

第2章 鉄道ファンとマナー

鉄道ファンのマナーについて、鉄道趣味業界が揺れている。現在の「鉄道ブーム」が始まったとされる2003年頃から静かに指摘されていたが、徐々にマナーに関する問題は社会の表層に露出し始めた。そして、2010年2月。連続して2つの事件は起こった。1つは京浜東北線におけるJR東日本209系通勤型電車の引退運行の際に、もう1つは関西本線におけるJR西日本団体列車「あすか」運転の際に。本章ではこれら2件の「鉄道ファンとマナーに関する事件」を通して、鉄道ファンとマナーについて考察したい。

1. 前提となる事件

ご存じない方のために、まずは2つの事件を手短かに説明する。

1つめは京浜東北線の209系さよなら運転時の事件である。

産経新聞2月6日の報道に拠れば、1993年から京浜東北線を走っていた209系が同日を以て、同線の運用から離脱することになり、引退列車が運転されることになった。同列車は、全車自由席で指定席の設定は一切無く、一般列車と同様に運転された。しかし、同列車が駅に停車する毎に車内から鉄道ファンが撮影のために乗下車して列車を待っている一般客に迷惑を与えたばかりか、「鉄オタ専用車両」「一般人は乗車不可」等と暴言を吐いた。結局、同列車のダイヤは乱れ、終点到20分遅れで到着した。

次に取り上げるのは、関西本線線路内立ち入り事件である。

産経新聞2月14日の報道によると、2月14日に関西本線で運転が予定されていた、ジョイフルトレイン¹「あすか」を撮影するために集まった鉄道ファンが、河内堅上駅付近の上下線線路内に進入し、危険を感じた普通列車乗務員が列車の運行を停止し、同列車を含む数本が一時運転を見合わせ、数万人に影響を出した。

¹ おもにJRが団体旅行・臨時列車のために保有・運行している車輛のこと。定期列車として運転される例は少なく、遭遇する可能性も低いため希少な列車とされ、運転日には撮影や乗車をしようと多くのファンが詰めかける。

2. 事件の背景

ふたつの事件の背景にあるのは、ありきたりの話ではあるが、群集心理である。愛着ある車輛の引退・運行に際して、同好の士が集まり、感動を共有して特殊な心理状態に置かれ、無責任な行動や発言を行い、理性的思考能力が衰えていたのは想像に難くない。

群集心理に陥ることは、必ずしも鉄道ファンに限定される行為ではないが、一番の問題点はこの心理状態に至った場所が、コンサート会場でもコミックマーケットでもない完全に公共的な空間であったことだ。鉄道趣味とは、「他者の公空間に常に寄り添う私的作業」であり、万一公空間を侵略すれば、公空間から排除されるのみならず同業他者の私空間すら侵害する恐れがある。

一連の行動に走った鉄道ファンたちを、考慮のない無知蒙昧な輩であると断じるのはたやすいが、そうした心裡条件下に置かれた場合、多くの鉄道ファンが多かれ少なかれそれに類する感覚を抱いてしまうのは想像に難くない。その危険性は筆者は実際に参加して特に感じた。

後にも述べるが、対岸の火事ではなく自宅1階が燃えている程度の危機管理は持つべきである。

だが、一方で近年の「葬式鉄」傾向はなにも鉄道ファンのみが積極的に推進しているものではないということに留意すべきである。

前述の産経新聞にはJR駅員のコメントとして「まあ、こんな列車ですから」との発言がある。諦めとも取れるが、こうした事態は想定済みだとの趣旨でもある。2005年3月に寝台特急「あさかぜ」「さくら」などが廃止になった際も、廃止当日の東京駅は大混乱に陥った。こうした動きは続き、2008年の「銀河」・「なは」・「あかつき」が廃止になり、2009年には「富士」・「はやぶさ」が廃止、2010年には「北陸」・「能登」と続いた。

こうした動きの中で、NHKは引退当日のニュース7で特集を組み、各報道機関も積極的に報道した。こうした報道は鉄道に興味関心が低い人々の間にも浸透し、ある種の懐古、昭和への郷愁と表裏一体の文脈として語られていた。即ち、2005年ぐらいから続くレトロ・昭和への郷愁と共通で語られ、かつて憧れを集めたブルートレインに仮託されていった。

報道による過熱の他に、考えられる要因として、「ブルートレイン」「夜行列車」は一種のキーワードになっているためだと考えられる。現在、鉄道ファンとしては40代ぐらいにあたる世代は若い頃ブルートレインブームの最中に鉄道ファンとしてのキャリアをスタートさせた。つまり、ブルートレ

ンは自らの鉄道ファンとしてのキャリアに直結するものであり、強烈な懐古性を伴っている。もちろん、こうした世代のみが葬式鉄になるわけではないし、社会人としての自覚を強く持っている世代であると考えられるため、軽率な行動に走るとは考えがたい。しかし、その場に存在すると言うだけで群集心理の増長を招く可能性もあり、彼らが要素のひとつというのは十分考えられる。

