

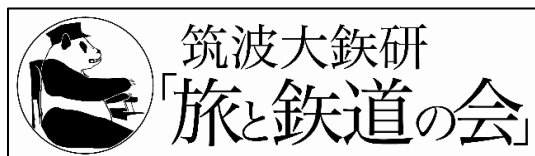
旅人キドリ



令和元年度雙峰祭号

2019年11月3日

筑波大鉄研「旅と鉄道の会」



目次

発行にあたって・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 2

公式旅行記

令和元年度新歓旅行記・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 3

令和元年度新歓旅行記・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 6

夏旅行 羽田の町を歩く・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 9

名古屋やっとかめ(秋旅行)・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 12

下を向いて歩こう―秋公式旅行記・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 18

寄稿文

JR 四国 2000 系入門・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 25

発行にあたって

筑波大鉄研「旅と鉄道の会」 会長

本日は、学園祭企画「でんしゃであそぼう」へのご来場、並びに当誌『旅人キドリ』のご入手、誠にありがとうございます。

当会、筑波大鉄研「旅と鉄道の会」(通称「たびてつ」)は、旅行・交通を主軸に据えて各種活動を行っているサークルです。…と、一文で説明していただきましたが、これでは謎が深まるばかりなのでもう少し詳しく説明させていただきます。

当会の一つの軸である「旅行」は、年五回程度実施する会としての公式な旅行を始めとした、会員による各種旅行の企画・実施がメインとなっており、旅行は関東近郊の日帰りが多いですが、夏期休業などの長期休み期間に

は関東を飛び出し宿泊を伴う旅行を行うこともあります。旅行がない時期の普段の活動ではこれら旅行の行き先決定や旅程の考案が行われ、準備段階から当日まで会員それぞれの個性が光ります。さらに会としての公式な旅行以外にも、会員の発案で行く有志による旅行や、はたまた一人ひとりの個人の旅行の土産話を聞くなど、旅行に関する話題は絶えません。

一方もう一つの軸「交通」に関しては、会の名にある通り鉄道関係の調査研究、またその他公共交通の調査研究が活動のメインです。とはいえ、會員のほとんどが公共交通に関心があるため趣味の延長線上で行っているというところでは、つくばが二〇〇〇年代に入るまで鉄道不通地帯であったこともあり、バスに造詣の深い會員が多いことも特徴でしょうか。また調査活動以外にも、會員それぞれの興味関心から独自に調査をしたり単純に乗って・見

て・撮って楽しんだり、会の活動にとらわれない多様な活動が交差する場であることもたびてつの魅力であると感じています。

さて、最後にこの冊子の紹介をいたします。『旅人キドリ』はこの学園祭(「雙峰祭」)と新歓期の年二回発行している冊子です。先述しました公式な旅行の旅行記と、會員独自の目線から執筆された交通にまつわる各種寄稿とによって構成されております。この冊子を通して、ここまでで紹介しきれないたびてつという会自体、そしてその會員一人ひとりの魅力を少しでもお伝えすることができましたら幸いです。

それでは、「旅人」たちのしたためた多彩な記録を、しばしお楽しみくださいませ。

令和元年度新歓旅行記

五月一日の朝、今年も新歓旅行が始まった。今回の新歓旅行は、今までのような新歓イベントの締めめのイベントという意味以外にも一つの意味が存在していた。それは、令和最初の旅行という意味である。そのため、今回の旅行のしおりの中では、新元号が発表される瞬間、また、新元号になる瞬間にどのテレビ局を見ていたかについてのアンケートの集計結果が記載されていた。そのアンケートの内容を見ると、やはり(少なくともたびつの中では)今もZEPESを見る人が多いという結果になった。

さて、新歓旅行そのものの内容に入っていこう。当日は、私は宅通であったため南流山で合流して、そこから京葉線に乗ってリア充の聖地デイズニードやきれいな海岸の風景を眺めなが

ら千葉に向かった。その道中では、私は、上級生とはいえサークルの後輩を持つことは初めてであったため新入生とうまく話せるのか不安であった。しかし、新入生サイドから積極的に話しかけてもらえたため、うまく話して楽しませることが出来た。



そして、千葉みなと駅に到着して、ここからは千葉都市モノレールに乗って千葉市科学館のある葭川公園駅に向かった。このモノレールは懸垂式モノレールといって車両がレールにぶら下が

っているような形式をしている。これは首都圏では他に湘南モノレールでしか使われておらず、また、営業距離では世界一になっている、実際にギネス記録ももらっている。

さて、一同は葭川公園に到着して、ここで食事処としてサイゼリヤに向かった。ここでの名物はキッズメニューの間違い探しであり、明らかに子供向けではない難易度になっていて、先輩の中にはこの間違い探しの傾向を調べている人もいる。私も挑戦したが、最後の一つ、二つを見つけることが出来なかった。その後聞いてみたところ、新入生の中ですべての間違いを見つけたことが出来た人が存在していた。やはり年齢が上がると頭の柔軟性が下がるのだろうか(そんなに年は離れていない)。この後パスタを食べたが、相変わらず値段の割にボリュームと味がしつかりしているため、十分に満足することが出来た。

次に向かったのが千葉市科学館である。ここでは、プラネタリウムを有している、他にも様々な常設展示が存在している。ここでは、宇宙エレベーターに関するプラネタリウムを見たが、これがとても迫力があり、実際に宇宙エレベーターが上がっていくシーンでは、まるで自分が宇宙エレベーターで上がっていくような感覚に襲われた。実際に、私の地元である足立区でもプラネタリウムが存在しているが、それとも引けを取らないのではないか(最近入っていないのでわからないが)。そして、この後様々な常設展示を見学したが、その中で面白いと思ったものとしては、傾いた部屋とモールス信号体験がある。前者は、普通に見ているだけでは水平な床に見えるが、実際に寝転んでみると床が傾いているように感じて、さらにその後立ち上がるうると一瞬平衡感覚が失われたかのような不思議な感覚に襲われた。これも錯覚の一種な



のだろう。このような体験型アトラクションがなぜ流行っているのかなんとなくわかったような気がした。後者は、私自身は実際にやったわけではない。しかし、テレビで流れることがあるモールス信号は、実際には単純なものであり、しかもそれに基づいて打つことによって様々な連絡を行うことが出来るという点にとっても興味深く思った。また、船員などのプロの人は、これらの信号を素早くタイピングして、連絡を

さて、次に向かったのは千葉ポートタワーである。その道中で、海沿いを歩いている中で、まるでリゾートホテルのような見た目をした結婚式場が存在していた。しかも、その隣にはパチンコ屋が立地していて、夢と現実が隣り合わせになっているところになんともいえないシュールさを感じた。



送っているということを考えると、その人たちには尊敬の念を覚えるばかりである。

その後は、一行で千葉ポートタワーの中に入って、その展望台に上った。この場所は、国内最大級の広さを誇る千葉港のシンボルとして建設されたものであり、ハーフミラーガラスのガラス張りのタワーになっている。デザインが特徴になっている。その展望台を眺めると、東京スカイツリーや幕張新都心や千葉市街を一望することが出来た。しかし、今回はあいにく時期が悪かったのか筑波山を見ることはできなかった。そして、今回驚いたことは展望台と同じ、もしくはそれよりも高い高さまで凧揚げをしている人がいたことだ。一体どのような工夫をすれば凧をそんな高さまで上げることが出来るのか。また、そんな高さまで上げて回収不能になることはなかったのだろうか。

