利用を考えています。また、静岡市でも実験を始めます。

現在までの日本のタウンモビリティは、常設の施設は3~40箇所あり、うちNPOは二つです。

### 市民の意識改革とタウンモビリティ

今後の最大の課題は、市民の意識をどう変えていくかです。日本人は、自分たちの町もお上から与えられると思っていません。人生は80~100年ですが、町は永遠に生きなければいけない。その町をつくるのは市民・住民です。そして、町もモビリティがないと栄えません。町の生き残りは、自分たちの町を自分たちがつくるという市民意識にかかってきます。人間とは何か、生活とは何か、どのような生活の人が望んでいるのかを十分に理解しないと、市民意識は向上しません。

同時に、我々は障害を差別意識で見がちです。全ての人は、differently able bodiedです。出来ない人はいない、ただ、やり方違うだけなのだと思えないところのプログラムは成功しません。

スクーターのデザインには、乗りたくなる、恥ずかしさを感じない、ときめきのあるデザインを望みます。また、メーカーごとに機能もばらばらで、安全面でも非常に大きな問題です。ボランティアのトレーニングや契約問題も課題です。

結局、今のトランスポートは、町へ来るまでです。町へ来た目的の最後のパート

は全て歩行です。だから歩行能力が落ちた場合に生活圏は縮小します。そして生活の質が落ちてしまう。そこをどうするか。コストが安く、しかもクリーンなエネルギーを使う点では、タウンモビリティの普及が解決策の一つかもしれません。同時にタウンモビリティを学ぶことが、市民意識、市民社会が日本でも育つ可能性にも通じると思います。

西村 弘

大阪市立大学大学院経営学研究科教授(交帳論、クルマ社会論他)、日本交帳学会評議員等。1953年宝塚市生まれ。著書:「クルマ社会アメリカの模索」白桃書房1998年、他。受賞:国際交帳安全学会学会賞(1999)、日本交帳学会賞(2000)。

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。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。

谷口正和

(株)ジャパンライフデザインシステムズ代表取締役社長。1942年京都生まれ。武蔵野美術大学造形学部卒。マーケティングコンサルタントとしてコンセプトプロデュース、経営コンサル、企業戦略、地域活性化計画まで幅広く活躍中。著書多数。

the middle of May, the festival site, the station and the shopping center are connected with scooters decorated with artificial flowers. Some members of the In-Town Mobility Program join the Rose Festival Organizing Committee to facilitate coordination between them, and contribute to tourism promotion (Fig. 33). A shopping street in Aomori prefecture is aiming for its re-development to meet the mobility needs of the elderly and handicapped (Fig. 34). Currently, 30-40 towns have similar service programs and among the operators, two are non-profit making organizations. Soon, a hospital in Akita prefecture will begin a transportation service with a scooter driven by a care-taker for long-term inpatients who want to go out.

The greatest task to expand this program is motivating people to participate in building their communities into places where anyone including those who find difficulty in walking can move around.

Scooters should be attractively designed so people would feel like riding one.

Masaaki SHIRAISHI, President of International Productive Aging Institute

### Panel Discussion

#### How about proposing a model plan?

TANIGUCHI (moderator): If we introduce tram systems, the local governments must be involved. After having seen good models in Europe, I find great potentiality in introducing the tram system in Japan.

MOCHIZUKI: What I am always concerned about is that we do not discuss matters thoroughly. It may be partially caused by the rigidly observed divisions between administrative structures, and also partially by the way we discuss a matter both from an official

## 討論

### 我々がモデルプランを提出したらどうか

#### モデルプランを小さくして先行

谷口：今、お話のなかで非常に重要なのは、問題解決の単位です。コミュニティ単位が我々の生活の大きな基盤であり、その中で年をとりQOLをどう実現するかという時に、ハンディを負った人が一つのリードモデルとなり、サポートプログラムと手を握って地域商業の重要なサービスにする。現実のデータでも車椅子の方でサポートをつけて買い物をする、滞留時間が長くなって通常の人の2.5倍から3.5倍買うとあります。それならやろうという商業者の判断があってもかまわないと思うのです。一つのモデルをしっかりとパッケージとして提示する、もっと象徴的にいえばこの全体を運営のデザインと考え、スクーター自身のデザインを含めて先行する。意欲ある個人の活動を支援する。今、中小企業庁でも日本の商店街の復元と活性は最大の課題ですが、優れたアイデアがそんなにあるわけではありません。こういうものが非常にわかりやすい一つの構造を持っている。

もう一つはショッピングセンターです。タウンモビリティの一つの担い手で、日本でもダイエーが一部やっています。一番ネット数の多いイトーヨーカ堂やイオンも認識はあります。問題は、誰が支援するか。ここを我々が少しプロジェクトで解決できれば一つのモデルケースになる。

トラムは行政単位で必ず手を組んでことを起こさないといけないのですが、取り組む相手は単位としてはわかりやすい。非常にいい事例がすでにこれだけ収集されているということに可能性を感じました。

それでは、望月さんにプラスコメントをお願いします。

望月：考えたり実際に行動に起こす時に、日本は議論がうまく出来ないのが問題なのかと、常に仕事をしながら思います。それは縦割り行政も関係するのかもしれませんが、日本人は常に立場での議論と人間としてどうなのかと両方あって、それが環境づくりにも障害になっている。それをいとも簡単に越えているのがストラスブールやリヨンですが、実は途中で非常に議論をしています。我々から見るとたいへんな密度で激しくしていて、やはり議論しない方がいいかなと思うぐらいやっています。

佐野さんの話にもありましたが、策はもうわかっていてそれをどう実施していくか。そのプロセスは議論がなくては力を得ないし、一度決定したこともうやむやにされてしまう。ですからプロセスとしての議論が非常に重要で、それを全体として皆が確認しながら、民主主義ですから自分と違う意見が通るのはしょうがないけども、妨害せずに暖かく見ているという訓練を平行して進めていかないとなかなか難しい。そうしたことができないのが政治や行政の社会では障害になっている。

谷口：実際に進めるうえにおいての課題です。ただ、我々が認識しなければいけないのは、行動モデルをリードするのは我々自身であって、行政はあとから応援する体質です。現場の最先端で問題解決できる人が、小さな単位でリードモデルをつくりそこにケースを発生させれば、行政・政治が動き出す。そこが今後我々のプロジェクトとして必要ではないか。

佐野：全くその通りだと思いますが、フランスやイギリスの例を見るたびになぜ日本ではできないのかと、本当にもどかしい思いをします。

交通事故の起訴率が、つい前までは85%あったが11%に変わったそうです。証拠が揃わないものはほとんど不起訴になるから、被害者は訴訟できない。泣き寝入りを放置している。そのことと共通していると思うのですが、邪魔している法律や規則がいっぱいあるのではないかと。一度、徹底的にそれを洗い出して修正を求めないと、谷口さんが言われるように、我々がプロポーザルして行政を動かすと言うのはわかりますが、できることとできないことがそこで分かれてしまう。本当にこれがいいと思うことができる国、共同体にしたい。今までそのことを問題にしてこなかったのがいけなかった。

谷口：できない理由探しの名人になってしまおうと何もできなくなることもあると思いますが、佐野さんが言われた通りそういう現実がある。ただ、すでに1千兆円近い借金をしていて、我々は国に頼ることとはできないといろんなケースの中で何

standpoint and a personal standpoint. These are obstacles in discussing the issue of environmental betterment. In Strasbourg and Lyon, there were thorough discussions among the concerned parties. We know what we should do, and we need the process of discussing how to do it among the concerned. While implementing one thing, we need to train ourselves as members in a democratic society to confirm what has been discussed and resolved, and to watch the resolution being implemented.

TANIGUCHI: We, designers and citizens, should take the lead to plan and implement action models, and the government should come later. Those who are able to solve a problem on the actual scene should plan small-scale leading models, which government officers and politicians would then use to take action to implement projects on a full scale. The government has such an enormous amount of deficit, so we cannot depend on the government for funding. The

tourism promotion that Shiraishi has proposed will be a feasible project. If we intend to activate people's exchange, we need people visiting a place from other regions. We can designate one small area as a model area which can be administered independently and which can enact its own ordinances. This may help activate local towns.

NISHIMURA: In order to activate local communities, the principle of democracy must be guaranteed to local people, that is, local people must be allowed to decide on their own affairs. Under the present structure, Local Assemblies cannot decide on important matters with their initiative, but they must select from the menu of subsidies from the national government. Because of the lack of financial resources, the local governments have to depend on the national government. Decentralization of powers along with financial transfers to the local governments is required. As a result, the process of learning for people in a locality will emerge.



