

# 保存鉄道とは 技術と文化の 継承である。

鉄道の原風景がここにある。  
蒸気機関車が客車を牽いて走る。  
響き渡る汽笛の音と鋭い排気音、噴き出す白い蒸気。  
環境庁「残したい日本の音100選」にも認定された  
大井川鐵道の蒸気列車だ。  
日本における保存鉄道の歴史はここ、  
大井川鐵道から始まった。  
しかし、その保存鉄道も蒸気機関車の寿命から、  
その存続に赤信号が灯る。  
大井川本線での動態保存を手掛けた白井昭さんに、  
復活運転までの道のりと  
保存鉄道のこれからについて、お話を伺った。

文●香田朝子／撮影●織本知之



## SPECIAL INTERVIEW

大井川鐵道OB  
名古屋レールアーカイブス  
白井昭電子博物館

### 白井 昭

Akira SHIRAI

鉄道を保存するという価値

戦前の汽車の話をします。僕の蒸気機関車保存の原点です。

戦前、昭和10年ごろの東海道線は、わが国で初めて3シリンダを本格採用した蒸気機関車「C53」が花形で、当時「地上で最も早い乗り物」と言われていました。客車も、東北線なんかは真っ黒の木造客車ばかりだったのが、東海道線には鋼製のチョコレート色の客車が走っていた。僕は東海道筋に住んでいましたから、田舎の汽車とは違々と、誇らしく自慢に思ったものです。

もう一つ、「B6」という機関車があります。昔は、入れ換えといって、到着した貨物列車から貨車を切り離して仕分けする作業があった。この入れ換え作業をドイツ製のB6と呼ばれる2400形がやるんです。C53に比べれば格段に小さいんだが、大きな機関車が引っ張ってきいた貨物列車を次々ばらしていき、その力強さ。C53の速さとB6の力。それが、僕の蒸気機関車保存の原点です。

**昭** 昭和20年4月、蒸気機関車のボイラーを勉強したいと名古屋高等工業学校（現在の名古屋工業大学）機械科に進学。学んだボイラーの知識と技術が、やがて名鉄の博物館明治村や大井川鐵道での蒸気機関車保存につながった。

保存鉄道の最初の関わりは、いまでも明治村に動態保存されている12号機関車です。昭和30年ごろ、名鉄の12号機関車

を廃車解体するという話が伝わり、何とか残せないかと土川社長に保存の陳情書を出しました。ありがたいことに土川社長は「分かっている。心配しなくていい」と言ってくれた。明治村の建設計画が正式に決定すると同時に、12号の明治村での保存が決まりました。

保存の大きな原動力となったのは、戦後まもなくから始まった海外の鉄道愛好家との交流です。イギリスやオーストラリアでは昔の鉄道をそのままの状態です「保存鉄道」という新しい取り組みが生まれていた。保存するということは、そういう古い鉄道文化財に対して価値観を持つということなんです。やっぱり日本は遅れている。日本でもやらなくてはいけない。保存をやるという決意が生まれていました。

大井川鐵道での蒸気機関車動態保存

**昭** 昭和45年、岐阜県の大垣で、1両の古い蒸気機関車が廃車されようとしていた。明治25年製造のイギリス車、あの「B6」だ。持ち主の西濃鐵道は、引き取り手が見つからなければ廃車解体するという。大井川鐵道の役員会に諮り、B6を買い取ることが決まった。

整備の後、千頭一川根両国駅間で短距離の保存運転を始めました。そうすると面白いもので「大井川鐵道が蒸気機関車を動態保存するらしい」という話が広がって、小型の蒸気機関車——ドイツのコツベル社製1275号やクラウス17号な

## 特集：SL運行による鉄道と地域の再生

【大井川鐵道のSL運行と地域の活力創造】

どが自然と集まってきた。

当時の大井川鐵道には、蒸気機関車の経験者が多く、蒸機の運転はお手のものでした。また、これらの機関車の復活整備でボイラーの修繕もやらざるを得なくなって、大井川鐵道のノウハウがだんだん積み重なっていった。大井川鐵道の保存運転の初めの初めです。

昭和46年、僕は、蒸気の保存鐵道を勉強するため、ヨーロッパをめぐる旅に出ました。イギリスでは保存鐵道の運営は多くは基本的に寄付でまかなわれ、ボランティアが仕事をしている。そのころ、ドイツでは世界的に有名な01、52型が走り、往時のままの3軸客車等も使われていました。機関車だけではなく、客車も機関車の年代に合わせてそろえてある。古いものを大切に。保存のための技術だけではなく、市民が中心になって歴史的価値のあるものを残すナショナルトラストを学んだことが、僕の大きな財産になりました。

