

旅人キドリ

2026 年雙峰祭号(No.42)

筑波大鉄研
「旅と鉄道の会」

発行にあたって

筑波大鉄研「旅と鉄道の会」会長　三瓶　賢悟

この度は、学園祭企画「でんしゃであそぼう 2026」へのご来場、および会誌「旅人キドリ 2026 年雙峰祭号」のご入手、誠にありがとうございます。

当会は、旅行や鉄道を中心とした交通に関する活動を行う文化系サークル連合会所属の大学公認サークルで、会内では「たびてつ」の通称で呼ばれます。それでは、簡単に当会の活動についてご紹介いたします。

当会の主軸ともいえるイベントは、年に 5 回開催される「公式旅行」です。都度、会員から希望の行き先を募集し、プレゼンを行ったうえ投票によって行き先を決定します。その行き先・交通手段は多岐にわたり、直近では今夏に日帰りで群馬・横川を訪問しました。会員は必ずしも全員が鉄道のみを趣味の対象としているわけではなく、場合によっては車を使用して移動したり、船を使用して移動したりと、様々な移動手段を使って旅行を行うことが当会の特徴です。このように、ただ目的地を観光するだけではなく、その過程の移動手段も工夫し楽しむのが当会の旅行ならではの面白さです。

活動は旅行だけではなく、毎週火曜日に大学内の文化系サークル会館にてミーティングを行っています。そこでは雑談をしたり、ゲームをしたりと、様々な活動を通して会員同士の親睦を深めています。自らの趣味について共有し語り合うことができる仲間の存在は、他には代えられないものです。

会誌「旅人キドリ」は雙峰祭号と新歓号の年 2 回発行となっており、公式旅行の旅行記に加えて会員の個人的な旅行記や活動の記録など、様々なジャンルの記事が寄稿されます。会員の個性的な視点から描かれた寄稿文の数々をお楽しみいただければ幸いです。

旅人キドリ 2026 年雙峰祭号（No.42）

目次

発行にあたって	会長　三瓶　賢悟	1
公式旅行の旅行記		
夏旅行 2026「最後？の上総亀山」	京葉線東京駅発直帰人間	3
会員寄稿		
2025 年度地理愛合同巡検・真岡鐵道	出待ち柳	6
鹿島鉄道の記憶をたどる	出待ち柳	13
青春 18 きっぷで 東海・関西を一度に巡る 5 日旅	棒人間の人	22
PC で PS2 のトレインシミュレーター を動かしたい	リクマグロ	29
外国型模型超入門: TGV 編	中扉締切	34
夏休み北陸旅行 #1 弾丸新潟旅行	クローロン	37
思い出さがしに神戸へ	こいも	42
編集後記	編集担当　こいも	47

夏旅行 2026「最後？の上総亀山」

旅人　京葉線東京駅発直帰人間

梅雨のさなか、猛暑の気配が近づいてきた 2026 年 7 月某日。我々たびてつは、2027 年に区間廃線が予定されており、さらにはつい数日前まで大雨で一部止まっていたある路線を訪れた。久留里線――千葉の山奥へと入り込んでいくローカル線である。

午前 10 時、品川駅前。我々は一台のバスに乗り込む。久留里線の起点は木更津駅。東京湾の北岸をぐるりと回って向かうこともできるが、ここは最短ルートを取ることにした。東京湾アクアラインを通り東京湾を突っ切って、一息に木更津に向かおうという魂胆だ。

羽田空港至近の渋滞、数 km に及ぶ海底トンネルを経て、海ほたるを過ぎると、目の前に海が開ける。普段海の遠いつくば民の性か、しばし心を躍らせていると、しばらくしてバスは木更津駅に着いた。

各自昼食を経て、午後 1 時前、いよいよ旅の主目的、久留里線に乗り込む。短いディーゼル車の中はそれなりに人が集まっている。ローカル線にはありがちなことだが、一定の需要はあるのだろう。

列車は久留里までは平地を走る。田園、住宅、遠くに覗く山。ここまでは普通の路線のように感じる。ところが、久留里駅を過ぎると一変、列車は山間を縫うようにして走っていく。久留里から終点、上総亀山の間は廃線が予定されている。周囲がこう自然ばかりでは仕方ないか、と思うが、意外にも乗客はまだ結構残っている。中には現地の人以外にも、我々と同様に久留里線の観光に来ている人もいるようだ。

14 時過ぎ、ついに電車は上総亀山駅に着いた。駅周辺には住宅が寄り集まってきているが、そのすぐ近くまで山が迫ってきている。周辺にコンビニなどは見当たらず、売店が 1 軒と自動販売機が数台あるだけである。降りてきた人たちの中には、車止めや駅名標を写真に収めるような、わたしたちと同じ鉄道ファンもいた。



上総亀山駅の駅名標

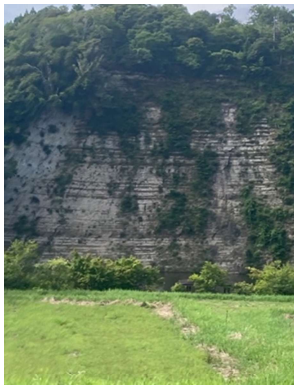
ここで 17 時ごろまで自由行動になった。特にすることもないので、私はもう 1 人の会員とともに周辺を歩き回ることにした。



駅構内の車止め

地図アプリを頼りに、とりあえず近くにあるという亀山湖を目指して歩いていく。暑さが日に日に増してくる季節柄、少し歩いただけ、それどころか立ち止まっていても、次第に体が汗ばんでくる。

やがて、大きな道路に出た。ところどころに亀山湖を渡る橋がかかっている。ダム湖である亀山湖は深い谷の底にあり、橋の上からははるか下に水面が見える。時折、バイクで道路を快走する数人組が通過していく。彼らはどこへ向かうのだろうか。



断層の見える崖を望む

橋からは、湖だけでなく、切り立った崖も望むことができた。千葉県には高い山がないというが、それでも大地の営みの成果を見ることはできる。地層を見られる機会はあまり多くないので、少しばかりテンションが上がる。途中、小さいキャンプ場を見つけたり、横道に入ってはまた戻ったりしつつ、あてもなく進んでいく。

ここで、昨日から体調が良くなかった同行者が暑さにやられ、熱中症気味になった。もう少し進むつもりだったが、急遽駅までの最短ルートで戻ることにする。

駅まで戻る道中は左右を山に挟まれ、まさしく山道といった様子である。左右から梢が伸びてきており、直射日光から私たちを守ってくれている。同行者も少しばかり調子が良くなったようで、一安心する。



藤林隧道

さらに進んでいくと、行く手に長いトンネルが現れた。藤林隧道だ。トンネル内は冷え込んでいて、照明も少なく暗い。暑い時期、尚且つ昼間だったので、涼しさを感じながらありがたく通過したが、夜間は歩いて通るのには苦労しそうである。

トンネルを抜けてしばらく歩くと、やっとの思いで上総亀山駅に戻ってきた。駅の前に、一般の方が開放してくださっている休憩スペースがあった。同行者は疲れが限界に来たようだ。もう歩く体力もないようなので、集合までの 1 時間ほど、この休憩所で休んでいくことにした。

休憩所には椅子が数脚と、ところどころに折り紙で作られた装飾とぬいぐるみが配されていた。パンフレットやポスターもところどころに見られ、中には上総亀山駅が千葉県で最も標高の高い駅であることを示すものもあった。

その中でも特に目を引いたのは、「久留里線を廃線にしないでほしい」という嘆願のポスターたちであった。子供達が描いた悲痛な訴えもあった。採算が取れず不要そうに見える路線でも、その沿線に住む人たちにとっては生活に欠かせない大事なものであるのだろう。私は久留里線の一部廃線に賛成とも反対とも思わないが、地域の人の悲しみを目の当たりにすると複雑な心境になった。

やがて他の会員たちが集まり、同行者の体力も回復し、我々は再び久留里線に乗って去った。もう２度とくることはできないかもしれない駅に想いを馳せつつ――



帰途、久留里駅にて、並び立つ上下線

2025 年度地理愛合同巡検・真岡鐵道

旅人　出待ち柳

実施日から大分時間が空いての寄稿となってしまいとても申し訳なく思うが、昨年秋に実施した地理愛好会（https://www.tsukuchiri.com/）とたびてつ合同の巡検について語っていきたい。

地理愛好会（※以降、「地理愛」と表記）とたびてつとの絡みは、直近では 2023 年の房総（小湊・いすみ鉄道）巡検や、山梨のリニア実験線での超電導リニア貸切・試乗があった。しかしそれ以降は 2 年間ほど音沙汰がなく、せっかくの両会の繋がりをこのまま途絶えさせるのも惜しい。そこで、また何か一緒にやろうと考えたのが今回の企画の発端である。筆者と同じ学類・ゼミに所属し、当時地理愛でもそこそこ（？）の役職にいた友人の K・C 君に声をかけ、2 人で計画を練った末、真岡鐵道沿線を目的地に決めた。

ちなみに、同じ旅行系サークルでも旅の形式は結構異なる。地理愛は事前に目的地について調べ、当日は大学の地理学の授業で行うような巡検スタイルで各地を見て回る。移動手段も、各地を効率よく巡るため車が中心になりやすい。一方、たびてつは「旅を移動も含めて楽しむ」という考えが軸にあるので、鉄道やバスなどの公共交通を利用することが多く、目的地では各々が好きな場所を巡る自由行動になりやすい。今回は、地理愛の「見て学ぶ巡検」と、たびてつの「乗って楽しむ旅」を組み合わせることを目指した。



当日は守谷駅で両会の大半の参加者が集合し、関東鉄道常総線に乗車。水海道で乗り換えて、まず向かったのは下妻市の北部にある騰波ノ江（とばのえ）駅である。駅名の由来は、この付近にかつて存在したとされる「鳥羽の淡海」という湖沼にあるという。現在の駅舎は 2008 年に改築されたものだが、1926 年の開業当時の木造駅舎の意匠を受け継いでおり、どこか懐かしい雰囲気が漂っている。

ここでのお目当ては「とばのえステーションギャラリー」。毎月第 3 土・日曜日に開かれる催しで、関鉄の車両や駅に関する展示、鉄道模型のジオラマなどが並ぶ。今回は運営する関鉄レールファン CLUB の皆様のご厚意で、通常の開館より少し早く対応していただいた。さらに、かつての貨物引込線跡を活用した「とばのえ支線」のトロッコにも添乗させていただき、駅そのものが地域の鉄道文化を伝える場になっていることを実感した。普段は列車に

乗って通り過ぎてしまうような小駅にも、じっくり降りてみる面白さがある。





騰波ノ江を後にして下館へ。いよいよ今回の目玉である「SL もおか」に乗車する。真岡鐵道は茨城県の下館から栃木県の茂木まで 41.9km を結ぶ第三セクター鉄道で、国鉄真岡線を引き継ぐ形で 1988 年に誕生した。1994 年には蒸気機関車の運行が復活し、現在も沿線を代表する観光資源となっている。

列車を牽引するのは C12 形 66 号機。汽笛が響き、煙を上げて走り出す姿には、普通の列車とは違った迫力がある。車窓には田畑や集落が広がり、ゆっくりと景色を眺めながら目的地に向かう時間もまた楽しい。目的地の見学だけではなく、そこへ至る「移動」自体がイベントになるのは、いつものたびてつらしい旅に感じる。