また、近年の鉄道縮減傾向は鉄道ファンに恐怖感を与えた可能性は否めない。鉄道ファンも、頭では鉄道が無くなることはあり得ないと分かりつつも、愛着のある無しにかかわらず全国の列車や路線が廃止になり、鉄道社会全体の先行きが不安である現状を見ると、いても立ってもいられない感情に襲われるのではないか。一部、ミーハーな気分で、こうした引退イベントに参加しているファン層もあると思われるが、そうした層も実際にイベントに参加してしまえば、引き込まれてしまう。換言すれば、場の空気に飲まれてしまうのである。

そうした状況に陥った際、自我を保つのは難しい。

鉄道ファンのマナーを改めることを考えるには、個人を考えるのはもちろんのこと、群衆・共有といった特殊な場面を個人と短絡的に置き換ええないで考えねばならない。

3. 鉄道イベントはサービスか？

鉄道イベントと言われる類のイベントには、珍しい鉄道車輛やイベント車輛などを走らせる、鉄道車両工場・車両基地を一般公開する、鉄道会社などが合同して何らかのイベントを行う、そして鉄道車輛や列車の引退イベントなどがある。こうしたイベントは、近年鉄道会社が積極的に取り組んでいる。前章のルポに、そうした鉄道イベントの様子は著述したが、こうした鉄道イベントは民鉄も含めて、ここ 20 年ぐらい（JR 転換以降）で盛んに行われるようになった。地方私鉄が参加・主宰することも増加している。

大手鉄道会社では、こうした鉄道イベントを行うメリットは、収入直結というよりも、鉄道会社のイメージ戦略・CSR 的な側面が強いように感じられる。実際、鉄道イベントでは鉄道会社が取り組む新事業、環境への配慮など広報的側面が強く押し出されている。

また、地方の鉄道会社では、こうした鉄道イベントを行うことで、収支を少しでも改善しようとしている。

こうした、物販を中心とするイベントは、いわば鉄道会社と鉄道ファンとの合意の上で成り立っている（需要と供給）。直接的に物販とは関係ない引退イベントでも、引退を記念して様々な商品が発売され「引退熱」を煽り立てている。こうした、鉄道ファン加熱の一端は鉄道会社の姿勢にもある。

こうした鉄道イベントは、鉄道会社・鉄道ファン双方の存在があってはじめて成り立つものであるから、互いが全面的に互いを責めているような関係では、鉄道イベントは実施しない方が良いのではないだろうか。

4. 鉄道会社の撮り鉄への視線

JR 東海道本線（JR 京都線）島本～大山崎間は、少し前まで鉄道ファンには関西でもっとも著名と言っても良い撮影ポイントが存在した。通称、「山崎大カーブ（サントリーカーブ：すぐ脇にサントリー山崎蒸留所があるため）」。

現場は山崎駅から島本よりに徒歩 10 分ほど道路を歩いたところにあり、アクセス至便で特殊装備などは一切なく、コンパクトデジタルカメラでも綺麗な写真を撮ることが出来るポイントであった。線路と道路を隔てるものはガードレールしか無く下掲写真のように雄大な構図で写真を撮影することが出来た。

しかし、2008 年に JR 西日本は同区間に、安全上の理由からフェンスを設置。朝日新聞の報道によると、「運転士が線路ぎりぎりに人がいるだけでも、いつ立ち入られるかと恐怖心を抱いているため」だとの JR 西日本広報のコメントが寄せられていた。

確かに、同区間は特急列車や新快速列車が時速 100km 近いスピードで通過し、道路とのしきりがガードレールしか無く、列車の運転者からは撮影者が転落するのではないかと危険を感じる場所ではあるように思う。



図 3-2-1：山崎カーブを走る「ふるさと雷鳥」

全く同一例とは言い難いが、北陸本線の有名撮影地「鳩原ループ線」も、鉄道ファンによる鉄道敷地内無断侵入が見られたことから全面的に撮影が禁止された。

このように、「著名な」鉄道写真撮影地での規制が厳しくしていくのが JR 西日本の方針であるようだ。

もちろん、こうした背景には鉄道ファンによるマナー違反があるが、極端な話、撮影地を封鎖したところで鉄道ファンは違う撮影地に移り、ひとつの撮影地から多くの撮影地に分散する可能性がある。JR 西日本に取っては不本意なことであろうが、危険性が分散する危険性を孕んでいる。

そうした発露が関西本線の事件であるというのは穿ちすぎだろうか。

ここで、JR 西日本に提案するのは、鉄道イベントだけではなく「公設」撮影スポットを設置し、管理を行うことである。そうすれば、JR 西日本に取っては必要以上に警戒を行う必要性が無く、鉄道ファン側からも一定の水準の撮影地を確保することが出来る。しかし、それでは個性も芸術もあったものではない。だが、利用者や鉄道会社の利益を損なってでも「個性や芸術」を極めるぐらいであれば、公設の撮影スポットで如何に個性を発揮するかを極めた方が鉄道ファン全体にとっても有益では無からうか。

