

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ので、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

―博物館で知る民鉄のビジネス・モデル―

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、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。

それに対して、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。

良質な住宅を勤労者に

―経済大国から生活大国へ―

目を北米に転じれば、日本よりも一足早く、インターアーバン（都市間電車）やサバーバン（郊外電車）と呼ばれる電鉄会社が、盛んに住宅地を開発していた。電鉄会社が開発した郊外住宅地は、トリー・サバーブスと呼ばれて人気があっ

た。トロリーは、集電装置のことで電車を象徴しており、サバーブは郊外だから、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

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

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・証言がある。

だが、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）。