

## 今年のトラストレイン運行が終了

去る11月29日に行われた運転で、今年のトラストレインのラストランを迎えました。今年の運転は、当初から心配されたC12の調子が思わしくなく、9月からは運転することが困難となり、代走で運転することになりました。C12については、是非みなさんの協力で一日も早く再度走れるようにしていきたいと財団の米山氏もいっております。

今回の運転はC10 8牽引でトラストレインオリジナル編成で運転しました。

<車内販売>

募金は、今年の運転では最高の19,000円弱が集まりました。乗客数が多かったこともありますが、こまめに募金を呼びかけた努力による効果だと思われます。

車販は、売れ筋のテレホンカードがなかったにもかかわらず、23,000円の売上がありました。ネクタイと写真集でがんばりました。

今回の運転は総会もあつボランティアの人数は今年一番多くなりました。でも、ちょっとさびしい人数ですね。来年は、もっと集まったらボランティアももっと楽しくなるのではないかなと思います。

<ヨ5000>

千頭駅到着後、ヨ5000車内にて、鈴木氏・後藤氏によって今年の補修状況と現状の報告がありました。今後は屋根の雨漏りを修理した後、本格的に手直しをしていく計画です。今後の補修に関しては、日程が決まりましたら連絡しますのでみなさんのご協力をお願いします。尚、後藤氏の技術伝承もしていきたいと考えておりますので、興味のある方は御一報下さい。



ヨ5000車内にて雑誌の取材を受ける鈴木さん

<11月28日の運転状況>

ボランティア参加者	13名
乗客数	下り 142名
	上り 67名



千頭駅にて(C10 - 8牽引)

# 鉄道サークル総会報告

11月29日(日) 初心に返って新たな出発の意味をこめて、トラストレイン・オハニ36の車内で総会が行われました。

総会参加者は財団から米山氏、松本さんの2名、鉄道サークル会員としては15名出席しました。今後のサークルのあり方、体制を中心に話し合わせ、これを元に、来年4月からのスタートを目指して準備を行って行きます。来年の運営状況をみて再来年には新体制の確立をしていきたいと考えています。

## 1、現状報告と今後の体制について

1995年(3年前)の総会で各担当責任者の選出を行い、サークルとしての重要な方向性の決定事項については、財団の担当者とサークル各担当者との会議で検討し、決定するという体制となっていました。

しかし、当時推進されつつあった分科会は、十分な事前告知をされなかった定例会でのみ推進を行ったことによって混乱を招きました。その後、各担当者会議が開かれることもなく、実質的な活動は停止状態となってしまいました。

今春から暫定的に前任者の渡辺一男氏を事務担当とし、月1回程度の定例会の復活を行ってきました。

3月までは、準備期間とし、鉄道サークルの新体制と今後について検討していきます。

## 2、事務局の設置

a) 事務局長として渡辺氏を選任し、鉄道サークルの情報集積、発信の元とする。

b) 会員のサークルに対する疑問点、提案、意見等は、財団の鉄道サークル宛にハガキ等を利用する。急ぎの用件は、渡辺氏(個人)宛にハガキ、メール等を利用する。

## 3、鉄道サークルの方向性決定機関の設置

a) 鉄道サークルの方向性決定機関として幹事会を復活させます。

幹事会での内容は各地域(関東、関西、中京・東海)で定例会等で報告及び検討を行います。

幹事には、田中彰一氏、熊谷一雄氏、長谷川健夫氏、橘秀幸氏、織田秀次氏になっていただきます。そ

して、事務局長の渡辺一男氏、会計監査担当者、進行中のプロジェクト等担当者にも参加していただきます。

b) 総会は、年に一度、財団担当者との交流及び各地の会員との親睦を深めることを第一の目的とし、一年の活動報告、会計報告、各担当者の承認を行う。また、日本鉄道保存協会を巡り、交流をはかる。

c) インターネットを利用し、事前情報の開示と決定事項の速やかな伝達を行う。下記担当者を中心に運営を進めていく。

関東 田中氏、谷口氏 中京・東海 酒井氏

関西 弓削氏

緊急性、重要性のある各種イベント・インフォメーションはハガキで行う。担当は事務局長とする。

## 4、会報

a) 会報担当として岩野氏、織田氏を選任し、製作は田中氏とする。

b) 会報は年4回程度の発行を目安とし、内容を充実させていくと共に、旅先の報告など会員が会報への参加がしやすいようにする。

c) 会報は各地区の方にもページ単位で制作してもらう。(関西、中京・東海)

