

## はじめに

東京文化財研究所が修復技術部の担当で「近代の文化遺産の保存と活用について」と題して国際シンポジウムを行なったのは平成10年のことである。このシンポジウムは文化庁が近代の文化遺産の保存と活用を大きな政策的課題とすることになることと呼応した催しであるが、東京文化財研究所がこのような会議を行なうことに目を見張った人もいたようである。しかし、これも研究所の果たすべき機能の開発として意味を持ち、時代の要請に応えることでもあったものと思う。

このシンポジウムの後、修復技術部は毎年、分野を細分化して研究会を開催し、世界の情報の提供と国内の意識や、事業の啓発に努めてきた。平成11年度には航空機について、平成12年度には木造船、平成13年度には金属船を、そして平成14、15年度に鉄道についての研究会を開催した。航空機や船舶についてはすでに報告書が出版され、中には販売を求められたものもある。鉄道は産業遺産の中でも一般の方々の人気が高い遺産であるようである。

特に、山川、田畑に彩られた自然の中を黒煙と蒸気を吐きながら疾駆する蒸気機関車は多くの人々の郷愁を誘う。いかにも鉄でつくったような形態と感触も、力強く魅力となるようである。我が国の場合、鉄道はヨーロッパの技術との対応の場であったが、物珍しいものから直ちに大量輸送の担い手として活躍、基幹産業として国家経済を支えるように発展した。技術的にも先端を走ってきた実績を持っている。その運輸体系としての鉄道はその力量の故に、地域のあるいは町の社会と経済にも多大な影響をもたらしている。鉄道がどこに敷設、どこに駅舎が建設されるのかで、その町の、そして地域の盛衰が決したのである。

鉄道は近代以来、今日もなお先端工業技術の開発と応用の場となっており、その輝かしい歴史を飾る多くの遺産にも恵まれている。しかし、鉄道を工業技術の観点からのみ理解し評価するのではなく、社会の哀歓を乗せ、哀歓をつくり出してきた“もの”と体系としての歴史的側面を大切にしながら、その保存と活用を図っていただきたいと思う。

このたびの報告書は、各国における鉄道遺産の保存の実態や技術、そして思想を伝える最もまとまった資料となっている。このような内容ある報告書となったのは、多くの専門家の協力と好意の賜である。出版に際し、改めて心から感謝申し上げる。

独立行政法人文化財研究所 東京文化財研究所所長 渡邊 明義

# 鉄道の保存と修復 I 目次

- 1 はじめに
- 2 刊行にあたって
- 4 目次

## Part.1 鉄道文化財の保存と活用

---

- 6 近代の科学・産業文化財の保存と活用 ..... 富坂 賢
- 16 日本の近代科学技術・産業遺産の保存と管理 ..... 富坂 賢
- 24 鉄道車両の修復とその保存・活用 ..... 川野邊 渉
- 30 鉄道文化財の保存 ..... 平野 直樹

## Part.2 日本の鉄道車両保存と理念

---

- 40 野外博物館の車両保存の現状と課題 ..... 佐藤 卓司
- 50 加悦SL広場の運営について ..... 須藤 洋右
- 63 大井川鉄道の鉄道保存を顧みて ..... 白井 昭
- 69 蒸気機関車の保存と維持 ..... 杉本 一正
- 79 B20形蒸気機関車の復元工事 ..... 山崎 悦男
- 86 鉄道文化遺産に果たせるボランティアの役割 ..... 笹田 昌宏

## Part.3 欧米に見る鉄道車両の保存と思想

---

- 96 ドイツ・イギリスの博物館に見る鉄道文化財の保存修復 ..... 川野邊 渉  
— ヨーク、ベルリン、ミュンヘンの3館を調査して —
- 106 鉄道車両の保存 ..... リチャード・ギボン
- 118 ヴィクトリア女王のサロンカー ..... ヘレン・アシュビイ
- 126 ベルリン・ドイツ技術博物館における鉄道遺産修復の哲学と経験 ..... アルフレッド・ゴットヴァルド
- 133 ボランティアと専門家の協力が生んだプロイセンT-3機関車の修復 ..... ヨアヒム・プロイニンガー
- 140 腐朽を管理する一ホロコースト車両の修復 ..... トーマス・A・トロザック
  
- 148 鉄道の保存に関する話
- 154 編集後記

3両が引退時期をかなり過ぎても生き残り、1960年代に蒸気機関時代の終焉を迎えるまで残存することとなったのである。

鉄道会社は常に、3両のうち2両は運転可能な状態にして、残り1両は修理中としていたので、これら3両は実質上“最新の”蒸気機関車と変わらず、1870年代の機関車であれば通常、このようなものであろうと多くの人々が考えるような劣化した状態では決してない。さらに、以前にこれらの機関車が実際に走る姿を、今日も多くの人々が記憶しているという事情もまた、1870年代に製造された機関車としては異例なことである。

3両のうち2両は生き延びて保存され、残り1両は国のコレクションに選ばれた。この機関車は、現役当時に走った地域の近くに保存され、線路上で静態展示されていたが、長い間不十分な保存状態に置かれ、それに対して私たちは持ち主に保存の努力を要請し、圧力をかけ続けてきた。私たちがそれを修理して運行したいという提案に持ち主が一切耳を貸さなかった間は、この機関車はお座

りの補修しか受けられなかった（写真5）。

その後、匿名を希望するスポンサーから興味ある提案が出された。それは、そのスポンサーが事前に当博物館の「認定機関車修復士」の一人と相談した上で、もし可能であれば修復を行なう目的で同機関車の詳細調査に資金を提供するというもので、それまでの後援の申し出とはやや異なっていた。すなわち、考古学の「発掘作業」と同じ形で調査を行なうため、作業終了後も証拠物件が損なわれずにそのまま残ることになる。

この提案とそれまでに浮かんでは消えた提案との大きな違いは、今回のスポンサーが負荷を最小にして牽引するという慎重な規制条件下でのみ、同機関車を実演展示してはどうかと提案している点にあった。

保存されている鉄道の大半は、鉄道を運行させる動力として機関車を修復しようとしているため、当然、これらの機関車に過酷な労働を期待している。しかし、今回の提案はその点で明らかに異なり、検討に値するものであった。



写真5 修復前のピーティー・ウェル・タンク機関車