

RPSJ NETWORK

Railway Preservation Society of Japan

日本鉄道保存協会 会報

第 12 号

2008(平成 20)年 10 月

欧州保存・観光鉄道連合 (FEDECRAIL) 総会に参加

さる 4 月 18 日から 19 日にかけてオーストリアのザルツブルクで開かれたヨーロッパ保存・観光鉄道連合 (FEDECRAIL) の年次総会に、日本保存鉄道協会から菅建彦と米山淳一が参加しました。この大会に、英国の保存鉄道事業にボランティアとして参加しておられる小田恭一さんも参加されました。

前日の 17 日夕刻、ザルツブルク駅構内のレストランで歓迎レセプションが開かれ、夕食後早速地元のザルツブルク地方鉄道が保有する古典車両の電車に乗車して郊外へ。サマータイムと高緯度のため日没が遅く、長い黄昏の時間を参加者一同大いに楽しみました。百名ほどの大会参加者の中では、英国からの参加者が最も多く、ついで地元オーストリア、ドイツからの参加者が目立ちましたが、スウェーデン、オランダ、フランス、イタリア、東欧諸国など、欧州連合の名の通りヨーロッパ各地の保存鉄道や観光鉄道の関係者が、経営、技術、営業と宣伝などの問題について、熱心に討議を重ねました。

二日目に開かれた総会議事に先立ち、すこし時間を割いてもらって菅が日本の鉄道保存の現状と課題につ

いて、簡単なプレゼンテーションを行いました。短時間でしたが持参した写真などをスクリーンに映して説明したので、理解を得られたと思います。

ザルツブルクは作曲家モーツァルトの生地として知られていますが、ドイツとの国境に位置するため、大会初日の夕方は国境を越えてドイツのフライラッシングへ。ここはかつてドイツ鉄道の要衝で、今は使われなくなった機関区の立派な扇形庫を使った市営の鉄道博物館 Lokwelt (機関車の世界) があります。この扇形庫の中で機関車を見ながら夕食会が開かれました。

大会二日目の午後からは、オーストリア各地の保存鉄道や鉄道博物館を見学し、全部に参加すると一週間におよぶ充実した番組でした、日本から参加したわれわれは途中で失礼して、ウィーン、パリを経て帰国しました。

オーストリアの保存鉄道は、日本では必ずしもよく知られていませんが、各地の登山鉄道で蒸気機関車が動態保存され、蒸気運転の定期列車が運行されていることが印象に残りました。本号に名取紀之顧問がその一端を紹介する一文を寄稿してくださいました。



蒸気機関車の排気に関する技術討論



フライラッシング (独) 鉄道博物館で開かれた夕食会



ザルツブルク・ロカールバーンのヴィンテージ電車で郊外へ繰り出した会議参加者



アプト式蒸気機関車の推進運転で急勾配を登るシャーフベルク鉄道の列車

ヘレンタールバーンとナスバルトバーン

名取紀之（顧問）

今回は5年ほど前に訪れたオーストリアの知られざる保存ナローゲージ鉄道訪問記をお送りしましょう。まずご紹介するのはヘレンタールバーン（Höllentalbahn）という延長5キロほどのミニ電気鉄道で、オーストリアの保存協会（ÖGLB=Österreichische Gesellschaft für Lokalbahnen）加盟路線ながら、そのマイナーさからか、今までほとんど紹介されていません。

首都ウィーンから高速A2線を南下し、さらに国道S6号線を西に向かうこと約100キロ、19世紀中盤に初めてのアルプス縦貫鉄道として建設され、十年ほど前にはユネスコの世界遺産にも登録されたセメリング（Semmering）のわずかに手前、オーストリア国鉄（ÖBB）のPAYERBACH（Payerbach）駅を起点にしているのがヘレンタールバーンです。20世紀初頭にセメリング鉄道が専用線としてハーシュヴァン（Hirschwang）までの5キロあまりを建設しようとして着工したものの、途中の隧道工事でこぼれ、そのうちに第一次世界大戦で中断、戦後になってこの隧道工事用に用いられていた760mm軌間の資材軌道をそのまま使ってスタートしたのが、ヘレンタールバーンの発端だとされています。

