

鉄道と鉄道写真の展開

—近現代の社会と個人の経験—

春風 直樹

キーワード：日本鉄道史，鉄道ファン，鉄道写真，撮り鉄，撮影記録

1. はじめに

本研究の目的として、日本の鉄道の発達と変遷をたどり、現代社会における鉄道の状況を明らかにすることである。それを踏まえて、私自身のこれまでの鉄道経験を集大成しておきたいと考えている。

研究の方法として、最初に本や論文などの文献を参考にして、鉄道に関する基本的な事柄をまとめる。次に資料やデータを収集し、作表・作図して分析する。最も労力をかけるのは、これまでに撮り鉄として撮影してきた鉄道写真の分析である。

日本の社会の中でこれまで鉄道はどのように発展してきたのか、鉄道を中心として歴史を概観する。これからの鉄道がどのような変化を遂げるのか興味は尽きない。

2. 日本の鉄道の起源

1825年、イギリスで蒸気機関を利用する鉄道が初めて開発、実用化された。1825年といえば、当時の日本は文政8年、江戸幕府によるいわゆる「鎖国」状態であり、日本沿岸に接近する外国船は見つけ次第砲撃せよという異国船打払令（無二念打払令）が出された、幕末の始まりともいえる時代である。

28年後の1853（嘉永6）年、ロシアのプチャーチンが長崎に来航し、欧米の力を見せるべく、船の上で蒸気機関車の鉄道模型を日本人に見せたことが日本人と鉄道の出会いであったといわれている。

日本で初めて鉄道が走ったのは、1872（明治5）年の新橋－横浜間といわれるが、これは一般乗客が乗ることのできる営業運転であり、日本初の走行は1858（安政5）年、長崎にてイギリスが中国で使用する予定であった762mm軌間の本物の蒸気機関車を1か月間走行させている。1869（明治2）年、モデルケースとなる区間として、東京－横浜間で敷設をすることが決定した。1870（明治3）年4月、品川の湾岸にある汐留の一角に第一杭が打ち込まれ、東京－横浜間の敷設工事が始まった。そして1872（明治5）年10月14日、新橋－横浜間開業の式典が新橋駅にて催され明治天皇を乗せた列車が横浜まで往復した。

この後、鉄道路線は官民により日本各地に敷設され、1889（明治22）年に376マイル31チェーン（605.6km）の官設東海道本線が開通したが、翌年私設鉄道の開業距離は848マイル43チェーン（1,365.2km）に達し、全国各地に鉄道が敷設された。

3. 現在の鉄道

鉄道は太平洋戦争中、軍需優先により旅客列車が削減され、戦後は専ら復興のため人と物資を輸送するために使用されるようになった。特急列車などの優等列車は全廃されたが、1949（昭和24）年に特急「へいわ」が運転を開始、その後多くの優等列車が運転を開始し

た。「つばめ」「はと」「さくら」「富士」などといった長距離優等列車が数多く設定された。1958（昭和33）年には東京－大阪・神戸間に日本初の電車特急「こだま」が2往復設定され、試験走行で163km/hを記録した151系が充当された。同年、初のブルートレインと呼ばれる寝台列車が登場し、1970年代後半には空前のブルートレインブームが起こった。

しかし、1964（昭和39）年に東海道新幹線が開業すると、在来線優等列車は大幅に減少した。「こだま」は新幹線化、「つばめ」「はと」は新大阪－博多間の山陽本線特急化、「富士」は寝台列車化、急行「あかつき」「彗星」などは廃止され、翌年の改正では特急「さくら」が東京－長崎・佐世保間に変更された。

その後山陽新幹線をはじめ多くの新幹線が開業し、在来線優等列車はその座を譲ることとなる。特に寝台列車は、2008（平成20）年3月、寝台特急「なは」「あかつき」が廃止された。これにより京阪神と九州を結ぶ夜行定期特急列車は全廃となった。1965（昭和40）年の登場以来42年の歴史に終止符を打った。

同時に東京－大阪間を結んでいた寝台急行「銀河」が廃止された。翌2009（平成21）年3月、寝台特急「富士」「はやぶさ」が廃止され東京発着の客車寝台特急は消滅した。結果として、東海道・山陽本線を走行する寝台列車は285系の「サンライズ瀬戸/出雲」のみとなった。

