

Urban Tech

□□ Railway Journal

Vol.002



【特集】 曾根先生の退職によせて

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.002

2007/05/19
工学院大学鉄道研究同好会

目次

第1章	特集：曾根先生の退職によせて	5
1.1	はじめに	5
1.2	「趣味から研究へそしてまた趣味へ」	5
1.3	曾根先生最終講義「SE車から50年 日本と世界の電車との関わり」	8
第2章	行く人、来る人	15
2.1	「同好会と研究室と鉄道と私」	15
2.2	「退会にあたって」	18
2.3	「私の鉄道の品格」	19
2.4	「銀のつばさにのぞみを乗せて」	20
2.5	「思い出の『さくら』と通勤列車」	20
2.6	「鉄道研究会入会の挨拶」	21
2.7	卒業生を送り、新入生を迎え	21
第3章	活動報告	23
3.1	第1回鉄道研究同好会総会の報告	23
3.2	2006年度 新宿祭 参加報告	28
3.3	感謝の言葉	28
第4章	メンバーから	29
4.1	余部鉄橋レポート	29
4.2	「旅行記 広島・宮島・呉 1泊2日の旅」	35
4.3	コラム：駅弁事情雑感～「元祖有名駅弁と全国うまいもの大会」を見て～	39
4.4	おやじの小言#2 「ポッポ屋馬鹿話」	40
4.5	「テツとオタクとアキハバラ」	41
第5章	沿革及び活動予定	47

第1章

特集：曾根先生の退職によせて

1.1 はじめに

山口直彦

曾根先生は、世界的に有名な鉄道工学者であります。東京大学を定年退職なさった後、研究拠点を工学院大学に移したことで、工学院大学の名は鉄道研究分野において大変強いものとなりました。曾根先生の存在は我々が鉄道研を発足させるとも強い原動力でありました。前号の特集、「発起人座談会：なぜ今鉄道研なのか」*¹において、次のような発言があります。

私がこれを作ったのはねえ、何かと言うと、曾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、曾根先生がいたからできちゃったという…

当然ながら、曾根先生の下で鉄道を学びたいという思いで工学院大学に入学した学生も多くいます。曾根先生最終講義においては、東大や工学院で曾根先生に教えをうけた多くのOBをはじめとする多数の方々が参加されました。曾根先生の存在は我々にとっても、門下生にとってもとても大きなものでした。曾根先生の退職によせて、先生自身からのコメント、そして盛会となった曾根先生最終講義のレポートを、特集としてまとめたいと思います。

1.2 「趣味から研究へそしてまた趣味へ」

曾根悟 教授・特別顧問

編集者からの要請は趣味としての鉄道との出会いから研究対象への変化，鉄道研究に興味を持つ人たちへのメッセージ，というものでした。

残念ながら前半は自分では書けないのです。というのは、物心つく前から鉄道との出会いが多かったのです。そもそも生まれた場所が工学院大にほど近い鉄道病院（今のJR東京総合病院で、叔父が当時鉄道省の技師だった）、小田急沿線に住んでいたので外出は常に小田急電車、ある日母親に抱かれて鉄道病院近くの踏切を通った際に「あなたはあそこで生まれたのよ」といわれたのを、後日皆に小田急の踏切で生まれた、と言いふらしていたそうです。

そんなわけで生まれながらの鉄道少年の夢は、線路工夫（これはたまたまあった絵本の内容）、駅員（きっぷが貰える集札係）、運転士から、電車を造る人、鉄道技術者に発展してゆきました。最終講義の概要が掲載されるそうですから、大学受験を前にしてSE車が登場したり、「夢の超特急」の可能性を鉄道技研が発表したりする時代背景はお判りいただけると思います。

*1 『Urban Tech Railway Journal Vol.001』 p.07 L.31 ~ 工学院大学鉄道研究同好会 2006年

リクエストの前半は、内容がないままに終了し、いきなり後半に突入します。

趣味と本業は区別すべきだ、という人達が多くいます。本業、つまり飯の種はつらい労働を売って得ているのだから、趣味と混同していい加減にやっているのは許せない、という「仕事はつらいモノ」を前提にした議論です。また、趣味者は些細なことばかり気にして本質を見ていないから、仕事のじゃまになる、という意見もあります。このような意見にはそれなりの理由もあり、趣味者の側にも配慮が望まれます。

一方、趣味者が実務に就くと大発展する例も多く見られています。国内にも実例は多くありますが、若干の差し障りをおそれて外国の例を引いてみましょう。イギリスで出版され、世界中で多く読まれている雑誌の一つが Thomas Cook の時刻表 (European と Overseas の 2 種類あります)、もう一つが Railway Gazette International です。これらの歴代編集者の多くは、趣味者としても一流の人々です。限られた狭い紙面で的確な省略と必要な表現をするには、趣味者のセンスと世界に広がるネットワークが欠かせません。

このような事実をふまえて、日本の鉄道を良くしてゆくために鉄道に興味を持つ趣味者の役割を考えてみましょう。話を判りやすくするために、あえて若干誇張した分類から始めます。

仕事はつらいモノと考える人と、仕事といえどもできれば楽しくやりたい、と考える人がいます。事務系の仕事では前者が多いのはある程度性質上やむを得ないと思いますが、技術系でも仕事を楽しむというセンスを持ち得ない人もいます。われわれ工学院の関係者は、広義の工学を学んでいるのですから、少なくとも「創造の喜び」は知っていて楽しくやる術のいくらかは学んでいる筈です。

与えられた仕事をしっかりやるのが全てと考える人と、与えられた仕事をこなした上でプラスアルファの付加価値をつけたいと考える人がいます。前者は国鉄系の鉄道 (JR と大部分の第三セクター鉄道) には民営化して 20 年も経た今でも大変多いようです。つまり、縦割り社会しか知らない人たちが、大きな組織で間違いなく仕事を進めてゆくための一つの規範として、他部局の仕事には口出しをしない、という暗黙のルールができてしまっているのです。「与えられた仕事」が全て、ということは、「与えられた内容自体」に疑問を挟むことはしませんし、「与えられた仕事」に答えが出せればそれで満点なのですから、ある意味で楽 (つまり苦が少ない) でもあります。そのような人たちは、権限もない外部の鉄道ファンの提言などに耳を傾けるつもりは全くなく、同じ会社の他部局の人からの干渉も毛嫌いです。

与えられた仕事をこなした上で、プラスアルファの付加価値を求めようとする、また二通りになります。一つは国鉄流で、部局の壁を超えない範囲で付加価値をつける考えです。つまり、仕様を満たすモノができてそれで満点とは考えず、とりあえず合格点は得た、と考えます。そこから先は工学流の用語を使えば、最適化を試みます。仕様を満たす解空間の中で、自分の価値観に従って最適化を試みますから、ある人はもっとも安く、ある人はもっとも軽く、ある人はもっとも省エネになるよう、またある人はこれらの総合的な評価での最適化を狙います。つまり、合格点で満足することなく、最高点を得る楽しみを追求するわけです。もう一つはいわば民鉄流です。部局の中の仕事として与えられたので、プラスアルファはそれ以外に求めます。仕様を満たすモノを得たことは合格点を得たこと、までは国鉄流と同様ですが、最適化の方向が違います。たとえば電気車の駆動回路を作る仕事が与えられたとしましょう。駆動回路の周辺を見ると、信号回路があるかもしれません。信号回路への悪影響を無くするとか、両者を併せた伝送回路の最適化など、部局の壁をわずかに超えれば、同じ車両部の中での最適化ができるでしょう。そうして、車両全体としてよりよいモノにしようとするれば、隣の課と相談して、さらに進めれば、車両とそれに供給する電気部門を併せて、会社全体としての最適化をしようと考えます。

この最後のケースが鉄道全般に興味がある場合は、会社全体としての最適化が少し違った方向になる可能性が高いです。前の例の「民鉄流」はあえてこの視点を書かなかったのですが、周辺の技術と併せた最適化だけでなく、利用者や競争関係にある交通機関との関係にも、あるいは直接は関係のない遠く離れた同業他社などとの比較において、会社の評価が良くなるような付加価値を狙うと思います。

これまで述べてきた分類の議論で、補足しておきたいのが「プロ」意識です。どの人達もまじめな人はそれぞれにプロ意識を持っています。それがプラスに働くこともあれば、マイナスに作用することもあるから厄介です。一番困るの

は、「与えられた仕事」を満たせば満点、と考えている人たちのプロ意識です。自分は満点の仕事をしているのだから、周囲からとやかく言われたくない。よけいなお節介はするな、という反応になります。このような人には、趣味者は近づかないくらいの配慮はしましょう。このような人が、運悪く指導的な立場になっている時には、趣味者であることは隠しておくのが無難です。残念ながら、わが国の鉄道にはこのような例が少なくありません。

もうひとつ補足しておきます。それは、「仕様を満たせば満点」と「合格点ではあるが最適化したい」との違いは、当然に後者がよい訳ではないということです。前者は多分前例を多少細工すれば得られる答えであるのに対して、後者は最適化のプロセスでの当然の結果として、無駄を省いています。ところが、「無駄」と思ったモノが実は「必要な余裕」であることは少なくないのです。結果的によかれと思って工夫したつもりが、裏目に出ることもあるのです。

筆者がこの議論で強調したいことは、鉄道に愛着を持つ人なら、鉄道界全体のためを常に考え、特に利用者から好かれる鉄道に変える力を持っているだろう、ということです。今の日本の鉄道にかなり欠けている大切な事柄です。

最後に、7年前の東京大学からの定年退官以来2度目の定年で工学院大学（電気系）を去るに当たっての、これからの筆者の活動についての所信を述べさせていただきます。

趣味界の大先輩から、そろそろ君も研究ばかりしていないで、趣味の方も手伝ってほしいと言われて数年前に鉄道友の会の「ブルーリボン・ローレル賞選考委員会」の委員長なども3年にわたって勤めました。同じく趣味界の大御所から自分はそろそろ引退するから、と海外鉄道研究会の会長を2年前に引き受けたのですが、これまでは忙しすぎてこの会への貢献は少なすぎたと感じています。研究の方も研究費をもらい、院生と共に議論をしながら進めるという環境ではなくなりました。客観的に見ても「今浦島」になったり「老害」がでるのも時間の問題と思われる。

その一方で、環境問題・資源問題・安全問題などから鉄道へのモーダルシフトの必要性は全世界的に高まっており、日本の鉄道界がその中で相対的に元気がないのは相変わらず気がかりなことです。

このような中で、必要な社会的発言は継続しつつも、少しずつ趣味の比重を高めてゆこうと考えています。日本を見捨てるつもりは毛頭ありませんが、残された時間と能力の中で、自分の知識や経験を実際に活かすためにヨーロッパや東アジアとの交流活動にもこれまで以上に力を注ぎたいと考えています。

工学院大学鉄道研究同好会とその中心になるであろう電気鉄道関連研究室（高木研）の発展を祈りつつ、同好会の発足に立ち会っただけでほとんど何もしなかった特別顧問からの挨拶とさせていただきます。

1.3 曾根先生最終講義「SE車から50年 日本と世界の電車との関わり」

開催日時：2007年3月1日（木）13:00～

場所：新宿校舎高層棟 A-0542 教室

報告者 [§1.3.8 まで]：小籠 亮太郎（大学院工学研究科電気・電子工学専攻 修士1年 / 昨年度1部代表）

報告者 [§1.3.9 から]：山口 直彦（第二部電気電子情報工学科情報工学コース 4年 / 代表）

1.3.1 はじめに

曾根 悟先生は、2000年4月に東京大学から本学電気工学科（当時）の教授に着任し、交通システム工学の分野で幅広く活躍してこられました。この程、2007年3月末で本学を定年退職するに当たり、長年の交通システム工学への関わりについて講演する、「曾根先生最終講義」が開催されました。

最終講義は、「SE車から50年 日本と世界の電車との関わり」と題して、曾根先生の高校3年生ころから現在までのエピソードや鉄道事情、大学からどのような研究に実際携わってきたかを講義されました。

会場には、大学関係者、企業の方、曾根研究室のOB方、学生等、多くの聴講者がおり大盛況でした。

1.3.2 軽快電車

軽快電車は、設計当時途絶えかけていた日本の路面電車技術を維持・復活させるために、広島電鉄と長崎電気軌道に導入された車両のことです。

1.3.3 リニア地下鉄

リニア地下鉄は、車両の推進にのみリニアモータを使用した、鉄車輪の地下鉄です。背の低い車両でトンネル断面が小さく出来るため、建設コストが少ないのが特徴で、学界主導で初の実用化となった事例です。当時、大阪では早く導入したかったという事情もあり、回転モータの方式に置き換えても成り立つような設計になってしまい、それが他の路線でも規格がそのままとなっているとのことでした。

1.3.4 新幹線

新幹線においては、曾根先生が車両に関わったのは300系車両でした。300系は画期的に軽量となり、交流モータの採用により保守が軽減されたという成功を収めた反面、モーターがなく渦電流ブレーキを搭載した台車の方が、モータのある車両の台車よりも重くなってしまうという反省点があり、また、今まであった食堂車や個室をやめてしまい、ヨーロッパの通勤電車の様になってしまったという点もあるということでした。また、その後登場した500系や700系の技術的成功と思想的失敗については、500系は300km/hで走行できる性能を十分に有し、すれ違い時のショックも極力抑えた大変良い車両であるが、値段が高いという欠点があり、700系は乗り心地も大幅に改善しているということなどから、技術的に見れば10点満点の車両だが、500系の様に300km/h運転が出来ないという思想的失敗という面があるとのことでした。今年7月から営業運転を開始するN700系は、東海道新幹線でのもう一段のスピードアップと地球環境問題などにももう少しいいものが出来ないかということで開発されましたが、まだヨーロッパの通勤電車の様になってしまっているのは変わっていないということですが、技術的には東海道新幹線の区間にある半径2500mのカーブで減速することなく走行できるように、車体を台車の空気ばねを使って2度傾けるようになっており、所要時間と消費エネルギー等の面で改善されているということでした。今後、N700系の改良型が近い将来に出来て、飛行機に

