

## 1 「鉄道の街にいつ」の経緯

新津の鉄道の歴史は1897年(明治30年)11月20日、私鉄の北越鉄道(株)の中間駅として新津駅が開業したのが始まりです。営業開始日の乗降客数は261名でした。このころの新津駅は、まちなかから離れて建っており、周りはまだ未開発で田んぼや沼があり、まちなかはランプの時代でした。列車は沼垂から一の木戸(現、東三条)間の約40キロを1日1往復していました。

時を同じくして秋葉区金津地区内にある石油掘削事業も機械掘に成功し、その採油量が飛躍的に伸びた影響で油田地帯から駅までパイプラインが引かれました。新津駅周辺には貯蔵タンクが設置され、新津駅構内にある二本の石油専用線はフル操業を続けるなど産業としての石油と鉄道は新津地区に大きな繁栄を呼び込みました。

新津駅開業の翌年には早くも「停車場通り」といわれる一街区が開かれ、市街地の形成も駅を中心に徐々に変貌していきました。



明治45年には現在の信越線・磐越西線・羽越線が交差する鉄道の要衝地になりました。

大正7年までに、新津には保線区・機関庫・運輸事務所・保線事務所・車掌所・通信区・電力区・荻川信号所・購買支部などの現業機関が設置されました。大正初期から中期にかけて鉄道施設の拡大と石油業の隆盛と併せて新津地区は並々ならぬ発展をみせ、それが地元商工に

大きな影響を及ぼしました。

昭和12年には新潟駅、長岡駅と並んで1級駅の指定を受けました。

昭和16年に新潟鉄道局の車両工場「新津工場」(現在の新津車両製作所)が設置され、さらに昭和30年代前半までに電修場、機関区、機械区、客貨車区、車掌区、物資部、鉄道病院新津分院、電務区、営林区、建築区、電力区、新津工場、新津駅、保線区など15箇所の現業機関が設置され、新津地区労働者の4人に1人は鉄道関係者でした。当時の新津駅には1日400本の列車が発着し、機関区には蒸気機関車60両、客車も400両が待機するなど東日本最大の鉄道要衝地となりました。当時の新津地区内の鉄道用地は新津工場と合わせて130,800坪に達し、「鉄道の街にいつ」のまさに全盛期でした。

しかし、昭和40年代に入ると時代の流れは車社会へ、機関車は動力車の無煙化、さらには近代化による電化が進み、蒸気機関車の廃車と同時に鉄道の街にいつの実質的な機能や業務は新潟駅に吸収されて行きました。

## 2 新津鉄道資料館の経緯

東日本最大の鉄道要衝地として栄えた「鉄道の街にいつ」も今は昔となり、近代社会の新しい輸送体制による転換を余儀なくされようとしているとき、市民の間から「歴史を後世に残したい」「鉄道の街にいつに鉄道博物館を」との声が上がり始めました。

この市民の意見を受けて具体的な活動が始まりました。

1. 昭和57年10月、上越新幹線の開業を前にして、新津市長が新潟鉄道局長に対し、国鉄資材の収集、保存などについて陳情しました。
2. 昭和58年2月17日、国鉄のOBを中心にして「新津市に鉄道博物館をつくる会」の発起人会（15人）が発足し、運動の第一歩を踏み出しました。運動は市民的な盛り上がりを見せて発展していきます。
3. 同年4月1日、「新津市に鉄道博物館をつくる会（以下、つくる会。）設立総会」が開かれ、会長ほか発起人全員を役員に選出し、当面の活動目標として、
  - ・10月14日に「鉄道資料展」を開催する。
  - ・資料館には、前年3月に廃止された新潟鉄道病院新津分室を確保するように国鉄当局に働きかける。
  - ・資料の収集に全力をあげる。

などが決定され、作業は新津市当局とつくる会の活動によって順調に進みました。

4. 10月14日に新津市鉄道資料館（旧鉄道病院分室）がオープンしました。開館記念として開催した鉄道展には、10日間で入館者約1万人が来場し、なかには遠く県外から来た愛好家の姿も見られました。

現在の資料館は平成10年4月1日に移転オープンした2代目の資料館となります。

### 新津鉄道資料館概要

1. 位置 新潟市秋葉区東町
2. 交通 新津駅下車、徒歩30分
3. 敷地 33,200㎡（屋外展示場等を含む）
4. 建物 鉄筋2階建、延べ891.15㎡
5. 展示品 約2,100点（16のコーナーに分類して展示）
6. 特色 雪と鉄道コーナー、被服コーナー、お召列車コーナーなど、他の資料館には見られないものもあります。帝国鉄道庁時代からの辞令や、各種の表彰状なども展示されています。機関区や電務区、車両工場などの現場機関が多く設置されたこともあり、資料はそれらの現場や職場で使用されている品物が多くあり当時を偲ばせてくれます。



