

とらすととれいん

No.103 2000

AUGUST

6月24日のトラスト トレイン運転報告

梅雨の季節に入り 東京を出発する時はかなりの雨が降っていて、よっぽどやめてしまおうと思った！先でしたが、東京8:45発のタイムリミットのひかり号で出発。金谷は曇り空でSLの手入れもすることができました。



神尾駅にて



家族でボランティア参加

<ボランティア作業報告>

今回のC12の担当には丸山一家が参加しました。丸ちゃんをご両親にプレートの磨き方を指導しました。



丸ちゃん一家

<運転状況>

C12+オリジナル客車3両編成で運転されました。テレカの売れ行きは順調で26枚売れました。募金の目玉として行なっているポラロイド写真撮影も好調で16枚撮りました(募金額はちょっと値下げしましたが)。

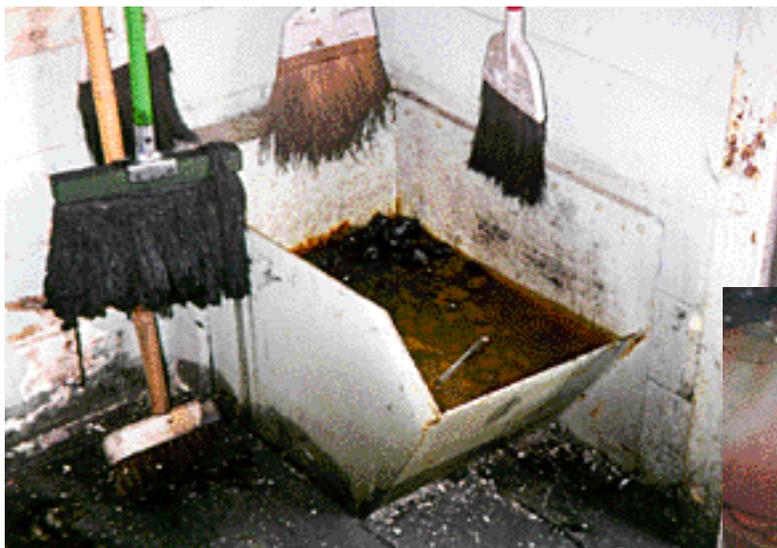
乗客が少なかった割には、売上・募金は好調だったように思います。

<6月24日の運転状況>

ボランティア参加者	12名
(初参加)	2名)
乗客	下り 87名
	上り 26名
売上	26,000円
募金	7,620円

<ヨ5000雨漏り対策>

梅雨の季節となり前日の雨が気になりヨ5000の中をみるとやっぱり雨漏りをしていました。応急処置として、溜まった水をかきだし、バケツを置きました。雨ざらしになっていますが、もしかしたら大井川鉄道からの好意でシートをかけてくれるかもしれません(次回運転日に確かめます)



雨漏りで石炭も水びたし

応急処置としてバケツを設置



雨ざらし状態が続くヨ5000



7月15日のトラストレイン運転報告

<小煙管贈呈イベント開催>

今回の修復募金を頂いた方に、C12の小煙管を差し上げるイベントを11時40分よりC12の前で行ないました。受け取りには遅れた方も含めて10余名の方々が遠路来て頂きました。小煙管は長さ15cmくらいに加工した他は手を加えずそのままの形で、それぞれ好みの小煙管を選んでもらいました。セレモニーの後、トラストレインに乗って汽車の旅を楽しんでいただけたようでした。



新金谷駅にトラストレインが入ってきました



好みの小煙管をそれぞれ選んでもらいました



小煙管贈呈式後の記念撮影

今回小煙管を取りに来て頂いた小島氏は、C12の思い出を本の中で紹介しましたと、自作の本の寄贈を受けました。

詳細は、本の紹介コーナーで。



加古川線でC12につかまって乗った思い出を語る小島氏

<7月15日の運転状況>

ボランティア参加者	15名
	(初参加 1名)
乗客数	下り 81名
	上り 28名
売上	7,500円
募金	17,470円

< 特別ゲスト >

今回の運転には、アメリカのナショナルトラストで顧問をされているリースさんが、特別ゲストとして米山さんの案内で来られました。リースさんは東京芸大で客員講師をされていて、鉄道が大好きだそうです。

