

二〇二〇年度
一橋祭研究

「鉄道趣味」を

旅

する。

一橋大学鉄道研究会



「鉄道趣味」を旅する。

一橋大学鉄道研究会

はじめに

「なんにも用事がないけれど、汽車に乗って大阪へ行つて来ようと思ふ」との名文が印象的な内田百間の特別阿房列車以降、鉄道を趣味とする人々は、なんにも用事がないけれど、汽車に乗って世界中へ行つて来ています。

内田百間を鉄道趣味人の嚆矢とするには異論があるかもしれませんが、夏目漱石にしろ、宮沢賢治にしろ、偉大な近現代史に残る人物たちが鉄道趣味上に印した足跡をたどるのは、日本近現代史を辿ることと言い換えることも可能かもしれません。

つきなみな表現になりますが、明治・大正・昭和と、日本近代化を文字通り牽引した鉄道は、時代が下るにつれ、近代化の動力源としての意義を失い始めます。動力近代化、モータリゼーション、そして IT 革命と時代の流れは加速し、容赦なくわれわれ現代人を押し包んでいます。鉄道も、近代化の中心から外れたにせよ、移動手段という側面では、現代社会で重要な地位を占めています。

ただ、日常の通勤・通学風景の中で、ふと目にする「会津高原尾瀬口」や「長野原草津口」の行き先表示にワクワクした経験はないでしょうか。この軌条の先に、我々の日常とは隔絶された世界がつながっていることを想像し、癒された経験はおありではないでしょうか。鉄道ファンは、そうしたあなたの日常をフィールドにして、趣味を行っています。

では、あなたの隣にいる鉄道ファンたちは、あなたにとってどのような存在だったでしょうか。あなた自身が、鉄道ファンである可能性が一番高いですが、一方で鉄道には全く興味がないぜ、という方もいらっしゃるでしょう。後者の場合、通勤・退勤時間に駅のホームで今から乗る何の変哲もない電車を撮影しようとしている、鉄道ファンに対して、少なからず好悪の視線を向けたことがあるのではないのでしょうか。

本研究では、そうした鉄道ファンがハマル「鉄道趣味」とは何かを、まず明らかにしていき、つぎに鉄道ファンに対するアンケート結果をもとに鉄道ファンの生活状況や趣味とのかかわり、さらにはインターネット時代の鉄道趣味という話題まで広範に取り上げています。そして、最終的に「鉄道ファン」とは何か、そして鉄道ファンが抱える問題を描き、鉄道趣味が単なる「趣味」の領域に留まらない点を指摘しています。

こうした「人」に対象の主眼を置く研究は、一橋大学鉄道研究会ではあまり類を見ないテーマです。今年、このようなテーマが選ばれた背景には、まず現在の鉄道ブームが実感として、徐々に終息しつつあること。次に、鉄道ファンが「勘違いした」行動に走っているのが目に付いた年であったからです。また、内部事情として、「多人数での検討を要する研究」を行えるのが本年しかないだろう、部長が徐々に社会学徒であった。など、本研究は種々の必然と偶然に裏打ちされています。

社会科学的に、客観かつ冷静に鉄道を研究する、という数年間にわたる本一橋鉄研の研究誌と異なり、「自分の目で直接に何かを見て、自分の口で意見を述べ、自分の手で文章を生む」という冷静でも客観でもない、第一人者の視点で本研究が行われています。しかし、社会科学の偉大な先人たちが遺した研究を手にとると、必ずしも「冷静や客観」が「第一人者として社会にかかわらないこと」ではないのは自明です。

Subject たる我々と Object たる我々、観察者と被観察者の同一性に、会員一同葛藤した結果、どのような結果が出ているかを判断するのは、さらに観察者である読者諸氏にお任せするしかありません。

鉄道ファンの方も、鉄道ファンでない方も、本研究誌を通じて、鉄道趣味とは何か、鉄道ファンとは何かを振り返っていただければ幸いです。

「鉄道趣味」を旅する。

目次

はじめに	2
目次	4

第1部 鉄道趣味とは何か

第1章 鉄道趣味の歴史	7
コラム 鉄道模型の歴史	16
第2章 鉄道趣味の分類	18
第3章 鉄道趣味界の人物と鉄道趣味誌	
第1節 宮脇俊三	29
第2節 川島令三	39
第3節 鉄道趣味誌	43

第2部 鉄道ファンとは何か

第1章 「鉄道ファン実態調査」結果と分析	51
第2章 鉄道ファンとは何者か	64
コラム 保存鉄道と鉄道趣味・ファン	71
第3章 鉄道ファンとインターネット	73
第4章 萌えと鉄道	79
第5章 外から見た鉄道ファン、そして鉄道ブームとは	88
第6章 「鉄子」とは	96

第3部 鉄道ファンの現状と課題

第1章 鉄道イベント観察記	101
第2章 鉄道ファンとマナー	105
第3章 鉄道ファンの現状、そして未来へ	112
おわりに	118
参考資料一覧	120
バックナンバーのご案内	130
一橋大学鉄道研究会 活動紹介	131

第1部

鉄道趣味とは何か

第1部では、鉄道を趣味としない人にもわかるよう、また鉄道を趣味とする人にとっては自らの鉄道趣味を今一度振り返ることができるよう、鉄道趣味の変遷、その多様なジャンルを紹介しています。鉄道趣味の発展に大きく寄与してきたと判断した、宮脇俊三、川島令三、鉄道趣味誌については、詳細な考察を行っています。

第1章 鉄道趣味の歴史

今回の研究誌テーマは“鉄道趣味”である。鉄道趣味とは何かを理解する一助として、この章では鉄道趣味はいつ生まれ、いかに発展してきたかを簡潔に述べる。

1. 鉄道趣味のあけぼの

1872年、日本で初めて鉄道が開業した。1880年代以降、日本各地で鉄道建設が盛んになるにつれて、鉄道を趣味として追求する人が現れた。例えば、三菱財閥の岩崎輝弥¹と渡邊財閥の渡邊四郎²である。彼らは写真家小川一真に依頼して、全国津々浦々の鉄道車輛を撮影させた。その写真は『岩崎・渡邊コレクション』として鉄道博物館に所蔵されている。また、小川写真館でも同じ写真を第三者に販売していた。このように、鉄道に関心を持ち、鉄道写真を買う人が、一部の金持ちを中心に少数だがすでに存在したのである。

また、明治期の鉄道車輛や施設の写真を大量に撮影したという点で鉄道趣味界に大きな影響を与えた小川一真についても触れておこう。彼は明治の写真界におけるパイオニアの一人である。アメリカに留学し、写真術などを学んだあと、1885年に帰国し、写真館を開業した。その後、彼は時代の最先端をいく写真家として、政府省庁の委嘱による撮影を多く引きうけて活躍した。その中に鉄道車輛や施設もあった。そして、彼は1898年に鉄道に関する写真が多く収録されている「日本鉄道紀要」を自家出版した。彼は明治時代の鉄道の姿を記録に残したという意味で高く評価されねばならない。

その後、何らかの形で鉄道に関心を持つ人が増えてきた。たとえば、機関車の形態や形式・番号などに関心を持つ人や、音楽評論家の堀内敬三や写真家の吉川速男のように、小型カメラの普及を背景に、鉄道写真撮影を行う人が増え始めた。また、大正期から、神田駿河台下に福寿堂という模型店で鉄道模型の取扱いを開始した。当時「科学模型」の名称で鉄道模型やその部品を販売していたというから、模型を作る人も多くなっていたと思われる。しかし、明治から大正期にかけては、同好者同士の情報交換などはあまりなく、雑誌もなかった。

¹ 1887-1956年、三菱財閥二代目である岩崎彌之助の三男。

² 1880-1921年、東京の織物問屋渡辺治右衛門の四男。

2. 鉄道趣味の勃興

1921年に東京秋葉原に交通博物館が開業した。鉄道に関心を持つ人が徐々に増える中、昭和初期にかけて鉄道趣味に関する雑誌も発行されるようになった。

日本にはじめて現れた鉄道趣味雑誌は1929年5月創刊の『鉄道』である。発行者は鉄道模型に造詣が深い武田彌一であった。彼は大森の資産家平野平四郎の資金援助によって、模型鉄道社を創立し、雑誌を創刊することになった。この雑誌は鉄道の実物と模型の両方が扱われていた。最終刊は1937年であるようだ。

1933年5月、第2番目の鉄道雑誌である『鉄道趣味』が創刊された。発行所は鉄道趣味社、月刊であった。この雑誌は平野平四郎が資金を提供し、鈴木金次郎が編集し、牧野俊彦が模型関係の記事を書いていた。しかし、鈴木は先述の『鉄道』の編集にもかかわっており、彼の多忙さのために、発行されない月が生じるようになり、『鉄道趣味』は1937年12月号で終刊となった。

『鉄道』『鉄道趣味』両誌の定期的な刊行は当時の日本に鉄道に関心を持つ人が多くいたことを表している。これら雑誌の登場により、自分の調べた事実を雑誌に発表できるようになり、鉄道情報は多くの人々に共有されるようになった。そして、鉄道に関心を持つ人々の交流が盛んになり、鉄道趣味のグループの輪がひろがったのである。例えば、1934年に大学鉄研の先駆けである、慶應義塾大学鉄道研究会が発足した。

『鉄道』『鉄道趣味』が休刊してから3年後の1940年に、関東の『つばめ』と関西の『古典ロコ』に代表される、会員制の鉄道誌が発刊された。

『つばめ』は「鉄道研究会 つばめクラブ」によって1940年1月に第1号が刊行された。会の運営と会誌の編集の中心となったのは、高松吉太郎(1901~1990年)であった。彼は『鉄道』や『鉄道趣味』誌への寄稿の経験もあり、全国の鉄道を訪ね歩いていた。彼は戦後に東京鉄道同好会、鉄道友の会などの創立に参画し、日本の鉄道趣味の発展に指導的役割を演じた。

『古典ロコ』は「クラシカル・ロコ・クラブ」によって、1940年2月に第1号が刊行された。会を運営し、会誌の編集にあたったのは西尾克三郎を中心とした人たちだった。1942年に大阪毎日新聞社に入社し報道カメラマンとして道を歩んだ西尾は、長年にわたって汽車会社の委嘱で車輛写真を撮影した。

しかし、戦局が拡大していくと、『つばめ』と『古典ロコ』は廃刊となった。

そのきっかけとなったのは、後年古山事件と通称される出来事である。古山事件とは、後に客車研究で知られることとなる古山善之助が四国の阿波池田駅で機関車を撮影したのを駅員にとがめられ、駅助役の許可を受けていることを理由に、フィルムの引き渡しを拒否して徳島に向かったところ、徳島駅で連行され、スパイの容疑で警察に留置されて取り調べを受けた事件である。このとき所持していたノートや『つばめ』、『古典口コ』などが捜査員の目にとまり、発行元への照会となった。明治期に作られた古い英国製蒸気機関車の写真撮影が国家機密に触れるはずもないが、鉄道趣味に対する当時の厳しい雰囲気をも物語っている事件となった。その結果、『つばめ』は1940年10月発行の第10号で、『古典口コ』は1941年2月発行の9号・10号で最終巻を迎えた。

戦争が始まると、鉄道雑誌は廃刊となったり、鉄道写真撮影が禁止されたりするなど鉄道趣味活動に対する風当たりが強くなり、鉄道趣味活動は公然と行えなくなったのである。

3. 戦後の鉄道趣味

戦争が終結し、鉄道趣味は復活した。鉄道が「軍事機密」となる暗黒の時代は終わりを告げたのだ。とはいえ、鉄道を取り巻く状況は最悪であり、趣味を行うには非常に厳しい環境は続いたが、日本各地で次々と鉄道同好会が誕生した。この中で比較的規模が大きく、会員の分布が全国的だったものに、東京鉄道同好会と関西鉄道同好会があった。

東京鉄道同好会は高松吉太郎が中心となって、1946年6月に会誌『Romance Car』第1号を刊行した。この会は実質的に「つばめクラブ」の復活であった。東京鉄道同好会は1953年10月の鉄道友の会発足に合流して、発展的解消を遂げた。

関西鉄道同好会は1946年11月に発足し、会誌『Club Car』第1号を刊行した。会創立の中心となったのは若林幹雄、亀井和夫などである。当初は正確な月刊が維持されたが、1951年7月刊以降、発刊間隔が開くようになり、1951年9月刊の51号をもって、会運営の赤字負担の増大、運営担当者の多忙による会務処理の困難により、「一時休刊」を宣言した。

これらの鉄道同好会では、発足当時は戦前からのメンバーが中心となっていた。次第に、より若い世代の会員の活躍が見られるようになった。これは、戦前からのメンバー達が、若い熱心な鉄道ファンには積極的に資料を公開し

て、若い世代を育てようとする努力を惜しまぬ人々であったからだ。このような「後続を育てる」という意識は、当時の若い鉄道ファンにも受け継がれていった。

1948年10月、金田茂(1923~96年)は機関車刊行会を創設し、会誌『機関車』を刊行した。この刊行会は、当初は全部で166名が名前を連ねていたが、1950年ごろには約600人を数え、当時の各地鉄道同好会をはるかにしのぐ規模となった。しかし、残念ながら、編集者同士が仲違いをし、たもとを分かつこととなり、『機関車』の刊行は1953年内に終刊となった。

また、神田須田町にあった交通博物館は戦争末期に休館していたが、戦後間もない1946年、再開した。そして、館長の山中忠雄の提案により、小中学生の交通への理解促進という教育的な意図をもって「交通科学研究会」が設立された。発起人には鉄道趣味界の在京リーダーや教育関係者がたくさん加わっていた。

交通科学研究会は1946年10月に会報『ヘッドライト』を刊行した。これは一度休刊となるが、1948年10月に『交研 MONTHLY』の名称で復刊、1949年9月より『鉄道ファン』と改称されたが、いずれも発行は不定期であった。1953年には会員も500人を超えるようになり、年少者を対象にした行事を適宜行っていた。500人以上という会員数は当時の鉄道同好会としては際立って大きな規模である。

1953年10月、交通科学研究会は、交通博物館の付属組織という性格をあらため、年齢を問わずかつ全国的なものとする構想を具体化し、既成の東京鉄道同好会と合併することになった。併せて、全国各地の鉄道同好会を合併、同好者の交流を盛んにし、日本を代表する鉄道愛好者の組織へと體質改善を図った。同時に改称を行い、「鉄道友の会」として再発足を果たした。

会の本部は交通博物館内に置き、1949年に発足した国鉄や交通博物館の関係者が会の中心人物となった。

以上の流れは、同好会を中心としたものであったが、これからは商業誌としての鉄道趣味誌が戦後どのような経過を辿ったかを概説する。

まず、『鉄道模型趣味』は終戦直後の1946年、機芸社によって創刊された鉄道模型の専門誌である。『鉄道模型趣味』は戦後最初の商業的な市販鉄道雑誌となった。間もなく、模型記事に加えて、実物の鉄道に関する記事も書かれるようになった。『鉄道模型趣味』は1960年代初頭まで実物の鉄道に関する情報も盛り込んでいたが、後述する実物専門誌が発展するようになると、

再び模型のみの世界に戻って行った。

1951年7月には、「鉄道ピクトリアル」が電気車関係の鉄道職員の実務および教養雑誌を発行していた電気車研究会により創刊され、1960年までにその出版部数は10,000部に達した。『鉄道ピクトリアル』は1960年7月号で創刊10周年を迎えたが、同じ月に新しい鉄道雑誌『鉄道ファン』が発行された。

『鉄道ファン』は鉄道友の会が編集する雑誌という建前で刊行された。1967年には『鉄道ジャーナル』も創刊された³。これら新しい雑誌が刊行された背景には、経済の高度成長に伴い、日本の鉄道は活性化された時代を迎え、新線開通や新車登場が盛んになったことがあげられる。

この他にも、1950年代には、内田百閒に代表される鉄道文学⁴、60年代には、多くの大学鉄道研究会が生まれたことも特筆されよう。1962年には一橋大学鉄道研究会、東京工業大学鉄道研究会が発足した。学生鉄道連合も誕生した。

鉄道同好会、鉄道趣味誌の充実、さらには国鉄線上に登場する新車たち。60年代に、鉄道趣味は一つの完成形を見たと言えよう。

4. 数次にわたる鉄道ブームと鉄道趣味の広がり

1970年代に入り、モータリゼーションや道路網の整備が進み、全国各地の中小私鉄が廃止に追い込まれた。また、1960年代からのエネルギー革命により、国鉄は石炭から石油へと動力近代化をすすめ、蒸気機関車の運用を減少させ始めた。その結果、去りゆく蒸気機関車を写真に残そうとする者が増え、いわゆる「SLブーム」が起きた。この「SLブーム」が一般人に波及するきっかけとなったのは、1967年4月から1年間放送されたNHK連続テレビ小説「旅路」である。同番組の視聴率は30%を超え、お茶の間に去り行く蒸気機関車の勇姿を強く印象付けたに違いない。また、同年には雑誌『蒸気機関車』が創刊された。同誌は、著名人のエッセイやグラビアを多用し、さほどSLには熱心でない鉄道ファンや一般市民を強く惹きこんだ。以上のことから、1967年はSLブーム元年と言える。

1967年以来、旅行誌や週刊誌などもよく取り上げるようになってきた。どの雑誌も写真を大きく、かつ鮮明に印刷するところに最も力を入れており、有名な蒸気機関車撮影地を特集していた。こうした、マスコミあげての「SL

³ これら主要3誌については、この後の第3章第3節で詳細を述べることにする。

⁴ 鉄道文学については、この後の第3章第1節で述べることにする。

ブーム」に影響されてか、SLファンが急増し、各地で、撮影に熱中するファンが鉄道を急停止させる事件や、人身事故が報告されるようになった。これは安全確認やお互いの撮影領域への配慮がない中高生等の年少者ファンやブームに踊らされたにわかファンが急速に増えてきたからである。

SLブームの頂点は鉄道開通100周年前後であり、京都の梅小路蒸気機関車館が開館した1972年10月頃である。この時点で関東からは蒸気機関車は消え、各地でも急ピッチで消えつつあり、お別れ運転、記念運転の数もピークに達した。

1975年3月に室蘭本線上で旅客列車の運行からSLが引退。翌1976年3月、最後に残った夕張線貨物列車の運行からSLが外れ、SLブームは終わった。



1-1-1 SLブームを代表する伯備本線におけるSL3重連

このSLブームが終焉を迎える1970年代後半には、新幹線や高速バスの普及などによる寝台列車の衰退が新たにはじまっていた。そこで、国鉄は居住性を改善した新型のブルートレインを導入。それに注目した鉄道ファンによって、「ブルートレインブーム」が起きた。新型ブルトレの魅力は、居住性だけではなく、寝台特急の牽引機関車には、朝日に映えるヘッドマークが輝き、ブルートレインの魅力を高めていた。ヘッドマークは列車ごとにそれ

それぞれ違うデザインを採用しており、それに惹かれ、ブルトレを撮影することも鉄道ファンを中心に流行した。しかし、「ブルトレブーム」は、1982年東北新幹線が開業し、国鉄が寝台特急の本数をどんどん減らしていくなかで、徐々に衰退していった。



1-1-2 東海道を駆け抜ける特急「さくら」

同じ頃、後に鉄道乗車ブームを引き起こす宮脇俊三が文壇に登場した。

1978年、彼は『時刻表2万キロ』というエッセイを出版、日本ノンフィクション賞を受賞した。同書は、サラリーマンであった宮脇が国鉄全路線の乗車記録をまとめたものである(詳細は第3章1節を参照のこと)。彼が行った、全線完乗に挑戦する鉄道ファンは昔からいるが、それを実際に行うのはファンの中でも少数派であった。しかし、彼に影響を受けて、多くの人が完乗を目指すようになった。鉄道を「乗りつぶす」ことが鉄道趣味の一部門とみられるようになったのである。

当時の国鉄もこの「完乗ブーム」に乗って、「いい旅チャレンジ20000km⁵」キャンペーンを開始した。

「廃線跡歩き」も大きなブームをよんだ。1972年に堀淳⁶氏が「地図のたのしみ」によって日本エッセイストクラブ賞を受賞したことによって、大きく伸びた分野である。彼は『地図のたのしみ』(河出書房新社、1972)の中

⁵ なお、これ以前の乗車キャンペーンとしては、1970年からの「ディスカバー・ジャパン」、1977年からの「一枚のきっぷから」といったキャンペーンが行われている。

⁶ 1926年生まれ。物理学者。地図への造詣が深く、鉄道ファンだった。

の「廃線跡の楽しみ」で地形図と現場写真を組み合わせて、過去の鉄道盛んになりし時と現在のさびしい景観を対比させて、哀愁ムードを鉄道ファンに味合わせてもらった。

1980年代には、国鉄終焉が近づき、全国各地で廃線ラッシュとなった。その結果、「廃線ブーム」も起きた。また、国鉄民営化という日本の鉄道の歴史における一大イベントを迎える前に、国鉄を偲ぶ動きが鉄道ファンの中で大きくなった。その結果、国鉄民営化を前にして「鉄道ブーム」が再び起きたのである。

5. 現在

1987年4月1日、日本国有鉄道が分割民営化した。日本鉄道史にとって、大きな変革であった。分割民営化に至るまでの道のりで多くの鉄道ファンは盛り上がったが、JR新会社の発足後廃線は減少。鉄道ファンも「もえつき症候群」状態に陥り、国鉄末期からの鉄道ブームは収束した。しかし、バブル経済を迎え、新会社発足当初と言うこともあって新車両が多く登場。鉄道界は大いに賑わった。ところが、バブル経済が終わり、1990年代半ばから日本は「失われた10年」と称される長期不況の時代に突入した。一方で、このころからインターネットが普及しはじめた。インターネットは鉄道趣味界にも大きな影響を与え始めた。鉄道に関する様々な情報がネット上にあふれ、在宅でも鉄道趣味の情報に接することができるようになった。インターネットが鉄道趣味界に与えた影響は、第2部第3章に詳述しているが、掲示板などを通して鉄道ファンの交流の場が広がっていったのは確かである。

2000年代に入ると、情報のデジタル化が進み、画像・写真・動画・音がインターネット上において、鉄道ファン同士で共有できるようになった。このように、更なる資料の交換が行われるようになった結果、鉄道趣味の多様化が今まで以上に進むと同時に細分化も進んだ。また、2000年代半ばから、ローカル線の廃線と、ブルートレインを始めとする列車の廃止が相次いだことで「引退」ブームが生じた。この背景には、国鉄時代に登場した車両が本格的な引退を迎えたこと、かつて憧れの対象であったブルートレインが「時代遅れ」の存在として去りゆく事への哀愁に端を発するものであった。この「引退」の模様は、鉄道趣味の世界を超え、マスコミなどでも大きく取り上げられた。

2000年代初頭から、従来のSLブームや国鉄ブームなどとは異なるブーム

が生じている。このブームがいったい何なのか、何に起因して何を志向しているかは、第2部第5章を参照して頂きたい。

今後も、鉄道趣味はいくつかの山と谷を繰り返しつつも継続して多くの鉄道ファンに愛好されることになるだろう。

コラム 鉄道模型の歴史

鉄道模型は本物の鉄道を建設する際の宣伝品として 19 世紀初頭のイギリスで開発された。その後 1853 年、ロシアのプチャーチン来航時や、1854 年ペリー来航時に、役人の前で模型蒸気機関車の走行を実演したのが日本における鉄道模型の始まりである。

1891 年、ドイツのメルクリン社が、それまでばらばらであった車輪幅に対して 1 番ゲージや 2 番ゲージなどの統一的な規格を制定し、1922 年にイギリスのピング社がそれまで主流であった 0 ゲージの半分の大きさである 00 ゲージを開発。後に、このゲージは H0 ゲージと改称され現在でも海外においては主流ゲージとして存在している。

再び視点を日本に戻してみると、雑誌『子供の科学』において本間清人が 50mm ゲージを、「科学画報」において香西健が 35mm ゲージをそれぞれ提唱するなど日本産ゲージも多く開発されていた。

1965 年、関水金属(KATO)によってプラスチック製車輜や線路が発売され日本製の N ゲージが、国土面積の小さな日本においても省スペースで鉄道模型を楽しむことができる規格として市場に流通することとなった。その後、車輜数の少なかった日本型 N ゲージに対して、外国型 N ゲージ車輜が多数出回っていた状況があったが、1974 年にトミー(現タカラトミー)が「トミーナインスケール」というブランドで日本型車輜の製品化を開始し、1976 年には「TOMIX」ブランドの展開を始めた。この TOMIX ブランドは道床付きレールシステムを日本で初めて採用するなど当時としては画期的であった。

こうして 1975 年以降、学習研究社(現在は模型業界から撤退)、ホビショップ MAX(現:グリーンマックス)、エンドウ(現在は H0 ゲージのみ)、中村精密(倒産)、しなのマイクロ(倒産、一部は現在のマイクロエースに引き継がれている)などといったメーカーが、次々と N ゲージに新規参入していった。

このように、多くの愛好家が待ち望んでいた N ゲージの日本型車輜が大量に産み出されたのを受けて、1970 年代後半には空前の「N ゲージブーム」が起こることとなった。また愛好家のための展覧会なども数多く行われた。しかしこのブームも 1983 年のファミリーコンピュータの登場など

娯楽の対象が増えたことによって 80 年代中盤には終焉を迎えることとなり、この時模型から撤退するメーカーも多かった。1990 年代に入っても鉄道模型市場は縮減の一途をたどり、個人経営店など中小規模の鉄道模型店やデパート等の鉄道模型売り場の多くが廃業・閉鎖されていった。

一方、2000 年代に入り、小型玩具ブームの波に乗って、車輛長を従来の N ゲージ車輛の半分に抑えたバンダイの「B トレインショーティー」や、地方の私鉄車輛などそれまで大手鉄道模型メーカーが製造してこなかったような車輛をラインナップに盛り込んだトミーテックの「鉄道コレクション」などコンビニや量販店で安価で購入できるタイプの製品が多数出回るようになった。

更に、一般の N ゲージも大型家電量販店が鉄道模型の取り扱いを始めたり、鉄道模型を扱ったインターネットショップも多くなるなど模型の購入ルートにも変化が生じている。新たに参入してきた、マイクロエースなどに刺激を受けた、関水金属（KATO）、トミー（TOMIX）、グリーンマックスなども商品展開を強化し、2000 年代半ばから再び N ゲージ市場が力を伸ばすようになった。現在も、N ゲージ市場は堅調な伸びを示している。

(松葉 隼)

第2章 鉄道趣味の分類

鉄道趣味には「乗車」「撮影」「車輛研究」「収集」「模型」「マルチメディア」「考古学・史学」「廃線・未成線探訪」「鉄道資料・規則研究」「鉄道グルメ研究」などといった分野がある。この章ではそのような分野を順に解説してゆく。なお、鉄道趣味の歴史については第1章、鉄道ファンの様子については第2部・第3部の各章を適宜参照されたい。

1. 乗車

鉄道の本源的な需要である鉄道旅行を趣味とすることを指す。

比較的行きやすい分野と言える。恐らく鉄道を趣味とする者の大多数はこの分野に入るものと思われる。そしてこの分野に傾倒する者はおもに「乗り鉄」と呼称される。

「乗り鉄」の歴史は長く、その先駆者として内田百閒が挙げられる。彼は1952年に随筆「阿房列車」を記し、自身が「無用の汽車旅」として、特に用事もないのに東京から大阪間を往復した模様を綴った（『阿房列車』所収、「特別阿房列車」）。

内田百閒の後、1978年に宮脇俊三が『時刻表2万キロ』を記した。同書には、彼が中央公論社のサラリーマン時代に、当時の国鉄路線を全て乗りきった（これを完乗という）旅の様子が描かれている。本書が世に出て評価されたことにより、従来は評価の対象とならなかった完乗が評価される契機となった。

2年後の1980年3月、国鉄が「いい旅チャレンジ20000km」¹キャンペーンを企画。多くの完乗者を生むこととなった。また、近年では鉄道旅行を扱った書籍、雑誌やテレビ番組も多く、団塊世代や女性などそれまで鉄道趣味に関わりを持たなかったような層が、鉄道旅行を積極的に行なうようになってきている。

¹ 国鉄の全線完乗を目的とするキャンペーン。乗車線区の数に応じて段階的に設定される表彰制度が存在し、条件を満たすと景品がもたらされた。1980年から、分割民営化後の1990年まで実施された。

では、乗車の目的にはどのようなものがあるのだろうか。まず挙げられるのは、先述した完乗である。完乗達成の喜びは大きい。しかし、完乗した後に、新線が開通すると、また開通した新線に乗車しなければ完乗したことにはならないので具体的な時点での完乗を目指すものもある。

これら一連の、完乗を目的とした乗車は「乗りつぶし」と呼称される。

またこれに似たような目的として、全ての駅で降りるというものもある。JR・私鉄全駅乗下車は、2005年に横見裕彦氏が上信電鉄上州福島駅にて達成している。こちらは「乗ったで降りたで」とも呼ばれる。

他の目的として、車窓風景を楽しむことが挙げられる。列車の側面から観た車窓風景はもちろん、列車の前後で運転士や車掌の目線で見た車窓風景も対象となる。このように、車窓風景を楽しむためにパノラマ式の全面窓を設けたり横窓を広くしたり、さらには壁を取り払って車窓風景を窓を介さず直に楽しむことのできる車輦も数多く走っている。また特定の車窓を楽しむツアー旅行なども数多く企画されている。

2. 撮影

鉄道車輦や車窓、さらには駅舎といった鉄道に関する様々な設備を写真撮影することを指す。この分野に当てはまる者は「撮り鉄」と呼称される。以下、鉄道車輦撮影者を主として説明する。

