



旅人キドリ

2023 年新歓号(No.35)



筑波大鉄研
「旅と鉄道の会」

たびてつの紹介 2023

筑波大鉄研「旅と鉄道の会」会長

細内 崇裕

筑波大学に入学された皆さん、おめでとうございます。親元を離れて独り暮らしを始めたり、アルバイトを始めたり、新しい生活に様々な期待や不安が入り混じっているかと思います。大学生活では、学業に次いで、サークル活動の経験も大切な要素です。新入生の皆さんは今まさにサークル選びをしているところかと思いますが、その中で本誌を手にとっていただき誠にありがとうございます。

最初に、旅と鉄道の会（たびてつ）がどのようなサークルなのか簡単にご紹介します。私たちは、旅に出かけて、旅を共に楽しむことを活動目的としています。旅行については、年に五回程度、会全体で企画・運営する公式旅行を開催しています。私たちは会員が自ら行先の候補を探し、それぞれプレゼンテーションを行ったうえで、投票で行先を決めていきます。行先が決まった後は、提案者を中心に数名の幹事が具体的な行程を立てていきます。移動手段は、鉄道に限らず、貸切バス、レンタカーなど行先に応じて柔軟に決めています。旅先の風土に触れるだけでなく、移動そのものにも価値を見出すのも、たびてつの旅行の特徴です。

それでは、あなたがたびてつに入るとどのようなメリットがあるかを紹介します。

まずは何とんでも、旅行好き・鉄道好きのメンバーと知り合えることです。会員の多くが鉄道好きですが、鉄道趣味の中でも模型、廃線、制服など、分野は様々です。鉄道以外にも、バス、史跡巡りなど多種多様な趣味を持った会員が所属しています。鉄道という枠にとらわれず、旅行という一つの共通概念を通じて互いの好きなモノ・好きなコトを語り合うことで、新たな気づきが得られるものです。あるいは、あなたの旅行のお供にもよいでしょう。あなたが思いつかないアツと驚くルートで旅行を楽しくしてくれるかもしれませんし、旅先でタメになる観光情報を教えてくれるかもしれません。

他には、鉄道模型やイベント列車といったメリットがあげられます。たびてつは N ゲージのレールをたくさん持っていますから、あなたの車両を思う存分に走らせることができます。また、たびてつという団体に属することで、個人では楽しめないイベントに参加することができるかもしれません。もちろん、この他にもたびてつの魅力はありますし、その魅力を大きくしていくのはあなた次第です。

この「旅人キドリ」はそんなたびてつのメンバーが思い思いに自分の経験を綴ったものです。どの記事も旅情(あるいは鉄分)がたっぷりですのでどうぞお楽しみください。

それから、これを読んでたびてつについて興味が深まったあなたはぜひ新歓企画にお越しください。日程などの詳細は、たびてつのホームページ（裏表紙の QR コードからアクセスできます）に掲載しています。皆さんのご参加を心よりお待ちしております。

旅人キドリ 2023 年新歓号 (No.35)

目次

たびてつの紹介 2023	会長 細内崇裕	1
公式旅行の旅行記		
2022 年晩秋旅行～JR 久留里線の旅～	もやし	3
新春伊豆半島旅行記	にしきた	8
有志旅行の旅行記		
ちょっと早めの花見をしたという旅	ここに自分の名前を書く	17
会員寄稿		
艦船オタク横須賀限界日帰り旅行記	食パン狂	22
山陰旅行記	feature	27
W7 系(のようなもの)復活の記録	食パン狂	30
横須賀線の模型を増強する	中扉締切	35
初心者撮り鉄の勉強のお時間	ここに自分の名前を書く	40
つくばね：筑波線を走った急行列車	動輪径 27 インチ	43
編集後記	中扉締切	51

2022 年晩秋旅行～JR 久留里線の旅～

旅人 もやし

2022 年 11 月 19 日、十分な感染対策をとりながら、旅と鉄道の会の会員 6 名で晩秋旅行を催行した。行先は、千葉県房総半島を走る JR 久留里線沿線であった。

久留里線の概要

JR 久留里線は、木更津市の木更津駅から君津市の上総亀山駅を結ぶ全長 32.2km の路線で、1912 年に開業した千葉県営鉄道を前身としている。木更津から途中の久留里までは 1 時間に 1 本程度運行されているが、久留里から終点の上総亀山までは、通常期は 1 日 9 本しか列車がない。上総亀山発 8 時台の次は 14 時台まで列車が来ないという、関東圏随一の閑散路線である。100 円の運賃収入を得るのにかかる費用を示す営業係数は、2021 年度の久留里－上総亀山間で 19,110 円で、JR 東日本管内では東北の陸羽東線に次いでワースト 2 位である。一方、風光明媚な沿線には里山の風景が広がるほか、終点の上総亀山駅近くの亀山湖は紅葉の名所であり、毎年秋には末端区間で増便が行われている。



久留里線の位置

(地図：Esri, 国土数値情報)

久留里線の起点、木更津駅へ

今回の旅行では、首都圏の指定区間が一日乗り降り自由となる「休日おでかけパス」というきっぷを利用した。ちょうど、鉄道開業 150 周年のキャンペーン中で、券面には記念の図柄が入っていた。今回乗車した久留里線は、休日おでかけパスのフリーエリアの中でも特にローカル線色が強い路線である。

南流山で集合し、武蔵野線、京葉線、内房線を乗り継いで、久留里線の起点・木更津駅へ向かった。途中、内房線の五井駅で一旦下車したいと言う参加者がいた。その目的は、小湊鉄道の見物である。小湊鉄道は、五井から南下して上総中野までを結ぶ私鉄で、オリジナルや国鉄型の旧式気動車が現役で活躍しているほか、里山の風を感じられる「里山トロッコ」という観光列車が運行されている。小



小湊鉄道の五井駅

湊鉄道の五井駅は、JR の見慣れたホームにはない昭和レトロな雰囲気が漂う。ちょうどタイミングよく、国鉄型気動車のキハ 40 が停車していた。クリーム色と朱色のツートンをまとい、国鉄・JR 時代とはひと味違った雰囲気を醸し出している。しばらくすると、警笛とともに重厚なエンジン音を響かせながら去っていった。

久留里線に乗車

木更津駅に到着し、いよいよ久留里線に乗車する。ホームには、鮮やかな緑・黄色・水色に塗装されたキハ E130 形 100 番台 2 両編成が既に入線していた。紅葉シーズンのため、本来の久留里行きではなく上総亀山行きに延長されていた。茨城県民として馴染みのある水郡線の同形式はセミクロスシートであるのに対し、こちらはオールロングシートとなっている。車内には沿線の見所を紹介したパンフレットが置かれており、観光振興への意気込みが伝わってきた。



久留里線の列車

11 時 12 分、定刻で木更津駅を発車した。発車直後に進路を大きく東に変え、小櫃川^{おびつ}に沿って内陸へと進んでいく。2 駅目の上総清川あたりまでは、木更津市中心部に程近い住宅街を横目に走る。4 駅目の横田を過ぎると、車窓の両側に水田地帯が広がってくる。稲刈りは既に終わり、乾いた土が地面を覆う一方、畦ではススキやセイタカアワダチソウが風に揺れていた。水田地帯の向こうには、房総半島らしいなだらかな丘陵地帯が延々と続く。

久留里のまちを散策

木更津駅から 45 分ほどで、列車は久留里駅に到着した。ここで昼食休憩も兼ねて途中下車した。久留里は、名水のまちとして有名な城下町である。明治時代にこの地域で考案された「上総掘り」と呼ばれる掘削技術により、地下 400~600m まで井戸が掘られている。飲用や農業用水のほか、酒造などの地域資源としても活かされている。

久留里では、久留里線と国道 410 号線が並行して走っている。久留里駅を出てまっす



久留里の街並み

ぐ進むと間もなく国道に突き当たり、国道沿いが久留里のメインストリートとなっている。間口が狭く奥行きが長い区画は城下町時代と変わらず、風格のある商家建築と、昭和の風情が漂う看板建築が入り混じり、「田舎まち」の雰囲気を感じることができる。なお、国道も拡幅されずに使用されているため歩道はなく、歩行の際には細心の注意が必要である。昼食は、国道に面する蕎麦店にて、名水を使って打った温かいきのこそばを堪能した。

昼食後、次の列車が来るまでまちを散策した。現在でもいたるところで井戸が設置されており、このうち駅前広場にある井戸では自由に水をくむことができた。大谷石造りの蔵を利用し、名水で作った地酒を PR する展示施設も併設されている。

計 2 時間弱滞在し、13 時 53 分発の上総亀山行きで久留里のまちを後にした。

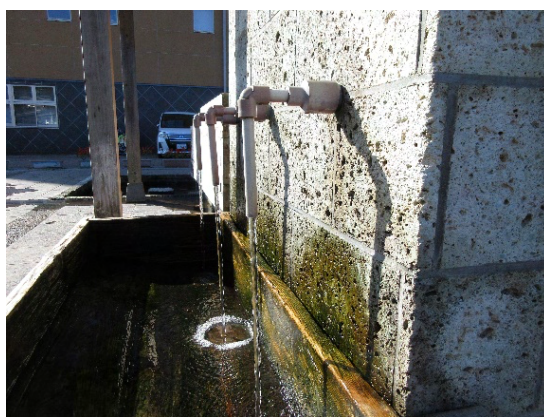
紅葉の上総亀山へ

久留里を過ぎると、カーブが多くなり、小櫃川の谷間も次第に狭くなってくる。終点の一つ手前、上総松丘を出ると、列車はいよいよ房総丘陵に差し掛かり、トンネルや切通の連続する区間をゆっくりと進んでいく。長い坂を登り切ったところに集落が現れ、終着の上総亀山駅に到着した。

上総亀山では、小櫃川のダム湖である亀山湖の周りを歩きながら、房総丘陵の紅葉を堪能した。上総亀山駅を出ると、まず久留里線の車止めの前を通る。車止め越しに、小さなホームと気動車が佇む終着駅の情景を写真に収めた。さらに進むと、亀山湖の観光案内所がある。ここで散策マップを入手し、紹介されていたルートで亀山湖畔を散策した。はじめに亀山ダムを渡り、宿泊施設や釣り堀が並ぶ通りを歩く。亀山湖は複雑な形をしており、湖上にはいくつか橋が架かっている。それも自動車がすれ違えないほど幅が狭く、橋の手前で待つ対向車も目にした。歩道もないため、車が来たら高欄のギリギリまで寄って待避する。しっかりとした遊歩道を歩くのはもちろん快適で



昼食の「きのこそば」



久留里駅前の湧き水



上総亀山駅に停車中の列車

はあるが、亀山湖畔のようなあまり整備されていない場所を含むルートを歩くのも、冒険をしているようで楽しい。

2 本目の橋を渡り切ると、水天宮公園という公園に出る。今までは湖を上から見下ろす格好であったが、ここでは水面のすぐそばまで下りることができる。さらに、亀山ダムと房総丘陵をバックに、湖上に立つ水天宮の朱色の鳥居を望むことができる。紅葉のピークは過ぎていたものの、常緑の照葉樹林やスギ林の中に色づいた広葉樹があると、一際目立って美しかった。



水天宮公園からみた亀山湖

湖面に目をやると、広い湖面の上に数人、小型ボートに乗った人が釣り糸を垂らしていた。亀山湖では、ブラックバスをはじめ多種多様な魚が釣れるようである。遠くに見えるダム上を走る車以外に早く動くものはなく、ゆっくりと時間が流れていた。今回は時間の都合上諦めたが、釣り用の貸しボートのほか、紅葉クルーズと称した遊覧ボートや、足漕ぎのスワンボートに乗ることもできる。

湖畔を一周して観光案内所に戻ってきた頃には、日も傾きかけていた。帰りの列車まで少し時間があつたため、観光案内所のテラスで休憩した。ここでは、地元で捕れた猪の肉を使用した「猪汁」が販売されていた。農作物を荒らすなど負の側面も大きいイノシシをジビエとして観光資源化しており、観光客の我々にとっては新奇性があり、小腹満たしについて食べたい。味は豚肉とそこまで変わらず、歩き疲れた身体を芯から温めてくれた。



観光案内所の「猪汁」

帰りの久留里線は、久留里駅から高校生が大勢乗ってきた。上総亀山から乗っていたのはほぼすべて観光客であったため、初めて生活路線としての役割を実感した。

しばらく夢の中をさまよい、気づくと終点の木更津駅が迫っていた。ここからは、総武快速線直通の内房線で東京方面への帰途についた。

筆者自身、久留里線に乗車したのは今回が初めてであった。東京からそう遠くない場所で、トコトコとローカル線に揺られながら、のどかな里山の風景に出会えるとは思っていなかった。読者の皆さまも、是非「休日おでかけパス」を使って乗りに行かれることをお勧めしたい。

参考文献

- ・ JR 東日本(2022) : 「平均通過人員 2,000 人/日未満の線区ごとの収支データ」 ,
<https://www.jreast.co.jp/company/corporate/balanceofpayments/pdf/2021.pdf>
- ・ 環境省 平成の水百選 : 「生きた水・久留里」 ,
<https://water-pub.env.go.jp/water-pub/mizu-site/newmeisui/data/index.asp?info=22>
- ・ まるごと千葉 : 「君津市／久留里の名水」 ,
<https://maruchiba.jp/sys/data/index/page/id/7768>

新春伊豆半島旅行記

旅人 にしきた

はじめに

どうも、にしきたは本当に西宮の北口に当たるのか問題でおなじみ、旅人にしきたです。こんなペンネームにしていますが、西宮北口駅での思い出は中学受験のときに H 学園のテストを受けに行ったぐらいしかありません。皆さんもお子様に「〇〇中に、絶対、合格、するぞ！！！！！」と叫ばせたいなら、この塾へ行くのがおすすめです。

さて、今回の旅行記では 2 月 19 日・20 日の 1 泊 2 日で開催したたびてつの公式旅行、新春旅行での話を書いていきます。今回の新春旅行では伊豆半島に行ってきました。三島に泊まり、河津町での早咲きで有名な河津桜観賞と下田の街散策を楽しむといった内容です。つまり、伊豆半島と言っても、中伊豆・東伊豆・南伊豆にあたる地域の一部にしか訪れてません。題名詐欺をしてしまい申し訳ございません。

