

## 阪神大震災現地報告

被災された方には心からお見舞い申し上げます

阪急神戸線 夙川駅下り線を塞いだビル



夙川～西宮北口間上り線の崩落の様子



撮影: 小城崇史

# 阪神大震災の現場に立って

言葉を絶するとは、正にこの事であった。地震発生から5日目、1月21日土曜日に兄と共に現地入りした私の眼に映った街は、私達がこの街に対して抱いていた美しいイメージを全て過去の物にしてしまっていた。阪急神戸線を西宮北口であり、東海道線と国道2号線の間を行ったり来たりしながら西に行くにつれて、視界に飛び込んでくるのは凄まじいまでのエネルギーによって破壊された建築物や、呆然と立ち尽くす人々、疲労の色を滲ませながらも救助の手を休めない消防職員の姿、その横を東へ向かって避難する人々、そして鳴り止まぬサイレン……全ては夢では無かった。悪夢のような現実がそこにあった。

今回の地震で知人を失い、ご遺族は無事ながらも行政の支援から孤立していると聞き、日曜日に予定していた我が家での部品検分(品川東口にあった救援車の解体部品は、現在我が家のガレージに留置中であり、有効活用される日を待っている)を無理を言ってキャンセルしてもらい、私は京都に難を逃れた兄と共に神戸に向かったのだった。大袈裟に聞こえるかも知れないが、『覚悟を決めて』の現地入りであっ

た。私のわがまを快く許してくれた2人 - 海老原氏と長谷川氏 - は、私に、同じ鉄道サークルのメンバーが被災しており、まだ安否が確認できていないこと、もしできたら情報が欲しいということを知ってくれた。9時に西宮北口を下車してから西へ向かう間、私は東京から持参した携帯電話で、教わったばかりの黄さんの自宅の電

話番号をかけ続けた。しかし、電話から流れてくるのは、話中音が、電話回線の混乱と不急の電話の自粛を促すNTTのテープの音ばかりであった。西へ進めば進むほど、視界に飛び込んでくるのは悲惨な光景ばかりで、電話も何の役にも立たない……焦りと苛立ち、やり場のない怒りを抱えながら、時間は過ぎていった。

今回の最終目的地は、東灘区渦森台、駅で言えば阪急御影であった。芦屋市から神戸市に入り、甲南大学の横を通って住吉川に出る頃には、もうお昼になろうとしていた。普段だったら20分もかからないのに。歩きつかれた私達は、住吉川の河原に降り、大阪駅で買った水了軒の弁当を食べることにした。(非常時である、うまいまじいなどの贅沢は言ってもらえなかったのだ) 弁当の包みを解きな



がら、兄は地震発生から昨日まで、自分が見てきた悲惨な光景、そして迫り来る炎に怯えながら、必死の思いで瓦礫の下から引っ張り出した同級生が息絶えていたことなどを静かに話してくれた。今この街には、2種類の人、“生きている人”と“死んでしまった人”しかいないということ、痛切に感じた。

旨いのかまずいのか、良く分からない弁当を食べ終わった後、「もう一度、黄さんに電話してみよう、これで繋がらなかったら諦めよう」と思いながら、携帯電話の再発信ボタンを押した。(無理もない。数十回かけて全くアクセスできないのだ) 上空のヘリをぼんやり眺めながら、受話部に耳を当てていると、何と、呼び出し音が鳴っているではないか！早く取ってくれ、元気な声を聞かせてくれと願いながら待つこと11コール、電話の向こうから流れて来たのは、黄さんの奥様の声だった。ご一家は無事だという。黄さん本人に代わってもら。声も元気そうだ。今津さん、網谷さんも元気だという。関西の(鉄道サークルの)メンバーは全員無事だという。良かった、本当に良かった……正直なところ、黄さんと何を話したのか、夢中でよく覚えていないのだが、皆さんが無事であることを東京の財団とサークルのメンバーに伝えることと、今後の無事と健康を祈る旨お話しして、電話を切った。(後で送られてきた通話明細によれば、通話開始11時53分、通話時間4分11秒とあった) 電話を終えると、眼から熱いものが流れたし、視界がぼやけ

