

RPS NETWORK

日本鉄道保存協会 会報

Railway Preservation Society of Japan

2020年9月号



鉄道開業時に横浜駅があった桜木町駅の近景（2020年9月9日、撮影／米山淳一）

「鉄道開業150周年を迎えるにあたって」

米山淳一（事務局長）

昨年、日本鉄道保存協会の代表幹事団体と事務局を公益社団法人横浜歴史資産調査会（ヨコハマヘリテイジ）でお引き受けすることになり、早一年が経過。改めて我が国の鉄道発祥の地である横浜に拠点を置くことの意味と、これも縁であると感じる今日この頃。新橋には旧新橋駅舎が復元され、鉄道開業の面影を感じとることができるが、一方の横浜にはその片鱗さえ見つからないと言う状況に落胆していた。

しかし、つい最近、開業当初の初代横浜駅（現・桜木町駅）付近の旧横ギャラリーに1872（明治5）年鉄道開業当初に英国から輸入された蒸気機関車110形10号がJR東日本により復元整備され保存展示されたのだ。菅建彦顧問の紹介で早速、JR東日本横浜支社に担当者を訪ね、復元の経緯などをお伺い（P4・関連記事）その歴史文化的意義に感動し敬意を表するものである。要は、鉄道の開業の地、横浜としての誇りや名誉を市民がそれとなく感じ始める良い事例なのである。

おかげさまでこの出来事が励みとなって、日本鉄道保存協会と公益社団法人横浜歴史資産調査会は、力を合わせて2022年10月の鉄道開業150周年を目指して、記念誌の発行や

関連イベントの開催などさまざまなプロジェクトを計画し、推進したいと思っている。本年9月には、関係の皆さんにお声かけをし、このための委員会を発足、具体的な事業フレームを決める予定。今のところ横浜の生活文化に根差した鉄道の姿を紹介する記念誌の発行、汽車道に圧縮空気で作るSLの復活運転他、夢あふれる企画を考えている。

ぜひ、皆様のご支援、ご協力をお願いいたします。

なお、2021（令和3）年3月には、ヨコハマヘリテイジ・セミナーとして「鉄道遺産を生かしたまちづくりと観光」をテーマに講演会、シンポジウムを開催予定。ご期待ください。



大正期の絵葉書2点。高架線を京浜電車が走る。右は2代目横浜駅前

鉄道遺産の日本遺産の認定に向けて

堤 昭彦（長浜市観光振興課）

長浜市・敦賀市・南越前町の観光連携

「鉄道遺産を活用した観光連携を」そう福井県から打診があったのは、2016年11月の事。現存する日本最古の駅舎「旧長浜駅舎」には、旧北陸線のトンネルの扁額を展示しており、それらを福井県知事自ら見学に来られた。来訪の際知事は、福井県の旧北陸線トンネル群と長浜市にあるこれらの鉄道遺産とを合わせて、近代化産業遺産として観光に活用したい意向を表明された。

2023年には北陸新幹線敦賀駅が開業予定で、敦賀市や周辺都市としても新たな誘客の好機ととらえており、新旧の鉄道を核とした連携に期待が高まった。こうした経緯から、長浜市・敦賀市・南越前町は観光連携協議会を設立することとなった。

日本遺産の申請

こうしてスタートした観光連携だが、鉄道遺産をより多くの方に知っていただくために日本遺産の認定を目指すこととなった。日本遺産への認定には、絶対的な遺産の価値よりも、その地域の伝統・文化を語るストーリーが必要となり、他にはない唯一性や行ってみたいと思わせる内容が求められた。

当初は暗中模索であったが、鉄道敷設の経緯や地域間が線路でつながったこと、物流の主役が航路から鉄道に代わっていったこと等をひも解くことにより、3市町に関連する事実が浮かび上がってきた。

