

鉄道開業 150 周年記念事業報告書



2023 年 6 月

鉄道開業 150 周年記念事業委員会
公益社団法人横浜歴史資産調査会
日本鉄道保存協会

はじめに

公益社団法人横浜歴史資産調査会常務理事
日本鉄道保存協会事務局長
米山淳一

明治5年(1872)我が国初の鉄道が新橋―横浜間に鉄道が開業して2022年10月14日めでたく開業150周年を迎えた。横浜の歴史を生かしたまちづくりを推進する公益社団法人横浜歴史資産調査会では、この歴史的な年に相応しい記念事業を行うことを目的に日本鉄道保存協会(代表幹事団体・事務局=当公益社団法人)と一昨年の2021年度に鉄道改行150周年記念事業委員会(5ページ参照)を立ち上げた。鉄道道発祥の横浜との縁を感じ、150周年記念事業を行いたいと考えるのはごく自然の成り行きだった。しかも、史実を辿ると新橋よりも先に横浜―品川間が開業している。当時、貿易港として整備半ばの横浜はまさしく鉄道と舟運の新たな拠点だった。こうなると横浜に根を下ろした当公益社団法人としては、なんとしても記念事業を行いたいとの思いが高まっていった。

実は2004年、既に当公益社団法人内に「鉄道遺産調査隊」(隊長堀勇良・理事)を設置し、横浜市内の鉄道遺産調査を行い、ヨコハマヘリテージブックレット「港・鉄道・ヨコハマ」を発行配布している。この時の元火がメラメラと燃え上がり、記念事業に火が付いた。ところが身の丈に合った事業を企画したものの、資金の目途が立たない。そこで、当たって砕けろではないが、関係の皆さんにお願いに上がった。特に文化庁に相談し、お陰で日本博の助成金を全国近代化遺産活用連絡協議会(事務局・舞鶴市)を通じていただくことが出来た。また、横浜市都市デザイン室と協議し、「歴史を生かしたまちづくりセミナー」を『鉄道』がらみの内容として開催、さらに公益社団法人日本観光振興協会からの依頼を受け、ツーリズムEXPOジャパン関連事業の御手伝いを行うなど結果として盛りだくさんの事業展開となった。

英国やドイツの様に歴史的車両の走行オンパレードにはほど遠いが、JR各社や鉄道事業者とはひと味違い、鉄道を文化財や生活文化の視点からとらえ、様々な事業を実施できたことは、関係の皆様のおかげで支援、ご協力の賜物である。何よりも、改めて鉄道の歴史と文化に敬意を表することができて幸せである。

あっという間の2年間でしたが「流した汗は、歴史に残る」のとおり、お陰様で多い記念事業を行うことができました。ささやかな冊子にまとめ、ご報告いたすとともに、心より、お礼申し上げます。

皆さまありがとうございました。

事業をふりかえって

鉄道開業 150 周年記念事業委員会委員長
公益社団法人横浜歴史資産調査会理事
古賀 学

委員会としては、主に「ツーリズム EXPO ジャパンへのブース出展の運営支援」、需要喚起のための「魅力ある鉄道の旅 - ヒントにしたい 22 プラン+α」の作成、「鉄道開業 150 周年を契機に」の新聞連載を行いました。すべての事業の目的は、大きくは2つあります。1つはより多くの方々に様々な角度から地方鉄道の魅力を知っていただく機会とすること、もう1つは地方鉄道を始め鉄道関係者が一丸となって現状を踏まえてのこれからの鉄道の保存・活用を推進していくきっかけとするための事業です。前者としては、イベントや展示会などでのブースの出展・運営協力や写真展などの開催、冊子の作成等による地方鉄道の魅力を伝える情報提供などを行いました。2つめとしては、横浜や松江でのシンポジウム・セミナーなどの実施・運営・協力や鉄道や観光の専門誌・新聞などでの連載などを行いました。松江のシンポジウムでは当方がコーディネーターを務めました。

日本最大級の観光イベント「ツーリズム EXPO ジャパン」は、令和4年9月22日（木）から25日（日）に東京ビッグサイトにおいて開催され来場者に地方鉄道の魅力をアピールすることができました。

その内容は、①地方鉄道の魅力を紹介する商談の実施。②作成した「魅力ある鉄道の旅」を期間中に3,000部配布。③地方鉄道の魅力を紹介する展示物の設営・作成などを行いました。

ブース内では、銚子電鉄、しなの鉄道、神岡鉄道、りくべつ鉄道、東海道線：車窓風景、日本鉄道保存協会：鉄道開業 150 周年記念作成映像、銚子電鉄車窓風景などのビデオ等を投影し地方鉄道の観光的魅力をアピールしました。また、ミニイベントスペースでは、クイズ形式により各鉄道会社から提供されたエコバック、クリアファイル、ジビエ等食料品、マズカボウ等の菓子など約700点の地方鉄道ノベルティを景品として参加者に提供しました。

これらの事業実施においては、地方鉄道はじめ関係組織・企業、関係など多くの方々のご協力をいただき、多大な成果を上げることができました。改めて御礼申し上げるとともに、これを機に地方鉄道や鉄道遺産などの保存・活用がさらに推進され、多くの方々に地方鉄道の多様な魅力を知っていただけるよう関係者一丸となったさらなる活動の展開を望むものです。

目次

1. おもなスケジュール

2. 鉄道開業 150 周年記念事業委員会について

【委員名簿】

【開催日】

3. 実施事業報告

- ① 150 周年記念ロゴの作成
- ② 鉄道遺産調査実施
- ③ 調査報告書『鉄道の記憶』作成
- ④ 調査成果の展示『私たちのまちの鉄道遺産』開催
- ⑤ セミナー・シンポジウム開催
 - ・全国近代化遺産活用連絡協議会鉄道遺産部会見学会・セミナー
 - ・日本鉄道保存協会見学会・シンポジウム
 - ・歴史を生かしたまちづくりセミナー
- ⑥ ツーリズム EXPO ジャパン 2022 協力
 - ・配布資料作成
 - ・ブース運営協力
 - ・シンポジウム参加

4. その他の活動報告

- ①『ヨコハマヘリテイジスタイル』に「鉄道開業 150 周年にむけて」連載（連載）
- ②『旅行新聞』に「鉄道開業 150 周年を契機に」寄稿
- ③横浜都市発展記念館に展示

1. おもなスケジュール

2020年 12月24日(木)	第1回鉄道開業150周年記念事業委員会開催
2021年 7月14日(水)	第2回鉄道開業150周年記念事業委員会開催
8月23日(月)	古賀学委員長とツーリズムEXPOについて打合せ
9月17日(月)	古賀学委員長とツーリズムEXPOについて打合せ
12月	「みんなの鉄道150周年」記念ロゴ完成
2022年 2月	事務局記念事業&スケジュール案作成
3月29日(火)	第3回鉄道開業150周年記念事業委員会開催
5月23日(月)	古賀学委員長とツーリズムEXPOについて打合せ
8月30日(火)	展示「私たちのまちの鉄道遺産」開催(9月16日まで)
9月12日(月)	報告書「鉄道の記憶 私たちのまちの鉄道遺産」納品
9月15日(木)	全国近代化遺産活用連絡協議会鉄道遺産部会見学会
9月16日(金)	日本鉄道保存協会見学会
9月17日(土)	日本鉄道保存協会総会・シンポジウム
9月18日(日)	歴史を生かしたまちづくりセミナー
9月21日(水)	「鉄旅の魅力」(ツーリズムジャパン配布冊子)
9月22日(木)	ツーリズムジャパンEXPO開催(25日まで)
10月21日(金)	日本観光振興協会「鉄道開業150周年記念シンポジウム」 参加(22日まで)

