

岡山県における蒸気機関車庫の歴史と 津山蒸気機関車庫の現状

小西 伸彦

A report about the history of steam locomotive yards in Okayama Prefecture and present condition of the Tsuyama fun-shaped steam locomotive shed.

Nobuhiko KONISHI

Abstract

Most popular engine shed for steam locomotives in Japan is fun-shaped one. Since the end of Meiji Era, many fun-shaped steam locomotive sheds have been built around this country. As the railway transportation became more prosperous, more and more enormous steam locomotive sheds have been constructed near big stations. But as steam locomotives became less useful, most of ones were destroyed. Now less than twenty steam locomotive sheds remain between Hokkaido and Kyushu. In Tsuyama, Okayama Prefecture, the most popular fun-shaped steam locomotive shed remains in nearly perfect appearance. This report is about the history of steam locomotive yards in Okayama Prefecture and present condition of Tsuyama fun-shaped steam locomotive shed. For industrial archaeological research workers as well as railway ones, Tsuyama steam locomotive shed is not only a very important studying material but also a great railway heritage.

Key words : industrial archaeology, industrial heritage, railway heritage, steam locomotive shed, turntable
キーワード : 産業考古学、産業遺産、鉄道遺産、蒸気機関車庫、転車台

1. はじめに

1976(昭和51)年3月、国鉄から蒸気機関車が全廃された。蒸気機関車庫は、鉄道の発展とともに興味深い歴史を刻んだが、無煙化に伴って全国から次々とその姿を消していった。現在、全国的に知られている蒸気機関車庫は北海道の手宮と梅小路で、どちらも重要文化財¹である。また、天竜二俣駅の機関車庫は登録有形文化財²である。これらの機関車庫は、扇形蒸気機関車庫と呼ばれ、機関車を方向転換する転車台を、扇形車庫が取り巻く構造である。わが国に建設された蒸気機関車庫は、扇形と、矩形

と呼ばれる長方形のものだが、いずれも残存数は少ない。岡山県津山市には、1936(昭和11)年に建設された扇形機関車庫が残り、『岡山県の近代化遺産』³にも取りあげられている。津山蒸気機関車庫は、蒸気機関車現役時代の姿をよく留める貴重な鉄道遺産である。大分県の豊後森蒸気機関車庫は、市民の間で保存活動が起こり、登録有形文化財の指定に向けて活動が続けられている。津山は豊後森よりも保存状態がよく、転車台は現役で使用されている。

蒸気機関車時代の鉄道遺産は、近代化遺産の中でも特に重要な位置を占める。しかし、われ

われ日本人は、鉄道開通からわずか130余年の間に、わが国の近代化を支えた産業遺産を惜しげもなく失ってきた。それらは、ほんの二世代前、三世代前の歴史である。1996（平成8）年10月1日に文化財保護法が改定され、登録有形文化財制度が導入されて以来、近代化遺産の見直しが全国規模で広がったものの、その調査・保存・活用の足取りは、イギリスやアメリカ、ドイツに比べて、まだ大きく遅れている。

本稿は、「津山町並保存研究会」が完成した『JR津山機関車実測調査』をもとに、筆者の調査を加えた、津山蒸気機関車庫の歴史と現状の報告である。また、岡山県内の、日本国有鉄道に関する蒸気機関車庫の調査報告も併せて行うものである。

2. 蒸気機関車庫

（1）蒸気機関車庫の歴史

鉄道発祥の地はイギリスである。世界最初の鉄道は、1825（文政8）年、ストックトン～ダージリン間約40kmに開通している。一方、わが国初の鉄道は、新橋～横浜間に、1872（明治5）年9月12日開通した。翌9月13日からの営業運転では、23.8kmの区間を、一日9往復の列車が35分で結んでいる⁴。使用された蒸気機関車は、ヴァルカン・ファンドリー社（Vulcan Foundry Co. Ltd.）が製造した150形機関車で、「1号機関車」と呼ばれた。「1号機関車」は現在、重要文化財として交通博物館⁵に保存展示されている。

日本の鉄道は、新橋～横浜間をはじめとする本州がイギリス、北海道がアメリカ、九州がドイツの技術で敷設された。しかし、新橋と横浜の初代駅舎本屋を設計したのは、アメリカ人建築家R.P.ブリジェンス（R.P.Bridgens）⁶だった。わが国初の蒸気機関車庫は、1871（明治4）年5月21日に着工し、8月8日竣工した木造矩形の横浜機関庫だった。つづいて、1871年11月26日に起工し、翌年7月30日完成した新橋機関庫は、転車台を中央に置く、木造扇形6線

構造であった。いずれも、傭外国人技師の指導により、日本人技術者が掛官員として建設に携わった。新橋に扇形蒸気機関車庫が造られた理由は、横浜よりも機関車収容台数が多かったことと、敷地に限りがあったことが想定される。初代・新橋機関車庫は「扇面形」と呼ばれた⁷。1874（明治7）年5月11日に開通した、大阪～神戸間32.7kmの鉄道では、蒸気機関車庫を「汽車蔵」、転車台を「トロンテーフ」と呼んだ⁸。明治時代の蒸気機関車庫は、矩形中心で、その主な建築材料は木、煉瓦、石だった。種山石工⁹が石橋を残した九州では、鹿児島蒸気機関庫のように、石で築かれたものもあった。わが国に残る最古の扇形蒸気機関車庫は、煉瓦造の手宮蒸気機関車庫である。

明治政府の近代産業育成政策は、明治10年代後半からその成果を出し始めた。政府による殖産興業の推進は、重工業の発展、工業技術の国産化を助長し、造船や軍需産業の基盤を確立させた。産業の進展には、流通基盤の整備が必要で、地域の経営者たちは、当然のように、鉄道の持つ大量・高速・安全輸送力に注目した。こうして、1886（明治19）年から1889（明治22）年の、第一期鉄道建設ブームが起こったのである。

1889年7月、官設東海道線東京～神戸間が全通した。1883（明治16）年7月の上野～熊谷間開通を皮切りに、私設日本鉄道が敷設を開始したが、開通区間はどこも、きわめて優秀な営業成績を上げることとなった。この成功が、各地に鉄道企業熱を巻き起こし、私設鉄道創立ブームを招くことになったのである。明治政府は、鉄道の官設にこだわったが、廃藩置県、台湾征討、佐賀の乱、西南戦争などの過大な支出が、鉄道敷設に大きな障害となっていた。そこで、1892（明治25）年6月21日、「鉄道敷設法」¹⁰を公布し、鉄道網の全国展開に乗り出したのである。政府が敷設区間を設定し、民間鉄道会社に敷設免許を下付する法律の施行である。これは、各地に起こる鉄道敷設運動に対応しながら

も、鉄道計画の主導権を握る目的であった。そうして、新橋～横浜間開業から30年で、鉄道敷設距離は、官設鉄道2,560km、私設鉄道5,230 kmに拡大した¹¹。

明治政府は、日清・日露戦争を教訓に、鉄道の軍事利用の拡大を図るため、1906（明治39）年3月31日、「鉄道国有法」を公布し、私設鉄道の国有化を開始した。その鉄道を管轄する官庁は、内閣鐵道院、鐵道省へと変遷し、国の鐵道管理組織は巨大化していった。鉄道敷設距離の伸長、輸送力の増大と共に、軌道（ゲージ）の拡幅が議論され、機関車の国産化が本格化した。機関車の大型化と量産化は、機関車庫の大型化を促進した。扇形蒸気機関車庫の新設、矩形から扇形への建て替えは、こうして進んだのである。1903（明治36）年に落成した姫路第二機関庫は、15線構造扇形煉瓦造で、1906（明治39）年11月に竣工した鳥栖蒸気機関庫は、26線構造扇形煉瓦造となった。鳥栖や青森、名古屋、稲沢、小郡（現在の新山口）などには、2棟の扇形蒸気機関車庫が建設された。鉄道建設材料が、木、石、煉瓦からコンクリートに変わるの、明治時代後期である。1911（明治44）年に完成した国府津機関車庫以降、扇形蒸気機関車庫はコンクリート造になっていく。鐵道省は、1924（大正13）年頃から、扇形蒸気機関車庫の設計標準化作業を始め、1932（昭和7）年1月、『扇形機関車庫設計標準図』¹²を完成させた。

（2）蒸気機関車庫の定義

1908（明治41）年12月5日に発足した内閣鐵道院は、鉄道が大量輸送時代を迎えた1920（大正9）年5月15日に、鐵道省に昇格した。鐵道時報局が、1916（大正5）年12月15日に発行した『鐵道停車場 中編』は、機関車庫を中心とした運転設備関係の詳細を著している。

機関車庫（Engine Shed, Engine House）は、規定の運轉を終り、次に運轉するまで休止する機関車及未だ服務中なれど、一時可なり長時間に互り休止する機関車を、休

止時間中、天候の作用を避け、又其の間に、各部を掃除し、次回の勤務を充分に行ひ得る準備をなさしむる爲め、入庫せしむる目的にて建設せらるるものである。

と蒸気機関車庫の役割をこう位置づけ、庫内の軌道中心間距離、門路・内部の幅・高さ、灰坑などの寸法を示している。蒸気機関車駐在中の作業や洗淨、点検・検査、小規模な修理や改造は車庫内で行うこと、カマの消火、灰箱や煙筒中の灰の排除作業などは庫外灰坑で行うこと、庫内灰坑の用途は点検中心とすることなどを述べている。蒸気機関車庫を建設する場所は、

