

【研究ノート】

# 「乗り鉄」の語りに見る鉄道趣味とその時代

—— 1980年代から現在まで ——

塩 見 翔

キーワード：鉄道趣味、鉄道観光、国鉄改革、鉄道ファンの多様性、インタビュー調査

Key words：railway hobby, railway tourism, japanese national railways privatization, diversity of railway fan, interview research

## はじめに

鉄道趣味には様々な楽しみ方がある。現在ではそれぞれの趣味行為やその担い手を指して「撮り鉄」（鉄道写真を撮ること／人）や「乗り鉄」（鉄道に乗るのを楽しむこと／人）といった呼称も定着している。その中でも鉄道での移動に楽しみを見出す乗り鉄という趣味（以下、乗り鉄趣味）は、人間を運ぶという鉄道の役割と不可分なだけに、「趣味」という自覚の多寡や志向性を問わず、多くの人々によって営まれる移動文化である。内田百閒の紀行文学『阿房列車』の冒頭に「用事がなければどこへも行っていけないと云うわけはない。なんにも用事がないけれど、汽車に乗って大阪へ行ってみようと思う」（内田 2002:7）とあるように、たとえ用事はなくてもどこかへ行きたい、という移動欲求が乗り鉄の基本的な動機づけだろう。しかし乗り鉄の担い手（以下、乗り鉄）たちの鉄道との関わり方や楽しみ方は、時代ごとの鉄道を取り巻く状況や、個人の志向性の違いによって異なったものとなる。

本稿では3名の「乗り鉄」を対象として実施したインタビュー調査から得られたデータと、インタビュー協力者のうち1名の手による同人誌の記述に基づいて、彼らがどのように乗り鉄趣味を展開し、そこに何を求めてきたのかを示す。それによって、1980年代以降の鉄道の変化が乗り鉄趣味に与えた影響について考察するとともに、乗り鉄趣味が各人の志向性に依拠して、行為や意味の差異をとまって展開される姿を明らかにしていく。なお本稿では、鉄道に乗って観光旅行などを楽しむ「旅鉄」というカテゴリーも、鉄道に乗ることを楽しむという点で乗り鉄行為に位置づけられると考え、広義の乗り鉄趣味の一部として扱う。

## 1 インタビュー協力者の概要

インタビュー調査は2013年2月から10月に、3名の鉄道ファンを対象として実施したものである。このうち鉄道関係の商業出版物や同人誌の著作があり、本稿でも著作物を資料として提示する森口誠之氏については、本人の了承を得たうえで実名を記載（以下、森口さん）する。他の2名は

表1 インタビュー協力者の概要

氏名・仮名	生年(学年歴)	プロフィール
高山さん	1969	幼少期から鉄道に興味をもっていたが、10年ほど前から鉄道旅行が本格的な趣味となる。長年写真を趣味としてきており、数年前から鉄道も被写体とし始める。
森口誠之氏 (森口さん)	1972	高校・大学で鉄道研究部・鉄道研究会に所属。大学院卒業後、フリーライターを経て現在は教育支援業を営みつつ執筆活動を続ける。商業出版物として単著『鉄道未成線を歩く』などを執筆。同人誌も多数発行。
西川さん	1974	高校で鉄道研究部、大学で鉄道研究会に所属。大学卒業後運輸業に勤務。

仮名（高山さん、西川さん）で表記する。

次に筆者とインタビュー協力者との関係について述べる。森口さんとは2012年に行われた同人誌即売会で彼の同人誌を購入したことで知り合い、鉄道趣味に関するインタビューを依頼した（2013年2月・9月実施）。高山さんおよび西川さんとは、西川さんが高校時代に所属した鉄道研究部の先輩だった人物が立ち上げ、SNS（ソーシャル・ネットワーク・サービス）などを通じて告知された鉄道ファンの集まりを通じて知り合い、インタビューを依頼した（2013年10月実施）。

