

Voice of Design

Vol. 9-4

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

クルマ社会のデザイン

子どものためのデザインの絵本

マイナスのデザイン

ソーシャルデザイン

水とデザイン

消費社会のデザイン

Voice of Design 2004年度の編集方針について

迫田幸雄

Voice of Design 編集長

日本デザイン機構の情報誌Voice of Design(本誌)では、2004年度のテーマとして、2003年度に継続的に取り上げてきた「クルマ社会のデザイン」「水とデザイン」に加えて「子どものためのデザインの絵本」「マイナスのデザイン」「消費社会のデザイン」を新たなテーマとして取り上げる方針である。

本誌は各テーマで開催されたJDフォーラムやシンポジウムの詳報という構成や、テーマに対する会員を中心とした寄稿による構成で編集してきた。2004年度は、寄稿による討議や提言の場としてのVoice of Designという性格を強めていきたいと考えている。是非とも皆さまの

積極的なご参加をお願いします。

「クルマ社会のデザイン」が本になります
本誌の数次にわたる特集「クルマ社会のデザイン」や関連シンポジウムならびに国際シンポジウム「クルマ社会のデザイン—市民のためのモビリティ」などで議論を重ね、発表し、貯えてきた数多くの知見を本に束ねることになった。また、これまでの寄稿者やシンポジウム出席者による新たな書き下ろしや、新たな寄稿者、フィールド調査等に加え、内容の充実化を図っている。編集作業は着々と進み、今夏には刊行の見通しである。

主な内容は、次の通りである。

目次

| | |
|-------------------------------------|---|
| ・ Voice of Design 2004年度の編集方針について … | 1 |
| 迫田幸雄 | |
| ・ 編集委員から …… | 4 |
| 「マイナスのデザイン」をめぐって 鳥越けい子 | |
| 市民参加で安全な「クルマ社会のデザイン」を | |
| 山口秀明 | |
| 事務局から …… | 8 |

Contents

| | |
|---|---|
| Editing Policies for "Voice of Design" for 2004 | 1 |
| From the Editorial Members | 4 |
| From the Secretariat | 8 |

Editing Policies for "Voice of Design" for 2004

In addition to the themes addressed during 2003 Voice of Design such as "Design in the Motorized Society," "Water and Design," there will be new themes including "Picture Book on Design for Children," "Design of Reduction (Subtraction)" and "Design for a Consumption Society." The bulletin, published by the Japan Institute of Design, has been compiled with presentations and discussions made at JD Forums and symposiums on various subjects and contributions by JD members on these subjects. For 2004, we are considering to make Voice of Design a written forum for members containing more of their contributions, comments and proposals.

"Design in the Motorized Society" will become a book.

JD has been studying design in the motorized society for the past four years organizing national and international symposiums, and has devoted several issues of Voice of Design to the subject. Now, the accumulated information will be compiled in a book, with additional

序 クルマ社会のデザイン 栄久庵憲司

1章 クルマ社会の光と陰

クルマ社会の光と陰 佐野寛
 クルマ社会に至った経緯 西村弘
 都市とモビリティ 南條道昌
 クルマにおける個の技術と場の技術 森谷正規
 環境と人口減少の時代のモビリティ 大野秀敏

2章 クルマ社会の広がり

クルマ社会の「主人公」は誰か
 —来たべきクルマ社会の新秩序を考える 谷口正和
 地球生命体の一員として
 —ソーシャライゼーション 田村国昭
 アジアハイウェイ 田村国昭
 大交流時代の観光(ツーリズム) 石森秀三
 クルマ社会の音風景 鳥越けい子
 次世代クルマ社会へ
 —先進クルマ社会を語る 迫田幸雄+白石正明+田中一雄
 +望月真一+佐野寛
 日本の都市とLRT 迫田幸雄
 カーシェアリングの事業化 伊坂正人
 京都は「歩くまち」になる 恩地惇
 都市内交通の独自性を問う
 —広島のみちづくりとモビリティ 山田晃三
 ロードフロント再生計画@ガソリンスタンド 松口龍
 クルマづくりの先端 清水浩
 アンケート—自動車産業の取組み
 メーカー各社+森口将之

3章 クルマ社会の成熟

クルマ社会の成熟
 —高齢者の移動の自由と安全 犬養智子
 高齢社会のモビリティ 溝端光雄
 クルマ社会とタウンモビリティ 白石正明
 移動のユニバーサルデザイン 萩野美有紀
 いなかのモビリティ 竹田津実
 遊歩者の視線 楠本正幸

4章 クルマ社会のデザイン

クルマ社会のソーシャルデザイン 水野誠一
 クルマ社会の問題とデザイン力 田中一雄
 フランスのモビリティシナリオ Serge Wachter, Eliane de Vendevre
 制度のデザイン 望月真一
 目標への接近
 —新たな経済価値 西山賢一
 クルマ社会のデザインプログラム 伊坂正人
 多彩な内容と執筆陣であり、刊行が待ち望まれる。
 また、出版記念フォーラムを開催するなど、クルマ社会のデザインについては継続プロジェクトとし、Voice of Designでは随時特集を組む予定である。さらに、都市や住区でのクルマのあり方や共存ないしは規制の具体的手法の調査や紹介もしたい。

