国土交通省鉄道局後援
一般社団法人交通環境整備ネットワーク主催
地域鉄道フォーラム 2017　－写真と詩で伝える鉄道の魅力－　　講演録

はじめに

国土交通省鉄道局後援・一般社団法人交通環境整備ネットワーク主催の地域鉄道フォーラム 2017「写真と詩で伝える鉄道の魅力」を平成 29 年 6 月 10 日（土）東武博物館ホールで開催しました。

はじめに、ご来賓の国土交通省鉄道局鉄道事業課長の大野達氏から挨拶を頂戴しました。

その後、鉄道写真家米屋こうじ氏より「写真で伝える鉄道の魅力」と題しての基調講演、次いで東武鉄道株式会社 SL 事業推進プロジェクト課長の守都正候氏より「SL 復活運転、日光・鬼怒川に新たな魅力を」と題しての特別講演の後、米屋こうじ氏がコーディネーターとなって鉄道フォトライターの矢野直美氏、鉄道アーティストの小倉沙耶氏、詩人・社会学者の水無田気流氏によるトークセッションが繰り広げられました。

１．来賓あいさつ　国土交通省鉄道局鉄道事業課長　大野　達氏

ご紹介いただきました国土交通省鉄道局鉄道事業課長の大野と申します。

地域鉄道フォーラム 2017 の開催にあたりまして、一言ご挨拶を申し上げます。

まずは、一般社団法人交通環境整備ネットワークの皆様そして本日お越しの皆様におきましては、日頃より鉄道行政の施策に対してご理解、ご協力を賜りましてありがとうございます。

私は、本フォーラムの名前にも入っております「地域鉄道」、その地域鉄道の支援に係る仕事を行っております。ご承知のとおり地域鉄道は、各地域における通勤・通学のための足として、住民の生活、経済活動を支える公共交通機関としての重要な役割を果たしているものと認識しております。しかし、その一方で沿線人口の減少ですとか、マイカーを中心としたライフスタイルの進展等によって利用者が減少しており、多くの鉄道事業者は厳しい経営状況にあります。

そのような中で、訪日外国人旅行者の沿線観光地への誘客ですとか、列車に乗ること自体を目的とした観光列車やイベント列車の運行等、様々な創意工夫を凝らして地域外からの旅行者を増やす取り組みをされてきています。

国土交通省鉄道局におきましても昨年度から新たに観光庁と連携して地域鉄道の駅や車両における案内表示の多言語化や Wi-Fi 環境の整備、全国利用が可能な IC カードの導入等、地域鉄道等における訪日外国人の受け入れ環境の整備に対する支援を開始しました。

本日のフォーラムは、写真と詩で伝える鉄道の魅力ということで、鉄道写真家の米屋様、東武鉄道の守都様による講演のほか矢野様、小倉様、水無田様とそれぞれの分野でご活躍の皆様のトークセッションが行われるということです。先程申し上げたとおり、地域外からの利用者を呼び込むために、如何に地域鉄道の魅力を発信するかということは、地域鉄道の維持・活性化の観点からも非常に重要であると考えておりますので、本日は有識者の皆様方から様々な表現の可能性についてのご見識をお伺いしてご来場の皆様と一緒に地域鉄道の魅力を伝える方法について一緒に考えさせていただきたいと思います。

また、今後の地域鉄道に関する施策の推進にあたりましても様々なご示唆をいただけるものと期待をしております。

本日のフォーラムが、ご出席の皆様にとりまして有意義なものとなりますよう、そして本日のテーマが「写真」ということもあって、「撮り鉄」の方もお越しになっていると思いますので、その皆様には鉄道の安全運行にご理解とご協力を賜りますとともに、また、撮影場所への移動に当たっては出来る限り鉄道等公共交通機関を使っていただきますようお願いをいたしまして、ご挨拶といたします。(拍手)

プロフィール（敬称略）
大野　達

1992 年運輸省（現国土交通省）入省。
鉄道局、航空局、港湾局、海上保安庁、在ロシア日本大使館、観光庁国際観光課長等を経て 2015 年より鉄道局鉄道事業課長。
鉄道関係ではこれまで鉄道局貨物鉄道政策室長、鉄道局総務課企画官等を歴任。

２．基調講演　「写真で伝える鉄道の魅力」　鉄道写真家　米屋こうじ氏

本日は写真で伝える鉄道の魅力ということで、お話をさせていただきます。

カメラを持って線路の横にいると「え、もしかして撮り鉄？」とたまに言われることがありますけれど、その「撮り鉄」という呼ばれ方も一般的になるぐらい鉄道写真の人気というのは最近高まっていると思います。愛好者の人口が国内約 30 万人いると言われており、小さい市の全人口に相当する規模はあるということです。

最近では立派な一眼レフのカメラを下げた女性の姿も見かけます。昔は「鉄ちゃん」と呼ばれてどちらかというとあまり明るい趣味ではなかったような気もしますが、鉄道写真に関する撮り方の本も、ここ 3、4 年出たものでも数多くあります。メーカーのフォトクラブ会報誌にも鉄道特集がされるようになりました。

このように鉄道写真というのは今日注目されている分野となっているということだと思います。

鉄道の歴史・写真の歴史

実は鉄道と写真は、誕生の過程において歴史的にとても近い所にありました。

鉄道については 1804 年にリチャード・トレビシックが蒸気機関車を発明、1814 年にジョージ・スチーブンソンが実用可能な蒸気機関車を開発、そして 1825 年に英国のストックトン&ダーリントン鉄道が開業しています。

一方、写真はストックトン&ダーリントン鉄道が開業した頃、1827 年にニセフォール・ニエプスという人が写真を発明します。これは化学薬品に光をあてるとその部分が固まり、オイルで流すと固まる部分以外が溶け、凹凸の像ができるというものでありました。

写真 1

1839 年にはルイ・ジャッリ・マンデ・ダゲールがダゲレオタイプを発明しました。これは銀盤の上に薬品を塗ってそれを感光させたもので、フィルム写真のことを銀影写真と言いますが、その「銀」を使った写真の最初の人です。ニセフォール・ニエプスとルイ・ジャッリ・マンデ・ダゲールは、写真の生みの親とも言われています。

その後 1844 年になりますとフォックス・タルボットがカロタイプというものを発明します。これは最初にできるのがネガ画像のもので、それを転写することによって、普通に見えるポジ画像とするという、「ネガフィルム」を発明しました。

写真 2

このようなことで、鉄道と写真は 19 世紀の産業革命の時に生まれたということで、鉄道写真が撮られるのもその頃からでした。

写真 1 は、1851 年に撮影されたものです。ですからフォックス・タルボットがカロタイプを発明した頃に写されたものですが、この時代のフィルムの感度はものすごく低く、もしこの機関車が走っていたら撮れなかったもので、おそらく機関車を停車させて撮影したのではないかと思います。

我が国における鉄道写真

20 世紀に入ると鉄道が世界に広がっていって、写真も多くの国に伝搬していきましたが、日本にも幕末になって、鉄道と写真の両方が到来しました。

そして明治維新、日本の近代化とともに鉄道写真が登場します。明治 5 年に新橋・横浜に鉄道が本格開業しますが、その時に最初に撮られた鉄道写真と言われているのは諸説ありますが、その一枚が写真 2 で、明治 5 年に撮影されたと言われています。

写真 3

撮影者は内田九一で、この人は明治天皇の肖像写真を最初に撮った人で東都随一の写真師と言われた人であったようです。

このほか15代将軍の徳川慶喜は鉄道と写真がお好きだったらしく、日本の最初の撮り鉄ではないかと、そのように書かれている本もあります。

明治30年代になると日本の鉄道も各地に広がり、またカメラの精度も向上していって、鉄道写真も多く撮られるようになっていきました。

その中で、写真師の小川一真はその門下生を引き連れて黎明期の日本各地の鉄道を撮り歩いています。プロデュース元でありました資本家の岩崎輝弥と渡邊四郎の二人により「岩崎・渡邊コレクション」という日本を代表する鉄道写真のコレクションとなっています。その数は、ガラス乾板 3,350 枚で、埼玉の鉄道博物館で保存されています。

写真 3 もその一枚で、当時の鉄道の姿をリアルに写しており、とても貴重な資料になっています。

当時の列車の様子が全体的によく分かり、蒸気の出方もよく、良いところを捉えていると思います（写真 4)。

写真 4

写真 5

2002年11月から翌年1月まで東京都写真美術館で、「永遠の蒸気機関車、くろがねの勇者たち」という写真展が開催されました。鉄道だけがテーマの写真展が東京都写真美術館で開催されたと当時話題になりました。それだけ鉄道写真が認められるようになった瞬間でもあったのではないかと思います。

