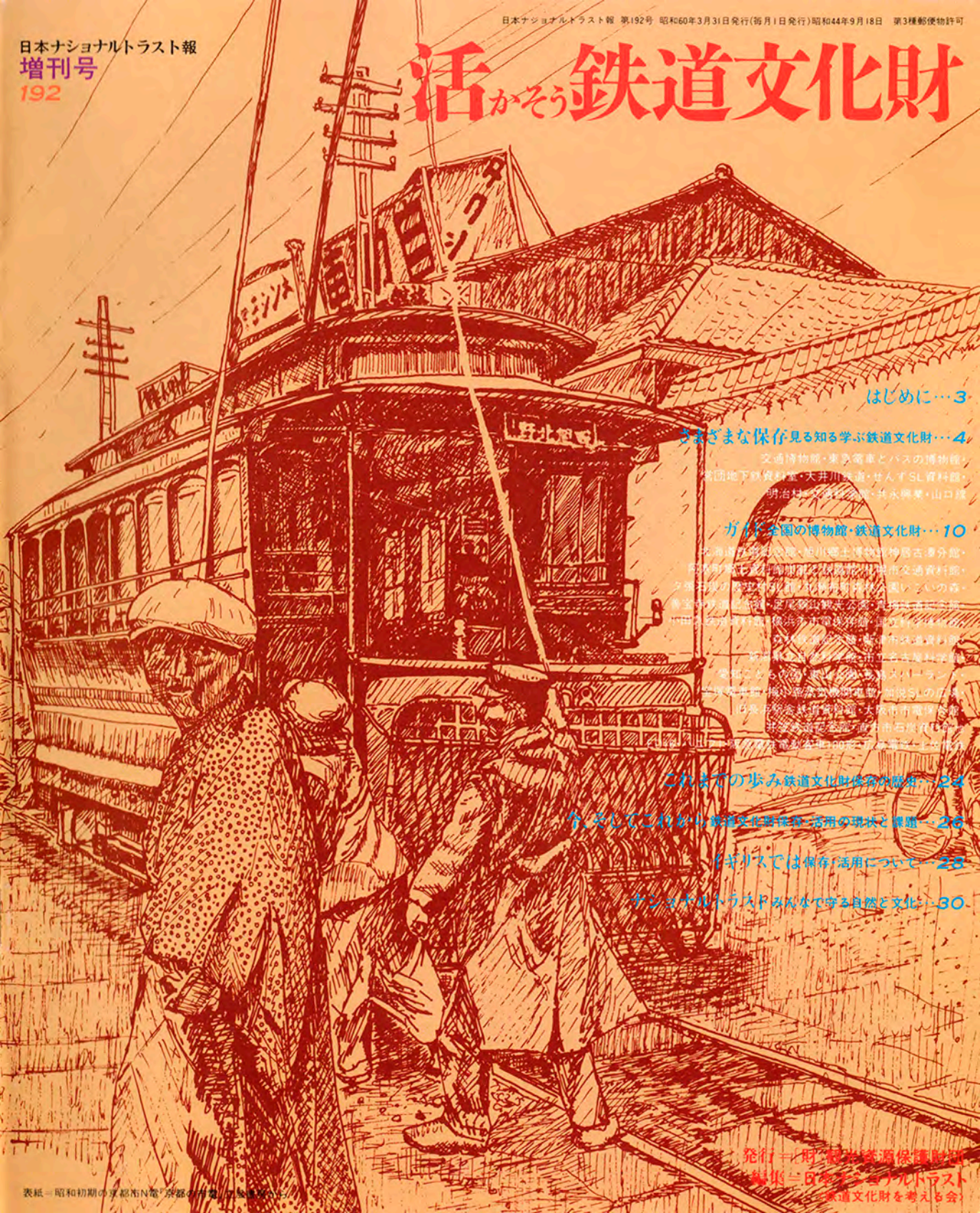
日本ナショナルトラスト報 第192号 昭和60年3月31日発行(毎月1日発行)昭和44年9月18日 第3種郵便物許可

日本ナショナルトラスト報
増刊号
192

活かそう鉄道文化財



はじめに…3
さまざまな保存 見る知る学ぶ鉄道文化財…4
交通博物館・東急電車とバスの博物館・
営団地下鉄資料室・天井川公園・せんすSL資料館・
明治村・[illegible]・[illegible]・共永機業・山口線
ガイド 全国の博物館・鉄道文化財…10
[illegible]
これまでの歩み 鉄道文化財保存の歩み…24
今、そしてこれから 鉄道文化財保存・活用の現状と課題…26
イギリスでは保存・活用について…28
ナショナルトラストとみんなで守る自然と文化…30

発行＝財団法人鉄道保護助成財団
編集＝日本ナショナルトラスト
鉄道文化財を考える会

表紙＝昭和初期の京都市N電・京都の有軌[illegible]

はじめに

鉄道は、人類が過去において考案した優れた交通機関だ。しかしその存在はあまりにも身近なためその恩恵を忘れがちであるのも事実だ。「鉄道なんて古い、今や自動車と飛行機の時代だ！」という声も聞かれるが、優れた省エネシステムであり、大気汚染が少なく、安全で大量輸送が可能であるなど利点は多い。

鉄道が開通して今年で112年、この間、常に時代とともに私たちの生活と密接にかかわりあってきた。今日の日本の発展の原動力としても多大な貢献をしてきたのである。

一方、鉄道は高度の技術の結晶でもある。限られたスペースの中で最大限の能力を発揮する一連の設備産業として、極めて凝縮されたシステムでもある。

ところが、人類の遺産とも言える鉄道車両や施設がその使命を終えるとなんのためらいもなく廃棄されているのが現実だ。

日本ナショナルトラストでは、私たちの生活や文化を支えてきた鉄道を文化財の視点から見直し、調査を開始した。

今後、適切な保存・活用を広く訴えるためこの冊子を作成した。

日本の保存の現状や問題点そして諸外国との対比を通じ、鉄道文化財の保存活用に皆さんのご理解とご協力をいただきたい。

なお、本冊子の内容につき不充分な点も多いと思われる。お気付の点は、ぜひお教え願いたい。

さまざまな保存

見る知る学ぶ鉄道文化財

交通博物館　鉄道資料の総合展示

国鉄の旅客列車を最後に牽引したC57135号

■わが国最大の交通博物館

「わが国の交通に関するあらゆる資料を集めた本格的な博物館」。東京・神田にある交通博物館には、鉄道・自動車・船舶・航空についての多くの資料が保存・展示されている。その中でも鉄道の分野では他に類をみないほどの貴重な資料がたくさん集められているのだ。

例えば見学するとすぐ目につく鉄道記念物の数々。蒸気機関車弁慶号や開拓使号客車などのように敷地のはずれの道路際に置かれているものもあるが、多くは建物の１階・鉄道コーナーに大切に展示されている。また一般の人はなかなか見ることができないが、展示スペース以外にも貴重な資料があふれるほどに保存されている。

■豊富な展示物

鉄道資料の展示は静態が中心となっているが、フロア中央に鎮座しているＣ57135（北海道で最後のＳＬ旅客列車を牽引）は、整備状態がよくてすぐにでも動かすことができる。またパンタグラフ・台車・マスコン・ブレーキなどを組みあわせた模擬運転装置やドアエンジン・腕木式信号機のように実際に動かせるもの、ひかり号からＳＬまでまるで本物の列車が山野を駆けめぐる大パノラマ模型などは、特に人気があり、いつも子どもたちの喚声でにぎわっている。

■これからも大切に

この博物館の場合、建物の関係で展示方法にわかりにくい面があったり、建物自体の老朽化など改善の余地はあるものの、質・量ともに全国一を誇り、また幼ない子どもから専門家まであらゆる人々に受け入れられる内容をもっていることから、今後ともその存在の重要性は高まるだろう。子どもたちがいろいろな展示物に遊びたわむれ、大人になった時には資料を調べに訪れる……、これだけ利用すれば博物館も幸福に違いない。

■ガイド

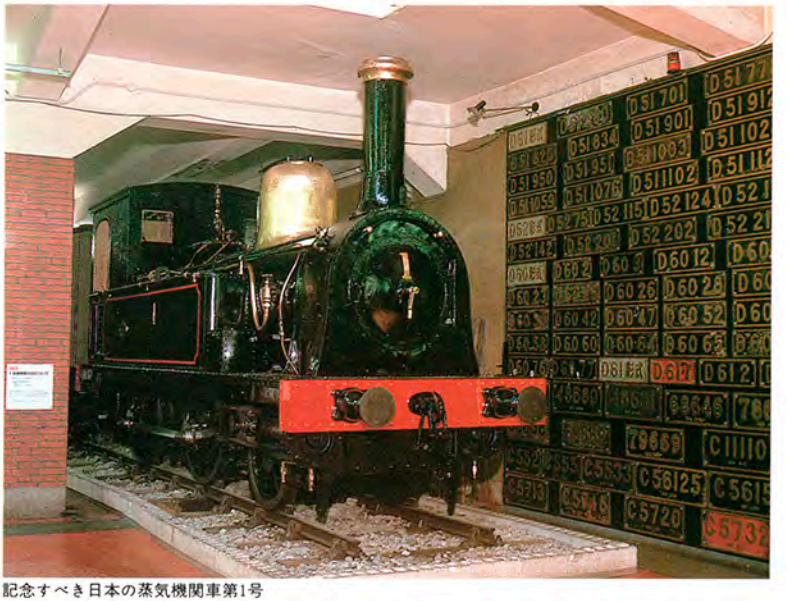
住所・電話－東京都千代田区神田須田町
03-251-8481
あし－山手線神田・秋葉原駅　中央線
御茶ノ水駅徒歩５～10分
開館時間－9:30～17:00
休館日－月曜〈祝日・振替休日・鉄道記念日・都民の日はのぞく〉・12/29～1/3
入場料－大人250円　小人100円
◉保存・展示されている主なもの
蒸気機関車１号
蒸気機関車善光号
蒸気機関車弁慶号
客車開拓使号
御料車１号・２号
ウェブ・トムソン式電気通票閉塞器
壱岐丸号鐘
国鉄バス１号車
…〈以上鉄道記念物〉
四ツ谷トンネル飾付兜
…〈準鉄道記念物〉
蒸気機関車C57135
蒸気機関車9856〈マレー式〉

