

鉄道研究部 機関誌

Urban Tech

Railway Journal

Vol.005

2010/11/20

工学院大学鉄道研究部

目次

部長挨拶

鉄道研究部 5 周年に寄せて	4
----------------------	---

新入生挨拶

自己紹介	5
------------	---

地元紹介&自己紹介	6
-----------------	---

卒業生挨拶

今日までそして明日から	7
-------------------	---

デハ 101 貸し切り運行の記録

幹事挨拶	8
------------	---

当日のダイヤ	11
--------------	----

上毛電気鉄道上毛線路線図・路線紹介	12
-------------------------	----

デハ 101 紹介	13
-----------------	----

貸し切り運行ダイヤグラム	14
--------------------	----

鉄道研究部 5 周年記念

帰ってきた発起人座談会	15
-------------------	----

安全は誰が守るのか	23
-----------------	----

規約	25
----------	----

沿革	30
----------	----

部長挨拶

鉄道研究部 5 周年に寄せて

2010 年度部長 田辺 純一（情報通信工学科 2 年）

今年度は鉄道研究部（2006 年～2008 年までは同好会）が活動を開始してから 5 年目を迎えました。

私がこの大学に入る前、(この大学には鉄道関係のクラブ活動は無いのかな?) と思いました。入学した 2008 年 4 月、新入生歓迎会で同好会として活動をしている事を初めて知り、昔から鉄道が好きだったので、そこで入会しました。

入会后、合宿に参加したり、鉄道博物館を見学したり、関東鉄道やつくばエクスプレスの車両基地を見学したり、デハ 101 の貸し切りイベントに参加したり等、色々な思い出を作ってきましたので、今後もこういったイベントがまた行えたり、計画出来ればいいかなと思います。

以上を部長挨拶とさせていただきます。

新入生挨拶

自己紹介

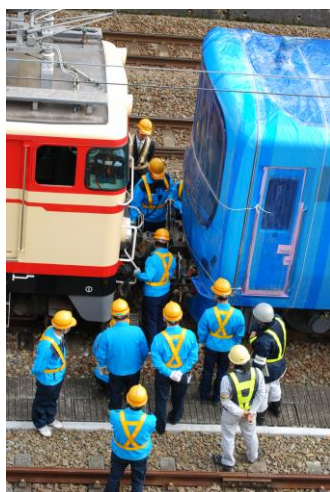
仲井 宏聡（機械システム工学科 2年）

今年、入部した機械システム工学科2年の仲井宏聡です。よろしくお願いします。
鉄道を好きになったきっかけは家に車がなく、家族で出かけるときに電車を使っていたことや、保育園でよく見に行っていたからだと思います。
一番好きな鉄道は地元を走り、よく見に行っていた西武鉄道です。

鉄道ファンの分野では「撮る」「乗る」「収集(きっぷ・模型・部品)」を中心にしています。
主に撮るのは、数が少ない（減らしている）車両や臨時列車です。
高校2年の時に、初めて時刻を調べて甲種輸送を撮影してからは甲種輸送の撮影が多くなっています。また、最近は貨物列車や機関車に興味を持つようになりました。
そして、甲種輸送の撮影も西武鉄道関係だけでなく機関車も撮影するようになりました。

鉄道模型はNゲージをやっています。
線路は列車交換ができる小判型の単線です。車両は百両余りありますが、209系やE231系といった最近の通勤電車は持っていません。
JR201系や西武101系といった一世代前の車両や近郊型、貨車、客車が多いです。
また、持っている車両が実際に走っているエリアを考えるとJRでは中央線系統が多い気がします。家族と出かける時に、利用する路線だからだと思います。

高校の学園祭以来、5インチ模型にも興味を持っています。（自宅の庭に敷けたら良いなあ…！）
そんなわけでよろしくお願いします。



西武 30000 系 38107F 甲種輸送
(2009/11/29)



ハイブリッド式ディーゼル機関車 HD300-901
の甲種輸送
(2010/03/30)

地元紹介&自己紹介

北原 淳平（機械工学科 1年）

はじめまして。この度鉄道研究部に入部した北原です。大学生になって群馬県から東京都にやってきました。群馬県っていうと辺境の地のようなイメージを起こされる方も多いようですが、一応在来線も新幹線もあります。（本数がすごく少ない地区も多いですが）

群馬の北のほうや西の方角は確かにかなりの山岳地帯ですが、実は南東方向は結構平らな土地で暮らしやすい所です。恐らく今暮らしている八王子市よりも平らです。（都市としてのレベルは八王子よりも断然低いですが。）で、自分はその平野部出身なので通学に山を降りるなんて過酷な生活はしていませんでしたが、高校生時代は通学に1時間かけていました。

そんなことを言っても仕方がないので、鉄道に関する面で群馬県を見てみると、支社は高崎支社（群馬県）、主要電車区・機関区は新前橋・高崎（今は統合されて高崎車両センター、ともに群馬県）とまあ程々なのですが、少し前までは（鉄道が物流の中心を担っていた頃、つまり一般人？の言う大昔）高崎機関区第一、第二と分かれていたぐらい大所帯でした。本数も貨物・旅客ともに今よりもずっと多く、その名残で、上越線は今も複線です。その他には碓氷峠が有名な信越線があります。そちらも残念ながらもうありませんが、横川機関区後は碓氷峠鉄道文化村として多くの人に親しまれています。

現在の群馬県の鉄道の目玉・注目列車を挙げるとするならば、D51 498 安中貨物 上信電鉄デキ1～3 上毛電鉄デハ 101 等が挙げられます。他にも様々な一昔前の電車たちが盛り沢山です。普通電車もその例に漏れず、今でも115系が湘南色のまま運用されています。

話は変わりますが、高校生時代には土曜日の学校帰りに新前橋の電車区を眺めていたら本線をD51が旧型客車を引き連れて試運転をしていたので、丁度迎えに来てくれていた父親の車で終点水上駅まで追いかけていったなんて事も当たり前になりました。そんなとっても古い電車と観光用のやっぱり古い蒸気機関車しか居ない環境で育ったせいか、自分は都会の最新鋭のいわゆるカッコいい電車や新幹線がどうも好きになれません。汗と油と汚れにまみれた一昔前の電車が大好きです。その自分のレトロ好きのせいもあって、群馬に居た時には「よみがえれボールドウィン実行委員会」というものに所属して、森林鉄道で活躍した機関車の修復に携わっていました。そして、その会において、1両の機関車を稼動状態まで持ち込むことができました。

大学生になった今、こうしてまた鉄道にかかわる機会ができたもの何かの縁かと思います。まあ、めんどくせえのが入ってきたと思った方もそうでない方とも仲良くしたいと思いますのでよろしくお願いします。（すでに大分めんどくさい読む気のしない紹介文である。）

卒業生挨拶

今日までそして明日から

山口 直彦（情報学専攻 修士課程2年）

「山口先輩、会報に掲載する卒業生挨拶を書いて下さい」と編集担当に言われるまで、自分が卒業生であることをすっかり忘れていました。それくらい、今の私には「工学院大学に鉄道研究部があること」「私が鉄道研究部員であること」は、本当に当たり前のこととして刷り込まれているのだな、と遅ればせながら実感します。

工学院大学鉄道研は現在設立5年目を迎えています。それは裏を返せば、たった5年前には工学院大学に「鉄道研究部」は存在しなかった事を意味します。小箆先輩、阿久津先輩と共に鉄道研究同好会を立ち上げてからの4年強で、鉄道研が工学院大学に定着してくれたことを心から嬉しく思います。

私が卒業すれば、鉄道研ができた瞬間を目撃した人が（顧問の高木先生他、先生方を除いて）いなくなります。本当に本当の意味で、鉄道研の未来を後輩らに託す日が近づいています。「工学院にしかできない活動を目指す」「プロを育てる鉄研」というポリシーを引き継いで、現在鉄道研に所属している後輩たち、そしてこれから鉄道研に入ってくる人たちが、快調に、安全に、大胆に、鉄道研の未来へと続くレールを敷設してくれる事を祈ります。

この挨拶のタイトル、「今日までそして明日から」は1971年に吉田拓郎さんがリリースした曲のタイトルです。その時、吉田さんは今の私と同じ25歳。鉄道研が歩んできた歴史と、私自身の今までの人生を振り返ると、この曲の歌詞が私の気持ちをとても良く伝えてくれていると思います。ほとんどの後輩はこの曲を知らないと思いますが、一度聞いて見て下さい。

デハ101貸し切り運行の記録

幹事挨拶

工学院大学鉄道研究部創立5周年記念 上毛電気鉄道デハ101貸切運行

貸切運行幹事 機械システム工学科4年 竹内幸司

1.貸切運行開催の経緯

本企画を構想として立ち上げたのは昨年の春頃になります。歴史ある他大学の鉄道研では、団体での貸切列車運行を行われているのを良く耳にしました。今年2月、東京電機大学理工学部鉄道研究会の方から西武鉄道での貸切列車の招待を頂き、参加する機会を得ました。他の鉄道研との交流が乏しかったことから新鮮な刺激を多く得ることが出来ました。

