

【特集】

鉄道研究部20周年

Urban Tech Railway Journal

Vol. 20







KURS 工学院大学 鉄道研究部
Kogakuin University Railway Society

編集長挨拶

2026 年度 UTRJ 編集長
電気・電子工学専攻　修士 2 年　黒沼友陽

20 周年おめでとうございます

祝☆工学院大学鉄道研究部 20 周年☆

鉄道研究部が 20 周年らしいです。そのため、UTRJ も 20 の数字までくることとなりました。節目の年を迎える瞬間に立ち会うことができてとても光栄です。私の院進はこのためにあったのかもしれない（ジョークです)。今の私が 23 歳ですので、私の年齢と同じくらいの歴史を持っている鉄道研究部。とはいえ、工学院大学内で他の部と比べたら若い方の団体です。今後も歴史を紡いでいくために、活動を続けていければと思います。

おそらく、今年一番のイベントはえちごトキめき鉄道での団臨開催でしょう。vol.18 の編集後記に書いているように、私は 2 年前から 20 周年を見据えていました。B4～M2 の私がでしゃばるのも変な話ですが、お祭りごとは大好きですので、鉄道研究部で団臨ができないのか、ということを考えていました。振り返ると、2024 年のてっけんサミットがきっかけでしょうか。阿武隈急行線で 8100 系の団臨に乗車しました。それ以降、他大学の鉄道研究部との交流が増えることになりますが、意外にも、毎年 1 回から数回やっている団体が多かったのです。他にも、オンライン上の知り合いから団臨に誘われたこともあります。（予定が合わず不参加でした。）これら理由から、私は団臨開催を強く推すようになったのだと思います。実際の詳細な説明は特集執筆者に任せるとします。私としては、UTRJ という形で団臨を開催した、という記録を残すことができて満足しています。

さて、2 年前に、私は鉄道研究部という「場所」の話を、1 年前は「日常」の変化の話を編集長挨拶で書きました。この 6 年間、鉄道研究部という「場所」を見てきました。鉄道研究部の活動内容には、「例年通り」の活動が存在します。例えば、新入生歓迎遠征、上田こども夢フェスタ、学祭などです。その一方で、違う側面から見ると鉄道研究部は変化し続ける団体です。これは弊部が、ではなくほとんどの団体にいえることです。なぜなら、現役生は入部する人と卒業する人が発生し、毎年メンバーは変化するからです。メンバーは変化するのに、毎年やっていることは同じ。よく考えたら、不思議ではないでしょうか。メンバーが変われば、団体を引っ張る部長、支部長など役職持ちの個人も変わる。それでも、毎年学祭には出ている。

ここからは、私の持論を述べていきます。鉄道研究部という場所を動かしているメンバーは変わっても、鉄道研究部がもつ根幹、あるいは「方針」が変わっていないからではないでしょうか。我々の活動目標の例を挙げると、鉄道知識の交換を伴う交流、各種イベント出展を通して鉄道に魅力を伝えるなどがあります。これを実現する手段として、雑談、N ゲージ運転会、学祭・各種イベント出展を行っています。これらはメンバーが変わっても変わることのない「日常」だったのです。しかし、「日常」は変化するものです。例えば、私が在籍した 2021 年から 2026 年でイベント出展数は大きく増えました。平日部活が始まって交流の機会が増えました。新宿祭の出展教室が変化しレイアウト構成で苦労しました。

突然ですが、最近読んだ漫画から得たことがあります。それは、関係性が変化しても、変わらない物があるということです。変わっていくものと、変えたくないもの。それがあるのは学生団体の活動も同じではないでしょうか。変化は必ずしも悪いものではありません。変化を受け入れつつ、根幹を大事にし、この活動を次の世代へ受け継げるものにしていきたいと思います。

工学院大学鉄道研究部 部誌
Urban Tech Railway Journal　Vol.020

目次

編集長挨拶　（電気・電子工学専攻　修士２年　黒沼　友陽）.....1

＜特集＞　20 周年記念団臨特集.....3

＜個人記事＞

工学院大学鉄道研究部の昔のホームページを見てみよう（電気・電子工学専攻　修士２年　稲垣　仙人）.....24
「工学院大学鉄道研究部」の謎　（工学部　電気電子工学科 ４年　石井　晴起）.....34
てっけんサミット 2026 参加記　（工学部　電気電子工学科 ４年　石井　晴起）.....35
保安装置ってなーに？　（工学部　機械工学科 ４年　久田　洋大）.....49
小田急江ノ島線の利便性　（建築学部　２年　角田　樹）.....57
私の見てきた鉄道研究部のあゆみ　（電気・電子工学専攻　修士２年　黒沼　友陽）.....66

＜自己紹介記事＞

自己紹介　（工学部　機械システム工学科１年　鴨志田　嵩仁）...75
自己紹介　（工学部　電気電子工学科１年　鎌形　亮佑）.....76
自己紹介　（工学部　機械工学科３年　田中　賢斗）.....77

編集後記　（電気・電子工学専攻　修士２年　黒沼　友陽）.....78

表紙および特集扉絵作成：角田　樹

20th

記念団臨特集



団臨がはしるまで



工学部電気電子工学科 4 年
石井晴起

1. 開催の経緯

誰が、いつ言い出したかは忘れたが、2026 年で鉄道研の創立 20 周年だね、という話題が出てきた。

もともと部室には創立 5 周年団臨のヘッドマーク（UTRJ Vol.5 参照）が所蔵されていた。これを我々はイベントのたびに展示しており、「これは今年やったのですか？」という質問を受けることがたまにあった。このような背景から、工学院大学鉄道研究部が主催の団体臨時列車（団臨）をやりたいなという考えは以前から薄々あった。関東学生鉄道研究会連盟（関東学鉄連）の総会では、他団体が団臨をやったという話をよく聞くし、さらに言えば自身も鉄道研に入って以来いくつかの団臨に参加する機会があり、団臨の楽しさを「知ってしまった」というのもある。これに合わせて団臨をやりませんか、と言い出したのが私だったか黒沼さんだったか、はたまた他の誰かだったかはこれまた定かではない。

ともかく団臨をやることになったのが、去年（2025 年）の 11 月頃だった。また、当時部長だった私が、部長の任を解かれた進級後も引き続いて幹事を務めることとした。これは、2025 年頃からイベント等への参加依頼が増えていたことも踏まえ、部長への仕事の集中を避けるためである。

2. 開催まで

まずは行先の選定から始まった。「関東甲信越+α の範囲内」で「（責任人員、ダイヤ等の観点から）現実的に貸し切りを受け入れてくれそうな会社・車両」という条件下で探すと、東武 634 型、しなの鉄道 115 系、伊豆急 8000 系など様々な魅力的な車両がある。それらの候補の中から選ばれたのが、当時「観光急行」として運用されていた、えちごトキめき鉄道（以下、トキ鉄）の 413・455 系だった。ちょうど国鉄急行色から新北陸色への塗装変更が発表され、話題になっていたころの話である。トキ鉄は（最新ではなかったものの）貸し切り列車プランのチラシを公開していて費用やスケジュールの感覚をつかみやすく、また貸し切り運行を行った団体や個人の様子がしばしば SNS 上に投稿されており、事前に感じていた不安感はそこまで大きくなかった。年明けすぐにトキ鉄に連絡を取った。ホームページには電話での問い合わせが案内されていたが、私は電話が苦手であったため、お問い合わせフォームから送った。料金や詳しい情報などについて教えていただいた。

2 月に入り、正式に予約を取った。学事日程や OB の参加しやすさ、またお台場での某大型即売会などとの兼ね合いから、8 月 8 日(土)の開催を決定した。さらに、私の密かな「野望」として、ET122 形(日本海ひすいライン用の気動車)で妙高高原まで入線してみたい、というものがあった。これを何とか実現できないか、ということで翌日 8 月 9 日(日)に催行することとなった。こちらは妙高高原駅のバリアフリー化工事の影響や、当日運行された別の臨時列車（当日の流れの項にて触れられている）との兼ね合いにより一時は運行が危ぶまれたが、関係各所のご尽力によりなんとか直江津～二本木間での運行にこぎつけることができた。

先ほど述べたこととも少し重なるが、ヘッドマークは形として残すことができるものである。小池百合子都知事の言葉を借りれば、「レガシー」である。そのため、ヘッドマークの取り付けは絶対にやりたいと考えていた。当初は、5 周年の時と同じように、ヘッドマークを作成し持ち込んだうえで取り付けて走行してもらおうと考えていたが、これは安全上不可能との回答だった。しかし、オプションプラ

ンとして、ヘッドマークを作成してもらえるというものがあったため、部内で選考したうえでデザインを決定し、装着していただくこととなった。選考の結果、3 年生の古田のデザインしたものが選ばれた。（このあたりのことについては後程本人が語ってくれているため、そちらを参照願いたい。）

6 月頃から参加者の募集を始めた。現役部員や顧問の高木先生、OB、さらには関東学鉄連など他大学の鉄道系団体にも案内を送った。鴨井様をはじめ OB 会の皆様のご協力もあり、結果として 8 日 52 名、9 日 31 名の方々からお申し込みをいただいた。多くの方々にご参加いただけたため、参加費も比較的安価に抑えることができたうえ、ありがたいことにヘッドマークの送料なども含めた決算は黒字となった。関係者各位のご協力、また会計担当者の迅速な仕事のおかげで各種手続きも滞りなく進行し、8 月 8 日の運行当日を迎えることとなった。



8 月 8 日　413・455 系 “TOKI トレイン” W01 編成



8 月 9 日　ET122 形 “三市の花号” K8 編成

えちごトキめき鉄道とは？

学部 3 年　田中　聡一郎

えちごトキめき鉄道株式会社は，日本の新潟県上越市に本社を置く第三セクター鉄道会社であり，妙高はねうまライン，日本海ひすいラインの 2 路線を運営している．愛称は，トキてつ．トキ鉄である．本路線は，元々特急街道であった関係上，線路は高規格に作られており，過去には特急「はくたか」「雷鳥」「あさま」等色々な特急が走っていた．本稿では各路線の詳細な概要と使用車両について紹介していく．

妙高はねうまライン

妙高はねうまラインは 2015 年 3 月 14 日の北陸新幹線 長野駅 - 金沢駅間延伸開業に伴い並行在来線として JR 東日本 信越本線の妙高高原駅 - 直江津駅間が経営分離された路線である．先述した通り特急街道だったため全線が電化されており，最高速度は 95km/h に設定されている．本路線では定期列車として，主に ET127 系が使用されている．また，JR 東日本からの直通運転も実施しており，E653 系特急「しらゆき」が直通している．加えて臨時列車として観光急行用の 413・455 系，「えちごトキめきリゾート雪月花」等が走っている．



ET127 系



413・455 系 (弊学の団臨の際のヘッドマーク仕様)



えちごトキめきリゾート雪月花 [1]

1) Wikipedia.えちごトキめきリゾート雪月花 https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Myoko-line_Series-ET122-1000.jpg#/media/%E3%83%95%E3%82%A1%E3%82%A4%E3%83%AB:Myoko-line_Series-ET122-1000.jpg

日本海ひすいライン

日本海ひすいラインは妙高はねうまラインと同じように JR 西日本・北陸本線の一部で，2015 年 3 月 14 日の北陸新幹線長野駅 - 金沢駅間延伸開業の際に並行在来線として経営分離された区間のうち、えちごトキめき鉄道が継承した新潟県内の区間にあたる．なお，石川県内は IR いしかわ鉄道が，富山県内はあいの風とやま鉄道が継承した．本路線も特急街道であったため，複線電化であり，妙高はねうまラインよりも高い最高速度 110km/h に設定されている．本路線は駅や線路設備等に興味深いものが多く，鉄道好きの語り草となっている．また，主に定期列車として ET122 系が使用されている．他にもあいの風とやま鉄道から 521 系も乗り入れている．

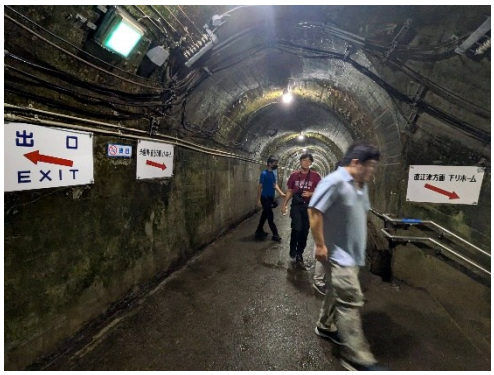
ところで，本路線で最も有名な駅として筒石駅が上げられるだろう．この駅は”モグラ駅”として名高い駅である．本駅の駅舎は海抜約 60 メートルの地点に位置するが，上下線ともホームは全長 11,353m の頸城トンネル内（海抜約 20 メートル）にある．駅舎の改札口からホームまでは，途中まで建設時の斜坑を活用した階段で降りて行き，途中で上りと下りそれぞれのホームへと分岐している．改札から下りホームまでは 290 段もあり，ちょっとした運動ができる．また，列車が通過する際ホームは風穴のようになるため，風圧によって非常に強い風が吹き抜ける．このためホームと通路とは頑丈な引き戸で遮断されており，待合所もこの扉の内側にある．



ET122 系



筒石駅階段(駅舎から)



分岐路



鉄引き戸(画像は開放状態)

20周年記念団臨に参加して

工学部 電気電子工学科 3年　古田直基

➢　事前準備

2026 年度会計である私は部員からの集金とえちごトキめき鉄道への支払いを担当しました。集金は、OBには鉄道研究部のゆうちょ口座への振り込みを依頼し、現役部員は振り込みか会計へ直接現金を手渡ししてもらいました。お弁当は希望者のみさらに追加で徴収しました。参加者全員の協力が得られ、締め切り前に無事えちごトキめき鉄道へ代金を振り込むことができました。

➢　ヘッドマークデザイン公募

部員からヘッドマークのデザインを募集しました。私は妹に協力してもらってデザイン案を考えました。部員で投票を行い、私の案が採用されました。また、同じデザインでアクリルキーホルダーが作られ、参加者に配られました。



➢　デザインについて

工学院大学のキャラクターであるコーガくんとえちごトキめき鉄道のキャラクターであるトキ鉄くんをコラボさせるデザインを考えました。背景には工学院大学のコーポレートカラーであるイエローを用いました。鉄道研究部 20 周年を鉄道研究部のロゴにあわせて作りました。イエローが映えるいいデザインになったと思います。

➢　当日の感想

2 日目の団臨で車内アナウンスを体験させてもらえました。その際、ヘッドマークの説明と会計処理が無事にできたことのお礼を話すことができました。皆様のご協力ありがとうございました。



団臨レポート・1 日目

―日本海ひすいライン編―

S224024　尾作帝冴

この記事では今回の団臨を時系列順にまとめていく。ぜひあなたも一緒に旅をしているような気持ちでこの記事を読んでみてほしい。

16:45 <直江津駅改札前>

外では雨が降る直江津駅の改札前に参加者が集まってきた。もちろん私たちの活動は現地集合・現地解散が基本であるから、参加者それぞれ工夫して直江津駅を目指したのは言うまでもない。小海線を経由したり、大糸線を乗ったり、上越線に乗ったり、前日夜の特急アルプス*1 に乗ったり…と十人十色の移動手段で新潟に入った（なお、筆者は関越道を車で駆け抜け、新井でラーメンを食べた）。人だかりの中心には埼玉西武ライオンズ背番号 60・中村剛也選手*2 のユニフォームを着た団臨幹事、石井前部長がいた。特別乗車券を受け取りしばらくの間待機した。私たち工学院大学鉄道研究部で、ここまで一斉に関係者が集まったのは初めてのことである。友達同士ここまでの旅路を話す人々、先輩との再会を喜ぶ人々、恩師との久しぶりの再会で昔話に花を咲かせる人々など皆それぞれ過ごしていた。

17:04<直江津駅 1 番線>

特別乗車券を手にいざホームへ。改札内の電光掲示板には「団体　市振」の文字も見られ、いよいよ旅が始まることを予感させてくれる。ホームへ降りると気が付けば雨も止み、うっすら磯の香りが漂ってくる。次第に期待が高まる中、今日の主役である 455・413 系「TOKI トレイン」がやってきた。白いボディに映える青のライン：新北陸色は懐かしさと新しさが融合したようなデザインである。





駅の電光掲示板の案内表示（左）と入線した TOKI トレイン（右）

17:36<直江津駅 1 番線>

ヘッドマークの交換を終え、列車に乗り込む。いわゆる「国鉄のニオイ」*3 を感じながら往年の名車を隅々まで楽しんでいたその時、隣のホームに新潟行きの特急しらゆきが入線した。車内を楽しんでいたところで

はあったが、このゲストの登場には各々カメラを構え 2 ショットを狙った。




ヘッドマークと一緒に写真にうつる筆者の友人（左）
入線した特急しらゆき。奥には「雪月花」も見える（右）

17:45<直江津駅 1 番線>

気づけばあっという間に出発時刻となり、写真に興じていた参加者も慌てて列車に乗り込む。今回の団臨を準備してくださったえちごトキめき鉄道の皆さんにお見送りを受けながら、力強いモーター音を響かせ列車は直江津駅を離れていく。

17:55<有間川駅>

出発してから約 10 分、はじめの停車駅である有間川駅に到着する。少し曲線となった区間にはカントが設けられ、傾く車体と日本海から差す夕日が写真撮影には最高のロケーションである。



青空・日本海・夕日という満点の演出




旅行雑誌の表紙になりそうな完璧な写真（左）
多くの参加者が列車を降り、絶好の撮影場所を楽しんだ（右）

18:00<TOKI トレイン車内>

そろそろお腹も空いてきて、旅のお供の駅弁の時間となった。食べるのは直江津駅前のホテル　ハイマートの駅弁「にしんめし」「さけめし」「鱈めし」である。参加者は事前にこの 3 つから 1 つを選び用意していただいた。駅弁を食べながら車窓を流れる日本海をみて、旅情にひたった。



ホテル　ハイマートのにしんめし
ふたを開けると出汁の香りが広がり、食べれば口の中いっぱいに魚介の旨味があふれる

18:28<TOKI トレイン車内>

梶屋敷駅を通過した列車はデッドセクションを通過する。交流と直流の切り替わるこの区間では架線からの給電が一瞬止まるため、通過する数十秒の間車内の電灯が消える。あっという間の出来事ではあったが、車内が暗くなる*4 この区間は不思議な感覚であった。

18:35<TOKI トレイン車内>

日没の時間が迫る。沈む夕日を何とか写真におさめようとカメラを向けるが、雲と道路がそれを阻む。何とか写真を撮れないか…。次の親不知駅にたどり着くまでに沈んでしまうか…。そんなことを思いながらカメラを構えていると、その瞬間がやってきた。雲の切れ間から夕日が出てきて日本海に沈む。夕日は沈む瞬間淡い赤から緑色に光るのである*5。



雲と道路のすき間から、一瞬だけ顔を出した夕日の写真

18:39<親不知駅>

2 つ目の停車駅である親不知駅に到着。停車時間は短かったが、隙あらば写真撮影。





目の前は北陸自動車道。道路の向こうには日本海（左）
かなりホームが狭い親不知駅（右）

18:50<市振駅>

列車は折り返しの市振駅に到着。ここから先はあいの風とやま鉄道の管轄であり、約 1 キロ先には新潟－富山県境がある。日没からしばらく経ち、赤く染まる車体が夜の気配を教えてくれる。あっという間に旅は後半に入るが、参加者の熱が冷める様子はない。





構内踏切からベストショットを狙う（左）

オリジナルのヘッドマークのデザインも非常に良い（右）

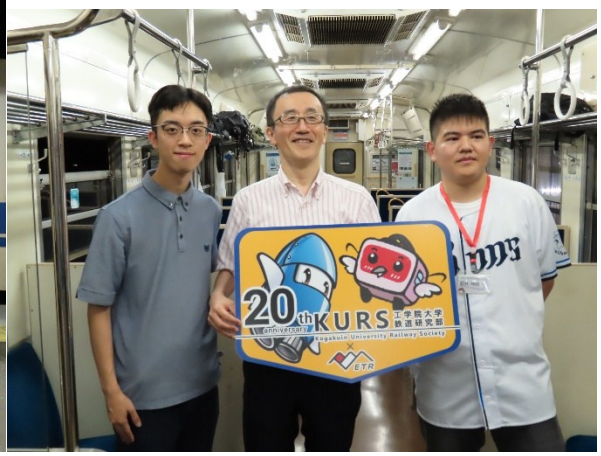
18:55<市振駅>

列車は市振駅を出発し復路へ進む。車内ではえちごトキめき鉄道の方がグッズ販売を準備してくださり、参加者も折を見てグッズを買っていた。筆者も感謝の気持ちを込め「TOKI トレイン」タオルを買った。

19:35<能生駅>

すっかり辺りは暗くなったころ、列車は能生駅で長時間の停車。そのため、この駅では記念撮影を行った。また一度ヘッドマークを外していただき、ヘッドマークと一緒に写真撮影も行った。周りが暗かったので若干写真を撮る場所に苦労した。





現役生で記念写真（左）

現部長の尾作、顧問の高木先生、前部長・団臨幹事の石井で写真撮影（右）

20:02<筒石駅>

最後の停車駅である筒石駅に到着。この駅はトンネル内にホームがあるのが特徴で、上りホームから下りホーム、ホームから地上の駅舎まで移動するにもトンネル内の階段を上り下りする。特急が通過していたころの名残で、ホームの入り口にある待合室には頑丈な扉や年季の入った案内灯があった*[6]。



