

京都鉄道博物館の概要と館内貸切について

廣 田 琢 也

1 はじめに

京都鉄道博物館は「地域と歩む鉄道文化拠点」を基本コンセプトに掲げて、2016（平成28）年4月に開館した、鉄道に特化した博物館である。筆者は当館が開館してから現在まで、途中一年間の出向期間も含めて当館の職員として勤務している。

今回は京都鉄道博物館の概要と、そこで模索している当館の館内貸切の活用法について紹介したいと思う。



写真1 エントランスホールの外観

2 京都鉄道博物館について

(1) 概要

当館は京都市内の南方、下京区に位置している。京都駅からおよそ1.5キロ西方の梅小路公園の中にあり、京都駅からはバスで約10分、徒歩で約20分程度の場所である。京都駅と東海道本線（JR 京都線）の西大路駅、山陰本線（JR 嵯峨野線）の丹波口駅とを結ぶ三角地帯の中心地点で、2019（平成31）年3月には当館のすぐ近くに、JR 嵯峨野線の新駅である梅小路京都西駅が開業する。京都駅からの公共交通アクセスはバスによって確保されているが、今後は鉄道によるアクセスの整備で来館者数増が期待される。

開業初年度にご来館いただいたお客様は約141万人で、2018（平成30）年11月には通算300万人目のお客様をお迎えするなど、既に多くのお客様にご来館いただいている。

(2) 博物館の前身

当館には前身となる博物館が二つある。一つ

は「交通科学博物館」で、大阪環状線弁天町駅の高架下にあった。鉄道以外にも航空機、自動車など交通機関に関する資料を収集、展示する施設で、1962（昭和37）年に「交通科学館」として開業し、2014（平成26）年に閉館している。

もう一つは「梅小路蒸気機関車館」で、現在当館がある場所に1972（昭和47）年に開館した。日本国有鉄道（国鉄）が使用していた扇形車庫を展示施設に転用し、開館当時消滅しかかっていた蒸気機関車を保存するための施設としたものである。全国でも数少ない、蒸気機関車専門の博物館であったが、2015（平成27）年に閉館した。

両館が収集した資料と、開業に際し新たに収集した資料とで当館の展示は成立している。

(3) 展示施設

館内の展示施設は、メインの建物である「本館」、エントランスと本館をつなぐ実物車両展示「プロムナード」「トワイライトプラザ」、実物の蒸気機関車の動態・静態展示を行う「扇形車庫」、蒸気機関車の歴史を解説する「旧二条駅舎」と大きく分けて5つあり、それぞれで特徴を持たせた展示を行っている。

a 「本館」

「本館」は鉄道の仕組みや歴史等を解説する主たる施設である。入口を抜けるとすぐに、2016年に重要文化財に指定された蒸気機関車「233号機関車」（写真2）や、広告宣伝物のキービジュアルとしてご覧いただく機会も多い3両の実物車両「500系新幹線電車」「581系特急形電車」「489系特急形電車」が出迎える（写真3）。

1階の主な展示内容は、鉄道の誕生から現在までの歴史を紹介するものや、車両、信号設備、踏切、集電装置、台車など、鉄道にまつわる実物を多く展示し鉄道の仕組みを紹介するものである。また南側にはJR西日本の営業路線とつながる線路が敷かれた場所を設け、実際に走行している車両を搬入・展示できるようにしてい

る（写真4）。2階は、運転シミュレーターや駅の今昔を比較できる体験型の展示をはじめ、模型の鉄道車両が駆け抜ける鉄道ジオラマや、関西の鉄道、貨物輸送システムを紹介する展示があり、また企画展などを開催する企画展示室（写真5）もある。3階は東海道本線や山陰本線を走る列車を眺められる「スカイテラス」の他、資料室やホール等がある。



写真2 蒸気機関車「233号機関車」
（重要文化財）



写真3 本館



写真4 本館で展示されるJR西日本の
現役車両



写真5 企画展示室

b 「プロムナード」

「プロムナード」は展示場自体を駅のプラットフォームに見立て、実物車両12両を間近で見学できるようにしている。この12両の中には、初の長距離用電車「80系」（写真6中央の車両）や、皇室・貴賓客用客車「マロネフ59形」など、国内でも当館でのみ保存している車両が含まれている。



写真6 プロムナード

c 「トワイライトプラザ」

「トワイライトプラザ」も「プロムナード」と同様にプラットフォームを彷彿とさせる造りとなっている。メインの展示車両は1989（平成元年）年に登場し、2016年に引退した寝台特急「トワイライトエクスプレス」の車両で、大阪－青森間をけん引した電気機関車「EF81形」や、「ダイナプレヤデス」と呼ばれ、車内に厨房を備えて料理を提供した食堂車「スシ24形」、高い人気を誇った2人用A個室寝台「スイート」を設けた寝台車「スロネフ25形」を、列車に見立て一列に展示している。他にも寝台客車1両と電気機関車2両を展示している。



写真7 トワイライトプラザ

d 「扇形車庫」

「扇形車庫」は、1914（大正3）年に建設された、扇を広げたような形の車庫である。京都駅を発着する列車をけん引する機関車の留置の他、機関車の修繕を行う工場として使用された。国

内に現存する最古の鉄筋コンクリート造の機関車庫として、重要文化財に指定されている。

蒸気機関車の車庫として今日に至るまで活用している他、工場機能も現存しており、2015年に当館と併設して建設された「SL 第2 検修庫」と呼ばれる施設と合わせて、蒸気機関車の動態保存を続けている。