■インタビュー

交通博物館副館長
松澤正二（まつざわしょうじ）氏

❶保存の現状について
❷保存の理念について
❸みどころ
❹将来の展望について
❺保存の問題点

❶予算の現状がきびしく、博物館として完全に機能しているとは言えない。また、国鉄の工場の予算で修理や復元整備をしているが、なかなか目標には近づけない。
❷交通知識の普及と史料の保存が設立の理念。国鉄のPRも兼ねている。保存と活用は、矛盾しているし似てもいる。その線をどこに引くかが問題で、動態の場合は、保存の線をかなりあげていると考える。
❸１号機関車をはじめ国鉄指定の鉄道記念物が11点あるが、これらがどんな状態で保存されているかをよく見てもらいたい。
❹全面的に国鉄の予算で運営されているので、現状は資金的にたいへんきびしい。また、保存したい対象も多数あるが場所がない。動態保存をするにしても自力では出来ないので他の協力を得たい。
❺もっとスペースが広く、よい資料をよい環境で見られる新施設が欲しい。



記念すべき日本の蒸気機関車第1号

東急電車とバスの博物館

子供たちが楽しく鉄道・バスを学べるようにと、地元の願いもあり設立されたという。館内は活気にあふれ、シミュレーションは特に子供たちの人気の的。

君も運転手になれる！人気の的のシミュレーション

住所・電話－川崎市高津区二子631　044-822-9084
あし－東急田園都市線高津駅
開館時間－9:30～17:00〈但し入館は16:30まで〉
休館日－月曜〈祝日の場合は翌日〉
入場料－大人・小人とも10円
◉保存・展示されている主なもの
電動客車200形〈連接車〉

営団地下鉄資料室

地下鉄に関する資料を集めたちょっとユニークな資料館で、営団地下鉄が地下鉄互助会と協力して昨年５月神田にオープン。建設時の珍しい出土品を含め、地下鉄開通の歴史を教えてくれる興味深い資料が約300点も展示されている。

そして61年夏には、東西線葛西駅近くに本格的な地下鉄博物館がオープンの予定で、日本最初の銀座線1001号車も復元展示される。

61年夏オープン予定の地下鉄博物館

住所・電話－千代田区神田須田町1-5-11　地下鉄互助会ビル1F　03-253-7731
あし－国電神田駅・御茶ノ水駅　地下鉄銀座線神田駅　丸ノ内線淡路町駅　千代田線新御茶ノ水駅
開館時間－10:00～16:30
休館日－土・日曜・祝日・12/25～1/6
入場料－無料

大井川鉄道　秘境をゆく保存鉄道

明治30年イギリス製の転車台とC5644号

100万人もの乗客の夢を運んだC11227号

小形ながら人気者「いづも号」

大井川鉄道は、東海道本線金谷駅から大井川に沿って北上する鉄道で、動態保存鉄道として知られている。

金谷－千頭間には、C11形蒸気機関車の引く急行列車のほか、タイ国から帰ってきたC56形蒸気機関車や、新幹線車両にその技術が生かされた元小田急電鉄のロマンスカー(SE車)の一編成が動態保存されている。

千頭駅構内にある、せんずSL資料館には、数台の蒸気機関車が火をたけば、いつでも動く状態にしてあるほか、かつて使われていた電車や転車台なども展示されている。

千頭からさらに大井川上流へ向かう支線井川線は、ダム建設のためにつくられた鉄道だ。そのため、トンネルなどがせまく、ミニ列車と呼ばれる遊園地の電車のような列車が走る。眼前眼下にせまる絶壁や深い谷底にかかる鉄橋が多くスリルと興奮に包まれている。

保存鉄道を中心とした大井川鉄道は、生きた鉄道博物館と呼ぶにふさわしい。

■ガイド
せんずSL資料館

住所・電話－静岡県榛原郡本川根町千頭 054759-2065
あし－大井川鉄道千頭駅下車
開館時間－10:00－15:00
休館日－無休〈季節に応じ決定〉
入場料－小学生以上100円

●保存・展示されている主なもの
蒸気機関車C11227
蒸気機関車C12164
蒸気機関車C5644
蒸気機関車1275
〈以上動態保存〉
蒸気機関車2109〈B6〉
蒸気機関車49616
蒸気機関車IZUMO号

小田急ロマンスカーも元気に走る

■インタビュー

大井川鉄道常務取締役
白井昭(しらいあきら)氏

❶昭和45年に初めて2109(B6)型で動態保存をおこない昭和51年にはC11形で本線を営業運転。昭和59年までに100万人の乗車実績をつくった。

❷近代の歴史を築いた原動力のひとつであるSLが消えたのでは教育上まずい。産業考古学的にとらえても貴重で、産業革命の申し子として唯一手に触れることが出来る対象としてぜひ21世紀に伝えたい。

❸SL時代のシステムがすべて生きていて、鉄道全体が動く博物館と言える。特に千頭駅の構内資料館はぜひ見てほしい。

❹SLの老朽化が進行中。部品も少なくなり、保存の技術者も年々減っている。また収支の面でも乗客が現在年間15万人あるので良いが、10万人に減ったらもう赤字。この先は危まれる。

❺今の状態が永年続くことを望むが、技術的、資金的にみて難しい。より現状を理解していただき若い人の参加そしてナショナルトラストのような団体の協力が重要となってくる。

明治村　時代をそのままに伝える博物館

■明治を語る博物館

旧八高(現名大)正門、これが明治村の入口。「もうそろそろ北野の天神さんへ着きまっせ」こんな言葉が聞えて来そうな、往時そのままの塗装をした京都Ｎ電がレールをきしませて走る光景。時間を逆戻りさせ、臨場感満点の迫力、明治村は全国でもまれな野外大博物館だ。

今年は、開館満20年に当るが、開館当時は16件だった展示物が今では50件を超えますます内容の充実を見られるのは喜ばしい。

明治時代の由緒ある建築物の保存を提唱された建築界の大御所・故谷口吉郎氏と、名古屋鉄道会長の故土川元夫氏が、旧四高(金沢大)の同窓としての友情から、明治村の建設が実現した経緯を想う時、100万㎡の広大な土地に、明治時代の重文級建物を移築復元し、鉄道記念物級の由緒ある車両を移送展示された莫大な投資と計画の雄大さにただただ敬服するばかり。

■息づく歴史的建造物

矢印通りに列をなして進む屋内博物館と異り、大自然の景観をたくみに利用して、悠然と配置された規模の雄大さは、適当な演出とあいまって見学者を大いに楽しませてくれる。旧制高校の階段教室に青春を懐しむ者、旧兵舎の銃架に軍隊のビンタを想い出す者、旧安田銀行支店の立派なペン書き帳簿に昔の銀行の律義さをしのぶ者、何と言っても昔の建物そのものを目の当りに見る迫力は素晴しい臨場感に誘い込む。

■鉄道文化財と明治村

さて、旧鉄道局新橋工場の格調高い建物、館内展示の６号御料車の菊の御紋章と桐の紋を配した優雅さは数多い御料車の中でも最も保存状態がよい。

今日のＤＣの先駆をなしたキハ6401蒸気動車も完全復元の珍品。バッファー付タンクＳＬ12号機は車齢100年を超える(明治７年英国シャープスチュアート製)我国最古の現役蒸気機関車。

おわりに、明治村は、①重文、鉄道記念物等実物移築の原則を守り②名鉄グループの施設として維持管理が行きとどき③関東、関西、北陸等から日帰り圏にあること等、歴史教育研究資料として、観光資源として極めて貴重な存在である。

見学対象をしぼり、文明開化の牛丼の芳香をかぎつつゆっくりと見学されることをおすすめしたい。

■ガイド

次第になくなりつつある貴重な明治時代の建造物を保存し後世に伝える目的で建設

住所・電話　大山市字内山1　0568-67-0314
あし　名鉄明治村口駅よりバス10分
開館時間　10:00～17:00〈当～㈫は16:00〉
休館日　無休
入場料　大人1000円　高校生900円　小中学生500円

●保存・展示されている主なもの
明治天皇御料車６号
昭憲皇太后御料車５号
工藤式蒸気動車
……〈以上鉄道記念物〉
尾西鉄道蒸気機関車１
尾西鉄道蒸気機関車12
富士身延鉄道蒸気機関車９
京都市交通局電動客車N8・N15　〈市電〉
旧鉄道局新橋工場・名鉄岩倉変電所

数々の名車を生んだ国鉄新橋工場

明治の香りいっぱいのN電

交通科学館　鉄道の体験広場

あこがれの展望車マイテ49

■夢の超特急も保存対象に

やって来ました交通科学館。大阪らしく名よりも実、楽しさあふれる博物館だ。

入館してまず目につくのが初代大阪駅鐘（鉄道記念物）と甘いマスクのＥＦ58形電気機関車。その運転室では遠足でやって来た幼稚園児らが賑やかなよう。「しっかりしいや。」という女の子の声に運転席にすわる男の子が大きなマスコン相手に悪戦苦闘している。ＥＦ58と向いあうように、その役目を終えた新幹線０系車両が、なんと４両編成でならんでいる。やはり開放されている運転席にすわってみる。ハンドルを握るとさすがに子供ならずも胸がときめく。と同時に、夢であった超特急の車両がこうして保存されているという20年の時の流れを感じてしまう。となりに展示されている新たな夢の超特急リニアモーターカーの大模型もやがて実用化され、そして役目を終えてここに保存されることになるのだろうか。

■触わる楽しさ、動かす楽しさ

ここには実際に乗ってみる、手を触れてみる、動かしてみる車両・施設などの実物や実物大模型が数多く展示されている。見学者と展示物のふれあいは、ながめるだけでは決して生まれない展示物への愛情と深い理解を覚えさせているようだ。

屋外展示場には人気の高いブルートレインの食堂車ナシ20形（食堂として利用されている）、寝台車マロネフ59形、そして超特急「つばめ」の展望車として使われたマイテ49形が編成で保存されている。「先生。これ電車とちゃうで。客車て言うんや。こいつは機関車に引っぱってもらわんなあかんのや。」と先ほどの幼稚園児らが先生に説教などはじめている。「『つばめ』は速かっただけでなく車内に気品がただよっていました。私にとっては今もあこがれの超特急です。」とは孫と一緒に来たという老夫婦の紳士。「新婚旅行で乗った時の想い出でそんなふうに…。」と奥さんがこっそり打ちあけばなしをしてくれる。保存車両には、いろいろな人のそれぞれの思いがとり巻いていた。