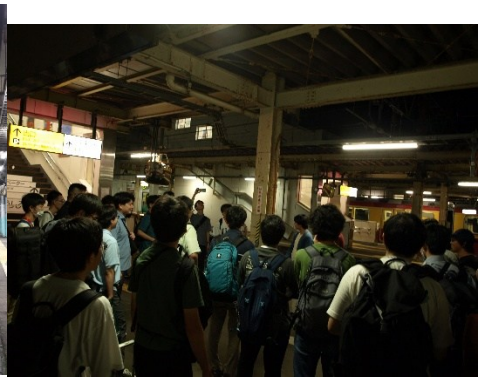


年季の入った待合室（左）

トンネル内ということもあり列車の光を活かした写真撮影がはかどる（右）

20:44<直江津駅 1 番線>

気づけば旅路も終わり、直江津駅に到着した。往復約 3 時間半、日本海の風を肌で感じた時間だった。写真フォルダにはたくさんの写真が並び、思い出に残る旅だったのは言うまでもない。最後はえちごトキめき鉄道のみなさんにお礼を伝え、TOKI トレインをお見送り。参加者同士も互いに別れの言葉を伝えそれぞれの日常へ戻っていく。そしてもちろん現地解散。翌日の妙高はねうまラインの団臨のため、近隣の宿？*[7]に向かう者もいれば、長野方面へ帰路に就くものもいる。筆者は上越妙高駅から最終の新幹線に乗って東京へ帰った。

直江津駅にて妙高高原行き普通列車と並ぶ（左）

最後のご挨拶。皆さん参加していただきありがとうございました（右）

注釈

＊1. この日の前日、新宿駅 23:58 発→白馬駅翌 5:50 着の特急アルプスが運行されていた（不定期列車）。本来は登山客向けの列車だが、宿代が痛い大学生の財布からすればありがたい列車である。

＊2. 中村剛也（なかむら-たけや）選手ー埼玉西武ライオンズの内野手。2026 年時点でプロ 23 年目の大ベテランであり、6 度の本塁打王に輝いたスラッガーでもある。ファンからは「おかわり君」の愛称で親しまれている。

＊3. とあるニュースで寝台列車「日本海」定期運行終了時に、中学 1 年生の二人組が「日本海」の魅力を「国鉄のニオイがムンムンするから」と語った。その後、インタビュアーから「でも（国鉄時代は）まだ生まれてないでしょ？」と聞かれた二人は口を閉じた。

＊4. 近年では、車両に予備電源を装備している車両が増え、デッドセクション通過時に車内照明が消える電車は減ってきた。また、こういった区間を気動車が走っているところも少なくない。

＊5. グリーンフラッシュ（緑閃光）とよばれる現象。レイリー散乱によって夕日からは赤色の光が強く届くが、このとき緑色の光もわずかに上下にずれながら届いている。日が沈む瞬間では、赤い光が水平線または地平線に遮られ、赤い光よりもわずかに上側に出ている緑の光が届き緑色に光って見える。本当に一瞬だけ見えるため、見えたらとてもラッキー。

＊6. 筒石駅はトンネル内の駅のため列車の接近・通過時に強風が吹き抜ける。かつては特急「はくたか」「北陸」が高速で通過するなどしていたため、駅員がホーム上から人を退避させ安全を確認していたそう。

＊7. 東横インのようなビジネスホテルならまだしも、お金が無い大学生が安く夜を明かすためには「快活 CLUB」が心強い味方である。はたして「快活 CLUB」を宿と呼んでよいのだろうか。~~ネットカフェで寝落ちしているだけじゃないの？~~

団臨レポ　２日目

― 妙高はねうまライン編 ―

建築学部２年　角田樹

◆ 集合@直江津駅

1 日目の日本海ひすいラインに続き、2 日目は妙高はねうまラインで部員・OB 向け団臨を催行した。昨夜に解散した後、春日山や新井、黒井といった比較的近いところに泊まった者もいれば、長岡、長野、上田といった遠方に泊まった者もいた。極めつけとして、新幹線で富山まで移動していた者もいた。なお、遠く新潟市内まで行ったものの宿を確保できず、カラオケで寝た者も 3 名ほどいた。

2 日目は集合が昼過ぎということもあり、多くの人が集合までは比較的近場で過ごしていた。鉄研らしく鉄道写真を撮影したり、接近メロディーを収録したり、昨日に引き続き TOKI トレインに乗車したりしていたようである。筆者は直江津港へ護衛艦「みょうこう」見物に行ったものの、時間の都合で外から見るに留まった。炎天下の中だが各自が思い思いに過ごし、13 時に直江津駅の改札口に再び集まることができた。

◆ 往路

直江津駅では、電光掲示板に団臨が表示されていた。「二本木」は平日 1 本のみ表示される珍しい行先のため、これには参加者もニッコリである。



ホームに降りると、13:08 に列車が入線してきた。ET122 形基本番台（以下：ET122 形）K8 編成「3 CITIES FLOWERS」での運転である。糸魚川市、上越市、妙高市のそれぞれの市花をあしらった車体は、見ていて飽きることがなかった。



直江津駅に停車中は、北越急行の HK100 形「ゆめぞら」と並ぶ姿を見ることができた。「団体」表示を掲出した ET122 形をひとしきり撮影したのち、定刻 13:24 に直江津駅 5 番線を発車した。途中停車駅と時刻は以下の時刻表のとおりである。

			9356D		営業キロ	列車番号			9357D		
…	…	…	1324	…	0.0	発	直江津	着	なおえつ	1529	…	…
…	…	…	レ	…	2.8	〃	春日山	〃	かすがやま	レ	…	…
…	…	…	1351	…	6.7	〃	高田	〃	たかだ	1520	…	…
…	…	…	レ	…	8.7	〃	南高田	〃	みなみたかだ	レ	…	…
…	…	…	レ	…	10.4	着	上越妙高	発	じょうえつみょうこう	1451	…	…
…	…	…	レ	…		発		着		1450	…	…
…	…	…	レ	…	13.8	〃	北新井	〃	きたあらい	レ	…	…
…	…	…	レ	…	16.7	〃	新井	〃	あらい	1442	…	…
…	…	…	1412	…	23.0	〃	二本木	〃	にほんぎ	1430	…	…
…	…	…	═	…	31.3	〃	関山	〃	せきやま	…	…	…
…	…	…	…	…	37.7	着	妙高高原	発	みょうこうこうげん	…	…	…

「（高田着は1333）」

「（新井着は1438）」

「（高田着は1455）」

左に大きく曲がり日本海ひすいラインから離れると、右手奥に頸城山塊を眺めながら進路を南にとる。催行の挨拶や部員による佐渡島の宣伝を聞きながら春日山駅を通過すると、両側に田が広がるようになる。しかし、ほどなく市街地に戻り、上越市の中心駅である高田駅に到着した。

高田駅では 18 分停車し、直江津行の普通列車（2353M）との行き違いと、新井行の普通列車（2328M）の待避をする。この列車は 3 番線に停車したが、このホームは定期列車の発着がない。高田駅のホーム 3 つが全て埋まる珍しい光景を見ることができた。



その後も上越市の市街地を進み、南高田駅を通過してしばし田の中を進むと右手から北陸新幹線の高架橋が寄り添ってくる。これをくぐると上越妙高駅であるが、この列車は停車しない。妙高はねうまラインの定期列車で上越妙高駅を通過する列車はないため、この体験は団臨か「雪月花」でしか体験することのできない貴重なものである。

上越妙高駅を過ぎて国道 18 号をくぐる地点で上越市から妙高市に入り、北新井駅を通過した。じきに高田平野も狭くなり、妙高市中心部にある新井駅を通過する。この ET122 形は新井駅まで定期運用を持っているが、それは各駅に停まる普通列車としてである。ここまで通過してきた各駅も、ET122 形の営業列車に乗車しながら通過することは叶わない。ほぼ毎週運行される「雪月花」に乗車するよりハードルの高い体験をすることができた。

新井駅から先は一転、山に分け入る区間となり、ここで再び上越市に入る。上越市中郷区は大毛無山に近い飛山の山中で名立区と接している以外は妙高市に囲まれているので、まるで飛び地のように思えた。新潟県道 584 号新井中郷線、片貝川と共に山を越えると、旧北国街道と交差した先で側線に入って一旦停車する。しばしの停車ののちに後退し、言わずと知れた新潟県下唯一のスイッチバック駅、二本木駅に到着した。







スイッチバックのある駅というものは広い構内を持つものだが、この二本木駅は日本曹達の貨物を取り扱っていたこともあり、より広い構内を持っている。貨物列車は 2007 年に運行を終了し、出札業務も廃止されて久しい。飲食店や土産物品店の併設施設「さとまる〜む」が営業時間外ということもあり、駅には静寂

が漂っていた。しかし、そこにヲタクの、しかも一部はできあがっている一団が到着するというのだから、駅構内はかつての賑わいを取り戻した（ように感じた）。駅名標と車両を 1 枚の写真に収め、戦前からの希少な地下通路やランプ小屋、ホーム待合室のジオラマを眺めているうちに、折り返しの時刻となった。

余談となるが、現在でも二本木駅は JR 貨物の貨物駅としての登録が残っている（駅コード：3002）ほか、側線なども残されている。さらに、部員によると側線の信号機は点灯していたようである。いつの日か貨物輸送が復権することを願って二本木駅を後にした。



◆ 復路

再びスイッチバックをしながら来た道を戻る。なお、後退するときでも運転士は移動せずに窓から顔を出して進行方向を見る。これは篠ノ井線の姨捨駅などと同じ方法である。感嘆しているうちに信号が開通し、改めて新井駅へと出発した。途中で外を見ると、往路に見た田の法面に座っていたおっさんが、まだ同じ場所に座っている。一体何をしているのかと考えているうちに、新井駅に停車した。

新井駅では臨時列車「マリンビーチ信越」との行き違いがある。この列車はしなの鉄道との直通列車だが、定期列車では妙高高原駅をまたいでしなの鉄道とえちごトキめき鉄道を直通する列車は設定されていない。しかも、車両はしなの鉄道所属の SR1 系が充当されている。ET122 形と SR1 系、珍客同士を写真に収めようとホームは大いに賑わった。



復路では OB の方による OB 会活動の紹介や、我らが顧問・高木亮先生、団臨幹事の前部長による挨拶を挟みつつ、上越妙高駅で妙高高原行の普通列車（2356M）と、その次の高田駅で上越妙高行の特急「しらゆき 6 号」（56M）と行き違いをした。しらゆき号に充当される E653 系は着せ替え人形がごとく様々な塗装をまとっているが、今回は筆者の推し、H202 編成「上沼垂色」に会うことができた。



「しらゆき 6 号」を見送った 19 分後、列車は直江津駅へ向けて発車した。しかし、高田駅から直江津駅はわずかに 9 分、列車は定刻 15:29 に直江津駅 6 番線に到着した。記念撮影や解散の挨拶を済ませると、それを待っていたかのように ET122 形も留置線へ引き上げた。

◆ 解散後

こうして部創立 20 周年団臨は幕を閉じたが、この部は鉄道研究部である。帰るまでが遠足ですという先生の言葉を無視して、道草どころではない寄り道をする人が多い。例えば団臨 1 日目終了後、2 日目に参加せず東北一周に出発した強者がいる。この章ではエピローグ的に、2 日目解散後の部員を追ってみたい。

まず、昨日に団臨で走った日本海ひすいラインを西へ向かった部員が 2 人いる。その日のうちに北陸鉄道にも乗った部員は、翌日に再び直江津に戻り上越線で帰京した。もう 1 人は関西へ向かい、団臨の終わった 3 日後、12 日に帰京した。

解散後に東へ向かった部員もいた。1 人は青海川駅で下車したのちに、「越乃 Shu＊Kura」に乗車して再び妙高はねうまラインを進み、妙高高原駅へ向かった。ただし、長野駅へ普通列車で出て新幹線に乗車するという、~~松任~~真っ当な行程ではある。またある部員は小出駅へ向かい、翌朝の只見線に乗る予定であった。筆者は昨晩にカラオケで寝たうちの 1 人とともに古津駅で下車し、同じネットカフェに滞在した。翌 8 時、筆者は「石油の里」に向かう前に彼に声をかけたが、彼が 1 日を始めたのはその 10 時間後であった。

◆ ご案内

文中で登場する「ET122 形」には、1000 番台「雪月花」を含みません。ご了承ください。

時刻表のフォントには「DiaPro」（https://but.tw/font/）を使用しています。

◆ 画像コーナー

~~スペース消化~~団臨の前後や乗車中に撮影したもの、団臨が映っていない写真たちです。













団臨を終えて

工学部電気電子工学科 4 年
石井晴起

構想から約 9 か月を経て、無事に団臨を開催することができた。開催までには様々なやるべきことがあって、関係各所にご協力を賜り、またご迷惑をおかけしたこともあった。さらに当日は台風の接近が危ぶまれ、大雨により近隣の路線が運休になるなどのアクシデントも起こった。しかし、列車運行中は奇跡的に雨も降らず、ほとんどの参加者が無事に乗車することができた。これも皆様の普段の行いがいいから…なのだろうか。

工学院大学鉄道研究部は 20 周年を迎えたわけであるが、これからも歴史をつないでいってほしい。…と書くと他人事のようだが、私ももう 4 年生、院進が決まったとはいえ鉄道研に居られる時間はあと 2 年しか残されていないのである。そろそろ隠居すべきである。ともかくまずは 10 年後、いや 5 年後だろうか、また今回のような企画が実施できることを願う。

最後に、ご参加くださった皆様、運行に当たりご尽力くださったえちごトキめき鉄道様に深く感謝申し上げる次第である。





おまけ…今回の団臨において、許可を得て運転室にカメラを設置し、前面展望を撮影させていただきました。この冊子を Web 上でご覧の方は以下のリンクからご覧になれます。

https://youtube.com/playlist?list=PLeLPHOGJX-uo&si=WKKBZRGcDYCnoAhY

また、この冊子を紙でご覧の方は以下の QR コードからご覧になれます。

参加者の方から感想をいただきました！



10 周年記念で行った向谷実さんのトークショーからもう 10 年たったのですね。鉄研に関わった皆様の今後、ますますのご活躍を心より祈念いたします。（OB）

この度は創設から 20 周年おめでとうございます。
今回、2 日目の妙高はねうまラインでの団臨に参加して、
現役生の皆さんの雰囲気や、OB の諸先輩方や同期の皆さんの元気な姿を見られたので安心いたしました。
これからも、健康第一で 100 年以上活動を継続していくこと、期待しております。（OB）





親不知に沈む夕陽は今も心に残っています。またこのような企画をやりたいですね。（現役）

20 周年団臨に乗車させていただき、ありがとうございました。
これからも鉄道研究部の末永い活動を祈念しております。
（OB）





今回はこのような会を開催いただき、ありがとうございました。特にデッドセクション通過時の一時消灯、方向幕回しはテンション上がりました
（OB）



鉄道研究部創立 20 周年の節目に、全国的にもその姿を減らしつつある国鉄型である 413 系車両を貸切列車として楽しむ貴重な機会を実現していただき、企画・運営に携わった現役部員の皆さんと、えちごトキめき鉄道の皆様に OB として心より感謝いたします。（OB）

工学院大学鉄道研究部の 20 周年という節目でこのような大規模なイベントを開催いただきありがとうございました。今では貴重な国鉄型車両の 413・455 系への乗車、ET122 系での妙高はねうまライン走行など普段は味わうことのできない素晴らしいプランだったと思います。今後も工学院大学鉄道研が何世代にもわたって末永く続くことを願っております。（OB）





今回の団臨は、普段の鉄道に乗る感覚と大きく違い、知っている皆様と一つの車両を貸し切って旅ができる良い機会でした。 25 周年、30 周年…で団臨する際もぜひ参加したいです。 人生 100 年時代なので、100 歳までに、95 周年までなら参加できるかもしれません（笑）。（現役）

最後に、今回の団臨のまとめ役をしていただいた石井君、本企画に寄稿していただいた部員、参加者、関係者の皆様に感謝の意を示したいと思います。本当にありがとうございました！（編集長）

20th

個人記事


新宿
しんじゅく
山区
渋谷
Shibuya
池袋
Ikebukuro
Shinjuku


SI
20
さやまがおか
狭山ヶ丘
Sayamagaoka
SI
21
むさしふじさわ
武蔵藤沢
Musashi-Fujisawa
こてさし
小手指
Kotesashi


JO
20
新日本橋
しんにほんばし
新日本桥
신 니혼바시
区
東京
Tōkyō
Shin-Nihombashi
馬喰町
Bakurochō


JO
20
飛田給
味の素スタジアム前
Ajinomoto Stadium
西調布
Nishi-chofu
とびたきゅう
Tobitakyū
武蔵野台
Musashidai


かめあり
JL
20
Kameari


上り
ひの
日野
JC
20
Hino

工学院大学鉄道研究部の昔のホームページを見てみよう

電気・電子工学専攻 修士 2 年
稲垣仙人

私は、鉄道研究部に入部してから 6 年目だ。私は 2 年目の時からホームページの編集を同期とともに行ってきた。そして、今年ようやく後輩に引き継いだ。私は高校時代から HTML や CSS, Javascript に触れてきたため、今年で合計 7 年間触れたことになる。そんな私は、古のサイトを見るのが大好きだ。Wayback Machine*1 を使い、自分が普段知っているものの過去の情報メディアを、リンクを手に穴を掘るように探索するのが大好きだ。

そこで、この記事では Wayback Machine を使い、工学院大学鉄道研究部のホームページのデザインの移り変わりや当時掲載されていた情報メディアから見える、その時代における鉄道部の空気感を追っていこうと思う。

1, 調査概要

ホームページの調査に当たっては Wayback Machine というサイトを利用した。このサイトは、世界中のあらゆるサイトのアーカイブを残したサービスである。そのため、現存するサイトはもちろん、過去にリンクが消失したり、サイトにあるサービス元が終了したりしたサイトなどをその当時のまま閲覧することができる。まさにウェブサイトのタイムマシンである。

本調査では、工学院大学鉄道研究部のホームページの旧リンクを Wayback Machine に打ち込んだ際に出てきた、7 つのアーカイブを追っていこうと思う。なお、時代ごとのデザインによって、章を区切り大まかな説明と差異を見ていこうと思う。

旧リンク：https://www.ns.kogakuin.ac.jp/~wws1031/

※なお、ホームページや筆者の見聞きした情報をもとに執筆を行うため、その時代ごとの活動のすべてを網羅できず申し訳ございません。

2, 2009 年 10 月 4 日時点



とても簡素なホームページである。なお、中央にはどんな画像があったのか気になる。

ゲスト用

ニュースのページ 2009.7.13 更新

自動放送のページ 2009.7.7 更新

2009.7.13 作成

部員用

規約について 2009.7.13 仮作成

2009年7月13日更新

また、当時はニュース(団体の活動情報)や自動放送?のページまで存在したらしい。当時から YouTube は存在し、筆者も 2010 年ごろから YouTube を見始め、よく 183 系の走行動画を見ていたが、現在であれば YouTube などの SNS にあげるようなコンテンツをホームページに直接あげるところに時代を感じた。

3, 2010 年 11 月 24 日時点



デザインはシンプルではあるが、コンテンツが増えて充実している。また、冒頭部分には工学院大学には鉄道を専門とする研究室*2 があることのアピール、鉄道研究部の説明などが行われていて、現在のページに少し近い。



下部分には、各コンテンツとコンテンツごとの説明が続いている。ここで、ニュースとブログを読んでみる。



ニュースを見ると、ホームページをリニューアルしたこと、2010 年現在、1 年生が 7 人、2 年生が 1 人入部した旨が書いてある。入部人数や規模感については現在と変わらないのかもしれない。



ブログを見てみると、あまりコンテンツはなかった。現在世の中のホームページでは、ブログを載せないホームページが増えたと感じる。本研究部のサイトを私が引き継いだ際も、ブログはなく SNS(例えば、Twitter(現在の X))の埋め込みを載せて、ブログに代わって部活の日々の活動を掲載していた。しかし当時よりも前は、ホームページにはその管理者たちの活動記録や、訪問したらコメントを残す文化、掲示板など web からアクセスできるサービスでの日々の日記やコメント残しの文化が多かった(と聞いた)ため、当時のサイトのブログというのはその名残なのかもしれない。(筆者は平成の 30 年間のうち、ちょうど真ん中より少し前の生まれなのであまり詳しくない。)