2. 鉄道開業 150 周年記念事業委員会

【委員会名簿】

委員長	古賀 学 (公益社団法人横浜歴史資産調査会 理事)
委員	菅 建彦 (公益財団法人交通協力会顧問)
	岡田 直 (横浜都市発展記念館 主任調査研究員)
	小野田滋 (公益財団法人鉄道総合技術研究所担当部長)
	北村圭一 (元横浜市港湾局技術担当部長)
	斎藤大起 (神奈川新聞文化部記者)
	二階堂行宣 (法政大学准教授)
オブザーバー	北河大次郎 (文化庁文化資源活用課文化財調査官)
事務局	米山淳一 (公益社団法人横浜歴史資産調査会常務理事)
	河合桃子 (同 事業課)
	田中光一 (同 事業課)

【開催日】

2020年 12月 24日 (木)	第1回鉄道開業 150周年記念事業委員会開催
2021年 7月 14日 (水)	第2回鉄道開業 150周年記念事業委員会開催
2022年 3月 29日 (火)	第3回鉄道開業 150周年記念事業委員会開催

3. 実施事業報告

- ①150周年記念ロゴの作成 作成（文字）は、篆刻家古田悠々子先生



- ②鉄道遺産調査実施

2022年5月から7月にかけて、横浜市内を中心に神奈川県内約200カ所の鉄道遺産現況調査を実施

【調査員】

飯田知佳子・飯田豊

小田嶋鉄朗（ヨコハマヘリテイジサポートクラブ会員）

齊藤大起（横浜市電1156号保存会）

藤猪実成（横浜市電1156号保存会）

進林雅彦（横浜市電1156号保存会）

塚本雅啓（鉄道史家）

杉崎行恭（鉄道フォトライター）

田中光一

米山淳一

- ③調査報告書作成

鉄道遺産調査の成果をもとに、約200件を収録した報告書『鉄道の記憶』を編集・製作し、関係者、セミナー参加者などに配布。



(A4判・本文58ページ・オールカラー 非売品)

※横浜の鉄道遺産抜粋（以下2ページ添付）

横浜市営地下鉄 1041号



【所在地】
横浜市金沢区幸浦2丁目
横浜市資源循環局金沢工場

【製造年】
1971（昭和46）年3月26日

【製造所】
川崎重工

横浜市営地下鉄1・3号線開業時に登場した18mスキンステンレス車。ドア部の青の塗装は車体のアクセントになっていただけではなく、ホーム停車時には乗車位置に引かれた青いラインと一体化する総合的なデザインであった。廃車に伴って2005年2月に無償で譲渡。当初は古紙と古布を一時保管するストックヤードとして使われていた。地盤に埋め込まれたレールの上に立ち、イベント時には一般公開されている。

国鉄 D51形 516号



【所在地】
横浜市中区本牧三之谷
本牧市民公園

【製造年】
1941（昭和16）年

【製造所】
旧国鉄大宮工場

大宮・尾久・新鶴見と首都圏中心に活躍した。1970（昭和45）年に廃車となり新鶴見機関区に留置されていたものを無償貸与契約が結ばれ、本牧市民公園に保存されることになった。2019年に塗装直しが行われている。9～16号の公開時間中は運転室に入庫できる（年末年始を除く）。テング部分は隣接する運動広場のスプリンクラーの受水槽として活用されている。1991年には隣の敷地に旧国鉄横浜機関区で使用されていたターンテーブルが移設された。

国鉄 110形 110号



【所在地】
横浜市中区桜木町1丁目
旧横ギャラリー

【製造年】
1871（明治4）年

【製造所】
ヨークシャーエンジン社
（イギリス）年

【認定】
鉄道記念物
1961（昭和36）年

1872（明治5）年の新橋一横浜間の鉄道開業時に運行を開始した5形式10両のうちの1両。当初は1号と呼称。のちにA2形3号となり、1909（明治42）年の形式称号改正で110形となった。新橋一横浜駅間で使われた後は入れ替え用となり、1923（大正12）年頃廃車。その後は長く大宮工場に保存されていたが、1962（昭和37）年鉄道記念物として青柳鉄道公園（東京都青柳市）へ移転し静態保存されていた。2020年に製造時の姿に復元された旧横ギャラリーに搬入。

横浜市電 1150形1156号



【所在地】
横浜市港南区上大岡東3丁目
久良岐公園

【製造年】
1952（昭和27）年

【製造所】
ナニワ工機

1500形（11ページ）の車体を踏襲し、旧型の800形の機器を流用して登場した1150形のうちの1両。1972（昭和47）年の横浜市電全廃まで活躍した。長年の屋外展示で荒廃し解体の危機にあったが、地元の新開社や塗装業者が協力し、2012年に大規模に修復された。ライトなどが点灯するほか、電停や架線なども再現されている。

東京急行電鉄 デハ5200形5201号



【所在地】
横浜市金沢区大川町総合車両製作所

【製造年】
1956（昭和33）年12月

【製造所】
東急車輛製造月

【認定】
東急車輛産業遺産制度第1号
（2008年）、厚学考古学会推薦
産業遺産第82号（2010年）、日本
機械学会機械遺産第51号（2012年）

1500形（11ページ）の車体を踏襲し、旧型の800形の機器を流用して登場した1150形のうちの1両。1972（昭和47）年の横浜市電全廃まで活躍した。長年の屋外展示で荒廃し解体の危機にあったが、地元の新開社や塗装業者が協力し、2012年に大規模に修復された。ライトなどが点灯するほか、電停や架線なども再現されている。

京浜急行電鉄 デハ230形236号



【所在地】
横浜市西区高島1丁目
京急グループ本社1階
京急ミュージアム

【製造年】
1929（昭和4）年

【製造所】
川崎車輛

デ1号と同様、1930（昭和5）年の湘南電気鉄道開通に合わせて製造された25両のうちの1両。廃車後、1979（昭和54）年から埼玉県川口市青木町公園で展示された。屋外展示に伴う劣化で解体も懸念されたが、京急への重帰りが決まり、2017年に搬出。総合車両製作所で大規模に修復され、2020年にお披露目された。

港一号橋梁「汽車道」の一部



【所在地】
横浜市西区みなとみらい
2丁目～中区新港2丁目
「汽車道」

【製造年】
1907（明治40）年

【製造所】
アメリカンブリッジ社

【認定】
横浜市認定歴史的建造物
（1997年3月）

桜木町から新港埠頭に向かう高島臨港線（税関線）が、桜木町を出て最初の人工島に渡る橋梁。鋼製100フィートトラス桁と2連の30フィート桁橋。100フィートトラス桁部分は続く港二号橋梁と全く同一形式。米国製。官設鉄道がトラス桁の標準化を図るため、アメリカの橋梁技師クーバーとシュナイダーに設計を依頼。鉄道院が架設。現在は遊歩道「汽車道」の人道橋で、板渡りになっており、片側に軌間1067mmの線路が残る。

霞橋



【所在地】
横浜市中区新山下1丁目

【製造年】
1896（明治29）年
日本鉄道土浦線霞田川橋梁
として製作

【製造所】
A.ハンディサイド社

【認定】
横浜市認定歴史的建造物
（2013年11月）

明治期の橋梁建築は、はじめ英国式、次第に米国式に変わるが、その過渡期ごろの英国式下路式プラットトラス桁。もともと日本鉄道土浦線（現在の常磐線）霞田川橋梁として架設された。1929（昭和4）年に荒川橋梁のポニートラス桁とともに新鶴見停車場を渡る江ヶ崎橋梁として再利用。さらに2013年に現在地に移設、新山下運河に架かる道路橋となった。橋梁は本来の半分になったが、建設当時の特徴のある姿に配慮し、当初の部材を強力再利用している。

瑞穂橋梁(瑞穂埠頭への専用鉄道の橋)



【所在地】
横浜市神奈川区瑞穂町～千石町2丁目

【製造年】
1934(昭和9)年

【製造所】
横河橋梁製作所

【認定】
かながわの橋100選(1991年)

