

鉄道フェスタ2015

10月31日10時〜17時

11月1日10時〜16時

岩手県奥州市「奥州市文化会館」(2ホール)

JR水沢駅より徒歩15分

入場無料



佐藤徳代氏



岩手鉄道模型仲間の会
佐藤徳代 (JR東日本)
冨手 淳 (三陸鉄道)
昆野幹夫 (職業訓練施設)
参議院議員 たしろかおる

佐藤 私は「岩手鉄道模型仲間の会」の会長で、JR東日本の釜石営業所の助役をしています。鉄道模型はマイナーな趣味でしたが、みんなが集まればもっと楽しくなるということで「会」を立ち上げ今年で20年になります。

とにかく鉄道が好きで人たちの集まりですから、仲間同士でいつも話しているようなことを、鉄道出身の国会議員に聞いてもらったら何か役立つこともあるのではないかとということで、今日参加できる会員に来てもらいました。どんな話になるかわかりませんが、自由に話していただければと思います。

巨大レイアウトの
展示・運転会

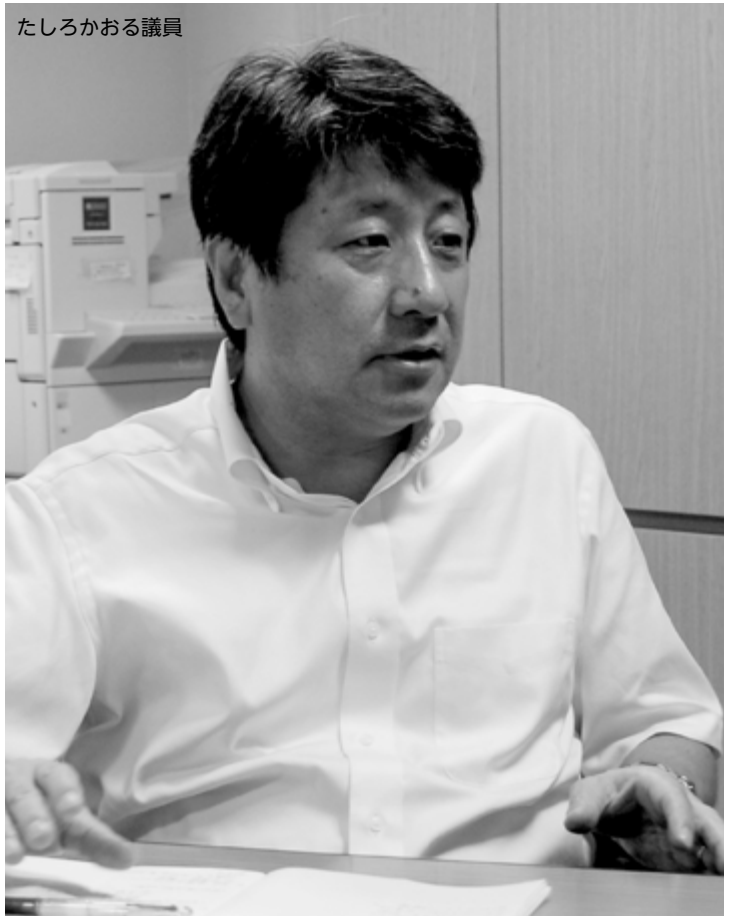
富手 岩手県の三陸海岸を走る第三セクターの三陸鉄道で旅客サービス部長をやっております。私は鉄道関係の趣味を幅広くやっていて模型がメインではなかったのですが、三陸鉄道のイベントなどで知り合っていたこともあって入会の誘いを受け参加しました。その後、震災があっても復興支援に協力していただくなどとても感謝しています。

昆野 仕事は職業訓練施設の指導員をしています。小さい時から鉄道に乗るのが好きで、何か鉄道のサークルがあればなと思うていました。たまたま見た地方紙の夕刊に鉄道模型の仲間を求める3行の呼びかけを見たのが最初です。鉄道模型の運転会に参加して、一人ではできない大きなレイアウトに感激しました。以来、私も15年ほどになるでしょうか。

会員が25人ほどで、皆さんすごくて、所有されている車輛も多種多様です。それで私はイベントではタカラトミーのプラレールを出展しています。鉄道模型は高価で子どもたちのこづかいで揃えるのはたいへんなの

成の列車が基本構成。子どもを対象に発売されたが生産が長期になるため大人のファンも多い。
③「モジュール」模型列車を走らせるための線路と情景を備えた運転施設(レイアウト)のうち、一定の規格にしたがって作られたボードをいう。いくつも連結することにより一つのレイアウトになる。収納・輸送・組立にすぐれる。(次ページに続く)

東北の鉄道模型マニアが たしろかおる参議院議員と 鉄道談義をしてみた (前編)



