

# 京都鉄道博物館における 多彩な来館者層に向けたアプローチ

京都鉄道博物館 学芸員 久保 奈緒子

## 1. はじめに

京都鉄道博物館は「地域と歩む鉄道文化拠点」をコンセプトに、博物館として学校教育や周辺施設など地域との連携を図りつつ、「見る、さわる、体験する」ことで来館者を問わずさまざまな「学び」を得られる場となることを目指している。鉄道の総合博物館として鉄道の誕生から技術の進化を、また一方で駅弁や鉄道をテーマとした文化芸術作品を、さまざまな切り口で紹介している。

当館は京阪神からの入館者のほか、全国各地からの鉄道ファン（コアファン）、海外からの旅行者、学校団体、一般旅行団体など、個人から団体まで、国籍問わずさまざまな来館者を迎えている。中国からのインバウンド客の急増、そして2020（令和2）年から2022（令和4）年にかけて新型コロナウイルスの影響で海外からの来館者の途絶、外出自粛による来館者の減少、再びインバウンド客の急増と、2016（平成28）年の開館以来、社会的な要因もあり2～3年を一つの周期として来館者層が大きく変化するなかで博物館運営を行ってきた。周辺環境の変化に合わせて、さまざまな体験型の展示・イベントも形を変えたり対策を講じたりしながら、多彩な来館者層に漏れなく学びの機会を得ていただけるよう日々、創意工夫をおこなっている。その取り組みの一部をご紹介します。

## 2. 多彩な来館者に合わせた“学びのツール”の提供

### 1) ワークシート

当館は立地上の特性として、2019（平成31）年3月に開業した嵯峨野山陰線の新駅・梅小路京都西駅が目の前にある。また京都駅からも徒歩圏内の距離であり、周辺の観光地と合わせて巡ることもできる。梅小路京都西駅の駅前ロータリーに京都市の団体専用バス駐車場が設置されたこと、また2020（令和2）年前後にはホテルの開業も相次いだこともあってか、団体旅行での来館者が多い。当館は前身の一つである「梅小路蒸気機関車館」時代から、京都市内を中心とした幼稚園・小学校団体の遠足先として多くの学校団体の利用があったものの、近年の一般旅行団体や海外からの団体、遠方からの学校団体の利用増加は、交通上の利

便性向上も寄与しているように感じる。

個人と比べ団体は観覧時間が限られていることもあり、開館当初は観覧順路や見どころを尋ねる声が多かった。特に小学校低学年までの学校団体の利用が多いことから、見どころ紹介も兼ねてテーマ別ワークシートを作成することとした。最初に作成したのは「鉄道車両」と「鉄道のおしごと」の2種類である。A3サイズを二つ折りにしたワークシートには、常設展示の写真と簡単な説明を記入しており、写真をヒントに展示物を探してその名称を書き込む仕様となっている。小学校3年生程度までを想定したため基本的にはひらがなを使用し、漢字を用いる部分にはルビをふっている。ワークシートの利用状況が好調だったことから、3種類目に「鉄道の歴史」をテーマにしたワークシートを作成した。対象年齢は先のワークシートよりも少し上げて小学校4年生以上とし、特殊な用語以外はルビも無しとした。コロナ禍以降は海外からの来館者が再び増え始めたため、4種類目として英語のワークシートを作成した。内容は先の3種類と異なり、当館のメインスポットとして紹介している本館の3車両（500系新幹線電車・581系電車・489系電車）や扇形車庫などを巡る仕様となっている。

なお、当館の多言語対応の現状としては、コーナーの紹介文までは英訳を付しているものの、個々の展示については印刷ベースのものは用意していない。その代わりに、QRコードをスマートフォンで読み込めば、該当の解説を英語・韓国語・中国語（簡体字・繁体字）で読むことができる多言語解説システムを導入している。当初は文字だけだったが、段階的に画像と音声データを追加して運用している。