昭和になりますと西尾克三郎がとても緻密な機関車の形式写真を写しています。

この当時の鉄道写真は、車両をきっちりと写しとる、どちらかと言うと記録的要素が大きかったようです。例えばナンバープレートが見えていないといけない、運転席側の側面が見えていないといけない、機関車のロッドが下に降りていないといけないというような、決まりではありませんが、それがよしとされていました（写真 5)。つまり鉄道を知る人のみが写真を評価するような、やや閉鎖的な、ともすれば鉄道写真が趣味性から脱却するのは難しくしていたというのも感じたりします。

その後、「カメラと機関車」という雑誌を創刊した吉川速男とか、形式にとらわれないアート志向の写真を撮った方もおられましたが、その中で写真表現の写真を戦後撮り始めたのが広田尚敬です。

数ある写真の中で昭和50年に発刊された写真集が「SL夢幻」でした。最も表現に突出したような作品集です。各章の扉には詩人の加藤郁乎の散文が書かれています。

写真 6

「ふり向きながら未来に向かう
これほどの確信にも震えがある」

写真 6 は、素粒子と言いますか、ザラザラでぶれているし、ボケているし、すごいですね。先程の緻密な形式写真とは真逆で、機関車の躍動感のみを伝えようとしている迫力ある表現となっています。

「絶景は動いていた」、「あれは地平線の花火、まぼろしのC63 か」の文章とともに、ちょっと前衛的な写真が続きます。写真 7 は、フォーカスをわざと外して、そうすると画面の中で溶けたような、夢のような写真になっています。

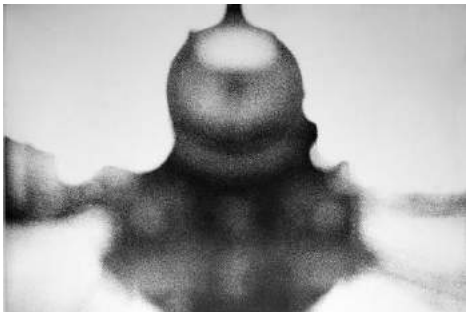


写真 7

次に真島満秀、私の師匠でもありましたが、同氏が鉄道写真界に乗り出したのは昭和53年10月のダイヤ改正で特急列車にイラストのヘッドマークが付くようになってからです。

写真に詩情を盛り込む独特のセンスがあり、商業的なチャンスにも恵まれ、時刻表の表紙や鉄道会社のキャンペーンポスターや、青春18きっぷのポスターを撮影してきました。

残念ながら2009年に他界されてしまいました。ご存命なら今どのような写真を撮られていたのかと

思うと、残念でなりません（写真 8，9）。
　ほかにも荒川好夫、諸河久、南正時、大木茂など鉄道写真を撮られた方の影響力は大きく我々も非常に影響を受けています。
　そのような先輩方の影響を受けて育った、「一日一鉄」や、「ゆる鉄」を世に表し、鉄道写真の裾野を大きく広げた中井精也、「夜感鉄道」等を捉えている山崎友也、元祖鉄子として、女子鉄道ファンの理解を広げた矢野直美、幅広いジャンルで発信する小倉沙耶、私も含めまして多くの鉄道写真家、作家が今日活動を行っています。

写真 8

写真 9

鉄道写真と鉄道の新たな結びつき
　最近は、鉄道写真と鉄道の新しい結びつきがあるのを感じていて、少しご紹介します。
　山形鉄道の木造駅舎で写真展を行う例ですが、西大塚駅は大正 2 年に竣功して既に百年を超えています。羽前成田駅も大正 11 年で歴史ある駅ですが、ここをお借りして年 1 回から 2 回の写真展を行っています。西大塚駅構内では私の写真展（写真 10）を、羽前成田駅では広田尚敬氏のご子息の広田泉さんの写真展を昨年 9 月に合同で開催しました。
　駅をもっと注目して欲しいということで写真展をはじめて、2015 年の 8 月には登録有形文化財に登録されましたが、このような写真展を行ったこともその一助になれたかと思っております。

写真 10

　ひたちなか海浜鉄道には、「おらが湊鐵道応援団」がありますが、そこには応援団写真部がありまして船越知弘さんという方が部長で、毎朝のように「朝練」と称して自分の通勤前に写真を撮って SNS やブログにあげています。
　その他鉄道会社で使うポスターや記念きっぷ作成などにも無償で写真を提供しています。
　この写真で行ってみたいなと思わせる宣伝効果、社内で広報係を 1 名採用した場合の人件費とか、写真代等々を考えれば、年間一千万円ぐらいは貢献しているのではないかと思います。他にも災害で休止中の只見線を応援する写真集団の写好景嶺（しゃすけね）は、只見線の魅力を積極的にアピールして只見線の復興を呼びかけています。
　広田泉さんは東日本大震災の後に写真集を出してそれを支援金にあてたりしていました。鉄道写真が地域鉄道と結びつきを持ってきているというのが新しい流れではないかと思いまして紹介させていただきました。

写真撮影の実践編
　どうやったら良い写真が撮れるのか、実践編です。
－光の向き、ピントの位置－
　紅葉のきれいな、わたらせ渓谷鐵道です。普通、記念写真のようなものは太陽を背にして撮りますが、ここでは逆に太陽に向けて撮っています。そうすると逆光になって葉がきれいに透けて撮れます。光のマジックがおわかり頂けると思います（写真 11，12）。

写真 11　葉にピント

写真 12　列車にピント

－構図を工夫する－

写真 13 は山梨県小海線の写真ですが、空をかなり意識して大きく写しています。どうせならより伝えるために、写真 14 のくらい空を広く、ダイナミックな構図を組んでみたらいかがかという提案です

写真 13

写真 14

ー情景を撮るー

列車の来る前、夕日が沈んできて良い感じになってきました。望遠レンズを一番長くして写したものが写真 15 ですが、ちょっと空間が余計だと思いテレコンバーターを噛ませ、より望遠を長くして撮影したものが写真 16 で、画面が整理されてより感動が伝わりやすくなります。

写真 15

写真 16

この写真に写っている犬を散歩させているおじさんの表情が良く、きっとここに列車が来たら傑作が撮れるのではと思って待っていたのですが、実際に列車が来たときには音に犬が大暴れして飼い主は動転してしまいました。それを写す私も動転して列車の位置も中途半端になるという失敗をしてしまいました（笑）。

ー車窓風景を撮るー

皆さん列車を外から撮るだけでなく、車窓風景を撮るのも良いと思います。

写真 17 は、窓枠を額縁のようにして撮る、こんな方法もあります。

写真 18 は、車両からちょっとだけ窓から顔を出して、シャッタースピードを遅くし、風景が流れるようにして撮ったものです。

写真 17

写真 18

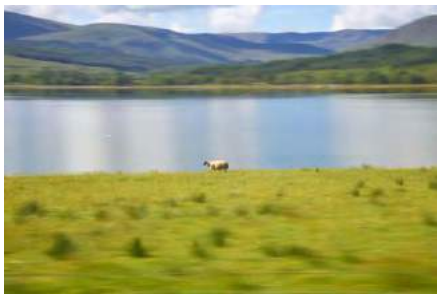


写真 19

写真 19 はスコットランドで撮りました。普通流し撮りというと、走っている列車をカメラで追いかけながら流します。これは乗っている列車から風景の羊を狙って流し撮りをしています。そうすることで、羊は止まって周りの風景が流れるわけです。

ークローズアップで撮るー

今のカメラは結構寄ることのできるものが多く、被写体に思い切り寄って撮るという方法です（写真 20，21、22）。

クローズアップしたとナンバープレートは年季が入った時代を感じさせます。これは博物館の車両なので寄ることができましたが、くれぐれも現役の機関車に寄らないようにしてください（笑）。

写真 20

写真 21

写真 22

－人との出会いを撮る－

これはなかなか難しいですが、2011 年に山形鉄道で写真展を開催した時に近所の子供が遊びに来てくれました。可愛い姿を親御さんに許可を得て撮りました。その後何度か写真展をやっているのですが、次の年には成長していて、それから 2 年後に行った時はすっかり大きくなっていました（写真 23，24，25）。人の写真を撮るのは、「その時その瞬間」もありますが、自分が何度も通うことで信頼を得、相手に認めてもらう関係に持っていって撮るという例です。