停車場の規模、配線の模様及地形の關係等に應じて定むべきものにて、一般に論じ難いが、小停車場にては、成るべく列車停留線に近く設け、大停車場にては、其の連絡さへ能く出来れば、停留線から離れたる場所に設くれば良い。

とし、その規模は、

同時に入庫せしむべき休止機関車の數から定められる、然るに、同時に休止する機関車の數は、列車運轉時刻表から算出することができる、若し線路上に夜行列車が運轉せざるときは、機関車庫所屬の全機関車を入庫せしめなければならぬ筈なれど、夫れにては、餘り規模が大きくなる故、所屬機関車總數の四分の三位の機関車を入庫せしめ得る設備となすことが一般である、米國鐵道に於ける或論者は、機関車庫所屬機関車總數の二割五分の機関車を入庫せしめ得るものを造れば、最も適當であると主張する。

と論じている。

（3）蒸気機関車庫の形状

『鐵道停車場 中編』には、3種類の蒸気機関車庫が紹介されている。

長方形機関車庫（Rectangular Engine Shed）

矩形機関車庫。長方形の外壁を持ち、内部の線路も並行に敷設する。所屬機関車數が少ない場合の適例で、建設費も比較的小さい。通

常、3線構造までにとどめ、機関車収容数は12輛が上限である。長方形機関車庫は、初代・横浜機関車庫から明治時代の主流となった。ドイツのシュレジセン機関庫とエルストフェルド機関庫は、共に、庫内に遷車台を持つ、わが国には例のない大規模機関車庫である。遷車台は、並行に敷設された線路に対して、機関車や貨車、客車などを垂直方向に移動させる装置である。福岡県の田川市石炭・歴史博物館にある三井田川鉱業所ジオラマに、炭車用遷車台を見ることができる。

圓形機関車庫 (Round Shed, Round house)

アメリカ合衆国メリーランド州、ボルチモア & オハイオ鉄道博物館に保存されているのがこのタイプ。中央の転車台から、360度放射線状に蒸気機関車を取り囲む構造である。機関車庫に出入する線路は、2方向に設けられている。アメリカ合衆国ペンシルヴァニア鉄道の東アルトナ、シカゴ北西鉄道のグリントン、ロンドンのバッチングトンの3例が紹介されているが、わが国に円形機関車庫は造られていない。

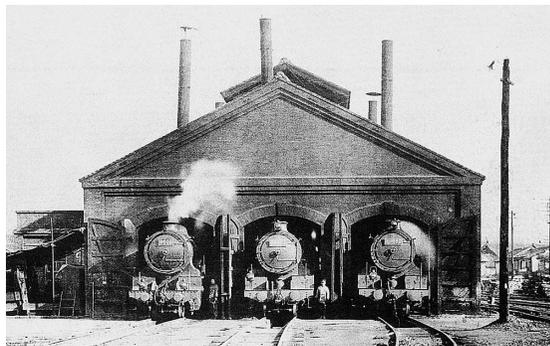
扇形機関車庫 (Fun Shape Engine Shed)

詳細は後述するが、ドイツ・バイエルンのトロイヒトリンゲン、オーストリア国有鉄道、大分、直江津、梅小路、広島、奈良、木曾福島、横浜の実例が紹介されている。

3. 岡山県の鉄道と蒸気機関車庫

蒸気機関車庫は、時代と共に、機関車庫、機関庫、機関区と名称を変えた。「機関区」の名称は、1936(昭和11)年9月1日の鉄道局の部制導入¹³から使用されている。

岡山県の鉄道の歴史は、1890(明治23)年12月1日の山陽鐵道神戸～三石間の開通に始まる。山陽鐵道岡山駅の開業は、1891年3月18日で、その後、4月25日倉敷駅、7月14日笠岡駅、1894(明治27)年6月10日広島駅、1901(明治34)年5月27日馬関(現在の下関)と、開業が続いた。



【写真1】1921年の山陽鐵道岡山機関車庫
山陽新聞社提供

岡山県内に建設された蒸気機関車庫を、年代順に見ていくと、まず、1891(明治24)年、現在のJR岡山駅北付近に、越屋根3線構造の煉瓦造矩形蒸気機関車庫が建てられた。[写真1]。

岡山機関車庫は、1921(大正10)年岡山市西島田島田に移転し、17線路構造扇型コンクリート造となった¹⁴。転車台は、国内最大の24m下路式が設置された。岡山機関区は、1956(昭和31)年からしばらくの間、その規模や職員数で、全国180機関区の中“日本一の動力車区”であった¹⁵。しかし、現在、扇型蒸気機関車庫、転車台、転車台から放射線状に配置された線路などは全て撤去されている。

1898(明治31)年12月21日、中国鐵道津山線(または中国線)が営業を開始した。山陽新報は、開業当時の岡山停車場¹⁶の様子を、「岡山市驛 同停車場は當市萬町にあり其建坪七十二坪外に百三十三坪の機關車庫百六十七坪の客車庫四十八坪の貨車庫六十五坪の驛員舎各一ヶ所あり¹⁷」と報じている。岡山市駅に新設された蒸気機関車庫は扉付きだった¹⁸。また、津山駅(現在の津山口駅)にも蒸気機関車庫が建設されたが、初代・津山蒸気機関車庫は今後の調査が必要である。

中国鐵道は、1899(明治32)年3月、吉備鐵道を買収し、1904(明治37)年11月15日、吉備線岡山～湛井間21.7kmを開通させた¹⁹。吉備線の開通から、中國鐵道は山陽鐵道岡山駅に乗

り入れ、岡山市駅を荷物取扱所とした。湛井駅にも蒸気機関車庫と転車台が設置されたが、この蒸気機関車庫には火災の歴史がある²⁰。湛井駅は、伯備南線倉敷～宍粟（現在の豪漢）間の敷設に伴い、1925（大正14）年8月7日に廃止された。総社（現在の東総社）～湛井は、総社～西総社（現在の総社）に変更され、西総社駅で伯備南線に連絡した。



【写真2】中国鐵道岡山機関車庫
山陽新聞社提供

中国鐵道西総社駅にも、機関車駐在庫と転車台が設けられた。『昭和期鐵道史資料』²¹の記録から、西総社駅の転車台は、1947（昭和22）年に廃止されたと思われる。吉備線で運行された蒸気機関車は、1971（昭和46）年の無煙化まで、津山機関区所属のタンク機関車だった²²。



【写真3】岡山機関庫津山分庫
津山・江見写真館撮影・提供

1907（明治40）年、宇野線宇野駅にも蒸気機関車庫が新設された²³。『昭和期鐵道史資料』に残された宇野駐在所²⁴の記録は、1941（昭和16）年までで、1945（昭和20）年にはなくなっている。

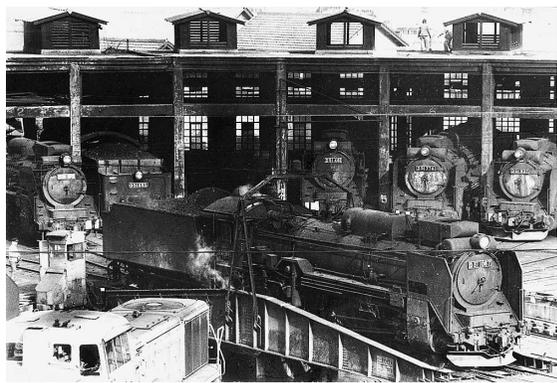


【写真4】現役時代の津山蒸気機関車庫
津山・江見写真館撮影・提供

1923（大正12）年8月21日、作備線津山口～美作追分間が開通した。この時、越屋根矩形の岡山機関庫津山分庫が完成し、翌年、津山機関庫となった²⁵。

現在、岡山県内に唯一残存する蒸気機関車庫は、1936（昭和11）年4月8日の、姫新線開通に併せて新設されたものである。

伯備線は山陰山陽連絡鐵道西方線にあたる。伯備南線倉敷～伯耆大山間が全通した1928（昭和3）年10月25日、新見駅に扇型コンクリート



【写真5】無煙化直前の新見蒸気機関車庫
1972年10月撮影

造7線構造の蒸気機関車庫が新設された。1938（昭和13）年には、残り7線が増築され14線構造となった。新見機関区の最盛期は1966（昭和41）年で、蒸気機関車38輛、職員約400人を擁した。しかし、1973（昭和48）年3月31日の岡山鉄道管理局無煙化完了に伴い、新見機関区も蒸気機関車関連業務を終えた。蒸気機関車庫は、1980（昭和55）年7月に解体・撤去された。

