

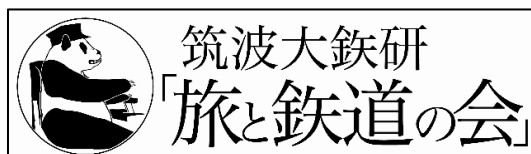
旅人キドリ



令和4年度雙峰祭号

2022年11月5日

筑波大鉄研「旅と鉄道の会」



旅人キドリ

令和四年度雙峰祭号

発行にあたって

筑波大鉄研「旅と鉄道の会」

会長 竹内 真雄

この度は、当会の企画「でんしゃであそぼう2022」にお越しいただきありがとうございます。

今年の雙峰祭（学園祭）は、三年ぶりに対面形式で、それも学外の皆さまをお招きして開催できる見込みとなりました。コロナ禍が始まってから、今回のような大規模なイベントが開催できずにいたため、ようやく本格的なサークル活動が始まったという気持ちであります。大学三年生以下は対面での雙峰祭の経験がないため、手探りの状況ではありましたが、学年を越えて協力し合いながらここまで準備を進めてきました。オンラインコンテンツも掲載していますので、対面でお越しいただい

た方はそちらも併せてお楽しみください。

ここからは、筑波大鉄研「旅と鉄道の会」の概要と、会誌『旅人キドリ』について簡単に紹介します。

筑波大鉄研「旅と鉄道の会」は、その名の通り旅行や鉄道・交通を軸とした活動を行う、文化系サークル連合会所属のサークルです。

会のメインとも言えるイベントは、年五回開催される公式旅行です。毎回、会員から行きたい場所を提案してもらい、プレゼンと投票によって行先を決めていきます。鉄道趣味に関係なく旅行を楽しめる工夫しており、車内で歓談ができる貸切バスやレンタカーを使ったり、一般的な観光名所を訪れたりすることもよくあります。また、参加者全員が同じ行程で動くこともあれば、現地で班に分かれてそれぞれ行きたい場所を訪れることもあり、比較的自由が利くのも特徴です。

公式旅行の他にも、有志会員で旅行をしたり、個人で行ってきた旅行の土産話をし合ったりと、互いの趣味を共有し、絆を深める機会を持つようになっています。

もう一つの鉄道・交通に関しては、班活動を行っています。鉄道模型の運転会や展示を行う模型班と、鉄道のダイヤやバスの車両などの研究を行う研究班があり、それぞれの興味に応じて自由に参加してもらっています。

当会の会誌『旅人キドリ』は、雙峰祭と新歓の際に発行しており、公式旅行の旅行記と、会員の個人的な活動の記録や成果をまとめた寄稿文の二つに分かれています。同じ旅と鉄道の会の会員でも、特に興味のある分野はさまざま、個性あふれる記事が掲載されています。少々マニアックな部分もありますが、独自の視点からの旅行の思い出や、個人での活動の様子に少しでも触れていただけたら幸いです。

目次

発行にあたって

会長 竹内 真雄

・
・
・
・
・
・
・
・
・
・

公式旅行記

二〇二二年 新歓旅行記

宗山

・
・
・
・
・
・
・
・
・
・

二〇二二年夏旅行記

つくばね

・
・
・
・
・
・
・
・
・
・

二〇二二年秋旅行 旅行記

中扉締切

・
・
・
・
・
・
・
・
・
・

寄稿文

制帽の変遷で辿る国鉄制服昭和篇編

つくばね

・
・
・
・
・
・
・
・
・
・

静岡の211系をキットから組み立てる

中扉締切

・
・
・
・
・
・
・
・
・
・

編集後記

食パン狂

・
・
・
・
・
・
・
・
・
・

25

22

18

9

7

5

3

二〇二二年 新歓旅行記

旅人 宗山

二〇二二年五月十四日の土曜日、新歓旅行が始まった。これが私にとって初の新歓旅行であり、勝手が分からず少し緊張していた。一方で、行先は私の地元の宇都宮、真岡エリアであることから、えも言われぬ不思議な感情を抱きながら、私たちを乗せたバスは筑波大学を出発した。

筑波山を右手に眺めながらバスは北上し、栃木県市貝町にある「道の駅サシバの里いちかい」に到着した。この市貝町、ソースは不明ながら地元民の間では「日本一地味な町」というありがたくない称号を授かっているくらいには何もない町で、この道の駅も特に印象に残るものは無かった。



工事風景（別日撮影）

ここから西に県道六十九号を真っすぐ進めば宇都宮駅東口にたどり着くのだが、道中には「芳賀・宇都宮LRT」という日本初の既存のレールを利用しないLRT（次世代型路面電車）を走らせるための工事が行われている。宇都宮市の清原テクノ地区ではレールのみならずすでに駅のようなものができており車内は盛り上がりつつあった。残念ながら、この旅行の少し後に二度目の開業延期が発表された。ちなみに当初の計画では二〇二二年の三月に開業予定だったので、この旅行の時点で乗れていたかもしれない。

予定より一時間早く宇都宮駅に到着

し、感染症対策から各自で昼食をとることとなった。私は一人の先輩と共に駅西口から徒歩十分ほどのところにある「来らっせ」という餃子の有名店がいくつも集まっている店の本店に向かった。食べ比べができるということで観光客にも非常に人気のある店である。今年は餃子の消費量ランキングで浜松のみならず宮崎にも負けた宇都宮だが、ここで地元民である私から、「栃木県民は店でなく家で作って食べることが多いからランキングは当てにならない」という言い訳をさせていただきたい。