1963（昭和38）年までLBPH（Lokalbahn Payerbach-Hirschwang）と呼ばれて運転されてきたこの鉄道ですが、ご多分に漏れず道路の整備とともに廃止となり、1977（昭和52）年になってその廃線跡をÖGLBが引き継いで保存鉄道として再スタートをきりました。

現在はボランティアの手によって維持・運転されているこのヘレンタールバーンですが、路線延長も5キロほどと短く、沿線にも終点にもとりたてて見所もないとあって、決して賑わっているとはいえないようです。趣味的にも動態保存蒸気機関車がいるわけでもありません。そんな彼の地の鉄道誌の誌面を飾ることもほとんどないこの鉄道に足を向けてみようと思いついたのは、ひとえに奇妙なスタイルのシーメンス製電

気機関車に魅かれたからにはほかなりません。

果たしてたどり着いた起点のPAYERBACHは拍子抜けするほど小さな駅でした。国鉄駅の逆側に駅とレストランとスーベニアショップを兼ねたささやかなヘレンタールバーンの「本屋」があり、ボランティアと思しきおばさんがいつ来るともわからないお客さんを待っています。列車はと見ると、残念無念、先頭に立っているのはタイプHF130Cと呼ばれる旧鉄道聯隊のDLではないですか。通じない英語で問いただしてみると、どうやらシーズン外れの今日はお目当てのシーメンス製電機は運用に入らないらしく、しきりに同情のポーズをしてくれます。やむなく架線下をゆくDL牽引列車を追うことにしました。

列車を牽引している姿を目にすることはできませんでしたが、お目当ての電気機関車“E1”はお詠いの場所に独特のパンタグラフを高々と掲げて停まっていました。1903年製と言いますから、訪問時にちょうど100歳！もとを正せばL型オープンキャブの工事用電気機関車だったものが、木製エンドキャブになり、さらにこの珍妙なスタイルにと変遷を遂げてきたのは、ある面「草軽」を連想させるものがあります。

ところで、ヘレンタールバーンを訪ねたのにはもうひとつ理由がありました。PAYERBACHからヘレンタール（地獄谷）をさらに遡ること30キロあまり、峡谷沿いの道の行き止まりにナスバルト（Nasswald=湿った森）と呼ばれる小さな村があり、そこにナスバルトバーン（Nasswaldbahn）と名付けられた600mmゲージの保存森林鉄道があると聞いたからです。今でこそホームページも開設されていますが、4年前の訪問時にはほとんど情報がなく、日本出発前に集められた情報は場所と運転日程度という状況でした。

ほとんど対向車もないような溪谷沿いの田舎道を走っている時に、風景こそ違えど「王滝村」を思い出していました。マイナーとはいえ、一応オーストリアの保存鉄道

リストにも出ているヘレントールバーンが木曾赤沢とするならば、めざすナスバルトバーンは「りんてつ倶楽部」の皆さんがボランティアを務めている王滝村の保存森林鉄道といった感じでしょうか。二者の距離感からしてもちょうど同じようで、何か不思議な親近感を抱きながらステアリングを握っていました。

果たして辿り着いたナスバルト村はペンションやバンガローが点在する自然休養村のようなところでしたが、村の中心部の案内板を見ても、いったいどこに軌道があるのかさっぱりわかりません。尋ね歩いてようやくわかったのは、さらに林道を奥に入ってしまった森の中に起点があるらしいこと。それにしても村の人でも知らない人がいるのには驚かされます。

