

一般社団法人 日本交通協会

2020年度
(令和2年度)

汎交通

H A N - K O T S U

II



卷・頭・座・談・会

鉄道遺産について考える ～保存と活用の現状と課題～

鉄道遺産が「文化財」となるまで

菅 本日は「鉄道遺産の保存・活用」をテーマとした座談会というところで、関係各所で活躍されている皆様にお集まりいただきました。

鉄道遺産に対する関心は、最近とみに高まっています。保存活動についても、鉄道事業者のみならず、地方自治体やボランティアグループなど多くの方が熱心に取り組んでいます。ここでは鉄道遺産の保存・活用の現状と課題、今後の展望などについて考えたいと思います。日本では明治時代末の1911（明治44）年、発足後間もない鉄道院に、初代総裁後藤新平の指示により鉄道博物館掛が設置されました。1921（大正10）年、鉄道創業50年を記念して鉄道博物館が開設されますが、関東大震災で被害を受け、1936（昭和11）年にかつて中央線の始発駅であった万世橋に移転し、戦後に交通博物館と改称されたという歴史があります。戦後も十河信二国鉄総裁・島技師長時代の1958（昭和33）年に「鉄道記念物」制度を定め、1962（昭和37）年には大阪に交通科学館を開設しました。

以上のような国鉄の取り組みは当時としては先進的でしたが、鉄道車両や構造物が「鉄道文化財」と認められるようになるのは、さらに後のことになります。早くから鉄道文化財調査などに取り組んで来られた米山さんから当時のことを伺いたいと思います。

米山 私が（財）観光資源保護財団（現・公財）日本ナショナルトラストに入ったのは1975（昭和50）年のことです。その後、イラスト

ギリスでナショナルトラスト、シビックトラストの活動を学んだのですが、会う人は皆、鉄道の話をよくするのです。「石炭、製鉄など、イギリスの重要な産業を凝縮したのが蒸気機関車だ」というわけで鉄道が市民生活に根づいてると感銘を受け、日本でも鉄道を文化財の視点から見直すことができないかと、文化庁建造物課の調査官に掛け合いましたが、当時は「日本の文化財は神社仏閣を指し、鉄道は文化財ではない」と言われ、愕然としました。

そこで「鉄道文化財」という言葉を考案し、それらがどのような形で国内に残り、守られているかについて調査を開始しました。同時に、国鉄や有識者の方々と委員会を立ち上げ、「歴史的、文化的、技術的に価値のある車両、施設、構造物」といった定義を打ち出し、1985（昭和60）年に全国調査の報告書や「生かそう鉄道文化財」というパンフレットを作成し、シンポジウムも開きました。さらに強力に訴えるために、市民の募金で車両を取得・保存する「トラストトレイン」のキャンペーンを開始しました。イギリスの先例に倣つて、C12形蒸気機関車と客車3両の座席の精神的オーナーを1口3万円で公募したところ予想以上に好評を博し、企業募金も加えて半年で2500万円の資金が集まり、購入した車両の修理や運行を大井川鐵道にお願いしたのです。このような活動が一つのきっかけになつたと思います。

菅 今ならクラウドファンディングですね。それに先立つ1975（昭和50）年には蒸気機関車が牽く旅客列車が国鉄から姿を消し、この前後にいわゆる「SLブーム」が起きました。翌年には大井川鐵道が蒸気機関車の復活運転を始め、数年後国鉄も山口線で追随しました。一

【出席者（発言順）】

公益社団法人横浜歴史資産調査会
常務理事

米山 淳一 氏

文化庁 文化資源活用課
文化財調査官

北河 大次郎 氏

青山学院大学 経済学部 教授
高嶋 修一 氏

公益財団法人鉄道総合技術研究所
情報管理部 担当部長
小野田 滋 氏

【コーディネーター】
公益財団法人交通協力会 顧問
菅 建彦 氏

（2020年8月25日 於：日本交通協会）

方、イギリスでは1951（昭和26）年に世界最初の保存鉄道が生まれ、1960年代には国鉄総裁ビーチングにより赤字路線が大幅に廃止されました。ビーチング・カツツ、ビーチング・アクス（ビーチングの斧）とも言われる大削減により、皮肉にも100を超える保存鉄道が生まれました。