写真 23

写真 24

写真 25

私はアジアのいろいろな国に行って写真を撮っておりますが、これは瞬間の出会いで、その時、その時で撮っています（写真 26～30）。

写真 26

写真 27

写真 28

写真 29

写真 30

まとめ

ー主題をハッキリと撮る･より主題を明確に撮るためにテクニックは必要ー

写真を撮るテクニックについては、本がいくつか出版されていますので、ぜひ参考にしていただければと思います。

最後の力走の写真をご覧いただきたいと思います。

写真 31 は、北斗星の最終下り列車ですが、去りゆくイメージで撮りました。

テールランプがレールに反射したところを撮りたかったのです。

もう一つは、583 系が今年 4 月にラストランを迎えましたが、どうしてもこの場所で撮りたかったのです（写真 32）。

撮りました写真を私なりにこんな風（写真 33）にして遊びました（笑）。なぜかというと、昭和 43 年 10 月ダイヤ改正号の表紙（写真 34）がこの場所だったからです。

写真 31

写真 32

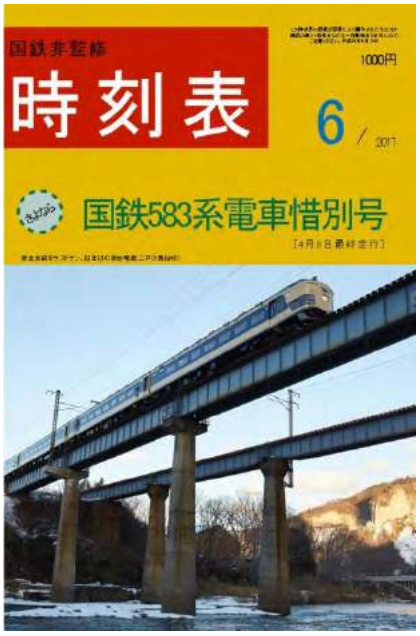


写真 33

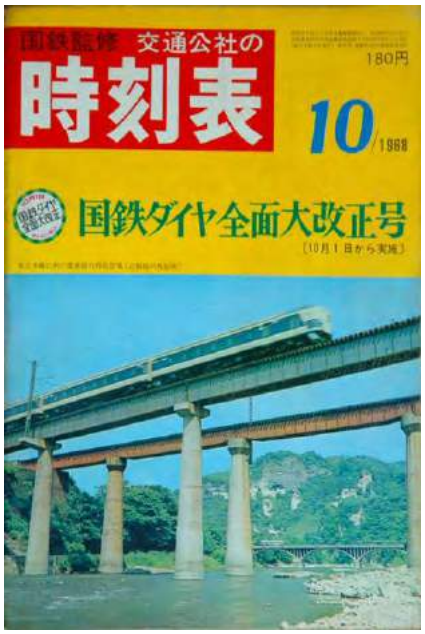


写真 34

この場所は撮影場所としては太陽もあたっていないし、後追いで撮っているし、でもどうしても昭和 43 年 10 月ダイヤ改正号の表紙と同じイメージでこの場所の最終列車を撮りたかったのです。

そのような「想い」を持ちながら鉄道写真を撮っております。

皆様もいろいろな想いを写真の 1 枚に込めて撮影していただけたら、と思います。

なお、くれぐれも列車の運行妨害にならないよう、また譲り合って楽しく撮影するようにしましょう。（拍手）

プロフィール（敬称略）

米屋こうじ

鉄道写真家。生活感ある鉄道風景のなかに人と鉄道の結びつきを求めて、日本と世界の鉄道を撮影している。著書に最新刊「ひとたび てつたび」（ころから）、「鉄道一族三代記」（交通新聞社）、写真集「I LOVE TRAIN−アジア・レイル・ライフ」（ころから）ほか。
公益社団法人 日本写真家協会（JPS）会員。

（参考：出典）

写真 2・4・5・6：『永遠の蒸気機関車 くろがねの勇者たち』東京都写真美術館より

写真 3：『新橋ー横浜間開業前の新橋停車場』（提供：港区立郷土資料館）

写真 7・8：広田尚敬写真集『SL 夢幻』（読売新聞社）より

写真 9・10：『鉄道写真家 真島満秀の世界』（JTB パブリッシング）より

３．特別講演　「SL 復活運転、日光・鬼怒川に新たな魅力を」
東武鉄道株式会社　SL 事業推進プロジェクト課長　守都正候氏

「SL 復活運転、日光・鬼怒川に新たな魅力を」と題しまして、今日のテーマであります写真の話にも触れながら東武鉄道の取り組みをお話させていただきます。

まず、SL 復活運転を進めるきっかけからお話をさせていただきます。丁度 5 年前になりますが、墨田区に東京スカイツリーをオープンし、その次の戦略としてどのようなことを進めていくべきかを考えていく中で、沿線地域を見渡しますと東日本大震災、その後に起きました豪雨災害もあって、観光地である日光・鬼怒川地区はピークに比べて来るお客様が半減し、宿泊のお客様も減少、東武鉄道の旅客人員も減少しておりました。そこで、鉄道会社ならではの取り組みを行って地域を元気にしたいと考えました。

大手民鉄では最後まで SL を運転していたという実績があり、ここ東武博物館もそのような産業文化遺産を維持保存・活用する機能を有していることから、東武鉄道ならではの「東武鉄道でしかできない事業」ということで SL 復活運転を決定するに至りました。

SL 復活の 3 つの目的

東武鉄道は今年で創業 120 週年を迎える訳ですが、鉄道会社としていろいろな技能を鍛錬し、積み重ねもしてきましたが、それを未来に託していかなくてはならない、それが鉄道会社としての使命でもあります。ですから SL 復活運転の目的のひとつに、「鉄道産業文化遺産の保存と活用」を掲げています。

目的の二つ目は、人口減少や社会構造の変化等により地方創生に向けた動きが進む中で、「日光・鬼怒川エリアの観光活力創出による地域活性化」を目指します。

三つ目は、「東北復興支援の一助」で、SL 運転区間の下今市・鬼怒川温泉の先は、野岩鉄道、会津鉄道に通じており、福島県会津若松まで、線路が伸びていますので、そちらにも元気をお届けしたいと考えております。

SL「大樹」のネーミング

ネーミングにあたっては、SL 列車が温泉街を走る観光列車となるもので、温泉にちなんだ名前とか、お子様や女性の方にも喜んで頂けるような優しい名前も考えましたが、当社根津社長の意向を反映した「大樹」と決定いたしました。

この「大樹」は、日光東照宮から連想する将軍様の尊称になるもので、かつての将軍様のようにこの SL 列車が地域を力強く牽引して欲しいとの想いを込めています。

また、この名前からは東武鉄道のシンボルでもあります世界一の東京スカイツリーも連想させるもので、力強い名前であると考えています。

ヘッドマークにつきましては、C11 形らしく 3 つの動輪を表現し、大樹の文字を重ねました。この文字は、日光観光大使の涼風花様に書いていただいています。また、3 つの動輪は、今回のプロジェクトの 3 つの目的を表していることと、日光・鬼怒川温泉・今市の 3 つのエリアが互いに連動し、地域の回遊性が向上してほしいという想いや「東京スカイツリー」の足元が三本柱であるといった意味も込めてこのデザインに決めたものです。

ヘッドマーク

徳川将軍の家紋「三つ葉葵」もイメージさせるもので、地域の方にも親しんでいただけると考えています。

鉄道産業文化遺産の保存と活用

東武鉄道に SL が走っていましたのは、五十数年前、もう半世紀前のことですので、当時の車両もそこでの技術も失われていました。

そこで、全国の鉄道会社の方にお話をさせていただきご協力を仰ぎました。この協力があってこのプロジェクトが成立しています。

機関車については、JR 北海道で活躍をしていた C11207 号機をお借りしました。客車、ディーゼル機関車、車掌車につきましても全国の鉄道会社にご協力をいただいて実現に至ったものです。

SL を走らせるためには、検修員、専門の機関士の養成が必要になってきますが、これにつきましても、現在 SL を走らせている鉄道会社にお願いをして、必要な人数の養成を行うことができました。SL を運転するための技術だけではなく、機関士としての心構えや、観光列車としてのおもてなしの心であったり、子供にとって機関士はスーパーヒーローですので、その夢を壊さない立ち振舞いも一緒に教育していただき、現在開業に向けての準備を整えています。