4. 津山蒸気機関車庫

（1）山陰山陽連絡鉄道敷設運動

明治時代中期になると、山陰山陽連絡鉄道の建設機運が高揚した。「鉄道敷設法」第2条に記された、山陰及び山陽連絡の予定3路線のうち、岡山県に関係するものは、「兵庫県下姫路近傍ヨリ鳥取県下鳥取ニ至ル鉄道又ハ岡山県下岡山ヨリ津山ヲ経テ鳥取県下米子及境ニ至ル鉄道若ハ岡山県下倉敷又ハ玉島ヨリ鳥取県下境ニ至ル鉄道」²⁶であった。姫路・龍野から鳥取に至る東方線、和気・岡山から津山を経由し境に至る中央線、倉敷・玉島から新見を経由し境に至る西方線、以上3路線の敷設運動が本格化したのである。中央線には、奥津から倉吉を経由する案、勝山、湯原、倉吉を経由する案が加わり、誘致合戦は一層白熱した。

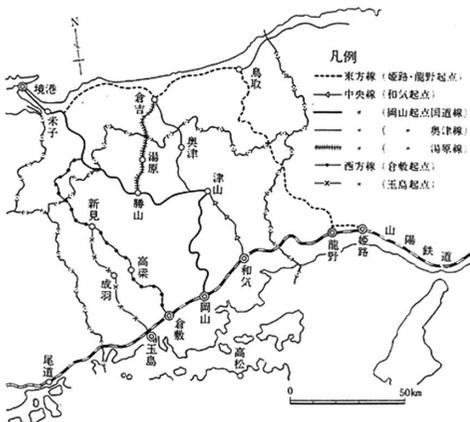
そもそも、山陰山陽連絡鉄道の計画は、1887

（明治20）年9月、鳥根・鳥取両県会議員が、岡山～境間に鉄道を敷設して、山陽鐵道と連絡させる案を提唱したことに端を発する²⁸。起点となる6候補地は、それぞれ独自の優位性を主張したが、明治政府の鉄道会議は、1893（明治26）年3月1日、経済的優位性から、東方線の敷設を決定した。政府の敷設計画から外れた岡山県内では、1894（明治27）年に、岡山鐵道期成会と津山鐵道期成会を統一し、官線敷設誘致型から私設敷設に方向を転換した上での、ルート一本化に向けた意見集約が図られた。その結果、岡山から津山、勝山、根雨、米子を経由して境に至るルートが採択された。杉山岩三郎ら岡山の事業家と、河原信可、名越愛助ら大坂の実業家や資本家436名が発起人となり、資本金500万円の中国鐵道が発足した²⁹。敷設免許状の下付は、1896（明治29）年4月30日だった。当時の鉄道会社は、一般に、三菱や藤田組など、いわゆる鉄道ブルジョアが、株式の大半を所有した。山陽鐵道も同様の株主構成だった。しかし、中国鐵道は、鉄道敷設運動に携わった地方の小株主が多数参加するという特異な株主構成であった。株主は、ひとりあたり平均79の株式を所有し、100株未満の株主割合は65%を占めた。また、岡山県内の株主数381は、全体の87%にあたり、全株式の62%を占めるものだった³⁰。

（2）中国鐵道の歴史

中国鐵道津山線56.2kmは、わが国で40番目、中国地方では山陽鐵道について2番目の私設鐵道として、1898（明治31）年12月21日に開通した。開業当時、一日4往復の列車が、片道2時間30分で運行された。片道運賃は53銭で、当時の米約3升5合に値した³¹。中国鐵道の開通後、鐵道と競合する人力車や吉井川、旭川の高瀬舟水運はその歴史を終えることとなった。

1911（明治44）年5月1日、吉備線稻荷（現在の備中高松）駅から稻荷山駅に至る、軌道幅762mm、営業距離2.5kmの稻荷山軽便鐵道が開通した。1911年は、第三期鐵道建設ラッシュ



【図1】山陰山陽連絡鉄道三線比較路線図²⁷

の頃で、岡山県内では、1910（明治43）年6月12日に官設の宇野線、1911年12月29日西大寺軽便鉄道、1912年5月5日岡山電気軌道、1913（大正2）年11月11日下津井軽便鉄道、11月17日井笠軽便鉄道、1915年三幡軽便鉄道が相次いで開業している。稲荷山軽便鉄道は、1929（昭和4）年12月30日の改軌工事で稲荷山線となり、吉備線からの直接乗り入れを実現した。1931（昭和6）年度中国鐵道上期営業報告書では、稲荷駅は備中高松駅に改称されている³²。1929（昭和4）年1月1日、中国稲荷山鋼牽鉄道山下～奥の院間が開業した。稲荷山駅から連絡する、軌道幅1,067mm、営業距離0.4kmのケーブル鉄道であった。しかし、稲荷山線と稲荷山鋼牽鉄道は、第二次世界大戦の鉄材供出命令を受け、1944（昭和19）年1月10日に廃止された。

津山線沿線は、衣料・繊維製品、坑木・製材・原木、米穀、珪石などを生産し、吉備線沿線は、米穀、坑木・製材などの産地であった。中国鐵道2路線の1942（昭和17）年度輸送数量は、旅客538万1,371人、貨物32万3,912t、営業収入188万4,056円、営業費129万7,008円、益金58万7,048円で、収入に対する営業費割合は0.69だった³³。

1906（明治39）年に「鉄道国有法」が公布された。中国鐵道は、1906年3月以来、1917（大正6）年9月、1929（昭和4）年の3回に渡って国有化請願を行ったが、いずれも却下された。これは、政府が、中国鐵道を、鉄道国有法第1条³⁴に示す、一地方鉄道と判断したからであった。1938（昭和13）年12月2日に提出された第4回目の陳情を受けて、1943（昭和18）年、第84回帝國議会は中国鐵道の国有化を決定した³⁵。1944年6月1日、中国鐵道岡山～津山口間56.8km、岡山～西総社間20.5km、備中高松～稲荷山間2.4kmの総延長79.7kmは国有化され、蒸気機関車11輛、客車61輛、気動車19輛、貨車109輛、職員数335人が運輸通信鉄道総局に引き継がれた。買収価額は、1,171万8,639

円（公債交付額1,207万7,125円）だった³⁶。

（3）津山の鉄道と蒸気機関車庫

中国鐵道は、山陰山陽連絡鉄道として計画されたが、事業計画を上回る敷設費や、開業後の業績不振から資金難に陥った。明治政府は、1906（明治39）年6月19日、中国鐵道から出されていた、「中国線短縮願」を受理し、津山～米子間の敷設を免除した。

1912（明治45）年4月17日、津山軽便鐵道が、津山～加茂間と津山～院庄間の敷設免許を得て発足した。しかし、1914（大正3）年1月に施行開始期限が切れ、免許失効となった。1913（大正2）年5月15日には、西美鐵道が発足した。西美鐵道は、津山軽便鐵道が取得した津山～院庄間の鉄道敷設権を受け継ぎ、津山～勝山間に鉄道敷設を計画したが、実現には至らなかった。

中国鐵道岡山市～津山間開通後、津山に鉄道敷設の槌音を響かせたのは鐵道省だった。鐵道省は、1921（大正10）年、作備線の建設に着手し、1923（大正12）年8月21日、現在の津山～美作追分間での営業を開始した。作備線の開通により、津山の新しい玄関口は、新しく開設された津山駅に移り、中国鐵道津山駅は津山口駅に改名された³⁷。蒸気機関車庫もまた、旧・津山駅構内から、新・津山駅構内に移転し、二代目となる矩形蒸気機関車庫が誕生した。鐵道省が管轄する二代目・津山蒸気機関車庫が、1924（大正13）年に、岡山機関庫津山分庫から津山機関庫に改名されたことは前述の通りである。建設場所は現在のJR津山駅西方であった。

1932（昭和7）年7月1日、因美線が全通した。山陰山陽連絡鉄道中央線は、北の帰着点を鳥取、南を瀬戸内の宇野、宇野から宇高航路で四国に至らしめたのである³⁸。

1930（昭和5）年12月11日、作備線が新見まで開通した。1936（昭和11）年4月8日、姫津線が全通し、姫路で山陽本線³⁸に連絡した。姫路から津山を經由して新見に至る姫新線の開通である。津山を中心とする鉄道網はここに完成

し、1936年、三代目・蒸気機関車庫が、コンクリート造扇形17線構造で新設された。三代目・蒸気機関車庫は、二代目・蒸気機関車庫の隣に建てられたと思われる⁴⁰。姫新線の全通を記念して、津山では、3月26日から5月5日まで「産業振興大博覧会」が開かれ、姫路では、4月1日から5月10日まで「国防と資源大博覧会」が開催された。

岡山県内には、岡山、新見、津山の3箇所に扇形蒸気機関車庫が建設された。津山蒸気機関車庫は、二代目・岡山蒸気機関車庫⁴¹とほぼ同じ規模で、新見蒸気機関車庫よりも大型だった。津山、新見、会津若松、豊後森などは、線数が多いにもかかわらず、大型ガントリークレーンを持たなかった関係上、中規模機関区に分類された⁴²。

(4) 扇形機関車庫の現状

現存する津山蒸気機関庫は鉄筋コンクリート建造物で、陸屋根はフラットスラブ構造が基本である。外壁は、開設当初から白く塗られていたようだ。



【写真6】現在の津山蒸気機関車庫
2006年8月撮影

第5線と6線の間、第11線と12線の間2箇所には、エキスパンションジョイントが設けてある。これは、扇形蒸気機関車庫が特異な平面形状をしているため、コンクリートの伸縮や、地震時の揺れ方の違いを吸収するためだと思われる。また、エキスパン部分にあたる、屋根の隙間部分から雨が入らないように雨仕舞がしてある。



