

プロジェクト紀行

名古屋の街と博覧会

— 都市発展の軌跡 —



池田 誠一

【9】世界デザイン博覧会…名古屋を変えたもの

1 難しかった計画

昭和61年春、博覧会計画が動き出しました。ところが、①テーマの「デザイン」や、②「都



市型・分散会場」など、新しい試みのために、計画はなかなか進みませんでした。

デザインというテーマの難しさは、その抽象性、専門性でしょう。その概念が一般市民には浸透していませんでした。博覧会では、それを一般市民にも具体的、且つ平易に示し、現実の会場を構成していかなければなりません。

都市型の、しかも分散会場という条件も、難物でした(図1)。都市内には大量の駐車場の用地はありません。加えて分散会場となれば、各会場毎にアクセスが必要になり、また会場間にも連絡手段が必要になります。これまでの博覧会を見習えばいいというわけにはいきませんでした。

今回は、こういう難しい条件の中で計画され、実施された「世界デザイン博覧会(以降、デザイン博)」を追ってみたいと思います。

2 新しい博覧会へ

(1)「デザイン」を分かり易く

名古屋にとって、「デザイン」というテーマは一前回説明したように一まさに当を得たものでした。が、博覧会のテーマとして具体化

し、一般市民が理解し、興味を持ってもらうものにするには、工夫が必要でした。考えられたのは次のようなアプローチです。

一つは、究極のデザインの姿を見せること

です。目玉として選ばれたのは、その前年、無給油・無着陸で世界一周を成し遂げた「ボイジャー」でした。その他にも、ソ連の宇宙ステーション「ミール」や、古いものではグーテンベルグの印刷機等も持ち込まれました。(ボイジャーは、直前にスミソニアン博物館の許可が下りず、レプリカになりましたが…)

いま一つは、生活の身近なところでの優れたデザインの物を見せる事です。何年もデザインが変わっていない優れ物。化粧品、文具、スポーツ用品、電気製品等、様々な品物が集められました。

そして、三会場の構成にも市民にデザインを感じてもらえるような工夫がされました。○・△・□、赤・青・緑、木・金・布、等のデザインの基本的なモチーフを、三つの会場毎に割り当てました(図2)。

そして、出展したパビリオンや展示にも、デザインの精神を要請するとともに、会場ごとに定めたデザイン指針を徹底したのです。

(2) パーク・アンド・シャトル方式

デザイン博の会場毎の目標入場者数は、白鳥が700万人、名古屋城、名古屋港がそれぞれ350万人とされました。従ってそれに対応できるアクセス手段の確保が必要です。

しかし、名古屋はマイカーの依存度が高く、各会場の周辺には必要となる

図2 三会場のデザインモチーフ

会 場	テーマ	デザインモチーフ <仮設性・対比性>			
名古屋城	歴史からの発見	□ (抽象)	緑 (叡智)	木 (蓄積の年輪)	幕 (仕切)
白 鳥	21世紀との遭遇	○ (完全)	赤 (挑戦)	金 (文明の進歩)	柱 (発展)
名古屋港	楽しさへの旅立ち	△ (矛盾)	青 (広がり)	布 (楽しさの浮遊)	網 (連なり)

1万台超の駐車場を作る余地はありません。そのうえ中途半端な駐車場を作ることは、大渋滞をもたらす原因になります。そこで、「会場周辺には一切駐車場を作らない」という判断をしたのです。その代り、用地の多い周辺部に方向別に分散して大量の駐車場を作り、そこからはシャトルバス等で会場に送り込むことにしました(図3)。県警からは「前代未聞」と批判されましたが、PR等を徹底することによって、意外なほど順調に運用されました。