SL を益子駅で降りた一行は、各自で昼食を挟みながら益子焼の関連施設を見て回った。益子焼は、1853（嘉永 6）年に笠間で技術を学んだ大塚啓三郎が当地で陶土を見いだして焼き物を始めたことに由来するとされる。日用品として発展した後、濱田庄司や柳宗悦らによる民藝運動を通じて、その素朴で力強い風合いが広く評価されるようになった。

実際に訪ねた益子焼窯元共販センターには、この地域で作られた器が所狭しと並び、産地ならではの品揃えに目を奪われる。当日使用した常総線・真岡鐵道のフリーパスには、ここで景品と交換できるチケットが付いており、



益子焼の箸置きを交換し、個人的に気に入ったぐい飲みも見つかったので購入した。

　また、関東最大級の登り窯も見学し、焼き物の町として積み重ねられてきた歴史を感じることができた。地理愛の巡検資料には、かつての市街図と現在の地図を比較し、陶器産業に伴う市街地の広がりやバイパス沿いへの中心機能の移動を読み取る解説もあった。普段なら「焼き物が有名な町だな」で終わりそうなところを、景観や土地利用の変化まで考えながら歩くのは、地理愛の巡検ならではの要素である。



















益子から再び真岡鐵道に乗り、終点の茂木へ。ここでのテーマは、「未成線」の国鉄長倉線である。長倉線は、茂木から現在の茨城県常陸大宮市方面へ線路を延ばす構想のもと、1937 年に着工されたものの、戦時下の資材不足などにより工事が中断され、結局一度も列車が走らなかった路線だ。現在、その未成線の一部は遊歩道として整備されている。今回は茂木駅から歩き、切通や拱橋（アーチ橋）などの遺構を眺めながら、大峯山トンネルの近くまで足を運んだ。周囲の自然に溶け込みつつも、人工的に切り開かれた地形や構造物は確かにそこに鉄道を通そうとした人々がいたことを物語っている。列車が一度も通らなかったにもかかわらず、これほどはっきりと痕跡が残っているのには驚いた。完成した路線を乗りつぶすのも面白いが、「完成しなかった路線」を歩いて想像するのも、また鉄道趣味の醍醐味である。なお、茂木は中世の茂木氏に始まり、近世には細川氏の城下町として栄えた歴史も持つ。巡検資料で昔と今の市街図を見比べると、山地と逆川沿いの限られた平地に市街地が展開してきたことがわかり、鉄道跡だけでなく地形と町の成り立ちにも目が向く。






来成路の旅へようこそ



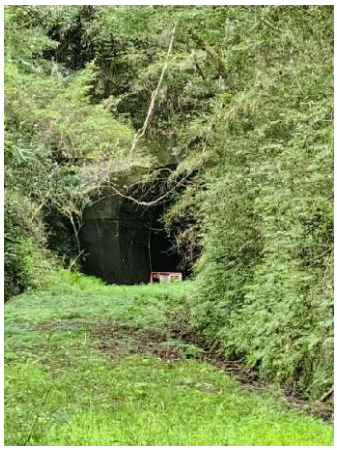










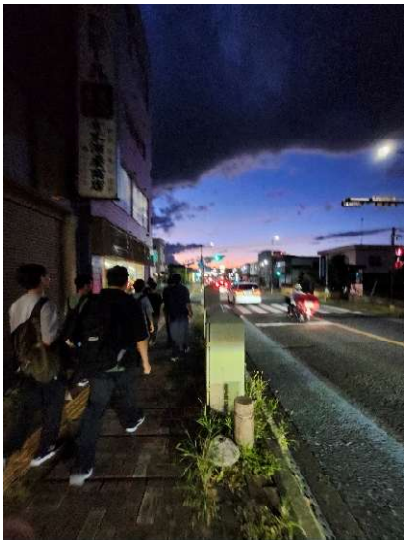


茂木から折り返して真岡駅へ。旅の最後は、SL キューロク館と真岡の街並みを見学した。真岡駅の周辺では、鉄道に関わる展示施設と、かつての城下町の歴史を一度にたどることができる。真岡城は戦国期に芳賀氏が拠点とした城で、近世には短期間ながら真岡藩も置かれていた。鉄道の町という印象が強い真岡だが、城跡に目を向ければまた違った町の顔が見えてくる。ここでの見学を最後に現地解散となり、朝から続いた合同巡検も終了した。











ちなみに、今回のきっぷ選びは少々難航した。当初は茨城県内の多くの鉄道路線と真岡鐵道全線に乗れる「ときわ路パス」を使用するつもりだったのだが、旅行日が夏季の発売期間と秋季の発売期間のちょうど狭間に当たってしまい、泣く泣く断念。結局「常総線・真岡鐵道線共通 1 日自由きっぷ」（当時 2,300 円）を利用することにした。ただし、こちらで乗れる真岡鐵道の区間は下館―益子間までだったため、その先の区間は別途運賃が必要で、益子駅で各自きっぷを購入するのに少々手間取ってしまった。また、長倉線の未成線を巡るガイド付きのツアーが晩秋以降にあり、そのツアーでは大峯山トンネル内をくぐるところまで行けたのだが、時期的にハチの活発な時期ということで、各自で行って遠くからトンネルを眺めるところまでしか叶わなかった。実施日をもう少し遅らせられれば、さらに充実した旅になったかもしれない。

だが、振り返ってみると、鉄道に乗り、駅や車両を楽しむだけでなく、益子の産業、茂木の未成線、真岡の城下町と、交通と地域の歴史が結びついていることを実際に歩きながら確かめる一日になった。しかも、参加者同士がそれぞれ得意な分野の話をすることで、同じ景色を見ていても新たな発見が生まれる。これこそ、たびてつと地理愛が一緒に旅をする面白さなのだと思う。一緒に計画を練ってくれたＫ・Ｃ君には感謝したい。また、2 年ぶりの交流が今回限りで終わらず、また別の地域でも一緒に旅ができれば嬉しい。

次はどこへ行こうか。

鹿島鉄道の記憶をたどる

旅人　出待ち柳

「『日本一見学が難しい鉄道記念館』を見に来ませんか？」

昨年 11 月に、鹿島鉄道のツアー(*1)が控えており、記念館の清掃のボランティアをするついでに是非見学しに来てほしいという相談を、たびてつ OB の K さんという方からご連絡いただいた。K さんは関鉄レールファン CLUB に所属されており、関東鉄道（※以下、関鉄と表記）常総線・騰波ノ江駅で毎月第 3 土・日曜日に開催される「とばのえステーションギャラリー(*2)」を運営する 1 人だ。以前からたびてつ OB の方々との食事会にてステーションギャラリーの周知をされており、昨年 9 月に開催した筑波大学地理愛好会との合同旅行（本キドリ前項の記事を参照）にて、行程の最初に騰波ノ江駅を訪れたいとこちらから掛け合ったことがきっかけで本格的に知り合った。ちなみに筆者と同じ母校の出身というつながりもある。

鹿島鉄道は関鉄の完全子会社で、1979 年に関鉄から分離された赤字線の鉾田線を継承した経緯を持つ。また、鹿島鉄道線は 1924 年に開業した、石岡駅と鉾田駅を結ぶ 27.2km・17 駅の路線で、茨城の内陸部と海沿いの地域を霞ヶ浦の北岸経由でつないでいた。なお、終点鉾田駅と鹿島臨海鉄道の新鉾田駅とは 1km 以上離れている。

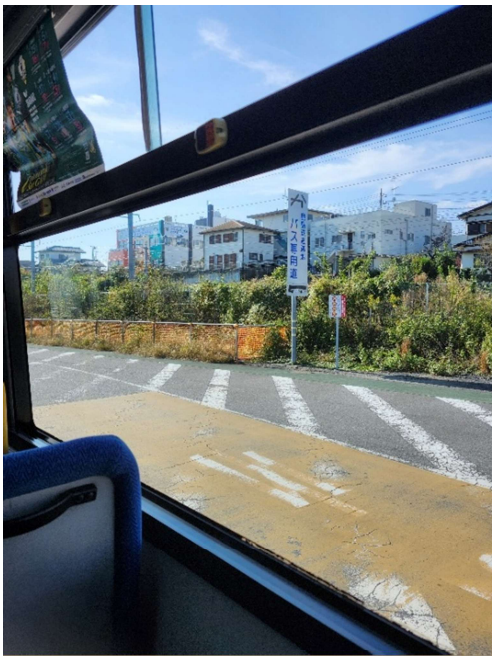


鹿島鉄道線（元関鉄鉾田線）路線図

分離当初は、航空自衛隊百里基地への航空ジェット燃料による貨物輸送の収入によって、何とか経営が成り立っていた。しかし、2001 年に燃料輸送が終了し、さらに 2005 年には TX 開業の影響により親会社の関鉄の減収がたたって、2007 年度以降の関鉄による経営支援が打ち切られることから、2006 年 3 月 30 日に国土交通省に廃止届が提出された。これを受けて存続運動が展開されたが、2007 年 4 月 1 日に廃止となった。

当日、筆者含むたびてつ会員 5 名と K さんら鹿島鉄道保存会やたびてつ OB の方々数名は石岡駅で集合し、一行は 10：00 発の新鉾田駅行きのかしてつバスに乗り込んだ。

かしてつバス（鹿島鉄道代替バス）は、鹿島鉄道線の廃止に伴う同区間の交通手段の確保を目的に、廃止日から関鉄グリーンバス(*3)によって運行されている。運行当初は、石岡－常陸小川間を国道 355 号経由で走っていたのだが、国道 6 号と交差する山王台交差点付近で渋滞が多発し、鉄道時代から利便性が低下してしまっていた。また、当時開港予定だった茨城空港へのアクセス路線として定時性を確保したいという茨城県の考えもあり、鹿島鉄道路線敷跡を整備し、石岡－常陸小川間 7.1km をバス専用道にする案が浮上した。その計画は現実となり、石岡一高下－四箇村間 4.8km が先行して BRT 化（2016 年に石岡駅東口までさらに 0.3km 延伸）され、2010 年 8 月から実証運行、2012 年から本格的に運行された。



かしてつ BRT 入り口

鉄道時代に踏切だった交差点ではバスが停止し、主要な交差点にはバス専用道への誤進入を防ぐための遮断機が付いており、バスが近づくと無線で開くシステムになっている。元の線路が単線ということもあり、道路幅は狭く待避所が設けられている。K さんいわく、運行開始から 15 年も経っていて舗装路盤が傷んでしまっているので、鹿島鉄道の旧型車両のような乗り心地(？)が味わえる区間もあるとのこと。

バス専用道へ入り少し経つと何やら駅のホームらしき建造物が窓から見えた。この旧・石岡南台駅は、BRT 区間では鉄道時代のホームと跨線橋が唯一現存している駅で、当時の鹿島鉄道に乗っている感覚が強く感じられて中々新鮮であった。



ホームと跨線橋が現存する旧･石岡南台駅跡



バス専用道の様子

かしてつ BRT を楽しみ、桃浦バス停で下車した一行。ツアー当日に廃線の遺構が残っている旧桃浦駅周辺を散策するということで、その予行練習もかねて私たちもその廃線跡を見学させてもらった。

