

■京都鉄道博物館

当社は、鉄道事業の社会的意義の浸透を図ることをめざし、博物館の運営をはじめとする文化活動を展開しています。2016年4月28日、京都・梅小路エリアに「京都鉄道博物館」を開業しました。基本コンセプトは、「地域と歩む鉄道文化拠点」です。

同館には、以下のような特徴があります。

- ・鉄道の仕組みや設備を「見る、さわる、体験する」ことで鉄道の安全を紹介
- ・明治生まれの蒸気機関車「義経」から500系新幹線まで、歴史的価値を持つ貴重な車両53両を収蔵
- ・本物の蒸気機関車が牽引する「SLスチーム号」体験乗車を実施
- ・展示車両を入れ換えることができる「引込線」を設置
- ・社員を講師役とした「鉄道おしごと体験」で鉄道の「現場」の仕事を紹介
- ・営業路線を走行する列車と京都の風景を一度に眺められる「スカイテラス」を設置
- ・日本最大級規模の大きさで車両や施設を中心に鉄道の日を紹介する「鉄道ジオラマ」を設置

これらにより、子どもから大人まですべての人が楽しめる、生涯を通じて学べる場とすることをめざしています。

●京都鉄道博物館

所在地 京都市下京区観音寺町

交通 嵯峨野線「梅小路京都西駅」より徒歩約2分 ●JR「京都駅」中央口より徒歩約20分 ●JR「京都駅」前の北口バス乗り場よりバスで「梅小路公園・JR梅小路京都西駅前」または「梅小路公園・京都鉄道博物館前」下車 ●JR京都線「西大路駅」より徒歩約15分

電話 0570-080-462【ナビダイヤル】

入館料 一般1,200円 大学生・高校生1,000円 中学生・小学生500円
幼児(3歳以上)200円
※SLスチーム号体験乗車には別途、高校生以上300円、3歳以上中学生以下100円が必要

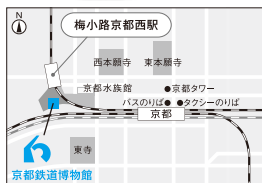
開館時間 10:00～17:00(入館は16:30まで)

休館日 毎週水曜日・年末年始(12/30～1/1)ほか
※祝日、春休み、夏休み等は開館

■ホームページ、Facebook、Instagram、LINE、Twitter公式アカウント開設(「京都鉄道博物館」で検索してください)



エントランス



●京都鉄道博物館のあゆみ

年	主なイベントなど	
2016年	開業記念式典(4月28日) ※4月29日にグランドオープン	
	233号蒸気機関車重要文化財指定(8月17日)	
	累計入館者100万人達成(11月12日)	
2017年	SLスチーム号乗車累計50万人達成(6月3日)	
	累計入館者200万人達成(10月9日)	
2018年	「TWILIGHT EXPRESS 瑞風」の運行開始1周年を記念し引込線展示(6月16・17日)	
	累計入館者300万人達成(11月13日)	
2019年	SLスチーム号乗車累計100万人達成(2月24日)	
2020年	累計入館者400万人達成(2月1日)	
	新型コロナウイルス感染症拡大防止のため臨時休館(2月29日～6月14日)	
2021年	新型コロナウイルス感染症拡大防止のため臨時休館(4月29日～5月9日)	
2022年	累計入館者500万人達成(8月8日)	