ちなみにこのブログからは、当時は毎週八王子校舎で木曜日にミーティングをしていたそうだ。昔から部内で話し合う機会を設けていたみたいだ。

4, 2013 年 5 月 14 日

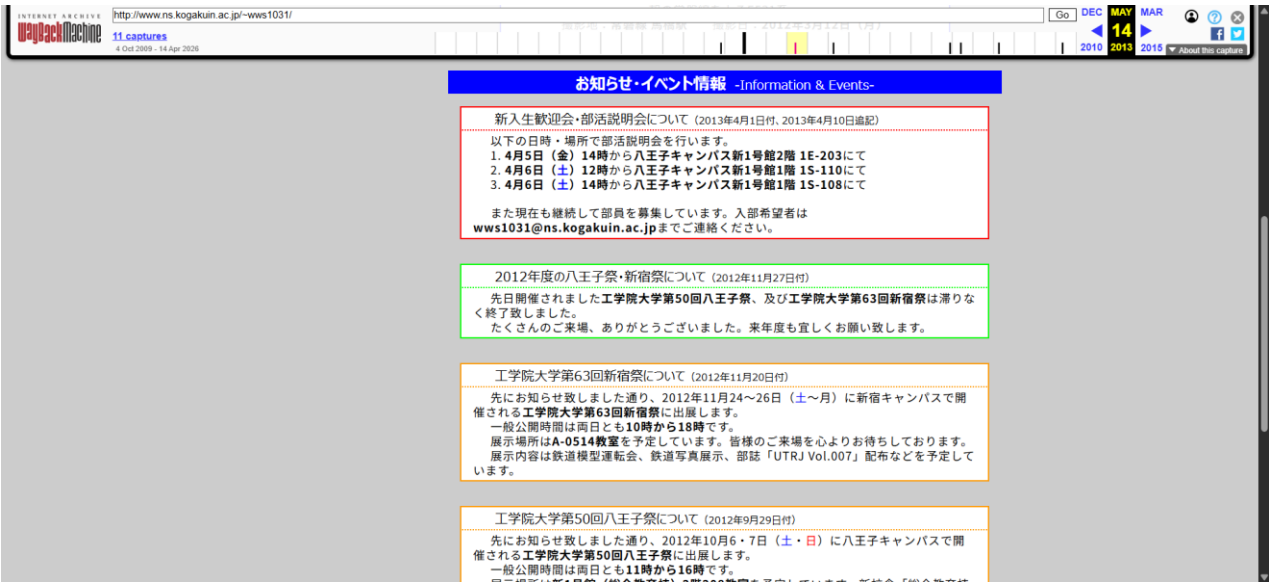


この時点では、デザインが大幅に進化している。灰色のベースカラーの背景に、白で枠、青が上部の見出し、黒文字できれいに作られている。左にはサイト内のコンテンツが配置されている。

また、上部には東日本大震災に対するメッセージが添えられている。この 2 年前、2011 年 3 月 11 日には東日本大震災が発生した。筆者は小学生であったが、今もあの時の地震とそのあとのニュースに映し出された津波の光景、その数か月後に避難をしてきた友達のことを覚えている。2 年たった 2013 年当時でも、メ

ッセージを添えてご冥福と復興を祈るほど、それだけ影響が大きかったものだと考える。

ここで、下部のお知らせ・イベント情報を見てみる。



掲載されているコンテンツとして、新入生歓迎会での出展情報や、八王子祭、新宿祭への参加情報などがあった。

5, 2015 年 3 月 12 日



この時点から、現在のデザインに変わった。現在との差異は、活動紹介にて模型班と写真班にわかれている部分である。私の先輩から聞いた話だが、昔は模型を作る班と写真を撮る班に分かれていたそうだ。部室にある西武 2000 系の模型や数々の写真はその名残なのかもしれない。現在では、班別の行動はなく学内での部活動では車両やジオラマなどの模型製作、雑談、学外ではイベント出展や旅行での写真撮影、飯テロなど、一人当たりの部員が経験する活動幅は広い分、全体であれこれすることが増えたのかもしれない。



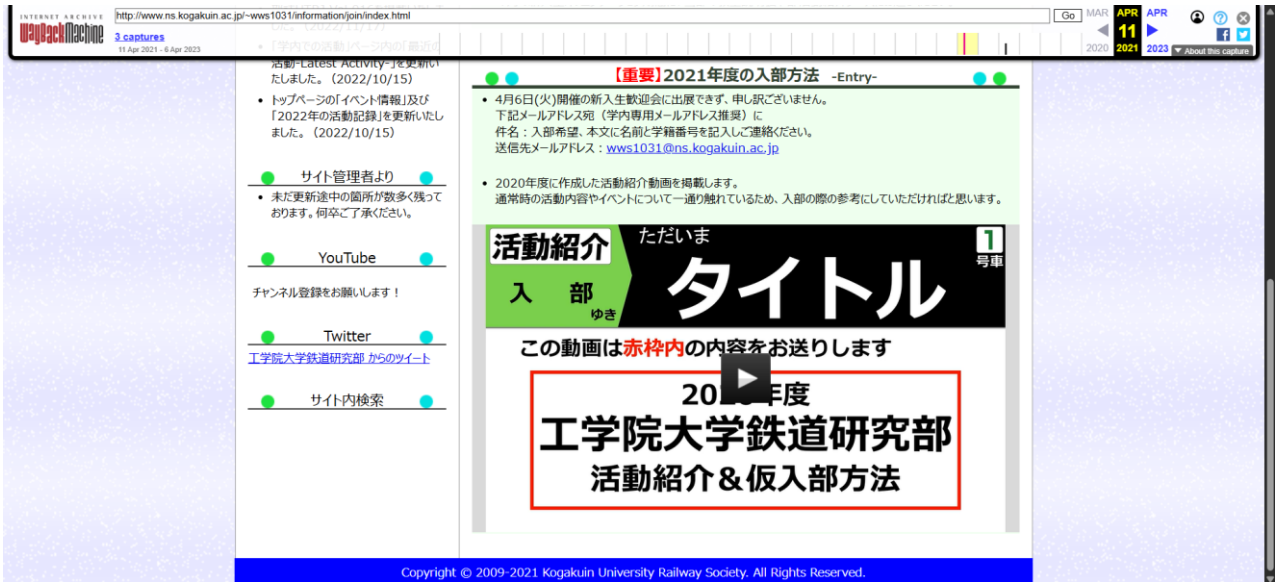
また、活動報告では長野県上田市でのイベント参加がみられる。弊団体と上田市でのイベントを通しての縁が垣間見える。

6, 2020 年 11 月 1 日時点



2015 年時点とデザインは変わらないが、ほかの時代のサイトとは違い長く維持され続けている。しかし、着目すべきはお知らせの部分に 15 周年と書いてあるが、それ以外の部分に過去年の文字が散見されることだ。本研究部ができた 15 周年の時、世間はちょうどコロナ禍であった。2020 年当時は、部活動はもちろん、授業や研究活動など様々な活動が制約されていたそうだ。2020 年度入学の私の一つ上の先輩の代は、20 年度に一人、21 年度に一人入部しただけで、近年の他年度には類を見ないほど少ない。

そのような制約環境でも、この部活をのちの未来につなげていきたいという意思を、このわずかに更新された 15 周年の告知や、さらには 2021 年度の入部案内の中にあるコンテンツからも確認できる。



この動画は、私の少し上の先輩が作られた紹介動画である(先輩には短い期間だけでしたが大変お世話になりました)。当時は、世間でも部活に限らず、このような動画やミーティングツールでの紹介も多かった。私は 21 年度入学だが、部活に入る際この動画を見てメールに連絡をしたのち、当時の部長との面談と、先輩や同期との対面を果たし入部した記憶がある。

6, 2021 年 5 月 15 日



この年は私が入学し本部活に入部した年である。この時、左の更新履歴はバグでうまく読み込めていないが、中央のお知らせを見ると内容がしっかり更新されている。



また､イベント情報を見ると 20 年度に対面開催される予定だった学園祭は軒並み中止となっている一方､オンラインでのイベントや記載はないが一部の対面イベントには参加できている。この時期、コロナ禍での活動制約から長らく動けていなかったが､活動申請を出すことで徐々に対面での活動もできるようになってきていたため、情報を少しずつでもアップデートしようと動いていた様子が見られる。

7, 2023 年 3 月 28 日



この時点では、私ともう一人の同期がホームページを管理していた。過去の年度からの変化として、活動紹介のコンテンツを学内での活動と学外での活動、その他の活動と切り替えたことだ。コロナ禍以降、班ごとでの活動は実質存在していなかったため、カテゴリーをアップデートした。また、お知らせの部分には上田での子ども夢フェスタへの出展などいろいろな情報を載せていた。コロナ以前の活動に復帰しようと頑張っていた時期であったことが垣間見える。



20 年度のイベント情報と比較すると、八王子祭及び新宿祭に参加できている。この時期、コロナ禍での活動制約がなくなり、学園祭のような対面でのイベントにも参加している様子が見られる。

8, 2026 年 10 月 21 日(現在)



現在はすでに後輩に引き継いだ。現在のページは 2015 年からデザインは変わらずとも、冒頭に鉄道研究部の紹介文が掲載されており、2009 年以来である。また、活動紹介では、学内と学外の活動を統合し、主な活動とした。これは、学外での活動が子ども夢フェスタのみならず、八王子市内の商業施設や JR 東日本と主催の地域イベントでの出展、他大学との合同イベントでの出展など活動の幅が格段に広がったことで、学内外よらず幅広い活動をしていることをアピールするようになったからだ。



また、1 ページ内のコンテンツもかなり充実させている。これは近年のホームページで、一ページ内で大まかな情報を伝えるようになったことからだ。デザインは変えずとも、内容は常に変わり続けていることが面白い。

9, まとめ

この記事では、工学院大学鉄道研究部の公式ホームページの移り変わりを紹介した。Wayback Machine を使い、工学院大学鉄道研究部のホームページのデザインの移り変わりや当時掲載されていた情報メディアから見える、その時代における鉄道部の空気感を追っていった。ホームページ内のブログ掲載や音声コンテンツの共有を行っていた時代もあれば、先の大震災に対する追悼の意を表示していた時代もあり興味深かった。また、コロナ前後ではホームページのデザインは変わらないものの、掲載されている情報からその時代の活動の制約の有無や、人同士のつながりが予想できた。

ホームページを掲載することは、すでに 30 年以上も前からある。本学のホームページのアーカイブ自体も 1996 年のものから見られるようになっている。ホームページがここまで普及し定着した現代では、アーカイブをたどる行為が、その当時の世相感や空気感を追う一つの楽しみになるのかもしれない。

*1 Wayback Machine の運営団体、”Internet Archive ”の名でよばれることもある。
*2 工学部電気電子工学科　電気鉄道システム研究室のこと。担当教員は高木亮教授で、鉄道研究部の顧問でもある。

「工学院大学鉄道研究部」の謎

工学部電気電子工学科 4 年
石井晴起

我々工学院大学鉄道研究部は 2006 年に前身たる鉄道研究同好会が設立され、今年 2026 年で創立から 20 周年を迎えた。

…はずであった。しかし、とある OB の方から、「『工学院大学の鉄道研究部』は昭和 30 年代と平成初期にも存在したことがある。しかし、どちらも数年で消滅してしまった」というお話を聞いた。つまり、この情報が正しいなら、工学院大学文化会に属する部活動として存在し、現在この UTRJ を発刊している「工学院大学鉄道研究部」は三代目ということになる。

調べてみると、1960 年の旧学生鉄道研究会連盟[1]の加盟団体[2]にその名があり、1966 年のそれには名前がないため、この周辺期間に（仮称）初代工学院鉄研が存在したのではないか？と推測できる。

さらに、「工学院大学鉄道研究会[3]」が 1999 年時点で廃会になっているという情報もある[4]。これが初代のものを指すのか、平成初期に存在したとされる（仮称）二代目工学院鉄研なのか、それ以外の情報が見当たらない。

もしこれらの前身団体について何か情報をお持ちの方、あるいは OB・OG・関係者の方がこの記事をご覧になっていたら、ぜひ以下の連絡先までご連絡いただきたい。

〒192-0015　東京都八王子市中野町 2665-1　学生部室棟 5305 号室　工学院大学鉄道研究部
Mail: kogakuin.tekken@gmail.com

注釈

[1]　現在の関東学生鉄道研究会連盟は 2013 年に再建されたものであり、ここでの学生鉄道研究会連盟はその前身として 1958 年に発足したものである。

[2]　関東学生鉄道研究会連盟 沿革　https://kantosrcl.org/history

[3]　たまに間違われるが、当団体は工学院大学鉄道研究「部」である

[4]　関東大学鉄道サークル wiki 1999 年当時の大学鉄研一覧 https://seesaawiki.jp/kt-u-r-fc-wiki/d/1999%C7%AF%C5%F6%BB%FE%A4%CE%C2%E7%B3%D8%C5%B4%B8%A6%B0%EC%CD%F7　この「工学院大学鉄道研究会」が 1960 年代のものを指す可能性もあるし、さらに別の組織を指す可能性もある。さらに言えば、サイト管理者の誤記や勘違いの可能性もあるが…

Web ページは 2026 年 11 月 5 日閲覧。

てっけんサミット 2026 参加記

工学部電気電子工学科 4 年
石井晴起

毎年恒例となっている、全国の大学の鉄道系団体が一堂に会する「てっけんサミット」に参加した。今年は島根県で開催されたので 7 日間に及ぶ長旅となった。私の旅行記と合わせてここに記す。

9 月 3 日

18 きっぷを握りしめ、始発で最寄り駅を出た。しかし早くも 1 駅目の東飯能にて、列車がなぜか発車しない。八王子での横浜線への乗り継ぎは 9 分あるとはいえ、あまり遅れられると困るのだが…。

列車は東飯能を 10 分遅れで出発。横浜線よ、待っていてくれ…という願いもむなしく、乗る予定の八王子 6:08 発の列車は定刻で出発してしまった。さらに、東日本旅客鉄道の素晴らしい運転整理により、その次発の列車は運休し、次の列車は約 20 分後。早速旅程が崩壊してしまった。

ただ旅程崩壊で思わぬ恩恵が発生した。熱海からの東海道線は予定より 1 本遅い 8:47 発の沼津行に乗ることになったが、この列車は特急型の 373 系の運用で、おまけに 6 両もつないでいるから混雑もなく快適な車内である。さらに沼津で乗り換えの浜松行は元セントラルライナー用の 313 系 8500 番台が連結されていた。



373 系



313 系 8500 番台

静岡からは掛川まで「推し旅」コンテンツの取得[1]のため新幹線に乗る。掛川からは音街ウナ[2]とのコラボを実施しており、さらに当時は駅メモ[3]コラボも開催されていた天竜浜名湖鉄道に乗車する。

天竜二俣駅併設のグッズショップでグッズを買い込み、この時点で旅程からの遅れは 1 時間まで縮んでいた。しかし、駅メモのイベントの指定スポットである浜名湖佐久米駅を取得し忘れる痛恨のミス。取りに戻ったため遅れは 2 時間にまで拡大してしまった。

豊橋では豊橋鉄道市内線でも駅メモコラボが行われていた。このコラボスポットの取得と、コラボグッズの購入などのために奔走していたら、いつの間にか 19 時を過ぎていた。すでに真っ暗だが、今日の目的地はあと 200km 以上先の膳所である。豊橋 19:31 発の新快速米原行に乗り込み、夜の名古屋を通り抜け関ケ原を超える。米原で姫路行最終の A 快速 845 号に乗り換え、ヘロヘロになりながら 22:40 に膳所着。最寄りの快活 CLUB 大津膳所店に入庫[4]した。



TH2105（うなぴっぴごーIII 世）
実車と模型（筆者作）の 2 ショット



TH2114（うなぴっぴごーII 世）
10 月にラッピングが解除されてしまった

9 月 4 日

一夜明けて遅れはリセットされた。膳所から京都に出る。京都 8:53 発の普通園部行、221 系と 223 系の併結に乗り込み、ここから山陰本線で一路島根を目指す。園部からの乗り換えは豊岡行のロングラン列車である。特急や対向列車を待ち合わせるために、何回もの長時間停車をはさみながら約 3 時間かけて豊岡着。乗り換えの香住行は豊岡名物・平面顔のキハ 41 であった。



豊岡行の 223 系 5500 番台



キハ 41 の改造前面　見事な平面顔である

某（元）兵庫県議会議員も足しげく通ったとされる城崎温泉を軽く見物し、城崎温泉 14:12 発の浜坂行に乗り込む。この区間には絶景で有名な余部鉄橋があるが、あいにく天気は曇りであった。浜坂、鳥取と乗り換えるが、城崎温泉から米子まで乗った列車はすべてキハ 47 であった。

このころ実は鳥取・島根方面は大荒れの天気だったようで、山陰線も倉吉～伯耆大山間で運転を見合わせていた。（ちなみに筆者は参加しなかったが、この日はてっけんサミット前夜祭として一畑電車での貸切が予定されており、足止めを食らった参加者の輸送で大変なことになっていたようである。）16 時過ぎ、鳥取で米子行に乗り換える頃には運転再開予定時刻は過ぎていたものの、私は駅員氏に運行状況について尋ねてみた。返答は「米子まで行けるかは分からない」とのことで、不安を抱えながら乗車した。しかし予想は外れ、赤碕を過ぎたあたりでは雲の切れ間から夕焼けすら見えてきた。18:43、列車は無事に米子へ到着。駅前のラーメン大和[5]にて、米子名物の牛骨ラーメンを喰らった。牛の旨味がガツンと来る、結構好みの味だった。宿泊地の後藤へ向かい、快活 CLUB 米子店に入庫した。（余談だが、同じくサミット参加者である都

立大の G 氏と同じ宿泊地だったようである。）

9 月 5 日　クローズドデー@島根大学

米子快活を出庫し、境線を完乗すべく境港行に乗るところまでは決めていた。しかし、「境港からはバスを乗り継ぐことで島根大学方面に行ける」という情報をゲットしたため、このバスで向かうこととした。

鬼太郎が車内アナウンスをするキハ 47 に揺られ、8:17 に境港着。乗り継ぐのは宇井渡船場行の美保関コミュニティバス、美保関・境港線。4 人ほどの客を乗せ、大型船の通過に対応するため非常に高くなっている境水道大橋を渡る。かつての渡し船を偲ばせる宇井渡船場で別のバスに乗り換える。



キハ 47　こなきじじい列車



美保関コミュニティバスの路線図

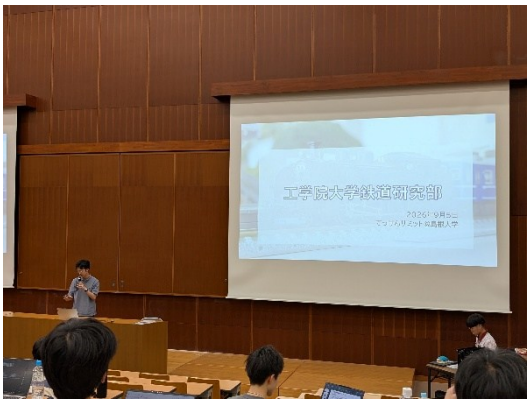
やってきた美保関線のバス（というかハイエースである）に乗り込むと、乗客は筆者一人。まるでチャーターしたかのようである。海を眺めながらしばしのドライブの後、万原バスターミナルに着いた。ここで乗り換える一畑バスは一般的な路線バス。放送も聞き慣れた西東京バスと同じ声である。しばらく揺られ、10:25 頃に島根大学松江キャンパスに着いた。

クローズドデーの会場である大学ホールに移動する。開会が近づくにつれ、徐々にほかの参加者も集まりだす。その中には、我々と同じ八王子市を拠点とする東京都立大の G 氏や東京工科大の M 氏をはじめとする関東学鉄連（=関東学生鉄道研究会連盟）の面々もあった。

開会を待つ間手持ち無沙汰だったので、連れてきた結月ゆかり[6]のぬいぐるみを机の上に出しておいたら、島根大の Y 口氏に話しかけられた。どうもこの界隈にはボイロファン兼任者も多いようだ。



島根大学松江キャンパス



弊団体の活動紹介の様子

12:00 頃、開会。まずは各参加団体の紹介が行われた。各団体が趣向を凝らしたスライドを使い、それぞれの個性豊かな活動を紹介した。前年までの反省を生かし（？）、ほとんどの団体が持ち時間の 3 分以内に発表を終わらせていた。

小休止の後、レクリエーションとしてクイズ大会が行われた。各参加者に「山陰鉄道学」なる冊子が手渡され、試験形式で行われた。共通テストの日のことを思い出した。筆者にとって山陰はほとんど知らない土地だったのでなかなか苦戦した。問題の一部を以下に示そう。（原文ママ）

問 1　三江線の路線記号はどれでしょう。[7]

① F
② E
③ D
④ H

（2026・てっけんサミット in 島根）

問 8　キハ 126 系一般型気動車に関する記述で正しいものを**全て**選べ。[8]

① ATS-P 形を装備していない。
② カミンズ製のエンジンを 1 機搭載している。
③ しばしば特急の代走をすることがある。
④ トイレがついていない。

（2026・てっけんサミット in 島根）

成績上位者には景品として鉄道グッズが贈られた。残念ながら筆者は一歩及ばなかった。

さらにその後、次回のサミット開催地の選定が行われた。立候補は 2 校で、関西大学と九州大学の一騎打ちとなった。両校のプレゼンの後投票が行われた。その結果、次回開催地は九州大学伊都キャンパスに決定した。当部が参加する場合、おそらく初となる九州進出、ひいては本州外への進出となる。

翌々日の団臨についての説明があった後お開きの挨拶があり、クローズドデーは終了となった。会場では同好の士との交流を深める参加者の姿があった。そんな中私はバスで松江しんじ湖温泉駅に向かい、一畑電車に乗り込んだ。せっかく来たのだから、こういった地方鉄道は乗らないと損である。

待っていたのは元京王 5000 系[9]の 5009F。車内は半個室のような独特な座席配置で、筆者は受験生時代通い詰めた自習室を思い出した。18:24、発車。夕焼けの宍道湖を眺めながらしばし揺られる。途中一畑口ではスイッチバックがあり、地元の飯能を思い出す。



一畑電車 5009F



車内から望む宍道湖

19:02、雲州平田に着いた。ここで折り返し、残りの区間の乗車は翌日に回す。この駅には車庫があってちょっとした拠点駅になっており、弘南鉄道の平賀などに似た雰囲気である。ここには珍しい幕式の発車標があり、集札をした駅員氏がハンドルを回して次列車の時刻を更新する仕組みになっている。



雲州平田駅　幕式の発車標



一畑電車 1003F

帰りの電車は元東急 1000 系の 1003F「ご縁列車しまねっこ II」。ピンク色でかわいい車体だが、形そのものは上田電鉄 6000 系などとそっくりである。東洋 GTO インバータの豪快な音を楽しみながら来た道を戻り、松江しんじ湖温泉から歩いてグリーンリッチホテル松江駅前に入庫。長い一日が終わった。

