

平成の世に甦った2軸タンク車

タ 3 0 7 7 整備の記録 No. 1



2014年8月 北上保管時代～2017年10月 表記関係復元

迄収録

自己紹介

初めまして、もしくはお久しぶりです。蒼風 翔と申します。

清水鉄道遺産保存会という鉄道車両を保存している会の代表で重度の鍵っ子です。鍵に出会ってなかったら今の自分はないと思います。関わらなかった消えた車両もまた増えました。

さて本誌はそんな自分が保存会本体とは別に有志で行った、現在 那珂川清流鉄道保存会に収蔵されているタ 3077 の車体表記の作業の活動についてまとめました。

基本的にはブログに上げていた記事を元に載せていなかった情報や本誌を書くにあたりご協力いただきましたタ 3077 を保存する同保存会さんからのお話や搬出写真なども掲載する豪華な内容となっています。

また、保存車の整備方法を紹介することで、保存整備活動に参加してみたい人への1つのきっかけになってくれればと思っています。

2軸タンク車とは

1つの車体の走り装置が2本の車軸のみのタンク車のこと。国内の現存車は10両を切っている状態です。今回紹介する1両の他に貨物鉄道博物館に4形式4両が収蔵・保存されています。

目次

北上の道端に眠っていた2軸タンク車	2
北上での縁と搬出	3
車番不明のまま修復開始そして君の名は	4
北上からの貨車に会いに那珂川へ	5
車体修復完了、展示エリアへ	6
第1回 表記入れ作業～車番編～	7
第2回 表記入れ作業～社紋・社名編ほか～	8
第3回 表記入れ作業～社名編ほか～	10
第4回 表記入れ作業～積荷・検査表記編～	11
第5回 安全弁取付作業	13
番外編 エアコック・ブレーキホース取付作業	15
車体表記の資料について	16
次回予告 連結器復元へ向けて	17
北上時代のミニジオラマ製作	18
タ 3077 の変遷	19
参考文献とあとがき	20

北上の道端に眠っていた2軸タンク車

本誌の主役であるタ 3077、いえ当時はタ 3050 形式としかわからなかった車両を知ったのは2014年6月の事でした。何かのきっかけで九州に保管されていたワサフ 8000 の事を調べていた際に、同じ形式のワサフ 8801 が岩手に現存する事を知りそれに関して情報を集めていたその時！画像検索の類似の画像欄に見たこともない2軸タンク車が現れたのでした。

当時の段階でこの車両を紹介していたサイトは2か所あり(今もご健在です)、そのサイトでタンク車がタ 3050 形式という事と場所も写真と航空写真ローラー作戦で割り出しました。

同年8月、青森に保存されている青函連絡船八甲田丸が就航50周年を迎え記念講演会に参加し、帰りに18きっぷで東北の保存車を回りながら北上のタンク車に会いに行きました。



▲最初に現地について撮った写真



▲道路側からのサイドビュー



▲南側より。こちら側の連結器が欠損



▲反対側より。コレが車番特定のヒントに

C58 等が保管されている北上展勝地よりさらに南に約4km、レンタルサイクルで爆走してなんとかたどり着いた場所には夏草が絡まったタンク車の姿がありました。

次の目的地に移動する列車に乗る為、現地で撮影していられた時間はわずか10分。やりたかった車番調査などはロクにできず、相変わらず痒い所に手が届かないものの結果的にはその後に役立つ写真を撮影して現地を離脱しました。この時はまだ現地調査をして詳細をはっきりさせてから然るべき所に情報を流して何かしら動きがあれば・・・くらいの感覚でした。

北上での縁と搬出 (写真提供：那珂川清流鉄道保存会)

訪問から半月ほど経った9月初め、当時は毎日更新していたブログで北上の旅行記をUPしてももちろんタ3050形式についても紹介しました。その記事に那珂川清流鉄道保存会からコメントがあった時は驚きました。静岡のD51の件とかその前の見学会(詳しくはブログ記事参照)などで接点はあったものの自分のブログであるのはご存じなかったようです。

ちょうどその頃、同保存会では小さいタンク車を探していたそうで別の方より北上のタンク車の存在を知り、担当の方が夜も眠れないくらい探し回っていた(北上市にも問い合わせしていたとか)ところに自分がアップしたのを見つけてコメントしたそうです。

コメントがあったのに気が付いてすぐにお電話して場所をお伝えして、それから早かった。保存会の担当の方が現地に赴かれ、所有者を探されました。当初所有しているのではないかと自分が適当な事を言った近くの家の方などに話を聞いたところ、所有者はタンク体に書かれていた大きな丸に「サ」のマーク、マルサ商会さんと判明したそうです。

