

# 矢野直美



株式会社 日立製作所 執行役常務 公共社会システムユニットCEO

# 永野勝也

小学生のときの楽しい思い出が  
鉄道にはまるきつかけ

**永野** 日立製作所では、車両をはじめ鉄道にかかわる事業を幅広く手がけています。私が担当している公共社会ビジネスユニットでは、鉄道に関するシステムにも取り組んでいます。今日は矢野さんをお迎えして、鉄道を利用される立場からのお話をいろいろ伺えればと考えています。矢野さんは子どもの頃から鉄道が大好きだったのですか？

**矢野** はい、そうですね。私はずっと札幌で育ち、いまも札幌に住んでいるのですが、小学校の高学年のときに、滝川という札幌から普通列車なら2時間ほどかかる母の実家に行ったことがあるんです。父に札幌駅まで送ってもらい、そこから滝川までは一人旅で。小さい女の子が一人で列車に乗っていると、周りの大人の人は「お菓子を食べない？」とか、「5ま〇〇駅を過ぎたところだよ」とか、とても親切にしてくれました。ちょうど沿線にタンポポの花がたくさん咲いている時期で、なんだか黄色い絨毯の上を飛んでいくようで、とても楽しい思い出になりました。そういう経験があって、列車で旅するのが好きになったのだと

思います。

**永野** そうでしたか。札幌―滝川という、函館本線ですね。その頃は、もう電車が走っていたのですか。

**矢野** 当時はまだ、自分が乗っているのが電車なのか気動車（ディーゼルカー）なのか分かっていませんでしたが、北海道のなかでは、小樽―滝川間は北海道内では早くから電化されて、赤い電車（※1）というのが走っていたそうです。

（※1 赤い電車：小樽―滝川間の電化に合わせて、耐寒耐雪機能を備えた国鉄初の北海道向け交流電車「711系」。1968年の函館本線電化と同時に運行を始め、2015年に営業運転を終了。日立製作所もこの車両の製造に携わっていた）

**永野** その後も列車でよく旅をされたわけですか。

**矢野** 中学生や高校生の頃は、友だちとスキーに行ったり、海へ行ったりするときは、列車の旅をしました。札幌は海に面していないので、小樽の海にはよく行きました。10代の頃は、ちょっとしたことでも悩んだりしたときに、おセンチな気持ちになっ

て列車に乗って小樽の海を見に行ったり（笑）。

**永野** 札幌から小樽なら1時間ほどなので、ちょっとした気分転換には

鉄道旅の楽しさを、写真と文章で紹介し続け、「鉄子」＝鉄道好きの女性」を

世の中に広めてきた矢野直美さんをお迎えし、

車窓の楽しみ、人との出会いなど、鉄道旅の奥深さをお聞きしました。

話題は地域活性化と鉄道やこれからのサービスなどにも及び、

いろいろな側面から鉄道の魅力に触れる対談となりました。

# 魅力いっぱい。 「鉄子」がいざなう 鉄道旅

構成・文：清田勝哉 写真：宮澤佳久



ちようどよいかもしれない。列車から見る小樽の景色も良いです。札幌で用事があったときに、飛行機で千歳に着いたら、ちょっと時間に余裕があったので、列車に乗って小樽まで足を延ばしてみたことがあります。

【矢野直美(やの・なおみ)】  
文筆・写真家。国内外を旅しながら写真を撮り、文章をつづる「フォト・ライター」。鉄道旅をこよなく愛することから「元祖・鉄子」の愛称でも呼ばれる。写真作品とエッセイを発表しながら、さまざまなメディアに登場。講演会やフォトコンテストの審査員も務める。著書に、「汽車通学」(KADOKAWA/メディアファクトリー刊)、「ダイヤに輝く鉄おとめ」(JTBパブリッシング刊)、『おんなひとりの鉄道旅』【矢野直美の駅弁旅】(小学館刊)、『鉄子の旅写真日記』(CCCメディアハウス刊)など多数。鉄道写真家による企画展「OLYMPUS 鉄道写真展(仮)」に参加予定 [2018年4月20日~25日(オリンパスギャラリー東京)/5月18日~24日(オリンパスギャラリー大阪)開催]

