

地方を走る最新列車のアイデンティティー

—「九州新幹線」の考察から、北陸地域での提案—

The Identity of the New-age Regional Trains

● 矢口忠憲／富山大学芸術文化学部

Tadanori Yaguchi / The Faculty of Art and Design, University of Toyama

● Key Words: Public Transport, Service, Local Material, Sightseeing, The Shinkansen

要旨

本研究は、平成26年度開業を目指している北陸新幹線車両に対して、伝統素材の活用提案を検討している高岡市からの本学部に対する協力要請から始まった。

鉄道に代表される大型交通なるものは、20世紀の高度経済成長期までは、大量輸送、高速輸送が第一とされていたものの、21世紀の今日では、社会の成熟に伴い、単なるものやサービスの提供だけではなく、消費する過程において心の充足感が求められるようになってきている。今回の提案に関しても、新幹線車両に伝統素材を取り入れるといったハードな提案だけに留まらず、自然や歴史・文化、食といった首都圏にはない地方の豊かさを付加することで、地域を繋ぐ高速交通手段に心の充足感を加味しようとの考えで、北陸新幹線に導入される新型車両を活用した旅のスタイルを「越”のもてなし」と名付け、また、周辺整備や二次交通体系の充実、観光地の魅力向上など、周辺地域とも連携することにより、北陸新幹線を利用される方々に満足して頂ける新しい公共交通のあり方を提示することにした。

1. はじめに

まず、今回の提案に類似した先行成功事例の調査から着手した。新幹線車両の内装に地元特産のさまざまな素材を導入することにより、公共交通機関のイメージを一新させることができたと言われているJR九州新幹線「つばめ」に関して、企画から開発、製品化にいたるまでのプロセスを調査することにした。様々な関連文献に加え、実際の車両設計に携わったJR九州運輸部車両課主査の榎清一氏と、ドーンデザイン研究所（JR九州デザイン顧問）の水戸岡鋭治氏に会い、ヒアリングを通して様々な情報収集を行った。

九州初の新幹線への想い

九州新幹線は、平成16年の3月に開業し、鹿児島中央駅から新八代駅を走りはじめた。時間にして35分であ

り、それまで鹿児島から博多までが2時間10分かかってきたところ、90分も短縮され、1時間20分で繋ぐことを可能にしたわけである。開業の2年3ヶ月前、平成13年12月に新型車両のデザイン（車両の改良基礎設計に関しては平成11年から）が始まった。九州新幹線の全線開通予定が平成23年予定で、とりあえずは新八代駅から鹿児島中央駅間のみが開業であったが、なにしろ開発に注げる時間がなかったことと、経営上車両開発にコストをかけることができなかった事情（当時、九州には、高速道路が縦横に建設されていて、遠出の際のマイカーの利用率が非常に高く、新幹線が開通したとして、その利用率アップをさほど見込めない状況であった。）から、新規の車両開発ではなく、既存の700系の改良型を進めることを条件としてスタートした。

時間とコストの戦いではあったが、九州の地を初めて走る新幹線ということもあり、東海道や三陽新幹線にはない、九州らしいもの『九州にしかないオンリーワンのデザインを目指す』1) P1を創りたいと思うJR九州と、それを熱望していた地元の人達の考えは共通していた。

2. オンリーワンへの挑戦

2.1 差別化を狙った「顔創り」

全体を総称する重要な箇所としての表現によく使われる、“顔”（外観）のデザインは、良い第一印象を与えるためや特徴付けに、とても重要な作業になってくる。同様な考え方は車の設計にも窺える。特にヨーロッパのアウトバーンを高速で疾走する時、遠くからでも車種を認識（判別）する事ができる特徴づけ（個性）が、各社のデザイン力の見せ所となっている。

結論から言えば、開発時間の短さとコスト削減から、グラフィカルな処理等による、やや消極的な顔づくりにならざるを得ないと妥協し始めていたところ、700系を開発していた際の、最終的に採用されなかった別のデザインの設計図があることが解り、それをベースにして新しくデザインすることになった。構造・空力・重量等の

基礎設計も実験済みであったので、その分の設計時間をデザインに費やすことができたようだ。

ポイントは大きく二つあり、その一つは下図の縦目のヘッドライト（図-1）である。定められた線路上を走り、急なカーブ等もない鉄道では、それこそ広角に照らす必要も少なく、従来の横目のそれは、年に1度程度の整備や電球交換のことを考えてそのようになっていたようだ。もう一つのポイントは、世界に誇れる0系の新幹線に敬意の念を込め、継承の意味でイメージを踏襲、車両の先頭部に鼻（半球状のカバー）（図-1）を設けたところにある。



図-1 九州新幹線「つばめ」の“顔”先頭車両

2.2 インパクトを与える演出（見せ方）

前述の、乗ってみたいと思わせる外観も大切であるが、車内に入ってから感動がなければ人の心は惹きつけられない。入った瞬間、そして徐々に足を進め、実際に触れて（使用）みるといった段階的感動が、記憶に残るものとなるよう、また、色々なお客さまに車内を楽しんでもらおうと、『新八代駅～鹿児島中央駅間は、7割がトンネルです。だから、700系「つばめ」は“車内が外”をテーマにしました。』とのことである。2) P.62

