

甲南女子大学鉄道文化研究同好会の5年

信時哲郎

(甲南女子大学文学部日本語日本文化学科)

はじめに

日本中の大学で鉄道研究会のないところは少ないだろう。しかし、鉄道研究会のある女子大となると、きちんと調べたわけではないが、おそらくないであろうし、世界レベルで考えても（女子大学の数が少ないということもあるだろうが）ないだろうと思われる。さらに風呂敷を広げて、過去にはあったのか、と考えると、おそらくないだろうと思われることから、甲南女子大学鉄道文化研究同好会は、古今東西を見渡してみても、実に貴重な存在だったのではないかと思う。そんなことを言えばダイオウグソクムシ研究会などというものを作れば、おそらく世界で唯一の存在になれると思うので、「世界唯一」だけを目指すならば、さほど難しいわけでもない。わが同好会も、もちろん珍しさを売りにしていた面はあったにしても、決してそれだけにとどまるものではないと思う。

しかし、そんな同好会も、部員減少によって、そろそろ幕を降ろす時が来たようだ。コロナ禍により正規の活動はできず、これまでの事実上のメイン活動であった「研究室でだらだらと昼食をとる」こともできなくなり、「気が付いたら入部していた」というような伝統的勧誘方法も取れなくなってしまったからだ。甲南女子大ではテニス部やチアリーディング部、カトゥーン部などの活動が盛んだが、これらはスポーツ推薦によって進学した学生が多かったり、中学・高校以来の趣味活動の延長であるために、今後も比較的継続が容易だと思う。しかし、おそらく、これまで鉄道研究会に入部しようなどとは夢にも考えてもみなかった新入生に対し、紙媒体やネットだけで勧誘するのは至難の業で、そんなことから今後の継続は難しいと判断せざるを得ない、というわけである。

ともあれ、今後、どこかの女子大に鉄道研究会ができるというようなことでもあればと思って、鉄道文化研究同好会の5年間について書いておくことにする。

2016年度

そもそも鉄道文化研究同好会（正確には初年度は非公認団体。その後は同好準備会となり、2020年になって同好会に昇格。以下、簡略に同好会として書いていく）はネタで始まった。

私の専門が宮沢賢治研究であることから、大学で賢治についての授業をしているが、そのうちの1回で賢治が鉄オタであったという説を紹介している。宮沢賢治は、ただ「銀河鉄道の夜」や「シグナルとシグナレス」などの鉄道が登場する作品を書いたというだけでなく、鉄道ファンだったという自説の紹介である。

大正時代になると、軽便鉄道法によって鉄道開業の条件が軽減されたことをきっかけに（軽便鉄道というと、小さな鉄道を意味するように思われるが、本来は手続きが軽便になった、ということの意味する）、全国で鉄道開設の動きが強まった。さらに政府の政策が変わることから鉄道建設が重視され、「我田引鉄」と揶揄されるように、自分の選挙区に鉄道を誘致するということを掲げる政治家も多くなり、後に国鉄の赤字路線とされるような多くの路線も開業した。賢治の青春時代はちょうどこの時期に重なっており、詩や童話に付した制作日付や伝記的に確認できる行動を鉄道の開業年月と並べてみると、賢治は開業して間もないうちにその鉄道を利用して、何の用事もなかったはずの場所でさえ、おそらくは鉄道に乗るということを目的にして出向いたと

思われる例が多々あることから、賢治は今日でいう所の鉄道ファン、鉄オタではないか、という説である。

そんな講義の中で、「最近鉄子という言葉が世の中に知られるようになってきたけど、まだ女子大で鉄道研究会というのはないんだよね。なので、今、うちの学校に鉄道研究会ができれば、日本で唯一ということになるよ。就活の時なんかにはネタになるから作ってみたら？ Twitterなんかで「鉄道研究会を作りました」なんていうことを書いたら、日本中の鉄オタから合コン希望のメッセージが来ると思うよ！」といったことを話していた。

