

会 議 議 事 録

					記録者 宮嶋 明仁
決 裁	教育長	教育部長	課長	課長補佐・GL	グループ員
件 名	令和2年度 第1回 龍ヶ崎市文化財保護審議会				
日 時	令和2年12月21日(月) 午後1時30分～午後2時45分				
場 所	龍ヶ崎市役所5階 全員協議会室				
主催者	教育委員会 文化・生涯学習課				
出席者	【委 員】 山宮留美子委員, 佐藤正好委員, 盛本昌広委員, 添田仁委員 今橋浩一委員, 松島正典委員, 土屋廣子委員(7名) 【事務局】 松尾教育部長, 松本課長, 廣瀬課長補佐, 由利係長, 記録者				
欠席者	【委 員】 秋田光祥委員(1名)				
内 容	1 開会 2 委員紹介 3 会長／副会長選出 4 会長あいさつ 5 議事 ・議案第1号 龍ヶ崎市民遺産の認定について (認定候補物件：関東鉄道竜ヶ崎線) 6 閉会				
事務局 (由利)	(開会)				
事務局 (部長)	(挨拶)				
事務局 (由利)	(委員の紹介) (事務局紹介) (会長・副会長の選出) 会長、副会長は委員の皆様の互選となっておりますが、候補者について事務局から推薦させていただいてよろしいでしょうか。				
	(各委員「異議なし」)				
事務局 (由利)	それでは会長には山宮委員を副会長には今橋委員をと考えますがいかがでしょうか。				
	(各委員「異議なし」) 会長に山宮委員、副会長に今橋委員を選出した。				
山宮	(会長挨拶)				

	(既定により会長が議長となり議事進行) (出席者7名により会議の成立を宣言)
	(議事録署名人として山宮委員、松島委員を指名) (各委員「異議なし」)
山宮	議事に入ります。 議案第1号 市民遺産の認定について、候補物件の関東鉄道竜ヶ崎線について事務局から説明願います。
事務局 (由利)	資料に基づき概要説明 DVD・歴史民俗資料館所蔵「竜ヶ崎のロコ」視聴
山宮	ご意見・ご質問等がありましたらお願いします。
盛本	現在の収支、赤字・黒字がどうなっていますか。 また、利用客層はどうなっていますか。
事務局 (由利)	詳しい数字は手元にありませんが、推薦団体の代表や関東鉄道から聞いた話ですと、経営はかなり厳しい状況であるそうです。本市始め茨城県、国の方からも、安全設備の整備費ということで年間約2千万円程度助成金が出ていると伺っています。また、利用客層につきまして、通学の学生の割合が多く、社会人の利用は以前に比べると減っていると聞いています。
添田	私鉄の古い線路は県内にもいくつかあったのですが、今はなくなっているものもあると思います。茨城交通茨城線が水戸から御前山を繋いでいたと思います。そういった過去の鉄道と比べて、この龍ヶ崎線というのはどういう特徴、個性があるのかを教えてください。 また、資料をみると、竜鉄に関わる産業遺産が保存されていると書かれていて、大事なものをしっかり残されていることに感銘を受けました。この竜鉄に関する創業者の関係の資料や関連する公文書は、どのくらいどこに残されているのでしょうか。例えば、当時使われていた切符などのいわゆる紙資料や今回出ているレール等がありますが、国立公文書館などにはあると思うのですが、現地で保存されているのでしょうか。地域公共交通活性化協議会の方でも保存活動をしていくのでしょうか。 それと、資料の産業遺産の頁にあるドイツのユニオンという会社が作ったレールが1990年となっているが誤植ではないのでしょうか。
事務局 (由利)	資料にもありますとおり、竜ヶ崎線は県内最古の私鉄路線ということと、4.5キロという短い、いわゆる盲腸線であり、当時の国鉄と竜ヶ崎の旧市街地を結ぶ鉄道であったことが個性であったのではないかと思います。手元の資料では昭和50年の利用客は238万人とあり、まさしく龍ヶ崎市民の足であったと思います。東京方面や取手のキリンビールやキャノンなどの大きな工場に旧市街の方々が竜鉄に乗って通われていました。旧家にあった資料の中には竜ヶ崎線に関わるものがいくつかあったと記憶しています。これらは歴史民俗資料館の方で保管しています。 また、資料にあるとおり、ダーリントンレールや八幡製鉄所製のレール等が残っています。市の方で寄贈を受けたものについては、歴史民俗資料館で保管しています。 関連する産業遺産や資料の保存については、市民遺産として登録されれば、歴史民俗資料館と連携して保存に努めていきたいと考えていますし、資料の所在については関東鉄道にも伺っていききたいと思います。
