

## 子どもと「のりもの」－かつての交通博物館での活動を通して

平成 21 年 7 月 18 日

講師：佐藤 美知男

### はじめに

今御紹介いただきました佐藤でございます。よろしく申し上げます。御紹介にもありましたように交通博物館に勤めておりました。そこでいろいろな人たち、子どもたちに出会っているわけで、そのことのお話をというテーマで御依頼があったのですが、どういふふうにとまとめればいいのか、なかなか難しく、うまくまとまらない段階ではありますが、過去の自分の経験上、こんなことがあった、あるいはこんなふうにした、ということをお話しするつもりでおります。取り留めの無い話になるかもしれませんが御了承いただきたいと思っております。あくまでも交通博物館という場所で、あるいは博物館員という立場で見たというものですので、偏った見方もあるかもしれませんが御了承ください。それから個人的なことですが、私自身には子どもがいませんので、あくまでも仕事上の付き合いで、ということになります。

### 1. 交通博物館のあゆみ

交通博物館のあゆみについてレジュメに簡単な年表を付けましたけれども、1921（大正 10）年に開館しました。（スクリーンの初代鉄道博物館の写真を見ながら）場所は現在の東京駅の北側ですね。もうこの風景は見られないのですけれども、鉄道博物館という名前で開館しました。1923（大正 12）年に関東大震災でひどく焼けましたが、1925（大正 14）年に再開します。そして 1936（昭和 11）年に新館と言うとおかしいのですが、万世橋、後の交通博物館の場所に移ります。交通博物館を御記憶の方は分かると思いますが、外観はほとんど変わっていない状況です。これは新館がオープンしたときの写真ですけれども、そのままずっと建物自体はありまして、1945（昭和 20）年の東京大空襲の直後、休館いたします。1946（昭和 21）年に交通文化博物館という名前で再開しまして、1948（昭和 23）年に交通博物館という名前になりました。以来 60 年ずっとあったわけですけれども、御紹介にありましており、2006（平成 18）年に閉館いたしまして、2007（平成 19）年に鉄道博物館が大宮に開館しました。こういう流れになっています。

### 2. 交通博物館は子どもの博物館だったか

よく言われることで、本展示会のビラにも書いてありましたが「子どもに親しまれた」というような表現があるのです。確かにそのように見る方が多いです。子どもが多いとか、あるいは来館者のほとんどが子どもだというような印象をお持ちかと思っております。（スクリーンを見ながら）これは多分昭和 20 年代の館内の写真です。すごく子どもがたかっているという感じでありまして。ほかには、展示してある資料しか持っていないのではないかと、

逆に交通のことだったら何でもあるのではないかと、いろいろな見方をされました。どれも正確ではないというか実態ではないのですけれども、特に子ども向けかどうかについては後でお話しします。

### 3. 子どもは乗り物が好き

子どもというのは、改めて言うまでもないのですけれども、乗り物が好きです。特に男の子はそうです。ちょっと細かい話になりますが、乗り物イコール交通ではないのですね。交通の一部に乗り物があります。だから例えば今日、皆さんは上野駅から、あるいは鶯谷駅からここまでは多分、歩いて来られたと思うのですけれども、これもやはり広い意味での交通なのです。その交通の中でも、子どもはやはり乗り物が好きだ、ということになります。なぜ好きかというのはよく分からないのですけれども、昔々、本当の昔に狩猟で生きていたころ、狩りをして生きていたころに、獲物を見つけるために動体視力がよかったから、そういうものに関心があるのだという話もありますし、大きくて強いものにあこがれる英雄崇拜だという話もありますが、なぜそうなのかというのは分からないですね。交通博物館に勤めていた同僚は、やはり鉄道好きでしたが、本人は非常に幼いころに九州から親に連れられて上京したときに、寝台列車か夜行列車で、レールを刻む音が幼児体験で植え付けられたので好きになった、という説を言っていました。あとは、知り合いの5歳になる子が最近、鉄道博物館に行ったのですが、帰ってきたら絵を描いていて、見たら丸がいっぱい描いてあるのだそうです。多分車輪、特に機関車の動輪かなというふうに思いますけれども、やはりそういう印象を持ちます。

その子どもと乗り物について、幼児性と言うとちょっと聞こえが悪いかもしれませんが、大人と乗り物の関係でお話しします。(スクリーンを見ながら) この絵はポール・デルボーという20世紀前半の画家の「森」という作品です。この絵をなぜ出したかと言うと、ちょっと見えにくいのですが、これはレールなのです。そしてこれが電車と言うか、鉄道車両なのです。ポール・デルボーの絵にはこういうミステリアスでちょっとエロチックな作品が多いのですけれども、かなり鉄道が登場しています。これはなぜかと言うと、本人も大人になってから鉄道好きだと言っているのですが、母親を連想させると言うのですね。子どものころ、ベルギーのブリュッセルの街中に住んでいて、窓から母親と一緒に街を見ていた。そこに市街電車が走っていて、その子どもの時の安心感、そのときの幸福感、そういったものがずっと幼児体験として残っていて、鉄道好きになったというようなことが分析されています。それから、もう一つの作品は日本の画家の谷内六郎さんです。だいぶ前の「週刊新潮」の表紙で御記憶かと思います。この方の作品にも乗り物、特に鉄道が多いです。(スクリーンを見ながら) この絵は「線路を探していた汽笛」という題です。結構鉄道が多いです。この方は子どものころから病弱で、そういった時の記憶、それから、ずっと童心、子どもの心、童(わらべ)の心を持ち続けた人で、そういうこともあって、鉄道がかなり採り上げられています。

乗り物というのは、硬く言うと科学技術の成果物と言うか具体的なものなのです。実験室の中とかそれだけではなくて、実際に目に見えて、あるいは触ることができて、乗れてという具体的なものなので、そういった意味で分かりやすいし親しみやすいです。更に子どもの心理に置き換えてみると、どこかへ行ける、それに乗れば行ける、それを使えば行ける、あるいはどこかへ連れて行ってくれる、そういった信頼感みたいなものがあるのではないかなと思っております。

