

Voice of Design

Vol. 9-1

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フォーラム・詳報

水とデザイン 3

水の都「広島」のモビリティ —繋ぐデザインを考える

目次

特集 JDフォーラム

・ 基調対談	1
「広島先進を考える—水・都市・モビリティ」	
平岡 敬／栄久庵憲司	
・ パネリストから	6
繋ぐ都市内交通とまちづくり	望月真一
広島の水環境、都市景観	錦織亮雄
賑わいの場としての繋ぎの空間	楠本正幸
繋ぐモビリティとデザイン	山田晃三
・ 討論	20
事務局から	24



Fig.40



Fig.15



Fig.16



Fig.41



Fig.11



Fig.53



Fig.12

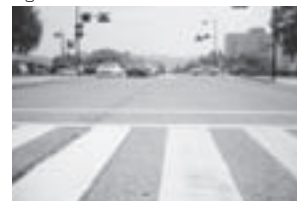


Fig.13

Special Issue : JD Forum
Design for the Water (3)
- Mobility of Water City "Hiroshima"
- Designing to Link

JD Forum ----- 1
From the Secretariat ----- 24

JD Forum
Theme : Design for the Water (3)
- Mobility of Water City "Hiroshima"- Designing to Link

Period : February 28 , 2003

Venue : Peace Memorial Museum , Peace Memorial Hall (Hiroshima)

Organized by : Japan Institute of Design

Endorsement : Chugoku Regional Development Bureau, Ministry of Land Infrastructure and Transport / Hiroshima Prefecture / The City of Hiroshima / The Chugoku Shimibun

Sponsors : HIROSHIMA ELECTRIC RAILWAY CO., LTD. / NTT Urban Development Co. / Mitsubishi Heavy Industries, Ltd. / SUMITOMO 3M Limited / Mazda Motor Corporation / Design Soken Hiroshima Inc.

JDフォーラム 水とデザイン 3

水の都「広島」のモビリティ

—繋ぐデザインを考える

2003年2月28日(金)

会場：広島平和記念資料館

主催：日本デザイン機構

後援：国土交通省中国地方整備局

広島県／広島市／中国新聞社

協賛：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

プログラム

基調対談

平岡 敬 元広島市長

栄久庵憲司 日本デザイン機構会長

パネルディスカッション

パネリスト

望月真一 (株)アトリエUDI都市設計研究所代表取締役

錦織亮雄 (株)新広島設計代表取締役会長

楠本正幸 NTT都市開発(株)開発設計担当部長

コーディネーター

山田晃三 (株)デザイン総研広島取締役デザイン部長

基調対談 広島の先進を考える—水・都市・モビリティ

平岡 敬 元広島市長 栄久庵憲司 日本デザイン機構会長

片仮名の広島「ヒロシマ」

錦織亮雄(進行): まずはお二方にとって広島とは何か、広島との因縁のようなものを語っていただけたらと思います。

平岡 敬: ここに書いてある広島というと漢字の「広島」、それとは別に片仮名の「ヒロシマ」とよく言われますね。漢字の広島というのは本籍地、現住所という感じですが、片仮名となると、どうしても被爆、原爆、平和という意味合いが色濃く滲みできます。一昨日、あるところで水の都ひろしま構想について議論したのですが、この時には「ひろしま」と平仮名でした。平仮名だと何とはなしに故郷という感じがするのかなと思います。

私は元々は新聞記者出身でして、その時代に原爆問題に関わってきました。そ

の後、市長として平和行政に携わってきたわけですから、広島というと被爆の歴史や悲惨な体験が脳裏から離れないわけです。そんなふうですから、ただ単に故郷だとか現住地というより、やはり平和、原爆という印象が非常に強いかなと思います。

栄久庵憲司: 実は私は、生まれは東京なんです。ちょうど終戦前に家族が広島に移って、東京から疎開のつもりで来たのが始めです。終戦は山口県の防府で迎えて、復員列車で東京に戻る予定だったんですが、家族のことも気になって広島に降りてみて、これはあかんと思ったことを憶えています。原点が原爆から始まっちゃったということで、私にとっても片仮名の「ヒロシマ」なんですね。

もう少し具体的にいうと、私にとって

広島というのは二つあるんです。一つは悲しみです。簡単に言えば家族を失ったものですから、悲しみというのがどうしてもベースになる。もう一つは幻想なんです。幻想については皆さんわかりにくいと思うんですが、降り立った時に広島のマチが夕日に照らされて茜色に染まった、ちょうど地獄が変じて浄土となすといえますか、えらい綺麗だったんですね。阿鼻叫喚のマチがどうしてこれほど染まるものかな、太陽の力というのはすごいなと感じたんです。

で、悲しみと幻想が繋がって一つのパワーになったというんですか。私がデザイナーになったのも、何かものをつくり上げていって悲しみを脱却して、そして幻想の美しさに自分を持ち込んでいくという、そういう気持ちが働いたこともあると思います。

広島の水観、自然観

錦織: さっそく本題に入りたいと思います。

まず、水や川と広島のかかわりについて。

平岡: これはどこの都市でもそうなんですが、都市に潤いをもたらすものは水と緑とよくいわれます。ただ広島にとって、それには別の深い意味があるような気がしています。先ほど悲しみと言われましたが、広島の場合に水と言いますと、必ずあの被爆の時に「水を下さい、水を下さい」といって死んでいった人たちのことを思い出さざるをえないんですね。

それから緑もそうですね。広島が見渡す限りの焦土になった時、被爆して生き

Keynote Dialogue: What is advanced in Hiroshima - Water, City and Mobility

Takashi HIRAOKA, former mayor of the City of Hiroshima
Kenji EKUAN, chairman of Japan Institute of Design
Akio NISHIKIORI, (moderator)

*Hi-ro-shi-ma

NISHIKIORI (moderator): Tell us how you are related to Hiroshima.
HIRAOKA: Hiroshima written in Chinese characters, to me, is my permanent address in the birth registry book. Hiroshima in Katakana (phonetic character used for foreign words) symbolizes the A-bomb, A-bomb victims, and peace. Written in Hiragana (phonetic characters), Hiroshima gives me a nostalgic hometown feeling.

I was a newspaper reporter when I was involved in the A-bomb problems, and later, as the mayor, in promoting peace. The history and experience of Hiroshima as an A-bomb victimized city are always present in my mind.

EKUAN: We lived in Tokyo during the war, but my family moved to Hiroshima to escape from air raids on Tokyo. I was in Yamaguchi prefecture when the war ended. On the way back to Tokyo, I got off at Hiroshima to see my family. It was miserable. I never forget the depressed feeling.

To me, Hiroshima symbolizes two different feelings. One is sorrow, simply because I lost my family by the explosion. The other one is illusive beauty. Some days after the disaster, I arrived at Hiroshima station at the twilight time. The whole city was lit by the setting sun, and colored in madder. It was so beautiful, just as though hell had turned into paradise.



平岡 敬氏

残った人たちは傷害に苦しみ、虚脱感にとらわれていました。その翌年にですね、広島焼け野原の中から緑の芽が萌えて出てきた。それを見て人々は生きる勇気を得たのです。したがって、ただ単に景観として、点景としての緑じゃなくて、生きる喜びを、勇気を与えてくれたということで、格別の深い意味があるような、私はそんな気がしています。

そういう意味で、確かに太田川は広島を生んだ母なる川なのですが、そこにはいま申し上げたような歴史を背負った都市の宿命みたいなものがあり、これから逃げることは出来ないなという思いがいたします。

栄久庵: 確か枕崎台風でしたか、それはすごかったですね。ちょうどその台風が去った時に、家族と一緒に広島で過ごそうと荷物を担いでやって来たら、行くところがなくて、私の家はお寺ですから檀家さんがいまして宇品に行ったんです。宇品も首の辺りまで水浸しでした。その二階を借りたわけですが、身体をやられた人たちが周りにおられて強烈な風景だったんです。つまり私の広島の水観といったらまず洪水。先ほどの悲しみなんて

いうものじゃなくて、悪魔とっててもいいくらいです。ところが、去った後というのは急転直下、美しい川になっちゃった。綺麗なんだなと思った。広島の水のイメージは怖さと美しさが表裏をなし、美しくて怖い、なんていうと般若の女性みたいですね。

ところが考えてみると、水なくしては人間は生きていられない、という有史以前からの人間の生存を支える水の存在、これは否定できないものがある。現象としての美しさと現象としての洪水、そういうものをどうやって広島は解いていくのか、その辺りのジレンマがずっとあるんだと思います。でもやはり、水に対する愛着は、美しいというところが一番拠り所になるんじゃないだろうか。

海の上の人工自然都市

栄久庵: そういえば、この広島市内はもともと海。そこに砂が流れて洲をつくったという場所ですから山里ではない。私のお寺の名前は戒善寺というんですが、本当は海の前のお寺だったんです。そういう海というものがオリジナルで、そこに砂があった。そこでは農耕は行われなかった。平城をつくって攻めるに良し守るに良し、むしろ城をつくるにはとても良いところだったのではないだろうか。

水の上につくられた都市で有名なのは、ご存じのベニスです。そこでの自然観は、かつて自分らが海にぶつかる前に経験してきた山や森などをそこに再現させ、川や湖も海の中に上手に再現させて



栄久庵憲司氏

いく、そういう自然の再現だったのではないか。必要ならば、自然の再現を強烈にやるべきであると。自然を壊して何かをつくるとなると罪の意識が出てくるけど、広島の場合は元々なかった。だから徹底した水路と徹底した植樹をすることによって、極端な話ですけれども東洋のベニスというくらいまで、都市化を果たしてきた。

平岡: 都市づくりというのはまさしくそうだと思いますよ。自然じゃないですね。自然らしさは出来ますけれども本当の自然ではないですね。私たちは絶えず自然を破壊しながら生きてきてるし、文明を発展させてきたわけです。その中で本当に求めているのは自然なんだけれども、それはあくまで管理された緑であり、植えるというのは人間の行為ですから。

栄久庵: 極端なこと申しますと、広島城のお堀の水、あれはもう人工もいいところです。ですけど、そこを散策した場合は非常に気分がいいわけです。それから縮み園のお庭の水、大変有名ですがあれも人工。そういう場合に太田川の七つの川の水はあのままでいいのか。自然なんだけれどもね。どうも以前からあの記念公園の噴水が嫌いでね、なんか侘びしくて。

* View on Water and Nature

HIRAOKA: It is often said that water and green give charm to a city. For the people of Hiroshima, water reminds us of people who died crying for water to drink right after the explosion. Green also has a special meaning to us. When the city became a burnt ground, survivors were so depressed. In the following year, green grass began to bud out, and gave people strong encouragement to live. So, green here has a special implication, and is not only a tool for landscaping.

EKUAN: I visited Hiroshima after Makurazaki typhoon, and the city was flooded up to the level of my shoulder. The water was horrible and looked like a devil at that time. But when the water ebbed, the river became clear again. So, when I think about water in Hiroshima, deadly scenes and images of beauty come to my mind. Hiroshima city is thus destined to control floods once it rains even

though people can enjoy living with rivers.

* Man-made City on the Bountiful Sea

EKUAN: I can recall that the area where Hiroshima city is located used to be part of the sea. Another famous city on the sea is Venice in Italy. The people who built the city appear to have reproduced the natural settings of their hometowns with mountains and forests, and even rivers and lakes on the sea.

We may entertain a sense of sinfulness if we destroy nature to build a new town, but in the case of Hiroshima, there was no nature to destroy. Rather, people constructed waterways and planted trees to build the city of Hiroshima.

HIRAOKA: City development may suggest making something like nature. We seek real nature, but we make and manage pseudo-nature.

EKUAN: For example, the water in the moat of the Hiroshima Castle

水をドーと一面に敷き詰めて、本当の水の美しさを持ってきてもいいんじゃないか。それと100m道路でも、それこそ本通りだろうが八丁堀だろうが、どこでも水を中に入れちゃって、朝昼晩に水がそばにあるということをしていてもいい。ちょっと、むちゃな話かもしれませんが。

平岡:むちゃとは思いませんけれども、広島都市の歴史というのは水との戦いの歴史みたいなところがあります。さっきお話が出ました、洪水があって台風で家が流される、それを防ぐために、堤防をつくり、ダムが出来て放水路が完成した。それによって、今はあまり水害を考えなくてもいいようになってきた。そこで今度は逆に、いたるところに水を引いて、水の中で暮らしたいという思いが出てきたのかもしれない。それまでは水というのは油断できない相手であり、治水が大問題でした。今はようやく親水というところまで来ました。

路面電車と新風景

錦織:広島の間でも、モビリティは大切な要素だと思いますが、今はそれを考え直す時期だと思います。その辺について少しお話を聞きたい。

平岡:これからの日本の社会を考えるとどうしても高齢化という大きな前提になってくるわけですから、高齢者が移動しやすい交通手段というのを考えなきゃいけない。これからは都市内の交通を考える場合にクルマ依存だけはいけなんでしょう。その時の代替手段

というのは何か、路面電車なり自転車なり、あるいは電動の安全で低速な何か、そういう移動手段を考えて行くときだろうと思います。

広島についていうならば、そうした市民の移動手段を担うのは本来は行政かもしれませんが。しかしながら、広島の場合、広島電鉄や民間のバス会社がだいたい都市内の交通を担ってきた。バスと路面電車ですね。そういう中で、じゃ一体どうやって移動の自由を確保するか、例えば高齢者も含めてですね、どういう交通体系を考えていくかはなかなか難しいですね。これからは行政だとか、一民間会社だとかいうことではなくて、やはり市民のコンセンサスみたいなものが要すると思うんです。

栄久庵:基本的には、移動の必要性を抜本的に考えた方がいいと思うんです。高齢化社会と移動は重要なテーマで、人間の行動の自由は人権問題でもあるんですよね。そういう中で、思い切り飛躍しますけれども、路面電車はいいなと思っています。そこで基本を路面電車に置いて、路面電車が満足させないものは何かとか、路面電車ですどの程度まで満足できるだろう

か、と考えてみる。

もちろん車輛自体も、床が低くなければいけないし、安全でなければいけないわけです。路面電車の速度は我々が歩くのに近い状態で、しかも街並みもよく見られる、だから記憶もしやすい。自動車だと記憶が出来ませんね、都市の記憶。どこかの店が次とかなかなか憶えられない。路面電車はそれがいろんな意味でよろしいんじゃないか。

また、それが都市の地形や伝統にかみ合ったときに、路面電車に発するネットワークも当然考えられます。特に当地広島では川ですね。川の存在が路面電車とどう関係出来るであろうかというときに、先ほど申しましたが、路面電車はゆっくり走って川がよく見える。相生橋を通るとよく川が見えて楽しい、いいものだなと思う。

平岡:基本的には私も同感です。それから、これは川に引っかけて私もいつも思うんですが、川のそばをずっと走るような路面電車があると、おそらく舟運の問題、水上交通の話とも絡んでくるだろうと思うんです。それとの結節点というものをつくりやすくなるんですね。停留所



左 錦織亮雄氏（進行）

is artificial. However, when we take a walk along it, we feel refreshed. The water in the pond of the Shukkei-en Garden, it is also artificial. I personally do not like the fountain in the Peace Memorial Park. It is too lonely. I would like to have plenty of water so that people can realize the beauty of water. You can build waterways alongside 100-meter wide roads and other roads in Hiroshima, so that people can have a feel of water any time.

