

# 旅人キドリ

2018 年新歓号

No.26



2018/04/02 発行



筑波大鉄研「旅と鉄道の会」

## 目次

たびてつへの指南……………	2	〓三月の日帰り旅行@水戸編〓……………	23
晩秋旅行 成田への旅……………	4	旅行で写真を撮るといふこと……………	29
二〇一七年度晩秋旅行……………	7		
新春旅行 京都編……………	11		
随想〓故郷を思う(新春旅行記)……………	15		
CADで作る鉄道模型……………	18		
ひとりのグルメ……………	23		

## たびつっへの指南

筑波大鉄研「旅と鉄道の会」会長

たつくん(こだま

新入生のみなさん、入学おめでとうございます。高校までとは一味違う授業、学類でできる新しい仲間との出会い、初めての一人暮らしなどなど：これから始まる大学生活にきつと期待と不安を寄せていることでしょう。そのなかでも、サークルが結構気になる人もいるのではないのでしょうか。この冊子をお手に取ってくださった方はきつとどのサークルに入ろうか思案しながら読んでいることだと思えます。そんな方々のために、ここでは当会こと、筑波大鉄研「旅と鉄道の会」の紹介を会長の平野からさせていただきますね。

まず、このサークル名を聞いてどんなことを連想いたしましたでしょうか。鉄研、鉄道のワードから「ああ、よくある鉄研かな」と思われる方も多いことでしょう。しかし、実際はそんなことはありません。このサークルには確かに鉄道好きが多い印象ですが、そ

の程度は人それぞれで、鉄道に乗ることが好きな人や模型が好きな人など、志向も十人十色です。また、鉄道だけでなくバスをはじめ、飛行機や船などに興味がある人もいたり、長距離旅行によく行く人もいたりします。

さて、当会では「会員で旅行を実施し、楽しむ」ことを主な活動目的としています。近年は新歓旅行(四月)・夏旅行(七月)・秋旅行(九月)・晩秋旅行(十一月)・新春旅行(二月)の計五回実施されます。それぞれ会員が企画、運営していくのも当会の醍醐味です。近年の交通手段は鉄道やバスなどがメインですが、かつてはレンタカーによる移動もあ



2017年秋旅行より  
名古屋城前の交差点

ったそうです。最近は関東以外への旅行や宿泊旅行も多くなってきました。旅行先ではグルメを堪能したり、自然を感じたり、歴史を学んだり：。新たな光景に目を奪われることもありますよ。

また、毎年十一月に行われる学園祭「雙峰祭」にも参加します。当会のブースの目玉は何と言っても鉄道模型(2ゲージ)ジオラマ。会員の手で組み立てられたジオラマの中を、サークルや会員が所有している車両が駆け



2017年雙峰祭にて  
展示の様子

巡る光景は圧巻です。ほかに、シミュレーターゲームによる電車の運転体験、会員撮影

の写真展示、当会が発行する研究誌の販売を行い、さらにはお子様向けにプラレールも用意しています。昨年も多くのお客様に足を運んでいただきました。

普段からの会員間の交流も盛んです。一緒に晩ごはんを食べに行ったり、有志で遠くの旅行に行ったり…。そこで交わされる会話も趣味に関する話から学問にまつわる話まで様々です。学群・学類の壁を越えていろいろな人と関わることができるのがサークルの特徴ですが、当会でも様々な学類から入会しております。違う学類の人と話すことで、新たな知見を得ることもあります。

みなさんもこのサークルに入って、多くの人と触れ合い、知らない土地に足を踏み入れ、いろいろな体験・発見をしてみませんか。学生生活の想い出の一つになることでしょう。毎週火曜日一八時三〇分から、文化系サークル会館一階の最もバス停に近い場所にある<sup>ふ</sup>たびつボックスにてミーティングを行っていますので、興味がございましたらぜひお越しください。また、新歓期間中には様々な企画も催しておりますので、そちらにもぜひ

ひお越しください！

## 晩秋旅行 成田への旅

旅人 特急飛鳥

キャンパスの紅葉が一段と深まった十一月下旬の朝、私はつくばセンターのバス停に降り立った。ここからサークルの晩秋旅行に合流し、一路千葉県成田市を目指す。

成田市と言えば、言わずと知れた空港の街であり、また名刹成田山新勝寺の門前町でもある。今では空港アクセス路線となった京成本線も、もとは成田山の参詣客のために開業した路線である。今回の旅では成田山新勝寺と成田空港を巡り、この街の歴史を堪能しようと思ったところである。

さて、サークル一行が揃ったところでいよいよ成田へ出発である。TXの改札をくぐり、まずは関鉄常総線への乗換駅・守谷へ向かう。筑波山を右後方に見てから、列車は勢いよく加速していった。

守谷からの常総線は、どこか田舎の匂いが漂うディーゼルカーであった。住宅地の中を走りぬけるとまもなく取手駅に到着した。

ここからは成田までJRの旅である。我孫子で常磐線と成田線を乗り継ぐ。列車は田園風景の中を駆けて成田駅に滑り込んだ。成田駅を利用して、一点気づいたことがある。この駅には四つの路線が乗り入れるが、それら全てが「成田線」なのである。つまり成田駅では路線名で路線を区別できないのだ。JR成田駅を利用される際はくれぐれも列車の行先にご注意頂きたい。

成田駅東口を出るとすぐ、左手に成田山新勝寺の参道が見えてくる。さすが東国随一の名刹だけあって、平日のこの日も参道は賑わっていた。鰻屋の並ぶ参道にはかつての講の名残を残す旅館もあり、歴史に裏打ちされた風情が残っている。参道の先の坂を下ると、新勝寺の門前広場に出た。

堂々とした新勝寺の山門を前に、一行で記念撮影をする。その間にも低空飛行で旅客機が横切っていくのがいかにもこの街らしい。山門をくぐって広い境内に入ると、大きな本堂が私たちを待ち受けていた。ガラス張りの正面は畿内の古刹に慣れた身には新鮮であった。お賽銭を投じて、静かに手を合わせた。



成田山新勝寺山門  
堂々とした造りが威厳を感じさせる。

新勝寺からの帰りは、参道ではなく東側の「電車道」を通ることにした。その昔、成宗電気軌道という路面電車が走っていた道である。千葉県で唯一の路面電車だったそうだが、坂道の先のレンガ造りのトンネルが時代を感じさせる。二つのトンネルを抜けると成田の駅前市街地に戻った。ここで本日の昼食である。各国の飛行機の写真が並ぶ国際色豊かなラーメン屋で、ピリ辛のラーメンを頂いた。昼食を終えた一行は京成成田駅に集まった。一行はここから成田空港へ向かう。ただ

し、成田空港駅へは行かない。ではどうする  
というのだろうか。

筆者の目の前に現れた列車は「芝山千代田」  
行きであった。そう、かつての京成本線、現  
在の東成田線に入る列車である。乗りこんで  
暫し待つと、列車は空港へ向けて走りはじめ  
た。空港の端に差し掛かる頃、現在の本線と  
分岐する。まもなく、列車は東成田駅に到着  
した。到着してすぐ、異様な光景を目にした。  
降り立ったホームの向こう側に使われてい  
ない無人のホームが横たわっている。そちら  
の駅名標には「成田空港」駅とある。そう、  
ここはかつての京成成田空港駅なのだ。階段  
を上がると、コンコースは不自然な壁で仕切  
られていて妙に薄暗い。壁の向こうにはかつ  
て賑わったであろうカフェの看板が残って  
いる。ところどころ、空港駅当時の広告さえ  
貼られたままだ。さながら時の化石といった  
ところか。地上への広い階段を歩く人は、も  
うほとんどいない。かつての連絡バス乗り場  
に立つと、いささか虚しさを覚えた。  
静まりかえった東成田駅のホームに戻り、  
芝山千代田行きの列車に再び乗り込む。ここ

からは日本一短い鉄道である芝山鉄道線に  
入る。東成田を発った列車は三分ほどで芝山  
千代田駅に到着した。改札を出るとき、芝山  
鉄道線の乗車記念証明書を頂いた。いい旅の  
記念である。

ここから歩いて航空科学博物館を目指す。  
空港南側の幹線道路を物流トラックがひっ  
きりなしに走ってゆく。成田空港は旅客輸送  
だけでなく、航空貨物の一大拠点でもある。  
二〇一四年のデータでは、成田空港は日本の  
港・空港で最大の貿易額を誇っている。行き  
交うトラックはそれを支える縁の下の力持  
ちなのだ。三〇分ほど歩いてA滑走路の南端  
にほど近い博物館に到着した。

管制塔を思わせる展望台とジャンボジェ  
ットの機首部分が私たちを出迎えた。このジ  
ャンボジェットはかつて本場に飛んでいた  
ものの一部だという。機首のみといえども、  
間近に見るとその大きさに驚かされる。

私の地元の対岸に中部国際空港が開港し  
たのは、私が小学生のときだった。それまで  
は白い点でしかなかった飛行機が低空にそ  
の姿を見せるようになった。校庭から大韓航