私自身の試乗のインプレッションは、車両毎の客室内インテリアの変化（主に目につくのは、シートの背もたれやクッション材、妻壁、仕切引戸などのテクスチャーの違い）による、メリハリの利いた新鮮さ（進行方向に対して、後方からの移動の際には、面積の広い木製背もたれの色の濃さの違いがポイントとなり、その逆の前方からの移動の際には、シート地のテクスチャーの違いがポイントになる仕掛けであった。また、デッキの暗さ（落ち着いた暗色の壁紙や床材シートと、ダウンライトによる照度）は、乗降時の客室までの流れにインパクト（暗から明へ）を与えると同時に、車両内移動の際のメリハリ（「明」：A客室から、「暗」：デッキ部、そして「明」：B客室）を与える役目も果たしていると思わ



図-2 九州新幹線「つばめ」のデッキから見る客室

れ、デザイナーの深い意図を感じた。（図-2）加えて、デッキの壁や妻壁に飾られている額のイラストや屑入れ、客室の仕切引戸のテクスチャーなども、それぞれの車両で異なり、もう一つの楽しみになっている。また、フリースペース内の各設備も今までの列車には見られない素材や、空間設計が取り入れられ魅力的であった。

2.3 ストーリー性（意味付け）

九州には隣国の韓国を始め中国、台湾からの旅行やビジネスでの入国者が多い。そういった意味では本土からの利用者にとっては「九州らしさ」を、外国の利用者にとっては「日本らしさ（和の演出）」を意識してデザインされた。北陸新幹線においても、新羽田空港経由の外国人利用客が多く予想され、同様の考えが必要になってくると思われる。

九州新幹線「つばめ」に盛り込まれた、日本ならではの意味の「和」をいくつか紹介する。

■車体の色： 鹿児島を走る新幹線ということもあり、昔の薩摩藩の船の旗（白地に赤）を参考にした。日章旗も薩摩藩が幕府に献上したものから生まれたと言われている。同時に九州の伝統的な焼き物、有田焼の（白磁と赤絵）も意識した。具体的には、赤色は日本の伝統色の「弁柄」にした。

新幹線のネーミング（つばめ）が決定する前、展示してあった二分の一模型（運転室まわりが黒色で屋根が赤色、車体は白色）を見て小さな子供が、『鳥のツバメはおなかから下が白いから「つばめ」だね』2) P.12と言っているのを聞き、水戸岡氏自身がビックリしたというエピソード通り、そこにも必然があったのである。

■乗降口デッキ部： 前述の通り従来の車両とは異なり落ち着いた雰囲気デザインでまとめた。公共性の高い建物や乗り物の入口が黒色系である物は少なく、難色を示す関係者もいたが、『何だか初めは暗い感じがすると思うけれど、これはつぎに入る客室を御殿の大広間のよ

うに華やかで明るく見せるための工夫です。』2) P.13と、粘り強く説得し理解してもらったと書いてあるように、水戸岡氏の意図と、私の試乗インプレッションはいみじくも一致したことになる。

■テーブル、シート、手すりなど： 山桜の天然木、桜と言えば日本を代表する樹木であり、「和」の演出にも一役買っている。

■シートのクッション： 国会議事堂で使用されているカーテンの模様（蔦の柄）をアレンジして再現している。色は日本の伝統色の「瑠璃色／緑青色／古代漆色／山吹色」とした。

■ブラインド： 山桜の棒材を編んだロールブラインドで、すだれや、雪見障子、昔の乗り物の駕籠の覗き窓をイメージした。窓枠のシルエットは書院造りの建築をイメージしたものになっている。

■洗面所の暖簾： 和の演出に加え、開放感とプライバシー確保が程よく両立できている。

■床材： 白地に日本の伝統の格子と点の柄を採用。

■金箔の壁、ドア： 昔は、晴れの場を演出する際、金屏風などを置いて空間を作ったり、お城などで見かける壁や天井に始めから金箔を貼った部屋が用意されていたりした。客室とデッキを仕切るドアも日本家屋の障子戸（漆枠）をイメージしている。

2.4 地域の素材

「和」の演出に加え、『食の分野でよくいわれる、地元で取れた物を地元で消費するという「地産地消」の考え方は、建築やプロダクト・デザインなどの分野で応用できるものです。』2) P.133との考えから、積極的に地元で手に入る素材の取り入れにも拘った。その中でも特に【自然素材】は、視覚的、触覚的にもナチュラルで柔らかな雰囲気醸し出し、我々利用者に心地よさを与えてくれる。また、エコロジーの観点から見ても、大切な要素となってくる。「最先端・最新」技術と「自然・伝統」素材とのコラボは、これからの時代のテーマになってくると思われる。