【写真7】エキスパンションジョイントまわり
2006年8月撮影

前面（転車台側）と最後部（奥側）の外周は角柱で梁構造、内部2列34本の円柱が天井スラブを支えている。各円柱の柱頭には補強ハンチ⁴³があり、フラットスラブの屋根床版とつながっている。屋根スラブの排煙装置は、17線全てに、最後部から5,500mmの位置に設けられていた。さらに、第1から3線には、前面から3,000mmの位置にも設置されていた。第4線から17線は、蒸気機関車を頭から入庫させる構造だったと思われる。しかし、現在は、直径700mmの排煙筒跡があるだけで、排煙装置は全て失われている。排煙装置に被せてあった円錐型の蓋が、陸屋根の屋上にひとつだけ残され



【写真8】天井を支える柱・ハンチと排煙筒跡
2006年8月撮影

ている。排煙装置の煙突部分は、4本の支線で支えられていたとみられ、屋上に支線固定の金具跡がある。

蒸気機関車庫の排煙装置は、各箇煤煙排出法⁴⁴と煤煙集中排出法とがあり、前者の方が広く一般的に採用された⁴⁵。津山蒸気機関庫の排煙装置も各箇煤煙排出法だった。煤煙集中排出法は、各線に設けられた煙筒から煤煙を一箇所に集め、高い煙突を介して排出する方法である。煙突には、高くなるほど吸引力が強く、煤煙を広範囲に拡散させる効果がある。

蒸気機関車庫は、転車台側から見て右から、低棟（道具置場・技工長室・修繕室・鍛冶場）、高棟（第1から4線）、中棟（第5から17線）の3棟で構成されている。低棟、高棟、中棟は、前面の屋根高が、6,700mm、8,450mm、7,370mmで、天井高は、6,400mm、8,155mm、7,075mmである。屋根には前面から最後部に向かって、2.5/100の雨勾配が取ってある。屋根最後部のスラブ延長線上には、コンクリート製の角型軒樋が設けてあり、雨水は軒樋から立樋を通り、枳經由で場外に流れる構造になっている。

機関車庫の奥行きは、第1から第17線が22,000mm、機関車が駐留しない低棟の奥行きは、さらに最後部側に5,000mm張り出し27,000mmである。低棟の壁間は、芯々で8,050mm。機関車が入り出す高棟と中棟の、前面開口部柱間距離は、第1から16線までがそれぞれ4,270mm（柱芯々）、第17線は4,460mm（柱芯～壁芯）である。また、最後部の柱間は、第1から16線が7,931mm（柱芯々）、第17線は8,121mm（柱芯～壁芯）となっている。転車台から前面までの距離は16,650mm、前面開口部の高さが5,065mmで、前面に門路扉はない。門路の上に設けられた高窓の建具は全て失われており、波板で塞がれた部分がある。高窓部分は横軸回転窓だったようだ⁴⁶。

鐵道院は、1913（大正2）年7月、扇形蒸気機関車庫の寸法を、奥行き72ft（約21,946

mm）、転車台から前面まで54ft 9 inch³²分の7（約16,693mm）、前面柱間14ft（約4,267mm）と定め、最後部の線路中心間は、10ft（約3,048mm）あれば十分としている⁴⁷。一方、『扇形機関車庫設計標準図』に示された乙種機関車庫の寸法は、奥行き22,000mm、前面柱間4,270mm、転車台から前面まで16,690mm、前面の天井高7,400mm、最後部の天井高7,000mm、屋根の雨勾配2/100である。

『扇形機関車庫設計標準図』は、『鐵道技術発達史』⁴⁸にその概要が紹介されている。『扇形機関車庫設計標準図』は、蒸気機関車庫を甲乙丙に大別し、甲種機関車庫は、乙種より大型である。『鐵道技術発達史』には、豊後森蒸気機関車庫の平面図と立面図が掲載されているが⁴⁹、その寸法は、乙種機関車庫の規格と一致する。津山蒸気機関車庫も乙種機関車庫だが、豊後森よりも規模が大きい。甲種機関車庫の標準機関車はC51形で、乙種は8620形である。なお、津山と豊後森に配属された最も大型の蒸気機関車は共にC58形だった。



【写真9】第6線の灰坑と灰坑両側のピット
2006年8月撮影

第1から第17線の灰坑は、コンクリート造で、幅700mm、全長19,800mmである。前面と最後部の2箇所には、3段のステップが設けられている。深さは、前面が600mm、最後部は870mmで、前面から最後部に向かって約1.4/100の勾配がとってある。最後部には配水口がある。『鐵道停車場 中編』は、灰坑の長さを、

機関車1輛に対して、80ft (24,384mm) くらいが最も適当であると記している。幅寸法は、2ft 8 inch (813mm) 内外、深さを2ft 3 inch (686mm) 以上とし、坑の一端又は中央に配水口を設け、その上に、細かい網目の鉄蓋を被せて、燼滓の侵入を防ぐよう指示している。底面の勾配は、長辺の方向に1/100以上をとること、短辺の方向には、両側から中央に向かって、または、中央から両側に向かって勾配をつけるよう記している⁵⁰。

かつて、第2線には、前面から8,000mmの位置に、幅6,200mm、奥行き3,000mmのドロップピットがあった⁵¹。ドロップピットの天井スラブ下部分にはモノレールを支えた梁が残っている。

最後部の大部分は、上下2段のガラス窓で構成されている。上段は、下部嵌殺・上部横軸回転窓で、下段は、中嵌殺・上下横軸回転窓である。窓面積が広くとってあるのは、扇形蒸気機関車庫の大きな特長である。蒸気機関車の黒い車体や煤煙、煤けた天井で暗くなりがちな庫内を、できるだけ明るくするための工夫だが、現状は、窓の損傷が目立ち、波板で塞がれた部分が多い。



【写真10】津山蒸気機関車庫最後部の背面
2006年8月撮影

第1から3線は、1976（昭和51）年3月に、関西交通機械株式会社が設置した排水処理装置が占めている。第16と17線には、1969（昭和44）年9月に置かれた、2階建ての検修員⁵²詰



【写真11】DE50形ディーゼル機関車
2006年5月15日撮影

所、水処理試験室、事務所跡がある⁵³。線路と灰坑が残るのは第4から15線で、第6と8線の灰坑は転車台側に延長され、その両側に、新しいコンクリート造のピットが設けられている。転車台に向かって、第6線右側ピットには「1978-8」と「1981-7」、第8線の灰坑延長部分に「1957-6」と「1962-1」、右側ピットには「1976-3」の刻印がある。新しいピットは、無煙化後、気動車の点検用に設けられたものと思われる。第6線にはクレーンがあり、第8線の天井スラブからは、車輛幅の手摺が吊り下げられている。また、両線の前面外壁には庇が取り付けられている⁵⁴。

第15線には、DE50形ディーゼル機関車が保存されている。DE50形は、北上線、高山本線、伯備線などで、重量貨物列車を高速運転することを目的に設計された。ところが、1970（昭和45）年7月に、日立製作所で1輛が製造されたに過ぎない。DE50-1は、中央西線で試運転されていたが、塩尻～中津川間の電化完成で、1973（昭和48）年7月に岡山機関区に転属となった。1982（昭和57）年の伯備線電化後、1986（昭和61）年廃車となり、2002（平成14）年12月から津山蒸気機関車庫に駐留されている⁵⁵。

屋根のコンクリートにはアスファルト防水が施され、その上に、厚さ30mmの保護モルタルが塗られている。保護モルタルには、アスファ

ルトを充填した伸縮目地が、1,000mm 間隔で設けられている。第1から5線と、第12から15線の天井は煤けたままで、排煙筒跡も塞がれていない。第5から11線の排煙筒跡は、近年、屋根の防水工事がなされた時に塞がれ、屋根全体が防水シートで覆われている。また、天井はクリーニングされ、補修跡が多数見られる。

『津山駅構内一部平面図』⁵⁶には、庫内に2箇所の便所が描かれている。庫外には、石炭台2連と、更衣室、浴場、休憩室、事務所を持つ建物が描かれているが、これらの設備や建物は、現在全て撤去されている。

(5) 転車台

転車台は、主桁全長18,280mm、桁端高940mm、桁中央高1,592mm、枕木を介した60ft 下路式（スルー）プレートガーダー形式である。これは、1917（大正6）年1月に設計された「G2-1」にあたる。旋回橋の塗装は緑色だが、朱（錆び止め）に塗られていたこともある。



