

# 鉄道博物館の比較分析

## —新津鉄道資料館を中心として—

新潟薬科大学応用生命科学部生命産業創造学科

小林健太郎, 星大智

鉄道の町として栄えた旧新津市（現新潟市秋葉区）にある新津鉄道資料館は鉄道文化の発信のみならず、地域活性化の役割も期待されている。本稿では日本を代表する3つの鉄道展示施設・鉄道博物館へのインタビューを通して、新津鉄道資料館の来館客層のターゲットの考え方、来館客数拡大への施策、地域連携と地域活性化の考え方について考察する。

キーワード：地域活性化、新津鉄道資料館、碓氷峠鉄道文化むら、京都鉄道博物館、鉄道博物館

### **[1] 緒言**

新潟県新潟市秋葉区に位置する新津地区（旧新津市）は、古くから交通の要所として栄え、「鉄道のまち新津」として親しまれてきた。1897年に北越鉄道会社の沼垂～一ノ木戸（三条市東三条）間が開通したころは、当該区間の通過駅に過ぎなかったが、やがて岩越線（現・磐越西線）および村上線（今の羽越本線）の分岐点となり、最盛期には一日400本もの列車が発着するようになり、旧新津市には機関区や電務区など15の現業機関が設置され、旧新津市で働く、4人に1人は鉄道に関わる仕事をしてきた。しかし、1965年代以降に列車が電化されるに従い、現業機関が廃止された。しかし、1994年に、JR東日本・新津車両製作所が稼働し、電車の製造からメンテナンスまで一貫して手掛けており、年間250両のペースで車両が製造されている<sup>1</sup>。

このような歴史を持つ新津では、やはり鉄道に関連した資料館が存在する。それが新潟市によって所有・運営管理が行われている新津鉄道資料館である。交流人口拡大および地域活性化、鉄道文化の発信拠点化、地域連携による事業展開をミッションに設立された<sup>2</sup>。

本稿では、新津鉄道資料館、ひいては新津における鉄道産業を活用して新潟市秋葉区を活性化させる方法について考察した。この目的を達成するために、日本を代表する鉄道博物館である、鉄道博物館（埼玉県さいたま市）、京都鉄道博物館（京都府京都市）、

碓氷峠鉄道文化むら（群馬県安中市）を取材し、新津鉄道資料博物館のミッションを達成するために必要な施策を考察した。

具体的には、これらの調査を通し、①来館客層のターゲットの考え方、②来館客数拡大への施策、③地域連携の考え方について考察する。

### **[2] 新津鉄道博物館の展示方針<sup>3</sup>**

新津鉄道資料館は、1983年に地元の元国鉄職員や鉄道愛好家で構成される有志が、後世へ鉄道文化を残したいという思いから開館した。この鉄道資料館は、新潟鉄道病院の新津分室が1982年に閉鎖されたため、空き建物となったものを新津市が借りて設置されたものである。その後、新津市が新潟鉄道学園（現新潟市秋葉区新津東町）の建物を購入し、公民館などが入る新津地区学園となり、1998年に新津鉄道資料館が新津地区学園に移転した。2014年には、200系新幹線電車先頭車両と、C57形蒸気機関車19号機の2両の実車を屋外展示として迎え、屋内の常設展示も大幅にリニューアルをし、現在に至る。

リニューアルのポイントになったのは、①展示車両台数の増設、②幼児・小学生などでも見やすい展示に変更、の二つである。①の変更では、新津鉄道資料館にのみ展示してある車両を目的で来館する鉄道ファンが増え、②の変更では、家族連れの来館者が増加し、海外からの来館者も増加した。新津鉄道博物館の入館者数はここ数年約6万人ほどであるが、リニューアル前に比べて2倍近く増えている。