「子どものためのデザインの絵本」出版に向けて

日本デザイン機構の企画する子どものためのデザインの絵本は、これまでの図画工学的な類書のように、ただ単にデザ

インとはなにかを観念的、表層的に伝えるのではなく、人間の生き方が底流にあって、それが道具や空間の具体の形となったデザインとして表れることを示し、新世紀の世代に伝えていくことを目指すものである。デザインと社会のつながりを捉えたこの企画が出版社に評価され、具体化に向けて進行中である。現在、この企画を絵本として表現するための素材探しを積極的に進めている。会員諸賢からの意見や希望などをお尋ねしたい。

ひるがえって世界の子どもの今を考えると、多様な状況の中でたくましく生きる姿が見えてくる。貧困生活にあっても生きる知恵を持つ彼等を見ると、大人自身がデザインとは何かを考えざるを得ない。この出版はJDメンバーによるデザイン授業といってもよい。「教える／覚える」から「考える／考えないと次に進めない」という発想への転換が求められる。例えば、「椅子が壊れた」というストーリーでは、壊れた椅子から読み取れる構造や構成素材、部品など、ものが存在するための必須の物理的条件があること、椅子を購入して使う生活場面のありさま、買いたいと思う思考過程、人と椅子の関係、どんな椅子が人にあるのか、椅子と他のもの(例えば机)や空間のありよう、誰が椅子を作っているのかという産業と生活の関係、どうやって修理をするか、そして役割を終えた椅子の行方などを話していきたい。また、子ども達がどんなことを考え暮らしているのか、ワークショップなどによる子どもとの交流を通じて、現実

articles by symposium speakers and other contributors. The reports of field surveys will also be included to enrich the content of the book. The editing process is now underway and the book is to be published in the coming summer. The themes of articles are wide ranged and writers are versatile.

We will continue this study project in 2004 and feature the subject in Voice of Design occasionally. Viable ways to improve transportation in large cities and residential districts and methods to allow motorcars to co-exist with pedestrians or restrict them will be proposed on the basis of research findings.

Publication of "Picture Book on Design for Children"

Instead of just giving conceptual and superficial explanations on design as in the conventional art and craft textbooks, JD intends to create a book telling children that the way people live is the conceptual source

of the design of tools and spaces. The concept of this book considering design in association with society was highly evaluated by a publishing house, and the process of materializing this publication is proceeding.

Children around the world are living vigorously in spite of difficult situations. Children living in poverty, for example, exercise their brains to find the means to survive. They make us stop and think what design is for. This book will serve as a design lesson by JD members. We will interact with children at various occasions to find practical themes for the book.

The process of editing this book will be revealed through Voice of Design to invite open discussion among the readers.

Design of Reduction

There are too many things around now. Reduction can be an important theme for this century. An excessive amount of things pollute the

的な問題を知る必要があろう。

このほか企画案には、ものに触れ、観察することで環境を体で感じ、日常生活の中でデザインの果たす役割を示すことや、人はなぜ不思議な形や美しい形に心ひかれるのか、デザインを創造する面白さ、楽しさの一端でもうかがい知ってほしいという願いもある。企画推進のため委員を増補してあたる。

Voice of Designでは企画進捗に伴って随時特集を組み、試案を誌上公開して議論を深めるなど多角的取り組みの一部となりたい。

マイナスのデザイン

あらゆるものが過剰な現在、「マイナス」(少しカットする、ものを減らす、引き算)は21世紀の重要なテーマである。「過剰」が国土を汚し、人の目を腐らせる。ひとり景観だけではない。道具においても、あれば便利と押し付けられ、余計な手間を強要され、ついには物置きの隅で朽ち果てたり、二酸化炭素となって地球の薄い皮膜を汚してしまう。

「マイナス」したいものは山とある。一律な植栽や不適切な街路樹／看板／ガードレール／ダム／アクアライン／高速道路／余計なバリアフリー／日本人のものの持ち方、住まい方などなどである。これらをあげつらうことは易しいが、どのように「マイナス」するかの提言が重要であろう。JDのウェブサイトでは情報をやり取りし、Voice of Designで特集を組むことを考えている。

水のデザインの今後

「水のデザイン」というと、造形の世界では流水などをモチーフにした文様の話が即座に浮かびあがる。日本の縄文の文様から今日のコンピュータグラフィックまでその世界をたどることは、それはそれで意義あることである。そうした水の文様が時代の象徴となる背景をみると、水と人間、社会、文化の問題が浮上してくる。JDではこれまでに水を社会課題としてとらえ、京都、広島で景観問題やモビリティ問題と絡ませてフォーラムを行い、活発な議論をしてきた。各地域でのテーマ展開からは、河川・景観領域の奥深さを知ることができた。一方、水は生活に密着しており、本誌Vol.9-2では生活設備機器のデザインの側面からの稿を頂いた。日本は水に不自由しないという神話はすでに過去のものだとの指摘があつて久しい。世界に目を転ずれば、おびただしい数の人々が水不足に苦しんでいる。水難民といってもよい。一方、証券・投信会社の店頭にはウォータービジネスへの投資のうまみを宣伝するボードが飾られている。

今後の編集の展開は水づくりと道具、難民と水、砂漠緑化の最先端などを取材できればと考えている。会員の寄稿、ご展示も心待ちにしている。これらをふまえて水の因果曼陀羅などができればよい。

