

# 鉄道遺産の保存と活用 岡山県美作における事例について

小西 伸彦

吉備国際大学社会科学部（〒716-8508 岡山県高梁市伊賀町8）

E-mail:nkonishi@kiui.ac.jp

岡山県美作の中心、津山市はB級グルメ・津山ホルモンうどんで知られるが、2007(平成19)年からは鉄道遺産を観光資源に活かす試みを続けている。現在ではわが国二番目の規模となった旧津山扇形機関車庫の一般公開と春秋2回因美線に運行するみまさかスローライフ列車がその主な取り組みである。その意思決定と運営を担うのが「岡山デスティネーションキャンペーン」を機に組織された「みまさかローカル鉄道観光実行委員会」である。拙稿では美作の鉄道遺産の概要と因美線における活用事例を報告する。

**Key Words :** railway heritage, Jr Inbi Line, fan shaped engine shed, railway turn table

## 1. 美作の鉄道体系

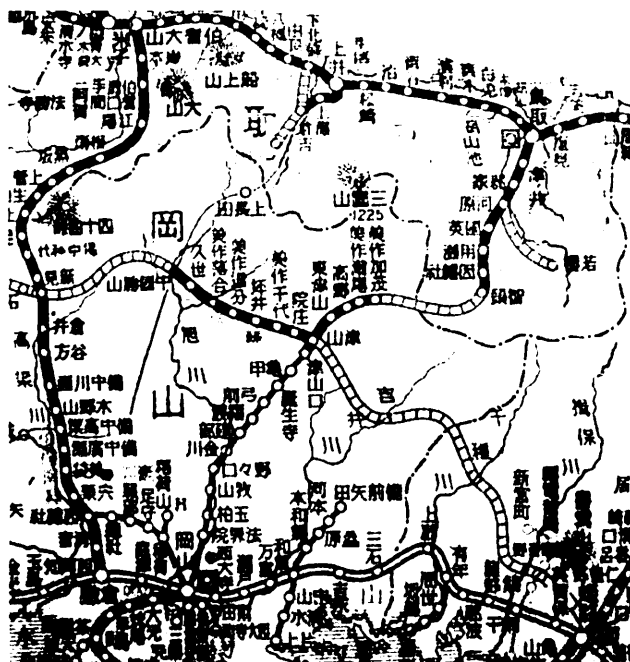


図-1 日本全国交通図, 1929年, 津山郷土博物館蔵

1898(明治31)年、中国鉄道津山線岡山市・津山(現在の津山口)間が開業。わが国40番目、岡山県を含む中国地方2番目の鉄道開業であった。明治期の岡山県において最も鉄道敷設に熱心であったのが美作地方。その中心が津山であった。1889(明治22)年に山陰山陽連絡線姫路・米子間が提唱されて以降、鉄道熱は白熱度を増し、

1924(大正13)年までに30余りの計画線が現れた。1879(明治12)年に関西初の邦人機関方(機関士)となった日下邨道は津山出身。その手引きをした神戸機関庫主任・大江太郎は日下の先輩であった。

1923(大正12)年作備線津山口・津山・美作追分間の工事が始まり、1930(昭和5)年新見までが全線開業。1924年姫津線姫路・播磨新宮間着手、1936(昭和11)年姫路・東津山間開業。1916(大正5)年因美線鳥取・国英間着手、1932(昭和7)年鳥取・津山間開業。1936年津山駅構内に扇形機関車庫が完成。路線名を津山線、姫新線、因美線とした。

美作の鉄道とは、津山線建部・福渡間の旭川橋梁以北、因美線那岐・美作河井間の鳥取・岡山県境にある物見隧道以南、姫新線上月・美作土居間の兵庫・岡山県境の万ノ礼隧道以西、姫新線富原・刑部間にある傍示隧道以东を指す。

## 2. 美作における鉄道遺産活用の動き

美作において鉄道遺産の保存と活用に向けた動きが起こったのは2007(平成19)年。岡山デスティネーションキャンペーンの時である。同年1月、みまさかローカル鉄道観光実行委員会が組織され、岡山県美作県民局、津山市、津山市観光協会、西日本旅客鉄道岡山支社、備中鉄道部などが中心となり、美作エリアへの観光客誘致を始めた。中心人物は当時の津山市商工観光課・小坂田裕造課長であった。小坂田氏は津山ホルモンうどんをB級グ

