

下関の地域資源としての鉄道 ——鉄道記念碑とイベントを中心に——

西田雅弘・木村健二*

【要 旨】 鉄道資源の活用と地域活性化という問題意識の下に、次の3点に着目して下関の地域資源としての鉄道を浮き彫りにしようとしている。(1)年表の作成、残存する鉄道記念碑・遺構・遺産などの調査によって下関の鉄道の歴史を明らかにし、鉄道イベントについて調査する、(2)「鉄道のまち」として全国的に著名な京都府福知山市の取り組みに着目し、歴史的背景と行政施策、イベント実施の実態および効果などについて調査し、下関と比較する、(3)下関と同様に鉄道を地域資源として持つ門司港地区との連携の可能性などを展望する。

本報告書では、主として福知山市の事例が取り上げられ、「鉄道のまち福知山」の歴史、商店街と商工団体の活動、福知山鉄道館ポッポランドの設立、「ミニSLフェスタ in Fukuchiyama」の運営、などについて調査結果がまとめられている。下関の地域資源としての鉄道については、今後の調査研究の余地を残している。

はじめに

下関は鉄道のまちである。鉄道は下関の地域資源の1つである。「鉄道の街」¹⁾という言い方もないわけではないが、このことは当の下関において必ずしも十分に自覚されていないのではないか。近代以降の歴史において、鉄道の要衝としての下関の地位は東の東京に匹敵していた。関門・関釜連絡船、さらに旧国鉄以来の幡生工場や操車場跡地など、下関における鉄道の意義と役割を浮き彫りにする要素は少なくない。下関の地域資源としての鉄道は、下関の将来に新たな可能性を切り開く余地を残している。

鉄道資源を地域活性化に活用しようとする研究事例としては、まず森地茂らの交通論の観点からの提言をあげることができる。それは、観光地への交通アクセスの問題を中心に取り上げたものではあるが、「乗り物の名物化」や「交通遺産の観光地づくりへの活用」についても言及している。このうち前者の「名物化」については、1)懐古性、2)地域特定化、3)最先端技術、4)意外性、5)風景演出、6)スリル感などを含んだものが成功の要件になるとしている²⁾。後者の「観光地づくり」については、「近代文明史、交通発達史を伝え

* 下関市立大学

1) 毎日新聞 2008(平成20)年7月16日(水)第23面、毎日新聞西部本社。

2) 財団法人国際交通安全学会編(編集代表 森地茂・伊東誠・毛塚宏)『魅力ある観光地と交通地域間交流活性化への提案』技報堂出版株式会社、1998年、pp.99-100。

る証として歴史的な価値をもつものもあるし、ある交通機関があった地域、あるいは、それを経営している企業や車両等を製造している企業などにとっては、それぞれの歴史を飾るものとしてかけがえのないものもある」としたうえで、1)記録の保存と活用、2)乗り物の保存と活用、3)鉄道の駅舎・橋梁など建造物等の保存と活用、4)路線部分の活用などについて提言している³⁾。

向後功作の著作は、車両の点検費用を捻出することができず、存続の危機に直面した銚子電気鉄道株式会社の再生の記録を「まちづくり」とからめてまとめたものである。そこでは、「ローカル鉄道が存続していくためには、まちづくりといっしょに鉄道のあり方を考える必要があるのではないか」としたうえで、運行維持のためインターネットで地元の名産品「ぬれ煎餅」などを販売した経緯や、高齢化・過疎化のなかでのローカル鉄道生き残りのための「コンパクトシティ」という考え方の導入などについて紹介している⁴⁾。山口県内では、錦川清流鉄道延長予定線における「とことこトレイン」の運行がまちおこしと連動させて実施されている。

これらの先行する近年の試みを参考にしながら、鉄道資源の活用と地域活性化という問題意識の下に、本研究チームは次のような調査項目を設定した。

- (1)下関の鉄道に関連する年表の作成や、市内に残存する鉄道記念碑・遺構・遺産などの調査によって、下関における鉄道の歴史を明らかにする。
- (2)地域資源の活用の視点から、下関における鉄道イベントの歴史を調査し、他の地域での取り組みと比較検討する。とりわけ今回は、「鉄道のまち」としての取り組みで全国的に著名な京都府福知山市を訪問して「ミニSLフェスタ in Fukuchiyama」の実施の実態、歴史的背景と行政施策、さらにイベント効果などについて調査をする。
- (3)これらの調査研究を踏まえた上で、さらに下関と同様に鉄道を地域資源として持つ門司港地区との連携の可能性などを通して、鉄道の歴史・遺産・文化を利用した地域活性化を展望したい。

1. 「鉄道のまち福知山」の歴史

市制50周年を記念して編纂された『福知山市50年のあゆみ』をみると、市政のおもな事項のトップに鉄道の発達位置づけられ、また「鉄道の街として発展してきた福知山」、あるいは「鉄道の町福知山」という表現を随所にみることができる⁵⁾。つまり町が鉄道と一体となって発展していったことがうかがえるのである。

福知山市の特徴を示すために、表1に戸口の推移を示してみた。1955（昭和30）年の

3) 前掲『魅力ある観光地と交通地域間交流活性化への提案』、pp.105-109。

4) 向後功作『がんばれ！銚子電鉄 ローカル鉄道とまちづくり』日経BP社、2008年、p.136。

5) 福知山市市制施行50年誌編集委員会編『福知山市50年のあゆみ』1987年、pp.211-215。

(表 1) 福知山市の人口の推移

	1940	1950	1960	1970	1980	1990	2000
世帯数	6,897	9,824	14,675	15,490	19,087	21,166	24,597
人口 男	15,136	21,438	29,541	27,266	31,037	32,122	33,408
女	16,712	23,647	31,949	29,908	32,751	34,384	34,690
計	31,848	45,085	61,490	57,174	63,788	66,506	68,098

出典：国勢調査各年より作成。

(表 2) 福知山市の産業別有業者人口 (1960年、2000年)

産業	1960年 (比率)	2000年 (比率)
農業	13,129 (40.7)	2,289 (6.5)
林業	102 (0.3)	22 (0.1)
漁業	13 (0.0)	2 (0.0)
鉱業	99 (0.3)	39 (0.1)
建築業	1,962 (6.1)	4,069 (11.6)
製造業	3,559 (11.0)	7,706 (21.9)
電気ガス水道等	185 (0.6)	229 (0.7)
運輸通信業	2,418 (7.5)	1,900 (5.4)
卸小売飲食店	5,081 (15.7)	7,760 (22.0)
金融保険業	476 (1.5)	825 (2.3)
不動産業		227 (0.6)
サービス業	3,665 (11.4)	8,161 (23.2)
公務	1,583 (4.9)	1,880 (5.3)
分類不能の産業	5 (0.0)	109 (0.3)
計	32,277 (100)	35,218 (100)

出典：昭和 35 年、平成 12 年国勢調査報告より作成。

市域拡大による急増は別にしても、核家族化の進行による世帯数の増加の一方で、人口は 1960 年から 70 年にかけて減少傾向にあったものが、73 年以降転出よりも転入が上回り、2000 年に至るまで人口増加傾向を示していく⁶⁾。