## 5、会計報告

a) 5000基金の12万円余りを含め、残金60万8793円。

b) 会計は現在財団事務所にコンピュータ管理をおこなっている。

当面は、この体制を続ける。

会計監査を設ける。

## 6、企画(見学会、勉強会等)の希望

企画者は事務局長に提案する。

幹事会(定例会)で承認が得られたら、実現可能性を調査する。

財団を通して正式に申し込む。

企画者が具体的スケジュールを作成し、事務局長がハガキ或いは会報で参加者を募る。

事務局長が参加申し込みをまとめ、企画者と連絡を取り合い、実行。

## 7、関西地区の活動

- a 定例会(次回定例会で事務担当選出)
- b 見学会(来年の予定を次号会報に掲載)
- c 会報をページ単位で担当する。  
これらについての詳細をまとめてもらう。

## 8、他地域の活動

- a 中京・東海地区は、丸山氏、湯本氏、浅井氏、酒井氏で集まり、活動方法を取り決めてもらう。  
(次ページに報告あり)
- b トラストレインボランティアに日頃参加できないが、何らかの形で関与していきたい方には、地域活動と広報等をお願いしていく。

## 9、トラストレイン

- a 専門部門 例えば、トラストレイン・ワーキンググループを設置する。  
担当は、橘氏、倉繁氏、とする。  
財団、トラストレイン保護管理委員の方達と共にトラストレインの将来を考えていく。
- b 平日など財団担当者がいない場合のボランティア作業は、会員であることが原則。財団への連絡、責任者の明確化、安全の確保が条件となる。  
(詳細は今後取り決めて行く。)
- c トラストレイン・ボランティア

(財団 松本さんからの報告)

- ・運転回数 8回、ボランティア参加者 90名、  
車内販売実績 20万1,000円、募金 4万8,375円  
鉄道雑誌をみての参加者が増えた。課題は次回参加にどうつなげていくかである。
- ・定例会でボランティア活動について下記の見直しを行った。

パンフレット配布を乗車の際に入り口で渡す。

(トラストレインに対する意識を高める)

1,000円以上の募金の方にうちわをプレゼント。

(募金の増加策)

千頭駅でのスタンプサービス。

ボランティアマニュアルの見直し。

(初参加の方に活動内容の理解を高める。)

- ・今後も安全面を第一優先としていきたい。  
来年の運行はドア扱いと車内販売の作業を分ける。(すでに実施)  
ボランティアの人員が少ない場合はドア扱いを優

先させる。

- ドア扱いは会員の人が行い、初参加の人には車内販売等で積極的に関わってもらう。
- d トラストレインの現状

(財団 米山氏からのあいさつと報告)

・トラストレインは文化財、産業遺産として動く形で残して行こうということでみんなでやってきたものである。これを続けてきたことで、今地域の活性化、まちづくりのため、地域の人達からも支えていこうと動きがはじまってきている。

地域のステータスになりつつある。

ボランティアは楽しさというのが大切です。楽しいからライフワークの一環となっていく。こういったフィールドをつくっていきたい。

・C12の故障について

財団のトラストレイン保護管理委員とも相談して、小煙管の交換68本 500万円、オハニの修理170万円が必要。

募金としては700万円を目標として集める。

C12を第一優先とし、次にオハニの順とする。

C12は4月の運転に間に合わせたいが、募金の状況によって5、6月にずれる可能性はある。

尚、3万以上の募金した人には煙管を輪切りにして文鎮としてプレゼントする(送料別)

## 10、ヨ5000

- a ヨ5000はサークルが関連し、財団が所有。現車の整備は第一級の債務である。
- b 担当は、鈴木氏、後藤氏、丸山氏とする。
- c 保存技術習得のための行事を実施する。
- d ヨ5000基金の復活、一義的には会員による募金実行。