ルメに位置付け、全国大会での上位入賞を続けさせた立役者でもある。鉄道ファンを自認する小坂田氏は、鉄道遺産とホルモンうどんを「鉄チャン鉄チャン」と呼び、津山市の新しい観光要素に位置付けたのである。

### 3. 美作の鉄道遺産

鉄道遺産という言葉は辞書にない。産業考古学の見地からは鉄道車両に限らず、駅舎、旅客上家、跨線人道橋、プラットホームなどの駅構造物、機関車庫、転車台、倉庫、橋梁、隧道などの鉄道施設、図面、写真、書籍などの資料全般、鉄道沿線の風景をも包括する。

明治期に開業した津山線には花崗岩と煉瓦が多用されたが、因美線と姫新線が敷設された頃の建築材料はコンクリートであった。翼壁や擁壁に花崗岩を谷積みした箇所は多々見られるが、橋台や橋脚への花崗岩の布積み箇所、煉瓦使用箇所は姫新線上月・美作土居間など一部に限られる。明治期以降、美作では30余りの敷設計画と申請があったが、上月・美作土居間は1913(大正2)年から1915(大正4)年にかけて播美鉄道会社が工事を終え、鉄道省が買収した区間である。そのほかの橋梁や隧道はコンクリートやコンクリートブロックで造られている。

#### (1) 木造駅舎

1898(明治31)年開業した津山線弓削駅舎は岡山県内最古参の木造駅舎である。1928(昭和3)年開業の因美線美作滝尾駅舎(写真-1)は1930(昭和5)年に通達された「小停車場本屋標準図」通達前の竣工ではあるが、ほぼその3号型に相当する。2008(平成20)年登録有形文化財となり、山田洋次監督の映画「男はつらいよ」のロケ地になった。そのほか津山線福渡、神日、因美線美作河井、知和、高野、姫新線美作土居、美作江見、林野、勝間田、東津山、津山、美作千代が開業時からの木造駅舎である。



写真-1 因美線美作滝尾駅、1928年、登録有形文化財

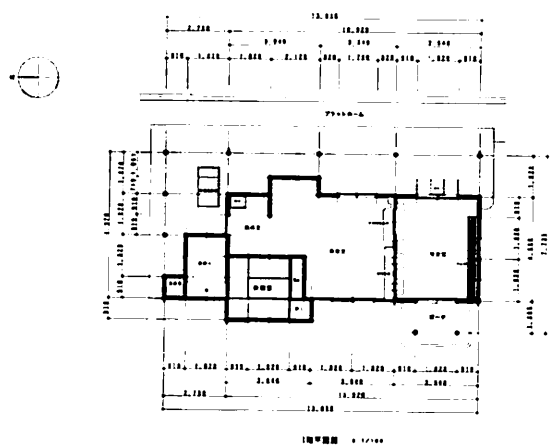


図-2 因美線美作滝尾駅舎平面図、津山町並保存研究会、2009.

#### (2) 機関車庫

美作に機関車庫が設けられたのは1898年の中国鉄道津山(現在の津山口)駅が最初である。1923(大正12)年鉄道省津山駅構内に、岡山機関庫津山分庫が矩形で建てられ、翌1924(大正13)年、津山機関庫に改名された。しかしながら、これら2棟は現存せず、中国鉄道会社が建設した機関車庫の資料はまだ発見できていない。1936(昭和11)年、矩形機関車庫西隣に17線構造鉄筋コンクリート造扇形機関車庫(写真-2)が完成。1971(昭和46)年の無煙化以降も、一部が気動車の点検施設として使用され続けている。蒸気機関車の廃止に伴って全国の機関車庫が取り壊されたため、現存扇形機関車庫の中では京都市の梅小路蒸気機関車館の扇形機関車庫に次ぐスケールとなった。

わが国に建設された扇形機関車庫は、1871(明治4)年に完成した東京(新橋)駅の車庫をして嚆矢とする。現存最古の扇形機関車庫は小樽市総合博物館の1885(明治18)年建造の煉瓦造で、隣接する1907(明治40)年完成の煉瓦造扇形機関車庫共々重要文化財の指定を受けている。扇形機関車庫は矩形機関車庫以上に建設費がかかったが、敷地面積が小さくてすみ、保有機関車数が増えた場合の使用効率の高さが評価されるなどしたため、1903(明治36)年に竣工した姫路第二機関庫から全国の主要駅近傍に建設されるようになった。鉄筋コンクリート造の最初は1911(明治44)年にフランスのアンネビックが設計・完成させた神奈川県の国府津機関庫であろう。本格的に普及したのは1920(大正9)年の鉄道省発足以降で、1924年に設計標準化作業が始まり、1932(昭和7)年に「扇形機関車庫設計標準図」が完成した。標準図はその規模応じて甲乙丙三種類を示したが、小西純一(信州大学名誉教授)は旧津山扇形機関車庫を丙型ではないかと指摘する。