矢野 それは鉄道好きならではの行動ですね(笑)。  
永野 いえ、私はとくに鉄道マニアというほどのことはなくて、何かのついでに興味のある路線の列車に乗ってみる程度です。思い出としては、青森で用事を済ませた帰りに、寝台特急の「あけぼの」(※2)に乗って上野まで13時間かけて帰ってきたこともあります。同行していたメン

バーは新幹線に乗って3時間くらいで東京まで帰りましたが。  
(※2 寝台特急「あけぼの」・奥羽本線、羽越本線など日本海側を経由して上野―青森間を結んでいた寝台列車。2014年に定期運行を終了)

矢野 それは、立派な鉄道好きの仲間ですよ(笑)。

険しい地形のなかに  
車窓絶景がある

矢野 最近では夜行列車もずいぶん少なくなりましたから、寂しいですね。年長の鉄道ファンの方からは、「かわいそうな時代に鉄道関係の仕

しばかりを追いかけるSL派や行き先表示の方向幕が好きな方向幕派、時刻表好きなど、ほんとうに細分化されています。  
永野 私は時刻表を見て、この電車でここまで行って、そこからこの列車に乗り継いで、と空想の旅を楽しんでいたことがありますよ。  
矢野 それはすごいです。時刻表ファンの方は、どこでその列車がすれ違おうとか、そういうことまで分かっています。  
永野 そうですね。ただし、時刻表の上で組み立てた旅を、実際に実行しようとするとたいへん過酷な旅になります。東京から九州まで、夜は全部夜行列車の車中泊とか(笑)。

【永野勝也(ながの・かつや)】  
1983年 株式会社 日立製作所入社、2001年 公共システムグループ 公共システム事業部 官公システム第三部長、2007年 情報・通信グループ 公共システム事業部 公共ソリューション第二本部長、2013年 情報・通信システムグループ 情報・通信システム社 公共システム事業部長、2014年 情報・通信システムグループ 情報・通信システム社 社会システム事業部長、2016年 ICT事業統括本部 社会システム事業部長、2017年 執行役員 常務 公共社会ビジネスユニット CEO



間ですよ(笑)。

乗り鉄撮り鉄など  
いろいろある鉄道の楽しみ方

永野 矢野さんが鉄道関連の本を出されるようになった頃は、まだ女性の鉄道好きは珍しかったでしょう。  
矢野 私が初めて鉄道に関する本を出させていたいたのは、2001年のことです。その頃は珍しがられる以前の状態で、「ほんとうに鉄道が好きなの?」と信じてもらえませんでした。仕事のためにわざわざ鉄道好きと言っているのではないかと

思われます。最近では、お子さんが鉄道好きでお母さんも鉄道に興味を持つ「ママ鉄」さんなど、女性の鉄道ファンもどんどん広がっています。  
永野 かつては鉄道という、なぜか男性の趣味という感じがありました。  
矢野 女性も潜在的に旅が好きなので、鉄道の旅が好きという人も多いと思います。最近では、お子さんが鉄道好きでお母さんも鉄道に興味を持つ「ママ鉄」さんなど、女性の鉄道ファンもどんどん広がっています。

永野 かつては鉄道という、なぜか男性の趣味という感じがありました。  
矢野 女性も潜在的に旅が好きなので、鉄道の旅が好きという人も多いと思います。最近では、お子さんが鉄道好きでお母さんも鉄道に興味を持つ「ママ鉄」さんなど、女性の鉄道ファンもどんどん広がっています。

事をしているね。昔は列車も路線もいまよりずっといろいろあったと言われます。

永野 そうですね。私は長野県で暮らしていた時期があったのですが、その頃はまだ、碓氷峠をアプト式(※3)で登っていたり、上田交通には別所線だけでなく、真田のほうまでいく真田・傍陽線があったりしました。飯山線には、ふつうにSLが走っていましたし、客車の乗降口は自動ドアではなく、手で勝手に降り降りました。

(※3 アプト式…2本のレールの間に、歯車とかみ合う「歯軌条」を設けて、車両に設置した歯車とかみ合わせて急こう配区間を走るラック式鉄道の一種。信越本線横川―軽井沢間の碓氷峠には1893年から1963年までアプト式が採用されていた)

