

日本における鉄道文化財登録の制度化と指定の小史

○ [機] 堤 一郎 (職業能力開発総合大学校) 宇都宮 道夫 (JR西日本)
石原 卓也 (JR西日本) 奥山 喜文 (JR西日本)

A Short History of Registration and Designation on Japanese Railway Heritages

○ Ichiro Tsutsumi, (Polytechnic University) Michio Utsunomiya, (West Japan Railway Company)
Takuya Ishihara, (West Japan Railway Company) Yoshifumi Okuyama, (West Japan Railway Company)

In December 1908, Railway Agency of Japan (R.A.J.) decided preservation of railway heritages and documents in Japan. Many railway heritages and documents were collected and some of them were exhibited at the Tokyo Central Station in those days. This was the start of Railway Museum in Japan. After the great earthquake disaster in September 1923 at Kanto district, Railway Museum removed to Mansei-bashi station of Chuo trunk line. After the Second World War, this museum renamed as Transport Museum. In April 1949, the Japanese National Railways Public Corporation (JNR) established. In October 1958, JNR designated first Railway Heritages and Quasi Railway Heritages were designated in October 1963. In April 1987, JNR was divided into seven private railway companies. The West Japan Railway Co. (JR West) succeeded the system of railway heritage registration, designation and new system started in October 2004. In October 2008, JR West designated 0-Series Shinkansen Electric Multiple Units as Railway Heritage. In this presentation, a short history of Japanese Railway Heritage registration, designation and their historical significance from the viewpoint of history of technology will be explained.

キーワード：鉄道，鉄道文化財，技術史，日本

Key Words : Railway, Historic Railway Heritage, History of Technology, Japan.

1. はじめに：鉄道の開業から鉄道院の設置まで

1872(明治5)年10月，日本初の公共用鉄道が東京一横浜間に開業し，明治天皇臨席のもとで記念式典が挙行された。すでにイギリスで実用化されていた近代的交通機関の鉄道は，明治政府の「富国強兵・殖産興業」政策を実施する上で牽引機として不可欠な存在であり，官設として建設されたのである。当初は旅客営業だけだったが，翌1873(明治6)年9月には貨物営業も始まった。

1874(明治7)年5月，大阪一神戸間にも官設鉄道が開業し旅客営業を，同年12月に貨物営業を開始した。1877(明治10)年2月には京都まで官設鉄道が延長され，京都一神戸間開業式を挙行，明治天皇が神戸工場製造の御料車(または玉車)で両駅間を一往復した。同年，九州での西南戦争では官設鉄道が軍事輸送に初めて使用され，1894(明治27)年8月勃発の日清戦争では糸崎一広島間が全通したばかりの幹線の私設鉄道山陽鉄道と同鉄道の手で急遽建設された広島一宇品間軍用線を経由して，京阪神から宇品経由で緊急の軍事輸送が行われた。さらに1904(明治37)年2月開戦の日露戦争でも鉄道輸送の威力が実証された。

こうした社会背景もあり，明治政府は1906(明治39)年3月鉄道国有法を公布し同年10月から国内の幹線的私設鉄道を逐次買収，翌年10月までに幹線的私設鉄道

17社(買収順に，北海道炭礦鉄・甲武，日本・岩越，山陽・西成，北海道・九州，京都・阪鶴・北越，総武・房総・七尾・徳島，関西・参官の各社)が国有化された。翌1908(明治41)年12月，帝国鉄道庁は鉄道院に改組され内閣直属の機関(内局)となった。

本稿では鉄道院により新設された鉄道文化財登録制度とその後の鉄道文化財の指定について，現在に至るまでの小史を概説することにした。

2. 鉄道院の設立と鉄道文化財登録制度

鉄道関連遺産を後世に長く保存するための制度化を最初に実施したのは鉄道院である。鉄道院(1908-1920)は内閣直属の機関で，初代総裁は後藤新平(1857-1929)であった。彼は1922(大正11)年の鉄道開業50周年を目前に1911(明治44)年鉄道博物館掛を設置，準備を開始した。翌1912(明治45)年，御料車第一号(京都一神戸間開業式で使われた車輛)と第二号(九州鉄道がドイツから輸入した御料車)を保管した。鉄道博物館に収蔵する品々(参考品と呼ばれた)は121点も収集されたが，これらの中には皇室用霊柩車も含まれていた。鉄道開業50周年記念事業の一つとして，まずは1921(大正10)年に東京駅構内で暫定的に参考品の一部を一般公開した。この東京駅とは1914(大正3)年開業した現在の東京駅丸の内側のことで，当時は中央停車場と呼ばれていた。