アメリカナショナルトラスト 顧問
リースさん



千頭駅でのポラロイド撮影

< 車内販売状況 >

相変わらず、ポラロイドカメラ撮影券付き募金は好評でした。終点千頭に着いてからの、ごったがえした中での撮影にもようやく慣れてきたところです。これからの多客時をどうするかが問題です。役割分担で今はしのいでいます。

いよいよ夏本番、昨年の募金活動に大きく貢献した「うちわ」ですが、今年はすっかり忘れていました。今回の運転で暑くて「うちわが欲しいなあ」と感じて思い出しました。今からつくるかは？。来年は忘れないようにしなくては、(ナベ注:うちわは忘れたのではなく、募金集めのための手段が、4・6・7月と車内募金集めを実践した私とその体験上、ポラロイドで手一杯と感じたので、とてもうちわをアイテムに加えるのは無理、と思った次第。)

<ヨ5000雨漏り状況>

前回の運転で雨漏りした雨水で水溜りになっていたの、応急的に雨漏り受けにバケツを設置しました。今回その効果はありバケツに水が溜まり床には水溜りは出来ていませんでした。とはいえ、根本的の屋根の修理が待ち望まれます。とりあえず、ビニールのシートは大井川鉄道の方でかけてもらえそうです(確定ではありません)。



バケツに溜まった雨漏りの水



前回の作業で忘れてしまった小生の傘が見つかりました
(会報担当:織田)

8月26日のトラストレイン運転報告

8月26日のトラストレインの運転は1両客車が増結され運転されました。日切地蔵？の大祭と重なり、JR東海道も大井川鉄道もいつになくたくさんの人でした。今回の撮影は塩郷の吊り橋から行ないましたが、夏の観光シーズンということもあって、橋を渡る人も多く（本来4人以上はいっしょに渡ってはいけないことになっています）揺れた状態での撮影になってしまいました。（写真右）



スハフの電灯の1つから油漏れがありました。中を調べてみるとコンデンサが破裂したようで、運転中に油漏れしないよう電灯をはずし、応急処置をして運転に入りました。ふだんは使っていない電灯ですが、コンデンサの劣化によるものだと思います。電灯の交換は大井川鉄道にお願いしました。

ボランティア初参加の方は今回は1名で、C12のプレート磨きを手伝っていただきました。



また、同じスハフのカーテンが1箇所破損しましたが、運転中に修理を行ないました。根本的には、取り付けを行なっている木材が傷んできていることにありますが、当面は、木材に負担にならないようにカーテンの巻き戻しバネをゆるめに設定しなおしました。

<8月26日の運転状況>

ボランティア参加者	13名
（初参加	1名）
乗客数	下り 133名
	上り 62名
売上	9,500円
募金	9,230円

売上は、乗客数の割には、なかなか厳しいものがありました。募金の方はますます順調でした。季節柄やっぱり「うちわ」が欲しいと思いました。来年はきっと...

千頭駅では家族連れが多く、C12の前で記念撮影をしている親子がひっきりなしでした。



パンフレットの効果でしょうか、いきつけの川根茶のお店は、並ぶようになってしまいました。この季節だから、冷たいお茶も売っていました。人気は川根茶ソフト、でも今回は暑くてかき氷を食べている人が多かったようです。川根茶かき氷を設定すればと思うのだけど...