## 2 国鉄時代と全線完乗：森口さん

「鉄道マニア」を自認する森口さんは、幼少期に自宅アパートから見ることの出来た近鉄電車の車庫の風景や、その後の引っ越し先が沿線だった京阪電車を原風景として育ち、1970年代後半に生じた「ブルートレイン・ブーム」<sup>i</sup>を経験する中で鉄道趣味を深めていった。彼の少年期にあたる1970年代後半から1980年代前半は、ブームの影響で子ども向けの鉄道図鑑やムックの刊行が盛んであり、トリビアなものも含めて鉄道に関する情報それ自体が消費の対象となっていた<sup>ii</sup>。「京阪の電鉄の社史とか、小学生ぐらいのときからそういうのをばーっと見てて、読むの好きだった」と語られるように、彼の鉄道に関する知識欲は旺盛であった。

そんな森口さんの乗り鉄としての転機は小学校3年生の時に私鉄（京阪）沿線から国鉄（現 JR）片町線沿線に引っ越したことである。

今まではまあ、国鉄ってそんなに日常じゃなかったんですけど……例えば貨物列車とか、僕の近くは通らなかったんですけど、たとえば放出という駅とか行くと会えたりする。あるいはちよつとこう、120円、まあ僕の時はいは60円か50円になるんですかねえ、「遠回り切符」<sup>iii</sup>。ぐるーとこう、小学校3年生ぐらいのとき流行ってたんですけども。ちよつと木津駅まで行ってみようかと思ったら大冒険なんですよ。で、当時は長尾駅から先は非電化区間で、ディーゼルカーが2時間に1本1両編成で走ってるような、悲惨な時代だったんですよ。同志社大学ができる前の話だったので。すごい冒険でしたけど、楽しかったですねえ。で、そうやって移動するっていうことと、国鉄っていうものが目の前に来たという、なんかすごいばーとこう、世界が広がった感じがしたんです。

さらに国鉄片町線沿線に引っ越した年のクリスマスに、紀行作家・宮脇俊三の『時刻表2万キロ』（1978）、『最長片道切符の旅』（1979）という2冊の鉄道紀行作品を父親からプレゼントされた。『時刻表2万キロ』は宮脇のデビュー作で、国鉄の旅客営業路線のすべてに乗る（完乗する）ために著者が全国各地を訪れる顛末記、続く『最長片道切符の旅』は北海道から九州まで、できる限り乗車経路を長く取った最長距離の片道切符を使う旅の模様を描いたものである。この2冊との出会いによって彼の乗り鉄への関心は決定的となる。

i 「ブルートレイン」とは国鉄の寝台特急列車に付けられた愛称で、寝台特急用の客車の外観が青色だったことに由来する。このブルートレインを中心として、少年たちの間で鉄道を対象とした写真撮影や録音、旅行、グッズの収集などが流行したのが「ブルートレイン・ブーム」である。ブームとしての盛り上がりには地域差をとまないつつ、1977年ごろから1980年代前半まで継続した。

ii 森口は自身の同人誌で当時の「鉄道図鑑」の思い出として、「こども向け入門書のスミにあるような情報、たとえば東京・札幌五輪の時に走った特急『オリンピック』とか、C11が『さくら』を牽引していたこともあるとか、トラブル時にブルトレが走った迂回ルートとか、カプセル型の簡易コンクリ駅舎が最初に導入されたのは三木線国包駅とか。そんなどうでもいい細かい知識が30年経った今でも記憶の片隅に残っている」と記している（森口 2010：63-4）

iii 東京や大阪のように路線網が複雑な大都市近郊区間の特例として、出発駅から到着駅までどのような経路を通っても同一運賃とする制度を利用して、近接駅間の切符で出来る限り遠回りの経路に乗って楽しむという趣味のこと。

もう好きでねえ。もう虜になって……鉄道旅行っていう趣味がひとつのジャンルとして確立された時期で、ムック本なんかも非常に多かったんですね。で、そういうの見ながら、図書館とか行きながら。ないおカネで宮脇俊三の新刊買いながら。鉄道趣味の雑誌も『[鉄道] ジャーナル』誌を買いながら。……なんかやっぱり世界が広がってった感じになりましたねえ。で、実際はく自身、日帰りですけど、どっかに行こうとか……