HIRAOKA: The history of Hiroshima city is that of struggle against water. Floods frequently occurred and houses were washed away. Riverbanks, dams and flood controlling channels have been built and we no longer have to worry about disaster now. In turn, we began to draw water to unnecessary places, so that we can live near water. We came to feel the need to be near water.

*Trams and Emerging Cityscape

NISHIKIORI: Mobility is an essential element in a city, and it is now

time for Hiroshima to reconsider it.

HIRAOKA: Thinking about Japanese society from now, we must consider the convenience for elderly people to travel. We cannot depend on motorcars for intra-city transportation. What can be alternatives? We must use streetcars, bicycles, or devise some safe means that are electricity driven and run at slow speed.

In Hiroshima, one railway company has been providing streetcar and bus services in place of the municipal government. We need consensus among our citizens on what other transportation means would be applied.

EKUAN: We need to consider the need of mobility fundamentally. Mobility in the aged society is essential. The streetcar is excellent, so we need to consider it as the basic means for intra-city transportation, and find its advantages and disadvantages. The speed is slow and we can see the town and we can memorize the landscape.

をつくってそこからパッとボートや水上バスに乗り換えるとかね。

栄久庵:それから、私はデザイナーですから勝手なことを言わせていただきますと、小さな路面電車をつくると魅力的だと思うんです。明るくて軽快で透明感があってね、それが川の縁を通ると、なんか平安の昔の都大路みたいな、そこに桜が咲いて、水と路面電車というのはすごく合うんじゃないかな。

文化形成のモビリティに向けて

錦織:モビリティから結節点、賑わいの話になりましたけれども、最後に広島市の未来についてお願いします。

平岡:これからの都市の在り方、あるいは都市再生の方向といたしましょうか、それは大きく言って二つありますね。一つは産業重視の都市をつくっていく、もう一つは生活の場としてのまちづくりです。従来はどちらかというと産業重視ということで、これまで高度成長時代を通じてやってきたんですが、これからは比重を生活の場であるまちづくりというところに移していかざるをえないでしょう。それは高齢社会を迎えて、安心して子育てが出来る、そして安らかな老後が送れる、そういうまちを目指すんだということではないかと思います。そういう中で働く場所をどう確保するかということも問題となってくるわけです。

今、オーストラリアは非常に繁栄しているんですが、あそこでdownshifting generation といわれる人たちが増えてい

ます。35才から55才までの働き盛りの4人に一人がですね、収入が減ってもいいから自由時間が欲しい、そういう仕事に就きたいという。これは下方移動というんですかね、downshiftingが流行っているそうです。日本の若者にもそういう人がけっこういるんです。最近のことですが、若い人と話をしたら、彼は高度成長を知らないわけですよ。私たちの世代は前年対比何%アップといかないと不安でしょうがない人が多いのですが、若い人たちは平気でこういうことを言いますよ、これでいいじゃないかって。成長率が3%上がったからって自分の幸せが3%アップするわけじゃないというようなことですね。

栄久庵:モビリティというのはコミュニケーションですから、血の通いをつくるわけですね。非常に潤沢な血の通いによって、一番影響が出てくるのは、文化形成だと思うんです。そう考えてみますと、歴史的には広島は大本営があったり、大学があったり、どちらかというと消費都市ですよ。そういう消費都市なんですけれども、裏を返せば文化形成の都市であるという意味で、そここのところをぐっと前へ進めて文化の生産都市と言ったらいいか、そういう方向に積極的に持ち込んでいったらいいと思うんです。先ほどベニスを出しましたが、ここはベニスのような商業都市になるかどうかわかりませんが、でもいろいろな交流があって文化が形成される都市として、例えばオペラですとか劇場ですとか大学の研究機関

を誘致するとか、そのためにモビリティや最も快い美しい環境を考えていってほしい。世界の人がここへ来て何年暮らしてもいい、安心して喜んで暮らせるような美しい水の都、それを常に眺めながら一日を暮らすことが出来る。そういう文化性の高い、しかも文化というのは経済価値もありますから、経済価値を持った文化的な創造発生装置としての広島というのが出来ればいいなと。

平岡:そういうことだと思います。都市というのは私も前から言っているように、市民と行政、それに企業との共同作品ですから、市民のそういう意識というものの、それは文化意識でしょう、あるいは自然観なり歴史観というものが、都市をつくっていくと思います。そういう意味では栄久庵さんがおっしゃるように文化都市を目指してがんばるというのは、みんなの共通認識に十分になりうるのではないのでしょうか。

錦織:基調対談としてはいろいろ受けとられたと思いますが皆さんいかがでしょうか。それでは時間が来ましたので終わらせていただきます。ありがとうございました。

平岡 敬

中国・地域づくり交流会会長。1927年生まれ。中国新聞社常務、中国放送取締役社長を経て1991年から99年まで広島市長として国内、国外に向けて積極的に平和への主張を展開。市長退任後も市民ボランティア活動に積極的に取り組む。著書「偏見と差別」(未来社)「希望のヒロシマ」(岩波書店)他。

栄久庵憲司

日本デザイン機構会長。GKデザイングループ代表。1929年生まれ。45年、焼け野原の広島に立ち「文化再生」を誓う。89年世界デザイン博覧会総合プロデューサー。現在Design for the World会長。道具学会会長。著書「幕の内弁当の美学」(鹿島出版会)「モノと日本人」(東京書籍)他。

If a streetcar runs along a river, we can enjoy the view of river.

HIRAOKA: I agree. Then, we may consider connecting a streetcar with water transportation.

EKUAN: As a designer, I want to see new, small and light trams with a sense of transparency. Water and streetcars will go together well.

* Mobility to Create New Culture

NISHIKORI: What do you think of the future of Hiroshima city?

HIRAOKA: We have emphasized industrial development but in the future we have to place greater weight on the living environment for people to help young families to raise children with a sense of security and elderly people live without worries. The greatest problem is how employment opportunities can be secured in such an environment.

EKUAN: Hiroshima city so far has been a city of consumption. But in the future, it has potential to grow as a city of cultural production.

You can invite opera and other theaters, research institutes of universities, and so on. For that to happen, the city should have a more comfortable and beautiful environment, equipped with better mobility. Culture produces economic values. So I hope that Hiroshima will be equipped with culturally creative machinery with economic potential.

HIRAOKA: A city is a product of citizens, the municipal office and business corporations. People's views on nature and history will be reflected. I am sure we can develop a culture-oriented Hiroshima.

Takashi HIRAOKA, chairman of Chugoku Cultural Collaboration communication Co-ordination / former mayor of the City of Hiroshima
Kenji EKUAN, chairman of Japan Institute of Design



望月 真一

(株)アトリエUDI都市設計研究所 代表取締役

レポート 1

繋ぐ都市内交通とまちづくり
—フランスの事例から

現代都市は細分化してぶつ切り状態にある

まちづくりと交通に関して「繋ぐ」というキーワードで仮説を持ってきました。

フランスと日本は官僚組織が強く、伝統的な文化・芸術を愛する国で、農村集落を基盤にした社会という似た社会構造があり、非常に参考になりますのでフランスの都市づくりを紹介します。

ドイツ国境に近いストラスブールは、路面電車を軸としたまちづくりに大成功して注目されています。30年前のオイルショックの時にクルマとの関係を見直して、人はいかなる経済的、肉体的な条件があっても町なかを移動する権利があるという交通権を法律で規定しました。これがその後、20年間のまちづくりに貢献し

ている重要な概念です。今のまちづくりのテーマは、生活の質的向上を都市環境でサポートすることです。

現代社会、現代都市が恩恵を受けている科学・技術の基本は、ものごとを要素に分解し、特定の目的に従って再構成して次のものを作り出すことです。目的が違えば全く機能しない、ちょっと危険なところがあります。現代都市は細分化してぶつ切り状態にある。一体的に見えても分断化しているのではないかと。したがって「繋ぐ」というキーワードは非常に重要です。

今の日本のまちづくりを考えると、広島の人規模ではそれほど大きく痛んではいませんが、小さな地方都市では全国一律に空洞化、中心市街地が停滞しています。これは日本全体としての制度や行政の進め方がうまくいっていない、方向性のボタンの掛け違いがあると考ええる必要がある。最近のフランスは若い人、若い家族が町に溢れて子供が多い。その賑わいや幸せな顔を見て、どこにその違いがあるのかと考えると、少なくとも二つある。一つは繋ぐことに関連しますが、町の中に住むこと。お金持ちもお金のない人

も、老人も子供も、全体として様々な社会層がミックスした町でないといけない。日本はそこが弱い。もう一点は交通の問題です。人が住み、また郊外から人が中心部に集まってきて町が賑わう。もともと都市は文化や行政の中心地、商業の中心地、交流の場であり、また歩くことが非常に重要である。日本の場合、人々がそのように町の中を歩くだろうことを考えていなかった、それが弱かった。特に公共交通が弱かった。大都市では地下鉄等がかなり整備はされていますが、それでも細かい手当が不足している。

都心居住は「空間を繋ぎ」ます。町の真ん中に人が住まなければ町は分断される。夜、居住者がいなくて真っ暗になるのは町本来の姿ではない。ぽっかり空いた空間を埋めて、繋ぐ概念が重要ではないか。また、金持ちだけが都心に住めるのはいびつな町なので、様々な人、様々な社会層が住めるようサポートがいる。フランスの場合は社会住宅です。都市開発の時に25%ぐらいは社会住宅を確保する考え方です。

「時間を繋ぐ」は歴史的地区の保全です。現代都市になって、歴史の記憶のある空間

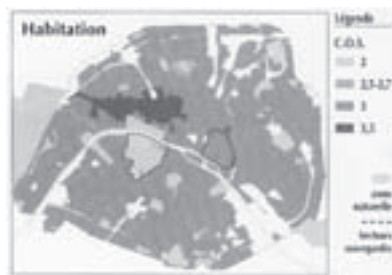


Fig.1 パリ 住居の容積、ほとんどが300%以上



Fig.2 パリ 様々な方法により連続した自転車走行空間の確保に努力している

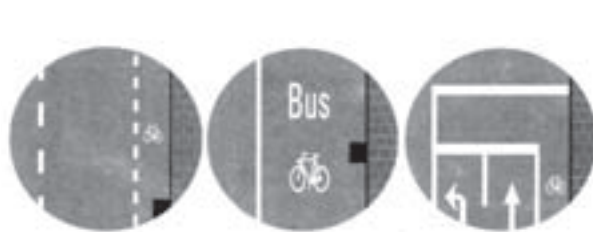


Fig.3 ミンスター 柔軟な方法で自転車をクルマに優先し走行空間を確保する

Speech of Panelists

Report 1 : Intra-city Transportation for Linkage and City Development - A French Case

*A modern city is segmented.

I brought with me a hypothesis with "linkage" as a keyword in relation to city development and transportation.

The basic principle of science and technology from which modern cities are benefited, is a process to reduce things to elements and restructure them to meet a specific purpose and to make a new thing. The new thing does not function at all if it is applied for different purposes. Modern cities are segmented into many sectors that are not connected with one another even though they seem to be integrated. Therefore, the keyword "linkage" is very important.

Recently in France, towns are full of young couples and their children. A city should be consisting of wealthy and not wealthy

people, and a mix of young and old people. This is a weak point of present-day Japan. Another point is a transportation problem. A city innately is the center of culture, administration and commerce. People live there and people come there from outside. Therefore, a city offers a place for people to meet and interact. It is important for them to walk. The designing of Japanese cities has not taken into account that people would walk, and public transportation systems have not been developed to help people reach their destinations on foot. In large cities, subways and other public transportation systems are well developed, but even so, there is much to be improved.

Residential quarters in the city center can "link spaces." Unless people live in the center, the city will be divided. There should be social support to allow people from all walks of life to live in the city center. In France, the provision of public houses is the answer.

