

京都鉄道博物館の活動と鉄道文化財の保存

岡本 健一郎

京都鉄道博物館

I はじめに

本稿では、「企業の社会連携活動」という課題に対し、鉄道省・日本国有鉄道・西日本旅客鉄道株式会社（JR 西日本）が設置した鉄道系博物館の取り組みと、これまで取り組まれてきた鉄道文化財の保存をテーマに考えてみたい。

日本の鉄道は、1872 年 10 月 14 日（明治 5 年 9 月 12 日）に新橋～横浜間で日本最初の鉄道が開業し、1874 年 5 月には大阪～神戸間、1877 年 2 月には京都～神戸間が続き、以降、日本の鉄道網は日本各地へ延びていった。2022 年には 150 年を迎え、これまでの間、近代日本のあゆみの中で交通・流通を支えてきた存在であり、そのあゆみの過程で様々な鉄道文化財が現在に残されている。それらを見ると、鉄道のみならず明治期以降の交通の在り方、科学技術の発達、企業の在り方などに、「鉄道」という存在が多方面で影響を与えてきたことが分かる。

II 鉄道系博物館のあゆみ

最初に鉄道の車両や諸機械を「文化財」という視点で考え、博物館に保存展示することを目指したのは、1908（明治 41）年に誕生した鉄道院における取り組みであった。

1906 年 3 月 31 日に鉄道国有法が公布され、翌年 10 月に私設鉄道 17 社を国が買収し、その巨大化した国有鉄道を運営する内閣直属の鉄道院が誕生したことが大きな転機となった。初代総裁に後藤新平が就任し、全国組織となった鉄道院を一つにまとめ、1987（昭和 62）年まで続く国有鉄道の基礎を固める役割を果たした。その流れの中で、「鉄道文化財」という視点や鉄道に関する博物館構想が生まれることになる。

鉄道院時代に、鉄道博物館が設立され、開業以来の鉄道に関する文化財が保存展示されたことを始まりとして、明治から昭和期にかけて東京に鉄道博物館（のち交通博物館）、大阪に交通科学

館（のち交通科学博物館）、京都に梅小路蒸気機関車館が設立されていった。

1 交通博物館

まず、鉄道系博物館で歴史・資料ともに核となる博物館の設置経緯と特徴からみてみよう。最初に設置されたのは交通博物館である¹⁾。

1911（明治44）年5月4日に鉄道院内の臨時線路調査課に「鉄道博物館掛」が設置されたことが始まりである。これは鉄道院総裁後藤新平が提案したもので、時代の要請、政治との関係、科学教育熱の高まり、鉄道の在り方の変化、運営組織の変化など、様々な背景があるなかで、後藤は日本の鉄道に関する遺産の保存を進めたと考えられる。この掛が鉄道関係資料の収集と保管にあたり、明治以来の貴重な資料が保存されることになったのである。

設置の目的は、① 鉄道に関する進歩発達の沿革現状を明らかにする、② 鉄道に関する智識の開発普及、③ 過去の関係資料の散逸を防ぐ、の3点に置かれ、1911（明治44）年度中に実際に収集した資料は409点であった。汽車時刻表、線路略図、線路布設模型、票券、携帯時計、ドイツの乗車券、職工用木靴など、多岐にわたる資料が収集されている。また写真資料も当初から資料と位置付けられ、282葉が収集されている点も注目される。

これらの資料は、東京麴町区有楽町地内高架鉄道拱橋下におかれた「鉄道博物館附属物品貯蔵所」に収蔵され、1912年5月26日から31日までの6日間、帝国鉄道協会の発案で、所内で陳列会が開催された。

しかし、後藤の総裁退任や鉄道庁の組織改革等により、1913（大正2）年5月には鉄道博物館掛も消滅することになった。専門職員も配置換えになり、収集品は鉄道院総裁官房研究所に移管された。

その後、官房研究所の業務が拡張されるに伴い、博物館業務も復活していった。なかでも、1919年6月7日に所長兼鉄道博物館館長に就任した那波光男は、欧米諸国への豊富な留学経験があることや、最新技術の習得などで日本の科学技術の遅れを痛感していたこともあり、民衆が科学に親しみを持つ施設の設置が重要であると考えていたと言われている²⁾。また、当時国会で「科学及工業教育ニ関スル建議」（1918年）や科学知識普及の手段の一つとして科学博物館の建設を掲げた「科学知識普及ニ関スル建議」（1921年）が可決され、学術研究会議で「科学博物館ノ設立ニ関スル建議」（1921年）が可決されるなど、科学知識の普及と博物館設立が求められる状況にあった。

このような背景のもと、那波らは鉄道博物館の実現に向けて準備を進め、1920年5月23日から3日間、神田～東京間の高架下を利用した仮設の鉄道博物館で収蔵資料の観覧を行ったのであった。これを契機に希望者の観覧もスタートさせ、それらが予想以上の大反響を呼んだこともあり、鉄道省は鉄道開業50周年記念事業の一環として鉄道博物館の拡張を決定したのであった。

1921年10月14日、鉄道開業50周年を記念して鉄道博物館が開館し、同年10月に制定された「交通博物館規程」（達844号）には、設置の目的が「鉄道に関する参考品を蒐集陳列して、

鉄道諸般の研究に資し、及一般社会に対し鉄道に関する智識を普及するを以て目的とす」と定められている。

さらに新館計画も進められていったが、1923年9月の関東大震災で施設と展示品のほとんどが焼失する被害を受け、震災復興が優先された面もあり、鉄道博物館が復興したのは1925年4月8日であった。