矢野 うらやましい時代ですね。長野県なら、身近なところに風光明媚なところを走る路線もたくさんありますね。

永野 近くには小海線もありましたし、松本まで行けば大糸線などもあります。篠ノ井線の姨捨にはスイッチバック(※4)もありました。

(※4 スイッチバック…急こう配区間を緩やかに上り降りするために、ジグザグに線路を敷いて、折り返しながら列車を運行する鉄道の線路・設備やその運転のこと)

矢野 何か女性を寄せつけないべー

ルみたいなので覆われていたのですね。そういえば鉄道模型の世界でも女性が増えていると聞きました。一家のなかではだいたいお母さんがお財布を握っているの、お母さんが認めてくれると鉄道模型をファミリーホビーにできるということで、模型屋さんも女性の鉄道模型ファンが増えるのは大歓迎なのだと思います。

永野 私も一部屋つぶして鉄道模型をやってみたいという野望を持っていましたが、結局手をつけられませんでしたね。

矢野 欧米では、もともと鉄道模型というのは家族で楽しむ趣味として発展してきたそうです。実際に、お父さんや子どもは車両の模型に夢中になって、お母さんは建物や風景などの再現を楽しむとか、そういうふうになっていると楽しめる要素がありますから。

永野 なるほど、鉄道そのものにも、そういう多彩な要素がありますね。車窓を楽しむとか、鉄道車両を楽しむとか。

矢野 おっしゃる通りです。ですから、鉄道好きにも「乗り鉄」「撮り鉄」「音鉄」など興味の対象が分かれています。「乗り鉄」といっても、S

矢野 姨捨は日本三大車窓(※5)の一つです。私は、以前『日本鉄道旅行地図帳』という出版物の企画で、『日本の鉄道 車窓絶景100選』という本に参加したのですが、そのとき、姨捨周辺の車窓風景も100選の一つに選ばせていただきました。

(※5 日本三大車窓…北海道の根室本線の狩勝峠、篠ノ井線姨捨駅の付近、肥薩線の矢岳越え。ただし、狩勝峠は根室本線のルートが変更になり見られる風景が変わった)

永野 100カ所を選び出すのは、たいへんだったでしょう。

矢野 地図の専門家、思想史の専門家、駅舎に詳しい方、そして私という4人で選定したのですが、それぞれ自分なりの譲れない基準があったりして、いろいろと意見を戦わせました。永野さんなら、どの辺りを推薦されますか。

永野 私は大糸線で糸魚川に向かっています。南小谷を越えたところの風景ですね。あれは素晴らしいと思います。それから、四国の土讃線で琴平から讃岐山脈を越えて、阿波池田に向かって下っていく辺りも良いですね。下の方に吉野川が見えて。

矢野 視界が開けるところですね。

永野 そうです。岡山から高知、中村、宿毛に行く特急「南風」という

列車に乗って行ったのですが、特急といっても気動車で3、4両の編成で大歩危小歩危のような険しい山道を走っています。

**矢野** はい、小さな気動車が一生懸命に走っていて、とてもいとおしくなります。エンジンが壊れるのではないかと思うほどがんばってくれます。車窓絶景100選の話し合いの中で「県境越えに絶景あり」と話題になっていましたが、実際に、県境は分水嶺などになっていて、険しい場所が多いので、絶景も多いんです。

**永野** 仙山線で宮城県から山形県に入ったところにある山寺などもそうですね。それから、私はまだ乗ったことがなくて、一度乗ってみたいと思っています。飯田線も、愛知、静岡、長野3県の境を越えて走っています。どちらも、並行して走っている



自動車道がないので、鉄道でなければいけないという感じがあって、それも良いです。

**矢野** 飯田線は下山村駅と伊那上郷駅の間がオメガ(Ω)の文字の形に大きな曲線を描いていて、下山村駅で降りてダッシュして伊那上郷駅に向かうと、列車が下山村から県境、切石飯田、桜町を経由して伊那上郷に到着するのにぎりぎり間で合うとか。鉄道好きにはたまらない路線ですね。

