

## 地域鉄道フォーラム 2018「鉄道と音楽」

### 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 2018「鉄道と音楽」を平成 30 年 6 月 9 日（土）東武博物館ホールで開催しました。

このフォーラムは、地域鉄道の現状と課題について広く市民に理解をいただくことを目的として 2009 年より毎年開催しており、今回は 10 回目となるもの。

はじめに、ご来賓の国土交通省鉄道局鉄道事業課長の石原大氏から挨拶を頂戴し、その後、ミュージシャンで株式会社音楽館代表取締役社長の向谷実氏より「鉄道と音楽」と題しての基調講演が行われました。

音楽家としての音へのこだわり、そして「とことんこだわる」、「人の役に立つことをする」、「約束」という 3 つのキーワードから今日に至るまでをエピソードを交えて講演をいただきました。

その後、向後功作常務理事がコーディネーターとなって向谷実氏、シンガーソングライターのオオゼキタク氏、鉄道アーティストの小倉沙耶氏による「鉄道と音楽の未来」と題してトークセッションが繰り広げられ、その可能性について多角的に論じていただきました。最後に向谷実氏、オオゼキタク氏、小倉沙耶氏による楽しいセッション演奏が繰り広げられ、エンディングでは「線路は続くよどこまでも」を会場がひとつとなって歌い、たいへんな盛り上がりとなりました。

#### プログラム

1. 来賓あいさつ 国土交通省鉄道局鉄道事業課長 石原 大氏
2. 基調講演 「鉄道と音楽」 ミュージシャン／音楽館代表 向谷 実氏
3. トークセッション「鉄道と音楽の未来」  
ミュージシャン 向谷 実氏  
シンガーソングライター オオゼキタク氏  
鉄道アーティスト 小倉沙耶氏  
コーディネーター／常務理事 向後功作
4. セッション演奏

### 1. 来賓あいさつ 国土交通省鉄道局鉄道事業課長 石原 大氏

只今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石原です。

鉄道事業課長の仕事は、ひと言で申し上げますと「ローカル線担当課長」でして、ひなびた地域を走っている鉄道をどうやって元気にしていくか、生活交通としてどう再生するかといったようなことを担当しています。

本日は、一般社団法人交通環境整備ネットワークの主催で地域鉄道フォーラムが開かれましたことを大変嬉しく思います。

また、本日お集まりの皆さまには日頃より鉄道行政に対するご理解ご支援を賜り、この場を借りて厚く御礼を申し上げます。

このフォーラムの挨拶を依頼されました時、テーマが「鉄道と音楽」とお聞きし、最初はその意味がよく分からず、鉄道と音楽の関係とは何であろうかと考えました。そして、交通機関には鉄道のほか、バスやタクシー、飛行機、船とかありますが、その中でも鉄道が一番音楽と馴染みがあって、様々な音楽にも取り上げられているということに思い至ったわけです。さらに、それはどうしてであろうかと考えてみますと、もちろん、鉄道そのものが我々にとって非



常に身近な存在であるということもありますが、ひとりひとりにとって「学生時代の列車通学の思い出」だったり、「旅先で乗った鉄道の思い出」のようなものがあり、こうした鉄道に対する「思い」や、「思い出」が詩になり、そこに曲がついて音楽になりというように取り上げられてきたのだと思います。

身近な存在であり、我々ひとりひとりの中にもいろいろな思い出がある鉄道ですが、特に地方の鉄道は、その運営が大変に厳しくなっているというのも事実でありまして、ローカル線担当課長として、国の方としても地域の皆さまと一緒にこの鉄道を残していこうと様々な支援を行ってきているところです。

今日は鉄道と音楽というテーマであり、音楽の力で、そのような地域の鉄道をどう元気づけられるかというようなことについても考えてみたいと思います。

皆さまにとっても、鉄道に対するいろいろな想いを新たにできる機会になれば願っており、私も皆さまと共に楽しく音楽との時間を過ごしたいと思います。

簡単ではありますが私の挨拶とさせていただきます。有難うございました。(拍手)

#### プロフィール (敬称略)

石原 大 Ishihara Dai

1992年運輸省(現国土交通省)入省。

海上交通局、運輸政策局、自動車交通局、鉄道局、道路局、外務省在オーストラリア大使館、航空局、観光庁等を経て、大臣官房人事課企画官、観光庁観光産業課長、航空局航空戦略課長、国土交通大臣秘書官を歴任。

2017年8月より鉄道局鉄道事業課長。

## 2. 基調講演「鉄道と音楽」 ミュージシャン・音楽館代表 向谷実氏

皆さん、こんにちは。

「鉄道と音楽」というタイトルになると、私しか他にいませんよね。(笑)

私はカシオペアでのバンド活動が長く、鉄道好きの音楽家とされていましたはずですが、最近はピアノなんかを弾きますと「お上手ですね」と言われてしまっていて、これはまずいなと(笑)。

鉄道と音楽とはそのバランスがいかに難しいかということ、今日は皆さんにお話したいと思いパワーポイントを用意しました。

公演時間は30分と言われており、時間が押しそうになりましたら、ブザーをならしていただきたい。そのブザーですが、昔は「ベル」でした。それは人間が不快になる程の音量で「ジリジリジリ」というもので、実際に鐘が叩かれておりました。

あの「ジリジリジリ」は、お客さんからしてみると、「乗れ」、「早く乗れ」と聞こえ、高度経済成長期の日本においてはそれでもどンドンと乗りました。

しかし昨今は鉄道会社の収益構造も変化してきており、近年上場したJR九州の売り上げは不動産や流通等のセグメントが大きくなってきており、一方、鉄道における在来線の収益はどうかというと、それは皆さんご存知のことだと思います。

赤字の部分はいらないと捨てられるかということ、これは公共交通であってなかなか出来ません。時には廃止されてしまうこともあります。



そのように時代も変わり、「ジリジリジリ」が「音楽」に変わったら、乗客の皆さんは快適に鉄道を利用していただけるだろうという要素は当然出てきたと思います。

鉄道におけるその音楽は、1990年代頃から始まり、それも全くルールや見通しの無いままに始まったがために、「なぜこの音楽がこの駅で？」という疑問を抱かせるものもあって、一番重要な根本のことが語られずに現在に至っています。

悪口を言うつもりはございませんが、山手線恵比寿駅で内回りと外回りが同時に入って来て、同時に「第三の男」のメロディが鳴らされた時の音楽家としての辛さはいかばかりか(笑)。

右ホームなのか左ホームなのか分からないような曲の作り方とか、私自身もいろいろ経験し反省すべきでもあるのですが、鉄道と音楽という関係は本来どうあるべきかについては、実は今語りはじめられたばかりと思います。

お集まりの皆さんは鉄道が好きな方、鉄道に興味がある方、そしてなんと言っても鉄道の利用者であるわけで、これから行われるトークセッションもお聞き頂いて鉄道に関する音楽をどう感じておられるのかを知ることは私にとってもとても興味がありますし、今日の一日の中で皆様とこのテーマを深めていけることを念頭に、私の基調講演を始めます。音楽で言えば「即興的」、鉄道では一番言うてはいけませんが「脱線」しながら(笑)

### 3つのキーワード

今日は「鉄道と音楽」といいながらも「鉄道における音とは」、というところまで話を広げたく、その為に、3つのキーワードによって話を進めて参りたいと思います。

まず私自身のことですが、音楽と鉄道と、好きなことを仕事にしていますが、これが混乱すると先程の話「お上手ですね」とか言われたりしますので気をつけなくてはなりません。

好きなことを仕事にする上で大切なことは、3つあり、ひとつは「とことんこだわる」こと。鉄道と音楽にこだわっていれば必ず利益も出ます。

もうひとつは、「人の役に立つことをする」ということで、常に「役に立つことは何か」という視点を忘れてはいけないと思います。

そして最後に「約束」を守ることであり、これは「仕事の納期を守る」とか、そのようなことも含めて多くの方との約束を守ることで、それも目標となります。

この3つは私が好きなことを仕事にする上での基本としています。

### ミュージシャンとして

人間とはこうも進化するもので、20代当時の私の体重は58キロ、今85キロですね(笑)。

その当時に何にこだわっていたかと言いますと、ギターに憧れたキーボーダーのように、つまり鍵盤を座って弾くだけではなくて立って肩からぶら下げて人前に出て演奏してやろう、とやっておりました。この時に何を学んだかと言うと、ギタリストと同じようにステップを踏む、左足が先か、右足が先かとか、演奏ビジュアルにとことんこだわって最後はぐるっと回って回転までしたのです。