やがて日本では、文化庁に「近代化遺産」という考え方があがめられました。そのいきさつを北河さんに教えていただければと思います。

北河 1968（昭和43）年の「明治100年」の前後に、明治以降の歴史を評価する機運が高まり、旧新橋横浜間鉄道創設起点跡が史跡になり、洋風建築という観点から東京駅や門司港駅などの駅舎の調査が行われました。当時は鉄道文化財という観点ではありませんでした。が、結果として鉄道に関する遺構や建築物が文化財として扱われるようになります。昭和50年代には産業考古学という概念が日本にも入り、産業遺産が注目を浴びる中、文化財の世界でも鉄道遺産に対する関心が高まりました。そして、産業、交通、土木の分野をまとめて「近代化遺産」という言葉で表し、1990（平成2）年に全国調査を開始しました。その重要な要素が鉄道でした。

菅 高嶋さんは鉄道史学会の中心的メンバーでいらっしゃいますが、鉄道史学会が発足したのも1980年代の初め頃でしたね。

高嶋 発足は1983（昭和58）年です。それまで鉄道史の研究は歴史学、経済史、経営史、歴史地理学の分野で主に行われていましたが、鉄道だけを扱う学会はありませんでした。その後、日本国有鉄道百年史の編纂に従事された原田勝正先生をはじめ親交のあつた方々が鉄道関係の統計書類や年報などを収集し、研究を志す人々で広く共有しようという機運が高まりました。歴史資料（史料）の復刻も行われ、そ

の流れで1983（昭和58）年に「鉄道史学会」が開設されます。鉄道遺産というものの価値が社会的に認知され始め、鉄道史の研究のための資料をどんどん吸収していく動きが強まっていきました。

活用しながら残す

菅 鉄道は古くから博物館を開設したり、鉄道記念物を制定したりと、文化面の取り組みも先進的でした。私が勤めている鉄道総合技術研究所の前身、国鉄の鉄道技術研究所におられた菊池重郎さんは近代建築の歴史を残すことに強い思いのある方でしたが、当時の土木陣営は、新しいものを作ることにしか関心がありませんでした。ですが、土木でも近代化遺産を重んじる流れは昭和50年代後半頃から起り、シンポジウムが開かれ、土木史委員会ができました。全国調査後に

2000の土木遺産も選出し、さらに国の重要文化財の指定を受けることをを目指して、土木学会独自の取り組みである「選奨土木遺産」という制度を始めました。法律的な仕組みはありませんが、土木学会の認定により解体を免れる狙いもあります。しかし当初、土木の関係者の間では「まだ遺産じゃない、現役だぞ！」という思いが強く、評議はあまりよくありませんでした。ですが、ユネスコの世界遺産が有名になつたおかげで印象が変わり、「遺産という名前がほしい」「ぜひ選奨土木遺産に指定してくれ」というリクエストもあるようです。土木遺産の特徴としては、活用しながら保存すること、それから構造物の規模の大きさがありますね。

北河 「まだ現役だ」という意見は、北河さんのお仕事にも通じることだと思います。公共施設などとして使われている文化財を、文化庁はどうのないように位置づけているのでしょうか。

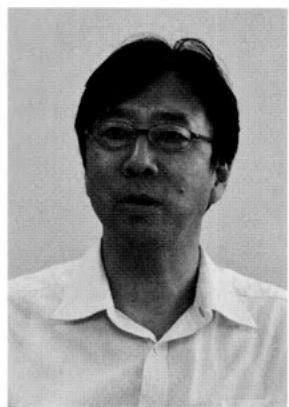
北河 もともと文化財は神社仏閣を守るために作られた制度です。で、鉄道のような日常的に使われるものに当てはめることには無理がありました。それまでは、どちらかと言えば活用よりも保存に力を入れてきた経緯がありました。しかしながら、産業遺産を守ろうという動きが活発化する中、この方針には限界があると考え、重要文化財の規制が、円滑な利活用の妨げとならないよう考え方を整理し、また



米山 淳一（よねやま じゅんいち）氏

獨協大学外国语学部卒業。日本ナショナルトラスト事務局長として多くの自然・歴史遺産の保存・再生・活用を手がけたのち、地域遺産プロデューサーとして全国で自然・歴史遺産を活かした町づくりを推進。2009年から現職。（一財）日本茅葺き文化協会理事、日本鉄道保存協会事務局長、獨協大学オープンカレッジ講師、長浜鉄道スクエア名譽館長。著書『続・歴史鉄道 醉余の町並み』（駒草出版2016）ほか。

いますが、これも重要な文化財であると思います。高嶋さんは、鉄道文化財についてどのようにお考えですか。



高嶋 大次郎 (きたがわ だいじろう) 氏
東京大学工学部土木工学科卒業後、フランスのエコール・ナショナル・デ・ポンゼショセ博士課程を修了し学位取得。博士(国土整備・都市計画)。帰国して文化庁に入り、文化財保存修復研究国際センター(ローマ)、東京文化財研究所を経て現職。専門は土木史。2014年から土木学会のオンライン土木博物館の設立・運営にあたり、同館館長を務める。著書「近代都市パリの誕生: 鉄道・メトロ時代の熱狂」(河出書房新社2010)ほか。