空のジャンボジェットを眺めていたのが懐  
かしい。轟音とともに空色の機体が現れ、し  
だいに上昇していく様は見ていて飽きなか  
った。そうして自然と、飛行機に興味と憧れ  
を抱くようになったのである。そんな私にと  
って、成田空港は憧れの場所だった。各国の  
大型機が飛来する、日本を代表する国際空港  
である。今日はどんな飛行機を見られるだろ  
うか。期待に胸を弾ませて階段を上った。

博物館の展望デッキに立つと滑走路の端  
は目と鼻の先である。ちょうど着陸機が目  
前を通過していった。飛んでいる飛行機をこ  
れほど間近で見るのは初めてで、エンジンの  
轟音が胸に響いてくる。アメリカの各都市か  
ら飛来する中大型機が続々と着陸する。AN  
A、JALに加えデルタ航空・ユナイテッド  
航空といった米国の航空会社の機材が目立  
つ。デジカメを構え、夢中で目の前の着陸機  
にシャッターを切った。そうこうするうちに、  
展望デッキがざわつき始めた。左手の遙か遠  
方に巨大な機影が浮かぶ。エアバス社が製造  
した世界最大の旅客機、A380型機である。  
機影はみるみるうちに近づき、その威容を私

たちに見せつけた。ここぞとばかりにデジカメのシャッターを切る。背景が曇り空なのが少々惜しいが、空飛ぶ巨人の雄姿に見惚れた。と、感慨に浸ったのもつかの間、左手に再び巨大な機影が現れた。先ほどのタイ航空に続いて大韓航空のA380が着陸に入ったのだ。こちらは緊急着陸であり、空港で救急車が走っているのが見えた。おそらく上空で急病人が出たのだろう。やや緊迫した空気の中、空色の機体が滑走路へ降りていった。詳しい状況は分からないものの、乗客の無事を祈るばかりであった。

展望デッキを出て、博物館の館内に戻る。ジャンボジェットことボーイング747型機の大型模型や機体の断面、主翼の一部などが並ぶ。今ではすっかり珍しい存在になってしまったが、大量輸送で空の旅を身近にしたのはジャンボジェットの大きな功績である。今でも貨物機を中心にその姿を見られるが、旅客輸送では先ほどのA380やB777にその役割を譲りつつある。幼い日に憧れた大韓航空のジャンボジェットはもう中部空港に来ない。原油価格の上昇や環境にやさし

い飛行機を求める時代の流れに逆らえなかったのだ。展望室の外を最新のB787型機が横切っていく。技術の進歩は歓迎すべきだが、かつての憧れが遠くなっていくのは少し寂しさを覚える。



ANA B777-300ER 型機  
ジャンボジェットの後継機である。  
後日成田市さくらの山で撮影。

一行は航空科学博物館を後にして、バスで成田空港へと向かった。既に日は傾き、第一ターミナルの展望デッキに立ったときにはすっかり暗くなっていた。A滑走路の色とどりの誘導灯がイルミネーションのように

美しい。目の前のデルタ航空機にひっきりなしに荷物が運び込まれていく。夜の空へ旅立つ旅人たちに思いを馳せ、ターミナル内へと戻った。

私はここでサークル一行と分かれ、京成本線で知り合いの待つ千葉方面を目指した。成田空港駅は大きな荷物を抱えた人で混み合っている。かつては東成田駅もこのように賑わっていたのだろう。やってきた特急列車は京成3400形であった。この列車は空港開港当時から走っていた初代スカイライナーの走行機器を受け継いでいる。時代の生き証人の走行音に耳を傾けつつ空港を後にした。時代とともに変わっていくものは数知れない。ジャンボジェットは多くが第一線を退いた。かつての成田空港駅はすっかりローカル駅となり、スカイライナーの車両は三代目になった。その一方で成田山新勝寺は今も昔も人を集め続ける。時代を超えた魅力と変わりゆく時代のスピードを感じられた旅だった。

## 二〇一七年度晩秋旅行

旅人 STREC

二〇一七年度のたびてつ晩秋旅行の行先は成田になった。目的は、成田山の新勝寺にお参りし、成田空港周辺にある空港関連施設をめぐることである。私は成田空港・その付近にはジェットスター・ジャパンを利用するか、桜の丘公園に写真を撮りに行くか、しかしたことがなかったため、今回の晩秋旅行の行先が楽しみである。

二〇一七年一月二八日、七名ほどの会員がつくば駅に集まった。たびてつの会員は全員がつくばに住んでいるというわけではないため、数名が旅の途中から合流することがある。今回は取手駅・我孫子駅・成田駅で各駅一人ずつが合流する予定だ。

一行はつくば駅を後にし、成田線への乗換駅である我孫子駅を目指す。つくばエクスプレス・関東鉄道常総線・JR常磐線乗り継ぐオーソドックスなルートである。天候は曇り。雨が降らないか少し心配な出だしとなっ

た。

つくばエクスプレス・関東鉄道常総線を乗り継いだ一行はJR常磐線との乗換駅である取手駅に到着した。ここまでは特に何の問題もなく、順調である。どういいうわけかたびてつの旅行には何かとトラブルが付き物であり、困ったことに列車を逃してしまうことまであるようだ。実際、昨年度の夏旅行では南流山駅で切符購入に手間取り、同駅ホームまで猛ダッシュする羽目になったのだ。幸い今回は何も起こらないようだ…と思った矢先、列車遅延のお知らせが入ってきた。どうやら扉のトラブルで上り線が遅れているらしい。ああああまた今年度もトラブル発生か…と少しげんなりしてしまっただが、幸いその影響は少なく、我孫子駅での乗り換え時間が短くなる程度だった。よかった。

そして我孫子駅。我孫子駅と言うと、げんこつほどの大きさの唐揚げを載せた「唐揚げそば」が非常に有名である。しかし、今回は先の理由により乗り換え時間が短いため、唐揚げそばを食べることはないだろうと思っていたが、たびてつの会員にそんな甘い期待

をしてはいけなかった。隙あらばパワープレイを慣行する会員たちである。乗り換え時間がわずか一〇分程度であるにも関わらず、颯爽と弥生軒へと駆け込み、唐揚げそばを食べ



私は食べるスピードが遅いので唐揚げで我慢した。

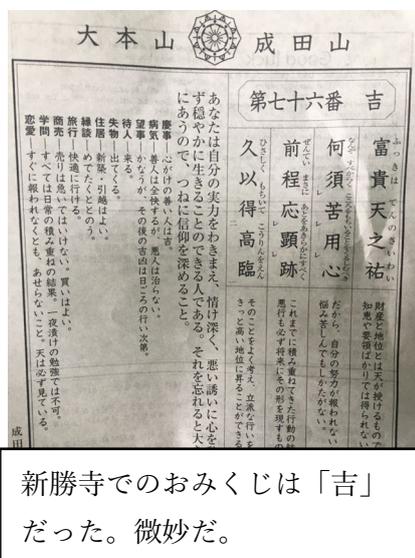
始めたではないか。他の会員もそれに続き、次々と弥生軒へ駆け込んだ。この一般的に見れば無謀ともいえる行動に私はただただ驚嘆し、同時に「たびてつらしき」を感じた。まったく、恐ろしい人たちだ。唐揚げそばをかき込んだ会員たちを列車に連れ込み、一行は成田駅へ

と向かうのだった。

成田駅で途中参加する会員と合流し、一行は一路成田山新勝寺へと向かう。新勝寺へと続く道は昔ながらのレトロな雰囲気に統一された建物が並び、そこから様々な土産物やお菓子類が売られていた。少し奥まで歩くとうなぎの蒲焼やうなぎなど、うなぎを使った料理の匂いが我々を引き寄せる。その誘惑に負けそうになったが、負けてしまうとお財布が大変なことになってしまうのでスルーだ。

うなぎの誘惑に打ち勝ち、一行は新勝寺に到着した。一部の会員が新勝寺前で行われていたバザーに夢中になっていたようだが、彼らを連れ戻し、一行はお参りへと向かう。参道から飛行機が幾度となく見えるのが新勝寺らしい。

新勝寺へのお参りが終わった帰り道は「電車道」と呼ばれる道を通って帰ることにした。どうやらその昔に鉄道が通っていた道らしい。私は当初それが信じられなかった。あまりにも急な勾配が連続しているのである。確水峠じゃあるまいし、とても普通の鉄道が走れるような勾配には見えなかった。しかし、



電車道周辺にある看板を見てみる

と、確かにここを鉄道が通っていたようだ。なんとも信じがたいこともあるものだ。

新勝寺へのお参りを終えた一行が次に向かうのは京成電鉄東成田駅である。ここは現在の成田空港駅(以下、新駅)が完成するまでの間、空港への玄関口として機能した駅だが、その役目を新駅に託して東成田駅となった。筆者は東成田駅のことはネットで調べてしまったため、いわゆる「初見」ではない。しかし、「百聞は一見に如かず」とまで言うつもりはないが、ネット上で間接的に見たものと実際に訪れて直接見たものとは全く印象が異なるものと私は考える。期待して行って