■英国国立鉄道博物館(NRM)と姉妹提携

博物館の活性化を図るとともに、未来への鉄道文化の伝承と国際親善を目的として、英国国立鉄道博物館と姉妹提携を結んでいます。

●交流のあゆみ

年	行事など	
2000年	梅小路蒸気機関車館で姉妹提携文書調印式を開催(4月7日)	
2001年	英国国立鉄道博物館側からの申し入れを受け、0系新幹線車両を譲渡、現地に於て除幕式を開催(3月～7月)	
2004年	「英国国立鉄道博物館 RAIL FEST 2004を訪ねるツアー」開催(株日本旅行が主催)(5月～6月)	
2005年	姉妹提携5周年記念「英国王室列車の世界」展開催(交通科学博物館)「麗しき蒸気機関車達の時代」展開催(梅小路蒸気機関車館)	
2010年	梅小路蒸気機関車館で「姉妹提携10周年記念式典」を開催(4月10日)「日英こども鉄道絵画展」を関係3館で開催(10月9日～翌7月)	
2011年	英国国立鉄道博物館が「0系新幹線車両展示10周年記念式典」を開催(7月20日)	
2016年	京都鉄道博物館開館に伴い「姉妹提携継続調印式」を開催(4月28日)	

■京都鉄道博物館で保有している蒸気機関車の一覧

【凡例】 軸配置：(例) 2C1 ●●○○● …先輪2軸、動輪3軸、従輪1軸
文化財指定：記…鉄道記念物 準…準鉄道記念物

動態保存	記 7100形7105号機(義経号) 製造年/1880年 軸配置/1C ●○○○	
	1880年から1889年にかけて8両が輸入された客貨両用蒸気機関車。当車は北海道の幌内鉄道が輸入したもので、のちに鷹取工場で保存される事になった。1990年に開催された「国際花と緑の博覧会」で会場内を走行した。	
	準 B20形10号機 製造年/1946年 軸配置/B ○○○	
	1945年から1947年にかけて15両が製造された構内入換用蒸気機関車。当車は姫路や鹿児島などに配置された。2002年10月にボランティアの方々の協力を得て動態保存に復元された。	
	準 8620形8630号機 製造年/1914年 軸配置/1C ●○○○	
	1914年から1929年にかけて687両が製造された、わが国で初めて本格的に量産された旅客用蒸気機関車。1943年に15両が樺太庁(現在のサハリン)から移管された。当車は品川、常陸大子、平、弘前などに配置された。	
	準 C56形160号機(ポニー) 製造年/1939年 軸配置/1C ●○○○	
	1935年から1939年にかけて160両が製造された旅客用蒸気機関車。1943年に樺太庁(現在のサハリン)から4両が移管された。当車は静内や七尾などに配置された。	
	準 C57形1号機(貴婦人) 製造年/1937年 軸配置/2C1 ●●○○○●	
	1937年から1947年にかけて201両が製造された旅客用蒸気機関車。当車は水戸や宇都宮、千葉、新津などに配置され、各地の旅客列車をけん引した。現在は「SLやまぐち号」をけん引している。	
	準 C61形2号機 製造年/1948年 軸配置/2C2 ●●○○○●●	
	1947年から1949年にかけて、D51形のボイラーを活用し、33両が製造された旅客用蒸気機関車。当車は仙台や青森、宮崎などに配置された。	

動態保存	準 C62形2号機 製造年/1948年 軸配置/2C2 ●●○○○●●	
	1948年から1949年にかけて、D52形のボイラーを活用し、49両が製造された日本最大の旅客用蒸気機関車。当車は糸崎や宮原、小樽築港に配置され、東海道線の特急「つばめ」や函館線の急行「ニセコ」などをけん引した。	
	準 D51形200号機 製造年/1938年 軸配置/1D1 ●○○○○●	
	1936年から1945年にかけて1,115両が製造された貨物用蒸気機関車で、1,000トンのけん引性能を持つ。当車は稲沢や中津川などに配置された。現在は「SLやまぐち号」をけん引している。	
静態保存	記 1800形1801号機 製造年/1881年 軸配置/C ○○○	
	1881年から1896年にかけて13両が輸入された旅客用蒸気機関車。当車は京都〜大津間の勾配区間に用いられた後、民間工場の入換用に払い下げられた。	
	1070形1080号機 製造年/1901年 軸配置/2B1 ●●○○●	
	イギリスから輸入した6200形および6270形旅客用蒸気機関車を1925年から1927年にかけて改造し、49両が誕生した。当車は6270形6289号機として1901年に輸入された後、1070形への改造を経て、日鉄鉱業株に移って貨物列車をけん引し、2009年に当社に譲渡された。	
	記 230形233号機 製造年/1903年 軸配置/1B1 ●○○●	
	1903年から1909年にかけてイギリスの機関車を参考に、汽車製造株式会社が製造した蒸気機関車で、蒸気機関車の国産化の発展に寄与した。41両が製造され、当車は「現存最古の国産量産型蒸気機関車」として重要文化財(美術工芸品)に指定された。	
	準 C51形239号機 製造年/1927年 軸配置/2C1 ●●○○○●	
	1919年から1928年にかけて289両が製造された、国産の蒸気機関車で初めて直径1750mmの動輪が採用された旅客用蒸気機関車。当車は品川、直江津、新津などに配置され、お召列車を104回けん引した実績がある。	
	準 C53形45号機 製造年/1928年 軸配置/2C1 ●●○○○●	
	1928年から1930年にかけて97両が製造された、国産唯一の3シンダー式旅客用蒸気機関車で、当車は梅小路や姫路、宮原に配置され、東海道線や山陽線の特急をけん引した。	