日本遺産のストーリー

物語は、敦賀～長浜に鉄道が敷設されたことから始まる。これは、日本海（敦賀）から太平洋（大阪）を結ぶ路線の一部として計画されたものであり、明治政府が近代化を推し進める中で、早い段階で決定された重要な路線だった。県境の柳ヶ瀬トンネルは難工事で完成までに4年の歳月を要したが、日本海と琵琶湖を結ぶ計画は古来よりあり、トンネルという形で日の目を見ることになった。続いて、敦賀～今庄（南越前町）間にも鉄道は延伸し、山岳区間に鉄道を通すために10以上のトンネルを掘り、列車往來のためのスイッチバック方式の信号所等も設けられた。こうして鉄道が日本海と太平洋を結び、北陸線が延伸するにつれ、物流の主役は鉄道へと移っていった。そのため日本海航路の北前船で栄えていた敦賀港は、国際港へと舵を切ることで活路を見出す。やがて敦賀～ウラジオストクの国際航路が運航されると、敦賀港は東京～敦



現存する日本最古の駅舎「旧長浜駅舎」



長浜旧停車場（明治30年頃）

賀を経てシベリアを横断してヨーロッパへ行き来する欧亜国際連絡列車の玄関口として発展していった。

このように、鉄道が敷設され、物流に革命が起き、港等が時代の変化に対応したことで、ついには国際列車の運行へとつながったことがわかり、これらをストーリーの骨子として仕上げた。残念ながら一度目の申請では認定されなかったが、より万人受けをすることやインバウンドにも意識した内容に手直しをした結果、二度目の申請で認定をいただくことができた。

今後の展望

令和2年6月にめでたく認定された長浜市・敦賀市・南越前町の鉄道遺産だが、時は折しもコロナ禍。多くのお客様にお越しいただく誘客を図ることが困難な状況となった。しかし、元来コアなファンに受けるコンテンツであるため、誘客数を追い求めることよりは、その長所を活かすことの方が今の事情にあっている。ファンに魅力を訴求するために、ターゲットを見極めたプロモーションや、受け入れ体制の充実を図っていきたい。思えば欧亜国際連絡列車は1枚の切符で東京からベルリンやパリへ渡航できた、現代のMaaS（Mobility as a Service：「マース」）の先駆けともいえる先進的な取り組みであった。鉄道駅の誘致やトンネル建設もしかり、先人たちの進取の気性を受け継ぎ、鉄道遺産の保存と活用にも努めていきたい。

2019年9月に当地域が日本鉄道保存協会総会の会場地となったが、今後も微力ながら協会の一員として全国の皆さまと鉄道遺産による連携を継続していきたいと思う。



山中トンネル



小刀根トンネル



山中信号所の当時の様子



敦賀赤レンガ倉庫

鉄道開業時の蒸気機関車「110形110号」の展示に向けて

齊藤大起（横浜市電1156号保存会）

JR桜木町駅に直結する駅ビルに、鉄道開業時の蒸気機関車「110形110号」や客車などを展示する「旧横ギャラリー」がオープンした。同駅は1872(明治5)年に新橋—横浜間が開業した時の「初代横浜駅」で、言わずと知れた鉄道発祥の地。「旧新橋停車場」が復元された起点側に比べ横浜は長らく物足りなかつただけに、鉄道150年を前にして嬉しい「記念碑」の誕生となった。

展示場は飲食店などが入居する商業施設「CIAL桜木町ANNEX」の一角にあり、ビルの上層階はホテルになっている。人々が行き交う結節点にあり、注目度も抜群だ。

110号は1871(明治4)年、英国ヨークシャー・エンジンで製造され、開業に合わせ輸入された。全長7.2メートル、軸配置は1-B-0。当初は「10号」を名乗り、「3号」への改番を経て1909(明治42)年に「110号」に再改番され、1918(大正7)年まで活躍した。廃車後は大宮工場内の「鉄道参考品陳列所」に展示され、1961(昭和36)年の鉄道記念物指定を経て、1962年から昨年まで青梅鉄道公園に保存されていた。