千頭駅でのヘッドマーク取り付け作業



E5000ですが、青のビニールシートをかけてもらうことになっていましたが、今回の運転時現在、この前の状態とかわらずといった状況でした。

< 緊急お知らせ >

運転日が変更になります。

10月21日の運転日が10月7日に変更となります。従って、9月30日と2週続けての運転となり、例年2週続く時はボランティア参加者が少なくなってしまう傾向があります。是非、積極的な参加をお願いします。

ノブくんの静岡紀行(1)

平成12年4月21日(金)~22日(土)

静岡へ。挑戦。

そしてトラストレインボランティアへ。

今回は、町田市の自宅から小田急~JR線~静岡鉄道を乗り継いで行き、静岡からレンタカーを借りて、金谷町、そして、川根町を往復して来るという大胆な計画。

そこで、まず4月16日(日)にJR町田駅『びゅうプラザ』の窓口で、静岡駅から1泊2日の予定でレンタカーを借りる手続きをして、当日は、玉川学園駅から小田急線で小田原駅まで行き、そこから323M普通列車静岡行きに乗って清水駅で下車する。

かつて、東海道線清水駅から旧国鉄清水港線が三保駅まで延びていたが、1984年(昭和59年)8月31日に廃止された後の三保駅跡地に行きたかったのだ。

同清水港線は、沿線の工場からの貨物列車と1日1~2往復のDL牽引の客車列車のみが走っていて、廃止後は、一部の客車が静岡県の大井川鉄道に転出して、同線のSL牽引の客車列車に使われ、第二の人生を送っている。

JR清水駅前から、三保文化ランド行きの静岡鉄道の路線バスが出ていて、バス運転士に『旧国鉄清水港線の、三保駅跡地へ行きたいのですけど』と申し出て、最寄りのバス停で下車して旧三保駅跡地へ向かう。そこは、すっかり整備されていたが、プラットホームの跡が残されており、清水港線を走った日本軽金属株式会社所有のアルミ輸送用タンク車タキ84

53型と清水運送のDB1152型入れ換え用ディーゼル機関車の各1両が保存されている。また、三保駅近くに東海大学付属第一高校があって、清水港線の旅客列車はその高校生の足でもあった。

今度は、路線バスで清水駅方面へと向かい、その途中のバス停で下車して、1975年(昭和50年)に廃止となり静態保存してある清水市内線の路面電車の車体を撮ってから、再び路線バスで清水駅方面へ向かい、新清水駅前で下車してJR線とほぼ並行して走っている静岡鉄道静岡線(以下同鉄道線)に乗り換えて静岡駅へと行った。

同鉄道線は、新清水~新静岡間全長11.0kmの路線で、静岡の名産であるお茶を清水港へ運ぶために、明治41年に作られた、レールの幅が762mmの鉄道であった。現在の沿線は民家が埋まり、お茶畑は一部の場所で見られるだけとなっていて、レールの幅が1,067mmに改軌されて、車両もステンレスボデー両編成ワンマンカーの走る路線となり、かつては急行も走っていた。

新静岡駅から15分くらい歩いて、JR静岡駅舎内のレンタカーの事務所に着き、再度手続きをしてから、自動車の止まっている駐車場に向かい出発準備に取りかかる。

さあ、挑戦!しかし、ここで重大な問題点が発生。エンジンキーを

挿したがロックされた状態になって動かず、さあ大変!

駐車場の管理人に来て見てもらって調整したところ正常に動くようになった。これで、普通第一種免許を習得してから通算5回目の運転ということになる。

国際興業町田自動車教習所の教習車に乗っていた時から気が付いたことだが、最近の車は側窓を開閉するのに、ハンドルをくるくる回していた物から、スイッチを操作して窓を開閉するパワーウィンドウに変わっていて、何でもいからという感じでスイッチを操作したりすると全部の側窓が開いちゃったり、運転席側のドアのロックスイッチを操作したら全部のドアがロックしたり解除したりするとは思っても見なかった。