「指定文化財」よりも緩やかな制度として「登録文化財」も作りました。さらに、2018(平成30)年に文化財保護法を改正し、利活用しながら価値を伝えることができるようきめ細かくルール化し、極力日常どおり使い続けられるような制度に変わっていきます。

大手鉄道会社は、まだ文化財に対する抵抗感が強いようにも感じますが、道路や河川では橋梁やダムなど現役の施設が次々と文化財に指定されていて、それを地域の活性化につなげていこうという意識もあります。個人的には、鉄道の世界でも文化財に対する考え方の変化を理解して柔軟に対応してもらえば、という思いがあります。世界遺産には鉄道遺産も数多くありますが、すべて現役の施設です。日本でも、使いながら残すという意識がさらに広がっていくと良いと思いま

米山 登録文化財は素晴らしい制度です。それによって近代化遺産としての鉄道の価値づけができたことは革命的ですし、大変喜ばしいことでした。登録文化財制度により鉄道の文化遺産としての価値がクローズアップされました。鉄道とは、車両だけでなく、駅舎をはじめとした建築物、橋梁やトンネルなどの土木構造物、車両や運行に関わるさまざまな機械・設備を含むものであり、そのすべてが近代化遺産としての価値を有している。つまり、近代化遺産が凝縮されたのが鉄道なのです。そのことが理解される大きなきっかけになつたのが、文部省の全国近代化遺産調査と登録文化財制度でした。

文書資料を残すことの重要性

菅 鉄道史学会では鉄道経営に関する古い文書等の研究も進められていましたが、結果的には経済史や経営史を専門とする会員が多いのが現状です。従つて、建築物や土木構造物、機械などの遺産を保存する運動にはあまり関わってきませんでした。その一方で、文献資料には早い時期から注目し、その保存とそれを用いた研究に取り組んできました。のちに東京学芸大学に長くおられた青木栄一先生は、1966(昭和41)年の運輸省移転の際に鉄道省文書が大量に処分されるという情報をいち早くキャッチし、その資料をレスキューするという活動をされました。青木先生は、鉄道史学会の発起人のひとりです。学会の発足後にも、会員は全国調査を積極的に行い、大手から中まで私鉄に関する多くの資料を発掘・保存してきました。

最近では私自身、2007(平成19)年に廃線になった宮城県のくりはら田園鉄道の経営資料が90年分、ダンボール箱で1000箱以上が廃棄される危機があり、株主の栗原市に「これは大変貴重な資料なので鉄道遺産として保存してほしい」とお願いして、レスキューを実現しました。鉄道に関する文書資料については、「鉄道古文書」が国の重要文化財に指定され、現在はさいたま市の鉄道博物館に保管されています。しかし歴史研究は、山の頂点の調査だけではなく、裾野までの幅広い調査を行つて初めて可能になります。文書資料のレスキューは、重要な活動のひとつになっています。

高嶋 「鉄道古文書」は、明治初期の鉄道行政の貴重な資料として2003(平成15)年に重要文化財に指定されていますね。ただ文書資料は、鉄道のような比較的しつかりした組織でも案外保存環境が悪い場合もあり、将来に向けての大きな課題だと思います。また、鉄道のみならず国も企業も同様ですが、近年は重要な政策の形成過程にも電話や電子メールなどが用いられ、明確な記録が残らない状況に変わっています。今後、記録そのものの発掘に大変な困難を伴うのではないかと思うと心配ですね。

企業は公益事業を営む場合でも経営資料を開示する義務はないことが基本になっています。ですから、まったくの非公開でも文句は言えませんし、そういう会社が倒産などをすれば資料は丸ごと廃棄されてしまします。鉄道会社の場合は古くから国の監督下にありますので、国側の資料は残っていますが、会社側の資料はあまり残されていないの

が現状です。この点で前述のくりはら田園鉄道は、会社側の資料が丸ごと残っていた大変貴重なケースだったと言えます。

日本とヨーロッパの違い



高嶋 修一（たかしま しゅういち）氏

東京大学文学部卒業。同大学院経済学研究科修了。博士（経済学）。立正大学経済学部専任講師。青山学院大学経済学部准教授を経て2016年から現職。この間、くりはら田園鉄道株式会社資産活用検討委員としてヨーロッパにて現地調査を行った。専門は日本経済史、特に近現代の都市史・交通史。鉄道史学会理事。著書『都市鉄道の技術社会史』（山川出版社2019）ほか。

