

# とらすととれいん

No.81 1996

JULY

## 6月の運転も無事終了、次は7月13日



谷口さんのエスティマ（左）とオデッセイを前に全員で記念撮影



初参加の方々全員集合！



運行終了後、新金谷駅前でミーティング

### 6月15日の運行状況

ボランティア	23名
(初参加)	6名
乗客数 下り	72名
上り	43名
テレカ売り上げ	34枚



初参加の方々 + オデッセイ + 地元の女子高生

# 蒲郡 SL を守る会との交流会に参加して

徳田裕二

4月7日に愛知県蒲郡市で「蒲郡SLを守る会」との交流会が行われるとの案内に、正直言って当地に勤務して8年が過ぎた私自身、初めて聞かされた名前に大変興味深い気持ちで参加することにしました。

まず最初に蒲郡といってももご存じない方も多いと思いますので少しPRを。

蒲郡は愛知県の東の方に位置し、豊橋から新快速で10分、三河湾に面した、気候温暖な街です。鉄道に限ってみれば特筆すべきことはありませんが、駅は名鉄蒲郡線が高架で東海道線が地平という通常の逆パターン。跨線橋やホーム上屋などに“昔”の東海道線の面影を残していたこの駅も、間もなく高架化事業により姿を一変するようです。また名鉄線で1つ隣の駅が「蒲郡競艇場前」。ひらがなで15文字となる当駅はかつての

“最長文字の駅名”でありましたが、あちこちで文章のような駅名が続出している現在は、その手の話題にもすっかり疎遠となったようです。また鉄道唱歌で「海の眺めは蒲郡」と歌われた海も、埋め立てや建物の建設で「見える」程度にしかすぎません。

当日集合場所の蒲郡市博物館SL展示場に集まった仲間は10数名、関東・関西から朝10時の集合時刻にもかかわらずよく集まってくれたものです。しかし集合時間前から皆の興味は展示機「D51 201」の黒光りするカマのほうばかりにいており、蒲郡SLを守る会の事務局長である鈴木さんの説明にも上の空のような様子でした。

まずはSLとともに保存されているスハフ33の車内に案内されましたが、蒲郡SLを守る会のメンバーがカマ磨きに入

ると、おとなしく客車でじっとしているメンバーではありません。先を競ってゴム手袋にウエスをもって作業開始！1時間強の時間でしたが、スピンドル油を使用して油をにじませるといふ少々乱暴な作業に心地よい汗をかきました。

「乱暴な」という表現は適切ではないとも思いますが、この展示機は市道を1本挟んだ向こう側が「海」という“劣悪な”保存環境のなか、状態良く保存するために常に油分を絶やさないという「知恵」から行われているもので、大変参考になったと思います。ただどうしても海側の側面は痛みが激しく、一部の塗装ははげ、外板も痛んでおり早急な対策が待たれるところです。

ここの保存機のもう一つの特徴として「誰でも」自由に触れられ、できるだけ「現状」での保存という、両立するには大変厳しい目標をもっておられることでした。誰でも自由に入り、触れるということは痛みやすく、盗難にもあいやすい。事実ナンバープレートや客車のサボ・メーカーズプレートなど「鉄道ファン」ならではの収集品はことごとく持ち去られたのですが、ナンバープレートだけは「奇蹟的に」ある日植え込みの中に返されていたということです。また客車内は当然「禁煙」ですが、当時のままの車内を維持したいという熱意から灰皿は



見よ！ 柵なし・出入り自由のこの状態（ちなみに画面左は海）



手の届かない所に農薬散布用のポンプで油を吹き付ける SL を守る会の長瀬さん

設置したままで、なおかつできるだけ現役当時の鉄製のレトロなものが今も多く残されているのが印象的でした。

11時30分からは博物館2階の研修室で蒲郡SLを守る会の記念すべき20回目の総会が開催されましたので、我々も同席させていただきました。

蒲郡 SL を守る会は保存機「D51 201」のナンバーに因んでか昭和51年2月1日に結成され、今年で満20年を迎えた息の長い活動を続けてこられました。昭和49年に国鉄から貸与された「D51 201」も当初は未整備な埋立地に金網に囲まれて放置してあるだけの状態で、この様子に SL を守っていこうという愛好者や国鉄OBらが中心に設立されたそうですが、20年経った現