撮影の目的は様々で、写真の鑑賞や雑誌類などへの投稿、さらには車輦模型やジオラマ製作の参考などである。撮影の対象となる車輦は一般列車はもちろん、臨時列車や遭遇率の低い車輦など多岐にわたる。

また写真のスタイルも様々であり、鉄道車輦を正面から撮影するスタイルや車輦と風景を合わせて一枚の風景画のように撮影するスタイル、さらには車内外の形式プレートなど車輦の特定部位を撮影するスタイルや撮影した車輦等に自分の気持ちを投影してパソコン上でぼかしなどのエフェクトを加えて一つの芸術作品に仕上げるスタイルもある。

では、写真撮影の基本的な流れを辿ってみよう。

車輦を撮影するにあたって、最初に行なうのは撮影車輦の選定である。そして、重視されるのは撮影場所の選択である。これらの情報を獲得するには、撮影地・臨時列車情報などの情報が掲載されている雑誌類・地図の購入、仲間・友人から情報を取得、そしてインターネットの情報サイトを閲覧する。

撮影場所は駅のホーム、線路脇、跨線橋、車輦の特定部位を撮影する場合は車輦の内部や外部など様々である。

使用するカメラは、従来フィルム式一眼レフカメラが主流であった。しかし、近年ではデジタルカメラも普及しつつあり、また携帯電話に搭載されているカメラを使用する者もいる。つまり、いかなる形状のカメラも使用される。

撮影した写真は、先述のとおり雑誌に投稿したり、ホームページや掲示板に掲載したり、個人・サークルで鑑賞して楽しむのである。

3. 車輦研究

「車輦研究」とは、全国の鉄道路線には数多くの車輦が走っている。そうした日本全国、ひいては世界の鉄道車輦を研究する分野である。

車輦研究の切り口は様々である。例えば、車輦の内外のデザインを研究する者もいれば、最高速度や最大定員といった車輦スペック、車輦形式の歴史的系譜や車輦形式記号、さらにはパンタグラフ・クーラー・座席といった、鉄道車輦に搭載されている機器類の形状、機能を研究することなど、多数挙げることができる。

また、研究の対象となる車輦も様々である。一般の旅客車輦はもちろん貨物車輦、ジョイフルトレインなどの臨時車輦、さらには軌道保全車といった事業用車輦など多岐に渡る。

さらにこの分野においては TGV(フランスの高速列車)やユーロスター(ドーバー海峡に設けられたユーロトンネルを走る高速列車)といった日本国外の鉄道車輦も研究の対象となる。比較的、乗車などに対して海外に興味をもつファンが多いのも特徴の一つである。

鉄道に興味をもった者には幼少期に鉄道車輦に惹かれた者も多い。となると、この「車輦研究」は、幼児から成人までほぼすべての年齢層の鉄道を趣味とする者が属している分野ともいえる。また先述した鉄道撮影との関連性も比較的強い。

近年では廃車・引退となる鉄道車輦を駅のホームなどで見送ったり、実際に乗車したりして、感傷に浸る習慣も浸透している。これは、リバイバルブームの影響もあるが、JR 中央快速線の 201 系など長年活躍してきた鉄道車輦が引退の時期を迎えていることもこういった習慣が浸透した一因といえるだろう。

4. 収集

駅名板や車内の停車駅案内図といった実際の鉄道施設において使用された備品、機関車・車輈のナンバープレート、使用済みの切符や磁気カード、さらには鉄道記念グッズといった鉄道に関するものを収集することを目的とすることである。この分類に該当する者は「収集鉄」と呼ばれることが多い。

収集の対象物は、鉄道用品専門店などで手に入ることが多いが、日比谷公園で毎年10月14日前後に開かれる「鉄道フェスティバル」や各鉄道会社が行うイベント（たとえば車輈基地の一般公開）などでも入手可能である。また、インターネットの普及もあってそういった商品を取り扱うショッピングサイトも数多く存在し、いつでもどこでも入手可能といえる。

収集鉄の中には、廃車となった車輈などを譲り受けてそのまま展示したり、店舗などとして使用したりする者もいる。

一方で、公園などに展示してある鉄道車輈の備品や廃線跡のレールなどの盗難事件も発生している。一例として、2006年5月12日に北海道白糠町において旧国鉄白糠線の廃線跡のレール約40本が盗まれたことがある。なおこの事件は現在も未解決である。こうした事件は必ずしも鉄道愛好家が関与しているわけではないが、明らかに鉄道ファンの犯行と思われる盗難事件も起きている。鉄道ファン以前に、良識ある人間としての自省を求めたい。

5. 模型



図 1-2-1 Nゲージの車輈

本物の鉄道車輛を適切な尺度に縮小し（一部、デフォルメしている場合もある）、家庭用電流によって走行可能な鉄道模型を運転したり、コレクションしたり、さらには走らせるための線路を備えたレイアウトやジオラマを制作することを言う。さまざまな縮尺が存在するが、日本において主流なのはNゲージと呼ばれるサイズである。

名称	基本縮尺(スケール)	線路幅(ゲージ)
1 番	1/32	45mm
O	1/48	32mm
S	1/64	24mm
H0	1/87 日本型は 1/80	16.5mm
TT	1/120	12mm
N	1/160 日本型は 1/150	9mm
Z	1/220	6.5mm
ZZ	1/300	4.8mm
T	1/450	3mm

表 1-2-2 主なゲージの種類 このほかにも様々なゲージがある。

一口に鉄道模型といっても車輛はもちろんのことレールや車輛に電流を送るコントローラー、さらにはストラクチャーと呼ばれる建築模型類や木の模型や草などを表現するパウダーといった景観模型制作に用いるシナリ 用品など様々な要素から構成されている。しかし初心者のために車輛、レール、コントローラー類をひとまとまりにした入門セットも数多く発売されているため、この分野は比較的始めやすい。

一方で、「鉄道模型」の参入には欠点がある。まず、経済的負担が大きいということである。これは車輛類やストラクチャー類に精密部品が数多く盛り込まれているためである。そのためか「趣味の王様」とも呼ばれる鉄道模型は「金持ちの趣味・道楽」などという印象も持たれやすい。

つぎに、空間的負担が大きい。比較的小型のNゲージでも16両編成の新幹線を走らせようとするものならば、少なくとも畳3畳分のスペースが必要である。そのため、自宅や自分の部屋などで鉄道模型を走らせ、レイアウトを制作しようとする、相応のスペースが必要となる。

近年の住宅事情を反映して、鉄道模型店が、客が持参した車輛などを走らせることができるレンタルレイアウトを備えることも増えている。また小型レイアウトの製作方法も、鉄道模型誌上で数多く紹介されているため空間的な問題は改善の傾向が見られる。

6. マルチメディア

鉄道を取り扱った書籍、テレビ番組、DVD などの鑑賞のことを指す。鉄道を取り扱った書籍は様々あるが中でも『鉄道ファン』『鉄道ピクトリアル』『鉄道ジャーナル』は三大鉄道雑誌と呼ばれ、数多くの鉄道愛好家に読まれている。

またこの後第3章第1節や第2節で取り上げる、宮脇俊三などが記した鉄道紀行文、川島令三氏などが記した鉄道批評本、新線計画論といった書籍も人気が高い。

鉄道を取り扱ったDVDとしては列車の全面展望を録画したものが中心である。

鉄道を取り扱ったテレビ番組の代表格として、NHK 衛星放送で放送中の「にほん木造駅舎の旅」、テレビ朝日系列で放送中の「世界の車窓から」などがある。これらは長く続く人気番組である。他にも旅番組やバラエティ番組などで鉄道特集が組まれることも多い。

さらに列車の走行音、モーター音、駅の放送など鉄道の音を楽しむ習慣も定着しつつある。鉄道車輛のモーター制御音もメーカーや制御方式によって大きく差があり、いわゆる「違い」を楽しむ者も少なくない。中には、そうした鉄道車輛のモーター音をその車輛の模型で再現したり駅の発車メロディを楽器で演奏する者もいる。現に JR 東日本の駅構内で流れている発車メロディの楽譜として『鉄のバイエル』(松澤健、ダイヤモンド社、2008) が出版された。

モーター音や発車メロディ、自動放送などはボイスレコーダーなどを使って気軽に録音可能であるし、そうした音を収録した CD も数多く発売されている。ただ、録音した駅の発車メロディを無断で他者に公開することは著作権法違反にあたるので注意したい。

7. 考古学・史学

考古学・史学とは、古い鉄道施設や車輛、さらには特定の鉄道路線の歴

史や由来、後年の鉄道に対する影響などの研究を行うことである。

研究対象や方法は様々あるが、列車や駅、電車の歴史を辿るものが多い。片野正巳・赤井哲朗の『陸蒸気からひかりまで』（機芸出版社、1965）、星晃『回想の旅客車 特口・ハネ・こだまの時代』（交友社、1985）、池田邦彦『列車紳士録』（ネコ・パブリッシング、2004）など、鉄道の歴史を巡る文献や書籍は現在も多数発行されている。さらに、旧信越本線横川～軽井沢間に存在するめがね橋（碓井第3橋梁）や各種駅舎なども研究の対象とされている。

こうした鉄道の歴史を研究する組織として、鉄道史学会があり、学会誌『鉄道史学』の発行など、活発な活動を行っている。

鉄道は地域の歴史、ひいては世界の歴史に強い関連性があり、それ自体が歴史の1ページとして刻まれることも多々ある。例えば、高度経済成長期、東京オリンピックに併せて東海道新幹線が開通。石炭から石油へのエネルギー革命がおこり、石炭で走っていた蒸気機関車は次々と姿を消した。

こうしてみると、鉄道に関する設備の歴史的由来を研究することは我々人類の歴史を再認識することにつながるのだろう。

8. 廃線・未成線探訪



図 1-2-3 幌内線廃線跡

この鉄道趣味は、利用客の減少などで廃線を迎えた路線、資金不足や収

支見込から、未完成に終わった路線の遺構の探索することである。上記の「考古学・史学」から派生した。

廃線・未成線探訪を体系づけた第1人者はやはり宮脇俊三である。彼は1995年に書籍『鉄道廃線跡を歩く』を編み、廃線・未成線探訪を一般化するきっかけを作った。

近年、探索に適した廃線・未成線跡を紹介する書籍や廃線・未成線散策を盛り込んだツアーの実施、遺構を遊歩道などとして活用する自治体あらわれたことで、以前よりも容易かつ安全に探索することが可能になったと言える。また、鉄道ファンがそうした廃線・未成線の魅力を伝えようとする動きも各地で出ている。一例として、2010年10月10・11日、秋田県鹿角郡小坂町において、2009年4月に廃線となった小坂精練小坂鉄道の魅力を伝えようと、鉄道ファンが実行委員となって旧駅舎や車輛などの公開を行った。

探訪・探索の手法として、書籍などを用いて学術的に研究する方法と、サイクリングロードや遊歩道となった廃線・未成線跡を実際に散策する方法、更には自動車などで「それらしい」旧跡を訪ねることもある。

では、現代の鉄道が大きな関心と呼んでいる一方、なぜ人は廃線・未成線に惹かれるのだろうか。そこには、探訪・探索の面白さはもちろん、発見の喜び、想像という夢を追う行為が隠されているのではないかと思われる。風化した遺構を苦労して探し当てた時の達成感はまた格別なものであろう。そして、遺構が路線として機能していた時、そこにはどのような情景が広がっていたのだろうか。未完に終わったこの路線が完成すれば、どのような車輛が走ったのであろうか。そうしたとりとめもない思いに身を浸すことが、この「廃線・未成線探訪」の醍醐味である。

9. 資料・交通規則

鉄道は運賃などを定めた旅客営業規則、鉄道事業法などといった法律類や様々な規則の下で成り立っている。

「資料・交通規則」を取り扱う鉄道趣味とは、営業規則や各種法律など、鉄道を成り立たせる規則や新線計画図などの資料を研究する分野である。

一例を示そう。例えば、JR各社は並走する競合他社路線が存在する区間には、対抗のためもあって、従来の運賃計算体系を適用するのではなく若干割安な区間特定運賃を制定している場合がある。他にも、空港線など新

たにできた路線には加算運賃が定められ、JRの会社をまたがって乗車する場合には割増金が加算されることもある。このように複雑な運賃体系の問題点を指摘し、解決策を模索するといった研究がある。

また、鉄道資料も図書資料、新線計画図やダイヤグラム表など様々ある。

数ある鉄道資料の中でも一番研究の的となるのは新線計画であろう。新線計画図研究の第一人者として第3章第2節でも取り上げる川島令三氏がいる。彼はこれまで数々の新線計画に関する書籍を執筆している。その中には国土交通省の新線計画に対する批評や、自分なりの新線計画、更には新線計画を踏まえたダイヤ改善案などが描かれている。

また、自分なりに新線を計画することを趣味とする者も多く、計画のある新線を紹介するホームページや、パソコン上で新線の地図を作製できるツールも数多く制作されている。

この新線計画も、廃線・未成線探訪と同様に想像力を必要とし、その点で単なる妄想にとどまらない魅力があると言ってもよい。

10. 鉄道グルメ



図 1-2-4 駅弁

「鉄道グルメ」、それは駅弁や駅そばなどの各種鉄道グルメを実際に足を運び、食べて眺めて楽しむことである。

数ある鉄道グルメの中でも、一番人気があるのは駅弁である。そもそも駅弁とは、社団法人日本鉄道構内営業中央会に加盟している加盟業者が製

造し、駅や列車内で販売している弁当類のことを指す。製造業者がこの組織に加盟しているかどうかは、弁当の掛け紙（包み紙）やパッケージ等に組織が制定した「駅弁マーク」があるかどうかで判断できる。つまりこのマークがないものは「駅弁」とはみなされないのである。

駅弁業者は地域の産物や特色を生かした弁当づくりを推進し客のニーズに合わせた保温式弁当やキャラクター弁当の発売など数々の工夫を凝らしている。またそれまで一部の老舗百貨店が正月などの限られた時期に行ってきた駅弁大会を全国のスーパーが客寄せのために盛んに開くようになり駅での販売不振が続いている業者が巻き返しを図って出店するということも多い。さらには特定の駅弁を食べるためにわざわざその駅弁を販売している駅まで、列車を乗り継いでいく者もいる。現在、空港で売られる「空弁」、高速道路のサービスエリアで売られる「速弁」など、駅弁と同じような販売形態で売られる弁当類も多数ある。そうした意味で、駅弁は時代を先取りしたグルメであったのだ。

また、鉄道グルメの代表格として駅そば類も忘れてはならない。駅そば類とはその名の通り各駅の特定ブースにおいて提供されているそばやラーメンなどの麺類を指す。地域により、だしや麺の種類、製法などが異なっており、鉄道という地域に根ざした乗り物の情緒を味わえるものが多い。

鉄道グルメの変り種として、千葉県銚子市の銚子電気鉄道が製造販売するぬれ煎餅がある。会社の窮状を訴えるメッセージと共に、ぬれ煎餅の購入をお願いするメッセージが掲載されて話題になり、現在は全国区の人気商品となっている。

11. その他

これまで挙げてきた分野の他に、信号機やATC(自動列車制御装置。運転士の視認・操作によらず自動的に列車速度を制限する装置)そしてATO(自動列車運転システム。運転士の関与なく自動で発車から停車までの一連の運転操作を行う装置)といった、列車の円滑な運行に欠かせない技術を研究する「技術鉄」と呼ばれる分野や、鉄道の運用・運行状況について観察する分野、さらには「電車でGO!」や「Train Simulator」といった鉄道を扱ったゲームソフトをプレイして楽しむ分野もある。

以上のように、鉄道趣味を分類してきたが、これ以外の部類もまだたく

さんある。かつて、鉄道趣味といえば、乗車や模型といったものが定番であった。しかし、最近ではそれに留まらず、他の趣味や他の部類と深い関連性のある分野の趣味が増加しているように思える。またテレビやインターネットなどの情報媒体の発達も、こうした鉄道趣味の細分化に拍車をかけている。

鉄道趣味は、今後も様々な領域に広がり、多くの鉄道ファンによって楽しまれることだろう。

第3章 鉄道趣味界の人物と鉄道趣味誌

第1節 宮脇俊三

ここでは、文学界における「鉄道紀行」ジャンルの立役者であると共に、「乗りつぶし」や廃線跡探訪が、鉄道趣味における一ジャンルとなる契機をつくったなど、鉄道趣味界においても多大なる功績を残した、宮脇俊三について述べる。鉄道趣味に関する影響力については、第2章の第1節・第7節で取り上げたとおりである。この節においては、氏の作家としての側面をクローズアップし、その著作がどのような点で優れており、また鉄道趣味界に影響を与えたのかを考察する。

1. 鉄道紀行文学の誕生

「国境の長いトンネルを抜けると雪国だった」という一文から始まる、川端康成の小説『雪国』(1935)をはじめとして、鉄道が印象的な使われ方をされている文学作品は、明治時代以降数多い。これらの作品を見れば、明治初期に日本に輸入されて以降、全国へとそのネットワークを広げていった鉄道が、徐々に日本人の生活風景の一部として受容されるようになっていった事がわかる。

また、夏目漱石の『草枕』(1906)に見られるように、鉄道は近代化・中央集権国家の象徴として描かれる事もあった。日本の近代化の過程の中で、鉄道が大きな役割を果たした事は、言うまでも無い事実である。言ってみれば、鉄道は、「近代化」という物語においては「主役」的立ち位置を占めている。一方で、この時代、文学の世界における鉄道は、常に舞台装置や背景としての立場、即ち「脇役」に過ぎなかった。

ところが、昭和戦後になると、内田百閒、阿川弘之という二人の作家の手によって、鉄道を「主役」に据えた作品が発表されるようになる。

内田百閒は、大正の終わり頃から活躍した小説家であり、いまだ趣味として広く認知されていなかった時代より、「鉄道好き」を公言して憚らない人物であった。厳密には終戦以前より、鉄道をテーマとした随筆を発表していたが、このジャンルにおける代表作は、1950年代に刊行された「阿房列車」シリーズと言ってよいだろう。この作品は、内田とその同行者が日本各地を鉄

道で巡る様子を描いた紀行であるが、画期的であったのは、鉄道に乗るとい
う行為自体を、旅行の目的としていた点である。同シリーズの第1作「特別
阿房列車」の冒頭にある「なんにも用事がないけれど、汽車に乗って大阪へ
行ってこようと思う」という記述は、この事を象徴する一文である。

続いて登場する阿川弘之も、鉄道ファンの作家であり、小説に限らず、鉄
道を題材にした作品を数多く発表している。紀行作品としては、内田の没後
その作品のタイトルを借用して発表された「南蛮阿房列車」シリーズ等が有
名である。

これら二氏の上で挙げたような紀行作品は、登場人物たちの旅の目的が、
「鉄道に乗り、その先にある目的地に向かう」事ではなく、「鉄道に乗る」事そ
のものにあるという点で、従来と大きく異なっていた。鉄道が「主役」の位
置を獲得したこれらの文学作品は、「鉄道紀行」と区別して呼称しても良いか
もしれない。

これら二氏に続いて文壇に登場し、この「鉄道紀行」を、単なる紀行の中
の小分類に留まらない、一つのジャンルにまで押し上げたのが、他にもない
宮脇俊三である。

編集者として勤めていた中央公論社を退職し、51歳にして作家デビューす
るという異色の経歴を持つ氏であったが、自身が国鉄（当時）全線を完乗す
るまでの軌跡を綴った『時刻表2万キロ』（河出書房新社 1978）は、当時、
斬新な紀行作品であるとして大きな話題を呼び、日本ノンフィクション大賞¹
を受賞するに至った。その後も、『最長片道切符の旅』（新潮社 1979）、『時
刻表昭和史』（角川書店 1980）、『殺意の風景』（新潮社 1985）等、精力的に
執筆活動を続け、鉄道紀行作家の第一人者としての地位を揺るぎないものと
した。

2. 宮脇俊三 その功績と作品の特徴

本研究において、宮脇俊三という人物に一節を費やすのは、氏が、鉄道趣
味の歴史を語る上で、避けて通る事の出来ない程の多大な功績を残したから
であるが、では、その功績とは具体的にどういった内容を指すのだろうか。
ここでは、それを以下の三点にまとめ、考察する。

¹ 財団法人角川文化振興財団が主催していた文学賞。現在は実施されていない。

(1) 鉄道紀行を文学界における一つのジャンルとして定着させた

昨今の鉄道ブームの影響もあってか、宮脇の登場から 30 年以上たった現在でも、書店の店頭には数多くの鉄道紀行作品が並び、旅行雑誌等で鉄道の旅が特集される事も珍しくない。また、書籍に留まらず、映像や漫画の世界でも、鉄道紀行に類する作品が発表されている。国内に留まらず、世界各地の鉄道を訪ねたもの、鉄道の中で「ローカル線」「普通列車」「秘境駅」など、特定のテーマに焦点を絞ったものも人気を呼ぶなど、裾野の広いジャンルとなりつつある。宮脇の登場によって、鉄道紀行が文壇における一つのジャンルとなった事を、客観的な証拠を持って断言する事は難しいが、鉄道が紀行・旅行記のテーマとして定着している事は確かであろう。

また、上で取り上げた三氏以外の作家の手による鉄道紀行としては、沢木耕太郎氏の「深夜特急」シリーズ、種村直樹氏の「気まぐれ列車」シリーズ等を代表的なものとして挙げる事が出来る。

宮脇自身は、「時刻表 2 万キロ」以降、2003 年に没するまでの間に発表した作品の大半が、そうした鉄道紀行に類するものであり、同ジャンルのパイオニアとして注目される時期を過ぎても、終生、「鉄道紀行作家」として、その作家生涯を全うする事が出来たと言えるだろう。一方、氏が「鉄道紀行」の確立者である事を客観的に証左するものも、やはり多いとは言えないが、一つ例を挙げるならば、活動の晩年である 1999 年に受賞した菊池寛賞²がある。宮脇の受賞の理由については、「これまでレイルファンの趣味の読み物だった鉄道紀行を、文芸の一ジャンルとして確立した」と述べられている。

宮脇の登場から 30 年、死没からも間もなく 10 年が経とうとしているが、現在、鉄道趣味界のレベルで名前を知られるに留まらず、宮脇と同様、一般の読者にまでその支持層を広げる事の出来た紀行作家はいないとされる。そうした意味では、内田・阿川・宮脇と続いてきた鉄道紀行の系譜上に、その名を刻む作家は、未だ現れていないと言えるだろう。

(2) 鉄道趣味界の各ジャンルへの影響

「時刻表 2 万キロ」「最長片道切符の旅」等の著書が、鉄道趣味における「乗車」の 카테고リーに大きく影響を与えたのは、第 2 章の第 1 節で述べたとお

² 日本文学振興会が主催し、故・菊池寛が生前関わりの深かった文学・芸術・出版・報道等の分野で、その年顕著な成績を収めた者に対し授与される賞。現在のものは 1953 年から実施。

りである。国鉄完乗や、最長片道切符のルートを踏破するといった行為は、「乗り鉄」の一つテーマとして、現在も多くのファンに楽しまれている。

「廃線・未成線探訪」も、宮脇が一般化したジャンルとして知られている。氏は、80年代より、『線路のない時刻表』³（新潮社 1986）『失われた鉄道を求めて』⁴（文藝春秋 1989）といった作品を著しているが、ファンの間に「廃線ブーム」を巻き起こし、この探訪や研究が鉄道趣味において広く認知されるようになるきっかけをつくったのは、氏が巻頭ルポと編集を務めた『鉄道廃線跡を歩く』（JTB 日本交通公社出版事業局 1995）であった。本作は、その後全10巻に渡るシリーズ作となった。

ここで特筆すべきは、この『鉄道廃線跡を歩く』は、氏が間もなく70歳を迎えようとし、作家活動の晩年に差し掛かった時期に出版されたという事である。初期の作品で、既に鉄道紀行作家としてその名を知られるようになっていたにも関わらず、その地位に安住する事無く、同じ「鉄道」を題材としながらも、作品毎に切り口を変えて新境地を開拓しようとする、その創作への意欲は、デビューから20年近くを経てもついえる事は無かったのである。

（3）鉄道趣味者の存在を世間に知らしめる一つのきっかけをつくった

宮脇の登場前後で、鉄道趣味の世間における認知度がどのように変化したのか、30年近くの月日が経過している事もあって、今日これを正確に指摘する事は難しいが、当時を知る作家達は以下のように述べている。

関川夏央氏は、酒井順子氏・宮脇灯子氏（宮脇俊三の実娘）との対談において、『時刻表2万キロ』のヒットが「鉄道好きという声なき民の存在を世に知らしめた」と話している。また、鉄道ライターの原口隆行氏は、『ユリイカ』誌の特集「鉄道と日本人」において、「鉄道が好きだなどと言えば、まともな人間ではないという目で見られていたのが、『時刻表2万キロ』のおかげで『鉄道というのは面白いものなんだな。それに、それなりの社会性もあるし』といった評価に変わってきた」と述べている。かくいう宮脇自身も、自らの著作の中で、当時、鉄道を趣味とする事に対する、世間の見方が変化しつつあ

³ 国鉄再建に伴い建設が中断されたままとなっている各地の未成線を取材し、開通後のダイヤを夢想する作品。その後、取り上げた路線の多くが第三セクター鉄道として開業に至ったため、加筆を行った「全線開通版」も発表されている。

⁴ 全国各地に残る私鉄廃線の遺構を探訪する作品。

った事に何度か言及している⁵。

本節より後の第2部第5章では、2000年代に入り、各種メディアが、鉄道を盛んに取り上げる事により、鉄道趣味者の様態を世間に浸透させる働きをした事を述べるが、宮脇俊三の著作、とりわけ『時刻表2万キロ』にもそれに近い役割があったと言えるのではないだろうか。

続いて、宮脇が、こうした功績を残す事が出来た理由とは何かを、氏の著作に見られる特徴や、それらを産むバックボーンとなった氏の経歴等から分析する。

(1) 鉄道への造詣の深さ

6歳の頃より時刻表を愛読していた宮脇の知識量は相当に豊富だったと察せられるが、自らの知識だけでは理解の及ばない点があれば、それを曖昧にしたまま残さず、国鉄の旅客営業規則といったものを引用してでも、解消をはかる。例えば、『時刻表2万キロ』の第1章において、越美北線に乗車する際は、同線の起点駅の話題を契機として、国鉄の旅客営業キロの問題について言及し、以下数ページの紙幅を費やして全線完乗の定義について考察している。国鉄全線完乗はあくまで自分のために行う事であると述べながらも、「国鉄全線」「完乗」とは何なのか自らに問い、その回答にも正確を期そうとする、これは一例に過ぎないが、こうした記述から著者の鉄道に対する真摯な姿勢が伝わってくる。

だが一方で宮脇は、鉄道に関する情熱や知識を、読者に対して求める事はない。上記の例を含め、展開上、規則の引用や車輛形式の紹介をする事になった場合でも、必要以上に深く立入る事なく簡潔に済ませており、こうした表現が単なる「マニアの知識自慢」に陥ってしまい、一般の読者を遠ざける事のないような配慮がなされている。『時刻表2万キロ』の帯に掲載された、北杜夫と阿川弘之の対談には、「文章もなかなかのものだし、マニア特有の嫌味が全然ない。爽やかなマニアですよ」という北の台詞がある。

(2) 鉄道に留まらない興味関心

文学・クラシック・日本史等、鉄道以外の分野についても、その博学さを

⁵ 宮脇が作品の選定を行ったアンソロジー作品『鉄道が好き』（集英社 1985）の編集後記、『汽車との散歩』（新潮社 1987）の「阿房列車賛歌」の節など。

伺い知ることが出来る。東京帝国大学（当時）在学中には、理学部から文学部への転向を果たし、モーツァルトに関する同人誌を執筆、編集者時代には「世界の歴史」（中央公論社 1960）「日本の歴史」（中央公論社 1965）シリーズを企画し、高い評価を得るなど、いずれの分野に関しても、鉄道に勝るとも劣らない興味関心を発揮している事がわかる。それらの知識は、著書の中にさりげなく盛り込まれ、読み味をより深くする事に貢献している。

（3）自身を見る客観的視点の存在

『時刻表2万キロ』の発表によって、鉄道ファンのである事が広く知られるようになった宮脇であるが、会社員時代の大半は、周囲に対し、自らが鉄道を趣味としている事を積極的に明かす事はなかった。国鉄完乗を意識し始めると、徐々にではあるが、時間をつくっては汽車旅に出かけている事が同僚に知られるようになっていったという。又、家族からは、頻繁な一人旅を咎められるような事こそなかったものの、鉄道趣味や、国鉄完乗という行為に対して、十分な理解が得られていたという記述はない。宮脇自身、当時の鉄道趣味に対する、社会からの視線がどのようなものであったかを十分認識しており、更に、社会的地位も家庭もある自分が、それを公然とする事は容易には出来ない事を理解していたのである。これをもう少し積極的に解釈するとしたら、宮脇の評価でしばしば用いられる「含羞の意識」と言えるだろうか。

そして、宮脇の作品は、そうした世間に理解されない鉄道マニアのみを対象として書かれてはいない。文章中、一般の読者はなかなか興味を惹きにくい趣味的・専門的な知識はなるべく抑えられており、そういったものを扱う場合でも、前述のとおり予備知識なく読めるよう配慮がなされている。「乗りつぶし」の第一人者となり、著作を通して「鉄道旅行の良さ」を伝えてきたとも言える宮脇だが、作品には、無理やり共感を得ようとするような押し付けがましきもない。『時刻表2万キロ』などは、挑戦と成功の記録と言えなくもないが、中年男性が汽車に熱中する滑稽さの方が強調されている。