養成をいただいた地域鉄道からは、「鉄道が生き残るためにはどうすれば良いか」ということも学ばせていただきましたので、東武鉄道としてもそのノウハウをしっかり受け止めて今後の経営に取り組んで行きたいと考えています。

本年 5 月 2 日には車両が全て整い、下今市機関区に揃うことができましたので、機関区の開設式と併せて新たな制服の発表もさせていただきました。

日光・鬼怒川エリアの観光活力創出による地域活性化

日光・鬼怒川エリアは、東照宮をはじめとする「世界遺産」や「明治・大正文化」が残る歴史のあるエリアです。今回ここに「昭和」を代表させる SL を走らせることによりさらに歴史の深みを持ち、東京スカイツリーや、この 4 月から運転開始しました特急リバティといった「新しいものと古いものの融合」、「未来性のあるのもから歴史性のあるものへのタイムトリップ」といったことを楽しんでいただき、感動につなげていきたいと考えています。

下今市という駅は、これまで世界遺産のある東武日光駅、そして温泉のある鬼怒川温泉駅への乗換駅といったイメージの強い駅でした。

また、このエリアは、地域の回遊性がむずかしい、季節波動が大きいといった課題もありました。

SL 運転をきっかけにその課題を少しでも解消していきたいと、下今市の駅を拠点として東武日光、鬼怒川温泉の 3 つのエリアを楽しめる回遊性を生み出す、また滞在型、通年型の一年間をとおして楽しんでいただける地域戦略を考えていきます。

エリア全体の回遊やあるいは地域ごとの中での回遊が生み出せることに貢献いたしたいと考えています。

下今市駅付近は、水がおいしい、お蕎麦がおいしいこともありますが、実は二宮尊徳の終焉の地であり、報徳二宮神社にはお墓があります。同じく二宮尊徳ゆかりの SL の走っている真岡鉄道の真岡や、二宮尊徳誕生の地でかつて SL の走っていた小田原とかと一緒に SL を絡めて地域どうしでの取り組みができれば良いと考えています。今年の 11 月には今市で全国報徳サミットが開催されるようなので、一緒に盛り上げて行きたいと思います。

SL 運転は、下今市・鬼怒川間を片道 35 分で一日三往復運転する予定となっておりますが、他社の SL の運転に比べると距離も時間も短く、鉄道ファンの方からは「もう少し長く走れないのか」とか、「別の地域も走ってもらえないか」等いろいろなご要望をいただいていますが、今回の目的の地域の回遊性を生み出すためにも、35 分間 SL に乗っていただいて、その前後の時間ではそれぞれの地域の観光施設、お土産屋さんをめぐっていただき、食事や宿泊につなげていただければ一番良いと思っています。

SL をいろいろなシーン、いろいろな季節に楽しんでいただき、回遊をしていただける施策に取り組んで行きたいと考えています。

下今市駅では、「昭和レトロ」にこだわり、駅舎を改修して昔ながらのレトロ感のある駅舎としました。SL の転車台も構内に整備しましたし、レンガ調の SL 機関庫も整備をいたしております。また SL の展示館も整備中です。

下今市駅では、SL と特急リバティがホーム上で並ぶといったシーンも日常的に見ることができますし、「SL のまち、SL の駅」という雰囲気を醸し出す駅に生まれ変わっております。

地域との取り組み

地域との取り組みについては、３つの柱で地域の観光活性化を目指していきます。

そのひとつは「ＳＬ車窓・沿線環境演出」です。沿線は自然豊かな地域ですので、車窓からの四季折々の自然を感じていただきたいと、地元の方々にご協力をいただいて、草花の植栽や撮影スポットの整備をさせていただいています。

二つ目は「地域連携」で、駅やホーム、駅前でのおもてなし、お迎えというものを、鉄道線上だけでなく沿線全体に広がりが出るような形で地域とともに取り組んでいこうとお話をしております。

三つ目は、「地域回遊」ということで、こちらはバスの路線等いろいろな交通網の整備も含めて、ハ

ード、ソフト両面から地域回遊を生み出していきたいと思っています。

「地域連携」のキャッチコピー、「いっしょに、ロコモーション」をつくりました。SL の Steam Locomotive から「ロコモーション」とし、これをきっかけに「いっしょ」になって新しいことを始めましょう、地域を盛り上げていくのは、地域の一人一人が主役です、とお話させていただいています。

その取組例を紹介させていただきます。

下今市機関区開設式の時には、地元の中学校の吹奏楽部の方々に銀河鉄道 999 等、いろいろな曲を演奏していただきました。

機関区の壁面には地元の子供たちのアート作品を飾らせていただいておりますし、地元の工業高校の方には太陽光で動く開業のカウントダウンボードをつくって盛り上げをいただいております。

また、『SL「大樹」にみんなで手を振ろう』というポスターをつくりました。地元の小学生にもポスターを作っていただいて、地域一帯で取り組んでおります。

スタッフジャンパー、ピンバッチや事務局の車にも大樹のロゴを付けて、皆さんがプロジェクトの当事者として盛り上げていこうとしています。

一方、地元から少し心配の声も聞かれます。この沿線には 20 程の沿線自治会があり、住民説明会を開いてお話をさせていただいていますが、例えば「煙は大丈夫なのか」とか、「鉄道ファン等が押し寄せ住宅地への侵入が不安」とかが寄せられています。

東武鉄道としては、なるべく煙を出さないような運転方法を考えていくことや、撮り鉄の方にはマナー違反が起こらないよう、駐車場が整備された広い撮影敷地をご案内して行きたいと思います。

写真撮影について

8 月 10 日の開業に先立ち 5 月 14 日からは試験運転を始めており、既に多くの鉄道ファンの方が沿線にお越しいただき写真を撮っていただいております。

周辺で路上駐車は迷惑となりますので、それは止めていただきたいと注意をさせていただいておりますのと、写真を撮る際には地元の方に許可を取ってくださいともお話をさせていただいています。

地元の方も声をかけてもらえば心よく了解していただける方が多くいらっしゃいます。地元の方と対話をしながら撮っていただければ、また新しい繋がりも生まれてくると思いますし、気持ちよく写真が撮れると思います。

東武鉄道としておすすめの写真スポットをご紹介します。

その一つが「大谷川グリーンパーク」、

それから新高徳の近くの「高徳中岩河川公園」も橋梁を走る写真が撮れます。こちらは近くに駐車場もあります。ホームページ等でもこの場所をご案内しており、これは地元の PR にもなると考えています。

また、下今市駅構内の転車台、鬼怒川温泉駅前広場の転車台での SL 転換も撮影ポイントとなります。下今市駅構内に入場するには入場料が必要となりますが、鬼怒川温泉駅の転車台はどなたでも自由に見学ができるエリアです。

ふれあいを深めていく

地域とどう連携していくかにつきましては他社の事例も勉強させていただきました。

そしてまずは「手を振ろう」ということを皆様に浸透させていきたいと思っています。手を振り合うことで心のつながりが生まれ、そして次はどういったことをして喜んでいただけるか考えていくことにつながっていくと考えています。

当然、機関士、機関助士、乗務員も手を振り返してふれあいを生んで行きたいと思います。日光・鬼怒川ならではのどういったおもてなしを考えていますかと聞かれますが、それについては、この事業は長く続けていくものなので、まずは手を振る運動から始めて、そこからまたどのようなおもてなしをしていくか、考えていければ良いと考えております。

地元が主体的となっておもてなしやふれあいが生まれ、それが地域での誇りとなり、心の満足につながっていくのではないかと思います。

それに対して SL 利用者は感動し、日光・鬼怒川のファンやリピーターが増えていく、そのようなことを目指して行きたいと思います。

8 月 10 日に開業以降、その実現をして参ります。

皆様にも浅草から特急スペーシア、特急リバティに乗っていただき、下今市から SL にご乗車いただいて、日光・鬼怒川でご宿泊をいただき、一緒に地域を盛り上げていただければと思います。どうぞよろしくお願いします。（拍手）

プロフィール（敬称略）

守都正候

東武鉄道株式会社　SL 事業推進プロジェクト課長

1995 年東武鉄道に入社、その後経営企画部、新タワー会社設立準備室を経て東武タワースカイツリー株式会社へ出向し、東京スカイツリーの計画から工事、運営までを一貫して担当する。2013 年鉄道事業本部計画管理部に異動し、SL「大樹」の復活運転に向けての陣頭指揮にあたる。