や建物が軽んじられているのではないか。

移動手段を繋ぐ中間モードの交通手段

次に交通です。日本はクルマとの関わりをここ20年間調整しきれなかった。自動車は都市空間を占拠して分断する。他の交通手段を排除する性格を持っている。これはクルマが悪いのではなく、使い方、あまりにもクルマに頼りすぎたことがこういった膿を生み出している。まさに「移動手段を繋ぐ」中間モードの交通手段の普及と言いました。クルマ中心にくっついてきたので、徒歩からクルマの間のいろいろな公共交通や自転車など、中間の交通手段の多様性が少ない。歩行空間や自転車、クルマ、公共交通、それぞれ関わっている主体が違うので、その繋ぎ、結節点があまりうまくいっていない。クルマによって分断された都市空間の道路や公共空間を繋ぐ、有効利用することがもう一つのキーワードです。さらに、様々な社会的側面、関係者間を繋ぐ、行政と市民を繋ぎ、縦割りを繋ぐことで、このような整理が出来ると思いとめました。

重要なのは町なかに住むことです。どの場所にはどれくらいの建物が建てられ

るか、商業地区か、住宅専用地区かといった、秩序ある都市空間を形成するための用途地域・ゾーニングは、世界中似たような規制を設けています。ここで挙げるのはパリの例です。パリの中心部はかなり人口密度が薄くなるとはいえ、町の真ん中に市場が立ち、人が住む町らしいところです。これは用途地域でいえば立体用途というか、住居、商業・業務のそれぞれ建設可能な許容容積が立体的に区分されています。

住宅だけを取りだした図 (Fig.1) に3の数字があります。日本でいえば300%ですが、ほぼ全域に渡って300%の住宅床が確保されている。それ以外に当然オフィスなどを別に建てる事が出来ますが、目いっぱい建てようとするとう動的に住宅も建てる必要があり、都心居住が必然的に確保されることとなります。

交通では、徒歩～クルマ～地下鉄の中間に位置する交通手段を挙げました。歩行空間ではローラースケートやボーダーがあり、これはドイツ等の道路交通法ではちゃんと位置づけがされています。電動車椅子は日本も先進国に近い。次に自転車がある。これらは主に個人的な交通

手段です。公共交通では、レンタサイクルやカーシェアリング(自転車やクルマの共同利用)がこれからの都市内の公共交通手段です。そして、トラム(路面電車)、バスがあり、乗合いタクシーやミニバスは多少増えてきました。その他にもガイドウェイバス(専用軌道と一般道の両用もある)があり、こうしたこれまでの電車やバス、タクシーなどに分類できない中間モードの公共交通手段を、その町に合った在り方で今後適宜考えていく必要がある。規制緩和を受け、乗合いタクシー等もより細かいサービスが出来る可能性が出て来た。水上交通も交通手段間の連携の一つとして入れています。

Fig.2はパリの自転車走行路の確保の仕方です。もうすでに出来上がっているパリの町で、自転車走行空間をその場にに応じて歩道の上にきっちと区割したり、車道の一部を切り取って自転車のルートを設定したり、またバスと共用したり、2年間で100kmをつくってしまいました。Fig.3はドイツのミンスターの先進的な例で、車道の中に完全に自転車の走行路を入れたものです。こういう形は日本では危険だといって出来ませんが、場所に



Fig.4 リヨン 低床式のトロリーバス



Fig.5 ボルドー 架線のないトラム



Fig.6 公共交通への自転車、ベビーカーの持ち込み



In all urban redevelopment projects, 25 percent of the project site is allocated to public housing.

To "link time" means the conservation of historic districts. In modern cities, spaces and buildings with historical memories have tended to be neglected and destroyed.

* Intermediary means of transportation connecting major means

For the past two decades or so, Japan has not been able to reconcile our relations with motorcars. Cars are occupying city spaces, and divide cities. They tend to exclude other means of transportation. As we have developed motorcar-centered cities, we have few alternative means to walking and to riding a car. The administrative authorities for pedestrians, bicycles, motorcars and public transportation systems are different, and coordination and linkage among them are not successfully managed. Therefore, linking roads and public spaces in a city for better utilization of them is another

keyword. For this, concerned parties should be linked, including different administrative bodies, and the administrative bodies and city dwellers.

An important thing is that people live in the city center. In Paris, even you build an office building, you have to offer a certain space for residential spaces (Fig.1).

For transportation, greater variations should be introduced, such as rent-a-cycles, car sharing, subways, trams, buses, shared taxis and mini-buses. These means of transportation should be introduced in accordance to the conditions of respective cities. Water transportation means can also be used as part of a transportation network.

Along the well-established street structure in Paris (Fig.2), 100 kilometer-long bicycle lanes have been built in two years. The lane was designated on the footpath, a part of a street was allocated

よっては今後やらざるをえない。クルマのスピードを落とすことが条件ですが、歩道よりはこの方が安全性が高いのではないか。バスと自転車の共用レーンの交差点では、自転車の方が加速が早いので自転車を前出しにするなど、細かい工夫で硬直的な制度にとらわれずに工夫している例です。

公共交通をシームレスに繋ぐ

ヨーロッパの都心では歩行者専用地区を持つのがほとんどですが、それでも乗り物に乗る必要がある。日本では電動三輪車や車椅子ですが、町なかでお年寄りや荷物が多い人たちが使えるロボットのような徒歩の補助的な交通手段の様々なデザインが、今考えられていて、EUではこれに予算がついて、2年後には世の中に出ると思います。

次はレンタサイクルシステムです。これは町なかに自由に使える自転車を置き、都市内の移動をクルマやバスだけに頼らないもっと自由な動き方を提供して、都市の活性化を図る試みです。VELOタクシー、VELOというのは自転車ですが、世界中で広まりつつある。元々は力車、

人力車から発して、アジアでは中心的な交通手段ですが、その現代版を逆輸入して青山で走っています。

他にも、公共レンタカーというか、登録した人が自由にタクシー代わりに、自分で運転して町なかで使える個人利用の公共交通があります。これは本格運用のシステムです。基本的には公共交通であり、税金を出さないと出来ないもので、バスや路面電車に税金を使っていないところでは無理な話ですが、どういうわけか日本でも非常に関心が高く、すでに10都市で何らかの形で実験をしています。

それからカーシェアリング。これはレンタカーと違ってマイカーを仲間ですることから発達しました。ドイツではコミュニティでクルマを共有し、個人ではクルマを持たない町をつくるのがいくつか始まっています。

タイヤを履いた路面電車や、景観に配慮して電源は下から取る架線のない路面電車も、ボルドーで今年末から走ります。というようにヨーロッパでは様々な交通手段がある (Fig.4,5)。

注目できるのはカーシェアリングと路面電車、公共交通を一体的に使い、シーム

レスで乗り換えが出来るものが、すでにチューリッヒで、数年前からシステムとして市民に提供されています。その他、自転車やベビーカーを持ち込めたり、路面電車とバスとの繋ぎがあります。これは単なる乗り換えだけではなくデザインのイメージも統一し、運営も統一していることが必要です (Fig.6,7)。

交通の拠点に、様々な情報案内の機能と結節点としての機能を持たせるモビリティセンターの試みもあります。

歩行者からクルマまでを共存させる

日本では修正し切れていない非常に重要な概念が「空間を繋ぐ」ことです。フランスのナントは、今、路面電車が3路線走って、ストラスブールとともに路面電車によるまちづくりのリーダーですが、クルマはスピードを落とせば人と共存できると考えて、日本でいえばコミュニティゾーン、中心市街地の歴史的地区をまるごと時速30km制限にしました。これによって町が一つの空間として使える認識が出来る。昔は歩行者専用地区だった場所が、クルマも使いながら歩行者優先になれば意味がある。昔は8車線で東西を分断



Fig.8 ナント ゾーン30による広幅員道路の歩行者優先化



Fig.9 アムステルダム



Fig.10 ディジョン 都市部の公共空間と利用 人とクルマと公共交通

only to bicycles, or the existing bus lanes were opened to bicycles. At the crossroad of a bus and bicycle lane (Fig.3), bicycles are allowed to come in front of a bus as they have faster initial speed. Such detailed rules are provided in order to smoothen the traffic. It is difficult for such a thing to happen in Japan, because we tend to consider it dangerous to allow bicycles to run on roadways. But we must introduce such a system in the future in some places.

* Linking public transportation systems

Almost all city centers in Europe have districts only for pedestrians, even so there are some people who need to use some types of vehicles. Now, robot-type walking aids are being devised that will help elderly people or people with heavy luggage. EU is providing designers with a budgetary allocation, so, there will be new walkers' aids in two year's time.

The rent-a-cycle system is a system to place bicycles for free use

within a city, so that people can move without using a car or bus. The use of a Rikisha-type taxi is spreading all over the world.

The car-sharing system began by friends sharing the use of a car. Now in some towns in Germany, a community possesses a car for common use, and individuals do not possess their own cars.

There are trams with tires (Fig.4). In Bordeaux, a tram without an aerial conductor is going to be operated toward the end of 2003 (Fig.5) considering the townscape. Electricity is fed from the bottom.

It has already been several years since, Zurich, Switzerland introduced a system combining car-sharing and trams. Bicycles and baby buggies can be brought in on trams and buses (Fig.6.7). Trams and buses are connected to smoothen transfer and their management and their design images are unified.

* Pedestrians and motorcars co-exist in harmony.

Nante in France limits the speed of all vehicles in the historic

していた道路に路面電車を入れ、ここを30km制限にして、歩行者優先のどこでも横断していい空間をつくり、町としての活性化、東西の連携が蘇りました(Fig8)。

アムステルダムではこれは普通の風景になっています(Fig9)。こんな状況は日本では危険だといってまだまだ出来ません。

完全に人だけの歩行者専用道、歩行者とバスだけの歩行者共存道路、普通のクルマはスピードを緩めれば通ってもよい道。細かい手当で町の中心部の都市空間を再構築しているディジョンの例です(Fig10)。

クルマに対する考えを変え、スピードを緩めることによって、分断された都市空間を完全に繋ぎ、クルマと人と自転車と公共交通が一緒に使う町としての可能性が出る。それを「都市空間利用の再配分」とフランスでは表現しています。クルマ最優先から、歩行者、自転車、公共交通を共に適切な空間利用をしようとイギリスでも使っている言葉です。バス、路面電車を活用するとだいたい240名ぐらい乗りますから都市空間が豊かに使える。パリでは自転車、タクシー、バスが並走できる4.5m幅の優先レーンにして都市の道路

空間を利用しています。一般車は入れなくはないが肩身は狭い。最終的には延長40kmの計画です。これは交通計画の足元をすくわれるような考え方で、優先権を明らかにしたことが象徴的です。

多様な住民が一体感を持つまちのイメージ

都市空間の再配分ではリヨンが89年に公共空間整備計画をたてました。ヨーロッパ都市部のオープンスペース、広場は町の各所にありますが、何もしないと駐車場になってしまう。これを適正配分し、地上部分はクルマ優先から人や公共交通や自転車に優先的に明け渡そうと、現在350箇所くらいをこの考え方に基づいて一貫した政策で進めている。縦割り行政の枠にとらわれず、公共空間という一つのセクションを立ち上げて、縦割りを繋ぐ組織を作って、関連のある一体的な町として建物の前庭、川べりの空間、道路空間、または公園などのアーバンデザイン、オープンスペースの整備をしています。見違えるように町が綺麗になりました。リヨンの場合はクルマを完全排除はせず、遠慮してもらい、地上を広場なり庭園的な空間にして歩行者に開放します

が、地下駐車場を各所に設けています。広場は移動スピードの変換装置ギアボックスと表現しています。地下鉄がこの広場の下にきて、またはクルマが地下駐車場に入り、人は地上に出てまた歩行なりバスに乗り換えるといった、スピードの切り替えの結節点を公共空間としてつくっている面白い例です。

最後に、工業都市リヨンは、一時期北アフリカから移民を大量に受け入れて大きな団地をつくりました。その団地が低所得者の地区になって、町が中心部と団地部分に離れてしまった。公共空間整備と団地の修復計画を二つ重ねて町が一体化するよう、ストリートファニチャーや舗装デザイン全てに統一のものを使い、都心部に住む人も周辺部の団地に住む人も、出来た姿から同じリヨンの市民であるというイメージが持てるようになった。生活改善事業とともに、公共空間と東ねて町の一体化を図った巧みな政策だと思います。

望月真一

1949年生まれ。早稲田大学大学院修了。著書「路面電車が街をつくる：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)「アーバンデザインという仕事」(住まいの図書館感)等。また日本最初のカーシェアリング社会実験(実施主体 交通エコモ財団)も行う。



Fig.14



Fig.17



Fig.18



Fig.19

district of the city to 30 km per hour (Fig.8), because they thought that motorcars can coexist with pedestrians if they run at low speed. Thus, the whole city is perceived as one space. With this speed limit, the former walkers' only districts can be opened to motorcars. By reducing the speed of motorcars, different sections of a city hitherto having been separated by them are now linked, and now motorcars, pedestrians, bicycles and public transportation means are coexisting in the city. This is called "redistribution of the use of city spaces" in France and also in Britain.

The same system is applied in Amsterdam and Dijon. (Fig.9 and 10). It is difficult to introduce to Japan, because people will say it is dangerous.

* An image of a town with which various types of people share a sense of unity.

In Lyon, motorcars are not excluded totally but their use is

discouraged in the center of the city. The city has abundant underground parking spaces and there are ample squares and parks opened to pedestrians above the ground. City squares are said to be gearboxes in a city, which is interesting. In this industrial city, the improvement of public spaces and apartment complexes for low-incomeworkers in the suburbs is going on. In order to give a unified image, the same design is applied to the street furniture and pavement. Thus, people living in the center and in the suburbs now feel that they are citizens of Lyon. This is a good example of unifying a city through the housing and public space improvement project.