<sup>1</sup> 新潟市編（2014年）『鉄道と新潟』新潟日報事業社。

<sup>2</sup> 新津鉄道博物館 HP 参照。

<sup>3</sup> インタビューは新津鉄道資料館副館長加藤裕之氏である。インタビューは2021年5月12日に行われた。

現在の新津鉄道資料館の展示物は大きく、①屋内常設展示、②屋外常設展示、③ファミリーエリア、④関連施設の展示物、に分けられる。

屋内常設展示は、新津と鉄道の関わりを紹介するコーナー、新潟・新津における鉄道技術を紹介するコーナーを始め、国鉄時代の資料などが展示されている。常設屋外展示場については、展示されている車両の特徴として、E4系新幹線や485系電車、115系電車など、新潟と深い関係のある車両が多い。そして、これらは2014年のリニューアル時に追加されたものも含まれる。来館する鉄道ファンの中には、ここでしか見ることのできない車両を目的としていることもあるという。常設以外では、2階などのスペースを活用した鉄道写真などのミニ企画展や年1回の特別展、定期的な車両内部の公開イベントを開催している。

新津鉄道資料館の強みとしては、新津鉄道資料館独自の車両や、パンタグラフや旧国鉄時代のタブレットといった、実際に教習用などで用いられた展示物が魅力的という点が挙げられる。

写真 2-1 新津鉄道資料館の屋外展示



(出所：筆者撮影)

広報活動としてはTwitterやFacebook、HPといったSNSをはじめ、会報誌の発行や他の博物館とパンフレットの相互設置などといった媒体を活用している。特に、HPに関しては日本語を含めて7カ国語に対応させて発信している。

### [3] 他府県の鉄道博物館の事例

調査の目的のため、全国に数ある鉄道博物館・展示施設から、3カ所の施設を選んだ<sup>4</sup>。1つ目は群馬県安中市にある碓氷峠鉄道文化むら、2つ目は京都府京都市下京区にある京都鉄道博物館、3つ目は埼玉県さいたま市大宮区にある鉄道博物館である。

<sup>4</sup> 取材時の2021年は新型コロナウイルスの感染拡大に伴って不要不急の移動制限を徹底するため、取材は基本的にZOOM・電話などリモートで行った。

碓氷峠鉄道文化むらを選択した理由として、日本三大鉄道博物館と異なり、地域の鉄道展示施設であるからである。ただし、図3のように、碓氷峠鉄道文化むらはテーマパークであり、京都鉄道博物館と鉄道博物館は博物館としての機能を最重要視しており、コンセプトは大きく異なる。

京都鉄道博物館を選択した理由は、「日本三大鉄道博物館」の一つであり、鉄道博物館（さいたま市大宮区）に次いで施設規模、来館者などが非常に大きいからである。鉄道博物館を選択した理由として、「日本三大鉄道博物館」の一つであり、国内最大級の鉄道博物館であるからである。なお、「日本三大鉄道博物館」のもう一つは愛知県名古屋市港区のリニア・鉄道館であるが、リニア新幹線を全面的に出しており、新津鉄道資料館と展示の主要テーマが異なっているため、選択肢から外した。

図3 3つの施設の特徴<sup>5</sup>

|                   | 碓氷峠鉄道文化むら                     | 京都鉄道博物館           | 鉄道博物館             |
|-------------------|-------------------------------|-------------------|-------------------|
| 施設の目的             | 歴史を伝え、子供から鉄道ファンまで楽しめる鉄道テーマパーク | 地域と歩む鉄道文化拠点。博物館機能 | 鉄道博物館、歴史博物館、教育博物館 |
| 来館者数 <sup>6</sup> | 約12万人                         | 約77.5万人           | 約84万人             |
| 地域連携タイプ           | 地域・広域連携型                      | 都市型               | 都市型               |

### (3-1) 碓氷峠鉄道文化むら<sup>7</sup>

旧新津市と同様に、古くから太平洋側と日本海側を結ぶ交通の要衝であった碓氷峠は、明治期に急勾配という課題の中で線路が敷かれ、信越本線の横川―軽井沢間として重宝された。その後、この区間は廃線となり、跡地の活用として碓氷峠鉄道文化むらが1999年に開園した<sup>8</sup>。