新幹線車両は、編成で保存

かつての英雄C62・D51

■ガイド

住所・電話－大阪市港区波除3丁目 06-581-5771
あし－大阪環状線・地下鉄中央線弁天町駅1分
開館時間－9:30－17:30
休館日－月曜
入場料－大人250円　小人100円

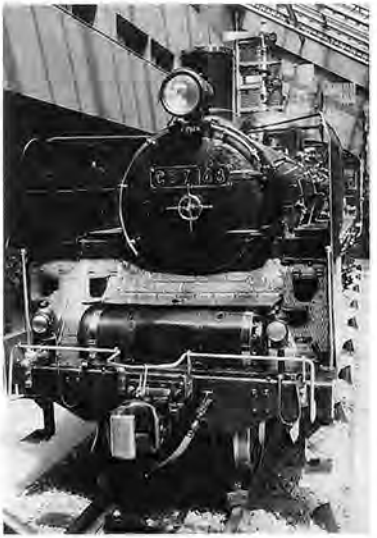
●保存・展示されている主なもの

初代大阪駅時鐘
……〈鉄道記念物〉
蒸気機関車1801
電気機関車EF521
……〈以上準鉄道記念物〉
蒸気機関車233
蒸気機関車C6226
蒸気機関車D512
ディーゼル機関車DD5433
ディーゼル機関車DF5018
食堂車ナシ2024
食堂車スシ28301
寝台客車マロネフ591
展望客車マイテ492
ディーゼル客車キハ813〈特急形〉
新幹線電動客車21-1・22-1・16-1・35-1

共永興業

個人で、C57148を保存展示している貴重な例。

あし－大阪地下鉄九条駅徒歩５分



■インタビュー

共永興業会長

西野公庸（にしのきみやす）氏

❶昭和47年に世界中で一番キレイに保存するという約束で当時の国鉄総裁にお願いして、分けてもらった。そのため常にピカピカに磨きあげて展示している。

❷鉄道技術は、国民生活の向上に大きな役割を果してきた。日本が今日近代化され栄えている原点は、SLである。これを認識していただくために保存している。

❸手づくりのものの良さを知ってもらうとともに、火と水からエネルギーをもらって走る人間的なSLの魅力をじっくり見てもらいたい。

❹なるべく大々的に公開したいが、部品を盗まれたり、機関車に登って落ちたりしてケガをするのが心配で、ガードマンを置いている。文化財なので静粛に見てもらいたい。また、すぐSLに触れる人がいて、これがサビの原因となる。常にサビないよう油を塗っている苦労をわかってほしい。

❺動力の近代化が急激だが原点は蒸気機関。C57148にしても1750㎜の動輪で1067㎜の狭軌の線路を時速100㎞で走った。このように高水準の技術の結晶であり恒久的に完璧な状態で保存したい。

山口線　栄光のC571が、突っ走る

ＳＬやまぐち号は、国鉄山口線の小郡駅と津和野駅を結ぶ蒸気機関車牽引の客車列車だ。国鉄の営業路線上を走る唯一のＳＬ列車としても有名だ。

やまぐち号が運転されたのは、今から８年前の昭和51年８月。同じ年の３月にＳＬが国鉄の営業路線上から消えて、わずか５ケ月後のことだった。人々の根強い人気に支えられての復活であり、国鉄もその商品価値の高さを認識してのことだった。

多数の候補地の中から山口線が選ばれたのは、ＳＬを運転するのに都合のよい施設が残っていたことや、津和野、萩など観光地へのアクセスとしての利用が考えられたからだ。

■その名は貴婦人

ＳＬやまぐち号に使用されているＣ571号は、京都の梅小路機関区に所属し、そのスマートな容姿から貴婦人という愛称で呼ばれている。昭和12年生まれで、今年48才。常磐線を手始めに、信越本線、羽越本線などで半世紀にわたり、主に急行用として活躍。最も輝かしい出来ごとは、昭和47年６月、羽越本線で栄光のお召機としてその大任を果した時で、美しく飾りたてられた姿は、ピカ一だった。

■C571号は不死鳥だ

48才という高齢だけにこれまで２度の生死をかけた大手術をうけている。１度目は、昭和36年に羽越本線で、脱線転覆して大破した時だったが、由緒あるＣ57形の１号ということで、復旧された。２度目は、事故ではなく、昭和59年12月の全般検査だ。部品の一つ一つを入念に検査するため解体修理がおこなわれた。もし不良な部分があり、代用品が見つからなかったり、新造出来なかった場合、廃車宣告を受けざるを得なかった。

だが、予想を超える困難にもかわらず、国鉄技術陣の熱意と努力によって、貴婦人は、奇蹟的によみがえった。あと数年は、大丈夫と大鼓判をおされての復活だが、今後、貴婦人をいつまでも今の状態のままで走らせるには、技術や設備ばかりか、莫大な維持・管理経費が必要になってくる。ＳＬを常に走る状態にするには、多額の費用がかかる。どうしたらよいのか？ぼくらもこの機会に大いに考えてみよう。

ガイド

全国の博物館・鉄道文化財

明治17年生まれの静号

美しい形の旧手宮機関区

大きな羽根が特徴のキ601

北海道

北海道鉄道記念館

旧手宮機関庫を中心に、車両の展示や鉄道資料を公開している

■開拓の先陣を走ったSL

明治時代、処女地北海道の開拓をけん引したのは義経・弁慶・静などの蒸気機関車であった。アメリカの西部開拓を思わせる独特の形をした煙突と当時めずらしかったエアブレーキをそなえ、新しい国づくりに不可欠だった石炭を日本有数といわれた幌内炭鉱から小樽まで運んだ。そのうち静号が北海道鉄道記念館に保存されている。なお、同館は小樽市博物館の分館として運営されている。

住所・電話　小樽市手宮1-3-2
0134(33)2523

あし　函館本線小樽駅よりバス

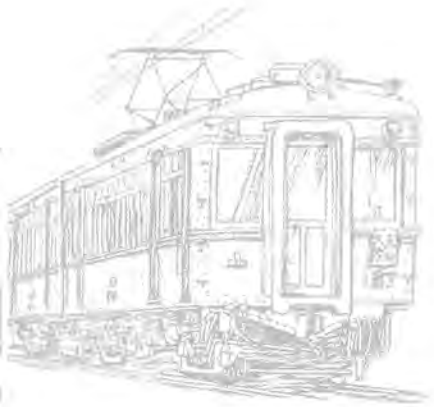
開館時間　9:30～16:00

休館日　月曜・祝日・11月～3月

入場料　無料

●保存・展示されている主なもの

旧手宮機関庫〈明治18年建設 現存する最古の機関庫〉……〈鉄道記念物〉
蒸気機関車7106〈静号〉
蒸気機関車7150〈大勝号〉
客車い1号
回転雪かき車キ601
かき寄雪かき車キ800
北海道鉄道開通起点標
……〈以上準鉄道記念物〉



旭川郷土博物館
神居古潭（カムイコタン）分館

住所・電話－旭川市神居町神居古潭
0166-72-2433
あし－旭川駅よりバス
開館時間－9:30～16:30〈日曜16:00〉
休館日－月曜・祝日
入場料－無料
●保存・展示されている主なもの
蒸気機関車C57201
蒸気機関車29638
蒸気機関車D516

阿寒町郷土資料館
炭鉱と鉄道館

住所・電話－阿寒郡阿寒町16線-33
0154-66-3764
あし－根室本線釧路駅よりバス
開館時間－9:00～16:00
休館日－月曜・祝日・年末年始
入場料－無料
●保存・展示されている主なもの
蒸気機関車C11165

札幌市交通資料館

馬鉄・市電の資料などで交通の歴史を示す
住所・電話－札幌市南区真駒内17
011-551-4880
あし－地下鉄自衛隊前駅
開館時間－10:00～15:00
開館日－5～9月の日曜・雪まつり開催中
入場料－無料
●保存・展示されている主なもの
札幌市交通局電動客車22〈明治34年製〉
札幌市交通局電動客車601
札幌市交通局電動客車321
札幌市交通局制御客車TC1
札幌市交通局ディーゼル動車D1041
札幌市交通局接結電動客車A801＋A802
札幌市交通局電動除雪車8
札幌市交通局電動除雪車11
札幌市交通局ディーゼル除雪車DSB1

夕張石炭の歴史村
SL館

夕張の蒸気機関車を中心とした資料を展示
住所・電話－夕張市高松7-1 01235-2-1252
あし－石勝線夕張駅
開館時間－10:00～16:30
休館日－12/30～1/3
入場料－大人500円 中高生300円 小人200円
●保存・展示されている主なもの
夕張鉄道蒸気機関車11形14
三菱鉱業鉄道蒸気機関車4
夕張鉄道客車ナハニフ形

丸瀬布町森林公園
いこいの森（マルセップ）

甦った雨宮21号力走

日本で唯一、軽便鉄道のＳＬが当時のままの姿で走っているのが北海道丸瀬布（まるせっぷ）町いこいの森だ。このＳＬは、超小型の雨宮21号。

林業の町丸瀬布で、それまで木材搬出に用いられた馬にかわり森林鉄道が敷かれたのは昭和３年。このときやってきた北海道初の国産軽便蒸気機関車雨宮21号は30年間木材輸送に活躍した。その役目を終えた後は大切に保存されていたが、昭和55年、この機関車は、町の人たちの愛情に支えられ、再び息を吹き返した。

この地で伐採された木材で作られたプラットホームが使われ、林業の歴史を伝える郷土資料館が隣接されるなど森林鉄道の蒸気機関車にふさわしい保存・活用が現在おこなわれている。再生した雨宮21号は生きた保存車両のパイオニアとして今日も走り続けている。

