

「佐久間レールパーク」レポート

実は、鉄道を取り上げたのは、何とも偶然なのである。帰省本番を迎えた8月の上旬、我々はあるイベントの取材のため、東名高速を西に向かっていた。ところが、民族大移動が既に始まっていたのか、名古屋インター付近を先頭とする20km以上の渋滞に遭遇。通過には2時間以上かかるという。そこで、イベントの取材の延期を決意、先方にお詫びの連絡を入れた後、東京へ帰ることになったのだが、一同「ここまで来て帰るのはもったいない」。結局、鉄道好きな編集長のたつての希望もあって、天竜川の上流に位置する静岡県佐久間町にある鉄道車両展示館・「佐久間レールパーク」を急遽訪ねることになった。

以下は鉄道車両を見て興奮が治まらない？編集長本人の報告である。



鉄道のテーマ・パークを訪ねて

「佐久間レールパーク」

JR飯田線で活躍した往年の名車両を展示公開

佐久間レールパークホームページ = <http://www.jrtokai.net/railpark/index.html>

1. 車両展示が目玉

鉄道をテーマとする集客施設には、大別すると3つのコンセプトが認められる。

- 1) 交通機関としてその発展・役割・機能等を経済学的・社会的に紹介する、
- 2) 地域の発展とともに成長・衰退した鉄道の変遷を歴史的に体系立てる、
- 3) 車両や設備等を趣味性で集める等の方法がある。対応する代表例をまとめたのが下表である。

コンセプト	代表例
1) 交通機関としてその発展・役割・機能等を経済学的・社会的に紹介	<ul style="list-style-type: none"> ● 「交通博物館」 (東京都千代田区) ● 「新津鉄道資料館」 (新潟県新津市) ● 「地下鉄博物館」 (東京都江戸川区) ● 「電車とバスの博物館」 (神奈川県川崎市)
2) 地域の発展とともに成長・衰退した鉄道の変遷を歴史的に体系立て紹介	<ul style="list-style-type: none"> ● 「碓氷峠鉄道文化むら」 (群馬県碓氷郡松井田町) ● 「柵原ふれあい鉱山公園」 (岡山県片上町) ● 「加悦谷鉄道SL広場」
3) 車両や設備等を趣味性でアピール	<ul style="list-style-type: none"> ● 「梅小路蒸気機関車館」 (京都市)

1) の「交通博物館」は、鉄道に限らず我が国の交通機関をその仕組みから経済効果そして将来像までフォローしている。また、「新津鉄道資料館」は、鉄道事業と町の関わりをテーマとする。「地下鉄博物館」はまさに地下鉄のテーマパーク、「電車とバスの博物館」では東急電鉄沿線と交通の関わりを訴求する。

2) は鉄道そのものよりも、地域の文化施設の複合構成であったり、鉄道事業者が廃線後に記念館として開設するケースが多い。ちなみに、ここ数年の「廃線跡探訪」は、廃線跡の発掘を「鉄道考古学」に位置づけ、レトロ・トレンドとも重なって静かなブームを巻き起こしているが、これも記念館建設の追い風になりそうだ。

3)は鉄道公園や車両保存館等で、施設の規模や保存の方法に差違によって、「梅小路蒸気機関車館」のように観光コース化されているものから、「[青梅鉄道公園](#)」「[横浜市電保存館](#)」（「ゆう」さんのサイト、オフィシャルではないが詳細な情報）等のような車両保存館に見られるよう、一般から鉄道ファンまでを意識した専門性の高い施設までが存在している。

実は、こうした区分は厳格ではない。実際には、施設や展示の規模、立地、事業形態等によって展示方法や機能を複合させたプレゼンテーションを採用している。従って上記3つのコンセプト全てが強弱で出現している。これは、おタッキーなテーマとなりがちな鉄道を博物館事業とするには、一般受けする娯楽性を加味しなければならず、自明の理というわけだ。「佐久間レールパーク」を分析すると、2)を基本としながら、3)をスパイスに効かせた、といったところか。

