

# Voice of Design

Vol. 16-2

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

## 観光を文化で解く

—都市・モビリティのまなざし



## 目次

- ・ テーマ解題 .....2
- ・ 体験取材 .....3~5
  - 1 親るモビリティ「はとバス」に乗る
  - 2 集うモビリティ隅田川屋形船  
水鳥の目に隠れた…宝物たち
  - 3 地域資源のモビリティ 周遊バス「あかいくつ」体験
- ・ 寄稿 .....6~11
  - 1 交流するまなざし—イタリアを歩き回る
  - 2 異文化のまなざし—都市を聴く
  - 3 ゴルフ好きがスコットランドを行脚して、何を喜んだか？
- ・ 取材 .....12~15
  - 1 隅田川の観光と電気自動車開発
  - 2 交通流動から都市を活性化する「フラックスタウン・熱海」構想
- ・ 事務局から .....16

## Special Issue Tourism from a Cultural Approach: City and Mobility

### Contents

<b>Tourism from a Cultural Approach: City and Mobility</b> .....	2
<b>Field Trip</b> .....	3-5
1 Viewing Mobility : Taking a "Hato Sightseeing Bus"	
2 Mobility that attracts people to gather : Houseboats on the River Sumida - Treasures hidden in the eyes of water birds	
3 Mobility as a local resource : Round Trip Bus "Red Shoes"	
<b>Interactive Views</b> .....	6-11
1 Walking around in Rome and Florence	
2 Views of foreigners: Listening to a city	
3 What pleased golf lovers to go round in Scotland?	
<b>Field Survey</b> .....	12-15
1 Tourism in Sumida and Electric Vehicle Development	
2 Revitalizing a city by traffic systems - Flux Town Atami Initiative	
<b>From the Secretariat</b> .....	16

## 特集 観光を文化で解く

### —都市・モビリティのまなざし

**観光のデザイン** 昨年来当会でとりあげている「環境を文化で解く」を掘り下げるテーマの一つとして「観光」をあげることができないか。今日の日本の課題としても「観光」があげられているが、その焦点は産業・経済の活性化というところにあてられている。しかし観光は、極めて文化的な営為である。この「文化としての観光」を考えることは、まさにデザインということになる。そうしたところから「観光のデザイン」をテーマとしてとりあげた。

観光政策審議会の『今後の観光政策の基本的な方向について（答申第39号、1995年6月2日）』では、「余暇時間の中で、日常生活圏を離れて行う様々な活動であって、触れ合い、学び、遊ぶということを目的とするもの」と観光を定義している。さらに、『21世紀初頭における観光振興方策について（答申第45号、2000年12月1日）』では「いわゆる『観光』の定義については、単なる余暇活動の一環としてのみ捉えられるものではなく、より広く捉えるべきである。」と、より広範なとらえ方を提起している。

**観国乃光** 『易経』の中のこの言葉の「観」には「みる」と「しめす」が含まれていると言われる。「みる人」と「しめす人」が交わる営為が観光ととらえることができる。この交流を通して「みる人」は教養を高め心の安らぎを得ることができ、「しめす人」は自らのよってたつ場の質を高めることができる。

交流は人の問題。今まで観光は、自然や歴史遺産、さらに産業とフィジカルなものに頼ってきた。光をしめす人づくり、みる人づくり、この人づくりがこれからの観光の課題の一つではないか。こうした「しめす人」と「みる人」の交流の場づくりも「環境を文化で解く」テーマとなる。

**所侍旅坊主** 侍は領地で武威をはり、坊主は他国で尊ばれるということだが、観光という交流の場で、旅する人から教わると

いうことも多いのではないか。従前、旅人は旅先の情報を受けとり、迎える側はその情報やサービスを提供するという一方通行だった。しかし旅人からも情報を受けとるという双方向にすることで、迎える側は新たな知恵を旅人からもらい、旅人はそうした知恵の提供者としての満足感を得ることができる。

観光情報がネットを通じて溢れている現代。反面、「クチコミ」に勝る情報なしとも言われる。旅人が自分の地域の情報を旅先で伝える出前観光、そうした交流の場づくりも、これからの観光のもう一つの途ではないか。

**近者説、遠者来** 『論語』に「近き者説（よろこ）び、遠き者来る」という言葉がある。自信をもって地域の「光をしめす」には自らが地域を「よろこぶ」ことが必要。近所への外出も旅の一つ。お隣さんも我が家の前では旅人。地域の人びと自身が「よろこびをもてる地域づくり」をすることによって地域の自慢話が沸々とわき上がる。観光のデザインとは、地域の人自身による地域のデザインということにもなろう。

**もてなしのデザイン** 茶の亭主は、細心の準備、美意識をもって客を招くという。このもてなしの美意識、デザインが茶の文化をかたちづくってきた。また招かれた客は亭主の心を読み、準備された器から空間にいたる美を鑑賞する。そうしたセンス、眼を磨くことも客の側の教養となる。「環境を文化で解く」ことを「観光」で切るにはこの「美意識」がテーマになる。

**観光のモビリティ** ともあれ観光は移動を伴う。今日の移動は安全・確実、より速く、より多くという効率性を押し進めてきた。観光においてもそうした流れを受けてきた。しかし効率性を追求してきた移動、モビリティのあり方の見直しが問われている今日あって、観光においてもモビリティのあり方が問われよう。

（伊坂正人 日本デザイン機構専務理事）

## Tourism from a Cultural Approach: City and Mobility

### \* Designing Tourism

Tourism is often discussed as a means to reactivate the economy, in fact, it is a cultural activity. To consider "tourism as culture" is an activity for designers.

The Japanese word for tourism 観光 "kan-ko" comes from Chinese. 観 means both "see" and "show." From this, tourism can be considered to be the interaction of "persons seeing" and "persons showing." Through this interaction, "persons seeing" gain cultural enhancement and emotional comfort, while "persons showing" can help enhance the quality of their places.

In the past, tourists would receive information from the places of their visit, and receivers would provide information and services. But making tourism an interactive situation in which receivers also gain

information from tourists, the receivers gain new wisdom from tourists, and tourists get satisfaction as the providers of wisdom.

When people in a locality are building their locality into a place with which they can find pleasure and pride, then, people in other places will be attracted to visit the locality. Designing tourism can be considered as people's activity to design their own locality.

### \* Designing hospitality

A host in a tea ceremony invites guests with careful preparation displaying his/her aesthetic sense. The culture of tea has been developed with appreciation of hospitality and a sense of aesthetics and design sense. Guests are enticed to read the mind of the host, and appreciate the beauty of cups, flowers and the tea room. This kind of aesthetics can become the theme of tourism.

In addition, reviewing mobility for the purpose of tourism is required today. Masato ISAKA, Executive Director, JD

## 体験取材1 観るモビリティ 「はとバス」に乗る

矢後真由美 Teable代表

**名所めぐり(東京タワー～銀座)** 東京、浜松町駅バス乗り場から始まるはとバスの外国語ツアー「CITYRAMA Tokyo Afternoon」に本誌編集委員有志で参加した。

コースは、浜松町をスタートして、東京タワー、国会議事堂前(車窓から)、皇居前、浅草寺、銀座(解散)を3.5時間で巡るツアーであった。短時間で多くを回るため時間に余裕のないツアーと思われたが、各所では自由行動のところもあり、思っていた以上にゆっくりと見学をすることができた。

東京タワーでは、ガイドの女性が見える建物や地名を事細かく説明してくれた。参加者たちは安心してガイドに従い、東京タワーから見える景色を楽しんでい

た。途中、ガイドの説明にユーモアがあり、それが参加者を飽きさせず、楽しませている理由だと気付く。東京タワーの混み合うエレベーター内、「日本は混んでいるところが多いからこれで慣れてね。(もちろん英語で)」と参加者の不快感を和らげる言葉が面白かった。

その後の車中でのガイドも、外の景色とうまく関連付けながら、日本の歴史や昔話、昨今話題になっている時事など話題は多岐におよび、ただ感心するばかりであった。日本人である私も知らない内容が多かったのは、恥ずかしいことではあったが、これほど細かく日本の歴史や政治のこと、芸能関係まで広範に説明してくれる機会は他にはないと思う。東京という都市を説明しながら、日本の良さを紹介しようとしている姿勢に共感した。

浅草寺では、1時間ほど、一番長い自由時間が取られた。外国人観光客が最も盛り上がっていたのは、おみくじの前であろう。大吉がNo.1で、吉がNo.2、末吉がNo.3、なんとも外国人らしい遊び方であっ

た。ここでも、ガイドの言葉が参加者たちを楽しませていたのは間違いのない。

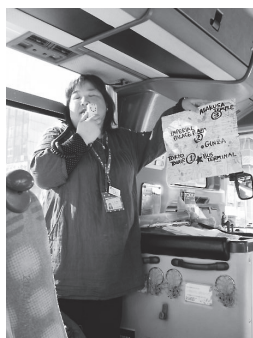
浅草を出る頃には、もう日が傾いており、最後の観光スポットである銀座ではすっかり、煌びやかな夜の繁華街を見ることができた。有名な外資系企業の店が立ち並ぶ銀座もまた、重要な観光スポットであった。

**はとバスツアーの魅力** このツアーには参加者を飽きさせない工夫が多くされている。言葉が分からなくても、流暢な英語による丁寧な説明や外国語のパンフレットが用意されており、初めて日本を訪れた観光客に分かりやすく日本を紹介しようとする心遣いが感じられた。コース自体が洗練されており、これなら不慣れた外国人観光客でも安心して参加できるものと思う。

はとバスでは、外国人観光客向け以外にも、多くのコースを用意している。日帰りの温泉旅行やいちご狩りなどシーズンものの企画旅行、東京での劇場鑑賞と観光を組み合わせたコース、高級グルメを楽しむものなど、バスで移動する利点を活かし、効率的に観光を楽しませる企画ばかりである。参加者にとっては、移動に関して時間や切符などにおいて知らない土地での不安感がなく、観光に没頭できるのがはとバスの旨味だ。今後国際化がさらに顕著になるなど、多様な人種・地域の人々が集まる東京において、はとバスはいっそう注目される観光ツールに成り得るであろう。



6ヶ国語で表示されるはとバスのホームページ  
Hato Bus website in six languages  
URL: <http://www.hatobus.com/index.html>



車中にて流暢な英語でコースを説明するガイド  
Tour guide explaining the route in fluent English

### Field Trip 1: Viewing Mobility Taking a "Hato Sightseeing Bus"

#### \* Tokyo Tower to Ginza

Together with other editing members, I took part in a 3.5-hour Cityrama course (guided in English) starting from Hamamatsucho bus stop. This course brings passengers to the Tokyo Tower, Diet Building (only through the window), Emperor's Palace Front Garden, Sensoji Temple in Asakusa and Ginza (adjourn).