菅 最近の報道によれば役所の文書管理にも問題が多いようです。北河さんは文化庁から文化財保存修復研究国際センター（ICCROM）に派遣されてローマに滞在されたこともあります。文化財保存の実態も日本とヨーロッパではかなり違うのではないかでしょうか。

北河 まず、壊すことができない中で生活をしているという前提がありますね。制度として50年経つ公共施設は自動的に文化財扱いとなるので、壊すかどうかではなく、どう残すかという議論になります。イタリアでは、地震国として災害に対応しながら古い建物や技術をいかに残していくかの研究が進んでいて、技術面で参考になることがたくさんありました。たとえば日本は木造文化なので歪みには敏感で、いつたん解体して歪みを矯正するのが一般的ですが、組積造文化のイタリアは歪んだまま固めて、その変形に歴史の流れを表現するという考え方は新鮮でした。

米山 日本では行政も企業もそうですが、古い物に対する敬意が少し足りないと思います。先人のことを考えたら、簡単には壊せませんし、それを築いた歴史・文化を継承し活かそうとするのが当然の流れです。この点でやはり教育が重要ですが、学校でも家庭でも文化財保存の大切さを学ぶことはなかなかできませんね。ヨーロッパ

北河 我々のような専門家が努力するだけでは、古い物を残すことは困難です。やはり、一般の方の意識が重要だと思います。ヨーロッパ

では古いものが残る世界を皆が認めた上で暮らしがあります。日本では古くても質の高いものは残してストックすべきという考え方と、スクラップアンドビルトの考えがせめぎ合っているように感じます。

小野田

歴史的価値のある鉄道施設や構造物などが現役で使用されている現場で働く人たちにとつては、毎日目にしている身近な存在なので、その貴重さや大切さが意識されにくいという面があると思います。以前に比べると、現場の考え方方はだいぶ変わってきたと思いますが、特に都市部で盛んな不動産業の存在があると思います。低層の古い建物を残すのはもつたらないという考え方が優先されています。

北河 ヨーロッパでは古い建物の価値が不動産価値として加味されますが、日本で重視されるのは土地の値段で、建物の価値は年数が経つほど低くなります。こういうことも古いものが残らない状況につながっていると感じます。

菅 イギリスは世界最古の鉄道国であり鉄道遺産保存の面でも先鞭をつけていますが、19世紀の創業・発展期には鉄道 자체が文化遺産の破壊者として認識されました。いたるところに鉄道を建設し、そのたびに遺跡が破壊されたことが問題視され、文化財保護政策を確立するきっかけにもなったようです。

北河 どこの国も破壊の反省の上に文化財の世界が成り立っています。ただ、100年前は文化財にとって悪者だった鉄道が、今では鉄道遺産になつて守られる立場になつているというのは面白いですね。

菅 今欧米では、保存もさることながら、鉄道遺産を地域振興に活かすために「観光」の側面が重視されています。保存鉄道の国際組織WATTRAINの名称も、直訳すると「世界観光鉄道協会」ということなのです。日本でもこの側面をもっと伸ばすことが必要だと思います。

北河 私がイギリスで話を聞いて驚いたのは、地域活性化もさることながら、保存鉄道を支える技術を伝承しようという意識の強さでした。リベット一つとっても、リベット技能者を養成する民間団体がイギリスにはあり、ヨーロッパ中の保存車両の修理に携わる人が学びに来て、技術を習得していくいます。このような、保存するための下支えとなる仕組みがしっかりとしていることが大変重要な感じました。

菅 イギリスの規模の大きい保存鉄道はそういうワークショップを持つっていますね。この点で、京都鉄道博物館がJR西日本の車両検修部門を取り込み、蒸気機関車の解体修理の様子を見せるようにしたの



小野田 滋（おのだ しげる）氏

日本大学文理学部応用地理学科（現・地球システム科学科）卒業。日本国有鉄道に入社し鉄道技術研究所等を経て、1987年のJR発足後は（財）鉄道総合技術研究所に勤務。JR西日本、海外鉄道技術協力協会への出向を経て現職。工学博士（東京大学）。土木学会フェロー。文化庁文化審議会文化財分科会第二専門調査会委員。著書『東京鉄道遺産「鉄道技術の歴史」をめぐる』（講談社2013）ほか。

