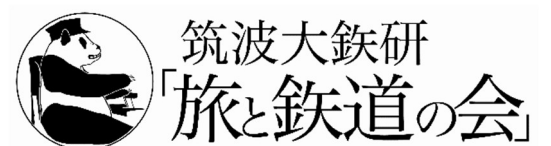




旅人キドリ

2026 年新歓号(No.41)



たびてつの紹介 2026

筑波大鉄研「旅と鉄道の会」会長 三瓶 賢吾

筑波大学に入学された皆さん、この度は、ご入学おめでとうございます。新しい環境に身を置き、これまでとは一味違った学生生活に様々な期待や不安が入り混じっていることかと思えます。大学生活では、学業に次いで、サークル活動における経験も大切なピースの一つです。新入生の皆さんは今まさにサークル選びをしている真っ只中かと思いますが、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を簡単にご紹介します。私たちは、共に旅に出かけ、共に旅を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」を実施しています。公式旅行の開催にあたっては、会員が自ら行き先の候補を探し、それぞれプレゼンテーションを行ったうえで、会内での投票を踏まえて行き先を決定していきます。行き先が決まった後は、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、バス、レンタカーなど行先に応じて柔軟に選定します。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ことが、たびてつの旅行の特徴の一つです。

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しょう。

まずは何といても、旅行好き・鉄道好きのメンバーと知り合えることです。それらの趣味の中でも、分野は多岐にわたります。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、新たな気づきを得られるものです。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。

他にも、たびてつには模型班というグループが存在し、不定期で模型の運転会を行っています。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、もしあなたが鉄道模型をお持ちなら、あなたの車両を思う存分レイアウトで走らせることができます。また、たびてつは他大学の鉄研との連合会にも所属しており、時には個人では体験できないようなイベントに参加することができます。

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への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（裏表紙記載の QR コードからどうぞ）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 2026年新歓号 (No.41)

目次

たびてつの紹介 2026	会長 三瓶 賢吾	1
公式旅行の旅行記		
2025年新春旅行記 ～わたらせ渓谷鉄道～	白鶴 鶴	3
会員寄稿		
レジェンドトレインスタンプラリー 30駅を2日でめぐる	中扉 締切	7
編集後記	編集担当 こいも	12

2025 年新春旅行記～わたらせ渓谷鉄道～

旅人 白鶴鴿

はじめに

旅と鉄道の会の新春旅行では、毎年卒業・修了する学生が中心となり行き先を決めるのが恒例となっています。今年は、修士2年の先輩方が、わたらせ渓谷鉄道の旅を企画してくださいました。わたらせ渓谷鉄道は、群馬県の桐生市と栃木県の日光市足尾地域を結ぶ44.1kmの第三セクター鉄道です。当初は足尾銅山で採れた鉱石を運ぶために敷設され、その後国鉄足尾線を経て、1989年に現在の第三セクターとなりました。沿線住民の生活路線であると同時に、渡良瀬川沿いの車窓や足尾銅山などの観光地を楽しめる路線にもなっています。

東武特急「りょうもう」で群馬へ

2025年3月20日、学類1年生から修士2年生までの7名が北千住駅に集合しました。ここから、東武特急「りょうもう」に乗って、わたらせ渓谷鉄道との乗換駅である、群馬県の相老駅へ向かいます。所要時間は1時間40分程度です。途中、埼玉県羽生あたりまでは沿線に住宅が建ち並び、利根川を渡ると水田地帯が目立つようになります。群馬県の太田を過ぎると、赤城の山並みがだんだんと近づいてきます。10時34分、群馬県桐生市の相老駅に到着しました。

わたらせ渓谷鉄道「トロッコわっしー号」に乗車

相老駅から、いよいよわたらせ渓谷鉄道に乗車します。やってきたのは、一見すると単行のディーゼルカー。しかし、側面をよく見ると窓が大きいことに気づきます。これは「トロッコわっしー号」という観光列車で、夏場には窓を取り払って運行されています。車内には木製の椅子とテーブルが並び、早速旅情をかき立ててくれます。わたらせ渓谷鉄道の車両基地がある大間々駅を過ぎると、車窓には渡良瀬川沿いの里山の景色が広がります。出発から1時間弱で、列車は神戸（ごうど）駅に到着しました（図1）。



