

車両工業デザイン委員会と レイルウェイ・デザイナーズ・イブニング

南井 健治

(レイルウェイ・デザイナーズ・イブニング実行委員長)

1. 車両工業デザイン委員会

今を去ることちょうど60年、1958年3月、鉄車工(当時は鉄道車両工業協会)に、ある委員会が誕生した。

1952年4月に発売された、ピースというタバコのパッケージデザインは、レイモンド・ローウィというアメリカ人のデザイナーによって150万円という高額(内閣総理大臣の当時の給料の15倍とか)でなされたことが大きな話題となり、デザインというものが世の中でクローズアップされた。この頃、1951年から61年の10年間に自動車や家電メーカーのデザイン部署やデザイン事務所が続々と開設された。これからの産業にデザインが大きな役割を果たす機運になってきたのである。

レイモンド・ローウィは「口紅から機関車まで」と言われたように、当時の超有名なデザイナーであったが、その彼が来日した時に鉄道車両工業協会で開催された講演を聞き、その話に触発された星晃氏を中心とした国鉄や車両メーカーの技術者が、これからはデザインの時代だ、乗り遅れてはならない、として1958年に「車両工業デザイン懇話会」を立ち上げ、定期的な会合を持つようになったという。同年6月には「車両工業デザイン委員会」と改称、以降1987年3月に終焉を迎えるまで30年・325回にわたって委員会が持たれた。

当時の人たちが知識として持ち、方法論として使おうとしたデザインは、もちろん今現在のデザインという概念とは異なるところ

があった。今では古臭く感じられるが「工業デザイン」という呼称もファッションやグラフィック(商業デザインとも呼ばれていた)と違うもっと理性的で技術的なものである、という感覚で、どちらかというところ今の人間工学的要素の強いものであった。初代委員長を務められた川崎重工の米満知足氏は、1961年の機械学会の講演で次のように述べている。

「(インダストリアルデザインの内容とは)その機器の本来の使用目的を合理的に果たすために、その材料・構造・工作・形態・仕上げ・生産性、これらの要素がバランスして製品に融合し、快適に使用できるように意図された生産創造である」

ご承知のように鉄道車両は消費財ではなく、売れることを第一義とする必要はない。マーケティングや売れる商品作りに比重を置いた、アメリカ的なデザインがメーカーやデザイン事務所では求められたのだが、陸上交通の主導的立場であった鉄道は、慢性的な供給不足が問題となっており、輸送力増強が求められていた時代であった。だから追求すべきは商品性ではなく、いかに機能的で合理的、かつそうした車両の生産性を向上させるか、という方向が求められたのである。

また、2代目の委員長となった、東急車輛の伊原一夫氏は、1977年に行われた「車両工業デザイン委員会200回記念行事報告」の中で、「工業デザインというものはご承知の通りあくまでも機能を優先し、充足した上で造形を進めるわけです(後略)」と述べている

が、これが大方の持たれていた、当時の車両工業デザインの定義であったといえよう。すなわち、発足から20年経った1977年時点でも、少なくとも美しさの追求や、今では重視されるプロモーション性や訴求力、新規性などは謳われていなかったのである。

車両工業デザイン委員会では、30年の間にたくさんの検討結果報告書をまとめているが、それらのテーマもこれを表している。設備品、車両の側窓、出入り口、座席、運転台、車両の照明、外部色、室内色などなど…。中でも1979年3月に刊行された人間工学データシートは、設計基準、寸法基準として、長く旅客車両の設計のためのバイブルとなっていたという。

そのテーマや内容も、国鉄車両の開発を前提としたものが中心であり、当時の共同設計の延長線上にあったように思われる。国鉄がJRになった時に、その生い立ちや性格から車両工業デザイン委員会は終焉を迎えたが、それもやむを得なかった。鉄道自体が他の交通機関と競争の時代になってきていたのである。どなたが言われたか忘れたが、最後の委員会の際に「これからは各社のデザインが競い合わなければならないのだから、こうした委員会はもはや意味がなくなった」というのも当然だった。