1 日目(2/19)

小田急新宿駅にて

1 日目、参加者が全員集合するのは小田急の新宿駅でした。小田急の新宿駅で集合したのは、たびてつも加盟している関東大学鉄道研究会連盟(以下、関東学鉄連)で、定期運行から引退した小田急の特急車両 VSE を一本まるごと借り切る企画に参加していたからです。貸し切り列車は、関東学鉄連としてはかなり久々のようです。実は VSE 自体は 2 年前の旅行で定期運行列車として乗ったことがあるのですが、引退列車に乗れることと団臨の特別感もあってかなりワクワクしていました。

さて、新宿駅に行くといつも、その大きさと構内の迷宮具合に驚きます。西口の場所、地下の出入り口の場所、バスターミナルの場所など、何も理解していないので、行くたびに発見があり頭の中の地図が再構成されます。今回は小田急新宿駅に地下ホームがあることを初めて知ることができました(画像 1)。地上ホームは急行・特急のような優等列車、地下ホームは各駅停車の普通列車と役割分担をしているみたいです。近鉄上本町駅みたいです。



画像 1

たびてつ一行は関東学鉄連の人の指示に従い新宿駅ホーム内で待ち合わせていました。入線時間が近づいてきて、乗車するのが待ち切れなくなってきたところに事件が起こります。なんと発車 20 分ぐらいに小田急相模原駅～相武台前駅で人身事故があり、特急ロマンスカーの運休が駅の電光掲示板で知らされます(画像 2)。同区間での運転見合わせへの対応のため、小田急は急行以下の車両を動かすことに注力する方向に舵を切ったのです。人身事故に対する小田急の対応の速さには驚きましたが、困ったことに貸し切りの VSE もロマンスカーなのです。たびてつ一行も、他大学の鉄研メンバーの方々も、驚きを隠せない様子でした。



画像 2

このあと、運転列車の整理も兼ねてなのか乗車予定だった VSE が入線してきました(画像 3)。聞けば誰もが箱根旅行のモードになれるあのミュージックホーンを鳴らしてくれたのも虚しく、貸し切りも中止とのお知らせでした。たびてつを含む関東学鉄連一行は乗車できず、少しの間車体を舐めるように見つめることしかできませんでした。自分は乗車したことがあるとはいえ、このカッコいい特急車両を目の前にして乗車できないというのはとても残念でした。



画像 3

本来はこの貸し切りの VSE で小田原に行く予定でしたが、急遽予定を変更して湘南新宿ラインと東海道線を伝って西へ向かうことにしました。

新宿から三島へ

JR 線だけ利用すると決まると、単に熱海に向かうような電車に乗ればいいだけとなります。首都圏の JR 乗車は作業になりがちで、18 きっぷ旅などで何度も東海道線には乗車しているはずですが、神奈川県駅の順番などが全然頭に入ってきません。その癖、平塚と国府津の間は丘陵地が海岸迫った地形になっていることだけは覚えています。車両とか駅の順番にあまり興味を持てなかった末路ですね。



画像 4

国府津駅からは御殿場線に乗り換えます。前に御殿場線に乗ったときに同じように国府津駅で待って写真を撮ったので、今回の旅行での写真はあまりないですが、鉄道関係の展示が改札前にしてあります。それと改札とホームを渡

る地下道が端にあるので、電車を降りてからの歩く距離がとても長い。国府津駅からは御殿場行きの電車に乗りました(画像 4、前ページ)。車両は JR 東海ではどこでも見られる 313 系となっています。

御殿場線は、1934 年の丹那トンネル開通で東海道線が今の熱海ルートに切り替えられるまで東海道本線の一部であり、幹線級の立ち位置にありました。したがって、現在は単線ですが、元々は複線となっていてその跡がそこかしこに見られます。歴史が長い路線なので、橋やトンネルの施設の古さも見ていて楽しい路線です。沿線風景としては、小田急との乗換駅である松田を越えると徐々に酒匂川沿いの渓谷の風景となっていきます。山北～駿河小山間の狭い谷の風景を見ると、流域が変わったのかなと思ってしまいますが、意外なことに御殿場までは川の名前こそ変われど、ずっと酒匂川とその支流の流域を走っているようです。御殿場～沼津はまた別の川沿いとなるとところを見ると、御殿場で扇状地みたいな感じになっているのでしょうか。

御殿場駅からは長めの待ち時間を経て沼津行きの電車に乗りました。ここで語れる沿線風景は少ないですが、三島の歴史を調べていると東海道線が御殿場ルートのときは今の下土狩駅が三島と名乗っていたらしいです。明らかに中心部から外れているので、交通上の重要度が沼津より下になり、三島の衰退が著しかったという話があります。現在は新幹線の駅が三島の方にしかないのでおあいこぐらいのところでしょうか。

さて、沼津からは東海道線なら三島まで 1 駅というところですが、御殿場から三島方面への移動はあまり想定されていないのか、それほど接続が良いわけではありません。それでも、なぜか発車していない熱海行きの電車があったのでそれに乗り込みました。自分たちの想定より早い電車に乗れたのです。そんなわけで、三島駅に到着しました(画像 5)。



画像 5

三島での自由時間

三島ではホテルにチェックインした後、だいたい夕方 5 時頃から自由時間としました。ほとんどの人は三島の中心街(伊豆箱根鉄道駿豆線の三島広小路駅付近)を散策したり、三嶋大社に参拝しに行ったりと、三島の街を楽しんでいたようですが、筆者は修善寺温泉まで足を延ばしました。そもそもこの旅行の宿泊地として筆者自身は修善寺温泉になることを希望していたわけですから、自分が修善寺の方に行くのは当然なわけです。

ということで、修善寺温泉へ行くために、まずは三島駅の南口に移動して伊豆箱根鉄道の駿豆線(以下、単に駿豆線と表記)の改札へ向かいました。ホテルが三島駅の北口にあるのですが、この駅は南北自由通路的なものが駅にありません。三島駅ほど重要性が高く規模の大きい駅にしては珍しいと思うのですが、北口から南口へ移動するには車道を伝って少し遠

回りしないといけないのです。この移動経路は2ルートあって、一つは見通しの悪い歩道のない車道、もう一つは歩道のある広い車道です。観光客のような土地勘のない人なら、歩いた方向が悪く見通しの悪い危ない道路のルートを選択してしまう可能性があり、とても不便です。一応北口改札前には北口から南口への移動方法についての説明書きがありました(画像6)。筆者は外を歩くのが面倒だったので、わざわざ入場券を購入して駅を通り抜けました。

150円で買った安全性をもって三島駅の南口に移動し、駿豆線の三島駅に到着しました(画像7)。駿豆線は初めて乗る路線ではありますが、もう暗くなる時間帯だったため、車窓をじっくり見るのは明日の乗車時として、夜の駿豆線内の人の動きを観察しながら修善寺駅へ向かいました。

修善寺駅に到着する頃にはもう日が暮れており、駅前にはあまり人気がありませんでした(画像8)。温泉街方面のバスに乗る人も当然のように少なく、ちょっと寂しい気持ちになりました。修善寺温泉のバス停の待合所(画像9)には修善寺温泉駅と書かれており、国鉄バスのような鉄道が通せればいいけどとりあえず鉄道と同じぐらい重要な場所としたいという思想を感じ取れます。自分が修善寺温泉に到着したときは19時前ぐらいでしたが、地名の由来となった修禅寺のある温泉街の中心部までの道のりにはやはり人気がなく(画像10)、寂れた温泉地に来てしまったような気分となってしまいました(実際はほとんどの宿が埋まっている夕食の時間のためわざわざ出歩く人が少ないと考えられる)。



画像9



画像10



画像6



画像7



画像8

道のりの途中の日枝神社では、鳥居の内側から参拝路を示す赤い光が続いているのがなかなか不気味でした。社殿や境内の木を見るに、特殊な演出がなくとも立派な神社だと思います(画像11)。

さて、温泉街の中心部に到着すると、川沿いに旅館が立ち並ぶ山中の温泉街らしい風景が広がっていました(画像 12)。元々公衆浴場だったという独鈷の湯(現在は法律上入浴できないことになっている)を中心に川の兩岸に広場が整備されており、散策するには良い環境だと思います。筆者は川の兩岸を結ぶ橋を渡ったり京都の嵐山にあるような竹林の小径の中を通り抜けたりしました。そして一通り歩いて汗を流した後は、修善寺温泉唯一の公衆浴場となっている筥湯(はこゆ)に入りました(画像 13)。銭湯の形式で、シンプルなサービスながら満足のいく入浴ができたと思います。

こうして修善寺温泉に浸かるという目的を果たせたわけですが、ある問題に直面していました。実は終バスが 20 時までに終わってしまうということです。18 時頃から移動してきて、温泉街を散策して湯船にも浸かってとしていると 20 時ぐらいになってしまい、終バスに乗れなくなるわけです。ということで、帰りは温泉街から修善寺駅まで約 2.5km を徒歩で戻りました。真っ暗でしたが、つくばセンターから一の矢学生宿舎に戻るまでに比べると 2 倍ぐらいマシと考えればかなり気持ちが楽になります。無事に修善寺駅まで歩き、駿豆線に乗って三島駅に戻り、ホテルに帰ることができました。

2 日目(2/20)

再び駿豆線で修善寺駅へ、そして河津へ

次の日、昨日の夜のように駿豆線に乗って再び修善寺駅へ向かいました。今回乗った車両は画像 14 のような車両です。今回は日中での乗車なので、駿豆線の車窓を見ながらカーブがどんなものかや沿線の街がどんな並びかを観察していました。

修善寺駅に到着すると、少しの待ち時間を経て東海バスの河津駅行きのバスに乗車しました。この日は月曜日でしたが、駅や修善寺温泉からたくさんの観光客が乗り込み、このあと 1 時間ほどバスに揺られるにも



画像 11



画像 12



画像 13



画像 14

かかわらず立ち客が発生するほどでした。

東海バスの修善寺駅と河津駅を結ぶ系統は伊豆半島を縦断するルートをとどり、途中で天城峠を越える比較的長い距離の路線バスとなっています。沿線は温泉が多いことが際立っていたほか、河津七滝のループ道路(画



画像 15

画像 16

像 15)も印象的でした。たびてつ一行は河津駅ではなく河津町役場バス停で下車し(画像 16)、自由時間としました。約2時間後に河津駅で集合する形となります。

河津での花見

河津町役場で降りると、桜よりも目についたのは幅員の狭い道路に集中する訪問客の車たちです。河津桜の時期以外はこれほどの状況にはならないのかもしれませんが、車が多くて歩行者にとっても危ないし、おそらく住民も駅に出るのが大変な状況だったと思われます。観光によって地域の移動が不便になるような状況は好ましくないように思います。

とはいっても、河津川沿いの河津桜並木は圧巻の光景で、人が集まるのも納得してしまうほどでした。2月中旬のこの時期はちょうど河津桜が満開になるときで、しかも絶好の花見



画像 17

画像 18

日和でもあり、この上なく花見を楽しめたと思います。特に上流側の並木がきれいで、満開の桜が枝の隙間なくきれいに咲きそろっていました。キドリの紙面はモノクロだとは思いますが、自分の感動を共有する意味も込めて筆者の撮った河津桜の画像を4枚ほど貼っておこうと思います(画像17～20)。



画像 19

画像 20

ちなみに河津桜以外に見て楽しいものとして、峰温泉大墳湯公園の(機械式)間欠泉があります(画像21)。1日何回か人工の温泉噴出を行っているのですが、タイミングが良かったので眺めてみました。人工とはいえ大きく噴き



画像 21

画像 22

出す様は面白かったです。当時は購入しませんでした。温泉卵を自分で茹でることが出来たりするので、訪れた際に体験してみると良いと思います。

さて、河津桜を存分に楽しんだあと、たびてつ一行は河津駅に集合しました(画像 22)。河津駅か



画像 23

画像 24

ら下田駅までの伊豆急行線での移動はそんなに長くないですが、短い移動もリゾート 21 の車両を使った普通列車「キンメ電車」に乗りました

(画像 23)。先頭車の展望席も海側に向いた座席も自由席で、かなり得した気分になりました。伊豆急らしい車両に乗って移動し、伊豆急下田駅に到着しました(画像 24)。

下田での自由時間と帰宅

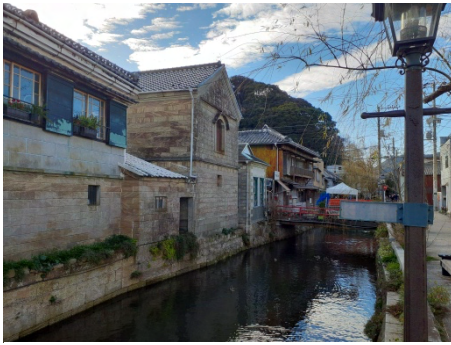
下田では電車が到着次第自由時間としました。伊豆急下田の駅舎の中を見ると、乗車改札と降車口が分かれているのが面白いと思いました。特に乗車改札は 6 つものゲートがあり、これらすべてを使用しないと観光客などを捌き切れないときがあると考え、伊豆半島の人気ぶりが伺えます。

下田と言えば、黒船来航にまつわる展示や古くからの港町の風景ですが、筆者はまず別の場所に向かいました。急坂の住宅地を通り、岩の切通しを抜けると、そこにはなんと、筑波大学(の下田臨海実験センター)があります(画像 25)。誠実な筑波大生として、大学に登校するのは当然なので、この移動は仕方ないですね。想像したよりも静かな入り江に位置しており、ここに研究所があるとはなかなか驚きました。



画像 25

ここから海岸沿いに歩いていくと、いい感じにベリーロードと呼ばれる水路沿いの道に到着します(画像 26)。昔ながらの家並みとそれを利用した飲食店数軒が並んでおり、散策



画像 26



画像 27

にぴったりです。また、観光地的な意味でとりあえず立ち寄って見たくなるのが、画像 27 のペリー艦隊来航記念碑です。記念碑自体は別に下田



画像 28

の歴史・文化を表すものではないですが、写真に収めておくと何となく安心します。

来航記念碑を眺めたあとは、港町としての下田を散策しました。漁港として、伊豆半島南部の物資の積出港として、鎖国終了後最初に開港した港として、色々な側面で栄えてきた町とは思いますが、16 時～17 時の下田の街はあまり賑わっている感じはありませんでした。画像 28 で下田のまちなかの写真を載せておきます。ちなみに、画像 28 の手前から道路がくねっと曲がっていることが分かります。実は下田の街の多くの南北を走る街路がこのような形をしており、城