４．トークセッション「地域の鉄道、写真と詩による表現の可能性」

プロフィール　以下、敬称略。

矢野直美

鉄道フォトライター

旅先での出会いや感動を写真と文章で読者に伝えるとともに新聞やテレビ等でも鉄道旅の魅力を発信中。今日の「鉄子」ブームの先駆者で、著書に「鉄子の旅写真日記」（CCC メディアハウス）、「鉄子の全国鉄道ものがたり」（北海道新聞社）、「ダイヤに輝く鉄おとめ」（JTB パブリッシング）、「おんなひとりの鉄道旅」（小学館文庫）、「北海道幸せ鉄道旅 15 路線」（講談社＋α文庫）ほか。

小倉沙耶

鉄道アーティスト

2002 年より「鉄道アーティスト」として活動を開始。テレビ・ラジオ出演や執筆活動のほか、鉄道イベントの司会や企画、講演なども行なっている。

モットーは「鉄道に関わる全ての方が、笑顔でいられるためのお手伝い」。

2009 年より明知鉄道観光大使。都市交通政策技術者・鉄道コンテナアドバイザーとしても活動。

水無田気流

詩人・社会学者、國學院大學経済学部教授

詩人として 2006 年に詩集「音速平和」で中原中也賞、詩集「Ｚ境」で晩翠賞。社会学者として文化社会学、家族社会学、ジェンダー論のほか、家族、恋愛、地域社会について様々なメディアを通じて発言を行っている。著書に「無頼化した女たち」（亜紀書房）、「シングルマザーの貧困」（光文社新書）、「「居場所」のない男、「時間」がない女」（日本経済新聞出版社）ほか。

米屋こうじ（コーディネーター）

「地域の鉄道、写真と詩による表現の可能性」ということで、早速トークに入りたいと思います。まずは矢野直美さんから写真と文章でどう表現をするのかをお話いただきたいと思います。

矢野直美

私はカメラを持って鉄道で旅をしてそれを雑誌、新聞等様々なものに発表をさせていただいております。

列車で通学する写真集「汽車通学」ですとか、駅弁を紹介する「矢野直美の駅弁旅」、今回のテーマにぴったりの「鉄子の鉄道写真日記」とか、あとは鉄道業界で働く女性たちのルポをまとめた「ダイヤに輝く鉄おとめ」等、鉄道に関する 20 冊程の著書があります。

現在、紙媒体で残っているものもあれば電子書籍になっているものもあります。お手にとっていただけると嬉しく思います。

ーフォトライターという肩書ー

「元祖鉄子」とも言われておりますが、「フォトライター」という肩書で、私が初めて鉄道旅の本を出させていただいたのは 2001 年のことです。

鉄道業界には女性のファンがいないと言われていた時期で、私は鉄道旅をしながら鉄道の写真を撮って文章を書きはじめました。当時インタビューの時に悩んだのが「肩書」です。

写真家、作家、詩人等いろいろな肩書があり、写真家として文章を書かれている方はおりましたが、では私のようにカメラを持って取材をして原稿を書く肩書は何と称すればよいのか悩みました。

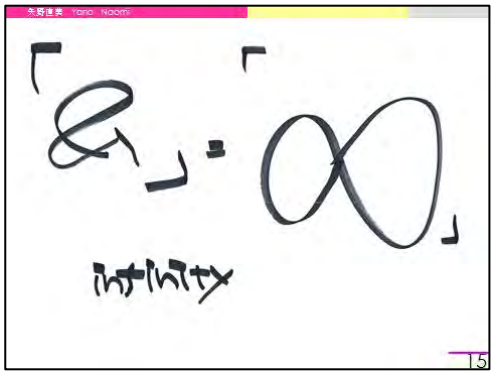
「取材人」、「撮り書き屋」・・・固いですよね。そうこう悩んでいましたら、とあるテレビ番組で「シンガー・ソングライター」のインタビューが行われていて、歌を歌う「シンガー」と曲を作る「ソングライティング」を合わして「シンガー・ソングライター」であれば、私は「フォトグラファー・ライター」となりましょう。でも長くて口も回りませんし、ではということで、写真の「フォト」と「ライター」を組み合わせて「フォト・ライター」としました。

当初はフォトとライターの間に中黒（・）を入れておりましたが、私はうっかり者で、校正の時に中黒を落としてしまったりで、中黒はあったり、なかったりしています。

米屋こうじ
　すると「元祖フォトライター」でもありますか？

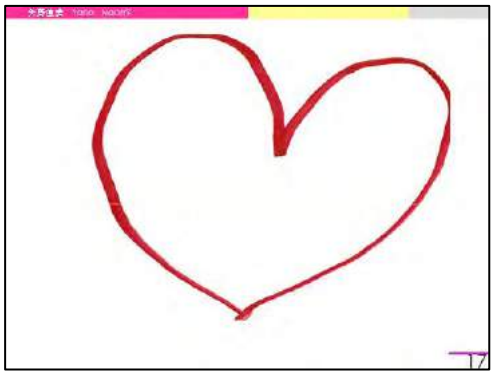
矢野直美
　私は自分の作った造語と思っておりましたが、もし 2001 年以前にフォトライターという言葉があったらお教えいただきたいと思います。その言葉についてお話できたら、楽しいですよね。

－写真と文章の関係－
　写真を撮って文章を書くというのは微妙な関係にありまして、写真のついでに文章ということはあり得ないのです。「写真も」「文章も」ということではなく、「写真」アンド「文章」であり、イコール「無限」なのです。



　最近は鉄道以外でも「手作業」、例えば陶芸をされている方や、楽器を作成している方をお尋ねし、撮影とその取材を行わせていただいておりますが、お話をお聞きしているとその方がどこに想いを乗せているのかが判るので、それを撮らせていただきます。そうすることをできるのが、写真と文章を一緒に行う大きな魅力かと思っています。
　またその際には「写真脳」と「取材脳」が完璧に分かれています。「撮りたいな」という時と「聞きたいな」という時はきっぱり分かれているのです。

－被写体への愛－
　「写真脳」の時に何を思っているかというと、「ハート」で、被写体への気持ちや愛です。



　写真を撮る仕事をしていて「これで良い」という答えがありません。人それぞれ意見も違いますし、要求されることも違います。答えが無いものなので、一番は自分の「好きなもの」を撮る、その時、その場所にいたその人にしか撮れない、というのが写真です。
　皆さんは、よくここに行ったよというような「証拠写真」を撮られることがあると思います。でも風景の証拠写真はホームページや絵葉書など、良いタイミングと状況で撮られた綺麗なものがあります。ですから証拠写真ではなく、ハート、気持ちや愛を込めてシャッターを切っていただけると楽しいものになると思います。
　レンズメーカーのタムロンさんの写真コンテストが今年 10 年目になりますが、米屋さんが紹介されていた鉄道写真の神様と言われる広田尚敬さんと共にずっと審査員を務めています。今年は審査員特別賞が倍増となっていますので、皆様のご応募をお待ちします（笑）。
　私が鉄道写真を撮り始めた時の写真 A のタイトルは「また乗ろうね」とそのままです。
　写真 B は、JR 九州肥薩線真幸駅で、皆さんが手を振ってくださいました。旅人は手を振っていただくと嬉しく、それを撮りました。

写真 A

写真 B

写真 C は、昨年日本写真協会の企画展にお出ししたもので、北海道新幹線開業の日に、列車の中から見た仙台の街灯りを写した、これも鉄道写真です。

写真 D は、「釧網本線を世界遺産に登録したい」と釧網本線世界遺産登録推進会議を有志たちと立ち上げまして、その思いを込めた「いつも一緒だよ」という横断幕をかかげたホームの様子を車内から撮っています。

2001 年に鉄道の写真展をはじめた頃の展覧会サブタイトルは「列車を探せ」だと皆さんに言われました。写真に列車があまり写っていませんので（笑）。

写真 C

写真 D

－字面と方言を大切に－

鉄道のエッセイを書くときに気をつけているのは、「字面」です。鉄道の文章というのは地名、駅名が入ってきて、どうしても漢字が多くなってきます。漢字ばかりだと見づらいし可愛くもないと思い、そこで、漢字を開きます。「言う」、「聞く」などを「ききます」、「いう」、「きく」というように、ひらがなにしています。出来上がったときのレイアウトも考え、字面を見るようにしています。

また、地元の言葉、「方言」は文化であると思っています。北海道でしたら、「よく来たっしょー」とか言いますが、それを聞くと旅を感じることができますので、取材をさせていただく時には相手の言葉尻をよく聞くようにしています。

