

総務文教常任委員会
資料

令和3年4月14日
総務財政部管財課

1. SL の解体・撤去について……………P1

2. SL 位置図……………P3

3. SL 現況写真……………P5

S Lの解体・撤去について

1. 経緯（設置～現在）

播磨中央公園に展示中のS L（C 5 6型1 3 5号機）は、旧滝野町と旧国鉄が昭和5 0年3月3 1日に車両貸借契約を締結し、昭和5 0年5月から旧滝野町中央公民館横に設置し、展示していたものです。

その後、播磨中央公園（以下、公園という。）の整備に合わせ現在の位置に移設され、長年、公園内で展示していますが、賃借は旧滝野町と旧国鉄（その後J Rに）が締結した契約が継続していることから、現在、市が管理する施設として、加東土木事務所に設置許可を受けている状況です。

過去には■■■■鉄道、■■■■鉄道からの譲渡申し出があり、その都度、J R、加東土木事務所とも協議調整を行った事もありますが、申出者の都合により、実現しませんでした。

2. 存続の検討

存続に向け、兵庫県（以下、県という。）との協議、J Rとの調整を行う中で、過去にJ Rから示された展示車両のアスベスト調査報告書をもとに、業者に見積を依頼したところ、ケレン錆落とし、錆止め塗装、上塗り等、軽微な補修で約1 1 0万円の費用となりました。

しかし、この見積はあくまで軽微な補修の場合であり、分解してアスベスト調査後、アスベスト撤去工事を行い、元どおりにするには多額の費用になるという聞き取りをしています。

また、その軽微な補修では良好な状態を長期間維持することは難しく、市が管理する上でアスベストを含んでいる可能性がある状態にしておくことへの課題もあるため、存続は困難との判断に至りました。

以下、引き続きS Lを管理し続けるかの検討内容

① 旧滝野町がS Lを借り受けた昭和5 0年当時と比べ、S Lに対する市民の関心は低下していると考えます。

※S Lに関する意見・問い合わせは、県も含め極少数です。（令和2年度はありませんでした。）

② 展示車両は、加古川線で使用されていた車両ではなく、市（町）との関連性が低く、今後も市の財産として将来にわたって税金を投入して保存する必然性に欠けると考えます。

③ 借受者は市、設置場所の所有者は県というねじれた管理の問題を解消するため、県との調整を行いました。県の方針としては、公園全体のリニューアルを進める中で、今後存続させていく意思がないことを確認しました。

市としても、S L設置から45年が経過しており、設置当時の目的（永年にわたり地域開発に貢献してきたS Lを、町を訪れる人々の観覧に供し、その功績を永遠に記念する）を達成したことに加え、合併後施設の統廃合を進めている中でS Lを存続する必要性が見出せませんでした。

3. 返還・解体・撤去の検討

S L所有者であるJ Rに対して、返還もしくは廃止（解体）の手続きについて相談した結果、J Rの回答は以下のとおりでした。

- ①元どおりに修復して元あった場所に運んでいただくことを条件として返還は可能である。
- ②解体を前提に市に譲渡することは可能であるが、アスベスト除去の確認、報告をもって譲渡成立とする。

これらの条件を受けて、それぞれに必要な費用として、①返還する場合は、ほぼ走行できる状態にする必要があり、J Rの見解は、約1億円を要することが想定される。②解体・撤去する場合は、アスベスト除去費用160万円を含め、解体撤去費用として約800万円かかると試算しました。

