

RPSJ NETWORK

Railway Preservation Society of Japan

日本鉄道保存協会 会報

October 2007 第11号

松沢正二さんを偲んで

青木 栄一

日本鉄道保存協会顧問松沢正二さんは、本年 2 月 8 日骨髄異形成症候群により逝去された。享年 81 歳、長年にわたってお付き合いをいただいた者としてまことに悲しみに耐えない。

松沢さんは 1925 (大正 14) 年 5 月 18 日、埼玉県大宮市蓮沼 (現・さいたま市見沼区) に生まれ、生涯をこの地に居住された生粋の大宮っ子である。1948 (昭和 23) 年 3 月、日本大学専門部工科 (専門部は当時の学校制度では大学に附属する専門学校レベルの学校をいい、松沢さんの専攻は現在の同大学芸術学部写真学科となっている) を卒業、翌月、日本交通公社に入社、文化事業部に配属され、翌年 4 月当時は日本交通公社によって運営されていた交通博物館勤務となった。以後 1961~65 (昭和 36~40) 年に大阪の交通科学館 (現・交通科学博物館) 開設要員として、大阪に勤務した時期はあるが、一貫して東京神田の交通博物館に勤務して、その発展を支えてきた。(この間の 1971 <昭和 46> 年に交通博物館は日本交通公社より交通文化振興財団に運営を移管されている)。

1977 (昭和 52) 年 4 月、交通博物館副館長となり、1986 (昭和 61) 年 3 月に定年を迎えたのちも、理事待遇の副館長として 1988 (昭和 63) 年 3 月までさらに 2 年間勤務された。その間、1981 (昭和 56) 年、ブラジル政府よりサントス・デュモン功労賞を受賞している。サントス・デュモン (Alberto Santos Dumont, 1873-1932) はブラジル生まれの航空発明家で、主としてフランスにおいて気球や飛行船の実験ののち、動力付きの飛行機を作って

自ら飛行に成功した航空史上著名な人物である。交通博物館で彼の功績を描いた展示を行なった功績によって、松沢さんがこの勲章を受章されたのであった。また、長年交通博物館に事務局が置かれていた鉄道友の会のよき理解者として、その支援に力を注がれたことも忘れてはならない。

正に交通博物館一筋のキャリアであり、現場を

たたき上げて運営の事実上のトップにまで昇進して、博物館の運営を長年にわたって支えてきた功労者であったといえよう。

交通博物館を退職後は、1988 (昭和 63) 年 4 月より 1993 (平成 5) 年 3 月まで、地下鉄博物館に勤務され、開館当時の地下鉄博物館整備の指導に当たられた。交通博物館は現在大宮の地に建設中の鉄道博物館に改組、移転するはずであるが、大宮市は十数年前からその誘致運動を行っていた。松沢さんはその誘導準備委員会に乞われて博物館運営の専門家として参加され、副委員長の重責を果たされた。



私は松沢さんが交通博物館の副館長の時代からいろいろとご指導をいただき、また、大宮市の交通博物館誘導準備委員会や日本ナショナルトラストのヘリテイジセンセンターの建設や運営委員会にも加えていただき、松沢さんとは頻繁にお話しする機会があり、その専門的な見識の高さにはいつも感嘆していた。穏やかなお人柄で大言壮語や背伸びをせず、具体的に、かつ着実に仕事をこなしてゆくタイプの方であった。松沢さんの著作には『乗り物の博物館』（成山堂書店、2001年）があるが、全国各地のさまざまな種類の交通関係博物館を実際に訪問し、その展示を臨場感豊かに

紹介してゆく手法は、さすがに博物館の現場を知り尽くした松沢さんならではの書けない内容となっていた。日本鉄道保存協会では創設当初から顧問として参画され、毎年の総会・懇談会にも出席されて、的確な助言をされていたことは多くの方々の知るところである。最近では体調を崩されて、欠席されることも多くなったので案じていたところ、今回の訃報に接した。もっと長生きをされて、日本の保存鉄道の運営のためにも、また交通博物館発展のためにも、その広い見識でアドバイスをいただきたかったのであるが、まことに残念である。

（日本鉄道保存協会顧問）



交通博物館を訪れた塩川運輸大臣を案内する故松沢正二氏

たまには遊び心を

小池 滋

ロンドンの南方 60 キロほどのところに、ブルーベル保存鉄道というのがあります。首都に近いのでかなりお客が多く、保存鉄道の中では経営が比較的楽な方に入ります。日本からイギリスに仕事か観光に行かれた方の中にも、ここを訪れたことのある人はいらっしゃるでしょう。

