

デザインは公共のために

～水戸岡鋭治氏 講演録～

2012 年 5 月



株式会社日本政策投資銀行

大 分 事 務 所

目 次

巻頭言	2
1. 講演会 式次第	3
2. 講師略歴	4
3. 講演録「デザインは公共のために」	5
はじめに	5
アイディアは他人とのコミュニケーションから	5
大分駅のポテンシャル	6
旅をデザインする	7
正しいデザイン	8
「米仕事」と「花仕事」	8
九州での初仕事	9
使えば使うほど味の出る家具を	9
まちを上手に使いこなすための学習	10
高速船B E E T L Eの「色」	10
模型はつくらない	10
鉄道から生まれるコミュニケーション	11
低予算で本革張のシートを	12
毎日使ってもらう通勤電車こそ大事	12
九州の風土を乗せた新幹線	13
即断即決で駅舎を改良	14
多くのアイディアが詰まった玉手箱	14
MOMOとたま電車	15
九州版オリエント・エクスプレス	16
緑あふれる博多駅前広場	16
神社とミニトレインのある屋上広場	17
子どもたちに最高の環境を提供する	18
新生大分駅のデザイン	18

巻 頭 言

本書は、㈱日本政策投資銀行が2012年2月10日に開催した経済講演会の記録である。

㈱日本政策投資銀行は、大分県商工会議所連合会、大分県商工会連合会、大分県中小企業団体中央会、大分県経営者協会、大分経済同友会、一般財団法人日本経済研究所の共催、大分県、大分市、大分合同新聞社の後援をいただき、例年、大分市内で経済講演会を開催している。

この講演会は、大分県外部から講師を招き、国内外の経済・産業情勢、時の政策課題、地域問題など幅広い分野について講演を依頼し、大分県の経済・産業界が、今後発展していくためのヒントとなればという思いから企画しているものである。1990年の第1回講演会から数えて、今回で32回目の開催となる。

第32回経済講演会には、㈱ドーンデザイン研究所 代表取締役の水戸岡鋭治氏を講師にお迎えして、「デザインは公共のために」との演題で講演をいただいた。

講師は著名なデザイナーであり、JR九州のデザイン顧問等を務め、九州新幹線「つばめ」や特急「ソニック」「ゆふいんの森」、JR博多駅ビル「JR博多シティ」など、長年にわたり数多くの車両・駅舎等のデザインを手掛けてきた。また、2012年3月に装いを新たにしたJR大分駅や、2015年春に開業予定の大分駅ビルの総合デザインも担当するなど、その活躍には大分中から注目が集まっている。そのためもあって、講演会当日の会場は盛況を極めたところである。

水戸岡氏の講演は、自身が交通・都市デザインに携わってきた経験・見識を踏まえた具体的で分かりやすい内容で、地域の活性化や魅力的なまちづくりに果たすデザインの役割を考えるうえでたいへん示唆に富むものであった。われわれとしては、講演会場にお見えになった聴衆以外の方々にも、今回の講演に接していただき、今後の地域づくり、まちづくりを考えるヒントにしていいただければと考え、講演内容を記録に残すことにしたものである。なお、本文中のイラスト・写真はすべて㈱ドーンデザイン研究所より提供されたものである。

最後に、今回の講演録の作成・公表をご快諾いただいた水戸岡様ならびに、経済講演会に共催・後援をいただいている各団体の皆さまに、改めて御礼を申し上げたい。

2012年5月

株式会社日本政策投資銀行
大分事務所長 三浦宏樹

1. 講演会 式次第

第 32 回 経 済 講 演 会

- 日 時： 2012年2月10日(金) 16:00～17:30
- 会 場： 大分全日空ホテルオアシスタワー 3階 紅梅の間
- 講 師： 株式会社ドーンデザイン研究所 代表取締役 水戸岡 鋭治氏
- 演 題： 『デザインは公共のために』
- 主 催： 株式会社日本政策投資銀行
一般財団法人日本経済研究所
大分県商工会議所連合会
大分県商工会連合会
大分県中小企業団体中央会
大分県経営者協会
大分経済同友会
- 後 援： 大分県
大分市
大分合同新聞社
- 次 第：

1. 開会の辞	株式会社日本政策投資銀行	16:00
	大分事務所長 三浦 宏樹	
2. 挨拶	大分経済同友会	
	代 表 幹 事 梅林 秀伍	
3. 講師紹介	(司会)	
4. 講 演		16:10
5. 質 疑		17:20
6. 閉会の辞	一般財団法人日本経済研究所	17:30
	専 務 理 事 傍士 銃太	

* 司会： 株式会社日本政策投資銀行大分事務所 佐野真紀子

2. 講 師 略 歴

水戸岡 鋭治（みとおか えいじ）

株式会社ドーンデザイン研究所 代表取締役
デザイナー、イラストレーター



撮影：筒井義昭 (Yoshiaki Tsutsui)

1947 年 岡山県生まれ
1965 年 岡山県立岡山工業高校デザイン科卒業
株式会社サンデザイン(大阪) および
STUDIO SILVIO COPPOLA(ミラノ)デザイン事務所を経て、
1972 年 株式会社ドーンデザイン研究所設立
1987 年 「ホテル海の中道」(福岡)アートディレクション担当
1988 年 鉄道デザインに進出
海の中道へのアクセス列車「アクアエクスプレス」デザインを契機に九州旅客鉄道株式会社(以下「JR九州」)の鉄道車両や駅舎デザインを手掛け、国際的な鉄道関連のデザイン賞も数多く受賞するなど、国内外で高い評価を得ている。
※ JR新大分駅の駅舎(2012年3月開業)および大分駅ビル(2015年春開業)の総合デザインを担当

兼 職 : JR九州デザイン顧問、両備グループデザイン顧問、
長野県小布施町デザイン顧問、石橋財団理事

主なデザイン :