北海道方面は、2016（平成28）年3月の北海道新幹線新青森－新函館北斗間の開業準備のため、2015（平成27）年3月には、豪華寝台特急として名を馳せた寝台特急「北斗星」、「TwilightExpress」が廃止され、翌2016（平成28）年3月には、北海道新幹線が開通した。青函トンネル内の電圧が新幹線の電圧に変更された。そのため従来の電圧で走行していた特急「スーパー白鳥」「白鳥」は廃止、JR最後の急行であり青森－札幌間の「はまなす」、寝台特急「カシオペア」は牽引する電気機関車（ED79型電気機関車）が高電圧に対応できないため廃止となった。

高度経済成長期に多くの優等列車が誕生したが、新幹線の登場によりそのほとんどが廃止、または北陸新幹線開業後の北陸・信越本線のように経営分離による第三セクター化されている。

表1 経営分離後の北陸本線・信越本線の変化

2015(平成27)年3月 ダイヤ改正以前	区間	2015(平成27)年3月 ダイヤ改正以後	移行後の区間
北陸本線	金沢-直江津間	IRいしかわ鉄道	金沢-倶利伽羅間
		あいの風とやま鉄道	倶利伽羅-市振間
		えちごトキめき鉄道	市振-直江津間
		日本海ひすいライン	
信越本線	長野-直江津間	しなの鉄道	長野-妙高高原間
		えちごトキめき鉄道 妙高はねうまライン	妙高高原～直江津間

出所：交通新聞社（2014）『JR時刻表』、交通新聞社（2016）『JR時刻表』より作成

4. 観光列車の登場

近年、格安航空会社（LCC）の登場で国内の交通手段も多様化し、金銭的に非常に移動しやすくなっている。移動手段としての鉄道は今後の在り方を問われるようになった。LCCが就航し始め、軌道に乗った2013（平成25）年10月JR九州にて、これまでの常識を覆す列車が運転を開始した。臨時寝台列車「ななつ星 in 九州」（「ななつ星」）である。これは

九州各地を巡り、自然・食・温泉・歴史などを楽しむことを目的とした観光寝台列車（クルーズトレイン）である。この列車は寝台列車であるが、これまでの寝台列車と異なる点として、定期運転（毎日運転）ではなく完全臨時制、1つの目的地へ行くのではなく、九州内の観光地を列車で巡るというスタイルをもっていた。従来の寝台列車は基本定員32名／両（国鉄24系客車二段B寝台）だったが、この「ななつ星」は4～6人／両となっており、1編成（食堂車含む7両編成）に最大28名という少人数の乗車となる。運行開始当時から現在に至るまで乗車するのは非常に困難である。1泊2日コースと3泊4日コースが設定されており、料金は前者が28万～60万円、後者が58万～140万円と非常に高額となっている。この少人数かつ豪華な寝台列車は今までの鉄道の概念を崩すもの、つまり単なる移動手段でしかなかった鉄道が、旅そのものとして捉えられるようになったことの現れである。

大阪－札幌間を結んでいた寝台特急「TwilightExpress」は2015（平成27）年3月に北海道新幹線の開業を理由に廃止されたが、JR九州の「ななつ星」の影響もあり、廃止後1年間限定で、クルーズトレイン「特別なTwilightExpress」としてJR西日本管内をツアー旅行として発売、運行された。経路としては大阪から山陽本線で瀬戸内海側を経由し下関へ行くルート、また伯備線、山陰本線を経由し日本海側から下関へ向かうルートが設定されたが、惜しまれつつ2016（平成28）年3月21日下関発の列車をもって廃止、客車は廃車となった。寝台客車列車としては引退したが、2017（平成29）年6月17日よりハイブリッドディーゼル寝台列車「TwilightExpress 瑞風」として、営業運転を開始する予定である。この列車は「ななつ星」と同じく客室は1両あたり1室と3室の2クラスを予定している。



写真1 寝台特急「TwilightExpress」

撮影：2014（平成26）年3月19日
大津京～山科間（滋賀県）



写真2 寝台特急「北斗星」

撮影：2014（平成26）年9月28日
礼文～大岸間（北海道）

5. 鉄道ファンと鉄道写真の実際

鉄道ファンにも多様な種類が存在し、その大部分と言っても過言でないのが撮り鉄の存在である。撮り鉄とは、列車の撮影を趣味としている鉄道ファンのことである。

鉄道ファンが多数分類できるように、撮り鉄も同様に分類ができる。一般的に撮り鉄の中で大きな分類としては、駅撮りと沿線撮りである。駅撮りとは、列車を駅構内で撮影することである。沿線撮りとは、駅の外、沿線から列車を撮影することである。