消費社会のデザイン

JDが提起してきた各テーマには、消費の問題が絡んできている。消費論や消費社会論は、ジンメル、ヴェブレン、ボード

リヤール、マズローなどの錚々たる論者によって時代が切られてきた。そして今、お隣中国でも2003年の1人当りGDP(国内総生産)は1000ドルを突破するという大衆消費の時代に入ってきている。世界の消費はこのまま肥大化し続けるのであろうか。一方で、「クルマ社会のデザイン」や「水とデザイン」で提起されているように限りある地球という消費の限界も見えている。また難民問題などで提起した貧困、南北格差も消費の限界と関わり合うという説もある。

消費の問題は経済の領域を越え、社会学、文化論、そしてデザインの領域においても、商品デザインに限らず公共の分野やITデザインの分野までの広がりをもったテーマとなつてきている。

日本経済の閉塞状況は、経済分野を越えて、ライフスタイルや生活文化にまで影を落としてきてもいる。その停滞の一因としては消費の停滞も挙げられている。そうしたなかで日本経済の活性化が世界から求められている。日本が世界(経済)に貢献するための新たな消費創造が求められてもいる。消費文化創造といってもいいだろう。ソーシャルデザインというJDの視点から見ると、これからの「消費社会のデザイン」は、様々な角度から検討しなければならないテーマとなろう。このテーマに関しても、皆さまの問題提起や提言を期待したい。

national land, and affect our views. CMs touting the latest most useful items are selling an excessive amount of lifestyle conveniences that usually end up lying forgotten in the back of the closet or being burnt and creating CO₂ emission that pollute the air around us. There are many things to be reduced. It is easy to list them, but the difficult question is how to reduce them. We intend to use the JD website to hold open discussions, and report the development in Voice of Design.

Future of Water Design

It has been sometime since the myth that Japan would never suffer from a water shortage was proven to be untrue. Countless people worldwide are suffering from the lack of water. In stock and securities agencies, advertisements abound inviting investors into water businesses. We would like to take up subjects such as "Water

purification tools," "Water and Refugees," "Front line of greening deserts" in the future issues of Voice of Design.

Design for the Consumption Society

As the GDP per capita in China exceeded US\$1,000 in 2003, the world's level of consumption is rising while the available resources of the earth are approaching their limits. Will consumption in the world continue to expand?

Economic recession in Japan has resulted in lowered consumption, and this, in turn, has caused the economic recession to linger. New sources for consumption are required. But from the JD social design point of view, "Design for the Consumption Society" must be studied from many different perspectives.

Yukio SAKODA, Chief Editor

「マイナスのデザイン」をめぐって

鳥越けい子 聖心女子大学教授、サウンドスケープ研究

サウンドスケープと「マイナスのデザイン」

「マイナスのデザイン」に、私は特別な愛着がある。専門にしている「サウンドスケープ」の考え方からデザインを論じる時、この表現を使うと、それまで説明しにくかったことを、にわかに伝えやすくなり、以来とても楽になったという実感があるからだ。

《ながさき・いい音の風景》のプロジェクトで推薦された音の風景の一つに「稲佐山の展望台から聞こえる風の音、小鳥の鳴き声、街の音」というのがあった。…現場に足を運んでみると、展望台のエリアに設置されたいくつかのスピーカーから常に流されている音楽がやかましく、推薦された音の風景を味わうどころではなかった。このような場合、スピーカーから流れている「音楽を止める」という、音そのものに対しては「マイナス」の行為が、その場の音環境のデザインとしては、むしろポジティブな意味をもつ。なぜなら音楽を止めることによって、その環境本来のサウンドスケープが立ち現われるからである。

というのは、拙著『サウンドスケープ：その思想と実践』における「マイナスのデザイン」についての解説である。もともとが「音楽」の出身なので、よく仕事の現場

等で「それで、どんな音楽がいいでしょう？」と言われることがある。その場で私自身が感じたことと、相手が期待しているだろうことのギャップの大きさに戸惑いながらも「ここでは音楽は止めたほうがいい」ということを主張するために、探し当てた表現が「マイナスのデザイン」だった。

「サウンド・デザイン」では、サウンド＝音をつくらなければ、デザイン活動は成立しない。そこには「プラスのデザイン」あるいは「デザイン活動の拒否」という選択肢しか無い。けれども「サウンドスケープ」という意識があれば、どのような「音の風景」の実現を目指すかによって、ときに「音の削除」が極めて積極的なデザイン活動となる。そういうイメージを人々と共有できるようになる。

つまり「マイナス」と言っても、全体としてはネガティブなことではなく、そこにはそれまで気づかなかった新しい価値の創出、あるいは忘れていた価値の奪還といった意味がある。

理事会での討議から

「マイナスのデザイン」は、2004年3月の理事会での主要なテーマの一つだった。残念ながら私はその場に参加できなかったのだが、その後、編集委員として詳細な議事録に接する機会を得た。そこで、当日の理事の方々の発言を引用しつつ「マイナスのデザイン」をめぐるとの討議内容を私なりに整理し紹介してみたい。

一口に「マイナスのデザイン」と言っても、

そこにはいくつかの異なる解釈がある。それらはまず「マイナスなデザイン＝ダメなデザイン／よくないデザイン」と「マイナスするデザイン＝引き算のデザイン」の二つに大別することができる。

前者の「ダメなデザイン」にはさらに、「使うと怪我をする道具」のように、主に「機能的側面」から「欠陥がある／使えない／役に立たないデザイン」というものと、主に「美的側面」から「見るに耐えない／醜悪なデザイン」という二つのタイプがある。