【写真12】1930年製の転車台と、1954年製の電動牽引機
2006年8月撮影

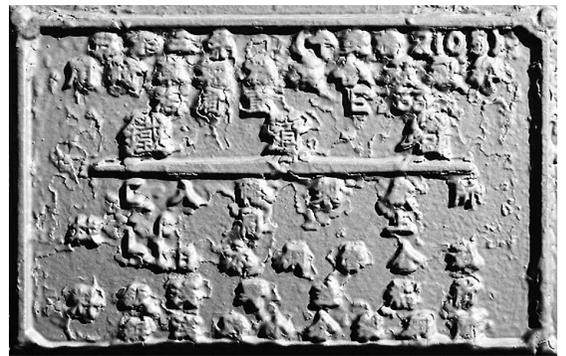
銘板には塗料が厚く塗ってあり、解読がむずかしい。そこで、『蒸気機関車の活躍を支えた転車台 新潟県内の転車台について』⁵⁷の著者である今井寛氏に、銘板の解読をいただいた。

今井氏から提供を受けた『転車台状態調査』⁵⁸には、この転車台の記述があり、

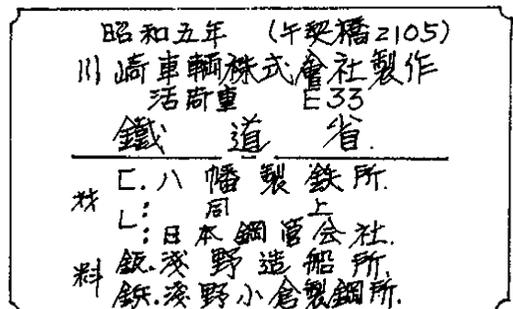
所属区名：津山機関区、設置ヶ所名：津山機関区、機械番号：R10-13、設置年月：昭和5.12.11、長さ直径m：18.3、上路

下路三点支持別：下路、中心支承：コニカルローラー、鎖錠装置：鎖錠子1箇、けん引機電動機 HP：7.5、最大転向機関車型式：C58、一日平均転向回数：95、老朽状態：良

となっている。転車台が設置された1930（昭和5）年12月11日は、作備線開通の日であり、1923（大正12）年に竣工した、二代目・蒸気機関車庫の時代である。1930年までに津山に配属された蒸気機関車は、230形や1150形などのタンク機関車だった。1931（昭和6）年になって、初めてテンダー機関車8620形が配属されている⁵⁹。作備線の開通で、津山圏域の鉄道網が完成し、機関車が大型化されたことが、転車台新調の理由だったと思われる。ところが、設置された転車台は、当時の最新型「G5」⁶⁰ではなく、その13年前の1931（大正6）年に設計された「G2-1」⁶¹だった。津山には、「G5」や



【写真13】塗料が厚く塗られた転車台銘板
2006年5月2日撮影



【図2】転車台の銘板 今井寛氏解読

「G6」⁶²など、主桁全長20,000mm級の大型転車台を必要とする蒸気機関車の配置は予定されなかったであろう。

転車台には、株式会社福島製作所製の「二輪式転車台電動牽引機」が装備されている。牽引機運転台のプレートは、「型：VC1、式：R1、キロワット：2～7.5、ボルト：600、製造年：1954、製品番号：Rv10、東京 日立製作所、V9 1320」となっている。電動牽引機と転車台のジョイント部分にも、福島製作所のロゴマークがあり、「PAT. 389574」と書かれている。電動牽引機の転車台側窓上部にあるプレートの刻印は、

FUKUSHIMA MFG.CO.LTD、(福島製作所のロゴマーク)、福島市三河北町、株式会社福島製作所、二輪式転車台電動牽引機、型：F4型、製造年月：29. 10、式：重量式、製造番号：260㊦、連結機：実用新案登録番号389574

である。1954（昭和29）年の、電動牽引機取り付け前は、手動回転だったと思われる。

因美線美作河井駅⁶³には、40ft上路鉸桁（デッキ）式転車台⁶⁴が現存する。この転車台は、1971（昭和46）年の無煙化以降も撤去されることなく放置されている。40ft転車台は貴重な鉄道遺産であり、今後、調査の必要がある。

(6) 津山蒸気機関車庫に配属された蒸気機関車



【写真14】 総社駅を出発する伯備線下り D51と、発車を待つ吉備線上り C11 1971年1月撮影

明治時代の機関車の主役は、イギリス、ドイツ、アメリカ合衆国から輸入された蒸気機関車だった。政府は機関車の国産化を急ぎ、1914（大正3）年12月以降に導入される蒸気機関車は、ほとんどが国産となった⁶⁵。蒸気機関車の全盛時代は、日中戦争開戦の1937（昭和12）年頃で、日本国有鉄道が、1949（昭和24）年に発注した C61形と C62形を最後に、蒸気機関車の製造は終了した。岡山鉄道管理局の蒸気機関車最盛期は1959（昭和34）年頃で、D52形40輛をはじめ、D51形、C59形、C58形、C50形、C11形など10形式185輛が配属されていた。しかし、1960（昭和35）年の山陽本線下郡～倉敷間、1961年の宇野線電化に伴い133輛に減り、1969

配置年月日	230	500	1070	1150	C11	C12	6700	8360	8620	C56	C58
タンク・テnder	タ	タ	タ	タ	タ	タ	テ	テ	テ	テ	テ
軸配置	1B1	1B1	2B1	C	1C2	1C1	2B	1C	1C	1C	1C1
製造国	日	英	日	英	日	日	日	米	日	日	日
製造初年	1903	1887	1925	1896	1932	1932	1911	1900	1914	1935	1938
年月日	M36	M20	T14	M29	S7	S7	M44	M33	T3	S10	S13
1925	5	31	4	1							
1926	4	30	2	3							
1930	8	31	2	5							
1931	3	31	3						5		
1933	3	31									
1935	3	31									
1936	4	30			2					16	
1937	3	31			2					17	
1939	3	31			2					16	
1941	3	31			2					18	
1943	3	31			2					18	
1946	7	31	1	1		4		3	19	3	
1947	3	1	1	1		5		1(2)	17(2)	4	
	10	31				5	1	(1)	18	5	
1948	7	31				11	6		16	4	
1949	3	1				12			17		
1951						11			21		
1953	3	1				11			21		
1955	3	1				10			19		
1957	3	1				10			21		
1959	3	31				10			20(1)		
1960	3	31				10(1)			10(5)	11	
1961	3	31				10			3	19	
1962	3	31				10				19	
1963	3	31				9				19	
1964	3	31				9				19	
1965	3	31				9				16	
1966	3	31				9				15	
1967	3	31				9				15	
1968	3	31				9				15	
1969	3	31				9				15	
1970	3	31				10				14	
1971	1	31				8(1)				9(1)	
	3	31				(6)				(8)	
1972	3	31				(1)					
1973	3	31				(1)					

【表1】 津山機関区に配属された蒸気機関車⁶⁷

C11	転出・廃車	日付	
		年	日
55	廃車・解体	昭和45年	12月22日
215	大湊へ転出	昭和46年	3月9日
86	熊本へ転出	昭和46年	3月26日
77	廃車・解体	昭和46年	5月4日
79	廃車・解体	昭和46年	5月4日
251	廃車・解体	昭和46年	5月4日
285	廃車・解体	昭和46年	5月4日
271	廃車・解体	昭和46年	10月26日
315	会津若松へ転出	昭和47年	5月29日
80	会津若松へ転出	昭和48年	4月11日

C58	転出・廃車	日付	
		年	日
204	西舞鶴へ転出	昭和46年	3月26日
241	尻内へ転出	昭和46年	3月24日
158	廃車・解体	昭和46年	5月4日
321	廃車・解体	昭和46年	5月4日
387	廃車・解体	昭和46年	5月4日
315	廃車・解体	昭和46年	5月4日
17	廃車・解体	昭和46年	9月30日
198	廃車・解体	昭和46年	9月30日
187	新庄へ転出	昭和46年	11月13日

【表2】 津山機関区廃止後の蒸気機関車の動き⁶⁹

(昭和44)年の赤穂線電化で82輛にまで減少した。山陽新幹線新大阪～岡山間開業の前年、1971(昭和46)年3月時点の蒸気機関車の配属数は、新見機関区のC58形13輛とD51形24輛、津山機関区のC58形10輛とC11形9輛、計56輛であった⁶⁶。

津山に配属された蒸気機関車は、B形とC形、つまり、動輪数が2か3の、旅客用機関車だった。扇形蒸気機関車庫が完成した1936(昭和11)年には、イギリス製タンク機関車1150形2輛が新たに投入され、国産旅客用機関車8620形11輛が増強され、所属機関車数は18輛となった。無煙化完了まで残ったC11形が配属されたのは、1948(昭和23)年で、C58形は、1960(昭和35)年に、8620形と入れ替わる形で配属された⁶⁸。C11形は津山線と吉備線、C58形は姫新線と因美線で使用された。

1971(昭和46)年3月25日、姫新線、芸備線、津山線、吉備線から蒸気機関車が全廃され、津山機関区もSL基地としての役目を終え

た。同日、津山線の蒸気機関車さよなら列車が、津山～岡山間に運転された。最終列車を牽引したC11-80は、会津若松機関区に転出したが、現在は、津山市立津山南小学校に静態保存されている。

5. おわりに

国鉄から蒸気機関車が現役引退して30年が過ぎた。蒸気機関車と共に、鉄道の歴史を築いてきた鉄道遺産は、われわれのわずか数代前の祖先の業績である。しかし、その大部分は失われ、忘れ去られようとしている。