「明治初期の資料は少なく考証に苦労しました」。車両展示を含む駅ビル全体の建設プロジェクトを担当したJR東日本横浜支社事業部の野田高広さんは話す。

駅ビルは新南口(市役所口)改札設置と一体で計画が進められ、当初から鉄道発祥の地を意識した車両展示が構想されていたという。開業当初に輸入された10両の機関車のうち、現存例は他に鉄道博物館の150号(1号機関車)と台湾に譲渡された1両だけとあって、早くから110号に白羽の矢が立てられた。客車を新造する方針も決められ、英国製古典客車の図面や創業当時の高精細の写真などの歴史資料が役立った。レプリカとはいえ、別表の通り車輪や連結器は「本物」だ。

復元や展示の考証は、鉄道博物館や研究者らも含めた社内外のチームによって進められた。「鉄道会社が手掛ける以上、中途半端なことはできない」という意気込みの一方で、決して豊富でない資



▲▶黒光りする110号。最晩年をプロトタイプとしている



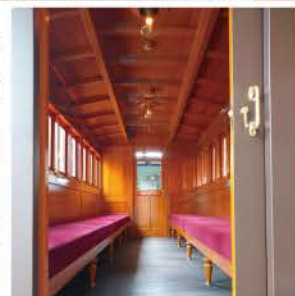
▲復元された金色の蒸気溜まりはFRP製。金属だと腐食の恐れがあるためだという



◀青梅鉄道公園での展示に際し取り付けられた銘板



▲当時の図面などを基に再現された客車
▶通常は内部に入れないが、裏面から見る事ができる
▼希少な双頭レールと再現された玉砂利のバラスト



料ゆえ「何が正しいか分からない」という慎重さも求められた。結果的に「明るめ茶色」に落ち着いたが、客車の色などは白黒写真から判読できず、苦労したという。

こうした過程で特に興味深いのは、側面の開口部の処理だ。車体側面が欠き取られ、ボイラー内部が露出した青梅鉄道公園時代の110号を覚えている人も多いだろう。鉄道記念物の指定時には既に開いていたようで、蒸機の構造を示す教材だった名残である。今回、ここは溶接でなく板材をはめ込む形で閉じられた。「記念物としての姿も復元可能にするため」と野田さんは説明する。現役時だけでなく引退後の形態が尊重されたことは、鉄道車両の保存に大きな示唆を与えてくれる。

軌道にも注目したい。レールは1873(明治6)年に英国ダーリントンで製造された双頭レールで、新潟県柏崎市に保管されていた。玉砂利のバラストは、創業時の写真から判明した成果だ。野田さんは「発祥の地の場所性を重視した」と話す。歴史に対する抑制的で誠実な態度に、学ぶべきことは多い。

■客車に使用された部品と入手先

- ・車軸と車輪：総合車輛製作所。マンセルホイールは、昭和期の穴開き車輪に木材、FRP等を取り付け再現。
- ・軸箱守：英国 Embassy & Bolton Abbey Steam Railway, London, Midland and Scottish Railway の使用品。
- ・軸箱：英国 Ribble Steam Railway and Museum, Leeds Northern Railway の使用品。
- ・ねじ式連結器：英国 Embassy & Bolton Abbey Steam Railway。使用会社不明。
- ・バッファー：英国にて木製で新造。
- ・リフスプリング(板バネ)：国内の鉄工所で新造。
- ・台枠：国内の鉄工所で新造。

青木栄一先生のご逝去を悼む

顧問 大島 登志彦

RPSJ日本鉄道保存協会創設者の一人である青木栄一先生が、2020年5月4日、満87歳の生涯を閉じられました。病院や家庭で、病状は安定して過ごされる日々の中で、同日早朝に、突然呼吸が乱れて、逝去なされたと聞いています。

青木先生の経歴は、この稿では省略しますが、メインの勤務先だった東京学芸大学で、1975(昭和50)年から21年間教鞭を執られました。1996(平成8)年に定年退職され、同年4月からは、駿河台大学文化情報学部教授として、2004年3月まで8年間勤められました。

先生の鉄道研究は、20歳の頃の「鉄道ピクトリアル」(月刊、鉄道図書刊行会)への投稿に始まります。艦船や軍事史にも興味を持たれており、修士論文で関連研究をまとめたほか、「世界の艦船」(月刊、海人社)には、常連で執筆を続け、早い段階で『シーパワーの世界史』①②(1982・1983年、出版協同社)をまとめられました。