さて、展望台をひとしきり見た後は、そのまま展望台レストランに向かった。このレストランはビュッフェ形式なので、食べる量を自分でコントロールすることが出来るため、先輩の中には、量を多く取って暴食している人も存在した。さて、実際に食べてみると、少なめとはいえおなかにたまり、また、濃い味で美味だった。これは、全ての料理で千葉産の野菜や肉が使われているからというのも理由の一つには入るのかもしれない。

食事が終わると展望台を降りて、お土産屋に入ってお土産を物色した。この時、私はお菓子を少し買った程度だった。しかし、今回意外に感じたのは、土産物店の中で木村飲料のサイダーが販売されていたことだ。木村飲料は、桜エビサイダー、辛子明太コーラなど、會長が好むようなネタ的な飲料になっている。今回目に留まったのは、その中でもさくらコーラである。私は怖かったので買わなかったし飲まなかったが、先輩の中には二人飲んだ人が存在した。その人たちの感想は、美味ではないが、飲める味ではあるというものだった。

そんな味に沼にはまっていく人がいるというのも不思議なものである。

千葉ポートタワーを去ると、電車の遅延でそもそも旅行の日程が押していたこともあり、予定を変更して京葉線で帰路へとついた。

今回の旅行場所は千葉であったが、私は、舞浜や房総半島は観光地として行ったことはあったが、千葉の市街地には行ったことがなかった。そのため、今回の旅行で、千葉の魅力を再発見することが出来た。そのため、住んでいる場所の近くであっても、様々な場所を旅してみると、何か新発見があるかもしれない。

令和元年度新歓旅行記

私はこの四月に晴れて筑波大学に入学した一年生である。入りたいサークルについては入学前からいくつか目星をつけておいたが、入学式後に初めて顔を出したのはもちろんこの旅と鉄道の会であった。高校までは鉄道や旅行とまったく縁のない集団に身を置き、そういった物に興味がある知り合いもほぼいなかった私にとって、こうしたサークルに入るとはまさに宿願であった。

新歓期には様々な企画が行われ、日に日に先輩方や同期のメンバーとの仲も深まっていった。そして新歓企画の最後を飾ったのが千葉への新歓旅行である。

始まりはつくば駅から。つくばエクスプレス(以下「TX」)で南流山まで南下

しJRで千葉に向かう。田園と新興住宅地が入り交じる中を時速一三〇キロメートルで疾走していくTXに私はいつも圧倒される。かつての大阪万博の際に東海道新幹線が動くパビリオンと称されたように、TXもつくばの未来的なイメージ(?)を象徴する乗り物であると筆者は思う。

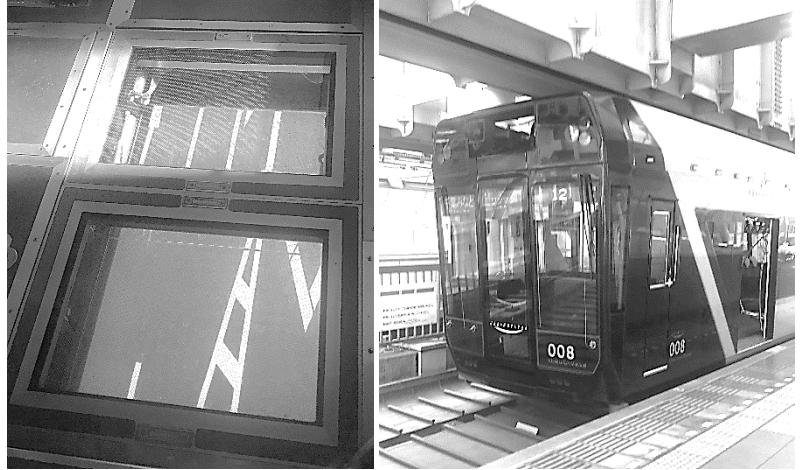
南流山で武蔵野線に乗り換えた。やってくる車両はまだ205系が多かった。E233系などの最近の車両では味わえない重厚感が特徴だが、幼い頃から仙台地区のN19系を見て育った筆者にとってはどこか懐かしく感じられた。もちろん東京行きの列車にも205系は充当されており、すでに令和となっていたこの日、設計が国鉄時代になされた車両が今でも東京駅に乗り入れていることを感慨深く思ったものだ。

南船橋で京葉線に乗り換えた。こちらも高架で海沿いの工業地帯を駆け、何度も地元の話をして恐縮だが、

臨海部を複線直流電化で高架を用いて走るということでどことなく仙石線と似た雰囲気を感じられた。都心側のターミナル駅のホームが地下にあり他線との接続に些か難があるという点も似通っていると思う。

千葉みなと駅で千葉都市モノレールに乗り込む。懸垂式モノレールへの筆者の初乗車であった。軌条式の鉄道では敷設が困難と思われる急カーブや急勾配が多数存在し、モノレールの強みを思い知ったものだ。アーバンフライヤーという愛称の最新型車両の形は床面の一部がガラス張りとなっており、空中散歩の気分を味わうことができた。

その後街なかを歩いている最中に見上げるとやはりモノレールは独特の存在感を放っており、つくばより千葉のほうがよっぽど近未来的だとメンバー内で笑いあったのを覚えている。



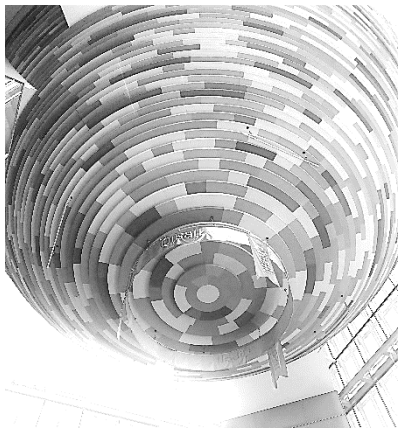
千葉都市モノレール0系(右)とそのガラス張りの床面(左)

菟川公園で下車し昼食をとった。一行が立ち寄ったのはサイゼリヤ。新入部員も先輩方も一生懸命に間違い探しに取り組んだ。新入部員と先輩がそれぞれ別のテーブルを囲んでしまい、新入生側でちょっとだけ気まずい空気が流れたのが心残りである。

次に一行が赴いたのは千葉市科学館。その名の通り己の理系力が試される施設。建物一階から見上げたクソでかい球体がプラネタリウムだと気づいたのはだいぶ後のことである。多くのメンバーが一番盛り上がったのはスケルトンカーやディファレンシャルギアなど車に関する展示があるエリアだったと思う。弊サークルにはバスや車に精通しているものも多く、一度レンタカーを乗りまわして東名高速のサービスエリアを公式旅行で巡ったと聞いたときはいったいここは何のサークルなんだらうと素朴に思ったものだ。筆者

の疎い分野だったのでいろいろと学ぶことができた。その後はプラネタリウムに入り、シートにどっしりと体をゆだねて夜空や宇宙旅行の映像を鑑賞した。ナレーションが諏訪部さんだと気づいて内心興奮したのは秘密である。

最後に我々は千葉ポートタワーに向かった。そこまでの道中で先輩に大洗マリンタワーを強く推されたような気がするのでそちらにもいつか足を運んでみたいと思う。千葉ポートタワーは内部の大部分が未利用空間で、二階と



千葉市科学館プラネタリウム
(1階から見上げた様子)