て行くのがわかった。私達のかげがえのない仲間たちは生きていたのだ。

今回の地震でお亡くなりになった方のご冥福をお祈りすると共に、被災された方々が一日も早く普通の生活に戻れるよう願ってやみません。

平成7年2月16日

小城 崇史

## 冬の津軽・駆け足ルポルタージュ

金子直樹



12月27日、午前5時。静かに降る雪をま近に見ながら、僕は弘前駅前の電話ボックスの中で目覚めた。思えば昨日、最終列車で着いてから、酔ッパライに絡まれたり、氷に足を取られたりしながらも、ようやく電話ボックスに辿り着き、横になったのを思い出す。

切符に日付を入れて改札口をくぐると、静かな構内にアイドリング音を響かせながら列車が待っていた。五能線822D。今日の初列車である。動き出した列車はまだ明け切らない闇の中をひた走り、周りが明るくなった頃、津軽鉄道の起点である五所川原に着いた。細くて長い跨線橋を渡り、津軽鉄道ホームへと急ぐ。古びたキハ22で津軽中里まで往復する。雪はそれ程積もってはいないのだけれど、床のニスの匂いを嗅ぎつつローカルムードに浸りながら至福の時間を過ごした。

再び、五所川原。ヤードに停車している車両群や駅はずれの場内信号機を眺める。キ100、オハ35な

どの津軽鉄道ならではの車両たちが所狭しと並んでいるが、僕のシュミとしてはすぐ横に置いてあるトムや看板代わりのワムが気になるところである。そうこう

しているうちに五能線の列車の時刻が来たのでJRホームに行く。程よく利いた暖房が心地よい、とここまで書いたところで不覚にも眠ってしまった。気が付くと能代だった。路線のほとんどを寝て過ごしてしまったのである。"次は終点、東能代～奥羽本線はお乗換えです～"終点を知らせる車内放送が空しく聞こえた。



# ついに解体

## 品川東口「トレイン 21」客車の行方

会員 丸山清和

JR品川駅港南口脇のレストラン「トレイン 21」に使用されていた客車が昨年12月に解体された。

その解体開始直後を発見した私と、それからの事にご協力いただいた方々の話である。昨年12月15日(木)東京八重洲でサークルの忘年会のあった翌日の事である。私は会社帰りの電車で空いている席があったので座り、居眠りをしてしまった。何だか妙に重苦しい夢を見、ハッと気が付くと電車は品川を出て八ツ山橋の下をくぐるころであった。いやな感じである、場所が場所だけに。まさか解体が始まっているのでは。私自身最後に見たのは10月頭であったし「21」の営業中に従業員に聞いた話では「年内いっぱい営業する」とも言っていたし、しかしキャッツシアターが出来てからは通勤途中、車内から毎日見られたのが見られなくなってしまった。そうこうしているうちに電車は大崎に入り、私は確認の為内廻りに乗り換え品川に行ってみた。そして現場に行ってみると元の通路入り口は工事用ネットで仕切られ、脇に廻ってみるとやはり同じようになっていた。そして「特派員は見た」以上の出来事になっていた。夜の為暗くよく分からないが、確かにベンチレーターより下、窓より上に背後の街明かりが見えた。屋根が解体され始めているのか。車輛の脇にあったドームのような屋根はすでに解体済みであった。

勢いよく壊して、その一部が車輛の屋根に当たりタルキをブチ抜いたのでは等考えたが、それよりも財団の米山氏に早くこの事を知らせなければと思ったが出張中のため連絡先が分からない。サークルの渡辺さんにこの事を知らせ、米山氏の居そうな所を教えてもらいあたってみたがその日はついに連絡が付かず翌日に全て廻した。

