

鉄道写真家

中井精也氏

PROFILE 1967年、東京生まれ。成蹊大学法学部卒業後、東京写真専門学校（現・東京ビジュアルアーツ）に入学。在学中から鉄道写真家の真島満秀氏に師事する。その後、プロの鉄道写真家として専門誌、書籍、カレンダー等で活躍。車両だけにこだわらず、鉄道にかかわるすべてのものを被写体とする独自の視点で鉄道写真にイノベーションを起こす。2004年春から、毎日1枚必ず鉄道写真を撮影するブログ「1日1鉄!」を開始。「ゆる鉄」など新しい鉄道写真のジャンルを生み出した。2015年、『中井精也写真集 1日1鉄!』により第46回講談社出版文化賞写真賞受賞。著書に『デジタル一眼レフカメラと写真の教科書』、『DREAM TRAIN』、『ゆる鉄』などがある。



少年の日の純真な心で「1日1鉄!」 伝えたいから、好きだから、撮り続ける。

父からもらった一眼レフ。 狙うは憧れの中央線新型車両

編 たいていの男の子は、小さい頃メカに興味を持ち、ミニカーやおもちゃの電車で遊んだ経験があると思いますが、とくに電車は、『乗り鉄』『撮り鉄』『音鉄』などといって、大人になってからも趣味にし続けている人たちが大勢いますね。中井さんも電車好きの子供だったのでしょうか、カメラとの出会いは、いつ頃だったのですか？

中井 税理士だった父の趣味が、写真だったんです。当時、『アサヒカメラ』や『日本カメラ』といったカメラ雑誌に投稿して何度も入選し、いろんな写真コンテストに応募しては賞を取っていました。そんなカメラ好きが高じて、本業の傍ら自宅の1階を改装して『フォートナカイ』というカメラ店を営むまでになってしまっ。証明書用の写真も撮影していたようです。父が税理士の仕事で忙しいときは代わりに母がカメラを構えて撮影していたと聞きました。もちろん母は素人。カメラの向こう側のお客さんから、「レンズに虫がとまっているよ」なんて注意されたこともあったとか(笑)。いまでも笑い話になっています。

編 ということは、カメラの操作法も、お父さんから教わったの

ですか？一緒に撮影に行って手ほどきを受けたとか。

中井 それが不思議なことに、父と一緒に撮影に行った思い出も、カメラの扱い方を教えてもらった記憶もまったくありません。新しモノ好きの父は、カメラを購入して少し経つと、それを私にくれるのです。次々と最新の機種が欲しかったんでしょうね。初めて一眼レフカメラをもらったのは、小学6年生頃。父から『何か撮ってみたら』と言われて、何を撮ろうか迷いました。昆虫に興味があったので虫を撮ってみようか、それとも、当時ブームだったスーパーカーにしようかと。

編 鉄道は対象外だったのですか？

中井 もちろん鉄道にも興味がありました。ちょうどその頃、中央線に201系の新型車両が走り始めていて、デザインがとてもカッコよかったんです。先頭車両の正面半分が黒くて。そうだ、まずこの201系を撮ってみようと思った。まだ走っている本数が少なかったから、ホームに陣取って、電車が来るのをワクワクして待ちました。その間に他の電車も撮りながら。そんなことを続けているうちに、電車を撮ることに夢中になり、どんどん鉄道好きになっていったわけです。以後、中学、高校、そして大学と鉄道研究会に入り、“鉄分の濃い”青春を送ることになりました(笑)。

不安と感動の「鉄道一人旅」。 全身を突き抜けた「写真の力」

編 鉄道研究会ということは、撮影を中心に楽しむ、いまで言う“撮り鉄”だけでなく、いわゆる“乗り鉄”の方にも熱中したのではないですか？

中井 はい。中学生になると、時刻表が愛読書になりました。自分の知らない駅名がこんなにたくさんあるのかとびっくりしながら、一つ一つ読み上げていくだけでも楽しかったですね。学校は進学校でしたので勉強もしっかりやりましたが、両親から「学年で何番以内に入ったら鉄道旅行をさせてやる」なんて褒美でつられると、調子に乗ってますます猛勉強しましたよ(笑)。

編 時刻表の旅もいいけれど、やはり本物の列車、ですよ。

中井 もちろんです。あるとき、神岡線の紅葉を撮ろうと思いつき、両親の留守を狙って夜行の『越前51号』に乗り、生まれて初めての一人旅に出たんです。勇んで出かけたものの、富山駅に着いたときはもう真っ暗で、だんだん心細くなってきて。紅葉の写真どころじゃない、このまま帰ろうかと思いました(笑)。