1960～70年代には、路線バスや自家用車が普及する中で、地方私鉄が次々に廃止され、次の段階では、国鉄のローカル線廃止問題が全国レベルで浮上します。1980年代以降の先生の研究は、専門分野の地理学的視点に立ったローカル線や地方鉄道史に関わる研究が多くなっていきます。

青木先生の鉄道史に関わる調査・研究は、当該鉄道の沿線地域、あるいは一つの生活圈を網羅するメソスケールの範囲を領域とし、鉄道と地域との関わりや輸送事情などを指標として、鉄道史と地理学を統合した研究方法を確立しました。また、鉄道史を刻む文書が廃棄の危機にある中で、その価値が社会的に認知され、国立公文書館や鉄道博物館等へ系統的に整理・保管されることになり、そのことは鉄道史学会の創立(1983年)にも繋がりました。

先生はまた、明治中期の幹線鉄道網形成段階において、各地で鉄道を誘致する意欲が強かった反面、一部の地域で鉄道忌避が伝承されてきたことに着目します。そして、当時の社会情勢や当該地域での忌避に関する一次資料が見当たらないことに疑問を感じ、鉄道忌避は伝説にすぎず、地形的要因で鉄道を通せなかったことを検証します。関連した幾つかの事例研究も重ねられ、『鉄道忌避伝説の謎』(2006年、吉川弘文館)をまとめられました。

青木先生の単著は、在任中は公務・教育・研究共々多忙だったためか、大方が退職後に刊行されています。主要な単著としては、交通地理学の研究系譜や方法論、参照すべき資料等をまとめた『交通地理学の方法と展開』(2008年、古今書院)のほか、先生の諸経験や見聞調査の中で感銘した話題やヒントなどを、『鉄道の地理学』(2008年、WAVE出版)にまとめられました。ゼミ生との共同研究も、大事に育てて共著論文として完成させ、それらを収録した『日本の地方民鉄と地域社会』(2006年、古今書院)も刊行されました。



ゼミ生たちが企画した「青木栄一先生を囲む会」(2007年2月10日)で挨拶なさる姿(大島所蔵)

産業遺産(近代化遺産)に対する社会的意義・価値が認識され、昭和末期から文化庁が主導で都道府県ごとの関連調査を始めると、先生は、産業考古学会や日本ナショナルトラストで鉄道遺構や車両保存の重要性を唱え、「鉄道文化財調査報告書」「活かそう鉄道文化財」(いずれも1985年、日本ナショナルトラスト)の発刊にも尽力しました。その活動や出版は、後に鉄道が産業遺産(近代化遺産)の重要な部門になり、日本鉄道保存協会の創立(1991年)にも繋がりました。

私的にはなりますが、筆者が勤務した高崎経済大学では、産業考古学に関わる研究会を数回企画し、『群馬・産業遺産の諸相』(2009年、高崎経済大学附属産業研究所編・日本経済評論社)の発刊に際しては、青木先生に、「わが国における産業考古学の研究系譜と問題点」を執筆していただきました。この著書の校正が進む途上の2009年2月4日、学生たちとのゼミナール学習最中に突然倒れ、脳梗塞と診断されました。新たに書き下ろした論著は、これが最期だったと聞いています。

その後十年余り、言動が不自由なまま車椅子の生活が続き、入院と自宅での静養、リハビリ生活を続けられました。この間も何度か、車椅子で学会の大会会場などに来られ、地理や鉄道史の研究と仲間との懇談に意欲を見せておられました。

青木先生は、多くの著書・論文等を執筆なされたほか、鉄道文化財とその保存に対しては、強い熱意を持っておられました。多彩な教養と交通趣味も生かして学生たちを指導してこられ、一市民としても、勤勉・温厚で謙虚な人柄で、誰からも尊敬され、人望も厚かったことを感じます。改めて敬意と感謝を表し、ご冥福をお祈り申し上げます。