宮脇は、作品の中でもこの「自身を見る客観的な視点」を忘れなかったため、趣味性の高い題材を扱っていながらも、一般の読者を遠ざける結果にはならなかった。

(4) ユーモアと文章表現の巧みさ

宮脇の著作の多くは、「鉄道紀行」である以上、列車の車内で過ごす場面が多い。鉄道を用いての旅行は、乗車する列車・ルートを決める以外は受動的なものであり、文章の題材となり得るものは、車内にいる乗客・乗務員、または車窓風景と、限定的である。そして、何日にも渡って列車を乗り継ぎながら、そうした限られた題材を繰り返し取り上げる事は、作品を単調なものにしてしまう恐れがある。しかしながら宮脇は、その知識を活かし、訪れる土地の歴史・生活風俗や、乗車する路線の建設の経緯、置かれている状況などを盛り込み、読者を飽きさせる事が無い。そうした豊富な表現に彩られながらも、各文は簡潔にまとまり、冗長さを感じさせる事が無い。また、鋭い観察力と表現力を以て、旅先におけるほんの些細な事象を、ユーモラスに描く。『時刻表2万キロ』が世に出た時点では、「乗りつぶし」紀行という題材自体がユーモラスとも言えたが、これが単なるマニアックな・個性的な作品で終わる事が無かったのは、氏の巧みな文章表現力も大いに貢献していたと言えるだろう。当時の各書評でも、「良質のユーモア」「格調高い文章」などと、高い評価を与える者は多かった。

(5) 編集者としての経験と文章へのこだわり

上で述べてきたような、読者への細やかな気配りが出来たのも、氏の編集者としてのキャリアが活かされているからに他ならない。

1951年に東京帝国大学文学部を卒業（卒業時点では、東京大学に改称）中央公論社に入社した宮脇は、その翌年から、結核治療のため約4年に渡る療養を余儀なくされるも、復職以降は出版部の編集者として辣腕を振るった。北杜夫の『どくどくマンボウ航海記』（中央公論社 1960）、「世界の歴史」シリーズのベストセラーを生んだ功績を認められ、34歳の若さで出版部長に抜擢された後は、「中公新書」（1962 創刊）の立ち上げ、「日本の歴史」シリーズの刊行等、出版界に名を残す企画に携わった。

「世界の歴史」「日本の歴史」シリーズは、歴史全集としては異例の大ヒットを記録したが、宮脇はその主要な功労者の一人であり、文筆業を主としない歴史学者をバックアップし、100万人もの読者が楽しめる文章を執筆させたという点に、宮脇の編集者としての力量の高さをうかがい知る事が出来る。

『私の途中下車人生』（講談社 1986）の中で本人も語るとおり、編集者として数え切れないほどの他筆の原稿に目を通して来た経験は、以降の宮脇自

身の執筆活動の糧となっており、(3)で述べた自己を客観視する視点も、こうした仕事の中で養われたと言って良いのではないだろうか。

尚、余談ではあるが、編集者時代の宮脇は、阿川弘之⁶の鉄道関連書籍の編集にも幾つか携わっており、氏が乗り物好きとして名前を知られるようになる、一つのきっかけをつくったと言われている。

総括すれば、宮脇俊三を、鉄道趣味に名を残す人物たらしめたのは、氏の鉄道(趣味)の世界へのこだわりだけでは決してなかった。世間一般の存在を常に意識していたからこそ、鉄道趣味界に「外からの」影響を与える事が出来、その影響の大きさ故に、鉄道趣味界の内部にも大きな変化を起こすことができたのではないだろうか。

3. 著作紹介

最後に、蛇足ではあるが、氏の著作の中から、特に代表的とされる4作を取り上げ、簡潔に紹介したい。

(1) 時刻表2万キロ

会社員時代の宮脇が、国鉄全線踏破を達成するまでの軌跡を辿る。編集者として多忙な日々を送る傍ら、休日には時間が取れるたびに汽車旅に繰り出し、着実に完乗への道のりを歩いていく様が描かれる。物語は、未乗線区の合計キロ数が全体の10%を切った時点から始まっており、宮脇の旅の目的地となる線区は、僻地に敷設され、1日数往復の列車しか走らないローカル線や、以前旅行した際に乗り残してしまったほんの僅かな区間等が中心となっている。それだけに毎回、非常に非効率な旅程を強いられるが、様々な制約の下でより多くの成果を残すべく奮闘する氏の姿が、生き活きと、時に真剣に描かれている。

宮脇のデビュー作であると共に、最大の代表作であるとされる。いわゆる「完乗」という行為を世間一般に知らしめた。国鉄が1980年より実施した「いい旅チャレンジ 20000km」は本作のヒットを受けて開始されたと言われている等、鉄道趣味界に与えた影響は大きい。しかしながら、前述のとおり日本ノンフィクション大賞を受賞した事などからも、鉄道ファンに留まらない幅

⁶ 『お早く御乗車願います』(中央公論社 1958)、『なかよし特急』(中央公論社 1959)、『空旅・船旅・汽車の旅』(中央公論社 1960)の3冊。

広い支持を受けていた事がわかる。

(2) 最長片道切符の旅

国鉄の運賃制度上、同じ駅を2回以上経由する事のないきっぷは、どんなに距離が長くとも片道切符として発売する事が出来る。これを利用して、距離数が最も長くなる片道切符の経路を探る試みは、鉄道趣味界において比較的古くから行われていたとされる。

宮脇が、中央公論社退社に伴って発生した、長期間の余暇を利用して大々的な旅行を実施する計画を立てた際、題材として選んだのが、この「最長片道切符」である。その距離数は、執筆当時の数値で13319.4キロと、一回の旅行として行うには余りに長すぎるものであったため、旅程を何回かにわけて実行されている。

『時刻表2万キロ』に続く宮脇の2番目の作品として、1979年に出版された。数年の間に渡り、多忙の合間を縫って続けられた挑戦の記録である前作と比較すると、時間的に余裕が出来た後の取り組みである本作は、約2ヶ月間の間に集中的に行われたものであるため、旅行記としての連続性が高まっている。又、北海道・九州等、東京から離れた地域のいわゆるローカル線の比重が高かった前作に対し、本作は、地域的な偏りや、主要幹線/ローカル線の区別も無く、様々な路線が万遍無く取り上げられている。

(3) 時刻表昭和史

昭和戦前から太平洋戦争終結までの、宮脇個人の成長、国鉄を中心とした日本の鉄道、そして社会情勢の移り変わりを克明に描いた随筆作品。軸となるのは、優等列車新設・新線の開業等が相次ぎ、いわゆる戦前の黄金期を迎えるも、やがて戦時体制下で国策輸送への傾注を余儀なくされる日本の鉄道と、時刻表を通じてそれに没頭していく宮脇の、少年期から青年期にかけての描写であるが、氏の実父である宮脇長吉が衆議院議員も勤めた政治家であったために、単なる個人史・鉄道史に終始していない点が大きな特徴である。宮脇自身は兵役に服す事はなかったものの、氏の「青春時代」は、国家を挙げての戦争体制～終戦後の混乱期とほぼ一致するためもあって、旅先の米坂線今泉駅前にて、父親と共に終戦を告げる「玉音放送」を聞くというクライマックスシーンは迫真の描写となっている。

1997年、終戦以降の混乱期の様子が加筆された「増補版」が出版された。

(4) 殺意の風景

宮脇が執筆した、最初にして最後のミステリー作品である。18 の作品からなる短編集であり、初出は全て新潮社の月刊誌「波」上での連載時となっている。

各編を通して共通の登場人物は存在せず、かつ名前もアルファベット等を用いた簡易的なもの(『Aさん』『B君』など)となっているのはおろか、ミステリーにもかかわらず、全編を通じて死亡する人物が一人もいないという異色作である。

紀行作家として認知されていた宮脇が、本作を執筆するきっかけとなったのは、各地を旅行する中で出会った景色に、時として「生死の境を越えてしまいそうな誘惑」を感じるようになった事だと述べている。こうした経緯からも、本作各編の「主人公」と言えるのは、登場人物ではなく、舞台または背景として描かれている自然風景と言えるかもしれない。

1985 年の泉鏡花文学賞⁷受賞作となった本作だが、実娘・宮脇灯子の著書『父・宮脇俊三への旅』(グラフ社 2006)によれば、同年上半期の直木賞候補にも選ばれ、受賞にこそ至らなかったものの、最終候補にまで残ったとされている。

⁷ 金沢市が主催する文学賞。1973 年の泉鏡花生誕 100 周年を記念して制定されて以降、1 年に 1 回のペースで毎年発表されている。

第2節 川島令三

この章では、新しい鉄道趣味探求の仕方を提示した川島令三を取り上げる。彼の著作の変遷、その主張内容を記述した後に、彼が鉄道趣味に与えた影響を最後に考察したい¹。

1. 川島令三の著作

川島氏が処女作、『東京圏通勤電車事情大研究』（草思社）を出したのは1986年である。同書はまず前半で、鉄道という乗り物全般への考察や提言を行った後、後半で個々の路線についての概要、ダイヤ、車輛、そして将来への批評を加えている。当時の鉄道本の流行は、宮脇俊三や種村直樹に代表される鉄道紀行にあった。それら鉄道趣味人の見地から書かれた本と比較して、同書は首都圏の通勤電車のダイヤや車輛を、一利用者の視点から考察し、批評を加えている点が特徴的であった。利用者視点で鉄道を評価するということは、雑誌『鉄道ジャーナル』にもみられた手法であったが、単に考察するだけでなく、独自の具体的な改善案を提言するという点で、川島氏の記述は極めて独自性を有していたといえよう。「東京圏の電車は大量輸送だけしかやっていない」、「不便な乗り換えを強いるな」、「通勤電車にもクロスシートを採用せよ」など、利用者なら当然思うようなサービス改善点を取り上げ、そして現状を駄目だと言い切るわかりやすさに、その特徴は表れていた。以上の主張に加え、「高加速車の採用がコスト安につながる」、「副業(不動産)は大いに結構」など鉄道会社へ経営的な提言も行っていたことも、これまでの鉄道書にはない特徴であったといえる。

その後も『関西圏通勤電車事情大研究』（草思社 1987）、『新幹線事情大研究』（草思社 1988）、『これでいいのか特急列車』（中央書院 1989）などその批評姿勢は、首都圏、通勤電車に限定されずに広がっていくことになる。『「ライバル鉄道」徹底研究』（中央書院 1992）のように、鉄道会社間の競争を意識した本も出版されるようになる。これらの本が出た背景

¹ 川島氏の主張には賛否両論分かれるようなものもあるが、個々の主張の是非については、本研究誌の主旨とは異なるので、ここでは深く取り上げないものとする。

としては、民営化を機に JR が、並行私鉄、航空、高速バスを意識した、列車の開発やダイヤの設定を行いシェアの伸張に努めていた時期であったことがあげられる。主張のトーンとしては、東日本では JR の、西日本では私鉄側の奮起を期待するものが中心であった。

1992年には川島氏のライフワークともなる「全国鉄道事情大研究」シリーズ第一作「神戸編」が草思社から発売される。これは従来の通勤電車事情大研究での路線批評に、詳細な歴史、沿線風景の記述を加え、単なる提言書ではなく沿線ガイドとしての側面も有するものとなった。このシリーズの登場によって、批評対象は通勤電車や特急など利用者が多い鉄道に限らず、ローカル線を含めた全国に広がっていくことになる。しかし、対象を広げたことによって、主張のマンネリ化をもたらしたという側面も否定できない。先に述べたように、川島氏は利用者視点から鉄道を取り上げたことに、一番の特徴がある。利用者視点から鉄道を分析するには、当たり前であるが利用者が多い通勤電車、新幹線、幹線特急がその考察対象とふさわしい。またそのような分野へは、鉄道会社の投資も積極的に行われるため、川島氏の提言が多少は反映される可能性があるといえる。しかし、ローカル線は、利用者が少なく、かつ大胆な改善策も見出しにくい対象であるため、路線ごとに主張の違いを出しにくい。また出せたとしても大幅な路線改良など非現実的な案となりやすい。それが、「費用対効果を無視した提言」という川島氏への批判につながっているともいえる。

川島氏の著作にもう1つの特徴があるとすれば、それは新線構想をはじめ将来への考察が多く行われているところにある。「全国鉄道事情大研究」シリーズで言及されているのはもちろんこと、単行本としても『どうなる新線計画東日本編/西日本編』(産調出版 1994)、『新線鉄道計画徹底ガイド東日本編/西日本編』(山海堂 2000/2001)など新線や未成線関連の出版物も多く出版されている。このような新線計画についてまとめた本を出しているのは川島氏だけであり、その点では川島氏の貢献は大きい。しかし、川島氏の著書全体にいえることであるが、一次ソースが明示されていない記述が多く、公式にあった計画だったのか、それとも川島氏の推測によるものなのか区別できないという問題があることは否めない。

さらに、川島氏への批判として良く取り上げられるものとして、『なぜ

福知山線脱線事故は起こったのか』(草思社 2005)がある。この書の中で川島氏は、福知山線脱線事故の主原因をボルスタレス台車に求めており、カーブを通過する際の遠心力によって、片側の空気バネが膨張し、もう片方が縮んだためとしている。この説に対しては、元国鉄小倉工場長で交通研究家の久保田博(故人)氏が、鉄道ジャーナル2005年12月号「福知山線事故に寄す」の中で、ボルスタレス台車の解説を行いつつ、空気バネ間で差圧調整弁が働くとして反論を行っている。旧国鉄の技術者から、川島氏の技術面での理解不足が指摘されたことによって、読者からこの本のみならず著書全体の正確性に疑問を持たれるようになってしまったことは否定できない。

このように、通勤電車への批評から始まった川島氏の著作であるが、最近では、『<図解>超新説 全国未完成鉄道路線 ますます複雑化する鉄道計画の真実』(講談社 2010)、『<図解>日本三大都市 未完の鉄道路線-昭和から平成へ、東京・大阪・名古屋の未来を変える計画の真実』(講談社2008)のように鉄道雑学を意識した本や、「東海道ライン全線・全駅・全配線」シリーズ(講談社 2009 - 2010)、「中部ライン全線・全駅・全配線」シリーズ(講談社 2010 -)のように資料性のある本の出版が多くなっている。これには、昨今の鉄道ブームを意識してライトな鉄道ファンを取り込む狙いや、「日本鉄道旅行地図帳」(新潮社 2008-2009)に代表される資料性の高いムック本のヒットの影響があると思われる。

2. 川島令三の鉄道趣味に与えた影響

先にも述べたとおり、これまでの鉄道趣味、鉄道本では、鉄道趣味人による見地から鉄道への考察が行われていたのに対して、川島氏は利用者視点から鉄道を考察するという点で特徴的であった。そして単に分析、考察するだけでなく、利用者のニーズに即したサービス(車内設備、ダイヤ、駅構造など)を独自の改善案として提言するところに十分なページを割いたことは、これまでにない新鮮なものであった。しかしその一方で、守備範囲を広めすぎた結果、主張のマンネリ化、記述の誤り等が散見されるようになった。とりわけ、参考文献が明示されていないなど、鉄道趣味を深めるための信頼に足る本であるとは言い難い状況にある。川島氏の著作姿

勢が、 多少の信頼性を犠牲にしても、独自の主張によるエンターテイメント性を追求するものであるのか、それとも 真面目に裏付け調査や取材を行い書物としての信頼性確保していくものであるのか、ここで私が判断することは差し控えたい。しかし、そのスタンスを明確にしないと、読者に誤った知識をもたらす原因となり、鉄道趣味に与える影響も悪いものとなってしまう。

処女作『東京圏通勤電車事情大研究』を出してから、来年で四半世紀が経過しようとしている。もちろん以上に挙げた問題点もあるが、読者を確保してここまで本を書き続けられたのは、利用者サイドに立った批評という新たな分野を開拓したパイオニアだからである。それと同時に、川島氏の存在を脅かす後継者が現れていないことも意味している。今後も川島氏には、鉄道趣味、そして鉄道の活性化につながるような著作活動を続けてもらいたい。そして、それに刺激される形で若手の論者が表れることを願っている。

第3節 鉄道趣味誌

この章では鉄道趣味人が鉄道への見識を深める上で、最もポピュラーな媒体となる鉄道趣味誌を取り上げる¹。最初に鉄道趣味誌はいつ生まれ、現在に至っているのか解説を行う。その後、出版不況と言われている中、鉄道趣味誌がどのような状況に置かれているのか、いかなる課題に直面しているのか考察を行う。最後に以上を踏まえて、鉄道趣味誌のこれからについて簡単に、筆者独自の意見を述べる。

1. 鉄道趣味誌の歴史²

戦前の鉄道趣味誌といえば、1929年に創刊の日本で最初の鉄道趣味誌『鉄道』、1933年に創刊の『鉄道趣味』があげられよう。このような雑誌が刊行されるということは、相当数の鉄道ファンが当時いたことを示している。しかし戦争色が濃くなった1937年に、両誌の発行は終わってしまう。その後も1940年に、鉄道同好会的な組織が、『つばめ』、『古典口コ』といった趣味誌を刊行するが、鉄道が軍事機密とされた時代となり、鉄道趣味活動そのものの継続が困難となり、両誌共にほぼ1年で終刊となる。

戦後も1950年代までは戦前同様、東京鉄道同好会の『Romance Car』(1946年 - 1953年)や、機関車刊行会の『機関車』(1948年 - 1953年)など同好会誌が中心となり、実物を対象にした本格的な商業誌はまだ出版されなかった。その中でも、商業誌として一番早く出版されたのは、1946年創刊の『鉄道模型趣味』(機芸出版社)である。今でこそ、その名の通り鉄道模型を取り扱った雑誌として確固たる地位を築いている同誌も、当時はまだ実物の鉄道を対象とする商業誌が販売されていなかったため、模型だけでなく実物の鉄道の題材も扱っていたようである。青木(1991)には「部数も当時から”1000”オーバーにのっていたと思われるので『機関車』や『Romance Car』が逆立ちし

¹ 鉄道趣味誌と一口に言っても、商業誌、同好会誌、同人誌など様々あり、そのすべてをここで紹介し詳述することは困難である。そのため今回は定期刊行されている(いた)商業誌を対象にすると共に、『鉄道ピクトリアル』、『鉄道ファン』、『鉄道ジャーナル』主要三誌を軸にして、鉄道趣味誌を考察したいと考える。

² 鉄道趣味誌の歴史についてまとめられた資料は少ない、一部雑誌の創刊初期の号が国会図書館で閲覧不可能であった、ということからこの部分は青木(1991)、青木(2001)の記述に依拠していることを断っておく。

ても及ぶ数ではない」と記述されていることから、同好会誌に触れることのできない当時の一般の鉄道ファンに、鉄道の情報を伝えるという非常に貴重な役割を果たしていた。

その後 1951 年には、電気車研究会から『鉄道ピクトリアル』が創刊され、戦後最初の模型を扱わない市販誌となった。主幹の田中隆三氏が、本島三良という戦前からの鉄道ファンに、鉄道ファン向け雑誌の有望性を説かれて、出版に踏み切ったと言われている。創刊当初はまだ『Romance Car』や『機関車』が存立していた時期であったが、それらが廃刊(休刊)となると、鉄道ピクトリアルに研究記事、論文が集中し、それに伴い掲載される記事の専門性も飛躍的に向上した。

このように専門性を高めていく『鉄道ピクトリアル』に対して、それとは異なる路線の雑誌として、『鉄道ファン』(交友社)が 1961 年に創刊された。同誌をバックアップすることになる鉄道友の会が、雑誌を通じた会員の増加を志向していたこと、カメラの普及によって鉄道写真を撮る人が増加したことが、同誌の創刊につながった。「先輩誌の『鉄道ピクトリアル』が、しっかりとした研究記事が多かったので、子供の時から鉄道が好きだった大人が気楽に楽しめる本、年少の人には鉄道趣味に道をつけるような編集をし、本格的な研究には『鉄道ピクトリアル』に進まれるよう、共存できる方向に心を配りました」(初代編集長 荻原政男『本誌 300 号に寄せて』)との記述にあるように、鉄道写真という誰もがグラフィカルに楽しめる紙面構成で、鉄道ピクトリアルとの違いを明確にし、鉄道趣味をリードする新たな存在となった。グラビア的な性格を持つ同誌が、1960 年代後半から 1970 年代前半にかけて到来した所謂「SL ブーム」を牽引することになったのは想像に難くない。

このように鉄道雑誌の需要が拡大していく流れの中で、1971 年『鉄道ジャーナル』(鉄道記録映画社)は創刊された。創刊者の竹島紀元氏は、『鉄道ピクトリアル』や『鉄道ファン』にも寄稿していたが、「たんに個人の趣味の対象に終わらせることなく、ファン・マニアだけが知っている鉄道の魅力をもっと多くの人に広げ、鉄道趣味に“市民権”を得させると同時に、ファン・マニアの人たちにも社会人としての意識をより深めてもらいたい」(竹島紀元『鉄道ジャーナル創刊 300 号の奇跡』)という願いの元、社会的な視点でもって深められるような鉄道趣味の方向性を模索し、新たな鉄道趣味誌の創刊に至ったといわれている。「社会的な視点」という編集方針は、ローカル線の存廃、国鉄分割民営化といった鉄道が社会的な問題として浮かび上がった 1980

年代で大いに生きることになる。

その後も 1972 年に『最新 SL ダイヤ情報』(弘済出版社 現『鉄道ダイヤ情報』(交通新聞社))、1975 年に『とれいん』(プレス・アイゼンバーン)、1984 年に『レイルマガジン』(ネコ・パブリッシング)、1985 年『RM MODELS』(同)が出版されるなど、現在に続く鉄道趣味誌が創刊された一方で、少なくない数の鉄道趣味誌は現在に至らず終刊となった。

2. 鉄道趣味誌の現状

以上沿革で述べたように、鉄道趣味の普及や拡大に伴い、1990 年代には鉄道趣味誌も数多くのラインアップが揃うことになった。しかし、インターネットの普及によって、ホームページ、掲示板、最近ではブログ等によって、紙媒体を通すことなく自らの趣味活動を発表できるようになった³。これによって、従来の趣味共有の手段であった鉄道趣味誌は大きく変化したといえるのだろうか。これから先この章の最後まで、この問いについて考察を行いたい。

まずは、鉄道趣味誌の売上高の分析を行いたい。出版業界全体の動向として、月刊誌の売上高は 1997 年から最新のデータである 2008 年まで一貫して下落しており厳しい状況にある(出版科学研究所の HP)。他方鉄道趣味誌の発行部数の推移は、全体とは異なる推移を辿っている。『2009 出版指標 年報』(出版科学研究所 2009)のデータを載せると次の通りである。

年	01	02	03	04	05	06	07	08
実物	218	215	214	222	217	213	214	225
模型	67	62	59	61	61	60	60	62

表 1-3-1 鉄道趣味誌の発行部数 (単位：万冊)

対象となっている鉄道趣味誌が明記されておらず⁴、個々の鉄道趣味誌の部数のデータは記述されていなかった。しかし、出版不況と呼ばれ、雑誌売上高の縮小が続いている中で、ほぼ横ばいを維持しているのは、極めて特徴的

³ 鉄道趣味とインターネットの関係については、第 2 部第 3 章で詳述する。

⁴ 対象となる鉄道趣味誌数は、実物が 7、模型が 4 と書かれている。またこの統計の対象となる雑誌が、01 年から 08 年まで同じなのか、それとも新規発行された季刊誌等も含むのか、明記されていなかった。

といえる。この横ばいの発行部数の理由を解釈したいが、下の脚注で述べたような不備があるため、既存の主要鉄道趣味誌だけで横ばいを維持しているのか、それとも新規発行された鉄道趣味誌の存在によるものなのか、判断できない。

しかし以上のデータから、出版社側は、鉄道関連の雑誌は安定した需要が見込める貴重なジャンルであると判断していることが推測できる。事実、『週刊鉄道データファイル』(デアゴスティーニ・ジャパン 2004)、『週刊 鉄道の旅』(講談社 2003)などの分冊百科形態の鉄道趣味誌が、大手出版社から続々と発売されている。とりわけ前者は累計販売部数が800万部を超えるベストセラーとなった。月刊誌に比べると負担が重いこれら分冊百科がヒットした理由として、解説をわかりやすく行うなどの工夫を行って、従来の鉄道趣味誌ではカバーしきれなかった、ライトな鉄道ファンを獲得したことがあげられる。ムック⁵という形態にはなるが、『日本鉄道旅行地図帳』(新潮社)のヒットもこれと同じことがいえる。下記脚注で述べたように、ムックには返本期限がなく、かつ雑誌のような低価格で売ることができるため、1つのコアなテーマを各号毎に掘り下げていくスタンスが多い。鉄道のように、ジャンルが細分化されている趣味には最適な出版形態といえる。

このように、鉄道趣味誌の出版を取り巻く状況が変化する中で、21世紀に入る前からあった鉄道趣味誌は、どのようなスタンスをとっているといえるのだろうか。鉄道模型の話題を総合的に網羅している『鉄道模型趣味』、その分野のベテランが執筆し、それに裏打ちされる高い専門性、信頼性を持つ記事が紙面を成す『鉄道ピクトリアル』、その名の通り最もポピュラーな鉄道趣味誌として、写真を中心に幅広い話題で記事を展開している『鉄道ファン』、鉄道が抱える問題を独自の取材で検証する『鉄道ジャーナル』。創刊から現在に至るまで、以上老舗誌のスタンスは大きくは変わっていないように思われる。

⁵ book(書籍)と magazine(雑誌)の性格を併せ持った形態の本のこと。出版形態は雑誌に近いが、返本期限がない、書籍同様 ISBN コードが付与されるという点で異なる。

		
未公表	21万5000部	13万部

表 1-3-2 鉄道趣味誌とその部数⁶(下)

これらの後に続いた雑誌は、これら老舗誌とは違うアプローチで、鉄道ファンの獲得に努めている。A4判で発売し読者を惹きつける見出しが特徴的な『レイルマガジン』、臨時列車や甲種輸送の情報に強い『鉄道ダイヤ情報』、実物・模型双方を扱う『とれいん』(プレス・アイゼンバーン)、Nゲージを中心としながらも幅広いゲージの話題を取り上げる『RM MODELS』(ネコ・パブリッシング)、逆にNゲージに的を絞った『N』(イカロス出版)などがその代表格である。とりわけ『レイルマガジン』は、廃線、貨車など従来取り上げられることの少なかった話題を「トワイライトゾーン」で取り上げるなど、老舗誌とは異なる明確な差別化路線を志向していることが顕著である。最近では比較的購買力がある中高年層を対象にした、国鉄車輛を中心に取り上げる『国鉄時代』、『Jトレイン』なども刊行されている。

		
6万部	4万5000部	4万5000部

表 1-3-3 同上

⁶ 各誌の部数は、『週刊東洋経済 臨時増刊 「鉄道」完全解明』(2010 東洋経済新報社)に掲載されていた部数を参考にした。

3. 鉄道雑誌が直面している課題

雑誌の中では恵まれた環境に入る鉄道趣味誌であるが、直面している課題は決して少なくない。1 つには内容のマンネリ化があげられよう。これは老舗誌に特にいえることかもしれない。もちろん、雑誌に取り上げる対象となる鉄道車輛やダイヤは常に変化を遂げていくものである。しかし、その取り上げる対象、切り口が毎号同じようなものであると読者離れをもたらすし、鉄道趣味の発展につながらない可能性がある。また、その対象も、特集が鉄道趣味人の関心が高い大都市圏の電車や夜行列車に集中している傾向があると思われる。

このマンネリ化という問題は、編集サイドも共有しているようである。1 つの興味深い事例として、『鉄道ファン』2003年1月号に掲載された「下り“さくら”1350.5kmの旅」の記事と、それに対する鉄道ジャーナル編集長(当時)竹島紀元氏の批判がある。これは従来からの鉄道ファン誌の記事とは傾向が異なる、乗車ルポを主とした記事であった。この記事が出た2002年はADSLによる常時接続の普及が進み、インターネットを利用する人口、時間共に拡大していった過渡期にあたる。これは私の推測であるが、インターネットが普及しそこで情報交換がなされる中、鉄道趣味誌は従来とは異なる路線を模索していた時期にあったのかもしれない。このさくらルポは、マンネリを打破する鉄道ファン誌の新しい試みの1つであったといえるだろう。

このルポに対して、竹島紀元氏は鉄道ジャーナル2003年3月号「こちらジャーナル編集室」の中で、『鉄道ファン』今年1月号のルポ「下り“さくら”1350.5kmの旅」を見て思わず目を疑いました。本旨独自の企画として自他共に認め34年余の歴史を誇る「列車追跡」が全く同じ形で同誌の誌面をかざっていたからです。」と述べ鉄道ファン誌を批判した。他誌への批判という異例の事態となった背景には、竹島氏の側も鉄道趣味誌の今後について、危機感を持っていたことがあげられる。この危機を持っている旨については、鉄道ファン誌への批判の後に直接言及されている。各誌とも生き残りの道を模索している最中で、他誌の動向に敏感になっていたことの現れである。結局、このさくらルポのような記事は『鉄道ファン』の特集の主流とはならず、鉄道ジャーナルも外部ライターの記事が増えたとはいえ、その編集スタイルは大きく変化していない。変化を模索しながらも、変化しないことが生き残りの道の1つ、という結論を得たのかもしれない。