歴史のワークシート（表）

## 2) S D G s

当館のワークシートにはもう1種類、S D G sをテーマにしたものがある。2020（令和2）年から職員間で学習の機会を設け、学習プログラム作り着手した。試作段階の体験者として近隣の小学校の協力を得ながら試行錯誤を繰り返し、2022（令和4）年度から学校団体向けの学習プログラムとして受付を開始した。さまざまな方法を模索した結果、館内のいくつかの展示コーナーに17の目標（アイコン）のうちいずれか1つを設置し、展示内容がその目標（アイコン）とどのような関連性があるのか記述してもらったり、展示内容と関連性のあるその他の目標について考えてもらったりする内容で落ち着いた。入門編・初級編・中級編・上級編の4つの参加方法を設定しており、入門編は前出の4種類のワークシートと同様、パンフレットラックに配架して自由に取り組みめるものである。初級編以上は職員による解説やグループワークが含まれ、上位コースほど所要時間が長くなるため、申し込み団体ごとにS D G sの事前学習の状況を聞き取った上で、適したコースを提案している。ある中学校団体は毎年、S D G sプログラム上級編の参加のため1学年約240名で来館いただいで

いる。初級編以上に関しては次項で紹介する“体験”の提供でもある。当館におけるSDGsプログラムは、対象者に応じたカスタマイズが可能な特殊なコンテンツと言える。



SDGs 学習プログラムのような



展示場で SDGs 学習プログラムに取り組む子どもたち

### 3. 多彩な来館者に合わせた“体験”の提供

#### 1) 体験展示

当館は「見る、さわる、体験する」をコンセプトに、実際に触ったり動かしたりすることができる「体験展示」を、常設展示の一部として多数用意している。体験展示の多くは主に本館の2階に集めているが、特に人気が高いのは鉄道ジオラマである。1人のオペレーターが模型の運転と解説、照明や映像の切替えをおこなう約10分間の展示運転である。事前に予約が可能な団体専用回を設けたり、こどもがガラス前に立って観覧できる回を設けたり、1日の中で運用方法を変えながら、さまざまな来館者を受け入れている。オペレーターによる解説は日本語のみのため、海外からの来館者向けに走行中の模型の写真に英語字幕を付けてプロジェクタで投影している。

鉄道ジオラマは観覧のみだが、自分で運転ができる体験展示が2種類ある。1つは、列車の運転席からの景色を再現したCG映像を見ながら、列車を定められた速度で走らせ停車位置ちょうどに停車できるよう、さながら「訓練」する本格的な「運転シミュレータ」である。もう1つは、模型列車に積んだカメラから送信されるライブ映像を見ながら信号や運転に関する指示を確認しつつ実際に模型列車を運転する「列車を安全に走らせよう」という体験である。後者は模型がガラス張りのケース内を走行しており、運転体験をしていなくても走行の様子を見ることができる。どちらも人気が高い体験展示であるものの、設置側としてはコンセプトの違いが伝わりにくい点が悩ましい。特に模型列車を運転する体験展示の方は、列車の安全運行に欠かせない保安システムについて学んでもらうという明確な趣旨がある。しかし、実際には模型を走らせることを楽しむだけで終わってしまう場合がほとんどである。

当館の「体験展示」は鉄道ジオラマを除いて、基本的に展示内容に関する解説者（スタッフ）の常時配置はしていない。そのため、興味を持って体験してもらえるかどうかは体験者まか

せになっている部分が大きい。それに対して、学芸員が一定の人数の参加者に対しておこなうワークショップやガイドツアーは、参加者のニーズに合わせて可変的にアプローチできる相互的な体験の提供の場と捉えている。