2. 鉄道ファンの取り込みには、事業者の協力が必須

そうした多様な集客アプローチを確認できる中で、やはり最大の集客ターゲットとは鉄道ファンであろう。熱心なファンの本人はもちろん、その人間関係に来場を期待できる。そこで、コンセプトを鉄道に特化し、趣味性を訴求すると、展示内容の充実（展示車両を増やす、希少価値の高い車両を手配する等）を継続することが、こうしたファン層の期待に応えることになり、ひいては収入を安定的にもたらしてくれる。

実は、これが最も難しい。そもそも、車両や設備等の展示物で、しかも希少性を継続させるとなると、JRをはじめとする鉄道事業者の積極的な協力がなければ手配はおぼつない。そのため、現存する施設のなかで、このような旬の展示に対応しているのは、JR等の鉄道事業当事者が運営または協力する施設が中心という状況にある。前出の「梅小路蒸気機関車館」「交通科学博物館」（JR西日本が運営）、「碓氷峠鉄道文化むら」（JR東日本が協力）、「地下鉄博物館」（営団地下鉄が運営）、「[東武博物館](#)」（東武鉄道が運営・東京都墨田区）、「電車とバスの博物館」（東急電鉄が運営）等がこれに該当する。そして今回ご紹介する「佐久間レールパーク」もまた、鉄道事業者・JR東海の運営なのである。

[次へ](#) 



「佐久間レールパーク」レポート

3. 静かな山里の佐久間町、その玄関口・「中部天竜駅」構内に開設

「佐久間レールパーク」の場所をまず知ってもらおう。住所は、静岡県磐田郡佐久間町中部で、静岡県と愛知県の県境に位置する、静かな山里の町である。

佐久間町といえば「佐久間ダム」を想起される方も多いだろう。終戦後の混乱が続く日本で、その復興を支えるエネルギー源として、膨大なコストとマンパワーをかけて建設された電力ダムで、昭和31年（1956年）に完成した。その規模から、水力発電所としては依然日本一の発電量を誇っている。建設の記録映画を作成したのが今は無き岩波映画社で、作品は当時の全国の小中学校の社会科教材として「映画教室」等で広く上映されたと聞く。

取材陣もこの取材の帰途に立ち寄ったのだが、地下水が流れ出しているいくつもの狭いトンネルを過ぎて、途中の落盤復旧工事に心細くなりながら、やがて眼前に開けるダムの規模や威容はもちろん、満々と水を湛えたダム湖のスケールと静粛感に圧倒されたのである。

その佐久間町を南北に横断するのがJR飯田線である。

飯田線の詳細は

- JR飯田線ファンクラブ=<http://www2h.biglobe.ne.jp/~t-ohsawa/iida/>
飯田線の情報、データ及び沿線各地の情報を網羅するJR東海のサイト
- 魅力発見・飯田線=<http://www.246.ne.jp/~mc-tc/>
同線の駅を中心に解説した水野宏史さんの私設サイト

佐久間町は、始発となる愛知県豊橋駅から鉄道でおよそ2時間の距離にあるが、取材陣が国道経由でアプローチした経験からすると、陸路に比較して所要時間はそれほど差は開かないようだ。途中、夏休みとあって、所々に広がる天竜川の河原には、キャンプや水遊びに興じようとたくさんのファミリーが押し掛けている。

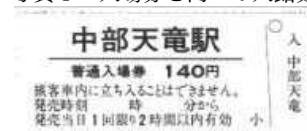
JR飯田線は、豊橋市と長野県辰野市を結ぶ単線の山間路線で、車窓からの風景は自然に溢れている。そこで4月～11月の週末や夏休み期間の毎日は、トロッコ列車が運転されている。トロッコ列車とは、貨物列車を改造した“フルオープンカー”で、当然エアコンなどの設備はない。天然の風に身を任せ、大都市生活では忘れてしまった緑の香りに包まれ、溪流とトンネルそして山間に点在する田舎家等の景観を背景に、移動そのものを楽しむ娯楽である。実はこのトロッコ列車、全国的に大人気で、専用の車両が制作されるほどである。