四階が展望フロア、間の三階がレストランとなっていた。二階は「恋人の聖地」なるものに認定されているらしく、それっぽいモニUMENTやグッズが色々置かれていた。

四階からは東西南北それぞれの方向を見渡すことができた。我々はもちろん真っ先に筑波山を探したが残念ながら目にすることはできなかった。南には巨大な製鉄所や港があり、新造された自動車が列を成して船から出てくる光景も見られた。東京スカイツリーらしき塔や幕張新都心も見えたほか、当日はポートタワー周辺の公園から風が空高く上がっており、展望台を越しどんどん上昇していくさまを糸が切れなにか心配しながら見ていた。また、西を見ると夕日も見ることができ、東京湾越しに太陽が沈んでいくのを見送ったものだ。

夕食はタワー内のレストランで頂いた。ちょうど日が沈む前後の時間帯で



千葉ポートタワーからの夕日

優雅な雰囲気であったが、一部の先輩がマシマシのガリックチキンにマシマシのガリックライスを重ねるといふ凄まじいガリック信仰を見せつけてきたときには笑ってしまった。弊サークルには筆者にとっては考えられないほど食が太い方が多数在籍しており、大学生の食欲の凄まじさというものを事あるごとに体験させていただいている。

夕食の後は千葉みなと駅に戻り帰路

となった。ポートタワーに行くときなど若干歩いたこともありあらかたのメンバーは静かに電車に揺られていた。しかし趣味は往々にして疲労を超越するもの。つくば駅到着後、バスターミナルにひっきりなしに発着するバスを前に数名の先輩方が再び早口になっていた。今年の新人部員はバスに精通しているものは少なく話を聞く一方であったが、鉄道にとられず旅に関する様々な物事に興味を持つ姿勢はぜひ見習いたいと思った。

今回の旅行は新歓企画の最後を締めくくるということで、鉄道に詳しいメンバーも単純に旅行が好きなメンバーも十分に楽しめるよう丁寧に作られていたと思う。来年は自分たち一九生が新歓企画を運営する番であり、今回のものに負けない旅行を考えてみたいと思った。

夏旅行 羽田の町を歩く

つくば駅から電車とモノレールを乗り継ぐこと二時間、初夏の微妙な曇天の下で我々は天空橋駅に降り立った。いつも羽田空港へ列車で行く途中で通る駅だが、ここで下車したことはなく駅の周辺を散策するのは初めてである。はたしてどのような町が広がっているのだろうか。

まだ見ぬ町への期待を膨らませつつ地上へ向かい改札を抜けると、その先にあったのは複雑に分岐を繰り返す幾本もの道路であった。いや、分岐を繰り返す道路は珍しくもなんともないのだが、駅を出た筆者の目に留まったものが道路以外に無かったのだ。道路に囲まれた土地には原っぱが広がっており、道路の向こうに見える建物はどれも古びていてなんだか使われていなさうである。振り返って今出てきた駅舎の方

を見やると、工事用の塀に囲まれた広大な更地が広がっているばかりでおよそ人の暮らしていそうな集落は見当たらない。

天空橋駅は空港島内にある。つまりこの駅は羽田空港の敷地内に位置しており、駅の周りに人は住んでいないのである。駅舎の後ろに見えた殺風景な更地も空港施設の跡地らしい。やはり道行く人もまばらで、ただ人の営みの残骸らしきものが点在する光景はさながら世紀末であった。品川から電車で二十分の場所にこのような退廃的な光景が広がっているというのはある意味興味深いことである。

このように天空橋駅の周辺はとても観光する場所とは言えない様子だが、たびたびの物好きな会員たちは空港の遺構を見て興味深そうに歩き始めるのであった。普段あまり人が通らないであろう空港島の片隅を楽しげに散策し、閉鎖された道路を見つけてしげしげと

眺める集団は、近くの交番の警官の目に一体どう映ったのだろうか。ともかく、一見観光に向かなそうな場所でも現地で楽しむ要素を見つけ出す能力は旅をする者にとって重要である。

更地沿いに歩いてゆくと、殺伐とした光景の中でひときわ目を引く大きな赤い鳥居が立っていた。立っているのは鳥居だけで社殿などはなく、扁額には「平和」と書かれている。この鳥居はかつて空港敷地内にあった穴守稲荷神社の鳥居である。神社が空港外に移転した際に取り残され、のちに現在の場所へと移設されたものらしい。

鳥居のある場所は多摩川に面している。空港や対岸の工場・倉庫群がよく見えるものの、周りは道路と更地ばかりで、あまり人が訪れそうな場所には見えない。しかし、鳥居の近くには案内看板やゴミ箱などがあって、なんとなく

人々の生活が感じられる空間であった。それというのもこの鳥居は空港島の玄関口に位置しており、鳥居のそばの橋を渡った対岸には多くの人々が暮らしているのだ。



↑鳥居の前から多摩川を望む。天気が良くないため飛行機はあまり見えなかった。

鳥居を離れて弁天橋を渡り空港島を

出ると、それまでの殺伐とした風景から一変して住宅の建ち並ぶ町が広がっていた。電柱の住所表示には「羽田五丁目」とある。「羽田」と聞くと空港のイメージが強いが、そもそもこの空港名の由来になったのがこの「羽田」という町である。空港ができるよりも前からあるごく普通の住宅地であり、対岸にある巨大な空港があるとは思えないほどに静かでありふれた町だった。所狭しと並ぶ家々の間を走る道路はどれも道幅が狭く、この地域に昔から多くの人々が暮らしてきたことをうかがわせる。

そんな住宅街の中を貫くように続いている带状の細長い土地があった。幅十メートルほどのその土地はほとんどが駐車場となっており、一部は公園になったり細長い建物が建てられたりしている。地図上でその土地をたどってゆくと、京浜急行線の穴守稲荷駅へ続いていた。どうやらこの带状の土地は

昔は京急の線路だったようである。今でこそ羽田空港への旅客輸送がメインになっているこの路線であるが、空港へ乗り入れる前からこの町の住民たちの重要な足として機能していたのである。

住宅街の中の狭い道を進むと、やがて穴守稲荷神社へとたどり着いた。先述したように元々は現在の空港敷地内にあり、戦後この地に移転してきた神社である。我々が訪れた時は境内で大規模な工事を行っており、鳥居をくぐると手水舎があつてその奥に広大な工事現場が鎮座していた。奥の拝殿へは工事現場の横を抜けて行けるようになっていたため、参拝者はありがたい建設機械を拝む必要はない。神社の業務も通常通り行っており、お守りや御朱印を購うことができる。大きな神社だけあつて参拝客が断続的にやってくるので、工事で狭くなっている拝殿前で

→ 天空橋と羽田の町



は人が詰まって出入りに難儀する場面も見られた。

さて、ページをめくっている間に参拝も済み天空橋駅へと戻ってきた。

ところで、駅名になっている「天空橋」とは同駅の近くに架かっている橋の名前である。空港島にある駅と対岸の羽田の町とを結ぶ人道橋であり、名前は地元住民からの公募で決まったらしい。「天空橋」というどこか雄大で幻想的な感じがする名前に比べると実際に見た目は無骨であるが、モノレール