図1 神戸駅に到着した「わっしー号」

神戸（ごうど）駅一元東武特急の車内でランチ

神戸駅には、引退した東武の特急列車「デラックスロマンスカー」の車内で食事をいただけるレストランが隣接しており、今回入ってみることにしました。「デラックスロマンスカー」は、1960年にデビューし、浅草と日光・鬼怒川を結ぶ特急として活躍しました。座席は当時のものがそのまま使われています。注文したのは山菜そば。昭和レトロな車内で、登録有形文化財となっている駅舎を眺めながらいただく食事は格別でした（図2）。



図2 神戸駅の列車レストラン

渡良瀬川の車窓を堪能

神戸駅から再びわたらせ渓谷鉄道に乗車し、足尾方面を目指します。神戸駅を過ぎた直後の長いトンネルを抜けた後は、渡良瀬川に沿って走ります。川沿いには、直径数mはありそうな石がゴロゴロと転がっており、独特の景観を楽しむことができます（図3）。また、3月下旬ではあるものの、足尾が近づくにつれて、地面に雪が見え始めてきました。足尾の1つ手前、通洞駅の付近では、左手に銅山の遺構を望むことができます。



図3 車窓から見た渡良瀬川

足尾駅の保存車両

足尾駅で、一行は二手に分かれました。一方は終点の間藤駅まで行き銅親水公園を訪問、もう一方は足尾駅で下車し、足尾銅山の見学や街歩きをしました。私は足尾駅で下車するグループでしたが、駅を降りると、保存車両が出迎えてくれました。かつて足尾線を走っていた国鉄型の気動車（図4）や、「濃硫酸専用」と書かれたタンク車、入換え用の黄色い機関車



図4 足尾駅の保存車両

など、銅山が現役だった頃の足尾を彷彿とさせる車両が揃っています。

足尾銅山観光

足尾駅からバスに乗り、足尾銅山観光へ向かいました。この場所は、明治時代に建設された「通洞坑」と呼ばれる銅山の入口にあたる部分で、廃坑後に観光施設として整備されました(図5)。まず小さなトロッコ列車に乗り込み、坑道の中へと入っていきます。終点で降りると、その先も坑道が延々と続いているのが見えました。その距離は合計1,200km以上に及ぶという説明もありました。新幹線では東京～博多間に相当します。狭く暗い坑内で、水や粉塵が発生する過酷な環境の中、これほどの規模まで掘り進められたことに圧倒されました。坑内には、手掘りから機械を使った掘削まで、鉱山で働く人々の様子が展示されていました。



図5 通洞坑の入口

足尾の街を散策

帰りの列車まで少し時間があつたため、足尾の市街地を散策しました。通洞駅の南側には商店街が広がっており、歴史を感じさせるお店が建ち並んでいます(図6)。また、市街地の西の外れには「あしおトロッコ館」があり、当時のトロッコの車両が保存されています。当日は休館中でしたが、敷地外からその様子を窺うことができました。



図6 足尾の街並み

おわりに

私自身、足尾を訪れるのは2回目でした。1回目は高校の校外学習で、足尾銅山鉱毒事件をテーマに、主に足尾における産業活動がもたらした負の側面を中心に学び、鉱毒により失われた木々を再生するための植樹活動を行いました。今回は、その記憶も思い返しつつ、足尾銅山を造り上げ、そこで懸命に働いた人々の努力に思いを馳せることができ、異なる角度から足尾の歴史を体感できた一日になったと思います。天気にも恵まれ、往復の車窓では美しい渓谷や里山の風景を眺めながら、ローカル線の旅の醍醐味を改めて味わうことができ

ました。

また、今回の旅行をもって、修士2年生の先輩お一人が旅と鉄道の会を卒業されました。新歓や学園祭では、当時会長だった私に親身になって相談に乗っていただいたほか、コロナ禍以降のサークル活動の立て直しにも尽力してくださいました。ここに感謝の意を表するとともに、新たな場所での活躍をお祈り申し上げます。

