

観光資源調査報告 VOL. 13

鉄道文化財調査報告

明治村の保存鉄道「蒸気機関車12号」



財団法人 観光資源保護財団
日本ナショナルトラスト

昭和60年3月

序

財団法人観光資源保護財団（愛称：日本ナショナルトラスト）は、市民参加で美しい自然や貴重な文化遺産の保存・活用を推進する目的で、イギリスの環境保全団体であるナショナルトラストを模範に設立された。

現在までに調査、保護、普及の三本の事業を柱に、歴史的町並みや民家、庭園、自然地など多くの対象の保存、活用をすすめている。

昨年度からは、鉄道を文化財の視点から見直し、下記の専門委員のもと、ナショナルトラスト会員のサークル活動である「鉄道文化財を考える会」を中心に歴史的、技術的等から見て価値のある車両や施設のリストアップ調査をおこなった。

この結果、日本における保存、活用の特徴として、日本国有鉄道がおこなっている鉄道記念物指定制度を筆頭に、鉄道企業体自身が独自に保存、活用をすすめている場合が大部分をしめていることが判った。

本報告書は、この調査をもとに、何んらかのかたちで、保存措置のとられている対象及び、今後、保存が望ましい対象を事例として紹介する一方、保存の歴史や現状、そして問題点について考察している。

さらに、今後日本における保存、活用のありかたとして、専門委員会では出されたいくつかの提言を盛り込んでいる。

鉄道文化財の適切な保存、活用をめざす上で、基礎資料としてご活用いただければ幸いである。

なお、このような調査報告は、はじめての試みであり、必ずしも完璧な内容とはなっていない。お気付の点は、ご教示戴ければ幸いである。

また、本調査報告の執筆は、第1章、第4章を青木栄一（東京学芸大学教授）、第2章を中川浩一（茨城大学教授）、第3章、付表1～4他を日本ナショナルトラスト鉄道文化財を考える会がそれぞれ担当しておこなった。

記

鉄道文化財の保存、活用事業専門委員（50音順）

青	木	栄	一	（東京学芸大学教授）
伊	藤	東	作	（鉄道研究家）
加	藤	一	雄	（日本ナショナルトラスト鉄道文化財を考える会）
小	池		滋	（東京都立大学教授）
白	井		昭	（大井川鉄道株式会社常務取締役）
須	田		寛	（日本国有鉄道常務理事）
竹	島	紀	元	（株式会社鉄道ジャーナル社取締役社長）
田	崎	乃	武雄	（社団法人日本観光協会理事、広報部長）
中	川	浩	一	（茨城大学教授）
藤	田	幸	一	（日本ナショナルトラスト鉄道文化財を考える会）
松	澤	正	二	（交通博物館副館長）
星			晃	（鉄道友の会副会長）
山	岡	通	太郎	（特殊法人国際観光振興会理事）
和	久田	康	雄	（社団法人日本民営鉄道協会常務理事）

目 次

第1章 鉄道文化財とその保存の意義	4
第2章 鉄道文化財保存の略史	6
1. 鉄道文化財保存のルーツ	6
2. 鉄道博物館と車両保存	7
3. 蒸気機関車保存の発端	8
4. 鉄道博物館設置と車両保存	9
5. 教材としての保存車両	9
6. 現業教育用の保存車両	11
7. 蒸気機関車保存に果たす部外者の役割	11
8. 鉄道文化財保存の経緯	12
9. 海外における鉄道文化財保存の現状	13
10. イギリスの保存鉄道について	15
第3章 鉄道文化財保存の現状	16
第4章 鉄道文化財保存の問題点と展望 ― 今後の課題と提言 ―	47
1. 保存体制の現状と問題点	47
2. 保存のための管理と経費の負担	50
3. 鉄道文化財認識の向上	51
●主な鉄道関係博物館・資料館	53
付表－1 鉄道記念物一覧	57
付表－2 準鉄道記念物一覧	58
付表－3 都道府県別保存鉄道車両一覧	60
付表－4 都道府県別保存国鉄蒸気機関車一覧	79

第1章 鉄道文化財とその保存の意義

世界最初の公共用鉄道であるストックトン・アンド・ダーリントン鉄道 (Stockton and Darlington Railway) が開業した1825年から数えて、すでに160年、日本でも新橋―横浜間の鉄道開業から113年の歳月が経過している。鉄道はそれまでまったく貧弱であった陸上交通の輸送力を飛躍的に向上させ、ほぼ1世紀以上にわたって、陸上交通の王者の地位にあった。一国の経済発展においても、地域社会の開発においても鉄道の果たした役割は極めて大きい。

しかし、近年は自動車交通や航空交通の進歩によって、鉄道の活躍すべき場は縮小されつつある。現

在の鉄道は中距離の都市間交通や大都市圏交通に広く用いられているが、すでに全国的な交通ネットワークのなかでの中心的な交通機関の地位を失っていると考えてよい。

とはいえ、近代史のなかで鉄道が果たしてきた役割は高く評価しなくてはならないし、そこに用いられた車両や施設は私たちのごく近い先祖から伝えられた貴重な文化財の一種である。単なるノスタルジアではなく、これを近代史にかかわる文化財として研究し、その一部を保存して後世に遺すことが、われわれの世代の義務ではないだろうか。

鉄道を含め、産業革命以後に現われた近代的な機



西ヨークシャーの保存鉄道の一つKeighley & Werth Valley Railway 保存鉄道は小説「嵐ヶ丘」の著者ブロンテ姉妹の居館とともに、この地方の重要な観光資源になっている。ここに動態保存されている

34092 (City of Wells号) は Southern Railway の2C1形機で1945年製、West Countyクラスと呼ばれる '84.7.25 Oxenhope 駅にて
撮影 青木栄一

械を一つの文化財とする見方は近年急速に普及、定着しつつある。産業考古学（Industrial Archaeology）と称する一つの学問体系が成立し、文化史、経済史などと並んで、近代史研究の重要な一翼をになうようになった。産業考古学は、技術革新によって消えてゆく過去の工業施設や機械などの調査、記録、保存などをあつかう新しい学問体系で、第二次世界大戦後、イギリスを中心として盛んとなった。日本では昭和51年に産業考古学会が設立され、活発な活動を展開しているが、鉄道の研究もそのなかで重要な部門となっている。

日本では昭和47年(1972)に鉄道100周年を迎えたが、この前後の時期に蒸気機関車の保存が積極的に進められた。これは国鉄における蒸気機関車の運転をやめるスケジュールが発表され、その消滅の時期が近づいて、いわゆるSLブームが起きたこととも関係している。しかし、保存の対象は蒸気機関車のみでなく、広く鉄道車両、諸施設全体に及ぼすことが望ましいし、従来の保存ではそのための管理や費用負担の哲学、あるいは保存の意義が十分論議されることがなかった。近年ようやく、鉄道車両や施設の歴史的な価値を評価し、価値あるものの恒久的な保存とそのための具体的方法をまじめに考えることがはじめられた。

また、車両や施設を特定の場所に展示する「静態保存」から、鉄道のシステム全体を保存し、実際に列車を運転する「動態保存」に対する要望が強くなってきた。動態保存は静態保存以上に保存のための管理や経費負担の増加が著しく、この点でも保存のための哲学やノウハウの再検討が進められねばならない時期にさしかかっている。

この報告書では、鉄道文化財のまず保存の歴史を概観し、さらに現存する保存物、および保存すべき対象を具体的に選定し、それぞれの文化財としての位置づけ、価値について記した。そして最後に現状における保存上の問題点を指摘し、将来の保存のあり方についてまとめた。なお、現在の鉄道史各

部門の研究レベルの差や報告書作成の時間の制約などのため、この報告書ではもっぱら鉄道車両の保存を中心として記述されている。このことは報告者が鉄道車両だけを文化財としてみていることを意味しない。今後、さらに研究の機会を得て、鉄道の諸施設の保存について研究を深めてゆきたいと考えている。

第2章 鉄道文化財保存の略史

ノーフォーク出身の著名建築家として知られるルイス・キュービット (Lewis Cubit) が1852年に完成させた正面建屋が今日なお古さを感じさせずに使われているキングズ・クロス (Kings' Cross) から、大ブリテン島の東海岸に沿って北上するイギリス国鉄で約370キロ、イングランドも北東部にあたる位置に、ダーリントン (Darlington) と名乗る地方都市がある。イギリス国鉄が、主要都市間の高速連絡列車として「新幹線」の対抗馬をめざすHST (High Speed Train 125) (最高時速200キロ) を利用すると、約2時間半でそこへは達しうる。

1980年代初めには、ダーリントンと表記されていたが、開業以来、長期にわたってバンク・トップ (Bank Top) とよばれていたこの駅は、プラットホームがすっぽりと半円形の天蓋でおおわれる構造を持っている。1970年代の初めにこの駅を訪ねた人は、プラットホームの中でもいちばん眼をひく位置に、古風な蒸気機関車が、保存・展示されている姿を眼にすることができた。数ある鉄道文化財の中でも、鉄道創業史の第1ページを飾る「ロコモーション」Locomotion号は、このようにして公衆に眼にふれうる存在だったのである。



バンク・トップ駅に展示されていた「ロコモーション」号 三谷烈戈撮影 1975年8月30日ダーリントン駅構内

1 鉄道文化財保存のルーツ

ペニン山脈の東麓に位置し、ティーズ川中流部に広がる炭田から産出する石炭を、北海にのぞむ港湾都市ストックトン Stocktonに搬出する目的で、世界最初の公共用鉄道と称されるストックトン＝ダーリントン鉄道 Stockton & Darlington Railway は、1825年9月27日に開業した。晴れの開業式当日、1両の客車を含む33両をけん引し、処女列車を成功裡に運転した立役者が、「ロコモーション」号であった。

「ロコモーション」号は、蒸気機関車発明の父と称されるジョージ・スチーブンソン George Stephenson (1781～1848) の経営するニューカッスル所在の工場で製作された経歴を有している。蒸気機関車の発明には、多くの発明家がかかわりあい、ジョージ・スチーブンソン以外にも、実用的な製品を仕上げた発明家がいるけれども、「ロコモーション」号の名が高いのは、それが公共に益する最初の実在であった事実に加えて、5年後の1830年、リバプール東郊のレインヒル Rainhill で行われた機関車性能競争に勝利した「ロケット」Rocket 号が、



ノース・ロード・ステーション鉄道博物館に展示されるロコモーション号 中川浩一撮影 1979年9月

同じくジョージ・スチーブンソンによって設計・製作された史実を、背におうからであろう。

鉄道が陸上交通新式化の立役者として、馬車を駆逐し、内陸水路の隆盛をもつき崩すきっかけが、「ロコモーション」号登場によってつけられた以上、それが鉄道文化財の原点となり、保存・展示されるのは、当然すぎる措置といわなければならない。

とはいえ、近代交通史の第1ページを飾るべき存在も、早くからその歴史的意義が着目され、保存の対象となっていたわけではない。今日なお、開発途上国では鉄道輸送に広く用いられていると伝えられる蒸気機関車は、基本的な構造を「ロケット」号に発する存在である。「ロコモーション」号は、技術開発の急速な進歩の前に、いち早く旧式な存在と化していた。

歴史的な価値に気付かれぬまま、「ロコモーション」号は、1850年代前半の段階で機関車としての用途を失い、炭鉱でのポンプ揚水用据置ボイラーとして、貸出されてしまう。1856年には不要品として、競売公告が行われるまでになった。

幸いなことに、この時点で、鉄道会社の中から、「ロコモーション」号は歴史的価値のゆえに記念物として保存されるべきだとの声が出たわけである。競売は取りやめられ、機関車修繕工場に送ってオーバーホールを行い、記念物として展示公開する措置が、1857年に実施の運びとなった。鉄道文化財保存の意義は、鉄道の母国イギリスで、鉄道開業から30年あまりを経過した時点で、第一歩をふみだしたことになる。

「ロコモーション」号は、ノース・ロード North Road 駅とよばれていたストックトン＝ダーリントン鉄道ゆかりの（旧）ダーリントン駅の駅前広場に、長らく露天示されていた。もっと正確に表現すると、（旧）ダーリントン駅は当初から現在位置にあったわけではなく、1842年に移築されたものであり、その駅舎が以後140年あまりも使い続けられてきたのである。

露天展示は、1892年まで続けられ、ついでバンク・トップ駅のプラット・ホームに移され、ドームの下に収まるようになった。1862年にストックトン＝ダーリントン鉄道を合併したノース・イースタン（北東）鉄道 North Eastern Railway も、「ロコモーション」号のもつ歴史的意義に着目したわけだし、「鉄道法」The Railway Act の成立に伴い、ロンドン＝ノース・イースタン鉄道 London & North Eastern Railway が1923年に発足してからも、鉄道文化財としての保存に意を用いていた。1925年、鉄道創業100年祭には、「ロコモーション」号は記念列車をけん引し、バンク・トップ駅の北約1キロの地点に存在した平面交差で、LNERが誇る特急列車「フライング・スコッツマン」Flying Scotsman号と対面した写真が残っている。



1842年建築の駅舎を転用した ノース・ロード・ステーション鉄道博物館 中川浩一撮影 1979年9月

「ロコモーション」号は、1876年開催のフィラデルフィア万国博覧会を皮切りに、いくつもの展覧会に出品されており、1975年9月27日（鉄道創業150年記念日）以後は、1842年に建設の駅建屋を転用したノース・ロード・ステーション鉄道博物館 North Road Station Railway Museum の屋内に展示し、公開されている。

2 鉄道博物館と車輛保存

日本における鉄道文化財保存運動の始祖は、ときの鉄道院総裁後藤新平（1857～1929）であった

といえるだろう。後藤新平は「大風呂敷」と仇名され、スケールの大きな発言と実行力で知られた明治・大正の有力政治家であった。岩手県に生まれ、内務官僚から転じて台湾総督府に入り、植民地経営にらつ腕を振った実績を買われ、明治38（1905）年に、初代の南満州鉄道総裁に推されたことが、鉄道経営にのりだすきっかけであった。その後、明治41年には第二次桂内閣へ通信大臣として入閣し、同時に鉄道院総裁をかねたために、彼は鉄道文化財保存運動の先駆者となるのである。

明治44年5月、鉄道院総裁後藤新平は、鉄道博物館を設置し、鉄道関係の資料に対し、収集と保管の業務を行なうべく構想した。そのため鉄道院内に、鉄道博物館掛が設けられる。(1)

このときに後藤新平が、鉄道史上で特筆に値する鉄道文化財の保存を、具体的に指示したわけではない。だが、鉄道博物館設置決定に伴って、各種の参考品を物色する中から、蒸気機関車の保存がクローズアップするのである。

ところで、鉄道博物館掛の活動の一端は、『鉄道院年報』の記述からそれを明らかにしうるのが、大正元（1912）年度においては、年報の第18款として“鉄道博物館”の項があり、“本年度ニ於ケル鉄道博物館ニ関スル事務ノ主ナルモノハ鉄道ニ関スル参考品ノ蒐集是レナリ”と記した後に、“本年度ニ於テ蒐集シタル陳列品資料ハ総計ハ一七点（内写真二三三葉、絵葉書八組三五枚ヲ含ム）ニシテ之ヲ分類セハ左ノ如シ”と説明されている。さらに、“左記車輛ハ将来使用ノ見込ナキニ依リ大正二年二月二十七日車輛台帳ヨリ削除シ参考品トシテ鉄道博物館ニ陳列スルコトト為セリ但シ博物館建築マテハ当該管理局ヲシテ之カ保管ヲ為サシム”と記して、四輪御料車第一号、四輪御料車第二号の保存を定めていた。この2両については、廃車に至るまでの配置は、それぞれ元中部・九州の両鉄道管理局であった。またこの決定が、今もなお「交通博物館」に展示され、「鉄道記念物」に指定されている2両の四輪御料車

が保存されるきっかけになった。

3 蒸気機関車保存の発端

すでに記したところからも判るように、日本における鉄道文化財、とりわけ車両保存の動きは、皇室の事蹟と結びついてなされてきた。そのことは、蒸気機関車の場合にも例外ではあり得ない。だが客車には御料車があっても、蒸気機関車の場合には、宮廷列車専用の車両は、長らく存在しなかった。そのため、皇室と関連づけて蒸気機関車を保存するときには、数ある該当車両のうち、史上で最も価値あると考えられる蒸気機関車を選ぼうとしたわけである。かくして探索のうえ、保存が決定した車両のひとつが、7100形蒸気機関車であった。明治14（1881）年8月30日、明治天皇の北海道行幸に際して、手宮から札幌までお召車「開拓使」号をけん引した史実が、知られていたからである。

開拓使(2)が経営した幌内鉄道は、明治13年の開業であった。当初は2両の蒸気機関車が使用され、それぞれに「義経」「弁慶」という名称が付けられている。(3)

幌内鉄道において御召車をけん引したと信じられる7101号は、大正12（1923）年5月29日、研甲第289号通牒をもってこれを札幌鉄道局から鉄道大臣官房研究所長の管轄に移し、現車を東京に回送すべく指令が発せられた。7101号が選ばれたのは、7100号が明治22（1889）年の製造で該当せず、そのうえ幌内鉄道をうけ継いだ北海道炭礦鉄道から北海道官設鉄道に譲渡され、鉄道国有後に7100号となった事実が知られていたためと考えられる。7101号は、「義経」と想定されていた。(4)

ところが、札幌鉄道局から発送された7101号は、途中で関東大震災によって行く手を妨げられ、やむなく東北本線黒磯駅構内の廃止機関車庫に収容され、以後十数年も冬眠する結果となった。(5)

お召列車けん引に当たった蒸気機関車に対する保存措置は、7101号のみにとどまらなかった。明治

5年9月12日（1872）、東京―横浜間において、日本最初の鉄道が開業式をあげた際、お召列車をけん引したと信じられてきた5000号は、大正10年11月に廃車のうえ、以後は汐留駅構内の御料車庫に保管されていた。けれども、ついで関東大震災で焼損し、後に解体の運命をたどることになった。(6)

もっともその後、皇室に関連深い機関車であるがために保存の対象になったのは、現在は、梅小路蒸気機関車館に所属しているC 51239号のみである。

4 鉄道博物館設置と車両保存

すでに記したように、車両保存のきっかけとなったのは、鉄道博物館の設置決定であった。しかし予算措置・用地取得に手間どり、一般公開が実施されたのは、大正10（1921）年10月14日、鉄道50周年記念日以降であった。(7) 東京駅北口に設けられた最初の博物館は、8000点にのぼる陳列品を20室に展示した。けれども残念ながら、保存してきた車両を展示するには至らなかった。

鉄道50周年記念事業としての博物館開設計画には、これとは別に、予算50万円をもってする新築が予定されていた。(8) それゆえ東京駅でのそれは、あくまでも仮住いなのである。ところで、この臨時施設は、関東大震災によって多くの資料を焼失してしまい、閉館のやむなきに至ったが、当局はただちにその再建に着手し、2年後の大正14年4月、場所を東京―神田間の高架線下に移して、再開されることになった。(9)

鉄道博物館の再開と関連して、特筆されるのは、車両保存の対象が皇室の事蹟とは関係なく、鉄道発達史と関連深い分野に及んだことである。

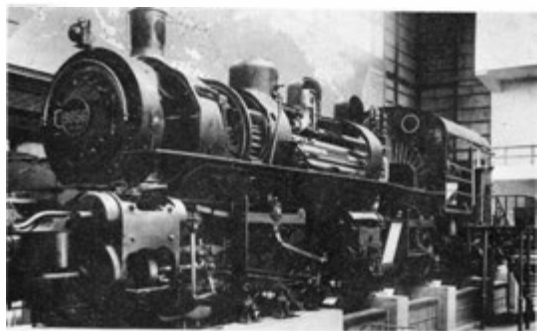
有力な私設鉄道会社としての日本鉄道における、最初の機関車として知られてきた1290号は「善光」と付されたその名称によって、存在を広く知られていたのだが、大正12年に廃車された後は、東京鉄道教習所に保管され、ついで鉄道博物館（現・交通博物館）に移されることになった。

またこれとは別に、京浜間の開業時から引続いて使用され、鉄道50周年記念出版物のひとつである『鉄道一瞥』（1921年）に、最古機関車として紹介された110号は、その経歴の故に保存が決定し、大正11年12月にはそのための措置がとられることになった。(10) しかし、現車は鉄道博物館には収容されず、大宮工場の参考館に移され、部内教育資料として、また工場見学者への参考とする目的で展示が行なわれた。この際に、蒸気機関車の内部構造を紹介する目的で、要部が切開されている。現在は青梅鉄道公園に移され、「鉄道記念物」の指定を受けている。

5 教材としての保存車両

皇室の事蹟顕彰に限定して始められた車両保存が、次には鉄道発達史の上で特筆すべき役割をもち、しかも他にかかけがえのない車両を保存しようという動きに拡大すると、今度は鉄道博物館の設置実現がきっかけになって第三の展開が実現した。社会教育への教材とする目的で、現役として活躍してきた車両の中から実物見本を選びだし、これを常時展示する措置がそれである。

ところで最後にあげた事例では、該当する車両を永久に保存しようという目的があるわけではない。他になお秀れた教材があれば、それと交換してもよいのである。だが展示している限りでは、これを保存車両と称しても、差支えはないであろう。そうしてこの例に当る第1号が、現在も「交通博物館」に展示されている9856号である。



鉄道博物館当時の9856号

9856号は、幹線の勾配線区において、重量列車けん引にあてる目的で明治末に輸入されたマレー式蒸気機関車（動軸配置C+C形）であり、使用開始からわずか10数年を経ただけであった。⁽¹¹⁾しかし大正年間における機関車製造技術の急速な進歩、とりわけ勾配線区の重量列車用としても、絶大な効果を発揮した9900形（後のD50形）の新製によって、前記のマレー式は大正末には第二線級の存在となっていた。

「鉄道博物館」入りが決定したマレー式蒸気機関車は、今日もその姿を交通博物館のホールに横たえている。要所を切開かれ、蒸気機関車とはどのような構造をもつ車両であるかを例示するのがその目的であった。展示の目的がすでに述べた保存蒸気機関車とは全く異なっていただけに、9856号は、東海道本線の箱根越えをはじめ、信越本線長野―直江津間で僚機とともに活躍した功績を、一般には知られることなく、今日に至っている。

こうした経過をふまえながら「鉄道博物館」においては、官設鉄道第一号蒸気機関車（150形）、弁慶号（7100形）、善光号（1290形）の3両が、その歴史的な価値のゆえに保存展示されていたのだが、最も早くから収容されていたのは文化財ではなく、一般的教材の扱いの9856号である。長らく東京―神田間の高架線下に設置され、場所の狭隘に苦しんでいた「鉄道博物館」が、神田区須田町に移転し、かつ新築の本館を主とする展示場を設けたのは、昭和11年4月のことであった。かつては中央線電車の起点となり、東京市内のターミナルでもあった万世橋駅が規模を縮小したのにかんがみ、その本屋撤去による用地を活用して本館を新築し、併せて駅施設としては不要になった高架下をも利用して、業務を開始したのである。そうして以来今日まで、太平洋戦争の激化に伴って昭和20年4月に閉館のやむなきに至り、戦後は経営管理を運輸通信省（鉄道省）から日本交通公社に委託して再開（昭和21年1月25日）するまでの空白期間を除くと、9856号はその姿を三階ま

で吹抜けのホールに横たえて、入館者の注目を集めてきた。⁽¹²⁾

当初は一般的教材であったにしても、展示期間が長びくにつれて、9856号は、鉄道文化財の価値を生じてきた。とはいえ、一般的教材の中には、陳腐化を理由とする廃棄処分によって一片の鉄屑もしくは産業廃棄物と化す事例が含まれている。そうして処分されてしまってから、早まった或は不注意だった措置がくやまれるという、後悔先にたたぬ失敗が



鉄道博物館当時の電車運転装置

いくつも体験されてきた。具体的な事例を、次にあげてみよう。

万世橋に設置された鉄道博物館には、電車の機械部分の実物見本として50馬力主電動機を取りつけた駆動装置一式が長らく展示され、運転操作の実演も行われていた。けれども、戦後、電車の新式化が急速に進行すると、展示の意義なしとの判断によって、取替えが行われ、廃棄処分が実施された。

そうして、昭和40年代になってから、国鉄電車のルーツともいえるべき50馬力主電動機付電車の復元・保存が話題となったときには、電車線電圧1500Vに際して淘汰の対象となった後にも、約30年を社会教育教材として活用された実績をもつ貴重な鉄道文化財は、形骸をとどめていなかった。保存物に対する歴史的価値の認定が、いかに大切な措置であることを示すこれは痛恨の事例であるだろう。

6 現業教育用の保存車両

教材として保存の対象になった車両の中では、博物館・学校において展示された場合は、設置場所が公開されているだけに、人の目につきやすい。これに対して、鉄道教習所（鉄道学園）の構内に、現業教育のための教材として保存された場合には、思いもかけない車両が後世に残される結果となる。この例に属する最大の収穫はC 5345であった。三気筒の急行用として製造されたC53形は、保守の手間がかかること、性能的にみてC59形とさして変わらないことに加えて、貨物列車用機関車の余剰に伴うボイラ転用車としてのC62形の新製などの影響で、昭和23～25（1948～50）年に急速な淘汰をうけたのだが、C 5345・C5357の2両は教材として吹田鉄道教習所と浜松工場にそれぞれ保管され、後にC5345が歴史的価値に着目され、鉄道文化財として自走可能の状態に整備されたうえ、本線上で試運転を行ない、大阪の交通科学館で展示車両となったのである。

現業教育用の教材が、たまたま長年の使用に耐えたがために、思いがけず鉄道文化財として認識された事例として、熱海鉄道（大日本軌道小田原支社）で使用された軽便蒸気機関車が存在する。

