

日本の保存鉄道と国際交流

菅 建彦

保存鉄道のことを英

語で heritage railway

と言い、武骨で実用本

位の鉄道にも後世に伝

えるべき文化遺産の価

値があることを的確に

表現しているが、この

意味合いを日本語に生

かせないのがもどかし

い。この点はフランス

語やドイツ語でも同様

で、heritage railway

の語感を表現できず、

観光鉄道と言った

り博物館鉄道と言った

り同じ悩みを抱えている

ようだし、英語

圏でもアメリカでは

tourist railroad

と言うらしい。英国

の heritage

railway もボランティア

の無償奉仕と

観光客が払う割高の運賃

によって成り

立っているわけで、余暇

と観光が遺産

継承という保存鉄道の

好家が立ち上がり、この

鉄道を買い

取って自分たちの手で運

行を始めたの

である。この成功を範と

して、英国を

はじめ欧州一円、北米、

豪州などに保

存鉄道が広がった。欧米

以外では、イ

ンドのダーズリン・ヒマ

ラヤ鉄道、台

湾の阿里山森林鉄道、ア

ルゼンチンの

パタゴニア鉄道などが知

られている。

日本の保存鉄道の先駆者

は大井川鐵

道で、1976年に保存蒸機

による列

車運行を始め、30年以上

を経た。同社

の重役を長く務めた白井

昭氏は、名鉄

時代から古典蒸機の復元

と動態保存に

尽力されたこの道のバイ

オニアで、80

国鉄は鉄道開業100年を

記念して

1972年に梅小路蒸気機

関車館を開

設し、代表的な蒸機の動

態保存を始め、

1979年にはそのうちの

1台を使っ

て山口線で列車運行を

始めた。

各地に広がり始めた日

本の保存鉄道

運動をつないで日本鉄

道保存協会を発

足させたのは日本ナシ

ョナルトラスト

で、幕進する機関車に

よってこれを牽

引したのが畏友米山淳

一君である。そ

の経緯は、拙稿に続いて

彼自身に回顧

してもらふことにす

る。3年前に事務

局は交通文化振興財団

に移り、私も微

力をささげることにな

った。

日本鉄道保存協会の加

盟団体は現在



ザルツブルクで開かれた欧州保存鉄道連盟
2008年総会



総会前夜、歓迎夕食会のあとザルツブルク近郊
の小鉄道が保有するビンテージ車両で郊外へ

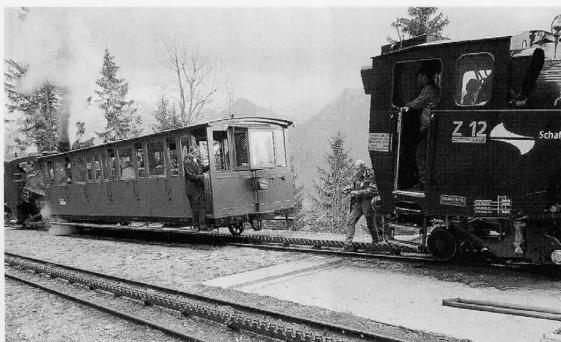
道国際会議が開かれた。たまたま同館の館長と親しかった私が仲介者となり、急きよ結成された日本代表団(青木栄一教授、白井昭氏、米山君など私を含め総勢6人)がこの会議に参加した。昨年4月、オーストリアのザルツブルクで開かれた欧州保存鉄道連盟(FEDECRAIL)の総会に、日本保存鉄道協会を代表して米山君と私が参加し、大いに得るものがあつた。

欧州保存鉄道連盟の議長

30、大はJR旅客会社から小さな同好者のグループまでさまざまだが、年に1度の総会には大勢のオブザーバーも加わり、賑やかに知識と経験を交換し励まし合う機会としている。小規模ながら線路を保有して保存車両を運行するグループも存在するが、廃線になった営業線を引き取って自主運行するという本格的な保存鉄道は日本にはまだない。日本鉄道保存協会も任意団体に過ぎず、法人化して組織を強化し、社会に広く訴えながら鉄道保存運動を盛り上げる必要がある。