ただ、ひとつだけ残念なことがありました。当時からギターやベースはワイヤレスでしたが、このキーボードの場合はケーブルがついていて、回った瞬間にケーブルにからまってコケてしまった(笑)。

1977年にカシオペアに参加して2012年に脱退しておりますけど、その間40枚以上CDを出しています。ただ私自身は全部持っておらず、どこに何の曲があるかは、いろいろなファンの方に聞かないと分からない状況です。

今もミュージシャンとして活動しており、実は今年もコンサートツアーを行います。

日本に外国の人がいっぱい遊びに来て、我々も海外に行く時代ですが、コンサートツアー「East meets West 2018」は、日本のミュージシャンとアメリカのミュージシャンを同じ人数にして演奏するもので、福岡、大阪、そして東京で開催します。

### 東横線の発車メロディ

東横線の渋谷駅の発車メロディはどのようにして制作したのかをご説明します。

皆さんの多くは東横線を利用したことがあると思いますが、以前の渋谷駅は地上ホームの終端駅でした。あれはあれでなかなか良く、電車は代官山から渋谷駅に水平に入ってきておしまい。そして折り返して横浜方面へと走っていました。

それが代官山からグァーっと下だつてきて渋谷駅で東京メトロ副都心線と繋がれました。

代官山から来た東横線は、そのまま東京メトロとなりますので、こちらの発車メロディは違う方の音楽ですが、私が担当した発車メロディは渋谷駅から代官山に向かう方向のものです。

さて、ここでの音楽は何を意味しているのでしょうか。実は車両の側にたつて、つまり「この先もの凄い登り勾配が続きますよ、電車の君たちは元気にかけあがって欲しい」という気持ち込め、これから乗るお客さんも「そうか、こんな風に上っていくのか」と感じていただけるように作りました。

東急電鉄にエビデンスでデモテープを出した際に、「発車メロディはどのように作りますか」と聞かれて今の話をしましたら一発でOKをいただきました。

つまり音楽家には究極のエビデンスが求められるのです。

例えば東京メトロの東西線の西船橋から落合までの発車メロディを全部作りました。メトロは「上り」、「下り」と言わず「A線」、「B線」と言います。ご存じ方もいらっしゃるかと思いますが、西船橋から落合までの間のメロディは、各駅をつなげると一曲になっています。また落合から西船橋までの間も一曲になっています。

その一曲をどのように作ったかという、エリアごとに音楽の風潮を変えているのです。

地上区間で高架を高速に走っているところ、どちらかという通勤者がたくさん使う所はやや都会的な要素を入れ、そして門前仲町とか木場の地下部分で、いわゆる江戸情緒のあるところは、江戸の邦楽的な要素を入れ、大手町あたりではソリッドの形になって、学生街の早稲田から、神楽坂等は少し風情を出すというような流れを作って、そのエリアや駅に特化した形で作曲をしました。

発車メロディの長さは7秒が基本です。場所によっては5秒、某鉄道会社で作ったものでは4.5秒というものがありました。この短い4.5秒で何が作れるのと思われませんが、これ結構作れるのです。コツがあり、それは次回の鉄道と音楽をお話する時にでも詳しく説明したいと思います(笑)。

発車メロディを作る上で利用者の皆様と事業者の皆様との共通のベクトルの中に音楽を押し込むというかなり高度な技術が音楽家サイドには要求されると思っています。

先程も述べましたが、どのような経緯で発車メロディが決まっていたか分からない時代では同じメロディでいろいろな駅に展開がされていたのも事実です。

これから私がお話するのは、音楽がこのように入り、このように人に役立ち、そして約束に繋がるところにまで話しの展開を進めて行きたいと思います。

### トレインシミュレータの開発まで

まず私の会社である株式会社音楽館は、「音楽館」と称しているのになぜ鉄道の仕事をしているのですし

ようかと聞かれます。

本当は音楽の会社として 1985 年に創立しました。今年で 32 年になり、最初は録音機材の貸し出しを行っていました。

今のレコーディングはハードディスクに行いますが、昔はテープ式で行っていました。当時プロオーディオの世界の録音機材は SONY の 3348 という機械で 3 千 500 万円程の価格でした。売り手も強気でこのテレコが欲しいと思っても話をちゃんと聞いてもらうだけでも 2 ヶ月程前から担当の人にアポイントメントをとらなくてはいけないというような強気の商売がされていました。私もこれを購入する時はそれは大変で、買ってレコーディングスタジオに据え置きました。

そしてこの機械を一時間あたり 3000 円で貸し出し、いわゆる従量制での貸し出しを行ったのです。そうしましたら 1 ヶ月で 400 時間以上使っていただきまして・・・たいへん高い機材でしたが貴重なものなのでビジネス的にも成り立った訳です。

しかし、今日このジャンルでの SONY の市場占有率は 0% です。業務用のレコーダーに至っては 3348 の後継はハードディスクレコーディングの Pro Tools という海外の技術に取って代わられました。

あの当時の SONY は世界中の録音技術を席卷していて、もちろん私も恩恵を被りましたが、結局ガラパゴスだったのですね。

そのことは日本の鉄道を考えると少し耳の痛いところもあるのではと思いますが、SONY のルールが世界のルールであると思われていたのに今のプロオーディオでの市場占有率はゼロに近い。

私の会社もそれでスタートしてビジネスを展開していたのですが、変化とともに当然売れなくなり使えなくなって、そしてトレインシミュレータに行く訳ですが、そこへの接続の前にワンクッションありました。



1982 年にデジタルデータを入れることができる CD というものが世に出てきてびっくりしました。「これだ」と思って、1993 年に自分のバンドであるカシオペアの CD-ROM を作りました。後にこれがヒントとなってトレインシミュレータに行きますが、なぜヒントになったかという、この CD-ROM が「タッチ・ザ・ミュージック、音楽を触ろう」というマルチメディアな言い方ですけどもリリースし、今のご時世には絶対アウトになるという本当に問題のあるソフトでして、全問正解するとレオタードの女性が出てくるのです(笑)。もう恥ずかしくてしかたないですが、それが税抜き 1 万 2 千 800 円で発売いたしました。どうしてこんなに高くなったかという、これに貼られている JASRAC シールの結果です。

それで著作権代を入れると 1 万 2 千 800 円となったわけです。この当時カシオペアも 25 枚のアルバム出しており、その音楽のアーカイブをお聴かせしたいと思ったら、自分の演奏した自分の曲に著作権料を払わないといけません。これがリーガルの世界、合法の世界で、今も変わっておりません。

決して JASRAC が悪いわけではありません。もともと著作権の管理の仕組みをどうしていくのか大きなネゴシエーションが無いまま、どんどんハードだのソフトだのが進化していった後付けで対応しようとするからこのような問題が起きてしまいます。

今日本で売られているゲームソフトのゲーム音楽家は、著作権代がゲームソフトでは貰えません。それは全部買取りでやっているからです。大きなゲーム会社の中にはサウンド制作部門があって、作曲家を

社員として雇って曲を作らせゲームに入れてあります。私はあまり正しい姿とは思えませんが。

1万2千800円のレオタードのお姉さんが出てくるソフトなんて欲しくないですね。でもこのCD-ROMを作ったことでいろいろ学び、その結果とことんこだわって作ったものが1995年発売の「トレインシミュレーション中央線」です。

「持っている人おられますか？」(会場の何人か手が挙がる)。ありがとうございます。これはなかなかすごいソフトで鉄道を運転する一般ユーザー向けシミュレータで世界初となりました。

でも問題もありました。今でこそプロパティライセンスとあって、鉄道会社で何かをやったら、売り上げの何%を許諾するという制度ができていますが、当時はありませんでした。

トレインシミュレータのソフトを出すので許可をくださいとJR東日本本社に行きましたが、いやウチではないので子会社の〇〇に行って下さい、〇〇行くとウチでは決められないので本社に行ってくださいと許可をいただくまで約2年間かかりました。運転ソフトを作るには運転台にカメラ入れて撮影しなくてはなりません。我々一般人は運転台に入れてもらえるわけがないので、どうしたかという、当時JR東日本企画が展望ビデオソフトを出しており、その撮影チームのビデオカメラの映像を貰って作ったのです。

ですから東海道線のシミュレータの映像は、カーブで三脚を支え忘れて、数秒カクッと倒れたままの映像で販売したのです(笑)。

第一作目トレインシミュレータの発売はどうであったか、聞いて下さい。1995年8月19日、お盆を挟んだ夏休みの日が発売初日で、ほとんどやる気のない発売日ですね。街には人がいません。秋葉原もガラガラです。家電量販店を回って「これ買って下さい」、「これ売って下さい」と言う、「え、電車の運転なんて、面白い訳はないだろう」という反応でした。全国の量販店が出た数が350枚、それもマッキントッシュ版です。当時マッキントッシュ(Mac)自体が多分1万台くらいしか発売されていない中で、既に市場調査が間違っておりますけど(笑)、そこから私のビクトリーロードが始まるのです。