#### 4. 最近の乗り物への関心の傾向

最近の子どもの乗り物への関心の傾向についてですが、主に分かるのが鉄道の分野なので、鉄道を例に見ていきます。まず、大人には比較的当たり前の蒸気機関車というものを、もう知らない世代が増えているのですね。(スクリーンを見ながら)これは御記憶の方もあると思いますが、交通博物館の玄関横の前庭のところですよ。右側が新幹線で左側が D51、いわゆるデゴイチの頭の部分です。「キシャポッポ」という言葉を本当に3歳児くらいでも使っています。言葉としては知っているのですが、具体的な状況としては知らないのですね。更に親も知らなくなってきました。この D51 の前で幼稚園の先生が園児に説明をされていて、それをそばで聞いていたのですが、「石炭で走る電車だよ」と言っていたのですね。そんなものあるかなあと思い、ちょっと自分としては体の中で何かがねじれてしまったような感じがありました。そのとおりなのですが、これでは話が通じないなと思えました。先生の立場もあるのでそれ以上特に口出しはしなかったのですけれども。そういう認識の時代になっています。JR さんなんかイベントで D51 を運転していますが、やはり子どもというのは新しいものがどうしても好きですから、新幹線とか新型車両の方に興味が多く移っています。ただ自分自身で思うと蒸気機関車は子どものころ確かにたくさんありましたけれども、好きというよりは、はっきり言って怖かったです。真っ黒い色をしていて熱そうで、煙を出していて、まあ火を吐いて、とは言いませんけれども、むしろ怖いという印象がありました。

子どもの鉄道ファンというのは減っているようです。たまに「鉄道ファンって日本に何人くらいいるのですか」と聞かれるのですが、これは計る方法がないものですから、何とも答えようがないのですけれども、ただ感じとしては子どもの鉄道ファンというのは減っています。今から 20~30 年前、「ブルートレイン」という、この間「富士」、「はやぶさ」と共になくなりましたが、それが盛んだったころは東京駅辺りに行くといっぱいカメラを持った子どもが群がっていましたが、そういう時代ではなくなってきました。はっきり言うと鉄道ファンの方が高齢化していますね。というのは、子どものころファンだった方がそのまま成長しており、かつ新しい世代があまり育っていないということで、高齢化していると感じます。親子 2 代以上のファンというのも余り多くないみたいで、「いやあ、うちの息子は全然関心がないんだよ」と言う方にもよくお目にかかります。むしろ今の子どもは、自動車の方の関心が高いかもしれません。日常の買い物も旅行も、どこへ行くにも

車、1,000円高速なんてできているので、余計そうなっています。数年前に聞いた話ですけども、ある人が若い人に「じゃあ新幹線でどこどこまで来てください」と言ったら「いやあ私、新幹線に乗ったことがないのです。みんな車で動いているので」と、そういう人がいたそうで、その話してくれた人も驚いていました。実際、電車やバスの乗り方を幼稚園で教えるようなこともやっていますね。それだけある意味で広く乗り物が使われているということもあるのですが、鉄道というものに対する興味、あるいは好きな人口は、少し減っているのかなという気はします。

ちょっと細かい話になると、傾向としては関心が細かくなっていますね。これは現在のことについても過去のことについても両方ですが「何々型の電車のどここの窓の何とかがほかの何とかは違う」とか、こちらでも分からないようなことを非常に熱心にやっています。これは一つは車両とか飛行機、こういったものが画一化してきているためです。電車も一見違うようですけども、突き詰めると色が違うのと前面の形が違うぐらいで、あとはあまり変化がありません。飛行機でもジャンボジェットやボーイング「737」とか「767」とかありますが、ほとんど同じパターンの機種になってしまっています。後の変化は微妙なところか、色の塗り方か、そういったことでしか区別がなくなっており、ある意味で面白くななくなってきました。それからもう一つ、情報は逆にすごく多いです。インターネットを見てみても、こんなことまで書いているの、というくらい非常に多彩な情報が入っています。

むしろ今は歴史、過去の時代にも結構関心が移ってきています。JTBからは「廃線跡シリーズ」(JTB キャンプックス「鉄道廃線跡を歩く」シリーズ)、つまり無くなった鉄道の跡を訪ねるといふシリーズがもう7冊くらい出ているわけです。ですから過去のことにおいても細かくなってきています。ただ歴史の方がまだまだある意味で情報が少ないのです。自分で探し出せるという楽しみもあります。知らないことは新しいこと、という見方からすれば、歴史というものも今また関心を集めていることではあります。これらが今の交通に関する趣味というか期待といったものの度合いなのです。

## 5. 入館者構成の比較

先ほどの話に戻り、交通博物館は子ども向けの博物館だったのかどうか、ということをちょっと検証させてください。レジュメに数字が出ていますが、1966(昭和41)年のとき、このころは年間入館者数が51万人でした。子どもと中学生合わせて約67%、3分の2です。しかも個人と団体の比率でいうとほぼ半々ですね。このころはこういうパターンでした。ところが2005(平成17)年、閉館する前の年度で、このときの年間入館者数は34万1千人です。今度は逆転して子どもが3分の1で大人が3分の2という状況で、団体はわずか5%です。これだけ変わってきています。この大人2、子ども1というパターンは、ちょっと核家族のパターンに合うなと思ったのですね。大人、つまりお父さん、お母さんがいて子どもを一人連れてくる。全部がそういう来館者の構成ではないのですが、それを象徴してい

るような数字でした。

なぜ変わってきたのかということなのですが、一つは学習指導要領が変わったということです。それまでは「交通の歴史」という単元があったのですが、それが無くなったということです。それから、地元をまず知ろうということで、地元の博物館、郷土博物館的なものを見学するようになってきたという、学校の教育のやり方の変化もありました。それから、例えばディズニーランドとか野球観戦とか、それから場合によってはミュージカルを見に行くとか、そういう見学対象が非常に多様化してきています。もちろん博物館でも交通博物館以外に、例えば船の科学館ですとか、そういう個別テーマの施設も増えてきています。あとは都内の交通事情、渋滞が多いとか駐車場確保が大変だとか、そういった理由もあったようです。最大というか極めつけというかは、子どもの人口が減ったということです。ですが逆に閉館末期のころは入館者数にカウントされない幼児がすごく多かったです。料金をいただいているのが4歳以上ですから、それに満たない3歳児、年少組の子どもをいっぱい連れて、大人は先生の二人だけということがありまして、3歳児から料金を取れないかという相談もしたのですがそれはしなかったのですが、そのように本当の年少組が多かったという時期もあります。

このように子どもが多いというのはある意味で過去の話、あるいは部分的なイメージだということと言えます。親子連れというパターンが多いのですが大人の利用者も結構あったということです。ただ雨天になると、お弁当を食べる場所は屋根がないと困るので、例えば植物園に行く予定の団体が、雨が降るとこちらに来るということは多々ありました。ですからそんなときに外部のお客さんが来ると「ああ、やっぱり子どもが多いですね」という感想を述べられるのですが、実際にはそのときだけ目立つのでして、数字的に見れば子どもの数は少ないし団体も5%しかない、というような状況でした。私としては、子ども向けの博物館だとはそれほど認識していなかったのです。

