

Urban Tech

□□ Railway Journal

Vol.001



【特集】 発起人座談会：なぜ今鉄道研なのか

工学院大学 鉄道研究同好会

工学院大学鉄道研究同好会 会誌

URBAN TECH
RAILWAY JOURNAL

Vol.001

2006/11/18
工学院大学鉄道研究同好会

目次

第1章	【特集】発起人座談会：なぜ今鉄道研なのか	5
第2章	旅行記	15
2.1	「旅行記 横川・碓氷峠鉄道文化むら（前編）」	15
2.2	「旅行記 横川・碓氷峠鉄道文化むら（後編）」	16
2.3	河口湖～富士急ハイランド～合宿懇親会	20
2.4	コラム：合宿を終えて	24
第3章	メンバーから	27
3.1	ごあいさつ	27
3.2	おやじの小言#1	28
3.3	神岡鉄道レポート	29
第4章	沿革及び活動予定	35

第1章

【特集】 発起人座談会：なぜ今鉄道研なのか

- 参加者
小箆 亮太郎 (1 部代表)[以下小]、山口 直彦 (2 部代表)[以下山]
阿久津 剛 (2 部副代表)[以下阿]
- 記録
鴨井 昌司 [以下鴨]
- 司会、編集
田淵 正紀 [以下司]
- 特別出演
江ノ電500系 (Bトレインショーティー)



図 1.1 座談会を行った発起人3名

出会い

司: それでは、これより発起人座談会を始めさせていただきます。私、司会進行役を仰せつかりました田淵でございます。どうぞよろしくお願いします。

小・山・阿: よろしくお願ひします。

司: では、まずお三方の出会いから。

山: おそらく、一番最初にあったのは私と小籠さん。

小: まあ、そうですね。山口君は弱電実習室の学生職員をやっていたから。えー、私はそのときは3年でございまして、ちょうど実験が新宿校舎に移ってこの部屋を使うようになって、で電車の話をするようになって、というのが私と山口さんの馴れ初めですね。

山: 馴れ初めですか？(笑)

小: 馴れ初めです(笑)

山: で、それから阿久津さんとはこの部屋の引っ越し作業のときにね、阿久津さんにアルバイトで来てもらって。

阿: 足手まといで(苦笑)

山: いえ、足手まといでなく・・・で、そのときにやっぱり鉄道の話が出てあのとき小籠さんもいたんですね。で3人で・・・

阿: 駅員の自慢をして。

山: 部屋の掃除そっちのけで鉄道話に花が咲くみたいな。他の人が呆れるという・・・で、しかもその時にとんとんとんと馬が合って、人脈ができて。

阿: そうそうそう。

小: まあ、あれから7、8ヶ月経ってますからねえ。

山: そのぐらい経ちますねえ。

小: 結構経ちましたねえ。

山: 大分経ちましたね。もうなんか色んな事やってますけど。

経緯

司: では、改めて設立の経緯を。

山: (小籠さんを見て) 私ですか？

阿: 広報担当ですから。

山: 広報担当ですか？いつの間にそんなことになった

んでしょう？

阿: 昨日のミーティングで

山: その、ちょうどこの部屋の掃除をしていた時にですね、あの、阿久津さんと会いまして、そのあとですね、阿久津さんとなんで鉄道研がないんだという話になりまして。工学院大学に鉄道研がないのはおかしい！作ろうではないかという話をですね、私と阿久津さんがして大いに盛り上がりました。じゃあ実際作ろうということであちこち手伝ってくれそうな人を調べてみたらですね、ちょうど同じタイミングで小籠さんと高木先生が鉄研を作ろうとしていたと。

小: それが最初・・・いつでしたかねえ？あれは。

山: 6月の頭か5月の末。

山: 研究室のほうで作ろうかという話になったのは5月の始めあたり。それで、作る為の準備みたいなことをやっていたら阿久津さんと山口君がやっていることがわかって、それだったら一緒にやりましょうということで今回の発起に至ったと。まあそんなかんじで。

山: そこから一気に話が進んで、小籠さんといっしょに鉄研を作ろうといってからもう1週間から2週間のうちに顧問は決定していたという感じで。

小: うーん、そうですね。

山: 急ピッチでできたという。

小: なんだかここ4ヶ月は随分なんだか忙しい。

山: 忙しいですね。

小: 忙しい気がしますけれども。

「なぜ、今鉄研なのか」

司: 会誌の予告で出ていたのは「なぜ、今鉄道研なのか」。なにやら命題みたいなものですね？

山: ええ。

司: 皆さんはなぜ今鉄研だと思ひになったんでしょうか？

山: じゃあこれは小籠さん。

小: うちから？結構大学で鉄道研があるところというのは多々ありますが、大学の鉄道研も比較的昔は有名だったけど今ではあまり・・・結構下火になってきてしまっているというのが結構あるそうでございます。しかも私もこの大学になんで鉄道

研がなかったんだろうか？という風に今までずっと思っていたのは確かですから、やっぱり今、作るのは今がチャンスですからこの大学に鉄道研を作る事によって周りの大学さんとかそういうところの鉄道研ももう一回活気づいてくれればいいな、と私はそういう風に思って作りました。…で、山口君。

山: 私も確かにこの大学に鉄道研があってほしいなという思いで作ったのももちろん大きな理由の一つですけど、一エンジニアに近い立場から言えばですね、電気とももちろん電車が密接に関わっているのは確かなんです、実際には機械も関わっていますし、土木という意味では建築も関わっています。それから電車ではなくて気動車*1ですとかそういうほうにいくと化学も関わってきています。そういう意味で複合分野として工学院大学にある全ての学科をある意味含んだ活動としては鉄道研がとても適していると思ひまして、そういう意味ではいろいろと学生のやる気をうまく刺激して工学院にしかできない活動ができるのではないかな、とそういう気持ちはもちろん作った時も今もありますね。工学院だからこその活動、せっかく現状では鉄道に関する研究室が電気系に二つもあるわけですから。そのブレインをうまく活かして面白い活動ができるんじゃないかな、とそれはこの工学院大学鉄道研究同好会に課せられているテーマであり、義務でもあるんじゃないかという風に思ってます。

阿: (山口を見て) 僕？

山: はい。

阿: 私がこれを作ったのはねえ、何かと言うと、曽根先生がいるのにね、鉄道研がないっていうのはおかしいわけで。鉄道研はたまたま知り合いの人間が、まあ小籠君に山口君も私の周りにいたもんだから、だったら作っちゃえ、と竹本先生に言った訳です。まあ、曽根先生がいたからできちゃったという…

山: まあ、もちろんね。曽根先生と、後任の高木先生が来た事でね、長い事動ける時期に来たという判断も勿論ありますね。

小: まあ、そうですよね。

山: で、作りました。

小: 鉄道研としてはうちらはまだ卵、ひよこみたいなもので。これをとりあえずは3年やって、ちゃんとした部として昇格して、何年も末永くできるような鉄道研にしたいと願っているところであります。

設立後の感触

司: 6月に設立して、今は5ヶ月ほど経っているわけですが、今のところの感触はどうなんでしょう？

山: そうですね。作ってから一番最初の大きなイベントが7月の終わりと8月の頭のオープンキャンパス。これにあわせて実質7月の頭からレイアウトを作り始めて、約1ヶ月と言う急ピッチで作った訳ですが、そこから忙しいペースをそのまま引き継いでここまで随分駆け足で突っ走ってきたなという感じはあります。ただ、かなり忙しいスケジュールでやっているにも関わらず、ほぼ不平もなくやってくれていますし、そういう意味では足並みは揃っているという、感触としてはいい感触ではないかなと私は思っています。

小: なるほど。まあ、いろんなことがありますけれどもね、そういうところはうまく乗り越えていってですね、順調に部員も増えていることですし、やっぱり1年目も大事なんですけど、これから、特に来年とかでいかに興味をひいて部員を増やしていくかということがこれからの活動に大きく関わってくる。そこもどんどん発展していったらいいな、と。

山: (阿久津を見る)

阿: あ、私でございますか？今カメラを撮っている鴨井君とねえ、八王子で1年生の面倒を見ていますけども…まあ、苦労はありますが、まあ、いいんではないかと。来年また4月に新しい1年生が入ってくるわけですから、それに向けて頑張る。まあ、いい感触だと思います。

司: まあ、そうですね。まだ暗中模索と言うか工学院の鉄研としてのスタイルというのがしっかりしていないという、まあこの先部に昇格するまでにはパターンみたいなものが作ればいいなという

*1 非電化路線などで用いる、エンジンを動力源として自走する列車。ディーゼルカー。

…

山: そうですね。まあ大分ね、やりたいイベントも固まってきましたし。

小: そうですね、なるべくオリジナリティを出した活動というのがやっぱり必要ですね。人を惹くようなものをしていかないと… 続かないので。

山: まあ、その集大成でね、住野先生を中心に引っ張ってこうという、計画中の学生プロジェクトの件もね、なかなかあれもハードルはまだまだ高そうですが

阿: まあ、そうですね。土地はね、確保しているんだけどね。

山: あの、だから… なんでしょう、ある意味未開の領域に踏み込んでいくところまで含めてね、楽しんでいければいいんじゃないかと。

小: そうですね。

設立にあたっての苦労

司: ではですね、設立にあたって苦労した点などは？

小・山・阿: 苦労した点ですか？ 沢山ありますねえ (笑)

小: まあ、サークルに申請するのにも結構色々手続きが大変でしたけど。

山: あのときは、事務方の仕事はほとんど全部小籠さんにまかせて…

小: いやいや。

山: で、うちらはうちらで (阿久津を見る) 八王子の学生工房でドサドサと荷物搬入して、板買ってきてレイアウト*2をとにかく作れ、と。設計図もなしにいきなりレイアウト組み始めると言うものすごい突貫工事でやりましたが… あれはある意味、なんか訳も分からずやっているという感じであれも大変と言えば大変…

阿: うん、まあ大変ねえ。あとは、あれだね、私が一番苦労しているね、鉄道研の中でね。

山: まあ、八王子担当がね、なかなか人材が確保できてなくて、阿久津さんにだいたい八王子の方を任せてしまって…

阿: うーん、なんかね、白髪が10本ぐらい増えてしまっていて…

山: 白髪の数の仕事のバロメータですか (笑)