沿線撮りの撮影地はWebサイトや雑誌で紹介されていることが多く、直線区間やカーブ区間が多い。「お立ち台」と呼ばれる有名撮影地が各地に存在しており、そのほとんどが編成全てを1枚の写真の中に収める「編成写真」「形式写真」用の撮影地となっている。沿線

で撮影する撮り鉄の多数は、編成写真を撮影する。

「お立ち台」として有名な撮影地を見ると、「背景がすっきりしている」「長大編成が収まる」という特徴が見られる。しかし、いつでも撮影のために撮り鉄がいるというわけではない。撮り鉄は撮影する前段階として、撮影地の選択を行う。撮影地選択の基準としては、撮影対象の列車の編成が全て写るのか、その季節の光線状態の良し悪し、光線アプリやGoogleマップ、ストリートビューなどを活用してロケーションハンティングをする。

特に撮り鉄は光線状態を重要視し、撮影地が順光になるのか、逆光になるのか念入りに調査し、列車の正面と側面に光が当たる順光撮影地を探す。

私自身が本格的に鉄道の撮影を始めてから今年で8年が経過した。写真として残っている2009（平成21）年5月2日がデータ上では初めての鉄道写真であり、2017（平成29）年1月現在、ハードディスクに保存されている写真は約7万枚に及ぶ。この約8年間の撮り貯めてきた鉄道写真を見返すと、構図や撮影技法、撮影対象など多くの変化が見て取れる。撮影範囲は、高校在学中は、遠方の撮影といっても大阪、京都などの関西圏が主で、貨物列車中心の撮影であった。高校卒業後は青春18きっぷを利用し、広島や愛知などに撮影に出かけるようになった。

当初は広島や愛知など1泊2日程度の撮影旅行が主であったが、この頃より大学の長期休暇を利用し、北陸や関東、北海道といった2泊以上の撮影旅行が多くなった。移動に関しては、大学入学後自動車の運転免許を取得したこともあり、レンタカーを借りることが多くなった。

撮影した写真1枚1枚を見比べると、年が経つにつれて望遠レンズを駆使して列車を撮影していることがわかる。一眼レフカメラを購入した当時は、駅で列車の顔のみを广角寄りで撮影していたが、現在では200mm以上の超望遠を使用し撮影することが多くなった。これまでの鉄道写真は編成写真が主であったが、風景と鉄道を絡めて撮影する機会が多くなった。その後、2016（平成28）年6月から始まる教員採用試験に向けての勉強を行う2016（平成28）年3月までの間、毎月関西以外の地で撮影を行った。主には2016（平成28）年2月、宗谷本線で冬季のみ運行されるDE15型ディーゼル機関車（ラッセル車）の撮影に出かけた。

教員採用試験終了後の9月末には、自家用車で「日本再発見の旅」と題し、関東・東北・北陸と鉄道や風景を求めて1週間旅行へ出かけた。そして現在では、風景の中の鉄道が主となり木造駅舎や乗客など車両以外の鉄道に関するものの撮影を多く行っている。

表2 鉄道ファンの種類

種類	概要
乗り鉄	列車に乗ること自体を楽しむ鉄道ファン
撮り鉄	列車の写真を撮ることを楽しむ鉄道ファン
模型鉄	模型収集、ジオラマ作成、改造を楽しむ鉄道ファン
音鉄	鉄道の走行音や駅メロを録音し聞くことを楽しむ鉄道ファン
時刻表鉄	時刻表を読むことや、臨時列車のダイヤを自ら作成する鉄道ファン
葬式鉄	ダイヤ改正などで引退する列車に乗る乗り鉄や撮り鉄
駅弁鉄	日本各地の駅弁を巡る鉄道ファン
収集鉄	切符や駅のスタンプ、その他鉄道に関するモノを収集する鉄道ファン
仮想鉄	想像で自らの鉄道会社を設立し車両や駅を考える 実際の鉄道を編集し仮想の電車（ウソ電）を作成する鉄道ファン
スタッフ鉄	運転士が持つ専用の時刻表（スタッフ）を収集作成する鉄道ファン
運転鉄	乗り鉄の延長線上で実際に運転士になる人々
ママ鉄	子どもの影響で鉄道に興味を持ったお母さん
呑み鉄	列車に乗りながら飲酒することを楽しむ乗り鉄