表 2 は福知山市の産業別人口構成を大分類別に示したものである。農林漁業すなわち第一次産業の大幅な減少と、建築製造等第二次産業の増加、さらに卸小売の商業、金融保険不動産、サービス業など第三次産業の大幅な増加を確認することができる。また第三次産

6) 前掲『福知山市 50 年のあゆみ』、pp.344-345。

業中心の産業構成は、県の北部地域としては宮津市に次ぐ比率で、商業都市的様相を呈するものであった⁷⁾。

福知山を通過する鉄道のあゆみを、主として財団法人福知山市開発公社編纂の『北丹鉄道の歴史』によりながら示すと年表1のようになる。阪鶴鉄道、山陰本線が日露戦争前後に開通し、大阪、京都两大都市から福知山に到る鉄道が早期に敷かれる一方、江戸期より舟運によって宮津より福知山まで結ばれていた交通路の鉄道線である宮福線は、1988（昭和63）年ようやく開通するに到っている⁸⁾。

すなわち 1919（大正8）年、福知山一由良間が軽便鉄道法によって敷設認可されたのち、関東大震災下の 1923（大正12）年に福知山一河守間が開通するが、その後、工事難・資金難、戦争、黄銅鉱・モリブデンなどを産出した河守鉱山の閉山、洪水被害、北丹鉄道会社の解散、国鉄の新線建設凍結、国鉄の民営化に遭遇するなど、長い苦難の歴史のな

（年表1）福知山を通過する鉄道のあゆみ

年次	事 項
江戸時代	宮津港より由良川水運により物資が福知山へ
1899年	阪鶴鉄道：神崎（現尼崎）－福知山南口間開通
1904年	福知山－新舞鶴間、舞鶴海岸線、軍港引込線開通
1906年	鉄道国有法（阪鶴鉄道、京都鉄道を買収）
1910年	園部－綾部間開通
1912年	京都－出雲間全通（山陰本線）
1923年	北丹鉄道：福知山－河守間営業開始（本社・福知山町字天田＝福知山西駅）、宮津鉄道株式会社、河守－宮津間申請
1924年	宮津鉄道株式会社、北丹鉄道と合併の上、敷設許可されるが資金難で中断
1928年	河守鉱山（日本鉱業株式会社河守鉱業所）創業
1938年	福知山市制開始
1970年	北丹鉄道株式会社解散決議
1977年	「宮福線建設期成同盟会」結成
1982年	「宮福鉄道株式会社」（資本金3億円、6千株）設立
1988年	宮福鉄道が開通
1989年	北近畿タンゴ鉄道株式会社（TKR）発足
1990年	JR宮津線を引き継ぎ、北近畿タンゴ鉄道宮福線となる

出典：財団法人福知山市開発公社編『北丹鉄道の歴史』1988年ほかより。

7) 総務庁統計局『京都府の人口』平成12年国勢調査編集・解説シリーズ、pp.90-91。

8) 財団法人福知山市開発公社編『北丹鉄道の歴史』1988年、pp.2-11。

かでの宮福線の開通であった。

これらの鉄道は、様々な人びとや物資を京阪神方面と結びつけ、生活や文化に大きな影響を与えた。福知山の近郊農村である夜久野（やくの）村（現福知山市）の聞き取り調査資料によれば、杜氏・製糸女工や寒天作りの人々が鉄道を使って出稼ぎしていたことがうかがわれ⁹⁾、これらの出稼人に対して阪鶴鉄道では、往復割引や乗換割引を実施していた¹⁰⁾。このほか福知山には、1911（明治 44）年、家畜市場が設置され、各地から鉄道便で牛が集まり、また売られていった¹¹⁾。さらに福知山の商工業従業員は貸切列車で琵琶湖方面へ慰安旅行に行くこともあった¹²⁾。

つまり福知山は山陰本線・福知山線・宮福線の3線が交わる鉄道の要衝であり、そこにこぎつけるまでの多難な歩みやそれを利用した人びとの記憶は、いやがうえにも鉄道への愛着を強めることになったといえるのである¹³⁾。

2. 福知山商店街と商工団体の活動

2.1 商工団体・商店街のあゆみ

年表2は福知山商工団体の歴史と商店街のあゆみを示したものである。朽木氏3万2千石の城下町として、また「三たん」地域の物資集散地として栄えた福知山は、明治期になると新町通りに呉服・金物・紙類・下駄・洋品雑貨などの店舗が並び始め、軍隊の移駐や既述の家畜市場開設などによってさらに賑わいを増していった。商店街は広小路通りにも拡大し、ゑびす市の福引も行われるようになり、1918（大正7）年には映画館も開設される。昭和恐慌の打撃はあったが、1932（昭和7）年には新町に百貨店が誕生し、夜店も立つようになった。第二次大戦後は、昭和40年代に地場資本によって駅前にあいついでスーパーマーケット（昭和46年スーパーさとう、昭和47年福知山ファミリー）が開設され¹⁴⁾、そのころから旧商店街地域の後退が進んでいくことになる。そして1996（平成8）年には郊外型スーパー（ジャスコ）が誕生するに及んで、旧来型の商店街ではシャッターが目立つようになった¹⁵⁾。

この間商工団体は、1903（明治36）年に福知山実業協会が設立され、1930（昭和5）年の商工会を経て、第二次大戦後に社団法人から法律に準拠した今日の商工会議所に至っ

9) 森弘志『京都夜久野の民俗』1987年、pp.243-245、261。

10) 福知山鉄道管理局『福知山鉄道管理局史』1972年、p.13。

11) 前掲『福知山市50年のあゆみ』、p.258。

12) 福知山商工会議所『創立35周年記念誌』1983年、p.7。

13) 鉄道の歴史はそれに対応して様々な歴史資料を蓄積することになる。そうした資料群や資料論については、石川登志雄「京都府北部の鉄道資料—収蔵目録と史料紹介—」（『丹後郷土資料館報』第8号、1987年）、住本剛史「鉄道史料と近現代の史料論—北丹鉄道の事例を中心に—」（『交通史研究』第44号、2000年10月）を参照のこと。また、本稿巻末の北近畿の鉄道網を参照。

14) 「市制50年のあゆみ年表」、前掲『福知山市50年のあゆみ』、p.430、432。

15) 2007年10月29日、福知山商工会議所中小企業相談所における聞き取り調査より。

ている。この商工会議所を中心としながら、以下にみるような商店街振興策が試みられていくことになるのである。

(年表2) 福知山商工団体と商店街の歴史

年次	商工団体	商店街
1903年	福知山実業協会創立	新町通りに店舗が並び始める(呉服・金物・紙類・下駄・洋品雑貨) (家畜市場、歩兵第20連隊移駐) 広小路通りは御霊神社前で飲食店娯楽街 ゑびす市の福引：広小路中央8～23時
1918年		映画館開設
1924年	福知山商業会議所設立認可申請書提出するも認可されず	商工従業員慰安旅行実施(奈良・琵琶湖)
1930年	福知山商工会設立	昭和恐慌で繊維産業打撃
1932年		新町に三ツ丸百貨店開店、一・六夜店
1944年	京都府商工経済会福知山支部	
1946年	社団法人福知山商工会議所創立	
1953年	新商工会議所法の施行にともない福知山商工会議所設立	土曜夜店
1971年		さとう呉服店が駅前にスーパー開設
1972年		新町商店街有志が駅前に福知山ファミリーを開設

