

# Voice of Design

Vol. 10-3

日本デザイン機構  
Japan Institute of Design

東京都豊島区高田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出版記念フォーラム クルマ社会のリ・デザイン —近未来モビリティへの提言



開会挨拶 栄久庵憲司 日本デザイン機構会長

本書が、フランス設備・運輸・住宅省のトランスポーター専門家の提言も入れて出版されたことは、たいへん意義深いことです。

先日、前回のシンポジウムにこられたフランス設備・運輸・住宅省のエリアンヌ・ヴァン・ドゥーブルさんが、同省の輸送関係のシンポジウム「デザイン・交通・移動」の内容を知らせてきました。日本デザイン機構のシンポジウムでお話をされて、非常にインパクトを受けたということで、「我々も頑張っていますよ」というような連絡を受けたのです。

我々と同時期にフランスでもやっているということは、非常に臨場感があります。中心になっているのが、前回我々のシンポジウムに参加してくれた人なので、

非常に心強いし、親しみを感じます。

日本デザイン機構としては、今後もいろいろなテーマを続けていきます。これまでに取り上げた「水」についてもまとまりができると思います。さらに、ちょっと角度を変えて消費問題も題材に上がり、これから時を重ねて検討していきたいと思っています。

今の日本や世界にとって、最も基本となるところをしっかりと見つめることが肝要です。そこが狂うといろいろなものが狂ってしまうということで、理事会でも討議が続けられています。

今日は、その思いをもう一度募らせて、皆さんの意見を伺うことによって流れをつくり、エネルギーがでるような会合になればと思います。

### 目次

特集 JD出版記念フォーラム  
クルマ社会のリ・デザイン  
—近未来モビリティへの提言

開会挨拶	1
講演	2
「個人が責任をとるデザイン」 大宅映子 一人ひとりが豊かさを実感できるために—— プレゼンテーション	5
章編者による各章の解説 パネルディスカッション	9
「近未来モビリティへの提言」 執筆者を迎えた討論 事務局から	16

### Special Issue JD Forum Commemorating the Publication

Opening Address	1
Discourse	2
Presentation	5
Panel Discussion	9
From the Secretariat	16

### JD Forum Commemorating the Publication "Re-Designing of the Motorized Society – Proposals for Mobility in the Near Future"

#### Opening Address

I applaud the completion of the book. It is meaningful that the proposals by experts in transportation of the Ministère de l'Équipement des Transports et du Logement of France are contained in this book. Ms. Eliane de Venduvre of the ministry who visited Japan on the occasion of our symposium in 2003 gave us information on the symposium on "Design, Transportation, and Mobility" organized by the ministry recently. It makes me feel excited and gives me a sense of solidarity with them that we are discussing the same subject here and there simultaneously.

Now is the time for Japan and other countries to look at the basics clearly. If we miss the basics, I am afraid, we will fail in building anything successful. Today, I would like to listen to speakers and hope we can forge a consensus concerning into what direction we should pour our energy.

Kenji EKUAN, JD Chairperson

## JD出版記念フォーラム

## クルマ社会のリ・デザイン—近未来モビリティへの提言

2004年11月26日(金) 会場 国際文化会館 別館2F講堂 主催 日本デザイン機構

## 講演

## 個人が責任をとるデザイン

大宅映子 ジャーナリスト



## 自己責任をとれる「個」を増やす

難しいタイトルがついていますが、私はこれを国と個人の問題だと捉えています。

これからは構造改革、という小泉さんがやると思う方が多いと思いますが、構造改革はみんなが働いたお金を、政策という形で分配するわけです。今までは官がその分配権を持っていた。それを個人の手に取り戻すことが構造改革だと私は捉えています。そのためには、「個」がしっかりしなくてはいけない。ところが日本では個の確立は良くないとしてきたので、個が強められることなくきたのです。

日本はずっとお上にお任せというスタイルできました。お上は大きなお世話をしたいわけです。発展途上の時代にはそれは確かに巧くいった。あのときに個人が自由にやっていたら今の日本はなかった。だから官の役割は十分認めますが、もう世界に冠たる国になって、一人ひとりの選択肢がいっぱいある国になってもまだ、官が「お前ら黙ってこっちに任せろ」という国の運営の仕方は間違っていると

思うのです。

私は、個を確立した人間がそれぞれ自己主張をして、自分で選択した以上は責任をとる。そういう人々が国が運営されなきゃいけないと思っています。自己責任をとれる個が増えてこない限り、この国は良い方にはいかない。

## 自己責任を考えさせられたアメリカ

自己責任というのに一番ショックを受けたのは昭和40年。初めて旦那と2人で海外旅行へ出ました。ハワイでレンタカーを借り、道を間違えて断崖絶壁にでた。そこに「Drive at your own risk」と標識がありました。ここから先は自己責任で運転してください、当局は責任を持ちません、と。柵で固めて落ちないようにすることは一切せず、もし行きたいのならどうぞ勝手に、という感じです。「すっげー」アメリカってというのはこういうところなのだと思います。

ところが日本は、この間イラクで起こった人質事件のメディアの反応ですよ

ね。「自己責任なんて冷たい社会になっていいのか」との意見が出てきたとき、ひっくり返るくらいに驚きました。「若者の崇高なるボランティア精神」「若者の自分探し」。いいよ、探しに行っただって。しかし、そこへ行かなければ絶対に捕まらなかったことは事実です。メディアは、邦人を守るのは政府の責任であるという。「戦争だから行くな」と言っている場所にわざわざ出向いた人の責任を、なぜ国がとらなきゃいけないのか？

あの人たちが人質になった時点で日本全体が人質に取られたのと同じ。日本人だけじゃなく、テロは人類に対する挑戦だと思う。通販生活という雑誌で、自己責任をテーマに私を含む6人がそれぞれ自己主張をした。その後、国民投票と称して読者から誰の説に賛同するかとアンケートをとり、私の説が一番高かったのほっとしたのですが、表のマスメディアが少しずれている、と思いました。

## 管理社会はコストが高い

問題は自分で責任をとらないと管理をされるということです。日本はずっと管理社会で、その結果コストが高くなる。右肩上がりでお金が入るときは日本中に分配してもOKです。でも、これ以上伸びない。みんなが汗水垂らして働いたお金をいかに効率的に使うかという時点にきているのに、まだ彼らは規制を増やすわけ。

JD Forum  
Commemoration the Publication  
"Re-Designing of the Motorized Society  
- Proposals for Mobility in the Near Future"

Period : 26 November, 2004

Venue : International House of Japan (Tokyo)

Organized by : Japan Institute of Design

Program : Opening Address Kenji EKUAN

Discourse Eiko OHYA

Presentation Hiroshi SANO, Yukio SAKODA,  
Tomoko INUKAI, Seiichi MIZUNO

Panel Discussion Hidetoshi OHNO, Syuzo ISHIMORI,  
Keiko TORIGOE, Ken'ichi NISHIYAMA  
Masato ISAKA (moderator)

Discourse  
Designs to Encourage Individuals to Take Responsibility  
for their Behavior

## \* Developing Responsible Individuals

I conceive this subject as the question of the government and individuals. The government is a mechanism to distribute the funds collected from taxpayers to its various services. So far, the government has held unilateral power to distribute the funds. The ongoing restructuring of the government, I understand, is meant to restore that power into the hands of individuals.

Japan has been led, controlled and managed by the "high above" and people have been tamed to be obedient. This style of governance went well during the process of development. Now that Japan has become an economic power and people can enjoy choices in life, the traditional style of government, "Don't say

規制を増やすと不自由だし、規制をつくるということは誰かが利権を持つことです。その人たちがどんどん増大する。

クルマで言えば、例えば一度事故があると、必ず右折できたところができなくなったり、信号ができたり、ガードレールや中央分離帯がつくられる。あれがなかったら災害のときにもっと自由に動けるはずなのに。今でも、真っ暗なところで黒い洋服を着て横断歩道ではないところを渡って事故にあってもクルマの方が悪いんです。総務庁でも文部省でも自己責任は問えないと言うんですよ。これではお金がいくら有っても足りやしない。『自分の身は自分で守る』を徹底させればコストはかからないのに、そこは放っておいて信号やガードレールで守ろうというのは全く間違いです。

#### 高い道路になるのは当然です

国の責任と個人の責任というのがあり、道路網をつくるのは国の責任だったと思います。「クルマ社会のリ・デザイン」のインタビュー(3章「道路だけじゃないでしょ」)を受けた後、道路関係4公団民営化推進委員会は私と猪瀬直樹さんしかいなくなりました。当初7人の委員がいて、なるべく道路をつくれないうにする内容の意見書を出す時点で、委員長と中村先生が賛同できないと言ってお辞めになった。委員長代理の田中一昭さん以下で続け、いよいよ法律になるという時点で大変な抵抗をうけた。当然です。今まで道路をつくったお陰で当選して国会議



員になっている人たちが、「そうございますね、もうやめましょう」なんて言う訳ないんですから。

改革は100点なんか取れないですよ。私と猪瀬さんは60点を取ろうとした。あとは1点ずつでも国民のために上乘せしたいと考えたが、残りの3人は、「根っこがないからこれは0点だ」と言ってお辞めになった。猪瀬さんはおもねたとか国交省とつるんだとか、ありとあらゆる悪口を言われた。メディアはそう書いた。でも、私はそうは思わない。結果として、私も個人、猪瀬さんも個人。個人として考える人だけが残ったと考えています。

高い道路になるのは当然です。高速道路の非常電話が一つ257万円です。それを取り上げたら、「今まで257万円かかっていたのが、41万7千円に変わります」と。あと、「メートル11万円のオーバーブリッジの網が、亜鉛メッキにすれば2万円ですみます」。公団はありとあらゆるシーンでこういうことを行なっていると理解していただきたい。それに対して「変だ」と声を上げなきゃいけない。

#### 利用者の必要とかけ離れた道路標識

そこで、高速道路の標識のデザインについてです。標識の行き先は全部行政区分で決めている。例えば、甲州街道を調布の方から新宿に向かうとき、私たちの感覚では目標地は新宿です。でも三宅坂と書いてある。私はそういうことに始終文句を言っています。

道路の委員会が終る頃に「大宅さんが昔から言っている、〈わかりやすい道路標識に関する検討委員会〉をいよいよやることになりましたので、委員になって欲しい」と要請されました。そこで今話をしたら、もう20年も前の昭和61年にルールはできていたのです。「全国統一的に用いる地名について」。通達で決まっていた。で、「案内標識の目標地は重要地と主要地と一般地に分けてある。道路の種類に応じて第一ランクの地名のうち、最も近いものを表示することを原則とする」「主要幹線道路には重要地を書く」。浅草橋、池袋、上野、五反田が重要地で、赤羽、青戸、荻窪が主要地。重要地の方がランクが上ね。そんなもの誰も知らないし、知っても何の意味もない。

anything, but just trust us and follow us," is no longer feasible. Individuals who have an established sense of self should express their opinions and take responsibility for what they do. A country must be governed by such individuals. Unless responsible individuals increase, this country will not be able to develop in a better direction.