折しも、今年の6月に私達の部が創立から5周年を迎えることとなり、この機会に貸切列車運行を具体化する運びとなりました。

2.開催までの準備

4月に行われた部会において、貸切列車運行が部の活動として正式に承認され、準備に取り掛かることとなりました。私の提案では、最初から上毛電気鉄道のデハ101を利用することを織り込んでいました。1928年製の貴重な電車であり、都心から2時間程で到着出来、他大学の鉄道研の方の参加が期待できることと、参加者1人辺りの負担が数千円で抑えられること、また私の地元であり、開催準備の融通が利きやすいことが主な理由でした。

6月頃から上毛電鉄の担当者の方と連絡を行い、日程の調整から8月22日の開催を決定しました。7月には、参加者の募集を開始しました。参加者は部員や関係者、OBに留まらず、学内の学生や今まで交流の無かった他大学の鉄道研にも及び、約30の団体へ御案内を送らせて頂きました。当日、

デハ101に取り付けるヘッドマークの製作は、試験期間を終えた八王子の部員にお願いしました。新宿の部員は参加者への配布品の準備を担当しました。山口先輩には、記念乗車券の印刷と5周年記念のパンフレットの編集を担当して頂きとても助かりました。仲井君には、ヘッドマークと記念乗車券のデザインをしてもらいました。私は、当日の貸切運行をより快適にする準備として、参加者全員に配布するお茶のペットボトルと上州銘菓「旅がらす」、クーラーボックスの準備と昼食用として「登利平」の御弁当の受注を担当しました。

3.当日の様子

(1)出発準備

開催当日は晴れで、35℃を超える猛暑となりました。参加者は7つの大学から学生と教員、鉄道会社や電機・車両メーカーで働かれている方が集まり27名となりました。大胡駅の駅員さんがテーブルを出してくださり、そこで10時半から11時の間に受付と記念乗車券を配布しました。記念乗車券には、上毛電鉄から乗車券の代わりとして配布されたデハ101記念乗車証と私達で製作した記念乗車券の2種類がありました。駅員さんをお願いして大胡駅への入場は特別に後者を用いさせて頂きました。

11時10分頃に大胡列車区から既にヘッドマークが装着されたデハ101が回送されてホームの下り本線に入りました。回送が終わるとほぼ同時に駅構内への入場を開始して、列車へ乗り込みました。早速、写真撮影が始まりました。しかし、交

換列車が到着する数分後に発車するので速やかに乗車を促しました。車内では、本社の方が今回の貸切運行の注意点をアナウンスしていました。上毛電鉄の定期列車はワンマン運行なの臨時列車などでは、この様な処置が執られています。

(2)1001 レ 大胡～西桐生

11 時 21 分、デハ 101 は独特のモーター音を唸らせて、大胡駅を離れました。私は車内のマイクを借りて簡単に、今回の貸切運行についてアナウンスさせて頂きました。列車交換や踏切が閉まるまでホームで待機する運転停車をしない駅では、減速しながら通過するので、定期では各駅停車しか存在しない上毛電鉄では、新鮮な体験でした。11 時 43 分、赤城駅で臨時停車を行い、ドアを開きました。当初予定では、運転停車だったのですが、プレ群馬デスティネーションキャンペーンの一環で群馬の鉄道スタンプラリーが開催されており、そのスタンプを押す為に特別に停車の取り計らいをしてくださいました。赤城駅には、東武桐生線が接続しており、東武 200 系電車「特急りょうもう号」がホームに待機していました。先頭車正面には、東武伊勢崎線全通 100 周年のヘッドシールが貼られていました。3 分強の停車の後、予定より若干遅れて赤城駅を後にしました。桐生球場前駅までは東武桐生線と並走しつつ、長い直線が続き速度も出ていたようでモーターが高鳴っていました。桐生球場前駅を過ぎて築堤に上がり、わたらせ溪谷線をオーバークロスし、天王宿駅へ滑り込んで、上り列車と交換しました。富士山下駅を過ぎるとすぐに電鈴式の踏切の音を聞きながら、上毛電鉄上毛線で最も難工事だった渡良瀬川橋梁を渡り、桐生の市街地へと入って行きました。11 時 57 分過ぎ、ポイントを渡って大きく揺れながら西桐生駅の 2 番線へと滑り込みました。西桐生駅では 1002 レとして折り返すまで、1 時間弱程昼食休憩となりました。

(3)1002 レ 西桐生～中央前橋

12 時 55 分。撮影している方々に見守られながら西桐生駅を後にしました。1002 レは、一路中央前橋駅を目指して上毛線をひた走る行程です。西桐生駅から赤城駅までの区間で、レコーディングタイムを設けさせて頂きました。赤城駅に着くまでの間は私語を遠慮して頂いて、デハ 101 の走行音を録音するのに最適な環境を作るというものでした。レコーディングタイム終了後には、UTRJ のバックナンバーを参加者の方々へ配布を行いました。田園地帯の広がる北側には赤城山がうっすら見えていました。片貝駅を過ぎて、次第に列車は前橋の市街地に入って行き、城東駅を過ぎると右に大きくカーブを切りながら、左手に広瀬川を見て、普段は使われない中央前橋駅の 3 番線へと入りました。ここで一度集合写真の撮影をした後に、希望者は上毛電鉄本社の階段にある写真や資料などの展示物を見学しました。折り返しの間、1 番線から 3 番線の全ての線に列車が入る時間帯があり、撮影に歩かれている方もいらっしゃいました。40 分程の停車時間を経て、最終行程の 1003 レとして折り返しました。

(4)1003 レ 中央前橋～大胡

14 時 30 分。中央前橋駅を発車したデハ 101 は、急カーブに車輪を軋ませながら動き出しました。三俣駅までの間は住宅地の狭い空間を抜けて一瞬、開けると 4 車線道路の東部バイパスの踏切があり、それを過ぎると閑静な住宅街が左右に広がります。三俣駅で上り列車と交換し、市街地を抜けると左右には田畑が広がり、上泉駅を過ぎると桃木川の築堤を上がって橋梁を渡ります。心臓血管センター駅で最後の運転停車を行い、江木駅を過ぎ、左に大胡列車区の検車庫を見ながら 14 時 48 分、大胡駅に到着しました。

(5)大胡列車区の見学

参加者の下車を終えたデハ 101 は記念撮影の為に大胡列車区への引き込み線を通り回送されて行きました。区員の誘導で大胡駅から列車区へと移

動し、デハ 101 の前で集合写真の撮影を行いました。その後は、留置されているデハ 104 やデキ 3021 型、ホキ 1 型、台車検査中の為、仮台車としてパイオニア台車を履かされている 700 型電車、有形登録文化財に認定されている木造検車庫を見学しました。ここでは高木先生による技術解説が行われていました。また、区員の方々によるグッズ販売も行われていました。1 時間半程の見学の後に解散となり、本貸切運行はその全行程を無事に終えて終了となりました。

4.貸切運行を終えて

本貸切終了後、協力をして頂いた学生課や広報部に成功の御報告をさせて頂きました。また、参加者の方々には私が撮影した前面展望映像と部員の方々が撮影した写真を収録した DVD を後日、配布させて頂きました。

本貸切運行を無事に終わることが出来たのは何よりも協力してくださった多くの方々の賜物です。本当にありがとうございました。今後も今回の様な企画が開催出来ることを願っています。2012 年の工学院大学創立 125 周年とタイアップして企画をするのも面白いかもしれません。その時はより良い企画をすることを期待しています。