「マイナスのデザイン」をめぐるとの議論の火つけ役となった「目が腐るデザイン」あるいは「醜景」は、基本的に「美的にダメなデザイン」。だがその場合「機能的にダメなデザイン」に比べて、客観的な基準がないという問題がある。つまり「以前、某大建築家がつくった橋というのが論議に上がった。あれは醜悪なのか傑作なのか、JDに確たる基準がないと困ったことになる」ということである。

一方、後者の「マイナスするデザイン」は「引き算する／無くす／止める」といった「何かをマイナスする行為によるデザイン」を意味する。

かつてはものの無い時代だった。だからこそ「昔はプラスが欲しかった時代。豊かになるまではそれはそれで良かった」。ところが、その結果「つくり過ぎ、加え過ぎのデザイン」となり、あらゆるものが過剰で、それをちょっとカットする、無くしてみたら？ という、マイナスの発想が求められるようになってきた。

たとえばダム。かつては、ダムの数を増

From Minus Design to Design of Subtraction

Soundscape and Design of Subtraction

I have a special attachment to "Design of Subtraction." One of the soundscapes recommended for the "Good Soundscapes in Nagasaki Project" was "Winds blowing, Birds singing and bustling from the city heard at the view point on the top of Mt. Inasa." When I visited there, music from several loud speakers was too loud and I could not appreciate the recommended sounds. In such a case, to stop playing music was the best choice as the soundscape design. The above is an explanation on "design of subtraction" in my book "Soundscape: its theory and practice." For sound design, we have two choices, one is to make sounds, that is to add a sound onto others, and the other is to refuse an act of designing.

From the Discussion of JD Board Meeting

The JD Board members discussed "Minus Design" at its recent meeting. In their discussion, members gave different interpretations on Minus Design, which largely can be grouped into two categories: One is to see some designs as negative designs, poor quality designs, and not good designs. Designs criticized as "rotting the viewers' eyes" or "ugly landscapes" had triggered the discussion on Minus Designs in the JD Board. They were poor in aesthetic quality. However, compared to functionality, however, there is the problem that no criteria for aesthetic quality have been established. The other category of interpretation is to subtract excessive elements from designs. The JD Board members defined that "designs in the 20th century are designs of addition, and designs in the 21st century are designs of subtraction," and behind this concept are changes in values. The ordinance for ancient city conservation of Kamakura city and

やすことが国力を示すこと、という観念があった。しかし最近では「つくり過ぎ」や「機能低下」から「ダムの破壊」さらには「高速道路の撤去」といった話題もある。「20世紀は加算のデザイン、21世紀はマイナスのデザイン」という総括の裏には、こうした「時代の変化」とそれに伴う「価値観の変化」がある。

一方、同時代においても、異なる価値観が併存し、それらがぶつかり合うところに「マイナスのデザイン」の議論がある場合も少なくない。仮に「通行を妨げる街路樹」があって、それが「機能的にダメなデザイン」なので、その木を「除去＝マイナス」しようとしたとする。その行為は「通行」のためにはプラスになる「マイナスのデザイン」。であるが、その樹の花を楽しむにしている人たちにとっては、その樹の除去は「マイナス点をつけるべき、ダメなデザイン」となる。ここには、その街路樹の周辺住民に対する「機能的価値」と「美的価値」の対立という問題がある。

一方、鎌倉の古都保存条例のような「景観条例」や「風致地区条例」は、ある意味で「マイナスのデザイン」を普及・支援・実現するための方法論であるとも言えよう。借楽園では昔の景観を復活するため、20年くらいかけて、いろいろなものを撤去したという事実があるという。しかし、実際にはむしろ、規制できるのに規制が無い。あるいは、規制があっても守らない、というのが多くの現実である。

「マイナスのデザイン」は、身近な生活や日々の暮らし方の問題にも関わって

る。そこには「ものをなかなか捨てられない」あるいは「買い物のし過ぎ。使いもしないものまで、いろいろ買い込んで、その結果マイナスの状況を呈している」「日本の家は大いなるカオス。持っているものを、もっと減らしてみても？」といった議論がある。また、人々がものを買込むのは「バーゲンが多すぎる」「販売促進の影響」といった議論があり、「消費や経済のシステム」との深い関連がある。再びデザインの現場を振り返ると「今のバリアフリーはプラス思考でできている。余計なところまでバリアフリーにして、かえって身体を悪くしている。発想をマイナスに変えてみるという必要がある」といったこともある。

さらに、「日本文化はどちらかというとなんかマイナスの文化、マイナスの芸術」を、その本質にもっている。「マイナスのデザイン」は、そうしたさまざまな意味を含めて、私たちにとって重要なテーマである。

「目が腐る」から「マイナス」へ

以上、理事会での議論の整理を通じて「マイナスのデザイン」というテーマの広がりりと深さを確認したところで、議論の発端となった「目が腐るデザイン」をテーマにしたプロジェクトについて改めて考えてみたい。「目が腐るデザイン＝美的にダメなデザイン＝主観的議論」には、「確たる基準がない」ので、そのプロジェクトはやめたほうがいいのかどうか？

確かに「目が腐るデザイン」の現場を皆

で写真に撮って、ホームページに掲載するプロジェクトを立ち上げた場合、ある人が「醜悪」とした事例に対して、他の人が「これは傑作ではないか？」と疑問を呈するだろうことが、容易に想像できる。また、こうしたプロジェクトを継続すれば、「確かに醜いけれどこの気だるさがいい。こっちの醜さは結構イケてる」などといった展開も生まれてくるかもしれない。

