

第3章

鉄道ファンの現状、そして未来へ

第1部で鉄道趣味の歴史・分類・特色などを述べ、第2部で鉄道ファンの様態・特徴・コミュニティなどを著述し、第3部ではそうした鉄道趣味と鉄道ファンの結実としてのイベント、マナーを論じた。最終章に当たる、本章では、本誌のまとめ・結論に位置づけられる部分である。

鉄道ファンと鉄道ブームを主な切り口として、鉄道趣味と鉄道ファンが置かれた現状、そして鉄道趣味のあり方、関わり方を論じる。

1. 鉄道趣味の「時代」

鉄道ファンの現状。普遍的・恒常的趣味とされる鉄道趣味の世界にも、世代毎にエポックメイキングな出来事があり、その事象を核に「鉄道趣味の時代」が形成されてきた。いわゆる、鉄道ブームである。

第2部第5章でも述べたが、2000年代初頭からの「鉄道ブーム」(以下、「鉄道ブーム」と述べる)は何が「時代」を形成しているのかが掴みづらい。それゆえに、鉄道ブームが実際に存在しているかどうか、あるいは、ブームの影響力がどのようなものであったかは、鉄道ファンの中でもコンセンサスが取れていない。主要鉄道ファン誌の編集長が、『週刊東洋経済』の取材に対し曖昧な回答しか出せていないのはその証左と言えるだろう。

2. 鉄道ブームとは何か・再

我々一橋鉄研が、この「鉄道ブーム」をどのように解釈したかを再提示すると、「鉄道ブーム」は「鉄道」ブーム、そして「鉄道ファン」ブームであったということだ。

繰り返しになるが、「鉄道」ブームであるゆえんは、SLやブルートレインといった特定の「固有名詞」に固執していない点、非・鉄道ファン(一般市民層)に「鉄道」を趣味としての認知を与えたという点にある。

そして「鉄道ファン」ブームとは何か。上述の通り、特定の対象に目的が絞りがつかなかった今回の「鉄道ブーム」であるが、これに困惑したのがマスコミなどであった。取材対象が絞りづらく、「鉄道ブーム」の構図が描きづらい

ためだ。そのため「鉄道ブーム」の初期から中期にかけて(2003年頃から2007年頃まで)マスコミは積極的に「鉄道ファン」を掘り起こした。代表的な人物として、横見浩彦・向谷実・原武史・木村裕子などがある。こうした人物は、マスコミに取り上げられる以前から、鉄道ファンとして特異なキャリアを積み上げ、鉄道ファンには知られる強烈な個性を持つキャラクターたちであった。彼らは、マスコミにとっても非・鉄道ファンとの違いを描き出す、「鉄道ブーム」にとって重要なキャラクターであった。また、NHK衛星第2放送で放映されていた『熱中時間 忙中趣味あり』¹では、上記の著名な鉄道ファンとは異なる(彼らが出演することもあった)市井の鉄道趣味人が取り上げられた。

同番組は年1回か2回、『鉄分補給スペシャル』と称して、鉄道ファンに特化した番組を放映し、一般的な鉄道趣味とは異なる趣味を持った鉄道ファンが多々登場した。一例として、トイレタンク²熱中人・デッドセクション³熱中人があった。また、当会OBが殖民軌道⁴熱中人として登場した。

マスコミがこうして鉄道ファンを取り上げる際に、従来あまり知られていなかった鉄道ファンの生態、趣味傾向が明らかになった。一方で、報道・特集の構成は、マスコミが積極的に行う「ステレオタイプなオタク像」提示の一類型に留まっている印象を受けた。これは、鉄道ファンが鉄道ファンを眺めた時にはわかりにくい、非・鉄道ファンから見れば「鉄道ファンは奇妙な存在なのだ」との印象を画面から受けた。

だが、鉄道ファンの多くは、マスコミが提示したこれらの鉄道ファン像と、その姿に接した一般市民の関係に関してはあまり深く考えることはなかった。

一方で、一般市民層は、提示された鉄道ファン像を極めて奇異な存在として受け取った。そうした中で、各種の引退イベントによる鉄道ファンという

¹ 2004年から2010年まで、NHK衛星第2放送で本編が、ダイジェスト版が総合テレビで放映されていた教養バラエティ番組。様々な趣味人を熱中人と呼び、毎週熱中人が熱中している趣味と熱中人の様子を紹介していた。

² 一部の鉄道車輛には、トイレが備えられているものがある。そうした車輛には、汚物や排水を回収するためのタンクが備え付けられている。おおむね、車輛の端部に取り付けられており、車両工場や保存車輛などで観察することが出来る。

³ 電気鉄道の電化方式には、大別して直流と交流の2種類ある。直流電化の路線と、交流電化の路線がつながっている場合、電化方式から直接架線を接続するわけにはいかないため、電気が流れない無電区間を緩衝帯として設置する。これがデッドセクションである。

⁴ おもに北海道で、開拓のために設営された敷設された特殊軌道。JRやおもな鉄道会社と異なり、多くが簡易軌道・小型車輛で建設され、昭和40年代からのモータリゼーションの進展などによって全滅した。