青木栄一先生の思い出

顧問 菅 建彦

鉄道史家青木栄一先生の令名はかねて聞きおよんでいたが、私が先生と親しくお付き合いするようになったのは1990年代半ばのことである。

1980年から1992年まで、私は通算して10年ロンドンとパリで過ごしたが、東海道新幹線の開業と国有鉄道の分割・民営化によって二度も世界に衝撃を与えた日本の鉄道のこと、ヨーロッパであまり知られていないことが残念であった。帰国して東日本鉄道文化財団に勤務することになった私は、微力ながらこのギャップを埋めたいと思い、英語の季刊誌 Japan Railway & Transport Review を創刊して、日本の鉄道史を海外の読者に紹介する記事を連載することにした。鉄道史学会で知り合ったばかりの青木先生に著者の人選をお願いした結果先生ご自身のほか和久田康雄、今城光英、加藤新一の三氏を加えた陣容が執筆し、12回にわたる連載を創刊号(1994年3月刊)から始めることになった。青木先生はご多忙のなか労を厭わず、鉄道創業から幹線網の建設、技術の自立過程、地方路線の拡張にいたる4回分をお書き下さった。

連載が終わってから補訂を加え、単行本として A History of Japanese Railways 1972-1999 を刊行した。この本の巻末の資料として、1880年から1999年までほぼ20年ごとに全国鉄道網の変遷を示す地図を青木先生に作成して頂いたが、先生が白地図に殆どフリーハンドで各年代の鉄道路線を書き込むのには本当に驚かされた。この本は絶版になって久しいが、4人の著者による簡にして要を得た記述はケンブリッジ大学の博士号を持つ英国人の手で見事な英文に訳され、豊富な写真と図表、行き届いた巻末資料と相まって、日本語の類書を上回る出来映えとなった。青木先生のご指導とご尽力のたまものである。



2001年9月、イギリス国立鉄道博物館(ヨーク)にて(菅所蔵)

2001年の春、かねて親しくしていた英国国立鉄道博物館(ヨーク)のスコット館長から、世界主要国の鉄道博物館や保存鉄道の関係者を招いて国際会議を開くので日本からも代表団を送ってほしいというメールが届いた。青木先生と当時日本ナショナルトラストにいた米山淳一さんに急遽相談した結果、青木先生を団長格にして大井川鐵道の白井昭さん、日本工大の丹治明さん等のメンバーに米山さんと私も加わって、何とか日本代表団が出来上がった。会議の直前の9月11日、アメリカで集団テロ事件が起こり、交通博物館などが参加を見合わせたのは残念であったが、その他のメンバーは何とかヨークにたどり着き、欧米中心のこの世界に日本の存在を知らしめることが出来たのであった。

日本鉄道保存協会が設立された1991年、私はまだパリにいたので当時の経緯に詳しくないが、青木先生は協会設立にいたる経緯に深く関わり、設立後は小池滋先生、故松澤正二氏とともに顧問として指導して来られた。私は2003年に交通文化振興財団に移り交通博物館の館長となったが、2005年、日本ナショナルトラストの理事長だった故山岡通太郎氏の懇請を受けて日本鉄道保存協会の代表幹事団体を引き受け、さらに転勤先の交通協力会でも代表幹事団体を引き受けて、昨年横浜歴史資産調査会に引き継ぐまで、協会のお世話をさせて頂いた。この間に会員数も増え、2015年には世界保存鉄道協会(WATTRAIN)の大会を日本に招致することも出来たが、病気療養中の青木、小池両先生にご出席いただけなかったことはまことに心残りであった。

日本鉄道保存協会も来年で設立30年を迎えるが、青木先生や小池先生に代わる指導者を見いだせないままメンバーの高齢化が進んでいるのが気がかり。先生のご冥福を祈りつつ、協会の若返りといったその発展を期待したい。



青木先生の数々の著書(大島所蔵)

青木栄一先生への感謝

米山淳一（事務局長）



トラストトレイン運行10周年記念運転（1997年10月4日）。千頭駅にて。右から松澤正二、宮田道一、西尾源太郎、今津直久、青木栄一、河合茂美、星 晃、種村直樹、鍋倉紀子のみなさん