運転日は基本的に4～10月の土曜日のみと“営業”を考慮した保存鉄道では考えられない鷹揚さです。恐らくボランティアの皆さんが日曜日は教会へ行かねばならないから...とかそんな理由から無理のないスケジュールになっているのですが、そうすると怖いのはその日に限ってお休みという状況です。動いていないどころか誰もいなかったらとびくびくしながら起点らしき所に辿り着くと、ありがたいことに何人かが機関車を取り囲んで談笑しているではないですか。

さっそく日本から来たナローゲージであることを自己紹介しますが、どうも英語は通じないようです。責任者らしき年配者が構内外れで作業をしていた高校生くらいの男の子を連れてきて、彼に話せと言い

ます。こちらでも高校では英語の授業があるのでしょうか。とにかく彼を通して来意を告げたのですが、皆さん驚いたの何の...。それはそうでしょう、逆に考えれば「王滝村」にオーストリア人がひとりでレンタカーを飛ばして林鉄を見に来たのと同じ状況なわけですから、びっくりするのもしありません。とにかく居合わせた人たち全員が集まってきてしまいました。ここぞとばかりこちらもお土産に持参したRMライブラリー『魚梁瀬森林鉄道』を献上。日本のWaldbahn（森林鉄道）だと説明すると、矢継ぎ早に質問が飛び交いますが、例の高校生(?)の彼しか“通訳”がないもので、申し訳ないながら何を言っているのかさっぱりです。

とにかく一往復列車を出すからまあ乗りなさいというわけで乗せてもらいましたが、どうやらこの日集まっていた皆さんは全員ボランティアとその家族らしく、純粋なお客は結局私一人だったようです。

短時間の訪問、しかもほとんど会話らしい会話が成り立たなかったにも関わらず、洋の東西を問わない保存鉄道への情熱に打たれて、夕暮れ迫る山道を一人帰路についたのです。

(※本記事はブログ「編集長敬白」に掲載したものを再編集したものです。なお、「編集長敬白」は毎日更新されており、保存鉄道に関する話題も豊富ですので、ぜひご覧ください。

→<http://rail.hobidas.com/blog/natori/>)



旧鉄聯の古典 DL「V2」(1943年製、16.5t/130PS)に牽かれる客車も1930年製と年代もの。もともとが760mm軌間の工用軌道だっただけに最小曲線は60R、最急勾配は25%とかなり厳しい。架線電圧は直流550V。

'03.9.27



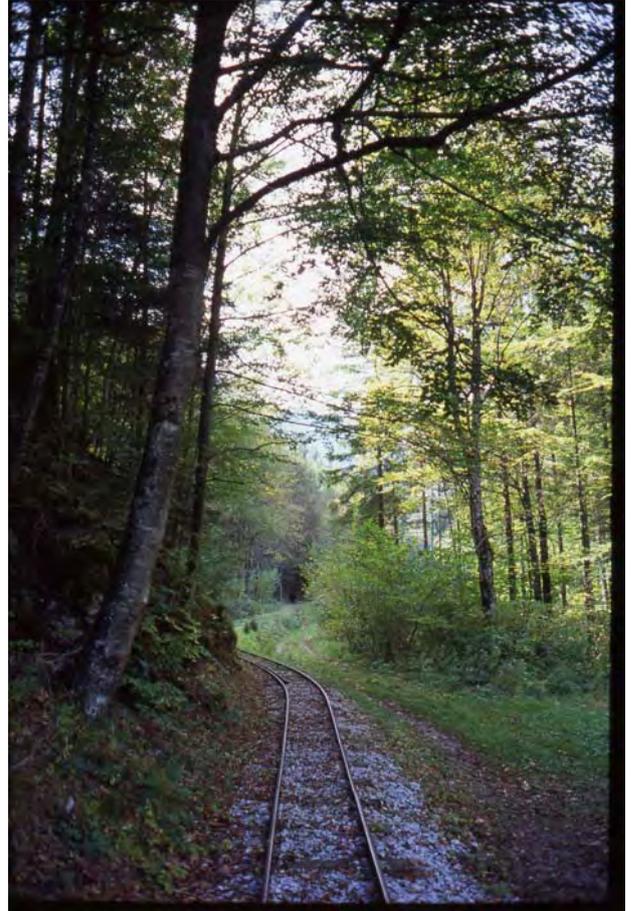
1930年製という客車C21の車内。6月中旬から10月中旬の日曜・祭日のみで冬場の運転はないが、それでも天気の良い日にはかなり寒そうだ。'03.9.27