なお飯田線の運転だが、途中の飯田駅まで「ワイドビュー伊那路号」が1日2往復している他はすべて普通列車である。この特急を利用すれば、「レールパーク佐久間」のある中部天竜駅まで、豊橋から約1時間強、すなわち名古屋都市圏から最短2時間での訪問が可能な場所ということになる。

「レールパーク佐久間」は、中部天竜駅の構内にあり、構内にある、というのは、おそらく元々の待避線や留置線、貨物ヤード等のスペースを有効利用したように見えたのだ。そのため、これという施設外観はない。多数の展示車両によって存在をアピールしている。入館料は140円で、2時間有効の入場券と同じ位置づけである。

この展示館が、どのような経緯で事業化されたかは不明だが、現在の飯田線の運転パターンを時刻表で参照してみよう。なるほど、中部天竜駅は飯田駅と並んで、同路線上の要衝として到着・始発駅の役割を担っている。つまり乗務員の交代や、車両を休めたり、付け替えたり等の運転所・機関区機能が必要で、鉄道黄金時代にはかなりの規模が置かれていたのであろう。電化され鉄道貨物も全廃された現代、運転頻度も往年よりは減っているだろうから、こうした機関区・運転所維持に必要な

写真1：入場券と同一の入館券



な待避線等の用地は余剰になるのが現実である。そこで、土地再利用の命題が登場する。

このプロセスは決して珍しいわけではない。全国どこでも、旧貨物ヤードが駅前再開発用地として、あるいは個人・法人向けの私有地用にと [日本鉄道建設公団国鉄清算事業本部](#)によって売却が進んでいる。もちろん、どこでもすぐに売れるわけではなくて、郊外ロードサイドに経済集積が形成された地方部の路線では、駅用地といえどもそう簡単に売却できないのが現状なのである。どうせ簡単に売れないのなら、期間限定の土地貸借事業化を図る等、様々な開発検討が成されるわけだが、結局、うまくいかない。生活者のニーズがなければ、収益事業は成立しないのである。最悪は、行政の救いの手が差し伸べられ、誰も利用しないが建設者の名誉だけは守られる公共施設が登場し、ランニングコストの増大という政治的な悪循環が起る。ならば、草茫茫でも放置状態にされていた方がまだましなのかもしれない。

「佐久間レールパーク」を見た限り、はっきりしているのは、これが目玉施設となつて飯田線の利用が増え、佐久間町への観光入り込みが活性化するとは期待していない点にある。であるというより「予想できる」と言うべきなのだろうが、その理由を挙げてみよう。

1) 開館日は土休日、ゴールデンウィーク、夏休み期間に限られる。つまり常設であっても常時開館ではない。さらに開館時間は10:00~16:00と、昼間帯のみ。観光客が増えたときに、佐久間観光の遊びどころスポットのひとつとして、その楽しみを増やす位置づけにある。

2) 展示車両は、飯田線で活躍し引退した型式が中心で、飯田線好きの鉄道ファンにとっては興味も尽きないだろうが、一般の鉄道ファンにとっては量的に物足りない。つまり、一度の来訪で事足りるわけで、リピートはほとんど期待できないであろう。

3) 既存の引き込み線や建物をそのまま利用できれば、イニシャルコストが小さくて済み、経営の厳しいJR東海にとっては好都合である。

立地する中部天竜駅は、佐久間ダムへのアクセス駅にあたり、同町の玄関口のように思えた。そうなると、町と飯田線というマストラの歴史は一体のものであり、その意味では鉄道資料館よりも、「鉄道の変遷を通じて佐久間町エリアの歴史と現在を認識する文化施設」と位置づけられよう。