蒸気機関車全盛時代には各地で見られた蒸気機関車庫だが、今ではその姿を見ることが少なくなった。近畿以西に現存する扇形蒸気機関車庫は、米子、宇和島、豊後森と津山だけである。鉄骨造の米子と宇和島は、どちらも現役使用されているが、コンクリート造の豊後森と津山は現在使用されていない。梅小路など、文化財指定を受けた機関車庫は、後世に鉄道技術を伝える証人だが、岡山県津山市に現存する扇形蒸気機関車庫もまた、貴重な鉄道遺産である。現在の津山蒸気機関車庫は、排煙装置などが撤去され、排水処理装置と事務所が置かれた部分は、ドロップピットや灰坑、線路が失われている。しかし、全体的にはほぼ原型を留めており、乙種蒸気機関車庫の姿を伝える貴重な鉄道遺産である。

岡山県に建設された蒸気機関車庫を調べていくうちに、鉄道の歴史に一層興味を深くした。大正時代を日本洋画の青春時代だという美術評論家があるが、明治から大正は、わが国の鉄道にとっても青春時代だったと思う。ヨーロッパから絵画技法や美術史を持ち帰り、必死に学んだ画学生の姿と、わが国の鉄道技術の発展や鉄道風景が重なって見える。鉄道遺産は、われわれのすぐ前を歩いた先人の残したものと述べたが、既にわからなくなってしまった歴史や技術があまりにも多い。官設と私設で敷設された明治の鉄道は、一旦は国有化されたが、現在で

は、再び分社化されるに至っている。鉄道を舞台にした明治から昭和までの政事の歴史は、現在、新幹線、道路、高速道路に舞台を変えて繰り返されているように思える。歴史は繰り返されるというが、鉄道行政と道路行政を見ると、その意味がよく理解される。

登録文化財制度が導入されて、文化財の登録数が著しく増えている。かつては、見向きもされなかった産業遺産にも光があたり始めたのである。しかし、貴重な歴史的価値を持つ多くの近代化遺産が、まだまだ消滅の危機にある。津山蒸気機関車庫の調査を通じて、津山地域の近代建造物を実測調査・研究し、顕彰・保存運動を行う、「津山町並保存研究会」の方々と知己を得ることができた。彼らは、「エコネットワーク津山」⁷⁰と共に、津山市長に対して、蒸気機関車庫を含めた近代化遺産の保存と活用を提言している。今回は特別に、同研究会が発行した『JR津山機関庫実測調査』の面図を、拙稿に引用する許可をいただいた。井上博允代表をはじめ、会員の方々からは、建築物の構造や見方について様々なアドバイスを頂戴した。また、機関車庫や転車台については、石田正治

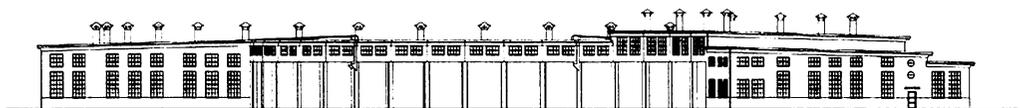
氏、今井寛氏、玉川寛治氏から、貴重な資料の提供や助言を賜わった。拙稿が、津山蒸気機関車庫の保存・有効活用の一助になれば幸甚である。

謝辞

調査にご協力くださった方々、貴重な資料をご提供くださった方々、建築の専門知識をご教授くださり、ご指導くださった方々に深く感謝申し上げます。

石田正治氏、石戸禎氏、井上博允氏、今井寛氏、今林修氏、江見正暢氏、大森博文氏、楠原一輝氏、久保豪氏、小林和英氏、小林弘枝氏、隅田康男氏、高山昭彦氏、玉川寛治氏、西正明氏、日野進一郎氏、藤本昌之氏、本名和久氏、松岡久夫氏、松田信也氏、エコネットワーク津山、江見写真館、交通科学博物館、小林写真館、津山町並保存研究会、西日本旅客鉄道株式会社岡山支社広報室、西日本旅客鉄道株式会社津山駅（順不同）

掲載写真の内、提供者名のないものは筆者撮影

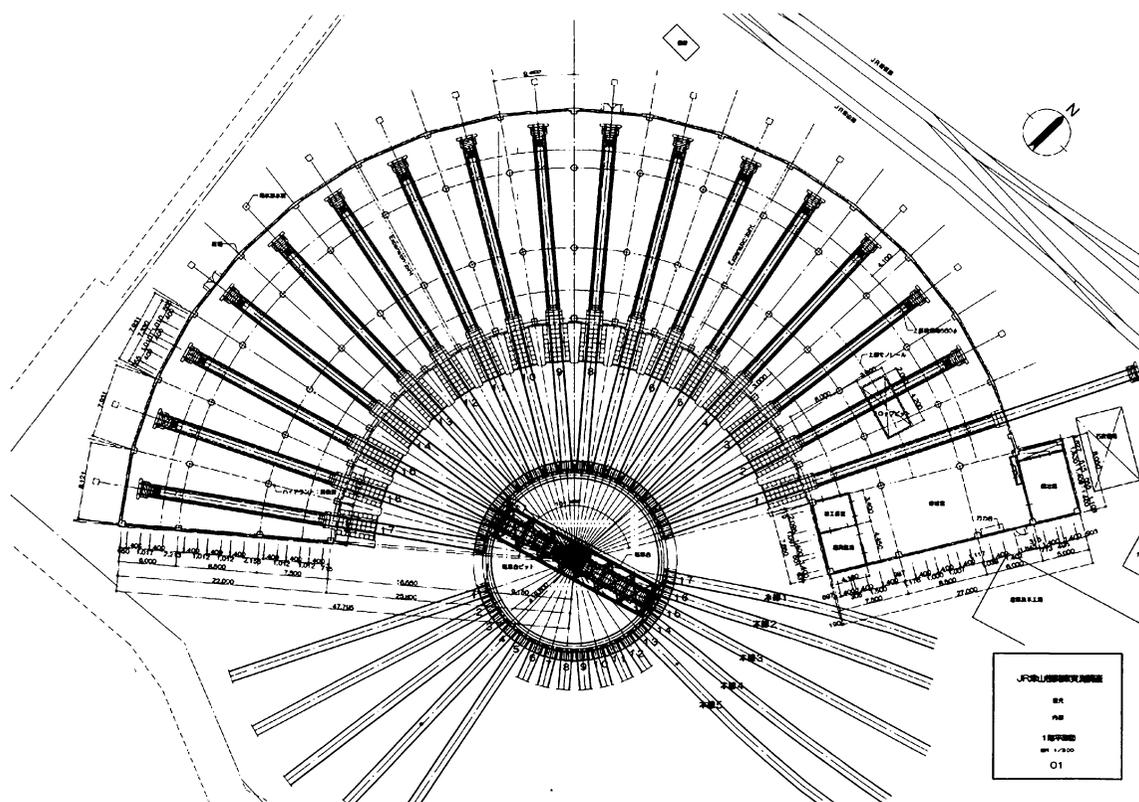


立繪圖 1 (南側から見た立繪)



立繪圖 2 (北側から見た立繪)