宮脇の鉄道紀行作品のヒットもあって鉄道旅行が趣味として注目されるようになり、国鉄自身も「いい旅チャレンジ20,000 km」という全線完乗キャンペーンを行うなど、今でいう乗り鉄趣味が広まりを見せていたこともあって、森口さんの鉄道旅行熱、特に全線完乗への欲求は盛り上がっていった。彼は中学生のころから全国に泊りがけの鉄道旅行に出かけるようになるが、その目的も全線完乗であった。

当時の森口さんの旅は、客観的に見れば極めてストイックといえるものである。例えば彼は高校時代から全線完乗を果たすまでホテルに泊まることはなく、寝泊まりはすべて夜行列車、野宿、そして駅寝（駅待合室などでの宿泊）で済ませていたという。こうして彼は1990年の春、高校卒業と同時に JR 全線を完乗、2 年後には私鉄全線も完乗し、日本の全旅客営業鉄道、およそ 2 万 7 千キロの完乗を達成した。中学生時代から全国を乗り歩くことができたという幸運もあったとはいえ、ホテルには一切泊まらず、日常生活でもほとんどおカネを使わないという姿勢があってこそそのスピードであった。

森口さんが全線完乗を急いだ背景には1980年代の鉄道、特に国鉄を取り巻く状況の変化もあった。国鉄では1964年度以来赤字が続いており、1981年度には累積債務が16兆円以上となっていた（草野 1989:19）。これに対して国鉄では1969年に公布された日本国有鉄道財政再建計画特別措置法に基づく財政再建計画を立てるも失敗に終わり、1980年には新たな「経営改善計画」が立てられ、ここに7万人以上の要員縮減、そして地方ローカル線の合理化が示された（草野 1989: 38-9）。

1981年には地方ローカル線の「第1次廃止指定40線区（約730キロ）が国鉄から運輸大臣に申請され」（原田 1985:198）、最終的に国鉄地方ローカル線の廃止指定は第2次、第3次合わせて3000キロあまりに拡大していく。こうして『時刻表2万キロ』で描かれたローカル線にも廃止や第3セクターへの転換という形で国鉄から切り離されるものが続出した。大好きな宮脇俊三の旅を「追体験したかった」という森口さんにとって、路線の廃止はそうした追体験を不可能にしてしまうものであり、このことも彼の全線完乗を急がせた要因であろう。

ローカル線の廃止・転換に止まらず、国鉄の分割民営化を挟む数年の間は、戦前から戦後間もなくに造られた旧式の客車や夜行急行列車、青函連絡船（1988年の青函トンネル開通による）など、鉄道ファンたちに親しまれてきた鉄道風景が急速に失われていく時期でもあった。こうした状況の中で「そのうち伝統的な国鉄を支えてきたものがなくなっていくのではないかという危機感が共有され、消えるまでに乗っておかねばならないという意識が鉄道旅行派の趣味の動機となってい」（森口 2010:75）ったと森口さんは捉えている。

この間、1982年には第2次臨時行政調査会の第3次答申において国鉄の分割・民営化が初めて提示されていた（原田 1985:193）。1986年には国鉄改革関連法案が成立、翌1987年に分割・民営化が実施されることで国鉄そのものも消滅し、その路線網は JR グループに引き継がれた。

### 3 ポスト国鉄の乗り鉄趣味：西川さん

西川さんは1974年生まれで森口より2歳年少である。彼は居住地が鉄道からやや離れていたこと、父親がクルマ好きで、出かける時もクルマ利用が多かったことなどから幼少期から鉄道に興味があったわけではない。小学校時代に鉄道ファンの友人を持った彼は、友人がもっていたお菓子のおまけの小さな鉄道模型と一緒に遊んだり、Nゲージ鉄道模型のカタログを見せてもらったりしたことで鉄道に興味をもつようになっていたが、家族と離れての本格的な鉄道旅行の経験は高校時代に所属した鉄道研究部での合宿からである。こ