## 11、まとめ

上記内容で進めて行くにあたり、詳細を4月までにまとめる。

関西、中京・東海の各地域は地域での運営方法について定例会(集まり)で話しあって、この体制で進めて行けるかを確認する。

文責・織田

総会終了後に、地元有志(酒井・丸山・浅井・湯本)で今後の集まりについて話し合いました。そこで決まった事を箇条書きにします。

・名称は「東海地区定例会」とする。

従来、関東・関西に対して「中京」という名前では呼ばれていましたが愛知・岐阜・三重・静岡を「東海4県」と言い表しますから、「東海」という名前を冠した方が良く、という意見で一致しました。

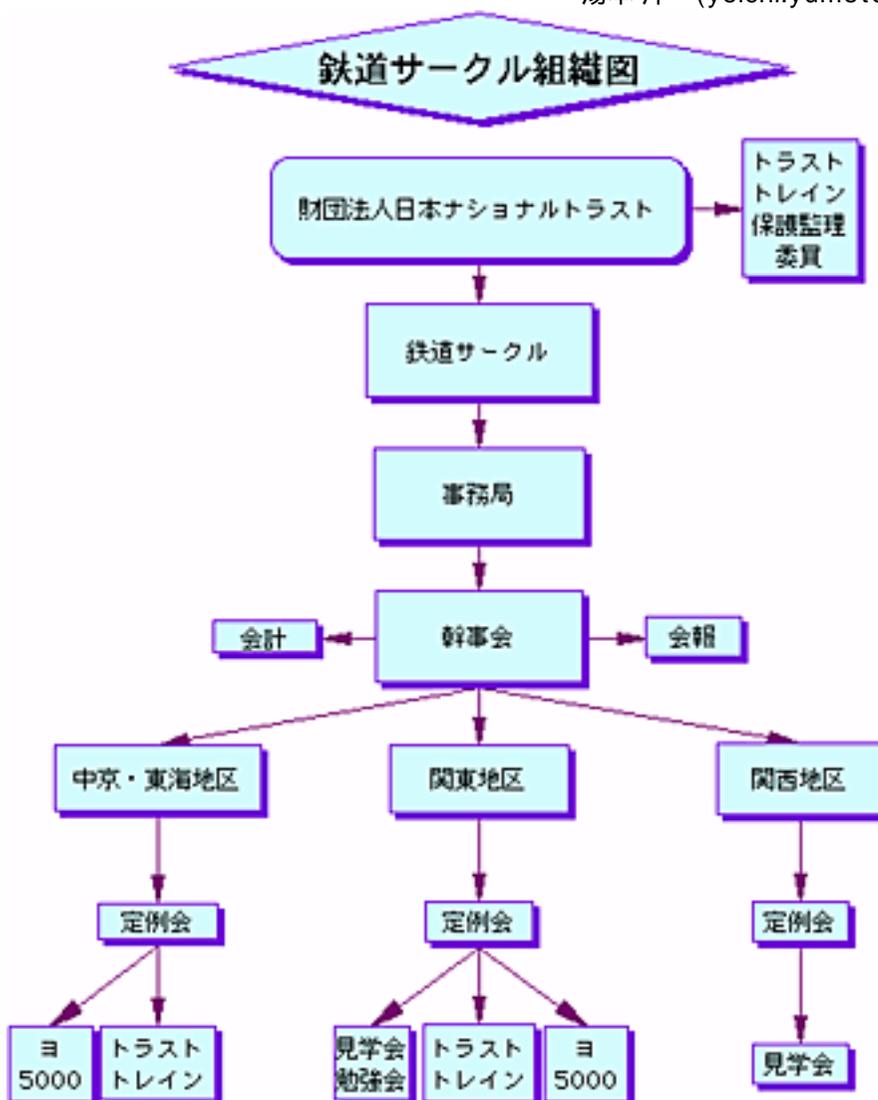
・会合はトラストレイン運転終了後に行う

各地区とも遠く点在しているため、みんなが集まりやすい場所・時間を考えた場合、トラストレイン運転終了後が最も良いという意見で一致しました。関東・関西に比べたら帰宅までに掛かる時間・距離は圧倒的に少ないですから、夕食を一緒に取りながら、トラストレインなどについて語り合う場となれば幸い、と考えています。

・当面の活動

当面は地元の利を生かし、C12及び客車・ヨ5000をファンの立場で観察し、万が一の場合には財団とも連絡を取って応急処置などを行う。また、緊急の作業が必要な場合はE-mail・FAXなどで動員がかけられるよう、会員各自の連絡網を整備する。見学会などの行事は、当面行わない。