起点のパヤバツハ駅本屋。簡単なレストランも兼ねており、オープンエアでの食事も楽しめる。ちなみに国鉄駅からは地下道を抜けてかなり歩くことになる。'03.9.27



これがお目当てだった 1903 年シーメンス製電機。17.8kW×2 の出力を持つ 9 t 機。全長 4200mm と小さい割には巨大なパンタグラフを振りかざす。'03.9.27



昼なお暗い“湿った森”を目指す 600mm の軌道。オーストリアの森林鉄道には一般的な 760mm ゲージのほかはこの 600mm、700mm、720mm、800mm など多様なゲージが混在したが、いずれもメトリック（メートル法）なのが特徴。'03.9.27



蓄電池機関車 No.32 に牽かれて“湿った森”へと入ってゆく列車。600mm 軌間の軌道はかなりワイルドで、動画でもわかるように上下左右に激しく揺れながら走る。なお、主力機の No.32 は“Wismut Type B360”というバッテリーロコ。DL ではないため走行音は極めて静か。'03.9.27



軌道延長は 2 キロほど。起点にはクラブハウスと木造 4 線の庫があるほかはほとんど施設らしきものはなく、動力車以外は周囲の側線に留置されている。'03.9.27

イギリスの鉄道博物館で見た技能後継者の育成

職業能力開発総合大学校能力開発研究センター

堤 一郎

1 はじめに

2008年2月、筆者は機会を得てイギリスとドイツの鉄道博物館を訪問し、先方のご好意で数年来の研究テーマに関する資料調査を行うことができた。その際、イギリスのある鉄道博物館で、そこに展示される鉄道関連文化財の修復を担当する技能後継者の育成場面に出会った。本稿ではこの鉄道博物館で得られた知見をもとに、文化財の保存と修復面で活躍する技能後継者育成の姿を取り上げ、筆者の考えも併せて述べてみたい。

2 イギリスの鉄道博物館と保存鉄道

イギリスは、社会的インフラストラクチャーとしての鉄道を世界で初めて実用化した輝かしい実績と大きな自負があり、この偉業を後世に保存・継承するため国内各地に鉄道博物館が現存する。そして鉄道博物館のみならず、イングランド、ウェイルズ、スコットランドそして北アイルランドには、歴史的な鉄道車輛を運転する多くの保存鉄道が現存し、週末に訪れる多くの観光客向けに蒸気機関車を使った客車列車や貨物列車の動態保存運転が盛んに行われている。

蒸気機関車のみならず、近年は1960年代にイギリス国鉄で使われた内燃機関車や内燃動車を修復して運転するところも増えており、市街交通としての路面電車や馬匹牽引客車を運転している保存鉄道もある。日本も明治時代には、東京・銀座の赤煉瓦街の真ん中を東京馬車鉄道(やがて電化され電車運転になり、東京市に買収のち東京都電となった)が複線軌道上で馬匹牽引客車を運転するのどかな光景が見られたが、現在では北海道・開拓の村や岩手県・小岩井農場まきば園などに残るだけである。