出所：筆者作成

表 3 鉄道写真の撮影記録 (例) 北海道遠征 3 (2015 (平成 27) 年 8 月 18 日 (火) ~ 20 日 (木))

日付	移動手段	撮影対象 (列車番号)	撮影対象 (名称)	列車種別	系式 (編成)	撮影路線	撮影地	SS	F値	ISO 感度	焦点 距離	撮影 枚数
2015/8/18	飛行機				SKYMARK (BC171)		(神戸UKB~新千歳CTS)					
2015/8/19	レンタカー	3072レ	貨物	貨物	DF200-62	千歳線	植苗~美々	1/640	F3.5	4000	130mm	1
2015/8/19		201レ	はまなす	急行	DD51 1148+14/24系	千歳線	植苗~美々	1/640	F2.8	3200	195mm	7
2015/8/19	レンタカー	472D	普通	普通	キハ150-107その他	室蘭本線	有珠~洞爺	1/640	F5	400	160mm	2
2015/8/19		5001D	スーパー北斗1号	特急	キハ281系	室蘭本線	洞爺~有珠	1/1250	F8	400	185mm	1
2015/8/19		5002D	スーパー北斗2号	特急	キハ281系	室蘭本線	有珠~洞爺	1/1250	F8	400	175mm	2
2015/8/19		8069レ	貨物	貨物	DF200-107	室蘭本線	洞爺~有珠	1/640	F6.3	400	175mm	1
2015/8/19		8009レ	カシオペア	寝台特急	DD51 1140+DD51 1093 +E26系	室蘭本線	洞爺~有珠	1/800	F8	250	175mm	12
2015/8/19		5004D	北斗4号	特急	キハ183系	室蘭本線	有珠~洞爺	1/800	F8	250	175mm	2
2015/8/19		2051レ	貨物	貨物	DF200-57	室蘭本線	洞爺~有珠	1/1250	F8	400	175mm	1
2015/8/19		8050レ	貨物	貨物	DF200-108	室蘭本線	有珠~洞爺	1/1250	F8	400	175mm	1
2015/8/19		479D	普通	普通	キハ40 360	室蘭本線	洞爺~有珠	1/1250	F8	400	175mm	2
2015/8/19		5003D	スーパー北斗3号	特急	キハ281系	室蘭本線	洞爺~有珠	1/800	F5.6	400	175mm	1
2015/8/19	レンタカー	5005D	北斗5号	特急	キハ183系	室蘭本線	稀府~黄金	1/640	F6.3	400	280mm	1
2015/8/19		3059レ	貨物	貨物	DF200-112	室蘭本線	稀府~黄金	1/640	F7.1	400	310mm	1
2015/8/19		回????D	回送	回送	キハ261系ST-1205編成	室蘭本線	稀府~黄金	1/800	F8	400	370mm	4
2015/8/19		2050レ	貨物	貨物	DF200-9	室蘭本線	黄金~稀府	1/1000	F9	400	122mm	1
2015/8/19		5012D	北斗12号	特急	キハ183系	室蘭本線	黄金~稀府	1/1250	F8	250	200mm	3
2015/8/19		480D	普通	普通	キハ150-108その他	室蘭本線	黄金~稀府	1/640	F5	400	200mm	1
2015/8/19		482D	普通	普通	キハ150-110その他	室蘭本線	黄金~稀府	1/640	F4	1600	200mm	2
2015/8/19		8010レ	カシオペア	寝台特急	DD51 1093+DD51 1140 +E26系	室蘭本線	黄金~稀府	1/640	F4.5	1600	200mm	6
2015/8/20	レンタカー	202レ	はまなす	急行	ED79 18+14/24系	江差線	渡島当別~釜谷	1/50	F2	1000	50mm	3
2015/8/20		8069レ	貨物	貨物	EH500-52	江差線	釜谷~渡島当別	1/800	F5.6	400	200mm	2
2015/8/20		2051レ	貨物	貨物	EH500-14	江差線	釜谷~渡島当別	1/800	F7.1	400	200mm	1
2015/8/20		8007レ	北斗星	寝台特急	ED79 20+24系	江差線	釜谷~渡島当別	1/800	F7.1	200	200mm	5
2015/8/20	レンタカー	2051レ	貨物	貨物	DF200-63	函館本線	中ノ沢	1/1000	F8	400	140mm	2
2015/8/20		8007レ	北斗星	寝台特急	DD51 1138+DD51 1100+24系	函館本線	中ノ沢	1/1000	F8	400	130mm	2
2015/8/20	レンタカー	4024M	スーパー白鳥24号	特急	789系HE-206編成	函館本線	五稜郭	1/400	F8	400	18mm	8
2015/8/20		スーパー白鳥24号		特急	789系HE-206編成	津軽海峡線	(函館~青森)					