2016年から基礎教養科目に「女子学」が設けられたが、そこでは鉄子がなぜ生まれたのかについて語っている。賢治鉄オタ説を聞いた学生を含めた3年生数人もこの授業を聴講していたが、この授業でも鉄道研究会設立を訴えたところ、3年生から「やってみよう」という声があがり、「他にも、入ってみてもいいという人がいたら、ちょっと教室に残っててください」と言うと、なんと「やってみてもいい」という声があがった。授業後に教室内で鉄研の方向性などについて話していると、出席票がわりの授業に関する感想文をしっかりと書いている1年生が一人残っており、「一緒にやってみない？」と声をかけると、「じゃあ、話だけでも…」ということとなり、なんとこの2人が新入部員となった。

こうして3年生と、2人の1年生によってクラブ設立に必要な10人が集まった。早速、同好会を立ち上げようと学生課に申請したところ、活動実績がないということから認可されず、非公認団体として活動を始めることとなった（後にゼミ生であった2年生2人も入部し、全学年が揃った）。

さて、非公認団体として立ち上げられた鉄研の最初の活動は、京都鉄道博物館に行ったことだろう。花園大学から講演の誘いがあり、そのついでに部員と一緒に鉄道博物館に行つてこようという企画であった（後掲の部誌第1号に「京都鉄道博物館見学記」として私が印象記を書いている。ちなみに「博物館見学記」のペンネームを鉄路王としたのは、鉄路の王、つまり鉄オタを極めた者だなどという感じで偉そうに思われそうだが、私自身は特に鉄オタだというわけではなく、鉄路の王というのは、本名の哲郎をもじったもので、それを宮沢賢治の詩に出て来る一節「達谷（たつた）の悪路王」をさらにパロディにしたに過ぎない）。

7月末には、大阪の環状線的全駅で降りるという企画を立案し、実行した。全員でひとつずつの駅を降りるつもりが、集合時間に間に合わない者がいたり、また、駅のホームで待ち合わせしようとしたところが、乗った電車が快速で、一駅先まで行ってしまった… といった「いかにも」な鉄研らしい失敗をしながら（普通の鉄研なら、このような初歩的な間違いはないのだろうが）、全駅で降りて証拠写真と動画を撮った。

10月の学園祭では、部員の撮った写真を絵ハガキにして販売。自宅にあったプラレールを大学に持ち込んで、これも展示物とした。また環状線を回った際に撮った動画を編集してエンドレスで回した。部誌はA4判でオールカラーの全42頁である。

夏休み『青春18きっぷ』旅行記 あいのん

どきっ！ 男性専用車両は動くハッテン場 日向こかげ

日帰りにゃんこ旅行記 本田ぼたろ

近鉄南大阪線って?? マンドラゴラ

私と日本とイギリスと Piroka

君の（電）車は。 ゆかりんとう

京都鉄道博物館見学記 鉄路王

旅ロク！～相野一新三田間大回り挑戦～ 杉原翠

いわもんの夏休み☆★ いわもん



1月には「鉄道博2017」に間借りしてポストカードを販売。学外では初めての対外活動である。

2月には三重県に残るナローゲージ路線を乗り潰すという企画を立案・実行した。少しマニアックな話になるが、日本の鉄道はおおまかにいって狭軌と標準軌の2種類がある。狭軌というのはJRの在来線などがこれにあたり、車輪と車輪の幅が1067mmのものである。これに対して新幹線などは標準軌といって1435mmと、かなり幅が広い。こちらの方が一般的ではないのに「標準」の名があるのは、諸外国ではこちらが一般的なのだが、開国して間もない頃の日本では、建設費を安くするために狭い軌間の鉄道を選択しなければならず、その影響が今日まで残っているわけである。

開国当初なら、それも致し方のないことだったかもしれないが、軌間が狭いということは、大量輸送や高速輸送には向かず、これではいけないと後藤新平は「改主建従」を唱え、新しい路線を作るよりは、幹線だけでも標準軌に改めるべきだと主張したが、「建主改従」の方針を主張した立憲政友会が選挙に勝つと、鉄道の新設が増えることとなり、先に述べた毛細血管のような鉄道網を生むことに繋がった。