1992 年 JR九州特急「つばめ」(国際鉄道デザインコンテスト「ブルネル賞」受賞ほか)
1995 年 JR九州特急「ソニック」(ブルネル賞受賞、経産省グッドデザイン商品認定)
1996 年 JR九州「鹿児島中央駅」駅舎
1997 年 横浜みなとみらい「クイーンズスクエア」
1999 年 JR九州特急「ゆふいんの森」
(ブルネル賞受賞、JID賞インテリスペース賞受賞、経産省グッドデザイン商品認定)
2000 年 JR九州特急「かもめ」(ブルネル賞受賞、経産省グッドデザイン商品認定)
〃 年 南さつま市観光施設「海の冒険館 笠沙恵比寿」
2001 年 JR九州「白いかもめ」(鉄道友の会「ブルーリボン賞」受賞)
2002 年 岡山電気鉄道「MOMO」
(2002年：経産省グッドデザイン商品認定、2003年：鉄道友の会ローレル賞受賞)
2005 年 JR九州新幹線「つばめ」(鉄道友の会「ローレル賞」受賞)
2006～2010 年 和歌山電鐵「いちご電車」、「おもちゃ電車」、「たま電車」、「たま駅舎」
(日本鉄道賞特別賞受賞)
2011 年 JR九州の企業トータルデザインに対し、ブルネル賞のなかで最も評価の高い
「Jury Prize (審査員賞)」を日本で初めて受賞
〃 年 JR九州の車両デザインをはじめとする公共デザインに対し、毎日デザイン賞
受賞
〃 年 JR博多駅ビル「JR博多シティ」、JR九州「九州新幹線」(菊池寛賞受賞)
〃 年 JR九州キッズプロジェクト「あそBOY」、「SL人吉」、「指宿のたまて箱」、
「JR博多シティ・つばめの杜ひろば」、「おもちゃのチャチャチャ。ちゃちゃくらぶ」
(キッズデザイン賞フューチャープロダクツ部門受賞)
〃 年 JR大阪駅ビル「大阪ステーションシティ」 ほか多数

3. 講演録「デザインは公共のために」

(本稿は、平成 24 年 2 月 10 日に大分市で開催された講演会の要旨を事務局にて取りまとめたものです。)

■ はじめに

デザイナーの水戸岡鋭治です。いつもは近所の方と何かをしたり、大学へ行って学生と話をすることが多く、本日のように、大人ばかりの真面目な会合には参加したことがありません。とんでもないところに呼ばれてしまったと、少々後悔しています。

ただ、デザイナーも、最初はデザインを手で描くといったテクニックからはじめますが、歳を重ねるうちに、文章を書いたり人前でしゃべるなど、最後は言葉できっちり相手に自分の思いを伝えないと仕事ができないということを最近実感しております。

私がデザイン顧問をしている J R 九州には、唐池恒二社長というたいへん雄弁な方がいまして、彼に負けないようどれだけ自分の思いを伝えられるかが勝負です。J R 九州との付き合いは今年で 25 年になりますが、この間、鉄道デザインを知らない私を教育して、何とかデザインができるころまで皆さんに育てていただいたと思っています。一から十まで、仕事の仕方や生き方、考え方を教えてもらいました。

■ アイディアは他人とのコミュニケーションから

私はいつも、他人に教えられて、他人から何かをもらって生きています。デザイナーはアイディアが大事だと皆さんは思っているかもしれませんが、私は、アイディアを自分で一所懸命に考えたという記憶はあまりなくて、いつも他人からいただいています。さらには、時代が与えてくれる。新

聞、雑誌、テレビ、映画などから与えてもらっていると思っています。特に、私が今まで育ってきた生い立ちの中からアイディアを得ることが多い。私は今年、65 歳になりますが、これまで生きてきた歴史の中で、感動したという思い出がたくさんあります。アイディアに困ると、その当時の思い出を探しに行くのです。どんなことが楽しかったらうか。例えば 5 歳の頃、親父と一緒に鉄道で岡山から神戸まで行ったのは楽しかった。そうしたタイムトンネルをくぐって、子どもの頃の旅のシーンを思い浮かべるのです。

そのときの電車の床や天井の材料、ソファのモケットの色、隣に座った見知らぬ人のことや、そのときに親父がしゃべっていた話とか。知らない人といつの間にか打ち解けて、互いにお菓子を交わしたり旅先の話をしたり。そうしたコミュニケーションこそが楽しいのであり、そうした体験をリアルに思い出して一所懸命にタイムトンネルをくぐって持ち帰ってくる。持ち帰ってきて、仕事として与えられた条件とコラボレーションさせる中から新商品が生まれてくる。デザインとはそうした試みの繰り返しであって、特別に新しいものをつくっているわけではない。常に、懐かしさと新しさのコラボレーションで生きているものなのです。

私個人のアイディアが特別にいいというわけではなく、よいものを見てそれをコピーするということをずっと繰り返してきたのです。だから今も、ほとんど何かの真似をしています。ですから、デザインを他人に教えるということができなくて、事務所でもデザインを教えていない。事務所でスタッフに教えるのは、掃除の仕方、お茶の

入れ方、人に挨拶をすること、そして仕事を一所懸命にすること。これしか教えていなくて、色はこれがいい、形はこれがいいということはほとんど言わないようにしています。むしろ、掃除が上手というしつけが非常に大事です。お茶を上手に入れるのもなかなかたいへんなことで、お茶が上手に入れられたら、それはもうデザインができていたってよい。

お客さんが来て昼食の時間になったとき、事務所のスタッフに自転車でデパートまでお客さんのためにお弁当を買いに行ってもらいます。そのお弁当を買ってきた子の選んだお弁当を見ると「ああ、この子はちゃんとデザインができる」というのが分かる。お客様の年齢や好み、いろいろなことを総合的に解釈してお弁当を選んでくる。それがデザインなのです。デザインというのは何も特別なことではなくて、ほとんどの人々が毎日、今日を生きるために何をしようか、どう時間を使おうかと考えている、その営みこそがデザインなのです。その意味では、誰もがデザイナーです。私たちは特別に頼まれて、それを代行しているだけです。したがって私には、デザインは自分の思いを表現するものだという意識がありません。多くの人が思っていることや希望していること、考えていることを可能な限り聞き取って、それを正しく翻訳して時代の様式と美を入れながら、色、形、素材、使い勝手に置き換えることがデザインです。ですから私は、単なる代行業を一所懸命にやっているだけです。

J R九州で仕事をしていると、この色は嫌だとかこの形は使えないとか次々に駄目出しが出るわけです。そうした指摘を楽しんで——とまでは申しませんが、なるべく楽しんで受け容れていくことを大事にしています。比較しない、不都合を受け入れる、対立構造を作らないという3つの言葉が仏

教に昔からあって、それを実行するといいデザインができ、楽しい社会が生まれます。他人の意見はその場では否定しても、後々まで心の中に残っていく。それを解決していくことによって自分の能力が一步步広がっていく。「人に育てられているんだ」「人の力で生きているんだ」と実感します。だから、与えられた自分の力を全力発揮したいと思っています。