住所・電話－　紋別郡丸瀬布町
01584-7-2211
あし－国鉄石北本線丸瀬布駅より町営バス15分
開館日－4/28～11/3の土曜・日曜・夏休み

その他

ディーゼル動車キハ03形〈レールバス〉
――国鉄旭川車両センター〈非公開〉
旧函館駅所在地――函館市海岸町
……〈以上準鉄道記念物〉
蒸気機関車320――追分町鉄道記念館
蒸気機関車8620――鹿追町運動公園
蒸気機関車D51237――国鉄苗穂工場〈非公開〉
利礼ドーム――椎内市椎内港
旭川電気軌道春光工場――旭川市春光
国鉄旭川工場――函館本線旭川駅
旧手稲駅舎――函館本線手稲駅
室蘭駅舎――室蘭本線室蘭駅

異国ムード漂う利礼ドーム

明治42年建築の室蘭駅

創造時の姿に復元、札幌市電22号

東北

善宝寺鉄道記念館（ゼンポウジ）

山形県を中心とした鉄道資料の展示
住所・電話－山形県鶴岡市下川関根
0235-33-3303
あし－羽越本線鶴岡駅よりバス25分
休館日－無休
〈当－3は土・日のみ開館〉
入場料－大人100円　小人50円
●保存・展示されている主なもの
庄内交通電動客車モハ3形
庄内交通湯野浜線善宝寺駅舎

その他

■青森県

野辺地防雪原林〈明治26年植樹された初の鉄道防雪林〉――上北郡野辺地町…〈鉄道記念物〉
津軽鉄道客車オハ31形〈ストーブ車〉――津軽鉄道芦野公園駅前

■秋田県

第1号鉄道飛砂防止林――羽越本線下浜－新屋間…〈準鉄道記念物〉
同和鉱業蒸気機関車11――同和鉱業小坂駅
同和鉱業客車ハ1――同和鉱業小坂駅

■山形県

山形交通電気機関車ED2――上山市山交ランド
山形交通電動客車モハ1形2――上山市山交ランド

■宮城県

蒸気機関車C11351――仙台市市民SL広場
蒸気機関車C58365――仙台市市民SL広場
蒸気機関車D511108――仙台市市民SL広場
客車スハネ302122〈寝台車〉――仙台市市民SL広場
客車オハ352004――仙台市市民SL広場
電気機関車ED9111――利府町
北仙台駅舎――仙山線北仙台駅

■福島県

伊達駅舎――東北本線伊達駅

市民憩いのSL広場

交流電気機関車の先駆者ED9111

ダルマストーブ付のオハ31

日本最初の野辺地防雪林

関東

■ED16形電気機関車

昭和6年、中央本線、上越線の急勾配長大トンネル区間用に、国産電気機関車量産第1号として18両作られた中型直流機関車である。

上越線清水トンネル附近は、我が国初の豪雪地帯電化区間で、ED16は、後の国鉄幹線電化に大きな貢献をしたといえよう。

太平洋戦争を18両全部が無事くぐり抜け、先年引退するまで青梅線、南武線で、奥多摩の石灰石を京浜工業地帯に運ぶのに大活躍した。国鉄に50年以上在籍し、第一線で丈夫で長持の見本のような面構えで活躍した名機関車である。ぜひ保存しておきたい。

青梅鉄道記念館のED161

■山に挑んだ電気機関車

碓氷第3橋梁――碓氷郡横川町　明治45年ボーナル設計　レンガ造りの3連アーチ橋
電気機関車ED40形〈旧10020形〉――国鉄大宮工場　大正8年国鉄大宮工場製　アプト式て国産初の電気機関車…〈準鉄道記念物〉
電気機関車ED42形――横川駅構内　昭和8年製　スイスブラウンボベリイ製のED41形を母体とした国産機…〈準鉄道記念物〉
電気機関車EC40形〈旧10000形〉――軽井沢駅構内　明治44年ドイツアルゲマイネ製　アプト式で日本初の営業運転をした電気機関車〈鉄道記念物〉

スイス製の10000形

美しい碓氷3号レンガ橋

最後のアプト式ED42形

国産初のED40形

昭和3年製の523号

足尾銅山観光公園

銅山坑内観光・採掘風景の再現・各種資料・銅山模型などを展示
住所・電話－栃木県上都賀郡足尾町通洞9-2
027793-3240
あし－足尾線通洞駅より徒歩5分
開館時間－9:00～17:00〈4月～10月は8:30～17:30〉
休館日－無休
入場料－大人500円　高校生400円　小中学生300円
●保存・展示されている主なもの
架線式電気機関車足尾A形
架線式電気機関車B形

青梅鉄道記念館

鉄道開業90周年を記念して開館したもので、明治から昭和にかけての代表的なSLやED16l号も展示されている
住所・電話－東京都青梅市勝沼2-175
0428-22-4678
あし－青梅線青梅駅より徒歩15分
開館時間－9:00～17:00〈11～3月は16:00〉
休館日－月曜・$\frac{12}{29}$～$\frac{1}{3}$〈月曜日が休日の場合は開館〉
入場料－無料
●保存・展示されている主なもの
蒸気機関車110号 ……〈鉄道記念物〉
蒸気機関車2221
蒸気機関車5540
蒸気機関車8620
蒸気機関車9608
蒸気機関車C515
蒸気機関車C111
蒸気機関車D51452
蒸気機関車E102
電気機関車ED161 ……〈準鉄道記念物〉
展望室客車マイテ3911

特急つばめに使用された展望車 マイテ3911

小田急鉄道資料館

小田急の歴史や鉄道施設物などを展示
住所・電話－川崎市多摩区長尾2-8-1
044-911-4281
あし－小田急向ヶ丘遊園駅のりかえ、モノレール向ヶ丘遊園正門前駅下車
開館時間－9:00～17:00
休館日－不定期
入場料－大人700円　小人400円〈入園料〉
●保存・展示されている主なもの

復元された小田急モハ1

電気機関車デキ1101

横浜市市電保存館

長く市民の足として活躍した市電の車両や各種付属品・関係資料など展示
住所・電話－横浜市磯子区滝頭3-1-53
045-751-9625
あし－根岸線根岸駅よりバス10分
開館時間－10:00～16:00
休館日－月曜・$\frac{12}{29}$～$\frac{1}{3}$〈月曜日が休日の場合は翌日〉
入場料－大人200円　中学生以下100円
●保存・展示されている主なもの
横浜市交通局電動客車523
横浜市交通局電動客車1007
横浜市交通局電動客車1104
横浜市交通局電動客車1311
横浜市交通局電動客車1501
横浜市交通局電動客車1601
横浜市交通局木造無蓋車10

国立科学博物館

交通の展示は鉄道・船舶・自動車などあるが、特に航空宇宙部門が充実している
住所・電話－東京都台東区上野公園7-20
03-822-0111
あし－国電上野駅より徒歩5分
開館時間－9:00～16:30
休館日－月曜・$\frac{12}{28}$～$\frac{1}{4}$〈月曜日が祝日の場合は翌日〉
入場料－大人250円　小人50円

国産でもっとも古い電車ナデ6141

かつての特急機EF55形

江の電107

ドイツ風の田園調布駅

レンガ造りの東京駅

創業時の神中鉄道SL3とハ24

京浜急行電鉄の名車デ1形とデ51形

その他

■群馬県

蒸気機関車D51745——高崎鉄道管理局構内〈非公開〉
電気機関車EF551——高崎第2機関区構内〈非公開〉
電気機関車ED421——信越本線横川駅構内
……〈以上準鉄道記念物〉
蒸気機関車3号〈ボールドウィン製〉
——利根村沼田営林署
碓氷第3号橋——横川町

■埼玉県

蒸気機関車D51187——国鉄大宮工場〈非公開〉
電気機関車ED4010——国鉄大宮工場〈非公開〉
……〈以上準鉄道記念物〉
蒸気機関車6——東武動物公園
電動客車デハ5——東武動物公園

■栃木県

蒸気機関車1080〈ネルソン〉
——葛生市日鉄工業羽鶴〈非公開〉
電気機関車足尾A形——足尾銅山観光公園
電気機関車足尾16形——足尾銅山観光公園
日光駅舎——日光線日光駅

■千葉県

蒸気機関車1——小湊鉄道五井駅
蒸気機関車2——小湊鉄道五井駅
蒸気機関車B104——小湊鉄道五井駅
〈以上千葉県指定文化財〉

■東京都

9号御料車——国鉄大井工場〈非公開〉
10号御料車——国鉄大井工場〈非公開〉
12号御料車——国鉄大井工場〈非公開〉
電動客車ナデ6141——国鉄大井工場〈非公開〉
0哩標識——汐留駅構内
……〈準鉄道記念物〉
王子製紙蒸気機関車4
——北区王子「紙の博物館」
蒸気機関車C5639——中央鉄道学園〈非公開〉
東京駅舎——東海道本線東京駅
上野駅舎——東北本線上野駅
原宿駅舎——山手線原宿駅
高尾駅舎——中央本線高尾駅
国立駅舎——中央本線国立駅
田園調布駅舎——東急東横線田園調布駅
博物館動物園駅舎——京成博物館動物園駅

■神奈川県

7号御料車——よみうりランド〈鉄道記念物〉
回転変流機——横須賀市田浦変電所〈非公開〉
……〈準鉄道記念物〉
蒸気機関車D5270——山北町鉄道公園
神中鉄道蒸気機関車3——かしわ台工機所〈非公開〉
神中鉄道客車ハ24——かしわ台工機所〈非公開〉
京浜急行電動客車デ1——久里浜工場〈非公開〉
京浜急行電動客車デ51——久里浜工場〈非公開〉
小田急電鉄モハ1——大野工場〈非公開〉
川崎市交通局電動客車700
——川崎市桜川公園〈非公開〉
江ノ電電動客車106形107——由比ケ浜公園
箱根登山鉄道電動客車113——箱根町児童公園
箱根登山鉄道電動客車115——強羅駅

甲信越・東海・北陸

■松本電鉄電動客車ハニフ1

甲武鉄道(後の国鉄中央本線)飯田町—中野間が明治37年に電化され、その時に走った電車として誕生したもの。現在の国電の起源にあたる車両で、当時の番号はデ968(963形)とつけられている。その後、この車両は信濃鉄道(現在の国鉄大糸線)に移って客車に改造された。さらに大正時代の半ばには、松本電気鉄道が再度購入し、長い間使用していた。この時に「ハニフ1」の番号となった。このように鉄道の歴史上極めて重要な車両だったが、このことがわかったのは昭和25年頃だ。松本電気鉄道はこの重要性を高く評価し、現在新村車庫の格納庫に大切に保管している。