9 月 6 日　オープンデー@雲南市木次経済文化会館 チェリヴァホール

例年オープンデーの会場はクローズドデーと同じだが、今年は異なり、松江から木次に移動した。ホテルをチェックアウトして、早くも松江 6:38 発の列車に乗り込み、まずは宍道に向かう。乗り換えの木次線の車両はキハ 120、専用カラーのやつが来るんだろうな…と思っていた筆者の前に現れたのは、三江線のイメージが強い浜田色のキハ 120 307 であった。どうやら少し前から浜田色（主に山陰線出雲市～益田と旧三江線用）と木次線仕様車が共通運用になったらしく、このような光景も見られるようになったそうである。

サミット参加者を大量に乗せた列車は 7:29 に発車。途中駅でもわずかな乗り降りがあったものの、ほとんどの乗客が木次までのサミット関係者だったと思われる。30 分ほど揺られ、8:03 に木次着。木次の車両基地で休んでいたのも全て浜田色。あたかも木次線が三江線に乗っ取られたようである。乗ってきた列車は乗客を降ろし、出雲横田まで回送されていった。



木次線ラッピング+首都圏色（手前）
浜田色（奥）



準備完了

残された我々はしばらく駅前にたむろした後、すぐ近くにあるチェリヴァホールへ移動。オープンデーの開場に向けた準備に入った。

10:00、開場とほぼ同じころ、木次駅に向かう。観光列車「あめつち」を出迎えるためだ。「あめつち」は山陰線を中心に走る観光列車で、引退したトロッコ列車「奥出雲おろち号」の代替として木次線にも入るようになった。しかし、同列車とは異なり出雲横田までの運行で、最大の見所たる三段スイッチバックを擁する出雲横田以南には入線しない[10]。日本中から集まった多種多様な若者が、木次へようこそと手を振った。



入線した「あめつち」



旗を振って歓迎　神楽も披露される



スイッチバックのジオラマ
自動運転がおこなわれていた



島根大ブース
割子そばの器を使ったジオラマが面白い



岐阜大ブース
Ｂトレが懐かしい

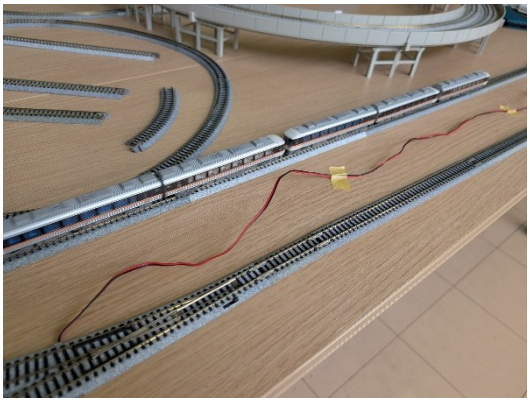


弊ブース

会場に戻り、オープンデーが始まった。1 階ロビーの自校ブースのほか、3 階ロビーには模型コーナーが設けられ、車両を走らせることができた。また 3 階大会議室では参加者有志が講義を行うてっけん大学や、タレント豊岡真澄氏とのトークショーも行われた[11]。大学の垣根を超え、多くの参加者が話に花を咲かせ、交流を深めていた。筆者は 3 階の模型コーナーに前々日乗った天浜線うなぴっぴごーの模型を持ち込み、3 世代のラッピングと原色を合わせて 4 重連で走らせた。同じくボイロファンだという島根大の Y 弘氏にも好評であった。いろいろな地域の参加者と話すことができた。



天浜線　奥から原色、I 世、II 世、III 世



先頭車だらけのキハ 85

木次駅近くの食堂おくいで昼食をとった。会計の時、店員のおばちゃんに「今日は若い人が多いが、何かあるのか」と聞かれた。大変失礼ながら、木次がある雲南市というのは人口もそう多くないし、そもそも木次線自体が存廃に関する議論がある程度にはさびれた路線である。そのような場所に我々若者が集まり、このような大きなイベントを開催したということは、地元にとってもインパクトがあったのだろう。そういう意味では、今回のような島根・木次でのサミットの開催には大きな意味があったのではないだろうか[12]。

15:00、開催終了。片付け作業に取り掛かった我々の元に、**サンライズ出雲が大雨のため運休**というニュースが飛び込む。この知らせに会場はその日一番の盛り上がりを見せた。（阿鼻叫喚ともいう。）サンライズに乗車予定だった多くの参加者は急遽もう 1 泊する者、出雲空港から航空機利用に変更する者など、予定の見直しを余儀なくされた。かくいう筆者は出雲市に泊まるので対岸の火事であったが。

荷物を片付け、着払いにて発送した。これにて、てっけんサミットはいったん解散となる。本当は木次線で戻ろうと考えていたが、ご厚意により車で送っていただけることになった。これで約 30 分早く出雲市に行ける。工科大の M 氏らとともに島根大の H 氏の車で宍道駅に向かった。

松江方面に向かう M 氏らと別れ、一人出雲市行きの客となる。またキハ 47 だろうと思っていたら 227 系 Urara が来た。数少ない山陰線運用である。17:55 出雲市着。そのまま電鉄出雲市駅に向かった。

電鉄出雲市駅には、前日乗ったのと同じ 1003F が止まっていた。その様子はなぜか上田駅の上田電鉄別所線ホームにそっくりであった。17:13 に発車。暗くなり始めた出雲平野を走り、17:33 に 1 日ぶりの雲州平田に到着。これで残すは大社線のみとなった。駅舎内をぶらぶらしていたら、車で来たという工科大の H 氏らが現れた。あまりに早い再会である。前日買いそびれた硬券入場券などを買い込み、乗車した 18:07 発の列車はまたも前日乗った 5009F であった。これで大社線分岐駅の川跡に向かった。



電鉄出雲市駅にて



参考：上田駅別所線ホーム

川跡からは一畑オリジナルの 7000 系に乗り換え、出雲大社前に向かう。車体は JR 四国の 7000 系がベースだが、ライト周りは JR 西の 225 系初期車と同じものと思われる。さらに、つり革は JR 東の E233 系のものと同じように見えた。10 分足らずで 18:30 に出雲大社前に到着。外はすっかり暗くなっていた。出雲大社には、また今度日を改めて訪れようと思う。

出雲大社前から来た道を戻り、川跡で乗り換えて電鉄出雲市に 19:22 着。駅前の東横 INN に入庫した。このころ関東は台風が接近し大荒れだったようで、テレビもその話ばかりであった。

9 月 7 日　山陰本線団臨

この日は山陰本線松江～出雲市～益田間で、キハ 121 による団臨が行われた。実はこの日から大学では授業が始まっているのだが、顧問かつ卒論指導教員の高木先生に許可を取って休ませていただいた。この大学夏休みが終わるの早すぎるよ。

東横 INN のフロントに荷物を預け、クローズドデーで配られた団体旅客入出場票を片手に 8:00 頃に出雲市駅へ入場。8:10 頃、松江から来たキハ 121-8+キハ 121-1 の 2 両編成が 4 番のりばに入線した。ほぼ鳥取県内から出ず[13]、稀にキハ 126 の代走をする程度の同車が島根県内を走行する数少ない機会である。しばしの撮影タイムの後、8:26 に発車。次の西出雲では、営業列車が入らない 3 番線に入線し、列車退避のため 20 分ほど停車した。発車してしばらくすると後藤総合車両所出雲支所があり、レール輸送用のチキ 5000 や、住処を追われた美祢線カラーのキハ 120 の姿があった。千葉大の F 氏や中央大の T 氏など周りの席の人々と話しながら、往復約 8 時間にわたる山陰本線の旅が始まった。



発車標を撮影する参加者たち



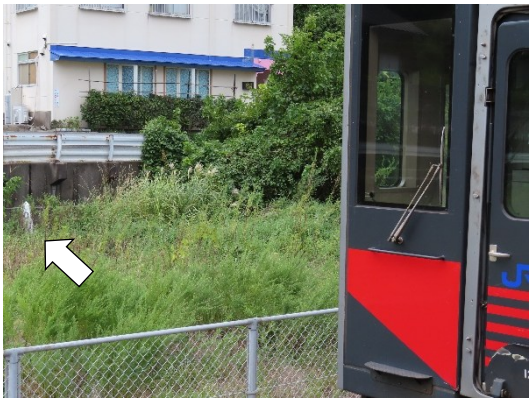
ボイロキャラ祭壇

車内には、窓際にアクリルスタンドやグッズを並べる参加者の姿があった。名城大の名物ピングーもいつもの通り遊ばれていた。筆者も負けじと（？）連れてきたボイロキャラのぬいぐるみを窓際に並べ、祭壇を構成する。しばらく席を外して戻ってきたら、島根大 Y 弘氏の手によって 2 人ほど増えていた。このような（ある程度の）自由な行為が許されるのも、団体臨時列車の楽しみである。

列車は日本海を望みながら走り、出雲国から石見国に入った。大田市、温泉津に運転停車し、黒松で上り列車とすれ違う。9:53 に江津に到着。車内のちょうど筆者らのボックス付近からは、廃線となった三江線の 0 キロポストが見えた。3 番のりばには「三次方面」と書かれた案内も残っていた。



「三次方面」の表記



三江線 0 キロポスト（矢印で示した）

30 分弱の停車を経て 10:20 に発車。次の停車駅の浜田には 10:37 に着いた。ここまではキハ 126 の定期運用が 1 日 1 往復あるそうだが、ここから先の区間には快速アクアライナー廃止後は運用が無いようである。西浜田に運転停車し、次は折居に停車した。海沿いの小さな駅だが、駅の京都寄りにある山陰街道踏切は「少女レイ[14]」の MV のモデルになったと言われており有名である。多くの参加者が踏切へ撮影に向かった。ちょうど夏の終わりで、曲に描かれているのと同じ時期であった。あとは空が晴れていればな…。近くのドライブイン日本海にはうどんの自販機があった。一度食べてみたかったんだよな…と小銭を出そうとしたら、踏切が鳴ってしまった。無念。交換の上り列車を撮影し、駅に戻った。



山陰街道踏切
是非 MV と見比べてみてほしい



折居停車中のキハ 121
相当珍しい光景である

列車は 12:01 に益田に到着。ここで復路の発車までいったん解散となる。昼食を求めてぶらぶら歩いていたら参加者何人かの集団に遭遇し、台湾料理屋でご相伴に預かった。先立つものが心許なかったので郵

便局の ATM に向かい、ついでに風景印[15]を求めたら、一緒に来た新潟大の O 氏も切手を購入していた。自分以外の郵便趣味者と出会ったのは初めてであった。地元スーパーのキヌヤでご当地牛乳とクッキーを入手し、益田駅に戻った。筆者は酒が飲めないので、地酒や地ビールではなくご当地牛乳を飲む。



益田で入れ替え中のキハ 121



二種類の牛乳を飲み比べた

集合写真を撮影して車内に戻り、14:00 に発車。来た道を戻っていく。石見津田、三保三隅、浜田、江津、温泉津と停車するが、いずれもドアは開かない。次のドア扱いを伴う停車は馬路であった。ここもマジで小さな駅で、乗客もマジで少なそうであったが、参加者はマジで楽しそうに記念撮影などをしていた。…ごめんなさい。五十猛でスーパーまつかぜに抜かれ、次の停車駅は大田市であった。ここでようやくホームの対岸からの撮影ができた。



名城大のピングー　マジである



大田市停車中のキハ 121

大田市を出ると、次の扉扱いはもう出雲市であった。途中の江南では、先述したキハ 126 の浜田行きとすれ違う。ここで改札出場用の団体旅客入出場票が配られ、サミット主催の島根大 I 氏から挨拶があった。いよいよ本当にてっけんサミットが終わってしまう。一抹の寂しさを覚えながら 16:50 に出雲市着。Y 弘氏をはじめとした参加者ともこれでお別れである。ホテルに預けていた荷物を引き取り、先行する普通列車に乗り換え、17:12 発車。松江まで乗車する参加者に手を振りながら別れた。

松江で追い抜くやくも 28 号に乗り換え、米子までの短距離だが 273 系の快適な車内を満喫する。米子からは 18:26 発の伯備線新見行に乗り換え、山陰に別れを告げた。車両は 227 系 Urara、パンタグラフを 2 基備えた伯備線向け H 編成である。3 年前に伯備線に来たときは 381 系と 115 系だったのを思い出し、隔世

の感を覚える。外はすっかり暗くなり、写真を撮るのも一苦労になってきた。根雨、正山、上石見と長時間停車が続く。先行きの怪しくなってきた EF64 牽引の貨物列車ともすれ違い、20:30 に新見に着いた。



273 系やくも　どんぐりっぽい見た目



227 系 Urara　前パン大好き

新見で岡山行を待つ間にやくも 30 号に抜かれる。団臨に松江まで乗っていてもこれに乗り継げたが、特急代節約のためにこのようなルートにした。記事執筆中の今思い返せば、無理をしてでも団臨に松江まで乗っておけばよかったなと思う。さて、やくも 30 号は上りやくもの最終列車だが、伯備線の上り特急はもう 1 本ある。サンライズ出雲である。団臨参加者にもサンライズ客が複数いて、車内で集まっていたようである。乗車した新見 21:04 発の岡山行は、途中美袋で 12 分も停車してサンライズ出雲に抜かれる。筆者はこのことを先に伝えておいて、美袋で車外に出て見送ったのだが、どうやら向こうからは見つからなかったようである。残念。



新見にて　EF64 牽引の貨物列車
無理やり補正したので色合いが変である



美袋にて
参加者数名を乗せたサンライズ出雲に抜かれる

このように、今回のサミットでは帰路に参加者同士遭遇してみたり、乗り合わせた車内で集まってみたりと、特に参加者同士の交流が活発であったように思える。サミット以来、全国の学鉄連会員が集まる Discord サーバーができたり、さらには野球同好会、プラレール分科会などのサーバーも生まれ、サミット参加者のみならず全国の鉄研会員同士の交流が活性化してきている。この縁が末永く続いていってほしいと切に願う。

もう夜も遅く、眠くなってきた。22:46 に岡山着。岡山駅東口の快活に入庫した。

9月8日

この日はただの平日である。18 きっぷの使用期間が終わってしまったため、ふつうの学割きっぷを使って帰路に就く。学生たちでにぎやかな 7:43 発の相生行に滑り込み、東を目指す。相生で赤穂線からの姫路行に乗り換え、9:19 姫路着。何故か乗り換えの新快速が遅延しているが、ここからは急ぐ旅でもないので気楽に行く。西明石で四条畷行の普通列車に乗り換え、新長田で下車。神戸市営地下鉄西神・山手線に乗り換える。ここではまたもや駅メモのイベントが行われており、スポットを巡回するのが目的だ。位置情報取得のための下車[16]を挟みながら新長田→西神中央→谷上→三宮と乗車し、海岸線に乗り換えてみなと元町→和田岬→御崎公園→駒ヶ林→苅藻と乗車した。スポットである御崎公園には神戸市電の 1103 号車が保存されていた。雨が降っていたため、歩いているうちにリュックが濡れてスタンプノートが水没してしまった。



御崎公園の市電 1103 号車



海岸線の駅メモ HM 付き車両

イベントの景品を受け取り、やることは終わったのであとは泊地の東成岩に向かうだけである。新快速野洲行に揺られながら運行情報を見ていたら、東海道新幹線が大雨のため運転見合わせと出ていた。

な　なんだかようわからんが猛烈に悪い予感がしてきた……!![17]

新大阪で 1 本後の新快速敦賀行に乗り換え、17:58 に米原に降り立った。悪い予感は的中し、東海道線が大垣から先の区間で運転見合わせになっていた。なぜか回送表示で発車していく新快速を見送った後、とりあえず改札を出て計画の練り直しに当たった。復旧見込みはいつまでも立たず、もはや東成岩到達は絶望であった。仕方なく快活 CLUB 半田青山店の予約をキャンセルし、新幹線特急券を買い求めてとりあえず名古屋まで向かうことにした。もともと米原に止まる新幹線の本数などたかが知れているうえにダイヤもめちゃめちゃだったためしばらく待たされた。定刻 18:51 発のひかり 662 号に乗り込み、名古屋まで揺られる。名古屋に着いて状況が変わっているはずもなく、そのまま乗っていても次の停車駅の小田原まで行ってしまうのでいったん下車した。名古屋からは前回 2025 年のサミット開催地・中部大学のある神領も近いが、まだ自宅までは 350km 以上ある。

名古屋駅は足を失った多くの人々で大混雑。筆者は快活 CLUB 三河安城店に狙いを定め、次のこだま 852 号で向かうことにした。しかし東海道線はいまだに動いておらず、新幹線上りホームには三河方面へ向かう人が大挙して押し寄せカオス状態。やっと到着した列車に乗客が乗り込み、発車するまでに 20 分以上かかった。車内はさながら難民輸送船のごとき様相であった。21:10 頃三河安城に着いたはいいものの、ただでさえ 1 か所しかない階段のうち片側が工事中で使えず、数百人の乗客が集中し大行列。結局駅を脱出するのにまたしても 20 分以上かかってしまった。



名古屋駅の在来線発車標　列車がない



大混雑の三河安城駅

さらに災難は続く。快活 CLUB に着いたはいいものの、鍵付き個室はおろかブース席すら空いていない。空いていたのは飲み放題カフェ、すなわち仕切りもないただのテーブル席のみだった。野宿やステーションホテル三河安城[18]を回避できたのはいいけど…大垣夜行じゃないんだぞ…と思いながら座っていたが、日付が変わるころブース席が空いたようなのでそこに移動した。

9 月 9 日

旅の最終日である。電車は通常運行のようだが、もはや旅程も何も無いようなものである。昨日の大混雑が嘘のように閑散とした三河安城駅で、9:19 発の普通豊橋行きに乗り込む。三河安城は新幹線が止まるものの、東海道線の快速系列車はすべて通過するのだ。岡崎で快速に乗り換えて豊橋へ。先日もらいそびれた駅メモの景品を回収し、この旅の目的が全て終わってしまった。

ここからは完全な消化試合である。315 系で浜松へ移動した後、やってきた 11:27 発の熱海行はまたしても 313 系 8500 番台であった。快適に熱海まで移動する。熱海 14:08 発の小金井行。久しぶりの JR 東の車両である。茅ヶ崎 14:59 発の相模線に乗り換えるとき、検測車の Easti-E が停まっていた。橋本、八王子で乗り換え、ついに地元に帰ってきた。波乱に満ちた 7 日間の大移動が終わった。



豊橋市内にあった駅メモの装飾



茅ヶ崎にて遭遇した Easti-E

最後に、サミット開催にご尽力された島根大学鐵道研究部および中国地方学生鉄道連盟の皆様に感謝申し上げる次第である。

注釈

[1] JR 東海と様々なコンテンツがコラボした企画。新幹線乗車中（200km/h 以上）に位置情報を取得することで特典がゲットできる企画があり、筆者は駅メモコラボのため乗車した。

[2] 株式会社エム・ティー・ケーにより VOCALOID・VOICEROID などの合成音声ソフトが展開されているキャラクター。同社の本社が浜松市に所在することから、天竜浜名湖鉄道とのコラボが行われている。筆者は彼女ら合成音声キャラを好む傾向にある。

[3] 株式会社モバイルファクトリーが展開するスマートフォン向け位置情報ゲーム。鉄道車両をモチーフとしたキャラ（一部除く）を集め、全国の約 9100 駅を舞台にほかのプレイヤーと競い合うというゲームスタイル。筆者もプレイヤーの 1 人である。

[4] 一部界隈では、宿泊施設に入ることを慣例としてスラング的に「入庫」と呼ぶことがある。

[5] 美味しかったお店の店名を明記することでリスペクトを示している。ぜひ行ってみてね。

[6] VOCALOMAKETS により VOCALOID・VOICEROID などの合成音声ソフトが展開されているキャラクター。数ある合成音声キャラの中でもかなり高い人気がある。

[7] 答：① 山陰エリアにおいて E は木次線（または山陰線城崎温泉以東）、D は山陰線米子～益田、H は存在しない。

[8] 答：①、③ エンジンはコマツ製で、トイレはキハ 126 の 1000・1010 番台以外が装備する

[9] 現在京王ライナーなどで使われている 2 代目ではなく、初代 5000 系。

[10] 車両性能の都合とされる。

[11] オープンデー当日の様子は産経鉄道チャンネルにて公開されているのでぜひご覧いただきたい（弊部は映っていないが…）。前編：https://youtu.be/2k47u4lAfBk 後編：https://youtu.be/o_aQ8GmKlw4
また山陰中央テレビの取材もあり、こちらには筆者が割としっかり映っている。
https://youtu.be/rMmSjcvrTYA

[12] ちょうど食堂のテレビで東京一極集中に関する番組が流れていたのは偶然だろうか…

[13] 兵庫県の浜坂までの運用は存在する。

[14] みきと P によるボカロ曲。MV のモデルは山陰街道踏切だが、曲内で使われている踏切の音は西武線のものと思われる。https://youtu.be/JW3N-HvU0MA https://www.nicovideo.jp/watch/sm33546451