日本初の溶接鉄道橋。鋼桁ワーレントラスとプレートガーダーからなり、ガーダー桁は日本で最初に溶接で組み立てた。橋長77.2mのうち、中央トラス部分は36m。複線型ではあるが、線路は単線。東海道貨物支線(高島線)の一部が瑞穂埠頭に渡る橋梁であったが、第二次大戦後に在日米軍の専用線となり、2000年頃まで使われた。軍用地であったため一般の立入りができなかったが、2021年瑞穂橋梁を含む土地及び工作物の一部が返還された。

JR東海道本線内海川跨線人道橋



【所在地】
横浜市西区高島2丁目

【製造年】
1930(昭和5)年推定

JRと京浜急行電鉄の横浜駅のホームの北端、内海川の右岸に沿った人道橋が内海川跨線人道橋。全部で8本の線路を跨ぐ全長65mの跨線橋で、品鶴貨物線(現在の横浜貨線)が開通した直後の1930(昭和5)年に造られたとみられる。部材の一部に輸入品を含めた古レールが使用されている。北口の地下通路の完成で2011年に通行止めとなり、保存が望まれている。

JR東海道本線 和倉橋梁



【所在地】
横浜市保土ヶ谷区法泉3丁目～塚太坂1丁目

【製造年】
1887(明治20)年7月11日

東京と京都を結ぶ幹線鉄道を東海道経由で建設することとなり、横浜から国府津までが1887(明治20)年に開通。その建設時に造られたレンガ造りのアーチ橋梁。清水谷戸隧道に向かって線路は築堤を登っていくが、そこを横切っていた今井川の水路として構築された。構造的にはアーチ橋の一種でカルバートと呼ばれる。翼壁ともイギリス積み風のレンガ造りで、線路直下の側壁部分は切石による積みである。現在は近くで見学できない。

JR東海道本線清水谷戸隧道(横浜—戸塚間)



【所在地】
横浜市保土ヶ谷区境本町～戸塚区品濃町

【製造年】
1887(明治20)年7月11日

【構造】
単線型トンネル・延長213.7m

東京と京都を結ぶ幹線鉄道建設を東海道経由で建設するため、横浜(現在の桜木町)―国府津間が1887(明治20)年7月に開通。程ヶ谷(現在の保土ヶ谷)―戸塚間は同側に谷戸が迫る境木に清水谷戸トンネルが架設された。1898(明治31)年に換装化され、初代トンネルは上り線専用となった。1925(大正14)年の電化時には下部を掘り下げ、その後は側面のコンクリート化が施工されたが、現役の鉄道トンネルでは最古参となった。

横浜赤レンガ倉庫



【所在地】
横浜市中区新港1-1

【製造年】
1911(明治44)年2号倉庫
1913(大正2)年1号倉庫

【認定】
横浜市認定歴史的建造物(2002年3月)、
経済産業省近代化産業遺産(2007年)

旧横浜税関新港埠頭保税倉庫。レンガ造り3階建て。設計は明治建築界三巨頭の一人妻木横黄率いる大蔵省臨時建築部。背面に鉄骨製のペランダを設け、内部は荷物用エレベーター・消火水栓・防火扉・避雷針など最新の設備を備えるなど、国営保税倉庫建築の模範となった。建築当初は荷倉庫とも同規模であったが、関東大震災で1号倉庫は半壊して現在の規模となった。2号倉庫はレンガとレンガの間に鉄を入れて補強していたため、倒壊を免れた。

旧湘南電気鉄道(現・京浜急行電鉄)瀬戸変電所



【所在地】
横浜市金沢区瀬戸

【製造年】
1929(昭和4)年

鉄骨、鉄筋コンクリート造り。1930(昭和5)年に黄金町―浦賀・湘南塩子間に開業した湘南電気鉄道の大規模な変電所として帝国海軍の指導の下、建設された。昭和58(1983)年頃まで使用されていた。現在、公益社団法人横浜歴史資産調査会により、保存活用を目的とした調査が進められている。

国道駅(JR鶴見線)



【所在地】
横浜市鶴見区生麦5丁目12-14

【製造年】
1930(昭和5)年

【構造】
鉄筋コンクリート

1930(昭和5)年の開業時から大きな変化がない高架駅。国道15号と旧東海道の間に設けられたコンクリート造りで、1階部分が自由通路になっていて商店街も設けられた。ホームは3階部分にあって2階に上下ホームの連絡通路があり、各所が鉄骨で補強されている。国道側の外壁には太平洋戦争空襲時の爆撃痕が多数残る。

横浜税関遺構鉄軌道及び転車台

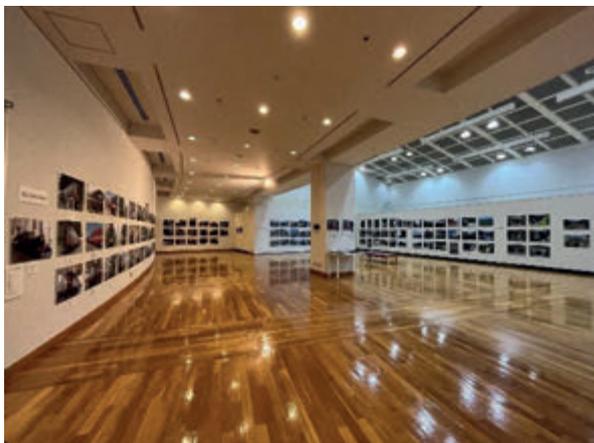


【所在地】
横浜市中区海岸通1丁目
象の鼻パーク

【認定】
横浜市認定歴史的建造物(2010年)

開港150周年の記念事業の一環として象の鼻地区を整備中に倉庫下から発掘された。鉄・精鉄製直径2.50mの転車台(ターンテーブル)4基(支承軸及び支承車輪6基付き)と軌間1067mmの鉄軌道(線路)で、鉄軌道は1894(明治27)年に完成した鉄橋(現在の大橋)と横浜税関の輸入上屋を結び、往復する貨車は転車台で方向を変えた。転車台は人力で動かしていたと思われる。開港波止場に復元保存されている。

④記念展示『私たちのまちの鉄道遺産 ～横浜・神奈川を中心として～』開催
鉄道遺産報告書の作成とともに、写真、データを活用し、約 150 点を展示。
展示期間 18 日間の入場者数は約 1500 人。



展示会場：横浜みなと博物館特別展示室
展示期間：8月30日（火）～9月16日（金）
入場無料

⑤セミナー・シンポジウムの開催

○全国近代化遺産活用連絡協議会鉄道遺産部会見学会・セミナー

日時：9月15日（木）13時～

会場：横浜みなと博物館会議室

内容：

開催地挨拶 公益社団法人横浜歴史資産調査会

理事 森まゆみ氏

開催挨拶 全国近代化遺産活用連絡協議会

顧問 菅 建彦氏

文化庁文化財保護部建造物課参事官付文化財調査官 北河大次郎氏
基調講演「神奈川・横浜の鉄道遺産の魅力」

鉄道総合技術研究所担当部長 小野田滋氏

事例報告 小坂町（秋田県）

桐生市（群馬県）

NPO 法人碓氷峠歴史文化遺産研究会（群馬県）

公益社団法人横浜歴史資産調査会（神奈川県）

NPO 法人愛岐トンネル群保存再生委員会（愛知県）

しなの鉄道株式会社（長野県）

京都市（京都府）

新居浜市（愛媛県）

大牟田市（福岡県）

荒尾市（熊本県）

○日本鉄道保存協会見学会・シンポジウム開催

日時：9月16日（金）12時桜木町駅集合（バス移動）

おもな見学先

- ・横浜みなと博物館特別展示室
- ・横浜市電保存館
- ・神奈川臨海鉄道横浜本牧駅とC56
- ・本牧公園D51と高島機関区転車台
- ・瑞穂橋梁
- ・京急ミュージアム

