

「日本鉄道保存協会のこれから」 米山淳一（事務局長）

はじめに

2019年の総会で決議され代表幹事団体は、公益財団法人交通協力会から公益社団法人横浜歴史資産調査会(ヨコハマヘリテイジ)に移管された。長年、代表幹事団体と事務局を担ってくださった公益財団法人交通協力会会長菅 建彦さんには多大なご尽力を賜り、心よりお礼を申し上げます。

横浜は、1872(明治5年)1872 新橋—横浜が開業することで我が国の鉄道発祥の地として知られ、歴史的鉄道車両や施設、構造物、資料等を保存活用する団体が集う日本鉄道保存協会の活動拠点として相応しいのかもしれない。

日本鉄道保存協会が発足して約30年の歳月が流れ、鉄道や鉄道遺産を取りまく社会状況は変化した。新幹線網が発達、益々我が国の経済文化発展に鉄道の役割を実感する一方、地域の足としての公共交通としての存在に陰りが見え始めているのも確かである。しかし、150年近い歴史を刻んで来た鉄道が歩んだ足跡は、鉄道遺産となり文化財の視点から確固たるポジションを得た。その結果、まちづくりや観光資源として地域活性化に大いに貢献する可能性が生まれている。

すべてはトラストトレイン計画から始まった

鉄道なんか文化財じゃない。文化庁で言われて一念発起し、1984(昭和59)年に文化財の視点から鉄道を見直して全国調査を行ったのは、日本ナショナルトラスト(当時、財団法人観光資源保護財団)であった。小池滋先生(東京都立大学教授)、青木栄一先生(東京学芸大学教授)、松澤正二先生(交通博物館副館長)他のご指導を賜り、会員有志が集まりボランティア活動で全国を巡り、情報を集めて全国鉄道文化財調査報告と普及版パンフを発行。その後、シンポジウムを開催。「活動を調査だけで終わらせるな」の提言を受けて始めたのがトラストトレイン計画だった。市民参加の寄付で蒸気機関車C12 164号、歴史的客車3両を買い取り、大井川鐵道で動態保存と言うプロジェクトだった。結果は、成功。1987(昭和62)年7月25日一番列車が走った。

これを契機に歴史的車両を動態保存する企業、団体、行政、市民団体に声をかけて発足したのが日本鉄道保存協会。最初の加盟は7団体。毎年、総会、見学会、講演会等を重ね、仲間を増やしていった。お手本は動態保存団体が約160加盟する英国鉄道保存協会(HRA)ヘリテイジ・レイル・アソシエーション。いつかは日本も英国のようにとの夢を抱き、地道な活動を続けてきた。そして、令和元年(2019)には、加盟団体は、賛助会員を含め60になった。

当初の歴史的車両の動態保存だけを行っている団体だけで



▲市民の募金で動態保存第1号は「トラストトレイン」

◀イギリス老舗の保存鉄道「ブルーベル鉄道」。1872年製の蒸気機関車が活躍中

はなく、静態保存や施設・構造物、資料を大切にしている団体も集うことになったのである。

近代化遺産としての鉄道遺産

近代化遺産とは、我が国の近代化に貢献した産業、交通、土木遺産の事である。これは、文化庁が主導で生み出した呼び方で江戸期のチョンマゲを捨てて近代化に邁進する我が国が歩んだ道筋に由来する。振り返ると近代化の旗手のごとく時代を牽引したのは、まさに最大のインフラストラクチャーである鉄道だった。明治中期には鉄道は全国に延伸、まさに近代国家の屋台骨だった。軌道は土木、駅舎は建築、車両は機械であるように鉄道は先進技術の塊でもあった。だからその足跡は遺産そのものと言える。

不思議なことに1984年当時の苦労は何処へやら、鉄道が大手を振って遺産として歩き始め、文化財にも指定される時代になったのである。やっと社寺仏閣や庭園、さらには民家、集落・町並みと文化財として肩を並べる時代が来た。一号機関車、門司港駅舎他重要文化財はご存知のとおり、登録文化財に至っては軒並みといった状況だ。今や誰もが親しみを持って接することが出来るみんなの宝物なのである。

このような状況にあって、日本鉄道保存協会は将来に亘り、鉄道遺産を守り育て活用する仲間が集う緩やかな交流の場や保存活用の相談窓口としての役割をしっかりと担って行きたいと思っている。