森林鉄道記念館

役目を終えた森林鉄道の車両や機器類を展示。アメリカボールドウィン社製SL他
住所・電話－長野県木曽郡上松町小川入国有林内
026452-2-2001
あし－中央本線上松駅よりバス45分
開館時間－8:30～16:00
開館日－11月上旬～4月中旬
入場料－無料

新津市鉄道資料館

かつて「鉄道の町」と呼ばれた新津市で、市民の鉄道に関する知識を深め、文化の向上に資するため設立
住所・電話－新潟県新津市南町1-11
02502-4-5700
あし－信越本線新津駅
開館時間－9:30～16:30
休館日－月曜・祝日・½～¼〈月曜日が祝日の場合は翌日〉
入場料－無料

新潟県立自然科学館

「乗り物の科学」コーナーで陸・海・空の乗り物を動力・作動の面から解説
住所・電話－新潟県新潟市女池字蓮潟東2010-15
0252-83-3331
あし－信越本線新潟駅よりバス15分
開館時間－9:30～16:30
休館日－月曜・½～¼〈月曜日が祝日の場合は翌日〉
入場料－大人500円　小人300円

市立名古屋科学館

「交通の科学」フロアや屋外に実物や可動模型を展示。名古屋市電3003、1401他
住所・電話－名古屋市中区栄2-17-22
052-201-4486
あし－地下鉄伏見駅より徒歩8分
開館時間－9:30～17:00
休館日－月曜・第3金曜・½～¼〈第3金曜日が祝日の場合は第4金曜日〉
入場料－大人300円　中学生以下150円

愛知こどもの国

遊園地内にナローゲージのSL遊覧鉄道がある
住所・電話－愛知県幡豆郡幡豆町　056362-4151
あし－名鉄蒲郡線こどもの国駅
開館時間－9:00～19:00〈10～3月18:00〉
休館日－½～¼〈のりものは月曜日運休〉
入場料－無料〈のりものは有料〉

●保存・展示されている主なもの

国電のルーツ松本電鉄ハニフ1

可愛らしい木曽森林鉄道の車両

ハニフ1の車内

ありし日の木曽森林鉄道アメリカボールドウィン製SL2

蒸気機関車B11
蒸気機関車B12
蒸気機関車C11296

東山公園

公園の一隅に市電などの実物を展示
住所・電話－名古屋市千種区東山元町
052-782-2111
あし－地下鉄東山公園駅
開館時間－9:30～16:30
休館日－月曜・12/29～1/4
入場料－300円
●保存・展示されている主なもの
蒸気機関車C6217
名古屋市交通局1475

長島スパーランド

長島温泉内のスパーランドにSLを展示
住所・電話－三重県桑名郡長島町　05994-2-1111
あし－近鉄名古屋線・関西本線桑名駅よりバス20分
開館時間－9:00～18:00〈夏季と正月は20:00〉
休館日－無休
入場料－有料
●保存・展示されている主なもの
北沢産業蒸気機関車7
日本鋼管蒸気機関車15

ドイツコッペル社製の頭城鉄道2号SL

日本鋼管蒸気機関車122
明治鉱業蒸気機関車236
大夕張鉄道蒸気機関車C1101

その他

■山梨県
電気機関車ED171――甲府市舞鶴公園
■新潟県
蒸気機関車2号〈頭城鉄道〉
――頭城自動車本社公園
制御客車クハ181-45――新津車両管理所〈非公開〉
■長野県
電気機関車10000形――信越本線軽井沢駅前
……〈準鉄道記念物〉
電気機関車デキ12〈草軽電鉄〉
――軽井沢町中央公民館
電気機関車ED502〈長野電鉄〉――須坂駅構内
軽井沢駅舎――信越本線軽井沢駅
■石川県
蒸気機関車B6-2272――国鉄松任工場〈非公開〉
尾小屋鉄道ディーゼル機関車DC122
尾小屋鉄道ディーゼル客車キハ2
尾小屋鉄道客車ホハフ7――以上尾小屋駅構内
尾小屋鉄道ディーゼル機関車DC121
尾小屋鉄道ディーゼル客車キハ1
尾小屋鉄道客車ホハフ3・8
――以上小松児童会館粟津公園
■静岡県
旧六郷川鉄橋――三島市中央鉄道学園〈非公開〉
……〈鉄道記念物〉
蒸気機関車7――東海道本線熱海駅前
……〈準鉄道記念物〉
跨線橋支柱――東海道本線磐田駅
■愛知県
蒸気機関車C57139――中部鉄道学園〈非公開〉
……〈準鉄道記念物〉
蒸気機関車ケ90――中部鉄道学園〈非公開〉
電動客車クモハ52004
――日本車両豊川 蔵工場〈非公開〉
名鉄電気機関車デキ201
――南知多ビーチランド
名鉄電動客車モ766――瀬戸市交通公園
名鉄電動客車モ852――南知多ビーチランド
■三重県
近鉄電動客車モ220形
――四日市スポーツランド
近鉄宇治山田駅舎――近鉄山田線宇治山田駅

外壁が美しい近鉄宇治山田駅舎

長野電鉄の保存車両ED502とデハニ201

明治43年建造の軽井沢駅舎

尾小屋鉄道ホハフ7

磐田駅の支柱

名鉄850形

武骨なスタイルの草軽電鉄のデキ12形

関西

■伝説の電車・阪急100形

伝説の電車が復元保存されている。今日の鉄道の重要な使命である都市間の高速旅客輸送を先駆けた阪急100形(旧新京阪デイ100形)でP-6とも呼ばれた電車である。

半世紀以上も前に登場したこの電車は東海道本線との並走区間で当時俊足を誇った超特急「つばめ」を抜き去ったというエピソードの持ち主で大阪－京都間を34分で結んだ。

P6が保存されている阪急正雀車庫に近い国鉄吹田工場には、P6と対抗したライバルの国鉄モハ52001流線電車（準鉄道記念物）が保存され、ともに当時とほとんど変らないスピードで走る最新鋭電車をもどかしそうに見送る毎日をすごしている。

■都市間を駆け抜けた電車たち

電動客車モハ52001――国鉄吹田工場〈非公開〉
……〈準鉄道記念物〉
阪急電鉄電動客車116――阪急電鉄正雀車庫
近鉄電動客車デボ1――あやめ池遊園
京阪電鉄電動客車63――枚方パーク　連接車びわこ号として大阪－大津間を走った
阪神電鉄電動客車1――阪神パーク

宝塚電車館

創業時代からの電車の模型をはじめ、千里山線デロ10号などの実物車両や多数の部品・資料を展示している。

住所・電話－宝塚市栄町1-1-57　0797-85-6306
あし－阪急電鉄宝塚駅　宝塚ファミリーランド内
開館時間－9:00～17:00
休館日－水曜
入場料－本館無料〈宝塚ファミリーランド入場料　大人700円・小人350円〉

●保存・展示されている主なもの

蒸気機関車ポーター103
阪急電鉄電動客車1
阪急電鉄電動客車デロ10
京都市交通局電動客車N5
ドイツ・ペ・ヘルブランド製台車〈大阪市電2階付電車に使用したもの〉
阪急数形式カットボディー

阪急電鉄電動客車1

戦前を代表する路面電車、神戸市電705

正雀車庫の阪急電鉄116

国鉄流線形高速車の草分け、モハ52001

京阪電鉄63〈びわこ号〉

近鉄デボ1

阪神電鉄国道線の電車1形

京都

昔ながらの人々の生活や伝統行事が今も息づく京都は社寺仏閣をはじめ観光資源が豊富だ。しかし、魅力あふれる鉄道文化財が多数あることは意外と知られていない。京都見物の折にぜひ訪ねてみよう。なかでも最もみごたえのあるのが梅小路蒸気機関車館。

館長の服部良一氏にその魅力を聞いてみた。現在１日平均６～700名の来訪者があり、家族で訪れる人も多く、京都の新名所と言われているそうだ。

19世紀文明の所産といえるＳＬを恒久的に動態保存することが理念となっていて、なんといっても１日３回の展示運転はみどころ。迫力のあるドラフト音が響き、蒸気動力に直接触れられることが大きな魅力だ。

将来も動態保存をする努力は必要で、ボイラーをいかにして長くもたせるかが大きな課題である。

ＳＬを解体して検査修理する経費が想像以上に高価であることはぜひ皆さんに知っていただきたいとのこと。

梅小路蒸気機関車館の9633

梅小路蒸気機関車館扇形庫にそろうSL

加悦SL広場の2号SLと客車ハブ3号

加悦駅舎

梅小路蒸気機関車館

住所・電話－京都市下京区観喜寺町
075-314-2996
あし－京都駅よりバス
開館時間－9:30～17:00〈入館16:00〉
休館日－月曜〈祝日はのぞく〉
入場料－大人250円　小人150円
●保存・展示されている主なもの
蒸気機関車C56160〈動態保存〉
C571〈山口線やまぐち号用〉
D51200〈動態保存〉
8630　9633　B2010　C1164
C51239　C5345　C551
C581　C59164　C612
C622　D50140　D511
D52468

加悦（カヤ）SLの広場

住所・電話－与謝郡加悦町204-2　07724-2-3186
あし－加悦鉄道加悦駅構内
開館時間－日没まで
休館日－無休
入場料－大人300円　小人200円
●保存・展示されている主なもの
蒸気機関車2　〈明治６年イギリス製〉
蒸気機関車８
蒸気機関車1261
蒸気機関車C57189
蒸気機関車C58390
客車ハブ３　〈明治22年ドイツ製〉
客車ハ4995　〈明治26年国鉄製〉
ディーゼル動車キハニ51形
ディーゼル動車キハ101
ディーゼル動車キハ08形〈オハフ62改造車〉
ラッセル車キ165

入母屋造りの二条駅舎

インクライン

蹴上第2発電所

旧29号ポイント

旧逢坂山ずい道東口

旧長浜駅舎 鉄道資料館

鉄道記念物である現存する駅舎のなかでは、もっとも古い旧長浜駅舎を中心に鉄道資料などを展示している。

住所・電話－滋賀県長浜市北船町1-5
0749-62-4091
あし－北陸本線長浜駅構内
開館時間－9:00～14:00
休館日－12/28～1/3
入場料－大人100円