イギリスの鉄道博物館や保存鉄道の列車運転スケジュールは毎月発行される専門雑誌(Steam Railway、Heritage Railway など)にも掲載されるほど人気があり、歴史的な列車に乗って小旅行をし、食堂車で美味しい料理を楽しむだけではなく、沿線での特別仕立ての列車を待ちかまえて写真を撮ったり(これに応じて機関士は、著名な撮影地ではわざと低速で走ったり、汽笛を鳴らして煙を上げたりする)、駅で走り去る列車の編成を記録する(この人たちはTrainSpotterと呼ばれる)などさまざまな人びとが、自己責任の範囲で互いに干渉せず好きなことを個別に楽しんでいて、個人主義の一面を感じさせる。

鉄道博物館や保存鉄道はイギリス保存鉄道協会(Heritage Railway Association: ERA)に所属しており、2007年度のHRAの資料によればイギリス国内に鉄道博物館が35館、保存鉄道は98ヵ所も存在している。その最も代表的なものは、イングランド北東部の都市ヨーク(York)にある国立鉄道博物館(National Railway Museum: NRM)であろう。この鉄道博物館はロンドンの国立科学博物館(Science Museum)と同系列の科学技術史系博物館であるが、2004年9月にヨークの北方、ダラム(Durham)南西部の工業地区シールドン(Shildon)に分館を建設、ここにイギリスの歴史的な鉄道車輛を多数保存・展示した。この分館の開館時は2日間で6,500人を超える入館者があったと前述の専門雑誌は報じている。筆者が鉄道関連文化財の修復を担当する技能後継者の育成場面に出会ったのは、まさにこの鉄道博物館分館であった。

3 技能後継者の育成

鉄道を利用してシールドン(Shildon)に行くに

はダーリントン (Darlington) から支線に乗り換えなければならず、終点のビショップ・アウ克蘭ド (Bishop Auckland) の1つ手前で下車する。この駅 (と言うより停留場) は日本でもよく見かけるローカル線の無人駅だが、イギリスの鉄道史上無視できない場所である。1825年9月27日、世界初の公共的産業用鉄道としてストックトン・アンド・ダーリントン鉄道 (Stockton and Darlington Railway: SDR) が開業したが、その建設目的はダーリントン郊外の炭鉱地帯から産出される石炭であった。シールドンは炭鉱地帯の中心地として栄え、炭鉱からの支線が集まるジャンクションとなり石炭運搬用貨車の修理工場も設置された。ダーリントンの次駅ノースロード (North Road) からシールドンまでは、この S.DR の線路がいまでもほとんどそのまま使われており、中心地としてのシールドンに博物館分館が建設された理由がよくわかる。

しかし博物館分館建設の核心は、ダラム市行政当局による産業革命期の産業遺産の有効活用を通して地域経済を振興させ、それにかかわる地域雇用を創出することにある。この企画はダラム市セージフィールド地区議会と N.R.M.とのジョイントベンチャーで起業され、産業革命期を代表する旧産炭地の産業観光化による地域経済活性化施策にイギリス鉄道史上の意義と遺産が取り込まれて、「ロコモーション—国立鉄道博物館シールドン分館」(Locomotion—National Railway Museum at Shildon) が誕生したのである。ロコモーションというのは、SDR で馬に混じって石炭運搬用貨車を牽引したジョージ・スチーブンスン (George Stephenson) とティモシー・ハックワース (Timothy Hackworth) による蒸気機関車 (鉄の馬) の名称である。分館の展示を担当する専任学芸員、建物と保存・展示車輛群は N.R.M.側が提供し、他の施設や設備はすべて地区議会によるものだが、前述のようにこの地域には産業革命期の歴史的産業遺産が数多く残っており、これらを有効活用した広域的な屋外博物館ゾーンとして再構成されている。

分館内に保存される70両の保存・展示車輛群のほぼ半数は老朽化により修繕を要するため、地区議会はローカルカレッジに鉄道車輛の修繕を担当する技能者育成特別コースを新設し、在学生の中から数人を選抜して特別プログラムによる教育訓