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



錦織亮雄

(株)新広島設計
代表取締役会長

レポート 2

広島の水環境、都市景観
—川による分断と繋ぎ

川での体験と皮膚感覚

日本の川は、昭和35年位まではみんな綺麗で、広島でも、戦後も川で白魚を捕ったりしていました。Fig.11(表紙 中段右)は相生橋の下でのお祭りです。このように、橋の上に人がいっぱいいる。川で何かをしていてそれをみんなで見るということが、比較的日常的に行われていました。

広島の川は、今ではありとあらゆる方法で飼い慣らされていますが、さっきのお話のように、川は実に恐ろしいものです。私が戦前、子供時代を過ごした白島には中之島という中洲があって、子供の時によく遊びに行きました。満潮の時は、中洲から帰ってこれなくなることが何度もあって、川は恐ろしいと思っていました。

また、非常に清冽な綺麗な水が流れていて、今でも皮膚感覚みたいなものは残っています。こういう河岸というのは蘆が生えていて、そこをかき分けかき分け行くんですが、何が出てくるかわからない。川というのは非常に怖かったという印象があります。

分断してこそ川の価値がある

これから、広島の川、水、あるいは水による分断のことを考えてみようと思いますが、まず、川向こう、すなわち橋を渡ることにについて少し考えてみます。

橋というのは向こうへ渡るんですが、向こうには違う世界が開けているというのが原則です。白島は川を西に渡ると三篠、東に渡ると牛田でした。牛田に不動院というお寺があって、そこへ時々お使いに行かされるんです。川を渡った向こうには違う学校の子供たちがいて、もし出会おうものなら命がけという感じで、川の向こうはすごい怖いものだという印象がありました。

Fig.12(表紙 下段右上)は、平和大橋が出来た時のものです。この写真を見ても、この橋を渡れば向こうは何かという気

がします。広島でもかつては橋を渡れば遊郭とかいろいろ違う世界が開ける。そういう、くっきりした橋の向こうの景色というのがあった。けれども今、橋を渡ろうが何をしようが、景色といい雰囲気といい、ほとんど同じです。長い間、貧しさを敵(かたき)にして生きてきた。そのために平準化とか均質化ということをした。町も端から端まで同じようになりました。そういう意味では橋の意味がなくなった。

我々は価値ある生活をするためには、これからは社会システムの変革のようなものが必要だと思います。タイトルに、川による分断と書いてありますが、川が分断しているのは当たり前で、分断してこそその川の価値であると思います。川の向こうには、別の世界が開けるべきではないかなということです。

名前がつくる町のアイデンティティ

Fig.12は橋が出来た時の鮮烈な喜びが現れている写真です。イサムノグチという若い彫刻家に橋のデザインをしてもらった。いろいろ論議もあったんですが、強烈な町のアイデンティティづくりだったと思います。



Fig.20



Fig.21



Fig.22

Report 2 : Water Environment and Cityscape of Hiroshima – Division and Linkage by Rivers

* Experiences in the river and their tactile memories

Rivers in Japan were clean until about 1960, we used to catch white fish in the rivers of Hiroshima

This is a festival under Aioi Bridge (Fig.11). It was common to see that people on the bridge were looking down at people doing something in the river.

This is called Ota River flood control channel. Rivers in Hiroshima are now tamed by all kinds of means, but rivers were often horrible. In Hiroshima where I spent my childhood before the war, there was an island called Nakanoshima in the river. I would go to the island across the river on foot, and often, I was not able to walk back from there at high tide. So, I kept thinking that rivers are horrible. And I still remember that the river waters in those days were clear.

* A river has its value in dividing a town.

Crossing a bridge, to me, symbolizes going to a different world. In my childhood, children on the other side of the bridge went to a different school, and when I was told to go an errand to the other side of the river, I was afraid of meeting children there in fear of being threatened. For sometime after the war, there were red-light districts and other different kinds of things across the bridge. But now, the townscape or atmosphere is the same on the both sides of the bridge. In our efforts to escape from poverty, all corners of the town became standardized. In this aspect, the bridge no longer has any psychological implication.

I gave the title "Division and Linkage by Rivers." It is natural that a river divides a town, and the value of a river exists in that it divides a place into two parts. And the image that a different world should be open across a bridge is intriguing.

イサムノグチについては、この会場で「イサムノグチと広島」という展覧会をやったことがある。その時に、イサムノグチという個人名が付いているからこの会場は貸さないといわれ、開催に2年位かかりました。つまり、行政で管理しているものは、個人の名前を嫌い警戒されます。それは違うと僕は思っています。イサムノグチがこの橋をデザインしたことを、もうすでに広島市民のほとんどは知らないんじゃないかと思えますし、姿勢がきちっとした広島の新しいまちづくりに、イサムノグチは関係があると思います。イサムノグチの作品でベルタワーという広島のための作品があります。それを広島につくってはという動きがありますが、大いに進めるべきだと考えます。そういう名前のあるアイデンティティというものを広島に散りばめる必要があります。その代表としてこの写真を見ていただきました。

Fig.13(表紙 下段右下)は少し角度は違いますが、現在の平和大橋です。よく見ると見えるんですが、よくわかりません。先ほどの写真のような鮮烈な都市の彫刻は姿を消し、宝の持ち腐れで、今はこういう

姿になっているということです。

人間の生きている価値を考える

Fig.14は有名な「平和の大将」という写真ですが、町の出来上がるハードウェアとソフトウェアの関係みたいなものの良い姿を表していると思います。上に写っているのは私ではないんですが、ジェネレーションは非常に近い。あの橋をなでたりさすったりしながら大きくなったわけで、そういう人は広島にはいっぱいいます。さっき姿勢のちゃんとしたまちづくりとありましたけど、みんなでこういうことを思い出しながらつくらなきゃいけないんじゃないか、と思い持ってきました。

Fig.15(表紙 上段右上)も非常に考えさせられる写真です。戦後の基町辺りの子供たちが川で遊んでいる姿です。新・水の都構想では、川で人を泳がせようといういろいろ苦心されているようですが、元々こうして泳いでいた。向こうに行ったら溺れるかもしれない、危ないかもしれない。それでも平気で泳いでいたんですが、こういう子供たちはどこかへ行ってしまいました。

同じ場所ですが(Fig.16表紙 上段右下)、

干満の差が激しいですから、干潮になればこうです。これはだいたい昔の写真ですが、今はこれより少し綺麗かもわかりませんが似たようなものでしょう。ただ、この川で子供が泳ぐということは出来ないんじゃないかなと思います。

これも同じ場所ですが、Fig.17は満潮で印象が違います。川は恐ろしいですからこれをなんとか治水することを一途に考えて河岸をずっと整備をしてきました。今も、膨大なお金を掛けて高潮対策の整備が行われていますけど、整備をする時に、柔らかい人間の生きている価値を考えながらやらなければいけない。

私は、河岸をよく散歩する方ですが、広島川の川周りは非常に良く整備されていると思います(Fig.18)。

Fig.19も少し古い写真です。川面の変化を見ていると本当に飽きが来ません。そういうものをいつでも持っていてくれる川面が、広島町にはたくさんあります。

こういう場所はいかにも特殊なようですが、実は広島にはこういう古い川座とか、古い作りの河岸がたくさんあります(Fig.20)。特に相生通りから上流は高潮の対策をあまりやっていませんから、昔



Fig.23



Fig.24



Fig.25



Fig.26

* The identity of a town develops from a person's name.

Fig.12 was taken when Heiwa Ohashi (Peace Bridge) was erected. It made me wonder what kind of world would be there if I had crossed the bridge. It shows the great pleasure of people having a new bridge. The municipality commissioned Isam Noguchi to design the bridge who was a young and promising Japanese American sculptor. I am afraid that only a few people in Hiroshima know that this bridge was designed by the famous artist Isam Noguchi. But I consider this bridge can become an important symbol mark of this city. And we should have spots like this showing strong impressions at various locations in Hiroshima city.

Fig.13 is a recent photo of the same bridge from a different angle. The sculpture is vaguely seen.

* Considering the value of living in a specific place

This well accepted photo (Fig.14) is called "Heiwa no Taisho" (My

dear boy of peace). The person on the bridge grew to be an elderly person while appreciating the Peace Bridge. There are lots of people like him in Hiroshima. I think this photo symbolizes a good relation between hardware constructed in the city and people who use them. In planning redevelopment projects of a city, we should take into account such relations between people and structures to be built.

Fig.15 taken some years after the war is also suggestive for future plans. In the photo, children in the Motomachi area are playing in the river. In the new initiative to develop Hiroshima as a city of water, it is planned to have people swim in the rivers. But as seen in this photo, children used to swim in the rivers until a few decades ago.

The same place at low tide was taken quite some years ago (Fig.16). The water may be clearer now, but at this stage, this was not a river for children to swim inside.

からのものがたくさん残っています。

一日一日の努力が広島をつくった

広島はこんな状態と大格闘して河岸の整備をしたのです(Fig.21)。これは工事中ですが、その前にはここに人がたくさん住んでいた。その人たちが立ち退いてこうして整備していったので、広島の復興とはある種の奇跡だと言われます。が、奇跡というよりも、こういう一日一日の努力がつくっていったんだということを知っておく必要があると思います。

今の格闘してつくったものが、だんだんこういう姿になっている。河岸は非常に整備されているけれども人がいない。実に静謐というか静かな場所になってしまっているわけです(Fig.22)。

Fig.23は、まだ自動車がない時代の広島映像。これは福屋の真ん前ですが、広島市の最高のメインストリートが昭和30年代までは、ちょっと雨が降ればこういう状態だった。親子なのか夫婦なのか良くわかりませんが、助け合いながら渡っています。これを見ると、水たまりも悪くないという感じがします。この時には、自転車が道路の真ん中を何の心配もなく走

っています。

Fig.24はさっきのぬかるみの道を綺麗に直した後です。直してもクルマはありませんでしたから、金山町辺りのメインストリートを悠々と人が歩いている。歩くどころじゃなくて子供と一緒に三輪車で遊んでいる。写真を撮るためにやらせてやったわけではなくて、こういう日常だったんですね。

そのクルマがない当時、路面電車がいかに必需品だったか(Fig.25)。safety firstと進駐軍ばい感じで書いてありますが、みんな必死になって路面電車に乗っていたのです。

Fig.26も象徴的ですが、三輪車、バタンコが先頭を切って走っています。バスもワンボックスもツーボックスもあって非常に多様な時代です。向こうに天満屋と福屋の塔がそびえ、ビルからはもくもく黒い煙が上がっている。まさに高度経済成長の幕が切って落とされたという感じで、ちょっと今の中国に似ています。

町の勢いを「取り戻す」

最後に、いくつかの提案をしておきたいと思います。広島は川の町ですが、違う

考え方をすると島の町なんです。吉島の島、江波の島、観音、広島、それぞれ小さな塊の島が寄り添って出来ていて、その間を橋で繋いでいると考えた方がいいといつも思っています。何を言いたいのかというと、島それぞれに何らかの特徴を持たせたいということです。橋を渡る時にここから先は江波の島とでも書いてあれば認識が違うと思いますし、島単位の町のつくりかたを考える方が、賑わいとかそれを繋ぐモビリティという意味で大切ではないかと思っています。

それから新しい価値を求めて生きるという意味で言えば、いくら河岸緑地を整備しても人が来ないということがあります。それは、河岸緑地に行って水を眺めようという気持ちが起こるような生活をしていない、ということです。平岡さんいわれたように、我々がライフスタイルを変革しなければ、いくら路面電車がいいとか河岸が美しいとか言っても誰も来ないんじゃないでしょうか。栄久庵さんから文化という話もありましたが、そのためには町の中に各々の生き方から発する多様な要素をつくり出す必要がある。多様な要素のためには、さっきのイサム



Fig.27 ギャラリー・ラファイエット・デパート



Fig.28 パッサージュ



Fig.29 バレロワイヤル



Fig.30 ボン・デ・ザール

The same place at high tide is taken in this photo (Fig.17). It gives quite a different impression. In earlier times, the authority was so concerned about controlling floods, and forgot about allowing children to swim. In the improvement of rivers, we should take into account the value of a river for people in the neighborhood.

The surrounding settings of rivers in Hiroshima are well organized (Fig. 18). I never get tired of looking at the surface of water as it always changes (Fig.19). We can enjoy river surfaces at many locations in Hiroshima. In Hiroshima, there still are many old riverbeds like Fig.20.

* Everyday efforts have made Hiroshima what it is today.

We have struggled with such conditions and improved the riverbanks (Fig.21). Many people used to live around this construction site but were relocated. Sometimes, the development of Hiroshima city is cited as a miracle of rehabilitation. In fact, it

was an accumulation of efforts. After struggling, riverbanks are now improved like Fig.22. It is well constructed, but there are few people. Fig.23 shows Hiroshima city when there were few motorcars. Until around 1955, the main street was often flooded like this once it rained. People were helping each other to cross the street. Looking at this, I feel that puddles are not too bad.

This one shows the same main street after improvement (Fig.24). As there were few motorcars, people walked leisurely on the street, and children were playing there.

In those days, streetcars were a necessity (Fig.25). People were desperate to ride in streetcars.

Fig.26 is a symbolic one showing that Japan took off to achieve its rapid economic growth.

* "Reviving" the vigor of townspeople

Finally, I would like to make some proposals. Hiroshima is a city of

ノグチのように、人の名前がいます。みんなで集まって考えてこの町をつくりましたというのは違うんじゃないか。やはりこれは何の誰平が、その人の責任でやったんだということが大切で、みんながそれを悪く言おうが褒めようがそれを楽しめばいい。

河岸緑地もどこまで行っても金太郎飴のように同じに思います。責任を持ったプロデューサーができれば、もっといろいろな河岸ができると思います。個人が自分のつくったものや仕事に責任を持ちながら、それぞれにダイナミックに交流する、そういう町の勢いを取り戻す必要がある。「取り戻す」というのは、戦争が終わってすぐの広島は必死で生きていて、そういう感じのものが自然なかたちであったという気がするからです。

デザインは人の意志と関係していると思います。人の意志が溢れたものを町の中に持ち込まなければ、分断と繋ぎのダイナミズム、島と川と橋のダイナミズムは生まれません。

錦織亮雄

1937年生まれ。京都工芸繊維大学工学部建築工芸学科卒。幼少の頃から川に親しみ、広島市都市美委員会委員、日本建築家協会中国支部長などを歴任。広島市の川と都市、その歴史と景観を意識した活動を展開。広島デザイン振興機構代表理事。



楠本正幸

NTT都市開発(株)
開発設計担当部長

レポート 3

賑わいの場としての繋ぎの空間

遊歩者をつくったパリ

今日は、街と人を繋ぐ切り口として「歩行者の視点」というテーマに従って話をしたいと思います。歩行者といいますと、まず思い浮かべるのはベンヤミンの有名な論述集のパスサージュ論の中に出てくる、フラヌール<flaneur>（日本語訳で「遊歩者」）という言葉です。

「遊歩者というタイプを作ったのはパリである。パリを遊歩者の約束の地にしたのは、あるいは全くの生活だけから作られた風景にしたのは、よそ者ではなく彼ら自身、つまり、パリの人々なのだからである。風景、実際、パリは遊歩者にとって風景になるのだ。遊歩者にとってパリは風景として開かれてくるのだが、また、

彼を部屋として包み込むのだ」。

少しわかりにくいのですが、街を歩き、街を楽しむ人にとって都市は風景、つまり眺める対象なのですが、同時に自分がその街の一部だと認識する時がある。そういった場所、瞬間を享受することが都市生活の喜びに通じるのではないかと。つまり、遊歩者がこの街は自分の街だと実感することによって街に愛着を覚え、その集積が街のアイデンティティになり、そして街を魅力的にしていけるのではないかと、という視点。つまり、街が遊歩者をつくるのですが、同時に遊歩者が街をつくるっていくということも言えるのではないかと考えます。

遊歩者の視点でパリを見る

これからしばらく遊歩者の視点に立って、ベンヤミンが語るパリの街を辿ってみたいと思います。

Fig.27はパリ中心部の北側にあるギャラリーラファイエットデパートです。100年以上前に建設されました。当時は産業革命を終えヨーロッパの市民生活が非常に豊かになった時代で、時間的、経済的、精神的に余裕ができた市民達が、着飾っ



Fig.31、32 シデ島



Fig.33 カルチュラタン



Fig.34 パリ 都市部は1~2kmにほぼおさまる

rivers, but from a different angle, it is a city of small islands. The city comprises several small islands, which are connected with bridges. What I would like to propose is that each island develop its own characteristics, and that means of transportation connecting these places with different atmospheres be developed.