回も確認しているわけですから、むしろ小さな単位で問題解決をして、より近い生活圏の中でことを起こす。

例えば、白石さんが言われた観光施策は一つの形になるのではないかと思います。社会交流を含めた地域活性は地域の中だけではできません。他所からも来ていただくことは非常に重要です。地域行政・条例といった解決のできるモデルを小さくして、先行してエリアをつくっていく。市長選挙を応援することも我々に重要な課題かも知れない。エコタウンなどを第一義の施策に掲げた先行事例が、一つの活力を生むと思います。西村さん、いかがですか？

#### 観光事業を一つの切り口に

**西村:**地域の活性化には、自分たちの生活のことは自分たちで決めるという民主主義の基本を地域の政治に取り戻されなければならない、ところが、今の中央集権的な仕組みの中では、地域の生活をそこに住む住民自身が決められない、という問題があります。地域の議会ですらその地方の議論が十分にできず、ただ、国にはこういう補助金メニューがあって、これが取り易そうだからそのプロジェクトでいこうとなる。地域の現場をよく知る人は、それは無駄だとか不適切だと感じているけれど、地方に財源がなくて補助金頼みにならざるを得ないのだから仕方がないとなる。だから地方分権を進めることが必要で、分権と同時に財源も地域に移譲していく。それで初めて、試行錯誤の結果、

市民自身が学んでいくという過程が出てくる。それがなかなか進まない現状に皆さん苛立っていると思うのです。

**谷口:**ただ、例えば京都のMKタクシーは今度市内に100円バスを走らせます。乗客にいろんなサービスをして商売を組み合わせ、100円バスで採算が充分とれると。日本で今の市場構造を使うとすれば、私企業がそういうプログラムを持って一つの事業として乗り出すことを支援して、行政は後からという程度にしないと、警察官・官僚を含めて動かそうと思うと、我々はまず政治活動をやらなければいけない。これは意外と難しいエネルギーのような気がします。

**白石:**谷口さんが言われたように、観光の問題は日本の特徴の一つでもあります。例えば群馬県のフラワーパークでは、入り口の事務所でスクーターや車椅子を貸し出しています。それから3番目にできたショッピングモビリティは広島県庄原市の備北丘陵国営公園ですが39haもある広い公園で、家族一緒に来ても高齢者はついていけないから入り口で待っている。家族は気にしながら行って来る。今はスクーターが入れますから家族全体のQOLも変わるわけです。ですから観光事業は一つの切り口です。

イギリスでも政府は観光客には貸し出すように指導をしています。観光客は行きたいところがたくさんあって、歩いたら時間がありません。スクーターに乗ればぐるぐる回れます。忘れて欲しくないのは買い物です。手で持たなくても

クルマが運んでくれる。モビリティを観光政策の中に取り入れていくことは一番いいリードモデルになると思います。

**佐野:**ボランティアで、学生アルバイトがその報酬をもらうことはあるのですか。

**白石:**オーストラリアはもうやっています。これはダイエー方式でショッピングセンターがやっています。フランス、デンマークも引き合いはあるけれどもまだやっていないと思います。ボランティアはイギリスの場合は、交通費など基本的なものは払いますが原則無料です。福祉学校の生徒にとっては高齢者、障害を持った人との接触になりますから、あるところではそれを単位に認めています。日本の場合も原則は全部無料です。会員とボランティアとコーディネータ、つまり行政が一緒になって募金をします。だいたいのショップモビリティでは経費の半分近く、それ以上を募金で賄い、そういう意味でもコスト・エフェクティブです。

**佐野:**今、都心に残った大学の志願者数は多いのですが、遠くの大学は極端に減っています。アルバイトがあるかないかで分かれるのです。若い人がそっちでアルバイトができれば一石二鳥になるでしょう。地域通貨との関連を考えてもいいかも知れない。

**白石:**現在のところ、日本では幸いお金をいろんな形でひねり出して商店街がやっていることが多いので、そういう場合には付き添いの人にお金を払ったり、実験の場合には参加者に払うこともあります。

地域通貨との関係では、青森が検討を

TANIGUCHI: A taxi company in Kyoto will start its 100-yen bus service in the city, which is half the fare of city bus. They offer other services along the bus service routes, therefore, they can make business even if they charge this little bus fare. Under the current market structure, it is easier for us to support a private company spearheading a new program, rather than to persuade government officers and the police authority to implement our proposals that involves time-consuming lobbying.

SHIRAIISHI: Flower Park in Gunma prefecture rents scooters and wheelchairs to visitors. A park in a hilly district in Hiroshima prefecture with a 39 ha-wide area employs scooters. These places have family visitors, but elderly members used to stay near the entrance and wait for the rest of their families to go round and come back. Now, they can go round the park together.

In Britain, the government encourages tourist centers to rent scooters

and wheelchairs to visitors to help them move around a greater area in a short time. The introduction of such vehicles at tourist centers will become a leading model to improve mobility in cities.

SANO: Do students work as staff members or volunteers? Are they paid?

SHIRAIISHI: In Australia, shopping centers employ staff members. In Britain, only basic expenses such as traffic expenses are paid to volunteers. Working as volunteers to help the elderly and handicapped gives precious chances for welfare students to interact with their future clients. Some schools give credits to them. In Japan, volunteers are not paid in principle. About a half of the expenses for shop mobility programs in Japan are supported by donations.

SANO: How are community currencies used?

SHIRAIISHI: At present, shopping street associations manage to allocate necessary money to pay attendants to the elderly and handicapped.

していますが実際にバイト料や参加費を結びつけて地域通貨を取り入れているところはありません。これからの課題です。

**谷口:** スクーターが一台20万円とありましたが、ホンダに10万円でやれと言ったら。これは、今ベトナムはオートバイが大きな課題になっていて、部品提供の比率を上げろということもあって、日本のメーカーは工場を追い出される可能性も出てきた。先般、ホーチミンとハノイに行くとマスクをはめてオートバイだらけでした。つまり社会的なアクセスの仕組みがないからみんな自己解決で、75%は気管支炎になっている。聞くとホンダもスズキも7万円クラスの商品を出しています。だから、そういう商品に取り組んでオーダーを集め、これに3年間プレートを付ければ広告効果としても安い話です。これがビジネスモデルになるのなら、そんなに難しい話じゃないという気もしました。

**白石:** 今までそのような提案をしてなかったということがあります。値段はピンからキリまであって、例えば台湾製では通販等で10万円台というのも最近出ています。しかし大事なことは安定性です。いろんな障害に応じた機種を選んでおかねばいけませんし、性能・機能の統一はこれからのスクーターのデザインに極めて大事なポイントになると思います。

#### 我々がモデルプランを提示

**谷口:** トラムに関しては、地域のリーディングをとれるような人は勉強に行っているんですか。

**望月:** 少しでも関心があって、なおかつ自分で学習しなきゃわからないという人は、90%ぐらいストラスブールに行っています。ストラスブールには20ページくらいのトラム導入に関する交通政策の小冊子があるんですが、英語とフランス語と日本語があるほど、視察団は相当行っています。僕が行き始めた時に「視察をどんどん受け入れるよ」と言っていたのが、半年後ぐらいから「その後どう反映されて議論されたかがわからない」と疑念を持ち始めセーブしてきたようです。実際、個人で行く人はトラムのレクチャー受けてそのあと、トラムに乗ります。片道約30分、途中で寄らなくても往復1時間かかりますが、僕は10数回行っているのですが、視察団に出会ったことは一度もないです。出会うのは個人で来ている人たちで、一生懸命に見ています。ですから、視察団がいくら行ってもあまり効果がないし、勉強しない人たちといわざるを得ません。技術的なことは理解するのですが、実際にどういう考え方や工夫をして、それがトータルにどうなっているかを理解する能力が我々は欠けている。

**佐野:** 第2回目のJDフォーラム「安全・環境技術の社会化にむけて」でLRTの事例は相当できています。問題はどこにもでてこなかった、今日望月さんの話で若干見えてきたのですが、どういう段階を踏んで実現したのかという話。一番重要な話がまだされていない。

**西村:** 「LRTをわがまちにも」という市民団体は全国のかかなりのところでできてお

り、大阪でも枚方市などでかなり熱心に運動されています。ただ、今の状態では作っても採算性が非常に難しい。単にLRTを走らせればいいというだけではなくて、LRTを迎え入れる仕組みが整備されなければいけない。ようやく行政でも、ストラスブールのようなLRTだったら観光客を呼び込む効果もあるしいいじゃないか、という議論はできてはいますが、問題は財源です。道路財源の一部が使えるようになったとはいっても、まだ国土交通省が積極的に使えと言っているわけではありません。この点、道路財源問題も使途拡大の話などが出ていますから、それならLRTを積極的につくるということになるかもしれない。これもまた補助金絡みですが。

その時に、LRTだけが作られて他の交通施策がないのではかえってLRTの評判を落とす。総合的な交通政策の中で都市交通の在り方についての考えが示されて、そこで初めてLRTも生きてくる。それがなくて「補助金がついたからLRTを」というのでは本末転倒も甚だしい。今の段階だとそうなる危険性ははらんでいます。  
**谷口:** 我々で全体像を学習して一つのモデルプランを逆提示して、大きめの都市は部分導入というような構造の中で将来ビジョンをつくっていく。これを必ず選挙の目玉で言わせる。今の選挙は何をやるのかが見えないままで、日本人がそれを自分たちの問題としてこなかった。日本デザイン機構で少し問題整理をして、初期モデルの粗い構想を提案して使って

Community currencies are not used at present to pay helpers, or to pay participation fees. We must think about it from now.

