



Title	コンテンツとしての鉄道
Author(s)	張, 慶在
Citation	CATS 叢書, 11, 275-279
Issue Date	2017-03-07
Doc URL	https://hdl.handle.net/2115/66666
Type	departmental bulletin paper
File Information	CATS11_36.pdf



コンテンツとしての鉄道

張 慶在

北海道大学観光学高等研究センター 博士研究員

はじめに

釜山の国際学会に参加した2016年12月のことである。仲良くなったシンガポールの研究者3人と同じテーブルで食事をした。いつ帰るか聞いたら、みんな帰りに高速鉄道でソウルに行く予定だそうだ。飛行機の方が便利じゃない？という私の質問に対する3人の答えが興味深かった。まず、夫婦で来た2人は、ソウルには何度か行ったことがあるけど、シンガポールでは長距離の鉄道移動はあまりできないし、せっかくなのでもっと韓国の風景を感じてみたくて鉄道で行くと言った。なるほど、トンネルだらけで高速区間が多くあまり期待できる風景ではないが、一理あると思って納得した。そして、もう1人は、映画『プサンヘン（釜山行）』が好きだからと答えた。『プサンヘン』とは、ソウル発釜山行きの韓国高速鉄道（KTX）を舞台とした2016年作のゾンビ映画で、海外の映画祭で授賞するなど、韓国のみならず海外でも多くのファンをもつ作品である。韓国映画やドラマのファンである彼は、方向は逆だけど（釜山から乗るのでソウル行き）映画を感じるためわざわざ鉄道に乗りたいたのことだ。

彼の話は、私にとってかなり新鮮だった。今まで私は、韓国の鉄道を移動手段以上の意味で考えたことがないからだ。振り返って考えてみると、私の研究の中に頻繁に鉄道が登場することに気がついた。JR西日本が企画する「名探偵コナンミステリーツアー」、台湾高雄市地下鉄の企画「高メ少女」、アニメ作品『花咲くいろは』のラッピング電車など。その時私はどんな思いで鉄道に乗っていたのか。『プサンヘン』を観て鉄道に乗るという彼の話は、鉄道に対する私の態度を改めて考える機会となった。研究者としてなるべく客観的な立場を保とうと努力したつもりだが、確かに調査中に私が鉄道に求めているのは、単純な移動手段というより、鉄道の上に上乗せされた、見えない層のようなものだった。即ち、象徴としての鉄道だったのだ。ただ、その考えは、鉄板の上で消えてゆくプルコギ（韓国の焼肉）とともに私の頭から消えていった。後述する1月のあの経験までに。

ところで、いろんな乗り物のなかで象徴になるのは、なぜか鉄道が多い。さらに、鉄道を象徴に変える想像力を発揮しているのは、日本の事例が圧倒的に多い。日本の鉄道には人の想像力を発揮させる力が潜んでいるのだろうか。もしくは、日本人は鉄道をネタに想像力を発揮するのが得意なのか。そうした疑問から、本稿では、これまでの日本生活、鉄

道と関連したコンテンツ・ツーリズムの調査経験から、移動手段としての鉄道、象徴としての鉄道、想像力の源としての鉄道について述べてみたい。

移動手段としての鉄道

言うまでもなく鉄道は移動手段であり、それが鉄道の存在意義である。しかし、私が日本で移動手段としての鉄道の価値に気付いたのは、最近のことだった。ちなみに私は2009年から日本に暮らしており、ならば気づくのが遅いと疑問に思う人もいるかもしれないが、弁解すると、それには私の生活基盤が北海道であることが大きく影響している。通勤は自転車か徒歩で、道内移動は概ね自動車（車は持っていないのでレンタカーだが）、道外への移動は飛行機であり、空港までの移動もバスだ。鉄道の必要性をあまり感じない生活だったのだ。

2016年の冬（正確には2017年1月）、日本の鉄道が現実的な無機物の移動手段になってしまった。私は2016年の春に、大学から少し離れた住宅街に引っ越した。春から秋までは自転車を、冬になってからは家の前にあるバス停からバスに乗って通勤していた。ところが、12月末に札幌に降った50年ぶりの大雪で、バスの運行が不規則になり、道路の雪が排雪されるまで、やむを得ず市電を使うしかなかった。

札幌の市電には、「雪ミク電車」という特別な車両がある。札幌の会社が開発し、いまや世界的に有名になった音声合成ソフトのキャラクター「初音ミク」をモチーフにした電車だ。「雪ミク電車」は、さっぽろ雪まつりのPRのために毎年の冬、普通ダイヤに編成され市内を走っている。私は個人的に雪ミクが好きで、関連グッズを買いに朝6時から厳冬の中を並んだこともあり、「雪ミク電車」に乗るのは毎年の楽しい、特別なイベントだった。