在、メンバーの高齢化は深刻な問題で、新しい世代の後継者づくりが急務であるというのが率直な印象でした。

年間の恒例行事として5月5日の写生大会と、鉄道記念日前後にイベントを行っているようですが、SL 教室的なイベントを通して SL の魅力を広く広報してオープンな運営ができないものかと期待したいです。幸い蒲郡市長は公共交通の活性化を大きな市政の柱に掲げていらっしゃる(最近で

は蒲郡市公共交通検討委員会を結成して、ボンネットバスをチャーターして走らせるイベントを実施しております)ので、この資産を活かすことをぜひ検討してもらいたいと思いました。

昼食後、乗用車に分乗し「愛知こどもの国」に移動し“遊具”扱ながら、立派な現役として活躍しているSLの様子を見学・試乗にいきました。

地元在住の湯本会員らによる案内で京三工業製のSLと客車に試乗後、ホームに隣接する車庫兼整備工場でSL運行を担当されている職員の方に、運行の合間の短い時間を割いていただきました。システムとしては全て「本物」のSL 鉄道だけに、いくら遊具扱いでも担当者のご苦勞は、大井川鉄道やその他の保存鉄道とあい通ずるものがあるようですが、私たちとのわずかな語らいに臨まれた職員の方の楽しそうな表情が印象的でした。

時のたつのも忘れそうなひとときで、職員の方が慌ててカマに戻るというハプニングもありましたが(私たちのミニ見学会のために、少々遅滞した列車にご乗車のみなさん、ごめんなさい)参加した各々が満足できた春の1日でした。



「愛知こどもの国」の機関庫に特別に入れていただいて説明を聞く

# 碓氷峠 ～ 信越本線の現状

## 並行在来線と近代化遺産 ～

角田 聡

高速道路や新幹線は計画段階で、幹線国道も未舗装区間が随所に存在した1950年代、鉄道は陸上輸送の主力として活用され、何らかの形で鉄道が寸断されると、人の動きだけでなく、生鮮食料品から工業製品、郵便物までもがストップする時代だった。

国鉄信越本線も首都圏～長野、遠くは富山・金沢を連絡する使命も果していた。そんな時代にあって輸送上の最大のネックとなっていたのが、群馬・長野県境の碓氷峠(横川～軽井沢)の運行方式(アプト式鉄道)だった。時代を明治後半に遡ると、当時は峠の両側で滞留する貨物列車の対策として、石油輸送(新潟産出～京浜地区消費)には高低差利用のパイプライン導入で対応している。その後も電化や熊ノ平駅構内配線改良等の施設増強・車両改造等は実施しているが、抜本的効果は得られずに高度

成長期を迎えようとしていた。

国鉄では碓氷峠輸送力改善に関して、アプト区間を一部線形改良する粘着運転方式(新型補助機関車導入)の本案と、勾配の緩い入山峠をループトンネルと大型橋梁で通過する別線付替え(補助機関車なし)の関東支社案等が計画され、最終的にはコスト面・工事期間等から最良とされた本案(現実にはかなり無理があり、関東支社以上のコストを要した)が採用された。しかし補助機関車を必要とする運行は再びネックとなり、戸倉～直江津間の殆どが単線であった事も影響して、首都圏～北陸連絡は複線で勾配の少ない上越ルートが主流となり、84年2月には碓氷峠を通過する直通貨物輸送が廃止された。北陸新幹線計画が凍結されていた国鉄時代末期に、長野鉄道管理局が碓氷峠を単独走行可能な新型電車を

開発しようとしていたが、分割民営化の間に葬り去られてしまった。

その後、北陸新幹線計画が再浮上すると、JRは横川に新幹線停車駅が設置されないのに、横川～軽井沢を並行在来線と位置づけ鉄道事業廃止を表面化、当時の群馬県知事が88年12月のJRとの会合の際に、信越線廃止の条件にミニ新幹線の前橋乗入れを切出した(というウワサがある)ことから事態は悪化した。(その後知事は死去、ミニ新幹線は空振り、信越線も消される結果となった。)

