

# Voice of Design

Vol. 8-4

日本デザイン機構  
Japan Institute of Design

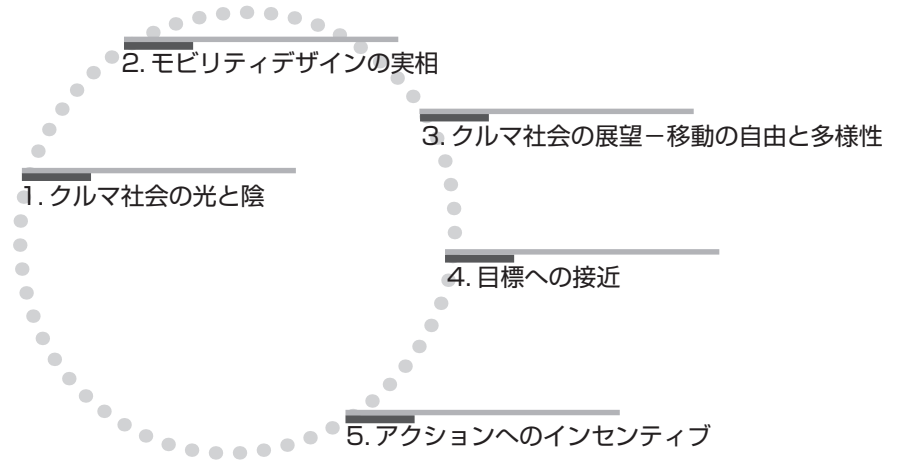
東京都新宿区高田3-30-14山愛ビル2F 〒171-0033  
San Ai Bldg. 2F 3-30-14 Takada Toshima-ku Tokyo 171-0033 Japan  
Phone: 03-5958-2155 Fax: 03-5958-2156  
http://www.voice-of-design.com E-mail:info@voice-of-design.com

特集

JDラウンドテーブル2・詳細  
クルマ社会のデザイン-6

提言課題を探る

2003年2月4日(金)  
国際文化会館  
主催 日本デザイン機構



佐野 寛  
クリエイティブディレクター

オリエンテーション

## クルマ社会の光と陰

日本デザイン機構は「クルマ社会のデザイン」について、提言集という形での出版を考えています。今までの議論は、この本で全部生き返ります。今日の円卓会議では、今までの議論に加えるための皆さんのご意見を戴きたいと考えます。皮切りに、私が、クルマ社会の光と陰について、考えをざっと話します。

### クルマ社会の光

まずクルマ社会の光の方を振り返ってみます。産業革命で大量生産が始まり、鉄道が人とモノの輸送革命を起こしました。20世紀末に登場したクルマがフォードの大量生産ラインに乗ったことで、クルマ社会が出現しました。すなわちクルマ社会は、最初から大量生産・大量消費社会と不即不離の関係にあったのです。クルマ社会の光の面は、最初から、大量生産・大量消費社会の光の面と相当に重なっていたわけです。

そうしたクルマ社会の光の面を五つにまとめてみます。

①生活圏をどんどん拡大させた、そのことが人口の増大を可能にした。②人と物

## 目次

特集 JDラウンドテーブル2

・オリエンテーション	1
・クルマ社会の光と陰	佐野 寛
・話題提供	3
・百年に一度のビッグ・エボリューション	田村国昭
・移動の自由と多様性	犬養智子
・目標への接近	谷口正和
・アクションへのインセンティブ	水野誠一
・公共性へのインセンティブ	田中一雄
・会場から	10
・事務局から	16

Special Issue: JD Roundtable Forum  
Design for a Motorized Society (6)  
- Points to be included in the Final Proposals

JD Roundtable Forum	1
From the Secretariat	16

JD Roundtable Forum  
Theme : Design for the Motorized Society (6)  
- Points to be included in the Final Proposals

Period : February 4, 2003  
Venue : International House of Japan (Tokyo)  
Organized by : Japan Institute of Design  
Program : Orientation Hiroshi SANO  
Presentation Kuniaki TAMURA  
Tomoko INUKAI  
Masakazu TANIGUCHI  
Seiichi MIZUNO  
Kazuo TANAKA  
Discussion

の流通を自在化した、そのことが巨大都市を産み育てた。③生活様式を変えて、人間の生活を便利で快適なものにした。④大量生産・大量消費を拡大して、人間に物質的な豊かさを与えた。⑤そのために巨大企業が数多く成長し、巨大な雇用を生み出した。

さらに、そのような過程の中で、普通の人間達が消費者になっていったということもありますが、クルマ社会はそのように、素晴らしい夢の社会として始まり、大量生産・大量消費社会と歩調を合わせて、驚くべき発展を遂げてきたのです。

### クルマ社会の陰

しかし、あまりに拡大し続けたため自然環境のキャパシティの限界を超えてしまった。そして、それまで陰に隠れていたマイナス面が一斉に表面化してきたのが20世紀末のクルマ社会の実相だと思います。

そうしたクルマ社会のマイナス面は、21世紀の人間社会を明るい展望に変えるために、どうしても解決しなくてはいけない問題です。

生活圏の拡大は、多少の差はあれ環境の破壊につながります。クルマ社会があまりに拡大しすぎると地球環境全体の悪化を招く。CO<sub>2</sub>の増大は地球温暖化現象まで起こしました。巨大都市に人や情報が一極集中する現象は、地域が一斉に過疎化するという現象を引き起こしました。生活様式を便利で快適なものにした一つに使い捨て文化がありますが、それは、ゴミや廃棄物の量の爆発的増大をも

たらしました。今もゴミは増える一方で、ゴミ捨て場の造成が限界に達し、自治体は頭を抱えています。

クルマ文明・クルマ社会の発展とともに、古い形の文明、文化、そして心豊かな生き方までもが壊れていきました。ファーストフードやファーストライフが広がり、人間が物質的豊かさの代償に精神的豊かさを手放していったのです。だから「スローフード」や「スローライフ」が運動にまでなったのだと思います。

それと生産と消費が分かれていったことも大きい。家庭では、お父さんが生産社会人、お母さんと子供が消費社会人に分かれていきました。生産と消費が分離して、人間が生産社会人と消費社会人に分かれることは、生身の人間にとって、決していいことではありません。さらに、生産と消費の距離が遠く離れていくことは、安い中国製品の輸入で国内の生産力が対抗する力を失い破壊されていくという現象につながりました。

1992年のブラジル環境サミットの年に「私たちの製品は公害と騒音と廃棄物を生み出しています」というボルボの広告が出ましたが、クルマ社会の公害問題、騒音問題、廃棄物問題は、即、生活環境から自然環境にいたる環境破壊問題だということです。もちろん他にも、交通事故の危険を始め、たくさん問題があります。我々人間、生活者、あるいは犬養智子さんが言うところの「市民」にとって、クルマ社会は、光の部分の大きさに負けないくらい陰の部分も大きなものになってきたのです。

### 21世紀型クルマ社会のために

マイナス面を制御しながらプラス面を改善し発展させて、より望ましい21世紀型クルマ社会を実現させたい。高齢化社会にかかわる問題、バリアフリー問題あるいは「パークアンドライド」にかかわる多様な交通手段の連携の問題、燃料電池車に代表される未来のクルマそのものの問題等々、解決すべき問題は山のようにあります。大都市に住む人と田舎に住む人のクルマ社会問題は全く違うということもあります。先進国と発展途上国のそれも、全く違う様相を呈します。生産者と消費者とでも問題点は異なります。若者と高齢者とのギャップも大きい。男性と女性でも違う。多様な互いに矛盾する立場、あるいは視点によって変わる問題、その有り様を正確に認識することが必要です。

クルマ社会のマイナス面が減り、プラス面が発展していくと、21世紀のクルマ社会は人間のために素晴らしいものになるでしょう。そのために、日本デザイン機構は今まで「クルマ社会のデザイン」をテーマに、フォーラムを繰返し、円卓会議も開いて議論を続けてきたのです。

今日はその総括の意味で活発な議論を期待します。

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。

### Orientation: Light and Shadow of the Motorized Society

Japan Institute of Design is considering the publication of a book on "Design for the Motorized Society." Today, we would like to summarize our past discussions and listen to your additional views. The light side of the motorized society is duplicated with that of the mass production and mass consumption society. Motorcars expanded the sphere of people's activities, promoted population increase and facilitated the traffic of both people and merchandise. It has changed people's lifestyles and made our life more convenient and comfortable, and materially affluent. A number of large manufacturers have grown and produced many employment opportunities. As such, the motorized society began as a wonderful society in which people's dreams would come true, and has progressed in tandem with the society of mass production and mass consumption. On the other hand, the ever-expanding motorization has exceeded

the capacity of the environment. The negative aspects of motorization that have surfaced are that motorcars cause air pollution, noise and industrial waste issues, and adversely affect people's living and natural environments.

We need to correct these negative aspects to realize a desirable motorized society in this century. Views on motorcars are different between dwellers in cities and villages, between men and women, between young and old, and between developed and developing nations. We should consider these differences approaching them from different standpoints in seeking solutions.