編 中学生の一人旅ですから、無理もないでしょう。

中井 でも、神岡線の始発が出る頃には空が少しずつ明るく青くなっていき、その中を、信じられないほど美しい紅葉が浮かび上がってくるのが、車窓から見えただけです。生まれて初めて、風景を見て感動しました。この感動を何とか写真で表現したい。写真を通して誰かに伝えたいと思いました。その純粋な気持ちが、私の鉄道写真家としての原点であり、また、写真を撮り続けようとする原動力になっているように思います。

「こんな写真が売れるか!」 会心の作品を師匠が一蹴

編 そうした純粋な思いを胸に、その後、具体的にどのような経緯でプロの鉄道写真家になられたのですか？

中井 大学を卒業して1年間写真の専門学校に通いながら、思い切って、鉄道写真家の真島満秀先生に弟子入りしました。それが第一歩です。

編 真島さんと言えば、鉄道写真の草分け的な写真家ですね。弟子入りできたのはラッキーだったのではないですか？

中井 しかも入門した翌日、いきなり『トワイライトエクスプレス』の撮影に同行できることになったんです。

編 中井さん自身も撮らせてもらったのですか？

中井 はい。福井の敦賀市に“疋田のカーブ”という撮影ポイントがあるのですが、そこでカメラをセットして、列車が来るのをいまかいまかと待ち構えて。いよいよ本番というとき、僕は広角レンズを使い、周りの風景の中にあえて列車の上部だけを入れて撮ってみました。

編 中井さんの感性を活かした、自信の構図だったわけですね。



札幌駅を出発するトワイライトエクスプレス
中井精也公式ブログ「1日1鉄!」～2010年6月10日の日記より



雪を掻き分けて北上するトワイライトエクスプレス
中井精也公式ブログ「1日1鉄!」～2012年1月25日の日記より

中井 ところが師匠からは『こんな写真が売れるか!』と、一蹴されてしまいました。

編 いかにも雰囲気がありそうな構図なのに、なんで「売れない写真」だと?

中井 アマチュアのコテストなどではなく、プロが専門雑誌に鉄道写真を提供する場合、当然、列車が主役なわけですから、対象である列車全体を形よく写す、いわゆる編成写真を撮ることが基本になります。それが鉄道写真家の“大事な収入源”になるわけですね。編成写真というのは、イメージ写真ではなく、一般の商品撮影で言うところの“物撮り”に当たります。

編 スタジオなどで行なう物撮りは、商品が目の前にありますが、列車の場合、構図を決めカメラをセットしている時点では、まだ被写体は存在しませんよね。

中井 あるのは鉄路と背景だけ。アマチュアもプロも、カメラマンはカメラを構えて、まだ見ぬ列車が到着するのをじっと待っている。彼らはみな、実はゴルゴ13並みの瞬間的な鋭い判断力を持っているのです(笑)。新幹線ならば時速300キロ近く。もの凄い速さで横幅数メートル、長さ何百メートルもの列車が走り抜けていきます。それを、どこまで構図の中に入れるのか。その構図において、何分の一のシャッタースピードなら、車両が流れず動きを止めて写せるのか。露出はどれぐらいがいいか。すべてを瞬時に判断できなければなりません。もちろん、そうした撮影の狙いにベストの場所をあらかじめ決めておき、的確な位置にカメラをセットしておくことが大前提になるわけですが。

編 それでも、想定通りにいくとは限りませんよね。

中井 僕の場合は、絶対に失敗したくないという思いが強かったので、同じカメラとレンズを3台用意して撮影したり、フィルムの現像は3コマ“切現”^{きりげん}で依頼して、必要があれば補正をかけて本番にするとか、そんなことをよくやっていました。

編 “切現”は、フィルム1本をまるごと現像してもらうのではなく、最初の何コマかだけをカットしてテスト現像してもらい、露

出の適不適を見てから増感などの指示を出し、残りの全コマを現像してもらうというやり方ですね。それだけ、編成写真には慎重が必要だということなのでしょう。

大好きな鉄道写真になぜか「義務感」。迷いから救い出してくれたのは…

編 鉄道写真家というのは、つねに、真剣勝負の編成写真だけを撮っているものなんですか?