食後はオリオン通り周辺を散歩しながら、待ち合わせ場所である駅西口の「餃子像」へとブラブラと歩いた。若干名が遅刻したがほぼ予定通り集合し、次の目的地の「大谷資料館」へと出発。実のところ私は今回の旅行で行く場所とはほとんど行ったことがあるのだが、ここは本当に初めての場所です。人一倍ワクワクしており、その期待は全く裏切

られなかった。

資料館の他に地下の採掘場跡があり、これが特に印象的だった。まず気温が低く快適で、さらに幻想的なライトアップと壮大なスケールの空間には圧倒された。デートスポットとして有名だが、最悪一人で行っても十分楽しめると感じた。



続いている目的地は宇都宮から南東に三十キロほどの場所にある「真岡駅・SLキューロク館」である。この間の道はつくばと似たような「ザ・北関東」らし

い地味な景色なこともあり、疲れて眠っている人もチラホラ見られた。真岡市街に入ると、やはり真岡駅の特徴的な外観が目につく（高いビルがないので）。私は何度も何度も使った駅なので今さら大した驚きもなかったが、改めて見るとなかなか奇怪なデザインである。この駅に隣接するのが「キューロク館」というSLやその他さまざまな車両を展示している施設である。この日は毎週末実施しているSLの運転時間は過ぎてしまっていたが、職員の方に展示車両についての説明を受けることができた。実家にいるときや高校で勉強しているときは正直邪魔に感じることもあった音だが、鉄道が本当に好きで喜んでいる先輩や新入生を見ると私も嬉しくなった。

こうして全ての目的地を訪れ終えた私たちは帰途に就くこととなった。疲れ切った会員の多くは寝てしまったため、行きのバスと比べるとかなり静か

だったと覚えている。真岡から国道二九四号をひた走って「道の駅しもつま」で休憩した後、何事もなくつくばに到着し、無事すべての旅程を終えた。

私にとっては地元巡りのような旅路ではあったが、同じ場所を訪れても一緒にいる人が違うと全く違うものになる、と改めて強く感じた旅行だった。私は鉄道に詳しくないし、他の会員ほどの熱量はないが、それでも一緒に旅行をすることによってお互い何かを得ることがあるのではないかと、そう感じた。コロナ禍が終わるだろう来年の新春旅行を、企画する側として気合を入れつつ、心待ちにしている。

二〇二二年夏旅行記

旅人 つくばね

二〇二二年夏旅行は、未だ新型コロナウイルスが猛威を振るう七月二十四日に行った。場所は群馬県横川、そう、あの碓氷峠である。

前回に引き続き感染症対策を万全にし、現地では少数の班に分かれて行動した。今回は班によって訪問先が若干異なるため、この旅行記が二〇二二年夏旅行の全てではないということを先に断らせて頂く。

昨年の夏旅行は交通手段として貸切バスを使用したのが、今回は各自鉄道線を利用して現地に集合した（数名途中合流という形をとった）。横川駅に午前十一時頃に到着した後は、碓氷峠を目指す班と、横川に残り碓氷峠鉄道文化むら（以下文化むら）を観光する班とに分かれて行動した。私は後者であり、文

化むらを見学したあと、SLの出発式典を見学した。



この写真は、横川駅に停車しているSLぐんま よこかわである。牽引機は下り（EL）がEF64-1001、上り（SL）がC61-20である。駅は多くの観光客で賑わい、地元の観光機構の皆様や、安中駅長が迎えをして

いた。

この日は文化むらでもイベントが開催されており、文化むら主催の物品即売会や、関東近辺の私鉄・JR各社によるグッズ販売会が行われていた。



写真は文化むらの広場で行われているグッズ販売会の様子である。各社様々なオリジナルグッズや、実際に使用されていた鉄道部品を販売していた。ちなみに私はひたちなか海浜鉄道のサ

ポ（五千円）を購入した。

今回の夏旅行では、昼食も各自で取るようにした。私は文化むら内で営業している越後屋食堂のモツ煮定食を頂いた。このモツ煮定食はこの店の看板メニューであり、味も絶品であった。



昼食後は再び横川駅に戻り、SLの出発式典を見学した。班員の中には高崎駅方面に少し歩いたところで列車を

撮影する者もいたようである。

私は縁あって、その式典を間近で撮影することができた。個人の顔が映り込んでいるため写真を掲載することはできないのだが、ホーム上の電柱に立てかけてあった素敵な黒板の写真を代わりにご覧いただく。



午後三時過ぎに各班が合流し、午後四時頃に横川駅を発ち帰路についた。

今回は班ごとに訪問場所が異なる都合上、もう一方の体験については全く言及できなかったことをお許し願いたい。また当初は旧信越本線を利用した「廃線ウォーク」の利用も検討していたが、先方と都合が合わずに断念せざるを得なかった。色々と計画通りに行かないことも多々あったが、提案者兼幹事としては非常に満足のいくものに仕上がったと思う。この旅行が、会員諸君にも満足のいくものであったことを願う。

二〇二二年秋旅行 旅行記

旅人 中扉締切

二〇二二年九月十八日から十九日にかけて、たびてつでは実に三年ぶりとなる秋旅行が開催された。行き先は尾瀬・会津・只見で、台風の接近により奥只見での遊覧船やバスが運休となる中で、奥只見に抜ける当初の計画を変更しての決行となった。