那波から松縄信太へ館長が変わると、さらに館の整備や調査、観覧者の誘致に力を注ぎ、1928(昭和3)年には常設の映写場を設け旅客誘致と交通知識の普及のため鉄道省製作の映画が上映され、1929年には小学校・中学校に対するパンフレット「鉄道博物館!! 鉄道知識の泉」の配布や、展示方法や説明文に関して博物館関係者等の専門家から意見を徴収するなど、鉄道に関する知識の普及や科学の紹介という目的を担いながら、先進的な取り組みを進めていったことも注目される。

一方でスペースの問題は当初からあり、収蔵資料の増加に対し十分な公開・収蔵スペースが確保できず、新館建設が求められ、1936年4月25日に、中央線の旧万世橋駅駅舎跡の敷地の新館に移転された。マレー式蒸気機関車9856号の動輪やピストンが動く様子を、車両の下にもぐって見学できる取り組みや、観覧者が自ら操作できる動く模型類が配置されるなど、子供にも興味を抱かせる工夫もなされていた。

戦後は、鉄道省直営から交通公社運営委託へと変更され、1946年1月25日に交通分野の総合博物館「交通文化博物館」とし再開された。1948年9月1日、「交通博物館」に改称され、6月に制定された「交通博物館規程」(達第468号)には、設立の目的が「運輸交通についての参考品を収集・陳列して、交通文化諸般の研究に資するとともに、一般社会に対し、交通文化に関する知識を普及することを目的とする」と定められ、戦前の鉄道博物館の歴史を受け継ぎながら、交通全般の紹介へ裾野を広げたのであった。

1955年頃からは博物館を専門的視野で管理運営する組織の必要性が求められ、1970年11月25日に新たに財団法人交通文化振興財団が設立され、翌年2月1日から交通博物館と大阪市に設置していた交通科学館とを運営した。

1972年10月、50周年を迎えた際に、当時の古谷善亮館長は、

「博物館の使命はその資料の活用いかにあります。(中略)また当館は、社会科学習のための学童および一般の来館者を対象とした、社会教育の補助施設としての使命を十分認識し、館員一同勤務に励んでおります。

今日生涯教育の叫ばれている中で、博物館は交通文化発達の過程を体系づけ、更には交通文化の現状並びに将来をも示唆し、楽しみながら交通文化の発達と、正しい交通知識を理解していただくことが課題となっております。」

と述べている³⁾。開館時に目的として定められた「鉄道文化財」を後世に伝えていくこと、そのために収蔵資料を活用することを使命とし、社会教育機関及び生涯学習の場としての充実を求め続けてきた姿を見ることができる。

ちなみに、国鉄民営化後はJR東日本へ引き継がれ、2006（平成18）年5月14日に交通博物館は閉館され、2007年10月14日に埼玉県大宮市に新たに鉄道博物館が開館している。

2 交通科学博物館

戦前から大阪にも交通関係の博物館を求める声があったが、2番目に誕生したのが大阪市に開館した交通科学館であった⁴⁾。

1956（昭和31）年7月に、国鉄本社内の交通博物館企画委員会から国鉄総裁に対し、鉄道開通85周年を機に交通博物館の分館を大阪に設ける要請が出されたことが始まりである。翌年8月には国鉄副総裁から関西支社長あてに交通博物館大阪分館の設置用地を確保するように指示が出され、企画委員会で検討した結果、交通の現状と将来の近代的な内容を主体とした科学館を設立することになった。東京の交通博物館が歴史的な資料を多く所蔵していたことに対し、比較的新しい交通の科学的な展示品を多く紹介することを意図したとされている。

1958年7月には、国鉄本社から関西支社あてに、大阪環状線開通記念事業として、1961年4月を目標に開館準備を始めるように指示が出された。同年10月には交通科学館設置準備委員会が設立され、大阪環状線に新設される弁天町駅の高架下とその隣接地を候補地として、大阪環状線運転開始日を開館日に具体的な計画が進められた。1961年1月、日本交通公社関西支社内に交通科学館設立準備事務局が設置され、4月には国鉄関西支社内にも交通科学館設置準備委員会事務局が設置され、建設工事が始まった。

一部工事の遅れや第二室戸台風の影響により開館日の変更はあったものの、1962年1月20日に開館式が挙行された。

「交通の現状と将来の近代的な技術」を紹介する施設としてスタートした交通科学館は、交通の発達や近代化、開業間近の新幹線、自動車・航空機、未来の交通などをテーマに、実物車両や実物大モックアップ、模型によって構成されていた。

当初はC53形蒸気機関車、スシ28形食堂車、マロネフ59形貴賓専用寝台車、マイテ49形展望車の実物車両展示でスタートし、開館後も1964年に1800形蒸気機関車、1966年にC62形蒸気機関車、1967年に230形蒸気機関車など、歴史的に重要な実物車両の収集・展示も継続的におこない、展示の充実が図られていった。

また、1964年3月には博物館法に基づく「博物館相当施設」の指定を受け、教育施設として展示の充実を図り、実物資料のみならず、模型や体験展示も積極的に取り入れて行ったことも特徴である。

1972年1月21日に開館10周年を迎えた際の交通科学館館長古谷善亮が述べた挨拶を見ると⁵⁾、

「(前略) 交通の現状と将来の近代的な内容をもった科学館をめざして、鋭意努力をいたしてまいりました結果、展示品においては当初の150点程度より1000点を超えるまでに整備され、館の諸設備も面目を一新するまでに充実いたし、社会生活に密着した交通知識の普及と学校教育の補完的機能も果たす科学館として成長発展してまいりました。(中略) 交通の飛躍的發展