中井 人によっていろいろでしょうが、僕は編成写真を中心に撮っていました。やがて結婚して家族が増え、もっと仕事をしなければいけなくなって(笑)。製品カタログや会社案内、学校案内、さらにタレントさんの撮影など、鉄道写真以外にもどんどん仕事を拵げていったんです。そうこうしているうちに、本業である鉄道写真の割合が全体の三分の一を切るまでになってしまいました。

編 「タレントも撮れる鉄道写真家」じゃなく「鉄道写真も撮れる普通のカメラマン」みたいじゃないですか。

中井 そんな時期に、はっとさせられる体験がありました。ある人から、九州を走るリゾート特急『ゆふいんの森』の写真を撮ってほしいと依頼がきたんですが、ほんの一瞬、「ちょっと面倒くさいな」と思ってしまったんです。一瞬とは言え、どうして億劫さが頭をよぎったのか、自分でも困惑しました。仕事が増えていく中で、鉄道の編成写真にしても、会社案内用の写真にしても、どこかで“仕事のために”という意識が強くなり、それが知らぬまにストレスになっていたのかもしれない。でも、いくら仕事が忙しかったにせよ、鉄道の撮影を義務のように感じるなんて、やっぱりショックですよ。

編 そのような状況からどうやって抜け出されたのですか。

中井 2003年頃だったと思います。当時はフィルムカメラを使っていたのですが、600万画素のレンズ交換式デジタルカメラが発売されたので購入し、あれこれいじってみた。すると、『そうだ、いっそアマチュア時代に戻り、もっと自由に楽



田町駅付近を疾走するのぞみを“ズーム流し”で撮影
中井精也公式ブログ「1日1鉄!」～2012年9月14日の日記より



タイムスリップしたかのような上総牛久駅
中井精也公式ブログ「1日1鉄!」～2017年4月7日の日記より

しく、好きなように列車を撮ってみよう』という思いが沸き上がってきたのです。

編 フィルムという制約がなくなると、慎重さから解放され、確かに、なぜか自由な気持ちになりますよね。

中井 そこで考えたのは、必ず毎日1枚、鉄道の写真を撮ってブログに上げていこう、ということでした。この発想は、まさにデジタルカメラだからこそ生まれたものです。『1日1鉄!』と題して2004年からスタートしました。

編 今年で14年目ですか。ものすごい長寿企画ですね。体調を崩したりして、どうしても撮れない日も、結構あったのではないですか？

中井 休んだのは身内に不幸があった日と、写真の師匠が亡くなった日だけです。

編 それ以外は毎日13年間も!しかし、列車のある場所に必ずいられるとは限らないでしょう。

中井 鉄道が敷かれていない島に行った日には、おもちゃの新幹線を持参して、海をバックに撮影しました。『新幹線の休日』というタイトルを付けて(笑)。

編 忙しさの中で、うっかり忘れてしまうことはないんですか？

中井 夜の11時頃に布団に入ってから『しまった!撮り忘れた』と気づき、慌てて飛び起きて撮りに出かけたこともあります。真冬だったので寒さが堪えました(笑)。

肩肘張らず、ふらりと楽しく自由に撮る 中井流「ゆる鉄」の極意

編 『1日1鉄!』には、写真とともに短い文章が付けられていますね。中井さんの飾らないお人柄が表われていて、こちらまでほんわかしてきます。もちろん写真そのものが新鮮で味わい深く、従来の編成写真とは対極にあるような、また単なるイメージ写真とも何か違う「新たなジャンルの鉄道写真」と言ってもいいのではないかと思います。ご自身では『ゆる鉄』と呼んでいらっしゃいますが。

中井 肩肘張らずに、ゆるい気持ちで楽しみながら撮っているからです。自分にとって、仕事のように仕事じゃない。重い機材も持たず、三脚も使わず、スナップ写真のように、ふらりふらりと自由に撮る。だから13年間も休まずに続けられているのだと思います。いま49歳になって、まあ年相応の悩みもありますが(笑)、そんなことは気にかけず、自分の好きな鉄道写真を楽しく撮り続け、1枚1枚の写真を通して、人生のワクワク感を日々みなさんに伝えていきたいと思っています。

編 大好きなはずの鉄道写真に義務的な違和感を感じつつあったのに、デジタルカメラを片手にふらりふらり自由に撮り歩くうちに、再びワクワク感を取り戻したと。人間、迷ったときは原点に戻ってみるもんですね。中井さんの写真の原点は、