レジェンドトレインスタンプラリー

30 駅を2 日でめぐる

旅人 中扉締切

2026 年1 月11 日。年末年始に全然電車に乗らなかったことを後悔した私は、朝7 時に起床してスタンプラリーに挑むことにした。

荒川沖駅に車を止め、休日おでかけパスを買っていたら上り電車が来た。あわてて乗り込み、スマートフォンでウェブサイトを確認する。

「JR 東日本・レジェンドトレインスタンプラリー」――2023 年初頭の「懐かしの駅スタンプラリー」以来毎年恒例となった、休日おでかけパスの範囲内を中心とした、冬のスタンプラリーだ。私は去年多忙の果てに膝を痛めて参加できなかったので、2 年ぶりのスタンプラリーだ。スタンプは休日おでかけパス圏内に30 駅、圏外に16 駅。駅でもらえるパンフレットに、圏内から10 駅のスタンプを集めて、指定のニューデイズで買い物をすると、景品とスタンプ帳がもらえ、圏外16 駅や圏内30 駅全駅の制覇に挑戦できるようになる。

エリアマップを見てみよう。休日おでかけパス圏内でスタンプのある駅は、山手線内の上野・東京・新橋・田町・品川・大崎・恵比寿・新宿・池袋・巣鴨・四ツ谷、東側の馬橋・土浦・成田・蘇我・津田沼、北側の赤羽・浦和・大宮・小山・熊谷、西側の高円寺・東所沢・拝島・八王子・大井町・横浜・大船・国府津と、東京モノレールの天空橋だ。このうち指定のニューデイズがあるのは上野・東京・品川・新宿・池袋・津田沼・赤羽・大宮・横浜だ。

常磐線を南下しながら、ルートを考える。まずは10 駅のスタンプを素早く集めたい。30 駅制覇の際にはパンフレットからスタンプを切り取ってスタンプ帳に貼ってもよいことにはなっているが、せっかくのパンフレットを切り刻むのは忍びないので、押し直しやすい駅がいい。ついでに指定のニューデイズがある駅が10 駅目にきてほしい。というわけでまずは電車の本数が多く、ニューデイズのある駅も多い山手線を目指そう。

そうこうしているうちに柏駅が近づいてきた。一番近い駅は馬橋駅だが、休日おでかけパスでは千代田線に乗れないので、山手線に行くなら一旦各駅停車に乗り換え、また快速に戻らなくてはいけない。タイムロスが怖いので、上野駅から山手線を品川経由で池袋まで回り、赤羽でスタンプ帳をもらうことにした。

馬橋駅を通過し、上野駅で常磐線を降りた。上野駅の入谷改札でパンフレットを入手し、1 個目のスタンプを押した。スタンプの車種はE501 系。幼い頃にほんの少しだけ上野口でも乗ったことがある。たった4 本しかおらず、E531 系に押されてローカル運用に就かされ、

いまや風前の灯だが、九州での活躍には期待したい。

上野東京ラインに乗って東京へ、そして新橋・田町・品川と京浜東北線を交えつつ南下し、山手線を待って大崎に着いたら、今度は埼京線や湘南新宿ラインにも乗りながら恵比寿・新宿・池袋の3駅を巡り、埼京線で赤羽へ。新宿駅から池袋駅までは埼京線40周年ラッピングの車両にも乗れた。

赤羽駅で10駅目のスタンプを押し、ニューデイズでおにぎりとおにぎりとペンギングッズを買ってスタンプ帳を入手した。赤羽は大宮方面への玄関口なので、大宮方面に抜けることにした。鉄道博物館に行こうか、それとも小山か熊谷に行こうか。

ちょうど間が悪く宇都宮線・高崎線が行ってしまったので、京浜東北線で北上する。来た電車に乗ったら、南浦和行きだった。蕨駅で後続の電車を待ち、浦和駅のスタンプを押しした。大宮に出てスタンプをもう一つ。埼京線40周年記念のラッピング電車の模型が売られているが、先頭車とはいえ2両で8000円は高すぎる。買わずにニューシャトルの改札前に出て、鉄道博物館に行こうか逡巡したが、館内では過ごせても3時間程度。入館予約もしていないので鉄道博物館は諦めて、北上することにした。

次の発車は宇都宮線。古河行きを見送り、宇都宮行きに乗った。ここから小山までは1時間程度のはずだったが、なんだか空が黄色い。古河駅手前で速度が落ち、JR 東日本アプリで列車の位置を見ると、さっき見送った古河行きがやけに遅れている。