と近代化の実情にかんがみ、かつ伸びゆく明日の交通にそなえ、昭和45年11月25日財団法人交通文化振興財団が設立せられるに及び、(中略)近代交通の総合科学館として、名実ともに恥ずかしからぬ館に成長するよう念願している次第でございます。」

とあり、交通専門の博物館と、交通関係資料の充実と図書資料室の公開や講座開催等の娯楽・学習・研究などおこなうことで広範なニーズに応えるとともに、社会教育機関としての使命達成を目指し、幅広い層への科学技術の紹介をおこなってきたことが分かる。

その後、国鉄民営化後はJR西日本へ引き継がれ、1990(平成2)年7月には「交通科学博物館」に名称を変更し、博物館施設としてさらなる充実が進められていった。

そのコンセプトは、①展示品をできるだけ可動させること、②体験を通して学習できること、を基本にしつつ、歴史的な意義やストーリーをより重要視した展示構成となった。このコンセプトは、鉄道博物館初代館長那波光男が理想としていた「見学者が触れることにより研究心を誘うような展示」の実現とも言え、博物館における展示技術の進展や展示コンセプトの充実もあり、鉄道文化財を活用した科学技術に触れる機会の創出や、幅広い層の興味増進に寄与する内容となっていたと思われる。

また1993年4月から実施した展示リニューアルは、JR西日本の経営理念に基づき、「地域に愛され共に繁栄すること」をコンセプトに計画され、先人たちの知恵と工夫、夢とロマンを感じられるようにテーマ設定がされた。

2014年4月6日に交通科学博物館は閉館し、2016年4月29日に新たに開館した京都鉄道博物館に引き継がれている。

3 梅小路蒸気機関車館

昭和40年代は、国鉄の動力近代化によって電車や電気機関車、気動車、ディーゼル機関車に移行していった時期で、蒸気機関車は徐々に廃車が進められていった。そこで、明治以来、鉄道輸送の動力源として、輸送の花形として活躍してきた蒸気機関車が果たしてきた役割を考え、栄光ある功績を称え、文化遺産としての価値を考慮し、蒸気機関車を動態保存の形で後世に遺すことが国鉄の使命であると考えられた⁶⁾。

1968(昭和43)年3月26日第173回常務会において「蒸気機関車の動態保存計画について」が付議され、当初は東北本線小山機関区(栃木県)を候補地として、1972年10月の鉄道開業100周年記念事業として動態保存が実施されることが了承された。

動態保存場所の選定は、①蒸気機関車が運転されても、他の列車に大きな支障を与えないような周辺線区があること。②従来から蒸気機関車の代表的な基地であり、運転面・保守面等で由緒がある区所であること。③見学者の交通が便利であり、蒸気機関車の見学のみではなく他の見学場所が付近に存在すること、が基準となった。しかし、小山機関区にはこの選定条件に適合しない部分があり、他の機関区も検討されることになった。

その結果、京都市にあった梅小路機関区が、①奈良線や山陰本線の非電化線区があり、草津

線での運転も可能であること、② 1924（大正3）年創設以来、東海道本線の要衝に位置し、お召列車の運転経験が豊富で、機関車の配置も多いことからほとんどの形式での保守経験も豊富であり、扇形車庫も20線の収容線を有し、ビームジャッキ等を備えた代表的な蒸気機関車庫であること、③ 京都駅に近く京都市内の観光場所も多く、新幹線利用により東京からの日帰り見学も可能である、などを理由として、最終候補地となった。そして1970（昭和45）年1月に「梅小路機関区における17両保存案」が磯崎総裁の了承を得たのであった。

梅小路機関区に保存する車両は、① 国産機関車の代表形式、② 車号設定は若い番号または最終番号を原則、③ 当時展示中の車両は復元経費節減のため除外、④ D51形式はボイラー形状が異なる1936（昭和11）年と昭和12年以降の2両、他は1両、という選定基準で、17両が選定された。そして、表1に掲げたように、一号製作車・最終製作車や基本設計車、特別な経歴がある車両が保存されたのである。

こうして、1972年10月10日に鉄道開業100周年を記念し梅小路蒸気機関車館として開館し、2015（平成27）年8月30日に閉館するまで、43年間にわたり蒸気機関車を紹介してきた。2016年からは新たに京都鉄道博物館の一部として開館している。

梅小路蒸気機関車館の中心施設となっていた機関車庫は、1913（大正2）年の京都駅大改築に伴い、翌年に竣工した現存最古の鉄筋コンクリート造の扇形車庫で、国の重要文化財（2004年）、近代化産業遺産（2009年）、機械遺産（2019年）に指定されている。東海道線と山陽線の主要列車の運用管理を担う大規模な車両基地である梅小路機関区の主要施設として長く稼働してきた、その歴史を物語る施設である。さらに京都駅から貨客分離で貨物専用駅として誕生した梅小路駅と一体となって貨物輸送を支えた機関区として、東海道本線と山陰本線に挟まれたその立地も含め、日本の鉄道輸送拠点の一つとして歴史的な遺産となっている。

現在、機関車庫には明治時代から昭和時代にかけて活躍した代表的な蒸気機関車約20両が保存・展示されており、そのうち8両はJR西日本梅小路運転区によって動態保存されている。また1915（大正4）年に竣工した検修庫天井走行5トン電動クレーンや、1957（昭和32）年竣工の車両の向きを変える転車台、関連工具類が実際に稼働状態で保存されていることも、鉄道の歴史を体感できる重要な遺産となっている。