#### \* High cost of controlled society

When citizens do not take responsibilities for their behavior, they will be controlled by society. Thus, regulations are imposed one after another to control people's behavior. This is a critical problem. Japan has long been a controlled society, which is costly. Enforcing regulations requires more officers and money. If a serious traffic accident occurred, a right-turn would be prohibited, a new signal would be built, a guardrail would be installed, or a central separation belt would be built. In this way, money will be spent endlessly to protect people who do not take responsibility for

what they do, even at the expense of smooth traffic.

#### \* High cost of road construction

The government is responsible for constructing and maintaining express highways and other roads. I was a member of the 7-member Promotion Committee for the Privatization of the Four Highway-related Public Corporations. We, at first, attempted to submit a proposal to discourage the construction of new roads. The chairperson and another member resigned right before the submission of the proposal, and when the proposal was about to be formulated as an act, we had strong opposition from members of parliament. It was natural for them to oppose because they had been supported and elected for their efforts to construct roads in their constituencies. It is also natural that highway construction costs a lot. In the financial report, I found that it cost 2.57 million yen to install an emergency telephone, and asked a corporation officer why it was so expensive. Then, he replied, "It will be 417,000

高速道路の出口を案内する表示もルールがある。予告は出口の2キロと1キロと500メートルに表示する。高速道路の降り口に横浜・青葉と書いてあり、次に小さくスペースを入れて市が尾と書いてある。どういう意味かとずっと思っていました。そしたら、インターチェンジの名前が横浜・青葉で、市が尾はインターチェンジから行ける都市名。

国道と県道で表記が違う。私たちには国道か県道かなんて関係ない。行けるか行けないかなの。色を変えて国道と県道を区別している。余計混乱するばかりです。

もっと頭にきたのは、12年前にも同じことをやっていて、それを報告した人が「僕がまだ髪が黒いうちにこれをやりまして、今は髪が真っ白になりました」って。「じゃ、私たちが今これをやっても、あと10年また何もしない訳ね」って言ったら、嫌な顔をしていました。

### 完結した制度をつくる必要がある

国はやはり道路網とか標識のルールとかシステムをつくっていく義務がある。

この間ドイツに行きました。あそこは環境問題でクルマへの規制をしています。徹底していると思ったのは、電車でちゃんと自転車専用車両がある。だから個人が動くとき、自転車で行って電車に乗り、降りてから自転車に乗ることが可能です。日本の場合は、自転車道をつくることで終わってしまい、ちゃんと完結した制度になっていない。

イギリスのマンチェスターだったと思うんですが、お年寄りがなかなか外に出られなくなった。それで、駅までのバスとリンクした路面電車を電話で予約できるようにした。お年寄りの外出をシステムとして完結させている。日本でも最近路面電車がもてはやされているらしいけど、結局形だけで消えてしまうことがすごく多い。

### いかに冷静な言葉で文句を言うかが問われている

国土の均衡ある発展。均衡というのはバランスです。結果を同じにすることじゃない。今までは、結果を同じにするようなことにお金がばらまかれた。そうやっていたらせつかくみんなが稼いだお金が全然有効に使われない。

私たちは声を上げてムダだと思ってしまうところが一番の問題で、「この看板は嫌だ」とか言わない限り、既得権を持つ少数派の人がこの国を運営する形は変わらない。官が勝手にやっていた時代と違い、今は私たちが要求したら情報は出てくる。逆に言うと、私たちがいかに冷静な言葉で文句を言うかが問われている時代です。私たちはしがたない庶民ではなくて、同じ立場になって考える。どうしたら一人ひとりが豊かさを実感できる場所にお金を使えるようになるかは、個人が声を上げて主張をしていかない限りは動かない。個人が責任をとるといえるのはそういうことです。



おおや えいこ/ジャーナリスト。道路関係4公団民営化推進委員会委員。1941年東京生まれ。1963年国際基督教大学卒業。PR会社勤務を経て1969年日本インフォメーション・システムズ(NIS)設立。代表取締役を務める。企業や団体文化イベントの企画プロデュースのかたわら、1987年から始めたマスコミ活動は、国際問題・国内政治経済から食文化・子育てまで多岐に渡って活動。主著に「どう輝いて生きるか」、「いい親にならなくていい」(ともに海竜社)など。

yen from next year." He also said that the cost of metallic net for an overbridge had been 110,000 yen per meter but it could be lowered to 20,000 yen by using a zinc-coated material. The Highway Corporations have been spending money in this way. Somebody must raise a voice against their practice.

#### \* Road Signs

The destinations shown on the road signboards are often unfamiliar place names. I complained about this at a meeting of the Committee to Study Easy-to-Understand Road Signs, and learned that the rules on using place names had been formulated 20 years before. There are three ranks of place names, namely, important places, main places and general places. Place names are grouped in these three categories, and used according to the rank of roads. For principal roads, the names in the "important place" category are used, even though that they are not popularly known to drivers. What made me furious was that this Committee was doing the

same thing 12 years ago, but no improvement had been made on signboards in this period.

#### \* Inconsistent systems

Recently I visited Germany that has many traffic regulations because of environmental consideration. I was amazed to find a bicycle car in a train. Bicycle riders can continue traveling with their bicycles after getting off the train. In Japan, at best, the government will construct bicycle-only roads leading to a train station.

#### \* Complaints and requests in a calm tone

So far, the national treasury has been spent, in some cases wastefully, to develop the whole country uniformly. The crucial problem is that people have given up thinking it is hopeless to raise their voices to authorities against their wasteful investments. If people continue as they have been, our country will continue to be governed by the small number of people enjoying vested powers.

## プレゼンテーション 第1章 光と陰

### この本の活用を

こんにちは、佐野寛です。やっと本になりました。見ての通りこれは、デザインをする側、デザインをする人のための本です。クルマ社会への注文、要求、クルマ社会をどのようにリ・デザインしていくべきかについて、たくさんの意見を集約できました。中身がたいへん濃い本になったと思います。

この出版の意義については、『クルマ社会の未来を考えることは世界がいやおうなく直面している大きな課題だ。そのテーマに真っ向から立ち向かうということは、乱暴なことといえるかもしれない。しかし、誰かがやらなければならない課題であることも確かだ。クルマ社会のリ・デザインをテーマに掲げ、その大きな課題に気概を持ってこの混迷している社会に一矢を報いることはとても意義のあることである。』と、栄久庵会長がこの本の冒頭に書いた通りです。

この本づくりには長期間、フォーラムまで入れると4年間ぐらいかかっていますが、社会はどんどんどんどん変化していくので、賞味期限が問題になります。なるべく賞味期限が長くなるように作りましたが、少なくとも3年間、例えば大学の関係ゼミなどで、参考書として扱ってもらえればいいなあと思います。そしてできれば10年くらいは本としての価値が持

佐野 寛 クリエイティブディレクター

続するという本になれば最高です。その先20年くらいすると歴史を刻んだ本としてまた価値がでる、というようになれば素晴らしい。どうか皆さんそういう点でもご支援をいただきたいと思いますので、よろしく願います。

### 課題解決のヒントがぎっしり

私自身は、総論を担当しました。どんな事物にもプラス面とマイナス面がある。陰陽が関わり合いながら動いている。陰と陽の動的バランスによって世界は成立しているのです。クルマ社会についても同じで、クルマ社会について考えるときには、陰の面にも目を向けないといけない。問題の所在がわからない。ということでこの本では陰の面も取り上げています。

クルマ自身の問題は、問題解決しないとやっていけない自動車産業が、必死の努力をするでしょうから、まかせておいてもいいかもしれない。ところがクルマ社会問題はそうはいかない。あちらを立てればこちらが立たないという大問題だらけです。民間任せにしておけば済むという問題ではない。国の問題として、行政全体の問題として取り組むべき、基本的な社会づくりの問題なのです。そういうときに、デザインはどうしたらいいのか、例えば外国ではできて、日本ではできないという問題をどう解決したらいいのか。



か。ここでは、世界ではここまでできている、という具体的な事例や提案を全部載せることで、少なくとも解決策についての理解には資するでしょう。総論で問題点を抽出し、各論でその解決方法を提案し、あるいは提示すれば、相当役に立つのではないかと考えたわけです。

この本は2千部しか刷りません。今売れ行きは順調ということですが、完売してもこの本を手にする人は2千人、増刷してもせいぜいプラス千人です。しかしその、1億2千万人のうちの3千人が、この本を認識や理解に役立て、そしてわずかにであれ行動に移してくれれば、そしてそのことがネズミ算のように増えていけば、事態は変わっていくと思うのです。というわけで、とりあえずこの本を、どうぞPRして広めていただきたい。

この本は4つの章で構成しました。第1章が総論。2章は現状の展望、3章はあるべきクルマ社会への要望や注文、4章は、現実的にどのようにことを進めていくのかをまとめました。というわけで2章3章4章を担当された方につなげます。ありがとうございました。