出典：前掲『福知山市50年のあゆみ』『福知山商工会議所35周年記念誌』より。

2.2 商店街振興策

年表3は第二次大戦後の商工会議所による商店街振興策の変遷を示している。神戸など先進商店街の視察、スーパーマーケット・ターミナルデパートに関する調査、商業・商店街診断の実施、卸売り団地開設に向けての運動、近隣商店街調査、カラー舗装などの商店街近代化、地元産品愛用、小規模企業経営問題等、時代の変遷とともに重点を移しつつ、商店街・小企業問題に取り組んでいることがわかる。

年表4はやはり戦後の昭和30年以降における福知山商工会議所の鉄道関係陳情事項を示したものである。電化・複線化・新幹線などの導入や増便、そして宮福線の早期建設などを要望している。これらを通じて三たん地域の中心地として集客を図ろうとしたといえる。

そうしたなかで、1998（平成 10）年以降、国の政策（TMO構想）に基づき、中心市街地の整備改善及び商業等の活性化に向けた取り組みが市や商工会議所を中心に活発になされていく。同年にまとめられた「福知山市中心市街地活性化基本計画」によれば、商業等の活性化のための事業として、表 3 に示すように、ハード事業として 10 件、ソフト事業として 21 件の事業が提示されている。

（年表 3）商工会議所による商業振興策

年次	事 項
1954 年	神戸アーケード街視察
1959 年	京都ストアー購買客数調査、福知山駅乗降客調査 西脇市スーパーマーケット視察
1963 年	スーパー・マーケットに関する調査
1965 年	福知山市広域商業診断実施について京都府中小企業指導所へ陳情
1968 年	伊丹ターミナルデパート協同組合視察
1969 年	卸商業団地の件及び長田野工業団地の件について京都府へ要望 大型店進出に伴う商店街調査（京都市、茨木市） （1971 年長浜市、72 年米子市）
1970 年	福知山卸商業協同組合認可申請の件につき京都府へ要望 地元企業育成に伴う市役所の調達品及び工事受注について請願
1971 年	卸商業団地建設の件府知事等に陳情、呉服通り拡幅の件市長に陳情 商店街通行量調査（1972、73、76 年）
1974 年	内記新町商店街振興組合の近代化資金（カラー舗装）の借入保証料免除 について福知山信用金庫理事長へ要望 龍野市商店街視察（大型店＝ダイエー、ジャスコ）
1975 年	アオイ通り商店街診断
1976 年	津山市商店街視察（1978、81 年）
1977 年	地元企業に発注の件要望
1979 年	和田山、八鹿商店街視察
1980 年	地酒愛用についての依頼（市内諸官庁、大企業） 市街化区域線引について市長に陳情
1981 年	福知山市街地通行量調査
1982 年	小規模企業経営改善資金融資制度につき政府補給金カットに関する陳情 中小企業承継税制の創設並に設備投資減税につき陳情

出典：『福知山商工会議所 35 周年記念誌』福知山商工会議所、1983 年より。

(年表4) 第二次大戦後における福知山商工会議所の鉄道関係陳情事項

年次	事 項
1955年	山陰本線、舞鶴線及び宮津線を結ぶディーゼル・カー運転に関する陳情
1956年	宮津鉄道建設の陳情
1957年	国鉄労働問題に関し要望 日本国有鉄道関西地方資材部福知山事務所設置に関する陳情
1958年	福知山駅地下道新設陳情(1964年)
1959年	両丹快速列車運行に関する陳情
1960年	山陰線複線化陳情(1961年)
1961年	準急丹波号の増強並びに新設準急気動車二往復の件
1964年	大阪～宝塚～福知山～豊岡～宮津～舞鶴～綾部～京都～大阪の循環準急列車の運転陳情、国鉄輸送体制の整備拡充、通勤列車時刻の改正について陳情
1965年	日本国有鉄道自動車増発に関する陳情 山陰本線並びに宮津線の全車両の気動化促進について陳情
1968年	山陰線複線電化の早期建設に関する陳情(1969、70、75、76年)
1969年	綾部、福知山間複線化早期建設に関する陳情
1970年	宮守線の福知山まで延長方促進の件要望(1971年)、舞鶴線複線化の要望、国鉄山陰新幹線鉄道の早期建設の件要望(1971、74、75、76年)
1972年	国鉄順法闘争による実力行使の停止方要望
1973年	北陸新幹線早期建設要望(1975年)、小浜線の連絡改善と複線電化促進の件、鉄道新線宮守線区間変更並びに早期完成に関する陳情(1974、76年)
1975年	国鉄宮福線(福知山ー宮津)の早期建設促進につき陳情(1976、77、80年)、公労協のスト権スト早期解除要望(中小企業に与える影響大、1976、77年)

出典：『福知山商工会議所35周年記念誌』福知山商工会議所、1983年より。

このうち鉄道関連施設・資料館である「ポッポランド」は、当該事業の中心的存在として位置づけられ、地域商業活性化に資するものとして期待され、新町の空き店舗を利用して1998(平成10)年に誕生したのである。

このほか鉄道に関連した事業としては、アオイ通り商店街のレール型カラー舗装(2000(平成12)年10月¹⁶⁾)、中心市街地商店街でのミニSL運転(2000(平成12)年)、ミニSLフェスタに合わせた新町商店街の青空市開催、全国・世界各地の鉄道関連施設・資料

16) 『福知山市広報』第715号、2000年10月。

館とのネットワークづくりなどを行っている¹⁷⁾。

(表3) 中心市街地活性化基本計画中の商業等活性化事業

ハード事業	ソフト事業
1. 福知山駅北地区市街地再開発事業	1. キャラクター開発・特色強化事業
2. 御霊公園駐車場の再整備	2. 地場産業と中心市街地との連携
3. 店舗の老朽化対策	3. ポッポランドとまちかどラボの運営
4. 舗道・アーケード等商業基盤整備	4. 都市型新事業づくりの推進
5. 商店街の商店密度効率化促進	5. シルバーチャレンジショップ開設事業
6. 「ポッポランド」の核施設化強化	6. 市民参加のイベント促進事業
7. 近畿圏規模の観光拠点として整備	7. 空き店舗活用学生ショップ支援事業
8. 高齢者・障害者トイレの整備	8. シャッターペイント整備事業
9. バリアフリーの歩道整備	9. 人がふれあう愛の花回廊事業の推進
10. 温浴施設等健康施設の整備	10. 特産品即売展、飲食店等の整備
	11. 歴史的特性を活かしたイベント活性化
	12. ビジット産業の育成化
	13. 商店街間の協議組織づくり
	14. 顧客第一主義に徹底した商業活動
	15. 一店逸品セール事業
	16. 特色ある店舗づくり
	17. 大型店との駐車場共同利用の促進
	18. 駐車場併設型レンタサイクル整備事業
	19. 丹波福知山まちかどラボ活用活発化
	20. メディアご用聞き・宅配サービス
	21. 空き店舗活用ショップ起業支援事業