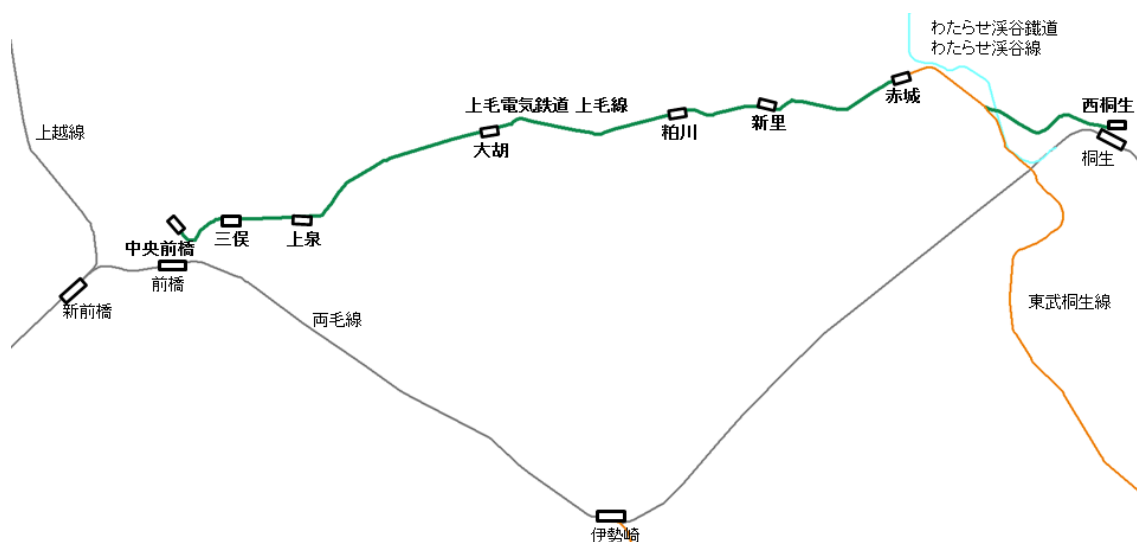


当日のダイヤ

貸切列車運転時刻

駅名 \ 列車番号	1001	1002	1003	
中央前橋		13 52 30 ③	14 30 00 ③	
城東		50 40 50 20	31 30 31 50	
三俣		K 2 35L x 49 00 47 00	M 2 38L x 33 30 35 00	
片貝		45 50 45 30	36 10 36 30	
上泉		43 50 43 20	38 10 38 40	
赤坂		41 30 41 10	40 30 40 50	
心臓血管センター		39 00 38 30	43 10 43 40	
江木		37 20 37 00	44 50 45 10	
大胡	K 1 26L x 11 21 00	O 2 33L x 34 00 31 10	O 2 40L x 14 48 20	
樋越	23 40 24 00	28 30 28 10		
北原	25 40 26 00	26 40 26 20		
新屋	27 30 27 50	24 40 24 20		
粕川	30 00 30 30	22 20 21 50		
膳	32 20 32 40	19 50 19 30		
新里	O 11 28L x 35 10 36 00	M 2 31L x 17 30 16 10		

上毛電気鉄道 上毛線 路線図



路線案内

上毛電気鉄道上毛線は、中央前橋～西桐生間 25.4km を結ぶ路線である。前橋・桐生間で伊勢崎に迂回する両毛線では不便だった赤城山南麓の農村を経由して 1928 年 2 月に建設開始され、11 月に開業した。また、開業当初から直流 1500V で電化されていた。沿線の自治体は、現在前橋市・みどり市・桐生市の 3 つであり桐生市には飛び地が存在しそこも経由している。北方には赤城山(1828m)が聳え立っており、南方には関東平野が広がる。

沿線の風景について下り列車を基準に紹介する。中央前橋は中央前橋を出た列車は、右に広瀬川を見ながら左にカーブして行き住宅地の中を抜けていく。片貝を出ると左右に田園が広がりだし、上泉を過ぎると桃木川の鉄橋を越える。ここからしばらく丘陵地帯に入り、列車区の所在する大胡駅に到着する。大胡駅舎・電車庫。変電所は国の登録有形文化財である。大胡駅を出ると粕川・新里と旧村の中心駅を過ぎて東武桐生線と接続する赤城駅に到着する。桐生線との間で渡り線があり、かつては浅草から中央前橋まで直通急行も存在した。桐生球場前まで桐生線と並走し、天王宿の前でわたらせ溪谷鉄道線を取り越す。富士山下には釣鐘式の踏切が残っており懐かしい音が鳴り響いている。渡良瀬川の鉄橋を渡ると桐生の市街地に入り西桐生で終点となる。西桐生は開業当時のマンサード屋根の駅舎があり「第2回関東の駅百選」にも選ばれ、国の登録有形文化財にもなっている。

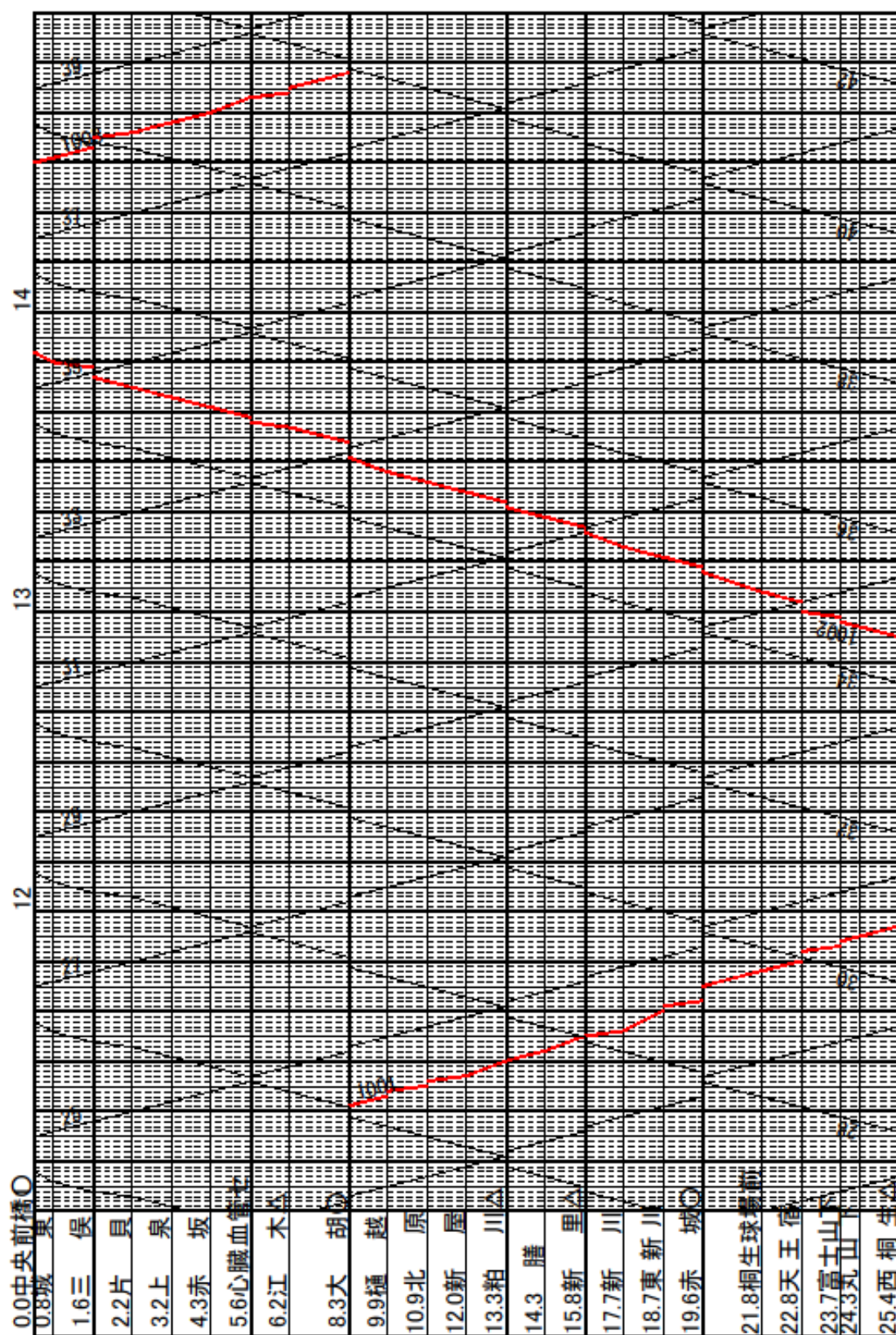
デハ 101 紹介



形 式：上毛電気鉄道デハ 100 型
製 造：1928 年 10 月 川崎車輛
全 長：16m
車 体：半鋼製
主電動機：芝浦製作所 SE-132B
台 車：川崎車輛 KO 台車

上毛電気鉄道のデハ 101 は 1928 年の開業から在籍を続ける電車である。現在では貴重となった吊り掛け駆動方式を用いている。1940 年代に 3 扉の 2 扉化や貫通路の設置，運転台の移設などの改造が行われている。現在の塗色になったのは 1995 年のことである。1997 年までは定期列車の運行があった。また，電気機関車が在籍していない上毛電鉄においては，両運転台車の本車がその代役を担っていた。現在はバラスト散布などの保線作業や臨時・貸切列車に用いられている。過去には，赤城～三俣間で石油タンク車輸送にも用いていた。車内は昭和のレトロ風情を色濃く残している。

貸し切り運行ダイヤグラム



鉄道研究部 5 周年記念



帰ってきた発起人座談会

小簞 これからの時間は、ここ 5 年間の鉄道に関するブームやら話題やらをフリートークの形式で語っていきましょうということで、この 5 人で進行之てまいります。では自己紹介を。

鴨井 鉄道研究部 OB 会会長で、JR 東日本グループで働いております、鴨井と申します。どうぞよろしくお願いいたします。(一同拍手)

田淵 鉄道研究部 OB 会副会長…でよろしかったでしょうか？

鴨井 はい。

田淵 確かそんな感じだったと思います。JR 東海の田淵でございます。本日はどうぞ、よろしくお願いいたします。(一同拍手)

小簞 鉄道研設立当初の代表でございまして、2009 年 3 月に大学を卒業しまして、現在東洋電機製造で技術営業の仕事をしております。小

簞亮太郎と申します。よろしくお願いいたします(一同拍手)

阿久津 私も設立当初から関わっております。現在は株式会社東芝で、駅務機器発券部の配線設計及び運賃収入系上位システムのファームウェアを担当しております、阿久津と申します。よろしくお願いいたします。(一同拍手)