最初に訪れたのは旧・桃浦駅跡。すぐ目の前に霞ヶ浦が広がり、その景観の美しさから桃浦は茨城百景に指定されている。駅の跡地には石碑が建っていたのだが、駅の土地は鹿島鉄道が売却して私有地となっている。というのも、鹿島鉄道の廃線が決定したものの、筑波鉄道跡地のように県や自治体が引き受けることなく、土地を切り売りしたことが理由だそうだ。

駅の土地には近づくことはできなかったが、東西にかけて続く荒れ地や小さな橋梁の跡、線路跡にソーラーパネルがズラっと並ぶ光景など、当時の線路がどう通っていたのかは容易に見てとれた。また、ごく一部でレールが残っている所も確認できた。霞ヶ浦のすぐそばを走っていた鹿島鉄道。のどかな田園風景も含め、当時はさぞかし美しい景色を望むことができただろうなあと会員一行は思いを馳せた。

昼食は保存会メンバー行きつけの定食屋・とんかめで食事をいただいた。名物メニューの豚カツは分厚くボリューミーで衣もサクサクしていて我々は非常に舌鼓を打った。



茨城百景・桃浦



鉾田駅方面に続く荒れ地となった廃線跡（旧・桃浦駅付近）













左上　かつて使用されていた小さな橋梁跡
右上　　間近に見た橋梁跡
左中央　廃線跡に並ぶソーラーパネル
右中央　踏切跡に今なお残っているレール
左下　昼食をとった定食屋・とんかめ
右下　とんかめ名物の豚カツ定食

昼食後は空の駅そ・ら・らで短い休憩を取ってから、いよいよ鹿島鉄道記念館へ。

この鹿島鉄道記念館は、私設の記念館であることから通常の一般公開はされておらず、非定期の鹿島鉄道の廃線ツアー以外では基本見学することのできない非常に訪問難易度が高い場所だ。廃線の際、2007 年 3 月（廃線の 2 週間前）に現オーナーへ車両等の売り渡しが決まったのだが、廃線後の車両や施設の撤去・解体までの時間的余裕がなく、GW 明けまでに車両を移動させるという条件付きでの話だったそうだ。そのため、車両を安置させるための土地の取得や運搬するクレーンの手配を急ピッチで進め、車両にブルーシートをかけた最低限の保存状態でなんとか記念館の建設が始まったという苦労があったという。



KR-501 形(左)とキハ 714 形(右)

最近、記念館のリニューアルが行われたとのことで、館内は広々しており、木造建築ならではの温かみを感じさせる、素朴でどこか懐かしい雰囲気が感じられた。館内を進むと、2 両の車両が出迎えており、それぞれ鹿島鉄道で運行されていたキハ 714 形（橙とクリーム色）、KR-501 形（紫のライン入り）という気動車だ。前者は、今年で竣功 73 年を迎える 1953 年製造の古い車両で、晩年は毎月第 2 土曜日の単行運行やビール列車・バンド列車などの貸切列車として活躍、後者は 1989 年製造で、16ｍの小型車ながら冷房付き・セミクロスシートという快適な車両であり、側面には「ありがとうかしてつ」の文字がラッピングされている。また、記念館にはもう一つ、キハ 431 形という車両が保存されている。1972 年に北陸の廃線、加越能鉄道から転入してきた車両で、クリーム色と緑の正面の塗り分けラインが金太郎の前掛けのようになっていることから、「金太郎塗り」の列車としてファンに人気だったそうだ。2023 年 8 月に再塗装を施し、新車同然の綺麗さになっている。



KR-501 形の車内



キハ 431 形の車内

ところで、記念館の展示物を見ていると所々に「かしてつ応援団」の文字が散見される。このかしてつ応援団は、廃線が議論されていた当時、鹿島鉄道の存続を目指して沿線の中学校・高校計 16 校の生徒会が加盟した組織で、先述の KR-501 形のラッピング装飾にも携わっており、ラッピングの反対面に各校の名が記されている。ただし、廃線反対を唱える学生運動という形ではなく、あくまでも教育の一環として県教育委員会の了解を得て、“路線の応援・利用を促す活動”として展開したそうだ。





車両以外にも、各駅の駅名標や時刻案内板、駅の待合室や信号機、ヘッドマーク、車掌鞄、乗車券等･･･とても多種多様な所蔵品、そして、当時の駅を再現したジオラマ（※常設ではない）や解説付きの鹿島鉄道に関する写真等も展示されていた。全部見て楽しむとすると、冗談抜きで半日はかかるほどのボリューミーな内容であった。また、KR501 号車の各所には「ありがとう」のメッセージが目立った。かしてつ応援団の最後の会議が同車内で行われた際に高校生たちの手によって書かれ、掲示され、そして記念館にそのまま残されたものだった。「“ガンバレ！かしてつ”から“ありがとう！かしてつ”へ」という見出しは、廃線が受け入れざるをえないものとなった切実さと、それでもなお感謝を込めて、地域の、そして自らの生活を支えてきた鹿島鉄道を送り出そうとする生徒たちの思いを今に伝えている。






おがわこうこうしたO GAWA KOU KOU SHITA
小川高校下
ひたちおがわ HITACHI GAWA
ももうら MO MO U RA
小川高校下駅
鉾田自動車学校
カシテツを救え。


ひたちおがわ
常陸小川
HITACHI-OGAWA
しかむら SHI KA MU RA
おがわこうこうした O GAWA KOU KOU SHI TA
列車時刻表
下り鉾田行
上り石岡行
常陸小川駅




禁煙
NO SMOKING
鉄道の日
祝
祝
鹿島鉄道




出札
乗越精算
込禁止


おかげさまでさよなら
83年間
2007.3.31
鹿島鉄道
ありがとうございました
83年間
2007.3.31
鹿島鉄道


関東鉄道鉾田線駅名案内図









見学後、会員一同は清掃のボランティアとして、記念館の沿道に生えているつるの除去や草刈りを手伝った。

本来は石岡駅に近い小川駅バス停まで車で送迎していただく予定だったが、茨城空港を見学したいという会員の要望を聞いてくださり、空港まで送っていただいた。茨城在住の筆者も訪れるのは初めてだったが、第一印象はとにかく駐車場が広い…！ 3,100 台の車両を停められる駐車場はすべて無料で使えるというからさらに驚きである。1 階には国内線・国際線の出発口とセイコーマート(*4)、2 階には展望デッキと飲食店・売店が数軒入っている。

2 階の展望デッキで神戸行きの SKY187 便などを見送った後、会員一同はかしてつバスと常磐線で帰路についた。このような機会を提供していただいた、K さんをはじめとするたびてつ OB の方々、鹿島鉄道保存会の方々には感謝を申し上げたい。



茨城空港（全景）



ラウンジから撮影した
離陸直前の SKY187 便

2026 年 4 月には、鉾田駅発着の関鉄バスの路線がすべて廃止(*5)となり、旧来の鹿島鉄道のように石岡から直接鉾田へ行くことが適わなくなってしまった。鹿島鉄道の廃線ツアーでも鉾田駅やその隣の坂戸駅を取り上げているようだが、石岡―鉾田線の廃止によって、鹿島鉄道の遺構を訪れて思いを馳せることも難しくなりつつある。

鹿島鉄道の廃線巡りツアー(*1)も不定期開催ということではあるのだが、時間と機会が合った際にはぜひ参加して、鹿島鉄道の記憶をたどってもらいたい。



鉾田車庫系統の路線廃止の
お知らせ(*5)

【注釈】

*1 「関東鉄道発足 60 周年記念ツアー　鹿島鉄道保存車輌見学と廃線めぐりの旅」のこと。過去 4 回開催されている鹿島鉄道の廃線跡ツアーは、車両を保存維持している鹿島鉄道保存会・鉾田駅保存会・小川南病院の協力のもと、関鉄グループの関鉄観光バスが企画・実施している。

*2 「沿線住民や来線者の拠り所」を目的に、騰波ノ江駅の駅舎内を公開している。関鉄関連の物品や鉄道模型の展示をはじめ、N ゲージの体験運転や貨物引込線跡を活用したトロッコの乗車体験、関鉄の歴史語りなどが行われる。

*3　2024 年 7 月に関鉄パープルバスとともに、親会社の関鉄に吸収合併されて消滅。現在、かしてつバスの運行は関鉄の石岡・鉾田車庫営業所が担っている。

*4　北海道札幌市に本社を置く、道民お馴染みの地域密着型コンビニチェーン。昔は北海道以外にも関東・関西を中心に広く展開していたが、今では茨城に約 90 店舗・埼玉に約 10 店舗のみとなっている。大洗―苫小牧航路の存在という物流面で有利な点が店舗維持の一因だといわれるが、最近でも茨城・埼玉共に新店舗が開店するなど勢いがまだ残っている。

*5　画像では鉾田－水戸間の一部区間の廃止を示しているが、石岡－鉾田間の路線（石岡駅～小川駅～玉造駅～鉾田駅・新鉾田駅線）においても、2026 年 4 月 1 に玉造－鉾田の区間が廃止されている。詳しくは以下のリンクから確認可能。

https://www.kantetsu.co.jp/cms/wp-content/uploads/2026/02/hkinfo-1.pdf

青春 18 きっぷで

東海・関西を一度に巡る 5 日旅

旅人　棒人間の人

皆さんは青春 18 きっぷをご存知だろうか。毎年春・夏・冬休み期間に発売されている、JR の普通・快速列車が乗り放題になるきっぷである。1982 年の発売から若者の格安旅行の味方として広く愛され、夜行バスや LCC にその座を譲った今もなお、鉄道オタクの貧乏旅行の定番として抜群の知名度を誇る。

そんな青春 18 きっぷだが、2024 年に大改変が行われたことは記憶に新しい。従来は 1 日券 5 枚綴りだったものが、1 枚の 3 日券または 5 日券に変更されたことで、本きっぷ最大の特徴だった複数人利用や別日程での利用が禁止され、旅行の自由度が大幅に下落したのである。この改変に対したびてつ内を含め鉄道界隈では非難一色であったが、改変を経てもなお途中下車自由という柔軟性と 3 日用で 10000 円、5 日用で 12050 円という経済性は目を見張るものがあると私は思うのである。

かくして、鉄道好きを自称する私も 5 日間の青春 18 きっぷの旅を思い立った。行き先は東海・関西方面である。旅行好きである私の両親は幼い頃から一人息子の私を日本全国に連れていってくれたのだが、残念なことに二人とも都会嫌いであるため、私を名古屋、京都、大阪といった大都市に連れていったことがない。したがって、青春 18 きっぷの醍醐味である途中下車を存分に味わいつつ、家族旅行では当分行けそうにないこれらの都市を一人で一気に訪問するのが今回の主目的である。

1 日目　3/24（火）：静岡途中下車の旅

朝 7 時、自宅最寄りの藤代駅に到着。さっそく自動券売機で青春 18 きっぷを買おうとしたところ、財布の中に 12050 円が無いことに気付いてしまった。なんという間抜けであろうか。幸いこの日はコンビニ ATM が朝 7 時から使えたので、駅前のセブンイレブンで 1 万円札をゲットして難なきを得た。

