

平成30年度第1回市原市文化財審議会会議 議事録

- 1 日 時 平成30年8月2日(木) 13:20~16:00
- 2 場 所 小湊鐵道株式会社本社会議室
- 3 出席者 **【委員】**
鷹野委員(会長)、鈴木委員(副会長)、市毛委員、小野寺委員、香月委員、川戸委員、
原田委員(西脇委員、紺野委員、丸山委員欠席)
【事務局】
三澤生涯学習部長、木村ふるさと文化課長補佐
忍澤文化財保護係長、牧野副主査、浅野学芸員
【傍聴人】
0名
- 4 次第
 - (1)開会
 - (2)部長挨拶
 - (3)諮問書交付
 - (4)議事
 - ア 小湊鐵道キハ5800形式気動車の指定について
 - イ 平成30年度指定文化財保存整備事業の実施について
 - (5)その他
 - ア 次回の文化財審議会開催について
 - イ 国指定天然記念物候補「養老川流域田淵の地磁気逆転地層」の視察について
 - (6)閉会
- 5 その他 会議終了後、「養老川流域田淵の地磁気逆転地層」の視察。
- 6 会議の概要
 - (1) 小湊鐵道キハ5800形式気動車の指定について
類例の少なさなどから市指定文化財にふさわしい資料であるので、市指定文化財とする方向で、次回答申することとする。
 - (2) 平成30年度指定文化財保存整備事業の実施
光厳寺の欄間彫刻の移設事業及び熊野神社の大イチョウ枝下ろし事業に関する報告を行った。
 - (3) 文化財保護法の一部改正について
文化財保護法の改正にあたり、国、県の対応を把握し市としての方針を決めていくことを報告した。
 - (4) 事務連絡
次回の会議は、委員の予定を伺い決定する。

別紙 会議の経過

発言者	会 議 の 経 過
事務局	<p>開会</p> <ul style="list-style-type: none"> ・委員 10 名中 7 名が出席。「市原市文化財の保護に関する条例」第 27 条第 2 項の規定により審議会の会議が成立していることを報告。
事務局	<p>挨拶</p>
事務局	<p>諮問書交付</p> <p>「市原市文化財の保護に関する条例」第 4 条第 3 項の規定により、市原市教育委員会から審議会へ、市原市指定文化財の指定について、小湊鉄道キハ 5 8 0 0 形式気動車についての諮問書交付。</p>
会長	<p>会長が諮問書を受理。</p> <p>【議事】</p> <p>「市原市文化財の保護に関する条例」第 26 条第 3 項の規定により、会長が議事進行。</p>
事務局	<p>小湊鉄道キハ 5 8 0 0 形式気動車の指定について</p> <p>【説明】</p> <p>今回の諮問案件については、平成 2 7 年度第 1 回審議会において諮り、指定候補リストに登録したものである。この度所有者である小湊鉄道株式会社との協議がまとまり、市指定を検討している。</p> <p>小湊鉄道に関しては駅舎等の 2 2 施設が平成 2 9 年に登録文化財となっており、大正 1 4 年の創業以来市原市の近代化を担って今なお走り続けている市原市の顔ともいえるべき鉄道である。今回諮問する 1 9 6 0 年から 1 9 7 8 年まで稼働していたキハ 5 8 0 0 という車両については、製造年が大正 3 年という優に 1 0 0 年を超える車歴がありながら、いまなお保管されている貴重な車両である。さいたまの鉄道博物館に昨年国指定となった「ナデ 6 1 1 0 形式 6 1 4 1 号電車」という古い山手線の車両があるが、キハ 5 8 0 0 はそれと同年製造であり、改造前は同系車両であったとみられ、ボギー型台車の気動車両として現存最古のものとみられている。</p> <p>委員全員 機関庫へ移動し、車両を実見。</p>
小湊鐵道株	<p>小湊鐵道株式会社の説明</p> <p>台車は製造当初、大正 3 年のもの。大宮の鐵道博物館のナデの形式と同様に、東京の中央線等を走っていた。網棚の意匠や、つり革の部分の意匠が凝っているため、製造当初と考えられる。窓の木枠等要所要所に製造当初の面影を残している。</p> <p>【車内実見】</p>
委員	<p>キハ 5800 形式なのか、型式なのか用語の統一は重要だと思う。</p>