## 6. 交通博物館の諸活動を通して

### (1) 展示活動（常設展示）

そのことが次に続くのですけれども、これが本題になります。交通博物館のいろいろな活動を通して子どもの姿を見てみます。まず日常的にありますのが展示です。常設展示についてこれからお話しします。展示してありますものは収蔵資料のある意味でごく一部です。大きき的には機関車など大きく、切符なんてこんな小さいのですが、機関車も1点、切符1枚も1点なのです。ですから点数からいうとしまつてある資料の方がはるかに多いということになります。

初代の鉄道博物館の時代、先ほど写真を見ましたが、あのころから、対象としては学童及び社会一般人ということで、子ども対象には限定していません。広い意味での社会教育、今で言う生涯学習の姿勢は持っていました。中身も決してレベルの低いものではなくて最新の技術を分かりやすく展示、あるいは分かりやすく解説するということが基本で、それ

は交通博物館の最後まで不文律的に続けてきたと思います。可動展示、動かす展示というのもその一つです。(スクリーンを見ながら)これは御覧になった方は御記憶かもしれません。大きな模型の運転場がありました。実物の80分の1の大きさですね。もう一つはシミュレーター、電車の運転台です。可動展示というものは非常に多かったです。ただ裏話的に言うと後期・末期になるとだんだん人手が少なくなり、補修の時間に手が回らなくなってきたので、可動展示品がだんだん減ってしまったのは確かです。しかし基本的になるべく動かそうという考えはありました。かつ、博物館全体を子ども向けにはしませんでした。後でお話するイベントは全く別なのですが、いわゆる子ども博物館ということにはしなかったのですね。それから鉄道マニアとか、乗り物ファン向けとも考えませんでした。子どもの入館者もいるということを前提に、子どもが理解できるように意識して工夫はしました。こう言えるかどうか分からないのですが、子どもを子ども扱いしなかったと思っています。展示品もなるべく実物を置きました。シミュレーターも作動はコンピューターを使っていますけれども、運転台の機器類、機械類は全部本物を使っています。しかもそういうものに乗れる、あるいは触れる、あるいは実物の座席がいろいろあるので、座れるようなものを増やしました。それから理解を助けるということで模型も用意しました。全体を見られる模型、一部分を見られる模型、特に乗り物関係ですから動く仕組み、構造が分かる模型などです。可動展示というのは動くことで仕組みを教えることができます。動くことで目を引きます。ただ交通機関の仕組みを理解してもらうというのはなかなか難しかったですね。単純じゃないものですから、単純にしてしまうとちゃんと伝わらないし、逆に複雑にしてしまうと今度は見ないのです。少しでも興味を持ってもらおうと思っていくつか、これをして、次にこれをやって、これをやれば動くというような展示品を作ると、残念ながら1回やってもう見ないということもありました。残念ながらボタンを押すことだけに興味を持っている子がいて、館内のボタンだけを探していきます。押すのはよいのですが押したらいなくなってしまうのです。どういう動作をすとか、どう動くとかを見ないで、ボタンを押すことに情熱を傾けている子がいました。それから、悪意は無いのですが、すごく乱暴な操作をするケースがあります。それから可動展示の場合、実物よりはるかに多い稼働率なのですね。電車のパンタグラフというのがありますね。(ボードに絵を描きながら)昔はこういう菱形でここから電気を取っていましたが、今はシングルアームといって、腕を曲げたような形になっています。このパンタグラフの実験装置があったのですが、実物の電車は大体1日数回しか行いません。出発する時に上げて車庫に戻ってきたら降ろします。それを展示品では1日に何十回とやりますから、金具が何回壊れたかとか、そういった保守も大変でした。ただ、このシミュレーターが入ったのが20年くらい前ですが、それが入るまではコンピューターを使っていません。その後もコンピューターを使ったのは、ほとんどシミュレーターだけでした。よいか悪いかは分かりませんが、一つの在り方だと思っています。

あとは特に安全性ということを考えました。手とか指を挟んでしまったりとか、感電すると

か、加熱部分があつて火傷をすとか、いろいろなことを心配しまして、安全性と展示効果というのはなるべく並立できるようにはしました。ただ子どもというのはどういう行動をとるのか予想が付きません。我々大人の目線は子どもの目線と違うので、それも考えなければなりません。それから善悪の判断ではなくて、危険か危険じゃないかもまだ余り認識していません。つい先日、山陽新幹線の線路内に子どもが立ち入って緊急停車する事件がありました。どうも改札口からホームへ入って、ホームから線路へ降りてしまったらしいのですが、本当にどういう行動を子どもがとるか最終的に想像がつかないこともあり、かなり大変でした。

あとは解説文をあまりやさしくしたり、別の言葉で書いたりすると逆に分かりにくくなったり、不正確になったりすることもありますので、解説文の在り方もかなり苦労したことの一つですね。あまりやさしくすると今度は大人から「こんなんじゃつまらん」という苦情も来ますし、難しくすると「子どもに分からない」という苦情も来ました。ですから先ほどの「交通の歴史」という学習指導要領の小学校 4 年生、一応小学校高学年が読めるということを意識して解説文は書きました。一般の大人の方が読めて、ある程度理解できて、それを自分の子どもなり生徒なりに説明できるような解説というのも心掛けました。漢字も平仮名に置き換えたり別の言葉に置き換えたりすると分かりにくくなるがあるので、あえて専門用語、それでもあまり難しくない言葉ですが、漢字を使って振り仮名を付けるという工夫もしていました。

ただ、いずれにしても子どもと大人の両立というのはかなり難しかったです。例として今解説文の話をしましたけど、2 段とか 3 段にしまして、1 段目はごくやさしいもの、2 段目は少し詳しいもの、3 段目は例えばマニア向けとか本格向けみたいな、そういう段階的な解説も作ったりしました。また、展示ケースの高さが結構困りまして、大体がこの会場の横にあるような上からのぞく形ではなくて、横だけガラスの展示ケースでしたので、低くすると子どもが見えるが大人はケースの上の部分邪魔になり、高くすると今度は子どもが見えなくなってしまいます。下に低いステップを置いたらどうかという案もあったのですが、何気なく見ている大人がそれにつまずいて転ぶというような心配もあつて実現しませんでした。中間的というか中途半端な高さにしました。常設展示ではそういう苦労がありました。ここで交通博物館の苦労の話をする場合ではないのですけれども、子どもを意識するとそういう工夫もやっておりました。

## (2) 子どもの興味と大人

子どもの興味と大人について、先ほどとも関連しますが、子どもというのはどういうものに関心があるか分からない部分があります。(スクリーンを見ながら)これは館内の 2 階の自動車室にあつたオート三輪です。年配の方は懐かしいと感じると思うのですが、最近はず見かけません。自動車登録はされているらしいので、存在はしているのですが、街中を走るということはないようです。これが館に入ったのが今から 15 年から 20 年くらい