At the Tokyo Tower, the guide gave us detailed explanations on the place names and buildings seen from the tower.

Her explanations in the bus covered a wide range of information from Japanese history, legends, and topical issues linked with the scenes viewed through the windows. I am amazed with her.

At Asakusa, we had one hour of free time. Foreigners looked so excited

when they bought *omikuj*, good luck papers. They said "excellent luck" to be No. 1, "luck" to be No. 2, and "least luck" to be No. 3.

By the time we left Asakusa, the sun was setting and at our final destination Ginza, we were in a night spot brilliantly shining with varicolored neon lights. The Ginza with its array of famous foreign brand shops is an important tourist spot.

#### \* Good points about Hato Sightseeing bus services

This tour is elaborated to keep passengers from being bored, and the route is smartly organized. Hato Sightseeing Bus has a variety of programs both for foreigners and Japanese. Passengers can enjoy various courses without caring about booking tickets, time schedules, or being lost in a strange place. This service will become a viable service in Tokyo attracting more people from more countries. Mayumi YAGO, President, Teable

## 体験取材2 集うモビリティ

## 隅田川屋形船

## 水鳥の目に隠れた…宝物たち

藤本清春 GKデザイングループ 道具文化研究所所長

**東京を水上から観る** 夜の帳が降りる黄昏時の新木場を屋形船で出港。こぼれそうな夕陽の沈む中、幕末の記憶を刻んだ台場の向うには、20世紀の近代構築物の数々が立ち並ぶ。土星の環のようにカーブした高速道路やキリンのように見えるクレーン。雄大なレインボーブリッジが繋げる夢の大地には、天と地を見事に分かたず人工のスカイラインが横たわっている。その間を劈いて一艘のボートが一条の白波とともに疾走して行く。普段陸からみている風景も海からみると随分違うとはよく言ったものだ。一般的に殺風景だと思われるものも見方を変えるとまた一興。「手慣れた場所」を新鮮に感じる素晴らしい切掛けともなる。船が進むにつれて隠れていた水風景の宝物がどんどん目の前に現われる。東京湾の水鳥達は、現代のこの美しい風景と目くるめく出来事を一体どんな気持ちで眺めているのだ



ろうか。また昔の江戸の人々がこの水風景を目の辺りにしたら、腰を抜かすほど驚くのだろうか。それとも当時と同じ気持ちで舟遊びに興じるのだろうか。そんなことを空想しつつ船内で食べた「江戸もんじゃ」の味もまた格別。お好み焼きに親しんだ関西の客人は「江戸もんじゃ」に慣れるに忙しく、皆共々、食べるに喋るに奮闘し続ける。船からの眺めに集中する急流下り等と比べると、食べながら、喋りながらの舟遊びは、あつという間の2時間を、劇的な非日常風景の中に溶かし込んでしまった。

**「水の都大阪」を範として** 徳川家康により大改造された江戸の町づくり。その結果ベニスに匹敵するといわれて来た江戸の水上交通。その時代に最も栄え、花見や月見そして花火などの遊びに供された屋形船の原型は、そもそも平安時代にあると言われ、貴族の船遊びなどに愛用されていたと聞く。特に隅田川の屋形船は豪華な装飾を誇り、当初は大名や豪商の饗宴に使われたものの、その後の大船禁止令の時代まで、永く江戸町民に愉しまれた娯楽だったようだ。一方、時代劇のシーンを想い起こせば、ある時は悪役

人と隠密の密談の場、またある時は、歌舞伎役者と大奥の女人との密会の館として、歴史のドラマを生んだ「出来事の巢窟」でもあったのだ。そして明治維新後も引き続き親しまれたが、第二次世界大戦後に一旦勢いを失い、昭和のバブル景気や水質の改善により、再び勢いを取り戻し今日に至る。そのどの時代を通じて、屋形船とともに、それぞれに風光明媚な水文化の風景が展開され、そこに住まい集う人々の楽しみの空間を、癒しの時間を、そして歴史を動かすほどの出来事を提供してきたのである。

**水文化の宝物を発掘せよ** 改めてこの「水の都東京」に隠されている水文化の宝物を発掘せねばならないと思う次第である。最近では東京湾に続くいくつもの川を遡り色々な橋を巡るツアー、周辺の文化に触れながら水辺から都市を捉えなおすツアー等もある。屋形船の体験を通じて見え始めてきたもの。それはまだ私達の目でははっきりと掴めないものの、「水鳥の目には映っている隠れた宝物たち」の存在なのではないだろうか。まだまだ素晴らしい水風景と目くるめく出来事が「水の都東京」の到る所に潜在しているのだ。

宴も終りに近づき港への帰路にあって、屋形船の頭上をはしる京葉線が、闇夜を美しくひた走る「銀河鉄道」のように見えたのは、単なる錯覚だったのだろうか。それとも新たな宝物のありかを照らす光を放っていたのだろうか。

## Field Trip 2: Mobility that attracts people to gather Houseboats on the River Sumida - Treasures hidden in the eyes of water birds

To look at Tokyo from the water surface, I departed Shinkiba at twilight time in a houseboat. A man-made skyline is drawn in the background of the curved express highways, cranes and the magnificent Rainbow Bridge. As people often say, a scene that is familiar from the land looks quite different from the water surface. As the boat advances, different treasures of waterscape appeared. If people in Edo (Tokyo) a few centuries ago were to look at this scene, would they be surprised? Or would they enjoy boating as they did in their time? A 2-hour boating tour enjoying unordinary scenes while eating and chattering went so fast. Tokugawa Ieyasu, the first shogunate in the Edo era, conducted a

major civil engineering work in Edo city. The use of a houseboat for cherry blossom viewing, moon viewing and fireworks viewing has its origin in the Heian period for the enjoyment of the aristocrats. The houseboats in the River Sumida were known for their gorgeous decorations. At the beginning, they were used to entertain feudal lords and rich merchants. Later, common people in Edo came to enjoy boating until the boats were prohibited. They were popular even after the Meiji Restoration, but once lost their strength right after the end of World War II. After the "bubble economy," as efforts were made to improve the water quality of the river, they regained their strength. In all times, houseboats offered a space for pleasure and comfort, or even for events that may have affected the social or political history of Japan, along with changing waterscapes.

Kiyoharu FUJIMOTO, Director, GK Design Group Dougu Culture

### 体験取材3 地域資源としてのモビリティ 周遊バス「あかいくつ」体験

迫田幸雄 本誌編集委員長

**思い出の名** 子供の頃、童謡『赤い靴』を聞き口ずさんで、やや哀調のある旋律と相まって、その歌詞に少しおびえに似た感情を覚えたことが、前期高齢者となった今も身体の隅に残っている。歌詞にある「横浜の波止場から」観光スポットをめぐる市営循環バスが「あかいくつ」である。

**ルートなど** 桜木町駅前からみなとみらい21、赤煉瓦倉庫、山下公園、中華街、元町、山手洋館、港の見える丘など21停留所を67分ほどで結び起点に戻る。平日は20分、土日休日は15分間隔で運行、観光客には頻繁なダイヤで便利である。ビジネス街や県庁、旅券センターなどの近くも走ることから、近隣の人や用務の人たちも利用しているようだ。PASMOも使える1回乗車100円で割安感はあるが、観光スポット半数に下車したとして10回乗車、合わせて1,000円はかかる。

**観光最前線** 訪れた日、ドライバーに1日乗車券はないかと尋ねたところ「ない」の返事であった。普通運賃で利用したが、終点の桜木町駅前広場に降りて地味で目立たない市の観光案内所を発見、たずまいから、あまり期待しないで中に入り、



リーフレット類35種を集め帰宅した。

その中に横浜市交通局発行の「あかいくつ」と「みなとぶらりチケットー横浜ベイエリア限定市バス・市営地下鉄1日乗車券」の折りたたみ案内があった。「あかいくつ」を開くと、ルートと観光スポットを組み合わせた地図、各停留所の発車時刻表が取めてあり、これは便利と思う。さて、車内に置いてあったかなと思うに記憶がない。余白には「みなとぶらりチケット」の案内があり、『あかいくつ』にも乗車可能」と1行あった。なんだ！ 1日乗車券はあるではないか。更に読み進むと、チケット発売所は「適用区間内を運行する市営バス車内…桜木町観光案内所等」とある。一方、「みなとぶらりチケット」リーフレットにはもっと大きな赤い字で「みなとぶらりチケットで…『あかいくつ』にも、乗ることができます。」と。料金は大人500円、子供250円、家族旅行なら更にお得感が強まろう。ことここに至ってやっと、おおインターネットよと、市交通局URLも見た。しっかり案内が並ぶ。手にケータイが生えて