この蒸気機関車の検査・修繕を行う検修施設群は、現在も動態保存されている蒸気機関車の整備を行っており、隣接する第二検修庫は京都鉄道博物館内の連絡デッキからその整備の様子を見学することができる。蒸気機関車の車庫からの出入り、転車台での方向転換、給炭線での給炭水作業は、現在では限られた場所でのみ見ることができる実際の作業である。蒸気機関車が果たしてきた役割を実際の動きとともに保存する動態保存の形で後世に伝承していくという、国鉄が取り組んだ構想があったからこそ現在の姿であると言える。

このように、明治期から昭和期にかけて設立された交通博物館、交通科学博物館、梅小路蒸気機関車館は、鉄道に関する歴史資料の保存展示、科学技術の保存展示、蒸気機関車の保存活用と、それぞれのコンセプトを棲み分けながら、日本における「鉄道文化財」の保存・展示・普及に尽

表 1 梅小路蒸気機関車館に保存された機関車（開館時）

	形式番号	選定理由	現存場所
1	8620 形 8630 号機	国産旅客用初期のもので、大正時代の代表的機関車。現存中の最も若い番号。	東能代機関区
2	C61 形 2 号機	D51 形のボイラを使用して丙線区にも使用できる走り装置としたもので、現存中最も若い番号。	宮崎機関区
3	C51 形 239 号機	大正中期から昭和初期にかけて活躍した急行旅客用機関車。お召列車専用機で 100 回以上運転。	新潟鉄道学園
4	C55 形 1 号機	C54 形式を改良したもので、一部流線形に造られたが、その後普通の形に改良。第一号製作車。	旭川機関区
5	C56 形 160 号機	簡易線用テンダー機関車で軸重を軽くしてある。最終製作車。	上諏訪機関区
6	C57 形 1 号機	旅客用中堅機関車で形態が美しく現在も活躍中。第一号製作車。	新津機関区
7	C58 形 1 号機	客貨両用の目的で造られた代表的中堅機関車。第一号製作車。	旭川機関区
8	C59 形 164 号機	C53 形の後をついで製作された幹線の旅客用として東海道・山陽線で活躍した。現存 3 両中の 1 両。	糸崎機関区
9	C62 形 2 号機	我が国最大の急行旅客用機関車で自動給炭機付き。使用中の最も若い番号。	小樽築港機関区
10	9630 形 9633 号機	大正時代の国産貨物用の代表的機関車で、戦時中は外地でも活躍。テレビドラマ「旅路」に使用した機関車。	小樽築港機関区
11	D50 形 140 号機	大正後期に主要線区の貨物用として製作。D51 形の母体となった。現存 3 両中の 1 両。	若松機関区
12	D51 形 1 号機	貨物用の標準形機関車で、D50 形とともに主要幹線で 1000 トンけん引を可能にした。第一号製作車。	青森機関区
13	D51 形 200 号機	基本設計車。	中津川機関区
14	D52 形 468 号機	D51 形と同じ軸配置で 1200 トンけん引の性能を持つ。最終製作車。	五稜郭機関区
15	C11 形 64 号機	昭和初期の代表的タンク機。	会津若松運転区
16	B20 形 10 号機	入換用小型タンク機関車で工場構内の入換えに使用された。	鹿児島機関区
17	C53 形 45 号機	3 シリンダー式の急行旅客用機関車で、C59 形式が出現するまで東海道・山陽線で活躍。現存唯一の 3 シリンダー機関車。	大阪交通科学館

（出所）西日本旅客株式会社近畿統括本部梅小路運転区（2015）『梅小路 100 年史』より作成。

力してきた施設であった。そして各時代の最新の展示技術も取り入れながら、幅広い年齢層をターゲットとして「見る・触れる・体験する」博物館を実現してきたのである。設立の経緯には、鉄道 50 周年・100 周年や大阪環状線開通記念という「きっかけ」があった面はあるが、その根底には科学技術の保存や幅広い年齢層の科学への興味を増進させるといった目的が貫かれていたと見ることができる。全国に広がる鉄道網を運行する一方で、それに関わる鉄道関係資料を早い段階から「文化財」として位置づけ、博物館として後世に伝えてきた取り組みは、評価に値すると考える。

Ⅲ 京都鉄道博物館における保存と活用

1 京都鉄道博物館の概要

2014（平成26）年4月6日に交通科学博物館，2015年8月30日に梅小路蒸気機関車館が閉館し，両館で保存展示されてきた鉄道文化財は，2016年4月29日に新たに開館した京都鉄道博物館に主に引き継がれた。前章で両館の設立経緯やコンセプト，特色を紹介したが，ここでは京都鉄道博物館の取組みを，文化財の保存と活用の視点で紹介してみたい。

京都鉄道博物館の基本コンセプトは「地域と歩む鉄道文化拠点」と定められ，地域との共生，地域の活性化に貢献することを目指している。そして，楽しみながら鉄道の歴史・技術・安全・文化を学ぶことと，「見る，さわる，体験する」をテーマに実際に体験ができる展示を重視している。また，交通科学博物館，梅小路蒸気機関車館と同様に，JR西日本が設置した施設で，公益財団法人交通文化振興財団に運営委託されている。