Hiroshi SANO, Creative Director

### Presentation1: Great Evolution Once in a Century

How will motorcars be changed in two or three decade intervals? The motorcar itself will undergo an essential evolution, and we are



田村国昭

(株)博報堂メディア・コンテンツ  
統括局局長代理

話題提供 1

## 百年に一度のビッグ・エボリューション

これから未来に向け、約20～30年のスパンでどのようにクルマが変わっていくか。結論から言えば1908年のT型フォードの製造革命と異なり、クルマ自体の本質的なエボリューションになる可能性が高い。すでにそのスタートラインに我々はいる。日本が史上初、世界初のクルマの進化のイニシアティブを執り、デザインできるか。この大進化に向けては四つの道が用意されている。

### 1. Environmental Friendly

そのメルクマールの第一が2010年、京都議定書の6%の二酸化炭素の削減です。ハイブリッドカーがメインとなります。そして次が2020年、第二次京都議定書の削減目標、その内容が世界の燃料電池車のデファクトスタンダードを決定します。その頃日本は500万台の燃料電池車の生産予測をしています。わずか15年、20年の間に第一次、第二次の大進化が起こり、そこに日米欧中の環境に対する考え方が錯綜し、巨大な競合市場が生まれます。

2002年の世界の自動車販売数は年間

5,750万台です。2010年から15年の間に、中国が840万台の生産能力を持ち、世界総計は年間6,600万台になる。現在、1,200万台がGMグループ、半分の600万台がトヨタグループです。そのうち日本で中古車が年間536万台出ます。うち100万台を輸出し、400万台がシュレッダーダストとなり、大きな公害問題になりつつあります。去年の時価総額でトヨタが14兆円強、それに対してGMが2兆4千億程度、この時価総額だけみるとトヨタ、ホンダ、日産が世界のベスト3です。それほど日本の環境技術、あるいはリサイクル技術に市場は非常に高い評価を与えています。日本の考え方が、どうクルマを変えるかのキャスティングボードを握っています。

### 環境技術は世界を変える

東京都の大気汚染は二酸化窒素、メタン、二酸化炭素、あるいは浮遊粒子状物質などで、二酸化窒素は2年連続全国最悪の状況です。都が発表した年間の窒素酸化物は4万1,600トン、粒子状物質は4,250トンですが、最悪の問題は粒子状の超マイクロNO<sub>x</sub>。これはそのまま肺を通して、血管、リンパ腺に入る。バイオマス駆動、リサイクル、高圧縮天然ガス駆動により窒素酸化物その他を90%以上除去できるとしても、この超マイクロ物質は除去できない。肺ガン死亡率の2割以上が排気ガスと石原知事は言っています。酸性雨、肺ガン、呼吸器疾患、環境ホルモンの問題は無視できない。神戸商科大学の調査によるクルマの社会的費用は、健康汚染8兆3千億円、

気候変動2兆3千億円、騒音5兆8千億円、渋滞6兆円、インフラ関係で10兆円と、社会的費用の総計は32兆4千億円に。

また、世界気候の過去最高平均気温の観測史上ワースト5すべてが1998年以降です。東京都では過去100年で気温が3度以上増えており、これは過去1万年で上がった温度に匹敵します。

これに対し、環境技術は世界を変えると、奥田日本経団連会長も環境立国日本を堂々と掲げるほど、日本の環境技術に自信を持っています。環境技術の供与、協力が、日本勢を中心に行われている。環境技術評価はこのままの進化を遂げれば、日本がナンバーワンになる。二酸化炭素削減6%対策は、もう日本は12.9%まで、クルマはリサイクル率85%を達成しつつあり、他の機器に比べるとかなり高率です。一方、バイオ利用によりソーラー電池の熱交換率は、現在の10%が30%になります。軽量化も進んでいます。

### 2. Driving Free

愛知万博はITS実験の格好のショーケースとして、様々な実験を世界に示そうとしている。自動車以外の他産業、情報通信企業が加わり、エンジンなど物理的なものより、いわば情報によってクルマが制御される新しいドライビングフリーを生むことになる。

### 3. Each Person Each Mobility

ここ30年で65歳以上の高齢者が四分の一から三分の一になる。アジアではゲル

at the starting line for that evolution. Can Japan take the initiative in the evolutionary process and design future motorcars? There are four major ways for the evolution.

### 1. Way to Environmental Friendliness

The first mark will be a CO<sub>2</sub> reduction by 6 % by 2010 and further by 2020 (Kyoto Protocol I & II). Hybrid cars will have become the mainstream vehicles in 2010, and fuel-cell motorcars will be de facto standard cars in 2020. By the year, it is expected that 5 million fuel-cell cars will be running in Japan. Just within 15 or 20 years from now, two evolutions will occur in the automobile industry of the world, and a huge market will emerge with competitors in Japan, the U.S., Europe and China. Last year, Toyota, Honda and Nissan occupied the top three makers as far as turnovers are concerned. The world market gives a high regard to

environmental and recycling technologies of Japanese industries. As such, Japanese manufacturers hold the deciding casting vote in leading the direction of future motorcars.

### 2. Way to Driving Freely

Aichi Expo is going showcase ITS and other traffic control systems developed by the information and communications industries.

### 3. Way to Individual Mobility

People aged 65 and over will share one third of the world population in 30 years. There will be massive scale movements of people in Asia. At the same time, people will be divided into complicated social strata, and the gap between the rich who can afford tailor-made cars and the poor who do not care about buying a car will become wider. A key to success for manufacturers is whether they can produce small quantities of various types of cars to cater to individual desires.



マン以来の民族大移動が始まります。また同時に社会的階層化が複雑に進み、テラーメイドに乗れるグループと、全く関知しないグループの二極化も。例えば2,000万円のクルマ、ペントレーコンチネンタルがある一方で、50万円のクルマが出来る。ここは少量多品種をどれだけ多く出せるかが企業にとって大きな成功の分かれ目になる。それが2020年の市場の完全自由化です。

#### 4. グレータージャーニー、コミュニティー

アジアの高速網が整備され、陸・海そして超高速とクルマの幅と機能が広がっていきます。日韓の海峡大橋が出来れば、今、ロンドン子がEUへ日帰りで買い物に行くように、日本からアジア各国、ユーラシアへの買い物も夢ではなくなるであろう。そこをクライスラーの時速480kmのバイクや、巨大な貨物車が走る。

その一方で、クルマや道路で分断された生活圏をもう一度繋げるコミュニティーが整備される。5万円を切るスクーターが出た。バス路線に自由に参入ができ、タクシーも自由化、相乗り、そしてカーシェアリングがあります。言うなれば自転車サイズの小回りの効く町が出来る。

#### この国の不幸

これら四つの道を、総合プロデュースするソーシャルデザイン能力が問われている。しかし現状は、国づくり、道路、モビリティ、生活のあり方を含めた、未来からの視点を持ったコンセプトがない。個々の

技術は一流なのだが、ここにこの国の大いなるハンディキャップがある。

田村国昭

1945年広島生まれ。未来生活予測、トレンド分析、多文化コミュニケーション、エルダリー、コミュニティ・ビジネス、地域情報化等のプロデュースを担当。イベント学会他、自治体、企業への未来予測の講演、執筆活動多数。



犬養智子

評論家

#### 話題提供 2

### 移動の自由と多様性

#### アクティブシニアは21世紀のキーワード

私のテーマは「移動の自由と多様性」に入っていますが、実は「高齢社会における」が付いています。私は、今はアクティブシニアの時代であるという規定をしたいのです。人は幸福になるために生まれた。モノ、道具は人を幸福にするためのものであって、デザインもソフトウェアもそうでなければならぬ。しかし実際にはまちづくりはできていないので、その辺を考えたい。

近い将来、高齢者人口は総人口の四分の一になり、シニアの問題は、即、手をつけないと駄目な問題です。アクティブシニアは21世紀のキーワードだと思います。アクティブシニアは、生活が自立していて、生き生きしている人です。第一に高齢社会では、自立を保ち続けられるように社会のシステムをつくるのが前提で

す。第二に、高齢者の定義を変えることです。今、統計では65歳以上ですが、1965年より前には60歳だった。今、現実には75歳以上がシニアと言う人が過半数で、もっと上と言う人も四分の一ぐらいいることが調査でわかっています。

一人暮らしは、今、男性で高齢者人口のうち8%、女性では18%近い。単独世帯は日本で10.5%。アメリカ、ドイツ、スウェーデンは41~45%もある。しかし、少子高齢社会で日本でも単独世帯が増えると思います。

21世紀のもう一つの特徴は、三大都市圏、ことに東京圏でシニアが増えると予想されることです。ですから、町のバリアフリー化、ユニバーサルデザイン、公共交通の整備、道路の安全性は非常に大事な問題です。アクティブシニアの条件は、身体が健康である、健康への十分な情報を持っている、医療へのアクセスが容易なこと、この三つが重要です。これは大都市では満たされやすいけれど、三つのうちの二つは地方ではなかなか満たされない。この条件を揃えた上で、精神的自立や生活上の自立や移動の自由が築かれると思います。

#### 移動手段と住む町の規模の関係

移動手段と住む町の規模は非常に関係しています。内閣府(2002)によると、自分で運転するシニアは、ほとんど毎日が65%、週に2~3回が25%、それから、住む町の規模によって高齢者の運転頻度が変わり、町村はほとんど毎日が7割、中都市は6割、大都市は5割強です。もう一つ内閣府

#### 4. Ways to Greater Journeys and Community Vehicles

Highway networks in Asia will be developed, and people will drive farther and faster. If a bridge between Korea and Japan were built, people would go to Korea, and even further into the continent by car. On the other hand, community vehicles will be developed to ensure the everyday mobility of people in their neighborhood.

#### \* What is required of Japan.

Social design ability is demanded of Japanese designers to incorporate the above four ways. It is unfortunate that we have no concept to see nation building, roads, mobility and people's way of living from a future point of view, although we have first-class technologies required for the four ways.

Kuniaki TAMURA, Deputy General Manager, Media & Contents Business Management Division, Hakuodo Inc.

#### Presentation 2: Freedom of Mobility and Diversity "Active Senior Citizens" - a Keyword for the 21st Century

"Active senior citizens" will be a keyword for this century when the elderly people occupy a quarter of the nation's population. They are independent and lively people. In the aged society, the system should be made to help the elderly keep their independence in life. To remain active, one must be healthy, have sufficient health information and have easy access to medical care. These are easily met in large cities but information and access to medical care are less available in rural areas. These latter two needs must be met so that the elderly can be mentally and economically independent, and enjoy the freedom of mobility.