2011(平成23)年産業考古学会が行った調査では、扇形機関車庫が全国に14棟、矩形機関車庫は4棟現存することが判明した。

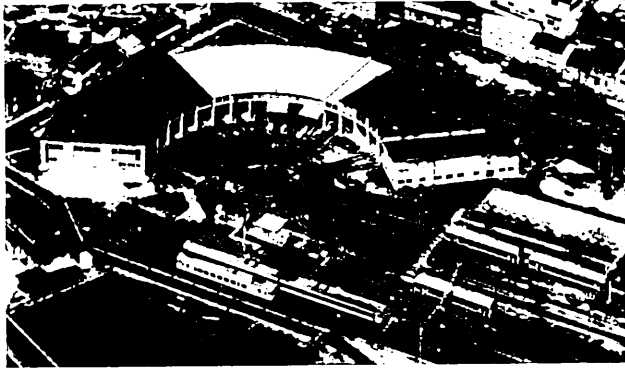


写真-2 旧津山扇形機関車庫，児玉泰行氏撮影・提供

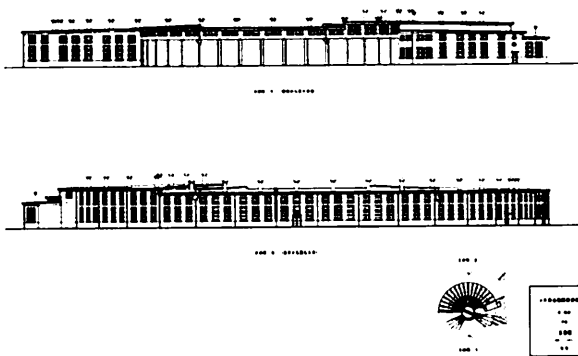


図-3 旧津山扇形機関車庫立面図，津山町並保存研究会，2006.

### (3) 転車台

美作の転車台は中国鉄道津山(現在の津山口)駅に設置されたものをして嚆矢とするが、機関車庫同様その詳細は不明である。1931(昭和6)年作備線(現在の姫新線の一部)津山・新見間が開業。既に扇形機関車庫が完成していた新見機関庫からのテンダー機関車を受け入れるために60t転車台と電動牽引機が設置された。その位置は津山機関庫矩形機関車庫の西側であったが、現在の扇形機関車庫の中央にあたるため、設置当時既に扇形機関車庫の建設が決まっていたと考えられる。

美作には転車台がもうひとつ残されている。因美線美作河井駅の40t転車台であるが、現存40t転車台桁は全国に僅か4例。可動状態でほぼ原型をとどめるのは美作河井駅の転車台桁が唯一であると考えられる。わが国に転車台が置かれたのは1871年の東京(新橋)駅と横浜駅で、桁の支間長は40tであった。40t桁はバランスト型と呼ばれる手動回転式。1959(昭和34)年日本国有鉄道が発行した『鉄道技術発達史』第2篇(施設)によると、40t桁と50t桁はイギリスからの輸入品で、1909(明治42)年に50t桁から国産化された。そして、蒸気機関車の大型化に伴い、60t桁、20m桁、24m桁が生まれた。1903年12月12日発行された『鉄道時報』には、「從來轉車臺の最大直径は四十呎なりしも、近來は四十二呎、四十五呎のもの普通に