阿: そう、バロメータになって (笑) まあ、色んな人がいるからね、仕方ないことですか。

小: あと、やっぱり2年と3年が少ないですよ。そこをね、なかなかうまく取り込めてない… 既に在学している2年生と3年生についてそこをもうちょっと増やしていくか… そうすれば纏める事も、まあ、容易にいくかってのはわからないですが、今よりはうまくいくかもしれないような気が…

山: 2年3年の幅が広がれば、後は継続して順繰りに動いていくペースが掴めると思うんです。それはある意味、来年度の新会員獲得の課題の一つですね。

小: そうですね。

山: まあ、苦労と言えはあの、あれですよ。阿久津さんの方についている学生プロジェクトも、始まる前から苦労続きなのが目に見えているという珍しい… (小籠を見て) 珍しくもないのかな？ どうなんでしょう？

小: どうなんですかねえ？

阿: まあ、その代わり八王子の学生課が味方についてますから、そのところはまあいいですが。

山: まあ確かに、工学院でしかできない、という意味に関してはこれに勝るものは今のところないでしょうね。なんせ、実際の鉄道1両… 1両とは言わず2両になるかもしれませんが、買ってしまおう、と。しかも、なにをトチ狂ったのか動態保存*3をしようという、凄まじい話になってますからね。

阿: 1500[V]*4で走る電車を200[V]で走らせるなんてバカなことを考えている訳で。

山: まあ、1500[V]を200[V]はかなり厳しいものがある (笑)

阿: 厳しいものがある (笑)

山: だから私は都電*5にしようと言っているんです。750[V]にしよう、と。

*2 鉄道模型を走らせるジオラマ

*3 車両を走らせることができる状態で保存すること。

*4 ボルト:電圧の単位。

*5 都電荒川線。東京都が運営する路面電車。

小: まあ、都電で言うのは、確かに時期的に見ても妥当な感じはしますがね。やっぱりね。

山: なかなかあれは見た目がいいですから。変にオタクっぽい車両を買うよりは。一般受けはいいような。また、おそらくそのうち本当に都電を入れれば、あと10年、20年経てば歴史的資料としての価値もそれなりに出てくると思いますし。ま、ただ紙の上ではいくらでもできることで。

小: そう、実際都^{*6}が応じてくれるかっていう…

山: ええ。

阿: まあ、都は応じるでしょ。

山: まあ、それを譲ってもらえたところでそれをどうやって運ぶのか？とか実際の設備をどうするか？とか、問題は沢山ありますけど、これもすぐには言わずうまく折り合いをつけて進められればな、と思ってます。そういう意味では苦労だらけだよな、この会。

小: まあ、それはやっぱり…

山: 楽しくやっているからいいけど。

小: そう。楽しくやれていられるからいいんですよ。やっぱり1年目ですから苦労があるのは当たり前なんですよ。

山: うん。

小: そこをね、うまく楽しさに変えていくというかなんというか… ですよ。

5年後のヴィジョン

鴨: (カメラマンがいきなり参加) 5年後、どういう活動をしていると思います？

小・山・阿: 5年後ですか…

鴨: 一つの区切りとして、5年、10年と考えた時に、今の話からすると、5年後、10年後、果たしてどんな活動をやっているのかということが想像できるかな？ということを… どう思いますか？

阿: 多分ね、本物の電車をね、動かしていると思うね。

山: もう5年後には？

阿: もう5年後には。

小: 動いて欲しいですね、やっぱり。

阿: ぜひとも東急8500^{*7}が走って。犬目^{*8}を8500が走る。

小: (笑)

阿: 「急行 京王八王子」っていう、東急コーポレーションのマークで。

小: まったくもって不揃いな感じ。

一同: (笑)

山: まあ、あとはどうなっているかというよりは、理想としてはいわゆる普通の鉄研にはなっていないほしくないな、と。変な言い方をすれば。

小: うーん、そうか。

山: ある意味ですね、時刻表を読んであちこち飛び回っている人とかですね、模型をひたすらいじって楽しんでいる人とかは、日本国内と言わず世界中に沢山いるわけです。ただ、例えば電車のレールを見て、その走行抵抗^{*9}がどうだとか、サードレール^{*10}の集電性がどうだとか、あのリミットスイッチはなんだとか、そういうある意味テクニカルな部分でそういう議論ができる、エンジニアを養成できるような環境になっていればいいなど。

小: なるほどね、すばらしいことだ。

山: この間の合宿の時に… さすがの私でもちょっとびっくりしましたね。富士急ハイランドのトーマスランドで、子供用の庭園鉄道のレールをみて、走行抵抗がどうだとか、これはATO^{*11}かどうかとか、そんな話をしているメンバーですから(苦笑)

小: 脱線防止ガード^{*12}を一丁前につけている

山: 一丁前につけている。これはどういうことだ、とか。まあ、そういう会話ができるというのは、勿論工科系大学ならではのですし、また工科系大学の鉄研でも、こんな会話をするところは少ないわけだし。そういう雰囲気が継続していればいいな、と。

司: あくまで大学の中の組織なので、基本的に非営利

^{*6} ここで言う都とは、東京都交通局のことを指す。

^{*7} 東急8500系：東急電鉄の保有する電車

^{*8} 八王子の地名。工学院大学の校舎の1つがある。旧戸板女子短期大学八王子校舎。

^{*9} 車輪とレールの間に生じる、進行を妨げようとする力

^{*10} 第三軌条。架線（トロリー）から電力を送るのが困難な地下鉄などで用いる送電用のレール。

^{*11} Automatic Train Operation:自動列車運転装置。

^{*12} 急カーブで車輪が脱線するのを防ぐためにレールのすぐ内側に設けるガード。

なので、企業にできない事もできる。そういう側面もある。

山: そう。

阿: まあ、自分でね、ATC^{*13}作ったりね。

山: そうそうそう、だからさっきの…

阿: またあのね、レイアウトの運転会やりながら「チン、チン、チン！」^{*14}っていつてる状態を想像するけどね。

山: 勿論ね、実際の車両の方もどんどん大学の持っている知識を使ってね、バッテリー積もうかというむちゃくちゃな話が冗談で出てくるような… あれ冗談だった？

阿: 冗談じゃないよ？

山: 冗談じゃない？本気だった？

阿: リチウムイオン（バッテリー）が研究室に腐るほどあるから。

山: お願いだから爆発させないでね。^{*15}

阿: 爆発う？ EDLC ^{*16}積もうか？

一同: (笑)

山: もうなんか、訳のわからない会話になっちゃう。

阿: EDLCならうちの研究室にあるよ。

山: まあ、こんな議論ができるような人材を常に育てて… 育てていけないといけないんだよね？

小: そう。

山: 最初からこんな知識を持っている人じゃないから。育てていく、そういう環境を作らないと。育てるって言う事がうちの大学のスローガンだから。

阿: プロを育てる。

山: 「プロを育てるプロ」。その中で、鉄道研が果たせる役割をね、見つけていければいい。

阿: これからはマニアを育てるんじゃないんだよ。

山: マニアを育てるんじゃない(苦笑)

小: マニアを育てる鉄研ではないですよ。

阿・山: そうそうそう。

山: いいね、その言い方。「プロを育てる鉄研」。

鴨: 勿論、電気系機械系のみならず、他に建築なり化学

なりありますから、それなりにわかりやすく、初心者でも入り易いようだとありがたいんですねえ。

山: そうそう。科を問わないでね。例えば… いや本当にね、建築とか化学の人にも本当は来て欲しいんですよ。建築の人でいくと、ちょっと工学的なところから外れますけど、建築史という意味で駅を見るのもとても面白い。

小: いや素晴らしい。

山: 特に木造の駅なんかまだ残ってますから。

小: あとはその橋梁^{きょうりょう}の…

山: そうそうそう。

小: 橋梁とかね、構造とか、形状とか。ありますからね。

山: 勿論その気になれば、レールを敷くのは土木ですから。そういう意味でカント^{*17}の角度がどうとかです、後は土の盛り方がどうとか。

山: そういう話をね。

小: あとは空力^{くうりき}^{*18}だったら機械系。

山: ああ、そう。

阿・山: で、化学はディーゼル。

阿: ディーゼルとかそういう…

山: あとタービン^{*19}も。

小: あと材料も。

山: あ、そうね。材料も。昔は鋼だったのに。

小: 強化プラスチックになったとか。

阿: そういうのもね、最終的にはね、自分たちで電車作っちゃえばいい。

山: ああ、そのくらいね、人材が集まれば。

阿: 集まればね。

山: それがね、鉄研設立10周年記念事業とかになったら最高ですね。

阿: 最高だね。

山: 10年分の人材があつまってね。犬目キャンパスに電車が走るとかね。最高ですね。

阿: 運転手は私。

山: もう決まってるの？

阿: 当たり前じゃない。で、車掌は小籠さん。

^{*13} Automatic Train Control:自動列車制御装置。

^{*14} ATCにおいて列車の制限速度が変更されたことを示す合図音。

^{*15} リチウムイオンバッテリーやEDLCは誤った回路を利用すると爆発する。

^{*16} Electric Double Layer Capacitor:電気二重層キャパシタ。小型でより多くのエネルギーを蓄えられる新型のコンデンサ。

^{*17} カーブにおいて列車に加わる遠心力を相殺するために外側のレールを少し高くしてつけられた傾き。

^{*18} 高速列車では空気抵抗を制御するために流体力学の知識が必要となる。

^{*19} 動力にガスタービンを利用した試作車が旧国鉄に存在した。現在はJR東日本大宮総合車両センターに保存されている。

山: 車掌は小籠さん。で、私は何するの？
 阿: え、あんた？あんたは駅員。
 山: え、乗せてよ！
 阿: 作業着着て検修員(笑)
 山: せめて乗せてください。
 小: じゃあ、グリーンアテンダント*²⁰(笑)
 山: グリーンアテンダント？それはいい。スカートはいて？カートを押して「お弁当に…」それ、NRE*²¹の仕事か？
 鴨: 私はまた乗れずに撮影ですか？
 阿: ちゃうちゃうちゃう。大丈夫。作業着着て黄色いヘルメットかぶって車掌さんの横にいればいい。
 山: え！
 阿: 列車監視員。
 山: 僕はてっきりツルハシ持って保線作業員かと思った。
 阿: (山口に向かって) そりゃおまえだよ。
 鴨: ひどい(笑)
 阿: (鴨井に向かって) 電車には乗れるよ？一番前に乗れる。
 山: じゃあ乗れないの私だけかい？
 阿: (ツルハシを振るう真似をして) こうカーン、カーン… イテッ！と(笑)
 山: ちょっとまって！ツルハシでイテッはシャレにならないからやめて(笑) ああ、イテッていったら足無くなってるからやめて。
 小: セーフ、セーフ(笑)
 山: セーフじゃないよ(苦笑)
 阿: オフサイド(笑)
 山: オフサイドじゃないよ！
 山: それこそ
 「なんということだ！」*²²でしょう。
 小: まあ、それは置いときましょう。
 山: まあ夢はね、大きく。
 小: まあ、学校内に線路を持っている大学っていうのは日本工業大学とかありますけどね。向こうは蒸