[15] 風景のイラスト入りの消印。普通のスタンプと異なり法的に意味がある印なので、ハガキ 1 枚分以上の料金の切手に押してもらう必要がある。

[16] 地下鉄車内だと位置情報が取得できないことも多いのだ。

[17] 漫画「魁!!男塾」の登場人物・松尾鯛雄の有名なセリフ。この悪い予感は 100%的中する。

[18] 早い話が、駅で寝るということである。

保安装置ってなーに？

学部 4 年 久田洋大

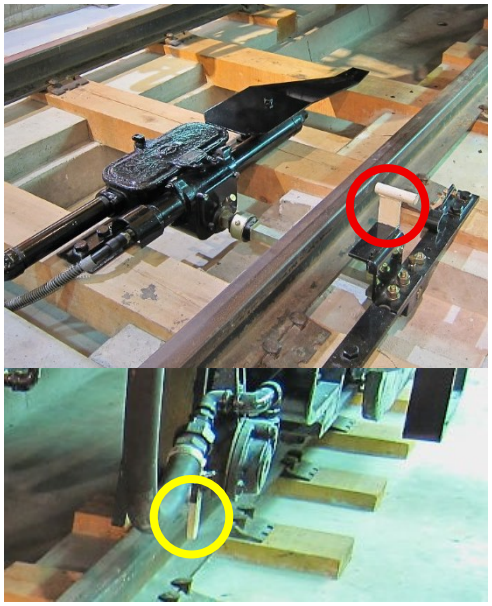
保安装置は現代の鉄道において必要不可欠な存在である．今年 10 月末に発生した，スペインの列車事故では，日本においての保安装置に該当する列車管理システムに不具合が発生しており，指令による運転再開時の指示のミスによって，事故が発生した可能性が高いとされている．スペインの列車管理システムは，自動で制御されている．日本における保安装置はいくつか種類があるが，その全てに言えることは，今回のスペインの列車事故のような鉄道事故と，その検証による改良の歴史を持っているということである．本稿では，日本の鉄道の安全運行に欠かせない装置について深掘りしていこう．

自動列車停止装置(ATS)

最初に考えられた保安装置としての意義は「危ない場合にはまず列車を止める」ということである．この考え方は，現在では「自動列車停止装置」を英語にした「Automatic Train Stop」の文字を取り「ATS」として全国の鉄道に普及している．その開発は戦前である 1921 年から始められていた．1927 年には，現在の東京メトロ銀座線にて日本最初の ATS の実用が行われている．

最初の ATS

この当時採用されたのは「**打子式**」とよばれる方式である．右上の写真において，赤丸で囲われたものが，地上にある設備で「**トリップアーム**」とよばれる．信号と連動し，赤信号の時に写真のように立ち上がる．この状態で車両が通過する際，黄色で囲われた車両のブレーキ間に取り付けられたトリップコックに当たる．これはブレーキ管につながれており(画像右下)，これが開くことで減圧され，自動的に非常ブレーキがかかる仕組みとなっている．そのため，トリップアームの上げ方を制御することにより，停止信号だけでなく，減速を示す信号にも対応でき，簡素な方法ながらも確実に列車の速度を制御していた．なお，この方式を採用していたのは，先に述べた現在の東京メトロ銀座線だけでなく，同丸ノ内線，大阪メトロ御堂筋線，四ツ橋線，中央線，名古屋市営地下鉄東山線で採用されていた．では，現在の JR に当たる国鉄はどうだったのか．



国鉄の ATS

国鉄では，ATS を導入する以前に車内警報装置というものを導入していた．これには A 形，B 形(S 形)，C 形の三種類が存在し，現在導入されている ATS は，これらを発展または改良したものである．ここでは，三種類の車内警報装置について述べていく．

A 形

通常の速度で進める場合とそうでない場合で，異なる周波数の電流を用意し，基本的には通常の速度で進める場合の(周波数の)電気をレールに流しておく．減速して進むもしくは停止する必要のある信号を通過すると，レールに流れる電気の周波数が変わる．これを車両が検知し，運転席に取り付けられた赤色灯の明滅とブザー音で運転士に通知する．運転士は，確認ボタンを押すことでこのブザーと赤色灯の明滅を止める．この方式は東海道本線の全区間に導入されたのみとなっている．

B 形(ATS-S 形)

国電区間，すなわち東京もしくは大阪の大都市圏の国鉄路線に投入されたものである．線路の間に電流を流しておき，列車の制御を行う地点に列車が到達すると，その電流を一定時間停止する．このようにして停止信号接近の情報を車両へ伝達していた．

S 形

S 形は国電区間以外で採用された方式である．こちらは線路の間に右の画像にある「地上子」とよばれる装置が設置されている．画像の地上子は「ロング地上子」とよばれ，停止を示している信号の 600m 手前にある．ロング地上子の上部を通過すると，車内ではベル(ブザー音)が鳴り，5 秒以内にブレーキをかけた状態で確認スイッチを押すと「キンコンキンコン・・・」と鳴り響くチャイムの音へ変わる．なお，この確認作業を怠ると非常ブレーキがかかる．しかし，「一度確認作業を行うと警報が解除され，その後停止信号を通過しても非常ブレーキがかからない(冒進できてしまう)」という構造上の欠点があった．そのため，現在は後述する ATC または改良型へ換装されている．



C 形

C 形はシステムとしては B 形や C 形と同じで，信号を自動としていない区間で導入された．

車内警報装置普及のきっかけ

この車内警報装置が全国に普及するきっかけとなったのが，現在の紀勢本線六軒駅で発生した衝突事故である．事故発生は 1956 年，当時この路線は蒸気機関車での運転だった．事故当時，六軒駅を通過する快速列車の遅れによる時間調整から，当駅で停止信号を示していた．しかし，機関士と機関助士はこれを見逃し，通常の速度で駅へ侵入した．路線は単線のため，停止信号の際に本線への列車侵入を防ぐ安全側線に突っ込み脱線し，けん引する機関車は畑に転落したが，後ろについていた客車が本線上にはみ出した．このわずか

20 秒後に当駅で行き違いをする定刻運転の快速列車が，時速 55km ではみ出していた客車に衝突した．さらにこの客車を破壊しながら脱線転覆したために死者 42 名，重軽傷者 94 名を出す大惨事となってしまった．

そして，車内警報装置を全国に設置している途中に起きたのが，国鉄戦後五大事故の一つであり，現在も語られる三河島事故である．これは 1962 年に常磐線三河島駅構内で発生した，三重列車衝突事故である．なお，貨物列車は蒸気機関車，普通列車は電車であった．

発端は貨物列車の脱線だった．常磐貨物線から本線に進入しようとしていた貨物列車が，貨物線の停止信号を見落として冒進した．安全側線に進入し非常ブレーキをかけたが，間に合わず砂利盛りに衝突，機関車とその後ろの炭水車が下り本線に侵入する形で停止した．

この直後，三河島駅を四分遅れで発車した下りの普通列車が脱線現場に進入した．非常ブレーキを掛けたものの間に合わず衝突，1 両目と 2 両目が上り本線にはみ出して停止した．この車両の乗客は，事故後自ら線路上に降りて三河島駅または南千住駅へ避難を開始した．この時点では乗客 25 名が負傷した．加えて，1 両目と 2 両目はパンタグラフが架線から外れたため停電した．車掌は後方車両のドアを開け，上りの線路を使って乗客の避難を開始した．さらに，沿線住民が避難を手助けするなどの救護活動も行っていた．車掌は運転士の車内電話による応答がなかったため，確認及び連絡のために先頭車へ向かった．このとき，三河島駅の信号を扱っていた担当者は，下り方向は信号を停止に切り替え，支障の状況が不明だったため，上り方向には事故発生の報告のみ行った．この時に上り方向にも停止信号を出していれば，この後の大惨事は防げたのかもしれない．

下り普通列車が衝突した 6 分後，2 分遅れて運転していた上り普通列車が南千住駅を発車した．この時三河島駅から「上り線支障」の情報が伝達され，南千住駅の信号をすぐに赤に切り替えようとしたが，列車は既に信号の前を通過中で間に合わなかった．結局，上り列車の運転士は，この事故発生を知らされないまま通常運転で走行し，事故現場付近に到達．非常ブレーキをかけたが間に合わず，上り線に支障していた 1 両目と 2 両目に激突した．そのまま脱線転覆しながら，上り線を使って避難していた下り列車の乗客を轢きながら暴走し，最終的に線路に直交する形で停車した．2 両目から 4 両目は築堤下に落下し，この内 2 両目は線路脇の倉庫に突っ込んだ．突っ込まれた下り列車の 1 両目は跡形もなく粉砕され，左側面の外板のみを現場に残した．

最終的に死者 160 名，重軽傷者 358 名を出す大惨事となってしまった．

この事故を受けて国鉄は，列車を自動的に停める機構が備わっていない車内警報装置ではなく，ATS の整備を計画から前倒しする形で国鉄全線に行った．

その後，1966 年に ATS の国鉄全線への ATS 設置が完了した．しかし，この年には大手私鉄で立て続けに列車衝突事故が発生し，国鉄以外でも ATS が設置されることとなった．

さらに，1968 年に御茶ノ水駅で発生した列車追突事故を受けて，ATS 確認操作を行った後のチャイム音(キンコン音)を追加した．

そして，国鉄末期の 1984 年，西明石駅列車脱線事故が発生する．東京発宮崎行きの寝台特急「富士」では機関士の飲酒により行路確認が不十分なまま運転していた．本来，西明石駅で制限 60km/h の分岐器を 100km/h 近くで通過し，過度な速度超過による遠心力に客車が耐えられず，先頭客車がホームへ激突した．幸い死者は出なかったものの，負傷者 32 名を出した．この事故を機に，国鉄は現在の ATS-P の原型にあたるものの開発を始め，1986 年に西明石駅の他 3 駅に設置した．1987 年に国鉄は分割民営化され JR となり，それ以降の開発は JR が引き継いだ．

JR の ATS

ATS-S 改良型

警報装置のみだった従来の S 形に，即時停止機能を JR 各社が追加し，さらに JR 東海，JR 西日本，JR 四国，JR 九州が独自機能を追加したものである．即時停止機能とは，従来の「確認扱いによって警報を解除すると，停止信号を通過してもブレーキが作動しない」という課題を解決したものである． 分岐器を含む区間などで，進路の開通や区間内に車両がいないことを条件に進行を現示する「**絶対信号機**」において，停止信号のまま通過しようとした際に即座に非常ブレーキをかける仕組みだ．JR 東海以西の JR 各社と JR 貨物では，地上子 2 つを通過する時間を車両側で計測し，その時間から車速を計測した．速度超過を判断すると非常ブレーキをかける機能も追加した．

JR 各社で呼び名が異なる上に，使っている装置も異なる．JR 北海道及び JR 東日本は SN，JR 東海は ST，JR 西日本は SW，JR 四国は SS，JR 九州は SK，JR 貨物は SF と呼称しており，各社対応している編成には先頭車及び後尾車の最前部側面にアルファベット(呼称)の表記がある．

ATS-P

地上子から停止信号や曲線・分岐による速度制限，制限区間までの距離や勾配などの情報を車両側が受け取る点は同じだが，得られた情報に自車の制動性能も加味し，その時点で走行可能な上限速度を算出する．仮に，受け取った情報が停止信号であった場合，当然ながら最終的な速度は 0 になるが，停止に至るまでの速度曲線を車両が導出するのである(この速度曲線のことを「パターン」と呼ぶ)．また，地上子を通るたびに情報が更新されるので，当然パターンも更新される．そして，パターンで計算した速度よりも速い速度を出すと，自動でブレーキがかかり減速させる．速度制限が無い区間でも速度の出し過ぎを防ぐため，最高速度を常にチェックし，車両が営業運転上出せる最高速度(最高運転速度)を 10km/h 上回ると，自動でブレーキがかかるような運用もされている．

このほかにも，ATS-S 改良型に ATS-P の機能を複合化したような ATS-PS や ATS-S 改良型のコストカットを図って導入された ATS-Dx などもあるが，全て書くととんでもない長さになってしまうので割愛する．

私鉄の ATS

1966 年，名鉄常滑線大江駅，京阪本線蒲生信号所(現在は廃止)，近鉄大阪線河内国分駅と，同じ年に 3 社の大手私鉄で列車衝突事故が発生した．原因は，運転士の過労や信号見落としなど，事故によって様々だったが，1 年以内に立て続けに列車衝突事故が発生したことを受け，翌年の 1967 年に当時の運輸省が大手私鉄に ATS を設置するよう通達した．しかし，詳細な仕様は各会社に委ねられたため，今日では様々な種類の ATS が存在している．

名鉄式 ATS

名鉄，すなわち名古屋鉄道の頭文字をとって M 式 ATS と呼ばれることもあるこの ATS は，国鉄時代につくられた ATS-S に似ているもので，2 つの地上子を並べ，その区間を通過する時間で速度を調べる方式であり，0.5 秒以内に通過すると動作する．1965 年に須ヶ口—鳴海間で最初に設置されたのを皮切りに整備区間が拡大し，1968 年には全線への導入が完了した．

京阪型速度照査 ATS

名鉄式 ATS と速度の検出方法は同じだが，速度制限の扱いが異なっている．京阪電鉄の信号現示は，停止(0km/h)，警戒(25km/h)，注意(45km/h)，減速(65km/h)，進行(制限なし)の 5 種類である．このうち警戒・注意・減速の制限速度を 5km/h 上回ると ATS による非常ブレーキが作動し，列車が停止するまで解除できない仕組みとなっている．なお，この方式は現在，京阪大津線でのみ使用されており，その他の路線では 2016 年度に ATS-P と同等の機能を持つ「K-ATS」へ切り替えられている．

東急型 ATS

国鉄時代の B 形のように，レールに常に電流を流しておく方式である．ただし東急の方式では，電流そのものを遮断するのではなく疑似的に止めている．具体的には，信号機直下のレールに添線を設け，レール上の電流を相殺する逆位相の電流を流す仕組みである．車両がこの区間を 1 秒以下で通過すると速度超過とみなされ，非常ブレーキが作動する．当初はほぼ全線で使用されていたが，現在は池上線・多摩川線でのみ使われており，その他の路線では ATC に切り替えられている．

1 号型 ATS

京急電鉄，都営浅草線，京成電鉄，北総鉄道，芝山鉄道で採用された方式である．当時は都営浅草線が「都営地下鉄 1 号線」と呼ばれており，同線への導入を機に開発されたことから 1 号型 ATS と称される．1960 年に導入され，黎明期の打子式を除けば日本初の ATS でありながら，その保安度は後の ATS-P に準ずるほど優れていた．現行の方式(C-ATS など)と併用できないことや，絶対停止機能がないこと以外に目立った欠点が見当たらないほど完成度の高いシステムであった．仕組みとしては，レールに流す電流を 0.8 秒間遮断することで 45km/h，3 秒間遮断することで停止とみなし，速度超過を判定する．停止信号の照査で速度超過となった場合は 15km/h を基準に速度がチェックされるため，一度作動すると必要以上に減速させられてしまう．また，45km/h を上回る速度を照査する場合は，2 つの地上子を通過する時間で速度をチェックする．この 45km/h 以上の照査で速度超過となった場合も，ブレーキが作動した後は 45km/h を基準にチェックされる．こちらも同様に必要以上の減速が生じるため，芝山鉄道以外では現行の C-ATS へ切り替えられている．なお，信号機の故障によって閉そくが確保できない無閉そく運転中も，15km/h を上限として常に速度チェックが行われる点は，他の ATS にはない特徴である．

C-ATS

現在では京急電鉄，京成電鉄，都営浅草線，北総鉄道で導入されている．JR の ATS-P と同様，制限速度に対しパターンを生成して速度チェックを常に行う．信号が無い場合には，非常ブレーキを動作させる仕組みにすることで絶対停止機能を付与した．最大の特徴は，ノッチカット機能(通称 NC 機能)である．これは，制限速度以上の加速や，停止信号からさらに進むことを防ぐもので，加速して制限速度を超えた時，ベルの

音が鳴ると同時に力行(自動車でいうアクセル)が強制的に遮断される．停止信号時にこれが発動した場合，常用最大ブレーキがかかり，停止信号が解除されないと力行操作が不可能となる．

この他にも，多種多様なシステムが全国の大手私鉄や地方鉄道に導入されている．現在，地方鉄道において導入が簡単な上記のような ATS が用いられている．それでも，地方鉄道への保安装置の導入率は 100%となっている．これは，2001 年に発生した京福電気鉄道(現在のえちぜん鉄道)の正面衝突事故を受け，国土交通省が中小事業者へ ATS の設置の指示と補助金の支給がきっかけである．

これは，京福電気鉄道越前本線(現在のえちぜん鉄道勝山永平寺線)保田から発坂駅間で，普通列車と急行列車が正面衝突した事故である．原因としては，普通列車の運転士が信号の確認を怠って，早発したことにある．京福電気鉄道は，この事故の半年前にも列車衝突事故を起こしており，運行会社への厳しい批判を招いた．

自動列車制御装置(ATC)

ATS は自動列車停止装置であるのに対し，ATC は自動列車制御装置「Automatic Train Control」から，それぞれの単語の頭文字を取ったものである．地上信号機の視認が困難な新幹線，見落としやそもそも場所のスペースなどの都合で，信号機の設置が難しい地下鉄や長大トンネル線区で使われている．ATC は，常に運転士に運行できる最高速度を制限速度として現示しながら，制限速度を超えると自動的にブレーキをかける．この制限速度は，曲線によるものだけでなく前の車両との距離からも算出され，その計算は距離の変化に応じて常に行われる．通常の鉄道と同様，閉塞というものは存在するが，その区間侵入への信号等は車内に表示されるため，線路設備としての信号機は ATC 導入区間には基本的に設置されていない．なお，例外として黎明期の ATC は信号機が使用されており，このシステムを使っている一部路線では信号機が設置されている．

アナログ ATC

基本的な仕組みは許容速度の ATC 信号電流を流し，この電流が発生する磁界を車両が常に受信する．これを基に許容速度を判別し，車内信号に表示する．現在の速度と比較し，許容速度を上回っている場合はその速度まで減速し，下回り次第減速が解除される．帝都高速度交通営団(現・東京メトロ)日比谷線に初めて導入された後，採用線区は全国に拡大した．現在では全国の新幹線や地下鉄，関東の大手私鉄で使われている．

当時のシステムでは，減速する際に毎回常用最大ブレーキがかかるため，運転間隔を詰めようとすると乗り心地の悪化を招きかねなかった．このため，現在広く導入されている新しい ATC システムでは多段ブレーキを行えるようになっており，乗り心地の改善と運転間隔の短縮を両立している．

デジタル ATC(D-ATC)

民営化後(JR)に開発された，地上ではなく車両主体のシステムであり，車両側が許容速度を直接指示する．地上装置側から送られてきた列車位置情報やその路線の進路状況，さらにエアセクションと呼ばれる停車してはいけない地点から，列車を止めるべき停止点を算出する．車両には制限速度などの情報があらかじめデータベースとして保存されており，地上設備による補正を受けながら自車の走行位置を常時更新している．車両の受信機が停止線の情報を受信すると，どの速度チェックを行うかをデータベースから判

定し，位置情報から求めた許容速度を車両に表示する．また，ATS-P のように速度パターンに従って停止線まで停止させる．データベースが車両基準であるため，新しい車両を導入した際も地上装置を更新する必要がなく，列車運転間隔の調整などを行うことが可能である．また，自車の位置がデータベースから算出できなかった場合や，ATC によるブレーキでは足りないと判断された時には非常ブレーキがかかる．現在，京浜東北線・根岸線，山手線，都営地下鉄新宿線で使われている．また，全国の新幹線や私鉄，地下鉄でも，これとほぼ同じ仕組みの ATC システムが使用されている．地下鉄の ATC との違いとしては，デジタル ATC では停止点の情報を列車が受信して最適速度を判定するのに対し，地下鉄方式では地上装置側から直接速度を現示する．

ATACS

JR 東日本が 1995 年に開発を始め，2011 年に導入が開始された最新型の保安システムである．デジタル ATC のように列車の位置情報検知を車両自身が行う．加えて，地上設備と車両との通信をデジタル通信で行うことが特徴であり，分岐器の制御や踏切の制御も内包している点が他方式と異なる．

車軸の回転数に車輪の円周長をかけて移動距離を算定し，必要位置に設置されている地上設備から位置補正を行い，これをデータベースと照合することにより 0.1m 単位での列車位置を求めている．また，空転や滑走した際には，その誤差を修正するための補正論理も組み込まれている．

車両と共通のデータベースを持っている拠点装置に位置情報を転送すると，拠点装置は駅の分岐器の開き方や他の列車の在線状況を把握し，駅のどの番線に入線させるかの判断や，途中で停止させる場合の停止限界を計算し，車両に送信する．

車両はこの停止限界情報を受け取ると，そこに止まるまでのパターンを生成し，速度チェックを常時行う．

さらに，データベースから踏切までの到達時間を車両自身が計算可能であるため，その時間が警報時間に達した時点で，車両から踏切を動作させる信号を通信し，通過後には動作を終了させる通信を行う．また，踏切が通常動作しなかった場合に備え，踏切動作開始の通信をした直後に，その手前で停止できるようなパターンを生成し，踏切通常動作の信号を受け取るとそのパターンを消去するという運用を行っている．

現在，仙台と石巻を結ぶ仙石線のあおば通から東塩釜駅間，埼京線池袋から大宮駅間で導入されているが，2028 年から 2031 年頃までに京浜東北線及び山手線，2036 年までに首都圏全域の路線での運用が計画されている．

おわりに

本稿では，日本の鉄道の安全に欠かせない保安装置について，その歴史と仕組みを見てきた．「停止すべき時に確実に停める」という考え方から始まった ATS は，停止信号以外への対応や確認作業後の冒進といった課題を一つ一つ克服していき，パターンによる速度照査を行う ATS-P や C-ATS などへ進化した．さらに高速走行や高頻度運転を行えるように列車を常に制御する ATC，位置検知や踏切動作までを車両主体で行う ATACS へと発展した．この発展の背景には六軒事故や三河島事故，京福電気鉄道の正面衝突事故だけでなく，本稿に書き切れない数多くの事故があった．今日の保安装置はこうした数多くの事故による教訓によって形作られている．冒頭で紹介したスペインの事故もまた，鉄道の安全性を高める契機となることだろう．

