

みんな
てつ



<http://www.mintetsu.or.jp/>

特別号

民鉄文化の伝承と発信

[民営鉄道の博物館・資料館 — その使命と役割 —]

四つの季節の鉄道ものがたり 春

“ひろでん”のある風景

辻村深月



イラスト・岡林玲

私の『朝が来る』という小説の中に、主人公が広島に行く場面が出てくるのだが、よく人から「どうして広島だったんですか」と聞かれる。その問いかけを受けるたび、私は「初めて広島に行った時、路面電車の走る感じや、光のきれいさに感動したから」と答える。広島電鉄、通称「ひろでん」のことだ。

この小説は、中学生で妊娠してしまった主人公ひかりが、生まれた子どもを子に恵まれなかった夫婦に託すまでのことが出てくる。自分が生まれ育った町を出たことがなかった十四歳の女の子が初めて親元を離れ、心細い気持ちで出産のために訪れる土地が広

島なのだ。

地元の人からしてみたらなんということはないかもしれない景色が、初めてそこに来た人の心を捉え、救うということがある。

たとえば、私が初めて千葉駅に降り立った時がそうだ。大学入学が決まり、初めての一人暮らしに期待と不安が入り混じる私の頭上を、千葉都市モノレールが迫るようにやってきた時のあの感動。「近未来都市だ！」とそのかつこよさに衝撃を受けた。

作家になつてからは、仕事で地方に出張に行くことも増えた。いろんな町で初めての交通機関に出会うたび胸がときめく。中でも路面電車が大好き

だ。鹿児島のレトロかわいい「かごでん」、松山の「坊っちゃん列車」、名前のかわいい富山の「ポートルム」。そうそう、以前、都電荒川線を貸し切って、自分の本のPR動画を撮らせてもらったこともある。

それぞれ見た目もかわいく、ただ乗るだけでも楽しいけれど、路面電車のいいところは、そこで暮らす人たちが日常的にその路線を使っている様子が距離感近く見られるところ。デパートの紙袋とスーパリーの袋をいっぺんにいくつも持ったご婦人や、片方の降りる駅で名残惜しそうに手を振るつきあいたてと思いきカップル。夜に乗った電車の中では、塾帰りの小学生たちがお



みんな

CONTENTS
Vol.
65
2018

◎日本民営鉄道協会とは？
昭和42年に社団法人として設立、平成24年4月1日付で一般社団法人に移行、72社の民営鉄道会社で組織されています。
輸送力の増強と安全輸送の確保を促進し、鉄道事業の健全な発達を図り、もって国民経済の発展に寄与することを目的とした活動を行っています。
なお、JR各社や公営地下鉄などは加入していません。

- 08 展示博物館の
柀を超えて地域とともに。
●一般財団法人 東武博物館 専務理事 館長 山田智則
- 04 基調報告 ⑤
トローリー・サブワース「電鉄郊外住宅地」の明日
エンジヨイ・ザ・民鉄ミュージアム
●大東文化大学経営学部教授 今城光英
INTERVIEW. I
東武博物館

- 22 RAILWAY MUSEUM GUIDE
民鉄文化を語る
全国の鉄道博物館・
資料館を訪ねて
- 20 CLOSE UP
膨大な資料で
中京圏の鉄道史を伝える。
●名古屋鉄道株式会社 鉄道事業本部 計画部
業務教育課長兼教習所所長 脇本裕司

特別号

民鉄文化の伝承と発信

民営鉄道の博物館・資料館——その使命と役割——

民営鉄道の多くは、鉄道と地域を結び、文化装置としての博物館・資料館を運営し、記憶に残る退役車両を大切に保存している。

『特別号』では、貴重ではあるが表舞台に立つことの少ない、これらの施設や車両を一堂に集めて紹介し、「地域の紐帯」としての民鉄の役割を浮き彫りにする。

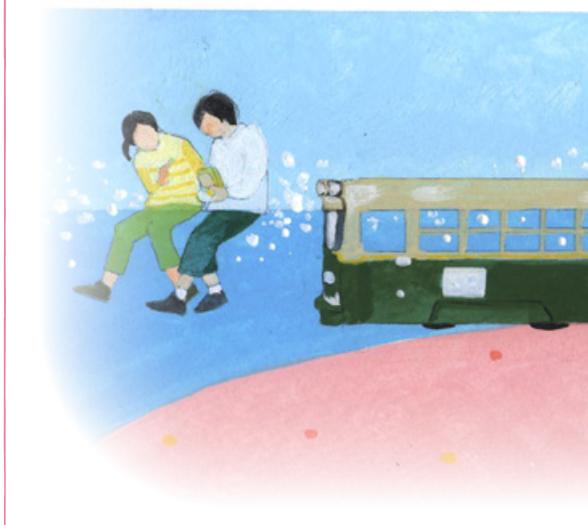
各施設には、掲載順に通し番号（1〜48）を付している。施設の都府県所在地は、22ページの全国地図を参照。

- 12 INTERVIEW. II
地下鉄博物館
都市交通としての
地下鉄をアカデミックに伝える。
●公益財団法人メトロ文化財団 常務理事
地下鉄博物館 館長 賀山弘之
- 16 INTERVIEW. III
電車とバスの博物館
体験型施設でまちづくり
と交通機能を学ぶ。
●電車とバスの博物館 館長 古山昌明
(株式会社東急レールウェイサービス 業務部)

やつの交換をする姿も。
知らない町は本来、よそよそしく心細いものだ。私が『朝が来る』で書いた主人公のひかりは中学生で、初めての街に一人で降り立ち、これからおなかの子どもと過ごしていかななくてはならない。
その彼女を迎えてくれる場所に、私は路面電車の、あの明るさが欲しかった。初めて私が広島に行った時にも迎えてくれた、あの明るさと賑やかさ。

瀬戸内海の放つ光の美しさを、あの電車が海と都市の両方につなげてくれてるように思った。春の陽光を映して透き通る海の輝きを、彼女にも見て欲しかった。
広島とは何かとご縁があるようで、おとし久しぶりに仕事で市内を訪れた日が、たまたま広島カーブの二十五年ぶりの優勝の夜だった。路面電車がカーブ仕様にラッピングされ、その周りで喜ぶ人々を眺めながら、改めて

やっばり、この、ひろでんのある景色が大好きだなあとと思った。
つじむらみづき
作家。山梨県出身。2004年『冷たい校舎の時は止まる』で第31回メフィスト賞を受賞しデビュー。11年『ツナグ』で第32回吉川英治文学新人賞、12年『鍵のない夢を見る』で第147回直木三十五賞を受賞。著書に『子どもたちは夜と遊ぶ』『凍りのくじら』『ぼくのメジャースプーン』『スロウハイツの神様』『ゼロ、ハチ、ゼロ、ナナ』『鳥はぼくらと』『家族シスター』『朝が来る』『クローバーナイト』など。近著に『かがみの孤城』『青空と逃げる』がある。



はじめに

―都市と鉄道の相互作用―を語り継ぐ博物館―

都市の郊外で、自然に接しながら文化的に暮らすことは、かつて人々が理想とした生活である。肉体労働から解放されたホワイトカラーが、田園の趣が残る郊外に瀟洒な住宅を建て、都心にあるオフィスまで郊外電車通勤する。そういう恵まれた生活を送る彼(彼女)らだが、有閑階級というわけではなく、れっきとした労働者である。郊外には、働く人々が築いた健全な文化がある。

人々が郊外の住宅地で暮らすようになってから一世紀が経過した。民営鉄道(民鉄)は、郊外に適地を求めて宅地開発を進め、郊外と都心を結ぶ通勤のための鉄道を運営してきた。この鉄道は、都市で働く人々の生活を支え、その人々によって鉄道が支えられてきた。

鉄道にとって大切なことは、沿線に常住する人が増えることである。鉄道は大量生産システムだから、輸送人員が増えないことには事業の成長が見込めない。沿線人口は、経営を左右する最大の要素である。

沿線人口の趨勢を捉え、都市と鉄道の相互作用を考えることが、民鉄の博物館が持つ基本的なテーマである。このテーマを子どもから大人まで、どうすればアピールできるだろうか。

電車目線で走る

―子どもが喜ぶ博物館―

子どもがなりたい職業のベスト・テン

には、必ずと言っていいほど電車の運転士が入っている。幼児の場合は、運転士というより電車そのものになりたがっていることが多い。親にしてみれば、電車になれるわけがないでしょということになるが、小さい子どもは、電車を擬人化して認識する。モノに自分と同じ命を与え、感情を共有することで、生命やモノの大切さを体得する。

京王レールランドにあるアスレールチックは、このような感覚にピッタリと応える施設である。「鉄道系博物館史上初! 子どもたちが『電車目線』で動き回れる空間」という謳い文句で、自分が好きな電車になりきって、山あり谷ありの路線を走り回る人気のアトラクションである。

一から十まで大人がお膳立てするのではなく、子どもが想像力をフルに発揮して、心から楽しめる場にする事で、この施設は成功している。博物館は遊園地とは違うのだから、子どもが遊ぶ施設は要らないという人がいるかもしれないが、それは何とも偏狭な考えで、さまざまな世代の来館者に対して、それなりに応えるのは当然のことである。身近な沿線風景がスクリーンに展開する運転シミュレーター、生活圏をコンパクトにまとめたジオラマなどは、人気がある定番の展示になっている。

マザーズ・ハートにとどけ

―お母さんが納得する博物館―

子どもが走り回った後は、休憩や飲食

鉄道の未来学 基調報告 50

鉄道の歴史を保存し伝承する「鉄道博物館」が注目を集めている。民鉄業界においても博物館や資料館、車両展示施設などを整備し、社会貢献活動の一環として公開する事例が増えている。地域に根を広げ、地域との一体感を深めていく。その使命・役割・これからの方向性などについて考察する。

トロリー・サバース「電鉄郊外住宅地」の明日 エンジョイ・ザ・民鉄ミュージアムズ

大東文化大学経営学部 教授

今城光英

Mitsuhide IMASHIRO

成蹊大学大学院経営学研究科博士課程単位取得、財団法人運輸調査局研究員、大東文化大学教授、スターリング大学客員教授、大東文化大学経営学部長、副学長などを歴任。専門は、交通論、公益事業論。著書に『鉄道改革の国際比較』(編著)『地方鉄道の再生』(訳)など。

が必要である。どの博物館でも飲食サービスを提供しているだろうが、軽食など簡易なもので十分である。ただ、この点に関連していえば、付き添いのお母さんたちが満足する工夫が要る。いくら子どもが面白がっても、リピーターになるかどうかのカギを握っているのは親である。

そこで注目されるのが、沿線の資源である。沿線名産品の紹介は、民鉄の施設で行われてこそ価値がある。普段は手に入れにくく、ここにしかない、今しかないという品揃えがよいが、実物を扱う手間がなければ紹介するだけでも意味がある。有機野菜、海産物、陶器、織物、レストランなど、沿線で営業する商店や個人に対して、情報発信の場を提供する意味もある。

各社とも、グルメリキつぶの類を発行して、沿線地域の魅力をアピールしているから、すでに多くの情報を持っているだろうが、情報の収集にはさらに磨きをかけて、伝統的なもの、ステレオタイプのものだけではなく、若いアーティストによる新しい試みや、半ば埋もれた文化の再発見など、意外性のあるテーマを発掘するといいたいだろう。

沿線の特徴と、クオリティー・オブ・ライフ（生活の質）がアピールできれば、旅客誘致に繋がるから、民間企業が博物館を運営することに積極的な意味を与えることになる。言うまでもないが、単なる広告では、博物館で扱う意味はない。

施設面で、授乳室、子ども用トイレなどの設置は欠かせない。不特定多数の人

が利用するから、不良行為の防止が必要である。警備を強化し、安全設備を充実し、死角を減らすなど、施設の内外にわたって安心できる環境を維持する必要がある。民鉄の生命線ともいえる安全・安心への配慮は、すでに館内施設の随所に反映されているが、今後、さらに重要性を増していく点である。

収蔵庫スペースがカギ

— 収蔵品の充実を —

さて、博物館として大切なことは何だろうか。世界で最初の鉄道と言われるのは、リバプール・マンチェスター鉄道だが、実はその開業以前に、ストックトン・ダーリントン鉄道が、貨客の有償輸送を手掛けていた。それを記念して設立された博物館は、収蔵物の価値が高いものの、残念ながら寂寥感漂う施設であった。展示物を入れ替えず、レイアウトを壊れたままにしていたのでは、来場者は一歩足を踏み入れると同時に退屈になる。

英国の中小博物館は、概して収蔵物を何から何まで脈絡なく展示する傾向がある。一方で、日本の博物館は、収蔵物の数が少なく、展示物そのものが貧弱な傾向にあると指摘されている（垣内恵美子「日本の博物館の今」『運輸と経済』2007年1月）。博物館とは、その名の通り、豊富な収蔵物を保有して、その一部を供覧に付すところである。

たくさんさんの収蔵物を持てば、展示物を入れ替えることができ、来館者には新鮮

で、博物館側もリピーターを確保できる。収蔵物をことごとく展示したので、来館者はいきなり収蔵庫に入れられたいようなもので、消化不良に陥り興味を失ってしまう。

博物館が魅力的であり続けるためには、豊富な収蔵品を蒐集しつつ、それらを適切に選択して、目新しい展示を構成することである。そのためには、十分な収蔵庫スペースが欠かせない。博物館は、新しい企画や日々の更新を怠ると、すぐに疲弊してしまうものである。

ニセモノは看破される

— 保存車両は宝物 —

いかにお金をかけて造ってあっても、ニセモノはニセモノにすぎない。この点がアミューズメント・パークと博物館の違いである。鉄道博物館の見せ場は、実物の保存車両ということになるが、例え、ほとんど動かさなくても、できるだけ動態保存を心掛けるべきである。