みよう。

京成成田駅で京成3400形に乗車し、成田空港の▶滑走路をくぐって数分、東成田駅に降り立った。そこはまさに二五年前で時が止まったかのような駅だった。降り立ったホームのベンチは昭和を彷彿とさせるデザインであり、降り立ったホームの反対側には使われなくなったホームが廃止当時の姿で残っていた。改札階に上がるエスカレーターは一部は運転を停止され、ところどころ封鎖された通路も見受けられる。開業当初は空港への玄関口として機能し、さぞかし賑わっていたであろう駅もいまや閑古鳥が鳴いているほどに寂れてしまっている。成田空港という一大ターミナルの中にある駅とはとても思えない。ネットで見たよりもずっと物悲しい駅だ。この駅を一言で言い表すならば、それは「栄枯盛衰」が最も妥当だろうか。

廃駅寸前のような雰囲気の東成田駅に降り立った次は日本一短い鉄道路線である柴山鉄道線に乗車する。柴山鉄道は、成田空港が建設されることによって東西方向の交通が寸断されて不便を被る空港東側地域の住

民への補償として建設された経緯を持ち、それゆえに終着の芝山千代田駅は空港の東端にある。東成田駅に降り立ってから四〇分、芝山千代田駅行の列車が到着した。列車は地下を抜け出し、空港の隙間を縫うようにして地上へと出る。わずか三分間の短い旅路だ。柴山鉄道の終点である芝山千代田駅のすぐ横には貨物ターミナルと整備施設があり、駅ホームからは巨大な航空機が良く見える。会員たちはそこで辺りを見学したのち、改札を出た。改札では記念乗車証をもらうことができるように、会員たちは、ほほもれなくそれを受け取った。

さて、柴山鉄道の終点である芝山千代田駅からは歩いて、滑走路の南端にある航空博物館へ向かう。ここには成田駅や成田空港からバスを使ってアクセスすることも可能だが、今回は幹事の計らい(?)で徒歩で行くことになった。バスではなく徒歩で行くと、滑走路に着陸する航空機を視覚・聴覚で感じ取れるだけでなく、振動を肌で感じ取ることもできる。私は、疲れていない限りは、このこともあって徒歩が好きだ。

芝山千代田駅から歩くこと三十分程度だろうか。目の前に大きな航空機の機種部分が見えてきた。これは B747-200 型機のもので、通称「セクシヨン41」というらしい。側面には世界各国の航空会社のロゴマークが貼られており、その中には既になくなってしまった会社もある。なくなってしまう航空会社の存在を後世に伝えるために貼っているのだろうか。

ところで、空港の近くに来ると私は必ず「Flightrader」というアプリを使って次々とやってくる航空機が何かを調べようとしている。このアプリを使うと、やってくる航空機の航空会社や機種だけでなく、高度や速度・到着時刻も分かる。そのため「次にやってくるのは○○だ」とか「今この機体は○○を飛んでいる…」等と考えながら待ち続けることができる。見たい航空機を見逃すリスクを軽減することもできる。今回、そのアプリで動向を調べていたのは、十五時五〇分ごろに成田空港に着陸するタイ航空 676 便である。この便は世界最大の旅客機であるエアバス A380 型機に

よって運行され、着陸するときの迫力は旅客機の中では最大のものといえよう。運のいいことに、この日は北風のため、航空科学博物館のある南から着陸するようだ。このチャンスを手無しにしないよう、時間に気を配りながら博物館の館内をめぐることしよう。

A380 の着陸よりもだいぶ早く館内を見学してしまった。仕方ないので屋上デッキに上ってみる。ここからは滑走路で待機したり、着陸したりする機体をまじまじと観察でき、成田空港周辺の航空機観察スポットの一つに数えられる。この日は少し曇っていて、飛び立つ航空機はすぐに雲の中に消えてしまう。しばらくはその様子をぼんやり眺めることにしよう。

滑走路で待機したり、離陸したりする機体を見送ること約二〇分、運のいいことに途中で風向きが変わることもなく、ついに、奴がやってくる。まだ滑走路まで 10 km もあるにもかかわらず、4 発のエンジンをぶら下げた巨大なシルエットがはつきりと見える。それは次第にこちらへと近づき、次

第に大きくなってくる。轟音と共に全重量270t オーバーの怪鳥はその足を地面におろす。何度見てもこの大迫力には驚嘆してしまふ。これほどの大きさのものがまた空へと飛び立つというのだから驚きしかない。科学技術の力を感じる瞬間だ。



タイ航空 676 便。後日晴天の下で撮影。

航空科学博物館をギリギリで後にした一行は一路成田空港へと向かう。成田空港では二つのグループに分かれ、班別行動となった。片方の班は、血気盛んなことにマク

ドナルドへとパワープレイを慣行したらしいが、いったい何をしたのかは詳しくはわからない。私はもう片方の班と共にターミナルや展望デッキを巡ることにする。すっかり日も暮れてしまったのにターミナルは休むこともなく、人の流れも途切れない。いまだ多くの便が発着を繰り返している。

展望デッキから見える空港は色とりどりの明りで照らされ、職員が休むことなく働いている。安全な空の旅を支える空港職員には頭が下がる思いだ。彼らのおかげで我々は機内に大きな荷物を持ち込まなくて済むし、航空機は次の目的地へと飛べる。ここからは見えないが、整備場にいる整備士にも頭が下がる。航空機の安全を保障しているのは紛れもなく彼らなのだ。そんな彼らの働きに一礼し、駅へと向かおう。

ターミナルを後にし、駅へと到着した一行は成田線・常磐線と乗り継ぎ、荒川沖駅に至る。そこからはバスでつくばセンターへと戻り、二〇一七年度の晩秋旅行は無事に終了となった。

今回は新勝寺という由緒ある施設と、航

空機という最先端の技術をめぐる旅となった。そういった意味では、たびてつの今までの旅のなかでも最も両極端と言えよう。また、短い旅にも関わらず幾度もパワープレイが行われ、たびてつのアグレッシブさを惜しみもなく発揮した旅でもあった。

## 新春旅行 京都編

旅人 2083TC

怒涛の期末試験が終了し、待ちに待った春休みの訪れに心が躍る中、二月の一九日から二二日にかけて新春旅行が催行された。

今回の行先は京都。自分にとっては、昨年三月に一人旅で訪れて以来一年ぶりである。今回の参加者は一二人。一九日の夜、このうち八人は東京駅に集合。鉄研の旅行なのでもちろんここから新幹線に…、というわけではなく、今回は夜行バスを利用する（ちなみに残りの四人は秋葉原駅に集合した）。東京集合組が乗車するのはVIPライナー「グリーンシア」。4列シートでシートピッチが広めで、それぞれの座席にTVモニター、カーテンが付いている。シートも低反発シートでも快適で、私自身一度眠ると、京都到着まで一度も目を覚ますことなく熟睡することができた。

翌朝、バスが京都駅の八条口に到着した。

ここからは三つの班に分かれて、丸一日班別行動となる。

私の班は、京都駅で朝食を済ませると、JR嵯峨野線（山陰本線）でお隣の駅へ。ここから歩いて一五分ほどで、年に開館したばかりの、京都鉄道博物館に行きつく。博物館がまだ開館前だったこともあって、人はまばらであった。時間の関係上、今回の行程に博物館見学は入っていなかった。博物館に入りた気持ちを押し殺し、先を急ぐ。お隣の梅小路公園には、京都市電でかつて活躍していた車両が展示されていた。車両の中は小さなギフトショップになっており、様々な京都にまつわるグッズが販売されていた。



梅小路公園から歩くことさらに二十分。私たちが向かったのは東寺である。東寺は平安京の遺構の一つ。一九九四年に世界遺産に登録されている。私たちは金堂と講堂、そしてこの日特別に公開されていた五重塔を見学した。建物内に安置されている仏像や壮麗な五重塔の内部を見つめると、心が洗われていく気がした。

この後、近くにある朱雀門跡の石碑を訪れ、から、近くの東寺駅から近鉄線で南下する。ホームの発車時刻案内板がパラパラ式（反転フラップ式）になっているところに、近鉄ら

しさを感ずる。途中、十条駅と上鳥羽口駅の間を走っていると、左手にひととき大きなビルが姿を現す。これは、京都が誇る大企業、任天堂の本社である。

竹田駅で地下鉄烏丸線に乗り換えて北上し、向かったのは北大路バスターミナルである。地下鉄北大路駅に直結し、地下に整備されたバスターミナルで、ここには実に11もの系統の路線バスが乗り入れている。私の班は、私以外みんなバスファンということで、ここでバス撮影会となり、各自思い思いに写真撮る。ちなみに、北大路駅は乗り換えのあるターミナル駅や終着駅ではないし、この周辺も特に京都の中心街というわけでもないようである。そのような場所に、京都駅前とは別の、もう一つ大きなバスターミナルが設けられているのは、さすがバスの街、京都ならではの光景である。