展示は，「Ⅰ 鉄道のあゆみ」，「Ⅱ 鉄道の施設」，「Ⅲ 生活と鉄道」，「Ⅳ 運行のしくみ」の4コーナーで構成され，歴史・技術・文化・生活に関わる鉄道の多面性を紹介する内容となっている。

また，鉄道車両は，本館，プロムナード，トワイライトプラザ，扇形車庫で保存展示され，蒸気機関車，ディーゼル機関車，ディーゼルカー，電気機関車，電車，新幹線電車，客車，貨車など，全54両を有している。

2 地域と歩む鉄道文化拠点とは何か

京都鉄道博物館では，展示だけでなく様々な取組みをおこなうことで，鉄道文化を紹介していくことを目指している。

来館者は未就学児を含むファミリー層が多く，海外からの旅行者も多い施設である。そうした幅広い層に内容を理解してもらうためには，それぞれに合った紹介を工夫する必要がある。例えば，鉄道に関する科学技術や仕組みは本来専門的で一般には理解が難しい部分も多い。そこで，模型の運転を通してATS・ATCなどの役割を学ぶ「Oゲージ」や，運転士の疑似体験を通して仕事内容などについて学ぶ「運転シミュレーター」，「動輪体験」「車輪とレール」「ばね」「連結器」「ブレーキ」「パンタグラフ」などの様々なしくみを体験アイテムで実感することなど，「触れる」「体験する」ことにより理解が深まる内容も取り入れている。

また，通常は静態展示している展示品を動かし体験してもらうことで理解を深めるワークショップも有効である。一例を挙げると，「展示品解説セミナー」と題したワークショップでは，常設展示の硬券印刷機と硬券について解説・実演を行い，展示品への理解を深める企画を行っているが，毎回参加者が多く，展示品を動かし体験することが来館者の満足度をより高くすることも分かる。



写真 1
京都鉄道博物館の車両展示



写真 2
京都鉄道博物館・梅小路機関庫

この他、京都市観光協会と連携した開館前ツアーを2021年度より開催していることも、地域連携の取り組みの一つである。京都市の文化施設の一つとして、「事前予約で楽しむ京都旅」の魅力を担う取り組みであり、京都を訪れた他府県の人々が多く参加している。神社仏閣のイメージが強い京都で近代産業の施設にも魅力を感じてもらえることは、京都の魅力をさらに幅広いものにすることができるのではないかと考えられる。

「鉄道」という枠組みで見ても、「関西の鉄道」という捉え方で、国鉄・JRだけでなく、京都市電・民営鉄道なども含め、関西の鉄道の意味と特徴を紹介することにも取り組んでいる。これまで、他の鉄道会社との連携企画として、京都市交通局と共催した特集展示「写真で見る京都の交通事始め」（2018年10月6日～28日）、近畿日本鉄道と南海電気鉄道を呼んで開催した広報イベント「関西私鉄が京都鉄博にやってきた！」（2022年11月26日・27日）、近畿日本鉄道の所蔵資料を京都鉄道博物館企画展「鉄道いろいろは展」内で特別展示する企画（2023年1月12日～2月12日）などを行ってきた。歴史的には大阪～神戸間に国が敷設した鉄道が開業し、その後民営鉄道が各地に誕生して鉄道網が広がってきたが、その間、先進的な車両や特徴的なサービスの導入など、関西の鉄道会社は互いに切磋琢磨しながら運営されてきた。そのあゆみそのものが関西の鉄道における歴史であり、この沿線地域の発展を示す事象でもある。

このように、様々な年齢層や興味の違いにも配慮しつつ、それぞれに合った内容を提供してい

くことや、会社の枠を設けず鉄道に関わる企業等も巻き込みながら、魅力ある内容を企画していくことこそが「地域と歩む鉄道文化拠点」となっていくことにつながると考える。現在行っている展示やイベント、取り組みが完成形ではなく、今後も新たな企画にチャレンジしながら地域と共に作り上げていくことが大切なのである。

IV 鉄道文化財の保存管理と特徴

明治期以降、欧米の近代技術を導入することにより産業の近代化が図られ、様々な科学技術が日本で広まっていった。鉄道もその一つに位置付けられ、交通・流通手段の変化は日本の産業・生活構造を大きく変化させたものであったと言える。その過程で、その発展・変化を物語る歴史的・技術的・文化的価値がある建物や設備、機械器具、製品、図面、文書類など産業資料が十分に保存されていなかった面もあった。その風潮に歯止めをかけるべく、鉄道の分野では先に紹介した鉄道院の鉄道博物館掛設置から始まる鉄道系博物館があり、これまで取り組まれてきた博物館活動には大きな意味がある。

さらに、研究教育の分野でも産業遺産に関する保存活動の取り組みがあった。1977（昭和52）年には産業考古学会が発足し、1984年には日本産業技術史学会が設立された⁷⁾。

このように調査研究・保存活用で様々な取り組みを見ることができ、鉄道文化財の価値を目に見える形で位置づけ、保存していくものとして文化財指定制度がある。ここでは、国、日本国有鉄道、JR西日本の文化財指定制度を紹介し、その特徴を探ってみたい。

1 国指定重要文化財の例

国が特に歴史的・文化的・技術的に貴重な文化財として指定しているものを、表2にまとめた。すなわち、美術工芸品（歴史資料）で11件、建造物（近代/産業・交通・土木）で12件が、国指定重要文化財に指定されている。そのうち車両が10件、古文書が1件、駅舎が3件、橋梁が6件、トンネルが1件、機関庫が2件となっている。製作時期を見ても、鉄道開業時から1954（昭和29）年までのものがあり、鉄道に関する技術の変遷を物語る文化財と理解することができる。