出典：福知山市市政情報 <http://www.city.fukuchiyama.kyoto.jp/modules/smartnews/>より作成。

前掲の「市制50年のあゆみ年表」中の鉄道関係記事（戦後）をあげると、宮津鉄道促進期成同盟会結成（1948（昭和23）年）、福知山鉄道局設置期成同盟会の結成（1949（昭和24）年）（翌年開局）、駅前広場拡張工事（1952（昭和27）年）、京都福知山間ディーゼルカー直通運転開始（1954（昭和29）年）、福知山鉄道病院開設（昇格、1955（昭和30）年）、鉄道弘済会さくら保育園設立（1964（昭和39）年）、山陰本線綾部・福知山間複線化完成（1969（昭和44）年）、福知山線複線化・電化認可（1978（昭和53）年）等、実に多彩であり、これらに関連した鉄道遺跡や鉄道部品の展示物も枚挙にいとまがない。つま

17) 2007年10月28日、福知山市御霊公園ミニS L会場での福知山市職員からの聞き取り。

り福知山はこれらの有形無形の豊富な鉄道資源を抱える、文字通り「鉄道のまち」というにふさわしい都市であったといえることができる。

3. 福知山鉄道館ポッポランド

3.1 ポッポランドの開館

「鉄道のまち福知山」を具体的に展開するための核施設として、1998（平成 10）年に新町商店街の店舗を利用して開設されたのが「福知山鉄道館ポッポランド」である。福知山市発行「広報ふくちやま」1998年9月号（9月16日発行）は、ポッポランドの開館予定を次のように伝えている。

商店街の活性化のために取り組んでいた下新町の新町センターが「福知山鉄道館ポッポランド」として、新しく9月25日に生まれ変わります。福知山駅周辺の鉄道模型、北丹鉄道資料、トレインシミュレーターなど、鉄道グッズがいっぱい。（p.8）

また、翌月の「広報ふくちやま」1998年10月号（10月15日発行）は、その開館を次のように伝えている。

市街地商店街の活性化策のひとつとして、不用品を販売していた「新町センター」を改装し、9月25日、「福知山鉄道館ポッポランド」がオープン。「北丹鉄道」の福知山西駅をイメージした出入口から一歩なかに踏み込むと、蒸気機関車C57の動輪や福知山駅周辺の鉄道模型、パソコンゲームなど鉄道ファン以外でも楽しめる仕掛けがいっぱい。（p.8）

ポッポランドは新町商店街の広小路通り側の入口に隣接しているが、その場所が元は不用品販売の「新町センター」であったこと、出入口は北丹鉄道福知山西駅の改札をイメージしたものであること、そして何よりも、商店街の活性化策の一環として実現したことがわかる。主な展示内容は次の通りである¹⁸⁾。

C57第3動輪 1957（昭和 32）年に福知山機関区に配置され、1970（昭和 45）年に豊岡機関区に移り、1973（昭和 48）年に廃車されたC5793の第3動輪。廃車後すぐには解体されず、兵庫県朝来郡生野町に寄贈され、生野町立生野小学校に静態保存されていた。1998（平成 10）年8月に解体が決まり、ポッポランドの開館に合わせてJR西日本から寄贈を受けた。第1動輪は京都市梅小路機関区、第2動輪は生野町に保管されてい

18) 福知山鉄道館ポッポランドのパフレット。

る。なお、生野町からの輸送に300万円の費用がかかっている¹⁹⁾。

福知山駅構内ジオラマ 福山市市制60周年記念として1997(平成9)年に製作。当時の福知山駅のレール配置に忠実に150分の1の模型で再現している。福知山駅は、その後高架事業、駅周辺整備事業によって大きく姿を変えており、かつての福知山駅の姿を保存する貴重な資料である。

北丹鉄道資料 福知山から日本海側の宮津まで鉄道を敷設することは、第1章で見たように明治期以来地元の悲願であった。大正年間に福知山―河守間が北丹鉄道として営業開始したものの、河守―宮津間は資金難で中断し、その後、未開通のまま1970(昭和45)年に北丹鉄道は解散してしまう。この北丹鉄道の資料は鉄道資料の中でもきわめて貴重であり、その一部や備品が展示されている²⁰⁾。なお、1982(昭和57)年に宮福鉄道株式会社が設立され、1988(昭和63)年に福知山―宮津が開通。その後、北近畿タンゴ鉄道(KTR)となった。

ミニSL模型 旧国鉄C11蒸気機関車の12分の1の模型。パンフレットには新町商店街での運転風景の写真が掲載されている。

その他、鉄道設備や鉄道関連の写真、ポスターなどがある。

3.2 ポップランド事業の展開

「第3次福知山市総合計画」(平成8～17年度)および「福知山市中小小売商業等活性化基本構想」(平成10年度)の下で、1999(平成11)年から2000(平成12)年にかけて「中心市街地商業等活性化基本計画」が策定され、この基本計画において「商業等の活性化のための事業」としてハード事業10件、ソフト事業21件が列挙されている²¹⁾。

このうちのハード事業の番号6が「「ポップランド」の全市的核施設としての位置づけと強化」であり、その事業概要には「地域資源を活かし、ポップランドを楽しみながら学べる文化施設として位置づけ、福知山の情報発信を行い、観光・交流人口の増加を図り、地域商業活性化に資する」と記述されている。具体的な事業内容は次の3点である。

①ポップランド2号館(SL広場)の整備

- ・事業主体：福知山市
- ・事業内容：平成11年度 広小路商店街にSLの移設
平成12年度 2号館の上屋の設置、用地買い戻し
平成13年度 用地買い戻し

②ミニSL世界選手権の開催

19) 2007年10月28日(日)福知山市御霊公園ミニSLフェスタ会場での福知山市職員からの聞き取り。

20) 北丹鉄道の記録として、福知山市開発公社編『北丹鉄道の歴史』第二版、平成9年10月がある。また具体的資料の中身については、脚注13)を参照のこと。

21) 前掲表3「中心市街地活性化基本計画中の商業等活性化事業」を参照のこと。

- ・事業主体：福知山市
- ・事業内容：中心市街地商店街にレールを設置し、ミニSLの運転技術を競うイベントを開催し、鉄道のまち福知山をPRする。
- ・事業年度：平成12年度
- ・備考：緊急地域雇用創出特別基金事業