そんなことを思い出しながら、静岡駅を出て国道1号線を西の方へと進む。静岡市内の国道1号線は、東京都内でいうと銀座通りというところか、結構赤信号につかえながら浜松の方向へと進む。そして、安倍川に架かっている駿河大橋を過ぎてから流れがスムーズになり、そしてさらに西の方へと向かう。やがて、右の方から静岡バイパスが合流したなどと思ったら、周辺の車がグングン速度を上げている。ここは、高速道路じゃないし、最高速度の標識がない・・・こんな場合は、普通自動車の法定速度60kmで走行することになっているのだ。そして、事

故・違反もなく13時頃新金谷駅前の有料駐車場に車を止めて昼食をとった後、国道473号線を通って川根町にある大井川鉄道家山駅へ向かった。

家山駅構内には、近々車掌車ヨ5000型が保存されることになっており、この件は現状では未確定事項になっています。トラストレインの運転がない期間中は財団法人日本ナショナルトラスト所有の客車達が同駅側線に留置されており、年に1~2回我々鉄道サークル会員が整備作業をする場所でもある。

ここ家山駅構内で、名鉄から購入した『マルタイ(注1)』を留置するためのピットを造っている工事現場を見るなどしばらくぶらぶらした後、小夜の中山YHに向かい一泊する。

ここで、明日、金谷から静岡駅前まで戻る時の道順を確認しておく。国道1号線を通って岡部町から静岡市内に入って、駐車場までのルートの目安になる建物など

は分かっているものの、駿河大橋を渡っていくつ目の交差点なのか、また、その交差点が何という名称なのか分かるまで手こずった。

翌朝、車で新金谷駅に向かう。10時30分、財団法人日本ナショナルトラストの鉄道サークル会員の集合時間となって同駅の待合室でミーティングを行い、オハニ36型客車の荷物室から装備品を持ってあこがれの現場(?)に移動して、機関車の入れ換え作業終了を待ってから我々の拭き取り作業とヘッドマーク結構重たい)の取り付け作業にかかる。

石炭と油の匂いが立ちこめる中、私はいつものように機関車の形式プレート磨きから始めて、動輪付近に取り付けられている主連棒(赤色に塗られている部分)が黒ずんでいるので布で拭き取る作業をする。そういえば、茨城県の下館と栃木県の茂木を結ぶ真岡鉄道の乗務員が「SL磨きのアルバイト、あるかもしれないと

言っていたっけ。

一応の作業が終了して昼食を食べた後、私は新金谷~千頭間1往復の車中で、私は毎回のように乗客が所持しているパンフレットへの記念スタンプ押しをやった。

今回は、5インチのC12型SLの模型を製作する(または、製作している)という若い女性の方が参加していて、その人がトラストレインが千頭駅停車中にC12型SLの運転台をじっくりと見ていた。SLの運転に興味を持つのは、老若男女関係がないようだ。

17時頃、新金谷駅に到着してミーティング終了後、私は車を運転して来た道に戻るようして静岡駅に向かい、ガソリンを満タンにして返却した。その後は、東京行きのJRハイウェイバスに乗って帰途についた。

(注1)線路の下に敷いてある砂利や枕木をつき固めるための保線用機械。名古屋鉄道の「社章」が平成12年3月当時は書かれていた。

ノブくんの静岡紀行(2)

平成12年6月24日(土)~25日(日)

静岡へトラストレイン運転日・車でGO!

今回は、12日前に町田駅の窓口で、小田原駅~掛川駅間の往復乗車券と掛川駅でレンタカーを借りて同駅に返すというレール&レンタカーという券を買った。こうすると、小田原駅~掛川駅間の往復乗車券5,000円の運賃が20%割引かれて4,000円になる。

当日は、小田急線と東海道線の普通列車を乗り継いで掛川駅まで行く。そこは金谷駅にほど近

く、駅レンタカーの事務所がある。改札口を出て駅レンタカーの事務所に行き、車を借りる手続きと金谷駅までの道順を確認してから駐車場に向かった。

これで、免許を取得して6回目の運転だ。車のエンジン始動まではレンタカー会社の職員がしてくれ、忘れ物がないか再度確認をして出発だ。駐車場内をゆっくり進んで、一般道道の方へと出た