気機関車、こちらは気動車でもいいですけどね。

山: 蒸気機関車も確かに魅力的なんだけどね、機械しか入れないんだよね。もちろん、電子制御蒸気機関車なんていうわけのわからない物を作るのもいいけどね。
 小: まあ、気動車ならハイブリッド*²³みたいなものもあるからね。
 山: あと電気式気動車*²⁴なんてものもありますし。
 阿: まあ最終的には電車だね。
 山: まあもっといえばね、地の利の悪い八王子キャンパスに京王八王子から路線を1つ作っちゃうとか。

来年に向けて

司: 今年は工学院で学科再編がありまして、どこも今システム工学ということで、学科の垣根を取り払おうとしている、特に鉄道という物は、システムという物の代表格でして、明治大正昭和の初めにかけて、橋梁や隧道*²⁵の技術を引っ張ったのは鉄道であり、電気技術もパワーエレクトロニクス*²⁶などは鉄道が引っ張ったと。というわけで、色々な学科が一緒にやるのは大変いいと思うんですが、その点ではプロモーションと言うか、勧誘が大事である訳です。今年は立ち上がったばかりでこの勧誘というのに十分な時間がなかった訳ですね。来年からは、最初から勧誘する機会があるわけです。来年の新勧は一体どのような事を考えていますか？
 阿: 来年の新勧に関しては私が担当ですから。まあ、来年はね、とりあえずは4月の頭に鴨井君と2人、あと1年生の3人とですね、ローラー作戦でプレゼンをして、デモンストレーションをして、まあ、どのような事をやろうかと。5月頃に工場見学をやればいいのか、と。
 山: まあ、その為には説得力になる活動を今年度中にやれば。

*²⁰ JR 東日本の東海道線などのグリーン車に乗務しているお姉さん。

*²¹ 日本レストランエンタプライズ。JR 東日本の車内販売などを行っている会社。

*²² 顧問 高木 亮先生の口癖のひとつ。

*²³ バッテリーを搭載し、モータとエンジンを併用して動くもの。

*²⁴ エンジンで発電機を回し、得た電気でモータを回すことで動く気動車。

*²⁵ トンネルのこと。

*²⁶ 電気工学の一分野で、大きな電力を取り扱う技術。

- 小: あー、そうだねえ。
- 山: とりあえず、目前の新宿祭とそれに合わせた会誌の編集。後は、見学会もやらないとね。
- 阿: まあ、来年は私は… 小籠君も修士ですから。結構大変な身になりますが。なんせ任せる人材がないですから。それはね… 人数がまだ少ないですから。
- 山: なんにせよ、更地にしただけのニュータウンには人は集まりませんので。
- 阿: そうですそうです。
- 山: いかにそこにスーパーとか学校みたいなインフラを整えて、新しい人を迎える準備を今のうちにできるか。ま、大事なことだと思いますけどね。
- 阿: まあ、別にそんなもんですよ。忙しい中、みんなやっているわけですから。
- 山: 本当になんか、ヒーヒー言いながらやっていますね。
- 阿: そうだね。危機感を感じながらこう動いてるね。
- 山: 会誌なんかね、べ切が異様に近いね。
- 阿: 異様に近いもんねえ。
- 小: なんもやってませんよ（苦笑）
- 山: ここで愚痴ってもしようがない（笑）
- 一同: （笑）
- 司: まあ、今回はインターバルが1ヶ月しかないですからね。最初の、特異と言うか… 通常は年2回なわけですから。特異な状況と言えば特異な状況ですね。
- 小: まあ、あまり無理をしてもしょうがないんで。今年はしょうがないとしても、来年度からは余裕のある活動ができたらいいな、と。大学の部活ですからね、やっぱり勉学に影響するのはまずいと思いますね。それを考えますと、あまり無理をするのは良くないでしょう。
- 山: それもあるから逆に瞬発力のあるうちにね、大枠の話を進めて… っていうやり方でやってきた。
- 小: そうだね、その通り。やっぱり長く活動していけるような色々取り決めをしていかなくてはならない。それは会則って話になりますけど。
- 山: あと、活動予定とかね。最初に作ったやつがおそらく後々まで効いてきますから。

抱負

- 司: では、ぼちぼちベに入りますか。工学院大学は工科系の大学で日本で一番歴史がある… 100年以上の歴史があるわけですが、皆さんの話を伺っていると、もう100年は続くものを作るんだという気概が感じられましたが、では最後に、会誌を読んでくださっている皆さんに抱負を一言ずつお願いします。
- 山: 豊富な抱負をお願いします。
- 小: （笑）えーと、とりあえず、工学院大学に来ていただいて、会誌を読んで下さっている皆様に御礼申し上げます。そしてですね、抱負でございますけれども、もう既に抱負じみたことは言っているような気がしますが、本年度は、1年目でございますから、皆様にまずは工学院大学鉄道研究同好会を知っていただきまして、それで来年度以降知っていただいた工学院大学鉄道研究同好会がどのように変わっていくのかということかですね、どのように新しい活動をしていくかというものを是非見ていただきたいと思います。皆様応援をよろしくお願いします。私も他の大学がやっていないような新しい活動を展開して参りたいと思っておりますので、何が新しいのかを色々考えながらやって参りたいと思っています。
- 司: では、山口さん。
- 山: 創刊準備号の編集後記にも私書きましたけれども、この鉄道研究同好会が瞬発力を持ってスタートしましたが、これから必要なのは瞬発力よりも持久力です。まあ、たまたま今日^{*27}テレビで駅伝などやっていましたけれど、駅伝の選手が走るには誰もいない道を走るのではなくて、周りに応援の人がいないとやっぱり走れる人も走れない。そういう意味では、皆様これから末永く当会の活動を見守っていただいて、会誌を是非読んでいただいて応援していただければ、当然これは同好会あるいは部に昇格しても、非営利の会ですから、それが我々にとっても一番の報酬でしょう。その報酬があれば長い事活動が続けてゆく原動力になるの

*27 2006/11/05

ではないかと。そのためには、逆に私たちはそれなりの成果を常に見せていかないといけないわけですね。いい活動を提供できるようにこれからも日々活動していければなと思っています。では、阿久津さんお願いします。

阿: 大トリですか？

山: 大トリです。鳳啓助^{*28}です（一同苦笑）

阿: まあ、会誌をね、うちの家族、親戚に配りまして、感想をいただきまして、よくこんな物を作ったなと、ベタ褒めをいただきました。さっきも小籠君が言ってくれましたけれども、知っていただかないと進んでいきませんので。とりあえず知ってもらってですね、必要とあらば、少しお助けをもらいながら、前へ進んでいこうと思っています。とり

あえず最終的な目標は電車を作る事ですから、そこまで末永く応援をしていただきたいと思います。

司: それでは皆様、本日はどうもありがとうございました。（一同礼）これにて発起人座談会を終了させていただきます。江ノ電さん、どうも、ご苦勞様でした。

一同: ご苦勞様でした（目の前をぐるぐる走る鉄道模型にむかって一同礼）

司: 延々と走っていただきまして。そろそろ休んでいただきましょう。

小: （江ノ電に）あっ、おやすみなさい。

山: （電源を切りつつ）せっかくだから駅に止めましょうかね。（江ノ電を駅に停める。）

^{*28} 1923 年大阪生まれ、1994 年没。漫才師、俳優、脚本家。京唄子と共に漫才コンビ（唄子・啓助）を結成して一世を風靡した。

第2章

旅行記

2.1 「旅行記 横川・碓氷峠鉄道文化むら（前編）」

報告者：【前編】小籠 亮太郎（1部代表）・【後編】山口 直彦（2部代表）

日程：8月5日（土）

参加者（教員）：高木 亮 助教授、竹本 正勝 講師、高野 奏 非常勤講師、住野 和男 非常勤講師

参加者（会員）：阿久津 剛、天野 哲生、石川 和嗣、小籠 亮太郎、田淵 正紀、水野 健司、山口 直彦

参加者（非会員）：瀬川様、吉田様、広瀬様、橋本様、三神 泰正様

以上16名



図 2.1 集合写真：碓氷峠鉄道文化むらにて

工学院大学鉄道研究同好会発足初の旅行として、今回は群馬県安中市松井田町にある碓氷峠鉄道文化むら（運営：財

団法人碓氷峠交流記念財団)を訪問した。今回は参加人数が多かったので、現地まではバスによる移動となった。貸切したバスは、小田急シティバス世田谷営業所所属の貸切車 4807 号車(三菱ふそう PJ-MS86JP)で、平成 18 年 3 月納車の新車ということもあり、快適に現地まで移動することが出来た。移動時の車中では、代表・顧問を皮切りに参加者全員の自己紹介及び鉄道に対する思い等が、終始和やかな雰囲気で行われた。バスは、工学院大学新宿校舎を出発し、関越自動車道練馬インターより上信越自動車道を経由し、松井田妙義インターを出て、目的地の碓氷峠鉄道文化むらに到着した。