■ 大分駅のポテンシャル

なかなか本筋の話に行かなくてすみませんが、大分駅にはすごいポテンシャルがあると思っています（図1）。J R九州も最初はそれほどすごいと気づいていなかったかもしれませんが、よくよく考えると、駅の南側に大きな緑地帯ができて、北側には昔からの市街地が控えている。そこに鉄道が走り駅ビルができて、県の美術館や市の複合文化交流施設ができる。こうしたいろいろな話を聞いているうちに、こんな駅は日本には他にないぞと思うようになりました。こんなすごい場所は他にないから、大分駅ができたらきっと大爆発するよという話を最近、周囲にしています。

私は今日も、大分駅をつくっている現場に行ってきましたが、少しずつ沸々と爆発がはじまっています。J R九州の社員も本気になって取り組んでいます。特に社長は大分に特別の思い入れがあって「水戸岡さ

【図1】大分駅



ん、とんでもないものをつくってね」と言ってくる。予算もスケジュールも技術も決まっている中で、とんでもないものなんてそうそうできませんよと言いつつ、私もいろいろな提案をしています。そうして私たちが目一杯やっているうちに、社員たちもだんだんその気になっていく。今までやる気のなかった若い人たちが豹変するというか、別人のごとく真剣になって駅をつくっています。トップに立つ人が地域のために、おもしろい、楽しい、いいものをつくろうという意思が伝わると、皆ががんばる。お金儲けをしようという誰もががんばらないけれど、皆のためにいいものをつくろうというと、若い人はがんばるのだということを実感しています。

このようにJR九州では次の世代が育ってきていて、これから、ここにおられる大分の皆さんと一緒に駅をつくっていくのだと思うと、たいへん頼もしく思います。まちづくりには、地元の方々の意識と応援が非常に大事です。それがなければ絶対にまちはつくれません。私たちはいろいろな地域でまちづくりをお手伝いしていますが、所詮は余所者で、風のように吹いてはいずれ去っていく。その後は、地元の人の意識が風土をつくっていくのです。ですからぜひ、皆さんのお力で大分をとんでもない、日本一のすばらしい駅を持つまちにしたいだけだと思っています。

■ 旅をデザインする

皆さんのお手元にトラベルデザインブックというものをお配りしています。これは、旅の日記帳です。旅をはじめる前にこれを見て、自分のスケジュールを決めて旅をするという手帳です。日本ではこういう手帳はあまりないですが、海外では、子どもが最初に旅をするときに、親や学校や地域が与えて、旅をきちっとしなさいということ

を教えるのです。時間を決めて、どこに行く、何のために行く、何に乗る、どこで降りる、どこで食事をするとか、すべてを決めていって、それを記録していくのです。旅をきちっとすることは、人生をきちっと生きることと一緒にです。だから、旅をきちっとすることを通じて、人生をどう計画的に自分の思うように生きていくかを学習していくために、こういう日記帳があるのです。いい旅をするには、高い能力が必要です。いい旅ができる人——「ああ、この人はすばらしい旅をするね」という人は、ちゃんといい仕事もするし、いい人生を送ることができる。ヨーロッパでは、そういうふうに見るのです。

多くのヨーロッパ人に何をしたいかを問うと、旅をしたいという答えが一番多い。何かあるごとに、何かの節目に、ヨーロッパの皆さんは旅をします。国民に豊かな旅を提供できるかどうか、その国の力なのです。旅には、人間が精神、文化、経済などいろいろな面でバランスを取るうえで非常に勉強になる機会が多い。ですから、いい旅をさせる国の条件としては、旅先や途中の景色がすばらしいとか、乗り物がちゃんとしているとか、食べ物がちゃんとしているとか、旅館がちゃんとしているとか、そこに住んでいる人たちのホスピタリティがきちっとしているとか、あらゆるものが関係してきます。ということは、いい旅ができる国というのは、美しい景色とすばらしい人がそこにいること、ヒト・コト・モノがすばらしいということなのです。それらをつくるということは、地域の人が満足できる生活をつくることです。住民にとってすばらしいから、結果として観光地にもなっていくのです。それなくして、観光客を集めようとしても仕方ありません。行ったはいいが、つまらないので帰ってしまう。だから、大分が爆発するにはまず、そ

うしたことをしっかり準備する覚悟がないといけません。こうした機会にぜひ、ヒト・コト・モノにきちっと照準を合わせて、0歳から100歳までの人が一緒に何かをなしていくということが非常に大事だと思います。

■ 正しいデザイン

こうした生意気なことを言っただけは、いつも叱られてばかりです。しかし、自分が何のために生きているかと問われれば、私は常に、次の世代の子どもたちのために生きるのだと答えています。子どもたちに最高のものを提供することが大事。私たちの仕事は、次の世代に、私たちが培い蓄積してきた最高のヒト・コト・モノを残すことです。私たちにはすばらしいものを与える義務があるし、子どもたちにはそれを受け取る権利があるのです。そうしたバランスが壊れてしまったのが日本の戦後です。私たちの世代は、企業人としてはたいへん優秀であったけれど、社会人としては失格してしまいました。その結果、まちが、人の関係が、環境が、すべて壊れていったのです。それをもう一回取り戻すのが、今の日本の志であるという気がします。

私はデザイナーですから、色、形、素材が大事ですが、その前に、しっかりした考え方、哲学がないと正しいデザインはできません。昔は「正しいデザイン」なんて言ったら叱られた時代がありまして、「美しいデザイン」とか言っていたのですが、現在では、美しいことよりは正しいこと、強いことよりは弱いこと、大きいことよりは小さいこと、明快なことよりは少しファジーなことが重要になっています。こうした価値観は元来、日本人が持っていた大事な価値観です。そうした価値観が日本の国をずっと守ってきたのですが、それが全部逆さまになった現代は、日本の足元が危ないと

いう感じがします。デザイナーであっても、そのように総合的に物事を考えていかねば何もできません。もっとも、そうは言いながら、やっていることは、鉄道のデザインをしたり、ちょっとしたパンフレットをデザインしたりと、いろいろな仕事をしています。

■ 「米仕事」と「花仕事」

私の事務所であるドーンデザイン研究所は自らの志として、幾つかのコンセプトを掲げています。「デザインとは総合的で創造的な計画である」とか「GOOD DESIGN is GOOD BUSINESS & GOOD LIFE」とか「デザインは公共のために」とか「デザイナーは公僕であれ」とか。これらの言葉を実行に移しながら、デザインを進めています。