の合宿で彼は、上野駅から青森行きの夜行列車を利用し、青函トンネルを経由して函館を訪れた。以来、高校の卒業旅行では道内夜行列車を宿代わりに道東まで足を延ばしたり、1年間の受験浪人を経た大学1年次の時にも、高校鉄研の合宿にOB参加して道南を巡るなど、当初は北海道に対して強い興味を抱いていたという。

西川さんは当時読んでいた鉄道読み物として季刊『旅と鉄道』（鉄道ジャーナル社、休刊を経て現在は朝日新聞社から隔月刊）を挙げるが、高校3年生の時に初めて手にしたこの雑誌の巻頭に、北海道の夜行急行列車の記事が掲載されていたという思い出を語っている。北海道はかつて宮脇の『時刻表2万キロ』にも描かれた数多くの閑散ローカル線と、北海道内の国鉄全線が乗り放題となる「北海道ワイド周遊券」、宿代わりとして利用できる「北海道3大夜行急行」の存在によって、森口さんをはじめ多くの鉄道旅行ファンを惹きつけた地であった（森口 2010:80）。しかし人口の少ない北海道では1989年までに多くのローカル線が廃止され、「ここらを境に北海道を旅する鉄道マニアは激減した」（森口 2010:81）という。西川さんが初めて北海道を訪れたのはそうした時期に当たっていた。一方、北海道に代わって1990年代以降、特に車両デザインで注目を集めるようになったのが九州である。西川さんも大学2年次の時に初めて訪れた九州で、登場間もないJR九州の看板特急「つばめ」（787系電車）に乗車して衝撃を受けたという。

ちょうど九州に旅行する前に雑誌で、『旅と鉄道』の雑誌を見た中で、その787「つばめ」ってのを特集でやってたんで、見てたらなんかこれすごいなと思って。もう、今までの自分が列車乗った中でもう全然違うわと思って。……指定も取って乗ったんですけど、見てたらまあすごい。座席はなんか高級やし、なんか荷物棚「日本の鉄道車両では珍しい、客室の中央部に大型荷物の置き場を設ける構造」もあるし、手洗いは洋式やし。……挙句の果てにはああやってサハシ「[半室食堂車]の意味」のビュッフェまであるから。もう正直なんていうか、度肝を抜かれ

たっていうかねえ。

「つばめ」（在来線特急時代。九州新幹線開業により廃止）は1992年に登場し、その斬新なデザインと車内に軽食を提供する「ビュッフェ」コーナーを設けるなどのサービスによって、デザイナーの水戸岡鋭治の名とともに全国的に知られるようになった。西川さんは初めてJR九州の列車に乗ったこの時以来、学生時代には年1回、近年では年2・3回は九州を訪れているという。西川さんがこれだけ九州を頻繁に訪れるようになったのは、やはりJR九州が導入する列車群が旅行者を魅了するデザインやサービスといった「仕掛け」を備えているからであろう。こうした仕掛けには、鉄道をただの移動手段ではなく旅行目的のものとしてもらおうという意図がある。例えばJR九州のウェブサイトでは列車の紹介コーナーに次のようなコピーが踊っている。

個性溢れる洗練されたルックスやインテリアはもちろん、ユニークな仕掛けが満載のJR九州の新幹線や特急たち。早くて便利な“足”としての移動に便利だけでなく、乗ることそのものが、忘れられないイベントに！ワクワク&ドキドキを乗せて、九州各地を駆け抜けます。（「JR九州の列車たち」  
<http://www.jrkyushu.co.jp/trains/>）

鉄道に乗ること自体を目的として旅行に出かけるということ自体は、内田百閒という先達をはじめ、宮脇俊三や森口さんら数多くの乗り鉄たちによってなされてきた。しかしかつての乗り鉄たちが、本来は移動のための「手段」であるはずの鉄道を、個人的な意味の領域において「目的」へと読みかえて楽しんできたのに対して、現在では鉄道の側が自らを「目的」として提示するようになった。

「昔と今と比べたら、旅の魅力っていうか、列車の魅力っていうのはやっぱ増えたと思います。今は。……JR九州とかはいい例だなと思います。魅力は増したと思います」と語る西川さんの乗り鉄趣味は、鉄道側が「旅の目的」として提示する列車を積極的に楽しもうとするものであり、ポス