北大路駅から地下鉄をさらに北上し、烏丸線の終点国際会議場前に到着する。ここから十分ほど歩いて、叡山電車の岩倉駅に向かい、ここから叡山電車で出町柳方面に向かう。やってきたのは900系電車。「きらら」の愛

称がついており、車窓が楽しめるよう、大きな窓ガラスが採用されているのが特徴である。運よく一番前の席に座ることができ、広い窓のおかげで、前面展望を満喫することができた。



終点の出町柳駅から歩いて向かったのは、京都大学の吉田キャンパスである。せっかく京都に来たのだから京都大学を偵察しよう、というわけである。春休み期間中だったためか、人はまばらであった。伝統的に学生運動が盛んな大学とだけあって、構内のいたるところに学生による看板や張り紙が張り巡らされていた。このとき、学生寮の廃止を巡って、大学側と学生側が対立しており、これに関して学生側が大学側に抗議する張り紙が多く、中には大学総長個人を揶揄する看板

まであり、とても印象的であった。筑波大やほかの大学との文化の違いを肌で感じた。大学の学食で遅めの昼食をとった。

大学を見学した後は、鴨川のほとりを散歩した。鴨川はドラマや番組にもたびたび登場する京都の人気スポットの一つである。ここまで、ずっと街中を歩いてきたので、広々とした川のほとりを歩いていると心が和む。途中、京都のシンボルにもなっている木製の橋、三条大橋の下をくぐった。現在の橋は完成から七〇年近く経過しているようで、橋を下から見ると、老朽化している様子がそれとなくうかがえた。



鴨川からは、四条通を西に向かって歩く。この四条通は、鴨川の東側の祇園から、四条烏丸までの約1.5キロにわたって、繁華街になっており、連日たくさんの人で混雑し、車の渋滞の名所にもなっている。私たちが行った日も、平日だったにもかかわらず多くの人で混雑していた。

途中、四条河原町の交差点には、高島屋の大きなビルがそびえたっている。ところが、よく見ると、ビルの角には、古びた小さなビ



ルが建っているではないか。

これは、高島屋が戦後になって河原町に店舗を建てる際、交差点の角側の用地買収に失敗。高島屋は仕方なく、角がへこんだ建物を作ることになった、という経緯があるようである。建物には、老舗の和菓子屋さんや化粧品屋さん、洋服屋さんの三店舗が入っている。それにしても、これだけ細く小さなビルが高島屋ビルと隙間なく隣り合って立っている光景はなんともシニールである。今度また京都に来ることがあったら、この建物のお

店に入ってみたいと思う。

四条烏丸駅から地下鉄に乗り、京都駅で他の二班と合流。ここから宿泊先のホテルにチェックインして、一日目は終了となった。



翌二〇日の二日目は、まず京都御所にむかう。七九四年年の平安京遷都から明治初期の東京遷都まで、天皇陛下のお住まいは京都にあった。現在の御所は南北朝時代に定着し、明治天皇の東京行幸時まで存続した。最近になって、事前予約をしなくても内部見学ができるようになった。

京都御所を見学した後、地下鉄を乗り継ぎ、東西線の蹴上駅へ。駅から向かったのは、蹴上インクラインである。ここはかつて、琵琶湖疎水による舟運ルートの一区間として利用されていた、傾斜鉄道の跡地である。琵琶湖から京都の町へ水を供給するため整備された琵琶湖疎水は舟運としても利用されて

いたが、この場所は落差が大きく船が通航できないので、台車に船を載せて上下させるインクラインで運行していた。一八八一年から一九四八年まで利用され、現在は産業遺産として保存されている。蹴上インクラインは、長さ六四〇メートル、勾配一五分の一で、上を歩くことができる。途中には、船を載せた台車が実物大で再現されていた。



レールを下りきったところには琵琶湖疎水記念館がある。中は琵琶湖疎水に関する博物館になっており、無料で見学できる。

記念館を見学した後、平安神宮を参拝した。京都観光のメインスポットであり、この日も修学旅行であろう中学生くらいの団体などでにぎわっていた。この平安神宮、平安時代からあるのかと思いきや、創建は一八九五年

と比較的新しい(?)ようである。平安遷都一一〇周年を記念して、平安遷都を行った天皇であった第五〇代桓武天皇を祀る神社として創祀された。應天門をくぐると、広々とした境内が待ち受けており、中央に堂々とそびえたつのが外拝殿であり、ここで拝礼を行う。お賽銭を投じて、しっかり手を合わせ念じた。



このあと、聖護院八ッ橋総本店で土産の八ッ橋を買った後、烏丸駅で他の二班と合流する。烏丸駅からは阪急で大阪方面に向かい、

梅田から西日本JRバスの夜行便「プレミアムエコドリーム号」で東京駅に戻った。

.....

私自身にとっては二度目の京都観光であったが、今回訪れたところはすべて、前回訪れなかった場所であり、改めて、京都の観光スポットの多さ、そして、京都という町の奥深さを実感した。

京都鉄博や嵐山、比叡山など、京都で訪れてみたい場所はまだまだたくさんある。ということ、またもう一回、京都に行きたい、というより、行くことになるだろう。今から、その旅行プランを考えているだけでもワクワクしてくる。何回でも行きたくなる、京都とはそんな街なのだろう。

## 随想く故郷を思う(新春旅行記)

旅人 国道雲雀ヶ崎号

私には故郷が三つある。どの故郷も私が生きてきた道に大きな影響を与えた。生まれ育った山城の地、人格形成に大きく関わった函館、信仰の地出雲。どれもとてもではないがこのような短い文章では語る事ができない。そもそもこのような場所で故郷について偉そうに語ろうということ自体、誤っているし、私には語れる資格もない。私は故郷について殆ど、いや何一つ知らないのだ。無論、それぞれの地についてある程度の上辺だけの知識は語ることができ。しかし、それは勉強すれば誰もが分かることであり、この場で書くことではない。それぐらい故郷というのは偉大なのだ。

さて、ここで私の故郷論をぐちぐちと書くとは本題を忘れがちになってしまう。本題は新春旅行についてだった。新春旅行は二月に実施される。卒業を目前に控えた四年

生の卒業旅行代わりとなっている。私はその四年生の一人だ。我々の世代はかなり破天荒だった。歴史に残るかと言われれば微妙だが、良い意味でも悪い意味でも記憶に残るタイプだったと思う。そんな世代の最後の旅行である。私は何としてでも最期まで破天荒でいたかった。そこで私が幹事となり、決めた行先は我が故郷京都であった。本来であれば日帰りで済ます旅行をわざわざ高い金をかけて宿泊形式にしたのは、我々の世代が咲かせる最期の華という思いがあった。

そんなこんなで始まった新春旅行であるが、京都では班ごとに分かれての行動となった。私の班は京都のニッチな地を巡るというものだ。高速バスで京都に着いた後、イノダで朝食を済ませ京都の街へ繰り出した。

初めに訪れたのは千本三条だ。千本通は平安京の朱雀大路だった。しかし今は一部が都市改造で小径となっている。京都の街の歴史を大きく反映している地区だ。朱雀大路を少し歩き、二条城を外から観覧した

後、地下鉄で京都御所に向かった。京都御所は最近になって一般開放を始めたようでの様子を感じ取りと観覧することができた。御所といえば小学生時代を思い出す。中学に入る直前に幼馴染等と遊びに来たっけか。あの時は悪ふざけが過ぎて警察の人に少し小言を言われたと記憶している。

次に向かったのは久津川車塚古墳である。久津川車塚古墳は城陽市に位置する古墳時代の前方後円墳である。山城地区ではかなり巨大な方であり、古代ヤマト朝廷と関係の深かった豪族のものではないかと推察されている。城陽市は私の実家がある某市の隣に位置している。むしろ私の実家は某市の中心部から離れたところに位置しているため、某市よりも関わりが深い街ではあった。幼い頃はこの街で水泳教室に通っていた。もちろん、古墳が多い街であるということも歴史が好きだった幼い頃から知っていた。しかし、車塚古墳について詳しく知ることになったのはだいぶ後のことになる。それはつい最近のことで去年の夏である。城陽市で博物館実習をした際に、博

物館の館長から詳しく説明を受けた。後に千年の都として繁栄を極めることとなる京都の歴史がこの時から始まったと考えると非常に感慨深い。説明を受け、新春旅行で京都に行くことと決定した時、私が最初に行程に加えたのもここである。私との関係は長い、浅いというこの古墳は京都の歴史を語る上では絶対に外せなかったのだ。

車塚古墳の後には一度桃山まで戻り、京阪で四条に向かった。四条通は京都の中心地であり、多くの店や施設が集中している所謂繁華街である。幼い頃からこの四条通にはお世話になっており、市内では最もなじみの深い地域であった。ここで昼食をと思ったが、思い出してみると私は四条で食事をとったことは殆どない。いや、殆どではない、おそらく全くない。なのでここで昼食をと言っても非常に厳しい。仕方ないので適当に寺町通や新京極通をぶらぶらして、適当なきしめん屋で昼食をとった。よく、京都の人ほど地元の観光地を知らないというが、言い得て妙である。観光地どころか、店も知らないのだ。当たり前だ、京