スイスにも行きました。スイスの蒸気の観光鐵道は私鉄です。ボランテアではありません。蒸気を残すにもいろいろなレパートリーがあることを勉強して帰ってきました。

**蒸**気機関車の本線運転の研究が始まった。大井川鐵道には「大井川本線で蒸気列車の運転」を望む声が殺到していた。しかし、B6などの小さな機関車では力が足りない。客車を牽いて一往復約80kmを走行するには、状態のいい中型機関車、それと整備する体制が必要だ。

まず、収支の見通しです。作りましたが、全然自信がない。何年続くか、それも分からない。無茶は承知で、蒸気列車の定期運転を決定し、そのための準備を開始しました。

機関車は、国鉄から廃車したばかりのC11型227号を調達しました。しかし、実際に運転となると、問題は山ほどある。

一番の懸念は、蒸気機関車の心臓部、ボイラーの保守管理です。昔はどんな小さな町にもあったボイラー屋が姿を消し、ボイラーに関するさまざまな技術が急速に失われつつあった。これはなかなか大変なことでしたが、幸い、特殊鋼でできたボイラーの重要な部品「煙管」自体は国内生産が続けられており、優良ボイラー屋を確保して外注すれば、何とかボイラーを維持できることが分かりました。

次に、石炭です。蒸気機関車の燃料というマーケットがなくなり、品質のいいものを手に入れるのが難しくなっていました。金谷は市街地なので、煤煙を出さない、熱効率の高い石炭がほしい。苦心の末、オーストラリア産とベトナム産の石炭をブレンドした豆炭を手配することができました。他にも足回りの可動部に注油や車輪の空回り防止の砂、釜の火つけに必要な木

材の調達、ボイラーの水の処理の仕方など、準備を進めていきました。

また、保存鐵道であるからには、蒸気機関車の技術も保存しなければなりません。機関車の定期検査はどこでやるか。これについては、できることとできないこと、外注併用で鍛冶場がある自社で行い、技術を高めながら、できる限り継承していくことに決めました。

そして最後に、要員です。要員については「好きな仕事ができるなら」と、国鉄から移ってきた職員が助けてくれました。機関車に慣れているとは言っても大井川鐵道は小さなローカル鐵道ですから、国鉄OBの存在は心強くありがたいものでした。

こうして1年の準備期間の後、本線の保存運転が始まりました。昭和51年7月9日、C11型227号が3両の客車を牽いて、営業運転を開始したのです。

昔のままに、いまを走る

それから37年が経過し、いまなお蒸気機関車が存続し続けている。

毎日運転だから、毎日、同じ時刻に汽笛が響く。昼の汽車の汽笛が聞こえたら「昼めしに行こう」という地域の暮らし、住民の走行する汽車に手を振る乗客へのもてなしの気持ち。非常にうれしいことです。

また、昭和53年にスイスのブリエンツ・



C10形は昭和5年製造の蒸気機関車。全国でただ1両だけ残る貴重な蒸気機関車だ

ロートホルン鉄道と姉妹鉄道になったのが縁で、島田市とスイス・ブリントツ町が姉妹都市になっており、最近では頻繁に行き来しています。昭和61年には台湾の阿里山鉄道とも姉妹鉄道関係を結んでいて、現在、台湾・嘉義市と島田市が姉妹都市化に向けて交流を進めている。蒸気機関車を始めた僕にとってこれもまた、大きな喜びです。

後は、いつまで走り続けることができるのか、ということでしょうか。

## 限界

界のない車両はない。蒸気機関車の保存に、大きな問題として立ち回ってきたのがボイラーの寿命だ。煙管など内部の部品は交換すればそれで済む。しかしボイラー本体はそうはいかない。いつか限界はやってくる。

日本国内では、蒸気機関車の動態保存にあたって、ボイラーを新造した例はほとんどありません。例外は、明治村の12号機で、これは僕がアドバイスして、昭和60年にボイラーを新造して載せ替えている。JRなどで復活している蒸気機関車も、ボイラーは修理にとどまっています。

各地に静態保存中の機関車の中から、状態のいいボイラーを探し出し、修理して使うのは困難になりつつある。

じゃあ、日本でボイラーを新造するのは難しいのかというと、僕はそんなことはないと思う。国のボイラー規則が変わっている、それに合った設計図を起さなければならぬが、ボイラーの

新造はできる。ただし、いくらかかるのか、巨額なことは間違いないが、正確なところは分からない。やってみなければ分からないということです。

もう一つ、日本の保存鉄道は、イギリスのようにボランティアが主体となって動態保存しているのではなく、鉄道会社が営利事業としてやっている。会社が成り立つことが先決です。ボイラーの新造にかかる費用は、一企業が投資できる金額を超えている。だから僕に言わせると、将来は暗い。しかし、将来は誰にも分からないことなので「分かりません」と答えておく。