運転シミュレータ



列車を安全に走らせよう

## 2) ワークショップ

当館ではワークショップをこども向け、一般向け、コアファン向けの3つの区分を設け、こども向けは工作を、一般とコアファン向けには展示品や展示車両の解説をおこなっている。展示車両の解説ではやはり新幹線が人気で、親子など複数人で参加する方も多く見られる。一方、国鉄型の特急車両や機関車の解説となると参加者の年齢層も上がり、1人で参加するコアファンが増える。展示品においても同様である。「通票閉塞器（つうひょうへいそくき）」のように文字面からは見当もつかない“古い鉄道保安システムに用いる機器”には1人参加のコアファン層の参加者がせいぜい片手で数えられる程度である。それに対して“きっぷ”の人気は著しい。「硬券印刷機（こうけんいんさつき）」で“きっぷ”をつくるワークショップは一般にも伝わりやすく老若男女問わず参加者が殺到する。年12回、毎月2日間（連続する土日祝日）ずつ実施しているワークショップのなかで唯一、「硬券印刷機」のみ3回実施している。のこりの9か月は、子供向け（工作や科学実験ワークショップ）、一般向け（展示品や展示車両の簡易な解説）、コアファン向け（展示品や展示車両の詳細な解説）に区分し、“きっぷ”のワークショップと合わせて12か月の中で満遍なく実施している。入館者のニーズとワークショップの内容や難易度、運営方法の試行錯誤を繰り返し、ようやく現在の実施配分に落ち着いた。次のフェーズとして、年々増加する海外からの来館者のうちワークショップへの参加を希望する方の受け入れ方法である。この点は模索が続くところであるが、先に紹介した英語仕様のワークシートやスマートフォンの活用による多言語対応が現実的などところと考えている。



硬券印刷機ワークショップ

### 3) 解説ツアー

当館のメインコンテンツのひとつが、蒸気機関車（以下、S L）である。23両のS Lのうち、走行可能な状態で保存・展示を行っている動態保存機が8両ある。中には、営業線を走行することができるC57形1号機とD51形200号機も含まれており、山口・島根県内の山口線まで出張し「S Lやまぐち号」をけん引している。当館施設内でも、S Lがけん引する列車「S Lスチーム号」への乗車体験（有料）を毎日実施しており、朝と夕方にS Lの出庫・入庫を行う作業がある。夕方の入庫作業と、その直前におこなわれる給炭水作業は開館時間中に見ることができるが、朝の出庫作業は開館前におこなわれるため、通常は見るできない。この様子を見ることができるツアーが、京都市観光協会が窓口となっている有料の「京都鉄道博物館バックヤードツアー 開館前の扇形車庫に潜入」である。このツアーでは、旧二条駅舎、扇形車庫、転車台とS Lの出庫作業、そしてS Lの検査・修繕を行う検修庫の解説をおこなう。遠方からの来館者の特徴としては、鉄道への関心はさほどでなくても旅行に付加価値を求めて参加を決めたケースが多いようである。開館時間中と違ってツアー参加者（多くても15名程度まで）しかいないことも手伝って、落ち着いて鉄道写真や映像を撮りたいコアファン層のリピーターが一定数見られ、副次的な集客効果を得たと言える。



解説ツアー（開館前の扇形車庫に潜入）

### 4) おとなの学び講座

実は、当館で展示に携わる者のほとんどが、もともと鉄道分野を専門としていたわけではない。互いに鉄道に関する知識を深めるため、鉄道開業から現在までを明治・大正・昭和（戦前）・昭和（戦後）・昭和末から平成初期（国鉄分割民営化の前後）・平成の6つの年代に分け、担当する年代の中で各々テーマを設けて探求する、という取り組みに着手した。その成果として部内向けに1時間の講座を実施したのが始まりで、現在は、毎月1回、1年に9回程度公開講座として実施している。テーマは各々が担当する企画展や収蔵資料展等とリンクしたものも多い。年に2回程度は外部から講師を招いて特別講座を実施することもあり、J R西日本の運転士や、車両設計や修繕などに従事する方などを招聘している。外部講師を招いた回は当館のリピーター・コアファン層が多いが、学芸員が実施する回に関しては“講座の受講”に対する意欲が高い来館層、という他の催しにはない特徴が見られる。平日の14時という時間設定にしていることもあり比較的年齢層が高い。またアンケートによれば、鉄道に興味があるわけではない聴講者も多く、当館の大多数を占めるファミリー層やコアファン層とは異なる新規来館者層の獲得につながっていると見える。