たしろかおる議員

で、子どもが手にとれるようなオモチャのコーナーに展示しています。たしろ 本日は、東北の鉄道ファンの皆様から経験と知識に裏付けられた熱い思いをお伺いできることと楽しみにしてまいりました。運転士出身のただ一人の国会議員の立場と鉄道を愛する一人として貴重な機会と考えています。よろしければ、皆様の会について少しご紹介をさせていただけないでしょうか。

「鉄道フェスタ」というイベントをやっています。今年は10月31日と11月1日に奥州文化会館「Zホール」で行います。地域に根差したイベントになり、昨年は約5000人が来ていただきました。会をつくるきっかけになったのは、1992年にJR水沢駅100周年を記念して、水沢駅の小荷物扱い所だったところで鉄道模型を展示運転したことでした。それを見に来た高校生が「これは面白い、みんなでやろう」と、彼が事務局となって会を立ち上げました。

その彼ももう40歳ですね(笑)。たしろ 20年前の小荷物扱い所の頃と比べると規模も大きくなっているでしょうね。佐藤 4倍以上だと思います。富手 昔のものは知りませんが、今のレイアウトの大きさは半端じゃなくて、見るとビックリすると思います。Nゲージのものは10メートル×15メートルくらいでしょうか。部屋の照明を落として、夜間運転もあります。車両の照明が点いて、ほんとうの列車のようです。

佐藤 さいたま市の鉄道博物館で列車の1日をやっていますが、夜間運転はあれと同じ発想です。実は、事務局の高校生の発案でした。以前のフェスタで1日目が終わってみんな飲みに出かけたのですが、彼は未成年で行けなかったのが暗くなった会場で模型を走らせていたのですが、やってみたら「これは面白い」ということになったんです。

たしろ 新しい発想が生まれるってそういうことですね。イベントでは山や田園風景や町並を作ると思いますが、何日位前から準備をされているのですか。

佐藤 会場へは完成品を持ち込んで組み立てるんです。「モジュール」と呼ばれる120センチ×60センチのボードに線路3本がついている規格品で、ボードの空いているスペースに各自が何でも自由に作るという仕組みです。

昆野 そのモジュールに、100円ショップのグッズだけを使ったレイアウトを作った方がいて、その観覧車がとても見事ですよ。

佐藤 遊園地の入り口の前は道路で、信号機はチップLEDにして、すごいアイデアだなと感心しました。

実速度で走る プラレールのリニア?

昆野 プラレールはNゲージに比べるとうかなり大きいので、線路の長さには限りがあります。それで、橋げたを何重にもして高く上げるということをやっています。NゲージもH0ゲージも平面で見せるので、高いものがあったてもいいかなという思いもあります。

車種は新幹線あり地元の在来車両あり貨物ありといろいろです。また、ディズニーやきかんしゃトーマスのようなキャラクターものもあります。

佐藤 プラレールを少し軽く見ていたのですが、昆野さんともう一人の展示を見て「すごいな」と驚きましたね。
昆野 プラレールの発売が1959

年です。いろいろな進化してるんですよね。

たしろ 私の生まれた年です。プラレールも56歳ですね。規格は昔と変わっていないのですか。

富手 私も以前たくさん持っていたんですが、今は鉄道模型のみです。プラレールの規格は変わっていません。ただ、動力は進歩していますし、車輛の作りも細かくなっています。

昆野 今度はリニアが出ましたからね。

佐藤 磁気で浮いて走るプラレールです。しかも実際の速度のスケールスピードで走らせるのもすごく速い。東京ビッグサイトで毎年8月にやっている国際鉄道模型コンベンションに出ています。メーカーさんの新製品や鉄道模型のモデルたちの作品がいっぱい並びます。

たしろ 岩手の会はそこに出されないのですか。

佐藤 私も考えたのですが、モジュールを東京まで運ぶのがたいへんで。往復で5日間、ボード運搬用のトラックを借りるなどの輸送費を考えると断念しました。絶対、東京には負けてないんだけどなあ。

富手 私はH0ゲージもやったんですが、けっこう高いので、今はNゲージを集めています。それも貨車にこだわっていて、面白いのがあればすぐに買ってしまいます。

たしろ 貨車でそんなに種類があるのですか。

富手 いくらあるのかわかりませんね。衣装ケースに突っ込んで山積みになっています。家では走らせられないので運転会に持って行って走らせるんですが、私の場合は車輛を集めることが好きなんです。

たしろ 会を作って運転会を企画し分身ともいえる作品を、大きな会場に持ち寄るといえるのは、鉄道模型好きには何物にも代えがたいものなのでしょうね。他にも同じような会はあるのですか。