さの ひろし/クリエイティブディレクター。モスデザイン研究所代表。1935年東京生まれ。東京芸術大学卒。目白大学教授。元東京学芸大学教授。NPO法人日本デザイン協会理事。主著に「21世紀的生活」(三五館)、「広告化文明」(人間縮小の原理)(ともに洋泉社)、「現代広告の読み方」(佐野山寛太著、文春新書)、「透明大怪獣時代の広告」(広松書店)、「映し世の写真家たち」(誠文堂新光社)、「ガジェットブック」(編著、宣伝会議)など。

Fortunately, now, we can obtain information on demand, and are able to bring some changes if we express our opinions. How can taxpayers' money be better used to improve individuals' wellbeing? It depends on individuals who are able to express their ideas in cool words and are ready to take responsibility for what they do.  
Eiko OHYA, Journalist

### Presentation The book "Re-Designing of the Motorized Society"

\* Chapter 1: Light and Shadow of the Motorized Society  
The book, Re-Designing of the Motorized Society, is for people on the side of designing transport. Requests, demands and suggestions to better re-design the motorized society are brought together. It took us several years to publish this book. As our society is undergoing rapid changes, the "best before" period of relevancy of

this book is my current concern. I wish this book would be used as a reference book at universities for at least the next three years. I would be more than pleased if the value of this book would remain after a decade, and then become a valuable historic record in decades afterward.  
I was responsible for writing the general overview. Everything has both positive and negative sides. We cannot identify problems unless we turn our eyes to negative aspects. So, negative aspects of our motorized society are introduced. The problems of automobiles will be solved by the automobile industry, because, otherwise, they cannot survive. But the problems of the motorized society cannot be solved by the private sector alone. It is the question of basic social development that the government, the private sector and the public should address together. What roles should designers play here? The book contains practical case studies to help the readers at least see how problems can be solved.

## 第2章 広がり

### 移動範囲の広がり

2章では移動範囲の広がり、歩く環境を含む移動手段の多様化などについて様々な視点で光を当てています。今日は本文の内容をふまえながら、語りきれなかった事柄について、補足をしつつ述べます。

1869年に最初の北米大陸横断鉄道が開通、その後急速にネットワークを広げた米国は「鉄道の子」といわれていたのです。まさにスピード、時間が移動範囲を拡げました。鉄道は米国の拠点都市を次々と生み出しました。しかし、広大なアメリカの開発を面的に拡げ、まとめたのは、米国で大きく成長を遂げたクルマ、なかでも1908年に発売のT型フォードによるものでした。これまでの馬による「いつでもどこへでも」という随意性はそのままに、移動範囲を格段に拡げて、農村生活を一変させたのです。当時のクルマは蒸気エンジンあり、電気自動車ありで、いずれも高性能を誇っていました。一方鉄道は、開発に必要な資材と人材を拠点に向け、また農産物を都市に向け大量に運び続けました。鉄道を動脈とすれば、クルマは毛細管に達する血液でしょう。

### 既成の枠を取払う

鉄道をモビリティの重要な基盤とする京浜、京阪神をはじめとする日本の大都市は、世界でも特異な発達を示していま

### 迫田幸雄 静岡文化芸術大学教授

す。なかでも、近郊鉄道が都心の地下鉄に乗り入れ、地下鉄も郊外に出ていくという相互直通運転は移動の連続性が評価されて世界の注目するところとなり、これに倣う国も多く出ています。早くから直通運転に積極的であったカールスルーエ（ドイツ）のトラムは、なんと電気方式も車両規格も違うドイツ鉄道に、複電圧交直両用路面電車を開発して乗り入れ、路線網が200キロを越えるまでに伸びています。これに比べれば、本にも書いた、岡山電気軌道の低床高性能トラムLRVをヘビーレールの非電化単線のJR吉備線に乗り入れる案は、技術的には比較的楽に実現できる可能性があります。数多くの地方路線インフラを抱えるJRの一部では、このヘビーレールの資産を利用して、ランニングコストの比較的安いライトレールへの転換を視野に入れた研究をしているようです。機材として、リチウムイオン電池を搭載したインバータ制御電力回生式のLRVの研究を鉄道総合技術研究所が発表しています。

### 新発想が切り開く新しい地平

リチウムイオン電池搭載の時速300キロ超のクルマについては、本書のなかの開発者の慶應義塾大学教授清水浩さんと日本デザイン機構理事水野誠一さんとの対談に詳しく出ていますが、将来この

クルマがアジアハイウェイを疾駆してイスタンブールに至り、ヨーロッパを訪れる日が来るのが楽しみです。

ここで最も肝心な技術、モーターの小型化によってインホイールモーターが生まれたように、ライトレールではハブモーターとして小型化に成功、座席の下に納まるまでになって、100%低床の全く新しい乗り物が生まれました。この乗り物を新鮮ならしめたのは、デザインの力に大きく与っています。本書で紹介したストラスブルールのLRTも、美しく使いやすい停留所施設、すがすがしい芝生軌道の環境デザインのほか、フィリップ・ニールマンの車両デザインを除いては語れないでしょう。低床化は技術の力としても、車体の半分を占める、乗り降りのしやすい大きな出入口、広い窓ガラスを通して楽しめる街の風景、ゆとりのある座席、至る所に用意された立ち客のための握り棒、そして、どうしても乗ってみたいと思わせる、半球状の運転席カプセルを持つ車体外観であります。これらのデザインが示すところは、モビリティの主人公が利用者であることをはっきりと語っています。そして利用者のニーズ、地域のニーズを小さな単位で解決していくことが未来を切り拓くといえましょう。

さこだ ゆきお／インダストリアルデザイナー。静岡文化芸術大学教授。1944年神奈川県生まれ。1969年東京芸術大学工芸科卒業（インダストリアルデザイン専攻）。車両製造会社設計部を経て1988年デザイン事務所設立。2000年静岡文化芸術大学教授、現在に至る。電車、電気機関車の造形デザイン、営団地下鉄、埼玉高速鉄道などの案内サインシステムの立案など、公共交通機器、施設のデザイン実践を推進する。

We considered the book would be most easily used if we presented problems in the general overview, and proposing solutions to them in the following chapters. Chapter 1 is devoted to the general overview, chapter 2 contains the observation on the current situation, chapter 3 holds the requests and demands from the public for a desirable motorized society, and chapter 4 contains practical suggestions and proposals on how to take future actions. I hope that the readers will gain deeper perceptions and understanding on motorized society, and change their behavior even a little, so that the current society may change for the better. Hiroshi SANO, Creative Director, President of mosdesign laboratory inc.

### \* Chapter 2: Expansion of Motorized Society

Chapter 2 describes the expansion of mobility promoted by the development of various means of transportation. I would like to

add to what I wrote in the book on cities and light-rail transit (LRT) systems.

The United States expanded its transportation networks with the commencement of services by the cross-continental railway system in 1869. Large cities were born along the railway line, and in the beginning of the 20th century, automobiles replaced horses to expand people's mobility also in the rural areas as well.

Transportation in Japan has developed with national and private railway lines. The private railways connecting city centers and suburban centers are now connected with subway lines running in the inner cities, thus, continuous mobility between suburban districts and city centers is ensured. Some countries are modeling after this system. Some local railway companies that maintain the railways from the former Japan National Railways are studying the feasibility of replacing them with light railways for less expensive running cost. R&D is underway to develop inverter-controlled,

## 第3章 成熟

犬養智子 評論家



### 移動の自由は基本的人権だ

「クルマ社会の成熟」では、21世紀の超高齢社会の個人の移動の自由と快適さを軸に展開しました。章のまとめ役の私の基本は第一に「移動の自由と人生を楽しむ」は基本的人権である、の認識に立ってシニアの自立と自由を考えました。第二に社会は『幸福原理』でデザインされているか？企業原理が優先されていないか？を問う姿勢です。都市設計・クルマ・道路・公共交通や代替の移動具も、上の観点で見ました。この章の執筆者は、まちの主役である市民の立場から論を展開、いなかのモビリティについては、都市と別の世界が明らかにされ、しかしその現実はいま都市の現実になると指摘されました。すべてはこの国で幸福にトシをとることができるか？の危機感に基づいています。

### シニアに高いモビリティを

3章をご紹介します。溝端光雄さんは、シニアに高いモビリティを確保し、活動的な生活を保持することが健康と長寿への道であり死亡率が下がる。クルマが運転できなくなったら様々な代替の乗り物が必要で、データを示しつつ主張。交通バリアフリー法は大都市の大きな駅でのみ有効と法の不備を指摘しました。

白石正明さんは、加齢によってクルマを失うとQuality of Lifeが下がる、また代

替交通だけでは不十分であるとの主張。運転免許不要の足代わりの電動スクーターが重要になる。外出頻度にも差が出るデータを展開。ボランティアに支えられたショッポモビリティの実例も紹介。シニアの自決権の保証です。

萩野美有紀さんは、ライフステージにあった快適な移動手段の確保をめざす。誰もが疲れず楽しく移動できるよう、公共交通がシームレスに繋がるように、駅やビルのユニバーサルデザインを具体的に解説。

竹田津 実さんは広大で人口希薄な道東のシニアに焦点を当て、クルマは水、空気、食べ物に次ぐ命の元である。いなかで高齢者のモビリティ確保は生死の問題、年齢が理由の運転制限はありえず、シニアの視点でモビリティ社会をデザインする必要を説き、田舎の現実がいま都市の現実になるだろうと鋭く指摘。

楠本正幸さんは遊歩者の視点で都市を考え、実例を示しつつ、人間と都市の関係を「市民は遊歩者」として、遊歩者の視点のあるまち、歩けるまち、クルマと共存できるまちをデザインしようと主張。「都市は記憶の蓄積である」は名言です。

小池千枝さんのインタビューでは「トラックは夜走れ」。大賛成です。「新幹線に貨車をつけなかったことは大失敗である」。すごい視点です。

### 運転免許の返上はノー

私の主張は、日本の運転免許人口は65歳以上が900万人、若者は800万人、シニアの方が多いの、シニアに対する理解が低い、クルマは市民の足という意識も育っていない発展途上国。免許証をシニアから取り上げるな。でも日本は世論調査などでシニアの運転を制限したがる風潮がつよい。実際にはシニアは運転頻度も意欲も高い。セルフの運転は権利であり、移動は自由の確保だから、運転免許返上は自由を失う第一歩と認識したい。