いない絶滅種と言われても…。誰もが用意万端なのかなあと少しへこむ。

ではあのドライバーはチケットの手持ちがなかったのか、ないなら目と鼻の先の観光案内所に行けと言わなかったのかなどと思い返してみる。観光案内所の内外にもそれらしき表示はない。これが「国際観光都市ヨコハマ」の最前線とは思いたくない。

**夢と機能の両立を** 気を取り直してバス本体を見る(写真)。リーフレットにいう「レトロ調」の2段屋根や金色枠飾り付の赤い腰回りは、他の路線バスとの見分けはつきやすい。窓回りは浅いアーチ風の装飾で時代色を出しているが、これがいけない。建物や塔を見るのに視界を狭めている。また、2段屋根とするため天井の真ん中を高くして、このため行き場がない空調ダクトをアーチ窓の上に通している。これがまた窓上方の開口を圧迫している。2段屋根はほとんど外観上の装飾であるから(脇から外光が入り車内が明るくなるが、それを犠牲にしても)、外観は残したまま、この折上げ部にダクトを移して、座席の窓を上まで抜ければ、窓外の高い建物、塔を観やすくなる。標準的なバス車体に、決して安くはない特注費用(1両1,000万円前後)を投じて地域限定の観光用にすれば、イメージと機能を両立させる解はもう少し追求できるのではないかと。惜しい。

#### Field Trip 3: Mobility as a local resource Round Trip Bus "Red Shoes"

"Red Shoes" round-trip bus service is a municipal service going around tourist spots in the Yokohama harbor district. It starts from the wharf of Yokohama as in the lyric of a children's song "Red Shoes." It has 21 stops in 67 minutes. It runs conveniently every 20 minutes on weekdays and 15 minutes on weekends and holidays. I asked a driver if they had a one-day ticket. His answer was no. At the Tourist Information Desk in front of Sakuragicho station, I found guides for "Red Shoes" and "Bay Area one-day ticket for city subway and selected bus routes" by the City Transportation Bureau. The "Red Shoes" leaflet contains a tourist map, and the timetable at each bus stop. In the margin information is given that a one-day ticket for the bus line is available. I wonder why the driver said that

there was no one-day ticket? Didn't he have the ticket at hand? If so, why didn't he suggest that I go to the Tourist Information Office? There was no sign about one-day tickets around the Tourist Information Office. I do not want to think that this is representative of the whole of the frontline of the International Tourist City, Yokohama.

#### \* Dream and functions should go together

The bus (photo) with the retro-flavored double layered roof and the red lower body is easy to distinguish from regular city bus lines. Arched decorations around the windows are good to look at, but they narrow the field of vision from inside. The standard bus was remodeled to this tourist bus by paying an extra 10 million yen per bus. The image and function should have been better coordinated. Yukio SAKODA, Chief Editor of Voice of Design

## 寄稿 1

交流するまなざし  
—イタリアを歩き観る阿久津靖子 メディシンク企画室長

2010年9月12日より1週間ローマ・フィレンツェの旅に出かけた。この旅の友は、15歳も年下、そしてその両親という一見不思議なメンバー。友人の両親が共に退職したことを機にヨーロッパに行きたいものの、お仕着せの団体旅行は嫌というリクエストのため、両親のナビゲーター役の友人のパートナーとして同行した。この珍道中の初日を振り返ってみる。

## イタリアの地下鉄

アメリカには最近年に1度ぐらいは出かける私だが、イタリアは初めて。古代ローマから続く歴史のある街の散策は、アメリカでの車での移動を中心とした旅とは全く異なり、歩きながら歴史や文化や国民性を肌で感じることができる旅であった。

宿泊先のあるチネチッタ (Cinecittà) は、イタリア・ローマ郊外にある。チネチッタとはイタリア語で映画を意味するcinemaと都市を意味するcittàを合わせた造語で、原義は「映画都市」。1930年代に、イタリア初の大規模な映画撮影所がつけられた街。かのベンハーもここで撮影された。今やイタリア映画は斜陽となり、映画撮影所の周りはレストランも何もな

く寂しい。ただ、最近では、近くに地下鉄Aラインの駅ができ、ローマ観光へ出発するのには便利。

旅慣れた友人の提案で、まずはおきまりの観光コース、サンタ・マリア・イン・コスメディン教会にある真実の口へ。手を入れて記念写真を撮るだけなのにかかなり並ぶというのでオープン前から並ぶことに。朝7時半には宿を出発。チネチッタ駅から地下鉄Aラインに乗り、テルミニ駅で地下鉄Bラインに乗り継ぎチルコ・マッシモ駅で下車。その時には1万千歩も歩こうとは想像だにしない一日の始まりである。

ローマの地下鉄はどの駅も、暗く、サインがよくわからない。もしここで火事や地震が起きたら、絶対にパニックになる。車両の落書きがすごく、ある意味アーティストチック (Fig.1)。日本の地下鉄の駅のすばらしさを実感。遺跡の街ローマでは、地下鉄も遺跡っぽい。地下鉄に限らず、移動のためのサインデザインなど、公共のデザインということには無頓



Fig.1 アーティストチックな地下鉄車両  
Artistic Subway trains

着なようだ。

## 古代ローマ人たちの街

サンタ・マリア・イン・コスメディン教会からかの有名なコロッセオへ。ともかく歩く。近道をしたく、地元の人間に尋ねると「そこの左からいけるよ」などと親切に教えてくれるがすべて当てにならず。イタリア人はとても陽気で皆親切。でも当てにならない。そこがイタリア。石畳は直接膝に響く。ひたすら歩き続け、コロッセオに到着。

今度はひたすら上る。イタリアまでの飛行機の中で、映画『グラディエーター』を見ていたこともあり、古代ローマの人々の歓声が聞こえてくるような気がした。多くの奴隷が欲のために戦い、命を落としていったのであろうか？ 時の権力と欲の象徴のコロッセオ。そのどこに人々の喜びがあったのか？ などつらつらと遺跡の向こうに思いを馳せる。コロッセオを降りるときには膝が笑う状態になりながら、古代ローマ人の体格はどれほどだったのだろうか？ 積み上げられた階段はその段差が大きい。さぞかし古代ローマ人は体格が大きかったのでは…。

その後、パラティーノの丘に。パラティーノはローマ帝国時代、紀元前509年からの共和時代と、ローマ帝国時代を通じて約千年もの間、首都ローマの中心部だった場所で、特に紀元前202年ローマが地中海世界の首都となったとき、首都にふさわしくするために神殿の改修、新

## Interactive Views1: Walking around in Rome and Florence

I took a week tour to Rome and Florence from September 12, 2010, with a much younger friend and her parents. Strolling through this city with its long history dating back to ancient Rome gave us first-hand impressions on its history, culture and people. The first day of our tour went as below:

We stayed in a hotel in Cinecittà in the suburbs of Rome. Once a movie town with large studios, the town is now almost deserted. But now that a new station of the Subway A Line has been opened, it has good access to go to the city center. We decided to go to the Mouth of Truth in Santa Maria in Cosmedin first. We took Subway A Line at Cinecittà and changed to B Line at Termini, and got off at Circo Massimo. Subway stations in Rome were all dark and it was

hard to understand the signs. If there were a fire or earthquake, people would surely panic. There was a lot of graffiti on the train. In a sense, it was artistic (Fig. 1). People here seemed to be indifferent to public design particularly sign design to help passengers travel smoothly. This was not limited to the subway system. I reaffirmed the excellence of the subway trains and stations in Japan.

## \* City of Ancient Romans

We walked from Santa Maria in Cosmedin to the famous Colosseum. Walking on the stone pavement affected our knees. But we continued to walk until we arrived at the Colosseum. The Colosseum is the symbol of power and desires of people in those days. I gave a thought to ancient people beyond the remains. And here, we had to walk up the stone steps. The stone steps are uneven and high. Then, we went to the Palatine. We walked drawing in our minds

築が行われたのが今の遺跡といわれる。ここでもイタリアならではの不便な動線。どこからでも入れるパラティーノの丘なのに、なぜ、いくつかに入り口を設けないのか？ コロッセオから一番近いところは出口専用。行けると思ったところに進んでいくと入り口はなく、振り出しに戻る。パラティーノの丘の山肌に続く居住地跡、そして大理石の柱の神殿と古代ローマの壮大な都市を思い浮かべながらもひたすら歩く、脚の疲れと空腹のため、誰もが言葉少なに。丘を横切りローマの街へ、靴を買わねば…全く脚が動かない。

まずはランチ、ローマの街には至る所にパルがある。どの店のショーケースの中にも色とりどりの野菜やピザ、パニーニなどが並ぶ。その色が食欲をそそる。一端座ると脚がむくんでいるのをますます感じる。靴屋は近くにあるのだろうか？ パルから商店が並ぶ街並みに向かう。すぐに靴屋が見つかった。ちょうど、夏の終わりのバーゲンのため、半額になっていた。日本では見ることもないデザインのスニーカーが並ぶ。早速購入し、履き替える。なかなか良い履き心地。靴といえばイタリアンデザインも有名。この石畳が履き心地の良いデザインされた靴を作り出すものとなっているのかもしれない。靴を履き替え、すっかり健脚となりトレヴィの泉に向かう。