**TANIGUCHI:** A scooter is about 200,000 yen now. But, we can collect a great volume of orders, and promise the manufacturers to attach their nameplates on the scooters for three years. Then, they may offer scooters at cheaper prices as they would have a strong advertising effect.

**SHIRAIISHI:** The price range of scooters is quite wide. I find one made in Taiwan at the 100,000-yen level. More important is the stability of functions. There should be different types of scooters to cater to different disabilities. The standardization of performances and functions will be important points for designing scooters.

#### \*We should present Model Plans

**TANIGUCHI:** Concerning tram systems, are leaders in localities

studying the subject?

**MOCHIZUKI:** Quite a number of study missions are sent to Europe, particularly to Strasbourg. When I began visiting Strasbourg, the officers told me that they would welcome Japanese groups to study their tram systems. But some months afterward, they said that they had heard nothing from study groups about how these studies were reflected to their local government policies. I visited there more than a dozen times, but I never met any study groups from Japan. Study visits are not so effective as long as members continue to study only technical matters. They cannot understand the system totally, what is the basic concept of introducing a tram system, and how it is devised to meet the needs of passengers of different desires.

**NISHIMURA:** Some civic groups in Japan have launched a campaign to introduce an LRT system to their towns. Some local governments finally began discussing that the one used in Strasbourg would be

いただく。

**望月:**全く同感で、LRTを導入したいと思っているグループが一つの結論にたどり着いているのは、民意のもとに選ばれた市長をつくるしかない。なおかつ法律違反までしないといけないんです。もとも軌道法はカタカナでつくられてまだ守られていますから、ある時点でイレギュラーなことをやらなければいけない。それが無数にある。僕がよく言うのは、市長は判子とサインした白紙を担当者に渡しておいて、現行規則を逸脱しておしかりを受けるような場合、念書と始末書をすぐ出せるように準備しているぐらいでないとできません。トップの人が責任は自分がとる、最終的に次の選挙で落選か訴えられるかという覚悟をしない限りはできないのが現実です。

担当者レベルでやろうとすると最初から全くだめです。特に行政責任のとり方で個人的には理解していても、文面でやっていくと全く乗り越えられない。フランスは法律の文面があっても、時代にそぐわないとある程度先行して、例えばモデル実験は法律にないことをどんどんやっています。法律的にも狭間ですれすれだけ必要なことだからと。問題がでた時には裁判になってしまうが、専門家としていいことと決断し実行することがあります。ただ、それまで技術的なスタディはしています。そういう突破ができる勇気が認められているのです。日本の場合にはそれが即誰かの責任、責任を負えないから組織でやっていくと文面で守って

いかなきゃいけない、これでは、トラムのように今ないものはなにもできない。

**佐野:**単位は市ですか？県は？

**望月:**市町村です。県は今は二重構造になっていて、県議会で選出された県議会長が知事をしているのと、国の指名した官選知事と両方あります。地方によりどちらに実権があるのかがわかりにくいのですが、だんだん選挙で選ばれた人が権限を持ってくるようです。防衛とか文化とか社会住宅の問題とか地域間の調整とか国のインフラレベルのものは国の責務ですが、それ以外のものは自治体がほとんど決めることができます。半数以下の反対のひとと軋轢はありますが、最終的に結果として見せて次の選挙で再選できるなり、だめだったり真剣です。例えば、クルマ利用を非常に押さえた市長が当選して次の時にひっくり返ることもあります。

**西村:**ストラスブールはたしか、市長が替わったんでしたよね。

**望月:**そうです。基本的にはトラムがいけないというのではなくて、ストラスブールの市長は大臣の時に国に行ってしまったので、自分たちの町をあんまり見てくれないということで落ちちゃったんです。

**谷口:**一つはすでに選ばれた人の中で施策に対して新たな提言という形と、もう一つは市長をつくる。そのためには大仰なモデルではなくて、小型で導入モデルとしては論議がでにくいものにする。高速道路公団も民営化の論議がでているのは、これからの行政も事業としてある程度自立し、それを支援するのは構わない

とせざるを得ないわけです。そこだと、提言よりむしろ具体的な市長を選んで施策として掲げてもらう。今の市長がだめなら次期市長候補で対抗馬に掲げてもらう。

**佐野:**GKデザイン機構の西沢 健さんが「道を変えたらどうだ」と言っていました。例えば電柱の地下埋設で道を変えるのは、今までのやり方ですから決意だけすればできる。そのときに、さっきの銀行の例や横断歩道とか電動スクーターが通りやすい道をつくることもできるし、いろんなことがそこで解決していくのではないかと。

**谷口:**都市の美観計画から考えてもこれは一つのアクションだと思います。ただ、経済政策が遅れているという論議を日本は繰り返しやっています。ですから論議としては、地域経済の活性軸としていろいろな活力を稼働させる意味においても、魅力のある地域文化と観光ということを含めて先行モデルをつくる。

#### 問題はモデルをつくった後

**白石:**問題はモデルをつくった後です。ヨーロッパではカーフリー シティネットワークというネットワークがあります。一人ではできないが何人かいれば進めやすい。日本でそういうネットワークをどうつくっていくか。例えば、JDで一つのモデルをつくって、シンポジウムを開くのは一つの手かなと。そうすれば志を同じくする人たちを見つけられるかもしれません。

**谷口:**クラブ活動としてプロジェクトフォーラムをおこしながら人を繋ぎ直して

appropriate in their cities as it will attract tourists. But the problem is financial sources. The government has a special budget for road construction and maintenance. When the use of this budget is to be relaxed, the government may give subsidies to local governments to introduce LRT systems. But when the government decides on this, we must be very careful about introducing LRT systems independently without formulating a total traffic policy. An LRT system is only effective when it is combined with other transportation means in a comprehensive city transportation plan. Introducing one because the governmental subsidy is to be given is like putting a cart before a horse.

**TANIGUCHI:** We may be able to study the whole picture and make a model plan to propose to the public. We can ask some candidates to announce the implementation of the model as their policies in their election campaigns.

**MOCHIZUKI:** I agree. A group intending to introduce an LRT in their place has reached a conclusion that they must elect their representative as their mayor. Even so, they must violate some laws. The Tramway Act was enforced in the prewar times and is still effective. Therefore, we must do something against the act at some points.

In France, even if there is a legal restriction, when it is outdated, interested people dare to implement a new thing as a pilot project. They would be prepared to fight at court if sued. Of course, they have made a thorough technical feasibility study. The society allows people who show courage to breakthrough the established system. Now that the municipal governments have greater power to decide on local matters also in Japan, I place my expectation on their initiative.

**TANIGUCHI:** Therefore, one approach is to persuade the elected



いくと。

**白石:** もう一つ、今のに絡みますがベスト・プラクティスが特に欧米では多い。つまりいいモデルをどう知らせるかが非常に大事です。海外も含めていい例を我々は知らな過ぎると思います。情報過多の時代ですが、意外に必要な情報は少ないという問題がありますので、それも同志を集める一つのポイントという気がします。

**谷口:** 特に日本は企業もベンチマーキングで、他企業の成功事例に学習するのはうまいですから、これは日本の体質に合っている可能性があります。

**西村:** モデルをつくる、あるいはベスト・プラクティスを知らせる、というのは大いに賛成です。しかし、今まで日本でよくやられてきた海外の事例紹介は、この事業をやったら儲かるというものでした。あるいは、その観点からのみの視察でした。一つ一つの事業において、住民参加がいかになされ、その中でどんな苦労をしてきたかということはソフト面の紹介はされず、また日本でもそれは導入しようとすることなく、ハード面だけを紹介してきた。そのツケが今にきている。

だから市民がモデルに関心を持ち、それをたたき台にしながらより良いものを作り、実現させるには、政治的過程にそれをどう活かすかを考慮する必要があると思います。しかし、日本の市民の公共問題に対する参加力は弱い。自分の生活で手いっぱい、そういうことは暇な人がやって、とникаねない。