About 65 % of senior citizens drive a car almost every day. The ratio is higher among rural residents and lower among urban residents. The government encourages the elderly to return their driving

(2001)の調査ですが、単独世帯になると自分で運転するシニアはたった12%。徒歩が70%以上、これは全部を脚で歩くわけではなく公共交通やタクシーに乗るわけです。運転を頻繁にするというデータが出ている一方で、単独世帯だと脚に頼るのは、一人暮らしになるとケガなどが不安になる、あるいはメンテナンスや費用の問題があるからかなと思います。

これは日本社会の風土にも根ざしている気がする。アメリカはクルマ社会ですから、年取ってもクルマを運転するのは当然である、が前提です。アメリカ政府に依頼されてGMがした調査が2000年10月に出っていますが、なぜ年を取ると運転をやめる人がいるのか、その理由は何かまで調べている。ところが日本の官庁は、運転免許を戻すことをむしろ奨励している感じです。日本はシニアに対する古いイメージを、行政も社会もシニア自身も持っていることが移動の自由に影響しています(Fig.1)。とにかくこれを変えることです。

#### WHO「高齢者神話を捨てよう」

WHO(世界保健機関)は高齢者神話を捨てようと呼びかけています。1. 高齢者は

殆どが先進国に住んでいる。→世界中にいる。2. 高齢者はみんな同じだ。→多種多様である。3. 男女とも同じように年を取る。→個人差が大きい。4. 高齢者は虚弱だ。→つよい。5. 高齢者はなにも貢献できることはない。→いろいろと役に立つことがある。6. 高齢者は経済的な負担だ。→新しい需要を興す元。これが世界の認識です。ですから、高齢者自身も周りの人も意識を変えないと駄目です。また、行政や企業も頭を切り換えないと駄目です。行政や企業は、シニアは弱く介護さえやっていたら結果的にコストが安くて済むと思っているのでは、と私は勘ぐっているくらい。

高齢者の運転の安全に関しては、もっと積極的に取り組まなければならない。運転免許返上で喜んでいては駄目で、なぜ事故が起こるかを解明し、死亡率が高くなるという指摘や規制ではなく積極的な方法を講じて、個人の自由な移動を保障する対策を講じるべきです。

アメリカと日本の発想の違いがよくわかるのが「ストレイト・ストーリー」という映画です。560kmを6週間以上かけて70歳過ぎの男性が時速8kmの芝刈り機で移動するんです。年金生活者でお金がない、運

転免許も目が悪いので取れない。クルマに乗せようという人がいても断って、あくまで自力で行く。周りも理解する。これは日本では絶対に出来ません。

私が声を大きくして言いたいのは、第一に自力による移動の自由とは基本的人権の一つという認識です。第二に日本社会には年を取ったら自由を制限して良いという考え方があり、そのエクスキューズが「安全」です。第三にシニア自身が考え方をポジティブにする。第四に血の通わない調査や法令集が多すぎる。ここに市民の自発的な活動の必要が出てきます。

草の根的な調査にはとてもいいのがあります。この資料「日本には歩道がないんだ」は交通安全の大問題です。もう一つは東京都生活局の乗り物と履き物の関係の調べですが非常に実際の、こういうのが市民の役に立ちます。

#### 時間価値と移動の関係

モビリティニーズの高い21世紀ということでもまとめると、時間価値と移動の関係。時間価値が高い社会ではスピードは絶対的な価値ですが、そこに新しい要素が加わる。第一に移動中の快適さの問題。



Fig.1 アメリカ(左)と日本(右)のシニアに対するイメージの違い



Fig.2 人力移動具  
トライク5



Fig.3 EV車 ゼロスポーツ



licenses. Rather than this, it is important to study why the elderly people cause accidents more often and why mortality rates from accidents are higher in order to devise means to help them with safe driving. The elderly themselves and people around them have stereotypical images of elderly people(Fig.1) and this limits the freedom of mobility among the elderly for the sake of their "safety." I would like to emphasize that the freedom of mobility is a basic human right. The elderly should have more positive attitudes in their movement. Civil groups should be involved more actively in revising regulations that are unkind to elderly people.

As time is valuable, speed is an absolute necessity. In addition, other factors are required of motorcars, such as 1) comfort during transportation including the protection of privacy, 2) loads on the environment, 3) safety from accidents, 4) security including security while walking and riding on public transportation facilities, and 5)

wide variety of transportation means for people with many desires to choose from.

There are emerging means of mobility that keep a balance between ecology and speed. This photo(Fig.2) shows Trikke5 which does not use iron nor motor. It moves only by human energy, by shifting one's body weight and can climb a slope of 15 degrees. There are a few kinds of single passenger Evs(Fig.3,4). The running capacity is short, but it may be good for an elderly person living alone. This one (Fig.5) is a four-wheel motorbike that is selling well. But a user told me that the operation of its handle was very heavy.

There are still problems to be solved in the freedom of mobility for the elderly and the development of vehicles to help them travel.

Tomoko INUKAI, Critic

ここにプライバシーも入ります。第二に環境への負荷の問題。第三に交通事故からの安全の問題。第四にセキュリティの問題。セキュリティは例えば公共交通や歩いている時の暴力やテロの問題もあります。五番目に一人の人が24時間の中で移動手段をいかに選ぶか、選択の多様性が求められる。同じ人が一方では速く片一方ではゆっくり散歩する。そこにまちづくりの重要性があります。

### 21世紀の乗り物

21世紀の乗り物では、エコロジーとスピードの両立を図った移動手段が出てきています。鋼鉄のハコに入らず、生身の人間のエネルギーだけで移動するもの。これは(Fig.2)TRIKKE 5です。セグウェイを発明したアメリカのディーン・カメンが人力移動具としてこれをつくった。セグウェイは約5千ドル、時速20km、危ないのでサンフランシスコでは禁止したそうです。トライクは体重の移動で進み、傾斜度15度まで登れ、200~300ドル。

一人乗りのEV車(Fig.3.4)がいろいろ出ていますが、問題は航続距離が短く一人しか乗れないからどこまで実用化する

か。シニアの一人暮らしには使えるのかもしれませんが。

今、非常に売れている四輪のバイクがあります(Fig.5)。これはとてもいいと思います実際に運転している人に聞いたら、ハンドル操作が非常に重いそうです。

シニアの移動の自由の追求は、これからの新しいノリモノ(ヴィークル)の開発をうながすことになるはずで

犬養智子

東京生まれ。1954年学習院大学政経学部政治学科卒。55~56年米国イリノイ大学大学院ジャーナリズム&マスコミュニケーション学科に学ぶ。57年帰国後、シカゴ・デイリー・ニューズ東京支局に勤務。68年「家事秘訣集」(光文社)を出版、評論家、作家として現在にいたる。女性・高齢者問題・環境問題に広く関心を持ち、国や自治体の審議会、民間の委員会などにも多数参加、市民の意見を反映させることに努力してきた。



谷口正和

マーケティングコンサルタント

### 話題提供 3

## 目標への接近

### モデルケーススタディの推進

目標への到達には、ケーススタディに

対する戦略的なプログラム化と、コミュニティ単位で持つ個性を含んだ問題解決が必要だと思います。20世紀、我々は自然共生と歴史を大きく破壊し、消費と生産の分離に行き着き、生活の中で生産に従事する集団になった。

21世紀に取り戻さなければいけないのは、個人の組み合わせによる個性あるコミュニティに対して、いかに生活をリデザインできるかということです。ケーススタディというものに対して意欲的な市町村と組んで、その中にリードエリアを形成しトライしてもらう。そのためにまず学習のモデルが要る。先行ケースがヨーロッパの小都市に見られますが、現地でその実体に触れ、体験、判断を身につける。これは学習ベースをつくるための我々の未来の修学旅行です。

次に重要なのは、我々がトライをするモデルタイム、カーニバルづくりです。その時に事例を導入し、広げるチャンスにしようということもあります。また、それぞれの地域の中で、生活文化型の特徴を持ったエリアが地域を活性化し新しい経済を活性する。そういうモデルエリアを成長させるためにモデルタイムが重要になる。今度の愛知万博もそのプレゼンテーションの場だと思います。その中でより小さな単位でケーススタディを自前のものにしていく。そして相互に交流して体験を広げていく。この流れがなければ、問題解決の場を大きく広げて行政に振ってもことは動かない。一人一人が自分たちの町をどうデザインするか。ここにモデ



Fig.4 EV車ミニカー (写真提供 月刊JAFMATE)



Fig.5 四輪バイクATV

### Presentation 3: Model Case Study as an Approach to Achieve a Goal

One effective way to achieve a goal of community development is the strategic programming of a case study in which community people should be involved in solving their problems. We need to redesign a unique community as an aggregate of individuals. Designers can establish partnership with a highly motivated municipality to conduct a case study and ask it to designate a place within the municipality as a leading model area. Then, a study group will visit small cities in Europe as good samples to acquire knowledge, experience and understanding about community development. The model area should reflect the local geographic, cultural and industrial characteristics and should promote a new industry to activate its economic activities. Then, occasions to demonstrate the models should be created.

Through the implementation of model cases, local people accumulate experiences, and expand them through interacting with people involved in other case studies. It is necessary to spread model case study projects at many places involving local people in designing their own communities.