青木栄一先生がご逝去され誠に残念です。生前は、財団法人日本ナショナルトラスト時代から当協会顧問など格別のご指導ご鞭撻を賜りました。心よりご冥福をお祈り申し上げます。20年以上にわたり先生にご教示いただきました事柄の一部をエピソードとして、先生へ感謝の念を込めてご披露いたします。

◎全国鉄道文化財調査がすべての始まり

1984（昭和59）年2月、財団法人日本ナショナルトラスト（以下JNT）では、歴史、文化、技術的に価値の高い鉄道車両、施設、構造物を文化財の視点から見直し全国調査をボランティア活動で計画。このための委員会を設けることになり、最初にご相談に伺ったのが青木栄一先生（東京学芸大学教授）だった。失礼ながら初めてのお電話で調査主旨をお話したいと切り出すと先生は「それは良いこと」と張りのある素敵なお声でお返事くださった。天にも舞い上がる気分になり、今、すぐにお会いしたいと厚かましくお願いしたら「家に居ます。お越してください」となった。当時JNTの事務所は丸ビルにあり、先生のご自宅のある武蔵小金井駅を目指し、すぐさま中央線快速電車で飛び乗った。

これが縁となり、鉄道文化財調査を皮切りに、鉄道文化財を考えるシンポジウム、トラストトレイン計画、日本鉄道保存協会設立、青函連絡船八甲田丸の保存・活用、JNTヘリテイジセンター長浜鉄道文化館設置と運営、北陸線電化記念館設置と運営、JNTヘリテイジセンター西条鉄道文化館設置そしてJNT理事への就任、さらに私がJNT退職後は、大鉄道博覧会の監修等、多岐にわたり格別のご指導を賜ったのである。それぞれのプロジェクトに格別の愛情と優しさを注いでくださったことを忘れない。

◎全国鉄道文化財調査会の委員長

1983年3月、英国ナショナルトラストやシビクトラストの活動を学ぶために英国政府大使館文化部のご指導で英国に行った。歴史的建造物や庭園、史跡、歴史的町並みや集落他を巡り、市民活動や行政の取り組みを体感。産業遺産の保存が国民生活に根付いているのを知った。その中に鉄道文化財が多く含まれていた。帰国後、文化庁建造物課の知人調査官に話したら、日本での文化財の主流は社寺建築、鉄道なんて文化財の範疇にはないと一蹴された。それではと臨んだのが全国鉄道文化財調査。これが青木栄一先生との出会いとなった。

JNTに調査費は無い。そこで鉄道好きの日本観光協会梶本会長にご相談したら。鉄道は我が国の近代化の礎。汽車は文化財に決まっていると太鼓判。特別に調査費を工面してくれた。燃料満タンで委員会を設けたが、基本は英国で学んだボランティア活動。委員会運営も調査に携わる鉄道文化財を考える会もみんな無償。青木栄一先生はここに価値ありと大いに賞賛してくださった。

調査委員会のメンバーは小池滋（東京都立大学教授）、星晃（元国鉄副技師長）、西尾源太郎（元国鉄多度津工場長）、須田寛（国鉄常務理事）、田崎乃武夫（日本観光旅館連盟専務理事）、和久田康雄（運輸省）、中川浩一（東京学芸大学教授）、竹島紀元（鉄道ジャーナル編集長）、伊藤東作（鉄道史研究家）に、鉄道文化財を考える会のボランティア代表も加わった。

◎調査成果から生まれたトラストトレイン計画

青木栄一先生を委員長とする委員会のご指導によりJNT会員からなる鉄道文化財を考える会のメンバーが情報収集や調査に参加。約一年間の成果は調査報告書とパンフレット「活かそう鉄道文化財」としてまとめ、広くアピールした。そのスタートとなったのが鉄道文化財を考えるシンポジウム（1985（昭和60）年5月、芝弥生会館で開催）だった。座長は青木栄一先生、パネリストに小池滋先生、モリス・ジェンキンズ（英国大使館文化教育部教育担当官）氏ら。会場は100名をこえる盛況。会場からの声や小池先生、モリス・ジェンキンズ氏からの意見も含め、調査成果を受けて、調査だけに終わらせず「何か行動を起こそう」と青木座長がまとめられたことから、英国を模範とした保存鉄道の発想が芽生えたのである。これがトラストトレイン計画だ。我が