そのソフトの走行区間もたいへん微妙な区間で、中野から豊田間となっていました。当時の業務用のビデオカメラは30分しかとれず、201系中央線特急電車の上の運転台で新宿から少し出たところから撮影に入り、しかし八王子まではテープがもたず切れてしまった結果です。

これだけではありません。知っている人もいると思いますが、東海道線は鴨宮から戸塚間です。東北本線は、これはもう今でも絶句しますが、土呂から間々田間(笑)。そのようなものが最初の頃に出したトレインシミュレータでした。

今だったら有りえないでしょう。これで売り出す方も、お買いいただく皆さんも異常ですよ(笑)。

そうこうしていたらアップルジャパンから電話をいただきました。「もしもし音楽館ですか、やたらとMacが売れているのですよ」と。Macとトレインシミュレータとを一緒に買うお客さんが何千人も出てきたのです。当時の営業本部長が、その後有名となった原田泳幸さんでした。この原田さんがアップルの社長になったときに、マイクロソフトの会長は古川享さんでした。この古川さんはウルトラ鉄道ファンですからMacで出たものがWindowsで出ないのは悔しいわけです。

そこでWindows95が出る時に、全部開発費を持ってもらって、この土呂から間々田までのシミュレータを出しました。このソフトの攻略法の解説書までが出ましたが何と出版元はソフトバンクです。ですから孫さんを支えたのはわたしなのです(笑)。当初のソフトバンクはPCソフト流通の会社でした。売りに売っていたトレインシミュレータをいろんな量販店に運んでいた人たちが今は孫さんの右腕であり、

あるいは孫さん自身です。今度お会いした時には「あなたの会社の基本はウチがつくった」とちゃんと言わないといけませんね（笑）。

その後小田急とか京急とかを出すと売れるだろうな、と考えていたところ、いきなり相模鉄道から「ウチのトレインシミュレータは作れますか」と電話がありました。相鉄線は横浜から海老名までと走っている地域が微妙ですよ（笑）。市場を考えると東海道線、中央線、東武線とかでしたら全国的にも知られていますが。

その理由は、もう話しても良いと思うのですが、相模鉄道の会長さんが、家でお孫さんがトレインシミュレータで遊んでいるのを見て「ウチのはないのか」とのひと言が発端でした。

この話をいただいた時までは鉄道会社さんの保有する映像をもらうなど恐る恐るとやっていた状況でしたので、ひょっとするとその状態を変えられるのではないかとも思い、無理を承知で「相模鉄道さんのものはうちの製作の順番としては、時期的にかなり難しいですけど、もし、撮影用の列車を仕立てていただいて、カメラで展望を撮れたらちょっと前向きに検討します」と申し上げました。すると「それでしたら乗務員の手当てと電気代だけですから大丈夫ですよ」と快諾をいただきました。

ダイヤの間をぬって走るっていうことは出来なかったので、5時台の始発の次の電車 で出庫して往復の撮影を行いました。途中で出庫前の警笛の音を録るのを忘れてしまったのに気づき、「警笛の音を録りたいのですが」と運転士さんに頼みましたら、「分かりました、ではここで鳴らしましょう」と、まだ沿線の住民の多くが眠っているかもしれない時間でしたが「プアー」と警笛を鳴らしていただきました。あの時もし、びっくりされた方がいたらごめんなさい（笑）。

トレインシミュレータシリーズはシリーズ化されているものがほとんどです。

ただ、メディアの容量の制約で CD-ROM ではどうしても距離が短くなりました。次の大きな変化は山手線のもので、プレステーション 2 で出しました。そしてプレステーション 3 となって私が思いついた企画は、今から考えると皆さんに迷惑かけたと思うのですが、中央線と京阪とシカゴのブラウンラインで列車の撮影の時に同時に上空にヘリコプターを飛ばして撮影いたしました。ソフトで視点の切り替えをして、運転している模様を空からも見るができるというそれは画期的な企画だったのですが、ほとんど評価されないまま、製作費だけがかかってダメになってしまいました（笑）。

## 音にこだわる

東武博物館に入っている 10030、50050、8000 の 3 つのシミュレータは私の会社が作らせて頂いていますが、早くスカイツリーの入った映像に入れ替えるべきだと思いますので、ぜひご検討いただきたいと思っています。

鉄道博物館では蒸気機関車 D51 のシミュレータを作りました。これは投炭して燃やした蒸気溜めの上においてある過熱蒸気管の水がどの程度の温度になっているか、それをシリンダーに送り込んで、とい



うところを全部シミュレートしている世界で唯一のシミュレータです。たいへん細かに作り過ぎて、このようなものはこの先、2台目、3台目と生まれることがないのではないかと、どうもだれも注文してくれそうもありません。

また、集合型のシミュレータは、20数台同時に行うことができます。

皆さまも新幹線がインドで導入が決まったというニュースをご存知かと思いますが、現在日本の新幹線をいろいろな国に売り込んでおり、その新幹線用のシミュレータも作っております。

ミラノで行われた UITP (国際公共交通連合) の公共交通展示会でも私どものシミュレータを展示しました。普通ヨーロッパの人は、日本の鉄道の出し物に関してはあまり関心を示しませんが、なんと各国の鉄道の総裁クラスが沢山集まっていたと、やはりシミュレータから出てくる「音」がリアルだと、人が集まってくるのです。

サンフランシスコで新幹線のプレゼンをした時に何故か私は政府主催のパーティの席順 2番という札をもらって座りましたら首相とご一緒することとなりました。

安倍首相は私を良く覚えていただいており、「向谷さんの作ったシミュレータはかなりインパクトあるね」とお褒めを頂戴しました。

東急の「電車とバス博物館」の 8090系シミュレータを作る時はもう既に同じモーターが東急に存在しておりませんでした。そのため、このモーター音を取るために秩父鉄道まで出かけました。実際の筐体は非 ATC 車だったので、それを改造してキャブシグナル化しています。この鉄道のモーター音を作るのに何日かかったでしょうか。

トレインシミュレータの歴史はゲームソフトで始まり、それが今業務用に発展して、博物館や鉄道会社に入っております。今一番新しいのが JR 東日本の乗務員教育用のシミュレータで、運転士さん、車掌さんが個別に訓練できるだけじゃなくて、連携しての訓練もできます。この訓練装置は、全営業運転区間をシミュレートでき、例えば山手線だったら、池袋と大崎でそれぞれ違ったシミュレータになります。東海道線も常磐線も総武緩行線も総武快速線も武蔵野線も水郡線、長いですね、この間はもうすぐつながる常磐線の富岡まで撮影に行き、もうすぐちょっとで浪江につながるところまで今作り込んでいます。

この間幕張で開催された鉄道技術展で面白い現象が有りました。いろいろな異常時を発生させて電車が止まったら、どうやって安全を確認して、電車が再び走り出すかという訓練の様態を来場の方に全部お見せしました。これは良かったと思います。日頃よく電車が止まって、10分、20分と動かないことがあります。「何で動かないのだ」と乗客は文句言いますね。安全確認を行っているという理由があるのですが乗客はそれを知っていません。

それを指令、車掌、運転士、場合によっては駅員も含めてシミュレータを使って訓練をするところをお見せすることで安全確認の大切さを理解していただけたのです。

私たちが作っているシミュレータは線区の例外なく全路線を作ることとし、現在 7,000 キロとなっており、この先、新幹線も入り、これも速達用と、各駅停車がありますからそれらを全部作っていくこととしています。

そのためにはそのデータを蓄積するサーバーの整備が必要であり、皆さんご存知の容量を示すギガバイト、テラバイト、今私たちが取り組んでいるのはペタでの整備で、1ペタ、2ペタとそのコストは爆発的に大きいのですが、それを整備することで何万キロにわたる区間でも安定して訓練が出来るようになる訳です。



好きなことの仕事をし、とことんこだわる、社員もとことんこだわります。その結果、昨日も乗務員さんたちと打ち合わせした時に、「よくご存じですね、もともとは鉄道会社に居られたのでしょうか」と聞かれました。「はい、そうです」とお答えしたかったのですが(笑)、そのくらいこだわりを持って勉強をし、そして人の役に立つということをする、それが私の挑戦です。