例年、秋旅行は宿泊を伴う長距離の旅行が通例となっていた。筑波大学の遅く長い夏休みに行われる、唯一の公式旅行だからだろう。

筆者が一年生のとき、二〇一九年の秋旅行は一泊四日だった。夜行バスで名古屋に降り立ち、名古屋のホテルで一泊し、また夜行バスで朝の東京駅に帰ってきた。トヨタ博物館・中部国際空港・明治村に足を伸ばし、名古屋の豊かな交通機関を楽しむことができた。公

式ウェブサイトの旅人キドリ・二〇一九年の雙峰祭号には、同期と先輩の旅行記が載っている。

しかし、コロナ禍が秋旅行に影響を落とした。二〇二〇年、とりわけ秋までの半年間はあるとあらゆる活動が停止し、そもそも旅行どころでなかった。

次の二〇二一年には、団体活動の再開により、夏旅行が開催できた。宿泊を伴う活動はできなかったが、日帰りでの秋旅行の実施を予定していた。

ところが、ここで筑波大学の夏休みの時期が遅いことが災いした。感染者数の増加は、我々の夏休みが終わるのを待ってくれなかったのである。それによって警戒レベルが引き上げられ、秋旅行の時期の対面活動はほぼ全てが停止となった。

当時学園祭担当だった筆者の家には、学園祭の準備で使用する予定だった物品が積み上がった。販売物品のカレンダーを製本する人手も集められず、一

人で製本することになった。

当然、秋旅行も中止となった。前の夏旅行と後の晩秋旅行が開催された中、秋旅行は二度流れてしまった。

そして二〇二二年。課外活動の制限の緩和とともに、教員同伴でない宿泊を伴う旅行にも、条件付きで許可が出るようになった。これで晴れて本来の形で秋旅行が開催できるようになった。秋旅行の行き先には、函館から京都・大阪や伊豆大島まで、多種多様な案が上がった。これらの中から、会員の投票により選び抜かれた案が、尾瀬・奥只見であった。

浅草から尾瀬沼山峠まで夜行列車と専用バスを乗り継ぎ、尾瀬を散策して自然を堪能する。散策後は沼山峠に戻り、奥只見湖までバスで抜ける。バスを降りたら奥只見ダムまで遊覧船に乗り、奥只見ダムからはバスで浦佐駅へ。浦佐駅からは上越線に乗り、日本一のモグラ駅と称される土合駅を訪れる。そ

して上越国境を越えて、夜の関東平野に戻ってくる。

ところが、このプランは、旅行の直前となって変更を余儀なくされた。大型で非常に強い台風・台風十四号の接近で、沼山峠から奥只見ダムまでのバスが運休となり、遊覧船も欠航となってしまったのだ。奥只見の代わりに只見に向かい、只見線で抜ける案に一度は決定した。しかし、人数とタイミングの関係で、全員では途中の交通手段が利用できないことが判明した。

結果として、沼山峠から会津高原尾瀬口駅までバスで戻り、会津鉄道線の会津田島駅で二手に分かれ、一方は只見、他方は会津若松方面に向かうことになった。

こうして、秋旅行のルートが形作られた。

九月十八日二十二時十分。秋葉原行きの快速電車がつくば駅に集合した筆者ともう一人を乗せて出発し、秋旅行

が始まった。乗客の数は座席定員の半分程度だった。

北千住でもう一人と一旦別れ、筆者は浅草へと向かった。つくばエクスプレスとそれ以外の浅草駅は六百メートルほど離れている。久々に歩いた浅草は、時間帯が時間帯だからか、ところどころで嘔吐物のおいがした。予備校時代、金曜夜から土曜朝の御茶ノ水駅前も似たようなにおいだったのを思い出す。活気が戻るのはよいことだが、食べたものまで戻さないでほしいものだ。雷門の横を通り、吾妻橋の手前で左に曲がると、夜行列車の始発駅・東武浅草駅が見えてきた。

東武浅草駅で残りのメンバーと合流し、有人改札を抜けてホームを歩き、夜行列車に乗り込む。この夜行列車「尾瀬夜行23・45」は旅行商品の購入が必要なものの特急の扱いとなっており、車種はリバイこと500系で、編成は三両編成を二本連結した六両である。



ライトアップされる雷門

車内にはトイレや充電用のコンセントはあるが、シャワーのような夜行特有の設備はなく、食料・飲料・日用品の調達もできない。

二十三時四十五分、一行を乗せた夜行列車は浅草駅を静かに出発した。隅田川を渡り、とうきょうスカイツリー駅を通過して、列車は東武スカイツリーラインを進んでいく。

九月十九日〇時ちょうど、列車は北千住駅に停車した。ここで先ほど別れ

た一人と合流し、全員がそろった。会員は静かに、おのおののタイミングで眠りにつく。

○時三十分、列車は都心側最後の駅・春日部駅に停車した。春日部からは、終点の会津高原尾瀬口までドアが開くことはない。

駅のホームの電光掲示板を見ると、三分後に南栗橋行きの急行がついてきている。最終電車だと思われるが、思ったより遠くまでついてくるものだ。

春日部を出てしばらくして、車内の照明が間引かれた。夜行列車の象徴ともいえる照明の減光だが、583系では減光が照明ごとの光量の削減によって行われるのに対し、この東武500系では点灯させる照明の数を減らすことで行われる。筆者の席は運悪く点灯する照明の向かいになってしまい、まぶしい夜を過ごすことになってしまった。