東武鉄道が、8000系一編成を丸ごと動態保存した上で、東武博物館がこれを所有し、折に触れて本線上で営業運転する試みは、



ジオラマでは、民鉄による沿線の宅地開発と街づくりを再現する（京王れーランド）。

従来なし得なかった快挙といっている。この電車は、高度成長期に増加を続ける旅客に対応して、700両以上が造られた、民鉄で最大両数を誇る通勤電車である。大量の通勤輸送という本来の使命を果たした車両を保存することに意義がある。

大井川鐵道が厳しい環境の中で蒸気機関車列車を運転し、各社が誇った看板列車を運用、ラック式鉄道まで運営して人



わが国初の地下鉄車両（地下鉄博物館）。

客車も再生して展示してある。

ホンモノという点では、名古屋鉄道が造った博物館明治村を抜きに語るわけにはいかないだろう。ここでは、ごく初期に輸入された蒸気機関車と、ホンモノの木造古典客車、それにわが国初の路面電車が、往時の姿のまま営業運転している。本格的なオープン・エア・ミュージアムにして初めてできることである。

鉄道と不動産が車の両輪

気があるのは、これらがすべてホンモノだからである。三岐鉄道の貨物鉄道博物館、秩父鉄道の秩父鉄道車両公園、嵯峨野観光鉄道の19世紀ホールなど、地方民鉄にはユニークな施設が多い。さらに、多くの民鉄で大切に静態保存されている往年の名車両も、当然ではあるがホンモノである。

東日本鉄道文化財団が運営する大宮の鉄道博物館には、松本電鉄（現・アルピコ交通）が保存していた甲武鉄道の電車が展示されている。飯田町・御茶ノ水・中野間で運転されたわが国初の都市高速電車（ラピッド・トランジット）である。いわば通勤電車の元祖だから、意義深い展示物である。解体せずに保存してきた見識にも敬意を表したい。

旧鉄道博物館、交通博物館を経て、現在の鉄道博物館に引き継がれた1号機関車は、島原鉄道が保有していたものである。その顛末を題材にした絵本は、ロングセラーになって今も読み継がれている（阿川弘之・文、岡部冬彦・絵『きかんしゃやえもん』1959年、岩波書店）。鉄道博物館には、津軽鉄道が使った旧型

客車も再生して展示してある。ホンモノという点では、名古屋鉄道が造った博物館明治村を抜きに語るわけにはいかないだろう。ここでは、ごく初期に輸入された蒸気機関車と、ホンモノの木造古典客車、それにわが国初の路面電車が、往時の姿のまま営業運転している。本格的なオープン・エア・ミュージアムにして初めてできることである。

子どもが喜び、お母さんが納得し、収蔵庫が用意され、ホンモノが展示してある。その上で、何を伝えるべきか。民鉄は、都市化（アーバンイゼーション）の中で成長した産業である。模式化して言えば、拡大する都市域に合わせて鉄道の新線を建設し、住宅地を造成、販売して開発利益を上げ、新線の建設費を賄うというビジネス・モデルで成長した。

大都市の郊外に人々が住みつくようになるのは、会社の本社が都心に集中し、そこで働くホワイトカラーが生まれたためで、会社員のみならず官吏や将校なども郊外生活組となった。郊外が都市化する以前にも、旧市内には職工輸送という通勤輸送があり、それはもっぱら路面電車が担っていた。職工輸送は、当時の工具や丁稚の勤務実態から、早朝から深夜にわたる長時間の営業を電車にも強いるもので、積み残しが常態化するほどの需要があったが、輸送単位が小さく、輸送距離が短いため、効率的とは言えなかった。

良質な住宅を勤労者に

――経済大国から生活大国へ――

それを対して、郊外電車は、大型化と高速化により、輸送の生産性を大幅に引き上げた。郊外電鉄は、需要の創造を一旦から始めるビジネスであり、街づくりと一体のものである。安定した給与所得があるサラリーマンが顧客だから、彼らを持つ旺盛な消費意欲に促されて、ターミナルにデパートを造り、終点側には余暇時間に応じた娯楽施設を造った。

このような民鉄の姿は、阪急電鉄の小林一三によって築かれたというのが通説である。それ以前にも、例えば阪神電鉄が、沿線に住宅地を開発して『市外居住のすゝめ』を発行し、販促に用いていた。阪神は西宮、阪急は池田などの住宅地を開発しており、これら初期の民鉄経営については、小林一三記念館、宝塚歌劇の殿堂、池田文庫、甲子園歴史館などの施設で、その実像に触れることができる。

た。トロリーは、集電装置のことで電車を象徴しており、サバースは郊外だから、電鉄郊外住宅地という意味である。これらの住宅は良質かつリーズナブルな価格で知られており、その底流には欧米で力をつけていた住宅改良運動の影響がある。産業革命期の労働者が暮らした惨めな住居を改善して、労働者が郊外で快適に暮らせるようにと考え出されたのがガーデン・シティ（田園都市）である。最初デン・シティ（田園都市）である。最初デン・シティ・シティは、エベネザー・ハーワードの提唱で、ロンドン郊外のレッチワースに誕生し、今もよく原形をとどめている。

緑が多く、買物が便利で、ホールや遊び場もある快適な設計だが、有閑階級向けの高級住宅地ではなく、勤労者のための住宅地である点が特徴である。レッチワースの住宅地内には、ザ・ガーデン・シティ・ミュージアムという小さな博物館があり、ガーデン・シティの思想を今に伝えている。ハーワードの主張は、その著書『ガーデンシティーズ・オブ・トゥモロー』（内務省有志誌1907年、長素連訳『明日の田園都市』1968年、鹿島出版会）に詳しい。

ロンドンでは、郊外線と地下鉄を運営するメトロポリタン鉄道と、その系列の不動産会社が、20世紀の初めにメトロラントというブランドで住宅を分譲した。メトロラントは、質の良い住宅地として庶民に人気があった。住宅改良運動は、ベアトリクス・ポターで有名な自然保護運動や、チャールズ・ピアソンの地下鉄

計画などと同根で、社会改良運動の一つである。

住宅改良運動といっても、住宅の資産価値を減衰するような仕方では、社会に受け入れられない。住環境を良くし、住宅地の価値を高め、所有者の資産価値を守る必要がある。勤労者が所有する不動産まで投機の対象としているようでは、不動産の価格変動による経済的打撃を受けやすくなる。住宅の資産価値を上げること、生活の質を上げることは、共存し得る目標であり、住宅改良運動は、その点で人々の意識改革を目指す啓蒙運動でもあった。

ガーデン・シテイは、瞬く間に各国に波及し、日本では渋沢栄一が田園都市株式会社を設立した。田園都市株式会社、目蒲電鉄と共に東急電鉄の母体となる不動産会社で、洗足や田園調布を開発した。奇しくも東京では関東大震災が発生し、市内に住む人々の郊外移住を促す契機となる。

民鉄による沿線の宅地開発は、第二次大戦後、都市人口が急増する中で盛大に進められたが、やがて新線建設に見合うだけの開発適地が枯渇するという壁に突き当たる。不動産事業は、宅地分譲からビル経営へ、開発から再開発へ、平面から立体へと、その姿を変える。

都市と鉄道のインタラクティブ

— 常設展示から見えてくるテーマ —

19世紀末以降、都市の人口がどのよう

に推移したか。この一世紀余りの間には、工業化、第二次大戦、戦後復興、高度成長、大都市集中、総人口の減少などが起きている。人口配置が激変し、それは今も進行中である。各社線の沿線では具体的にどういう形で定住人口が変化したであろうか。

生産年齢人口の量的な変化、これが鉄道事業に大きな影響を与えるが、それと並んで、沿線居住者の質的な変貌に注目したい。これは、都市における産業立地の変化ということでもあるが、農村から住宅地へ、工場の立地から跡地の再開発へ、重工業から知識集約型産業へ、そこに住む人々と生活の変容を知ることが、地域社会の将来を展望することに役立つに違いない。

民鉄は通勤輸送にどのように取り組んできただろうか。高度成長期に急増した需要、それも朝のピークが高い通勤需要に対して、どのような対策を施したか。あらかじめ在庫を蓄えることができない交通サービスという即時財生産の特性を踏まえて、利用者にわかりやすく説明することは意味があるだろう。

住宅地の開発では、ガーデン・シテイの流れをくむ宅地開発のコンセプトやデザインについて紹介することができる。戦後、異常に上昇を続けた地価の影響で、理想的な住環境を実現したとまでは言い難いが、限られた条件の中で行われた開発が、勤労者の生活と経済成長を支えたのだから、その成果と課題を押さえることが郊外の再生に繋がる。これらが

博物館の常設展示的なテーマである。民鉄の博物館で、路線網の拡大と変遷を時系列で示した路線図を見かける。これは、足を持ったデイベロッパーとしての民鉄の歴史を語り継ぐ、民鉄の博物館ならではの展示である。

おわりに

— 魅力ある郊外の再生に向けて —

民鉄は、市場関連の多角化を進めてきた。多角経営の範囲は、都市で生活する人々のニーズに伴って変わったが、鉄道と不動産がコア・コンピタンスであることに違いなく、これは今後も変わらないだろう。

博物館がアーカイブスの役割を果たすことは言うまでもない。民鉄の博物館には、時の流れに翻弄され、散逸してしまつたかもしれない貴重な資料・証言な

どが、民間企業・団体による不断の努力によって保存されている。そして、次世代を担う人々からの問い掛けを、静かに待っている。

例えば、鉄道の安全を如何にして担保してきたか、何がそれを阻害する要因になったかというテーマを選べば、新人教育に資することもできる。安全からお祭りまで、企画展的なテーマはいくらでもあり、他者とのコラボレーションによって拡充できるものが少なくない。むしろそうするべきかもしれない。

現在の日本では、人口の大都市集中と都心回帰が進んでいるが、欧米には、都市化と共に、反都市化（カウンタースター・アーバナイゼーション）という根強い潮流があることを見逃せない。今日では、通信技術の革新、働き方の変化、単身世帯の増加が、反都市化を進める要因になっている。郊外を都市内と同質化するのではなく、郊外を特徴ある郊外として再生するサバーバナイゼーションという試みもある。米国では大都市から周辺の中小都市へ移動する若年人口が増えているという。

工場労働者の大量輸送が姿を消したように、人口配置、産業立地と、鉄道輸送は刻々とその姿を変えつつある。都心回帰の趨勢がいつまでも続くとは限らないから、長期的な視点を欠かさずに、事態の変化に柔軟に対処することが必要である。魅力ある郊外の再生に向けて、民鉄の博物館がその役割の一端を担うことを期待したい。



1920年代製造の東武電車デハ1形（東武博物館）。

民鉄文化の伝承と発信

[民営鉄道の博物館・資料館 — その使命と役割 —]

展示博物館の枠を超えて
地域とともに。

日本の鉄道が開通して以降、社会基盤として人々の暮らしと結び付いた鉄道は、さまざまな文化や技術を生み出してきた。なかでも地域とより密接な関係を有する民営鉄道は、沿線地域に深く溶け込み、「民鉄文化」とも言うべき、固有の文化・風土を醸成してきた。民鉄が運営する博物館・資料館は、鉄道と地域との絆を知る貴重な場ともなっている。

展示博物館の枠組みを超えて、地元地域との連携を図り、幅広い公益事業を展開する——東武博物館の山田智則館長にお話を伺った。

文●茶木 環 撮影●織本知之



一般財団法人 東武博物館 専務理事 館長

山田智則

Tomonori YAMADA

鉄道産業文化遺産としての車両保存

——東武博物館開館の経緯をお話しいただけますか。

山田 東武鉄道創立90周年事業の一環として、1989年5月20日、伊勢崎線（現・東武スカイツリーライン）東向島駅の高架下に開館しました。交通文化のさらなる普及・浸透が大きな目的ですが、文化施設の開設により、日頃、東武鉄道をご利用くださるお客さまに、利益を還元するという意味合いもあつたと思います。管理運営は、東

武鉄道から委託され、一般財団法人東武博物館が行っています。入館者数は年間10〜15万人で、2017年3月時点で300万人を数えました。

——館内ではさまざまな工夫を凝らした展示がなされていますが、特に実物車両の保存展示が印象的です。

山田 取捨選択はとても難しいのですが、やはり歴史的価値の高い車両や人氣があつた車両など、日本の産業遺産として価値の高い貴重な実物車両の保存は、鉄道系博物館の使命であると考えています。

当初、展示していた実物車両は東武鉄道の開業時に走っていた蒸気機関車2両と初の電車など6両のみでした。09年に耐震補強をはじめ設備の更新を実施したのを契機に、館内のリニューアルを行い、カット車両を含め、展示車両は12両に増加しています。

ちょうどこの年は東武鉄道の創立111年に当たり、これを記念して、既にある東武鉄道初の蒸気機関車・電車に、やはり初となる電気機関車ED101形101号を加え、車両3種、それぞれの1号機を揃えようという計

画が持ち上がり、実現しました。ED101形101号は、中庭に屋根付きのプラットフォームを整備して展示しています。車両は、東武鉄道が近江鉄道に譲渡していた車両を当館が譲り受けましたが、民鉄で、これだけ自社の1号機を揃えているところはないのではないかと自負しています。

現在、鉄道業に限らず、産業文化遺産を保存しようという動きはさまざまな分野で活発になっており、企業系博物館も増えています。実物を保存展示するということは、一企業の歴史を語