車両工業デザイン委員会の最終日
(1987年3月)の集合写真

2. 筆者と車両工業デザイン委員会

筆者は1979年4月、近畿車輛に入社、技

術研究所デザイン室に配属となった。古い記録がないので、いつから車両工業デザイン委員会に出席するようになったか定かではないが、多分入社1年目の後半あたりから当社の先輩委員と交代してもらって、出席したように思う。そうそうたる先輩と並んで、まったくの青二才の筆者であったが、委員の皆さんにはとても優しくしていただいた。内容はやはり機能性が中心であり、「用の美」「理性と感性」などが言われた、どちらかという技術傾向の委員会であったように感じたが、それも新鮮で毎回新しい発見があった。

委員会の活動としては、前記したように報告書を取りまとめることが中心で、テーマについて小委員会が持たれ、内容や原稿を皆で審議するという形であった。筆者は83年6月に発行された「ローカル線用車両のデザイン」、そして85年2月発行の「車両工業デザイン14 車両の外部色Ⅱ」について小委員会の委員として携わっている。これらは非常にエキサイティングなもので、中でも、車両に塗られた実物の塗色を各社が持ち寄り、カラーチップにして資料としてまとめた「外部色」は日本の全車両のデータが目の前にあり、その分析だけでもワクワクするものであった。本にはなっていないが、そのマンセル値を使って、頻度分析を勝手にしたりして遊んでいた。筆者の書いた原稿も、何度も審議され、修正が入って苦労したが、それだけに完成した時の喜びは今も鮮やかに思い出す。

委員会で特に記憶に残るのは伊原委員長のことで、その見識の高さに大きな影響を受けた。川崎重工の後藤文也氏、アルナ工機の三根昭氏といった同世代の関西同業の委員と帰りの新幹線をご一緒して話をしたことも思い出だ。

中でもデザインスタディと称して、各社が製作した新しい車両を見せていただくエクスカッションはとても楽しいものであった。実



際にデザインを担当した方の説明を受けて、試乗し、その地で宿泊して夜っぴてデザイン談義をするのは若かった筆者にとってはたまらないものであった。いつだったか、南海高野線の特急電車のデザインスタディの際には、高野山の宿坊に宿泊して、朝のお勤めまでさせていただいた記憶がある。

デザインされた結果としての車両は、それはそれで興味深いものであったが、この委員会ではそれが何を意図してされたのか、どこに苦労されたのか、そういったことを担当された方から直接聞くことができた。それはとてもおもしろく、またこうして各社の方と知り合いになったことで、わからないことや聞きたいことを直接教えていただけるようになったことも、筆者にとってとても参考になったし、ありがたいことであった。

3. 車両工業デザイン委員会のその後

こうして、車両工業デザイン委員会が終了して30年近くが過ぎ、確かに車両デザインは百花繚乱の状況となり、注目も当時と比較にならないぐらいなされるようになってきた。鉄道に求められるニーズも変化してきているし社会も変わってきている。だから委員会発足当時と同じような基準でデザインを捉えることはできない。しかし委員会が30年間で基礎を固めるように一歩ずつ進めてきて、それがベースとなって今につながっていることも事実である。用の美、機能性と合理性、メンテナンス性や生産性ということを全く無視してもいいのか、というとそんなことはない。

車両は30年以上使用されるものであるにもかかわらず、商品性や新規性を意識するあまり、見かけだけで掛け心地の悪い座席や、見にくい表示、使いにくく安全性に欠けたと言わざるを得ない設備品など移動する空間である鉄道車両として本来あるべきものでないデザインも登場し、イメージさえも何かの借り物と