方言は難しくなかなか活字にうまく再現できないのですが、私はこだわっております。（拍手）

米屋こうじ

手書きのパワーポイントでお話をいただき、これはいいですね、伝わってくるものがありました。

では、ブログとかツイッターを使って様々な鉄道の情景を発信している鉄道アーティストの小倉さんから、ネットアップを想定した写真の撮り方や処理の仕方、あるいは文章の添え方やネットでの注意点などについてお話をいただきたいと思います。

小倉沙耶

写真と詩がテーマだということで、お話をさせていただきます。

この写真はどこからともなくお囃子が聞こえてきたので、何だろうと思いましたら、篠笛を持った子供たちが通りかかって、たいへん幻想的な雰囲気の写真が撮れましたので、本日のテーマに合いそうとタイトルに使ってみました。

肩書のお話が出ましたので、私も肩書のお話をさせてください。

－鉄道アーティストという肩書－

「鉄道アーティストとは何ですか」、「歌っているのですか」、「何か作っているのですか」、等々いろいろ問われますが、「アーティスト」というのは何でもできる可能性を持った肩書ではないかと思っております。写真も撮りますし、文章も書きますし、MC など話をしたりしますし、イベントの企画もしますし、本の割付けなどもして、自分が何屋さんかわからなくなることもありますが、「鉄道に関する何でも屋さん」だと自負しています。

「小倉さんだからやってくれるのでは」と思ってお声をかけていただければ、「はい、よろこんで何

でもやります」とお応えできるよう、私はこの肩書をつけています。

SNS では、Twitter をメインで利用していて、今日も「＃地域鉄道フォーラム」でつぶやいています。このようなイベントでは壇上の人は話すことができますが、聴衆は発言できず聞くだけ、まさかいきなり野次を飛ばす訳にも参りません。

そのような時、Twitter をやられている方は、＃地域鉄道フォーラムでご意見をいただければ私から後ほどお返しもいたしますし、皆さんがどのようなことを考えていらっしゃるのかもわかりますので、ぜひご投稿いただけたらと思います。

－SNS での写真の注意点－

SNS への写真は、速報性があるものとか、先程のお話になりました証拠写真に近いものもあるかと思いますが、トラブルの元にもなりかねませんので、自分の撮られた写真をよく見て、これは本当に表に出して良いものなのかをお考えいただきたいと思います。出してはいけないものを出す方もいて、それは自分しか知らないことを他の人に伝えたい気持ちからでしょうが、一旦出す前によく見てみることが大切です。

また、形式的な写真よりも例えば旅情感を盛り込んだものの方が、見た方はそこへ行ってみたくなるはずです。手軽な SNS にアップする写真だからこそそのようなことに気遣って欲しいと思います。

周囲をソフトフォーカス

「撮って出し」の場合は自分の居場所をその都度教えることにもなり、予期せぬことも起こったりする可能性もあります。そこに写り込む人に対しても配慮してアップする必要があります。

雑誌や新聞では写真にモザイクをかけたりはあまりしませんが、個人が個人としてネットにアップする場合は、他人への配慮としてモザイクをかけたり、黒い目線を入れる方もいますが、それはその方にちょっと愛情が足りないのではと感じます。

フォーカス機能を使うことや、写したあとでも画像処理ソフトを使ってちょっとぼやかしてあげるということをして、その人の存在を消すようなことでなくその人を活かしたような写真にできたらよいと思います。

－朗読「夜汽車」－

「川柳投稿まるせん」というサイトで、鉄道川柳コンテストが開催され、そこの審査員を務めました。その時の最優秀賞が「コンテナの 行先遥か 想い馳せ」という一句でした。私がこの句をみた時に直ぐ私の撮ったコンテナ列車を思い出しました。確かに列車の行き先は貨物時刻表があれば判りますが、その貨物がどのようなものを積んで最終的にどこまで行くのかは判りません。この句は、コンテナはどこまで行くのか遠くに思いを馳せる素敵な句となっています。

矢野さんも参加されている、国鉄民営化 30 周年記念アルバムの「JNR　to　JR」という CD が発売されています。

鉄道が大好きな様々な人が集結して全 14 曲収録されており、私もこの 8 曲目のリレーポエム「夜汽車」で詩を朗読しています。矢野さんは 14 曲目で、オオゼキタクさんの「人あかりの路」の作詞を行っております。この CD のダイジェストが YouTube でご覧いただけますので、よろしければお買い求めいただければと思います。

朗読では、子供の頃から親しんできた開放 B 寝台の思い出をこの詩に込めました。私は 1980 年生まれのぎりぎり国鉄のことを覚えている最後の世代で、子供の頃 B 寝台に乗った記憶と、開放 B 寝台が無くなるということで「急行はまなす」に最後の記念乗車をした時の思いをこめて、そのポエムをここで読ませていただきます。

「カーテンにくるまるのが好きな子供でした
カーテンの中は特別な世界、そんな気がしていました

カーテンのある列車に乗ると窓との間に頭をすっぽりと入れて自分だけの空間のできあがり
夜はなかなか風景が見えません
だけど特別な世界に入れば夜に溶け込んだ景色が少しずつ浮かびあがってきます
大きく目をあけて昼間以上に感覚を研ぎすませて
流れる景色をひろいあつめて
ジョイント音や汽笛がより鮮明に聞こえたのは気の所為、じゃないよね、きっと
一生懸命目に焼き付けたあの光景は今も心のなかにしっかりと残っています。」
鉄道写真と文章でその街の列車に乗りたくなる人が増えるように祈っています。（拍手）

米屋こうじ

素敵な朗読で、目を閉じて聞き入ってしまいました。ありがとうございました。
では、ここからは、鉄道写真に言葉を添え、詩をつくることの実例をご解説いただきたいと思います。詩人で社会学者でもある水無田（みなした）さん、よろしくお願いします。

水無田気流

「水無田気流」はどう読むのですかとよく聞かれるのですが、これは筆名で、本名は田中理恵子と言います。詩を書いている時に、これだけ情報化された時代なので、私の作品に興味を持っていただいた方が直ぐに私にたどり着いてくれるようにするのには、本名が良いのか、それとも筆名が良いのかと考え、本名「田中理恵子」でエゴサーチをかけてみました。すると当時、早稲田で仏教美術を研究している田中理恵子先生、京都で微生物を研究している田中理恵子先生がでてきて、また「冷蔵庫当たりました、おめでとうございます、田中理恵子さん」、「交通事故でお亡くなりになった田中理恵子さん」が出てきました(笑)。これでは駄目だということで、このような筆名にしました。

私は中原中也賞をいただいていますが、中也の詩に「蝉」という詩があります。「それは中国のとある田舎の水無河原といふ」というフレーズがあって、最後の方には「蝉が鳴いてゐる、蝉が鳴いてゐる蝉が鳴いてゐるほかなんにもない!」がリフレインされているきれいな詩ですが、「水無田」は、それと本名の田中の「田」を付けました。

「気流」の方は、松尾芭蕉の蕉風俳諧に「不易流行」という言葉があります。あらゆるものが変転、流転していくことが本質であるという大きな言葉です。これを入れようと思いましたが、「不易」だとお坊さんみたいですし、「流行」だとこの間お亡くなりになった萩原流行さんのようであり、言葉の中を取って「気流」といたしました。

ー詩人という肩書ー

先程肩書の話しが出ていましたが、「詩人」というのは何かはずかしいですね、アマチュアとプロの間にあまり差がなく、誰でも詩を書けば詩人になり、でもなかなか売れるものでもありません。今日は私の第一詩集「音速平和」と第二詩集「Z 境」を持ってきておりますが、第一詩集「音速平和」の青い表紙は F86 戦闘機のブルーインパルスの曲技飛行の写真です。

予算がない中、航空自衛隊から写真をお借りしたかったのですが、どうしたものかと締切りまで悩み、思いあぐねて当時防衛庁の広報部に電話をかけて、「詩人ですが写真を貸してください」と言いました。

「詩人」を名乗った最初で、必要に迫られないとなかなか「詩人」とは名乗れないところがあります。

そのような訳で、詩集をめくると、「写真提供:防衛庁航空幕僚総監広報室」と書いてあります。詩を書くことをなりわいとするということは、結構説明がむずかしいところがありますが、私が書いているのはいわゆる「現代詩」で、「現代美術」とか「現代音楽」のような、ちょっと難解な印象があって、敬遠されがちなところもありますよね。