日時：9月17日（土）10～16時

会場：横浜みなと博物館会議室

内容：

開催地報告 横浜歴史資産調査会 常務理事 米山淳一氏

記念講演 「鉄道遺産をまちづくりに生かすー汽車道の魅力」

公益社団法人横浜歴史資産調査会社員・ものづくり大学名誉教授 増淵文男氏

活動報告・シンポジウム

遠軽町（丸瀬布森林鉄道）

参与・倉内健一氏

東武博物館

元館長・当会顧問・花上嘉成氏

愛岐トンネル群保存再生委員会

理事長・村上真善氏

北九州線車輛保存会

代表・手嶋康人氏

*コーディネーター 本鉄道保存協会顧問・高崎経済大学名誉教授 大島登志彦氏



○「第 44 回歴史を生かしたまちづくりセミナー」開催

日時：9月18日（日）14：00～17：00 資料代 500 円

場所：横浜みなと博物館会議室

内容：テーマ『鉄道の記憶を生かした横浜のまちづくり』

共催：公益社団法人横浜歴史資産調査会・横浜市都市整備局

後援：日本鉄道保存協会・鉄道開業 150 周年記念事業委員会



講演 1 : 全国の鉄道遺産を生かしたまちづくり
米山淳一氏 ((公社) 横浜歴史資産調査会常務理事)

講演 2 : 横浜の都市と鉄道の歴史
岡田直氏 (横浜都市発展記念館主任調査研究員)

講演 3 : 歴史を生かしたまちづくり～みなとみらい 21・象の鼻パークの整備～
北村圭一氏 (元横浜市港湾局技術担当部長)

対 談 : 「象の鼻パーク整備における鉄道遺産の保全活用」
北村圭一氏 vs 米山淳一氏

⑥ 「ツーリズム EXPO ジャパン 2022」事業協力

世界の観光・ツーリズムをリードする総合観光イベントであるツーリズム EXPO ジャパンの開催にあたり、日本観光振興協会から委託を受けた NPO 観光文化研究所 (古賀学理事長) から、さらに委託を受け、下記 2 点の事業を行った。

(ツーリズム EXPO ジャパン概要)

日程 : 9 月 22 日～25 日

会場 : 東京ビッグサイト

主催 : 公益社団法人日本観光振興協会・一般社団法人日本旅行業協会・日本政府観光局

○配布資料「魅力ある鉄道の旅 ヒントにしたい 22 プラン」編集制作



(A4 判、本文 32 ページ オールカラー)

○日本観光振興協会（鉄道 150 周年）ブース運営協力

鉄道保存協会会員に向け出展、配布グッズ提供などの協力要請

（りくべつ鉄道・しなの鉄道・津軽鉄道・小坂鉄道・大井川鐵道・若桜鐵道など参加）



⑦ 鉄道開業 150 周年記念シンポジウムに協力

日本観光振興協会が主催する「日本鉄道開業 150 周年記念シンポジウム～地域鉄道を活用した観光地域振興～」の開催にあたり、企画および集客に協力した。

10 月 21 日 エキスカーション

（一畑電車乗車体験、雲州平田駅車庫、出雲大社駅、旧国鉄大社駅見学）



雲州平田駅車庫



修復中の JR 大社駅



一畑電車出雲大社前駅



デハニ 53 形

10 月 22 日 シンポジウム ホテル一畑 平安の間

基調講演「地域鉄道の魅力を実感していただくために」蜂谷あす美

事例発表 秋田内陸縦貫鉄道

一畑電車

JR 西日本

NPO 神岡まちづくりネットワーク

4. その他の活動

①ヨコハマヘリテイジスタイルに「鉄道開業 150 周年に向けて」連載

- 1 回目(2021 春号) 青木祐介氏 (横浜開港資料館副館長)
- 2 回目(2021 夏号) 菅建彦氏 (交通協力会顧問)
- 3 回目(2021 秋号) 北河大次郎氏 (文化庁)
- 4 回目(2022 早春号) 米山淳一 (常務理事)
- 5 回目(2022 春号) 北村圭一 (元横浜市港湾部長)
- 6 回目(2022 夏号) 古賀学 (松蔭大学教授)

②旅行新聞に「鉄道開業 150 周年を契機に」寄稿 (連載)

- 1 回目 (5/11.21) 「鉄道旅・過去からの始まり」
古賀学 (松蔭大学教授)
- 2 回目 (6/11) 「鉄道遺産は身近観光資源」
米山淳一 (日本鉄道保存協会事務局長)
- 3 回目 (7/11) 「小坂鉄道の遺産守り魅力発信」
亀沢修 (小坂鉄道保存会)
- 4 回目 (7/21) 「鉄道遺産を観光資源へ (りくべつ鉄道)」
杉本武勝 (陸別町商工会事務局長)
- 5 回目 (8/1) 「沿線自治体の「意志」で存続する「くりでん」」
大杉要 (くりでんミュージアム学芸員)
- 6 回目 (8/11.21) 「窓を開け放ち憂さを晴らす台湾の鉄道」
ばんだいす (日本観光振興会村上)
- 7 回目 (9/1.11) 「世界遺産もある欧州山岳鉄道と保存鉄道」
菅建彦 (公益財団法人交通協力会顧問)
- 8 回目 (9/21) 「広域的自治体・事業者連携の取組みを」
辻聡 (レイルウエイトラベラー)

鉄道開通150周年を契機に

寄稿
シリーズ
①

今年、1872（明治5）年に鉄道が新橋―横浜間を開通して150周年を迎えるのは周知のとおりである。

鉄道の歴史を改めて眺めていると、日本国有鉄道が運輸省から分離し公共企業体として発足したのが1949年で実は私の生まれた年であったことが判明。だからどうと

いうことはないのだが、小学校のころ、夜行列車が組み合わさった周遊きつぷは旅の強い味方であった。



古賀 学氏

日本鉄道保存協会鉄道開通150周年記念事業委員会委員長、松蔭大学教授

に乗り福岡を目指し、瀬戸内海の朝焼けに目覚め工場の煙突から出る炎に驚かされたことや、高校時代に周遊きつぷで九州一周、大学で四国一周を果たしたことなどが思い起こされる。往復と地

入込客数を調査しており仕事に役立たせていた。前日本観光旅館連盟は「駅長さんが薦める宿」がうたい文句であった。鉄道が観光の移動手段の60%以上を占めていた時代といえはそれまで

事業であったことは間違いない。観光との連携という視点からは、特色ある列車の整備・運行そして乗車体験、鉄道展示資料館の整備、鉄道遺構の現場展示、運転体験、鉄道敷の

商品化拡大、遺構を含めた鉄道資源の文化的価値の魅力の向上と周知、エッセイリズム・グリーンツーリズムなどの活動との連携による新たな地域運営など多くの課題も有している。

今年には各鉄道会社など、さまざまな記念の催しが行われるであろう。日本鉄道保存協会においても9月2―4日に鉄道遺構まち歩きなどを予定している。単に記念行事として一過性で終わらず

鉄道旅・過去からの始まり

域が組み合わさった周遊きつぷは旅の強い味方であった。

昔、旅先を探すのに、時刻表のダイヤとともに周遊指定地をみて思案した。周遊指定地を示す枠は重なり合うように全国を埋め尽くしていた。

そして国鉄では、毎年周遊指定地（観光地）の



大井川鐵道

だが、色々な面で遥かに地元密着型の鉄道であり新たな利用、ロケ地としての活用、関連グッズの販売、多彩な駅弁、車内でのイベントなど、さまざまな取り組みがなされてきた。

その一方で地方鉄道の存続、マネアックな市場から広範な需要の拡大、地元との連携による駅前活性化、鉄道利用の旅行

モニタツアーに関わりあつたが、SLで移動しての活用、関連グッズの途下車の駅舎では地元野菜のバーベキューなどが振る舞われ新たな地域連携のあり方をみる事ができた。観光振興の大切な方法のひとつは、「昔は良かった」という一言に従うことにある。地域が最も