ト国鉄時代の乗り鉄趣味としてのひとつの特徴を示すものである。

#### 4 鉄道趣味の「周辺」に目を向ける： 高山さん

西川さんの事例は現代の鉄道が自らを観光目的として提示するなかで、乗り鉄趣味と観光とがいかに結びつきうるのかを示すものであった。しかし他方では、そうした観光の文脈とは違う部分に鉄道の魅力を見出す乗り鉄も存在する。

高山さんは1969年生まれで、滋賀県東部の出身・在住である。鉄道が身近なものではない「クルマ社会」に育った彼であるが、幼少期に自宅にあった時刻表を自然と読みこなすようになり、路線図を見たり日本1周の計画を立てたりするようになったという。彼が実際に鉄道に乗ることを楽しむようになるのは高校時代以降で、遠出する機会があれば乗り鉄行為を楽しんでいた。20代半ばには登山趣味に熱中してしばらく鉄道への関心は低下する。しかし目標としていた山に登頂し、登山ブームで入山者が増えてきたこともあって登山趣味を見合わせることにした彼は、「青春18きっぷ」での日帰り旅行で改めて鉄道の楽しさを感じ、「まだ日本全国行ってないところがいっぱいあるぞっていうふうに思っただけ。そうしたら今度、そういう旅をしてみるのも面白いんじゃないかな」との思いをもった。またその頃にマンガ『鉄子の旅』（菊池直恵）を読んで鉄道に関する知識が増えたことから、積極的に乗り鉄に出かけるようになる。

また、もともと写真趣味のあった彼であるが、乗り鉄を楽しむようになった後に鉄道写真家・中井精也の写真と出会い、自らも中井のような写真を撮りたいとの思いから風景的・スナップ的な鉄道写真を撮り始めた。現在の彼の主要な旅行目的は写真を撮ることにあるといい、あえて自らを「〇〇鉄」と呼ぶならば「撮り鉄・旅写真派」という。だが、やはり彼は鉄道を単に撮る対象にするのではなく、鉄道での移動そのものにこだわりをもっている。

もちろん、写真に撮りたいっっちゃうのがたぶん、一番なんですけど……。よく鉄道写真

を撮られる人って、クルマで行っちゃたりするじゃないですか。駅間の長いところで。……あくまでやっぱり写真撮るだけじゃなくて、その鉄道に乗りたいし、そこ行くまでも、できれば鉄道でっていう。まあ、あんまり遠くなるともう、朝からやっぱり撮影とか入りたいんで、夜行バス使ったりとか、で最近ではLCCなんかも……使ったりもするんやけれど。鉄道の旅自体も楽しみたい……

こう述べる彼は鉄道に対してどのような興味を抱いてきたのだろうか。

彼は高校生のころ、部活の遠征で乗車した京阪電鉄の大津線に強い印象を受けたという。大津線は大津市内を走る京津線と石山坂本線の総称で、路面区間や急曲線をもっており、車両も高山さんの地元を走る国鉄（JR）のものと比べると小ぶりである。大津線に乗ったことで「全国には国鉄以外にもいろんな電車があるんや」と、彼の鉄道に対する興味は高まったという。さらに鉄道写真家・廣田尚敬による第3セクター鉄道の写真集を買った彼は、「全国にこんなにいっぱい、僕の知らない鉄道があるんやっていうことで。すごいそれに、むちゃくちゃ興味をひかれて」、「こういう写真を撮りたい、全国行って」という希望を抱く。高校時代から就職直後の時期にかけては金銭的な事情もあり、全国に出かけて行くことはできなかったものの、「ちょっと大阪まで遊びに行こうかっていう時は、やっぱり調べて、京阪で行ってみたり、阪急で行ってみたり」というように、鉄道のバリエーションを求めて乗り鉄を試みるようになる。