<sup>5</sup> 図は各社HP、各社資料、インタビューから作成した。

<sup>6</sup> 来館者数は2019年度実績。

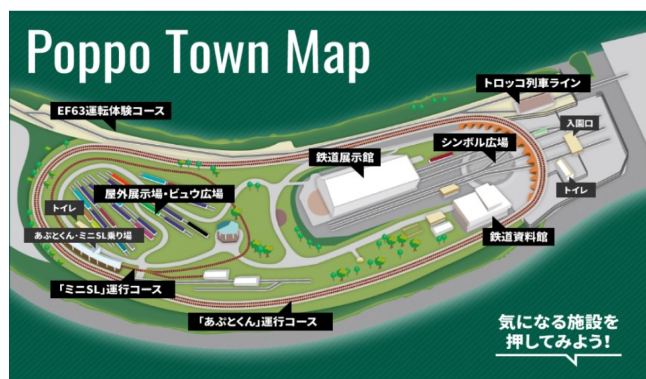
<sup>7</sup> インタビューは碓氷峠鉄道文化むら理事長中島吉久氏である。インタビューは2021年6月2日に行われた。

<sup>8</sup> 碓氷峠鉄道文化むらは鉄道テーマパークであるため厳密には「開館」でない。

碓氷峠鉄道文化むらは長野新幹線開業により、信越本線横川―軽井沢間が廃止されることに伴い、過疎化が進むという危機感から、「横川・軽井沢間周辺整備基本構想」が策定された。この基本構想では、「生きがいと誇りの持てる定住社会の創造」と「交流人口の増加を通じた地域の活性化」の二つを目標に掲げられている。碓氷峠鉄道文化むらは横川駅周辺の整備の一環として、地域資源である鉄道を活用してオープンしたのである。開園初年度には約 29 万 5000 人の来館者数を記録した<sup>9</sup>。

碓氷峠鉄道文化むらは写真 3-1 のように、鉄道展示館、鉄道資料館、トロッコ列車ライン、「ミニSL」乗り場・運行コースなどから構成される。大きく分けて、展示物と鉄道体験の施設が併設されているのが特徴である。碓氷峠鉄道文化むらは顧客層については、コア層（鉄道ファン）、ファミリー層などがメインである<sup>10</sup>。

写真 3-1 碓氷峠鉄道文化むらマップ



(出所：碓氷峠鉄道文化むら HP)

碓氷峠鉄道文化むらの強みとしては、昭和時代に実際に走っていた電気機関車 (EF-63) など体験運転を行っていることである。これは全国にどこにもない強みだという。屋外での展示、「あぶとくん」やミニ SL、トロッコ列車などのアトラクション等が挙げ

<sup>9</sup> システム科学コンサルタンツ株式会社 (2002 年) 「平成 13 年度民間活力等を活用した地域文化振興に関するプロジェクト現況調査」。

<sup>10</sup> 「平成 13 年度民間活力等を活用した地域文化振興に関するプロジェクト現況調査」によると、財団が設立した「碓氷峠鉄道文化むらファンクラブ (友の会)」ではボランティア活動が行われている。また、鉄道ファン有志によって、鉄道文化むらを支援するホームページ「碓氷峠 CLUB667 (旧称：碓氷峠鉄道文化むら応援団)」が運営されており、鉄道文化むらへの支援活動は全国の鉄道ファンの交流の場になるなど、碓氷峠鉄道文化むらと鉄道ファンの関係の強さが伺われる。

られる。特に、トロッコ列車は碓氷峠鉄道文化むらの中でも目玉の一つとなっており、様々な顧客層から人気である。企画・運営の面では、マンネリ化の防止のために新企画を常に考えることを重要視している。直近では「鬼滅の刃」とのコラボを開催した。

地域連携については、「横川・軽井沢間周辺整備基本構想」を基に開園に至ったこともあり、文化むらは、安中市 (元松井田町を含む) 観光機構、商工会、磯部温泉組合及び市内在住の代表から構成される一般財団法人碓氷峠交流記念財団が管理団体である。碓氷峠鉄道文化むらは現在も碓氷峠交流記念財団によって運営されており、安中市、JR 東日本・高崎支社、観光機構、企業と連携を行っている。HP ではお勧めコースとして軽井沢と併せた観光を推奨している。碓氷峠鉄道文化むらと軽井沢は自動車です 30 分の位置関係にある。

