

軌跡

新幹線50年

③

正面から見ると、驚かすまで広がったような形状をした東海道新幹線の最新型車両「N7000A」。デザインと併せて、空気抵抗の軽減や軽量化、そして乗り心地を追求してつくり上げられた。

揺られしないような空気の流れを計算し、出入り口や通路は曲面を取り入れて柔らかな雰囲気を演出。乗客の65%を占めるビジネス客のため、パソコンを使えるような電源コンセントや無線LANを充実させ、使用時に前の客が座席を倒してもぶつからないようにした。

トータルデザインを担った一人が、工業デザイナーで名古屋芸大教授の木村一男さん(79)だ。かつて日産自動車に勤め、スポーツカーの「シルビア」などを手がけた。国鉄にいた知人の推薦で、駅舎や車両のデザインを検討する専門委員会のメンバーに加わる。鉄道に関わるデザインは東京芸大の学生時代からやりたかった。卒業制作

デザイン 快適さ追求

乗客の「声なき声」に耳澄ます

は阪神電車の車両だった」と言う。

1987年の国鉄の分割民営化後は、専門委員会のデザイナーらとグループを作り、新幹線を始め、多くの在来線のデザインに関わってきた。

「技術や製造などの条件をきちんと理解した上で、よりダイナミックに、より美しく、より快適なものにしなければならぬ。制約はあっても、頭の働かせようで可能性はいくらでも広がるんですよ」

木村さんが初めてデザインに関わった新幹線は、82年開業の東北・上越新幹線

「200系」。ただ、車内のデザインは様々で出て来

上がっており、任せられたのはカーテンの色や客室の壁などに限られた。

「全体像が見えないと、部分的なデザインもできない」

「0系」、初代東海道新幹線「0系」の後継車両で、85年に導入された「100系」には企画の初期から参加する。国鉄側が求めたコンセプト(基本理念)は「客室サービスのモテルチェンジ」(須田寛・IR東海相談役)で、設計者や車両メーカー側と議論を重ねた。

100系で話題を呼んだのが「随建て車両だ。随部分の食堂車の両側に窓をつけ、景色が眺められるようにした。「富士山の絶景を見ながら食事できる」ことが売りになったという。

ゆったり乗れるよう座席の前後の間隔を広げ、「後ろ向き」から変えられず評判が悪かった3人掛けシートも回転できるようにした。車内については、0系ではあちこちに出ていたネジの頭を隠すことになった。技術者たちと話し合い、内装や取り付け方法を工夫して実現。「乗客に気を配ったインテリアは、当時の鉄道車両としては画期的なものになった」と自負している。

木村さんは最近では、山陽新幹線から九州新幹線に乗り入れる車両のデザインも手がけた。「快適な旅」を提供したい。その意欲が衰えることはない。



◎新幹線の車両デザインを手がけてきた木村一男さん(愛知県日進市の名古屋学芸大で) ◎進化を続けるN700系(愛知県大府市で) ◎写真はいずれも中根新太郎撮影