

横浜市電保存館

わが国最大級の路面電車・静態保存施設

○所在地

横浜市磯子区滝頭3-1-53 電話045 (754) 8505

○交通

横浜市営地下鉄吉野町駅→市営バス98/113系統

7分 「滝頭」下車

JR根岸線根岸駅→市営バス21/78/108/113系統

7分 「市電保存館」下車

○開館時間

AM9：30～PM5：00（入館はPM4：30まで）

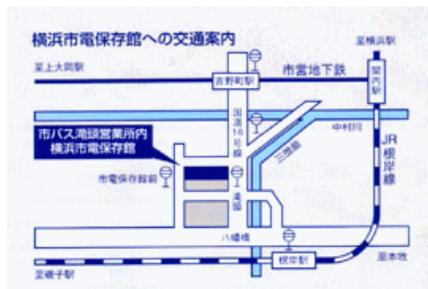
○休館日

毎週月曜日（祝日の場合は開館）、祝日の翌日、年末年始

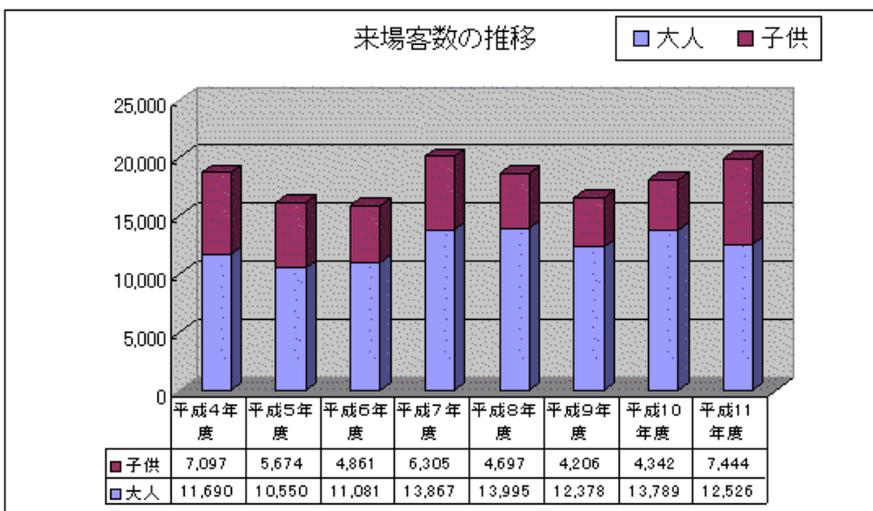
○入場料 大人200円 小人（中学生以下）100円

○運営 財団法人横浜市交通局協力会

○経緯



昭和48年8月	元滝頭電車車両修理工場跡地に、実物の市電車両の保存・展示のみで開館
昭和57年3月	市営住宅建設のため休館
昭和58年8月	鉄道模型パノラマ（140平方メートル）を新設し、市営滝頭第三住宅1階に新装開館
昭和59年4月	Nゲージ鉄道模型コーナー設置
平成元年5月	横浜市営地下鉄2000型車両運転シミュレーターを設置
平成3年3月	鉄道模型パノラマを改良（160平方メートル）
平成5年6月	市電コーナーを更新、整備（展示写真の増設）
平成8年4月	エントランス部分および地下鉄コーナーを改装
平成12年5月	鉄道模型パノラマに歴史的建造物模型の追加
平成12年6月	Nゲージ鉄道模型コーナーを更新



※記事作成に付きましてはデータ提供等、財団法人横浜市交通局協力会殿のご協力をいただきました。

「トラムポート」の愛称が付けられた横浜市電保存館は、その名の通り、1972年に全廃された横浜市電を代表する車両の実物静態展示を目玉に、鉄道交通と横浜の関わりまで広く資料展示を行っている。

鉄道ファンには、静態保存されている7両の車両をはじめ、実際に使用されていたレールや、間接制御器（クルマで言えばアクセルに相当する）等の車両の部品類、さらに160平方メートルに348メートルの線路長を持つ模型パノラマ等にインパクトを感じるだろう。特に鉄道ファンでなくても、“浜っ子”であれば、横浜市電の実物はもちろん、市電活躍当時の市内の景観写真を眺めれば、ノスタルジーに浸れるに違いない。