しかし，どれだけ安全装置が進歩しても，それを運用するのは人である．三河島事故では事故発生後の情

報伝達や信号の扱い方が被害拡大に関わっており，先のスペインの列車事故でも管理センターの指示のミスが指摘されている．人は間違うものだという考え方のもと，その間違いをカバーできるようなシステムが必要だと考える．

私たちが普段何気なく利用している鉄道の安全には，こうした先人たちの教訓と，事故を繰り返さぬようにするシステム，さらにこれを維持するために現場で働く人たちの努力があってこそだということを，今回改めて実感した．

小田急江ノ島線の利便性

建築学部 2 年　角田樹

◆ はじめに

小田急江ノ島線が走る大和市と藤沢市は、ともに住みたい街として名を馳せている。理由として、子育て支援が厚い、自然が残されている、都心へのアクセスがよいなどが挙げられることが多い。しかし、都心へのアクセスがよいというのは本当だろうか。確かに路線図だけを見れば新宿に直通しており、いくつかの乗換駅から他の駅にも容易に行くことができる。しかし、時刻表を読み解くと地図では見えてこない問題が見えてくる。この記事では主に本学新宿キャンパスのある新宿駅とのアクセスについて考える。お手元に小田急の停車駅案内を用意して読んでいただきたい。

◆ 江ノ島線のダイヤ概要

江ノ島線では各駅停車、急行、快速急行、特急ロマンスカーの 4 種別が運行されている。このうち特急ロマンスカーは本数が少なく、財布への大ダメージゆえ恒常的に乗るものでないため主題からは外す。また、基本的にパターンダイヤが組まれているため、時間帯ごとにわけてパターンを見ていく。なお、藤沢～片瀬江ノ島はほとんど独立したダイヤが組まれているため、今回は除外する。

◆ 朝ラッシュ時間帯の上りパターン

平日朝ラッシュは 10 分で一巡するパターンの中に、藤沢～相模大野の各駅停車と、藤沢～新宿の急行が運行されている。藤沢 6:46 発の各駅停車よりこのパターンとなり、6 回繰り返す。図 1 がそのパターンを表したものである。なお、小田原線の列車については相模大野で江ノ島線からの接続を受ける列車のみを示した。また、新宿へのアクセスを目的とした図なので、相模大野から先での接続などについても省略した。

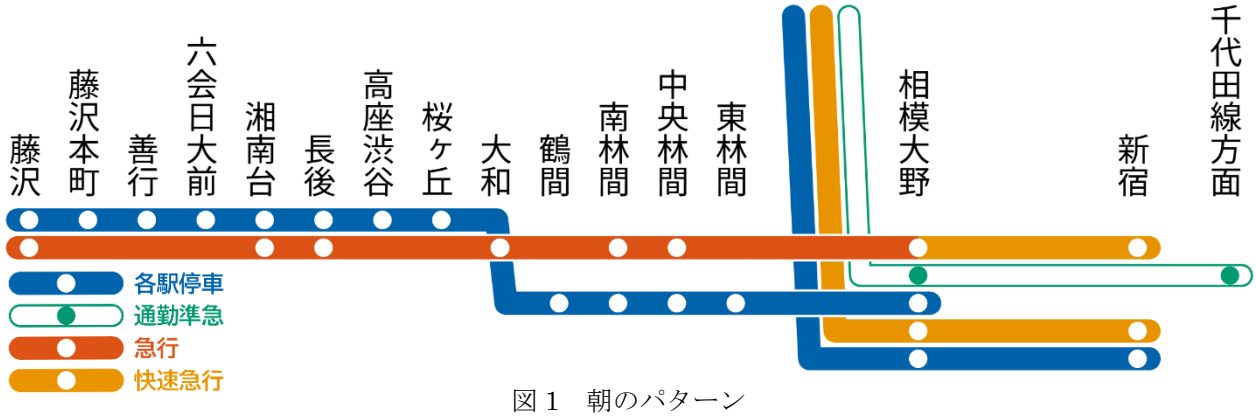


図 1　朝のパターン

大和で各駅停車と急行が接続し、急行は相模大野から快速急行として町田、新百合ヶ丘、登戸、下北沢に停車する。急行は相模大野で小田原線からの通勤準急に乗り換えることができるが、登戸でも乗り換えることができるうえ（後述）、鶴川で後続の快速急行（図 1 の 4 段目）の通過待ちをするため、玉川学園前～柿生へのアクセスにしか使えない。

◆ 快速急行の混雑

図 1 のとおり、中央林間、南林間と大和以南の各駅からは急行に乗る、もしくは大和で急行に接続する各

駅停車に乗り、急行に乗り換えると最速で新宿まで行くことができる。しかし、相模大野で 1 本前を走る通勤準急が丹念に集めてきた客が流れ込んでくるため、相模大野の時点で新聞を読むことも憚られるくらいの混雑を見せる。町田で横浜線に流れるが乗車も多いので、混雑が緩和することはない。さらに、登戸で通勤準急を追い越すため、混雑がピークに達する。小田急電鉄は通勤準急・通勤急行の利用を呼びかけているが、混雑が緩和する気配は見られない。通勤準急は千代田線直通のため新宿へ向かう客は利用しない。さらに代々木上原まで 6 分余計にかかるため、快速急行を利用して代々木上原で乗り換えるほうが千代田線へ早く乗り継ぐことができるからだ。また、通勤急行は登戸を通過するため、登戸から利用することができない。

なお、鶴間と東林間からは各停を利用し、相模大野で小田原線からの快速急行に乗り換えるルートが最速となる。この快速急行は登戸で通勤準急ではなく各駅停車の接続を受ける。しかし、この快速急行も経堂付近で通勤準急を追い越すため、どのみち登戸で乗り換えてくる客で混雑する。なお、中央林間、南林間、大和はこのパターンも最速なので、有効本数は江ノ島線最多となる。

◆ ぼくのかんがえたさいきょうの停車駅

ここまで述べた通り、登戸から利用するとなると快速急行が第一候補に挙がる。しかし、それら快速急行は登戸の遥か彼方、神奈川南部や西部からの客が乗車している。筆者は江ノ島線沿線に住んでいるため、新宿へ行くときに登戸で快速急行がさらに混雑することに辟易している。登戸から新宿は近いのだから（沿線比）、他種別の利用も検討してほしいと思っている。なお、通勤準急も通勤準急で、経堂で混雑が悪化する[1]。しかし、それを解決するのが図 2 に示す、「ぼくのかんがえたさいきょうの停車駅」である。

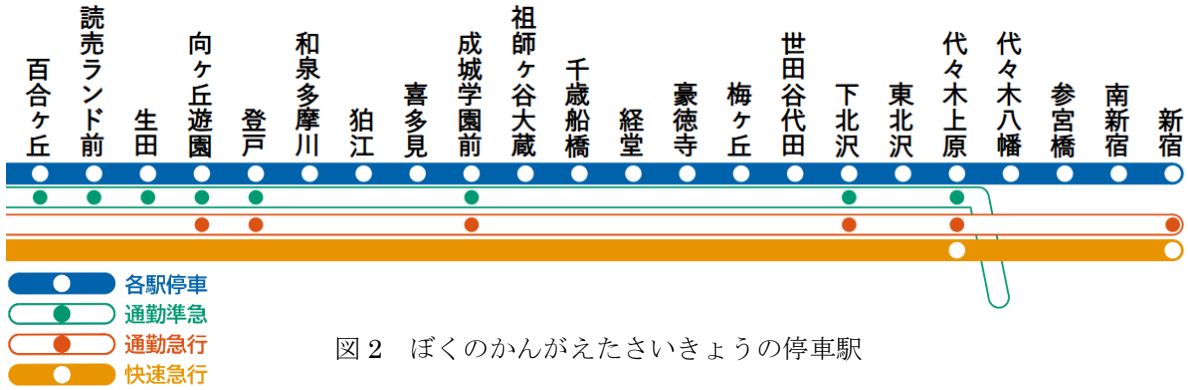


図 2　ぼくのかんがえたさいきょうの停車駅

一目見て素晴らしいとわかる（自画自賛）。まず、快速急行は登戸を通過することで、乗客の混雑とストレスを解消させることができる。なお、下北沢は筆者が動きたくないので通過としたが、渋谷への需要を考えると停車してもいいと考える。次に通勤急行（3 段目）だが、多摩線からの需要を拾いつつ、登戸で快速急行の代替となって新宿への需要をまかなう。通勤急行は比較的空いているので多摩線の利用客からすると改悪となってしまうが、相模大野以西の乗客に比べたら乗車距離は短いので我慢してほしい（）。通勤準急も登戸まで各駅の需要を拾いつつ、千代田線方面への需要を担う。経堂を通過することで混雑を抑えることができる。経堂の利用者からすると各駅停車だけになることが不満かもしれないが、新宿行だけでも 10 分に 1 本、そこに千代田線直通も加わる本数が運転されている。なにより、経堂から新宿は 8km しかなく、時間にして 20 分である。相模大野から新宿だけでも 40 分かかるが、そのさらに遠いところ、距離にすると何倍もの距離から通っている我々の身にもなってほしいものである。

なお、この停車駅はパターンの変化や通勤準急が緩行線と急行線を渡り歩くこと、各駅の需要などを一切無視した、いち江ノ島線民が考える空想である。町田から新宿まで 1 時間もかかった時代に比べればマシになったのは間違いないが、それでも快速急行の登戸停車は疑問が残る。何かの間違いで小田急で輸送計画を

担う方がこれを見たのなら、登戸の再通過を切に願いたい。

◆ 昼の上りパターン

平日の昼間は 20 分でパターンが組まれている。藤沢～相模大野の各駅停車が 1 本、藤沢～新宿の快速急行 1 本の計 3 本という構成だ。平日は藤沢 8:44 発の各駅停車から始まり、藤沢 17:49 発の快速急行まで繰り返される。図 3 がそのパターンである。朝ラッシュ時間帯と同様に、小田原線の列車については相模大野で江ノ島線からの接続を受ける列車のみを示し、鶴川から先での接続などについても省略した。

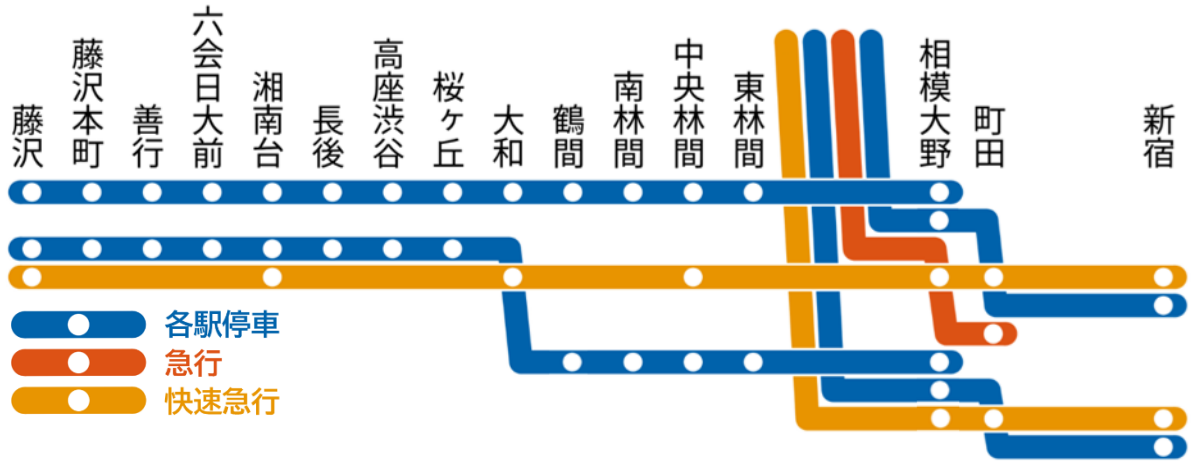


図 3　昼間のパターン

単純明快なパターンである。下りも同じようなパターンで、時間と方向を逆転させたものとなる。藤沢～桜ヶ丘で最速となるルートは快速急行に乗る、もしくは大和で快速急行に接続する各駅停車に乗り、快速急行に乗り換えるものとなる。鶴間、南林間、東林間では各駅停車を利用して、相模大野で快速急行に乗り換えるルートで、1 時間に 6 本が確保されている。中央林間と大和では、快速急行に乗るか、大和で待避した各駅停車を利用して相模大野で小田原線からの快速急行に乗り換えるルートで、1 時間に 6 本を利用できる。

◆ 小田急全線で最少の本数

勘のよい読者の方はお気づきだろうが、藤沢～桜ヶ丘から新宿へ行くことのできる列車は 1 時間に 3 本しかない。1 段目の待避がない各駅停車を見ると、相模大野から先がないのである。各駅に停まりながら相模大野に着いても、新宿へ行くためは江ノ島線から来た快速急行に乗るほかない。結局のところ、藤沢～桜ヶ丘で新宿へ行くことができる列車は、1 時間に 3 本しかない暗澹たる状況となっている。

なお、これ以外のほとんどの駅では 1 時間に 6 本が確保されている。小田原線の各駅停車は全て本厚木発で、座間、相武台前、小田急相模原からは町田で快速急行に乗り換えることができる。また、本厚木～開成と小田原では快速急行に乗車するか、町田行の急行に乗車して相模大野で江ノ島線からの快速急行に乗り換えるルートで新宿へ行くことができる。厚木では海老名で快速急行や急行に乗り換えるルートとなる。1 時間に 3 本となるのは足柄～栢山で、町田行の急行から相模大野で江ノ島線からの快速急行に乗り換えるルートのみ利用できる。多摩線からは新百合ヶ丘で乗り換えが入るものの、毎時 6 本が利用可能となっている。

◆ ぼくのかんがえたさいきょうの昼パターン

藤沢～桜ヶ丘の有効本数が 1 時間に 3 本しかないことは、非常に不便である。新宿への本数が 1 時間に 3 本というのは小田急全線で最少の本数だ。新宿のみならず玉川学園前から先へ行ける列車が 1 時間に 3 本しかない。筆者は大和以南の某駅が最寄りだが、この不名誉な称号に日々憤慨している。そこで、ここでも理想のパターンを考えることにした。それが以下の図 4 だが、パターンの都合上、30 分ぶんを表している。

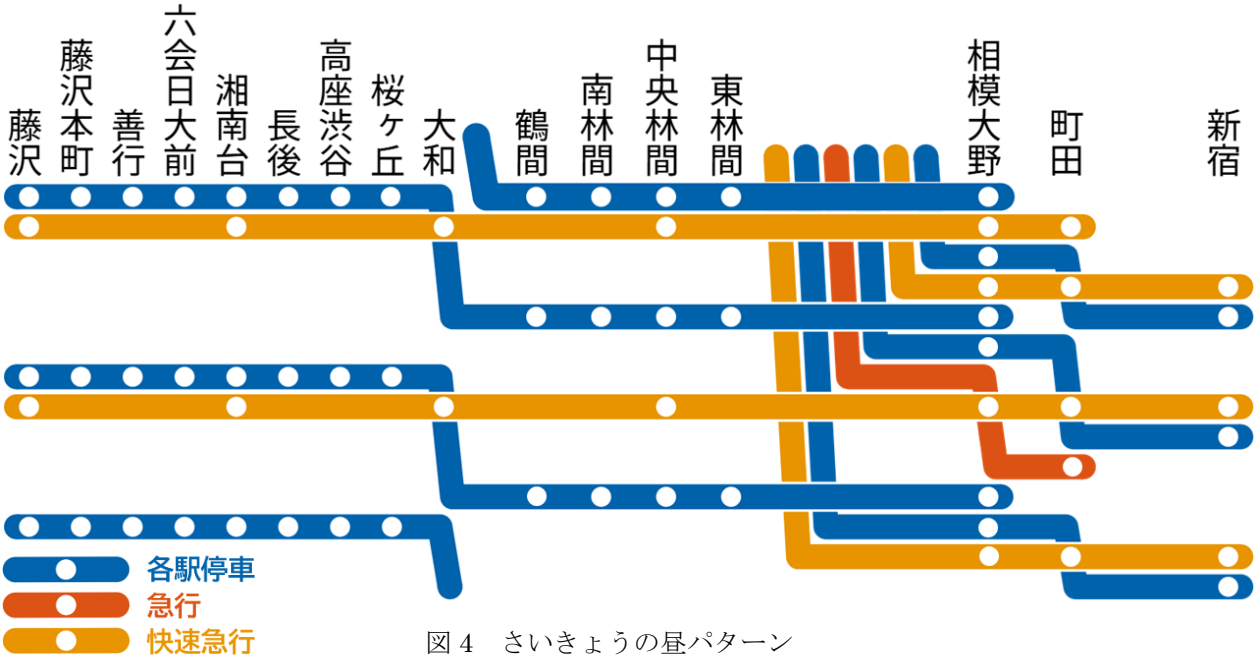


図 4　さいきょうの昼パターン

パターンの趣旨としては、小田原線で走っている区間運転の急行を江ノ島線にも欲しいということである。それぞれの方面から快速急行を 10 分に 1 本走らせるというのは過剰なので、区間運転の急行系から相模大野で乗り換えることで、1 時間に 6 本を確保することができる。なお、あくまで新宿へのアクセスを主眼に置いたものなので、各駅停車は大和で必ず待避が入ってしまうのが、しかたのないことにしていただきたい。また、相模大野では毎時 6 本の各駅停車が折り返しているので、新設する快速急行が折り返すとしても町田になる可能性がある。なお、小田原線からの急行も町田で折り返すが、町田の引上線で毎時 6 本の折り返しが可能かはわからない。また、町田の引上線で折り返しが可能なのは 6 両編成までで、8 両編成以上が折り返すときは 2 番ホームへの逆進入となる。運転するハードルは高いが、江ノ島線の利便性向上のために設定していただきたい。

◆ 夕夜の下りパターン

平日の帰宅時間帯には 20 分のパターンとなる。図 5 では小田原線の列車を含めた藤沢行の快速急行が走った後の様子を表した。小田原線の部分に各駅停車が 4 本いるが、これらは接続の都合上で掲載したもので、実際は 20 分あたり 2 本が走っている。また、6 段目の町田まで停まらない列車は特急ロマンスカーで、この時間帯は 20 分に 1 本が走るため、パターンに組み込まれている。代々木上原の左側で現れる列車は千代田線からの直通列車を表している。なお、この時間帯は千代田線直通列車やロマンスカーとの兼ね合いでパターンが度々変化する。しかし、江ノ島線への影響はないのでここでは省略する。