やっと開館した鉄道博物館も1923(大正12)年の関東大震災で被災し閉館せざるを得ず、1925(大正14)年に東京-神田間の高架下で再開、1936(昭和11)年に中央線の旧万世橋駅高架下に移転した。第二次世界大戦後は交通博物館と改称し多くの市民に親しまれたが、大官へ移転するため2006(平成18)年閉館した。1949(昭和24)年に新設された日本国有鉄道(国鉄:J.N.R.)では、鉄道文化財保存のために鉄道記念物保護基準規程を定め1958(昭和33)年10月から実施したが、これは日本の鉄道開業85周年の翌年にあたる。1963(昭和38)年10月からは準鉄道記念物の指定も始まった。前者は国鉄総裁が、後者は支社長または鉄道管理局長が指定するものである。国鉄による鉄道記念物の指定基準では、次の三項目が重要である。

- 1) 国鉄及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、歴史的文化的価値が高いもの。
- 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、国鉄に関係のある伝承地、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。

さらに、準鉄道記念物は地方的に見て歴史的文化的価値が高い鉄道資料を対象に、将来鉄道記念物になりうるものを各支社や管理局が独自に指定するものである。準鉄道記念物とは、前号のいずれかに準ずるものであって、次に掲げるもののうちから準記念物として指定されたものをいう。

- 1) 鉄道記念物として指定されたものと同種のもの。
- 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もので、地域的に見て歴史的文化的価値の高いもの。

1987(昭和62)年4月の国鉄分割・民営化後もこれらの諸規程はJR7社に継承され、「国鉄」の記載を「当社」と変更する程度の修正が行われただけで大きな変更はなく、記載事項に沿った記念物が指定されている。

3. JR各社による鉄道文化財の指定

まずJR東日本が1991(平成3)年10月に準鉄道記念物2件を指定したがこれらはいずれも墓碑であり、神奈川県横浜市外国人墓地にある「セオポールド・パーセルの墓」と「エドウィン・ホイラーの墓」であった。2004(平成16)年10月、JR西日本は鉄道記念物4件を指定した。これらは国鉄時代に準鉄道記念物指定された物件の昇格であったが、国鉄による鉄道記念物指定は日本の鉄道開業100周年の1972(昭和47)年10月、ナデ6141号電車(鉄道院標準形木製4輪ボギー式電車:図1)1両の指定が最後であり、JR西日本の鉄道記念物指定は実に32年ぶりであった。2004(平成16)年は1874

(明治7)年5月の大阪-神戸間官設鉄道開業130周年という結び目にあたり、新たな鉄道記念物指定を通して鉄道文化財を広く市民に理解してもらおう啓蒙的な目的もあった。この当時、同社には4件の鉄道記念物(旧長浜駅、大阪駅時鐘、旧逢坂山隧道東口、旧長浜駅29号分岐器ポイント部)があったが、これらに加えて同年10月鉄道記念物に指定された4件は、義経号機関車(1880年アメリカ・ポーター社製2-6-0テンダ式蒸気機関車)、1801号機関車(1881年イギリス・キッツオン社製0-6-0タンク式蒸気機関車)、233号機関車(1903年大阪汽車製造合資会社製2-4-2タンク式蒸気機関車)、EF52形1号電気機関車(1927年日立製作所製2-6+6-2直流式電気機関車)²⁾であった。表1および表2に2004(平成16)年時点の鉄道記念物と準鉄道記念物を示す。