同保存館を紹介した個人ウェブサイトのなかには、親子で訪ねたい東京近隣にある文化施設としての紹介もある。なるほど、個人の鉄道模型を持ち込みで走らせたり、例によって？地下鉄シミュレーターでの運転士体験もできる（有料、100円）。それでも入場料は大人200円、子供100円だから、極めてリーズナブルである。

また、公共施設として社会教育の場に利用する場合でも、交通網の整備・変更の歴史とこれからの「横浜21世紀プラン」への発展計画が体系的に整理・展示されており、横浜市民の社会見学の場として十分に機能できるだろう。

写真1 公式パンフレット



1. 場所

横浜市電保存館のアプローチは、バスまたは徒歩・自転車である。駐車場はない。つまり、市内/近隣在住者の利用を優先した立地である。もともと市電運転当時は「滝頭車庫」だった用地・・・現在も「市バス滝頭営業所」として使われている大規模な車庫なのだが・・・に建設された市営住宅の1階部分を利用しているのだ。

そのせいか、外観的にはこれといったアピールはないし、中の様子もわからない。下手をすると見落としで、迷ってしまった”経験を報告する個人のウェブサイトもある。

写真2 施設外観



2. 入場システム

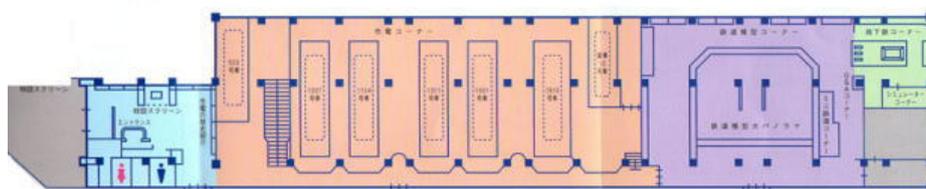
自動券売機でホンモノの切符を意識したような紙製の入場券を購入する。しかしすぐに回収されるのはもったいない。自動改札と組み合わせる、館内スタンプラリーと連動する等の演出がほしい。

3. 展示

場内は入り口側から奥に長い構造、すなわち“ウナギの寝床”状の空間である。

最初のエントランス部はロビーとしての機能を持たせており、横浜市電の歴史を写真パネルやきっぷ、書類等で展示している。まずは見学に当たっての基礎知識の確認というプロセスを踏むわけだ。この他に特設スクリーン（希望すれば横浜市電の歴史紹介ビデオを放映）、お土産品を販売するカウンター等の機能構成である。

図1 保存館のゾーニング図（公式パンフレットより）



「横浜市電保存館」レポート

4. 市電コーナー

続いて、“目玉”となる市電車両が並ぶ「市電コーナー」である。車両はその大きさとパンタグラフをちゃんと立たせる展示方法ゆえ、一段低い場所にある。

7台の車両はよく整備されており、今にも動きそうである。というのは、きれいに塗装し直されているとはいえ、現役として活躍していた車両らしい“くたびれ感”があるのだ。それが逆に生命力を感じさせるのだから、「復元」（レプリカ）はそれなりの効果しか持てないのだな等と再認識させられる。

展示車両は、「無蓋貨車」を除き、車内に入って、一部では運転席に立つこともできる。戦前・戦後すぐに生まれた、市電最盛期の500型、1100型、1300型の車両は、半鋼体型構造（半分が鋼鉄製という意味）で、床やシート、手すり等には木材がふんだんに使われている。床にはニスが効かされて、クリンネス状態もよく、落ち着ける。現代の通勤電車よりもよほど座り心地はいい。1100型は当時「ロマンスカー」と呼ばれていたのがわかる、落ち着いた雰囲気、なるほど、「ミナト横浜の電車は洒落ている」と人気を博した理由がわかる。

写真3 市電コーナーの展示状況



子供時代に展示車と同じ型式に乗った経験を持つ同行した浜っ子の記者に感想を聞くと、“こんなに大きい乗り物だったのか”という。実際、現役の長崎の路面電車や都電よりは一回り大きく、記憶では路面電車とはいえ郊外ライトレールの性格を持ちあせている阪堺電車と同等のスケールのように思えた。

