

160形蒸気機関車(明治)

鉄道文化財を考える

シンポジウム



これからの保存・活用のありかた



昭和**60**年**5**月**11**日(土) 芝弥生会館

プログラム

開会あいさつ…(13:30)

記念講演…(13:40) 岡部冬彦

単画学

休憩(10分)

シンポジウム…〈14:20〉

コーディネータ=青木栄一 ・東京学芸大学教授

ハネリスト= 小池滋 東京都立大学教授

白井昭

大井川鉄道常務取締役 村上光彦 成蹊大学教授

閉会あいさつ…(16:50)

休憩(20分)

懇親会…<17:30~19:00>

主催 財団法人観光資源保護財団 〈日本ナショナルトラスト〉

後援 運輸省



完成した東京駅

鉄道文化財の保存を考える 青木栄一

鉄道が交通機関として用いられるようになってからすでに百数十年、日本の鉄道だけを考えても百年以上の年月が経過している。その間、鉄道は一般の人々の日常生活にとってなくてはならない交通機関となった。その意味で鉄道は一つの文化財であり、私たちが先祖から伝えられた貴重な文化遺産といえるであろう。

しかし、鉄道を文化財としてみる習慣は日本ではまだ十分定着しておらず、その重要性を鉄道史研究や産業考古学の活動を通じて、学校教育やマスコミのレベルで広くアピールする必要があると思う。

百数十年の歴史のなかで、鉄道そのものも大きな発達を示し、鉄道を支える技術も、人々の利用形態も絶えず変化してきた。たとえば蒸気機関車や古い形態の路面電車は技術革新やモータリゼーションの前に消えつつあるし、駅舎や橋梁などの鉄道施設もより機能的なものを求める動きのなかで更新されつつある。このような鉄道にかかわるさまざまの文化財のなかから価値あるものを保存し、私たちや私たちの祖先の生活のなかに生きた鉄道文化財を後世にのこすことは、私たちの世代の義務であると思う。

日本における鉄道文化財保存の現状をみると、もっぱら鉄道企業の経費 負担によって行なわれているが、このことは恒久的な保存や文化財として の活用などの面からは必ずしも好ましいとはいえない。今後は地方文化の 一環という認識の上に立って、地方自治体や地方史博物館がこの問題に関 心をもつようになることを期待したいが、それ以上に一般の人々の1人1 人が費用や労力を提供しての保存運動が必要であろう。欧米諸国における 鉄道文化財保存は一般の人々のボランティア活動に支えられていることを 銘記すべきである。また、ナショナルトラストがこれまでの文化財保存の 経験やノウハウを保存活動に生かすことを期待したい。

鉄道文化財の保存は諸施設や車両を博物館などに静態展示するだけでなく、鉄道のシステム全体を生きた状態で保存する動態保存を是非考えたい。すでに梅小路蒸気機関車館や大井川鉄道における実績と経験の積み重ねがあるが、そこでは保存のための組織のあり方や維持のための経費の負担、地域社会とのかかわり方、技術の伝承の困難さなど多くの問題点が明らかにされている。

以上のようなさまざまの問題点をふまえて、鉄道文化財の保存運動を長期的な展望に立って進めてゆかねばならないと思う。



千葉大学工学部卒、現在は 東京学芸大学教授。

●日本の交通史の第一人者として知られている。技術畑の出身であり、その方面からのアブローチは、交通史におけるユニークな学問体系をつくりあげている。
●海外の交通史にも精通している。

鉄道ばかりか船舶における 研究実績も豊富である。



保存とアマチュアリズム 小池滋

まず基本原則として忘れてならないことは「おカミにお願いする」とい うような甘えた姿勢を捨てることでしょう。

正確に言うならば、現在日本には「おカミの」鉄道などないのです。ところが、いまだに国鉄や私鉄にお願いして、何とか無理して頂いて古い施設・車両などの保存をはかろうとする気持が、強く残っていることは否定できますまい。そうした鉄道企業体が裕福で、お金が余るほどあるならそれでよろしいでしょうが、現状では赤字に悩み、人員整理さえやらねばならぬわけで、そのために古いものをどんどん捨てようとしているのです。そうした時に、捨てたものに対して、さらにお金や人員を注ぎ込んで下さいとお願いしても、承知して貰えるはずはありません。

だから、その捨てられた――または、捨てられようとしている――貴重な文化財を守ろうというなら、それは鉄道企業体の外にいる人間が、手弁当で自腹を切ってやるしかないのは、当然のことです。