準 C55形1号機 製造年／1935年 軸配置／2C1 ●○○○●

1935年から1937年にかけて62両が製造された旅客用蒸気機関車で、当車は小樽築港、苗穂、室蘭などに配置された。



準 C11形64号機 製造年／1935年 軸配置／1C2 ●○○○●

1932年から1947年にかけて381両が製造された客貨両用のタンク式蒸気機関車で、当車は奈良や函館、会津若松などに配置された。



準 C58形1号機 製造年／1938年 軸配置／1C1 ●○○○●

1938年から1947年にかけて427両が製造された客貨両用の蒸気機関車で、当車は大宮や北見に配置された。



準 C59形164号機 製造年／1946年 軸配置／2C1 ●●○○○●

1941年から1947年にかけて173両が製造された旅客用蒸気機関車で、当車は梅小路や糸崎に配置され、東海道線や山陽線の特急、急行をけん引した。



準 C62形1号機 製造年／1948年 軸配置／2C2 ●●○○○●

1948年から1949年にかけて、D52形のボイラーを活用し、49両が製造された日本最大の旅客用蒸気機関車。当車は広島や宮原に配置され、東海道線や山陽線の特急、急行をけん引した。



C62形26号機 製造年／1948年 軸配置／2C2 ●●○○○●

1948年から1949年にかけて、D52形のボイラーを活用し、49両が製造された日本最大の旅客用蒸気機関車。当車は広島や名古屋、糸崎に配置され、東海道線や山陽線の特急、急行をけん引した。



準 9600形9633号機 製造年／1914年 軸配置／1D ●○○○○

1913年から1926年にかけて770両が製造された、わが国で初めて本格的に量産された貨物用蒸気機関車。当車は上諏訪、俱知安、小樽築港に配置され、貨物列車をけん引した。



準 D50形140号機 製造年／1926年 軸配置／1D1 ●○○○○●

1923年から1931年にかけて380両が製造された貨物用蒸気機関車で、当車は梅小路や岡山、姫路、若松に配置され、各地の貨物列車を中心にけん引した。



準 D51形1号機 製造年／1936年 軸配置／1D1 ●○○○○●

1936年から1945年にかけて1,115両が製造された貨物用蒸気機関車で、1,000トンのけん引性能を持つ。当車は敦賀や浜田などに配置された。



準 D52形468号機 製造年／1946年 軸配置／1D1 ●○○○○●

1943年から1946年にかけて285両が製造された、D51形を上回る1,200トンのけん引性能を持つ貨物用蒸気機関車で、当車は姫路や五稜郭などに配置された。



	動態保存(両)	静態保存(両)	計(両)
計(両)	8	15	23

MEMO

■鉄道記念物(10点)