次に、九州新幹線「つばめ」に盛り込まれている、地元素材を使った製品（部品）をいくつか紹介する。

（榎清一／ヒアリングより）

◆い草の縄のれん： 熊本県八代平野で生産されているい草を何本か束ねて縄状にしたもの。従来制作していたものより細い縄にすることの工夫。／（有）井上産業

◆西陣織のシート： 当初は地元の博多織も候補にあがっていたが、国会議事堂のカーテン地を再現したいとの想いから西陣織でいくことにした。シルクカーテンの風合いを他素材の糸で、更に手織りの感覚も再現するという難問が課せられることになった。原料となる糸も一

本一本手づくりで用意し、伝統的な織り方を採用し、座り心地にこだわった。／住江織物（株）

◆山桜のロールブラインド： 下ろした状態の目の高さ当たりの部材を細くし、外の景色が映るように設計。

（図-3/4）全路線の7割がトンネルであることから、初期設計段階から、ブラインドを下ろした状態を常とし、時折見える景色を、気配で感じてもらう意図である。

従来のブラインド素材である布地とは異なる木材で、厚みを薄く保ちながら、且つ硬度と弾力を併せ持つ特性を引き出すことに工夫／（株）協和興業



図-3/4 九州新幹線「つばめ」のロールブラインド

◆床シート： 白地に日本の伝統の格子と点柄を施した。汚れを目立たなくすることに一役かっている「点柄」であるが、その連続模様が歪んで見えなくするのに工夫。／ロンシール工業（株）

◆テーブル、腰掛け、手すり、額など： 見た目はもとより、触れた時の暖かみが、その形状も相まって心地よく感じる。試乗で、男性用小便器の上部に設置してある手すりに感心させられた。木製のやや太めの握りやすい形状もさることながら、グリップを縦置き（図-5）にしたところである。鉄道の乗車中の揺れに対して今までの横置きの鉄パイプのグリップでは、体をしっかりとホールドしきれなかったからである。／（株）ニッタクス



図-5 九州新幹線「つばめ」の男性用トイレの手すり

◆妻壁、仕切引戸： 鹿児島産の楠の木シート／北三（株）、金沢箔／住友スリーエム（株）／（株）箔一

いずれも、単に伝統素材・技術を取り入れるのではな

く、現代のニーズにマッチしたものに発展・進化するまでに昇華させているのは言うまでもない。

この様に、当初の信念を貫きながらデザイン・設計にあたり、様々な人達の協力を得ながら開発を押し進めてきたからこそ、各方面から好評を得ることができたのであろう。結果、その一つの証といえる「ブルネル賞」^{*1}の大賞を受賞した。

3. もてなしの「かたち」

ホスピタリティとは、思いやり、心からのおもてなし、という意味で、特にサービス業でよく使われているが、サービスと大きく違う点は、先ず対価ありきではなく、もてなし、喜びを与えることに重点をおき、結果として報酬がついてくるという考え方であろう。一言でサービスと言っても、当然しなければならないもの（何処でも受けられる）から、「気配り」をもってお客さまに良い印象を与え、顧客満足度の高いものなど様々である。これからの時代は、更にお客様のことを真剣に考え、お客様の要望を超えた、後に心に響く様な“上質のもてなし”が必要とされると考える。

『日本には、昔のお城とか、神社やお寺、書院などでふんだんに使われていた、素材や工法があります。…昔の貴族や領主などが使っていたものを、今風にアレンジすれば、そこに新しい「和」や「贅沢」が感じられるのではないのでしょうか。』2) P.132の水戸岡氏の言葉からも、“上質のもてなし”に通ずるものが読み取れる。

3.1 車内で楽しく過ごせる空間

3.1.1 楽しい空間-1 (リレーつばめ)

5代目となる新幹線「ツバメ」の連結列車となっていた、4代目に当たる787系の特急「リレー・つばめ」は当時の列車の旅のスタイルを変えることに成功した。

列車に乗っているときも旅である。単なる移動手段としての乗り物であると決めつけず、もっと楽しく過ごせる移動空間であっても良いのではとの想いが、かたちになった列車だ。例えば、立食方式の木製カウンターや窓辺のテーブルを備えたビュッフェをはじめ、普通車にも設置したガラス壁で間仕切ったセミコンパートメントや、家族旅行やビジネスに利用できる完全に仕切られたプライベートな空間を提供するグリーン個室などである。これらはお客様のニーズにマッチしているかどうか、まだ時期尚早であるとの反対意見もあったが、実際には好評を得る事ができた。

賞賛を得たビュッフェは、新幹線との乗り継ぎ定員合わせの関係で廃止になった。『新幹線全線開通後は、博多～宮崎間に787系を走らせたいですね。それに伴い、ビュッフェを復活させたいですね。』3) P.49の言葉通

り、長時間の旅には必要なサービスとして再現される計画である。これは、『グッドデザインはグッドコミュニケーション、グッドビジネスであり、グッドライフでもある。』1) P.1と言ったJR九州の考え方の現れである。

3.1.2 楽しい空間-2 (ソニック)

「ソニック」は、「ゆとり、やさしさ、楽しさ、遊び心」をコンセプトにデザインした列車である。具体的には、運転席のすぐ後ろに展望席「パノラマキャビン」を設け、床やシート、テーブルを木製にした。赤ちゃんの授乳や気分が悪くなった時に横になれるなど、様々な場面に対応できるマルチスペースを乗降口の近くに設けたなどである。また、立った状態でくつろぐフリースペース、窓が床まであるコモンスペースを設置。乗降口と客室の壁をガラスばりにした。ヘッドレストを強調したデザインで色彩もカラフルにした。