前でした。我々は気が付かなかったのですが、新聞に紹介記事が出まして、このオート三輪が大好きな4年生くらいの子が、毎日かどうか分からないのですが、しょっちゅう来て通っていたということでした。正面の顔はこういうちょっと目玉があって、口を開けているというような可愛い姿ですが、それが非常に気に入ったそうです。逆にこれが怖いという子どももいましたね。入り口の少し狭くなっているところで、ぱっと見ると、目が二つあって怖いという子どもがいたと聞いたことがあります。

あと、本職のまね事、今キッザニアという仕事体験できるテーマパークがありますけれど、そこまでいかないにしても、本職のまねをしたいという意識があります。先ほどのシミュレーターでは運転士ですとか飛行機のパイロット、あるいは船長とか、そういったものを演じる、何々ごっこを、本人は極めて真面目にやっています。ですから束縛されるのはあまり好まないのですね。シミュレーターでも、ある別の博物館は監視員がいてあれこれ指示するのでいやだという子の話を聞いたことがあります。交通博物館は人手も少なかったもので、全部お任せと言うか自動でやっていました。あとは車掌スイッチというものもあります。車掌さんがドアを開けるときに使うスイッチで、実物のドアが開いたり閉まったりする展示がありました。これも結構人気がありました。と言うのは、シミュレーターというのはどこにでもありますが、車掌スイッチが扱えるのはここしかない、ということでした。なるほどなあと思いました。これはもう少し大きい子ですけども、自分でどこからか鉄道の制服を手に入れて通って来る子もいました。博物館の職員とかわれてしまう心配があったので、博物館側としては迷惑だったのですけれども。

これらに対する大人の方の対応ですが、一つだけ気になった例を申し上げます。展示室にレール、線路があります。ですからある意味非常に地味な部屋なのです。線路の方向を変えるポイントというものがあり、それは動くのですが、それ以外は硬い鉄の線路が展示してある部屋です。そこに子どもが飛び込んで来て「あ、線路があるよ」と親に言うのですね。ですから興味があったのだと思うのですが、その親が「ああ、そんなの、つまらないから行こうよ」と言って連れて行ってしまったのですね。これは子どもの興味という芽を摘んでしまうのではないかなと思いつつ、眺めていました。

### (3) 乗り物の質問の傾向

日常的にやっていたことでは、外部から質問を受けるという仕事がありました。電話とか郵便とか、あるいは直接窓口で受けます。ずっと昔は常設的にそういう窓口があったのですが、だんだん人手が少なくなってきたので、日時を制限したりしていましたが、基本的には外部からの問い合わせや質問をお受けして、それに答える体制でした。ただ、印象なのですが、質問者がだんだん受身というか安易になっていった傾向は感じました。私が入ったのは1971(昭和46)年ですから、その間に少しずつ変化していったという印象があります。よい悪いではなくて、ラジオの子ども電話相談室みたいな、ああいう感じを受けました。

昭和 50 年代でしたかね、当時の電電公社のテレフォンサービスの欄に館の番号が載ってしまったのです。そうしたら電話がかなり集中してかかってきましたが、出ると無言なのです。テレフォンサービスだと思って、電話すると向こうが何かしゃべってくれるものだろうと思っているらしくて、こちらが肉声で応答すると、びっくりして切ってしまったりということもありました。あるいは私が受けたもので「もしもし」と聞いたら子どもが「何かお話をしてください」と向こうから言うのです。ですから、これはどういうことだろうと思ったのです。ある意味でお任せ、過剰依存の感じがありました。これはもっと後に私が受けた子どもの例ですが、確か名古屋からの電話で「明日までの宿題なので新幹線の毎年の利用者数を教えてほしい」と言うのですよね。えっ、そんなのできないと思ったのですが、親が代わって出てきて「明日までの宿題だから、何とかしてほしい」と言います。毎年の数字を挙げるわけにいかないし、時間も大変かかるし、それで本当に宿題の役目を果たすのだろうかと思ってしまいました。「こんなのでもいいのかな」と思いました。なぜ先生がそのような宿題を出したのかいまだに分からないのですけれども。

それから、レジュメに書き落としましたが博物館に図書室がありました。博物館に図書室のある例は非常に少ないようですが、それを日曜日と祝日に公開していました。ただこれは子どもが来て本を読むというよりは、大人の、いわゆる研究者の利用が多かったです。

#### **(4) 博物館は非日常空間か**

変なタイトルですけれども「博物館は非日常空間か」ということなのですが、博物館はよく非日常空間と言われており、そういうことを期待してお越しになる方もいらっしゃいます。しかし、やはり実際の社会が小さくそのまま凝縮して移動して入ってきているということで、簡単に言ってしまうと、よい人もいればそうでない人もいるという状況ですね。中には困った子どももいたし、困った大人もいました。先ほどの展示品に対するいたずらとか事故がありましたし、悪意の盗難とか悪意の破壊もありました。それから入館者同士のけんかや、犯罪的な恐喝みたいなものもあったようです。私も児童虐待のような、親が子どもを足で回しげりしているシーンを見てしまったし、いろいろありました。ですからそういう子どもも大人も来館し、そういった人たちにもまがりなりにも対処してきたという経緯があります。

今の方々は、特に怪我、ちょっとした危険にはかなり過敏になっています。館内にガラスがあって割れたりすると破片が散ります。単にほうきで掃いただけでは破片が残ってしまいます。怖いのは、時々いるのですが、ちょうど歩けるぐらいの子が裸足で館内を駆け回っているのです。本当に裸足です。靴下も履いていないような状況です。ですからガラスが割れた後はガムテープを持って床面を這って、破片を探して取りました。そのぐらいやらないと怖かったですね。ただ、いろいろな注意を払ってもそれでも事故は残念ながら起きるのです。別に逃げを打つわけではないのですが一番事故が多いのは家の中だそうです。