練を行っている。カレッジの訓練生たちは、毎週1日カレッジで講義を聴講し、あとの4日はシールドンの分館で鉄道車輛修繕エキスパートの高度熟練技能指導員 (トレーナー) のもとで、OJT 方式による実地訓練を受けるのである。彼らがカレッジの特別コースで教育訓練を受けるための学費は全額地区議会が負担しており、ヨークの NRM へ短期派遣したりすることも検討中との回答が得られた。

写真3はカレッジの訓練生たちが修繕を行っている、1930年代製の木製2軸ボギー式展望客車である。写真4は老朽化した客車主台枠 (木・鋼混合構造) の端ばりに取り付けられた連結器や鋼製部品を撤去してから、端ばりを新しい部材に交換する作業を行っているところであり、現場で客車台枠構造の説明を受けたのちトレーナーと一緒に代替部材を切断し位置決めをし、ボルト穴をあけたとのことであった。作業場の床には主台枠中央部を縦通する長い引張棒 (写真5) が見えるが、これは機関車からの牽引力を後部車輛に伝達するために、絶対に必要なものである。

木製台枠の鉄道車輛にはこの役を担う部材が不可欠で、トラス構造の木製橋梁でも鉄鋼製の引張部材が必ず存在する。一方、車輛相互間に発生する圧縮力は端ばり左右の緩衝器で受けるが、台枠内にはこのための斜材があり圧縮力の分力を主台枠に伝えるようトラス構造が採用されている。古い木製客車ゆえ修繕が必要な箇所は車体、台枠、走行装置 (台車) など全般にわたり、そのための作業内容には木工と部材組立、塗装、窓枠加工・内装品整備、電気配線、空気・給排水配管、台車・制動機の分解と組立・調整、輪軸の検査と車輪踏面の削正など多岐に及ぶため、彼らはこれらについて時間をかけて実地に即して着実に学んでいくのである。

もちろん、作業に必要な図面もトレーナーの指導を受けながら、自分たちで担当する部品図を作図するとのことであった。この方式により期待される教育訓練効果には、1) 自ら学んだ知識が現場作業に即したものであり、実務を通して知識・技能相互の関連性が確実に体得できること、2) 自ら取り組んだ現場作業が歴史的な保存・展示品の修復につながり、その成果が後世に意義あるものとして継承されること、3) 1つの修繕には多種多様

の作業があるが、実践的な作業蓄積により将来的には鉄道車輛に関するすべての修繕を担う有力なエキスパートになれること、であろうか。明確なモチベーションと将来へのロードマップがあつて始めて、トレーニーは自らの積極性を発揮すると筆者は考えている。

4 日本での応用と展開の可能性

「ではの守」と言われるかもしれないが、イギリスの博物館で得た技能後継者育成についての知見をもとに、このことに関する簡単な紹介を行った。それではこの方式を日本の教育訓練面にどのように応用できるのでしょうか。筆者は日本国内に残る歴史的な鉄道の保存活動に強い関心を持ち、微力ながら支援を続けてきたが、イギリスでの事例を直接持ち込むにはまだ相当な温度差があると感じている。しかし手をこまねいてばかりはいられず、できるところから始めないと貴重な歴史的産業遺産が壊滅してしまう。そのための1つの提案をここで試してみよう。

北関東の某所には伐採された森林資源を貯木場まで運搬する森林鉄道がいくつかあった。しかし1970年代までの林道整備とトラックの急速な普及により、日本各地の森林鉄道がそうであったようにこの地域の森林鉄道も廃止された。しかし近年、健康増進法の施行に伴い森林浴に最適な環境を確保することと合わせて、地域活性化事業のテーマとして取り上げられ、森林の中を走る森林鉄道が各地で復活し始めている。運用廃止後、地域の産業遺産として大切に保存されていた森林鉄道の機関車や客貨車を修復・整備し、運転用の線路を新たに敷設して復活運転(動態保存運転)を始めたところもある。これは経済面からみれば地域の観光資源を有効活用した「産業観光」という新しい経済ジャンルの実践に当たる。それゆえ自治体が保存団体やボランティアの人たちと一緒に、森林鉄道を管理・運営するところも増えており、社会的な関心度も高まってきている。