[次へ](#) 



[空間
通信
トップ](#)

「佐久間レールパーク」レポート

4. 施設の構成は車両・設備展示とライブラリー

「佐久間レールパーク」は、サブネーミングに「車両展示館」とある。その通り、目玉は車両の展示で、電車・客車等が16両それに運転台を体験できる新幹線0系（先日東海道新幹線から引退した丸い顔をした古豪）の先頭部分がある。

写真2：0系新幹線の先頭車両。運転台に座っている様子の記念撮影用専用台が用意されている。



これら実車展示に2階建ての「展示館」が付属し、中ではジオラマや鉄道資料、飯田線の写真展示等が行われている。また、「鉄道資料室」として、鉄道関連の書籍・専門誌を集めたライブラリーの利用も可能となっている。

図1：施設の全体レイアウト

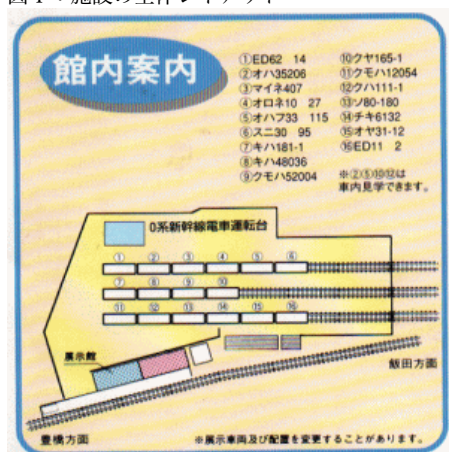
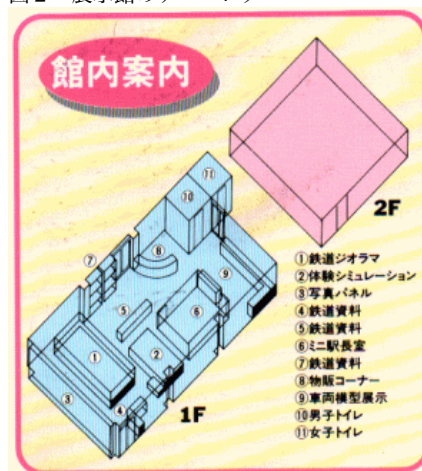


図2：展示館のゾーニング



どのような車両を見学できるかは、[同館のオフィシャルサイト](#)に紹介があるが、写真が小さくわかりにくい。むしろ、一般のサイトから、クッパさんの「クッパのお部屋」で紹介されている「佐久間レールパーク」=<http://www2.justnet.ne.jp/~fumikazu-kato/photo12.htm>や、関東鉄道友の会さんの「静態保存車両 佐久間レールパーク編」=<http://www.miktt.ne.jp/ryoko/sakuma/777.html>の参照をお奨めする。

写真3：ED11型電気機関車



展示車のほとんどは鉄道黄金時代の昭和30年代に、当時の国鉄の花形として活躍し、晩年はここ飯田線で余生を過ごした電車・客車等である。ちなみに、最古は大正12年に米国から輸入されたED11型電気機関車であった。

一応断っておくと、筆者は大の輸送システム好きで（そんな趣味があるかどうかは疑問だが）、特にクルマと鉄道にはこだわりがある。だから、普通の人よりは知識があると思うのだが、「オロネ〇〇型は前のオハフ〇〇を改造して・・・」のような専門性はそれほど持っていない。

JR九州の「[かもめ](#)」、[ソニック](#)等の新型特急電車、広島電鉄の超低床型LR T「[GREEN MOVER](#)」、のぞみ700系、同500系、そして「[ひかりレールスター](#)」など話題の車両をいち早く利用するというタイプである。ゆえに、過去の車両につ