それはともかく、鉄道建設にあたって、狭軌の路線を作ることさえ難渋する場合は、さらに狭い路線を作る必要があり、これらを一般的にナローゲージ (narrow gauge) と呼んでいる。多くのナローゲージ路線が開業したが、ほとんどが改軌もしくは廃止され、現在、日本でナローゲージ路線が残るのは富山県の黒部峡谷鉄道と、三重県の四日市あすなろう鉄道、三岐鉄道北勢線の3線だけである。

左は三岐鉄道の桑名駅で撮った写真で、列車の横に立つ私が巨きく見えるが、そうではなく、車両が軌間にあわせてかなり小さくなっているためである。その下には車内での写真を掲げたが、両側の席に座ったら、中央の通路が通りにくくなるくらいに狭い。そして、揺れるので電車酔いもしやすい。



「乗換案内」を調べると、日帰りであすなろう鉄道と三岐鉄道の全線乗車が可能であり、おまけに名古屋に出てひつまぶしを食べて帰ってくることもできるということとなり、ツアーが実行された。詳しくは部誌の第2号で、私がまとめて記事を書いているが、鉄道の歴史や技術的な蘊蓄はともかく、ビジュアル的にもインスタ映えのしそうな面白さがあり、その土地ならではの食文化にも触れられたこともあって、女子部員も楽しめる旅行だったように思う。

2017年度

鉄研を語るうえで、重要人物を紹介しておく必要がある。野沢敬次さんだ。

鉄研の創部について Twitter で報じたあたりから、予想通り(?) 全国さまざまな大学・高校の鉄道研究会から相互フォローの打診があり、合コンをしよう、あるいは、部員の言葉を生かして言えば「車両を借り切るので酌をしに來い、しかも有料で!」といった誘いがあったが、そうした中に女性鉄道写真家中村真理さんから写真展の誘いがあり、写真展に行った部員が、その場で出会ったのが鉄道写真家の野沢さんであった。

野沢さんは、鉄道好きが高じて、会社を辞めて鉄道写真家になったというほどの筋金入りの「鉄」だが、非常にジェントルで、部員にもやさしく親切に接してくれる方であった。と、過去形で書いているのは2020年10月に急逝されたからである。冗談半分にわが同好会のコーチと呼んでいたが、さまざまな旅のプランやコラボ企画の提案、学園祭にも足を運んでくれ、女子学の授業や、後述するとおり、この女子学研究会でも発表をお願いしたことがある。「週刊現代」で「鉄道の「記憶」」という写真・記事を連載しておられたが、その流れで日本初の女子大学鉄道研究会を特集記事にしてまとめようというプランを出し、企画案も提出されたそうだが、まだまだ時期尚早ということもあって採用されるには至らなかった。こちらから企画を出さなくても、むこうから取材のお願いが来るような同好会にしようというのが、私としてのささやかな恩返しつもりであったが、野沢さんの亡くなった今、恩の返しどころもなくなったままにコロナ禍に突入してしまった。同好会との旅にもしばしば同行されたが、ナローゲージの旅では、途中で合流し、三岐鉄道に同乗しており、その時に撮ってもらった写真が甲南女子大のテロップは入っていないものの2017年3月に「週刊現代」に掲載された（前ページに掲げたのは掲載されたのとはほぼ同じ写真で、野沢さん撮影）。

4月には鉄道文化研究同好準備会が認められ、部室を確保。またクラブの活動費ももらえることとなった。また、女子大初の鉄道研究会誕生をプレスリリースした結果、読売新聞や神戸新聞等の取材も受け、記事ともなった。

7月には、JR福知山線の廃線跡のトンネルを踏破した。この時も野沢さんが途中参加したが、詳細は後掲の部誌2号にみかちゃんが旅行記を書いている。右の写真はトンネルの入り口だが、当然のことながら中に照明はない。しかし、トンネルの長さはそこそこあって、歩いていると入口からの光もなければ出口からの光もない。本当に文字通りの真っ暗闇を歩くという経験であった。しかし、散歩コースとしてきちんと整備されているので、真っ暗なトンネルであっても、何が起こるか分からないというほどの恐怖感はなく、「安心して恐怖を楽しむ」ことができる。整備されたジェットコースターのようなもので、鉄子向きの小旅行になったかと思う。女子との鉄道旅行の際は、こんなことも考えておいてほしい（そしてトイレのこと！ このコースならJR竹田尾駅・生瀬駅付近にトイレがある）。