二つ目の課題として、これまで鉄道趣味誌を扱わなかった同業他社の参入

がある。一つの事例として、鉄道旅行誌がある。この分野では鉄道ジャーナル社の『旅と鉄道』がメジャーな雑誌として挙げられていた。1990年後半以降は、先の『週刊 鉄道の旅』に代表される分冊百科形態の雑誌が登場し、さらに『旅』(新潮社)⁷を始めとした一般旅行誌でも青春18きっぷ特集を始め、鉄道旅行の特集を積極的に組むようにもなった⁸。これを鉄道旅行誌の盛り上がりとみたのかは定かではないが、2007年10月号から『旅と鉄道』は季刊誌から月刊誌となる。しかし、鉄道ファン向けにしては他の鉄道専門誌に比べると鉄道の内容が薄く、ライトな鉄道旅行層向けにしては、初心者向けに解説記事が書かれている一般旅行誌に比べ鉄道色が濃い内容という、両者の板挟みにあった格好となった。結局、出版数が伸び悩んだまま2009年2月号をもって休刊となった。月刊化した鉄道ジャーナル社の判断ミスという見方もできるが、このように同種の雑誌が氾濫している以上、いずれにせよ長く続けるのは困難であったと思われる。先に挙げたように、分冊百科やムック形態での参入は当面続くと思われるので、既存誌も中途半端なターゲット層の設定や編集方針では立ちゆかなくなる可能性がある。

4. 鉄道趣味誌のこれから

以上で鉄道雑誌の課題について述べた。今後も、ライト層に向けて発売される分冊百科、ムック形態と、読者層を絞った既存誌という二極化傾向が進むと思われる。どっちつかずの雑誌は生き残ることができない。そのためにも既存誌は、読者のニーズを掴むために、誌面やネットを通して積極的に読者との交流を増やす必要がある。変化しないことが1つの生き残りの道とはいえ、現在の路線に安住しニーズを満たさない雑誌を販売することは、売上の的にも、そして鉄道趣味的にも決して良くないことは明白である。一方で分冊百科形態の出版も、同じような企画が氾濫してはブームも続かなくなる。鉄道という安定した趣味市場に安住することなく、積極的に新たな企画を出していくべきである。インターネットが普及した今日でも、鉄道趣味誌が鉄道趣味をリードする存在であることに変わりない。いや、インターネットという信頼性という点では不確実なツールが普及しているからこそ、紙媒体での情報の提供や、そこに掲載されたときの価値が上がっているという前向き

⁷ 2003年まではJTBが出版していた。

⁸ ただし『旅』に関して言えば、宮脇俊三が原稿を執筆していた事実からわかるように、1990年代以前から鉄道旅行も積極的に取り上げていた部類に入る。

な解釈もできる。今後も不断の努力で、鉄道趣味への貢献に取り組んで欲しい。

第2部

鉄道ファンとは何か

第2部では鉄道趣味の担い手である鉄道ファンについて、インターネット上で当会が実施したアンケート調査結果を基に、多角的な視点から考察を加えています。これらの考察から、鉄道を趣味とするきっかけが幼児体験に求められること、鉄道ファンは鉄道趣味を細かく分類化する傾向にあること、鉄道趣味への濃淡をファン同士で区別する傾向にあること、などが導かれます。そしてこのような鉄道ファンは、そうでない人からどのように見られているのか、昨今の鉄道ブームや鉄子への考察から検証します。

第1章

「鉄道ファン実態調査」結果と分析

本項では、番外的になるが2010年9月にインターネット上でデータ収集のために行ったアンケート調査の概要と結果、そして分析を取り扱う。しかし、自由記述欄や回答者個人のプライバシーに関する質問項目、結果などは省略して著述している。また、質問の性質において適宜順番が入れ替わることに留意されたい。

1. 「鉄道ファン実態調査」の質問項目

<p>・問 1. 年収はおいくらですか？</p> <p>・問 2. 鉄道趣味に費やすお金は月でおいくらですか？ 0～5000円 5000～1万円 1～2万円 2～5万円 5～10万円 10万円以上</p> <p>・問 3. 主にどのような領域で鉄道趣味を行っていますか？ 該当する番号を選択して下さい。 乗車 撮影 収集 模型 マルチメディア（音・動画） 考古学・史学 廃止線・未成線探訪 資料・交通規則 グルメ その他</p> <p>・問 4. 鉄道趣味を始める、あるいは復活するきっかけとなった出来事は何か？ ご自由にご記入下さい。</p> <p>・問 5. あなたは、ふだんどのような手段で鉄道趣味活動を行っていますか？ 該当する番号を選択して下さい。 乗車 撮影 収集 模型製作・走行 音・動画収集 資料・雑誌購読 廃止線・未成線探訪・調査 資料・規則調査 グルメ サイト運営（ブログ・HP・掲示板） 鉄道趣味団体（鉄道友の会など/サークル）への参加 その他</p> <p>・問 6. 鉄道趣味歴は何年になりますか？ 1年未満 1～2年 2～5年 5～10年 10～20年 20年以上</p>
--

- ・問 7. 中断期間などはありましたか？
ある ない
- ・問 8. あなたは、鉄道以外に何かご趣味がおありですか？あればお書き下さい。
- ・問 9. あなたは、自分が鉄道ファンであるということを友人・同僚など近い関係の人に伝えてありますか。
はい いいえ
- ・問 10. 失礼ですが、結婚はされていますか？結婚されている場合、奥様・ご主人様は鉄道趣味に理解を示されていますか？
結婚していない 結婚しており、相手からの理解を得ている
結婚しているが、相手からの理解は得られていない
- ・問 11. 「鉄子」(女性の鉄道ファン)という言葉をご存じですか？
知っている。知人にそのような者がいる
知っているが、知人にはいない 知らない
- ・問 12. 昨今「鉄道ブーム」と社会では言われていますが、「鉄道ブーム」は実際に起きていると思われませんか？
思う 思わない
- ・問 13. また、「鉄道ブーム」によって、ご自身の鉄道趣味、環境に変化は現れましたか？
現れている 現れていない
- ・問 14. 難しい質問ですが、あなたにとって鉄道趣味とは一体どういったものですか？ ご自由にご記入下さい。
- ・問 15. 最後の質問です。今後も鉄道趣味は続けますか？
はい いいえ

* 回答者情報

- ・性別
- ・年齢
- ・職業
- ・都道府県

2. 「鉄道ファン実態調査」の結果と分析

(1) 鉄道趣味とお金

まず、「項目1：鉄道ファン個人の環境に関する項目」と称して、鉄道ファンの年収と、それに対して一ヶ月で鉄道趣味にどれぐらいの支出を行うのかに関連性があるのかを調査した。問1は年収、問2は鉄道趣味に費やす金額を選択式でたずねた。

回答者全体60人のうち、4割程度にあたる26人が年収を0～200万円と回答したが、この回答者の多くは学生であった。しかし、この他の選択肢と年齢、職業とはとりたてて強い関連性は見られなかった。

つぎに、問2：一ヶ月に鉄道趣味に費やす金額の結果をしてみる。以下の円グラフで見るように、0～5000円が全体の38%、5000～1万円が26%、

1～2万円が28%であった。が全体の4割近くをしめたものの、5000円以上という視点で見れば、6割を超えている。また、と回答したのは年収が0～200万円の学生に多かったが、一方で年収が1000万円以上の回答者も

と回答しているなど、ばらつきも見られた。学生が鉄道趣味に費やせる金額はおおむね5000円以下であるということになるが、所得を得る年齢になると、使う金額は家族など諸要因に左右されるようである。

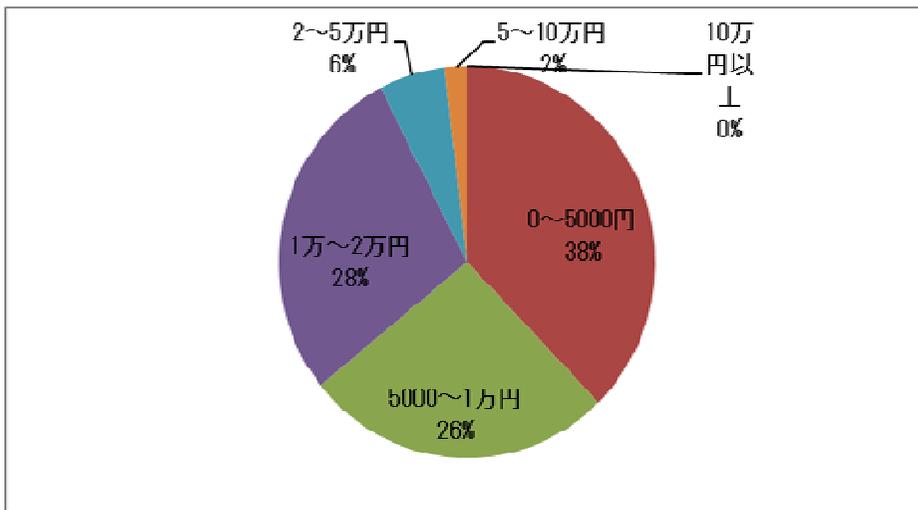


図 2-1-1 鉄道趣味への月額支出分布

(2)鉄道趣味活動

では、鉄道ファンはどのような趣味活動を行っているのだろうか。第1部第2章で「鉄道ファンの分類」を行ったが、本項ではそれを踏まえての調査を企図し、おおむね鉄道趣味10個の項目に分類した。

また、問3、問5では質問の内容がほぼ重複していたためこの質問項目では問3での回答を中心に分析している。以下は分類した10個の項目である。

- 乗車（鉄道路線、車輦に乗車すること）
- 撮影（鉄道車輦、施設を撮影すること）
- 収集（鉄道に関する切符や部品などを収集して楽しむもの）
- 模型（Nゲージ、H0ゲージ、0ゲージなどを中心に模型の製作や購入すること）
- マルチメディア（鉄道に関する音声、動画を撮影すること）
- 考古学・史学（鉄道の歴史や遺構を調べること）
- 廃止線・未成線探訪（過去に廃止された鉄道路線、あるいは計画・工事のみで終わった鉄道路線を探訪、調査すること）
- 資料・交通規則（鉄道に関する各種資料や規則などを調査すること）
- グルメ（駅弁、駅そばなどのグルメを調査・堪能すること）
- その他

複数選択可であったので、単純にどの領域が多いという判断は難しい。しかしながら、回答者の90%以上がまず「乗車」を選択した（図2-1-3参照）。すなわち、「乗車」は鉄道趣味活動の基本であるということになる。

次に、選択割合が多かったのは撮影で、52%の人が選択した。回答者の中には、いくつかのコンテストでの入賞歴を持つ方もおり、撮影が鉄道趣味活動の中でも重要な地位を示していることを示唆している。

これらの撮影をする鉄道ファンの回答を辿っても、多くは乗車もしており、撮影専門で乗車はしないという回答を選んだのはわずかであった。

次に、ほぼ同数の選択率であったのが模型である。これは50%の人が選択し、ほぼ半分の回答者が模型の製作・走行を行うことが明らかになった。このアンケートでは、縮尺・ゲージの指定はしていないが、「模型」と回答したのは比較的若年層が多かったためNゲージ・H0ゲージが中心であると思われる。

更に、個人の回答を追跡していくと、乗車及び、撮影と模型を兼業している人も多く、模型製作の資料としての観点から、鉄道写真を撮影する回答者がいることが明らかになった。

こうした関係の中で、全体から見れば撮影と模型の選択率がほぼ 50%で、この分野が鉄道ファンのな分水嶺になるようである。

やや不可解であったのは、考古学・史学を回答した鉄道ファンと の廃線・未成線探訪を回答した鉄道ファン、さらには 資料・交通規則を回答した鉄道ファンの間に強い因果関係が見られないことである（ひとりひとりがどのような回答をしているかは、図 2-0-3 を参照されたい）。

と、あるいは と は強い関連性がある項目だが、6, 7, 8 を選択した回答者の多くはいずれか 1 つのみの回答に終わっている。この場合、選択肢の設定に問題があったか。

また、選択合計は 203 であり、1 人あたり平均 3 ~ 4 個である。予算支出との関連性はあまり見られなかったので、バランス良く配分をしているか、「この月は模型の購入、来月は鉄道旅行」というように月ごとに振り分けている可能性がある。また、撮影に関しても、地元の車輜・駅などを集中して撮影するという回答者もあり、手近な対象をじっくり追求するという形態の鉄道趣味では支出もさして大きくはならないが、充実した趣味を行えることが分かった。

更に、こうした回答を受けて、支出と特定の領域が結びつくかを調査するため、データの解析を行ったが、これも特定の領域との関連性はなかった。社会人層になると、「模型」を中心領域に挙げる回答者はやや支出が多い傾向があったが、とくに目立つものではなかった。また、趣味の中心領域を多数挙げる回答者の支出が多いわけでもなかった。

趣味活動の中心領域	選択した人数	選択した割合
①乗車	56	93%
②撮影	31	52%
③収集	17	28%
④模型	30	50%
⑤マルチメディア	14	23%
⑥考古学・史学	8	13%
⑦廃線・未成線探訪	13	22%
⑧資料・交通規則	19	32%
⑨グルメ	10	17%
⑩その他	5	8%
計	203/600	

表 2-1-2：鉄道趣味中心領域選択状況

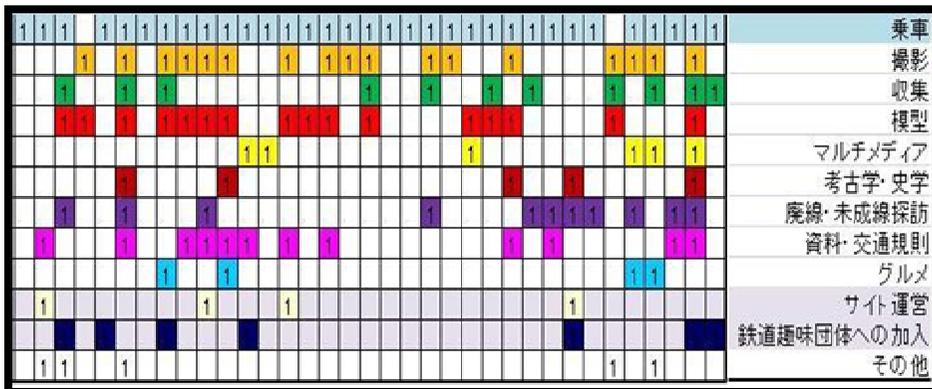
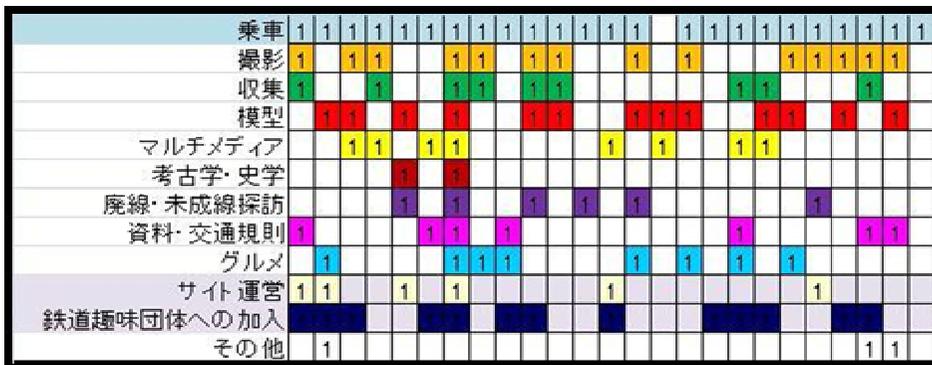


図 2-1-3：個人回答状況（一部改変している）

(3) 鉄道趣味歴

次は、鉄道ファンが鉄道趣味をどれくらい継続して行っているのか、という疑問の下に行われた鉄道趣味歴調査である。

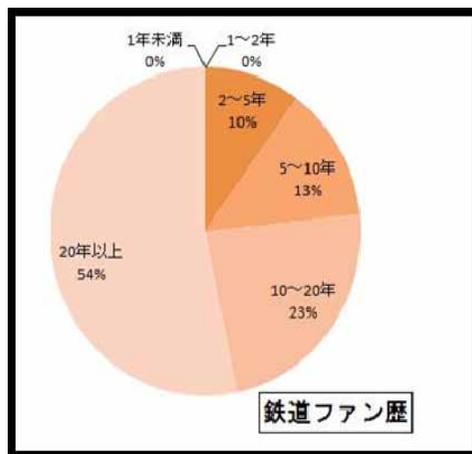


図 2-1-4 鉄道趣味歴分布図

上図では、1年未満、1~2年が0%、5~10年が13%、10~20年が23%、20年以上がなんと54%を占めた。20年以上が圧倒的に多く、次点の10~20年を加えると合計で80%弱であり、この調査に回答を寄せた人の多くが10年以上の鉄道ファン歴であるということである。

では、この結果は年齢層と結びつくのだろうか。

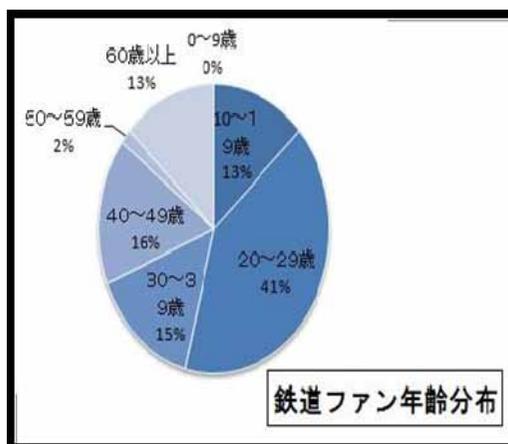


図 2-1-5 鉄道ファン年齢分布

年齢分布では、10～19歳が13%、20～29歳が41%で全体の54%を占めた。これは、一橋鉄研公式Twitter¹、公式ホームページ、公式ブログ、さらに一橋鉄研・如水鉄路クラブのメーリングリストなどで回答を呼びかけた結果、Twitterのアカウントを持つ他大鉄研（東京大学・関西大学など）や各鉄研のメンバーが回答に協力してくれたためである。

このアンケートでは、回答者の60%近くが、20代までであり、50代を除いて、あとの年代はバランス良く分布している。つまり、中高年が多いため鉄道ファン歴が長い回答者が多くなる、ということではあまりないようだ。

回答者情報を追跡していくと、20代後半から60代までの回答者の90%以上が鉄道ファン歴20年以上だと回答している。また、10代後半から20代前半の多くが10年～20年と回答している。それ以外の回答者層は、高校・大学の鉄道研究会などへの入会で初めて鉄道趣味を本格的にスタートさせたものがおおい。こうしてみると、鉄道ファン歴は年齢とほぼニアリーイコールになっている。やはり、鉄道趣味というのは幼児体験からスタートし、大人になっても継続的に行っている趣味のようである。

(4) 鉄道ファンの趣味的副業

鉄道ファンは、鉄道趣味以外にどのような趣味を持っているのだろうか。こちらにも、複数回答可の設問であったため、幅広い回答が見られた。適宜回答を編集し、図表化したのが次頁である。

まず、数が多い回答順に例示すると（内は選択者数）、ドライブ（15）、音楽（鑑賞・演奏含む、12）、旅行（9）、アニメ（9）、町歩き・ハイキング・サイクリング（8）、読書（5）、飛行機（5）であった。次頁の表で分類しているように、鉄道以外の趣味にも分類できる程度の傾向があった。

大まかに分けると、読書・音楽などの一般的な趣味、アニメ・マンガ、ゲームのおたくな趣味、ドライブ（自動車）・飛行機・バス・船などの交通系の趣味、旅行・ハイキングなどの旅行系。スポーツ系の趣味、軍事・歴史・地図系の趣味、園芸や工作などの趣味、そしてその他である。

¹ Twitterとは、140字以内の「ツイート（つぶやき）」への投稿・閲覧を通して、登録者同士がコミュニケーションできるインターネットツールである。

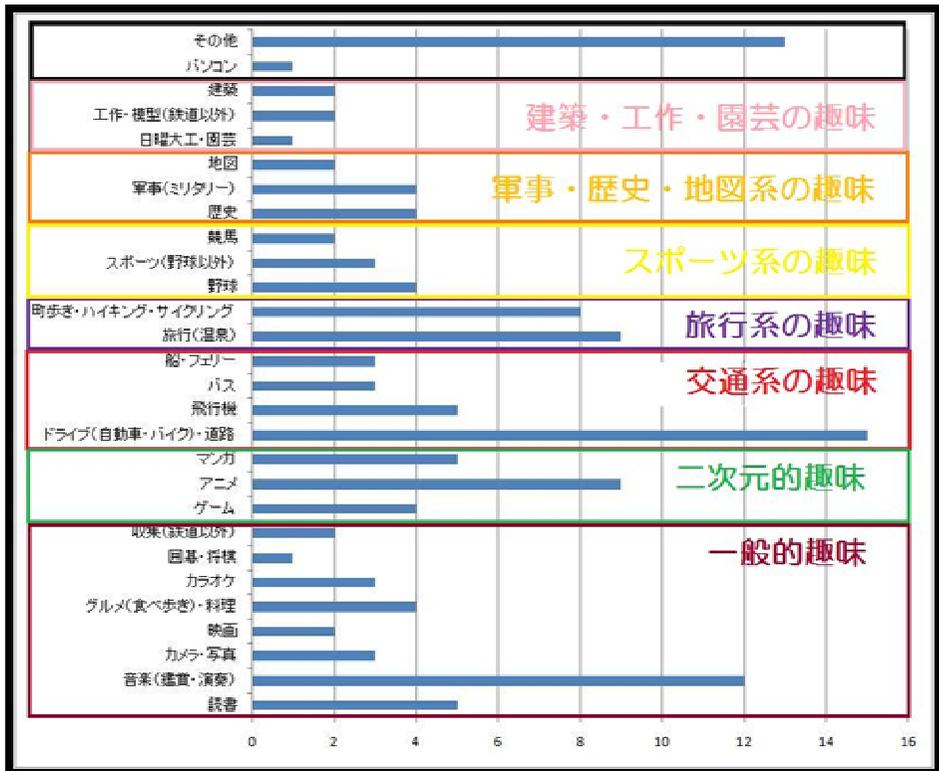


図 2-1-6 鉄道領域以外の趣味

鉄道と同様の交通機関を、鉄道以外の趣味にする鉄道ファンも多い。自動車はもちろん、航空機、バス、フェリーなどは季刊誌・月刊誌も発行され、鉄道雑誌よりも販売している書店は少ないが、大きめの書店に行けば手に入れることができる。形態は違っていても、多様なバリエーションと運行形態などが近似しているバス・航空機、フェリーなどは鉄道と重なることも多く、一部の鉄道研究会ではバス・航空機の分科会をもっている。

ドライブ、自動車との回答も目立った。この回答者層は、学生よりも社会人に目立った。

旅行、ハイキングなどの旅行系の趣味が多いのも特徴である。旅行と同時に「乗り鉄（鉄道路線、車輜の乗車）」を行う鉄道ファンが多いのだろうか。

建築・工作なども鉄道ファンのには、鉄道趣味領域の延長という理解も出来る。

一般的な趣味としてあげた、読書・音楽・映画などは年齢層に偏りなく広

く分布している。一方で、年齢、世代的な偏りが見られた領域がある。

それは、アニメ・マンガ・ゲームに代表される趣味領域である。

回答者全員が、20代半ばまでの人間で、多くは学生であった。中には、具体的な作品名を挙げた回答者もあり、この領域に対する回答者の、関心度の高さを示したものもあった。

このサブカルチャー趣味領域と鉄道趣味領域とのクロスフィールドに関しては、第4章を参照のこと。

(5)鉄道ファンの私的・社会的環境

私事ではあるが、私は中学・高等学校・大学と現在まで足かけ8年にわたって鉄道研究会に在籍している。そのため、私の家族・友人・知人・恩師などは、私に会うと最近あった鉄道話や路線、列車の話振ってくる。私自身、それをありがたく受け取り、鉄道に興味のない人にも比較的わかりやすい話題をしたりする。これらは、他の会員にも共通して言えることである。一方で、政治・歴史学者の原武史氏は、自身の著書『鉄道ひとつばなし2』の序にて、次のように語っている。

<前略> 四年前に『鉄道ひとつばなし』を出したとき、最も多かったのは「原さんってこんなに鉄道に詳しいとは知らなかった」という反応であった。

そこには、いくぶんかの揶揄が含まれているのが察せられた。

<中略> 鉄道に造詣の深い作家の阿川弘之さんも、私との対談の場で、「時刻表に興味があるなんて小説家のカスと思われてやしないかとコンプレックスを持っていた」「吉行淳之介には、あいつ女にモテないからあんなもん（時刻表）ばかりめくっていると、さんざん言われた」などと話されていた。

このように、鉄道ファンが社会で受ける認識には暖かい（生温かい？）ものと、冷たい（醒めた）ものがある。しかし、鉄道ファンはひるまない。次表は、「自分が鉄道ファンであることを関係の近い人間に伝えているか」という設問に対する回答状況を示したものである。

はい	いいえ	無回答
56	3	1

表 2-1-7 鉄道ファンであることを関係の近い人間に伝えているか

この設問で、近い人間とは、家族・同僚などを念頭に入れているが、回答者の9割以上が伝えている、と回答している。

再三述べた通り、大学鉄研の協力を受けており、回答者の中に鉄研会員が多く含まれるため数値がおかしいようにも感じられるが、学生以外で考えても9割近くがやはり「はい」と答えている。

鉄道ファンはとにかく自分が鉄道ファンであることをアピールしておくことを「よし」としているようである。

これと深く結びつくと思われるのが、鉄道ブームに関する印象を尋ねたものである。

鉄道ブームは実際に起きているか	
起きていると思う	30
起きているとは思わない	29
分からない・無回答	1

表 2-1-8 鉄道ブームは実際に起きているか

起きていると思う、と思わないと回答はほぼ拮抗している。回答者内訳を見ると、学生10(24人中)・社会人20(36人中)となり、割合では社会人のほうが多かった。学生に対して、社会人の方が活動コミュニティが広く、多様な人々と交流している結果と言えるのだろうか。

鉄道ブームによって、自身の環境に変化が現れたか？	
現れた	19
現れていない	41

表 2-1-9 鉄道ブームによる環境の変化

しかし、上の表を参照する限り、鉄道ブームが実際に鉄道ファンに何らかの影響を与えていることは少ないようだ。こちらは、学生5・社会人11であ

る。つまり、ほぼ半数が実際に環境に変化があったと考えている。具体的に何か事例があったのだろう。ごく一部だが、本人が鉄道ブームによって鉄道ファンになった例もある。なお、鉄道ブームは起きていると思わないのに影響が現れている、という回答が3名あった。鉄道ブームに関する考察は第2章を参照されたい。

続いて、鉄道ファンの家庭における状況はどうだろうか。

結婚していない		36
結婚している	配偶者の理解を得ている	20
	配偶者の理解は得られていない	4

表 2-1-10 鉄道ファンの家庭内における状況

結婚していない、という回答者が6割を占めた。とはいえ、この数字にはあまり意味が無く、ほぼ年齢相応のデータが出ている。興味深いのが配偶者（家族）の理解を得ているかどうかである。回答者の多くが理解を得ていると回答した。一方で、理解を得ていないという回答を寄せた回答者は比較的高所得者であり、また、特別に鉄道趣味に対する支出が多いとも思えなかった。更に、鉄道以外の趣味に偏りがあるということもなかった。アンケート紙面では窺い知ることが出来ない家庭の事情というのがあるのだろうか。

(6) 鉄道ファンの男女比

鉄道ファンは圧倒的に男性が多い。あとで本アンケートによる結果を発表するが、まずは女性鉄道ファン「鉄子」に対する認識度合いを調査した。

まず、鉄子という単語を知らない人はいなかった。つぎに、実際に知人に実際にいるかどうかを尋ねてみた。37%が、「知人にそのようなものがある」と回答したのに対し、63%が「知人にはそのようなものがない」と回答した。「知人にいる」と回答したのは、比較的高い年齢層に多かったが、大学生にも回答が見られ、所属先のサークル（鉄道研究会）などに女性会員が存在する可能性も示唆した。

つぎに、実際にどの程度女性鉄道ファンがいるのかを見てみよう。

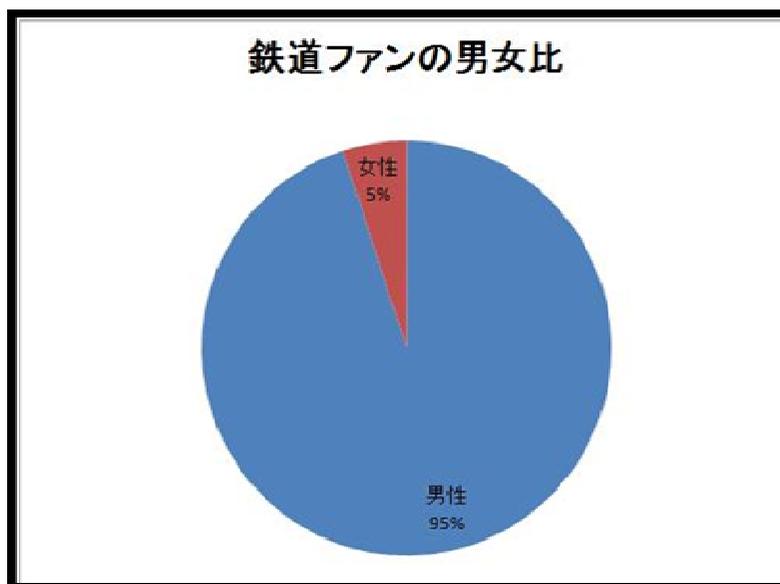


図 2-1-11 鉄道ファンの男女比

ご覧の通り、回答者の 95%が男性であり女性鉄道ファンは 5%に留まった。しかしながら、鉄道ファンからの認知度は絶大で、「知人に女性鉄道ファンがいる」と回答した層が 37%存在するため、このような女性鉄道ファンの活動は男性ファンよりも華やかで、社交性に富むと言えるのだろうか。