92年に冬季オリンピックの長野開催が決定すると、長野以北へ伸びる予定のない北陸新幹線の建設ムードは高まり、横川～軽井沢の廃止は決定的なものとなった。93年3月上信越自動車道が佐久まで開通すると、信越線の利用者は減少し、同年7月からは高速バスも本格的に運行を始め、長距離利用の低迷が続くなか、補助機関車なしの運転方式は実現を見ないまま、鉄道事業存続を模索し続けていた関係機関は、95年6月に横川～軽井沢の鉄道資産無償譲渡をJRから拒否され、95年12月の最終決断を迎えた。



碓氷橋



旧丸山信号所付近の変電所建物

開通以来70余年のアプトの歴史は、特殊な線路形態を始め、橋梁やトンネル・電力供給システム・列車輸送の補完として活躍した石油パイプライン等多くの近代化遺産を残した。今地元では北陸新幹線開業後の対応として、アプト時代のルートを含めた在来線跡地の有効的な利用方法の検討を始めたようだ。近代化遺産は碓氷橋をメインに活用の方角で、群馬県もバックアップして、いくつかのプロジェクトが進んでいるらしい。百余年を経た古い構築物が多いので、安全面に対する配慮を心掛けていないと、何らかの問題が起きた場合に、「古い～危ない～要らない」というような世論の標的にされて解体されてしまった「鹿児島5石橋の二の舞」だけは避けるべく、興味、関心のある人は積極的に将来を見据えた行動を取ってほしい。

財政基盤の小さい町の予算を、今後どこまで近代化遺産活用に配分してもらえるのか...という事も課題である。なお5月27日までに明らかにさ

れたところによると、近代化遺産活用の一環として進められていた中仙道（国道18号線の旧ルート）坂本宿周辺の温泉採掘は源泉が見つからず中止された。温泉開発は集客の目玉とされていただけに、近代化遺産活用の構想は若干の手直しを迫られるだろう。5月末には松井田町が碓氷峠鉄道施設保存管理計画策定委員会を設置して、活用策の模索を始めた。その後6月8日に、英国土木学界の第一人者ローランド・パクトン氏が碓氷峠の近代化遺産を視察し、「残すべき価値があり、観光資源にもなる」とコメントし、出来る限り元通りに修復する必要をも強調した。

JRは4月に、北陸新幹線を長野以北に延長する際は信越線を廃止すると沿線市町村に到達した。その一方で連立与党の整備新幹線検討委員会は、首都圏～富山方面の所要時間短縮対策として、上越線六日町と直江津を結ぶ北越北線（来春開業予定の第3セクター鉄道）を活用して現行よりも速いスピードで走るスーパー

特急を設定する事を提案した。今後早い段階で、総合交通体系の中における在来線の役割を明確にしておかないと、幹線鉄道網の寸断が各地で進むだろう。5月22日現在、横軽代替輸送は「民間事業社の参加がなければJRが責任を持つ」旨を関係者が明らかにした。昨秋の段階で保守系政党の機関紙では、JRバスによる運行と明文化されており、水面下ではこの方針で進んでいるものと理解して良いだろう。なお6月11日の新聞発表（朝日・群馬版）によれば、代替バスは現行のローカル列車と同じく7往復は確保されるらしいが、営業ルートや事業主体等は明らかにされていない。

ところで、先頃解体された軽井沢駅舎は、一部保存されることになった模様であるが、詳細については軽井沢町で検討中との事らしい。

最後に、地元新聞の最新報道（7月4日付上毛）によれば、運輸省と日本鉄道建設公団は、北陸新幹線の走行テストを高崎～軽井沢間で10月末頃から12月にかけて開始、残る軽井沢～長野間についても来春から夏にかけて行う予定で、オリンピック開催の98年2月までには開業出来る見込みだという。また信越本線篠ノ井～軽井沢間のJRからの経営分離のセレモニーとしてか、長野～軽井沢間で蒸気機関車の運行もあり得る事を関係者が明らかにしている。