帰路は武田尾駅からJRで三田駅へ。そこで神戸電鉄に乗り換え、谷上駅で下車し、北神急行の本社（現在は神戸市営地下鉄に移管して、同社は解散）を訪ねて車庫を見学した。そして特別の時にしか行くことができないというトンネル跡に案内してもらった。北神急行の工事中、土砂を排出した跡である。超超近距離で走り去る列車を見るのは初めてであり、野沢さんでさえ初めてだったとのこと。こういう特権が使えるのも女子のみの鉄道研究会だからかもしれない。

10月には2回めの学祭を迎えたが、この年から駅名クイズを始めた。京都・大阪・兵庫の2府1県の中からこの駅かはわからないようにして部員一同で駅の写真を撮り、ポストカードを買ってくれた人はクイズ参加ができることにした。2年目の学祭では、2年連続して来られた方をはじめ、そこそこの来客があったが、駅名クイズは好評で、かなりのマニアであっても「車両ならわかって駅は…」という人が多かった（ほぼ全問正解という方も1名）。

ただ、この企画が作られたのは、来場者に楽しんでもらうためだというのは当然だが、学祭を訪れた鉄オタ男性たちに、ぐいぐいと詰め寄られるのを避けたかった、という理由もある。そこが「にわか」ばかりの女子

大鉄研ならではの現象かと思う。展示している写真や旅についての話をするのは、こちらにとっても学園祭の楽しみの一つなのだが、部員には全く興味のない鉄道自慢話を延々と続けられたり、「鉄道模型が扱えないだろうから女子は本当の鉄道ファンにはなれない!」、あるいは「鉄道友の会に所属してもないのに鉄道が好きだなんていうのはおかしい!」といった高説を聞かされるなど、あまり面白くない経験もさせられている(先述の「鉄道博2017」でも同じ)。こちらとしても合宿費稼ぎという目的があるために営業スマイルを続けるものの、なぜか話の長い人に限って、何も買ってくれないという傾向があり、2年目からは「少なくともポストカードを買ってくれた人にはお話しします」というスタイルを取ることにしたわけである。部員は駅名クイズに悩む来場者に、少しずつヒントを与えるなどの対応をするが、そのために何も買わない人とはほとんど話をしないで済むという作戦で、これはかなりうまくいった気がする。

部誌第2号の目次は次のとおり。A4判でオールカラー全36頁。

韓国の電車乗ってみた いわもん

三江線には乗れなかった記 鐵路王

JR 福知山線廃線跡ハイキング 写真まとめ みかちゃん

土佐鉄道娘。 あいのん

とびだせにっぽん(とびだしたとは言っていない) ゆかりんとう

長崎鉄道旅行2017 おはぎ

なにわ女子が行くチンデンの旅 ~住吉さん編~ 稲垣真奈美

ナローゲージの旅 鐵路王

ぶらぶら“あるく鉄”なんちゃって鉄道 スイちゃ

北神急行電鉄 本社見学レポート 2017.7.25 みかちゃん

私にとっての鉄道とは 平木紀香

ゆる鉄プチ座談会 マンドラゴラ・piroka・いわもん

この1年



初期メンバーが卒業を前にしたところで、青春18きっぷを使って、やはり日帰り、四国へのうどん旅行を企画した。赤穂線と山陽本線の分岐で、気を利かせて乗り換えてしまった部員と私がはぐれるという、これまたよくありがちなアクシデントを起こし、岡山駅到着の時間が大幅に遅れることとなった。また四国に渡って金毘羅詣をした際、帰路でうどんを食べまわろうと思って琴平の町に降りてくるも、商店街は5時を回った頃だということにほとんどすべての店がシャッターを降ろしてしまっており、駅のコンビニでおにぎりを買って食べるといったこともあった。おまけに雨がずっと降っていたし、と、あまりうまくいくことのない旅ではあった。が、今となっては、アクシデントだらけなところがおもしろかったかもしれない。後述の部誌第3号に写真だけによるレポートが載っている。