## イ

ギリスでは鉄道愛好家たちが17年の歳月をかけて募金を行い、2008年、第二次世界大戦後に活躍した蒸気機関車「トルネード」をまるごと1両新造した。製造費は当時の円換算で4億円。ボイラーはドイツの専門会社でつくっている。09年初めから客車列車の高速機関車として運行を開始している。

トルネードは、60年前の設計図通りの、全くの新造です。計画に当たって、国もお金を出すと云ったが、ボランティアは「国に関与されるのはいやだ。自分たちでつくる」と言って、4億円の新造費を17年かけて集めた。最初から最後まで、資金と技術の難問を全部自分たちで解決して完成させたんだね。それが筋だなんて思いますね。日本の蒸気列車の多くは保存鉄道ではない、観光鉄道です。

イギリスには100カ所近い保存鉄道



## 特集：SL運行による鉄道と地域の再生

[大井川鐵道のSL運行と地域の活力創造]

があります。しかし、それだつてだんだん年老いてへばつていく。新造しておけばこれから100年は持つだろう、復元して保存しようということでは。

それに、この機関車の発車式は、皇太子殿下が主催しました。「蒸気機関車はイギリスが発祥の地である」という誇りを、国が持っている。国を挙げての祝いです。

これがもし日本だったらどうでしょう。4億円も集められるでしょうか。

### 日本の保存鉄道は誰が守るのか

僕の見解は、目標年次を2100年において、それまでに日本の蒸気機関車をどうするのか、考えてみてはどうかという事です。

産業考古学という学問分野があります。明治期以降の近代を形づくるのに大きな役割を果たした建物、機械や道具産業、鉄道車両などの歴史的な意義を明らかにしようというもので、その現物の保存も求められている。

産業考古学の視点で見れば、蒸気機関車もその技術も、保存すべきものです。それは、一企業のものではない。日本の技術であり、日本の文化です。

日本の蒸気機関車、技術を残すのか、残さないのか。守るのか、守らないのか。国民の選択、国民のコンセンサスが必要だ。その上で、どういう形で残していくのか、どう守っていくのかを決める。

**国**民のコンセンサスを得た上で残すべきもの。それは保存鉄道だけではな

い。赤字に苦しむローカル鉄道も同じと考える。

もう一つ、ローカル鉄道が存在する、保存鉄道が存在する、それに加えてLRTが増えていく。そういう社会は、成熟度が非常に高い社会であるという見方があります。

赤字を出しながらもローカル鉄道として存続していること自体、社会の成熟度の一つの度合いになる。大井川鐵道などはその典型的な例でしょう。普通に考えれば止めてしまえばいい。しかしこれを止めてしまうのは、後進国なんです。やっぱり鉄道があった方が住民も便利だし、観光客も喜ぶ。社会の役に立っている。

日本はいずれも未成熟で、中国はもっと遅れている。ヨーロッパの国など社会的にレベルが高い国は、皆の役に立つものは残しています。何億も投資して、鉄道もケーブルカーも水車もそろえている。社会資本の充実です。

僕は85歳になるんですが、年とともに、見方や考え方が変わっていくということを感じています。特に世界史、あるいは考古学。元は同じなんですが、60歳の時と80歳の時とは受け止め方が違っている。変わっていくこと自体が不思議なんです。けどね。とにかく10年経てば変わって、また10年経てば変わる。

2100年までの間に、社会がどういふふうに変化していくのか。本質を貫く議論は起こるのか、起こらないのか。未来は誰にも分からない。これが、僕が出した結論です。

### 白井 昭 (しらい あきら)

昭和23年、名古屋鉄道株式会社に入社。鉄道技術者として、名鉄7000形「パノラマカー」、羽田モノレール100系の開発・設計に携わる。昭和44年、大井川鐵道に移籍。大井川鐵道で、日本の保存鉄道の先駆けとなる蒸気機関車の動態保存を開始した。現在は、アメリカの技術が移入して発展した日本の電気鉄道の技術に的を絞った「電鉄技術史」をまとめている。

<書籍紹介>

鉄道技術者 白井 昭  
パノラマカーから大井川鐵道SL保存へ  
高瀬文人 著 (平凡社)

85歳にして現役。鉄道技術者・経営者・歴史家の三つの「顔」をもち、鉄道の楽しさをいまなお追い求める。日本に保存鉄道の文化を誕生させた白井昭の全貌をあますところなく描く。