都の人々が生活するうえで観光地も観光客がよく行くような店も知っていて意味はない。観光地に行かなくとも死にはしないし、観光客が行くような店は上洛した人々で店が溢れかえり、風情も何もあつたものではないからである。これも踏まえたうえで一日目の夕食は一条寺のラーメン屋、二日目の昼食は今出川のタイ料理屋に行った。これこそが正しい京都の人々の外食である。さて、地元の人々の外食事情について市外出身である私がドヤ顔でうんちくを垂れても洛中の人間に冷笑されるのが目に見えているのでこれくらいにしておこう。

昼食を終え、向かったのは八坂神社と知恩院である。どちらも私にとっては京都の象徴とも言えるような神社である。どちらの神社もその他の観光地と比較すれば見どころは多くはない。しかし、良い意味で京都の神社を体現しているのはこれらの神社ではないかと思う。これらの神社を回ったのち、北大路バスターミナルまで向かった北大路バスターミナルは北大路駅に併設されたバスターミナルである。地下に次々と

発着するバスを見ていると、京都駅バスターミナルと並んで市内二大バスターミナルを体現している。バスを語るのであればやはりここを見ておかないといけないと思う。京都はバスのネットワークが他都市と比較して異常に発達しており、市バスを使えば京都の観光地は概ね回ることができ。そんなバス王国である京都を支えているのは間違いなくこと京都駅である。ここから私たちが向かったのは清明神社である。名前からもわかる通り、平安時代の大陰陽師である安倍晴明ゆかりの神社である。私の名前を戴いた神社でもある。厄除けでも有名であり、私は今年が前厄であるため、初詣はここで済ませた。小さい神社であるため、そこまで見どころという見どころはない。しかし、行った日は平昌五輪で羽生結弦選手が活躍し、同選手が神社に訪れたこともあつたため、女性客が非常に多かつた。

清明神社を参拝し終えた時点でもうホテルへのチェックイン時間まで残りわずかであった。我々は急いで京都駅に向かい、バ

スでホテルまで向かったのである。こういうところも我々の世代らしいといえれば世代らしい。

次の日はやや遅れて出発し、烏丸駅で再度班毎の行動になったところで、京都府庁旧本館へ向かった。こちらは私にとっては殆ど縁もゆかりもない場所である。では、なぜ向かったかという私の好きなゲームの舞台となっていたからである。自身の身近に舞台があると知った時は心が躍った。京都府庁では職員の方々に非常に詳細な説明をしていただき、さらに京都への理解を深めることができた。

昼食後は後輩の希望もあり、上品蓮台寺へ向かった。この寺院については全く知らなかった。しかし、この寺院の位置する地区は京都では悪い意味で有名であった。そもそも京都の人々は排他的という。別に私も市外出身ではあれど、京都の人間ではあるので、若干は理解ができる。そして、この排他性は長い京都の歴史と共に培われてきたものであり、この特性を安易に批判するというのはちゃんちゃらおかしい。しか

し、この排他性が生んでしまった意識によって形作られたもう一つの歴史というものも京都には確かに存在している。その歴史の舞台となったのが上品蓮台寺の位置する地区なのだ。これに関しては詳しくは記述しないが、京都の人々、いや、西日本の人々にとっては常に心の中にとどめておく必要のある事柄である。歴史に綺麗も汚いもありもせず、全て事実ではあるが、強いて感情を入れるとすれば負の歴史というものも存在する。それは歴史が深ければ深いほど多く存在する者であり、その地に関わりのある人間であればいかなることがあっても忘れてはならないことなのである。これは覚えておいてほしい。

上品蓮台寺を拝観した後は嵐山を少し観光し、醍醐へ向かった。しかし、行った時間が遅かったためか、醍醐寺も随心院も拝観時間が終わっていた。最後の最後までたびてつらしい旅行だった。

さて、ここまで写真もなく、つらつらと私の思い出と共に今回の旅行を振り返ったが、実はこれ以降も旅行は続くのである。

しかし、それに関してはおそらく他者がおもしろおかしく書いていてくれているであろう。写真もミーティングでの写真上映会を見てもえれば良い。私にとっては今回の旅行は単なる旅行ではなかった。理由については最初の方に記述したが、実はもう一つある。それは……まあ、その辺はいいでしょう。ただ最後にこれだけ。「住めば都」という言葉がある。しかし、私にとってはつくばも函館も都ではない。都は京都にある。私とともに確かにそこにあるのだ。

## CADで作る鉄道模型

旅人 S.TREC

初めに

ここまでずっと公式旅行の様子を報告してきたのに、突然技術的な話になって読者諸君は大変困惑しているだろう。それもそのはず。ここからは自由寄稿文、すなわち、会員たちが自分の好きなことを思い思いに文章にしたものだからだ。サークル紹介で会長が述べていたように、たびてつには旅行好きのみならず、様々な会員がいる。今回は、突拍子もないが、その一例として少し技術的なお話をしよう。

昨今、鉄道模型を自作する方法に変化が表れている。従来のプラスチックの板を組み合わせて手作業で削り出したり、既製品を改造したり、市販のキットを組み立てたりする方法に加え、コンピュータ上でCADを用いて設計し、様々な機器類を用いて出力、それをプラモデルのように組み立てる方法が台頭し始めている。今回は皆さんにその新し

い方法の概要を紹介し、CADで鉄道模型を設計・製作するインスピレーションを与えようと思う。

～CADとは～ブームの背景～

そもそもCADというものをご存じだろうか。CADとは(Computer Aided Design)の頭文字をとったものであり、コンピュータ支援設計とも訳される。要するにコンピュータを用いて様々な製品を設計するためのツールである。CADには2D(2次元)と3D(3次元)があり、用途によって2Dと3Dを使い分ける必要がある。

さて、なぜ昨今は鉄道模型を作るにあたってCADがブームになっているのだろうか。CADによる設計は大手鉄道模型メーカーでは既に当たり前のように導入されており、今更特筆すべきことではない。ブームになっているのはメーカーではなく、むしろ個人で模型を製作する「モデラー」の間である。これは技術の発達により、3Dプリンターやレーザー加工機といった模型製作に有効な機器類やCADソフトウェアが今

までよりも大幅に安価になっており、入手しやすくなっていることが大きな要因となっている。また、機器類を個人では入手できなくとも、出力を代行するサービスも発達してきている。つまり、今までよりも格段に精密な模型を簡単に製作することができるとなっているのだ。

### 機器類の例

CADで動作し、かつ鉄道模型を製作するのに有効な機器を簡単に紹介する。

#### 3Dプリンター

プラスチック等を積層して製品を造形・出力する。製品のデータは3DCADで設計する必要があり、動作させるには専用のソフトウェアが必要。また、安価になってきているとはいえ、鉄道模型に使用できるレベルの製品を出力できるものはまだまだ手の届きにくい値段である。しかし、その分出力代行サービスが発達しているため、利用しやすい機器の一つである。

## レーザー加工機

レーザーを用いて紙を焼き切ったり、木材を切削したりできる。ペーパーキットを製作する際には大変使い勝手が良い。製品のデータは2DCADで設計する必要があり、動作させるには専用のソフトウェアが必要。家庭用ならば十万円未満で購入可能であり、導入しやすい機器の一つである。ただし、プラスチックは熱で融解するため、プラスチックの切断や切削には向かない。

## カッティングプロッター

レーザー加工機と異なり、非常に鋭利なナイフを制御することで様々なものをカットすることができる。このため、紙のみならず、薄いプラスチック板やマスキングテープをも任意の形状に切断できる。動作させるには2DCADでデータを作成する必要がある。家庭用ならば五万円未満で購入できるものもあるため、経済性だけを考慮すると最も導入しやすい機器といえる。

## CAD ソフトウェアの例

### Autodesk 123D Design

最も基本的な3DCAD。必要最低限の機能しかないが、無料で入手できるので、練習するにはもってこいである。

### DesignSpark Mechanical

こちらも無料で入手できる3DCAD。

### SOLIDWORKS

大学の全学計算機にインストールされている高機能3DCAD。

### Autodesk Fusion 360

私が最もオススメする3DCAD。自由曲面も設計可能なのでこの世の鉄道車両のほぼすべてが設計できる。学生ならば三年間無料で使用できる。

### AutoCAD

大学の全学計算機にインストールされている高機能2DCAD。

さて、以下ではCADを用いて設計・製作した作例を紹介する。しかし、ここで設計方法等を詳細に解説してしまうと十頁あ

っても収まりきれないので、設計方法を詳細に解説することはしない。もし詳細な設計方法を知りたいならば、本稿の最後に示してある参考書籍を当たるとよい。

## 作例一 レーザー加工機編～E001系

### TRANSUTE 四季島を作る

一 例目として2DCADとレーザー加工機を用いる例を紹介する。2DCADは2次元平面で設計を行うものであるため、それを出力するにはレーザー加工機やカッティングプロッターのような2次元平面で加工を行う機器類が適している。ここでは2DCADソフトウェアとしてAutoCADを、加工機器としてレーザー加工機を用いる。模型を製作するにあたり最も重要なのは実物のデータであり、その中でも特に車両の図面は設計において極めて重要である。そのため、まずは車両の図面を入手する必要がある。E001系の場合、『鉄道ファン 2017年6月号』に掲載されている。書店でこれを入手し、スキャナーを用いてPCに