5月12日快晴の元阪急売布神社駅に11名（あとで1名合流）集合し、小浜宿に向かった。今回の見学会は、時間が早かったことと集合場所が都心から相当離れた所であったため、会員にご迷惑をおかけした。小さなグループに紅一点の森脇さんを加え、仲よしグループのハイキングのようになった。

この小浜宿は豪撰寺を中心とした寺内町として発展し、各地からの街道が集まり賑ったところで、阪神地区にこれだけの町家が残っていることは貴重なことである。が、残念なことに今回の阪神大震災により相当の打撃を受けた。資料館の資料を見て町に出れば、やはり当時の雰囲気や気配が町のあちこちに漂い、江戸から明治にかけての旅人の気持ちになってこの町をあとにした。

次は、能勢電鉄の見学となるが、この電鉄の特徴は、大正の頃から能勢妙見参りの足として発展し沿線の鉱泉から製造された三ツ矢サイダーの運搬と現在の大型団地の開発による輸送の強化と言える。

鼓ヶ滝駅付近では猪名川を渡る鉄橋の架替え、線路の付け替え、新トンネルの建設など時代のニーズに沿って計画、設計、施工などを行った苦闘の跡があちこちに見られる。また全線にわたり、急速に増加する沿線住民の輸送に対応するための線路の変更、駅の増改築、諸設備の増強など、新旧を対比して見ることができ、興味がつきない。

今回は、能勢電鉄の沿線に住んでいられる<sup>えがわ</sup> 穎川さんの特別参加もあり、平野車庫の見学、沿線の説明など大変お世

話になった。

平野駅近くの巨大雑貨店「サンシャイン」は日曜日とあって縁日のような混雑である。この店の横を品物には目もくれず黙々と奥へ向かう一団が我々メンバーで、目指すは三ツ矢サイダーの工場跡である。ここで製造されていたサイダーとは、ここ平野の天然水を利用して明治40年から昭和29年まで「三ツ矢印」として製造され、能勢電鉄が製品の輸送を一手に引き受けていた。そして現在も深い林の中に当時の施設の一部が残っている。

木造のひときわ高い工場らしき建物の壁には三本の矢を放射状に組み合わせた三ツ矢のマークが見られ、事務所か機械室かに使用されていたと思われるコンクリートの建物もある。鉄道線路を横断し山奥へと歩いていくと、忽然と大きな工場の廃屋のようなものが現れる。どうやら山から集められた炭酸水の貯水槽のようである。何しろ人は全く来ない山奥のようなところで大きな廃屋を目前にすると、一種の恐怖感に襲われる。

そろそろ疲労が出始めた頃、阪急西能勢口駅に到着、次の行程として佐々木・網谷両先生の「事故の鉄道史」ご出版の祝い兼ねてささやかな宴を張った。両先生の偉業とご努力を讃えながら飲んだビールの味は、格別であった。



阪急川西駅・JR川西駅間に残っている能勢電線路跡



能勢電線路と  
三ツ矢サイダー商標



能勢電妙見口駅



当日の参加者



祝!!無限ホンダエンジン F1 モナコグランプリ優勝記念(全然関係ないけど)

## 鉄道サークルツーリングクラブ オデッセイ体験ツアー報告

年に1度、初夏のコートダジュールを彩るF1モナコグランプリ。その決勝に無情の雨を降らした神が見方したのは、常勝ルノーエンジンや名門フェラーリエンジンではなく、メイドインジャパンのレーシングエンジンとして孤立無援の闘いを続けてきた無限ホンダエンジンであった。サーキットに、いやモナコの街に徐々に「ホンダ」の名前が高らかに響いた。「マクラーレンホンダ」や「アイルトン・セナ」は既に遠いものとなってしまったが、グランプリという晴れの舞台に相応しい役者の登場は、これから起こるであろう「何か」を強く予感させる。