鷹取工場技能者養成所が、軌道内蒸気機関車として製造され、大日本軌道を経て鉄道省の所有に帰した7号機関車（762ミリ軌間）を保有したのは、偶然



熱海駅前に展示される熱海鉄道7号機 中川浩一撮影
1983年1月

のしぐさであった。そうして昭和12（1937）年以来、先に記した110号・9856号と同じく、要部を切開され、標本として展示されていたが、熱海市の要請によって昭和44年4月、外形を原型に近い形に復元して払い下げられている。¹³⁾ この場合も、技能者養成所としては、たまたま手近にあった機材の中から、この機関車を選定したのだが、要請した熱海市の場合には、温泉都市熱海の開発史をかざる重要な文化財として、この小蒸気機関車を意識したのである。今日では、熱海駅前広場にその歴史的意義を記した説明板を付して、展示がなされている。

7 蒸気機関車保存に果たす部外者の役割

車輛の保存史を考える場合、無視することができないのは、部外者の努力である。当初は稼動地に、次いで梅小路蒸気機関車館で保存されるC51239の場合には、鉄道友の会新潟支部によってなされたキャンペーンが効果的であったし、青梅鉄道公園に展示中の8620号の保存に際しても、鉄道友の会四国支部の払った努力は大きかった。

この種の努力での最初のケースとしては、青木槐三による第一号機関車の保存提唱があげられる。明治5（1872）年に京浜間で鉄道が開業したとき、これに使用した蒸気機関車の保存は、すでに述べたように110号の選定によって実現し、5000号の保存も計画されていた。これに対して青木槐三が主張したのは、官設鉄道として最初に1号の車番を与えられた蒸気機関車の保存であった。

鉄道国有後、150形の形式称号を付されたこの蒸気機関車は、形式整理の目的で、明治44（1911）年4月、これも京浜間開業時の蒸気機関車ではるか後年の発見であるにしても、開業当日、お召列車をけん引した史実が明らかになった160形とともに、島原鉄道に払い下げられていた。当時は鉄道発達史の貴重な資料として、この種の蒸気機関車に注目するという姿勢が定まっていなかったからである。ときすでに「鉄道博物館」設置の方針が決っていたのだ

が、当時は保存の対象が皇室関係にとどまっていたのである。160形の場合には、前記の史実が判っていたならば、払い下げの対象にはならなかったろう。

昭和の始めになされた“最初の機関車を保存しよう”という鉄道記者のキャンペーンは、その実現までにいく多の曲折があり、数年の日時を要したものの、昭和5(1930)年7月に実現の運びとなった。

所有者の島原鉄道とは600形1両と交換ということで話し合いがつき、「惜別感無量昭和5年6月為紀念 島原鉄道社長植木元太郎記」という銘板を取付け、「送国宝1号機関車」という旗指物まで飾られて東上した第1号は、品川駅構内に留置のうえ、大宮工場参考館にひとまずひきとられた。「鉄道博物館」に収められたのは、新築移転時の昭和11年4月のことであった。(14)

このほか、「義経号」と想定されて保存準備中の7101号を、「弁慶号」(幌内鉄道2号蒸気機関車)と断定した部外者の考証などは無視し、これを「義経号」として保存せよという一部の関係者を説得のうえ、今に残る「弁慶号」となし得たのは、直接的には井原豊明や札幌鉄道局の当事者の努力ではあるものの、その基底には事実認定に当たった川上幸義、島崎英一の努力が存在したのである。(15)

今日、各地に鉄道文化財として保存されている鉄道車両の中には、部外者がその歴史的価値に気付き、関係方面へのアピールをなした結果と意義づけうる事例が、いくつも含まれている。そうした活動の



博物館明治村に展示される尾西鉄道→名古屋鉄道1号
(左) 中川浩一撮影 1965年12月

中で、先駆的な役割を果たしたのは、小林宇一郎(当時・長野電鉄勤務)であった。

地域鉄道史の研究を手がけていた小林宇一郎は、昭和20年代半ばの段階で、鉄道電化のパイオニア、国鉄電車の草分けとして位置づける甲武鉄道四輪電動車が、電装撤去、車体改装の措置をうけているとはいえ、往時を充分しのびうる状態で、車庫内に放置されている事実を発見した。そうして、歴史的価値に対する関係者間での認識の高まりに伴って、鉄道文化財としての保管がなされている。

信越本線二本木駅の専用側線で用いられていた蒸気機関車が廃車処分をうけたおり、それが名古屋鉄道の企業史にかかわる貴重な文化財である事実を通報し、最終的には博物館明治村での保存を実現させたのも、小林宇一郎の業績であった。

8 鉄道文化財保存の経緯

鉄道文化財の保存に対して、重要な役割を果たしたのが、日本国有鉄道による「鉄道記念物」指定制度であった事実は、特記に値する。鉄道文化財の保存史において、部外者が積極的な役割を果たし、鉄道事業者を啓蒙してきた事実はあるけれども、部外者の関心は鉄道車両に偏在し、施設面には及ばなかった。

例外が存在しなかったわけではない。「鉄道記念物」第14号としての野辺地防雪原林の保存に尽力し、敗戦直後の資材難、財政難によって伐採の危機にた



一時保管当時の松本電気鉄道ハニフ1(旧甲武鉄道電車)
中川浩一撮影 1951年7月

ち至った存在を、懸命の説得で守りぬいたのは、林学界の先達として知られた本多静六であった。¹⁶⁾

昭和33(1958)年10月14日、第一回、計5点の指定が行われて以来、昭和47(1972)年10月14日の第11回まで、あわせて35点に達した「鉄道記念物」指定制度は、鉄道文化財の範囲を拡大し、車両以外にも世人の注意をむけさせる手がかりになったと評しよう。

「鉄道記念物」の指定に際しても、35点の中に御料車が7両も含まれる皇室中心主義、国有鉄道に偏在し、民営鉄道関係は思いつきに取り上げた感のある一点のみという事大主義が介在する。鉄道利用者としての庶民は、存在無視に近い片手落ちが、批判の対象になるだろう。とはいえ、この制度が果たした歴史的な役割に対しては、眼をむける必要が強く感じられる。

「鉄道記念物」35点のうち、当初から歴史的意義、文化財としての価値に着目されて保存された事例はいくらもない。世俗的にいうならば、丈夫で永もちしたために、たまたま記念物となった、いわば偶然の所産というべき存在がめにつきすぎる。それゆえ、鉄道文化財として保存されるのが当然でありながら、当事者の無知によって、処分されてしまった場合も多いわけである。

最もひどい事例は、「大阪駅時鐘」であり、いつしか行方不明になり、再発見された時には手洗鉢になっていたと伝えられている。「蒸気自動車」「ナデ

6141号電動車」も、民営鉄道に払い下げ後、相手方が長らく使用したために、里帰りの形で「鉄道記念物」になり得たわけである。

とはいえ、国有鉄道の当事者だけを、不見識と批判するのは、不適切であろう。小田急電鉄は、開業時に製造したモハ1形を、原型に復して保存しているけれども、それは熊本電気鉄道から買い戻した結果であった。それゆえ、京浜急行電鉄が、企業史を特色づける車両を保存し、しかも復元工事を実施しているのは、見識ある事例というべきであろう。

- 注1・7・9・12 日本交通公社『50年史』(1962年)P388、『日本鉄道史』下篇(1921年)P31
- 2 「開拓使」は官庁の名称。北海道開拓のための行政機関として、明治2(1869)年に設置、明治15年に廃止された。
- 3 島崎英一「北海道の機関車に就て」(1)機関車6(1951年)P14-19、『日本鉄道史』上篇(1921年)P308
- 4・5・15 島崎英一「北海道の機関車に就て」(2)機関車7(1951年)P14-20
- 6 「明治大帝の御召車を索引せる5000型蒸気機関車を惜む」鉄道2の7(1930年)P1・2、臼井茂信『国鉄蒸気機関車小史』(1956年)P79
- 8 「鉄道世界」3の12(1921年)P76
- 13 安保彰夫「ミニ機関車よみがえる」鉄道ファン98(1969年)P34・35
- 14 「昔恋しい品川駅へ国宝機関車帰る」鉄道2の16(1930年)P29、佐々木生「大宮工場を観る」鉄道3の29(1931年)P40-44、臼井茂信『国鉄蒸気機関車小史』(1956年)P6
- 16 中川浩一『鉄道記念物の旅ー臨地調査の記録』(1977年)P284・5

9 海外における鉄道文化財保存の現状

鉄道文化財の保存は、イギリス、アメリカ合衆国をはじめとし、欧米の先進国では蒸気機関車の保存を中心として、広く行なわれている。

イギリスでは1925年、ストックトン・アンド・ダーリントン鉄道開業100周年を記念して行なわれた諸行事の一環として、鉄道車両や諸施設を文化財として保存しようとする動きが高まった。当時、ストックトン・アンド・ダーリントン鉄道の営業路線



復元保存された京浜急行電鉄デ1形

であった区間を所有していた、ロンドン・アンド・ノースイースタン鉄道（London and North Eastern Railway — LNER）は、1928年、ヨークの鉄道工場内にあった建物の一棟を利用して鉄道博物館を開設した*。これがイギリスにおける最初の鉄道博物館である。(17)

現在、欧米の先進諸国では、産業考古学研究の発展と普及、ならびに1950～80年頃に進められた蒸気機関車や路面電車の廃止を契機として、鉄道文化財保存の動きは大きく進展した。このため、国や地方自治体の資金を基礎として、多くの鉄道ないし交通博物館が新設され、また科学博物館や工学博物館などの鉄道部門の展示も強化された。また地方史博物館においても鉄道史は重要視され、そこに保存される鉄道文化財も多くなった。

旧来の博物館と1970年代以降創立の大規模博物館を比較してみると、かつての形態が静態保存のみであり、鉄道のレールとは切りはなされた場所に展示されていたのに対し、新しい形態は現在営業中のレールと博物館がつながっており、必要に応じて保存車両を営業路線の上で動かすことのできる動態保存を目指しているものが多いことがわかる。広い敷地を得るために、かつての鉄道工場、車庫、停車場などの鉄道用地、あるいは市場などが用地として利用されている。たとえば、1830年に開業したリバプール・アンド・マンチェスター鉄道（Liverpool and Manchester Railway）のマンチェスター側のターミナル駅（リバプール・ロード駅）が廃止を契機として、大マンチェスター科学技術博物館

（Greater Manchester Museum of Science and Technology）に転用されたのは、由緒ある歴史的価値の駅の利用としてまことに適切であったといえるだろう。

1950年代以降、相次いで廃止される蒸気機関車や路面電車を有志者の手によって動態保存する方法が各地に登場した。それは廃止された鉄道を借入れ、あるいは購入して線路を確保し、機関車と客貨車を

別に買入れて、一つの独立した私鉄を開業する方法である。すでに路線が廃止されてから長い年月が経過し、新たにレール、枕木、バラストを購入して線路を建設するものも現われた。これを保存鉄道といい、イギリスとアメリカ合衆国で最も数多く開業している。これらの保存鉄道は発起人有志によって線路、施設、車両などの購入資金が調達され、保存に賛同する多くの会員の支払う会費によって維持されている。また会員は休暇を利用して、彼らの家族とともに鉄道の運転や維持・管理に、無報酬で労力を提供している。このような会員有志の資金、労力の提供によってはじめて保存鉄道の維持が可能となるのである。

保存鉄道はそれ自身がしばしば観光資源となり、地域社会の観光振興の一翼をになうことが多い。また、多くの保存鉄道が横の連絡をとって、情報の交換を行なっている。

現在、イギリス最大の保存鉄道として知られているセバーン・バレー鉄道（Severn Valley Railway）は、国鉄の廃止路線を購入して、1970年に開業したものである。線路延長20.5 km、保有する機関車は41両（蒸気33、ディーゼル8）を数える。ここでは蒸気機関車だけでなく、すでにイギリス国鉄では全機廃車された液体式ディーゼル機関車2両も保存している。(18)

また、路面電車の保存を目的とした、路面電車博物館（National Tramway Museum, Crich）のような博物館もある。 <青木栄一>

* この鉄道博物館は現在の National Railway Museum とは位置も規模もまったく異なる。ここにあった文化財の大部分は1975年上記の新しい博物館の開設とともに、これに移管された。

(17) Cossons, N. (1967): Railway Museums. Railway Enthusiasts' Handbook 1968-9. David & Charles. pp. 83-96.

(18) Severn Valley Railway Co. Ltd. (1982): Severn Valley Railway Colour Guide 4th edition.

10 イギリスの保存鉄道の現状

イギリスはアメリカ合衆国と並んで、現在保存鉄道の営業運転が数多く行なわれている国である。博物館や旧機関区のなかの短い線路を使って蒸気機関車を運転するものから、十数マイルの比較的長大な路線を所有して、営業運転をするものまで多様な形態が含まれる。

イギリス最初であると同時に、世界最初でもある保存鉄道は、ウェールズにある軌間2フィート3インチ(686mm)の軽便線、タリスリン鉄道(Talyllyn Railway)である。この鉄道はかつてウェールズに多数存在したスレート輸送のための鉄道の一つであって、1951年に廃止された鉄道を有志で組織した保存会が買いとって、運転を継続したのがはじまりであった。

その後、このような軽便鉄道の復活、あるいは運転継続というケースに加えて、1960年以降には廃止された国鉄線を借り入れ(のちには買いとって)、各地から標準軌間の蒸気機関車を買い集めてきて、運転を行なうものが多くなった。1960年代のローカル線や並行路線の相次ぐ廃止、1968年の国鉄の蒸気機関車全廃(保存鉄道化した軌間600mmの中部ウェールズの軽便鉄道を除く)などはこの種の保存鉄道開設を促進し、現在は数十鉄道を数える。これとは別にミニチュア鉄道と呼ばれる軌間15インチ(381ミリ)の鉄道も一般営業中のものが3線あって、蒸気列車を運転している。

多くの保存鉄道は春から初秋にかけての観光シーズンに運転され、毎日運転、休日のみの運転など、それぞれの鉄道によって異なるが、共通していることは、保存会が組織され、多数の会員が会費を払い、家族ぐるみでボランティア活動を行なって運転を維持していることである。たとえば、駅の出改札、車両の検査と修理、清掃、駅に付属する売店、スナックやビュフェのコック、ウェ이터などで、売店やスナックでは会員の奥さんが働いている例をみたこ

ともある。

経営組織の上では、少数の有給の専従職員を雇用して鉄道の運転と管理にあたる鉄道会社とこれに資金と労力を提供して支援する保存会にわけられるのが、比較的規模の大きい保存鉄道の例であるが、最近の小規模な保存鉄道にはこのような区分のないもの(全員ボランティア)も多い。

このような保存会員の熱意と献身によって多くの保存鉄道が運転できるわけで、ここに生活のなかに趣味活動をしっかりと定着させているイギリス人気質をみることができる。〈青木栄一〉

第3章 鉄道文化財保存の現状

現在保存措置のとられている鉄道車両は、付表—1～4に一覧表で示すが、事例紹介として、その車両等の鉄道史における意義・保存の経緯等を概説してゆく。取りあげた文化財は

・いろいろな車種・保存経緯をもつものを取りあげる。

・全国的に均等になるように取りあげる。

という観点から紹介したものである。従って、紙面の都合もあって、ここで取りあげたものが必ずしも最も価値・意義が高い、ということにはあてはまら

ず、あくまでも事例紹介としてみていただきたい。

掲載順序は、おおむね北から順に行ったが、紙面配置や類似のものをまとめた都合上、多少のくいちがいもある。なお、解説文での整理番号は、以下の通りとする。

1 形式 2 車両番号 3 製造年 4 製造所

5 所在地（非公開のものについては「非公開」と表示、他は原則として公開）

6 交通機関

森林鉄道雨宮 21 号小型蒸気機関車

①雨宮林鉄形 ②雨宮 21 号

③昭和 3 年 ④雨宮製作所

日本で唯一、軽便鉄道用の蒸気機関車が動態保存されているのが、北海道丸瀬布町いこいの森だ。

線路巾 762mm、国鉄よりさらに 300mm も狭いレー

ルの上を客車を引いて夏期の間運転されている。国有林の山奥から丸太を搬出する目的で造られたもので、昭和55年に保存されていた 1 台だけが修復されて甦ったのである。

⑤丸瀬布町いこいの森

⑥国鉄丸瀬布町より 10km、バスまたはタクシーの便あり。



北海道鉄道記念館の保存車両（準鉄道記念物）

- ①国鉄7100形蒸気機関車 ②7106号（しづか号）
③明治17年 ④ポーター社（アメリカ）

義経号、辯慶号などに続いて、幌内鉄道が6番目に購入した機関車で、手宮～札幌間に使用された。昭和27年に苗穂工場で復元され、国鉄の準鉄道記念物第1号として、昭和36年10月に指定された。



- ①国鉄？形客車 ②い号客車（準鉄道記念物）
③明治25年 ④手宮工場

北海道炭鉱鉄道手宮工場で、明治25年に製造され



米国式の小型2軸ボギー客車である。国産とはいえ、台車だけはアメリカから輸入された。しづか号などに牽かれて走った当時の貴賓車で、現存する最古の1等客車として、準鉄道記念物に指定されている。

- ①国鉄キ600形回転雪かき車 ②キ601号
③大正12年 ④アメリカン・ロコモティブ社

大正12年にアメリカより2両が購入され、日本に



おける最初の回転雪かき車として活躍した。後にこれをモデルとして国産化が行なわれ、除雪作業の機械化に果たした役割は大きい。蒸気機関により羽根を回転させる方式であるが、炭水車がないのは残念である。

- ①国鉄キ800形かき寄せ雪かき車 ②キ800号
③昭和3年 ④苗穂工場

線路の両側にたまった雪を、回転雪かき車で遠くへ除雪するために、線路内へかき寄せるのが、この雪かき車である。回転雪かき車の前に連結され、線路の両側にたまった雪を線路内にかき寄せるのがこの車両の役目、キ800号は日本で最初につくられたかき寄せ式で、回転雪かき車と組んで豪雪地帯でその威力を発揮した。



- ⑤北海道鉄道記念館（小樽市手宮1丁目3の2）
⑥国鉄小樽駅よりバス手宮下車

旧手宮機関庫（鉄道記念物）

レンガ造りの扇形機関庫として知られる手宮機関庫は、日本最古の扇形機関庫だ。北海道の手宮と札幌の間に明治13年11月に鉄道が開通し、ここに使用された義経・弁慶他の蒸気機関車の寝庫として明治17年に建設されたもの。レンガで造ってある建物の内部には、八角形の柱を使用するなど、構造的にも珍しい。現在、この機関庫は、北海道鉄道記念館として再利用されており、前項のような準鉄道記念物をはじめ鉄道資料の展示・公開をおこなっている。



国鉄最初のガソリン動車 5005号

- ①キハニ 5000 形 ②キハニ 5005 号
- ③昭和 4 年 ④日本車輛製造

内燃機関を動力とする国鉄で最初の気動車は、このキハニ 5000 形で、昭和 4 年 7 月のことであった。2 軸の 3 等荷物車で合計12両が造られた。仙台一塩釜間等のローカル線で昭和15年まで使用され、残っていたうちの 1 両が、苗穂工場で復元された。

- ⑤国鉄苗穂工場（非公開）
- ⑥国鉄函館本線苗穂駅下車



夕張鉄道の保存車両

- ①夕張鉄道 11 型蒸気機関車 ② 14 号
- ③昭和 2 年 ④日立製作所

夕張鉄道が、急勾配区間を走らせるため、8620型のボイラーと9200型の足まわりを組み合わせで製造された。11～14号の 4 両が活躍していた。



ありし日のNo.14の姿
三菱大夕張炭鉱蒸気機関車

- ①国鉄 9600 型と同型 ②No 4
- ③昭和 16 年 ④日立製作所

この機関車は、性能は9600型と同じだが、後ろ向きでも運行が可能なようにテンダーの両方を低くし機関士の視界を拓けるように改造されている。同型車はNo. 2～8 の 7 台が在した。

- ⑤夕張石炭の歴史村 S L 館
- ⑥国鉄夕張線夕張駅下車。

写真中央には、夕張地方の駅で使用された閉塞機が展示されている。



ありし日のNo. 4 の姿

札幌市交通資料館の保存車両

①木製2軸電動客車20形 ②22号(写真上)

③明治34年 ④名古屋電車製作所

大正7年8月、札幌市に最初に登場した路面電車(札幌電気軌道株式会社)。昭和2年に札幌市が譲り受けて市電として発足した後、およそ18年間、市民の足として活躍した市電最古の型式。

①半鋼製2軸ボギー電動客車600形 ②601号(写真下)

③昭和24年 ④日本車輛

札幌市が戦後の混乱から立ち直り始め、人口増加とともに増大する通勤通学輸送に対処するために製造された最初の大型ボギー車。

⑤札幌市交通資料館

⑥札幌市営地下鉄南北線自衛隊前駅下車。

当資料館は、市電車両・資料保存を目的としたものだが、地下鉄の初期試験車やロープウェー、バス等、多角的な保存が行われている。



(株)鉄原室蘭コークス工場の蒸気機関車

①? ②S-304号

③昭和16年 ④日立製作所

製鉄所や大規模工場内の専用線に用いられる産業用蒸気機関車は昭和10年頃から各メーカーが規格を定めて生産を始めた。急曲線の多い路線で用うるため全体のホイールベースが小さく設計され、重量は

25～40トン程度のものが多い。本機は日立製作所の30トンC形標準形で、富士製鉄(現・新日本製鉄)室蘭工場より昭和36年に譲受け、56年まで使用された。同じ日立20トンB形のS-205も同所に保存されている。

⑤(株)鉄原室蘭コークス工場内(非公開)

⑥室蘭本線御崎駅下車。

S-304号のありし日の姿



津軽鉄道のストープ客車オハ311号

- ①オハ31形 ②オハ311号
③昭和2年 ④汽車会社東京支店

鋼製客車の初期のもので、車体や屋根の形状、台車、台枠構造などは木造車の伝統を多分にのこしている。本車は国鉄オハ3126（昭24大井工場更新修繕）を昭和35年に譲受けたもので、室内中央部にダルマストープを取付けて使用、昭和58年廃車された。

- ⑤⑥津軽鉄道芦野公園駅構内



国鉄C 601号蒸気機関車

- ①国鉄C 60形蒸気機関車 ②C 601号
③昭和28年改造 ④国鉄郡山工場改造

幹線の電化が進むにつれて西に追われたC59を、亜幹線でも使用できるように軸重軽減改造を施した機関車。東北・常磐線と鹿児島本線が主たる活躍場所、昭和45年まで使用された。C60形の保存は、これ1台だけである。

- ⑤仙台市西公園 ⑥仙台駅下車。



仙台市市民S L広場の保存車両

- ①国鉄D51形蒸気機関車 ②D 511108号
③昭和19年 ④日本車輛

D51のなかで、1000番以降の車両（当機もこれに属する）は、資材の簡略化がはかられた戦時形とよばれている。

- ⑤仙台市市民S L広場（仙台市ガス局内）

- ⑥国鉄東北本線仙台駅よりバス20分、または仙山線陸前原の町駅より徒歩15分

当地の保有車両群は、3重連のS L列車を思いおこすように配置されている。いずれも、東北地方にゆかりのある車両である（写真左は、手前からD 51 1108、C 58 365、C 11 351、スハネ30 2122、オハ35 2004）



- ①国鉄普通寝台車スハネ30（改造）②スハネ302100号
③昭和36年改造 ④国鉄土崎工場

戦前の2等車を寝台車に改造したもので、経済の高度成長時に全盛となった急行列車、普通列車用の寝台車として広く使用された。



国鉄 E D9111 号 交流電気機関車

① E D91 形 (旧 E D 45 形) ② E D 9111 号

③ 昭和 31 年 ④ 東芝

国鉄が交流電化を始めるため、仙山線の作並と北仙台が試験線として交流電化されたが、これに合せて試作された交流電機のひとつ。特に、位相制御による無電弧切換方式の採用により、制御が簡単にできる画期的な開発に成功した技術革新車として貴重。

⑤ 利府町森郷児

童遊園

⑥ 国鉄利府駅下

車



国鉄 E F 551 号 電気機関車 (準鉄道記念物)

① E F 55 形 ② E F 551 号

③ 昭和 11 年 ④ 日立製作所

丹那トンネル開通後の戦前の国鉄隆盛期において高速用流線形電気機関車として、この E F 55 形が 3 両製造された。当時は、C 53、C 55 等、流線形機関車の全盛時で、東京一沼津間の特急牽引車として、白帯展望車を引いて快走した。その姿は、新鉄道唱歌にも歌われた程の花形車両だった。

戦後は、高崎線電化 (昭和 27 年) に伴って、高崎線の主力として活躍したが、昭和 30 年には、東海道本線金谷一浜松間の速度試験で、当時最高の 120 km/h を記録した。昭和 33 年 8 月に休車となるまで 236 万 km を走行した。

⑤ 高崎第二機関区 (非公開)

⑥ 高崎駅下車



国鉄 C 1266 号 蒸気機関車

① C 12 形 ② C 1266 号

③ 昭和 8 年 ④ 日立製作所笠戸工場

昭和初期の不況時に、線路規格の低い路線が数多く建設されたのにあわせて、軸重を小さくおさえたタンク機関車。同タイプの長距離用テンダ機関車として C 56 がある。本機は、国鉄川俣線 (松川一岩代川俣間) の廃止に伴い、鉄道の功績を後世に伝えようという地元の要望で保存された。

⑤ 元国鉄川俣

線岩代川俣

駅跡

⑥ 国鉄バス福

浪本線油田

付近



銚子電気鉄道デキ 3 号電気機関車

- ①デキ形 ②デキ 3 号
③大正 11 年 ④アルゲマイネ社（ドイツ）

昭和16年2月の入線で、それ以前は宇部地方の炭鉱で働いていた凸形電気機関車。デキ3と付番されたのは同鉄道のガソリン機関車1・2に続いたものである。銚子～仲の町間貨物列車とヤマサ醤油専用線に使用されていた輸入機関車として貴重な存在である。