人の暮らし、地域のあり方から  
これからの鉄道を考える

**永野** 矢野さんが書かれた本に『ダイヤに輝く鉄おとめ』というのがありますね。あれは女性に焦点を当てて鉄道を取り上げるといふ視点が、たいへん素晴らしいと思いました。

**矢野** ありがとうございます。あれ

と町の中をぶらついてみようかという気にもなります。観光で地域を活性化するという場合も、鉄道は役に立つと思います。

**永野** まったく同感です。

**矢野** 最初のお話で、日立さんはシステムを含めて鉄道にいろいろとかかわっていらつしやると伺いました。私は機械にうとくて、システムとなるともつと分からないのですが、どういうことをされるのですか？

**永野** たとえば、新幹線の運行管理システムでは、総合指令所というのがある、そこです。いま列車がどこを、どれくらいの速度で走っているとか、ポイント(分岐器)がどの進行方向に開いているといったデータを収集して、すべての列車を適切にコントロールする仕組みを、鉄道会社さんと一緒にやってつくっています。

す。新幹線ばかりでなく、首都圏を走る在来線でも運行管理システムが働いています。それから、みどりの窓口の発券システムなど、お客さまとの接点になるシステムも旧国鉄やJR各社さんなどと一緒になって手がけてきました。

**矢野** そういうシステムを活用していくことで、鉄道はどんどん進化しているわけですね。

**永野** これからはさまざまな情報と連携したシステムを活用していくことで、お客さまへのサービスの質も変化していくと思います。情報を活用することで、一人ひとりのお客さまのニーズに合わせたサービスも可能になっていくでしょう。あるいは、どこで列車が遅延を起こしているといった情報を、総合的に連携することで、

は鉄道にかかわっている女性のルポを、というお話をいただいたので連載が始まり、それをまとめた本です。最初に「鉄道にかかわる女性が珍しい」という見方ではなく、男性社会と見られてきた鉄道の世界へと、「最初の一步を踏み出した女性たち」という視点でいくことに決めました。実際にお話を伺うと、地元で働きたかったからとか、人と接するサービス業をしたかったからとか、将来は都市開発のような仕事をしたくない、さまざまな動機や夢をもって鉄道の仕事に携わっている女性が多かったですね。

**矢野** 鉄道の将来を考えていくうえでも、その地域での生活などを総合的に見て、考えていかないといいなと感じています。もともと鉄道が敷かれたのは数十年前、なかには100年くらい前というところもあるでしょう。その間に、産業も物流も変わってきていますから、鉄道ができたときのままの形で収益を上げ続けられるはずはないと思います。それでも、鉄道存続が収益性の観点だけで判断されたら、地域のあり方をゆがめかねません。地域の福祉や活性化など、総合的な視点で考えていくことが必要ではないかと思えます。

情報技術の活用で鉄道はさらに便利で面白くなる

**永野** 鉄道というのは、そこで働いている人、利用している人のそれぞれの暮らしがあつて成り立っているということですね。

**矢野** 銚子電鉄の取材に行ったときに、ちょうど台風が来て、多くの踏切で遮断機が折れて列車を運行できなくなっていました。そのとき、朝から担当部署にかかわりなく、社員の方が総出で復旧に取り組んでいる姿を目にして、たいへん感動しました。

**永野** おっしゃる通り、鉄道や電力など、社会インフラに従事している人たちが復旧にかかる執念には、頭が下がる思いがします。

**永野** 鉄道を考えることは地域の活性化を考えると同じですね。

**矢野** おっしゃる通りだと思います。東京オリンピックに向けて、海外からのお客さまを、さらに増やしていくというところではないでしょうか。外国に行ったときに、鉄道があると心強いんです。なぜなら、鉄道には路線図があるので、万一乗り間違えても自分の居場所がすぐに分かります。しかも、渋滞などがないので計画も立てやすく、駅を起点にして、ちよっ

機動的にダイヤを組み替えて速やかに遅延が復旧するようなシステムもできると思っています。駅で待っているお客さまにも、そういう情報を随時提供できるようにするでしょう。矢野さんは、どんなサービスを期待されますか。

**矢野** たとえば、自分が乗っている列車が、いま制限速度がどのくらいの区間を走っていて、何キロぐらいの速度で走っているとか、ブレーキがかかったとか、そういう状態を運転席と同じようにモニターできたり

すると楽しいと思います。あるいは、自分が乗りたい電車が、何分後に到着するとか、混雑具合がどうかといった情報も知りたいですね。

**永野** それは技術的にはできると思います。もちろん、乗客に運転士と同じ情報をすべて公開できるとは限りませんが。

今日はいろいろと鉄道に乗る楽しさを教えていただきました。これらの鉄道を考えるうえでも、参考にになりました。お忙しいなか、たいへんありがとうございます。