して、五十呎のものを用ゆるものあるに至れり(、は筆者)」の記事があることから、1903年頃は40t桁が引退していった時期であろう。さらに1935(昭和10)年に発行された『業務研究資料』第23号、第26号で「機関車轉車臺ノ新設計ニ就テ」を著した稲葉権兵衛と大津寛は、「徑40呎上路轉車臺ハ現在殆ンド不要ニ帰シ、設計圖面モ散逸シテ居ル(、は筆者)」と述べている。因美線が全通したのは1932年である。美作河井駅の40t桁はどこからの転用である。日本国有鉄道工作局が1955(昭和30)年に発行した「転車台状態調査」に記された「一日平均転向回数0.02」や、美作河井駅に勤務した尾原輝雄氏や能勢瑞穂氏のお話し、開業以降の因美線には最大軸距14,310mmの8620形蒸気機関車が走っていたこと、元機関士・牧尾友一氏のお話しによるとラッセル車を押していた蒸気機関車も8620形であったことなどから、ラッセル車の方向転換専用の転車台であったようである。

美作河井駅に40t転車台が設置されたのがいつであったのかは解明できていないが、尾原・能勢両氏のお話し、ピットの円形レールに使用されている八幡製鉄所が1950(昭和25)年に製造したレールの摩耗度合いなどから、1953(昭和28)年頃に設置されたのではないかと考えられる。美作河井駅の無人化は1997(平成9)年である。40t転車台はそれ以降放置され、2006(平成18)年にその所在が確認されるまで自生した木や倒木、草に覆われていた。新潟市在住の産業考古学会員・今井寛氏の助言から稀少価値の高い40t桁であることが判明。2007(平成19)年3月、中国鉄道部の方々が現役当時の姿に復元。同年4月28日の復活イベントを経て現在の姿になった(写真-3)。

【写真-3】から伺えるように、美作河井駅40t転車台桁の上には、枕木がレールに直角に敷かれている。ところが、鉄道研究家の故・中川浩一氏によると、40t桁本来の枕木はレールに平行に敷かれる縦枕木であるという。中川氏は、美作河井駅に設置された頃は既に横枕木仕様であったのではないかと指摘するが、その来歴は不明である。

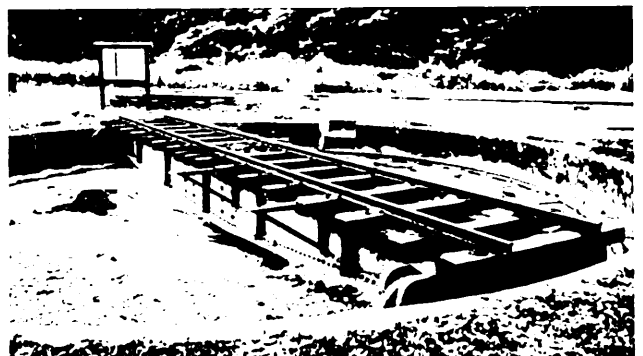


写真-3 因美線美作河井駅の40t転車台

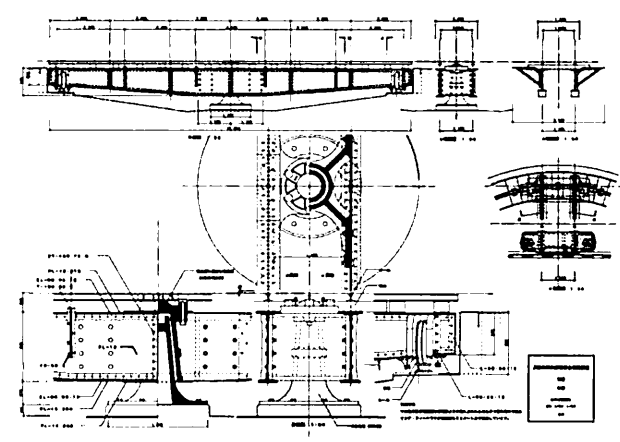


図-4 因美線美作河井駅40m転車台立面図，津山町並保存研究会，2008。

#### 4. みまさかローカル鉄道観光実行委員会

2007(平成19)年の「岡山デスティネーションキャンペーン」を機に、美作の鉄道遺産を観光資源に活用するための「みまさかローカル鉄道観光実行委員会」が組織された。構成は美作県民局，津山市，津山商工会議所，作州津山商工会，西日本旅客鉄道会社などの14団体。事務局を津山市観光協会に置いた。同年1月の設立総会で、委員長に就任した津山市観光協会会長は「ローカル線の魅力を活かし、津山に新たな活力を生み出しましょう」と挨拶。4月から7月にかけてのキャンペーンに向けた計画が動き出した。