鉄道記念物とは、歴史的・文化価値の高いものや、鉄道の歴史を理解することに不可欠なものを大切に末永く保存することにしたものです。

旧長浜駅

所在地 長浜市北船町 長浜鉄道スクエア 指定 1958年10月14日

敦賀線(現北陸線)の起点駅として、また当時の長浜～大津間の鉄道連絡船の接続駅として、1882年3月に開業した東西24.5m、南北9.7m、2階建のハイカラな洋式の駅舎。設計はイギリス人技師ホルサムとされ、神戸の稲葉弥助が工事を請け負いました。現存する日本最古の鉄道駅舎で、現在は「旧長浜駅舎鉄道資料館」として公開されています。



大阪駅時鐘

所在地 京都市下京区観喜寺町 京都鉄道博物館内 指定 1960年10月14日

1874年神戸～大阪間の鉄道が開業し、大阪駅が誕生。初代の大阪駅は煉瓦造りで、通称梅田停車場とも呼ばれていました。この初代大阪駅の正面に向かって右側に築山があり、その前にあった足の長い木造の鐘楼に吊されていたのがこの時鐘です。鐘は青銅製で高さ58cm、重さは100kg。列車の発車時刻の5分前に鳴らされたと言われており、当時の大阪の名物となっていました。



旧逢坂山ずい道東口

所在地 大津市逢坂山付近 指定 1960年10月14日

旧逢坂山トンネルは、1880年6月28日に完成した、日本人技術者だけで初めて造ったトンネルです。全長664.8m、東海道線大津～京都間の旧線大津(現在の膳所)～大谷間にあって、1921年7月31日まで使用されていました。担当技師の國澤能長は、1871年に見習技師となり、外国人について大阪～神戸間の線路建設に従事。1878年、京都～大津間の工事で主として逢坂山のトンネルを担当しました。



(注) 交通博物館(現在は閉館)発行「鉄道記念物ガイド」('94)より抜粋転載。

旧長浜駅29号分岐器ポイント部

所在地 長浜市北船町 長浜鉄道スクエア 指定 1961年10月14日

1880年長浜～敦賀間の鉄道を建設する際、イギリスのキャンメル社製の製品を輸入し、鉄道局の神戸工場で部品を製作して組み立て、敷設された分岐器。1961年まで長浜駅構内の本線用や同駅2番線の計重台線(貨車の荷物を計測する線)用ポイントとして、明治・大正・昭和にわたって使用された現存する最古のポイントです。



EF52 1号電気機関車

所在地 京都市下京区観喜寺町 京都鉄道博物館内 指定 2004年10月14日

1928年、国内数社の車両・電気メーカーが協力して製造した最初の幹線用標準形電気機関車で、部品類は、極力国産品の採用に努め、国内電気機械技術の向上をはかったことも特筆されます。1973年用途廃止された後、京都鉄道博物館で保存されています。日本の電気鉄道技術発達上、記念すべき機関車です。



0系新幹線車両(21-1、16-1、35-1、22-1)

所在地 京都市下京区観喜寺町 京都鉄道博物館内 指定 2008年10月14日

東海道新幹線開業当時、世界最速の210km/hでの営業運転を実現し、世界の高速鉄道のさきがけとなった新幹線の象徴です。0系新幹線車両(21-1、16-1、35-1、22-1)は、0系新幹線の中でもトップナンバーを付した4両です。2007年には機械遺産に認定されました。



旧津山扇形機関車庫と転車台

所在地 津山市大谷 津山まなびの鉄道館内 指定 2018年10月14日

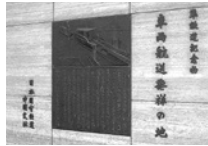
姫新線の全通にともなって1936年に設置された扇形機関車庫は、蒸気機関車全盛期において、山陰と山陽を繋ぐ要衝である津山駅に設置され、日本の旅客および貨物輸送を支えました。津山市をはじめとする自治体等の協力を頂きながら、2016年に「津山まなびの鉄道館」として開館し、鉄道の歴史や仕組みについて紹介しています。



●他にも230形233号蒸気機関車、1800形1801号蒸気機関車、7100形7105号蒸気機関車が指定されています。

■準鉄道記念物(13点)