シニアの事故が増えているから運転は控えての誘導に負けず、科学的データを見よう。事故分析総合センター (ITALDA) の調査では、65歳以上の運転中の事故は免許人口当たりでみると増えていない。理由は、高齢者人口は10年間で1.4倍、免許人口も2.3倍に増加。したがってその間の高齢者の死者は0.7倍、負傷者は0.9倍と減少。一方65歳以上の事故被害は歩行中が圧倒的に多いから要注意。代替移動具も、官の規制が強い日本では欧米のように自由に発展しにくい。自主的精神を育てたいと思います。

いぬかい ともこ/評論家、作家。東京生まれ。1954年学習院大学政治学科卒業。1955~56年イリノイ大学大学院ジャーナリズム&マスコミュニケーション学科に学ぶ。1957~1960年シカゴ・デイリーニュース東京支局勤務。1968年から著作活動に入る。女性と高齢者の自立・自由・尊厳が最大のテーマ。「人生は楽しく生きる」がモットー。

power-regenerative light-rail vehicles (LRVs) loaded with lithium ion batteries at the Railway Technical Research Institute. The success of LRT in Strasbourg, France greatly depends on the body design by Philippe Nielman. Its large doors for smooth entry and exit, large windows for passengers to enjoy outside views, spacious seats, and a hemisphere driver's seat are all meant to realize users' needs and desires. Realizing the users' needs and local needs on a small scale will open up a better future transportation system. Yukio SAKODA, Industrial Designer, Professor of Shizuoka University of Art and Culture

#### \* Chapter 3: Maturity of the Mobile Society

This chapter evolves along the axis of the freedom and comfort of individual mobility in the super-aged society in the 21st century. Along with the basic concept that "the freedom of mobility and enjoying life" part of basic human rights, we considered ways to

promote the self-reliance and freedom of senior citizens. We also attempted to review urban planning, vehicles, roads, public transportation systems and alternative means of transportation from the viewpoint of whether they were designed with the "principle for enhancing the well-being" of users. I oppose a recent move to make the elderly drivers to return their drivers' licenses on the ground of increasing accidents caused by them. In fact, the ratio of accidents among license holders over age 65 has not increased, and more accidents occur while the elderly are walking. Unfortunately, alternative transportation means will not prevail in Japan because there are too many government restrictions.

Tomoko INUKAI, Critic

#### \* Chapter 4: Re-designing the Motorized Society

I would like to present my concept for re-designing the motorized

## 第4章 リ・デザイン

### 否常識のすすめ

今日は4章をお書きいただいた西山賢一先生も伊坂さんも発言されるので、内容は本書を読んでいただくことにして、クルマ社会をリ・デザインするうえでの考え方をお話したいと思います。

クルマは20世紀の知識偏重、科学が著しく進歩した時代に生まれ進化した乗り物です。そして、中国や南半球のモータリゼーションが今のスピードで進むと化石燃料はあと43年、原子力も73年しかもない、21世紀中にはあらゆる資源を使いつくすといわれています。科学発展と資源との矛盾、経済発展による環境問題も今や待ったなしのところまできています。トヨタの張社長は地球上の残り75%の人に自動車を普及させたいということですが、今の常識を貫く限りおそらく不可能です。

21世紀は、従来の常識も非常識も否定する「否常識」が必要です。日本の企業活動や日常の暮らしの原点への回帰が必要で、文明と文化の2つの視点を融合するなかに21世紀の解はあると考えます。

否常識には「進化型」と「深化型」があります。20世紀末にアメリカの進歩的な経営手法を導入した常識否定は「進化」の方でした。これから必要なのは「深化」の方です。直線の変化ではなくスパイラルに同じところを堂々巡りしているように見

### 水野誠一 ソシアルマーケッター

えながら、実は次第に文化的に深まっていく。まさに価値を熟成させていく。その解は、全く新しいものをつくっていくことよりも、日本の暮らしの原点に戻っていくところにあるのかもしれないということです。

### 所有価値から使用価値へ

クルマをデザインすることは、自動車という個体をデザインする時代ではもはやない。そこから与えられる利便性であり、光と陰を十分に理解してクルマ社会のシステムをデザインする時代になっています。

今までは、購買・消費文明を基礎とした所有価値であり、作り替えの文明でした。技術が進化するにしたがって作り替え、そしてモデルチェンジ競争が生まれる。自動車メーカーはまだ製造業であることにこだわっていますが、必要なのは「所有価値」から「使用価値」への転換という否常識です。つまりレンタル・リース文明を前提に考えると、今までと違い、作り替える必要はない。作り足せばいい。例えばさらに環境に配慮した低公害エンジンができた場合、ボディやシャーシーはそのままにしてエンジンをそれに置き換える。こう考えると、自動車メーカーは製造業ではなくて、クルマによる移動サービスを提供し、サービスプロバイダーという

役割になる。例えばトヨタが今1兆円の利益を上げていますが、売上げではなく1兆円の利益だけにこだわるのであれば、売ることをやめてもサービスプロバイダーとしてもそれはできるはずですよ。

今の「使用価値」の大きな問題はレンタルシステムが不便なこと。駅から降りてすぐカード1枚で借りられて、好きなところで乗り捨てられるレンタルシステムがない。あるいはリースをした1台のクルマをずっと乗り続けるのではなくて、例えばレジャーにはレジャーカーを、ビジネスでは2人乗りのシティ・コミューターというような、その時々で簡単に使い換えられるサービスができれば、1台のクルマで全ての用を済ませるよりも遙かに豊かな生活が実現できます。

20世紀の常識を一度捨てるとはいえ、民間企業も今までの成功体験がなかなか捨てられない。そういうときに日本デザイン機構のようなNPOがその中間で「知恵の歯車」の役割として、新しい21世紀のモビリティを提案していくことに大いに意味があると思います。

みずの せいいち/インスティテュート・オブ・マーケティング・アーキテクチャ代表取締役。慶応義塾大学経済学部卒業。西武百貨店代表取締役社長、慶応義塾大学総合政策学部特別招聘教授を経て、1995年参議院選挙に比例代表で当選。同年、インスティテュート・オブ・マーケティング・アーキテクチャ設立、代表取締役就任。2002年リプロジェクト・パートナーズ設立、代表取締役C.E.O.就任。現在、海外企業の日本進出や、国内企業の再生に取り組んでいる。主著に「知恵のマーケティング」(同文書院インターナショナル)、「起業家ジム・クラーク」(監訳、日経BP社)など。

society. It is said that if the processes of motorization in China and in the southern hemisphere continue at the current paces, energy resources on the earth will be exhausted within this century. The president of Toyota Motor Corp. wants to spread motorcars among the remaining three quarters of the world population. It sounds impossible to do so as long as we adhere to our common sense. We need to negate both conventional common sense and non-common sense. There are "evolving" and "deepening" types of thought involved in negating common sense. The former is a linear process of value change. What is necessary from now is the "deepening" type, a spiral process to lead values to maturity. In other words, we will find solutions in fusing the perspectives of civilization and culture.

We have so far placed importance on possession reflecting the civilization of purchase, consumption, and remodeling. But we need to change our values from possession to use. The automobile

manufacturers should transform their business to mobile means providers renting and leasing motorcars instead of selling them. I am certain that they will gain sufficient profits out of this service. The great problem of pushing forward the values of using motorcars is that the existing rent-a-car system is inconvenient and poor in service. There is no rental system that a user can rent a car with a card at a train station and can leave it anywhere he/she wants. If a user can change a different type of car for different purposes, he/she will enjoy a richer life using a variety of cars instead of owning and driving the same car for all purposes.

Established corporations, particularly successful ones, may find it difficult to change their business policies. NPOs such as the JD can play an important role to propose a new style of mobility.

Seiichi MIZUNO, Social Marketer, President of Institute of Marketing Architecture Co., Ltd.



## パネルディスカッション



大野秀敏

建築家 東京大学教授

## 環境と人口減少の時代の モビリティ—ハイ・モビリティ、 コンパクト、シームレス

### 人口減少時代のモビリティ

「環境と人口減少時代のモビリティ」を執筆しました。高齢少子化は都市形態にも甚大な影響を与えるだろう、というのが私の考え方です。今の出生率でいくと2050年頃には人口が9千万人弱になる。今から約4千万人が減少するなかでモビリティを考えることになるわけです。

20世紀の都市計画を振り返ると、世界中で大きい都市か小さい都市かということを議論してきた。日本でも、なるべく小さい都市にしよう、と政府も専門家も言ってきたんですが、小さい都市はダメだった。魅力がない。選択肢の多さが大都市の魅力なんです。買い物から始めて、人と会うにしる、その選択肢の多さを保証するのがモビリティですが、人口が減ったときそのモビリティをどう保証していくかが問題になるわけです。

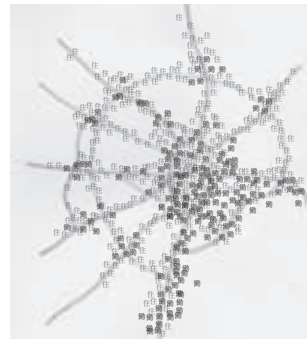
### 東京は鉄道を軸に再編成

東京のよさは公共交通機関、特に鉄道

が密度高く整備されていることです。すでに人口の都心回帰が始まっていますが、人口減少後はどうなっていこうかと考えると、遠郊外というのが嫌われていくのではないだろうか。

人口が減るだけならいい、という人が結構いる。例えば、1億人に減少すると昭和40年ぐらいに相当しますが、人口構成が全然ちがう。1/3が老人になる。今まで通り定年退職していると、生産が非常に下がるから生活程度が下がる。今までのような生活を維持しようとする、77歳までは働き続けたいといけない。高齢化社会というご隠居さんが増える社会だと思われる人が多いんですが、男女共に全員が高齢になるまで、全世代労働参加、生産参加を強要される社会になるわけです。そうするとやはりモビリティが非常に重要になるわけです。