2018年度

部誌のキャラクターについても書いておこう。名前は周子ちゃん。環状線の新しい電車323系の配色を生かし、環状線が周回することからとったものだ。担当は部員でありゼミ生の日向こかげ(PN)。プロ並みの絵師だが、彼女に代わって絵が描ける者がいないことから、卒業後もずっと表紙絵をお願いしており、Twitterのアイコン

ン（前ページ左）やLINE スタンプ（最終頁に一部を掲載）も作っており、部長を務めたことはないが、クラブの中核を担った存在である。

9月には近江鉄道に完全乗車し、近江牛を食べようというツアーを実施した。まずはJRで長浜まで向かい、長浜鉄道スクエアにも足を運んだが、長浜の町が観光地として脚光を浴びているのに比べると展示も古く、ここは少し修正して欲しいと思った… 米原からは近江鉄道。3両編成というのんびりとした電車（東京の西武電車のお古）だったが、どの車両からも乗ることはできても、降りるのは最前車両のみ（ワンマンカーなので仕方がないのだろうか）という地域ルールにあわせてさせられたりもしたが、無事に草津駅までたどりつき、牛肉にありつくことができた。レポートは第3期部長のゆかりんとうが書いている。



3年目の学園祭用の部誌には東邦大学の鈴木貴宇先生に寄稿してもらった。彼女は「駅員萌え」であり、京成電鉄の駅員がいいな、というエッセイを書いてもらった。また、3号からは、これまでの部誌がA4で持ちにくいということからB5判に改めることとした。オールカラー全46頁。

アラフォーも荒野をめざす、だけど電車に乗って。 鈴木貴宇

駅トイレ新3K革命！ ～改良・快適・キレイ～ スイちゃん

滋賀プチ旅行レポート ゆかりんとう

四国ひがえり うどん旅

自炊する駅員たちが待つ駅の話 鈴木貴宇

地下鉄に乗りたくないっ！ みかちゃん

鶴見線探訪記（継続中） 鉄路王

長崎路面電車紀行 みかちゃん

夏休みのプチ旅行 ひらき

北海道旅行記 おはぎ

魅力いっぱい！ 阪急電車！！ 小林咲希

妖怪電車とコナン列車 いわもん

わたしの日常 Piroka

編集後記



春休みには舞鶴で生カキを食べようということになって北上。きちんとした計画もないままのフラリ旅だったが、京丹後鉄道に乗って豊岡へ。そしておちついて食事を摂る時間もなく姫路へ、神戸へ… この時のレポートは部誌に残していないようだ。

2019年度

2年生はだれも定着しなかったが、1年生が入部し、また、3年生も入部した。最初のイベントとしては、芦屋市の観光開発の一環として、J-COMの取材を受けてのテレビ出演したことだろう。

芦屋には、日本で3番目に古いと言われる芦屋川トンネル（天井川の下を通るトンネル）があり、ここを観

光地としてクローズアップできないかという案を芦屋市に提案し、それがすこしだけ実った結果である。

また、6月には女子学研究会で「女子と鉄道について考える」を開催。昨年の「女子学研究会の10年」にもあらましを記したが、プログラムは下記のとおり。この時もプレス発表の結果、神戸新聞のWEB版の取材を受け、「鉄サーの姫？」を中心として研究会の様子が披露された。上記の芦屋川トンネルについての発表のほか、野沢さんにも話してもらっている。

鉄サーの姫？ 堀之内美香（甲南女子大学鉄道文化研究同好準備会OG）

芦屋と鉄道と観光と 加藤優花（甲南女子大学鉄道文化研究同好準備会・日本語日本文化学科4年）

鉄道写真家から見た鉄子さん 野沢敬次（スタジオ夢銀河：鉄道写真家）

女子を惹きつける鉄道CMの世界 尹梨香（甲南女子大学広報課）

女性鉄道ファンを捉え直す 「趣味」活動から「愛好」活動への変化とともに

塩見翔（関西大学等非常勤講師）

進行・信時哲郎（甲南女子大学）



そして夏合宿は「合宿」の文字にふさわしい初の泊りがけ企画。行先は飯田線に点在する秘境駅だ。今はテレビの企画で秘境駅も知られるようになったが、この時は部員に秘境駅のなんたるかを教えるところからスタートした。