るだけではない、日本文化の歴史、日本経済の歴史を語り継いでいくことにつながると思います。

実物をそのまま保存展示したい気持ちは非常に強いのですが、スペースの都合もあり、苦肉の策として、前面部だけのカット展示やコンパクトメントの展示なども行っています。

——実際に電車に乗って、触れて、実感できる体験型の展示も多いようです。

山田 体験型展示は当館の特色でもあります。実際に乗って、触れて、鉄道の魅力を知っていただく。その時代の事柄を実感していただくことも可能になります。

例えば、最初の電車デハ1形5号は吊り革の位置が今より低い。大正末期から昭和に走っていた電車ですから、当時の日本人の平均身長も現代とは差異がある。その差が実感できます。また、1960年に登場した1720系のデラックスロマンスカーは、当時、日光へ向かう外国人のお客さまが多かったためシートピッチが広い。こうしたことも実際に乗って、触れてみないと実感できないでしょう。

——一方で、鉄道は「人の力」で動いているんだということも伝わってきます。

山田 パンタグラフや台車などを展示している「電車の走るしくみ」のコーナーでは、そう実感していただけるだろうと思います。また、東武鉄道車両のOゲージ模型を運転できるジオラマコーナーでは、東武鉄道が実際に使用

している保安システムをそのまま再現しており、前に電車がいたり、踏切が閉まっていなければ電車が止まりません。ジオラマを楽しみながら、保安システムを学んでいただけます。そのほか「パノラマショー」では、東武鉄道車両のH0ゲージ模型が約180両走行して、東武鉄道の1日を紹介しているものと思います。

SLの動態保存を手掛ける

——2017年夏には、蒸気機関車のSL「大樹」の運行が開始され、東武博物館が保有する動態保存車両に新たな車両が加わりました。

山田 日光・鬼怒川地区における蒸気機関車の復活運転は東武鉄道が行っているもので、「産業文化遺産の保存と活用」「日光・鬼怒川地区の活性化」「東北復興支援の一助」を目的として事業が計画されました。「産業文化遺産の保存」という意義において、車両は当館が保有しています。蒸気機関車C11-207はJR北海道より借り受け、車掌車2両はJR貨物とJR西日本、客車はJR四国より譲り受けました。そのほか、東武鉄道ではディーゼル機関車をJR東日本から譲り受けました。

当館では、長年にわたって通勤車両としてお客さまに親しまれた、東武鉄道を代表する電車8000系8111

編成を12年に動態保存化しており、各種イベント等で活用しています。

動態保存という手法により、実物車両の保存と活用が可能であれば、今後とも検討していきたいと思っています。

——「大樹」の運行は鉄道事業者の連携という点でも関心が高まっています。

山田 「大樹」は、車両はJR5社にご協力いただき、メンテナンスについてはJR北海道などに、乗務員養成については真岡鐵道、秩父鐵道、大井川鐵道からご支援やご協力をいただいています。動態保存は「技術継承」という点でも、非常に重要だと捉えています。

地元地域との連携

——鉄道は都市機能の一部であり、沿線地域と密接に連携を取っています。

博物館として、地元地域とどのような関係性を築いていच्छゃいますか。

山田 当館のある東向島地区は、まちとしての歴史が古く、人間関係の濃い、いわゆる下町という土地柄です。そうした下町の特徴を大切に、地元地域との交流を深める活動をできる限り行っています。館内にある「向島サテライト」では、地元地域の名所や文学に

ゆかりのある場所を紹介し、神輿や伝統的工芸品も展示しています。鉄道系の博物館がこれだけの規模の地域の情報コーナーを設置するのは珍しいと思います。

地元商店会の活動も活発で、当館から商店会にお声掛けし、土日祝日に館内で地元地域の名産品を販売したりもしています。当館も商店会の一員ですから、商店会の活動には可能な範囲で協力しています。

ユニークなところでは、農家がないにもかかわらず、商店会が昔この地域で栽培され、今では幻の江戸野菜とも



復活運転する蒸気機関車C11-207 SL「大樹」。



「向島サテライト」には墨田区伝統工芸保存会の協力のもと、神輿や人形など伝統的工芸品を展示。

も合っているという気がします。

——東京・墨田区には、ほかにも企業系博物館があり、各館と連携されているとお聞きしています。

山田 墨田区には、当館のほか企業系博物館の花王ミュージアム、セイコーミュージアム、たばこ塩の博物館、郵政博物館があります。いずれも生活密着産業の博物館で、16年5月に「すみだ企業博物館連携協議会」を発足して、「産業文化遺産をいい形で保存しよう」という志を共有して情報交換や交流を行っています。

1日に5館は難しいが2館ぐらいなら回っていただけるだろうと、モデルコースをつくって紹介したり、5館共通のパンフレットや案内小冊子の作成、配布などを行っています。18年度は「明治150年」の共通テーマで各館が特別展を開催する予定です。

公益事業として館外活動に取り組む

——東武博物館では、スポーツ振興などにも取り組まれていると伺っています。博物館とスポーツの組み合わせも非常に新しく感じます。

山田 当館では、地域の文化振興に貢献することを目的として、当館館内ホールで毎年10回程度、無料の講演会「向島文化サロン」を開催しています。文化だけではなくスポーツにも貢献しようとして、08年度からスポーツ振興事業を開始しました。東武鉄道沿線の小学

5年生までの児童を対象に、野球大会とサッカー大会を開催しています。沿線を幾つかのエリアに分けて、合わせて毎年9大会行います。野球大会では参加賞としてPASMOを贈呈しているんですよ。大会会場への移動に鉄道やバスを使ってもらって、交通機関利用の知識や交通マナーに触れてもらいたいと思っています。

博物館だけで開催するのは不可能なので、各地域の連盟など関係諸団体の全面的な協力をいただいています。また東武鉄道の社員など多くのボランティアの協力が支えられ、毎回、円滑な大会運営ができています。表彰式では制服姿の現業長などが子どもたちにメダルをかけるのですが、とても喜ばれます。

——鉄道文化、地域文化やスポーツ振興と、本当に多岐にわたる活動をされているんですね。

山田 館内展示と、一般財団法人としての「向島文化サロン」やスポーツ振興など公益事業の活動、この両方をきちんとやっているのが当館の最大の特徴だと思っています。鉄道はやはり地域とともにあるものですし、特に東武鉄道沿線には「自分のまちの鉄道」という強い意識をお持ちの方が多いためから。

——6年前に山田館長が就任されて以来、取り組む分野を広げたのですか。
山田 以前はもう少し鉄道色が強かったように思います。スポーツ振興事業なども私が就任する前から行っていました。が、だんだん拡大してきましたね。

やはり公益性を高めたいという思いがありましたし、館内スペースには限りがあり、展示スペースとしてはもう飽和状態になっているという悩みがあります。展示を増設できない分だけ、違う形でいかに新しいものを取り入れていくかを常に考えています。館外活動やミニコンサートなどのイベントもそういった意味で行っているもので、鉄道以外の活動も必然的に増えてきました。けれどもどの活動も、「鉄道の沿線の皆さまとともに」という思いがベースにあることは一貫しています。

——地域との強い結び付きのほか、他の鉄道系博物館とはどのような連携を取られていますか。

山田 大手民鉄関連の鉄道系博物館では「地下鉄博物館」や「電車とバスの博物館」と情報交換をしています。3館とも限られた展示スペースの中で、いかに展示内容を充実させていくかという共通の課題を抱えています。産業文化遺産の保存という使命をいかに果たしていくかが一番大きな命題です。

当館では、体感型・体験型の展示とすることを基本に、保存車両を館外で実際に運行する動態保存を加え、「参加する・学ぶ・遊ぶ」博物館を目指しています。一般財団法人としての公益性の高い活動も大切にしながら、総合的に、博物館活動に取り組んでいきたいと考えています。これまでの展示博物館の枠にとらわれずに新しいことをどんどん手掛けていきたいですね。

言われる「寺島なす」を復活させて、毎年収穫できるまでに行っています。それを使った名産品も生まれ、各地の商店会から、視察が訪れています。

——地域文化が豊かな土壌ですね。

山田 永井荷風の小説『濯東綺譚』で有名ですが、ここは、かつては玉ノ井と呼ばれていた地区で、小説にも登場する「玉の井館」をはじめ、大正から終戦にかけて、寄席がたくさんありました。玉の井館の創業者のご一族を訪ね、往時の様子を聞き取り、14年から「玉の井館演芸会」と称して、当館主催で寄席を開催しています。来館者の評判は上々で、やはりこの土地には、こうしたものがとてもよく似合うように思います。

東武鉄道は路線の歴史が古く、昔から沿線地域にお住まいの方が多く、お客さまとのつながりがとても深い。地元地域と密接に連携し、協力し合うことは企業風土にも土地の風土に

東武博物館

路線総延長 463.3km (現在) の東武鉄道が創業 90 周年を記念して、1989 年に開館した。館内を 8 つのエリアに分けて構成、東武鉄道の歴史や文化、役割を紹介している。東武鉄道で実際に使われた蒸気・電気機関車、電車やバスの実物車両、記念物などを展示。交通の仕組みを実際に見て、触れて、体感できるよう電車・バスの運転シミュレーター、ジオラマなどを展示している。



東京都墨田区東向島 4-28-16

- 最寄り駅 東武スカイツリーライン 東向島駅 (駅隣)
- 開館時間 10:00 ~ 16:30 (入館は 16:00 まで)
- 休館日 毎週月曜日 (祝休日の場合は翌日)・年末年始
- 入館料 4 歳から中学生 100 円、大人 200 円

東武のあゆみ



1924 年に浅草 (現・とうきょうスカイツリー) - 西新井間の電化に伴い新造された東武鉄道初の電車デハ 1 形 5 号を展示。車内の見学もできる。

安全・快適にはこぶ



10030 型運転シミュレーター。0 ゲージ運転コーナーでは 2 両編成の電車を運転し、信号システムも学習できる。



東武鉄道初の蒸気機関車 B1 形 5 号。1 日 4 回、汽笛を鳴らし動輪を回転させる「SL ショー」を開催している。



長く東武鉄道で活躍した貨物列車の ED 5015 号電気機関車、見事にレストアされた 1951 年製のキャブオーバーバス、日光明智平ロープウェイのゴンドラなど、「時代を担った主役たち」が並ぶ。

中庭のプラットフォームに展示された「げこん」のヘッドマークを掲げた日光・鬼怒川線特急 5700 系。その奥には、東武鉄道初の電気機関車 ED101 形 101 号が並ぶ。

時代を担った主役たち



博物館前には、日光軌道線の 203 号連接車 (左)、1720 系デラックスロマンスカーの先頭部 (上) が展示されている。館内から、屋外展示された両車の車内に入ることができる。

関東平野にひろがる東武



東武鉄道の広大な路線や 1 日の走行風景を大パノラマで紹介。模型電車の運転もできる。

リアルタイム



東向島駅ホーム下にある窓から、レール位置の目線で走行する電車を見学できるウォッチングプロムナード。

民鉄文化の伝承と発信

[民営鉄道の博物館・資料館 — その使命と役割 —]

都市交通としての
地下鉄を
アカデミックに伝える。

日本では珍しい地下鉄に特化した「地下鉄博物館」は、帝都高速度交通営団時代の公益事業として1986年に開設され、現在は、東京地下鉄グループの公益財団法人メトロ文化財団が運営している。1927年に日本で初めて開業して以来、都市交通として重要な役割を果たしてきた地下鉄の歴史と技術を、アカデミック性とアミューズメント性の両面から伝え続けている。

地下鉄博物館の賀山弘之館長にお話を伺った。

文●茶木 環 撮影●織本知之



公益財団法人メトロ文化財団 常務理事
地下鉄博物館 館長

賀山弘之
Hiroyuki KAYAMA

日本の地下鉄の歴史を伝える

——開館から30年以上の歴史をお持ちです。まず開館の経緯から教えてくださいませんか。

賀山 地下鉄博物館の運営主体である公益財団法人メトロ文化財団（当初は財団法人地下鉄互助会）は1983年3月、公益事業の一層の充実、拡大を図るとともに公益事業の柱とするため、地下鉄博物館の建設を計画、「地下鉄に関する資料収集班」を結成し、資料収集や保存などの準備を開始しま

した。

当時の帝都高速度交通営団の全面的な協力を得て、85年に建設着工し、86年7月12日、営団地下鉄東西線葛西駅の高架下にて、日本初の地下鉄博物館を開館しました。2016年に開館30周年を迎えています。

——地下鉄博物館は博物館法に基づき博物館として登録されています。

賀山 博物館法に基づく博物館として1987年4月に登録され、また前年の86年には財団法人日本博物館協会、全国科学博物館協議会、東京都博物館

協議会に加盟しています。開館以来の入館者数も順調に推移して、2009年には300万人、16年には400万人を達成しました。

日本博物館協会では、年に1回、全国博物館館長会議を開催していますが、そうした交流の中でいつも改めて考えさせられるのは「博物館としての使命は何か」ということです。地下鉄博物館として、地下鉄に関するものを漠然と展示するのではなく、その時々テーマをより明確にして来館者に伝えていくべきだと思っています。

——そうしたお考えのもと、展示方法の見直しもされていますね。

賀山 東西線橋脚の耐震補強工事に合わせて、博物館の建物や展示物の改装を行い、03年にリニューアルオープンしました。展示内容としての大きな変化は、丸ノ内線300形第1号車を入れたことです。開館時から展示している日本で最初の地下鉄車両（現在の銀座線）1001号車については、車内を常設公開していましたが、重要文化財の指定を受け、特別日を設けて公開するようになりました。これらの車両の

ファンは多く、年配の方が車両を前にお孫さんに昔のことをお話しする光景も時おり見かけます。博物館の展示内容に加えて、来館者によって生きた歴史がそこで語られる。こうした点から、も実車展示がより意義深いものとなりました。