もともとはイギリス国鉄の一部でしたが、赤字のために 1958 (昭和 33) 年に廃線になってしまいました。それを熱心家たちが復活させる努力をして、1960 年にたった 8 キロですが保存鉄道として開業させたのでした。現在は少しですが延長しています。

ロンドンの南 60 キロというと、日本で考えるとベッドタウン—イギリス流にいうとドミトリー (寄宿舎)・タウン—になりそうですが、ここは全くの田園地帯で、ブルーベル (つり鐘草) の名は決して看板に偽りではありません。ということは、この線を実用目的で利用するお客はほとんどいなくて、保存鉄道に乗るためにやって来たお客が大部分です。

ですから、途中で駅なんか不要なはずですが、いくつか駅があって、列車はまめに止まってくれますが、乗り降りする人はまず見られません。それなのに、1963 年にまたひとつ新しい駅が誕生したというから誰もが首をかしげてしまいました。新設の理由を尋ねると、イギリス国鉄総裁ピーチング博士のお屋敷が近くにあるから、とのことでした。

ピーチングという名前を記憶しておられる方もいるでしょう。赤字で倒産の危機に見舞われたイギリス国鉄が何とか経営の建て直しのために民間企業からヘッドハントした、らう腕のやり手でした。

期待に応えた彼は就任すると早速、徹底的な (いまでいうところの) リストラ計画を作って、1963 年に国会に報告書を提出しました。それによると赤字路線はすべて廃止、それを免がれた路線でも

乗降客が一定規準以下の赤字駅は遠慮なく廃業することになっていました。スコットランドのインヴァネス市より北は鉄道がひとつもなくなるというのです。

国内が騒然として、鉄道をあまり利用せず、関心の薄い人までが賛否の議論に加わりました。もちろんピーチング博士は郊外の自宅からロンドンへ通勤する時は、鉄道なんか一度も使わず、もっぱら自動車に乗っていたでしょうから、自宅の近くに保存鉄道があることを知っていたかどうか。かりに知っていたとしてもせせら笑っていたでしょう。

そうした騒ぎの最中にブルーベル鉄道が彼の自宅の近くに駅を新設し、その開業式に名誉来賓として彼にご出席賜りたいと招待状を送ったのでした。悪趣味ないやみと眉をひそめた人もいたでしょうし、素敵なユーモアと手を叩いて喜んだ人もいたでしょう。さて、当のピーチング氏の反応は・・・。

完全に黙殺するか、怒りの返答で来るかと思っていたら、敵もサルもの引っかくもので、のこのこお祝いの式にやって挨拶したのです。「わがイギリス国鉄も、こんなに遅い列車を運転して、こんなに高い運賃を取って、それでお客が来てくれるのなら、明日にでも黒字にしてお目にかけるのですがねえ」

この話自体が冗談の作り話かも知れませんが、イギリスなら充分ありそうなことと思います。真偽のほどはともかくとして、わたしたち日本人にはある種の教訓を与えてくれるのではありますまいか。

保存鉄道を作って守り育てて行くのは、産業遺産の保護という真面目で大切な仕事ですから、冗談でやっているわけではありません。でも、だからといって、いつも肩を怒らせて、鉢巻きを締めて、「まなじりを決して」ばかりいたら、そのストレスでダウンしてしまう危険もあります。たまに