明けて16日朝、守衛所にトラストの「報」(10月号)とスエ3179・オエ61312の図面のコピーを持参して何とかならないかとお願いに行った。「品川東口開発」はすでに開始しており、解体を止めることは出来なかった。せめて部品だけでもとのお願いに所有者の興和不動産(株)は応じてくれた。解体工事をしている(株)大林組には御苦勞をかけ数十点にのぼる部品を取り外して頂いた。

21日、財団の米山氏と興和不動産(株)側との話し合いにより、当財団に譲渡して頂ける事になった。時が時だけに良い「クリスマスプレゼント」である。

さて頂ける事は決まったのではあるが、早急な引き取りと産廃関係上のリスト作成の要求が出された。大きな部品もある為、どこにどの様にして保管しようか会員で話し合った結果、小城氏宅の庭

先に保管してもらおう事となり、工事作業日と会員の休日とが重なる24日に結構する事になった。

トラックの手配を海老原氏に、運転を長谷川氏に、積み卸し作業を渡辺氏伊藤氏にと、多数の会員の人達の協力により、速やかに要求された作業を完遂する事が出来た。

なお、それ以前に倉繁氏が一部部品を引き上げて下さった。また、最終的に今現在小城氏宅に全ての部品を保管していただいている。

内容はドア・窓・灯具の各部品類であるが、誌面の都合上もあるので割愛させていただく。

今後この部品は当トラストトレインによりよく活用していく予定である。





## 当日の作業風景



真ん中の方はレレレの  
おじさんではありません

# 写真で見る初代新橋駅

網谷りょういち

日本最初の鉄道が出来、明治天皇の臨御を仰いで、新橋 横浜間の開業式が行われたのが明治5年9月12日（太陰暦）この日が太陽暦では10月14日となるので、10月14日が鉄道記念日となっている。

初代新橋駅はアメリカ人 P.R. フリジェンスの設計で、二棟の二階建て石造建物を、平屋の玄関でつないだシンメトリーなものである。明治4年3月の着工で明治5年6月にプラットフォームと共に竣工した。横浜駅（現・桜木町）も同じ設計である。

写真1はたぶん竣工直後の写真で、まだ周辺が整備されていない。向かって右の建物には、上等待合室・上等婦人待合室・湯呑場・不寝番詰所・駅長詰所などがあり、左の建物には、中下等待合室・守線詰所・車長（車掌長）詰所などがあつた。中下等婦人待合室は無い。

写真2では馬車鉄道が開通している。東京馬車鉄道会社は明治15年6月に新橋 日本橋間が開通し、同年10月には上野から浅草橋まで延長された。定員28名位で御者と車掌が乗り二頭曳きであつた。この写真はよく引用されているので、ご覧になった方も多だろう。

写真3は新橋駅に停車中の列車、機関車の次の貨車のような車両は「車長の車」と呼び、最後部にも一両連結されている。車長（現在の専務車掌）が乗務していて、手ブレーキが設置されていた。写真では車長の車の次が上等客車らしい。

機関車は煙突の番号3号と読めるので、150型で英国のバルカン・ファウンドリー製作の機関車らしい。関東側の機関車は奇数番号、関西側は偶数番号であつた。



写真1 完成直後の新橋駅



写真2 新橋駅頭と馬車鉄道



写真3 新橋駅に停車中の列車

写真はいずれも「日本国有鉄道百年写真史」より複写引用

## 京都で見た給水スポット跡

昨年の京都は建都1200年で盛り上がり、色々なイベントが催されていましたが、その中で、梅小路蒸気機関車館も緑化フェスティバルの会場に囲まれてしまい、やむなく高い入場券(1,300円?)を払うはめとなりました。

しかし、さすがイベントも多く、SLの体験乗車あり、N電ありと普段ないものが見られたりと、色々な体験が出来ました。中でも、SLの体験乗車では、京都駅方向の臨時駅付近まで走り、そのまま京都駅までのアクセス輸送を常時してもらいたと思ったほどです。