下町の街路ほどの鉤型ではないし、どうしてくねっとしているのか少し気になりました。

そうして下田の街を一通り歩くともう集合時間になっていました。伊豆急下田からの帰りは特急踊り子の東京行きを利用しました(画像 29)。体力の衰えが著しく、おそらく下田から帰る頃には乗換とかが面倒になるほど疲れているだろうと考えたのです。乗車した踊り子の車両は



画像 29



画像 30

E257 系でした。ただ、正規の踊り子用の車両ではなかったらしく、座席には中央線特急時代を象徴する武田菱のデザインが残っており(画像 30)、さらにコンセントもない車両でした。最近では 2000 番台として改装された車両が 185 系などの置き換えで入っていますが、あまり改装していないものもあるようです。

たびてつ一行は東京駅まで特急で快適に移動したあと、解散としました。筆者はつくばまで JR 高速バスのつくば号で帰りました。新春旅行を振り返ってみると、修善寺温泉は気持ちよかったし、河津までのバス路線は楽しかったし、河津桜も見頃だったし、文句のない旅行になったと思います。雨が降らなくて助かりました。

旅の終わりに

今回は伊豆半島の有名な観光地へ向かうという旅行をしました。温泉地の多さや河津桜の美しさを見ると、伊豆半島に人が集まる要因の一端を見ることができたように思います。いつもは公共交通を際限なく乗り継ぐ移動をするだけで、有名な観光スポットにはあまり目を向けませんが、今回はとても楽しかったです。たまには観光客の気持ちになるのもいいものだと思います。

ちょっと早めの花見をしたという旅

旅人 ここに自分の名前を書く

2023 年 3 月 12 日(日)、たびてつは今年 3 回目となる有志旅行を実施したが今回は少しばかり様子が違う。筑波大学新聞の記者さんが同行するのだ。取材(※)ということで、僕は気を引き締めて集合場所・つくばセンターに向かった。

※今回の取材については筑波大学新聞 4 月号に掲載されます！ぜひご覧ください！

*この記事の最後には地図がございます。地名とか言われてもわからないよ〜という方はそちらを参照しながらお読みください。

筑波山の麓へ

しまった。早く着き過ぎた。

8 時 30 分発の筑波山行きのバスに乗るとい
うことで、集合時刻を 8 時 10 分に設定した。
これは「休日朝の筑波山行きは激混み」という
情報をたびてつ会員から事前に入手していた
からだ。僕は発案者ということもあってつくば
センター7 時 50 分着のバスを選び、筑波山行
きのバス乗り場に来た。が、なんということだ。
目の前にいるのは 8 時 00 分発筑波山行きだが、
混んでもなにも並んでいる人など誰一人と
していないではないか。バスは立ち客もいないまま発車していった。



旅の始まり つくばセンター

8 時 10 分にたびてつの会員一名および筑波大新聞の記者さんと合流した。この記者さん、
「食パン(←鉄道ファン用語)」を知っている!? なかなかの鉄道通だ。僕らが乗り込んだバ
スには、発車直前に大勢の観光客が乗車してきて、筑波山行きのバスの本当の表情がようや
く見られた。ちなみに今回の旅行、「つくば周辺の観光地を周る」という裏テーマを設定し
ている。これを読んでいる皆さんも、これを機につくば周辺の名所をぜひ知ってほしい。ほ
ら！遊びに行く＝TX で東京という思考はやめなさい！

筑波山口から下館駅へ

筑波山行きのバスを途中の沼田で降り、バスターミナル・筑波山口に着いた。ここ、かつては筑波鉄道の要衝・筑波駅が存在していたところだ。筑波鉄道は常磐線土浦駅から水戸線岩瀬駅を結ぶ路線であり、1987 年に廃止された。線路跡は現在自転車道として整備されている。鉄道跡というだけあって起伏が少なく、サイクリングにはうってつけだ。

筑波山口には筑波鉄道時代のプラットホームが残っており、昔に思いをはせられる。



筑波山口（旧筑波駅）

さて、そんな筑波山口から乗るのが下館駅行き・筑西市広域連携バスだ。JR・JTB 時刻表や筑西市の HP には確かに記載されているのだが、乗換案内でヒットすることが少なく、つくばからの乗り継ぎ客は僕らだけであった。つくば方面からの接続は良好で、もっと評価されてよいと思う。と、そんなことを思っていたら途中バス停から続々と乗車があり、あっという間に立ち客が出るまでになった。筑西市民の足として定着しているのだろう。結局その状態のまま下館駅に到着した。

SL もおか

下館において東京からやってきた会員と合流、そしてそのまま真岡鐵道ホームへ。そこにいるのは SL もおか。やはり黒光りする車体がカッコいい。またギャラリーの多さが SL の魅力を物語っている。なお、SL よりも客車のほうに興味津々だった者が約一名いたが、これはたびてつ会員の多様性を物語っているのだろう、きっと。



SL もおか

10 時 35 分、発車の時刻だ。するとやや低めの汽笛が鳴った。大きい。電車の警笛はたまに聞くが、SL の汽笛は一味違う。是非一度生で聞いてみてほしい。3 両の客車を引っ張った SL は瞬く間に視界から消えていった。

関東鉄道常総線で南へ

下館からは関東鉄道常総線に乗る。下館駅関東鉄道ホームで待ち受けていたのは快速取手行、一両編成の気動車だ。ちなみにこの常総線、つくば市民からすると TX、常磐線に次いで 3 番目に近い路線のはずなのだが、なかなか乗る機会に恵まれない。どうしてだろうか。

そんなこんなで下妻駅に到着したが、ここで記者さんが驚きの行動に出る。駅員さんに駅スタンプがあるか尋ねたのだ。ややや、コヤツ、素質あるな。~~ぜひ入会してほしい。~~すると駅員さんがずっとスタンプを差し出す。さらに驚き。見えるところになれば駅スタンプはないものと思っていたが、駅員さんが持っているパターンがあるとは。紙をもらい、スタンプを押してみてもさらにびっくり！なんと、廃止直前の筑波鉄道のスタンプではないか。こんな貴重なものが手に入るとは。驚きの連続だ。



大田郷駅を通過する快速列車



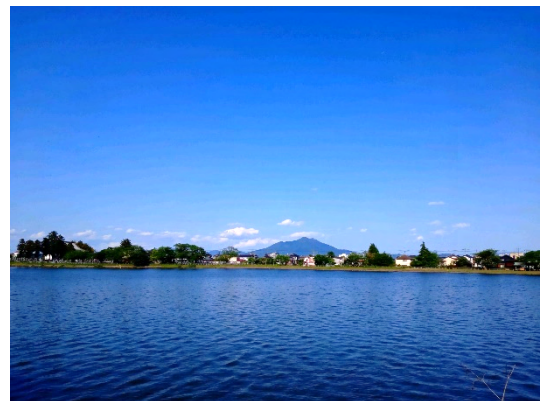
下妻駅スタンプ

茨城百景・砂沼

下妻駅からは徒歩で砂沼広域公園に向かう。広々とした水の風景が気持ちよく、茨城百景に認定されるのもうなずける。遊歩道は散歩や釣りの人々にぎわう。沼の真ん中には全国でも珍しい Y 字型の橋が架けられている。緑地公園となっているところにはすでに桜が咲いており、少し早めの花見を楽しむことができた。

愛宕神社を参拝した後は、下妻駅に戻る。砂沼広域公園から下妻駅に向かう通りもまた注目ポイントだ。こういった地方ではいわゆる

「シャッター通り」が問題となっているが、ここはシャッターが閉まっている店がほとんどない。「コーヒー大福」が気になって「御菓子司 国府田屋」に入ってみると気のいいおばあ



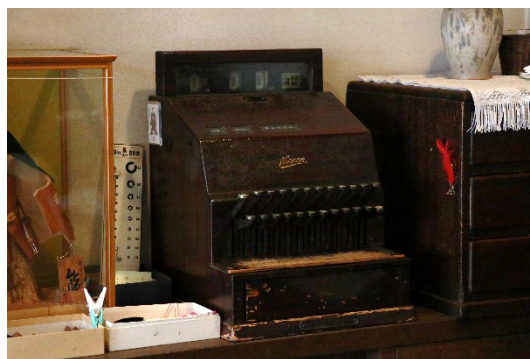
砂沼と筑波山

さんが出迎えてくれた。ここで前のお客さんの会計が目に入る。ちょ、おばあさん、その使ってる機械(レジ?)、博物館とかで見る年代物じゃないですか！ここではまだまだ現役らしい。またまた貴重なものを見ることができた。ちなみにここで買ったコーヒー大福が美味であったことは言うまでもない。昼食をとった「割烹岡崎屋」もまた雰囲気が一昔前の料理屋さんといった感じでとてもよい。僕はとんかつ定食で腹を満たした。

豊田城

下妻駅からまた常総線に乗り、石下駅に降り立つ。同時に大きな天守が目に入る。豊田城だ。豊田城自体は、天守閣造だったわけではなく、場所も当初とは違うものの、中は歴史資料館になっており、石下の歴史について学習できる。さらに7階は展望台になっており、当面の間無料で登れるようだ。と、受付のおじさんがとある漫画を薦めてきた。「恋する小惑星」？なんでも作者が茨城県在住で、彼はその作者の重要関係者であるらしい。つくばも舞台になっているらしいから気になる人は読んでみよう。知っている人は聖地巡礼をやってみよう。つくば駅周辺でできるらしい。

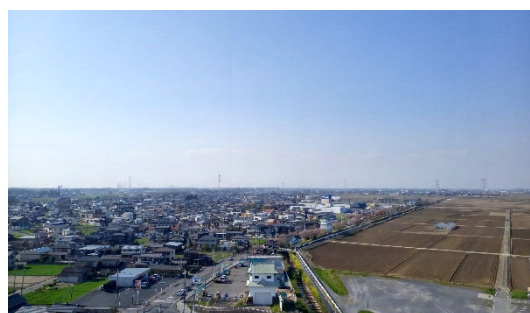
僕が豊田城を訪れるのは三度目になるが、初めて来た会員たちは興味深く歴史資料に見入っていた。連れてきた甲斐があるというものだ。そして、7階の展望台の扉を開けるとそこには佳景が広がる。やはり何度来てもここはいい眺めだ。西側には住宅街が広がる一方で、東側には田畑、そして筑波山。これは僕らが朝からずっと茨城県を離れていないことを示している。ここで会員が僕らに観光案内を始める。あれって筑波大学の建物だったのか。一人で来た時には知り得なかった情報だ。これこそがたびたびつに入ってよかったと思える瞬間なのかもしれない。



ガチャン！って鳴るレジ



豊田城



天守からの眺め

その後、石下駅 16 時 15 分発のバスでつくばセンターに帰る。つくばまで同伴した会員も、記者さんも満足できる旅になっただろうか。例え魅力度ランキング最下位争いをしていようとも、茨城県には茨城県の魅力がある。それが今回同行してくれた会員、記者さん、そしてこれを読んでくれている皆さんにも伝われば幸いである。

地図



地理院地図を加工して作成

艦船オタク横須賀限界日帰り旅行記

旅人 食パン狂

去る 2022 年 11 月初頭、横須賀沖において、海上自衛隊の令和 4 年度国際観艦式が行われた。その一週間前、国際観艦式の一環として、海上自衛隊横須賀基地において、護衛艦の一般公開が行われた。鉄道ファンであると同時に、大の艦船ファンである私は、あさひ型護衛艦が初めて一般公開されるとの情報を耳にし、開催前日の深夜、急遽イベント参加を思い立ったのであった。この記事の読者には、艦船に興味がある人は少ないだろうし、今回は、行きかえりの旅をメインで紹介したいと思う。

まず、朝 8 時頃、つくば駅からつくばエクスプレス線に乗り換え、北千住駅に向かう。すっかり乗り慣れた TX2000 系がやってきた。私はいつも、東京で何かする際には、必ず秋葉原まで乗り通しているのだが、今回は趣向を変えて、常磐線・上野東京ラインを使うことにした。

北千住駅から、E531 系に乗り換える。車内は殺人的な混雑で、身動きすら取れない。しばらく耐え続ける必要があったが、上野駅と東京駅でどっさりと人が降りてくれたおかげで、品川につく頃には、シートに座ることもできた。品川駅ホームには、かつて同地で使用されていたディーゼル機関車 DD12 型の動輪を活用したモニュメントが設置されている。同機は、大戦後まもなく、進駐軍が持ち込んだアメリカ、ゼネラル・エレクトリック社製である。動輪だけとはいえ、かなり特異な経歴を持った車輛が現存しているのは、どう考えても不思議である。珍車好きを自認する方々は、ぜひ見に行ってみてはどうだろうか。



DD12 の動輪

品川駅からは、京浜急行電鉄で、同社の横須賀中央駅を目指す。やってきたのは、1500 形の最終増備車である。京急 1500 形は、比較的長く製造されていることから、製造時期によって、制御装置や車体のつくりに大きな差異がある。1500 形の乗り比べするのもおもしろそうだ。

無事に 1500 形に乗り込むことができたものの、品川から横須賀までは、さらに時間がかかる。種別は快特で、かなりの速度を出しているにもかかわらず、である。かなりの時間、列車に揺られ続け、横須賀中央駅についた頃には、11 時を回っていた。

時間はもうすぐお昼時である。横須賀は、帝国海軍・帝国海軍・海上自衛隊伝統の「海軍カレー」が名物であり、あちこちでカレー店を見かけるが、あいにく横須賀に滞在できる時間は少ない。よって、私は昼ご飯・晩御飯抜きで、その時間もすべて見学に充てることにしたのだ。(こんな強行スケジュール、誰も誘えるわけがない。)



横須賀中央駅

ヴェルニー公園である。横須賀中央駅から吉倉棧橋を目指そうとした場合、通り道となる場所に、上記の観光スポットが存在しているため、一般公開の前に、定番のスポットも押さえておきたい、という魂胆でルート作成を行った。