(7)鉄道ファンを今後も続けたいか

回答者全員が「はい」と回答。深い趣味である。

簡単にではあるが、鉄道ファン実態調査のデータと分析を行った。データサンプルが少ないため、「鉄道ファン全体」の分析と言うよりも、「鉄道ファン実態調査回答者」分析になっている感が否めないが、このアンケート調査で得られたデータを本研究誌では使用していく。

第2章 鉄道ファンとは何者か

鉄道ファンとは何か、一言で言えば、鉄道に関する物事を趣味とする人々のことである。しかし、これは「鉄道ファン」という言葉を説明したに過ぎない。しかし、当然のことながらこの言葉では、数多くいる鉄道ファンの実態を到底表せるものではない。本章では、第1部でまとめた「鉄道趣味とは何か」を元に鉄道ファンとは何かを概説する。また、鉄道を趣味とする人々を一般に、鉄道ファン・鉄道マニア・鉄道オタク・テツ・てっちゃんなどと称するが、今回は鉄道ファンで全て統一する。

1. 鉄道ファンの誕生

鉄道ファンとは何者かを解明するために、まず、鉄道ファンの一般的な形成過程を著述し、鉄道ファン理解の一助としたい。

はじめに、鉄道ファンを一般的に定義した文章に次のようなものがある。

「鉄道に強い関心を抱く鉄道好きの人。子ども時代の鉄道好きを大人になってもそのまま継続し、鉄道関係の趣味活動に余暇時間の大半を費やす人々」（野村総合研究所オタク市場予測チーム編『オタク市場の研究』東洋経済新報社、2005）

すなわち、鉄道好きは幼児体験に基づくという指摘であり、一般的にもそのような認識は存在する。では、その指摘は果たして正しいのか。検証すべく、「鉄道ファン実態調査アンケート」の問4で以下のような設問を設定した。

問4：鉄道趣味を始める、あるいは復活するきっかけとなった出来事は何ですか？ ご自由にご記入下さい。

様々な回答が寄せられたが、回答者の半数以上が幼少時の体験が現在の鉄道好きの基になっていると回答している。また、一部の回答者は、幼少時の経験として、プラレールを親から与えられたこと、ブルートレインブーム、自宅が駅前や駅付近であり列車をよく眺めていたこと、そして父親が鉄道ファンであったことなどを挙げている。

このように、多くの鉄道ファンが、自らの鉄道ファンとしての原点を幼少時代に求めている。そのため、何が原因だったか明確には指摘しづらいと回答した人もいた。

一方で、中学・高校時代に鉄道研究会へ入学し、鉄道ファンとしてのキャリアをスタートさせたという回答もある。こちらは、全体として、それほど数は多くないものの、鉄道研究会という趣味組織が持つ性格の一端をうかがい知ることが出来る。

2. 鉄道ファンの成長、あるいは離脱

鉄道ファンとしてのキャリアを開始した人たちはどのように育つのだろうか。これも、父親などの家族・親戚や、友人などからの影響を受けやすい。鉄道研究会に入会し、仲間とともに鉄道旅行を行ったり、友人と鉄道模型を共同製作したり、鉄道趣味の細分化が進み、徐々についてきた資金力を背景により細かく濃密な鉄道趣味活動を始める。

『オタク市場の研究』の文章に戻ると、「大人になってもそのまま継続」との指摘がある。これを検討するために、先述の「鉄道ファン実態調査」において、以下の2つの質問を設け調査を行った。

問6：鉄道趣味歴は何年になりますか

この設問に対し、10～20年が14人、20年以上が30人、合計で44人と全体の80%近くを占めた。分析で示しているとおり、回答者の60%弱が10～29歳以下を占めている。こうした中で、全体の80%が鉄道ファン歴10年以上の人間であるということは、多くが物心ついた頃から鉄道ファンとしての経歴をスタートさせ、現在まで継続し、年齢 鉄道ファン歴と言える状態にあるようだ。

問7：(鉄道ファンとしての) 中断期間などはありましたか？

問6の結果を裏付けるように、回答者の70%が「無い」と回答している。その一方で、30%が「ある」と回答した。「ある」と回答した方の中には、「幼い頃から鉄道ファンを続けていたが、仕事と家庭が忙しくなり鉄道趣味から離れていたが、ふとしたきっかけで鉄道の世界に再び目を向けるようになった」と答えている方もいた。

この事例を検討するにあたり、思い至ることがある。

一橋大学鉄道研究会のOB組織である、如水鉄道クラブには120名程度の会員が所属しているが、一橋鉄研が主宰する、各種年間恒例行事への参加者が少ないのは1980年代の卒業生から1990年代の卒業生である。彼らは、30代～50代半ばにあたり会社の中核として活躍する世代であり、日常生活の中で鉄道趣味活動に時間を割くのが難しいこともある。

このような、現在は仕事中心の生活を送る人々も、精神的に鉄道ファンではあり、週末に鉄道趣味活動を少し行ってはいても、学生や60代以上の余暇活動が増えた世代層とはその活動内容には一線を画している。しかし、学生時代に比べて資金力はついているため、機会があれば乗車や収集、模型の購入などがしやすい立場にあるのも確かだ。いったん中断し、復帰した人の中にも資金力を理由に挙げる人は存在する。

ふとしたきっかけで戻る、ということは鉄道自体への興味関心は持続していたものの、「きっかけ」がつかめないというタイミングの問題もあるように思う。そして、「きっかけ」さえつかんでしまえば、比較的容易に鉄道ファンとしての履歴をリスタートし、自身が休眠していた間、劇的に変化した鉄道情勢を振り返りつつ、再び自身の鉄道趣味領域を深めていくことになる。

すなわち、鉄道趣味とは年少から高年まで継続して参加出来る息の長い趣味であり、層も厚い。しかし、進学・就職・結婚など、社会人としてのライフコース上に存在する、種々の（趣味にとっては）弊害がその活動を妨げてしまう可能性も否定できないということである。

また、他部門に趣味の領域が移る可能性もある。先述の『オタク市場の研究』によれば、一度離脱した世代が大人になって、別の趣味に移行し鉄道趣味に復帰しないという例が指摘されている。こうした層は、鉄道と近接した、自動車などの交通系の趣味に移るものや、音楽などの全く違った趣味領域に手を伸ばすものがある。だが、このような層も、鉄道ファンとして活動した履歴が残る限り、ふとした「きっかけ」で鉄道ファンに復帰する可能性も否定は出来ないのである。

3. 鉄道ファンの生活

鉄道ファンの生活は、主な鉄道趣味領域によって全く異なる。

たとえば、乗車派は普段おとなしく日常生活を送り、週末に近郊へ気晴らしの乗車に向かう。そして、長期休暇を取って普段はなかなか乗車する機会のない地方のローカル線などに出かけていく。

撮影派は、出勤前やお昼休み、退勤中にも隙があれば撮影を敢行する。最近の例で言えば、中央線の201系電車引退が迫り、日中の運用に就く同車輦をあらゆる撮影スポットや駅で収めようとする。そして、週末には自身の定番撮影スポットで撮影を行う。珍しい電車が来れば、より盛り上がる。長期休暇が取れれば、普段は撮影できない路線や車輦を撮影するため地方へ出かけていく。

模型派は、基本的に家内で活動を行う。普段の外出は、材料の購入に行く程度で、活動範囲は狭い。しかし、鉄道模型ショーなどの見物に行ったり、資料収集と称して取材に出かけたりして遠出をすることもある。

マルチメディア派は、乗車から模型までの性格をそれぞれに持ち合わせている。録音は現場で行うが、編集作業は自宅で行う。繊細な作業も必要とされることから神経を使うことも多いだろう。

こうした、自由な活動を全面的に許されている鉄道ファンは滅多にいない。職場、家族、学校などあらゆる場面に気を配りながらも、自分の趣味を全うしようとする。そして、だんだん周囲の目は厳しくなっていくのだ。

4. 鉄道ファンの特徴

(1) 懐古色

まず、全体的に「懐古」の色を帯びている。

『鉄道ファン』、『鉄道ダイヤ情報』などでは1年に1回程度国鉄形を特集した記事が組まれるし、その傾向は『レイルマガジン』ではより顕著である。

鉄道趣味誌だけではない、2010年10月16日には東北本線を583系で走る特急「リバイバルはつかり」が運転され、中央線201系はカメラの砲列の中引退。「富士」・「はやぶさ」、運行最終日の指定券は発売開始からなんと5秒で売り切れている。

では、鉄道ファンが全体に「懐古」色を帯びているのはなぜだろうか。

現在、鉄道ファンの主力世代は20代前半と30代後半、40代からである。

20代の層は、物心ついた時には既にJR化されていた。しかし、幼時にはまだ国鉄形車輦が主力として走っていた世代。30代後半は国鉄終焉の時代をはっきりと記憶する世代に当たる。40代はブルトレブームが幼児体験としてあり、50代以上となれば、国鉄の黄金期を地で生きている。

現在の鉄道ファン主力世代は、幼時経験や青春時代を掘り起こせば国鉄時代のどこかにつながる世代なのである。すなわち、国鉄が自己の記憶・郷愁と結びつけやすい対象である。もっとも、20代のファン層は必ずしも国鉄形

車輛を自己の郷愁とリンクさせているわけではない。引退以前の貴重車輛、という切り口も多いと考えられる。

「懐古」調、という表現はあくまで一般論であり、多くの例外が存在するのは承知しているが、現在の「鉄道ブーム」から漂う、鉄道ファンの特徴を表す大きなものの1つであることは共通して理解できるのではないか。

(2)分類癖

次の特徴を、非学術的な表現を用いて表現するとすれば、「分類厨¹」が多いということである。

例えば、山手線という路線が東京都に存在する。この路線は一般的には東京都内を環状に一周する鉄道路線であるが、鉄道ファンによれば「山手線は品川～田端間であり、品川～東京間は東海道本線で東京～田端間は東北本線だ」とする。それがどうした、という話ではあるが、鉄道ファンには大事な話になってくる。

車輛に目を転じれば、485系電車という車輛には大別して0番台、100番台、200番台、300番台、800番台、1000番台、1500番台、3000番台という分類が存在する。注意深く観察しなければその差はつかめないが、鉄道ファンには重要なことである。

こうした分類傾向は、どの趣味領域にも指摘できることではあるが、領域が広く、対象範囲が多く、歴史も古い鉄道に対する趣味は自ずと巨大なものになりがちであり、こまかい分類を導入することで、鉄道趣味領域の簡略化とデータベース化が実施しやすくなる。このため、自然と分類が行われることになる。鉄道ファンと領域をある程度共有しているとされるサブカルチャー層も、鉄道ファンほどには分類傾向が見られない。

(3)男性性

また、1章で述べた通り、95%以上が男性である。

戦時中の一時期以外、鉄道業界が、一部を除いて男性職員が中心の職場環境であったためなのか、鉄道に興味を抱く層の大半が男性である。詳しくは、第6章を参照されたい。

¹ 厨とは、中毒などを語源とするネットスラングで、通常は「分類厨」のように接尾辞として使用する。何かに熱中している様子を表す。侮蔑、軽侮の念を含み、公式的な場で使用すべき語ではない。

(4)個人活動とコミュニティ

更に、個人単位で趣味を行うことが多いため、自己完結している人間が多いように見える。一方で、趣味全体の幅は広いためにサークル・趣味団体は豊富に存在する。詳細に関しては、次節で述べるが、そうした「場」では、普段の社会で趣味に没頭して付き合いの少ない人も幅広い知識で独自のコミュニティを形成し、普段の社会環境が異なる人々とも豊かに生活している場合がある。ただ、この場合、自己完結の集合体であり、かならずしも他者に開かれているコミュニティではないため、鉄道ファン以外には理解されづらいのが難点である。鉄道ファンとコミュニティに関する詳細は次節を参照のこと。

5. 鉄道ファンのコミュニティ

(1)鉄道研究会・鉄道同好会

一方で、絶対的に若いコミュニティが中学・高校・大学鉄研である。中学・高校で、鉄道研究会に類する部活を持っているのは多くが私立の学校であるが、大学の鉄道研究会は国公立私立に幅広く存在する。また、そうした大学の鉄道研究会は大学毎の個性が表れ、同じ大学鉄研でも大きく性格を異にするところも少なくない。この大学鉄研は、他の大学サークルに共通して言えることだが、単なる趣味コミュニティだけでなく、学生生活における互助組織としても機能している。更に、OB会組織を備えている場合、若い世代のみならず幅広い世代との交流も可能であり、閉鎖性と開放性をある程度兼ね備えた組織と言える

(2)鉄道友の会

鉄道友の会は日本最大の鉄道趣味団体であり、「ブルーリボン賞」や「ローレル賞」などを授与する影響力も持った団体である。

1953年に組織され、全国組織をもつ唯一の団体であり、全国17の支部で独自の活動を繰り広げている。鉄道を通じた会員相互の親睦をはかり、鉄道の愛護と発展への寄与を目的に掲げている。各支部では車庫見学や貸し切り列車の運行など、組織力と会員ネットワークを活かした機動力のある活動が行われている。1990年代は全国19の支部で運営されていたが、現在は再編などが行われているようである。

(3)地域鉄道サークル

主に地方の商店街には、昔から続く模型店というのが存在する。例えば、こうした模型店の常連客たちが一堂に会し、交流するのを目的に作られることが多いのが地域の鉄道サークルである。また、公園に保存されている SL などの保存車輛を手入れする団体を母体とするものもある。

こうした組織は、実際に顔を合わせて会話する機会も多い人々が集まるため結束が強く、地域と密着しているために地域の交流イベントに参加したり、合同運転会をオープンで開催したりとアクティブな活動を行う所も多い。比較的年齢層は高めだが、積極的に地域交流をする性質上幅広い世代とオープンに接する傾向にある。

(4)SNS コミュニティ

ソーシャル・ネットワーキング・サービス(SNS)²として著名な mixi には、「鉄道」という項目を含むコミュニティが 2010 年 9 月現在で 1154 件あり、この中には『鉄道遅延情報』などといった鉄道趣味とは無関係なコミュニティも存在するが、多くが鉄道ファン向け、あるいは沿線住民向けのコミュニティである。こうしたコミュニティは、鉄道ファンとしてのキャリア(濃度)が様々な人が所属し、気軽に入会・脱会が出来るために最も開かれた鉄道コミュニティと言える。また、SNS 自体、比較的利用者層が若いため、鉄道ファンとしてのキャリアも自然に若い。

(5)オフ会

オフ会に関する詳細な著述は第 2 章鉄道ファンとインターネットを参照して頂きたい。概略を述べると、鉄道趣味ホームページに運用されている掲示板やホームページ運営主などが、オフラインで(実際に)顔を合わせて交流するというものである。昨今は、Twitter などの流行で容易に鉄道ファン同士がオフラインでも交流できる素地があり、限られた趣味範囲かつ閉鎖的なものであったが改善されつつある。

² 社会的なネットワークを、インターネット上で作成し、知り合いの輪を広げることを目的としたサービスのこと。多くの場合、ネット上に広く開かれていないコミュニティを形成する、会員制サービスとして利用・認識されている。日本においては、mixi や GREE、モバゲータウンなどが SNS として知られている。

コラム 保存鉄道と鉄道趣味・ファン

本章では、やや脱線するが、結論を著述する前に、日本ではあまり積極的な活動が行われていない、地域と鉄道ファンとが密着した趣味活動である、保存鉄道に関して述べる。

くりはら田園鉄道、鹿島鉄道、日立電鉄など、2000年代には廃止になった鉄道が数多く存在した。「はやぶさ」「さくら」「あさかぜ」など、廃止になった列車・車輛もたくさんあった。鉄道ファンは、次々に廃止になる鉄道・列車・車輛を見送り、悲しんできた。

しかし、力強く保存の声を上げることはなかったのである。

日本において、廃止になった鉄道路線の利用法は、道路になるか、サイクリングロードになるか、更地になりまったく違う形で再利用されるか、放置されている。こうした廃線を巡るのが「廃線探訪鉄」であるが、鉄道ファンに取ってみれば、そうした鉄道が保存されるのが最善であり、なんらかの形で鉄道が走った記憶が残ってくればうれしいことである。また、鉄道車輛の保存にしても、いつでも動ける状態で保存されているのが一番良い。動かない状態でも、きれいな状態で保存するのが理想である。

イギリスやアメリカでは、そうした路線の保存を目的としつつ、観光需要などに特化した保存鉄道がいくつかある。

例えば、イギリスのグレート・セントラル鉄道では本線規格の路線が保存され、大型蒸気機関車が走行している。同じくイギリスのノース・ヨークシャー・ムーアズ鉄道は『ハリー・ポッター』シリーズで撮影に使用されている。アメリカのサンフランシスコ市営鉄道Fラインは旧型路面電車などで運行されており、観光客が多数利用している。

これらの鉄道は運賃設定・運行本数などは、普通鉄道より割高、運行本数は少なめだが、定期的に運行されているという点は「保存」鉄道としては十分である。

日本では、廃止された路線の、特定の駅構内で車輛を保存し、週末などに運行している例はある。南部縦貫鉄道（野辺地～七戸）やくりはら田園鉄道（石越～細倉マイパーク前）などがある。また、日本鉄道保存協会には軽便鉄道の保存を行う羅須地人鉄道協会などが所属しており、北海道や千葉県で活動している。機関車の保存では、近年廃車になったEF65型535号機の

保存会も発足している。

だが、「本線」に相当する鉄道を保存している日本の団体はまだないのが現状である。現在そのような意図を持った団体として、2005年台風14号で甚大な被害を受け、廃止なった高千穂鉄道（旧国鉄・JR高千穂線）の一部路線を引き継ぎ、保存鉄道としての再帰を図っている「高千穂あまてらす鉄道」がある。

これら軽便鉄道や保存鉄道は地域振興や街おこしの材料として考えられているが、鉄道ファンも積極的に関わっている。だが、地方に所在することもあり、維持はなかなか難しい。

とはいえ、こうした「本線」鉄道路線をできるだけ現役当時にちかい姿で保存をする、という方法には次のような意義がある。

鉄道路線は先人の「遺産」であり、地域の「記憶」であり、地域以外の人々とも共有することで、地域の輪を広げる力を持つということだ。

経営的には成り立たなかった鉄道路線でも、単純な数字では補えない様々なものを秘めている。行政組織を簡単に頼るわけにはいかないが、鉄道路線として存置することで、時刻表や地図にも立派な記載が残る。そうしたメリットもある。完全な私営組織では保存や経営にも無理が生じる可能性が高いので、施設保有だけでも地域行政組織が担うのが最も理想的な保存鉄道であると思う。

いずれにせよ、いたずらに廃止を悲しむよりは、なんらかの形で保存を行う方が良い。そうした熱意を鉄道ファンは持っている。鉄道趣味が、これまで以上に日本社会で認知されるためには、こうした地域社会と密着した鉄道保存活動を積極的に推進していくべきなのかもしれない。

立ち上がれ、鉄道ファン！

(松葉 隼)

第3章 鉄道ファンとインターネット

インターネット。気付けば、現代社会の基底をなすこのコンピュータネットワークは、鉄道趣味の世界にどのような影響を与えたのであろうか。インターネット誕生の概論、ネットワークの構成からインターネットを受容した鉄道ファンの動きとゆくえなどを本章では説明する。

1. インターネット基礎論

インターネットは、もともとアメリカ国防総省高等研究計画局 (DARPA) が 1970 年頃にアメリカ全土のコンピュータを有効活用すべくネットワーク化することを試みて計画されたもので、学術機関どうしを接続するネットワークとして利用された。一般に浸透する契機となったのは、欧州核物理学研究所 (CERN) の研究員が、HTML (HyperText Markup Language) という文書形態やハイパーリンク機能を組み込んだ、扱いやすく動作性が高い WWW (World Wide Web) を開発し、インターネットの標準ドキュメントとして定着した 1990 年代半ばからである。日本においては、1990 年代半ばからインターネット接続サービスが本格化し、95 年初頭に発生した兵庫県南部地震 (阪神・淡路大震災) で有効性が確認され、同年 11 月に発売された OS, Windows95 が爆発的に普及し個人のインターネット利用への動きが加速した。その後、インターネットへの接続方式は電話回線を使用したダイヤルアップ方式から、非対称デジタル加入者線の ADSL 接続サービスが 2000 年から NTT 各社で導入され順次高速化が進行、同時に施設の整備などが急速に進み、現在は光ファイバーを用いた FTTH 方式が順次導入され、定額サービスの充実などもあって日本では 8000 万人以上が利用している、とされている。

2. インターネット普及黎明期と鉄道趣味

さて、インターネットの普及は様々なことに影響を与えた。終戦後、荒廃した秋葉原の発展を、近隣にあった電気工業専門学校 (現：東京電機大学) の学生たちが下支えした歴史にみられるように、オープンなインターネット誕生以前の閉鎖的ネットワークであるパソコン通信¹は初期のおたく層がそ

¹ パソコン間を電話回線で相互接続し、情報・データをやりとりするシステム。会員制組織を形成し、パソコン通信サービス会社にホストコンピュータを設け、ユーザーは各地に設けられたアクセスポイントを通じてホストに接続する。

の中心を担った。この動きは鉄道ファンの中にもあり、鉄道に関する多様な情報がやりとりされていた。インターネット普及の黎明期である、1990年代半ば以降は、鉄道趣味に関係する企業、団体、そして個人のサイトが勃興する時代になった。また、旅行会社各社もこの頃よりインターネット上で旅行販売を本格的に開始している。

以下は、主な鉄道趣味関連サイトと誕生年である（順不同、なお、ホームページの作成年が確認できたもののみ掲載しているため、これらのサイトが一番古いわけではない）。

<p>< 主な鉄道趣味関連サイトの開設年 ></p> <ul style="list-style-type: none">・ 1996 年：TOMIX（株式会社トミーテックの鉄道模型ブランド） ：大阪大学鉄道研究会・ 1997 年：名古屋大学鉄道研究会 ：早稲田大学鉄道研究会・ 1998 年：KATO（株式会社関水金属の鉄道模型ブランド） ：鉄道友の会・ 1999 年：一橋大学鉄道研究会 ：東京大学鉄道研究会・ 2000 年：鉄道ファン（交友社） ：鉄道ジャーナル（鉄道ジャーナル社） ：関西大学鉄道研究会

また、これらのホームページだけではなくホームページに付随する、あるいは単独でウェブページとして存在する掲示板（電子掲示板・BBS：Bulletin Board System）と呼ばれる、インターネットユーザーの情報・意見交換の場が1990年代後半から2000年代にかけて開設され始めた。これらは、もともとニフティサーブなどで提供されるパソコン通信の主要サービスのひとつであり、鉄道趣味界の興隆に繋がっていた。

インターネットというオープンな環境の下で日本に登場したのは主要なもので、1996年登場の、あやしいワールド、97年あめぞう、98年Yahoo!掲示板、そして99年の2ちゃんねるがある。こうした掲示板では、種々の情報がやりとりされているわけだが、当然鉄道に関する各種情報もやりとりされ、鉄道総合@2ch 掲示板や鉄道模型(仮)@2ch 掲示板、そして鉄道模型板@2ch 掲

示板などが2ちゃんねる上に開設されている。なかでも、鉄道総合掲示板は1999年から存在しているとされている。

こうした、掲示板の他にも様々なツールでもって鉄道趣味に係る情報はやりとりされている。例えば、一橋鉄研のOB組織である如水鉄路クラブはメーリングリストを運営している。現在は二代目だが、初代は1996年から運用を開始している。

このようにして、1990年代半ばに本格的に稼働したインターネットと、時を同じくして鉄道趣味もインターネット上での活動を開始した。

3.2000年代のインターネットと鉄道趣味

2010年現在、一橋鉄研に所属している鉄道研究会員が、本格的にインターネットとふれあいを始めたのがおおむね2000年台初頭である。

この世代は、鉄道趣味参入のきっかけにネットを挙げることがみられる。先述したように、2000年台初頭までに、著名な鉄道趣味誌や鉄道模型メーカー、鉄道趣味団体などがホームページを開設しており、列車運行最新情報など、速報性のある情報は掲示板などでもやりとりされるようになると、一気に鉄道ファンのインターネットへの依存度は高まった。現在でも、1編成しかない車輛がどのような運用に就くのかを速報するサイトは人気があり、ブックマークを集めている。

更に、先述のインターネットを通じたアンケート調査によれば、回答者の20%が、インターネット上で鉄道趣味関連サイトを運営していると回答している。

こうした個人の鉄道ファンが製作する、鉄道趣味関連サイトというのは、当然自分の鉄道趣味に立脚したサイトになる。

日下部みどり子著『鉄道ファン生態学』（JTB、2002）では鉄道ファンを大きく分けて13、細かく28の専門領域に分類し、発行当時（2002年）の主要なホームページを紹介している。そうした分類・紹介などは、第一部第二章「鉄道趣味の分類」に譲るが、前述の『鉄道ファン生態学』に挙げられたサイトを閲覧してみるとその情報量と細かさはすさまじく、文献一覧だけでも多大な量になる。

多くの鉄道ファンは、特に鉄道の が好き、というジャンルを持っている。 にあたるのが、乗車であったり、撮影であったり、模型であったりするわけだが、さらにその下の分類が存在する。タレントの眞鍋かをりは『鉄子の旅』（菊池直恵・横見浩彦、小学館、2004）において、鉄道趣味が多様な

領域に分かれている様を表して「鉄道学部駅学科」と発言したが、日下部みどり子氏の分類によれば「鉄道大学駅学部秘境駅学科」などと表現できる、「鉄道大学」単位ではなく大きくとも「学部」単位の情報を収集し、公開しているのが個人サイトである。

インターネットの普及で、一般社会に生活する人の情報発信が簡単に行えるようになった。インターネット普及以前には、そうした情報発信の場は作家やジャーナリストなど限られた人間のものであり、需要予測をある程度予測した上で発表・販売されるものであったが、無料・または低予算でサイトを作成できることになり、情報が気軽に発信できるようになった。

日記形式の単純なブログから、階層構造を持つ複雑なホームページまで、様々な鉄道趣味サイトが現在開設され、ホームページの管理者同士がホームページをリンクしあい、内容が近いサイト同士で交流や情報交換が行われている。こうした交流の中から、次項で取り上げるオフ会が行われている。

4. オフ会

個人が運営している鉄道趣味に関するホームページの多くは掲示板を併設しており(荒らしと呼ばれる行為で閉鎖されている掲示板も少なくない)そこでは前述の通り、鉄道に関する各種の情報が活発にやりとりされていた。

掲示板でやりとりを行うのは、基本的に顔の分からない匿名の個人だが、やりとりをするうちに親交を深め、オフライン上でもやりとりをしようという話が出てくる。そうした中で行われるのがオフ会である。形態は様々だが、鉄道博物館や鉄道イベントで顔を合わせ、イベントなどを楽しんだ後、喫茶店などで情報をやりとりすることが多い。

こうしたオフ会は、個人で活動を完結させがちな鉄道ファンにとってはちょうど良い交流の場所である。

5. インターネットは鉄道ファンにどのような影響を与えたか

以上のように、インターネットは鉄道ファンにとって大きな影響を与えてきた。2項では、インターネットによって鉄道ファンが蒙った恩恵的な側面を著述してきた。2項で述べた以外にも、鉄道ファンサイトのみならず、朝日、読売、毎日、産経など主要全国紙が鉄道ニュースを配信するようになり、全国紙ならではの機動力を活かした取材、社会的側面に言及するニュースは他の鉄道ファンサイトのニュースとは一線を画すものである。

最大の変化は、自分の趣味領域に特化した情報を集めることが出来るよう

になったことである。

そうした状況を迎え、鉄道趣味総合誌や書籍を中心に情報を収集した時代は終わりを告げた。

迎え撃つ鉄道雑誌もインターネット時代に対応した誌面や、特化した領域を作り出そうと試みている。ネコ・パブリッシング社やイカロス出版社などで刊行されている形式別・分野別鉄道ムックは資料性が高く、価値の高い書籍である。しかし、速報性・アプローチのしやすさなどではインターネットに歩があるのも事実だ。

他方、インターネットは、閲覧するだけで多量な情報を取り入れることが出来る。しかし、肝心なその「情報」が正しいものであるかを確認するのは難しい。Wikipedia 上の情報が絶対に正しいとも限らないし、さらにそれを参照して文章を作成している場合、そのデータが更に誤っている可能性もある。それは書誌にも言えることだ、との指摘もあるが、参考文献を挙げておらず、読者しかチェック機能がないホームページと、参考文献を挙げて少なくとも編集者のチェックを受ける書誌とでは、ホームページの信頼性はある程度落ちるのは仕方が無いところである。

更に問題となるのは、そうした「誤っているかもしれない」情報を正しい情報として盲目的に信頼を置き、その情報を基に他者を非難する傾向を持つ人が存在するということである。いわゆる、ネチケット不足が深刻な人間である。これは、インターネットが普及しネットに触れるユーザーの年齢層が相対的に低下したのも要因の一端と言える。

誰もが簡単に情報の発信者になり、受信者になることが出来る現在のインターネット時代では情報の送受信に絶えず注意を払わなくてはならない。また、情報をやりとりする相手は匿名であっても感情を持った人間であると十分に理解をすべき状況にある。ネット上で、そうした配慮が出来なければ、鉄道趣味のフィールドに実際に立っても他者に迷惑をかける存在になりかねない。気軽であるが故に生じる不利益を、十分に我々は考えられているのだろうか。