減光前後の照明（左：減光後、右：減光前）

夜行列車はカーブを何度も曲がり、減速や運転停車を挟みながら、東武日光線・鬼怒川線を北に向かって走っていく。窓には雨粒がつき、天井からは雨音が聞こえる。大雨の中新幹線で足止めを食らった記憶が脳裏をよぎる。この先大丈夫だろうかと不安になる。

新藤原駅での運転停車で乗務員が交代し、列車は野岩鉄道会津鬼怒川線に乗り入れた。線形はまっすぐになったものの、揺れと轟音が大きくなり、全体として騒がしくなった。

ただ、カーブの影響の大きな車端部に座っていた筆者にとっては、この変化はプラスに作用したようだ。筆者はここまでともに眠れていなかったが、トンネル内の駅（進行方向左側だったので、消去法で湯西川温泉駅ということになる）を最後に、しばらくの間よく眠ることができた。

気づくと夜行列車は減速していた。そのうち完全に停車し、ドアチャイム

が鳴るのが聞こえた。時刻は三時過ぎ、夜行列車は終点の会津高原尾瀬口駅に静かに到着し、扉を開けた。

到着したのはいいものの、放送も流れなければ、電光掲示板もつかない。

というのも、この先尾瀬へと向かうバスは四時二十分の出発となっているため、列車内で三時五十分まではそのまま仮眠が取れるように配慮されているのだ。他の会員もぐっすり眠っている。ただ、筆者にとって、この車内は静かすぎた。環境の変化に適応できず、ここでは二十分ほどしか眠れなかった。

三時五十分。車内の照明が戻り、放送が流れる。電車から降り、駅から出てバスに乗り込む。バスは一見するとよく見る観光タイプだが、前には運賃表が、荷棚には降車ボタンがついている。

ここで、筆者は「後ろに乗ってください」という運転士さんの言葉を受けて、そのまま何も考えずに最後列の座席を選んできました。バスが動き出したの

ち、この選択を後悔することになる。

乗車券の回収が行われたのち、バスは会津高原尾瀬口駅を出発し、尾瀬に向かって走り出した。

うおー、揺れる。揺れる。

バスは左に右にとカーブを曲がり、険しい山道を走っていく。座席から体が外れないように踏ん張るが、車体の動きは頭に慣性力をもたらし、首に負荷をかける。最後部の座席は後輪より後ろにあり、高さもあるので余計派手に揺れる。

車窓は暗いが、時折地下鉄のトンネルのような構造物を抜けていくのが見える。そんな中、前方の道路標識が寝ぼけ眼にこう映った。

「尾瀬 73 km」

(※正しくは 42 km)

尾瀬口というので、会津高原尾瀬口駅は尾瀬のすぐ隣にあるものだと思っと思って過ぎてきた。とんでもない距離だ。バスで二時間かかるのも納得

がいく。そんなことを思いながらうつらうつらしていると、いつの間にか外が明るくなっていた。

ブナの原生林・ブナ平にさしかかった旨のアナウンスで目を覚ました。バスは森の中、カーブした山道を登っていく。

六時ごろ、バスの終点である沼山峠休憩所に到着した。携帯電話は圏外になっていた。休憩所の建物内で朝食をとり、高地に体を慣らしたのち、一行は散策に出かけることにした。行き先は沼山峠展望台で、所要時間は片道十分程度である。

木道を歩き、七時過ぎに一行は沼山峠展望台に到着した。斜面にベンチをつけたような、展望台というには小さな人工物だが、木道から外れられない尾瀬において、土の上に立てる貴重な場所であった。

背の高い針葉樹が目の前に生えていて視界はあまり良くなかったが、木々



電気バスと一般のバス
(手前のプリウスは国立公園の業務用)

の間から尾瀬沼が見えた。

ここで、昼以降の行き先の最終確認が行われた。六人中只見に向かうのは筆者を含め二人で、残り四人は会津若松方面へと向かうこととなった。

帰り道は筆者が先頭に立った。階段を踏み外さないよう慎重に進む。時折段差が視界から認識できなくなり、一歩手前の記憶を頼りに、慎重に階段を降った。

沼山峠休憩所に戻ると、二種類の路線バスが止まっていた。一台は電気バス、一台は通常の路線バスで、どちらも最新型と見受けられた。

電気バスは駐車場がある御池までのシャトルバスで、通常の路線バスはその先へと進み会津高原尾瀬口駅へと向かうバスである。どちらも八時十分の発車である。

会津高原尾瀬口駅を目指す一行は、通常の路線バスに乗り込んだ。非常停止ボタンを備えた車両自体は最新型で、運賃表も液晶ディスプレイだが、それとは裏腹に運賃箱と整理券は年代物だ。

ここで、またもや何も考えずに最後部に座ってしまった。しかも今度はシートベルトがない。

沼山峠を出たバスは、無線で連絡をとりながらジェットコースターのように山道を下り、ハイカーの人々を乗せながら集落をつなぐように走っていく。このバスではバス停以外での乗り降りが自由に可能だとのことだが、実際に自由に停車している様子は見受けられなかった。往路見たトンネルのような構造物はスノーシェッドやロックシェ

ッドだったことがわかる。ここで生活を維持するにはこの山道が必要で、この山道を維持するにはここまでのインフラが必要なのだ。乗車率には余裕があったが、途中で後ろに続行便がついた。会津高原尾瀬口駅に二台のバスが到着したのは十時過ぎであった。