ところが人口が減ると公共交通機関が運営できなくなる。21世紀の都市の課題は、この優れた鉄道システムをどう維持していくかに尽きる。その対策として、東京でいえば全部の路線を井の頭線みたいにすればいい、というのが私の提案です。井の頭線は駅間隔が約800メートル。ほとんどの人が歩いて駅に行く。普通の交通計画は、鉄道で行ってそこからバスに乗り換えて、バスから降りて歩きなさい、というヒエラルカルな役割分担を思い描いている。すると、都心からは遠くても井の頭線みたいな電車でトロトロ行って、駅から歩けるところに住む方がずっとモビリティが高い。というふうに都市を再編



線状型のコンパクトシティ

成できると一つの光明が見えてくる。東京首都圏で言うと、都市は鉄道線沿いにズルズルとひも状につながっていくという形態が考えられます。

### 都市の持ち味を活かしたまちづくり

最近、環境問題の関係で、都市はコンパクトの方がいいという議論がある。「小さな街の小さなコミュニティ」とみなさん郷愁で語るんですが、先ほどの話の通り多分これは成功しない。日本型コンパクトシティとは、ひも状にズルズルとつながった街ではないか。

モビリティというのは、鉄道か自動車かということではない。例えば首都圏であれば鉄道という資産の活用が生きる道であるし、地方都市であれば自動車になるかもしれない。ですから、世界中で通用する万能な処方箋があるわけではなく、各都市それぞれの持ち味を活かした街をつくっていかなければいけないということを、この本のなかで提案しました。

おおの ひでとし/建築家。東京大学教授、同大学院新領域研究科環境学専攻社会文化環境学大講座。1949年岐阜県生まれ。東京大学工学部建築学科卒業。1976年横総合計画事務所、1983年東京大学助手。1984年中野恒明とアブル総合計画事務所設立。建築から都市に至る居住環境の文化の研究と計画理論と併せて設計活動を展開している。著書に「建築のアイデアをどのようにまとめてゆくか」(彰国社)。作品に「NBK関工園事務棟・講堂」(JIA新人賞)、「YKK滑川寮」(建築学会作品選奨)など。

## Panel Discussion : Speech of Panelists

### The Environment and Mobility in the Age of Declining Population - High mobility, compactness and seamlessness

The aging society with fewer children will greatly affect cities. With the current fertility, it is estimated that the population of Japan will be around 90 million in 2050. The size is the same as that in the mid-1960s, but one third of which will be occupied by people aged 65 and over.

Both the government and experts considered smaller cities to be favorable. But small cities were not successful, because they were not attractive enough for local people. People sought greater choices for shopping, entertainment and others. Transportation means ensure people's mobility to enjoy wider choices. The question is how to ensure mobility in our less populated future. If people retire, productivity will fall, and so will the standard of

living. So both men and women will need to continue to work, and the need for transportation will still remain. The decline in population will affect the management of public transportation services, and it will be difficult to maintain the well-established railway and subway systems in Tokyo and other large cities. A good model of railway service is the Inokashira Line in Tokyo. The distance between two stations is 800 meters on average. Most passengers can walk to the nearest station. In general city planning, people have to take a bus to go to the nearest train station. Even if the distance is a little far from the city center, mobility is higher for people who can walk to a station of a suburban railway line. Therefore, the greater Tokyo area cities can be re-developed like belts along suburban railways. Yet, in rural areas, motorcars will continue to be the main means to ensure people's mobility. Each city should seek the best way to develop its mobility. Hidetoshi OHNO, Architect, Professor of the University of Tokyo



石森秀三

国立民族学博物館  
文化資源研究センター長  
教授

## 大交流時代の観光

### — ツーリズムとクルマ

#### 高度に発展していた江戸時代の観光

大交流時代の観光ということで、ツーリズムとクルマについて書かせていただきました。

過去を振り返ると、日本の江戸時代は観光という視点では非常に進んだ国でした。私は「観光文明学」というのを提唱しています。ここでいう文明とは文明システムのことです。文明システムは装置系と制度系のサブシステムからなる。江戸時代の日本は、例えば装置系のシステムで見ると五街道や脇街道や宿場が整備され、講制度や社寺参詣制度、荷物飛脚問屋の制度といったさまざまな装置と制度が高度に発展していました。江戸時代の基本は歩く観光で、その結果ある程度の「旅の大衆化」があった。少なくとも自動車が登場する以前の日本は、観光をめぐる文明システムが相当程度に整備されていた。

#### 他律的観光から自律的観光へ

明治以降、近代日本では観光は不要不急といった扱いを受けてきたんですが、20世紀の日本の観光を一言でいうと「他律的観光」。その特徴は大きく、団体旅行、

名所見物型、そして周遊型の3つ。団体でいくつもの名所を周遊して見物して廻るわけで、トラベルエージェントが提供するパッケージツアーは非常に便利だった。ですから日本では鉄道をより安く利用し、観光バスを使うという観光のあり方が優越していました。

21世紀の観光は、自ら律する「自律的観光」の時代になってきている。例えば、インターネットを使えば旅する側にいろんな情報が入りますし、ホテルの予約もインターネットを通せばディスカウントがあるとか、もはや必ずしもトラベルエージェントがなければ旅ができない時代ではなくなってきている。同様に観光地の側も、それぞれの地域が地域の持つ資源を自律的かつ持続可能な形で活用して旅人を引き寄せる。旅する人、そして受け入れるホストの地域の両面で大きな変化が起きている。

他律的観光はある種、好奇心の管理みたいなところがありまして、ほんとうに自分が知りたいものが必ずしもパッケージツアーのなかに組み込まれていないということがあつた。今は多くの人が自分の旅を自らで企画し実行するという、そういう大きな変化が起きている。

#### ウルトラマスツーリズム時代の到来

私は2010年代の後半にアジアで大きな観光ビッグバン(大爆発)が起こるだろうという予測を立てました。世界観光機関(WTO)の予測では、2020年における中国人の外国旅行者数は1億人に達するとい

う。アジアから日本を訪れる人が相当大きなオーダーになっていく。日本で自律的観光というと反マスツーリズムの動きになっていますが、アジアにおける観光ビッグバンはウルトラマスツーリズムという現象を必然的に引き起こすと予想しています。

#### クルマ観光の光と陰

クルマ観光はより多くの人に移動の自由を与え、より広範囲に動けるという光の面もありましたが、その一方で、クルマ観光の隆盛化がさまざまな問題を起していることも事実です。例をあげますと白川郷があります。世界遺産に登録される以前は年間の来訪者が50~60万人。それが今はもうすでに倍になっていて、100万人を越えた時点で既にいろんな問題が起きている。例えば、冬にライトアップすると観光バスで道路が大渋滞する。そういう意味ではクルマ観光の問題も、規制を当然しないといけない面があります。都市観光も、例えば、観光シーズンの京都ではクルマ観光によって市民生活が不便になるなどの問題が起きています。そういった点が今後どうあるべきか、のちほどお話をさせていただきたいと思っております。

いしもり しゅうぞう/国立民族学博物館文化資源研究センター長・教授。1945年生まれ。甲南大学経済学部卒業。ニュージーランド・オー克兰ド大学大学院に留学後、京都大学人文科学研究所研究員などを経て、現職。専門分野は、観光文明学、文化開発論、博物館学。観光現象をグローバルな視点で総合的に研究するプロジェクトを推進。小泉首相主宰の観光立国懇談会委員、文化庁文化審議会専門委員などを歴任。主著に「観光の20世紀」(ドメス出版)、「博物館概論」(放送大学教育振興会)など。

## Mass Tourism and Motorcars in the Age of Great Exchange

I am advocating for the institution of tourism civilization studies. Civilization here is defined as a civilization system comprising subsystems of infrastructure and institutions. In the Edo period of Japan, both infrastructure and institutions for tourism were quite well developed. Major roads and inns were there, and pilgrimages to shrines and temples were carried out. The main means of traveling was walking.

Tourism in the 20th century can be summarized as "dependent tourism" characterized by group tours going around tourist places. Package tours organized by travel agencies were very convenient. Tourism in the 21st century is becoming a more independent form of tourism. More tourists want to organize their own tours to satisfy their interest. They can easily obtain place information, book train tickets and make reservations at hotels through the Internet, often at discount rates. Tourist destinations are trying to attract

tourists making most of their local resources.

I predict a tourism explosion to occur in the late 2010s in Asia. The World Tourism Organization forecasts that Chinese traveling abroad will amount to 100 million in 2020. Visitors from Asian countries to Japan will be in great orders.

Traveling by car and tourist bus offer greater mobility to tourists. But it has caused problems in tourist places. The Shirakawago in Gifu prefecture attracted about half a million a year until it was designated as a World Heritage, but now more than a million tourists visit the place causing traffic congestion. Therefore, regulations are required as a matter of course.