添田	ありがとうございます。市民遺産として登録することについては異論ありません。また先ほどの説明にありました、茨城県最古というところが最大の個性であると考えられます。ぜひ市民遺産にして頂ければと思います。最後にお尋ねした1990年は間違いということによろしいですか。
事務局 (由利)	すみません。誤植かもしれません。後ほど確認いたします。
盛本	以前、資料館で企画展示をした際の図録が出ていて、そこにも資料は載っています。それを

	<p>見ていただければわかると思います。また、市街地と国鉄が離れていて、その間を連絡するという大きい役割を持っている。これも個性の一つであり、存続している理由の一つではないかと思います。鉄道忌避伝説は最近でも取り上げられていますか。</p>
事務局 (部長)	<p>常磐線佐貫駅を龍ヶ崎市駅に駅名改称する際、反対意見をされる方々の多くが言っていたことですが、「日本鉄道時代の常磐線敷設の際に龍ヶ崎の人達は鉄道が来ることによって産業が廃れる、多くの悪い人たちが入ってきて治安が乱れるという理由から反対したので、現在の佐貫地区を鉄道が通った」という話があります。全国にこういった話は多くありますが、調べてみると、早く、経済的に鉄道を敷設するために、地形の良し悪しでルートは決められたそうです。</p> <p>そして、路線の比較をするために、現在の柏市布施付近から利根川を渡ってつくば市、当時の谷田部町を経由して土浦に行くルートを検討したそうです。反対に、龍ヶ崎地区についてはそういう検討がされておらず、検討されていないところに反対運動が起こりようがないので、あくまでも伝説でしょう。同様の伝説は常磐線に関しては千葉県流山市にもあります。今は上野から日暮里、南千住というルートになっていますが、当初は田端からスタートしていたそうです。</p> <p>佐貫駅はこの鉄道ができてから、4年後に開通しています。常磐線は1896年に開通しているので、竜ヶ崎線を最初に考えた人達は龍ヶ崎から小貝川に橋を架けて藤代へいくルートを考えてのですが、小貝川に橋を架けると非常にお金がかかるということで、龍ヶ崎市街地から直線的に結べるところが佐貫ということで、そちらにルートを変えたとのこと。そして、日本鉄道が佐貫に駅を作るということで、1900年8月14日に開業したというのが歴史上の事実だということだそうです。駅名改称に関する歴史的な背景を調べていく中で、そういったことがわかってきたのですが、これについては取手市埋蔵文化財センターの研究員の方が非常に詳しく研究調査をされていて、いろいろな資料を掘り起こしながら、事実関係を明らかにしたと聞いています。</p>
佐藤	<p>私は龍ヶ崎生まれなので、学生時代に何回か竜ヶ崎線に乗りました。私の両親や姉たちは竜ヶ崎二高にいたので、戦前戦後、この鉄道を利用していたのではないかと思います。</p> <p>県内の私鉄では4か所が廃線になっています。大甕から常陸太田、赤塚から常北、土浦からつくば北条、岩瀬、石岡から鉾田が廃線になっています。私の住んでいる石岡から岩瀬まで鉄道をつくるという話があったそうで、今でも停車場や土盛りをしたところ残っています。地磁気観測所があった関係で、計器に影響するということから鉄道敷設には至らなかったそうです。現職の頃、大甕と常陸太田の鉄道が廃止になった時に上司が資料を集めていました。歴史民俗資料館にも4号機関車が保存されていますが、どれくらいの維持費がかかっていますか。</p>