マルサ商会さんは今も北上で営業されているリサイクル業者さんで、先代の社長様が当時営業所を構え搬出まで保管されていた場所に「看板」として持ってこられたようです。当時はメインルートだった道路沿いに、タンク車の看板。目立ったのではないかと思います。この時からなんらかの形で保存を意識されていたのか、車輪付きで設置されたのが大きな点でした。

その後、保管されていた場所の営業所はなくなったようですが、タンク車は先代の社長様が大切にしたものという事でそのまま残されていました。那珂川清流鉄道保存会さんがマルサ商会さんに譲渡に関しての交渉をしに行った2014年は先代の社長様が亡くなられてちょうど30年の節目の年という事もあり、保存のための譲渡をしていただけたそうです。



▲道路沿いの場所から吊り上げ



▲トレーラー上で微調整

※表紙中央下・裏表紙の写真も搬出時のものです。

自分が会いに行ってから2ヵ月足らずの2014年10月6日、台風が関東に接近する天候の中、長らく人知れず保管されていた北上の地から栃木へ向かって搬出されたのでした。

車番不明のまま修復開始そして君の名は

10月初めに北上からタンク車は搬出されましたが、その時点でも8月の訪問時から始めていた車番に関する調査は進んでいませんでした。当時はまだ閲覧できた貨車の専門家である吉岡先生のページで調べたり、貨車に詳しい知り合いの方にもご協力いただいていた。



▲日立製作所昭和18年の銘板



▲改番前の表記がうっすら(保存会提供)

栃木に到着して整備を開始する旨の連絡をもらった際にも、北上で不十分だった部分の銘板の写真や車番に関する部分の写真を保存会さんより送ってもらって調査を続けていました。提供いただいた写真から製造工場、製造年がはっきりし、表記からも製造当初の車番がタム100形式(2代目)のタム1134という事がわかり、吉岡先生のページから改造後の車番がタ2900形式のタ2909という事が判明し表記からも符合していました。

しかし、その後タ3050形式に改造後の車番についてはネット上に資料がなく、整備を進めるうえで車番に関する痕跡が消えて特定不能になる事も考え、那珂川清流鉄道保存会さんに車体整備は待ってくれとお願いした上で、車番調査をしてもらっていたNさん等と搬入から一週間少し経った2014年10月17日に整備中のタンク車に会いに行く計画を立てていました。

その訪問の前日、Nさんからメールが入っていました。(原文ママ)

P 吉岡さんがタム100の改造転用車についてレイルマガジンの「私有貨車セミナー」で記事にしていることを見つけ、昨日コピーしてきました。種車となるタム100の車番、所有者、改造履歴(100 → 2900 → 3050)などタ3050、タ2900、タ3300の全車について詳しく載っています。注目のタム1134は、S26年にタ2909に改造された後、S31年にタ3077に改造されています。以前送ってもらった北上の写真から2桁目の「7」も何となく読めそうなので、これでおそらく決まりですね。ちなみに、廃車はS48となっています。明日記事のコピーを渡しますので、他の番号については車番の塗装を手かがりに検討しましょう。

2014年10月16日、Nさんの調査によってタンク車の車番がタ3077と判明したのです。

北上からの貨車に会いに那珂川へ

タンク車の車番がタ 3077 と判明した翌日の 2014 年 10 月 17 日、予定通り那珂川清流鉄道保存会の車両整備場所へ向かいました。

N さんの車で自分と大学の先輩の 3 人で現地入りして、まずは昼飯。那珂川清流鉄道保存会の系列である八溝温泉の食事処でいつもお昼を食べてから見学等をしています。ここはそばとかうどんもありますが、個人的におすすめは、鮎を使った塩焼き定食です。(宣伝)

昼食後少し移動し、整備をしている馬頭運送の工場へ向かうと、整備の始まったタ 3077 が鎮座していました。

台枠や足回りは一通りのケレンが完了し、古い塗装はすべて剥がされているような状態で、気になっていたタンク体も一部手が入り始めていました。さらに一部では錆止めも塗られていました。…搬入されて 1 週間そこらですよ？那珂川の整備技術陣のレベルに驚きでした。

整備中の車体を確認すると北上では確認できなかった表記類が現れていました。



▲整備が開始されたタ 3077

肝心のタ 3077 の表記も北上時代の写真でそれっぽい文字があったのはわかったので、それを再確認したほか、私有貨車の特徴である所有会社の社紋—東洋高圧の丸ツバメのマークが色付きで見ることができました。社名の位置も時代ごとの位置を把握することができました。