は息を抜いて、ユーモアや冗談のひとつで遊ぶ心
をとり込んだとしても、いいではありませんまい
か。それは決して高邁な使命感を裏切ることには
ならないと思います。

いま時「イギリスの鉄道を見習おう」なんて言
うと、それこそ、悪い冗談はよせと叱られるかも
しれません。でも、ブルーベル鉄道の運営に携わ

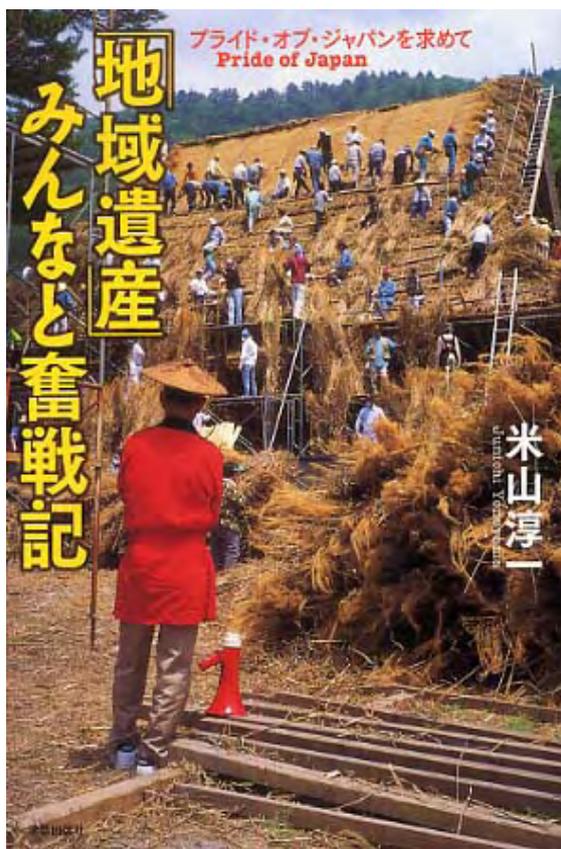
っていた人びとや、それに対応したピーチング総
裁の行動を伝えた逸話には、わたしたちが見習っ
てもよい大事な点がこめられているように思うの
ですが、いかがでしょうか。

(日本鉄道保存協会顧問)

(原稿は縦書きですが、編集部が横書きに改めま
した。)



英国の著名な保存鉄道 North Yorkshire Moors Railway. 2004年5月 菅建彦撮影. 小池先生の本文とは関係ありません.



米山さんに会うのは、賑わいを忘れた町であり、過疎で寂れた村であり、捨て去られた古民家である。そこで米山さんは、なくてはならない大切なものを見つけると、ひたすら褒める。これは凄い、素晴らしいと訴えるのである。しかし、歴史や文化財ではメシが食えないという風潮が根強いなかで、その戦いは決して楽ではない。物好き、人様のものに口を出すお節介、と一蹴されることも珍しくない。それでも怯まない米山さんの声は、大きく、曇りがなく、少しずつ地域住民の心に届き、遠く離れた都市住民の魂に響くのである。このような地道な仕事を、役人でも学者でも建築士でもなく、いわば市民の代弁者としてやり続けてきたのであり、そこに米山さんの仕事の先見性と値打ちがあると私は思う。

この本は、そんな米山さんの地域遺産を守り、生かすための悪戦苦闘の記録であり、それを生き甲斐とした時に初めて出会えた人とのつながりを綴ったものである。いま日本人の記憶から失われようとしている、町並みや民家や鉄道を掘り起こす米山さんの目は確かで、行動は迅速だ。それにもまして素晴らしいのは、老若男女、立場の違う人、みんなを巻き込む力、これが米山流の真骨頂だ。ひとりでは続かない、みんなで汗を流すと楽しくできる。それによって開かれた道をできるだけ多くの人と歩みたい。この本を読むと、そんな米山さんの後ろ姿が目に見えよ。

(筑波大学教授/安藤邦廣)

米山淳一さんの近著「地域遺産」みんなと奮戦記
学芸出版社刊、1890円

笑顔で保存を楽しみましょう。

米山淳一

楽しく、あせらず、末永くを合言葉にトラストトレインの動態保存を始めた。それを契機にして日本鉄道保存協会を全国の仲間と力を合わせて設立した。

これらの原点は、鉄道を文化財の視点から見直すことにあった。鉄道に深い関心のある方だけではなく、広く国民的財産として保存を提唱する活動にあった。今から25年前ことだった。

全国各地に歴史的鉄道車両や施設、構造物などが、どれくらい残っているのかを調査をした。青木栄一先生、小池滋先生をはじめ鉄道界の諸先輩の御指導の賜物だった。

鉄道遺産は、今日まさに近代化遺産としてとらえられ、広く保存が進み積極的に活用がなされるようになった。碓氷峠のアプト式鉄道の歴史的遺産群に至っては、まちづくりや地域活性化の切り