以前、私も碓氷峠鉄道文化むらへ会園当時に行ったことがあるが、その時と比べて展示物が多くなった気がした。また以前に無かった廃線後を流用した観光用のトロッキ列車も運行を開始しており、随分発展したという印象を受けた。現地に到着後、参加者全員でバスの前にて集合写真を撮り、園内に入った。観光用のトロッキ列車に乗車する 12 時まで少し時間があつた為、園内の展示物を少々見学した。ゆっくり見る時間はなかったので、私はトロッキ列車の駅の周辺を見て回った。横軽の旧線(アプト式)で使われていたラックレール(車両についた歯車と噛み合わせるためのレールで、軌道の中心に配置)や横軽の新線で運行していた、EF63 形直流電気機関車、189 系特急形電車の先頭車など、碓氷峠に関する実物資料が展示されており、その姿を何枚か写真に収めた。また、当時の横川運転区の建物を利用した鉄道資料館では、HO ゲージのジオラマ、歴史資料や文書等が展示されていた。

12 時になり、いよいよ観光用のトロッキ列車「シェルパ君」に乗車することになった。この「シェルパ君」は元々、碓氷峠で使用されていたモーターカーと新たに新製した 2 両の小さな客車で構成されており、文化むらより旧丸山変電所を経て、碓氷峠の森公園交流館峠の湯までの区間を、当時の列車よりもゆっくりのんびりと走っている。廃線跡は上り線を遊歩道として整備し、下り線をトロッキ列車が単線で使用している。乗ってみると線路の状態は良く、保守がしっかり出来ているように感じた。車内で山口君から、横軽復活の計画があり、試運転に向けて動き始めているという話を聞いた。もう横軽が廃線になってから約 9 年経っているし、復活させるのは難しいだろうと思っていたので、この話を聞いた時には非常に驚いたと同時に、復活したらまた乗りに行きたいと思った。トロッキ列車は一旦、まるやま駅に停車した。この駅の前には、明治 45 年に建てられた旧丸山変電所があり、煉瓦造りの貴重な建物は現在も、当時の姿そのままに残っている。ここまでも勾配は十分あるように感じられたが、この先が 66.7 パーミルの区間のように、橋を渡った付近から最急勾配の区間が始まる。列車の前を見ても後ろを見ても、やはり、いつも電車に乗っているときとは、まったく違うレベルの坂であることをあらためて思い知った。

そしてトロッキ列車は 20 分程かかって、終点の峠の湯に到着した。峠の湯は、温泉やレストランがある複合施設である。私たちはここで昼食をとり、めがね橋への散策組と峠の湯での入浴組に分かれて行動することになった。

続きは後編にて。

2.2 「旅行記 横川・碓氷峠鉄道文化むら(後編)」

出発 ～峠の湯から～

アプトでの昼食を終え、高木先生、竹本先生、住野先生、橋本さん、広瀬さん、三神さん、水野さん、そして私から成るめがね橋班は温泉班と別れ、峠の湯駅を横目に見ながらめがね橋へ向かうハイキングコースへと足を踏み入れた。8 月の始めということもあり、日差しは強く気温も高い。しかし、高地を駆ける風がさっと体を撫でる度に、心地よい涼しさを感じる。

私はもとより高木先生や竹本先生など、写真好きな人達はそれぞれ首からカメラを提げてあちこちにレンズを向けている。

この遊歩道は鉄道文化むらから、トロッキ列車に沿うように走り、峠の湯駅から先はめがね橋まで続く。その間に随

道*1は全部で5個あり、横川側から順に1号2号と番号が振られている。いずれも崩落防止のために補修は成されているがその姿はここに鉄道が通っていた時のままである。

整備された旧線跡を踏みしめながらゆるやかな傾斜を進んでいく。道の周りには草が生えている。国道18号旧線の下をくぐってまたしばらく行くと1号^{すいどう}隧道に出る。所々煉瓦が剥がれ、歴史を感じるトンネルの中。照明が設置されているが、太陽の照る中を歩いてきた目にはとても薄暗く感じる。トンネルの中はぐっと気温が下がり、水が染み出して空気は湿っぽい。

トンネルを抜けると周囲の景色は草むらから草木の生い茂る林となる。それに合わせて道の傾斜はきつくなり、山を登っているという気分が高まる。木々のざわめく音に合わせて幾種類もの鳥が^{さえず}り響く。今回は見る事ができなかったが、ここで猿の姿を見たこともある。

橋（第2橋梁）を超えて2号隧道に入る。同じ路線とはいえ、めがね橋に至るまでの道のりにある5つのトンネルはそれぞれ趣が違っておもしろい。やはりこのトンネルの中も気温が低く、火照った体を心地よく冷やしてくれる。このトンネルを抜けると左手にはすぐ碓氷湖が見える。遊歩道をちょっと降りればそこは駐車場になっていて、この碓氷湖そのものも立派な観光スポットなのだが、（ホームページ*2によれば湖周遊歩道もあるらしい）今の私たちにとってはここは目的地ではない。太陽の光をきらきらと反射する湖面に見入るのもそこそこに、さらに先を目指す。

湖を見てから先はいよいよ勾配がきつくなり、体力にまったく自身のない私の足は遅れ気味になる。もっとも、例えば私が健脚を誇っていたとしても私と高木先生と竹本先生の3人は、途中幾度も立ち止まってはファインダーを覗いて写真撮っているため、先へ、先へとずんずん歩いて先頭集団を形成する住野先生らとは結局距離が離れてしまうのだが。

碓氷湖を完全に通り過ぎると、また周囲は木に囲まれる。山肌を掘って削って作ったということがよくわかる。右手は切り崩した断面を石壁が多い、左手には木々の生い茂った斜面が見える。また少し歩くと右手にまた国道18号旧線が見える。見えるだけで、歩いて国道に出られるわけではないが、遊歩道から国道の間にはちょっとした広場になっていて、その隅っこには休憩用の東屋がある。住野先生ら先頭集団組が、足の遅い私たちを待っていた。

さあ行こう、と東屋を抜けて再び出発するも、やはり先頭集団と私たちの距離はすぐに離れる。右手に見えた国道はすぐに跨線橋で遊歩道をまたぐ。だから東屋の所では遊歩道の右側で繋がっていた国道が、3号隧道を抜けると左側で繋がることになる。ここは国道と遊歩道の間はスロープで繋がっていて、国道と自由に行き来できるようになっている。3号隧道と4号隧道は近く、ちょっと寒いくらいに感じられるトンネルを抜けて日光にあたるのもつかの間、すぐ4号隧道に入ってしまう。

これを抜けた先に5号隧道の入り口が見える。4号隧道はまっすぐで短く、ちょっとあっけない。しかしその先が目的地であるめがね橋だと思えば、気持ちも高まってくる。めがね橋がメインディッシュで、5号隧道が前菜とすれば、さしずめ4号隧道はアペリティフといったところだろうか。

5号隧道は比較的距離が長く、おまけに左にカーブしているために、真ん中辺りでは入り口も出口も見えない。照明が設置されていなければ真っ暗になってしまう。水滴が天井からぽたぽたと落ち、そこそこに小さな水たまりを作っている。足下を確認するには十分とは言えない照明であるから、水たまりを盛大に踏みつけないよう、一行は慎重に足を進めた。

目的地 ～めがね橋に到着～

トンネルを抜けるとそこは目的地、めがね橋である。レンガ造りのがっしりした橋を渡り、6号隧道の入り口で遊歩道は終わっている。6号隧道の入口はいつもぽたぽたと露が垂れていた。首から提げていたカメラをかばいながらそこで記念写真を撮り、近くにいた解説ボランティアの方にめがね橋の歴史などを聞く。6号隧道は入口と出口でかなりの

*1 トンネルのこと

*2 碓氷峠観光案内所 [http://www.k2.dion.ne.jp/ usui/]

高低差があるため、上から下に向かって（すなわち、めがね橋に向かって）冷えた空気が流れ込む。6号隧道前は他のトンネルに比べてもとよりわけ気温が低かったが、その説明で納得がいった。ばたばたと垂れてくる露も、冷たい空気が暖かく湿った下の空気に触れるためであった。

予定よりもだいぶ長い時間をめがね橋で過ごし、6号隧道前の場所から階段を降りて国道へ行く。すると、めがね橋をしたから見上げることができ、これが実にすばらしい景観となる。ここでもまた記念写真をとったりして、今度は国道沿いに峠道を歩いて峠の湯まで引き返すことにした。3号隧道の出口で国道とつながっていることはわかっていたため、そこまで峠道を伝って降りる予定でいたのだが、歩いている間に帰りのトロッコ列車の時間が迫ってきたため、藪の中から遊歩道に登れそうな部分を見つけ、急遽そこを伝って遊歩道へ戻ることにした。大して高くもない斜面なのだが、これが荷物の多い私にとってはちょっと難儀で、手を引っ張ってもらいながらなんとか斜面を這い上がった。（もっとも、ここからほんのちょっと歩けばすぐに当初予定していた国道との接点に出たので、大して時間短縮効果があったわけではないのだが。）急ぎ足で遊歩道を歩いて峠の湯へ引き返す。汗ばんだ体に、トンネルの涼しさはやはり心地よい。午後3時頃に峠の湯へ到着し、温泉班と合流する。トロッコ列車の最終は15時半であるから、ぎりぎり間に合った。ところが、そこでほっとしたのも束の間、温泉班と合流して峠の湯の外へ出てみると、住野先生や竹本先生らの姿が見えない。驚いてあたりを見回すと、先生方は悠々と昼食をとったレストラン、アプトでアイスコーヒーを待っていた。一気にコーヒーを片付けて、トロッコ列車へ。ぎりぎりセーフ。

帰還 ～碓氷峠鉄道文化むら～

ゴトゴトという音と共に、今度はトロッコ列車が急勾配を下り出す。急勾配区間の場合、列車は登りよりも下りの方が危険であり、運転は難しい。疲れた足を休めながら、ゆっくりと動いていく景色を眺めていると、すぐに丸山変電所へ着いてしまう。ここで少し列車を降り、写真を撮ってから再びトロッコ列車へ。景色を楽しんでいると、もうすぐ鉄道文化むらに着いてしまう。

鉄道文化村についたら、閉園時間となる5時まで自由行動。何はともあれ、私が向かったのは「EF63型電気機関車シミュレーター」である。なんと1回遊ぶのに1000円（運転ガイダンスビデオを見るにはさらにもう100円が必要）と、やや高い気がするでもないが、一度やってみると、1000円という値段にも納得がいく。何しろ実際に使われていた本物の車両で運転ができるのだ。その完成度は並大抵のものではない。その操作は本物と同じ操作を忠実に行うことを求めており、お遊びのアトラクションと侮ることはできない。