People must take part in such community development. We may need names of persons who have created elements just like Isam Noguchi. If they make something themselves, they are proud of their work or they feel responsible for what they make. People dynamically interact over their creations. We need to recall the energy that people had after the war struggling desperately for survival.

Designs will reflect people's will. When people's will is reflected in the designing of urban development projects, there will be great significance in connecting different areas with different

characteristics.

Akio NISHIKIORI, Architect, SHIN HIROSHIMA SEKKEI INC.

Report 3 : Place for Connecting as a Place of Festivities

* Paris that gave birth to walkers

I would like to take up the pedestrians' perspective as an approach to connect a town and people. In the famous "Passage," Benjamin discusses walkers on the promenade and says that it is the city of Paris that has given birth to the type of people called "flaneur" (walkers) on the promenade, and that it is not outsiders but Parisians themselves who have made Paris a promised land for walkers, or who have made Paris into something other than a city that is merely a place to live. For the people who enjoy walking in the city, the city itself is the object to see. But when they realize that they are part of the city, they would find greater pleasure to

て街に出て食事や買い物をし、人々と語り合うという時間の過ごし方が広まりました。パリを始めヨーロッパの主要都市で市民の要望に応じて都市の中に公園やオープンスペースが整備され、また様々なタイプの商業施設が生み出されたのもこの頃です。

Fig.28はパッサージュ。既に建設後百数十年経っています。先ほどのデパートがあった表通りから裏通りへ入った界隈に、非常に心地のいい賑わい空間として幾つも現役として残っています。

次は、建物に囲われたパレロワイヤルの中庭。都心の水場を持ったオープンスペースとして、周辺に住む市民や観光客に親しまれています (Fig.29)。

もう少し歩くと、ルーブル美術館があり、ここを通り抜けて進むとセヌ川に至ります。そしてFig.30がボン・デ・ザール(芸術家橋)という百年位前につくられた歩行者専用の橋です。

セヌ川の幅は100m前後で、中央にあるのがパリの発祥の地といわれるシテ島 (Fig.31)です。ここを核としてセヌ川の両側にパリの街が発展したわけです。

Fig.32はシテ島の先端で、若いカップ

ルが見えます。彼らにとってこの瞬間、ここは自分たちの場所だと、そしてパリは自分たちの街だと実感しているのでしょう。こういう風景が日常生活の中で繰り返され、それぞれの記憶に刻み込まれていくのです。

セヌを渡り、南に行くとカルチュエタンです (Fig.33)。昔ながらの街道沿いのショッピングストリートがあり、それを抜けると、昔、貴族の私的庭園だったリュクサンブール公園、更に行くとパンテオン、ソルボンヌがある学生街です。

このように人々は日々街を歩き、セヌを渡り、先ほどのようないろいろな光景を体感しながら都市生活を営み、そういう記憶の蓄積が行われているわけです。ただ上から見るパリの街は一見ごちゃごちゃしていて、歩いているときに感じるような水と緑の街という印象はあまりありません (Fig.34)。

川辺を歩いて都市を見る

比較のためにもう一つ、ヨーロッパの魅力的な街であるロンドンを取り上げます (Fig.35)。テムズ川と街との関係は、セヌとパリの街との関係とちょっと違っ

ています。地図で見ると水の面積と緑の面積がパリよりも大きく、広いという感じですが、テムズ川の幅はだいたい200m以上ですが、シテ島のような中洲もなく、テムズ川の北岸から街が発展し、現在も北側に都心が広がっている。だから、橋を渡って向こう側に行くことが日常生活の中であまりない。そこには物理的、歴史的なことが背景にあると思います。

Fig.36はかつての発電所を再生した美術館、テイトモダンです。周辺も近年都市再開発が進んでいます。都心から対岸に向けて歩行者専用橋が最近建設されました。パリのボン・デ・ザールの現代版というわけですが、非常に長い橋ですし、橋を渡るのはテイトモダンに行くためにしか使われない感じで、街の回遊動線としては組み込まれにくいようです。

次は福岡です。Fig.37は屋台の並ぶ那珂川。川幅は100mではなく、セヌよりも一回り小さいスケールです。地図で見ると (Fig.38) この1km四方の正方形のあたりが福岡の都心です。その中央あたりに中洲があって、天神中央公園、警固公園とつながる。自然に川を渡る機会が多くて、街と水とが近いという印象を持ち



Fig.35 ロンドン 都心はテムズ川の北側に広がっている



Fig.36 歩行者専用橋とテイトモダン



Fig.37 福岡 那珂川



Fig.38 福岡

be in the city for that particular moment. A city gives rise to walkers, but when walkers recognize that this is their town, they may develop a closer attachment to it, and their shared attachment may forge the identity of the town to make the town more attractive to outsiders.

In response to citizens' requests, the municipalities developed parks, open spaces, and buildings in commercial centers. Paris and other historical cities in Europe have developed in this way.

* Seeing Paris from a walker's point of view

The Seine is about 100 meters wide. Paris developed from the Cite Island in the river and spread across the banks on both sides of the river. The Louvre Museum is located on the Cite, and people cross the bridge to come here (Fig.27 ~ 34).

* Seeing a city while walking along the riverside

In comparison, another attractive city London has the Thames,

which is about 200 meters wide (Fig.35-36). There is no island in the river, and people do not cross the bridge to go to the other side. Therefore, people's familiar feelings toward water may be different between the two cities.

This is Fukuoka in Kyushu (Fig.37-38). There is an island in the river in the central part of the city. Along the riverbank are food and drink stands. People come and go across the bridge frequently.

* Water and the city center are separated from each other.

When we look at the map of Hiroshima, it is clear that this city is rich in water and greenery (Fig.39). Its city center is gifted with green, with mountains behind. It has a beautiful landscape (Fig.40 41-42). Currently, a plan to create a 500 m x 500 m square in the city center is proposed (Fig.43-44). This square will be exclusively a pedestrian area. If this is realized, it would be a wonderful area in which people can enjoy the feeling of water at any time of day.

ます。

水と都心が離れていく

今度は広島です。地図(Fig.39)で見ると福岡よりもどこよりも圧倒的に水と緑に恵まれた都市だということがはっきりわかります。この1km四方の地域が広島の都心です。

上空から見ても(Fig.40表紙 上段左)、都心でありながら水と緑に恵まれ、背景には中国山地の山並みが臨めるという箱庭的美しさが特徴的です。

Fig.41(表紙 中段左)が相生橋で川幅100m弱です。スケールは福岡とあまり変わりません。これ(Fig.42)は南側から元安川を見た風景。水も護岸も美しく、緑も豊かです。

Fig.43と44は広島の都市計画と交通の冊子から拝借したもので、都心の構想として500mスクエアという提案がされています。ちょうど紙屋町から八丁堀と平和大通りに囲まれた地域です。この500m角を歩行者専用ゾーンとして整備しようという計画で、この提案が実現されれば本当に素晴らしいと思います。ただ、ここには水が絡んでいません。日常生活の中

で水を感じる光景が得られるかどうかは大きな違いで、その意味で水と都心が離れているのは大変残念です。

歩行者のスケールで街をつくる

人が無理なく歩ける距離というのは300~500mといわれます。また、その歩行環境が快適で魅力的なら3割から5割位は伸びるそうです。すると500~600mの距離は歩行者としては無理のない、ストレスを感じないスケールだということが言えるでしょう。商業の世界でも600mショップといって、駅から600m離れたところに个性的で面白い結構流行っている店があるとよく言われますが、ちょうどその位の距離なのです。

世界には街の賑わいの中心となるショッピングストリートが数多くあります。代表的なところでは、パリのオペラ通り、バルセロナのランプラス通り、コペンハーゲンのストロイエ通り、東京では銀座通り、表参道、大阪の心斎橋筋等々。これらは全てほぼ1km~1.2kmの長さになっています。ちょうど先ほどの500~600mの倍のスケールですが、これは言い換えればどの地点からでも端まで無理なく歩

ける距離ということです。また、端から500~600m程歩いて途中で用をすまし、また反対側の端まで歩くということもあるでしょう。歩行者にとって心地よく、ストレスを感じないスケールというのは、世界中共通なのです。そこで広島の場合ですが、500mスクエアを前提として、あと500m快適な歩行者空間を延ばせないかということを提案したいのです。紙屋町の交差点から西へ500m行けば原爆ドーム、北へ行けば広島城。また、八丁堀から北へ行けば縮景園、そして東へ行けば京橋川にたどり着く。決して大規模な都市再開発ではなく、単に横断歩道を整備したり、歩道を広げて並木を植えたりすることで、500mスクエアからあと500m、いろいろな方向に歩行者の回遊動線が延びて、水に関わる魅力的な拠点が広島の人たちの日常の街行動の中に組み込まれる。そういう地道な積み重ねが、これからの広島の街づくりには必要なのではないかと感じています。

先ほど例にあげたコペンハーゲンのストロイエ通りですが、チボリ公園から始まって1kmちょっと歩くと、その先端には船着き場があります。周りはレストラ



Fig.39 広島



Fig.42 広島 元安川



Fig.43, 44 都心コア500mスクエア「広島都市改革と交通共生」より



Fig.45 江戸時代の広島

* Planning a downtown district of walking distance

The distance that people can walk with ease is between 300 - 500 meters, and if the environment is comfortable and attractive, people would feel like walking 30 to 50 percent longer. Therefore, a 500-600 meter distance is an optimal scale for walkers. In the world of commerce, one often hears the term "600-meter shop," meaning an attractive shop located at around 600 meters from a station which is flourishing. There are famous promenades and shopping streets in the world which are 1 to 1.2 kilometer long. Opera street in Paris, Ramblas in Barcelona, Stroget in Copenhagen, Ginza Street and Omotesando Street in Tokyo, Shinsaibashi Street in Osaka. The lengths of these streets are double the comfortable distance, but they can be approached from different stations, and people can walk comfortably to visit their destinations from one end and go back to the same place, or continued on to the other end. The

distance is a comfortable, stress free scale universally.

I propose that the city consider extending the comfortable walking areas from the proposed square in the city center of Hiroshima to all directions. Thus, the Atomic Dome and Peace Park in the west, the Hiroshima Castle in the north from there, Shukkei-en Garden in the north from Hacchobori moat, and the River Kyobashi in the east can be reached in another 500-600 meter walk. A major redevelopment project should not be necessary to do so. Installing pedestrian crossroads and widening sidewalks and planting trees along them will suffice. With such small efforts, people's activities would be extended to all directions from the central square.

Stroget in Copenhagen, which is only for pedestrians. About one kilometer from Tivoli Park, there is a wharf and restaurants. The area is full of local people enjoying their holidays. Hiroshima has a great potential to provide people with the pleasure of being in a

ン街です。こういう水辺の賑わいによって、記憶の中でコペンハーゲンの街と水とがセットで刻み込まれ、またおいしい料理でも食べれば余計印象に残るという訳です。広島でもこのような情景を充分起こすことができるはずだと思います。

Fig.45は江戸時代の広島の古地図です。黒いところが町人街で商人や職人が住んでいたところ、赤いところが神社仏閣、白いところが武家屋敷です。地図を一見するだけで、西国街道と中洲や水辺との重なったところが賑わいの中心だったのが充分読みとれます。その街と水とが非常に親密な都市構造が、つい数十年前まで残されていたのです。今我々は、そういった広島の本当の良さを見失っている部分がありますが、今後地道にかつ着実に、「遊歩者の視点」で街づくりを進めることによって、近い将来、本来の意味での「水の都広島」が実現できるのではないかと確信しています。

楠本正幸
東京大学工学部、バリ-ラヴィレット建築大学卒業。86年～94年にかけて広島「基町クレドビル」再開発を担当。複合商業施設・公共施設の設計に携るかたわら、建築と都市、街の賑わいの有りようについて研究する。



山田晃三

(株)デザイン総研広島
取締役デザイン部長

レポート 4

繋ぐモビリティとデザイン

鉄道とクルマの相克の歴史

モビリティの有りようを考えるにあたり、公共交通の代表である「鉄道」と20世紀の私的交通の代表である「自動車」、この相克の歴史から少しひも解きたいと思っています。

1830年産業革命の申し子といわれたステーションの初めての蒸気機関車ロケット号(Fig.46)、この誕生から産業革命に勢いがつきました。これから遅れること約55年、クルマが登場しました。1885年、ダイムラーとベンツが最初につくった内燃機関の自動車です(Fig.47)。最初の頃はほとんど貴族の楽しみです。豊かな彼等は趣味でこれに乗って、周りの人たちに「俺ってこんなものに乗っているんだよ」と羨望のまなざしで見られることが生き

甲斐だったのです。ところが、20世紀に入ってアメリカでT型フォードが生まれて以降、一般の人が享受するようになった。便利で合理的な20世紀最大の乗り物がここに誕生しました。

鉄道とクルマというのは戦いの歴史を繰り返したと考えています。20世紀初頭、鉄道は輸送の主導権を握っていたんですが、1940年代にクルマが鉄道を駆逐してしまいました(Fig.48)。米国でモーターゼーションという言葉が出てきた頃です。これにはいろいろな理由があります。クルマはドア ツー ドアだし、時間に縛られることもない。国策としてもクルマを良しとした。クルマが主導権を握ってから、都市はクルマ中心につくられるようになった。とくに大都市では地上はクルマが走り、鉄道は地下に潜るしかなかった。20世紀後半の都市は、金太郎飴みたいに地下鉄構想で成り立っているのが現状です。

地上をクルマが、地下は鉄道が走るから階段が必要だし、エレベーターやエスカレーターをつけなくてはならない。今、バリアフリー対策に追われていますが必然だと思います。ところが、20世紀終盤、先ほど望月さんの話がありましたよう



Fig.46 PPSフォトライブラリーより(レプリカ)

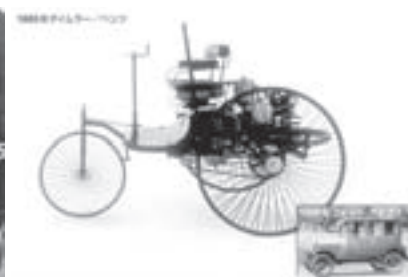


Fig.47

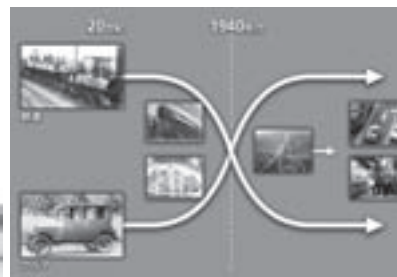


Fig.48

city with water and good food.