▲タンク体から現れた社紋(薄いですが)

製造当初のタム 1134 時代の積み荷である「濃硝酸専用」の表記や「突放禁止」の位置やサイズも確認することができました。1134 の上にある、丸に横棒が入った表記の意味がまだ分かっていません。



▲新製当初のタム 1134 の細かい表記も確認

車体修復完了、展示エリアへ(写真提供：那珂川清流鉄道保存会)



▲トレーラーに積載されて工場から川向こうの展示場所へ運ばれるタンク車

2014年12月30日、10月に搬入されて整備を受けていたタ3077が整備工場から那珂川清流鉄道保存会の展示エリアに搬入されました。北上から搬入されてから2か月で車体整備を終える整備技術には感服するところです。

そんな整備を終えたタ3077ですが外観はピカピカになったものの肝心の車番等を示す表記類が一切入っていませんでした。のっぺらぼうでH0の古い貨車の模型みたいな状態がこれから半年以上続きました。

なんでそうなったかという自分の発言のせい・・・10月に車番等の調査に行った際にぜひ表記関係をやらせてほしいとお願いして12月の展示場所への搬入後、なかなか行くことができなかったのです…。



▲展示場所に降ろされたタ3077(表記なし)

第1回 表記入れ作業～車番編～

2015年10月11日、北上から那珂川にタ3077がやってきてから1年が経ち、整備完了から10ヵ月が経ったこの日（連休の保存車整備の中日でした）、大学の先輩であるHN電車麵さんと那珂川入りしてやっと表記入れ作業を開始しました。（忘れたのかと思われていたそうです。）

表記入れの話をしてから作業を実行に移すまでの間にまずは車番をどうやって入れるかいろいろ検討しました。

- ・CADデータ作ってシート切出し
- ・貨車の書体データからペンキ書き等、いろいろ案はあったのですが、どれもサイズ等の確証がなく結局決行したのは超アナログな形でした。

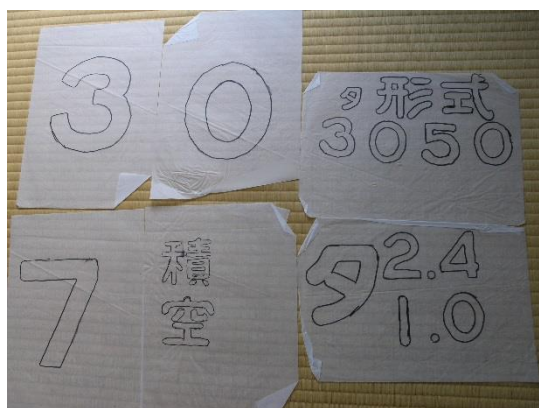
那珂川でだからこそできる技ですが、他の保存貨車の車番をトレースしてそれを元にカッティングシートを切り出して貼る方法でした。



▲表記を入れる前のタ3077

昼ごろに到着してトレース紙で表記類を移して近くのコンビニでコピー。そしてカッティングシートで切り出していました。これが意外と時間がかかり、半日では2人で作業したものでできたのは車番と形式表記、換算表記の一部でした。

やはり1/1の車番入れはスケールが大きいだけに大変なんだと実感し、いい経験になりました。



▲他の貨車からトレースした表記

翌日も移動前に那珂川に立ち寄り、作業後の写真撮影と次回実施する予定だった社紋の直径や社名の文字のサイズなどの採寸を行いました。メジャーを当てている形で写真撮りましたが、後でサイズが確認できて便利でした。

また、台枠にタム1134のペンキ書きの表記が凹凸で残っているのを確認しました。



▲車番と一部表記貼りつけ後の姿

第2回 表記入れ作業～社紋・社名編ほか～

2016年3月5日、第1回に続きタ3077に表記を入れに那珂川入りしました。

前回人手不足を痛感したので、ツイッターなどで交流のある保存車に興味のある有志と連合で作業を行いました。合計で6名の参加となりそこそこはかどる形になりました。

その前に、作業前に那珂川清流鉄道保存会にお願いして実施してもらった部分のお話から。タ3077は2014年12月に外観整備が終わって展示されていましたが、タンク体を台枠に固定するバンドやステップなどが黒色で竣工していました。本来は銀色の部分で特にバンドは社名部分を貼る場所であったので、作業日までにここを塗ってもらえないかと相談して、対応していただきました。ありがとうございました。