1月のある日の朝、私はいつものように西線11条の市電乗り場で電車に乗った。2015年の市電ループ化と前述した年末の大雪の影響で、通勤時間の市電は東京並みの満員状態。微動もできぬサンドイッチの具になっていた私は、降りる頃にやっと気付いた。今私が乗っているのが2017年の「雪ミク電車」だったことに。ショックだった。毎年わざわざ時刻表を見て乗りに行っていた「雪ミク電車」がただの通勤電車であり、さらに乗ったことに後から気づくとは。数年間非日常の領域だったものが、日常の「移動手段」に変わる瞬間だった。

その時、12月の釜山でのことが蘇ってきた。私はいままで日本の鉄道を、象徴の側面ではしか見てなかったのではないかと。私が見逃していたこと、改めて学んだこと、それはおそらく、鉄道を活用した観光振興における地域住民の感覚であろう。いくら綺麗にラッピングしようが、内装を変えようが、電車は電車であり、場所と場所を結ぶ手段にすぎない。そして、鉄道は公益性と資本主義という二つの線路の上をバランス良く走っている鉄の塊である。

象徴としての鉄道

そこまで考えた時、心の奥から違う声が聞こえてきた。何を言っているのか、鉄道はそんな無味乾燥な鉄の馬ではないよと。たしかにそうかもしれない。その後も私は、だいたい 20%の確率で通勤時に「雪ミク電車」に遭遇する日常を送っていたが、週末には割り切ってファンとして「雪ミク電車」に乗っていたのだ。

何がそこまで特別なのか？私にとってその電車にはラッピングと内装以上のものがある。それは人格だ。ラッピングされ名前が与えられることで、無機質な電車には、ある人の目にしか映らない、回りを囲むようなレイヤーが作られる。彫刻から人間に化したガラテアみたいなものだろう。

ただし、そのレイヤーというのが必ず人格を意味するのではない。私には北海道の鉄道にまつわるもう一つのレイヤーがある。私がまだ韓国にいた 2000 年のことだ。日本の映画『Love Letter』（1995）が 1999 年に韓国で公開され、小樽・北海道ブームを起こしたのは日本でも有名な話である。実は、これはあまり知られていないが、その話には続きがある。『Love Letter』が起こした北海道ブームに便乗し、韓国では、北海道を舞台とする数多くのプロモーションビデオ（PV）が作られた。その頂点にあるのが、歌手チョ・ソンモの曲「カシナム」（シラカシ）である。小樽を舞台に、郵便配達員とヤクザの女の叶えない愛を描いた悲劇の PV。その PV で、二人の主人公が初めて出会う場所は、電車が通る JR の踏切だったのだ。15 年以上が過ぎたいまでも、その象徴は私の頭のなかに残っている。

さて、いまのはあくまでも個人レベルでの話だったが、公の場でも象徴としての鉄道が登場することがある。最近 JR 北海道と関連して話題になっているのが、採算が合わないまたは維持が困難な路線の再検討である。その時にほぼ例外なく挙げられるのが JR 幾寅駅の名前だ。しかも、駅名が出てくる時にはかならず「故高倉健さん主演の映画『鉄道員（ぽっぽや）』のロケ地」という表現が用いられる。最も現実的で経済論理に基づいた路線再検討を論じる場面ですら、移動手段としての価値のみならず象徴としての鉄道が関与するのだ。むろん、それは単純に廃線を反対する論理として持ち出された可能性もある。とはいえ、多くの人は、ただ単に駅としてではなく、『鉄道員』というレイヤーを通して、象徴として幾寅駅を見ているとも言える。

想像力の源としての鉄道

もし、鉄道が象徴になった世界の事例をまとめるのなら、断トツ多いのが日本の事例であろう。たとえば、日本に来て驚いたことの一つは、特定モデルの電車が退役する際にお別れ会を行うことだ。しかも、会社の関係者のみならず、多くの人（ファン）がその場に参加し車両を見送る。そのような風景は、日本以外の国ではほとんど行われていない。人でもないのになぜ、いやもしかしたら日本では鉄道を人のように思っているのかもしれない

い。そして、そこが重要なポイントの一つではないかという気がした。

なぜ、日本人は鉄道をはじめあらゆる物事に人格を与え、さらにキャラクターを作るのだろうか。個人的には他者に対する恐怖が一つの理由ではないかと思う。日本はアジアで唯一、西洋文化を積極的に受け入れ、自力で近代化に成功した。その一方で、明治維新の直前まで日本は、外部の文物を徹底的に拒否する、鎖国を実施していた。近代化に成功したものの、日本人の心の奥には、鎖国の DNA すなわち外部の文物に対する恐怖が残っている可能性が高い。その恐怖を克服するために効果的な方法の一つは、怖い他者を安心できる安全な対象に変えることだ。擬人化やキャラクター文化は、その過程で生まれた産物ではないだろうか。おそらく、最初は新しい文物として受け入れられた鉄道も、人格が与えられることで、恐怖の存在から安心できる親近な対象に変わったのであろう。また、その傾向が受け継がれ、恐怖の感情が薄くなったいまでも、鉄道は様々な形態で人格が与えられる、またはキャラクター化されるのだ。