Fig.45 is an ancient map of Hiroshima. The city was clearly divided into a merchant and craftsmen's district, shrine and temple district, warrior district, and so on. At a glance, we can understand that the crossroads of the main road and rivers, and towheads were downtown districts. We may have lost sight of the good points of the city. By reviewing the city from a pedestrians' viewpoint, I am confident that Hiroshima as a city with waters will be realized soon.

Masayuki KUSUMOTO, Architect, Senior Manager NTT Urban Development Co.

Report 4 : Linking Mobility and Design

*History of Conflict between Railways and Motorcars

I would like to look back on the history of conflict between railways as a typical means for public transportation and motorcars as a

typical means for private transportation in the 20th century.

This is the first locomotive engine <Rocket> made in 1830 by Stevenson who was called a high flier of the Industrial Revolution (Fig.46). This engine gave momentum to the revolution. In 1885, the first motorcar with an internal combustion engine devised by Daimler and Benz was publicized (Fig.47). Initially, almost all the motorcars served aristocrats for their pastime pleasure. But as the Ford Model T was produced in the United States in the early 20th century, enjoyment of the advantage of motorcars become affordable to common people. This marked the advent of the convenient and rational vehicle of the 20th century.

Railways and motorcars have competed for the rest of the century. In the early 20th century, railways led transportation, but in the 1940s, motorcars replaced railways (Fig.48). In large cities, roads are occupied by motorcars, and railways had to be laid under the

に、それほど大きくない都市においては再び鉄道が表舞台に出てきている様子がある(Fig.49)。かつてヘビーレールといわれていたものがライトレールといういい方で表に出てきている。クルマはちょっと迂回路を回ってくれとか、渋滞税を課すとか、都市の中心からはずれてもらう。都市の中心はライトレールが担うという構図です。都市におけるクルマは、渋滞とか事故、環境悪化という問題が大きい。ライトレールは環境にやさしいということなんです、僕にはクルマがそう簡単に再び鉄道に道を譲るとは思えない。

誰かに自慢できること

1930年代、米国のペンシルベニア鉄道はこういうPRをしていました(Fig.50)。「私たちは100年遅れることなく小切手を運び続けている」いかに正確か、いかに信頼性が高いかということのアピールで、この力強さも売り物でした。

ちょっと遅れて1940年代に入っのシボレーの広告です(Fig.51)。「このクルマに乗ればあなたの週末はこんなにハッピーになる」と訴えている。ママはおしゃれをして、パパはゴルフバック、この赤いク

ルマは家族のシンボル以外の何ものでもない。クルマはこういう広告を繰り返して鉄道を駆逐してしまった。この両者の違いを見るに、人が何かに乗って移動するときに「他人に自慢が出来る」ということが大事なポイントではないかと思ひます。40年代、クルマが鉄道に勝ったというのは、自分というものをクルマに置き換えて表現が出来る、乗り物を通して自己表現が出来るという点が大きかった。一般的に公共交通にはこのような役割は果たせないと言われていますが、しかし、どうして公共交通にそれが出来ないのか、僕には疑問なんです。

ストラスブールの路面電車とその起点駅のデザイン(Fig.52)を見ていると、この流麗な路面電車に人の気持ちを引きつけるだけのものが出来ている。ということは、家族のステータスシンボルではないけれどもこの街に住んでいる自分のシンボルという意識を充分に持てると思ひます。こういう形で実は、自動車得意とする人の欲望…最終的に手に入れたものを他人に見せて、自分というものを認めさせる行為…に対抗出来る力が生まれる。ぜひ公共交通もこういう視点を持っても

raitaitaiと思ひているわけです。

ブランド、交換価値が生む誇り

今、広島に12編成走っているグリーンムーバーという広島電鉄の路面電車(Fig.53表紙 下段左)ですが、設計はドイツのシーメンスという会社です。僕らがネーミング、カラーリング、インテリア等々をお手伝いしました。自分自身が、ふっと出てくるグリーンムーバーを街の中で見て「あ、なかなかいいな」と「ちょっと誰かに見せてやりたいな」という気持ちになるんです。

最近マーケティングや商品開発の場で、ブランディングという言葉が盛んに使われます。このブランディングというのはブランドというものを大切に作り続けていかなくてはいけないということです。ものの価値とか事の価値というのは、「使用価値と交換価値」の二つの価値の組み合わせでできている。ブランドというのはこの交換価値という世界の方に寄っている価値なんです。例えば使用価値は、クルマの燃費がどれくらいで、時速がどれくらい出るとか、何人を運べるかとか、環境に対してどれくらいやさしいとか、数字でその価値が表現できるんです。と

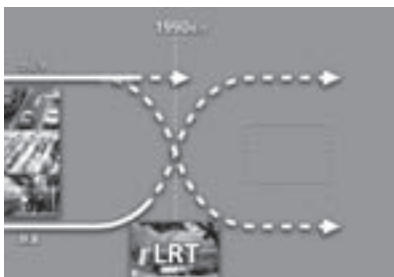


Fig.49



Fig.50 '30年代アメリカのアド・グラフィックより



Fig.51 '30年代アメリカのアド・グラフィックより

ground. Toward the end of the 20th century, however, railways have again gained popularity in moderate-size cities (Fig.49). Motorcars in cities cause traffic jams, accidents, and environmental deterioration. As such, light rails are considered to be environmentally friendly. But I do not think that motorcars will give way to railways.

*Things to be proud

In the 1930s, Pennsylvania Railways was advertising in this way (Fig.50). It reads "We have been transporting checks without delay for 100 years." This one is an advertisement of Chevrolet (Fig.51) in the 1940s. It says that if you ride in this car, your weekend will be as happy as this family's.

With waves of advertisements such as this, motorcars have won popularity over railways. Looking at the difference between the two, the feeling that "I can boast about my motorcar to others" is an

important element for users when traveling. An important element of the popularity of motorcars is that they provide a means for expressing oneself, or a source of pride. It is generally considered impossible to expect that public transportation means provide users with a tool for self-expression. Is this really so? I wonder.

The designs of the tram and the starting point station of the tram system in Strasbourg (Fig.52) are both attractive. People may develop a sense of pride about using such an attractive tram and that they have it in their city. Railways for public transportation can compete with motorcars in meeting people's desires. We should have such a perspective in designing public transportation systems.

*Brand and exchange value leading to pride

This is called "Green Mover," a streetcar with 12 cars run by HIROSHIMA ELECTRIC RAILWAY CO., LTD. (Fig.53). This was designed by Siemens of Germany, and we helped them with naming, coloring

ころが、交換価値の世界というのはなかなか評価の基準がないんです。例えば、非常に合理的なクルマがあったとしても、アルファロメオというクルマに対抗できる価値というのはなかなかない。上下には並べられない、横にしか並べるしかない「相違」の問題です。そういうものが実はfunをつくっている。これがブランドの世界なんです。使用価値というのは、より以上に優れたものが現れれば、そっちにポーンと移ってしまえるんです。ところが交換価値の方はなかなかそうはいかない。信ずるものは救われるという神があった世界です。文化的価値といい替えてもいい。公共交通は使用価値を追求して来た。文化的側面からの活動を通して、交換価値を高めてもらいたいと思っているわけです。

物語をつくる力

グリーンムーバーが広島にやって来た時、2ヶ月間試運転をしなければならなかった。その時に僕は「サナギが蝶になる」というコンセプトを考え、全面を黒い覆面で被ってしまった。グリーンムーバーデビューといって、グリーンムーバー

という名前を前面に出しながら、さあ、来たよ、始まるよ、「何だろう」と思わせる試みをしたんです(Fig.54)。それと同時にテレビコマーシャルをうちました。営業開始の前日、頭から覆面を剥がし見事に脱皮したアオアゲハが誕生しました。

クルマでは当たり前のコマーシャルを市民へのプレゼンテーションのつもりで企画したものです。僕の事務所ではクルマのデザインもしています。クルマのデザインというのはものすごいエネルギーがいるんですよ。クルマのデザインに心を注ぎ込む、その思いをユーザーに伝える。これをするからこそ多くの人たちの気持ちを引きつけるものになっているんです。

僕はデザインというのはこういうことだろうと思っています。「物語をつくる力」というものをモノに与える、またそういう力のことでないのか。ブランドにはたいてい人に聞かせられるだけの話があるんです。そういうものを公共交通にも込めたい…そんなふうに思っています。

もう一つ紹介したい公共交通があります。今、西広島を中心に「Bon-Bus」というバスが走っています(Fig.55)。ミニバスとかコミュニティバスです。最初は外

観のカラーリングをお願いされたんですが、デザインというのはさっきの物語(コンセプト)を考えると名前をつけないわけにはいかない。それで出てきたアイデアがこのBon-Busという名前です。Bonというのは、bonjourのBonで、とても良いとかgoodという意味です。そう言っちゃうと単純なんです、誰にも話をしていないんですが、後ろのBまで入れるとBombで爆弾になるんです。でもそのことは今日初めて明かすんです。これっぽっちも言わないけれども隠れた物語です。そのBon-Busというイメージをこういうふうに丸くして、こういうボディにつけてできるだけ生き物に見せたかった。背中がこうあって白いお腹がある、自然なカラーリングにしたつもりです。

嬉しいことに、これはこの事業者も頑張ってくれるし、周辺のコミュニティが例えばBon-Busスケッチ大会というのをやってくれているんですね(Fig.56)。子供たちがBon-Busの絵を描く。もしこれに名前がなかったら多分できなかったと思っています。公民館の人たちが協力してBon-Busクッキーを焼いてロゴをわざわざ貼っているんです。僕らが思い描いた



Fig.52



Fig.54



Fig.55

and interior design.

In recent marketing and product development, the term branding is often used. The total value of a thing is evaluated by the combination of two values - value of use and that of exchange. A brand is a value that belongs to exchange value. The value of use can be evaluated with numerical data, but there are no criteria to evaluate exchange value. It is a problem of taste, or it can be defined as cultural value. So far, public transportation systems have pursued the value of use, but in the future, I hope exchange value will be enhanced through activities in cultural aspect.

* Story creating competence

We had to run the Green Mover for testing for two months before it was put to use in Hiroshima. We conceptualized a story "The metamorphosis of a pupa into a butterfly" and covered the whole body in black to intrigue townspeople (Fig.54). At the same time, we

placed TV commercials. On the day before the commencement of its service, the cover was removed and a blue swallowtail butterfly emerged. We applied an ordinary debut process for a motorcar to this public transportation system.

I think the power of design lies in its ability to give a thing or product the power for users to create a story. Famous brands usually have many stories to tell. I would like to incorporate such power to public transportation systems.

I have another example of successful public transportation. That is a community bus named "Bon-Bus" running in west Hiroshima (Fig.55). Its coloring was commissioned to our firm. We had to give a name to the bus and gave the name Bon -Bus. "Bon" means "good" in French. We designed it in an image of a creature. It has the back and the white belly, and natural colors.