▲追加塗装を実施した箇所(線で囲った範囲)

また、前回の終了後に採寸を行った東洋高圧の丸ツバメのマークは事前に原寸サイズで出力を行いカッティングシートを切り出して持ち込むことができました。

最大直径が440mmでそれをベースに資料を拡大、サイズを確認した上で切り出しましたが切り出しただけでは、実際の寸法を確認しているのにもかかわらず、小さいと感じたりしました。



▲赤いカッティングシートの丸ツバメ

現地に持ち込んで真っ先に貼ってみると計測した通りの数値で作ったのでぴったりで、赤いツバメのマークが銀色のタンク体に映える形になりました。

タ3077は新製時から廃車まで一貫して東洋高圧工業の私有貨車だったので、用途変更で車番が変わったことはあったもののマークが1度も変わらずにいたのが痕跡としてよく残っていたきっかけかと思います。



▲社紋を貼りつけ中の筆者

社紋は切り出して持ち込むことができましたが、それ以外の社名の表記などは寸法を確認した上で一部を原寸大で印刷して持っていくことが限界でした。そのため、那珂川清流鉄道保存会の休憩スペースの一角を占領して表記切り出し大会が実施されました。

6人で「東洋高圧」や「自重」、「荷重」などの表記を分担して切り出しました。



▲休憩スペースでの切り出し大会

ある程度の切り出しが終わると撤収時間が見え始める頃でいくつかのチームに分かれて表記貼り付けを行いました。

こちらは丸ツバメのマークの横に東洋高圧の文字を貼るチーム。ケレンはされているものの、昔の文字の位置は確認できるので、上下に位置確認用のマスキングテープを貼り位置を調整しながら貼りつけました。



▲バンド部分に文字を貼って確認中

こちらは台枠の車番表記チーム。前回測定した寸法でタンク体に貼った文字を縮小して切り出しました。おおよその位置は北上時代の写真から割り出し、こちらもマスキングテープで貼る位置をある程度決めてから貼りつけました。

黒い台枠にこの車番の白い表記はすごく映える形になりました。



▲台枠に表記貼りつけ中

書きそびれていましたが、この回の表記貼りつけの際は保存会の社長様がタ 3077 を作業しやすい位置まで引き出してくださいました。ありがとうございました。

この回では社名は途中までとなり次回持越しになりました。その他片方のみ自重、荷重等の表記を入れ、だいぶタンク車らしい姿になってきました。



▲作業完了時のタ 3077 の姿

第3回 表記入れ作業～社名編ほか～

2016年10月1日、第1、2回に続きタ3077に表記を入れに那珂川入りしました。声掛けしていた何人かに集まっていただき合計4人での作業になりました。

この回の目標は前回途中になった東洋高圧の「工業株式会社」部分の社名入れでした。切り出しの型を印刷して行き、また休憩室を使って切り出しを行いました。

前回よりも人数が少なく文字数も多いこともあり、切り出しには思ったより時間がかかってしまいましたがなんとかこれは達成することができました。



▲切り出し作業中の様子

車体への貼り付け作業は片側のみマスキングテープで一旦位置を確認してから貼ることができました。

反対側は先の通り、切り出しに時間がかかってしまったこともあり時間が押し始めて水平方向の位置のみ出して一気に貼りつけてしまいました。



▲貼りつける文字の位置決めの様子

その他、前回一部進んでいた「自重」、「荷重」「実容積」の続きもなんとか進めることができました。途中切り出したはずの8.7tの点がどこかに行ってしまったりするハプニングもありましたが、無事発見されました。

この回で社名や自重等の表記が入り銀色でのっぺらぼうだったころと比べてだいぶ引き締まりました。資料を用意してあった常備駅やホルマリンの表記は次回持越しに。



▲用意した表記を張り付け終わったタ3077

第4回 表記入れ作業～積荷・検査表記編～

2017年3月11日、4回目のタ3077の表記入れに那珂川入りしました。

この日も声掛けしていた何人かに集まっていたいただき合計4人での作業になりました。

2015年10月から進めている表記関係を一段落させるべく準備していきました。カッティングシートマシンを投入し、事前に切り出して貼るだけという状態をやっと実現しました。

前回までの残りは

- ・大船駅常備の常備駅表記
- ・ホルマリン専用 の積荷表記、
- ・全般、交番検査 の検査表記 でした。

今まで以上に細かい文字があるので機械を使ってみたのです。



▲場所等を確認しながら検査表記を張付中

デジタルライブラリーに表記関係の寸法がのっている本があるのを発見した事や、検査表記の枠のサイズなどは前回参加者が近隣の保存車から採寸して来てくれてデータが完成しました。