遅れの理由は、強風による徐行運転だった。古河駅を出た電車は、自転車並みのスピードで進んでいく。畑から巻き上げられる砂。時折車体をゆする風。砂埃の匂いが充満する車内。つくばでなくてもこんな景色になるんだなあ。例えば昨晚から風が強かった。北関東の内陸なのだから気候が似ていて当然だ。どうして北関東に来てしまったんだろう。



巻き上がる砂塵

野木駅に着いた電車は20分以上遅れていた。

E231系の全力疾走でも、小山までに回復できる遅れではなかった。スタンプを押し、振り返ると新幹線の発車時間が近い。

標準軌の新幹線は横風にも強いはずだ。帰りも徐行運転だと80分、新幹線なら30分だ。何よりあの強風の中、砂埃の匂いのする車内で過ごすのはもう嫌だ。改札脇の券売機に千円札を突っ込み、特急券を休日おでかけパスに重ねて新幹線改札を抜けた。一回ぐらいやってみたかったが、まさか今日やるとは思ってもみなかった。

ホームにやってきたのはE5系だった。なかなか乗る機会に恵まれなかったので、今回が初乗車だ。N700系に慣れた身からは、鼻がとても長く感じる。残念ながら320 km/hでの走行は体験できない区間だったが、優しい加速ともちもちした座り心地が快適だった。



大宮駅に到着した E5 系

あっという間に大宮駅に戻ってきた。大宮からの上越新幹線はまた 30 分待ちだったので、熊谷へは高崎線に乗る。どうやら強風で乱れていたのは宇都宮線ではなかったようで、東海道・横須賀線区間の遅れのために特別快速だった便が 10 分ほど遅れて各駅停車でやってきた。臨時停車の影響で熊谷にはまたもや 20 分弱の遅れで到着したが、高崎線内では強風の影響は軽微で、所要時間の面では想定の範囲内だった。今度は新幹線まで時間が空いていたので、

帰りも在来線で戻った。

高崎線を降りて、上野駅のスタンプをスタンプ帳に押し直した。時刻は夕方の 5 時ごろだったので、一旦秋葉原の模型店を回ることにする。

KATO の N700 系から山陽新幹線「こだま」用に 8 両化された P 編成を作りたいので、まずは基本セットにない 2/3/8/9/11 号車を探しに行こう。

結果は中古扱いのある 5 店舗を回って 2/11 号車のみ。明日まで横浜で中古模型を売っている催事があるらしいので横浜にも行きたいが、今日は閉場に間に合わなそうだ。

5 店舗回ったところで秋葉原から引き上げ、スタンプラリーに戻ることにした。夕方だが、スタンプラリーはまだ回れるので帰るにはもったいない。

総武線に乗り、御茶ノ水で快速に乗り換えて四ツ谷駅へ。スタンプは 209 系 1000 番台、色はオレンジだ。E233 系の 12 両編成もすっかり板につき、浪人していた頃の千代田線の珍車はついに機器更新を受けることなく「伝説」になってしまった。

そのまま快速に戻って新宿駅のスタンプを押し直し、各駅停車で高円寺へ行ってスタンプをもう一つ。終点の三鷹駅で来たのは青梅行き。八王子駅ビルの模型店の営業時間と八高線の時間を確認し、先に拝島駅を押すことにした。

拝島でスタンプを押し、八高線ホームに降り立った。寒い。もう 7 時である。来た八高線は 209 系 3500 番台で、座席の表面がずれてしまっているのが気になった。

八王子駅に着いた。スタンプを押し、駅ビルへ。模型店はまだ開いていた。しかし目当ての車両はすでに購入した 2 号車のみだった。上りの快速で西国分寺まで出たのち、武蔵野線に乗り換えて東所沢へ。東所沢駅のスタンプは EF65 の試験塗装機だった。さすがは JR 貨物も協力しているスタンプラリーだ。そろそろ帰宅が深夜にかかるので、そのまま武蔵野線を東に向かって帰路につく。新松戸に着いたのち 10 分ほど待ち、常磐線各駅停車で馬橋に寄り道する。馬橋駅のスタンプは国鉄最初で最後、たった 1 編成の営業用 VVVF 車・207 系だった。珍車ゆえに真っ先に E233 系に追われて廃車になり、203 系や東京メトロ 6000