は真似出来ないサービスを提供できるようになることを期待しているということです。

1.3.5 常磐新線（つくばエクスプレス）

つくばエクスプレスの車両を計画した段階では、東京 - つくば間をノンストップに近いサービスで運転する列車に関しては、現在 130km/h 運転している区間の大部分は、160km/h 運転が出来るだろうということで、最高速度 160km/h でゆったりとした乗り心地の良い車両と、都心部の地下区間専用で座席の多い 6 扉の通勤電車の 2 種類を設計していましたが、残念ながら陽の目を見なかったということです。

1.3.6 純電気ブレーキ

東京大学で 1995 年から 1997 年まで行っていた、交通システム工学（JR 東海）寄付講座で行っていた活動で生まれた副産物で、せっかく電力回生ブレーキという特性がいいものがあるのに、停止間際は摩擦ブレーキになってしまうはどうにかならないかということで、鉄道会社・電機会社・国の研究機関と連携して研究を進めて、第一段階の電気停止ブレーキを実現させたというのが最初で、現在ではごく当たり前の技術になってきているということでした。これで、中速域から停止までは完璧なものが出来たが、高速域でのブレーキ力がどうしても足りないということで、現在、高速回生車の開発において、非常にホットな研究が進んでいるということで、世界的な電気鉄道 COE になりつつある工学院大学の今後に期待しているということです。

1.3.7 三岐鉄道北勢線

もともとは近畿日本鉄道が持っていた特殊狭軌の非常にマイナーな路線で、近鉄が路線を廃止にするにあたって、地元の熱意で三岐鉄道に移管して存続させた路線です。国土交通省が近代化補助をして、軌道と駅の近代化は完成したものの、車両の近代化（車両の性能を向上）は、駆動装置の製作が可能なメーカーがないというのが現状だということでした。

1.3.8 国鉄分割・民営化との関わり

曾根先生は終始分割・民営化賛成で応援していました。民鉄というお手本があるので、分割・民営化しても十分やっていけるという考えで、民鉄の技術・ノウハウを内外へ PR するというを長く行ってきており、国鉄の技術がかなりおかしいのではないかとということで、「余計なお節介」をするということで、「鉄道技術体系の総合調査報告書」を日本鉄道技術協会（JREA）から出したものの、当初は全く人気がなく余っていたということでした。しかし、国鉄の分割・民営化が避けられない状況になると、この報告書があっという間になくなってしまったそうです。

1.3.9 高速電車とその周辺

ヨーロッパの高速鉄道は編成の前後に専用の機関車（動力車）が連結されている、動力集中方式が主流であるが、日本は民鉄の電車技術（SE 車以降）から始まっているので、当然の様に動力分散方式（電車方式）が採用されているわけですが、1994 年に WCRR でその動力分散方式の優位性を 300 系新幹線のデータを基に発表しました。交流モータを用いた動力分散方式にすれば、決定的に軽くなるという発表をしたことで、真っ先にドイツの ICE が動力分散方式の ICE-3 に変えたという事例があり、また、中国では、4 つの国から車両を少しずつ購入し、中国のメーカーがライセンス契約を結んで現地生産して、2 月から高速列車を走らせていますが、ここで重要なことは 4 種類の高速度列車全てが電車方式であるということで、中国も電車方式がいいということを明確に認識した結果であります。

ヨーロッパからはやわらかい発想と親切なサービスがあるということを読んで、日本で講演をするものの、なかなか聞き入れてもらえないというのが実情です。

早すぎる提案は実現しない例ということで、IPASS と EasyR!de というものがあり、IPASS は交通システム工学 (JR 東海) 寄付講座で行っていた中心的活動の一つであり、現在これに一番近いのはモバイル Suica で、IPASS はもっと機能的に上のものにしようとしたものです。事業者が必要としている需要に関する質と量の情報を取り込むという要素、乗客ごとの個別の案内と手間のかからない切符の3つの機能を持ったものを実現しようということで開発を進めてきたものの、Suica やモバイル Suica が先に出来てしまったために陽の目を見ることなく、もう5年から10年位遅く提案していれば実現したかもしれません。

電気鉄道工学のシミュレータとして「すうじっく」と「RTSS」があります。「すうじっく」はJR西日本の中村さんが卒論生の時に作りました。列車ダイヤの良し悪しを評価するにはダイヤだけ見たっていいとはいえません。どの駅からどの駅に行くお客様がどれくらいいるのかということによって評価しなければ意味がない。つまり急行停車駅などは利用者が多い駅でないと意味がない訳で、利用者のほとんどいない駅に急行止めても意味がないのである。そういう意味でちゃんとした評価が出来るソフトウェアとしてこれからどんどん進化する事になります。

一方、「RTSS」というのは高木さんが曾根研究室で博士の研究をしていたときに作ったシステムで“Railway Total System Simulator”、つまり列車の動きとき電システムを一体化したエネルギー関係の精度のいい計算が出来るようにしようというものであります。精度がいいということは駅間の運転時間をちょっと変えただけでエネルギーが大きく変わるのであって、これまであったシミュレータはその辺がいい加減ものでこれで議論しても全く意味がなしません。

例えばリニア地下鉄でリニアモータの特性をちょっと変えるだけでエネルギーは変わらず駅間で3秒ずつ早くなります。すなわち、駅間で3秒早く走れるってことは3秒ゆっくり走ればエネルギー消費量が減るのであります。その辺で高い精度で駅間所要時間を一定化するというシミュレータが出来、その名前をRTSSとしました。実の所、RT氏とSS氏が一緒に作った、というのが名称の由来であります。

次に列車ダイヤとその評価ですが、営団地下鉄にいる電気屋さんの徳山さんが埼玉大学の経済学部と呼ばれその方が退官するときに、周辺の人を呼びかけて長い論文を書く事になりました。それで曾根先生の論文が経済学会の社会科学論集に載ることになりました。

き電システムと列車の運行ですが、RTSSで議論するような話や、高速回生車とエネルギー蓄積素子を組み合わせた話など大学向けの面白い研究テーマがいっぱいあります。

高速回生を実現するには、VVVFインバータとインダクションモータの間にコンデンサーや抵抗などインピーダンスを繋げると、インバータの電圧を上げなくてもインダクションモータの電圧を上げることが出来ます。抵抗を入れればパワーは増やせないけど、コンデンサーだとちょっとだけパワーを増やすことが出来ます。エネルギー蓄積素子で動作するインバータに使う2つの位相をそろえて、トランスで足し算すると高い電圧が出せます。高い電圧が出せれば高速域からの回生ブレーキがモータの過電圧(タイ~)を使って実現出来ます。しかしよく考えるとトランスなしでも出来るという話になり、現在は従来のモータを電圧半分電流2倍にすれば、すなわち断面積2倍のコイルを半分にするだけでいいので値段もサイズも同じで出来ます。電圧半分までは従来と同じように動作させ、半分を超えたときにはモータから見れば過電圧領域になり、電流は2倍となるのでインバータの電流容量を2倍にしなければいけない。これだけでもパワーが2倍にすることが出来るのですが、このままでは使い物にはなりません。フルパワーの回生をしようとすると電源を受け取る負荷がないので、電圧が高くなりすぎて車両側で絞って使うということをやらないのであります。ただでさえ現状でも困っているにもかかわらず、パワーが二倍になっては大困りになってしまいますので、電車線から戻っていかない分については、車内にため込みましようということになります。

さらにJR西日本で行っている研究では、エネルギー蓄積素子を直列に挿入する代わりに地上にも細工をし、地上側で回生失効しないような工夫、従来型のパワーの回生はいつでも出来るような仕組みを地上側に用意しておけば、良いのではないかと考えています。Energy Storage Device (電池のようなもの) が直列に入りますから、電車線電圧は

1500V であっても、ESD の先の電圧は例えば 3000V にする、というようなやり方でも良いのではないか。JR 西日本では現に先ほどお話した、北陸線を直流化するに際し、勾配区間で回生ブレーキが使えなくなると困るということで、地上にエネルギー蓄積素子を導入したりしていますので、そういうものが整備できると、この方法も、ひょっとすると使えるかもしれません。さらに、これにチョッパを入れるなどの工夫をすると、もっと使えるのではないかと思います。

1.3.10 国際交流

私自身が始めて外国に行ったとき、これは 1972 年ですが、アメリカのワシントン DC の近くに、ナショナル空港という非常に都市に近い空港と、東京-成田間に匹敵するような相当遠くの方に広大な土地を使ったダレス空港というのがあります。当時のアメリカは今よりも公共交通に非常に力が入っていたわけですし、世界中から客を集め、その広大な土地を使って公共交通のエキスポのようなもの (Dulles International Airport Transpo) をやったわけです。当時の日本航空から呼ばれるような形で、これを私も見に行きました。

どうということかと申しますと、HSST (Hi-Speed Surface Transform) という、地表をほんの少しだけ浮いて飛ぶような飛行機のようなものを羽田と都心と成田を結び乗り物として日本航空が開発したいという話がありまして、HSST がこの Transpo に展示されるため、同行を依頼されたのが私の最初の海外出張です。

当時は今と違い、海外に行くというのは大変なことでありまして、公用旅券をもらい、自宅から空港までハイヤーが迎えに来るようなとんでもない時代でした。HSST はどうなったかと申しますと、残念ながら羽田-都心-成田間には使えず、おととしの愛知博で初めて実用になりました。1972 年から技術開発を進めたものが、2005 年になってやっと実用になったということになります。

長期で外国に行ったのが三十数年前、イギリスのバーミンガム大学に客員研究員として行きました。ヨーロッパで電気鉄道の研究をしてきたわけですが、ヨーロッパから見ると、日本から見ると世界観がぜんぜん違います。日本人はアフリカなんてほとんど関心が無い。しかしヨーロッパから見るとアフリカは非常に身近な地域であり、実際 81 年に南アフリカに行きましたが、南アフリカというのはイギリスから見て非常に身近な国なんです。

そのほかいろいろな勉強をしてまいりました。鉄道技術で国際競争をする際、日本がとてもし不得手な点は一人でなんでもわかる人がいない。同じ電気鉄道でも、車両は車両屋さん、き電はき電屋さんを呼んでこないといけない。同じ電気屋だからといって、電力の話がわかる人に情報通信の話聞いてもお話にならない。それは情報通信の専門家を呼んでこないといけない、というようなのが日本流です。ところがヨーロッパでは、何を聞いても知っているフリのできる人がたくさんいます。もちろん、何でも細かくちゃんと知っているわけではなく、あくまでも知っているフリができるだけなのですが、そういう人が日本にいないのは大変まずいなあ、と思って帰国してまいりました。

さて、1981 年に何のために南アフリカに行ったかと申しますと、そのころ台湾において西海岸の在来鉄道を近代化するプロジェクトがありまして、日本とヨーロッパ連合が熾烈な戦いをして、コンサルタントが非常にうまく動いた結果として、ヨーロッパ連合が日本を打ち負かすことができました。どうしたかと申しますと、これは元々日本が作った鉄道ということもありまして、ここは電車にしたいという意見があったわけですが、ヨーロッパ側は電車は不利だ、という指摘をしました。電車でも良いけれど、5 両編成のうち、電動車は 1 両にしなさい、というスペックを台湾当局に書かせたのがヨーロッパのコンサルタントでした。1M4T の電車は、残念ながら当時の日本の技術力では作ることが出来ませんでした。しかしイギリスと南アフリカが組めばできる。イギリスが設計をし、南アフリカが製造すれば日本に勝てるものができる。そして実際にそのようなものができたわけです。しかし、日本も台湾と同じく狭軌の線路ですから、1M4T で 1200KW の電車を作れ、と言われると大変に困ってしまいます。実際どのようなものができたかといいますと、1 両目が電源車、2 両目がモーター搭載車両、3,4 両目が付随車、5 両目が運転台付付随車という、最初の 2 両に電気品を分散して配置し、スペック上電動車は 1 両だけということになっていますので、2 両目に 300kW 吊り掛け式のモータを 4 台ぎりぎり何とか収めたというわけです。ぎりぎりで作ったものというのは当然良いものであるはずは

なく見事に失敗しまして、次の増備車からは2M3Tという当たり前のものになりました。最初から2M3Tであれば日本が受注していたはずですが、彼らとしてはそれでうまくいったわけです。そのようなこともあり、南アフリカとはどのような国なのかを見に行っただけです。

当時、南アフリカには日立が作った電気機関車が走っておりました。これはヨーロッパ連合が作った物をベースにし、同じスペックとなるように後から日立が導入したものでした。ところが、特性が合わないというトラブルが発生したという大変面白いトラブルが起きたという話を聞きました。同じスペックで同じものを作ったのですから、当然統括制御すれば同じように走るはずであり、2両つなげば、2倍のパワーで走るはずなのですが、2両つないでも1.8倍にしかならなかった。これは後から作った日立が悪いに違いないという話が来まして、実際に日立のエンジニアが調査に行ったところ、スペック通りであるとの結果でした。ではヨーロッパ連合が嘘八百のものを作って納品したのか、と調べてみると、なんとこちらがスペック違反であったというわけです。そこから先の解決策がいかにも日本流でした。ヨーロッパ流の契約社会というと、南アフリカ鉄道が、スペック違反の車両を納めたメーカーに違約金を払わせた上で改修させるというのが当然なのですが、いかにも日本流のやりかたを日立が行い、南アフリカ鉄道が大変感謝していました。どうしたかと言いますと、