常磐線、東海道線を乗り継ぎ、最初の目的地たる熱海へ向かう。朝ラッシュのど真ん中であったが、大半の乗客は上野～横浜間で下車したため、そこから先は余裕で座ることができた。

午前 10 時 8 分、熱海駅に到着。平日にも関わらず若者から高齢者まで幅広い年齢層の

人で賑わっており、観光都市であることを実感させた。まずは駅前の仲見世通りを訪れ、行列ができていたバターあんを購入。その後は熱海サンビーチで砂浜から見える海とホテル街のコラボに目を肥やしたのち、近くの「どろめ茶屋」でしらす丼を注文。この店を選んだのは値段が 980 円と安かったためだが、料理が出るのも非常に早かったため、当初の予定より 20 分早く駅に戻ることができた。



熱海サンビーチ

11 時 49 分、予定より 2 本早い東海道線で出発。ここから乗車する熱海～豊橋間の東海道線は青春 18 きっぷを代表する苦行として有名であるが、今回は途中下車を挟んだためか、苦に思うことはなかった。当初は浜松でのみ下車する計画だったが、予定より早い便に乗れたため、追加の途中下車駅を生成 AI に訊いたところ島田駅と弁天島駅を勧められたので、両駅でも降りることにした。

島田駅からは徒歩 15 分ほどで行ける世界最長の木造橋「蓬莱橋」を訪問。もともとは茶農家のための橋だったのが、いつしか観光スポットになったとのことらしく、橋の対岸には橋の長さと蓬莱という名前にあやかった長寿祈願スポットが設けられていた。

浜松は YAMAHA, KAWAI, Roland, Honda, SUZUKI などの拠点がある楽器と車とオートバイの街である。車メーカーの拠点は駅から遠いので、今回は駅前の楽器博物館とヤマハ本社内のミュージアムの 2 か所を訪問する算段でいた…が、楽器博物館はまさかの長期休業、ヤマハのミュージアムは定員オーバーという結果に。自分の下調べ不足を反省した。結局唯一行けたのは浜松城で、階段を上ると徳川家康ゆかりの天守閣が姿を現した。戦国時代のあらゆる場面に登場する家康はもはや大河ドラマの必須要素だろう。記事執筆当時の NHK 大河ドラマは「豊臣兄弟！」だが、家康もしれっと登場するらしい。

弁天島駅は、浜名湖の干潟を埋め立てた人工島に位置する駅である。駅前には海水浴場やレンタサイクル、さらには温泉まであり、気軽なレジャースポットの趣を感じさせた。夕日スポットとして有名な、駅近くの海岸から見える大鳥居（という名の観光モニュメント）を見に行ったが、雲と角度の関係で夕日を拝めなかった。

今回は名古屋圏最初の駅・豊橋で宿泊。駅ビルの店にある豊橋カレーうどんが今回の夕食。手打ちカレーうどんの下にとろろごはんが隠れている斬新な一品である。ごはんの存在に気を取られていると手打ち麺ならではの不均等な食感が来て面白かった。

ちなみに私は何気に今回が人生初の一人泊である。何事も起きなかったことに感謝しつつ、この日記の筆を下ろすこととする。

2 日目　3/25（水）：名古屋

朝 9 時、予定通り豊橋のホテルを出発。初日は駅から歩いて行ったが、今回はホテルからほど近い伏木電停から豊橋鉄道市内線に乗車した。思えばこの長旅で Suica のお世話になったのはこれが初めてだ。旧型の電車は車輪の音もモーター音もうるさく、1 か月前に乗った宇都宮ライトレールとは雲泥の差を感じた。2 月の新春旅行で大井川鐵道に乗ったときにも思ったことだが、古い列車に乗れば、いつもの電車も地道な技術革新の集積であると実感できるものだ。



豊橋鉄道市内線・伏木電停

豊橋駅からは名古屋を目指して東海道線の快速に乗車。運のいいことに転換クロスシートである。乗客が少なかったので、様子見と思い座席の向きを変えなかったところ、1 駅目の蒲郡で乗った乗客が次々と座席の向きを変えていて、地元民の慣れに驚かされた。

午前 10 時半、名古屋駅に到着。東口には鉄道各社のターミナルを始めとする高層ビルが立ち並び、大都会の息吹を感じさせる。

名駅から歩くこと 25 分、大須観音に到着。予想以上の豪勢な佇まいに圧倒される。お目当ての商店街は観音様の東側に 600m ほど続いている。中身は洋服屋とスイーツ屋が半々といった具合で、よくあるチェーン店から不思議の国のアリス風の雑貨屋といった個性的な店まであって、飽きない街だった。既に時刻は 11 時半を回っており、昼食をとろうと思ったのだが、見渡せば商店街はスイーツ屋ばかりでまともなご飯屋が無いではないか！不安ながら歩いていると、商店街の端のほうにいい感じの定食屋を見つけたので名古屋定食たるものを注文。手羽先と味噌カツが 2 つずつある欲張りなメニューだが、後にこれが災いとなってしまう。

ここから栄、名古屋城まで歩こうとしたが、昼食を食べている間に雨が降りだしてしまった。計画を少し変更し、屋外ではなく百貨店の中を歩いて栄を縦断する。この地域には南の PARCO から北の三越まで 600m にわたって百貨店が続いており、その一部は連絡通路で繋がっているため、ほとんど濡れずに歩けるだろうという算段である。ところが百貨店の店内は複雑なうえ、隣の建物に行くのに階を何度も上下したため、百貨店の雰囲気を存分に味わえたのはともかく、時間が余計にかかってしまった。

栄からは傘を差し、公園状になっている久屋大通を経由して名古屋城を目指す。道中には名古屋テレビ塔がある。時間とお金がもったいないので登らなかったが、タワーの下を見るのは新鮮だった。

名古屋城に到着したのは午後 2 時頃だった。余裕があるとはいえないものの、悪い時

間ではない。江戸時代の石垣の上には 1950 年代に造られた鉄筋コンクリート造の天守閣モドキがそびえ立つものの、耐震性の観点から閉鎖され中には入れなかった。その天守閣の隣には数年前に復元されたばかりの本丸御殿がある。待機列があったのでためらいかけたが、行くのは今しかないと思い訪問。内部は金ぴかの書院造であり、黄金色の畳、豪勢な折上格天井と、もはや装飾と化した座敷飾りが輝きを放っていた。

名古屋城からは、今回のもう一つの目当てである独特な 2 つのバス専用道を体験する。一つ目は道路中央のバスレーンを日本で唯一採用する基幹 2 系統、二つ目はこれまた日本唯一のガイドウェイバスであるゆとりーとラインである。両者の接続はないため、今回は前者の茶屋ヶ坂から後者の砂田橋まで地下鉄名城線を経由する。この 2 路線、どちらもバス専用道であるものの、日本の法律上、前者はバス、後者は鉄道に分類されてしまっている。そのせいか地下鉄の案内板でもゆとりーとラインだけが掲載されており、基幹バスが書かれていないのが気の毒であった。



基幹 2 系統・市役所停留所

大曽根からゆとりーとラインを降りたあとは中央線、東海道線を経由して大垣の宿へ向かう…が、ここで猛烈な眠気と頭痛が襲ってきた。おまけに宿に着いても食欲が全くない。原因は恐らく盛りだくさんだった昼食と、名駅から名城まで 10km 近く歩いたことだろう。前者はともかく、今回は交通費をケチるべく市内移動が徒歩ばかりのプランにしたので、今後予定通りの旅ができるか不安になった。

3 日目　3/26（木）：京都

朝 8 時半、大垣駅を出発。今日は京都へ向かう。京都といえば中学の修学旅行で行っていたはずなのだが、私の代は新型コロナの影響で福島県に変更されてしまったので、京都旅行も人生初である。

普通列車 2 本を乗り継ぎ、京都駅に到着。そういえば関西地区の列車も転換クロスシートである。今まで見慣れていた関東のオールロングシートの中距離電車は、実は当たり前ではなかったのかもしれない。

京都駅を出てから、まずは寺社仏閣が集中する東山を目指す。三十三間堂で千体の千手

観音にご対面したあと、五条坂を経由して清水寺へ。噂通り、とんでもない人出である。半分以上が外国人といった印象であり、欧米系の言語から中国語、韓国語まで様々な言葉が聞こえてくる。有名な清水の舞台を見たあとは、産寧坂、二寧坂を経由して八坂神社へ。京都市内は基本的に普通の建物ばかりであるが、この周辺だけは和風建築が連なっており、歴史ありそうな雰囲気を演出していた。今回は節約のため食べ歩きはなるべくしないと決めていたが、雰囲気に押され抹茶あんと八つ橋を購入してしまった。



京都・産寧坂の街並み

三条京阪駅からは京阪線に乗り込み伏見稲荷へ。これまた案の定すごい人出である。千本鳥居の風景は噂通りだったが、その裏面には寄進者の名が刻まれており、この風景が大勢の人々の思いで作られていたことを思い知らされた。

稲荷駅からは JR 奈良線で今日の宿泊地、奈良へ向かう。本来はそのまま乗り通す予定だったが、途中に宇治があることに気付き下車を決断。平等院と宇治神社を見学した。

京都を旅して最も感じたのは、古の人が宗教にかけた情熱である。微細な彫刻、荘厳な寺社、そして何より見たこともない仏や神の姿を描き出した想像力は計り知れない。

4 日目　3/27（金）：奈良・大阪

朝 8 時半、奈良市内の宿を出発。まずは興福寺、奈良公園、東大寺を散策する。県庁前の奈良公園はあたかも普通の公園に鹿がいるだけといった雰囲気であり、こんなもんかと思いながら東大寺へ向かったところ、なんと門の前まで鹿が歩いているではないか！極限まで人間慣れした鹿たちに驚きつつ、東大寺の大仏殿と正倉院を見学。バスで奈良駅へ戻ろうとしたところ、時刻は既に 11 時である。奈良観光にしてはずいぶん短いと思うが、もともと今回のプランに奈良観光の時間はあまり入れてなかったため割と焦ってしまった。



東大寺大仏殿

奈良からは近鉄奈良線…ではなく JR 大和路線で天王寺駅へ。今回はここから通天閣、難波、心斎橋、本町を経由して梅田まで一気に縦断する計画だ。

難波はやはり人の嵐である。外国人も大量にいたが、京都と違い、関西弁を話す地元の人たちの声が聞こえてくる。戒橋では大勢の人々が入れ替わり立ち替わり、グリコポーズで

写真を撮っていた。この橋の北側には心斎橋筋なる商店街が 2km に渡って続いている。いかにも難波らしい商店と外国人向けとおぼしきドラッグストアが多かった商店街は、心斎橋付近でハイブランドだらけになり、船場付近ではダイソーなどの日用品店が多くなり、本町付近でアーケードが消えて周囲はすっかりオフィスビル、通行人もスーツ姿のサラリーマンばかりになった。難波から京阪淀屋橋駅まで続くこの通りは、商人の街にして、セレブの街にして、生活者の街にして、サラリーマンの街でもあるという大阪の多様な一面を見られた気がした。