機関車や客貨車を始め運転される線路は安全管理面からは定期的な保守作業が不可欠であり、待っていると筆者は考えている。彼らの社会貢献を明記し後世に伝えることは、職業人としての自信と自負とをさらに高めることになるだろう。彼ら

とえ小規模な保存鉄道であってもこのことは遵守されなければならない。

筆者の経験からすれば、実際面で困ることは車輛の部品類調達もさることながら、現場で保守作業を行う実務担当者の確保である。さらに専門的な熟練技能を持った人々の高齢化も追い打ちをかけてくる。そこで、地域の職業能力開発施設の協力と支援が大きな社会貢献になるのである。蒸気機関車の整備は核心となるボイラの定期検査をクリアしないと安全が保証されないが、内燃(ディーゼル)機関車であれば職業能力開発施設の自動車整備科で行われているエンジン整備の基本知識と技能面での協力が得られれば、森林鉄道で使われる内燃機関車の動態保存運転を継続させることが可能である。また客貨車の車体補修についても同様であり、木工科の先生方と訓練生諸君の協力により老朽化した木製車体の修繕ができ、さらに技能向上を図れば特別仕様による客貨車の設計・製造も夢ではない。

こうした地域の有機的なネットワーク化こそが若い人々の職業人意識を高めるために今求められていることなのであり、自らの技能で地域に貢献した証を「もの」の形で残すことが大切なのである。

イギリスでは専門知識と高い技能を持った熟練技能者や整備資格保有者が各地の保存鉄道にいて、休日に保存鉄道にやってくるのは機関車や客貨車の整備に汗を流している。その中には地元の会社社長、大学教授、路線バスの運転手もいるが、ウィークデーの社会的地位を忘れて参加者自身が作業の楽しさを存分に味わっているのである。もちろん、ハイスクールの生徒や大学生、家庭の主婦も熱心に駅構内を清掃し、花壇を整備したり切符を売ったりして休日の一日を楽しく豊かに過ごしている姿を見るのは、誠に羨ましい限りである。

前述の森林鉄道での一連の補修・整備作業においてはきちんと記録簿を整え、作業担当者の名前を残すことをぜひお願いしたい。敷設される枕木、客貨車や待合室などの窓枠や柱に作業担当者の名前を長く残すことにより、先の教育訓練効果が社会の中堅になったある日、再び家族を連れて森林鉄道を訪れ、そこに自分の名前を見出すことを今から心待ちにしたいものである。筆者も国内

の某森林鉄道の募金に参加し、枕木を 2 本寄贈した。敷設作業は専門家の手に任せたが、その枕木にはいまでも筆者の名前が刻み込まれている。

〈謝辞〉。

イギリス滞在中に研究面でご尽力をいただいた畏友、国立鉄道博物館 (NR.M) のアンドリュー・スコット館長 (Mr Andrew Scott) と、資料調査にご同行くださった JR 西日本(株)本社広報部の宇都宮道夫、石原卓也、奥山喜文諸氏と交通科学博物館の藤本慶文氏に心よりのお礼を申し上げます。

<参考文献>

- 1) Steam Railway, 302 ,(20G4) ,pp.6-7,
- 2) Steam Railway, 315 ,(2005) ,pp.8・9,
- 3) Nigel Welbourn, Lost Lines: North Eastern, (2005), Ian Allan Pub. Co. pp.73-78.