電車のマスコン^{*3}は、大体4段ほどとなっていて、各段は列車の加速度に相当し、マスコンを加速側に入れていれば列車は自動的に速度を上げていくが、電気機関車の場合、単にマスコンを入れているだけでは列車は加速しない。制御回路を流れる電流を電流計で確認しつつ、徐々にマスコンハンドルを動かしてモーターに加える電流を増やしていくことで加速していく。従って、電気機関車のマスコンは全部で10段以上もあるような巨大なものとなる。

ブレーキも電車とは異なる。EF63のブレーキは自弁^{*4}と単弁^{*5}の2系統を持ち、そのハンドルが2段重ねで設置されている。とはいえ、通常は自弁のみを用い、単弁を用いることは少ない。圧力計を見ながらこのハンドルを操作することでブレーキ管の空気圧力を高めたり弱めたりすることで、列車の制動力を調整する。コンピュータで全てを制御する現代の電車とは対照的に、全てをアナログで制御するのが電気機関車である。

おもしろいことに、2ハンドルタイプの電車では通常マスコンが運転席の左、ブレーキが右にあるのに対し、機関車においては運転席の左側にブレーキ、右側にマスコンがあることだ。（もっとも、列車の左側に運転席が設置されてい

^{*3} マスターコントローラ：列車の速度を調節する装置、及びその操作レバー。車で言うところのアクセルペダルに相当し、列車の加速を制御するが、ブレーキとマスコンが一体になった1ハンドルタイプのものもマスコンと呼ぶ。

^{*4} 自動ブレーキ弁：機関車と客車の両方のブレーキを作動させる。列車全体が安定して停止するが、空気ブレーキではブレーキ作動が遅い欠点がある。そのため、後に電気信号を介して各車両のブレーキを作動させる電磁直通ブレーキや電気司令式ブレーキに変わっていった

^{*5} 単独ブレーキ弁：機関車のブレーキのみを作動させる。作動箇所が少ないため、空気ブレーキでも素早く作動するが、機関車にしか制動力が働かないので停止時には客車に大きな振動が発生してしまう。

るため、動かすのにスペースが必要なマスコンが右側に設置されているのだと思うが。）通常の電車では、汽笛（とはいえ、汽笛もいまや電子音を用いた電子警笛（電笛、電気笛）が増えてしまった。）の操作は足下のペダルを踏んで行う。この運転台で足下にあるペダルを踏み込むと、汽笛ではなく、空転した車輪のグリップ力を緊急に復活させるための砂が機関車の車輪付近に吹き付けられる。空転は勾配区間を走る機関車にとっては恐ろしい現象で、この砂撒き装置は機関車の命綱とも言っても良い。^{*6}電車にとって、車と衝突するのは最悪事態となる。碓氷峠を走る機関車にとって、空転は最悪の事態である。いずれの場合も、最悪の状態を回避するための仕組みが、緊急時とっさに操作できる足元に設置されているということだ。

ちなみにこの機関車の汽笛はブレーキ弁のさらに手前、運転席の窓際に赤いレバーがあり、これを扱うことで鳴らすことができる。レバーを押下げて弁を開けることで汽笛に空気が流れ込み、耳を刺すような大音響が響き渡る。

かく言う私も、このシミュレータで数回運転したことがあるが、加速はできても、ゆるやかに、正確に駅に止めるのはきわめて難しい。今回も、停止だけはボランティアで解説をしてくださっている方に手伝ってもらった。

このボランティアの方^{*7}も、並の人ではない。戦中戦後の機関車全盛時代を機関士として過ごし、蒸気、ディーゼル、電気と種類を問わず、ありとあらゆる機関車を動かしてきた、エキスパート中のエキスパートである。その知識たるや交通博物館の学芸員など足元にも及ばない。（鉄道工学研究者も、時折やってきてはいろいろと質問していくらしい。）運転体験が終わったあとも、展示されている機関車を目の前にしながら、細かいところまで丁寧に解説して下さった。

そうしてお話を聞いているうち、時間はあっという間に過ぎて、気がつけばもう閉園時間。我々は碓氷峠鉄道文化むらを後にし、駐車場に待つバスへ乗り込んだ。

2.2.1 そして帰路へ～復路～

バスは出発した後、すぐ目の前のおぎのやドライブインに一旦停止した。横川といって忘れてはならない、峠の釜飯（とお酒）を購入するためである。ほどなくしてバスの中に十数個の釜飯と、袋に一杯のお酒が運び込まれ、バスが再び出発するころには、すでに缶ビールを開ける音が聞こえていた。まあ、酒が少ないとの意見が出ましたが、高速道路で買えるわけがないのでそれは勘弁していただくとして。あるものは釜飯をつまみ、あるものは酒のみ、あるものは談笑し、やいのやいの騒ぎながら、気がつけば新宿へ到着。お世話になった運転手さんに挨拶をし、バスを見送ったところで、旅行幹事の私はほっと胸をなでおろした。

いろいろ至らぬ点もありましたが、なんとかこうして、第1回目の旅行を成功させることができました。無茶な要望に応えてくださった小田急シティバスの皆様、そして勿論参加してくださった皆さんにも、改めてお礼申し上げ、旅行記の〆とさせていただきます。

^{*6} 実際、碓氷峠において機関車が空転暴走し、引き込み線に突入してしまうという大事故があった。

^{*7} ちなみにこの方の名字は大変珍しく、調べてみると全国でもわずか1世帯(!)しかない苗字のようです。

2.3 河口湖～富士急ハイランド～合宿懇親会

報告者：阿部 大峰 日程：11月3,4日

参加者：高木 亮 助教授、石川 和嗣、小籠 亮太郎

田淵 正紀、山口 直彦、阿部 大峰

日帰り：大高 真希

バス貸出し：伊藤 宏樹 様 (現京王電鉄株式会社車掌)

以上7名



図 2.2 合宿に参加した鉄研会員

1日目 (11月3日)

私たちは上記の日程で鉄道研究同好会の懇親会、合宿という意味をこめて富士急ハイランド、河口湖に行ってきた。行きは新宿からの直通列車、「ホリデー快速河口湖1号」(8571M)に乗車した。新宿駅、8時ちょうどの「あずさ2号」ではなく、「かいじ101号」でもなく、新宿を8時14分発の臨時快速電車「ホリデー快速河口湖1号」である。停車駅は、新宿を出ると三鷹、立川、八王子、高尾、相模湖、上野原、四方津、大月、田野倉、禾生、都留市、谷村町、都留文科大学前、東桂、三つ峠、下吉田、富士吉田、富士急ハイランド、河口湖の順である。列車は183,189系で、あさみ色。N101編成で、この編成は「はまかいじ」にも使用され、所属は長ヶ(長野総合車輛センター)である。私たちは6号車のクハ183-1525に乗車した。電車は昭和53年製造の東急車輛である。急遽、高木先生は朝から出席することがで

きないとの連絡があり、行きは学生のみ6名となってしまった。新宿駅構内は昔の上野駅から発車する特急電車を思い出させるほどの混雑だった。私と山口君、小籠君はとりあえず座席を4名分確保することに成功したが、全員で6名乗車するとすると2名分足りなかった。八王子から乗車してきた者も中々私たちのところまで到達できなかった。高尾から乗車してきた石川君は相模湖の駅に到着するまで合流できなかったほどの大盛況であった。電車は昔の特急と思わせるほどで、今のリクライニング座席とは異なり、簡易リクライニングで、背もたれを倒すと同時に座面も前にスライドしてしまう。もちろん座席を倒すと足元に問題が発生する。肩身の狭い思いをしながら私たちはやっと富士急行電鉄の「富士急ハイランド」の駅に到着した。

富士急ハイランドに着き、バスを貸出していただける伊藤君と合流した。バスの名前は「流れ星運輸バス」で、定員は9名ほど。なので、車内は広く後ろの方の座席はなかった。荷物を車に置き、いざ、富士急ハイランドへと突入を開始した。私たちは基本的に中では自由行動とし、昼食時にもう一度集合をかけ、それぞれがそれぞれの道に歩き出した。小籠君、山口君、田淵君、大高君はトーマスランドへ行き、トーマスの動く原理について見ていたらしい。最も一番印象に残っている話は機関車トーマスといいながら集電装置は第三軌条ということだった。また、脱線防止レールが一人前についているなどと昼食時に語っていた。私は石川君と行動し、とりあえずすいていた「トンデミーナ」とその横の同じような乗り物に連続して乗車した。「トンデミーナ」では絶叫することもなく、2人して景色がよい、空がきれいだったなど、絶叫マシンとは全く関係のない感想をもっていた。その次に乗ったすぐ横の同じような乗り物にも乗ったが、とりあえず気持ちが悪かった。少なくとも私は倒れそうになった。その後、少し休憩をし、昼食をとることにし、他のメンバーとも合流した。昼食をとり終わり、日帰りの大高君と石川君、小籠君、私とで行動し、他のメンバーはバスに戻った。私たちは「ザブーン」という絶叫マシンを見ながら時間になるまで座談した。大高君から八王子の状況や意見交換をし、お互いいい時間を過ごした。大高君は行きに乗ってきた「ホリデー快速河口湖1号」の折り返しの「ホリデー快速河口湖2号」で富士急ハイランドを後にした。

私たちも最後に、「フリーフォール」に乗ることにした。遊ぶ時間もあまりなくなったため、これにしか乗ることができなかった。いよいよ私たちは乗車したが、そこで珍事件が起こったのである。乗り物は順調に動き出し、私たちは一番上までたどり着いた。下を見たが、全く見えない。見るものといえば河口湖周辺のきれいな景色。しかし、そんな余裕はどこにもない。とにかく怖い！足元が……。一番上で15秒程、止まっていたそのときに事件は発生した。私の携帯電話が鳴り出した。おそらく電話をかけた相手は夕方に来ると連絡のあった高木先生に間違いない。しかし出られない。どうしよう、と思った矢先に何かが私を狂わせた。乗り物はそのまま動き出し、私たちは落ちた。とりあえず絶叫するしかない。あゝ~~~~！！乗り物からおり、着信履歴を見てみればやっぱり高木先生である。ヤバイ、どうしよう？と一瞬頭をよぎった。幹事失格だ。と自分で勝手に思っていた。乗り物から降り、すぐに私から高木先生に折り返しの電話を入れ、合流する場所、時間を決めて私たちはそのまま富士急ハイランドを後にし、宿泊先のホテルへと向かった。