写真 3-2 目玉の一つであるトロッコ列車



(出所：碓氷峠鉄道文化むら HP)

広報活動については HP、SNS、会報誌などと、新津鉄道資料館とほぼ同じことが分かった。ただし、Twitter のフォロワーは 1 万人を上回っている (2021 年 7 月 22 日現在)。この数字は京都鉄道博物館などの鉄道系博物館や群馬サファリパークなどの周辺施設よりも多く、SNS での情報発信に力を入れていることがうかがえる。

図 3-2 平成 31 年 4 月 1 日～令和 2 年 3 月 31 日決算

| 科目     | 収入/支出<br>予算額 | 収入/支出済額     |
|--------|--------------|-------------|
| 当期収入合計 | 313,750,000  | 303,935,296 |
| 当期支出合計 | 313,750,000  | 315,025,617 |

(出所：一般財団法人碓氷峠交流記念財団)



一方、碓氷峠鉄道文化むらの課題として挙げられたのは、来園者の減少である。特徴として、実際に車両を動かす展示物・アトラクションも多く維持費がかかってしまうため、現在の来園者では収支の差が近い状態となる。そのため、野外展示場の夜間開放などの展示物を活用した新しい企画の模索やファンクラブ会員限定で電気機関車 (EF-63) の体験運転を行うなど、ファンを手放さないための工夫を欠かさない。

### (3-2) 京都鉄道博物館<sup>11</sup>

2016年に開館した京都鉄道博物館は、2015年まで同地にあった梅小路蒸気機関車館の展示物と2014年まで大阪府にあった交通科学博物館の展示物を合わせる形でリニューアルオープンした。その際に、京都市は梅小路公園の敷地の一角を貸与した。京都市は、梅小路公園の一角を「学びの地」としてすみ分けしており、京都水族館も公園の敷地内にある。

京都鉄道博物館は図3-3のように、広い展示車両スペースに特徴があり、蒸気機関車から新幹線電車まで53両が揃い、日本最大級の所蔵車両数である(2022年10月14日時点で54両)。

京都鉄道博物館は資料収集・保存、調査研究、展示、教育普及などの役割を果たしている。また、「見る、さわる、体験する」というコンセプトに沿ったイベントや展示を行っており、見るだけでなく、さわり、体験し、自ら発見してもらうことを重視している。

ファミリー層の来館が多く、イベントは「プラレール」、「きかんしゃトーマス」、「新幹線変形ロボシンカリオン」に関連したものが多く、ファミリー層を意識した展示となっている。また、過去には「鬼滅の刃」とのコラボイベントを開催した。すると、普段見られない層の来館が多く感じられ、新規来館客への訴求として効果が大きかったという。

京都鉄道博物館の強みを挙げると、まずは、京都駅から一駅の梅小路京都西駅から徒歩2分とアクセスがよいこと。また、展示物に関して、実物車両収蔵数が日本最大級であること、SL スチーム号の体験乗車、JRの営業線とつながっている線路を利用した現役車両の特別展示など「見る、さわる、体験する」という博物館の理念に沿ったイベント・展示が充実していることが挙げられる。

地域連携については、京都市下京区エリア、観光協会、商工会議所、教育機関と地域連携を行っている。

具体的には、下京区とは地域連携として梅小路公園のイベントでブースの出展、区民割引を発行するという形で連携を行っている。教育委員会には職業体験の受け入れ、近隣の小中学校には課外活動などで連携を行っている。観光協会や商工会議所とは観光関連で連携を行っている。

図3-3 京都鉄道博物館フロアマップ



(出所：京都鉄道博物館 HP)

図3-4 京都鉄道博物館の来館数と利益推移

|        | 来館数    |
|--------|--------|
| 2016年度 | 約142万人 |
| 2017年度 | 約102万人 |
| 2018年度 | 約85万人  |
| 2019年度 | 約77万人  |
| 2020年度 | 約28万人  |

(出所：交通文化振興財団 HP、CANPAN)

写真3-3 京都鉄道博物館の特徴である扇形の車庫



(出所：京都鉄道博物館 HP)