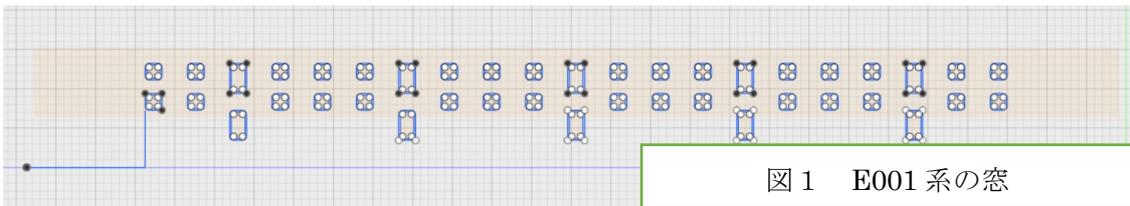


図1 E001系の窓

画像データとして取り込む。この画像を AutoCAD に取り込み、図面の線をとレースするようにして線を描いていく。描いた線は図面に示すとおりである。ただし、レーザーで切断する際に、レーザーの幅の分だけ紙が消失するため、図面上の線よりも少しオフセットしておかないと、正しい寸法で出力されないので注意が必要だ。

データが完成したら、このデータをレーザー加工機に入力し、セットした紙を切断する。切断する際にはレーザーの出力を適切に設定する必要がある。なお、出力にかかる時間は側面一枚につきおよそ一分である。出力が終了したらあとはペーパーキットのように

組み立てて塗装するだけである。

レーザー加工機を用いることで、E001系特有の大量の小窓ですら一瞬で表現できるのである。これを手作業で一つ一つプラスチック板から切り抜いていくとなると途方もない時間を要する(筆者の場合、窓一つにつき五分はかかる)。また、コンピュータ制御のため、精度も大変高い。このように、レーザー加工機は手作業と比較して、時間・精度の面で大きなアドバンテージを持つ機器である。

## 作例二 3Dプリンター〜JR 四国 2600

系

二例目として 3DCAD と 3Dプリンターを用いる例を紹介する。3DCAD は 3次元空間で設計を行うものであるため、2DCAD よりも複雑な形状を設計できる。ただし、その取扱いは 2DCAD よりも難易度が高い。ここでは、3DCAD ソフトウェアとして Fusion360 を用いる。

まずはどの部分を 3Dプリンターで出力

し、どの部分に既製品を用いるかを決定する。

3Dプリンターは確かにどのような部品も出力できるが、その精度には限界がある。また、既製品と同じ形状のものを出力した場合、一般的に既製品よりも出力費用は高くなる傾向にある。そのため、既製品を用いることができる部分はなるべく既製品を用いたほうが良い。特に、床板など、様々なパーツを取り付けるパーツはなるべく既製品を用いたほうが良い。今後はここで決定した既製品にきちんと組み合わせるように部品を設計する。

3Dプリンターを用いる場合でも E001系の例と同様に図面を取り込む。次に、作例一と同様に図面をトレースするように 3Dモデルを作成する。3Dモデルを作成する方法は下の参考書籍『鉄道模型 3Dプリンタガイド』を参照していただきたい。

車両の 3Dモデルが完成したらそれを図3のようにプラモデルのキット状に配置する。このようにしないと 3Dプリンターの特性上きれいに出力される面とそうでない

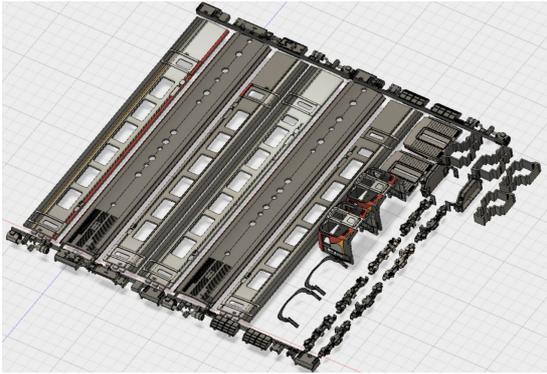


図3 部品をキット状に配置した



図2 2600系の3Dモデル

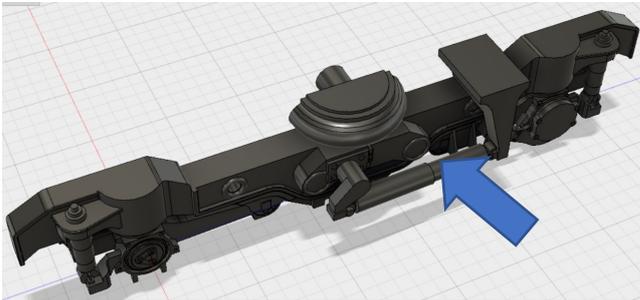


図4 筆者が設計した台車の部品。この部品を1つのパーツとして出力する場合、ヨーダンパと台車枠の間隙(矢印先端)は金型方式で再現できない。3Dプリンターなら可能だ。

面の差が激しくなってしまうからである。このようにキット状に配置したらデータを外部の3Dプリントサービスに発注する。価格は二両でおよそ一万円といったところであり、特注品であることを考えると非常にリーズナブルな価格帯といえる。あとはキットが届くのを待って、組み立てるだけである。組み立て方などは参考書籍『鉄道模型3Dプリンタガイド』を参照していただきたい。

このように3Dプリンターを用いて出力したものは、機器によるが、およそ0.1mmの精度まで再現可能であるため、台車などの非常に精密で自作が困難なものですら再現可能である。また、従来の金型方式では再現できないような形状(図4)も製作できるため、よりリアルさを追求することもできる。このように、3Dプリンターは手作業と比較して、精度の面で、さらにはレーザー加工機よりも立体的に出力できるというアドバンテージを持つ。

#### 参考書籍

ここではCADを用いたり、それを用いて鉄道模型を製作する際に大変参考になる書籍を紹介する。

- ① 『鉄道模型 3Dプリンタガイド』  
NEKO MOOK 二〇一五年三月三日  
3DCAD ソフトウェア“DesignSpark  
Mechanical”を用いて鉄道模型を設計し、それを3Dプリンターで出力するまでの過程を詳細に解説した一冊。入門者向け。
- ② 『鉄道模型デジタルモデリング 2D&

3D』 NEKOMOOK 二〇一七年三月

三一日

こちらは2DCADを用いて設計し、カッティングプロッターで出力する過程が紹介されている。3Dプリンターによる作例も紹介されている。入門者向け。

③ 『ペーパーモデリング入門』 NEKOMOOK 二〇一四年七月一八日

2DCADを用いてカッティングプロッターで出力する過程が詳細に解説されている他、ペーパーキットの組み方も解説されている。入門者〜中級者向け。

④ 『Fusion 360 Masters』 オートデスク

株式会社 二〇一七年四月二七日

Fusion360を用いて様々な製品を設計、デザインする作例が解説されている。鉄道車両を設計する例は少ないが、作例中で紹介される様々な手法は設計の際のヒントになるだろう。特に、新幹線のような自由曲面で構成された車両を設計するには大きなヒントになる。中級者〜上級者向け。

おわりに

いかがだっただろうか。旅行記が多いキドリにおいて異彩を放った技術的な文章に困惑したかもしれない。また、尺の関係上あまり多くを紹介できなかったため、腑に落ちない点が多くあることだろう。だが、本稿に触発され、3DCADや2DCADで鉄道模型を製作する楽しみに興味を持っていたら、筆者はそれで幸いである。

## ひとりのグルメ

### 三月の日帰り旅行@水戸編

旅人 常磐のちーば君

皆さんは、久住昌之原作の『孤独のグルメ』をご存じだろうか。個人で輸入雑貨商を営む井之頭五郎が仕事の合間に訪れたさまざまなお店で料理を食すという内容の漫画だ。近年松重豊が井之頭役でシリーズドラマ化もされている。

今回は『孤独のグルメ』にインスパイアされた筆者が、井之頭五郎ばりに旅行先で食事をして、それを記録した。なお、タイトルは本家と同じにするのは恐れ多いと思い、「ひとりのグルメ」とさせていだいた。それでは、お読みいただこう。

\* \* \*

三月十三日。二、三日前にふと「偕楽園の梅が見たい」と思い、この日に午前中から水

戸に出かけることにした。行きは少し奮発して土浦から特急に乗ろうと思ひ、前日のうちに席を予約した。ご存知の通り、常磐線の特急は全て指定席。指定した席は窓側のD。なぜならば、進行方向に対して左側になるDからは偕楽園の梅が見えることが期待されたからだ。