宿泊先のホテルから再び、高木先生を送迎するために私たちは再度河口湖駅へと行った。無事に高木先生と合流し、夜に飲むお酒の買出しをした。もちろん、ビール、日本酒、カクテルなどである。ホテルへ到着するとほとんどのメンバーがパソコンを開いていた。7人中、5人である。最初はプログラミングの話などをしていたが、途中から狂ったように昭和の歌謡曲が流れ出す。なぜなら、昭和の歌謡曲が好きなメンバーが3人も集まっているからである。明らかに現在の大学生の世代ではない音楽だけが流れ始めた。その後、夕食をとり、8時から高木先生の輪講が始まった。話題は英国での写真の数々であった。高木先生の趣味でもある英国の運河めぐりや、英国の鉄道など1時間近く高木先生の楽しい話にメンバーは耳を傾けていた。輪講が終わると10分間の休憩を挟み、いよいよ飲み会（懇親会）を始めた。メンバーは思い思いに鉄道の話題を語り続けた。そして私が持ち合わせていたプロジェクトXを見ることになった。もちろん題目は、「執念が生んだ新幹線～老友90歳・飛行機が姿を変えた～」である。メンバーの中には来年度から東海旅客鉄道に内定している者もあり、我が同好会にはぴったりの内容であった。メンバーで集まって話をしていると時間が経過するのも早く、あっという間に楽しい時間は去っていった。ある者は風呂に入り、もう1杯酒を交わし、高

木先生と私、伊藤君は先に就寝することにしたこうして1日目は無事に終わった。

2日目 (11月4日)

2日目の朝は、寝起きもよく相変わらずみんなのテンションは高かった。中でも、石川君と私は山口君の寝顔をカメラで激写するほどであり、朝のドッキリ作戦を遂行していた。2日目の朝食時もやはり鉄道的话题で始まり、京王線の話に盛り上がった。私たちはホテルの後片付け、荷物整理を行い、ホテル代を支払いお世話になった管理人さんに挨拶をしてホテルを後にした。

鉄道研究同好会といえここから向かう先は1つである。それは東海旅客鉄道の未来ある磁気浮上式高速鉄道の「山梨リニア実験センター」である。以前にも訪れたことはあるが、来る度に新しい発見はある。とりあえずメンバーは、カメラを片手にみんなで展望台へと向かうのは基本である。それぞれの自慢のカメラで時速500キロの速さで走行中のリニアへとレンズを向けて写真を撮り始めるのである。私と田淵君は持ち合わせの携帯電話の動画撮影機能を利用して動画を撮影していた。思ったよりも現在の携帯電話の機能はよく、申し分ない写り具合であった。高木先生は以前、研究室で「山梨リニア実験センター」を訪れた経験があったが、やはり、リベンジと言いつつカメラを片手に一生懸命に写真を撮影していた。写真にしたときが楽しみである。カメラの性能が確認できるとともに腕が試される。時速500キロという超高速の物体をいかにして上手く撮影できているかである。

私たちはお土産屋に入り、様々商品に目を奪われていた。ワイン、ネクタイ、模型、お菓子など、見るものは多かった。お土産屋から出てくると、連休ということもあるのだろうか。イベントが開催されていた。キャンペーンガールが3人。ステージに立ってクイズの説明、グッズの紹介などを行っていた。私たちにはあまり時間もないため、少し見てその場を後にして「リニア実験センター」を去った。私たちは再び河口湖駅周辺に戻り、山口君のお勧めのお店に行き、昼食に“ほうとう”を食べることにした。鉄道ファンの言うおいしいお店というものは信じるに限る。色々な地域に旅することもあるため、地域の有名な産物、おいしいお店などは詳しい鉄道ファンは多い。

そんなおいしい“ほうとう”をゆっくり食べていたら時間はあっという間に過ぎ、時間は13時50分。予定の「フジサン特急」には間に合わない。山口君と伊藤君は走ってバスのところへ行き、荷物を運んでくれたが、時は既に遅し。当然14時01分発の「フジサン特急」には間に合わなかった。伊藤君にもあせらせてしまい、そのままあっさりと別れを告げることになってしまった。しかし、間に合わなかったおかげで私たちは再び「ホリデー快速河口湖4号」(9477M)に乗車することになった。この「ホリデー快速河口湖4号」は行きに乗ってきたものとは異なり、経路も異なる。行きは新宿始発の電車だったが、これは途中立川を過ぎると武蔵野線を経由して大宮へと向かう大宮行きの電車である。行き先が違えば当然車輦も異なる。この「ホリデー快速河口湖4号」の停車駅は河口湖を出ると富士急ハイランド、富士吉田、月江寺、下吉田、葭池温泉前、寿、三つ峠、東桂、十日市場、都留文科大学前、谷村町、都留市、赤坂、禾生、田野倉、大月、四方津、相模湖、高尾、八王子、立川、新小平、新秋津、東所沢、新座、北朝霞、大宮の順である。列車は183,189系で国鉄特急色。元々は房総半島を走る特急「しおさい」や「あやめ」に使用され、現在は東チタ(田町車輦センター)の所属である。私たちは2号車のモハ182-1047に乗車した。帰りは連休2日目ということもあり、車内は空席が目立った。電車は順調に走り出したが、やはり座席は簡易リクライニングである。座席を倒せば、メンバーからは文句が飛び交う。当然、足元が狭くなり、肩身の狭い思いを再びしなければならないからである。車内ではメンバー同士が早速今回の合宿(懇親会)の思い出話をしながら私たちは電車で揺られていた。この電車の走る時間帯が私たちの喉を誘うのだろうか。お酒が欲しくなるような時間であった。高木先生は、NRE(日本レストランエンタープライズ)によるE231系のグリーン車の車内販売よりも「ホリデー快速号」に車内販売を導入させた方が儲かる。また、この電車の走り方に不満を覚え、メンバー全員が納得したことがあった。この電車は低速で走り、本来の特性が活かしきれて居ない走り方であると口走っていた。また、この電車の製造年から、これだけの長距離を走り、直流電動機は大丈夫なのだろうかという疑問もあった。電車は高尾に着き、山口君、小籠君、石川君が降りていった。3人とはここで別れを告げ、八王子着くと田淵君が降りた。そうすると車内に残っているのは私と高木先生である。私

と高木先生はそのまま電車の話を続け、大宮に到着する時間に疑問を覚え、なんで北朝霞から大宮までが21分もかかるのかを検討していた。すると、答えは簡単であった。この電車は北浦和近くの貨物線にて湘南新宿ライン（E231系）に追い越されたからであった。これを待っていれば当然駅間所要時間も増えるわけである。もう少し上手なダイヤを組んで欲しいものだとして2人で語っていた。電車は無事に大宮駅へと入線した。私と高木先生はJRの大宮駅を後にし、東武野田線の改札口へと向かい、高木先生と私は東武野田線の中で別れを告げた。

総括

今回の合宿で感じ取れたことは、新宿校舎のメンバーと八王子校舎のメンバーが日頃から話し合う場が少ないため、こういった機会を学生が積極的に設けてお互いがお互いの自己主張をするということが大切なのではないかと思った。また鉄道研究同好会は今年度から発足したばかりでありお互いのことをよく知らないで行動しているという部分が相次いで見受けられるように感じた。これは10月に行われた八王子祭でも感じ取れた。今回は1泊2日と少々無理矢理なスケジュールの中、合宿が行われたが、大学が休講の期間中などを上手く利用して、メンバー全員が集まる機会をこれからもどんどん増やして欲しいと感じた。八王子校舎にある松風舎などに集まり、ゆっくりとメンバーで議論する機会はあるべく多く設けていただき、全員の話し合いなども行いたいものである。結局、私たち「鉄道研究同好会」という団体は鉄道を愛し、皆、鉄道が大好きであるということも改めて確認しあえた良い機会であった。往復の車内でも飲み会の席でも、歩いていてもどこでも鉄道に関連する話題が持ち上がり、メンバーは有意義な時間を共有し合えたことだと思う。

また、余裕が出来ればぜひもう少し遠くの地域へと足を伸ばすということも考えて、次の合宿なども吟味していただき、メンバー全員が楽しめるような企画を期待しつつ、今回の合宿の総括とさせていただきたいと思う。

参考文献

- ジェー・アール・アール：JR電車編成表 '06 冬号 2006.01.01
- 交通新聞社：JR時刻表 11月号 2006

Special Thanks

JR 東日本旅客鉄道株式会社、東海旅客鉄道株式会社、小田急電鉄株式会社、京王電鉄株式会社、東武鉄道株式会社、富士急行電鉄株式会社、富士急ハイランド、流れ星運輸バス、ホテルサンレーク、アサヒビール（ビール：富士山、カクテルパートナー）、伊藤園、サントリー、オギノ（酒屋）、NHK、Microsoft 社、Matsushita Electric Industrial Co.Ltd、Sony、TOSHIBA、mouse computer、アップルコンピューター、セイコーエプソン株式会社

2.4 コラム：合宿を終えて

山口直彦

阿部君たちが絶叫マシンを楽しんでいる間、絶叫マシン大嫌いな私たちはまあ、トーマスランドで鉄道工学について熱く語っていたりしたわけです。（富士急ハイランドに行ってそれかい！という突っ込みはもっともかもしれませんが、少なくとも私はジェットコースターなどに乗せられるくらいなら1時間でも2時間でも冷やかされたほうがまし、という人間ですので、そこはご勘弁願いたい。）その中で、田淵君と私との間で交わされた議論の中で、「ジェットコースターと鉄道の本質的な違いはなにか」というものがありました。ジェットコースターと鉄道について、さまざまな観点からその特徴をピックアップしてみると、まったく違うようでその差は意外と少ないのです。いくつかの特徴を検討してみると、・両者はいずれも金属製レールの上を車輪を用いて走行するものである。

・ジェットコースターの動力は外部動力を用いて最初に高いところへ車両を牽引し、その後に位置エネルギーと運動エネルギーを相互変換する惰力走行で走行する。鉄道においても、機関車やリニアモーターカーなど、外部のエネルギーに依存して走行するものはまだまだ多い上、惰力走行は鉄道の大きな特徴のひとつである。