一行は慌ただしく切符売り場へと向かい、只見に向かう二人は会津田島まで、会津若松方面に向かう四人派までの湯野上温泉までの切符を購入した。

十時二十分。尾瀬夜行を降りたのと同じ二番線に、会津若松行きの快速列車、AIZUマウントエクスプレス号が入線した。白い車両と赤い車両の二両編成で、一行はまず前寄りの白い車両に乗り込み、その後赤い車両に移動した。

白い車両は転換クロスシートだったが、赤い車両は特急並みのリクライニングシートを備えており、リクライニングシートは尾瀬夜行のリバティより

もふかふかしていた。

十時四十二分、会津若松に向かう四人を見送り、会津田島駅に降り立った。ここからは二人で只見を目指す。

ここまで見た周囲の駅の中で、会津田島駅は格別に大きな駅であるように感じられた。駅舎は二階建てで長く大きく、駅前には売店だけでなくガソリンスタンドやコンビニもある。

駅前のコンビニで切らしていた物資を購入し、しばらく待っていると、次の交通手段がやってきた。

定期路線ワゴン、自然首都・只見号。



自然首都・只見号

運転士を含めて十人乗りの、背の高い銀色のハイエースである。

運行は只見観光タクシーで、窓には「特大車」と書かれた初乗り運賃の表記がある。ジャンボタクシーのチャーター便のような様相を呈するこのバスは、会津田島駅から只見駅までを一日二往復している。五人以上の団体での乗車の際には商工会に事前連絡が必要とのことだったが、乗客が九人しか乗せられないのなら納得である。

各座席には、二点式のシートベルトが完備されていた。乗用車としては当たり前の装備だが、バスにしてはわりと豪華な設備だ。これまでのバスでは座席から振り出されそうなおしをしながら踏ん張ってきたが、このシートベルトなら山道への備えもばっちりだ。

会津田島駅を十一時五分に出た自然首都・只見号は、まず国道を逆方向に向かって駅前の病院に停車したのち、只見に向かって疾走していく。実際道が

よくてスピードも出ているのだが、これまでの乗り物とは加速も段違いに速く、床も低いので余計にスピードが出ているように感じる。

途中道の駅きさら289で休憩のために停車し、バスは只見町に入っていく。山、川、そして実りあふれる田畑。会津の風景を堪能していると、自然首都・只見号は終点の只見駅に到着した。駅前には、十月に迫った只見線の全線運転再開を祝う横断幕が掲げられていた。



運転再開を祝う横断幕

十二時二十四分、我々二人は只見駅に降り立った。

暑い。日差しが強すぎる。

ここまであまり良い天候に恵まれてこなかったが、只見は晴れていた。しかしあまりにも暑い。二人で昼食をとり、帰りのきつぷを購入したのち、駅周辺を歩き回った。只見ダムは炎天下を歩いて目指すには遠いため、只見町ブナセンターを訪れた。館内は涼しかった。

館内に人は多くなく、只見町の自然に関する展示をゆったりと見ることができた。

十五時半に只見駅に戻った。ここからは只見線・上越線を経由し、上越国境から関東平野へと戻る。

十五時四十分。二両編成のディーゼルカーで只見駅を後にした。二両とも車種はキハ110形で、乗客の数は多く見積もって二十人程度だろう。

駅を出るとトンネルに入った。

トンネルを抜けると景色が縦に広が

り、そしてすぐまたトンネルに入る。

トンネルの前後にはスノーシェッドがあるので、きれいな景色は一瞬しか現れない。車窓から目が離せない三十分間を過ごしている間に、列車は隣の大白川駅に到着した。

大白川駅から先は駅に止まるごとにだんだん谷が広くなっていき、小出駅に着く頃には遠くまで見通せるようになっていた。



只見線のキハ110系

十六時五十一分、二人を乗せたディ

ーゼルカーは終点の小出駅に到着した。跨線橋を渡ると、ちょうど逆方向、長岡行きのE129系が発車していった。新潟地区でしか見られないE129系をこの目で見て、新潟地区にいたことを実感した。



長岡行きのE129系

十七時八分、水上行きの普通電車で小出駅を離れた。こちらもちろんE129系の二両編成だ。初めて乗ったE129系の車内は、普段目にしていないE531系などと似通った箇所も多

いが、パイプ式の荷棚や空気式のドアエンジン、そして発電ブレーキのためのブレーキチョップなど、目新しい装備にもあふれていた。乗車率は小出の時点で座席が埋まるか埋まらないか程度で、子供たちの利用も多く、只見線よりも明らかに利用されていると感じた。雄大な山々と実りあふれる田園風景を眺めていると、だんだん日が暮れてきた。山間部ということもあり、夕方五時半、上越国際スキー場前駅を出る頃には、すっかり暗くなっていた。

越後湯沢駅に停車中にふと時刻表を見てみると、この電車が今日の水上行きの最終便、すなわち上越国境を越える最終電車であることに気づく。接続を逃すとまずいという話は聞いていたが、まさかこんなところで最終電車に乗ると思ってもみなかったし、そういった案内も車内にはなかったので、びっくりした。

越後湯沢を出たときには、乗客の数

は座席定員の半分を下回り、十一人掛けのロングシートに二、三人程度になっていた。岩原スキー場前駅を出発し、電車は上越国境にさしかかる。

ところが真っ暗で何も見えない。日没後で人家もまばらな場所を走るため、携帯電話も時折圏外になる。電車はスピードを上げ、つくばエクスプレス並みの轟音を立て、横須賀線の武蔵小杉と西大井の間並みに激しく揺れる。得体の知れない場所に連れて行かれるのではないかと、不安になる。