横須賀中央駅から、海のほうに向かってしばらく歩くと、旭日旗やZ旗を掲揚した、ひときわ大きい物体と、東郷平八郎の銅像が見えてくる。これこそが、世界三大記念艦に数えられる、敷島型戦艦「三笠」の雄姿だ。1902年、英国ヴィッカース社にて建造され、連合艦



艦首から見た三笠の雄姿

護衛艦の一般見学が行われているのは、海上自衛隊吉倉棧橋であり、付近には米海軍基地も存在している。しかし、この棧橋は横須賀中央駅から7kmほど離れており、歩くにはいささか不便である。それなのに、なぜ横須賀中央駅に降りたのかというと、どうしても外せない横須賀の観光名所を訪れたかったからである。その観光名所とは、記念艦三笠と、

隊旗艦として黄海海戦、日本海海戦、シベリア出兵を戦い抜いた歴戦の猛者である。大戦前の軍縮条約下における圧力の結果、陸地に埋められる形になってしまう、事故で沈没する、敗戦後の武装解除に際して、解体されそうになるなど、引退後もさまざまな苦難に襲われたが、奇跡的に生き残ることができた。現存する鋼鉄製の軍艦としては世界最古のはずだが、船体は美しい軍艦色を保っており、

まったく老いを感じさせない。「三笠」は現在、博物館として利用されており、艦の内外には、日本海海戦や帝国海軍に関する展示物が並んでいる。戦艦大和用の91式徹甲弾や、日本海海戦のVR体験、なんてものまで並んでいた。また、艦橋・指令室・艦長室・マストなど艦内あちこちを訪れることもできるほか、副砲に至っては、なんと動かすことができる！(三笠は、大量に備え付けられた副砲を使った近距離戦を得意としていた)。勿論、操作は人力である上に、照準するのにも難儀するほどに重い。周りのお客さんの迷惑にならない程度ならば、砲兵ごっこ遊びもできるぞ！「三笠」を訪れた際には、ぜひ副砲に触ってみてほしい。余談だが、「三笠」の背後には、D51を模した、横須賀市の給水施設がある。

三笠を後にして向かったのは、ヴェルニー公園である。かつて横須賀製鉄所の建設に尽力したフランス人、ヴェルニーにちなんで、フランス式庭園を備えた公園である。勿論、第二次大戦で活躍した軍艦の慰霊碑があちこちに立っており、公園からは横須賀軍港の全体を望むことができるなど、海軍とのかかわりも深い。私が訪れた当日も、一般公開が行われている艦の他に、海自が誇る海の忍者、おやしお型、そうりゅう型の潜水艦や米海軍のアーレ

イバーク級駆逐艦が停泊している様子が確認できた。さらに、定期的に行われる「よこすかカレーフェスタ」の会場としても使われている(この日にも開催されていたが、筆者は泣く泣く通り過ぎた)。

このヴェルニー公園最大の目玉といえば、戦艦陸奥の 45 口径 41 cm 砲身である。先ほど訪れた「三笠」の主砲は 40 口径 30.5 cm 砲、「三笠」のものよりも遥かに強力な主砲である。この主砲は、1920 年、ここ横須賀で生まれた戦艦「陸奥」に搭載されていたもので、大和型戦艦の登場までは、威力、射程ともに世界最強を誇った。「陸奥」は波乱万丈の生涯を送ったことで知られる。しかし、就役直前に、欧米列強諸国から、廃棄するように圧力をかけられる、という必ずしも順風満帆とはいかない誕生であった。また、終戦後、米国の核実験



戦艦陸奥四番砲塔砲身

に投入されるも、2 発の核爆発に耐え抜いた、姉の「長門」に対し、「陸奥」は 1943 年、柱島で謎の爆沈事故を起こし、一度も活躍することのないまま、その生涯を終えてしまう。戦後、船体の一部や武装が引き揚げられ、全国各地で展示されているが、この砲身だけは故郷に戻ってきたのである。読者の皆様も、戦艦の元「世界王者」に会いに行ってみてはどうだろうか。

さて、ここまで「三笠」と「陸奥」に尺を割きまくり、時刻はすでに午後 1 時を回ってしまったが、本番はこれからである。護衛艦の一般公開終了は午後 4 時、3 時間ですべての護衛艦を見学する(待機列に並ぶ必要があるので、実際に使える時間はもっと少ない)。ヴェルニー公園を後にし、後方に見えている吉倉棧橋に急いだ。



海自最大の巨軀を誇る「いずも」

手荷物検査を終えて、最初に向かうのは、ひととき大きな船体をもった護衛艦「いずも」である。全長は海自史上最大の 248m にも及び、戦後初の日の丸航空母艦として知られる。艦内に入ると、災害派遣にも対応した巨大な格納庫、ヘリ 5 機の同時離着陸が可能な飛行甲板等の大きさに圧倒される。2021 年には、F35B 戦闘機を使用した発着艦訓練が行われ、いよいよ「航空母艦」が板についてきた「い

ずも」には、今後末永く活躍してくれることを期待したいものである。

続いて、「いずも」の奥に鎮座する、一見「いずも」そっくりな護衛艦に移動する。こちらの護衛艦は、「ひゅうが」という名前であり、いずも型護衛艦の一世代前に建造された護衛艦である。こちらにも、基本的には所謂「ヘリ空母」であるものの、戦闘機やヘリコプターの運用に特化している「いずも」とは異なり、対空ミサイルや対潜魚雷、強力なソナー等を



艦首側から見た護衛艦「ひゅうが」

装備し、自衛装備の他に、強力な対潜兵装を備えているのが特徴である。全長 197mと、「いずも」よりも小柄ではあるものの、こちらの格納庫や飛行甲板も十分に広大である。ちなみに、「いずも」「ひゅうが」では、一般公開において、飛行甲板に上がる際、艦載機用エレベーターに乗ることができる。巨大なエレベーターに乗り、あっというまに飛行甲板

まで上昇する体験は、なかなか味わうことができないものである。

最後に、護衛艦「あさひ」を訪れた。あさひは、あきづき型護衛艦(3代目)をベースに、非常に高度な対潜戦闘能力を備えた汎用護衛艦である。127 mmの主砲や多数の VLS セル、魚雷発射管などを備えた、いかにも「現代の軍艦」といった様相である。最新鋭であるが故に、今まで一般人に公開されることはなかったものの、今回初めて見学が許可された。やはり、一般初公開とだけあって、最終日の終了時刻直前にもかかわらず、長い待機列ができている。公開終了ぎりぎりに滑り込むことができた。船体後方の艦載機格納庫から乗艦し、上部甲板を一周することができた。主砲の下には、実弾を発射し、排出された空薬莖が落ちて



艦尾側から見た「あさひ」と「あしがら」

できた傷がたくさん残されており、激しい訓練を行い、日々練度向上に努めていることが実感できた。また、「あさひ」の隣には、イージス艦「あしがら」が停泊しており、乗艦はできなかったものの、こちらも細部まで確認することができた。

「あさひ」のタラップを降りたころには、時刻は4時を回っていた。一般公開は終了する時間である。ぎりぎりではあるが、すべての船を見学することができた(昼食なんてゆっくり取っていたらどうなったことか)。帰りに、護衛艦「ひゅうが」の乗組員が被っているキャップと、レトルトの「横須賀海軍カレー」をお土産に買い、帰路に就く(レトルトの海軍カレーは、思った以上に美味しかった。個人的には、私がかつて、靖国神社のレストランで食べたものと遜色ない仕上がりだと感じている)。幸いなことに、吉倉棧橋のすぐそばには、JR東日本の横須賀駅がある。

横須賀駅ホームからは、棧橋に停泊する護衛艦「いずも」を望むことができた。しかし、かつての大戦時に設けられた、機密保持用の柵が残っているため、基地の全景を望むことは難しい。そして、ホームに滑り込んできたのは、近年導入のE235系電車である。しかし、せっかくなので、引退迫るE217系を待ち、この車輛で帰ることにした(インドネシアで第二の人生を送る計画が持ち上がったみたいだが)。乗車してしばらくすると、列車は夕闇迫る横須賀駅を出発する。駅を出てすぐにトンネルに入るため、名残惜しいが「いずも」とはお別れである。

横須賀駅からしばらくすると、田浦駅に停車する。この駅は、トンネルとトンネルの間の短いスペースにホームがある関係上、一部車両でドアカットを行うことで有名である。私が乗っていた先頭車両は、ホームを通り越し、暗いトンネルの中に停車する。全国的にも、かなり変わった駅ではなかろうか。

横浜駅で、京浜東北線に乗り換え、一路秋葉原駅を目指す。ここまで来てしまうと、「帰ってきてしまった」というような感情があふれ出し、一気に寂しくなる。しかし、ここで、驚きの情報を耳にした。本日(10月30日)、伊豆急下田～品川間の団体臨時列車でラストランを行ったジョイフルトレイン「華」が品川駅に停車しているというのである。せっかくのラストラン、品川駅でいったん下車し、見に行くことにした。



多くのファンに囲まれる「華」

品川駅に停車してから、かなりの時間が経っていたこともあり、私が品川につくまでには発車してしまうのではないかと道中気が気でなかったが、なんとか間に合わせる事ができた。夜の品川駅ホームには、「華」が紫色の車体を輝かせて佇んでいた。原型 485 系を見慣れた人間からすると、「華」の外観は、まったくの別物のように感じられたが、それでも足回りやパンタグラフには、種車である 485 系の面影が感じられる。時間の許す限り車体の写真資料を集め、最後には品川駅を出発する姿を目に焼き付けておいた。発車する瞬間に、大声を出す輩が多く、せっかくの 485 系の走行音がよく聞こえなかったのは少々残念であったのだが。

最後は気分を変えて、山手線を使って秋葉原駅を目指す。そして、秋葉原からは筑波大生おなじみ、TXに乗ってつくば駅に戻った。

さて、一日でつくば～横須賀間を行き来したわけだが、一日でいろいろなものを見て回ることができたため、非常に充実した日帰り旅行であった。読者諸君も、一生に一度くらい、飲まず食わずの状態をフル活用する「限界旅」に出かけてみてはどうだろうか。

山陰旅行記

旅人 feature

3月、ひとり山陰を旅行する計画を立てた。出発の前からこのことを記事に書いてみよう
と、出雲市・出雲大社を経由するつもりであったので、大社線の廃線巡りについて書いてみ
ようと思っていた。しかし、それは果たせなかったのも、特にテーマもなく淡々と旅行につ
いてつづることにしよう。

旅の始まりはサンライズ出雲だった。いまは珍しくなった寝台特急である。どのような経
路だったかは忘れたが、これまでも数度サンライズに乗車したことがある。ただ、デビュ
ーから時が経ち、いつまで走り続けるかわからないこの列車に乗っておきたいと思った。そ
う思う人が多いのか、ほとんどチケットは売り切れていたようだし、シャワールームのチケ
ットは東京発車前に売り切れていた。

久しぶりの寝台にゆられて夜を過ごし、ブラインドを下ろし忘れた窓からの光が強くな
って6時頃には目を覚ました。岡山駅を前に朝の車内放送がかかるが、およそ20分の遅延
だという。京都のあたりで線路点検をした影響だった。その手前では一度目を覚ましていた
ので、ちょうど停車中の場面に寝過ごしたことを残念に思った。

しかし、前後の列車の関係か、その遅延は伯備線に入る時点ですでに40分ほどに拡大し
ていた。この遅延はあまり好ましいものではない。というのも、サンライズ出雲を米子で下
車した後に、30分ほどの接続で境港に向かうつもりだったからだ。米子と境港を結ぶ境線
は、交通系ICにこそ対応しているものの、本数の多い路線ではない。乗り損ねては今後の
予定に差し障る。そもそも米子で長時間つぶせる気がしない。

とはいえ、この遅延が回復されるわ
けもなく、結局50分ほどの遅延で米
子に到着した。やはり境線には乗り換
えられなかった。米子に着くまでの最
後の1時間ほどは、並行するバス路線
のダイヤを調べたり、境港から米子に
戻る時間を遅らせたときのシミュレ
ーションをしたりに時間を費やすこ
とになってしまった。そして、このと
きに前述の大社線の廃線巡りをあき
らめることにしたのだ。

どうにか路線バスで境港にたどり
着いた。



境港駅外観

水木しげるの妖怪の絵が描かれている

境港は日本海側でも有数の港町であるが、同時に漫画家の故水木しげるの出身地でもある。20 年ほど前に水木しげる記念館が開館して以降、駅から記念館までの通りは水木しげるロードとして整備され、あまたの妖怪の銅像が建ち並んでいる。水木しげるロードは妖怪をテーマにさまざまな商店がちなり、いわば妖怪の街になっている。

訪問した日は、3 月 8 日であったが、水木しげるの誕生日であり水木しげる記念館の最終営業日であった。開館から 20 年を経て、記念館は建て替えのためにとうぶん閉館するのだ。せっかくだから閉館の前にここを訪れたかった。だから、境港での時間をなんとかしてでも確保したかったし、大社線はその犠牲にされた。

米子に向かう境線の時間までは 4 時間弱であったが、その時間はあっという間に過ぎた。水木しげるロードの 30 を超えるスタンプラリーを周りながら街並みを眺め、日本海側の魚介を味わい、記念館をじっくりと見てまわれば、そんなものだろう。

街を歩きながら考えた。水木しげるは妖怪を描くことで何を伝えたかったのだろうか。現代が進むなかで、自然のなかに人々が見出してきた妖怪という科学技術と相容れない存在が失われ、人々は時間に追われるようになった。それは人々の心の余裕が失われ、目に見えないものを見ようとしなくなったことを表すのだろう。妖怪を描くことで現代を問い直していたようにも感じられる。ゆっくりと街を歩きながら、そんな時間に追われる生活からすこし遠ざかることができたかもしれない。いや、本当に時間を忘れるならば、列車の遅延に慌てるようではまだまだである。



止水栓の蓋

これもまた妖怪が描かれている
写真はヌリカベ



水木しげる記念館の壁の絵

水木しげる直筆で、写真撮影可

とにかく米子に戻った。

山陰線の特急と言えば、やくもの車両が来年にも置き換えられる見込みである。そのまえに乗車しておこうと考えていた。ただ、スケジュールを変えたのでこれもまた果たされなかった。米子から益田までスーパーまつかぜにゆられることにした。