To our pleasure, the neighboring communities organized a Bon Bus

コンセプトを実際のコミュニティの人たちが読みとって表現してくれている。物語というのはつくる側とそれを読む側の両方の力があるんだろうと思っています。

デザインは格好を良くすること

Fig.57は2才の男の子が描いてくれたBon-Busの絵です。子どもたちにとって乗り物というのは生き物だから絵を描く。子どもたちがどれだけ頻繁に我が街の乗物の絵を描くか、これがプランディングの最大のポイントだと思います。Bon-Busがやって来ると子どもたちが手を振るそうです。珍しいことです。これに運転手は応え彼に誇りが生まれる。サービスの心が優しくなります。子供というのは生き物と対等にモノを見る力がある、そういう目があるということを頭に入れておきたいと思っています。

先ほども望月さんの話でもありましたが、高齢者のために高齢者の乗り物がちゃんとデザインされてなければいけない。これは、僕らがデザインした三輪の電動スクーターです (Fig.58)。ここにおじいちゃんと孫がいます。確かに安全でラクチンという生活もあるかもしれないけれ

ども、「おじいちゃん、格好いいね」という一言、これが元気の素です。すごいとか、格好いいねと誉められることです。これは子どもでも同じです。「格好」という言葉は格を好むと書きますが、これは冒頭に話した人に自慢できるということと繋がっているんです。生きている証というのは、やはり誰かに羨望の眼差しで見られる、ほんの小さい瞬間でもそれが大切だと思っています。

自慢の乗り物があって、それにプラス自慢の場所というものがあったら、必然的にモビリティというのは起こってきます。楠本さんから遊歩者、歩くというのが都市の基本だという話がありましたけれど、歩くということについていえば、乗り物は「靴」です。例えばナイキのエアマックスを履いたらじっとしていられない、やはり外に出るんですね。外に出てしまいたくなる。そういうふうに分の移動を支えてくれるものが自慢できるものであることが重要です。

絵になるモビリティの風景

最後に提供したいキーワードが、「絵になること」です。子どもが絵を描くという

ことにも関連しますが、大人にとっても絵になる場所がいくつか欲しい。これはデザインのクオリティの問題だと思えます。交換価値という話をしましたが、利便性を超えた世界、乗り物と場が自慢でき、美しくありたい。

ここに、グリーンムーバーの窓からピースサインをする笑顔の女子高校生の「絵になる写真」(Fig.59)があります。彼女たちはこの電車をカッコイイという。だから少し待ってでもこの電車に乗る。最近、床に座ってものを食べるという中高校生がいるけれども、彼女たちはそれはしない。僕はきちっとデザインしてきちっと細工をしたものや空間が用意されていたら、人の作法というのは大いに変わるだろうと思っています。こういうことをしなきゃいけないとか、ああいうことをしなきゃいけないというんじゃなくて、やはり美しく移動するとか、自慢できる空間がその役目を果たします。これからのモビリティとは、その質にあると考えています。

山田晃三

1954年生まれ。愛知県立芸術大学美術学部卒。79年GKインダストリアルデザイン研究所入所。89年GKグループとマツダの合併によるデザイン総研広島に移籍。新交通システムなどを手掛けるインダストリアルデザイナー。広島市立大学非常勤講師。



Fig.56



Fig.57



Fig.58

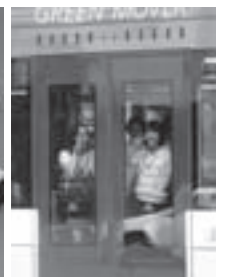


Fig.59 鉄道ジャーナル'99
7月号より

Sketching Rally (Fig.56). Children painted Bon-Bus, and community center staff members baked a cookie in the shape of the Bon-Bus. The idea that we conceptualized is understood by community people and expressed in their own ways.

* Design is the work to make things cool and stylish.

This is a picture painted by a two-year boy (Fig.57). The greatest evaluation of branding of a transportation system is how often children paint it. I hear that children wave to the Bon Bus when it is running. The driver responds to the children, and that gives him a sense of pride, and he becomes kinder to passengers.

This is an electric scooter that we designed (Fig.58) for the elderly. When he hears his grandchild say "Grandpa, it's cool!," he feels encouraged. This feeling is similar to what one has for what one can boast of to others. If you have a vehicle that you want to show to others, and if you have a place that you can be proud of about, you

will develop a desire to visit there with your vehicle.

* Picturesque Scenery

Finally, I would like to propose that the designs of transportation system should be picturesque when put in the surrounding settings. Beauty is often important for vehicles beyond being convenient and functional. Girl students in this photo (Fig.59) say that this tram is cool, and they do not mind waiting a while to take this tram. Nowadays, I often see junior and senior high school students eat in a train, but these girls do not. I feel that people keep good manners in a tiny, minutely designed space. High quality of design is required of public transportation systems also from this aspect.

Kozo YAMADA, Director of Design, Design Soken Hiroshima Inc.

討論 繋ぐデザインを考える



陸と水の繋ぎのデザインを

山田: 四人の話はそう簡単には繋がらないなと思っていましたが、話を聞いて広島だからこそ繋ぐことができると思いました。
望月: これだけ川があり、それぞれ川からの風景を見ると、すごく美しいと思うんです。だけど、日本の町のつくりかたは大抵そうですが、道路は道路で川は川でつくってきた。町と川がなんとなく段々と町の空間から川の空間、水辺の空間に繋がる中間領域があったのを、護岸でスパンと切ってしまい、川も道路も平行する線で囲ってしまった。頑張っている町はその間に木を植えたり公園にしているのですが、逆に緑だけが空間的に分離して町との繋がりがなくなっているのかなと、あらためて感じました。

もう一つ、水上交通をネットワークとして組めれば、観光的な価値は今のままでも上がる。あとは交通結節点として陸の交通機関と水上交通がうまく繋がるような空間的なデザイン、繋ぎのデザインが出来れば、市民の人たちも恩恵が得られて町のアイデンティティが満たされる

と思いました。

楠本: 私もパリにちょっと住んでいましたが、非常に選択性がある。自分なりに好きな道や場所を選んで、例えば友達がパリに来たら案内が出来る。ガイドブックに載っていないような店とか、この道はこうでここには歴史的な物語があるんだと物語る。それが出来るか出来ないかはものすごく大きな違いです。

自分なりの広島像を語れる選択肢を増やす

楠本: 自分なりの広島像を語れるような選択肢をいかに増やすかが大事じゃないか。町を繋ぐという話ですが、町を歩く人が自分なりの糸を紡いでいく。選択肢はみんな共通に持っているわけですが、それを自分なりに選んで辿り、広島という町をベースに織物を織っていく。その織物をそれぞれが持ち、人に見せたいと思う。その集積が本当の都市の姿、イメージ、都市のアイデンティティなのかなと。それで初めて魅力的な町、自慢できる町が出来上がっていくという意味で歩行者の視点を忘れないでいたいと思います。

山田: ヒューマンスケールでものを考えること。僕はそれに子供の目と老人の目で町を見るというのをプラスしたい。老人の目で過去を経験された方々が話をする。それは本当に人の目で見てるので、今日は錦織さんには本当に広島歴史を語ってもらったような気がしました。

都市が生き物なら心はどこにあるんだ

錦織: 今日は技術的といいますか、デザイ

ンの話が大勢を占めますが、僕としてはその道具立てを使う町の心を考えたいと思っています。都市は生き物だという人がたくさんいるから、生き物なら心はどこにあるかいつも言い返しているんです。

昔、こういう席で広島の河岸緑地の中にアイスクリームを売るところがあった方がいとかコーヒーショップはどうかと言って、建設省の人と激論になったんです。権利をひとたび与えたら絶対に駄目ですと、最後は喧嘩腰で「私たちは民間の人たちを信じていません」とおっしゃった。もともと河岸は全部私(わたし)の土地だったんです。だから「市民に返してください」と言ったけど、そこがちゃんとならないと賑わいとか自分たちのライフスタイルに合わせて都市を楽しむということが出来にくいのではないかと。

山田: 都市再生プロジェクトとして水の都構想が広島市、国、県も中心になってこれからスタートします。お手元の資料には、川と人が親しくなるためのさまざまなプランが入っています。しかし、それを見ても何か一つちゃんとしたテーマを持っていないといけないんじゃないかと非常に強く感じます。今日の対談の時から話が出ている何か一本の柱が要る、姿勢がちゃんとしていないと、いろんな町にあったいいものを持ってきて並べるだけになりかねないのではと思います。それを押し進めていくために大事な事はなんですか？ 仕組みとして進め方として。

Panel Discussion "Designing to Link"

*Design to Link the Land and Water

YAMADA: Listening to the reports, I have become confident that we can link water and land in Hiroshima.

MOCHIZUKI: Hiroshima has many rivers and the scenery from each river may be beautiful. A problem is that rivers and streets are constructed and maintained separately. There is no space between them to allow pedestrians to gradually approach riverbanks.

If we incorporate water transportation systems within the existing transportation network, the tourist value of Hiroshima would be enhanced. If we can design junctions of water and land transportation systems, it will also benefit people living here.

*Many Choices and Values

KUSUMOTO: Each person should have his or her own favorite places and points about Hiroshima. People tend to weave their favorite

things and the aggregate of which will become the image and identity of the city. From this aspect, we should not neglect pedestrians' viewpoint in urban planning.

NISHIKIORI: Some years ago, I proposed that there should be ice cream stands or coffee shops in the riverside green belt. Then, the officers of the Ministry of Construction strongly opposed the idea, and they finally said that they would not trust people in the private sector. Originally, the riverbanks belonged to individuals, so we demanded that they should be returned to the citizens of Hiroshima. Unless we have the right to use waterside areas, we cannot design these areas into point that add entertainment or enjoyment to our life.

YAMADA: Hiroshima a City of Water is a city redevelopment project that will be initiated jointly by the municipality, prefecture and the national government. We have many plans to bring people closer to

価値観を変える前提で

望月:価値観をまず変えるという前提に立ってものごとを考える。日本人の弱いところは目標設定をしてそれに向けて努力するよりは、トレンドで努力することがうまかったけど、この20~30年目標に向かってみんなが一致団結する能力が落ちてしまった。

今まで、アメリカとかヨーロッパという目標をたてて追いかけるところまではうまかったけど、新たに例えば生活を楽しくするとか綺麗な町にするという時に、突然議論百出して、野党じゃないですが近い価値観を持つ人ほど敵を作ってしまうところがあると思うんです。物理的には出来るのに社会として出来ないという。基本的には市民たちがそういう社会を築いていなかったこともあります。それを先取りした行政の人たちの価値観が変わっていないから、ああいう状況をいろいろ見せられても理解が出来なくて、クルマと人が一緒に走ると事故が起きるというのにとらわれてしまう。それは行政の人たちが悪いということじゃなくて、そういうことがいいんだと社会として議論し納得するような環境づくりがなかったからだと思うんです。

それと関連して、美しい町をつくるという時も、美しいというイメージもないのは当然ですが、教育の問題だと思うんです。プロポーシオンとか綺麗な配色をすることは学習で出来ますが、生活の中で気持ちがいいとか美しい町並みを鑑賞する力も教育で学習しないと出来ない

思うんです。それを日本では近代化の過程で忘れてしまった。

山田:美は教養だと望月さんが言われたんですが、都市における美、美しいとは何なんですか？

楠本:快感とか気持ちいいとか本能に根ざした部分と、美しさの価値判断もその国民の文化的な背景と関わる。だから時間がかかるんですね。世代を経て美しいものはこんなに気持ちがいいんだと、理屈ではなく体感できる人たちがつくる町になっていけば。パリはいろんな人が住み、汚いところもごちゃ混ぜですが、そういう積み重ねの厚さは他の町と比べたら遙かに厚い。

山田:層が非常に厚くなければならなし、教養は層の厚さなのかなと思いますね。日本の町は非常に均質な気がしますが、美しさとの関係、あるいは層の厚さに関していかがでしょうか？

錦織:生命感を与えてくれるものは美しいと思います。どこかの漁村に行って働いている人を見ても、非常に感動するしチャーミングで、そういうものも魅力的な要素だと思います。広島にも、そういう目で見るとすごいと思う場所が結構あります。相生橋から船に乗って厳島に行くと、途中で江波というところを通ります。あそこには港があって船がいっぱい入っていますが、平板な河岸の景色を見ながら行くとそこはすごくダイナミックで感動的です。ただ、広島の実例で言いますと、広島町には人が住めない、75年は草木も生えないと言われて、みんなが元

気を出した時があった。文化的云々ではなくて、みんなすごく燃えていた。そういうものを復活する。その回復に一番大切なのは町の自治権だと思います。

山田:もう一度価値観で言えば、移動しやすさを考えるとタクシーの運転手に話を聞くと、路面電車が邪魔だとか、もっと橋が広ければ楽なのにと、それぞれ言いたいことがあって、価値観を変えなきゃそういう問題を解決できない気がします。便利さという問題と都市をつくっていくことの関係についてお話いただけますか？

説明することが重要

望月:僕もタクシーの運転手に、路面電車通っていて軌道にはクルマは行かないんですかと聞いたら「行けないんだよ」「これがなくなったらもっと良くなるのに」と。でも、僕は路面電車派だから「もっと電車を中心にして人を乗せるようにしたら、一般車はこの半分以上になりますよ」と言ったんです。町全体で組み立てないとだめですが、例えば30m位の車両だと240人位乗れる。クルマでいうと200~240台位です。その2割でも3割でも路面電車に乗り換えたらスッキリするでしょう。「もっとタクシーの運転手として商売になりますよ」と。そうしたら「それはいいな、そういう考え方をしたことがない」とおっしゃるんです。そういう説明が重要だと思う。仕事もシンボジウムも言う相手は限られています。自分の業務のただで説いて回っても、実感してもらえ

rivers. But we must have one clear theme for the redevelopment project.

MOCHIZUKI: We must first consider plans with a premise of changing people's values. When we want to enjoy our lives better, or we want to make our towns more beautiful, we have ideas to realize these hopes physically, but often, we cannot realize them socially. For example, if we propose that motorcars and people use roads together, the idea will be immediately refused by the government saying it is too dangerous. I do not mean that people working for the government are too rigid, but I mean that we have failed to create an environment in which people discuss a matter openly, and reach an agreement. We need to develop senses to appreciate comfort in living in a town and a beautiful townscape through education.

YAMADA: What do you think is beauty in a city?

KUSUMOTO: They are pleasantness or comfort which is rather instinctively felt, and aesthetic values that people develop with their cultural backgrounds. So, it takes a long time to develop.

NISHIKIORI: I think something that gives me liveliness is beautiful. Whenever I visit a fishing village, people there are lively and charming. There are such vigorous places in Hiroshima. It was said right after the A-bomb explosion that the city of Hiroshima would no longer be habitable. But people concertedly tried to draw on their energy. We need to revive such passion, and the most important thing for this is the autonomy of the municipality.

*Explanation and Understanding

YAMADA: If I ask taxi drivers about mobility in Hiroshima, they say that streetcars are obstacles, and that the width of bridges should be wider. They have their complaints.

