

“MY TOWN” うおっちんで

歩キ目デス & 足ラテス

Vol.42

西条

『四国鉄道文化館』の出現！

タウンツーリズム講座主宰・
ヘリテージマネージャー

岡崎 直司

旧西条藩三万石の陣屋町であった西条市に、昨年の11月26日、「四国鉄道文化館」がオープンした。この建物は、(財)日本ナショナルトラストの所有で、市が運営している。

元々、市の委託によるナショナルトラストの地域資源調査が平成14年度に行われ、その中で鉄道遺産の活用と十河信二氏の顕彰という提案がなされた。以来、市、JR四国、ナショナルトラスト、という三組織合同によるプロジェクトが幾多の難関を乗り越えて実現した。事実、完成した四国鉄道文化館の目玉展示であるO系新幹線とディーゼル機関車DF50の車両搬入については、その企画段階から最大の懸案。関係者の苦労はいかばかりか。

給水塔



四国鉄道文化館・内観



四国鉄道文化館(左)と十河信二記念館



工事途中



十河信二氏像



工事途中・部分

まず、O系新幹線については、JR四国の多度津工場から9月26日に船積みされ、海上輸送の後、翌朝今治造船西条工場の埠頭に接岸、大型クレーンで陸揚げされ、28日に陸送で四国鉄道文化館へ搬入。一方のDF50は、やはり多度津工場から11月5・6両日に予讃本線を牽引による走行で西条駅に到着。ただし、自走は出来ないうまでも老朽化したディーゼル車体の整備には、費用・技術共に相当な復元手間がかかったとされる。そのくらい動かない機械のカタマリだった。旧国鉄の無煙化(SLの廃止)は全国で四国が最も早く、このDF50は、そのディーゼル時代を象徴する車両の一号機で、鉄道ファン憧れの的。

さて、では何故に新幹線の走っていない西条駅にO系が、という疑問は当然だが、そのことは四国鉄道文化館前の胸像と、その前の記念館が証明となる。その主、十河信二は、戦後復興期の昭和30年、第四代国鉄総裁となり、技術畑の島秀雄と共に、世界に先駆けて強力に新幹線構想を推進させた。氏は明治17年に新居郡中村(現新居浜市中萩)に生まれ、西条中学を卒業後、一高、東大と進む。やがて鉄道院に入り、大正10年にやつ

と西進してきた国鉄予讃線が西条駅まで開通した際は、鉄道省経理課長（37歳）として祝賀会に臨んだりもしている。昭和に入り南満州州鉄道理事となるも、終戦直前に請われて西条市長に就任、1年足らずの間だけ勤める。その際、ふるさとのために報酬は受け取らないことと、国が自身を必要とした時は、市長を辞することなどの条件が出されたという。個性の強い、魅力的な人物であったようだ。

少しその四国鉄道文化館の建物について見てみよう。内部に入ると、木造アーチ構造となっていて、とてもチャレンジフルな構成がされている。これらの構造材は、新居森林組合が地元調達した60〜80年生の杉。つまり地産地消。しかも単なるアーチではなく、一本の杉を縦割りにスライスし、二本を組み合わせて上部でつなぐという方法を採用、その計14本の杉柱が主構造。その曲がりの部分には「ダボ」と呼ばれる栓が打たれ、在来技術を駆使しつつ新たな構造への挑戦となっている。

また、内部から駅構内が見渡せるようにガラス張りとなっていて、現在の鉄道との一体感が図られている。設計は、砥部の和田建築設計工房。

跨線橋



西条駅構内



カーバイド庫



アンテナ



マンホール



西条市観光交流センター

駅構内には、少し線路向こうに目をやれば、現在も大正期に建設された鉄道遺産である煉瓦建造物「給水塔」と「カーバイド庫」なども残り、レトロな雰囲気も伝えている。前者は、本来SLなどの蒸気機関車のための給水施設であるが、今も駅構内のうちぬき水として、現役利用されている。後者のカーバイド庫は、夜間作業の線路点検などに使う照明用に必要であった。旧国鉄では、カーバイドに水を加えるとアセチレンガスが発生する仕掛けの照明具が使われていて、その時代の歴史遺産である。他にも、リベット打ちの鉄骨造である戦前期とおぼしき跨線橋や、それぞれに役割があったと思われる小さな木造平屋の建築物が、プラットホームの向こうには並んでいる。加えて、戦前期の物流基地だった農協倉庫が、観光交流センターとしてリニューアルされて、市の観光振興課が入り、そうした全体の鉄道関係遺産が、日の目を見ることとなった。市内大町の市民公園に鎮座する、十河信二の俳号に因んだSL「春雷号」の存在も気になるが、まずは、関係者の努力でオープンした歴史施設の拠点活用が、うまくゆくことを願っている。