・最高速度に関しては、鉄道のほうが断然早い。ジェットコースターの最高速度が高々 150km/h なのに対し、鉄道は今や 350km/h を軽々と出す。ただし、加速度に関して言えば、ジェットコースターは鉄道の比ではない。人間の感覚器が直接感じられるのは速度ではなく加速度であるから、こちらのほうがよほど重要である。

・客室の構造は、台車の上に箱状の客室を設け、そこに椅子を設置している点で一致している。大きさの違いや、手すりがあるかないか、屋根のあるかないかは本質的な違いではない。（小さな車両、手すりの無い車両、屋根の無い車両は鉄道にも存在する。）

目的は、一見すると両者で大きく異なる。鉄道が、人荷の輸送を主たる目的とするのに対し、ジェットコースターは遊戯目的であり、着発が同じ位置で、移動手段としての役割を果たしていない。しかし、これはジェットコースターがそのように作られているだけで、ジェットコースターの駅を2つにして環状運転することは技術的にはできないことではない。

そのようにさまざまな特徴を検討した結果、田淵君と私の間で、その相違点はある1点に集約されるとの意見で一致を見た。すなわち、ジェットコースターと鉄道の本質的な違いは、「**乗客に快適な居住性を提供するか否かである。**」と。[続く /]

[／] そもそも、人間の原始反射^aのなかに、モロー反射^bがあることから、人間は生得的に落下を嫌うということがわかる。これらの反射は中枢神経系が発達するにつれて消失するが、生物学的、心理学的見地から言って、ジェットコースターにある急激な上下運動は広く一般的に快適なものとは言えない。だからこそ、ジェットコースターはスリルという名の（ある種の）不快感を味わうことになる。この不快感こそが、ジェットコースターを特徴づける重要な点と言えるだろう。（逆に言えば、速度制限や信号制御のあるジェットコースターは果たしてジェットコースターと言えるだろうか？ということになる。）

一方、鉄道は（事故の無い限り）乳幼児から高齢者まで、安心して快適に乗れる輸送手段であろう。例え最高速度が速かろうとも、基本的にスリルとは無縁な移動環境を提供している点こそが、鉄道を鉄道たらしめている重要なファクターと言える。

以上、ジェットコースターに乗れない山口の鉄道工学的な言い訳でした。【お粗末。】

^a 発達心理学において、出産後数ヶ月の乳児にのみ見られる条件反射に基づく行動。

^b Moro reflex: 急に体が落ちそうになったり、近くで突然大きな音が発生すると、両腕で何かに抱きつこうとする反射

第3章

メンバーから

3.1 ごあいさつ

安藤俊輔

皆様、はじめまして。工学院大学電気工学科3年生の安藤俊輔でございます。まず、執筆にあたり、鉄道研究同好会に誘ってくださった山口さんをはじめ、諸先輩方にお礼申し上げます。

私が鉄道に興味を持ったのは… いつのことでしょう？ 気づいたらこんな人間になっていました(笑) おそらく鉄道好きになったのは、祖父の影響が大きいと思います。祖父が鉄道好きであるかは定かではありませんが、毎日のように北千住駅近くの大踏切や荒川の土手に電車を見に連れて行ってくれました。また、幼稚園が早く終わったときなどはよく二人で電車に乗りに行きました。幼稚園は年長組の時、鶴見線に残っていた最後の旧型国電(チョコレート色の通勤電車)であるクモハ12形電車に乗れたことは一生の思い出です。

小学生時代は友達に電車好きがいなかったために、特にこれといったことはありませんでしたが、そんな中で小学6年生の夏休みに、廃線まで一ヶ月余りだった信越本線の横川～軽井沢の碓氷峠越えを出来たことはイイ思い出です。

私の人生で大きな転機を迎えたのは中学入学時のこと。都内の中高一貫の某私立中学に入学した私は、鉄道研究部に入部。ここで初めて鉄道写真という分野に出会い、自分たちで計画して旅行に出かける合宿は修学旅行よりも長い7泊8日、文化祭では交通博物館もビックリの巨大模型レイアウトの展示やテーマを決めての研究発表、少数の仲間同士で出かける青春十八きっぷを使った旅行など、とても楽しいことばかりでした。また、ここで出会った先輩・後輩・友達は誰にでも自慢できる私の一生の宝物です。

大学に進学し、3年生になっての輪講の授業では曾根先生の元で“ 複々線の列車ダイヤの考察 ”をテーマに勉強しており、また、駅業務補助のアルバイトも始め、都内の地下鉄の駅で働いております。趣味としての鉄道以外に、学問としての鉄道と仕事としての鉄道が加わり、鉄道三昧の充実した大学生活を送っています。

工学院大学の鉄道研究同好会は、私の正直な感想を申しますと、定期的な鉄道に関するゼミや工場見学の計画など“ 流石は大学の鉄研！ ”という部分がある反面、発足からの日が浅いこともあって、学祭に展示する模型レイアウトのレベルや合宿の規模は中学高校時の鉄研より劣る部分も見られます。現段階では1部の3年生が私1人ということで、来年は私が自動的に代表になってしまう様ですが、先輩方が築いた土台を基に、模型レイアウトのレベルや合宿の規模を今年よりも上げることができるよう精進したいと思う次第でございます。

3.2 おやじの小言 #1

P.N:中野 仁左衛門

今回からコラムというか日記というか…正直、あまり書くのが私自身、得意でないが半年に一度のペースで書かせていただく。

初回は何かから書こうかと本棚を漁ってみるとある一冊のスケジュール表が出てきた。これは確か…親戚から貰った物で日記用として使用していたものだ、つい懐かしくなって見てみると私が駅でバイトしている時の内容が書いてあった。少し内容を書き出してみる。

日時：2004/1/14 時刻不明

線区：東武線

架線にビニールが引っかかり上下線に遅延発生。

遅延：下り 35分

上り 15分

ダイヤ完全復旧までに4時間半!!

…と、まあ切がないのでこんな所で済みますが…。

私が駅に入ったのはちょうど東武線との相互直通運転を来年3月に控えた2002年8月の事でその頃はまだ水天宮前までしか走っていなかったのが電車が頻繁に止まるということはなかったと思う。何しろ踏切がない路線だったので遅れるのは急病人救護・車内トラブル・車両故障・信号トラブル…etcでしかなかったと思う。

最近はどうだろう?!よく遅れている。毎日、まともに走った事が無い週もあるくらいだ。その原因を私の尊敬する先輩の1人に聞いた所、最近では電車じゃなくてお客さんが原因で遅れると嘆いていた。車内トラブルといっても色々で…私が経験したのでは喧嘩が一番多く次に多いのは痴漢である。

喧嘩が一番多い時間帯は朝・夕方と終電間際である。一番、事後処理が大変なのが“終電間際”だ。終電間際の電車というのは泥酔客が体勢を占めている訳で私も何回か終電間際の電車に乗った事があるが座席を目一杯使ってベッド代わりにしたり、床に座り込んでそのまま寝てしまう客を何度か見た事がある。

では少し私が駅で経験した事を話してみる。

私がある日、泊勤務に入っていた時の事、夕方のラッシュが峠を越し助役さんと世間話をしている時、駅務室にある指令電話が突然鳴り、急いで駅員3点セット^{*1}を手にもうホームへと駆けつけると中年の男性と30代ぐらいのサラリーマンが怒鳴り合っていた。すぐさま止めに入り双方を別々の場所に移し、警察を呼び事情聴取するとさっきまでの怒号が嘘のように無くなり淡々と話してくれた。

結局、このケンカの原因は“中年の男性がこのサラリーマンとたまたま目が合った”ただそれだけの理由でケンカが始まったというのだ。これには勤務で一緒だった社員さんも呆れ返っていた…と、まあ…これが全てではないがや

^{*1} 3点セットとは著者が駅務時代に命名した物で案内放送用マイク・カンテラ(フライキ)・無線機の事。

カンテラは夜間・カーブ上にある駅または地下鉄の駅など暗く車掌に知らせるのが困難な駅で使うための合図灯で、昼間など明るい時に使うのはフライキと呼ぶ。その他、カンテラ(フライキ)の使い方としては信号機故障の時に信号機の代用に用いられる。カンテラには3種類の表示の仕方があり、赤(信号用)・白色(合図用)・緑(信号用)がある。また、フライキには赤旗・緑旗がある。目印はホームの先端付近に“代用手信号表示位置”という板がある。そこでカンテラ(フライキ)を運転士に向けて前の電車が次の駅に着いた時に青の表示を出し、それ以外の場合には赤の表示を出す。

これを読んだ人は駅で何気なく見てはどうだろう。

はりこのご時勢、電車に乗っている人達は皆、ストレスが溜まっているんだと勤務してて思った。この他、車内トラブルで珍しいのは最終電車で中年の泥酔したお客さんが自分の乗る電車に乗りなかつた事に腹を立てて電車の窓ガラスを頭突きして割ったとか…。この事件で緊急処置の後、最終電車は30分遅れで発車していったが(その後、終電後に車庫へ回送されました)…。後日、謝罪に駅を訪ねたらしいが…そのような行動を執った覚えは一切ないと言っていらしい…。その場にいた駅員はそれを聞いて「恐いなあ…いくらなんでも電車に八つ当たりはやめてよ～」と…泣いていた。

ここ最近、物に当たる事が非常に多いような気がするのだが皆さんはどう思うだろうか？！

自分の意見としては先程も書いたがストレスが飽和状態にあるのが一因であるのではないかと思うし、もし仮にそれが原因であるなら夏になったらサマータイムを導入するとか1人分の仕事の割合を減らすなどの対策を行なうとか極端に言えば1週に1回、必ず息抜きをしなければならないという法律を作るといのはどうだろうか？！今、言ったのはあくまでも理想論であるので誤解しないでいただきたいと思います。

と、まあ…今回、このような試供品のようなコラムを書いてみたのだがどうだろうか。私はこのコラムで日常生活において必要不可欠な鉄道が人と関わり合いをこの場を使って話したいと思う。