鉄道開業150周年を契機に

寄稿
シリーズ②

時の横濱ステーション跡に里帰りである。場所は洒落たフードコート、スーパーマーケットやカフェに挟まれた商業空間で、ビジネスマンはもちろん、若いカップルや飲み仲間、買い物婦りの主婦など、さまざまなお客さんが行き交う日常風景のと真ん中に鎮座している。

鉄道発祥の地、横浜の歴史的建造物などの調査や保存・活用を行う公益社団法人では、日本鉄道保存協会（当公益社団が代表幹事・事務局）と協働で有識者からなる鉄道開業150周年記念事業委員会を設置し、鉄道遺産調査や、これをもとに「鉄道の記憶（仮）」の発行、セミナー、展示会等を計画している。

（隊長 堀勇良・元文化庁主任文化財調査官、当公益社団理事）を結成し、横浜市内の東海道本線沿線を歩いた実績がある。土盛りされたのか、それとも付け替えられたのか、鉄道開業時の遺構は見当たらなかった。しかし、東海道本線が

は、東海道線や横須賀線が行き交う現役の路線。まさに大発見と調査後の打ち上げで大いに盛り上がった。しかし、何ともしも開業時の痕跡を探りたいと酔った勢いで堀さんに絡むと、「あれほどすぐに誰かが見つけているさ！」と肩透かしで、一方の横濱には本当に無いのか。SLが飲んだ

線（明治末期）の跡を橋梁、築堤等を含め横浜市認定歴史的建造物として保存活用し、遊歩道として整備した。市民公募で「汽車道」と名づければ、赤レンガ倉庫や象の鼻パーク、山下臨港線ブルムナードとともに横浜の人気観光スポットとなっている。

鉄道遺産は身近な観光資源

鉄道遺産調査について

は、2014年に当公益社団内に鉄道遺産調査隊

横浜から延伸し、幹線としての形を整え始める明治20年ごろからの遺構は目に見える形で残っていた。

水が湧く横井戸を発見といつても確証はない。そんなモヤモヤを晴らしてくれたのが「旧横濱鉄道歴史展示（旧横ギヤラリ）」に展示されたSL110号だ。開業時に英国から輸入された10両の一員で本物。JR東日本が資料に基づき立派に復元している。まさに開業

今や歴史的鉄道車両、施設、構造物は鉄道遺産と呼ばれている。文化庁が保存・活用をすすめる近代化遺産（我が国の近代化に貢献した産業、交通、土木遺産）の範囲に入り、まちづくりや地域活性化に活用され文化観光資源となった。



米山 淳一氏

公益社団法人横浜歴史資産調査会常務理事、日本鉄道保存協会事務局長

とくに保土ヶ谷―戸塚間は顕著で、清水谷戸隧道上り線を筆頭に築堤を貫く小さな沢に架かる赤レンガの和倉橋梁など数例が確認できた。そこ



SL110号

元している。まさに開業

横浜では、横浜臨港

なく。

鉄道開業150周年を契機に

寄稿
シリーズ
③

2008(平成20)年は、小坂鉦山が残した近代化遺産を観光資源として保存活用している町で

理由であった。一方で1994年の旅客廃止直後に、小坂鉄道の応援を目的に結成された「鉄道の日イベント実行委員会」の鉄道愛好家たちは、鉄道休止後も復

活の日を夢見て活動を継続していた。私もその1人だったが、仲間との共同で旧小坂駅舎や軌道敷、保存車両の観光活用方策について企画を練り上げた。

「小坂鉄道レールパーク」がグランドオープンの日を迎える。翌年には寝台客車を動態保存した簡易宿泊施設「ブルートレインあけぼの」も開業した。ディーゼル機関車運転体験など体験事業の企画・運営を担うのは、イベ

4月、文化財保護担当から観光担当へと思いがけず異動となった。「保護ばかりでなく活用を前提に考え仕事せよ」とのお達しがあつてのことである。

小坂鉦山は明治末期に鉦産額日本一の銅山へと発展。鉦山町としてにぎ

た「鉄道の日イベント実行委員会」の鉄道愛好家たちは、鉄道休止後も復

て企画を練り上げた。ディーゼル機関車運転体験など体験事業の企画・運営を担うのは、イベ

新たに命じられたのは、この年休止となった小坂鉄道の観光活用方策の立案であった。

秋田県北東端に位置し十和田湖を有する小坂町

わう小坂と、奥羽線大館駅を結ぶ物流と交通の要

その計画に基づき所有者や関係者と協議を重ね、ついには秋田県や国の支援を受けられることが決まる。日本鉄道保存協会の米山淳一氏にはアドバイザーに就任いただき、指導を仰ぐこともできた。

2014年6月1日、「レール遊びの複合施設」を



亀沢 修氏

小坂鉄道保存会総務企画局長、小坂町町史編纂室勤務

ル製錬施設の完成で、主要貨物である濃硫酸の製造を終了したことがその

旧小坂駅舎と再開を前に整備中の「ブルートレインあけぼの」



「レール遊びの複合施設」

登録文化財の駅舎、動態保存車両や鉄道システムを活用した体験事業によ

小坂鉄道の遺産守り魅力発信

「小坂鉄道レールパーク」がグランドオープンの日を迎える。翌年には寝台客車を動態保存した簡易宿泊施設「ブルートレインあけぼの」も開業した。ディーゼル機関車運転体験など体験事業の企画・運営を担うのは、イベ

つて人気を集めてきた。ところが新型コロナウイルスの感染拡大によって、体験事業や宿泊営業は休止され、保存会は活動自粛を余儀なくされたのである。その間、保存鉄道の宿命である老朽化した車両の不具合や枕木の腐蝕が見られるようになって、その対策も急務となつていく。

そして今、アフターコロナに向けた新たな取り組みも必要となった。大館までの軌道はほぼ全線で残され、「小坂鉄道・大館レールバイク」など廃線を活用した観光スポットも充実してきた。大館市との連携で、小坂鉄道の遺産を守り、その魅力をどのように発信するか、町や保存会の力量が問われている。

鉄道開業150周年を契機に

寄稿
シリーズ
④

国鉄網走線は1910（明治43）年に開業し、その後、国鉄池北線（池田―北見間）として分離し、JR北海道、第三セクター「北海道ちほく高原鉄道（ふるさと銀河線）」へと承継され運行してきましたが、2006年4月に全線廃線となり、96年に鉄道の歴史に終止符が打られました。

しかし、この廃止が原動力となって、陸別町では再生の道を考えました。これが今の観光鉄道

無駄遣い」「負の財産だ」「素人では無理」などの声がありました。動態保存を実現化するため陸別町商工会は、全国の鉄道先進地調査や鉄道事業法に基づかない営業方法、地元への経済効果はどうかなどを研究し、08年4月20日に乗車体験、運転体験、トロッコ運行

「(株)りくべつ 鉄道事業部」に委託します。

廃線当時は池北間140キの線路がありました。が、今では陸別から分線までの5・7キだけが残り、この残された

陸別町は、林業のまち、酪農のまち、日本一寒い町、星の美しい町が

やしばれ君つららちゃん 饅頭など、駅構内物産館での販売品も増えまし

た。町内飲食店などで利用できる「うまいもの割引クーポン」の発行や、

運転体験を2日以上連続申込みされた方へ宿泊サービスする「銀河コースバックセット」など、滞在型観光を推進する取り組みで町への経済効果も

上がりました。

昨年線路の終点分線駅に「分線車両庫」と「分線ホーム」が設置されました。この場所を活用して今年9月から新たに

「排雪モーターカーの操作運転体験」が加わり、

次年度以降は分線からさらに北へ線路を敷設延伸してトロッコなど運行することも可能です。鉄道

遺産を観光資源としたり、くべつ鉄道の活用への道

（路線）はまだまだ続きます。



杉本 武勝氏

北海道鉄道遺産ネットワーク幹事、陸別町商工会事務局長

鉄道遺産を観光資源へ（りくべつ鉄道）

「(株)りくべつ 鉄道事業部」に委託します。



ふるさと銀河線りくべつ鉄道

・6キ先まで運転体験の自慢ですが、ここに新たな

「分線コース（5・7キ）」として順次延伸開

客が増えたことで陸別、くべつ鉄道の活用への道

やしばれ君つららちゃん 饅頭など、駅構内物産館での販売品も増えまし

鉄道開業150周年を契機に

寄稿
シリーズ
⑤

今年是新橋―横浜間の
鉄道開業から150年と
いう節目の年である。私
が管理しているのはかつ
て宮城県北部の栗原郡を
走っていたくりでん田園
鉄道（通称・くりでん、
2007年に廃線）とい
う鉄道会社の遺産だが、
このくりでんが開業した
のは日本発の鉄道開業か
ら約半世紀後の1921
（大正10）年だった。