リニューアルにより、従前に加えて「遊び」「体験」の要素を取り入れ、地下鉄が都市生活の中でどのような役割を担っているのか、どのようにして動いているのか、そしてどのように守られているのかなどを、「みて、ふれて、動かして理解する」コンセプトの参加型博物館となりました。

——館内ではどのような展示をされていますか。

賀山 公益財団法人が運営しているということで、東京メトロだけではなく、他都市も含めた日本の地下鉄の歴史や技術の紹介をするなど、幅広く展示しています。もちろん東京メトロ関連の資料が多くを占めますが、東京メトロを例として地下鉄を考えるような展示を常に心掛けています。

そしてアカデミック性を重視するようになっています。先ほど申し上げた日本最初の地下鉄車両となる東京地下鉄道の1001号車と丸ノ内線301号車、東京地下鉄道とともに今日の銀座線をつくった東京高速鉄道の最初の車両129号車などの実車展示により、日本の地下鉄の成り立ちや発展の歴史を直に学ぶことができます。1001

号車や129号車、それにターンスタイルの自動改札機など当館の五つの展示物は近代化産業遺産に指定されており、1001号車は昨年9月、国の重要文化財にも指定されました。

約90年前、地下鉄の父とも言われる早川徳次が、地下に安全に車両を走らせるために奔走し、つくった地下鉄を、現代に受け継ぎ、「文化財」としていかに守り有効に活かしていくかが、当館の使命であると考えています。

——歴史を体感できるというのは大きな意義がありますね。

賀山 博物館法に基づく当館は、歴史博物館と位置付けられています。歴史博物館として展示物の充実を図っていかねばならないんです。来館者の年齢層は幅広いですし、訪日外国人の来館者も増え、多言語での対応が必要になっていきます。多様な来館者に対して、十分に対応し得る充実した展示、解説をしていきたいと思っています。

建設と安全の技術を知る

——歴史の伝承の一方で、「地下鉄をつくる」や「地下鉄をまもる」コーナーでは、通常の鉄道利用では見えない部分に光が当てられています。

賀山 04年に営団地下鉄が民営化され、13号線（現・副都心線）の建設も終了したことから、50有余年におよぶ地下鉄建設の記念碑として13号線シ-

ールドマシンカッターディスクを常設展示する計画を立て、06年に実現しました。直径が6・8m、重量が18トンもあるもので搬入には苦心しましたが、地下鉄建設のダイナミックさを象徴する展示だと思っています。併せてどのように地下鉄をつくっているのか、3Dシアーの立体的な映像でご理解いただけます。

また、「地下鉄をまもる」コーナーのトンネル内部に設置されている施設展示では、地下鉄の安全がどのようにして担保されているか、よくお分かりいただけると思います。

——運転シミュレーターなど体験型の施設も充実していますね。

賀山 展示については、アカデミック性とともにもう一つ重要視しているのが「アミューズメント性」です。「地下鉄ブレイランド」では電車を運転できるシミュレーターが人気を呼んでいます。「メトロパノラマ」では東京の地下をどのように電車が走っているのか、ご覧いただけますし、「ミニジオラマ」では来館者の方にも車両を動かしていただけます。



す。さらに総合指令所体験もできますので、さまざまな面から鉄道の仕事を知っていただきたいと思います。

地下鉄の背景を伝える特別展

——常設展示とは異なる切り口で、特別展も開催されていますね。

賀山 「地下鉄建設工法の変遷展」や「車両技術の変遷展」、「丸ノ内線全通50周年」や「東西線開業と沿線地域発展の軌跡展」など、常設展示の補完的な意味合いと詳細な歴史について理解を深めていただくため、年に3回、特



特別展「地下鉄開通90周年展」では創業者である早川徳次ゆかりの品々を公開した。



踏切音が鳴り、床面ステッカーも貼り付け、飛び出し注意を促す。来館者の「安全確保」を細やかに配慮する。

別展を開催しています。

17年12月30日に日本の地下鉄が開通90周年を迎えたことから、12月2日から翌18年1月28日までの間は、「地下鉄開通90周年展」を開催しました。東京の地下に夢を求めて、創業者の早川徳次が何を実現していったか。その思いの強さを展示で伝えたくかったですね。私自身も山梨のご実家に足を運んでさまざまな資料をお借りしてきました。

——地下鉄が発達していった背景となる社会の動き、また携わった人々を知ること、より総合的に理解が深まります。

賀山 そうです。地下鉄が社会の中で交通インフラとしてどのような役割を果たしてきたか。その時代はどういう時代だったか。そして、人々はどんな苦労をしながら達成してきたのか。常設展においても「地下鉄のあゆみ」を歴史年表とともに展示していますが、テーマ性の高い特別展を開催して、より詳細な歴史を伝え続けていくこと

は、まさに当館の大きな使命であると考えています。

学芸員資格の教育実習受け入れも

——先程お話しになられた博物館法に基づく博物館としての活動についてはいかがでしょうか。

賀山 05年から近郊の中学校の要請にお応えして、職場体験学習を受け入れる一環として行うグループ見学では、学芸員が付いて解説し、教育実習活動に協力しています。また、1989年からは、学芸員の資格取得のための博物館実習の受け入れを行っており、2017年までに42大学、173人を受け入れました。

——海外からの視察も多いのですか。

賀山 ええ。特に東南アジアなどの新興国において、わが国の最先端の鉄道技術に関心が高まっています。当館では、日本の地下鉄についての知識、技術を視察できます。外国の行政や鉄道関係者の訪問者に対しては、積極的な受け入れと対応を心掛けており、昨年もありました。

——博物館以外での活動については、どのようなことをされていますか。

賀山 財団の業務である交通文化事業として、メトロコンサートの開催や映画の上映、小学生を対象にした絵画展、写真や文学などの作品を展示する

メトロ文化展などを当館で実施しています。

また、交通マナーや地下鉄の知識を身に付けてもらうことを目的に、小学生を対象に「鉄道教室」を実施しています。東京メトロの協力を得て、駅を見学し、運転士や車掌の仕事を見た後、地下鉄博物館で説明を受ける内容です。さらに地域支援活動の一環としては、講義を行う出張セミナーや資料の貸し出しなども行っています。

最近では、葛西警察署を中心とする葛西地区のテロ対策ネットワークにも参画しています。文化財防火デーでは、葛西消防署が当館の1001号車が重要文化財であることから、火炎瓶が投げられたという想定で訓練を実施するなど、地域とのつながりも着実に強まっています。

——今後の課題としては、どのようなことがありますか。

賀山 やはり地下鉄博物館の認知度アップです。地下鉄イベントに参加している人でも、博物館の存在を知らない方が多い。PR用のポスターやチラシを制作したり、ホームページ（HP）、ツイッターを開設するなど、広告宣伝活動に取り組んでいます。最近では、SNSなどで存在を知ったという訪日外国人も多く、情報発信に力を入れていきます。

また、インバウンド対応としては、展示物に英語と日本語の解説を付け、部分的には音声ガイドを入れている

ますが、これをさらに多言語化したいと考えています。HPは、英語と中国語の繁体字・簡体字、韓国語で閲覧できるようにしています。

実は04年にマスコットキャラクター「ぎんちゃん」「まるちゃん」を制作し、15年には着ぐるみをつくり、認知されるようにイメージソングもつくりました。館内の定時放送で流し、イベントなどでも使用しています。

——誰にでも利用しやすいことを目指すのは鉄道に共通していますね。

賀山 そうですね。常に「博物館としての使命は何か」を考えながら、現状維持に甘んじることなく、展示内容や展示方法に工夫を凝らし、来館者が楽しんで学べる施設でありたいと思っています。

また、当館にはさまざまな収蔵資料があり、例えば鉄道用具機器なら改札鉄や乗車券集改札ボックス、運転士靴やブレーキハンドル、合図灯など多岐にわたっています。そのほかにも乗車券や制服、視聴覚資料など、日本の地下鉄の歴史を網羅するあらゆる資料が揃っています。資料や画像の一部は、「メトロアーカイブ」としてHPで公開していますが、当館に在籍する5人の学芸員は、鉄道事業者とはまた異なる視点で「鉄道文化」に焦点を当てることができず。収蔵資料を活用した特別展など当館ならではの企画を立て、より充実した博物館活動を行っていきたくと考えています。

地下鉄博物館

1986年に開館した日本で初めての地下鉄博物館。懐かしい地下鉄車両の展示や本物の運転台を使った運転体験など、さまざまな展示を通して、地下鉄の歴史から最新の技術まで「みて、ふれて、動かして」学習できる参加型ミュージアムとなっている。日本と世界の地下鉄についても展示があり、なじみのない国内外の都市の地下鉄事情についても分かるようになっている。

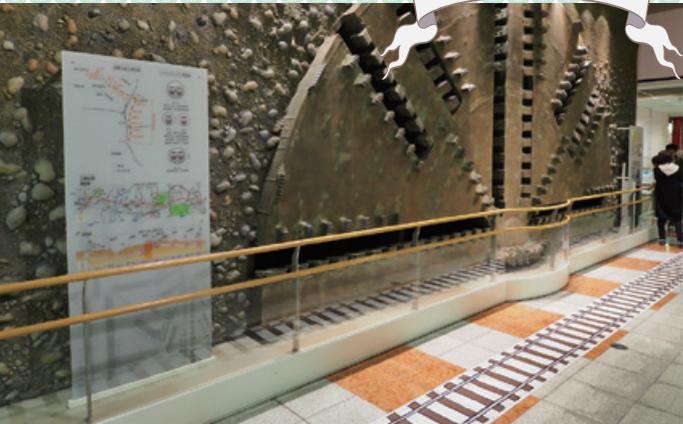
2



東京都江戸川区東葛西 6-3-1

- 最寄り駅 東京メトロ東西線 葛西駅（葛西駅高架下）
- 開館時間 10:00～17:00（入館は16:30まで）
- 休館日 毎週月曜日（祝休日の場合は翌日）・年末年始
- 入館料 4歳から中学生100円、大人210円

地下鉄をつくる



地下空間の立体模型や副都心線の建設で使用した実物の「シールドマシンカッターディスク」も展示。

地下鉄をまわる



日々安全に走るために行われている取り組みを紹介。トンネル内の施設物等も紹介している。



日本最初の地下鉄車両1001号車（現在の銀座線）と、丸ノ内線301号車が営業当時のままの姿で展示されている。



1001号車は国の重要文化財に指定されている。特別公開日に限り、車内に入ることも可能（HP参照）。



開業当初、使用されていたターンスタイルの自動改札機（再現品）。右は、1929年頃につくられたトンネル側壁の一部。

地下鉄車両のしくみ



車両の仕組みや原理を学ぶコーナー。車両のドアの開け閉めやパンタグラフの操作などを体験できる。

メトロパノラマは、模型電車が走り、東京の地下にどのように電車が走っているかを知ることができる。

地下鉄プレイランド



運転シミュレーターがある人気のコーナー。千代田線電車運転シミュレーターでは、本物と同じ動揺装置付きの運転台で運転を体験できる。



民鉄文化の伝承と発信

[民営鉄道の博物館・資料館 — その使命と役割 —]

体験型施設で
まちづくりと
交通機能を学ぶ。

東急電鉄が管理運営する「電車とバスの博物館」が開館したのは1982年。当時、首都圏で鉄道に関する博物館と言えば、「交通博物館」（2006年に閉館）がほぼ唯一で、民鉄による博物館の開館は大きな注目を集めた。

輸送という仕事の重要性、都市交通とまちづくりの関係を、子どもたちに分かりやすく正しく伝える。交通文化を学ぶ、その展示内容は高い評価を得て、博物館は「電バス」の愛称で広く親しまれている。

文●茶木 環 撮影●織本知之



電車とバスの博物館 館長
(株式会社東急レールウェイサービス 業務部)

古山昌明

Masaaki FURUYAMA

開館10年未滿で100万人が来館

——開館直後から大変な人気だったと伺っていますが、開館の経緯などからお話いただけますか。

古山 東急電鉄の創業60周年事業の一環として、1982年、田園都市線高津駅の高架下に開設されました。日頃ご利用いただいている沿線の方々に感謝を伝えたいとの思いからでしたが、大変な人気で、オープンから3カ月も経たないうちに来館者が10万人を超え、90年には100万人を突破しました。

その後、大井町線の溝の口延伸に伴う複々線化工事のため、2003年に現在の宮崎台駅に移転しました。移転からさらに10年以上が経過して老朽化が目立ってきたことから、16年2月に館内展示や施設のリニューアルを行っています。

——どのようなコンセプトで運営されているのですか。

古山 入館口に記されている故五島昇の言葉の通り、人や物を運ぶ輸送という仕事は、人々の暮らしの中で大きな役割を果たしています。鉄道やバスな

どの大量高速交通の発達に伴って、都市と経済は飛躍的に発展してきました。この博物館は、子どもたちに交通とまちづくりの関係を理解し、さらに正しいものの見方、考え方を培ってもらうことを願って開館しています。

その想いは現在も変わることなく、鉄道やバスの仕事、設備を、気軽に「見て、触れて、体験」できる博物館をコンセプトに運営しています。

——具体的にどのような館内展示になっているのでしょうか。

古山 高架下の斜面に建つ4階建ての

A棟と、A棟と道路を隔ててB棟があります。本館に当たるA棟は、宮崎台駅改札前からエントランス通路で直結しており、博物館入り口は4階部分に当たります。1階入り口もあります。