は優れた企画だと思います。リベットの技能を継承していこうという動きは、日本もありますよ。

人の役割と「志」の大切さ

菅 鉄道遺産を保存していく上で、それに携わる人々の力を欠かすこと

はできません。鉄道遺産の保存は国や鉄道事業者の仕事と認識されがちですが、実際は各地の自治体や市民団体、ボランティアグループ、あるいは個人の役割が大きいように思います。

高嶋 個人の役割という点で私の印象に残っているのは、鉄道博物館の学芸員で知人の岸由一郎さんです。2008（平成20）年の岩手・宮城内陸地震による事故で亡くなられましたが、前述のくりはら田園鉄道の施設と古文書類の保存活用についても尽力されていました。学生時代から全国の鉄道施設や資料を調査し、たとえば新潟県の新潟交通、蒲原鉄道、京都府の加悦SL広場、和歌山県の有田鉄道、青森県の津軽鉄道、十和田観光電鉄、それから公園に展示される都電やSLの保存車の整備などと、数え切れないほどの活動に関わつておられました。活動のたびに仲間を増やしていかれ、鉄道保存のための団体まで作られました。そして全国に撒かれた種が芽吹き、引き継がれ、現在の草の根レベルでの保存活動につながっていると思われます。先ほど米山さんからご提供いただいた日本鉄道保存協会の会誌を拝見すると、民間ボランティアベースの保存活動の数の多さがよく分かります。ボランティアによる鉄道保存はここ20年ぐらいで盛んになっているのではないでしょうか。

米山 私が鉄道保存協会の設立に関わった当初の会員は12団体でした

が、今や50以上になりました。JRのみならず、企業、市民活動、自治体、第三セクターなどさまざまな立場の皆さんのが、近代化遺産としての鉄道遺産という視点で鉄道車両、構造物、機械などを幅広く守っています。

1987（昭和62）年7月25日に大井川鐵道でトラストトレインを走らせ、次に行つたのがネットワークづくりつまり1991（平成3）年の日本鉄道保存協会の設立ですね。そこで博物館明治村、日本工業大学、JR東海、JR九州などが手を挙げてくださいました。当時は車両の動態保存を目標とする団体がほとんどでしたが、近年は重要文化財や登録文化財の建造物や橋梁等の近代化遺産、鉄道遺産など、さまざまな対象を持つ団体が増えています。やつとここまできたかといいうのが実感ですね。今後は草の根運動を続けていたる団体にもどんどん入っていただき、力を合わせて鉄道遺産の保存・活用に取り組んでいきたいと強く思います。

菅 最近の動きで残念なのは、企業の努力とボランティアの応援で重要な文化財の蒸気機関車など立派なコレクションを維持してきた加悦SL広場が存続の危機に直面したり、自治体の首長の交代によってこれまでの路線を維持できなくなるような事例です。

米山 企業の場合、経営悪化で最初に切り捨てられるがちなのがこのようないくべき文化活動だと思います。しかし、市民活動は志有りきの活動ですから、とても長続きします。このような活動を支えるという観点からも、鉄道遺産が近代化遺産に位置づけられたことはとても大きな意義を持っています。搖るぎのない価値観があれば必ず大切にされるわけで、良い時代になってきたと思います。

「文化財」の評価基準

菅 保存活動を永続させるためには市民レベルでの推進力が必要なこと。これは一つの大重要なポイントですね。

文化財について、最近は使いながら保存するという考え方へ変わつてきているというお話がありました。北河さんにお伺いしたいのですが、日本初の電車として知られる京都電気鉄道の車両は、加悦SL広場で静態、博物館明治村で動態保存されていますが、今年、国の重要文化財に指定されたのは平安神宮に静態保存されている車両でした。この辺の評価基準はどうなつているのでしょうか。

北河 文化庁では、鉄道車両は歴史資料として扱われています。指定

の経緯はよく存じませんが、一般に歴史資料では、オリジナル部材の残りの良さが重要視されます。また歴史資料は、文書や古写真と同じよう博物館で保管するのが一般的で、鉄道車両についても、動かしていればオリジナルは博物館に保存し、レプリカを作つて動かせば良いという考え方があるようです。イギリスでは動態保存されている鉄道車両がたくさんありますが、歴史資料的な観点で保存されているわけではないと思います。

小野田 文化財指定では、オリジナルの部分がどこまで残っているかということが重視されていますね。明治村の車両に比べると、平安神宮の車両は最終の状態の原型を残しているので、その点が評価されたのだと思います。