『我々（日立側）のソフトをちょっと書き換えればあっち（ヨーロッパ側）に合わせる事が出来ますから、修正しましょう』

という提案をしたわけです。結果的には、日立もヨーロッパと同じスペック違反の特性に変えまして、お客さんが大満足する結果を得た、という大変面白いものでした。

次に1982年、スイスが極めて画期的なダイヤ改正を行って接続が格段によくなり、輸送効率が一気に4割も5割も増えたという大成功をした事例の紹介をし、列車ダイヤというのはこういうように作るものだという事を当時の運転協会誌に、いち早く書かせていただきました。

従来からスピードアップというものはスイスも含めて色々な国が努力をしてきたわけですが、スイスのダイヤ改正が成功して以来、このやり方が有効となりました。ある区間で5分スピードアップするより、他の区間で2分スピードアップしたほうが全乗客の全所要時間を短縮するのに効果が大きいとされた場合、5分のスピードアップをあきらめて2分のスピードアップを採用しましょう、という大変面白い考え方で、この考えはスイスでいまだに発展しつつあります。ただどういうわけか、スイス以外の国ではあまり積極的に導入していません。スイスに隣接している国からだんだんにそれが広まってきて、ドイツのICEでは最初からダイヤを十分に考えて作るという風になっておりますが、残念ながら日本はまだこの点では遅れております。

1988年には中国での電気鉄道の大学、当時は鉄道部が設置した大学でしたが、そこに比較的長い期間行っておりまして、この頃から中国も近代化には高速鉄道が必要になる、その際には日本の経験から見て、機関車方式より電車方式の方が良いという話をしておりました。

1990年、第3回CompRail（鉄道へのコンピュータ応用国際会議）の時にバーミンガム大学にいた頃のホストであったメリット教授から頼まれて、日本から積極的にcontribute（参加）して欲しいと言われたため、この第3回から積極的に参加することとなりました。これ以降、日本がかなり大きな勢力として、この会議に関わるようになっていきます。CompRail2006（第10回）の会議録にも編者の一人に私がノミネートされておりまして、私の名前が入っております。

1995年から1997年にかけて「」という寄附講座をJR東海からいただいたわけですが、客員教授には基本的に外国人に来てもらうという方針で、カナダ、イギリス、南アフリカ、スイスから呼びました。特にスイスとの交流は現在に至るまでずっと続いております。ヨーロッパの中で鉄道路線が一番大きく、列車密度が一番大きいのはスイスです。ヨーロッパの中ではスイス以外からはあまり学ぶべきものはなく、スイスが学ぶならば日本であるということで、互いに学ぶべきものを非常に多く持っておりますので、関係がずっと続いております。ついに今年の10月には本当のトップが日本に視察団を送り込むということで、その相談が始まったところであります。

交通システム工学の活動として、ライトレールの国際ワークショップというものも開きました。JR は非常に気前のいい会社でありまして、大学にお金を出したからといって、新幹線についてやれ、といった注文はつけない。高速鉄道についても研究する、ライトレールのことについても研究すると言っても、ライトレールはやるな、という横槍は一切入りませんでした。ライトレールのワークショップは 2002 年にも、2006 年にもやりましたが、2000 年には日本からヨーロッパへ出かけていくということも行いました。つい一月ほど前(2007 年 2 月)には『電気鉄道ハンドブック』というものをコロナ社から出版いたしました。このハンドブックは最初から、世界中に翻訳出版されることを前提にして執筆されました。現在中国で翻訳するという話が進みつつありますし、ドイツで開かれる出版業界のメッセに出展し、出版の打診を待つという話もできています。日本の鉄道技術は世界中から大変な注目を集めておりますので、こういう形でも国際交流ができればと思っております。

CompRail は上手くいったのですが、「」(鉄道への電力供給国際会議)は失敗しました。これはワルシャワ工科大学が主催したものでした。面白そうだ、ということでこれに参加し、その際に日本から少しテコ入れしましょうかという提案をしまして、これが実現しかなかったのですが、ワルシャワ以外のところでこの会議を行った時に先方が大失敗をしまして、公用語は英語であると言いながらポーランド語しか通じないセッションが沢山出てきてしまいあきらめました。

トーマスクックとレールウェイガゼットの長い付き合いというのは、あまり研究と関係ない話なのですが、イギリスにいた頃、鉄道ファンでもあるトーマスクックの編集長と仲良くなり、その後色々付き合いができました。トーマスクックの第 0 号(企画内容を示すためのサンプル版)を持ってきて、大変困っていると相談されました。トーマスクックは、日本でも有名な European Time-Table というヨーロッパを網羅した時刻表と、Overseas Time-Table という、他の諸外国を網羅したものの 2 冊で発行する予定であり、当然 Overseas の目玉は日本である。しかしいくら頼んでも日本国有鉄道がまったく協力してくれない、なんとかしてくれないかと頼まれ、国鉄の知人に聞いていろいろ努力しましたが、だめでした。結局、最後の最後には(当時)弘済出版社から出ている JR 時刻表のグラ刷りを送るのが精一杯であり、それより早く時刻表情報を提供することはできない、という結論に達しました。トーマスクック側としても不本意ではあるが、実際に JR 時刻表が発売されてから手に入れるよりは何週間か早いため、これを利用して Overseas の目玉として日本の時刻表が掲載されるようになりました。

レールウェイガゼットには、今、我々のグループが行っている研究の中身を 7 月に掲載してもらうこととなっております。

1.3.11 これからのこと

最初にご紹介いただきましたように、私は工学院大学教授を退職いたします。ただ、学科再編や新しい学部を作ったりという仕事が残っておりますので、非常勤講師という形で教育にはタッチいたしますが、大学院教育を含め研究という面からは完全に手を引くこととなります。

そうして工学院大学との関わりは途切れるのかと思いましたが、エクステンションセンターという今まで各部門がばらばらに行っていた生涯教育活動を統括する組織を作るので、そこの面倒を見てくれとの由来があり、非常勤のような形で関わることになりそうであります。(编者注:その後、エクステンションセンター長として勤務されることが正式に決定し、現在に至っている。)

学外について大きな話になりそうなのは、北京交通大学から客員教授の依頼が来ています。最低年間 3 ヶ月くらい来て欲しいということなのですが、今いかに行く期間を短くするか、あるいは分割していくかということを交渉中であり、ます。

次にありますのは、現在も継続して行っている JR 西日本の社外取締役であります。取締役というと色々な権限があるようですが、執行役員ではありませんので権限はありません。だからこそ気軽に、いろいろな事を言わせていただい

ております。

その次が日本鉄道協会の副会長であります。この副会長のポストというのはどういうわけか一つだけ、大学教授が入るポストがあります。これまでの大学教授として副会長についた皆さんというのは皆さんある時期鉄道事業者のメンバーであった方ばかりであり、そうでなかった者がこのポストを務めるのは私が始めてということになります。

今回のタイトルにもある SE 車が、あまりにも素晴らしい車両となったため、鉄道友の会から表彰しなければならない、と新設されたのがブルーリボン賞であります。鉄道友の会はその数年前から活動をしておりませんが、私はだいぶ後からメンバーとなり、現在顧問となっています。

それから海外鉄道研究会会長とありますが、年に1回総会に出席し、気の向いたときに雑文を書くといった活動をしております。

今後の主な活動舞台は、工学院大学のエクステンションセンター長、JR 西日本社外取締役、もし就任すれば北京交通大学客員教授、となると思っております。

第2章

行く人、来る人

大学はもとより、ほとんどの学校にとって、4月と言うのは新たな出会いの季節でもあり、別れの季節でもあります。我々鉄道研も例外ではなく、大学を卒業して行った先輩もいれば、新たに鉄道研のメンバーに入ってくれた人もいます。そんな人たちから、ご挨拶をいただきました。

2.1 「同好会と研究室と鉄道と私」

The fraternity , laboratory , railroad and me

阿部大峰 (2007年4月より JR 東海へ就職)

2.1.1 はじめに

幼少の頃の私の”夢”というと、電車の運転士、車掌、駅員になることなどだった。私が大学に進学する頃、私は進路相談で鉄道というとどんな内容の職があるのかを徹底的に調べた。鉄道というのはシステムであり、鉄道を構築するためには、線路や駅を作るための土木や建築業、電車を作るための機械業、電車に電力を供給するための電気屋などさまざまあるなかで私は電気工学を専攻した。工学部で電気工学科のある本学を志望したのもそんな理由だった。また、研究室を調べていく中で、パンフレットには曾根先生の「電気鉄道研究室」があることを知った。インターネットで調べてみれば曾根先生は世界的に有名であり、曾根先生を目当てに大学を志望する人も数知れないほどいらっしやることを知った。私は本学の電気工学に進学し、1年の頃から曾根先生の下で卒業論文を書きたいと願っていた。

2.1.2 卒業論文の執筆にあたり

月日は進み、いつの間にか私も卒業論文を書く学年になっていた。卒業論文の仮配属の希望はもちろん曾根先生の研究室だった。希望通りに私は曾根先生の下で卒業論文を書くことになった。ちょうどこのときに高木先生も本学にいらっしやう。研究室に配属された最初の頃は研究テーマは決まっていたものの、いったい何を書いていったらよいかかわからず、幾度となく躊躇したり、行き場を見失ったりとしていた。毎週行われる卒論打合せでは先生たちに怒られたり、何が言いたいのか分からないなどおっしやられ、悪戦苦闘する毎日だった。この研究室は大変だ！週1回の卒論打合せの準備、班としての打合せなど、今思うと、この1年間、休みなどほとんどなく、1週間のうちほとんどを研究に没頭していた気がする。日曜日も家で本を読んだり、シミュレーションの勉強をしたりと正直、辛い毎日だった。ただ、私がめげずに頑張れたのも先生方的確なご指導があったからと、私が鉄道を好きだという気持ちからだったような気がする。

この研究室で学んだことは数知れず、私の人生において、少なくとも今は一番充実し、良い思い出となったに違いな

い。この研究室に配属されたからこそ、同好会のみんなとも知り合え、楽しい仲間ができ、楽しい時間を共有し合えた。

2.1.3 同好会発足から、そして現在

この同好会が発足する経緯として、2年の頃によく小籠君とは鉄道研究室があるんだから鉄道模型部とか、鉄道部とかあってもいいんじゃないのかなぁ……。もし鉄道が好きっていう人がたくさんいたらすぐにでも同好会とか作って遊べるのに、とか鉄道に関する話をたくさんさせて頂いた。

現在、鉄道研究同好会といのは立派に存在している。だから、私の思いは現実になったことを感謝する。この同好会が発足できたのも、小籠君を筆頭に、山口君や阿久津君など様々な方の協力があったからこそだった。せっかく1年間ここまでこぎつけた同好会。絶対に廃部にさせるわけにいかない！そのためにも後輩たちにはぜひこれからも頑張ってもらいたいと思う。私は3月で本学を旅立ち、企業へと就職する。もちろん、何らかの形で同好会を見守り、応援していくつもりである。私が1年という短い期間で大変お世話になった同好会メンバー、曾根先生、高木先生、竹本先生、住野先生などこの場を借りて感謝を申し上げたい。どうもありがとうございました。

2.1.4 現在

現在の私はというと研究も一段落し、卒業式を迎えている。鉄道や旅には必ず出会いがあって別れがある。私の好きな言葉のひとつでもある。「別れがあるからそこには出会いがある」

出会いは別れの始まりである、という人もいるだろう。鉄道を好きになって鉄道の研究をして、乗り鉄をするようになって私も同感である。しかしながら、卒業を直前に控えた私はどことなく嬉しい。この1年間は長いようでとても短かった。私たちの卒業論文はというと、3月15, 16, 17日に電気学会全国大会が富山大学で行われ、ここで発表してきた。私が筆頭に書いた論文はというと、もちろん出来が良いとはいえない。しかし、私なりに精一杯頑張ったつもりであり、悔いはない。

富山まで行った帰りに私たちはフリー切符だったので乗り鉄をしてきた。主な場所は、氷見、猪谷、加賀温泉、和倉温泉である。その中の氷見線のキハ40系、455系、キハ120系の写真を掲載したいと思う。



図 2.1 キハ40系 (氷見線), 高岡駅にて

私たちはこのキハ40系に乗り、氷見へと向かった。氷見線の氷見駅近くでは車窓から見える景色がとてもきれいだった。私自身、国鉄時代の気動車は初めてだったため、感激の一言だった。苦情を言いたい箇所もいくつかあったが、気動車のいいところもたくさんあった。



図 2.2 455系(北陸本線), 金沢駅にて

この塗色の 455 系には実際、乗っていないが、私は 455 系と聞いただけでどこか懐かしい感じがした。おそらく製造されてから 40 年以上は経っている。こんなどこか懐かしい電車は都市圏ではほとんど走らなくなった今、地方の電車というのはとても貴重なのかもしれない。

私たちのいる新宿近辺でもチョップ制御車の 201 系電車、界磁添加制御車の 205 系電車などいるが、中央・総武快速電車では既にインバータ制御車の E233 系への置き換えが進んでいる。首都圏ではインバータ制御車の廃車も決まっているようで、京浜東北線の 209 系すら姿を消すことが決まっているらしい。