3.3 神岡鉄道レポート

安藤俊輔

皆様、こんにちは。鉄道研究同好会3年生の安藤俊輔です。

山口さんの陰謀^{*2}により、部誌に載せる紀行文担当に任命されてしまいました。

今回は第一回目ということで、今月で廃線になる神岡鉄道に撮影旅行へ行ってきたときのルポを書こうと思います。

本来ならちゃんとした紀行文を書くところなのですが、学祭までの時間が切迫していたためにゆっくりと文章を考えている時間が無く、急遽縮小版でお届けいたします。

昨夜に急行“能登”で上野駅を発ち、富山駅に降り立ったのは11月3日午前5時41分。冷たい空気が寝ぼけた目を覚ましてくれた。

大荷物を突放して高山本線の始発列車に乗車。富山6時03分発。

富山平野を快走。空気が冷たいために霧が出ているような感じで、その中での幻想的な朝焼けを拝むことが出来た。平野部から山間部に入ると紅葉が広がる…と思っていたが、まだ山々は緑一色。地元の人曰く、今年は紅葉が遅れているらしい。例年なら猪谷あたりは既に初雪も観測しているという。流石は豪雪地帯だ。猪谷6時58分着。

猪谷駅はデジカメ片手の電車男で溢れていた。車内も電車男の熱気で蒸し暑い。外は吐く息が白いくらい寒いというのに。ここで神岡鉄道の車輛に乗り換え。

ここで、今回の旅のお供であるH君を紹介。彼は専修大学1年生の19歳。私の中学・高校(一貫校)の鉄道研究部の後輩で、“鉄研の雑学王”の異名を持つ。彼の幅広い知識にはいつも脱帽してばかり。実は私は彼にこの旅行の話を聞かされるまで神岡鉄道の存在すら知らなかった…。猪谷7時05分発。

車内で神岡鉄道についてH君から色々と教えてもらおう。神岡鉄道は国鉄から引き継いだ第三セクターの路線であること、神岡鉱山からの貨物収入が全体の八割以上を占めていたこと、その神岡鉱山がトラック輸送に切り替えたために収入源が無くなった為に廃線になること、などなどを教えてくれた。

なるほど、なんか廃線跡歩きの本で見たことあるような雰囲気だと思っていたら、たしかに線路の路盤や高架橋、駅の雰囲気などは昭和中期に完成して日の目を見ることなく廃線になった国鉄線ローカル線に似ている。奥飛騨温泉口7時36分着。

^{*2} 編集者注：陰謀だなんてとんでもない！(山口)



図 3.1 猪谷駅に停車中の“おくひだ”号



図 3.2 奥飛騨温泉口駅に停車中の“おくひだ”号

駅舎内では“神岡鉄道写真展”なるものを行っており、四季折々の風景の中を走る神岡鉄道の写真が展示されていた。在りし日の貨物列車の写真もあり、ディーゼル機関車が重連でたくさんの貨車を牽引している。貨物列車が重要な収入源だったことを物語っている。

ここからは歩いて撮影地を転々とする。読者にこれから神岡鉄道に出かける人はいないと思われるので、詳しい撮影地ガイドは省略。

撮影地で撮影している人たちはクルマで来ている人が殆ど(たぶんこの日は、我々以外は鉄道利用の撮り鉄はいなかったと思う。朝の列車内で三脚を持っていたのは我々二人だけだった)で、列車が通過するとクルマで移動していく。写真趣味で効率を考えるとそれがベストだと思うが、“鉄道ファンなら列車で現地まで来いよ”と言いたくなる。廃線が決定した路線では意味が無いことかもしれないが、廃線危機に立たされている路線なら“少しでも売り上げに貢献し



図 3.3 快走する“おくひだ”号



図 3.4 飛騨神岡駅を発車する“おくひだ”号

てあげよう”と思うのが人情ではないだろうか？

鉄道利用しないくせに、路線廃止や運転休止なんかで騒ぐのは鉄道ファンとしてどうかと思う。マナーの悪さの例を挙げるとキリが無いのでもう止めよう。

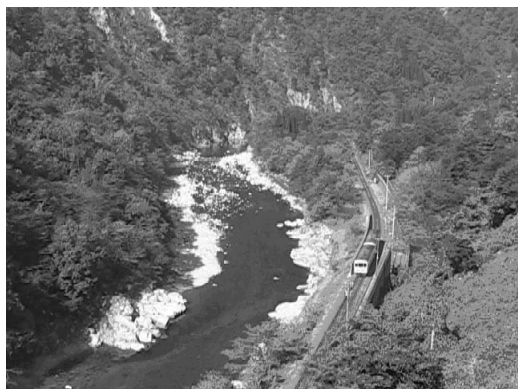


図 3.5 溪谷を行く“おくひだ”号



図 3.6 トンネルから出てきた“おくひだ”号

いくつかの撮影地を転々とした我々は、H 君の提案で帰りの列車まで町を散策することに。神岡鉄道(旧国鉄神岡線)の名前にもなっている岐阜県飛騨市神岡町は、我々が想像していたよりも大きな町で、私が住んでいる埼玉県八潮市よりも活気があるくらいだ。

私に文才が無いために上手い表現が見当たらないが、街が街として機能しているというか…見ていて懐かしいというか…。

我々が散策したのは夕暮れ時だったが、小売店が並ぶ商店街には買い物をする人で活気があり、遊び帰りの子供たちがじゃれ合いながら我々のそばを走っていく姿やジャージ姿の学生が雑貨屋の前で店の老婆と談笑しながらおでんをつまんでいる光景など、まだ日本にこんなところが残っていたのか、という気がした。夕方開店の飲食店が多かったが、それは神岡鉱山で働く人たちを意識してのことだろう。夕方には多くの店に明かりが灯っていた。

しかし、街には活気があったが残念ながら鉄道はそうはいかない様であった。多くのローカル線は通学利用が大きな収入源の一つと聞くと、神岡は町内に小・中・高校と揃っていて列車を利用して通学することは無い。また神岡鉱山で働く人が多く、仕事で毎日列車で出かける人も来る人も少ないようだ(撮影地移動の際のタクシーの運ちゃんに聞いた話より)。

神岡城や郷土資料館を廻り、日没と共に町内散策を終えた我々は、飛騨神岡 18 時 0 4 分発の列車で神岡を後にした。これが猪谷行きの最終列車だ。

列車内はガラガラだったが猪谷駅には何人かの電車男がいて、列車に向かってカメラを向けている。カメラのフラッシュを浴びながら折り返し準備で車内を移動する運転手のうしろ姿が寂しげだった。

おまけ

今回は神岡鉄道だけでなく、富山地方鉄道市内線、LRT、万葉線の撮影にも行ってきました。すべてを書く時間が無いので、写真だけ載せます。



図 3.7 富山地方鉄道市内線



図 3.8 富山地方鉄道市内線 旧型車のすれ違い



図 3.9 市内を快走する LRT



図 3.10 万葉線唯一の新型車両



図 3.11 鉄橋を渡る万葉線



図 3.12 万葉線の除雪車 (許可を得て撮影)



図 3.13 富山城



図 3.14 今回の旅行で往復利用した夜行急行“能登”

第4章

沿革及び活動予定

太字は活動予定を表します。

=====2006 年=====

- 6 月
 - － 阿久津・小籠・山口の 3 名が鉄研発起人となり、創立. 一部代表に小籠、二部代表に阿久津が着任
 - － 竹本正勝先生が副顧問着任
 - － 高木亮先生が顧問着任
 - － 16 日 第 1 回ミーティング (於：高木研)
 - － 曾根悟先生が特別顧問着任
 - － 20 日 会員相互連絡用メーリングリスト稼動開始
 - － 23 日 第 2 回ミーティング (於：高木研)
 - － 30 日 第 3 回ミーティング (於：23F ラウンジ)
 - － 以降、夏季休暇を除くほぼ毎週定例ミーティングを開く。
- 7 月
 - － オープンキャンパス用模型製作プロジェクト開始
 - － 24 日 第 1 部文化会に正式に同好会として登録
 - － 29,30 日 八王子オープンキャンパスにて展示 (於：夢づくり工房)
- 8 月
 - － 05 日 第 1 回鉄研旅行開催 (行き先：横川・碓氷峠鉄道文化むら 参加者：一般学生 2 名、学外者 2 名含む 15 名)
 - － 19,20 日 大学の先生と楽しむ理科教室にて展示 (於：夢づくり工房)
 - － 阿久津多忙につき、二部代表に山口着任
- 9 月
 - － 13 日 八王子にて 1,2 年対象の鉄研ゼミを開催 (以降 隔週開催)
- 10 月
 - － 7 日 工学院大学後援会 キャンパス見学会開催。(新宿キャンパスにてパンフレット配布)
 - － 14 日 同上 (八王子キャンパスにて模型展示、新宿キャンパスにてパンフレット配布)
 - － 28,29 日 工学院大学第 44 回八王子祭にて模型展示、会誌「Urban Tech Railway Journal」創刊準備号発行。
- 11 月

- 3,4日 合宿(行き先：河口湖 参加者：学外者1名を含む7名)
- 18,19日 工学院大学第57回新宿祭にて模型などの展示, 会誌「Urban Tech Railway Journal」創刊号発行。
- 以降の予定
 - **車両工場見学会**
 - **総会**
 - **新歓イベント**

編集後記

創刊準備号の発刊から早いものでもう1ヶ月経ちました。1ヶ月という短いインターバル故に、なかなか予定通りに制作が進まなかった点もありますが、まがりなりにもこうして創刊号を形にできたことを嬉しく思います。設立当時から折に触れて話題に出ていた合宿も無事行うことができ、鉄道研究同好会の活動が大いに充実しているように思います。

学内においても、鉄研の知名度は徐々に高まりつつあり、これからもさらなる浸透が期待されます。

次回の発行は2007年5月を予定しています。半年後、私たち鉄研がどのように成長しているのか、楽しみに見守っていただければ幸いです。

【山口直彦】

次号予告

Urban Tech Railway Journal[Vol.002]

2006 年 5 月発行予定

[内容]

鉄宝館 メンバー秘蔵の鉄道グッズ紹介！

八王子レポート 八王子ゼミの発表から

イベントレポ 見学会、新歓イベント他

メンバーから 「おやじの小言#2」他

ごあいさつ 卒業生から&新会員から

Urban Tech Railway Journal
(Vol.001)

第 1 刷 2006/11/18

発行 工学院大学鉄道研究同好会

表紙写真 「Hands」

(撮影&デザイン&編集：山口直彦)