北河 積働している状態を評価する場合は、建造物でよく行われるよう、個別に保存活用計画を作成して、消耗部材の交換や必要な補強を行うという手法が一般的です。

情報通信技術の活用



菅 建彦（すがたつひこ）氏

東京大学法学部卒業。日本国有鉄道に入社し、主に労務、財務部門を歩む。1980年から83年までロンドン、86年から92年までパリに駐在。帰国後、（財）東日本鉄道文化財団専務理事として旧新橋停車場駅舎の復原と鉄道歴史資料室の開設にあたり、（財）交通文化振興財団理事長として最後の交通博物館長を務めた。その後（公財）交通協力会理事長、同会長を経て現職。鉄道史学会会員。フランス鉄道史協会（AHICF）会員。著書『英雄時代の鉄道技師たち：技術の源流をイギリスにたどる』（山海堂1987）。

菅 情報通信技術の進展でデジタル化が急速に進んだ現代では、鉄道遺産の保存・活用についてもインターネットを前提とした取り組みが必要になってきます。そこで北河さんが館長を務めていらっしゃるオンライン土木博物館「ドボ博」についてお聞きしたいと思います。

北河 「ドボ博」は土木学会による取り組みです。土木学会では以前から博物館を作りたいという話があり、候補地も挙がっていたのですが、バブル後の経済状況の悪化でリアルな博物館の開設は困難になりました。

菅 今日は皆さんのお話をからは、日本でも鉄道遺産の保存に対する市民レベルでの地道な取り組みがたくさん行われていて、そのような活動が根づいてきていることを実感することができました。日本では古いものに対する価値が認められず、保存に対する意識も低いという印象は過去のものになりつつあり、鉄道遺産についても保存大国への道を歩み始めていると言えるのではないでしょうか。

菅 本日は皆様から実りのあるお話を伺うことができました。お忙しい中、ありがとうございました。

ました。その後、2014（平成26）年に土木学会が創立100周年を迎えたことを機に、デジタルによる博物館の計画が具体化されました。考えてみると、土木構造物の大半は規模が大きく、リアルな博物館にとどめ収まるものではありません。博物館を超えるほどの大きさを有する構造物の迫力を広く知つてもらうという意味でも、デジタル化は土木の博物館に最適ではないかと思います。

菅 より多くの人がさまざまな資料を閲覧し利用できる環境を作ることが、ゆくゆくは鉄道遺産の保存・活用を促進することにもつながる感じます。高嶋さんはこの点、いかがでしょうか。

高嶋 この春、大学のプロジェクトで、インドネシア・ジャワ島の国立博物館「アンバラワ鉄道博物館」の学芸員の方を1ヶ月ほどお招きして、全国の鉄道遺産や博物館を回っていました。コロナ禍で訪問できない所もありましたが、短期間で日本の鉄道遺産の保存・活用の現状を知つていただくとともに、先方の活動についても知ることができました。そのインドネシアですが、鉄道遺産の保存活動がかなり盛んで、その博物館でも機関車を何十両も所有していて、動態保存も3両あり、かなり大がかりな施設だということが分かりました。さらには予想外だったのは、デジタルの活用は日本の博物館より進んでいて、ZOOMのようなオンライン会議のツールを使ってバーチャルミュージアムツアーワーを行つていていたのです。ヘッドセットをつけ、学芸員の案内のもと、インドネシアの多くの人が参加し、会話をしながらさまざまな展示物を見学するという内容でした。

鉄道遺産の保存については欧米の国々が先進的であると考えていますが、実はアジアやアフリカにも先進的な活動があり、しかもアジアにはインターネットで数ヵ国を結んで活動している組織まであるそうです。このようにデジタル技術が駆使され、世界中の取り組みがつながり始めているということに衝撃を受けました。

今日の皆さんのお話をからは、日本でも鉄道遺産の保存に対する市民レベルでの地道な取り組みがたくさん行われていて、そのような活動が根づいてきていることを実感することができました。日本では古いものに対する価値が認められず、保存に対する意識も低いという印象は過去のものになりつつあり、鉄道遺産についても保存大国への道を歩み始めていると言えるのではないでしょうか。

ユニーク事例集・鉄道遺産の保存と活用

(日本鉄道保存協会加盟団体から)

事例1

ふるさと銀河線りくべつ鉄道

(北海道陸別町)

日本で一番寒い町やオーロラが見える町が壳りの陸別町のもうひとつの中慢は、陸別駅や関連鉄道車両や施設を丸ごと動態保存したことである。国鉄時代の池北線(旧網走本線)から第3セクターになったが、経営不振のため廃線。しかし、長きにわたり地域の発展に寄与した鉄道に愛情を注ぐ町の皆さんの思いは格別で、その勢いが陸別駅構内や一部の路線の保存へとつながった。