図 2.3 キハ120系(高山本線), 猪谷駅にて

私たちはキハ 120 系に乗って高山本線の猪谷までを往復した。現在も橋の復旧作業は続いており、猪谷駅からは代行バスが出ている。台風で橋が流され、高山線一部区間不通、鉄道の自然災害の多い近年ではあり、ニュースの一面になることがあるが、鉄道は危険な乗り物なのであろうか。私は安全で快適な乗り物であると思う。自動車の事故がニュースにならないのは、自動車の事故が多いからであり、鉄道の事故は年間を通して、自動車より遥かに少ないからである。

日本の鉄道は海外の鉄道と比較すると、安全、快適、時刻のどれをとっても一流である。とある記事には海外の鉄道では遅延 15 分以内は遅れたうちに入らないということらしいからである。猪谷の駅では駅前から歩いてすぐの橋まで

行ったがここも絶景であった。雪が降りしきる中、私たちは寒い思いをして猪谷駅周辺を満喫していた。

今はもういない、神岡鉄道を思いながら・・・。

JR 東海側の高山本線の復旧が終わるのは今年の夏くらいだという噂も流れている。1日も早い復旧を願う今日この頃ではある。そして、復旧した頃に私はもう一度、必ず猪谷という土地を訪問したいと思っている。そこに鉄道があれば、私は鉄道に乗るからである。

2.1.5 明日へ

卒業式も無事に終わり、4月からの私はというと、就職し、研修に入る。その前に入社式もあるが。

私の就職する企業はもちろん鉄道会社である。子供の頃からの夢でもあった鉄道員にはなれた。しかし、本当に厳しい生活が待っているのはこれからである。鉄道業は列車が毎日遅れずに走るのが当たり前。しかし、この当たり前のことは鉄道業にとってはものすごく難しいことである。私は鉄道業の一线で責任ある仕事がかこれから先、任されるのであろうと思うと怖い。しかし、何事にも挑戦し、これからはずっと鉄道を支え続けていきたい。

いつか、私が胸を張って母校（もちろん工学院大学）訪問に来たときには鉄道研究同好会が今以上の活躍をし、私もかつての会員だったと、誇れるような、そんな常に前進し続けて頂きたいと思う。

運転士でも、車掌でも、駅員でもないが、私は鉄道を支え、鉄道の中でも電気という1つのシステムに貢献し、旅客輸送として世界に名だたる鉄道会社の一員としてこれからも走り続けていくはずであろう。走り続けた先にはいったい何があるのだろうか？その答えを知る者は誰もいないし、答えは必要だろうか。答えがないからこそ私は我武者羅に走り続けていきたい。きっと答えはいつか出てくるだろう。限りない可能性に私はこれからも賭けていきたい。

2.1.6 おわりに

この鉄道研究同好会を発足してこの1年間、私を感じたことは学年が変わるとコミュニケーションがとれていないことではないかと思った。私たち4年生が一生懸命フォローなどして頑張ったつもりではあったが、行き届いていないところは多々見受けられたように感じた。

私たちの反省点を活かし、これからも工学院大学鉄道研究同好会は永遠であって欲しい。そして、鉄道研究同好会に入会したからにはこれから、多くの鉄道員を創造して頂きたいと思う。

4月から新しいメンバーが加わると思うが、そのときは是非、この1年間の反省点を洗い出し、これからもみんなで頑張ってもらいたい。

こうして、無事に卒業できるのも皆様方のおかげであり、皆様方が私を支えてくれていたからである。

鉄道業の未来を創造しながら私はここに筆を置きたいと思う。

メンバーのみんな、そして先生方、どうもありがとうございました。

2.2 「退会にあたって」

鴨井昌司 (2007年4月より静岡県立大大学院に進学)

正直な感想ではまさか自分が鉄道研究同好会というサークル活動に関わるとは思わなかった。だが、改めて考えると鉄道に関する私個人の捉え方は東京へ出て生活の主軸を移した事で大きく変わったと思う。「驚くほど田舎は車社会」と静岡に戻った今は感じている。そして都会は便利だと。

外出する際のチェックする対象が工学院大学時代は、携帯電話のwebで運行情報確認とパスネットカードの残高チェック。今は天気とガソリン価格。

そういえば、つい最近まで東海道線を利用し現在の大学院に通学していました。そこでの話なんです、JR東海が

導入した静岡地区の 313 系が地元で大変な不評で地元ラジオにオレンジ色の 113 系の復活を、いやボックス席の復活をという意見が導入直後に殺到していたとか。この静岡地区の東海道線にもボックス席は必要...私も、そう思います。まだ、私が高校生だった頃はボックス席での向かいに座る名も知らぬ人とののどかに会話が普通にできたんです。

今じゃ、微妙な緩衝地域を挟んで睨めっこ。朝はともかく、車内がガラガラになる夜は一人一つになる微妙に人目が避けられるボックス席で優雅にうたた寝...が昔はできたのだが、今では酔っ払いと渋谷では化石扱いの女子高生が否応なしに目に入る。

変に警戒して寝られない。

気が抜けない。

都会が案外ストレス社会なのも電車内での視線が原因かな？なんて考えたりします。

思えば一年前は確か立ち上げたばかりでこの時期はかなりてんでこ舞いの状態だったと記憶しています。私自身、卒業研究で中国に調査に行ったりで鉄道研究同好会に何一つまともなことはできなくて、阿久津さん、小籠さんをはじめ多くのメンバーに非常に迷惑をかけてしまいました。1年もない短い間の活動で工学院大学生の一人として鉄道研究同好会に関わったことは非常にいい経験だったと思います。これからどういう発展をするかわからないけれども後輩達にいい意味でのレールを卒業生が敷いたと信じて筆を置くことにします。

2.3 「私の鉄道の品格」

清水惇（新会員 第一部 機械システム工学科 2 年）

皆様初めまして、この度 2007 年 4 月から新入部員として加入した工学院大学機械システム工学科 2 年の清水惇と申します。

私には様々な趣味がありますが、もちろんこの「鉄道」もその中の 1 つであります。まず、どうして好きになったのか？その経緯を考えると難しいですが、いくつか考えられます。元々小さい頃から自動車が好きであった為、同じ乗り物という点であったことや、それと同時に父と出かける時、電車の時刻を調べて行ったりすることや、その路線をうまく結びつけて地図の地名を覚えたりして、大まかに好きになっていきました。そんな中にタイトーからプレイステーションソフト「電車で GO！」が発売されて、ますます興味が出てきました。それまではレースゲームで車を動かしていましたが、電車を自分の手で動かせる夢のようなゲームに驚きを感じました。また、高校では電車通学でしたが、そのうち「自分の乗っている電車」を調べてみたくなりました。この時、私にとっての本当の鉄道好きになったと言って間違いありません。これから鉄道の細かな部分、例えば、列車製造年月日など興味範囲が次々と増えていき現在に至るのだと思います。自動車と鉄道が両方好きになるのは思ってもいませんでした。

ところで、小さい頃東京に出かけた時電車も自動車のマニュアル車のようにシフトチェンジを行うのかと思っていました。これは JR 車両 209 系の VVVF 装置でした。また、都内には様々地下鉄が走っています。しかもその地下鉄も他社との相互直通が多く地上にたくさん首を出しています。時代が変わってきました。最後に一言、大きな違いはありますが、電車の運転を自動車に無理やり例えると、アクセル（マスコン）を踏んで、ニュートラル（マスコン解除）状態をそのまま流して、停止位置に近づいたらブレーキを踏む、どうでしょうか？

長々となってしまいましたが、ここで終わりたいと思います。

2.4 「銀のつばさへのぞみを乗せて」

竹内幸司 (新会員 第一部 機械システム工学科1年)

「銀のつばさへのぞみを乗せて灯せ平和の青信号 勇者特急マイトガイン 定刻どおりにただいま到着」

思えばこれが自分が鉄道が好きになったのだと思います。

幼稚園に入る前、近所を走る上毛電鉄（群馬・前橋～桐生）の電車で興味を持っていました。そんな時に放送されていたのが「勇者特急マイトガイン」でした。知っている方もいらっしゃると思いますが、あらすじは石油が枯渇した未来は世界中に線路が張り巡らされ、その線路を利用し鉄道車両から変形するロボット達を率いる主人公が悪と戦うというものです。とにかく鉄道にこだわったロボットアニメの一つで、ロボットは何かしらの形ですべて列車に変形し、緊急発進時にはダイヤグラムに臨時のスジが引かれたり、基地が上昇するときは踏切が鳴っていたりしました。主役のロボットにいたっては合体時に2種類の鉄道の連結器が登場し、頭には鉄道帽に信号機が付いていました。当時の自分はロボットのモデルになった車両に興味を持ちました。それが次第に鉄道という分野への興味に成長と共に変わっていきました。プラレールで満足せずに鉄道模型のNゲージを始めたり、オレンジカードを集め始めたり、自由研究に鉄道のことを調べたり、パソコンが使えるようになったら鉄道模型のシュミレーションを試してみたりといろいろやりました。中学の職場体験学習では近くの駅へ体験実習に行き、駅の構内放送などをしました。この時できた友達とロボコンに出場したことが工学院に入るきっかけにもなりました。

入会にあたり、自分の知らないことを先輩方から吸収し活動に励みたいと思います。

2.5 「思い出の『さくら』と通勤列車」

工藤大輔 (新会員 第一部 情報通信工学科1年)

今年入会いたしました、情報通信工学科1年の工藤です。小さいころから鉄道好きで、鉄道模型や鉄道写真、鉄道に関する書物などをたくさん持っています。その中でも特に好きなものは鉄道模型で、中1～現在までにJR西日本の物を中心として収集し、100両以上になっています。

好きな電車もしくは列車は、今は廃止になってしまいましたが、東京～長崎・佐世保間を走行していた、寝台特急『さくら』です。この列車には、小さい頃からたくさんの思い出があります。

自分が特に鉄道に熱中し始めたのは、関西から関東に引っ越してきたときでした。当時住んでいた滋賀県大津市では、通勤型の車両（4ドアの車両）をほとんど見たことがなかったので千葉県に引っ越してきたとき、通勤型車両ばかりでとても新鮮でした。そのころは、模型よりも鉄道写真をとりまくっていました。暇さえあれば東京駅や上野駅で写真を撮っていました。大きくなるにつれ写真を撮る腕や撮る時間などが変わってきました。中学生になると、夜中のホームで寝台列車や夜中にしか走っていない臨時列車を撮るようになりました。そしてその頃、鉄道模型を集め始めました。

そのため自分は鉄道ファンの中でも、N鉄（Nゲージ（鉄道模型）を楽しむ人）撮り鉄（鉄道写真を撮る人）の部類に入ります。

そのほかの趣味としては、サイクリング・ゲーム・パソコン作り・サバイバルゲームなど様々です。ちなみに、ゲームは鉄道以外に、航空機関係や戦略シミュレーションが好きです。サバイバルゲームとは、モデルガンの撃ち合いで何人かのチームで戦う物です。

ちなみに現在、ぷよぷよの相手を探しております。

2.6 「鉄道研究会入会の挨拶」

大柴満春 (新会員 第二部 電気電子情報工学科情報工学コース 4年)

私が入会を本格的にしたのは2007年の3月の後半くらいである。鉄道研究会があるのは友人の山口さんから聞いていたが、入会には至っていなかった。私は仕事と学生生活の中で大学のサークルに入るのを大学の入学時から諦めていた点があったからだ。もう1つの理由として私が入学した当初は、工学院大学には「鉄道研究会」というサークルは存在していなかったことが大きかった。

「ちっちゃな頃から悪ガキで～」間違えた。小さい頃から鉄道が好きな私にとっては工学系の大学に入ったのに関わらず(サークルを調べなかった私も悪いのだが。)大学に存在しなかったのは致命的だった。また、そこで諦めてしまったのもいけなかった。しかし、阿久津さんや小籠さん、そして山口君は、大学に無かった「鉄道研究会」を零から作ってこられた。このことをこの場所を借りて、感謝の意を表したいと思います。発起人の皆様方、「鉄道研を作って頂いて、本当にありがとうございます。」

ところで私は今、4年なのだが一応何の間違いもなければ、大学を無事に卒業することになるだろう。鉄道研究同好会に暇さえあれば顔を出すことになるだろう。大学院の受験に成功すれば、の話だが。山口君に怒られる気もするが。その際は、お手柔らかにお願いしたい。

入会して間もないため、鉄道に関しては解らない事が多い(一年生と同じか、それ以下(泣))私だが、ご指導・ご鞭撻の程、よろしくをお願いしたい。

最後に鉄道研究会の発展を願って、この言葉を送りたいと思います。

『我等が栄光の鉄道研究会は永久に不滅です』

所々、変な言葉が入っているな。と思った方は気にしないでください。

2.7 卒業生を送り、新入生を迎え

山口直彦

2007年3月末をもって工学院大学を卒業した皆さんは、設立初年度という忙しい時にいろいろと手伝っていただき、本当に感謝しています。工学院大学大学院に進学した方々はもう少し鉄道研に留まっていただき、ご指導を賜ることとなりますが、大学を卒業した後、就職した人もいます。(もちろん、鉄道関連企業に就職した人も多い。)他大の大学院へ進んだ人もいます。せっかく鉄道研に入って、そのままお別れしてしまうのは余りにも寂しいですし、諸先輩方の存在は、この先同好会が続くに当たって大変大きな資産となります。工学院大学を巣立った先輩方はOB会を結成し、後輩の指導にあたってくださるよう、現在準備を進めています。こうして出来た「縦方向の人脈」を守っていくことで、この会が益々発展していくことを願います。