事務局 (由利)	<p>4号機関車は指定文化財になっていますが、管理経費は予算化していません。この間、清掃やペンキの塗り替えなどは職員がやっていたし、10数年前に部品に使われていたアスベスト除去は予算化した経緯があるといった程度です。</p>
山宮	<p>私の孫も歴史民俗資料館の機関車を「トーマスだ」と喜んで乗っていますし、先日も竜ヶ崎線に乗って、コロッケのつり革につかまりながら、すごく良い街並みを走っているなと思いました。</p>
今橋	<p>市民遺産に認定するということについては賛成です。今まで市民遺産になってきたものという、建造物とか文書とかだったわけですが、今回は今も機能している関東鉄道竜ヶ崎線ということで、趣を異にしているなと思います。今日は映像まで見せていただいて、理解を深めたところ。一つ気になっているのは、関連資料や過去の記録、先ほど一部は書かれて残っていると聞きましたが、それらをリストアップしておく予定はあるのか伺いたいと思います。</p>
事務局 (由利)	<p>作業にはお時間をいただくようにはなりますが、先ほどの添田委員からのご意見も含めまして、歴史民俗資料館で所有する資料等以外にどういった関連資料があるのか調べていきたいと思えます。</p>
松島	<p>市民遺産制度には、住民の地域に対する誇りや愛着の醸成を図ることや、市民レベルで保護活用していくことが示されています。龍ヶ崎線については活用がメインなのかと思いました。先日、関東鉄道のホームページに竜ヶ崎駅でビール祭りを開催するという記事がありましたが、知っている市民が少なかったのではないかと思います。行った人に話を聞くとまあまあ人は出</p>

	<p>ていたということだったので、もっと竜ヶ崎線を活用して、龍ヶ崎市に来ていただけるといいなと思いました。市民遺産登録についての異議はありません。</p>
土屋	<p>認定については賛成です。龍ヶ崎に住んで40年になりますが、以前は車の運転もできなかったもので、市役所に来るには竜鉄しかありませんでした。自転車で竜鉄まで行った際にはですけれど、駅職員の方がとても親切で「自転車危ないからちゃんと停めて」と停めるゴムまで貸してくれました。のどかな景色を見ながら竜鉄で行くのも素晴らしいものだと思いますので、皆さんに乗ってくださいと発信してほしいと思います。利用促進については広報にも時々載っているのですが、あれだけでは足りないと思います。</p>
山宮	<p>カラオケの映像の中に入地駅が出てきた時がありました。入地駅に女性と男性が立っているシーンで竜鉄がホームに入ってくるものでした。田舎な雰囲気だったのですが、すぐに竜鉄だとわかりました。余談ですがそれぐらい良い列車だなと感じています。</p>
佐藤	<p>市民遺産にするのは、鉄道組織全体ですか。全部ひっくるめての市民遺産ということですか。</p>
事務局(由利)	<p>佐藤委員がおっしゃってるその組織というところが、関東鉄道の本社も含むとかそういったところまでの話ですか。</p>
佐藤	<p>「竜鉄がある敷地にあるもの全体を市民遺産として残していこうという考えですか」、という意味です。</p>
事務局(由利)	<p>そのとおりです。</p>
佐藤	<p>補助金などはどうなるのですか。</p>
事務局(由利)	<p>市民遺産については補助を伴うものと考えておりません。</p>
事務局(部長)	<p>竜ヶ崎線は市民生活の利便性において不可欠なものと思いますし、地域活性化に必要な公共交通を残していくという観点から、設備投資などの際に国や県と連携して、市としても経済的な支援ができるか検討しています。乗車促進の観点からのイベントをレールファンクラブが継続されていますが、それに対して市としてもPRをお手伝いしていたり、イベント当日のお手伝いもするなど、これまでも支援はしているのですが、こういう市民遺産の認定を機に、今までよりももう少し頑張っていければなと思っています。</p> <p>先ほど添田委員からも話があったように、関東鉄道竜ヶ崎線の特徴は4.5キロと短い路線なのに日常的な通勤通学客が圧倒的に多かったということです。