### 歴史のなかに現代のエッセンスを

イタリアの歴史的な建造物が続く街のファサードは看板もなく、ローマに来て

その風景に慣れてしまうと単調にしか感じなくなる。しかし、どの建物も建物の真ん中はパティオとなっていて道からのぞく壁は色とりどりで、植栽もありとても個性的。ショーウインドーも個性的。日本のように看板や統一感のない建物が雑然と続くのではなく、単調ななかに垣間見られるデザインされたエッセンスがおしゃれ。ローマ帝国時代から共和国時代と変わることのない歴史的建造物のなかに現代のインテリアデザインが個性的に光るのがヨーロッパの景色なのかもしれない。ファッションもしかり。

### セグウェイでの観光を日本に

インフォメーションセンターの近くに、セグウェイにのった案内スタッフが。日本では道交法のために公道を走ることのできないセグウェイだが、フランスやイタリアでは、インフォメーションや観光の移動の手段として使われている。実際に、私も次の日サンタンジェロ城の周



Fig.2 30分4ユーロでセグウェイを試乗。マーケティングのために撮影される。  
Trial ride on a Segway at 4 Euro for 30 minutes.  
Photos are taken for the sake of marketing.

辺にて試乗したが (Fig.2)、スキーのように自分の体の重心移動だけで移動できるセグウェイは、時速20キロの速さで走ることができ、おまけに20センチぐらい視線が高くなるので見通しもよい。セグウェイ観光は、旅の一つの楽しさとなる。パリでの実施例を聞くと、セグウェイで初日を周り、その後、気に入ったところを回るというツアー客が増えているそうだ。道が狭く、車での移動が難しいローマやパリの観光には、とても有効な旅の交通手段だと思う。ちなみに、最近、セグウェイジャパンの大塚寛社長と知り合うこととなり、セグウェイのインストラクターの資格を取った。イタリアでは非常におおざっぱで何の指導もなく乗ってしまったが、日本ではインストラクターが初心者についてレクチャーする必要があるとのことだ。是非、日本でも京都や倉敷などの観光地などの散策などに利用されればと思った。

こうして始まったイタリア旅行はその後バチカン市国、フィレンツェ、ピサ観光へとおきまりのコースをとったのだが、旅の楽しさは人との交わり。観光バスに乗らず、自分たちの脚で歩き、電車の車掌と語り、地元の店の人々と語らった。そんな旅の終わりには英語を話すこともなく、とてもシャイな友人の父が帰りのタクシーで運転手に「ボンジョール」と挨拶をし、降りるときに「グラッチェ」と言うまでが変わっていたことが、旅の終わりに最も印象的だった。

the houses on the hill, the temple with marble pillars and the magnificent city in ancient times. Because my feet were so tired I thought I had to buy a new pair of shoes. We soon found a shoe shop. There were sneakers of a variety of designs that we had never seen in Japan. I bought a pair of sneakers and put them on. Italy is famous for the design of shoes. Stone pavements may have motivated shoe makers to produce comfortable shoes. Having been refreshed, we headed to the Trevi Fountain.

### \* Modern essence in historic structures

The facades of historic buildings along the street had no signs, and streets looked monotonous. However, each building had a patio with plants, and the walls facing the patio were colorful, as far as we looked into them from the street. These patios as well as show window displays had been distinctively designed. Modern interior designs giving unique luminance to historic buildings may be the

cityscapes of Europe.

### \* Segway for tourism

We saw Tourist Information Center staff members moving around on a Segway. They used it as a means of transportation in tourist sites in France and Italy. I tried one (Fig. 2) in the Castel Sant'Angelo the next day, and found this vehicle would give additional enjoyment to tourists in a tourist spot.

The pleasure of a tour is to interact with people in the places we visit. We tried to walk, converse with train or bus conductors, and shop keepers. By the time our tour ended, my friend's father, a very shy and quiet person, began to say "Buon giorno" or "grazie" to taxi drivers.

Yasuko AKUTSU, Project Business Instructor, Medithink Inc.

## 寄稿 2

## 異文化のまなざし—都市を聴く

鳥越けい子 青山学院大学総合文化政策教授

職場への行き帰り、必ず通るのが「渋谷駅ハチ公広場」。そこで最近特に目につくのが、外国人観光客。スクランブル交差点に向かってカメラを構えるその姿を見るたびに、考えることがある。それは、写真には映らない「都市の音」を彼らはどのくらい意識しているのだろうか、ということである。

交差点には、常に複数の大型スクリーンから、大量な音が降り注いでいる。続くセンター街や「SHIBUYA 109」にも、それぞれ独自の音の世界が広がっている。それは、恐らく他の国の都市では決して体験できない、渋谷の今の「生きた文化」そのものである。

## 外国人の聴いた明治の音風景

見た目の風景の美しさや珍しさに関心を持つ人に比べて、風景の音を気に留める人の数は、はるかに少ない。「サウンドスケープ(音の風景)」という言葉が必要なのはそのためだが、この用語の提唱者、R.マリー・シェーファーは、次のようにも述べている：

馴染みのない環境を旅しているときには特に、耳はより一層注意深くなるもの

だ。それは、普通の内容の本では、音に関してそう目立った記述をしていない多くの作家たちが、紀行文学となると音を非常に豊かに書き留めていることから証明される…旅に出ると、耳慣れない音が意識の中に飛び込んできて、その音は「図」の状態にまでひき上げられる。(シェーファー著『世界の調律』平凡社)

となると、海外からの観光客たちは、そこで日々暮らし働く私たちよりも、日本の都市をよく聴いているのかもしれない。

事実、明治10年以降、日本を数回にわたって訪れたアメリカの生物学者であり博物学者の、エドワード・モースは、その日本滞在記に、当時の東京の街並をさまざまな音と共に綴っている：

変わった看板や、バタバタいう日除け。長い袖を靡かせて、人力車の前を走り抜ける子供達。…ありとあらゆる種類の商人。旅をする見世物。魚、玩具、菓子等の固定式及び移動式の呼び売人、羅宇屋、靴直し、飾り立てた箱を持つ理髪人—これ等はそれぞれ異なった呼び声を持っているが、中には名も知れぬ鳥の啼声みたいなものもある。…そして絶え間なく聞こえるのは固い路でカランコロンと鳴る下駄の音と、蜂がうなるような話し声。お互いに、糞丁寧にお辞儀をする人々。町の両側に櫛比する店は、間口がすっかり開いていて、すべての活動を、完全にさらけ出している。傘づくり、提灯づく

り、団扇に絵を描く者、印形屋、その他あらゆる手芸が、明々と照る太陽の光の中で行われ、それ等すべてが、奇妙な夢の様に思われ、そしてこれ等の種々雑多な活動と、混雑した町々を支配するものは、優雅、丁重、及び生まれついたよい行儀の雰囲気である。(モース著『日本その日その日』平凡社)

ここに記されている「明治の東京の音」は、当時の日本人が「日々」に耳にしていた音／無意識に発していた音。だからこそ、その多くは、当時の日本人にとっては基本的に(「図」ではなく「地」となってしまう)記述のできなかった音であろうことは興味深い。そのような意味で、外国人の「異文化のまなざし」ならぬ「異文化の耳」が、私たちにとって自国の文化に対する理解を深める。

いずれにせよ、モースには「異文化へのまなざし」だけではなく「異文化への優れた耳」が備わっていた。それらが一体となったモースの優れた全身感覚は、形に留まらない「雰囲気」に象徴される日本の文化の内実を探し当てていた。

## 人力車からまちを聴く

さて、ここで忘れてはならないのは、モースが日本での移動手段として、専ら利用していたのが人力車だったということである。人力車は、ちょうど明治維新の頃、我が国で発明された新しい乗り物で、明治6年には既に、東京市内で2万4千台を数えていたという。

## Interactive Views 2: Views of foreigners: Listening to a city

On the way to and back from my university, I pass through the square in front of Shibuya station. Recently, I see more foreigners there. At the crossroad, massive volumes of sound are pouring out from a few large electronic screens. I wonder how much people and particularly foreigners pay attention to the sounds.

On soundscape of Japan that foreign tourists heard in the Meiji period. Raymond Murray Schafer who coined the term "soundscape" says as below:

When we are travelling in unfamiliar places, the ears become more careful and sensitive than usual. An unfamiliar sound jumps into our consciousness, and the sound develops into a "chart."  
("The Tuning of the World" by Schafer).

From his description, tourists from other countries may listen to

sounds in Japanese cities more consciously than we ourselves who are working and living in the country.

Edward Sylvester Morse, zoologist, from the United States visited Japan several times after his first visit in 1878 and later described people's life on the streets together with an explanation on different sounds in his "Japan Day by Day".

I see and hear very strange shop signs, sunshades that make flapping sounds, children running before rikisha flapping their long sleeves. All kinds of hawkers walk down the street calling out their different shop names or playing instruments to tell people that they are on business. Always heard are ceaseless sounds of wooden clogs and voices of people talking like groaning bees. ("Japan Day by Day" by Morse).