関東に住み続ける身からすると、鳥取や島根は山陰という同じ地域であり距離間を感じにくいのだが、実際にはかなりの距離がある。とてもじゃないが普通列車では行きたいところまで行けそうもない。どうしても時間を気にしてしまう。

この日は知人の住む萩まで向かいかった。むしろ、今回の旅の主題は萩に行って松陰神社のお守りを返すことだった。高校受験の時のお守りだから何年越しだろうか、数えるのも嫌になる。なんとしても当日中に萩にたどり着き、翌日、萩で丸一日時間を取りたかった。益田以西の山陰線は本数が極端に少なくなる。だからこそ特急でなければたどり着けなかったのだ。

東萩駅に着いたときには20時半近くになっていた。これが終電、いや終汽車だった。

翌日、無事に松陰神社に参ることができた。吉田松陰を祀る神社であり、学問に御利益があると言われる。幸か不幸かもうすこし学問をやらねばならぬ身としては、いましばらくその御利益に預かりたいものである。

結局、今回の旅で山陰で果たそうとしたことのなかには、果たせずに終わってしまったことがいくつかある。ほかにももうすこし果たしたいこともできた。また、山陰に行かねばならないだろう。学問を修めた暁にはもう一度お参りすることも大事に違いない。そのときにはまた記事を書こう。できれば大社線で1つ記事を書きたいものである。

最後に余談だが、旅行後に会った人からどこかお宮に行ったかときかれた。どうも神社からの帰りは自分ひとりでなかったようである。これもまた目に見えぬものであるが、目に見えぬものに力がないとたかをくくことは正しいことではない。意図しないかたちで、目に見えないものを再認識することになった。

今回の旅はやはり目に見えぬものとの向き合い方を問われるものだったのだろう。そういうものへの畏怖の感情を持たねばならないと、旅を終えて改めて思い知らされた。



松陰神社拝殿

W7 系(のようなもの)復活の記録

旅人 食パン狂

はじめに

私が E7・W7 系と初めて出会ったのは、2014 年夏の開業前試運転で、初めて富山県内に乗り入れた時である。デザイン草案の段階では、のっぺりしていて、あまり好きになれなかった先頭部も、実際に凹凸や細部のディテールがつくと、途端に引き締まった美しい車輈に見えたことを覚えている。その後も旅行、大学入試、帰省などで頻繁に利用するにつれて、自然に愛着がわくようになった。今回は、そんな W7 系の N ゲージを中古でかき集め、レストアしてみた記録である。

E7・W7 系とは

E7・W7 系とは、2014 年の北陸新幹線金沢延伸開業に合わせ、JR 西日本・東日本の共同開発によって生まれた新幹線車輈である。営業最高速度 260 km/h(現在は 275 km/h)、電源周波数帯切り替え機能、抑速ブレーキ等の基本性能は E2 系を踏襲し、主電動機をはじめとする走行機器は E5 系と同等であるなど、基本的には JR 東日本の技術体系に位置づけられる車輈である。しかし、500 系と同様にキャノピー型の運転台窓を採用する等、随所に JR 西日本の影響がみられる。車内空間や客用電源に余裕があり、広い車内空間、普通車を含む全席のコンセント等を擁する。E5 系と同様、最上位座席「グランクラス」車を連結し、12 両編成で運用される。E2 系 N 編成を置き換えた後、主に北陸新幹線で運用されるが、のちに上越新幹線にも投入され、回送運転や臨時列車で東北新幹線への入線を行った実績も持つ。また、台風被害を受けた廃車体から一部部品を流用して生まれた代替製造車、敦賀延伸を見越して発注された増備車には、細部に差異が存在している。



東京駅に停車する E7 系

Tomix 製品についての概要

E7・W7 系は、大手鉄道模型ブランド「TOMIX」から、模型製品が生産されている。私が入手したのは、2014 年登場時の姿の E7・W7 系となる。同社お得意の通電カプラー、可動幌、2 モーターなどを装備し、悪路での走行には定評のある商品である。

各車輈の来歴

当初、私の手元にあったのは、4 年前に購入した、FM007 ファーストカーミュージアム「W7 系かがやき」のみであった。この商品は、走行や連結を想定しないディスプレイモデルであ

る。加えて、先頭車 1 両しか含まれていないため、勿論編成を組むことができない。ところが、袋詰めジャンク品を探すうちに、中間車が次々と見つかったため、元々持っていたディスプレイモデルも、走行可能に改造し、編成を組んでみようという気になったのである。以下に、簡単な各車輛の来歴をまとめておく。なお、12 両編成中 9 両しか揃っていないのは、未だに入手できていないためである。また、7 号車も 3 号車の改造で済ませているため、一部窓配置が実車と異なる。

各車輛の来歴

一号車 W723-101	前述のとおり、新品で入手
二号車 E726-101	新宿某店にて入手(中古・単品)
三号車 E725-2	秋葉原某 2 号店にて入手(中古・単品)
四号車 E726-201	新宿某店にて入手(中古・単品)
五号車 E725-101	新宿某店にて入手(中古・単品)
七号車 E726-2(3 号車流用・改造)	新宿某 2 号店にて入手(中古・単品)
八号車 E726-401	新宿某店にて入手(中古・単品)
九号車 E725-401	新宿某店にて入手(中古・単品)
十二号車 W714-501	秋葉原某本店にて入手(中古・単品)

塗装・外観の修復作業

ここからは、実際の修復・加工を説明する。なお、全車両が同時に手に入ったわけではないので、本誌における掲載順と、実際の加工を行った時系列は、必ずしも一致していないことをご承知おき頂きたい。まずは、塗装・外観の修復作業である。新品で買った 1 号車以外は、非常に安価な袋詰めジャンク品であった。袋詰めジャンク品に手を出したことがある人なら知っていると思うが、袋詰めジャンク品は、リサイクルショップにおいて、中古品のなかでも「最悪」ランクに位置づけられてしまった車輛であり、買い手には相応の商品知識や、リスクを負うことが求められる。今回扱う車輛も例外ではなく、3 号車、7 号車、8 号車に



購入直後の 3 号車の様子

外観上の欠陥が見受けられた。具体的大幅な塗装剥げ・乱れ、可動幌・パンタグラフ欠品、8 号車には、車体中央付近にナイフ状の大きな切り傷が見受けられた。(可動幌については後述する)3 号車、7 号車の塗装不良は、その範囲の広さ、車体の傷み具合から、製造時の欠陥ではなく、元所有者による不適切な取り扱い・管理の結果生じたと推察している。また、8 号車の傷も、何らかの作業ミスの結果生じたものであろう。(同時に購入した他の号車にはそこまで大きな損傷は見受けられなかったことから、8 号車に傷が生じたのが原因で、編成ごと手放すことにしたようだ。)

塗装の修復は、太い帯(GSI クレオス Mr.METALCOLOR カッパー)、細い帯(グリーンマックス鉄道カラー 16 青 20 号)をそれぞれ局所的にマスキングし、ひたすらタッチアップを行った。私の腕が未熟であるため、あまりきれいには仕上げられなかったが、遠目で見て違和感を覚えない程度には修復できたと考えている。パンタグラフは、正規の ASSY パーツが手に入らなかったため、同じく TOMIX 製の PS206 型パンタグラフ(0283)を加工し、残存していたパンタグラフ台座に接着している。なお、擦板部にはタミヤエナメルカラー(X-11 クロームシルバー)を塗装している。一般的に、鉄道模型においては、擦板部はカッパーで塗装することが多い。しかし、今回は実車写真を参考にし、より実感的なシルバー塗装とした。最後に、床下機器、エアインテークにガンダムマーカー(GSI クレオス スミ入れ用 グレー)を使用し、墨入れを行った。また、製品状態ではプラ一体成型となっている、乗務員室ドア周辺の金属部品に、シルバー(パンタグラフに使用したものを流用)を塗装した。

走行系の修復

走行系の修復について説明する。車輪に関しては、新宿で購入した車輛を中心に、酸化や表面の荒れが目立っている。しかし、走行や集電に問題がないため、現在は交換を行っていない。12 号車は、購入した時から、なぜか床下が 1 号車のものと取り換えられていたが、放置している(グランクラス風に、車内を白く塗装することも考えてはいるのだが)。また、1 号車は 12 号車床下からカプラーを移設し、元々取り付けられていた台車固定用パーツとそれに対応した長尺ネジを撤去の上、走行可能な状態に加工した。1 号車にカプラーを供出した 12 号車のカプラーについては、該当パーツ(TOMIX JC6305)が品切れであったため、自作フックカプラー(真鍮製の支柱に、TOMIX フックリングカプラー、鉄コレ台車枠のランナーなどを組み合わせて作成)を装備した。また、先述の通り、3 号車、7 号車の可動幌は欠品していたが、可動幌の欠品した車輛と、残存した車輛を連結させると、場合によっては干渉・脱線することがあった。走行試験の結果、動力車とその両隣の車輛に可動幌を移設し、可動幌がない車輛の妻面には、プラ板と KATO 製幌枠で作った簡易的な妻面パーツを固定した。通電カプラー支持用のスプリングも、試運転結果を反映し、一部車両において調整・撤去を行っている。

電装系の修復

電装系の修復としては、主にモーターの交換を挙げることができる。TOMIX 製品の W 7 系では、3 号車と 7 号車にモーターを組み込む 2M 方式が採用されている。今回の車輛でも、基本的にその仕様を維持しつつ、協調運転を行うこととした。しかし、購入時においては、3 号車のモーターは、電流の流れる向きによって回転数が異なる、7 号車のモーターはそもそもまともに回らない、という有様であった。結局、無水アルコールによる内部洗浄でも復活することはなかった(おそらく、症状は違えども、両方ともカーボンブラシの異常な摩耗が原因であろう)。元々搭載されていた「M 9 モーター(T Y P E 2)」を「M13 モーター(T

Y P E 2)」に換装することによって事なきを得た。なるべく安価に済ませることを目標にしていた中で、まったく予想外の出費を強いられたわけだが、安定走行への投資である、と自分を納得させることにした。このほかにも、車輦内部の集電板について、酸化が劣悪な部分を中心に適宜磨き上げている。一通りの作業が終了した後は、長時間の試運転を行い、動作に問題がないか、確認を行っている。

ケース製作

最後に、これらの車輦の収納について説明する。ご存じの方も多いだろうが、Nゲージ用ケースというものは、たとえ中古であっても、べらぼうに高いのである(新幹線対応のものを分売で揃えようものなら、野口さんが何人も消えてしまう)。しかし、このW7系(中間車はE7系だが、この記事では便宜上、このように呼称する)は袋詰めジャンク、つまり、プラスチックの小袋に詰められて販売されており、元々のケースがなくなっている。未来永劫このままの状態で保管・管理するわけにはいかないのは明白であろう。そこで、今



現在の収納状況

回は 100 円ショップで入手した A4 ファイルケース(和泉化成製)に、住宅用の隙間テープ(エルオー製)を利用し、ケースを自作することにした。一部、隙間テープのスポンジをカットすることによって、新幹線車輦 11 両対応(微妙な数字だなあ)の収納を可能にしている。デッドスペースが生まれてしまったが、ミニ新幹線ならば収納可能であったため、2 つに区切り、TOMIX 製 400 系新幹線中間車を 2 両収納した。強度に関して言えば、市販品のケースには大きく劣るだろうが、カバンに入れて持ち歩いたり、重ねて保管したりする分には問題ない。別の車輦でも試しているが、今のところ実用上、大きな欠陥は発生していない。

おわりに

今回の記事では、ジャンク品の N ゲージをレストアした記録を紹介した。ジャンク品のレストアは、ある程度の経験と知識さえあれば、同じものを新品で揃えるよりも、はるかに出費を抑えることができる(実際、今回購入した 9 両編成の総額は、同社の 3 両基本セットとほぼ同じである。モーター交換を行ったため、実際の総額は少々お高くなってしまったが)。この記事を通じて、ジャンク品のレストアに少しでも興味を持って頂ければ幸いである。

今後、同編成には、かつての F13 編成を模して、パンタグラフカバーの取り付けや、チップ LED を使用したサーチライトの取り付けといった加工や、椅子のヘッドレスト部分を塗装する計画を立てている。特に、サーチライトの取り付けは、上から見る機会の多い鉄道模型にとってはよいアクセントになるので、積極的に検討している。また、まだ購入できていない車輦に関しても、見つけ次第確保・増結していく計画である(せめてグリーン車がない

いと寂しいなあ)。

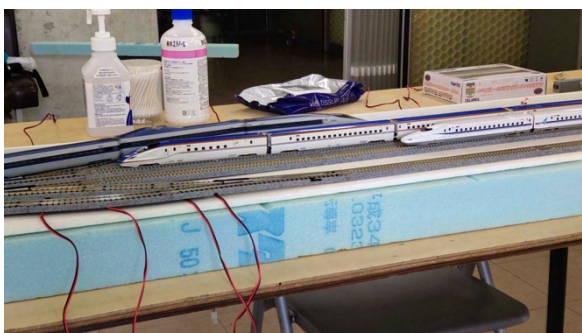
最後に、去る 3 月 17 日に行われた、模型班運転会における W7 系の様子をご紹介します。まずは、下の写真をご覧ください。こちらが、今回の記事で復活させた W7 系の完成写真である。自宅におけるテスト走行時には、連結器関係のトラブルが付きものだったが、ラ



完成写真



E2 系・500 系との並び



N700A・500 系との並び

イト、動力、連結器ともに正常に動作した。また、何も手を加えていない状態の写真と見比べると、(上記の 3 号車の写真や、メーカーの広告写真などと比較してほしい)乗務員室周りや床下に行った墨入れの効果が大きいことがわかっていただけるだろうか。10 分もあれば完了する簡単な加工なので、新幹線車輛を持っている方は、ぜひチャレンジしてみてください。

運転会の途中では、E2 系、500 系との並びも撮影した。実物では、500 系と E7 系が並ぶ機会はなかったが、模型では並べたい放題なのが嬉しい。全体的な印象は E2 系に近いものの、運転台回りや塗装パターンは 500 系に近いことが見てとれる。

さらに、先輩所有の N700A との並びを撮影することもできた。新歓号のキドリが出来上がる前に、走行する様子を写真に収めることができ安心してゐる。今後とも、手を入れつつも末永く大切に遊ぶつもりだ。