観光路線とは違った日常使いの鉄道であるがゆえに、無くなるとすぐに困る方も大勢いらっしゃると思いますので、何としても竜鉄についてはこれまでのように運行していただいて、鉄道事業者と利用者の双方にメリットが生まれるような取り組みが重要なんだろうと思っています。</p> <p>これまでも設備投資などの際に補助金等で支援をさせていただいてきたところですが、今後については先ほど会長からも話があったように、龍ヶ崎市の誇りだとか、地域への愛着という観点も踏まえて取り組みを強化していければと思っています。教育委員会としても公共交通の担当部門の方にこれまで以上に働きかけていければと思っています。</p>
盛本	<p>今おっしゃったように活用しないといけません。地方鉄道はどれも経営が厳しく「乗って残そう」といった取組みを全国的にやっているのですが、これを機にいろいろな企画をやっていくことは重要だと思います。遺産としてレールやレンガ倉庫などが整理されて残されているということを市民に知っていただく取組みが必要だと思います。子ども会や小学校の遠足のとき、高齢者の方に使ってもらえるように利用促進をする。あとは外部の人が龍ヶ崎に来ていただく時に利用してもらおう取組みを今後も考えていくことが必要だと思います。</p>
添田	<p>地域公共交通活性化協議会の方々をお願いしたいのですが、竜ヶ崎線を使用されていた方々への聞き取り調査をぜひやって欲しいなと思います。もしかしたら着手されていることかもし</p>

	<p>れませんが、今日、話を聞くだけでも地元の方は相当な愛着をお持ちだなと感じました。先ほど部長の話にあった忌避伝説の話が言い伝えとして残っているということですが、その言い伝えが非常に大事な歴史情報になっていくと思っています。それらも含めて、昭和初期の竜鉄の記録を掘り起こしていく取り組みをやっていただくと、より魅力が再発見できると思いました。日常に密接した鉄道だと考えると、鉄道に対する人の思い自体が個性なのかもしれないと思いながら聞いてましたので、個人個人の竜鉄についての記憶をしっかり調査して救い上げていく、そういった地道な取り組みを協議会の方々には期待したいなと思っています</p>
山宮	<p>幼い頃に野菜を東京で売っておばちゃんから「茨城から電車に乗ってきているんだ」と聞き、今思うと、きっと竜鉄に乗って、重たい思いをしてきていたんだなと、時代の流れをすごく感じました。</p> <p>また、皆さんと今日このように審議をさせていただく中で、良いものは伝えていかないとなくなってしまうということを実感しましたので、本当に今日の審議会が良いものになったなと思います。只今ご意見をたくさんいただいた議案、関東鉄道竜ヶ崎線につきましては、市民遺産に認定することにご異議ございませんでしょうか。</p>
	(各委員「異議なし」)
山宮	<p>ありがとうございます。本日皆様からいただいたご意見につきましては、私と事務局とで取りまとめ、後日、教育委員会へ答申を行いたいと思いますが、ご一任いただけますでしょうか。</p> <p>(各委員「異議なし」)</p> <p>内容を精査いたしまして、近日中に当審議会の答申をさせていただきます。最後に今後のスケジュールについてお伝えいたします。ご審議いただきました市民遺産候補につきましては、答申後、教育委員会定例会での承認を得て、正式に認定となります。認定となりましたら広報や市公式ホームページなどで、市民の皆様にお知らせする他、案内板の設置等も随時行ってまいりたいと考えております。それでは、これもちまして本日の審議会は全日程終了とさせていただきます。皆さん本日議事進行にご協力いただきまして誠にありがとうございました。</p>
	<p>令和2年12月21日に開催された会議の内容については、上記のとおり相違ありません。</p> <p>令和 年 月 日</p> <p>議事録署名人 _____</p> <p>議事録署名人 _____</p>