更に、鉄道趣味がインターネット時代を迎えて生じた最大の変革は、鉄道以外のオタク趣味にも共通して言えることだが、趣味が「消費するデータベース化」していることである。これは、サブカルに関して大塚英志氏などが指摘していることである。

若い世代を中心に、サブカルと趣味領域を重ねている鉄道ファン層はとくに傾向が似通っている。2 章で指摘したとおり、鉄道趣味はもともと分類・

データベース的性格があり、インターネットの導入で各人が個々で持っている情報のデータベース化が進んだ。

そうした事情を背景に、「自らの足で情報を稼ぎ、趣味を極める」タイプの鉄道趣味が、「マニュアルやデータベースに則って、消費していく趣味」へと徐々に変容している。そうした傾向の表れとして、インターネットでの「撮影地紹介」サイトや「運用情報」サイトの存在があり、鉄道模型（Nゲージ）キットメーカーグリーンマックスの不振、さらに鉄道グッズ市場の盛況、週刊鉄道分冊シリーズの好調などがある。

こうした「製作」から「消費」を中心に鉄道趣味が変化しつつある要因をインターネットにのみ求めるのはおかしいが、データベース化の一端を担い、鉄道趣味活動の中心をデータの集積と消費へと割り当てたのはネットの影響力が大きい。鉄道ファンの多くが、普段自宅で趣味活動を行う大半を、こうしたインターネットの鉄道サイト閲覧・投稿に費やしているものだからだ。

6. インターネット媒体を通して普及した鉄道ジャンル

インターネットの普及を通して、とくに大きな活躍ジャンルを伸ばしたもののひとつにマルチメディアがある。鉄道に関する音声・動画を収集する趣味領域である。また、デジタル機器の普及により、以前に比べれば簡単な操作で精度の高い音声・動画が記録できるようになった。

従前であれば、そうして記録した音声・動画も仲間内の狭いコミュニティで共有するしかなかったが、現在ではインターネットを通じて他者と共有することが容易になった。雑誌上で発表できる、写真や模型と異なり音声・動画の発表は従前のアナログな媒体では難しかったためだ。

また、撮影した鉄道動画を、鉄道 MAD²と呼ばれる動画に編集する鉄道ファンもいる。この鉄道 MAD と呼ばれる作品は、アニメ・ゲームのオープニング画像風に鉄道映像を編集・演出したもので、ニコニコ動画を中心に様々な作品が発表されている。代表的なものに、「【MAD】チバスターズ！」や「MUKONAD - ムコナド - 」などがある。

² 英単語の MAD（狂っている、馬鹿げている）に語源を持つインターネットスラングで、主にテレビやアニメ、ゲームの動画を編集・合成して再編集したもの。いわばパロディーである。著作権的には違法なものが多いが、あまりに数が多く、放置されるか、許諾を権利者が与えることもある。動画自体は、必ずしも狂っているものではないことが多い。

第4章 萌えと鉄道

鉄道は時に、様々な物事とコラボレーションする。これは、近年、注目されているサブカルチャーとも無縁ではない。本章では、そうしたサブカルと鉄道との融合を「萌え¹と鉄道」と表現し、解説する。

1. 鉄道と萌え

鉄道趣味は、いわゆる「オタク趣味(文化)」のなかでは最も成熟かつ細分化されたもののひとつであり、ネットという媒体が形成される以前からほぼ現在の骨格が形成されていた。

しかし、ネットが普及して以降に発生し、急激に伸びたジャンルがある。

それは、「萌え鉄²」と呼ばれるジャンルである。枠外注に示したとおり、本項目では「萌え鉄」とはサブカルチャー（主に、アニメ・ゲーム分野）と鉄道とのコラボレーション領域を指すものとする。

大まかに、「萌え鉄」とは、アニメやゲームなどの二次創作物に登場するキャラクター（萌えキャラ）と鉄道とをコラボレーションさせたものから、オリジナルのキャラクターと鉄道をからめたもの。さらには、鉄道の車輜や路線を擬人化し、キャラクターとして愛好することなどである。更に、アニメタッチのキャラクターのみならず、女子高校生やモデルなど現実に存在する女性と鉄道をコラボレーションしたのも「萌え鉄」のジャンルに含まれる。また、ニコニコ動画などでは、ゲームやアニメのオープニング映像風に鉄道車輜を登場させる映像作品も萌え鉄ジャンルに分類される。

次に、萌え鉄ジャンルを代表する作品・サイトなどを軽く紹介する。

¹ オタク文化におけるスラング。アニメ、ゲーム、マンガなどの特定のキャラクター、仕草などに対して「えもいわれぬ」感情を抱く様を表す。かわいい、かっこいいなどとは一線を画す感情で、主にオタク文化の中で使用されるため、オタクを代表するワードとして定着している。

² 動画サイト「ニコニコ動画」上でつけられるタグ(動画を関連付けするもの)に見られる呼称。「萌え」と「鉄道」を組み合わせて作られた造語である。近年ではニコニコ動画以外での使用も広がっている。今回、本研究誌では、サブカル系文化（特に、萌えと呼ばれるジャンル）と鉄道との融合を指す言葉として「萌え鉄」を使用することとする。

(1)鉄道むすめ

2005年から、TOMIXブランドで鉄道模型を展開する株式会社トミーテック(TOMYTEC)が発売しているフィギュア。実在の交通事業者の制服(現状では女性制服のみ)を、オリジナルキャラクターのフィギュアに着せるという形態を取っている。

1個630円で模型店や家電量販店などで販売されている。登場以降、60種類のキャラクターが生まれ出され、2010年現在で130万個以上を売り上げたと言われる(読売新聞)。これらのキャラクターは東武鉄道をはじめとする大手の鉄道事業者から、上田電鉄などといった地方私鉄。あるいは、日本レストランエンタプライズ、警視庁鉄道警察隊などといった鉄道会社以外の鉄道に関係する女性も取り上げられている。鉄道むすめは、「鉄道」という地域に密着した媒体を取り扱うため、町おこしの素材として活用されることもある。代表例は、埼玉県栗橋町(現:久喜市栗橋町)や、岩手県がある。



図 2-4-1 鉄道むすめ 外川つくしと銚子電鉄 800 形

先述の通り、鉄道むすめは地域振興、まちおこしの手段の一つとして捉えられている。例えば、岩手県知事の達増拓也氏は自身の Twitter 上で次のようなツイート(発言)を残している。

「トミーテックさんが「鉄道むすめ」5周年企画のプレミアム版を発売。人気限定フィギュアを一部アレンジして再録したという六体の、筆頭に三陸鉄道・久慈ありすが掲げられています。一番、三陸鉄道・久慈ありす。

<http://tetsudou-musume.net/>」

経営状態の悪化に苦しむ三陸鉄道にとって、「鉄道むすめ」による路線の周知やグッズ販売はすこしでも収支に貢献してくれるありがたい存在といえよう。

(2) Little TGV

秋葉原に2008年登場した鉄道居酒屋。ジオラマの中をNゲージ車輛が駆け抜ける、著名な「バー銀座パノラマ」とはスタイルを異にしている。公式ホームページには、「世界初の鉄道をモチーフとした萌え系鉄道居酒屋です。駅員風・鉄道の擬人化などのコスプレをした女の子が、電車や有名駅にちなんだ楽しいお食事をお運びします」との記述が見られ、位置づけとしてはメイドカフェを鉄道に移植したものといえよう。

なお、派生形としてひたちなか海浜鉄道などで運転されているメイドトレインなどがある。

(3) 鉄道アイドル

鉄道趣味界はとかく男の世界であり、近年女性鉄道ファンに対して裾野が開かれてきたが、その一端を示すのが鉄道アイドル（鉄ドル）と呼ばれる存在である。一般的には、鉄道ファン向けの番組やイベントに出演する「鉄道好きの」アイドルということになる。代表的な存在として、木村裕子・豊岡真澄（08年引退）等がいる。

(4) 鉄道擬人化

『きかんしゃ やえもん』（阿川弘之・岡部冬彦、岩波書店、1959）に代表されるように、昔から鉄道車輛や施設を擬人化するというジャンルは存在したが、擬人化した鉄道路線・車輛を「萌え」の対象として捉えられたのは比較的近年である。

鉄道擬人化を取り扱った同人誌の販売会は2005年頃から開催されており、開催当初は、「鉄娘ファン」と称したこうした販売会は現在「鉄娘でGO!」（<http://blue-st.net/tetsu>）と名称を変更している。

更に、2006年には鉄道擬人化では代表的な存在である患知仁氏が自身のウェブサイト上で発表した擬人化キャラクターをもとにしたマンガ「電車学園モハモ八組」を一般商業漫画雑誌に連載し、同作品をもとにしたフィギュア「RAIL GIRLS」も発売された。

また、これらの鉄道擬人化は主に男性対象であったが、2009年に『青春鉄

道』(青春、メディアファクトリー、2009³)という鉄道擬人化マンガが発売された。この作品の特徴として、登場キャラクターは東海道新幹線、山陽新幹線などの鉄道路線であり、キャラクターはすべて男性化されていることがあげられる。

おもに女性を対象とした類似の作品としては、2009年からインターネット上で発表され、同年に地上波放送でアニメ化された『ミラクルトレイン』がある。こちらは、登場人物が東京都交通局・都営地下鉄大江戸線や東日本旅客鉄道・中央線の「駅(六本木、都庁前、あるいは新宿西口など)」を擬人化したものである。この作品について取り上げた朝日新聞の記事を参照すると以下のような記述が見られる。

(筆者注、製作は)情報技術(IT)関連の企業に勤める女性4人が作った「ミラクルトレイン製作プロジェクト」が手がける。1人が鉄道マニアで「毎日利用する駅をもっと身近に」と駅の擬人化を提案したのがきっかけだ。<中略>

ファンの9割が女性で中高生から40代まで幅広い。ファン同士が駅を巡るツアーを組んで遊んでいる。

このように、男性が圧倒的に多い鉄道趣味界の中でも女性による創作が積極的に行われている領域であることは特筆に値する。女性の視点は「鉄子」の鉄活動とはやや性格を異にするが、鉄道ファンの行動ベクトルと近似したものが感じられる。



図 2-4-2 『青春鉄道』 表紙

³ この作品は同人誌としてコミックマーケットなどで発売されたものを再収録・編集したものの。

(5)企業公式キャラクター

「鉄道趣味」と果たして形容できるかどうかは不明だが、鉄道会社も公式的に美少女(萌え)キャラクターを設定し、活用している例も見受けられる。鉄道むすめを活用している西武鉄道・三陸鉄道とは異なり、企業独自に設定している。場合によっては、企業公式キャラクターが鉄道むすめに取り入れられたりしている。

こうして設定されたキャラクターはホームページ上やイベントなどで使用される他、キャラクターグッズの発売が行われたりして鉄道むすめとともに鉄道趣味界に影響を与えている。

例としては、以下に挙げた東武鉄道(このキャラクターは「鉄道むすめ」化されている)、京浜急行電鉄、関水金属(KATO)などである。



図 2-4-3 東武鉄道ホームページ上に登場するキャラクター



図 2-4-4 京急電鉄ホームページ上に登場するキャラクター

2. 萌えと鉄道はなぜ融合したか。

高校の同級生で、大学に入学してから鉄道研究会に入会した友人が夏期休暇に出会った際に話したところ、彼が鉄道ファンのみならずアニメオタクに近づきつつあることを感じた。その旨を彼に告げたところ「鉄研はそういう人ばかりだから」とあっけらかんと述べた。

彼の所属する大学鉄研は関西の名門である。なにも鉄道研究活動をおろそかにして鉄道以外の活動を熱心に行っているわけではない。振り返って、一橋鉄研はどうか。現状7名の部員のうち、サブカルチャーに興味関心を寄せるものは少なくとも4人いる。分母が小さいのでなんとも評しがたいが、第二部一章で取り上げた「鉄道ファン実態調査」を参照すると、10代~20代男性26人中9人が鉄道以外の趣味としてアニメを挙げ、4人がゲームを、5人がマンガを挙げた。

先述したとおり、鉄道ファンとは他カテゴリーとも親和性を持っており、他の交通機関やミリタリーとは特に親和性が高い。

しかし、これといって鉄道とアニメが結びつく要素は全くない。一部の鉄道(アニメ)ファンが論ずるところによれば、アニメやマンガ、ゲームに登場する鉄道の描写は他の交通機関の描写に比べてモラフに描かれやすい(筆者は右側通行で全力疾走する新幹線を『釣りバカ日誌』(やまさき十三・北見けんいち、小学館、1979)で発見したことがある)。つまり、サブカルの中の鉄道描写が素晴らしいから、などという理由ではないのは明らかである。例外的な作品として、『銀河鉄道999』(松本零士、少年画報社、1977)が挙げられるが、回答者の年齢層を考えると、アニメとして同作を想起した例は低いと考えられる。

では、なぜ一部の鉄道ファンはサブカルに走るのか。

私は長い間、鉄道ファンとオタクの共通性が見いだせずにいた。つまり、具体的かつ客観的な証拠を見つけることである。具体的でなく客観的でもない共通性、例えば「引っ込み思案が多い」「コミュニケーションスキルが低い」「雰囲気暗い」などというのは羅列できるが、それはなにも鉄道ファンとオタクのみに言える共通性ではないし、筆者の狭い人間観察の中ですら反例が生じている以上客観性に富むものとも言い難い。

突破口を探すべく、いくつかの「オタク論」に目を通した。ふと手に取った『オタク女子研究 腐女子思想体系』(杉浦由美子、原書房、2006)の中に、酒井順子(鉄道好きとしても著名)に関する記述があった。

＜前略＞ 古典を今風にさらりとアレンジしています。お洒落ですね。オタクはこういうとき、どこかにマニアックな記号を埋め込んでマニアであることを示唆しようとするものですが <後略>

酒井順子がオタクであるか、というのはこの場合重要ではなくて、重要なのは「どこかにマニアックな記号を埋め込んでマニアであることを示唆しようとする」という箇所である。

たとえば、現在、アニメ界では『けいおん!』(2009)という作品がブームの絶頂を迎えた。従来、非オタクであった人間も本作を視聴しているようで、そこかしこで『けいおん!』の話を書く。しかし、本作流行以前からオタクであった層の一部は『けいおん!』によって流入した層を軽蔑し、自己と区別(線引き)するかのような発言・行動をする場合もあった。

オタクの思想を表す発言として

「オレは をリアルタイムで知っているし、××はデビュー当時からファンだった。 の作画は の時より向上しているし構成も上手くなった。新参者のお前に何が分かる」

というものがある。 ~ は具体的な個人(声優・監督など)や団体名(アニメーション製作会社など)が入る。これを、 ~ を車輜、路線、メーカーなどに置き換えれば鉄道にも同じことが言える。

こうした思想の背景には、意識的に差異化・分類化、そして階層化するオタク社会の構造がある。

ブルデューは、社会に生きる人々が無意識・意識的に日常生活のなかで他者や他集団との差異化・分類化を行っているとして述べた。そうした背景として、人々の心理にある、社会における「上昇志向」、すなわち「卓越化」の願望を指摘した。文化消費圏域において、それは文化的正当性の獲得という問題になる。

ブルデューやブルデュー研究を引き、オタク社会における「場」の検討を行ったものに鷗陽宇亮の研究がある(鷗陽 2008)。

この研究に関する詳細を述べる紙幅がなく、筆者のブルデュー理解も不完全なものであるため、直接同研究内容には立ち入らないが、美少女ゲーム場における文化的正当性を巡る争いに関して論じた場面⁴は、最終章で鉄道趣味

⁴ 美少女ゲームを、内容に応じて分類し、いずれの内容が美少女ゲーム場における文化的正当性を持ち合わせているかを、それぞれの内容を支持するグループ間で議論されている。

の正当性を論じる場面と非常に似通ったものである。更に、前項では「マナー」の語りが存在し、公共の場での振る舞いの是非に関してオタクたちの主張が取り上げられている。

鉄道ファンと美少女ゲームオタクは研究アプローチの手法からして似ていると言うことになる。しかし、こうした共通性は状況証拠に過ぎず、鉄道ファンとオタクがなぜ結びつくのかを直接的に説明するものではない。ひとつの仮説として、両者の分母の大きさがある。交通系の趣味の中では鉄道ファンが最も多く、サブカルチャーの趣味とたまたま融合しただけ、というものである。

だが、この理論は肩すかしを食らった感覚がある。

振り返って、冒頭の発言に戻ると、「みんなそうだから、私はオタクにならざるを得ないのだ」という趣旨にも聞こえる。

2章でも述べたように、鉄道ファンのコミュニティは閉鎖性が高い。とくに、大学鉄研だと、鉄道以外でも情報を交換することが多いため、鉄道以外の話題でも、内容が限定されやすく、コミュニティの参加者がそのコミュニティ内で快適に過ごすためには共通の話題を獲得するしかない。そのツールとして、手近なサブカルチャーを使用した可能性がある。

閉じたコミュニティでは、ある一人が積極的な情報流入を起こした場合、雪崩を打つようにその情報を共有する傾向がある。某大学（先述の友人が在学する大学）のみならず、当一橋鉄研もその例である。

更に、幼少期から一貫して鉄道に打ち込んだ人は、間違いなくオタク気質が育っている。そうした彼らに、何かにはまる「きっかけ」を与えてあげれば、簡単に、鉄道ファン兼オタクが完成してしまうのかもしれない。

筆者の個人経験、それはたまたま深夜に見たアニメが原因であった。

ひとつの物事に集中できる人は、うかつに深夜アニメなぞ見ない方が良いのである。

鉄道趣味を始めるきっかけが、幼い頃にあるのと同様に、アニメ・マンガなどの趣味も幼い頃から継続と中断を繰り返し経験した結果であるように思える。実際に、鉄道ファンではないオタク数人にインタビュー調査を行った結果、幼稚園時代に仮面ライダーや戦隊ヒーロー、美少女戦士アニメなどが現在に至る出発点であったと答えている人が多かった。

そして、そのまま継続するか中断を経て、現在に至っている。男性の場合、幼い頃は鉄道趣味に興味を覚えつつ、小学校入学と同時に「ポケモン」など

の影響もあって鉄道趣味から離れたとの回答もあった。

彼らは、現在でも鉄道趣味にまったく興味が無いわけではないようで、なんらかの「きっかけ」があれば復活の可能性を否定しない、と回答した人もいた。

こうしてみると、鉄道趣味とサブカルチャーは、やはり「同根異種」な趣味であり、両者を兼ねるオタクが少なくないとしても、それは不思議ではないのかもしれない。

第5章 外から見た鉄道ファン、 そして鉄道ブームとは

本研究においては、「鉄道ファン」とは何であるか、その定義を確認するという手順を欠かすことは出来ない。そこで第2部ではここまで、本会の部員を中心とした立場ではあるが、鉄道ファンが共通して持っていると思われる特徴について一通り触れた。また、近年の若年層の鉄道ファンが兼ね備える趣味の一例として、インターネットや「萌え」文化と鉄道趣味の関連性について述べてきた。

では、ここまで述べてきた「鉄道ファン」という人々の存在に対し、鉄道ファンではない人々はどのような印象を持っているのだろうか。本章では、意識調査をもとに鉄道ファンに対する意識を読み解き、それを形成する一因となったと考えられる平成期の鉄道ブームについて述べる。

1. 外から見た鉄道ファン

この研究に当たり、先述した鉄道ファン向けの調査と並行し、本学学生に対しても「鉄道ブーム、鉄道ファン」に対する意識調査を行なった。この調査は、回答者の大部分が鉄道ファンでない層となる事を想定したものである。

まず、「鉄道ファンに対しどのような印象を持ちますか」という設問については、こちらで設定した選択肢（例：賢い、集中力がある、口下手、男の趣味）の中から、回答者の持つイメージに近いものを選択させる形式をとった（複数回答可）。その結果、半数以上の回答者から「自分の世界を持っている」という回答が寄せられた。

この結果から、鉄道ファンでない人々は鉄道ファンに対し「近寄り難い」イメージを持っていると推測される。

しかし、第1章でも述べたとおり、男性を中心として幼少期に、「はたらくくるま」などを中心として自動車・鉄道・航空機等の乗り物に興味をもつことは決して珍しい事ではない。ただそうした人々のうち多くは、「成長につれて他のものに興味を持ち、乗り物に対する興味の順位が相対的に下がっていく」という通過儀礼的な手順を経験する。鉄道ファンはそうした段階を経験せず、成人後も引き続き興味を持ちつづけているという点で、「大人になりき

れていない」という側面を持っていると考える事ができる。これは鉄道趣味と同じく幼少期の興味対象の一つである「レンジャー」のようなヒーローものに端を発する「特撮オタク」等にも通じる部分がある。

そうした深層心理における「子どもっぽい」という印象が、「興味の対象に対し迂闊に発言する事が、ファンを怒らせたり心を傷つけたりする事になりはしないか」という、鉄道ファンとの接触を敬遠しようとする行動につながっているのではないだろうか。

2. 第3次鉄道ブームと「ファン」としての意識

ここまで述べてきた、鉄道ファンとそれ以外の人々を隔ててきた精神的距離感に少なからぬ影響を与える事となったのが、2003年頃に端を発する鉄道ブームである。このブームは第1部第1章で挙げたSLブーム・ブルトレブームに次ぐものとして、「第3次鉄道ブーム」と呼ばれる向きもある。このブームが始まった時期については諸説あるものの、本研究においては、概ね各出版社からの鉄道関連書籍の発行部数が急激に増加傾向に転じた2003年頃と定義する。

昭和期の2つのブームが、SLやブルトレインといった鉄道の中でも特定分野での人気上昇を背景としていたのに対し、このブームにおいてはそうした特徴があまり見られない。具体的には、

- ・漫画「鉄子の旅」(次章で詳説)などの影響による、「鉄子」と呼ばれる女性鉄道ファンの認知度の高まり
- ・石原良純、中川礼二、石破茂など既に知名度を得ているタレントや芸能人、政治家らによる鉄道ファンとしての「カミングアウト」、木村裕子・豊岡真澄ら「鉄道アイドル」の登場
- ・NHK「列島縦断 鉄道12000キロの旅 ~最長片道切符でゆく42日~」、TBS系「特急田中3号」など、前面に鉄道を押し出したテレビ番組の放映
- ・インターネット上の文化や「萌え」文化との融合(前々章、前章で詳述)
- ・交通博物館(東京都千代田区)に代わる形での鉄道博物館(埼玉県さいたま市)の開館
- ・幅広い層をターゲットとしたムック本の発刊(第1部第3章第3節で詳説)などがこの時期の出来事として挙げられる。

この中で上の3つに共通してみられる特徴が、鉄道ファンそのものがメディアに登場する機会が格段に増えたという点である。

秋葉原を発信地としたオタク文化の世間への浸透度が高まる中で、鉄道趣味もその中の一つとしてメディアに取り上げられる対象となった。趣味そのものを取り上げるのではなく、趣味に打ち込むファン・オタクを取り上げるというその手法が目立った。例えば列車旅行を取り扱うテレビ番組等においても、上に記した「12000 キロ」では従来の番組の持つ紀行的要素も含まれているものの、出演者の走破・完乗という行為に主眼を置くなど、趣向の変化が見てとれる。

この「露出の急増」により、あたかも近年のブームで鉄道ファンの絶対数が急激に増加したものと受け取った人々も少なくないであろう。しかし実のところは、これまで脚光を浴びることの少なかった鉄道ファンが市井に「存在を認知された」と言うケースがかなりの部分を占めている。メディア上で鉄道に関するトピックや鉄道ファン自体が取り上げられることが、世間に鉄道ファンであることを知らせずにいた（知らせるきっかけを持たなかった）人々に対し、ファンであることを周囲の人々に打ち明ける大きなきっかけとなった。前述した鉄道ファンの著名人らもその一例であり、自分の好きな有名人に影響されて興味を持ち始める、あるいは権威ある人物と通じる趣味を持っているという感覚から自らを「ファン」と認めることへの抵抗感が薄まる、と言った効果が考えられる。

3. 第3次鉄道ブームと「多様化」の流れ

一方、残った各特徴に共通するのは「各個人の嗜好を浅く・広くカバーする」という点である。

第2次鉄道ブームが国鉄民営化などを機に収束してから昨今のブームが勃発するまで、おおよそ10年以上のブランクがあるとされる。その間、鉄道趣味自体は急激な衰退・絶滅をしていたわけではなく、インターネットの発達などに影響を受ける形で分散化・多様化の動きを見せていた。この流れを経た結果、かつてのブームのように鉄道の中の特定のトピックをブームの契機とすることは難しくなった。そして中には、他に打ち込める趣味を見つけたり、趣味そのものに割ける時間が減ったりと様々な理由で鉄道趣味から離れたしまった人も数多く存在する。しかしそうしたかつてのファン層には、先に述べたように青年期に誰しもが経験する「乗り物離れ」を一度はくぐり抜けている。この個人差は育った環境など様々な要因が絡み合って生じるものであり、見方を変えればかつてのファン層にはそうしたきっかけを何か1つ

与える事で鉄道趣味に戻ってくる可能性が高いといえる。

こうした鉄道趣味以外へ「分散」してしまったファン層の心を掴むため、出版者側から好まれたのがムックという媒体である。SLやブルトレといったかつてのブームの主役や、485系電車のように世代によって訴求力に差のある題材が多く選ばれる傾向にあった。また、テーマを細かい範囲に絞る事で、読者に鉄道に関する多様な知識を要求しないため、従来の鉄道書籍と比べライトな層にとっても手に取りやすいものとなっている。そして、この鉄道ムックの持つ手軽さという特徴を結集したものが、2007年に開館した鉄道博物館であったといえよう。鉄道ファンの卵ともいえる「乗り物好き」の子どもたちが主なターゲットの1つであるのは言うまでもないが、交通手段の進化を時系列的に追うという近代史学習の流れにのっとっていた前身の交通博物館と比べ、草創期から現代・近未来に至るまでそれぞれの時代の展示のみ、あるいは新幹線、貨物列車のように細かい区分ごとに切り出しても十分楽しむ事ができるよう、展示数の増加と同時に展示の工夫がなされている。



図 2-5-1 鉄道博物館の様子

4. 第3次ブームがもたらしたもの

ここまで、平成期の鉄道ブームに関して2つの特徴に分けて見てきたが、このブームについては「ブームと呼ぶに値しない」という意見が少なからず、主に鉄道ファン自身からみられる。具体的には、第2節で述べた特徴から「鉄道ファン自体に脚光が当たることでは、ファンの行動そのものには変化は見られない」というもの、同節冒頭で述べたとおり、鉄道趣味の中の特定の分野を主眼としたブームではないため「ブーム自体が浅薄なものであった」というもの、またブームの初期に関しては特に鉄道会社よりも各種メディアが旗振り役であり、臨時列車の運行やイベントの開催といった面で鉄道会社がファンの需要を後追する形になっていたことなどから、「メディアにより作られた幻想に一部の人々が踊らされたにすぎない」といったものなどがある。

ただ、そうした批判に対しては、新規ファンと既存ファンの動向の違いやブームの火付け役をブームの条件と考えるかどうか、など「そもそもブームとは何か」という問いに答えを出す必要がある。「鉄道ファンに対する外からの視点」と「鉄道趣味を取り巻く平成期の環境の変化」の関係を考察するという本章の主題を鑑みれば、この問いについて必要以上に紙幅を割くことは好ましくないと考える。本章では便宜上、第2期以前と同様鉄道ブームが存在する、もしくはしていたものという立場によっていることを容赦いただきたい。

本題に戻り、このブームによって生じた鉄道ファンの増加傾向は、ここまで述べてきたように「『鉄道ファン』という語への意識の変化」「かつてのファンの回帰」「ライトな層の新規参入」の3つに大別される。

以下に、ファンとなった人のブーム前後での鉄道に関する知識の積み重ね・興味の度合いと、「鉄道ファン閾値」の関係を示したグラフを2つ掲載した。「鉄道ファン閾値」とは、このラインを鉄道への興味度が上回れば、その人に鉄道ファンとしての自覚が生まれるという基準のことを表す。

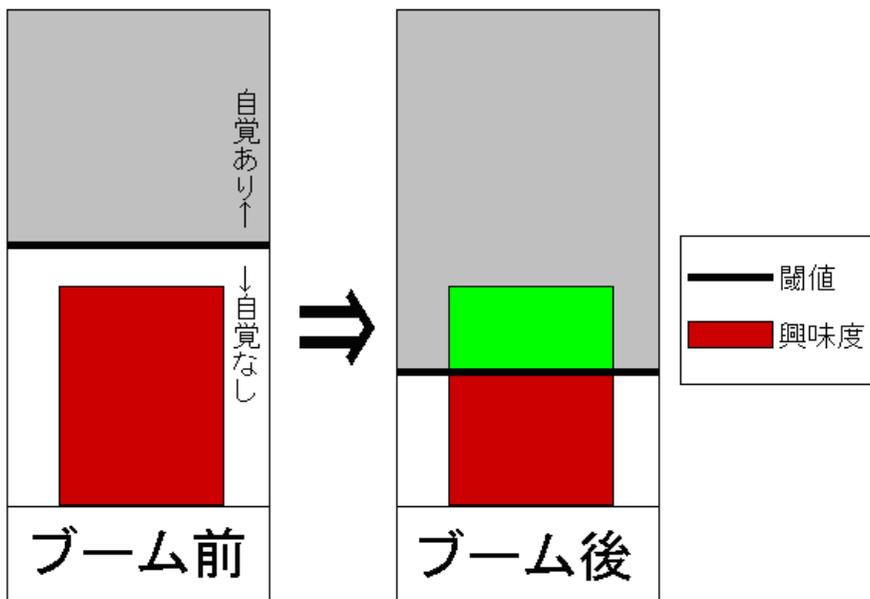


図 2-5-2 興味度と閾値の関係 類型 1

まず、最初の『『鉄道ファン』という語への意識の変化』の例について説明する。この例は、「鉄道に多少興味はあるがファンというほどではない」という層の人が、メディア上での鉄道ファンの登場機会の増加などにより、自らを「鉄道ファンとして自覚する」ことへの抵抗感が薄まった場合である。これを「類型 1」のグラフに当てはめると、ブーム前後で自身の鉄道に対する知識や興味の強さはあまり大きく変化していないが、ブームにより「この程度の知識・興味では鉄道ファンを名乗れない」「鉄道ファンと名乗る事での世間の目が気になる」という障壁が取り除かれ、閾値が興味度を下回ることによってその人がファンを自覚するようになるということになる。「鉄子」とよばれる女性鉄道ファンについても、鉄道ファンとして扱われるようになるプロセスについては概ねこのとおりと思われる。