In order to plan and implement such a project while carrying out our current routine activities, people in the community must cooperate with consultants and designers, and help each other mobilizing their wisdom and experiences. To make a successful model, a small model area is desirable. The most important element is the people's will to build their community with their own efforts. People over 50 years old will be the main actors of a project. They possess 75 % of the total personal savings. Many of them are willing to participate in the betterment of their communities. So, if we can prepare a project to involve them, and a cooperation system



ルとなるケーススタディを推進するプロジェクトを興す必要がある。これらが組み合わさり、日本の中で顕在化してくると普及は速い。

生活市民の現実の中でそれを試す時をどうやってつくるか。力を相互に借り合いながら、活力活性を一つの目標へどう接近させるか。これからは我々固有のものを編み出し、想像力をもう少し発揮していく必要がある。主人公は個人ですから、ここにきちっとした制度を与えない限り問題です。我々はむしろ小国を語るべきで、もっとセミオーダーで丁寧なコンサルティングで、コンサルテーションを内包したモデルづくりをやりうと思えば、生活圏をもっと縮めて、丹念に一つのリードモデル、サンプルになるような学習モデルを新たに創出する必要がある。意欲のある市町村、もしくはもっと小さなエリア単位で、リーディングをとる個人ときちっとプロジェクトを組んで、熱意と汗で行動モデルをつくっていく。自分たちの町は自分たちでつくっていくという、資質を持たなければいけない。

#### プロジェクトの推進

我々は町そのものを自分の個性によって選ぶようにし、嫌だったら出ていけばいいという柔軟さを持つ必要がある。そこに張り付いて、利害優先や経済第一に考えることで逆に経済力を失っているのが今日だと思います。この流れの中での幸福の価値観、ストックを一番豊かにしたのはミドルアッパーの50歳以上で、全

体の個人預金の総和の75%を持っている。彼らが我が町に対する貢献に参画し、クラブタウンのメンバーとして活動を活性化しようとすれば、相互に貢献、奉仕し合うような関係が生まれてくる。そのような流れを、我々が具体的な形にモデルアウトしていくプロジェクトを、我々の提言、提案の中でもう少し踏み込んで支援していく構造がとれば、必ずそれに見合うものが顕在化してくるでしょう。今までなかった問題や着眼、新しい希望と理想を実現するために勇気を持って新たに取り組むべき課題もあると思います。コストから入らず、知恵とアイデアと情熱から入って町を変えていく流れも重要です。その結果それにエンジェルが付くんだという反転軸の流れをつくらないと、金がないからなにもできないという論議は駄目で、どんなことがあってもプロジェクト型で実現する。地方から反転するケースも、都心のど真ん中から小エリア単位で蘇るケースもある。地域商業と観光がリンクし、顧客が身近にいる都市に帰らなければいけない。都市型コミュニティの中に、モデルデザイン、理想のデザインにトライしたいというエリアも、力のある企業を中軸にしなくても今の潮流の中では一つの流れとしてつくっていくことができるのではないかと。

「目標への接近」は、優れてリーディングを取れる熱意ある個人と、小単位の地域と、そこで一つのケースをつくるんだというプログラムを先行発表していく中で実現できるのではないかと。2010年は

6,000万人から6,200万人だといわれているのが50歳以上の総人口で、時間も金も持ち、行動を変えられることができ、判断能力も持った世代が新たに社会をつくっていく主人公として登場するわけです。こういうところに個人が次世代へ何を引き継いでいくんだということ、過去の中で失ったものをリソースさせていくような視点と同時に、引き継ぐべき単位をディテールの良い小単位を一つの軸足にしながら、現実化していく目標接近のステップが重要ではないでしょうか。

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。



水野誠一

ソーシャルマーケッター

#### 話題提供 4

### アクションへのインセンティブ

#### クルマ社会のソーシャルデザイン

私がいただいたテーマは「アクションへのインセンティブ」ですが、クルマ社会をソーシャルデザインとしてリ・デザインしていくためには、行政がリードしていく、あるいは産業としての企業、経済セクターがそれをリードしていくことが絶対不可欠です。しかし、よほどうまく知恵を使って進めないと、この仕組みは動いて

to work with them, the project will bear a concrete result. It is also important to approach the redevelopment of a community with wisdom, ideas and passion, rather than considering its cost. Be it a rural town or a central district of a large city, a model project area can be planned even without a leading corporation. By showing leading models of community development promoted by enthusiastic individuals, there will be other localities that follow. As the baby-boomers are in their 50s, their initiative is much expected.  
Masakazu TANIGUCHI, Marketing Consultant

#### Presentation 4: Incentives to Action

To redesign the motorized society as social design, the government, or automobile manufacturers and the economic sector must take leadership. But it is very difficult for the establishment to work actively. Here, people's initiative, their ideas and activities will be essential.

#### \*New Concept Motorcars

This (Fig.6) is an 8-wheel electric car developed by a university professor of environmental information. It achieved a speed of 311 km/h. But it is rarely introduced in the media in Japan. The general image of electric cars is their lower speed and less power than gasoline cars. But this 8-wheel car has good running capacity. However, neither the government nor auto-makers show interest in developing this technology. Auto-makers stick to internal combustion engines. I met a motorcar critic who founded the EV Club 10 years ago and members transferred used cars to EVs. They registered these cars and use them for their transportation. According to this critic, motorcar manufacturers cannot abandon internal combustion engines because they have invested great amounts of money into that technology over the past century. Another often-cited setback of EVs is their short running range. But

いかない。そしてその中で、市民のパワー、市民の知恵、市民の行動、これが重要な意味を持つということを少しお話してみたいと思います。

### クルマづくりの発想の転換

これは(Fig.6)八輪車です。清水 浩さんという慶応大学の環境情報学部の教授がつくった電気自動車で、時速311kmを達成しました。このクルマは世界記録を樹立しているにも拘わらず、日本ではほとんど紹介されていない。一部の自動車専門誌がちょっと紹介しただけです。彼は、次に時速400kmを越える電気自動車というのを開発して、記録挑戦をしている。何故これを紹介したかという、行政や自動車メーカーがこういうものの技術開発をやらうと思えばできるのにほとんど相手にしないし、自分でやらうとしない。

何故私がこのクルマの写真を見せているかという、今までいわれている電気自動車というのはパワーがないというイメージなんです。しかしこの八輪駆動のクルマは非常に走行性もいい。今のF1よりもさらに速く素晴らしいクルマが出来る。にも拘わらず自動車メーカーは内燃



Fig.6 電気自動車 KAZ

機エンジンにこだわる。これが駄目なんじゃないかなと思う。

もう一人最近お会いした方で、館内 端(たてうちただし)さんは自動車評論家です。10年くらい前からEVクラブという任意団体をつくり、中古車を買ってきて、エンジンを抜いて、そこにアメリカで売っているモーターキットを入れて簡単に電気自動車を作っている。ナンバーも取っています。彼にいわせると、日本の自動車メーカーだけではなく、ダイムラークライスラーであろうがGMであろうが、100年間投資して進化させてきた内燃機エンジンというものを捨てられないと。

電気自動車は遅いというイメージと共にもう一つよく言われるのが、電池の航続距離が短いということです。ところが今、リチウムイオンバッテリーの一番優れたものが、一回の充電で約400km走れる。連続何回充電できるかという充電回数も、最低でも500回は超え、しかも短時間充電も可能になってきている。

燃料電池も一つの考え方ですが、燃料電池のデメリットは、実は燃料になる水素を確保するためのインフラがたいへんであるということ。それからいくと蓄電

池型の電気自動車の方が実用化は速いかも知れません。

### 政治、経済、社会の歯車のコンフリクト

この図(Fig.7)は政治と経済、社会の3者を歯車に見立てたものです。3者が直接絡み合うとコンフリクト、つまりぶつかり合いが起きる。政治は今まで経済の発展を助けるようなことをやってきた。ところが一方で社会は、環境問題という非常に大きな問題を抱えている。エコノミーとエコロジーの間にコンフリクトが起きている。ここにソーシャルデザインという考え方が必要になってくる。ソーシャルデザインを中間歯車にすることによって、エコノミーとエコロジーの両立が可能になります。(Fig.8)

クルマ社会のことを考えた時に、カーシェアリングあるいはオンデマンドバス方式、あるいはカーレンタル方式ということをも市民側が発想して提案していくと、それに対して反対がでてくる。

スマートという大変小さい可愛いクルマがあります。スウォッチという時計メーカーとダイムラーベンツ社が共同開発したシティコミューター的なクルマです

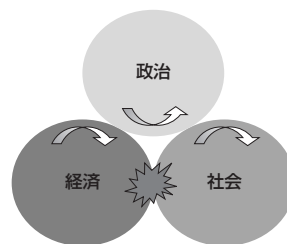


Fig.7 矛盾というコンフリクトの解消・1

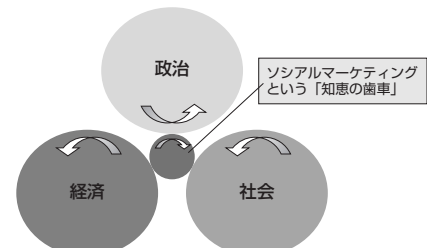


Fig.8 矛盾というコンフリクトの解消・2

now, a lithium ion battery is able to feed power for 400 km with one charge. It is proven that this battery can be recharged more than 500 times, and in a short time.

### \*Conflict among Political, Economic and Social Spheres

This figure(Fig.7) shows the relations of politics, economy and society likened to gears. When these three are directly related, a conflict occurs. The political activity has so far helped the development of the economy, causing environmental problems in the society. Here is the role of social design as intermediate to make the economy and ecology compatible(Fig.8).

### \*From Manufacturers to Service Providers

Besides manufacturing motorcars, the automobile industry should become profit-making transportation service providers using motorcars. The civil sector should act to rotate the social marketing gear to help the economic, political and civil sectors to smoothly

rotate. It is only when the three sectors function well that a desirable motorized society will emerge.

Seiichi MIZUNO, Social Marketer

### Presentation 5 : Incentives for Public Interests

Designers offer solutions and dreams. Major concerns for a motorized society are environmental destruction, paralysis of city functions, and safety. Four solutions to respond to them are 1) technologies to develop EVs and fuel-cell vehicles, 2) improvement of the existing city and road structures, 3) introduction of alternative transportation means until 1) is achieved, and 4) development of social systems such as car-sharing, road pricing, and multi-modal systems.