グアム島の海中にて「はやぶさ」
中井精也公式ブログ「1日1鉄!」～2015年8月18日の日記より



DVD にっぽん鉄道写真の旅 第2集ゆる鉄 大井川/富山編より



猫ちゃんにご飯をあげる運転士さん 小湊鉄道・養老深谷駅
中井精也公式ブログ「1日1鉄!」～2014年2月25日の日記より



DVD にっぽん鉄道写真の旅 第2集ゆる鉄 大井川/富山編
TCエンタテインメント

中学時代の「鉄道一人旅」にあるということですが、不思議なご縁で、中井さんは、富士フィルムが2014年に実施した『鉄道一人旅』のプロデュースに関わっていただきました。そして『PHOTO IS 50,000人の写真展』では昨年から新設された「鉄道のある風景」部門の審査員も務め、鉄道写真の楽しさや喜びといったことを広くアピールなさっています。中井『鉄道一人旅』は、そのタイトル通り、夏休みにカメラを持って鉄道で一人旅を試みようという企画でした。子供たちにカメラを貸し出し写真を撮ってもらい、同時に、その旅の感想文を書いてもらったんですが、「切符を落としてしまい途方に暮れ、電車に乗れずに歩いた」とか、一人旅でしか味わえない貴重な体験が数多く寄せられました。旅というのは危機管理能力を鍛えてくれますし、将来きっと役に立つであろう貴重な経験を実践的に積み重ねることができるものです。私も中学生のとき、小倉駅で財布に80円しかなくなってしまい、そのお金で甘い蒸しパンを買おうか、味よりも、量の多い食パンにしようかさぞん悩んだことがあったのですが(笑)、みなさんの感想文を読んでいたら、そんなことを鮮明に思い出しましたよ。苦労した体験も含めて、旅をして撮った鉄道写真はその人にしか写すことができない1枚です。大切なのは、その1枚1枚を、個人の思い出にしてしまうのではなく、プリントしたりブログにアップしたりして、できるだけ多くの人にってもらうこと。撮影したその瞬間の自分の感動を、ちゃんと誰かに伝えることが重要なんです。

旅に出よう。写真を撮ろう。 みんなで「鉄道旅情写真家」になろう

編 中井さんは写真集の中の文章で、もし世界で自分一人だけになり、自分の写真を見てくれる人がいなければ、写真なんか撮らないだろう、と書かれていますね。

中井 写真は撮ることが目的ではなく、見る人に自分の感動を伝えるためのものです。だから、感動がちゃんと伝わるかどうかということを想像できる力を身につけなければいけませんし、それにはカメラの機能や撮り方のセオリーなども熟知しておいた方がいい。技術より感性だ、と言う人もいるでしょうが、さまざまなテクニックや機能を駆使できれば、それだけ、自分の理想とするものを表現しやすくなるのは確かです。結果として、感動がきちんと伝わる。僕は、感動を伝えるだけでなく、伝わった後、その人が旅に出たくなったり、何気ない日常のすばらしさや人生の楽しさに気づいてくれたり、相手の行動や心に、ささやかであっても何か変化をもたらせるような、そんな鉄道写真を撮り続けていきたいと思っています。

編 鉄道写真家の第一人者になっても、原点は変わらないわけですね。

中井 鉄道写真家というより、最近、自分は「鉄道旅情写真家」なのではないかと思うときがあります。日本でも外国でも、列車は、私たちをいろいろな場所に運んで行ってくれますよね。移動手段は他にもあるけれど、とくに列車の旅は、なぜか旅情あふれるものです。車内の情景、車窓からの眺め、駅やホーム、訪れた土地の景観、ゆく先々で、四季折々の旅情に心が動かされます。だから、見たもの感じたものにカメラを向け、写真に残したくなる。人間にとって、ごく自然な欲求です。何もプロの写真家だけに与えられた特権ではありません。誰だって、旅に出て自由に写真を撮って「鉄道旅情写真家」になれるんです。そんな思いもあり、僕はいま、鉄道写真愛好家の集まりで講演をしたりカメラの技術的な解説をしたり、あるいはテレビで、鉄道旅行の楽しさや写真を撮ることの喜びなどを紹介しています。自らの作品を発表するだけでなく、こうして鉄道写真の輪を広げていく活動も、写真家にとって大切な仕事の一つだと考えています。

編 本日は、お忙しい中、ありがとうございました。『1日1鉄!』を、この先10年も20年も、ゆるく長く続けていってください。楽しみにしています。