山口 工学院大学大学院情報学専攻修士課程に在籍しております、同じく工学院大学鉄道研発起人の山口です。よろしくお願いいたします。(一同拍手)

小簞 それでは。鉄道研発足から 5 年目を迎えておりますけれども、その 5 年間で起こった鉄道に関するブームや話題について語っていきましょう。

と思います。まずは「鉄道ブーム」、特に「鉄子」ですとか「撮り鉄」とかいろんなブームがありましたので、それについて…

山口 ちょっといいですか、そこについては私が一回（会報の）原稿にまとめておりまして

阿久津 あー、書いてた書いてた。

山口 ちょっと探しますね…（手元の会報をめくる）

鴨井 では探している間に。最近話題になることが多いですね。（雑誌）東洋経済で特集に組まれたりして…

阿久津 そうだね、あれおもしろいよね。

山口 あ、ありました。鉄道研の会報をお読みいただいている方は、UrbanTechRailwayJournal の Vol.2 をお手元にとっていただくと、その

中に私の「テツとオタクとアキハバラ」という、タイトルは非常に“アレ”ですけども中身は非常にまじめに書いた記事があります。これによりますと、まず鉄道ブームに先だって「電車男」が出てきたわけですね。ここで世間一般に鉄道とオタクというキーワードがつながって、しかも「誤った形で」広まったわけです。

小籠 私あまり賛成じゃないんですけどね…

山口 電車男そのものは鉄道オタクについての話じゃないんですが、これを鉄道オタクの話だと勘違いしている人が結構いる。

小籠 誤解って多いかもしれませんね…

山口 その後に、交通博物館が秋葉原から大宮の鉄道博物館に移転した時に、山のような人が鉄道博物館に集まった光景を色々なところがニュースにしていました。そこで、「鉄道ファン」というのがテレビで目に付くようになった。そこでバンッと出てきたのが「鉄子の旅」なんですね。

小籠 なるほどね。

山口 これが相当ヒットして…今もまだマンガ家を変えて鉄子の旅という企画自体は続いているんですが

鴨井 続いているんですか？

山口 はい。横見さんと菊池さんでやっていたのが最初で、そちらはもう終わりました。その後マンガをほあしかのこさんが担当しています。ここで「鉄子」という言葉が出てき

たわけです。「鉄子が増えた」実感としては、鉄道研としてまず女の子が入ったことですね。

鴨井 ちょうど今年の3月に卒業しましたよね。

山口 (鉄道研に入ってきたのは) ちょうどこの頃だったと思うんです。

小籠 私も1個ありますね。弊社の営業に一人女の子が入りました。電車が好きらしいんですよ。そういうのがありましたね、今までいませんでしたから。女性写真で鉄道が好きという人はうちの会社で今までいませんでしたからね。変わったなあと思いますね。

阿久津 うちの小学校の同級生が世田谷線のアテンダントをやったんです。

山口 アテンダント？

阿久津 車掌業務をやる…

山口 世田谷線では「アテンダント」っていうんですか。

阿久津・小籠 言うんです。

山口 洒落た名前ですね。

阿久津 そう、しゃれた名前を付けて10人ぐらい募集したのに応募して、入社して、東急電鉄に移って、今確か…田園都市線の車掌？で鉄道大好きなの。アニメも大好きだから、まさにこの(会報を指さす)タイプね。

小籠 確かに、鉄道が好きな人っていうのは「何かが好きな人」…例えばアニメ好きとか、そういう「何かと抱き合わせで好き」という人多いですね。

阿久津 その子は東急の2000系を女の子っぽい格好に擬人化する…

山口 擬人化して女の子になる？

阿久津 女の子になる。

山口 じゃあ、まだ平和な方ですね。現場サイドでも出てきてるんですね…

鴨井 田淵さんは？周囲にいます？

田淵 いないですね…「好きだから鉄道会社に来た」と言う人があんまり…

鴨井 いないですよ。鉄道会社自体に「鉄道が好きだから来た」と言う人はいるかもしれませんが、極端にプライベートで「好きだ」と言っている人はいませんよね

山口 現業はともかく、設備系になるとゼネコンみたいな感覚なんですかね？

鴨井 ああ、それはあるかもしれない。

阿久津 うんうん。

小籠 なるほどね。

鴨井 鉄道が好きというより、鉄道業に関わる事はクビになることはないし、将来設計が立てやすいという。「鉄道は安定している」というイメージを持っている女の子が多いかなと思いますね。

小籠 なるほど。

鴨井 極端な話「別に私は鉄道が好きではないし、蒸気機関車と電気機関車の違いはわからないけれども、鉄道は絶対に安定しているから」っていう女の子多いんですよ。

阿久津 確かに、うちもいる。

山口 やっぱ、「鉄道の日本」というイメージがあるんですかね。

安定志向を求めていくと、鉄道に行きつく。そこで間違っても航空に行かないのが面白いですね。

鴨井 航空は JAL の件があったしねえ…

阿久津 航空って外から来たでしょう。鉄道って本当に昔から走ってますからね。まあイギリスから来たものだけど、日本で根付いて全国に広がったでしょう。だから鉄道は安泰だと思うんですよ。

山口 アメリカだと車になるんですかね？そういう立場って。

鴨井 アメリカだと航空になるんじゃないかなあ

小籠 でもアメリカも、高速鉄道網を作ると言う話になってきてますからね…

鴨井 先日も前原国土交通大臣と、JR 東海の葛西会長と東日本の清野社長が売り込みに行っていましたよね…鉄子の話から離れちゃいましたね…。逆に考えて、アメリカの女性って鉄道好きなのかなって思いませんか？

一同 あー。うーん…

鴨井 よくスティーブン・セガールの映画に出てくるような豪華列車に何日もゆられていく旅が好きな女性は絶対いると思うんですよ。走っているからには需要があるわけですから。だから逆に、統計取ってみるとアメリカの方が鉄子が多いという可能性はなきにしもあらずじゃないでしょうか。

山口 あまりでも、アメリカで鉄道ファンというイメージは少ないですね…

小籠 多分ヨーロッパよりかは少ないでしょうね…

山口 やっぱ、周囲にあるものでないと、なかなか趣味の対象にはならないと思うんです。そういう意味で、日本はほぼ全国どこへ行っても大体近くに路線はあるわけで…そういうのが下地になっているんですかね。「鉄道はそこにあつてずっと消えない物」という。あるいは趣味の対象としてチェックする価値のあるものという。パッと始まってパッと終わっちゃうものを、じっくり腰を据えて調べようとはあまり思わないですからね。

鴨井 なんか…

山口 いきなり深い話になっちゃいましたね。また私の原稿に戻るとですね。鉄子の旅から少し遅れて、TBS ドラマで「特急田中 3 号」というのがあったんですが、皆さん覚えてますか？

小籠 ありましたね。

鴨井 俺、はじめてきた。

阿久津 湯田中？

山口 湯田中じゃないです、田中！

小籠 今話題の、KAT-TUN の田中 聖君が出たやつですよ。

山口 このドラマの面白い…とかある意味面白くないんですが、鉄子の旅と違ってどちらかというと鉄道ファンを馬鹿にするとか…こんだけオタクだよねという文脈で書かれているように少なくとも私は感じました。ほぼ同時期に鉄道ファ

ンに目を向けるというベクトルは同じでありながら、真逆の方向から見ているというのがすごく興味深かったですね。

田淵 あー。

山口 鉄道としての内容はすごく濃かった。横見さんが監修していますから。

鴨井 あと、「鉄道むすめ」のドラマがあった。

山口 そう。「鉄道むすめ Vol.1」がトミーテックから 2005 年暮れに出てるんですね。これはいわゆるミニフィギュアなんですが、革新的なのは車両ではなく、駅でもなく、「実際の鉄道現場で働いているという設定の女の子」をフィギュアにした。

鴨井 身近なところにいる人をフィギュアにした。

山口 これがマニアックなことに…パッと思いつくのは「運転手」「車掌」なんですけど、「グリーンアテンダント」や「コメットクルー」まで入っていたりした。なかなか Vol.1 からマニアックな方向に突っ走って、これがかなりヒットして、いまだに新作作ってますね。逆に鉄道路線がタイアップしてキャラクターを自社の宣伝に使ったりしてます。東武だったかな？

鴨井 やっぱヒットして…全種類集めちゃったんでしょう？（山口に向かって）

山口 集めてません！全種類集めたらオオゴトになりますよ。

阿久津 会社でいます。「これは俺の癒しだ」っていつて集めている人が。それを見て鉄道会社の機器担当

の人が引いちゃったっていう…

山口 まあ、引くかどうかは趣味の範疇ですから…。女の子のデザイン云々という話は別にしても、クルーに着目するという発想は斬新だな、と。これを皮切りにして、航空ですとか自衛官のフィギュアなんかも…