編集部注： 本稿は著者堤一郎氏（本協会顧問）が勤務先の機関誌「技能と技術」2008年4月号に発表された文章を、著者の好意により転載するものです。誌面作成の都合上、本文の一部と図版を省略したため、少々分かりにくい箇所がありますが、ご了承ください。完全な原文をご希望の方は、著者にご照会ください

追悼・岸由一郎君

さる 6 月、岩手宮城内陸地震による岸由一郎君の突然の死に、多くの会員が衝撃を受けられたことと思います。鉄道遺産の保存に情熱をかけて日本中を飛び回っていた岸君と親交を結んだ会員も多いに違いありません。6 月 18 日、高崎で執り行われた告別式にあたり、彼の上司として捧げた弔辞をここに再掲し、いま一度岸君の遺徳を偲び、冥福を祈りたいと思います。



弔 辞

謹んで岸由一郎君の御霊に捧げます。

岸君、今日このような形で君にお別れすること
になるうとは、誰が予期し得たでしょうか。

志半ばに前途を絶たれた君自身の無念さ、ご両親
とご兄弟の深い悲しみ、君の友人だった多くの
人々が今感じている限りない喪失感、これらのこ
とを想うと、人の力の及ばぬ大自然がなしたこ
ととはいえ、あまりに非情なこの結末に対して、憤
りに近い激しい感情が湧いてくるのを押さえるこ
とができません。

岸君、幼少の頃から鉄道好きだったという君は、
長じて東京学芸大学に学び、鉄道史学の泰斗青木
栄一教授の薫陶を受け、やがて望み叶って交通博
物館の学芸員となりました。優れた能力と愛すべ
き人柄に加えて、鉄道と鉄道文化に対する深い理
解と愛情を持った君は、多くの人から信頼を集め、
いずれは交通博物館の中核となることが期待され
た逸材でした。

5年前、私は最後の館長として交通博物館に着任
し、君と一緒に仕事をしながら多くのことを教え
てもらいました。その頃すでに、君は博物館の中
でもひととき強く輝く存在で、日本一の規模を誇
った鉄道模型パノラマを運転しながら君が聞かせ
てくれた歯切れの良い解説は、子供たちだけでな
く大人の心にも強く響き訴えるものがありました。
交通博物館の多忙な職務のかたわら君は精力的に
筆を執り、立派な著作も残してくれました。

君の鉄道に対する深い関心と愛着は、交通博物
館の枠を超えて大きく拡がり、君は寸暇を惜しむ
ように手弁当で全国に足を伸ばして、鉄道遺産の
調査研究に没頭し、各地で鉄道遺産の保存に努め
る人々との交流を深めました。世に鉄道愛好家を
自称する人は大勢いますが、君ほど無心に鉄道を
愛し、その遺産の保存継承に努めた人は少ないで

しょう。

失われていく鉄道を誰よりも惜しんだ君は、誰
よりも真剣にその保存のために尽くし、志を同じ
くする多くの人に希望と勇気を与えましたが、鉄
道遺産の保存継承という仕事が、生易しい事業で
はないということも、君は誰よりも良く知ってい
た筈です。

岸君、君こそはいずれ日本の鉄道保存運動を背
負って立ち、欧米諸国の水準にまで高めるための
原動力となる人だったのにと想うと、まことに残
念でなりません。

出向して大宮の鉄道博物館開設のために奮闘し
た君は、その任務を終えて間もなく私たちの財団
に復帰し、新たな任務を遂行しながら日本の鉄道
遺産保存運動のためにも存分に力を発揮してくれ
るものと期待していた矢先のことでした。まこと
に痛惜にたえません。

岸君、君は志も半ばに夢多い前途を絶たれ、さ
ぞかし無念のことと想います。しかし、君が日本
中に播いた種は、近い将来に必ず身を結び、君の
志を継ぐ有為の人材が輩出するものと信じます。
短い一生をひたむきに生きた君の姿は、多くの
人の心の中に末永く生き続けるでしょう。

35年を真摯に、誠実に、爽やかに生き抜いた君
に心から敬意を表し、今はただ、安らかに眠られ
んことを祈ります。

岸君、さようなら。

平成20年6月18日

財団法人交通文化振興財団理事長
交通博物館館長

菅 建彦