- ⑤仲の町駅構内
⑥仲の町駅下車



王子製紙の 4 号小型蒸気機関車

- ① 1 形 ② 4 号
③昭和 10 年 ④橋本鉄工所

王子製紙苫小牧工場の専用鉄道で使われた、米国ポーター製のサドル機関車をスケッチした製品だが、炭水車をつけて用いられていた。紙の博物館に移されたが、炭水車はなく、客車を牽くかたちで保存されている。

- ⑤紙の博物館
⑥国電京浜東北線、王子駅下車



日鉄鉱業の 1080 号蒸気機関車

- ①旧国鉄 1070 形 ② 1080 号
③明治 33 年 ④ネルソン社（イギリス）

イギリスネルソン社製の 2 B テンダー機関車を大正14年に 2 B 1 タンクに改造したもの。同系に 1000 形、1150 形がある。ともに日鉄鉱業が国鉄から払い下げを受け、赤谷鉱業所で使用したあと栃木県葛生の羽鶴に移った。現在 1080 号が保存されている。



- ⑤日鉄鉱業羽鶴 ⑥東武鉄道葛生駅下車

国鉄 C 57135 号蒸気機関車（準鉄道記念物）

- ① C 57 形 ② C 57135 号
③昭和 15 年 ④三菱重工業

昭和50年12月、室蘭本線で国鉄営業旅客列車を牽引した最後の蒸気機関車。さよなら運転の大任を果たしたのち東京に回送され、記念蒸気機関車として交通博物館に保存展示されている。状態は良好で整備すれば走行可能。

- ⑤交通博物館
⑥国電秋葉原・神田駅下車



京浜急行電鉄の保存電車

- ①デ1形 ②1号
③昭和4年 ④川崎車輛製造所

デ1形は、湘南電気鉄道開業用に製造された両運転台式セミクロスシートの半鋼製ボギー電動車。当時としては珍しくコロ軸受を採用した本格的な高速電車だった。京浜電気鉄道との直通運転計画から600・1500ボルト両用の複電圧構造となっていた。



- ①デ51形 ②51号
③大正13年 ④汽車製造

京浜電気鉄道の主力として製造された、日本最初の本格的半鋼製電車。特に窓の幅が広く、明るくモダンな感じの電車として人々に親しまれた。

- ⑤京浜急行久里浜工場（非公開）
⑥京浜急行久里浜駅下車



東武鉄道の保存車両

- ①デハ1形 ②デハ5号
③大正13年 ④日本車輛製造

東武鉄道の電化は大正13年に始まる。この時8両の電車が新製された。その中の1両がデハ5号で、正面5枚窓の特徴ある運転室が目立つ。現役を退いた後は工場の入換用として使われていたが、当時の黒塗り車体に復元された。長さ16.1m、定員92名。



- ①トク1形 ②トク500号
③昭和4年 ④日本車輛製造

東武日光線の特急電車に連結する展望車として、製造され、昭和18年頃まで使用された。戦後一部改造されて昭和32年まで使われ、廃車解体された。現在展示されているのは、当時の姿に復元製造されたもので、定員20名。車内は貴賓室、随員室、料理室などにわかれている。なお、復元工事はアルナ工機(株)にて行なわれた。



- ⑤東武動物公園
⑥東武鉄道東武動物公園駅下車

西武鉄道 E 52 号電気機関車

- ① E 51 形 ② 52 号
③ 大正 12 年 ④ ブラウンボベリィー社（スイス）

東海道本線の電化に際し、輸入された E D 12 形（1020形）電気機関車。昭和25年に西武鉄道に2両とも譲渡され、貨物輸送に活躍。現存する数少ないスイス製電気機関車として貴重。希少価値とそのスタイルの良さから人気がある。51号は、保存中。

- ⑤ 使用中



小田急電鉄モハ 10 号電動客車

- ① モハ 1 形 ② 10 号
③ 昭和 2 年 ④ 日本車輛

小田原急行鉄道の開業にあわせて製造された近郊区間用の半鋼製電車。後年、熊本電気鉄道に譲渡し同鉄道 301 号として活躍していたが、昭和57年に里帰りし、小田急電鉄の創立55周年記念の事業で、創業時の姿に復元された。走行可能な状態。

- ⑤ 大野工場（非公開）
⑥ 相模大野駅下車



国鉄 E D 161 号電気機関車 （準鉄道記念物）

- ① E D 16 形 ② E D 161 号
③ 昭和 6 年 ④ 日立製作所

上越線（水上一石打）や中央本線の急勾配用として製造された初の国産中型電気機関車の標準形式。客貨両用の万能機で、晩年は、奥多摩の石灰石の搬出用に大活躍し、青梅、南武両線を直通運転していた。半世紀以上を走り続けた性能の良さが高い評価を得ている。

- ⑤ 青梅鉄道公園
⑥ 青梅線青梅駅下車



東急電鉄デハ 204 号電動車

- ① デハ 200 形 ② 204 号
③ 昭和 30 年 ④ 東急車輛製造

路面電車として日本で初めて近代的設計を取り入れた車両で、超低床、超軽量構造の連接車。発電ブレーキ、平行カルダン駆動方式を採用した高性能車。タマゴ形の外観が特徴的。

- ⑤ 東急田園都市線高津駅構内
⑥ 東急田園都市線高津駅下車



江ノ島電鉄 107 号電動客車

- ① 106 形 ② 107 号
- ③ 昭和 6 年 ④ 新潟鉄工所

通称タンコロ。昭和 4～6 年に江ノ電は、最初の半鋼製ボギー車 10 両を増備したが、昭和 32 年以降連接車に改造されてしまい 107 号、108 号の 2 両のみ原形に近い姿で昭和 57 年まで活躍していた。



- ⑤ 鎌倉海浜公園
- ⑥ 江ノ電由比ヶ浜駅下車



横浜市電 523 号電動客車

- ① 500 形 ② 523 号
- ③ 昭和 3 年 ④ 蒲田車輛

震災間もない昭和 3 年に一挙に 60 両が新製された 2 軸の単車。シンプルなデザインながら、華やいだ雰囲気を持った電車として親しまれた。内幕板やスタンションポールの木座などは手彫り模様で、車内の造りもなかなかこっている。

⑤ 横浜市電保存館

- ⑥ 国電根岸駅
より市バス
21、78 系統
で約 7 分



川崎市交通局 702 号電動客車

- ① 700 形 ② 702 号
- ③ 昭和 29 年 ④ 日本鉄道自動車工業

昭和 20 年 6 月に東京都より購入した木造車の台車・モーターを再利用してつくられたもので、主に川崎駅から臨海工業地への通勤用として活躍していた。昭和 44 年 3 月の市電廃止まで運転された。

⑤ 川崎市桜川公園内（非公開）

⑥ 川崎駅前より市営バス臨港警察署前行き桜橋下車



相模鉄道の保存車両

- ① 神中鉄道 3 形蒸気機関車 ② 3 号
③ 大正 15 年 ④ 汽車会社

相模鉄道の前身神中鉄道開業直後に購入した 2 両のうちの 1 両である。1C1 のスマートなタンク式機関車で、最後は、小名浜臨港鉄道 C 358 号として活躍。昭和 41 年に廃車され、相模鉄道が譲り受け、復元保存。



- ① 神中鉄道ハ 20 形客車 ② 24 号
③ 大正 15 年 ④ 汽車会社

神中鉄道開業時の客車。木造 2 軸車で、オープンデッキに二重屋根と古風ないでたち。三岐鉄道を経て昭和 58 年別府鉄道で廃車になるまで 60 余年も現役で活躍したつわもの。

- ⑤ 共に相模鉄道かしわ台工機所（非公開）
⑥ 相鉄かしわ台駅下車

国鉄ナデ 6141 号電動客車（鉄道記念物）

- ① ナデ 6110 形 ② 6141 号
③ 大正 3 年 ④ 新橋工場

国鉄自身の手によって造られた最古の電車で、車体は、もちろん木造。山手線、中央線を走り、最後

は茨城県の日立電鉄で昭和 40 年まで活躍。昭和 47 年に国鉄が譲り受け復元保存。まさに国電が院電と呼ばれていた時代の生き証人である。

- ⑤ 国鉄大井工場（非公開）
⑥ 京浜東北線大井町駅下車



小湊鉄道の蒸気機関車

- ① ②小湊1号, 2号
③大正13年 ④ボールトウィン社 (アメリカ)

大正14年の小湊鉄道の開通時にアメリカのボールトウィン社から輸入したC1C軸配置のCタンク。
千葉県指定文化財。

- ①B10形 ②B104号
③明治27年 ④イギリスペイヤーピーコック社

明治27年に5500形 5507号として国鉄で使用されてきたが、後にテンダー式からタンク式に改造されB10形となった。小湊鉄道で昭和21年に払い下げを受け、同25年まで使用された。千葉県指定文化財。

- ⑤小湊鉄道五井駅前
⑥小湊鉄道五井駅下車



右2両が小湊1号,
2号, 左がB104号

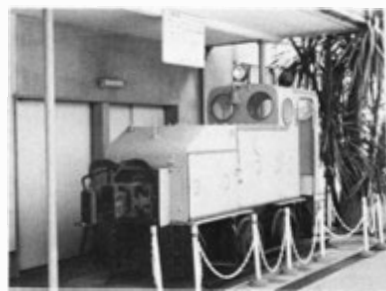


ヤマサ醤油1号機

- ① ②
③大正末期 ④DEUTZ OBERURSEL

ドイツ製ディーゼル機関車で、同社で昭和32～39年に使用された。現在国内に残存するディーゼル機関車中最も古く、この価値が認められて、昭和52年4月より工場見学コースの資料として活用されている。

- ⑤ヤマサ醤油味噌第三工場 (非公開)
⑥銚子電鉄仲ノ町駅前



輸入電気機関車ED 171号

- ①ED17形 ②ED171号
③大正12年 ④E,E,(英), 大宮工場組立

東海道本線東京ー国府津間の電化にあわせて輸入された。本格的に使用された電気機関車としては初めての形式。当初ED50形として東海道本線の主力として活躍した後、ED17形となって、中央線・身延線の貨物用として昭和47年までの50年近い長きにわたって使用された。

- ⑥甲府市舞鶴
公園
⑥国鉄中央線
甲府駅下車



アプト式鉄道

信越本線横川・軽井沢間に立ちのぼる碓氷嶺を突破するために66.7%（1000mで66.7m登る急坂）のアプト式鉄道は、明治24年に完成した。当初、アプト式蒸気機関車とラックレールをドイツの会社に注文し、これを輸入して使用。しかし、トンネルの多い区間を1時間10分もかけての運転で、乗務員も旅客も煙になやまされた。明治45年5月に念願の第三軌条による電化も完成、昭和38年9月まで、特殊構造のアプト式電気機関車が4型式登場し、活躍した。

- ①国鉄10000形電気機関車（鉄道記念物） ②10001号 ③明治44年 ④エスリンゲン社（スイス）

明治45年5月の信越本線電化に際し、アプト式鉄道の先駆者、スイスから輸入された。アプト式電気機関車のトップバッターとして、貴重な存在。（のちのEC40）。

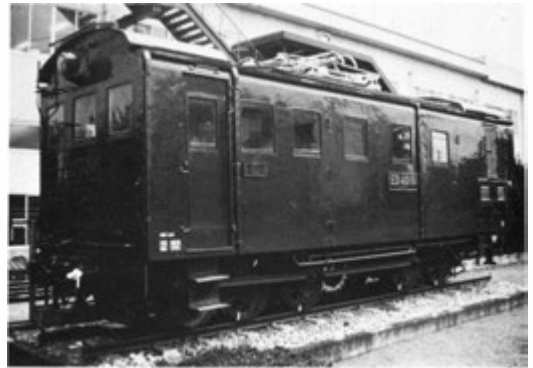
- ⑤信越本線軽井沢駅前
⑥信越本線軽井沢駅下車



- ①国鉄ED40形電気機関車（準鉄道記念物）
②ED4010号 ③大正8年 ④国鉄大宮工場
輸送力増強に伴い、製造された国産初のアプト式

電気機関車。当時の技術の粋をつめ込んだ無骨なスタイルは、独特で、製造にあたっての努力と苦心がしのばれる。

- ⑤国鉄大宮工場内
⑥国鉄大宮駅下車



- ①国鉄ED42形電気機関車（準鉄道記念物）

- ②ED421号 ③昭和9年 ④日立製作所

アプト式電気機関車の最後をかざる高性能車でスイスから輸入したED41形の電気機器を参考に製造された。使用時は、列車によって異なるが、多くは横川方に3～4輻の重連で連結され、軽井沢方の1輻とともに列車をはさんだ形で、運転された。昭和38年アプト式廃止まで使用された。

- ⑤信越本線横川駅前
⑥信越本線横川駅下車



松本電気鉄道のハニフ 1 電動客車

- ①ハニフ ②1号
③明治37年 ④甲武飯田町工場

甲武鉄道（後の中央本線）中野－飯田町間が明治37年電化された当時、走っていた国電創生期の電車。松本電鉄が客車として使っていたが、鉄道ファンの考証により、甲武鉄道時代の記念すべき電車と判り同社で保存している。旧デ963形968号



- ⑤松本電気鉄道新村車庫（非公開）
⑥同鉄道新村駅下車

佐久鉄道のキホハニ 56 号気動車

- ①キホハニ51形 ②キホハニ 56 号
③昭和 5 年 ④日本車輛製造

国鉄小海線の前身である佐久鉄道が購入したもので、当初は米国ウォークシャ製のガソリン機関を搭載していた。技術的に完成の域に達していなかった気動車は、この時期に車体・台車などの標準化が完成した。これを代表する車両のひとつがキホハニ51形である。

- ⑤佐久市中込学校（教育資料館内）
⑥小海線中込駅下車



草軽電気鉄道のデキ 13 号電気機関車

- ①デキ12形 ②デキ13号
③大正 9 年 ④ジェフリー社（アメリカ）

軽井沢と草津温泉とを結ぶ草軽電気鉄道が、大正13年に電化された際購入した機関車である。もとは発電所の建設工事用であったものを改造したもので、L字形の独特なスタイルをしている。昭和37年に廃止されるまで、地元民や観光客などに親しまれた。

- ⑤長野県軽井沢町中央公民館
⑥信越本線
中軽井沢駅下車

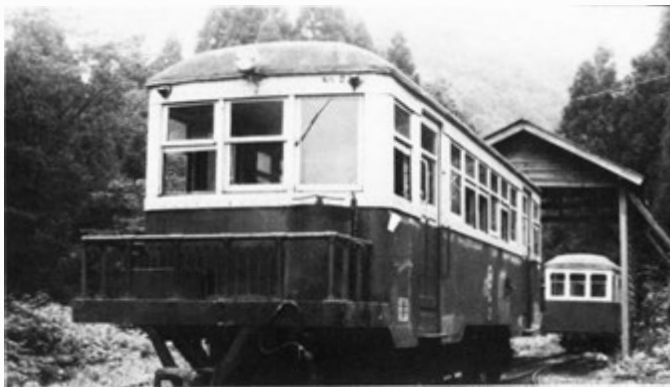


旧尾小屋鉄道の保存車輛

- ①キハ2 ②キハ2号
③昭和13年 ④日立製作所

昭和52年3月に営業が廃止されたのち、赤門軽便鉄道保存会によりキハ2形とホハ7・8形の2両そして小屋駅構内の約半分が買い上げられ保存されている。2両とも動態保存で、同会のメンバーにより維持・管理がなされている。

- ⑤旧尾小屋鉄道構内
⑥北陸本線小松駅よりバス尾小屋下車



木曽谷森林鉄道の蒸気機関車

- ①ボールドウィン形 ②1号
③大正4年 ④ボールドウィン社（アメリカ）

木曽谷の森林を搬出するために敷かれた森林鉄道に当初使用された。大正4年から昭和34年まで半世紀近く使用され、走行距離は42万km。木曽谷の産業革命に多大な貢献をした森林鉄道の花形として、その存在は貴重。

- ⑤森林鉄道記念館（赤沢自然休養林内）。
⑥中央本線上松駅下車



頸城鉄道2号蒸気機関車

- ① ②2号
③大正4年 ④コッペル社（ドイツ）

大正3年の頸城鉄道開業の翌年に登場したC形のタンク機関車。昭和41年春に廃車になるまで51年間沿線の人々の足として活躍。後年、西武山口線で客車列車を牽引し人気を博した。昭和47年6月里帰り。

- ⑤頸城自動車公園内
⑥国鉄直江津駅下車



大井川鉄道の保存車輛

①国鉄C11形蒸気機関車 ②C11227号

③昭和17年 ④日本車輛

北海道各地の国鉄線で使用され、昭和50年標津線を最後に引退。大井川鉄道で動態保存。昭和51年から戦前形標準客車オハ35系を牽引し、営業運転をおこなっている。



①国鉄C56形蒸気機関車 ②C5644号

③昭和11年 ④三菱重工業

昭和16年タイへ送られたのち昭和56年12月里帰り。C11227号とともに営業運転に使用。

上記の他、旧小田急ロマンスカー（3000系）をはじめ、千頭駅SL資料館に保存車輛多数。また、イギリス製の転車台も保存している。

⑤⑥大井川鉄道



熱海軽便鉄道7号蒸気機関車（準鉄道記念物）

① ②7号

③明治41年 ④池貝鉄工所

明治41年～大正12年まで熱海軽便鉄道（熱海～小田原）で活躍した日本一小さな蒸気機関車。（全長36㍓、高さ2㍓、重さ3.6㍓）。当時としては珍しい日本製。熱海の発展に寄与した鉄道文化財として保存。

⑤国鉄熱海駅前

⑥国鉄熱海駅下車



長野電鉄ED502号電気機関車

①ED500形 ②502号

③昭和2年 ④日立製作所

国産初の本線貨物用電機の第1号といわれる国鉄ED15形を小形にしたような容姿である。

かつては東京方面からの直通急行列車などを牽引したこともある。

⑤⑥長野電鉄須坂駅構内



明治村の保存車輛

①旧尾西鉄道12号蒸気機関車

③明治4年 ④シャープ・スチュワート製(イギリス)

明治5年から東京ー横浜間を走ったわが国最古の歴史を誇る機関車の一つ。ハフ11号(明治41年)、13号、14号(共に明治45年)を従えて運転されている。



①蒸気動車キハ6400形 ②キハ6401号(鉄道記念物) ③大正2年 ④汽車会社製



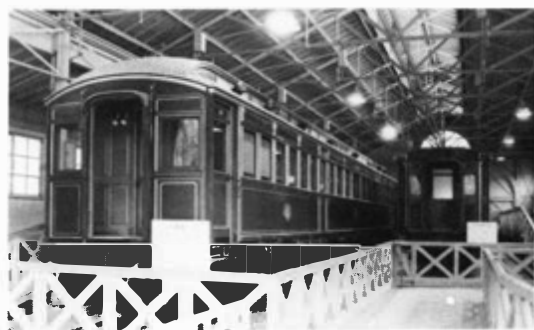
車内の一部を仕切って機関室を置き、蒸気で走る気動車。国産蒸気動車の元祖。

①5号御料車(鉄道記念物)

③明治35年 ④鉄道局新橋工場
昭憲皇太后の御乗用として使用された。

①6号御料車(鉄道記念物)

③明治43年 ④鉄道局新橋工場
明治天皇のお召車として使用された。



①京都市電 ②1号・2号

③ ④梅鉢鉄工場他

明治28年9月に創業し昭和36年まで京都堀川通を走った旧京都電気鉄道のN8号とN15号を復元したもの。日本で最も古い市街電車として貴重。



⑤愛知県犬山市 ⑥名古屋鉄道明治村口駅からバス10分

大阪交通科学館の保存車輛

- ① 1800 形蒸気機関車 ② 1801 号 (準鉄道記念物)
③ 明治14年輸入 ④ イギリス

営業用としてはわが国最初のC形タンク機関車。京都―大津間等の勾配線用として設計されたが、後に支線や入替用など広範囲で使用された。この1801号は、東洋レーヨン㈱が石山―滋賀工場間で使用したものである。



- ① EF 52 形電気機関車 ② EF 521 号 (準鉄道記念物)
③ 昭和 3 年 ④ 日立製作所

鉄道省と民間工場との協力で完成した純国産の大型電気機関車で、その後生産された機関車の標準となった、意義の深い車両である。東海道線で長い間使用された後、阪和線に移り、昭和48年に廃車された。昭和53年には準鉄道記念物に指定。



- ① マイテ49形展望客車 ② マイテ 492 号
③ 昭和13年 ④ 大井工場

特急富士の専用展望車として製造された、当時としては珍しいシングルルーフの展望車。国鉄の展望車の中で、もっとも保存状態がよい。毎年10月14日の鉄道記念日に限り内部が公開される。



- ① O系新幹線電動客車 ② 21-1・22-1・16-1・35-1
③ 昭和38年 ④ 日本車輛

日本初の高速鉄道として建設された東海道新幹線用の電車で、標準期間、全線専用軌道など在线とはまったく違った新方式を多く採用し、最高210km運転を可能にした。国鉄の技術の高さを証明した世界に誇る高速電車である。



梅小路蒸気機関車館

国鉄百年を記念して昭和47年に開館した。国鉄の蒸気機関車17形式を集め、一部を除き動態保存しているのが特徴。扇形庫やターンテーブルをはじめ蒸気時代の施設も合せて保存されている。



- ①国鉄C62形蒸気機関車 ②C 622号
- ③昭和23年 ④日立製作所

戦後の旅客急増に伴い、製造された日本で最大の大形急客機。特に特急「つばめ」の索引機として活躍したのは有名。2号機のデフレクターについている「つばめ」のマークは当時のなごり。晩年は函館本線で急行ニセコの牽引に当り有終の美を飾った。日本を代表する蒸気機関車である。

- ⑤京都市下京区 ⑥京都駅下車



加悦鉄道2号蒸気機関車

- ①2形 ②2号
- ③明治6年 ④スチブソン社（イギリス）

わが国では貴重なスチブソン社製の1B形タンク蒸気機関車。阪神間の鉄道開業に際して輸入され

た。国鉄時代の形式は120形で車番は124号。簸上鉄道を経て加悦鉄道に移り、同社のSL広場にドイツ製ハブ3号客車などとともに保存・展示されている。

- ⑤加悦SL広場
- ⑥加悦鉄道加悦駅構内



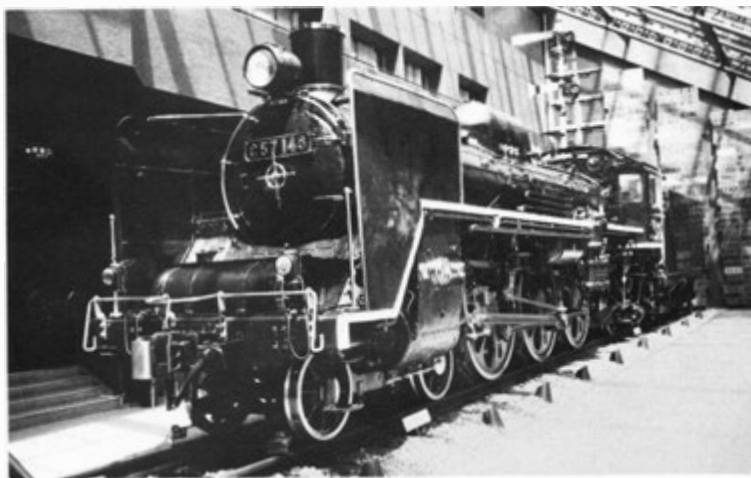
国鉄C 57148号蒸気機関車

- ① C 57 形 ② 148 号
③ 昭和 15 年 ④ 三菱重工業

静態保存されているC57形の中で最も状態の良いのが148号だ。個人所有の蒸気機関車として特別に

国鉄から譲り受けただけあって、常に美しく磨きあげられている。理想的な保存条件の中にあり、生きた鉄道資料として貴重な存在。

- ⑤ 共永興業本社ビル内
⑥ 大阪市営地下鉄中央線九条下車



阪急電鉄 106 号電動客車

- ① 阪急電鉄 100 形 ② 106 号
③ 昭和 3 年 ④ 汽車会社

わが国私鉄史上における代表的車輛でP-6との

愛称をもつ。超特急と呼ばれ駿足を誇った特急「つばめ」を追い抜いたという伝説はあまりにも有名。阪急電鉄の技術遺産として昭和47年に復元された。

- ⑤ 大阪府摂津市阪急正雀1番2号（非公開）
⑥ 阪急電鉄京都線正雀駅下車



京阪電気鉄道 63 号電動客車

- ①60形 ②63号
③昭和9年 ④日本車輛

天満橋～大津間直通運転用に製造されたわが国初の連接車で「びわこ号」の愛称をもつ。専用軌道と路面軌道共用のため、ポールとパンタグラフ2つの集電装置があるなど独特の形をしている。

- ⑤枚方パーク ⑥京阪電鉄京阪本線枚方公園駅下車



国鉄モハ 52001 号電動客車

- ①モハ52形 ②モハ 52001 号
③昭和11年 ④川崎車輛

京阪間の急行用として登場した流線形電車で「流電」の愛称をもつ。そのスピードが伝説として語りつがれている新京阪ディ 100 形とデッドヒートを演じ、現在とほとんど変わらない時間で京阪神間を走った、国鉄流線形高速電車のルーツ。