3.1.3 楽しい空間-3 (かもめ)

「かもめ」は、「高級感、モダン、和風」をコンセプトにデザインした列車である。乗降口を入ってすぐの所にミニ・ギャラリーを設置。ソニック同様、床やテーブル、椅子などに高級な木材を使用し、シートも本革を使用。当初は、質のよい（高価な）素材を使うと、傷をつけられてしまうからと反対意見が多かった。その時、水戸岡氏は、『いいデザインはマナーやモラルを育てる』4) P.131と皆を説得したのである。利用者は本物に接すると、肌でそれを感じ、決して汚したり傷つけたりはしないもので、かえってマナー向上につながる。同時にサービス・提供する側も、愛着を持ってメンテナンスに当たるなどの相乗効果が生まれるというのである。

3.2 「つばめレディ」

私自身リレーつばめに試乗して感じ入ったことは、つばめレディが車内案内はもちろんのこと、新八代駅での乗り換え時の誘導等、お客様第一主義のサービスが徹底していたことである。中でも、車内販売に好感を持った。従来は、鍵付きの倉庫風業務員室で、ワゴンに物品



図-6/7 つばめレディのウェア／車内販売の準備風景

を積み込み、その後車内販売に回る流れであり、暗くて狭い場所で行われているこの作業風景が少し怪しげに映っていた。ところがリレーつばめでは客室から目につく所（ロールブラインドで間接的に間仕切り）にワゴンを停車させ、物品の積み込みなどの（図-7）を行っている。程よく見える安心感、アットホームな感覚もあり、隠すばかりの発想ではいけないと改めて感じさせられた。また、つばめレディの制服（図-6）も「ブルネイ賞」の奨励賞をもらっている。

4. 公共交通（高速鉄道）が地域にもたらすもの

4.1 地域の活性化

北陸地域にとって、待望の北陸新幹線開業が、首都圏や長野、新潟などの外との地域的なつながりを大きく変えることは確実である。北陸本線の本数が減ることや、当面金沢あるいは福井で乗り換えるといったダイヤになることなどの懸念を差し引いても、富山や石川、そして将来的には福井県が首都圏と直結するわけであり、経済・文化・生活など様々な面で北陸地域そして各県にインパクトをもたらすことは言うまでもない。

この機会を有効に生かすために、それぞれの沿線地域が持つポテンシャルを新幹線によって最大限に顕在化（発揮）させるための地域づくりが重要になってくる。例えば、富山市が進めている「公共交通を生かしたコンパクトなまちづくり」も戦略事例の一つであろう。LRTや路面電車、路線バスという公共交通を政策的に整備し、コンパクトな都市構造を誘導・実現し、さらには合併によって拡大した富山都市圏全体の競争力と活力を高めようというものだ。

4.2 観光

公共交通（高速鉄道）の利用者は、ビジネスを除けば観光が第一であろう。観光目的のお客様の主役は何と言っても、観光市場をリードする女性たちである。仲の良い友達と、観光地を決めるために雑誌などの情報を持ち寄り、喫茶店でお茶を飲む所からすでに旅を楽しんでいるのである。旅先で、街の景観の中に自分がどの様にとけ込んでいるかをイメージし、自身を演出するのが楽しいのであろう。もう一人の自分を演じる（発見する）ために旅行するといっても良い。単一ではない魅力づくりが必要不可欠なのである。

感動を求めて旅に出る現代人、それぞれの地域（北陸）に人々を惹きつけ、ファン（リピーター）を形成していくためには「感幸」の視点からの地域づくりが必要となってくる。21世紀は心の難民時代といわれている。ものは充足しているがところが満たされていないことから、如何に「潤い」や「感動」を与えることができ

るかがキーワードとなってくる。ある物が欲しくて、ある箇所を見たくて旅にでるのではなく、その過程において何かを感じたい、感動したいのである。一方、旅行者を迎え入れる地域住民ひとり一人が自身の感動しているものを相手に伝えようとする、その思いこそが人の気持ちを動かし、「感幸」へと広がるのである。今暮らしている街の魅力や資源をあらためて確認し、それを高めつつ発信していくためのシナリオを皆で議論し共有する。そしてひとり一人が主体的に自信を持って広げていく。そうした取り組みがこれからの「観光地」ならぬ「感幸地」を実現し、訪れるひとに感動を与えるだけでなく、そこに住む人たちにとっても、満足度の高い「心」を豊かにする地域づくりに繋がるのである。

4.3 連携から生まれる地域のアイデンティティー

新幹線という期幹鉄道ネットワークが整うこのチャンスに、各地域が協調せずに競争のスタンスでバラバラに対応しようとすれば、新幹線効果に地域間で格差が生まれ、光ばかりではなく影の部分が大きくなりかねない。そのためにも、各地域が自身の強みや弱みを真剣にシミュレーションしつつ、それらを如何にして結びつけ、新しい魅力にまで引き上げるかが重要になってくる。