展示車の変遷を見ると、高度成長期のモータリゼーションの発展と都市への機能集中によって路面電車事業が経営悪化するなかでの、コストダウン志向が明確に把握できる。横浜市電最後の新造車となって1600型を見ると、それまでの落ち着きというか、クオリティは全く失われ、スチールで覆われた単なる輸送機器になってしまっている。車内照明に蛍光灯が初めて採用される等機能は革新されたが、ヒューマンウエア要素は見限られたのだろう。廃止の前は、いかにコストをかけないか、赤字を増やさないかが命題だったのだろうか。

市電と呼ばれる路面電車は、戦前の1930年代には全国65地域で1,479kmの路線長を誇っていたが、99年には全国19地域・243kmの規模の過ぎない（[「なんでもランキング」](#)より）。

概ね、市電が消えた都市のなかで、電停が消えた町は衰退する傾向がある。都心と直結したレールの存在は、ハレとケの連続感・安心感・一体感の命綱であって、ハレであった都心のポテンシャルを刺激する。

僕が生まれ育った大分市もそうであった。レールの代替は道路ではだめだ。実際、バスに路線が代替したからといって収支が改善されたのか？逆に乗客が増えたのか？駐車場を都心に多数整備しても、郊外からお客を取り戻せたのか？

レールは、必ずそこに到達する、向かうという意識の表明である。つまり、吸引したい中心商業地にとって、利用者は既に優良顧客なのである。顧客は、レールを中心とした範囲が日常だから、そこで大方の消費を完成させてくれる。

バス停なのに平気で駐停車する、バスだと平気で割り込むようなタイプでも、電車通りでの右左折は神経質になる。電車の行く手を妨害するのは（現代においては）ドライバーにとって大きなプレッシャーにな

写真4 市電コーナーで車両展示をフォローするパーツ等の展示

る。つまり路面電車を利用するというのは、それだけ社会的・空間的に優遇されているのだ。ドア・ツウ・ドアは極めて個人的で、他人には無関係である。だからマナーがひどく、もたもたしていたり、突然に停車する等でカーッとする。相手がひよっとして体調が悪くなったり、あるいは初めて訪ねるような機会に迷っているのではとか、事情を他人は理解しない。そうした構造を許容することで、郊外商業は成立している。ゆえに事業者は一生懸命顧客化を図ろうと、IDカードシステムやポイントプログラムに精を出すのだ。レールがあれば、そこまで苦労しない。

町はそこに暮らす生活者の連帯意識によって形成されているコミュニティである以上、いつでも精神的・機能的に連続しているという機能と安心を保証する動脈が必要なのである。その役割を果たしていたのが路面電車であり、「電車通り」とは、その町いちばんのロードサイド文化を代称している。この動脈を切ると、連帯的なコミュニティは表層化し、それまでは動脈によって整理され解消されていた個人のウォンツ解消意欲がますます個人化する。これが自動車と一体化した結果が郊外化なのである。郊外におけるコミュニティが伝統的下町に比較して形成されにくいのは、コミュニティ内の動脈の強弱の差といえよう。これが中心商業地あるいは都心商業衰退の遠因でもある。だから、路面電車を現代的なLRT（Light Rail Transit）システムとして再生しようとする岡山市や札幌市のような動きが、路面電車がそもそもなかった都市を含め、全国的に拡大しつつあるのだ。

話を電車コーナーに戻そう。

市電コーナーの壁面には、市電の登場から廃止までのエピソードが写真パネル化されて掲示されている。これはエントランスに集めた方がいいと思った。なにせ実車両に夢中になってしまう。むしろ、電停に掲示していた停留所名の表示板に興味を持った。

実は東京都心でも、都電の旧停留所表示板がサインとして現在でも使われているところがある（例：西新橋。「ここはバス停ではありません」と表示）。なぜか、その書体デザインに暖かみを感じてしまう。