2006(平成18)年10月、JR西日本は準鉄道記念物「梅小路の蒸気機関車群と関連施設」を1件指定した。これには蒸気機関車18両(2006年10月現在)、梅小路機関車庫一棟、転車台一機、付随する敷設線路敷等、検査修繕用工具等一式、関係する車歴簿一式、そして旧二条駅舎一棟が含まれている。これらは鉄道記念物規程の1)当社及び当社以外の者の地上施設その他の建造物・車両・古文書などで、歴史的文化的価値が高いもの、及び準鉄道記念物規程の1)鉄道記念物として指定されたものと同種のもの、に該当する。さらに機関車庫、旧二条駅舎という価値の高い建造物、18両もの蒸気機関車群が一堂に会していること、蒸気機関車の修繕及び運転という「鉄道固有の技術」が現在も受け継がれ、次世代に継承されつつある「生きた鉄道文化施設」であること、の二つが選定の理由になっている。

2008(平成20)年10月、同社は「0系新幹線車両(第1号車4両)」を鉄道記念物に指定した。日本をはじめ世界の高速鉄道の先駆けとして1964(昭和39)年10月に開業し、その後の新幹線鉄道網の礎を築いた記念すべき車両4両だが、車両のみならず新幹線という高速鉄道システムの代表としての記念物指定であった。日本での新幹線鉄道の成功は国際的にも高く評価され、フランスのTGV、ドイツのICEの登場を誘発した。日本の新幹線は東海道本線の線路容量増設が主目的であったが、在来の狭軌(1067mm)ではなく標準軌(1435mm)を採用、道路との平面交差をなくした専用軌道を交流電気動力により、列車は車内信号に従ってCTCによる集中管理のもとで走行するなど、それまでに確立された鉄道技術を有機的に組み合わせて実用化されたのである。現在の社会生活に新幹線は不可欠であり、同社の線路上から2008(平成20)年10月をもって0系新幹線車両が引退することもあわせた鉄道記念物指定であった。図2に指定式の様子を示す。

この他、同社支社内に現存する鉄道文化遺産を「登録鉄道文化財」として登録する制度にも着手し、鉄道記念物、準鉄道記念物、登録鉄道文化財という三つの指定制

度が確立した。今後は、登録鉄道文化財の中から準鉄道記念物への昇格も行われることになっている。

4. 鉄道の記念物指定に係る技術史的意義

ここでは、鉄道の記念物指定と技術史的意義について、前述の事例を引用しながら述べてみたい。

4.1 「群」としての記念物指定

JR西日本による2006年度の準鉄道記念物指定は鉄道のシステムとしての機能を「群」として評価し指定したことが、従来になく注目すべきことであつた。初期の鉄道記念物、準鉄道記念物指定では、その殆どが鉄道車両や墓碑など単体の遺産であつた。機能面を考慮した初の鉄道記念物指定は、1964(昭和39)年10月の「アプト式鉄道」であろう。これにはドイツのアルグマイネ/エスリンゲン両社製10000形(後のEC40形)アプト式勾配線用直流電気機関車と、勾配区間に敷設されたラックレールと第三軌条(サードレール)が一体になって指定された。平坦線用ではない10000形直流電気機関車だけの指定では記念物としての意味が薄れるため、こうした一体の指定が行われたのではなかろうか。

準鉄道記念物としての「梅小路の蒸気機関車群と関連施設」指定は、蒸気機関車群と機関庫を中核にそれに関連する物件を組み合わせ、個々の指定物件の価値を総合化し全体の価値を生み出したことが技術史面での大きな意義である。この指定は蒸気機関車が鉄道での動力車の主役を担っていた時代を、現存する姿としてそのまま後世に保存・継承しようとしたものであり、文化面での保存とも言える。2006年9月にイタリアで開催された「産業遺産保存国際会議(TICCIH)2006」での筆者らの報告に対し³⁾、海外の著名な研究者たちから「群」としての準鉄道記念物指定が高く評価されたことをここに付記しておきたい。

4.2 車歴簿の持つ歴史的重要性

車歴簿は保存される蒸気機関車の履歴そのもので歴史面では高い評価を受ける。2005(平成17)年6月に重要文化財指定された京都府与謝郡与謝野町加悦にある123号機関車(旧加悦鉄道2号蒸気機関車:図3)の場合には、機関車自体の歴史的価値のみならず車歴簿の存在が高く評価され、附として重要文化財に指定された経緯がある。梅小路蒸気機関車館に保存・展示される蒸気機関車についても車歴簿の存在は極めて意義深いことで、将来にわたり大切に保管されるべきものである。