③鉄道関連施設・資料館のネットワークづくり事業

全国・世界から鉄道関連資料、情報の収集を行うとともに、本市にしかない鉄道情報をCD-ROMの作成、販売やインターネット等で情報発信を行う。

- ・事業主体：ポッポランド、福知山市、商店街、TMO
- ・事業年度：長期
- ・備考：新町商店街が事業主体で実施中。福知山市補助。中小小売商業高度化事業

「広報ふくちやま」1999年10月号（10月15日発行）は、ポッポランド開館1周年の「鉄道フェア」の様子を次のように伝えている。

JR福知山線開通100周年・福知山鉄道館ポッポランド開館1周年を記念し、9月25日から10月3日、福知山鉄道館ポッポランドやその周辺で「鉄道フェア」が開かれました。「鉄道のまち」として発展してきた福知山を再認識…できたかな？（p.11）

また、同誌の表紙にはポッポランド2号館へのSL移設が掲載されている。「今月の表紙」で次のように紹介されている。

9月17日夜、西駅公園に展示してあった蒸気機関車C58が、福知山鉄道館ポッポランドの近く広小路商店街まで1.4キロの道のりを大移動。道路上を鉄道車両が走るといふ、めったにない光景を一目見ようと、沿道には大勢の人が詰め掛けました。

これは、福知山鉄道館ポッポランド1周年とJR福知山線開通100周年を記念し、鉄道の魅力をPRするとともに中心市街地の活性化につなげようとしたもの。

このときポッポランド2号館へ移設されたC5856は、1939（昭和14）年製造で、戦後、下関、新見、浜田、鳥取の各機関区で活躍し、1961（昭和36）年に福知山機関区に配属され、1970（昭和45）年に廃車になるまで舞鶴線、小浜線で活躍した。全走行距離の40%を福知山で走破している²²⁾。このSL移設が、「商業等の活性化のための事業」のハード事業番号6のうち、①ポッポランド2号館（SL広場）の整備である。

22) 福知山鉄道館ポッポランドのパンフレット。

4. ミニ S L フェスタ in Fukuchiyama

4.1 ミニ S L フェスタ in Fukuchiyama の開催

ポツポランド事業の展開のうち、②ミニ S L 世界選手権の開催は「ミニ S L フェスタ in Fukuchiyama」として、2000（平成 12）年以降、毎年 10 月下旬から 11 月上旬に実施されている。「広報ふくちやま」2000 年 9 月号（9 月 18 日発行）は、第 1 回のミニ S L フェスタの開催予定を次のように伝えている。

明治 32 年、大阪と福知山を結ぶ阪鶴鉄道（現在の J R 福知山線）が開通してから 100 年が過ぎました。「鉄道のまち福知山」を広く P R するために「ミニ S L フェスタ」を開催します。

参加者募集中 ミニ S L 競技会 1 周約 700 メートルのコースで、定速度トライアル、体内時計トライアルなどを競います。 ※ミニ S L を持参してください。（p.11）

また、インターネットの鉄道模型情報掲示板には、ポツポランドの名前でミニ S L フェスタの開催案内が投稿されている²³⁾。

タイトル：ミニ S L フェスタ

お名前：poppo

投稿日：2000/11/1（14:38）

イベント情報 ミニ S L フェスタ in Fukuchiyama

福知山市では西暦 2000 年記念事業として「ミニ S L フェスタ in Fukuchiyama」を 11 月 11 日（土）・12 日（日）に開催します。日本国内はもちろん、イギリスからの 2 両を含むミニ S L（ライブスチーム）40 両が大集合します。

ミニ S L 競技会や運転会のほか、「鉄道のまち福知山」ならではの鉄道関連のイベント、福知山市と姉妹都市提携している島原市の展示・物産販売もあります。

広報誌だけでなく、インターネット掲示板への投稿など、初回立ち上げ時のイベント周知への積極的な姿勢を見ることができる。

4.2 実施内容の概要

「商業等の活性化のための事業」の事業概要に「中心市街地商店街にレールを設置し、ミニ S L の運転技術を競うイベントを開催し、鉄道のまち福知山を P R する」とあるように、ミニ S L フェスタでは、御霊公園を出発点として新町商店街入口付近まで、広小路通

23) <http://www.morii.jp/railmodel/kb/kb.cgi?b=info&c=q&id=60>

りの道路面に1周約700メートルの仮設線路を設置してミニSLによる競技会、フリー走行、乗車会などを行う。競技会では次の2種目が実施される²⁴⁾。

A 定速度トライアル

コースに速度計測器を2か所設置し、時速3km・7kmの近似値を競う。

B ミニSLでGOコンテスト

コースに駅を設けてダイヤ運転を行い、停車駅への到着時間、停車位置の正確さを減点方式で競う。

愛好家がミニSLを持参しての参加であるが、参加料は無料。石炭と水は主催者が準備し、また、参加者の昼食、懇親会も主催者の負担。ただし、ミニSL等の運搬費用は参加者の自己負担。宿泊の手配は主催者が行うが、宿泊料は自己負担である。

2006(平成18)年には、参加愛好家69名(ミニSL91両)、一般来場者は2日間で約41,000人、乗車会では約5,000人が乗車している²⁵⁾。また、2007(平成19)年では、参加ミニSL70両(募集台数)、一般来場者数は、10月27日(土)8,000人、28日(日)20,000人である²⁶⁾。屋外イベントのため一般来場者数は天候に左右されやすい。なお、2007年の第1日目は雨天。

ミニSLフェスタと平行して、協賛イベントが実施されている。老人クラブ連合会によるカレーライス販売や長寿野菜市、福知山観光協会によるひとくち土産コーナー、鉄道館ポッポランドじゃんけん大会、ウォークラリーなど。また、また、新町商店街フリーマーケット、広小路商店街ストリートコンサート、土木まつりなども開催されている²⁷⁾。

4.3 ミニSLフェスタ実行委員会

ミニSLフェスタ in Fukuchiyama は、ミニSLフェスタ実行委員会によって実施されている。2001(平成13)年7月に施行された「実行委員会会則」によれば、この実行委員会の目的は次の通りである。

世界的な素材であるミニSLを活用し、全国的な交流の場を本市中心市街地で提供することによりその活性化を図るとともに、本市が進める鉄道のまちづくりを全国に向けて強力に情報発信することを目的とする。(第2条)

また、この委員会を組織する団体は表4に示す22団体である。ミニSLフェスタの会場となる広小路商店街だけでなく、中心市街地にあるこれ以外の商店街もメンバーである

24) ミニSLフェスタホームページ <http://www.minisl.jp/kyougikai.html>。本稿巻末の福知山市内略図を参照。

25) ミニSLフェスタ実行委員会総会議案書(平成19年)の平成18年度事業報告。

26) ミニSLフェスタ実行委員会調べ。

27) ミニSLフェスタ in Fukuchiyama 2007パンフレット。

(表4) ミニS L フェスタ実行委員会の構成

(1)福知山市	(12)駅正面通り商店街振興組合
(2)福知山商工会議所	(13)キャッスルシティ蛇ヶ端商店会
(3)福知山商工会議所青年部	(14)福知山観光協会
(4)福知山商工会議所女子部	(15)西日本旅客鉄道株式会社福知山支社
(5)福知山商店街連盟	(16)北近畿タンゴ鉄道株式会社
(6)広小路商店街振興組合	(17)福知山鉄道館ポッポランド
(7)新町商店街事業共同組合	(18)日本鉄道OB会福知山地方本部
(8)内記新町商店街振興組合	(19)福知山S L 保存会
(9)アオイ通り商店会	(20)北近畿鉄道友の会
(10)アオイ通り三丁目商店会	(21)蒸気機関車愛好会
(11)駅前商店街振興組合	(22)その他、委員長が必要と認める者