最後になってしまったが、今回完成させた W7 系にとって、最大級の晴れ舞台を用意してくださった模型班の先輩方に感謝の意をお伝えして、今回の記事を締めようと思う。

横須賀線の模型を増強する

旅人 中扉締切

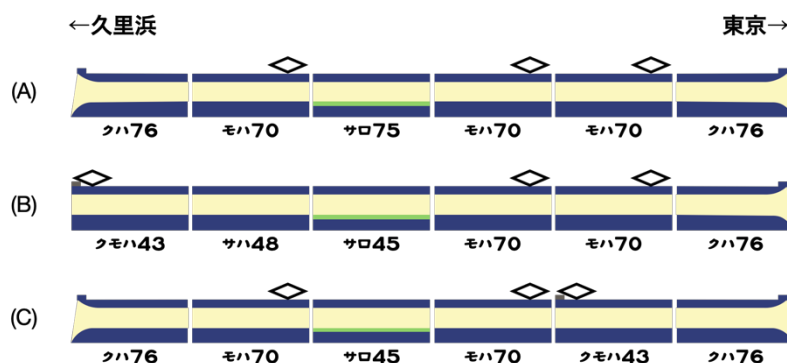
鉄道は、莫大な資源や労働力の投入を要し、乗客・荷主・沿線住民・株主といった多くの利害関係者と関わり、それゆえに厳しい制約のなかで運行される。鉄道模型の醍醐味は、そんな鉄道を個人の資源と責任の範囲に収まるほどに縮小することで、個人の手のなかで自由に形づくれるようにしたことにあると、わたしは思う。

どんな列車でも、レールに載るように作れば、レールの上を走らせられる。カーブを曲がれるように作れば、カーブを曲がれる。トンネルを抜けられるように作れば、トンネルを抜けられる。資源とシステムを自前で用意できれば、それ以上のコンセンサスは必要ない。タイムマシンには乗れなくても、風景や車両は再現できる。

そういうわけで、60~70年ほど前の横須賀線、70系電車の模型をキットから6両組み立てたのが、2021年の学園祭前だった。だいたい1年半ほど前のことになる。当時は運よく6両編成のアソートセットが出ていたため、これを購入して組み立て、サロ75形の切り継ぎに悪戦苦闘し、旅人キドリの締め切りをオーバーしながらも、学園祭前には全車両が70系の整った6両編成を組み上げた。下の図でいう(A)の編成である。

しかし、現在の15両の横須賀線において11両編成が「短い」ように、最大12両編成だった60~70年前の横須賀線を代表するには6両編成は短い。かつ当時の横須賀線は編成内のバラエティも豊かだったので、その点でも70系の6両編成は心もとない。

そういうわけで、この6両編成にもう6両増結し、12両編成にすることにした。



70系の編成3態（実際の編成のすべてではない）

当時の横須賀線では、70系と呼ばれるモハ70形・サロ75形・クハ76形以外にも、戦災や転用を免れた32系の生き残りであるサロ45形・サハ48形や、同じく戦前生まれだが関西出身のクモハ43形とその改造車、そして湘南電車80系の余剰車の

サロ85形などが編成内に混在していた。せっかくなら、バラエティ豊かな編成を組みたい。

というわけで、今回はこの中から手軽に組み立てやすいクモハ43形・サロ45形・サハ48形各1両、モハ70形・クハ76形各2両の、計7両を製作し、図の(B)および(C)の編成を組み替えて楽しめるようにすることにした。1両多い上にサロ85形がないが、横須賀線にいたサロ85形がいずれも半鋼製車体でキットからでは作りづらいことや、サロ45形

とサハ 48 形のキットが抱き合わせになっていたことなどが理由である。

制作する車種を決めたところで、部品を調達しはじめた。前回は車体はアソートセット 1 箱であったが、今回は 7 両分のキットを単品から買い集めた。このうち 1 両は中古品を購入した。



買い集めたキット

買い集めたキットを袋から出し、加工内容について検討する。横須賀線といえば青とクリームのスカ色だが、ちょうどこの時代、1962 年ごろから色の組み合わせが変更になっている。新しい方の塗色が好みなので新しい方にしたいが、一方でクモハ 43 形は 1963

年度にドアを増設され 3 ドアになっている。新しい塗色の 2 ドア車がいたかは怪しいが、大掛かりな改造はもうこりごりなので、とりあえず組み立ててしまうことにした。

クハ 76 形もキットそのままの H ゴム前面窓・木枠戸袋窓の車両は横須賀線におらず、かつ東京寄りと久里浜寄りとのトイレの位置が左右反転している点について、キットは東京寄り先頭車の仕様である。前回組み立てたときに前面は木枠のものに交換したが、トイレ部分はそのまま組み立ててしまったので、仮に修正するなら今度は久里浜寄りが 2 両になる。今度こそ修正しようと思い、窓枠だけ 3D プリントしてはめ込むつもりだったが、よく見ると窓枠がけっこう細くて折れそうで、歩留まりが良くなさそうだ。はめ込むならウィンドウシル・ヘッダーごとになり、周囲を巻き込む派手な改造になる。さんざん悩んで組み立てを後回しにしたが、どちらにせよサロ 45 の等級帯の塗装・乾燥に時間がかかるので、そこに改造工程をねじ込むことにした。

各車両の加工内容は以下の表の通りで、組み立てはサハ 48 形・サロ 45 形・モハ 70 形・クモハ 43 形・クハ 76 形の順としつつ、同時並行で進められる作業は進めることとした。

各車両の加工内容（形式番号順）

形式	両数	差異	組み立て以外の加工内容	想定難易度
クモハ 43	1	なし	なし	やや易
サロ 45	1	便所設置	窓埋め 2 箇所(両側面)	やや難
サハ 48	1	便所設置	窓埋め 1 箇所(妻面)	やや難
モハ 70	2	なし	なし	易
クハ 76	2	前面窓復元 便所位置反転	前面パーツ交換 窓埋め 1 箇所(左側面) 窓（シルヘッダごと） はめ込み 1 箇所(右側面)	難

モハ 70 形は車体がすでに箱形になっているが、他の車種は一般的なプラモデルと同様に平面的なランナーから部品を切り離す構成である。側面・屋根・床板がバラバラになっており、まず箱形にする必要がある。ただし、これらのキットは、基本的な設計は旧型国電が（横須賀線は追われたとはいえ）現役だったころに遡る、タイムカプセルのような代物である。3D-CAD できっちり設計された現代のプラモデルとは違い、直感的に組んでも正しく組み上がる保証はない。そこで、まずは部品をテープで固定して仮組みを行う。今回組み立てる車両のうち、戦前製の車両であるクモハ 43 形・サロ 45 形・サハ 48 形は、車体の隅柱の表現のため、側面パーツの端が妻面に露出する構造となっていることを確認した。

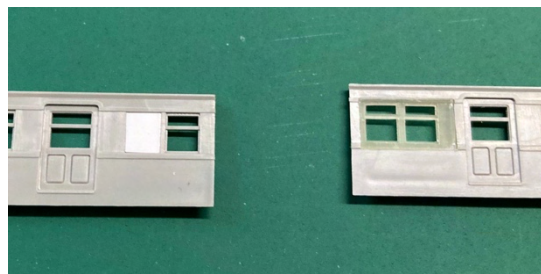
仮組みが終わったら、部品を加工する。窓埋めでは、窓の中枠をニッパーで切り取り、残った枠をデザインナイフで少しずつ削ぎ落とす。同時にプラ板を少し大きめに切り出し、窓のサイズに合わせて少しずつ切り取っていく。窓にプラ板がぴったりはまるようになったら、隙間から接着剤を少量流し込み、溶着する。



窓埋めの工程

（左から加工前・中枠撤去後・窓枠撤去中・窓枠撤去後・プラ板はめ込み）

窓を開ける加工も、削ってからのはめ込むという点ではおおむね同様だ。まずはめ込む部品を位置決めして、マスキングテープで周囲を覆う。周囲を覆ったら、撤去する壁の四隅と辺上にピンバイスでたくさん穴を開け、最後に穴を繋ぐようにニッパーの刃を入れてもぎ取る。その後はデザインナイフで穴が四角くなるように削り、部品をはめ込んだ。



加工されたクハ 76 形の側面

屋根には 2.0 mm 径のピンバイスでベンチレータの穴を、1.2 mm 径でパンタグラフの穴を、1.5 mm 径で避雷器の穴をあけたほか、クハ 76 形の屋根の先頭部は前面パーツを交換した関係で長さが合わないので切り詰めた。

それぞれのパーツのゲート跡を接合部にかからないよう丁寧に取り除き、やすりで整形したのち、加工した側面・妻面と屋根を組み合わせた。まず L 字形に側面と妻面を組み合わせ、少し待ったらロの字にして歪みがないことを確認する。また少し待ったら屋根をはめ、接着剤を流し込む。

ここで、待ち時間を適切にすることが重要だ。時間が短いと、屋根を押さえる力に負けて側面と妻面がバラバラに崩れてしまう。屋根をはめずに放置すると、歪みに気づけない。

組み立てが終わったら車体を洗浄し、塗装工程に入る。エアブラシは使用の開始・終了・色の変更のたびに清掃が必要なため、ここからは 7 両バラバラではなく、作業の進捗度合いの近い車両を前後 2 つのグループにまとめて作業する。奇しくも前のグループはサハ 48 形・サロ 45 形各 1 両とモハ 70 形 2 両からなる中間車 4 両、後ろのグループはクモハ 43 形 1 両とクハ 76 形 2 両の先頭車 3 両になった。

まずは中間車 4 両に、窓まわりの色となるクリーム 1 号を塗装した。クリーム 1 号の塗料は白っぽい顔料と黄色っぽい樹脂でできているため、攪拌が不十分だとクリーム 2 号に近い色合いとなってしまう。筆者はつまようじで攪拌したが、持ち手を折ってしまい、結局タミヤの攪拌スプーンを購入した。400 円なら安いものだ。

クリーム色を塗ったあと、窓周りをマスキングし、サロ 45 形のみ等級帯の淡緑色を塗装する。淡緑 6 号の塗料は入手しづらいが、近似色は非常に入手しやすい。その名は MS グリーン。要はザクの緑である。ガンプラに感謝。

こうして、締め切り一週間前の 3 月 14 日時点で、中間車 3 両がクリーム色、サロ 45 形 1 両が緑色、先頭車 3 両が未塗装の状態になった。未完成の製作記を 3 回連続で寄稿した筆者に燃えたぎる、今度こそ締め切りに間に合わせるという意志。ラストスパートに入る。塗装工程の画像がないが勘弁してほしい。

3 月 16 日から 17 日にかけて、中間車 4 両に青 15 号を、先頭車 3 両にクリーム 1 号を塗装し、未塗装の車両が消滅した。

3 月 17 日の模型運転会では 2021 年に組み立てた 6 両を持ち込み、持ち帰ったのちケースの中敷きを 12 両対応のものに交換して増結に備えた。

そして 3 月 18 日、残り 3 両の車体の青・屋根とベンチレータの灰色・床下の黒、そして H ゴム・運行番号・ライトの色入れをすべて行い、予定していたすべての塗装作業がここに完了した。ついでに手元の在庫をかき集め、モハ 70 形のベンチレータを、2021 年に組み立てたアソートキットと同じ、エボリューションキット用の台座表現のないものに交換した。モハ 70 形は屋根にベンチレータの台座の表現があり、かつ単品のキットに付属のベンチレータも台座の表現があるため、台座が二重になってしまうのだ。

そのまま最後の組み立てに入り、サロ 45 形とサハ 48 形が完成した。寄稿 4 回目にして、ついに締め切り前に完成した車両が現れた。このときモハ 70 形はベンチレータ待ち、先頭車 3 両は色入れの乾燥待ちであった。

3 月 19 日は用事で忙しく、明けた 20 日も同様だった。

そして締め切りの 3 月 21 日。幸いにも春分の日で休みだった。ベンチレータやパンタグラフを組み合わせ、窓を入れれば完成だが、塗膜が厚くベンチレータのはめ込みが固い。屋根の表と裏から指に力をかけてはめ込もうとしたところ、クハ 76 形の 1 両とクモハ 43 形の車体の合わせ目に力がかかって破損し、接合部の塗装がはげた。塗装に目立つ乱れがあったモハ 70 形 1 両ともども修理・修正作業を行ったが、午後 2 時過ぎには全車両が完成した。

こうして、2021年に組み立てた6両と合わせて13両が揃った。用意した箱には12両しか入らないので、余った1両はクリアケースに入れることにした。



12両編成2態

(今回製作した車両は、左向きの先頭車と写真上3段の中間車)

完成した車両は、新歓イベントの模型運転会でお披露目する予定だ。ぜひ見に来てほしい。

初心者撮り鉄の勉強のお時間

旅人 ここに自分の名前を書く

これは撮り鉄初心者の私(A)が撮り鉄上級者の B さんに話を聞いたときのものだ。

チャプター1：上から撮る

A：B さん、ちょっとこんな写真(図 1)撮ってみましたが見てくださいよ。何かアドバイスお願いします。

B：へえ。どこ行ってきたの？

A：常磐線の土浦～神立です。

早朝の常磐線に朝 1 本だけ E501 系がこの区間を下りで走る(※注 1)ので、そのうち撮りに行きたいんですよ。それでその練習に。

B：上りじゃダメなの？土浦～神立の上りなら土浦駅北の跨線橋がわりと撮りやすいけど。

A：真鍋跨線橋(※注 2)ですね？上りだと土浦着くのが夜になって、撮影に適さないんですよ。で、この写真どうですか？

B：こういう上から撮るときは縦アンがいいね。

A：タテアン……？？カメラを縦にして撮るということですか？

B：そうだね。これだと家とか写ってほしくないものが写っちゃうから。

こんなふうに取りミングして……(図 2)

車両と線路がよく写るようにするといいね。

A：おおお、だいぶ印象が変わりますね！



図 1



図 2

※注 1 2022/3 現在、土浦着 20:04 と土浦発 6:37 は E501 系運用。今後変更の可能性あり。

※注 2 Google マップで検索すれば多分出る。

CHAPTER2：撮影する場所

A：次にこの写真(図3)を見てくださいよ。どう頑張っても後ろの方が架線柱にかぶって切れちゃうんです。

B：それは場所が悪いんだね。

A：そんなバツサリ言います(;∀;)!?