## 5) 鉄道おしごと体験

前述のようなワークショップの実施は、他館でも多種多様な取り組みがおこなわれているところではあるが、当館の特異性として、施設設置者である西日本旅客鉄道（以下「JR西日本」と表記する）が主体となって実施している催物が挙げられる。そのひとつが「鉄道おしごと体験」である。開催頻度は年度によっても異なるが、今年度はワークショップ同様、毎月2日間（連続する土日祝日）実施している。対象は5歳から小学生のこどもで、現役のJR西日本の社員から鉄道の安全性や技術について、日々の仕事内容を直接聞くことができる。駅（営業）、駅（運転）、運転士（新幹線）、運転士（在来線）、車掌（在来線）、指令（新幹線）、指令（在来線）、電気（電力）、電気（信号通信）、車両、保線、土木、建築、機械の14種類があり、1日ずついずれかの業務を実施している。ポピュラーな駅（営業）や運転士（新幹線・在来線）は1年に複数回実施がある一方、保線や土木、電気（電力・信号通信）などは、社員を派遣できる拠点や、そこに配置されている人数が限られていることもあり、1年に1回のみ開催である。参加者は、業務の内容に合わせて現業と同じ素材・同じデザインの制服（こどもサイズの特別なもの）を着用して体験に臨む。この体験のターゲットは家族連れである。中には鉄道好きの、将来コアファン層になるかもしれないこども達もいるが、どちらかと言えば思い出作りとして参加するケースが多いように思う。本来の趣旨としては「鉄道の安全を支える人がいる」ということを知ってもらうこと、そして鉄道利用の際のルールやマナーについて考えるきっかけとなることを期待し、実施している。



鉄道おしごと体験（機械）

## 4. 多彩な来館者に合わせた“機会”の提供

### 1) 引込線展示

本館1階車両工場に、JR西日本の営業線とつながる「引込線（ひきこみせん）」がある。当館のこの設備は、鉄道系博物館の中でも珍しい、営業中の車両を館内で展示することができるものである。車両を展示する際には営業線を経由して入線するため、「鉄道おしごと体験」と同様に、計画と輸送手配はJR西日本が主体となっておこなう。入線及び出線の公開や車内見学、関連展示のほか、展示する車両に所縁のある沿線自治体のPRブースの設置や物販、キャラクターグリーティングを行う場合もある。開催頻度は年度によって異なるが、当館の催しの中でもコアファン層からの注目度が特に高い。これまで最も高頻度を実施したのが2022（令和4）年度で、年間13回、すべて異なる車両展示をおこなった。

展示する車両はJR西日本の車両に限らず、JR東海やJR四国、JR貨物といったJRグループ各社のほか、西日本エリアに所在する第3セクターの鉄道会社の車両もある。そして、乗客を乗せる車両以外にも、貨物用の機関車や貨車、事業用車と呼ばれる点検・作業専用の車両など「乗れない車両」も展示してきた。展示中の館内の盛り上がりもさることながら、これらの車両の展示のために普段走行しないエリアを列車が移動する姿を一目見たいというコアファンは大変多い。そのため、列車の輸送スケジュールは非公表であるにもかかわらず、展示予定日から予想して撮影を試みるコアファンも少なくない。展示初日は、人が少ない状態で撮影しようとするコアファンや、入線の様子をよりよい場所で撮影するために場所取りをしたいコアファンなど、開館の2時間前から並ぶ人の姿も見られる。