心斎橋筋商店街

大阪駅からは JR 神戸線で言わずと知れた夜景の名所である神戸の摩耶山へ向かう。時刻はまだ 5 時台であり辺りはだいぶ明るかったが、ケーブルカーとロープウェーはどちらも超満員であった。掬星台から眺める夜景は噂通りで、神戸都心部から大阪湾、さらには関西空港までが見渡せた。ただ意外にも一番よく見えた地域は都心よりも灘区などの郊外、そしてポートアイランドであった。立体的なビル群よりも平面的な郊外住宅街のほうが美しく見えるのだろうか。

この日は三宮のカプセルホテルに宿泊。部屋は非常に小さいので、前日や前々日のように部屋でだらだらすることなく、早く寝て早く出発できそうである。

5 日目　3/28（土）：神戸～帰宅

朝 9 時に宿を出発。予想に反してすっかりうとうとしてしまっていた。この日は北野異人館街、メリケンパーク、ハーバーランドを徒歩で回ったのち、11 時 18 分発の新快速で帰宅する計画である。

三宮からしばらく坂を上ると北野へ到着。摩耶のときも感じたが、神戸はやはり坂の街である。異人館は北野一帯に点在しており、大部分は有料で見学できる。が、今回は時間がないため、昨年横浜の山手で異人館の中に入ったことがあるのを言い訳に全て素通りした。



神戸・北野異人館

坂を下り、元町を通って海沿いへ…と思って時計を見ると、もう 10 時半ではないか！慌てて Google Map を確認して多少の余裕があることを確認し、改めて出発。途中、南京町を経由した。賑わっていたが、横浜中華街に比べれ

ばだいぶ小規模である。そういえば横浜も神戸も、中華街があるのは元町である。単なる偶然だろうか。

神戸ポートタワーやハーバーランドの施設群を一目見た後、急いで神戸駅へ向かう。駅の構造が複雑で少々迷ったが、到着時刻は 11 時 13 分。何とか新快速に間に合った。

ここから東海道線の列車を乗り継ぎ、途中下車することなく茨城県へ。3 日間耳に入り続けた関西弁も米原を過ぎると一気にフェードアウトし、時刻も昼から夜へと移り変わる。浜松発熱海行きの列車は乗客が目まぐるしく入れ替わり、浜松では愛知から乗り継いだ人もちらほらいたのに、沼津からは関東の行楽客とおぼしき人々が多数乗り込んできた。

午後 7 時、熱海駅で 4 日ぶりに JR 東日本の列車に乗り込む。聞きなれた車内放送、見慣れた電光掲示板、窮屈なボックスシート、そして東京に帰るのであろう人々にはどこか懐かしさを覚え、長旅の途中であることさえ忘れてしまうようだった。

まとめ

今回の旅行は全て普通・快速列車を利用しつつ 5 日間で 9 都市を巡るという超強行軍となったが、列車の遅延や運休もなく、無事に旅を終えることができた。一度に巡ったことでかなり慌ただしい旅になったが、一方で思いがけないメリットもあった。訪れた各都市や各地区を比較できたことで、各々の共通点や相違点、あるいは個性に気付けたのである。例えば、名古屋テレビ塔と通天閣は同じタワーであり、下に入れるという共通点がありながら、前者は公園、後者は商店街に囲まれており、周囲の雰囲気は全く異なっていた。また歴史的な書院造の復元は名古屋城の本丸御殿でも、京都の高台寺でも見られた。

ところで今回の合計金額は、交通費円、宿泊費円、食費円、その他円の計円である。18 きっぷで移動した区間のみの交通費を考えると、通常運賃で 22410 円、新幹線利用で 33080 円である。今回は 18 きっぷで交通費を抑えた反面、移動時間が長い故に宿泊数が増えてしまい、交通費の節約分が宿代で相殺されるのではないかと気になっていた。しかし、新幹線利用と 18 きっぷの差額が 33080-12050=21030 円であることから、今回と同様に名古屋、京都、奈良、大阪、神戸を巡りつつ新幹線を最大限利用して 2 泊 3 日ないし 3 泊 4 日としたプランと比較しても、十分元が取れていることがわかる。

PC で PS2 のトレインシミュレーターを動かしたい

旅人　リクマグロ

0.はじめに



がんばった PS2

たびてつの雙峰祭企画「でんしゃであそぼう」に来ていただいた方へ、京急を運転しましたか？何事もなければ展示で運転ができるはずです。

展示されているのは、PS2 ソフトの「**THE 京浜急行**」。2002 年発売のソフトです。実際に撮影された映像を用いたトレインシミュレーターで、「**JR 東日本トレインシミュレータ**」でおなじみ音楽館が制作しています。京急といえばのドレミファインバーター車両も運転できます。こちらは毎年雙峰祭と新歓祭で展示していたのですが、今年の新歓祭で PS2 がソフトを読み込まなくなってしまいました。筆者は 2005 年生まれなので、展示で使っていた PS2 は年上なんですよね。当時は PS2 とディスクのどちらに問題があるか分からなかったのですが、本体も 20 年以上経っているので、今後も考えて PC とエミュレータでプレイする方式に変更しようということにしました。

こうして PC＋エミュレータで動かそうといきたいのですが、たびてつが所有しているのは何年前のものかわからない、グラボも搭載していない、とエミュレータを動かすどころではない PC のみ。

ということで、今回の目標は

・PC を用意（今回は自作します）

・用意した PC で PS２エミュレーター「PCSX2」を動かすの 2 点です。

「**自作 PC**」とは、PC をパーツごとに購入し、そのパーツを組み立てることを言います。必要なパーツは、CPU、GPU、マザーボード、ストレージ、メモリ、CPU クーラー、電源ユニット、ケース、OS の 9 点です。これらのパーツは、各カテゴリごとに性能や価格の選択肢が非常に豊富にあります。予算と用途に合うようにバランスよく選びましょう。これらに加え、PC として使うためにモニター、キーボード、マウスも必要です。ゲーミング PC 関連でよく聞く、「**BTO PC**」はこれらのパーツが組み立て済みの状態で販売されているものです。

1.PC を用意しよう（飛ばしていただいても2には影響ありません）

今回の構成は以下のようにしました。

CPU:Ryzen7 9700x	**GPU**:RTX5060　**メモリ**:ADATA DDR5-4800 8GB×2
マザボ:B850M GAMING PLUS WIFI6E	**SSD**:KIOXIA EXCERIA PLUS G4 1TB
クーラー:虎徹 Mark4	**電源**:SilverStone DA750 Gold
ケース:DEEPCOOL CH160 PLUS	**ケースファン**:SQUAMA 2501B　**OS**:Windows11

今回、この PC で行いたいこと、求めるものは
・PS2 エミュレーターや BVE などのトレインシミュレーターが快適に動く性能
・持ち運びができる
この 2 点でした。持ち運びできるという条件から、最初にケースを決めました。今回選んだケースは取っ手付きで持ち運びを想定したケースです。このような個性的なケースを選択できるのも自作のいいところです。

性能については、「**JR 東日本トレインシミュレータ**」をプレイしている配信者の方が使っている PC を参考に大まかにパーツを決め、実店舗で店員さんに相談です。結局、自分で決めたのは CPU、メモリ、ケースのみで、残りは店員さんの提案とセールで安くなっていたものを買いました。自作 PC を組む際のパーツ調達はネットでもできますが、実店舗の方が失敗しないための相談ができますし、店舗限定のセールなどで安く手に入れられることが多いので私は店舗派です。

私は宅通民なので、気軽に行ける秋葉原へ。ここに来たら駅そばのラーメンとミルクスタンドでドリンクを買います。改札内グルメの中では満足度も高く、大回り中にも食べられるのでぜひ。



秋葉原駅の駅そば「新田毎」のラーメン

こんな感じで秋葉原に 2、3 回通いつつ、楽天市場もにらみつつ、でパーツがそろいました。セールやまとめ買い割引を活用して、最終的には 20 万円ほどになりました。PC パーツは値上げラッシュで、今回の構成、特に影響のあるメモリと SSD が最低限になっています…現在はさらにひどく、購入した当時(2026 年 7 月)と同じ構成で買おうとすると 26 万円ほどになってしまっているようです…

パーツがそろったら組み立てです。組み立ての様子も書こうかと思ったら、途中の写真を 1 枚も撮っていなかったので、組み立て前と後の写真だけで。（お詫び）





組み立て前の様子　　**組み立て後の様子**

自作経験のある会員に協力いただき組み立て完了です。

2.PC で PS2 エミュレーター「PCSX2」を動かそう

組み立てが終わり、OS も入れ、各種ドライバーも導入し、ベンチマークテストも行い、この PC が安定して 100%の性能を発揮できるようになりました。

この章の目的は、PCSX2 を用いて PS2 での展示と同等の内容を PC で行えるようになること、つまり京急トレインマスコンを使って京急が運転できれば OK です。



京急トレインマスコン

まずは PCSX2 をダウンロード。PCSX2 はフリーのソフトウェアなので誰でもダウンロードできますが、PS2 のゲームを遊ぶには PS2 の BIOS ファイルと遊びたいソフトのデータを入手する必要があります。これらをネットで探してダウンロードすることはまあだいたい違法ダウンロードになるので、おとなしく自分の持っている PS2 やソフトのディスクから取り出す必要があります。

BIOS を取り出すために、FMCB(Free MC Boot)というソフトが入った PS2 メモリーカードを購入。楽天や Amazon で数百円で買えます。FMCB はゲームをディスクからではなく内蔵 HDD から直接起動するなど様々なプログラムを PS2 で実行できるようにする非公式ツールです。これで BIOS を USB メモリーに書き込むプログラムを実行します。こうして BIOS ファイル取り出し完了です。

ソフトは CD や DVD から iso ファイルを抜き出すフリーソフトと光学ドライブで取り出します。部室（たびてつ BOX）にあったソフトは劣化が激しいのか全く読み込めなかったので、会員の実家にあった京急のソフトを読み込ませていただきました。

これで準備完了。満を持してコントローラーを接続、PCSX2 を起動。**…動かない！**

正確に言うと、PCSX2 で京急のソフトまで起動し、キーボード入力であれば受け付ける状態です。デバイスマネージャーで PC にマスコンがどのように認識されているのかを見ると、不明なデバイスと出ました。Gemini 先生に聞くと「ドライバーを当てよう」と言われたので、「Zadig」というソフトウェアを使い「WinUSB」のドライバーを当てました。

これで PC 側に認識させることには成功。しかし、PCSX2 はマスコンの入力に公式に対応していないため、対応している入力に変換する必要があります。BVE で PS2 のコントローラーを使えるようマスコン入力をキーボードに変換してくれるありがたいツールを見つけ、導入。早速運転を始めるも…**動かず！**

その後いろいろ調べては試していたんですが、やっぱりうまく動かず…というか、ネット上に「PCSX2 で京急トレインマスコンを使い京急を運転する」という現在の課題にドンピシャなパターンは私が調べた範囲では見つかりませんでした。

どうしたものかと、とりあえず BVE を導入し、京急を運転してみました。こちらは専用のツールでマスコンが正常に動くので、どうやらマスコン自体が壊れているわけではなさそうです。つまり、マスコンの操作を PCSX2 に伝える部分が問題のようです。