いては、少年時代を過ごした九州・大分でのディーゼル機関車や蒸気機関車が牽引する客車列車や長大な貨物列車、そして“まち”（中心繁華街）に出かけるときに利用した路面電車、祖母方の親戚宅を訪問する際に利用した軽便鉄道等の関連領域にはノスタルジーと興味を覚えるが、それ以外の、すなわち鉄道経験のない“そよ”の土地で、それも往年の事情となれば、メディアを通じて想像力を働かせる以外にない。よって、こと飯田線に限れば、基本的には非鉄道ファン層の一般人と同じ感性である。以後の記載に「ひいき」をお感じになることがあれば、それはファンとして内包する関心が異様に高まり、脳内の鉄道関連情報が再活性化した結果としてお許し願いたい。

5. 車両展示--内部の見学は一部に限定

展示している車両群は、実際に内部に乗車できるものは一部に限られる。これは、歴史的価値が高い（現存する車両が希少）場合、部品の盗難や悪戯による破損等を覚悟しなければならないからだ。恥ずかしいことに、一般の人はもちろん、[ファンにとっても「どうしてそこまでやるのか？」](#)といった事件が鉄道趣味の関連で過去多数起こっている。

よく、鉄道車両を飾っている駅前広場や公園を見かけるだろう。そこに展示されて余生を過ごしている車両は、ほとんどの場合ひどく傷ついている。窓は割られ、ゴミは捨てられ、落書きをされ、そして年月の経過とともに錆は浮き出て塗装は剥がれ、一種異様な景観構成物となっている。

今ではきれいに整備され、時にはライトアップされる、待ち合わせそしてサラリーマン向けニュースインタビューのメッカとなった東京・新橋駅前のC11型蒸気機関車も、鉄道発祥地としてのプライドがなければ、朽ちるに任せた結果となっていたら。もちろん、管理者も黙って見ているわけではない。はじめから窓を透明プラスチックに交換する、主要な部品はすべて外す、車内見学できる時間を制限する等の施策を打ち出している。そうした努力があっても、設置当初は自由な出入りが叶っていても、モラルハザードの攻勢に、いつの間にか結界されてしまう例が多数となる。

なお、この悪循環の例外は、資料館・郷土館等のクローズドスペースにある。外部からその姿を垣間見れても、お金を支払って施設を利用しなければよく見ることも手にも触れられない、つまり「展示物」としてちゃんと有人管理されている施設のみ、鉄道車両は安心できるのだ。

いつまでもきれいに現役の姿を伝えるためには、公共の開放空間では無理というのがモラルハザードを許容しなければならない我が国の現状である。その意味で、山里の静かな駅に集められ、ちゃんと管理されたこれらの車両は幸せな存在だといえよう。

さて、車両の展示場所だが、引き込み線を利用したせいもあるのか、ホームが併設されていないため、実際に内部に乗り込むには、地面からよいしょとステップを上がる必要がある。これはちと高齢者にはきつい。

昭和30～40年代、鉄道の黄金時代を経験したのは今の中高年以上である。その層には、鉄道と自分の若い頃とが一体となった思い出がたくさんあるだろう。

内部見学が許されているオハ35型3等車の木製ボックスシートに座り、木目で覆われたインテリアと天井の白熱灯そして回転扇風機を眺めると、“汽車通学中に喫煙して怒られたあの頃”“試験会場まで赤尾の豆单を食べながら周囲を気にしていた自分”“上京するのに20時間かかっている、苦にならなかった若い頃”“鞆にサンプルを満載して各地を回っていた駆け出し営業マン”そんなノスタルジーに浸れまいか？これが新幹線当たり前以降の世代になると、“ここでビール飲むとうまいよ”になってしまうのだけど。やっぱり、高齢者が楽に内部にアプローチできるようにしてもらいたい。

写真4：急なステップ



写真5：オハ35型3等車の車内。内装は引退時のままである。



「佐久間レールパーク」レポート

6. 来場者の鉄道体験記憶を活性させる演出＝ドラマ

鉄道の思い出とは、車両にあるわけではなく、多くの人は「駅」にあるだろう。ハイウェイのサービスエリアはただ休むだけ。あそこには何のドラマもない。しかし駅は、駅ができた頃から、それぞれの人生のドラマがクロスする唯一の場所であった。