いうものまで現れる始末。そしてそれらに対して何の批評もされない状況に、ある種の危機感を覚えていた。消費財ならば売れるか売れないかという評価もあるが、乗らざるを得ない、使わざるを得ない公共交通ではそういう評価も期待できない。インパクトだけを前面に出したようなものを長い時間使うのがはたしていいのか。工芸品ではないので、まったく生産性やコストを考えないものはあり得ない。

昔に戻る必要はないが、鉄道車両デザインの本質について議論することも必要ではないだろうか、などを考えさせられてきた30年間であった。

4. レイルウェイ・デザイナーズ・イブニングのこと

筆者もデザイン室から東京事務所へ異動し、デザインの実務者と違う少し離れた目で見えた時、最初の30年は車両工業デザイン委員会の時代、次の30年が前述したJR化後の色々な方向のデザインが出現した時代、ではこれからの次の時代はどうなるのか、などと考えていた。海外の仕事もよく担当していたのでヨーロッパのデザイナーとも付き合いってきたが、彼らの方向も日本とは違う。

さて、そうした実際のデザインワークと少し距離を置いて考え込んでいた2013年のある日、鉄道技術展のセミナーのプログラムとしてデザインの講演をしてもらえないか、とのお誘いをいただいた。4人の講演者によるパネルディスカッションとのことで、人選はルールアンドテック出版の鼠入隆志^{そいり たかし}氏がされたと聞いた。テーマは「鉄道のある景観～環境、景観、デザインから鉄道を考える～」ということで、景観の中の駅舎、建築物、鉄道車両などについて、鉄道の魅力とこれからのあるべき姿を考察する、とのこと。

メンバーは、デザイン批評家の橋本優子氏、鉄道建築物の権威で歴史にも詳しい総研の小野田滋氏、鉄道のある都市についてGKデザ

イン機構の社長(当時)山田晃三氏と車両を担当する私の4名である。

2013年11月8日13時から16時の3時間の講演会で、それまでハード系のイメージの強い鉄道技術展で、初めてのデザイン関係のセミナーであった。そのため聴講者が集まるか、最初はとても心配したが、当日は満員で、デザインの人気の高さを確認した。講演した皆さんと何度か会話し、鉄道は文化でありそれを体現するデザインを追求しなければならない、でもデザインは楽しい、ということ会場ではそれぞれが伝えることができたように思う。

また、筆者としては、それまでの「鉄道車両のデザイン」から、鉄道全体を俯瞰してデザインしなければならない、つまり車両も含めた鉄道全体を考えなければならないことに思い至った。

たまたまこのセミナーは成功したが、技術展という場を使って、何か業界全体に益になること、次の30年に寄与できることはないか、として企画したのがデザイナーズイブニングである。

業界のデザイナーが、もちろんそれぞれの社内ではきちんと教育を受けているのではあるが、筆者が受けたような横のつながりや他社の優れた方からの影響を受けることが少ないのではないかと、思われた。自動車デザインの世界では、モーターショーの晩にデザイナーズナイトというデザイナーの交流の場を設けているというし、家電の世界でもGUI(Graphic User Interface)などでは業界全体で検討されている。各社の競争が必要となる、という理由でデザイン委員会は幕を閉じたが、例えばユニバーサルデザインや標記など足並みをそろえなければならない部分もあるし、筆者の車両工業委員会での経験からも、各社のデザイナーが情報交換するような仕組みも必要ではないか、とも思ったのである。そしてさらに、その場には車両のデザ

イナーだけではなく、素材のデザイナーや建築、サインやマネージする人など、鉄道全体のデザインに関わる方々に参画してもらえればもっと幅広く交流し、議論できるのではないかと考えた。

業界全体、鉄道界全体として、どのようなデザインがこの先求められるのかを連携して考えなければならない。競争は必要でそれぞれのノウハウは尊重するにしても、鉄道デザイン全体が質を高めなければならない。利用される乗客には、差別感のための差別感などは何の意味もないのである。なんとかデザイナーの交流の場を鉄道技術展に持ちたいし、それを続けられるようなものとした。

