

関西 KANSAI
近代化遺産
Heritage of Industrial Modernization
紀行 [第3回]
Junichi Shimomura



昔とほとんど変わらぬ車庫全景。引き込み線の何本かは途中で切れている

■ 1世紀に渡って日本の鉄道輸送を支えた蒸気機関車を保存——

機関車は、くるくる回る——梅小路蒸気機関車館

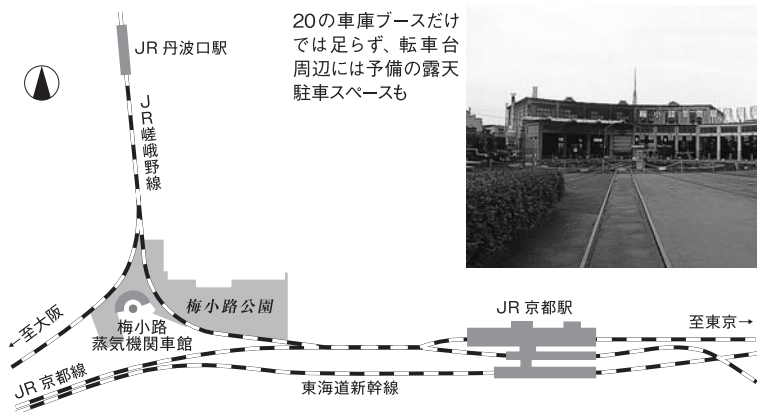
写真・文 下村 純一

■ 梅小路蒸気機関車館 (うめこうじじょうききかんしゃかん)

日本の鉄道開業100周年を記念して1972年に開設した、京都市下京区にある国内唯一の蒸気機関車専門の博物館。旧梅小路機関区の扇形庫及び転車台を活用した「蒸気機関車展示館」と旧二条駅舎を移築・復元した「資料展示館」で構成されている。扇形庫は、1914年に建設された鉄筋コンクリート製で、1915年に完成した5t電動天井クレーン、引き込み線を含めて2004年12月10日に国の重要文化財に指定されている。現在も車両基地としての機能を有し、営業線とも接続されている。なお扇形庫には、大正から昭和にかけて製造された国産蒸気機関車16形式18両が収容・展示されている(動態保存機は7形式7両のみ)。また、館内の線路では、館内展示用の動態保存機の牽引による「SLスチーム号」の運転もしており、大人気。

下村 純一 (しもむら・じゅんいち)

写真家、早稲田大学・武蔵野美術大学講師。1952年東京生まれ。早稲田大学第一文学部で美術史を学んだ後、フリーの写真家となり、ヨーロッパの近代建築の取材、評論活動などをはじめ。主な著書は、『織りなされた壁』(グラフィック社)、『不思議な建築』(講談社現代新書)、『アール・ヌーヴォーの邸宅』(小学館)、『銭湯からカウティまで』(クレオ)、『感性のモダニズム』(学芸出版社)など。



20の車庫ブースだけでは
 ならず、転車台
 周辺には予備の露天
 駐車スペースも



昼の作業には欠かせないスカイライト。当時、夜間作業の照明はどうだったのだろうか

仕事柄、地方へよく出かける。車は使わないので移動は鉄道である。単線で1〜2両という典型的なローカル線に乗ると、必ず出会う人たちがいる。カメラマンベストにカメラバック、三脚の袋を担いだ、そう、いわゆる「鉄チャン」たちだ。鉄道ファンを、愛らしさを込めて鉄チャンと呼ぶことを好ましく思う。自分も小さい頃は鉄道模型に夢中になり、遠足ではトンネルに入ると煙で咳き込む蒸気機関車にも乗った。

その鉄チャンたちの聖地が、大正3年に蒸気機関車の専用車庫としてつくられた梅小路機関車庫である。JR京都駅にほど近く、現在は、蒸気機関車の一部を動態保存という形で残し、公開もしているミュージアムになっている。

新幹線の車窓からチラッと見るだけだったその梅小路に、初めて立ち入った。機関車を乗せて回転させる転車台を多数の鉄路（線路と言ったのでは何だか軽くてもの足りない）がグルリと取り囲んでいる。車庫の数は20である。だが、露天の予備スペースもあり。本線からの引き込み線も加えると40を超える鉄路が、巨大な花を描く様は壮観の一言に尽きる。蒸気機関車全盛の頃、この転車台は休む間もなく回り続けていたことだろう。

一方、20のブースを備えた車庫は、当時の鉄道院に在席していた建築家・渡辺節による扇状スタイル車庫の先駆例で、日本ではごく初期の鉄筋コンクリート建造物である。ズドンと抜けた内部の入口天井に、扁平な巨大ロートが逆さに何本も下がっている。まるでオブリエのような面白い姿に、すかさずカメラを向ける。排煙装置だというのが、同じ鉄路上の奥の天井に、穴だけが残っていることに気づいた。





車庫天井から下がる排煙装置の圧倒的存在感。強制換気が否かは不明



深さ約70cmの溝は、車体下面の点検用。もぐっての作業は大変だ

学芸員の人に尋ねてみると、昔は収容機関車の前・後ろを気にしては仕事にならず、どンドン点検しては送り出すために、奥にも同じ排煙の巨大ロートがあったという。
 そんな発見を楽しみながら車庫を撮っていたら、外の転車台に職員が集まりだした。どうやら動かすらしいと、ゾクゾクしながらカメラを構えて待つこと10分。操作ボックスに人が入り、転車台をグルリと回して固定した。やってきたのはディーゼル機関車だったが、それがピタリと台に乗ると、再び回り始めた。往事の忙しく、かつ難しい一連の作業を彷彿させる、こうした動態保存あつてこそ近代化遺産なのだと改めて思った。

シャッタースピード1秒で撮った転車の実演。かなりの速さで機関車は回る

車庫、転車台そして引き込み線が見事に1本の鉄路につながった



鉄路を固定するレバーは手動だ。転車台は今では電動だが、かつては人力だったという