

# 館長だより

山形県産業科学館

令和7年12月27日(土)

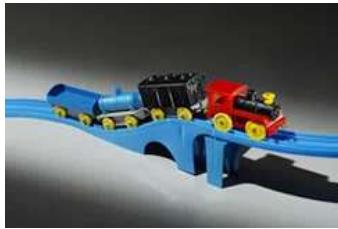
発行 館長 加藤智一

## プラレール誕生の裏側と進化の物語

### タカラトミーがつくった「走り続ける想像力」の65年

1959年、日本の玩具史にひっそりと、しかし確かな足音を立てて登場した玩具があります。タカラトミー（当時はトミー）が発売した「プラスチック汽車・レールセット」後の「プラレール」です。当時の日本は高度経済成長の入り口に立ち、鉄道は人々の生活と夢を運ぶ象徴でした。そんな時代に、子どもたちが自分の手で「鉄道の世界」をつくり出せる玩具が生まれたことは、偶然ではなく必然だったかもしれません。

#### 1 手転がしから始まった「自由な鉄道」



最初のプラレールは、電池もモーターもない、手で転がして遊ぶ素朴な玩具でした。しかし、この素朴さこそが後のプラレールの哲学を形

づくります。「遊び方を

規定しない」。この思想は発売当初から一貫しており、子どもが自分で線路をつなぎ、街をつくり、物語を紡ぐ余白を残すことが重視されました。青いレールが象徴する「自由な鉄道空間」は、子どもたちの創造力を最大限に引き出す舞台装置だったのです。

#### 2 1961年電動化という革命



発売からわずか2年後、プラレールは大きな転機を迎えます。「電池一本で走る3両編成」という、今まで続く基本仕様が誕生しました。

これは単なる技術革新ではありません。子どもたちが「自分のつくった世界で列車が動き出す」という体験を得た瞬間であり、プラレールが「構成玩具」から「体験玩具」へと進化した象徴でもあったのです。

#### 3 実在車両との出会い 1964年「ひかり号」



1964年、東海道新幹線の開業に合わせて、プラレールは初めて実在の車両をモデルにした商品を発売します。それが「ひかり号」です。この出来事は、プ

ラレールが、現実の鉄道文化と深く結びつくきっかけとなりました。以降、D51、私鉄車両、特急、通勤電車、新幹線と、ラインナップは急速に拡大し、プラレールは「子どもが触れられる鉄道博物館」としての役割も担い始めます。

#### 4 変わらない基本構造

驚くべきことに、プラレールは発売以来、一度も基本構造のモデルチェンジをしていません。もちろん、故障を減らす改良や組み立てやすさの向上は続けられてきたが、青いレールの幅、車輪の規格、3両編成の基本構造はほぼ不変です。これは、技術的な保守ではなく、「子どもの創造力を制限しないための一貫した思想」と言えます。変わらないからこそ、親子三代で同じレールを共有できるというわけです。変わらないからこそ、古い車両も新しい車両も同じ世界で走れる。プラレールは「世代をつなぐインフラ」としての価値を持つようになりました。

#### 5 立体化・複線化

1969年には複線レールが登場し、列車同士のすれ違いが再現できるようになります。1970年代には立体交差やポイントレールが整備され、プラレールは「平面の遊び」から「空間の遊び」へと進化しました。この頃から、プラレールは単なる玩具ではなく、「子どもが自分で都市を設計する体験」を提供する存在になっていきます。

#### 6 プラレールが愛され続ける理由

プラレールの魅力は、単に「電車が走る」ことではありません。むしろ、走らせるために子どもが考え、試し、失敗し、また組み直す、そのプロセスにこそ価値があります。レールをどうつなぐか、どんな街をつくるか、どの車両を走らせるか、物語をどう展開させるか、これらすべてが、子どもの主体的な創造を促します。そして、青いレールの上を走る小さな車両は、時に親の記憶を呼び起こし、世代を超えたコミュニケーションを生み出します。プラレールは、家族の時間をつなぐ「文化装置」でもあるのです。山形県産業科学館では来年2月8日(日)

「トイレールフェスティバル」を開催予定です。地元高校生が自らのコレクションを実走展示します。お持ちいただいたプラレールを走らせることが可能です。奮ってご参加ください。

タカラトミーのホームページより

<https://www.takaratomy.co.jp/products/plarail/about/index2.htm>