出典：実行委員会会則第5条より。

点、鉄道関連団体の参画が多い点などが目を引く。広小路通り以外の商店街通りからもイベントの仮設線路を設置する希望がある²⁸⁾。福知山市は、旧国鉄時代に地方小都市には珍しく福知山鉄道管理局が置かれ、鉄道関連人口の比率が高く、「鉄道関連イベントなら何かできそう」との認識が背景にあった²⁹⁾。実行委員会の構成にこれらのことが反映されていると言えよう。

2007（平成19）年6月28日（木）に開催されたミニS L フェスタ実行委員会総会の議案書によれば、平成18年度決算報告の決算額は表5の通りである。歳入の大部分は福知山市の交付金であるが、協賛金の募集によって財源強化を図ったことが報告されている。また、歳出金額の上位4件を見ると、「需用費」と「食料費」の合計（2,116,208円）が、「委託料」と「備品購入費」の合計（2,311,354円）とほぼ同額になっている。記念品や賞品、弁当や交流会など、参加者のための費用が歳出の大きな部分を占めていることが分かる。ミニS L フェスタ開始当初の2年間は、設備やノウハウの不備があって参加者の評判は必ずしもよくなかったが、その後、年を追うごとにミニS L 愛好者の参加数が増えた背景には、参加者の声に耳を傾けて、できるだけのおもてなしをしようとする主催者側の姿勢があった³⁰⁾。この歳出にその「おもてなし」の姿勢の一端を見ることができよう。

数多くの人手をかけたイベントであるにもかかわらず、「賃金」の支出がない点にも留意すべきである。数多くのスタッフはすべて福知山市役所の職員であり、休日出勤を代休で振り替えるという措置が取られている。福知山駅前での案内、無料シャトルバスの添乗

28) 2007年10月29日（日）福知山商工会議所事務室での聞き取り。

29) 2007年10月28日（日）福知山市御霊公園ミニS L フェスタ会場での福知山市職員からの聞き取り。

30) 同上。

(表5) 平成18年度ミニS Lフェスタ実行委員会決算報告 (単位:円)

歳入		歳出		
科目	決算額	科目	決算額	摘要
市交付金	4,000,000	需用費	1,566,833	参加者記念品、競技会賞品、チラシなど
協賛金	1,306,080			
繰越金	314,608	委託料	1,481,000	大型テント設営、警備、音響、ホームページ更新など
その他	845	備品購入費	830,354	レールほか
		食料費	549,375	参加者・スタッフ弁当代、参加者交流会
		役務費	216,480	郵送料、新聞広告掲載料、賠償責任保険料
		報償費	180,880	司会者謝礼、計測器作成謝礼、ファンファーレ謝礼など
		使用料	146,350	駐車場代、公園使用料など
		旅費	108,390	国際鉄道模型コンベンション出展費用など
		負担金	25,000	蒸気機関車製造者協会年会費
		賃金	0	
		繰越金	516,871	
合計	5,621,533	合計	5,621,533	

出典：平成18年度ミニS Lフェスタ実行委員会総会議案書より作成。

員、仮設レールの設営と撤収もすべて市役所職員である。ミニS Lフェスタは商工観光部商工振興課の所管であるが、全庁を上げた協力体制ができている。職員が毎年作業を繰り返すことによってノウハウの蓄積と技能の向上が引き起こされている³¹⁾。とりわけ、仮設線路の敷設と撤収は短時間の作業で実に要領がよい。

2000年の開始当初には必ずしも参加者の評判がよくなかったものの、その後「ミニS Lフェスタ in Fukuchiyama」が全国的に著名な鉄道イベントの1つに成長した背景には、鉄道を福知山の地域資産として自覚し、これを地域活性化に結びつけようとする行政の積極的な取り組みがあった。「鉄道イベントなら何かできそう」というトップの判断が福知山市の基本計画に結実し、全職員を挙げた取り組みによって具体化している。さらに、交通費や宿泊費を負担してさえもイベントに参加しようとする愛好家の姿勢も特筆すべきである。主催者と参加者が共に等しく口にするように、双方の信頼関係がこのイベントを下

31) 2007年10月28日(日)福知山市御霊公園ミニS Lフェスタ会場での福山市職員からの聞き取り。

支えていることは確かである。

5. 下関の地域資源としての鉄道

5.1 下関の鉄道の歴史

年表5は下関の鉄道に関する歴史である。下関の鉄道の歴史は1901（明治34）年の山陽本線の全通に始まる。馬関駅（翌年下関駅に改称）、九州連絡航路が開業し、その後、山陽ホテル、関釜連絡船が開業している。小森江間の貨車航路輸送（貨車を船に載せて輸送する鉄道連絡船の前身）が日本初であったことは意外に知られていない。1936（昭和11）年に着工された関門鉄道トンネルが1942（昭和17）年に開通し、竹崎町に下関新駅舎が竣工している。戦時中には、関釜連絡船の崑崙丸が魚雷の攻撃によって沈没し多数の犠牲者が出ている。

1975（昭和50）年の山陽新幹線博多開通以降、下関を經由する特急列車等の廃止が顕著になっているものの、山陽本線と山陰本線を結節し、関門鉄道トンネルによって九州へとつながる下関は、それでもなお鉄道交通の要衝であることに変わりはない。

（年表5）下関駅関係鉄道年表

年月	事項
1888年1月	山陽鉄道株式会社設立（資本金1,300万円）
1894年6月	広島まで開通
10月	急行列車運転開始
1896年	主要駅に荷運夫（赤帽のはじめ）を置く
1897年9月	徳山まで開通
1898年1月	急便小荷物の取扱を開始、
9月	直通列車にボーイ乗務 山陽汽船商社航路徳山一門司・赤間関開始
1899年5月	急行列車に食堂車を連結
1900年4月	直通列車に寝台車
1901年5月	馬関駅開業、九州連絡航路整備（大瀬戸丸・下関丸188トン、414人乗り、15分）
1902年6月	馬関駅を下関駅と改称
11月	山陽ホテル開業
1905年9月	関釜連絡船開業（壱岐丸1680トン、317人乗り）
11月	対馬丸就航で毎日運航
1906年12月	鉄道国有法により山陽鉄道株式会社を国有化（関釜・関門汽船、