The sounds of Tokyo in the Meiji period are sounds that people in that time were hearing or making unconsciously. It is often the



自動車や電車と比べて、人力車の速度ははるかに緩やかなので、そこから道中のさまざまな物事を観察できる。構造も開放的で煩わしいモーター音もないので、周囲の音をよく聴くこともできる。この人力車があったからこそ、モースは当時の日本のさまざまな音を感察することができたとも言える。

もっとも、当時の人力車は、鉄輪をはめた木製(檜)の車輪を使っていた。明治40年代を境にゴム輪(ソリッドタイヤ)、明治45年頃からは次第に空気入りタイヤとなった。つまり、その後の人力車に比べると、モースが使った人力車の乗り心地やそこで聞こえる音はかなり違ったものだった。

とはいえモースは、この乗り物をとてにも気に入り、その日本滞在記のごく始めの部分に、自らが乗る人力車のスケッチ(Fig.1)と共に「それにしても人力車に乗ることの面白さ!…人力車に乗ることは絶え間なき愉快である」と記している。

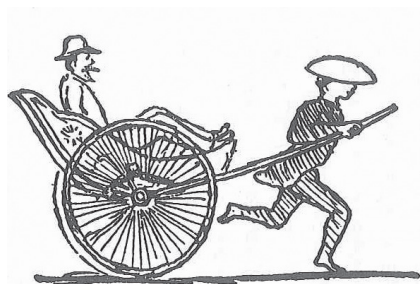


Fig.1 人力車に乗るモース(『日本その日その日』エドワード・モース著 平凡社 東洋文庫 p.208)  
Morse on a rikisha "Nippon Sonohi Sonohi", Toyo Bunko Heibonsha, p. 208)

### 浅草を聴くワークショップ

最近、東京の観光地で、この人力車を利用したワークショップをデザイン・実施する機会があった。都市環境研究所を通じて、台東区役所(都市づくり部・まちづくり推進課・景観担当)より、景観セミナーとまち歩きを指導を依頼されたので、浅草の観光用人力車の利用を提案したのである。

2011年2月11日、13:00、ワークショップ「音からたどる浅草」への参加者(20名)は、浅草公会堂前に集合し、10台の人力車に分乗した。その人たちに私は、以下のような文言を記した指示書を手渡した:

人力車に乗ったら、なるべくおしゃべりをせず、浅草のまちに、耳を澄ませてください。  
音に集中するために、途中で目隠しをします。  
…さて、このまちにはどんな音があるでしょう?  
あなたは、どんなざわめきが、どんな気配や静けさを感じることができるでしょう? そのとき、どんな気持ちになるでしょう?

浅草六区通りから浅草演芸ホールで鋭角に曲がった迎いで、参加者は車夫の指示で、予め渡されていた「目隠し(さらしの布)」をつけた(Fig.2)。

雪のなか約20分を走った後、参加者の感想には「車夫の雪道を走る足音が新鮮



Fig.2 目隠しをして音から浅草をたどる参加者  
Having a blinder on, a participant goes around Asakusa listening to sounds and noises.

に聞こえた」「普段いかに目に頼っていたかに気づいた」「目隠しをしたとたん、不思議な世界に迷い込んだようでワクワクした」「道を歩いている人の会話が聞こえて面白かった」等があった。参加者は皆、その非日常の体験をそれぞれに楽しんだようだった。

一方、モースが聞いた東京に比べると、その日の音風景の内容は(雪が降っているという特殊な事情があったにせよ)やはり実に寂しいものとなっているというのが、その日の人力車に同乗した私の感想だった。

こうしたワークショップは、「音のまちなみ調査」であると同時に、ある種の「異文化体験」と呼べるものなのかもしれない。それはまた私たちにとって、自国においても「異文化のまなざしや耳」を獲得するトレーニングとなり、それはこれからの都市デザインにとっても大いに役立つ等々、参加者と共に、いろいろなことを考えた貴重なひとときだった。

case that foreigners' ears help us become aware of our own culture. In any case, Morse had not only an excellent eye but also ear to sense a different culture.

#### \* Listening to sounds in a town from a rikisha

What we should not forget is that Morse used a rikisha as a means for transportation. Morse was fond of this vehicle, and he left a sketch of a rikisha (Fig. 1) that he used, and wrote, "How interesting it is to ride on a rikisha. It is perpetual pleasure to do so."

#### \* Workshop to listen to Asakusa

I had an opportunity to organize a workshop using rikisha in Asakusa, a tourist spot in Tokyo. I gave the following instructions to participants who rode on different rikisha.

On the rikisha, please refrain from talking with each other.

Please listen to the town of Asakusa.

On the way, please have a blinder on to concentrate on sounds.

What kinds of sound do you hear?

What kinds of noise and sounds do you feel?

Or what kinds of signs of presence or silence do you feel?

What do you feel to find these things?

At a corner, the rikisha men instructed participants to put a blinder on that had been handed out at the beginning (Fig. 2).

After going round the town for about 20 minutes, participants commented, "I felt the sounds of footsteps of the rikisha man running on the snowy road very fresh," "I realized how much I depended on vision," "It was fun to hear conversations of passers-by," and so on. They all seemed to have enjoyed the short ride on a rikisha.

Compared to the sounds of Tokyo that Morse heard, I had an impression that sounds of Tokyo today were fewer in variety.

Keiko TORIGOE, Professor, Aoyama Gakuin University

## 寄稿3

## ゴルフ好きがスコットランド行脚をして、何を喜んだか？

薄井 滋 グラフィックデザイナー

「次の全英オープンはセントアンドリュース、タイガーウッズの3連覇もかかり、観戦がてらゴルフをしよう」。発端となった悪友からの誘いだ。

## セントアンドリュース・オールドコースとオールドコースホテル

陸と海岸との境の耕作に不適な土地(通称リンクス)にある、世界最古とされるゴルフコース。1552年創立という。

試合会場のオールドコースには、隣接してニュー(1895年)とジュビリー(1897年)があり、スタンドや土産店などのスペースは潤沢だ。仮設だが、日本のトーナメントに比べて、造りが強固。特にトイレは完全に水洗式で、清潔かつ数も多い。清掃の回数が多く床がいつも綺麗だった。ゴミに関しては地元の高校生と見受けられるボランティアが、頻繁に回収に回っており感心。

コースの脇に建つオールドコースホテルへ着くと「お前の部屋には昨日までニック・ファルドが泊まっていた」とホテルマンが告げる。悪友の部屋はアーニー・エルス。共にメジャーチャンピオンだ。さっそく「アーニー」「ニック」と呼び合う。童心に返れるなかなかのサービスだ。

## セントアンドリュースでのプレイ

名だたるプレイヤーが戦った場所を同じルールのもとでプレイする訳だ。キャディも試合でプロについたとか。これは嬉しいよりはプレッシャーになる。

世界のゴルフルールを統括するR&Aのオフィスの建物の前からスタートする。ガイドマップ、当日の日付の入ったピンポジション、マークやティーなどのキットをもらう。(Fig.1)

我々の前の組のドイツ人にとって、聖地でプレイできる喜びと心の高まりは全く同質に見受けられた。

コースの一番の名所は18番ホールの海に注ぐ小川に架かる石橋で、皆が記念撮影を目論む(Fig.2)。観光客が途切れることなく橋に上るが、妨げになるとキャディが大声で「ゴルファーが打つぞ！」(たぶん)と怒鳴る。ゴルファーに優先権がある。といて安全のために観光客を閉め出したりはしていない。プレイのスコアは「お前のハンディに10を足したのがここでの力だよ」とのキャディの言葉どおりだった。



Fig.1 プレイ日と名前を刻印した真鍮の名札を渡すコースも。At one course, a brass plate on which date and name are engraved is given.

## ダウンフィールド

翌週に開催される全英シニアオープンの予選会場の一つで、出場予定の日本人プロと練習ラウンドをした。樹に囲まれた緑豊かなコース。予約なしで到着すると、スタートを管轄するキャディマスターが未だ居らず。時間のない我々を他の組のメンバー達が「予選会にでるなら、先に回ってこいよ」と送り出し、スコアカードも用意されていないので自分用のものを渡してくれた。

途中で出逢うメンバー達も普段着でマイペースさを思わせ、挨拶やアドバイスにゴルファーという共通因子を感じる。ルールとマナーを守る限り、同族として取り扱われている感じが心地よかった。いわゆる名門ではないが故に英国のゴルフ力を実感した。

## ミュアフィールド

正式にはThe Honorable Company of Edinburgh Golfersという、格式を重んじた名前を持つコースで創立が1744年、世界のゴルファーの憧れのメンバーシップコースだ。妻はクラブハウスに入ることが許されない。我々もジャケットにネクタイを着用する。ビジターがプレイできるのは週に2日で人数も制限されている。10時以降のスタートは2ボールとプレイ形式が限定されており、4人が2組に分かれてそれぞれ一つの球を交互に打つ。やってみると、数字相手ではなく、お互いを打ち負けそうとするマッチ方式であり、かつ交互に打つので、進行が物凄く

## Interactive Views 3:What pleased golf lovers to go round in Scotland?

"The next British Open Championship is at St. Andrews, and Tiger Woods is trying to win the championship for the third consecutive time. So why don't we watch the game and play golf there?" My friend's temptation was the beginning of our trip to Scotland.

St. Andrews Golf Links is located on a non-arable area at the border of the land and the sea, and it is considered to be the oldest golf course in the world. In the competition site, there were temporary but very strong service structures which looked much stronger than those we see at tournament sites in Japan.

We started our play from the office of the Royal & Ancient (R&A) Golf Club which supervises the golf rules and regulations of the world. We received a kit containing a guide map, a pin on which

the date was printed, a mark and a tee (Fig. 1).