2 鉄道記念物・準鉄道記念物

日本国有鉄道が行った鉄道文化財の指定制度は、鉄道記念物・準鉄道記念物である。1958（昭和33）年10月に「鉄道記念物等保護基準規程（国鉄総裁達第509号）」が制定され、①国鉄および国鉄以外の者の地上施設その他の建造物・車両・古文書などで、歴史的文化的価値の高いもの、②国鉄及び国鉄以外の者の制服・作業用具・看板その他の物件で、諸制度の推移を理解するために欠くことのできないもの、③国鉄における諸施設の発祥となった地点、国鉄に係のある伝承地、鉄道の発達に貢献した故人の遺跡（墓碑を含む）などで歴史的価値のあるもの、が鉄道記念物の指定対象とされた。また、準鉄道記念物は、①鉄道記念物として指定されたものと同

表 2 鉄道関係の国指定重要文化財

	名称	製作年代	種別	指定番号	指定年月日	保管施設	所在地	所有者
美術工芸品								
1	一号機関車／一八七一年、英国製	1871年 (明治4)	歴史資料	088号	1997年 6月30日	鉄道博物館	埼玉県さいたま市	東日本旅客鉄道株式会社
2	一号御料車	明治期	歴史資料	123号	2003年 5月29日	鉄道博物館	埼玉県さいたま市	東日本旅客鉄道株式会社
3	鉄道古文書 91冊	明治期	歴史資料	124号	2003年 5月29日	鉄道博物館	埼玉県さいたま市	東日本旅客鉄道株式会社
4	一・二・三号機関車／一八七三年、英国製	1873年 (明治6)	歴史資料	139号	2005年 6月9日	旧加悦鉄道 加悦駅舎	京都府与謝野郡	与謝野町
5	二・三・四号機関車	明治期 (1903～04)	歴史資料	195号	2016年 8月17日	京都鉄道博物館	京都府京都市	西日本旅客鉄道株式会社
6	ナデ六一一四号電車	1914年 (大正3)	歴史資料	200号	2017年 9月15日	鉄道博物館	埼玉県さいたま市	東日本旅客鉄道株式会社
7	東京地下鉄道一〇〇一 号電車	1927年 (昭和2)	歴史資料	201号	2017年 9月15日	地下鉄博物館	東京都江戸川区	公益財団法人メ トロ文化財団
8	ED四〇形式一〇号電 気機関車	1921年 (大正10)	歴史資料	209号	2018年 10月31日	鉄道博物館	埼玉県さいたま市	東日本旅客鉄道株式会社
9	ED一六形式一〇号電 気機関車	1931年 (昭和6)	歴史資料	210号	2018年 10月31日	鉄道博物館	埼玉県さいたま市	東日本旅客鉄道株式会社
10	ホジ六〇一四号蒸気動 車	1913年 (大正2)	歴史資料	218号	2019年 7月23日	リニア・鉄道館	愛知県名古屋	東海旅客鉄道株式 会社
11	京都電気鉄道電車(京 都市交通局二号電車)	明治期	歴史資料	224号	2020年 9月30日		京都府京都市	宗教法人平安神 宮
建造物								
1	門司港駅(旧門司駅) 本屋	1914年 (大正3)	近代／産業・ 交通・土木	2205号	1988年 12月19日		福岡県北九州市	九州旅客鉄道株式 会社
2	旧碓氷峠鉄道施設	1893年 (明治26)	近代／産業・ 交通・土木	2287号	1993年 8月17日		群馬県安中市	安中市
3	末広橋梁(旧四日市港 駅鉄道橋)	1931年 (昭和6)	近代／産業・ 交通・土木	2355号	1998年 12月25日		三重県四日市市	日本貨物鉄道株式 会社・東海旅客鉄 道株式会社・三重 県
4	旧手宮鉄道施設	1908年頃 (明治41)	近代／産業・ 交通・土木	2398号	2001年 11月14日		北海道小樽市	北海道旅客鉄道 株式会社、小樽 市
5	東京駅丸ノ内本屋	1914年 (大正3)	近代／産業・ 交通・土木	2426号	2003年 5月30日		東京都千代田区	東日本旅客鉄道 株式会社
6	旧筑後川橋梁(筑後川 昇開橋)	1935年 (昭和10)	近代／産業・ 交通・土木	2431号	2003年 5月30日	公益財団法人 筑後川昇開橋 観光財団	福岡県大川市・ 佐賀県佐賀市	大川市・諸富町
7	旧大社駅本屋	1924年 (大正13)	近代／産業・ 交通・土木	2448号	2004年 7月6日		島根県出雲市	大社町
8	梅小路機関車庫	1914年 (大正3)	近代／産業・ 交通・土木	2459号	2004年 12月10日		京都府京都市	西日本旅客鉄道 株式会社

9	旧揖斐川橋梁	1886年 (明治19)	近代／産業・ 交通・土木	2535号	2008年 12月2日		岐阜県大垣市	大垣市
10	旧魚梁瀬森林鉄道施設	1911年 (明治44)	近代／産業・ 交通・土木	2544号	2009年 6月30日		高知県安芸郡	高知県・奈半利町・田野町・安田町・北川村・馬路村・八幡宮
11	旧網ノ瀬橋梁及び第三五ヶ瀬川橋梁	1937年 (昭和12)	近代／産業・ 交通・土木	2721号	2020年 12月23日		宮崎県延岡市	延岡市
12	第一大戸川橋梁	1954年 (昭和29)	近代／産業・ 交通・土木	2726号	2021年 8月2日		滋賀県甲賀市	甲賀市