そしてもちろん、会が発展するには新会員がいないといけません。我々も初めての経験となる新入生歓迎会で必死のPRをした結果、実に沢山の方々が新たに入会してくれました。これで、鉄研はまた一つ大きな山を越えたと思います。新会員の皆さんは、卒業するまでぜひ、鉄道研を支えていって欲しいと思います。

第3章

活動報告

3.1 第1回鉄道研究同好会総会の報告

山口直彦

2007年02月19日、工学院大学新宿キャンパスアーバンテックホールにて、「第1回鉄道研究同好会総会」が開催された。活発な議論の末、多くの重要議題が承認されたので、以下に報告する。

なお、参加者は全10名（教員1名含む）、委任状提出は3名。計13名が議決権を行使し、正会員数の半数を超えたため、総会は成立した。

また、議長には山口が選出された。

3.1.1 同好会規約の承認

山口の作成した議案を元に、同好会規約を承認した。特に会費未納者に対する対応や運営方法などの点で議論が成され、結果として以下の規約を承認した。

工学院大学鉄道研究同好会 規約

第1章 総則

第1条 本会は、「工学院大学鉄道研究同好会」と称する。

第2条 本会は、本部を新宿キャンパスに置き、支部を八王子キャンパスに置く。

第2章 目的及び事業

第3条 本会は、工学院大学の学生が自主的に鉄道研究に関する諸活動を行うことで個人の鉄道に関する知識技能を向上すると共に、鉄道研究の推進啓蒙に寄与することを目的とする。

第4条

1. 前条の目的を達成するため次の活動を行う。
 - (a) 鉄道に関する諸研究、見学会等の活動
 - (b) 成果を発表するための諸活動
 - (c) 他の団体と協力する活動
 - (d) その他、本会の趣旨に合致する活動
2. 本会は宗教活動や政治活動は行わない。

第3章 会員

第5条

1. 本会の会員は正会員、特別会員の2種とする。

2. 工学院大学及び同大学院に在籍する学生は正会員になる資格を有する。
3. 会長は前項の資格を持たない者を特別会員とすることができる。

第6条

1. 入会するには別に定める手続きにより申し込み、会長の承認によって決する。
2. 会員は本規約を遵守し、本会の名誉、品位を尊重しなければならない。

第7条 (会費)

1. 会員は総会において定める会費を納入しなければならない。
2. 納入された会費他は返還しない。
3. 会長は、特別会員の会費を免除することができる。

第8条 (退会)

1. 会員は、別に定める手続きにより任意に退会することができる。
2. 前条第1項の会費納入が2ヶ月に渡り滞った場合は退会とする。

第9条 (除名) 本規約に違反した会員は、総会の議決により除名することができる。

第4章 役員

第10条 1. 本会につぎの役員を置く。

- (a) 会長 1名
- (b) 副会長 1名
- (c) 支部長 1名
- (d) 会計(本部・支部) 各1名
- (e) 役員 若干名

2. 会長は本会を代表し、会務を統括する。副会長は会長を補佐し、会長に事故ある時はその職務を代行する。支部長は八王子に在籍する会員の統括を行う。会計は本会の会計業務を担当する。
3. 工学院大学1部文化会会則第29条に基づき、会長及び支部長に就任する者の条件を以下のように定める。

- (a) 会長は、工学院大学に在籍し、原則として新宿に通う3年生とする。
- (b) 支部長は、工学院大学に在籍し、八王子に通う1年生もしくは2年生とする。

第11条 役員は正会員の中から総会で選任する。役員は任期は1年とし、再任を妨げない。但し、第10条3項に規定される条件からはずれる場合はこの限りでない。

第12条 役員は本会の運営に関する諸業務を行う。

第13条

1. 本会の運営に関わる諸事項の決定に関しては、会員他が参加するミーティングに諮る事とする。
2. 特に急ぐ必要がある場合に関してはミーティングを経ずに会長の承認をもってこれを決定できる。但し、支部の活動においては事後の報告をもって支部長がこれを代行することができる。

第14条

1. 本会事業の円滑な推進のために必要な場合は、当該事業の運営責任者をミーティングにおいて定める。
2. 事業運営責任者は重要事項についてはミーティングに諮るものとする。

第5章 総会

第15条

1. 総会は通常総会と臨時総会の2種とする。
2. 通常総会は毎年1回年度末に開催する。臨時総会は、役員が必要と認めた場合または正会員総数の3分の1以上の要求により開催する。

第16条 総会は正会員及び顧問で構成する。

第17条

1. 総会は会長が召集し、正会員の半数以上の出席で成立する。
2. 委任状の提出がある場合はこれを出席と同等にみなす。

第18条 総会の議長は出席正会員の中から選出する。総会の議事は出席正会員の過半数をもって決し、可否同数の場合は議長が決定する。

第19条 総会は以下の報告、審議、決定を行う。

1. 事業計画および予算。事業報告および決算。
2. 役員の選任および解任。
3. 規約の変更。会費の額。
4. その他本会運営上の重要事項。

第6章 雑則

第20条 本会の年度期間は毎年4月1日より翌年3月末日とする。

第21条 本規約に定めのない事項はミーティングで決定することができる。

附則 1. 本規約は総会にて成立した時から施行する。

2. 本会設立当初の年度期間は、第20条の規定にかかわらず、2006年6月19日から2007年3月31日までとする。

3.1.2 諸規定の承認

同じく山口の作成した議案を元に、同好会規約を承認した。特に会費の金額や、支払い方法などを中心に議論が成された。なお実際の議論は、同好会規約の議論と平行して行われた。

結果として、以下の諸規定を承認した。

工学院大学鉄道研究同好会 会計規定

第1条（本規定の目的）本会を円滑に運営するため、会計に関する諸規定を以下に定める。

第2条（会計報告）定期総会において、会計は当該年度の会計報告をしなければならない。

第3条（会費の納入）会費は年額4000円（会費を免除された特別会員は除く）とし、前期後期に分けて納めるものとする。

第4条（物品の購入）

1. 物品の購入に関しては以下の通り、事前に許可を求めてから執行すること。
 - (a) 1回の購入費用が5,000円未満の場合は、会計の承認をもって執行する。
 - (b) 1回の購入費用が30,000円未満の場合は、会計、及びミーティングでの承認をもって執行する。
 - (c) 1回の購入費用が30,000円以上の場合は、総会の承認をもって執行する。但し単価が30,000円を超える場合は総会の承認に加え、工学院大学1部会計監査委員会の規定に準じる。
2. 1回の購入費用が2000円未満であり、かつ特に急を要すると認められる場合は、会計への事後報告で執行することができる。

第5条（物品購入時の精算）

1. 物品購入時には、購入担当者が立て替えた上で、領収書と引き替えに精算する。
2. 領収書には宛名、購入品名、購入店名、購入店印が明記されていること。（特に必要な場合は明細を別途加えること）
3. 予算の仮払いは原則として認めない。

第6条（余剰予算の取り扱い）年度末の会計において発生した余剰予算に関しては、次年度に繰り越すものとする。

第7条（別枠集金時の残額の予算繰り入れ）合宿等のために集金した金銭に残額が発生した時は、その金銭を支払った者の承諾を得て同好会予算に繰り入れることができる。

工学院大学鉄道研究同好会 メーリングリスト運営規定

第1条（目的）会員間の情報伝達を円滑にするため、鉄道研究同好会メーリングリストを設置する。

第2条（管理者）メーリングリストの管理者を会員から1名選出する。

第3条（メーリングリストへの参加）

1. メーリングリストに参加する者は以下の者とする。
 - (a) 会員、顧問
 - (b) そのほか必要に応じ、役員が参加を認めた者
2. メーリングリストへの参加手続きは以下のタイミングで管理者が速やかに行うものとする。
 - (a) 前項(a)の者に関しては入会手続きが完了次第
 - (b) 前項(b)の者に関しては承認次第

第4条（メーリングリストの脱退）第3条1項におけるメーリングリスト参加条件を満たさなくなった時、管理者は速やかにメーリングリストからの脱退手続きを行わなくてはならない。

3.1.3 役員人事

2007年度の役員人事を決定した。なお、正式な役員を決めるには（総会当時の）会員数が不足している、との意見により、ここで決定し、以下に示した人事は仮人事とし、正式な人事は4月以降に臨時総会等を行って決定することとした。

役員人事

括弧付きは仮人事である。

本部

会長（山口直彦）
副会長（安藤俊輔）
会計 山口直彦

支部

支部長（佐宗友裕）
会計（石井啓太）

3.1.4 会計報告

2006年度の会計報告を行った。初年度で会計の管理体制が整っていなかったため、以下の集計は12/26精算分からの記録である。

収入の部

2006年度の収入は以下の通りとなった。本年度に関しては初年度ということで、合宿費残金を同好会予算として充当し、これと曽根先生からいただいた寄付をもって活動予算とした。

項目	金額
(06年度合宿)残金	¥10,000
曽根先生より寄付	¥100,000
小計	¥110,000

支出の部

2006年度の支出は以下の通りとなった。

項目	金額
会報制作費	¥10,647
レイアウト維持費	¥5,758
レイアウト輸送費	¥7,535
事務用品費	¥2,201
小計	¥26,141

収支

2006年度の収支は以下の通りとなった。

項目	金額
収入の部	¥110,000
支出の部	¥26,141
差引残高	¥83,859

3.2 2006年度 新宿祭 参加報告

石井啓太

大まかに見て、鉄道研のレイアウトを見に来ている傾向が多かったように思えます。特に TCS 車載カメラシステムを使った運転には高い関心があったように思います。新宿祭はスペースが狭かったのですが、電車で GO などのシミュレーション系のゲームもあったため、つまらなそうにしている人がいるという印象はありませんでした。

1 日目、2 日目とも見物する人の層はばらばらながらやはり一番目をつけていたのは自作の鉄道模型だったと思います。やはり魅力があったのは車載カメラと、音が出るコントローラであったような気がします。このコントローラは、様々な車両の走行音や駅のベルなどが入っているもので、やはり人気が高かった気がします。

シミュレーション系ゲームについては私個人的にあまりやった記憶がなかったのですが、なかなかよくできていると感心しました。しかしゲームのほうが難しいせいか、やはり鉄道模型のほうに流れていた気がしました。まだ、完成度は低かったのですが、注目度はかなり高かった気がします。

鉄道研のメンバーの間では車内放送や発車メロディの話題もありました。発車メロディについてはテイチクが発売している発車メロディの CD があるのですが、それを再生しても上手く行きませんでした。仕方がないので、発車メロディを扱うホームページに行きましたが、東日本の車内放送やらを流しすぎたために、皆さん混乱してしまったので再生はやめることにしました。また発車メロディについては、来場者の反応は余りありませんでした。

鉄道のコレクションについても貴重な昔の乗車券や企画で販売されていた車両などを展示していて個人的には感心していましたが、コーナーの特性上、周囲の反応は少し分かりづらかった気がします。

ただ、全体としての周囲の反応については非常によかったように思えます。

3.3 感謝の言葉

山口直彦

今回の新宿祭の展示にあたっては、本学広報部の山本さんに大きく協力していただきました。鉄道研代表として、ここに御礼申し上げます。

山本さんは鉄道ファンとして多くの模型やグッズを収集するコレクターであると同時に、実際に旅行雑誌で旅行記を執筆されるなど、単なる趣味人を越えた活動をされています。

今回、我々鉄道研が新宿祭に参加するにあたって山本さんに相談させていただいたところ、秘蔵の鉄道グッズを快く展示用に提供してくださいました。のみならず、その貴重なコレクションの一部を鉄道研へ寄贈してくださいました。

山本さんの資料は全て新宿祭において展示し、来場していただいた多くの皆様楽しんでいただきました。本当にありがとうございました。

第4章

メンバーから

4.1 余部鉄橋レポート

竹内 幸司

皆様、こんにちは。鉄道研究同好会1年生の竹内幸司です。

新入生の私がこのルポを書こうと思ったのは、新宿で行われたミーティングに初めて参加したときに UTRJ の書き下ろし原稿を募集するということからでした。偶然、父が GW に北近畿への旅行を考えており、それに便乗して私は余部鉄橋に行くつもりでした。

余部鉄橋は、1912(明治45)年に山陰本線鎧～餘部間に2年の歳月と33万余円の巨費と25万人を動員し完成しました。場所は兵庫県美方郡香美町香住区にあります。この辺りの海岸はリアス式になっており、先に開通した線路は東西ともに高い位置にあり、谷間の集落を乗り越えて結ばなければならなくなりました。そのために碓氷峠の煉瓦橋を作った古川氏とアメリカ人技師のポール氏の意見により鉄橋が架橋されることになりました。橋脚の資材はアメリカから送られ、門司を経由して余部沖でハシケに移され陸揚げされました。高さは41.45m、長さ302.42mのトレスル式と呼ばれる鉄橋で日本一の規模を誇ります。しかし、鉄橋のため強風に弱く、1986(昭和61)年に列車転落事故が発生し6名死亡、6名重症の惨事となりました。その為に以前から架け替え計画があり、今年よりコンクリート橋への架け替え工事が開始され2010(平成22)年にその役目を終えます。

4月28日、八王子駅より中央線を利用して家族と合流する東京駅を目指しました。東海道新幹線ホームで合流し、8:26発ののぞみ109号で京都に向かいました。GWということもあって指定席はほぼ満席でした。京都からは11:24発のきのさき1号で城崎温泉に向かいました。山陰線は一部を除いてほとんどが単線で、電化も城崎温泉までです。途中、駅間で信号を受けて停車した為に7分遅れで到着しました。