「経済は文化の僕である」というのは、私たちが子どもの時分には当然習ったはずですが、今や忘れ去られてしまった言葉です。そうした言葉を踏まえただけで「デザイン力を身につける」「好き嫌いは言わない」という取り組みを行う。そしてデザインをする前に、まず考え方を決めて、利用者の立場に立ちながら、コストパフォーマンス意識を徹底しつつ、自らの好み・趣味・アートは二の次、三の次にして、まず道具として完成させることを目指す。デザインをするには「常識」と「良識」と「美意識」の3つが必要です。

その次に「米（パン）仕事・花仕事」。「稼ぎ仕事」のことをヨーロッパでは「パン仕事」と言います。日本であれば「米仕事」ですね。これに対して「務め仕事」という、社会のための仕事があります。これが「花仕事」。昔はこの「米仕事」と「花仕事」の両方がバランスよくあったのですが、戦後には「稼ぎ仕事」だけが仕事というふうになっていった。「務め仕事」がなくなって、

父親としての責任さえ果たさなくなる。そうして家庭が壊れていくわけです。私はそうしたことが大事だと考えていて、「米仕事」と「花仕事」という視点で物事を見るようにしています。経済と文化のような関係ですね。経済と文化のバランスをうまく取りながらやっていくということです。

そして「比較しない」「不都合を受け入れる」「対立構造を作らない」という3つの言葉を大事にしています。これは、興福寺の貫首の多川俊映さんが講演で教えてくれたもので、この言葉でだいたい幸せなものが掴めるということが、非常に分かりやすく感じられます。

「理解することと賛同することは別である」という点も重要です。理解することとはたいへん大事で、多くの人としっかり話をして理解をする。でも、理解したからといって賛同はできないということと言えるかどうか。なかなか日本人は言えないですね。理解したら賛同もしているということになりがちですが、本当は違っています。よく理解する、しかし私は違うといった自我の確立が大事な時代に入ってきたと思います。

さらに「三つのエコロジー」という観点もあります。「精神的エコロジー」「社会的エコロジー」「環境エコロジー」があって、この3つのレベルでの改革を同時に進めないと環境は保全できないということです。こうしたことを考えながら、JR九州のデザインを行ってきました。JR九州は、可能な限りエコロジカルな車両をつくりたいということで、天然素材を使おうということになっていくわけです。一番分かりやすいところでは、プラスチックより木がいいから、木を使おう。コストもかかるし、メンテナンスの手間もかかるけれど、環境のためにやっぴいこう。心と身体に心地よいものをつくりたいと思って、ずっとやってき

たわけです。

以下では、私がこれまで手がけた仕事を幾つか紹介していきたいと思います。

■ 九州での初仕事

私がはじめて九州で手がけたのは、「ホテル海の中道」という福岡のリゾートホテルでした。ホテルのポスターを描くために博多に呼ばれたわけですが、そこで福岡地所の藤賢一さんに会って「本当は何がしたいのか」と問われた。「今はイラストレーターだけど、本当はデザイナーになりたい」と答えたところ、「ホテルのデザインをやれよ」と言われたのです。はじめて会った日に「このホテル、おまえがやれよ」と言われて、私はそれを真に受けて仕事に取り組みました。ホテルのサインや客室の壁紙、ベッド、照明を手がけたのです。

九州は、本当にすごいところだと思います。私は建築士の資格も持っていないし、工業デザインの勉強もしていなければ、グラフィックデザインもしていません。絵がちょっと描けるというだけなのです。そうした者に頼んでくる人がいるという、このすごさは何なのでしょう。

■ 使えば使うほど味の出る家具を

家具のデザインも手がけています。家具の図面を一つずつ描いて、原寸図をつくっていきます。実は私は、家具屋の息子です。子どもの頃から家具を見るのが好きで、使うのが好きで、もともとは家具屋になろうと思っていました。途中から違う方向へ行きましたが、今でも家具の図面を書いています。

どれもクラシックな普通の、どこにでもありそうなものばかりで、決して特別のものではありません。しかし、無垢の木を使った特注品で、使えば使うほど味が出て格好よくなっていきます。長い間、私の実家

も食べていなかったのですが、ここ 10 年くらいは忙しくて仕方がありません。今の若い人たちが、そうした家具の価値を分かってくれる時代になったのだと思います。

J R 博多シティの屋上の椅子も特注品です。一つ一つを特注でつくってたいへん贅沢ですが、多くの方々が座るのに、どこかの街にあるのと同じ、その辺の既製品でよいのか。自分たちの気持ちをオリジナルで表現しようと、社長は言ってくれました。

■ まちを上手に使いこなすための学習

駅舎をデザインするうえでは「サイン」、すなわち案内板のデザインなども重要です。多くの人々がその空間を端から端まで見事に使い切るための、サイン計画をつくっていくのです。

ただし、利用者の側も何も考えないでは、サインを使いこなすことができません。駅や街をデザインすると、サインが分からないという方々から多くのクレームが寄せられますが、もともと分かるわけがないのです。はじめて行った都市で即座にサインが分かるということは、ありえません。そういうものなのです。しかし、学習すると分かるように設計・デザインしてある。ですから、1 回目は分からないが、2 回、3 回と行くうちに分かってくる。これが最高のデザインなのです。

それを「分からない、分からない」という人に迎合して、いろいろなサインをまちなかに貼っていくと、かえって混乱してしまいます。お年寄りの方々が「サインが分からない」と言ってくるのですが、申し訳ありませんが、新しい街を使いこなすにはやはり学習が必要なのです。分からないからといってむやみにサインを増やすのではなく、例えば、ガイドを誰か付けるということを考えるべきです。

若い人にしても、古いものを使うときには学習をしないと使えません。新しいものも古いものも、何かを使うときには学習しなくてはいけないのです。それを今までは甘やかしてきて、分からないならば何とかしようとする。ここには大きなコストがかかります。もう少し自己責任で生きていけば、余計なコストがかからないはずですよ。

■ 高速船 B E E T L E の「色」

J R 九州が運航する高速船「B E E T L E」は最初、真っ黒く塗りました。このジェットフォイルを、唐池社長がカブトムシみたいな形だと言うので、それなら「真っ黒に塗りましょう」と提案したら、社内は 9 対 1 に割れました。もちろん反対が 9 です。社長はそのとき「水戸岡さん、9 対 1 だから、おもしろいからやろう。これは成功するよ」と言ってくれました。

次に、今度は海外まで運航するのでさすがに真っ黒では危ないという話になって、少し色を塗り替えてほしいという依頼が来しました。そこで、博多と釜山を結ぶ国際航路はクイーン・エリザベス号を参考に黒、白、赤の 3 色に塗り分けました。昔から船の配色は黒に赤に白で、それが一番オーソドックスで美しいのです。