同じ場所が、多くの人たちから応募されるということもあるだろう。その数が一定に達したら、それは明確に「目が腐る」と言えるだろうか？ それは何らかのデータにはなりそうだが、やはり既に著名な場所や事例に対して、多くの応募が集まるとの予想もできる。

一方、特定の個人がさまざまな事例を「目が腐る」と応募した場合。たとえば、Aさんの応募した10の現場と、Bさんの応募した10の現場から、二人の目の腐り方の違い、「醜景の美学の違い」が理解できるようにもなるだろう。

主観的な議論には、さまざまな困難がつきもの。そうしたプロジェクトには、魅力と危険が常に表裏一体である。しかし、「目が腐るデザイン」を「マイナスのデザイン」の一つとして位置づけた今、私たちはそのプロジェクトに対するより深い洞察力を獲得したはずである。「目が腐るデザイン」についても、予想される困難等を恐れず、プロジェクトの可能性も探りたいものである。が、その際「目が腐る」だけでなく「耳が腐る」こともある。その点も、忘れずにいていただきたい。

similar ordinances of other cities including "landscape/townscape conservation ordinance" and "scenic district ordinance" can be considered as means to spread, support and realize "designs of subtraction." In the Kairakuen Garden in Mito city, various installations have been removed over the past 20 years. Except for these cases, there are many landscape designs that would become better if restricted by regulations. Or even though there are regulations, they are not observed, and as a result, designs end up ugly.

Design of subtraction is deeply related to people's daily life. People buy too many things affected by sales promotion activities. There is a relation between people's consumption behavior and the economy. It is promoted to make buildings and towns barrier-free for the handicapped and the elderly. This is based on design of addition. At some places, the concept of "barrier-free" is applied excessively only unexpectedly lowering the physical function of the elderly. Subtraction

may be necessary for them to maintain their physical strength. Japanese culture originally symbolizes the design of subtraction. Its essence is to do away with excessive elements, or an art of subtraction. Considering these things, design of subtraction will be a great theme for us to study.

From Ugly Designs to Designs of Subtraction

I propose that a project with the theme of "ugly and distasteful designs" be implemented. Is it not feasible because there are no established criteria for fairly subjective aesthetic sense? Now that we considered ugly designs as Minus Designs, I believe that we have gained deeper insight into such a project, so, we should seek feasibility of the project in defiance of possible difficulties.

Keiko TORIGOE, Soundscape study and design, Professor, University of the Sacred Heart, Tokyo

市民参加で安全な「クルマ社会のデザイン」を

山口秀明

Voice of Design 編集委員

少子高齢社会の交通事故

Voice of Designは2000年7月発行のVol.6-1特集:クルマ社会・水環境をかわきりに昨年10月31日、日仏会館で開催されたJD国際シンポジウムを特集したVol.9-3まで、「クルマ社会のデザイン」特集号の発行は4年間で7冊をかぞえ、各分野の幾多の諸先生方からの多数の貴重な、有益な、ご提案、ご提言、諸外国の事例や状況、討論などを発表し、近く書籍として出版されようとしています。その4年間の交通事故による死傷者は累計460万5,892人(負傷者457万2,051人、死亡者33,841人)をかぞえ、交通戦争と言われる所以がそこにあります。

警察庁交通局交通企画課の発表によると「平成15年の死傷者数は107万5,246人

(負傷者のみ11月末現在106万7,544人+死者7,702人)で死者数は昭和32年以来、46年振りに7千人台まで減少した。」とあり、その死亡者7,702人の年齢層別・状態別死者数を見ると、歩行中の交通事故死者数が一番多く2,332人(30.3%)、二位は自動車運転中で2,316人(30.1%)三位が自転車乗車中で973人(12.6%)、四位が自動車同乗者で712人(9.2%)、五位が自動二輪運転中で690人(9.0%)、などとなっています。(Fig.1)

一位の歩行中死亡者の内訳は、60~64歳が189人、65~74歳が529人、75歳以上が958人、65歳以上の歩行者死亡数は1,487人で63.8%、60歳以上では1,676人で歩行中死亡者数全体の71.8%を占めます。二位の自動車運転中死亡者の内訳は60~64歳が172人(7.4%)、65~74歳が311人(13.4%)、75歳以上が187人(8.1%)で、65歳以上では498人(21.5%)、60歳以上で670人(28.9%)ですが、三位の自転車乗車中死亡者973人の内訳は60~64歳が89人(9.2%)、65~74

歳が269人(27.7%)、75歳以上が340人(34.9%)、65歳以上では609人(62.6%)、60歳以上では698人で(71.7%)と、高齢者の事故死亡率は歩行中と自転車乗車中によるものが極めて高く、今後ますます高齢化率が高くなる社会への対応が望まれます。

平成15年版高齢社会白書によれば「65歳以上の高齢者人口は、平成14年10月1日現在、2,363万人、総人口に占める割合(高齢化率)は18.5%。このうち、前期高齢者(65~74歳)人口は1,359万人、後期高齢者(75歳以上)人口は1,004万人で、初めて1,000万人を上回った。高齢者人口は2020年まで急速に増加し、高齢化率は2015年には26%、2050年には35.7%に達すると見込まれている。」(Fig.2)とあります。