あと、たいしたことではないのですが、迷子が必ず出ました。ただ迷子のタイプはいろいろあります。はっきり迷子だと分かる、ベソをかいて、あるいは泣いてうろろしている子もいるし、それから、キッと顔を結んで「自分で親を探す」みたいな子もいました。それから自分が迷子になったことを意識していない子がいます。これが一番分からないですね。こういう服を着て、このぐらいの歳でと聞いて館内を探すのですけれども、全然泣いていないし、突っ立ってもいないし、これ迷子かなと思って聞くと、どうもそうらしいというケースが何回もありました。本当に迷子は様々でした。極端な例は、いくら探してもいなくて、最終的に外の歩行者天国に出て警察に保護されたとか、それから家に帰ってしまった子もいましたね。ある意味で行動力はすごいと思いました。これに対する親の対応で印象深かったのは、事務所に子どもを迎えに来て、ほっぺたをひっぱたいした親がいました。あのときは事務所中一瞬シーンとなっていました。だからそれから後、担当の課長はお母さんが来ると「この子はじっと我慢して待っていたのだから褒めてあげてください」と必ず言うようになりました。それでも帰ったらどうなるか分からないですけれども。子育てされている方は分かると思いますが、子どもというのは、「ここで待っていなさい」と言われても、すごく不安になるのですよね。犬の例で大変申し訳ないのですが、よくスーパーなんかの前で犬が繋がれて待っていますが、何か心細い顔をしているのです。心理的にはあれと同じだと思います。そんないろいろな子どもに日常的に対応してきました。では後半は子どもを対象にした教育活動についてお話をしたいと思います。

<休憩>

## 7. 子ども対象の教育活動

### (1) 子供科学教室

これまでは、日常的な展示など活動の場での子どものこととお話ししましたが、これから明らかに子どもを対象にしたいろいろな活動についてのお話をいたします。最初に挙げた二つの活動、「子供科学教室」と「夏季高原学校」については、私は直接知りません。私が入ったときにはもう終わっていた活動です。やはり先ほどの入館者の数字で見ましたように、子どもが多い時期がありましたので、子ども対象の教育活動というのが幾つか行われておりました。戦前の方はよく分からないので、戦後の話になります。戦後と言って大丈夫ですかね。今はちゃんと「太平洋戦争後」と言わないと、いつの戦争かと思われるのですが、「子供科学教室」というのがありました。1946（昭和 21）年ですから館が再開してすぐですね。戦後すぐに始めたものです。当時、御承知のように、戦災で学校施設や教材なんかが非常に不足しておりました。交通博物館のエリアには実は老舗さんがいくつか残っています。あんこう鍋の「いせ源」とか、とり鍋の「ぼたん」とか、甘いものの「竹むら」とかですね。戦前からの建物が残ってしまして、幸いに博物館のあった一角ともう一角、連雀町というのは焼け残りました。ほかは神田駅の方などは戦災でみんな焼けてし

まったのですけれども。本当に幸いだと思うのですが焼け残りました。そのように建物自体も少ない時代ですし、博物館も絶対数が少ない時代だったのですね。実際、交通博物館の中に別の団体や会社が間借りしていたのです。確か交通公社も入っていた時期もあるし、ある出版社も入っていました。このころは一般の家でも間借りというのは結構あったようなのですが、交通博物館の中にも会社が入ったりしていました。ですから、そのころのその出版社の住所を見ると、「交通文化ビル内」と書いてあるのです。「博物館内」とは書いてないのですけれどもね。ちょっとこれは余計な話なのですが。

「子供科学教室」は簡単に言いますと、東京都から科学全般についての教室形式の講座をやってもらえないかと依頼がありまして、5年生、6年生を対象に実施することになったわけです。講師は東京都側、教育委員会側が手配しました。テーマとしては、交通は少なく、理科、社会科、交通関係、工作、実験観察、それから見学会、植物採集などでした。主に理科、それから社会の全般にわたって「科学教室」をやりました。1965（昭和40）年まで、全体で420回、約9万6千名が参加したのだそうです。ですからその関係だと思えますが、昭和30年代に出た交通博物館編という本で植物の話とかそういったものも出ています。（スクリーンを見ながら）これは1959（昭和34）年ごろの「科学教室」で、かなり後の方の時期の様子ですね。

## **(2) 夏季高原学校**

それからもう一つが「夏季高原学校」ですね。（スクリーンを見ながら）これは北アルプスの燕岳での様子ですが、1956（昭和31）年ごろだったと思います。これは今お話した「子供科学教室」の延長と発展ということで開催したようです。3泊4日、年3回程度、1964（昭和39）年まで続けました。54回、約1万1千名が参加しています。大体1千メートル以上の高原で文字通り自然観察、健康増進、集団生活を目的に実施して、高原ハイキング、牧場見学、岩石、植物、昆虫採集など、とても交通博物館とは思えないような活動しております。職員も同行したそうです。これも余談ですが、参加者の中から後に博物館の職員になった者もおります。

## **(3) 少年工作教室**

ここから先は私も少し分かることなのですが、「少年工作教室」というのがありました。これはちょっと遅れまして1949（昭和24）年から、小学生を対象に行いました。初期は時代ないしその状況の反映で、電熱器の修理ですとかヒューズの取替えなど、かなり実技的なことをやっていたようです。1950（昭和25）年からは理科、交通関係の模型工作になりました。初期はこういう講座の、あるいは工作の専門家を講師に呼んでいましたけれども、後には職員が講師になることが多くなりました。1987（昭和62）年までに110期、年に複数回やったことがあるので、110期ということですね。この後半の15年くらいはちょっと私もかかわりました。乗り物関係の教材で自動車、飛行機、船など、その都度考えて作り

ました。なるべく素材から作るような教材を選んでいましたが、だんだん既製品といいますか、キットといいますか、そういったものが増えていきました。(スクリーンを見ながら)これは多分電車の模型製作だったと思うのですが、やはりこういうセット物までいかないのですが、既製品を利用する工作が主になっていきました。ただ出来上がった作品に同じものがないと言ってよいですね。もちろん原型といいますか基本パターンは同じなのですが、色の塗り方だとかアクセサリーの付け方だとか、みんな違って、それが非常に印象に残っています。これはセンスや技術のレベルの違いというのがありますけれども、やはり子どもの個性の違いだろうなと感じております。

ちょっとこれは自分が担当したときの話ですけれども、私が講師をしたときに竹とんぼと竹馬を作ったことがあります。1973(昭和48)年ごろでした。要するに本当の小刀、(ボードに小刀の絵を描いて)ここが刃になっている、こういう小刀を用意しまして、実際に竹を削るところから始めました。刃物を使うときは一番怪我というのが怖いのでその指導をやりました。基本は二つで、まず切れる刃物を使うことです。切れない刃物を使うと、思ったところへ刃が行かないので、かえってあぶないのです。それから刃物の前に手や指を出さないこと、そのことをかなりしつこく言いました。ただ、その記事を報道した新聞が大げさなところがあって、正確な表現は忘れましたが、「救急箱が休む暇がない」とか「赤チンがしょっちゅう出動した」なんて書いてあったのですけれども、そのようなことはありませんでした。大きな怪我はありませんでした。ついでに言うと私は竹馬に乗れなかったのですが、先生が乗れないというのはまずいだろうと思って、前日に特訓して乗れるようになりました。子どもたちも同じで、ちょっとコツがあるのですよね。真っ直ぐ立っていると駄目なのです。少し前のめりにすると、楽に立てるのです。片足でも立てます。それを教えるとすぐ乗れるようになりました。そのころの時代はまだのんびりしていて、隣同士になった子どもや気の合った子ども同士が連絡先を交換して「今度電話するからね」、とか言って帰っていったのです。今は個人情報になっているから無理でしょうね。そのようなのかな時代の工作教室を体験しました。