- ⑤国鉄吹田工場(非公開) ⑥国電吹田駅下車



大阪電気軌道デボ 1 形電動客車

- ①大軌デボ 1 形 ②
③大正 2 年 ④汽車会社・梅鉢鉄工所

大阪電気軌道（大軌）が大阪～奈良間を結んだ時にデビューした。車体の前に救助網を付け、堂々たる風格をしている。原形に復元して保存。

- ⑤あやめ池遊園地構内 ⑥近鉄奈良線あやめ池遊園駅下車



神戸市交通局 705 号電動客車

- ① 700 形 ② 705 号
③昭和11年 ④長岡工業

東洋一と称された神戸市電を代表する車両で洗練された車体のデザインは後の車両の基本となる。ロマンスシートのある路面電車としてもよく知られていた。

- ⑤神戸市営地下鉄名谷車庫(非公開) ⑥神戸市営地下鉄名谷駅下車



大阪市電 5号電動客車

- ① ② 5号
③ 明治37年 ④

「納涼電車」として親しまれたわが国唯一の2階建の路面電車。昭和28年市電創業50周年を記念して改造復元のうえ保存されている。

- ① 大阪市港区八幡屋公園内大阪
市電保存館
⑥ 大阪市営地下
鉄中央線朝潮橋
駅下車



南海電気鉄道 20000 系特急用電動客車

- ① 20000 系 ② 20001、20002 号
③ 昭和36年 ④ 帝国車輛

高野線の二代目特急専用車として製造された南海電鉄の看板電車。豪華な車内、急勾配用の高能性車として人気を博した。昭和60年1月に廃車となったが、同社の創業百周年記念事業で保存され、「南海の歩み記念史列車館」として第二の人生をおくっている。

- ⑤ レジャーランド「みさき公園」
⑥ 南海本線みさき公園駅下車



国鉄 7101 号蒸気機関車

- ① 7100 形蒸気機関車 ② 7101号
③ 明治13年 ④ ポーター社製（アメリカ）

幌内鉄道開通時に輸入され、明治天皇北海道行幸の折、お召列車「開拓使号」を牽いたのをはじめ石炭輸送などに使用されていた。愛称「義経号」と呼ばれた。現在の車両は昭和27年鉄道80周年を記念して復元されたもの。

- ⑥ 国鉄鷹取工場
（非公開）
⑥ 山陽本線鷹取
駅下車



阪神電気鉄道

- ① 1 形 ② 1 号
③ 昭和2年 ④ 藤永田造船所

阪神国道線に使用させていた電車で、大きな窓が特徴のスマートな車体を持ち、統括制御運転ができるなど技術的にも高水準にあった電車。わが国戦前型路面電車の最優秀車。

- ⑤ 阪神パーク ⑥ 阪神電鉄甲子園駅下車



井笠鉄道 1 号蒸気機関車

- ① 1 形 ② 1 号
③ 大正 2 年 ④ コッペル社（ドイツ）

岡山県西部の笠岡市と井原市間に約37kmの路線を有した軌間 762mm の私鉄、井笠鉄道で使用された B タンク機関車、頸城鉄道の 2 号機関車（本誌30ページ）とともに初期の軽便鉄道で活躍して今なお残る代表的機関車。西武山口線で使用された後里帰りし、現在地で保存されている。

- ⑤ 井笠鉄道
記念館
⑥ 山陽本線
笠岡駅下車



広島電気鉄道 100 形電動客車

- ① 100 形 ② 1 号
③ 大正 1 年 ④ 日本車輛

創業時から昭和28年頃まで活躍していた 100 形を当時の姿そのままに復元したもの。二重屋根や正面に取付けられた大型の救助網などが特徴的。台車は当時のものだが、車体は、板張風のプレス鋼板を使用するなど新製に近い。原型を知る上で貴重な存在。

- ⑤ 同電鉄白鳥線使用中



国鉄多度津工場の保存車輛

- ① 国鉄 2 等客車ロ 400 形 ② ロ 481 号（準鉄道記念物）
③ 明治39年 ④ 鉄道作業局新橋工場

明治時代の代表的な 2 等車で32両が製造された。1 号車は、大正13年から土讃本線（須崎一日下間）で使用され、廃車後高知県佐川町の「列車閲覧室」青山文庫として町民に親しまれた。鉄道開業 100 年を記念して復元・保存された。



- ① 国鉄 C 58 形蒸気機関車 ② C 58333 号（準鉄道記念物）
③ 昭和18年 ④ 川崎車輛

製造後北海道に配属されたのちに、昭和21年から土讃本線、高德本線などで活躍。昭和44年 9 月 8 日、多度津工場を最後に出場した機関車。同年10月30日、高德本線にて「さようなら S L」列車を牽引。

- ⑤ 国鉄多度津工場内（非公開）

- ⑥ 国鉄多度津駅下車



別子1号蒸気機関車（準鉄道記念物）

- ① ② 1号
③ 明治25年 ④ クラウス社（ドイツ）

愛媛県の別子銅山で、鉱山専用鉄道用として使用された1号機関車である。戦後電化されたために廃車となり、昭和38年国鉄の準鉄道記念物に。自重8トン、長さ5.1mという4輪のタンク機関車。

⑤ 新居浜市別子銅山記念館

⑥ 新居浜駅
よりバスに
て約15分
山根下車



土佐電気鉄道7形木造電動客車

- ① 7形 ② 7号
③ 明治39年 ④ 日本車輛

土佐電鉄開業80周年を記念して復元された創業時の車両。伊野車庫にあった四輪台車を利用し車体は当時の姿をそっくり伝えたレプリカである。昭和59年12月の記念行事に初めて運行。昭和60年1月から毎土曜日に運行されている。



伊予鉄道1号蒸気機関車（鉄道記念物）

- ① ② 1号
③ 明治21年 ④ クラウス社（ドイツ）

軌間762mmのいわゆる軽便鉄道は、伊予鉄道を嚆矢とし、明治末期から大正にかけて各地に普及した。この車両は、現存する最古の軽便機関車で、漱石の小説に登場して「坊っちゃん列車」として名高い。昭和42年に鉄道記念物に指定され、保存されている。

⑤ 松山市梅津寺パーク

⑥ 伊予鉄道高浜線梅津寺駅下車



国鉄D521号蒸気機関車（準鉄道記念物）

- ① D52形 ② D521号
③ 昭和18年 ④ 国鉄浜松工場

日中戦争の拡大、第二次大戦の勃発などで大量の物資輸送が必要となり、誕生したのがD52形。それまでのD51形を上廻る1200トンの貨物列車を牽引可能にした我国最大、最強の蒸気機関車。主に東海道、山陽本線を中心に活躍した。

⑤ 国鉄広島工場

（非公開）

⑥ 芸美線弓賀駅
下車



国鉄C 591号蒸気機関車（準鉄道記念物）

①C59形 ②C 591号 ③昭和16年 ④汽車会社
東海道本線の輸送力増強に伴い、C53形の増備機として製造された大形急客機。1号は、汽車会社で製造した公称2000台目の車両で同社の記念車両になっている。後年C62形の登場で都落し、最後は、鹿児島本線で特急「みずほ」など優等列車の索引に活躍。国鉄が正規に作製した旅客機関車では最後の形式である。

⑤国鉄小倉工場（非公開）
⑥日豊本線西小倉駅下車



島原鉄道C 1201号蒸気機関車

①C12形 ②C1201号
③昭和21年 ④日本車輛

島原鉄道は、多数の古典蒸気機関車を保有していた。特に国鉄の1号機関車（150形）が昭和5年まで島原鉄道で使用されていたために、現在保存することができたのは有名。C12は戦後の輸送力増強に応じ、旧形機と代替のために投入され、5両が活躍した。

⑤長崎県島原市霊丘公園
⑥島原鉄道島原駅下車



C1201と同形のC1206号

長崎電軌168号電動客車

①161形 ②168号
③明治44年 ④川崎造船所

現存するただ一両の明治生まれの路面電車。西鉄北九州線（旧九州電気軌道）の創業に際して作られた都市間高速路面電車で、2重屋根・トラス棒つき。西鉄福岡市内線を経て昭和34年長崎電軌に移った。



国鉄キハ0741号気動車

①キハ07（元キハ42000） ②キハ071号
③昭和12年 ④日本車輛

戦前より開発が進められていた鉄道用大形ディーゼル機関 DMH17を戦前型のガソリン動車キハ42000に搭載した形式で、10系を始めとする後のディーゼル動車の起源となった。昭和20年代後半からローカル線の旅客列車の無煙化が進行するが、その初期の立役者である。

⑤久大本線旧豊後森機関庫
⑥久大本線豊後森駅下車



国鉄室蘭駅舎（室蘭本線）

明治に造られた木造駅舎の典型。老朽化のため内部は改装されているが、外観は従来のままに残されている。

建設：明治45年移築 構造：木造2階建



国鉄原宿駅舎（山手線）

明治神宮の人造林を守るため、山手貨物線を走る蒸気機関車の機関士が黒煙を出さないよう苦労したという、代々木公園の緑に囲まれた美しい駅舎、屋上の塔がひと目をひく。

建設：大正13年（改築） 設計：福島茂
構造：木造



国鉄東京駅舎

わが国の表玄関にふさわしい堂々とした駅。アムステルダムの中央駅を参考に設計されたという他に例をみない規模の赤レンガ造の建築で、辰野金吾の代表作。戦災で大きな被害を受け独特の丸屋根の形が変るなどしたが、明治の面影をよく残している。

建設：大正3年 設計：辰野金吾
構造：鉄骨レンガ造



東京急行電鉄田園調布駅舎

渋沢栄一の田園都市構想による新しい町づくりの一環として、区画整理された宅地分譲にあわせ、目黒蒲田電鉄（現東京急行電鉄）が開設、郊外の閑静な住宅地のランドマークにふさわしいドイツ風の駅舎。大正末期から昭和初期の郊外電車駅の典型スタイルだったが、現在は殆んどみることができない。

建設：大正13年

設計：矢部金太郎

構造：木造



国鉄軽井沢駅舎（信越本線）

わが国有数の避暑地及び別荘地の玄関口にふさわしく、西欧式別荘の雰囲気を感じ込んだ駅舎。二階には、土地柄、貴賓室も設けられている。質素な造りの中にも付け柱や彫刻など細工が施されている。

建築：大正元年 構造：木造二階建



国鉄旧長浜駅舎（鉄道記念物）

現存する日本最古の駅舎で、当時の新橋駅を模して造られており、設計、施工は、イギリス人技師が当っている。昭和33年に鉄道記念物に指定。昭和58年4月から長浜市直営の旧長浜駅舎鉄道資料館として一般公開されている。

建設：明治15年 設計：不祥 構造：レンガ造



南海電鉄浜寺公園駅舎（南海本線）

芦屋とならぶ関西屈指の高級住宅地、浜寺、羽衣一帯の中心駅にふさわしい駅として造られた。明治の面影をいまに残すハーフティンバー（木骨真壁造）の駅舎として名高い。

建設：明治40年 設計：辰野・片岡建築事務所
構造：木造



国鉄二条駅舎（山陰本線）

京都一園部間で営業していた京都鉄道の駅として明治37年に建設され、階上がその本社として使用された。御所風とも和風宮殿風ともいうべき独特な設計で、窓・鉄門柱など部分的に洋風のものもみられる

が、大部分は桧の良材を使用している。京都御所に近く貴賓室も設けられ、2駅隣の嵯峨駅とともに、現役で最も古い駅舎の一つである。

建設：明治39年 設計：不祥

構造：木造2階（左右1階）建



近鉄宇治山田駅舎

近畿日本鉄道の前身、参宮急行電鉄宇治山田市駅として造られた、壁面のテラコッタ（陶板）が美しい。

建設：昭和6年 設計：久野節 施工：大林組

構造：鉄筋コンクリート造



国鉄奈良駅舎（関西本線）

古都にふさわしく、寺院を模した建築。堂塔にある相輪・水煙が目につく駅舎としての独特の様式。

建設：昭和9年 設計：鉄道省

構造：鉄筋コンクリート造



加悦鉄道旧加悦駅舎

駅舎としては平凡だが、蒸気機関車、客車等の展示とあわせ、施設として一体化した意味をもつ駅舎。

建設：大正15年 設計：不祥 構造：木造



国鉄大社駅舎（大社線）

出雲大社への下車駅にふさわしい大社造と呼ばれる和風木造建築駅舎。

建設：大正13年 設計：伊藤忠太
構造：木造



国鉄西岩国駅舎（岩徳線）

昭和4年4月15日、旧岩徳線岩国駅として開業した当初の建築。当時の代表的な洋風建築で、錦帯橋を模した造りが随所に見られるのが特徴。昭和17年、麻里布駅が岩国駅に、岩国駅（当駅）が西岩国駅と改称され、さらに昭和19年には、山陽本線のルートが変更されて岩徳線の駅となって現在に至る。

建設：昭和4年



国鉄門司港駅舎（鹿児島本線）

旧門司駅の二代目の駅舎として造られたゴシック式の堂々たる建物。豪華な暖炉を備えた待合室、二階部分には、貴賓室も設けられている。大陸交通の起点として、門司が果たした歴史を伝える文化遺産である。

建設：大正13年 構造：木造二階建



稚内港埠頭上家

現在の国鉄稚内駅の北側に位置し、鉄道構造物としてはめずらしい壮大なアーケード。かつて樺太（サハリン）へ向う稚泊連絡船の栈橋にあるアーケードで、この中をレールが通っており、列車から船への連絡船を容易にする目的で建設。稚内市指定文化財。

建設：昭和10年 設計：土谷実

構造：鉄筋コンクリート



野辺地防雪原林（鉄道記念物）

東北本線野辺地駅にあるこの防雪原林は、日本最古のもので明治26年に造林された。当初は、杉、カラ松合計約3000本だったが、現在はその子孫の杉の立ち木が約700本残り、車窓を楽しませてくれる。日本初の林学者、本多静六の提案のもと時の日本鉄道の重役、渋沢栄一がこれをうけて採用したものだ。おかげで冬の列車の安全運行ばかりか地元民も雪害から防護されている。



国鉄磐田駅階段柱（東海道本線）

東海道本線磐田駅本屋と1番線ホーム、及び2・3番線ホームを結ぶ跨線橋の階段に、思いがけない柱がついている。支柱下半分に「鉄道院」の文字と明治44年の年号が削まれており、歴史の古さを物語るものである。



旧鉄道局新橋工場

新橋駅構内に新橋工場として建築された。大正のはじめ品川に隣接した大井に工場が移転した際、この建物も移され昭和41年まで約70年間使用された。現在は明治村で保存されている。

建設：明治22年 設計：不詳

構造：木造



旧逢坂山ずい道東口（鉄道記念物）

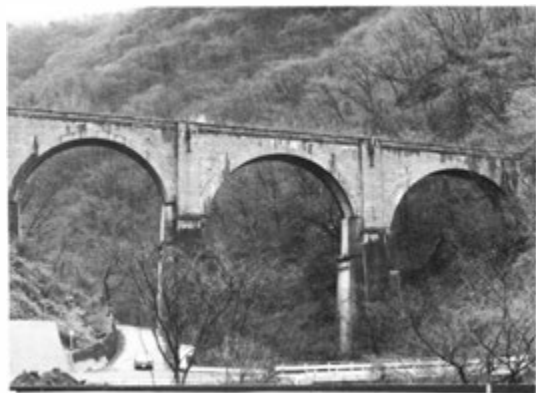
約3年の工期をかけて、明治13年に竣工したこのトンネルは、日本で初めて日本人の手によってつくられた。削岩機のような機械力を一さい使用しないで手掘りのみで完成させた、手づくりとトンネルだ。落成を祝って取付けた時の大臣三条実美の「楽成頼功 明治庚辰七月」の大石額も文化財級だ。

起工：明治11
年10月
竣工：明治13
年6月
長さ：664.8
m



碓氷峠第3号橋梁

横川―軽井沢間のアプト式鉄道用の橋梁のひとつで、明治45年製のレンガ造りの4連アーチ橋。イギリス人ポウネルの設計、指導により造られた。美しいその姿は、周辺の景観に溶け込み、在来線の車窓を楽しませてくれる。アプト式鉄道時代の遺産として近代建築学上貴重な存在。



国鉄余部橋梁（山陰本線）

わが国初のトレッスル橋で規模は日本一。山陰本線余部駅東側に位置し、沿線の代表的風景としても有名、全長30.9m高さ41m。

建設：明治45
年
設計：P. Lウ
ルフェル
構造：鋼鉄造



旧九州鉄道茶屋町橋梁

国鉄の前身、九州鉄道の時代に使われた、イギリス積のアーチ橋。北九州市指定文化財である。

建設：不祥 設計：不祥 構造：レンガ造
北九州市八幡東区槻田2 西鉄到津駅下車



第4章 鉄道文化財保存の問題点と展望

— 今後の課題と提言 —

1 保存体制の現状と問題点

鉄道車両や施設を保存し、これをさまざまのかたちで活用する試みは、日本においても欧米先進諸国と並んで、広範囲に進められつつある。しかし、その実態をみると、保存の方法や管理のあり方、活用の仕方になお多くの問題点があり、それらをさまざまの視点から調査、分析して解決をはかるとともに、より有効な保存体制をつくり上げることが必要である。

駅舎や橋梁その他の鉄道施設も現在数多く保存されているが、最も多く保存の対象となっているのは鉄道車両であり、ここでも主としてこれについて論ずることとする。

現在の日本における鉄道車両の保存と管理の状況を通観すると、次のようなさまざまの問題点を指摘することができる。

日本における代表的な保存形態は、鉄道企業が保存車両の管理に直接あたっている方式である。これには大別して次のような形態がみられる。

- a. 企業内博物館による保存
- b. 企業自身の保存鉄道化
- c. 鉄道施設内用地や、傘下の遊園地などに保存
- d. 工場などに一時保管

日本では車両の保存というと、鉄道企業の経費負担と管理責任を暗黙のうちに前提条件とする考えが多々みられる。しかし、この形態は鉄道企業の経営者の思想や考え方、理解程度によって大きく左右されるので、恒久的な保存方法としては多くの問題点を蔵している。

たとえば、企業内博物館による保存(a)の例としては、国鉄の梅小路蒸気機関車館や東京急行電鉄の電車とバスの博物館などがある。この方法は保存のための恒久的設備として高く評価でき、鉄道の実務家



ウェールズの保存鉄道 Festiniog Railway (軌間 600 mm) のターミナル Portmadoc の風景

ボランティアの少年たちが客車の洗浄を行なっている
'70, 8, 撮影 青木栄一



動態保存が定着した大井川鉄道

によって毎日の管理がなされるという利点がある。しかし、鉄道企業の経営状態や経営方針の影響を直接受けやすく、管理にあたる職員の人事が必ずしも適材適所に行なわれにくい面がある。よい例は国鉄の梅小路蒸気機関車館である。鉄道 100 年記念事業の一つとして、昭和 47 年（1972）に華々しく開館した同館は、現在の国鉄の経営危機を迎えて、その前途が危まっている。この種の営業利益を直接生まない施設が、企業の経営悪化によってお荷物視されるのは当然であり、一つの宿命ともいえる。

企業自体の保存鉄道化(b)の好例は大井川鉄道である。大井川鉄道が蒸気列車を運転し、多く貴重な車両や設備を保存、展示していることは、その産業考古学的意義のよき理解に加えて、この行為が観光資源の創造となり、経営の向上に役立っているという認識に基いている。同時に同社の専務取締役白井昭氏の該博な教養と深い理解に負っている点も忘れてはならない。広島電鉄で各地からの路面電車が活躍し、企業側もこのことを積極的に PR するようになった事実もこの種の望ましい例といえよう。しかし、経営者側に保存の意義についての十分の理解がなかったり、理解ある経営者の引退などによって方針が急に変わる場合もあり、西武鉄道山口線（通称「おとぎ電車」）の蒸気列車運転が廃止された例にみるように、観光資源としての意義を強調するだけでは、恒久的な保存を継続することはむずかしい。

鉄道の施設内や用地内、直営あるいは系列企業の

経営する遊園地に保存(c)する例も多くみられる。望ましい管理や活用方法の点では、前出の(a)(b)とやや劣るものもあり、必ずしも公開されるとは限らないといううらみがある。また、工場や企業内教育施設で教材として用いられており、事実上保存される結果となっているものも少なくないが、この種の教材は新しい教材と代替されると簡単に解体、売却されてしまう可能性が強い。

工場などにおける一時保管(d)は本当の意味での保存とはまったく意味が異なると考えてよい。むしろ解体がしばらくの間延期されている状態と考える方が現実に近いとみなければならない。かつて国鉄の工場で第二次大戦前から長期にわたって保管されていた貴重な車両が、戦後次々と人知れず解体されて姿を消してしまった事実は、まだ記憶に新しいところである。

一つの望ましい保存形態は、鉄道企業とは独立した博物館の活用であり、この種の博物館で行なわれている車両保存の例も多い。

これまでの鉄道車両保存に大きな役割を演じてきたのは、鉄道企業系の博物館であったが、近年は地方自治体系の博物館も少なからざる貢献をするようになった。

博物館は本来各種の「文化財」保存のための恒久的な施設であり、その維持、管理も長期にわたって期待できる。しかし、こと「鉄道文化財」の保存に



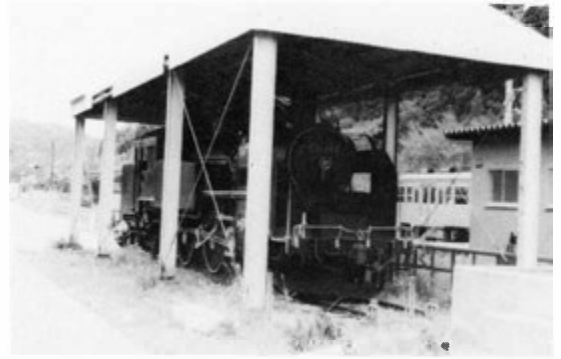
保存車両に乗れることも魅力のひとつ（大阪交通科学館）

関する限り、独立博物館の最大の欠陥は、鉄道史や産業考古学に関する研究組織や専門研究員を欠いていることである。とくに鉄道交通を中心とした専門博物館である交通博物館でさえ、この種の組織と研究員をもたず、保存されている各種鉄道文化財の活用や新たな保存活動に指導性を発揮することは稀であった。同博物館はまた、かつて鉄道博物館として国鉄によって開設、運営されていたものが、第二次大戦後に日本交通公社、次いで交通文化振興財団が事業を委託されて運営にあたっているという歴史的経緯から、今日でも国鉄から運営資金を得て経営されている。このことも現在の国鉄財政危機と関連して、同博物館の積極的な活動を抑制する要因となっている。その意味では、鉄道企業内博物館と同じなやみをもっているといえる。

明治期の建造文化財の保存にあたっている博物館明治村はそのなかに鉄道関連の建造物を含み、敷地内に線路を敷設して、蒸気列車や電車の運転を行っており、動態保存の鉄道をもつ博物館として著名である。しかし、明治村も鉄道に関しての研究組織や研究員をもたず、運営は名古屋鉄道の支援のもとに行なわれている鉄道企業系の博物館といえる。

近年、地方自治体が直営あるいは運営を支援する博物館が各地に多数設立されているが、そのなかには、北海道鉄道記念館のような鉄道の専門博物館、夕張石炭の歴史村のように鉄道に関する展示を重視した博物館も含まれている。このような地方自治体系の博物館は、各地の地域社会と鉄道との関連を示す保存と展示を行っており、地方経済や文化の歴史のなかで鉄道を考えるためのよき施設といえよう。しかし、ここでも専門研究員は置かれず、文化財としての活用という面では不十分であって、単に蒸気機関車などの鉄道車両を敷地内に置いている程度の「保存」が多くみられた。このことは、鉄道企業系、地方自治体系以外の博物館でも同様の傾向が認められた。

昭和44年（1969）2月以降、国鉄は地方自治体



全国に約400両のSLがこのようなかたちで保存されている。

等に対して、廃車された蒸気機関車などの無償貸与をはじめた。これによって、全国の公園、遊園地、広場、学校などに蒸気機関車の展示が急増した。しかし、地方自治体や学校の管理者には鉄道に関する知識がほとんどなく、機関車は文化財あるいは教材としてではなく、単なる場所のアクセサリ程度の認識で展示されるものが多かった。保存の状態も一般に悪く、活用面での成果も少ない。

近年、この種の展示には新たな問題がおきつつある。それは子供などが車両によじ登り、転落によって怪我をするような場合に、管理者がその責任をとらされる恐れが高まってきたことである。そこでは展示車両はもはや危険物であって、「文化財」にはほど遠い存在となってしまうていた。

この他、個人の篤志家が鉄道車両を購入して保存、展示している例もいくつかある。これには羅須地人鉄道協会による小型軽便蒸気機関車、赤門鉄道クラブによる旧尾小屋鉄道の気動車などが動態保存の例として知られ、いずれも有志の経済的、労力奉仕的なボランティア活動によって維持されている。静態保存では鉄道好きな人を経営者にいただく大阪の共永興業がC57形蒸気機関車を良好な状態で保存している。しかし、この種の実例は全体からみれば、まだ少数というべきであろう。

現在、日本各地に「列車ホテル」と称し、廃車となった客車数両を蒸気機関車とともに購入して、列車編成の形態で宿泊施設としたものがある。これは

昭和40年代後半のいわゆるSLブームの産物の一つである。しかし、これを鉄道車両の「保存」と考えるのは無理であろう。

鉄道車両以外のさまざまな鉄道施設についても多くの保存物がある。近年は明治期の建築物に対する関心も高まりつつあるが、それぞれの施設の発達に関する研究は、車両のそれとくらべて一般に遅れており、今後、研究者数、研究論文の増加によって、研究水準の向上が望まれる。そしてなお一層、この方面における保存にも注意を払う必要があると思われる。

2 保存のための管理と経費の負担

前節で述べたように、現在の日本における鉄道文化財の保存は、主として鉄道企業や地方自治体、およびそれらから支出される費用によって維持されている博物館などによって管理と経費負担がなされている。しかし、恒久的な保存とその適切な運用の点では多くの問題点をかかえていることが明らかである。また、欧米先進諸国にみられるような有志のボランティア活動によって保存がなされている例は、少数にとどまっている。