	山陽ホテルも)
1911年3月	下関—小森江間に貨車航路輸送開始(1942年まで)
1912年6月	新橋—下関間に特急列車(25時間)
1922年7月	山陽ホテル火災消失
1924年4月	山陽ホテル再建
1925年6月	長州鉄道：幡生—小串間を国有化
1926年3月	長州鉄道：東駅—幡生間開通(1928年に山陽電気軌道が譲受)
12月	山陽電気軌道：長府—壇ノ浦間開通
1929年9月	東京—下関間特別急行列車富士・桜運行
1933年2月	山陰本線全通
1936年9月	関門鉄道トンネル工事着工
1942年6月	関門鉄道トンネル開通
7月	貨物列車運行
11月	旅客列車運行、竹崎町に下関新駅舎竣工
1943年10月	関釜連絡船崑崙丸魚雷攻撃で沈没(犠牲者583名)
1945年8月	関釜連絡の引揚船を釜山—仙崎・博多間で運航
1956年11月	特急あさかぜ、東京—博多間運行(のち寝台で下関に短縮)
1959年9月	準急やくも、米子—博多間運行
1964年3月	特急まつかぜ、京都—博多間運行(福知山線・山陰本線経由)
1975年3月	山陽新幹線、博多まで開通、新下関駅開業
1985年3月	特急いそかぜ、米子—博多間運行(のち益田—小倉間に短縮)
1993年11月	関門鉄道トンネル開通50周年記念 JR九州主催トンネルウォーク
2001年7月	山陽本線開通100周年記念、「月光」「しおじ」のリバイバル運転
2005年3月	特急いそかぜ廃止(関門トンネル経由昼間の特急・急行消滅)、 寝台特急あさかぜ廃止(2007年鉄道博物館に展示)
9月	関釜連絡船100周年
2006年1月	下関駅放火により消失
2007年7月	山陰観光列車みすず潮彩号新下関—下関—仙崎間運行

出典：第二次大戦前は主として斉藤哲雄『下関駅物語』(近代文藝社、1995年)、第二次大戦後は主として新聞資料によった。

5.2 下関の鉄道記念碑

下関の「鉄道記念碑」には次の(1)～(10)に示すものが挙げられる³²⁾。(10)の旧山陽ホ

32) 下関教育委員会『下関の記念碑』1986年、同『下関の記念碑 山陰地区・補遺編』1991年より。

テル建物以外はすべて記念碑である。すべてが 1980 年代までに建てられており、その後のものはない。今後は、唯一の記念建物である旧山陽ホテルを保存するとともに、新たな記念事象の発掘を行い、記念碑の建造を進めていく必要があるだろう。

(1)山陽本線全通記念の碑

下関駅前ロータリー（竹崎町）、1901（明治 34）年 5 月山陽本線全通

(2)航送船の碑 [準鉄道記念物 車輛航送発祥の地]

シーモール下関（竹崎町 4 丁目）、1911（明治 44）年 3 月下関－小森江間の貨車航路輸送開始、1966（昭和 41）年 10 月準鉄道記念物指定

(3)鉄道栈橋跡の碑 [準鉄道記念物 関釜・関門・下関鉄道栈橋跡]

海峡ゆめ広場（豊前田町 3 丁目）、1901（明治 34）年 5 月関門連絡航路、1905（明治 38）年 9 月関釜連絡船開業、1969（昭和 44）年 10 月準鉄道記念物指定

(4)崑崙丸戦没者慰霊の碑

日和山公園（丸山町 5 丁目）、1943（昭和 18）年 10 月関釜連絡船崑崙丸魚雷攻撃で沈没、1960（昭和 35）年 10 月建立

(5)興安丸錨の碑

岬之町歩道、1980（昭和 55）年建立

(6)国鉄殉職者の碑

関門隧道入口（彦島江の浦町 1 丁目）、1942（昭和 17）年 6 月関門鉄道トンネル開通、同年建立

(7)下関工務局庁舎跡の碑 [日本国有鉄道下関工務局庁舎跡]

まるは通り入口（大和町 1 丁目）、1987（昭和 62）年建立

(8)新幹線トンネル慰霊碑

海関荘東奥（前田 2 丁目）、1975（昭和 50）年 2 月建立

(9)新関門トンネル海底部の碑

新関門トンネル海底部、1974（昭和 49）年 5 月

(10)山陽ホテル [現存]

細江町 3 丁目、1902（明治 35）年建設、火災消失により 1924（大正 13）年再建

結びにかえて

2007 年 10 月 27 日（土）から 2 泊 3 日の日程で、福知山市で開催された「ミニ S L フェスタ in Fukuchiyama 2007」の視察および資料収集を行った。行政主導のイベントであるにもかかわらず、毎年多くの愛好家が好んで参加しているのはなぜか。その理由を解明するのが何よりの懸案であった。ここでは、鉄道を地域資源として位置づけて地域活性化

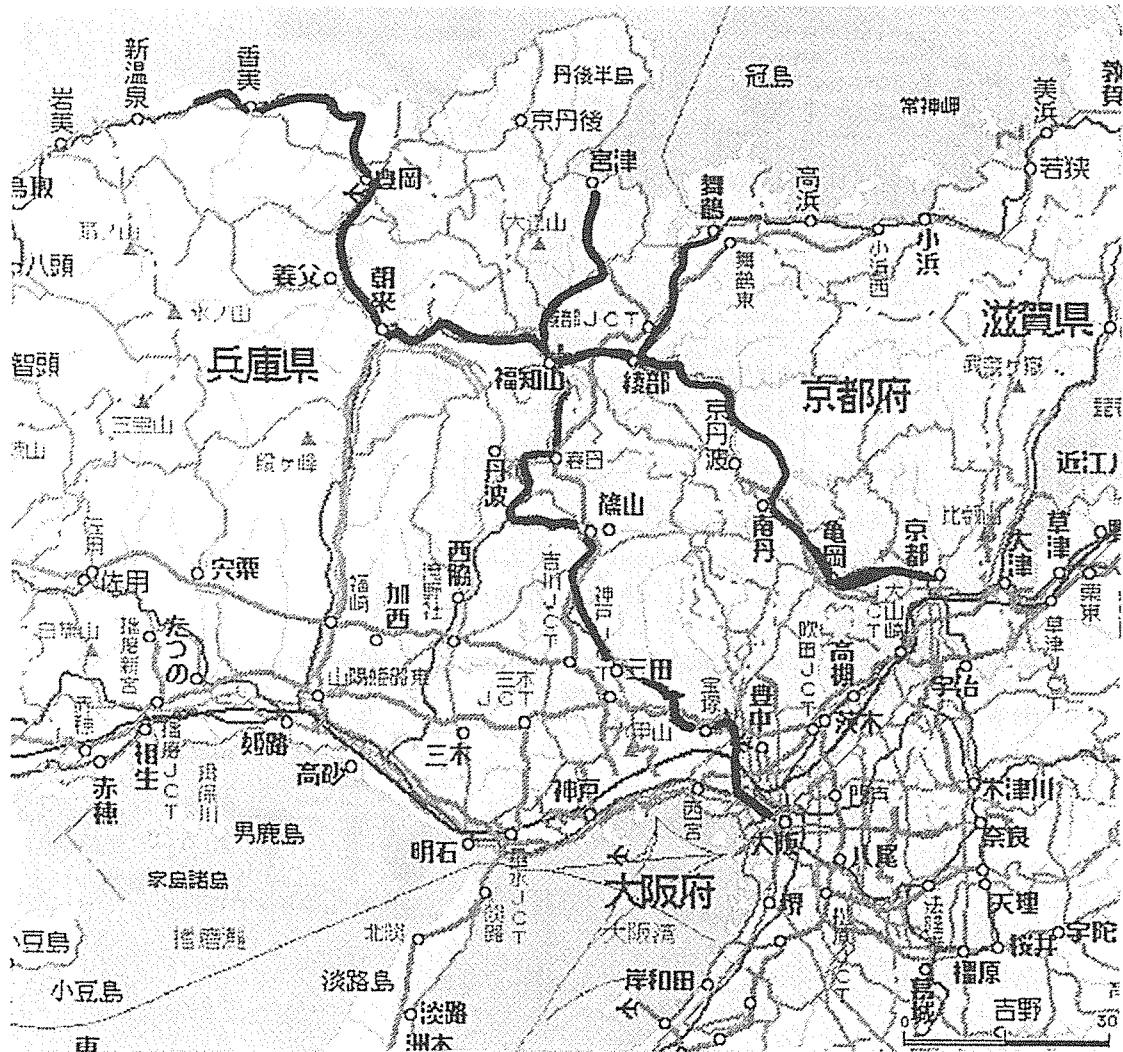
に結びつけようという、行政の明確な意図を見ることができた。多忙なイベントの最中にもかかわらず、聞き取りに協力していただいた福知山市職員の村尾毅氏と衣川真氏、ミニSL愛好家の内山利晶氏、小川精機(株)の井上武氏と藤坂泰一氏、さらに福知山商工会議所の西山卓伸氏にこの場を借りてお礼を申し上げる。