■ 模型はつukらない

はじめて総合的にデザインを任せてもらった車両が、鹿児島本線を走る特急「つばめ」です。電車ができてきたときは、こういうふうになるのかと私自身もびっくりしました。なぜかといえば、私たちは模型をつくらないからです。工業デザインでは模型をつくって何度も検討していくのが常識なのですが、J R 九州はお金がなくて模型をつくれなない。だから、模型なしでいきなり実物がドーンとできてくるわけですよ。「おお、すごいね」「こんなのができるんだ」「こ

んな色か」などと失礼なことを言いながらモノをつくっていくのです。

何を言いたいかというと、模型をつくるとその段階で「ああ、できた」と安心してしまうのです。ところが、模型はあくまで模型であって実物とは違います。実物は、頭の中でイメージを描かない限り、いつまでたっても描くことができません。最後は一人ひとりのイマジネーションが問われます。脳というものは訓練すれば、その中にすべての映像を、さらに言えば世界や宇宙さえも描き出すことができます。普段、使っていないだけなのです。私は、勉強は不得意ですが、一所懸命に脳を使ってイマジネーションを頭の中に広げ「こんなものができるから、大丈夫です」と請け合います。JR九州の人は「水戸岡さん、大丈夫ですか」と心配するのですが、それができないとプロの必要がないでしょう。模型をつくれれば誰でも分かるわけですから。お金をかけずによいものを早くつくっていくには、信頼とイマジネーションが不可欠です。

■ 鉄道から生まれるコミュニケーション

「ソニック」(図2)は博多と大分を結ぶ特急です。昔の日豊本線には古い車両しか走っておらず、夜間には、酒飲みが大勢いて空き缶が床をゴロゴロ転がりアルコールが臭うような中を走っていました。だから

【図2】特急「ソニック」



JRの部長から「水戸岡さん、とんでもないところだから何をつくっても駄目だよ」と言われたので、「それじゃあ、とんでもないものをつくるしかないですね」と答えたら、社長が「見たことないものをつくれ」と背中を押す。そうしてできあがったのが「ソニック」です。

イタリアに有名な自動車のデザイナーがいて、その人の手がけたトラックのデザインが実にすばらしい。そのデザインを参考にして、いろいろといじっているうちに全く違うものができあがりました。世界の最高のものを持ってきて、それを私なりに変化させ、予算と技術と時代の要求を入れ込む中で、こうして「ソニック」が生まれたわけです。

車内を見ると、座席のヘッドレストはネズミの耳のような形をしています。何を真似したのかすぐにお分かりですよ。最初はこの中にヘッドホンを入れる予定でしたが、どうしても音が外部に漏れるため実現できずに、耳の形だけが残りました。

セミコンパートメントという、テーブルを挟んで乗客が向かい合う座席も設けました。すると、この席は売れないとJRの営業の方が言うのです。知らない人と面と向かって座りたくないからというわけです。日本人は家族や知人だけでかたまって旅をしたがる。それがワンボックスカーのはじまりですね。その結果、何が起きたかというと、子どもたちの対話能力、コミュニケーション能力が低下し、マナーやモラル、ホスピタリティもなくなってしまった。子どもの頃から、こうした向かい合わせの座席に、知らない人と面と向かって座って鍛えられることが大事。公共空間とは、そうした学習の場所です。JR九州の方に「水戸岡さん、そんなことを言って、青臭いね」と言われましたが、「いや、青臭くても、理想だからやってよ」といって、これが実現

したのです。

こういうものをようやく、最近の若者もおもしろいと思って、使いはじめるようになってきました。ワンボックスカーの旅はもう、子どもたちから嫌われています。お父さんが運転して、お母さんが横に座る。しかし、日曜日しか車を使わない下手くそなお父さんが運転するので、子どもの方も緊張してしまって家族の対話が生まれない。片や鉄道に乗ると、お父さんもお母さんもリラックスできて、笑顔が生まれる。子どもはそういう旅が一番うれしいですね。結局、子どもが望んでいるのは、お父さんとお母さんの笑顔です。そうした家族のコミュニケーションや団欒が生まれる車両をつくろうというのが今のJR九州の方向性です。

■ 低予算で本革張のシートを

博多～長崎間を走る特急「かもめ」。最初にこのような絵（図3）を描いて、これが最後まで行くのです。模型はつくらないので、こういう絵をたくさん描きます。端から端まで、さまざまな方向から見て、絵でチェックをしていきます。

エンブレムや列車名が至るところに付いています。実用性だけ考えると、こんなものは不要ですが、それでも付けています。楽しそうなものは全部付けてしまう。大したお金ではありませんから、そんなものに

【図3】特急「かもめ」



理屈をつけなくていいでしょう。プロならできませんが、私は鉄道のプロでも鉄道オタクでもない。ただ、楽しいもの、お客さんが望んでいるものを「商品」として提供したいだけなのです。私は「製品」をつくりたくはない。製品は、強度をはじめとする諸条件で答えが決まってしまうますが、商品には答えがありません。当たるかどうか分からない。でも、きっとこれなら皆が喜んでくれるだろうという方向へ向けて、勇気を持って何をするか。これが商品づくりです。

普通席も本革張りで、床は木製で市松模様やストライプ模様になっています。よく革を張る予算があったねとよく聞かれます。革を選ぶとき、革のレベルにこだわるとどんどん値段が上がっていきます。木の場合も同じです。節があつてはいけないとか、それこそ四方疋だなんていうと、とんでもない値段になる。しかし、木は節があるのが当たり前、野原を歩く動物の革に傷があるのは当たり前。節や傷を許せば値段が下がります。色の違いを許せば値段が下がります。シワを許せば値段が下がるのです。

いずれにしても、お客さんが乗れば椅子は傷だらけになるのです。それにも関わらず、オープン前日までは最高の状態にしろとバカなことを言うから、コストがとんでもなく上昇する。もう少しファジーになれば、半額の予算でよいものができるのです。

■ 毎日使ってもらう通勤電車こそ大事

新しいタイプの通勤電車の床を木製にしようという提案をして、OKが出ました。全部はできませんでしたが、1編成つくっています。通勤電車が最も大事というテーマです。毎日使ってくれる人に最高のものを提供するのが企業の務めです。