札として観光資源的位置づけがなされている。

昨年、11月けいてつ協会の活動拠点である塩谷町(栃木県)にお伺いした。山並みが美しい高原の地に可愛らしい軽便鉄道の車両がたいせつに保存されていた。ちょうど、メンバーが線路の敷設作業に取り組んでいる最中だった。いずれ、畑の中を軽便鉄道に乗って訪れた皆さんに、風を感じて楽しんでもらいたいと代表の岡本憲之さんは笑顔で話してくれた。全国各地には、このような活動団体が、もっとたくさんあると、この時ご教示いただいた。是非、仲間の輪をこの機会にひろげたい。

私たちの活動は、技術的、金銭的につらいこともたくさんある。だから、楽しくなければ続ける意味はない。皆さんの笑顔がなによりの宝物なのである。
(日本鉄道保存協会顧問)

フェデックレイル(FEDECRAIL)

欧州における鉄道保存活動国際協力の試み

小田 恭一(FEDECRAIL 個人会員)

1. フェデックレイル(FEDECRAIL)とは

フェデックレイル(FEDECRAIL, European Federation of Museum and Tourist Railways)は、ヨーロッパ各国の鉄道保存活動を全体として統括するために設立された組織(アンブレラ オーガナイゼーション)であり、次のような多岐にわたる事項を目的として1994年4月にベルギー法に基づき設立され、本部はブリュッセルに置かれている。

- ・鉄道保存活動の保護、復元、運営の推進
- ・欧州の鉄道保存活動を代表する立場として、EU委員会、EU議会との折衝
- ・保存鉄道、鉄道博物館運営に関する情報や意見交換
- ・保存鉄道、鉄道博物館運営に対してのアドバイスや援助
- ・鉄道保存活動に関する調査研究

各メンバーはヨーロッパ各国において、それぞれの国の鉄道保存活動を統括する組織(存在しない場合は個々の保存団体の加入が認められている)からなっている。運営は制定された規約に基づき6ヶ国以上から選出されたメンバーからなる評議会によって行われ、運営のための資金は各メンバーからの会費によりまかなわれている。

2006年現在、以下の27か国により構成されている。

オーストリア、ベルギー、チェコ、デンマーク、エストニア、フィンランド、フランス、ドイツ、イギリス、ギリシャ、ハンガリー、イタリア、アイルランド、ラトビア、リトアニア、ルクセンブルグ、オランダ、ノルウェー、ポーランド、ポルトガル、ロシア、セルビア、南アフリカ、スウェーデン、スイス、スペイン、ウクライナ

2. 活動内容と役割

現在のフェデックレイルの活動内容としては、まずEUでの安全などに関する法律面における政治的

活動、EU及び各国政府との交渉が上げられる。例えば、

- ・EU指令の鉄道に関する条項において、保存鉄道の果たす役割についての認識について指導的役割を果たした
- ・EU指令の輸送機関の労働現場での安全についての条項において、蒸気機関車の火室及び配管の断熱材についての項目が撤回された
- ・EU委員会によるヨーロッパ統一の鉄道運転士の免許制度について、鉄道保存活動を代表する立場として意見交換を行った

などであり、また、

- ・アルゼンチンのL.D.Portaによる、熱力学的特性の向上、バイオマス燃料の利用、水処理によるボイラー保守の劇的軽減といった最新の蒸気機関車技術の研究
- ・1990年代にスイスSLMで新製された蒸気機関車について、蒸気観光鉄道の経営上や環境に対する影響についての研究

などの鉄道保存活動に関する調査研究もなされている。

鉄道保存活動に関するマーケティング情報や意見交換、アドバイスも盛んに行われ、各種のセミナーやニューズレターを通してのディスカッション、そして毎年1回カンファレンスが開催される。カンファレンスは参加国を持ち回りで行われており、鉄道保存活動についての多岐にわたるテーマについてセッションが行われるほか、会計報告の承認や、代表・役員などの選出も行われる。付随して、現地の保存鉄道や鉄道博物館などを訪れるスタディトリップも行われており、各国の活動を実際に見ることにより、各々の事情などを詳しく知ることができ、相互理解や発展について大きく貢献している。

このほかにも、NERHT(New Europe Railway Heritage Trust 欧州旧共産圏諸国の鉄道保存活動

支援組織)や Europa Nostra(欧州の歴史的保存活動全体を統括する組織)などの関係する諸組織との連携のほか、年2~3回のペースでニューズレターが配布され、上記の活動や調査研究の報告・相互理解ならびに必要な事項の伝達などの役割を担っている。