4.3 検修・補修施設と工具一式の指定

蒸気機関車の動態保存を実施するには、機関車の検修・補修作業が不可欠で、このための施設・設備と工具類、専門的知識・技能を持つ現場担当者の存在が重要である。検修・補修施設と工具類の指定は、日本で鉄道記念物指定が開始されて以来初めてのことである。今後は現場で作業を担う人々の持つ技能の高さにも注目し、無形文化財として技能を評価するための制度確立を大いに期

待したい。優秀な技能なくして蒸気機関車の動態保存はあり得ないと信ずるものである。

4.4 都市間連絡超高速鉄道としての新幹線

前述のことがらに加えて0系新幹線電車の鉄道記念物指定には、明治以来の鉄道技術・技能の集大成された姿の他に、都市間連絡超高速鉄道を旅客の大量輸送とあわせて具体化した証としての意義が非常に大きい。開業以来、鉄道側での過失は皆無に近く、安全性においても模範的な存在である。日本が誇る高度な生産技術と品質管理に支えられた鉄道システムであり、高速鉄道輸送技術は急速に発展したと言える。環境への影響も航空機に比べてはるかに少なく、電気動力による動力分散方式での超高速鉄道の構築は今後も期待され続けるであり、技術史面からも注目され続ける分野と言える。

本稿は筆者らの先の講演論文²⁾を基に最近の新事実を取り込んで加筆・再構成し、2008(平成20)年10月の時点で取り纏めたものである。

参考文献

- 1) 堤 一郎:近代化の旗手、鉄道, pp. 100-101, 山川出版社, 2001.
- 2) 堤 一郎他:新たな鉄道記念物の指定とその技術史的意義, 日本機曾学会 技術と社会部門「公開研究会・講演会講演論文集」, pp. 66-69, 2004..
- 3) Eiichi Aoki, Ichiro Tsutsumi, Takashi Joichi and Shigeki Matsumoto: *New Designation of the Historic Railway Heritages in Japan*, The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage 2006, Terni / Rome.

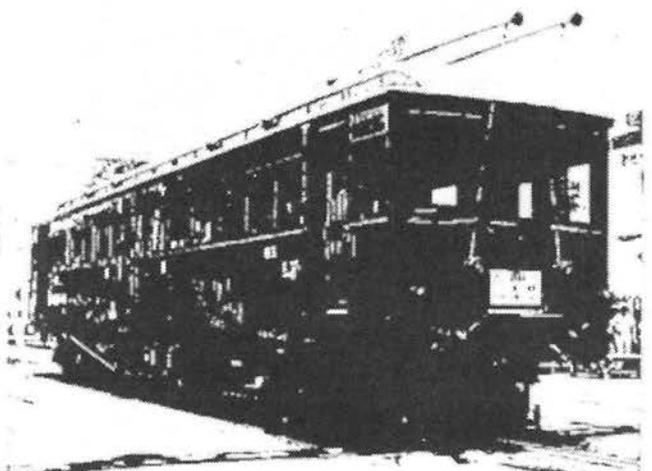


図1 鉄道院標準形木製4輪ボギー式電車ナデ 6141号

表1 鉄道記念物一覧(2004)