最初、中学生や不良が傷つけるから、木も革も駄目と言われたのですが、実際に

くって走らせてみたら、不良は全然傷つきませんね。おとなしく座って旅をしています。大人が本気でいいものを提供すれば、子どもも分かるのです。こいつらは不良でどのみち傷つけると最初から決めつけてプラスチックでつくったら、もっと傷を付けられます。大人の心意気が子どもをしっかりコントロールするのです。壁に落書きを書かれるのは、その壁のデザインがちゃんとしていないからです。心地よい緊張感があると、子どもたちは手が出せない。それがデザイン力というものです。

■ 九州の風土を乗せた新幹線

九州新幹線 800 系「つばめ」(図 4) をデザインしました。在来線と違って新幹線は全国区ですから、自分がデザインを担当するとは思っていなかったのですが、仕事の依頼が来ました。新幹線には、鹿児島の人をはじめ大勢の方々のさまざまな思いがあって、それらをまず整理整頓する必要があります。そこで、コンセプトを活字にしました。

「九州の経済と文化と人を結び、豊かなコミュニケーションが自然に生まれる公共の道具であり、利用する人にとっても運用する人にとっても無理のない使いやすい公共装置として、ハード・ソフトの両面でデザインを進める。普遍性をもった機能美を追求すると同時に、アジアであり日本であり、

【図 4】九州新幹線 800 系「つばめ」



九州であり鹿児島であるといった、地域のアイデンティティを洗練した形で表現する。そのためには先端技術から生まれる素材や工法に、伝統的な素材と職人の技を組み合わせることでコンテンプラリーに使いこなせるよう、ユニバーサルデザインの充実に努める」

これだけの文章です。その中から「伝統」ということで、昔の島津の船の旗——後に日の丸になった旗にちなんで、白・赤・黒・金を用いてボディをデザインしました。そして、沿線の風土を乗せて走るということで、素材にできるだけ九州のものを使おうという方針が決まっていくのです。

常に手を変え品を変えて商品化しないとヒットしないので、次につくった新 800 系の新幹線では、ヘッドライトの形を変えました。タテ目が 800 系の特徴でしたが、今度はそのタテ目をデメキンのようにふくらませたのです。1m800×450 のポリカーボネート製という大きなデメキンの目はメーカーも経験がなく、つくれないと言われました。ところが、知り合いに車のデザイナーがいて「つくってやるよ」と言ってくれた。メーカーにはできなくても、個人でつくることができたのです。

車内の壁には金箔を貼りました。川辺には仏壇職人が大勢いて、そこには金箔職人もいます。彼らに相談したら「ぜひ参加したい」と手を挙げてくれました。「公共空間なんて普通、僕らには出る幕がありません。がんばってもせいぜい住宅やお寺までで、大勢の人に見てもらえる機会はない。もっと皆が見てくれるところに自分たちの仕事を出したい」と言ってくれたのです。神社仏閣へ行かずとも、公共の空間に行けば素晴らしい日本の伝統がある。蒔絵や金箔、彫金が。子どもたちは、それらを知らないうちに身につけていくのです。

こうしたデザインと同時にローカル線も手がけています。新幹線と在来線を組み合

わせていくことが大事です。

■ 即断即決で駅舎を改良

鹿児島県の隼人駅はもともと、看板だらけで、駅舎の外には自販機が並んでいました。売れもしないのに、商売してるぞという印だけはいっぱい付けた汚い駅舎でした。この駅舎の前で、唐池社長と私と現場の技術者でライブ会議を開きました。課題を持ち帰らずに、その場で即決で終わらせるという会議です。地域の材料は何かというと、隼人は昔から竹の文化がすばらしいから、それでは竹を使おうということになって、もうそれだけで議論が終わって作業が前に進んでいく。

私が事務所に帰って絵（図5）を描いてバツと送って、「こんなのでもいいですか」「OK」ということになる。改装といっても竹を張るだけなので、駅を直すのに150～200万円単位でできてしまう。普通、駅を直すといったら500万円だ1,000万円というオーダーになりますが、すばやく意思決定をして、即座に取りかかればコストは3分の1で済みます。

ペンキを塗ってきれいにして、汚いものは一切取っ払う。その結果、超モダンな駅舎ができあがる。自販機はいらないと言って、本当に取り払ってしまったので現場は困惑しました。しかし、それによって地域が活性化していくのです。目先のお金では

【図5】隼人駅

隼人駅リニューアル・プレゼンテーションレンダリング
HAYATO STATION PRESENTATION RENDERING



【図6】「指宿のたまて箱」車中



なく、地域の将来を見すえた長い視野に立った、夢のある経営のあり方だと思います。

■ 多くのアイデアが詰まった玉手箱

鹿児島中央～指宿間を走る「指宿のたまて箱」のデザインは、唐池社長のアイデアからはじまりました。「水戸岡さん、列車を白と黒に塗って」といきなり無茶苦茶を言うのです。理由を聞いたら、地元には浦島太郎伝説があるから、玉手箱を開けて黒髪が白髪になるのを表現したいとおっしゃる。さらにおもしろいのは、左右を半分ずつ黒と白に塗り分けたので、山側にいる男の子は黒い列車が走っていると思って、海側にいる女の子は白い列車だと思うだろう。そうすると、若い子らがデートの待ち合わせのときに会えないかもしれない。これはおもしろいじゃないかと。こうして、いつも笑いとオチがある中でデザインが決まっていくのです。

車中（図6）を覗くと、シートの柄はとても派手です。こんな柄にOKを出す会社は日本中どこにもないでしょう。ここまで社長はチェックしていなくて、私たちに一任しています。というか、こちらがプレゼンしません。見せたらきつとペケにされるから見せない。椅子の生地だけ切り取って渡したら、とんでもない柄に見えますからね。木製の床や壁といった全体のデザインを見ずに、柄だけをプレゼンしたら「こ

んなの駄目」と言われるに決まっています。全体像を明確にイメージしたうえで決めるのが難しい場合は、自分たちが責任を持つ。だからこそ、日本のどこにもない、思い切ったファッショナブルな色遣いができるのです。

熊本～人吉間を走行するSL人吉の展望車には、子ども椅子が2つ置いてあります。最初は、急ブレーキがかかったら椅子が飛んで怪我をするので、危ないから付けてはいけいと言われました。そんなことを言っていたら何もできませんよね。そもそも、車内を歩いてはいけいということになりかねません。しかし、この椅子を見て、おじいちゃん、おばあちゃんが孫をこの椅子に座らせてやりたいということになって、この列車に人気が出てくるのです。