▲明治14年(1881)完成の現存する日本最古のトンネル、小刀根トンネルで記念撮影。2019年9月26日

2019年度総会・見学会開催報告



▲「鉄道遺産を活かしたまちづくりと地域活性化」をテーマにシンポジウムを開催



◀交流会で挨拶する
2020年開催地、栗
原市(くりはら田園鉄
道公園)の学芸員の
高橋さん(右)と大杉
さん

▶敦賀赤レンガ倉庫
(国登録有形文化財)



2019年9月26日(木)～27日(金)の二日間にわたり、2019年度日本鉄道保存協会の総会、講演会、シンポジウム、交流会、見学会を滋賀県長浜市、福井県敦賀市、南越前町で開催いたしました。これらの2市1町では近代化遺産としての鉄道遺産である北陸本線の車両、駅舎、隧道、橋梁等を活かした観光まちづくりを推進するため、県を越えた協議会を設けて活動しています。

今年も全国各地から正会員、賛助会員、友の会会員、オブザーバー他関係の皆様が約90名出席され盛会となりました。総会では、新入会員、新任顧問、代表幹事団体、監幹団体の承認等がおこなわれ、新体制が整いました。また2日目の見学会はバス3台に分乗し、2市1町の鉄道遺産を見学。北陸本線がつなぐ保存活用の現場を体感いたしました。(事務局)



▲現存する日本最古の旧長浜駅舎(鉄道記念物・滋賀県指定文化財)

▶杉津駅跡前後は、旧北陸線屈指の車窓風景。敦賀湾を一望できる



▲北陸最大の難所といわれた敦賀～今庄間には、12のトンネルが築かれた。今なおほとんどのトンネルが廃線跡に残されていて、旧北陸線トンネル群として国登録有形文化財に登録されている(3枚共)

■新体制のご紹介

2019年度総会にて、10数年にわたりおつとめ頂いた公益財団法人交通協会の(東京)から公益社団法人横浜歴史資産調査会(ヨコハマヘリテイジ)に、代表幹事団体が正式に移行し、下記のとおり新体制が整いましたことご報告いたします。引き続きご支援、ご協力のほどよろしくお願い申し上げます。

- 代表幹事団体：公益社団法人横浜歴史資産調査会
- 幹事団体：小坂鉄道保存会、一般社団法人あしおトロッコ館
- 会計監事団体：大井川鉄道株式会社、真岡線SL運行協議会

- 顧問：菅 建彦(公益財団法人交通協会顧問)
花上嘉成(一般財団法人東武博物館名誉顧問)
高橋一字(元公益財団法人北海道鉄道文化財団専務理事)
大島登志彦(高崎経済大学教授)
辻 聡(三菱地所株式会社)
- 事務局：米山淳一(事務局長)
・公益社団法人横浜歴史資産調査会常務理事)
河合桃子(事業・総務担当)
田中光一(広報担当)

※2019年11月22日、2020年2月18日に顧問会を開催しました。

「加悦鉄道C160蒸気機関車里帰り」

吉田博一（NPO法人加悦鉄道保存会理事長）

●加悦鉄道とC160

京都と大変かわりの深い「丹後ちりめん」の産地である丹後地域にあって、与謝野町、特に加悦谷の一角は「丹後ちりめん」の一大産地だった。かつて与謝野の人々は徒歩で山深い峠を越え、京都市へ「丹後ちりめん」を運び続けたと聞き及んでいる。明治から大正にかけ日本各地に線路が敷かれ鉄道網が整備され始めると、加悦谷の人々も鉄道に切望したが、残念ながら当時の国鉄は加悦谷を通らなかった。そこで加悦谷の八つの町や村、823人がお金を出し土地を提供し、自らの手で大正15年(1926)に開通させたのが加悦鉄道だった。

京都丹後鉄道の与謝野駅、当時の丹後山田駅から加悦谷の中心地、加悦駅のあいだ5.7キロを結ぶ地元で密着した小さな小さな鉄道。その鉄道が大きく変貌を遂げたのは、大江山にニッケル鉱山が発見され、加悦鉄道がその鉱石輸送にあたった事による。鉱山や工場まで線路が伸ばされ、輸送力を高めるため機関車が増備され続ける中、戦時中の昭和17年(1942)、加悦鉄道に新車でやってきたのが、このC160蒸気機関車だった。