指定番号	名称	指定年月日	所在地
1	1号機関車	1958.10.14	交通博物館
2	1号御料車	1958.10.14	交通博物館
3	弁慶号機関車	1958.10.14	交通博物館
4	旧長浜駅	1958.10.14	北陸本線長浜駅構内
5	0号機関車	1958.10.14	旧沙留貨物駅跡
6	善光号機関車	1959.10.14	交通博物館
7	5号御料車	1959.10.14	博物館明治村
8	6号御料車	1959.10.14	博物館明治村
9	鉄道古文書	1959.10.14	交通博物館
10	佐賀藩製造の蒸気機関車	1959.10.14	佐賀県立博物館
11	大阪駅時鐘	1960.10.14	交通科学博物館
12	旧進坂山ずい道東口	1960.10.14	東海道本線大津駅付近
13	旧手宮機関車	1960.10.14	小樽交通記念館
14	野辺地防雪原林	1960.10.14	東北本線野辺地駅付近
15	開拓使号客車	1961.10.14	交通博物館
16	110号機関車	1961.10.14	青森鉄道公園
17	旧長浜駅29号分岐器ポイント部	1961.10.14	旧長浜駅舎鉄道資料館
18	エドモンド・モレルの墓	1962.10.14	横浜市外国人墓地
19	秋田第1号鉄道飛砂防止林	1962.10.14	羽越本線桂根駅付近
20	蒸気動車	1962.10.14	博物館明治村
21	西園寺公望自筆の鉄道国有法案説明草稿	1962.10.14	交通博物館
22	2号御料車	1963.10.14	交通博物館
23	鉄道助佐藤政美文書	1963.10.14	交通博物館
24	アプト式鉄道	1964.10.14	長野新幹線軽井沢駅前
25	井上勝の墓	1964.10.14	品川東海寺大山墓地
26	ウェプ・エンド・トムソン式電気通票	1964.10.14	交通博物館
27	旧六郷川鉄橋	1965.10.14	JR東海社員研修センター(三島分所)
28	巻岐丸の号鐘	1967.10.14	交通博物館
29	7号御料車	1967.10.14	東京観光ランド
30	伊予鉄道1号機関車	1967.10.14	伊予鉄道梅津寺パーク内
31	9号御料車	1969.10.14	JR東京車両センター
32	10号御料車	1969.10.14	JR東京車両センター
33	12号御料車	1969.10.14	JR東京車両センター
34	国鉄バス第1号車	1969.10.14	交通博物館
35	ナゲ6141号電動車	1972.10.14	JR東京車両センター
36	義経号機関車	2004.10.14	交通科学博物館
37	1801号機関車	2004.10.14	交通科学博物館
38	233号機関車	2004.10.14	交通科学博物館
39	E F 521号電気機関車	2004.10.14	交通科学博物館

表2 準鉄道記念物一覧(2004)

指定番号	名称	指定年月日	所在地
1	レフカ号機関車	1963.10.14	小樽交通記念館
2	い1号客車	1963.10.14	小樽交通記念館
3	四ッ谷トンネル入口筋付兜	1963.10.14	交通博物館
4	噴水小僧	1963.10.14	大阪駅構内
5	義経号機関車	1963.10.14	交通科学博物館
6	別子1号機関車	1963.10.14	別子銅山記念館
7	大勝号機関車	1964.10.14	小樽交通記念館
8	キ601回転置かき車	1964.10.14	小樽交通記念館
9	キ800号かき寄せ置かき車	1965.10.14	小樽交通記念館
10	1800形式機関車	1965.10.14	交通科学博物館
11	C591号機関車	1965.10.14	JR九州小倉工場内
12	北海道鉄道開通起点標	1966.10.14	小樽交通記念館
13	車両航送発祥の地	1966.10.14	山口県下関市竹崎町
14	D521号機関車	1966.10.14	JR貨物広島運輸所内
15	形式10・26号機関車	1966.10.14	宇佐神宮境内
16	キハ031号気動車	1967.10.14	小樽交通記念館
17	旧函館駅所在地	1967.10.14	北海道函館市海岸町
18	国産アプト式鉄道	1967.10.14	信越本線横川駅構内
19	九州鉄道株式会社株主總會報告	1967.10.14	JR九州本社内
20	九州鉄道運輸法規類纂	1967.10.14	JR九州本社内
21	E D 4010号機関車	1968.10.14	JR東日本大宮工場内
22	下関鉄道棧橋跡	1969.10.14	山口県下関市竹崎町
23	古文書(山陽鉄道旅客車番通達類纂)	1969.10.14	JR西日本広島支社内
24	D51745号機関車	1970.10.14	上越新幹線上毛原駅前
25	福留駅ランプ小屋	1970.10.14	奈良線福留駅構内
26	C57139号機関車	1971.4.17	JR東海社員研修センター
27	D51187号機関車	1971.10.14	JR東日本大宮工場内
28	C58333号機関車	1971.10.14	JR四国多度津工場内
29	D51488号機関車	1975.12.25	和鋼博物館
30	C621号機関車	1976.3.31	梅小路蒸気機関車館
31	7号機関車	1976.10.14	東海道本線熱海駅前広場
32	回転変流機	1976.11.19	交通科学博物館
33	回転変流機	1977.10.14	薩永鉄道文化村
34	E F 551号機関車	1978.10.14	JR東日本高崎運転所
35	E F 521号機関車	1978.10.14	交通科学博物館
36	ロ481号客車	1978.10.14	JR四国多度津工場内
37	ジョン・イングランドの墓	1980.10.14	横浜市外国人墓地
38	ジョン・ダイアックの墓	1980.10.14	横浜市外国人墓地
39	ゼオドラ・シャンの墓	1980.10.14	横浜市外国人墓地
40	チャールズ・キングストンの墓	1980.10.14	横浜市外国人墓地
41	ヘンリー・ホートの墓	1980.10.14	横浜市外国人墓地
42	E D 161号電気機関車	1980.10.14	青梅鉄道公園
43	モハ52001号電車	1981.10.14	JR西日本吹田工場内
44	D F 501号機関車	1983.10.14	JR四国多度津工場内
45	230形式蒸気機関車	1986.10.14	交通科学博物館
46	キハ81ディーゼルカー	1986.10.14	交通科学博物館
47	80系湘南電車	1986.10.14	交通科学博物館
48	セオポールド・バーセルの墓	1991.10.14	横浜市外国人墓地
49	エドウィン・ホイラーの墓	1991.10.14	横浜市外国人墓地