### 軽量バー式ホームドア

現在山手線などに導入されているホームドアは確かに立派ですが、重量も思いしコストも高い。だから全ての鉄道会社が山手線のような収益構造であれば、数百億円かけても、そういったものが作れますが、そのようなことが出来る場所は正直いってそれほどは無いと思います。

それに対し、私共は軽量バー式ホームドアを提案して、JR九州の筑紫線の九大学研都市駅に入れるとこうなるであろうというプレゼンテーションを、シミュレータを使って作成しました。国土交通省の主催する新しいホームドアに関する委員会に私はメーカーとして9回程出席して、ようやくまとまりました。

このホームドアはバーだけですので、風に対する影響も少ないですし、開閉の音楽も作っています。宇都宮工場で展示したときには視覚障害団体の人たちが見に来てくれました。このホームドアは日本で多分唯一だと思うのですが、このホームドアでの伝い歩きを奨励しています。バーに触って下さい、視覚障害者の方がたとえ寄りかかっても良い構造にしています。それを国土交通大臣にも来て見ていただき実現しました。この軽量バー式ホームドアについては、国土交通省のホームページ([http://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo\\_fr7\\_000011.html](http://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo_fr7_000011.html))に載っています。

基本的に、伝い歩きをしている人やそのホームドアに近い人が居た場合に、これかからドアが動きますよというガイドは「音楽」によって行い、それは音楽の成せる技だと思います。

私の中では一秒フライングで早めに音楽を出し、音楽の種類も変えています。

私がホームドアを一生かかっても本当に良いものを作り上げたいと痛切に思ったのは、ある出会いがあったからです。

ある視覚障害団体の人が、「駅に行くのが怖い」とおっしゃるのです。それはホームで転落することが怖いからではなく、「人に迷惑をかけるのが怖いから」とおっしゃいました。「えッ、どういうことでしょう」とお聞きしましたら、白杖を持って歩いている視覚障害者の人は、一部のホームドアでは検知アラートが鳴ってしまうのだそうです。三次元センサーとか、物が当たったことによるセンサーが働いてホーム内にもものすごい音の警告音が鳴る。そうすると、自分が駅に行ったことで皆に迷惑をかけ、電車を止めてしまうからと聞いた時、私はものすごくやるせなくなっただけでそんな日本でいいのかと思いました。

彼らに駅に行くのが怖いと思わせるのは絶対間違っていると思います。

それで今回ホームドア開発で取り組んだのはその約束を守るために、伝い歩きをしても、白杖による影響も一切このホームドアでは支障は生じませんということでした。

### 鉄道をより良くするために

この間、初めて盲導犬を連れた人たちと一緒に飛行機に乗って九州に行ってきました。一緒に行くにあたってはJALやANAの窓口に話を何段階かする必要があります。それは、他のお客様に迷惑をかけないで乗っていただくというのが基本スタンスで、もちろん盲導犬は全然問題ないよう教育を受けている訳ですが、やはり公共交通の中での扱いは慎重になります。JALの方は当日いろいろ対応をしていただき非常に良い形で行くことができましたが、毎回こうできるのか考えさせられました。

国交省の方にも検討していただきたいのですが、視覚障害者が持つパスモを福岡市交通局の地下鉄で使ってみました。そうしましたら使えないのです。パスモで相互利用ができる事業者同士でも、こと障害者の持っているパスモは障害者割引の設定の仕組みが違うから使えないというのです。初めて九州に旅行して、ではパスモで乗ろうとしたら、ピーと鳴ってゲートが締まるということが起きているのです。

このような問題も皆さんにも知っていただき、私たちが、皆幸せに、そして楽しく、そして本当に便利に利用できるそのような鉄道にしたいものです。

九州では九大学研都市駅で盲導犬と白杖の人たちが人込みの中に居ても設置カメラがちゃんと確認できるかどうかの実験をしました。そのため、前の日にツイッターで協力者が欲しいとつぶやいたのです。翌日の朝は寒い日でしたが、なんと隣の街の人や駅周辺の人たち多数にお集まりをいただき、協力を頂戴することができました。

後程のトークセッションではもっと鉄道と音楽の話をさせていただきますが、私自身の音楽家としての人生、それから鉄道が好きで鉄道での事業を行っていることのご紹介をさせていただきましたが、今後も「とことんこだわる」、「人の役に立つことをする」、そして「約束」をする、という3つの基本的考え方で、皆様と一緒に鉄道をより良くするために活動をして参りたいと思いますので、どうぞこれからもよろしく願いいたします。有難うございました。(拍手)

#### プロフィール (敬称略)

**向谷 実 Mukaiya Minoru**

ミュージシャン／株式会社音楽館代表取締役社長

フュージョンバンド「カシオペア」のキーボーディストとしてデビュー。

大の鉄道ファンでもあり多くの鉄道会社の発車メロディ、車内チャイムを提供する。

また開発製作に携わる運転シミュレータは、東武博物館、鉄道博物館はもとより多くの鉄道会社の乗務員養成の現場で採用されている。レギュラーを務めるNHK-FMの音楽遊覧飛行「ミュージックエクスプレス」で鉄道と音楽の関わりを楽しく解説。

### 3. トークセッション「鉄道と音楽の未来」

---

プロフィール 以下敬称略

**オオゼキタク Ohozeki Taku**

シンガーソングライター

2004年『群青グラフィティ』でデビュー。ドラマ主題歌や横浜市立横浜サイエンスフロンティア高校校歌の作詞作曲、中井精也のDVD付きアルバム等への楽曲提供を行う。

国鉄民営化30周年記念トリビュート・アルバム「JNR to JR」では、フォトタイター矢野直美の作詞に曲をつけた「人あかりの路」を収録。JRと私鉄の全線完乗を達成しており、鉄道旅のエッセイ、コラムを新聞・雑誌等で発表するなど活動の幅を広げている。

**小倉沙耶 Kokura Saya**

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。鉄道イベントの企画・司会や講演、執筆を行うとともにメディアスエフエムでは「小倉沙耶の鉄道物語」のパーソナリティを務める。学生時代には吹奏楽部に所属してテナーサクスを担当。2006年には「花降る駅で」歌手としてもデビュー。「アケチで見つけたスローライフ」等のCDの製作に携わる。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」。

**向後功作 Kougo Kousaku**

一般社団法人交通環境整備ネットワーク常務理事

銚子電気鉄道次長、銚子市観光プロデューサーを経て、2014年に株式会社観光交通プロデュースを起業。

総務省地域力創造アドバイザー、関東運輸局地域公共交通マイスターの任命を受けている。学生時代より吹奏楽に親しみ、現在銚子市に拠点を置く英国式金管バンド「ソニアブラス」でバリトンホーンを担当。

## 【 Session 1】 音楽と鉄道へのかかわり

### 向後功作（コディネーター） — 銚子電鉄で運転士や車掌を経験 —

本日は「鉄道と音楽の未来」と題しましてトークを展開して参りたいと思います。

向谷さまの基調講演では、鉄道と音楽との関係、また向谷様がなさっているお仕事をとても分かりやすくご紹介いただきました。

ここからはさらに鉄道と音楽に踏み込んでお話しを進めていきたいと思っております。まずは、最初に自己紹介も兼ねまして鉄道と音楽、どちらが先でも良いのですが、個人的に鉄道や音楽にどのように関わってこれまできたかについてお話をいただこうと思いますが、まずは私の方から自己紹介も兼ねましてお話をさせていただきます。

ご存じの方もいらっしゃるかもしれませんが、私は 8 年前まで銚子電鉄に勤めておりました。運転士や車掌も含めて鉄道の経験をして参りました。音楽については、中学生のころから吹奏楽をやっており、中学の時には吹奏楽の全国大会に 2 年連続出場させていただいた経験もあります。現在も地元のバンドに参加しており、また私の娘たちも吹奏楽をやっていたことから親子の間に断絶がなくお陰様で今でも仲良くやっております。これも音楽があったからではないかと思っております。



本日の音響担当をしています 2 名はハーモニーという会社の山崎さんと伊藤さんで、共に銚子出身、吹奏楽経験者です。山崎さんは凄い方なので、井上陽水、久保田利伸、福山雅治そういった歌手のレコーディングを長く担当されており、つい先日もアンパンマンの映画のオーケストラバージョンのレコーディングを担当されています。この方々と共に音楽での街づくりをしていこうと、新しくなった銚子駅に山崎さんが高校生の時に使った四十数年前のピアノを置かせてもらいました。いわゆる「ストリートピアノ」で、これはロンドンから始まったのですが世界中でも話題になっており、NHK-BS でも「駅ピアノ」とか「空港ピアノ」というタイトルの放送がされています。