●保存・展示されている主なもの
旧長浜駅本屋
旧29号分岐器ポイント
……〈以上鉄道記念物〉
伊藤博文筆柳ヶ瀬隧道銘石

その他の構造物など

インクライン〈傾斜鉄道〉

びわ湖と京都を結ぶ運河を通過する舟艇を、レール上の船台を用いて運んだ鉄道。
明治23年竣工。
あし－京阪京津線蹴上駅

稲荷駅ランプ小屋

客車内を照明するランプを収容。レンガ造、明治13年。
あし－奈良線稲荷駅……〈準鉄道記念物〉

二条駅舎

現役最古の駅舎。明治30年。木造2階建、旧京都鉄道本社。
あし－山陰本線二条駅

旧逢坂山ずい道東口

日本人技術者だけで完成させたわが国最初の山岳トンネル。明治13年完成。
あし－東海道本線大津駅〈滋賀県〉
……〈鉄道記念物〉

現存最古の駅舎旧長浜駅舎

稲荷駅ランプ小屋

大阪市市電保存館

大阪市電発達の歴史を示す明治期の代表的電車を6両復元保存している。中でも創業時の翌年明治37年から築港線を走った港見物用の二階建の展望車は、人気のまとだ。

住所・電話－大阪市港区田中町3丁目八幡屋公園内　06-571-0552

あし－大阪市営地下鉄中央線朝潮橋下車徒歩5分

開館時間－10:00～16:00

休館日－日・月・水・金曜・12/28～1/3

入場料－無料

●保存・展示されている主なもの

大阪市交通局電動客車5〈720号改造2階付〉
大阪市交通局電動客車30
大阪市交通局電動客車528
大阪市交通局電動客車1644
大阪市交通局電動客車3050
大阪市交通局4輪撒水車25

その他

■大阪府

噴水小憎――東海道本線大阪駅構内
……〈準鉄道記念物〉
蒸気機関車C59166――関西鉄道学園〈非公開〉
電気機関車EF15120――新在家緑地
電気機関車EH1061――大阪市東淡路南公園
南海電鉄電動客車モハ20001・2
――みさき公園南海の歩み記念史列車館
南海電鉄天下茶屋車庫――南海電鉄天下茶屋駅
南海電鉄玉出変電所――南海電鉄玉出駅
南海電鉄南送電線保線所――南海電鉄石津駅
南海電鉄浜寺公園駅舎――南海電鉄浜寺公園駅
南海電鉄高師浜駅舎――南海電鉄高師浜駅

■奈良県

近鉄橿原神宮前駅舎――近鉄橿原神宮駅
旧大軌変電所――奈良市富雄
奈良駅舎――関西本線奈良駅
奈良ホテル――奈良市高畑町

■兵庫県

蒸気機関車義経号――国鉄鷹取工場
回転変流機――国鉄芦屋変電所
……〈以上準鉄道記念物・非公開〉
阪神電鉄電動客車215――阪神パーク
山陽電鉄電動客車206――東二見工場〈非公開〉
神戸市交通局電動客車705――
――地下鉄名谷車庫〈非公開〉
余部鉄橋――香住郡余部町
阪神電鉄旧発電所――尼崎市北城内

港見物客でにぎわった大阪市電5

「こうや号」として親しまれた南海電鉄モハ20001・2

明治の面影を残した南海電鉄浜寺公園駅舎

余部鉄橋

EH1061

義経号

奈良駅舎

中国・四国

■広島電鉄

昭和40年代、それまで市民の足として親しまれた路面電車が車に追われ次々と姿を消していった。スクラップを免れた路面電車も残り少ない軌道を求めて都落ちしていった。広島に集まったのは京都・長崎・熊本のつわ者たち。かつての雄姿そのままに塗装も変えず広島の町を駆けまわった。その活躍ぶりに路面電車が全国で見直され、西ドイツから連接車ＧＴ８という助人がはせ参じてきた。今や広島電鉄は路面電車の博物館と呼ばれるに至ったのである。

■土佐電鉄

昭和59年12月、現存する路面電車としては最古の歴史を誇る土佐電気鉄道で明治38年製7形電車(木造４輪車）が復元され、昔の姿そのままの運転士・車掌が乗り込み高知の町を走りはじめた。

高知県の観光資源として保存・活用し、公共機関への親近感を高めてもらうため、復元されたもの。

井笠鉄道記念館

井笠鉄道の廃止を惜しみ、会社創立70周年記念として開設。旧新山駅舎をそのまま利用した展示室や西武山口線で走っていたドイツコッペル社製のミニSLや可愛らしいターンテーブルなど軽便鉄道の魅力がいっぱい。

住所・電話－岡山県笠岡市山口1457-8
08656-5-2218
あし－山陽本線笠岡駅よりバス30分
開館時間－9:00～17:00
休館日－水曜・年末年始
入場料－無料

◉保存・展示されている主なもの

井笠鉄道蒸気機関車１
井笠鉄道並等客車ホハ１
井笠鉄道有蓋貨車ワフ１

その他

■岡山県

旧井笠鉄道ディーゼル客車ホジ３
――下津井駅構内
下津井電鉄クハ５――下津井駅構内
下津井電鉄ト１――下津井駅構内
旧中国鉄道機関庫――岡山市伊福町

■鳥取県

蒸気機関車D51488――山陰本線米子駅構内
……〈準鉄道記念物・非公開〉

■広島県

蒸気機関車D521――国鉄広島工場
蒸気機関車C621――広島鉄道学園
古文書〈山陽鉄道旅客事務通達類纂〉
――広島鉄道管理局
……〈以上準鉄道記念物・非公開〉

■島根県

大社駅舎――大社線大社駅
出雲市機関庫――山陰本線出雲市駅

木造駅舎を代表する大社駅舎

■山口県

車両航送発祥の地――下関市竹崎町
下関鉄道さん橋跡――下関市竹崎町
……〈以上準鉄道記念物〉
西岩国駅舎――山陽本線岩国駅

■香川県

蒸気機関車C58333――国鉄多度津工場
客車ロ481――国鉄多度津工場
ディーゼル機関車DF501――国鉄多度津工場
……〈以上準鉄道記念物・非公開〉

■愛媛県

伊予鉄道蒸気機関車１――梅津寺パーク
別子鉄道蒸気機関車１――住友鉱山記念館
……〈以上準鉄道記念物〉
伊予鉄道道後温泉駅舎――伊予鉄道道後温泉駅

広島電鉄100形復元車

多度津工場のロ481

「坊っちゃん」ゆかりの伊予鉄道1号SL

土佐電鉄7形復元車

井笠鉄道蒸気機関車1号と客車ホハ1

伊予鉄道道後温泉駅舎

九州

本線用の高速SL・C591

昭和初期に、幹線急行旅客列車用としてC51やC53形が使用されてきたが、これにかわる機関車として昭和16年に誕生したのがこのC59形。C53形は、高出力を出すため、3シリンダ方式（ピストンが3つある）だったが、C59は2シリンダ方式でC53に匹敵する出力とスピードを出せるのが特徴だ。

C591は、その第1号として価値あるほか、この機関車を製造した汽車会社の公称2,000号目の車両として記念すべき機関車である。昭和40年に門司鉄道管理局の準鉄道記念物に指定され、現在は国鉄の小倉工場に保存されている。

直方市石炭資料館

石炭産業の見直しを目的に開館し、採掘の機器や労働者の生活などを展示

住所・電話－福岡県直方市御立山部692－4 09492-2-0135 **あし**－筑豊本線直方駅より徒歩10分

開館時間－9:00～17:00〈水曜12:00〉

休館日－月曜・祝日

入場料－大人50円・中高生30円・小人20円

■福岡県

蒸気機関車C591――国鉄小倉工場〈非公開〉

九州鉄道株式会社株主総会報告――門司鉄道管理局

九州鉄道運輸法規類纂――門司鉄道管理局

……〈以上準鉄道記念物・非公開〉

西鉄蒸気機関車4号――到津遊園

門司港駅舎――鹿児島本線門司港駅

門司鉄道管理局別館〈旧九州鉄道本社〉――北九州市門司区

門鉄会館――北九州市門司区

旧九州鉄道茶屋町橋梁〈北九州市指定文化財〉――北九州市八幡東区

田川伊田駅舎――日田彦山線田川伊田駅

香春駅舎――日田彦山線香春駅

■長崎県

島原鉄道蒸気機関車C1201――島原市霊丘公園

長崎電気軌道168――長崎電気軌道車庫

長崎電気軌道168

■熊本県

上熊本駅舎――鹿児島本線上熊本駅

■大分県

蒸気機関車10形式26――宇佐神宮

……〈準鉄道記念物〉

ディーゼル動車キハ07形――豊後森機関区

■宮崎県

宮崎交通蒸気機関車1――宮崎市児童公園

■鹿児島県

鹿児島交通蒸気機関車1――加世田駅構内

鹿児島交通蒸気機関車2――加世田駅構内

鹿児島交通蒸気機関車4――加世田駅構内

鹿児島交通蒸気機関車5――加世田駅構内

ありし日の蒸気機関車C591

門司港駅舎

北九州市の指定文化財、旧九州鉄道茶屋町橋梁

島原鉄道C1206SL（C1201と同型）

豊後森のキハ07形

今後保存・活用したい現役車両

お召機EF5861

銚子電鉄デキ3(ドイツ製)

近江鉄道ED14(アメリカ製)

秩父鉄道ED38(旧阪和電鉄)

西武電鉄E52(スイス製)

現存する唯一の17m国電クモハ12形

国電初の高性能車101形

寝台電車583形

本格的特急用ディーゼルカー80形

量産形の液体式ディーゼルカー17形

初の特急用固定編成客車20系

一般形客車

大正生れの上田交通モハ5250形

旧阪和電鉄のモヨ100の生残り弘南電鉄クハ2025

日本で唯一オール2階建近鉄20000形

元阪神電鉄の野上電鉄23形

営団地下鉄300形

これまでの歩み

鉄道文化財保存の歴史

復活したロコモーション号〈レプリカ・複製〉

英国における鉄道文化財の保存

■ロコモーション号のあゆみ

キングスクロスから大ブリテン島東海岸に沿って北上する英国国鉄で約370キロ、イングランド北東部にダーリントンがある。開業以来、長い間バンク・トップとよばれたこの駅は、ホームが半円型の天蓋でおおわれ、1970年代の初めまでホームの眼をひく位置に古風な蒸気機関車が保存・展示されていた。