ただし、それも変わりつつあります。今

の話題とは状況は違いますが、阪神淡路大震災で神戸の町が被害に遭って、もう「誰かやって」では済まなくなった。自分たちの生活を再建するためには自分たち自身がまちづくり委員会をつくって、議論を戦わせなければいけなくなった。その時、ものすごいエネルギーが発揮されました。エネルギーが発揮され過ぎて意見があわず、委員会が分裂したりもしました。それを見てこられたあるコーディネータが「議論の経験も乏しい人々が徹底的に議論して、いろんな問題を解決するのに3年で収まったらいい方じゃないか。3年も喧嘩してたら飽きてきて、最後に、建設的な方向に行っているものができた」と言われたことがあります。1年2年で成果を求めず、3年くらい徹底的に話し合うという経験も、日本人には必要な過程だったのかなと思います。

**佐野:** もう一つ事例ですが、火事になった法善寺横町をどうするかで都市環境デザイン会議(JUDI)の大阪会員たちが今フイーバーしていて、ニュースでとりあげていた。ニュースでとりあげられたりすると関心が広がる。するとやりがいが出てきてエネルギーが集まる。その時にJUDIや日本デザイン機構のような団体が力を発揮できるのではないかと。モデルケースをつくる時は話題性を考えていくといい。

**谷口:** プロジェクトをつくり、日本の最高のモデルをこのまち、村でつくるんだというようなものが持ち上げれば持ち上がるほどニュースになります。日本は世界

に名だたるメディアシティですから、技量のある人に参加してもらえば思わぬ力を得る可能性は充分ある。そのプロデュースを仕掛ける方の役割に、我々もエネルギーが発揮できればという気がします。

**望月:** おっしゃることは賛成ですが、気を付けたいことは日本人は言葉でずいぶん左右されます。例えば「観光」と「リゾート」では全然違うカテゴリーになっている。モデルというデザイナーにとっては具体的な結果としての姿があって安心できるし、エネルギーが集約できると思いますがちょっと危険かなと思います。それは先程のプロセスが大事ということと同じで、シナリオだと筋道ということで議論で肉付けもできますが、モデルにするといきなり要素をくみ上げれば何かモデルはできます。今まで日本のものづくりなり環境づくりはそうやってきた。ですからモデルではなくてシナリオといういい方に変えた方がいい。

#### 何をどう考えるべきかを整理

**谷口:** 言われた通り問題解決を道具と技術に置きすぎてきた。もう一つあるのは我々はどのような考え方をすべきかです。方法論だけだと「それはフランスの話」で終わってしまう。方法論の前に我々は何をどう考えるべきかを整理する必要があります。

**白石:** 一つの案ですが、仲間をつくるという意味では日本デザイン機構が主催して、実際にその現場でプロセスを研究するツアーもあると思います。

assembly members, and the other is to send our representatives to the office of mayor. For this, we must create a small-scale model that may be favored by the public. We can prepare a good model of urban transportation system taking into account enchanting local cultures and tourist attractions. It will activate local economies.

#### \* Follow-up of Models

**SHIRAIISHI:** What is important is what happens after creating a model. In Europe, there is a network called Car-free City Network. It is easier to promote something by group than by individual persons. Therefore, we can make a JD model, and hold a symposium to publicize it so that we can mobilize like-minded people. It is also important to let people know about good models. We are too ignorant about favorable models in Japan and in other countries. This will be another channel to mobilize people.

**NISHIMURA:** It is good to be informed about good samples and

practices. So far, and during the bubble economy, in particular, only the finished samples were imported but the process of people's participation in these samples was not introduced. Japanese people have tended to entrust government officers and experts to consider public matters. To my great expectation, a new development is found in Kobe after the destruction by the earthquake. The people could not totally depend on the government to reconstruct their neighborhood communities, and so, they formed a committee themselves. They often quarreled and were divided because of differences in views. But as their coordinator recalls, "members have little experience in debating and discussing, but after three years of fighting, they were fed up with quarreling, and came to a compromise. Finally, we reached a good plan." We may need to discuss a matter for three years or so until we reach a conclusion on matters involving many types of people.

それから、商業者の反対が多いという話と阪神淡路大震災後のまちづくりで3年間議論したという話でしたが、コペンハーゲンでは32年かけて町の中心部の歩行者天国化を進めました。当初1万6600㎡しかなかった歩行者空間を、32年かけて9万6000㎡に広げたのです。クルマで埋まっていた町や広場を、人と店等で埋まるようにしています。そのプロセスは行政と商店街と大学が一緒にやっています。学生が定点観測をして、人の流れは変わらないことを実証しながら、2~3%と住民も気づかないくらいの割合で駐車場を削っています。ですから32年という息の長い都市計画が基本的に了解されないと難しいのではないかと。

第二点は、私の非常に好きな言葉に近代文明を拒否し、電気も自動車もないという生活をしているアメリカのアーミッシュの言葉があります。それは「この土地は先祖からもらったのでない、子孫から借りているのだ」というコンセプト。これはアイヌやインディアンの中にもある考え方のようです。借りているのだからそれを自分勝手にしてもいいということではない。やはり、商店街も自分たちが抜ければどうなるかを考える。呉市ではアイデアをだして商店街の活性化に貢献している人もいます。いずれにしても、もっと高い大きなレベルのビジョンやコンセプトがないと、日本のように議論にも慣れていない人たちはすぐに分裂する、3年も待てないということではないか。人生は80年でも100年200年後の町がどうなるか

です。そういう長期的な視点で、せめて100年をまちづくりに取り入れて考えれば見方は違う。後の人たちのために我々は生きているということ、これに反対する人はいないと思います。

**佐野:** アメリカ先住民は七代先まで考えるとっています。

**谷口:** 平安遷都千百年祭の時に、京都がやった事業は今日の京都にとっては目玉になっている。一つは時代祭です。千百年の時代を検証し、我々が今日あるのは誰のお陰かを絵巻物のように見るというたいへん優れた知恵があり、平安神宮を建立した。その時に市電を走らせたりいろいろなことをテストシティとして、我々が未来に対して検証できるような場をつくった。千二百年だと全然だめで、企業は金を出さないといつてほとんど何もできなかった。我々も含めて哲学を大きく喪失し、プロセスを重視しようと思ってもその思想が根付いてない。対話の訓練もなく、お上がいっているからいいんじゃないかと、それを良さと見ることも必要になると思いますが、ここではやはり小さなモデルでケースを語るしか我々の入り口はないような気がします。

**西村:** 近代の歴史は個人が社会から自立してきた歴史です。封建制の時代であれば個人は自立していなくて、家や地域に従属していた。親から受け継いだ財産もちゃんと子供に渡して、大きくすることはあっても小さくしてはだめだと、子々孫々受け継いで行く論理があった。

しかし明治以降、西洋文化に追いつけ

追い越せと追随し、同時に個人主義も導入して「自分のものは自分のもの」となり、何でも自由に処分できるということになった途端に倫理を失い、いろんな問題がでてきている。京都の問題も同じ事で、せっかく世界遺産になったけれども、今、京都で生じていることはタリバンの大仏破壊と同じじゃないかと言われかねません。徐々に京都らしさが失われ、町の一部でしかそれが見られないというのはおかしい話です。

### シニアの視点、女性原理、市民のレベルで

**佐野:** 自然を相手にする産業、例えば林業では、杉でも檜でも200年木というのがあ。植えてから200年経った時に初めて本当の価値になる。それをずっと続けていくには、切った分だけ植えることを何百年も輪廻みたいにやっていたいかなければいけない。それを企業でできますか？絶対できないと思う。だから企業民営化ということではなくて、やはり国や行政が大きい理念を持って計画をつくり直す。古いものはだめ、新しいものはいいという考え方でここまで来たわけですが、今、それを考え直すチャンスだと思うのです。

クルマ社会の問題について根本的なところで考え直すということでは、犬養智子さんが、子供や若者の考えではなくシニアの視点、女性原理、それから市民というレベルでデザインして欲しいとデザイナーに要求をされていました。若者を相手にするなということではなく、若者ばかり相手にするなということでしょう

SANO: When such a discussion process is taken up by the media, people involved will become further motivated, and their energy can be concentrated. JD and other design organizations can display strength in such a process.

### \* Concept Building and Process Designing

TANIGUCHI: We must have been placing too great emphases on the use of tools and techniques to solve problems. We need to clarify a concept before considering methods.

SHIRAISHI: Maybe JD can organize study tours to examine the processes of different projects. Copenhagen, for example, has been expanding the central car-free zone gradually for the past 32 years from 16,600 m<sup>2</sup> to 96,000 m<sup>2</sup>. Streets and squares which were filled with cars are now flooded with pedestrians and shops. The city, shopping street associations and a university are involved in the

expansion process. Students have observed the traffic of people at certain designated places, and upon confirming that the people's flow has not changed, the city authority has reduced 2-3 % of parking spaces every year. As the reduction rates have been so small, people have not noticed the narrowing parking spaces. We must understand that this three-decade long process was required in city re-planning.

Another thing I would like to cite is the concept of the Amish people in the United States. They say that their land is not a gift from their ancestors, but that they borrow it from their descendants. Since they are borrowing their land, they cannot use as they desire. Without a vision or guiding concept on a greater or higher level, people like us who are not accustomed to discussion are easily broken up.