活動の内容は、旧津山扇形機関車庫の一般公開と因美線に運行する臨時列車・みまさかスローライフ列車の計画立案と運営であった。機関車庫部会，因美線部会ふたつの部会を設け、それぞれが取り組むべき内容を詰めていった。旧津山扇形機関車庫は1971(昭和46)年の津山線無煙化により蒸気機関車庫としての機能を終えたが、解体を免れ、ほぼ現役時代の姿を保つと同時に、気動車の点検設備を持つ現役施設でもあった。因美線は山陰と山陽を結ぶ動脈線区として開業したが、1984(昭和59)年の国鉄再建監理委員会第二次緊急提言で第三次廃止対象候補となり、1994(平成6)年開業した智頭急行線上郡・智頭間に陰陽連絡鉄道としての役割を譲り、赤字ローカル線として運行されていた。そのため、地域の人々の間では廃止への懸念が広がっていた。

津山は岡山県で二番目に鉄道を持った県北の商都であるが、人口の減少に歯止めがかからず、私立大学の倉敷への転出、大手百貨店の撤退もあり、経済発展を観光に期待せざるを得なかった。津山市，岡山県などは津山城址である鶴山公園の整備，農業リゾート施設の建設などを行ってきたが決定打には欠けていた。

2005(平成17)年の第60回国民体育大会(岡山国体)で、津

山市はホルモンうどんに着目。ホルモンうどん店マップを配布して盛り上げを図った。2008(平成20)年「愛Bリーグ(B1グランプリ主催団体)」に入会。2009(平成21)年の第4回B-1グランプリin横手でブロンズグランプリを受賞。全国に知られるようになった。ホルモンうどんばかりではなく、美作の特産品を活かしたロールケーキや和菓子、創作料理を開発するなど産業の六次化への取り組みも積極的に行うようになった。

#### (1) 旧津山扇形機関車庫の一般公開

旧津山扇形機関車庫の一般公開期間は4月から11月。2007(平成19)年は37回に2,379人が参加した。また、旅行会社などが37回2,420人動員し、総数4,799人であった。2012(平成24)年は一般公開47回3,768人、旅行会社など40回1,356人の計5,124人。参加人数の推移を[表1]に示す。公開時間は午前10時から正午までの2時間。予約制で入場無料で始めたが、2012年から大人一人100円とする代わりにパンフレットを配布することにした。

2007年に保存されていた鉄道車両はDE50形ディーゼル機関車1両。わが国で唯一製造されたプロトタイプであった。西日本旅客鉄道会社はその後、旧津山扇形機関車庫を内燃動車の保存施設に位置づけ、順次静態保存車両を増やし、2011(平成23)年には9両とした。これは、蒸気機関車の保存・展示施設である京都市の梅小路蒸気機関車館との差別化を図ったものである。その間2007年、旧津山扇形機関車と60m転車台、因美線美作河井駅40m転車台が経済産業省の近代化産業遺産に認定され、2008(平成20)年には西日本旅客鉄道会社が3件を登録鉄道文化財に指定した。

扇形機関車庫の敷地には2007年、「懐かしの鉄道展示室」を併設。以降、展示資料の充実と会場の拡張を行い、2012年にはNゲージによるジオラマ展示室「津山街なみ展示室」を増設。車椅子トイレや歩道も整備した。また、2010(平成22)年には、津山駅観光案内所に扇形機関車庫の150分の1ジオラマを置いた。

2012年には、岡山・津山間にビール列車を運転。ほろ酔いの乗客が音楽を鑑賞する扇形機関車庫コンサートを実施。乗車券は発売と同時に売り切れた。2014(平成25)年からは公開日に保存車両の屋外展示、従来車両を乗せないで回転披露していた転車台に車両を乗せることも検討を始めた。6月には美作の園児・児童による写生会を企画。応募作品は、みまさかスローライフ列車の運転日に沿線の駅などに展示する。

表-1 旧津山扇形機関車庫入場者数の推移、津山市観光協会調べ

| 年度    | 一般公開       | 旅行会社等      | 計      |
|-------|------------|------------|--------|
| 2007年 | 37回・2,379人 | 37回・2,420人 | 4,799人 |
| 2008年 | 39回・2,678人 | 30回・1,361人 | 4,039人 |
| 2009年 | 51回・2,510人 | 41回・1,765人 | 4,275人 |
| 2010年 | 43回・3,369人 | 42回・1,837人 | 5,206人 |
| 2011年 | 46回・3,527人 | 42回・1,584人 | 5,111人 |
| 2012年 | 47回・3,768人 | 40回・1,356人 | 5,124人 |