B：図3だと左下にある箱も邪魔かな。だから最初の場所選びが重要になってくる。

A：なるほど、そういうものですか。

だったらこれはどうでしょう？(図4)

B：お、なかなかいいね。5両収まってるし、架線柱のかぶりもない。

A：やったあああ！(笑)

となるとこの写真(図5)はよくない撮り方ですか？

B：あまりよくないね。車体側面に架線柱と草がかぶっちゃってる。図4みたいに踏切から狙うのが一般的かな。

A：あーー、架線柱ごと切り倒したい(笑)

でもそんなことしたらニュースで取り上げられる「一部の過激な撮り鉄」になっちゃう(笑)



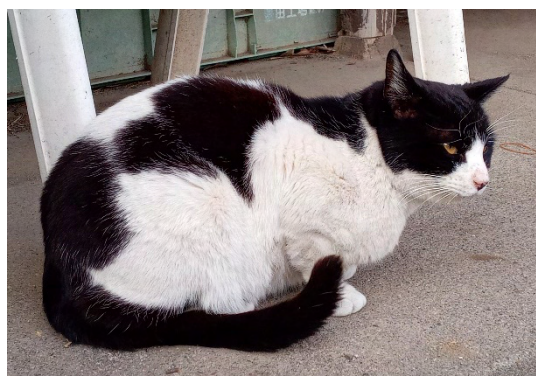
図3



図4



図5



電車の写真ばかりだと飽きるよね

チャプター 3：一眼レフとデジタルカメラ

A：列車を撮るとき、図 4 のようにやや正面から撮るか、図 6 のように斜めから撮るかでいつも迷うんですね……。

B：図 4 みたいな方がおススメだね。図 6 の角度で撮りたいときにはだいたい流し撮りをするかな。

A：流し撮り……ですか。

B：こんな感じかな。(図 7)

A：KAKKEEEEEEE！

流し撮り、何回か試したことがあるんですが、なかなか上手く撮れないんですよ。電車の顔にピントを合わせ続けることができなくて……。大体顔が切れちゃうんです。

B：そうだな、額でカメラを支えて、上半身を固定したまま腰を回すイメージかな。

A：額で支える……？あ、ごめんなさい、僕デジカメで撮ってるんです。

B：あ、なるほどね。一眼レフだと額でカメラを支えることができるんだけど(図 8)。デジカメだと腕を伸ばして構えるようだから少し難しいかもね。

A：デジカメと一眼レフの違いがこんなところに出てくるとは思いもしなかった(苦笑)

A：いやあ、上からの撮り方、場所選び、アングル、流し撮り……いろいろ勉強になりました。

B さん、今日はありがとうございました！



図 6



図 7



図 8

いかがであっただろうか。駅以外で列車を撮るようになってから数年がたつが、その中で「この撮り方とあの撮り方、どっちのほうがいいんだろう？」「この撮り方はいい撮り方なのか？」という疑問が生じてきていた。それを解決するには上級者にきくのが一番。どのような道にしる、上級者から学ぶことは有意義なことばかりだ。これからも試行錯誤しながら列車を撮っていきたい。最後になるが、撮り鉄をする際には、常に周りに気を配り、周囲に迷惑をかけないことを徹底したい(みんなもだよ！)。~~そうしないと石投げられる。~~

[画像の出典]

原則として筆者撮影、ただし図 7 は B さん撮影、図 8 は Bicanski 氏による CC0 ライセンス (<https://pixnio.com/ja/media/ja-2362332>)

つくばね：筑波線を走った急行列車

旅人 動輪径 27 インチ

はじめに

つくばに移り住んで間もないころ、大学の西 10km 強のところを走る関東鉄道常総線の撮影に出かけると、お目当てのイベント列車は古そうなヘッドマークを付けてやってきた。大型で材質は木、筑波山を模した図柄に、いびつな文字で「急行 つくばね TSUKUBANE」と書かれている。

由縁が気になり調べてみると、国鉄の列車（土浦経由の快速列車と水戸線経由の準急・急行列車とが存在したそうである。）ばかりがヒットしたものの、今はなき筑波線（1918 年筑波鉄道として開業、1945 年合併により常総筑波鉄道、1965 年合併により関東鉄道、1979 年筑波鉄道として分社化、1987 年廃線。廃線跡は自転車道「つくば霞ヶ浦りんりんロード」。）にも同名の列車が走っていたことが分かった。また、ヘッドマークに関しては関東鉄道公式 Twitter が筑波線の列車の「60 年前の本物のヘッドマーク」とツイートしていた。

インターネット上ではそれ以上の情報を得ることはできなかったが、筑波線の謎の優等列車への興味は持続し、当時の時刻表などで調査を行うに至った。本稿では現時点で得られている成果を共有することとしたい。



現代の書籍

『RM ライブラリー255 筑波鉄道（上）』には、1959 年に投入されたキハ 500 形の「最初の任務」として急行「つくばね」が挙げられており、1959 年 9 月 20 日に運転が開始されたこと、通常時 2 両・多客時 3 両であったこと、土浦と筑波をノンストップ 30 分で結んでいたこと、下り 2 本・上り 1 本が運転されたことが記載されていた。

このほか、『関東鉄道 70 年史』などを参照したが、急行「つくばね」についての情報は上記を除き得られなかった。

同時期の雑誌記事

『鉄道ピクトリアル』1964 年 5 月号掲載の「私鉄車両めぐり 62 常総筑波鉄道 2」には、筑波線の急行運転は 1959 年 9 月 20 日に土浦～筑波間でキハ 500 形を用いて始まったもの

であると記されている。筑波山への旅客輸送が目的であり、「他社のバス利用客に対して、鉄道線の面子からもやらねばならないものであったが、在来車ではあまりにお粗末で実現出来なかった」そうである。

記事によると、列車名は公募により「つくばね」と定められ、運転開始当初は 2 両編成（多客時には 3 両に増結）で、午前に下り 2 本、午後に上り 1 本がノンストップ・所要時間 30 分で土浦～筑波間を結んだ。1960 年 9 月 20 日からは 1 往復が増発されたがその後再び 1.5 往復に戻り、また、執筆時点では常陸北条駅に停車し、所要時間は 29 分になっていたという。

これに加え、多客期に新土浦・常陸小田・常陸藤沢・常陸北条に停車する臨時快速列車が運行されていること、「急行つくばね号」に先立って 1957 年に運転を開始した常総線の「特急しもだて号」の「特急」は「快速列車に対する一般の関心をそそる一種のハッター」であることも述べられていた。

『鉄道ピクトリアル』1971 年 8 月号掲載の「私鉄車両めぐり 89 関東鉄道（補遺）」には、筑波～土浦間の上り 1 本が常陸北条と新土浦のみに停車する快速列車であるが、「今は「つくばね号」の愛称はつけられていない」と書かれている。

このほかにも複数の雑誌を参照したが、運転開始の頃の『鉄道ピクトリアル』を含め、言及は見られなかった。

新聞記事：キハ 500 形の導入

急行つくばね号に当初投入されたキハ 500 形は、1959 年 9 月 4 日に公式試運転を行った模様であり、翌 5 日には朝日新聞と読売新聞が地方面においてそのことを写真付きで取り上げている。それらの記事によれば、5 両のキハ 500 形は 3 両編成と 2 両編成に分けられ、前者をビジネス号、後者をロマンス号と呼称して、10 日（読売新聞は 10 日頃と記載）から営業運転を始める予定であるとのことだった。なかでもロマンス号は土浦～筑波間をノンストップ 30 分で結ぶ午前 2 本・午後 1 本（朝日新聞は午前 2 往復・午後 1 往復と記載）の急行列車に用いられ、車名（朝日新聞は列車名とし、また、ビジネス号についても対象としている）は 20 日を締め切り、25 日を結果発表とした懸賞（賞金 1 万円と筑波線 1 年間無料パス）付き公募によって決定されることも述べられていた。

結果発表の翌日、9 月 26 日には、朝日新聞が「試運転中のロマンスカーの車名」が「つくばね」に決定したことを報じ、ダイヤ改正がある 10 月 20 日から午前 2 本・午後 1 本のノンストップ列車を運行すると補足している。

なお、東京新聞および毎日新聞の地方版、茨城新聞の前身である『いはらき』、交通新聞についても試運転や運転開始・ダイヤ改正付近の紙面を確認したが、朝日新聞・読売新聞を

含め上記以外には関連する記事を確認することができなかった。

時刻表

時刻表の調査では、日本交通公社『時刻表』『交通公社の時刻表』、弘済出版社『総合時間表』『総合時刻表』、弘済出版社『コンサイス全国時間表』『コンパス全国時間表』、弘済出版社『観光時間表』『バス時間表』『ダイヤエース時刻表』、交通案内社『日本時間表』『日本時刻表』を利用した。

ここでは主要な変化点をかいつまんで紹介する。なお、参照した号の一覧は本稿末尾に示す。また、以下では出版社名を省略したうえで、筑波線の時刻表の改正日や訂補日が記載されているものについては括弧内に付記する。

1960 年：2.5 往復・常陸藤沢駅通過、常陸北条駅停車

調査の過程で閲覧することができた 1959 年 9 月以降で最も古い時刻表は、『総合時間表』1960 年 4 月号（59.12.10 改正）であった。ここでは日中の列車は始発駅の時刻のみが列記されており、急行を示すとあった太字で記されていたのは土浦発筑波行が 8:03、8:56、9:51 の 3 本、筑波発土浦行が 15:31、16:36 の 2 本であった。

次いで古い『コンサイス全国時間表』1960 年 6 月号（60.2.1 改正）はより詳細で、始発駅以外の主要駅（筑波駅以南ではほかに常陸藤沢・常陸北条の 2 駅）の時刻も掲載されていたほか、種別の「急行」、列車名の「つくばね」、そして号数（下り：1 号・2 号・3 号、上り：1 号・2 号）も明記されていた。始発駅の出発時刻は『総合時刻表』1960 年 4 月号と同様であり、どの列車も常陸藤沢駅を通過、常陸北条駅に停車し、所要 28 分であった。

『時刻表』1960 年 6 月号（60.4.10 訂補）では、種別名や列車名の記載はないものの、常陸藤沢駅を通過する列車が同様に 2.5 往復記載されている。時刻は『コンサイス全国時間表』1960 年 6 月号と概ね同じである。

『時刻表』1960 年 11 月号（60.9.20 訂補）では、時刻の変更のほかに表記方法にも変化が見られ、欄外に土浦発車時刻のみが「(急)」を添えられて記載された下り第 3 便を除き、「つくばね」という列車名と 1 号、2 号（上下とも）という号数が明記されている。『時刻表』1961 年 3 月号（60.9.20 訂補）ではこれを踏襲しつつ、常陸藤沢駅（通過）に代わって常陸北条駅（停車）が掲載されている。

1961 年：1.5 往復化・種別の揺らぎ①

『時刻表』1961 年 5 月号（61.3.16 改正）および『日本時間表』1961 年 6 月号（61.3.16 改正）では、優等列車の種別は快速に変化し、上下ともに第 2 便が廃止されて下り 2 本・上り 1 本となっている。列車名や号数は明記されていない。

同年秋、『時刻表』1961 年 11 月号（61.10.1 改正）および『日本時間表』1961 年 12 月号（61.10.1 改正）では、種別が急行に戻り、上り便の時刻がかつての第 1 便に近いものからかつての第 2 便に近いものに繰り下げられている。

一方、『総合時間表』では、1961 年 5 月号 (61.3.16 改正) から 1961 年 10 月号 (61.8.1 訂補) にかけて極めて奇妙な現象が発生している。土浦発筑波行 8:02 および筑波発土浦行 15:35 という快速列車 1 往復に加え、急行列車と準急列車（どちらも太字で示され、相互に区別されない）が下り 4 本・上り 7 本設定されているのである。運転時間帯や運転区間は列車ごとにばらばらで統一されていない。

この状況は『総合時間表』1961 年 11 月号 (61.10.1 改正) では解消され、優等列車としての表記は下り 2 本・上り 1 本の急行つくばね号に限定されるようになっている。

『総合時間表』と同じく弘済出版社発行の『コンパス全国時間表』も奇怪である。1961 年 8 月号 (61.3.16 現在) では快速・急行・準急の混在が、1961 年 12 月号 (61.10.26 訂補) では急行 1.5 往復への変化が『総合時間表』と同様に観察されるが、1961 年 5 月号 (61.3.16 改正) から 1961 年 7 月号 (61.3.16 改正) にかけては優等列車の本数は『時刻表』などと同様 1.5 往復にとどまっている。ただし、3 本とも常陸藤沢駅を通過、常陸北条駅に停車するが、1961 年 5 月号・6 月号では下り便は 2 本とも急行、上り便は快速となっており、1961 年 7 月号では下り第 1 便が急行、下り第 2 便が準急、上り便が快速と種別は混在している。

1962 年：安定

『時刻表』1963 年 1 月号 (62.12.15 改正) や『コンパス全国時間表』1963 年 2 月号 (62.12.15 改正) などでは、下り列車の時刻が繰り下げられ、土浦発 8:24 および 10:30 となった。

1963 年～1964 年：一時的な運休

『交通公社の時刻表』1963 年 11 月号 (63.10.1 改正) では、下り第 1 便の時刻が土浦発 9:25 へと大幅に繰り下げられ、下り第 2 便については「11 月 10 日まで運転」と記載された。この列車は 1964 年 2 月号 (63.12.10 現在) や 1964 年 4 月号 (64.2.7 現在) では「運休中」となり、1964 年 5 月号 (64.3.20 改正) で消滅、1964 年 11 月号で時刻に大きな変更がないまま復活している。

一方、『総合時刻表』では 1963 年 11 月号 (63.10.1 改正) で急行列車が注意書きがない状態で 1 往復に減じ、1964 年 5 月号 (64.3.20 改正) で早くも 1.5 往復に戻っている。

同じく弘済出版社発行の『観光時間表』では、1963 年 11 月号 (63.10.1 改正) においては 1.5 往復を保ち、1963 年 12 月号 (63.10.1 改正) で 1 往復となっている。姉妹誌『バス時間表』1964 年 5 月号 (64.4.1 現在) では急行列車は 1.5 往復となっており、この流れは『総合時刻表』と同様である。