事務局	ボギー型は台車、部品の型なので型式、キハ 5800 は車両なので形式である。
委員	なるほど。
事務局	かつては運転台が片方にしかなかったが、小湊鉄道に来てから両運転台となり、貫通扉が取り付けられた。シートの下には当時の木製シャーシ部分が見られる。元の木枠を残したまま、鋼体を貼る半鋼体化車両である。ライトを昭和 30 年代後半に蛍光灯に変えており、当時としては最先端のつくりである。
会長	仮に指定となったらこのままの状態、保管していくのか。
小湊鐵道株	文化財の価値が保てるように塗りなおしなどを考えている。
事務局	ディーゼルエンジンは外してしまって他の車両につけている。台車は釣り合い梁式で、リベットを多く打つなど、電動台車だった時の名残が見られる。機動車に改造された後も、台車は電車として使われた。連結器は当時最先端の自動連結器である。アメリカのメーカーシャロン式で、1910 の刻印が見られるので、1910 年式のものを利用した可能性がある。外のライトは一灯だったのを、小湊鉄道にきて昭和 41 年に 2 灯にした。そのころ、もともと国電飯田線のブドウ色だったものを小湊カラー（ファイアーオレンジとモーンアイボリー）の 2 色ツートンとした。 今さびが出ているので、指定後どうするか考えなくてはいけない。
委員	このままでは見せるのは難しい。このままではかわいそう。きれいにしないと。
事務局	もし指定されたら指定記念として公開したいというのが、小湊鉄道さんの意向。 この古さの車両は全国でもほとんど残っていない。タイヤもスポークタイヤで、今の車両には見られない。
委員	昭和 35 年改造となると、これまでの改造歴を明示したほうがいい。
事務局	小湊鉄道に来てからは車歴が台帳として残っている。ただ、その前の三信鉄道や飯田線の時のものが残っているのかは、追っていない。また三信鉄道より前の大正 3 年の国電鉄道院の資料はほとんど残っていない。1950 年代の論考に書かれているが根拠としては薄い。
委員	それでも出どころがわかればいいと思う。
事務局	それでは皆様、再度会議室で審議にうつりたいと思います。
会長	【会議室へ移動】 今現物を見たが、平成 27 年度に指定リストに加えられたものである。今日までの調査を経て今にいたると。
事務局	諮問説明（資料 P 2 ～ 1 6）

名称は小湊鉄道キハ5800形式気動車、員数は1両、所在は小湊鉄道五井機関区機関庫内。所有者氏名は小湊鉄道株式会社。会社名本来は「鐵」の字だが、指定文化財の名称や所有者名は法人ならば法人登記簿に従うのが、文化庁の方針であり、登記簿は「鉄」になっているのでこの字を使う。登録文化財の時も同様。種類は歴史資料。指定理由は、本市の歴史上意義が深く、かつ学術的価値の高いもの。製造年代が大正3年。構造形式寸法は、車種、普通鉄道旅客車内燃動車（制御内燃車）、全長16,800mm、幅2,740mm、高さ3,793mm、自重24.9トン、定員120名、すべて台帳によるもの。内燃機関、予燃焼室式ディーゼル機関（DMH17Cエンジン）。台車はボギー型釣合梁式、駆動台車はTD14（五井側）、付随車はTR14（上総中野側）。変速装置は液体変速機TC-2形、小湊鉄道では初の統括制御可能車両。連結器はシャロン式下作用自動連結器。

概要は、昭和35（1960）年2月に国鉄より譲り受けたもので、電車より改造されたものである。元来は三信鉄道のデ300形であって、国鉄より譲り受けたモニ3009（大正3年度製）を昭和11（1936）年4月に日本車輛（東京）で鋼体化した車両である。

国鉄買収後はクハ代用となり、昭和28（1953）年の改番でクハ5800とされた。最後の配置は飯田線（伊那松島電車区）で、その時まで片運転台に改造されたとみられる。気動車への改造は日本車輛（東京）で行なわれたが、主な車体の改造は妻面で、両運転台貫通扉付、正面窓ゴムサッシュ入り、前照灯1灯埋込となっている。さらに、客扉の鋼製化やステップ取付けがなされ、エンジンをDMH17C8気筒（180馬力）にしてさらに強力なものになった。

変速装置は小湊鉄道初のトルクコンバーター装備車であり、統括制御が可能となった。台車はボギー型の明治45年式電車用をそのまま使い、連結器は貨車との連結を想定して、シャロン式下作用自動連結器を装備した。車内の椅子はロングシートである。