展示車の車内だが、広告の車内貼りやつり革の広告、運転席周りの注意書き、路線図等、活躍当時そのままの状態が欲しかった。ここの運営は公共ゆえ広告の掲示は難しいかもしれないが、広告もまた文化として認知されており、歴史の変遷を今に伝える有用なメディアである。電車内の空間をそのまま再現しておくことこそ、鉄道に興味のない人でも感動を与えられるのではないか。

なお、1300型は復元した電停と一体となった展示となっている。当時、わずか15cm高い電停でも、安全地帯としての機能を果たしていたという。しかし、その高さから電車に乗降するとなると、健康な足腰が要求される。現代では、安全地帯はさらに嵩上げされ、電車も「低床式」の導入がはじまり、ステップのない乗降が可能なバリアフリーが標準化されようとしている（都電、熊本市電、広島電鉄、長崎電軌等）。時代の変容はこんなところにも見えてくる（それでも電停が安全地帯化されているだけでうらやましい。当時、僕が故郷で利用していた大分交通別大線のほとんどはクルマで混雑する国道上に乗降スペースをペイントしただけの“決死”的停留所だった）。

この市電コーナーのレイアウトはかなりゆとりがあ



写真5 500型の展示



写真6 展示車の内部 (500型)



写真7 1300型と滝頭電停の復元

るため、デッドスペースに電車のパーツやレールなどが邪魔にならないようにうまくレイアウトされ展示されている。特に電車の運転席はあちこちに再現されており、ファンや子供の心理をうまくついたサービスであった。また、旧・横浜駅東口にあった大時計等の、市電と共に歴史を刻んだ機器類の展示もあり、横浜市郷土資料館的な要素も感じられた。



[横浜市電保存館TOPへ](#) [次へ](#)



空間
通信
[トップ](#)

「横浜市電保存館」レポート

5. 鉄道模型コーナー

順路を進むと、次は鉄道模型コーナーだ。ゾーニングとしてはちょうど施設の間差点に当たるため、休憩コーナーとしてテーブルが用意されている。

壁面には、横浜市電の活躍した思い出の光景及び日本と世界で現在も活躍する路面電車の状況を紹介した写真パネルを飾っている。なお、世界の路面電車紹介パネルは、市内に工場を持つ鉄道車両製造大手の東急車輛製造（株）の提供と記されていた。

そこから、鉄道模型の大パノラマを囲むように、鉄道模型コーナーがレイアウトされている。ガラスウィンドウで守れたこれらの模型は、蒸気機関車から国鉄、私鉄そしてJRを代表する名車のコレクションで、個人（故吉村栄氏、故木村周郎氏）からの寄贈と紹介されている。

コーナーの中央に置かれたパノラマでは、横浜市電はもちろん、市営地下鉄、新幹線まで横浜とゆかりのある模型列車が、最長349mの規模で、1日4回いっせいに走り出す。これは壮観である。佐久間レールパークのパノラマでもその大きさに感激したが、その比ではない。場所があれば、自分もパノラマづくりにチャレンジしてみたいくなる。

このパノラマに置かれている車両のなかで、横浜市電と新幹線（有料：100円）は専用の運転台を使っていつでも運転できる。特に横浜市電は、運転台にホンモノの電車の間接制御器を使う（操作はだいぶ違うが）ほどの徹底ぶりである。実際に操作すると、もうちょっと気の利いたコントロールができればと思うが、雰囲気を楽しむにはこれで十分だろう。

大パノラマに併設して、ミニ鉄道コーナーがある。これは線路長55mの規模のミニパノラマだが、横浜市内のみなとみらい21や湾岸風景などを丁寧に再現している。

模型は「のぞみ」や「サンライズ・エクスプレス」のような人気車両から、湘南型通勤電車までが揃っている。動かすにはこれも1回100円が必要だが、ボタンのオンオフで簡単にゴー・ストップを制御できる。

訪問当日は、幼児を連れた若い母親のグループに囲まれており、子供達がうれしそうに、そして一生懸命操作する微笑ましい光景を見ることができた。なお、ここでは自分の模型の「持ち込み」運転にも対応してくれるという。