土合駅で扉が開き、電車の窓が曇った。周囲に見える灯りはほとんどない。曇った窓からスマートフォンのカメラで写真を撮ると、ホームの柵が映った。当たり前ながら関東に帰る上越線は上り線なので、この土合駅は地上のホームである。しかしこのときの筆者は地下だと思っていた。あまりに暗く静かだったからである。

ホームが地上であったことに気づい

たのは、後になってこの写真を見て、下に草が生えていることに気づいた時であった。

湯檜曾駅前後で車掌さんが検札に回ってきた。エリアをまたいでSuicaを利用した人への対応をされていて、関東に戻ってくることを感じる。

我々を乗せたE129系電車は、十八時半過ぎに水上駅に到着した。ここからは、同じ上越線でも高崎地区の車両になる。



高崎行きの211系

水上駅で我々を出迎えたのは、四両編成の211系だった。ここまで乗ってきた車種の中で一番古い車種である。

見慣れた静岡の211系とは異なり、座席のモケットが寒色系になっているのが目立つ。蛍光灯の照明で黄色みがあった車内にはあまり合っていないような気がする。おそらくイメージアップのために交換されたものであろう。

十八時四十四分、我々を乗せた211系は水上駅を後にした。この211系は高崎行きの普通電車で、我々は終点まで乗り通す。界磁添加励磁制御といっても加速する際は抵抗で電流を制限するだけなので、抵抗制御の車両と同じく前後に小刻みに揺れる。コンプレッサの振動やモータの音の大きさを含め、乗り心地の面ではE129系のような新型車両にはやはり及ばないと感じた。日はすっかり暮れていて、外はあまり見えなかった。

一時間強の乗車を経て、我々を乗せ

た211系は高崎駅に到着した。高崎駅でトイレを済ませ、次の電車のホームへと向かう。

次の電車は、いよいよ都心に乗り入れる上野東京ラインだ。車両は国府津所属、オレンジと緑の湘南色の帯をまとったE231系で、浅草で降りたつくばエクスプレス以来となる、片側四つドアの車両だ。

二十時七分、二人を乗せたE231系は高崎駅を後にした。乗車率は座席が埋まる程度だ。会津若松方面に向かった四人から帰宅の報告が上がる中、二人を乗せた電車は、夜の高崎線を進んでいく。

籠原からは後ろにE233系の五両編成を増結し、長い十五両編成となった。高崎線の沿線は都市化が進んでおり、マンションやスーパーなどがかわるがわる現れて、夜も明るかった。

二十一時二十七分、我々は大宮駅で十五両編成の電車を見送り、それぞれ

の帰路についた。

筆者は南浦和まで京浜東北線に、南流山まで武蔵野線に乗って、つくばを目指した。似たように見える電車の座席でも、京浜東北線のものとはふかふかで、武蔵野線のもののがちがかったことが印象に残った。

南流山から乗ったつくばエクスプレスは、つくば駅到着後は折り返し八潮行きの最終電車となった。

二十三時十分、筆者はつくば駅の改札を出て、つくばセンターに戻ってきた。二十五時間の長旅で体は疲れたが、南会津の自然に囲まれたことで、心の疲れは取れたような気がした。尾瀬も、只見も、そして今回筆者が向かえなかった大内宿や会津若松も、今度はもっと時間をかけてゆっくり訪れたいものだ。

制帽の変遷で辿る

国鉄制服史 昭和編

旅人 つくばね

皆様ごきげんよう。つくばね（筑波鉄道管理局）です。今回は制服の中でも、制帽の変遷に焦点を当てたいと思います。なお、都合上服制の大規模改正があった昭和九年から、分割民営化までをその範囲とさせていただきます。

制帽の大きな変化は終戦直後の階級別区分の廃止（二段階に分かれる）と、昭和四十年代の被服の近代化がある。またその改正以外にも、素材や作りが遂次変化している為、注意が必要である。

さて、まずは昭和初期、戦前の制帽を見ていこう。



写真の制帽は、昭和九年制定の服制に準拠した判任官の帽（昭和二十年改正で正帽）である。幅十八mmの七子織毛縁が巻かれている。写真では分らないが、内部の作りも戦後のそれとは大きく異なる。この時代の制帽は顎紐やヒサシが革でできているのも特徴である。



続いて、こちらは昭和二十年製の略帽である。本来は帽章と顎紐が付いているはずだが欠品している。内部には片符（タグ）が縫い付けられているが、昭和十九年度の記載がある。制定は昭和二十年四月である為、実際には制定前には既に製造が始まっていた可能性がある。

これは、昭和二十一年製の三級官用上用の制帽である。幅三十六mmの七子織毛縁が巻かれており、戦前は高等官用の制帽であった。昭和二十六年制度であり、階級による区分が完全に廃止される直前のものである。帽章は簡易的な作りで、顎紐も薄革だが、ヒサシの材質が進化している。



昭和三十年代に入ると品質の著しい向上が見られ、安定してくる。右の制帽は昭和四十年代に製造された助役の制帽である。またもう一つの変化として、昭和三十年代から被服類の外注が主流になった。以前は国鉄が所有する工場で基本的には生産していたのだが、昭



写真の制帽は詳細不明だが、昭和三十年代後半から四十年頃にかけて製造された制帽である。帽体はラシャでありながら、昭和四十一年改正以降の毛ベリが巻かれている。



和四十年には直営工場が廃止され、外注に一本化された。

昭和四十一年、接客職種や技術職を対象に新制服が制定され、順次被服の近代化が進められた。上の制帽は、オリジナルの形状を保つ新制帽（助役）である。素材や構造が大幅にリニューアル