例えば、北陸には伝統産業の観光資源がある。富山県には鋳物や木彫など、石川県には漆器や九谷焼など、新潟県にも伝統産業が沢山ある。その様な工場や工房を見学、伝統素材による制作体験をさせる「体験観光」も、多くの需要が期待できる。その他、グリーンツーリストとして、山岳観光とか食の文化、自然の風物を組み合わせ、幅広い産業観光を演出することも可能である。また、黒部川源流から河口までをツアー（例えば、山で林業、里で農業、河口で漁業体験をする）で巡り、最後にアルミ産業の工場を見学するといった縦の流域観光や、LRTに乗って富山市内観光をした後、岩瀬から船で新湊へ遊覧し、今度は万葉線に乗って高岡市内を巡るといった、循環型観光なるものがあったら面白いだろう。いずれにしても、県境や市境を取り払った連携が魅力ある地域のアイデンティティーを生み出すのである。

5. 新たなトランスポートの提案 (図-8)



図-8 提案書表紙：「新幹線+地域素材」による新感覚トランスポートの提案 ―五感で満喫、北陸路“越”のもてなし―

『沿線の各地域がその個性と魅力を高め、且つ融合を図って新しい価値を創造していく。それらを新幹線という、定められた線路上にある公共移動空間の中で、満喫してもらおう。単なる2つ目のルートではない「公共交通におけるこれからの移動空間」新しいトランスポートのあり方を提案します。』5) P.2 (図-9)



図-9 提案書P.2/3：大都市圏と地方との双方向交流の実現

5.1 「繫」「越」のもてなし (図-10)

『鉄道は、広い空間を持ったトランスポーターです。目的地に向かって移動する際、車中を自由に歩き、トイレや自販機などの施設を利用できます。その利点をもっと活かし、質を高めることで、お客様に選ばれる移動手段となるでしょう。鉄道での移動は安全ではありますが、ルート変更できない、好きな所で乗降できないため、新たな発見が少ないといった弱点もあります。しかし、北陸新幹線は、線路上を左右いっぱい大きくアンテナを広げるイメージで目的地へつき進みます。一方沿線地域では、新幹線のお客様に対し、精一杯のおもてなしをするために、その準備を進めています。新幹線のもつ「沿線広角アンテナ」と地域の情報発信との相乗効果により、様々な地の魅力をキャッチすることで、乗車していただいたお客様に満足して頂き、そしてまた利用して頂けるようになるのではないのでしょうか。』5) P.5

自家用車の普及や高速道路の整備により、更にそのメ

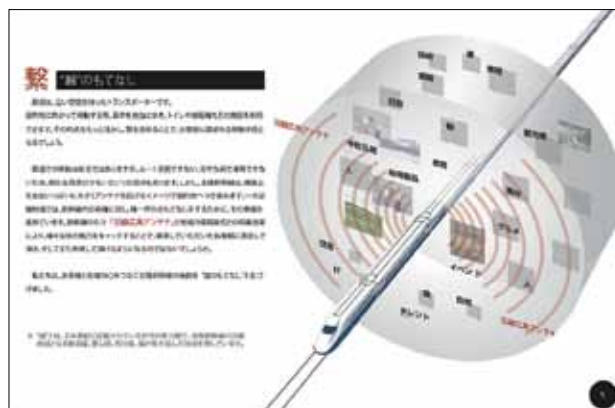


図-10 提案書P.5：「繫」「越」のもてなし 沿線広角アンテナ

リット（時間的束縛が無い／好きな時に休憩を取る事ができる／ルート変更が可能／荷物等の制限が少ない／プライバシー確保など）から、中・長距離移動（特に観光目的）ではマイカーの使用率がまだまだ高いのが現状である。鉄道のメリットである安心・安全、時間が正確、大きな空間を生かした移動時間の過ごし方などは、更に強化（後述）していくとして、マイカー移動が持っている自由度の高さや、タイムリーな情報収集などを、前述の「沿線広角アンテナ」で補うというコンセプトである。定められた沿線上の移動ではあるが、広角アンテナ網で輪切りにされた広範囲なエリアを対象とした、様々な情報を選択、タイムリーにキャッチできるというサービスである。利用客にとっては車内の過ごし方の一つの楽しみでもあり、次回の旅へと繋ぐ橋渡しにもなろう。

5.2 「繫」もてなしの移動空間-1 (図-11/12)

『パブリックとプライベートの程よい融和を目指し乗客の行動そのものを空間の中で「かたち」にする。

大きな空間を持つ鉄道ですが、私たちは必要最小限の車内移動（トイレ、洗面、携帯電話利用、自販機利用など）の他は、座席にじっと座っていることが多いです。

よく目にする車内の過ごし方としては、「読書」「睡眠」「書類やPCを取り出して仕事」「回りを気遣っての友達との会話」「回りを気遣っての飲食」「外の景色を観賞」などでしょうか。気分転換しようとデッキに行くものの、そこは落ち着かない無機質な空間でしかなく、通路そのものです。