なお、本稿では下関の地域資源としての鉄道に十分に踏み込むことができなかった。福知山市の事例を1つのモデルとしつつ、下関での鉄道イベントのあり方の特徴などを明らかにできればと考えている。また、下関に隣接し、しかも同様に鉄道を地域資源として持つ門司港地区との連携の可能性、さらには全国の「鉄道のまち」と言われている都市との交流などについても今回は手が着けられなかった。冒頭に述べたように、鉄道資源を地域活性化に活用しようとする提言や研究事例が近年盛んになりつつある。下関についても今後の課題であろう。

本調査研究は、西田雅弘、木村健二の共同研究である。第1章、第2章は木村が執筆し、第3章、第4章は西田が執筆した。第5章の年表は木村が作成し、5.1の本文は西田が、5.2の本文は木村がそれぞれ執筆した。全体の取りまとめは西田が行った。

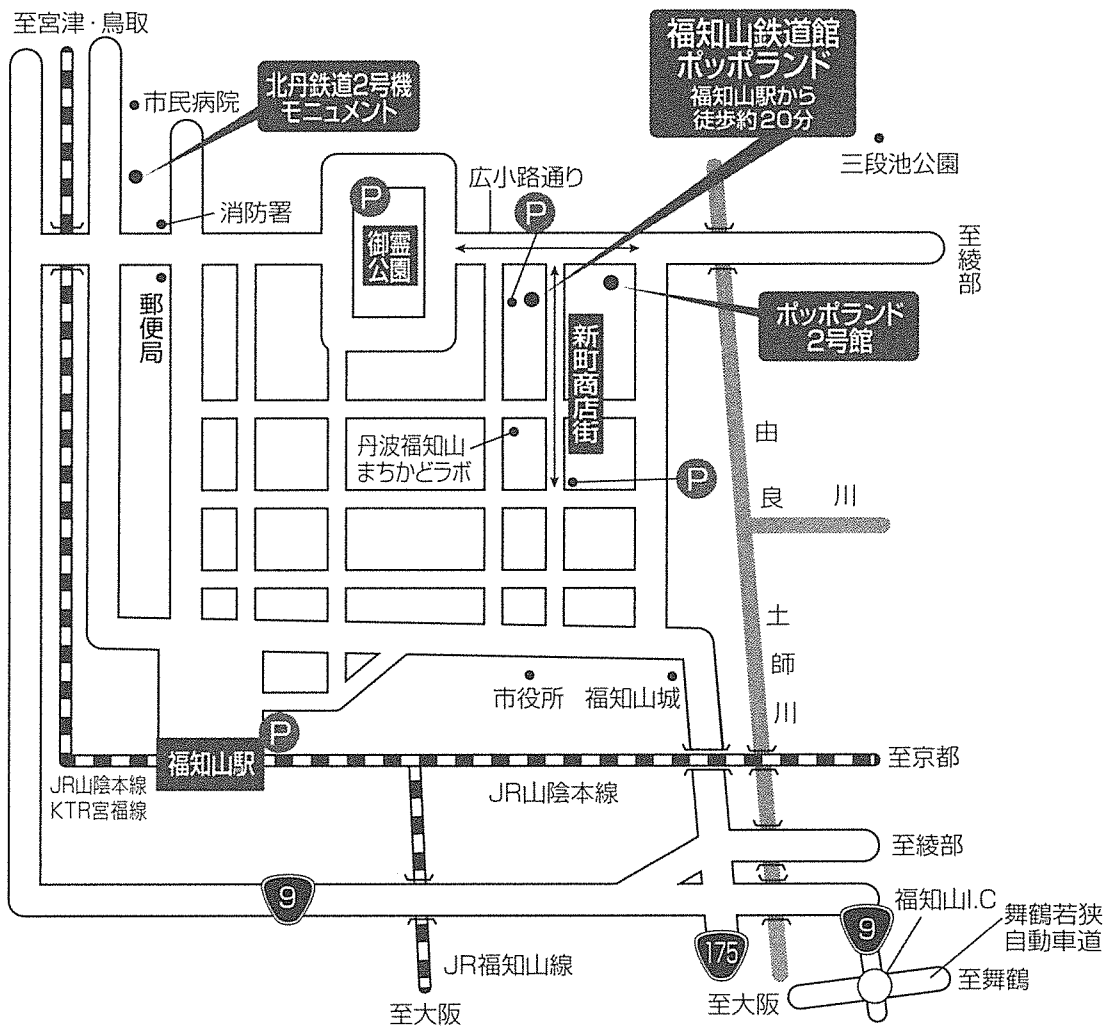
(地図1) 福知山を中核とした北近畿の鉄道網

福知山では、①山陰本線（京都－福知山－城崎方面）、②福知山線（大阪－福知山）、③舞鶴線（綾部－東舞鶴）、④宮福線（福知山－宮津）が交差、結節している。



出典：Mapion (<http://www.mapion.co.jp/c/f?el=135/7/45.800&scl=70000&uc=1&grp=all&nl=35/17/36.679>) より作成。

(地図2) 福知山市内の略図



出典：福知山鉄道館ポッポランドのパムフレットより転載。