宿泊先に荷物を置いたあと、温泉街に出るのを拒否した高1の弟と共に駅に戻りました。14:54発浜坂行きワンマンディーゼルカーに乗り込みました。2両編成の車内は帰省客や旅行客でいっぱいでした。子供づれの親子も多く賑やかでした。竹野駅を過ぎた頃から日本海が見えるようになり、トンネルも増えてきました。ほとんどの乗客は途中の香住駅までに降りてしまい、鉄橋目的の人の数はそれほど多くありませんでした。列車は次第に高さを上げていき鎧駅を過ぎて、余部鉄橋に並ぶ難工事だったという桃観トンネルを抜けた後、一気に視界が開けて、自分の今いる高さを実感しました。列車はホーム一面の無人駅である餘部駅に到着しました。

この日は臨時でJRの職員の人によるオレンジカードの販売とスタンプ台が設置されていました。ホームの東端付近から鉄橋を見下ろす展望台があり、私が乗ってきた列車の後に特急が鉄橋を通過することから数人のカメラマンが陣取っていました。私もその中に加わって撮影しました。

しばらく駅を見たあとに集落に続く細くて急な坂道を降りました。下から鉄橋を眺めるとその巨大さが伝わってきます。橋脚は全部で11あり、それぞれにナンバリングされているのが見ることができます。集落の入口に無人の小さな



図 4.1 城崎温泉駅に停車中の特急きのさき



図 4.2 餘部駅



図 4.3 駅標



図 4.4 余部鉄橋を通過する特急はまかぜ



図 4.5 余部駅から鉄橋を見る

土産屋があり、鉄橋を通過する列車の写真やポストカード、変わったもので磨き石に鉄橋の写真のシールが貼ってあるものが並んでいました。

集落を抜けた国道の先に駐車場と公園があり、車で鉄橋を見にきた人たちが十数人いました。ここからだと鉄橋に書かれた「山陰本線 余部橋りょう」の文字をはっきり見ることが出来ます。

鉄橋を遠くから見ようと国道沿いに南へ行くと、架け替え工事の準備なのか測量が行われていました。郵便局があったので、何かお土産になるものは無いかと行ったのですが土曜日で閉まっていた。

爽やかに晴れ渡っていた空は次第にどんよりと曇って行き、太陽も出たり隠れたりする天気となり、風も出てきました。撮影の為に帰りの列車を1本見送った為か弟の機嫌が段々悪くなってきたので北側から鉄橋の全景を撮影して駅に引き返すことにしました。

谷の東側から鉄橋を撮影しようと海沿いの道を行こうとしたら、漁業関係者以外立ち入り禁止の標識があり、仕方なく西側に向かいました。西側からは灯台に繋がる林道があり、そこを歩いて鉄橋の全体が見えるポイントを探しました。



図 4.6 ナンバリングされた橋脚



図 4.7 西側から見上げた鉄橋



図 4.8 公園から見た逆光の鉄橋



図 4.9 南側から見た鉄橋



図 4.10 北側から見た鉄橋全景

再び集落を抜けて急な坂道を登り駅に戻りました。駅の待合室には余部鉄橋保存の会のノートが置いてあり書き込みがされていました。17:30 の列車で城崎温泉に戻りました。

ここから先は 29 日に行った天橋立のルポになります。

城崎温泉 9:42 発快速豊岡行きに私は家族と共に乗り込みました。この列車は北近畿タンゴ鉄道の特急車両で、豊岡から先はタンゴ鉄道に入り天橋立まで特急タンゴディスカバリー 64 号になり、天橋立から終点の東舞鶴まで各駅停車の丹後悠遊号になります。みんな疲れが抜けないのか発車してしばらくすると眠りだしてしまいました。

天橋立は日本三景の一つであり、私が行くのは初めてでした。駅から少し歩いて智恩寺を見たあと船に乗り、対岸の笠松公園に向かいました。展望台へはケーブルカーとリフトが繋がっているのですが、ケーブルカーは待ち時間が長いことから家族の希望でリフトに乗りました。

展望台から降りた後はレンタサイクルで天橋立を渡ろうと考えていたのですが、どこも借りられず、仕方なく徒歩で渡りました。

帰りは 14:31 発の特急タンゴディスカバリー 1 号で城崎温泉の戻り、外湯巡りをしました。



図 4.11 天橋立駅に停車中の TANGO 悠遊号



図 4.12 ケーブルカーと天橋立

30日は豊岡にある小京都の出石へ行きました。古い街並みが残っていて、そば打ちの体験をしました。豊岡 12:43 発の特急きのさき 6号で京都へ、新幹線に乗り継ぎ東京駅で家族と別れました。どんよりとしてきた空は余部で見たそれよりも

参考文献

余部鉄橋オレンジカード解説
国鉄の戦後がわかる本 下巻 所沢 秀樹著 山海堂

4.2 「旅行記 広島・宮島・呉 1泊2日の旅」

報告者：小箆 亮太郎（大学院工学研究科電気・電子工学専攻 修士1年・昨年度1部代表）

私は高校生のころから、春休みに一人旅へ行くことを恒例としている。

今年は、卒論執筆で時間がとれない日々が続いていたが、研究室の用事で大阪に行くことになり、その後に時間が空いていたので、新大阪駅周辺で1泊してから、翌朝の新幹線で中国地方に足を延ばしてみようと考えついた。

中国地方には、平成元年に家族で、山口の秋芳洞へ行った以来であり、どの辺りに行ってみようかとプランを立ててみたが、私は卒論でライトレール（中量輸送機関のこと・路面電車等）に関する研究を行っていたので、国内で路面電車が盛んに走っている広島とその周辺の宮島^{*1}や呉^{*2}を訪れてみようということに決めた。

新大阪で1泊した翌日の3月8日、新大阪駅9時35分発・山陽新幹線ひかり453号レールスター博多行に乗車し、一路広島へ向かった。ひかりレールスター（JR西日本700系7000番台）は、山陽区間のみを走るひかり号専用の8両編成の車両で、指定席は通常1列が2席・3席であるのに対し、この車両は2席・2席でグリーン車並みの座席「サルーンシート」を設置しており、指定席料金でゆったりと旅が出来るのが特徴である。私はその「サルーンシート」に乗車した。最高速度は285km/hで速く、あっという間の1時間34分で広島駅に11時09分に到着した。

広島駅を出ると、駅前には広島電鉄の市内電車（路面電車・以下広電電車と表記）が多数停まっており、かなり短い運転間隔で出発していった。広電電車は単車1両（1両1車体）・単車2両・連接車（1両3または5車体）など、多種多様な車両があり、9系統（広電電車では*号線と呼ぶ）の路線が存在する。運賃も市内線は150円均一（一部100円）で、指定停留所での30分以内の乗り換えなら乗り換え後の運賃は発生しない、乗継割引がある（1回目乗車の運賃のみ）ということで、リーズナブルであると感じた。ただ、初めて乗る人は少し戸惑ってしまう様な気がした。広島都市圏にはJRの電車を除く公共交通機関（電車・新交通システム・バス・船）で使える磁気式プリペイドカード（広電での名称はパセオカード）があり、このカードを使えば乗継割引等が自動的に行われるので、私はこのカードを使い移動することにした。

早速、広電電車の2号線で広島駅前から広電宮島口へ向かうことにした。乗車した車両は、広電が国内で2例目として導入した100「グリーンムーバー」であった。欧州からの輸入車両であるので、車内もどことなく日本の車両とは違うという印象を受けた。広島市は広島県の県庁所在地で政令指定都市ということもあり、車の往来が激しい。しかし、基本的には路面電車の軌道（線路）内には車等の通行が禁止されている（軌道敷内諸車通行禁止）こともあり、停留所や交差点の停止信号以外で停まることはない。それでも、交差点を右折しようとする車がいる場合においては、電車も十分に減速して交差点を通過するのが印象的だった。広島市中心部では電車の車内も非常に混雑しており、広島市民に路面電車は欠かすことの出来ない公共交通機関として定着しているのだと感じた。

広電西広島駅を過ぎると、市内線の路面電車区間から宮島線の通常の鉄道区間が変わり、速度も速くなった（市内線は最高速度40km/hで、宮島線は最高速度60km/h）。平日の昼間のせいか徐々に乗客も減り、広島駅前から60分ほどで広電宮島口に着いたころには、10人程度まで減っていた。

広電電車を降り、その次は宮島までJR宮島船舶で移動し、途中、厳島神社の鳥居に接近しながら、15分ほどで到着した。船から下船すると、すぐに鹿の出迎え？を受けた。宮島には至る所に鹿がおり、すぐにこちらによって来るのである。世界文化遺産の厳島神社は、台風シーズンにはよく損傷を受けて修復するというシーンがよく見受けられるが、毎回の修復で世界文化遺産としての美しさを維持するのは非常に大変だと感じた。境内の建築物に用いられている朱色が周りの景色に映えているのが非常に美しく、思わずシャッターを切った。境内でお守りとしゃもじを購入し、その後

*1 世界文化遺産の厳島神社を有する島・日本三景

*2 日本有数の工業都市・かつての日本海軍の軍港で戦艦大和が有名



図 4.13 広電 5000 形「グリーンムーバー」

に鹿を眺めていたら、1頭の鹿が私に寄って来て、何か食べ物が入っていると思ったのだろうか、持っていたビニール袋に噛み付いてきた。結構噛む力が強くて、少し慌ててしまった。広島に来てから何も食べていなかったのも、折角だからということで、広島名物の焼き牡蠣を鹿を警戒しながら食した。

宮島を十分楽しんで、別のルートで路面電車を何本も乗継ぎ、広島市内に戻った。夕食は知り合いの方から教えていただいた、広島風お好み焼き店で本場の味を堪能し、宿に戻った。

翌日の3月9日はまず、広島市北部の広島市交通科学館に行き、昨年引退し保存されている原爆電車 650 形 654 号^{*3}を見学しに行った。広島市交通科学館は、広島市中心部から広島新交通「アストラムライン」に乗車し、30分ほど行った長楽寺駅のそばにある。交通科学館の下には「アストラムライン」の車庫があり、手前から車庫に留置されている車両を見ることが出来る。交通科学館内には、電車・自動車・飛行機・船舶等の模型や実物の部品等が展示されており、ボタンを押すと展示物が動いたり、自分で体験できるアトラクションがあるなど、幼稚園生や小・中学生向けの展示内容となっていた。私の目を引いたのは、かなりの両数の HO ゲージがショーケース内に展示されているブースで、非常に見ごたえがあった。しかし、ジオラマ等で動かしていないのがなんとも勿体無いと思い、これらの HO ゲージをジオラマ等で動かすような展示方法とすれば、もっと迫力が出るのではないかと感じた。屋外には、昨年引退し保存されている原爆電車 650 形 654 号が展示されている。現在は美しい姿を維持しているが、ここには車両を覆う屋根がなく、劣化が進んでしまわないか心配である。今後屋根を設置するそうなので、一日でも早く屋根を設置して未永く展示して欲しいと思った。

館内で昼食をとり、広島市交通科学館を後にして、JR 可部線の大町駅から広島乗換えで、JR 呉線の呉に向かうことにした。呉市内には最近話題を呼んでいる大和ミュージアムがあり、一度は見学しに行きたいと思っていた。可部線で広島まで行き、広島から呉線の呉行普通電車に乗り、呉から2つ手前の吉浦駅に到着した。しかし、吉浦駅からな

^{*3} 昭和 17 年製造、昭和 20 年 8 月 6 日の広島原子爆弾投下により、大破。その後復旧し、2006 年 6 月まで運行し、広島市交通科学館で静態保存されている。同形の 651 号と 652 号は今なお営業運転を続けている。原爆電車といえば、この 650 形を指して呼んでいる。



図 4.14 原爆電車 650 形 654 号」

なか列車が発車しようとしな。原因は対向列車の到着が遅れているとのことである（呉線は単線の路線で吉浦駅は列車の交換駅）。しかし、何故遅れているかの原因は知らされていないので、情報がよくわからないまま 30 分以上経過した。ようやく運転再開の案内が入り、次の川原石駅で信号機故障が発生したとのことであった。もっと早く知らせてくれば、他の手段（呉市営バス）への選択肢もあったのと思った。まもなく運転が再開され 40 分ほどの遅れで呉駅に到着した。呉駅から大和ミュージアムへは連絡通路があり、徒歩 5 分ほどで到着した。大和ミュージアムは、太平洋戦争中や戦後の日本および呉市の歴史・産業発展についての資料や戦闘機・兵器・模型の展示がされている。ここで、一番目を引くのは、戦艦大和の 10 分の 1 の模型であり、当時の姿が精巧に再現されている。10 分の 1 とは言えども、非常に迫力があり、さらにこの模型は個人が寄贈したもののようで、非常に驚いた。

新幹線の時間も迫ってきて、呉線の遅延も回復していないようなので、足早に呉を後にして、快速安芸路ライナーで広島に戻った。しかし、思ったより早く着き、パセオカードの残額が残っていたので、もう少し広電電車の市内線に乗ってから新幹線に乗ることにした。夕方はほとんどの電車が混雑しており、停留所も人で溢れ返っていた。もう少し広島に滞在していたかったが、広島駅 19 時 23 分発・東海道山陽新幹線のぞみ 192 号東京行で帰路についた。

今回は、広島市周辺の観光がメインだったが、広島県内の内陸部（三次方面）へも行ってみたいと思う。



図 4.15 戦艦大和の10分の1模型

4.3 コラム：駅弁事情雑感～「元祖有名駅弁と全国うまいもの大会」を見て～

山口直彦

今、この原稿を書いているのは2007年1月11日である。

今日の正午過ぎ、私は友人と共に新宿の京王百貨店へ出向いた。今日から23日までのほぼ2週間にわたって催される「元祖有名駅弁と全国うまいもの大会」へ行くためである。全国うまいもの、と銘打たれてはいるものの、これに集まる人の大半は駅弁が目当てである。