出所:交通新聞社(2015)「JR時刻表」及び鉄道貨物協会(2014)「2014貨物時刻表 平成26年3月ダイヤ改正」, Exif情報より抽出した撮影データより作成



写真3 以前の鉄道写真の例 (編成写真)
撮影: 2015 (平成 27) 年 8 月 12 日
中 小国信号場~中 小国 (青森県)



写真4 現在撮影している鉄道写真の例
撮影: 2016 (平成 28) 年 11 月 5 日
厄神~市場 (兵庫県)

6. おわりに

これまで約7万枚の鉄道写真を撮影したが、鉄道を単なる被写体としか捉えていなかった。鉄道路線や車両の歴史的背景について考えることはなかった。

本研究で最も労力をかけたのは、これまでの鉄道写真の撮影記録を作成したことである。大学に入学して以来、遠征と題し、近畿圏外に撮影に出かけることが多くなった。近畿では見られない列車、風景、すべてが私にとって新鮮であった。撮影した全ての風景、列車は覚えておらず、撮影記録を作成した結果、その時々で私は何を考え撮影したのか、なぜその場所で撮影したのかなど、多くの記憶がよみがえった。

第1章、第2章では近現代の社会における鉄道について論じ、過去の歴史を通して、現在の鉄道の状態に至る過程を明らかにできた。明治時代からの鉄道の繁栄、第二次世界大戦後の衰退、そして現在の観光列車ブームと、時代々々により鉄道のあり方が変化している様子が確認された。結果として、我々鉄道ファンも撮影する対象が時代によって変化している。卒業論文として提出した後も、可能な限り遠征を続け、自分自身の経験、知識を獲得していきたいと考えている。

参考文献

- 老川慶喜著 (2014) : 『日本鉄道史 幕末・明治篇 蒸気機関車模型から鉄道国有化まで』, 中央公論新社, 中公新書, 227p.
- 老川慶喜著 (2016) : 『日本鉄道史 大正・昭和戦前篇 日露戦争後から敗戦まで』, 中央公論新社, 中公新書, 228p.
- 交通新聞社 (2014) : 「JR時刻表」, 交通新聞社, 1016p.
- 交通新聞社 (2015) : 「JR時刻表」西日本旅客鉄道株式会社, 交通新聞社, , 1032p.
- 交通新聞社 (2016) : 「JR時刻表」, 交通新聞社, 1016p.
- 鉄道貨物協会 (2014) : 「2014 貨物時刻表 平成26年3月ダイヤ改正」, 公益社団法人鉄道貨物協会, 344p.

参考URL

- えちごトキめき鉄道株式会社公式ホームページ (2016) : 「トピックス」, <https://www.echigo-tokimeki.co.jp/information/index?clear=1&category=1>, (2016 (平成28)年12月16日閲覧)
- JR西日本公式ホームページ (2016) : 「車両案内」, <https://www.jr-odekake.net/train/> (2016 (平成28)年12月16日閲覧)
- JR九州公式ホームページ (2016) : 「JR KYUSYU TRAINS SHINKANSEN TRAINS-KYUSYU EXPRESS JR九州の列車たち」, <http://www.jrkyushu.co.jp/trains/map/> (2016 (平成28)年1月6日閲覧)
- Peach Aviation 公式ホームページ (2016) : 「予約/購入」, <http://www.flypeach.com/jp/ja-jp/homeJP.aspx> (2016 (平成28)年1月6日閲覧)

Development of Railways and Train Photographs

in Our Modern Society

— Based on My Own Experiences in Near Today —

HARUKAZE Naoki

Key Words : Japanese railway history, railway fan, railway photograph, train photographer,
traveling picture record