After the oil crises, motorcar manufacturers poured much energy to devise low emission cars. And emission gases became clearer but as the total number of cars on the roads increased, the problem of air



が、そもそもの発想はドイツ国内の各駅にスマートステーションをつかって、そこでカード1枚でレンタルできるシステムをつくらうということでした。ところがドイツ国内のタクシー業界が猛反対をして、それをやるならメルセデスベンツは一切タクシーとして採用しないという反対、圧力がかかって実は泣く泣く諦めて単なるクルマとして売った。したがって、実はクルマとして見た時にはあのクルマは小さくて可愛いけど、あまり面白いクルマではない。ただ、そういう交通システムとして成り立った時には相当優れた、世界でも画期的で進歩的な交通システムがそこにできたと思うのです。

#### メーカーからサービスプロバイダーへ

メーカーだからクルマをつかって売るという発想から、クルマもつくるけどそのクルマを提供して交通手段というサービスをプロバイドしていくサービスプロバイダーに生まれ変わるんだ、そして収益を上げるんだというような考え方に発想転換をしていく必要があると思うのです。

「経済セクター」「政治セクター」「市民セクター」この三つの歯車をスムーズに回していくためには、市民セクターがこのソーシャルマーケティングの歯車を回す役割をもつ必要がある。そしてこの三つのセクターがうまくスムーズに回るようになって、初めて新しいクルマ社会というものがそこに実現することができるのではないのでしょうか。

水野誠一

(株)IMA代表取締役社長。1946年東京生まれ。慶應義塾大学経済学部卒業。西武百貨店入社。西武百貨店代表取締役社長、米国ネットスケープ・コミュニケーションズ顧問、慶應義塾大学総合政策学部特別招聘教授を経て、95年～2001年7月まで参議院議員を務める。95年株式会社インスティテュート・オブ・マーケティング・アーキテクチャ(IMA)設立、代表取締役就任。現在、ホテルからIT産業までの海外企業の日本導入、流通関連企業の再生や若手ベンチャーの起業を応援指導している。



#### 田中一雄

(株)GK設計  
取締役環境設計部部長

#### 話題提供 5

### 公共性へのインセンティブ

デザインというのはソリューションとドリームだと思います。今、ソリューションの部分、問題をどう解くかは非常に意識されていますが、デザインのもう一つの力としてのドリームの力をどう活かすかも大切で、それがソリューションを推進する力になると思う。

クルマ社会の問題としては「環境破壊」「都市機能の麻痺」そして「安全」があると思います。これらを解くために、四つのソリューション、つまり、1.車両を電気自動車や燃料電池車などによって無公害化していく「単体対策」2.都市構造や道路構造の改造・改革といった「都市側のハードの対策」3.ある意味では中期的な解決策とも思われる「代替交通による対策」4.カーシェアリングとかロードプライシング、マルチモーダルといった仕組みをどう作っていくかといった「社会システム

による対策」があると思います。

「環境問題」について言えば、仮に単体対策が非常に推進され、全てのクルマが燃料電池車ないしは電気自動車になったとすると、今、騒がれている道路建設反対であるとか、大気汚染、地球温暖化の問題等かなりのことが解決される。ですから道路の質や意味自体も変わってくると思うんです。ただ、そこに至る過程としては、公共的な交通機関に代替させていく、あるいは社会システムを変えてクルマを減らすことが必要であろうと思います。

そこでデザインですが、ドリームの部分にデザインの力が出てくると思います。

やはり、皆クルマに乗りたいたいわけです。オイルショックの時に、皆、一所懸命に低公害化につとめて、単体対策が進み、単位当たりの排気ガスは綺麗になってきた。でも結局、排気量は増えているから総量では増えているということが起こっている。つまり、欲望の方が勝っているという状況があるわけです。しかし、欲望を抑えないとソリューションが達成されない、そこでデザインの力が必要になる。例えば、愛知万博では会場に駐車場がない。会場からバスで30分ぐらい離れた駐車場にクルマをおいて、なおかつ入場料とは別に駐車場料金を払うということが起こりそうなんです。それを喜んでさせるためにデザインの力が要る。そのためにはシャトルバスが強烈に格好いいということも一つかもしれない。

社会的コストやリスクに個人が喜んで分担しようという、公共性へのインセン

pollution has not been solved. This suggests that people want to have and drive cars. Their desires are stronger than their concern for public interest. Designers can intervene to turn people's attention toward public interest by offering them dreams, or excitement in using public transportation services, for example.

Kazuo TANAKA, Director, Environmental Design Dept. GK Sekkei Inc.

#### Discussion

##### \* Controlling Desires

Chie KOIKE: I wonder how many people appreciate the light side of the motorized society. I rather think that dark sides are outstanding as the environment is being destroyed. I personally consider motorcars as murderers. Can you imagine how many people are killed by trucks in a year in Japan? The most important task is to teach people how precious life is.

Masaaki SHIRAIISHI: As Mr. Mizuno commented, we need civil power between political and business powers. Civil power is still too weak in Japan. The common desire of concerned citizens is that they want to leave behind a better society to live in for their children and grandchildren. How and where will we create model towns? We need first to begin with creating a leading model as Taniguchi said.

Nobuo KAWAMURA: I am now teaching at Aichi Prefectural University of Fine Arts and Music. Before becoming a teacher, I was working for Toyota Motor Corp. When I began working there in 1963, it produced 10,000 cars monthly, but now about a million cars are produced each month across the country. Hence, air pollution is a natural result. The stricter the regulations, the more technologies advance in the automobile industry. Japanese workmen are highly skilled and engineers have excellent techniques. However, human desires have no limits. A small car suffices for

タイプをつくることは、デザインのドリームをつくる側の力としてあると思います。ソリューションとして解いていく問題を、ドリームとしてさらに推進することがデザインのパワーとして今後期待されると思います。

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

## 会場から



### 欲望をどうコントロールするか

小池千枝: ファッションを80年やっています。

クルマ社会の光を感じた人がどれくらいいるか。その陰の方がもの凄く、環境が崩れていく、テロや戦争だってわずかな石油の問題でやっています。

私は自動車なんて殺人鬼だと思っている。シンガポールに4年間いて、事故に出会ったのはただ1回。自転車に乗っていた日本人の高校生が被害にあったのを見た

けれど、原因は向こうの交通マナーを知らなかったから。狭い道路でバスも貨物も通るレーンを守っていて、本当に交通事故が起きない。1年間に日本でトラックなんかどれだけの殺人をしているか考えられたことがありますか。何百人と殺しているんです。命をもっと大事にすることがクルマ社会の問題だと思うんです。

白石正明: 水野さんが出された真ん中のシステムをつくらなければ世の中はうまくいかない。つまり市民の力がなければ世の中は動かない。日本は市民の力が弱い。海外には企業と政治だけでなく市民という三本柱がある。これがないのは我々高齢者が今まで何をやったかという反省になる。

市民が参加するところにあるのは共通の一つの願い、夢だと思うのです。それは犬養さんのお話にあった幸福ということ、いい社会を残していくことは共通の想いですよね。そういうモデルをどの地域につくっていくか、それが谷口さんが言われた小さなリードモデルだろうと感じました。

河村暢夫: 私は愛知県立芸術大学の教員をやっています。その前、昭和38年にトヨタ自動車に入りました。これから日本のモータリゼーションが華やかになるという段階で、その頃はまだ月産1万台ぐらいでしたが、今は日本中のメーカー合わせて、月産100万台くらい軽くつくっています。ですから公害問題が当然出てくる時代を迎えていたんです。

5年ほどトヨタ自動車にいましたが、ク

ルマづくりでは、条件が厳しくなるほど技術や産業は活性化する。これははっきりしていて、例えばアメリカの上院議員のマスキー(Muskie, E. S.)がマスキー法を提案しました。それを最初にクリアしたのが実は日本の本田技研で、アメリカはなかなかクリアできなかったんです。

日本はかなりレベルの高い技術を持っている。リサイクルも先ほどお示しになられたように86%から90%ぐらいの能力を持っています。そこまで到達しているんですが、人間の欲望というのは際限がないですね。それに日本人はステータスに対してまだまだ幼稚です。私は今プリウスに乗っています。プリウスは確かに賢いクルマです。安いクルマじゃないけども1リッターで30kmぐらい走ります。そういう経済効果とかを見ながら実践するのが賢い生き方と思います。学生に理想論を言っている、実際に自分でリサイクルを生活の中でやっていかないと説得力に欠けます。

もう一つ強調したいのは、その欲望をどうコントロールするか。小さなクルマでも移動はできます。だいたい4~5人乗りですが、実際に乗っているのは1.5~1.6人です。ほとんどはあの大きなボディに一人で乗っている。先ほど小池さんが言われた通りあれは鉄の棺桶なんです。いくら安全といっても限界がある。あとはマナーや交通ルールがきちんとしていないと自動車は生き延びない。

水野: さっき紹介した清水 浩先生は、やはり電気自動車のイメージを変えないと

transportation, but people want to possess larger cars. And in Japan, we tend to associate our status with what type of car we possess. I have a Prius. It is not cheap but runs 30 km per liter gasoline. So when we buy a car, we should take economy into account.

MIZUNO: The university professor who developed an EV that runs at 300 km/h wants to show that unless desires are met, the established image of EVs will not be changed. So, he developed the car even though he does not think it necessary to drive at that speed. He also commissioned an Italian design studio to design the body. Some consumers may want to buy a super electric car rather than a Ferrari sports car, therefore, marketing will have an important meaning.

### \* Soft Landing on a Super Aged Society

Mitsuo MIZOHATA: I am involved in research of healthy longevity at the Tokyo Metropolitan Institute of Gerontology. Even though the entire population may decline before 2010, the elderly population

will continue to increase for 50 years. It is, therefore, significant to consider about the involvement of active senior citizens from an economic point of view.

INUKAI: General Motors has reported that the number of elderly women drivers is increasing sharply, and that the distances they drive are becoming longer. The same will happen also in Japan in several years' time.

MIZOHATA: Cases of traffic accidents by elderly drivers are on the rise, which is a great problem. Motorcars are convenient, so, many elderly people would feel like using cars. But if they are not able to drive properly, it is better that they do not drive themselves. There are alternative means of transportation for daily life. Electric wheel chairs and mini-cars with a certain speed limit mechanism will be made more widely available. We need to consider the motorized society to gradually accommodate the needs of a super aged society.