Shuzo ISHIMORI, Director of Research Center for Cultural Resources National Museum of Ethnology, Professor



## 鳥越けい子

聖心女子大学教授

# クルマ社会の音風景

### クルマの音が支配する現代の音風景

クルマ社会の音風景を担当しました。専門は、サウンドスケープ研究。音環境デザインをはじめ、音を切り口として景観や社会のシステムを考えています。クルマと音と言っても、エンジン音からカーステレオ、ナビの声、救急車のサイレンや横断歩道の音がいかに都市の景観に影響を与えているかなど、実にいろいろな問題がありますが、ここではソーシャルデザインを意識して、クルマ社会の問題をもっと広い観点から書きました。

今、都市のなかで高速道路の下を歩くという状況は当たり前のようにありますね。すると、歩いている道路の音だけではなく、高速道路から常に交通騒音が降り注いできてとてもうるさい。ところが、音というのは見た目の景観のように意識できない。誰も気がつかない。これは私たちの耳だけではなくて、全身の感覚が鈍化し、都市からの身体感覚的疎外が起るといふ意味で大問題。そういう問題が、高架下だけでなく現代都市のあらゆるところで起っている。例えば都市のなかで耳を澄ませて一番遠くの音を聴きましょ

う、というワークショップをすると、私たちは自動車の音から逃れたい風景のなかに生きていることに気づきます。現代社会の音環境はまさにクルマの音に支配されているわけです。

例えば海岸に松林があっても、海岸には幹線道路が通っていることが多いので、「松籟」つまり針葉樹の微かな音が実際耳に達することはない。そんなことには普段は気づきませんが、日本の伝統的な五感を含めた景観というものが伝承できない状況にもなっている。これも重要な問題です。

### 高架道路撤去による音環境の変化

橋というのは江戸時代、その素晴らしい景観から名所になっていたのですが、今はそういう橋の上に高速道路が通っている。日本橋がいい例です。2004年の7月、その高速道路を撤去したいと願う人たちが開催した「都市の水辺の賑わいを取り戻そう」というシンポジウムに参加しました。それがきっかけで私は8月に、韓国ソウル中心部を流れる清溪川復元プロジェクトの現場に行き、そのことはVoice of Design vol.10-2「マイナスのデザイン」特集号に報告しました。が、ここで周りの人たちに話を聞いても、静かになったとは誰も言わない。いろいろ聞けば「そういえばそうだ」と言いますが、音環境は意識されにくい。でも実際には、とても大きな変化があった。

ソウル市の人に、せっかく来たんだから何か提案してくれと頼まれたので、音

の風景としても都市の記憶を忘れないように、地下室みたいなところに入っていくと、昔はこんなうるさいところだったと体験できるような都市遺産を提案しましたが、その後反応はありません。

### エコツーリズムによる騒音問題

タイの水郷地帯で民宿に泊ったとき、ご主人が「夜景の名所があるんだ」って、自家用の舟で連れて行ってくれたところが、蛍が群がる大きな木でした。日本のとは違って、タイの蛍はキラキラキラキラ輝度が高い。クリスマスツリーみたいでとてもきれいでしたが、多くのツーリストがそれぞれの民宿の舟でその木をめがけて集まるので、舟のモーター音や人の声で、その木の周辺がともうるさくなってしまふんですね。そのことを私が民宿のご主人に話すと「実は以前はこのそばにもう一つ木があったんだけど、川を挟んでその木の前に家のある人が、その木のせいでうるさいのはかなわないと、その木を切っちゃったんだ」って言うんですね。そのため残っている方の木にみんなが群がってしまつて余計うるさくなった。このように、自動車をやめて多様にしていけばいいという単純なものではない。考えるべきことはいろいろあるわけです。

とりごえ けいこ／聖心女子大学教授。専門はサウンドスケープ研究。環境美学、音をテーマにした環境デザイン。日本各地の音文化の調査研究を行いながら、まちづくりから環境教育に至る各種のプロジェクトを手掛けている。主著に「サウンドスケープ—その思想と実践」(鹿島出版会SD選書)など。主な参加プロジェクトに〈瀧廉太郎記念館庭園整備〉など。

## Soundscape in the Motorized Society

As we walk along the streets in large cities, traffic noise comes not only from the streets but also from the highways above us. But people do not seem to care about the noise. This is because city dwellers' senses have become dull. Soundscapes today are dominated by automobile noise. As roads usually run along the seashore, even if there are many pine trees we can hardly hear the delicate sound of the breeze passing over the treetops. It is critical that we are no longer able to appreciate landscapes through using all five senses.

The removal of a highway will certainly reduce noise. In July 2004, I attended a symposium in Tokyo organized by people who desire for the removal of highways built in the rivers to restore their riverside life. In the following month, I visited Seoul, Korea to survey the site of the Cheonggyecheon River project to remove the highway above the river. I asked people around the river if it had become quieter

because the highway no longer existed. But the majority did not notice it until I asked. In fact, the noise level was much lowered.

Eco-tourism may become a cause of noise pollution. When I stayed in a pension in a riverside district of Thailand, the owner brought me in his boat to a popular tourist attraction in the evening. It was a large tree to which fireflies gathered. The tree was beautifully glittering like a Christmas tree. However, as all the pensions brought their guests to this tree, the area was noisy with the noise of engines and people's voices.

It is not that easy to solve noise problems in cities by just diversifying means of mobility and reducing motorcars.

Keiko TORIGOE, Soundscape Designer, Professor of University of the Sacred Heart Tokyo



西山賢一

埼玉大学教授

## 目標への接近

### —新たな経済価値

#### 社会の免疫力が落ちている

ニューエコノミーの視点でモビリティを考えてみます。実は経済学で最近のキーワードはデザインです。私は複雑系という見方で経済を見るとデザインのヒントもいろいろあると考えています。複雑系のイメージとしては生き物が一番手取り早いと思います。

生き物には神経系、血管系、そして免疫系、内分泌系という4つのネットワークがあります。免疫は非常にやわらかい偶然性をベースにしたネットワークで、最近ではリスクマネジメントということで注目されています。今まで神経だけで進んできて、効率のいいことや、コストパフォーマンスをよしとしてきた。が、実はリスクという一番大事なところが欠けているために、うまくいったはずのところが多めでん返しということがよくあります。

生物は神経だけではもたないことがわかっていて、神経の発達と同時に免疫も発達させてきた。ところが社会は神経や血管の割に、免疫の方がついていない。だからこそ今、社会の免疫力が落ち、いろいろな面で病気になっている。本のな

かでも多くの人が、今モビリティが直面しているのは便利さを求めながら、一方で環境問題等いろんな問題を抱え込んだ。要するに病気に例えれば慢性症、生活習慣病の状態で、一番効果的なのは免疫力を高めることです。感染症みたいに病原菌を探して叩くのではなく、基礎から体力づくりをするということです。

免疫は面白い仕組みになっています。免疫細胞という細胞が結構でたらめに体中を動き回っていて、仲間と出会うと元気を得てさらに仲間が増える。出会わないと割合早く死んでしまいます。そのネットワークが普段からあると、ウイルスや病原菌が入っても即座に見つけて対応できる。普段からいろんなところで出会うってダイナミックなネットワークをつくるのがポイントになっています。

#### 免疫系ネットワークが地域を活性化

これを経済につなぐと、地域の経済を活性化しようという流れのなかで、最近クリエイティブシティ、創造都市が経済の中心的な、期待されるテーマになっています。経済は財やサービスを生みだしてそれを売ろうということでしたが、買うためには元気がないとできない。するとむしろ財やサービスじゃなくて、それをつくったり使ったりする人たちにもう一回目を向けようと。今、ニューエコノミーの一つで文化経済学という分野が生まれていて、文化に引き寄せられて面白い人たちが集まると、そこでいろいろなビジネス、それも結構省資源型の情報

ビジネスみたいなものが生まれ、それがまた人を集める。経済を支えている元のところがお金の流れを決めるんじゃないかと。これが経済の体力ということにつながり、さっきの免疫の仕組みとずいぶん似ているのです。

#### 異種混交のポリフォニー

バフチンという人が叙事詩の世界と小説の世界を見事に表現していて、僕らの言っていることとずいぶん重なります。叙事詩の世界では自分の意志とは関係なく運命が決まっている。一方、小説の世界では、登場人物たちは好き勝手に議論しあい、作者さえコントロールできないような世界をつくる。それが資本主義の新しいエネルギーの元で、ある面で次の時代につながるのではないかと。これを彼は異種混交のポリフォニーと呼び、違うものが混じり合い、喧嘩しあいながらもそこから新しいものが生まれてくる、そこに期待を懸けたいと注目しています。

免疫も多様な細胞がいろいろなところで出合いを重ねることで元気を得て生き延びている。そこをもう一步進めると、元気のいい社会のモデルになるのではないかと。これを提案したいと思います。

にしやま けんいち／埼玉大学経済学部教授。1943年生まれ。1971年京都大学大学院理学研究科博士課程修了。1971年九州大学理学部助手、1977年東京大学薬学部助手、1980年同講師、1981年帝京大学経済学部教授、1989年国際大学教授、1993年埼玉大学経済学部教授、現在に至る。理科と文科を統合した文化生態学の建設を目指している。主著に「企業の適応戦略」（中公新書）、「複雑系としての経済」（NHKブックス）など。

### Approach to Goals - New Economic Value

The immune system of society is weakening. The human body consists of four networks, namely, nerve, blood vessel, immune and incretion systems. The immune system is a loose network based on contingency. When an immune cell meets another immune cell while moving around in the body, it gains strength and proliferates similar cells. In the contemporary society, while the nerve and blood vessel systems are well developed, the development of the immune system has been left behind. As a result, society is faced with many problems. While we have looked for a more convenient life, we have come to suffer from environmental problems. It is more important to enhance the immune system of society than to apply a clinical treatment to build up the basic strength. A creative city is a new theme in activating the local economy. The traditional method to activate an economy has been to invest in assets and services to sell. But consumers may not be responsive. A

new approach is to turn eyes to consumers. When a few interesting people come to live together attracted by common cultural interest, then new industries such as information businesses emerge, and these businesses draw more people to the place. Thus, economic activities occur and the local economy is strengthened. This process resembles the immune system.

M. Bakhtin beautifully distinguished the worlds of epic poems and novels. In the world of novels, characters express themselves freely and create a world that even the author may not control. Bakhtin says that this is the source of new energy of Capitalism, and names it a polyphony of diverse views. When different views are mixed or confronted with one another, something new often emerges.

In the immune system, various cells gain strength by meeting with other cells. This can be a new model of activating a community.