が、実に重要なことだと思います。

**谷口:**近代化の象徴であり、量の豊かさが行き詰まり我々はいろいろ持ったけれども幸せになれなかったという最大の現象で、今、クルマ社会の見直しがある。日本はトヨタ・ホンダが大きく外貨を稼いでくれているお陰もありますが、日本の中で考えると顧客自身が高齢化し、50m毎にベンチという話がありましたが、丁寧なところで貢献しようと思えば新たなバスシステムをカーメーカーがどう見ていくかもあると思います。

近代化の中で失ったものは歴史と自然です。歴史は継続する独自性ですから、我々はもっと独自であることを重視する必要があります。ですから金融経済でアメリカンエコノミーに乗る必要もない。ただ問題は、借金だらけの国になっているという高コスト構造をいろんな意味で見つめ直さないと。国がやればいいと言っても借金だらけでできない、だからどうするかが課題になっているのです。だからむしろ小さな単位だとできる。小さくて丁寧なことこそ我々にとっての最大の武器であり、ケースに対してただけ圧縮された洗練されたことをやる。カーメーカーでもスモールカーに、小さくてもだからこそというところに日本の一つの技量がでていると思います。

#### 多様性を認める枠組みを

**佐野:**クルマ社会のデザインという点では、そこにシステムという概念が絶対に必要です。クルマではなくて移動サービ

スを売るという考えが中心にこないと、これからの「クルマ社会のデザイン」はできない。

**谷口:**これはすごく重要な着眼だと思います。今日の流れの中で我々の一つの収斂した認識だと思うのですが、クルマを買ったり運転するのではない、移動する時にどういうサービスを受けるのか、自己解決を減らし公共やプロの解決に委ねるバランスの問題が問われていると思います。もしプロの解決であれば完全にサービスのビジネスとして構造を持ちます。これが公共的な解決では、やはり半分は行政の力を借りてやっていく。どっちにしても仕組みとしてサービスが受けられるようにしていくことは、我々がやってきた一番重要な着地点だと思います。

**西村:**やや異論というか違和感があります。私自身はクルマも運転免許証も持ってなくて交通論を語っているのですが、反自動車論ではないのです。クルマは筋斗雲のようなとても魅力的な乗り物で、それがわずか百万円くらいの経済的負担とちょっとした運動能力があれば手に入るなら、欲しいと思わない方が不思議です。それで飛躍的に移動の自由が拡大できる。しかし、自由の象徴であることは尊重しつつも、皆が自由を主張しだしあえば、格段に不自由になってしまう。したがって、その自由のあり方には当然制約があるべきです。その制約の在り方を考えていく時に、クルマ社会の次の展望もでてくるように思います。所有じゃなくして利用という考え方もある。どうしても所

有したい人はしたらい。しかし、利用に制約はある。

フランスの5つのシナリオは、5つが各地で採用されて各自が気に入ったシナリオの土地に住んでみて社会実験して、10年経ったらこんな問題があったということで、第6、第7のシナリオがでてきてもいいと思うのです。そういう多様性を認められることができる枠組み、大きな社会ルールの見直しが求められているのじゃないか、その意味のシステムなら賛成ですが。

**佐野:**ちょっと補足します。所有と使用の問題ですが、所有したいという欲望が強い以上は、それを禁じることは産業のためにも社会のためにもいいことじゃないと思う。ただし、それがもたらすマイナスが出ないようにする必要がある。だから経済的手段をそこにのせて、「クルマを所有することは贅沢なこと」にする。すると、そのために必死に働くことにもなる。若者が親にクルマを買ってもらおうということも少なくなるでしょう。クルマを手に入れることはものすごくたいへんなことだ、ただし使う、乗ることは容易にできるというシステムにしておけば充分解決すると思います。

**谷口:**ただ、我々是一元型の価値軸を提示するのではなくて、多元型選択を組み合わせることで日本全体がつくられればいいと思うのです。そういう意味ではAが正しいBが正しいという論議を越えないといけな。クルマのコレクターが一人で5台買うという世界を残していくことも文化です。

#### \*Frame of reference that admits diversity

**SANO:** The concept of system is a must in designing in a motorized society. Selling mobility services must become an essential part of design in a motorized society rather than designing vehicles themselves.

**TANIGUCHI:** It's an important point. Our consensus at this point about what kinds of transportation services we choose when we move can be said that we need to balance our dependence on driving our own cars and using public systems and professional services.

**NISHIMURA:** I personally do not have a car nor driver's license, but I understand that motorcars are attractive vehicles that expand the freedom of mobility. When everybody demands one's own freedom, however, the society as a whole will become unfree. There must be certain regulations on freedom. In reviewing what regulations should be applied, a picture of a future motorized society can be

envisaged. Using instead of possessing motorcars is a good idea, while those who desire to possess by all means can do so.

**SANO:** Since people's desire for possessing motorcars is so strong, it is not good for the industry and society to prohibit their possession. What is necessary is to consider the means to control their negative aspects. One way is to impose economic considerations on purchasing a car, and to build a system whereby purchasing a car becomes very difficult while using and driving one is not difficult at all.

**TANIGUCHI:** We should build Japan to be a tolerant society in which people can choose from among many values. We must surpass discussing to decide which is correct whether idea A or B. A car collector can buy five cars. It is part of culture.



## 会場から

### 存在の矛盾を共有する

栄久庵憲司: 例ですが、正宗の名刀は人を殺そうとすると手が動かなくなる。ところが邪剣と称するものは、自分は止めても人に突き刺さっていく。つまりクルマを考え製造する人たちは、ものに対する倫理観を持ってその使い方を示唆するということを考えないといけないのではないか。今は、自分は国家の一つの役割を果たして、これで日本民族はなんとか保っているのだというようなものがあるのではないか。ものづくり日本と政府も我々民族も思ってきましたが、ものづくりの倫理観が欠けている気がします。それが、問題を起こしているならばつくるのをやめた方がいい、という極端な考え方もでてくると思うのですが、そうもいかない。そこで今、ジレンマに陥っている。ジレンマに陥りジレンマから逃げようとしているのではないか。

戦後、自動車の甘美に浸って経済成長を楽しんだことは事実です。ところが、同じ人間が交通事故を起こして悲惨な目に遭っている、これはなんたる矛盾でしょうか。今ある矛盾を堂々たる問題として捉えていく姿勢がいるのではないのでしょうか。矛盾ならば自分らがあらためて、存在の哲学を考え、その存在の矛盾に自己自身が苦しまなければならないのではないか。大きな悩みをもって飛躍し、矛盾の淘汰をしていかなければならない。そう

いう点では、私は今ちょっと心配です。

道具の持っている両面の刃、人を救えばメスといい人を殺せばドスという、この矛盾を一人だけではなくて共有した方がいい。先ほどの西村先生が言われた地域社会はいいスケールだと思うのです。地域社会でお互いが実感し合い、矛盾の共有ができる。

佐野さんからたくさんのテーマができて、どこから手をつけていいのか。我々がコミュニティのなかで何をしたらいいかわからないのです。リーダーシップという表現がありましたが、何か一つの目標のようなものを教えていただきたい。そうしたら、やってみようじゃないかとなるのではないかと。

### 人々の生き方を提起しながら

西村: 道具の矛盾を「メス」と「ドス」と言われて、なるほどと感心いたしました。しかし、「メス」と「ドス」の違いは刃物を振り回す人間の違いですが、自動車はそうではないのです。同じ人間が、人やものを運ぶために自動車を運転し、決して事故を起こすために運転しているのではないのだけれども、ある確率で人を傷つけてしまう。日本では毎年、百万人が交通事故に遭って、一万人が死ぬわけですから。一億三千万人弱の日本で毎年百万人が交通事故に遭うということは、確率計算すると人生80年の間に二人に一人は必ず交通事故の被害者になるという、とんでもない存在が自動車です。しかしその自動車はい

車がなければ成り立たない。これが本当に矛盾だと思うのです。ですから私は反自動車論の立場ではありませんで、自動車を飼いつづけるにはどうしたらいいかと考えている。おそらく、ここにお集まりの皆様も同じように自動車の功罪両方を見たいと思うので、飼いつづけていくしか仕方ないだろうと思って議論されていると思うのです。その時にコミュニティは何をしたらいいのかというご発問ですが、やはりコミュニティの中で人々の生き方、より良き生とは何かという問題を提起しながらクルマの使い方を見直していく、そういう発想を住民あるいは行政が持つて欲しいと思うのです。

水俣市は水俣病で有名な町ですが、今は環境まちづくりでも非常に有名になっています。「不便さを受け入れる都市づくり」というキャッチフレーズを出していますが、ゴミの分別がすごいのです。簡単にリサイクルに回すことができるくらい分別が進んでいるから、水俣から出るゴミは宝だといわれる。でもそれは、市民の協力がなければできない。だから不便さを受け入れる都市づくりといいながら住民運動と連携し、かつての公害の町のイメージを一新させようとしている。同じように自動車の使い方、自動車はとも便利で自由を象徴するものであるけれども、自由気ままに使えるものではないと納得して、それなりの自由の制限を自らに科したまちづくりを、今だったら言えるのではないだろうか。30年くらい前に反自動車論が吹き荒れた時は、クルマ

### From the floor:

#### \* Both sides of a coin

EKUAN: Designers and manufacturers of motorcars must have ethical consciousness about making motorcars that he is playing a due role as a member of this country, and supporting the life of the Japanese nation. We may lack this ethical consciousness. It is true that people enjoy the advantages of automobiles and the fruits of economic growth driven by the development of the automobile industry. But the same people cause or are involved in traffic accidents. What a contradiction it is. We should realize that the contradiction is a problem. We should share the contradiction with the society. A local community is an adequate scale to consider the problem. Many themes have been proposed in the discussion, but I don't see where to start, or what we should do. I hope that someone suggests some goal.