され、シルエットも大きく変化したことが分かるだろう。なお天頂部のプラ芯を外すことで、以前のようなシルエットにされた制帽も多数残存している。だが、新制服への移行は一斉に行われたわけではない。特に寒冷地用被服や動力車乗務員の制服の制定は数年後になったため、しばらくは旧仕様の制服・制帽が混在する状況となっていた。

次の制帽は同じく昭和四十一年製の制帽（駅長）である。従来の紺色の制服に合う素材になっている。使用されたのはたった数年だけであったが、被服の近代化という一大プロジェクトを陰から支えた立役者と言えよう。

昭和四十八年には新制服が本制式に昇格し、僅かに残った旧制式の制服も順次置き換えが進められた。制帽も、この前後に作りが大きく変わった。



右の制帽は、昭和四十八年製の制帽（駅長）である。芯がプラからウレタンに変わり、シルエットがやや丸くなった。昭和五十二年に上部をメッシュに変更した制帽（後述）が制定された後は、主に北海道内に貸与されるようになった。写真の制帽は国鉄末期の製造で、貸与は分割民営化直前の昭和六十



二年二月である。

最後に、昭和五十二年製の制帽（助役B）を紹介して終わりにしよう。前述のとおり、上部をメッシュに変更した制帽が制定され、北海道を除く全国各地で貸与された。写真の制帽では、新制帽のプラ芯を入れている。時折、このよう



な改造を受けた制帽が見られる。

以上、駆け足になったが、昭和期における国鉄の制帽の変遷を紹介させて頂いた。拙い説明ではあるが、少しでも読者諸君のお役に立てれば幸いである。

【参考文献】

- ・ 国鉄の制服昭和戦前編
- ・ 国鉄の制服戦後〜昭和中期の制服・作業服編
- ちばらぎ鉄道管理局
- ・ 国鉄制服各説く制服（接客）く
- 鉄道被服研究会
- ・ 国鉄制服初心者ガイド
- 関西総局

静岡の211系をキットから組み立てる

旅人 中扉締切

二〇二二年九月三日。私の家に二箱の荷物が届いた。211系5000番台電車のNゲージの未塗装ボディキット、その四両分を収めた基本セットと、二両分を収めた増結セットである。

さて、ここで唐突に現れた「211系5000番台」が何かを説明しておく。211系5000番台電車は、JR東海が一九八八年から一九九一年にかけて導入した近郊型電車であり、静岡地区の東海道線では313系と並んで主力となっている電車である。

211系5000番台電車は、駅のホームで側面を見る分には国鉄やJR東日本が導入した211系電車と大差ないが、それ以外の面には差異が多い。前面の助手席側の窓は下に拡大され、客室との仕切りの拡大と相まって車内

から前方への視界が開けている。屋根上には、国鉄の通勤電車で一般的なかまぼこ型のクーラ一台の代わりに、四角く小さなクーラが二台載っている。

クーラの差異と連動して、床下には電動発電機の代わりにDC-DCコンバータが搭載され、交流の代わりに直流の電源を供給している。車内も収容力をより重視した仕様となっており、静岡で活躍する全編成を含む三両以下の編成にはトイレがない。

こうした差異、特に屋根・前面・トイレの三点は、211系5000番台を他の211系の単なる塗り替えではない存在にしている。211系5000番台そのものの模型は完成品でも発売されているが、高価かつ生産の頻度が高くないため、現時点では入手が容易でない。他の211系の模型の加工で5000番台を再現しようとすると、屋根や車体をパズルのように切り継ぐ、アクロバティックな加工が要求され、

こちらも割に合わない。そこで、比較的価格の安い未塗装キットの出番というわけだ。

さて、静岡で活躍する211系5000番台は、電動車の登場した時期が古い順に、LL編成・SS編成・GG編成と、大きく三つのグループに分かれる。車体各部の大まかな形態の違いを次のページの表に示す。

GG編成は静岡地区のために新製投入された二両編成、SS編成は静岡地区のために用意された二両と中央西線を追われた先頭車一両を組み合わせた三両編成である。どちらも身延線や御殿場線などに点在する狭小トンネルへの乗り入れのために、パンタグラフ周辺の屋根が少し切り下げている。

一方のLL編成は、二〇〇〇年代に入って編成丸ごと名古屋地区から転用された三両編成で、屋根の切り下げがされておらず、同じ三両編成ながらSS編成とは運用が分かれている。

静岡の 211 系をキットから組み立てる

編成	LL	SS(先頭車)	SS(電動車)	GG
車外スピーカ	側面	側面	側面	クーラ内部
パンタグラフ付近の 屋根の切り下げ	なし	該当車両なし	あり	あり
方向幕	細長い	細長い	通常サイズ	通常サイズ
新製配置	静岡以外	静岡以外	静岡	静岡

表: 静岡地区の 211 系 5000 番台各編成の(ざっくりとした)形態

ここでキットの部品を確認してみよう。屋根には切り下げがされておらず、切り下げをすると配管モールドが犠牲になる。側面には車外スピーカがモールドされていて、削る場合は周囲を傷めないよう慎重に作業する必要がある。方向幕自体のサイズは貼り付けるステッカー次第だが、モールドは通常サイズより細長そうだ。

これらの特徴は LL 編成と合致するから、このキットから一番楽に作れそうな編成は LL 編成だということになる。キットは六両分あるので、最初の三両は LL 編成にして、残りをどうするかはこの LL 編成を組み立ててから考えよう。