個人と家族があるいは地域社会との分かりきった永久の別れが日常だった時代もあったし、人生の区切りをつける場所でもあり、家族や恋人との別れや再会の場所でもあった。今だって、日曜日の夜、最終の「のぞみ号」が出発する頃にホームを覗いてごらん。カップルを中心に、様々なドラマを見ることができる。いくら「道の駅」を整備しても、そこはトイレ休憩所と地元名産センターに他ならない。絶対、ドラマは生まれない。

つまり、舞台としての駅を再現して、車両のポテンシャルも発揮されるのではないか。なにも某駅を忠実に再現しろというのではない。展示演出として、ホームと車両そして若干の音を加えるべきなのだ。これらの演出が一体となって、ココロに刻み込まれた自分のドラマを車両の空間で、記憶のディレクトリを自分でデータ・マイニングするプロセスを省略して、直感として再度の感動を呼び出せる。特に「鉄道体験＝ドラマが多いが、その記憶の整理には介助が必要となる」中高年齢層こそが集客のメイン・ターゲットと規定すれば、この演出は必須の施策ともいえるだろう。

「佐久間レールパーク」がこのように意識したのかは不明だが、実は各展示車両の前には、その車両の機能説明（例えば機構的な特徴等）と歴史（活躍した線区：旧国鉄時代は鉄道車両も全国での転勤がよくあった）の紹介と並んで、その車両が活躍した頃の時代情勢を併記した案内板を設置している。

これを見れば、“この車両が花形電車と言われた頃、ちょうど東京オリンピックだったのか。ああ、山陽新幹線が開通してから地方線、ドサ回りになったのね。それで最後はオイルショックで新車が作れず、出足がいいから、駅間の短い飯田線でまた脚光を浴びたのか。”“これは日本人の中年サラリーマンと同じだね。でも俺は引退してからこいつみたいに余生を大事にしてくれるかね？”等と、無骨な鉄道車両も何となく擬人化できるようになる。

しかしこのイメージングでも、見学者に創造力をかなりたくましくするように求めるわけで、誰でもという訳にはいかない。

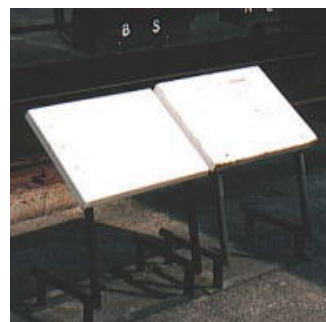
ここで、「駅」の演出の登場が望まれるのである。これなら、たとえ引退した新幹線0系の先頭車両の一部であっても、ドアがあれば「シンデレラ・エクスプレス」で燃えたあの頃を思い出せるのでは？

鉄道車両はなにもしゃべらないし、なにもしてくれない。ただそこに静かに佇んでいるだけである。そこで“確かに何か聞こえた”“確かに俺には見えた”体験をしよう。これが集客哲学として事業者認識されるべきと考える。

それでは具体的にどうすればいいか？うーん、その具体策を公開するのは無料の範囲を超えており(-;-)、ましては個別提案の領域なので、ビジネスとしての話にしましょう(^_^)。

ちなみに、我々は否定的な見方にあるのだが、[旧新橋駅復元プロジェクト](#)がどのような結果となるか、楽しみである。

写真6：展示車両の前に設置され、機能と時代を記載した説明板。写真では記載内容が見えないが、左にはその車両が活躍した時代とトピックス、右には車両自体の機能説明が記載されている。