数ある鉄道文化財の中でも、鉄道史の第一頁を飾るロコモーション号はこうして公衆の眼にふれたのである。

■鉄道文化財保存のルーツ

石炭輸送を目的とした世界初の公共鉄道、ストックトン＝ダーリントン鉄道は、1825年9月27日に開業した。開業式当日、客車1両を含む33両の処女列車運転を成功させたのがロコモーション号であり、ジョージ・スチブンソンの工場でつくられた。

ロコモーション号が名高いのは、1830年リバプール郊外で行なわれた機関車性能競争に勝ったロケット号と、設計・製作者が同じことからでもあろう。

鉄道が新陸上交通の立役者となったきっかけが、ロコモーション号登場によるものであれば、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とはいえ、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のではない。

■保存への足どり

歴史的な価値に気付かれぬまま、ロコモーション号は1850年代前半炭鉱の据置ボイラーになり、1856年には不要品として競売広告されるまでになった。

この時点で鉄道会社から、ロコモーション号は歴史的価値ゆえに記念物として保存されるべきだ、との声が出たのである。これにより競売はとりやめ、修繕工場でオーバー・ホールして展示公開する措置が1857年実施された。

鉄道文化財保存は、鉄道の母国英国で、開業30年あまりの時点で第1歩をふみだしたことになる。

ロコモーション号は、旧ダーリントン駅前ひろばに長い間露天展示されていた。もっとも旧ダーリントン駅は当初から現在位置にあったのではなく、1842年に移築されたもので、その駅舎が以後 140年あまり使われてきたのである。

露天展示は1892年までで以後プラットホームに移され、ドームの下に収まった。合併、そして鉄道法成立に伴うロンドン＝ノース・イースタン鉄道が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が記念列車をけん引、バンク・トップ駅の近くで特急列車「フライング・スコッツマン」号と対面した写真が残っている。

ロコモーション号は数多くの博覧会に出品され、鉄道創業150年記念日の1975年9月27日以後は、1842年建設の駅本屋に移転した。

日本の鉄道文化財について

■鉄道博物館と車両保存

日本で保存運動の扉を開いたのは、明治38年初代南満洲鉄道総裁明治41年鉄道院総裁となった後藤新平（1857—1929）といわれる。

後藤は明治44年5月、鉄道博物館を設置、資料の収集と保管業務を構想して鉄道院に鉄道博物館掛

現在交通博物館に保存されている善光号

が設けられた。ここでは史上特筆すべき文化財保存を具体的には示していないが、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されたのである。鉄道博物館掛の一端は、『鉄道院年報』大正元年度、年報第18款の鉄道博物館の項に収集品が説明されていることからうかがえる。

日本の車両保存は、皇室の事蹟と結びついてきた。7100形蒸気機関車の保存は、明治14年8月、明治天皇が北海道行幸の際に御召列車をけん引したことによる。同じ主旨でC51239が保存の対象になり、現在は梅小路機関車館に所属している。

明治村に保存されている6号御料車

■車両保存の新しい展開

鉄道博物館は、大正10年東京駅北口に仮設公開、震災後大正14年に東京—神田間へ移って再開された。保存の対象は鉄道発達史と関係の深い分野に及び、有力私鉄の日本鉄道最初の機関車1290形善光号が移ってきたのである。

社会教育の教材として、現役車両から実物見本を選び常設展示する。これは永久保存でなく他と交換もありうる。この例が展示物の9856号である。目的が保存でなかったため、同機の功績は知られないまま今日に至った。9856号は昭和11年、博物館の神田須田町への移転とともに新しい展示場に納まり、長い展示で文化財の価値が生じた。一方企業内部で教材として保存された場合は、思いがけない車両が残される結果となる。この最大の収獲はC5343三気筒機関車だった。同じ例として鷹取工場の762ミリゲージ軽便機関車があり、これは、ゆかりの地熱海駅前に保存展示されている。

また、部外者の考証・通報等によって貴重な車両や施設等の価値が再確認される例も多い。国鉄の1号機関車はじめ、近年の国電第1号である、松本電鉄ハニフ1などがそれで、国鉄がおこなっている「鉄道記念物」指定制度とあわせてこれらが保存への有力な手がかりとなっている。

今、そしてこれから

鉄道文化財保存・活用の現状と課題

保存の現状と問題点

■はじめに

日本でも欧米諸国と並んで鉄道車両や施設の保存が進められ、それなりに活用もおこなわれている。多くの場合、鉄道企業体が自ら車両や施設の保存にあたっており、維持や管理にかかる経費は当然企業体が負担をしている。

鉄道に関することだから、鉄道企業体が保存にかかる維持管理費を支出するのが当然だと、暗黙のうちにとらえられがちであるが、実は恒久的に保存をすすめる上では必ずしも適切であるとは言えない。例えば企業の経営成績や経営者の思想や考え方、そして理解度などによって大きく左右されるからである。

■国鉄による動態保存

現実に国鉄が直接営業している京都の梅小路蒸気機関車館を例にとってもおわかりであろう。鉄道100年記念事業のひとつとして、昭和47年（1972）に華々しく開館した同館は、当初、国鉄の代表的な蒸気機関車を動態で保存することがセールスポイントだった。10数年を経た現在、実情はいかがであろうか。

C571号機を含め、わずかに数型式のSLだけしか動態保存はされておらず、大部分は静態保存になってしまった。今の国鉄の経営状態からすれば当然やむをえないと思われるが、このような直接の営業利益を生まない施設などが真先に企業では切り捨てられる運命にあることはまことに残念だ。

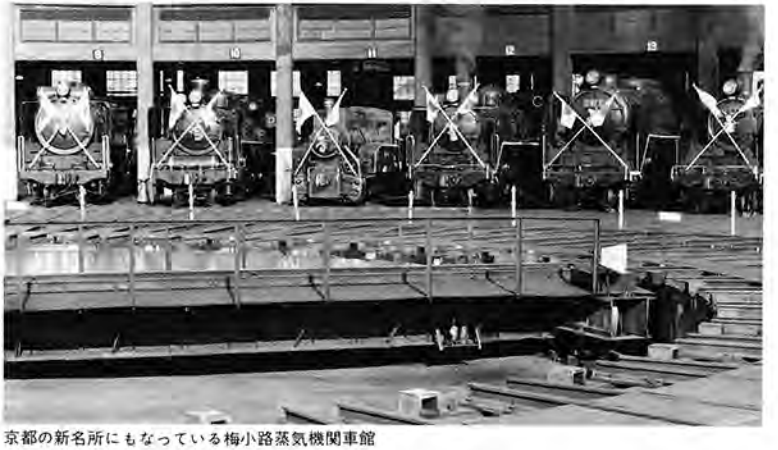
■私鉄による動態保存

さて、私鉄で蒸気機関車を動態保存し、好評を博している静岡県の大井川鉄道に目を転じてみよう。昭和51年にC11227号でスタートしたSL列車は、昨年で100万人もの乗客を運んだ。単に珍しさだけではなく大井川鉄道が、鉄道車両や施設を実際に機能させ、産業考古学的教材としての活用を推進したからにほかならない。その上、周辺の観光資源へ訪れるためのアクセスとしても、もっともふさわしい役割を果しているからである。

この他、鉄道企業体が自ら中心となり意識的に鉄道の保存・活用をすすめている例は、広島電鉄や長崎電気軌道などがある。

■博物館での車両保存

また、鉄道自身の保存・活用ではないが、企業としての博物館を有し、鉄道車両の保存・活用の例



京都の新名所にもなっている梅小路蒸気機関車館

は多数見うけられる。実は、これが日本における鉄道保存のありかたとして、もっともポピュラーなかたちとなっている。そしてこれまでの鉄道車両保存に大きな役割を果してきている。交通文化振興財団が運営している交通博物館しかりである。このようなかたちは私鉄や地方自治体にも見られ、東京急行電鉄の電車とバスの博物館や小樽市博物館分館である北海道鉄道記念館などが知られている。来年は新たに地下鉄互助会による地下鉄博物館も誕生するという。

しかし、このような博物館に欠けているのは、鉄道史や産業考古学に関する調査研究をおこなうべく研究組織や専門研究員である。他の分野の博物館でおこなわれているそれと比較すると雲泥の差がある。単に車両の展示というのではなく、調査研究にも積極的な姿勢が望まれる。

■その他の保存例

車両の展示と言えば、昭和44年以降、国鉄が廃車になったＳＬなどを地方自治体等に貸出していることをご存知だろうか？雨ざらしで公園等に置かれているアレである。その数なんと約400両。これに至っては、保存というよりむしろ遊具となってしまったものも多いのが現状だ。

さて、鉄道車両の保存は企業ばかりと思いきや個人も結構ある。大阪の共永興業のＣ57148の展示をはじめ軽便などでは、羅須地人鉄道協会や赤門軽便鉄道保存会の旧尾小屋鉄道が、有志のボランティア活動で動態保存されている。

このようにさまざまなかたちで鉄道車両や施設の保存・活用がなされているわけだが、大部分は、鉄道企業体自身によるものであることがわかる。

鉄道文化財保存・活用の新たな展開

■地方自治体による保存・活用

鉄道企業体自身の鉄道文化財の保存・活用には限界があることはすでにおわかりであろう。ではどうしたら望ましい保存・活用の方向が見い出せるかである。

ひとつには、地方自治体の活用が考えられる。他の文化財同様、その意義を認識させ、それぞれの地域社会に関係の深い車両や施設を保存することだ。現に千葉県では、小湊鉄道の創設期のＳＬ３両を県指定文化財としているし、北九州市では、旧九州鉄道の明治期のレンガ造り橋梁を市指定の文化財として保存中だ。また、北海道丸瀬布町では森林鉄道のＳＬを夏期に走らせている。軽便鉄道用の小型ＳＬを周辺の景観とともに保存している貴重な例。全国的な視点だけでなく地方史的にとらえることによってより地方自治体が保存事業をすすめやすくなる。