先程の向谷さんのお話にもありましたが JR とからむ事業をまとめるのは大変なことです。しかし今回のピアノ設置は幸い銚子駅長さんの特別な英断をいただいて何と 2 日でご了解をいただくことができました。先月はこの駅ピアノにアルトサクソが加わってのコンサートを行い、来月はファイナルファンタジーの楽曲を作曲されている谷岡久美さんを迎えてピアノコンサートを行いますので、ぜひお越し下さい。

そのようなことができているのも私が銚子電鉄に勤めていたからこそ、そのご縁があって出来たのかなと思っております。

ちなみに、鉄道のガッタンゴットン、ガッタンゴットンというのは、三拍子だったのだと最近気が付きました。では、順に何故音楽を始めたのか、そしてどうして鉄道が好きなのかお話しをいただきたいと思っております。

### 向谷 実 — 平和とは自由に音楽を聴けるとき —

先ほどと重複しないようにしないとイケませんね、何で音楽やりだしたのかについては、学徒動員でシベリア抑留から帰ってきた父親、もう亡くなっておりますが、その父親が明治大学の学生の時にとても音楽をやりたかった。しかし戦争中でそれが許されなかった。それで自分の子供が出来たら、ぜひピアノ

を弾かせてやりたいと思ったようで、そのことから半ば強制的に始めさせられました。なぜだったかというところは後で知ったことなのですが、聞いてちょっとほっこりとさせられました。父にとっての平和というのは自由に音楽を聴ける時にあった。父のそういった強力な願いと、それと僕の音楽的な方向性も一致して、まだ戦後は終わって間もないといわれていた昭和 30 年代の当時四歳半からピアノを弾き始めて今に至っています。

鉄道に関しては、住んでいた街が二子玉川でした。当時は玉電という路面電車の支線で、砧線という更にマイナーな路線と大井町線の地上駅である二子玉川、そして二子橋という鉄道道路併用橋があって、そこだけ単線で二子新地から溝の口を折り返して来る。そのような所に住んでいて鉄道ファンにならない人はおりません。

当時たいした娯楽もなく、テレビもまだ見られるか見られない時分、男の子にとって目の前にある一番カッコ良いものは何かと言うと鉄道なのです。ですから中学や小学校の同窓会に出ると、私がこういう活動をしていること



に関して、「鉄道マニアかよ」と言われるより、「そうだよね、そのとおりでね」と言われます。余談ですけどね、世の中で鉄道ブームと言われていますが、これは決して鉄道ファンが品行方正だと皆に認められたわけではなくて、鉄道ファンのかかなりの隠れていた我々の年代が権力を持ち出して（笑）、これは大事なところですが、例えば番組プロデューサーが、そういうことを言っても時合として許される。例えば、「最近鉄道はなんか面白くない？」とか言った時に昔でしたら「えっ、何ででしょう」とか言われてしまいました。そのようなことがなくなったところをうまく利用して、大手マスコミの偉くなられた、だいたい 50 代後半から 60 代の人達が、今まで隠してきた鉄道好きの本性を現してきたというのが背景には多分にある（笑）。それは私の状態をみても分かります。当時のタモリ倶楽部への度々の出演や BS の鉄道特番等あらゆるものに出ていました。この番組が本当に見てもらえるのかと思われるものにも出ましたが、多分制作するプロデューサーの強い個人的趣味があったのではないかと思います。

鉄道が好きな人たちの中には、ちょっと語弊があるのですが、「撮り鉄」とか「乗り鉄」とかでカテゴライズするとお金になる・・・という一部出版会社のたくらみに乗せられた一部のファンという存在もありました。そのような人たちもこれは本当に面白いと覚醒した結果、非常に大きな鉄道のファンという形ができてきた。

私はそのような環境の中での音楽制作を行っており、いろんな意味でのチャレンジが出来るわけです。

トレインシミュレータで育った鉄道マンもかなりいてその方たちは私の名前を知っていただいているし、他の鉄道会社で鳴っている発車メロディを聞いて声をかけていただくこともあって、どのようなケースでもありがたく思っていてやらせていただいています。

鉄道と音楽の関係では、音楽をいくら良いものを作ってもその再生装置がボロボロだとどうしようもありません。鉄道会社さんとの一番のせめぎ合いになります。この音楽を鳴らすためには再生装置を改善してください」というところまでお話をさせていただいています。一例は、京阪電車の発車メロディを全部入れ替えた時に、再生装置も一斉に入れ替えています。

九州新幹線の時には、悩みました。はっきりいって音は 800 系の方が断然良いのです。ちょうど荷物を入れるところにスピーカーがありバスレフ効果もあって低音も良く出ます。ところが N700 は真ん中にスピーカーがあって、低域が出ません。その時は音源をつくって納入する業者の八幡電気さんと何度か通

って、熊本に留置されている 700 系と 800 系に、同じ音源を何回も何回も流して最大公約数に良く鳴るような音楽を書きました。新しい車両の方が音響装置は優れているかということか必ずしもそうではありません。今後やるべきことは、鉄道と音楽を作っていく過程で感じたことを直接メーカーや鉄道会社に「こうやった方が絶対よく聞こえる、多分このスピーカー1,500 円ぐらいしかかけていませんね、ぜひ 3,000 円まで上げて欲しい。」と言える立場になりたいと思います。そうすることによって、これから多くの外国人の方が来る 2020 年の東京オリンピックもひかえ、インバウンドと言われてはいますが、日本の鉄道の車両に乗ってみたいととても良い音が聞こえてきたと感じてもらえる仕事を皆さんの応援もいただきながら極めていきたいと思っています。(拍手)

### オオゼキタク 一言を紡いで旅する楽しさを伝える

みなさん、はじめまして、オオゼキタクと申します。

向谷さんのあとは非常にしゃべりづらいですけど(笑)。

音楽人の一員として、ここに並ばせていただけることをとても嬉しく思っています。簡単ですが、自己紹介をさせていただきます。

生まれ育ったのが横浜の根岸線の通る洋光台で、団地が沢山連なっている町です。

電車に乗るときは青い 103 系でそれがいつもの電車と感じていましたが、年に何回かはそれとは全く違う列車に乗ることができました。それは盆と正月です。私の親は茨城県の筑波に田舎があり、そこに帰省するときは、根岸線・京浜東北線で東京まで行って、当時東京と上野は繋がっていないから、その間を山手線で乗り継いで、上野からはあずき色の常磐線に乗って土浦まで行きます。土浦からは筑波鉄道に乗り換えコトコトと気動車で揺られて筑波駅で下車、タクシーで家まで行くという行程でした。

それがとても楽しみで、楽しみでしかたがなく、小学校 2 年生か 3 年生でしたが筑波鉄道が廃線になるという話を聞いて、その前に旅をさせてくれと親にせがみ、弟を連れて二人で帰省したことがありました。その時の旅の風景、それがいまでも強く焼き付いていて、あの風景、あの良さを何とか表現出来ないものかと思ってずっと生きてきました。

私は 1974 年生まれの 43 歳になりますが、音楽自体をはじめるのは非常に遅く大学に入ってからですが、青春時代にはバンドブームがありました。BOOWY が流行って、UNICORN とかいう時代で、僕もバンドやりた〜いと、「バンドやろうぜ」と誘っても誰も乗ってくれない。ようようやることになっても、だんだん洋楽の世界、当時流行っていたハードロック・ヘヴィメタルをやりた〜いとかになってしまい、僕が歌いたい郷愁とか暖かい音楽はそれの中では出来ないことが判って、それでは自分ひとりでギターを始めれば良いのだとギターを手にとったのが大学 1 年生の 19 歳の時です。その頃に初めてギターを触り、そして自分のオリジナル曲が出来始めたのが大学 3 年生の 20 歳、21 歳ぐらいでしょうか。ライブハウスにも出るようになって、お客さんに自分の歌が届く喜びを知りました。

大学を卒業してからは普通に会社員として就職をして、そのまま音楽もやり続けましたがライブハウスに出てもなかなかお客さんを集められない。どうしてお客さん集めればいいのかと試行錯誤した結果、路上ライブを始めて道端ですべて歌いながらですね 25、26 歳ぐらいまでは会社勤めをしながら音楽活動を行って来ました。



その後もずうっと道端でCDを売っていて、ようやくデビューに漕ぎつけたのが2004年、30歳のときで、ビクターから新曲を出すことができました。

インディーズ時代の音楽活動というのは、本当にお金の節約、節約できりつめてやっていますから、お金が無い状態で当然旅行へは行けません。横浜と東京と行ったり来たりしながら音楽活動していました。