(出典) 文化庁「国指定文化財等データベース」(<https://kunishitei.bunka.go.jp/bsys/about>) をもとに作成。

種のもの、② 現在歴史的価値は認められないが、将来その価値が生じて鉄道記念物に指定するにふさわしいもの、③ 鉄道記念物に指定するに至らないが地域的に見て歴史的文化的価値の高いもの、がその対象となった。

1958(昭和33)年10月14日に、交通博物館所蔵の1号機関車・1号御料車・弁慶号機関車、旧長浜駅、汐留駅構内の0哩標識が最初の鉄道記念物に指定された。現在JR西日本関係の鉄道記念物・準鉄道記念物としては、表3にまとめたような文化財が指定されている。1987年4月「鉄道記念物等保護規程」も制定され、必要により保存施設の設置も求める内容となっている。

3 JR西日本の登録鉄道文化財制度

国鉄民営化後に西日本管内に誕生した西日本旅客鉄道株式会社(JR西日本)は、社内の鉄道文化財の価値を評価し選定する体制を整えた。2004(平成16)年に有識者からなる「鉄道記念物評価選定委員会」を設置し、鉄道文化財に関する調査研究、指定登録、保存活動を進めてきた。また2008年にはその鉄道文化活動の普及を図るため、「登録鉄道文化財保護規程」を制定し、鉄道文化活動の普及を図るため、将来的に鉄道記念物や準鉄道記念物の候補となる事物について、「登録鉄道文化財」として指定することにより、貴重な鉄道文化遺産の散逸を防ぎ、良好な状態で保存・活用する取り組みを始めている⁸⁾。

「登録鉄道文化財」の候補基準は、① JR西日本及びJR西日本以外の者の鉄道に関する地上施設その他の建造物、車両、古文書等で、技術史的視点から鉄道の発展における貴重な成果を示すもの、② 同じく、社会史的視点から国民生活、文化、経済、社会に対して多大な貢献をしたもの、となっている。また、目的も明確に規定し、①「鉄道記念物」制度の基盤構築、② 記念物候補の明確化、③ 当該事物及び関係資料の保存管理としている。

指定にあたっては、「技術的」「社会的」価値の高い事物を指定することを基準とし、① 登録鉄道文化財として指定を受けた事物に関わる写真・図面等の資料についても保存、管理するようにつとめること、② 登録鉄道文化財を保護するために、必要により保護施設を設置すること、③ 登録鉄道文化財及びその保護施設の滅失又は損傷を発見した場合、速やかに保守責任者に通知すること、などの管理方針も定めている。2023年時点で、車両、鉄道施設、駅舎、橋梁、ト

表 3 JR 西日本関係の鉄道記念物・準鉄道記念物

	名称	指定年月日	保存管理	所在地
鉄道記念物				
1	旧長浜駅	1958（昭和 33）年 10 月 14 日	長浜鉄道スクエア	滋賀県長浜市北船町
2	大阪駅時鐘	1960（昭和 35）年 10 月 14 日	京都鉄道博物館	京都市下京区観喜寺町
3	旧逢坂山ずい道東口	1960（昭和 35）年 10 月 14 日		滋賀県大津市逢坂山付近
4	旧長浜駅 29 号分岐器ポイント部	1961（昭和 36）年 10 月 14 日	長浜鉄道スクエア	滋賀県長浜市北船町
5	7100 形 7105 号蒸気機関車「義経号」	2004（平成 16）年 10 月 14 日	京都鉄道博物館	京都市下京区観喜寺町
6	1800 形 1801 号蒸気機関車	2004（平成 16）年 10 月 14 日	京都鉄道博物館	京都市下京区観喜寺町
7	230 形 233 号蒸気機関車	2004（平成 16）年 10 月 14 日	京都鉄道博物館	京都市下京区観喜寺町
8	EF52 1 号電気機関車	2004（平成 16）年 10 月 14 日	京都鉄道博物館	京都市下京区観喜寺町
9	0 系新幹線車両（21-1, 16-1, 35-1, 22-1）	2008（平成 20）年 10 月 14 日	京都鉄道博物館	京都市下京区観喜寺町
10	旧津山扇形機関車庫と転車台	2018（平成 30）年 10 月 14 日	津山まなびの鉄道館	岡山県津山市大谷
準鉄道記念物				
1	噴水小僧	1963（昭和 38）年 10 月 14 日	大阪駅 ※京都鉄道博物館保管	大阪市北区梅田
2	車両航送発祥の地	1966（昭和 41）年 10 月 10 月 14 日	下関駅	山口県下関市竹崎町シーモール下関
3	関釜, 関門航路, 下関鉄道さん橋跡	1969（昭和 44）年 10 月 10 月 14 日	下関駅	山口県下関市豊前田
4	古文書（旅客事務通達類纂）	1969（昭和 44）年 10 月 14 日	中国統括本部経営企画部	広島市東区二葉の里
5	稲荷駅ランプ小屋	1970（昭和 45）年 10 月 14 日	宇治駅	京都市伏見区深草
6	D51 形蒸気機関車 488 号機	1975（昭和 50）年 12 月 25 日	和鋼博物館	島根県安来市
7	C62 形蒸気機関車 1 号機	1976（昭和 51）年 3 月 31 日	梅小路運転区, 京都鉄道博物館	京都市下京区観喜寺町
8	回転変流機	1976（昭和 51）年 11 月 19 日	京都鉄道博物館	京都市下京区観喜寺町
9	モハ 52 形電車 1 号車	1981（昭和 56）年 10 月 14 日	吹田総合車両所	大阪府吹田市目俵町
10	キハ 81 形気動車 3 号車	1986（昭和 61）年 10 月 14 日	京都鉄道博物館	京都市下京区観喜寺町
11	クハ 86 形電車 1 号車	1986（昭和 61）年 10 月 14 日	京都鉄道博物館	京都市下京区観喜寺町
12	モハ 80 形電車 1 号車	1986（昭和 61）年 10 月 14 日	京都鉄道博物館	京都市下京区観喜寺町
13	梅小路の蒸気機関車群と関連施設	2006（平成 18）年 10 月 14 日	梅小路運転区, 京都鉄道博物館	京都市下京区観喜寺町