NISHIMURA: In using a knife, a person has a clear intention whether to save someone's life or deprive someone of his life. But when driving a car, nobody has an intention to harm someone else, but when there are 70 million cars in the country, accident occur at a certain ratio. Motorcars are indispensable in our society without which our society could not function. Here lies another contradiction. I am trying to find a compromise to this contradiction.

Regarding your question on what we should do in our community, I think that both people and local government officers should review how to make use of motorcars while proposing favorable lifestyles in the community. Now that the majority of the population has drivers' license and motorcars and knows both positive and negatives sides of possessing cars, people may be ready to accept such proposals. At least, I am hopeful about it, and would like to

の台数も二千万台ぐらいで免許の保有者も少数派だった。今や運転免許証や自動車を持っている人のほうが多数派で、市民はあこがれだけでなく現実のクルマの功罪を理解できている。その段階だからこそ、良い自動車の使い方の提案があれば積極的に受け入れられていくのではないかな。それに期待を持ちたいと思います。

#### トラムの良さ

**望月:** トラムの効果を一度見てはっとしてから努力しているいろいろ調べるようになりましたが、そろそろ限界かなと思いつつあります。とにかくより多くの人を連れて行き体験してもらうことはすごく効果がある。「良かった。百聞は一見にしかずとはこういうことだよ」と何人にも言われると、そのたびに「良かったな」と思います。今年、「車のない日」にかけて参加者を募集して、ネットで千人ぐらいに知らせましたが、正式参加者は一人でした。それ以外は途中参加というような人たちですが、視察ツアーを仕立てるのはすごく有効だと思います。それが解説付きで苦労話を聞きながらだと、突然身近な問題にかかってきます。商店街はこんなに反対して、あそこの商店主は最初は話も聞いてもらえなかった、何度も話すうちにわかってきて、今では一番潤っているのはあそこですよとか、そういう話を聞きながら現場で確認をして、音が少なくなったとか歩くスピードもゆったりしてくるとか自分自身が気づく。それが帰ってきてエネルギーになるのです。一人

で孤立するとストレスが溜まりますから、より多くの仲間と一緒に行って共有感を持つ。当面は警察のトップの人たちを多く連れて行かないと、いけないと思うのですが。

#### 「見えないものが大事」

**白石:** 私も免許証もクルマも持っていないという立場です。今年5月にストラスブールに行きました。プロセスが大事だと皆さんも言われたと思いますが、我々は星の王子様が言っていることを思い出す必要があると思います。彼はあの中で見えないものが大事なんだと繰り返し言っています。「デザインがいい、綺麗だ」と表面しか見ずに、それをサポートするいわゆる底の部分への理解が、今のツアーでも欠けていると思います。

例えば、ストラスブールで私は一日切符を買ったのです。この一日切符は、暦ではなく時間なのです。ですから、今日の5時に買うと明日の4時59分まで使えるのですが、人間の心あるいは人間はどういう形で町へくるのかということも考えていない。ストラスブールが観光に力を入れている町であれば、訪れる人をどのように迎えるかという発想を町の人が合意として持つべきだと思います。今の観光客はクルマで夜も来るし朝も来ます。例えば夕方に着いてトラムに乗ってみようかと切符を買う。その時、今日で終わりだとなって知らなければ翌朝に捨ててしまう。そのシステムというものの、どういう形で迎えるのかがしっかりしていないと、結局は

人の心は打たないと思います。

それからポートランドへ行って感心したのは、バス・電車とも無料であることです。そのシステムを組むにあたって長い時間をかけて、いろんな関係者と繰り返し打ち合わせをして便利な町をつくっている。町のと真ん中にコンクリートにシャッターのついた、間口が1mぐらい奥行きが2mぐらいの倉庫のようなものに気が付いた。鍵がついてる。なんだろうと思ってパンフレットを見てもよくわからないので聞くと、自転車をロックしておくロッカーで利用料は月20ドル以下。つまり郊外から自転車通勤で来て、自転車を置いて帰らなければならない時に、そこにロックをしておけばもう安全であるということ。それから自転車通勤を促進するために、企業やビジネスが協力をしていました。シャワーを開放しているのです。汗をかいてそのまま仕事につくのは汚いし気分もよくない。だからフィットネスクラブや企業のシャワー室を開放している。こういうような地域ぐるみのシステムがある。人間の行動、考え方、清潔感というものをきちんと組んでやっている。そういうプロセスの中で、いかに人を巻き込んでいろんな意見を集約していくか、その上にたったシステムは活きるのではないかなと思いました。

もう一つ、いつも思うのは日本で高齢者がやる事がなくて困っています。これにどう火を着けたらよいか。西村先生の話のように、火を付けられればみんな持っている力を結集することができる。

continue to discuss this matter with others.

#### \* Advantages of Trams

**MOCHIZUKI:** Since I found the advantages of tram systems, I have studied various systems in different places in Europe, and I have talked about them at many occasions in Japan. The best thing to help concerned people realize the effectiveness of trams might be to bring them to the cities where trams are running and to listen to the background stories until the tram system was finally approved by shop operators and concerned parties in the district. Then they should take a ride on one. I would recommend that top officers in the police authority visit there.

**SHIRAISHI:** We tend to evaluate things looking from the outside but what is important to know is what you cannot see from the outlook. Passengers should be clearly informed about how the tram is

operated. When I visited Strasbourg, for example, I bought a one-day ticket. It means that the ticket is effective for 24 hours from the time you buy it. But travelers from other places tend to think that it will expire at midnight and throw it away while it is still useable. There should be intensive efforts to impress the services to tourists. About what we should do at the community level, we should create a channel to which the voices and experiences of retired people can be heard. The elderly want to do something but they cannot find something that satisfies them. Once they find something to pour their energies into, their wisdom, experiences, techniques can be mobilized. They may propose good ideas that designers may not think of.

#### \* In want of the basic concept to manage the nation

**SANO:** In creating good local communities, administrative

それはやはり知恵を集めることだと思うのです。長い人生の体験、地域に対する愛情、誇りを持っている高齢者の意見をどのように吸い上げるか。このシステムがまだ日本にはないと思います。

一つ感心したのは、新潟県が緑の百年というプログラムを持っています。百年後のために緑豊かな新潟県をつくって、こうという提案を受けて、財団法人をつくり県民が会員となって植樹を進めている。これも確か年輩の人からの知恵だったと思います。

我々がもう先はだいたい見えてきた、仕事は終わった、だけどこれから残る後の人たちのために何をしたらよいかと、クルマ社会をどうすべきかという点では、デザイナーも意見があると思いますが、高齢者の意見も吸い上げて知恵を出していただくと、きっといい解決も出るのではないのでしょうか。

#### 国を運営する考え方がないまま

佐野:大きく言いますと、素晴らしいコミュニティをたくさんつくるためには地方分権が大前提になると思います。

さっきシステムのことを言いました。例えばクルマのデザイン、電動スクーターのデザインをするにしても、あるシステムがちゃんとあった時に、後はその上にのっていれどいうふうにつくってもいいというようなことを言いましたが、要するにシステムそのものについて、きちんとした考え方がないといけなと思います。例えば、ストラスブルに行っ

たとすると、そこの人たちがどこに住み、どういうふうにして都心にやってきて、何をしてまた家に帰るのか、という職と住の関係、それからそこで買うものはどこでつくって、どういう経路でそこにやってきて、どう使ってどう捨てるのかという生産と消費の関係、そういうことを考え直す必要が、今どうしてもある。大量生産、大量消費文明から持続可能な文明に移行するために。

