

新津鉄道資料館

【目次】

はじめに

[沿革](#)

[現況](#)

[インプレッション](#)

[今後の運営のために](#)

【施設概要】

- 所在地 〒956-0916 新潟県新津市東町2?5?6
- 交通 JR信越本線新津駅下車 バス5分、磐越自動車道新津インターより3分
- 開館時間 9：30?16：30（入館は16：00まで）
- 休館日 月曜日（祝日の場合は火曜日）、年末年始、資料整理のための臨時休館日
- 入館料 大人200円 小人100円（団体20名以上50%割引）
- 連絡先 0250（24）5700

URL 「新津鉄道資料館」 http://www.city.niitsu.niigata.jp/mgr_menu/railoil_index.html



■はじめに

新潟県新津市は、“鉄道の町”と呼ばれている。

その玄関口の**新津駅**は、JR信越本線、羽越本線、磐越西線がクロスする一大ターミナルで、車両・要員基地機能を持つ。もちろん、客車400両、蒸気機関車60両を要した最盛期と比べると寂しくなったとはいえ、それなりの人の往来がある。そして、最も鉄道の町らしさをひきたてるのが、旧国鉄時代から伝統ので、平成6年からは車両が新造されている。

実際、首都圏の通勤型車両で、「平成〇年新津製作所製造」と記入された車両を見かけることも少なくない。この他、JR自身が電力を供給するために建設した発電所もある。

そして勤労者の4人に1人は鉄道関係者と言われるほど、市民の多くが鉄道関連事業に従事しており、町自体がライブな鉄道資料館的機能を果たしていたという。しかし、その興盛もモータリゼーションの前には長続きせず、輸送量の減少、JR化に伴うスクラップ&ビルド、そして経営効率化によって、そのキャッチフレーズは過去のものとなりつつある。

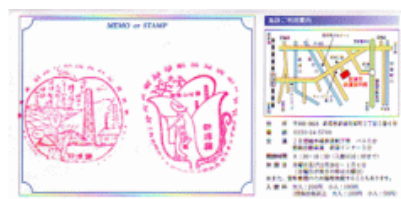
この往時の活性、すなわち町の文化を保存し、現在に伝えるために市の手によって建設されたのが、「新津鉄道資料館」である。

大きな特徴は、郷土の産業資料館的位置づけにあっても、実はそれほどローカリティを感じない点にある。なぜかというところ、”鉄道の町”らしく、鉄道を産業としてとらえて、しかも鉄道事業を成立させるためのハードやソフトを収集、展示しているためである。もちろん地元の新津エリアで鉄道がどのような形で具体化されているのかの訴求もあるが、それほどのインパクトは感じない。

パンフレット。裏にはスタンプを押すスペースがある（写真下）。



鉄道を考える、線路を敷設する、トンネルを掘る、安全・快適に走行させるといった、鉄道事業における技術やプロの取り組みを、実物のツール類をそろえて、体系的に展示している。しかも、展示手法、そして管理まで、鉄道のOBたちがボランティアで手がけているというから、専門性が高いことは言うまでもない。つまり、華やかで一般受けするような「電車でGoで遊ぶコーナー」やら、電車や機関車、客車等の「往年の名車展示」のようなエンターテインメント訴求はほとんど見られない、とても実直な展示空間なのである。



[次へ](#) 



[空間
通信
トップ](#)

「新津鉄道資料館」レポート

■ 沿革

資料館づくりの動機は、「鉄道の町」衰退の危機感にあった。それは、マイカー&ハイウェイ時代を迎えて、日常モビリティにおけるクルマ依存の進展と、高速移動サービスへのニーズ拡大＝新幹線への需要集中が在来線ポテンシャルの低下をもたらし、総じて鉄道のシェア低下が進んだことが鉄道産業を直撃した、という構造問題である。

しかし、この転換は同市だけに顕著だったというわけでない。例えば、石炭から石油へのエネルギー転換がもたらした産炭地コミュニティにみる輸送システムとしての鉄道の消失、北九州市や釜石市に見られるよう、重厚長大産業のグローバル化によってもたらされた企業城下町の停滞と、物流・生活動線としての鉄道の衰退・・・統計をとったわけではないが、北九州市の場合、工業中心都市から環境標榜都市のコンセプトを打ち出す今まで、かなりの路線と車両、ダイヤが消失している。