十時四十七分、定刻通り水戸駅に到着した。車内では、一瞬見える偕楽園の梅を楽しみにして過ごしていた。確かに見えた。しかし、思いのほか一瞬だったのが残念だった。そう思いながら千葉は先ほどまで乗車していた「65」系を見送ると、エスカレーターを上がり、改札を目指した。平日の昼間だというのに、意外にも改札の中も外も人であふれていた。梅の時期は観光で来るといふ人はやはり多いのだろう。そして、刀剣を擬人化したアニメーションとJR東日本とがコラボレーションしたイベントの開催期間であったことも関係しているらしい。確かに、千葉が乗っていた車両もそのアニメのキャラクターのラッピングが施されていた。

千葉は、今日は偕楽園だけではなく、特別



写真 1 银杏坂

展示期間中の県立歴史館にも足を運ぶつもりでいた。しかし、それでも時間は余るくらいで、なおかつ、昼食にはまだ早かった。そこで、街中を歩きながら昼食場所を決めることにした。  
(とりあえず、北口から探そう)  
水戸の古くからの街は、水戸駅の北側に広がっており、北関東の主要都市を結ぶ国道五〇号線沿いを中心にいろんな店がある。水戸駅北口から伸びている国道五〇号線は、水戸駅から見てしばらく上り坂になっている。特に

最初のほうの勾配のあるところは「銀杏（いちよう）坂」と呼ばれている。実際にイチヨウの木もある。

十一時を回り、飲食店がたくさん開店し始めた。相変わらず五〇号線に沿って歩いてみると、気になる路地を見つけた。

（ちよっと歩いてみるか）

道が石畳になっていて、電柱と電線がなく、見通しがいい。曲がつてあまり歩かないうちに「富士食堂」という定食屋が左手に見えた。店の外見は、いわゆる昔ながらの飲食店で、店頭にはお品書きだけではなく、食品サンプルも置いてあり、ハンバーグ、しょうが焼き、カツ：どれもおいしそうに思えた。しかし、まだ十一時を回ったばかりだし、もっと店を見たいと思い、富士食堂をあとにした。

五〇号線を進んでいくと、「京成百貨店」が左手に見えてくる。つくばの西武百貨店なき今、京成百貨店は、県内唯一の大型百貨店だ。千葉は、その少し手前、向かって右に伸びる細い路地に目をやると、建物の間から、カクカクと規則正しく曲がりながら天に伸びた建物が見えた。



写真 2 美術館の塔

（美術館、ここにあつたのか）

水戸は芸術の街としての側面も持っている。水戸美術館はそのシンボルであり、敷地内にある塔は水戸のランドマークになっている。そして、その塔には上ることができ、展望室がついている。千葉は、せっかくここまで来たから寄っていかうと思った。

十一時三十分ごろ。美術館の受付に寄った。「すみません。入場料って…」千葉は、受付の女性に尋ねた。

「入場料は頂いております。ただし、展示物の観覧のための料金を頂いております」彼女がこう答えた。

「今どんなの展示しているんですか？」いや、違う。塔は？

「今でしたら、現代美術ギャラリーにて…」魔が差してしまった。千葉は、自分のほうか

ら、展示内容を聞いてしまった手前、塔に上るだけでは格好がつかないと思い、現代美術を鑑賞することにした。八百円なり。現代美術。非常に興味深い作品もあったが、作品それぞれをどのように見、どのように解釈すればよいのか悩むものも多かった。そして、何より美術館独特の張りつめた空気に慣れておらず、疲れてしまった。塔はあきらめた。

千葉は、展示室から出たところで、我に返った。

（そうだ、僕は昼ご飯を探してたんだった）美術館を出たらすぐさま手ごろな店はないかどうかを探した。千葉の腹は和の定食的なものを欲していた。その時、道路を挟んで反対側に定食屋を見つけた。「立花屋」と屋根に大きく書かれた看板が印象的だ。だが、あまりひと気がない。店の前には三台分の車が駐車できるスペースがあつたが、一台も停まっていなかった。昼食の時間帯だというのに。しかし、千葉は逆にそういう店にこそ入りたくなるのだった。ここまで来ると、己のキャンのみが頼りになる。

千葉は、恐る恐るのれんをくぐり、引き戸を開けた。店内は外見通り年季が入ってはいたが、座敷もあってかなり広い印象だ。それとは対照的に、お客さんは一人お年を召した女性がいただけだった。不安を抱えつつも、テーブル席に厨房が見えるように座った。

「いらっしやいませ。メニューはこちらの上

に書いてあるものだけになります」この店を切り盛りしているであろう、腰が曲がったおばあさんが慣れたように言う。  
メニューは「天ぶら定食」「えび天井」「天井」「親子丼」「玉子丼」の五種類だけだった。そして、天井の上に「当店のおすすめ」と赤で書いてあったので、迷うことなく天井を注文した。

店内は本当に静かだ。高齢の女性も黙々と食事をしており、NHKの放送だけが音を提

供している。新聞を読みつつ、調理を待っている

さんは、天井と小皿二つと汁物とお盆に乗せた。厨房から出ると、カウンターに置いていた料理を持って、ゆっくりと千葉の座っているところまで運んできた。



写真 3 立花屋の天井

を小さな声で言った。

「お待ちせしました。天井です。お客さん、お若そうなので、ご飯多めにしておきましたよ」これが個人店の良さだ。

天井には数種類の天ぶらが乗っているようだ。えびもいる。すでにつゆはかかっているようだが、お好みでもう少しかけられるように、つゆ差しも付いてきていた。とりあえず、少しかけてから食べてみた。最初はいんげん。  
(いんげんの天ぶらってあまり食べないけど、どうなのかな?)

(衣は、やはりサクツとしている。いんげんによく火が通り、普段感じられないようないんげんの甘さを感じられる。いんげんの天ぶら、ありだな) 千葉にとつての発見だった。

天ぶらを食べ進めると、徐々にご飯が顔を出す。ご飯はつゆに浸っているものの、つゆ自体が薄味だから、二つの小皿をおかずにすることができる。小皿の一つはぬか漬けた。(昔ながらの味だ。やはり、おばあさんは毎日ぬか床の手入れをしているのだろうか。愛を感じる。)

もう一つは、見た目は、青菜のごま和えなのだが、見た目から味を想像できなかった。(これは、何だ？まずくはない。ごまの甘みのあとに来るさわやかな風味は何だろうか。もしかして、春菊か。きつとそうに違いない。脂っこい料理の箸休めとしては最高だ。)

また、天ぶらを食べる。そして、汁物にも手を伸ばす。汁物はみそ汁のようだ。具として、豆腐とわかめ、しめじが一本入っている。(おお、上品な味だな。かつおだしだろうか。この店は、思いのほか、全体的に味が上品だ。おばあさんの人柄なのかもしれない。個人的

には、にぼしだしが好きだけど、この店だったら、かつおだしであるべきだろう)

天ぷらは、れんこん、なす、かぼちゃ、えびと食べ進めると、最後はあじの天ぷらだ。(徐々につゆが染み込み柔らかくなりつつかろうじてサクサク感を維持している衣。天ぷらの宿命。天ぷらは諸行無常の料理だ。でも、これはこれでいい)

すると、お年を召した女性は食事を終えたらしく、食器をお盆ごとおばあさんの下を持って行っていった。なるほど、これがこの店の流儀らしい。すっかり食べ終え、お茶を飲んで落ち着いたところで、その流儀に従った。そして、お会計をした。七百円なり。

店をあとにする前、おばあさんに聞いた話だが、今このお店は一人で切り盛りしているらしい。しかし、その割には店が広いので、以前は夫婦でやっていたのではないかと想像された。また、千葉が筑波大学に通っているという話をしたところ、お孫さんが筑波大学の出身だという話を伺った。これも何かの縁なのか。でも、このお店もずっとこの先あるわけではないのだろう。そう考えると少し

悲しい。やはり、諸行無常なのだ。

\* \* \*

千葉は、満足しつつも、どこか切ない気持ちで偕楽園に向かった。道中、偕楽園の南側に位置する千波湖沿いを歩いた。この日は春の陽気で、散歩は気持ちよかった。そのうち、薄く色づいた梅の花が遠くに見えてきた。

千波湖側から



写真 4 偕楽園の前を通るE657系  
偕楽園に行くには、道路と線路をまたぐ歩道橋を渡る。千葉は線路上あたりまで来た。千葉は、以前も梅の時期に偕楽園に来たことがあった。その時の思

い出として印象に残っているのが、特急電車と梅の組み合わせだった。すると、ちょうど下りの特急が走ってきた。E657系の白い車体と紅梅を思わせるラインカラーがこの時期は映える。

十四時過ぎ。偕楽園は平日だというのに大盛況だ。偕楽園の入口には、食べ物屋台が軒を連ねていた。定番の焼きそばやお好み焼きはもちろん、団子や鮎の塩焼きを売る屋台もあった。香ばしいにおいが立ち込める。しかし、ここはぐつとこらえ、園内に入った。梅は、ちょうど咲き誇っていて、木々の間を歩けば、梅の香りが心地よかった。

偕楽園の隣にある常磐神社にもお参りを済ませた。十五時過ぎ。

(さて、どうしようか…)