鉄道企業は本来、安全かつ正確、迅速な輸送という社会的任務をもち、かつ一つの事業として若干の利益もあげなくてはならないという性格を備えている。このような性格の組織が、鉄道文化財の保存の

ような非営利的な事業を推進することは必ずしも容易なことではない。それは企業の経営状態や経営者の考え方によって、保存事業そのものが左右される傾向が強いからである。

それでは将来の鉄道文化財の保存にあたって、その管理する団体や経費負担はいかにあるべきであろうか。

さまざまな問題点をもつにせよ、鉄道企業は現実にもっと多くの車両、施設の保存と管理にあたっている。そして、鉄道に関する知識（必ずしもそれは鉄道史の知識とはいえないが）や保存対象物の取り扱いのノウハウを豊富にもっているのも鉄道企業である。したがって、前述のような問題点にもかかわらず、鉄道企業は鉄道文化財の保存に今後かなり大きな役割を果たすであろう。また、鉄道企業は現実にも毎日車両を運転し、諸施設の維持と管理にあたっている。したがって、それらの保存については、まず第一に鉄道企業当局者の理解が得られなければならない。

鉄道企業が現在使用している車両や施設が鉄道文化財としての価値をもち、その保存が望ましいと考えられたならば、なるべく早期にその意義を認識してもらうことが必要である。そして、その保存、活用が企業のイメージアップにつながる可能性のあることを、PRすることも重要である。

しかし、鉄道企業に保存のための管理とその経費負担のすべてを押しつけるやり方は望ましくない。やはり、そのために誰が管理と費用の負担を行ない、そして保存のための適当な場所を確保するかを考えることが必要である。

鉄道文化財の保存にあたる組織として、今後活用すべきものに地方自治体が考えられる。すなわち、地方自治体に対して、鉄道のもつ文化財的な意義を認識させ、自治体系の博物館において、この種の保存をより積極的に進めるための基盤づくりがなされねばならない。この場合に重要なことは、地域社会の近代化に果たした鉄道の役割を考え、それぞれの



加悦鉄道の歴史を物語る加悦SL広場

地域社会に関係の深い車両や施設を保存することであろう。鉄道文化財としての価値は、全国的な視点だけでなく、地方史的な視点でとらえることも大切であり、地方自治体としてもそのような認識の方が保存事業に入りやすい環境にあると思われる。

次に現在の日本における保存活動で比較的手薄なボランティア活動をより有効に進めるための方策が必要であろう。それは有志による労力の提供と経費の一部負担である。日本は経済的に豊かになったとはいえ、なおその社会構造は趣味のための余暇利用や資金の提供をしにくい状態にとどまっている。国民の大部分が中産階級意識をもっているということは、換言すれば、日々の生活では一応の満足に達しているものの、時間的、資金的な余裕は十分でないということであろう。そのような日本の社会構造のなかでも、大学生や鉄道の退職従業員（鉄道についての専門的知識や技能をもっている）によるボランティア活動は期待できるように思われ、これらが有効に活動できるような方策を考えなくてはならないと思う。

財団法人観光資源保護財団（日本ナショナルトラスト）はすでに多くの種類の文化財について、保存事業を進めてきた。その保存、管理・運営、活用などについては豊富な経験をもっている。とくに地方自治体との協力、地元ボランティア活動へのアドバイスなどの点で、同財団の経験は十二分に生かすべきであろう。

同時に鉄道文化財の意義づけには、豊富な鉄道史の知識・教養が不可欠であり、そのためには鉄道の実務家や研究者との協力が必要である。鉄道友の会、鉄道史学会、産業考古学会などの関係諸団体との交流、情報交換も極めて有益であり、これらによって鉄道文化財についての研究、調査を進め、その保存と活用に資することが望ましい。

鉄道の実務家や研究者、上記関係諸団体における広い知識の集積と日本ナショナルトラストの経験と行動力を結合させることによって、日本の鉄道文化

財の保存は有効に進めうると考えることができよう。

保存場所や展示場のスペースを確保することは緊急に必要である。このためには、現在多数ある国鉄の遊休用地などの一部を政府関係省庁や地方自治体に移管し、博物館や展示場として活用することが望ましい。とくに新しい博物館や展示場は現在実際に用いられている線路とレールがつながっていることが望ましく、このことは次に述べる動態保存の拠点としても重要なことである。

鉄道文化財の保存では、単に個々の車両や施設をとりあげるだけでなく、鉄道全体を一つのシステムとして残すことが望ましいのはいうまでもない。ここに動態保存やその場を提供する保存鉄道の意義がある。動態保存は静態保存と比較して、桁違いに大きな費用を必要とし、運輸上や労働、保安上の法的規制もある。このための資金をどのようにして調達し、鉄道の監督行政上の規制をどのように適用してゆくか、さらに保存鉄道のあり方、税制の適用などについても具体的な検討が必要である。

車両の動態保存や保存鉄道の円滑な運営のためには、経営上の採算性も十分に考慮しなくてはならない。そのためには観光地へのアクセス交通として保存鉄道の活用をはかるのも一つの方法であろう。単に蒸気機関車だけへの関心ではなく、広い意味での鉄道文化財を考えるための旅の演出を考えるべきである。ここにおいて、保存鉄道自身が価値ある観光資源として機能するようになるのである。

3 鉄道文化財の認識向上

鉄道の車両や施設を保存するには、何よりも鉄道を文化財として認識することが必要である。残念なことに、日本における現状をみると、欧米の先進諸国と比較して、この面での認識は極めて低い段階にある。近年、日本でも産業考古学に対する関心が高まりつつあるものの、理想には道遠しの感がある。

日本では、近世以前の建造物や遺跡に対する関心は高く、近年は明治期のものについても関心がもた

れるようになった。しかし、一般に鉄道を文化財としてとりあつかう姿勢はまだ定着しているとはいえない。

鉄道を含む近代交通機関を文化財と認識するためには、まず何よりも産業考古学的な教養の普及が必要である。交通の専門博物館にも専門の研究組織や研究員がいないという現状は、この世界における研究の立ち遅れをよく示しているといえる。博物館などに配置されている学芸員の教養の一つとして産業考古学的な知識を普及させる必要があり、交通史、鉄道史の専門研究員が博物館のなかでもっと用いられねばならない。博物館は鉄道文化財の保護にあたって、リーダーシップをとる組織の一つであり、そのためにも専門研究員の配置は早急に検討されねばならない。とくに交通博物館（東京）や交通科学館（大阪）にあっては、このことは緊急に考慮する必要があるだろう。

また、地方自治体系の博物館においては、地方史のなかに鉄道の発達を適切に位置づけることがなされねばならず、鉄道技術史や産業考古学的教養をもつ研究員が養成されねばならない。

しかし、さらに根本的には、学校教育のカリキュラムのなかに産業考古学的な教養を少しなりとも導入することを検討すべきであろう。過去に用いられた事物が文化財として認識されるためには、それらの歴史上での位置づけが多くの人々の知識、教養のなかに定着していなければならない。それは結局、学校教育体系のなかで適切に学習する機会があったかどうか大きな役割を果たしている。その意味で、従来の社会科教育、理科教育のなかでの交通に関する学習はあまりにも断片的であって、体系化された知識にはなり得なかった。

一般に日本では児童・生徒をしばしば博物館見学につれてゆくが、それが通常のカリキュラムに生かされてはおらず、教師もその能力を欠いている。

鉄道を文化財として認識させるためには、学校教育のなかに交通についての学習を適切におこなうた

めの長期計画が必要である。

主な鉄道関係博物館・資料館

北海道鉄道記念館

北海道で初の鉄道が開業した明治18年に建造された、現存する最古の機関庫で鉄道記念物にもなっている旧手宮機関庫をはじめ、明治17年アメリカ・ポーター製蒸気機関車しづか号や大正12年アメリカ・アメリカンロコモティブ製回転雪かき車キ601など準鉄道記念物6点を含む車両や資料を展示している。

●北海道小樽市手宮 1丁目3番2号 ●0134-33-2523 ●函館本線小樽駅よりバス10分 ●9:30～16:00 ●休館日＝月曜日・祝日・11月1日～4月30日 ●無料

札幌市交通資料館

札幌の市営交通を中心に、明治34年製の木製2軸ボギー電車22号や北国ならではの除雪車（路面電車用）などの車両や資料を展示している。

●北海道札幌市南区真駒内17番地 ●011-551-4880（交通局電車事業所内） ●札幌市営地下鉄南北線自衛隊前駅より徒歩3分 ●10:00～15:00 ●開館日＝5月～9月の日曜日開館（さっぽろ雪まつり中も開館） ●無料

追分町鉄道記念館

地域の石炭輸送に活躍した蒸気機関車や、その部品などを展示している。

●北海道勇払郡追分町青葉1丁目169 ●01452-5-2083（追分町教育委員会） ●室蘭本線追分駅より徒歩15分 ●開館日＝5～10月の第2・4金曜日午後のみ ●無料

阿寒町郷土資料館・炭鉱と鉄道館

阿寒町雄別炭鉱の石炭輸送を担った雄別鉄道の資料や蒸気機関車C116を展示している。

●北海道阿寒郡阿寒町16線33番地 ●0154-66-3764
●根室本線釧路駅よりバス ●休館日＝日曜日・祝日・年末年始 ●無料

北海道立青函トンネル記念館

世界的に評価されている青函トンネル工事に関する資料や工事に使用された機械などを展示している。

●北海道松前郡福島町字三岳32番地3 ●01394-7170 ●松前線渡島福島駅より徒歩10分 ●休館日＝月曜日・祝日・12月30日～1月6日 ●大人150円・高校・大学生30円・小中学生20円

善宝寺鉄道記念館

復元された庄内交通旧善宝寺駅舎・庄内交通電車モハ3形をはじめとした山形県を中心とする鉄道車両・資料を展示している。

●山形県鶴岡市下川関根 ●0235-33-3303 ●羽越本線鶴岡駅よりバス25分 ●無休（ただし12月～3月は土曜・日曜日のみ開館） ●大人100円・小人50円

新津市鉄道資料館

鉄道のまちと呼ばれた新津市の鉄道病院分室を利用して設立された。明治時代からの鉄道に関する資料を展示している。

●新潟県新津市南町1番11号 ●02502-4-5700 ●9:30～16:30（入館は16:00まで） ●休館日＝月曜日・祝日・12月28日～1月4日 ●無料

交通博物館

わが国最大の交通関係博物館。蒸気機関車1号・1号御料車など鉄道記念物11点・準鉄道記念物1点をはじめ、美術工芸品430点・地図類2,200点・図面類41,800点・文書3,300点・写真106,000点を

所蔵している。

●東京都千代田区神田須田町 1 丁目25番地 ●03-251-8481 ●山手線神田・秋葉原駅より徒歩 5 分
●休館日＝月曜日（祝日・鉄道記念日・都民の日のはのぞく）・12月29日～1月3日 ●大人 250 円・小人 100 円

青梅鉄道公園記念館

各地で活躍した蒸気機関車10両をはじめ、新幹線電車O系や展望車マイテ 3911 などの車両を展示している。

●東京都青梅市勝沼 2 丁目 155 番地 ●0428-22-4678 ●青梅線青梅駅より徒歩15分 ●9:00～17:00（11月～3月は16:00まで）●休館日＝月曜日（祝日の場合は開館）・12月29日～1月3日 ●無料

電車とバスの博物館

東急創立60周年を記念して設立された。直接手に触れることができる実物や模型が多数展示されている。

●神奈川県川崎市高津区二子 631 番地 ●044-822-9084 ●東急電鉄田園都市線高津駅 ●9:30～17:00（入館は16:30まで）●休館日＝月曜日（祝日の場合は翌日）●大人・小人とも10円

小田急鉄道資料館

旧新松田駅舎を利用し、小田急電鉄電気機関車デキ 1101や小田急電鉄の歴史・施設についての資料を展示している。

●神奈川県川崎市多摩区長尾 2 丁目 8 番 1（向ヶ丘遊園内）●044-911-4281 ●小田急電鉄向ヶ丘遊園駅よりモノレール、向ヶ丘遊園正門前駅 ●9:00～17:00 ●開館日＝不定期 ●無料（ただし向ヶ丘遊園大人 700 円・小人 400 円の入園料が必要）

営団地下鉄資料室

わが国では唯一の地下鉄関係資料室。地下鉄の歴

史や工事の最新技術についての資料を展示している。

●東京都千代田区神田須田町 1 丁目 5 番地11 ●03-253-7731 ●営団地下鉄銀座線神田駅より徒歩 5 分 ●10:00～16:00 ●休館日＝土曜・日曜日・祝日 ●無料

横浜市市電保存館

長く市民の足として活躍した市電7両をはじめ、市電の付属品や各種の資料が展示されている。

●神奈川県横浜市磯子区滝頭 3 丁目 1 番53号 ●045-751-9625 ●根岸線根岸駅よりバス10分 ●10:00～16:00 ●休館日＝月曜日（祝日の場合は翌日）・12月29日～12月31日 ●大人 200 円・中学生以下 100 円

せんず SL 資料館

蒸気機関車など多くの貴重な車両を動態保存している大井川鉄道が千頭駅構内に設置。蒸気機関車C12形、9600形やスイスBRB鉄道で使用中のラック軌条をはじめとした車両・資料などが展示されている。とくに明治30年製の転車台は現在も使用され、他に例をみない生きた活用がおこなわれている。

●静岡県榛原郡本川根町千頭 ●054759-2065
●大井川鉄道大井川本線・井川線千頭駅 ●10:00～15:00 ●休館日＝不定 ●小学生以上 100 円

森林鉄道記念館

赤沢自然休養林の一角に設立され、かつての木材運搬鉄道に活躍したアメリカ・ボールドウィン製蒸気機関車などが展示されている。

●長野県木曽郡上松町小川入国有林内 ●026452-2-2001 ●中央本線上松駅よりバス35分 ●8:30～16:00 ●休館日＝11月上旬～4月中旬 ●無料

博物館明治村

貴重な明治時代の建造物とともに鉄道関係の車両や施設が保存されている。鉄道記念物の明治天皇

御料車をはじめ、動態保存されている明治7年イギリス・シャープスチュワート製旧尾西鉄道蒸気機関車12号や京都市電N8号・N15号などが展示されている。

●愛知県犬山市内山1番地 ●0568-67-0314 ●名古屋鉄道小牧線明治村口駅よりバス10分 ●10:00～17:00(11月～2月は16:00まで) ●年中無休
●大人1,000円・高校生900円・小中学生500円

市立名古屋科学館

名古屋市電や蒸気機関車B6形が展示されている。

●愛知県名古屋市中区栄2丁目17番地22 ●052-201-4486 ●名古屋市営地下鉄東山線伏見駅より徒歩6分 ●9:30～17:00 ●休館日＝月曜日・第3金曜日(祝日の場合は第4金曜日)・12月29日～1月3日 ●大人300円・小人150円

旧長浜駅舎鉄道資料館

旧北陸鉄道(現在の北陸本線)開業時に建造され、鉄道記念物にもなっている現存最古の駅舎である旧長浜駅舎を中心に、旧29号分岐器ポイントや当時の鉄道資料を展示している。

●滋賀県長浜市北船町1番地5 ●0749-62-4091
●北陸本線長浜駅 ●9:00～14:30 ●休館日＝12月28日～1月3日 ●大人・小人とも100円

交通科学館

交通博物館とならぶ、わが国を代表する交通関係博物館。鉄道記念物の大阪駅時鐘の他、電気機関車EF52形など準鉄道記念物2点をはじめおよそ7,000点の資料を所蔵している。直接乗ったり操作することのできる実物や実物大模型が多い。

●大阪府大阪市港区波除3丁目 ●06-581-5771
●大阪環状線・地下鉄中央線弁天町駅より徒歩1分 ●9:30～17:00(入館は16:30まで) ●休館日＝月曜日(祝日の場合は翌日)・12月29日～1月3日 ●大人250円・中学生以下100円

梅小路蒸気機関車館

鉄道創業100年記念事業として近代産業発展の先駆者である蒸気機関車を動態保存するために設立。大型蒸気機関車の動態保存はここだけのもので、毎日展示運転されているD51形・C56形をはじめ、17両の蒸気機関車と貴重な資料などを展示している。
●京都府京都市下京区観喜寺町 ●075-314-2996
●東海道本線京都駅よりバス10分 ●9:30～17:00(入館は16:00まで) ●休館日＝月曜日(祝日の場合は翌日)・12月29日～1月3日 ●250円・小人150円

加悦SLの広場

わが国鉄道創生期の輸入車両から現在までの鉄道車両を展示している。なかでも、加悦鉄道蒸気機関車2号は阪神間の鉄道開業に際し輸入された貴重なもの。明治22年ドイツ・バンデルチーベン製客車ハブ3号も保存展示している。

●京都府与謝郡加悦町字加悦204番2 ●07724-2-3186 ●加悦鉄道加悦駅 ●日没まで ●無休
●大人300円・小人200円

宝塚電車館

阪急電鉄創業時の電車1号や千里山線に使われた電車デロ10号などの車両や大阪市電2階付電車のドイツ・ヘルブランド製台車を展示している。

●兵庫県宝塚市栄町1丁目1番57号(宝塚ファミリーランド内) ●0797-85-6306 ●阪急電鉄宝塚・今津線宝塚駅より徒歩5分 ●9:30～17:00
●休館日＝水曜日 ●無料(ただし宝塚ファミリーランド大人700円・小人350円の入園料が必要)

南海の歩み記念史列車館

新型車両に置き変わった南海電鉄の代表的な特急「こうや」号の車両を保存し、その車に南海電鉄に関係する資料を展示している。

- 大阪府泉南郡岬町淡輪 3990 ●07249-2-1005
- 南海電鉄南海本線みさき公園駅より徒歩 2 分
- 休館日＝火曜日（祝日の場合は翌日）・12月31日・1月1日 ●無料（ただしみさき公園大人 700 円・小人 350 円の入園料が必要）

大阪市市電保存館

かつて、大阪市民の足として親しまれた市電の代表車両 6 両を保存・展示している。2 階付電車 5 号や戦後路面電車の優秀車 3050 形などがある。

- 大阪府大阪市港区田中町 3 丁目（八幡屋交通公園内） ●06-571-0552 ●大阪市営地下鉄中央線朝潮橋駅より徒歩 5 分 ●休館日＝日曜・月曜・水曜・金曜日・祝日・12月28日～1月3日 ●10：00～16：00 ●無料

井笠鉄道記念館

旧新山駅舎を利用し、ドイツ・コッペル製井笠鉄道蒸気機関車 1 号をはじめとした車両・資料を展示している。

- 岡山県笠岡市山口 1457 番地 8 ●08656-5-2218
- 山陽本線笠岡駅よりバス 30 分 ●9：00～17：00
- 休館日＝水曜日・年末年始 ●無料

直方市石炭資料館

筑豊地区の石炭産業を見直すことを目的に開館した。石炭輸送に活躍した蒸気機関車や貨車を展示している。

- 福岡県直方市山部 692 番地 4 ●09492-2-0135
- 筑豊本線直方駅より徒歩 10 分 ●9：00～17：00（水曜日は 12：00 まで） ●休館日＝月曜日・祝日
- 大人 50 円・中学・高校生 30 円・小人 20 円

付 表 ー 1 鉄 道 記 念 物 一 覧

名 称	製造 建造年	製 造 所	意 義 ・ 価 値	所 在 地	指定年
1 号 機 関 車	明治4	バルカン社(英)	国鉄最古の蒸気機関車	交通博物館(東京都)	昭和33
1 号 御 料 車	明治9	国鉄神戸工場	国鉄最古の御料車 ^{の1台}	交通博物館(東京都)	昭和33
弁 慶 号 機 関 車	明治13	ポーター社(米)	北海道初の鉄道に使用	交通博物館(東京都)	昭和33
旧 長 浜 駅	明治15		現存する日本最古の駅舎	北陸本線長浜駅構内(滋賀県)	昭和33
0 哩 標 識	明治3	英 国 製		東海道本線汐留駅構内(東京都)	昭和33
善 光 号	明治14	マニング・ワールド社(英)	日本初の私鉄日本鉄道で使用	交通博物館(東京都)	昭和34
5 号 御 料 車	明治35	国鉄新橋工場		博物館明治村(愛知県)	昭和34
6 号 御 料 車	明治43	国鉄新橋工場		博物館明治村(愛知県)	昭和34
鉄 道 古 文 書				日本国有鉄道本社内(東京都)	昭和34
佐賀藩製造の機関車模型	明治18	佐 賀 藩	日本最古の鉄道模型	交通博物館(東京都)	昭和34
大 阪 駅 時 鐘	明治10			交通科学館(大阪府)	昭和35
旧 逢 坂 山 ず い 道 東 口	明治13		国産初のトンネル	東海道本線大津駅付近	昭和35
旧 手 宮 機 関 庫	明治17		日本最古の扇形機関庫	北海道鉄道記念館(小樽市元手宮駅構内)	昭和35
野 辺 地 防 雪 原 林	明治26		日本最古の防雪林	東北本線野辺地駅付近(青森県)	昭和35
開 拓 使 号 客 車	明治13	ハーランアンドホリングワース社(米)	北海道開拓時の木製客車	交通博物館(東京都)	昭和36
110 号 機 関 車	明治4	ヨークシャーエンジン社(英)	日本最古の蒸気機関車の1台	青梅鉄道公園(青梅線青梅駅・東京都)	昭和36
旧 長 浜 駅 29 号 分 岐 器	明治13	カ ム メ ル 社 (英)	日本最古のポイント	北陸本線長浜駅構内(滋賀県)	昭和36
ポ イ ン ト 部					
エドモンド・モレルの墓	昭和9			横浜外人墓地(神奈川県)	昭和37
秋田第1号鉄道飛砂防止林	大正10		日本最古の飛砂防止林	羽越本線下浜・新屋間(秋田県)	昭和37
キハ6401号蒸気動車	明治45	汽 車 会 社	日本初の蒸気動車	博物館明治村(愛知県)	昭和37
鉄道国有法案説明草稿	明治39			交通博物館(東京都)	昭和37
2 号 御 料 車	明治34	ファンデルティールベン社(独)		交通博物館(東京都)	昭和38
鉄道助佐藤政養文書				交通博物館(東京都)	昭和38
ア プ ト 式 鉄 道	明治25			信越本線軽井沢駅前(長野県)	昭和39
井 上 勝 の 墓	明治25			品川区東海寺大山墓地(東京都)	昭和39
ウェブ・エンド・トムソン式電気通票器		英 国 製		交通博物館内(東京都)	昭和39
旧 六 郷 川 橋 鉄 橋	明治4			中央鉄道学園三島分教所構内(静岡県)	昭和40
壱 岐 丸 の 号 鐘	明治37			交通博物館(東京都)	昭和42
7 号 御 料 車	大正3	国鉄新橋工場		読売ランド聖地公園(東京都)	昭和42
伊予鉄道1号機関車	明治21	ク ラ ウ ス 社 (独)	日本最古の軽便蒸気機関車	伊予鉄道梅津寺パーク(愛媛県)	昭和42
9 号 御 料 車	大正3	国鉄新橋工場		国鉄大井工場(東京都)	昭和44
10 号 御 料 車	大正11	国鉄大井工場		国鉄大井工場(東京都)	昭和44
12 号 御 料 車	大正13	国鉄大井工場		国鉄大井工場(東京都)	昭和44
国鉄バス1号	昭和5	東京瓦斯電気工業		交通博物館(東京都)	昭和44
ナ デ 6141 号 電 動 車	大正3	国鉄新橋工場	日本最古の電動車	国鉄大井工場(東京都)	昭和47

付 表 ー 2 準 鉄 道 記 念 物 一 覧

名 称	製造年 建造	製 造 所	意 義	所 在 地	指定年
しづか号機関車	明治17	ポーター社(米)	日本初の一等客車	北海道鉄道記念館(小樽市元手宮駅構内)	昭和38
い 1 号 客 車	明治25	北海道炭鉄鉄道手宮工場		北海道鉄道記念館(小樽市元手宮駅構内)	昭和38
四ツ谷トンネル入口飾付兜	明治26	東京美術学校		交通博物館(東京都)	昭和38
噴 水 小 僧	明治35			大阪駅構内	昭和38
義経号機関車	明治13	ポーター社(米)		国鉄鷹取工場(兵庫県)	昭和38
別子1号機関車	明治25	クラウド社(独)	日本初の可転式雪かき車	新居浜市別子町住友鉱山記念館	昭和38
大勝号機関車	明治28	北海道炭鉄鉄道手宮工場		北海道鉄道記念館(小樽市元手宮駅構内)	昭和39
キ601号回転式雪かき車	大正12	ロコモティブ社(米)		北海道鉄道記念館(小樽市元手宮駅構内)	昭和39
キ800号かき寄せ式雪かき車	昭和3			北海道鉄道記念館(小樽市元手宮駅構内)	昭和40
1800形(1801号)機関車	明治14	キットソン社(英)		交通科学館(大阪府)	昭和40
C 591 号 機 関 車	昭和16	汽 車 会 社 大 阪	日本初のかき寄せ式雪かき車	国鉄小倉工場(福岡県)	昭和40
北海道鉄道開通起点標	昭和8			北海道鉄道記念館(小樽市元手宮駅構内)	昭和41
車両更送発祥の地				山口県下関市竹崎町	昭和41
D 521 号 機 関 車	昭和18	国 鉄 浜 松 工 場		国鉄広島工場(広島県)	昭和41
形式10・26号機関車	明治24	クラウド社(独)		大分県宇佐市宇佐	昭和41
キハ 031 号 気 動 車	昭和31	東 急 車 輛	国産初の電気機関車	国鉄旭川工場(北海道旭川市)	昭和42
旧函館駅所在地	昭和37			北海道函館市海岸町	昭和42
国産アプト式鉄道	昭和9	日 立 製 作 所		信越本線横川駅構内(群馬県)	昭和42
九州鉄道株式会社株主総会報告				国鉄門司鉄道管理局(山口県)	昭和42
九州鉄道運輸法規類纂				国鉄門司鉄道管理局(山口県)	昭和42
ED 4010 号 機 関 車	大正8	国 鉄 大 宮 工 場	日本最古のランプ小屋	国鉄大宮工場(埼玉県)	昭和43
下関鉄道栈橋跡				山口県下関市竹崎町	昭和44
古文書(山陽鉄道旅客事務通達類纂)	明治38			国鉄広島鉄道管理局(広島県)	昭和44
D 51745 号 機 関 車	昭和18	日 本 車 輛		国鉄高崎鉄道管理局(群馬県)	昭和45
稲荷駅ランプ小屋	明治11			国鉄奈良線稲荷駅構内(京都府)	昭和45
C 57139 号 機 関 車	昭和15	三菱重工業神戸造船所		中部鉄道学園(愛知県名古屋市中区)	昭和46
D 51187 号 機 関 車	昭和12	国 鉄 大 宮 工 場		国鉄大宮工場(埼玉県)	昭和46
C 58333 号 機 関 車	昭和18	川 崎 車 輛		国鉄多度津工場(香川県)	昭和46
D 51488 号 機 関 車	昭和15	国 鉄 郡 山 工 場		国鉄米子駅構内(鳥取県)	昭和50
C 621 号 機 関 車	昭和23	日 立 製 作 所		広島鉄道学園(広島県)	昭和51
7 号 機 関 車	明治41		日本最古のランプ小屋	東海道本線熱海駅前(静岡県)	昭和51
回 転 変 流 機	昭和8	日 立 製 作 所		芦屋市芦屋変電所(兵庫県)	昭和51
回 転 変 流 機	昭和3	日 立 製 作 所		横須賀市田浦変電所(神奈川県)	昭和52
E F 551 号 電 気 機 関 車	昭和11	日 立 製 作 所		国鉄高崎第2機関区構内(群馬県)	昭和53