メジャーレコードでの音楽活動となってプロモーションに行きましょうと、九州だと福岡へ、北海道だと札幌へと行くことになって、いろいろな列車に乗る機会を得ました。すると自分が小さなときに見ていた図鑑に出ていた懐かしい車両がそのような地域には走っているのですね。「あー、これは良い」と旅に目覚めたのはこのメジャーデビューからです。音楽活動をやっていく中で、全国の列車に乗った路線を色塗していましたら結構塗れてきたのです。すると自分自身でも旅に出るようになりました。

そうやっていく中で、先人たちの音楽の楽しみや表現を知っていくこととなります。それこそ向谷さんや鉄道写真家の中井精也さんの世界感に影響されて、私も音楽を使って鉄道好きの皆さんにも楽しんでもらえる方法がないかと、言葉を紡いで、「鉄道や旅することは楽しいね」というメッセージを皆さんに伝えたいと作詞、作曲をするようになり、今日に至っています。(拍手)

#### 小倉沙耶 ー寝台列車さくらが停まる駅ー

私は鉄道アーティストという肩書で活動を行っています。この「アーティスト」という肩書は結構自由なことができてなんにも縛られない。ライターだったらもちろんライティングをしなくてはなりませんし、結構カテゴライズされがちなネーミングの肩書は世の中にたくさんあるのですが、アーティストっていう肩書での活動でしたら、自分がアウトプットしたものは全て芸術活動としていろいろなことができます。2002年からこの肩書を使うようになって、歌も歌っています。最初にCDとして発表したものは愛知環状鉄道のイメージソングで「花降る駅で」という曲でした。その後は明知鉄道のイメージソングで「アケチでみつけたスローライフ」という曲を歌っております。

音楽は鉄道のちょっと分かりにくいものを紹介するのに大変適していると思っております。

以前に新潟の新津鉄道資料館で、「新津の街を鉄道の街新津としてどのように表現していくか」について講演をさせていただく機会がありました。当時ご当地体操ブームというのがあって、各地で方言を入れたラジオ体操が生まれていました。私の地元は愛知県の豊橋というところですが、豊橋の方言で、「のんほい」という、「ねえ」や「なあ」というやさしい掛け声にあたる言葉がありますが、体操で「イチニ、イチニ」というのを、その「のんほい、のんほい」、と表現して体操の中に組み込むようなご当地体操が各地で流行っておりましてので、講演では新津鉄道体操を作ったらいかがでしょうかと提案をいたしました。体操の形、両手を上げて大きな車輪のポーズを作り、両手を三角にしてパンタグラフを表現するという体操に、曲と歌詞を作って講演では音楽にのせて発表いたしました。

鉄道好きな方には意外とブラスバンド部出身の方が多いのではないでしょうか。

「会場の皆さん、ブラバンをやっていた方はお手を上げてみてください。」(何人か挙手)

ほら結構いらっしゃいますね。そのような話を向後さんとしていて、では一緒に「レイルファンブラスバンド」を立ち上げてみようとなり、ひたちなか海浜鉄道で演奏会をさせていただきました。

前後してしまいましたが、私は生まれながらの鉄道ファンを自認しております。何故かと言いますと、



生まれ育った豊橋市がある愛知県にはトヨタやデンソーなど大変大きな車関係のメーカーがあって、私の親の世代が全国各地から、集団就職してやってきました。大きな体育館に卒業したての若い子が集められて、「はい、あなたは今日からこの部署」と言われてほうぼうに散っていくとのことだったようです。

その父と母は岡崎に勤めていて職場結婚したのですが、長崎生まれの母は長崎に帰省するときにはいつも寝台列車のさくらで帰っておりまして、「住むなら寝台列車のさくらが停まるから豊橋に住みたい」という理由で豊橋に住むようになりました（笑）。確かに豊橋を出たら名古屋まで停まらないので豊橋は便利です。私も長崎に帰るときにはいつも寝台列車のさくら号と一緒に乗っておりました。そのような訳で根っからの鉄道ファンでこれまで過ごしていて、音楽の活動もさせていただきながら現在に至っております。（拍手）

## 【 Session 2】鉄道と音楽の結びつきを考える

### 向後功作

音楽を始められたきっかけ、鉄道ファンになった理由もいろいろありますが、結構お父様、お母様の影響も強いのではとお三方のお話を伺って感じました。

鉄道は明治に入ってから日本の近代化を進めていくひとつの象徴であったわけで、その鉄道をさらに知っていただくとうと鉄道唱歌であるとか、また鉄道で旅する中で各地のことを知ることができる歌がつくられてきたと思います。

オオゼキタクさんの歌では、旅の思い出ですとか、地方のことを紹介する歌も多いと感じています。

また向谷さんの基調講演にありました、登り勾配に近づく、登っていく車両にエールを込めて作る音楽もあります。皆さんも鉄道に関する音楽や歌も沢山ご存知と思いますが、それは日本に限らず、アメリカやヨーロッパにおいてもあり、また時代をさかのぼっての時代背景もあったと考えられますが、鉄道と音楽にはどのような結びつき、関係性があるとお考えでしょうか。

### 向谷 実 —発車メロディと著作権—

アメリカだと「Take the A train」みたいに、鉄道に乗って私をつれてって、とか「センチメンタル・ジャーニー」、あるいは「フニクリ・フニクラ」のような登山鉄道の歌とか、海外でも沢山あります。

実は私は JR 九州の D&S（デザイン&ストーリー）列車の音楽に携わっていますが、そこでは古き良き、そして面白いということでビックバンドジャズの「Take the A train」を収録して、観光列車の「特急A列車で行こう」でその音楽を使いました。

レコーディングをしてその音を作っていましたら、そのアナログのLP盤も作りたくなりました。今アナログレコードはちょっと人気が出てきて売れてきたようですが、ところがもう日本でレコードプレスをするところがなかなか見つからず、やっと東洋化成という会社をみつけて作ってもらいました。鉄道で音楽をやろうと思ったら、面白いコンテンツが生まれて、じゃあレコード盤も作ろうとなった訳ですが、1,000枚プレスして会社に950枚残っているという、結局売れなかった。うちの会社の8月末の決算でこの不良在庫をどうしようか悩んでいるところです（笑）。

そのようなものまで作りたくなるくらい、鉄道と音楽は私個人でも、それから社会のニーズでも存在すると思います。

ちょっと硬い話になりますが、発車メロディには今地雷が潜んでおりまして、それは著作権の問題で



す。私は対応していますが、他ではその処理が結構ずさんです。

通常、人様の曲を不特定多数のところにかけてると著作権代が発生します。JASRAC に登録された楽曲はその曲をかけるときにはそれ相当な契約をしないとダメであり、そうでないと例えば某駅に突然 JASRAC の方が来られて、「この曲の著作権代払っていただいてないのですけれど」と、駅員の方が言われても、聞かれた方はびっくりするでしょう。

私はその問題をどう回避しているかという、鉄道側でしっかり音楽をかけても問題無いようにするために、自分の著作権のうち「演奏権」と「公衆送信権」を自主管理することによって対応を行っています。

駅でかけるのは演奏権であり、自主管理でゼロ円です。駅でかける発車メロディの「タラララ」にも題名「Departing from New Shibuya Terminal」を付けていて、それを CD にした場合は複製権で著作権料が入る仕組みとしています。

このあいだ CNN 系の Great Big Story という番組で駅の音楽についての取材を受けた時に、ニューヨークのプロデューサーから「向谷さん、この楽曲はネットで流して大丈夫ですか」と聞かれました。私は即座に公衆送信権を自分で管理しているから大丈夫ですよと答えましたが、このような話しをするアーティストは日本では多分私だけだと思います。つまり音楽をかけることはそれなりの著作権や権利が発生し、その権利意識を作る側も、かける側も話し合っ決めていく必要があります。駅における音楽はなんでも好きにかけて良いというわけではありませんが、絶対にかけてはダメっていうのもおかしいといったことが次のステップでの課題となるのかなと思います。

そのようなことに注意を払いながら、より良い音楽を作れるようにやっているところです。

### オオゼキタク — 歌作りの原点は郷愁 —

私は「言葉を紡ぐ」というところで、歌を作って歌っているわけなのですが、その歌詞というのは曲からだけでは想起出来ないことがあります。鉄道の曲は時代によっても変わってきていて、当初は蒸気機関車の歌が多かったですね。そこから旅立つ長距離列車の歌であったり、だんだんと新しい新型のものに、と時代とともに風景も変わっていくのですが、私が今すごく興味を持ち、いいな、というグッとくるポイントは、やはり「郷愁」でしょうか。