駄目だということで、それには欲望を満たさない限りイメージは変わらないと、必要があるかどうかは別として時速300kmもやろうと思えばできますよと。それから、デザインがよくないと認められないというので、イタリアのアイデアというデザインスタジオに依頼をしてボディもつくるそうです。人間の欲望には、フェラーリを買うのではなくて電気自動車のスーパーカーを買う方向もあり得るわけで、こう考えるとマーケティングも重要な意味を持っているかもしれない。

**犬養:**それを認めることは価値観も変わるということも入っているのではとても大事なポイントです。

**小池:**ある程度の物量を運べる電気自動車もできるんですか。

**水野:**できるんです。電気自動車というのは馬力も出せば機能性もある。

**小池:**都市でも40人乗りのバスがそれで走れば便利になるんじゃないか。

**水野:**中国は今度の北京オリンピックのために、電気自動車バスを相当量つくろうとしています。



### 超高齢化社会へのソフトランディング

**溝端光雄:**東京都老人総合研究所で健康長寿に関する研究をやっています。総人口も2007年から減るとい話もあります。一方で高齢者の人口はこれから50年先まで減ることはないのです。そういう意味でアクティブシニアのことを考えるのは経済的にも大きい話だと思う。

単独世帯のお話がありましたが、その裏にあるのは女性の方が長生きということだと思う。単独世帯の方になるとスーパー高齢期に入っていて、ほとんどが女性なんじゃないか。

**犬養:**さっきのアメリカのGMのレポートでは女性の高齢運転者が非常に増えている、それから乗る距離も伸びているというのがありました。だから日本は5年くらいで変わるんじゃないでしょうか。

**溝端:**今、高齢者の事故が増えているんです。これが大きな問題で、今のままでいくとクルマは非常に便利なので皆乗るだろう。その中で他の年齢に関する事故は減っているのに、高齢者の事故だけ突出した。やはり、ちゃんと運転できない方はドライバーから外れていただく。

それなりに生活する手段があるわけで、例えば電動車椅子もそうでしょうし、さっきのミニカーもそうかもしれません。速度はある程度リミッターをつけて時速5kmなり10kmなりで抑えて、生活の手段として充分使え、超高齢化社会にソフトランディングしていくようなクルマ社会のあり方という議論はやはり避けられないように思います。

高齢者の事故率が高いのは、なんらかの病気がある人が数回やられているのではないか。全体として事故率を出すと事故率が3倍、4倍という数字になる。ほとんどが安全な高齢ドライバーではないか。

**小池:**83歳で運転免許証を捨てました。やはり自分はしっかりしていると思っても勘が鈍ります。90歳でも乗られる人はいますけど、釣りに行くとかその程度で、町中を走るのはちょっと無理じゃないか。

**溝端:**その釣りに行く時のクルマというのは大事で、アクティブというのはそういうことです。刺激を求めてということなんです。自分で運転できる、自分で何事もできるというのは非常に大きい。

**新井融子:**高齢の方が都市にまた集まってきたという話ですが、その方たちが自分のモビリティを持つには、あまりに道が複雑だったり人が集まりすぎていて、安全に自分たちのペースを守っていくには周りが速すぎて難しいのではないかと思います。すると、やはり公共機関に頼らざるをえないと思うのですが。

**佐野:**公共機関の有り様が今のままじゃ悪い？

**新井:**そうなります。ただ、民間がそれぞれの経済的な状況からそういうことを実現させるには難しい問題があると思うので、実現できない部分をどう調整させて、国や関わっている企業が動いていくか、誰がそれを調整できるのかが難しいと思いました。

**谷口:**都心回帰のマンションを見ると、今はフロントサービスがないと売れなくな

**Yuko ARAI:** It is said that many elderly people are moving into city centers. For them to drive a car themselves is very difficult and dangerous, because roads are too crowded, and cars are running very fast. They have to depend on public transportation services.

**SANO:** Current public transportation services are not enough?

**ARAI:** Not enough. It is very difficult for the private sector to give sufficient services on a profit-making basis. So, we have to depend on the government to meet unmet transportation needs of the elderly. Who will coordinate between the government and elderly?

#### \* Public Transportation Services and Town Design

**TANIGUCHI:** Condominiums in city centers do not sell well unless they have a concierge service such as calling a taxi. Supermarkets and department stores now tend to give taxi coupons as part of their sales promotion efforts instead of traditional discount coupons. In the service-industry oriented society, professional

services will be favored rather than solving the problem of transportation by consumers themselves. So, we have no reason to stick to driving ourselves.

**INUKAI:** There are questions of comfort and privacy. When we use public transportation facilities, something unpleasant may happen in a train or at the station, and I may not be able to find a seat when I am very tired. It may be difficult to go up a staircase at a station. Therefore, designers must intervene to improve public transportation facilities and town structures.

**SANO:** People living in the city centers do not have to travel long distances for everyday activities. But instead, there should be better means of intro-city transportation. We know the problems, we know what to do, and we know each prefecture and municipality should take the initiative, but we are not able to take action. This is an important question.



ってきている。例えばフロントがタクシーを呼ぶんです。

#### 公共交通と町のデザインの解決が必要

**谷口:**今、都心型のスーパーや百貨店では販促に割引クーポンではなく、来店のためのタクシークーポンをサービスするという傾向がある。水野さんが言われたようにサービス化社会の構造の中で、カーサービスの問題が自己解決よりもプロの解決の方の精度が上がってきているのが都心部だと思うんです。だからなにがなんでも自分で運転することに固執する理由もないです。

**犬養:**あとはやはり快適さとプライバシーの問題があります。つまり公共交通になれば、自分で運転しなくていいけれど、それが不愉快だったり席がなかったり階段があったりすれば駄目なわけでしょう。だから2001年10月のフォーラムで白石さんや迫田さんがいろいろ言われたみたいに、公共交通と町のデザインの解決が絶対に必要ですね。

市民がもっと発言して自分のできることをしなかったら駄目だと思う。例えば、現実に、尾山台の駅でベビーカーに子供を乗せている若いお母さんはたった5段の階段で困っている。一方で法令集では、乗降客一日5千人で5mの段差がある時には、なにかを付けなきゃならないという規則がある。その規則を盾にすれば駅はつけなくてもいいわけです。その時に駅長とか近所の人が板を渡すだけでもいい。それができないでいてみんなが不便

しているのは、日本の市民力の弱さだと思う。

**佐野:**少なくとも都心居住の方が、長距離を移動しなくて生活できるわけですから環境問題的にはいいことかもしれない。ただ、だからこそモビリティの整備が重要で、日本では何故できないのか。日本的な特性というのがあって、地方分権のことがわかっていながら何故かできない。どうすればいいかはほとんどわかっていて、その次のステップが実に重要なんだと思います。

#### 安全性と刺激

**前島ゆき:**二輪のデザインをやっています。犬養さんがシニアのお話をされていたのですが、二輪というと凄く趣味性が高く、凄くスピードが出たりちょっと危なかったりという乗り物です。そういうものをシニアのためにと考えると、つい安全にしようとか転ばないようにしようと考えてしまうのです。私が思っているのは実はそうではなくて、ちょっと危ないというのを残して、メンタル的に心が若くなるというところをカバーしたいと思っています。



去年の初め頃にATVのデザインを担当しました。あれは実際に使う時は山の中や砂漠を走っていかたり、もの凄くアクティブな乗り物なのです。これをシニアの方に良いと、見た感じで思った人がいたのを私は凄く面白く思いました。

**水野:**安全性とちょっと刺激があることが大事だということは凄く重要な話で、今の時代は万人に安全じゃないと許さないという不思議な風潮が片一方である。例えば、セグウェイが危ないとなったり、日本では原付自転車なのか電動自転車なのかかわからないということで公道を走れない。規制が、逆にいうと、面白いモビリティをつくることに対して凄く枷になっている部分もある。それは良くない規制であって、今、時代の過渡期にあって少々危ないかもしれないが、人間にはある程度そういう緊張感を要求する要素が凄く大事なのです。

**谷口:**シニアドライバートレーニングみたいなエクササイズを正しくやって、能力を衰えさせないことが大事です。

**佐野:**それはとても必要で素晴らしいことですが、クルマの危険の問題は本人だけじゃなくそこを歩いている人にもある。だからこそシステムとしてちゃんとつくらなくてはいけないと思います。これが容易なことではない。

小林さん、環境の専門家としてどうぞ。

#### 発信することが大事

**小林治人:**私は調布ですからケヤキ並木を見ていると、狭いところに成長の早い

#### \* Safety and Stimulation

**Yuki MAEJIMA:** I am a motorcycle designer. A motorbike is a vehicle to which individual likings are strongly reflected. Some motorbikes can run so fast, and most of them are a little dangerous. In designing a motorbike for the elderly, we tend to consider safety as the first priority, like it should not fall down or so. I think differently. I will keep the aspect of "a little dangerous," so that an elderly person can feel a bit younger than his/her real age.

**MIZUNO:** It is certainly important to equip a vehicle with both safety devices and to keep a stimulating element. Today, there is an intolerant atmosphere that everything must be made to ensure safety. Segway was considered dangerous, and as it is not clearly defined as to whether it is a bicycle with a motor, or an electric motorbike, it is not allowed to ride on the public roads. Regulations such as this impede the development of innovative means of

mobility. Even if there is a certain degree of danger, users need to have occasion when they should heighten their tension.

**TANIGUCHI:** They have to go through senior driving courses, and have exercise to keep their muscles.

**SANO:** It is very necessary. But the problem of danger of driving a car is not only for the driver but that it usually involves other people. As a specialist, Mr. Kobayashi, what do you think?