名 称	製造年 建造	製 造 所	意 義	所 在 地	指定年
E F 521 号 電 気 機 関 車	昭和 3	日 立 製 作 所	国産初の大型電気機関車	交通科学館（大阪府）	昭和53
ロ 481 号 客 車	明治39	鉄道作業局新橋工場	明治初期の代表的な二等車	国鉄多度津工場(香川県)	昭和53
ジョン・イングランドの墓				横浜外人墓地(神奈川県)	昭和55
ジョン・ダイアックの墓				横浜外人墓地(神奈川県)	昭和55
ゼオドラ・シャンの墓				横浜外人墓地(神奈川県)	昭和55
チャーレス・キングストンの墓				横浜外人墓地(神奈川県)	昭和55
ヘンリー・ホートンの墓				横浜外人墓地(神奈川県)	昭和55
E D 161 号 電 気 機 関 車	昭和 6	日 立 製 作 所	国産第 2 番目の省形電気機関車	青梅鉄道公園（青梅線青梅駅）	昭和55
モ ハ 52001 号 電 車	昭和11	川 崎 車 輦	急行として活躍した流線形電車	国鉄吹田工場（大阪府）	昭和56
DF 501 号 デ ィ ー ゼ ル 機 関 車	昭和32	三 菱 重 工 業	初の量産された高出力DL、電気式	国鉄多度津工場(香川県)	昭和58

付表－３ 都道府県別保存鉄道車両一覧

本表は、既刊の刊行物に掲載された記事や写真、当財団の行った全国の鉄道事業者宛のアンケート調査をもとに、編集スタッフの調査を加味して作成したものである。保存措置のとられている全車両を対象としたが、鉄道記念物、準鉄道記念物については、付表１・２にまとめたため、再掲していない。また、国鉄蒸気機関車は、博物館等で良好な保存が行われているものや他の車両と関連して保存意義のあるもののみを取りあげ、それ以外、すなわち、工場内での保管や自治体に貸与されて単に公園等に展示されているだけのものは付表－４にまとめた。車庫内に放置されていたり、“廃車体がたまたま残っている”というたぐいの車両については、対象外とした。

調査不備や時間的制約が重なったため、記載もれのものや、逆にすでに廃棄されたり移設されてしまっているものも多いと思われる。また、空欄や統一性に欠ける記載も多くなってしまった。それらについては、今後の調査課題とさせていただき、お気づきの点や新たな情報等をおもちの方は、当財団宛で一報願えれば幸いである。

注１）車両種別については、次の通りとする。

SL：蒸気機関車 EC：電車 SW：地下鉄
EL：電気機関車 PC：客車 TR：軌道線用電車
DL：内燃機関車 FC：貨車 SC：除雪・排雪車
DC：内燃動車 KC：ケーブルカー、モノレール

２）車両番号・形式・使用事業者は、最終使用時のを示す。ただし、保存に際して前歴の車両番号につけかえたものは、それに該当するものを記す。

３）（動）は動態保存車両を示す。この場合、使用事業者欄は、現在の使用事業者を記す。

４）製造年・製造所欄の（ ）は、改造または復元時を示す。

５）所在地欄に（非）を記した場所は、原則として非公開の場所を示す。ただし、（非）を記しなくとも、工場や車庫については、見学できない場合もある。

種別	車両番号	形式	使用事業者	製造年	製造所	所在地	備考
北海道							
SL	49678	国鉄 9600	日曹炭鉱	大10	川崎造船所	豊富町森林自然公園	天塩鉱業所専用鉄道用、元国鉄
EC	10	モハ 10	旭川電気軌道	大15	梅鉢鉄工所	旭川市内の喫茶店	
"	101	"	"	昭24	日本車輛東京	上川郡東川町郷土館	旭川市立郷土博物館
"	1001	"	"	昭30	"	旭川市立郷土博物館	
SL	C 57201	C 57	国鉄	昭22	三菱重工業	旭川市立郷土博物館 館神居古潭分館	機関車
"	29638	9600	"	大 7	国鉄小倉工場	"	
"	D 516	D 51	"	昭10	川崎車輛	"	マックレー ロータリー 機関車
"	59601	9600	"	大10	川崎造船所	名寄市立博物館	
SC	キ 911	キ 900	"	"	"	"	4 両組のキマロキ 除雪編成
"	キ 604	キ 600	"	"	"	"	
SL	D 51398	D 51	"	昭15	日本車輛	"	機関車
"	3	3	十勝鉄道	大 9	"	帯広市緑ヶ丘公園	
"	4	"	"	大 9	"	帯広市立図書館	国鉄8620と同形、 自社発注
"	22	"	北海道拓殖鉄道	昭 3	汽車会社	鹿追町運動公園	
DC	"	"	浜中町営軌道	"	"	浜中町茶内中学校	8 トンレールバス
SL	103	"	雄別炭礦鉄道	大11	コッペル	苫小牧市小樽 ^{バイ} ランド	C形タンク機
"	C 1165	C 11	"	昭10	川崎車輛	阿寒町郷土資料館	元国鉄 C 1165
"	58629	国鉄 8620	羽幌炭礦鉄道	大11	汽車会社	羽幌町児童会館	元国鉄58629

種別	車 両 番 号	形 式	使用事業者	製造年	製 造 所	所 在 地	備 考
S L	15	国鉄10	明治鋳業	明27	クラス	沼田町本願寺	元国鉄15
"	21		(動)丸瀬布町	昭3	雨宮製作所	森林公園いこいの森	元丸瀬布宮林署所属
P C			(動) "			"	元木曽森林鉄道
F C			(動) "			"	"
S L	14	11	夕張鉄道	昭2	日立製作所	夕張石炭の歴史村	
"	№4	9600	大夕張鉄道	昭16	"	"	国鉄9600と同形、自社発注
P C	ナハニフ151	ナハニフ150	夕張鉄道	昭12	日本車輛東京	"	車内に乗客モデル展示
S L	25	国鉄9600	"	大10	川崎造船所	長沼町馬追コミュニティ・センター	元国鉄49694
"	2	4110	美唄鉄道	大8	三菱造船所神戸	美唄市元東明駅構内	国鉄4110と同形、自社発注
"	C5898	C58	国鉄	昭14	汽車会社	深川市桜川公園内	
"	D51312	D51	"	昭14	日立製作所	S L ホテル	"
P C	オロネ102058	オロネ10	"	昭38	"	"	
"	オロネ102068	"	"	昭38	日本車輛	"	
"	ナシ207	ナシ20	"	昭39	"	"	
D C	キハ081	キハ08	国鉄	(昭36)	(国鉄苗穂工場)	北海道鉄道学園	客車オハ622改造
"	キハニ5005	キハニ5000	"	昭4	日本車輛	国鉄苗穂工場(非)	国鉄初のガソリン動車
T R	22(復元)	20	札幌市交通局	明34	名古屋電車	札幌市交通資料館	木製2軸電動客車
"	601	600	"	昭24	日本車輛	"	半鋼製2軸ボギー車
"	321	320	"	昭32	ナニワ工機	"	
"	TC1		"	昭36	日本車輛	"	M101(現役)と組んだ親子電車
"	D1041	D1040	"	昭39	東急車輛	"	路面ディーゼルカー最終形
"	A801-A802	A800	"	昭38	日本車輛	"	2連連結電動客車
S C	8		"	昭26	交通局工場	"	ブルーム式
"	11		"	昭33	"	"	プラウ式
"	DSB1		"	昭36	札幌総合鉄工	"	ブルーム式ディーゼル除雪車
S W	すずかけ		"	昭42	川崎重工業	"	高速電車第4次試験車
S C			"	昭41		"	高速電車試験除雪車、ブルーム式
"			"	昭44		"	" 真空式
S L	C126	C12	国鉄	昭8	汽車会社	北海道鉄道記念館	
"	C5550	C55	"	昭12	"	"	
"	C623	C62	"	(昭23)	(日立製作所)	"	北海道内最後のC62、D52改造
D C	キハ821	キハ82	"	昭35	富士重工業	"	
"	キシ8012	キシ80	"	昭36	日本車輛	"	
S C	キ718	キ700	"			"	広幅式雪かき車
"	キ270	キ100	"			"	
"	キ1567	キ550	"			"	
T R	312		函館市交通局	昭11	函館船梁	函館市梁川交通公園	
S L	S-304			昭16	日立製作所	㈱鉄原室蘭コース(非)	
"	S-205			昭13	"	" (〃)	

種別	車両番号	形式	使用事業者	製造年	製造所	所在地	備考
S L	D51320	D51	国鉄	昭14	日立製作所	追分町鉄道記念館	
青 森 県							
P C	オハ311	オハ31	津軽鉄道	昭2	汽車会社	津軽鉄道芦野公園駅	元国鉄オハ3126
岩 手 県							
S L	209		富士製鉄	昭17	立山重工業	金石市小川体育館	金石専用線で使用
"	17	国鉄10	明治鉱業	明27	クラス	遠野市伝承園	元国鉄17
E C	デハ3	デハ1	花巻電鉄	大14	雨宮製作所	花巻市材木町の公園	
宮 城 県							
E L	ED9111	ED91	国鉄	昭31	東芝	利府町	国鉄初の交流E L、仙山線で試験
S L	D511108	D51	"	昭19	日本車輛	仙台市民S L広場	
"	C58365	C58	"	昭19	川崎車輛	"	
"	C11351	C11	"	昭21	日本車輛	"	
P C	スハネ302122	スハネ30	"	昭12	新潟鉄工所	"	元スハネ31国鉄初の3等寝台車
"	オハ352004	オハ35	"	昭14	日本車輛	"	
E L	ED20	ED20	栗原電鉄	昭25	三菱重工業	栗原電鉄若柳車庫	凸形、762mmから改軌
T R	1 (復元)	モハ1	仙台市交通局	大15	川崎造船所	仙台市交通局車庫	創業時の木造単車
"	31	モハ30	"	昭9	日本車輛東京	馬場正夫 (個人) 宅	半鋼製単車
E L	ED7137	ED71	国鉄	昭35		船岡駅前	東北本線電化進展時の主力E L
P C	オハフ612527	オハフ61	"	(昭30)	(国鉄大宮工場)	"	
S L	C108	C10	ラサ工業株	昭5	川崎車輛	宮古市	
P C			松山人車軌道			仙台市仙台放送株	仙台市交通局で復元
秋 田 県							
S L	2		北海道庁			秋田市仁別森林公園	
"	K121	K2形	旧陸軍	昭19	川崎車輛	国鉄土崎工場 (非)	
"	11		同和鉱業	大15	雨宮製作所	小坂鉄道小坂駅前	C形タンク機
P C	ハ1		"	大5	日本車輛	"	32人乗り貴賓客車
E C	デハ3	デハ1	羽後交通	昭2	蒲田車輛	羽後元西保育園	雄勝鉄道開業当初より使用、木造

種別	車両番号	形式	使用事業者	製造年	製造所	所在地	備考
EL	EB111		秋田中央交通	昭27	日本鉄道自動車	五城目町五城目小学校	元越後交通長岡線 E B 111
PC	ナハフ20	ナハフ10	"	昭 9	新潟鉄工所	"	国鉄キハ41085を改造
DL	DF901	DF90	国鉄	昭31	日立製作所	東能代機関区(非)	
山 形 県							
EC	モハ3	モハ1	庄内交通	昭 5	日本車輛	善宝寺鉄道記念館	
"	モハ5	"	"	昭 4	"	そば処大松庵 (鶴岡市郊外)	元京王帝都電鉄デハ2405
"	モハ8	モハ8	"	昭17	"		
EL	ED1	ED1	山形交通	昭 4	川崎車輛	高島町鉄道記念館	
EC	モハ1	モハ1	"	昭 4	日本車輛	"	デハニ1を改造
FC	ワム204	ワム201	"			"	
EL	ED2	ED1	"	大14		榊山交ランド	
EC	モハ2	モハ1	"	昭 8	日本車輛	"	デハニ2を改造
福 島 県							
PC			三春馬車鉄道			郡山市三春公民館	レプリカ
茨 城 県							
SL	4		竜ヶ崎鉄道	大14	川崎造船所	竜ヶ崎市児童遊園地	
EL	ED151	ED15	国鉄	大15	日立製作所	日立製作所 水戸工場(非)	国鉄最初の国産E L
"			日本鉱業		"	"	8トン2軸L形
PC	スエ383	スエ38	国鉄	(昭37)		広瀬こういち(個人宅)	カニ29を改造
栃 木 県							
EL	EF577	EF57	国鉄	昭17	日立製作所	宇都宮市東公園	
DL	13		住友セメント			葛生町会沢小学校	
FC			"			"	鉱車、人車
SL	1412		関東鉄道	明29	クラウド	おもちゃの町トミー工場	元国鉄1412→鹿島参宮鉄道
"	5		"	大10	日本車輛	おもちゃの町駅前	C形タンク機
EL			足尾銅山			足尾銅山観光	鉱山用E L
FC			"			"	鉱車
SL	30	B3	東武鉄道	大 3	B・ピーコック	葛生町	2 B形テンダー機
"	58	B1	"	明30	"	おもちゃの町	元国鉄5551
"	1080	1070	日鉄鉱業羽鶴	明33	ネルソン		元国鉄1080→日鉄鉱業赤谷

種別	車 両 番 号	形 式	使用事業者	製造年	製 造 所	所 在 地	備 考
群馬県							
EL	EF1628	EF16	国鉄	(昭32)	(国鉄大宮工場)	水上町町営駐車場	EF15を改造、水上一石打間補機
SL	D51561	D51	"	昭16	国鉄苗穂工場	川場村SLホテル	
PC	ナハネ2074	ナハネ20	"	昭38	日立製作所	"	
"	ナハネ2086	ナハネ20	"	昭38	"	"	
"	ナハネ2078	"	"	昭38	"	"	
"	ナハネ2085	"	"	昭38	"	"	
"	ナハネ2066	"	"	昭35	"	"	
"	ナハネフ22503	ナハネフ22	"	(昭43)	(国鉄大宮工場)	"	ナハフ2052(昭34・日立製)を改造
"	オロネ1088	オロネ10	"	昭40	日本車輛	長野原町 列車ホテル	
"	オロネ1090	"	"	昭40	"	"	
"	オロネ1091	"	"	昭40	"	"	
SL	5	B1	東武鉄道	明31	B・ピーコック	館林市分福センター	国鉄5500と同形、自社購入 伊香保軌道線で使用 置戸宮林署で使用
TR	デハ27	"	"	"	"	平形医院(渋川市)	
SL	3	"	宮林局	大10	ボールドウィン	利根村林業機械化 センター	
DL	"	MO形	"	大15	ホイットコム	"	
"	DB10	"	"	昭30	協三工業	"	
PC	"	B形	"	"	"	"	
FC	"	"	"	"	"	"	
埼玉県							
SL	6	B1	東武鉄道	明31	B・ピーコック	東武動物公園	国鉄5500と同形、自社発注 1台1モーター両軸駆動EL 東武電化時の第1陣電車
EL	ED5052	ED5050	"	昭32	日立製作所	"	
EC	デハ5	デハ1	"	昭3	日本車輛東京	"	
"	トク500	トク500	"	"	"	"	特別車・サロンカー、レプリカ車
TR	203	200	"	昭29	汽車会社	"	日光軌道線用連接車
EC	モハ7329	モハ7300	"	昭34	日本車輛	"	電気部品はモハ7301より流用、 車体新
TR	6219	6000	東京都交通局	昭29	"	"	
SL	37	B4	東武鉄道	明31	シャープスチュアート	志木市立教高校	元国鉄5652
"	40	"	"	明31	"	川越市はつかり公園	元国鉄5655
DC	キハ2002	キハ2000	"	昭29	東急車輛	妻沼町中央公民館 栗橋町 建設省工事事務所	熊谷線(東武唯一の非電化)で使用 河川工事用車両
DL	"	"	建設省	"	"	"	"
FC	"	"	"	"	"	"	"
SL	4	"	西武鉄道	明19	ナスミスウィルノン	所沢市ユネスコ村	元国鉄403
"	527	K2形	"	"	川崎重工業	"	C形タンク機
"	537	K2形	"	"	"	"	E形タンク機
EL	E61	E61	"	大12	G. E.	"	元国鉄ED111
PC	31～38(8両)	"	"	"	"	"	西武鉄道山口線用客車

種別	車 両 番 号	形 式	使用事業者	製造年	製 造 所	所 在 地	備 考
EC	デハ236	デハ230	京浜急行電鉄	昭4	川崎車輛	川口市児童文化センター	元湘南電気鉄道 デ6
SL	205	200	雄別炭鉱鉄道	大12	コッペル	川越市角栄幼稚園	
"	D5196	D51	国鉄	昭13	汽車会社	長瀬町 SL ホテル	
PC	ナロネ21153	ナロネ21	"	昭38	日立製作所	"	
"	ナハネ2058	ナハネ20	"	昭34	"	"	
"	ナハネ2056	"	"	昭33	"	"	
"	ナハネフ22502	ナハネフ22	"	(昭43)	(国鉄大宮工場)	"	
東 京 都							
SL	9856	9850	国鉄	明45	ヘンシェル	交通博物館	マレー形、急勾配用
"	C57135	C57	"	昭15	三菱重工業	"	国鉄最後の旅客列車牽引 SL
PC			松山人車軌道			"	人車軌道用客車
"				(昭45)		"	最古客車、レブリカ
SL	2221	2120	国鉄	明38	ノースブリティッシュ	青梅鉄道公園	急勾配用、国鉄最後の新造 SL
"	5540	5500	"	明30	B・ピーコック	"	
"	8620	8620	"	大 1	汽車会社	"	
"	9608	9600	"	大 2	川崎造船所	"	
"	C111	C11	"	昭 7	汽車会社	"	
"	E102	E10	"	昭23	"	"	
"	C515	C51	"	大 9	国鉄浜松工場	"	
"	D51452	D51	"	昭14	汽車会社	"	
PC	マイテ3911	マイテ39	"	昭 5	国鉄大井工場	"	
SL	34	B3	東武鉄道	大 3	B・ピーコック	大田区萩中交通公園	2Bテンダー機、自社購入
"	39		"	明31	シャープスチュアート	東京交通短大(池袋)	元国鉄 5654
"	3		西武鉄道	明24	ダブス	昭和鉄道学園	元国鉄 220→多摩鉄道
"	5		"	明29	ナスミスウィルソン	保谷職員養成所	元川越鉄道
"	6		西武建材			玉川上水駅近く	
"	7		西武鉄道	明30	ピッツバーグ	品川区東品川公園	元阪鶴鉄道→国鉄2850
"		K2	"	昭19	川崎車輛	保谷職員養成所	
EL	E12		"	大12	ウェスチングハウス	保谷車両管理所(非)	元武蔵野鉄道
PC	ハフ1		"	明27	三田製作所	" (非)	
EL	EB101	EB10	国鉄	昭 2	芝浦製作所	府中市交通遊園	元蓄電池機関車 AB101
PC	スハフ322146	スハフ32	"			小金井市小金井公園	
EC	デハ2410	デハ2400	京王帝都電鉄	昭17	日本車輛	多摩動物公園	京王線で使用
TR	34	デハ30	東京急行電鉄	昭 2	汽車会社	世田谷区二子王川園	元玉川線専用車両
"	70	デハ70	"	昭17	川崎車輛	"	" 左右非対象
"	91	デハ80	"	昭27	東急車輛	世田谷区総合運動場	" 鋼体化改造車
EC	クハ3662	クハ3600	"	昭22	川崎車輛	府中市斉藤病院	戦災復旧車
"	モハ1406	モハ1400	小田急電鉄	昭 4	"	小田急経堂教習所	

種別	車両番号	形式	使用事業者	製造年	製造所	所在地	備考
EC	デハ1601	デハ1600	小田急電鉄	昭17	川崎車輛	清瀬市円福寺	日本初の地下鉄車両
SW	1001	モハ1000	営団地下鉄	昭2	日本車輛	営団綾瀬車庫(非)	
TR	22	20	東京都交通局			文京区神明 都電車庫跡	
"	6003	6000	"	昭22	日国工業	"	
"	6001	6000	"	昭22	"	北区飛鳥山公園	
"	5501	5500	"	昭28	ナニワ工機	台東区上野公園	
SL	1		有田鉄道	明45	コッペル	板橋区城北交通公園	8.5トンB形タンク機
"	4		王子製紙	昭10	橋本鉄工所	紙の博物館	苫小牧工場で使用
EL	EF5891	EF58	サッポロビール 恵比寿工場	昭31	東芝	渋谷区恵比寿	ピアステーション恵比寿
神奈川県							
EC	10	モハ1	小田急電鉄	昭2	日本車輛	小田急大野工場(非)	小田急開業時の電車、後に熊本電気鉄道へ移籍(デハ300形)
"	1105	デハ1100	"	昭2	"	"(非)	
"	2201	デハ2200	"	昭29	"	"(非)	小田急初の高性能電車、通称“ネコ”
"	2218		"		"	藤沢市辻堂海浜公園	"
EL	ED1011	デキ1010	"	昭2	川崎造船所	小田急鉄道資料館	
TR	106		江ノ島電鉄	昭6	新潟鉄工所	鎌倉市極楽寺	
"	107		"	昭6	"	" 由比ヶ浜公園	
"	108		"	昭6	"	江ノ島駅構内	
"	702	700	川崎市交通局	(昭29)	(日本鉄道自動車)	交通児童公園	都電木造電車を改造
"	706	700	"	(昭29)	(")	川崎市桜川公園(非)	"
"	523	500	横浜市交通局	昭3	蒲田車輛	横浜市電保存館	
"	1007	1000	"	昭3	"	"	横浜市交通局初のボギー車
"	1104	1100	"	昭11	梅鉢鉄工所	"	
"	1311	1300	"	昭22	汽車会社	"	
"	1510	1500	"	昭25	日立製作所	"	
"	1601	1600	"	昭32	横浜市交通局	"	横浜市交通局最後の新造形式
FC	10	10	"			"	無蓋、補修資材を運搬
TR	1205	1200	"	昭17	木南車輛	横浜市本牧市民公園	
"	1518	1500	"	昭26	日立製作所	" 野毛山動物園	
"	204	デハ200	東京急行電鉄	昭30	東急車輛	東急高津駅	元玉川線専用平行カルダン車
EC	デ1	デ1	京浜急行電鉄	昭5	川崎車輛	京浜急行 久里浜工場(非)	
"	デ51	デ51	"	大13	汽車会社	"	
"	249	デハ230	"	昭5	川崎車輛	三浦市油壺 マリンパーク	
"	250	デハ230	"	昭5	"	"	
"	601	デハ600	"	昭31	東急車輛	逗子市第一運動公園	
SL	3		神中鉄道	大15	汽車会社	相模鉄道かしわ台 電車基地(非)	
PC	ハ20		"	大15	"	"	
SL	112		日本鋼管	昭14	川崎車輛	日本鋼管 京浜製鉄所(非)	
EC	21	20	箱根登山鉄道	大10	"	箱根登山鉄道強羅駅	