4. 鉄道ファンの自己への視線

前述の通り、関西本線での「あすか」運行時に鉄道ファンが線路に進入し、列車を止め多くの一般客に迷惑をかけたという記事が出たのは2010年2月のことである。

この事件を評するに当たって、「自分は悪くない、一部の鉄道ファンが勝手に暴走しているのだ」との言説がそこかしこで見うけられた。

これが当たり前のように語られ、新聞沙汰を起こした当人たちを責めている。「お前たちのせいで、俺達まで悪者にされるだろう」。

しかし、ふと振り返った際に、自分の行為は他者から見ても安全・安心でマナーに準拠した行為に見えるだろうか。更に言えば、それは鉄道ファンのルールや常識のみならず、社会の常識・道徳というものも踏まえているかどうかということである。

社会的な常識に照らせば、通勤時間帯にホームで「通勤電車を撮影する」こと事態があまり好ましい視線で見られないが、警笛を鳴らされたらレッド

カード。私自身経験があることなので、敢えてここで書いている。

5.530CLUB 運動

鉄道ファンの撮影地に対する視線が、どちらかというとながティブというか「現状維持」の感覚であるのに対し、撮影地をより良い・綺麗なものにしていこうという運動が530（ゴミゼロ）CLUB 運動である。

写真家の広田泉と、その父広田尚敬が中心になって進めている活動で、現在140名近くの会員が所属している。

同運動ホームページ上ではこのような文章が見られる。

「自分は捨てない」だけでは、現状より綺麗になることはないと考え、カメラバッグに必ずゴミ袋を入れ気づいたゴミは拾って帰るようにしています。

突然撮影できないような措置がなされてしまったりする例もあると聞きます。

そうならない為にもカメラバッグにゴミ袋。

530CLUB 員になる条件は簡単で、鉄道が好きで撮影地をきれいにしたい！と思っていること。ゴミを見つけたら拾うこと。（撮影地じゃなくても出来るといいですね！）の2点だけである。

こうしたポジティブ志向の運動が、鉄道ファン全体の流れを向上していくように思う。「現状維持」ではなく、「より良い方向」へ。

6.ルール・マナーに関して

JR 化以降、鉄道会社毎に鉄道ファンに対する姿勢は微妙に違う。そうした中で、鉄道会社は駅構内・沿線での撮影に対する「ルール」を独自抱いている感がある。また、その各自独自の「ルール」は一連の事件で厳格化する傾向にある。前述の通り、JR 西日本は著名撮影地を事実上封鎖することで「ルール」の厳格化を示した。しかし、「ルール」認知が一般の鉄道ファンに進んでいるとは言い難い。現に、JR 各社のホームページから「鉄道ファンの方へのお願い」などと記された「ルール（マナー）ホームページ」は存在しない。現状の体制では、ルール（規則）と呼称されている割には、不十分な体制であるように思う。刑法125条（往来危険罪）1項などに「鉄道若しくはその

標識を破壊し、又はその他の方法により、汽車又は電車の往来の危険を生じさせた者は、2年以上の有期懲役に処する」という記載があるが、それが一般に通底しているかどうか。

つまり、マナーを守って気持ちよく撮影しましょう！などという記載がイベント告知にあっても「マナー」は結局個人の良識や常識に依拠してしまう。そうした状態では、結局今後もこうした線路内立ち入りなどの問題などは発生し続けると考えられる。前述の事件で、JR西日本が警察に対して告訴を行ったように「見せしめ」的「ルール」認知がどの程度有効化は不明だが、「俺達は大丈夫」といった意識が鉄道趣味界にあるのもまた事実である。もはや、鉄道会社各社は共通のルールを策定、明示し鉄道ファンに対して逐次問題点を指摘していく必要がある。

暗黙の了解が崩壊、モラル低下といわれる現代社会で鉄道ファンが行うべき行為は、鉄道ファンのモラルが下がったと叫ぶことではなく、モラル再向上を目指した新たな規範の設定とそれを守る視線を、自分目線ではなく他者目線で考えることであろう。

7. 鉄道ファンとコミュニケーション

こうした、鉄道ファンが暴走をする原因をコミュニケーション能力不足に求める声がある。だが、ネット上でのコミュニケーションは過去よりも頻繁になりつつある。掲示板・ブログ・ホームページ・Skype・Twitter・mixi。ありとあらゆるコミュニケーションツールを駆使して鉄道ファンたちは連絡を取り合っている。しかし、彼らがコミュニケーションを取るのは、そうした閉じられたコミュニティの中だけである。横のツナガリが、他のコミュニティとあるといっても鉄道のコミュニティなどである。決定的に社会との繋がりを欠いている。

本来、こうした社会との繋がりを補う組織として、鉄道友の会や大学鉄研があったのだが、もはや機能不全に陥りがちである。ネットと異なり、実際に多数の人と顔を合わせるコミュニティは鉄道以外にもあらゆる情報をやりとりする。そうした趣味的かつ社会的コミュニティの衰退が、鉄道ファンのコミュニケーションスキルの衰退につながっているとすれば、残念なことである。