廃線を前に皆さんのが熱は高まり、気動車を陸別駅に集結させ、これらを動態保存。構内で有料乗車や体験運転を開始し、注目を浴びた。陸別町、陸別商工会、陸別観光協会が束になつて事業に参加。陸別町は、特別予算を組み駅構内の機関車庫の復元や転車台の発掘、整備等を実施。活動拠点である陸別駅や構内は見違えるようになつた。その後、軌道の整備を軸に気動車の体験運転距離を次第に延長。最近では、旧分線駅までの約5・7kmを延伸し大いに人気が高まつた。

市民団体、行政や

関係団体が一丸となつた活動は、まさに鉄道遺産を活かしてまちづくりと地域振興が形となり市民の誇りとなつた。

(文と写真…



陸別駅構内は木造車庫、転車台等が整備され、その中を動態保存車両が行く

米山淳二

事例2

小坂鉄道レールパーク

(秋田県小坂町)

約20年前、小坂町は鉱山町に残された歴史的遺産を地域活性化の資源として活用する方向に舵を切り、近代化遺産を活かした観光まちづくりの先進地となつた。同町が最初に手掛けたのは明治期の劇場「康楽館」(国指定重要文化財)の復元整備。鉱山町の賑わい拠点だった劇場は甦り、有名な歌舞伎役者や俳優が演じる華やかな舞台として全国区に。第二弾はニセアカシアの並木が美しい明治100年通り沿いに小坂鉱山事務所を移築復元。内部は、鉱山開発の礎、

藤田傳三郎の偉業を顕彰する展示。外観は優美な洋風建築で町のランドマークになつた。

そして第三弾が小坂鉄道の保存・活用。鉱山と国鉄大館駅を結ぶ物流の命綱で、廃線後も駅舎、構内、機関車庫、歴代車両等が生きていた。鉱山町の魅力アップは鉄道の復権にありと町役場職員らの思いが開花。市民や全国の鉄道愛好家が参加。これまでの事業と同様に国、県の支援もあり実現。市民団体小坂鉄道保存会も発足し、小坂駅舎・ホーム・機関車庫(国登録有形文化財)、ディーゼル機関車、24系ブルートレイン客車他の動態保存を基礎に笑顔でのボランティア活動が地域に活力をもたらしている。



動態保存車両の中でも人気者は4両編成のブルートレイン。特急「あけぼの」号廃止後に購入。3両は有料で宿泊可能、寝台車の旅を満喫できる

(文と写真…
米山淳二)

事例3

くりはら田園鉄道公園

(宮城県栗原市)



ミュージアムに展示されているKDD95形気動車

2007年に廃止となつたくりはら田園鉄道(くりでん)の若柳駅及び車両基地・検修庫の跡地を利用して保存施設としている。2009年に旧駅舎を往時の姿に復元して保存車両の運転会を開始し、その後、運転区間の延伸や芝生公園の整備を行つてきた。2017年には検修庫・客車庫の復元と展示館の新築が完成し「くりでんミュージアム」を開館。館内にはくりでんの歴史を紹介する展示や、沿線を再現した全長約16mのNゲージジオラマ、運転シミュレーターやシアターなどを備えている。バックヤードの倉庫には鉄道関係の実物資料を保管しているほか、収蔵庫には90年分にわたる文書史料が整理・保管されており、箱数は1000を超える。ミュージアムには開館準備段階より学芸員を配置して資料の収集や調査を行つてあるほか、常設展示に加えて定期的に特別展を開催している。施設及び史料は栗原市が所有しており、運営も市が行つていている。保存運転の実務はくりでんOBや愛好家が結成した「くりでん保存愛好会」が行つており、整備や運転などの技術継承にも取り組んでいる。近い将来、指定管理者制度を利用した運営体制への移行を予定している。

(文…高嶋修一、写真…くりでんミュージアム)

事例4

長浜市・敦賀市・南越前町 観光連携協議会

(滋賀県、福井県)



北陸本線の鉄道遺産の白眉は明治15年建造の旧長浜駅舎（鉄道記念物・滋賀県指定有形文化財）。洋風デザインが洒落ている

湖北の長浜を介し太平洋側の主要都市とを結ぶ鉄道計画は始まつた。敦賀港に隣接し赤煉瓦のランプ小屋など多くの鉄道施設や、県境越えの難所には柳ヶ瀬隧道他が難工事の末に建造された。琵琶湖岸には洒落た洋風の長浜駅舎が設けられ、舟運の結節点となり京都、大阪を目指した。明治29年に北陸本線は敦賀から急峻な山中峠を越え、若狭と越前を結び今庄、福井に延伸。この区間にも石造や赤煉瓦造の隧道、スイッチバック等多くの鉄道遺産が保存されている。