末期の表記は消えてしまって特定が難しかったので、片方の全般・交番検査の表記はタ3077の車番を特定するのに協力いただいたNさんに現役時代にありえた表記を考えていただきました。

もう片方は全検を整備が完了して搬入された月、交検は遊びです。外観整備からもう3年です。

表記の貼り付けは二人組のチームに分かれて両側同時に行いました。ホルマリン専用は文字間隔が難しく検討しながら貼りました。

▲常備駅表記を貼付中の1枚

表記の貼付が一段落した状態で片側のチームは手すりやステップの白入れを行いました。北上時代の写真を参考に黒一色だったフレーム周りに映える一色が加わって、検査表記などと合わせてさらに車体が締まった形になりました。

無事に予定した範囲は終わることができ、表記関係の復元は完了しました。



▲手すり部分に白入れ中の様子



▲表記類の復元が完了したタ 3077

2014年10月に搬入されてから数えて約2年半、この日やっとやらせてほしいとお願ひした話を実現させることができました。最初はトレース紙を使用しての作業から初めて、最終的にはその写した表記の数値から信頼できる資料を確認し最終的にはカッティングマシンを使用しての表記の作成までレベルを上げることに繋がりました。

表記は実現しましたが、もう一つやってやりたいことがありました。それは安全弁の外観復元でした。上の写真を見るとタンクの上部液入れ口付近に穴が開いており、それが安全弁の取付口です。

北上時代から失われてしまっておりタンク体内部にも落ちておらず、完全に作り直す必要がありました。仕事柄採寸等はよくやっていた為、知識を総動員して製作に必要な寸法等を確認して次回へ向けての課題としました。



▲安全弁の取付部を採寸している筆者(中央)

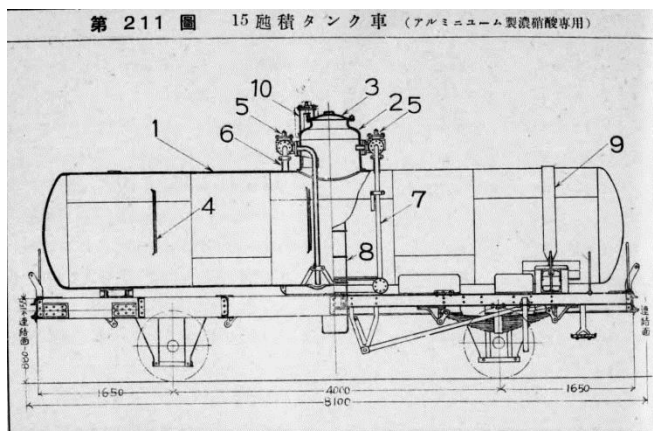
第5回 安全弁取付作業

2017年10月7日、タ3077に安全弁(ダミー)の取付作業に行ってきました。

この回も声掛けしていた何人かに集まっていただき合計5人での作業になりました。

安全弁の取付に関してはこの年の初めころから計画はしており、右の昭和17年発行の客貨車名称図解の資料から安全弁のおおよその寸法は比率計算で出すことができていました。

しかしながら、あくまで概略寸法であり、製作のための図面なども見つからず3月の作業の際に復元にあたって必要な寸法を確認することでやっと形にすることができそうな道が開けました。



▲タム100形式の図面(客貨車名称図解より)

仕様が固まったのは作業予定日の1月前の9月、現地ですべて組むには時間が足りないと判断して機材を購入して製作を開始しました。

購入した主な物は左の写真のモノです。車体側の取付フランジ部分を図った結果、うまい具合に合うサイズのモノはJIS 5k 125Aのフランジでした。曲がり部分は100Aの溶接用エルボを購入して弁カバー部分はペール缶としました。

概略図面から起こしたサイズにだいたい近いので円筒を製作する手間を考えると一番いいかなと。



▲購入した安全弁用パーツ

フランジに対して本来ならば溶接でエルボを取り付けたかったのですが、残念ながら手持ち機材にはまだそういうのは無く、溶接強度の出る接着剤と言われるクイックウェルドを使用して接着し、ペール缶の取っ手なども撤去して錆止め塗装を行いました。ついでに安全弁上部の引っ張りも缶で再現。

本来はない安全弁のカバーにペール缶の凹凸が多少出てしまっていますが、重量としてもそこまで重くなく遠目から見ればそれらしい形になると信じて、弁体サポートの板にも必要な下穴を開けたうえで梱包して那珂川清流鉄道保存会へ機材を発送しました。