なお、運営事業者の財団法人横浜市交通局協力会によれば、昭和59年度に小中学生を対象とした鉄道模型工作教室を開催。以後毎年夏休み期間の、同館恒例の定期イベントとして好評を博している。鉄道模型作りを通して、小中学生の健全な育成の寄与と、同館のPRを兼ねており、子供たちに人気の高いNゲージの鉄道模型キットを使用、例年多数の参加で賑わっているそうだ。

写真8 鉄道模型コーナーの休憩テーブル



写真9 個人寄贈の鉄道模型



写真10 大パノラマ



写真11 子供達に人気の「ミニ鉄道コーナー」



6. 地下鉄コーナー

順路の最終スペースが地下鉄コーナーで、本物の自動改札機がアイキャッチシンボルとなっている。展示は壁面のパネルが中心で、市電廃止以降の地下鉄の延伸状況や21世紀のネットワーク構想を示した「横浜21世紀プラン路線図」、「どこから車両が入るのか」といった地下鉄基本知識集等を並べている。

さらにその奥が人気の「シミュレーターコーナー」だ。地下鉄2000型車両の先頭車運転台部分を実寸で再現したモックアップに入って、実際の運転台に座り、40インチモニターに写された前面映像を見ながらマスコンとブレーキを操作し、電車を運転する。もちろん、地下鉄固有のゴーという通過音の演出もある。そのコントロールは、ゲームと違いブレーキの効きを7段階に制御できるなど本格的なものだ。

運転操作は係員が後ろからアドバイスしてくれるため、慣れればそれなりにちゃんと駅に停車できそう。料金は1回100円で、1日6回利用のチャンスがある。

なお、同コーナーにある鉄道図書資料棚（施錠されていた）には、「鉄道ピクトリアル」「鉄道ファン」「鉄道ジャーナル」の代表的専門誌が1950年代、おそらく創刊時からのバックナンバーがほとんど収蔵されているように見えた。これは貴重な資料である。施錠箇所を増やすか、逆に開示せず、登録者のみへの閲覧とする等、セキュリティの強化を望みたい。

7. お土産

一通り見学して、帰りにエントランスにある売店で、オリジナルグッズを探した。用意されているのは、

- (1) 当時の路線図を復元したファイル (350円) = 下図1
- (2) 市電車両をデザインしたYカード (プリペイドカード2種)
- (3) 市電車両や横浜市の名所等がデザインされたしおり (19種類、1枚90円) = 下図2

1 おみやげに購入した
路線図シート

2 おみやげに購入したしおりの一部

写真12 地下鉄コーナーの入口には自動改札機



写真13 シミュレーターに没頭する筆者



写真14 鉄道図書資料棚



写真15 売店





で、(1)と(3)を入手した。

(1)は全盛時の市電路線ネットワークが表に、裏には路線別の廃止状況が記載されている。廃止された手順を今更教えてくれなくてもいいと思うのはファンだけだろうか。むしろ路線図に当時のダイヤや車両の写真を入れてもらった方がよほど資料性が高い。そして裏面には、ここに保存されている車両のエピソードを集めてもらい、少々値段は高くなっても、公式ガイドブックの代替としてもらいたかった。

(3)の「しおり」だが、種類が多くても市電保存館来訪記念として何の色気もない。しおり自体、観光地のペナントと同様、アピール性に欠けているのではないか。

ここでは保存車両をモチーフとした、パソコンサプライトール等へのモデルチェンジをお願いしたい。

[横浜市電保存館TOPへ](#)

[次へ](#)



空間
通信
[トップ](#)

「横浜市電保存館」レポート

8. 今後のポテンシャルアップに期待

横浜市電保存館、ここの訪問は大きな収穫であった。路面電車車両の保存それも複数台という規模もまた珍しい。それだけでも価値があると認識していた。ゆえに、“ただ電車が置かれ、インドアで大切に保存されている”だけの空間でも許容するつもりでいた。

ところが、現実はそのような消極的なコンセプトではない。市電の歴史を再認識することから、郷土史的な資料及び市内鉄道系交通のありようをプレゼンテーションするとともに、鉄道利用の楽しさを趣味的・日常的に認識できるようなアピールが重ねられていた。