<sup>11</sup> インタビューは京都鉄道博物館総務企画課の廣田琢也氏である。インタビューは2021年6月18日に行われた。

課題は館者数の減少である。京都鉄道博物館に関して挙げられる大きな要因としては、新型コロナウイルスの流行によって、海外からのお客様の来館が大幅に減少したことである。京都は国内のみならず海外の観光客も多いため、来館者数減少に大きく影響していると考えられる。安心してご来館いただける環境づくりと持続、また、イベントだけに固執せず常設展示などでも工夫を凝らして土台作りをしっかりと行うことが重要だ。

### **(3-3) 鉄道博物館<sup>12</sup>**

鉄道博物館の実質的な前身である交通博物館（東京都）は、老朽化などを理由に、2006年に閉館した。その後「JR 東日本創立 20 周年記念事業のメインプロジェクトとして、2007年10月14日、さいたま市大宮に開館」（鉄道博物館）した。先述の通り、国内でも最大級の鉄道関連施設であり、2021年2月11日に、累計来館者数 1200 万人を達成した<sup>13</sup>。

鉄道博物館は屋内外で 41 車両を展示しており、ミニ運転列車やシミュレータなど鉄道車両の疑似運転体験が可能である。また、「車両」「科学」「仕事」「歴史」「未来」をテーマに楽しく学ぶ体験展示室が整備されており、子供の学びを誘発する遊び場も豊富である。

写真 3-4 シンカリオンとのコラボイベント



(出所：鉄道博物館 HP)

<sup>12</sup> メールによる取材を行った。

<sup>13</sup> レイルラボ（クロゴ株式会社）、『鉄道博物館、SL に来館者数 1,200 万人記念特別ヘッドマーク掲出』、2021年2月12日掲載（閲覧日：2021/07/24）

(<https://raillab.jp/news/article/24026>)

ターゲットとしてはファミリー層を意識しており、人気のコンテンツとしては、学芸員による特別解説・トークショー、シンカリオンなどのキャラクターとのコラボイベント（写真撮影会など）、駅員・車掌等のお仕事体験などが挙げられる。例えば、ミニ運転列車、ミニはやぶさ号、E5 シミュレータなどはお子様に人気であり、運転士運転教室は大人、特に、鉄道ファンに人気である。今後の戦略として、来館者にとって利用しやすい博物館づくりを徹底したりリニューアル・改装をすることが挙げられた。

### **[4] 来館客層と地域連携の考え方**

3つの事例を参考に、新津鉄道資料館における、①来館客層のターゲットの考え方、②来館客数拡大への施策、③地域連携の考え方について考察する。

#### **(4-1) 来館客層の考え方と客数拡大への施策**

来館客層については、鉄道ファンのコア層、ファミリー層をそれぞれ明確に区別したアピールの必要性があることが確認された。

鉄道ファンのコア層については、各鉄道博物館のみに所蔵されている展示物に対しては、場所・時間・費用を惜しまず、来館するという行動パターンが確認されている。情報発信においては、そうした鉄道のコア層を狙ったピンポイントの情報発信が大切であるという鉄道博物館業界の事業者のコメントを得た。新津鉄道資料館については、485系電車先頭車両や国鉄DD14形式液体ディーゼル機関車332号機などが全国の他では見られず、これらの車両を目的とした来館客も少なくない。

ファミリー層については、京都鉄道博物館と鉄道博物館がターゲット層としてファミリー層をメインに考えていることがわかった。そのため、今回取材した3つの鉄道博物館とも家族で楽しめるコンテンツが充実している。また、著名アニメとのコラボレーションで、これまで鉄道に興味のなかった幅広い層に訴求したイベントを充実させているのも特徴的である。実際、新津鉄道資料館のリニューアルに際しても、鉄道に関するかなり専門的な展示を減らし、一般向けに分かりやすい展示にしてリニューアルすることで、ファミリー層が増加し、来館客数も倍増近くまで増加させている。