図 5 夕夜の下りパターン

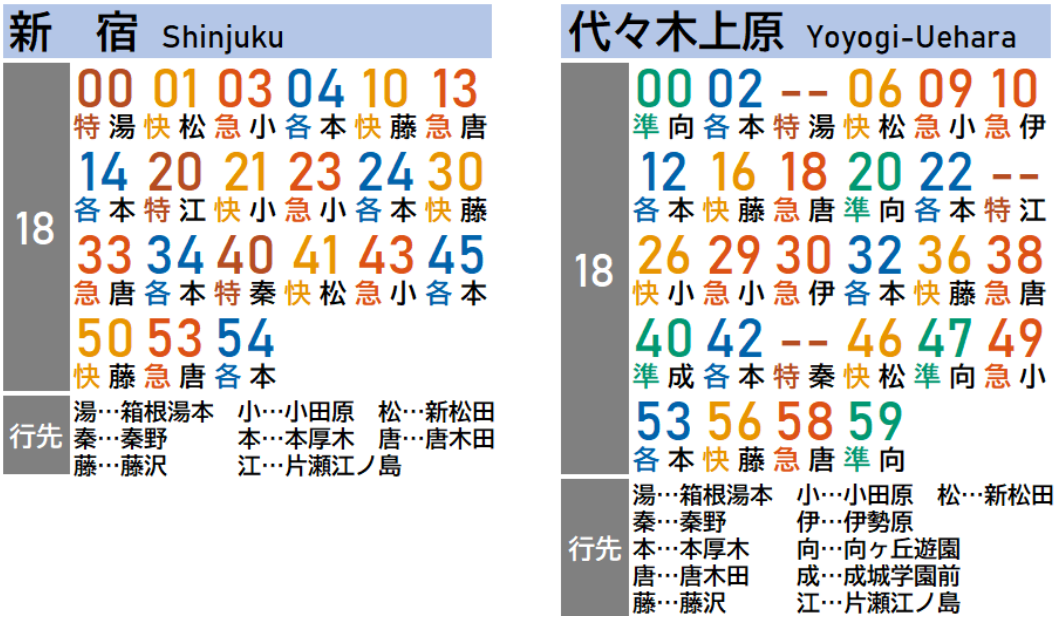


図 6　18 時台の下り時刻表

図 6 の新宿駅と代々木上原駅の時刻表から、桜ヶ丘以南への有効列車を抜き出すと以下の図 7 になる。

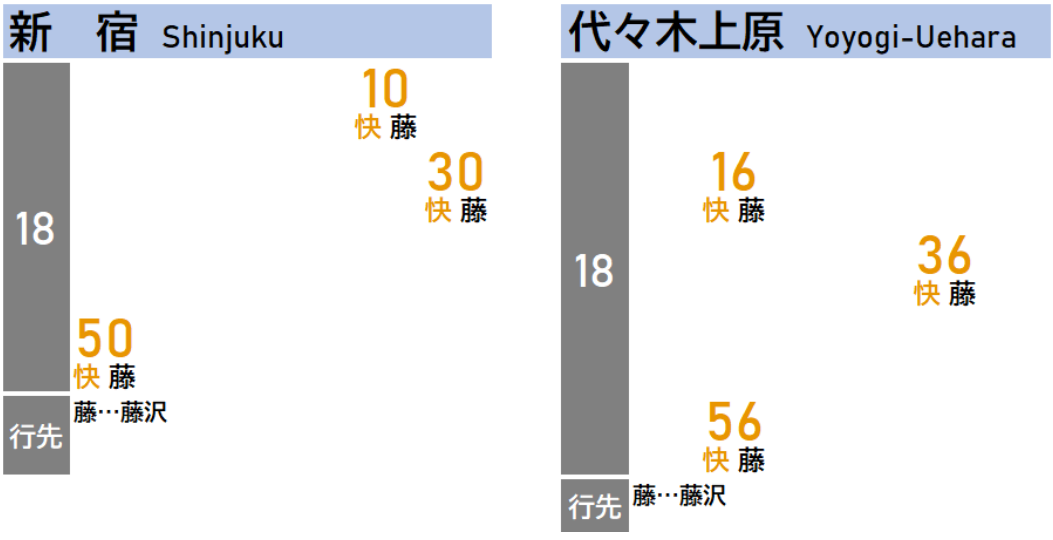


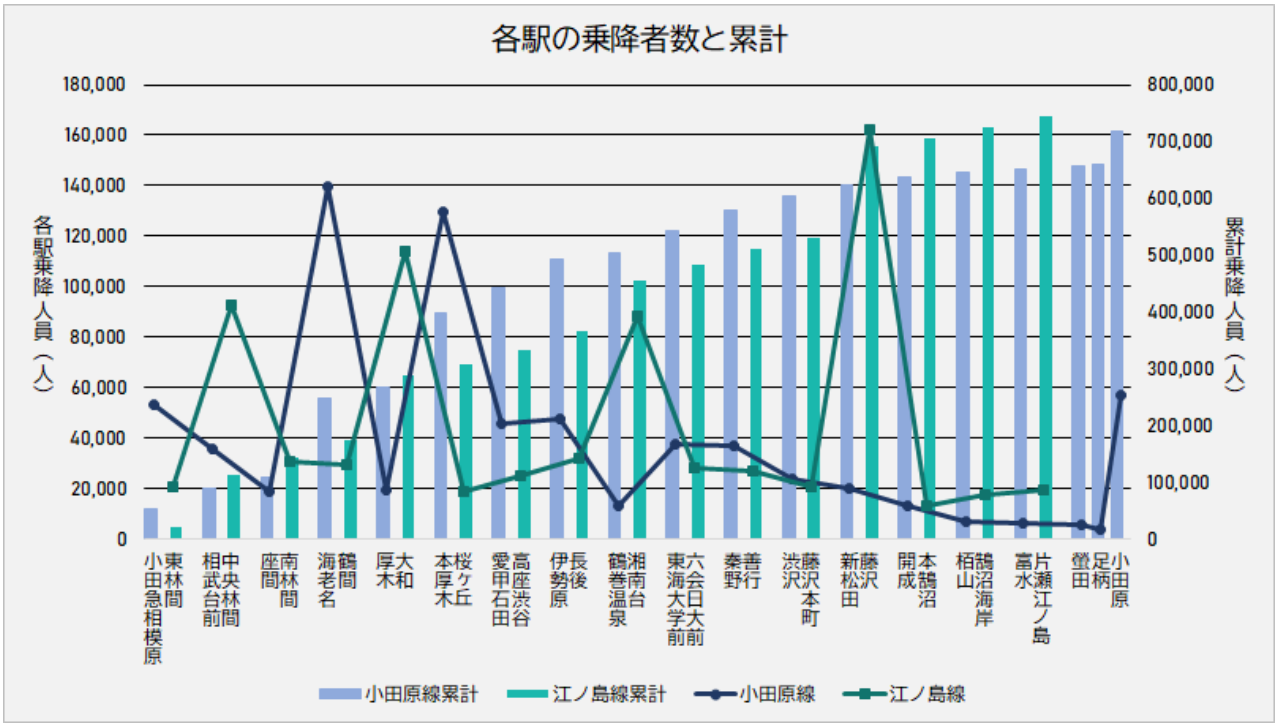
図 7　桜ヶ丘以南への有効列車

聡明な読者の方は図 5 を見たときに気づかれただろうが、桜ヶ丘以南へ行ける列車は藤沢行の快速急行以外には 1 本たりとも走っていない。江ノ島線内で待避の無い各駅停車はここでも役に立たないのである。新百合ヶ丘や町田からならば役に立たないこともないが、それは快速急行の 2~4 分あとの本厚木行に乗れたらという話になる。かなり限定的な用途であることがおわかりいただけると思う。結局のところ、藤沢行の快速急行に乗り遅れてしまったら最後、途中駅での乗り換えという手段さえ許されず惨めに 20 分待つのみとなる。

なお、新宿時点では昼間時間帯と本数がそこまで変わらない。小田原行の急行が追加されているだけで、1 時間当たり 3 本増えているのみとなっている。ここに加えて千代田線からの直通列車も 3 本増やすことで、6 本の増発を実現している。しかし、これらの列車は江ノ島線には何の利益ももたらさず、昼間とラッシュ時が同じ本数というダイヤを生み出している。

ここからは~~（ここまでも）~~感情的かつ主観的な話になるが、快速急行に乗れなかったとき、新宿で 6 本の乗れない列車が発車していく様は見ていて気分のよいものではない。千代田線から来て代々木上原でよい接続がなかったときは、7 本も見送ることもある。その間に、他の人々は次々と滑り込んでくる列車に乗って帰宅する。しかし、自分は電光掲示板に出ていないほど後に発車する列車をひたすら待ち続ける… このような光景を見せつけられていて気分の良い帰宅ができるはずもない。桜ヶ丘以南へ帰宅する人々は混雑だけでなく、このような苦悩にもさいなまれながら通勤通学をしている状態が続いている。

◆ 江ノ島線の本数が少ない理由



グラフ 1　各駅の乗降者数と累計（2025 年度）[2]

グラフ 1 から分かる通り、江ノ島線は支線というには多い利用客を抱えている。快速急行の停車駅は全て 8 万人を超えているほか、藤沢は相模大野より先のどの駅よりも多い。累計も小田原線に匹敵するだけではなく、藤沢時点で小田原線を超えている。時間帯別のデータ、乗客がどこまで乗車しているかといったデータなどがないのであまり踏み込んだことは言えないが、江ノ島線の有効列車が小田原線の半分以下

であることには大きな問題があるように思われる。特に 16 万人の藤沢や 9 万人に迫る湘南台が、（失礼ながら）1 万人を割る駅と同じ本数なことには何か理由があると思われる。

◆ 貧弱な線路設備

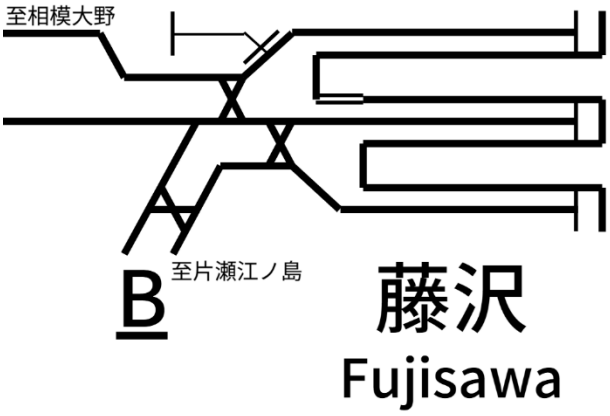


図 8 藤沢駅配線略図[3]

理由の一つとして考えられるものが、藤沢駅の線路容量が少ないことだ。現行のダイヤでは藤沢駅を発着する列車は以下の 3 系統がある。

① 新宿～藤沢の 10 両編成の快速急行
② 相模大野～藤沢の各駅停車
③ 藤沢～片瀬江ノ島の各駅停車

これに対して、駅には線路が 3 線（上が 1 番ホーム、下が 4 番ホーム）しかない。さらに、10 両編成は 1 番ホームしか対応しておらず、2/3 番ホームは 7 両編成、4 番ホームは 6 両編成が上限となっている。

このような制約により、10 両編成の列車を増発しにくそうなことがうかがえる。しかし、先に述べたように朝は 10 両編成の急行が 10 分に 1 本走っている。そのため増発をしようと思えば藤沢駅側は対応可能だと思われる。

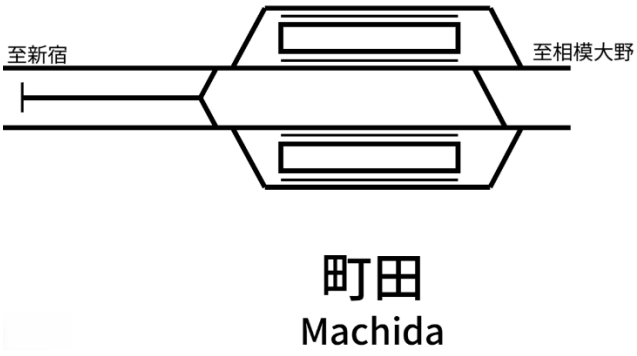


図 9 町田駅配線略図[3]

昼間に増発してほしい町田行の快速急行が折り返す町田も、新宿寄りの引上線は 6 両編成までしか対応できず、ホームまでの間に踏切が 2 ヶ所も挟まれるという、ありがたくない要素が集まっている。このような設備のため、毎時 3 本の折り返しとなっている可能性もある。なお、相模大野は小田原線の本線と平面交差をしなければ折り返せない構造のため、毎時 9 本が折り返すことは現実的でないと思われる。

◆ 競合の無い環境

このほかにも、江ノ島線は増発をせずとも客が集まってくると~~舐められている~~ みなされている可能性もある。

表 1 小田急と競合路線の関係

駅名	小田急（所要時間／運賃）	競合路線（所要時間／運賃／時間あたり本数／社局名）
藤沢	58 分／610 円／3 本	49 分／1,040 円／2 本／JR 東
湘南台	51 分／560 円／3 本	67 分／1,000 円／2 本／相鉄＋JR 東
		70 分／980 円／4 本／相鉄＋東急＋東京メトロ
大和	44 分／480 円／3 本	53 分／900 円／2 本／相鉄＋JR 東
		63 分／890 円／4 本／相鉄＋東急＋東京メトロ

※平日 12 時頃の一例です。筆者は相鉄や東急、東京メトロ、JR に明るくないため、誤りがある可能性があります。また、JR 東は東海道線からの湘南新宿ライン、相鉄＋JR 東は羽沢横浜国大経由、相鉄＋東急＋東京メトロは新綱島経由の新宿三丁目までです。東海道線＋宇都宮方面の湘南新宿ライン、横浜経由での相鉄線と東急線の乗り換えなどの経路は省略しています。

表 1 のとおり、ほとんどの場合で全て小田急が優位に立っている。特に小田急は運賃面で優位で、元来の運賃設定が高めな JR、社局を跨ぐため運賃がかさむ相鉄経由に対して半額近い運賃となっている。ただし、新横浜線は湘南台や大和から相鉄経由で新宿へ向かうための直通かと言われると議論の余地があると思われる。また、表にない要素として、快速急行は藤沢が始発なので着席の機会があるという点も大きい。

このように、藤沢市や大和市から新宿へ向かう場合は小田急が選択肢の筆頭に挙がる。これを利用して江ノ島線の本数が少ないままで放置されている…というのは穿った見方かもしれないが、利用者としてはそう思えてならない。

◆ そのほかに不便な点

ここまで時刻表から読み取れる問題点を指摘してきたが、他にも江ノ島線が他路線に比べて不便だと思える点がいくつかある。

1 つ目が、各駅停車が 6 両編成で運転されていることだ。各停のみの停車駅のホームが 6 両編成までしか対応していないからだが、小田原線ではそのような駅は栢山～足柄の 4 駅しかなく、その他の駅は多摩線を含めて 10 両編成に対応している。ほぼ全駅で 2 万人以上の利用がある江ノ島線が 6 両編成のままというのは、長編成が走り、新宿への本数も多い多摩線の~~惨状~~利用状況を見ると何かおかしなものを感じる。

2 つ目が、遅延時の運転整理だ。ここまで快速急行が生命線であるように書いてきたが、この列車は南の島の某大王よろしく運休しやすい。2026 年 11 月 4 日にも、常磐線松戸駅での事故の影響を受けて区間運休が発生している。江ノ島線とは無関係な遅延のあおりを受けて快速急行が消失することは割とあるので、ぜひ Twitter（現 X）で検索していただきたい。

なお、快速急行が運休すると相模大野もしくは町田から延々と各停で帰る羽目になる。しかも、10 両編成から吐き出されてきた乗客を受け止める各停は 6 両編成で待ち構えている。ただでさえストレスが溜まっている状態で 6 両編成に乗客.zip として圧縮されるときの心情は文章に表せないものがある（誇大）。

表 2　2026/11/05 時点の 1km あたり事故件数 [4]

路線名	件数（件）	件数／距離
東武亀戸線	3	0.88
筑波山ケーブルカー	1	0.61
小田急江ノ島線	15	0.54
京王線	16	0.42
西武新宿線	19	0.40
広島電鉄本線	2	0.37
中央線（快速）	19	0.36
阪急京都本線	16	0.35
京成押上線	2	0.35
西武拝島線	5	0.35

最後に、江ノ島線は事故が多い。本稿執筆時点（2026 年 11 月 5 日）で 1 時間以上の運転見合わせを伴った人身事故は 14 件、自動車との衝突（自動車の乗員は死亡）は 1 件、落雷による信号故障での運休が 1 件の合計 16 件となっている。左の表 1 からもわかるが、路線距離が短いゆえに 1 桁の発生件数で上位に来ている路線を除くと、江ノ島線は事故が多いとわかる。直近の 2026 年 10 月 27 日に六会日大前～善行で 22 時 18 分に発生した自動車との衝突事故では、長後～藤沢で終電も含めたすべての列車が運休した。

◆ 最後に利用者として

冒頭でも述べた通り、藤沢市や大和市から新宿へのアクセスがよいというのは、手放しで肯定することはできないと思っている。おそらく伊勢原までの小田原線沿いか、多摩線などに拠点を持った方が便利だと思われる。仮に江ノ島線にするとしても、大和以北は桜ヶ丘以南に比べてマシなダイヤが組まれているので、そちらをオヌヌメする。逆に新宿方面に用がなく、横浜方面に惹かれるならば江ノ島線はわりとよい環境かもしれない。路線図だけではなく、実際に利用する目線で考えることの重要性を再認した。なお、筆者の無知ゆえ記事中に誤りなどがある可能性もある。気づかれた読者の方は、ご一報いただけると幸いだ。最後に、小田急電鉄株式会社に江ノ島線のテコ入れを願いながら、この記事を終わらせていただく。

◆ 出典など

[1] 小田急線のオフピーク利用についてのお願い，小田急電鉄株式会社，
https://www.odakyu.jp/support/ho5toc00000066gb-att/off-peak260327.pdf，2026 年 11 月 6 日閲覧

[2] 鉄道部門：駅別乗降人員・輸送人員ほか，小田急電鉄株式会社，
https://www.odakyu.jp/company/railroad/users/，2026 年 11 月 6 日閲覧

[3] 「配線略図.net」（https://www.haisenryakuzu.net/）より転載および筆者改変

[4] 2026 年の路線キロ別鉄道人身事故ランキング，鉄道人身事故データベース，
https://jinshinjiko.com/ranking/route_per_km/2026，2026 年 11 月 6 日閲覧

私の見てきた鉄道研究部のあゆみ

電気・電子工学専攻　修士 2 年　黒沼友陽

当初の予定では個人記事として「東京都立大鉄道研究会×東京工科大交通研究同好会×工学院大学鉄道研究部合同新歓企画」の参加記を執筆予定だったのだが、ページ数の都合で個人記事の必要性を検討していたところ、内田くん（学部 2 年）に「6 年の間の活動振り返りみたいなの読みたかったり」と言われたので、私の知る限りの「工学院大学鉄道研究部」の活動の振り返りをしたいと思う。vol.19 の編集後記で私自身が「節目の年に、それに至った過去を振り返る」と書いており、私が見てきた 6 年間のログを 20 周年という節目に残すことは、意味があると感じたため、この記事を執筆することとした。

・2021 年度　学部 1 年　当時の部長：佐藤先輩

工学院大学に入学した私は、例年八王子キャンパス屋外で行われる新歓の学生団体紹介において、鉄道研究部を目指した。高校には鉄道研究部はなく、鉄道研究部の活動というものに憧れがあったためである。しかし、マップには鉄道研究部のブースがあるのに、実際にはブースはなかった。某先輩のミスにより、出展することができなかったのだ。鉄道研究部のサイトに行くと入部手続きの方法が書いてあったため、そこから連絡をとり入部することができた。~~新歓のブースなかったのに何で 8 人も入部できたんですかね…~~

2021 年は、いわゆる「コロナ 2 年目」である。例年参加している「上田こども夢フェスタ」は昨年（2020 年）に引き続き中止、感染拡大防止のため、夏休みの活動にも部室内の人数制限がかけられていた。後期開始から制限が解除されていたと思う。夏休みは、数名でレール磨きをする活動を行っていた。しかし、その際に使っていた錆おとし液の使い方を誤り、液の色である緑色の物体がレールにこびりつく結果となってしまった。これを落とす作業も行ったが、完全には落とすことはできなかった。もし部室のレールが緑色に染まっていたら、それは 2021 年の失敗の結果である。もとより部で保有しているレールはとても多く、すべてをきれいな状態に保つのは難しい。そのため、運転会では列車走行前にレール磨きを行い、通電しやすくなるようにするのだ。



←写真 1
2021 年新宿祭の鉄道研究部の展示

2021 年の八王子祭は行なわれたものの、学外からの参加をナシとする形で行われた。新宿祭も同様だった。なお、2021 年八王子祭の動画が、工学院大学鉄道研究部公式 YouTube チャンネルで公開されている。



また、2020 年度、2021 年度は新型コロナウイルス蔓延により開催できなかった新入生歓迎遠征を 2022 年 2 月に行い、ロマンスカーミュージアムを見学した。

←写真 2
ロマンスカーミュージアムの様子

・2022 年度　学部 2 年　当時の部長：薮先輩

2022 年度の支部長を学部 2 年から決めることとなり、公平な手段を用いた結果私が支部長を務めることになった。2022 年度は新歓でブースを出すことができた。



写真 3　中込駅

2022 年度から、上田こども夢フェスタも再開し、我々も参加することができた。ドライバーを手配できなかったため、N ゲージなどの荷物は郵送することとなった。ところで、私が小海線に忘れ物をして小諸から中込まで取りに行ったことが 2025 年度入学生にも知られているらしい。なんで？~~お前が自分で言ってるからだろ~~　私にとって初めての対外イベントかつ、初めての上田だったが、緊張しながらも楽しめていたと思う。また、休憩日には別所温泉や上田城の観光も楽しむことができた。

2022 年度の新入生歓迎遠征では、碓氷峠鉄道文化むらを見学した。(vol.16 参照)



写真 4　草が生えたジオラマのトンネル出口

2022 年の夏は、部活動として部室にあるジオラマの修繕に取り組んだ。山、秋の山、町、畑、川などのジオラマは私が入学する前から部室に存在したが、いつ作られたものかは不明なものだった。正直なところ、2020 年のコロナ禍に活動ができなかった影響で、部活動運営の引継ぎが不完全であったため、各ジオラマの詳細は不明だ。そこで、まずは学祭で出せるジオラマを用意することを目標とした。山のジオラマは、フォーリッジ（草を表現するやつ）の禿げた部分に再度草を生やす、冬のジオラマは倒れた木を植えなおしたり、鹿を配置したりする、町のジオラマは家の中に LED が仕込まれていたのでそれを配線しなおして光るようにした。私は街のジオラマの配線作業を主に担当した。LED を光らせるには乾電池だと力不足なのでよい電源がないか探したところ、余っているパワーパックを使えば合理的であることに気づき、パワーパックのフィーダーで給電できるようにした。そのため、あのジオラマは 12V で動かすことが前提となって

いる。1 年後に DC ジャックが併設され、12V の AC アダプターで光らせることができるよう改造された。また、コンビニの中に時間経過で色が変化する 7 色 LED を仕込んだ。その光る様子から「ゲーミングローソン」と呼ばれている。余談だが、活動中に高松（当時学部 2 年）が撮影した写真が「学生マネジメント研修会　SNS 投稿グランプリ　8 月月間 SNS 映え賞」に選ばれ、八王子キャンパスの一角に掲示されていた。



写真 5　「ゲーミングローソン」



写真 6　選ばれた高松撮影の画像

2022 年は八王子祭と新宿祭は開催され、外部の方の入場が再開された。しかし、私は八王子祭期間に家族が罹ったコロナをうつされてしまい、参加することができなかった。2022 年ともなればコロナも落ち着いてきたが、いまだ流行り風邪として恐れられていた。なお、遠山くん（当時学部 1 年）の発案で、2022 年の新宿祭で硬券風記念品を配布した。その後の八王子祭・新宿祭で切符風記念品を来場者に配るようになる。

毎年 4 月頭に発行される文化会誌「激躍」に顔写真を掲載する都合で、例年 9 月には来年度の部長が決定される。話し合いの結果、2022 年度支部長を務めていた私が 2023 年度部長となることが決定した。2023 年 2 月に、予算が余っているという理由で 2022 年度第二回新入生歓迎遠征が行われた。これは、第一回に参加できなかったメンバーの救済を兼ねているため、新歓として企画された。去年も 2 月に新歓やっているのでね。また、2 月は幹部部員（部長・会計・支部長など）の引継ぎの時期であったため、次期部長の私を中心に 2 年生で計画立案をした。小湊鉄道といすみ鉄道を乗り通し、途中の大多喜で観光をするという