と京急の駅に加えて船着き場とも直結しているのでやはりただの橋ではない。地元の住民にとっても重要な通り道のように、橋を渡る人の姿が途絶えることはなかった。

今回下車した天空橋駅は、多くの羽田空港利用者にとっては空港へ向かう途中の一通過駅に過ぎない。そうやっていつも気に留めずに通り過ぎていくだけの駅でも、周辺に町が広がっていたりいなかったりして、地域の歴史や人々の生活に関連した様々なものを発見することができるのだ。某旅番組ではないが、たまにはいつも通り過ぎてしまう駅で途中下車して周辺をぶらりと散策してみるのも良いのではないだろうか。電車に乗って通り過ぎるだけでは決して気づけないような発見をして、いつもの通り道に彩りが生まれるかもしれない。

最後に余談だが、天空橋駅の裏に広がっていた空港跡の更地では現在再開発の計画が進行しており、大規模な複合施設が建設されることになっている。今はまだ人気が無い殺伐とした地域だが、やがて多くの人でにぎわう活気ある場所になるということだろうか。天空橋駅がただ通り過ぎられるだけの駅ではなくなる日も近い。

名古屋やっとかめ(秋旅行)

皆さんの一番古い記憶は何だろうか。

私の一番古い記憶がおそらく愛知の病院で妹が生まれたときだったような気がする。その病院は私が生まれた病院でもあるので、印象深かったのか、ただただショッキングな出来事だったのかもしれないが、ともかく本籍が茨城にありながら一番古い記憶が愛知というのは珍しいかもしれない。

私の祖父は名古屋の生まれであり、のちに祖母と結婚して共和という小さな駅の前でカメラ店を営みながら母を育てた。だから私の母方の親戚はみんな愛知にいて、昔は名古屋によく行ったものだ。多ければ一年に三回は訪れた。尾張の土地は私の第二の故郷だと思う。

そんな私に聞き捨てならない言葉が耳に入った。「名古屋はつまらない。」

そんなこと言うたわけは誰だ。よろしい、名古屋が如何に面白いかを見せよう。そんな気持ちを抱きながら計画したのが今回の旅行である。

今回の旅行では、一日目は名古屋市内を観光、二日目は少し足を広げてセントレアや明治村を観光する。東名の移動は夜行バスだ。

東京から夜行バスで六時間。私はバスだろうがつり革で立ちながらであるうが寝られる人間なのでぐっすりだったが、会員の中には寝付けない人もいた。やはり夜行バスは向き不向きがあるのがつらいところだ。ちなみに、人間というのは寝返りを打たないと体が痛くなる。寝返りのうち安さを意識して夜行バスに乗ると非常に寝心地がよくなるかもしれない。さて、それはともかく、懐かしい名古屋駅を後にして、これまで懐かしい東山線の黄帯ステンス。栄に行けばこれまた何年ぶりだろう、オアシス21と懐かしいものだらけで

正直自分が幹事であることを忘れそうだったが、そんなことも言っってはられない。この日は喫茶店で朝食をとって名古屋城、レトロでんしゃ館、トヨタ博物館を回り栄で夕食のち宿泊というスケジュールだ。早速栄で喫茶店を探すが、やはり休日とあって営業中の店は少ない。不覚だがコマダ珈琲に行くことにした。私は決してコマダアンチではないのだが、コマダは家の近くにあるのでちよつともつたいないなあという気分であった。とはいえ、少し高めであるものの、このコーヒーと小倉トーストのうまさは言うまでもない。

コマダを堪能した我々は名古屋城へと向かった。現在名古屋城の天守閣は立ち入ることができなかったが、本丸御殿を拝観することができた。本丸御殿は数年前に復元がなされ、一般見学ができるようになった。連休最終日であったが、意外にもそこまで並ばずに

入ることができた。中まで精巧に復元されており、当時の城主の生活をうかがい知ることができたように思える。御殿の内装は様々な装飾がなされており、豪華絢爛を体現しているようであった。シャチホコ合わせて名古屋人の

(写真) 名古屋城天守閣



派手好きを表しているだろう。もうすこしじっくり見学してみたい気持ちもあったが、やはり予定最優先なので、記念写真と土産屋巡りも手早く済ませ、我々は名古屋城を後にした。

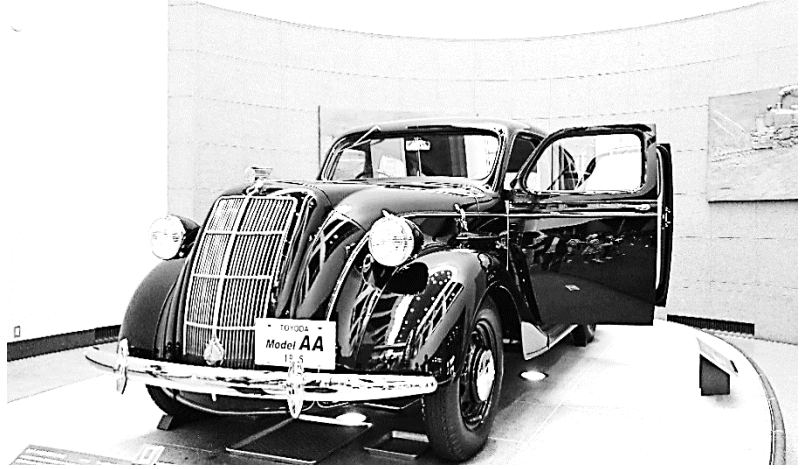
名古屋城を後にした一行はレトロでんしゃ館へと向かった。レトロでんしゃ館は市営地下鉄赤池車庫の横にあり、かつて名古屋の街を走っていた市電の車両や、古い地下鉄車両を展示している。まさしく、「レトロ」な車両を展示している。久しぶりに訪れたが、十年前と大きく展示物や雰囲気は変わっており、別の意味でレトロな気分になってしまった幹事であった。

レトロでんしゃ館を見学した後はトヨタ博物館へと向かった。途中にはリニモもあり、浮上式リニアモーターカーの静けさを感じつつ最寄り駅で降りた。トヨタ博物館で最初にしたこと

(写真) レトロでんしゃ館の電車



はやはりレストランでのビーフカレーである。こちらのカレーはとても評判がよく、お土産としても人気である。私もレストランで頂いたが、非常にスパイスの香りがよく、牛のうま味も堪能できた。カレーに舌鼓を打った後は自動車の見学だ。歴代の名車が隊列を組



(写真) トヨタ博物館の入り口

んで並ぶ様子は、さながら子供のおもちゃ箱に迷い込んだかのようなだったが、すべて本物の車なのだという。さらに

文化館では自動車に関係する玩具、プラモデル、エンブレム、雑誌、ゲームまでが展示されており、自動車の歴史というものを自分の体で体験することができた。名古屋が日本の自動車産業を担う中心地として、またトヨタが世界の自動車産業をけん引する世界的季語湯として発展することを願うばかりである。博物館を見回っていると、もう日は傾き始めていた。ホテルのチェックインをするため、われわれは栄へと向かった。

ホテルで荷物を置いて身軽にした後は味噌煮込みうどんをいただいた。実は、私はこれが初めての味噌煮込みうどんだったので、非常に楽しみに待っていた。麺をすすると、固ゆでの麺が味噌味の濃いスープとピツタリである。面を食べ終わった後にご飯を入れて食べると、これがまた格別だ。

さて、ここでホテルに直帰してもよかったのだが、折角名古屋にいたのでからもう一つ訪れた場所があった。その場所とはヴィレッジヴァンガード本店である。よくルートビアや変なものを買いに行っていた私にとって、その創業の地が名古屋にあることも驚いたし、是非一度訪れたいと思い立った。