パブリックとプライベートの程よい融和を目指し、且つ多様なニーズに対応するため、新しいおもてなし空間を創りだし、乗客の行動そのものをデザインしてみたいかがでしょうか。』5) P.6

●ビュー・カウンター／談話コーナー： 客室では周りを気遣ってしまう談笑も心置きなくできる。長時間の着席姿勢の疲れをほぐすなど。

●ミニ・ギャラリー： 地場の美術・工芸品などの展

示、地域情報紙などの閲覧。デジタル・ギャラリーでは、展示品以外の多くの作品の検索に加え、制作プロセスなども観ることができるなど。

- デジタルサイネージ： トンネルや防音壁で見る事のできない沿線の景色（四季折々の風景映像を選べる）をはじめ、広角アンテナ網上の広域エリアにある風景や名所などを鑑賞できるなど。
- 坪庭： 上フリースペース内の様々なデットスペース（足下やコーナー、隙間など）を利用し、和の演出。
- 螺鈿マーク： 乗降口横に位置する北陸新幹線マークでお出迎え（万葉線・アイトラムと同様な）。

5.4 「繋」もてなしの移動空間-3 (図-15/16)

- 飛び石： 茶室に誘う庭の飛び石をイメージした金属板『HiHill』を、客室の入り口にはめ込み上質なお出迎え。

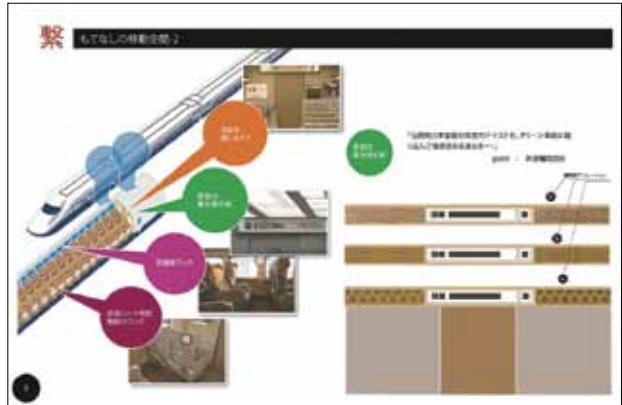


図-13/14 提案書 P8/9：「繋」もてなしの移動空間-2

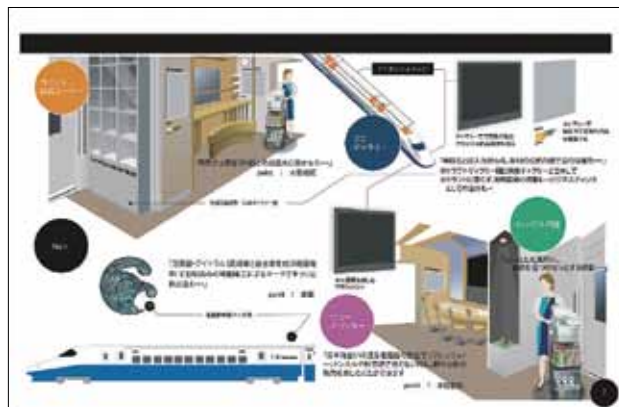
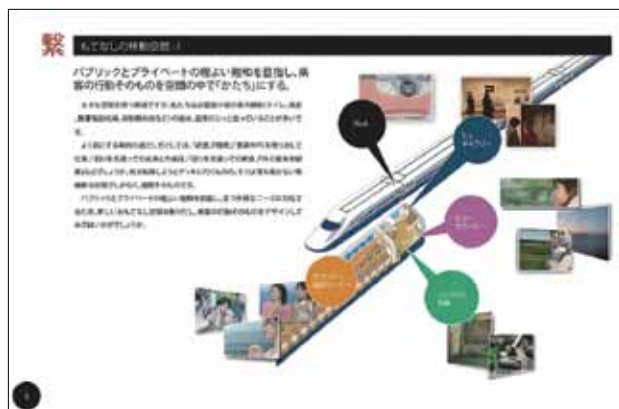


図-11/12 提案書P.6/7：「繋」もてなしの移動空間-1

5.3 「繋」もてなしの移動空間-2 (図-13/14)

- 妻壁（電工掲示板）： 客室内前後の妻壁や客室中央に位置する電工掲示板に、井波彫刻の欄間をイメージした間仕切りを設置し、和の演出。
- 衣服／バック兼用フック： 木製の大型フックで丸みをもたせ、衣類にも優しい。
- 仕切引戸： アルミ製で、和の模様を抜き取り窓とし、程よく人の気配を感じさせ、誘導する。5) P.8/9