恒例となったこのイベントには、毎回多くの人が集まり、特に今日は初日ということもあって会場は多くの人で賑わっていた。所狭しと並んだブースには各地の個性豊かな駅弁や名産品が並び、人々がそれを求めて並んだり、ふと足を止めたりを繰り返すため、通路は思うように歩けないほどの大混雑。それに輪をかけるように各局の取材班が大きなカメラを背負って取材しているものだから、混雑はなおさらひどくなる。

しかし、いったい駅弁の何がこれほどの人を集めるのだろうか。

単なる弁当と駅弁の違いと言えば、各地の名産品を具材として活用していたりすることと、販売場所が(主として)駅であること、その2点だけである。

しかし、高々それだけの理由で駅弁がこれほどの人を集める理由にはならないだろう。駅弁という存在そのものが、旅を連想させ、食べる者に擬似的な旅情を味わせるのだろうか？

今、駅弁事情は厳しい。人々が新幹線を筆頭とする高速な鉄道を求め、列車の性能が上がり、特急列車は停車駅をどんどん減らしていく中で、ゆったりと電車の中で弁当を広げるには時間的に無理が生じる事が多くなってきた。(一回の食事をゆったり1時間かけるとすると、のぞみで東京～京都間移動する2時間半でも結構忙しい。) 駅弁を駅で売るという当然の図式は今や成立しにくくなり、新幹線の始発駅等を除けば、あとは車内販売で買うことになる。横川で峠の釜飯を窓越しに買うなどという事はもう難しいのだ。

そう考えると、駅弁という物が内包する古き良き、のんびりした鉄道の思い出やイメージがノスタルジックな雰囲気、駅弁に人気が集まる理由かもしれない。

1000円強の素敵な駅弁と、2万円ほどもする高級料亭の弁当とを比べと問われたら、きっと私は駅弁を選ぶだろう。

人のひしめくイベント会場で、私はふとそう感じた。

4.4 おやじの小言#2 「ポッポ屋馬鹿話」

P.N:中野 仁左衛門

春うららかな朝、いつものようにホーム案内に勤しんでいた時の事だった。その日の勤務終了まであと30分の所で事件が起きた。

駆け込み乗車のお客様を列車にお乗せしようとドアを片手で開けてお客様を乗せたまでは良かったが、ドアの閉まる力が強く、マイクで案内放送をした状態のまま、耳の少し上あたりを東武30000系のドアに挟まれてしまい、再開閉…。近くで見ていた助役（泊まり）と先輩の学生班が駆け寄ってきて、

「電車、壊すなよ…。」

と、笑い…。ふと車内を見るとそこにも笑いとは然とした空気が…。恥ずかしくなり、電車に頭を下げ、マイクで「大変失礼いたしました。」と…。これには車掌さんまでもが笑っていました。

しかし、事件はこの一本だけでは終わらなかった。当時の私は管轄内でかなりの天然キャラでして…、

まだ車内に先輩の社員がいるのに車庫送りにしたり、フライキと制帽を入庫電車に置き忘れて始末書だとか…。色々、やってしまう始末…。なので周りからは“1度あることは4度ある”と言われてました…。

で、話は戻り…、

「急行 清澄白河行がまいります。白線の内側までお下がりください。停車駅は当駅を出ますと、溝の口・二子玉川・三軒茶屋・渋谷から半蔵門線内は各駅に止まります。」

と、ここまでを順調にこなし、発車ベルが鳴り、

「ドアが閉まります、お荷物・お体を強くお引きください、ドアが閉まります。駆け込みはおやめください！」

と言ったまでは良かったのだが…。ドア付近に乗っていた女性がどうしても気になり頭を出した時、

ドーン！！

また、同じ事をやってしまった…。しかも今度は絶対に遅らせてはならない急行電車で…。この時は（こんどこそ、クビだ…。）と思った。

今回挟まれたドアは鉄道ファンから“爆弾ドア”と言われている営団（現東京メトロ）8000系の前期形車両だった…。なので衝撃がとてつもなく強く、恐いものでした…。一本前の電車とはまた違う痛さでした。

『阿久津！！大丈夫か？』

今度は助役2人と同期の社員さんの声。

『またやりおったな？！しょうがないなあ…。』『業務放送！！71運行！！再開閉！！』

と、同期の社員。

再びドアが開き、痛みからは解放された…。しかし、周りから失笑の嵐で自分はどんどん小さくなる一方…。

その後は何も起こらず、最後の電車を定刻通りに発車させようと再び人を押した時にもまた、同じことをやってしまった…。

結局、この日は計4回、頭を挟み、拳句の果てに入庫電車の車内で転んで腰を強打する始末…。こんな散々な一日に追い打ちをかけるように駅長さんは、

『阿久津君！！始末書、書いて！』

ああ、駅員はつらいよ…。

4.5 「テツとオタクとアキハバラ」

山口 直彦（2部電気電子情報工学科 情報工学コース 4年・代表）

はじめに

他のメンバーにいきなり怒られてしまいそうなタイトルですが、決してふざけて書いているわけではないので、ここはぜひご容赦いただきたいと思います。

というのも、ここ数年のうちに世間が鉄道好きに抱く印象が変わる出来事が立て続けに起こっており、社会における鉄道ファン（もっとも、一般の人にはバツサリと「鉄道オタク」とか「鉄ちゃん」とくられる事が多いわけですが）への視線が変化しているように思えるのです。

私の数ある趣味の中に、「オタク学研究」なるものがありますが、世間のこの変化ははたして鉄道ファンにとって追い風となるのか、逆風となるのか。オタク学の視点から世間が見る鉄道ファンとはどのようなものかを知ることで、今後の鉄研活動に何らかの方向付けが見えるのではないかと、思います。

電車男

世間のオタクのイメージに重大な影響を与えた作品として、まずは『電車男』があげられるでしょう。ネット上の巨大掲示板「2ちゃんねる」を通じてアドバイスを受けながら、オタクな男“電車男”がひょんなことから知り合った女性“エルメス”にアプローチをかけていく恋愛ストーリーというのがかなり大雑把なストーリーですが、ここでチェックすべきは、『電車男』というタイトルがついていながら、この主人公は決して鉄道好きであるわけではないということです。しかしながら、この作品が大変にヒットしたために内容よりもタイトルが先行して世間に広まってしまいました。この作品のヒットを通じて、鉄道ファンに対する呼称として“電車男”という呼び方が一気に定着してしまいました。

オタク文化評論で有名な本田透氏の『萌える男*4』において、電車男は恋愛資本主義の社会からドロップアウトした存在であるオタクを無理やり恋愛資本主義社会に引き戻す話とし、これは決してオタクを応援する作品ではなく、むしろオタクを批判する作品であるとの説を展開しています。氏の指摘通り、『電車男』は大ヒットを飛ばすものの、鉄道ファンに対する“電車男”という呼称はどちらかといえば蔑称として機能しています。つまり、非難されるべきオタクの象徴として“電車好き”がタイトルに採用され、蔑称となったと言えるでしょう。

しかし裏を返せばオタクの一分野としての鉄道が、この作品と共に人々の意識に刷り込まれたこともまた事実なのです。

秋葉原と交通博物館

そして、オタクの聖地として一般に認識されているのが秋葉原。千代田区外神田1丁目や4丁目付近を中心とする、半径500mほどのエリアを指しますが、『電車男』や『アキハバラ@DEEP*5』等でおなじみの通り、このあたりは古くは電気、電子工作や無線を趣味とする人々が集まり、そこから派生してコンピュータを趣味とする人が集まり、さらにそこから転じて、現在秋葉原でもっとも元気なのは、アニメ、ゲームといったオタク向け産業となっています。

しかしその一方で、鉄道ファンにとっても秋葉原は欠かせない街でした。秋葉原には鉄道模型の店が数件あります。絶対数こそ電子パーツ屋やゲーム屋の比ではありませんが、この狭いエリアに鉄道模型屋が固まって存在しているとい

*4 本田透 著：筑摩書房（2005年）

*5 石田衣良 著：文芸春秋（2004年）

うのは今となっては珍しいことです。

また、もうひとつ忘れてはならないのが「交通博物館」の存在でしょう。旧万世橋駅の建物を利用して作られたこの博物館は、鉄道、自動車、船舶、航空と、あらゆる交通にまつわる貴重な資料を収蔵していましたが、その中でも鉄道分野はメインであり、博物館には多くの貴重な資料が保管、展示され、鉄道ファンがよく訪れる場所でした。しかし、その交通博物館も建物の老朽化を理由に昨年5月に閉館しました。鉄道関係の収蔵品は今度大宮に新しく建設される鉄道博物館に移転される*6になっており、収蔵品が消えてしまうということはないのですが、今まで閉ざされていた旧万世橋構内の一般公開というイベントを行ったこともあり、閉館前の1ヶ月ほどは多くの鉄道ファンが交通博物館を訪れました。最終日は閉館時間を過ぎても多くの鉄道ファンが交通博物館前に残り、スタッフ最後の挨拶まで聞いて、声援を送ったそうです。この様子はあちこちのマスコミが取材し、テレビや新聞を賑わせました。

我々鉄道ファンにとってみれば交通博物館の魅力はよくわかりますし、そうして最後まで別れを惜しむ人々がいることに何の違和感も覚えません。しかし、それでは鉄道ファンではないごく普通の人々に、この様子はどのように映ったのでしょうか。交通博物館は長い歴史を持つ博物館ですが、それを考慮に入れたとしても、博物館がひとつ閉鎖されるだけでこれほどの人が別れを惜しみに殺到するのでしょうか。そう考えると、交通博物館に鉄道ファンらが別れを惜しむこの光景も、普通の人の目には異様に映った可能性があります。

鉄子の旅

『鉄子の旅*7』は月刊漫画雑誌『IKKI』に連載されていた漫画*8で、鉄道にまったく興味の無い漫画家菊池直恵と、JR 私鉄を含む日本全国全駅乗下車を達成したトラベルライター横見浩彦が一緒になって鉄道の旅に出かけるというノンフィクション作品。この漫画は鉄道関係の作品としては大変大ヒットし、2007年6月24日からアニメ版がファミリー放送[CS]*9で放送されており、こちらも好評を博しています。

タイトルにある”鉄子”とは、女性の鉄道ファンを指すこの作品がオリジナルの造語ですが、この呼称もまた電車男と同じく、作品のヒットと共に定着しました。しかし、”電車男”が蔑称として世間一般に広まったのに対し、”鉄子”は比較的いいニュアンスで用いられ、しかも世間一般というよりは鉄道ファンの間で定着した、という違いがあります。

しかしこれもちょっと考えてみると不思議なものです。(良い悪いはともかくとして)鉄道好きにつけられた呼称は今までたくさんあります。にもかかわらず、女性の鉄道ファンを指す呼称がなかったというのは不思議です。割合で行けば確かに少ないかもしれませんが、女性の鉄道ファンというのは昔も今も存在します。その中には堂々と仕事として鉄道と向き合っている人もいます。例えばフォトライターの矢野直美さんは列車をテーマとした写真及び記事を書く気鋭のライターとして活躍していますし、2003年『負け犬の遠吠え』*10で有名になったエッセイストの酒井順子さんも、『女子と鉄道』というエッセイ本を出しているほどの鉄道ファンです。最近ではあちこちの路線で、女性の駅員さんや車掌さん、運転手さんを見る機会も増えました。

特急田中3号

先述した『鉄子の旅』がアニメ化された、というのも私にとっては驚くべきことでしたが、さらに驚いたのは、2007年4月13日6月22日まで放送されたTBSのドラマ、『特急田中3号』でした。原作はなく、ドラマのために書き下ろされたこのストーリーの原点はプロデューサーの磯山 晶氏がテレビで見た餘部鉄橋*11と、野田 隆氏の『テツはこう

*6 2007年10月14日 オープン予定

*7 菊池直恵 作：小学館(2004[第1巻]~)

*8 2006年12月号をもって連載を終了した。

*9 <http://www.tetsuko.jp/>

*10 余談ですが、この本は先述の『萌える男』でも引用され、恋愛資本主義論の下敷きとなっています。

*11 兵庫県の余部、JR 西日本・山陰本線の鏑駅～餘部駅間にある鉄橋(単線鉄道橋)

乗る』*12 という本であるとのこと。この本は、テツをその興味を持つ対象によって分類し、それぞれが鉄道のどんなところに魅力を感じながら生きているのかを記した本です。いわば非テツの人向けのテツ入門書兼解説書と言えるこの本をきっかけにこのようなドラマが生まれたということは、世の中が、鉄道ファンの世界に多大な興味を示している証拠のような気がしてなりません。

もっとも、いざ放送されたドラマを見てみると、両手を挙げて歓迎できるストーリーとは言いがたいものでした。先に断っておきますが、鉄道に関する内容は文句ありません。さすが横見浩彦氏や南田裕介氏（後述）が企画に関わっているだけあり、第1回に出てきた時刻表トリックや、随所に出てくる鉄道旅行のプラン、路線などの選び方は、鉄道ファンとしては（ややありきたりすぎる感があるものの）納得できるものばかりです。

その一方で、肝心の本筋そのものは、やはりオタク蔑視の視点から作られています。ヒロインである目黒照美は鉄道好き... のようですが、かたくななまでにそれをひた隠し、対外的には一切鉄道ファンのそぶりを見せない。本物の鉄道ファンの姿を（良い意味でも悪い意味でも）出そうとしているストーリーにおいて鉄子にスポットライトを当てるとするのは注目すべき点ですが、鉄道ファンである、という事実を隠すべき、というようにストーリーが組まれているのは時代錯誤というか、まだまだ鉄道オタク蔑視の風潮があるようで、この点はまだ、世間の目は電車男から進歩していないように思えます。