J 丹波山邊機庫資料調査
図 3
立繪圖
縮尺 1/1000



【図3】 現役時代の津山蒸気機関車庫
津山街並保存研究会提供

注、引用・参考文献・資料等

- 1 旧手宮鉄道施設は2001（平成13）年11月14日、梅小路蒸気機関車庫は2004（平成16）年12月10日に指定を受けた。
- 2 1998（平成10）年12月11日指定を受けた。
- 3 文部科学省は、1990（平成2）年「近代化遺産（建造物等）総合調査費国庫補助要項」を、文化庁長官裁定として発表し、都道府県単位での調査を開始した。岡山県近代化遺産総合調査報告書は、2005（平成17）年3月31日、岡山県教育委員会から発行された。
- 4 当時の暦法は太陰暦。開業の9月12日を太陽暦に換算すると、10月14日になる。鉄道記念日が10月14日となっているのはそのため。日本は1873（明治6）年に太陽暦に移行した。
- 5 交通博物館は、1936（昭和11）年4月25日、旧万世橋駅跡に建設されたが、2006（平成18）年5月14日で閉館、2007年10月14日さいたま市に移転・開館の予定。
- 6 “初期の機関車庫 概況”『鉄道技術発達史 第2篇（施設）Ⅲ』、日本国有鉄道、桜井広済堂、1959年、1909頁
- 7 “初期の機関車庫 概況”『前掲書』、1909頁
- 8 “初期の機関車庫 阪神間の機関車庫”『鉄道技術発達史 第2篇（施設）Ⅲ』、日本国有鉄道、桜井広済堂、1959年、1910頁
- 9 江戸時代、長崎奉行所に勤務していた、林七が国禁を破り、出島のオランダ人技師からアーチ橋の技術を身につけようとしたが、発覚し、肥後種山に隠遁し、独学で石の眼鏡橋を完成させた。林七は、息子や村の若者を指導して、石橋大工集団を組織した。これが、種山石工。彼らが築いた、熊本県の水道橋「通潤橋」は1960（昭和35）年2月9日に、重要文化財に指定された。
- 10 1892（明治25）年6月21日法律第4号として公布された。
- 11 池田邦彦“鉄道国営化の顛末”『鉄道史の分岐点』、イカロス出版、2005年、54頁
- 12 “第6章 第3節 機関車庫”『鉄道技術発達史第2篇（施設）Ⅲ』、日本国有鉄道、1959年1月、1921～1929頁
- 13 『日本国有鉄道百年史年表』、日本国有鉄道、1972年10月14日、193～195頁の、昭和11年9月1日に、「鉄道局に部制をしき、従来の課を部に掛を課に改正、また庫所を区に改正」とある。また、“第4編 第2章 第1節 第2 現役機関”『日本国有鉄道百年史 第7巻』、日本国有鉄道、1971年3月31日、235～239頁の、「現業機関の推移表」に記された「機関庫」と「同分庫」は、昭和11年から、「庫」から「区」に改められたことが記されている。因に、1936（昭和11）年時点の「機関区」数は139、「分庫」数は65である。
- 14 “「岡山の鉄道」関連年表”『写真集 岡山の鉄道』、山陽新聞社、1987年、238頁
“大正10年”『大正期鐵道史資料 第20巻』、（復刻：日本経済評論社）、1983年に、「山陽線ニ於テハ前年度ヨリ繼續ニ係ル有年上郡間二線工事、岡山停車場擴張工事ノ内機關車庫新築、（中略）岡山機關庫員及驛員合宿所新築、（中略）岡山停車場給炭給水設備、（中略）ヲ施工中ナリ」の表記がある。
- 15 “機関区”『写真集 岡山の鉄道』、山陽新聞社、1987年、188頁
- 16 鉄道黎明期、駅は停車場と呼ばれていた。『鐵道語辞典』、（復刻：成山堂書店）、2004年12月28日は、停車場を次のように定義している。「驛と操車場と信號所とを總稱したものである。一般に、停車場とは旅客、貨物を取扱ふ場所を謂ふのであるが、鐵道に於ては單に驛と稱して停車場と區別している。」
- 17 “中國鐵道案内記”『山陽新報』、1899（明治31）年12月21日、4頁
- 18 『明治38年度上半期營業報告書』、中國鐵道株式会社、1905年に、「岡山構内機關車庫扉修繕及本桁取替（後略）」の記載がある。
- 19 湛井停車場は、1925（大正14）年2月7日の伯備南線倉敷～宍粟間開通に伴い廃止された。同日、総社（現在の東総社）～湛井間は、総社～西総社に路線変更され、西総社で伯備南線に連絡した。
- 20 『大正六年度半期營業報告書』、中國鐵道株式会社に、「尚岡山湛井間ニ戻入シタルモノハ湛井機關庫焼失ニ對スル保險金等ナリ」とある。
- 21 “停車場建造物 轉車臺”『昭和期鐵道史資料』、（復刻：日本経済評論社）、1990～1992年を閲覧。なお、1942～

1944年の記録は欠落している

22 [写真13] 参照

23 “転車台の調査表”『転車台状態調査 昭和30年11月30日現在』、日本国有鉄道工作局機械課、今井寛氏提供、によると、宇野駐在所には、1925（大正14）年7月2日、機械番号R10-5（長さ18.3メートル、上路式）転車台が電気式牽引機付きで設けられていた。最大転向機関車形式D51、一日平均転向回数28回、老朽状態は不良となっている。津山機関区の転車台は、宇野駐在所のものと長さは同じだが、機械番号がR10-13、下路式で、最大転向機関車形式はC58形であった。

24 “改良工事工程表 鉄道省鉄道統計資料（大正11年）”『大正期鐵道史資料 第21巻』（復刻：日本経済評論社）、1984年、184頁に、「局名：神戸鐵道局、節及件名：宇野停車場機關車庫新設工事、豫算額：4,422圓、決算額：4,088圓、着手年月：大正11年1月、工事率（前年度末）：8.0分厘、工事率（本年度中）：2.0分厘、竣工年月：大正11年8月」とある。

25 “「岡山の鐵道」関連年表”『写真集 岡山の鐵道』、山陽新聞社、1987年5月23日、238頁

26 “「鐵道敷設法の制定」”『日本国有鐵道百年史 第3巻』、日本国有鐵道、1971年、9頁

27 “鐵道の敷設”『岡山県史 第10巻 近代I』、岡山県史編纂委員会、1985年、614頁

28 “鐵道の敷設”『前掲書』、611～612頁

29 “中国鐵道の開通”『岡山県史 第10巻 近代I』、岡山県史編纂委員会、1985年、616頁の、「津山市立石家文庫」に残る「中国鐵道布設請願運動顛末報告書」によると、「協議ノ結果ハ和氣起点ヲ廢メ岡山起点ト為シ、倉吉通過ヲ棄テ根雨經過ヲ取り、全然政府調査ノ山陰山陽聯絡中央線ヲ私設トスルコトニ決シ、大坂有志ノ提出セラレシ中国鐵道ノ名ノ下ニ打テ一丸トナシ發起株頓ニ成規ノ数ニ充」とある。

30 “中国鐵道の誕生”『岡山市百年史 上巻』、岡山市、1997年、670頁

31 “中國鐵道の開業”『岡山県史 第10巻 近代I』、岡山県、1985年、617頁

32 久保豪 “第2章 第5節 稲荷山支線の開業から廃止”『津山線・吉備線百年史』、久保豪、2004年、43～51頁

33 “第9章 第3節 第2 中国鐵道”『日本国有鐵道百年史 第11巻』、日本国有鐵道、1973年3月31日、932～933頁

34 鐵道国有法第1条には、「一般運送ノ用ニ供スル鐵道は総テ国ノ所有トス。但シ、一地方ノ交通ヲ目的トスル鐵道ハ此限ニ在ラス」と記されている。

35 “IV 拡大・買収の時代 鐵道部門の國家買収”『中鐵九十年の歩み』、中鐵バス株式会社、1991年4月30日、93～98頁

36 “第9章 第3節 第2 中国鐵道”『前掲書』、933頁

37 “陰陽連絡の作備線”『津山市史 第7巻 現代II 大正・昭和時代』、津山市役所、1985年、185頁

38 宇野線と宇野～高松間連絡航路は、1910（明治43）年6月21日に開通した。

39 山陽鐵道は、1906（明治39）年12月1日に国有化された。

40 [写真3] の手前広場が、三代目・津山蒸気機關車庫の位置にあたると思われる。

41 初代・岡山蒸気機關車庫は、山陽鐵道岡山駅開業に伴い、1891（明治24）年、煉瓦造3線構造矩形で、現在のJR岡山駅北付近に建設された。二代目・岡山蒸気機關車庫は、1921（大正10）年に、コンクリート造17線構造扇形として、現在の岡山機関区がある、岡山市西島田に移転・建築された。

42 楠本茂貴 “「鐵道施設 機関区設備」について”『昭和四十年代の蒸気機關車写真集 機関区と機關車16 機関区風景—西日本編』、タクト・ワン、2003年、126頁

43 ハンチ haunch。梁せい（梁断面の下面から上面までの高さ）あるいは梁幅を梁の端部で柱に向けて直線的に大きくした部分（『建築用語辞典』、岩波書店、2003年2月25日）

44 竹内季一 “第6章 第38節 排煙及通風装置”『前掲書』、673頁では、各筒煤煙排出装置の特長を次のように説明している。「機關車の煙突の上方に、漏斗を逆に置きたる形の煙筒を置き、其の上部に、鐵蓋を取付けたるものである、其の構造は、極めて簡單にて、費用も多ク要さないが、煙筒の高が低き爲め、煤煙が機關車庫の附近に飛散する、従て機關車庫が市街に近く設置せらるゝ場合には、市内の空氣を汚濁するのみならず、車庫

附近の住民が、煤煙の爲めに非常に迷惑を蒙る、夫れで、是れを防ぐ一つの方法として、煤煙集中排出法設備が考案せられた。】。

45 竹内季一 “第6章 第38節 排煙及通風装置”『前掲書』、673～675頁

46 [写真4] 参照

47 竹内季一 “第6章 第38節 機関車庫の構造”『前掲書』、666頁

48 『鉄道技術発達史 第2篇(施設)Ⅲ』は、1959(昭和34)年1月に日本国有鉄道が発行した。1990(平成2)年5月25日にクレス出版から復刻版が出版されているが、復刻版には掲載されていない頁があり、『扇形機関車庫設計標準図』の概要を調べるには前者を閲覧する必要がある。

49 “第6章 第3節 機関車庫”『鉄道技術発達史、第2篇(施設)Ⅲ』、日本国有鉄道、1959年1月、1931頁

50 竹内季一 “第6章 第39節 灰坑の構造”『前掲書』、709～713頁

51 『JR津山機関庫実測調査』、津山町並保存研究会、2007年1月によれば、ドロップピットの幅は、灰坑短辺の中心から第1線側に4,200mm、第3線側に2,000mmの6,200mmだった。

52 元国鉄職員で、現在津山市役所住宅建築課の真木満氏によると、「検修員」とは、長いハンマーでボルトやブレーキを叩いて、列車などの点検を行う整備士を意味する。

53 『JR津山機関庫実測調査』、津山町並保存研究会、2007年1月

54 函面『津山機関車庫1号庇新設工事』、1977年、及び、函面『津山PB54-1』、1996年1月8日付け津山建築区印による。いずれも西日本旅客鉄道岡山支社広報室提供