ーポエムチックの流行ー

「ポエム」の話が出ましたが、「ポエムチック」なものは、今すごく流行っています。写真詩というので、ネット上には写真と共に例えば、「伝わる、伝えたい人に伝わらなくても伝えるべき人に伝われ

ばきっとそれでいい」とか、「決めた、今日はなーんにもしない日」だとか、このような感じのものは、ネット上に溢れています。

どうも叙情性とか詩情とかポエジーを消費したいという人々の欲求はあって、それが多分 90 年代以降特に難解と言われることが多くなってしまった現代詩とは真逆のところにあるのではないか。でも逆説的に、そうだからこそ現代詩も、「ポップである」ということをもう少し考えたほうが良いのではないかと考えます。

実際世の中には「詩っぽい」ものが溢れています。すごく売れている松岡修造、「まいにち修造!」 とか、「登って来いよ!君は太陽だから」、それから相田みつおの詩「人生はかけ算だどんなにチャンスがあっても君が『ゼロ』なら意味がない」等は有名です。「ポエム」の話が出ましたが、「ポエムチック」なものは今すごく流行っています。

ー困った「マンポエ」ー

現代詩人として、また社会学者として、あまりにも叙情性を表現しようとした結果生まれたおかしな事例の代表は、マンション広告のコピー文章ですね。私はこれを、「マンションポエム」、略して「マンポエ」と呼んでいます。言葉の叙情性、ポエジーがバーゲンセールになってしまっているような表現ですが、叙情性を表現しようとして実は叙情性とはほど遠い言葉になってしまっています。

たとえば「マンションのチラシには、「名作を日常とする」「深まる静謐を味わう、私領域」、「ここが、私の世界の中心地」「まるでフィクションのようなこの地を、私たちは『プラネット』」と呼ぶことにした。」とか、「FROM 神楽坂東京を掌る すべての時は、ここからはじまる」、「私庭、高輪。ようこそ、高輪の頂へ」、「上質を知り尽くすアーティストが創る、真の邸宅」、「ニューヨーカーがニューヨークを愛するように東京を愛してるって照れずに言えたら東京は変わりはじめる。きっと。」とか・・これで良いのだろうかと思います。

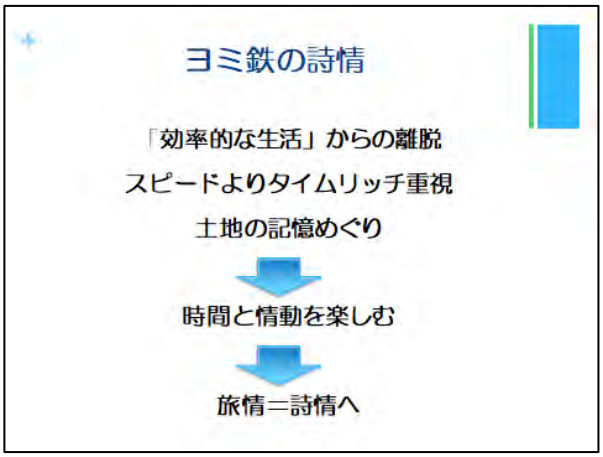
値段が高く、質もそれほど差がないものは、あまり効能を謳えません。なので、結局売ろうとしすぎて言葉の叙情性、ポエジーがバーゲンセールになってしまって、このような状態になってしまったもので、これは詩人としては何としてでも避けたい。

ー「ヨミ鉄」宣言ー

鉄道の詩を考えた時に、特にローカル鉄道の旅を考えると、そこに生じる叙情性とか詩情は、実は「マンポエ」とは真逆のところにあるのではないかと考えます。なぜか。それはマンポエが売る「ための」言葉であるのに対し、ローカル鉄道の旅はそれらの対極にあるからです。

詩とか川柳、短歌でもそうですが、鉄道に言葉をつけるムーブメントをこれからは「ヨミ鉄」と呼びましょう。詠ずるの「詠」だと定型詩を彷彿とさせますし、何より短歌や俳句はファンが多く、公民館やカルチャーセンターでの短歌、俳句サークルは多いのですが、現代詩のそれはありません。それで、「ヨミ鉄」とカタカナに するのは、現代詩や短歌、俳句などのジャンルを飛び越境して、「詩情」をうたいましょうとの想いを込めました。

ヨミ鉄としては、ローカル鉄道の旅が私たちに与えてくれる「効率的な生活からの離脱」の経験が一番大きいのではないか。なぜなら、効率的に回るのなら車の方が便利ですし、短時間で都市の間を移動するには新幹線で行くのが良いのでしょう。このような見地からは、たとえば寝台車に乗ろうというような旅は、効率性の観点からは選ばれません。



「スピードよりタイムリッチ」は、社会学者のジュリエット・ショアが、時間を大切に消費することの重要性を論じた『プレニテュード』という本からヒントをもらいました。ショアは当時ハーバード大学の教授でしたが、今はボストンに移っています。彼女は、人生の質を豊かにすることには GDP の上昇以上に重要なものがあり、それは「時間と良好な人間関係」だと言っているのですね。「スピードよりタイムリッチ」を大切にするということは、人間の生活満足度を押し上げる大きな効果があります。

それからローカル鉄道には「土地の記憶めぐり」という側面があります。ローカル鉄道は、特に昔の産業の立地点をつないでいます。そこには歌碑、いろいろなところに与謝野晶子と高浜虚子が居りますよね(笑)、これって昔の産業の動態だとか、繁栄といったものを繋いでいるもので、「今」を結ぶだけで

なく、歴史的に深めていくという側面があります。

そういったものが、「時間と情動を楽しむ」ということに繋がり、さらには旅情イコール詩情、ポエジーへという方向性に結びつくのではないか、これが醍醐味となるものではないかと思います。

1950~60 年代に鉄道詩人の会というのがあちらこちらにありました。国鉄詩人の会もありましたし、私鉄詩人の会もありました。鉄道職員の方たちがサークルをつくって、戦後間もない頃に作っていた 詩々の中で四国の四鉄詩人会の詩集の編集同人をしていた安藤雅郎さんという方の「にじ」というひらがなの詩があります。

この詩をいろいろな写真素材と組み合わせてみると全く違う偶発性が表われます。

写真が変わるだけでぜんぜん違った感じになり、また言葉は写真のイメージをも変えるのです。

魅力を伝える強い表現ということを考えると、言葉だけでも印象に残らない、写真や絵だけだとイメージだけになってしまう。イメージを言葉として定着させて、人々の感情に記憶させるには写真や絵に 言葉を持ってくるのが効果的ではないでしょうか。

鉄道もそうですが、旅情を醸すためには言葉の力が大きいのですが、ただしそれが行き過ぎると先程の「マンポエ」になってしまいます。

もっと短い詩ですと種田山頭火の自由律俳句に「炎天にレールまっすぐ」という、なんとも切ない一行詩があります。 ところが写真が変わることで叙情的な感じのものや、子供が写っていると長閑な感じのものになります。このように写真と詩が生み出す偶発的で新しい詩情に挑戦してみてはいかがでしょうか。

－写真に添える一言－

お配りした「写真に添える一言」には、皆さんにたくさん書いていただき、誠にありがとうございました。

米屋さんの撮られたこの写真なのですが、言葉が違うと見える風景も変わってきます。それがすごくおもしろいと思いました。

「明日はどんな出会いがあるだろう」とか、

「昼下がりの散歩、いつものコース」、のどかでいいですね。
「今朝はだいぶ冷えるなあ、駅までもうすぐだぞ」には、長い影や雲から様子から冬の朝だと思いました、と書かれていて、なかなか科学的な分析がなされた詩です。
「何でもないのんびりした日常、それがいいんだよ」、
「天高く彼岸花咲く無人駅、伸びたる影を犬に踏まれり」、短歌になっていてしかも季語が入ってすごいです。
「ゴン太よ、あれが新しい我が家だ」、
「ほれ、孫が来るからはやく」、
「ご主人、列車に乗り遅れるであります」・・このようにフレーズごとに見えてくる風景が異なってきます。ある意味言葉をつけるというのは勇気がいりますが、つけてみると新しい楽しさが生まれると思いますので、本日はここで「ヨミ鉄」宣言 をさせていただきたいと思います。(拍手)

米屋こうじ

言葉によって写真の見え方も変わりますし、また写真が言葉を生み出すこともありますので、その相乗効果といいますか、お互いに共鳴しあってひとつの世界ができるのかなと思いました。
写真に言葉を添えることでいろいろ表現の可能性が高まってくると思います。ここからは、写真と詩による表現の可能性ということについて、矢野さんにお話をいただきたいと思います。