よって、鉄道ファンはそれなりに、ファンでなくても十分に時の経過を意識しない空間となっている。子供連れや高齢者のグループ、いや個人でも、肩の力を抜いて気軽に訪ねて欲しい。

横浜で遊ぶと言えばみなとみらい21や中華街かもしれないが、それらは東京に同等、いやそれ以上の施設もある。現代の横浜観光を代表する大規模施設には、正直言って“らしさ”を感じない。

もちろん、この市電保存館には、横浜の生活体験がないと関心そのものが持てないかもしれない。しかし、事業者＝情報発信者＝公共の立場にすると、地域をありようを知ってもらうのに、社会のあるジャンルをモチーフとしてその歴史をひもときながら、その発展を地域の変化にフィードバックする手法--ここでは交通をテーマとした--には、普遍性があると信じる。ゆえに、土地への執着や、生活体験がなくても、理解を促せるはずである。その意味で、横浜市電保存館は“大化け”するポテンシャルを秘めているだろう。

実は、同館には、冷房がない。人が集まるような場所に扇風機を置いているだけである。それでも十分だと感じる不思議な魅力がある。それは、町中を大きな顔をして走り回っていた電車が、やがて自動車の前に邪魔者扱いされ、失意のうちに引退するが、晩年は時間の経過を忘れてバスの出入りを静かに見守っている様子に不思議な安堵感を感じるせいなのかもしれない。



最後に改善が必要と感じられた点をいくつか加えておきたい。

(1) ホームページ

同館独自のサイトは現在提供されておらず、横浜市磯子区の名所紹介もしくは個人のウェブサイトを情報源にするのみである。しかしあっさりした紹介か極めて鉄道ファンの趣味的な分析が多く、一般にはわかりにくい。

情報更新がそれほど必要でないからウェブも不要との判断かもしれないが、それでも一般向けに施設では何が楽しめるのかの案内（電車が保存されているだけでない）や、保存車両の壁紙ダウンロードサービス（ファン対象）のように、ひょっとして有料化しても好評なサービスを付加できるだろう。とにかく、接触機会を増やすことが、入館促進にもつながるのだから。

(2) 写真展示

セピア色の時代らしいがその実は劣化しているのである。新にプリントするコストが大変ならば清掃を徹底するか、また市民やファンから新に募集する等によって、常に展示が変わっているような工夫が欲しい。「思い出の市電風景展」などは四季を通じて開催できるし、「パソコンを使った電車のコラージュ展」等で、現代の道路に電車が走っていたらどうなるかのCG画像展示を、横浜に拠点を持つ多数のパソコンメーカーとのタイアップで行う。また、ニュースや個人の8ミリに残っている市電の映像を集めてオリジナルビデオ出版にする等である。制作などは、それこそボランティアや企業タイアップで任せればいだろう。

車両のようなハードはそのままでも、ソフトにいつも変化があるダイナミズムを

実現してもらいたい。

(3) 動線

現在設定されている見学動線は、利用者の興味とその興奮をベースに設定されているようには感じられず、機能のみでの設定のように見える。例えば、実車両を見せる場合に参照情報をどこに置くのか、それは文字なのか音声なのか等の検証がなっていない。このスタッフは「係員」である。つまり「コンダクター」や「ガイド」ではない。だから自由気ままに見て回れるメリットがあると考えれば、大きな間違いである。入館者のようすを常に気遣い、必要があれば接触も必要なのだ。それでもしない、となれば、動線をそのように再検証し、「実物で見せる」「メディアで見せる」「脳内興奮を実体験に結びつける」等の戦略的空間再構成が必要になる。

(4) 開館時間

5時閉館に対して4時30分最終受付が許されるのはあまりの混雑でその程度の時間では何も楽しめないような施設に適した施策である。現状では4時45分でも問題ないだろう。それに、4時30分になると係員が来場者が存在するにも関わらず突然清掃を始めるのはどういうことか。5時が閉館であって、その後にする作業のはずである。係員が5時に帰るために開館時間が設定されているとは思いたくないのだが。その時間帯にいる入館者にとって、「早く出て行け」的なプレッシャーを与えるだろう。

 [横浜市電保存館TOPへ](#)