MOCHIZUKI: I told a taxi driver that if streetcars become the main

なかったり次の日には忘れてしまったり。それを大きく変えてくれるのはテレビ番組で、その効果はものすごい。僕が10年間しゃべりまくると、あれに一本出るのとは全然レベルが違います。そして具体的な数字や証拠を見せる。景色だけで当面は騙せますが、ストラスブルがこれだけ有名になったのも、まず内容も素晴らしいけど、車両の良さにインパクトがあったと思います。

楠本: 便利というのは、ある人のある瞬間のかなり一面的な価値観みたいところがある。限られた都市空間のスペースなり機能を、ある切り口、ある側面だけで追求していくと、他の面の不便が増大するという食い合いみたいなもので、そういうスペースの食い合いをし出すと、やはり歩行者が一番融通性が高いんです。クルマを地下に歩行者を地上に通すよりは、逆の方がお金も安いすぐ出来る。文句の度合いも恐らくクルマの方が絶対量としてはお金も含めて大きい。だからどうしても歩道橋や地下道をつくったら横断歩道をやめてもいいということになる。地上のクルマの利便性はそういう側面から見れば多少上がるかもしれないけれど、トータルの都市としてのキャパシティとか広い意味での利便性は大きく損なわれているのではないかな。都市計画とか建築計画をする時に人の動線計画はものすごく大事で、選択肢をいっぱい用意しておく。

山田: 一人の生活者として考えた時に、自分がどうしようかとイメージーションす

る瞬間がある。移動する時に一体どういう要件で右に行ったり左に行ったり、まっすぐ行ったり戻ったりするかを想像しながら、こまめに計画していくことが非常に重要だと思います。

生のディスカッションをきちっとすること

錦織: タクシーに乗っている時に修学旅行の生徒がたくさんいる平和公園の前で「修学旅行のシーズンなんだな」とつぶやいたら、運転手が「修学旅行がもっとたくさん来てくれればお金がたくさん落ちていいのにな」と言ったんです。広島市民が平和を勉強しに来る子供たちをお金を落とす人だと思っているとすれば、それは都市の心として淋しいと思う。ひょっとしたらその心は本当に蔓延しているんじゃないか。一人一人が真剣に輝かしく生きれば、それが観光資源になるかも知れないけど、それは直結するものではないし、それに近い言葉言う人は財界人にもいっぱいいると思いますが、ちょっと悲しいと思った。

もう一つは、生のディスカッションをきちっとしないと。市の人もいるから言いにくいけども、歩行者の河岸の道と町とを繋ぐというのは、今日だって大テーマですよ。その時に一番問題なのは河岸緑地と町との間にあるあの自動車の道路ですよ。いろいろ調べましたが、河岸の道路の交通量については的確なデータが全然ない。どの道にはどれ位のクルマが通って、これ位の速度にしても大丈夫とかここはやめてもいいという議論をオーブ

ンにしなければ、この河岸と町の話は進まないと言っています。それを具体的に進めようと思ったらその道具がない。ひょっとしたら的確に積み上げた道具なしに、我々は空虚な都市についてのディスカッションをしているかも知れない。

山田: これから水の都構想が始まります。これは国と県と市だけが話し合うわけでもなく、市民からアイデアを募集するところから始まっています。でもアイデアだけじゃなくもっと基本的なことを募集してみてもどうかという気がしています。それによってコンセンサスとかある力を持つ。慌てなくてもいいから大事なところを押さえながら広島町の町が変わっていったらいいなと思っています。

会場から



一連のものとしての町—川—海

会場 1: 水の都広島ということで、水は取り上げられましたが、川が主体で海が取り上げられていない。やはり瀬戸内海というのが大きな文化の道でもあり

means of transportation, and more people use them, the motorcars on the roads might be reduced to less than half of the present amount, and that then there would be more taxi passengers. And the driver said that he had never thought that way. Therefore, we should explain more about current problems and how these can be solved. We should utilize the media for this.

KUSUMOTO: Convenience often means a momentary value to an individual. If we seek convenience for some aspect in the limited space of a city, then, inconvenience in other aspects will increase. If we build overpasses and underground passages, you many think that there will be no need for crossing on the ground.

It may increase convenience for motorcar drivers, but how about the convenience of the city as a whole? Rather, there should be many options for people to take in different situations.

NISHIKIORI: When I was approaching the Peace Park in a taxi, I

noticed that there were many students visiting the park on school excursions. So I murmured "It's a season for school excursions." Then the driver said, "I wish more students may visit Hiroshima, because they spend lots of money." I was sad to hear him say so wondering if people in Hiroshima see children coming here for peace education as a source of income.

When we plan to connect the riverside promenades with the downtown district, the greatest obstacle is the street between them. I investigated data on the traffic on the street, and found no accurate data. Unless we have accurate data, and open discussions as to the adequate speed limit on the driveway, we cannot proceed to plan to connect the riverside promenades and the downtown.

YAMADA: The City of Water plan will begin soon. This is not the governmental plan but one in which citizens should participate in by proposing ideas.



物流の道でもあり広島にとって非常に大切なもの、大切にしなければいけない要素だと思ふ。

錦織:当然広島の町の構成要素として非常に大切だと思います。僕は広島の都市としての生産性というよりも、暮らしやすさを考える時は島を考えることはすごく大事だと思います。現にずっと昔から広島の川は厳島の神社と共にあって、広島町の中にあるお宮からお祭りの船が厳島に向かって出ていたわけですから、本当に一連のものだと思います。水と緑の環境とか我々の自然ないしは生き方の価値とかいう時には、当然海を大切にする必要があると思ふ。

山田:僕が広島から離れられない理由の一つは、自分の家から海が見えることにあります。宮島が見えて天気の良い日だと鳥居が見えます。ところが残念ながらどんどん埋め立てられていくんです。その埋め立てられ方が、必ず四角にして埋めていくので海岸線が直角になっていく。海岸がこんなものかなと。全く河岸と同じ事が言えて、近くに行けるようなプランニングをぜひして欲しい。上の方から見ているとつくづく海がかわいそうな

感じがします。

望月:瀬戸内海はかなり特殊だと思うんです、世界の中でも、海と町との関係で言えば。広島市の中心部にいる限りは感じられないですね。海を持っている町という感じがもうない。海を使うには川を使ってからじゃないと使えないと思うので、川的水上交通が出来て初めて海の入り口

くらいまで繋がるのかなと思うのですが。
楠本:広島には海があるということを常に住む人、訪れる人に喚起させるような工夫の積み重ねが重要。本通りをちょっと延ばせば川にたどり着く。そこから海が見えるレストランとか、夕日が綺麗なスポットとか、今あるちょっとした財産をうまくネットワークする。例えば、川にたどり着いたところに船着き場があって、船を出せばそういうところが巡れるとか、そういうソフトが組めればしょっちゅう海を見なくても、常に自分の町には海があるというイメージが頭の中にある。そういう動機付けのきっかけを少しずつやっていくのが大事ななという気がします。

歩く人が主役になれる川筋の道

会場2:広島はクルマあるいはバスで動くと不快な思いをすることが多いんですね。特にクルマを運転していると。交通行政も含めて、クルマを運転している人のマナーの問題もあるし、いろんな面で非常に不快な思いをするんです。広島の町を移動するのに出来るだけ歩くことにしています。広島の場合は川筋が公園化さ



れて歩きやすくなっている。歩く人がクルマを見下ろしながら偉くなったような気分です。歩けるという環境が、広島はどんどん整備されているという思いがします。歩く人が主役になれるような唯一の手段があつた川筋の道じゃないかなと。やはりあつたものを我々の意見も入れながら、もっときちんとしたものにしていけば非常に魅力的な町になるんじゃないか。

錦織:確かに広島の河岸は歩くにはずいぶん良く出来ていると思ふ。ただ、金太郎飴みたいに同じだということがありますけども。

山田:ゆっくり暮らそうということを、錦織さんが言われていました。ゆっくり暮らす、スローという価値観を持ってくるとまたモビリティの有り様も変わってくる気がします。

こういうシンポジウムごとに、自分たちが持つ大事な財産を再確認して、次の人たちに伝えて渡していくことが、これからとても大事になるのではないかと思います。川が南北に流れていて、道路が東西に流れていて、クルマが水の流れのように流れていて、その間を路面電車が縫って走っている。俯瞰してみると流れと

* A line of a town - river -the sea

Audience 1: The Seto Inland Sea is an important lane for culture and merchandise. It is very precious for Hiroshima and so we should place a heavier value on it.

NISHIKIORI: When I consider the comfort of living in Hiroshima, I think that the rivers in Hiroshima have been associated with the Itsukushima Shrine on Miyajima island. It is natural that we should treasure the sea as part of our life and environmental values.

YAMADA: The reason that I cannot leave my place in Hiroshima is that we can see the sea from my house. It is unfortunate that the coastline is being reclaimed in square shapes, so the resultant shoreline becomes a straight line.

MOCHIZUKI: Even if Hiroshima city is located near the sea, we hardly notice it being in the city center. In order for people to identify more with the sea, river transportation systems should be

developed down to the river mouths.

KUSUMOTO: We should create various spots to remind residents and visitors of the nearness of the sea, such as riverside restaurants with a view of the sea, viewing spots of the setting sun, and organizing cruising tours visiting these spots. Even if people do not see the sea, they will remember that they are living near the sea by the existence of these places and events.

Audience 2: Driving or taking buses in the city often makes me irritable. I have many complaints about the traffic administration or people's driving manners. So I often walk along the river. The riverside park-like promenade made on the raised embankment is comfortable to walk on as we look down upon the street running beside it. And I hope these promenades will increase and be better organized, so that the city will be more attractive.

YAMADA: If we come to value "slow life," then our view on

いうのがいろんな形で出てきます。
最後に一言ずつ。

日本のリーダーとしての広島

望月:賑やかで文化的で素敵な町になるためには、真ん中に人が住むことと都市交通が重要だと言いました。都市交通はここもそうですが日本では民間が頑張っている。本当は世界中の考え方がそうですが、市民の足を確保するのは行政サービスで、文教、福祉と同じように、採算は当然ある程度とらないといけないかもしれないけど、サービスレベルをどこに設定するかが行政側の責任として見なければいけないことです。広島について言えば、もう市民権はかなり得ていると思う。それはやはり格好良いのが走っているというのがすごく強いと思うんです。それと民間の事業者が非常に頑張って運営している。物理的なメリットもあるかもしれないですが。広島はそういう意味では日本のリーダーだと思います、路面電車で。そのリーダーがさらに頑張って、日本の都市行政なり交通政策の在り方の道筋をつけていただければすごく嬉しいなと。先ほどの栄久庵さんのお話で、路面電車を基準に整理してみましよう。まさしくヨーロッパでは今までの都市交通計画が道路網の計画だったのが、どちらかというと公共交通をどう組み立てるかが都市交通政策の主要テーマに完全に変わっていますので、ぜひともその方向で次の水の都構想、足の確保については考えていただければと思います。

錦織:私は広島に長年住んでいますから、この町を楽しみながらゆっくりと暮らして、本物のライフスタイルというものを探したいと思います。

楠本:東京に転勤してからは、用事がない限り毎日同じ生活を続けている自分に、今日ハタと気が付きまして、そういう意味では広島にいらっしゃる人たちが非常に羨ましい。

一方で、根本的に例えば通信とかモビリティによって、広島に住もうが東京に住もうが自由に選択できる時代になったら、もっとスローライフが享受できるのかなと実感しています。

山田:僕は広島にこんなに長く住むつもりはなかったんですが12年いるのは、本当にいいですね。週の半分位東京で仕事して帰ってくるとホッとするんです。そんなところで暮らしてられるのはとても嬉しいと思っています。



懇親会風景

事務局から

編集後記

何年ぶりだろう、広島を訪ねたのは。新幹線で広島駅下車、グリーンムーバーに乗り込み都心部へ。超高層のホテルに宿をとり、小雨交じりの夕暮時に地下街を抜け本通りへと運ぶ。川面が覗けたのは路面電車の車窓からの一瞬、賑わいの街並みにヒロシマの痕跡は見出せない。

今号の特集は広島でのJDフォーラム。平岡さんと栄久庵さんの基調対談のキーワードはヒロシマと川と路面電車の3つ。そのうちの2つ、広島の歴史性を支えるヒロシマと川は、日常性から退きつつあるのだろうか。最近の若者は高度成長を知らないとは平岡さんの弁。さもありなん、時の流れは都市の記憶も風化させていく。

広島でのフォーラムから早2カ月。海外からイラク情勢の報道が絶えることはない。東京ではタマちゃんが川の存在をクロージアアップした。広島を離れてヒロシマも川も現在進行形。いま一度、広島で繋ぐデザインを語れないものか。 (黒田宏治)

VOICE OF DESIGN VOL. 9-1

2003年5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.9-1

Issued: May. 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 SANO

Chief Editor: Yukio SAKODA / Translator: Chine HAYASHI

Printed by Takayama inc.

transportation may change. Any way, we need to reconfirm what we have in our place, and find ways to better utilize them. Rivers run from north to south, and streets run from east to west on which motorcars and streetcars run like rivers. We can see such a picture from above.

* Hiroshima leading city transportation in Japan

MOCHIZUKI: The private sector is taking a leading role in transportation services in Hiroshima city. In this sense, Hiroshima can be a leader of city transportation in Japan, most notably with its streetcar service. I hope that the city will provide a guidepost for traffic administration in other cities. I would also like to see the City of Water plan to be designed to promote Hiroshima as a leader in transportation.

Editor's Note

I visited Hiroshima for the JD Forum for the first time in many years. From Hiroshima train station, I took the Green Mover to the city center. While riding a streetcar, I was able to get a momentary glance of the river surface. In the festive mood of downtown districts, I could not find marks distinctive of Hiroshima. The keywords of the keynote dialogue of the Forum were Hiroshima, Rivers and Streetcars. Are the history of Hiroshima and rivers being forgotten in the people's daily life? The memory of a city may be weathered in the passage of time.

More than two months have passed since the JD Forum in Hiroshima. As the plan for the City of Water is in progress, I wish we could discuss the design to link and connect again in Hiroshima.

(Koji KURODA)