2015年1月にまとめた企画はこう考えたから、まずデザイナーが一杯飲みながら交流することをメインテーマとしたのである。そしてこの企画の名前をレイルウェイ・デザイナーズ・イブニング(RDE)と名付け、そんな雰囲気を表したシンボルマークも作った。そして、言い出した人間である、ということで、この実行委員長を仰せつかることとなった。



レイルウェイ・デザイナーズ・イブニングのシンボルマーク

ありがたいことに主催者の賛同を得て、先のセミナーで一緒した、山田氏、橋本氏、鼠入氏も実行委員として参画いただきこの企画が動き始めた。

2015年11月12日に日程が決定したが、賀詞交換会でもあるまいし一杯飲みの会だけでは値打ちがない。本当は交流会である第2部が狙いなのだけれども、きちんとした第1部は絶対必要である。で、第1回目ということもあり、鉄道デザインの重鎮である、木村一男先生と松本哲夫先生にご登壇願うことと



し、国鉄時代からのデザインについて話をし
ていただくことにした。今回もたくさんのご
参加をいただき、第2部も盛会であった。
ご参加いただいたさまざまな方ともお話をさ
せていただいたが、皆様からも強いご賛同の
お言葉と、また続けてほしいとのリクエスト
をいただき、この企画が間違っていなかった
ことを感じた次第である。

第1回RDEは鉄道技術展のセミナーだっ
たが、技術展は2年に1度であり、やはり毎年
やるべきとのことで、翌2016年12月14日、
幕張を離れた代々木のオリンピック記念青少
年総合センターで第2回RDEが開かれた。こ
の回の第1部は、最近の通勤電車を紹介いた
だくこととし、JR東日本のE235系、JR西日
本の323系、東京メトロ日比谷線の13000
系についてご講演いただいた。第2部はまた
また大いに盛り上がり、時間が来ても皆さん
なかなかお帰りにならないぐらいだった。



第3回レイルウェイ・デザイナーズ・イブニング
(基調講演)



第3回レイルウェイ・デザイナーズ・イブニング
(パネルディスカッション)

そして昨年11月30日、技術展のセミナー
として第3回RDEが開催された。今回は「サ
インがひも解く情報環境の未来」ということ
で「鉄道とコミュニケーションデザイン」を
テーマに、山田氏の基調講演に引き続き、日
本を代表するサインデザイナーの児山啓一氏、
定村俊満氏、JR西日本の大森正樹氏に登壇
をいただき、筆者がモデレータとなってパネル
ディスカッションを行なった。公共性の高い鉄
道におけるサインの意義を示唆する中身の濃
いセッションとなった。そして第2部では新し
い試みであるショートトークセッション(学生
を含めて5名の方に短い時間でプレゼンテ
ーションしていただく企画)も行い、今回もまた
予定時間を過ぎてもなかなか皆さんお帰り
にならないぐらい大いに盛り上がったものとな
った。

5.おわりに

先にも述べたように、このRDEは1回限
りのイベントでなく、続けることに意義があ
ると考えている。そうして鉄道に関する様々
な立場のデザイナーや、次の世代である学生、
そしてデザインに関わる人々がつながりを育
んで、業界全体で未来の鉄道をデザインして
いく…。このRDEが次へのムーブメントに
なっていくことを願っている。

筆者に大きなインプレッションを与えてく
れた鉄車工の車両工業デザイン委員会。今そ
れと同じことを行うことはできないし、して
も意味はない。鉄道のデザインといっても、
その定義すらそれぞれの会社や個人によっ
てばらつきがある。しかしこのRDEがデザイ
ナーの交流を育み、日本の鉄道デザインの質
を高め、あるべき姿や方向を考えていく一助
となってくればこれに勝るものはない。

また(一社)日本鉄道車輛工業会には毎回後
援をいただいているが、RDEの活動が有機的
な拡がりをもって発展するよう、共にアイデ
アを練っていければと考えている。