当初は大井川鉄道のSLに乗ろうといういかにもな企画案だったが、せっかく青春18きっぷを使ったところで、SLに往復乗車するだけでもかなりの費用がかかることが判明。それに大井川鉄道ならば、いつの日にか、乗ることもあるかもしれないが、どうせなら、もう二度と行くことはないだろう場所、いや、通ることはあっても降りることはないだろう、という秘境駅への旅を思いついた。



大阪駅を朝早くに出れば、田本駅（写真・上）と小和田駅（写真・下）に行くことができることを発見。ちなみに小和田駅は駅前に道路はなく人家もない。wikipediaを見ると、乗降客は1日平均で1桁台。田本駅の方も駅前に道路も人家もなく、乗降客は5人以下。問題は駅での待ち時間の長さである。特にやるべきこともないので田本では吊り

橋を渡っては蚊の群れと戦い、小和田では佐久間ダムの建設による廃屋の散在する山道を歩きながら、ヒルと戦うといった感じであった。生粋の鉄子のいない部員たちだが、蚊やヒルに悩まされながらも、結果としてはサバイバルを楽しめたようである。部誌第4号には部員2人が旅行記を分担執筆している。

文化祭も常連になり、これまでのプラレールではなく鉄道模型を展示してみようということから、私物のNゲージを中心に、小さなレイアウトを作った。女子大の文化祭は、近所に住む家族連れの来場も多いのだが、これまではプラレールが子どもたちの人気であったが、今回はNゲージのレイアウトを実際に動かすことができるということから、プラレールより少し上の年代の子どもたちが集まっていたようだ。学園祭の収益は、夏合宿と春合宿の交通費補助にすることもあって、なんとか売り上げを伸ばそうと、焼きそば（作っていたのは

信時ゼミ)の販売を試みるが、こちらは大失敗。展示を片付ける際に部員と関係者一同で冷めた焼きそばを頬張る結果となった。部誌第4号はB5判でオールカラー46頁。

網干に行って来ました。 茶柱
南女鉄研の鉄道模型 鐵路王
“にわか”が思う、かわいい電車 海苔
初レポート 芋の山
秘境駅の過ごし方……? 伊牟田摘
秘境駅旅行 加古川蜜柑
南女鉄研合宿 2日目 おはぎ
なるほど!鉄ちゃん用語 スイちゃん
れつつトンネル調査 ゆかりんとう
岩手軽便鉄道と宮沢賢治 信時哲郎
カナダ留学 リンリン
編集後記



年が明けて2月には和歌山に行った。和歌山電鐵貴志川線に乗ってたま駅長に会いに出かけるのは、いかにも女子鉄研らしいお約束コースのようだが、さらに、たぶん今後は乗ることがないだろう紀州鉄道に乗ることを目的に計画を立てた。しかし、紀州鉄道に乗ろうときのくに線に乗車中に線路陥没のために運転見合わせとなって予定を変更。またもやアクシデント!そこで、これもよほどの機会がないと乗ることはないだろう阪堺電気軌道に乗ることとした。浜寺駅前から天王寺駅前まで乗車し、天王寺では飛田新地をすり抜けて通天閣を眺め、そして飲み会に流れ込んだ。

2020年度

4月には鉄道文化研究同好準備会から、準備の文字も取れ、晴れて同好会に昇格した。が、コロナ禍のため部員の勧誘ができなかった。これまでは女子学の授業や日文学科の学科会におけるサークル紹介を主な勧誘方法とし、実績もあげていたが、先述のとおり、お互いに顔を見せ合いながらでない、なかなか勧誘はできない。後期になって、対面授業が復活すると、数回のミーティングを行ったが、これまでのように飲食をともにしながらというわけにもいかず、必要事項を話し合うだけの、文字通りのミーティングを数回やっただけである。合宿をするわけにもいかないので休眠状態のまま。