種別	車両番号	形式	使用事業者	製造年	製造所	所在地	備考
EC	113	モハ3	箱根登山鉄道	昭10	川崎車輛	箱根登山鉄道 入生田車庫	
"	115	"	"	昭10	"	"	
千葉県							
SL	1		小湊鉄道	大13	ボールドウィン	小湊鉄道五井車庫	千葉県指定文化財
"	2		"	大13	"	"	"
"	B104		"	明27	B・ピーコック	"	"
DL			ヤマサ醤油		ドイツ製	ヤマサ醤油第三工場	
TR	206	デハ200	東京急行電鉄	昭32	東急車輛	野田市清水公園	玉川線専用平行カルダン車
SL	NUS5		川崎製鉄	昭28	川崎車輛	千葉市千葉公園	
"	NUS6		"	昭28	"	" 菰池公園	
"	NUS7		"	昭28	"	" 稲毛海岸	
PC	キハ2003	キハ2000	東武鉄道	昭29	東急車輛	東船橋駅付近の 学習塾	熊谷線(東武唯一の非電化) で使用
FC	2両				アメリカ製	船橋市ヘルセンタ跡	
DL			木曽森林鉄道		酒井製作所	習志野市森林公園	5トン
PC		B形	"			"	
"	ハニフ106		九十九里鉄道	昭2	雨宮製作所	鴫ヶ峰幼稚園	
DC	ケハ107		"	大14	丸山車輛	片貝幼稚園	
EL	デキ3	デキ	銚子電気鉄道	大11	アルゲマイネ	銚子電鉄仲の町駅	
山梨県							
EL	ED1615	ED16	国鉄	昭6	日立製作所	甲府市若草町 総合会館	
"	ED171	ED17	"	大12	E. E.	甲府市舞鶴公園	
SL	3		三井埠頭			富士急ハイランド	
長野県							
EL	デキ13	デキ12	草軽電気鉄道	大9	ジェフリー	軽井沢町中央公民館	L形
"	ED422	ED42	国鉄	昭9	東芝	" 東部小学校	アプト式EL
"	ED191	ED19	"	大15	ウェスチングハウス	箕輪町郷土博物館	最も遅くまで残った輸入EL
DC	キホハニ56	キホハニ51	佐久鉄道	昭5	日本車輛	佐久市中込学校 (教育資料館)	別府鉄道へ移籍し、廃線(昭59) まで活躍
EC	モハ1001	モハ1000	長野電鉄	昭23	日本車輛	長野電鉄須坂駅構内	
"	デハニ201	デハニ200	"	大15	汽車会社	"	
EL	ED502	ED50	"	昭2	日立製作所	"	

種別	車 両 番 号	形 式	使用事業者	製造年	製 造 所	所 在 地	備 考	
TR	1503	1500	横浜市交通局	昭26	日立製作所	北御牧村民プール	元院電デハ968→信濃鉄道客車	
PC	ハニフ1		松本電気鉄道	明37	甲武飯田町工場	松本電気鉄道新前村車庫		
DL	No.93		木曽森林鉄道		酒井製作所	長野市長野営林局		
PC			〃			〃		
SL	1		〃	大4	ボールドウィン	上松町森林鉄道記念館		
DL		C4形	〃			〃		
〃	No.120		〃			〃		
PC			〃			〃		理髪車
〃			〃			〃		特製C形客車
DL			〃			上松駅前		
PC			〃			〃		
DL			〃		酒井製作所	王滝村滝越		やまばと号
PC			〃			〃		〃
SL	2		〃		ボールドウィン	木曽福島駅近く		
〃	C5696	C56	国鉄	昭12	日本車輛	野辺山高原SLホテル		
PC	オロネ102008	オロネ10	〃	昭34	〃	〃		
〃	オロネ102071	オロネ10	〃	昭38	〃	〃		
〃	オロネ102016	オロネ10	〃	昭34	〃	〃		
〃	オロネ1069	オロネ10	〃	昭38	〃	〃		
〃	オロネ1028	オロネ10	〃	昭35	日立製作所	〃		
新 潟 県								
SL	2		東洋活性白土	昭31	協三工業	糸魚川市美山公園(予定)	6トンB形タンク機	
〃	1		〃			糸魚川市谷村建設玉水園	5トンB形タンク機	
〃	3		羅須地人協会	昭14	楠木工業	東洋活性白土工場内	3.5トンB形ボトムタンク機	
〃	2		頸城鉄道	明44	コッペル	台湾基隆炭砒より頸城自動車本社前		
〃	1		信越化学	昭2	日本車輛	上越市五智交通公園	B形タンク機	
SC	ラキ1		頸城鉄道	(昭24)	(頸城鉄道工場)	東洋活性白土工場内	元魚沼鉄直→国鉄ケハ371	
PC	ホハ3		〃	大3	日本車輛	頸城村大養小学校		
〃	ハ5			明44	〃	新潟市自然科学館		
EC	クハ181-45	クハ181	国鉄	昭40	汽車会社	国鉄新津車両管理所(非)		
〃	クモニ83001	クモニ83	〃	(昭42)	(国鉄盛岡工場)	〃 (〃)		
DL	DD211	DD21	〃	昭39	日本車輛	〃 (〃)	モハ72119を改造	
EC	サハ306	サハ300	越後交通			ドライブイン観音山		

種別	車 両 番 号	形 式	使用事業者	製造年	製 造 所	所 在 地	備 考
富 山 県							
DC	5 EM-D		富山営林署			立山風土紀の丘 資 料 館	中越鉄道（通称“中越弁慶”） →国鉄 1052
DL	MRT 20		”			”	
SL	3		中越鉄道	昭 29	ナスミス・ウィルソン	砺波市園芸試験場	
EC	モハ 7542		富山地方鉄道	昭 11	日本車輛東京	太閤山ランド	
TR	5027	デ5010	加越能鉄道	昭 25	日立製作所	滑川市行田公園	
”	5028	”	”	”	”	”	
EC	クハ123	クハ 120	富山地方鉄道	昭 6	日本車輛	滑川市東福野 自然公園	
”	モハ 7531	モハ 7530	”	昭 16	”	”	
SL	D51260	D51	国鉄	昭 14	国鉄長野工場	滑川市東福野自然 公園内 S L ホテル	
PC	オハ352370	オハ35	”			”	
”	オハフ352193	オハフ 35	”			”	
”	ナハネ 2071	ナハネ 20	”	昭 35	日立製作所	”	
”	ナハネ 2064	”	”	昭 35	”	”	
”	オロネ 1089	オロネ 10	”	昭 40	日本車輛	”	
石 川 県							
SL	C 155		尾小屋鉄道	昭 24	立山重工業	元尾小屋鉄道 尾小屋駅	(動)赤門軽便鉄道保存会所有 (”) ” (”) ”
DC	キハ3		”	昭 29	汽車会社	”	
PC	ハフ3		”	大 7	名古屋電車	”	
DL	DC 122		”	昭 33	協三工業	”	
PC	ホハフ7		”	大 13	日本車輛	”	
DC	キハ2		”	昭 13	日立製作所	”	
DL	DC 121		”	昭 27	協三工業	小松市小松児童会 館 栗津公園	
PC	ホハフ3		”	大 10	梅鉢鉄工所	”	
”	ホハフ8		”	大 13	日本車両	”	
DC	キハ1		”	昭 12	”	”	
PC	ハフ1		”	大 7	名古屋電車	ドライブイン北国	
”	ハフ2		”	大 7	”	”	
福 井 県							
EL	ED 701	ED 70	国鉄	昭 32	三菱重工業	敦賀第二機関区	最初の量産実用交流 E L
岐 阜 県							
EC	モ 767	モ 750	名古屋鉄道	昭 3	日本車輛	養老町養老ランド	元瀬戸電ホ 100 形
SC	キ 132	キ 100	国鉄			高山市昭和児童公園	
DL			木曽森林鉄道			高山市宮峠の ドライブイン	
PC			”			”	
FC			”			”	

種別	車 両 番 号	形 式	使用事業者	製造年	製 造 所	所 在 地	備 考
	静 岡 県						
S L	C11227	C11	(動)大井川鉄道	昭17	日本車輛	金谷一千頭間運行	
"	C5644	C56	(動) "	昭11	三菱重工業	"	
E C	3001	デハ3000	(動) "	昭32	日本車輛	"	元小田急 S E 車 1 編成
"	3002	"	(動) "	昭32	"	"	"
"	3003	"	(動) "	昭32	"	"	"
"	3004	"	(動) "	昭32	"	"	"
"	3005	"	(動) "	昭32	"	"	"
P C	オハ352022	オハ35	(動) "	昭14	"	"	
"	オハ352149	"	(動) "	昭15	国鉄小倉工場	"	
"	オハ352435	"	(動) "	昭16	日本車輛	"	
"	オハ35459	"	(動) "	昭16	"	"	
"	オハ352559	"	(動) "	昭17	"	"	
"	オハ352857	"	(動) "	昭21	"	"	
"	オハフ332215	オハフ33	(動) "	昭16	川崎車輛	"	
"	オハフ33469	"	(動) "	昭23	日立製作所	"	
"	オハ472081	オハ47	(動) "	昭27	"	"	
"	スハフ422286	スハフ42	(動) "	昭29	"	"	
S L	1275	1275	(動) "	大11	コッペル	千頭一川根両国間 運行	元新潟臨港開発 A1 →国鉄 1275
"	1 (いずも)		(動) "	"	"	"	元一畑軽便鉄道 4 →住友セメント
"	49616	国鉄 9600	大井川鉄道所有	大 9	川崎造船所	せんず S L 資料館	
"	2109	" 2100	"	明24	ダブス	"	
"	C12164	" C12	"	昭12	日本車輛	"	
E C	モハ301	モハ 300	"	大11	汽車会社	"	元国鉄モハ1035 →三信鉄道デ307
"	モハ305	"	"	昭 3	新潟鉄工所	"	元富士身延鉄道モハ113 →国鉄 モハ93009
"	モハ306	"	"	昭 3	"	"	元富士身延鉄道モハ110 →国 鉄 モハ93006
"	クハ507	"	"	昭 3	川崎造船所	"	元西武鉄道クモハ 160
D L	DB10		千頭森林鉄道			大井川鉄道千頭駅前	
"	GM10		"			"	
F C	(2両)		"			"	
D L			"	昭30	岩崎レール工業	寸又峡温泉	
P C			"			"	
T R	6181	6000	東京都交通局	昭25		熱海市熱海城内	
"	6189	"	"	昭25		"	
"	モハ65		静岡鉄道	昭11	汽車会社	清水市清水港湾資料館	清水市内線用車両
E C	21-59		国鉄			富士市新通町公園	新幹線用
S L	ケ91	ケ 90	"	大 7	大日本軌道	浜松市児童会館	元東濃鉄道 2 →国鉄
"	B15		静岡鉄道			静岡市児童文化会館	

種別	車両番号	形式	使用事業者	製造年	製造所	所在地	備考
愛知県							
SL	1		尾西鉄道	明29	ブルックス	博物館明治村	
"	9		日本鋼管鶴見	明45	ボールドウィン	"	(動)
"	12		尾西鉄道	明7	シャープスチュアート	"	(動)
PC	ハフ11		羽後交通	明41	天野工場	"	(動)
"	ハフ13		"	大1	新宮鉄道	"	(動)
"	ハフ14		"	大1	"	"	(動)
TR	No1	狭軌1形	京都市交通局			"	(動)元N電8号
"	No2	"	"			"	(動)" 15号
EC	モ401	モ400	名古屋鉄道	(昭27)	(日本車輛)	岡崎市南公園	谷汲鉄道開業時の車両
"	モ766	モ750	"	昭3	日本車輛	瀬戸市市民公園	
EL	デキ202	デキ200	"	昭3	"	"	
EC	モ583	モ580	"	昭30	"	南知多ビーチランド	岐阜市内線用
"	モ852	モ850	"	昭12	"	"	流線形、通称“なまず”
"	モ3501	モ3500	"	昭17	"	"	
"	ク2351	ク2300	"	昭12	"	"	
"	ク2501	ク2500	"	昭17	"	"	
EL	デキ201	デキ200	"	昭3	"	"	
EC	モ805	モ800	"	昭10	"	豊橋市鞍ヶ池公園	
"	ク2313	ク2300	"	昭13	"	"	
SL	B11	B10		昭49	協三工業	幡豆町児童公園 (愛知こどもの国)	
"	B12	"		昭49	"	"	
EC	モ565	モ560	北恵那鉄道	昭2	日本車輛	飛鳥村レストラン エルザ	
EL	デキ251		"			"	
EC	ク81	ク80	"	昭11	日本車輛	小牧市内のラーメン店	元名古屋鉄道72290形
TR	モ3602	モ3600	豊橋鉄道	昭12	日立製作所	豊橋市子供自然公園	元三重交通神都線モ542
"	モ3901	モ3900	"	昭23	新潟鉄工所	"	元名古屋市交通局1173
EC	モハ14	モハ10	"	大14	日本車輛	設楽町奥三河郷土館	田口線用、元豊川鉄道モハ14→国鉄
EL	デキ201		"			渥美フラワーセンター	
FC	ワム21		"			"	
SL	2412	2400	石原産業	明37	ハノマーク	名古屋市立科学館	元国鉄2412
TR	1401	1400	名古屋市交通局	昭11	日本車輛	"	
"	3003	3000	"	昭19	木南車輛	"	戦前最後の連接車
	VONA(A車)					"	新交通システム
TR	1475	1400	名古屋市交通局	昭16	日本車輛	名古屋市東山総合公園	1400形ラストナンバー
FC	2		"	(大15)		"	電動貨車、元2号を改造
TR	1603	1600	"	昭25	日本車輛	刈谷市交通公園	名古屋市電最多両数(76両)形式
"	1638	1600	"	昭26	"	春日井市交通児童公園	"
"	1814	1800	"	昭28	"	豊田市交通公園	
EC	クモハ52004	クモハ52	国鉄	昭12	"	日本車輛豊川工場(非)	流線形、飯田線で活躍
KC			上野モノレール		"	" (非)	

種別	車 両 番 号	形 式	使用事業者	製造年	製 造 所	所 在 地	備 考	
DL	DB5-76		石原産業			豊橋市地下資源館	坑内バッテリーロコ	
"			木曽森林鉄道			豊橋市こじま保育園		
PC			"			"		
FC			"			"		
SL	ケ90	ケ90	国鉄	大7	大日本軌道	国鉄中部鉄道学園	元東濃鉄道1→国鉄	
滋 賀 県								
三 重 県								
EC	モニ226	モニ220	近畿日本鉄道	昭6	日本車輛	四日市市スポーツランド	八王子・内部線用ナロー電車	
SL	7		北沢産業			長島温泉 スパワールド		
"	15		日本鋼管			"		
"	122		"			"		
"	236		明治鋳業			"	元日産化学	
"	C1101	C11	日本炭 鉱高松	昭16	日立製作所	"		
EL	ED222		三岐鉄道	大14	ウェスチングハウス	大安町運動公園		元信濃鉄道→国鉄ED222
京 都 府								
SL	8630	8620	国鉄	大3	汽車会社	梅小路蒸気機関車館	N電 "、児童文庫に利用 児童文庫に利用 元日本冶金工業 元国鉄123→篠上鉄道123	
"	9633	9600	"	大3	川崎造船所	"		
"	B2010	B20	"	昭21	立山重工業	"		
"	C1164	C11	"	昭10	川崎車輛	"		
"	C51239	C51	"	昭2	汽車会社	"		
"	C5345	C53	"	昭3	"	"		
"	C551	C55	"	昭9	川崎車輛	"		
"	C56160	C56	"	昭14	"	"		
"	C581	C58	"	昭13	汽車会社	"		
"	C59164	C59	"	昭19	日立製作所	"		
"	C612	C61	"	(昭23)	(国鉄浜松工場)	"		
"	C622	C62	"	(昭23)	(日立製作所)	"		
"	D50140	D50	"	大15	日立製作所	"		
"	D511	D51	"	昭10	川崎車輛	"		
"	D51200	"	"	昭15	国鉄浜松工場	"		
"	D52468	D52	"	昭21	三菱重工業	"		
TR	No.2	狭軌1形	京都市交通局			平安神宮		
"	No.6	"	"			京都市大宮交通公園		"
"	1860	1800	"	(昭43)		"		児童文庫に利用
SL	C-160		加悦鉄道	昭17	李江機械製作所	"		元日本冶金工業
"	2		"	明6	スチブンソン	加悦SLの広場		元国鉄123→篠上鉄道123

種別	車両番号	形式	使用事業者	製造年	製造所	所在地	備考
SL	4		加悦鉄道	大11	川崎造船所	加悦SLの広場	元長野電鉄4
"	1261		"	大12	日本車輛	"	元簸上鉄道6→国鉄
"	C57189	C57	国鉄	昭21	三菱重工業三原	"	
"	C58390	C58	"	昭21	汽車会社	"	
PC	ハブ2		加悦鉄道	大5	名古屋電車	"	元伊賀鉄道ハ11
"	ハブ3		"	明22	ハンデルチーベン	"	元伊賀鉄道ハブ2
"	ハ10		"	大15	梅鉢鉄工所	"	
"	ハ4995		国鉄	明26	国鉄新橋工場	"	国鉄ハ4995→加悦鉄道ハ20
SC	キ165	キ100	"	昭13	国鉄土橋工場	"	
FC	サハ3104		加悦鉄道	大14	藤永田造船所	"	元東京急行電鉄
TC	ヨ2047		"			"	
"	ハブ3		"			"	
大 阪 府							
SL	223		国鉄	明35	汽車会社	交通科学館	
"	D512	D51	"	昭10	川崎車輛	"	
"	C6226	C62	"	(昭23)	(川崎車輛)	"	
EC	16-1	O系	"	昭39	日本車輛東京	"	新幹線電車
"	21-1	"	"	昭39	"	"	"
"	22-1	"	"	昭39	"	"	"
"	35-1	"	"	昭39	"	"	"
DC	キハ813	キハ81	"	昭36	日本車輛	"	初の特急用ディーゼル動車
PC	スシ28301	スシ28	"			"	
"	ナシ2024	ナシ20	"	昭34	日本車輛	"	
"	マロネフ591	マロネフ59	"	昭13	国鉄鷹取工場	"	
"	マイテ492	マイテ49	"	昭13	国鉄大井工場	"	
DL	DF5018	DF50	"	昭33	三菱重工業	"	
"	DD5433	DD54	"	昭41	"	"	
"	ML-500		"			"	リニアモーターカー
KC	Na61		サンフランシスコ市営			"	
TR	5(復元)	5	大阪市交通局	(昭28)		大阪市電保存館	大12製720号(2階電車)を改造復元
"	25	散水車	"	大14	藤永田造船所	"	完全形で残った戦前の散水車
"	30	11	"	明45		"	2期線開業後に大量製造、元285
"	528	501	"	明44		"	大阪市電初のボギー車
"	1644	1601	"	昭4		"	大阪市電初の鋼製大形低床ボギー車
"	3050	3001	"	昭31	日立製作所	"	大阪市電最後の新造形式
"	3045	3001	"	昭31	"	大阪市八幡屋交通公園	"
"	801	801	"	(昭7)	(交通局工場)	大阪市交通局(非)	木造1001形(大10製)の鋼体化
"	2201	2201	"	昭29		"(非)	
"	644	601	"	大3	梅鉢鉄工所	"(非)	

種別	車両番号	形式	使用事業者	製造年	製造所	所在地	備考
SW	105	100	大阪市交通局	昭5	田中車輛	大阪市交通局研修所(非)	
EC	63	60	京阪電気鉄道	昭9	日本車輛	枚方市枚方パーク	日本最初の連接車、びわこ号
"	モハ1261	モハ1251	南海電気鉄道	昭13	梅鉢鉄工所	高石市浜寺公園	
EL	5107		"	大12	"	堺市さやま遊園	
TR	モ212	モ205	"	(昭13)	(南海鉄道)	堺市賢明学院幼稚園	木造1形を自社工場で鋼体化
"	モ223	"	"	(昭13)	(")	東大阪市鴨高田神社	"
EC	サハ1895		"	昭25	富士車輛	堺市中百舌鳥 グリーンパーク	
SL	C1238	C12	国鉄	昭8	日立製作所	共永興業	
"	C5698	C56	"	昭12	日本車輛	"	
"	C5848	C58	"	昭13	川崎車輛	"	
"	C5866	"	"	昭13	"	大阪城公園 レストハウス	S.58.9 共永興業→大阪市に寄贈
"	C57148	C57	"	昭15	三菱重工	共永興業	
EL	EH1061	EH10	"	昭32	東芝	東淀川区東淡路公園	
"	EF15120	EF15	"	昭29	三菱重工業	大阪市新在家緑地	
DL	DF504	DF50	"	昭32		東淀川区豊中西 第4号公園	
EC	21-2			昭39	日本車輛東京	吹田市関西鉄道学園	新幹線電車
"	22-2			昭39	"	"	"
TR	モハ229	モ205	阪堺電気軌道	(昭13)	(南海鉄道)	大阪産業大学	木造1形を自社工場で鋼体化
EC	モハ52001	モハ52	国鉄	昭10	川崎車輛	国鉄吹田工場(非)	流線形
"	116	デ1100	阪急電鉄	昭3	汽車会社	摂津市阪急正雀工場	元新京阪鉄道
"	900	900	"	昭5	川崎車輛		
"	20001	20000	南海電気鉄道	昭36	帝国車輛	南海の歩み記念史 列車館	特急「こうや」号に使用
"	20002	"	"	"	"	"	"
奈良県							
TR	1(復元)	デボ1	近畿日本鉄道	大2	汽車会社	奈良市あやめ池遊樂地	元大阪電気軌道1号車
和歌山県							
TR	モ217	モ205	南海電気鉄道	(昭13)	(南海鉄道)	和歌山市交通公園	木造車1形を自社工場で鋼体化
"	321		"			" 岡公園	
"	モ226	モ205	"	(昭13)	(南海鉄道)	四恩学園	木造車1形を自社工場で鋼体化
"	モ227	"	"	(昭13)	(")	"	"

種別	車 両 番 号	形 式	使用事業者	製造年	製 造 所	所 在 地	備 考
兵 庫 県							
EL	EF527	FF52	国鉄	昭 3	川崎車輛	川崎重工業兵庫工場	国産初の大形EL
EC	クハ181-1	クハ181	〃	昭23	川崎重工業	〃	
〃	602	600	阪急電鉄	大14	川崎造船所	〃	日本最初の金鋼製車
〃	1		〃			阪急宝塚電車博物館	元箕面有馬電気鉄道1
〃	10	デロ10(P-4)	〃			〃	昭2(半鋼化)の状態に復元
〃	301		〃	大13	汽車会社	〃	元新京阪鉄道、新造時の状態に復元
EC	2	1	能勢電気軌道	大 2	関西車輛	〃	阪急最初の半鋼製車
TR	No.5	狭軌1形	京都市交通局			〃	N電
SL	103		東洋レーヨン	大 4	ポーター	〃	元長門鉄道101→山陽電軌
〃	550	550	阪急電鉄	昭23	ナニワ工機	アルナ工機	
SL	若鷹		阿波鉄道			国鉄鷹取工場	
DC	キハ101	キハ101	別府鉄道	昭 9	川崎車輛	別府町中島公園	
EC	206	200	山陽電気鉄道	(昭11)	(川崎車輛)	山陽鉄道東二見工場	元兵庫電軌28号の鋼体化
PC	(3両)		頸城鉄道自動車			曾我部光明(神戸市灘区、個人)宅	
FC	(4両)		〃			〃	
KC	(4両1編成)		姫路市交通局			姫路市交通局車庫(非)	
TR	705	700	神戸市交通局	昭12	長岡工業	交通局名谷車庫(非)	
SL	7		井笠鉄道	大14	コッペル	姫路市内	
〃	No.535		台湾製糖			宮崎建設(明石市魚住)	
EC	1	1	阪神電気鉄道	昭 2	藤永田造船所	阪神パーク	
〃	215	210	〃	昭18	汽車会社	〃	
岡 山 県							
DC	ホジ9		井笠鉄道	昭 6	梅鉢鉄工所	笠岡市交通公園	
SL	2		〃	大 2	コッペル	池田動物園	
〃	1		〃	大 2	〃	井笠鉄道記念館	
PC	ホハ1		〃	大 2	日本車輛	〃	
FC	ワフ1		〃	大 3	〃	〃	
DC	キハ3001		岡山臨港鉄道	昭12	加藤車輛	岡山港近く	元中国鉄道キハニ200→国鉄
EC	クハ5		下津井電鉄	昭 6	日本車輛	下津井駅構内	カハ5(DC)を改造
FC			〃	大 3	内田鉄工所	〃	
EC			〃	大 2	日本車輛	備前長船モーター	元西大寺鉄道の車輛を改造
広 島 県							
TR	101(復元)		(動)広島電鉄	大 1	日本車輛	広島電鉄江波車庫	冬期以外運行
〃	156		広島電鉄	大14	梅鉢鉄工所	〃	
〃	157		〃	大14	〃	広島市交通公園	

種別	車両番号	形式	使用事業者	製造年	製造所	所在地	備考
鳥 取 県							
SC	キ182	キ100	国鉄			国鉄後藤工場(非)	
DC	キハ3911	キハ391	〃	昭47	国鉄大宮工場	国鉄技術研究所	ガスタービン試験車
〃			沖ノ山森林鉄道			智頭町山形小学校	
PC	50	フ50	日の丸自動車	明20	バーミンガム	米子市米子城跡	法勝寺線2軸客車
島 根 県							
山 口 県							
SL	C571	C57	(動)国鉄	昭12	川崎車輛	小郡機関区	山口線小郡ー津和野間運行
〃	D601	D60	国鉄	(昭26)	(川崎車輛)	山口県立博物館	D50を改造
〃	2		防石鉄道	明27	クラウド	防府市迫戸児童公園	元川越鉄道2
〃			海軍	明40	石川島造船所	下松市下松工業高校	
香 川 県							
徳 島 県							
PC	オハ472276	オハ47	国鉄	昭29	汽車会社	川島町	クロス座席
〃	オハ472281	〃	〃	昭28	新潟鉄工所	〃	〃
愛 媛 県							
EL	ED104		住友別子鉱業所	昭25	日立製作所	別子鉱山記念館	
〃			〃			〃	6トントロリー電車
PC			〃			〃	かご電車
FC			〃			〃	大形4輪鉱車
PC	ハ1		伊予鉄道			松山市正宗寺子規堂	
〃	ハ31		〃			〃 梅津寺パーク	
SL	1		〃			〃 伊予鉄道本社前	レプリカ
高 知 県							
SL	C11117	C11	国鉄	昭10	川崎車輛	中村駅前SLホテル	
PC	オハ61728	オハ61	〃	(昭30)		〃	
〃	オハ61856	〃	〃	(昭30)		〃	
TR	7	7	土佐電気鉄道	(昭59)	(土佐電鉄工場)	土佐電鉄知寄町車庫	土佐電創業時の車両・レプリカ(動)