日本は、公共インフラが素晴らしく発達した国だと思います。ただし殆どが大量生産、大量消費社会のためのインフラだった。例えば、田舎から出てくる若い人たちがそこで結婚して子供を産み育てる団地を郊外にどんどんつくった。今、かつての若者たちは老いて子供たちは出て行き過疎化し、大きな問題になろうとしています。またJRのあのラッシュは世界でも相当なものだと思うが、ものすごい大量輸送を毎日正確にやってのけるシステムをつくり上げている。地下鉄、高速道路も。高速道路建設がいま大問題になっていますが、問題は、都心居住というものを考えなかったとさっき望月さんも言われましたが、一番基本の所の考え方がダメだったことです。未来予測が理念抜きで行われてきた。持続不可能な発展がいつまでも持続するという前提ですべてを行ってきたことが、全部今日の問題になっている。地方からたくさん人がやってくるから住宅がこれだけ必要だといって、東京近郊の自然を全部破壊して巨大な団地をつくったことに代表されると

おり、全部理念抜きの未来予測に対応するようにつくってきた。国を運営するうえでの未来を見通す考え方が欠落したままここまで来ている。今はそのことを考え直す最後のチャンスだと思う。考え方がちゃんとできれば、そしてそれがシステムとして全て相関するルールになれば、あとは何をやろうと自由にできるのではない。ただしルール、システムにっていないものは、やらせないということが必要だと思います。それを誰がどういうふうにつくるのかわかりませんが、その基本的な考え方はそんなにむずかしいものではない。生産と消費、職と住をなるべく近づける、方法としてはこういう方法がいくつかあるよ、ということだけでも考え方としては充分だと思うのです。生産と消費を近づけるということ言えば、今「朝採れ野菜」などがデパ地下で売っていますが、システムづくりの根底に、朝採れ野菜を供給する農地はとても貴重なのだといった生活者としての価値観とかニーズとかが前提と件になることが必要だと思う。

非常にシンプルに僕が考えているのは、人間が生きていく目的は一つしかない。死ぬまで生き生き生きる、それ以上の目的はない。ただし、一人だけで生き生き生きる事はできなくて、自分の子や孫や周りの人たちが生き生きしていればこそ自分も生き生きと生き、そして死んでいけるわけです。基本的な考え方をそこに据えて基本的なルール、つまり「文化としてのルール」をつくれれば、あとは放ったらかし

decentralization must be further promoted. For urban planning, we must consider where people live, how they come to city centers and for what purposes, what they buy, from where and how merchandise comes, how people dispose of their waste and so on at the local level. In so doing, there should be the principle concept on how to manage a city.

In a sense, Japan excels in the development of infrastructure. At the beginning of its rapid industrialization, the government built public apartment complexes in the suburbs of large cities to accommodate young people who had come from rural villages. The Japan National Railways has established great mass transportation systems to carry large masses of commuters on accurate time schedules. Express highways were also built and intensively used. These are highly evaluated independently. However, all these have problems. The source of all these problems is the same. There is no principle

concept for city planning. Public apartment complexes were developed in the suburbs destroying the existing natural settings, railways built up their capabilities to carry large numbers of commuters to city centers. If there were a principle policy on the side of the government to accommodate working people in city centers by redeveloping them, then, the natural environment around cities would have remained intact, people should not have to spend more than an hour for coming to their workplaces. The principle concept is not difficult at all. Places for production and consumption should be as close as possible, and workplaces and residences should be as close as possible. If this concept becomes the principle guidelines to manage the nation, the social system and basic rules should be established accordingly. People should have freedom of choice in their lifestyles within the system.

Now we are living in a society with a large elderly population. To



にしておいてもそれぞれのパートでいいものをどんどんつくって、というふうになると私は信じています。

#### 次代への潮流をつくる

**谷口:**クルマ社会のデザインという論議から離れて一人一人が自らに戻された時に、心に空洞が開いたままで判断が利かないという状況がある。それを再編するためには、我々の足場の中で体感し気づきを高めて直して行くしかない。体験学習ツアーや興味あるサンプルに行って体感し気づくことによって考えが生み出されていく。これが我々のなかに素直な流れとして必要だと思います。もう一度いろんな問題に対し時に、自分たちの判断が無理のない選択を呼び起こす。体験学習から事例を学び仲間を増やし研究会でそれを繋ぎ、小さくてもいいからケースを興す。ここに一つの次代への潮流をつくるのが、我々が引き受けていく仕事だと思うのです。

日本は産業と経済論が強すぎて、戦後ベビーブーマーが子育ての時にみんな所有を求め、自分の一軒家を根城としてドーナツ化現象が始まり、それが一巡して二人家族一人家族に戻された時に、初めて助け合いという問題に対し個人的にも課題を持った時代に入ってきた。そのことによって、他者の優れたサービスが集積しているところへ移動し、今日の都心回帰とも繋がっている。

今回、我々が一つ課題認識しなければいけないのは、日本が今どのような認識

の中にいるか。これはズバリ言えば新車を外に売ることはできますが、内部はすでに中古車の方がはるかに大きなマーケットになれる。リサイクル、リユースのマーケットが大きくなり、いずれ免許証を返上しなければいけない時というのもあります。

一気にものごとは変わらない。川の流れの中でその先導を漕ぎだす時にエネルギーが要る。我々はこの研究をずっとしてきた以上、あきらめずにそこに大きな力を集約していこうと思うのです。

人生はもともと無目的ですから、元気で活躍し楽しければ人生は生きるに値すると思います。その中身が、一つは人に貢献することだとやっと気づいたから、ボランティアの論議がでてきている。助け合いの関係をきちんと形にしていく作業が、ここでもう一つの柱という気がします。我々も頼まれたら事をなすのではなく、事前にマスタープランを立てて提示して、行動が起きやすいように先行する必要があるのではないかな。

**佐野:**シニア社会化とはその問題がワッと出てきたということだと思います。「死ぬまで生き生き生きる」の「死ぬまで」の方のビジョンがリアルなものになってきている。基本にある考えを現実化するとき、それがリアルなビジョンとして形になれば、それをみんなで共有することができる。ビジョンを共有さえすればシステムを考え具体的なプランを考えると、いう作業を、100組に分かれてやっても、そう違うものにはならない。

**谷口:**コア的な共感ですね。高齢社会で間違えてはいけないのは、今まではヤング社会で若いやつが買ったものを、後でまねして高齢者が買うと捉えられがちでした。それが大人が社会にやっと入ってきて、初めて個人を主体にしてものを交換し議論できるというノンエイジの時代に入っている。年で人を区別するケアの論議ではなくて、何歳であろうがハンディキャップのある時を持った人をお互いに助けるということは、我々の原則としての社会正義だと。初めて人生価値というものがないか問われた中でこの論議がでてきていて、そこにクルマの新しい役割が生まれる。社会人生というのは高い継続力ですから、七代先まで考えてみようという流れを持つと思うのです。

まとめることはなかなかできませんが、今日お集まりの皆さんと一緒にコミュニティを中軸にした小さなアクションでもいいから、次なるクルマの役割を再発見する。次の流れの中で我々自身が一つの小さなモーメントになって、この流れをお互い力を合わせながら応援できればと思います。

help elderly people to be active, we need to review our society from their point of view.

TANIGUCHI: New bus systems must be devised to meet their needs, and small vehicles to support their movement can be developed. Also, helping the elderly to have a purpose in life to keep them enlivened and feeling worthwhile, to give shape to relations of mutual help will become another pillar for designers.

SANO: If a vision is clearly presented and shared by many people, systems and plans can be quickly made which are not far apart in quality from each other.

TANIGUCHI: We will continue to learn, study, exchange findings, and accumulate what we will have found. We will try our models in small scales, which will help set a trend for the future. This will be our future work. The basic principle must be to create a caring society in which people help each other regardless of age and in

which each person pursues one's own values in life. We should find new roles for motorcars, and each of us should become one small part of the momentum to support such a stream.