#### **(4-2) 地域連携の考え方**

地域連携を考える場合、地域型の碓氷峠鉄道むらと都市型の京都鉄道博物館、鉄道博物館の考え方を分けて考える必要がある。

碓氷峠鉄道むらは開園以来、「横川・軽井沢間周辺整備基本構想」を基に、「横川駅周辺」「旧丸山変電所周辺」「坂本地区」「横川SA周辺」の4大拠点づ



くりとそのネットワーク化を進めてきた<sup>14</sup>。具体的には、1999年に横川駅周辺で碓氷峠鉄道むらが開園すると、2001年には碓氷峠の森公園交流館峠の湯がオープンした。その他でも碓氷関所跡、丸山変電所跡、めがね橋などの観光名所をつなぎ、回遊性を高める努力が続けられてきた。広域において連携を進めていると言える。

都市型の鉄道博物館としては、京都鉄道博物館は先述したように、京都市梅小路公園の近郊にあり、公園の敷地内には京都水族館もある。京都市はこの図4-1のエリアを「学びの地」としており、地域連携を進めている。こちらは周辺エリアにおける地域連携と言える。

図4-1 京都市梅小路周辺図



(出所：グーグルマップ)

### (4-3) 総括

以上の来館客層と地域連携の考え方を新津鉄道資料館に応用して考える。

来館客層ターゲットについての考え方については、新津鉄道資料館は先述したように、コア層にアピールできるコンテンツを持っている。また、リニューアル時には、ファミリー層をターゲットにしたリニューアルを行っており、来館客数も約2倍近く伸ばさせることに成功している。今後も、この二つの層に向けた個別のアピール方法を突き詰めていくことになる。

地域連携については、広域と周辺エリアで分けて考えることが必要である。まず、広域についてであるが、同じく秋葉区内にある新津フラワーランドは、年間で約40万人もの顧客が訪れている。もちろん、施設内の工夫も凝ってはいるが、周辺に新潟県立植物園や新潟市新津美術館、古津八幡山遺跡などコンテンツの集積効果が大きく影響していると考えられ

る。

このような集積効果の事例では、東京都武蔵野市にある東京都立井の頭恩賜公園が有名である。井の頭公園は年間利用者が90~100万人ほどである。ここの公園としてだけではなく、ジブリの森美術館や各球場・コート、野外ステージなどによって相乗効果が引き起こされている。

このように、新津鉄道資料館も、自動車で10分圏内にある新津フラワーランド、新津東部運動広場や能代川周辺など、あるいはより広く秋葉山などを「組み合わせ技」として活用していくべきである。新津フラワーランドの例に関しては、アクセスが決して良好とはいえないものの、上記の戦略によって非常に多くの方々に利用され続けている。このことから「組み合わせ技」次第では、新津鉄道資料館のアクセスの悪さも気にされないような施設づくりが実現できる可能性もある。

周辺エリアという意味では、京都鉄道博物館が位置する梅小路公園周辺には京都水族館もあり、京都市は「学びの地」としてブランディングを行っていた。一方、新津鉄道資料館は図4-2のように、小学校、中学校、高校と隣接しており、住宅街と近接していることに特徴がある<sup>15</sup>。全国の多くの鉄道博物館がファミリー層をターゲットにしていることはこれまで見てきたとおりである。従って、小中高校や住宅街など地域の住民にアピールできるチャンスは大きいと思われる。地域により密着した、新たな鉄道博物館の在り方を模索することでその存在意義をさらに高める可能性があると考えられる。

図4-2 新津鉄道資料館周辺図



(出所：グーグルマップ)

<sup>14</sup> システム科学コンサルタンツ株式会社(2002年)「平成13年度民間活力等を活用した地域文化振興に関するプロジェクト現況調査」。

<sup>15</sup> 新津鉄道資料館が小中高校や住宅街の近隣に位置することは非常に重要なことであると、業界関係者からもコメントを頂いた。

**【謝辞】** ヒアリング・取材でお世話になった新津鉄道資料館副館長加藤裕之氏、碓氷峠鉄道文化むら理事長中島吉久氏、京都鉄道博物館総務企画課の廣田琢也氏、鉄道博物館広報担当、関係者各位のご協力・ご理解に謝意を表します。