3.最終手段、ツールがないなら作ればいいじゃない

ということで作っていきます。ちなみに私のプログラミング経験は授業以外ゼロ。今までであれば選択肢には入らなかったですが、今の時代には AI があります。ちょうど Gemini の学割が切れることもあり、ChatGPT の有料プランを試してみることとしました。

「PCSX2 で京急トレインマスコンを使えるようになるプラグインを作って」とお願いすると方針を立ててくれました。まず、PCSX2 は京急トレインマスコンに直接対応していないので、マスコンの操作を PCSX2 が受け付ける入力に変換するソフトを作ってもらいます。そのためにはマスコンが PC にどんな信号を送っているのかを調べることが必要。その信号を解析するソフトもすべて作ってくれました。この情報をもとにコードを書いてもらい、ベータ版が完成。

わたしはこれを使ってエラーが出れば丸々貼り付け、希望する使用感と違うのであればこれが違うと文句をいい…と繰り返していき満足する操作感を持つプラグインが完成しました。私はコードを 1 行も読んでいません。良くない使い方ですね。

さすがにこれで当日に不具合が出ても困るので、チャッピー大先生に自身で評価と改善点を出してもらいました。するともりもり改善点が出てきたので、これらを改善した最終版を作成してもらうためのプロンプトを作ってもらいました。自力で打つにはかなり面倒くさい量の文章が出てきましたが方針を非常に細かく厳密に書いていたので、AI に仕事を頼むときには仕事の頼み方から頼んだ方がいいんだなぁと思いました。

このプロンプトをそのまま送り、完成したものが今 PC で動いています。操作感については実際に運転して体験していただければと思います。体験しなかったよ〜という方は来年にでもやっていただけると嬉しいです。

このようなほとんど日記のような文章を読んでいただきありがとうございました。

こちらは開発途中の解析で得られたマスコンの仕様です。もしよければ参考に。

今回の開発で確認した、**京急トレインマスコン COTM-02001 の実測仕様**です。

項目	**確認できた内容**
操作方式	力行・ブレーキを 1 本で操作するワンハンドル式
ノッチ	**非常ブレーキ EB＋常用ブレーキ 5 段＋中立 N＋力行 5 段＝計 12 位置**
レバーサ	中立・前進の信号を確認。後退信号は今回の実機では確認できず
ボタン	ATS、戸閉、A・B・C、START、SELECT、十字キー
A ボタン	軽押し・強押しで異なる信号を出す
USB 識別子	VID 1C06／PID 77A7
今回の PC 接続	WinUSB を使用。入力エンドポイント 0x81
受信データ	実測 **6 バイト**。先頭は 0x54

ハンドル位置は、**EB→B5→B4→B3→B2→B1→N→P1→P2→P3→P4→P5** の順に 0x01～0x0C で通知されます。前進時は同じバイトに 0x20 が加わります。

外国型模型超入門: TGV 編

旅人　中扉締切

軸重の制限が厳しい。騒音の基準が厳しい。トンネルのサイズが狭い。そもそも可住地が狭い。狭軌でネットワークを拡充したのち、その限界にあたって標準軌の新幹線を建設した。JR は地域ごとの旅客と全国の貨物に分かたれ、わが国は新幹線と在来線の二つのネットワークを持つ電車大国になってしまった。路線とペアになった重い機関車が各地に向かう客車や貨車を牽引する動力集中方式は貨物列車だけのものになり、旅客列車は動力分散方式。厳しい条件に磨かれた優秀な電車のメリットを日々享受しているわれわれであるが、一方で新幹線網の建設は困難に直面し、トラックの運転士不足で物流は困難に面している。もし制限が緩かったら、わが国の鉄道はどうなっていたのだろう。

非常用の機関車 911 形やリニア新幹線などの例外を除けば、新幹線も編成中間の客車に走行用のモータを備えた電車、しかも 2 つの台車を 1 両ごとに用意し、1 両ずつ水平に切り離せるボギー車ばかりである。新幹線の車両を輸出した台湾や中国だけでなく、古くはイタリアのペンドリーノ、2000 年代ではドイツの ICE3、そして韓国の最新型 KTX-青龍など、動力分散式のボギー車は世界で選ばれている。その一方で、機関車・客車の構成を受け継いだまま、両端のみに動力車を配する構成としたうえで、客車の車両間で台車や車輪を共有する連接構造を取り入れ、海外の低いプラットホームに合う低床化を果たしたグループもある。左右が独立して回転する車輪と軌間可変機構で知られるスペインのタルゴと、新幹線の営業最高速度を初めて破り、鉄のレールと車輪での世界最高速度記録を保持する、フランスの TGV である。



TGV の模型
（左: Sud-Est, 右: Euroduplex “inOui”）

日本型の N ゲージを多数持っているとはいえ、実車の記念になるものはともかく、見たことも乗ったこともない車両の模型を買うのはハードルが高い。せっかく外国形の模型を買うのなら、その国を代表するような、それでいて日本で見られないようなエキゾチックなものにしたい。そんなときに製品化を知ったのが KATO の TGV Sud-Est だった。オレンジ色の初代 TGV で、新幹線による日本の最高営業速度を破った記録もある。車体サイズはミニ新幹線並みで 1 編成の全長は 200 m 程度と小ぶりだが、日本に先駆けて複数編成での連結運転に対応し、都市近郊では標準軌の在来線に乗り入れ、フランス各地を行脚して各編成

に命名式を行ったなど、日本の新幹線にない魅力が特徴だ。来日時のオリエント急行ともほぼ同時代で、来日時の始発駅であるパリのリヨン駅で並んでいないわけがない。

つまり、日本で活躍した車両を日本型とし、日本型に直接並んだ車両で日本型との距離を定義するなら、それと並んだ TGV Sud-Est は、インドネシアの機関車や日本由来でない通勤電車、ハノーファーやドルトムントの路面電車などと同じ距離 1 のグループに属する。並べて楽しむ N ゲージでは、距離の割に”近い”車両なのだ。

同時に欲しいと思っていたのが最新仕様の TGV inOui (イヌイ)だ。inOui はそれまでただ TGV と呼ばれていたフルサービスの TGV に 2017 年につけられたブランドである。inOui 登場後は TGV は既存車両の塗装を変更していないので、2011 年以来の赤・白・銀・グレーのやわらかなカーミリオン塗装をまとっている。inOui 命名以前は国際列車の Lyria などを除き、一般の TGV にそれ以上の列車愛称はなく列車番号のみで各列車が識別されていた。いわば「新幹線〇〇号」といった具合で、他国の企業にも鉄道が開放されるオープンアクセス化の時代にあって、サービスだけでなく車両も意味するなど曖昧なブランドだったことは否めない。特に 2013 年に登場したポップな青い塗装の廉価版 TGV ともいえる OUIGO(ウィゴー)が登場してからは、同じ行き先で色違いの TGV 車両が異なるブランドで走りうる状況であり、サービスだけの愛称をつけて差別化が図られたわけだ。

日本で容易に入手できる inOui の車両は Sud-Est と同じく KATO 製で、営業中の車両では最新の EuroDuplex 世代の車両である。TGV の見た目としては四代目の Duplex から大きく変わっていないが、機構面では交流誘導モータを搭載した五代目の Duplex Dasye/POS の発展形、すなわち六代目として捉えられる。客車は全車両が二階建てで、同型同士でしか連結できない Sud-Est や二代目 Atlantique と違い、三代目の Réseau 以後 EuroDuplex まで、ユーロスター仕様の TGV TMST や完全新設計となって営業入りの延期され続けている TGV M 以外の全車両と連結し、ドイツにも乗り入れる。

そんなわけで最古と最新の 2 本を立て続けに購入してしまった。そうしてレンタルレイアウトで走らせてみたのが 1 ページ目の写真というわけだ。編成が短いので在来線として走らせてみたが、inOui を走らせていると、ある問題に直面した。

近郊電車にしか見えない。

最高速度 320 km/h の車両と思えないほど、レイアウトの風景にマッチしすぎている。

ドアのある床面の低さは遠目だとわからない。ただ在来線のコンパクトな車体断面に、銀色の二階建て車両がつながっている。派手なオレンジ色の Sud-Est はともかく、銀色で二階建てといったら常磐線のグリーン車も同じである。エアコンが床下搭載で冷房装置も目立たず、連節構造のせいで平屋部分に乏しいから違和感に気づきすらしない。

そうすると欲しくなるのが色違いの OUIGO だ。車両としては TGV Dasye HD で、HD は Haute Densité すなわち高密度を意味する。Dasye の動力車に初期 Duplex の中間車を組み合わせた上でバー車や一等車の車内を座席の多い二等車同様にしたもので、車体は Duplex そのものだが、見た目がポップなのが魅力だ。残念ながら模型では元バー車の車内

がバーのままだが、ポップな見た目で、しかもオレンジの補色だ。並べるにはもってこいだ。

来た。見た。買った。安い中古があったから。半年経たずに 3 本が揃った。

夏休み北陸旅行 #1

弾丸新潟旅行

旅人 クローロン

会長のクローロンだ。鉄分補充と旅行欲の充足のため、夏休みに２回も北陸方面に行った。この記事では、そのうちの第１弾である「１泊２日弾丸新潟旅行」についてお話しする。

１日目：8 月 27 日（木）

朝５時に起きて、眠い目を擦りながら池袋駅に急ぐ。

今回の旅行は、交通費の節約のため（あとは好奇心）、行き→高速バス、帰り→新幹線という変則的な方法で行っている。そのため、７時に池袋駅を出る高速バスに間に合わせるため、朝早くから都会に飛び込んでいるわけだ。

池袋駅到着→東口へ移動。何とは言いませんが普通じゃない雰囲気を感じながら、東口にあるバス停でしばし待機。やってきた西武バスに乗り込み、５時間かけて新潟を目指す。



豚汁とおにぎり

このようないわゆる「高速バス」に乗るのは初めてだった。学校の課外活動で使っていた４列のノーマルバスとは違って、独立した３列の座席で、半個室上になるようなカーテン（完全には閉まらない）がついていた。トイレが座席の半地下的な位置にあるのが新鮮であった。

途中２箇所の休憩を挟みながら、バスは関越道を北上していく。当日、関東はどんよりした天候で、窓の外は常に灰色といった感じ。赤城越えのあたりでは窓の外がすっかり霧に覆われてしまった。

11km ある関越トンネルを越えると新潟に突入。今まで新潟に行った北限が越後湯沢だった私にとっては、ここから先が未知の領域だ。



日本海と日時計

新潟県内の高速道路上のバスストップ（これもほぼ初めての経験）を経由しつつ、山から平野へと駆け降りたバスは、正午過ぎにようやく新潟駅前に到着。

何よりもまず腹ごしらえが必要だったため、新潟のバスターミナルにあるフードコートに突撃します。新潟のお米を使ったおにぎりと贅沢な豚汁のセットを食べ、とりあえず英気を養うことに成功した。

私の旅行の基本方針はとりあえず歩くこと。まだ見ぬ日本海を目指して、地図と感覚を頼りに海の方へと歩いていく。

途中で、無料公開の良さそうな建築を発見し、寄ってみることに。「砂丘館」と呼ばれる、洋風要素を一部取り入れた和風の建築だ。間口の雰囲気から想像できないほど奥行きは広く、ゆっくりとした時間を楽しめた。館内ではとある芸術家の遺作展示を行っており、その人物が残した感性にも触れることができた。普段自発的には入らなそうなところに行って、意外な発見を得るのは、旅行の醍醐味の一つだ。