行程表（仮）					
蘇我	発	10:11	10:51		
		普通木更津行	快速君津行		
五井	着	10:20	11:02		
	発	10:27	11:20		
		第15列車	第17列車		
（上総牛久）	発	10:54	11:59		
		＝	第17列車		
上総中野	着		12:40		
	発		12:45		
			16D		
大多喜	着		13:06	14:26	15:31
	発		13:08	14:30	15:45
			16D	18D	20D
大原	着		13:39	14:59	16:15
	発		14:20	15:20	16:31
			上総一ノ宮行＋快速東京行き	上総一ノ宮行＋快速東京行き	上総一ノ宮行＋普通千葉行き
蘇我	着		15:18	16:18	17:37

表 1　2022 年度第二回新入生歓迎遠征行程表

内容だった。房総横断記念乗車券を購入し、五井から小湊鉄道のキハ 40 形に乗車、上総中野でいすみ 350 系に乗り換えた。大多喜では 2 班に分かれて行動した。私が参加した班は、大多喜でレンタサイクルを借り、ポッポの丘へ向かい見学を行った。もう一方の班は大多喜の城下町周辺を散策した。当時は無事乗り通すことができたが、いすみ鉄道は 2024 年の脱線事故からいまだ全線で復旧せず、小湊鉄道は 2026 年に繰り返す大雨で長期運休が続いていて、列車による房総横断ができなくなるとは当時は考えもしなかった。

2022 年度末、部員内で投票を行った結果、新たに京王 5000 系（2 代目）の N ゲージを導入することとした。学祭などの体験運転での使用を主とするため、4 両基本セットのみの購入となった。また、先述したジオラマの補修が終わったので、新しいジオラマ作成計画が始まった。

・2023 年度　学部 3 年　当時の部長：黒沼（筆者自身）

2023 年度、私は部長として鉄道研究部の運営に携わることとなる。2023 年度新歓では、新歓実行委員の電力調査で、パソコンとパワーパックで使用する電力がわからなかったため上限の 1500W と書類を書いて提出した。その結果「本当に 1500W も使うのか」と問い詰められてしまったので、今後の新歓担当者は適当なことを書かないように。天気がやや悪かったものの、新歓自体はつつがなく進んだ。

2023 年度も例年通り（コロナ禍開けてから 2 回目が来て「例年通り」といえるようになった！）「上田こども夢フェスタ」に参加した。今回からドライバーを用意できたのでレンタカーを借り、N ゲージなどの荷物を積み込んで運んでもらう、コロナ前の形態に戻ることができた。大変だったのは夢フェスタが終了後、車が八王子キャンパスに戻ってきたところ、部室の鍵が休日申請されていないために鍵を借りれず部室に荷物を戻せなくなる事態が発生した。前提として、部室の鍵は、平土日は事前申請ナシで借りることができるのだが、日曜日を含む休日は顧問の申請を通さないと借りることができない。また、コロナ禍で学生団体は毎月活動許可証を書き、顧問と学生支援科に提出が必要だった。（これは 2023 年度 5 月までおこなわれていた）後者は行なっていたが、前者の存在を知らなかったため、起きた事故であった。これを読んでいる各部員は今後このような事故を起こさないよう行動していただきたい。この問題自体はキャンパス近く在住の部員宅に荷物を留置し、後日部室に戻すことで解決した。彼にはいくら感謝してもしきれない。

上田こども夢フェスタの 1 週間後、鉄道研究部は「地域合同学園祭★学生天国★」という、八王子学生委員会［ハチガク］が行うイベントに出展することとなった。このイベントは八王子駅北口から伸びる西放射線ユーロードや八王子オクトーレにおいて八王子市の大学の学生団体が出展するイベントとなっている。ハチガク様からオファーをいただき、久しぶりに上田・学祭を除いたイベント出展となった。また、以前から学生天国に帝京大学鉄道研究部様が参加されており、私自身初めての対面での他大学鉄研の交流となった。

2023 年度の新入生歓迎遠征では、鉄道博物館を見学した。(vol.17 参照)

6 月には、文化会部活の予算の承認を行う文化会総会が、出席者が足りず中止となる大事故が発生した。出席、または委任状の提出周知が足りてないことが原因とされた。弊部活にとって学校からおりる予算は、上田こども夢フェスタのような外部出展や、日ごろの N ゲージなどの部品購入に充てられていて、部活運営に欠かせないものである。鉄道研究部のみの問題ではないが、これを読んでいる部員は認識をされたい。

8 月には、大学が行っている子供向けの、科学教室の参加依頼が入った。鉄道研究部では理科の実験でやるような自作モーターづくりを行い、N ゲージ展示で鉄道とモーターの関連性を感じてもらうワークショップを行った。

同じく 8 月には、工学院大学附属高校から進学した 2023 年度新入生の縁により、旅行・鐵道部と連携し、旅行・鐵道部さんの N ゲージ運転会に大学生が参加させていただく形で中高大合同運転会が実施された。それ以降、大学鉄研の部室のある八王子キャンパスと中高の校舎が隣り合っていることもあり、各部の活動時にお互いの備品の貸し借りが行われるようになった。大学側は、中高が所持している HO ゲージを借りている。逆に、大学生は HO ゲージを使えるよう整備したり、中高側にカメラカーを貸したりしている。

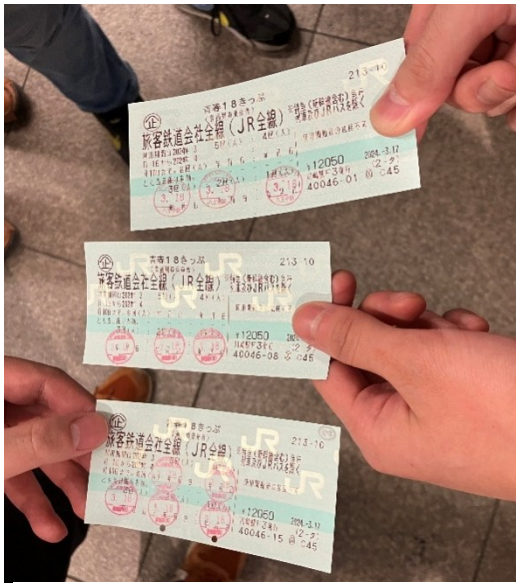


写真 7　3 枚の 18 きっぷ

2023 年も八王子祭と新宿祭に出展した。新宿祭のあった土日は山手線の工事で運休が発生していたことを覚えている。

2024 年 3 月に、18 きっぷ遠征をおこなった。御殿場線に乗車し、行き先は沼津であった。18 きっぷを 3 枚使用し、11 名で行動するというパワープレイであった。沼津で昼食に海鮮をいただき、その後は 3 班に分かれ行動した。私の班は沼津港深海水族館を見学した。なお、18 きっぷはこの 2024 春の、次の次である 2024 冬から、1 人 3or5 日連続の形態へ変更となった。奇しくも、私にとっては 18 きっぷの複数人同時使用を体験できる最初で最後の機会となったのだった。

2022 年度末から開始したジオラマ製作だが、2023 年度末に完成した。高くしたボードの上にロータリーや地下駅の駅舎を設置したジオラマだ。ボードの下に N ゲージを通すことで、地下駅を再現している。余談だが、このジオラマは布田駅をモデルとしている。



写真 8　地下駅のジオラマ



写真 9　地下を列車が走る様子

・2024 年度　学部 4 年　当時の部長：進木

2024 年度から、私は勝木先輩の後を継ぎ UTRJ 編集長として活動を始めた。経緯などは vol.18 の編集長挨拶を参照されたし。

2024 年度も、新歓から始まる。この年も天気は悪かった。また、部としては上田こども夢フェスタに例年通り参加したが、参加人数に限りがあるため、2024 年以降私自身の参加はとりやめ後輩に譲ることとした。

参加制限がない学生天国には参加した。なんと、ハチガク様の計らいにより帝京大学鉄道研究部様と同じ部屋での展示となり、お互いの親交を深めつつ、大規模な展示をお客様に見ていただくことができた。

2024 年の部内の革命といえば、平日部活の開催だろう。2023 年度は平日の放課後に活動したい部員が少なかったため開催ナシとし、休日の活動をメインとしていた。しかし、平日部活を推し進めた久田くん（当時学部 2 年）の行動により、週に数回、放課後の活動が行われることとなった。私も、研究室は新宿キャンパスだが前期は週 1 で八王子キャンパスに通っていたため、平日部活に参加した。（と同時に、新八―新宿キャンパスと八王子キャンパスの両方に通学すること―のつらさを知った。）個人的な感想として、平日部活は 1.2 年生が主の活動となるため、1 年生の部活定着に一役買っているのではないかと思う。

9 月には、関東学生鉄道研究部連合（以下、学鉄連）開催のイベント、「てっけんサミット」の現地開催が幾年かぶりに行われた。宮城県にある美里町（小牛田駅が中心駅）の協力のもと、1 日目は阿武隈急行で 8100 系の団臨、2 日目は小牛田駅近くの美里町駅東地域交流センターで「てっけんサミット@ココだ！鉄道フェスティバル」で出展を行った。しかし、てっけんサミットは変更された八王子祭の日程とかぶっていた。そのため、八王子祭にすでに複数回参加経験がある私、佐藤先輩（当時学部 4 年）、逆に八王子祭に今後参加可能な尾作（当時学部 1 年）の 3 名で参加した。



写真 9　梁川車両基地での撮影会



写真 10　てっけんサミットの様子

前述した平日部活だが、活動の結果、桜のジオラマが完成した。また、その後の活動として、旧型客車のキット作成を行った。2024 年から導入したエアブラシを使用することで、車体の塗装も行った。

新宿祭では、UTRJ vol.18 の配布を行った。

・2025 年度　修士 1 年　当時の部長：石井

私は修士課程に進学した。この 2 年間でも、可能な鉄道研究部の活動に参加していった。

「例年通り」といえる参加イベントも増え、2021 年と比べるとはるかに年度始まりの鉄道研究部は忙しくなった。

・新歓　・体験入部　・上田こども夢フェスタ　・学生天国

この中で、体験入部について触れていなかったが、2022 年から毎年行っている。簡単に言えば、N ゲージの運転会で、入部を検討している新入生に活動の様子を見てもらう会である。

2025 年度の革命といえば、部内連絡ツールが「Discord」に移動したことだろう。Discord は多機能コミュニケーションサービスで、話題ごとのチャットルームを作ったり、ビデオ通話をしたりすることができる。2019 年以前は総会を対面で行っていたと聞いているが、コロナ禍で対面開催が不可能になり、総会のみビデオ通話が可能な Discord で行っていた。また、雑談も Discord で行っていた。部内連絡まで統合したことにより、増加したイベントの連絡事項や、話題を管理しやすくなった。

2025 年度は、さまざまなイベントに参加した年であった。上記の他に、部として参加したイベントは以下の通りである。

・川口やまゆり館七夕フェスタ科学教室
・新入生歓迎遠征＠碓氷峠鉄道文化むら
・てっけんサミット＠中部大学&団臨＠近鉄
・八王子祭
・つながる！鉄道交流フェス in 八王子駅
・八王子いちょう祭り
・新宿祭
・Campus Xmas Jam＠三井アウトレットパーク多摩南大沢
・八王子十小科学教室
・八王子ビートレインズ トレインズデー
・春のはちおうじ乗り物フェス 2026＠東京たま未来メッセ

本当に多いな！　いくつかのイベントに関しては、私も参加している。常にイベントの調整を行っていたイメージがあるので、特に苦労した年だったと思う。一方で、対外イベントのノウハウ、メールでの調整のやり取り、八王子を中心とした各団体様との縁など、得られたものも多かった年であると思う。



写真 11　2025 年度作成ジオラマ
工場の引き込み線

・2026 年度　修士 2 年　現在の部長：尾作

正直に言って、6 年目ともなると、「例年通り」のことばかりだ。部としては例年通り新歓を行い、上田、学生天国に参加した。

しかし、今年から始まったものもある。それが、東京都立大鉄道研究会様と東京工科大交通研究同好会様との交流である。私、都立大の G 氏、工科大の M 氏は出身高校が同じ知り合いという縁があり、3 大学とも八王子にキャンパスを有する大学であった。昨年のてっけんサミット＠中部大学から交流があった東京都立大鉄道研究会様の G 氏主催により「東京都立大鉄道研究会×東京工科大交通研究同好会×工学院大学鉄道研究部合同新歓企画」が開催された。工学院からは私、石井（学部 4 年)、尾作（学部 3 年）の 3 人で参加した。ゲームマスターG 氏の出すミッションをもとに、八王子市内にあるチェックポイントを回り、ポイントを獲得し、一番獲得ポイントの多いチームが勝ちというゲームであった。都立大①、都立大②、工科大、工学院の 4 チームに分かれ争い、なんと工学院チームが 1 位を獲得することができた。

その後、てっけんサミット＠島根大学で石井と尾作は彼らと再会を果たしたようで、今後も 3 団体で連携を深めていくことで合意したそうだ。

また、20 周年関連に関しては特集でまとめているためそちらをお読みいただきたい。

・6 年間を振り返って

2021 年に入学し、2026 年まで在籍してきた私は、コロナ禍で活動が停止していた鉄道研究部の活動再開から立て直しのために活動し、その様子を見届けてきた。振り返ってみると、本当に活動の場が増えてきたと感じている。そして、コロナ禍で見えなくなった先の、鉄道研究部の新しい活動理念が見えてきたように思える。

・平日部活、ジオラマ・キット作成による技術向上
・八王子を中心とした外部活動による宣伝・鉄道の魅力の発信
・他大学・団体との交流

現状の活動はこのようにまとめられるのではないだろうか。

特に、学鉄連を通して他大学鉄研様の活動を参考にできるようになったのは大きいと感じている。自分が支部長・部長のときは、未知の領域を探すかの如く、できることをやっていた。その結果現在の活動方針に至ったわけだが、他団体様を観察していると、私たちがやっていないこともやっているようだ。例を挙げると、物販や、泊まりを含む遠征であろうか。これらを私たちが真似する必要はないが、参考にできれば、私たちの活動がより面白い物になるのではないかと感じている。

また、この記事はところどころに私の失敗談が含まれている。振り返ってみると、特に部長時代は多くの失敗をしてしまったように思う。そのたびに、一緒に問題解決をしてくれた先輩方、同期、後輩の皆に感謝したいと思う。

私の在籍期間もあと数か月で終了する。このさきは OB として、支援できることがあるかもしれない。鉄道研究部 20 周年から、次の 30 周年、その先の 100 周年へ向けて、見守っていければと思う。そして、この 6 年間、工学院大学鉄道研究部で関わった皆様に感謝の意を示したい。

20th

新入生自己紹介記事



今年の新入生歓迎遠征は、京王電鉄めぐりでした。新入生と現役生を混ぜた 3 つのグループにわかれ、京王線内の駅で主催の部長（ゲームマスター）が出題する問題を解き、ゴールへ向かうという内容で行われました。グループ対抗戦ののち、京王れーるランドの見学を行いました。

自己紹介

工学部機械システム工学科１年　鴨志田嵩仁

初めまして、今年度入部した機械システム工学科１年の鴨志田嵩仁です。生まれも育ちも神奈川県大和市で、横浜、相模原、海老名、綾瀬と藤沢に挟まれた南北に細長いところに住んでいます。

物心ついたころから鉄道が好きで、特に、大和市を少し通る東急田園都市線が鉄道好きのきっかけです。東急線のなかでも私は、大井町線の 6000 系が一番好きです。東急 6000 系は、東急線唯一の急行専用列車として活躍していて、独特のフォルム、東芝 IGBT-VVVF を装備している車両です。当初は 6 両で運転しおりましたが 7 両へ増車し、その後一部編成で Q シート車両を組み込んで運転しております。Q シートに置き換えられた車両は目黒線の 8 両編成の種車として使われています。

高校に入って、お小遣いを貯めて、関東の鉄道を乗りつぶしなどをしていました。しかし、JR の発車メロディーが IKST に置き換わっていることを知って、休日おでかけパスを利用して旧汎用発車メロディーを録音しました。(原宿駅の原宿ｂが好きですが、録音できず無念)。大学生になって、金銭的に余裕が生まれたのでまだ乗ったことのない電車や路線を乗りつぶししていきたいと思っています。今計画しているのは、北海道フリーパスを利用して、１週間で JR 北海道の旅客線を乗りつぶしを考えています。(費用やいついくのかなどまだ考えないといけないことはたくさんありますが)。

基本的には、撮り鉄、乗り鉄がメインですが、モータ音やなかなか気軽にいけない路線、発車メロディーを収録する音鉄もやっております。これからよろしくお願いします!







(左上：253 系旧塗装@新宿駅　左下：数年ぶりの大雪@長津田駅　右：梶が谷脱線事故の影響で設定された田園都市線内完結運用の急行鷺沼行@中央林間駅)

自己紹介

電気電子工学科 1 年 鎌形亮佑

初めまして、今年度鉄道研究部に入部した鎌形亮佑です。私は千葉県の香取市出身で 209 系天国でしたが、今は高尾に引っ越して E233 系、211 系、E131 系などを見て通学しています。

私が好きな車両は元常磐緩行線、中央快速線の 209 系 1000 番台と中央線特急しなので使用されているクロ 381-10 番台です。209 系 1000 番台は唯一無二の前面に非常用貫通扉があり、三菱 GTO-VVVF の独特の音が好きです。クロ 381-10 番台はサロ 381 が改造されたパノラマ形状が好きです。

私が鉄道に興味を持ちだしたのは私が高校生のころ東京に出かけたときに様々な形式の車両を見て世の中にはいろいろな電車があると思い興味を持ったからです。そして車両だけでなく鉄道の音や発車メロディーなどにも興味を持っていきました。そして高校生の時に仙台に東北のほうの車両を見に行き、引退が近かった 205 系 3100 番台を見に行きました。その時にあおば通や宮城野原の発車メロディーも聞きたかったのですがすでに終わってしまい聞くことができませんでした。それでも石巻の A Sea Bird が聞けたのでよかったです。今度は土日に流れる Sea Green を聞きに行きたいです。今後は西日本、四国、九州そして北海道などに行き様々な鉄道を見に行きたいです。







(左上 383 系しなの、右上 209 系 1000 番台、左下石巻駅の 205 系 3100 番台と HB-E210 系)

自己紹介

工学部機械工学科 3 年　田中賢斗

今年度入部しました工学部機械工学科の田中賢斗です。長野県生まれの埼玉県育ちで、埼玉に越してきたときに訪れた鉄道博物館によって 3 歳ごろから鉄道好きになりました。今は主に乗り鉄と模型鉄（プラレール）として活動しています。ほかにも廃線や車両も好きです。

お気に入りの路線は今のところは仙山線です。しかし、乗っていない路線がまだまだあるのでこれから変わるかもしれません。また、好きな車両は特急型と旧型電気機関車で、特にキハ 81 や EF55 が好きです。比較的、古めの車両が好みなのですが古いもの好きの人が少ないのでこれから増えてくれると嬉しいです。

小学生の時から友人と大回り乗車や親と 18 きっぷで東北の路線を乗りまくる旅行をしてきました。その影響なのか、私の鉄道旅行は路線を乗りつぶすことが目的になってしまい、旅行中はずっと列車に乗っています。観光の楽しさに気づいたのはここ 3 年くらいです。

模型鉄としてはプラレールも N ゲージも所有しているのですが、万年金欠人間なので現在は専らプラレールを収集しています。かっこいいと感じるものとレアな物を集めているので、広く様々な車両を集めるというよりかは偏り多めです。最近は物量があまりに多くなってしまい、置き場所を考える日々です。

訳あって 3 年生からの入部ですが、イベント等には積極的に参加したいと思います。よろしくお願いします。



四国旅行に行った際の江川崎駅と姫路駅にて



お気に入りのプラレールと自作車両

編集後記

2026 年度編集長　黒沼友陽

今年は、本当にすべての記事が出来上がってから編集後記を書いている黒沼です。私は、この UTRJ vol.20 を通し、個人記事で過去を振り返り、特集記事で周年に至った今年を楽しみました。最後に、ここで未来に思いをはせて、繋げていきたいと思います。外部活動が増え、八王子を中心に交流の場を増やしていっています。その結果、さまざまな方面からお声がけいただくことが増えました。最近熱いのは、他大学鉄研様との交流でしょう。学鉄連サーバーでの雑談を通した交流により、意外と他大学鉄研同士で活動の実態を知りたがっていること、活動方針が全然違うことが判明しました。それでも、鉄道情報の共有、鉄道の魅力を発信といった根幹は同じなのではないかと思います。また、今回団臨をやったことで、団臨開催のノウハウが蓄積されたのではないかと思います。今後も同じような団臨を使用したイベントが開催されることもあるかもしれません。そして、それが記事化して記録できれば、なおよいのではないかと思います。

そして、この UTRJ も次代の編集長へ託したいと思います。今年は特に部員の皆さんにご迷惑をおかけしました。個人記事でも書きましたが、再度書きたいと思います。この 6 年間、鉄道研究部で関わったすべての方へ、本当にありがとうございました。皆様の今後のご活躍を心より申し上げます。

Urban Tech Railway Journal　Vol.020
2026 年 11 月 20 日　初版第 1 刷発行（検印廃止）

編集者　黒沼友陽
発行所　工学院大学 鉄道研究部
ホームページ　https://www.ns.kogakuin.ac.jp/kogakuin_train/
印刷：印刷通販プリントパック


上田
UEDA
ワンマン
6001