湯本 洋一(yoichi.yumoto@nifty.ne.jp)





総会 オハ二車内にて



2年ぶりの総会 家山駅にて

財団 松本さん トラストレイン運転報告

財団 米山さん C12の状況報告



家山にて。  
家山折り返しの臨時SL急行があったため、  
トラストレインの客車内に入れず、しばし  
電線マンをする面々。

TTと臨時SL列車の前にて記念撮影



# ヨ5000修理状況報告

1998年10月3日(土)

- 1.予備の窓の各部計測をした。
- 2.山側各窓の腐食状況を検査した。結果、千頭側から1番目と4番目の窓縁(底部と一部縦)の交換修理が必要であるが、窓枠底部は川側より痛みが少ない。
- 3.川側1番目と2番目の窓の交換(臨時処置を含む)と窓枠底部の交換をした。
- 4.山側の修理を必要とする窓縁のビスを次回作業の進捗改善のため緩めた。
- 5.山側1番目の窓を臨時のものに交換し、後藤さんが持ち帰り修理をすることとした。後藤さん4日も作業。

1998年11月28日(土)

- 1.雑巾による各部拭き掃除をした。
- 2.川側1番目の窓ガラスのパテ補強をした。
- 3.コンプレッサーにより、山側1番目(臨時の窓縁のため可動停止中)を除く各窓枠、金谷側デッキ鉄板下部、手ブレーキ部分の床木部の腐食屑の一部除去をした。
- 4.その結果次の2点を確認した。
  - 1)川側2番目の窓枠下部右隅に小さな穴状を発見。パテで埋めた。

注この穴状のものが内張り2番目に大きい腐食と関係があるか否か調査の必要があるか?  
2)手ブレーキ付近の木部の空洞化が進んでいる。  
5.トラストレイン添乗等ボランティアの方々に現状の説明と屋根の修理実施及び集中作業日の設定の要望をした。  
(当地方は前夜降雨があったが、車内に雨漏りの跡、内壁の湿気は発生していなかった。降雨が短時間であった事と思われる。)

文責 鈴木毅一





## 世界の鉄道アラカルト(6) ペルーへ行く・1

94年にペルーに行きました。目的はアンデス山脈の4,800mの峠を越える線、マチュピチュとそこへ行く観光列車、チチカカ湖と連絡船、+アルファとしてエクアドルの悪魔の鼻などを見ることです。中央鉄道を見て

一番期待の4,800mの峠を越える中央線は残念ながら不通でした。仕方なく平行道路を走る路線バスも有ったのですが、チャーター車で峠迄行って見ました。

沿線の山に樹木はなくクスレかかった岩山ばかりです。アンデスの西側は雨量が多く密林地帯ですが、太平洋側は雨が少なく河を中心にした街をハズレると海岸でも砂漠なのです。

山間部に時たま雨が降ると、す

ぐ土砂災害に成りやすい訳です、おまけにゲリラの問題も抱えているのです。そのため日本の様に短時間で復旧と言うわけには、いかなかったのだと思うのです。

ペルーの5月は初冬で、リマを出る時は曇りだったが峠では雲の中でうす暗く小雪が降り、廻りの山は真っ白でした。気圧のせい、か体がふらふらするのを感じました。とにかく大変な自然条件の処へ鉄道を作ったものです。帰りは峠をいくら下った処で昼食しましたが、その店でリマ在住の日本人夫婦と一緒に、その方の車で宿に着く迄、現在の日本の様子を話し又ペルーでの生活を聞くことができました。

マチュピチュ行き

空中都市マチュピチュへはインカ時代の首都クスコから南部鉄道の狭軌線でウルバンバ河に

沿って120kmほど下ります。谷あいのプエンテルイナス駅からは、山の斜面を400m程バスで登るので、

此の先迄行く安い普通列車もあるが安全ではないので観光客は皆、アウトバゴンとよぶ指定席制のDCを利用することになるのです。

頂上は写真の感じより広いですが、都市と云えるほどでなく私の気を引いたのは、頂上直下の斜面に有る段々畑アトでした。日本の段々畑と違い勾配がキツク段差が大きいのですが、インカ独特の技術で石崖をうまくまとめているのです。