「懐かしい」、「古いけれども愛らしい」といった少しビンテージを愛するような気持が私は好きです。

でも、もともと自分の暮らしの中には SL はなかった時代でしたので、SL に対しては共感するのはなかなかむずかしく、逆に新しい乗りもの、娯楽的要素のある乗り物という受け止め方をします。

自分の中で、郷愁に近い乗り物は先ほどお話しした筑波鉄道のような気動車になります。ツートンカラーの気動車を見てもうたまりません。

鉄道もスペックが上がって行って速達性が増し便利になっていくのは良いこととは思いますが、歌の歌詞としては、不便なところだったり、気持ちの上で届けたいのだけど届かないという「もどかしさ」のようなものがあって、その欠落を埋めるように歌が出来上がっていくのかなと感じます。

そういう旅情はやはり地方の方に行くときたくさん残っていて、それを追いかけて曲を作っています。それには在来線の長距離列車の存在が大きかったと感じています。





最近、新幹線の曲を書きました。新幹線 50 周年ということで、新幹線の曲を作ってみましょうとの話があった時に、どのような言葉で書けば良いのか、残念ながら浮かばなく、結局「20 番の D」という座席のことを歌にしました。

新しいもの、すごく便利なものというところへの興味よりもビンテージで、不便だけれども長い時間が育てていくみたいなどころのある在来線の長距離列車の時代が自分の中で今でも大きい位置を占めていると思います。

なので、これから自分が作っていく音楽がどのように変化していくのだろうと、僕自身も未知数ですし、また、便利になっていくその世の中で次の世代の皆さんも言葉をどんどん紡いで鉄道と音楽のテーマで盛り上げていってくれるのではないかとそれも期待しています。

### 向後功作

言葉を紡ぐとき、郷愁があって不便さの中で、もどかしさを埋めるために曲が出来てくるというお話をいただきました。お話を聞いて思いましたが、私どもでは鉄道写真に詩を添えて一緒に発表する鉄道写真コンテストを昨年からはじめており、鉄道写真に詩が重なることで表現力がより高まるとも良いコンテストになりました。まさに鉄道写真に言葉が紡がれた結果だと思いました。

### 小倉沙耶 一人は五感で感じると記憶に残る

向谷さんから「特急 A 列車で行こう」の話がありました。私もその特急に何回も乗っておりますが、乗った瞬間から音楽が流れていて、非常に印象深く記憶に残ります。私の友人で、だいぶ歳の離れた 84 歳か 85 歳程の方はたいへん旅行好きで、孫と一緒に九州一周してくると言うお話を伺いました。その後お会いした時、「九州旅行はいかがでしたか」とお聞きしたら、「いろいろな電車に乗ってすごく楽しかった。」と言われました。どの列車に乗ったのか聞きますと名前はさっぱり覚えておりません。「赤い列車」とか「白くて煙が出ている列車」・・・「指宿の玉手箱」ですねと受け答えしていましたが、中で音楽が鳴っている列車があると言います。どのような音楽か問うと「A 列車で行こう」の曲を口ずさんでくれました。列車の名前を忘れ、路線名も忘れておりましたが景色と音楽と味覚は覚えているのです。やはり人は五感で感じたのは強く記憶に残るのです。

「A 列車で行こう」の中で、アイスクリームを食べたこと、音楽の「A 列車で行こう」という曲も車内で何度となく聞いているうちに口ずさめるまでになったのはすごいことです。

寝台列車の客車チャイムとか、私は気動車が好きなので、気動車特急のチャイム音とか、そういったものは子供の頃にも聞いていて、今でもその音を聞くと一瞬背筋が伸びてしまう程の反応をしてしまいます。

昔の発車チャイムも必要なものだから生まれてきたと思いますが、今は音楽、音を楽しむって書きますけど、駅や車内で流れる音楽はそれ自体が付加価値となっており、今後またどのような音楽を聞くことができるか楽しみです。

かつて向谷さんから駅の発車チャイムを全部繋げると、一つの曲になるとお聞きしてそのようなこともできるのかと感動しました。

そのような面白い試みも今後どんどん増えていくのかなと思うと更に楽しみとなります。

### 【Session3】今後の鉄道と音楽の発展可能性



## 向後功作

音楽を使って、さらにもっと鉄道を皆様の生活の中で活かしていくためには、鉄道が好きな方だけに限らず日常の中で鉄道を利用されている方に、更に鉄道を愛していただき、より多く使っていただくためにはどうしたらいいかあるいはその発展可能性を、向谷様から順にご意見を伺っていきたいと思います。

### 向谷 実 -To be continued 感を大切に音楽でサポート-

やはり、こういうイベントに出ると鉄分が沸き上がりますね。今日出掛けに、懇親会にも出ることを決めることができました。それは今朝みどりの窓口に行って寝台特急サンライズのシングルツインの予約ができたからです。

話はそれですけど、鉄道に乗りたくなる衝動というのは音にもありますが、昔は駅弁とかもあって、鉄道に乗るいろいろな楽しみ方がありました。今回の私が乗りたくなった旅の目的は、ウチのかみさんと雨で流れるかもしれない明日の広島対楽天の試合を見に行く、それだけなのです(笑)。

そのため、今夜中に移動しようと思って、そういう伏線を引いていたのですが、なんと朝にみどりの窓口でサンライズがとれましたので急遽方針を変え、サンライズで7時27分着の高松まで乗って、近くでうどんを食べて7時48分のマリライナーで、途中さくらを利用しますがそして在来線で尾道に9時42分くらい着く。しばらく尾道の街を散策して、尾道ラーメンを食べそれからまた1時半スタートの試合に間に合うよう広島へ移動して、雨が降らなければ最後まで見て、ジャージャー麺を食べて帰ってくると(笑)。



かみさんからは、さっき貰ったメ

ッセージに、今回の旅は「麺尽くしツアー」と書いてあります。

今度の旅、JR 四国の方もいらっしゃるのでも恐縮なのですが、高松には20分居られません(笑)。でも小島と高松の間は十分に車窓を楽しんで来ようと思っています。

音楽で何をこだわっているかという、鉄道に乗る方はこれから何かをするために乗るわけで、私の発車メロディの音楽のほとんど終止をさせておりません。「チャー、チャー、ジャン」と終わると、「ああ、俺もう終わりだな」って思うてしまうではありませんか。そこでTo be continued な感じで終わるようにして、これがさっき小倉さんに仰っていただいた曲が繋がっていくということになるのです。曲を終止してないから繋がっていくのです。これから列車に乗って、どこか旅する人に、音楽が終わってしまったらそれこそ失礼に当たります。

高速列車での乗り降りに関してですが、日本の新幹線が定時性を維持しているのは保安装置や車両の性能だけではなく、私たちの「マナー」にあります。高速化される車両はドア部分がどんどん小さくなります。そうしなければ空気抵抗の関係で320キロという高速度を出せなくなります。そこでは、「お客様が降りてから乗って下さい」というこのルールを日本の利用者、日本人は皆守っているわけです。この

日本人が守っているルールを音楽でどのようにサポートしているでしょうか。

停車時間の短い高速列車の場合は、変拍子を使います。九州新幹線の発車メロディでは、8分の5拍子で、「タンスタツタンタン、タンスタツタンタン、タンスタツタンタン」と3回続けた後に、8分の6拍子で「タースタスタスタッタ」と、つまりお客さんに乗降を促しているのです。乗降促進音となっています。「ジー、バッカ、ジー」とやられたら「冗談じゃない」となるところを「ナントカ、ノンナキャ、イケナイカモシレナイ、ハッヤクノロウ」という気持ちにさせる(笑)、これが音楽の技で、私はそう作っています。

発車メロディの曲を指定されることもあります。例えば東京メトロの東西線九段下駅は「大きな玉ねぎの下で」でした。これは場所を変えても曲想が似てしまいます。そこで何をしたかと言うと、視覚障害者の人たちにも評価をいただきましたが、楽曲のキーを長2度ずらしています。A線とB線でキーが違う、つまり音程が違う、同じ楽曲でもキーが変わると雰囲気が変わりますから。乗っていただくための情報サインとして機能して、似た曲を聞いても、あっ、これA線だな、B線だなと分かるようにしています。

CNNやAFPの取材を受けたときにも答えています。日本の場合には、発車メロディがなっている間は絶対扉は締まりません。その後に自動放送で「間もなく扉しまります」と流れます。乗務員は発車メロディが鳴っている間は絶対扉を閉めてはいけません。発車メロディが鳴り終わって、自動放送が鳴ってから閉めていますので、発車メロディの音楽が流れている間はセーフティなのです。こういったセーフティの概念のもと、私は曲を終止させないように作っています。