▲仮組状態の安全弁

現地作業は位置を確認して仮止めしている際にクイックウェルドの接着が外れてしまって溶接を依頼したのがイレギュラーでしたが、その他はおおむね順調に進みました。

取付を行った後にタンク体を塗装した同じ銀色の塗料で錆止めを塗って置いた安全弁を塗装しました。

タンク上で作業する際に気になっていた液入れ口のフランジもボルトで固定されていない状態だったので、今回それも取付を行いました。



▲安全弁の取付を終えてボルト締めを確認中

安全弁の最終的な取付はフランジから延びた曲がったエルボ配管の上に弁の代わりにペール缶を載せてクイックウェルドで接着とさらにサポートも接着しました。

車体の洗車も一部行い見た目に関してはほぼ、タ 3077 の復元が完了したのでした。



▲ついに往年の姿にすることができたタ 3077

番外編 エアコック・ブレーキホース取付作業

2017年10月7日の作業時、実は別の作業もやれるように準備はしていました。それは空制関係の復元で北上時代から失われていたエアコックとブレーキホースの取付でした。

事前の確認でホースを支えるサポートと片側に関しては近くまで配管(径は 25A SGP)が残っていることはわかっていました。もう片側(写真の連結器が切断されている側)は北上時代から台枠上に変形した配管が飛び出しており、那珂川での整備の際に奥まった位置で切断してある状態でした。

どちら側も幸い連結側のホースを支える鎖と部品は残っており、配管同士の接続は無理でも固定できれば設置できる見込みでした。



▲提供いただいたコックとホース

残存配管との干渉や固定関係で怪しい部分があり、仮取付で14Pの写真を撮影して正式設置に関してはエアロコを那珂川で修復したチームにお願いしました。

その後11月に設置後の写真を送ってもらいました。干渉した配管に関しては延長した新規配管と接続する形にして連結部分のサポートと配管両方で固定されました。

多くの方の協力で空制関係も復元が完了し、これで欠品しているのは片側連結器部分のみとなったのです。



▲切断された連結器と空制関係のサポート

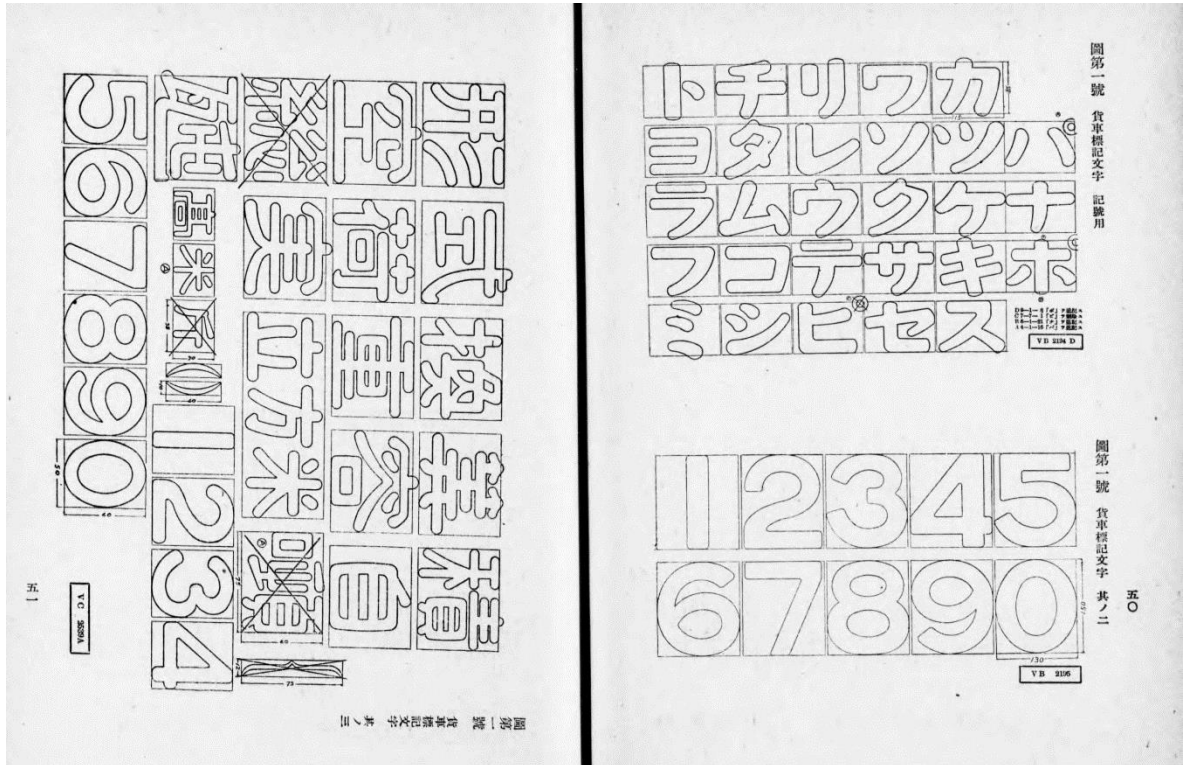
肝心の空制コックとブレーキホースに関しては天城のD51にも部品を提供いただいた方からタ3077のためにまた提供いただきました。なかなかない部品でありがとうございます。