治郎は、沿線の岩ヶ崎
（栗駒）生まれで、19
13年に同町の町長とな
った。東北本線から離れ
ている岩ヶ崎が発展に取
り残されることを憂慮し
た中村は、石越駅と岩ヶ
崎を結ぶ鉄道の建設運動
を始め、その尽力の末に

期待されていたのは沿線
町村の発展への寄与であ
り、沿線住民の足として
の活躍だった。

戦後は旅客・貨物とも
に活躍し最盛期を迎えた
が、自家用車の普及や道
路整備によるトラック輸
送の拡大が進むと、客貨

ともに利用が減少、赤字
経営と転落した。さらに
細倉鉱山の閉山が大きな
痛手となり廃線も濃厚と
なったが、くりでんの存
続を望む沿線自治体の声
もあって第三セクター化
し、ディーゼル車の導入
など再建ははかられた。

だが、経営は好転せ
ず、今から15年前の20
07年3月31日に約90年
の歴史の幕を閉じるこ
ととなった。

くりでんを惜しむ声は
も、沿線自治体のくりで
んを後世に残すという強
い意志が、いまのかたち
でくりでんを「存続」さ
せたと言える。

公園内にあるくりでん
ミュージアムでは、会社
が残した膨大な量の資料
を保存・展示しているほ
か、現役当時に使われて
いた機関車庫・客車庫も

見学できる。なかには細
倉鉱山から購入した機械
もあり、くりでんと細倉
鉱山の関係を見ることが
できる。

また、道路を挟んだ向
かいの旧若柳駅舎では、
週末に乗車体験や運転体
験、ルールバイク乗車会
を開催し、県内外からの
多くの来場者でにぎわっ
ている。駅舎で動態保存
されている車両は目玉の
1つだが、ほかにも待合
室には現役当時使われて
いた古い広告の載ったベ
ンチなど、かつての沿線
のようすがうかがえるも
のもある。

鉄道とその沿線地域は
相互に影響を与えながら
現在の街並みをつくって
いる。くりでん公園に来
た際には、くりでんを後
世に残そうとした沿線地
域のことも知っていただ
ければと思う。



大杉 要氏

沿線自治体の「意志」で存続する「くりでん」

誕生したのがくりでんだ
った。最初は石越―岩ヶ
崎間のみの営業で、細倉
鉱山までつながったのは
戦時下の1942年だっ
た。

勘違いされやすい点だ
が、細倉鉱山の貨物輸送
はくりでんの主な収益源
ではあったものの設立目
的ではなく、くりでんに



若柳駅舎

招いて議論が交わされ、
「鉄道公園」として残す

いた機関車庫・客車庫も

ければと思う。

鉄道開業150周年を契機に

寄稿
シリーズ
⑥

日本の鉄道の歴史150年のうち40年ほどしか見ていない私だが、近年日本の鉄道を見ていて少し寂しいことがある。

それは、窓を開け放ち風を切って走る列車が減ったことだ。もちろんエアコンが付き、窓を開けなくてもよくなったことや、高速で走る列車では安全対策の必要があることも理解している。

それは、窓を開け放ち風を切って走る列車が減ったことだ。もちろんエアコンが付き、窓を開けなくてもよくなったことや、高速で走る列車では安全対策の必要があることも理解している。

それは、窓を開け放ち風を切って走る列車が減ったことだ。もちろんエアコンが付き、窓を開けなくてもよくなったことや、高速で走る列車では安全対策の必要があることも理解している。

窓を開け放ち憂さを晴らす台湾の鉄道

昨今の情勢などから換気対策として完全に窓が開かないわけではないことも知っている。そのうえでなお、窓を全開にして外の風を感じる列車に揺られてみたいと思つのは、私の我がままだろうか。

小学生のころ、夏休みになると、当時住んでいた神奈川の藤沢から千葉の船橋にある叔母の家まで電車を励ました。

小学生のころ、夏休みになると、当時住んでいた神奈川の藤沢から千葉の船橋にある叔母の家まで電車を励ました。



普快車の車内

で、たびたび1人で冒険をした。そのころの横須賀・総武快速線は国鉄型の113系が使われており、ボックス席は2段窓になっていた。

下段の窓を子供の力で押し上げるのとはときどききつかったが、それを1

でも、窓を全開にできる列車はかなり少ない。台湾高速鉄道（台湾新幹線）や、日本の特急に相

窓を全開にして走る列車は五感で船橋までの小さな冒険を楽しませてくれた。

私がよく足を運ぶ台湾でも、窓を全開にできる列車はかなり少ない。台湾高速鉄道（台湾新幹線）や、日本の特急に相

でも、窓を全開にできる列車はかなり少ない。台湾高速鉄道（台湾新幹線）や、日本の特急に相

当する自強號はもちろん、通勤電車や日本では見る機会がなくなった長距離の客車列車でさえも窓は全開にできない。

そんななかで、冷房もなく、窓を開けっぱなしで台湾南部の南廻線を走る「普快車」と呼ばれる

そんななかで、冷房もなく、窓を開けっぱなしで台湾南部の南廻線を走る「普快車」と呼ばれる

そんななかで、冷房もなく、窓を開けっぱなしで台湾南部の南廻線を走る「普快車」と呼ばれる

列車は貴重な存在だった。車両は数十年前に製造された、よく言えばレスト口、悪く言えばオンボロな車両だったが、窓を全開にして走る楽しさにあふれる車両だった。

ヤシの木が続く海辺の道と、背後にある東シナ海、私の大好きな台湾マングローブが育つ畑、先頭のディーゼル機関車から漂

う煙の匂い、育ち盛りの青草の匂い、トンネルの中のひんやりとした空気、その先に見えた太平洋の青い海と少しづつ近づいた海岸……。

夏場列車が駅で止まると、自分がポークジャーキーになってしまうのではないかと思わされたが、そんなことも含め、南の異国・台湾を感じる

夏場列車が駅で止まると、自分がポークジャーキーになってしまうのではないかと思わされたが、そんなことも含め、南の異国・台湾を感じる

夏場列車が駅で止まると、自分がポークジャーキーになってしまうのではないかと思わされたが、そんなことも含め、南の異国・台湾を感じる

夏場列車が駅で止まると、自分がポークジャーキーになってしまうのではないかと思わされたが、そんなことも含め、南の異国・台湾を感じる

のには最高の列車だった。ここまでの「だった」という表現でお分かりの通り、現在南廻線に普快車は走っていない。コロナ禍で台湾に渡航ができなかった2020年12月に南廻線が電化されたのと同時に、惜しまれながら普快車は廃止されてしまった。

しかし、現地でも愛さ

れていた列車だったことから、すぐにクルーズレイン「解憂號」として復活した。穴の開いた歴史あるシートなどはさすがに補修されたそうだが、普快車時代と変わらず、今でも青い車体に冷房なし・扇風機のみ・窓を全開にして、南の鉄路を走っている。