その町で鉄道産業への就業機会を狭めたという意味で、新津市と同様の経済的課題を抱えていたといえよう。

しかし、新津市の場合、冒頭にも紹介したように市民の就業者のほとんどが鉄道関係者で、その歴史も中途半端ではなかったとなると、国レベルの経済構造転換や、生活者としての利便性享受（鉄道で飯を食べていても、ボーナスはマイカー購入に使われる）ならば、不況やわが町の衰退も不承不承ながらも諦められたはずだ。

ところが、その「鉄道の町」としてのプライドを強く傷つける事件が起きる。これほどの鉄道の町でありながら、そして各方面への乗り換え拠点でありながら、上越新幹線のルートから外されてしまったのである。これはかなりのショックであったろうし、怒りも噴出したであろう。その傷ついたプライドを癒すりハビリとして、「鉄道の町」としてのアイデンティティを持ち直すために、構想されたのがこの鉄道資料館の建設だったのである。

その期待が大きかったことは、展示品の収集に関して、JRや鉄道関連事業者からの寄付のみならず、国鉄・JRのOBや、鉄道趣味のサークルや個人からも申し出が相次ぎ、結局、購入費をほとんどかけることなく完了させたという。なかでもOBは、展示コーナーごとに担当部署・担当者を決めて、現役の後輩を巻き込んで調達の段取りをするだけでなく、展示の更新やメンテナンスもボランティアの立場で自主的に（もちろん同館の了解を得て）取り組んでいるという、主体的な役割を果たしている。

オープンは、1983年（昭和58年）の10月14日、鉄道記念日で、事業主体・管理は新津市である。

チケット売り場には駅で見かける「手荷物取扱所・案内所」の表示がある



ボードでブレーキの仕組みを解説



OBや愛好家などから提供された写真、資料など



「新津鉄道資料館」レポート

■ 現況

同館は、現在、新津市の施設「新津地域学園」内の一角にある。同市はその位置づけを「生涯学習、文化・スポーツ活動など住民の自主活動の促進、住民福祉の向上、新津市独自で推進する地域学び振興のための活動拠点施設」と説明している。

実はこの建物も元はといえば鉄道関連施設で、JRによって統廃合された「新津鉄道学園」の建築をそのまま、研修室、音楽練習室、体育館、多目的ホール、弓道場、グラウンドなどとして活用している。1996年（平成9年）4月に、同館もこの1階部分に移転されて、再オープンしている。

(1) 入館者

新津市在住者が25%、県外客が25%、新津市以外の新潟県内からの来場が50%となっている。

その数は、移転再オープンした平成10年移行、6,000人台に伸びて、その後も徐々に増加傾向にある。

- 平成7年 4,800人
- 平成8年 4,500人
- 平成9年 3,500人（1～3月は閉館）
- 平成10年 6,000人
- 平成11年 6,300人

(2) ゾーニング

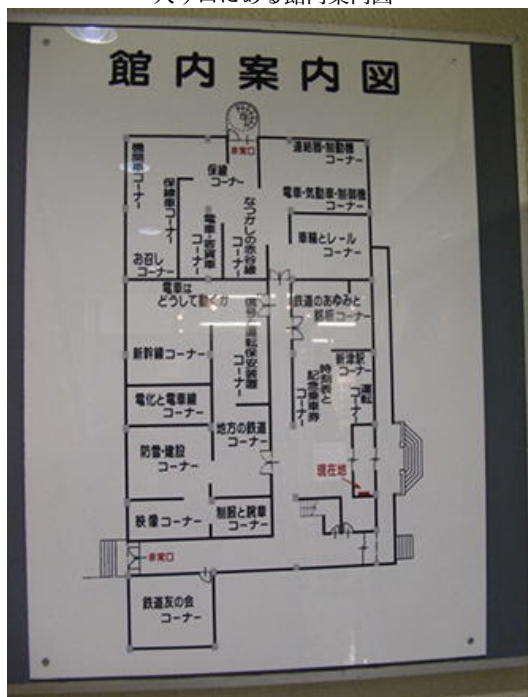
屋内展示では、21のテーマ別コーナーを設置。廊下の壁面等を、写真パネルの展示に活用している。