Ken'ichi NISHIYAMA, Professor of Economics, Saitama University

## 討論



### 多様な選択肢をもった都市の魅力

**伊坂正人(モデレータ)** 大野さんのテーマにコンパクト・ハイモビリティ・シームレスというキーワードがでています。これをコンパクト+ハイモビリティ+シームレスという読み方をしているのかどうか、それぞれ3つの見方で都市をみる、と読んだ方がいいのか、そのあたりを補足しながら、選択肢の多い都市の魅力についてお話いただけますか。

**大野秀敏** 日本でもそうですが、コンパクトシティというとヨーロッパ型の中心に教会や広場があって、皆お互いに顔を知っている平和なコミュニティというイメージで語られることが多いけれど、それだけではないだろうと思います。都市の魅力は選択肢の多さにあると思います。選択肢の多さというのは人と会う頻度で、そこで意見を交換でき刺激を受ける、それが次の創造に向かっていく。そうした都市の選択肢の多さを支えている根幹に、モビリティがある。みんな東京のような大都市になりたがっている一方で、田園生活をしたいという人もいて、それも選択肢の一つなのに、みんな同じような都市施設をもった都市になっている。

これからは人口減で経済成長も鈍化していく。そうすると廃村と同じように廃都市というのがでてくるかもしれない。人口40万の都市が20万になる。そういうスケールの都市はそれぞれが個性化しな

ければ生き残れない。石森さんのツーリズム、行くことや住むことの価値が選択のオルタナティブになってくる。

**伊坂** 都市観光の魅力に人との出会いというお話がありましたが、石森さんに観光から見た都市の魅力について自律的観光を含めて補足をお願いします。

**石森秀三** 21世紀は光を観るという視覚的な「観光」から、幸を感じる「感幸」へ変わる。名所を団体で周遊するという他律的な観光ではなく、少数で一カ所に滞在して体験を楽しむ。それが自律的観光(感幸)ということになる。この本なかで恩地惇さんや楠本正幸さんが「歩く」ことの重要性を主張されていますが、観光でもクルマ観光の弊害がいられています。観光バスで名所ばかりを廻り過ぎる。

これからの都市観光は、本当に自分が何を知りたいか、何を学びたいか、何を体験したいか、それも非常に多様性があるというなかで考えなければいけない。都市というのは西山さんのおっしゃるような創造都市というさまざまな文化がつけられている場所でもあります。また大野さんのおっしゃるような選択肢、さまざまな資源があるところですから、そういう意味では私は自律的観光というようなものが一つの大きなトレンドになっていくなかで、都市の観光のあり方も当然変わっていくだろうと考えます。一つのキ

ーになるのは、「歩く観光」の復権。もともと観光というのは歩くことを原点として起こってきたわけです。もちろんクルマ観光を否定しませんが、都市という局面ではもっと歩いて楽しめる、そういう要素をソーシャルデザインとしてうまくしないとイケないだろう。

**伊坂** 大野さんから日本の各都市がみんな東京になってしまっているという発言がありました。そこで鳥越さんに都市の音環境という側面でどこの都市も同じようなことになっているのか、それから都市自身に音としての個性が残されているのか、その可能性みたいなもの、そのあたりの音環境と都市という側面から何かご意見があればと思うのですが。

**鳥越けい子** 都市の音環境はどこでも自動車の騒音が支配的になっている。個性的な音があっても耳に届きにくくなっている、というのは日本全国で共通した問題です。一方、郡上八幡や八尾の石畳の疎水の音など、その都市ならではの音もいろいろあります。日本の音風景プロジェクトで「手漕ぎのカヤックから聴く川とマングローブの音」が推薦・選定された西表島の後良川では、以前は乗り入っていたモーター付きの観光船が、ボート自体が騒音源になって、周りの音が全く聞こえなくなるという理由で、この川から撤退したという事例もあります。同じ西表

### Discussion

**Masato ISAKA (moderator)** Would you elaborate on the charm of cities diversity in all aspects?

**OHNO** As Prof. Nishiyama just presented the idea of "polyphony," a large city holds many opportunities for people to meet, exchange views and get creative stimulation. So, although many like to live in a city, many are satisfied to just thing about potential advantages without actually enjoying them. Even rural cities are trying to be little Tokyos. Some people are longing for a pastoral city life, but they have limited choices because cities are all alike. Due to the population decline in the near future, the size of cities will also be reduced. To survive, cities have to make efforts to become more attractive.

**ISAKA** Do you have any additional comment on "independent tourism" in relation to the charm of cities?

**ISHIMORI** Tourism in this century will change from "sightseeing" to

"experiencing." A small group of people will stay together at a place and share the same experiences. Cities are the aggregate of creative communities, and they offer a wide range of choices. Therefore, tourists should be clear about what they want to know, learn and experience when planning their independent tours. One important thing is the revival of traveling on foot. As part of social design, cities should be redesigned to accommodate pedestrians.

**ISAKA** Do you see any differences among cities from a soundscape point of view?

**TORIGOE** There are soundscapes unique to particular places, but automobile noise overrides them in most cities. The "soundscapes of Japan" project recommended a river on Nishiomote Island in Okinawa as the place where people can appreciate the sounds of river flow and mangroves by rowing a kayak. There, the use of tourist motorboats was prohibited. But on a larger river on the same island, the motorboats are used. Consideration should be

島でも、カンピレイノタキがあるもっと大きな川の方には従来通りの観光船が通っている。同じ島でも、すべてを一律に考えずにモビリティも含めて差別化していくというのは、原理的には都市の場合も同じですね。

### ネットワークのデザイン

**伊坂** 次に西山さんに、先ほど創造都市というお話がありました。これは地域の活性化という話につながるわけですが、それと都市の個性と創造都市のつながりについてお話しください。

**西山賢一** 経済が抱えている最先端の問題は、人と人との関係がお金を動かすというところにあります。誰がつくったかといった関わりが非常に大事になってきている。さらに、完成品を売り買いする経済から、象徴的にいうと永遠に未完成の商品をやりとりする経済へ変わる。ソフトウェアがそうですね。電子カルテは病院の個性に合わせてソフトをバージョンアップしていきますので、状況が変わるたびにシステムエンジニアが関わり、続ける限りお金が生まれる。それで経済が動き出した。売り手と買い手がポリフォニーみたいに一緒に相談しながら、ずっとつき合い、価値を生みだし続ける。これをネットワークと呼んでみました。ネットワークというのは結び目という意味。ネットワークというのは固定して同じチームでずっと開発するというイメージがありますが、これはそのつど違ったグループが関わりながら常にものが変化し続

ける。

**伊坂** ノットというキーワードができました。大野さんのシームレスと関係づくかどうかわかりませんが、イメージされているシームレスということは。

**大野** モビリティではなめらかに動き回るといことが大事になってくる。住宅の内部は、最近バリアフリーになってきている。自動車も車椅子で乗り降りできるようになっている。しかし一般的な敷地の広さが50坪くらいの住宅で車庫に入ってしまうと、車椅子で降りるスペースがない。単品のレベルではいいけど複合するとうまくいかない。ものともものがぶつかりあうところ、インターフェースのデザインなどは、日本デザイン機構のような団体とかがやっていかないと、既成の縦割り分野ではできない。建築の人間は敷地を越えるとそれは都市だと思っている。近代社会はボーダーをとることに努力してきた。だからシームレスがテーマになっている。しかし、一方でシームレスというのが世の中をつまらなくもしている。ツーリズムも今やテレビでみんな見てしまっていて、確認に行くようなもので旅行しても面白くない。21世紀の社会は、一方でボーダーが欲しくて一方でシームレスにしたいという矛盾しあう要望がぶつかり合って、それをどう調整していくかということにうまい知恵が要る。

### 地域自身が磨く宝探し

**伊坂** 観光のインターフェース、駅とか飛行場でドラマが生まれますよね。つな

ぎの魅力とは。

**石森** ヨーロッパなどでは、駅や空港に降りると、様々なドラマの始まりを予感させる仕掛けがありますが、日本の場合には、他から訪れる人に対する配慮というのが非常に弱い。大野さんは日本ではシームレス化であまりお互いに感動し合うものがなくなってきていると指摘しておられますが、今はいろいろな地域で、「宝探し」という動きが起こっています。旧来の他律的な観光のあり方から自律的な観光の度合いが高まっていけば、自ずと新しいお宝がいろいろなかたちで磨かれていくでしょう。日本デザイン機構のソーシャルデザインがさまざまなかたちで社会にインパクトを与えていくと観光のあり方も自ずと変わっていくはずです。

**西山** さっきの創造都市とのつながりでいくと、ある面でシームレスというのはそれぞれのレベルでクオリティが高くなると言える。目が肥えるというか、そういう人たちが増えると逆に個性を伸ばそうという方に行く。地元のリソースというのはまだいっぱいあって、僕らは発掘していないだけだと思います。



given to ensure travelers' mobility and appreciation of tourist attractions both in urban and rural areas.

**ISAKA** How are the character of a city and a creative community related?

**NISHIYAMA** One of the latest economic tendencies is that money moves through interpersonal relations. Furthermore, the economic activity is transforming from trading finished products to the one, whereby makers and buyers begin business relation with unfinished products and discuss what and how to develop a thing and continue their business relations over a long time. I named this way of product development knot-working, instead of networking.

**ISAKA** What is the seamless society that you envisage?

**OHNO** Today, houses that are build or reformed to allow the physically weakened smooth movement, and automobiles that allow free entry and exit for users in wheelchairs are increasing. But it is often the case that when the car is parked at home, there is no

space to get off in a wheelchair. Each item is well designed but when different items are combined, many problems and troubles are found. These troubles cannot be solved by one industry, and interdisciplinary organizations like JD should take the initiative in developing interface design to help develop seamless mobility.

**ISAKA** Interfacing local tourist resources can be a new subject for social design.

**ISHIMORI** Many local communities are now looking for tourist resources that they have not found or noticed to be their important treasures. Just as tourists are becoming more independent in organizing their tours, people in tourist destinations are trying to review and refine their assets at their own initiative.

**NISHIYAMA** As each creative community has people with an eye to understand the quality of products and services, I am certain that when these people increase, they will attempt to make their communities more distinctive.