2001年9月、英国の国立鉄道博

物館とヨーク大学の呼びかけで保存鉄



総会後の見学会で訪れたアプト式蒸気運転のシャーフバルク鉄道

は、現在1000以上もある英国の保存鉄道を擁する Heritage Railway Association の会長を務めるデーヴィッド・モーガン氏で、本職は弁護士だが、鉄道だけでなく船舶の保存運動にも熱心である。彼は鉄道保存運動の国際交流にも情熱を燃やし、昨年10月に群馬県で開催した日本保存鉄道協会の総会に、遠路私費で来てくれた。今年春にルクセンブルクで同連盟の総会が開かれる。会議は1日半で終わるが、その後の現地の保存鉄道見学が1週間近くも続くという豪華番組で、時間と費用の制約からとても全部

日本鉄道保存協会は こうして生まれた

米山 淳一

煙をはいて豪快に走り抜ける蒸気機関車が全国各地で人気だ。一度はその効率の悪さから姿を消したものの、人々の熱いエールに込め、見事に復活したのである。この陰に、鉄道関係者や市民、専門家、多くの皆様のご努力があることを忘れてはならない。

「鉄道は文化財」と信じてキャンペーンを始めた財団法人日本ナショナルトラスト(当時:観光資源保護財団)に在職中、上司に相談したら、鉄道が文化財? と一蹴された。今から24年前のことだ。すでに千葉県で小湊鉄道の輸入蒸気機関車が県の文化財に指定されていたので、この事例を根拠とし、鉄道文化財の全国調査を開始した。そのための委員会

にはついて行けない。また10月には豪州で世界保存鉄道会議が予定されており、これにも参加して日本の存在をアピールしなければならぬと考えている。(交通文化振興財団理事長、元国鉄)



の席上で、専門家と国鉄関係の委員から鉄道文化財の概念とはなにか? と問いただされ、トイレで考えて苦し紛れにお答えしたのが、歴史。文化的価値の高い鉄道車両、施設、構造物だった。調査は運良く資金にも恵まれ、たくさんのボランティアの手助けを得て報告書をまとめ、その上、シンポジウムまで開催。結果として我が国初の市民参加による歴史的鉄道車両の動態保存「トラストトレイン」計画を実現す

大井川鐵道を訪問し、白井昭氏(左)から説明を受ける英国保存鉄道連盟会長、デーヴィッド・モーガン氏。右は英国の保存鉄道運動に参加し、モーガン氏とも親しい小田恭二氏

るに至った。すでに、国鉄SLやまぐち号、大井川鐵道SL川根路号が好評だったところに、さらにトラストトレインが人気を博し、全国各地で蒸気機関車ばかりか歴史的車両の保存は上げ潮の状況にあった。

そこで、同志で力を合わせて動態保存を推進することを目的に設立したのが「日本鉄道保存協会」。モデルは英国保存鉄道協会。平成2年10月のことである。小池滋氏(英文学者)、青木栄一氏(東京学芸大学名誉教授)、松澤正二氏(元交通博物館長)が顧問に就任。今日30団体を数える会員は当初、JR九州、明治村など6団体にすぎなかった。

鉄道文化財は文化庁の推進する近代化遺産(我が国の近代化に貢献した産業、交通、土木遺産)にも含まれ、重要文化財、登録有形文化財でゆうに100件を超えた。隔世の感がある。そして今年度の鉄道保存協会総会でついに英国鉄道保存協会会長を招き、本格的な交流が始まった。昨年4月に菅さん(交通文化振興財団理事長)のお供で参加した欧州鉄道遺産保存会議がきっかけとなったのである。(元日本ナショナルトラスト事務局長)