私は百十数駅の発車メロディを作ってきましたが、私以外にも沢山の造り手がいて、以前はメーカーさんが作っている音源っていうのも結構ありましたが、私以外の方はどのような尺度で作られているかは存じません。こと私に関しては、先程申し上げたところをきっちりと考えてこだわって作っています。

今度九段下の駅に行く機会がありましたらぜひ発車メロディをお聞きいただきたいと思います。どのように音楽を鳴らしているのかという作者の側の意見はこれまであまり出ておりませんでしたので、そこをぜひ聞いていただきたいと思います。

高校野球の時に甲子園駅で流す接近メロディでは、その時のイメージソングに変えています。これは私の音楽趣味と違って「え、これって」という曲もやります(笑)。このように相手から指定されるものでするのは難しい。東急では毎年冬になるとディズニーの曲をいっぱいやらされます。ダースベーダーは、4.5秒しかありませんで、「ダーンダーンダーンダダ」とそれだけじゃ解らないでしょうに(笑)。それもテンポも速められないし悩みながら悶々としながらも、曲のTo be continued感と発車メロディの役目を果たせるようにやっております。

#### **オオゼキタク 一車内での演奏は聴き手も演奏者も楽しいー**

今度7月の中旬に銚電スリーナインという列車の中で演劇の音楽を担当することになりました。

音楽を担当と言っても、向谷さんのようにばっちりとお洒落にきめた音楽ではなく、ギター一本持って参加する音楽担当として、これで音楽担当と言わせていただくのはおこがましさがあってもいいけれども。

列車の車内で楽しむ音楽のパターンはどのようなものがあるかを見て回ったことがあります。「リゾートしらかみ」のご当地の津軽三味線とか、飯山線を走る「おいこつ」という列車がありますが、その車内での演奏とか、「伊豆クレイル」であるとか、あとは、「越乃 Shu\*Kura」の車内で車窓を眺めながらお酒を飲み JAZZ 演奏をずっと聴きながら楽しみました。

列車の中で音楽を奏でて一緒に楽しむのは、演奏家としても純粋に楽しいという感覚があります。私は

「歌うイベント」を、都電荒川線を貸し切ってやりました。三ノ輪橋から早稲田まで30分、また折り返して30分、ステージでいうと30分ステージを2回ということで、音楽を車内で奏でるといのはなかなか楽しいものです。

最近、アルバムを出しました。今回の銚電スリーナインという演劇列車の車内ではアコギ一本で歌を歌いますが、過去にも岐阜県の樽見鉄道、香川県の琴電、茨城県のひたちなか海浜鉄道でそれぞれスリーナインを行い、そこでの劇中歌を集めてアルバムを作りました。

少しずつ作っていく楽曲がだんだん形になり、自分のアイデンティティーになっていくのは嬉しいと思っています。ゆくゆくは向谷さんのように駅メロで自分の歌が流れたらどんなに嬉しいことかと思えますので、それを目標に頑張っていきたいと思えます。

### 小倉沙耶 –プロセスを見せる–

レールプラスバンドのような活動は今後の発展性が期待できるのではないのでしょうか。ローカルな鉄道であればあるほど、単体ではなかなかニュースで取り上げてもらうことが難しかったりしますので、例えばレールプラスバンドに地元の高校も加わってといったプラスアルファな取組が出来れば結構発展が楽しみな分野となるのではないのでしょうか。

ひたちなか海浜鉄道では吉田社長に指揮を振ってもらって、それに合わせて吹くというなかなかのフォトジェニックな仕上がりとなり、そのようなことも面白いと思えます。

地域を盛り上げる活動として、今までは、結果を出してそれを見せることがメインでしたが、最近はそのに至るプロセスを公開していくことが重要なことであり、それが地域や鉄道のファンを増やしていくことになるかと判ってきました。例えば動画で、現在進行形のプロセスを公開するとか、今はこれまでにになりましたという途中の状況を公開します。水間鉄道さんでは確か「心のプラカードの貝塚市&水間鉄道Ver」をYouTubeで公開されています。

また、その公開するまでの練習風景を見せる等のプロセスを見せることによって、地域のあるいは鉄道ファンを増やしていく取り組みもはじめられています。

地方の方や鉄道会社の方もお見えになられているかと思えますので、皆様はアウトプットされたものを出すことよりも、それに至るまでのプロセスを出すことにもぜひお取り組みをいただければと思います。

### 向後功作

有難うございました。

これまで3つのテーマでみなさんにお話しをしていただきました。一旦ここで、総括をさせていただきます。

鉄道と音楽の関係の中では音楽として皆さんに馴染まれているだけではなくて、向谷さんからはホームドアもそうでしたが、発車メロディにはそれぞれ意味があって作られ、お客様の乗降を安全に促すこととか、曲の流れている間はセーフティであることなど、音楽の持つ役目についてのお話がありました。

オオゼキタクさんからは、旅情を表現する、言葉を紡ぐという話がありました。また郷愁を大切に曲作りをすることや、ローカルであるがゆえに、不便あるいはもどかしさがその根底にあることもご披露いただきました。多分オオゼキさんは新幹線の車窓から見た歌を書くのは難しいのかもしれないね。

小倉さんからは、音楽を含めアウトプットを示すだけでなくそこに至るプロセスを公開すべきではな

いかとの提案がありました。

鉄道と音楽には様々なストーリーがあり、出来上がるまでの音楽家の意図も知った上でまたその音楽や音を聞き直してみたい、また今後どのような方向に向かっていくのか注視していきたいと感じました。

本日は音楽の専門家をお招きしてのトークをさせていただきました。やはりこれだけの音楽家が揃いましたので、ぜひ気持ちの溢れた音楽の演奏をお願いしたいと思います。

これで私の進行役は終わらせていただきまして、この先は小倉沙耶さんにバトンタッチをしてステージの方を進めさせていただきます。(拍手)

#### 4. セッション演奏

---

小倉沙耶さんの司会で、オープニングはオオゼキタクさんの「旅するように時は巡る」、続いて向谷実さんのキーボードが加わっての「ほのかたび」、そして小倉沙耶さんのボーカルと会場の皆さんも一緒になって「線路は続くよどこまでも」の大合唱で締めくくりました。(以下、敬称略)

##### 小倉沙耶 (MC)

まずは、オオゼキタクさんの曲をお聞きいただきたいと思います。曲は「旅するように時は巡る」です。

##### オオゼキタク

ローカル鉄道の中で行う演劇公演の劇中歌というので、琴電とひたちなか海浜鉄道での公演の際のエンディングテーマでお届けした曲を歌いたいと思います。

どちらの演劇も想像の世界で現実には起こりえないことが起こったりすることができるのですね。

亡くなってもう会えない人に会えていることで話が進んでいったりと現実と非現実の間を行ったり来たりできるのが演劇の楽しみのひとつでもあります。

そのような会いたい人への思いを歌にしました。

—ギター演奏と歌—

(拍手)

##### 小倉沙耶

ありがとうございました。続きましては向谷さんにもお入りいただきまして、オオゼキタクさんとお二人のセッションを楽しんでいただきたいと思います。

##### 向谷 実

オオゼキタク君はジャンルを極めているのです。「せつな POP」というのでしたっけ (笑)。何度かイベントで一緒にやらせていただいています。今度演奏する曲も中井精也さんと一緒にコラボしたものでしたね。

せっかくですから 20 年ぶりに立って楽器を弾こうかと思います。

本当は僕のヒット曲で「綱島ブルース」というのがあったのですが、ちょっと路線が違いますので (笑)。



## オオゼキタク

中井精也さんという鉄道写真家の方に鉄道の世界は楽しいよといろいろ紹介をしてもらって、始まっていったことがあります。中井精也さんの写真展の名前で「ほのかたび」というのがあります。それはあるカメラの「ほのか」というモードを使った写真展でした。その写真展のために作った歌で、イメージとしては線路際でカメラを構えている人はどのような気持ちでそのファインダーを覗いているのか、を歌にしたものです。

お聞きください、「ほのかたび」。

—キーボード・ギター演奏と歌—

(拍手)

## 小倉沙耶

ありがとうございました。向谷さんの立っての演奏、最後にヒューンとクルッと回られて、格好良かったです。

## オオゼキタク

今日会場に来られた方はこれを見ることができてたいへんお得です。

向谷 実

—網島ブルースのさわり披露—

(拍手・笑)

## オオゼキタク

小倉さん歌ってください。

(拍手)

## 小倉沙耶

せっかくですので私も入らせていただいて、皆様にも一緒に歌っていただきながら、最後に「線路は続くよ、どこまでも」。

—会場内手拍子と合唱—

(大拍手)