## 会場から

### 騒音のデザインビジョン

**佐野寛(会場)** 日本では少子高齢化ですが、世界では百億に向かった人口増大、これが全ての問題の原因になっている。食糧、エネルギー、水、環境問題などとの関係が今のお話につながりませんか。

**大野** 人口が百億になるというのが大問題になっていたのですが、最近の国連の発表ではそれを下方修正している。テレビが普及するとそこで途端に出生率が下がる。先進諸国の人口減少と発展途上国の人口増大というのが矛盾しているとなっていたのですが、しばらくは矛盾したままで行くと思いますが、人口減少問題というのは決して一部先進諸国の個別問題ではなくなるのではないかと聞いています。環境問題というのでも欲しいものをたくさん欲しいだけ使って、それを捨てていたから起こっているわけで、我慢をどう社会や文化のなかに組み込んでいくかが、ネガティブな私たちではなく、新しい創造課題になっている。



**栄久庵憲司(会場)** 自動車とかオートバイの音、つまりエンジンの音ですね。人工の音はずいぶん努力して、スイッチの音でもいろいろと考えていますが騒音の問題はどうなっているのですか。音は罪を持っているのだけど無実の罪に陥っているのか、エンジン音を音楽に変えるとか、誰も考えていないのではないのでは。

**鳥越** 20世紀の初頭、クルマや機関車といった新しい音を素晴らしいと感じた人たちもいた。未来派のノイズオブミュージックもそれです。でも今は、クルマの音の絶対量をはるかに多いので、全部音楽にしたらもっとうるさくなるといった状況。現在は、舗装面を工夫して走行音を少なくするなど、もっと別な方法でクルマの騒音を少なく努力をしていると思います。

**栄久庵** 企業は騒音は仕方がないだろうと思っていて、騒音という音に対するビジョンがなく、開発費もかけていないのではないかと。

**鳥越** 確かに、クルマに関しての音の課題は山積しています。それを、クルマ社会のリ・デザイン、多様性・ポリフォニーという観点からとらえると、クルマの音についても従来の自動車以外のところにも解決策が見えてくるかもしれない。先ほど完成品ではなく永遠に未完成なものをやりとりする、という話がありましたが、建築で言えばそれは、昔の建て主と棟梁とのつき合いですよ。つまり、昔は木造建築ということも

あって、季節によって雨戸の建て付けを調整してもらったり、そういう継続するつき合いのなかで住まいをつくっていったわけですね。その関連で言えば、明治10年に来日したエドワード・モースは、その日本滞在記に、明治時代の日本各地の音をたくさん記しているのですが、それを可能にしたものの一つは、当時の日本オリジナルのクルマ、人力車だった。人力車では、都市に非常に近いところで耳が開かれていて、周囲の音を楽しむ乗り物としてはうってつけだったわけですね。このように私たちとモビリティのつき合いというのはもっと多様な形態がある。20世紀を通じて一様になってきてしまっているからこそ、今までの過去の遺産をもう一度再検討して、音環境の問題も含めて、より多様なものを利用できる都市デザイン、観光というものを改めて検討していかなければならない、と今日の討議を通じて思いました。

**伊坂** モビリティとは快適な移動という意味をもった言葉です。この本には多様な移動手段によるモビリティという基調がありますが、そうした状況やイメージだけで安心してしまふことなしに具体的に実現し使い込むことが重要と思われます。また、最後の騒音の話題に象徴されるように、マイナス要因をプラスに転化するビジョンも大きな課題と考えられます。

モデレータ いさか まさと/日本デザイン機構専務理事・事務局長、静岡文化芸術大学教授。デザインの今日的テーマをソーシャルデザインの立場から探索・啓蒙を行っている。

### From the Floor

**Hiroshi SANO (floor)** While Japan is losing its population, the world population is still increasing, and this is the very cause for many problems of food, energy, water and the environment. Are these problem related with the discussions you have had so far?

**OHNO** The UN lowered its projection recently, but still the world has a contradictory problem of decreasing population in industrialized regions and expanding population in developing regions. But the issue of population decline will soon concern developing countries. The environmental problem developed because people wanted to have things and throw them away. So we have to create a culture of "controlling desires to buy and throw away things" in a positive way.

**Kenji EKUAN (floor)** Manufacturers are trying to reduce engine noise from motorcars and motorbikes, but nobody has thought to turn it to music.

**TORIGOE** To reduce noise, efforts other than simply reducing engine noise itself include application of devices such as pavement materials. From the viewpoints of re-designing the motorized society, the problem of noise should be solved with the implementation of various different approaches.

Edward Sylvester Morse who came to Japan in 1878 reported about noise and sounds of many places in Japan. What made it possible for him to do so was "rikisha" which is the transportation means invented in Japan. This was the best vehicle from which to hear sounds in people's life. Instead of uniformity in means of mobility, we should appreciate our heritage anew, and re-design our cities to enable the use of a wider range of vehicles, also taking into account sounds and tourism.

**ISAKA** In this book, we envisaged mobility to be achieved by diverse means of transportation. We need to make good use of this book and put feasible ideas into practice.

## 事務局から

## ブックレビュー

## car styling No.162 8月19日発売

日本デザイン機構(会長・栄久庵憲司氏)は2000年以来フォーラムやシンポジウムで「クルマ社会のデザイン」のありかたを様々な視点から模索している。本書はそれを基に各界のオピニオンリーダーたち29人の執筆による提言33編で構成したもの。クルマ社会の「光と陰」「広がり」「成熟」「リ・デザイン」と4章にわたる構成で社会現象や地域コミュニティの取り組み、アジアやヨーロッパの現状など、デザイナー、建築家、学者、ジャーナリストら、専門家の視点で語られている。インタビューも3編導入されていて、「つまづきは新幹線に貨車をつなかなかったことから始まっていた」(文化服装学院名誉院長・小池千枝さん)など、傾聴に値する。明日の社会を考えるうえで、貴重なヒントが数多く盛り込まれた資料である。モノクロながらヴィジュアルは豊富。

## 体系的方法を構築し提示

## 電通報 8月23日号

「車問題」あるいは「車社会」という大テーマへのアプローチは無数にある。経済、エネルギー、環境、都市などなど、いずれも焦眉の社会的課題ばかりだが、それらは従来、専門家の縦割り構造で個別に議論されてきた。

一方「デザイン」は、美や創造性の追求という役割と同時に、われわれが目にするあらゆるモノを表現するという社会的責任を担ってきた。そして今や、デザイン

はあらゆる社会的課題に対する総合的な問題解決能力がある、という認識が定着しつつあるようだ。

本書は車を切り口に、デザイン界をリードする人々がエディターシップを発揮して、工業デザイン、建築、都市計画、観光、マーケティングなど、幅広い専門家たちの意見を糾合し、問題解決のための体系的方法を構築・提示しようという試みである。近未来の車社会をより創造的に再デザインするための、具体的シナリオの提言集ともいえる。(か)

## 理事会報告

2月3日(木)国際文化会館で理事会を開催した。

冒頭、栄久庵憲司会長より、世界各地での災害に対し、デザインを役立てる方法はないかと述べ、現地調査などの積極的な行動を起こすことが提案された。

その後、前半は継続テーマ「クルマ社会のデザイン」「水社会のデザイン」の今後の展開。新テーマ「マイナスのデザイン」「消費社会のデザイン」「子どものためのデザインの本」の日本デザイン機構としてのフォーカスと展開について、後半は、設立10周年を迎える次年度の記念事業について討議を行った。

特に、記念事業では、「設立時にあった〈デザインの再認識〉の検討」「観光をテーマにした日本の見直し」「今までの活動で得た成果をもとに海外でシンポジウムを開催」「JDデザイン顕彰の実施」などの意見が出された。

## 編集後記

当機構の「クルマ社会研究」は、2000年6月に行ったトークセッションに始まる。そのとき研究の骨格が示され、7月に本誌6-1号に特集した。これを皮切りに号を重ねること7回、これらを種子に、新たな33の書き下ろしによる菊判225ページの「クルマ社会のリ・デザイン」を刊行し、一旦区切りをつけた。今後はこの本の周知と、各地でのフォーラムなどを展開する。また、触れきれなかった自転車利用、アジアクルマ社会研究、自動車の未来像などの研究・提言を進める。

つぎの重点研究「消費社会のデザイン」は、フォーラム消費社会のリ・デザイン(本誌10-2号)で始動した。次号10-4では寄稿集を編む予定である。ねらいは、消費の様態を商品のやりとりという経済側面だけでなく、つくり出された財の価値を育む「生活文化」として捉え、この文化像をさまざまな角度から検討し、提言してゆく。(迫田幸雄)

VOICE OF DESIGN VOL. 10-3

2005年2月25日発行

発行人／栄久庵憲司 編集人／佐野邦雄  
編集委員／迫田幸雄(委員長)、鳥越けい子、  
黒田宏治、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.10-3

Issued: Feb. 25, 2005

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.

## Book Reviews on the "Re-Designing of the Motorized Society"

## Car Styling No. 162 (Aug. 19, 2004)

This book contains 33 proposals by 29 opinion leaders, including information on the current situations in Asia and Europe, social phenomena and community initiatives to improve their traffic conditions. It presents precious ideas for tomorrow.

## Dentsu-ho June 23 Issue

Designers have sought beauty and creativity and given shape to what we see and use in our lives. And now, it is recognized that they are able to find solutions to social problems. Leaders in the design community displayed their editorship in an attempt to construct a systematic methodology to solve social problems making their approach from "motorcars" and collecting ideas from experts in various fields.

## JD Board Meeting

JD Board of Directors met on February 3 at the International House in Tokyo. Chairperson Kenji Ekuan commented that there should be something that designers could do to limit the damage from natural disasters and to rehabilitate damaged areas. The Board discussed the subjects for our continuous studies.

## Editor's Note

The book "Re-designing of the Motorized Society" is completed now containing the records of discussions and additionally written articles. JD will continue to examine the greater use of bicycles, motorized societies in Asia, and the future pictures of automobiles. Our next study is "Designing the Consumer Society". We will see the act of purchase not only as trading merchandise, but also as a daily life culture to develop the value of the products. We will make proposals on how to develop such a culture. (Yukio Sakoda)