さて、砂丘館を出て、曲がりくねる坂を下っていく（砂丘館は名前の通り海岸沿いの砂丘の上、小高い住宅地の中にある）。やがて宅地が途切れ、防風林が見えてくると……

来た来た、日本海だ。

実質初めて見る日本海を前に、旅人は興奮が隠せない。空が薄い灰色に染まっているのも相まって、空と海が溶け合って曇りガラスのように見える。時折遠くの方に船やタンカーが見えた。

海岸沿いをしばらく移動する。多少長い距離だが、旅行の高揚感があるため飽きない。この辺りに住んでいる人は、ここら辺をサイクリングできてさぞ気持ちいだろうなと考えが巡る。

しばらく歩いてやってきたのが、「新潟市水族館 マリンピア新潟」だ。本格的な水族館に行くのはだいぶ久しぶりだ。新潟を支える日本海の環境が再現され、海域や特性ごとに魚類を分けて展示してあった。光の効果や、導入した海水の匂いが館内を満たし、水族館特有の雰囲気が生まれている。

魚類だけでなく、水棲の哺乳類の飼育コーナーや、ロビーに置かれた芸術的なクラゲ水槽もあった。

この水族館の目玉らしいのが、イルカショーだ。当初は見る気はあまりなかったのだが、時間が合いそうだったため足を運ぶことにした。

イルカたちの学習度合いには目を見張るものがある。飼育員さんがショー中もひっきりなしにエサをあげていた。そして、イルカたちは人間にも引けを取らないほどの協調性と芸術性を発揮するのだ。綺麗な回転のジャンプが（特にシンクロして）決まるたび、水しぶきと大きな歓声が上がる。

たまに来てみると思わぬ発見のある水族館。次どこかに旅行に行く際は、積極的に考慮する行き先の一つになりそうだ。

その後は、ショッピングモールに行ったり、ラーメンを食べに行ったりといろいろあったが、終盤は足が疲れて大変だったため、あまり書くべきことがない。



青い日本海の岩場



イルカショーの様子

2日目：8月28日（金）

2日目。新潟に来たからには行きたい場所が2つありました。ローカル線を利用しつつ、この2箇所を巡っていきます。

ホテルから新潟駅に移動し、越後線に乗車、越後線の吉田行きを最後まで乗り通していく。越後線は、途中の内野までは純粋な地方都市型路線の色合いが濃い路線だ。住宅地の中を分けるように線路が伸び、各駅はコンパクトに利用者を受け入れるという、地元住民の足となる形式だ。内野駅をすぎると、途端にローカル線としての比重が高まってくる。新潟といえばの田んぼの中を走り抜け、平野を切り裂いていく。



新津駅

やがて平野の中にある地方のターミナル駅・吉田駅に着いた（内野～吉田間は睡魔により一部記憶が欠落している…）。ここで同乗のお客さんたちとほぼ一斉に乗り換え、弥彦線に移動する。ここから目的地の弥彦駅まではわずか２駅。平地の中に堂々とたたずむ山の麓に、今回目指す弥彦神社がある。

弥彦駅は、ローカル駅としての情緒と、鳥居前駅としての威厳を両立した、雰囲気のある駅だ。

駅前から、左右に旅館や土産物屋を抱えながら、少しずつ登って神社へと歩みを進めていく。神社の森の入り口を護るように立つ鳥居をくぐると、そこは静謐な弥彦神社の境内。当日のように多少曇っていた方が雰囲気が出ていいかもしれない。本殿では、弥彦神社に特有の作法があることを知らずに終わってから恥をかいたが……。



弥彦駅の外観

駅への帰り際に土産物屋に寄ったり（コンパクトパックの米を買いました）、手湯を堪能したり（予想以上に熱く、手に沁みます）しながら、折り返しの弥彦線東三条行きに乗り込む。

ここからがちょっとした問題。東三条まで直通してくれてはいるものの、途中の吉田駅で接続待ち合わせをするというダイヤ構成上、吉田で３０分ほどの足止めを食らってしまった。事前にダイヤを調べずに経路案内だけでルートを立てるとこうなる。皆様も旅行をする際は注意しよう。



弥彦神社本殿

弥彦線の東側の部分は、新潟のベッドタウンである燕市や三条市を経由して、大動脈たる信越本線へとつながる路線だ。途中で新幹線停車駅である燕三条駅を経由する。弥彦線のローカル仕様のミニ編成が、巨大な威容を誇る新幹線駅に入り込んでいく光景は、面白いものだ。

（ここでも睡魔に襲われていた都合上、細かいことは記憶から飛んでしまっている。）

信越本線に乗り換え、しばらく新潟に向かって北上すると、最後の目的地にたどり着く。

鉄道ファンを名乗るのであれば行っておかねば、との思いから、新津鉄道資料館へと足を運ぶ。新津駅の駅舎は首都圏の駅と比べても遜色なく、さすが４方向への路線が集まる結節点という感じだ。

新津駅から資料館まで、割と距離がある。クマ出没の情報もあったためレンタサイクルも考えましたが、素直に歩いて目的地を目指す。

３０分ほど歩いたところ、市の教育施設と併設する形で建てられているのが、新津鉄道資料館だ。入り口から新幹線とＳＬがお出迎えするという、鉄道ファンにとってはたまらない演出。鉄道の町として古くから栄えた新津の歴史と、新津が見てきた鉄道の文化資産を知ることができる、貴重な施設だ。



新津鉄道資料館のおもてなし

明治の蒸気機関車時代の時刻表や、レトロなボタン式の券売機、旧システムで実際に使われていた通票など、なかなか見ることができない品が盛りだくさん。

昭和の「特急全盛期」の時刻表には、今は無き定期寝台特急の記載もあり、時代を偲ばせる。

ＳＬの運転台には入ることができました。どこをどう動かしたらいいのかわからないような、数々の計器とバルブたち。かつてはこれらひとつひとつが意味を持ち、命を吹き込まれていたのだと思うと、人類の技術への畏敬の念を覚える。入ってみると中は狭く、運転に必要な人数はいるのがやっとといったところ。よくこんな不便な空間で的確に作業ができていたなとの驚きもあった。



SL の運転台

２階の企画展示室では、北越急行ほくほく線の歴史を振り返る展示を行っていた。不思議なほどまっすぐな線形や、長大トンネルを生かした企画列車など、個性あふれる路線に関する情報を知ることができた。

その後は資料館と新潟駅でお土産を買い、タレカツ丼を食べて各駅停車の「とき」で帰宅。

一泊二日の旅行は、できることが限られている反面、見たいものを集中的に見ることができるという利点があった。

比較的行きやすい距離にあり、鉄道ファンにとって魅力的な街・新潟。またいつか行くことがあれば、今度はじっくりと時間をかけて見ていきたいと思えた。

思い出さがしに神戸へ

旅人　こいも

皆さんには旅の思い出というものがあると思う。私の旅好きの原点はまさしく神戸だ。昨年のキドリ雙峰祭号の編集後記ではこのように綴られている。

私は鉄道が多くは通っていない地域出身だったため、1 時間に 6 本程度走っているつくばエクスプレスさえ新鮮に思えた。鉄道になじみがない私にとって、卓球の全国大会で神戸に訪れるときや年に一回ほど旅行に行った際に使う鉄道は魅力的だった。

それほど神戸という地は、私にとって旅の思い出が詰まった場所なのである。私には数々の思い出があるものの、いまだに正体不明のまま残っているものがあった。それは小学生のころに行ったとある施設である。私はその施設を探しながら、ほかの思い出にも触れるべく旅に出ることにした。実は、昨年にも神戸に行ったのだが、見つけることができなかったのでこの旅行は実質的にリベンジのようなものである。

神戸へ行く方法はいくらでもある。新幹線に乗っていくほかにも、学生という特権を生かして学割を使い、在来線を乗り継いで安く行く方法もある。新幹線にしろ在来線にしろつくばから出発すると時間がかかってしまう。ならば夜行バスだろうか。夜行バスでもよかったがあまりいい印象がなかったので選びたくなかった。コスパこそはいいが。そう考えていると、とある情報が目に留まった。「東海道ルミエールエクスプレス」の情報である。東海道新幹線を夜間に運転し、岐阜羽島で停車したのち朝早くに新大阪につくという代物だ。こういった機会は珍しい。ということで私はその旅行パッケージを予約して関西へ向かうことにした。帰りはそのまま実家に帰省することになっていたので新幹線で帰ることにした。

東海道ルミエールエクスプレスに乗るために、8 月 8 日土曜日 21 時ごろ、東京駅に向かった。集合場所は東京駅八重洲側の日本橋口である。つくば号に乗ったことがある人ならわかると思うが、東京駅の端である。そこで集合し受付を済ませ、ネックストラップを受け取る。普通車男性用・普通車女性用・グリーン車男性用・グリーン車女性用と色で区別されていて、一目見ればわかるものである。ネックストラップを受け取ったら、改札へ向かう。改札では係員が団体用あるいは従業員用のゲートを開放しており、そこから通ってホームへ。既に新大阪へ向かう新幹線も終電を迎えるころ。最終の新大阪行きのぞみ号がホームで待機していた。19 番線ホームに行くと、団体 737 号がちょうど入線するころだった。団体列車に乗り新大阪へ向かう。車内は普通の新幹線と同じだが、A 席と E 席のみが利用できるため、予約の段階で A 席を選んでいた。こうすることで 3 列シートを広く使えるからだ。

22 時ちょうど、東京駅を出発する。東京駅を出ると肉声放送がかかる。行き先案内と乗り間違いに対する案内であった。まもなく、品川へ。品川では何人か乗ってきたようだがあまりわからない。品川を出発した後にまた肉声放送。ここでも乗り間違いに対する案内だった。しばらくすると、新横浜駅に到着。ここで、最後の乗客団が乗ってくることになっている。新横浜を出発すると、東海道新幹線のいつものメロディーチャイムが流れる。これも旅に彩りを添えるものだ。いつもと違うのは肉声放送であることだが…。小学生のころはまだ「AMBITIOUS JAPAN!」であったが、気が付くと変わっていた。今はどうやら「会いにいこう」に変わったらしい。どちらもいいメロディーではあるが、少しだけ寂しいような気もした。新幹線は当日中に岐阜羽島駅まで行くようだ。岐阜羽島では少しの間だけ扉が開き、ホームに降りられるらしい。何ができるかはわからないが多少外に出てみようと思う。

しばらく電車は走り愛知県に入った。名古屋で一時的に電車は停止したが、すぐに出発する。またあのメロディーチャイムが鳴り、岐阜羽島に到着する旨を伝える。岐阜羽島はのぞみ号が停車しない駅だから珍しく感じる。さて、一時的に外に出てみよう。