5800という番号は、国鉄時代の飯田線から番号をそのまま踏襲したものである。

キハ5800の小湊鉄道に至る経緯は、三信鉄道デ101（1936年・鋼体化）→デ301（1941年改番）→鉄道省デ301（1943年買収）→クデハ301（1951年）→飯田線クハ5800（1953年改番）→小湊鉄道キハ5800（1959年）→廃車（1997年）ここでエンジンが抜かれた。

三信鉄道以前は、鉄道院デハニ6465（1914年）が埼玉の鉄道博物館の重文になっているものと同一の型であると。デニ6458、モニ3009等と変遷しているようだが、確証のとれる資料はない。

参考文献の寺田貞夫氏のものに触れられているのが文献として引っ張れるのと、小湊鉄道の気動車台帳に製造年が書かれている。

所見としてキハ5800は電車から気動車に改造された車両であり、高度経済成長期に地方鉄道で不足する旅客気動車を補充する目的で導入された。その改造車両が休車当時のまま残されていること、またその前身車両が大正3（1914）年鉄道院製造の直流用電車であり、100年以上の車齢を有していることは、特筆すべきものである。

当時の車両として、現在鉄道博物館に所蔵されている「ナデ6110形式6141号電車」（国指定重要文化財）は、同年に鉄道院新橋工場で製造されたものであり、それは現存する最古の木製電車である。比べてキハ5800は製造当初の形状を留めていないものの、様々な改造を受けながらも、最後は電車から気動車に改造され地方鉄道に遺されたものであり、同時期の車両として数少ない事例である。

前身の電車の木製車体は、鋼鉄の骨組みの外板に短冊形の木板を連続して貼っていたものである。1936年に鋼体化するにあたって、その上に3mm厚の鋼板張りを施し、内装や

	<p>屋根は木製のままであるため「半鋼製」と言われたものである。日本の鉄道車両史において、電車列車の変遷を一車両の内に内蔵している希少な事例と言える。</p> <p>キハ5800形式気動車は、前身の電車車両の歴史的価値を有しながら、数多い地方鉄道に唯一遺された電車から改造された気動車として希少価値があり、また、市原市の近代化を担った車両として重要である。</p> <p>また、キハ5800は機関のDMH17Cエンジンが、現在は現役のキハ200形式気動車に流用されたため、装備されていない。DMH17Cエンジン自体が現在稀少機関になっているので、同型の廃エンジンを戻して装着することが、この車両の価値を高めると考えられる。</p> <p>現状及び保存環境現在の留置場所は、機関庫内であるため、ある程度風雨を避けられているが、外装塗装は痛みも激しい部分がある。外装塗装については現況維持かどうか、今後の検討課題である。</p> <p>保存上留意すべき事項として、錆の進行を防止する配慮が必要である。</p> <p>その他参考となる事項として参考文献を上げている。</p> <p>5 ページ目は場所の地図、6 ページ目は近藤氏と調査した所見、図2が気動車台帳の図面である。7 ページは保管状況。8 ページが上総中野側。写真Cの右側の剥げている部分の色が元のブドウ色、元の色がわかる15 ページの写真が、入庫当初の写真である。車内はセンターポールがかつて付いていたことがわかる。14 ページがエンジン、これが元ははまっていた。その下の想定復元図の上が入線当初、下が改造したもの。足回りはほとんど同じである。16 ページは最後の運転の時の写真で、鶴舞在住の方が撮った写真。</p> <p>【審議】</p>
委員	古い車両について、他の市や県ではどのように対応しているのか。既に歴史資料と指定している例はあるのか。
事務局	県内は車両の指定はない。他県は調べていない。客車は埼玉の国指定のみ。
会長	先ほど委員からもあったが、保存していくならさび落としはぜひしていただきたい。
委員	先ほどの文言の説明だが、指定名称は「鉄」の字でよいということか。
事務局	法人登記簿に合わせて指定名称も所有者も「鉄」の字を使う。
会長	説明を聞いて、改めて大切なかつ珍しい車両と感じた。
委員	ほかの事例しりたい。地方鉄道はいろいろあるから。
事務局	次回の審議会までにある程度リストアップしておく。
委員	全体の中の位置づけがきちんとできるとよいと思う。
会長	仮に指定になった場合は、保存と活用のための補修をしっかりする。