館内は、入館口の下りの3階に七つの展示コーナーがある「パノラマワールド」、2階が実物車両を展示する「ゾーン3450」、1階が電車やバスの運転を体験できる「シミュレーターワールド」となっています。B棟には、主に低年齢の子どもたちを対象にした「キッズワールド」を設けています。

実車展示は、ゾーン3450に往年の名車デハ3450形の先頭車を展示しているほか、シミュレーターワールドに往年の東急バス2台と、1969年に廃止された玉川線で活躍したデハ200形2両編成を展示しています。

また、キッズワールドには「澁谷・櫻木町」のヘッドマークをつけたモハ510形、日本エアシステムで使われていた戦後初の国産旅客機YS-11の先頭部カットモデルを展示しています。

体験型施設の充実でリニューアル

——リニューアルに際しては、どのように進められたのですか。

古山 まず最初に、お客さまのニーズを把握しようと来館者アンケートを実施しました。年齢や性別などの属性、来館の動機や頻度、自宅の最寄り駅や交通手段、好きなコンテンツ、博物館に対するリクエストなどを調査して、その結果、当館をご利用になるお客さまの多くは「田園都市線沿線のお客さままで、電車に乗って、父母と来る未就学児が多い」「リピーターが多い」ことが分かりました。それらを踏まえてリニューアルを検討していくことにしました。

——小さな子どもたちが何回も訪れて、遊びながら自然に学べる施設ですね。

古山 アンケートでは、冷暖房が完備された屋内施設で、天候に左右されずに安心して遊べるという利点が高く評

価されていました。しかしその一方で、展示コーナーや車両などのコンテンツが古い、マンネリ化していて代わり映えないという意見も多かった中で、「体験できる施設」をテーマに、「展示コーナーの充実」と「コンテンツの更新」を二本柱に館内展示を刷新しました。

また、東横線のCGシミュレーターも2台新設しました。運転士養成訓練に使用しているCGソフトを子どもでも運転できるように改良したものです。

で展示しており、ノッチとブレーキの操作で車輪とブレーキを動かすことができるほか、ドアの開閉、車内放送マイクを使って車掌体験もできるようになっています。

——主にどのような展示が導入されたのでしょうか。

また、東急線の1日を紹介する背景映像を新たに作り、BGMは鉄道ミュージシャンで知られる向谷実さんが作曲しています。東急線の運転士など鉄道マンの仕事を紹介する短編映画も併せて上映しています。

——都市の交通を担う電車とバスを一体的に捉えているところが大きな特色になっているかと思えます。

古山 以前から評価をいただいていた運転シミュレーターでは、幅広い世代のお客さまに楽しんでいただけるように、さらに多彩な運転シミュレーターを整備していきました。

——実車展示でも、実際に乗車して操作が体験できるようになっていますね。

古山 電車とバスは都市の交通機関の二本柱だと思っています。東急グループは、地域の住宅開発や東急ストア、東急百貨店など商業施設の充実に代表されるように、各部門が一体となつて、まちづくりに取り組み、鉄道線やバス路線を発達させてきました。まちづくりと電車・バスには密接な関係があるということを理解していただけれ

従来から設置していた8090系運転シミュレーターは、映像や走行音をより忠実に再現し、運転方法も操作を案内してくれるガイダンスモードからノーマルモード、朝ラッシュの時間帯を設定したエキスパートモードまで、三つの難易度を選択できるように、機能を大きく更新しました。また、運転区間も田園都市線、大井町線、東横線の三つの路線があり、種別も各駅停車、特急、急行を用意しています。モードや路線、種別に選択肢があり、終了後には採点が出たりするなど、飽きずに何度でも挑戦したくなるような工夫を凝らしています。



エントランスに掲げられた銘板。五島昇社長（当時）の開館の言葉が記されている。



電車とバスの博物館1階エントランス。東急各線のラインカラーに塗り分けた8色の柵が楽しい。ベビーカー置き場も用意されている。



H0ゲージの模型電車を運転できるジオラマ・シミュレーター。壁面には電車のさまざまな仕事を解説するパネルが並ぶ。

るお客さまも多い。また次の世代へとつなげていただけるように、沿線のお客さまに親しまれる施設として、期待に応えていきたいと思っています。

DENBUS NIGHT MUSEUM イベントを開催

——「大人も面白い」ではなく、「大人だからこそ面白い」というポイントがありますか。

古山 少し変わったイベントなんです。[DENBUS NIGHT MUSEUM]を開催しています。昼間はやはり子どもが優先となるため、「大人ももっと楽しみたい」という声がありました。それではということで、20歳以上の人を対象に会費制で、大人だけで博物館を貸し切り、楽しんでいただくナイトミュージアムの企画です。社員を対象に実験的に実施してみたところ好評で、一般の企画として実現しました。警備などの問題もありますので、80人ぐらいに限定して、普段は有料のシミュレーターやNゲージパークも無料で開放します。参加されるのは30、40歳代の方が多いのですが、土曜日に開催すると、東急沿線だけではなく、首都圏以外の遠方からもいらつしゃいます。

——同じ展示でも、大人には大人なりの楽しみ方ができそうですね。

古山 そうですね。パノラマワールドには、かつての高津駅を再現した「東急コレクション」というコーナーがあ

ります。また旧型電車をイメージしたコーナーで鉄道関係の書籍や雑誌をご覧いただける「ミニ・ライブラリー」があり、これらのコーナーの周辺にはかなり古い資料を一部展示しています。

昭和の空気が醸し出されていて、この一角は、大人の方ならではの楽しみ方をしていただけるのではないかと思います。

——一方、子ども向けの展示では、鉄道やバスの仕事をより深く理解してもらう工夫もされていますか。

古山 「電車のしごと」のコーナーでは、運転士や車掌、駅員の仕事だけではなく、普段、子どもたちの目に触れることのない保線や電気技術員の仕事も紹介しています。パノラマシアターでも、車両工場や保線、電気関係などの仕事を紹介した映像を上映して、鉄道を支える仕事の全般をより深く理解してもらえるように工夫しています。

また、バスの実車展示には、メンテナンスに使っていた道具類と一緒に展示しています。お客さまにはなかなか見ていただけない陰の努力を感じ取っていただけるのではないかと思います。

——今後の課題としては、どのようなことがありますか。

古山 鉄道用具や機器、図書や文書など、収蔵品を整理して展示する機会がないので、これからどうやって活用していくかが課題かと思っています。イベント時に、東急コレクションの

旧高津駅で、古い乗車券類をご覧いただいたり、硬券に日付けを入れてお土産としてお持ち帰りいただいたことがありました。お客さまに楽しんでいただけるイベントを企画して、その内容に合わせて資料を有意義に活用していきたいと考えています。

また、昨年、池上線90周年記念行事として開催された「池上線フリー乗車デー」は大変な賑わいでしたが、今年も当館主催で池上線のフォトコンテストを開催します。皆さまからご応募いただいた写真と一緒に、当館の資料も展示して楽しんでいただければと考えているところです。

——他の大手民鉄の博物館である「東武博物館」や「地下鉄博物館」とは、どのような連携を取られていますか。

古山 ここに足を運ばれるお客さまは、他のさまざまな鉄道系博物館も楽しまれていきます。私自身、当館の常連とも言えるようなお客さまに地下鉄博物館でお会いしたことがあります。

それぞれの特徴がある東武博物館、地下鉄博物館、そして当館と3館を回って見えてくる面白さもあると思います。東武博物館と地下鉄博物館とは定期的に営業やインバウンド対応に関する情報交換をしており、いずれスタンプラリーのような企画を3館合同でやってみたいと考えています。そのような形で連携を取りながら、沿線の方々に愛される博物館づくりをしたいと考えています。

ばと思っています。

——生活に身近な電車とバスという交通手段を通して、自分たちのまちを改めて意識することになりますね。

古山 田園都市線沿線にお住まいの方々が多く、ご来館いただいているので、おそらくそうだと思います。実車展示している東急コーチは、今で言うデマンドバスで、停留所以外でも乗降できました。年配の方がいらつしゃると、このバスを見て「ああ、懐かしい」とおっしゃいます。皆さんと一緒に刻まれてきた歴史を感じる瞬間ですね。展示してよかったですと思います。

今年で開館36年を迎える当館は、開館時に子どもだった世代がお父さん、お母さんになって子ども連れで来館してくださるお客さまが本場に多いんです。祖父・祖母と三世代でお越しにな

電車とバスの博物館

東急電鉄創業60周年を記念して1982年に開設された鉄道とバスの保存展示施設。次世代を担う子どもたちに、「交通とまちづくりの関係」を正しく伝えることをそのコンセプトとしている。2016年2月に、旧「博物館」をA館、旧「イベント館」をB館と改め、館内設備を刷新、リニューアルオープンした。充実した体験施設が特徴で、親子連れを中心に高い人気を博している。



かつての玉川線を走ったデハ200形を展示。「渋谷⇄二子玉川園」の行先表示板を付けた2両編成の連結車は、館内の休憩施設として利用できる。



神奈川県川崎市宮前区宮崎 2-10-12

- 最寄り駅 東急田園都市線 宮崎台駅(宮崎台駅直結)
- 開館時間 10:00～16:30(入館は16:00まで)
- 休館日 毎週木曜日(祝休日の場合は翌日)・年末年始
- 入館料 3歳から中学生100円、大人200円



昭和30～40年代の駅舎を再現した旧高津駅。出札窓口の内部など細かく再現している。



映像と音楽に合わせてH0ゲージの模型電車が走るほか、東急マンの仕事を紹介した短編映画を放映するパノラマシアター。



沿線住民に親しまれた東急コーチの第1号車。運転シミュレーターが設置しており、バス運転体験ができる。



8090系運転シミュレーター。3つの難易度の中から好きな路線、種別を選択できる(有料:1回300円)。



東横線CGシミュレーター。運転士養成訓練にも使われているものを子ども向けに改良。



デハ3450形のカットボディと台車をセットで展示している。運転室内で台車を動かすなどの各種操作ができる。



日本航空機製造YS-11-109「なると」のカットボディ。



1930年代に製造されていたモハ510形を復元展示。車内も公開されている。

民鉄文化の伝承と発信

「民営鉄道の博物館・資料館—その使命と役割—」

膨大な資料で

中京圏の鉄道史を伝える。

名鉄資料館

名鉄資料館は名古屋鉄道100周年を記念して1994年に開設された。名古屋鉄道に関する貴重な資料を保存・管理し、鉄道史のみならず中京圏の産業史も俯瞰できる場所となっている。企業博物館ではあるが、社会貢献活動の一環として、資料公開にも対応している。情報提供という形での地域貢献について、鉄道事業本部計画部の脇本裕司業務教育課長に伺った。

文◎茶木 環／撮影◎加藤有紀



第1展示室。明治時代からの資料や書類など貴重な品々がショーケースに展示されている。



1927(昭和2)年に昭和天皇御召列車を運行。[御召列車に関する達示]や「御召列車運転記念メダル」、当時のダイヤや社内報などが置る。



出征する社員に贈られた「日の丸」。戦時中のヒトコマ漫画なども展示されている。



岐阜県可児市川合北 2-158

- 最寄り駅 名鉄広見線 日本ライン今渡駅 (徒歩 25 分)
- 開館時間 10:00 ~ 17:00
- 休館日 土・日曜日、祝日・年末年始
- 入館料 無料 ※事前予約制

資料の保存・管理を目的に開設

1994年は名鉄のルーツである愛知馬車鉄道の創立100周年となる節目の年に当たる。その数年前に実施された社内アンケートなどの結果から、周年記念事業は資料館建設に決まった。

「当社の資料は、昭和30年代に社史編纂のため、社内各部署に分散していた資料を本社に一元化して保管していたが、その後は、さまざまな部署で資料が収集・保管されていった。そうした現状にあつて、貴重な資料を体系的に保存・管理して有効に活用しよう」と、資料館建設案が挙げられた」と鉄道事業本部計画部の脇本裕司業務教育課長は経緯を語る。

名鉄資料館は、基本的に資料を整理して保存・管理することが目的だが、名鉄教習所の敷地内にあることから、従業員の教育においても活用されている。毎年4、5月になると、新入社員が資料館の見学に訪れて名鉄の歴史を勉強しているという。名鉄の関係者でなくとも、事前に予約の上、見学が可能だ。来館者は年間2000人、うち8割が一般の希望者で、特に宣伝もしていない中でこの比率は、鉄道の歴史や資料への関心の高さがうかがえる。

各部署や個人から寄せられた資料

名鉄資料館のベースとなる資料は、



名古屋鉄道株式会社
鉄道事業本部 計画部
業務教育課長兼教習所所長

脇本裕司

Hiroshi WAKIMOTO

本社で保管していた社史編纂資料だが、開館に当たってはグループ企業を含め各所に資料提供を呼び掛けた。

「社史編纂の際に、創業に関わった方々の親族などから文書類を借り、その返却に当たって『そのまま保管してほしい』と言われたものも、資料館に移設した。乗車券などは、山のように集まった」(脇本課長)という。

OBをはじめ、個人で所有していた貴重な資料も多い。写真を中心に、社章や社報、パンフレットやポスター、制服など。中には戦前の辞令や給与が記された書類などもあり、名鉄を支えてきた多くの社員の素顔や生活が垣間見え、その蓄積の重みを感じられる。

道具や機械類、廃線になった路線の使われなくなった駅名標や行先表示なども、資料として資料館に納められた。

常設展示は2室からなり、第1展示室には、名鉄124年の歴史をたどる乗車券や路線図、『愛知県馬車鉄道の敷設許可願』など、主に文書類が展示されている。全国の鉄道沿線案内図など約1600点の鳥瞰図を描いた吉田初三郎の作品や、1961年に登場したパノラマカーの先頭に付けられてい