（出典）「データで見る JR 西日本 2023」をもとに作成。

ンネル、鉄道機器など109件が登録されている⁹⁾。

このように、JR西日本管内の鉄道文化財を保護・保存する取り組みは、国・日本国有鉄道（のちJR）・JR西日本のそれぞれの制度を定め活用することで、進められてきた。指定に至るまで様々な調査を経てその文化財が指定されるため、その周辺の事象も検討・調査され、そのことも含め、後世に大きな意味があることは言うまでもない。そして、指定することで完結というわけでもなく、JR西日本の登録鉄道文化財制度においても、今後の課題やおこなうべき事柄が次のようにまとめられている。

1点目に、JR西日本各機関と連携し、各所に保存・伝来している文化財の把握や維持につとめていくこと、2点目に現物保存のみならず、デジタル化も含めた保存方法を検討していくこと、3点目に、その文化財の価値を広く伝え広める活動を進めていくこと、これらにより、保存機関の負担軽減や孤立化の防止、デジタル化など付随する情報をも保存すること、関係者のみならず広くその文化財の価値を広める活動をすることで「地域の文化財」といったような認識を醸成することを重要視していることが分かる。そしてこのような取り組みの具体的な姿の1つとして京都鉄道博物館などの博物館施設を位置付けているのである。

ここで紹介したように、文化財指定制度には、事物および資料の歴史的・技術的・文化的価値を評価し、指定文化財とすることで、広くその価値が認識されるようにするという意味がある。そして、博物館施設に保存展示できる規模のものもあれば、建造物や構造物のように現地で保存していくべきものもあることも、鉄道文化財の特徴の一つである。そのため、遺されてきた地域の理解も重要であるし、その価値を多くの人が理解することで「私たちのあゆみ」そのものを物語る文化財であることを認識し保存していく意識を醸成することが重要なのである。

V おわりに

本稿では、「企業の社会連携活動」について、鉄道文化財を事例として鉄道会社の文化財保存の取り組みや博物館活動を紹介してきた。

1906（明治39）年の鉄道国有化など組織の変革や、鉄道開業50年・100年・150年などの節目に、それまで積み重ねてきた歴史や文化を物語るものを残す取り組みがあり、それと同時に鉄道に関する知識の普及を進める舞台として、博物館が設置され運営されてきた。

一方で、いくつか課題も残されている。これまで博物館に保存展示されてきた資料は、主に明治から昭和期の資料が中心となっている。今後は、JR各社の記録・資料をどのように引き継ぎ、保存していくかも検討すべき問題である。現業とのバランスで「文化財」への意識やそれを保存すべきものとして意識を醸成する取り組みの継続が求められている。当然、すべての資料を保存・活用していくことは困難であり、収集する側もその価値を見極めた上で、後世に「鉄道文化財」として伝えていく作業が必要である。そのためには「博物館」というハコや指定制度という決まり事だけでは不十分であり、その施設や制度を活用しつつ、鉄道文化を広く紹介していく人

材育成も重要となってくる。また、鉄道という交通手段が今後どのように展開されていくかも大きく影響すると思われるが、鉄道への興味を増進や親しみを抱かせる様々な取り組みも実施していく必要がある。JR 各社だけでなく、他の鉄道会社と連携しつつ、「鉄道文化」を次世代に伝えていく取り組みの充実も必要であろう。また、鉄道に興味が高いコアファンだけでなく、広く一般に「鉄道文化」や「明治以降の交通のあゆみ」という視点で、鉄道文化財を中心とした近代遺産を素材として、近代日本の姿を紹介していく取り組みも必要であると考えられる。

注

- 1) 交通博物館編 (1972) 『交通博物館 50 年史』。
- 2) 交通博物館編 (2001) 『交通博物館のすべて 知られざる歴史と魅力』。
- 3) 交通博物館編 (1972) 『交通博物館 50 年史』。
- 4) 日本国有鉄道・交通科学館編 (1972) 『交通科学館 10 年』。
- 5) 日本国有鉄道・交通科学館編 (1972)。
- 6) 西日本旅客株式会社近畿統括本部梅小路運転区編 (2015) 『梅小路 100 年史』。
- 7) 大阪を中心とした産業記念物の所在調査、保存基準、産業博物館のあり方についての成果は、産業記念物調査研究会編 (1990) 『近畿の産業博物館』に詳しい。
- 8) 城市孝志 (2017) 「JR 西日本の鉄道文化活動の取り組み」『交通と統計』No.47, 一般財団法人交通統計研究所。
- 9) 西日本旅客鉄道株式会社 (2023) 『データで見る JR 西日本 2023』。