こうしたサロンというか、リビングというか、リゾートホテルのような車内をつくっています。この車両の一番すごい点は何かという、時速50kmという速度です。要するに、中に乗っている人と外にいる人が対話できるスピード。農作業をしている人が少し休んで手を振ったら、中の人も気づいて手を振り返す。毎日同じ時間に、おじいちゃん、おばあちゃんが出てきて手を振る。そうしたコミュニケーションが一番の付加価値です。

こうした採算の取れない仕事を、ローカル線でずっとやっています。ローカル線はどこも赤字。たくさん人が乗っても赤字です。高い料金を払って新幹線に乗っていただき、そのうえでローカル線の旅をしていただいて、各駅では関連事業に多少のお金を落としてもらうことでようやく採算が取れます。そういう意味で、まず先にプレゼントをするのが、JR九州のやり方。「JR九州って、よくやるよね」と皆が褒めてくれて、それならJRとも少しお付き合いしてみましよう、ということになるのです。

【図7】 MOMO



■ MOMOとたま電車

JR九州以外の仕事も少しだけ紹介しましょう。岡山で「MOMO」(図7)という路面電車のデザインを手がけました。車内の座席は木製のベンチで、すべてJR九州で培ったソフトの産物です。JR九州のDNAがどんどん日本中に広がっているのです。JR九州は本当は嫌だと思っているかもしれませんが、口には出さずに我慢してくれているのですね、きっと。

和歌山の貴志川線の「たま電車」(図8)もデザインしました。ここは廃線になるところを、事業コンペをしてゼロから再スタートした路線です。おそらく日本の中で唯一、ローカル線でがんばっているところだと思います。ここにはすばらしい三毛猫の「たま」がいたので、この猫を駅長に据えてデザインを展開していきました。

「たま電車」の車中はすべて、三毛猫の

【図8】 たま電車



3色からできています。そして、床から何からすべてが猫だらけ。こういう電車に土日は日本中から猫好きのお客さんが集まってくる、世界中どここの国に行っても間違いなくいるファンというのがありまして、それは猫好き、犬好き、電車好きです。これはどこでも一緒です。たま電車はそのうちの猫と電車という2つを持っているわけですから、強いに決まっているのです。

車内には贅沢なベンチがあったり、たま駅長の部屋があったりといろいろなものがあります。一流ホテルにも、こんな立派なベンチはないはずです。中にはベビーサークルもあります。これも、子どもが倒れてケガをしたらどうするかという問題が付いて回るのですが、実際には子どもをその中に入れると、周囲の大人がちゃんと面倒を見てくれるのです。夏に赤ん坊を抱いていると、お母さんたちは暑いですよ。そんなとき、このベビーサークルへわが子を放り込むのです。すぐに赤ん坊で一杯になるそうです。それを周囲の人が見てくれる。

たま駅長ががんばっているので、ご褒美に駅舎をつくってあげようということになり「たま駅舎」(図9)もつくりました。駅舎が猫の顔をしていて、猫の目があって鼻があって耳がある。茅葺屋根は、檜皮葺です。予算が少なかったのですが、高野山の檜皮葺職人が「俺がやりたい」と言って半額でやってくれました。壁も煉瓦を積んで

【図9】たま駅舎



漆喰を塗って、在来工法でつくりました。新しい大分駅も本当は檜皮葺にしたいですね。いや、実際にはできないのですが、今、煉瓦を積んだり漆喰の白を使ったりして、そうした思いを一所懸命に大分駅に込めているところです。手間暇をかけて、昔からあるよいものを残そうとしています。東京駅に負けない駅にしたい。勝てっこありませんが、しかしそういう思いがあります。

■ 九州版オリエント・エクスプレス

日本はイギリスから鉄道文化を学び、特にがんばった国です。新幹線もつくりました。しかし、いまだにヨーロッパに負けているのがオリエント・エクスプレスのような豪華列車をつくられていない点です。

それをJR九州がつくろうという話になりました。現在、クルーズトレインという豪華列車の旅を計画していて、この列車が大分駅にも入ってきます。イギリスの鉄道の志を継げるのはJR九州しかないという、そういう生意気なことを言いながら、九州版のオリエント・エクスプレスをつくっています。

■ 緑あふれる博多駅前広場

私たちは、JR博多シティをデザインする中で駅ビルというものを学習してきました。当時の担当部長も本日この場に来ていますが、そのチームがそのまま大分に移ってきて、博多駅を手がけた経験と思いを集めて大分駅をつくろうとしているところです。

博多駅では、福岡市との間で厳しい議論が戦わされました。樹木を植えられないということです。シンボルツリーはいいけれど、たくさん植えると困ると言われました。落ち葉が落ちるから木はたくさんいらないという、いつものパターンですね。しかし、落ち葉が落ちるのは1年間の12分の1に過

ぎません。12 分の 11 の期間は落ちないですよね。12 分の 1 を我慢すれば、残りの 12 分の 11 の期間、木々は心地よい日陰をつくり、空中や地下に水分を担保して、温度差によって風が起きて、動植物が育って、季節を感じる。すばらしい自然を感じる装置で、もし火が出て炎を止めたり、地震が起きたとき上からガラスが落ちるのを止めたりと、人間を助ける大事な仲間なのです。それを、費用がかかるというその一点で否定するのはどうでしょうか。最後には、唐池社長の「落ち葉はうちの社員が拾います」という一言で木々を植えることが決まりました（図 10）。このように、非常に簡単なことを、算盤をはじいて計算して、結果的につまらない貧しいまちをつくってしまう。特に、これから地球が温暖化する中で、木がないと温度を担保できません。木を植えるということは非常に大事です。

大分駅前の広場にも、どれだけ多くの木を植えてくれるでしょう。大分は後ろに上野の山があるから木はいらない？ いいえ、それはあくまで山ですから。自分の家に 1 本、自分の周囲に 1 本。自分の身近なところに木がなくては美しいまちはつくれません。手間暇かけて落ち葉を拾いながら、その姿を子どもたちに見せることが大事なのです。もう一回原点に立ち返って、緑あふれる駅前をつくってほしいと私は思います。

【図 10】博多駅 駅前広場



■ 神社とミニトレインのある屋上広場

JR 博多シティの屋上には「つばめの杜ひろば」をつくりました。そこに鉄道神社をつくり、さらには鎮守の森があって門前町、仲見世があります。ミニトレインが走っていて、展望台があって、タイルの壁があって。これらをつくったことで、今はここにたくさんの人が訪れるようになりました。でも、つくるときは大反対に遭いました。こんな屋上に人が来るわけがない、1 年のうち 3 分の 1 しか使えないじゃないか、というのが一般的な理屈ですが、実際には、この屋上に年間約 350 万人が訪れています。駅ビル全体では 1 月末までに 5,000 万人が来訪したので、そのうちの 5~6% はこの屋上まで上がってきているのです。子どもたちは、寒くても三輪車に乗って走り回っていますし、鉄道神社にお参りしています。食堂街からここまで歩いてお参りできるのだから、こんなに近場の神社はないですよね。最近皆さん横着ですから、遠くまで行きたくない。そこで毎日ここで願い事をするのですね。