The German group before us appeared to be excited to play on the holy ground of golf.

We had an exercise round at the Downfield, one of the qualifying grounds for the British Senior Open Championship due to be held in the following week together with Japanese professional golfers who intended to take part in the championship. This field was rich in green, surrounded by trees. As long as the rules and manners were observed, even visitors from other countries were accepted as peers. This was not a prestigious golf course, but it was pleasant and I felt the power of golf in Britain to connect peoples of different countries.

The official name of Muirfield is the Honorable Company of Edinburgh Golfers established in 1744. It is a prestigious membership course that golfers in the world adore. Only two balls

早い。なるほど「旨い酒を飲むために、とっと勝ち負けを決めようぜ」という歴史を感じた。前の組のメンバーは犬を連れてのラウンド。コースも美しくかつ厳しく、またキャディがいかにミュアフィールドにプライドを持っている様子がかがえて、微笑ましい。

### ターンベリー

西側の海岸に移動しホテルとゴルフ場が海に調和するリゾート地へ。軍の飛行場跡に2コースが造られている。燈台がコースの先にある (Fig.3)、日本の川奈ホテルゴルフコースはおおいに参考にしたのだろうと推察される。

### ロイヤルトゥルーン

ターンベリーから車で50分ほど北にある、海岸ぞいのリンクス。ビジターが入ることができるのは、ゴルフショップとロッカー、トイレだけだ。また、このショップで売られているウエアは、会員向けと土産用で刺繍のパターンが異なるという差別化が図られていた。コースの真



Fig.2 左奥が世界中のゴルフルールを作るR&A  
The building in the back left is the R&A office that regulates the golf rules of the world.

ん中に民家があり、キャディ曰く、ゴルフ場より前からあるからね、とのこと。家の周りに塀や防球ネットなどはなく「優先権はこっちね」と生け垣が語りかけてくるようだ。

### プレストウィック

これも最古のゴルフ場の一つ。第一回の全英オープンを開催したコースで、クラブハウスの目の前が鉄道の駅。ここもビジターはトイレとショップのみ。Fig.4のグリーン奥にある鉄道との境にある石垣は1m30cm程度と低い。プレイ中も電車が頻繁に往来する。私の第二打はその石垣を越え線路へ。過去何千もの球が打ち込まれたらうに防球ネットはない。あるホールではラフに打ち込み、犬の散歩をしている人に「ここにボールが来たぜ」と教えてもらった。完全に前方視界がないホールがあり、前の組が後続組のために鳴らす大きな鐘が置いてある。ゴルフの歴史がそのまま今に生きるコースだった。



Fig.3 天気はよいが、海からの風は厳しい。荒涼感に痺れる。  
The sky is clear, but the winds from the ocean were strong. Its inhospitable appearance gives us chills.

観戦5日に11コース・13ラウンドのゴルフ三昧だった。喜んだことは数多い。

タイガーの3連覇は見逃すも、歴史ある舞台で力の限り戦うトッププレイヤーに感動をした。

プレイでは自然で過酷な景色に心が動いたが、人工物を極力排除あるいは見せない努力も感じ取れた。また「昔からそうだった」と思わせる、変化を厭う価値観も知った。コースでの優先権はプレイヤーにあり、認めるが故に、一般市民もコース内で犬の散歩ができる。既得権という占有感が漂うが、優先権だと「順番を守って楽しんでくれ」となる。何かあっても自己責任との理解がもたらすのだろうか。

海岸沿い、堅くうねった地面、グリーンの共有、深いラフ、強い風など、望まれるリンクスの味わいを的確に提供するビジネスの巧みさもある。まんまと乗せられた当方は幸せ。

最後に、連日のゴルフを実現し得た同伴競技者達の元気に感謝は尽きない。



Fig.4 奥に走るのが石塀。後ろ姿は、歯の抜けたごついキャディ。  
Stone wall in the back. The figure showing the back is a stout caddy with some teeth missing.

are allowed to those who begin golfing at ten o'clock in the morning and later. Four golfers are divided into two teams and the two in each team use one ball alternately. It promotes speedy golfing. I felt people's desire, "Let us determine which one of us will win as soon as possible so that we can proceed to our drinking session."

We visited the Turnberry Resort Golf Course along the beach on the western side. Here two golf courses are constructed on the former military airbase. A lighthouse is at the end of the course (Fig. 3).

Royal Troon is located at a 50-minute ride from Turnberry. Visitors can enter only its golf shop, locker room and toilet. A private house is built in the center of the course. A caddy told us that the house had existed there before the golf course was opened.

Prestwick Golf Club is one of the oldest golf courses. The 1st British Open was held here. There is a railway station just in front

of the Club House. Trains frequently passed while we were playing golf. There were no fences around the course, and people were walking with their dogs. I found the long history of golf from this environment (Fig. 4).

I was impressed by the rough natural environment and landscapes there. At the same time, I felt that people were making efforts to use a minimum amount of man-made structures and objects, or to hide them when they had to use them. I also observed that people did not like to see changes, favoring instead, "It has been like this for a long, long time." Shigeru USUI, graphic designer

## 取材1

## 墨田区の観光と電気自動車開発

伊坂正人 日本デザイン機構専務理事

## ものづくりの地域、墨田

墨田区は東京を代表するものづくりの地域の一つである。高度成長期前のピーク時には約1万もの町工場が集積していた。その多くが「けとばし」と呼ばれるフットプレス機をおいた家族経営の町工場であった。そうした工場の数は、経済成長を背景にした事業拡大のため地域から移転したこと、また今日の経済状況とも相まって、現在は半分に減っている。しかし区の特性の基本はものづくりにあり、特異な技術をもった製造業がいくつもある。またそこで働く人のほとんどが区内在住者である。そうしたところから地域の産業（中小企業）振興がイコール地域振興につながるところであった。

## 東京スカイツリー®誘致をきっかけに観光の見直し

ものづくりの地域、墨田区役所に観光

課が生まれたのは4年前である。東京スカイツリー (Fig.1) の誘致が決まり、それを契機に改めて墨田区の観光ということが見直された。墨田区は、観光という面では伝統的な観光資源である上野や浅草を抱えた隣の台東区とは状況が大きく異なり、観光ということあまり重視されてこなかった。しかし、改めて地域内を見廻すと随所に江戸の風情が残されているところが多い。

## 街歩き観光

墨田区は全体的に平坦な地域である。また本所は戦災で焼けたものの向島は焼け残り、区全体として路地など幅員の小さな道が多い。そこに観光の目玉となる東京スカイツリーが誕生した。そこで東京スカイツリーを中心に、フラット&コンパクトな地域の観光資源を「歩く」というキーワードでつなぐこころみがなされている。また区民の観光に対する参加というところから「街歩きガイドブック」(Fig.2) などをつくり、それを教科書に観光のための街歩きガイドの養成なども行っている。

## 河川でつなぐ地域

墨田区は西に隅田川、東に荒川や旧中川、南に堅川、中央に北十間川など河川に囲まれた地域である。江戸時代はこれら河川が交通のネットワークを形成していた。こうした河川を活用して街歩き観光とは一味違う観光水運の実施、水辺景観や環境の整備、災害時のライフライン活用などを総合した親水空間や観光のための水辺ネットワークの検討を進めている。

## 環境技術の墨田

荒川と隅田川などに挟まれたこの地域は、これらの河川を交通に利用してきた半面、洪水などの水災害に悩まされてきた。とりわけ都市化が進む中での水災害に対して1980年代に入って現在の国技館が両国に移転するに際して、洪水防止と水資源の有効活用のために国技館への雨水利用の導入を申し入れた。その後も区の施設などに雨水利用を積極的に推し進めてきている。

地域の雨水利用のための「路地尊」(Fig.3) は向島の地域の安全のシンボルとしてよく知られている。



Fig.1 東京スカイツリー® Tokyo Sky Tree  
Fig.2 すみだ街歩きガイド Sumida Strolling Guide  
Fig.3 路地尊 (向島) Rojison tank

## Field Survey 1: Tourism in Sumida and Electric Vehicle Development

## \* Reviewing tourism in Sumida city triggered by the Tokyo Sky Tree

It was four years ago that the Tourism Section was established in the Sumida city office. The construction of the Tokyo Sky Tree (Fig. 1) in Sumida city was decided, which prompted the city office to reexamine tourism. Unlike the neighboring Taito city which has major historic tourist attractions such as Ueno and Asakusa, little emphasis had been given to tourism in Sumida. Looking around the city anew, it was found that the remnants of the Edo-period abounded there.

Sumida city is flat as a whole. Now, walking tours in "flat and compact" areas around the Tokyo Sky Tree have been created. By moving around on foot, tourists can enjoy interaction with people

in the town (Fig. 2).

## \* Rivers connecting areas

There are several rivers in the city which provided an important transportation network in the Edo period. As part of strolling tours, the city office is studying the use of water traffic, improvement of waterside landscapes, development of waterside spaces which will be used for disaster relief activities, and development of a network of these waterside facilities.

