

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「鉄道研究の会 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お話し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体質改善を図った。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られた。

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輛が多く登場。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輛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。