小籠 バスもありますよね。

山口 ああ、バスもありましたね。その先駆けで鉄道というのが…

鴨井 確かに女性が働く場としての「鉄道会社」って増えましたよね。

田淵 だいぶ増えましたね。

山口 男女雇用機会均等法とかの影響もあって、女性運転手とかが増えているわけですけども、これが出た 2005 年頃ってまだそんなにいなかったと思うんです。

鴨井 いや、どうかな。いるには…

山口 いるにはいたけど、まだ少ない頃だったと思いますよ。

阿久津 いや、もう多いよ。僕が駅で働いていたころにはもういたもの。第 1 世代が 2000 年に入ったんだよね。

鴨井 そう。第 1 世代が 90 年代後半ですから…ちょうど（女性職員が）増えてきたのに乗っかる形で鉄度むすめがきた、と言う感じですかね。

山口 そこで登場して…フィギュアとしても出来が良かったと言われますので…好みがあるので一概には判断できませんが…出来が良いと評判で、上手く「鉄道ファン」と「フィギュアファン」の境界線をがさつと取り込んだ感じですね。

小籠 そういえば、女性運転士がデビューする時に、わざわざホームページに掲載する会社もありましたね。

鴨井 プレスリリース出しますものね。

山口 女性雇用促進のアピールと言う意味では必要なんでしょうね。この後で鉄道むすめはノベライズとマンガ化が行われて、普通の流れで行くとゲーム化・アニメ化なんですけど、これをすっ飛ばして実写ドラマ化という、ちょっと驚きの展開をしたんですね、これは。地方局ですけど。変わった流れではありますが、すそ野は広がって行って、現在進行形で進んですね。

小籠 ブームが身近になってきている気がしますね。私が考えたのはキャラクターが増えた。鉄道に関するキャラクターが増えた。鉄道会社がキャラクターを作る。一番有名なのは和歌山電鉄のたま駅長かな。和歌山電鉄はそういう企画いっぱいやってるじゃないですか。おもちゃ電車、イチゴ電車、たま電車…

鴨井 地方は鉄道離れが進んでいるので、上手い具合に鉄道ブームを利用して売り込みをかけようという気持ち強いんですね。

小籠 集客を兼ねてるわけですからね。動物を駅長にしているところっていくつかありますよね。

田淵 猫が多いですね。

阿久津 岡山かな？

小籠 犬もいた気がするけど、やっぱりたま駅長が有名。

山口 これは鉄道だけじゃなく、

アピールのためにキャラクターを利用するというやり方がすっかり定着していますね。

小籠 （和歌山電鉄は）たま駅長のおかげでずいぶん外からお客さんが集まっているようですね。

鴨井 利用者数も増えているみたいですね。

小籠 あれも、一種のブームなのかなと思ったりしますね。銚子電鉄もそんな感じですかね。

山口 銚電はまた違う形ですよな。

小籠 キャラクターじゃないですね。ぬれ煎餅で話題になったりとか。

山口 ぬれ煎餅は割と昔からやってたんですが。鉄道会社がお客さん自身に「助けてくれ」という声を発信したというのがなかなかない事で。その声に賛同する人が集まって本当に救われたというのがすごいことですね。ベストとは言わないまでも、かなりいい感じになっているらしいですし。

小籠 昔なかったことが今ありますね。枕木のオーナー制度なんて昔なかったことですから。これも地方鉄道でよくやっています。

山口 ネット業界でちょっと話題になっている「マイクロペイメント」という考え方で、ちょっとずつのお金をみんなが出せば最終的には大きなお金になる。マイクロペイメントの考え方で枕木 1 本 1 万円を買う。枕木を買ってそこに置いてあるからといって実利的なものは何もないけれど、それでも単に寄付してく

れというよりは、枕木 1 本をあなたの持ち物にしますよ、として買ってもらえば路線が助かる。これは多分前例がない。

小籠 ある鉄道業者さんがそれをして、それがまたブームになったじゃないですか。車両の命名権だとか…命名権は他でもありますけどね。

山口 ネーミングライツですね、球場とかホールとかの。

小籠 そういう、今までなかったことが起こっている。それがここ 5 年でのブームの違いなのかなと思いますね。

山口 注目されると裏の面も見えてくる、と言う意味ではマナーの悪いファンの話があります

小籠 そうですよ。

山口 あれもやっぱり不思議で、ニュースがわざわざマナーの悪いファンを取り上げること自体が、鉄道に目が向いている証拠だと思うんです。普通に考えたら全国版のニュースに取り上げることではないですよ。本当に接触事故とか起こったら別ですけど。

鴨井 あれは、田淵さんなんかも、同じ鉄道を運営する側としては、接触事故を起こしちゃいけない。ファンもお客さんだから怪我をさせてはいけません。お客さんが自ら怪我をする領域に入ってくるからこちらとしてはすごくやりにくい。過剰なくらい反応しないと、会社としては運営できないんじゃないかな、という面もありますよ。

田淵 それはありますね。

山口 もちろん路線としては当然、お客さんの安全確保の一環ですから、それはやってもらわないといけない。

それがニュースに載ると言うことが…

鴨井 ニュースに載らなきゃいけないくらいマナーが悪くなったのもここ数年だと思います。

山口 ああいう、ファンが集まる場所を知っている身からすると、昔から、いないわけではないんですよ。

小籠 でもね、ある意味モンスター化しているというかね

鴨井 世の中がモンスターペアレントとか、モンスターになっている。

小籠 極端なんです

田淵 極端なんですよ。

阿久津 まだ、黄色い線より内側で写真を撮っていたのが 6 年前ですよ。僕が駅で働いていた頃。

小籠 まだ 5 年前だと…

阿久津 そういので話題になってない。

小籠 なっていないですよ。だからこうやって、鉄道ブームになっているんだけど、鉄道ファンが市民権を得られるまではなっていないと思いますね。

鴨井 確かに言えます。

小籠 それは、マイナスの面もあるから、だと思いますけどね。これだけいろいろ取り上げられていたら、何かしら市民権を得られてもいいはずなんじゃないかと思うんですが。しかしマイナスの面が大きくなりす

ぎて逆にマイナスになっている気がする

阿久津 そこまで過敏に反応するのもいかがかと思うし、またそれに乗る人がいるからもっとやらなきゃいけない…モンスター化しているのはそこだね。

鴨井 そうです、そうです。

小籠 たちごっこですよ。

山口 日本って、Hobby というものに不寛容な面もあるのかなと思いますけどね。『趣味は?』と聞かれて、無難な答えをしようと思うと、音楽とか本とかという答えに落ち着いてしまう。

小籠 鉄道が趣味ということをや大っぴらに言う人は意外と少ないですよ。

鴨井 そうですね、いないですね。

小籠 私なんか、包み隠さず言いますけど

阿久津 僕もいますけど。やっぱり言っちゃうと、周りの「えっ」っていう微妙な空気が流れちゃうんだよね。

小籠 だからね、そういう意味でもまだ市民権は得られていない。(一同うなずく)

阿久津 ゴルフとか本とかだと、ポピュラーな事だから市民権を得ているけど…鉄道だけです。飛行機とかバスなら…

山口 鉄道だけということはないけど…

鴨井 鉄道を趣味とすることの「認知」は得られたけど、世間的に「認定」されたかという微妙ですよ。

小籠 微妙ですね。

鴨井 「私は鉄道が趣味です」と言う「えっ」と思われるのは、認定を得られていない分マイナスの面が目についちゃうから…「え、あの入まずいよ。黄色い線どころか人生の線踏み外しちゃったよ」みたいな話になっちゃう（笑）極端な言い方ですけど

小籠 いやあながちね…そんな感じです。

山口 一般の人には、鉄道という趣味があるということは知られているけれども、具体的にどういことをする人なのかが知られていないのかも？

阿久津 良さがね、伝わってないね。

小籠 そうね

山口 一概に説明はしづらいですけどね。

小籠 良さが出なくて悪いところが出ちゃう。

鴨井 そう、悪さ先行しちゃってますね。

小籠 マスコミが取り上げ始めると大体そうなりますけどね。

阿久津 批判する気はないけど、悪い部分を取り上げなきゃネタにならないんだよね。

鴨井 インパクトがないですからね。

阿久津 NHK とかだと、最初から番組を企画して作るから、「ああ、こういう良さがあるのか」と視聴者にわかるんだけど…

鴨井 鉄道を趣味と言わずに、旅行が趣味と言う人いますよ。

一同 いるいる。

鴨井 旅行だと理解があるんですけど。

山口 「旅行が趣味です」「例えば？」「鉄道旅行が好きです」と言う「ああ、良い趣味ですね」となる。

鴨井 そうそうそうそう。

一同 おもしろいよねー。

山口 やってることはまったく同じなのに、「趣味はなんですか？」「鉄道です、乗り鉄です。」だと途端にイメージが悪くなる。やってる事は実はほとんど同じ。…違う人もいますけどね、勿論。