#### (4) 親子ファミリーセミナー(施設見学会)

それから「親子ファミリーセミナー」というのがあります。これは割と時代は新しくて、1975(昭和50)年からやっています。親、ないし保護者と子ども、50組、事前申し込みで抽選で、交通関係の施設の見学を行いました。鉄道工場ですとか、巡視船、それから飛行機整備工場、首都高速道路の建設現場のようなどころを見学しました。後にほとんど定例化したのがJR東日本の東京総合訓練センターというところです。大宮、今はさいたま市ですが、にあります。実際にJRの社員が研修する場所なのですが、そこで、安全の操作だとか、そういったものを勉強します。この中で一番ポイントだったのが実車運転体験というものです。(スクリーンを見ながら)これがその様子なのですが、これは本物の電車です。ただし線路は400メートルぐらいで、他のどこの線とも繋がっていません。つまりその電

車に乗っても本線には行けない線路で、訓練線の線路です。そこで子どもに運転させたということです。これはちょっと裏話と言うか、ちょっと問題にもなったのですが、別に違法性もなく何ら問題は発生しませんでした。(スクリーンを見ながら) 教官が今右側にいる人です。教官がついて、もちろんこれは職員ですが、子どもにハンドルを持たせて、実際運転してブレーキをかけて止めるというところまでやりました。御覧のように本物ですし、後ろには参加者が乗っています。私たちも乗っています。もし、本当のもしですけれども、万が一何かあったら人命にもかかわるのです。もちろん安全は万全にしていますが、やはりこれをやる子どもはみんな真剣でした。それがすごく印象に残っています。運転の終わった後、ある子が席をポンと降りて来て、客席の方に出て来るのです。そのとき「ああ緊張した」って大きな声で言ってほっとしたような顔をしていました。ゲームとかシミュレーターとかは危険性は何もありません。ですから責任もありません。まずかったらリセットできますが、これはできないのですね。訓練ではありますけれども、本物にほぼ近いような緊張感と責任感を持った経験というのはよかったなあと、いまだに思っています。やはりこれも実物を扱う体験で得られるものではないかなと思います。

## (5) その他

その他はそれほど教育的配慮とまではいかないのですが幾つかの活動がありました。(スクリーンを見ながら) これはミニ SL、小型の蒸気機関車の運転会です。1986 (昭和 61) 年ごろの様子だったと思います。これは煙が出ていますが、実際に石炭をたいて走る、大体実物の 10 分の 1 ぐらいの大きさの蒸気機関車です。作られたのは今運転している方、個人の方です。このように子ども 10 人ぐらい乗せた客車を楽に引ける力があります。これで、一つは蒸気機関車の原理を見せるということもありますし、主に春や秋の連休のころに毎年やっていましたので、入館者誘致的な要素もありましたが、長年やってかなり定例化したイベントではありました。実際このようなスプーンみたいな小さなスコップで、石炭をたいているのです。子どもじゃなかったかな、大人だったかな、それを見ている人から「これ、電気で動いているのですか」と聞かれたのにはちょっとびっくりしました。そのころから既に蒸気機関車というものがあまり日常的ではなくなってきたのかなと思います。末期のころは製作者の方が亡くなってしまいましたので、電気で動くものに替えて完全にイベント的にやりましたが、最後までこういう運転会は続けておりました。一応子どもの乗車ということが原則でしたが、空いているときは大人も乗せたことがあります。

あとは体験イベントというのは回数は少ないのですけれども、これも一つの実体験のやり方で、かご、担ぐ方のかごに、実際に人を乗せて担いでみるとか、人力車を借りてきて引いてみるとか、あるいは輪タクも借りてきてこいでみるとか、人を運ぶと言いますか人力で運ぶ、そういった体験をさせたこともあります。ほかにはレジュメにありますように特別展、クイズラリー、映画会、講座、交通安全教室、いろいろなことをやりました。幾つかは子ども対象ですし、幾つかは必ずしも子ども対象ではないというイベントもあります

が、かなり入館者誘致も含めてやったイベントではあります。

## 8. 学校との繋がり

学校との繋がりと言うことで、ちょっと話は変わってきます。先ほど学習指導要領は意識したということは申し上げましたけれども、実際に私の知る限りでは先生、学校の教師ですね、先生との直接の交流と言うのはほとんどなかったと思っています。先生と定例的に協議をしたとか、話し合ったとか、そういったことは残念ながらやっておきませんでした。かつては館内で学校団体を対象に説明をしておりました。先ほど混んでいた館内の写真がありました。あのような形の場で職員が誘導してというか、今で言うガイドツアーのようなことですね、それはやっていたのですが、来館者が非常に増えてきたので、追い付けないので中止したということです。

学校教育との繋がりでは一番印象に残っているのに「やえもんさんへの手紙」というのがあります。(スクリーンを見ながら)これが一号機関車で、今鉄道博物館に保存されています。国の重要文化財にもなった、日本で最初、1872(明治5)年に新橋～横浜間に開業した鉄道、そのときの車両ですね。これをモデルに作家の阿川弘之さんが『きかんしゃやえもん』という童話を書かれました。今回の展示会にも展示してあるはず。それがある時期教科書に載りまして、その教材の最後に、指導というか、「何々してみよう」というのが教科書に大抵書いてありますが、その中に「やえもんさんにお手紙を出そう」というのがありました。2年生ぐらいだったかな「交通博物館、きかんしゃやえもん様へ」という手紙がある時期、大体3学期くらいですかね、集中して来るようになりました(注:主にクラス単位でした)。最初は担当者が、何だか分からなかったのですが、教科書に出ているというのが分かったので、そうかということで、その後はきちんと対応するようになりました。ただこちらでも手が回らないので、印刷物を作ってそれに記入して返事を必ず出す、ということをやっていました。それが比較的生徒さんと繋がっていたことかなあとと思います。