さて、鉄道にどのような人格やキャラクターが与えられるかは時代によって異なる。それには、二次創作というプロセスが関与していると思う。二次創作とは、主にあるフィクションの作品やキャラクターに対し、それを創作した人ではない人が、(二次的に)新たなストーリーや設定を加える創作活動である。西洋にもファン・フィクションなどの文化が無いわけではないが、最も活発なのはやはり日本だ。二次創作によって、作られたキャラクターは、より多様な表情と個性を持つものとなる。最近では、最初から二次創作を狙ってキャラクターが与えられることも多く、最近の鉄道関連キャラクターに美少女が多いのは、おそらく二次創作を行う層を配慮した結果ではないかと思う。

キャラクター文化や二次創作は、日本的想像力を代表するものとして、世界からも注目を浴びている。さらに、こうした日本的想像力は最近国境を超えて、特にアジア各国に伝播・普及している。たとえば、中国の若いクリエイターたちは、中国の電車の車両をキャラクター化した画集を作って中国、台湾、日本のイベントで販売(イベントでは頒布と言う)している。また、台湾高雄市では、高雄市地下鉄を運営する高雄捷運が、若者の想像力を活かして地下鉄を広報する「高メ少女」プロジェクトを実施している。「高メ少女」自体は車両を擬人化したものではないが、そのキャラクターをモチーフにしたラッピング電車を運行しており、ファンはキャラクターというレイヤーが付加された人格としての電車を体験する。また「高メ少女」は、4コマ漫画など様々な形態で二次創作され、より細かい性格や設定がキャラクターに加えられている。

おわりに

主に自分の経験に基づいた話ではあったが、本稿では、鉄道にフォーカスし、如何に鉄道が移動手段としての本来の地位を超えて象徴になるのか、その中に潜んでいる日本的想像力とはどのようなものなのかについて考えてみた。象徴としての鉄道とは、本稿で用い

た見えないレイヤーという表現のように、ある無形の価値のことを言う。そういう意味で、象徴としての鉄道は「コンテンツとしての鉄道」と言い換えることもできるのだろう。

さて、問題はここからだ。鉄道が、日本から消えているのだ。正確に言うと、一部の在来線や私鉄が廃線になっているのだ。特に、北海道では、人口減少や維持管理困難を理由に、前述した幾寅駅のみならず、多くの在来線の廃線やバス転換が見込まれている。良い方法はないだろうか？最後に、あまり建設的ではない妄想に基づいた提案をすることで、オチもまとまりもないこの雑記に終止符を打ちたい。

移動手段として採算だけを考えるなら、少々過激に言うと、北海道の在来線は、全路線を廃止すべきだ。全部赤字だからだ。それに、公益性という要素を加えたら、いくつか延命する路線ができるだろう。ただし、それもいつまで続くかはわからない。人口は引き続き減少するだろうし、最近の賢い観光客は、北海道に来たらレンタカーが便利だとわかってしまった。

そこで、全く違う観点からこの問題にアプローチにしてみたい。採算は、最初から合わない、という前提のもと、全線を保存するのだ。それには、移動手段としてではない、新しい評価軸が必要である。つまり、本稿で述べた象徴（コンテンツ）としての鉄道の価値を評価する項目を入れることだ。これには理由がある。もし、鉄道自体がなくなったら、それを基盤とする象徴の生成すなわち想像力の発揮自体ができなくなってしまうからだ。そういう意味で、鉄道は有形の遺産であると同時に、無形遺産でもあり、その無形の部分を評価できる基準を作ることによって鉄道の保全を図るという考えだ。たとえば、PVに登場、アニメの舞台、ドラマや映画のロケ、小説に登場、日本の作品か海外の作品かなど、象徴になった数の多い鉄道を高く評価するシステムだ。さらに、まだ実績が無い路線や駅のために、本稿で述べた日本的想像力すなわちキャラクター化と二次創作ができる環境を積極的に作り、無形遺産としての評価をあげるとともに、利用率の増加を図る。将来的には HIRH (Hokkaido Intangible Railroad Heritage) などの名前で格付けもできるのだろう。実現可能性はほぼないと思うが、想像力の源として、より多くの鉄道が残ることを祈る。