実際の本店は想像の十倍に混沌とした雰囲気であった。建物は聞いていた通り完全に農業用サイロであったが、中は中で、商品が所せましと詰め込まれていて、しかも場所によっては踏みと床がぎしんだ。さすが本店、チェーン店とは格が違う。店の中には様々なポップがあつてこれもまた、良いセンスである。本当はすべて紹介したいのだが、ページの都合上省略する。非常に心惜しいものである。そんなこんなで一日目は非常に濃密な名古屋を体験でき

(写真) ヴィレッジヴァンガード本店
の店内



たのであった。

二日目は午前六時に起きた。ちょっと早起きして我々は、名鉄栄生駅へと向かった。ちなみに、あらかじめ「時間旅行きっぷ」を買ってあるので、この日は名鉄の列車が乗り放題だ。この栄生駅である列車を待つ。

その列車の名前は「NTF列車」という。この列車は名古屋までは急行として運行されているが、名鉄名古屋から普通列車に変わる。そして、鳴海では半分に分かれて、前よりが急行吉良吉田行、後ろよりが普通豊明行になるというなかなかヘンな車両である。しかも、この列車は途中で締切（止まる駅のホームの長さが列車の長さより短いので、一部号車のドアを閉じてしまうこと）を四回も行う。名鉄の特殊な運用を代表する、界限では少し名の通った列車である。橋の途中、川の前で列車が止まるとなにか不思議な気分だ。さらにこの

列車は鳴海で降りれば列車の解結作業がみられるし、反対側に急行がやってきて先発してしまうという摩訶不思議な光景も見られる。急行から急行に乗り換える地元住民はどのような心境なのだろうか。

さらに我々は築港線にも乗った。この路線は大江と東名古屋港を往復するだけの小規模な路線であり、ラッシュ時以外は運行しないので、名鉄完乗を阻む壁になっていたりする。きれいな車両なのに界磁チョップの音がしており不思議だったが、実は三十年前に製造された特急列車を改造して新車として出したらしい。相変わらずの機器流用である。

さて、名鉄を少し楽しんで一同は中部国際空港へ向かった。こちらの展望デッキも国内外から様々な飛行機が来るので、ずっと見ているもよいのだが、今回のお目当てはボーイング787が展

示されているセントレアである。こちらにはプロジェクトンマッピングが有効活用された展示であり、なかなか見ごたえのあるものだ。コックピットも見学できるので是非一度訪れて機長の気分を体験してみたいかがだろうか。



(写真) ボーイング787

セントレアの見学が終われば、ミューズカインに乗車、犬山まであつという間である。

犬山で明治村に向かう前に愛知のソウルフード、スガキヤを堪能した。十五分しかなかったが、乗り遅れたら仕方ないという気持ちでラーメンとクリームぜんざいを食べた。やはりこの味はどこか懐かしいものがある。それに、とんこつと魚介だしの合わせ技もここでしか食べるのできないものである。

まあ、そんなことを言っただけだが、結局バスには間に合えてしまった。やはり麵はするする食べられるものである。バスに揺られて十五分、明治村に到着。ここには六十もの明治時代の建造物が移設して展示されている。特に目を引いたのが帝国ホテルである。在りし日の帝国ホテルが、中央玄関だけではあるが、犬山の山奥にしっかりと再現されている。その出で立ちはどこか高級感を感じさせるものである。ここで

時間旅行きつぷのクーポンを使い、アイスコーヒーをいただいた。帝国ホテルでコーヒーを一杯飲み、高級ホテルに呼ばれてしまった一般庶民の気分を味わうことができるのもこの切符の良



(写真) 明治村の帝国ホテル

さだ。

さて、旅の行程はほとんど終えてしまったが、最後の最後にとっておきのものを残している。名鉄を代表するアレである。そう、パノラマスーパーだ。今回は犬山から神宮前までの三十分間。少し短いが、三六十円で前面展望を堪能できるのは名鉄ならではである。都会のビルの間をくぐり、愛知のラッシュを優雅に駆け抜けるその姿はまさしく「フェニックス」の称号をもらうに値するだろう。

最後に一回で熱田神宮を訪れ、今回の旅行が無事に終わったことへの感謝をお伝えした。名古屋は決して目立つような観光地はないが、訪れてみれば楽しい旅行になることは保証する。名古屋はええとこだで、一度いきやあ。



(写真) 名鉄パノラマスーパー。

下を向いて歩こうー秋公式旅行記

二〇一九年度春入学生(俗にいう一九生)にとって、早入学から六ヶ月以上が経過した。

今回この旅行記を書く機会を得て筆を執ったものの、新参でかつ多方面の知識に厚くない私にとって、どうも書くことのできる内容は限られてしまう。もちろん旅行をただ俯瞰的に振り返ってみてもよいのだが、あまりにもありきたりであるし、だからこそ詳細な知識がものをいうため、なるべくなら避けたいものである。

そこで、随所で私の興味関心を通してこの旅行を振り返るといふ形で、本稿は書き進めていきたい。というのも、旅行中も私は頻繁に自らの興味関心という視点で行動をしていたし、ただ一様な楽しみ方のみを要求されるのではないというたびてつの多様性を記すの

も悪くないと思うのだ。

そしてその興味関心こそが、下を向いて街を歩くことである。坂本九が歌った通り、ふつうは上を向いて明るい気分です歩こうと人は努める。そう考えるとこれは非常にインキ臭く感じられるが、街の足元にはたくさんのものであるが、存在している。マイルや行先表示や案内など多種多様であるが、ここでは人孔などの蓋に焦点を当ててみる。

一日目

今回の秋旅行の中心は名古屋圏である。「R」バスのドリーム名古屋号で深夜に東京を立った一行は、途中二ヶ所の休憩を経ながら、翌朝早くには名古屋駅に到着した。

実はこれまで深夜の長距離バスに乗ったことがなかったので、初めての経験であった。しかも幼いころつくば号で乗車した今はなきメガライナー以来の、二階建てバスでもあった。そんなこ



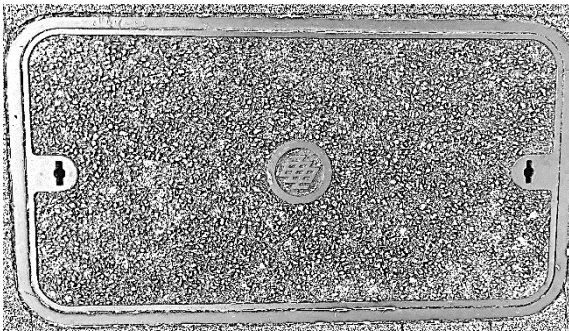
ともあり、結構楽しみにはしていたが、やはり座席夜行は疲れる。特に二階席だったこともあって揺れがひどかった。もしかして、ゆりかごのように安眠を誘う役割が期待されていてあんなに揺れるのだろうか？

お店が開くのを待って、名古屋名物モーニングを食した後は、名古屋城を



なお中部電力はカーリング部が強豪であり、今春には世界カー

訪れた。その道中でさっそく私はいくつかの人孔蓋を見つけた。
始めの二枚はいずれも中部電力のマークのものである。一番上の写真は近年新たに採用された社章を記してある。一方でその一つ下のものはかなり前から用いられていたマークを用いており、これは電気の電の字を模式化したものである。