グランプリの興奮もさめやらぬ5月のある日、仕事上の取引先であるニッポンレンタカーから、ホンダオデッセイ

の特別割引キャンペーンのお誘いをいただいた。通常25,200円(24時間)のところを18,800円に、さらにサービス期間中はカーナビにルーフボックスまでついているという、なんとも嬉しいパッケージである。今が旬のホンダ、今が旬のオデッセイ、なおかつ魅力的なオプション。

そうだ、これでツアーをやってみようと思い立ち、6月15日のトラストトレインボランティアに参加しそうな在京のメンバーに声をかけたところ、皆今までの単純な往復に飽き飽きしていたせいか?16つのシートはあっという間に埋ってしまった。その後、当初のレンタル価格よりも更に安く借りられることになり、一人当りの往復経費がJRの運賃(東京山手線内~金谷往復)よりも安いということになって、

『お得で魅力的なツアー』ができ上がったと自画自賛しているワタシであった。(一人6,100円。JR往復は7,000円で、この切符では茶里夢の泉には行けない。)

さて、当日。東京の朝の天気はモナコと同じ、雨。集合場所の丸ビル前に6:40に車を回送して、皆様の到着を待っていたら、6:50に長谷川さんが到着したのを皮切りに、参加者の皆様の殆どは集合時間の7:00までに到着した。ただひとりを除いては、「待っていればそのうち来るだろう」と、ツアー参加者特典のドリンクを飲みながら待つが、一向に現れる気配はない。7:20になって自宅に電話を入れたら、ご家族の方が電話に出られたが、「既に出発した」様子。待ちくたびれた面々が、「張り紙して置いて行こう!」といって紙と鉛筆を取り出そうとしたそのとき、彼は「ごめ~ん」と言いながらオデッセイに向かって走ってやってきた。誰だろう、当サークルきっての国際派、白川淳氏であった。ツアーは定刻を35分遅れでスタートしたのであった。

幸い、東名高速道路は途中、渋滞・混雑・事故の類は全く無く、車中では、参加された皆様の近作公開なども行われ、大変やかな雰囲気の内には車は一路金谷へと向かったのだ



7:00 S氏の到着を待つ



あった。(ドライバーなど、バックミラーに写ったボジの観察をしてコメントしてしまうくらい、余裕の運転であった?)途中、朝食を当て込んで入った足柄サービスエリアが工事中で、何も食べずに立ち去ると言ったハブニングはあったが、大きな問題ではなかった(と思う)また、西へ進むにつれ天気は回復し、途中から最後まで、エアコンは常時作動状態であった。

車内空間は、決して「狭い」という感じではなかったが、ドライバー席と最後尾の座席の距離が短いせいか、走行中でも、充分会話は可能であった。グループツアーの場合、ドライバーが車内の盛り上がりから取り残されてしまう場合が往々にしてあることなので、これはこの車の美点であると思った。また、フロントガラスのエリア以外、外からの熱にあまり影響を受けないのも例外だった。(最後尾など、エアコンが効きすぎていたくらいである)反面、座席そのものの作りは残念ながらそんなにいいものではなく、どのシートも長時間座るにはちょっと辛いものがあった。殊に、2列目のシートは全くポジションの調整ができないため、3列目には体の小さい人しか座れないのにはちょっと困った。(2列目のシートが前よりで位置を固定できれば、3列目にももう少し足元に余裕ができるのだけれど。)

今回のトラストトレインボランティアには、谷口さんも



千頭の川原では夏恒例のすいか割りも

納車されたばかりのトヨタエスティマルシーダで登場し、図らずも、この手のRVがトレンドであることを証明した形になった。今回は、この2台がカメラカーとなり、オデッセイの方は、私と白川氏が運転を担当した。上り列車とは、運良くタイミングが合って並走することもできたので、車内からご覧になった方々もいらっしゃるかと思う。(別に凄いスピードとかで飛ばしていたわけではない。念のため。)