運転マナーの現状

わが国で通常運転免許証を獲得するには、恐らく世界一高額と思われる20~30万円位の授業料を払い、自動車学校(教習

| 年齢層別 | 状態別 | 自動車乗車中 | | | 二輪車乗車中 | | | 自転車 | 歩行中 | その他 | 合計 | 構成率 | | |
|--------|-----|--------|-----|-------|--------|-----|-----|-----|-------|------|-------|-----|-------|-------|
| | | 運転中 | 同乗中 | 小計 | 自動二輪 | | 原付 | | | | | | | |
| | | | | | 運転中 | 同乗中 | | | | | | | | |
| 合計 | 死者数 | 2,316 | 712 | 3,028 | 690 | 35 | 725 | 628 | 1,353 | 973 | 2,332 | 16 | 7,702 | 100.0 |
| | 構成率 | 30.1 | 9.2 | 39.3 | 9.0 | 0.5 | 9.4 | 8.2 | 17.6 | 12.6 | 30.3 | 0.2 | 100.0 | |
| 15歳以下 | | 0 | 61 | 61 | 3 | 3 | 6 | 12 | 18 | 50 | 96 | 0 | 225 | 2.9 |
| 16-19歳 | | 91 | 90 | 181 | 128 | 17 | 145 | 109 | 254 | 39 | 9 | 0 | 483 | 6.3 |
| 20-24歳 | | 268 | 76 | 344 | 118 | 9 | 127 | 50 | 177 | 10 | 24 | 1 | 556 | 7.2 |
| 16-24歳 | | 359 | 166 | 525 | 246 | 26 | 272 | 159 | 431 | 49 | 33 | 1 | 1,039 | 13.5 |
| 25-29歳 | | 229 | 48 | 277 | 125 | 2 | 127 | 34 | 161 | 12 | 44 | 3 | 497 | 6.5 |
| 30-39歳 | | 318 | 54 | 372 | 155 | 2 | 157 | 39 | 196 | 28 | 80 | 2 | 678 | 8.8 |
| 40-49歳 | | 327 | 55 | 382 | 63 | 0 | 63 | 40 | 103 | 37 | 115 | 0 | 637 | 8.3 |
| 50-59歳 | 死者数 | 413 | 66 | 479 | 30 | 0 | 30 | 62 | 92 | 99 | 288 | 2 | 960 | 12.5 |
| 60-64歳 | | 172 | 52 | 224 | 9 | 0 | 9 | 45 | 54 | 89 | 189 | 1 | 557 | 7.2 |
| 65-74歳 | | 311 | 117 | 428 | 31 | 1 | 32 | 120 | 152 | 269 | 529 | 5 | 1,383 | 18.0 |
| 75歳以上 | | 187 | 93 | 280 | 28 | 1 | 29 | 117 | 146 | 340 | 958 | 2 | 1,726 | 22.4 |
| 65歳以上 | | 498 | 210 | 708 | 59 | 2 | 61 | 237 | 298 | 609 | 1,487 | 7 | 3,109 | 40.4 |
| 70-79歳 | | 257 | 94 | 351 | 32 | 2 | 34 | 120 | 154 | 286 | 635 | 3 | 1,429 | 18.6 |
| 80歳以上 | | 69 | 59 | 128 | 13 | 0 | 13 | 65 | 78 | 193 | 614 | 0 | 1,013 | 13.2 |
| 70歳以上 | | 326 | 153 | 479 | 45 | 2 | 47 | 185 | 232 | 479 | 1,249 | 3 | 2,442 | 31.7 |

Fig.1 平成15年中の交通事故発生状況 年齢層別・状態別死者数/警察庁ホームページより

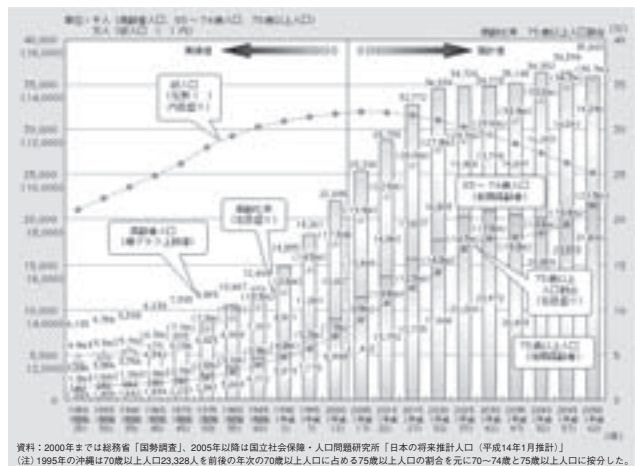


Fig.2 高齢化の推移と将来推計/平成15年版高齢社会白書より

Safe "Design in the Motorized Society" with citizens' participation

Traffic Accidents in the Aging Society

The total number of deaths and injuries in traffic accidents in 2003 was 1,075,246 (up to November, 1,067,544 injuries and 7,702 deaths) and the number of deaths fell to the 7,000 level for the first time in 46 years. Among the deaths, 30.3% occurred to pedestrians, and 30.1% while driving a car, followed by 12.6% while riding on a bicycle and so on (Fig.1). People over age 60 occupy 72% of pedestrian deaths, 29% of driver deaths, and 63% of bicycle deaths. As the population is aging rapidly (people over 65 will occupy 26% in 2015, and 35.7% in 2050), measures should be taken to cope with this (Fig.2).