民鉄文化の伝承と発信

[民営鉄道の博物館・資料館 — その使命と役割 —]



CTC制御盤。平成元年まで小牧駅に設置されていた。上に展示されている案内表示装置は、左が太田川駅、右が犬山駅に設置されていた。



歴代の制服。女性の制服も展示されている。



第2展示室。名鉄の歴史を物語る駅名標やヘッドマークなど鉄道用具機器が所狭しと並べられている。

— 名鉄のオープン・エア・ミュージアム — 陸蒸気がいまでも走る 博物館明治村

「博物館明治村」は、愛知県犬山市にある野外博物館で、1965年に開村した。明治時代を中心とした60件を超える歴史的建造物を移築・保存、うち11件は国の重要文化財に指定されている。村内では、日本最古級の蒸気機関車・路面電車の体験乗車が楽しめる。



愛知県犬山市字内山1番地

法人名称：公益財団法人明治村

- 最寄り駅 名鉄犬山線 犬山駅（明治村行きバス終点）
- 開村時間 9：30～17：00（季節・イベントにより変動あり）
- 休村日 7/25～9/5の毎週火曜日（8/14を除く）ほか（要確認）
- 入村料 小・中学生600円、高校生1,000円、大学生・65歳以上1,300円、大人1,700円



パノラマカーの先頭部に付いていた行先種別表示板。電動式、白帯特急車の2種を展示している。

第2展示室のジオラマでは、すでに引退した名鉄の鉄道模型が走行する。



明治・大正期から昭和10年代にかけての乗車券。

たエンブレムなども第1展示室に展示されている。

第2展示室には、土木・車両・電気・運転などに関連する機械類を展示。路線開業時に欧米から輸入していたレールのコレクション、タブレット閉塞機、旧型電車に設置されていた主幹制御器や往年の列車のヘッドマークなどが展示されている。

展示点数は合計で1500点ほどだが、収集点数は非常に多く、現時点で整理が終わっているものだけでも3万5000点に及ぶという。資料館職員が、それらの整理やデータ化を進めている。古い書類をスキャニングするデータ化はかなりの苦勞を伴うが、寄贈者の名前も記載して、展示の際には寄贈者名も併せて明示している。

アーカイブとして資料を保存・管理する名鉄資料館のもう一つの役割に、情報提供がある。社内外から寄せられる名鉄に関する問い合わせに対応している。例を挙げれば、社内からは「記念乗車券用を使用する写真はないか」。外部からは「郷土資料館で開催する鉄道展に写真や情報を提供してもらいたい」など、あらゆる分野からの要望が届く。こうした問い合わせには、時に調査を行いながら資料を提供し、丁寧な対応を行っている。

「鉄道会社は地域に支えられている。必要とあればきちんとした情報を提供する。それが名鉄資料館が担う地域貢献」だと協本課長は語る。

中京圏の産業の歴史を伝える

名鉄の歴史は地域の鉄道の合併で成り立っている。1935年に愛知電気鉄道と名岐鉄道が合併、その後、瀬戸電気鉄道・竹鼻鉄道・三河鉄道など、愛知・岐阜両県の中小民鉄各社が合併しながら、現在の名鉄の長大な路線網が構築されてきた。

「現在のお客さまの中には名鉄の歴史を知らずに利用されている方もいる。しかし、中京圏には古くから産業都市が集積し、材料や部品、製品を運ぶことで港湾や鉄道が整備され、発達してきた。つまり中京圏の鉄道は産業があつてこそ発展し、産業も鉄道があつてこそ発展してきたという歴史がある」（協本課長）

基本的には大きく展示を変えることはないが、各路線の周年記念などには特別展を開催している。「名鉄の電気機関車『デキ』写真展」「伊勢湾台風と名鉄電車」「犬山線開通100周年記念展」など年に1、2回ほどのペースで開催、調査活動を行う。

「名鉄資料館は社史とはまた別の意味の生きた資料や情報を所有している。今後も資料を収集し、維持管理して、地域に役立てる資料館でありたい」と協本課長は今後について語る。

多彩な資料の数々が語る名鉄の歴史と中京圏の鉄道史と産業史。膨大な資料の中に潜在する歴史や物語はまだ多く、今後も語られ続けていくだろう。

民鉄文化の伝承と発信

[民営鉄道の博物館・資料館 — その使命と役割 —]

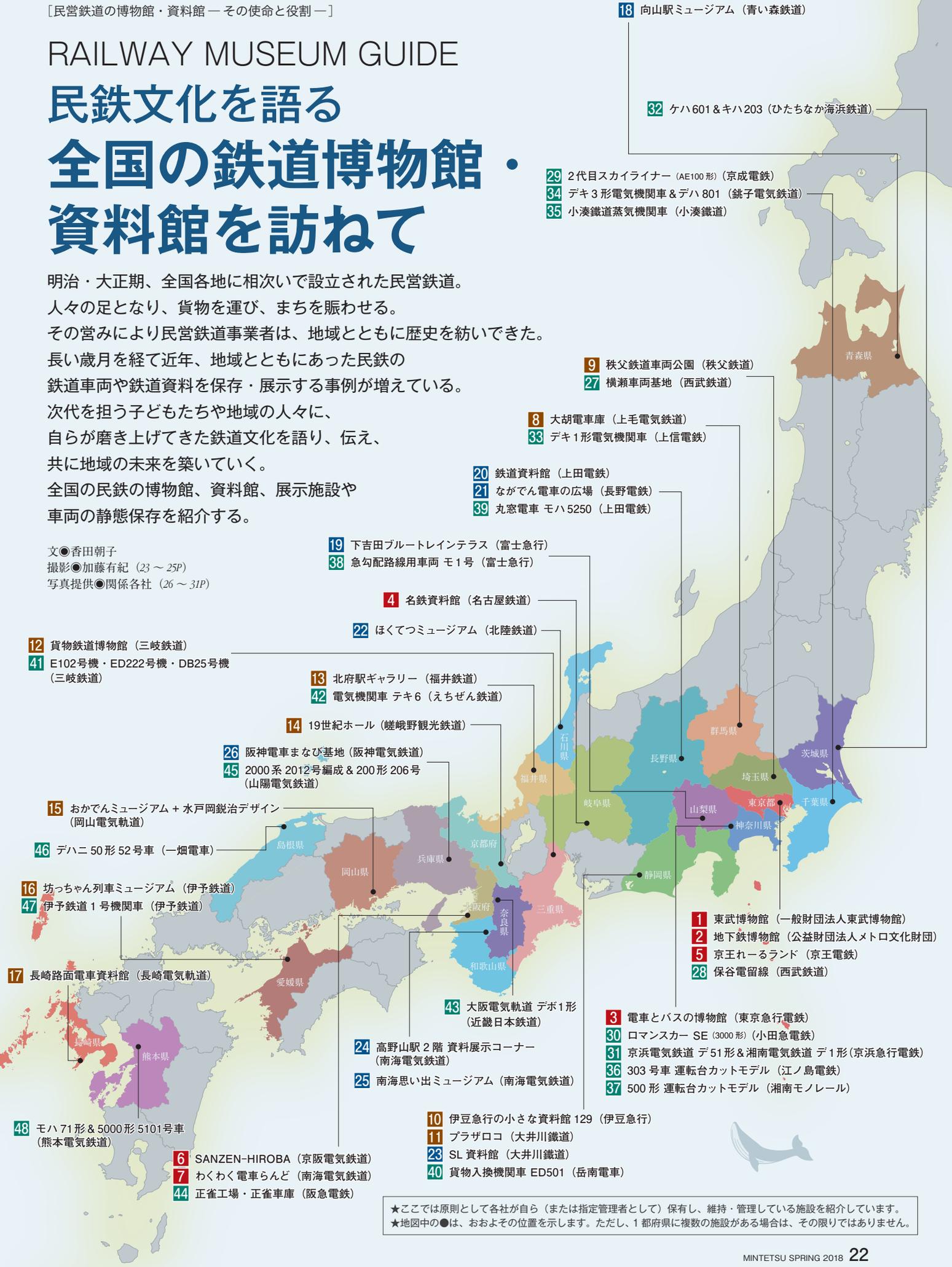
RAILWAY MUSEUM GUIDE

民鉄文化を語る

全国の鉄道博物館・資料館を訪ねて

明治・大正期、全国各地に相次いで設立された民営鉄道。人々の足となり、貨物を運び、まちを賑わせる。その営みにより民営鉄道事業者は、地域とともに歴史を紡いできた。長い歳月を経て近年、地域とともにあった民鉄の鉄道車両や鉄道資料を保存・展示する事例が増えている。次代を担う子どもたちや地域の人々に、自らが磨き上げてきた鉄道文化を語り、伝え、共に地域の未来を築いていく。全国の民鉄の博物館、資料館、展示施設や車両の静態保存を紹介する。

文●香田朝子
撮影●加藤有紀 (23 ~ 25P)
写真提供●関係各社 (26 ~ 31P)



12 貨物鉄道博物館 (三岐鉄道)
41 E102号機・ED222号機・DB25号機 (三岐鉄道)

15 おかでんミュージアム + 水戸岡鋭治デザイン (岡山電気軌道)
46 デハニ 50形 52号車 (一畑電車)

16 坊っちゃん列車ミュージアム (伊予鉄道)
47 伊予鉄道 1号機関車 (伊予鉄道)

17 長崎路面電車資料館 (長崎電気軌道)
48 モハ 71形 & 5000形 5101号車 (熊本電気鉄道)

6 SANZEN-HIROBA (京阪電気鉄道)
7 わくわく電車ランド (南海電気鉄道)
44 正雀工場・正雀車庫 (阪急電鉄)

19 下吉田ブルートレインテラス (富士急行)
38 急勾配路線用車両 モ1号 (富士急行)

4 名鉄資料館 (名古屋鉄道)
22 ほくてつミュージアム (北陸鉄道)

13 北府駅ギャラリー (福井鉄道)
42 電気機関車 テキ6 (えちぜん鉄道)

14 19世紀ホール (嵯峨野観光鉄道)
26 阪神電車まなび基地 (阪神電気鉄道)
45 2000系 2012号編成 & 200形 206号 (山陽電気鉄道)

43 大阪電気軌道 デボ1形 (近畿日本鉄道)
24 高野山駅 2階 資料展示コーナー (南海電気鉄道)
25 南海思い出ミュージアム (南海電気鉄道)

10 伊豆急行の小さな資料館 129 (伊豆急行)
11 ブラザロコ (大井川鉄道)
23 SL資料館 (大井川鉄道)
40 貨物入換機関車 ED501 (岳南電車)

29 2代目スカイライナー (AE100形) (京成電鉄)
34 デキ3形電気機関車 & デハ 801 (銚子電気鉄道)
35 小湊鉄道蒸気機関車 (小湊鉄道)

9 秩父鉄道車両公園 (秩父鉄道)
27 横瀬車両基地 (西武鉄道)

8 大胡電車庫 (上毛電気鉄道)
33 デキ1形電気機関車 (上信電鉄)

20 鉄道資料館 (上田電鉄)
21 ながでん電車の広場 (長野電鉄)
39 丸窓電車 モハ 5250 (上田電鉄)

18 向山駅ミュージアム (青い森鉄道)

32 ケハ 601 & キハ 203 (ひたちなか海浜鉄道)

1 東武博物館 (一般財団法人東武博物館)
2 地下鉄博物館 (公益財団法人メトロ文化財団)
5 京王れーるランド (京王電鉄)
28 保谷電留線 (西武鉄道)

3 電車とバスの博物館 (東京急行電鉄)
30 ロマンسカー SE (3000形) (小田急電鉄)
31 京浜電気鉄道 デ51形 & 湘南電気鉄道 デ1形 (京浜急行電鉄)
36 303号車 運転台カットモデル (江ノ島電鉄)
37 500形 運転台カットモデル (湘南モノレール)

★ここでは原則として各社が自ら (または指定管理者として) 保有し、維持・管理している施設を紹介しています。
★地図中の●は、おおよその位置を示します。ただし、1都府県に複数の施設がある場合は、その限りではありません。



京王線・井の頭線の車両5両を並列に展示。ミニ電車が車両展示の外周を走る（有料：1回100円）。



電車目線で動き回れる「アスレーるチック」。



京王沿線の街並みが再現されたジオラマ展示。実物の運転台で鉄道模型を運転できる（有料：1回100円・5分）。

ほんものに触れて、遊びを通して学ぶ鉄道博物館

京王れーるランド

5



東京都日野市程久保 3-36-39

- 最寄り駅 京王線 多摩動物公園駅（下車すぐ）
- 開館時間 9：00～17：30（入館は17：00まで）
- 休館日 毎週水曜日（祝日の場合は翌日）・年末年始
- 入場料 250円（3歳以上）



小型の運転体験シミュレーター。



*電車のしくみ、を学ぶコーナーには、子ども用の制服も用意。新型車両5000系に乗車して記念撮影ができる。



6000系のカットモデルを使用した大型の運転体験シミュレーター。難易度、列車種別などさまざまな走行を体験できる（有料：1回300円）。

「京王れーるランド」は、京王電鉄開業100周年を記念して、2003年3月に設置された展示施設を、屋外車両展示場を含む2階建ての本格的な施設に改装した鉄道博物館で、13年10月にオープンした。

屋根付きの屋外車両展示場には、1940年代から運行していた往年の車両2400形など、現役を退いた京王線・井の頭線の名車5両が並び、一部の車両を除いて車内も自由に見学できる。また、車両展示場には外周を一回りできるミニ電車の線路が敷かれている。ミニ電車に乗って展示車両をゆっくり眺める、そんな楽しみ方もできそうだ。