これは話がそれるのですが、あるとき館のポスターを子どもの絵でやってみたいということになり、この機関車は九州の島原鉄道というところに一時売られていたので、じゃあ手紙をくれた島原の学校にお願いしてポスター用の絵を描いてもらおうということで、一度やったことがあります。先生が協力的で何点か送っていただいたんですね。我々はその中から絵柄を選んだのです。それでポスターを作って東京地区の各駅に出て、見本をその島原の学校にお送りしたのです。そうしたら先生から手紙が来まして、その絵を描いたお子さんというのは、ちょっと知的障害のある子だったそうです。本当にこちらは意識なく、はっきり言って一番よかったという印象で選んだのです。そうしたらそういう子の作品だったということで、先生がわざわざ知らせてくれたと、そんな思い出があります。

それとは逆に、あまりよい印象が無かったのが、最近変わりました総合学習というものです。その辺のグループの方から笑い声が起こったので、話す内容が大体予想がつくのかなあとと思います。御承知と思いますがゆとり教育の一環として自由研究、グループ見学、

あるいは職場体験なんかもそうなのですかね、そういったことがありました。主に中学生でしたが、小学生のこともありました。私はちょっとこれについては厳しい見方をしています、他の博物館の方と話すとはやはり多かれ少なかれ同様に困っている、あるいは迷惑だという話を、声を聞きました。やはり学校側も生徒側も体制が整っていなかったのかなあと思います。どちらも模索しながら探りながらやっているような状況でした。それだけに逆に安易になったり、見学先の博物館に丸投げされてるような、そのような印象があったものです。これを言い出すと少々腹が立ってくるので長くなるのですけれども、なるべく短くします。学校としてはまだ方法が確立しておらず、生徒に指導が不十分だったり、博物館で調査するとはどういうやり方なのか、いきなり電話すればいいのか、いろいろありますけれども、見学ルールだとかマナー、これがどうも伝わっていないように思いました。それから生徒側はやはり問題意識が持てないのですよね。授業で何か調べてこなきゃならないから、何か決めよう、でテーマも思い付きだし、質問も漠然としていました。一番ひどいところは「すみません、ここへ来た、という証明のスタンプを下さい」と判子押しみたいな、アリバイ作りのようなものしかなかったというような学校もありました。まとめ方も安易ですし、礼状が来たのはよいのですが宛名と中身が違っているとか、いろいろなものがありましたね。これが本日のテーマではないのでやめますけれども、極力こういったものは受け入れて誠実には対応したつもりです。だから、先生に連絡を取って「ちょっとこういう状況では受けられない」というようなことをはっきり言ったこともあります。それを理解してくださる先生ももちろんいらっしゃいます。ただやっていて何か空しくて、これで教育活動として意味があるのかなということを感じておりましたらば、今度変わるということになりました。学校と博物館、直接的な繋がりは先ほどお話したように無いのですが、このような生徒さんを通しての繋がりとというのは幾つかありました。

## 9. 理科離れについて

それと繋がるのですけれども、最近理科離れという言葉が多く聞かれています。最近はどうでもないのかな。要するに理科への興味が減っている、あるいは少なくなっており、理工系への進学も減っているというような話も聞いております。これは個人的な見解なのですが、その原因の一つは、ブラックボックスというのが今進んでいることにあると思います。多分何か壊れても、この部品を替えればよいです、みたいな、こんな黒い塊を差し替えればよいみたいな、そういった状況が進んでいます。機械の故障の原因を調べていくと、ブラックボックスの部品を替えるだけで、そこから先へ進めないのですね。昔は機械を分解できましたし、修理もできましたし、再組み立てもできました。まあ全てではないのですけれどもね。私も時計はやったことがないのですが、電気製品はやったことがあります。今もやりますけれども。そうやっていくうちに構造とか仕組みとかを理解するし、電気の仕事も覚えたりします。家庭の電気配線も資格がないと本当はやってはいけないらしいのですが、そういった電気修理、そんなこともやれましたが、だんだん自分でやって覚え

る機会が減ってきているなと思います。今の科学技術的な分野だと、本質に迫るとというのがなかなか難しい状況です。第一、20年くらい前のコンピューターの本を見ると、まず二進法の説明から始まっているのですね。確かにそれはコンピューターの原理なのですが、そこで読んでいるうちにだんだん嫌になって、そのうちコンピューターの本の二進法なんて全くパスして、道具として使うようになってきています。脳科学者の養老孟司さん、今はもう一人、茂木さんの方が有名になっていますが、養老さんが、これからは実物を使った古典的な学習が必要なのではないかということをおっしゃっています。それは人間の五感をバランスよく使い、しかも実物に接するという事です。ああこれはまさに博物館の仕事だなと思ったのですが、そういった教育が今こそ必要なのではないかという提言をされています。私もおこがましいのですが、楽しく学ぶというよりも、学ぶのを楽しくさせるにはどうしたらいいのかなというのは考えました。実験のやり方がおもしろいとか、やっている人の動作がおもしろいとか、それはそれでよいのですが、特に博物館において実験そのものを自分でやりたくなるとか、そういった方法がないだろうかと考えてみました。ただ残念ながら具体的な方法論は見つからなかったのですが、そういったことができたらいかなと思います。

## 10. 再び「子どもは乗り物が好き」

また「子どもは乗り物が好き」ということに戻るのですが、ただ、乗り物だけではないのですよね。子どもの時期というのは、ある意味で何でも好きです。これは子育てされている方はお分かりでしょうし、私も甥っ子がいたので、ある時期本当にいろいろな質問をされたことが記憶に残っています。なぜ、とかどうして、とか。ですから大げさに言えば幼いころというのは真実追求の欲求がすごく強いのですね。最近新聞のコラムで東京大学の工学部特任教員の内田さんという方が、このことをうまく言っていました。趣旨はこういったことです。「子どもは科学に関するつかみどころのない好意を持ち、文理（文学と科学）の区別がない追求者だ」という表現を使っています。かなりの的確です。なぜかということよりも、こうなのだということを押さえていまして「追求者」という言葉が子どもにぴったりだなと思いました。

子どもは、もう少し言いますと人間というのは好奇心にあふれていて、想像力が育っていることが望ましいなあとと思います。好奇心があると、先ほどの五感にかかわりますが、感情とか感性とか感覚、こういったものが豊かになってきます。つまり自分で動こうという自主的な行動力が発生してきます。それから想像力、これは夢見る空想力と混同されるかもしれないのですけれども、それも大事です。ただ、想像力というのはほかの人のことも考えるということで、ほかの人への思いやりとか、それから危険の察知、これも想像力だなと最近思うようになってきました。例えば見えにくい曲がり角で「あれ、ひょっとして向こうから人が来ないかな」というようなことを思う、これは一種の想像力なのですね。ですから、好奇心と想像力というのはかなり心を豊かにするために大事ではないかな