■市民参加による保存・活用の道

さて、より積極的に保存をすすめるにはどうするか。それには市民参加のナショナルトラスト方式はどうだろうか。イギリスの保存鉄道にしても多くの場合、市民参加のボランティアが中心だ。ひとつの手法として文化財や自然を市民が身銭を切って買い上げ、維持管理し保存・活用をはかることも考えられる。日本ナショナルトラストがこの母体となることは大いに可能だが、そのためには、関係団体の協力、専門家の指導、自治体そして何よりも大多数の市民の参加が前提となる。

鉄道文化財を鉄道企業体自身が保存するのが当然と考えるのでは恒久的な保存は不可能だ。今こそ市民参加による新たな展開を推進することが急務となっている。

日本で唯一、県の文化財指定を受けている小湊鉄道のSL。

個人グループ所有の旧尾小屋鉄道

イギリスでは

保存・活用について

イギリスの保存鉄道のあゆみ

イギリスはアメリカと並んで、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の形態が含まれる。

イギリス最初であり、世界最初でもある保存鉄道は、ウエールズにある軌間2フィート3インチ(686㎜)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エ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、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り、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、運転を行なうものが増えた。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600㎜の中部ウエ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。

■保存鉄道の現状

多くの保存鉄道は春から初秋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、家族ぐるみのボランティア活動で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、ウェイターなどで、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傭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〉

保存鉄道を訪ねて

■ケント&イーストサセックス鉄道

ロンドンチヤリングクロス駅からイギリス国鉄とバスを乗り継ぐこと90分、保存鉄道であるK&ESRの出発地であるウイルシヤムに着く。

K&ESRの前身はイギリス国鉄で、1900年に地方私鉄を買収したものだ。しかし、経営難のため1961年に営業休止となった。ところが、地元住民の鉄道への愛着はひとしおで、有力者が集い、1974年に廃止になっていた線路を復旧させて、鉄道再開に至った。現在は、途中のウイルシヤムロードまでだが、近い将来昔のようにボディアムまで全線復活の予定だ。

同鉄道は、採算が成り立たないから止めておけという政府の勧告を振り切っての再開で、とても通常の営業形態では成り立たないため、駅員、運転士等のほとんどが有志のボランティアだ。

平日はレイルバスを運行し地元民の足として活躍しているが、週末や祭日にはSL列車を動かし、遠来の客を楽しませると同時に、若い世代の社会教育や地域のコミュニティの場として活用されている。

SLを10台保有する他、古いプルマン式の1等車や食堂車も動態保存中だ。食堂車での料理方法は、19世紀の伝統を伝えている。

学校も休みとなる冬期はすべての運行を取りやめ、線路補修等をすべてボランティアで実施している。多くのイギリスの保存鉄道がこのような市民のボランティアで支えられ、その数が68ヵ所もあるというからうらやましい。〈黄葉生〉

世界初の軽便鉄道であるフェスティノグ鉄道〈ウェールズ〉

一般営業運転をしている私鉄ロムニー鉄道〈ケント〉

美しく整備されたK&ES鉄道のSL〈ケント〉

豊かな自然の中を走るスランゴスレン鉄道〈ウェールズ〉

動態保存車がいっぱいのヨーク鉄道博物館

ナショナルトラスト

みんなで守る自然と文化

イギリスのナショナルトラスト

最近ナショナルトラストという言葉をマスコミなどを通じて耳にされたみなさんも多いと思うが、これはイギリスの環境保全団体のこと。ナショナルとは、国家ではなく国民を意味するもので、国民の自らの参加によって後世に伝え残すべき美しい自然や文化遺産を保存・活用しようというものだ。正式には、〈史的名勝または自然美のためのナショナルトラスト〉といい、通称ナショナルトラストと呼ばれている。

歴史は古く、19世紀末の1895年に3人の環境保全運動家や弁護士によってつくられた。当初は資金難が続き、市民運動といいながらも貴族階級のクラブ的色彩が濃く、かれらのポケットマネーなどで買い取った対象などがしばしばトラストへ寄贈されたりしていた。

20世紀に入りトラストは飛躍の時を迎える。1907年に待望のナショナルトラスト法が制定され、法のバックアップのもと事業が進められることになったのだ。これは、トラストが買い上げたり、寄贈・遺贈などにより取得した資産は一切売らないという譲渡不能の宣言をしたもので、トラストへの大きな信頼をもたらすこととなった。そして1937年には、税制面でも優遇措置が受けられることになった。これを機会にカントリーハウスの保存に拍車がかかった。

その後歴史的庭園や民家など多くの対象を取得、美しい自然海岸を買い上げるネプチューン計画でも多くの英国民の支持のもと約700kmを取得している。

最近ではこうした対象ばかりか産業考古遺産も保存・活用する動きが見られる。産業革命時代の構造物や機械なども積極的に対象としている。もちろんSLも例外ではなく機関車の博物館も所有している。イギリスでも鉄道は文化財としてとらえられていることがおわかりであろう。

トラストの保護下にある対象は以上のように多種にわたっているが、ただ保存するのではなく、す

ナショナルトラストが村ごと保存しているレイコックビレッヂ

べて活用している点が重要だ。自ら参加して取得したものを自分たちの生活の中に生かす。このような理念がそこにある。トラストは、現在会員数102万人。イギリスで王室につぐ大土地所有団体でもある。

日本ナショナルトラストと鉄道文化財

イギリスナショナルトラストを模範に日本ナショナルトラスト（正式名称観光資源保護財団）が設立されたのは今から17年前の1968年。日本でも市民参加で自然や文化財の保存・活用を推進しようというのが目的である。当初から苦難の道の連続。とてもイギリスなみとはいかない。しかし、微力ながら調査・保護・普及の三本の事業を柱に歴史的町並みや民家・庭園・自然景観など多くの対象の保存・活用をすすめている。

昨年の12月に宿願の免税団体として認可され、それと同時に、保護対象である岡倉天心ゆかりの天心遺跡記念公園（旧日本美術院五浦研究所跡）が寄贈されることになり、事業にも大いにはずみがついた。今後、保護・管理を続けている名勝庭園や歴史的町並みなどの買い取りを計画している。

そして、今後大いに推進したいのが鉄道文化財の保存・活用事業だ。会員有志のサークル活動である鉄道文化財を考える会（45名）が結成され、トラスト初の会員参加によるトラストの事業ということで大いに注目を集めている。昨年度は、歴史的、技術的にみて価値の高い車両を中心にリストアップを行ない、調査報告書やこのパンフレットを作成。鉄道文化財の保存・活用を一般に啓蒙するなどした。

鉄道というと、とかくのりものとしてしかとらえられず、私たちの生活や文化に常に密接な関係にありながら、優れた車両や施設の多くが老朽化とともに壊されてきた。しかし、鉄道も産業文化財としての価値は高く、私たちの自らの手で買い上げるなどして保存し、活用していきたい。欧米に見られるような市民参加の保存鉄道を目ざすためにもぜひあなたの参加が必要です。ご支援下さい。

大平宿の民家を修復

保護・管理している古庭園

会員になろう

●特典●

❶機関誌が毎月お手元に届きます。会員をつなぎ、情報を流し、いろいろな問題を論じます。投稿も歓迎。

❷梅小路蒸気機関車館をはじめ13ヵ所の見学施設を無料または割引で見学できます。

❸弥生会館をはじめ関係先の宿泊施設を割引でご利用できます。

❹見学会・講演会などトラストの催しに優先参加できます。

❺トラスト発行の刊行物を割引で購入できます。

●入会●

入会申込書にご記入の上事務局へご送付下さい。会費は、現金または㊀振替でご送金下さい。年度扱いで4月～翌3月まで有効。

●会費●

個人会員年間1口3000円・永久会員30000円・団体会員30000円。

※㊀振替　東京2－106140

●写真・資料・イラスト協力者　青木栄一　海老原美宜男　大木順子　椙山満　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　地下鉄互助会　電車とバスの博物館　土佐電鉄　長崎電軌　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

●編集――日本ナショナルトラスト〈鉄道文化財を考える会〉

日本ナショナルトラスト報増刊号
第192号　定価＝300円
昭和60年3月31日発行
発行所＝財団法人観光資源保護財団
東京都千代田区丸の内2-4-1 丸ビル336号室
〒100　電話03-214-2631
郵便振替＝東京2-106140
印刷所＝凸版印刷株式会社

(時代をリードしてきたカタチ。)

デ1形

昭和4年製。昭和5年に登場して以来、戦前、戦中、戦後にわたり活躍しました。窓が大きく、その豊かな個性的魅力は、「名車デ1形」として広く知られ、その後の高速電車のスタイルに、大きな影響を与えました。

デ51形

大正13年製。日本最初の本格的半鋼製車両として登場しました。側窓の幅が当時としては広く、明るく、モダンな乗心地のよい電車でした。真っ赤な車体と細いポールから「赤トンボ」という愛称で親しまれました。

デハ500形

昭和26年製。正面はこの当時流行した2つ窓の流線形で、赤と黄の鮮やかなツートーンカラーとともに、時代の最先端をいく電車として人々の注目をあつめました。現在の京浜急行の電車の、デザイン上のルーツともいえます。

デハ600形

昭和31～33年製。当時の鉄道車両技術のトップレベルをいく性能を持つ車両として人気をあつめました。2扉クロスシート車で、快速特急や特急などを中心に運用され、この設計思想は現在の2000形にも受け継がれています。

デハ1000形

昭和34年製。その後改良を加えながら、京浜急行の顔として活躍。正面2つの窓はデビュー当時のものです。昭和43年に都営地下鉄乗り入れも実施され、そのすぐれた性能バランスから、まさに時代をリードしてきた名車といえます。

(次代をリードするカタチ。)

いま、わたしたちは確かな目で
21世紀を見つめることができます。
確かな足どりで21世紀を
歩みはじめようとしています。
いよいよ、昭和60年4月1日から
京浜急行に1500形電車が登場。
先進のカタチ、先進の機能、
それはまさしく、これからの
主力車種にふさわしいものです。
一歩進んだ安全性において、
豊かな快適性において、
そして時代の要請でもある
省エネルギー性において、
1500形電車は見事に
進歩をカタチにしています。

時代をはこび、次代をきりひらく。

KEIKYU
京浜急行

昭和60年4月1日、1500形電車登場。