そのテーマは次の通り。

運転、新津駅、時刻表と記念乗車券、鉄道のあゆみと銘板、車輪とレール、電車・気動車・制御機器、連結器・制動機、なつかしの赤谷線、保線、電車・客貨車、保線車、お召し、機関車、信号と運転保安装置、新幹線、電化と電車線、防雪・建設、映像、制服と腕章、地方の鉄道、鉄道友の会

このうち、防雪・建設、車輪とレール、鉄道の歩みと銘板、機関車、お召し、電車・客貨車、なつかしの赤谷線、連結器・制動機、地方の鉄道、時刻表と記念乗車券についての詳細が[同館のウェブ](#)で紹介されている。

入り口にある館内案内図



(3) 見学行動

来場者はその関心や興味によって、目の付け所がはっきりと異なる傾向にある。まず鉄道ファン、これは列車のプレートや行き先を表示したサボ等に熱中する。同館開設に大きな役割を果たした鉄道事業者OBは、自分が現役当時に標準だった道具や設備類を懐かしがる。一般になると、そうした鉄道の産業資料より、ふるさとの様々な場所の情景が記録された鉄道写真に集まるといふ。

また、子供は、展示内容が難しく感じるせいか、模型に熱中するというのは、どうやら全国共通のレスポンスであるようだ。

(4) 誘致施策

新津市では、年1回、「[にいつ鉄道まつり](#)」を秋に開催しているが、同館もまつりのテーマと連動して、入場料の割引や無料開放などを実施している。この日は、県外からの来場が増える最大のチャンスと位置づけている。平成12年は、10月26日のイベント開催日だけで300名の来場があったという。

また、新津市周辺の自治体と共同で、夏休み期間、小中学生を対象とした「無料パスポート」の利用が可能な施設として登録。団体での見学以外での子供たちの来場をアピールしている。

JRとのタイアップは、「[SLばんえつ号](#)」の運転期間、乗車手帳があれば入場料を半額に割り引いている。

新津コーナーの模型



[次へ](#) 



空間
通信
[トップ](#)

「新津鉄道資料館」レポート

■ インプレッション

実際に資料館を訪れてみての印象をご報告する。

外観だが、学園の正面アプローチにあたるゲート付近に、屋外展示として並んでいる新幹線の先頭車両（実物大の模型）がアイキャッチとなっている以外、全く特徴のない、学校らしいというか、地味な建築である。

屋外展示には、新幹線車両のほかに、「腕木信号機」「高所大時計」「在来線特急電車用台車」「パンタグラフ」が並べられている。例の丸目の新幹線先頭車両を除いて、これだけでも非常にマニアックというか、実直という印象を持つこと間違いなしである。

この展示は正直に言うと“無造作に並べられている”。クリンネスは屋外で屋根もないことからほとんど気にされていない様子で、正直、なんだかスクラップヤードのような寂しさを感じてしまう。

ここはファーストアプローチだから、ぜひ、賑やかしの演出を導入すべきだろう。規模が縮小したとはいえ、少なくとも現在でも「鉄道の町」で、「鉄道の文化」が生きているという、資料館内に息づいている運営者の熱意を屋外展示にも反映してもらいたい。

建物自体は学校そのものである。ここが鉄道資料館であることは、入口付近に立てられた「にいつ」駅表示版によって認知される。チケットは、自動販売機で購入する。

館内、展示スペースとも、内装に手を入れた形跡は全く見えない。学校の、教室がそのまま使われているといえればおわかりであろう（ゆえに展示物の大きさに制限があるのがジレンマでもあるという）。その印象は、ライトアップ演出がほとんど見られず、無機的な、お馴染みの蛍光灯による直接照明によってさらに加速する。

とはいえ、廊下部分は壁面を使って写真パネルを中心とした展示、部屋の部分はパーティションでコーナーを作って実物を展示するなど、環境をうまく工夫している様子も認められた。