常設展示以外にも実物の車両を見ることができ、特にコアファン層への訴求力が高く、当館の独自性の1つである。



引込線展示車両の入線時のようす

## 2) SL スチーム号

「3. 多彩な来館者層に合わせた“体験”の提供」のなかで述べた通り、当館のメインコンテンツのひとつが、SLである。日本では各地で観光列車としてSLの運転をおこなっている場所があるが、いずれも運転日は限られている。加えて、それらのSLの中には本来の蒸気機関ではなく、圧縮空気を動力とする改造が施されているものもある。

当館のSLスチーム号は、運転距離こそ1kmと短い、開館日については毎日最低でも6本程度（夏季は熱中症対策で減便となる場合もある）の運行本数がある。動くSLの姿を常に見ることができる場の提供は、鉄道系博物館においても特別である。また本来の蒸気機関をそのままに生かしているため、夕方には1日の運行で出た灰（アスガラ）を落とし、翌日の運行に備えて石炭と水の補給「給炭水（きゅうたんすい）作業」を行う。給炭水後には機関車の向きを変える「転車台（てんしゃだい）」に載せて回転させ、20線ある扇形車庫の所定の庫（くら）に後進運転で入庫し、1日の展示を終える。

「生きている展示物」としてのSLを間近に体験できる機会の提供は、SLを動態で保存し続ける取り組みの副産物でもある。SLの検修（点検・修繕作業）設備は1914（大正3）年に建てられた扇形車庫内にある。ただ、扇形車庫自体が重要文化財であり改修が難しいこと



SLスチーム号

や、SLの検修作業を安全かつ持続的に継承するための設備拡充が必要であったことから、当館の建設時に「第2検修庫」が設置された。この第2検修庫では、JR西日本の社員が日常的にSLの検修作業をおこなっており、来館者はガラス越しにその様子を見ることができる。

SLをめぐる展示は引込線展示と異なり常時機会があるため、個人や団体、国籍を問わず、幅広い来館者層に興味を持っていただいている。それと同時に、遠方からでも足繫く通うコアファン層も少なくない。現業機関が密接に関わるSL保存の最前線であるという点は、何よりも当館ならではの特徴と言える。



SL第2検修庫

## 5. おわりに

博物館は、収集・保存・展示・調査研究・教育普及活動を主としておこなう場だが、これらの活動を継続するためには一定の収益が必要となる。そのため当館では来館人数に対して目標数値を設定し目標達成のために多彩な来館者層に向けた取り組みを強化してきた。

「4. 多彩な来館者に合わせた“機会”の提供」で紹介した通常開館時の来館者に向けた取り組み以外にも、自治体や企業による早朝や夜間の貸切開館、結婚式やその前撮り、当館主催の来館者を限定したイベント（LINE登録者向け、ペットイベント）などもある。貸切開館に関しては、鉄道に関わる企業や周辺自治体などによるものも多い。さらに特筆すべきは、当館における施設貸出しはいわゆる「場所貸し」ではない点にある。貸切の主催者のほとんどが、通常開館時の状態での貸切を希望し、中には特別なワークショップや解説ツアー・車内公開などのオプションを追加することもある。博物館としてこのような形での需要があることは大変有難いことである。

とはいえ、未だ本質的な課題も多い。たとえば、資料保存の観点とバリアフリー化が挙げられる。土日祝日限定で月替わりで1車両の車内公開を行っているが、古い車両は扉や車内が狭く車いすのまま車内に入ることができない。見学可能とするためには車体の大幅な改造などが必要であり、これは「実物資料」としての車両の保存に反するため対応が難しい。障がいを持つ来館者への配慮が一層求められるいま、喫緊の課題と言える。

また、多言語対応もいまだ途上である。QRコードによる多言語解説システムの利用実績を解析し、使用端末の国籍から来館者の国別の割合を確認することができるため、この傾向を把握しつつ、館内の様々な取り組みの多言語対応に生かしていくことも今後の課題である。