Driving Manners

In order to get a driver's license in Japan, we must go to a driving school for a few months, pay a very expensive tuition, study traffic laws, safe driving, emergency treatment at an accident, basic maintenance of a car, learn how to operate a car, and go through physical checkup (eyesight, etc.). And then we take a test to get a provisional license, undergo on-the-road training and take a final examination. In spite of such thorough education, many drivers do not observe traffic rules on the roads (see Voice of Design vol. 6-2, Feb. 2001).

Alarm Maps by Community Participation

Technological innovations and environmental improvements have been promoted by the governmental and private sectors in recent years. One major involvement of citizens is the making of alarm maps as a means to prevent traffic accidents. Municipal offices,

所)へ数ヶ月間通い、道路交通法規から安全運転・事故の際の応急救護処置・車両の手入れ維持など、安全にクルマを運転するためのことこまかな知識と運転技術の教育、実技指導を受け、視聴力等身体検査を受け、悪い箇所があれば補正し検査に合格し、仮免許試験に合格し、路上教習を受け、実技試験に合格し、本免許の筆記試験に合格し、やっと自動車運転免許証を得ることができます。しかし、このように徹底した教育がなされているにも拘らず、運転マナーは悪く、2001年2月発行の「クルマ社会のデザイン」特集号会員アンケートで述べた如く(本誌 vol.6-2参照)、未だに ●横断歩道を歩行者が渡ろうとしていても停止しない ●信号のないT字路や交差点手前の一旦停止ラインで停止しない ●曲がる直前にウインカーを出す ●信号が青から黄に変わるとスピードを上げ無理に信号を通過する。対向車が右折しようとしていても譲らない ●横断歩道・交差点・バス停・消火栓などの駐停車禁止地帯に悠然と駐車する ●駐停車した所に吸殻や食べかす、空き缶などを捨てる ●車外は灰皿の如く、運転しながら窓から灰や吸殻を捨てる ●交通安全週間や一斉取締りの時以外は、殆ど違反取締りを目にしない ●運転中の携帯電話は日常茶飯事 ●高速道路や自動車専用道路などでは車間距離をとらず、高速で走る。制限時速80kmのところは大抵100~120km位での走行が実情 ●とても車検を取れないような路面すれすれのクルマや見上げるような大き

いタイヤをつけたクルマ、前後左右真っ黒な窓のクルマなどが堂々と走っている ●交番は大抵不在。郊外や住宅街などでおまわりさんを見かけなくなった。道路標識や交通法規が有効に機能していない、といった状況が見られます。

市民参加の交通事故防止策

しかしその一方で、クルマやクルマ社会の技術革新、環境改革など企業をはじめ国を挙げての取組みには、近年目を見張るものがあります。なかでも、市民が簡単に取組める交通事故防止策の一つは「ヒヤリ・ハット地図」の作成ではないでしょうか。全国各地の地方自治体や警察署、地元の企業・商店街・市民サークル・町内自治会などが共同で、地元生活者から、歩行中や運転中にいつ、どこで、どのようにヒヤリ・ハットしたかなどの情報を提供してもらい、直ちに交通事故防止に繋がる情報、対策等を地図上に記入し「ヒヤリ・ハット地図」として作成公表し事故防止に効果をあげているとのこと。国土交通省自動車交通局は事業用自動車を対象に「ヒヤリ・ハット調査の方法と活用マニュアル」等を発行し活動していますが、これらはまさに都市デザイン・環境デザインの原点ではないでしょうか。

二つ目は「ハンプ」。初めて出会ったのは海外で数十年位前か。以前、旧友から町内自治会でこれを設置しようとしたが失敗した話を聞きました。3年前、ブラジル国内を1ヶ月旅行し、クルマに乗るたび毎日朝から晩まで何十回とこのハンプを乗

り越え行動する生活でした。住宅街の出入口や信号のない交差点、ロータリーの手前、駐車場の出入口、ホテルへのアプローチ、横断歩道の手前など、クルマのスピードを落とすべき箇所には必ず設置されていました。昨年訪れたオーストラリアのケアンズの海沿いのエスプラネード通りには素敵なハンプが標識と共に設置されていました(Fig.3)。事故防止のスピードダウンや改造車の締め出しには最適の方法と思う。国土交通省道路局のホームページに「社会実験の推進・道路施策の新しい進め方」というタイトルでハンプの設置状況の写真などが掲載されています。過日、JDラウンドテーブルフォーラムでハンプについて述べたが、そのとき日本国内には100箇所くらい設置されているとの回答を得ました(本誌 vol.8-2参照)。これらのハンプが、いつ、どのように地元の人々とかがわり設置され、その結果はどうか等、国内の実情、海外の状況なども併せ、ハンプについて互いに理解を深め「ヒヤリ・ハット地図」と共に、JDが交通事故撲滅のための市民パワーを盛り上げる一助になればと思います。



Fig.3 ハンプ/オーストラリア ケアンズ

police authorities, corporations, retailers' associations, civic groups, and neighborhood associations jointly collected information on places that they have felt dangerous while driving and walking and indicated them on the local map. This map has been made in various localities and has helped to reduce accidents. The Ministry of Land, Infrastructure and Transport has published a manual "How to Find Dangerous Spots and Use Alarm Maps" for drivers of commercial vehicles. The concept of an alarm map should be the basic consideration for urban design and environmental design.