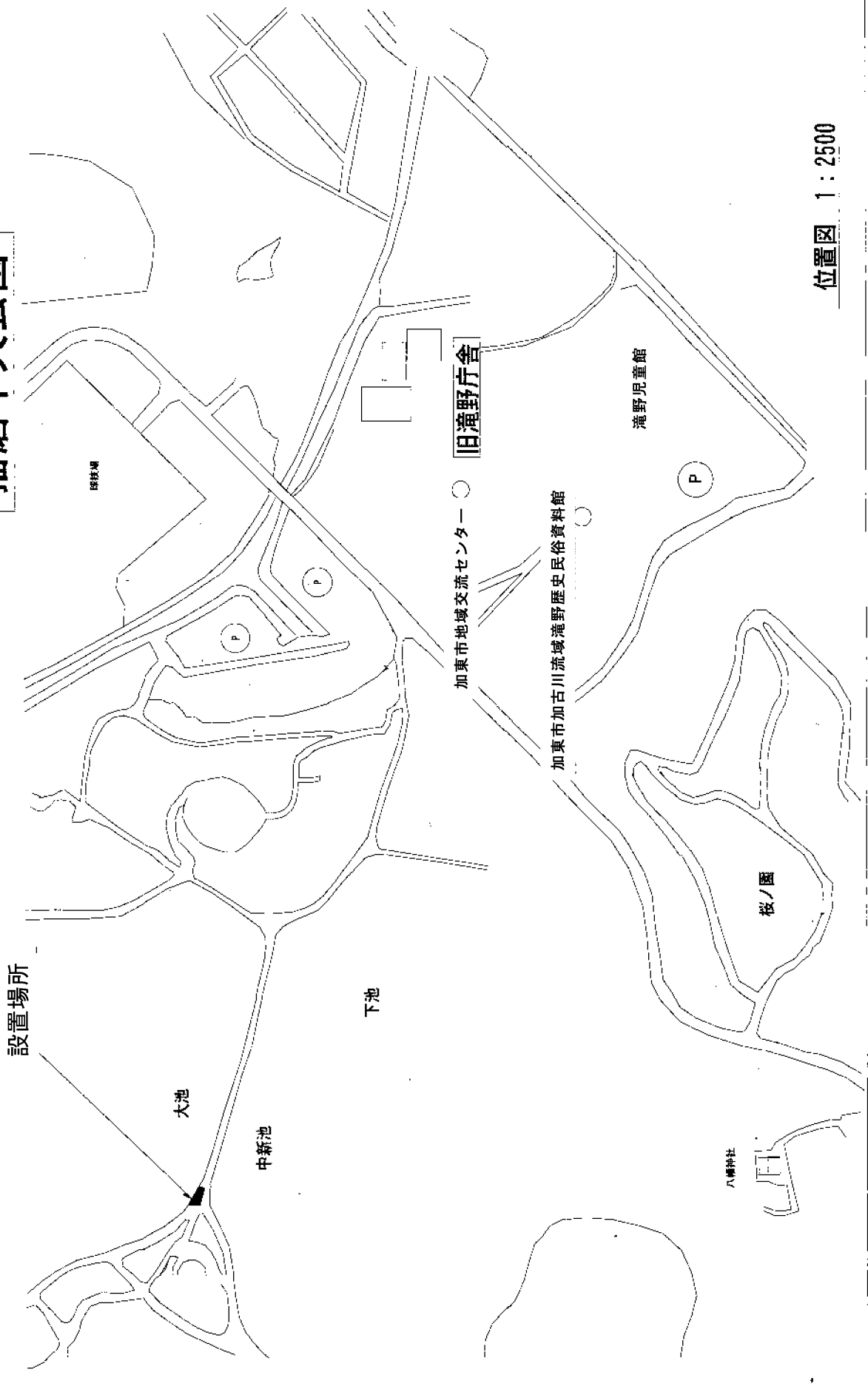
以上の検討から、所有者であるJ R、借受者である市、設置場所の所有者である県という管理の問題のねじれを解消するために、市としては解体・撤去を前提として令和元年度末から調整を行い、同時に県に対して市の方針を説明し、また、県の意向を確認し解体・撤去する方針を決定しました。

その中で多額の解体・撤去費用がかかるため、県に費用負担の要望を行い、県としても、これまでS Lが公園の集客に貢献してきたであろうことを評価し、撤去費用については県で財政支援をしてもよいという回答を得て、この度の予算計上となりました。