7. 設備・文献資料等は豊富、図書室は団体に占領

展示館の1階、つまり来場してすぐの場所には、全長120mという大きな鉄道ジオラマが（あまり他を見たことがないため規模の印象は個人的）置かれている。

ミニチュアの町を走るののはぞみ500系や通勤電車だ。これを、マスコンとブレーキを操作して、自分で運転して走らせることができる。ゲーム「電車でGO!」の画面が模型とジオラマになった感じで、こちらは運転席からではなくて、“神の視点”から列車を制御する。やってみると結構楽しく、ちょうど居合わせた子供たちに負けないほど熱中してしまった。ただし有料で、100円硬貨が必要なのだが、その規制は利用時間か運転回数なのかは判別できなかった。

「電車でGO!」と言えば、ジオラマの隣にある「体験シミュレーション」と名付けた装置がまさに具現している。実際の車両の運転席を使って、ホンモノのマスコンとブレーキを操作して運転を行うというのだが、操作と画面はシンクロしていない。要するに、運転席に座って、そこから見た飯田線のトンネルあり橋梁ありの運転室からの展望映像を見るだけというもので、これも100円が必要であった。期待される装置ゆえ、ゲームでないことの断りが必要であろう。

写真8：体験シミュレーションの展望映像

写真7：ジオラマに熱中する子供達



多数の鉄道資料の展示は興味深い。歴代の駅務に使用した全ての装置、道具類を見ることができる。このまま、戦前・戦後の駅を再現できるくらいの収集点数である。

筆者が特に関心を持ったのは、昔の指定券発行システム（いわゆるマルス）。現代ではペンまたはスクリーンタッチのインターフェイスだが、以前は薄い鉄板に駅名を書き込み、そこに穴を開け、ピンを穴に差しして駅を指定するデバイスであった。その板は全駅分あるから、書籍のようにめくって利用する。切符を「みどりの窓口」で購入する際必ず見かけたなつかしいシステムである。

写真9：展示館に保存されている多数の資料類



写真10：なつかしいアナログ式のマルス



このほか、飯田線の変遷を展示した写真パネルや、沿線の風景画、精巧な模型の展示等が多数用意されている。絵画作品の中には来場者よりも出展満足で終わっているような表現も見られたが、それなりに山間路線の四季を想像できた。

隣にある資料室を覗いたが、地元の体育会系の高校生グループが飲料水片手に場所を占領している。書庫には専門文献や雑誌類などなかなか充実した蔵書のように思われた。ここは図書館のはずだが、全く別の空間利用を見せられ、極めて不快であった。山間の、こうした静かな、ターゲットがある程度明確化されたレールパーク佐久間にあっても、やはり団体の攻勢にさらされる。それも施設利用とは無関係な！

本ウェブサイトにある淡路花博の報告にもあるが、集客施設特に観光系には、個人単位の来訪に対するCSが無視されているケースが多い。団体目当ての、要するに事業者（出資者）なりそれを評価する存在が、来場者数ばかりにこだわり、さらに自立的に事業収益を考えようとせず、相当に粉飾したシミュレーションで満足し、それが実現しないとあたかも事業そのものが失敗だったかのように騒ぎ出す。そもそも最初から失敗なのだ。

どのような集客施設であっても、規模の大小や事業者の経営体制を問わず、そこには見てもらいたい・体験してもらいたいハード・ソフトが存在する。その存在の評価（希少性・内容・認知・インパクト・発展性等）から、どのようなプロフィールにまず体験してもらいたいのか、そうしたクラスターがどれだけ存在するのか、実際にはどれだけの来場者が見込まれるの等をマーケティングのアプローチによって規定。その結果が事業シミュレーションとなる。

実は、ここまでのステップで、ほとんど事業の成否は予想がついていて、マーケティング精度を高めるほど事業者の希望には沿えない結果になる。すると、ここからが“業界テクニク”の駆使である（自省を込めて）。マーケティングセオリーを無視した、いや消費者の存在、もつといえれば人間の嗜好と逆行した、「期待因子」の発掘と、それについての「おおらかな環境」をシミュレーション要素に加味する（実際はさせられる、と言った方が正しいだろう）。あとは近未来小説だ。評価は先の話。現状では、確かに、数字は完璧だ！どこに破綻がだろうか？