55 “1970 本線用2000PS 液体式ディーゼル機関車 DE50形”『鉄道ダイヤ情報別冊 プロトタイプの世界』、交通新聞社、2005年11月30日、134～136頁

56 函面『津山機関車庫第1号庇新設工事』、1977年に扇形機関車庫以外の建物が、函面『津山機関区機関車庫1号その他改良工事』、1975年3月に扇形機関車庫内の設備が記されている。いずれも西日本旅客鉄道岡山支社広報室提供。

57 今井寛 “蒸気機関車の活躍を支えた転車台”『日本の産業遺産Ⅱ 産業考古学研究』第4編 交通、前田清志・玉川寛治、玉川大学出版部、2000年

58 “転車台の調査表 昭和30年11月末日現在 岡山鉄道管理局”『転車台状態調査』、日本国有鉄道工作局機械課、昭和30年11月30日現在、52～53頁、今井寛氏提供

59 藤井浩三 “中国地方ローカル線建設の歩みと蒸機・2”『蒸気機関車 No.38』、キネマ旬報社、1975年7月1日、72頁の機関車配属表には、昭和6年3月31日付けで、8620形5輛の配属が記されている。

60 奈良一郎 “転車台120年の記録(下)”『技術報 No.42』、東京鉄骨橋梁、1997年、76頁、今井寛氏提供の「表-1 転車台一覧表」によると、図面番号「G5」は、定規番号達年月:大14-4、番号:348、上下路別:上、設計荷重:E40、全長:20m、中央支承形式:デスクローラー、桁端高、710mm、中央の高、1,660mm、ピット径:20.2m、構造形式:バランス型となっている。

61 奈良一郎『前掲書』によると、図面番号「G6-2」は、定規番号達年月:大6-1、番号:15、上下路別:下、設計荷重:E33、全長:60ft(約18.28m)、中央支承形式:コニカルローラー、桁端高:3ft1/2inch(約927.1mm)、中央の高:5ft1/2inch(約1,536.7mm)、ピット径:61ft8inch(約18,796mm)構造形式:バランス型となっている。

62 奈良一郎『前掲書』によると、図面番号「G6」は、定規番号達年月:大12-6、番号:研甲3.36、上下路別:下、設計荷重:E40、全長:20m、中央支承形式:デスクローラー、桁端高:780mm、中央の高:1,550mm、ピット径:20.42m、構造形式:バランス型となっている。

63 美作河井駅は、1931(昭和6)年9月12日の開業である。“駅 思い出の駅”『写真集 岡山の鉄道』、山陽新聞社、1987年、179頁には、1960年に撮影された転車台の写真が掲載されている。

64 “転車台の調査表 昭和30年11月末日現在 米子鉄道管理局”『前掲書』、50～51頁には、所属区名:鳥取、設置箇所名:美作河井転向所、機械番号:R10-101、製造年月:大12.9、設置年月:全左(製造年月に同じ筆者)、長さ直径m:12.2、上通路下路別三点支持:上路、中心支承:半球6本ボルト、鎖錠装置:鎖錠1個、最

大転向機関車型式：C11、一日平均転向回数：0.02となっている。現存する転車台旋回橋には、白いペンキで、橋りょう名：美作河井転車台、支間：12M40、塗装年月日：1968年9月16日、塗装回数：4回塗、塗装種別及塗料名：下塗 シアナミド鉛錆止ペイント 中塗上塗 フルタ酸樹脂ペイント、塗料製造会社名：大日本塗料、施工者：城東建設有限会社と記してある。因美線美作河井駅の開業は1931（昭和6）年9月12日で、『転車台状況調査』が記す設置年月とは異なる。またこの転車台は、美作河井駅開業当時は設置されていなかったこと、また、ラッセル車用だったという情報がある。

- 65 “「岡山の鉄道」関連年表”『写真集 岡山の鉄道』、山陽新聞社、1987年、238頁
- 66 “姿消す「老優」”『写真集 岡山の鉄道』、山陽新聞社、1987年、155頁
- 67 藤井浩三“中国地方ローカル線の歩みと蒸機・2”『季刊・蒸気機関車』No. 38、キネマ旬報社、1975年、72頁
- 68 藤井浩三『前掲書』、72頁
- 69 “車両の動き”『鉄道ピクトリアル』、電気車研究会、1970～1973年
“機関車C11 381両の記録”『鉄道黄金時代シリーズ No. 5 C11全国区ふるさと機関車』、樞出版社、2001年12月30日、78～93頁
- 70 2003年から、行政と共に津山市環境基本計画の実施を推進している市民団体。個人会員約70名、団体会員約10団体。「夢づくり推進賞」、「環境おかやま大賞」などを受賞。

その他の参考文献

- 浅井建爾『鉄道の歴史がわかる事典』、日本実業出版社、2004年8月20日
- 石井幸孝『DD51物語 国鉄ディーゼル機関車2400両の開発と活躍の足跡』、JTBパブリッシング、2004年12月1日
- 白井一臣“旧国鉄津山機関車庫”『岡山県の近代遺産 岡山県近代化遺産総合調査報告書』、岡山県教育委員会、2005年3月31日
- 岡田信次『鉄道工学講座 分冊8 鉄道停車場』、鉄道工学舎、1932年
- 小山健三『作州から見た明治百年 上』、津山朝日新聞社、1970年10月1日
- 在間宣久“中国鉄道の設立とその資本・営業の展開過”『岡山県地方史研究』創刊号、1971年4月
- 藤沢晋『岡山の交通』、日本文教出版、1982年5月1日
- 『梅小路90年史』、西日本旅客鉄道、ネコ・パブリッシング、2004年10月30日
- 『岡山県史 第10巻 近代Ⅰ』、岡山県史編纂委員会、1982年3月31日
- 『岡山県史 第29巻 産業経済』、岡山県史編纂委員会、1984年3月31日
- 『岡山市史 産業経済編』、岡山市役所、1966年11月1日
- 『岡山市百年史 上巻』、岡山市、1989年9月25日
- 『山陽時報』、1898年11月25日、12月14日、12月15日、12月18日、12月20日、12月21日、12月22日、12月23日、1936年8月8日、8月9日、8月11日、8月12日
- 『昭和期鐵道史資料 第6巻 鐵道省年報（昭和10・11年）』、（復刻：日本經濟評論社）、1990年7月20日
- 『新聞記事と写真で見る世相おかやま 昭和戦前 明治 大正編』、山陽新聞出版局、1990年11月20日
- 『大正期鐵道史資料 第2巻 国有・民営鐵道史』、（復刻：日本經濟評論社）、1983年7月20日
- 『大正期鐵道史資料 第5巻 鐵道輸送施設網要』、（復刻：日本經濟評論社）、1983年7月20日
- 『第19回 中國鐵道營業報告書 明治三十八年上半期』、中國鐵道株式會社、1905年
- 『第44回 中國鐵道營業報告書 大正六年後半期』、中國鐵道株式會社、1917年
- 『津山市史 第6巻 現代Ⅰ 明治時代』、津山市役所、1980年3月31日
- 『津山市史 第7巻 現代Ⅱ 大正・昭和時代』、津山市役所、1985年3月31日
- 『津山線・吉備線百年史』、久保豪、2004年11月15日
- 『津山の歴史と文化財』、津山市教育委員会、1987年3月

『鐵道時報』、1899年1月15日、1月25日、3月5日、1900年6月15日、1901年12月21日、1902年12月27日、1903年2月14日、2月28日、6月21日、10月3日、10月24日、1904年8月6日、11月12日、11月19日、11月26日、12月3日

『鐵道辭典 上巻』、交通協力会、1958年5月31日

『鐵道辭典 下巻』、交通協力会、1958年6月30日

『鐵道用語辭典』、大阪鐵道局、(復刻：成山堂書店)、2004年12月28日

『中鐵九十年の歩み』、中鐵バス、1991年4月30日

『鳥取県史 近代 第五巻』、鳥取県、1967年3月31日

『日本国有鐵道百年史年表』、日本国有鐵道、1972年

『日本国有鐵道百年史 第2巻』、日本国有鐵道、1970年3月1日

『日本国有鐵道百年史 第3巻』、日本国有鐵道、1971年8月30日

『日本国有鐵道百年史 第4巻』、日本国有鐵道、1972年3月1日

『日本国有鐵道百年史 第6巻』、日本国有鐵道、1972年10月1日

『日本国有鐵道百年史 第9巻』、日本国有鐵道、1972年3月25日

『日本国有鐵道百年史 第11巻』、日本国有鐵道、1973年3月31日

『日本鐵道請負業史 明治篇』、鐵道建設業協会、1967年12月

『明治期鐵道史資料 補卷(2) 帝國鐵道要覽 第三版』、(復刻：日本經濟評論社)、1981年7月20日

『目で見る作州100年』、郷土出版社、2000年7月19日

『TRAIN No.341』、プレス・アイゼンバーン、2003年5月1日

『TRAIN No.342』、プレス・アイゼンバーン、2003年6月1日