馬橋駅に停車中の流鉄流山線

系が海外譲渡されたのに対し、同じく 1 本限りだった 06 系ともども、1 両も残らなかった。幼い頃のポケモンスタンプラリーで先頭車に乗ったのが、たしか最後だった。

ホームに降りて各駅停車で北上し、柏からは快速に乗り換えて帰路についた。先頭を飾るのは赤電ラッピングだ。時間帯が終電に近づいているため、土浦駅に行くと 1 駅戻するのに 40 分待たされる。催事のことを考えると、体力を温存して翌日も回りたい。朝なら本数も多いので、土浦駅は翌朝回収しよう。

翌日、1 月 12 日。再び 7 時に起床し、荒川沖駅から勝田行きの常磐線に乗ったが、付属編成なのにドア上の電光掲示板に「勝田行」の文字があった。一日 3 本だけの土浦から 5 両となる勝田行き。グリーン車を含めた 10 両を切り落とす豪快な列車だ。

切り離し作業の見物をしようとも思ったが、長い停車時間のうちに上野方面の列車が発車してしまうため断念した。スタンプを押して上り列車に乗り込み、我孫子駅を目指す。

唐揚げそばを食べる余裕もなく、我孫子からは成田線に乗り込んだ。車内はがら空きで、扉のない貫通路を風が吹き抜けていく。次のスタンプは終点の成田駅だが、新勝寺に行くと横浜に間に合うか怪しい。スタンプを押して次の快速電車で退散してしまった。初詣ならず。

千葉駅で一旦降り、外房線で蘇我駅へ。スタンプを押したあと GLOBO 蘇我の模型店に行ったが、目当ての車両は見つからなかった。次は津田沼だが、長居がたたって総武快速線を目の前で逃してしまった。折り返し中の京葉線をしばし観察したのち、1 本後の千葉行きに乗ったが、千葉でもまた総武快速線が行ってしまった。これなら津田沼を先に抑えるべきだった。結局 20 分ほどロスし、蘇我でそのまま待っていたのと変わらない電車で津田沼駅に降り立ち、津田沼駅のスタンプを押した。

もう昼だ。山手線の各駅と天空橋を後に回し、津田沼からは総武快速・横須賀線で一直線に横浜を、そして国府津駅を目指す。E235 系の咆哮が耳を貫く。

横浜駅でスタンプを押し、催事会場へ。しかしそもそも新幹線の単品がほとんどない。あっても高い。駅周辺の模型店も見したが、ない。がっかりしたまま横浜を後にし、湘南新宿ラインで東戸塚へ行ったが、駅前の模型店にも目当ての車両はなかった。

そのまま湘南新宿ラインに戻り、大船駅でスタンプを押して国府津行きの東海道線に乗り込んだ。日が傾き、大山が見える。海が見えて平地が狭くなったところで国府津駅に到着した。国府津駅のスタンプは 215 系だった。「湘南ライナー」での座席の大量供給を狙った片側 2 扉・中間車全車 2 階建て・普通車全車ボックスシートの近郊型電車で、幼い頃に湘南新宿ラインの普通電車として乗ったことがある。

駅のホームで昼食のおにぎりを食べ、上りの東海道線に乗った。次にスタンプを押すのは

京浜東北線の大井町駅だが、目当ての N700 系が走っている場所なら在庫もあるだろう。大井町に直行せず、寄り道をすることにした。

大船駅で向かい側にやってきたのは湘南新宿ラインの特別快速。この横浜まで先行する特別快速に乗り込み、武蔵小杉で下車した。真横には東海道新幹線が走っていく。

武蔵小杉の模型店で3号車と9号車を購入した。KATOのN700系を最も多く見た。やはり読みは当たっていた。あとは8号車を残すのみだ。武蔵小杉から南武線で川崎に出て川崎駅前の模型店にも寄ったが、武蔵小杉ほどの在庫ではなかった。