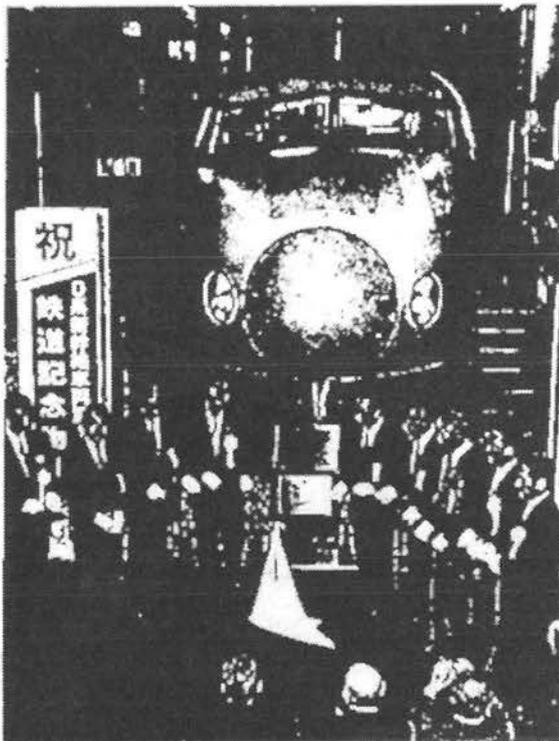


図2 0系新幹線車両鉄道記念物指定式(2008.10)

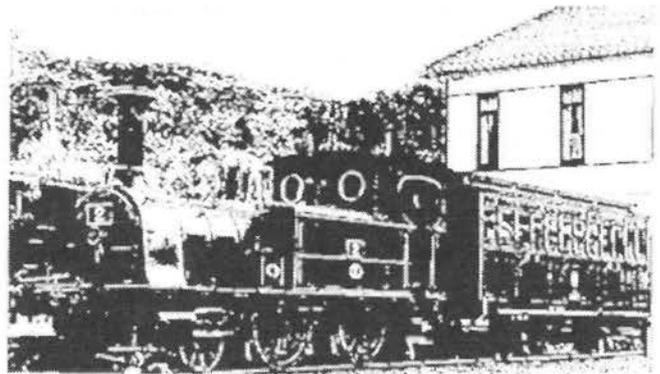


図3 123号機関車(重要文化財, 京都府与謝野町加悦)