佐藤 たくさんあるんですが、東北では私たちの会が長くて安定的にやっているとします。

ローカル線は「走る公民館」

たしろ 鉄道に対する皆様の熱い思いが伝わってきますが、皆様から見ると現在の鉄道の現状はどのように映っているのでしょうか。

富手 1987年に国鉄からJRになった直後は、お客さんの要請があればどんどん臨時列車を走らせるという感じで、かなり走っていた時期がありました。私の三陸鉄道という、震災前まで走っていた「リアス・シーライナー」という夏季限定の列車がありました。当初の運転日数からJRの要請で減らされていったということがありました。要員効率化がかなり進み臨時列車運転のための余裕がなくなったのだと思います。

私も鉄道の仕事ですから、効率化や採算性はやむをえないと思うのですが、そればかりだと鉄道としての面白みは薄れていきますね。とくに在来線はそうです。新幹線はいろんな車種が増えて逆に面白くなったという面があるんですが。

昆野 私は利用者の側の意見になりますが、首都圏では利用する人も多くて列車の本数も増える傾向にあり



昆野幹夫氏



駅や信号などの情景をつくりあげたプラレール

東北の鉄道模型マニアが たしろかおる参議院議員と鉄道談義をしてみた



富手淳氏

ますが、地方ではそうはいきません。私もデータを調べてみましたが、JRの岩手県内の乗降数はこの10年で1割くらい減っています。人口減に比例しているのでしょうか、明らかに子どもの数は減っています。

ただ、地方で鉄道の利用を増やすという点では、子どもたちに鉄道を好きになってもらうことが必要だと思います。その点で、私たちの会のイベントにたくさんの子どもたちが来てもらうことは大きな意味があるんじゃないでしょうか。私は通勤に鉄道を利用していますが、夕方の帰る頃になると3歳くらいの男の子が、おじいさんやおばあさんに手をひかれて毎日列車の走るのを見ています。ほんとうに毎日よく見飽きないと思うんですが、子どもたちのこういう気持ちを大切にしたい

ほしいと思いますね。プラットフォームに集まってくる子どもたちもとても熱心に見てくれています。大人になってもきつと鉄道の味方になってくれるのではないのでしょうか。

たしろ 実際に列車を見て、触って、乗ってもらって魅力を伝える努力が大切です

よね。大人でも乗ってもらってはじめて良さがわかったという人も多いようです。大洗鹿島線の水戸と大洗の14キロほどの区間に特別列車を仕立てて、車で通勤をしている人に「ビールを出しますから乗ってください」と試験的にやってみたら「楽しい、なかなかいいじゃないか」となって、車通勤をやめて列車での通勤に変えた方がけっこういたと聞いています。

そういうことだけでは十分ではありませんが、地域に根ざした密着したサービスは鉄道の復権を考える上で、いくつかの柱のうちの重要な一つです。それと外国人観光客がこの1、2年爆発的に増えています。この人たちを呼び込み利用してもらうための官民が連携した取り組みが求められています。

富手 ただ東北は3パーセントです。たしろ おっしゃる通り大阪、京都、富士山、東京のコースが7割であとの3割を各地方で分け合うというようになっていきます。それらのゴールデンルートと呼ばれる地域以外に外国人観光客を呼び込むためには、鉄道が維持されることが前提となります。併せてバスやタクシーや船舶として飛行機等との連携が不可欠

ですが、利用者にとつてわかりやすい仕組みを作る必要があります。地方に観光客を呼び込むためにはローカル線がその核になります。たとえば、ヨーロッパでは自転車や列車を持ち込むことは当たり前で日本のように自転車や分解し輪行袋に収納する必要もない。鉄道と自転車を利用してそのエリアを楽しめるようなサービスが提供できれば喜ばれるのではないのでしょうか。

富手 三陸鉄道もJRイーストパスに組み込んでもらえるといいんですけど(笑)。

たしろ 私も賛成ですね。昆野 私の育った環境は公共交通の便があまり良くなかったのですが、でも必要なときにはバスを使っていました。1日に数本しかありませんでしたが、大人になって便利なもの

になびいて、自家用車なら自分の自由な時間で移動できるようになっています。でも、少し不便だけれども大事なものがあつたことを、何らかの形で子どもに伝えてあげたいと感じています。

たしろ 子どもやお年寄りにとつては、公共交通が必要であり特に鉄道路線が維持されることが重要です。関西大学の宇都宮浄人教授は、ローカル線は単なる移動手段ではなくて、列車内の空間は公共空間であると述べられています。まさに「走る公民館」です。毎日同じような人たちが乗ってコミュニケーションをとっている、情報交換の場でもあるのです。このような社会的な公共空間という機能は、お金に代えられない貴重なものです。あるいは、もっと現実的な話をするとも廃線になるかどうかで地価の下落を招くという可能性もあります。

富手 兵庫の三木鉄道が赤字補てんにお金がかかりすぎると廃止されましたが、路線価が下がって市の収支でプラスマイナスゼロになったと聞きました。笑い話のようですが、鉄道の収支だけでは計れないところがあるということですね。

(続く)