ら、国道1号線へと向かい、東の方(静岡方面)へと進む。

ここで、注意しなければならないのが、国道1号線をそのまま通って行くと、金谷駅前と金谷市街地の方には行かないので、途中から旧道(?)に入らなければならない。

静岡の道路地図帳によると、掛川市から金谷町との境の手前にある「小夜の中山トンネル」を出た

ところに国道1号線と旧道との分岐交差点があるので注意して左折する。

旧道に入って、金谷駅の方へと進む途中に「小夜の中山YH」がある。当日は、トラストレイン運転終了後、ここに泊まる予定だったが、6月中臨時休業なので、レンタカーで御前崎町に向かい、その「御前崎YH」に泊まることにした。

当日のトラストレインの乗客から「標高はどれくらいですか？」と聞かれたことがあったので、「御前崎YH」に泊まった日の翌日に、大井川鉄道新金谷駅の職員に聞いたのだがわからなかった。

それはもとより、財団法人日本ナショナルトラストのトラストレイ

ン2000年パンフレットに記載されておらず、私も車窓から外を見ていなかったのが気がつかなかったが、静岡県 の道路地図を詳しく見ると、塩郷駅から千頭駅に向かってすぐ左側の線路と大井川の間 に挟まれたところに「松島キャンプ場」があるのがわかり車で行ってみることにした。

塩郷駅を出たら、線路沿いの町道か県道を千頭駅方面に少し行って、左側にキャンプ場入り口の看板を見たらそこから入るのだが、歩行者は大井川鉄道を跨ぐ形で歩道橋が架かっておりそれを渡る。

そこは山小屋風のバンガローはもちろん、炊事やシャワーの設

備もあり 雰囲気もなかなかいいところだ。

帰り先、車を運転して、無事故・無違反で掛川駅に着いた。

制限40km/h・追い越し禁止のため右側部分はみ出し通行禁止の区間で、40kmで走行中、時々ルーム・ミラーなどで後方を見たら、車が数珠つなぎになっていた。

レポート ペンネーム ノブくん
(東京都町田市在住)

以上、ジミーこと阪口伸夫(ペンネーム ノブくん)の投稿原稿です。

下線部分は、わかる人は爆笑もの、史上最高の落ちです。

ノブくんの紀行シリーズ(3)

平成12年7月22日(土)

印旛日本医大駅へ

北総・公団線 延伸・新駅開業

例えば、千葉ニュータウン入居開始前の1979年(昭和54年)3月、北総開発鉄道線(以下、北総線)の一期線が新京成電鉄の北初富駅から小室駅まで7.9km開業したのに始まり、その後、北総線小室駅から東へ延長される形で、住宅・都市整備公団鉄道線(現在の都市基盤整備公団線)が千葉ニュータウン中央駅まで4.0kmが開業して小室駅で双方の鉄道線に乗り換えることがなく、北初富駅~千葉ニュータウン中央駅間の路線がいつの間にか『北総・公団線』と呼ばれる様になった。

当時は、北初富駅で新京成線

と北総・公団線がレールが繋がって、松戸~千葉ニュータウン中央駅間で車両の相互乗り入れ運転が行われており、北総・公団線の車両が松戸駅に顔を出し、また、新京成線の車両が千葉ニュータウン中央駅まで顔を出していた。これは、あくまで暫定的なことであった。

北総線の第一期線開業時は千葉ニュータウンへの入居開始前で、その後の入居実績がきわめて低調で伸びが鈍化していること、東京・都心と往復するにはかなり大回りしなければならぬので時間がかかる。特に北総線

が京成高砂駅まで延びていなかった時期は、北総・公団線沿線住民は運賃が割高で列車の運転本数が少ない北総・公団線を避けて、自転車やバイクで新京成線の駅まで行く人が増えたという。そして、ニュータウンへの入居率の低さや北総・公団線の沿線住民の中に営農希望の農家が多いことなどを背景に、ニュータウンそのものを当初の計画から半分の規模に縮小しようという計画が出た。