これと固定する関係で両側にねじを切っている配管とユニオン継手を購入して、安全弁関係の資材とともに発送、あるいは那珂川清流鉄道保存会に直接送付しました。現地で安全弁の取付後に設置を試みたのですが・・・



▲取付が完了したコックとブレーキホース

車体表記の資料について



▲最新客貨車関係法規便覧に掲載されている車体表記

タ 3077 の車体表記を入れるにあたって同じ敷地の保存貨車からトレースして文字を切り出すところからスタートをしましたが、当初の段階から鉄道関係の本などから上記のような表記一覧があるのは把握していました。しかしながら、寸法値がはっきりしない事や経験、実績がなく実際にトレースなどして数値がはっきりした段階で資料の有用性を確認しました。

国立国会図書館のデジタルコレクションに収録されている昭和 17 年発行の「最新客貨車関係法規便覧」にある表記資料をベースにヨ 8809 の表記をカッティングシート切抜きデータで作成しました。2017 年 10 月のタ 3077 と並行して作業を行い、那珂川清流鉄道保存会に収蔵前からのっぺらぼうだった車掌車のヨ 8809 について表記が入ったのでした。事前に切り出すことで交番検査と所属表記を除くほとんどの表記を入れることができ、効率も上がりました。

デジタルコレクションを探すと他にも面白い表記関係の資料が見つかり、原寸大で印刷して切り抜くことで車体表記を誰でも気軽に作れるのかと思います。



▲車番表記を貼って換算表記を貼付中

次回予告 連結器復元に向けて

2017年10月の整備以降現在に至るまで筆者是那珂川清流鉄道保存会へ行けない状態が続いています(参加メンバーは何回かお手伝いに行っています)が、各種検討は進めています。



10月の作業と11月のエアロコチームの作業で空制関係の復元も一段落して次の課題は切断された連結器の復元になります。

重量があり、簡単にやれるような事ではないので那珂川清流鉄道さんと調整しつつクレーンやフォークリフトなどを使用しての作業が考えられますが、具体的などは決まっていません。

連結器自体に関しては那珂川清流鉄道保存会さんが既にワム 380000 に使用されていた物を確保してありこれと交換すれば解決と思いきや簡単ではありません。

形式ごとにやはり連結器は違うようでバランスや取付関係が合うかわからないなど問題があります。

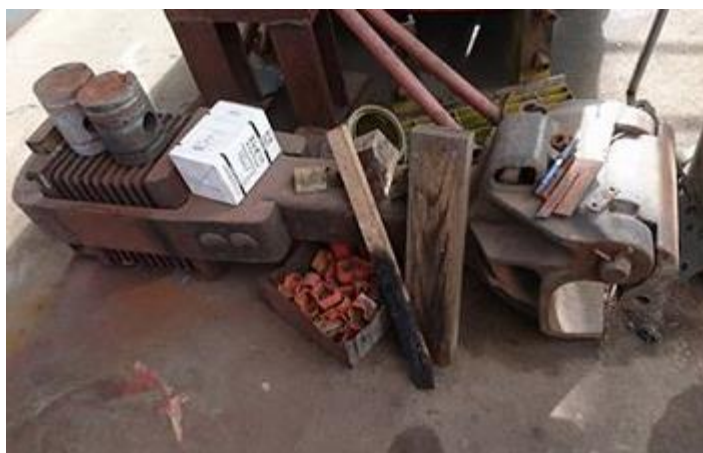
保存関係の話でも連結器の交換というのはあまりやった話は聞いたことがなく、鉄道工場のような設備がない場所でどのようにやるか考えを巡らせています。