また、『コンパス全国時間表』では、下り第 1 便の時刻繰り下げは 1963 年 11 月号 (63.6.1 改正) において確認できるものの、1963 年 12 月号 (63.11.1 現在) や 1964 年 5 月号 (64.3.20 改正) においても本数は 1.5 往復のまま推移している。

さらに、『日本時間表』では 1963 年 12 月号 (63.10.1 訂補) において、下り 1 便の時刻

繰り下げに加え、種別の記載がなくなるという変化が見られる。3本とも1964年5月号（64.3.20改正）を含め運休の記載もなく維持されており、1964年11月号（64.10.1改正）になると急行に戻っている。

1965年～1967年：種別の揺らぎ②

『交通公社の時刻表』では1965年11月号から、『ダイヤエース時刻表』では1965年12月号から、優等列車の種別が急行から快速に変更されている。なお、列車名「つくばね」はどちらでも明記されている。

『日本時間表』では、1963年から1964年にかけて種別の記載が消失していたが、その後1965年11月号（65.10.1改正）でも再び種別が消え、1966年5月号（66.3.25改正）になると快速として記載が復活している。

『コンパス時刻表』では1965年から、『総合時刻表』では1966年から日中の時間帯が運転間隔の記載のみとなっているが、後者については1966年6月号（66.5.10現在）までは「急行つくばね」として快速に変更されることなく掲載され続けている。

『ダイヤエース時刻表』においては種別が1966年11月号で「快速便」という表現に変更されたほか、1967年5月号になると単に「つくばね」とのみ記載されるようになっていく。

1968年：下り廃止

1968年10月1日のダイヤ改正では、下り第2便が廃止されたうえで第1便も普通列車となり、優等列車は上り1本のみとなった模様である。

『ダイヤエース時刻表』1968年11月号では、「太字＝快速（つくばね）」とされるなか、筑波16:33発土浦行の1本のみが太字で記され、土浦9:39発筑波行は細字となっている。

『日本時刻表』1968年12月号（68.10.1改正）においては種別の記載はどちらに対してもなく、土浦9:39発筑波行が存在する一方で、筑波16:32発土浦行の1本にのみ「つくばね」の愛称が添えられている。

唯一、『交通公社の時刻表』1968年11月号（68.10.1改正）では土浦9:39発筑波行も太字（「＝快速つくばね」）で記載されているが、1969年1月号（68.10.1改正）になって細字に切り替わっており、誤植と捉えるのが自然であるだろう。

1969年以降：完全廃止へ

上り1本のみになってからの推移は時刻表によって記載が異なっている。

『ダイヤエース時刻表』では、1969年4月号以降種別や列車名の記載が確認できない。ただし、1972年5月号では、凡例は示されていないものの、筑波16:12発土浦行が太字で記されている。下り筑波行の消滅は1970年6月号で起こっている。

『交通公社の時刻表』では、1970年5月号（70.4.16改正）で下り筑波行の普通列車が

消滅している。快速列車の記載も同時になくなっているが、こちらは 1970 年 11 月号 (70.10.1 改正) において復活している。

1972 年 4 月号 (72.3.15 改正) では、残る上り便も普通列車化され、同年秋からは 15 時台に移されるも、1976 年に消滅し、急行「つくばね」の名残は失われている。

『日本時刻表』においては、1970 年 6 月号 (70.4.10 改正) の段階では土浦 9:39 発の下り普通列車筑波行が維持されており、1970 年 10 月号 (70.6.25 改正) になって廃止されている。列車名「つくばね」については 1970 年 10 月号 (70.6.25 改正) まで記載され続けていたが、1970 年 11 月号 (70.10.1 改正) を境に記されていない。なお、夕方の筑波発土浦行の存在は 1972 年まで継続して確認できる。

まとめ

相反する記述が多く、情報の取捨選択を余儀なくされるが、『交通公社の時刻表』の記載を中心に新聞記事や雑誌記事をあわせて考慮すると、筑波線の優等列車の経過は以下のようであったと推測される。

営業運転開始は 1959 年 10 月 20 日のことで、当初の本数は下り 2 本・上り 1 本の 1.5 往復であった。その後同年 12 月 10 日の改正で 2.5 往復に増便、1 年強後 1961 年 3 月 16 日の改正で 1.5 往復に戻り、1963 年から 1964 年にかけて一時的な 1 往復への減少を挟みつつ、1968 年まで 1.5 往復で推移し続けた。1968 年 10 月 1 日の改正では下り列車が消滅して上り列車 1 本のみとなり、それも 1972 年 3 月 16 日をもって廃止されたとみられる。

時刻は始発駅基準で下り列車が 8 時台から 10 時台、上り列車が 15 時台から 16 時台となっており、筑波山への行楽客輸送が主眼であったことがここからも窺える。

運転区間は一貫して土浦～筑波間であり、途中停車駅は当初はなく、1959 年 12 月 10 日の改正で増便と共に常陸北条駅が追加されたという流れが有力視される。その後、1964 年から 1971 年までの間に新土浦駅が加わっている。

種別名については、主に急行と快速、そして無記載（誤植・省略以外に、優等列車の一時的な消滅を意味することもありうる）が混在している。大勢から見ると、1965 年秋のダイヤ改正において公式に急行から快速への変更が行われたと推測できるが、1961 年の段階で一時的に「快速」と表記した時刻表もあり、また、「急行」の記述も 1966 年までは確認できる。

結び

今回の調査では、資料の不足や資料相互の矛盾に想像以上に悩まされ、憶測を多用することを余儀なくされた。5, 60 年前の地方私鉄に関する情報の少なさや、誤植や誤解と思われる記載の多さも驚きであった。

今後の研究課題としては、新たな資料を見つけて今回の結論を検証することに加え、明らかにすることができなかった料金の有無や、ダイヤ変遷の背景、土浦までの交通手段である

常磐線のダイヤとのかかわりなどについて探ることが挙げられるだろう。

なお、当時の資料の調査には主に国立国会図書館と東京都立多摩図書館を利用した。末筆ではあるが、厚く感謝申し上げる。

参考文献

寺田博一『RMLIBRARY 255 筑波鉄道（上） ―三度の社名変更を経たローカル私鉄―』ネコ・パブリッシング 2021年 p.29

白井茂信・小石川多助・中川浩一「私鉄車両めぐり 62 常総筑波鉄道 2」電気車研究会『鉄道ピクトリアル』1964年5月号 pp.56-64

白土貞夫・小石川多助「私鉄車両めぐり 89 関東鉄道（補遺）」電気車研究会『鉄道ピクトリアル』1971年8月号 pp.55-66

「10日から営業運転 常総筑波線にディーゼルカー5両」『朝日新聞』1959年9月5日 茨城版 12面

「ロマンス号とビジネス号 常総筑鉄で近く運転」『読売新聞』1959年9月5日 茨城版 12面

「新車名は「つくばね」 常総筑波のロマンスカー」『朝日新聞』1959年9月26日 茨城版 12面

弘済出版社『総合時間表』

1960年4月号、1960年5月号、1960年11月号、1961年3月号、1961年4月号、1961年5月号、1961年6月号、1961年8月号、1961年10月号、1961年11月号、1961年12月号、1963年1月号、1963年2月号、1963年5月号、1963年6月号、1963年9月号、1963年11月号、1963年12月号、1964年3月号、1964年4月号、1964年5月号、1964年11月号、1964年12月号

弘済出版社『総合時刻表』

1965年5月号、1965年6月号、1965年11月号、1966年5月号、1966年6月号

弘済出版社『コンサイス全国時間表』

1960年6月号

弘済出版社『コンパス全国時間表』

1960年9月号、1960年11月号、1960年12月号、1961年4月号、1961年5月号、1961年6月号、1961年7月号、1961年8月号、1961年10月号、1961年12月号、1963年1月号、1963年2月号、1963年5月号、1963年6月号、1963年11月号、1963年12月号、1964年5月号、1964年11月号、1964年12月号

弘済出版社『観光時間表』

1963年5月号、1963年7月号、1963年8月号、1963年11月号、1963年12月号、1964年2月号

弘済出版社『バス時間表』

1964 年 5 月号、1964 年 6 月号

弘済出版社『ダイヤエース時刻表』

1965 年 11 月号、1965 年 12 月号、1966 年 11 月号、1966 年 12 月号、1967 年 5 月号、1967 年 6 月号、1967 年 11 月号、1967 年 12 月号、1968 年 5 月号、1968 年 6 月号、1968 年 9 月号、1968 年 10 月号、1968 年 11 月号、1968 年 12 月号、1969 年 1 月号、1969 年 2 月号、1969 年 3 月号、1969 年 4 月号、1969 年 5 月号、1969 年 6 月号、1969 年 11 月号、1969 年 12 月号、1970 年 5 月号、1970 年 6 月号、1970 年 11 月号、1970 年 12 月号、1972 年 5 月号、1972 年 6 月号

交通案内社『日本時間表』

1961 年 1 月号、1961 年 2 月号、1961 年 5 月号、1961 年 6 月号、1961 年 9 月号、1961 年 10 月号、1961 年 11 月号、1961 年 12 月号、1962 年 6 月号、1962 年 11 月号、1962 年 12 月号、1963 年 5 月号、1963 年 6 月号、1963 年 11 月号、1963 年 12 月号、1964 年 5 月号、1964 年 6 月号、1964 年 11 月号、1965 年 6 月号

交通案内社『日本時刻表』

1965 年 11 月号、1966 年 5 月号、1966 年 11 月号、1967 年 1 月号、1967 年 5 月号、1967 年 11 月号、1968 年 5 月号、1968 年 11 月号、1968 年 12 月号、1969 年 3 月号、1969 年 5 月号、1969 年 11 月号、1970 年 6 月号、1970 年 10 月号、1970 年 11 月号、1971 年 5 月号、1971 年 11 月号、1972 年 5 月号、1972 年 6 月号

日本交通公社『時刻表』

1960 年 6 月号、1960 年 11 月号、1961 年 3 月号、1961 年 4 月号、1961 年 5 月号、1961 年 10 月号、1961 年 11 月号、1962 年 5 月号、1962 年 11 月号、1963 年 1 月号、1963 年 2 月号、1963 年 5 月号

日本交通公社『交通公社の時刻表』

1963 年 9 月号、1963 年 10 月号、1963 年 11 月号、1964 年 2 月号、1964 年 4 月号、1964 年 5 月号、1964 年 9 月号、1964 年 10 月号、1964 年 11 月号、1965 年 5 月号、1965 年 10 月号、1965 年 11 月号、1965,12 月号、1966 年 1 月号、1966 年 2 月号、1966 年 3 月号、1966 年 4 月号、1966 年 5 月号、1966 年 6 月号、1966 年 7 月号、1966 年 9 月号、1966 年 11 月号、1966 年 12 月号、1967 年 1 月号、1967 年 2 月号、1967 年 5 月号、1967 年 11 月号、1968 年 5 月号、1968 年 6 月号、1968 年 10 月号、1968 年 11 月号、1968 年 12 月号、1969 年 1 月号、1969 年 2 月号、1969 年 3 月号、1969 年 4 月号、1969 年 5 月号、1969 年 11 月号、1970 年 4 月号、1970 年 5 月号、1970 年 6 月号、1970 年 7 月号、1970 年 9 月号、1970 年 10 月号、1970 年 11 月号、1971 年 4 月号、1971 年 10 月号、1971 年 11 月号、1971 年 12 月号、1972 年 1 月号、1972 年 2 月号、1972 年 3 月号、1972 年 4 月号、1972 年 5 月号、1972 年 11 月号、1973 年 5 月号、1974 年 11 月号、1975 年 5 月号、1975 年 11 月号、1976 年 3 月号、1976 年 4 月号、1976 年 5 月号、1976 年 11 月号

編集後記

2023 年新歓号編集担当 中扉締切

迫り来る締め切りを恨みながら 3 号連続で完成しない模型の制作記を旅人キドリに投げつけ続けた筆者だが（うち 2 本はイベントまでに仕上げたが 1 本は致命的な問題があり未だに完成していない）、なぜか旅人キドリの締め切りを設定する立場になってしまった。しかもなんかそこそこ忙しい時期に。

忙しいということは、編集に時間を多くとれないことを意味する。すなわち締め切りは下手に伸ばせない。締め切りを伸ばさずに内容を豊かにするためには、寄稿にかかる時間あたりの内容量を増やすことが必要だ。ここで主な選択肢は二つある。寄稿者に無理強いするか、あるいはアウトプットしやすい形態にするかである。

しかし寄稿者に無理強いなぞしようものなら、来年から旅人キドリは紙ぺら一枚になってしまう。そこで今号では書きやすいフォーマットにすることを目指した。B5 から A4 にサイズアップしたのも、縦書き三段組のフォーマットを横書き一段組に改めたのも、游ゴシックと游明朝でテンプレートを作って配ったのも、さまざまな内容を最小限の労力とルールで無理なく収められるようにしたかったからである。

というわけで書きやすいフォーマットにしたらけっこう寄稿が集まった。Word の左下に 54 ページとか恐ろしいことが書いてある。10 号針のとじ枚数って何枚だったっけ。紙足りるかな。会誌を有料で頒布する団体があるということは知っていたが、その理由がちょっとわかった気がする。

さて、気を取り直して。

この冊子を手にとって、あるいは画面の中でスクロールして、このページにたどり着いた、筑波大生のあなたへ。

たびてつは、あなたを待っています。

たびてつの旅を綴る紀行誌

旅人キドリ 2023 年新歓号(No.35)

発行日

2023 年 4 月 1 日

旅人

もやし

にしきた

ここに自分の名前を書く

食パン狂

feature

中扉締切

動輪径 27 インチ

以上 7 名（掲載順）

表紙写真

動輪径 27 インチ

発行

〒305-8577 茨城県つくば市天王台 1-1-1

筑波大鉄研「旅と鉄道の会」

（筑波大学公認課外活動団体・筑波大学文化系サークル連合会加盟）

ホームページ: www.stb.tsukuba.ac.jp/~tabi/

（右下の二次元コードからもアクセスできます）



筑波大鉄研
「旅と鉄道の会」