さて、帰りは来る時と同じ列車ですがクスコ迄は乗れませんでした。

途中並行の道路がある処迄で、此処からは色々な車(自動車)でクスコに行くのです。何故このようになったのか後で知ったのですが、図の様な運行(変則の2往復)するためでした。

尚、ついでに書くと此の夜、同宿のペルー学生団体のために「folklore」の演奏が有り本場で生を聴かれ幸いでした。



ペルー中央鉄道 リマ~ワンカイヨ線  
高度3,000m位、並行のバス道路より



マチュピチュ上部より  
駅前からの登り道(発見者の名前をとりハイラム・ギンガム道路)  
上部斜面の段々畑とその石崖

## 世界の鉄道アラカルト(7) ペルーへ行く・2

### チチカカ湖と連絡船

海拔3,300mのクスコから、3,800mのチチカカ湖畔の街プーノへは、スイッチャー形DLの引く客車列車で380km、10~12時間の旅です。

この線は、谷底を川沿いに走るマチュピイチュへ向かう線と違う標準軌で、車窓も4,300mを越える峠や、万年雪の高い山も見えますが、全体的に高原の連続なので、3,000mを越す高度を走っている事に気づかないくらいです。まして、ラスト近くのフリアイ~プーノ間では、湖畔を通るので余計です。

この湖「チチカカ湖」は日本の

瀬戸内海より広く、湖面の高さは富士山より高い13,812mもあるアンデス山脈のスケールがいかに大きいか分かります。

プーノからは、隣国ボリビアの首都ラパスの近くまで、鉄道連絡船も通っています。ただ、現在は貨物が主なようですが・・・。

プーノ手前50Kmのフリアイから、太平洋方向に300km、ペルー第二の街アレキパへ向かう線もあり、良い車窓と思うのですが、上下列車とも夜行で楽しめず乗車しませんでした。

プーノに着いた翌日は、鉄道を離れ、船で湖上の島ウーロスに向かいました。

この島は、正確には島と言えるでしょうか？湖面に生えたアシを刈り取り、敷きつめた浮島なので

す。片足に力をかけると、足のまわりに海水がしみ出して、歩いていてもアシがぶよぶよしているのです。でも、この様な所に2,000人も「ウル族」が昔から生活しているのです。私が思うに、イタリアのベニスの様に、他の種族からの迫害から守るために、この様な方法を選んだのではないかと思うのですが。

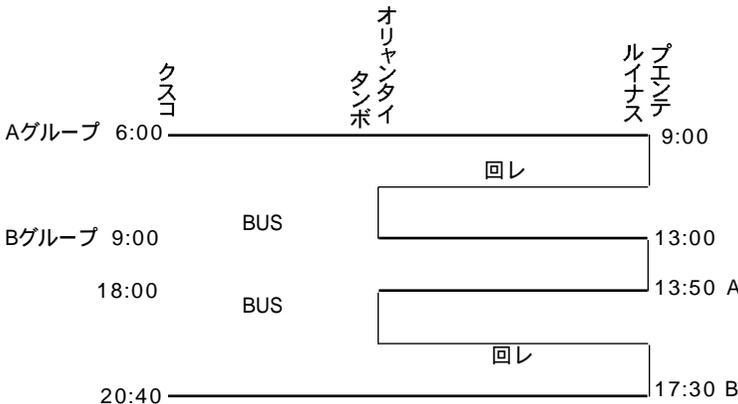
### エクアドル

ペルー行きを決めた一つに、エクアドルも関係があるのです。毎晩、TVで欧米人に「悪魔の鼻」と名付けられた区間を走るSL列車や、屋根上に客を乗せて走るレールバス(名前の通りバスに鉄道用の車輪を付けている)の様子を見せられたからで、ツアー客の催しを常時運行と思い違いし、沿線を見まわっただけで終わり残念でした。

### 旅を終わって

一言で云えば、アメリカの裏庭だと云うことをつくづく知らされた旅でした。私には、南米各国の鉄道は、アメリカ自動車産業の力の前でじり貧状態と見たのですが、どうでしょうか。

後藤 正治



ペルー南部線「アウトバゴン運行図」



ペルー、クスコ~プーノ間の高原の車窓