Humps on the road

When I traveled in Brazil three years ago, I went over humps a number of times a day while riding in a car. Humps are placed wherever the speed of a car needs to be slowed down such as an entrance to a residential district, a crossroad that lacks traffic signals,

in front of a rotary and a crossroad, the gate of a parking area, and an approach to a hotel. Beautifully designed humps and traffic signs are placed in the Esplanade street along the coast in Cairns in Australia, (Fig. 3). During the JD Roundtable (Voice of Design vol. 8-2), I learned that 100 places in Japan had already installed humps. The stories about installing humps in these localities should be collected including why they were installed, and what effects they have brought, so that other localities can use the data for their reference.

I hope JD can promote people's involvement in making alarm maps and installing humps to reduce traffic accidents.

Hideaki YAMAGUCHI, Editorial Member

事務局から

理事会報告

2004年3月10日(水)2003年度末理事会を国際文化会館で開催し、2003年度事業の経過報告と2004年度の事業計画案の検討を行った。

冒頭に、スイスで開催されたレイモンド・ローウィ・ファウンデーション・スイスが主催するサンモリッツ・デザイン・サミットに出席した水野誠一理事より、デザインの社会的責任の自覚について討議し、デザイナーがデザイン業務を一斉に休む日を設けるといった提案がなされたなどの報告があった。その報告を受け、栄久庵憲司会長は、従来のデザインを見直す動きが世界的に見られると見解を述べ、かつてローマ・クラブが行ったようなインパクトのある活動が求められているとし、現代の生き方を再検証し警告を発する活動組織をJDメンバー+αで編成することを提案した。また、今後アジアにおける生活のあり様が経済・文化に影響を与え、世界の中心になると考えられることから、消費文化論を検討から実行の段階へ移すことを提案された。



次に、事務局から2003年度事業の経過を報告し、後半は2004年度の事業計画案について、具体例をあげながら課題認識を共有し、次年度の展開にむけて活発な討議を行った(本号「Voice of Design2004年度の編集方針について」を参照)。特に、マイナスのデザインでは議論が大きく展開された。このテーマは、かねてから大宅映子理事より提起されていた景観問題が原案となり、事務局が計画案を作成した。この事務局案に対し、水野理事は20世紀の加算の時代から21世紀は引き算へ発想の転換を図る必要があるとして「マイナス」の意味を広義に捉えることの重要性を指摘し、JDの次なるテーマとして扱うことを提起した。これを受けて、景観問題にとどまらない広い概念をもつテーマとして捉え、再検討を行った。

最後に、栄久庵会長が提案した活動組織の編成について、田村明監事は、こうした活動を現代的にどう表現するかだと述べ、水野理事からはメッセージをビジュアルを使って表現したアピールの方法を考えてはどうかとの提案があった。



編集後記

昨秋のJDシンポジウム「クルマ社会のデザイン—市民のためのモビリティ」でフランスの「モビリティのシナリオ」を聞いていて思ったのは、市民が長年かけて蓄えた社会常識や共通感覚としての「コモンセンス」の確かな存在だ。そこをベースに行政の研究機関が取り組み、分析・構造化して未来の構想を提示している。この段階では産業界との関わりについての記述が少ないが、日本は行政と産業界の連携が早い。その産業界が従来の「消費者」でない市民社会の意識の高まりの意味をどう理解し、受容と発展の仕組みを作るかが問われる時代になった。

デザイナーもそうした新しい市民・産業界・行政の連環の中にどうコミットして新しい働きを見出していくかだ。市民社会のコモンセンスとデザインがどう噛み合うかは、デザイナーの提示能力にかかっているのではないかと。(佐野邦雄)

VOICE OF DESIGN Vol.9-4
2004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.9-4
Issued: March. 31. 2004
Published by Japan Institute of Design
3-30-14 Takada, Toshima-ku, Tokyo 171-0033 Japan
Phone: 81-3-5958-2155 Fax: 81-3-5958-2156
Publisher: Kenji EKUAN / Executive Editor: Kunio SANO
Chief Editor: Yukio SAKODA / Translator: Chine HAYASHI
Printed by Takayama inc.

JD Board Meeting

To conclude fiscal year 2003 the JD Board to met on March 10, 2004. First, Seiichi Mizuno reported on the discussions focusing on the social responsibility of designers and others at the recent Design Summit at Saint-Moritz, Switzerland organized by the Raymond Loewy Foundation. JD chairman Kenji Ekuan observed that the world has begun to review the significance of conventional design and suggested that lifestyles in Asia would exert greater influence on the economy and culture of the world. He further suggested that JD study consumption culture and put its results into practice. Then, the Board heard the activity report of 2003 by the Secretariat, and discussed the proposed program of activities for the 2004 fiscal year. Among others, the "design of subtraction" incited heated discussion. Mizuno emphasized the need to interpret the "subtraction" and apply it to various designs. JD will focus on this subject in 2004.

Editor's Note

While listening to the lectures on "French Scenario for Mobility" given at the symposium "Design in the Motorized Society - Mobility for Citizens," I realized the existence of "common sense" among French citizens. using this common sense, as its basis, a governmental research institute has analyzed current conditions and structured future scenarios.

Relations between the government and business sectors are well developed in Japan. Now is the time when the industrial sector should pay due consideration to mounting civic consciousness, and develop a method for accepting and integrating it into their business operations. Designers should find ways to commit themselves in the linkage of citizens, industries and government. It depends on the competence of designers to link the common sense of civil society and design.
(Kunio SANO)