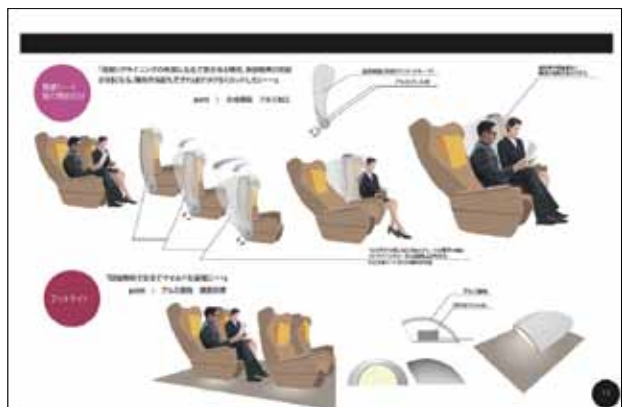
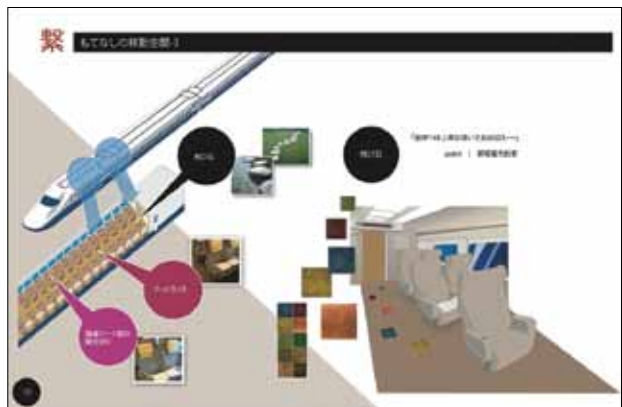


図-15/16 提案書P.10/11：「繋」もてなしの移動空間-3

●隣席シート間の間仕切り：隣席が知り合いであれば問題ないが、他人の場合はやはり気になる。また、左右のシートのリクライニングの角度差によっては、後部座席からの視線も気になるものである。圧迫感のない、透過度の高い和紙のフィンを複数枚重ね、リクライニングに追従して自動的に後ろへ展開する。手動で前方向に引き出しも可能である。5) P.10/11

5.5 「繋」もてなしの移動空間-4 (図-17/18)

●多目的スペース：気分が悪くなった時、少し横になれる／トイレではなく、ゆったりと授乳する／冬のスキーシーズンなどにウェアを着替える。中のシートを折りたたみ、団体旅行客のバックや、冬期のスキーやバックの収納にも対応できる。

●曲げガラスによる洗面台：下からのライトアップにより上質の雰囲気演出し、富山湾の深海をイメージさせる。二段構造になっており、眼鏡や腕時計等を下の段に置くと、水も掛からず、視認できるので置き忘れを防ぐ事ができる。

●音による演出：乗降入口にウェルカムベルを設置、乗降の際手を触れてメロディを奏でる。定期的に(四季折々)音色を替える。その他ワゴン販売カートにも設置して、江戸の物売りの様な風流な演出をする。大型トイレ用の応答ノックにも採用。5) P.12/13

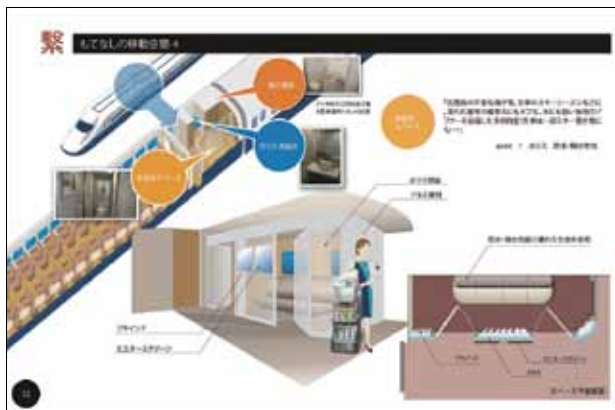


図-17/18 提案書P.12/13：「繋」もてなしの移動空間-4

5.6 「繋」地域情報サービス-1

(北陸路の楽しみ) 5) P.12/13 (図-19/20)

せっかくだから知りたい「地」の情報ということで、例えば、乗客も参加できる仕掛けを考える。車内モニター・パンフレット、キヨスク配布チラシで、ご当地のイベント・景観・建物・出身有名人等の情報を質問形式で提示し、それに乗客が応える。たまったポイントは再利用時に還元されるシステムである。

●お弁当：地域毎の定番オリジナル弁当を、上り下りそれぞれ別メニューで数種類用意する。それとは別に各地域から推薦された弁当をコンペで選び、期間・数量限定で販売するなど。

●軽食：ちょっと小腹が空いた時の軽食を地域限定ものの中から選別し、販売するなど。

●ご当地スイーツ：女性に人気のスイーツなども各地域限定ものをセレクトして用意するなど。

●おいしい水：日本海沿線に数多くの水が製造販売されている。それらをできるだけ多く用意し(月代わりも含め)利用客に飲み比べて楽しんでもらうなど。

●ドリンクバーセット：おいしい水と米で造られた各地の地酒をはじめ、沿線で手に入る海の幸、山の幸を駆使したおつまみをセレクトして販売する。ワンポイントレシピもサービスとして付けるなど。



図-19/20 提案書P.12/13：「繋」地域情報サービス-1

5.7 「繋」地域情報サービス-2

(北陸路の思い出) 5) P.14/15 (図-21/22)

「お土産」とは、旅にでた夫が留守を守る妻に対し、旅地で取れた貝に、地の特産物を包み込んで持ち帰ったという。昨今、色々な情報とともに様々な物も簡単に手に入れることができるようになってきているが、その土地に行かなければ知り得ないもの、なかなか手には入らないもの、その地でタイムリーに手にして、口にして初めて実感が倍増するものなどは、まだまだ沢山あると思われる。そういったものの発掘と、組み合わせ等を試行錯誤して吟味し、提供する。