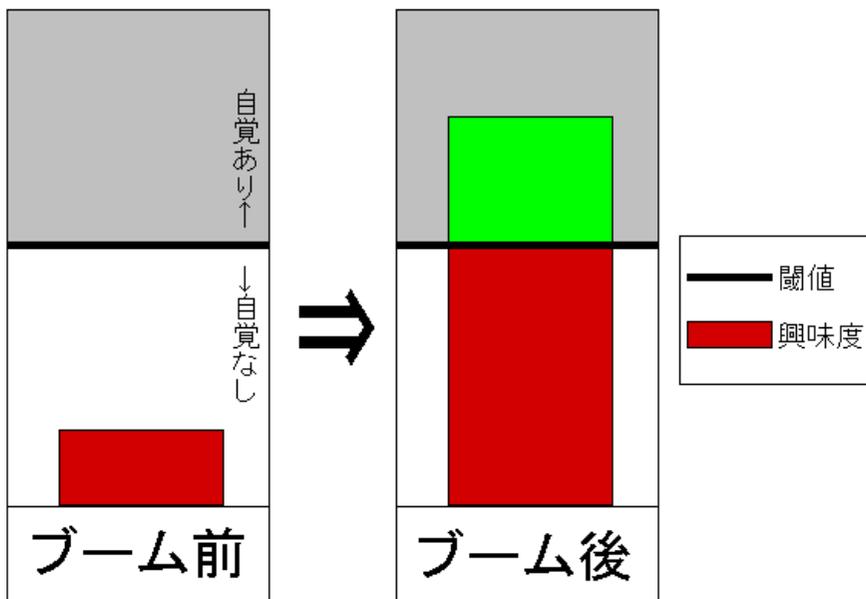


図 2-5-3 興味度と閾値との関係 類型 2

次に、「かつてのファンの回帰」の例について説明する。この例は、以前鉄道ファンであった人が、ムック本などの書籍や鉄道博物館などの施設・イベント等によりかつて持っていた興味を呼び起こさせ、再びファンに戻るという場合である。これを類型 2 のグラフに当てはめると、ブームを挟んで鉄道への興味の度合いが再び増加した事により、閾値を突破するということになる。

最後に「ライトな層の新規参入」についてだが、これは最初の「意識変化」の例と異なり、ムック本や施設・イベント類等による一定以上の知識・興味の度合いの増加を伴っている。いうなれば、類型 1 と 2 の合わせ技でファンの水準に達するということである。

もっとも、これは興味度と閾値の関係を単純化したもので、例えばかつてのファン層の回帰に関しては、例えば定年を迎え趣味に割くことのできる時間や費用が増えた、という閾値下落の要素を伴っていたり、必ずしもこのグラフのみで説明できるわけではないことを断っておきたい。

この 2 つの類型のうち、昭和期のブームと比べ第 3 次ブームにおいて特徴

的だったのは類型1の要素であった。鉄道ファン自身がメディアに登場することで視聴者に与えられる情報は、数多くの鉄道ファンのうちのとある1人、もしくはグループがどのような人物で、どのように鉄道趣味に勤しんでいるかという情報にすぎず、鉄道や鉄道趣味に関する情報を得られるわけではない。しかし、鉄道や鉄道趣味に関する知識が世間に浸透し、然るべき場が整備されるという昭和期のブームと同様の現象と並行し、こうしたメディアによる影響がブームの形成の一翼を担っていたといえる。

鉄道博物館開館後は夜行列車等の廃止が相次ぎ、それに伴って現れるいわゆる「葬式鉄」(第3部第2章で詳説)の問題が顕在化した。鉄道ファンのメディアでの登場頻度が高まっていたことでこの問題も多くの人の目に触れることとなり、鉄道ファンに対する世間の評価を下げるとともに、ブームの減速にもつながりかねない事態となっている。それもあって、第3期ブームは世間の鉄道への興味関心を高める効果はあったが、もとより「近寄りやすい」イメージのあった鉄道ファンへの視線については必ずしもプラスに働いていない、といえよう。

第6章 「鉄子」とは

本章では「鉄子」と称される存在について検討を加える。なお、本章の執筆担当は女性であり、鉄子とみなされることも多々ある¹ため、随所に自己の経験や実感のおりまざった記述である点は留意されたい。

1. 「鉄子」の定義

『現代用語の基礎知識 2010』によれば、「鉄子」²とは「鉄道マニアの女子」である。

「鉄子」というワードが世に広く認識されるようになった要因は、何といっても漫画『鉄子の旅』³だろう。連載開始当初（2002年）はほとんど認知されていなかった⁴「鉄子」というワードが、連載終了直後の2007年には流行語大賞候補にノミネートされるまでに至ったことを考えると、この作品が世に及ぼした影響は非常に大きいと言える。



図 2-6-1 『鉄子の旅』 ©Naoe Kikuchi / Hirohiko Yokomi 2005

¹ 「多々ある」という記述に対して感じてきた違和感は4節で述べる。

² 『現代用語の基礎知識 2010』における見出し語は「鉄女」であり、この定義の後ろに「鉄子ともいう。」と記されている。我々は「鉄女」よりも「鉄子」の方が一般的な表現だと考えているので、本研究誌では「鉄子」に統一することにする。

³ 菊池直恵氏によるノンフィクション漫画。2002年から2006年まで『週刊ビッグコミックスピリッツ増刊 IKKI』『月刊 IKKI』（小学館）に連載された。単行本は全6巻。

⁴ 認知度こそ低かったものの、「鉄子」というワードの存在自体はこれ以前の時期にも確認できる。例として、山口よしのが『名物！たびてつ友の会』読者ページ。

2. 「鉄子」の性質

『鉄子の旅』は、旅行・観光はたまた駅弁等グルメに魅力を感じるごく普通の女性（作者）が、筋金入りの鉄道ファンである男性の案内のもと、鉄道それ自体を目的とする旅に出かける、という内容である。とすると、どうやら『鉄子の旅』における「鉄子」は一般に連想されるような「鉄道オタク」を意図したワードではなさそうだ。

また、「鉄子な写真家」として著名であり、『鉄子の旅』作中にも登場する矢野直美⁵氏の作品は、鉄道が主役の「いかにも鉄道写真」というよりは、風景の一構成要素として電車を写したものが多い。やはり、「鉄子」は「ガチガチの鉄道ファン」ではなく、「鉄道に興味のある普通の女性」のようである。

また、『負け犬の遠吠え』で著名な、作家・エッセイストの酒井順子⁶氏も、『鉄子の旅』に登場したが、氏の鉄道紀行作品も横見氏や川島令三氏の書く「ガチガチな鉄道モノ」ではなく、軽妙な文体と読みやすさで男性鉄道ファンの作品とは一線を画している。

つまり、鉄道に全く趣味の関心がないわけではない「ライトな」ファン層に属する人々のうち、女性を「鉄子」と呼ぶのではないだろうか。

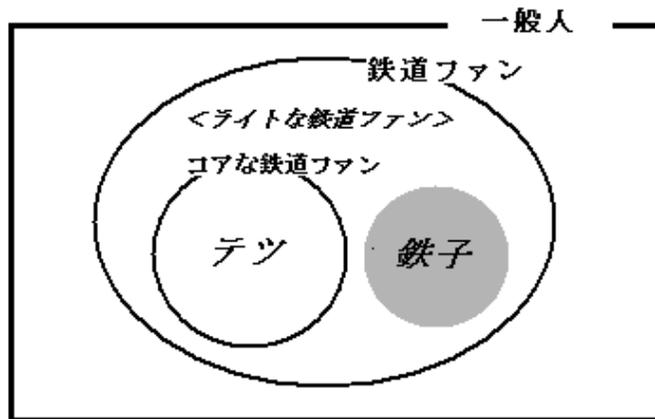


図 2-6-2 「鉄子」の属性

⁵ 1967 年、北海道生まれ。作家、鉄道写真家。

⁶ 1966 年、東京都生まれ。エッセイスト。女性鉄道ファンの先駆的存在として知られる。

3. 趣味傾向から考察する「鉄子」

豊田巧⁷氏は、著書『鉄子のDNA』（小学館、2009）において次のような興味深い分析を行なっている。

「鉄子の興味対象ですが、実は少し偏った傾向が見られます。〈中略〉 乗りテツと撮りテツに近い趣味の方が鉄子には多いのです。」

「もともと女性は、電車で国内旅行をしていたのです。〈中略〉 もともと旅好きの女性が、そのまま乗りテツになったパターンが多いようです。」

「撮りテツの鉄子もまた、女性に特有の趣味から派生したと考えられます。〈中略〉 女性はもともと写真を撮ることも大好きだからです。〈中略〉 記念撮影のようなライトな写真が好きなのです。」

女性のごく一般的な趣味の延長線上にたまたま鉄道がのった結果として、鉄道に興味を抱いた女性が鉄子だというわけである。

4. 自己認識と他者からの認識の乖離

さらに、豊田氏は次のように述べている。

「撮りテツと乗りテツが多いというのが鉄子の第一の特徴ですが、もう一つ大きな特徴があります。それは、『自分はソフト鉄⁸です』という自覚の人が大多数を占めていることです。」

鉄子本人は、自分自身を決してコアなファンだとは評価していない。しかし、鉄道趣味界は長らく男性世界だと認識されてきたため、他者の視点では「この女性は鉄道が好きなのか、めずらしい！」と印象に残りやすい（当然、ライトなファン層に属する男性も数多く存在するはずだが、彼らに対しては男性であるがゆえ「鉄道ファンか否か」について、女性に対して高いハードルが課される結果、あまり印象には残らない）。その結果、鉄道趣味をもたない一般人目線では、次の集合図の着色部に属する存在だと認識されてしまうのだろう。

⁷ 1967年、奈良県生まれ。ゲームメーカータイトーの広報担当。大ヒットゲーム『電車でGO!』の宣伝などを手掛けた。

⁸ ソフトな鉄道ファンのこと。たとえば『鉄子の旅』中で、女優の村井美樹がソフト鉄であるとの発言をしている。

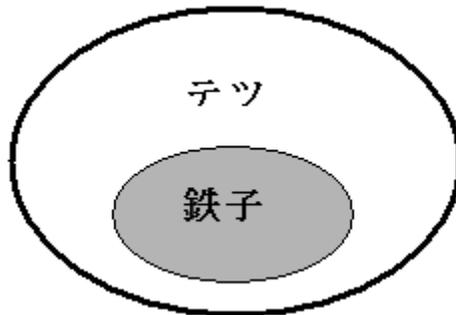


図 2-6-3 一般人から見た「鉄子」の属性

筆者は自分が鉄子であるとは到底思えなかった。なぜなら、旅好きから派生した乗車好き + 駅弁好きではあるものの、JR 乗車率⁹は 40%程度とさほど高くなく、さらに言えば模型や車両に全く精通していない。さらに、筆者の周りのテツと称される男性たち(鉄道研究会員たち)はみな JR 乗車率が高いか、模型や車両にくわしかったりするからである。

しかし、周囲の鉄道ファンではない人々からは、鉄道研究会所属を明かすまでもなく、鉄道での旅行が好きだと話した段階で「へえ、鉄子なんだね」と認識されてきた。

5. 分類不可能性から観念される「鉄子」

鉄道ファンではない一般の人々だけではなく、コアな鉄道ファン(テツ)目線でも、ライトファンに対する認識の男女差は存在するようだ。

キャリアの長い鉄道ファンにとって、(たとえライト程度のファン具合であっても)女性の鉄道ファンは非常に貴重であり、歓迎の気持ちが強くなる。他方、男性のライトファンは貴重も何もないので、「あの程度で「鉄道オタク」だとはちゃんちゃらおかしい」と逆に見下すことさえある(文化的正当性を巡る闘争。もちろん、女性のライトファンに対して同様のネガティブな態度をとる鉄道ファンも存在する)。

また、前項で鉄道ファンではない一般の人々が課す、「鉄道ファンか否かの

⁹ JR 旅客鉄道全線に占める、自身の乗車率。JR 完全乗車(完乗)を念頭にした数字で、各種ホームページで数値を計算できる。

ハードル」が、女性に対しては低く設定される旨を述べた。その原因は女性ファンの「ものめずらしさ」にある。他方、鉄道ファンも女性を歓迎したい気持ちから、女性に課す鉄道ファンとしてのハードルは低めに据え置いているのだ。

やはり、鉄道ファンとしても、これまで男性世界だった鉄道趣味界の女性人口が増加することは喜ばしい。しかし、ここで困った問題が生ずる。

第2部2章4節で述べたように、テツは「分類厨」的性格が強い。一方で、女性の鉄道趣味の内訳が「乗り鉄・撮り鉄」的趣味で大部分を占められていることは3項で触れた通りだが、個々の女性が「乗り」か「撮り」か、どちらか一つだけに傾倒するパターンはほとんど想定できない。

つまり、女性の鉄道ファンが備えている「旅行も写真も駅弁グルメも全部大好き！全部楽しみたい！」という根源的な幅広さゆえ、従来のはっきりとした趣味傾向による分類が不可能なのである。

この点に不都合を感じた「分類厨」たる鉄道ファンが、新たに設定した分類区分、それが「鉄子」なのではないだろうか。

すなわち、「鉄子」とは、テツ達の思いが錯綜した結果、女性だけに開かれた「鉄道学部¹⁰教養学科」なのである。

6.まとめ

第5章において、昨今の鉄道ブームの実質は「これまで表面化こそしていなかったものの潜在的には存在していたライトなファン層の「鉄道ファンとしての自己認識の閾値」が下がった」ことなのではないかと述べた。

本章では、どうやら女性に対しては他者（鉄道ファンからも一般の人からも）から課されるハードルが低いらしいことを主張した。

「鉄道ブーム」の、「閾値を下げる」環境が、女性の「鉄道ファンとしての自己認識の閾値」をさらに下げているように思われる。

第三次鉄道ブームを象徴する存在とも言える「鉄子」。(筆者も含めた)「鉄子」と呼ばれる人々が、思いのほか「普通の女性」であるということは再三述べてきた。裏を返せば、どんな女性も「鉄子」になる潜在的可能性を大いに秘めている。鉄道趣味界における女性人口のますますの増加を願って、本章の結びとしたい。

¹⁰ 『鉄子の旅』中で、タレントの眞鍋かをりが鉄道趣味領域の広さをさして表現した言葉。

第3部

鉄道ファンの 現状と課題

第3部では、様々なイベントで垣間見た鉄道ファンの行動から、その問題点、そしてそのあるべき姿への考察を行っています。そしてこれまでの議論を踏まえて、自身の鉄道趣味やその行動を振り返ること、そして幅広い分野にわたる鉄道趣味においては積極的に知識を吸収していく姿勢が求められていることの重要性を述べています。

第1章 鉄道イベント観察記

本章では、鉄道ファンの生態と行動様式を確認するために、3つの鉄道イベントの観察記である。これら3つの鉄道イベントは、「引退」「公開」「物販」、それぞれ分野を代表するイベントである。このイベント観察は第2章・3章での考察につなげていく部分である。

1.2010年3月12日・さよなら「北陸」・「能登」@上野駅

2010年3月12日午後10時24分の上野駅13番線ホーム。大勢の鉄道ファン、報道関係者でごった返している。本日はJRグループ2010年3月のダイヤ改正前日。上野駅発金沢行き寝台特急「北陸」が廃止になり、急行「能登」が定期運転を廃止する日である。私は鉄道ファンのこの鉄道イベントに挑む様子の観察と、暴走したりしないかを調査しに来ていた。午後8時30分過ぎに、「能登」と同型車両で運行される「ホームライナー鴻巣5号」に記念乗車した際に13番ホームを覗いたが、すでに陣取りで黒山の人集りであった。午後11時03分に寝台特急「北陸」は上野駅を発車するが、40分前の時点でホームはこのようになっていた。



図3-1-1 2010年3月12日午後10時24分の上野駅13番線ホーム
背伸びして撮影。黒くつぶれた部分はすべて人間の頭。

筆者が前掲写真を撮影した横のラインには「毎日新聞社」の腕章をした記者とおぼしき人物がいた。また、鉄道警察隊や駅員さんが警戒に当たっていた。現状ではとても身動きが取れない状態であったので、上野駅中央口などを観察する。



図 3-1-2 高崎・上越線発車時刻を撮影する鉄道ファン

中央改札の付近では、「フジテレビ」とかかれたテレビカメラを担いだ記者たちが鉄道ファンにインタビューをしていた。一般の人々も、取材中のテレビクルーや、黒山の人集り、更に何の変哲もない発車時刻を撮影する人々の様子を見て、何が起こったのだろうと怪訝な表情で脇を通り過ぎていく。

ふたたび先ほどの写真撮影位置に戻るも、ひとの頭で何が見えるというものでもない。しかし、その空間は「歴史的瞬間に立ち会う」という気概にあふれていた。

鉄道趣味活動というのは、本来「個人」作業である。すなわち、こうした公空間で同好の士が集結する場は数少ない。そのため、こうした空間はともすれば興奮しがちになる。一方で、「個人」活動という側面からカメラのファインダーをのぞいた鉄道ファンにはもはや周りは見えない。ファインダーの向こうに覗く愛しの車輛がにっこり微笑んでいるの見えるだけである。そ

の二律背反な状態がせめぎ合っているのが、こうした鉄道ファンのイベント（とくに引退）である。それを実感した私は、「北陸」到着前からこの上野駅（と鉄道ファン）にギブアップを告げて山手線電車に乗り込んだ。

2.2010年5月22日・鉄道ふれあいフェア2010@大宮

私が観察した鉄道イベントの2つめはJR東日本大宮総合車両センターで1993年から実施されている「JR おおみや鉄道ふれあいフェア」である。ウィキペディアにもわざわざ記事があり、「鉄道ファンからも展示の質が高いと好評を博している」と著述されているぐらい鉄道ファンにはウケのよいイベントのようだ。2010年は主な展示車両として、EF65型500番台、EF510型貨物機・特急牽引機、EF80型などがあつた。また、工場内では車輛の移動風景や修理作業などに接することが出来、物販コーナーも充実していた。

鉄道ファンはもちろんのこと、家族連れが数多く参加しており「引退」イベントとは雰囲気は明らかに違っている。ここでは、係員の誘導が行き届いたこともあってあまり殺伐としていた印象は受けなかったが、展示車両撮影における鉄道マニアの姿勢には疑問が見られた。以下の点である。

- ・三脚、一脚、脚立の必要（場所を取る装備で、露天イベントで必要？）
- ・カメラボックスの上に乗って撮影（人が多く動き回るところでの危険性）
- ・他者に対して注意を払うことが少ない（子どもが多くいる空間では周囲に目を配らなければ相当危険）

これらの問題点は、上野駅においても散見されたがいくぶん余裕があつたため、こうした行為の危険性を十分認識することが出来た。



図 3-1-3 鉄道ふれあいフェアの様子

3.2010年10月09日・第17回鉄道フェスティバル 2010@日比谷公園

10月14日は「鉄道の日」である。そのことに因んで、毎年10月の第2週末に日比谷公園にて「鉄道フェスティバル」と称し、様々な鉄道会社などが出店を出し、自社路線の周知やグッズを販売している。

本原稿の執筆は非常に逼迫した状況下にあったが、自分の目的と、比較的物販に特化した鉄道ファンイベントの観察を理由に「鉄道フェスティバル」の観察を行った。今回の観察の軸は、参加鉄道会社・鉄道会社が販売しているグッズ・人気鉄道ブース・鉄道ファンの行動・男女比などである。

参加鉄道会社は、JR各社を始めとして関東大手民鉄・関西大手民鉄と北から津軽鉄道・青い森鉄道・十和田観光電鉄・仙台空港鉄道・上毛電鉄・上信電鉄・ひたちなか海浜鉄道・富山地方鉄道・広島電鉄であった。

グッズの主な構成は鉄道会社でラインナップは似通っており、玩具系(プラレール、Bトレインショーティー、鉄道コレクション)・カレンダー・文房具・グッズ(キーホルダー、缶バッジ、ストラップなど)・ネクタイピン、タオルなど・カード、シール・鉄道部品(路線図含む)などであった。

人気のある鉄道ブースは、おもに や を販売しているブースであった。特に、 個限定! などという商品には長い列ができ、鉄道ファンは雨の中もくもくと長い列に並んでいた。一部で、鉄道会社ブースのスタッフに絡むファンもいたが目立つほどではなかった。

鉄道ファンは、物品購入の鬼と化し、必死でかけずり回っていた。2人がそれ以上で行動する鉄道ファンも見られ、トランシーバーを抱えて動き回る猛者もいた。目立った混乱はなく、雨模様にもかかわらず異様な熱気に包まれていた。

男女比と言えば、男95:女5ぐらいの比率であり、年齢層も幅広かった。親子連れ、カップルなどの姿も見られた。

全体に、「物産展」のようなイメージで、鉄道会社側が演出する鉄道イベントとはこういうものか、という印象を受けた。日比谷公園でのイベント以外のイベントも同じような感じであった。足を向けたが最後、何か鉄道会社の袋をぶら下げて帰宅することになりそうである。

第2章 鉄道ファンとマナー

鉄道ファンのマナーについて、鉄道趣味業界が揺れている。現在の「鉄道ブーム」が始まったとされる2003年頃から静かに指摘されていたが、徐々にマナーに関する問題は社会の表層に露出し始めた。そして、2010年2月。連続して2つの事件は起こった。1つは京浜東北線におけるJR東日本209系通勤型電車の引退運行の際に、もう1つは関西本線におけるJR西日本団体列車「あすか」運転の際に。本章ではこれら2件の「鉄道ファンとマナーに関する事件」を通して、鉄道ファンとマナーについて考察したい。

1. 前提となる事件

ご存じない方のために、まずは2つの事件を手短かに説明する。

1つめは京浜東北線の209系さよなら運転時の事件である。

産経新聞2月6日の報道に拠れば、1993年から京浜東北線を走っていた209系が同日を以て、同線の運用から離脱することになり、引退列車が運転されることになった。同列車は、全車自由席で指定席の設定は一切無く、一般列車と同様に運転された。しかし、同列車が駅に停車する毎に車内から鉄道ファンが撮影のために乗下車して列車を待っている一般客に迷惑を与えたばかりか、「鉄オタ専用車両」「一般人は乗車不可」等と暴言を吐いた。結局、同列車のダイヤは乱れ、終点到20分遅れで到着した。

次に取り上げるのは、関西本線線路内立ち入り事件である。

産経新聞2月14日の報道によると、2月14日に関西本線で運転が予定されていた、ジョイフルトレイン¹「あすか」を撮影するために集まった鉄道ファンが、河内堅上駅付近の上下線線路内に進入し、危険を感じた普通列車乗務員が列車の運行を停止し、同列車を含む数本が一時運転を見合わせ、数万人に影響を出した。

¹ おもにJRが団体旅行・臨時列車のために保有・運行している車輛のこと。定期列車として運転される例は少なく、遭遇する可能性も低い希少な列車とされ、運転日には撮影や乗車をしようと多くのファンが詰めかける。

2. 事件の背景

ふたつの事件の背景にあるのは、ありきたりの話ではあるが、群集心理である。愛着ある車輛の引退・運行に際して、同好の士が集まり、感動を共有して特殊な心理状態に置かれ、無責任な行動や発言を行い、理性的思考能力が衰えていたのは想像に難くない。

群集心理に陥ることは、必ずしも鉄道ファンに限定される行為ではないが、一番の問題点はこの心理状態に至った場所が、コンサート会場でもコミックマーケットでもない完全に公共的な空間であったことだ。鉄道趣味とは、「他者の公空間に常に寄り添う私的作業」であり、万一公空間を侵略すれば、公空間から排除されるのみならず同業他者の私空間すら侵害する恐れがある。

一連の行動に走った鉄道ファンたちを、考慮のない無知蒙昧な輩であると断じるのはたやすいが、そうした心裡条件下に置かれた場合、多くの鉄道ファンが多かれ少なかれそれに類する感覚を抱いてしまうのは想像に難くない。その危険性は筆者は実際に参加して特に感じた。

後にも述べるが、対岸の火事ではなく自宅1階が燃えている程度の危機管理は持つべきである。

だが、一方で近年の「葬式鉄」傾向はなにも鉄道ファンのみが積極的に推進しているものではないということに留意すべきである。

前述の産経新聞にはJR駅員のコメントとして「まあ、こんな列車ですから」との発言がある。諦めとも取れるが、こうした事態は想定済みだとの趣旨でもある。2005年3月に寝台特急「あさかぜ」「さくら」などが廃止になった際も、廃止当日の東京駅は大混乱に陥った。こうした動きは続き、2008年の「銀河」・「なは」・「あかつき」が廃止になり、2009年には「富士」・「はやぶさ」が廃止、2010年には「北陸」・「能登」と続いた。

こうした動きの中で、NHKは引退当日のニュース7で特集を組み、各報道機関も積極的に報道した。こうした報道は鉄道に興味関心が低い人々の間にも浸透し、ある種の懐古、昭和への郷愁と表裏一体の文脈として語られていた。即ち、2005年ぐらいから続くレトロ・昭和への郷愁と共通で語られ、かつて憧れを集めたブルートレインに仮託されていった。

報道による過熱の他に、考えられる要因として、「ブルートレイン」「夜行列車」は一種のキーワードになっているためだと考えられる。現在、鉄道ファンとしては40代ぐらいにあたる世代は若い頃ブルートレインブームの最中に鉄道ファンとしてのキャリアをスタートさせた。つまり、ブルートレ

ンは自らの鉄道ファンとしてのキャリアに直結するものであり、強烈な懐古性を伴っている。もちろん、こうした世代のみが葬式鉄になるわけではないし、社会人としての自覚を強く持っている世代であると考えられるため、軽率な行動に走るとは考えがたい。しかし、その場に存在すると言うだけで群集心理の増長を招く可能性もあり、彼らが要素のひとつというのは十分考えられる。

また、近年の鉄道縮減傾向は鉄道ファンに恐怖感を与えた可能性は否めない。鉄道ファンも、頭では鉄道が無くなることはあり得ないと分かりつつも、愛着のある無しにかかわらず全国の列車や路線が廃止になり、鉄道社会全体の先行きが不安である現状を見ると、いても立ってもいられない感情に襲われるのではないか。一部、ミーハーな気分で、こうした引退イベントに参加しているファン層もあると思われるが、そうした層も実際にイベントに参加してしまえば、引き込まれてしまう。換言すれば、場の空気に飲まれてしまうのである。

そうした状況に陥った際、自我を保つのは難しい。

鉄道ファンのマナーを改めることを考えるには、個人を考えるのはもちろんのこと、群衆・共有といった特殊な場面を個人と短絡的に置き換ええないで考えねばならない。

3. 鉄道イベントはサービスか？

鉄道イベントと言われる類のイベントには、珍しい鉄道車輛やイベント車輛などを走らせる、鉄道車両工場・車両基地を一般公開する、鉄道会社などが合同して何らかのイベントを行う、そして鉄道車輛や列車の引退イベントなどがある。こうしたイベントは、近年鉄道会社が積極的に取り組んでいる。前章のルポに、そうした鉄道イベントの様子は著述したが、こうした鉄道イベントは民鉄も含めて、ここ 20 年ぐらい（JR 転換以降）で盛んに行われるようになった。地方私鉄が参加・主宰することも増加している。

大手鉄道会社では、こうした鉄道イベントを行うメリットは、収入直結というよりも、鉄道会社のイメージ戦略・CSR 的な側面が強いように感じられる。実際、鉄道イベントでは鉄道会社が取り組む新事業、環境への配慮など広報的側面が強く押し出されている。

また、地方の鉄道会社では、こうした鉄道イベントを行うことで、収支を少しでも改善しようとしている。

こうした、物販を中心とするイベントは、いわば鉄道会社と鉄道ファンとの合意の上で成り立っている（需要と供給）。直接的に物販とは関係ない引退イベントでも、引退を記念して様々な商品が発売され「引退熱」を煽り立てている。こうした、鉄道ファン加熱の一端は鉄道会社の姿勢にもある。

こうした鉄道イベントは、鉄道会社・鉄道ファン双方の存在があってはじめて成り立つものであるから、互いが全面的に互いを責めているような関係では、鉄道イベントは実施しない方が良いのではないだろうか。

4. 鉄道会社の撮り鉄への視線

JR 東海道本線（JR 京都線）島本～大山崎間は、少し前まで鉄道ファンには関西でもっとも著名と言っても良い撮影ポイントが存在した。通称、「山崎大カーブ（サントリーカーブ：すぐ脇にサントリー山崎蒸留所があるため）」。

