

米原歴史街道

米原市の歴史・文化財を歩く

130

旧米原機関区の痕跡 ―機関区の歴史と石碑―

米原機関区の歴史

交通の要衝として、今も昔も重要な米原ですが、今回は鉄道の面から見てみたいと思います。

米原市内に初めて鉄道が走ったのは、明治二六年（一八八三）の長浜―関ヶ原の開業によるもので、この時市内初の駅として設けられたのが春照駅です。当時の汽車は春照―長浜間を二五分、関ヶ原まで四〇分程度で走っていました。ところが、春照を経由する路線は急勾配という問題から、新橋（東京）―神戸間の東海道線の全線開通に伴い、わずか六年後の明治三二年（一八八九）に廃止され、現在の天野川に沿った路線に代わります。この時に、東海道線と北陸線の分岐駅として設けられたのが米原駅です。

米原駅には、それまで長浜駅が担っていた鉄道基地としての機能が移されます。その機能の一つが機関区です。機関区とは、列車をけん引する機関車にかかわる業務―機関士の運用・運転業務・保守・整備などを担当する部署

であり、かつては全国に二八七もの機関区が置かれていました。

米原機関区は初め駅の南側にあり、この時は蒸気機関車が主力の時代であり、大きな扇形機関庫がありました。その後、昭和三〇年（一九五五）に東海道線の名古屋―米原間が電化されたことにより、機関区は駅の東北（岩脇地先）に移転されます。これは、蒸気機関車から電気機関車へと機関車の主力が移ったためです。



▲ 旧米原駅

この米原機関区には、多いときには職員が六〇〇人いたといわれています。米原駅には機関区のほか、客車や貨車の保守を行う客貨車区、車掌を管理する車掌区、通信関係を管理する通信区などがあり、鉄道業務に携わる人だけで二五〇〇から二〇〇〇人近い人がいたといわれています。

このように、多くの人々が働いていた米原駅・機関区ですが、昭和三九年（一九六四）の東海道新幹線の開通、昭和五〇年（一九七五）の湖西線の開通などによる米原駅を通過する列車の減少、そして昭和六〇年（一九八五）には国鉄民営化が決定的となり、民営化を前提とした組織の合理化の波に逆らえず、昭和六二年（一九八六）に機関区は廃止されます。明治三二年の開設から九七年目のことでした。

今も残る機関区の石碑

現在、米原機関区の跡は駅前再開発や駅の改修などにより、その痕跡を探すことは難しくなっています。しかし、米原機関区にあった石碑などは伊吹山文化資料館の駐車場で野外展示されており、見る事ができます。石碑は「米原機関区門柱」、「二千万斤運転無事故達成石碑」、そして「電化御遷宮記念石碑」の三本があります。

初めに「米原機関区門柱」はかつて米原機関区の正門にあつたもので、「米原機関区」の銘板がついています。次いで

「二千万斤運転無事故達成石碑」は、米原機関区の機関車が、二千万キロメートルの間無事故で運転できたことを祝して昭和二九年（一九五四）に建てられたものです。最後に「電化御遷宮記念石碑」は、昭和三〇年（一九五五）に東海道線の名古屋―米原間が電化開業したことから、機関区にあつた大神宮社（だじみぐやま）という神社が移転されたという二つの出来事を祝して建てられたものです。

なお、現在、米原機関区旧蔵の御召列車資料や、駅・機関区にまつわる鉄道資料を、醒井宿資料館で展示しています。ぜひご覧ください。

（歴史文化財保護課）

鉄道のまちまいばら

―「御召列車資料」初公開―展

醒井宿資料館で開催中

（12月4日まで）



▲ さようなら米原機関区