もちろん、鉄道企業体に属するプロの人たちは、それぞれの車両・施設 について、長年のうちに身に着けた深い広い知識を持っているわけですか ら、それを教えて頂くことはぜひ必要です。外部のシロウトは謙虚にそれ を学ぶべきでしょう。

しかし、それ以上の過大な要求を、まるで当然であるかのようにつきつ けるのは、無理難題というもので、いかに鉄道文化財を守ることが、後世 東京大学文学部英文学科卒 現在は東京都立大学人文学 部教授。

●英文学において、特にディケンズの研究者として知られている。また日本ばかりか世界の鉄道に対して幅広い見識を持ち、著書も多数ある。

●旧尾小屋鉄道の車両や施設の一部を買い上げて保存をおこなっている赤門軽便鉄道保存会の代表でもある。 最近の著書に「鉄道諸国物語」〈彌生書房〉がある。

信越線機部駅の3等普通客車 <明治34年ころ機関車はのちの の2120形>





8700形蒸気機関車〈明治〉

した時刻表 (明治36年)

に対する必要な義務とはいえ、相手に犠牲を強要してまでゴリ押しする権 利は誰も持っていません。

結局のところ、実行に当たってもっとも必要なのは、個人対個人の信頼 関係、紳士協定に基づく交渉ということになります。具体的な例について は、イギリスの保存鉄道の場合などを考えることがよいでしょうが、大切 なのは皆がアマチュア――愛する人になることです。

地域社会と保存のかかわり 村上光彦

江の電は、住宅地を突っきるようにして走る単線運行の電車である。地 所の余裕がないので複線化は不可能だし、沿線住民にとっての騒音公害や 事故の危険を考慮すれば速度も出せず、したがって増発によるサービス向 上ができない。これまでは、単コロから二輛、さらに四輛連結へと、車輛 数を増やして配車を工夫するほかに利用者増対策がなかった。 しかし、江の電の現状は安定している。周辺地域の人口が飽和状態に達

して、日常的利用者の急激な増大は止まった。さいわい、江の電の乗客は 地域住民と観光客という二種類から成り、その利用時間帯はずれている。 平日の通勤・通学客のラッシュアワーは観光客と無縁だし、正月やゴール デンウィークなど、観光客が殺到する時期には地域生活者は混雑を避けて なるべく乗車しない。江の電の二重性格は矛盾しあっているわけではない。 それに、近代化の遅れによる古風な印象が、かえって観光客の郷愁をそそ る結果となった。

保存。体験、問題点

白井昭

大井川鉄道は、昭和45年に明治生れの名機B6形SLの保存を始めて以 来、歴史的価値のある電車、鉄道施設、古典レールなどの保存を進めて来 た。この経験をふまえての今後の問題として、先づ文化財を大切にしたい と云う美しい心だけでは保存はできない、そのためには多くの費用が掛り、 その手当てなくしては進められないことがある。特に保存を始めることよ りも、保存を続けることに多くの費用を要するので、以後の維持のメドを たてることが必要である。

今後、国鉄、私鉄とも、鉄道企業だけで鉄道文化の保存はむつかしく、 市民参加のナショナルトラスト等への移行、あるいは協力の体系を見出し て行かなければならない。

費用とは別に保存のための技術的問題点があり、運転と保守のうち保守 の方が困難である。また部品などハード面と、保守技術員などソフト面の 両立が必要であるが、人材の継承が最大の問題となっている。



8700形蒸気機関車(明治)

写真・カットは 日本国有鉄道発行より 現在は成蹊大学教授。 ●幼少の頃から鎌倉に住ん

東京大学文学部仏文科卒

でいて、よく江ノ電を利用 した。戦後の昭和33年から は、極楽寺に移り、それ以 来日常の足として江ノ電を

利用している。 江ノ電の思い出としては、 夏になると納涼電車が走っ たり、七里ヶ浜へ遠足に行 った時、浜辺に江ノ電の古 い車両がバンガローとして

使われているのを発見して

興味をそそったという。

名古屋鉄道株式会社運転課 長を経て現在、大井川鉄道 常務取締役。 ●日本における動態保存の

実践者として知られ、大井

川鉄道を舞台に蒸気機関車

をはじめ多くの車両や施設 の適切な保存、活用をはか っている。 ●近代の歴史を築いた原動

カのひとつである蒸気機関 車を人類の文化遺産として とらえ、多くの問題に直面 しながらも動態保存を積極 的に推進している。自他共 に認める日本における動態

保存の第一人者である。