3.リガ憲章

リガ憲章(Riga Charter)は、歴史的鉄道車両および設備の保全、修復、維持、修繕、活用のための指針であり、記念建造物および遺跡の保全と修復のための国際憲章であるヴェニス憲章(1964年)に倣って制定された。内容としては、用語の厳密な定義と、指針となる12の条文からなり、2002年ラトビア、リガでのカンファレンスにおいて建議され、その後数度の改訂を経て、2005年フランス、リヨンでのカンファレンスにて可決・承認された。2007年5月現在、FEDECRAIL加盟欧州各国、オーストラリア、ニュージーランドで採択されており、また2007年5月9日にはEU議会にて提示がなされている。



(小田恭一さんはイギリスの保存鉄道運動に自ら参加され、ヨーロッパ全体の動向にも精通しておられます。本稿は、特にお願いして本誌のために書いていただいたものです。写真もすべて小田さんが撮影したものです。)

書評

蒸気機関車 200 年史

斎藤晃著 NTT 出版 4200 円

評・菅建彦（交通博物館長）

慶應義塾大学鉄道研究会のOBである著者は、「蒸気機関車の興亡」（1996 年）で交通図書賞を受賞、続いて「蒸気機関車の挑戦」（1998 年）を上梓し、蒸気機関車研究者として名声を不動のものとした。臼井茂信、西尾克三郎、金田茂裕といった人々が他界したいま、この奥深い趣味の世界を代表する人は著者を措いてない。本書は著者が久々に世に問う野心作であり、これまでの研鑽の成果の集大成とも言える大著である。

斎藤さんの著作が類書の中でひとときわ光を放つ理由の一つは、機関車発達史を観察する視座が、日本列島など遙かに超えて地球全体を見下ろす高い位置に置かれていることであり、もう一つは「日本の蒸気機関車は世界のトップレベル」という自画自賛的通説を完全に克服したところにある。

鉄道好きの愛国主義は世界的な傾向で、わが国も例外ではなく、外国にまで興味を広げる人は少数派に属する。島安三郎・秀雄父子や朝倉希一の名を知っていても、グレスリー、チャーチワード、スタニアー、シャプロンなどの名を知らない自称「SLマニア」は多いのではないか。斎藤さんの本を読めば、日本の蒸気機関車にしか関心を持たなかった人も目の鱗が落ちる思いをすることに違いない。

本書は 400 ページを超える大冊であるが、読み応えのあるテキストに加えて著者自身が撮影した多数の写真と手書きの図が収録されている。特に機関車を真横から見て丹念に描いた数々の図が素晴らしい魅力である。

本書の前半は、1804 年のトレビシクの機関車に始まり、3 フィート 6 インチの狭軌（わが国在来線の軌間）が出現するまでの蒸気機関車発達史をたどり、バルブギア（弁装置）とコンパウンドエンジン（複式蒸気機関車）の仕組みを解説して締めくくる。

後半は、まず日本の蒸気機関車の変遷と発達を輸入機関車と国産機関車の両方について概観し、次に世界の主要な機関車生産国であった独、英、仏、米の近代機関車の特色を詳説する。よく言われるドイツ型、イギリス型、アメリカ型などの類型は、本書を読むことによって明確に理解することができる。日本の鉄道が一台も輸入しなかったため我々に馴染みが薄かったフランスの蒸気機関車についての記述は、特に新鮮である。

日本の蒸気機関車に対する著者の評価は厳しいが、著者の一貫した論理には説得力がある。評者も著者の意見に概ね賛成であるが、同時に日本の機関車設計陣に対する同情の念も禁じ得ない。欧米に半世紀遅れて出発しながら懸命に努力して先進技術を習得し、半世紀を経ずして国産大型蒸機 C51 形を生み出したあたりまでは上出来だった。しかし、急曲線と急勾配が多く許容軸重が極端に小さい貧弱な線路のため機関車の大型化には限度があり、欧米の蒸気機関車が発達の際に達した 1930 年代、日本は無謀な戦争に足を踏み入れ、軍事優先の戦時経済化で先進国との差は縮むどころか逆に拡大してしまった。

このことを鋭く意識していたからこそ、日本型蒸気機関車の典型 D51 形を設計した島秀雄氏は、戦後いち早く機関車牽引列車に見切りをつけ、動力分散列車による速度向上と輸送力増強の方向に舵を切ったのであろう。

とまれこの本は、日本だけでなく世界中の鉄道愛好者に読んでもらいたい好著である。

（2007 年 5 月、交通新聞に発表）