小籠 その「なんとか鉄」って言い方、やめた方がいいんじゃないかなあ。なんかすごく聞こえが悪い。撮り鉄、乗り鉄、模型鉄？

阿久津 ダイヤ鉄とかね。

小籠 音鉄とかね。

阿久津 会社の面接で言われるもんね。「何鉄ですか？」って言われちゃうもん。

田淵 言われますよ。「今年の鉄分はどのくらいかな？」って言ってます。

鴨井 あー、鉄分。

小籠 あまり、プラスの意味で使われないですよ。「鉄分」とか。

鴨井 鉄道研究部で集まってくる学生は逆に言うと、世間を考える場として使ってほしいと思いますね。自分たちが世間からどう見られているのかということも理解してほしいし、それに対する自分らのアプローチってなんだろうと。実行力はなくとも考える時間はあるわけですから、それは使ってほしいと OB 会の人間としては思いますね。

山口 すると、我々がこれからやるとすると、鉄道研から社会に向かって活動を発信していかななくてはならないわけですね。我々は、あるいは鉄道ファンは、こういう活動をして、こういうことをしています、と。

小籠 そうなんだよね。

山口 極端な話を言うと、「鉄道オタクの取扱説明書」みたいなものでアピールしていくと。

鴨井 我々は家電製品か！

山口 いや、今「取扱説明書シリーズ」っていう話題になっている本があるんで…

阿久津 B型の説明書とかね。

鴨井 そうか、なるほど。

小籠 私が思うに、鉄道ファンというのは「世に大っぴらに出てはいけない人」だと思ってるんです。マスコミに取り上げられるようなことまで、と言うのは僕はちょっと異常なことだと思いますね。本当は趣味なんだから、一人でひそかにやるものなんです。

山口 出てもいいとは思いうんですけどね…

小籠 ただ、こうやって取り上げられてもさ。結局マイナス面が大きくなるんですよ。

山口 ただ、マスコミの力が働いて、ねじ曲がった形で情報が伝わってしまっているということと、我々がやっていることを発信しなくいいんだという事はつながらないと思うんです。

小籠 発信はしてるんだけどね。

山口 比較的クローズドな世界に入りがちですよ、鉄道もやっぱ

り。

阿久津 どちらかというと、この間の関西線に立ち入った人たちじゃないけど…今、みんな写真を争うんだ。それを内外に出すんだけど、それが競争になってしまうから、(趣味に) プラス犯罪になっちゃんだよね。

鴨井 うーん。

阿久津 外に発信しようとするやりかたが、ちょっとおかしい。

小籠 「自己満足」以上のものになってきてしまっている。

鴨井 そうそう。電車ってすごく怖いものなんですよ。メーカーさんもわかると思いますけど。あれだけの重さのものが質量をもって走っている凶器と言うのはものすごいエネルギーですよ。位置争いをしている人はその怖さを知らないと思うんです。

阿久津 写真を撮る事を考えて、危険であることを考えていない。「その一瞬に命をかけている」ってインタビューで言ってたからね。

鴨井 その一瞬に命をかけて、本当に命をかけられちゃうと、我々は困るわけですよ(田淵さんを見る)

田淵 そう、大変なんですよ一番。

山口 そりゃもちろんそうですね。後思うのは、写真を撮っていると鉄道ファンとして十把一絡げに扱われがちなんですけど、本当に鉄道を知っている人というのはあれをやらないはずなんです。

阿久津 やらない。絶対に。

小籠 やらないですよ。

山口 後ろから押されて前に出ってしまった、という場合は別として、

自分からは前に出るなんて絶対にやらない。沿う意味では急にすそ野が広がって、その辺のマナーをよく呑み込めていない人が増えちゃったのかな、と。

小籠 鉄道輸送に一番必要なことって「安全・安心・安定」ですよ。それを順守しようとしらない人が多いからこうなっちゃう。

山口 安全を「もらえるもの」だと思ってしまっちゃってるんですよ。

小籠 安全をもらえるもの…なるほどねえ。

鴨井 「日本では安全と水はタダ」とよく言われますね。鉄道に関する安全性、新幹線の無事故も含めて、安全性が高いレベルであるから、安心して大丈夫なんだと思っちゃんでしょうね。

田淵 考え方が違いますよね。欧米だと、ホームで落ちて亡くなったら、落ちた本人のせい。日本の場合は事業者のせいになる。安全対策しない方が悪いと。地下鉄の第三軌条も、日本では必ずホームの反対側にありますよね。ヨーロッパでは関係なしにホームの真下にいますから。なんで考え方が違うのかな。

小籠 自分の安全は自分で守るもの、っていう意識がありますよ。

鴨井 それはありますね。

小籠 (日本は) あまりにも、自分で自分を守ろうとしない。そういうことだと思いますけどね…

山口 私は TA (ティーチングアシスタント) として実験を教えたりしていますけれども、「エンジニアは

安全を考えなくてはいけないんだぞ」という発想が学生みんな欠けてますね。

阿久津 会社入っても、安全意識欠けているところはあるよ。

小籠 欠けているところ、ありますね。欠けてなかったら事故起きないもの。

山口 「これで大丈夫」と思ったところで事故は発生する。そういう意味では、どんな人であっても常に安全意識は欠けている。欠けていなきゃいけない。

小籠 それを、どう補っていくが必要ですね。

山口 すそ野が広がっていったが故の、「ゆがんだ広がり方」をしちゃっているかもしれませんね。そういう方面でのアプローチも鉄道研でできるかもしれませんね。「鉄道ファン安全促進運動」とか。工事現場でもありますよね。

鴨井 KY 活動？

山口 そう、「空気読めない」活動。

鴨井 職場に入って「毎日 KY 活動！」と言われて面食らう人がいますね、「危険予知活動」なんだけど。

山口 わかった。これからの鉄道ファンに向けて、「空気読めるようになろう」をしよう。

小籠 なるほど。

鴨井 あー、いいねいいね。略して「KY 活動」。

阿久津 今度の、臨時列車を走らせる時に、一芝居やらないといけないんじゃないのかい？

山口 一芝居と言うと、工学院鉄

道研が率先してホームに並んで、左右指差し歓呼してから乗車するとかですか？

鴨井 「右よし！左よし！」って？

小籠 例えばパンフレットに、「心得」とか「～何ヶ条」とか、そういうものを書いていくわけですよ。

阿久津 「しょそく（アクセント上がり調子）」って。

小籠 「初速」？

山口 ああ、「諸則」か。そのアクセントだと"First Speed"の意味ですよ。

小籠 諸則っていうと固くなっちゃうけど、そういうのを書くのはいいんじゃないかなあ。

山口 そういうのは、マナーの範疇にもかかってくるんですよ。マナーについても4号で書きましたけど、私。少しゆがんだマナーが定着してしまっているな、と思ってるんです。

小籠 まーなー。

山口 出ました。いただきました。

阿久津 マナーを、うちから発信するのはいいよ。同じ鉄道研がある大学にまず教育をしてもらって…

小籠 それが、今度の上毛（5周

年記念貸し切り列車イベントのこと）なんですよ。

鴨井 今度の貸し切り電車で、他大の鉄道研さんと大きく活動するのって初めてじゃないですか。後輩には人脈をぜひ作ってもらいたいですよね。

小籠 例えば、関東地区の鉄道研究会の人が一堂に集まって、会議をするんですよ。

鴨井 フリーディスカッションでもいい。テーマを決めておいて、集まって話し合う。

山口 「関東大学鉄道研会議」みたいなことですか？

小籠 学園祭（実行委員）にはそういう団体があるんですよね。そういう場を作ってみんなで取り決めてみるというのも面白いかもしれませんね。

鴨井 それを提案していけるようになれば、設立趣旨にもあいますよね。

山口 コンソーシアムと言う形かな、どちらかというと。

小籠 最終的にはそれをどこかに発信するんですよ。

阿久津 それにはメディアを使えばいい。

山口 そこまでいけば、多分メディアは動きますね。

小籠 すごいね、どんどん面白くなってきたね。

鴨井 若い力って強いですからね。

小籠 ああ、そろそろ1つ目のテーマについて総括しないといけないかな。

阿久津 総括制御しなきゃいけませんね。

山口 また難しいことを…我々が鉄道研を始めたタイミングは良かったと思います。たまたまですけども、鉄道が盛り上がるのに乗っかっていけた。もしかすると、この波に乗り損ねていたら、すぐ潰れていたかもしれない。ブームに乗ってこれた中で、一般にもすそ野が広がって。新宿祭などでも一般のお客さんに楽しんで頂いていますから。そういう面を見据えながら、今後の活動に役立てていけば、いいんじゃないでしょうか。

安全は誰が守るのか

山口 直彦（情報学専攻 修士課程2年）

2010年8月23日に、京王線新宿駅で発生した痛ましい事故をご存じでしょうか。

京王線新宿駅ホームに並んでいた男性（体調不良であった上、酒に酔っていたとのこと）が立ちくらみをおこし、近くの乗客にぶつかった所、玉突きのように人が押し出され、列先頭にいた人がちょうど入線してきた列車とホームの間に挟まれて死亡してしまった事故です。

人間一人の命に差があるわけではありませんが、この事故で亡くなった方がたまたま星槎大学長、慶応大名誉教授であり、なにより、作家佐藤春夫の、長男であったというゴシップ性から、とりわけ大きく報じられました。