なぜ、こんなものをつくったかという、子どもたちにお参りの仕方を教えたかったのです。私たち自身もこの歳になって、拝礼の仕方と柏手の打ち方を知らずに恥ずかしい思いをすることがあります。だから子どもたちには、お願いするときにはまず拝礼をして心を整えて柏手を打って神様を呼ぶのだよと教えたい。柏手をちゃんと打たないと神様は来ないからね、ということを教えなくてはいけない。自分の思いを明快に伝えることが大事だよ。思いを明快に持ったときが、それをやり遂げようとする意思のはじまりなのです。神様とはそうした、意思のはじまりをちゃんと形にしてくれる装置なのです。

広場には三輪車が 5 台だけ置いてあります。子どもたちが大勢いるのですが、5 台

しかないので数が足りない。彼らは広場の片隅で順番を待つのです。そうすると、意地悪そうな子ども、ちゃんと他の子どもに三輪車を譲ります。それは、大人の目がある公共の場だからです。子どもたちは、人の目があればちゃんとルールが分かってくる。マナーが分かってくる、ホスピタリティが分かってくるのです。だから三輪車を譲るのです。親が「えらいわね」といって、周囲の大人までが「えらいわね」という顔を見ると、子どもはそのことがちゃんと分かって、うれしい。それで「道具は人と共有するものだ」ということを学習していくのです。そうした意味で、この程度の小さな公共スペースがあるだけで、ずいぶん子どもたちは学習することができるのです。

神社には賽銭箱が置いてありまして、実はこれが稼ぎます。賽銭箱が一杯になるのです。この賽銭で屋上のメンテナンスをしていこうと考えています。さすがにそれには足りないのですが、それでも毎月 50～60 万円は稼いでいる。多いときには 200 万円という記録が出ました。日本人はそれぐらいお参り好きで、お賽銭を入れることに抵抗感がないのですね。

■ 子どもたちに最高の環境を提供する

博多駅の 1・2 番ホームの突端にはガラスの箱がありまして「おもちゃのチャチャチャ。ちゃちゃくらぶ」(図 11) という長い名前が付いています。名付け親は唐池社長です。ホームの前で、6 歳以下の子どもとお母さんが 2 人で 300 円で 1 時間過ごせる空間をつくりました。室内から、電車がホームに入ってくる風景を安心して楽しめます。室内には玩具がたくさんあります。グッドトイという、世界で認められた木のおもちゃが置いてあるのです。この計画には駅のスタッフが「もしも子どもが線路に落

【図 11】おもちゃのチャチャチャ。ちゃちゃくらぶ



ちたらどうするのですか」と、社長に向かって大反対をしました。社長はそのとき「そうは言うが、道を歩いていても事故はあるよ」と言いました。「俺が責任をとるから」と言ったわけです。それで、この部屋ができあがったのです。リーダーがそういうことを言えるかどうかはすべてです。JR九州の場合、唐池社長はそういうことを平気で言ってしまうのです。自分を守らないのです。その姿を見て、社員の方が社長を守ってやろうと思うのですね。それが今、すごくいい形で JR 九州の力になってきているのです。

「ちゃちゃくらぶ」は採算なんか考えていません。次の世代の子どもたちに最高の環境を提供するのが企業の務め、大人の務めであるという考えのもとにできているのです。しかし、そのプレゼントは皆さんの心の中に残っていきます。そこから JR 九州のファンやサポーターが生まれ、最後には顧客が生まれてくるのです。

■ 新生大分駅のデザイン

今年 3 月に開業する大分駅も見てみましょう。駅南側の入り口には、煉瓦を積みます。大分というと煉瓦の建物がすごいよねというイメージがあって、唐池社長も煉瓦が好きなのですね。古いものが好きで、モダンなものはあまりいらない。クラシックであって、にぎわいを生み、心地よく、多

くの人たちが大切にしていけるものがほしいということで急遽、煉瓦を積むことになりました。今日も積んでいます。

駅のコンコースの天井には、ウォールナットの木を張ったところに金箔で鶏の絵を入れています。そのコンコースの中をミニトレインが走ります（図 12）。ミニトレインの客車には 16 人が乗れます。子どもだったら 24 人くらいが乗れます。それがゆっくり、時速 3~4 km で走っていくのです。ミニトレインは電気自動車で、ヨーロッパでは市街地を走っています。これがコンコースの中を走るというのは無茶苦茶ですよ。こんなことを私がプレゼンしたのを、社長がおもしろがってつくろうということになりました。駅が開業する 3 月 17 日には駅に

【図 12】大分駅



これが登場します。日本ではじめてコンコースにミニトレインが走る。このミニトレインが駅から外に出て、上野の森口（南口）の緑地をずっと回って、今度は府内中央口（北口）を出てまちなかに走っていきるとすばらしい。おじいちゃんやおばあちゃん、そして子どもたちを乗せてまちなかを走っていく。こんな風景は日本中でまだ実現していませんが、ぜひ大分からはじめていただければと思います。

大分駅ビルの屋上にも、博多駅のような鉄道神社を載せようという話になっています。今度は、神社だけではなく寺もつくりたい。大分は、宇佐神宮に代表されるように、神仏が習合した文化圏ですから。

屋上にはクラインガルテンもつくりたい。ホテルの部屋を借りると、小さな庭もセットになっていて、その中の小さな 2 畳くらいの空間で、家族数名でお茶を飲みながら時間を過ごせるような空間をつくろうと提案しています。これもおそらく、日本ではじめてです。

これらを含めて、総合的に立体的に物事を考えないと、まちは楽しくなくなっていきません。こうしたことを考えながら、がんばって駅をつくっています。

- 本資料は、著作物であり、著作権法に基づき保護されています。著作権法の定めに従い、引用する際は、必ず出所：日本政策投資銀行と明記して下さい。
- 本資料の全文または一部を転載・複製する際は著作権者の許諾が必要ですので、当行までご連絡下さい。

（お問い合わせ先）

（株）日本政策投資銀行 大分事務所

〒870-0021 大分市府内町3丁目4番20号（大分恒和ビル）

Tel. 097-535-1411