集団が彼らの前に、やはり特異な存在として提示された。

更に、2009年頃から鉄道ファンによる列車往来妨害などの迷惑行為が目立ち始めると、マスコミは積極的に報道を行った。ただ、こうした報道は非・鉄道ファンよりも鉄道ファンが積極的に問題として取り上げた。「鉄道ブーム」の末期になって、ようやく鉄道ファンが鉄道ファンを顧みるようになった。ブームというのは、そうしたものかもしれないが、ブームに乗り切れていなかった鉄道ファン自身がブームに一番振り回されていたのだ。

3. 「鉄道ブーム」以降の鉄道趣味・鉄道ファンとは

前節では、2000年代初頭からの「鉄道ブーム」の鉄道ファンの本質と意味を述べたが、鉄道趣味がそうしたブームのみによって影響を受け、創出されるわけではない。鉄道趣味の最も深淵な所にいるファンたちはそうしたブームにはあまり左右されないことは既に述べた通りである。とはいえ、鉄道ブームによって裾野が広がり、ライトで新しい鉄道ファン層が確実に創出されている。「鉄道ブーム」によって浮き彫りになった、鉄道ファンの「動」と「静」は、世の潮流である二極分化に対応していくのだろうか。

鉄道ファンの二極分化を示す材料は「鉄道ブーム」の傾向からのみ現れるものではない。

第1部第3章、「鉄道雑誌」の項目で指摘されたとおり、鉄道総合誌として、鉄道趣味に社会派の視点を持ち込んだ鉄道ジャーナルの不振は、「鉄道総合趣味」の後退を暗に意味している。すなわち、「鉄道に関する物事全てが大好きである。しかも、シニカルな目線をもちつつ」という層が、「鉄道の がとにかく好き」という分野を絞ったコアな層へと徐々に変革している。換言すれば、国鉄/JRから地方私鉄、廃線などに至る幅広い鉄道分野を網羅する知識、あるいは意欲を持った層が新しく創出されなくなっている。鉄道趣味の分野はあまりにも広大で、「広く・浅く」と言うよりは「狭く・深く」を志向する傾向にあるということである。

そうした場合、第2部第2章で論じた、鉄道ファンの分類傾向、データベース化の傾向と符合する。

「狭く・深く」は、鉄道という地域と密接に関係した公共交通機関を趣味とする関係上仕方が無いことである。更に、1987年の国鉄分割民営化以降、JR各社は地域性を重視した車輦を配置し、地域ごとに個性を創出しようと勉めている。そうした中で、国鉄が保ってきた、共通規格は消滅しつつあり、

その残滓が現在の引退イベントの活況につながっている。

鉄道ファンは多くが無自覚なうちに、汎・鉄道主義の象徴であり、中央集権的な国鉄型車輜に共通の郷愁を寄せているのである。

「狭く・深く」を志向する一方で、鉄道会社公式イベントの活況に見るように、鉄道ファンは鉄道趣味の作り手から鉄道趣味の消費者への片鱗を見せつつある。これは引退・ジョイフルトレインイベントにも言えることで、車輜・路線への愛着云々よりも、車輜・路線が廃止になりそれを記録すること自体が意義になりつつある。後者は、一見鉄道趣味の作り手だが、鉄道行事を淡々とこなしていく業務のような形になってしまっている。しかも、運用のダイヤは、ネットか雑誌で得た二次資料。実際には、「狭く・深く、見えて浅い」中途半端な鉄道趣味に、多くの鉄道ファンが溺れてしまっているのではないか。

4. 鉄道趣味の未来

中途半端だろうが何だろうが、趣味である以上自分勝手に楽しめればいいと、考える方も多いと思うが、もし、すぐにそうした思考に直結してしまうようならば、今一度自分が普段どのように鉄道趣味に参画しているかを振り返ることが必要だろう。他者に迷惑をかけていないだろうか。

公共物、鉄道に立脚する鉄道趣味を、今後も長く続けていくためには、自分勝手な行動は極力慎まなければならない。

楽しみ方が「広く・浅く」でも「狭く・深く」でも、鉄道を趣味として楽しむ自分と、鉄道の利用者としての自分、更には鉄道の要素としての自分、この3つは分けて考えていく必要は常にあり、冷静かつ客観的に自分の行動を振り返る。

このように、鉄道趣味に当たる人間が取るべき性格を振り返れば、鉄道趣味は社会科学的な知そのものである。もちろん、自然科学的知、人文科学的な知も包含している知の総合大学である。

この、楽しくも難しい、単純かつ複雑な、趣味という知を守るために、我々は常に勤勉でいなければいけない。貪欲でなければいけない。

与えられる情報だけで、満足してはいけない。自らの足で、自らの手で、大好きな鉄道の全てを掴んでいく。そうすれば、例え鉄道が斜陽化しようとも、鉄道趣味のフィールドは消えることがないだろう。

皆様の手で、鉄道趣味が守り、育まれ、より大きなものへ育っていくことを祈念して。