Masakazu TANIGUCHI, Marketing Consultant

## 理事会報告

2002年度下期の理事会を、10月22日(火)国際文化会館で行った。

議題は、今年度の上期事業報告と下期計画案。まず事務局より、6月7日国際文化会館で、総会に引き続きJDフォーラム「水とデザイン2—人と水のインターフェイス」が、また7月26日にルーテル市ヶ谷でのJDラウンドテーブル(円卓会議)「クルマ社会のデザイン—提案課題を探る」が、9月27日には日仏会館でJDシンポジウム「都市モビリティの未来:フランスのシナリオ」が、それぞれ開催された旨報告があった。特にJDシンポジウムについては、栄久庵会長より、当初講演予定だったフランス設備・運輸・住宅省未来研究センターのエリアンヌ・ドゥ・ヴァンドゥールさんが公務のため来日できなくなったというアクシデントがあったものの、全体としては成功裡に終わったこと。フランス大使館からも、改めて機会を設けたいとの申し出があるなど、むしろ「けがの功名」の感があるとのコメントがあった。

下期計画案としては、事務局よりまず「クルマ社会のデザイン」の今後の進め方として「提言委員会設置」の提案があった。次に、今後のJDフォーラム開催案としては、広島で「水の都 広島のモビリティ(仮)」といったテーマ設定で「水」と「クルマ」とを融合させる形(コーディネータ=山田晃三氏)で準備を進めていること。来年2月初旬には「クルマ社会のデザイン」をテーマにした円卓会議(コーディネータ=佐野寛理事)を、また「水のデザイン」

をテーマにしたもうひとつのJDフォーラム(コーディネータ=佐野邦雄理事)を浜松で開催予定であるとの報告があった。

次に「実行プロジェクト計画づくり」として、柏市で「手賀沼の水を考える(仮)」(コーディネータ=田村国昭理事)、および「浜松のショッピングモビリティ(仮)」を計画している旨報告があった。

また、出版計画として「提言:クルマ社会のデザイン」があること。国際プロジェクトとして、佐藤典司理事が10月の初めよりDesign for the World(DW)へ研究出向していること、DW関連の企画を日本の助成財団に提案する計画や、来年10月に「フィンランドデザイン展」開催を予定する日本フィンランド協会への支援計画があるとの報告があった。

以上の説明の後まず、フォーラム等の開催予定地となっている広島、浜松、柏といった都市や地域について、活発な意見交換が行われた。例えば、広島については、路面電車が残っていること、川の干潮満潮の差が大きいことなどが指摘され、川があっても川を使っていない(使えない)からこそ考えられる今後の川利用の可能性や、提言の出し方やその展開にあたっ

ての考慮点などが話し合われた。また議論のなかで、過去の理事会でも話題になったJDのNPO化にも話が及び、運動論的にはNPO化を推進すべきだが、会員構成については個々のメンバーの資質の高さを保持すべきこと、人数は「ある程度顔の見える範囲」に留めたいといったことが語られた。「提言委員会」については、クルマの先にトラムや水運等があることを、比較的小さな都市を事例に、なるべく具体的に示し、それを社会全体に対してうまく発信していく工夫の大切さが確認されつつ、事務局案が承認された。出版計画については、全体を理論編と実践編に分け、理論編については今後100年間有効であるような本質的な内容を目指し、実践編については国内外の事例および提案を掲載し、数年ごとに何年度版というように作り替えていく、といった具体的なイメージが語られた。

なお、会の終わりに会長より、「水」や「クルマ」に続く全体テーマとして、今後「消費」の問題を取り上げてはどうかとの提言があった。(鳥越けい子)



### JD Directors' Meeting

JD Directors met on October 22, 2002. The Secretariat gave the report of activities of the first half of the year and presented the plan of activities for the rest of the year. Activities in the first half included JD Forum "Water and Design - The Interface between Humans and Water," JD Roundtable Conference "Design for the Motorized Society — Points to be Included in the Final Proposals" and JD Symposium "Future Urban Mobility — French Scenarios." As proposed activities for the latter half of the year, the Secretariat proposed the formation of an "Advocacy Committee" for "Design for the Motorized Society." JD Forum on Mobility in Hiroshima with a focus on the waters and vehicles there, a round-table conference on "Design in the Motorized Society," and JD Forum on "Design for the Water" are planned. As concrete projects, "Water of Lake Teganuma" in Kashiwa city,

Chiba and "In-Shop Mobility in Hamamatsu," in Hamamatsu city, Shizuoka, are now under preparation.

A publication of "Proposal: Design for the Motorized Society" is planned. Noriji Sato, a JD director, is now working at the Secretariat of the Design for the World to prepare its application to a Japanese donor foundation for one of its proposed projects. JD will support the Japan-Finland Association in its organization of the "Finland Design Exhibition" to be held in October in Japan.

After these reports, board members exchanged their views.

(Keiko Torigoe, JD Director)

## 事務局から

## JDシンポジウム懇親会

本号でお伝えしたJDシンポジウム後懇親会を開催し、フランス大使館公使イブ・ドゥローネ氏にご列席賜りご挨拶をいただきました。出席者との歓談を通して交流を深めました。

## 「クルマ社会のデザイン」今後の展開

日本デザイン機構は、時代の転換期に際し、20世紀の象徴である「クルマ」と「クルマ社会」を総括し、様々な課題を横断しながら次代のモビリティを探るという手順で論議を積み重ねてきました。

今後は、こうした論議で提示された解決策の具現化への検討と、それらが受け入れられるための未来ビジョンづくり、およびその内容の共有化を計りながら、さらに継続していきます。予定する主な取り組みは以下の通りです。

「クルマ社会のデザイン—円卓会議2」を2月4日(火)pm2:00より国際文化会館で開催します。この会議は、参加者全員が論議に参加し、見落とされがちな課題や発想を取り上げ、意見交換をする場と考えています。また、参加者それぞれの各論を繋げ「クルマ社会」の有り様と全体像を共有する場です。次回の話題提供者は犬養智子、佐野寛、谷口正和、田村国昭、水野誠一の各氏を予定しています。

2月下旬、広島でJDフォーラム「水の都 広島のモビリティ—繋ぐデザインを考え(仮)」の開催を予定しています。過度な自動車依存や分断された都市交通など、広島もまた様々な交通問題を抱え、自動

車、公共交通の共生を目指した都市構造の見直しが始まっています。また、豊かな川と海の地形を活かした水上交通や水辺空間の整備など「水の都」としての広島も構想されています。こうした取り組みから浮かび上がってくる広島という具体的な場所を、「繋ぐ」デザインで考えます。

これまでの議論にさらに検討を加え提言に結びつけるべく、JD理事を中心に「クルマ社会のデザイン—提言委員会」を設置しました。第一回提言委員会を2002年11月26日(火)に国際文化会館で開催し、主な議題として、**出版が決定した「クルマ社会のモビリティデザイン(仮)」**について具体的な検討を行いました。本書はJDフォーラムで積み重ねてきた議論を元に再執筆、再編集し、モビリティとデザインの在り方を、各論から総合的な視野で構想し、解説書というよりは啓蒙書のスタイルをとる予定です。また、「理想」と「現実」を行き来しながら「実現」へ向かうというプロセスを重要視し、提言へのステップ、そのための論議の過程と位置づけ、未来ビジョンと具体案を明確にした提言に展開していきます。

## 編集後記

今回のJDシンポジウム「クルマ社会のデザイン」で「都市モビリティの未来—フランスのシナリオ」の講演を予定していたフランス設備・運輸・住宅省未来研究センターのElianne de VENDEUVRE エリアンヌ・ドゥ・ヴァンドゥーブルさんが公務の都合で来日できなくなった。残念だ

ったが日仏協会その他のご協力を得て、当初の目的を達することが出来た。本号でも改めてご紹介しているが、実現への仕組みを内包したプログラムとして、何度でも読み返したい。ヴァンドゥーブルさんは、10数年前「技術を人間化し、その実生活への導入を図り、かつ新しいコミュニケーションの形態を創造するのが、デザイナーの力量にかかる仕事である。デザイナーは技術とユーザーの接点に位置する感性の翻訳者として、現在かつ今後、本質的な役割を演ずる者のことである」という名言を残している。クルマ社会のデザインのテーマは広範だが、多くの人により地道に語り続けられる中に、JDの当事者としての役割も見え出していると思う。(佐野邦雄)

VOICE OF DESIGN VOL. 8-3

2003年1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、薄井 滋、

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.8-3

Issued: Jan. 25, 2003

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.

## JD Symposium Reception

After the JD Symposium on "Urban Mobility: Five Scenarios for Discussion," a reception was held with the presence of Minister Yves Delaunay of the Embassy of France to Japan.

## "Design for the Motorized Society" Events

- Roundtable Conference: February 4, 2003 at International House, Tokyo. Free discussion among participants to identify problems and ideas that have been neglected so far.

- JD Forum "Mobility of the Capitol of Water Hiroshima: Design to Link Different Transportation Means": Toward the end of February 2003. The city is reviewing its transportation system to combine personal cars and public transportation services. Water-borne transportation services taking advantage of the waterways of the city will be considered. The keyword will be "linking" various means of transportation.

The Design for the Motorized Society Advocacy Committee was

established with JD directors and additional members. Its first meeting was held on November 26, 2002. They discussed the contents of the proposed publication on Mobility Design in the Motorized Society.

## Editor's Note

Elianne de Vendevre of the Centre de Prospective et de Veille Scientifique of the Ministère de l'Équipement, du Logement et des Transports made an enlightening remark more than a dozen years ago. She said that the humanization of technologies, introduction of humanized technologies into people's daily life, and the creation of new communication styles would be the work of designers. Designers are people who are capable of playing an essential role as translators of technologies for the benefit of users. Themes covered in studying "Design for the Motorized Society" are expansive, but I hope through discussions with many people, the roles that JD members should play with their own specialties will surface. (Kunio Sano)