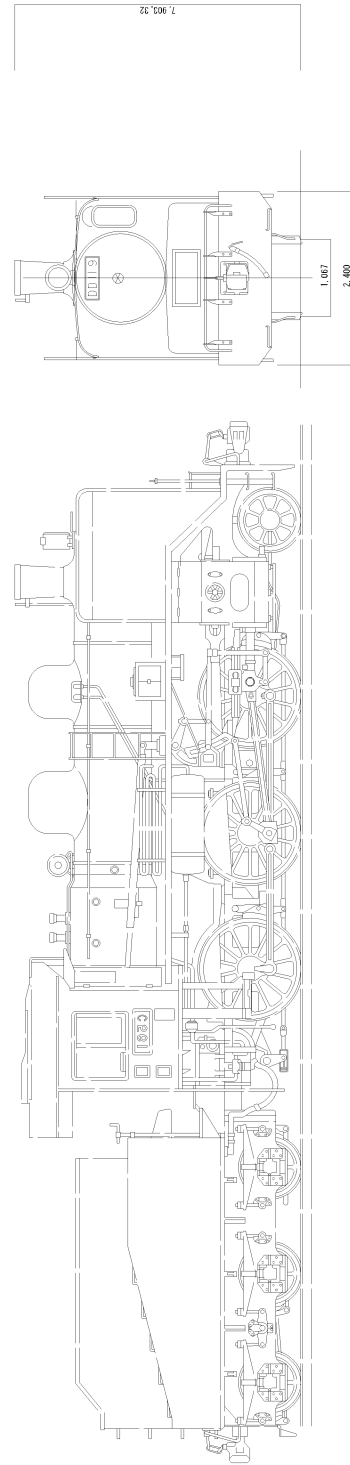
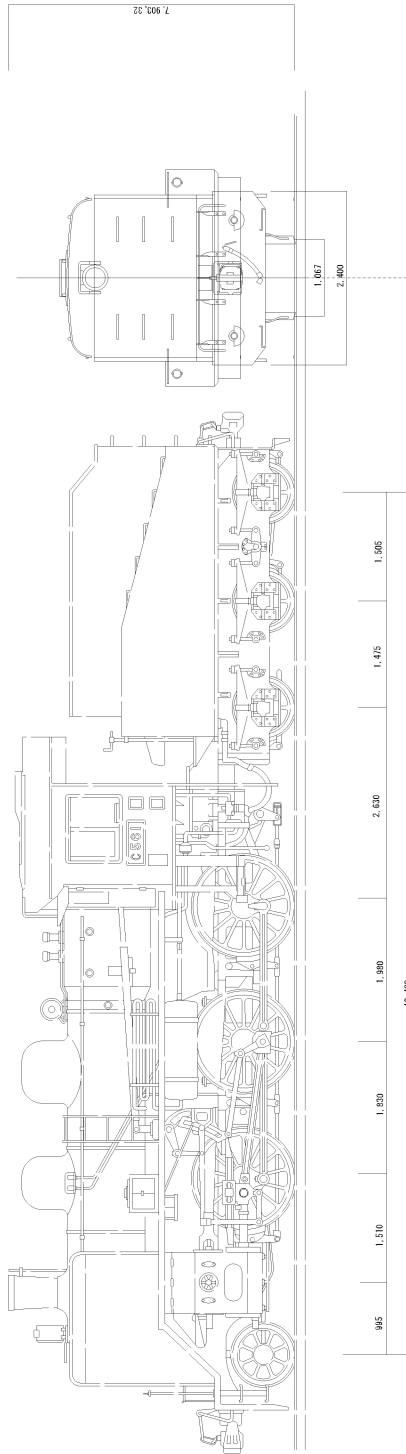
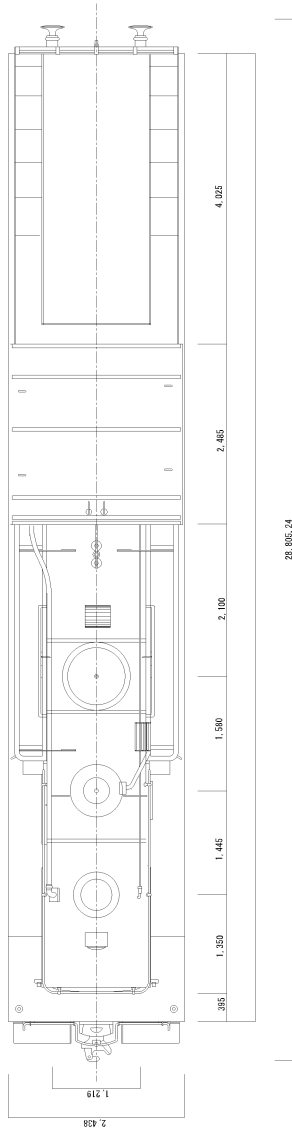
市といたしましても、クラウドファンディングや塗装の色塗りの募集を行い、存続している事例調査はいたしました。今後のS Lの存続に係る費用及び維持管理を考えますと、撤去やむなしとの判断に至りました。

なお、S Lのこれまでの功績を形として残すため、車両の一部を保存展示しようと考えています。

播磨中央公園



位置図 1 : 2500



蒸気機関車C56

S = 1/50

工事名称

加東市

図面名称
蒸気機関車仕様図

DATE

SCALE

1:50

No.