また高山さんの鉄道への関心は鉄道のもつ歴史性にも向けられる。例えば昔の東海道本線の米原駅のホームには洗面台があった。「なんでこんな所に洗面台があるんやろう」と思い調べてみると、蒸気機関車時代に乗客が顔についた煤を洗うためのものだった。また戦時中に戦闘機の射撃を受けた際にできた穴がホームの柱に残されていたというように、鉄道には「歴史を感じさせるものがいっぱい」あることに興味をかき立てられたのだという。

現在の彼は「地方のちょっと小さな駅行っただけ

ら、ホームの柱が古レールやって。そうするとやっぱ探しますよね。刻印があって、あ、カーネギー製やとか、1902年製かとか。そんなん探す」というように、鉄道趣味の中でも比較的のマニアックな「古レール」というジャンルを楽しんでいる。駅ホームの柱に古レールが再利用されているという光景は、地方の駅でよく見かけることができるが、レールには製造年とメーカー名が刻印されていることから、それが100年以上前にアメリカの鉄鋼メーカーから輸入されたレールであることを知ることができるのだ。

あまり鉄道が身近ではないという環境に育ったためか、高山さんの乗り鉄趣味は終始マイペースに展開されてきたように見える。高山さんは森口さんより3歳年長で宮脇俊三の愛読者でもあるが、本格的に鉄道に関わり始めた時期が遅かったこともあって、森口さんのように消滅しつつある国鉄の姿を追い求めるという経験はもたなかった。

そんな彼は自らについて「純粋な鉄道ファン」ではないかもしれないといいつつ、鉄道趣味の「周辺」的部分にも興味を持ち、面白さを見出そうという姿勢を示している。

知識がものすごい豊富で、まあ何にしろ一家言あるっていう。そういうなのが、まあたぶん、純粋な鉄道ファンなんやろうけれども。僕としては、まあそんなん興味ないわけじゃないんやけども、その周辺にも、もっと面白いことがいっぱいあるなと。そっちの方が興味もってるんかなー……

このように高山さんは鉄道趣味の「周辺」での「いろんな発見」、例えば地元とは異なる雪国の家の造りに気付くことや、旅先の人とのちょっとした会話といった経験も楽しみながら乗り鉄趣味を続けている。

## 5 まとめと今後の課題

本稿では乗り鉄趣味をもつ3名のインタビューデータを通して、1980年代から現代にかけて乗り鉄たちが求めてきたものを考察してきた。

森口さんの語りと彼の同人誌からは、全線完乗を始めとする1980年代の乗り鉄趣味が「前近代的な」国鉄の消滅への危機感から動機づけられていたことが示された。

西川さんは国鉄解体後の新たな乗り鉄趣味の傾向を示している。鉄道事業者自身が自らを観光の目的として提示しつつあるなかで、乗り鉄趣味も観光行動としての色彩を強めつつあることが見て取れた。

森口さんの乗り鉄趣味にも、西川さんの乗り鉄趣味にも、時代状況にともなう鉄道の変化が見て取れる。一方、乗り鉄趣味への本格的な参入が比較的遅かった高山さんは、鉄道の変化にも鉄道趣味界の変化にもあまり影響されることなく、鉄道趣味の「周辺」的な部分へと向かって自らの興味を追求していた。

本稿で明らかになったのは、鉄道が走っている限り、一見大きな変化がもたらされることがないかに思える乗り鉄趣味が、いかに鉄道の変化の影響を被っているのかという点である。もちろん、乗り鉄趣味のあり方は鉄道のあり方のみではなく、乗り鉄個人の志向性によっても大きく違ったものになる。乗り鉄趣味の全体像に迫るため、より多くのデータを収集し、個別の乗り鉄経験をより深く探っていくことを今後の課題としたい。

### 参考文献・資料

- 内田百閒, 2002 [1952], 『阿房列車 内田百閒集成1』ちくま文庫  
草野厚, 1989, 『国鉄改革：政策決定ゲームの主役たち』中公新書  
原田勝正, 1985, 『日本の国鉄』岩波新書  
宮脇俊三, 1980 [1978], 『時刻表2万キロ』河出文庫  
森口誠之, 2010, 『鉄道ブーム!』とれいん工房(同人誌)  
『JR九州の列車たち』<http://www.jrkyushu.co.jp/trains/>