淡路花博は、当初の予想入り込み数を大幅に上回る結果となった。しかし団体中心のイベントは、個人客には必ずしも快適ではないのレポートにあるとおりだ。

JR東海の立場では、学生は地方ローカル線区では重要な利用客だから大事にしたいのであろう。それは鉄道事業の公共性もあり、一般もそれを容認する社会の信頼関係があるからである。居合わせた体育会系学生グループで、地元なのか、それとも夏休み期間中で、対外試合か何かでこの地を訪れていたのは定かではない。しかし、施設の本来利用者をオミットするような存在・態度であれば、利用を拒否する姿勢が欲しい。

なお、同館には専任のスタッフが置かれていないようで、開館スケジュールから予想するに駅職員が通常の「駅務」の延長で対応に当たっている様子であった。基本的には来場者の自由に任せるスタンスであったが、それなりに「訪ねられたら対応する」「様子を見ていて、困っていたら対応する」姿勢がちゃんと見られたことを評価したい。

[次へ](#) 



空間
通信
[トップ](#)

「佐久間レールパーク」レポート

8. 上屋の設置で展示車両の老朽化を防止すべき

「佐久間レールパーク」のような鉄道博物館を訪ねて、まず思うのは、静態展示を目玉とし続ける以上、仮設でも何でもいい、消防法で許される限り、屋根を付けて欲しい。展示館建設の際に展示車両は化粧直しを施したのだろうが、もともと古い車両。風雨による腐食は予想以上に進んでいる。

例えば、実際に車内に入れるオハ35形客車だが、窓枠に使っている木材はすでに限界を超えている。手荒く扱おうと、割れてしまいそうだ。その他の展示車でも錆で塗装が浮き上がっている病状が少なからず見受けられる。定期的に丁寧に手を入れられれば理想なのだろうが、それほどメンテナンスフィーは容認されていないだろう。ゆえに、イニシャルは必要でも風雨をしのげる設備を付ければ結果的にコストダウンにつながるのではないか。それに、展示物を大事にする、という事業者の基本姿勢への信頼も醸成できる。

とにかく、鉄道に興味にない人（つまり保護者・つき合いで入館した人）は、汚れと劣化によって、第一印象は「これスクラップ？」となってしまふ公算が大きい。

写真11：塗装の汚れが目立つ展示車両



一方、展示館内の鉄道資料類は、現状はただ並べて展示しているだけに等しい。時系列でまとめる、豊かな山の四季でグルーピングする等、いくらでも構成方法はある。資料を展示しました・保存しましたで満足せず、常識の殻を破って、飯田線の「駅」としてのドラマを再現して欲しい。

繰り返すと、佐久間レールパークとは「鉄道の変遷を通じて佐久間町エリアの歴史と現在を認識する文化施設」であった。ここには新しい示唆がある。鉄道資料館に、動機はどうあれ「路線」に着目したテーマ・メイキングの可能性を見せてくれている。

路線沿線のエピソードを鉄道とともに集約し、移動・発展のような切り口で構成、ドラマ化する。全ての路線が該当するわけではないが、鉄道の栄枯盛衰が街の発展とリンクしているような地域ではかなりのポテンシャルを発揮できるだろう。こう言うと行政的だが、コンセプト・メイクには路線各地から希望者を公募して、ワーク・ショップ形式で進めたいものだ。路線の各地にあるドラマを抽出して舞台化するのが理想なのだから。（安部）

*なお、上記レポートは当日の訪問インプレッション及びウェブサイト等の情報を加えて構成したものです。事実と異なる点があれば、ご一報下さい。訂正します。

*鉄道をテーマとする集客施設については、これからも取り上げて行く予定です。施設はもちろん計画の検証等、リクエストがあればお知らせ下さい。

[佐久間レールパークTOPに戻る](#)