さまざまな制限がなく、海外との自由な往来が再開され「解憂號」が名前の通り私の憂さを晴らしてくれる日もそう遠くないと信じていた。

さまざまな制限がなく、海外との自由な往来が再開され「解憂號」が名前の通り私の憂さを晴らしてくれる日もそう遠くないと信じていた。

さまざまな制限がなく、海外との自由な往来が再開され「解憂號」が名前の通り私の憂さを晴らしてくれる日もそう遠くないと信じていた。

観光関係の仕事で台湾を訪れるうちに、いつしか仕事を忘れて頻繁に台湾を訪れるようになった日本人。「季刊観光台湾」日本語版（財団法人台湾観光協会の発行）でコラム「台湾の光」を連載中。

【筆者】
ばんたいす
胖太子氏

鉄道開業150周年を契機に

寄稿
シリーズ
⑦

ゴツタルド鉄道の魅力は英国だけでなく豪州、北米、欧州一円に広がった。

日本の鉄道は今年開業150年を迎えるが、2025年には英国が鉄道開業200年を迎え、30年代になると欧州主要国の鉄道が相次いで開業200年を迎える。

今ヨーロッパの中心をなす英、独、仏、ベルギーなどの国々は地形平坦のため、車窓風景が変化に乏しい。日本にないヨーロッパ鉄道の魅力は、山岳鉄道と保存鉄道である。

ヨーロッパ鉄道の最高地点は標高3454メートル。



菅 建彦氏

交通協力会顧問
日本鉄道保存協会顧問

（我が国の最高地点は小海線野辺山駅付近の標高1535メートル、ユングフラウ鉄道（スイス）のユングフラウヨツホ駅、ここから見る氷河の眺めは素晴らしい。最急250パーミルという急勾配の狭軌鉄道で、車輪とレール

の摩擦だけで登れないから、ラックレールと車両側の歯車（ピニオン）を噛みあわせるシュトループ式の歯軌条鉄道である。

昔信越線の碓氷峠で使われ今も大井川鐵道井川線が使っているアプト式と同類と思えばよい。スイスをはじめオーストリア

ア、フランスをテラプス沿いの国にはこの種の登山鉄道が普及しているが、国際列車が行き交う幹線にも壮大な山岳路線がある。

ウィーンからゼメリング峠を越えて、アドリア海のトリエステ（イタリ

ア、かつてはオーストリア領）に至る鉄道は、最初に開通したアルプス越えの鉄道で、連続する急カーブと石造の高架橋が見事な景観をなし、世界遺産となっている。

スイス東部とイタリヤを結ぶ狭軌のレーティッ

ゴツタルド鉄道の魅力を知ってしまうと上越線の清水峠越えも肥薩線の矢岳越えも色褪せて見えるほど、スケールの大きい山岳鉄道である。2016年、勾配緩和のため掘削したゴツタルド基底トンネル（長さ57キロ。青函トンネルを抜き現在世界最長）が開通したが、幸い1882年に完成し

た旧線も廃止されずに残っている。

英国では1960年代、ピーチング国鉄総裁の時代に赤字線の大削減を行った結果、皮肉にも100を越える保存鉄道が生まれた。

英国保存鉄道協会（Heritage Railway Association）のホームページを見ると、保存鉄道が国中に広がっているのが分かる。大規模な保存鉄道は20キロ程度の路線に

世界遺産もある欧州山岳鉄道と保存鉄道

る。スイス中部のサン・ゴツタルド峠を経て南ドイツと北イタリヤを結ぶゴツタルド鉄道は、峠の直下、標高1150メートルの山腹を15キロの複線トンネルが貫き、その前後はループ線やヘアピンカーブが連続し、息を呑む「絶景」に富む。



オーストリア・ザルツブルク近郊のシャーフベルク鉄道

1950年代初頭、英国ウエールズの一角で廃止された狭軌のゴツタルド鉄道（ウエールズ語でタリスリンと読む）を惜しむ人々が拠金して買い取り、線路と車両を復元して営業を再開した。これを嚆矢として、保存鉄

道は英国だけでなく豪州、北米、欧州一円に広がった。

動態保存機関車を10両以上も保有、多数の客車を使って毎日数往復の列車を運行し、立派な車両検査設備まで持っている。

日本のローカル線よりもはるかに立派な鉄道がボランティアの力と支援者の寄付で運営され、観光客を引きつけて地域振興の中核になっている。

客を引きつけて地域振興の中核になっている。

鉄道開業150周年を契機に

寄稿
シリーズ
⑧

幼少期からの鉄道好きで、全国各地を乗り歩いてきた。「レイルウェイ・ライター」として活躍し、数々の鉄道ルポや評論、紀行を著した故種村直樹さんの知遇を得たお蔭で、私自身いくばくかの鉄道著作や寄稿の機会にも恵まれている。目下のテーマは日本の鉄道路線が開業した順に、各々の地を訪ね乗車する試み

だ。題して「鉄道史を旅する」。新橋―横浜間に始まり、京阪神、北海道の幌内鉄道といった具合に歴史すれば時間旅行の趣もある。

直近の旅は、1889（明治22）年12月に博多―千歳川仮停車場間を開通させた九州鉄道。まず、博多駅至近の公園に立つ「九州鉄道発祥の部」の飾り物もおしゃれだ

がたい。明治期の輸入レールがホームの上屋を支え、立ち食いそば店が盛業中なのも、昭和の時代の汽車旅を彷彿させて快い。駅舎は諸説あるものの1903（明治36）年築という。正面車寄せ上の飾り物もおしゃれだ

線路が延びたのは開業の3カ月後。このとき架けられた九州最古の鉄橋の一部が熊本県山鹿市の道の駅に健在である。その経緯を述べる紙幅はないが、せっかくだからここへも足を伸ばしてみた。

（現門司港）まで達した。黒崎―小倉間は現在より内陸側にルートがとられ、当時の橋梁遺構などが北九州市の手で保存整備されている。さらに終着の門司港駅横には、かつての九鉄本社社屋を活用したJR九州の鉄道記念館も待つ。

広域的自治体・事業者連携の取り組みを

かように歴史をからめての鉄道旅行は見どころ満載で楽しいのだけれど、旅立ち前の下調べはひと苦労だ。今はネット情報が充実しているとはいえ、それぞれの自治体へ、事業、あるいは奈良市と京都府木津川市が共同で取り組む旧関西鉄道の一部、通称「大仏鉄道」遺構めぐりマップの作成等が参考になろう。

福井・滋賀両県にまたがる北陸本線旧線のトンネル群や現存最古の旧長浜駅舎などを、敦賀市・南越前町・長浜市が連携して発信する「記憶の旅へ」事業、あるいは奈良市と京都府木津川市が共同で取り組む旧関西鉄道の一部、通称「大仏鉄道」遺構めぐりマップの作成等が参考になろう。



辻 聡氏

レイルウェイトラベラー、日本鉄道保存協会顧問

瓦積みアーチ橋である。鳥栖駅の佇まいも捨て



熊本県山鹿市に残る九州最古の鉄橋（ドイツ・ドルトムント・ユニオン社製）

九鉄は1891（明治24）年4月、門司

の情報を一元化すれば、興味を抱く人は必ずや増えると思われる。市町村は自らの守備範囲のPRには熱心だが、もつと鉄道事業者や周辺自治体とも連携して広域的な横串をさしたらいか

③横浜都市発展記念館展示 10月末～2023年2月末

常設展示室の一角に、記念誌「鉄道の記憶」から横浜の遺産を抜粋しパネル展示。
あわせて、日本鉄道保存協会会員を紹介展示



横浜の鉄道遺産展示
頭レール展示



1号機関車模型、メーカーズプレート（複製）、双頭レール展示

鉄道開業150周年記念事業展示



私たちのまちの鉄道遺産

～横浜・神奈川を中心に～



「瑞穂橋梁」リベットと溶接を用いた初の鉄橋 写真：田中光一

開催期間：令和4年8月30日(火)～9月16日(金)