このような悪条件が重なるなか、利用客増加の起爆剤として西臼井駅と北初富駅の中間にあ

の物資が枯渇し、汽車に乗るのも命がけ、とくに地方の支線では、古い木造客車のデッキにまで人が鈴なりで、ときには煙を吐いている蒸気機関車(SL)にぶら下がるのも当たり前風景だった。当時、

中学四年生だった小生は、二、三ヶ月間、疎開先の兵庫県加古川近くの田舎(加古川線で二駅入った加古郡神野村)から神戸まで汽車で通学していた。この加古川線は、大正初期の古い木造客車



数輻をC-12型タンク機関車が牽引して、40kmほど奥地まで入る路線だが、当時はよく買い出し客で溢れていた。ある日の帰りやむなく機関車のタンク炭水箱測を前にして逆走牽引する機関車のタンクのタラップにしがみつかざるを得なかった。

機関車は簡易線規格のすり減った長さ10mの細いレールの上を揺れながら走る。やがて時速40kmくらい(これが精一杯の速度)になると、タン、タラ、タン、タン。……タン、タラ、タン、タン。……と小気味よいリズムが身体に響いて来る。とくに最初のタンはぶら下がっている足もとの車輪から伝わるのでアクセントが大きい。……すると、小生の身体中に、ベートーヴェンの交響曲六番『田園』の第一楽章、冒頭の4分の2拍子のあのメロディーが鳴りだした。偶然とは云え、機関車がこんなリズムを作り出すなんて!敗戦ですさんだ世の中に、文明と文化の風が吹き込んで来たような感

激に浸ったのは忘れもしない。

田園交響曲の冒頭の4分の2拍子、タン、タラ、タン、タン。……は、一小節に8分音符一つのあとに16分音符と8分音符をそれぞ

れ2つずつ、計5つの音符を並べたリズムで、これらの音符の長さの比は、2、1、1、2、2である。

あの蒸気機関車にぶら下がって、何十年も経った今でも、小生にはあの強烈なインパクトが忘れられず、先日、鉄道博物館の図書室に赴いて調べてみた。

このSLの車輪配置は、三つの動輪(1,400mm径)の前後に先輪、従輪(各860mm径)を一つずつ配した1-C-1形式で、中央の動輪を軸に、前後完全な対象の位置に軸芯が配されている。その軸芯間の長さは、機関車の片側から順に、長、短、短、長、で、さらに最後の車輪がレールの継ぎ目を通過したとき、最初の車輪と次のレールの継ぎ目との距離は、長になる。従ってこの機関車の片方から並べた大雑把な間隔は、長、短、短、長、長、となり、音符の長さの比、2、1、1、2、2に近似しているではないか!

ちなみに、日本にあったタンク式蒸気機関車を一通り調べたが、これほど綺麗な比率の車輪配置は、このC-12型SL以外にはなかった。勿論、設計者はリズムなど意図しなかつただろうが……。しかし、偶然にもこのC-12型SL

は、1997年現在でも、大井川鉄道で稼働していることを最近知った。是非一度訪れたいが、今の時代、機関車にぶら下がることなど許してもらえないだろう。

かつてあった蒸気機関車には、どこか人間に通じる情緒があり、今もマニアが多いと聞かすが、私の幼な心に残る思い出の一つに、かつて特急列車も牽引していたC-53型という3気筒機関車のプラストのリズムがある。動輪が一回転する間に6回排気するこのSLは、8分の6拍子、あるいは3連音符二つに聞こえ、他の2気筒SLの4拍子の鈍くさいプラストのリズムに対して、洗練された音楽的リズムを刻んでいた。