外に出てみると、メディアが乗っていたのだろうか、取材を受けている人が多々見受けられた。記念写真も撮れるようになっているみたいだ。列が長すぎて撮る余裕はなかったが。どうやら駅構内で使えるのは自販機と喫煙室のようだ。当たり前だが終電を迎え列車が走らないホームの電光掲示板は暗転している。筆者は喫煙しないためあまり用事がなかった。自販機で飲み物を買い、車内へ戻ろうとすると何やら騒がしい。ほかの乗客が向いている方向を見ると、向こうのホーム上で駅員だろうか、はたまた保線作業員なのだろうか、RGBライトでけたたましく光るボードを持って出迎えてくれているではないか。向こうが手を振ってくるのであればこちらも振り返すのが礼儀だろう。内心楽しくなってしまい、階段に消えていくまで見てしまった。



出迎えてくれるボード





終電を過ぎ暗転している電光掲示板(左)と始発に向けて点灯している電光掲示板(右)

さて、寝よう。多少はゆとりがあるだろう。

そう思っていたが車内の明かりは消えないのでかなりまぶしい。これは耐えられない。結局 1 時間ほど無理やり目を閉じてみるも、普通に寝ることをあきらめた。オルゴールを聴いて落ち着こうとしても、まぶしさには勝てなかった。ちなみにこの時、自前のブランケットを持ってきていたので、ある程度光を遮ることはできたはずだが、それでも寝るには明るすぎた。

翌朝、小さい声の肉声放送で目が覚めた。ホームは昨夜と違い、既に始発を迎える準備をしていた。列車の案内を伝える電光掲示板は既に始発を示しており、向こうにはお客さんがすでにいるようだ。こちら側はというと、朝 6 時前にはドアが閉まり、出発する準備をしていた。ドアが閉まってから 30〜40 分が経ったころ、名古屋を出発したであろう列車の追越しを待って京都へ。京都では何人かが降りていった。新大阪に着くといそいそとみんな降りて行った。というのも、乗車した新幹線はすぐに回送しなければならなかったからだ。とにかく新大阪駅では関西に降り立ったという余韻を感じる間もなく改札を出ることになったのである。とはいえ、解散は自由だったため、別に何事もなかったのだが。



新大阪駅の駅名標

さて、新大阪だ。友達と大阪駅で集合する約束があるため、とにかく大阪へ急ぐ。そこで友達が迷子になったり乗り換えを間違えていたりしたのは内緒だが…。友達と合流した後、私は帰省するための重い荷物を持っていたので宿泊予定の宿へ向かうのだが…JR 線を使って行ったことがあるのは三ノ宮。向かうべき場所は新長田。乗ったのは JR 神戸線新快速姫路行。わかる人にはわかるだろう。これは新長田の前々駅である神戸を出ると、明石まで止まらないのである。ということで明石まで行ってしまった我々一行は明石の卵焼きである「明石焼き」を朝ごはんとして食べたのでした(結構時間とお金がかさんだからね仕方ないね)。てことで改めて新長田へ。宿に無事に着いて荷物を預けた一行は、水族館へ。というのも探していた場所は水族館なのである。覚えていることは、どこかの駅からバスで向かっていける場所ということだけである。大きくて立派なイルカのスタディアムがあったという記憶しかなかったので、それを頼りにした。余談だが、昨年も万博のついでに行った場所は átoa(アトア)なのだが、そこではなかった。まあ、新しい建物だったのでついた時点でわかったが、バスで行けるという点では同じだった。展示にはしっかりとしたコンセプトがあったのでお勧めする。

新長田駅前のバス停からバスでおよそ 15 分。水族館についた。「須磨シーワールド」である。入場してすぐにわかった。ここが行きたいと思っていた水族館だ。調べてみると、昔は「須磨海浜水族園」であったらしく、公営から民営になったときにリニューアルしたという。

そりゃ新しくなっているのだから探しても見つからないわけである。無事に見つけたのだがそれで終わりではない。しっかり見て回るのも楽しみである。まずイルカショーから。これは入場から開演までの時間が短かったため、一番後ろで立ち見することになった。イルカのジャンプはとても見応えがあるのだが、後方からではいまいち迫力が伝わってこなかった。仕方ない。次は展示を見る。水族館としては一般的だが広いだけあって展示のコンセプトが多い。サンゴ礁やトロピカルな海の展示をみて、特別感を感じつつ、川を模しているところでは滝の水の音に癒されるのでした。すべての展示を見終わった後は、先ほどのイルカのスタディアムとは別に、オルカスタディアムへ。名前の通りシャチがいるところだ。どうやら８列目までは水がかかるらしいので端に近いほうの９列目に着席した。

「塩水がかかるかもしれないが耐えてください、あきらめてください」というアナウンスを聞きながら開演を待っていた。シャチの背びれがよく見える。かなりの速さで泳いでいるようだ。シャチの飼育に成功している水族館というのは日本で 3 館のみである。須磨シーワールドのほかに鴨川シーワールド、名古屋港水族館である。それほどシャチというのは珍しい生き物なのだ。ちなみに、この旅の後、同行していた友達とは今年の秋に名古屋港水族館でもシャチを見ている。オルカパフォーマンスは盛大で、夏だったからなのかシャチがジャンプや尾びれを器用に動かして観客へ水を容赦なく飛ばしていた。濡れこそしなかったが足元まで水しぶきが飛んできそうではあった。ふと横を見ると、センターのあたりでは、通路より前の席が濡れていたようだ(前方に座っていたお客さんのフライドポテトは無事だったのかどうかは定かではない)。



須磨シーワールドのシャチ



クラゲの大群

須磨シーワールドで一通り楽しんだ後は、神戸市内を少し回ることにした。

神戸は開港して発展した港町である。そのため、海岸線もきれいなのである。神戸のランドマークであるポートタワーに行き、そこで遅めの昼ご飯を取ることにした。神戸と言ったら神戸ビーフだろうと思いつつ、高価であったためかなり躊躇したが、せっかくきれいなところだったので食べることにした。やわらかい食感と溶けてなくなるようなお肉に舌鼓を打ちつつ、セットに付属するエビのドリアも食べ、景色を見ながらゆっくりしたのである。

さて、いったんホテルに戻りある程度休憩した後、次に向かったのは六甲山である。かねてより六甲山から見る市街地はきれいだということを聞いていたが一度も上ったことがなかったので行ってみることにした。六甲山へ行くには JR 六甲道経由のルートと阪急六甲経



六甲ケーブルカーの車両


六甲山上からの景色

由のルート、そして神鉄六甲経由のルートがある。いずれにせよ六甲山の山麓までは駅からバスなのではあるが。行きは JR のルートにした。JR 神戸線に揺られること 15 分、JR 六甲道駅に着いた。そこからはバスで 30 分もしない。六甲山の神戸側の麓にある「六甲ケーブル下駅」から「六甲山上」まではケーブルカーで 10 分ほどで到着する。六甲山ケーブルカーは筑波山のケーブルカーと仕組みが大きく変わらない。戦時中は不要不急路線とされていたが線路自体は撤去されていなかったそうだ。六甲山上駅では開業当時の駅舎が大切に保存されている。六甲山上駅からはバスに乗ればもっと上まで行けるようだが、時間がなく、帰れなくなってしまうためパスした。六甲山の展望台からは、さすが「100 万ドルの夜景」と言われるだけあって、ちりばめられた明かりたちが宝石のようにきらめいていた。日中訪れたポートタワーや明石海峡大橋までもが一望できた。きれいだ。ふと空を見ると点滅する光が並んで見える。神戸空港へ着陸する飛行機だろうか。そんなことを思いながら気づけば 1 時間が経過していた。そろそろ降りようか。

帰りはふと思いついて六甲駅前で降り、阪急神戸線で帰った。阪急線のレトロで高級感のあるマルーンレッドの車両は小学生だった私にも強く印象に残っている。せっかくだからこれに乗って帰ろう。阪急線では新長田まで直接行けないけど、せっかくだから神戸の繁華街の三宮で夕飯を取って帰ろうと思った。適当に夕飯を済ませ、そのままホテルへ戻る。友達が携帯のバッテリーを切らしていたが、エクスプレスモードという機能のおかげでモバイル ICOCA を使うことができた。そんな機能もあるんだなと感心した。昨日の新幹線の疲れからかぐっすり眠ることができた。


御座候で候

翌朝はゆっくり起きることができた。ホテルの朝食を食べ、ゆっくり過ごしていたらもう出発する時間だ。特にすることもなかったので、そのまま新大阪駅へ。私は実家への帰路につくことにした。

おまけ：関西のほうではこう呼ばれているという回転焼き（諸説あり）「御座候」をいただきました。とてもおいしかったな。

編集後記

2026 年雙峰祭号編集担当　こいも

旅人キドリは今回で 42 号を迎える。ここまで長く続いているのも手に取って読んでくださる皆さんと、寄稿してくださった会員の皆様のおかげであります。この場を借りて感謝申し上げる。旅人キドリは年 2 回発行している。今回は先代の編集担当が引退してしまったために一人で編集することになった。また、編集担当がほかの業務が重なり携わる機会が少なかったのだが会員の皆様が協力してくれたこともあり、今回も発行にこぎつけることができた。今回もまた、興味深い記事を寄稿してくださり、学ぶことも多かったし、多少楽しみながら編集した次第である。

さて、皆さんは日本の難工事と言ったら何を想い浮かぶだろうか。黒部ダムだろうか、それとも東京スカイツリーだろうか。鉄道系で言うのなら青函トンネルあたりが有名だろうか。日本では当時の技術力や、その時の災害等によって難工事になったことも多い。それでも経済の発展のために先代たちは知恵を絞り工事を進めていった経緯がある。

青函トンネル―本州の北端青森県今別と北海道知内町を結ぶ全長 53.85km 共用中の鉄道トンネルとしては日本一の長さとなる海底トンネル―は度重なる浸水によって難工事となった。そのたびに当時の最新鋭の技術と知恵を絞ってきたのである。もともと、青函トンネルを建設することになった経緯は青函連絡船の事故があったからである。青函連絡船は朝鮮戦争時の機雷の流入や 1954 年の洞爺丸事故が発生したことなど、航路上の安全が脅かされる事故が相次いで発生し、船舶輸送の代替手段として戦前からあった本州と北海道をトンネルで結ぶ計画が具体化したものである。どれだけ難工事になっても青函トンネルを掘り続けた理由はそういった歴史と安全にわたりたいという想いが集まってできたものなのである。今日、青函トンネルは本州・北海道間の貨物列車のほかに、東京から直通して走る新幹線「はやぶさ」が毎日駆け抜けている。あの時の想いは「はやぶさ」が毎日引き継いでいるのである。

ところで現在は第二青函トンネル構想がある。これは、本州・北海道間が道路でつながっていないことや、新幹線が貨物電車の関係で速度を大幅に下げているというネックを解消するために計画されているものである。その構想の中には、自動運転を前提とした自動車道路の整備を計画されていてとても興味深いものである。今後の経済の発展のために建設されていくのだろうと考えると楽しみである。

改めて、『旅人キドリ』を手に取り、読んでくださった皆様に感謝申し上げる。

たびてつの旅を綴る紀行誌

旅人キドリ 2026 年雙峰祭号(No.42)

発行日

2026 年 10 月 30 日

旅人

京葉線東京駅発直帰人間
出待ち柳
棒人間の人
リクマグロ
中扉締切
クローロン
こいも
以上 7 名（掲載順）

表紙写真

こいも

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）