## \* Sumida of Environmental Technologies

Sumida city has enjoyed the benefit of rivers on one hand, but has suffered from frequent floods on the other. When the Kokugikan, the Sumo center was moved to the present location, the city office asked the Sumo Association to construct a rainwater storage tank in the basement of the building in order to prevent flooding, and to use the stored water for the building. In case of emergency, the

### ものづくりのまちからの電気自動車の提案

墨田区は、産業振興施策の一環として次世代モビリティの開発を推進している。初めはものづくり地域のこれからの産業振興、まちづくり、人材育成、文化振興を探求する産官学連携事業の一環として「すみだ次世代モビリティ開発プロジェクト事業」として着手された(2007年)。この事業の目標は、当初東京スカイツリーを巡る観光のための超小型の電気自動車開発であった。

2008年度は地域ゆかりの葛飾北斎からHOKUSAI-I (Fig.4) と名付けた試作車を製作。車体のデザインは「すみだ次世代モビリティシステム アイデアコンテスト」というかたちで公募した最優秀作品をモチーフにしている。



### 次世代モビリティ「HOKUSAI-II」

2008年度の成果である試作車HOKUSAI-Iで培ったノウハウをもとにより実用性のあるクルマづくり(HOKUSAI-II Fig.5)が進められている。ここで目指したのは、一つ目に法の基準を満たした公道走行可能な車両づくり。二つ目に、地域のものづくりの活性化のために、部品供給や加工などを区内の中小企業が関与できる設計にすることなどである。

但し、当初の観光のための乗り物としての位置づけは、現行法規で公道走行するためには、乗車人員を一人にせざるを得ず、東京スカイツリー周辺を走る観光対象としての位置づけになっている。

HOKUSAI-I 基本スペック	
全長×全幅×全高	2050×1300×1400mm
車重	300kg
乗車人員	2名
モーター定格出力	0.29kw×2個
バッテリー	12V-33Ah×6個
標準充電時間	8時間
最高速度	約30km/h
一充電あたり連続走行距離	約25km

Fig.4 HOKUSAI-I



HOKUSAI-II 基本スペック	
全長×全幅×全高	1900×1000×1400mm
車重	300kg
乗車人員	1名
モーター定格出力	0.29kw×2個
バッテリー	48V-40Ah×1個
標準充電時間	3~4時間
最高速度	約30km/h
一充電あたり連続走行距離	約30km

Fig.5 HOKUSAI-II

今後はより完成度をあげ、走行実験を行いながら実用化をめざしていく。またものづくりの地域と言っても自動車関連では簡単な部品工場はあるものの、自動車づくりそのものへの参加は初めてで、こうしたプロジェクトを通じてプロジェクトの目標と実際の設計・製造との間のギャップを埋め、次世代へつなげるものづくりの現場が育成できればというのがプロジェクトを推進する人たちの思いである。

### 新種のモビリティを実現するために

超小型電気自動車は、いわば新種の乗り物で、現行法規では50cc原付レベルを電気に置き換えたものとして位置づけられており、観光はもとより乗り物として極めてパワー不足なものになっている。

こうしたカテゴリーの移動媒体がこれからの社会、都市、まちには必要と考えている地域や団体が、墨田区以外にも結構ある。そうした団体(注)が集まって意見交換や法規の見直し要請などを行っている。

注  
 ・浜松 スモorestヴィークルシステム プロジェクト(静岡県浜松市)  
 ・群馬大学次世代EV研究会(群馬県桐生市)  
 ・あっぱれEVプロジェクト(大阪府守口市)  
 ・すみだ新製品開発プロジェクト実行委員会(東京都墨田区)  
 取材先  
 墨田区産業観光部観光課 課長 郡司剛英  
 墨田区産業観光部 すみだ中小企業センター 館長 橋本正一  
 産学官連携主査 青塚幸夫  
 主事 戸村健太郎 敬称略

water will be purified and used as drinking water for citizens. In later years, rainwater use has been promoted in public facilities. A rainwater tank, Rojison (Fig. 3), is a familiar symbol of safety among the community people in the Mukojima area. The tank is located at corners of alleys or even in the gardens of individuals, and the water is used for gardening, watering alleys, and extinguishing fires.

#### \* EVs from an industrial city

Sumida city is promoting the development of a next-generation vehicle. The initial project was to develop a super-small electric vehicle to go around the Sky Tree. The trial model was named Hokusai I (Fig. 4) from the famous Ukiyoe painter Katsushika Hokusai who lived here in the Edo period.

#### \* Next-generation vehicle Hokusai II

On the basis of expertise obtained through developing Hokusai I in

FY2009, a more practical vehicle Hokusai II (Fig. 5) is being developed. In order to activate local small factories, the vehicle was designed in such a way that parts could be manufactured and processed within the city.

In the future, this model will be improved through test running to be a practical vehicle in the limited tourist area around the Sky Tree. Although Sumida is a town of manufacturing, there is no large corporation like automobile manufacturers. As a matter of fact, the Hokusai project was a new experience to local factories. Through this project, the organizers hope to fill technical gaps between the project goal and their capabilities in design and manufacturing so that the manufacturing capability will be enhanced to encourage young people to carry on or enter the manufacturing industry. Masato ISAKA, JD executive director

## 取材2

交通流動から都市を活性化する  
「フラクスタウン・熱海」構想

天内大樹 美学芸術学／建築思想史

## 熱海をめぐる交通事情

熱海は江戸／東京に近く、江戸初期には有名な湯治場となっていた。小田原との山道は1880年以降初めて人力車向けに整備され、東京と汽船で結ばれたこともあったが、1895年には人力で押す「豆相人車鉄道」が小田原との間に開通した（軽便鉄道を経て関東大震災で廃止）。1924年には熱海線が開通し、10年後東海道線が箱根の北を回るルート（現・御殿場線）から熱海・丹那トンネルを通る南回りに転換する端緒となった。この鉄道開通以降東京から観光客が押し寄せ、かつて新婚旅行先、その後社員旅行・研修旅行先として栄えた。1964年には東海道新幹線も熱海を通るルートで開通した。

一方道路は小田原から熱海を通り下田へつなぐ国道135号が主なルートで、熱海までの迂回路では真鶴道路（59年）、熱海ビーチライン（65年）などが建設され、東名御殿場ICから箱根峠・熱海峠を経由する西方の山ルートも整備された。しかし69年に全通した東名高速道路は、箱根越えの旧東海道とも新幹線とも異なる北回りの御殿場ルートを選った。したがって東京方面から熱海に向かう際、高速道路は東名全通の同年に開通した小田原厚

木道路までで、国道135号熱海以北では、西湘バイパス石橋IC（小田原市）と真鶴道路起点の間のバイパス未成区間などで週末を中心に渋滞が常態化し、繁忙期は熱海市街や真鶴道路も渋滞する。沼津から熱海回りで小田原へ通ずる伊豆湘南道路構想は実現の見通しが立たないが、建設中の伊豆縦貫自動車道が沼津・函南間のアクセスを向上させると、国道135号の通過交通の一部は箱根を北に迂回し西から熱海市街、また伊東・下田方面へというルートに転じるだろう。

近年の自動車利用の低下や観光ニーズの変化により、相対的に高台の熱海駅から南方の海岸へ下る「歩ける」温泉街の魅力は増しているはずだが、駅前商店街の地位低下、団体旅行に特化した大規模ホテルの需要低下などで街並みの維持にはハードルがある。また市内の公共交通は低床型車両がまだ少ない民間バスやタクシーが主だが、熱海市は急峻な地形ながら高齢化率が周辺に比べ高い。そのため市は、JRが熱海駅舎を今後2年で改築するのに合わせ駅前広場を整備し、また電動アシスト自転車の公共利用や水上タクシーの開業などを検討し、移動の円滑化を模索している。

## 移動手段を既存市街に挿入する

1960年代には熱海駅前第一ビル地下から、東方の国立病院（現・国際医療福祉大学熱海病院）をトンネルで海岸へ抜け、お宮の松へ南下して海岸南方の熱海港・アタミロープウェイ山麓駅へ向かう熱海

モノレール構想があった。これは東海道新幹線開通による観光客増に対応した構想で、出資企業の不振、地盤・泉脈の事情や海上工事の困難、熱海以外の観光地の地位向上などから実現しなかったが、このことは同時に、高齢化以前から市内交通に改善の余地が認識されてきたことをも示している。今回紹介するのは建築家の今村創平・松田達両氏が構想し、建築編集ユニットmosakiの田中元子・大西正紀両氏の協力を得て、2009年に東芝エレベータ株が社外広報誌企画として提案した、シェアリング・ビークル（SV）を熱海市街に導入するという計画である。

SVは4350mm (l) × 1900 (w) × 1650 (h) の寸法で、軽自動車より一回り大きなCRP製カプセルとなる。自重1500kgを想定し積載荷重は750kg。動力は短距離には圧搾空気を、長距離には電気を用いるハイブリッドで、家庭用電力なら9時間で充電できるリチウムイオン電池を内蔵している。他にも急峻な地形を位置エネルギーとして、温泉を熱エネルギーとして積極的に使う。定住者、別荘所有者、観光客という混在したニーズに応じて個人所有、地域や別荘などでの共有、各回ごとという三つの価格設定で使用できる。

SVは地域住民の足として狭い路地でも自由に走れるだけではない。各車両のGPSセンサーやセンサーによる調整を通じ、主要街路上空の高架軌道上を一定量の空き車両が自動運転し、駅前など市内各所に設けられるステーションに滞留す

Field Survey 2 : Revitalizing a city by traffic systems  
- Flux Town Atami Initiative

## \* Transportation systems to Atami

A hot spa resort Atami is near Edo (Tokyo), and it was already a renowned place for hot spring cure in the early Edo period (17th century). After the Tokaido Line railway began its service in 1934, tourists from Tokyo and its vicinities came to visit Atami. Atami flourished as a destination for honeymoons, company trips, seminars and so on. In 1964, the Shinkansen was opened with stops at Atami.