最近の鉄道のリズムで思い出すのは、中国のさる要人が来日し、新幹線に乗った感想を聞かれた際、『なんだか後ろから追い立てられているようで落ち着かない』と語ったことだ。新幹線のレールは溶接したロングレールだが、使用期間が長くなると、溶接個所の硬度の差の影響で乗客は震動を感じる。(最近では溶接技術の向上とレールの早期取り替えて、ほとんど感じなくなった)時速200km以上になると、1分間に110回以上の溶接個所を通る勘定になるから、気ぜわしく感ずるのは当然で小生も同感だ。人間がリラックスするリズムは、母体の胎内で体験してきた脈拍(1分間72前後)と云われ、最近ではアダージョの楽曲ばかりを集めたCDが店頭で並んでいる。

(産業新聞社刊「XYZ(前がいています)より抜粋)

いんぷおめいしょん

財団法人日本ナショナルトラスト ヘリテージセンター「長浜鉄道文化館」開館

財団法人日本ナショナルトラストでは、財団法人日本宝くじ協会の助成を受けて、当財団5番目のヘリテージセンターとして、滋賀県長浜市に同市の協力のもと「長浜鉄道文化館」を建設しておりましたが、この度完成し、10月14日の「鉄道の日」に開館することになりました。

ヘリテージセンター「長浜鉄道文化館」は、現存する日本最古の旧長浜駅舎と併設するように建設し、鉄道の町として栄えてきた地域の歴史、文化を紹介するとともに関連の資料を展示し、広く活用はかることを目的としています。また、地域の町づくり活動の拠点としても併せて活用する計画です。

館内には水運と鉄道の要衝として栄えた明治期の資料から始まり北陸線電化までの変遷資料のパネルと北陸線に関する鉄道模型車両を常設展示します。

特に目玉は、鉄道愛好家のコレクションを展示する愛好家コーナーと、館内の壁面の鉄道模型の走行トラックです。愛好家コーナーでは、オープニングの特別展として、米原駅で弁当販売をしている「井筒屋」の明治以来の貴重な資料（包装紙や古い写真など）を展示します。また、北陸線に関する鉄道模型車両が延長60の走行トラックを琵琶湖周辺の絵を背景に軽快に走ります。

日時 10月14日「鉄道の日」12時00分～無料開放の予定（10月15日まで）

場所 滋賀県長浜市北船町111番8（旧長浜駅舎北側）

展示物 常設展示：水運と鉄道の要衝として栄えた明治期から北陸線電化までの展示パネル・北陸線に関する鉄道模型車両

特別展示：井筒屋弁当展（明治以来の資料等）

活魚車の模型展示（琵琶湖の鮎の稚魚を霞ヶ浦に搬送した車両）

企画展示：記念切符展

その他：延長60の走行トラックでの鉄道模型車両の運転

旧駅舎2階：鉄道愛好家による鉄道模型走行会

入館料 大人300円 小・中学生100円（予定）

開館時間 9:00～17:00（入館は16:30まで） 休館日 年末年始（12月29日～1月3日）

ヘリテージセンター長浜鉄道文化館開館記念イベント

10月14日・15日のイベント

1. 開館式典（10月14日 9:30～10:10）

2. 館の無料開放（10月14日12:00～15日17:00まで）

3. 旧駅舎2階での鉄道愛好家による鉄道模型走行会（10月14日12:00～15日17:00まで）

4. SL北びわこ号の運行（10月14日・15日）

10月14日・15日も含めて行うイベント等

特別展示：井筒屋弁当展（3月末まで） 活魚車の模型展示（11月末まで）

企画展示：記念切符展（3月末まで）

その他

開館記念オレンジカードの販売（完売まで） 開館記念長浜駅入場券の販売（完売まで・11月末まで）

JR企画切符の販売（10月16日～3月31日） 開館記念スタンプ（12月末まで）

SL北びわこ号が記念ヘッドマークを装着して走行（秋の運行期間）

日本ナショナルトラスト鉄道サークル 会報 とらすとれいん 第103号 2000年8月号

〒100-0005 千代田区丸の内3丁目4番1号 新国際ビルディング810区 Phone 03-3214-2631 Fax 03-3214-2633