●C160の来歴と現役時代

C160は富山県の子機製造メーカー、本江機械製作所にて製造された。軸配置C、最大長6580mm、最大幅2300mm、最大高3130mm、自重15.5t、使用圧力13.0Kg。この典型的な小型産業用蒸気機関車は、大江山ニッケル工業の機関車として配置されたが、実際の機関車の車籍と運用は加悦鉄道で、1947年には大江山ニッケル工業が日本冶金工業に吸収された。ちなみに本江機械製作所、後の立山重工業(1949年に倒産)は、小型産業用蒸気機関車の生産に特化しており、その数は460輛余りにもなるといわれている。ただ作られた時期が戦中から戦後の良質の材料が無い時代で、代用材の使用や極端な簡略工法の採用で、品質は粗製濫造だったようだ。そのため長く使用されたSLはほとんどなく、C160は奇跡的に生き残った1両といえる。

この機関車の極めて短いホイールベースは急曲線に対処するものと思われる。コイルバンカーもサイドタンクも背が高く、小さなキャブ窓からの見通しをあまり考慮していなかったようだ。重量は軽便鉄道用蒸気機関車並みの僅かに15.5tと、一般的なレール幅(1067mm)にしては小型。動輪直径が小さくてキャブの窓が小さいので、どこか不安定な印象を受ける珍しいSLで、小型産業用蒸気機関車を今に伝える貴重な産業文化遺産といえる。

現役時代は貨物列車を中心に活躍。一時期、若狭の犬見鉱山に転属していた時期がある。晩年は加悦の機関庫から丹後山田まで単機回



送され、丹後山田～岩滝工場の貨物運用が主な仕事だった。だがまれに旅客運用に入ることもあり、客車の先頭に立つ姿も見られたようだ。元機関士の方に話を伺うと「C160は加悦の機関車の中ではもっとも力があり、DB201に比べても運転しやすかった」と感慨深げに話されていた。

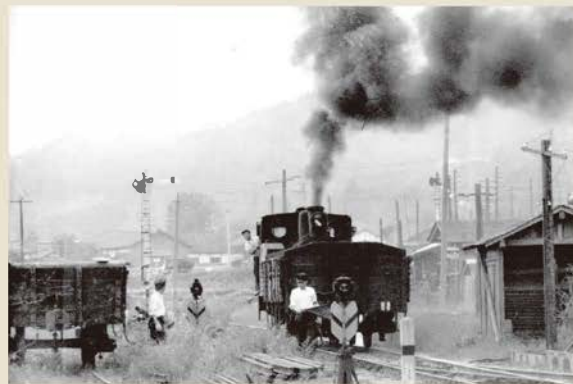
●譲渡式そして里帰り

C160は昭和41年(1966)に廃車になり、しばらくは加悦駅構内で保管されていたが、昭和44年(1969)に京都市北区にある大宮交通公園で展示保存されることになる。

以来50年間の長きに渡り、京都市民に親しまれ大切に保存されてきた。この度その交通公園が再整備されることになり、かつて加悦鉄道が走っていた与謝野町への里帰りが決まった。移設先は、加悦鉄道の終着駅で、私もNPO法人加悦鉄道保存会が管理運営する加悦鉄道資料館(旧加悦鉄道加悦駅舎)。昨年9月16日には、京都市長、与謝野町長をはじめ関係者が列席した「SL里帰り式」式典が盛大に執り行われた。そして12月3日、交通公園の工事の合間を縫って、いよいよC160を運び出す作業が始まった。

C160の搬出と共に、長年連れ添った緩急車ヨ6720も運び出されるとあって公園内に2台のトレーラーがところ狭しと入り込む。機関庫の上屋はすでに撤去されており、大型クレーンで空中高く釣り上げられたC160は、無事にトレーラーに積み込まれ、午後には加悦に向けて出発。京都の路地をギリギリですり抜け白昼の都大路をSLが走る姿は、沿道の方を驚かせたようだ。

夕方には加悦に到着し一晩過ごしたのち、4日の朝から加悦鉄道資料館にて関係者や報道陣の見守る中、雨の中での設置作業が始まる。クレーンで釣り上げられ旧加悦駅舎の上を越えて空中を運ばれ



る様は、まるで映画のワンシーンを見ているよう。そして昼前には無事、資料館の裏に引かれたレールの上に展示された。

現在は公開に向けての修復整備を行っているが、長年の展示で傷んだ機器や欠損部品が想像以上に多く、作業にはかなりの時間を要すると思われる。今は機関車全体をシートで覆っており、残念ながら見学は出来なくなっている。近い将来、加悦鉄道C160蒸気機関車のなつかしい姿が、故郷の加悦でよみがえることをご期待いただきたい。



音の追憶、言葉の記憶

辻 聡(顧問)