準鉄道記念物とは、地域的にみて歴史的・文化的価値が高く、将来的に鉄道記念物に指定するにふさわしいものを言います。

噴水小僧	車両航空送祥の地	関釜、関門航路、下関鉄道さん橋跡
保存管理 大阪駅*	保存管理 下関駅	保存管理 下関駅
指定年月 1963年10月	指定年月 1966年10月	指定年月 1969年10月
所在地 大阪市北区梅田*	所在地 下関市竹崎町(シーモール下関)	所在地 下関市豊前田
		
*京都鉄道博物館で保存		
古文書(旅客事務通達類纂)	稲荷駅ランプ小屋	D51形蒸気機関車488号機
保存管理 広島支社 総務課	保存管理 宇治駅	保存管理 和鋼博物館
指定年月 1969年10月	指定年月 1970年10月	指定年月 1975年12月
所在地 広島市東区上大須賀町	所在地 京都市伏見区深草	所在地 島根県安来市
		
梅小路の蒸気機関車群と関連施設	回転変流機	モハ52形電車1号車
保存管理 梅小路駅区、京都鉄道博物館	保存管理 京都鉄道博物館	保存管理 吹田総合車両所
指定年月 2006年10月	指定年月 1976年11月	指定年月 1981年10月
所在地 京都市下京区観喜寺町	所在地 京都市下京区観喜寺町	所在地 吹田市目伎町
		
キハ81形気動車3号車	クハ86形電車1号車	モハ80形電車1号車
保存管理 京都鉄道博物館	保存管理 京都鉄道博物館	保存管理 京都鉄道博物館
指定年月 1986年10月	指定年月 1986年10月	指定年月 1986年10月
所在地 京都市下京区観喜寺町	所在地 京都市下京区観喜寺町	所在地 京都市下京区観喜寺町
		

●他にもC62形蒸気機関車1号機が指定されています。

■登録鉄道文化財(112点)

登録鉄道文化財とは、将来的に「鉄道記念物」や「準鉄道記念物」の候補として指定される可能性を有する、鉄道に関する地上施設その他の建築物、車両、古文書等で、技術史的視点から鉄道の発展における重要な成果を示すものや、社会的視点から国民生活、文化、経済、社会に対して多大な貢献をしたものを指します。

こうして指定を行うことにより、貴重な鉄道文化遺産の散逸を防ぎ、良好な状態で保存・管理することを目的とする取り組みです。

●主な登録鉄道文化財



萩駅本屋

振鈴

惣郷川橋りょう

■重要文化財

重要文化財とは、文化財保護法に基づき、建造物、絵画、彫刻、工芸品、書跡、典籍、古文書その他の有形の文化的所産で、我が国にとって歴史上又は芸術上価値の高いものと並びに考古資料およびその他の学術上価値の高い歴史資料のうち、重要なものとして文部科学大臣が指定した文化財です。

JR西日本が有する鉄道文化遺産の中では、「梅小路機関車庫」と「230形233号蒸気機関車」の2点が重要文化財に指定されています。

梅小路機関車庫			
所在地	京都市下京区観喜寺町	京都鉄道博物館内	指定 2004年12月10日
「引込み線」「天井クレーン」とともに当社所有の施設として初めて重要文化財の指定を受けました。我が国に現存する最古の鉄筋コンクリート造機関車庫として鉄道建設史上、大変貴重な建物と言われており、日本の鉄道輸送の根幹を支えた産業文化遺産として技術的・歴史的価値が認められたものです。			
			

230形233号蒸気機関車			
所在地	京都市下京区観喜寺町	京都鉄道博物館内	指定 2016年8月17日
逓信省鉄道作業局が汽車製造合資会社に発注して1903年度に竣工しました。我が国で初めて量産化された蒸気機関車で、海外から輸入した蒸気機関車と比べてもそんな性能を発揮し、その成功が日本の蒸気機関車国産化の原点となりました。我が国の機関車製造の自立にとって大きな転換点となり、近代化に大きく貢献した鉄道史、産業史上、貴重なものです。			
			