欧亞連絡の動脈でもあった旧北陸本線の鉄道遺産や関連歴史的遺産群は、2020年6月に向け地域のシンビックプライドの醸成や観光振興が期待される。

（文と写真…
米山淳二）

元福井県知事西川一誠氏の長浜鉄道スクエア視察が契機となり、北陸本線沿線に残る鉄道遺産を中心とした歴史的遺産の保存・活用の取り組みが始まつた。北陸本線や旧北国街道を軸に県境を跨ぎ、長浜市、敦賀市、南越前町が新たなプロジェクトの推進に向けて一つになつた。

明治13年、政府の肝いりで日本海側の敦賀と湖北の長浜を介し太平洋側の主要都市とを結ぶ鉄道計画は始まつた。敦賀港に隣接し赤煉瓦の

鉄道計画は始まつた。敦賀港に隣接し赤煉瓦のランプ小屋など多くの鉄道施設や、県境越えの難所には柳ヶ瀬隧道他が難工事の末に建造された。琵琶湖岸には洒落た洋風の長浜駅舎が設けられ、舟運の結節点となり京都、大阪を目指した。明治29年に北陸本線は敦賀から急峻な山中峠を越え、若狭と越前を結び今庄、福井に延伸。この区間にも石造や赤煉瓦造の隧道、スイッチ

事例5

片上鉄道保存会

(岡山県美咲町)



車両も駅舎も路線も当時のままの姿で保存・活用。片上鉄道保存会の活動は永遠。旧吉ヶ原駅で

遺産に認定。北陸新幹線敦賀駅開業に向け地域のシンビックプライドの醸成や観光振興が期待される。

（文と写真…
米山淳二）

片上鉄道保存会の活動拠点は「柵原ふれあい鉱山公園」で、柵原鉱山ゆかりの地である。その鉱石を瀬戸内の片上港に運ぶ目的で大正12年に開業したのが片上鉄道。すでに廃線となつていた路線の一部と旧吉ヶ原駅舎や構内を片上鉄道保存会が管理し、同鉄道で活躍していた歴史的車両を動態保存している。日本鉄道保存協会の加盟団体の中でも英國の保存鉄道に近い活動をしているのが同会である。

活動はすべてボランティア。客を乗せて走る展示運転を中心に行なう。修繕、保線、駅の運営他、多岐にわたり、会員の皆さんが全国から参加している。展示運転日は、制服や作業着に身を包んだ会員の皆さんと運転士、車掌、駅員となつてきびきびと動き、安全な展示運転に心血を注いでいる。体験運転は20年を越え、見事な実績である。

2010年に大きな出来事があつた。新たに旧吉ヶ原駅の先に黄福・柵原駅を設けることに。地元、美咲町の支援のお陰で、両駅の間約400mの展示運転が実現

し片上鉄道時代の光景が甦つた。会員の皆さんには、いつも笑顔を絶やさない。地域文化の担い手としての誇りが生んだゆとりなのである。

事例6

若桜駅を元氣にする会

(鳥取県若桜町)



里帰りしたC12形167号は圧縮空気で動態保存され人気者。社会実験運転での一コマ。まさに地方創生の切り札

の方針は鉄道遺産を活かしたまちづくりと観光に定まり、若桜町は若桜鉄道を看板に掲げ、地道な地域振興策の推進に余念がない。

（文と写真…
米山淳二）

昭和5年、林業の要として鳥取県の山間に因美線郡家駅と若桜駅を結ぶ若桜線が開業。戦後は、林業の衰退とともに使命は旅客輸送に変わつた。国鉄民営化でJR西日本そして第三セクター若桜鉄道になつたが、輸送人員は減少の一途。瀕死の同線を再生しようと立ち上がつたのが、若桜町の皆さん。

終着駅若桜は詩情豊か。そこで土に埋もれた転車台を掘り起こし、給水塔を塗り替えた。でも物足りない。答えは蒸気機関車。当時のC12形167号機関車が峰の反対側兵庫県多可町にあり、「大切にします」と町長が約束。若桜町は市民募金で1000万円超えを獲得。トレーラーで構内に運び里帰りが実現。その後、圧縮空気で動態保存し、汽笛を鳴らして動いた。この成果は市民の誇り。駅も町も生き返り、一躍脚光を浴びて全国から観光バスがやって来た。

ごと観光資源に目覚め、次なる手は駅舎や施設、構造物23カ所を国登録有形文化財に。これまた

全国初の快挙。将来

の余念がない。

9