(2) みまさかスローライフ列車

臨時列車は智頭・津山間を1日1往復する。2007年は最多となる7日間運行した。2008年から2010年までは3日間、2011年以降は2日間とした。車両は、2010年までクリームと赤のツートンカラー。「国鉄色」と呼ばれる塗装のレトロ気動車を使用した。車検が切れたため2011年からは「たらこ色」塗装の現役気動車に変更した。2010年までは2両編成であったが、2011年秋からは1両増結して3両編成に。2013年春の運行では1両を指定席にする。これは、座席確保のために停車駅で下りることができないという乗客の声に応える措置である。臨時列車は普通列車として運行するため、乗車券のみで乗車することができる。そして美作滝尾、美作加茂、美作河井の3駅では往復共20分程度停車。乗客は地元の人々の歓迎を受ける。甘酒などのサービスや餅投げ、獅子舞などが披露され、蕎麦、特産品、鉄道グッズなどの販売も行。往路の発車時間は、扇形機関車庫の見学後津山駅から乗車できるように設定。智頭駅で折返し、夕方、津山駅で津山線岡山行きに接続するよう設定した。

臨時列車の運行に併せて、美作河井駅・阿波温泉間の無料送迎バスを運転。2010年からはオブショナルツアーを設定。鳥取県の若桜鉄道見学ツアー、矢筈山登山、地元の秋祭りである加茂谷祭ツアー、紅葉狩りバスツアーなどで付加価値を高めた。因美線が開業80年を迎えた2012年秋からは鳥取県智頭町、智頭観光協会、因美線那岐駅舎の会とのタイアップが実現。那岐駅での歓迎イベントを追加した。しかしながら、その時点での那岐駅停車時間は僅かであった。そこで、往路の列車を那岐で下車、智頭・那岐間の往復時間を駅前での歓迎イベントにあてていただき、蟹汁の無料サービス、地元産品、グルメを楽しむ時間とした。

2013年春はダイヤグラムを見直し、那岐駅の停車時間を確保。さらに、智頭町への観光客動員に繋がる連携強化を図った。みまさかスローライフ列車乗客数の推移を[表2]に示す。なお2011年春は、東北地方太平洋沖地震のため運行を中止とした。

表-2 みまさかスローライフ列車乗客数の推移、西日本旅客鉄道会社調べ

| 年度    | 春季         | 秋季         |
|-------|------------|------------|
| 2007年 | 7日間・1,912人 | 3日間・1,250人 |
| 2008年 | 3日間・1,166人 | 3日間・1,022人 |
| 2009年 | 3日間・1,045人 | 3日間・932人   |
| 2010年 | 3日間・940人   | 3日間・1,020人 |
| 2011年 | (中止)       | 2日間・682人   |
| 2012年 | 2日間・780人   | 2日間・942人   |

5. 今後の課題

2013(平成25)年は美作建国から1,300年にあたる。岡山県と津山市などは様々なイベントを展開しているが、鉄道関連の行事では、美作の勝田郡出身の岸本斉史氏のアニメ「ナルト」のラッピング列車を運行する。また、旧津山扇形機関車庫の一般公開とみまさかスローライフ列車にも1,300年の冠をつける。

内容は公表されていないが、西日本旅客鉄道会社は旧津山扇形機関車庫の管理・運営、展示に新たな展開を計画しているようである。雨ざらし状態の美作河井駅40ft転車台桁の保存にも何らかの処置を施そうとしているようである。しかしながら、鉄道車両や施設に限らず産業遺産や文化財の保存には費用がかかる。蒸気機関車基地としての役目を終え36年、扇形機関車庫の特徴である背面の広いガラス窓には多数の損傷箇所がある。コンクリートの劣化も深刻で、剥落などによる危険度も高まっている。一般公開日には津山駅と津山運転区の職員多数が警備や転車台の運転にあっている。こうした問題と取り組みながら、どのように鉄道遺産を保存・活用していくのが今後の課題である。

福岡県の平成筑豊鉄道では市民が枕木を購入することによって経営をサポートする制度を設け、若桜鉄道も復元募金やサポート会員、座席オーナーなどの募金を呼びかけている。美術館や博物館にも寄付を募り運営の一助にしている施設が多数ある。しかしながら、旧津山扇形機関車庫は西日本旅客鉄道会社の資産であり、気動車の点検などに使われる現役施設でもある。破損した窓ガラスの修理にあてるための寄付も受け付けていない。一般公開日の運営方法や危険防止についても、将来的なビジョンを持って、ランニングコストを睨みながら舵を取らなければ、公開の持続性への懸念材料とならねない。