また、3会場の会場間連絡も、各会場近くを結んでいる地下鉄の名城線が主体でした。が、名古屋城と白鳥会場の間はロンドンの「2階建てバス」を、白鳥会場と名古屋港の間に

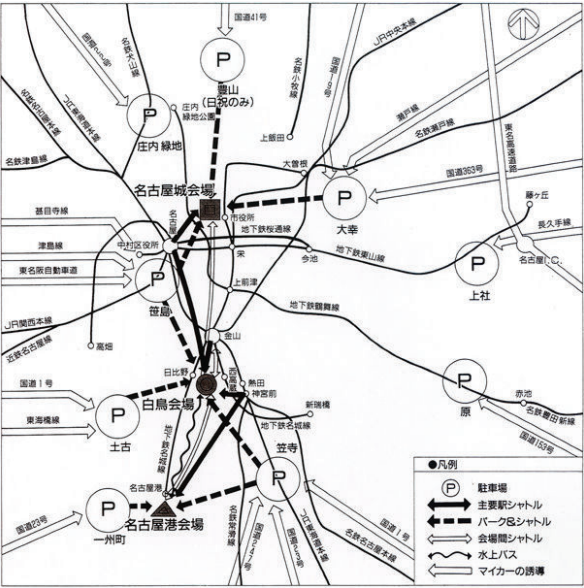


図3 デザイン博の輸送は、パーク&シャトル方式がとられた

は堀川を進む「水上バス」を導入し、イメージを上げました。

(3)新しい「都市型博覧会」

この博覧会の目指したものは、「街中が博覧会」でした。会場の中だけではなく、街全体が博覧会です。さらには関係者だけではなく市民全体が博覧会の参加者であることが望まれました。

そのためまず、街中を博覧会ムードにすべく様々な取り組みが成されました。道路では、ガードレールや舗装など歩道の改善。ストリートファニチャーやゴミ箱なども、デザインという観点から見直されました。そして幹線道路にはバナーが設置され、博覧会を盛り上げました。地下鉄も、広告を減らし、最寄駅は大胆な改修が施されました。博覧会が終わってから、「名古屋が綺麗になった」と云う評価があったのも、これらの施策によるものでしょう。

次に、博覧会には市民の多くが参加できるような仕組みが取り込まれました。各会場に何か所も設けられた催事場では、アマチュアの参加が歓迎され、各所の展示も市民の参加が呼び掛けられました。これがきっかけとなって、市民が活動を始めた例がいくつもあります。

そして135日間。名古屋の街中が、市制100周年のお祭りムードに酔うことになったのです。そして博覧会の入場者は3会場延べ1,518万人に上りました。

難しかった「デザイン」や「都市型博」の選択は、苦しかったですが、結果としては良いものを産み出し、名古屋の街に美しさと活気を与えることになりました。

3 紀行 白鳥会場付近

… 国際会議場と白鳥公園 …

それでは、主会場となった白鳥会場を歩いてみましょう。この区域は今では、北側が国際会議場。南側が公園になっています。

〈北側から〉

地下鉄の日比野駅で降ります。この駅も博覧会最寄駅として大胆に改修されました。しかしその後、国際会議場の本格整備と付近の再開発によって、駅も、会場までも、大幅に変わっています(図4)。

1番出口を出て右に進みます。この道路も中央市場の拡張で南に寄りました。少し先にT型の交差点がありますが、そこは博覧会の時はバスターミナルの中でした。右側は大きくなった国際会議場ですが、その前はほとんどが駐車場になり、今では博覧会の正面ゲート前のイメー