写真8 重要文化財の扇形車庫
(写真奥に広がるグレーの建物)



写真9 SL 第2 検修庫内で展示される
C57形 1号機(※庫内は通常立入不可)

e 「旧二条駅舎」

「旧二条駅舎」は、かつて京都と舞鶴を結ぶ鉄道の建設を目指すために設立された私鉄「京都鉄道」の二条駅の駅舎と本社社屋として、1904（明治37）年に建てられた。国有化後は山陰本線二条駅の駅舎として使用されていたが、同駅がJR西日本に引き継がれた後、駅付近の高架化に際して「梅小路蒸気機関車館」へ移設、



写真10 旧二条駅舎

蒸気機関車の歴史や部品などを紹介する展示スペースとして使用された。当館の開業後は、展示スペースの大半はそのまま残しつつ、一部をミュージアムショップとして使用している。

(4) 実物車両の展示

当館では53両の実物車両を保存・展示している。内訳は蒸気機関車23両、ディーゼル機関車2両、電気機関車5両、客車9両、貨車2両、気動車1両、電車5両、新幹線電車6両と多種多様だ。特に蒸気機関車は全体の約半数を占めており、それを目当てに来館するお客様も少なくない。23両のうち8両の蒸気機関車は現在でも走行可能な動態保存機で、さらにこのうち2両は当館の敷地から外へ出て、JR西日本の営業路線を走行できる状態を維持している。

また館内では、実際に蒸気機関車がけん引する客車に体験乗車することができる「SL スチーム号」を毎日運行している。蒸気機関車を毎日運行させているのは全国的に見てもあまり例がない。



写真11 「SL スチーム号」をけん引する8620形8630号機(左)と展示中の7100形7105号機「義経」共に動態保存機であり、「義経」は当館で最も古い1880（明治13）年製の展示車両

3 「館内貸切」について

前項で紹介した通り、当館では鉄道に関する様々な資料をあらゆる角度から楽しんでいただけるよう工夫を凝らしている。特に実物車両の展示数は国内最多である。これらの展示物を利用して、通常開館時と異なる博物館利用をしていただく、というのが、現在筆者が担当している業務の一つである「館内貸切」である。

「館内貸切」は「交通科学博物館」「梅小路蒸気機関車館」から当館になって大きく変わった点の一つでもある。かつて両館では、館内を貸

切利用する事例があまり無かったようで、それも映画やドラマの撮影など、商用利用の事例ぐらいである。当館開業後は、一般のお客様に向けた「館内貸切」に関するオーダー表を定め、料金を設定している。その内容は、会議室利用から全館貸切まで数種類を用意しており、当館ウェブページでも告知ページ (<http://www.kyotorailwaymuseum.jp/reserved-use/>) を設けてPRしている。これまで当館で開催された貸切利用の一例をご紹介します。

(1) 会議室利用による講演会の開催

当館の会議室において、利用団体主催の講演会を実施。実施後すぐに、講演会の内容を基に当館の展示物を見学いただくことで、さらに理解を深められたとのことであった。鉄道に関する専門的な講演を、鉄道専門の博物館で実施することに意義を感じていただけたようである。

(2) レクリエーション利用等による全館貸切

企業の社員レクリエーションの一環として当館を全館貸切し、社員同士の結束を高めるようなクイズラリーを実施した事例や、企業のキャンペーンの一環として当館を夜間貸切し、ナイトミュージアムとした事例もある。活用次第で当館で開催する意義が高められることから、今後、新たな活用法が生まれる可能性があると考えられる。

(3) 前撮り写真の撮影

当館の展示物を背景に結婚式の前撮り写真を撮影する。開館日に実施しており、閉館後の夜間に撮影している。毎月1～2回の利用がある。人気の場所は扇形車庫や本館3階のスカイテラスだが、撮影希望者は鉄道にこだわりのある方が多く、他にも好みの車両や場所を指定される事がほとんどである。

(4) 結婚式の開催

館内で結婚式を挙げる。これまで開催された式は全て、本館1階の「500系新幹線電車」「581系特急形電車」「489系特急形電車」前に会場を特設した。およそ50名のお客様と当館の車両たちから祝福される新郎新婦の姿がとても印象的であった。



写真12 スカイテラスでの前撮り写真撮影



写真13 特設会場のバージンロードを歩く新郎新婦

4 おわりに

ここまで、現在勤務している「京都鉄道博物館」の概要と、そこで模索している「館内貸切」の活用法についてご紹介させていただいた。拙い文章であるのは自覚しているが、少しでも当館に興味を持っていただけたら幸いである。最後に、担当者が描く「館内貸切」の今後について、少し紹介したい。

鉄道ファンのお客様から、「開館中になかなかじっくりと展示物を見るができない」といったお声をいただいたことがあるが、これまで、鉄道ファンのお客様が館内の展示物を見学するための利用法は意外にも無かった。今後は、館内貸切の一つとして、普段なかなか見ることのできない展示物の細部までじっくりと見学できるような鉄道ファンのお客様のための利用法もあれば嬉しく思う。こういった利用法に興味を持つ鉄道ファンのお客様が現れないかと期待している。

5 謝辞

この度、これまで77号続く「阡陵」の貴重なページを与えていただいたことを、本当に嬉しく思う。お声掛けいただいた関西大学博物館の石立様、山口様、田中様には、改めて御礼申し上げる次第である。