展示内容だが、正直に感想を述べると、鉄道ファンを自負している筆者自身でも知らなかった内容のオンパレードであった。

特に興味を持ったのが、「鉄道はどう作られ、どうメンテナンスされているのか」、そして九州出身のせいかわ、豪雪地帯・新潟における「鉄道は雪とどうつき合っているのか」、それらについて技術や理論、人智に強い関心を持つ

新津鉄道資料館の外観



駐車場の脇に新幹線の先頭を展示



「にいつ」駅表示板



館内の様子



「鉄道友の会」コーナー

た。これらの内容はちゃんと理解すると、実は土木工学や機械工学の知識も吸収することになる。そうした知識の交換が鉄道を通じて叶うのに驚きもした。

さらに、これは鉄道ファンでなくても印象に残るのが、例えばレールや枕木、車両のブレーキシステムや車輪、屋根の上のパンタグラフといった、日頃一般の目に触れない部分の展示と説明である。「こんなに電車の車輪ってでかいの?」とか「へえ、パンタグラフって結構太くて簡単な仕組みで上下するんだ」とか「連結ってけっこうテクニックがあるのね」等と、同行した女性スタッフも感心しきりであった。もちろん、その記憶や感動がどれだけ前頭葉に保存されているかは疑問だが、少なくともその場所でその日・その時を感動と過ごせたのは、集客施設として誉められるべきである。

オタク度を問わず、こと盛り上がるといえば、廊下部分のガラスケース内にあった駅弁パッケージのコレクションである。新潟県を問わず、「峠の釜飯」(横川)など、全国の有名な駅弁が対象になっている。

さて、同館は地元集客を基本とする。展示内容において、鉄道産業技術は普遍的なテーマだが、地域性を持たせるための演出が、地域の風景や歴史を偲ばせる写真パネル展示と、「なつかしの赤谷線」「地方の鉄道」コーナーである。最近の“廃線跡探訪ブーム”を意識したわけではないという説明だが、郷土史的に見ても貴重と想定できる鉄道関連資料が多数収蔵されていた。

昔、その路線を利用していたという人なら、写真とはまた別の感動、ノスタルジーに浸れるだろう。(大分交通国東線の利用経験者である筆者としては、同様の資料館が地元・大分になくことに非常な幻滅を感じる。香りの館やら農業公園やらワールドカップ用のサッカースタジアムって、郷土文化創造になるとは思えないのだけど。帰省理由にもならない。新津市がうらやましい!)



駅弁のパッケージが展示されている



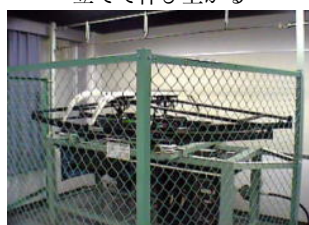
「なつかしの赤谷線コーナー」



スイッチを入れると・・・



→パンタグラフが・・・
立てて伸び上がる



→すごい音を



■今後の運営のために

滞在の間、とても実直に鉄道を直視して、その役割と産業としての特性を、技術を中心に歴史にも配慮して、手作りの暖かみを感じる造作とわかりやすい説明で、充分に楽しめた。しかし、人間は忘れやすいもの。せつかく得た知識を記録しておくメディアが欲しくなる。

その意味で、公式ガイドブックの発刊を急ぐべきであろう。現状、退館後に残るのは、簡単なパンフレットと、ウェブサイトでのダイジェストだけである。これでは寂しい。展示物のメンテナンスと同様に、ボランティアを集めた「ガイドブック編集チーム」に結成して、制作を進めればどうだろうか。

展示コンセプトの、「古き良きものを今に伝える」哲学は、今後も頑固に守って欲しい。運転シミュレーションゲームは必要ない。むしろ、我が国における唯一の鉄道産業の専門図書&資料館として、行政施設として予算とマンパワーがあるにしろ、なんとか、その方向性だけは意固地になって、発展に努めてもらいたい。読者の皆さんの応援をお願いします！

 [新津鉄道資料館TOPへ](#)