委員	当初の色にするかという話もあるだろうし。
会長	二灯を一灯にするくらいはしないのではないかなと思うが、最初の姿にするのか、小湊に来た時の姿にするのか、あるいは最後の姿にするのか、今後の検討となると思う。
会長	宿題もあるが、小湊鉄道キハ5800形式気道車を指定文化財にするという方向性でよいか。
各委員	異議なし
会長	では、次回の審議会で答申できるように作業を進めたい。
事務局	平成30年度指定文化財保存整備事業の実施について 大和田光厳寺の欄間彫刻を移設する事業について、委員にご指導いただいている。現状で本堂外にあるため風雨にさらされており、屋内に移設する。方法としては、欄間彫刻を外し燻蒸する。燻蒸を2、3週間行い、本堂の須弥壇の前、資料17ページの位置に取り付ける。取り外した場所は空洞になるため、漆喰壁にする。18ページが断面図だが天井裏の梁に鉄のボルトを打ち込み構造枠を固定、構造枠の中に彫刻を入れ込む。ただ室内になってしまうので、見学者は今までより見にくくなる。見積金額は燻蒸込みで103万円。50パーセント市で補助。 次は19ページの市原市金剛地の熊野神社の大イチョウ、市の天然記念物。このイチョウが大きくなり、熊野神社の拝殿屋根に枝が当たり神社の屋根が傷むということで、枝下ろしを行う。方法は業者と相談するが、見積額は37万円。そのうち50パーセントの18万5千円を市で補助する。
会長	【質疑】 欄間は外から見えるのか。
事務局	ガラス越しとなる。
委員	移設してから地元や市民に公開する機会はこれから作るのか 昨今は保護法を改正されて、保存だけでなく活用もうたわれているから、その辺も考えないと。
会長	移設してから我々も見たい。 ただいまのことは、これでよろしいか。
各委員	異議なし
事務局	2点事務局から、まず文化財保護法の改正について市の対応を説明したい。
事務局	資料20ページに保護法の一部改正の概要をまとめたものがある。具体的な影響等ははっきりしないところがあるが、明日、県主催で県内の文化財に関わる主管課長会議が行われ、そこで具体

	<p>的な話があるのでそこで情報を得ながら市の対応を考えていこうと思っている。概要について</p> <p>(1) 地域における文化財の総合的な保存・活用ということで、①都道府県は、文化財の保存・活用に関わる総合的な施策の大綱を策定できるとあり、これに従って市町村はどう考えるか、総合的な計画を作ることになるが、まず県の考えを把握して、市で対応する。</p> <p>次に(2) 個々の文化財の確実な継承に向けた保存活用制度の見直しについて、これが市原市としては直近で国指定天然記念物の答申を受けている田淵は、保存活用計画をまとめる作業に入るため、関係してくる。改正に伴い、国指定の現状変更はその都度国の許可が必要だが、保存活用計画に載った変更は届出制にするなど弾力化される。手続きについて簡略化されるようだが、きちんと把握しながら対応したい。</p>
会長	<p>「できる」は努力義務だが、やらないと見返りはない法律のため、放っておくと大変なことになる。とにかく文化財についてカルテを作れと、大変な作業が待っており、これを怠ると補助金の申請で支障が出る。市町村に任せるということだが、任せられっぱなしで国は何をするか見えないが、改正されてしまったので対応せざるを得ない。</p>
委員	<p>私は保護法改正に関わった委員だが、策定計画を明確にすることが言われているので、何のためにやるか説明しないと文化庁からお金は出ない。ただ保存だけでなく、どのように活用するか。やはり観光、地方活性化が頭に入っていて、今回の改正は地方の活性を目的としているので、どうしたら人が集まるのか意識した内容だった。</p>
会長	<p>市原市は文化財専門職員が多いので対応できるが、地方の担当者がいないところで、こういうことするのは問題だと思う。</p>
委員	<p>そういうところは県が面倒みるらしいが、現実かどうかわからない。</p>
委員	<p>制度の改正上、有形文化財はターゲットにしやすいが、無形文化財は把握しにくいいため、是非それも考えてほしい。目を離すと観光にのみ使われてしまうので、保存も考えながら活用に使っていききたい。</p>
会長	<p>この審議会でも活用も考えながら進めてきたが、きちんと保存しないと活用できないことを、まず頭に置かなくてははいけない。活用のための保護ではなく、保護の延長に活用があることを考えてほしい。</p> <p>以上で本日の議題は全て終了。司会を事務局へ返す。</p>
事務局	<p>事務連絡</p> <p>今回は個々の予定を伺い決めていきたい。</p>
事務局	<p>閉会</p> <p>平成 30 年度第 1 回市原市文化財審議会会議の閉会宣言。</p> <p>田淵の地磁気逆転地層へ移動・視察</p>