

「社会化」される個人の庭園鉄道

——「桜谷軽便鉄道」の事例から——

関西大学・関西国際大学非常勤講師 塩見 翔

1 目的

本報告では、鉄道愛好者個人が所有する「庭園鉄道」が、多くの人々に楽しまれるものとして「社会化」された事例を、インタビュー調査を中心にして分析する。対象とするのは大阪府の「桜谷軽便鉄道」である。同庭園鉄道は手作りの車両・軌道・付帯施設からなる、日本では最大規模の乗車可能な庭園鉄道である。個人の趣味として始まった同庭園鉄道は、今日では多くの人々が関わり・遊ぶ「社会的な存在」になっている。この個人の趣味の産物がいかにして「社会化」されてきたのか、その過程に制作者や関係者はどのように関与してきたのかを明らかにする。

2 方法

庭園鉄道全体の制作者であるオーナーと、公開運転会や補修作業に携わるボランティアスタッフ6名の協力を得て、個別に30分から1時間程度の半構造化インタビューおよび追加インタビューを行った。オーナーには庭園鉄道の制作をはじめたきっかけ、現在に至るまでの経緯、今後の希望などを質問した。またスタッフにはボランティアを始めたきっかけ、桜谷軽便鉄道の魅力と今後の希望、他の鉄道趣味活動の状況などを質問した。項目ごとにインタビューデータを比較・整理し、桜谷軽便鉄道が現状に至る経緯を分析した。また桜谷軽便鉄道を取り上げた新聞記事などを参照し、インタビューデータを補完した。

3 結果

オーナー（1927年生まれ）は電気関係の仕事で退職後の1990年代前半から、自宅の庭に線路を敷き始めた。庭園鉄道としての形が整いだすと近隣の子供たちが乗せてもらいに訪れるようになり、1998年に「桜谷軽便鉄道」として公開運転会を行うようになる。子供たちが遊んでくれることは、オーナーが庭園鉄道を発展・継続する上での重要な動機付けとなった。一方で子供たちの来訪が近所迷惑の一因となったことから、2001年に自宅外の敷地を購入して移転した。移転とともに規模が拡大し、さらに多くの人々を集めることになった。また移転直後からボランティアスタッフが登場し、やがて常連の子供たちの幾人かも、自発的な運転会の手伝いを経てボランティアスタッフへと移行していった。子供だったスタッフは成人後も桜谷軽便鉄道に関わり続けている。

運転会を切り盛りするようになったボランティアスタッフたちの関心は安全性を保ちながら運転会を継続することに注がれ、運転免許制度を取り入れるなど、庭園鉄道の「社会化」が進展した。しかし桜谷軽便鉄道は個人の手を離れて完全に社会的存在となったわけではない。例えば、移転から数年後にNPO法人を設立して運営・管理を行うという提案がなされたものの、あくまでもオーナー個人の「遊び」であるという原則を優先して、NPO化が実現しなかったことにそれが表れている。

4 結論

桜谷軽便鉄道は個人の趣味として制作された。現在もオーナーは個人的な「遊び」としての意味づけを保持しようとしている。しかし子供たちに注目され、不特定多数の人々が参加することで、同庭園鉄道は確実に「社会化」の道をたどってきた。ボランティアスタッフの登場と活躍はその象徴だといえる。現時点での桜谷軽便鉄道は、個人の趣味としての制作物という原点を維持することと、不特定多数の人々に開かれた社会的存在というあり方が慎重に両立されている。