時間：午前10時～午後5時まで(月曜日休館、最終日は14時まで)

場所：横浜みなと博物館特別展示室(特別展示室のみの入場は無料)

〒220-0012 神奈川県横浜市西区みなとみらい2丁目1-1



マンサード屋根が特徴の向ヶ丘遊園駅



歴史的トンネルが並ぶ横浜貨物駅



神奈川臨海鉄道の蒸気機関車「C56139号」

- 主催／全国近代化遺産活用連絡協議会、独立行政法人日本芸術文化振興会、文化庁
- 主管／〒231-0012 神奈川県横浜市中区相生町3丁目61-405 公益社団法人横浜歴史資産調査会 常務理事 米山 淳一
TEL/FAX：045-651-1730 E-mail：yh-info@yokohama-heritage.or.jp
- 後援／神奈川県、横浜市(予定)
- 協力(部会員)／小樽市、小坂町、桐生市、安中市、京都市、若桜町、新居浜市、大牟田市、人吉市、荒尾市、NPO法人 愛岐トンネル群保存再生委員会



令和4年度日本博主催・共催型プロジェクト



鉄道開業150周年記念事業

令和4年度

全国近代化遺産活用連絡協議会 鉄道遺産部会 横浜フォーラム

鉄道遺産部会は、平成26年度(第17回)全国近代化遺産活用連絡協議会(以下「全近」とする。)若桜大会において、鉄道遺産を所有する全近会員(賛助会員、特別会員、協力会員を含む。)を対象に設立した部会です。

今年は鉄道開業150周年の記念すべき年です。平成31年には、明治5(1872)年に初めて鉄道が開業した際に、海上線路敷設のために築かれた高輪築堤跡が発見され、令和3年8月23日には異例のスピードで文化財指定の答申が出される等、鉄道遺産に係る関心は高まっています。こうした契機にわが国の鉄道遺産の保存と活用について考えます。

●シンポジウム

※基調講演：「神奈川・横浜の鉄道遺産の魅力」

小野田滋氏(鉄道総合技術研究所担当部長)

※事例報告

登壇予定：小樽市(北海道)、小坂町(秋田県)、桐生市(群馬県)、安中市(群馬県)、京都市(京都府)、新居浜市(愛媛県)、若桜町(鳥取県)、大牟田市(福岡県)、荒尾市(熊本県)、人吉市(熊本県)、NPO法人愛岐トンネル群保存再生委員会、しなの鉄道

●開催日時：令和4年9月15日(木) 13:30～(受付12:30～)

●会場：横浜みなと博物館 第1・2会議室

〒220-0012

神奈川県横浜市西区みなとみらい2丁目1-1

●定員：60人(定員になり次第×切)

●申込み期間：令和4年9月12日(月)17:00まで

●申込先：〒017-0201 秋田県鹿角郡小坂町小坂字砂森7番地1
小坂町教育委員会事務局学習振興課(担当：安田)

●申込み方法：メール・FAXのいずれかの方法でお申し込みください。

メール：Zenkin_Rail_heritage@town.kosaka.akita.jp

TEL：0186-29-2069 FAX：0186-29-4436

※新型コロナウイルス感染症の感染拡大防止対策として、入場の際に手指の消毒、マスクの着用、検温をお願いします。当日、37.5℃以上の熱があったり、体調に異変を感じたりした場合は、無理をせず参加をお控えください。

※新型コロナウイルス感染症の感染拡大による中止の判断についてまんえん防止等重点措置、緊急事態宣言が出た場合は、急遽中止とする場合があります。



写真：岡山洋一



歴史的橋梁と線路跡が目を引く第二号橋梁(汽車道)

新橋駅と横浜駅に鉄道が開業して今年で150年！
 鉄道の発展は横浜のみならず、日本の発展を支えてきました。
 自動車道は、かつて港とまちを結んでいた鉄道の記憶を今に伝える風景です。今も残る鉄道の記憶を辿ってみませんか？

【参加方法】
 ■会場 ※資料代500円
 要事前申込
 ■オンライン
 ※無料
 申込不要

※参加方法は裏面をご覧ください。
 ※新型コロナウイルスの感染拡大の状況により
 オンライン配信のみとなる可能性がございます。
 詳細はホームページをご確認ください。
<https://www.city.yokohama.jp/kurashi/machizukuri-kankyo/toshiseibi/design/44thseminar0918.html>

【概要】

日付 : 2022年9月18日(日)
 会場 : 横浜みなと博物館 第1・2会議室
 (横浜市西区みなとみらい2-1-1)
 時間 : 14:00~17:00 (開場 13:30)
 資料代 : 500円
 定員 : 60名※事前申込制・8月19日締切
 応募多数の場合は抽選

横浜みなと博物館も
 リニューアルオープン！



【プログラム】

講演1: 全国の鉄道遺産を生かしたまちづくり
 米山 淳一(公社)横浜歴史資産調査会常務理事)
 講演2: 横浜の都市と鉄道の歴史
 岡田 直(横浜都市発展記念館主任調査研究員)
 講演3: 歴史を生かしたまちづくり
 ~みなとみらい 21・象の鼻パークの整備~
 北村 圭一(元横浜市港湾局技術担当部長)
 対談: 「象の鼻パーク整備における鉄道遺産の
 保全活用」

共催: 公益社団法人横浜歴史資産調査会・横浜市都市整備局
 後援: 日本鉄道保存協会・鉄道開業150周年記念事業委員会

登壇者ご紹介



岡田 直
横浜都市発展記念館
主任調査研究員

京都大学大学院人間・環境学研究科博士課程修了。「横浜にチンチン電車が走った時代」などの企画展を担当。共著に『地図で楽しむ横浜の近代』（風媒社）、監修・編纂に『地図で読み解く沿線シリーズ』（三才ブックス）他多数。



北村 圭一
元横浜市港湾局
港湾整備部
技術担当部長

千葉大学大学院修了後、1977年横浜市入庁。造船所ドック、釜の鼻など歴史を生かした港湾跡地(パーク)整備に尽力。2012年横浜市退職後、2017年より復建調査設計(株)顧問。



米山 淳一
(公社)横浜歴史資産
調査会
常務理事

地域遺産プロデューサー。全国の地域遺産を生かしたまちづくり地域活性化プロジェクトを推進。日本鉄道保存協会事務局長。著書『みんなのシビックプライド』（朝草出版）他多数。



横浜の鉄道の記憶はどうやって生まれ、残されてきたのでしょうか？



「会場」への参加方法

(1)電子申請または(2)FAXのいずれかの方法で、必要事項を記載しお申し込みください。応募者多数の場合は、抽選となります。

■募集締め切り

2022年8月19日(金)【必着】

■参加者の決定

8月29日(月)に抽選結果を、(1)の方はeメール、(2)の方はFAXにて、当選・落選問わず返信・返送します。

(1)電子申請 下記URLか右のQRコードで申請フォームからお申し込みください。

※ tb-toshidesign@city.yokohama.jp からメールを受信できるように設定してください。

【URL】 <https://shinsei.city.yokohama.lg.jp/cu/141003/ea/residents/procedures/apply/483cda87-1ad0-4d55-949a-2a37b1d06713/start>

(2) F A X

下記申込書にご記入の上、「歴史を生かしたまちづくりセミナー受付事務局」宛にお申し込みください。

【FAX】:045-651-1730

お申込日: 年 月 日

お名前	
ご年齢	10代・20代・30代・40代・50代・60代・70代・80代以上
返信FAX番号	(電話番号)
通信欄	

【お問い合わせ】

公益社団法人 横浜歴史資産調査会 事務局
電話・FAX 045-651-1730 (月・水・金 9:00-17:00)
eメール yh-info@yokohama-heritage.or.jp

横浜市 都市整備局 都市デザイン室
電話 045-671-2023
FAX 045-664-4539 (月～金 8:30-17:15)
eメール tb-toshidesign@city.yokohama.jp