矢野直美

ー続いてゆく、人あかりの路ー

先程は、フォトライターとしての取材する時の文章や写真の撮り方のお話をさせていただきましたが、私自身写真だけを撮ることもありますし、文章だけを書くこともあります。

また、写真にエッセイのような、詩のようなことばを添えることもあります。列車通学をする高校生たちを撮らせてもらった「汽車通学」という写真集では、春夏秋冬で詩のような言葉を添えました。私は写真を撮らせてもらう学生たちの言葉に耳を傾けていました。そこでの言葉をこの本には散りばめています。

「うちらのジャージ、目立つから　試合とかで、あの黄色見たら、元気出る」は、部活動の試合の前の会話だったと思います。

言葉は研磨して推考していくのもあると思いますが、ダイレクトな一言の気持ちの持つ魅力というのも強い力を持つと思いました。
私の行う写真展では、キャプションや写真への説明をいつも付けません。
ただその代わり詩のような、ことばを書き添えています。

いってらっしゃい。 その言葉を胸に、空を見上げ おかえり。 その声を思い、風に吹かれる 空がこんなに美しく感じるのは 見送られるから 季節がこんなに愛おしいのは 待っていてくれるから 君に、伝えたい情景 君に、見せたい写真 また増える	心が浮き立つ春は この緑に触れていたいよ 意味もなく走り出したい夏 太陽に焼かれ、草の匂いに包まれる 秋はちょっと胸苦しくて 色に魅せられ、実りが嬉しいんだ どこまでも静まる冬 凍る空気、降る雪に、耳を澄ます 理屈じゃないんだ 愛するように、眠るように、食べるように この路線を思う 理屈じゃないんだ 当たり前に、この場所で生きてゆく	列車にゆられ、見知らぬ町をゆく 空の高さ、空気のにおい、夕焼けの色 すべてが、いつも違う ぐうぜん降りたホームで 初めての町で すれ違う人、出逢う人 なつかしい場所で 今このときに 思う人、会う人 出合う人が、その町が 幸せであるように い つか、いつも、きっと 幸せであるように そう願いながら 続いてゆく、人あかりの路

この中の一つ「列車にゆられ、見知らぬ町を行く」がシンガー・ソングライターのオオゼキタクさんの目に止まり、「曲をつけて良いですか」と言われ、私は「ぜひに」とお願いして「人あかりの路」と

いう題で曲が出来上がりました。せっかくできあがりましたので、皆さんにも聞いていただきたく、私とのトークライブを行って歌っていただきました。

この詩は、写真を撮り始めた頃から、いつも心に思っていることで、「出会う人が、その街が幸せであるように、いつか、いつも、きっと幸せであるように、そう願いながら続いてゆく、人あかりの路」には、出会う人が幸せであるように、幸せのことばかりではなくつらいこともあるでしょうから、いつかきっと幸せであるようにと願って、そして鉄道は、人の暮らしを支え、照らしてくれます。荷物も運び、里帰りもできる、旅もあります、鉄路にあかりを灯すのも人の思いです。

そのような気持ちを書いたもので、「JNR to JR～国鉄民営化 30 周年記念トリビュート・アルバム」の 14 番目、ラストの曲に入れていただいています。

写真と詩、そして音楽と、一緒になって鉄道に関わっていくことに多くの可能性があるとしみじみ感じました。（拍手）

米屋こうじ

ありがとうございました。では、小倉さんは詩についてどのようにお考えでしょうか。

小倉沙耶

－愛情をこめた写真に一言は華やぐ－

Instagram などもありますが、SNS を活用していて、写真だけだと「ちょっと気になる」、文章だけだと「ちょっと気になる」程度の反応となりますが、写真と文章の二つが重なった時は、「これは行かなければ」と心を奮い立てる気持ちになります。

それは二つの持つ力が合わさったからこそではないでしょうか。

私も気に入った作品などにツイートさせていただいていていますが、最近知ってお気に入りをさせていただいている方で、山形や秋田の風景を撮っている方がおります。矢野さんのお話にもありましたように、その方の写真からは愛を感じ、本当に好きで撮っているのだと撮影者の愛がこちらに伝わって、見る人の情感をそそります。

私は古レールが好きで、その古レールの写真を載せた時には、「レール愛を感じます」と言ってくれた方がいました。SNS にスマホで写す写真だからこそ写真への愛の有無が見えやすいと思います。

昔のフィルムカメラで撮れば、それこそ一コマいくらとお金がかかりました。デジカメの普及やスマホで簡単に写せることから、その一枚にかける情熱や愛情が減りつつあるのも確かかと思います。

だからこそ愛情こめた写真に、さらに一言添えることで、ぱっと華やぐことになるのではないでしょうか。

私は明知鉄道の観光大使をしておりますが、その明知鉄道にもっとお客さんが来ていただけたらとの思いで写真と詩を融合させることにより、いろいろな方を取り込んでいけたらと思います。

皆様も人を感動させてそこに行ってみたくなるような写真、詩を既にお持ちかもしれませんが、ぜひ、これからも素敵な写真と詩作をしていただければと思います。（拍手）

米屋こうじ

ありがとうございました。水無田さんは詩人というお立場で鉄道写真と詩にどう向き合えばよいとお考えでしょうか。

水無田気流

－言葉には引き算を－

鉄道は近代化の象徴といえ、近代化の中で生まれた口語自由詩の題材と取り上げられてきた歴史があり、実は元から相性が良いのです。

萩原朔太郎は、「帰郷」という詩で「汽車は烈風の中を突き行けり」と歌い、その情景が浮かびますが、それが今は移動するのも効率性が問われるようになってきてしまって、旅情もいつの間にかなくなってきてしまっています。

再び旅情を醸し出すには、写真や詩は非常に有効だと思います。

ビジュアル表現の写真は愛情たっぷりで撮ってもベタベタしませんが、一方、言語芸術表現では、あまりに主観的な言葉が余りすぎる言葉だと先程の「マンポエ」の世界になってしまいます。

言葉の表現では全部を言い切ること無く、引き算をかんがえるべきです。CM の前のドラマのように、この後どうなってしまうのかと思わせたほうが続きを見たくなります。ですから全部を言い切ってしまわないことです。

私は朝日新聞の書評委員を努めていて書評を書くときも全部を書ききってしまわないように気をつけていました。書評を読んで本体を読んだ気になってしまわれると本が売れません。旅の言葉も同じで、読んだら列車に乗った気になってしまわれたらまずいですね。

「行ってみたいな」と思わせるためには、チラリズム（笑）・・ではありませんが、「ここに来たらもっと良いものが見えるよ」という程度にして、引き算にすると良いと思います。

そこが言語芸術表現と視覚芸術表現の差異から来ている特性かと思いました。（拍手）

米屋こうじ

ありがとうございました。写真にしても文章にしても愛情がないと伝わらない、その反面そのさじ加減といいますか、濃い辛口の味にしたら台無しになってしまうように、さじ加減が大事であると皆さんのお話を伺って感じました。

宣伝になりますが（笑）私もこの度「ひとたびてつたび」という新書を出しまして、文章と詩で綴っています。

矢野直美

米屋さんの写真展の時、米屋さんの詩を朗読させていただいたことがありますが、すごく素敵です。写真の上手な方は文章も上手な気がします。写真家で星野道夫さんも良い文章をお書きになられますし、戦場カメラマンの一ノ瀬泰造さんのルポはとても上手です。あと写真ではありませんが、坂本直行さんという画家、北海道銘菓六花亭の絵を描かれている方で、その方は「画文集」という言い方をされていますが、文字を見ただけで絵が浮かんできます。

写真と文章、絵と文章の組み合わせで、いろいろなイメージの旅ができるのではないかと思います。一番言いたかったのは、「米屋さんの写真と文章大好き！」ということです。

米屋こうじ

お褒めいただきありがとうございます。でも何も出ません（笑）。

本日は「地域の鉄道写真と詩による表現の可能性」ということでトークを行ってきました。

実は、私と水無田気流さんも審査員を努めます「鉄道写真詩コンテスト」が 7 月より開催される予定です。

皆さんのご応募をお待ちするとともに、審査員として作品を拝見するのを楽しみにしています。

詳しくはホームページをご覧ください。

本日は、長時間に亘りたいへんありがとうございました。（拍手）