東京地検は操作の結果「不幸が重なった事故であった」と判断したようですが、大切な命が1つ失われただけでなく、玉突きによって結果的に人を死なせることになってしまった他の乗客がどのような気持ちであるか、想像すると胸が痛みます。

私も京王線ユーザーの1人であり、この日も事故の約1時間前に新宿駅のホームにいました。もしかすると、この押し出し事故に巻き込まれていたのは、自分であったかもしれないのです。

最近は不用意に入線する列車に近づけないよう、ホームドアが普及してきていますが、それが無いからと言って京王線側の安全対策に不備があったわけではありません。

「ホームに入線してくる列車からは可能な限り離れる」「無理に人ごみに割り込んでホームを歩くのではなく、互いに道を譲り合う」などのちょっとした気遣いを積み重ねることで、不幸な事故を減らすことができます。安全な鉄道は鉄道会社の努力だけでなく、乗客自身の心がけによって作られるのだ、ということを良く考えていただきたいと思います。

生き物として、体調不良はやむを得ないことです。しかしそこに飲酒が加わり、その結果として他人に取り返しのつかない大変な迷惑をかけてしまったことを考えると、この事故は本当に単なる純粋な事故だったのか、疑問に思ってしまう。

鉄道でのトラブルには、お酒と人のかかわるものが数多くあります。酒を飲み過ぎて気分の悪くなる人、寄って暴力を振るう人、車内で飲んだ酒の空き缶を放置する人、など…。

たとえ本人はほろ酔い気分・良い気分であっても、他人に迷惑をかけるようならば「悪い酒」です。

いわんや、他人の命を奪う酒など、悪い酒以外の何物でもないと思います。体調不良で酒に酔い、他人をホームから押し出してしまうというのは、本当に不幸な偶然だったのでしょうか。未必の故意ではなかったのでしょうか。

野山を駆け巡って遊んだ「少年」やその仲間たち。木に登ったり、川に入ったり、小刀を使ったり、それな

りに危ないこととしたでしょう。しかし彼らの安全は、他でもない「自分たち」が責任を持っていたはずです。

「水と安全がタダで手に入る」と言われる日本では、いつしか「自分の安全」すら、他人が守ってくれると思ってしまっている節があります。自分の安全は自分で守り、その気持ちを少しだけでも他人におすそ分けする。その気持ちが全員に浸透すれば、世の中はきっともっと住みやすい街になるのでは、と思います。

被害者の父、佐藤春夫の詩の中で、「少年の日」という、私の大好きな作品があります。その最終段をもじって、筆を置きたいと思います。

君は夜な夜な酒を飲む
口にしているその酒は
良い酒 はたまた 悪い酒
飲み過ぎた責任、誰が^たものぞ。

規約

工学院大学鉄道研究部 規約

第1章 総則

第1条 本団体は、「工学院大学鉄道研究部と称する」。

第2条 本団体は、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 目的及び活動

第3条 本団体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] 本団体は前条の目的を達成するために次の活動を行う。

- (1)鉄道に関する諸研究、見学会等の活動
- (2)成果を発表するための諸活動
- (3)他の団体と協力する活動
- (4)その他、本団体の趣旨に合致する活動

[2]本団体は宗教活動や政治活動は行わない。

第3章 部員

第5条

[1]本団体は部員、名誉会員によって構成される。

[2]工学院大学及び大学院に在籍する学生は部員になる資格を有する。

[3]部長は前項の資格を持たない者を名誉会員とすることができる。

第6条

[1]入部するにあたっては別に定める手続きにより申し込むことができる。

[2]部員はその通学するキャンパスに応じ、本部もしくは支部のいずれかに所属するものとする。

[3]部員は本規約を遵守し、本団体の名誉、品位を尊重しなければならない。

第7条（部費）

[1]部員は総会において定める部費を納入しなければならない。

[2]納入された部費は返還しない。

[3]部長は名誉会員の部費を免除することができる。

第8条（退部）

[1]部員及び名誉会員は、別に定める手続きにより任意に退部することができる。

[2]前条第一項の部費納入が2ヶ月にわたり滞った場合は退部とする。

第9条（除名）

本規約に違反した部員及び名誉会員は、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] 本団体には原則として次に示す役員を置く
- (1) 部長 1 名
 - (2) 副部長 1 名
 - (3) 支部長 1 名
 - (4) 会計（本部・支部）各 1 名
 - (5) 書記（本部・支部）各 1 名
 - (6) 部会連絡（本部・支部）各 1 名
- [2] 部長は本団体を代表し、業務を統括する。
- 副部長は、部長を補佐し、部長の事故あるときはその職務を代行する。
- 支部長は八王子に在籍する部員の統括を行う。
- 会計は本団体の会計業務を担当する。
- 書記は活動・部会等の記録を担当する。
- 部会連絡は本部支部部会の議事内容を相互に伝達する。
- [3] 工学院大学 I 部文化会会則 29 条に基づき、部長及び支部長に就任するものの条件を以下のように定める。
- (1) 部長は、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。
 - (2) 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 役員は部員の中から総会で選任する。役員の任期は 1 年とし、再任を妨げない。

ただし、第 10 条 3 項に規定される条件から外れる場合はこの限りでない。

第5章 総会及び部会

第12条 本団体の運営に関わる諸事項の決定は、総会もしくは部会において行うこととする。

第13条

- [1] 本団体の円滑な推進のために必要な場合は、当該活動の運営責任者を総会もしくは部会において定める。
- [2] 事業運営責任者は、重要事項については総会もしくは部会に諮るものとする。

第14条

- [1] 総会は、本部において開催し、全ての部員及び顧問は原則としてこれに参加しなければならない。
- [2] 部会は本部および支部のそれぞれにおいて開催し、
以下の部員および役員は原則としてこれに参加しなければならない。
 - a) 本部での開催の場合、本部に所属する部員および支部の部会連絡役員
 - b) 支部での開催の場合、支部に所属する部員および本部の部会連絡役員
- [3] 総会または部会にやむを得ず欠席する者は前もってその旨を届け出なければならない。
- [4] 部員が総会及び部会を理由無く欠席した場合、部長は当該部員が退部したとみなすことができる。
- [5] 本部に所属する部員は、支部の部会に参加することを妨げられない。
支部に所属する部員は、本部の部会に参加することは妨げられない。

第 15 条

- [1] 総会は通常総会と臨時総会の 2 種とする。
 - [2] 通常総会は毎年度 1 回必ず開催する。
- 臨時総会は、役員が必要と認めた場合または部員総数の 3 分の 1 以上の要求により開催する。

第 16 条

- [1] 総会は部長が招集し、本部部員の半数以上の出席で成立する。
- [2] 本部部会は部長が招集し、本部部員の半数以上の出席で成立する。
- [3] 支部部会は支部長が招集し、支部部員の半数以上の出席で成立する。
- [4] 第 16 条第 1 項から第 3 項において、委任状の提出がある場合はこれを出席と同等とみなす。
- [5] 委任状の提出数が定足数の過半数を超えた場合は部会及び総会を不成立とする。

*上記提案については議論保留

*万が一上記事項が必要な状況になった場合は緊急に総会を開き決定を行う

第 17 条

- [1] 総会の議長は出席者の中から選出する。
- [2] 総会の議事は出席者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 18 条

- [1] 総会は以下の報告、審議、決定を行う。
 - (1)活動計画および予算。活動報告および決算。
 - (2)役員の選任および解任。
 - (3)規約の変更。部費の額。
 - (4)その他本団体運営上の重要事項。
- [2] 部会は第 18 条第 1 項で定めた以外の事項を報告審議決定する。

第 6 章 雑則

第 19 条 本団体の年度期間は毎年 4 月 1 日より翌年 3 月末日とする。

第 20 条 本規定に定めない事項は部会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 条の規定に関わらず、
2006 年 6 月 19 日から 2007 年 3 月 31 日までとする。

工学院大学鉄道研究部 会計規定

第1条 (本規定の目的)

本団体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 (用語の定義)

本規定における用語を以下のように定める。

部費：本団体の活動費として独自に部員から徴収する活動費

自治会費：本団体の活動費として工学院大学 I 部自治会から工学院大学 I 部文化会を通じて支給される活動費

後援会費：本団体の活動費として工学院大学後援会から工学院大学新宿学生課を通じて支給される活動費。

第3条 (予算と決算)

[1] 各会計年度の予算は、当該年度の当初までに総会における議決により定めるものとする。

[2] 会計は、各会計年度の会計報告を総会において行わなければならない。

第4条 (部費の納入)

部費は総会で定める金額を前期後期に分けて納めるものとする。

(部長によって部費を免除された名誉会員は除く。)

第5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しなければならない。

(1) 一回の購入費用が 5,000 円未満の場合は、会計の承認をもって執行する。

(2) 一回の購入費用が 30,000 円未満の場合は、会計、及び総会もしくは部会での承認をもって執行する。

(3) 一回の購入費用が 30,000 円以上の場合は、総会の承認をもって執行する。

[2] 一回の購入金額が 1,000 円未満であり、かつ特に急を要すると認められる場合は、

前項の規定によらず会計への事後報告で執行することができる。

第6条 (物品購入時の清算)