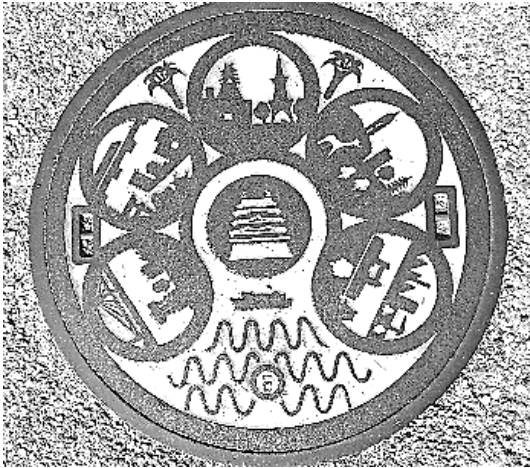
リング大会にも出場していたのだが、そのユニフォームにも新社章のマークは掲げられていた。なお HIDAKETI の社章に似ている気がしてならないのは私だけだろうか
上から三枚目は電電公社の人孔蓋である。つくば市でもこのマークの付いた人孔蓋はよく見かけるのだが、おおむね円形のものであり、このような四



角形のものには新鮮であった
さてほかの人が黙々と歩く中、こんな写真を撮影していたら集団から遅れそうになってしまった。危ない危ない。そうこうしているうちに名古屋城に到着した。まだ開城前であったがすでに多くの人が並んでおり、アジア系の観光客の姿も多く見られた。あいにく、天守閣は改修工事の影響で見学はできなかったが、その巨大な姿を



上から、中部電力人孔蓋(新社章)、同 人孔蓋(旧社章)、電電公社人孔蓋、名古屋城天守閣

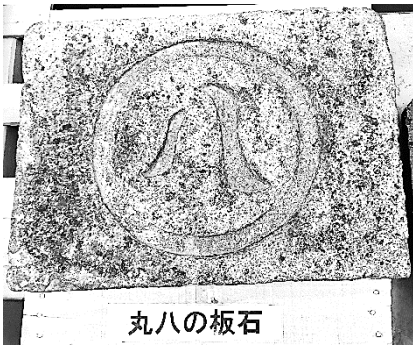


名古屋城内にあった人孔蓋

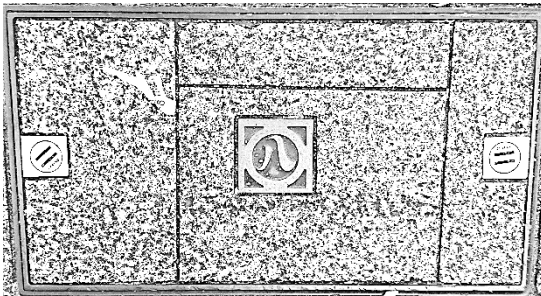
したから存分に眺めることができた。それから昨年完成したばかりの本丸御殿は見学することができた。やはり天下の徳川家の城ということで、内部は豪華絢爛であった。欄間の彫刻の美しさはとても印象的である。

そんな歴史ある名古屋城内にも気になる人孔蓋があった。左写真の通り名古屋城が刻まれたものである。

近年流行りのご当地マンホールのように、地域のシンボルを刻んだ人孔蓋



丸八の板石



上：かつて交差点に設置されていた板石
下：名古屋市章丸八が刻まれた人孔蓋

はあまた存在するが、このような特定施設内で独自の絵柄のものを採用しているのはなかなか珍しく思われる。一般的にこのような観光施設の人孔蓋は、電気の電や汚水の汚など、種別を表す漢字が入っただけの殺風景なものが多いのだ。

名古屋城を満喫した後は、レトロでんしゃ館に向かった。これは名古屋市営の施設で、なんと入場料無料で名古屋市田や市営地下鉄の旧型車両、その変遷を見ることが

ができるのだ。子供向けの展示もあり、休日であったからか、たくさんの子供たちが訪れていた。

ここで私はある大きな発見をした。それはかつて市電と主要道路の交差点中央に設置されていた、丸八の板石を見た時であった。説明によればこの板石の丸八は名古屋市の市章であり、その由来は尾張徳川家の略章である合印であるという。

じつは朝の段階でこの丸八のマークの入った謎の蓋を見つけており、この丸八が示す団体が何だろうかと気になっていたのだ。つまりこの蓋は市が設置したものであったのである。

ちなみに、この丸八のマークは図案化されて現在も市営地下鉄の車両に描かれている。トンネルの中に伸びる線路のように見えるこのマークは、もちろんそれを意識して図案化されたものなのだろうが、そもそもはこの市章がもととなっていたのだ。



市営地下鉄のマーク

出典
名古屋交通局 HP

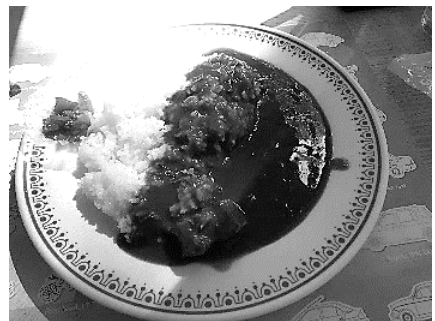
こんな素敵な発見をしたところで、レトロでんしゃ館ともお別れである。この後一行はトヨタ博物館に向かった。トヨタ博物館までは途中からリニモ（愛知高速鉄道）に乗車した。急こう配・急カーブが多数存在する路線にもかかわらず、ハイパワーで進む様子はやは

りリニアモーターカーならではであろう（お、鉄研っぽいこと書いてるぞ）。

トヨタ博物館はトヨタ自動車について展示しているというよりも、世界のたくさんのメーカーの名車を収集し自動車の歴史を展示している施設である。初期の貴重な自動車のほか、「H」型フォードといった教科書にさえ乗っているような超有名自動車、自動車史に名を遺す様々な自動車が展示されていた。

なおこの施設の一階にあるレストランのカレーライス是非常においしかった。

トヨタ博物館に夕方まで滞在した一行は、ここから名古屋市内に戻りホテルへと向かった。私はホテルに入った後は夕食以外外出せずに、翌日に備えることとした。



二日目

トヨタ博物館内のレストランの
カレーライス
逆光のため写りが悪い

この日の朝も早かった。まずはじめに名鉄築港線に乗りに行くことになっていたからだ。この名鉄築港線は名古屋港周辺で働く従業員の輸送を中心としており、朝と夕方以外は運行していない。そのため、午前八時二七分に常滑線大江駅を出発する列車に乗らねば、次は夕方まで乗車できないのだ。なんとかこの朝の最終列車に乗車するためにも、ホテルを朝早くに出発する必要があったのだ。

ただ、東名古屋港駅に到着したらすぐに折り返しで出発する列車に乗りしないとやはり夕方まで待ちぼうけになってしまうため、残念ながらもすぐに帰路につくこととなってしまった。

再び常滑線へと戻ると、続いて中部国際空港へと向かった。中部国際空港（セントレア）は我々の訪問の直後に第二ターミナルの開業するなど、日本有数の国際空港である。

ここでは FLIGHT OF DREAMS という展示施設も併設されていて、ボーイング787型機の初号機が展示されているほか、ボーイングの公式ショップであるボーイングストアももうけられている。

三〇分に一度ほど、プロジェクションマッピングによる展示機のイルミネーションを楽しむことができる。施設全体を活かした非常に壮大なスケールのものであり、止まっているはずの飛