屋内の展示施設は、1階が「鉄道の仕組みを学び・触って・体験できるフロア」で、体験アトラクションや鉄道模型ジオラマ、バス展示などで構成されている。実車のカットモデルを使用した運転体験コーナーや車掌体験コーナー、実物の運転台機器を使って鉄道模型を走らせるジオラマ展示など、本物の車両部品に触れたり、映像を見ながら、鉄道の仕事や電車の仕組みを学ぶことができる。

2階は「安心して遊べるキッズフロア」で、カーペット敷きのスペースに設けられた「プラレールで遊ぼう」と、鉄道施設をイメージした遊び場の「アスレーるチック」を中心に、小さな子どもたちが安心して楽しめる空間が広がっている。

親子連れに人気で、年間の来館者数は約18万人となっている。入館が自由になるので、休日など京王れーるランドで1日を過ごす家族も多いという。



京阪電車を見て、知って、体験できるSANZEN-HIROBA。



大阪から京都・滋賀まで、京阪沿線の魅力を再現した「京阪沿線ジオラマ」。



本物の運転台でハンドルを操作すると、正面のスクリーンや側面のビジョンの映像が動き、走行音もリアルに再現される(有料:2,000円・20分)。



ジオラマでは街並みのなかを走る鉄道模型を運転することができる(有料:200円・3分)。



運転シミュレーターは、8000系特急車両と2600系車両の2種がある(有料:300円・約5分)。

6



大阪府枚方市楠葉花園町 10-85
KUZUHA MALL 南館 ヒカリノモール1階

- 最寄り駅 京阪本線 樟葉駅 (下車すぐ)
- 営業時間 10:00 ~ 21:00
- 休館日 年中無休
- 入場料 無料



全89駅の現在と昔の写真を展示した「京阪電車全線全駅いま・むかし」。

見て、体感して 鉄道とまちの記憶を今に伝える SANZEN-HIROBA

京阪電車が長年にわたり開発に取り組んでいる樟葉。「KUZUHA MALL」は、同社が1972年に開業した「くずはモール街」をリニューアールした広域型のショッピングセンターで、2014年3月にグランドオープンした。「SANZEN-HIROBA」は同モール南館に開設されたミュージアムゾーンだ。ここには、くずはモール街開業と同じ年にデビューし、13年3月末に引退した「旧3000系」の先頭車両がデビュー当時の「テレビカー」として復活。展示に当たっては、デジタル動態保存を実現している。「デジタル動態保存」とは、運転シミュレーター機能を備え、運転操作に合わせて画像や走行音が流れ、リアルな体験が楽しめるというもの。車内には併設のプラットホームから出入りして自由に見学できる。

広場は、旧3000系車両のほか、鉄道模型ジオラマ、運転シミュレーターを設置し、さまざまな展示で京阪電車のあゆみや沿線の移り変わりを紹介する「レイルゾーン」、ステージや大型ビジョンを活用して各種イベントを開催する「イベントゾーン」、二つのゾーンで構成されている。これまで公開されることなく保管されていた貴重な資料や展示物も多く、樟葉のまちと京阪電車が歩んできた歴史や文化を、肌で感じ取ることができる。

まだ幼い子どもたちには「新しい発見」の楽しみがあり、その両親や祖父母の世代には「懐かしさ」を感じさせる。地域の記憶を楽しむ、地域の未来を思い描く、そんな体験型のミュージアムとなっている。



大阪府泉南郡岬町淡輪 3990 番地

- 最寄り駅 南海本線 みさき公園駅（みさき公園内）
- 開館時間 9:30～17:00 ※冬季は短縮営業 ※状況により開園時間・閉園時間を変更 ※最終入館は営業終了の20分前まで
- 休館日 不定期 ※みさき公園HPにて、みさき公園の営業日を確認
- 入場料 400円（3歳以上） ※みさき公園の入園料が別途必要

鉄道の仕事を学ぶ 子ども向け 鉄道体験施設 わくわく電車らんど



10000系特急サザンの運転席。



車掌体験ができる旧塗装の7000系。扉の開閉の仕組みを見ることができるのポイント。



ラピートは実物大の模型。運転席には運転士シミュレーターが設置されている。



実写を使ったリアルなシミュレーターは子どもたちに一番の人気。



長さ約5mのカット車両が並ぶ。どの車両も中に入り、運転機器や操作機器を動かすことができる。

南海電鉄が創業70周年を記念して1957年4月に開園した「みさき公園」は、大阪湾に面する広さ28・8haの敷地に、遊園地、動物園、イルカショーのほか、夏季の屋外大型プールを擁する複合型レジャー施設。2014年9月、ここに新たに子ども向け鉄道体験施設「わくわく電車らんど」が開業した。屋内に入らずに飛び込んでくるのが、実際に使用していた10000系特急「サザン」と新塗装・旧塗装の7000系、それに実物大模型の特急「ラピート」を加えた4両のカット車両。それぞれ長さが約5mあり、ラピートは実車と同じ塗料で塗装されている。限りなく本物に近い精巧な実物大模型だ。

これらの展示車両では、運転席に座ってブレーキハンドルを実際に操作したり、扉の開け閉めや車内放送などの車掌体験ができる。また、ラピートでは運転席に設置されたシミュレーターでリアルな運転体験を楽しむことができ、子どもたちの人気を集めているという。

このほか、運転指令室で使用されていた列車運行表示盤や実際に使われていたヘッドマーク、鉄道部品などの展示品もあり、鉄道の仕事についての質問には南海電鉄のOB社員が解説する。

遠足や社会科見学で訪れる幼稚園、小学校も多く、要望があれば、屋外に設置された本物の踏切や信号機を活用して、交通ルール教育・啓発活動も行っているそうだ。

地方民鉄の 鉄道資料館・ギャラリー

—— 地域と紡いできた歴史をいまに伝える。

かつて活躍した蒸気機関車や電気機関車、電車を往時のままに保存し、
鉄道の歴史をたどる資料や写真を展示、公開する。

それぞれの地域の「鉄道の文化」をいまに伝える

地方民鉄の鉄道資料館・ギャラリーは、

訪れる人々に地域の変遷を伝える貴重な情報の場ともなっている。



8 大胡電車庫

1928年の開業時に建設された木造電車庫。駅舎や変電所とともに国の登録有形文化財に登録されている。当時のままの機械工作室や開業当時から走るデハ101、デハ104を公開。また、東急より譲り受けた電気機関車のほか、昔の鉄道部品や写真、記念ヘッドマークなどを展示する「記念資料館」を検修係員の案内で見学できる。

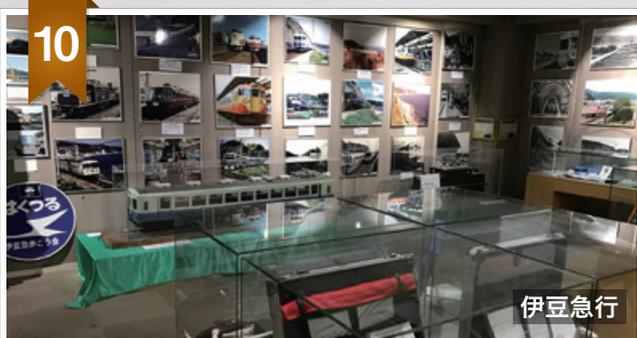
- 最寄り駅 大胡駅（大胡駅西側徒歩1分）
- 開館時間 13:00～15:00・30分程度の見学（要予約）
- 休館日 年中無休 ●入場料 170円（記念の台紙付き硬券入場券付き）



9 秩父鉄道車両公園

秩父鉄道創立90周年事業として、1989年に開園した鉄道公園。秩父鉄道で活躍した電気機関車や貨車など10種類の車両が展示されている。パレオエクスプレスの運行日には、園内の転車台で行われる蒸気機関車の方向転換作業を間近に見ることができ、多くの鉄道ファンや家族連れが訪れる。

- 最寄り駅 三峰口駅（徒歩1分）●開園時間 9:00～17:00
- 休園日 年中無休
- 入場料 無料



10 伊豆急行の小さな資料館 129

1961年の開通以来、伊豆とともに生きてきた伊豆急行の歴史をたどる資料館。開通当時の時刻表や記念切符、歴代車両のパネル写真や模型、引退した200系や初代リゾート21の運転台にあった計器類など、伊豆急行の歴史を物語る数多くの品々が展示されている。伊豆急行線電車のDVDも放映。

- 最寄り駅 伊豆高原駅（駅構内「やまもプラザ」2階）
- 開館時間 9:30～17:00 ●休館日 年中無休
- 入場料 無料



11 プラザロコ

1997年に開業した複合施設。ドイツ・コッペル社製の小型SL2両と井川線で使われていたCスロフ形客車を展示し、SL2両はともに運転台に入ることできる。昭和30年代の駅舎を模した展示コーナーのほか、鉄道模型やSLに関連したグッズも展示。館内にはSL乗車券の販売窓口や土産物店が併設されている。

- 最寄り駅 大井川本線 新金谷駅（駅前）●開館時間 9:00～17:00
- 休館日 年中無休
- 入場料 無料

12



三岐鉄道

貨物鉄道博物館

日本初の鉄道貨物専門の博物館として2003年に開館。未来技術遺産に登録された貨車をはじめ、産業文化遺産として後世に残すべき貴重な貨車、機関車、コンテナ等を保存展示し、貨物関係資料、貨車の部品などを収蔵している。管理運営は、各地から集まったボランティアたちにより行われている。管理者/特定非営利活動法人 貨物鉄道博物館

- 最寄り駅 三岐線 丹生川駅（駅に隣接）
- 開館日 毎月第1日曜日（1月のみ第2日曜日） ●開館時間 10:00～16:00
- 入場料 無料 ※屋外の展示車両は随時見学可能。

13



福井鉄道

北府駅ギャラリー

1924年開業の北府駅。大正時代の雰囲気を残す駅舎は、国の登録有形文化財に指定されている。駅舎内に設けられたギャラリーには、福井鉄道の歴史を伝える資料や歴代車両の写真、実際に使われていた200形の車両部品や工具、駅の備品など、貴重な資料約120点が展示されている。

- 最寄り駅 福武線（鉄道）北府駅（駅舎内） ●開館時間 見学時間自由
- 休館日 年中無休
- 入場料 無料

14



嵯峨野観光鉄道

19世紀ホール

5両の蒸気機関車が保存されている。ホールの入り口には、SLの動輪を使ったモニュメントとともに、迫力ある勇姿のD51ナメクジ型を展示。ホール内にはD51、C56、C58、そして旧国鉄時代の鷹取工場で技術者養成のための教材として使用された「若鷹号」が入念に整備され、当時のままの姿で展示されている。

- 最寄り駅 トロッコ嵯峨駅（駅構内） ●開館日 トロッコ列車の運転日
- 開館時間 9:00～17:00
- 入場料 無料

15



岡山電気軌道

おかでんミュージアム+水戸岡鋭治デザイン

工業デザイナー水戸岡鋭治氏が設計を担当したミュージアム。大人気のTVアニメ「チャギントン」を大型スクリーンで楽しめるシアタールーム、水戸岡氏デザインの車両やチャギントンのプラレールで遊べるプレイルームなどがある。関連会社の和歌山電鐵の「たまグッズ」や岡山電気軌道のグッズも販売。

- 最寄り駅 東山・おかでんミュージアム駅（岡山電気軌道南車庫内に併設）
- 開館時間 10:00～16:00 ●休館日 毎週火曜日、お盆・年末年始
- 入場料 大人1,000円 小人500円

16



伊予鉄道

坊っちゃん列車ミュージアム

1887年の創立以来、積み重ねてきた伊予鉄道の歴史を紹介するミュージアム。館内には、創業時から約67年間、松山平野を走り続けた「坊っちゃん列車」原寸大レプリカを展示。これまで公開されることがなかった鉄道ファン垂涎のレアな車両部品・資料（順次入れ替え）も間近で見ることができる。

- 最寄り駅 松山市駅（伊予鉄グループ本社ビル1階）
- 開館時間 7:00～21:00 ●休館日 年中無休
- 入場料 無料

17



長崎電気軌道

長崎路面電車資料館

「今昔写真」や「年表」、「路線変遷図」などを通して、1915年の開通から近年まで、路面電車と長崎の街の歴史を学ぶことができる。車両部品等も多数展示。開通時に走った1号車運転台の実物大レプリカでは、ハンドル操作体験や記念撮影もできる。車両メーカーが製作した超低床式車両3000形ミニ電車（約10分の1スケール）も展示。

- 最寄り駅 浜口町停留場（長崎西洋館3階） ●開館時間 11:00～17:00
- 休館日 長崎西洋館休館日
- 入場料 無料

鉄道ミニギャラリーと 車両の静態保存

—— 地域と鉄道の「記憶」を保存する。

駅の待合室などを活用して設けられたギャラリーや展示施設。
ホームや車両基地に保存された数々の名車両。
決して大掛かりなものではなく、また限られたコレクションではあるが、
民鉄は地域と鉄道の「記憶」を大切に保存している。

1 ミニ資料館・展示施設

18



青い森鉄道

1922年に開設された向山駅。旧国鉄時代に向山駅で使用されていた鉄道関連用具など、鉄道ファン垂涎の珍品、名品を集めた手づくり博物館が開設されている。寄贈品を含めた数百点に及ぶ展示品のほか、鉄道ジオラマも常設されている。管理者/向山駅愛好会

向山駅ミュージアム

●最寄り駅 向山駅 (旧事務室内) ●開館時間 9:00~16:00 (12月~3月は10:00開館) ●開館日 土・日・祝日 (不定休あり) ●入場料 無料

19



富士急行

寝台特急「富士」で使用された客車と同型車両のほか、富士急行線で活躍した旧フジサン特急展望車両、貨車などを展示。土休日には、使用当時のまま保存されたブルートレインの車内に入ることもできる。