トラストトレイン運転終了後、シャルマン(金谷駅の反対側の高台にあるレストラン)で早めの夕食を取り、再び東名を今度は東に向かって走り、足柄サービスエリアでトイレ休憩といういつもと全く同じパターンで走ったのだが、東京到着が思いのほか早く、22:00に渋谷でレンタカーを返却してなお時間が余ったので、白川氏の案内でおいしい博多

ラーメンが食べられたのは収穫であった。

『金谷までの道のり』には、様々な方法があるかとは思いますが、たまにはこんなツアーはいかがでしょう？

なお、ニッポンレンタカーではこの「オデッセイ特別割引キャンペーン」を7月19日までやっているとのこと、今度のトラストトレイン運行日に、あなたも近くの仲間と連れ立ってツアーを組んでみては？

以上、ツーリングクラブ久々のツアー報告でした。

クラブ員 小城崇史

<業務連絡>

ツアー参加者の皆様、お疲れさまでした。なお、燃費計算を間違えた(思ったより燃費がよかった!)ため、一人500円ほど余ってしまいました(合計3,000円)ので、サークル活動費の方に入金させていただきます。悪しからず。

# いんぷおめいしょん

## 今月の新刊

### 『じょっぱり先生の鉄道旅行』

貨物列車の音が子守歌だった少年時代から鉄道を愛するセンセイが、日本全国は言うに及ばず、世界を眺めた、ひと味違う旅のエッセイ。

(文芸春秋新刊案内より)

じょっぱりとは津軽地方の人の気性を表した方言で、意地っ張りとかごうじょっぱりのことを言う。センセイはこのじょっぱりを肴に、津軽のお酒「じょっぱり」を懐に忍ばせ、日本のみならず世界を旅する。時には痛烈な社会批判をじょっぱり、時に文学の世界へ誘いながら。

今頃は何処で「じょっぱり」を舐めているのだろうか。

小池 滋・著 文芸春秋・刊 定価(税込み)1,400円



表紙の絵は  
トラストトレインだ!

## 売りたいし

### 雑誌

鉄道ピクトリアル  
1950年代～欠番あり、  
一部合本済み。

### 鉄道ファン

創刊号から数年分、  
一部欠番あり。

### 都電の本

数冊

他に乗車券等あり。

価格応相談。

連絡先 河東東雄

FAX 03-3415-7304

## 緊急速報

NHK教育テレビに伊藤さん  
またまた登場!!

NHK 教育テレビの人気番組『週刊ボランティア』7/12放送分に、再びトラストトレインが取り上げられることになりました。今回は、過去に収録された映像に、伊藤栄一さんのインタビューを新たに収録したものを構成した上で放映される模様です。サークルの皆さん、要チェックですよ!! (なお念のため、放送日時・内容は、新聞などのテレビ欄にてご確認ください)

## 編集後記

毎回、今度こそは運転後一週間で発行しようと思っていたのだが、いつもその時期になると忙しくなってしまう。というわけで今月も遅れた。

### 『C62 3・軌跡 - 鉄の時代の伝説 -』

かけがえのない文化遺産としての蒸気機関車C62 3の記録の集大成。

JR 北海道、国鉄OB、鉄道研究家の協力による未公開資料多数。当サークルのメンバーである長谷川健夫さん撮影による昭和45年9月15日運行の「急行ニセコ三重連」の写真も掲載されています。

監修・北海道鉄道文化協議会 協力・北海道旅客鉄道株式会社  
発行・須田製版 価格・定価3,800円

お申し込み/お問い合わせは、直接長谷川さんまで。

(長谷川さん経由での申込の場合、若干の割引があるそうです)

〒171 東京都豊島区南池袋4-14-1

電話 03-3971-8605 (19:00 ~ 21:00)

## 関東地区定例会のお知らせ

7月17日(水) P.M.7:00 ~ 北とぴあ806 会議室

9月 4日(水) P.M.7:00 ~ 北とぴあ 807 会議室

10月 2日(水) 未 定

12月 7日(土) 未 定 (P.M.2:00 位から。そのあと忘年会)

財団法人日本ナショナルトラスト 鉄道サークル会報 第81号 1996年7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