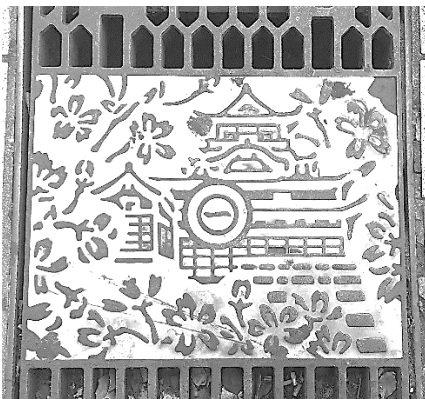
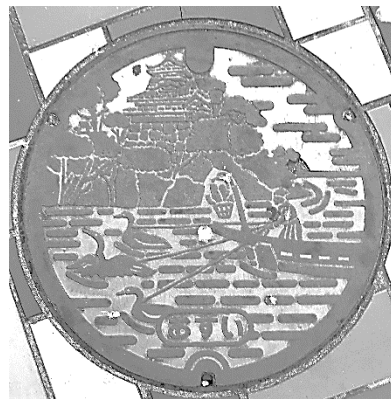
FLIGHT OF DREAMS のボーイング787 初号機

行機が飛んでいると錯覚してしまうような素晴らしい映像効果であった。

昼前には中部国際空港をミユースカイで発つと、犬山駅に向かった。目指すは明治村である。

犬山駅からはバスに乗り継ぐのだが、若干の待ち時間があったので駅のロー

タリーを散策していると、人孔蓋があった。いわゆるご当地マンホールだろうか、地元のシンボルである国宝犬山城が刻まれていた。



右：国宝犬山城が刻まれたご当地マンホール
左：国宝犬山城とともに犬山市章が刻まれた側溝の蓋

また同時に見つけた側溝蓋には、丸一と刻まれている。これも調べてみると、名古屋市同様、かつて犬山城主であった成瀬氏が用いた印であり、それが現在の犬山市の市章となっているようだ。

そうこうしているうちにバスに乗りし、明治村へと向かった。明治村というぐらいだからたいした大きさはないだろうと思っていたのだが、実際はとてつもなく広い！村内はバスや軌道が通っており、それらによって移動することもできる。今回幸運が重なり、入場チケットで軌道乗り放題で利用できたので、何度か利用した。京都市電で使われていたかなり古い車両であり、壊れなくても修復できるとは限らないため、運転手も運転にはかなり気を使っている。ただ、この軌道もいつでも走っているわけではなく、結局、主に徒歩によ

て移動していた。

この明治村には多くの歴史的建造物が保存されており、大半は本物を移築したものである。そのため歴史ドラマの撮影に使われることも多いそうだ。なお、個人的には不評だった朝ドラ「半分、青い」では岐阜県に住む主人公がデートで訪れているほか、そのつぎの朝ドラ「まんぷく」では、主人公が働いていたホテルは、明治村内の東京帝国ホテルであった。どおりでホテル内に入った瞬間に既視感があったわけだ。

明治村を一回りしてくたくたになったあとは、再

何らかの目的を持って参拝しているのだろう。一体それらは何なのだろうか。び犬山駅に戻り、そこからパノラマsuperで神宮前へと向かった。



右：乗車したパノラマスーパー
左：パノラマスーパー最前席からの車窓

神宮前で降りると熱田神宮を参拝した。辺りはすでに暗くなっていたにもかかわらず、ポツポツと参拝に訪れる人々がいて、しかも観光客ではなさそうであるから、少し怖い。

そして神宮前駅に戻ってからは、帰りのドリム名古屋号に乗るまで、自由行動となった。自由行動と言っても、名古屋に疎い私に行きたいところもなく、強いて言えば食事と入浴ぐらいであった。どこかよい出かけ先はないかと考えていると、思いついた。愛知用水を見に行こう。

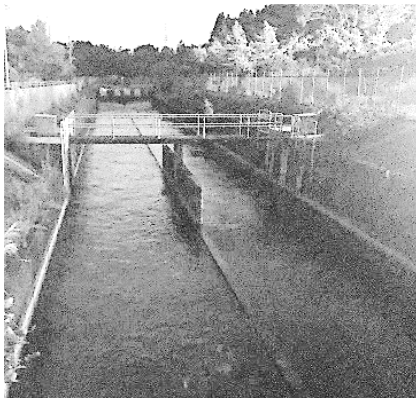
愛知用水は、水源に乏しく水不足に苦しんだ知多半島に水をもたらすため、岐阜県の本曾川から知多半島への水路で、用水幹線だけで一―二キロに及ぶ巨大水路である。私は用水路をたどることが趣味であり、地理院地図やグーグルマップ、さらには高校時代の地図帳など多くの地図に載っている愛知

用水を、機会あれば少し見てみたいと思っていた。

そう、今私は名古屋にいたのである。これは見に行くしかない！

地下鉄鶴舞線と直通する名鉄豊田線で米野木駅へと向かった。米野木駅付近には徒歩一〇分ほどのところに愛知池という、愛知用水が注ぐため池があることがわかったからだ。

米野木に到着し、愛知池へと歩くと、付近には管理を担う水資源機構のマークや名前の入った人孔蓋が多数見つけられた。



残念ながら茂みと暗さでよく愛知池は見えなかったものの、愛知池から四〇〇メートルほど離れた場所では、実際に用水路を流れる愛知用水を見ることができた。

上：水資源開発公社(現水資源機構)の排泥工の人孔蓋
 右下：愛中水と記された人孔蓋。愛知用水の支線と思われる
 左下：愛知池に注ぐ前の愛知用水の用水路

できることならいつか愛知用水前線を巡ってみたいものだと思ひ、なごり惜しさを感じつつも、再び名古屋へと急いだ。というのなるべく早く帰らないと、食事と入浴の時間がなくなってしまうからだ。

なんとか目当ての列車に乗り込んで、幸いにも名古屋駅近くの地元の古い銭湯で汗を流し、小さなラーメン店で満腹になった私は、ほかの人々と再び合流し、無事帰路につくことができた。

どうも趣味を混ぜたことでまとまりのない文章となってしまったし、最後に関係のない話を盛り込んでしまったせいで、どうにも旅行記という体裁には似つかないものとなってしまったが、まあよいだろう（よくない）。

たびたびの旅行はただ鉄道に乗ると言うよりも目的地があって、楽しむと言うことが主題にあるのだと、よくわかるよい旅となった。

私にとって初の泊まりがけの公式旅行であったが、非常によい旅になったと思う。

また、名古屋を訪れたいものだ。

JR 四国 2000 系入門

はじめに

昨今の四国では特急列車に大きな変化が起きている。二〇年来にわたって四国の鉄道を支え続けた 2000 系特急型気動車が世代交代の時を迎えようとしている。これからの 2000 系は誕生以来の激動の時を迎えることになるだろう。今回はそんな JR 四国 2000 系特急型気動車について、概論的に知ってもらい、将来の激動に備えることを目標として本稿を執筆した。まずは車両の分類から 2000 系の歩みを概観し、続いて現在の配置状況から未だ根強く活躍する様子を垣間見る。

2000 系概要

四国旅客鉄道 2000 系特急型気動車（以下、単に 2000 系と表記する）は、JR 四国が四国島内に存在した旧式の特急

型気動車（キハ 181 系・キハ 185 系等）を置き換え、速度向上を図るために鉄道総合技術研究所と共同で開発した特急型気動車である。世界で始めて気動車において制御付き自然振り子方式を導入することで曲線通過時の遠心力を低減し、乗り心地を向上した。