一方、主人公と言える産業流通大学（産流大）の学生である3人はというと、元々鉄道なんかにはまったく興味の無かった田中一郎、模型テツである花形圭、時刻表テツである桃山誠志のうち、テツである花形や桃山の方が不器用ながらも意中の渋谷琴音、小島理子をテツの世界に引き込みながら恋愛関係へと発展していくのに対し、田中と目黒はうまくいかず、すれ違いのまま。

つまり、この作品は「オタク蔑視の視点」というバックボーンと共に「鉄道オタクが恋愛においてイニシアチブをとれる」というストーリーを展開しています。そういう意味ではこの作品のストーリーは『電車男』に相對する関係にあり、『電車男』に対する（テツからの）アンサーの役割を持っているように思えます。

鉄ドルの登場

鉄道ファンとメディアとの関わりを考えるならば、メディアに登場する人も考えなくてはなりません。鉄道工学者、鉄道旅行ライターなど、ある種の専門家としてメディアに登場する人は前から存在しましたが、あえて鉄道オタクの立場をとってメディアに登場するということは今まで考えにくいものでした。いたとしても絶対的な人数比からいって、登場するのは男性ばかりであり、女性の鉄道好き、という人は皆無でした。

しかし、世間がオタクへの興味を示してくると共に、鉄道オタクを前面に押し出してメディアに露出する人が出てきました。その流れに乗って、驚いたことに女性の鉄道ファンも登場してくる世の中となってしまうました。

タレントの豊岡真澄さんは、鉄道好きであるマネージャー南田裕介さんの影響を受けて鉄道の世界へ足を踏み入れ、現在では南田さんと共にテレビへ出演したり、鉄道雑誌に鉄道コラムを連載する等、鉄道オタクなタレントとして活躍しています。

先述の特急田中3号でも、田中らのたまり場となっている「CAFÉ & BAR STATION」のウェイトレスとして出演していますし、アニメ版『鉄子の旅』ではきなこ役として声優も務めています。

豊岡さんはタレントとしてデビューしてから鉄道ファンになったわけですが、デビューした時から、（正確にはデビュー前から）鉄道が好き、という正真正銘鉄道オタクな人まで出てきました。しかもグラビアアイドルというから驚きです。

木村裕子さんは383系（JR東海ワイドビューしなの）が好きで、日本一の鉄ドル（鉄道大好きグラビアアイドル）に

*12 野田隆 著：光文社新書（2006年）

なることが夢だ、というアイドルタレント。オフィシャルウェブサイトのタイトルは『ゆうこで GO!!』*13（明らかに、タイトーの鉄道運転シミュレーションゲーム『電車で GO!!』を連想させます。）で、公式ブログの名前は『鉄ヲタだって人間だぁ!』*14。しかもブログ紹介に「鉄道大好き木村裕子が、鉄ヲタ＝キモイを打破するブログ」と書く徹底ぶり。初めて知った時は、あまりの衝撃に「事務所のヤラセでは？」とちょっと疑ってしまったのですが、元車内販売員という経歴といい、ブログに書き込まれた青春 18 切符旅行の記事といい、正真正銘の本物としか言いようがありません。

先述の特急田中 3 号にも出演しましたし、CS にて横見さんと共に『乗り鉄おすすめ!鉄道トラベラーズ』という番組も持っています。

鉄道むすめ

『鉄道むすめ』はトミーテックから 2005 年の暮れに vol.1 がリリースされました。実際の鉄道現場で働いている設定のオリジナルキャラクターに現場制服を着せたトレーディングフィギュアで、発売当初から人気を博しました。すぐに vol.2 が発表され、2006 年現在 vol.3 *15まで発売されています。(2007 年 7 月には vol.4 を発売予定。) スチュワーズ(正確には女性のフライトアテンダントと呼ぶのが正しい。)に世の男性が注目することを考えれば同じような観点で車掌や駅員、添乗員を見するという発想は納得が行きますが、そのラインナップに清掃員(コメットクルー)等のかなりマニアックな職業まで入っているのを最初に知ったときにはびっくりしたことを覚えています。

私の書いたレポート、「アニメオタクは電気羊の夢をみるか?」*16においても触れていますが、「人形に対する愛情」というのは精神医学上は一種の性癖とされ、これをピグマリオン・コンプレックスといいます。このピグマリオンという名前は、ギリシャ神話に登場する自ら作り上げた象牙像を溺愛した彫刻家ピグマリオンに由来するといいますが、その歴史はとても長い。その流れを汲んでいるのが、オタク分野の中でも人形、特にフィギュアと呼ばれるキャラクターを 3 次元化した人形は一大勢力を形成しています。さらにネット上では、本来人格をもたない人工物に対しても人格付けを行ってキャラクター化する「擬人化」と呼ばれる文化があり、中には鉄道を擬人化したキャラクターというも存在し*17、人気です。

つまりはそれほど列車を愛好する人が多いということなのでしょうが、車両や路線などに興味を示す人は多くても、その列車に携わる職員(しかも女性)に焦点を当てるというものは今まであまりないことでした。それが最近になって急に注目されたというのは、今まで男ばかりで成立していた鉄道業界に平成 11 年に施行された「男女雇用機会均等法」によって就職する女性が増えた、というのも一因にあるでしょうが、「鉄道むすめ」は歴史ある鉄道趣味の中でも丁度欠落していたニッチ市場を掘り当てたと言って間違いのないでしょう。

フィギュアファンの目は厳しく、品質の悪い製品をつくらうものなら、たとえ大手のメーカーであろうと見向きもされないというのが常ですが、ネットなどでの反応を見る限り、「鉄道むすめ」の評価は悪くない。「鉄道むすめ」は鉄道ファンのニッチ市場をつかんだだけでなく、フィギュアファンにも一定の評価を受けて順調に成長をしています。これが鉄道ファン拡大の糸口になるかどうかはともかく、(というかそんな不順な動機で鉄道ファンになってもらってはあ意味困ってしまう。)フィギュア業界という、今まであまり関わりの無かった分野との接点が「鉄道むすめ」によって拓けたと言えるでしょう。

*13 <http://www.kt70.com/raika/>

*14 <http://kimurayuko.blog95.fc2.com/>

*15 別シリーズとして Express が 2007 年 3 月に発売されました。

*16 私のホームページ、「N.Y.City のまちかど」(<http://homepage3.nifty.com/nycity/>)にて公開中。

*17 参照:「Rail-G Station」(<http://rail-g.net/>)

まとめ～見えてくるもの～

さて、昨今の鉄道ファン業界をいくつかのキーワードに沿って眺めてみたわけですが、これらのキーワードに共通するポイントは、『外部との交流』だと思います。とかく、同じ趣味を持つ人間同士で固まりがちなのがオタクの世界ですが、鉄道ファンもまた例外ではありませんでした。知らない人にはまったく理解のできない鉄道趣味というのは、ある意味ではアンダーグラウンドの存在となっていたわけですが、その突破口となったのが『電車男』のヒットでした。それはいささか誤った認識ではあるものの、「オタク」と、その分野としての「電車(鉄道)」という関係を世間一般に広く認知させる力を持っていました。そして『交通博物館』の報道を通じて鉄道ファンの生の姿が全国に知れ渡りました。

しかし、それだけでは鉄道ファンに対する視線は変わりません。外見ではなく、その中身、すなわち鉄道ファンが何を考え、何を求めてどんな行動をするのか、そういう内部の様子を世間に啓蒙するのに一役買ったのが『鉄子の旅』です。

『鉄子の旅』と同時進行するようにテレビメディアとの接点が出来、日本で最も強大な影響力を持つであろうテレビにも、鉄道というムーブメントが押し寄せてきました。

また、同じ「オタク」というレッテルでくくられながらも、ほとんど交流のなかったフィギュア業界に架け橋を通したのが「鉄道むすめ」です。

殻に閉じこもっていた鉄道趣味が、少しずつ外部との交流をとるようになり、メディア・ミックスならぬジャンル・ミックスが始まっているということでしょう。(紙面の都合上今回は触れませんが、今回紹介したキーワードのほか、例えばゲーム業界との接点には「電車でGO!!」や「Train Simulator」といった列車運転シミュレーションゲームや鉄道経営シミュレーションの「A列車で行こう!」シリーズが、音楽業界との接点に、「Super Bell'z」の電車ラップがあげられます。)

『鉄子の旅』で横見さんが提唱している「鉄ヲタブランド化計画」は、じわじわと、しかし確実に成功への道をたどっているように見えます。

これからしばらく、鉄研の活動を考えるにあたっては、ジャンルを超えたコラボレーションという所に焦点をあてていくともしかしたら、世間をあっと言わせるような活動ができるかもしれません。

第5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)
 - 曽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働開始
 - 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。

=====2007年=====

- 2月
 - * 7,8,9日 「FC EXPO 2007」(於:東京ビッグサイト東1~3ホール SPACE-DEVICE(株)ブース出展にて、レイアウトその他を貸し出し、燃料電池駆動のNゲージ模型として展示。燃料電池ミニ機関車の走行映像撮影に協力。)
 - * 19日 第1回鉄道研究同好会総会(於:新宿キャンパス アーバンテックホール 規約、諸規定の決定、役員人事の調整等。)
- 4月
 - * 3,4,5日 新入生歓迎イベント(於:八王子キャンパス ビラ配布、工房での模型展示、体育館、教室での説明会。)
- 6月
 - * 30日 電気通信大学さん及び法政大学さんが合同で行った鉄道模型運転会へ山口・小籠・佐宗がご挨拶へ伺う(於:電気通信大学)
- 7月
 - * 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
 - * 19日 コミックマーケット72(於:東京ビッグサイト)にて、『別冊 Urban Tech Railway Journal Vol.1』を、電気通信大学鉄道研究会様に委託販売
- 10月
 - * 27,28日 工学院大学第45回八王子祭にて模型展示、会誌「Urban Tech Railway Journal」Vol.2発行。新宿キャンパスオープンキャンパスにて模型展示。
- 以降の予定
 - 11月 3,4日 合宿
 - 11月 新宿祭

編集後記

編集担当の山口です。当初予定より発行が大変遅れてしまったことをお詫び申し上げます。

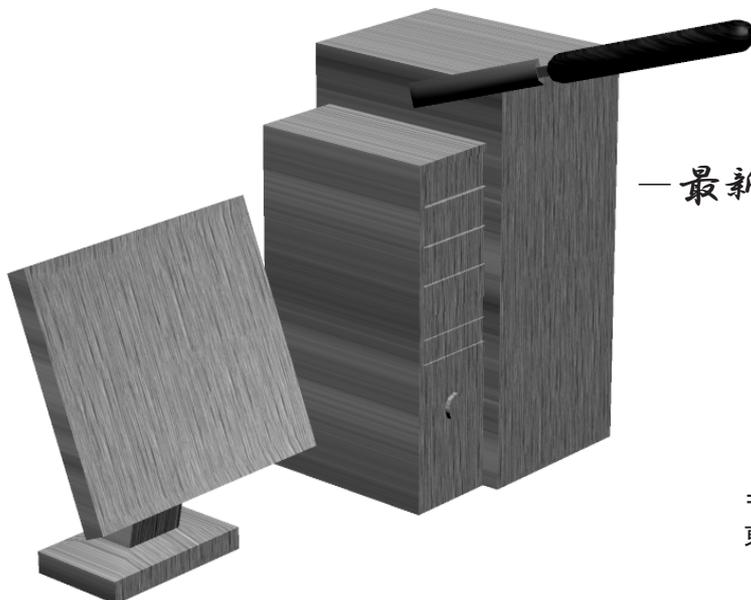
この会報の編集というもなかなか骨の折れる作業ではありますが、なんとか踏ん張って続けていきたいと思う所存であります。継続の難しさをひしひしと感じますが、学内での知名度も上がり、同好会としての立場が築かれつつあると思います。

また、今回から会報に広告を掲載することとなりました。今回は会報の印刷をお願いした「大金工業社」様（印刷を外注したのも今回が初めてとなります。）と、鉄道研の看板製作に協力していただいた「大柴木型製作所」様の広告を試験的に掲載しています。将来的には広告枠の販売を視野にいれております。

さらに新しい試みとして、「別冊 Urban Tech Railway Journal Vol.2」が2007年8月、コミックマーケット72にて発売されました。工業大学らしい、よりテクニカルでアカデミックな濃い内容を詰め込みました。興味のある方は、ホームページから鉄道研へご連絡いただければと思います。

各種木型製作致します。

大柴木型製作所



—最新の技術は
職人の手から
生まれる—

〒132-0033
東京都江戸川区東小松川4-11-5
Tel. 03-3651-1840
Fax. 03-3651-1847



大きな図面から小さなチラシまで
ペラ物も製本もお受け致します。



大金工業社

コピー・印刷・デザイン・データ入出力・製本

〒116-0001
東京都荒川区町屋7-21-7
Tel. 03-3895-0838
Fax. 03-3895-5850

<http://hw001.gate01.com/oogane/>

次号予告

Urban Tech Railway Journal[Vol.003]
2008 年発行予定

Urban Tech Railway Journal
(Vol.002)

第 1 刷 2007/10/27

発行 工学院大学鉄道研究同好会

印刷 大金工業社

表紙写真 (撮影：安藤俊輔)

(デザイン&編集：山口直彦)