神奈川県生まれ、東京在住の身だけれど、ここ数年の年末年始は関西で過ごしている。初詣先も決まっています、京都市東山区の六波羅蜜寺大福まいりに出かけるのが習いだ。

令和最初の正月となった今年も1月3日にルーチンを済ませ、必ず立ち寄る建仁寺の塔頭でお庭など眺めていると、懐かしい汽笛の音が遠く長く力強く響いてくるではないか。梅小路の保存機関車の汽笛にちがいないが、それにしても3km以上も離れた場所までよく届いたものだ。おそらく風向きと、初春の澄んだ空気が運んできてくれたのだろう。

音といえば、函館の青函連絡船の汽笛もいい。栈橋に保存係留されている〈摩周丸〉からは、いまでも毎日決まった時間に腹の底まで震わせてくれるような重低音が響き、往時の海峡の船旅があざやかによみがえる。

ところで、近ごろの鉄道関連の新聞記事で気になるのは、列車の本数を増やすことを「増便」と表記することだ。飛行機なら「増便」でいいのだが、鉄道の場合は「増発」という言葉があったはず。もっとも、昨今は必ずしも本数が増えるとは限らず、減るに際して「減発」なる言葉はないので「減便」、そこから「増便」もまかり通るようになったのかもしれない。昔は本数を減らすことを「間引く」、「間引き運転」、「間引きダイヤ」などといった。

もうひとつ。直木賞の受賞歴もある四十歳前後の女流作家の本を読んでいたら、大正12年の時代設定で主人公が上京



する場面に、「金沢から電車を乗り継ぐ旅」と書かれていて面食らった。彼女にとっては、鉄路を走る列車はみな「電車」なのだろう。「汽車」という言葉ももはや死語に近いが、編集者のチェックすらかいくぐったところが恐ろしい。

物事をのちの世代に正確に伝えていくことは難儀だ。蒸気機関車や青函連絡船といった「モノ」を保存することはできても、そこに血の通った汽笛を鳴らす。あるいは「鉄道の文化」とでもいうべき形にならない「コト」や感覚、概念を伝え育んでいくことは、より難しい。令和の時代、当会の存在意義はまさにそんなところにも求められるのではないだろうか。



●YOKOHAMA TOPICS

【横浜駅の跨線橋】

何回目かの再開発が進み、新たな駅ビルの開業を控える横浜駅の東京方に、古レールで作られた跨線橋が残っている。

正式名称は「内海川跨線人道橋」。JR東海道線、京浜東北線などを一気にまたぐ長さ64メートル余りの人道橋で、完成したのは1930(昭和5)年といわれる。超特急「つばめ」が走り始めた年だ。「あさかぜ」「こだま」「あまぎ」…。往年の国鉄の名列車を、多くのレールファンがここで見送った。

その構造自体、歴史の塊である。19世紀末から20世紀初頭の欧米製のレールが用いられているのだ。例えば「BARROW STEEL 1883」というレール側面の刻印からは、英国パーロウ社が1883(明治

16)年に製造したことが分かる。昭和初期まで輸入レールが主流だった証でもある。列車の高速化に伴い、お役御免になった30キロレールが多い。



跨線橋を建設したのは鉄道省で、戦後に横浜市へ移管された。駅舎内の自由通路が整備されたことから2011年末から通行止めとなっており、現在は近寄って刻印を確認することはできない。解体される運命にあるが、幅横する線路の真上にあるため、十分な作業時間が取れないという。まだしばらく間、その姿が見られそうだ。(齊藤大起・さいとうひろき)

RPSJ
information

■2020年度総会・見学会のご案内

2020年度の総会・見学会は、10月8日(木)～9日(金)に、栗原市で開催を予定しています。東北新幹線くりこま高原駅の駅前にあるエボカ21コンベンションホールで総会、シンポジウムを行い、翌日の見学会は、「くりはら田園鉄道公園」はじめ、細倉マイナパーク、栗駒山麓ジオパークビジターセンターなど秋の栗駒山麓を予定しています。



■日本鉄道保存協会 会報 2020年3月号 編集・発行/日本鉄道保存協会

事務局/〒231-0012 横浜市中区相生町3-61 泰生ビル405 公益社団法人 横浜歴史資産調査会内
TEL・FAX/045-651-1730 MAIL/info@rpsj.jp

※常勤者はありません。お急ぎの連絡は右宛にお願いします。米山淳一(事務局長):080-5525-1571

ホームページ <http://www.rpsj.jp/>