[1] 物品購入時には、購入担当者が立て替えた上で、領収書と引き換えに精算する。

[2] 領収書には宛名 {工学院大学 I 部文化会鉄道研究部}、購入品名、購入書店名、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7条 (余剰の部費の取り扱い)

年度末の会計において発生した余剰の部費に関しては、次年度に繰り越すものとする。

第8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、その金銭を払った者の承諾を得て

部費に繰り入れることができる。

第9条 (自治会費及び後援会費の扱い)

[1] 自治会費及び後援会費の執行に関しては部費に準ずる。

[2] 自治会費は工学院大学 I 部文化会会則に従い、予算申請及び決算報告を行う。

[3] 後援会費は工学院大学新宿学生課の指示に従い、予算申請及び決算申請を行う。

工学院大学鉄道研究部　メーリングリスト運営規定

第1条（目的）

部員間の情報伝達を円滑にするため、鉄道研究部メーリングリストを設置する。

第2条（管理者）

メーリングリスト管理者を部員から1名選出する。

第3条（メーリングリストへの参加）

[1]メーリングリストへ参加するのは以下の者とする。

（1）部員、顧問

（2）そのほか必要に応じ、役員が参加を認めた者

[1]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。

（1）前項（1）の者に関しては入部手続きが完了次第

（2）前項（2）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。

沿革

＝＝＝＝＝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、夏期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制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

- －5 日 第 1 回鉄道研究旅行開始（行き先：横川・碓氷峠鉄道文化むら 参加者 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 7 名）
- －18,19 日 工学院大学第 57 回新宿祭にて模型など展示、会誌「Urban Tech Railway Journal」創刊号発行

＝＝＝＝＝2007 年＝＝＝＝＝

・ 2 月

- －7,8,9 日 「FC EXP0 2007」(於：東京ビックサイト東 1～3 ホール) の 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」開催。規約、諸規定の決定。役員人事の調整等が行われる(於：新宿キャンパス アーバンテックホール)

・ 4 月

- －3,4,5 日 新入生歓迎イベント(於：八王子キャンパス)に参加。ビラ配布、工房での模型展示、体育館、教室での説明会を実施

・ 6 月

- －30 日 電気通信大学鉄道研究会様及び法政大学鉄道研究会様が合同で行った鉄道模型運転会へ会員 3 名がご挨拶へ伺う(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：東京ビックサイト)にて『別冊 Urban Tech Railway Journal Vol. 1』を、電気通信大学鉄道研究会様にて委託販売
- －25,26 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)

・ 9 月

- －6 日 大鉄道博覧会(於：江戸東京博物館)の見学会を実施

・ 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
- －30 日 鉄道博物館の見学会を実施

・ 11 月

- －3,4 日 第 2 回合宿(行き先：河口湖[富士吉田セミナー校舎])
- －22,23,24 日 工学院大学第 58 回新宿祭にて模型などの展示

=====2008 年=====

- ・ 2 月
 - －27,28,29 日 「FC EXPO 2007」 （於：東京ビックサイト西 1 ～ 2 ホール） の大同メダル（株）
ブース出展用に、燃料電池駆動の N ゲージレイアウトを制作、納品
- ・ 3 月
 - －10 日 第 1 回 鉄道模型運転会 in 八王子 N 広場 開催
- ・ 4 月
 - －4,5 日 新入生歓迎イベント（於：八王子キャンパス）に参加。ビラの配布、工房での模型展示、
教室での説明を実施
- ・ 6 月
 - －14 日 第 2 回 鉄道模型運転会 in 八王子 N 広場 開催
- ・ 8 月
 - －1,2 日 八王子オープンキャンパスにて展示（於：夢づくり工房）
 - －8,9,10 日 第 3 回合宿（行き先：軽井沢 [軽井沢学寮]）
 - －23,24 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）
- ・ 11 月
 - －1,2 日 工学院大学第 46 回八王子祭にて模型展示、会誌「Urban Tech Railway Journal」 Vol.3
発行
 - －8 日 第 3 回 鉄道模型運転会 in 八王子 N 広場 開催
 - －23,24 日 工学院大学第 59 回新宿祭にて模型などの展示
- ・ 12 月
 - －18 日 工学院大学 I 部文化会の役員選挙において部への昇格が決定

＝＝＝＝＝2009 年＝＝＝＝＝

- ・ 2 月
 - －23 日 鉄道博物館の見学会を実施
- ・ 3 月
 - －12 日 第 4 回 鉄道模型運転会 in 八王子 N 広場 開催
- ・ 4 月
 - －1 日 2009 年度より同好会から部へ昇格、名称を「工学院大学鉄道研究部」へ改称
 - －6,7 日 新入生歓迎イベント（於：八王子キャンパス）に参加。ビラの配布、工房で模型展示、体育館、教室での説明を実施
- ・ 6 月
 - －7 日 キャンパスツアーにて展示（於：夢づくり工房）
 - －13 日 工学院大学 I 部文化会総会に参加
- ・ 8 月
 - －1,2 日 八王子オープンキャンパスにて展示（於：夢づくり工房）
 - －22,23 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）
- ・ 9 月
 - －5 日 第 1 回鉄道研究部臨時総会を実施（於：新宿キャンパス）
規約の改定が行われる
 - －26 日 第 1 回鉄道研究部新宿部会を実施（於：新宿キャンパス）
- ・ 10 月
 - －3 日 第 2 回鉄道研究部臨時総会を実施（於：新宿キャンパス）
 - －17 日 第 2 回鉄道研究部新宿部会を実施（於：新宿キャンパス）
- ・ 11 月
 - －3 日 つくばエクスプレス及び関東鉄道の車両基地見学会に参加
 - －7 日 第 3 回鉄道研究部臨時総会を実施（於：新宿キャンパス）
会計規定、メーリングリスト運営規定の改定が行われる
 - －21,22 日 工学院大学第 60 回新宿祭にて模型などの展示、会誌「Urban Tech Railway Journal」
Vol. 4 を発行
- ・ 12 月
 - －19 日 第 3 回鉄道研究部新宿部会を実施（於：新宿キャンパス）

＝＝＝＝＝2010 年＝＝＝＝＝

- ・ 1 月
 - －26 日 工学院大学 I 部文化会役員選挙に参加
 - －30 日 第 1 回鉄道研究部総会を実施（於：新宿キャンパス）
- ・ 2 月
 - －20 日 京王線連続立体交差事業の現場見学会に参加
 - －21 日 東京電機大学鉄道研究部様が企画した西武鉄道の貸切列車に参加
- ・ 3 月
 - －12 日 鉄道博物館の見学を実施
 - －27 日 追い出しコンパを実施
- ・ 4 月
 - －6,7 日 新入生歓迎会（於：八王子キャンパス）に参加。ビラの配布、教室での説明を実施。
- ・ 5 月
 - －22 日 鉄道研究部新宿部会を実施（於：新宿キャンパス）
- ・ 6 月
 - －10 日 第 1 回鉄道研究部八王子部会を実施（於：八王子キャンパス）
 - －12 日 工学院大学 I 部文化会総会に参加
- ・ 8 月
 - －2 日 鉄道研究部新宿部会を実施（於：新宿キャンパス）
 - －22 日 創立 5 周年目を記念して上毛電鉄のデハ 101 貸切運転を実施
- ・ 9 月
 - －8 日 鉄道模型運転会 in 八王子 N 広場 開催
- ・ 10 月
 - －2 日 第 2 回鉄道研究部八王子部会を実施（於：八王子キャンパス）
 - －9,10 日 工学院大学第 47 回八王子祭にて模型などの展示
- ・ 11 月
 - －6 日 鉄道研究部新宿部会を実施（於：新宿キャンパス）
 - －20,21,22 日 工学院大学第 61 回新宿祭にて模型などの展示、会誌「Urban Tech Railway Journal」Vol. 5 を発行

編集後記

今回、初めて会報の編集を担当しました、田辺です。

今年は冒頭にもありますように、発足してから5年目を迎え、初めて貸し切り列車のイベントを行う事が出来ました。これに伴い、今回はデハ101貸し切りイベントのパンフレットと合本制作で行いました。

しかし、記事の編集に苦戦してしまったという事もありました。

来年度は今年度よりもより良い機関誌が出来たら良いなと思っています。

(田辺)

一年で入部していきなり編集担当になってしまった北原です。

まあUTRJ自体は自分が担当して、原稿収集を田辺先輩にお願いしたので、それほど苦戦しませんでした。それがそれなりに苦労しました。

ま、勉強になってよかったです。でももうやりたくないかも(苦笑)

(北原)

次号予告

Urban Tech Railway Journal [Vol.6]
2011年発行予定

Urban tech Railway journal [VOL.5]

第1刷 2010/10/16

発行 工学院大学鉄道研究部

表紙写真 デハ 101 ヘッドマーク(撮影 : 北原淳平)

(デザイン・編集 北原淳平)

協力:工学院大学鉄道研究部の皆様