#### \* The Public Should Express their Opinions

**Haruto KOBAYASHI:** In a suburban district, zelkova trees are planted on both sides of a narrow street. A person with a buggy finds it difficult to pass through. When branches grow out into the street, they cut them to allow buses to pass. In this way, city planning and plantations are not designed in a coordinated manner. The government is encouraging tree planting along the roadsides and on the rooftops of buildings to mitigate the heat in summer. That is

木を植えている。最近ではバリアフリーという言葉では言っていますが、その間を乳母車を通れないのです。片方で枝が出るとバスを通れないので枝を切る。クルマ社会に対応したまちづくりが真剣に考えられていない。道路の設計も、建物が高層化していくと当然枝が邪魔になる。街路樹をなくせと言うのではなく、街路樹や屋上緑化によってヒートアイランド化が防げると言っていますが、もっと具体のデザインという地べたについたデザインという面で検討しなければいけない。担当者に話すとはわかっていては言うものの、社会の大きなうねりになっていない。やはりこういうところで話し合われたことを、一つ一つを市民や生活者の意見として発信することが凄く大事だと感じています。

その点は中国では早いです。例えば武漢のムーンレイク(月湖)というのがあります。水がどこに行っても汚れていて、こういう生物的なものや湿性の植物とかをやれば解決する方法は幾らでもあるよと言うと「それはすぐにやりたい」と取り上げていく。ああいう仕組みが日本は失われているのではないか。それを我々の世代は言っていく必要がある。ですから、今日出た真ん中の歯車やシニアの捉え方とか、せっきの意見を新聞社なりに出す、行動することが我々の世代の責任ではないか。身近な具体的な良さが伴わないことで改善できることはいっぱいある。

**水野:**一番問題があるのは電信柱ではないか。高速道路問題が大問題になってい

ますが、高速道路や要らないダムをつくる金があって、公共事業をしないと景気が悪くなるとまだ信じている政治家がたくさんいますが、そういうことをやりたいのだったら電信柱を全部埋設する。それだけで交通事故は相当減ります。特にお年寄りや車椅子には、電信柱があることが相当通行の障害になる。電信柱をはずしてそこに立派な歩道をつくれれば解決できる。

**小林:**昔、ニコレット・モール(アメリカ ミネアポリス)がやりました。一方通行にして、その分歩道を広げるという。新宿の一部や都市によっては、やっているところがあります。実践されていますので意識はされていると思いますが。

#### 政治では動かない

**谷口:**企業でも行政でも、エコロジーに関して例えばグリーンデザインユーザークラブというのをつくって、生活者市民の購入のパワーを発揮するようなクラブができて100万人ぐらいになると、お客にしたいから変わっていくこともあり得る。運動の興し方はわかりやすい参加モデルをつくり、そこに参画することでそのことを支持するというステージづくりが具体化の中ではあるような気がします。

**小林:**その意味ではNPO法ができて、そういう目的を持って活動するということが、今、8,300くらいになったらいいです。各地方自治体に登録されているのがそのくらいで、国のレベルでいうとまだ数十の段階です。ところが、NPOを使って環

境省なども今のような話をやろうとしている。すると本来のNPOの意味を逸脱して、あの法律では収益事業もできるから、入札をしないでそういう仕事をとりとうようなNPOが大半のようです。ですから、全てがいけないということではないのですが、こういう専門家の集まったところの意見をこまめに何回もやっていないか。NPOも本当に頼りになるところもあります。

**河村:**今、国立大学の社会貢献を調査する委員をやっています。大学が地域に対していかに貢献しているかが問われているのです。私は愛知県の長久手町にいます。2005年に愛知万博をやるということで一昨年からアートフェスタというものを立ち上げた。せっき芸術大学があるのだから地域にもっと近づいて、心豊かな地域づくりをしようとやり出したボランティア活動です。そういう意識に目覚めていく教員が増えていかないと、高邁な理想だけで教育しているのはおかしい話です。このクルマ社会というのは重要なことなので、ぜひ産学官合わせて思い切りアピールしていかないと。市民レベルからアピールさせないと、政治では動かないなという感じです。

**白石:**二つ申し上げたいのですが、一つはヨーロッパではユニバーサルデザインとはユーザー・インボルブメントであるというのです。アメリカとは考え方が違う。いわゆるパブリック・インボルブメントというのが盛んですが、いかに市民がイニシアチブをとって社会をリードしていくか。

good but for concrete planning of the greening of a city, citizens around the area should be encouraged to express their opinions.

**MIZUNO:** The greatest obstacles are electricity poles that prevent the movement of buggy and wheelchair users. If they are buried under the ground, the space can be used for pedestrians and wheelchair users.

**KOBAYASHI:** There are some municipalities that have introduced the idea.

#### \* Citizens' Involvement Required

**TANIGUCHI:** If ecologically concerned people get organized and if their consuming power grows, then, business activities may grow to sell such products to them. In this movement, my idea of creating a leading model can be applied.

**KOBAYASHI:** Since the enforcement of the NPO Act, many organizations were founded and registered as NPOs. The Ministry of

the Environment is trying to involve NPOs in green business. Some NPOs, however, are trying to make profits through green business.

**KAWAMURA:** Now, even national universities are required to make contributions to the local society. In my university, teachers and students began voluntary activities. We should involve citizens to consider about a desirable motorized society, and cooperate with the related industries. We cannot depend on the government alone.

**SHIRAIISHI:** In Europe, universal design is considered as user involvement. It means that citizens should take the initiative in designing a better society. I think senior citizens should take the initiative, here too.

#### \* Postwar Baby-Boomers Becoming 60 Years Old Soon

**SANO:** Postwar baby-boomers are becoming 60 years old. Although the extension of the retirement age was encouraged, early retirement is occurring under the current economic recession. So,

それを誰がやるのかという、私はシニアだろうと。人生は80年、おそらく21世紀は100年になるのですが、しかし町は永遠なのです。そういう使命感を持ってシニアが動きださないとまずいと思うのです。

もう一つ、全てに共通するのは全ての人が年を取っていくという事実です。すると、段々杖をついて歩行能力が落ち、休みなく歩ける距離は落ちてきます。イギリスでは調査の結果、50mと考えています。すると、町の商店街の長さがどれくらいあるかを考えないと町は栄えない。確かにパークアンドライドで町に来る、しかしヨーロッパで言っているトランスポートチェーン、鎖のようにモビリティを繋げるといってその最後の輪は、町に来てから目的地までどう歩いて行き用を足すかです。ですから、モビリティの問題で一番大事なことは、町に来てからの町中の移動という視点です。

私が掲げているタウンモビリティは、もとは英国の知恵ですが、最後の町中の移動はなんらかの移動手段に頼らなければいけないということで、スクーターや車椅子を貸し出すプログラムです。こういうものが町の中に普及しないと、これからはうまくいかないと思います。そして、人は何を求めて移動するのか、そのニーズを見つけていくことがポイントだと思います。ヨーロッパではモビリティの認識はありますが、人間の理解が浅い。ですから、日本でここをきっちりやれば高齢化、超高齢化に対する一つの解答が出せるのではないかと思います。

#### 団塊世代が60歳を超える

**佐野:**間もなく団塊世代が60歳を超える。定年延長という話はあるが、むしろ早期退職を勧めているような状態ですから60歳を過ぎて何をやるかが大テーマになる。その時に白石さんが言われるような活動をやれば、全く違ってくるのではない。だから特定して団塊世代に「やってくれ」と呼びかけたい。我々の世代は高度成長を支えた精神から抜け出られない、社会の方向転換を考えようにも頭に浮かばないのが上の世代だと思うのです。

**溝端:**交通システムの政策論、計画論がきちっとできていないと思うのです。

高齢者も非常に多様になってきています。高齢者の結婚相談所が、今、もの凄く人気があるそうです。飛行機や新幹線に乗ってハネムーンに行くわけです。病的な方というのは介護保険の話では8人に1人です。8人に7人は元気で、アクティブに生活をしたと思っている。それを支える移動手段があまりに貧弱ではないだろうか。その芽がさっきの田村さんのEach Mobilityですよね。一人乗りのEVもそうですが、いろんな個別手段がたけのこのように出てきている。そういうものをうまく都市の中の移動のシステムとしてビルトインしていく話がある。

**白石:** Each Mobilityがワッと来ると町はパンクする。だからこの電動スクーターの利用は一つのシェアリングなのです。しかし、それだけでは足りない。その中でそういうものに頼らないで移動するシステムが必要で、英国では別途の交通手段

をつくっていますが、まだ日本では紹介されていない。これは情報の問題で、入ってきているようで基本的な情報は大いに欠けている。特に高齢化問題は。

介護保険の話が出ましたが、介護保険は黒字にして後の世代に資産として残さないといけない。だから佐野さんのご指摘のように「中高年よ、来い」と。そしてサロン活動みたいなことをどんどんやり、やりたいことをやる。電柱の地中化も自転車の道をつくるにしても、やることは山ほどあるのではないのでしょうか。定年退職後、これからは約40年あると考えないと間違える時代になる。

**小林:**このテーブルで何故日本のことだけ論じなければいけないのか。例えば、北京は1日に1,000台の新車登録があるのです。上海もだいたい同じ。雲南省の昆明で約200万人のところでは1日に200台。武漢でも725万人の都市で400台くらい。団塊の世代以下の人に日本のことは新鮮な頭でやってもらおうとしても、我々の経験は大陸の環境をどうするか。黄砂の問題、食糧の問題にしてもあると思う。だから、せっかく蓄積された知恵を、まさに中国で真ん中の知恵の菌車をつくっていく。向こうの人たちは、今、凄く求めているんです。アジア圏としてクルマ社会を考える時に、もう必然的におかれているのではないかと強く感じています。

#### デリバリーサービスと地域医療

**谷口:**大型商業では、出掛けてくる客よりもデリバリーサービスが伸びているので

what shall we do after 60? This will be a great theme. If programs to involve the middle-aged and elderly people are introduced as Mr. Shiraishi proposed, that will make a great difference in the life of elderly people. So I would like to invite the baby-boomer generation to take part in these activities.

**MIZOHATA:** From the data of users of the Public Long-Term Elderly Care Insurance, it is clear that seven out of eight elderly persons are healthy and active. To help their activities, there should be proper traffic plans and systems to facilitate their social participation. Single-person EVs and other small vehicles should be incorporated in the public traffic system.

**SHIRAISHI:** We should use the Elderly Care Insurance Fund carefully so that we can leave it as an asset to younger generations. As Mr. Sano suggested, we need to organize middle-aged and elderly people in some kinds of activities. There are lots of things to do,

such as laying utility poles under the ground, and constructing bicycle roads.

**KOBAYASHI:** We should not limit our attention only to Japan. In Beijing, for example, about 1,000 cars are registered every day, and about the same number also in Shanghai. Environmental pollution on the continent will present an urgent problem not only to China but to East Asia in general. Our accumulated experience can be used in China. In fact, there are great demands for wisdom based on our experience in Asian countries.