空前の鉄道ブームである。撮り鉄、乗り鉄といった言葉が日常会話に登場する。女子の鉄道マニアや年齢を越えた鉄道ファンがカメラを向ける昨今である。岡山県、特に美作は鉄道遺産の宝庫である。生命保険会社のテレビCMに登場する姫新線美作江見駅は、美作出身の作

家・あさのあつこ氏の小説を映画化した「バッテリー」のロケ地でもある。「男はつらいよ」の放映から18年が過ぎたが、美作滝尾駅を訪れる人はなお増えつつある。

みまさかローカル鉄道実行委員会は2011(平成23)年、機関車庫部会と因美線部会を統合、幹事会とした。これは委員会全体の意思疎通を高めることを目的とした措置である。智頭町などとの連携が進んだように、今後は鉄道以外の団体とのタイアップを強化するなどして、より魅力ある内容に構築すること、真のスローライフが享受できる列車運行にすると同時に、学習の場、市民の憩いの場、イベントスペースとしての扇形機関車に整備していく必要がある。



写真4 一般公開日の旧津山扇形機関車庫



写真5 みまさかスローライフ列車の乗客で賑わう美作滝尾駅



写真6 美作滝尾駅に停まるみまさかスローライフ列車

謝辞：拙稿をまとめるにあたって多数の人々や団体のご協力をいただいた。芳名を記させていただき謝辞とさせていただきます。

浅沼淑子氏、上井良子氏、井内啓子氏、磯山良司氏、井上博允氏、今井寛氏、江國浩明氏、大島一朗氏、小坂田裕造氏、尾原輝雄氏、加藤義久氏、小西純一氏、斉藤丈二氏、定兼学氏、高山昭彦氏、土屋真由美氏、中川浩一氏、中島健二氏、能勢瑞穂氏、信江梧氏、半田充彦氏、福島正行氏、本名隆光氏、牧尾友一氏、松岡久夫氏、山下香織氏、岡山県立記録資料館、岡山県立図書館、津山町並保存研究会、東京大学工学・情報理工学図書館工1号館図書館A(社会基盤学)、東京大学駒場図書館、西日本旅客鉄道岡山支社、西日本旅客鉄道津山鉄道部、北海道大学附属図書館(順不同)

#### 参考文献

- 1) 大博物館だより、津山郷土博物館、pp6、2009.
- 2) 中国鉄道(交通博物館)、岡山県立記録資料館所蔵複製資料.
- 3) 中鉄バス：中鉄九十年の歩み、中鉄バス、1991.
- 4) 日本交通協会鉄道先人録編集部：鉄道先人録、日本停車場出版部、pp138-139、1972.
- 5) 作備線建設概要、鐵道省岡山建設事務所、1930.
- 6) 因美線建設概要、鐵道省岡山建設事務所、1932.
- 7) 姫津線建設概要、鐵道省岡山建設事務所、1936.
- 8) 播美鐵道(交通博物館)、岡山県立記録資料館所蔵複製資料.
- 9) 日本国有鐵道百年史、第9巻、日本国有鐵道、1972.
- 10) 日本国有鐵道百年史、第1巻、日本国有鐵道、1969.
- 11) JR 因美線美作滝尾駅舎実測調査、津山町並保存研究会、2009.
- 12) 鐵道技術發達史、第2篇(施設)2、日本国有鐵道、1959.
- 13) 扇形機関車庫標準設計付図、鐵道省工作局、1932.
- 14) 小樽市総合博物館：重要文化財 旧手宮鐵道施設、小樽市総合博物館友の会、2010.
- 15) JR 津山機関庫実測調査、津山町並保存研究会、2006.
- 16) 鐵道時報、pp4、鐵道時報局、12月12日付、1903.
- 17) 稲葉權兵衛、大津寛：機關車轉車臺ノ新設計ニ就テ、業務研究資料、鐵道大臣官房研究所、1935.
- 18) 転車台状態調査、pp50-51、日本国有鐵道工作局機械課、1955.
- 19) JR 美作河井駅転車台実測調査、津山町並保存研究会、2008.

(2013. ●. ● 受付)