National Route 135 is the major road connecting Odawara to Shimoda via Atami. Additionally, Manazuru Road was constructed in 1959, Atami Beach Line in 1965, and then a mountain path from Gotemba via Hakone and Atami was developed.

Means of transportation inside the city are the private sector buses and taxis. Atami is precipitous and has a greater percentage of elderly people than neighboring cities. No-step buses have not yet been made available. Thus, the city is considering to offer motor-assisted bicycles for public use and to begin a water taxi service to help citizens move about more smoothly.

## \* Introducing means of transportation into the city

In the 1960s, the Atami Monorail Plan was considered to connect Atami Station on the hill and the station of Atami Rope Way at the foot of the mountain. It was intended to respond to the growing number of tourists. However, it was not put into practice due to the slack in business investors and difficulties in construction.

The initiative that I would like to introduce is the introduction of Sharing Vehicle (SVs) to Atami. This was conceived by architects Sohei Imamura and Tatsu Matsuda, and Toshiba Elevator and

る。街中でも拾えるし、必要に応じて携帯電話で空き車両を探したり呼び出したりもできる。こうしたシステムはPRT (Personal Rapid Transit) と呼ばれ、渋滞・待ち時間・事故なしの公共交通機関といえる。内部では観光情報を確認でき、行先を入力すれば自動的に現地に移動できる。外面でも広告が表示可能だ。既存のアタミロープウェイを熱海城そばの頂上駅から海上経由で熱海駅前まで延長した線にぶら下がることも、海岸のステーションを経由して着水し水上を動くこともできる。海上、ロープウェイ上でも自動運転が中心となる。海岸や駅前などに設けられる、ロープウェイ線に上がるタワー内ではエレベーターとして動作する。乗り継ぎなしでこれらを行える点は、市の掲げる移動の円滑化に合致するだろう。

#### 各都市の事情にフィットする可能性

この計画ではSV以外の提案も行っている。一つは地形の制約から拡幅しにくい歩道を、市内を数本西から東に流れる川の上に透明な動く歩道として整備する水上トラベーター。もう一つは急斜面



に多く見られる階段を、フラットな歩道と屋外エレベーターに変更し、エレベーターの上階を海岸への展望台とするもの。香港に見られるような屋外エスカレーターの設定と、通過交通が多く海岸と市街地を分断している国道135号の地中化も併せて提案されている。

熱海駅、来宮駅、熱海港に囲まれた中心市街地は徒歩20分圏内にほぼ収まり、導入されればSVのカバーする地域がコンパクトシティを実現できる。2002年以降熱海を訪れる観光客数は年間800万人ほどで、全盛期の約半分とはいえ近年ほぼ一定で推移しており、温泉や明治期以来の別荘建築など観光資源の魅力は一般に定着している。問題の一つは高齢化が進行し減少しつつある定住人口で、SVの優待利用を通じ人口を確保するアイデアもある。問題の二つ目は災害時だが、陸路の崩壊時にはSVを海上輸送に利用できるし、近年建設業界の不振から確保困難になりつつある罹災者用簡易シェルターも日常から確保できる。また



左 市内街路上空の軌道を自動運転するPRTモードのSV。

右 芝生上の軌道で左奥のステーションに向かうPRTモードのSV。上空ではロープウェイ線にぶら下がる。中央は展望エレベーター。右奥には通常の自動車とSVが並ぶ。

Left SVs in the PRT mode. They are automatically driven on the elevated way above the streets in the city.

Right SVs in the PRT mode on the way on the lawn heading to the station in the left back. Above the street, they are hung from a ropeway. The center is a viewing elevator. In the right back, an ordinary motorcar and an SV are placed in a row.

Building Systems Corp. proposed it in cooperation with Motoko Tanaka and Masanori Onishi of Mosaki, a construction book editing unit.

SVs will be a little larger than light cars. It is a hybrid car using compressed air for short distance driving and electricity fed by the lithium ion battery for long distances. Other than this, they are considering to use its precipitous topography as potential energy and hot springs as heat energy.

SVs will not only run on narrow alleys. When they are not in use, a certain number of SVs will run automatically on the elevated way above the major streets and will be pooled at several stations in the city. They will be controlled by the Center through GPS sensors that are loaded on the vehicles. People will be able to use an SV from the stations, or find a vacant one and call it by operating their mobile phones. This is called Personal Rapid Transit (PRT).

The initiative also contains other proposals. One is water "travelators," transparent pedestrian conveyers to be built on the several rivers running from west to east, as narrow alleys cannot be widened due to topographical restrictions. Another one is to change the existing steps into flat paths and outdoor elevators. The roofs of the elevators will be used as platforms to view the sea.

The central downtown area of Atami is contained within a 20-minute walk, and it provides a good example of a compact city. By offering the preferential use of SVs to people living there, they will be encouraged to stay in the city even when they become older. In case of disasters when roads are destroyed, SVs may be used for water transportation. Simple shelters will be stored to help victims. The target year of implementing this initiative is 2020. Technically, it is possible to realize.

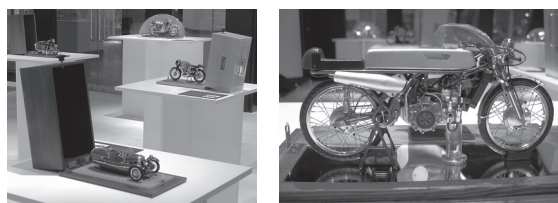
Daiki AMANAI, Aesthetics, History of Architectural Thought

## 事務局から

2011年3月11日に発生した東北地方太平洋沖地震により亡くなられた方々に、謹んでお悔やみ申し上げますとともに、被災された皆様に心よりお見舞い申し上げます。被災地の一日も早い復興を心より祈念いたします。

### 高梨廣孝 スクラッチモデル展

2011年2月4日～17日、東京六本木のAXIS ビルにて、インダストリアルデザイナー、デザイン教育者、スクラッチモデルの高梨廣孝氏の作品展「1/9の小宇宙」歴史的名車をスクラッチモデルでつくる」が開催され、歴史的なモーターサイクルや自動車の1/9サイズのミニチュアモデル、19台が展示されました。



スクラッチモデルとは、“start from scratch”(ゼロから始める)に由来し、資料の収集、図面作成、既成の部品は使わず全て自作し組み上げるモデルのこと。ゼロから手作りのため、材料、工具、工法も独自の創意工夫が施されています。

精密に作り上げられたその手技に、モノづくりの真髄を見る思い。連日、愛好家、デザイナー、メーカーらが訪れ、一台一台を丹念に見つめ、その精巧な世界に引き込まれていました。

### 取材協力のお礼

今号の体験取材では、さまざまな方々からのご参加とご意見をいただきました。ご協力ありがとうございました。

## 編集後記

いまはむかし、グレイハウンドバスの乗り放題格安切符を手に、サンフランシスコから南回りでニューヨークまでYMCAに泊まりながらのケチケチ一人旅が染み付いて、いまもお路銀の気掛りが止まない。

30年以上もむかし、EU統合前からの歴史を持つユーレイルバスは、メニューが多く、しかも優等列車に乗れることでいまも人気である。日本にもJR6社のみ有効のJAPAN RAIL PASSがあり、1日あたり料金を比べると前者の4,340円とJR PASSの4,370円は遜色ない。

しかしJRの場合、最新・最速の列車を楽しむに来日したのに、東京駅発東海道山陽新幹線の約半数を占める「のぞみ」には乗れない。時間によっては2～3本の「のぞみ」をやりすごして「こだま」か「ひかり」に乗る口惜しさ。これが観光庁まで作って「おもてなし」をいう日本である。(追田幸雄)

VOICE OF DESIGN VOL. 16-2

2011年3月31日発行

発行人／栄久庵憲司

編集委員／追田幸雄(委員長)、鳥越けい子、薄井滋、天内大樹、矢後真由美、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

印刷所／株式会社高山

VOICE OF DESIGN Vol.16-2

Issued: Mar. 31, 2011

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

Chief Editor: Yukio SAKODA / Translator: Chine HAYASHI

Printed by Takayama inc.

### Exhibition of Scratch Models by Hirotaka Takanashi

A show of scratchbuilds by Hirotaka Takanashi was held at the Axis Gallery in Roppongi, Tokyo from February 4-17, 2011. Takanashi is an industrial designer, design educator, and scratchbuild modeler. In the exhibition, 19 models of historic motorcycles and motorcars in one-ninth scale were displayed.

"Scratchbuild" comes from "start from scratch" and means to self-make models from drawings and parts. His minute handwork into details was amazing presenting the quintessence of manufacturing.

### Editor's note

The Eurail Pass has a long history and is very popular among foreign tourists as it has a wide variety of menu and allows holders to take first-class trains. The Japan Rail Pass is available in Japan for foreign tourists covering six Japan Railway Companies. The fare for

one day is comparable with 4,340 yen for the former and 4,370 yen for the latter.

However, passengers cannot use the Japan Rail Pass for the latest and fastest train "Nozomi," that occupies about half of the services of the Tokaido-Sanyo Shinkansen line departing from Tokyo Station, to the disappointment of foreign tourists who may have looked forward to trying one. Depending on the time, they have to wait for two or three Nozomi services to pass until a Kodama or Hikari arrives. This is a reality in the country promoting tourism by establishing the Japan Tourism Agency. (Yukio Sakoda)