2000 系の分類

2000 系は製造時期によって大きく 3 つのグループに分類される。

試作車

一九八九年に富士重工業で製造された 2000 系の試作車両である。"Trans Shikoku Experimenta I" の頭文字を取った "TSE" の愛称がある（以下、このグループを指すときは TSE の呼称を使用す）。2001-2201-2101 の三両が製作された。出場当初は万が一量産化に失敗した際に団体専用列車として運用できるように設備を搭載

していた。量産車が登場したことにより、それらの設備は撤去されている。

TSE は世界で初めて制御付き自然振り子を搭載した気動車であり、そのことを受けて鉄道友の会ローレル賞及び日本機械学会賞を受賞している。量産車

試作車を基に一九九〇年から一九九二年にかけて量産されたグループである。以下の四車種が存在し、それらを合わせた合計車両数は六一両と、2000 系の中で最多である。

2000 形

宇和島方・宿毛方に連結される非貫通型の運転台付き車両であり、2002-2011, 2030 の一両が製造された。運転台側の半室がグリーン車になっている。TSE2001 形からの変更点とし

て、グリーン車を追加したことにより窓割が変更になっていること、前面に警戒色の黄色い帯が追加されたこと、号車表示をLEDにしたこと等が挙げられる。

2100 形

岡山方に連結される貫通型の運転台付き車両であり、2102-2123・2130 の二三両が製造された。TSE2101 形からの変更点として、座席配置の見直しにより一列座席が増えたこと、前面形状の変更、2000 形同様に前面に黄色い帯が追加されたこと等が挙げられる。

2150 形

宇和島方・宿毛方に連結される貫通型の運転台付き車両であり、2151-2157 の七両が製造された。グリーン車を提供しない運用で使用される。基本的には

2100 形を方向転換させたものであるが、2000 形の機器の一部である振り子制御装置が搭載されている点が 2100 形と異なる。

2200 形

編成の中間に連結される運転台を持たない中間車であり、2202-2219・2230・2231 の二〇両が製造された。TSE2201 形からの変更点として、宇和島方に設けられていた業務用の部屋類を撤去して座席を設けたことが挙げられる。

量産車 2(N2000 系)

先の量産車の後に一九九五年から一九九八年にかけて製造されたグループである。量産先行車二両(2424・2458)と量産車一四両が存在する。このグループは先の 2000 系と区別するため、N2000 系と呼ばれることが多い。以下、

本稿でも N2000 系の呼称を用いる。

2400 形

岡山方に連結される非貫通型の運転台付き車両であり、2424-2459 の六両が製造された。基本的に 2100 形に準じて

いるが、時速一三〇キロメートルでの運転に対応できるようにエンジンやブレーキが改良されている。また、2424 は 2100 形と同型の前面だが、2425-2429 は高運転台構造のデザインに変更されている。

2450 形

徳島方に連結される非貫通型の運転台付き車両であり、2458-2463 の六両が製造された。

2500 形

編成の中間に連結される中間車両であり、2520-2523 の四両が製造された。

現在の 2000 系の配置

2000 系は高松運転所・松山運転所・高知運転所の三か所に配置されており、二〇一九年九月二六日現在の配置状況は次のとおりである。

- 高松運転所 二〇両
- 2100 形四両(2120-2123)
 - 2150 形三両(2153-2155)
 - 2400 形四両(2424,2427-2429)
 - 2450 形四両(2458,2459,2462,2463)
 - 2500 形二両(2520,2521)
- 松山運転所 二〇両
- 2000 形一両(2003)
 - 2100 形七両(2105-2107,2115-2117,2119)

- 2150 形四両(2151,2152,2156,2157)

- 2200 形五両(2204,2208,2214-2216)

- 2400 形二両(2425,2426)

高知運転所 三二両

- 2000 形九両(2002,2004-2007,2009-2011,2030)

- 2100 形一両(2102-2104,2109-2114,2118,2130)

- 2200 形一両(2205,2206,2209-2213,2217,2219,2230,2231)

既に廃車となった車両

以下の九両が廃車されている。

- TSE (2001-2201-2101)・・・老朽廃車

- 2008-2218・・・事故廃車

- 2108,2202,2203,2207・・・余剰

廃車

2000 系の運行区間

二〇一九年九月二六日現在の 2000

系の運行区間は以下のとおりである。

- 特急「うずしお」岡山・高松～徳島
- 特急「南風」岡山～高知・中村
- 特急「しまんと」高松～高知・中村
- 特急「あしずり」高知～中村
- 特急「宇和海」松山～宇和島

なお、これらの定期列車以外にも代走列車として運行されることがある。

2000 系の組成方法

2000 系は車両形式と運用の二面から組成方法が拘束されている。それぞれの側面から組成方法を見てみよう。

車両形式による拘束

床下機器の都合等から連結して

はいけない方法が存在する。次の二つが有名である。

1. 2000 形よりも上り方には連結しない

2. 2150 形を連結する際は必ず対になる 2100 形を連結する

1は2000形が前面に貫通扉を持たないため、車両間の通り抜けができなくなる連結を避ける制約である。2は振り子制御装置を搭載した車両が二両以上編成内に存在しないようにする制約である。

運用による拘束

2000系はアンパンマンのラッピングを施したものが多数在籍する。アンパンマン列車を運行する際、時刻表上に「アンパンマン列車」と掲載することから運用もその縛りを受ける。

アンパンマン列車(橙)の運用

2030-2230-2231-2130の四両固定編成が用いられる。この列車は土讃線におけるアンパンマン列車(橙)専用の車両となっている。検査時は通常塗装の2000系に交換される。

アンパンマン列車(緑)の運用

2007-2212-2104の三両固定編成が用いられる。この列車も同様に土讃線のアンパンマン列車の運用を担う。

2000系の今後

2000系は既に登場から二〇年以上が経過しており、日々の過酷な運用のためか老朽化が進行している。本年三月にはTSEが廃車されており、更には2600系の導入によって玉突き的に一部の2000系車両が廃車となっているように、既に2000系の廃車は始まっており、本年八月からは新型の特急型気動車2700系が高徳線と土讃線に導入された。2700系は二〇二〇年度までにグリーン車付車両を含めて四〇両程度が導入されることになっており、これに伴って2000系の大部分に廃車が生じるものと考えられる。

参考図

2000系の形式ごとの違いが分かるよう図を設けました。左上から左下に向けてTSE(2001), TSE(2201), TSE(2101), 2000形量産車, 2150形量産車, 2100形量産車, 2200形量産車、右上から右下に向けてN2000系2424, N2000系2458, 2400形, 2500形となっています。



たびてつの旅を綴る紀行誌

旅人キドリ

第 29 号 （令和元年度雙峰祭号）

発行日 2019 年 11 月 03 日

旅人：

会員 7 名

表紙写真：

会員撮影

編集：

会員 2 名担当

印刷：

文化系サークル連合会執務室

発行：

筑波大学文化系サークル連合会加盟

筑波大学公認課外活動団体



筑波大鉄研
「旅と鉄道の会」

〒305-8577

茨城県つくば市天王台 1-1-1

本誌は 2019 年 11 月の雙峰祭の当会企画において無料配布したものを、インターネット公開用に寄稿者名等を削除し再編集したものです。