#### \* Delivery Services and Vehicles Meeting Local Needs for Service Delivery

**TANIGUCHI:** The greatest concern of large stores is that more consumers prefer delivery services rather than coming to the stores for shopping. Some consumers say that they are willing to buy PCs if instructors will visit them at home to teach its operation.





す。パソコンを教えてくれる先生までデリバリーするなら買ってでもいいということが増えている。

**篠塚恭一:**介護旅行という要介護の人に移動や外出の支援や旅行を提供しています。旅行者の高齢化は非常に進んでいて、リピーターを追いかけて20年経ったら80歳を超えていて、その人にも旅行をしていただきたいというところからやっています。在宅介護を受けている人が、基本的には旅行者の対象になってきています。

サービスを届けに行く話で、都心や交通の便の良いところの話は出ていたのですが、例えば、東北地方や北海道などの雪深いところに在宅介護のサービスをデリバリーするヘルプさんの人たちがいます。中高年の方々が介護にシフトして雇用を生むと言いますが、基本的に田舎のおばちゃんたちが支えている世界です。この人たちが軽自動車、あるいは四駆の機能はあっても運転がもともとおぼつかない。雪が降ると道と農道が全然わからなくなる。しかし、この人たちが行かないと食事が取れないとか、そういう方々が地域医療や在宅介護が進むほど出てくる。ですから、クルマ イコール全てが悪

ではなくて、個人にあったクルマができるように、地域やもう一つ上の支え合っている社会の仕組みがあると、そこにあったクルマのデザイン。もう少し言えば、道路一つ取っても、例えば目の不自由な人の運転をサポートするハイテクの仕組みが出てきていますし、そういうものがあれば雪が降っても道と畦がわかる仕組みに应用できると思います。

八輪の電気自動車を去年の夏に見た時、寝て移動できるから非常に気持ちがいいし、あれで旅行をさせたらどれほど良いだろうかと思いました。ただ、値段が1億円するし、まだまだ実用ではないですが、驚いたのはあれを1万台つくれば今の自動車の半分ぐらいの値段で出来てしまうと、わずか半年間でそれぐらいに進んでいるのです。ですから、本当にいいものなのに世の中に出てこない。それは石油を使わなければいけないとかいろいろな抵抗が今まではありましたし、では燃料電池が解決するかといったら、気温がマイナスになると水が凍ってしまうから動かないんじゃないかという技術的な問題もある。技術の進歩が東京を中心とした気候風土のところではなくて、北海道や東北、あるいは沖縄にあった使い方もあると思います。そういう支える側としてのクルマという視点がある。

#### ドリームは多様

篠塚

:それから、我々はベッドとか車椅子とか車輪のついているもののお世話にならなければ仕事自体も成り立たないので、その中で非常に乗り心地がいいもの。救急車のような移送車は病院と家の行き帰りはいいかもしれないですが、花見に行くとか小旅行の場合に、あの板張りのまきにものを運ぶというデザインの過程にある自動車から、せめて乗用車に近いようなあるいは高級車としてもお客様を乗せてもいいという配慮がされていくとより良いのではないかと感じました。

**佐野:**先ほどのドリームは多様で、ドリームとしてそういう自動車を設計する。自分の父親や母親のためにということがこれから始まるのでしょうか。

**犬養:**車椅子の最大の欠点は視点が低いこと。威厳が傷つきます。だから、背を高くできる車椅子もあるそうです。

**小池:**大きく政府なり国鉄が間違えたのは貨車をつくらなかったこと。

**佐野:**国鉄改革三人男の友人に聞いたことがあります。国鉄がつぶれたのは貨車輸送からトラック輸送への切り替えが国の方針で、その部分で膨大な赤字をつくってしまった。ですから一番おおもとは国の方針が転換には絶対に必要。でも、国の方針の転換というのは地方分権にしてもいいというくらいのものだと思うのです。転換点としてはそれを反対側に向けないといけないうのは間違いない。時間が参りました、大いに役に立ったと思います。

Kyoichi SHINOZUKA: I am working for an agency that offers services to assist people in need of care to go out, and we offer supported tours to these people. Our customers are mainly people under domiciliary care, so I was amazed to see an 8-wheel EV last summer.

Regarding service delivery, we must pay attention to remote rural areas. In Tohoku and Hokkaido, for example, care-helpers have to visit their customers on winter days even when it snows, and the snow lies deeply on the road. Most of them are middle-aged women who drive a small car for necessity, but who are not so good at driving. Even if a car is a 4-wheel drive car, it is difficult to drive on the snowy roads. When snow drifts, driveways and farm roads are hardly distinguishable. But they have to visit their customers by all means, because, otherwise, care-recipients cannot eat a meal. There will be more of these cases as the number of care-recipients will

increase. Technical innovations must be applied so that a driver can identify driveways safely. Cars meeting local needs will be required. I would also like to see vehicles to carry people on the stretcher or bed be more user-friendly so we would feel more like taking out the bedridden people to cherry blossom viewing and so on.

SANO: Designers can offer dreams or realize users' dreams in their design works. Soon we will need to start designing vehicles for our fathers and mothers to use.

## 事務局から

## JDフォーラム広島で開催

去る2月28日(金)に広島で日本デザイン機構主催のJDフォーラムを開催しました。テーマは「水の都『広島』のモビリティを繋ぐデザインを考える」。国土交通省中国地方整備局、広島県、広島市、中国新聞社の後援、広島電鉄(株)、NTT都市開発(株)、三菱重工業(株)、住友スリーエム(株)、マツダ(株)、(株)デザイン総研広島の協賛をいただき、約150名が参加する盛会でした。

フォーラムは、平岡 敬元広島市長(中国・地域づくり交流会会長)と栄久庵憲司JD会長の基調対談(コーディネータ、錦織亮雄氏)で始まり、パネルディスカッションの講師によるレポート、そして討議という構成でした。基調対談では、平岡氏から広島の川は被爆の時をはじめ、単に甘い気持ちの自然ではなく、ぎりぎりの命と接している存在だと。また栄久庵会長からは路面電車は広島の川を繋ぐ運河のようなものだから、それを軸にモビリティを整理したら等、会議の基調となる意見が出されました。レポートは、望月真一氏((株)アトリエU.D.I都市設計研究所代表取締役)の「繋ぐ都市内交通とまちづくり—フランスの事例から」というテーマで、既存の交通手段を繋ぐ「中間モード」の交通手段の重要性や道路で分断された都市空間の中に人とクルマの「共存・混合空間」の導入提案等がフランスの事例を出しながらなされました。錦織亮雄氏(新広島設計 代表取締役会長)からは「広島の水環境、都市景観—川による分断と繋

ぎ」というテーマで、氏自身が広島の川とともに生きてきた経験を踏まえながら、人を遠ざける近代の河岸の風景から、かつてあったもっと人と近い関係の水環境のあり方が問題提起されました。

楠本正幸氏(NTT都市開発(株) 開発・設計担当部長)からは「賑わいの場としての繋ぎの空間」というテーマで、6年間広島に複合商業施設づくりのために暮らした経験などをおりませながら、「遊歩人」という新たな視点からのまちのあり方についての提案がありました。

山田晃三氏((株)デザイン総研広島 取締役デザイン部長)からは「繋ぐモビリティとデザイン」というテーマで、自動車と公共交通の相克の歴史を振り返り、自動車に追いやられた都市内公共交通が今新たに復権してきた、その機会を活かして両者が共存するデザインが要するという提案が出されました。さらにそうした交通を活かすのは自慢できるものであることが重要で、そのためにはデザインの役割が大きいという意見が出されました。その後山田氏をコーディネータに3氏のパネルディスカッションが会場からの意見も含めて活発になされました。(詳細は次号に)



広島市内

## 編集後記

デザインの最終成果としての「形」について、最近、編集委員会で話題になりました。つまり、JDのこれまでの活動を振り返ってみると、具体的な「形」そのものよりも、そのためのシステムづくりに関することが多かった。わが国においてデザインはとかく、その経済的ファクターが取り上げられるのに対して、世界的にはデザインはやはり「文化活動」として位置づけられている。そういう状況を考えた場合にも、JDはそろそろ、視覚や触覚、あるいは聴覚でとらえ得るものの有り様としての形の問題を(そういう最終成果に至る文化やマーケティングのプロセスの問題をも含めて)さまざまな観点から取り上げ、議論を重ねていく時期にきているのではないかということです。紙面への、具体的な活かし方はまだ未定ですが、そうしたことから「形」を巡る皆様のご意見を、広く募集することになりましたので、どうぞよろしくお願ひ致します。(鳥越けい子)

<http://www.voice-of-design.com>

VOICE OF DESIGN VOL. 8-4

2003年3月31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.8-4

Issued: Mar. 31, 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 SANJO

Chief Editor: Yukio SAKODA / Translator: Chine HAYASHI

Printed by Takayama inc.

## JD Forum on Mobility held in Hiroshima

JD held the Forum on "Mobility in the City of Water Hiroshima - Design to Connect Water and Ground Transportation" on February 28, 2003 in Hiroshima city with 150 participants. Hiroshima city was developed on the delta and had used rivers as transportation channels. Now the rivers are often considered obstacles for ground transportation systems, but citizens are planning to redevelop Hiroshima as the city of water. As JD has been studying on "Design for the Water Environment" along with "Design for the Motorized Society," this Hiroshima Seminar could deal with both themes. The program included keynote dialogue between former Mayor of Hiroshima Mr. Hiraoka and JD chairperson Ekuon, presentations by panel speakers, and discussion. (Masato ISAKA)

## Editor's Note

The Editorial Committee discussed in what "form" our past study would be presented. JD has poured energy into discussing systems but we now should create some concrete forms that can be understood by visual, tactile and audio senses. Design in Japan is often considered in relation to business activities, or for marketing purposes, while design is considered as part of cultural activities in other countries.

We will start discussing such forms. We welcome your comments. <http://www.voice-of-design.com>