

「SL時代」の偉業を  
伝えるまなびの場

# せんけいきかんしゃこ 旧津山扇型機関車庫

岡山県津山市



「機関車庫 (Engine Shed, Engine House) は、既定の運轉を終り、次に運轉するまで休止する機関車及未だ服務中なれど、一時可なり長時間に互り休止する機関車を、休止時間中、天候の作用を避け、又其の間に、各部を掃除し、次回の勤務を十分に行ひ得る準備をなさしむる為め、入庫せしむる目的にて建設せらるるものである」(『鐵道停車場 中編』鐵道時報局 1920.5.15)

と、機関車庫の役割の位置付け、庫内の寸法呈示、機関車庫の形状を示した運轉設備関係の詳細が鐵道時報局によって発行されています。

昭和 11 年 (1936) 姫新線の全通ともなつて岡山県津山駅に新設された津山扇形機関車庫は延床面積 2,527㎡、機関車収容線数 17 は梅小路機関車庫 (京都市) に次ぐ現存二番目の規模です。躯体は鉄筋コンクリート・フラットスラブ構造で、右の低棟には道具置場、技工長室、修繕室、鍛冶場が置かれ、高棟は第 1 から第 4 線、中棟には第 5 から第 17 線の 3 棟で機関車収容線が敷かれていました。屋根の高さは低棟 6,700mm、高棟 8,450mm、中棟 7,303mm で、第 5 線と第 6 線、第 11 線と第 12 線の間にはエキスパンションジョイントがあります。これは機関車庫が特異な平面形状をしているため、コンクリートの伸縮や地震時の揺れ方の違いを吸収し、巨大コンクリート建造物を崩壊から防ぐことにあると考えられています。背面が広いガラス窓で覆っているのは、黒い蒸気機関車と煤煙によって暗くなりがちな庫内に自然光を取り入れるためのもので、扇形機関車庫の特徴といえます。

昭和 51 年 (1976) 3 月無煙化に伴つて国鉄から蒸気機関車が全廃され、蒸気機関車庫もその姿を消していきました。建設材料が木・石・煉瓦からコンクリートに変わり、大量輸送時代牽引するために機関車も車庫も大型化していましたが、100 年あまりで蒸気機関車は終息を迎えることとなりました。今も残る旧手宮鉄道施設 (小樽市)、梅小路機関車庫は重要文化財として SL 時代の功績を讃えています。津山では平成 28 年「津山まなびの鉄道館」として開館以降地域と連携した鉄道文化遺産の活用が評価され、平成 30 年に鉄道記念物に指定されました。これからも地域のまなびの場としての活躍に期待が寄せられています。



鉄道記念物指定「旧津山扇形機関車庫と転車台」

京都に次いで日本で二番目に大きい扇形機関車庫である。転車台桁は横枕仕様でクーパー過重 E33、全長 18,280 mm の 60 フィート下路プレートガーダ G 2-1 で、昭和 5 年に設置。

## 位置図



旧津山扇形機関車庫に並ぶ車両  
手前の赤い車両はキハ 33 1001。昭和 63 年 (1988) に後藤車両所で気動車化改造したもので、境線に配置されたが、平成 22 年 (2010) に廃車となってここで保存されている。隣には特急やくもの旧車両が並ぶ。



扇形機関車庫の外観

最後部の明るくするため、上下 2 段のガラス窓で構成されている



まちなみルーム

津山城や旧津山扇形機関車庫など、津山の街並をジオラマで表現。津山の一日をナレーションとともに案内。