下吉田ブルートレインテラス

●最寄り駅 大月線 下吉田駅 (ホームに併設) ●営業時間 10:00~16:00 ●休館日 毎月第1月曜日 (祝休日の場合は翌日) ●入場料 100円 (富士急行線内で有効な乗車券を持っている場合は無料)

20



上田電鉄

1963年に廃止された西丸子線下之郷駅待合室を改修、2007年に開設された。上小地域で運行していた西丸子線、丸子線、真田傍陽線、別所線の懐かしい写真や資料、駅名看板など、地域の思い出の品々が展示されている。

鉄道資料館

●最寄り駅 下之郷駅 ●開館日 イベント開催時に開館 ●入館料 無料

21



長野電鉄

1964年から48年間にわたり活躍した、長野電鉄のオリジナル特急車両2000系D編成が静態保存されている。当時の姿そのままに保存展示されており、先頭車に限り、車内の見学もできる。

ながでん電車の広場

●最寄り駅 小布施駅 (1番ホーム隣) ●営業時間 駅営業時間内 ●休館日 年中無休 ●入場料 入場券 (または当日有効の乗車券)

22



北陸鉄道

石川線鶴来駅の待合室に設置されたミニギャラリー。かつて使用していた方向板・鉄道電話・スタッフ閉塞キャリアーなどの鉄道用品、車両模型・写真の展示コーナーが設置されている。

ほくてつミュージアム

●最寄り駅 石川線 鶴来駅 (駅待合室) ●営業時間 駅営業時間内 ●休館日 年中無休 ●入場料 無料

23



大井川鐵道

SLの部品のほか、ナンバープレートや実際に使用したヘッドマークなどSLに関する資料が所狭しと展示されている。大井川鐵道の年表や写真も併せて展示され、手元のレバーで模型が操縦できる鉄道模型ジオラマも設置。

SL資料館

●最寄り駅 大井川本線・井川線 千頭駅 (駅付属) ●開館時間 9:00~16:00 ●休館日 トーマスフェア開催中は休館 ●入場料 小学生以上100円

24



南海電気鉄道



高野山駅2階 資料展示コーナー

「高野山駅の駅舎の歴史」「昭和天皇后陛下の行幸啓」など、南海電車と高野山の歴史を映像やパネルで紹介。また、スイスの三大観光特急の一つ「ゴールデンパスライン」を運行するモントルー・オーベルラン・ベルノワ鉄道との姉妹鉄道協定を記念して贈呈された鉄道模型などを展示している。

- 最寄り駅 鋼索線（ケーブルカー）高野山駅（駅舎2階）
- 開館時間 鋼索線営業時間内
- 休館日 年中無休
- 入場料 無料

25



南海電気鉄道

南海思い出ミュージアム

ホームでは、レールを固定するために使われた犬釘や実際に車両に取り付けていた社章、さまざまなメーカーの古レールなど秘蔵品を展示。上屋に使用している外国製の古レールは製造会社の刻印等を研磨し、読みやすくしている。

- 最寄り駅 高野線 高野下駅（ホーム上）
- 開館時間 駅営業時間内
- 休館日 年中無休
- 入場料 入場券（または当日有効の乗車券）

26



阪神電気鉄道

阪神電車まなび基地

阪神電車をはじめ鉄道についての理解を深めてもらうことを目的に、2015年から小中学生を対象に、無料で体験型の親子見学会等を開催している。鉄道の歴史をまとめた展示パネル、大正・昭和期に活躍した旧型車両や踏

切設備等を使って、阪神電車の歴史と取り組み、安全運行を支える鉄道の仕事、交通ルールなどの学習を一体的に行っている。また、隣接する阪神野菜栽培所の見学では、水耕栽培の仕組みや成長過程を学ぶことができる。

- 最寄り駅 本線 尼崎センタープール前駅（高架下、徒歩約3分）
- 開館日 不定期で親子見学会等を開催（無料）

2 静態保存車両

27



公開イベント時に撮影

横瀬車両基地

- 最寄り駅 西武秩父線 横瀬駅
- ※原則非公開（鉄道イベント開催時等に一般公開）

西武鉄道

除籍車両の保存留置と車両の解体作業を実施している。保存車両はE71・E854など機関車7両、355系・5000系など電車6両ほか合計15両。保存車両は常時シートをかけ留置している。

28



資料写真

保谷電留線

- 最寄り駅 池袋線 保谷駅
- ※原則非公開。

西武鉄道

旧保谷車両基地。2000年、武蔵丘車両基地の開所に伴い、電留線となった。E11形電気機関車12号機と、5形蒸気機関車5号機を静態保存している。保存車両は常時シートをかけ留置している。

29



2代目スカイライナー (AE100形)

●最寄り駅 本線 宗吾参道駅
※原則非公開 (鉄道イベント開催時等に一般公開)

京成電鉄

1990年に就役し、2016年に引退した2代目スカイライナー AE100形(写真)を2017年より宗吾車両基地に保存。日本初の空港特急初代スカイライナー旧 AE形、地下鉄相互乗り入れ車両の旧3000形をはじめ200形なども併せて保存している。

30



ロマンスカー SE (3000形)

●最寄り駅 小田原線 海老名駅 (海老名電車基地)
※原則非公開 (鉄道イベント開催時等に公開される場合もある)

小田急電鉄

1957年に就役し、当時の狭軌スピード世界一を記録。パーミリアンオレンジを基調とした塗色と流線型のスマートなスタイルは特急車両の先駆けとなった。1992年引退。

31



京浜電気鉄道 デ51形&湘南電気鉄道 デ1形

●最寄り駅 久里浜線 京急久里浜駅 (徒歩15分、京急ファインテック久里浜事業所)
※原則非公開 (鉄道イベント開催時等に公開される場合もある)

デ51形は、京急の前身である京浜電気鉄道が日本で最初に製造した半鋼製車体電車である。1964年廃車時のクハ141(写真)を、創立80周年を記念して復元保存している。同じく前身の一つである湘南電気鉄道のデ1形も復元保存している。管理者/株式会社京急ファインテック

32



ケハ 601 & キハ 203

●最寄り駅 那珂湊駅 (駅から徒歩5分)
●見学可能時間 土曜日 9:00~14:00 (要事前予約) ※敷地外からの見学撮影は常時可能。

ひたちなか海浜鉄道

浜線で活躍を終えたケハ601(1992年廃車)、キハ203(2006年廃車・写真)を静態展示。那珂湊駅にて、おらが湊鉄道応援団スタッフに見学を申し出るか、車前に見学を予約する。

33



デキ1形電気機関車

●最寄り駅 高崎駅
※原則非公開 (鉄道イベント開催時等に一般公開)

上信電鉄

1924年にドイツのシーメンスシュケルト社から購入した。貨物列車牽引に長年使用していたが、1994年の貨物輸送廃止に伴い、定期運行を終了。その後はイベント列車として運行してきたが、現在はイベント開催時に一般公開している。

34



デキ3形電気機関車&デハ801

デキ3 ●最寄り駅 仲ノ町駅 (仲ノ町車庫)
デハ801 ●最寄り駅 外川駅

銚子電気鉄道

1923年製のデキ3は、日本一小さい凸型電気機関車(写真)。入線当時のままの姿で保存している。1950年製のデハ801は「デハ801を往年の姿に！」車両修復プロジェクトで修理を施し、無料で一般公開している。

35



小湊鐵道蒸気機関車

●最寄り駅 五井駅 (五井機関区構内)
●見学可能時間 9:00~16:00 (車輛課事務所に申し出)

小湊鐵道

千葉県指定文化財に登録された蒸気機関車3両を保存。1号、2号機関車は開業前年の1924年に米国から輸入。B10-4は1894年英国製で、1950年まで使用していた。

36



303号車 運転台カットモデル

●最寄り駅 江ノ島駅 (上りホーム待合室)

江ノ島電鉄

2007年に運用を終了した303号車の運転台カットモデルが展示されている。プラレールのジオラマ、1001号車の模型、電車のヘッドマークなども併せて展示。

37



500形 運転台カットモデル

●最寄り駅 湘南深沢駅 (湘南モノレール車両基地)
※原則非公開 (鉄道イベント開催時等に一般公開)

湘南モノレール

2016年に引退した500形車両のカットモデル。運転台部分をカットし、シート、運転台周辺機器、計器、スイッチ類等がそのままの状態で見学されている。

38



急勾配路線用車両 モ1号

●最寄り駅 河口湖線 河口湖駅 (駅前ロータリー)

富士急行

富士急行の前身である富士山麓電気鉄道が1929年開業の際に新造した車両で、急勾配対策を施した当時の最新鋭車両だった。駅前ロータリーにて静態保存している。

39



上田電鉄

1927年に日本車輛で3両製造、戸袋窓が楕円形をしていることから「丸窓電車」の愛称で親しまれたモハ5250型。1986年に引退し、静態保存されている。

丸窓電車 モハ5250

●最寄り駅 別所温泉駅（駅構内）
※イベント開催時には車内開放。

40



岳南電車

貨物輸送営業時に活躍した入換機関車ED501（写真）が留置され、ホームから見える富士山をバックに写真撮影ができる。ED402、ED403、ED291も見学可能。

貨物入換機関車 ED501

●最寄り駅 岳南富士駅（駅構内）

41



三岐鉄道

駅舎プラットホームの一部を利用した駅前公園に、三岐線創業時に新造された蒸気機関車E102号機、電気機関車ED222号機、ディーゼル機関車DB25号機の3両が展示されている。

E102号機・ED222号機・DB25号機

●最寄り駅 三岐線 西藤原駅（西藤原駅前公園）

42



えちぜん鉄道

1920年製造の電気機関車。勝山ー福井間の貨物輸送に使用されたもので、動態可能な電気機関車としては日本最古級（3番目）といわれる。梅鉢鉄工場製。

電気機関車 テキ6

●最寄り駅 勝山永平寺線 勝山駅

43



近畿日本鉄道

1914年、近鉄の前身・大阪電気軌道が上本町（大阪）ー奈良間の開業に備えて新造した木造電車。1965年に復元され、五位堂検修車庫で展示保存されている。

大阪電気軌道デボ1形

●最寄り駅 大阪線 五位堂駅（徒歩10分、五位堂検修車庫内）
※「きんてつ鉄道まつり」開催時に見学可能。

44



阪急電鉄

貴重な旧型車両の現車を保存している。1形、10形、600形は静態保存。P-6（116号車）、900形は動態保存車両として復元した。そのほか920系などがカットボディで保存されている。

正雀工場・正雀車庫

●最寄り駅 京都本線 正雀駅（正雀工場・正雀車庫）※阪急レールウェイフェスティバル（5月・10月、事前応募制）で公開 ※正雀工場見学（10名以上の団体、要予約）

45



山陽電気鉄道

1962年に製造された、日本初のアルミニウム合金製車体である2000系2012号編成（写真）を静態保存している。また、1936年に7両製造された200形車両の1両、206号も原型に復元して静態保存している。

2000系2012号編成&200形206号

●最寄り駅 本線 東二見駅（徒歩5分、東二見車両工場・東二見車庫）
※山陽鉄道フェスティバル（10月）で一般公開。

46



一畑電車

1928年製造の日本最古級のオリジナル車両。2009年3月に営業運転を終了、引退後、映画「RAILWAYS 49歳で電車の運転士になった男の物語」（配給：松竹、2010年）に出演した。

デハニ50形52号車

●最寄り駅 大社線 出雲大社前駅
※見学時間 8:00～18:00

47



伊予鉄道

わが国に現存する最古の軽便機関車。夏目漱石の小説「坊っちゃん」で、マッチ箱のような汽車と紹介され親しまれている。日本国有鉄道から鉄道記念物に、愛媛県から有形文化財に指定されている。

伊予鉄道1号機関車

●最寄り駅 高浜線 梅津寺駅（梅津寺公園） ●入園料 100円
●開園時間 9:00～17:00 ●休園日 毎週木曜日

48



熊本電気鉄道

1928年製造のモハ71形を再整備して、動態保存されている。2016年、惜しまれつつも引退した5000形5101A号車（元東急5000系「青ガエル」・写真）もクラウドファンディングにより再塗装して保存されている。

モハ71形&5000形5101号車

●最寄り駅 菊池線・藤崎線 北熊本駅（車両工場内）
※鉄道イベント（10月）開催時等に一般公開。



東武鉄道初の蒸気機関車と初の電車が並ぶ。SL B1形 5号とデハ1形 5号
(東武博物館)

みんな てつ Vol. 65

SPRING 2018
春号

- 発行所／一般社団法人 日本民営鉄道協会
〒100-8171 東京都千代田区大手町2丁目6番地1号
TEL：03-5202-1402 FAX：03-5202-1412
URL：http://www.mintetsu.or.jp
- 発行人／一般社団法人 日本民営鉄道協会広報委員会
- 企画編集／一般社団法人 日本民営鉄道協会広報部長会（東武鉄道、西武鉄道、京成電鉄、京王電鉄、小田急電鉄、東京急行電鉄、京浜急行電鉄、東京地下鉄、相模鉄道、名古屋鉄道、近畿日本鉄道、南海電気鉄道、京阪電気鉄道、阪急電鉄、阪神電気鉄道、西日本鉄道）
- 企画編集協力／時事通信出版局「みんなてつ」編集室 香田朝子
- 写真／織本知之／加藤有紀
- アートディレクション・デザイン／浜田修司／大島忠里子
- 印刷／大日本印刷株式会社

※本誌の記事、写真、イラストレーション、ロゴの無断転載を禁じます。