種別	車 両 番 号	形 式	使用事業者	製造年	製 造 所	所 在 地	備 考
福岡県							
EL	ED721	ED72	国鉄	昭36	東芝	北九州市老松公園	九州最初の交流E L
"	EF1035	EF10	"	昭16	"	" 大里公園	
"	EF301	EF30	"	昭35	三菱重工業	" 勝山公園	関門トンネル用ステンレス製E L
SL	C11131	C11	"	昭 8	汽車会社	直方市石炭記念館	
FC	セム1					"	
SL	32		貝島炭鉱	大14	コッペル	"	日本に輸入された最大のコッペル機
FC	ロト22		"			"	
EL						"	炭鉱用凸形
PC	スハ32349	スハ32	国鉄			福岡市貝塚公園	
SL	5		豊国セメント	昭22	日立製作所	苅田町苅田小学校	25トンC形タンク機
"	1		西日本鉄道	明44	コッペル	北九州市到津遊園地	元大川鉄道 4 → 西鉄 1
TR	323		"	昭31	東洋工業	"	北方線用車両
SL	59684	9600	国鉄	大11	川崎造船所	田川市石炭記念館	
FC	セ1208		三井三池港務所	明44		"	
佐賀県							
SL	268	230	国鉄	明43	汽車会社	島栖市役所前	
長崎県							
TR	168	160	長崎電気軌道	明44	川崎造船所	長崎電気軌道車庫	元九州電軌35号→西鉄、(動)
"	162	160	"	明44	"	長崎市あやめ幼稚園	" 6号→西鉄
SL	C1201	C12	島原鉄道	昭23	日本車輛	島原市役所	戦後初の私鉄御召列車牽引機
熊本県							
SL	15		三井三池港務所	明40	ポーター	荒尾市三井 グリーンランド	
DL			森林鉄道		酒井製作所	矢部市内大臣	
PC			"			"	車掌車
DL			熊本営林局	昭36		熊本市監物台樹木園	
大分県							
DC	キハ0741	キハ07	国鉄	昭12		旧豊後森機関区	

種別	車 両 番 号	形 式	使用事業者	製造年	製 造 所	所 在 地	備 考
宮 崎 県							
SL EC	1		宮崎交通 国鉄	明45	コッペル	宮崎市宮崎大学 東都農駅	リニアモーターカー実験車
鹿 児 島 県							
SL " " "	1 2 4 5	A形 A形 C形 5	鹿児島交通 " " "	大 2 大 2 大15 昭 5	ハノマーク " 日本車輛 汽車会社	元鹿児島交通 加世田駅構内 " " "	
沖 縄 県							
SL PC	C57 87 ナシ206	C57	国鉄 "	昭14 昭35	日立製作所 日本車輛	今帰仁村沖縄 リゾートステーション跡 "	

付表－４ 都道府県別保存国鉄蒸気機関車一覧

車両番号	所	在	地	車両番号	所	在	地	車両番号	所	在	地
北	海	道		D51 157	上	川	町 自 然 公 園	C11 367	東	北	本線小牛田駅前公園
				D51 159	岩	内	町 運 動 公 園	C58 19	古	川	市 児 童 遊 園 地
7106 (静)	北	海	道 鉄 道 記 念 館	D51 237	国	鉄	苗 穂 工 場	C58 114	岩	出	山 町 城 山 公 園
7150 (大勝)			〃	D51 286	小	樽	市 朝 里 川 温 泉	C58 122	築	館	町 薬 師 公 園
B20 1	岩	見	沢 市 総 合 公 園	D51 297	滝	川	市 郷 土 館	C58 228	石	巻	市 児 童 公 園
C11 133	苫	小	牧 市 青 少 年 セ ン タ ー	D51 311	留	辺	薬 町 公 民 館	C58 328	三	春	町 緑 地 公 園
C11 171	標	茶	町 富 士 公 園	D51 312	深	川	市 一 己 町 桜 山 公 園	C58 354	利	府	町 森 郷
C11 207	静	内	市 交 通 公 園	D51 320	追	分	町 鉄 道 記 念 館	C58 356	陸	羽	東 線 中 山 平 駅
C11 209	中	標	津 町 郷 土 館 前	D51 327	森	町	赤 井 川 白 樺 荘	C58 365	仙	台	市 市 民 S L 広 場
C11 224	標	津	町 公 民 館	D51 333	白	老	町 ポ ロ ト 公 園	C60 1	仙	台	市 西 公 園
C12 2	札	幌	市 円 山 公 園	D51 337	和	寒	町 郷 土 資 料 館	C61 1	東	北	鉄 道 学 園
C12 6	北	海	道 鉄 道 記 念 館	D51 397	士	別	市 つ く も 水 郷 公 園	D51 1108	仙	台	市 市 民 S L 広 場
48624	国	鉄	釧 路 工 場	D51 398	名	寄	市 立 博 物 館	秋	田	県	
C55 30	北	海	道 鉄 道 記 念 館	D51 444	北	見	市 美 芳 町 広 場	C11 372	鷹	巣	町 児 童 公 園
C55 49	稚	内	利 尻 ド ー ム	D51 560	室	蘭	市 青 少 年 科 学 館	C51 44	国	鉄	土 崎 工 場
C57 144	岩	見	沢 市 は ぎ ぞ の 公 園	D51 566	赤	平	市 赤 平 公 園	D51 232	秋	田	市 大 森 山 公 園
C57 201	旭	川	市 郷 土 博 物 館 神 居 古 潭 分 館	D51 859	遠	軽	市 遠 軽 公 園	D51 270	横	手	市 横 手 公 園
C58 33	清	里	町 児 童 公 園	D51 947	七	飯	町 グ リ ー ン ラ ン ド	D51 370	秋	田	市 土 崎 港 児 童 公 園
C58 82	美	幌	市 柏 ケ 丘 公 園	D51 953	豊	浦	町 東 雲 町 民 公 園	山	形	県	
C58 98	深	川	市 桜 山 公 園	D51 954	富	良	野 市 市 立 郷 土 館	68691	山	形	市 十 日 町 都 市 公 園
C58 106	釧	路	市 幸 町 公 園	D51 1052	キ	リ	ン ビ ー ル 千 歳 工 場	C58 231	上	山	市 市 民 の 広 場
C58 119	北	見	市 美 芳 町 広 場	D61 3	留	萌	市 見 晴 公 園	C58 304	新	庄	市 金 沢 公 園
C58 139	湧	別	町 郷 土 館	D62 3	北	海	道 鉄 道 記 念 館	9632	酒	田	市 船 場 町 海 洋 セ ン タ ー
9643	苗	穂	サ ッ ポ ロ ビ ー ル 園	青	森	県		福	島	県	
19603	日	高	町 レ ク リ エ ー シ ョ ン 広 場	C11 167	む	つ	市 運 動 公 園	C11 63	喜	多	方 市 第 2 小 学 校
19671	帯	広	市 緑 ケ 丘 公 園	C11 210	野	辺	地 市 愛 宕 公 園	C11 244	只	見	線 会 津 柳 津 駅 前
29638	旭	川	市 郷 土 博 物 館 神 居 古 潭 分 館	48640	鰺	ヶ	沢 町 役 場 前	C11 254	会	津	線 荒 海 駅 前
39628	滝	上	町 滝 上 公 園	D51 113	三	沢	市 中 央 公 園	C12 60	元	川	俣 線 岩 代 飯 野 駅 前
49600	美	珂	町 中 町 公 園	D51 663	十	和	田 市 西 公 園	C12 66	元	川	俣 線 岩 代 川 俣 駅 前
49643	網	走	市 中 央 公 園	D51 762	八	戸	市 長 根 総 合 公 園	78693	国	鉄	郡 山 工 場 内
59601	名	寄	市 立 博 物 館	D51 892	弘	前	市 こ ど も 王 国	C50 103	原	町	夜 の 森 公 園
59609	三	笠	市 総 合 運 動 公 園	岩	手	県		C57 46	福	島	市 児 童 文 化 セ ン タ ー
59611	大	樹	町 柏 林 公 園	C58 103	一	関	市 体 育 文 化 会 館	C58 16	磐	越	西 線 会 津 若 松 駅 線
59614	小	樽	市 朝 里 川 温 泉	C58 239	盛	岡	市 交 通 公 園	C58 215	会	津	坂 下 町 坂 下 小 学 校
59683	斜	里	町 町 民 会 館	C58 342	北	上	市 天 満 宮 境 内	C58 244	只	見	町 開 発 セ ン タ ー
69644	紋	別	町 南 が 丘 七 丁 目	9625	宮	古	市 磯 鷄 公 園	C58 328	三	春	町 緑 地 公 園
79615	俱	知	安 市 文 化 セ ン タ ー	D51 68	雫	石	町 小 岩 井 農 場	D51 264	郡	山	市 開 成 山 公 園
79616	日	高	町 レ ク リ エ ー シ ョ ン 広 場	宮	城	県		D51 946	い	わ	き 市 松 ケ 岡 公 園
D50 25	北	見	市 常 盤 公 園	宮	城	県		茨	城	県	
D51 6	旭	川	市 郷 土 博 物 館 神 居 古 潭 分 館	C11 351	仙	台	市 市 民 S L 広 場				
D51 11	札	幌	市 農 試 公 園								
D51 47	岩	見	沢 市 は ぎ ぞ の 公 園								
D51 95	上	川	郡 新 得 狩 勝 峠								

車両番号	所 在 地	車両番号	所 在 地	車両番号	所 在 地
C12 187 78653	大 子 町 大 子 小 学 校	2851	品 川 区 戸 越 公 園	C12 287	君 津 市 小 櫃 駅 協 公 民 館
C58 275	日 立 市 神 峰 公 園	5540	青 梅 鉄 道 公 園	18688	銚 子 市 前 宿 町 公 園
9667	笠 間 市 児 童 公 園	C11 1	〃	58680	茂 原 市 交 通 公 園
D51 515	高 萩 市 運 動 公 園	C11 292	東 海 道 本 線 新 橋 駅 前	58683	総 武 線 佐 倉 駅
	水 戸 市 緑 町 歴 史 館	C11 368	中 野 公 会 堂	C57 129	野 田 市 清 水 公 園
	栃 木 県	C12 7	品 川 区 戸 越 公 園	C57 198	君 津 市 児 童 公 園
49671	真 岡 市 伊 頭 県 民 公 園	E10 2	青 梅 鉄 道 公 園	C58 217	旭 市 児 童 公 園
C11 275	大 田 原 市 交 通 公 園	8620	〃	D51 14	流 山 市 総 合 運 動 公 園
C50 123	小 山 市 東 中 央 公 園	C50 75	足 立 区 中 央 公 園	D51 125	船 橋 市 郷 土 資 料 館
C58 5	宇 都 宮 市 総 合 運 動 場	C51 5	青 梅 鉄 道 公 園	D51 324	習 志 野 市 文 化 セ ン タ ー
D51 18	宇 都 宮 市 常 盤 公 園	C56 139	中 央 鉄 道 学 園	D51 385	鎌 ケ 谷 市 記 念 公 園
	群 馬 県	C57 57	世 田 谷 区 大 蔵 公 園	D51 405	松 戸 市 ユ ー カ リ 交 通 公 園
C12 49	桐 生 市 桐 生 ケ 丘 公 園	C57 66	大 田 区 大 森 西 公 園	D51 453	柏 市 明 原 第 1 公 園
C61 20	伊 勢 崎 市 華 蔵 寺 公 園	C57 135	交 通 博 物 館	D51 609	成 田 市 栗 山 公 園
D51 498	上 越 線 後 閑 駅 前	C57 186	小 金 井 市 小 金 井 公 園		山 梨 県
D51 724	渋 川 市 駅 前 児 童 公 園	C58 395	羽 村 町 は む ら 公 園	C12 5	甲 府 市 舞 鶴 公 園
D51 561	川 場 村 S L ホ テ ル	C58 407	豊 島 区 大 塚 台 公 園	C56 126	小 淵 沢 町 文 化 会 館
D51 745	高 崎 鉄 道 管 理 局 前	9608	青 梅 鉄 道 公 園	C56 149	高 根 町 民 俗 資 料 館
D51 916	前 橋 市 交 通 公 園	D51 231	国 立 科 学 博 物 館		長 野 県
	埼 玉 県	D51 254	杉 並 区 児 童 交 通 公 園	C12 67	茅 野 市 民 会 館
C11 304	蕨 市 交 通 公 園	D51 272	世 田 谷 区 世 田 谷 公 園	C12 171	下 諏 訪 町 青 少 年 広 場
C11 322	鴻 巣 市 民 会 館	D51 296	府 中 市 健 康 セ ン タ ー	C12 199	檜 川 村 奈 良 井 公 民 館
C12 29	大 宮 市 役 所 前	D51 428	大 田 区 東 調 布 公 園	C56 94	大 町 市 西 公 園
C12 85	和 光 市 第 四 小 学 校	D51 451	昭 島 市 昭 島 公 園	C56 96	南 牧 村 自 然 公 園
C56 110	草 加 市 氷 川 児 童 公 園	D51 452	青 梅 鉄 道 公 園	C56 101	佐 久 市 旧 中 込 中 学 校
C57 26	行 田 市 水 城 公 園	D51 502	葛 飾 区 砂 原 公 園	C56 124	明 科 町 水 産 指 導 所
C58 363	吹 上 町 吹 上 小 学 校	D51 513	板 橋 区 城 北 公 園	C56 129	飯 山 市 南 町 緑 地 帯
9687	川 口 市 児 童 文 化 セ ン タ ー	D51 601	国 立 科 学 博 物 館	C56 144	小 諸 市 児 童 公 園
39685	与 野 市 市 役 所	D51 684	東 村 山 市 運 動 公 園	C56 150	白 馬 村 観 光 会 館
D51 118	所 沢 市 北 野 公 園	D51 853	北 区 飛 鳥 山 公 園	9646	豊 野 町 中 央 公 民 館
D51 140	熊 谷 市 荒 川 公 園	D51 862	町 田 市 中 央 公 園	D51 59	辰 野 町 小 山 公 園
D51 187	国 鉄 大 宮 工 場		神 奈 川 県	D51 155	塩 尻 市 児 童 公 園
D51 885	深 谷 市 厚 生 会 館	C11 245	藤 沢 市 鵠 沼 運 動 公 園	D51 172	松 戸 市 ア ル プ ス 公 園
	東 京 都	D51 408	川 崎 市 生 田 緑 地	D51 209	伊 那 市 市 民 会 館
150(1号機関車)	交 通 博 物 館	D51 516	横 浜 市 本 牧 市 民 公 園	D51 238	木 祖 村 民 俗 資 料 館
1292(善光)	〃	D51 1119	厚 木 市 中 町 福 祉 会 館 前	D51 245	坂 城 町 文 化 セ ン タ ー
7101(弁慶)	〃	D52 70	御 殿 場 線 山 北 駅 構 内	D51 260	辰 野 町 小 山 公 園
110	青 梅 鉄 道 公 園	D52 235	相 模 原 市 鹿 沼 公 園	D51 351	南 木 曽 町 秋 葉 神 社
9856	交 通 博 物 館	D52 403	平 塚 市 文 化 セ ン タ ー	D51 401	須 坂 市 交 通 公 園
2221	青 梅 鉄 道 公 園	D52 72	元 国 府 津 機 関 区 扇 形 庫	D51 402	飯 田 市 市 営 動 物 園
			千 葉 県	D51 486	国 鉄 長 野 工 場
				D51 549	長 野 市 教 育 セ ン タ ー

[illegible]

車両番号	所在地	車両番号	所在地	車両番号	所在地
D51 66 C11 180	精華町川西小学校 宇治市太陽ヶ丘 山城総合運動公園		奈良県	D51 18 D51 103	宇部市常盤公園 岩国市児童公園
大 阪 府		78675	五条市史跡公園	D51 395	徳山市市立動物園
233	交通科学館	C57 160	三郷町三郷小学校	D51 463	防府市三田尻公園
1801	"	D51 691	天理市田井庄公園	D51 592	下松市国民宿舎
C59 166	関西鉄道学園	D51 895	王子町児童公園	D51 768	下関市一里山公園
C62 26	交通科学館		岡山県	D51 813	小郡町公民館前
D51 2	"	D51 300	山陽町殿町児童公園	D60 1	山口市山口県立博物館
D51 51	枚方市中央広場	D51 838	新見市井倉洞前		香 川 県
D51 469	高石市浜寺公園	D51 889	総社市石原公園	C11 195	白鳥町福栄小学校
C58 66	大阪城公園	D51 917	岡山市下石井公園	58685	国鉄多度津工場
C11 218	堺市民芸肉料理店		広島県	C58 12	高松市番町公園
D51 764	吹田市万博記念公園	C11 189	可部線三段峡駅前	C58 295	坂出市児童公園
D51 831	羽曳野市余野遊園地	48650	三次市尾関山公園	C58 333	国鉄多度津工場
D51 882	茨木市真竜寺	C56 106	府中市児童公園	D51 828	高松市民家博物館四国村
兵 庫 県		C57 76	三菱重工業三原製作所		徳 島 県
7105(義経)	国鉄鷹取工場	C59 161	広島市中央公園	C11 66	鳴門市第三公園
C11 41	太子町太子山公園	C62 1	広島鉄道学園	C12 280	小松島市児童公園
C11 240	赤穂市赤穂城南公園	D51 422	尾道市児童公園	68692	徳島市徳島公園
C11 311	西宮市月見里公園	D51 720	広島市瀬野川公園		愛 媛 県
C11 331	加古川市鶴林寺公園	D51 860	福山市曙公園	C12 231	内子町内子駅構内
C12 167	加美町中央公民館	D52 1	国鉄広島工場	C12 259	宇和島市和霊公園
C56 111	宝塚市雲雀丘学園		鳥 取 県	C57 44	西条市市民公園
C56 135	清野町中央公民館	C11 75	倉吉市児童公園	79642	八幡浜市王子の森公園
C57 5	姫路市交通公園	D51 195	米子市飯山カントリー	C58 312	五十崎町レジャーランド五十崎
C57 11	豊岡市中央公園	D51 303	鳥取市砂丘こども王国		高 知 県
C57 93	生野町生野小学校	D51 620	大山町大山西小学校	C11 117	中村線中村駅前S L ホテル
C58 170	日高町日高小学校	D51 488	米子鉄道管理局横	C58 335	高知市交通安全センター
D51 8	尾崎市大物公園		島 根 県		福 岡 県
D51 25	三田市役所	C56 108	木次町体育館前	C11 61	黒木町黒木公園
D51 211	神戸市王子動物園	C56 131	松江市未次公園	C11 131	直方市石炭記念館
和 歌 山 県		C57 156	益田市運動公園	C11 257	須恵町皿山公園
C11 96	新宮市松山公園	C57 165	浜田市東公園	C11 260	中間市垣生公園
C57 7	田辺市会津公園	D51 194	津和野町青野山荘国民宿舎	C12 222	福岡市和白小学校
C57 110	和歌山線橋本駅前	D51 774	大社町出雲大社	48696	大牟田市延命公園
C57 119	和歌山市岡公園		山 口 県	78626	遠賀町児童公園
C58 353	那智勝浦町役場	C50 125	柳井市児童公園	C57 158	北九州市大里公園
D51 930	海南市みなと公園	C58 36	美弥線美弥駅前	C59 1	国鉄小倉工場
D51 1085	紀勢本線藤並駅前	C58 65	光市市民ホール		

車両番号	所 在 地	車両番号	所 在 地	車両番号	所 在 地
19633	筑 豊 本 線 若 松 駅 前	D51 485	延 岡 市 大 瀬 町 公 園		
29612	志 免 町 役 場 前				
49627	福 岡 市 貝 塚 公 園				
59634	粕 屋 町 中 央 公 民 館	C12 225	牧 園 町 霧 島 高 原 国 民 休 養 地		
59647	直 方 市 い こ い の 村	C51 85	国 鉄 鹿 児 島 工 場		
59684	田 川 市 石 炭 記 念 館	C55 52	吉 松 町 鉄 道 公 園		
D51 10	行 橋 市 市 民 会 館	C56 91	西 之 表 市 若 狭 公 園		
D51 225	直 方 市 い こ い の 村	C56 92	出 水 市 文 化 会 館		
D51 244	北 九 州 市 文 化 セ ン タ ー	C56 99	霧 島 町 霧 島 高 原 ユ ー ス ホ ス テ ル		
D51 923	久 留 米 市 中 央 公 園	C57 151	鹿 児 島 市 平 川 動 物 園		
D60 27	立 花 町 総 合 グ ラ ン ド	C58 112	志 布 志 町 運 動 公 園		
D60 46	飯 塚 市 勝 盛 公 園	D51 714	指 宿 市 国 際 ジ ャ ン グ ル パ ー ク		
佐 賀 県		沖 縄 県			
C11 259	武 雄 市 児 童 公 園	D51 222	那 覇 市 与 儀 公 園		
29611	大 町 町 杵 島 炭 鉱 専 用 線 跡	C 5787	今 帰 仁 村 沖 縄 リ ゾ ー ト ス テ ー シ ョ ン 跡		
69608	唐 津 市 児 童 遊 園				
D51 206	佐 賀 市 市 役 所 前				
D51 456	鳥 栖 市 市 民 公 園				
長 崎 県					
88622	芦 辺 町 総 合 グ ラ ン ド				
C57 95	諫 早 市 運 動 公 園				
C57 100	長 崎 市 中 央 公 園				
D51 1142	佐 世 保 市 中 央 公 園				
熊 本 県					
C11 284	熊 本 市 蓮 政 寺 公 園				
C12 241	高 森 線 高 森 駅				
58654	肥 薩 線 矢 岳 駅				
59670	一 の 宮 町 保 善 セ ン タ ー				
69665	熊 本 市 熊 本 公 園				
D51 170	肥 薩 線 矢 岳 駅				
大 分 県					
C11 270	玖 珠 町 児 童 公 園				
58689	三 重 町 児 童 公 園				
C55 53	大 分 市 若 草 公 園				
D51 176	日 田 市 中 央 公 園				
宮 崎 県					
C11 191	宮 崎 市 福 祉 セ ン タ ー				
C12 64	都 城 市 立 郷 土 館				
C57 175	宮 崎 市 青 少 年 セ ン タ ー				

参 考 文 献

〔定期刊行物〕

鉄道ピクトリアル	とれいん	食堂車
鉄道ジャーナル	交通趣味	さろはゆにふ
鉄道ファン	とろりいらいんず	産業考古学
レイルファン	シュタットバーン	鉄道史料
鉄道（SL）ダイヤ情報	世界の鉄道	

〔単 行 本〕

- 『鉄道記念物ものがたり』、日本国有鉄道総裁室修史課、1972.
- 『鉄道記念物の旅』、中川浩一著、クオリ、1982.
- 『鉄道博物誌 栄光の記念物七十八』、鉄道記念物研究会編、善本社、1983.
- 『国鉄蒸気機関車小史』、臼井茂信著、鉄道図書刊行会、1961.（改訂3版）
- 『写真で見る国鉄電気機関車』、杉田肇著、鉄道図書刊行会、1960.
- 『日本蒸気機関車特集集成』〔上〕・〔下〕、鉄道図書刊行会、1978.
- 『日本電気機関車特集集成』〔上〕・〔下〕、鉄道図書刊行会、1979.
- 『日本民鉄電車特集集成』第1分冊・第2分冊、鉄道図書刊行会、1981.
- 『私鉄車両めぐり特輯』第Ⅰ・Ⅱ・Ⅲ輯、鉄道図書刊行会、1977. 1982.
- 『知られざるナローたち』、丸善出版、1979.
- 『現代日本の私鉄』Ⅰ・Ⅱ、鉄道ジャーナル社、1981.
- 『日本の駅』、鉄道ジャーナル社、1972.
- 『汽車会社蒸気機関車製造史』、汽車会社編、1977.
- 『茨城県鉄道余話』上・下、中川浩一著、筑波書林、1981.
- 『かながわの鉄道』、長谷川弘和、吉川文夫共著、神奈川合同出版、1983.
- 『新潟県産業遺産・遺物リスト』、新潟県産業考古学会、1982.
- 『全国私鉄カタログ』PART 1～3、ジェー・アール・アール、1980. 1982.
- 『機関車ガイドブック』、荒井文治・臼井茂信・杉田肇著、誠文堂新光社、1963.
- 『国鉄客車・貨車ガイドブック』、星晃・卯之木十三・森川克二著、誠文堂新光社、1971.
- 『日本の内燃車両』、日本の内燃車両編さん委員会編、鉄道図書刊行会、1969.
- 『万有ガイドシリーズ』No. 25 機関車電気ディーゼル、宮澤孝一・関崇博著、小学館、1983.

●写真・資料・協力者——青木栄一／
梶山満／奈良崎博保／西村俊宏／松澤
正二／三浦衛／和久田康雄／上松町／
伊予鉄道／大井川鉄道／小田急電鉄／
川崎市交通局／北九州市／共永興業／
近畿日本鉄道／京阪電鉄／京浜急行電
鉄／交通博物館／神戸市交通局／日本
国有鉄道／小湊鉄道／相模鉄道／西武
鉄道／電車とバスの博物館／土佐電鉄
／長崎電鉄／名古屋鉄道／南海電鉄／
阪急電鉄／広島電鉄／松本電鉄／丸瀬
布町／利府町

この報告書は、「84観光レクリエーションフェア実行委員会」の特別
事業費の交付を受けて作成しました。

鉄道文化財調査報告

昭和60年3月31日発行

発行
編集

財団法人観光資源保護財団
日本ナショナルトラスト

〈鉄道文化財を考える会〉

東京都千代田区丸の内2丁目4番1号

丸ビル336号室 電話 03(214)2631

振替口座 東京2-106140 ㇔100

印刷

サコー印刷株式会社