5

原図 : A 2
縮小 : A 3

3. SL 現況写真

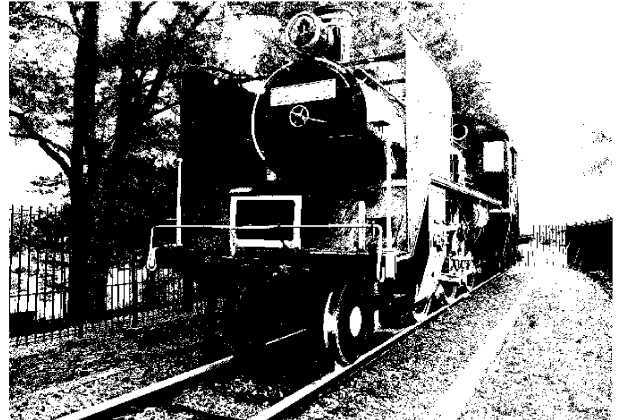
簡易線用 C56 135号蒸気機関車

この機関車は、昭和13年3月10日、日立製作所神戸工場で作られ、同年4月に九州の熊本県に送られました。

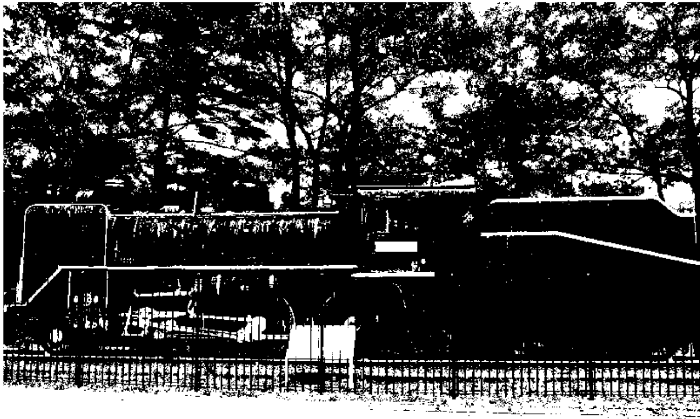
その後、広島県・島根県を経て再び九州鹿児島県とたびたび動く場所を変りましたが、主に山形地のローカル線で活躍しました。そして昭和49年6月20日 鹿児島県吉松機関区（山形総貨物列車用）を最後に廃車されたものです。その間、昭和47年10月の鹿児島県国体でのお百列車用として、番号板、主連棒などの凹みを赤く塗り、煙室、シリンダ、空気タンク塗板などは真鍮板で縁取りを、歩み板、放水車などの縁は白ペンキで飾り付けられました。

なお、C56型機関車は昭和10年2月22日に1号機が生まれてから、昭和14年4月20日までに160両が作られています。この機関車は簡易線（ローカル線）用として製造され、テンダ式ながらバック運転でも支障のないよう炭水車水櫃を傾斜させ、ボイラーなど溶接工法がとられ、小型ながら近代機関車の香りが高く、輪廻は、このクラス最小で使用範囲のきわめて広い機関車です。この長所が見込まれ太平洋戦争ではC56 1～C56 90の90両が、タイ、ビルマ方面に送られました。1972年には、42両がタイ国で活躍しているといわれています。

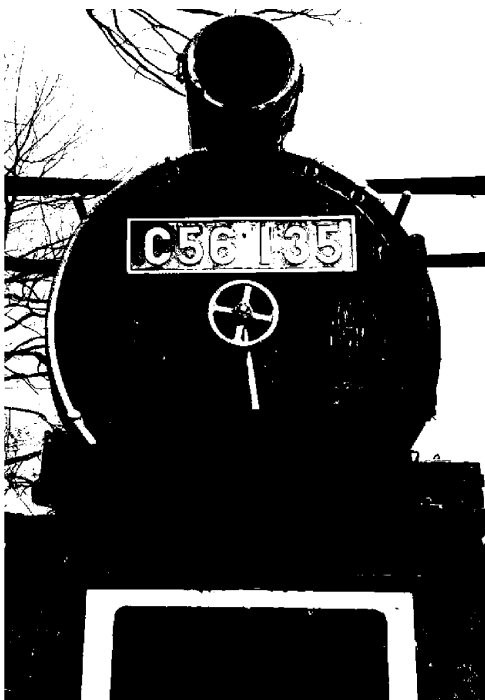
シリンダー直径×行程	40×81mm	炭水車容量(運転設備)	27.90トン	最大高さ	3.90m
使用圧力	14kg	動輪直径	1.4m	積載量	10トン
機関車重量(運転整備)	37.63トン	全長	14.325m	最大速度	66km/h
動輪軸距(運転整備)	10.87m	最大巾	2.936m	最大馬力	505馬力



車両側面



車両前方



車両後方