### 3 新津鉄道資料館の現状と評価

#### (1) 新津鉄道資料館の良い点と悪い点の洗い出し

項目	良い点	悪い点
展示資料	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「行き先表示板」など実際に使用された実物が数多くあり展示数は充実している</li> <li>・通常の地域の文化施設とは異なり、産業から生じた独特の文化を対象にしている</li> <li>・新潟交通や蒲原鉄道など廃止されているが歴史的で貴重な資料がたくさんある</li> <li>・展示が近く見やすい、触れられる</li> <li>・記念切符や銘板など貴重な品物が多い</li> <li>・マニア受けするし、品物にまつわる話を聞くと案外おもしろい</li> <li>・新津の鉄道文化を活かした施設</li> <li>・学校等の教材として活用できそう</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・コレクションは充実しているが、資料のデータベース化が不十分である</li> <li>・動きのある展示品が少ない上、古くて魅力が無い</li> <li>・古い年代の資料展示が中心で、高齢者や愛好家など一部の方には好評だが、新しい切り口の展示がなく、若年層にアピールできていない</li> <li>・子供達が興味を持ってそうな展示品が少ない</li> <li>・操作、体験できる展示や資料が少ない</li> <li>・ランドマーク的な実車が無い</li> <li>・屋外展示が雨ざらしになって管理が悪い</li> <li>・展示サイクルが無く同じ品物ばかりの展示</li> <li>・全体の品質管理ができていない</li> <li>・展示の説明文が極端に少ない</li> <li>・紫外線により写真などの劣化が激しい</li> <li>・寄託品が多い</li> <li>・広く資料の収集を図るべき</li> </ul>
施設	<ul style="list-style-type: none"> <li>・駐車場が多く、無料</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・エアコンが少ない、夏暑く、冬寒い</li> <li>・休憩、共有スペースが無い</li> <li>・飲食ができない</li> <li>・駅から遠いうえわかりづらい場所</li> <li>・展示スペースが有効に活用されていない</li> <li>・展示施設が手狭に感じる</li> </ul>
その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>・入館料が安い</li> <li>・管理人の方が詳しい解説ができる</li> <li>・関係団体に鉄道関係者が多く人材が豊富</li> <li>・何とんでも「西の米原、東の新津」の歴史</li> <li>・JR車両製作所が近くにある</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道資料館そのものの認知度が低い</li> <li>・新津地域内の住民組織（新津商工会議所・商店街）やJR東日本との連携が弱い</li> <li>・学校や社会教育には有効であっても、県外から訪れてもらう施設としての継続性（リピーター）に結びついていない</li> <li>・管理者の運営面での勉強不足</li> <li>・様々な案は出るがこなせる人材がいない</li> <li>・地元との密着度が薄い</li> <li>・館外における交流が不足している</li> <li>・もっと身近で資料館を支える組織が必要</li> </ul>

## (2) 来場者数

- ・別表1「年間新津鉄道資料館来場者数」  
平成11年度以降の年間来場者数をまとめています。  
来場者数には有料・無料来場者の合算です。
- ・別表2「県外来場者数」

## (3) 新津鉄道資料館の現状と評価

### ① 展示

- ・鉄道資料は新津駅や新潟駅管内の鉄道職場で実際に使用されていた、地元ゆかりの実物が豊富で貴重な品物が多いのが特徴。
- ・新潟交通、蒲原鉄道など廃線になった私鉄の資料も展示されている。
- ・鉄道学園時代の訓練用運転台など専門的な資料も展示されている。
- ・展示環境は空調設備や紫外線対策が不十分なうえ、屋外は屋根等も少なく展示物の劣化につながっている。
- ・キャプションが不足なうえ説明できる管理人も1人しかいないため、来館者に対し十分な資料説明ができていない。
- ・展示替えがほとんど無く、同年同じ品物が同じ展示方法で展示されている。
- ・体験や動きのある展示物が少ないため、子どもや家族連れなどのリピーターが少ない。
- ・ランドマークになりうる実車などが無いので印象度が薄い。

### ② 施設

- ・駅からの交通アクセスが不十分なうえ、道路看板での施設誘導も分かりづらい。
- ・空調が不十分で来館者にサービス面で不自由を掛けている。
- ・共有、飲食スペースが無く休憩などゆっくり過ごせる施設環境でない。
- ・施設の展示スペースが限界で、企画展や独自イベントなどを行う会場が無い。
- ・無料駐車場は確保されているが、新津地区公民館などとの共有駐車場であるため常に来館者が利用できる駐車スペースは少ない。

### ③ その他

- ・新津地区には鉄道OBの人材が豊富で、鉄道資料館管理人として活用されているが、資料館を支える組織が無い。
- ・「鉄道」が地域の誇り、宝物と言いつつ、学校や地元市民との密着度は薄いのが実態。
- ・PRが不十分なため、施設の認知度が市内外に対して低い。その割に県外からの来場者数は比較的多く安定している。
- ・来場者数が9,000人を超えたことが無いが、8,000人台で安定している。

## 4 新津鉄道資料館活性化基本計画策定の目的

### リニューアル計画の必要性

昭和58年に開館、平成10年に移転した鉄道資料館は、旧国鉄時代の資料が中心で、資料としては貴重な品物が多くある半面、現在、全国で開設・運営されている鉄道関連の資料館や博物館と比較すると展示品の目新しさや規模、さらには幅広い年代層の集客に欠けていました。展示方法はたくさんの資料を漠然と並べておく形式が多く、セキュリティ対策の不足や説明文（キャプション）の不十分さは再三、鉄道関係者や来館者から指摘されていました。

しかし、「鉄道」は小さな子供から大人までが楽しめる乗り物であり、私たちの生活に密着した身近な産業文化です。もっと、沢山の人たちが身近に感じる展示内容と楽しみながら産業文化を学べる手法を取り入れるなど、一層の工夫と資料館としてのポテンシャルを上げていく必要があります。そのためにも、既存施設を活かしつつ、資料の再整理や再収集を行い、鉄道資料館の役割を果たせるような施設にしていくために「新津鉄道資料館活性化基本計画」を策定することにしました。