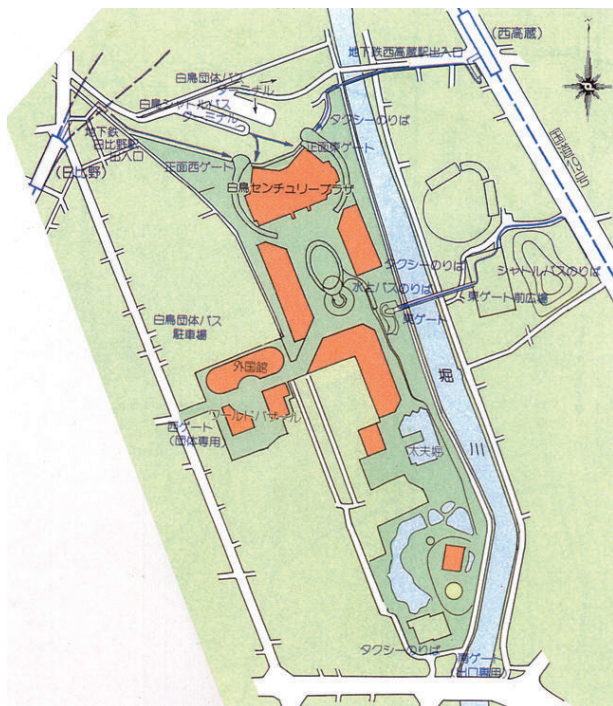


図4 デザイン博の白鳥会場



中央市場の南門付近は、
博覧会ではバスターミナルだった



国際会議場のアトリウム。
この左右がテーマ館だった



国際会議場は拡張されて、
正面にはレストランがつくられた

ジは残っていません。

歩道橋に上って、会議場(当時はセンチュリーホール)に入ります。中は、当時と大きく変わりません。下はテーマ館でした。下に降りてまっすぐ会場外に出ます。出た所は、会場の入口部分で一番混雑したところですが、その後、左右には会議場が拡張され、正面にはレストランが作られています。

しかしその南に回ると、博覧会の跡がいく



会場の中心部。

シンボルツリーの向こうに5本の「創造の柱」がつか残ります。位置は少し動きましたが5本の「創造の柱」。シンボルツリーとされた「アコウ」の木。ここ付近が会場のほぼ中心でした。

〈南側へ〉

南西方向に見える道は国際ゾーンへのルートですが、ゾーン自体は売却されマンション街に変わっています。また、東南方向はその先の階段を上ると堀川を渡って東ゲートへの道でした。橋からは水上バスの発着場も見え



国際ゾーンへの道。
ただし現在は、ゾーン部分はマンションに



東ゲートへの橋から会場と水上バス乗り場が見える

ます。

やや荒れた公園を南に向かいます。右手は、当時は林野関係の土地でしたが、名古屋学院大学に売却されています。壁画や遊具を見ながら進むと池があります。藩の御船蔵の跡を残すため、堀川の開削者福島正則の呼称をとって「太夫堀」と呼ばれます。

その南は白鳥庭園です。当時はつながっていましたが、今は切り離され、有料庭園です。この庭園は、博覧会の前から本格的な日本庭園として建設が進んでいました。それがデザイン博会場に取り込まれたのです。中にある清羽亭は、博覧会の時はVIPの接遇等に使われています。また集合館や、展望台の高さが100mのタワーもありました。今では、木曽の山から伊勢湾へ、木曽川をイメージした貴重な日本庭園です。庭園の南の正門を出て、幹線道路を左に行くと地下鉄神宮西駅です。



南からながめた太夫堀。
左は、名古屋学院大学



白鳥庭園。
清羽亭はVIPの接遇等に使われた

4 デザイン都市

デザイン博を振り返ってみると、面白いことに気が付きます。当初、「デザイン」という言葉が分かりにくいと批判されたため、当局がデザインにこだわり、一生懸命になりました。その結果が、街を美しくし、活気を与えることになりました。ところがその他にも、本来の効果を生むことになったのです。

まず、①平成元年、デザイン博の直前に、市は「デザイン都市宣言」をしました。この中では、博覧会を踏まえ、デザイン都市を創造すると宣言しています。そして、②5年、博覧会前から公約させられていた「国際デザインセンター」を実現させます。方向等議論がありましたが、名古屋のデザインの中心になる拠点が出来ました。

さらに、③デザイン分野の三大国際会議を開催したのです。すなわち、博覧会時の元年に「インダストリアル」。その後の7年に「インテリア」、そして15年には「グラフィック」と。これを実現した都市は他にありません。

しかし特筆されるべきことは、その次です。④20年、ユネスコの世界のクリエイティブシティとして「デザイン都市」に認定されたのです。アジアでは初めて、世界でも4番目になります。

デザイン博が名古屋を変えたこと。それは「都市のイメージ」です。デザイン博は、ダサイとさえ言われた名古屋を、世界の「創造都市」と認められる都市に変えることが出来たのです。このことは、もっとアピールしてもいいことではないでしょうか。

〈主な参考文献〉

①電通編『世界デザイン博覧会公式記録』

(1990、同協会)