現場は山崎駅から島本よりに徒歩 10 分ほど道路を歩いたところにあり、アクセス至便で特殊装備などは一切なく、コンパクトデジタルカメラでも綺麗な写真を撮ることが出来るポイントであった。線路と道路を隔てるものはガードレールしか無く下掲写真のように雄大な構図で写真を撮影することが出来た。

しかし、2008 年に JR 西日本は同区間に、安全上の理由からフェンスを設置。朝日新聞の報道によると、「運転士が線路ぎりぎりに人がいるだけでも、いつ立ち入られるかと恐怖心を抱いているため」だとの JR 西日本広報のコメントが寄せられていた。

確かに、同区間は特急列車や新快速列車が時速 100km 近いスピードで通過し、道路とのしきりがガードレールしか無く、列車の運転者からは撮影者が転落するのではないかと危険を感じる場所ではあるように思う。



図 3-2-1：山崎カーブを走る「ふるさと雷鳥」

全く同一例とは言い難いが、北陸本線の有名撮影地「鳩原ループ線」も、鉄道ファンによる鉄道敷地内無断侵入が見られたことから全面的に撮影が禁止された。

このように、「著名な」鉄道写真撮影地での規制が厳しくしていくのが JR 西日本の方針であるようだ。

もちろん、こうした背景には鉄道ファンによるマナー違反があるが、極端な話、撮影地を封鎖したところで鉄道ファンは違う撮影地に移り、ひとつの撮影地から多くの撮影地に分散する可能性がある。JR 西日本に取っては不本意なことであろうが、危険性が分散する危険性を孕んでいる。

そうした発露が関西本線の事件であるというのは穿ちすぎだろうか。

ここで、JR 西日本に提案するのは、鉄道イベントだけではなく「公設」撮影スポットを設置し、管理を行うことである。そうすれば、JR 西日本に取っては必要以上に警戒を行う必要性が無く、鉄道ファン側からも一定の水準の撮影地を確保することが出来る。しかし、それでは個性も芸術もあったものではない。だが、利用者や鉄道会社の利益を損なってでも「個性や芸術」を極めるぐらいであれば、公設の撮影スポットで如何に個性を発揮するかを極めた方が鉄道ファン全体にとっても有益では無からうか。

4. 鉄道ファンの自己への視線

前述の通り、関西本線での「あすか」運行時に鉄道ファンが線路に進入し、列車を止め多くの一般客に迷惑をかけたという記事が出たのは2010年2月のことである。

この事件を評するに当たって、「自分は悪くない、一部の鉄道ファンが勝手に暴走しているのだ」との言説がそこかしこで見うけられた。

これが当たり前のように語られ、新聞沙汰を起こした当人たちを責めている。「お前たちのせいで、俺達まで悪者にされるだろう」。

しかし、ふと振り返った際に、自分の行為は他者から見ても安全・安心でマナーに準拠した行為に見えるだろうか。更に言えば、それは鉄道ファンのルールや常識のみならず、社会の常識・道徳というものも踏まえているかどうかということである。

社会的な常識に照らせば、通勤時間帯にホームで「通勤電車を撮影する」こと事態があまり好ましい視線で見られないが、警笛を鳴らされたらレッド

カード。私自身経験があることなので、敢えてここで書いている。

5.530CLUB 運動

鉄道ファンの撮影地に対する視線が、どちらかというとながティブというか「現状維持」の感覚であるのに対し、撮影地をより良い・綺麗なものにしていこうという運動が530（ゴミゼロ）CLUB 運動である。

写真家の広田泉と、その父広田尚敬が中心になって進めている活動で、現在140名近くの会員が所属している。

同運動ホームページ上ではこのような文章が見られる。

「自分は捨てない」だけでは、現状より綺麗になることはないと考え、カメラバッグに必ずゴミ袋を入れ気づいたゴミは拾って帰るようにしています。

突然撮影できないような措置がなされてしまったりする例もあると聞きます。

そうならない為にもカメラバッグにゴミ袋。

530CLUB 員になる条件は簡単で、鉄道が好きで撮影地をきれいにしたい！と思っていること。ゴミを見つけたら拾うこと。（撮影地じゃなくても出来るといいですね！）の2点だけである。

こうしたポジティブ志向の運動が、鉄道ファン全体の流れを向上していくように思う。「現状維持」ではなく、「より良い方向」へ。

6.ルール・マナーに関して

JR 化以降、鉄道会社毎に鉄道ファンに対する姿勢は微妙に違う。そうした中で、鉄道会社は駅構内・沿線での撮影に対する「ルール」を独自抱いている感がある。また、その各自独自の「ルール」は一連の事件で厳格化する傾向にある。前述の通り、JR 西日本は著名撮影地を事実上封鎖することで「ルール」の厳格化を示した。しかし、「ルール」認知が一般の鉄道ファンに進んでいるとは言い難い。現に、JR 各社のホームページから「鉄道ファンの方へのお願い」などと記された「ルール（マナー）ホームページ」は存在しない。現状の体制では、ルール（規則）と呼称されている割には、不十分な体制であるように思う。刑法125条（往来危険罪）1項などに「鉄道若しくはその

標識を破壊し、又はその他の方法により、汽車又は電車の往来の危険を生じさせた者は、2年以上の有期懲役に処する」という記載があるが、それが一般に通底しているかどうか。

つまり、マナーを守って気持ちよく撮影しましょう！などという記載がイベント告知にあっても「マナー」は結局個人の良識や常識に依拠してしまう。そうした状態では、結局今後こうした線路内立ち入りなどの問題などは発生し続けると考えられる。前述の事件で、JR西日本が警察に対して告訴を行ったように「見せしめ」的「ルール」認知がどの程度有効化は不明だが、「俺達は大丈夫」といった意識が鉄道趣味界にあるのもまた事実である。もはや、鉄道会社各社は共通のルールを策定、明示し鉄道ファンに対して逐次問題点を指摘していく必要がある。

暗黙の了解が崩壊、モラル低下といわれる現代社会で鉄道ファンが行うべき行為は、鉄道ファンのモラルが下がったと叫ぶことではなく、モラル再向上を目指した新たな規範の設定とそれを守る視線を、自分目線ではなく他者目線で考えることであろう。

7. 鉄道ファンとコミュニケーション

こうした、鉄道ファンが暴走をする原因をコミュニケーション能力不足に求める声がある。だが、ネット上でのコミュニケーションは過去よりも頻繁になりつつある。掲示板・ブログ・ホームページ・Skype・Twitter・mixi。ありとあらゆるコミュニケーションツールを駆使して鉄道ファンたちは連絡を取り合っている。しかし、彼らがコミュニケーションを取るのは、そうした閉じられたコミュニティの中だけである。横のツナガリが、他のコミュニティとあるといっても鉄道のコミュニティなどである。決定的に社会との繋がりを欠いている。

本来、こうした社会との繋がりを補う組織として、鉄道友の会や大学鉄研があったのだが、もはや機能不全に陥りがちである。ネットと異なり、実際に多数の人と顔を合わせるコミュニティは鉄道以外にもあらゆる情報をやりとりする。そうした趣味的かつ社会的コミュニティの衰退が、鉄道ファンのコミュニケーションスキルの衰退につながっているとすれば、残念なことである。

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。取材対象が絞りがつらく、「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。

おわりに

今年度の研究は、従来と毛色と違う研究であることは、はじめに述べました。例年、当一橋大学鉄道研究会の研究誌をお読みくださっている方には違和感をおぼえる内容だったのではないのでしょうか。しかし、まもなく創設から50年を迎える当会が、なぜ長きに渡って活動できたのでしょうか。種々の理由はあると思いますが、鉄道が持つ趣味としての魅力が普遍的であることが大きなものであることは確かです。

今回、その底知れぬ魅力を秘めた鉄道趣味を取り扱いました。しかし、この鉄道趣味と鉄道ファンに関して、本誌が述べるのが出来たのはほんの一部です。まだまだ、我々は鉄道趣味という広大な海の渚で戯れる童子のようであり、みちていく汐、ひいていく潮にはなすすべもありません。とはいえ、ここそこで戯れる仲間たちには、ゆっくりと近づけたのではないのでしょうか。

「汽笛一声新橋を」から、「My First Aomori」まで日本国内だけでも鉄道は人の流れと共に北へ、南へ延び、鉄道ファンは未踏の地を求めて縦横無尽に走り回ります。そんな彼らは、日本人の誰より地域や風土、故郷に愛着を持ち、その雅を楽しむ人々なのかもしれません。とはいえ、彼らの雅は万人共通のものではありません、時に他人の日常に分け入る邪なものになります。なお悪いことに、鉄道ファン同士でも雅の性質が異なることもあるのです。

このような「雅」と「邪」を明らかにし、鉄道ファンもそうでない人も、「鉄道というメディアを純粹に楽しむことができる」という大団円を、我々は迎えたい。そのためには、結局双方共に歩み寄りを求めるしかありません。我々は鉄道趣味の、歴史や分野を述べることから着手しました。研究という表題に対して単純なことかもしれませんが、「趣味の歴史」という普段意識しないパースペクティブから歴史や社会を眺めることになりました。

つぎに、鉄道ファンの一挙手一投足を探るためインターネットを通じてアンケート行いました。幅広い回答がよせられ非常に興味深いものとなりました。この場を借りて回答者の皆様には御礼申し上げます。今回、回答を集めるにあたって、おおいに助けになったのがTwitterでした。ホームページ、ブログでも情報を発信しました。インターネットは、今回の研究における最大の殊勲者といっても過言ではないかもしれません。

では、この役に立ったインターネットが、鉄道趣味と鉄道ファンにどのような影響を与えたか、お考えになったことあるでしょうか。サブカルチャーはどうでしょう？そもそも鉄道に関係あるのか？などなど、思いつきもしない疑問に対して、会員による議論を通して回答を行っています。

また、昨今話題の「鉄道ブーム」のきっかけ、流行。鉄道趣味の濃淡、鉄子など、これでもかと思いつく限りの鉄道趣味と鉄道ファンの話題を掘り下げ、鉄道ファンがなぜ電車を止めたのか、文化的社会的背景にも言及。そして、鉄道趣味文化の正当性・社会性とはどうあるべきか。そもそも趣味に、社会性は必要なのか。研究誌としては、久々の全会員が研究に参加し、充実した誌面を形成することが出来ました。

しかし、冒頭に述べたとおり、ここに著述したことは、鉄道趣味にとっては氷山の一角に過ぎません。水の下に潜む巨塊を暴くには、あなた自身が、本研究誌を媒体として考えを巡らせ、吐き出すことが必要です。すなわち、受動のみならず、能動的に動くことがこと鉄道趣味には求められることではないでしょうか。

最後に、「鉄道ファン実態調査」にお答えくださった鉄道ファンの皆様、個別にインタビューに答えてくださった方々、このほか執筆者に様々なアドバイスを下された方、家族、そして執筆者全員に感謝申し上げます。

ありがとうございました。

参考資料一覧

第1部

第1章

青木栄一(2001)「鉄道趣味のあゆみ 『鉄道ピクトリアル』の半世紀とともに」『鉄道ピクトリアル』第51巻, 第7号, pp131-155

原田勝正編(1986)『鉄道と文化』日本経済評論社

『鉄道ファン』各号 交友社

『鉄道ピクトリアル』第58巻, 第6号

慶應義塾大学鉄道研究会ホームページ

東京工業大学鉄道研究会ホームページ

コラム

いのうえ・こーいち(2008)『鉄道趣味がわかる本』えい出版社

『週刊東洋経済 臨時増刊 「鉄道」完全解明』(2010) 東洋経済新報社

第2章

いのうえ・こーいち(2008)『鉄道趣味がわかる本』えい出版社

内田百閒(2002)『阿房列車 内田百閒集成1』筑摩書房

宮脇俊三(1978)『時刻表2万キロの旅』新潮社

横見裕彦・菊地直恵(2003)『鉄子の旅』小学館

日下部みどり子(2002)『鉄道ファン生態学』JTB

吉田一紀著、ビーコム編(2008)『モハようございます。あの人はなぜ鉄道にハマるのか?』オーム社

原田勝正編(1986)『鉄道と文化』日本経済評論社

デスクトップ鉄のデータルーム

<http://desktoptetsu.web.infoseek.co.jp/noritetsu.htm>

共同通信「廃線のレール40本盗難 1本で1トン、北海道」(2010年10月22日閲覧)

<http://www.47news.jp/CN/200605/CN2006051201005646.html>

片野正巳・赤井哲朗(1965)『陸蒸気からひかりまで』機芸出版社

星晃(1985)『回想の旅客車 特口・ハネ・こだまの時代』交友社
池田邦彦(2004)『列車紳士録』ネコ・パブリッシング
鉄道史学会ホームページ(2010年10月25日閲覧)
<http://www.nikkeihyo.co.jp/tetudousigaku/>

宮脇俊三編(1995)『鉄道廃線跡を歩く』JTB
河北新報「昨年4月に廃線の小坂鉄道 見学ツアーで魅力を紹介」(2010年10月22日閲覧)
<http://www.kahoku.co.jp/news/2010/10/20101013t45007.htm>

田沼建治(2009)『幻の北海道殖民軌道を訪ねる』交通新聞社

第3章

第1節

宮脇俊三(1978)『時刻表2万キロ』河出書房新社
宮脇俊三(1979)『最長片道切符の旅』新潮社
宮脇俊三(1985)『殺意の風景』新潮社
宮脇俊三(1986)『私の途中下車人生』講談社
宮脇俊三(1997)『増補版・時刻表昭和史』角川書店
ほか各著書
宮脇灯子(2006)『父・宮脇俊三への旅』グラフ社
『別冊太陽 宮脇俊三』(2007)平凡社
『中央公論』中央公論新社 124巻7号(2009/7)123巻8号(2008/8)118巻5号(2003/5)
『JREA』日本鉄道技術協会 46巻7号(2003/7)
『ユリイカ』青土社 36巻6号(2004/6)
『諸君!』文藝春秋 39巻5号(2007/5)
金沢市ホームページ(<http://www4.city.kanazawa.lg.jp/>)
文藝春秋ホームページ(<http://www.bunshun.co.jp/>)

第2節

川島令三(1986)『東京圏通勤電車事情大研究』草思社
川島令三(1987)『関西圏通勤電車事情大研究』草思社

- 川島令三(1988)『新幹線事情大研究』草思社
 川島令三(1990)『新東京圏通勤電車事情大研究』草思社
 川島令三(1991)『日本「鉄道」改造論』中央書院
 川島令三(1992)『「ライバル鉄道」徹底研究』中央書院
 川島令三(1993)『続・「ライバル鉄道」徹底研究』中央書院
 川島令三『全国鉄道事情大研究』シリーズ 草思社
 川島令三(1994)『どうなる新線計画東日本編』『同西日本編』産調出版
 川島令三(2000/2001)『新線鉄道計画徹底ガイド東日本編』
 『同西日本編』山海堂
 川島令三(2005)『なぜ福知山線脱線事故は起こったのか』草思社
 川島令三(2008)『<図解>日本三大都市 未完の鉄道路線-昭和から平成へ、
 東京・大阪・名古屋の未来を変える計画の真実』講談社
 川島令三(2010)『<図解>超新説 全国未完成鉄道路線 ますます複雑化する鉄
 道計画の真実』講談社
 川島令三『東海道ライン 全線・全駅・全配線』シリーズ 講談社
 川島令三『中部ライン 全線・全駅・全配線』シリーズ 講談社
 久保田博(2005)「福知山線事故に寄す」『鉄道ジャーナル』第 39 巻, 第 12
 号 pp92-93

第 3 節

<http://www.ajpea.or.jp/statistics/statistics.html> (出版科学研究所 HP
 2010 年 10 月 14 日閲覧)

- 出版科学研究所(2009)『2009 出版指標 年報』出版科学研究所
 青木栄一(1991)「鉄道趣味のあゆみとあり方をめぐって」『鉄道ジャーナル』
 第 25 巻, 第 10 号, pp163-167
 青木栄一(2001)「鉄道趣味のあゆみ 『鉄道ピクトリアル』の半世紀とともに
 」『鉄道ピクトリアル』第 51 巻, 第 7 号, pp131-155
 『週刊東洋経済 臨時増刊 「鉄道」完全解明』(2010) 東洋経済新報社
 『鉄道模型趣味』各号 機芸出版社
 『鉄道ピクトリアル』各号 鉄道図書刊行会
 『鉄道ファン』各号 交友社
 『鉄道ジャーナル』各号 鉄道ジャーナル社
 『旅と鉄道』各号 鉄道ジャーナル社

『鉄道ダイヤ情報』各号 交通新聞社
『レイルマガジン』各号 ネコ・パブリッシング
『RM MODELS』各号 ネコ・パブリッシング
『国鉄時代』各号 ネコ・パブリッシング
『とれいん』各号 プレス・アイゼンバーン
『N』各号 イカロス出版
『週刊鉄道データファイル』各号 デアゴスティーニ・ジャパン
『週刊 鉄道の旅』各号 講談社
『日本鉄道旅行地図帳』各号 新潮社
『旅』各号 新潮社
及び以上雑誌のホームページを参考にした。

第2部

第1章

一橋大学鉄道研究会(2010)「鉄道ファン実態調査」

第2章

野村総合研究所オタク市場予測チーム編(2005)『オタク市場の研究』東洋経済新報社

日下部みどり子(2002)『鉄道ファン生態学』JTB

吉田一紀著、ビーコム編(2008)『モハようございます。あの人はなぜ鉄道にハマるのか?』オーム社

原田勝正編(1986)『鉄道と文化』日本経済評論社

小島英俊(2010)『鉄道という文化』角川学芸出版

原武史(2003)『鉄道ひとつばなし』講談社

原武史(2007)『鉄道ひとつばなし2』講談社

『鉄道ファン』各号、交友社

『鉄道ジャーナル』各号、鉄道ジャーナル社

『鉄道ピクトリアル』各号、電気車研究会・鉄道図書刊行会

『レイルマガジン』各号、ネコ・パブリッシング

『鉄道ダイヤ情報』各号 交通新聞社

レールファン交友社ホームページ(2010年10月17日閲覧)

<http://www.railfan.ne.jp/koyusha/>

ソーシャル・ネットワーキング・サービス mixi (2010年10月17日閲覧)

<http://mixi.jp/home.pl>

鉄道友の会ホームページ(2010年10月17日閲覧) <http://www.jrc.gr.jp/>

Twitter (鉄道クラスタ)

ニコニコ動画 <http://www.nicovideo.jp/>

鉄道総合@2ch 掲示板ほか <http://toki.2ch.net/train/>

各大学鉄道研究会ホームページ

各大学鉄道研究会発行研究誌

第3章

ばるばら(2005)『教科書にはのらない日本のインターネットの歴史教科書』

翔泳社

村井純(2010)『インターネット新世代』、岩波書店

日下部みどり子(2002)『鉄道ファン生態学』JTB

武藤泰明他(2003)『日経 経済・ビジネス用語辞典』日本経済新聞社、

日経パソコン編(2008)『日経パソコン用語事典 2008』日経 BP 出版センター

新村出編(2008)『広辞苑 第六版』岩波書店

IT用語辞典ホームページ (2010年10月17日閲覧)

e-Words <http://e-words.jp/>

アキハバラ振興会ホームページ (2010年10月17日閲覧)

<http://www.akiba.or.jp/index.html>

鉄道総合@2ch 掲示板ほか <http://toki.2ch.net/train/>

ソーシャル・ネットワーキング・サービス mixi <http://mixi.jp/home.pl>

ニコニコ動画 <http://www.nicovideo.jp/>

第4章

松本零士(1977)『銀河鉄道 999』少年画報社

やまさき十三・北見けんいち(1979)『釣りバカ日誌』小学館

「鉄道むすめ」ホームページ <http://tetsudou-musume.net/>

読売新聞 (YOMIURI ONLINE、2010年10月17日閲覧)「秋葉みらい、栗橋み

なみ...「鉄道むすめ」活躍中」

<http://www.yomiuri.co.jp/national/news/20100501-0YT1T00614.htm>

時事通信 (時事ドットコム、2010年10月17日閲覧)「鉄道むすめサミット開催 = 岩手」

<http://www.jiji.com/jc/c?g=jfn&k=2009101200113>

鉄道居酒屋 LittleTGV ホームページ (2010年10月17日閲覧)

<http://littletgv.com/>

朝日新聞(asahi.com) コミミロコミ「鉄道アイドル」木村裕子さんに迫る」(2010年10月17日閲覧)

<http://www.asahi.com/komimi/TKY200705170210.html>

木村裕子ブログ (2010年10月17日閲覧) <http://ameblo.jp/yuyu385-1>

朝日新聞(asahi.com)「漫画・アニメに擬人化ブーム 物の形残さず、性格で表現」(2010年10月17日閲覧)

http://www.asahi.com/national/update/0930/OSK201009290183_01.html

青春『青春鉄道』メディアファクトリー、2009

ミラクルトレインホームページ (2010年10月17日閲覧)

<http://miracletrain.jp/>

TBS系『けいおん!』(2009)、原作：かきふらい(2007)、制作：桜高軽音部・TBS

杉浦由美子(2006)『オタク女子研究 腐女子思想体系』原書房

鷗陽宇亮(2008)「文化消費の圏域としての「場」の完全性」『現代社会学理論研究』第2号、日本社会学理論学会、人間の科学新社

大塚英志・東浩紀(2008)『リアルのゆくえ おたく / オタクはどう生きるのか』講談社

東浩紀(2001)『動物化するポストモダン オタクから見た日本社会』講談社

前島賢(2010)『セカイ系とは何か ポスト・エヴァのオタク史』ソフトバンククリエイティブ

ブルデュー (ピエール)、石坂洋二郎訳(1990)『ディスタンクシオン <1> - 社会的判断力批判』藤原書店

第5章

『週刊東洋経済 臨時増刊 「鉄道」完全解明』(2010) 東洋経済新報社
NHK「列島縦断 鉄道 12000 キロの旅 ~最長片道切符でゆく 42 日~」(2004)、制作：NHK・えふぶんの壱

TBS系「特急田中3号」(2007)、制作：TBS

第6章

豊田巧(2009)『鉄子のDNA』小学館

菊池直恵・横見裕彦(2002)『鉄子の旅』小学館

金子勝ほか編(2009)『現代用語の基礎知識 2010』自由国民社

酒井順子(2009)『女子と鉄道』光文社

矢野直美(2007)『北海道のんびり鉄道旅』北海道新聞社

村井美樹エッセイブログ：極めよ、ソフ鉄道 (2010年10月25日閲覧)

<http://ikkitetsu.blog85.fc2.com/>

Jキャストニュース フツーの女子に「鉄子」が急増殖中

(2010年10月25日閲覧)

<http://www.j-cast.com/2009/09/05048903.html>

コラム

笹田昌宏(2006)『英国保存鉄道 世界屈指の保存鉄道の宝庫を訪ねる』JTB
キャンブックス

Great Central Railway Homepage (2010年10月17日閲覧)

<http://www.gcrailway.co.uk/>

North Yorkshire Moors Railway Website (2010年10月17日閲覧)

<http://www.nymr.co.uk/>

Sun Francisco Multiple Transportation Agency (2010年10月17日閲覧)

<http://www.sfmta.com/cms/home/sfmta.php>

南部縦貫鉄道思い出のレールバス保存会ホームページ(2010年10月17日閲覧)
<http://www.ogaemon.com/r-bus/r-bus-top.html>

編集長敬白(レイルマガジン編集長名取紀之氏のブログ・2010年10月17日閲覧)

<http://rail.hobidas.com/blog/natori/>

日本鉄道保存協会ホームページ(2010年10月17日閲覧)

<http://www.rpsj.jp/>

EF65 535 保存会ホームページ(2010年10月25日閲覧)

<http://www.ef65535.com/>

高千穂あまてらす鉄道ホームページ(2010年10月17日閲覧)

<http://www.torokko.jp/?page=11>

第3部

第2章

朝日新聞(asahi.com) 「サントリーカーブ」にフェンス 惜しむ鉄道ファン
(2010年10月23日閲覧)

<http://www.asahi.com/kansai/travel/news/OSK200810070020.html>

産経新聞(MSN 産経ニュース) 鉄道ファンが列車止める JR関西本線(2010年10月23日閲覧)

<http://sankei.jp.msn.com/affairs/disaster/100214/dst1002141428005-n1.htm>

産経新聞(MSN 産経ニュース)【衝撃事件の核心】「鉄ヲタ専用車両でーす」
暴走する一部鉄道ファンの行き着く果ては... (2010年10月23日閲覧)

<http://sankei.jp.msn.com/affairs/crime/100206/crm1002061201013-n2.htm>

鉄道写真.COM <http://tetsudoshashin.com/530/index.html>

西田典之(2009)『刑法各論(法律学講座双書)第4版補正版』弘文堂

なお、直接の参考文献としては提示しないが、以下の著作などから多くの知見を得た。

綾部恒雄(2006)『文化人類学20の理論』弘文堂

秋本治(1976-)『こちら葛飾区亀有公園前派出所』集英社

とくに、154『線路は続くよ!どこまでも!?』の巻

小島アジコ(2006-)『となりの801ちゃん』宙出版

櫻井寛、はやせ純(2006-)『駅弁ひとり旅』双葉社

松山せいじ(2009-)『鉄娘な三姉妹』小学館

内田百閒・一條裕子(2009-)『阿房列車』小学館

ほあしかのこ(2010-)『新・鉄子の旅』小学館

池田邦彦(2010-)『カレチ』小学館

宮脇俊三(1981)『時刻表ひとり旅』講談社

三戸祐子(2005)

『定刻発車 日本の鉄道はなぜ世界で最も正確なのか』新潮社

所沢秀樹(2008)『鉄道地図は謎だらけ』光文社

今尾恵介(2009)『線路を楽しむ鉄道学』講談社
村山茂(2009)『可愛い子には鉄道の旅を』交通新聞社
『国鉄監修時刻表』各号、日本交通公社
週刊(2009)『歴史でめぐる鉄道全路線 国鉄・JR』各号、朝日新聞出版
季刊(2009)『ノスタルジックトレイン』各号、芸文社
『日本鉄道旅行歴史地図帳』各号、新潮社

バックナンバーのご案内

このたびは当会の研究誌『「鉄道趣味」を旅する。』をお読みいただきありがとうございます。

当会では毎年 1 回、一橋祭に向けてテーマを設定した研究誌を発行しています。一橋祭の会場でお配りしているほか、一橋祭終了後に郵送配布も行っています。また、当会のホームページで過去の研究誌の全文を公開しています。

ホームページで全文公開されている研究誌（2010 年 11 月現在）

- 1993 年「整備新幹線を問う～その実像と虚像～」
- 1994 年「検証国鉄改革」
- 1995 年「地方分権化時代の鉄道整備」
- 1996 年「岐路にたつ地方公共交通」
- 1997 年「パークアンドライド」
- 1998 年「地域開発と交通整備」
- 1999 年「利用しやすい交通機関を考える」
- 2000 年「合理化とサービス」
- 2001 年「モーダルシフト」
- 2002 年「通学と交通」
- 2003 年「鉄道における情報マネジメント」
- 2004 年「鉄道事業に対する投資のあり方」
- 2005 年「第三セクター鉄道と地域の未来」
- 2006 年「人口動向の変化と都市鉄道」
- 2007 年「鉄道事業における CSR」
- 2008 年「都市間輸送ネットワーク」
- 2009 年「鉄道貨物輸送の今」

お知らせ

当会のホームページ <http://www.ikkyo-tekken.org/> では、この他にも様々な情報が掲載されていますので、ぜひご覧下さい。

一橋大学鉄道研究会 活動紹介

一橋大学鉄道研究会（以下鉄研）は、現役部員7名からなるサークルで、48年の歴史を有しています。本学は社会科学系の総合大学であることから、私たち鉄研も個別的・趣味的観点から鉄道を捉えるだけでなく、社会科学的観点から鉄道を捉えていけるように心掛けています。

鉄研では毎年春ごろの話し合いで研究テーマを決定し、夏休みまでの期間を研究に関連する基本書・論文を用いた勉強会にあて、研究の方向性を探っていきます。そして、各部員の研究担当範囲が決まると、各自担当の概略をレジュメにして部会で発表し、他の部員の意見を求め、議論を深めていきます。夏休みに入ると、各部員は資料収集や実地調査などを行い、原稿の作成にあたります。10月からの冬学期に入ると、週2回の部会で研究原稿の推敲を重ね、月末にようやく1冊の研究誌にまとめあげられます。以上のように、半年以上の準備期間をかけて一橋祭で皆様に配付する研究誌は、私たち鉄研部員の活動の総決算ともいえるもので、例年学内外を問わず一定の評価を頂いています。

さて、鉄研の活動は研究だけでなく他のサークル同様、旅行をはじめとして様々なイベントも行い、部員間の親睦を図っています。とりわけ6月に行われる「新歓旅行」、夏休みに行われる「夏旅行」、1月に行われる「追い出しコンパ」の年間3回の旅行には現役部員のみならず、OBも参加して大いに盛り上がります。今年度は新歓旅行として6月上旬に1泊2日の行程で栃木県の日光、夏旅行として9月上旬に4泊5日の行程で北海道を巡ってきました。当会のホームページにその模様が掲載されていますので、ぜひご覧ください。また今後も、来年1月に4年生を送り出す「追い出しコンパ」が予定されています。

「鉄道趣味」を旅する。
2010年度 一橋祭研究

2010年11月5日 初版第1刷発行

発行責任者

発行所 一橋大学鉄道研究会

〒186-8601 東京都国立市中2-1

無断複製転載を禁止します。

落丁・乱丁本はお取替えします。