帰りに嵯峨野線(山陰線)に開設された臨時駅「梅小路緑化フェスティバル駅」の側線、すなわち梅小路区の引き上げ線に写真の給水スポットを発見したのです。詳細については知りませんが、場所については、バックの橋でわかるかと思いますが、12月に京都駅を通過した際には現存しておりました。

橋 秀幸







ライトアップが  
とてもキレイ！



ちょっとさびしい  
ツーリング・クラブでした。

# いんぷおめいしよん

## 3月の補修及び総会について

- ・日時 3/18(土)~3/19(日)
- ・集合場所、時間 大井川鉄道家山駅(18日11:00、19日9:00)
- ・作業時間 18日 11:00~16:00  
19日 9:00~16:00
- ・作業内容
  - ・床リノリウムの補修
  - ・スハフ43デッキ天井の塗装
  - ・窓周囲(窓かまち)の補修
  - ・座席モケットのチェック
  - ・白熱灯化の検討 他
- ・宿泊:河愛楼0547-53-3124  
家山駅から徒歩5分位(海老原で予約)
- ・申込み:財団事務所まで電話又は葉書で3月9日までに申込みの事。宿泊の関係から必ず期日までに。以降の宿泊の手配は各自で。又、総会参加の有無も忘れずに。  
作業衣を用意する事(当日はかなり汚れます。)  
遅参加、総会等は申込み時に明記のこと。

## 上信デキその後

前号(11月号)の前橋の浅田氏からの報告にもありました上信電鉄のデキ。型について、その後の新聞記事が同氏より送られてきましたので、要旨のみお伝えします。

掲載されていたのは、94.12.28付上毛新聞と94.12.31付朝日新聞群馬版で、3両のうち1両が文書で正式に譲渡の要請があった富岡市に無償譲渡され、カルチャーパー

クとして整備を進めている、もみじ平総合公園内に静態保存されることとなりました。機関車は現在高崎駅構内に保管中で、市は3月に設置場の基礎工事を行った後搬入し、8月に市立美術博物館の開館に合わせ、同市の産業発展を支えてきた「歴史遺産」として公開されます。

残りの2両は上信電鉄で保線・工事用として動態保存されることになりました。

## 特報

3/18.19にスハフ43の塗装が大鉄技術サービスの手で行われることが決まりました。色はブルーにクリーム色の帯2本の特急色です。(オハニは従来のまま。)次回からの運転にご期待下さい。

## 編集後記

関西地区での地震により各方面に被害が出てしまいましたが、ひとまず会員関係の方々は無事だということで、ひと安心していきます。そのせいということではありませんが、お知らせ関係にぎりぎりのものが出てしまい、お詫び申し上げます。

## 関西見学会について

前号に載っておりました関西サークルの3月5日の「和田山、舞鶴見学会」については、関西地方が皆様もご存じのような状況ですので、中止となりました。

## 新刊のお知らせ

その1

シリーズ旅の本箱

### ・鉄道ゲージ戦争

小池 滋 著

岩波書店2200円

中国 カザフスタン間で、突如、列車は宙吊りに！鉄道マニアの血が騒ぎ、ときに国策をも左右する《ゲージ》の面白事件を旅する次第となりました。7フィートの広軌か、いやステイヴンソン伝来の軌間かと議会からサロンまで騒がせた19世紀の英国鉄道史、諸国の標準軌間にさからって独自のゲージを通して来たスペインが心変わりしたわけとタルゴ特急でみせた 技、はてサハリンでは？(腰巻より)

その2

JTB キャンプックス

### ・海外保存鉄道

白川 淳 著

日本交通公社1700円

全国保存鉄道、全国保存鉄道「に続く第三弾として、世界68カ国300カ所の保存SL・路面電車・博物館等の写真・資料を満載して出版された本書は、国内ではなかなか得られない海外の保存鉄道についての解説書として、非常に貴重な資料として活用出来ることでしょう。

日本ナショナルトラスト 鉄道サークル会報 第71号 1995年2月号

〒100 千代田区丸の内2-4-1 丸ビル414区 Phone 03-3214-2631 Fax 03-3214-2633