

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私は思っています。

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ー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日を紹介してあげるものと思います。

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。そうした下町の特色を大切にして、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、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に支えられ、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くいますから。

——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。

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）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。



東武の幕開け



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ED5015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ブロード。