国初の市民参加による歴史的車両の取得と動態保存である。

トラストトレイン計画を推進するために青木栄一先生は引き続きアドバイザーとして計画推進に多々ご助言くださり、計画は1987(昭和62)年7月25日(土)大井川鐵道で実現し、C12型蒸気機関車牽引の一番列車が出発した。

◎青函連絡船 八甲田丸の保存・活用

日本船舶振興会とJNTとの縁で、この事業は始まった。青木栄一先生は鉄道ばかりか船舶にもご造詣が深いことを知り、調査委員会の座長をお願いにあがったら「えへへ、実は船が大好き」と笑顔でご快諾くださった。委員会には松澤正二(交通博物館副館長)、杉田房子(旅行作家)らが就任。各地の保存船舶の現況調査を行っていただいた。その成果は、青森市主催の八甲田丸保存委員会で青木栄一先生が発表。青函連絡船の歴史文化価値を尊重し、八甲田丸はオリジナルのまま静態保存することを提案した。

ところが、青森市は、財団法人日本交通公社(以下JTB)が提案した八甲田丸を大改造して観光拠点や車両甲板をダンスホールにする案を採択する方向に動いた。これにJNTは反発、日本船舶振興会も難色を示したが、青森市は観光資源として相応しい案としてJTB案を受け入れる方向に動いた。その根底には、JTB総括研究員だったM氏の強硬な政治力があつた。青木栄一先生は、なんとしても青函連絡船を残すことが青森市の使命、さらに浮棧橋もセットで保存と主張し続けた。委員会は混乱。ところが、地元銀行名士の鶴のひと声が青木先生に味方した。

結果は、青木栄一先生の主張する現状保存に決まった。今も青森港に停泊する八甲田丸を見上げると青木栄一先生の保存が決まった時の笑顔をおぼろげに思い出す。「車両甲板こそ鉄道連絡船の命」と甲板内に保存する車両を選ぶ時の先生のはしゃぎぶりや「キハ82の頭が逆で失敗」とお酒を飲むたびに反省したことも今は、思い出である。余談だが、先生は、とんかつやハム・ソーセージが大好きで、赤ワイン片手に楽しんでおられた。

誌面の関係でこの辺で止めるが、長浜鉄道文化館を始め



横浜港で発掘された大棧橋トロッコの転車台調査。立っている人の右から3人目が青木先生



▲▶青木先生が現状保存を力説されて保存が実現した「八甲田丸」。浮棧橋も保存



鉄道紳士のみなさんと

1872(明治5)年に開業した新橋停車場の駅舎が2003年に復元され、お披露目された日の記念写真。一緒にテーブルを囲んでいるのは、右から和久田康雄先生、青木栄一先生、河合、種村直樹先生。鉄道書籍の編集をしていた私は、青木先生はじめみなさんに大変お世話になりました。青木先生を迎えたあちらの鉄道界に合掌。(河合桃子)



左から「鉄道文化財調査報告書」(1985年発行)、普及パンフレット「活かそう鉄道文化財」、シンポジウムのプログラム

として施設の展示や解説文、写真、資料のご提供に関しても「いいよ、いいよ」と笑顔でご協力いただいた。また、JNT退職後に携わった東映(株)の大鉄道博覧会では「鉄道を文化として広める良い機会」とおっしゃり、格別のご指導をいただいた。

青木栄一先生への御恩は忘れない。ありがとうございました。

北海道「山田コレクション」 「102号」の保存状況と鉄柵の設置

山田コレクションは、倉庫に保管されているが、102号(加悦鉄道・雄別炭鉱等で活躍)は、倉庫外に保管されている。一昨年、近隣から移設した際、車両保護のためにブルーシートで覆っていたが、厳しい気象条件が重なり、一部が破損し、前面が丸見えになった。コロナの影響で業者への作業依頼が難しく、急遽、高橋一宇顧問が手作業で新たなブルーシートに掛け作業をおこなった。炎天下、ありがとうございました。