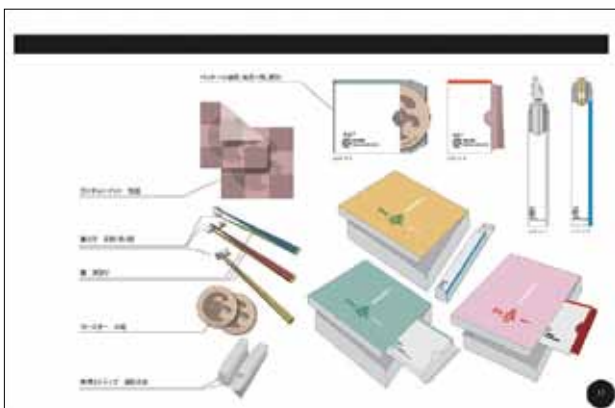


図-21/22 提案書P.14/15:「繋」地域情報サービス-2

6. 実施体制の確立

6.1 「越」のもてなし会議の立ち上げ

沿線各地の「個」による企てではなく、それぞれの個が連動・融合した「集合体」でコンセプトを考え、提案し、具体化していくために、「越」のもてなし会議なるものを設ける。この会議は、新幹線というトランスポーターの活用が、新幹線の利用促進のみならず、広く沿線地域の活性化と連携していくことが重要という認識から、県境を取り払った沿線地域の産業界・行政機関・大学(各専門領域)が連携した広域の融合体で構成する必要があると考える。沿線地域の「個の魅力」が繋がって

こそ、初めて「地域の魅力」が誘発され、それが「地域力」への昇華に繋がるのである。「越」のもてなし会議において、「新幹線+地域素材による新感覚トランスポーター」をはじめとした様々な提案や、それを実現するための様々な問題を検討・検証することにより、沿線地域における新しい価値の創造が可能になると考える。これらの動きが、点から線、線から面へと広がることで、北陸地域と首都圏が互いにその価値を認め合い、相互に価値を高め合う双方向交流が実現するのである。

「越」のもてなし会議の構成としては、県内のみならず沿線地域や二次交通網を見据えた周辺地域において、産官学が有機的に連携した組織・事業体が理想である。例えば、「学」で言えば富山大学芸術文化学部、北陸先端科学大学院大学、金沢美術工芸大学、長岡造形大学、福井工業大学などであり、「産」では北陸経済連合会を初めとした、各県の地場産業(伝統産業/食品/観光等を含む)会の各社など、「官」では各県、市、商工会、観光協会など、「金」北陸沿線の金融機関などが考えられる。

『キック・オフ会議を招集し、プロジェクトに関係する全ての各社の全ての担当者に集ってもらい。皆の気持ちが一いつ(家族のように)になるよう、話しをするといった段取りが何よりも大切である。』と、水戸岡氏が言っている2) P.13通り、組織が一体になって同じ方向に向かって機能する為にも、例えばニュートラルな立場である私達「学」が一体となり、信念を持って牽引していかなければならないと考える。

7. おわりに

北陸新幹線の金沢開業により、地域間の時間距離が劇的に短縮されることは、大きなメリットと言えるが、これまでは、地域力(魅力)という観点から、個々の地方都市と大都市の間には大きな格差があり、「大都市が一方的に人を引き付けるという片方向の交流」となる傾向が強かった。これを、「大都市圏と地域との双方向の地域間交流」を可能にするためには、今後は各地域・都市がそれぞれの個性や魅力を磨き、それらが融合することで地域全体の魅力を高め、新しい価値を創造していくことが何よりも大切になってくるのであると考える。

注釈

※1 プルネル賞：1985年、欧米を中心とした世界各国の鉄道関連のデザイナー、建築家によって構成されるワトフォード会議によって創設された賞で、近年完成あるいはリニューアルされた鉄道関連のあらゆる分野のプロジェクトを対象に顕彰することを通じて、鉄道事業者の経営に対するデザインの効用の認

識を高めるとともに、鉄道の社会的役割に対する一般の意識の向上を目的としている。

引用文献

- 1) 榎清一 (2009) JR九州の車両とデザイン 日本機会学会誌 Vol.112
- 2) 水戸岡鋭治 (2004) ぼくは「つばめ」のデザイナー —九州新幹線800系誕生物語— 講談社
- 3) 鉄道デザインEX (2010) —JR特急デザインの現状— イカロス出版
- 4) 水戸岡鋭治 (2007) デザインが「公共交通」を変える —美しい国土、魅力ある交通— 国際交通安全学会編
- 5) 矢口忠憲 (2011) 「新幹線+地域素材」による新感覚トランスポートの提案 五感で満喫、北陸路“越”のもてなし

参考文献

- ・政所利子 (2004) これからの「観光」と地域づくり 北陸の視座 vol.13
- ・須田寛 (2008) 広域連携による新しい地域造りをめざして 北陸の視座 vol.18