川崎からは京浜東北線で大井町駅へ。大井町から品川・田町と山手線内のスタンプを押し直し、浜松町でモノレールに乗り込んだ。目指すは天空橋駅、山手線外最後の駅だ。

昭和島駅で後続の空港快速の通過を待ち、空港に近づいたところで地下トンネルに入り、天空橋駅に到着した。スタンプ台には列ができていて、順番待ちの間に浜松町行きが1本出ていった。スタンプを押しして改札を一旦出て、駅舎の写真を記念に撮り、10分後の普通電車に乗って戻った。時刻は午後7時を回っていた。浜松町に戻るだけでもそこそこ時間がかかるので、京葉線沿いの店舗は閉店に間に合わないし、終電の時間が心配になる。



天空橋駅の駅舎

新橋・東京両駅のスタンプを押し直し、山手線の最後尾に乗って池袋方面に向かう。結局最後まで押さずに残ったスタンプは巣鴨駅だった。山手線だからという理由で、最初に大宮に入ったときに、そして上野に戻ったときに、ことごとく後回しにしていた。車種は103系の高運転台車で、大崎・恵比寿と同じ山手線だった。

巣鴨からは山手線の西半分を南下していく。池袋・恵比寿・大崎の3駅でスタンプを押し直し、品川駅のニューデイズでスタンプ帳を提示してコンプリート証をもらったときには、夜9時を過ぎていた。明日は平日なので長居はできない。

品川始発の上野東京ラインに乗り込み、10分ほど座席に座っていると電車が動き出した。同じところを二度通らないつもりが、結局最後に山手線を1周半することになった。スタンプラリーとしては2日で回れて大正解だったが、ずっと時間に追われて落ち着かず、探していた模型は8号車だけ手に入らなかった。やり残したことも首都圏各地に散らかってしまった。3日で回るぐらいがちょうどいい。流れる車窓を眺めながらそう思った。



大崎駅のスタンプとスタンプ帳

編集後記

2026 年新歓号編集担当 こいも

新入生の皆様、ご入学おめでとうございます。そして『旅人キドリ』を手にとられて、もしくは Web ページにアクセスしていただいて、ここまでお読みいただきありがとうございます。

まず、『旅人キドリ』について少し紹介する。

『旅人キドリ』は弊サークル「旅と鉄道の会」(たびてつ) が年に 2 回発行する会誌である。春の新歓祭と秋の雙峰祭で発行され、それぞれ「新歓号」と「雙峰祭号」と称される。『旅人キドリ』には現地で頒布される紙媒体のほか、裏表紙に記載されている QR コードまたは URL からアクセスできる Web 版も存在する。Web 版であればカラーで高精細な写真を見ることができ、バックナンバーも閲覧可能である。そして『旅人キドリ』本文は会員が書いた文章によって構成されており、旅や鉄道に関するものなら何でも歓迎している。単純明快なフォーマットがある上に、編集担当や会員によるトリプルチェックがあるため、文章の作成は気軽に行いやすい。

さて、『旅人キドリ』についての紹介を終えたところで、別の話題に移ろう。最近鉄道界隈を騒がせているものとして、「JR 東日本による発車メロディーの統一化」がある。通称 IKST とよばれる発車メロディーの置き換えはなにかと話題になっている。それと同時に「密着録音」とよばれる、スピーカーにマイクを近付けて録音する危険行為というのも話題になった。発車メロディーを含め旅行中の「音」というものは旅の一風景として記憶しておくことに私は意義があると思っているので発車メロディーが変わったことに対して、「東京と言えどこの音」というものが失われてしまったような気がして残念である。最近では東北でもその動きはあるらしく、そのなかで「ご当地メロディー」というのも消滅しているのも事実であり少々残念に思う。時代とともに生活の在り方が変わっていくようにこうした細かなところでも変化が多くなっていくのだろうかと思う。とはいえ、新たな公共路線、高規格道路といった発展は利便性の向上という点で期待したいところである。

最後になりますが、拙い文章をお読みいただき、ありがとうございました。

旅や鉄道に興味のあるあなた、本誌を読んで興味を持ち始めたあなた、まだ旅や鉄道に興味のないあなた、どなたのご入会も、心より歓迎致します。

たびてつの旅を綴る紀行誌

旅人キドリ 2026 年新歓号(No.41)

発行日

2026 年 4 月 2 日

旅人

白鶴鶴

中扉締切

以上 2 名（掲載順）

表紙写真

白鶴鶴

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）

『旅人キドリ』バックナンバー
もこちらから