また山田コレクションを保管している倉庫建屋と土地は、会員の井門義博さんの所有。普段から十分な管理を行っているが、春先から周囲の草地にゴミを不法投棄する輩が現れ、地元町内会から対策を求められていた。この度、井門義博さんの英断のおかげで、倉庫の敷地周りに鉄製の柵を設けて頂いた。合わせて雪止めも設置して頂き、心よりお礼申し上げます。(米山淳一)



しなの鉄道(もと信越本線) 信濃追分駅舎訪問記

標高955m、しなの鉄道の軽井沢駅から2つ目の信濃追分駅に降り立つ。今年は例年ほどではないが、それでも高原の風が吹く。ワレモコウ、ユウスゲなどの山野草が迎えてくれる。目の前に浅間山を望む信濃追分駅は、1909(明治42)年に夏場の仮停車場とし設置され、1923(大正12)年に、常設駅として開業。駅舎は当時のもの。この歴史ある駅は堀辰雄や立原道造はじめ、多くの信濃追分を訪れた文学者や文化人の著作にも登場する。

長梅雨の明けきらないある日の夕刻、信濃追分駅訪問者を迎えてくれたのは駅が大好きだからとの理由で、駅舎を15年間借りて編集室とアトリエを営んできた那須由莉さんだ。もと駅長室で、すぐ横を電車が走る音や振動とともに美味美酒を頂く贅沢を経験させて頂いた。この駅の魅力ある風情と景観、もうすぐ百歳の駅舎を後世に伝えるために何かをしたい、何ができるか、一緒に考えていきたいと心が一致し、「信濃追分駅舎・可惜(あたら)会」を立ち上げ、日本鉄道保存協会のメンバーにも加わって頂くことになった。ちなみに「可惜(あたら)」とは、もったいないの古語で、「あたらしい」の語源になったといわれている。(河合桃子・写真/杉崎行恭)



●YOKOHAMA TOPICS 【清水谷戸トンネル】

鉄道発祥の地である横浜には、現役最古のトンネルが存在する。東京を出た東海道本線が初めてくぐるトンネル、清水谷戸トンネル(213.7メートル)である。

保土ヶ谷を過ぎたあたりから緩やかな上り勾配が続き、住宅地にありながら「峠」の雰囲気が漂う。旧国名でいえば武蔵国と相模国の境に位置する「国境のトンネル」で、近くにはかつての国境を伝える「境木」の地名が残る。

「現役最古」は、2本並んだ単線トンネルのうち上り線側の方で、東海道本線が国府津まで延伸した1887(明治20)年に開通した。既に「133歳」。赤れんがで組み上げられた重厚な

ポータルは所々が黒く煤けており、蒸気機関車時代を想起させる。

ここは当初、単線だった。1898(明治31)年に複線化された際、隣に下り線用のトンネルも掘られた。こちらにも「122歳」で、十分にご長寿である。

新旧の清水谷戸トンネルは、断面の大きさや形状が異なる。上り線側は逆U字型であるのに対し、増設された下り線側は一回り大きく、形も下方がすばまった馬蹄形をしている。複線化までの12年間にトンネル建設の技術が発展したことがうかがえる。大動脈の東海道本線に、鉄道草創期の遺構が現役で残る。その意義をかみしめたい。(齊藤大起)



数々の列車、名車が行き交った現役最古の清水谷戸トンネル

RPSJ information

お知らせ

- 名古屋市在住の方(匿名希望)より、10万円のご寄付を頂きました。ありがとうございました。
- 友の会会員・鉄道写真家清水薫さんの追悼写真展
「滋賀・琵琶湖を巡る鉄道風景」令和2年12月28日まで。9:30~17:00(入館は16:30まで)
長浜鉄道スクエア TEL 0749-63-4091
- 2021(令和3)年度総会・見学会は、秋に栗原市で、今年の予定していた内容で開催の予定です。詳細は来春の会報でお知らせします。コロナの収束を祈って、元気に再会できる日を楽しみにしています。

■日本鉄道保存協会 会報 2020年9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/>