というわけで、最初の三両を組み立てることにした。パーツをランナーから取り外してバリを取り、パーツ同士が接着される面を確認し、仮組みをしながら調整していく。

ここで、ランナーとの接合部と関係

しない箇所でも、組み立ての障害となつた箇所が主に二つあった。

まず、中間車両の側面のうち片側の二箇所では、押し出しピン跡からかまぼこ状の出っ張りが屋根との接合部にはみ出していた。このままでは屋根が浮いてしまうため、雨どいを傷めないよう慎重に削った。

また、先頭車両の前面の左上・右上の隅と屋根も干渉した。このままだと前面が下がって不恰好になるため、屋根の内側を斜めに削った。

満足いく形に仮組みができたなら、次は屋根の加工である。このキットでは屋根の全長にわたってビードがモールドされているため、クーラやアンテナに当たる位置の屋根のビードを全て削り落とす必要がある。屋根は他の模型と比べた際にこのキットの最大の目玉となるはずなのだが、その最大の目玉が部品流用の都合でセルフサービスとなっている。この編成ではキット付属

のパーツを加工したが、なかなかきれいに仕上がらない上に時間ばかりかかる。屋根は次の編成からは3Dプリントすることにしよう。

話が脱線してしまった。クーラのビードを削り取ったら、アンテナ部分のビードは後に回して、この前に部品のための穴を開けていこう。ベンチレータは一・〇ミリ、パンタグラフと避雷器は一・二ミリのドリルで穴を開ける。

信号炎管とアンテナはキットにも同梱されているが、台座がゲートにかかっていて整形しづらいので、カトーのE231系用のパーツを使用するため、〇・七ミリのドリルで穴を開ける。屋根に穴を開け終わったら、アンテナ部分のビードを削り、側面の加工に移行しよう。このキットでは電動車と付随車の側面が共通のパーツとして用意されているため、電動車の側面には主電動機の冷却風取り入れ口のルーバーを取り付ける必要がある。ルーバーのパーツ自体は銀色のエッチングパーツで用

意されており、瞬間接着剤で取り付け



加工の終わった各パーツ

各部品の準備が終わったら、いよいよ組み立てだ。まずは側面と前面を接着してL字型に組み、ついで口の字型に組み合わせ、最後に屋根を接着して箱型にする。

文章で書くとは簡単な作業だが、実際には仮組みが不十分だったせいか接着面積が足りず、何度か接着に失敗して

バラバラになった。今度からは瞬間接着剤で留めよう。

バラバラにならない程度に車体を組み上げたら、まずねずみ色一号で車体全体を塗装する。車体全体の傷を確認しつつ、屋根の色を塗る算段だ。

塗料が乾いたら、車体の接着が不完全な部分に瞬間接着剤を流し込んで硬め、屋根をマスキングする。残りのオレンジと緑・銀色・アイボリー・黒の塗装は来週末に……といったところで、大型で非常に強い台風第十四号が接近しているとの情報が入った。旅人キドリの締め切りは九月二十日。一日で塗れるのは多く見積もって三色で、週末で雨の予報がないのは一日。だめだ、間に合わない。来年こそは間に合わせたい。

編集後記

旅人キドリ令和四年度雙峰祭号
編集担当 食パン狂

こんにちは。今回のキドリは私、食パン狂の担当であった。まずは、この「旅人キドリ」を手に取っていただいたことを御礼申し上げたい。公式旅行や個人の活動の様子が上手く伝わってれば嬉しい。ここからは、編集に関する話題を、雑談を交えて紹介していこうと思う。

まず、今回の編集状況について軽く紹介しようと思う。私は今年度入会の新入生であり、高校までは体育会系の部活に所属していたこともあって（似合わないよな）、会誌の編集にあたっては全くのド素人である。しかし、会長をはじめとした多くの会員からの豊富な支援、寄稿文の投稿によって、なんとか完成までこぎつけることができた。こ

の場をお借りして深く感謝申し上げます。特に、編集要項、フォーマットの提供と共に、編集の方法についてご指導いただいたK氏には、感謝の念が尽きない。私自身も時間に追われながらの編集となったが、はじめての編集を十分に楽しみながら行うことができたと思う。

さて、ここからは特に話すこともないので、少々雑談を挟もうと思う。今年は鉄道開業150周年の節目の年だ。最初は完全輸入であった日本の鉄道インフラも、今やその技術力で世界の頂点を争うまでに成長した。これも先人の血の滲むような努力の賜物なのだろう。

ところで、この150年を振り返ると、鉄道の歴史にはさまざまな大変革があったことを思い出す。幹線網の整備、ねじ式連結器から自動連結器への統一、戦時輸送、世界初の高速鉄道開

発、無煙化、都市型ダイヤへの移行など、挙げ始めるとキリがない。読者諸君も、この機会に鉄道の歴史について振り返ってみてはいかがだろうか。（筆者としては、この過程では非715・419系の魅力に気づいて欲しいのである。）

グダグダと長引いてしまったが、このへんで締めようと思う。この「旅人キドリ」を通して、本会の活動に興味を持って頂ければ幸いである。

令和四年十一月五日

たびてつの旅を綴る紀行誌

旅人キドリ

第 34 号（令和四年度雙峰祭号）

【発行日】

2022 年 11 月 5 日

【旅人】

宗山

つくばね

中扉締切

以上 3 名

【表紙写真】

feature

【編集】

食パン狂

【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

ホームページは右上の QR コードから