そもそもこの同好会は、合宿の機会も年に2度程度だが、月曜・木曜に行っていたミーティングは、これまで中止になったのは数回しかない。と言っても鉄道について語るのは合宿の前くらいで、それ以外は、おちついて昼食を食べる場所が学内にないため、絶えず誰かが来ては昼食をとりきっていたという話なのだが(時には部外者も)、それにしても、そのミーティングさえないままに1年が過ぎていくとは、予想できない事態であった。

学園祭は、ほとんど意地でクイズ用の写真を集め、同人誌も作成したが、学内者だけしか入構できないという学園祭に、学内者が訪れることがほぼ無い我が同好会が出店する意味は感じられないために不参加。部員や

OGを始めとする関係者に部誌を配るのみの寂しいものとなった。

それでも同人誌はB5判オールカラーの44頁。OGに寄稿を頼んだこともあって、そこそこのヴォリュームとなった。しかし、なにせ合宿もなく、個々人でも旅ができるような状況ではなかったことから、日常生活と鉄道について、また過去の思い出を綴ったエッセイが多くなった。

加古川駅周辺のおすすめスポット リンリン
社会人と電車 ゆかりんとう
就職活動鉄道日誌 おはぎ
諏訪ノ森駅の旧駅舎に行ってきました！ 芋の山
台北へ、上海へ…… 信時哲郎
鉄道旅日誌 伊牟田摘
天竜浜名湖鉄道 天竜二俣駅 in 浜松 いわもん
三木鉄道廃線紀行 鉄路王
にわか鉄これまでの表紙まとめ！ みかちゃん
編集後記



今後の鉄道研究同好会の雲行きが悪いことは既にした通りだが、鉄子の今後について、少し書いておきたい。

鉄子と呼ばれる存在が、たしかに増えてきているのではないかと、マスコミでの報道やネットでの投稿などから感じるところだ。その一方、男性の鉄オタ（撮り鉄）が、ケンカや違法行為をしてまで自分の趣味を貫こうとしているという情報も多く流れ、今までであった鉄オタに対する負のイメージ（ダサイ、モテない…）に、さらに別の方向からの負のイメージ（コワイ、自己中心的…）も付きまとうようになってきたように感じられる。せっかくリアルな鉄子が増えているのに、男性の多い鉄オタ世界には、ますます女性が飛び込みにくい状況になったような気がしてならない。

しかし、リアル鉄子が少しずつ増加しているだけでなく、部員に限らず女子学生と話していると、就職先として鉄道会社に行きたいという声をしばしば耳にするようになったように思う。もちろんイメージのよい阪急電車の沿線にある大学だということも関係しているのかもしれないし、所属する日本語日本文化学科のホスピタリティコースに、ホテルや観光業界、ブライダル業界での活躍を考える学生が多く集まっていることもあるのかもしれない（日文学科の半数以上がこのコースに属している）。英文科の先生と話をする、今もキャビンアテンダント人気は健在だということで、同じ交通関係の鉄道会社就職サークルとしてならば、女子大の鉄研も可能かもしれない、とも思う。

とは言え、コロナ禍は、いつ明けるともわからないままで、航空会社、鉄道会社、ホテルや観光業界が深刻なダメージを受けていることを考えれば、あまり安易に女子大鉄研の延命を云々すべきではないかもしれない。冗談にしては5年というのは、長く続いた方だと思う。ともあれ、今後とも鉄道と女性、鉄道サークルと女性、鉄子と鉄オタの同居…といったテーマについて、折に触れて考えていくことにしたい。何かのきっかけで雲行きが変わって「鉄研がまさかの復活！」ということでもあれば、改めて筆を執ることもあるかもしれない。

追記：卒業式が終わって、2020年度最初にして最後の活動があった。京都鉄道博物館に芦屋川トンネルについて、また芦屋駅について学芸員の方に教わりに行くという臨時企画である。現役部員も2名参加。OG2

名と、さらに、その第1名も加えた、ひさびさの大所帯(?)での活動であった。奇しくも、鉄研最初の活動が京都鉄道博物館であったが、もしかしたら最後の活動も同じ場所、ということになるのかもしれない。この日から、芦屋川トンネルを鉄道聖地にしよう、というインスタを芦屋市とJR西日本の協力でも始めたが(ashiyagawatunnel)、当面はネットを中心にしての活動になりそうだ。