当初の予定なら、県立歴史館に行く予定だった。だが、これまでずっと歩きっぱなしだったため、かなり疲れていた。

(頑張って歩くか)

偕楽園から歴史館までは歩いて十五分あればつく。千葉は、再び梅の木々の間を歩いた。

歴史館についた。しかし、千葉は疲労と睡魔に襲われた。とりあえず、トイレに行った。個室に入ったところ、正面に土日はサザコーヒーのコーヒーが振舞われるという内容の張り紙。サザコーヒーは茨城県ひたちなか市に本社があるコーヒーチェーンだ。

(そういえば、芸術館にもサザコーヒー、あったな)

千葉にはそもそも、コーヒーを飲む習慣はないが、サザコーヒーは気になっていた。

この日は、「一橋徳川家の200年」という特別展の期間中。特に歴史好きでもなかった。徳川慶喜が一橋徳川家出身だということしか知らなかった。展示物は、おそらく歴史的価値の高いものだろう。ただ、今の千葉にそれは意味をなさなかった。

(やっぱり疲れた)  
博物館の中は暗い。それがますます眠気を催させるのだ。

十六時三十分ごろ。先ほどよりも眠気は落ち着いた。

(さて、駅までバスで戻るか、歩いて戻るか)  
千葉は悩んだが、結局歩いて戻ることにした。理由は、帰りのバスの時間だ。帰りは、「T Mライナー」という水戸とつくばを結ぶ急行バスに乗ろうと考えていた。水戸駅南口を十七時五十分に発車する予定だったから、バスで戻ると時間が余り過ぎると考えたのだ。  
十七時十分ごろ。水戸駅に戻ってきた。

(まだ時間がある。さて、どうしようか…。あ、そうだ。サザコーヒーだ)

水戸駅南口にもサザコーヒーが入っている。千葉は、駅ビルに駆け込み、店頭にあったサザコーヒーのメニューを眺めた。

(徳川将軍コーヒー?)特別展を見たあとだっただけに千葉の目を引いた。

(しかし、五百円。少し高いな。ん、梅ブレンド?今日は梅を見に来ていたな)

千葉は、カウンターに向かった。

「すみません、この、『梅ブレンド』Mを一つ」千葉は、店員の女性に対して注文した。「かしこまりました。一緒にケーキなどはいかがですか?」店員が尋ねる。

「いや、大丈夫です」今日は、コーヒー単品で勝負。

店員から「2番」の札を渡され、席でしばらく待っていると、コーヒーが運ばれてきた。

(なんか、カップがおしゃれだな)  
まず、コーヒーの香りをかいだ。

(ああ、さわやかな香りだ。強すぎず、かいでいて心地いい。まさに梅のように)  
そして飲む。



写真5 梅ブレンド

(おお、さわやかな飲み口。適度な苦みに酸味が追いかけてくる。結構このコーヒー好きかもしれない)  
コーヒーフレッシュと少しの砂糖を入れた。

(うん。ミルクと砂糖を入れても、いいな。これなら、飲むのを習慣化しようかな)

千葉は、ふと窓から外を見た。気づいたら、日も落ちて、薄暗くなっていた。

(はあ、水戸に来てよかったな。次来た時は何しようかな?)

千葉の実家は茨城県内。しかも、水戸に近い。だが、高校が土浦方面だったため、あまり水戸に行き慣れてはいない。

(スタミナラーメンとか食べたいな)千葉は、この辺りの名物ラーメンを思い浮かべた。

コーヒーを飲み切ったところで、時計を見たら十七時四十分になっていた。  
(そろそろ、行くか)

椅子にかけていたブルズンを羽織ると、食器を返却し、サザコーヒーをあとにした。

\* \* \*

(つくば帰ったら何食べようかな…。そうだ、ラーメンがいい。それもさっぱりしたやつがいい) 千葉は、TMライナーの中でもそんなことを考えていた。

〈完〉

## 旅行で写真を撮るといふこと

旅人 たつくん(こだま

みなさんは旅行中に写真を撮っているだろうか。撮っているとしたら、どんな目的で撮っているだろうか。今回は旅行記から少し離れ、旅行で撮る写真について綴ってみようと思う。関心のない方は読み飛ばしてもらっ

ても構わない

写真、それは自分が目の当たりにしている風景から一部分を写し取ったものである。写し取ったものはすなわち、自分が記憶に残したい風景。さらに写真を共有するとなれば、それは自分が見た光景の中で、伝えたい部分を切り取ったものである。

写真を旅行中に撮る。それは旅先で見た光景を写し取るものである。写真そのものの性

格から、それは撮った人の旅行中の記憶を手助けするものであり、また、その光景を他者に伝えるメディアともなる。

インターネットやスマートフォン、SNSが普及した現代、人々はことあるごとに写真を撮るといった光景が増えた。昨年、「インスタ映え」というワードが流行語大賞になったが、まさにこのことを表す言葉とも言えよう。

もちろん、私もその一人である。ほとんどの旅行で一眼レフを持ち歩き、心に響いた光景は写真に収める。普段何気ない日常でもスマートフォンで写真を撮り、ときにはインスタグラムにアップロードしている。

ここでインスタグラムという単語が出てきたので、インスタグラムでよく見られる写真の加工について綴ってみる。撮った写真に加工をしない人もいれば、加工をする人もいる。それは人それぞれである。

インスタグラムを活用し、一眼レフで撮った写真を専用ソフトで編集している私から



すると、このように述べる事ができる。すなわち、自分が見ている景色をどのように記憶しているか、それを表現するために編集しているのである。自分の脳裏に焼き付いているその景色、それを再現するべく、私は写真を編集し、共有していく。一つの芸術と言ってもいいだろう。

もちろん、撮った写真をありのままにしておくのも嗜み方の一つであろう。カメラが写した景色は、まさに存在している景色そのもの。それを残すもよし、編集するもよし、といったところだろう。ちなみに私は編集前のデータもきっちり保存している。もちろん



バックアップも兼ねてなのだが、それと同時に編集前のデータもとっておくことで、自分が記憶している景色と実際の景色を見比べて楽しむという目的もある。

さて、ここからは旅行中に写真を撮るということについて書いていこう。

まず、必要なものはなにか。もちろんカメラだが、その種類は何でもよい。一眼レフにこだわらずとも、コンパクトデジカメラやスマートフォンでも十分綺麗な写真を撮る事ができる。もちろん、一眼レフで撮るのが一番綺麗に撮れるのかもしれないが、一眼レフは高価な上、レンズも多様性に富むため、初心者が見ると戸惑いを覚えてしまうかも知れない。無理に背伸びをしようと思わず、自分のできるものから始めるといいだろう。

そしてカメラとともによく持ち出されるのが三脚である。特に近年は駅構内や鉄道沿線の三脚使用の可否をめぐって議論が飛び交っている。これについてはさまざまな違憲があるので控えるが、少なくともここで言えることはいい写真は三脚のあるなしに関わらない」ということである。鉄道写真家の中井精也さんは、「三脚をいきなり立てるのではなく、始めにどんな構図で撮りたいのかよく考える」と、自身の著書で述べている。三脚は安定性を保証してくれるが、逆に構図

を固定してしまい、ワンパターンになりがちである。一度三脚を立てる前にカメラを構え、どんな構図で撮りたいのか試行錯誤してみるのがよいだろう。場合によっては三脚がいらないかもしれない。その時は手持ちで撮ってみよう。



そして旅行の間であれば、「撮りたい」という気持ちに素直になることを心がけるといいかもしれない。サークルの旅行一回辺り、私は100〜200回ほどシャッターを切っているが、

編集の手にかかる写真はその中の五分の一から十分の一に程度に過ぎない。それでも、ピンときた景色にはシャッターを切り続ける。その日見た景色を忘れないように、撮らなかつたことを後悔しないように。このように「撮りたい」と思ったら迷わず撮ることが、いい写真を撮るため

に心がけることだと自分の中で思っている。

もちろん、周りに配慮することは大切だ。いくらいい写真を撮るから、この景色を撮りたいからといって、周囲に迷惑をかけてまでして撮ることと、それによって生み出された写真は心地いいものにはならないだろう。場をわきまえた上で嗜むことこそ、写真を趣味とする上で大切なことではないだろうか。

ここまで、自分の趣味の一つである写真についていろいろと述べてきた。これをきっかけに写真に関心を寄せてくれたのであれば著者として幸いである。

るので、そちらを参照していただきたい。



もちろん、写真だけが旅行の楽しみ方ではない。どんな楽しみ方があるのか、それは各種ある新歓イベントに来て味わっていたらきたい。当会についてはこの本にて同じく私が述べてい

たびてつの旅を綴る紀行誌

# 旅人キドリ

第 26 号

発行日 2018 年 4 月 2 日

旅人：

たっくん/こだま 特急飛鳥 S-TREC 国道雲雀ヶ崎号 常磐のちーば君

表紙デザイン：

S-TREC

編集：

S-TREC

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

筑波大学文化系サークル会館 1 階