▲切断された連結器の取付部分の様子

いろいろと問題点ばかり上げましたが、この手の活動はそんな話ばかりです。あーでもない、こうでもない、いろんな可能性をみんなで考えて今も残る車両をより良くしていく。これが楽しいのです。

連結器の復元はいつ実施できるかわかりませんが、良い方法を見つけてタ 3077 をもっと魅力的にできればと思っています！

．．．．．To be continued



▲保管されている元ワムの連結器

北上時代のミニジオラマ製作



▲完成した北上時代(冬)のタ 3077 を再現したジオラマ

時は遡る事 2014 年 10 月、北上のタンク車がタ 3077 と判明したこのころ、まだ大学生で比較的時間があつたのかミニジオラマの製作をしていました。大型レイアウトなどはなかなか作れないものの、小さい物ならという事でいくつか作っていました。

現地を見に行つたのは夏でしたが、ネットに上がっている他のサイトでは冬場などに撮られたものが多く、夏は草の表現が大変という事もあって北上時代の道端に置いてあつたタ 3077 の冬の姿を再現しました。

Tomix のタンク車をベースに改造して作りましたが、タンク体の汚れ表現と台枠部分の錆び具合をうまく表現できたかと思ひます。

その後、タムタムのジオラマコンテストに出展や所々で展示をしたのち、那珂川清流鉄道保存会に持って行って事務所で飾ってもらっています。模型で見る昔の姿はいかがでしょうか？



▲既製品のタンク車を改造中の様子

タ 3077 の変遷



昭和 18 年(1943 年) 日立製作所にて 東洋高压工業株式会社向けに
タム 100 形式(2 代) **タム 1134** 濃硝酸専用タンク車として製造

昭和 26 年(1951 年) タム 100 形式(2 代)から タ 2900 形式へ改造
東洋高压工業株式会社所有のまま **タ 2909** メタノール専用タンク車へ

昭和 31 年(1956 年) タ 2900 形式から タ 3050 形式へ改造
東洋高压工業株式会社所有のまま **タ 3077** ホルマリン専用タンク車へ

昭和 43 年(1968 年) 大宮工場にて 2 段リンク改造を実施
所有会社の東洋高压工業が合併で三井東圧化学に商号変更するも本車のマークはそのまま

昭和 48 年(1973 年) 廃車 最終常備駅は大船駅
廃車後北上のマルサ商会へ引き取られ看板として活用・保管

平成 24 年(2014 年) マルサ商会より那珂川清流鉄道保存会へ譲渡・保存となる

参考文献

Rail Magazine 150号 (1996 - 3) ネコ・パブリッシング

プロフェッサー吉岡の私有貨車セミナー 第32回 吉岡心平

客貨車名称図解 昭和17年 通文閣

国立国会図書館デジタルコレクション

最新客貨車関係法規便覧 昭和17年 交友社

国立国会図書館デジタルコレクション

あとがき

那珂川清流鉄道保存会に収蔵された戦中に製造されたアルミタンク車、タ 3077 の保存の経緯と今までの整備の記録をまとめさせていただきました。多くは那珂川清流鉄道保存会さんによる交渉と引き上げ、さらには修復があってこそ実現した話です。表記作業など美味しい所だけやらせていただいたようなものですが、それなりの姿にしてやる事ができました。

車両が残るにはやはり何かしらの「縁」と「運」と「タイミング」が必要で、一つでもずれたなら今もまだタ 3077 は名もわからぬまま北上の地で眠り続けていたのかもしれない。

また車番特定や検査表記に関してお力をお借りした N さんをはじめ、現地作業に参加いただいた多くの方の協力がなければ現状までたどり着けなかったと思います。あらためて感謝するとともに、今後ともよろしく願います。

次回予告に書いたようにタ 3077 はまだ手を入れるところが多くあります。改造履歴を見ると実はタンク体の用途変更が主で 2 段リンク改造以外は製造時とほとんど変わっていません。レタリングが傷んで来たらタム 1134 時代やタ 2909 時代を再現も考えています。一緒に保存車で楽しんでくれる人をお待ちしています。車掌車のヨ 4779 を使用したケレン研修も計画中です。ではまた、どこかの保存車整備の場所でお会いできる事ができれば一番嬉しいです。

奥付

平成の世に甦った 2 軸タンク車 タ 3077 整備の記録 No. 1

発効日：2018 年 8 月 12 日

サークル名：風という名の旅人

発行者：蒼風 翔

Email: aoki_jpn@yahoo. co. jp

URL: https://blogs.yahoo.co.jp/aoki_jpn

印刷：近くのセブンのコピー機



風という名の旅人