とっております。

## 11. 交通博物館と子ども

「交通博物館と子ども」というタイトルにしました。(スクリーンを見ながら) これは閉館の日の館内の様子です。3階の方から1階の方を見た写真です。左にある黄色いのがヘリコプターで下にあるのが機関車ですね。普段3階にこんなに人がいることはありません。本当に人だかりがすごかったです。

これからはちょっと博物館についての話になるのですが、有り難いことに、交通博物館は長年にわたって支持されてきました。入館者数の多い少ないというのは確かにあったのです。1966(昭和41)年が50万人、昭和50年代には80万人以上入った年が確か3回あります。皆さんにこれだけ来ていただいたということは、最初にもちょっと言いましたが、皆さん乗り物というのに多かれ少なかれ関心や興味があるからです。その乗り物をテーマにしている博物館であったこと、それから、これは異論があるはずなのですが、基本的な変わらない部分があったということです。変えなきゃいけないとか変わらなきゃいけないということはよく言われるのですが、変わらない部分というのも大事なあとというふうに思っています。

これは最近よくお話しするのですが、歌舞伎の世界に「お客さんに見えるところはいくら変えてもいいが、見えないところは絶対に変えてはいけない」という言葉があるそうです。表現と本質の部分かなというふうに私は理解しています。もう一つは、博物館に対する安心感というのは、変わらない部分にもあるかなと思うのです。例えば、お隣の東京国立博物館に来たら必ず誰々の絵があるとか、それを見に行くというようなことは一つの安心感があり、これは変わらない部分の効果だと思えます。それからアナログ的なところ、先ほども言いましたが事務的な仕事は別ですが、展示としてはシミュレーター以外はコンピューターを使っていません。先ほどの模型運転場も一見コンピューターを使っているようですが、基本的には電氣的なアナログ的なシステムで動き、あるいは止まっていました。さらに加えて職員、博物館の専門員の学芸員が子どもを含む入館者に対しいろいろな情報を伝えるための工夫を絶えず続けて積み重ねてきました。これは単なる変化ではなくて、充実させるとか向上させるために努力してきたと。自分で言うとおこがましいのですが、その言わばアナログ的な変わらない部分と、絶えず工夫をしてきた部分、両方を続けてきた博物館だったのかなというふうに思っております。

「世代を超えたリピーター」と言う表現、これは閉館のころに思い付きました。親が子を連れて来て、その子がまた子を連れ、孫を連れて来て、鉄道博物館が出来てから85年、大雑把に言うと3世代ぐらいはあるわけなのです。そうすると「世代を超えたリピーター」「時間を越えたリピーター」に、交通博物館を支持していただいたというふうに思います。それは先ほど言った一つの安心感、信頼感になって根付くと考えております。

## おわりに

そろそろまとめの時間になってきました。突然ですが、ちょっと用があって時々中央線の高円寺の商店街を通るのです。純情商店街とかありますが、別のある商店街では街頭放送で童謡を流しているのです。普通は流行歌と言いますか、そういうものを流していそうなのですけれども、そこは童謡を流しています。高円寺ですから比較的若い人が多いのですけれども、「森のくまさん」が流れていると、擦れ違った今風の若いお兄ちゃんが鼻歌で歌っているのですよね。へえ、と思いましたが、やはりそれは子どもの時期に多分その歌を聞いていたのでしょう。今時のお兄ちゃん、って古い言い方ですけどもね、ああいう格好をしている人が「森のくまさん」を鼻歌で歌っているなんていうのはかわいいところがありますからね。

あとレジュメにちょっと長いのですけれども、1947（昭和22）年の「交通新聞」という新聞の投書欄の記事を引用しました。「交通新聞」というのは、名前のおり一種の業界紙とか専門紙です。今もあります。その1947年4月9日号なのですが、投書欄にこのようなものがありまして、一部ピックアップして書きました。この方が祝日に博物館へ入って感じたことを書いてあります。全文は読みませんが、一番最後の部分ですね。「将来の日本はこのいたずら小僧どものたくましい肩にあるのだ！」という点です。結局今はいたずら小僧でも、将来どうなるか分からない。この時代ではそうでしょうけれども、将来偉い人にならないとは限らないという、こういった視点を持って投書を書いています。終戦間もない時代の空気、時代の風潮みたいなものは当然あると思うのですが、この投書を見つけたときにすごく健全さというを感じたのですね。しかも博物館のあり方、それから子どもに対する見方と言いますか、子どもの姿と言いますか、それをきちんと見据えて、その上でさらに未来を見通している投書のように感じました。「確かにその古ぼけた機関車に乗っている子どもが今に科学者にならないと誰が言える」と、かなり大々的な表現ですが、これは分からないのです。なるかもしれないし、ならないかもしれない。ただそういう子どもに一種信頼感を持っていると受け止めました。教育とか人間の成長の成果というのはやはりすぐには分からないのです。確かに試験とかそういったものによる判断はすぐ出ますが、それが、その人の本当の価値かどうかは分からない。もっと長い時間、ロングスパンで見る必要があるし、実際に価値が出てくるのではないかなと思います。

社会の変化で子どもの生き方も変わっていきます。先ほども「博物館は非日常か」、と言いましたが、日常の中に子どもたちは組み込まれています。先ほどは省略してしまったのですが、30年くらい前かな、コインロッカーベイビー事件が多発したころ、館内にコインロッカーがあるものですから、子どもたちがロッカーの扉を開け閉めしながら「あっ、赤ちゃんだ」という遊びをしていて、何か嫌な気持ちになりました。子どもは分からないながらも、あるいはある程度分かっていて必ず影響を受けます。ですから、いろいろ生き方も変わっていきます。先ほどの「森のくまさん」の鼻歌ではないのですが、やはり子ども時代の生き方が大事であるし、子ども時代に何に接するかということが大事だなというふ

うに思います。ですから、先ほどのレールの展示に興味を持った子どもではないのですけれども、つまらないと思えるようなことにも関心を示すということの、その関心を大事にする。それが将来どう役に立つかということとは分からないと思います。そういうつまらないことに関心がある、多様性がある、というのは人間社会が成り立っている要因かなと思います。乗り物好きの子どもがみんな乗り物の仕事に就くわけではもちろんありません。ただ乗り物というものを通して、乗り物への興味を通していろいろなことを知ります。それで自分が得たもの、これを何か将来へ生かしていければいいなというふうに思っております。ですからかつて交通博物館へ来た方が今どうなっているのか個別には分かりませんが、何かほんの少しでも博物館に来たことでお役に立っていれば、参考になっていれば有り難いなと、それはいまだに思っております。

予定よりちょっと早めなのですが、大体この辺で私の話を終わらせていただきます。ありがとうございました。