



2024
No.1



桐蔭学園
鉄道研究部
TOIN GAKUEN RAILWAY STUDY CLUB

はじめに

この度は、桐蔭学園鉄道研究部の部誌 No.1 をお手にとって頂き誠にありがとうございます。部誌とは、ジオラマや HO 車輛の制作記、当部活で行っている研究旅行の旅行記、そして部員が自分自身の興味ある分野について記した個人の記事をまとめたものです。No.1 では、ジオラマの制作記と研究旅行記についてを扱います。

鉄道研究部は、鉄道好きという同じ趣味をもつ仲間とともに、個人単位ではできない大きなものを作ることを目的として活動しています。主な活動内容としては、ジオラマの制作や、人が乗ることのできる大型模型「5インチゲージ」の運行などです。2024 年度は計 8 人の新入部員を迎えました。現在は 30 名近くの部員で活動していて、活気に満ちあふれています。

ジオラマについては、部員一同の様々な工夫や努力により、3 月に行われたハイスクールジオラマグランプリにて奨励賞(3 位相当)を受賞、8 月に行われた全国高等学校鉄道模型コンテストでは審査員特別賞、投票者が選ぶベストワン賞等を受賞しました。また、例年行っている青葉台東急スクエアでの鉄道模型展示も実施し、例年よりも多くの方にお楽しみいただけました。

5インチゲージにおいては、昨年悲願の B 棟(高校 1・2 年が使用)延伸を達成、「くろがねの森鉄道B棟線」として運行を開始し、今年も運転します。また、只見線応援活動の一環として、一昨年の運転再開当日、10 月 1 日に只見駅前出張運転を実施。「くろがねの森鉄道只見線」として多くの観光客や地域住民の方にご乗車いただきました。今年も、昨年や一昨年と同様に 9 月 28 日に行われる「水の郷うまいもんまつり」にて出張運転を行う予定です。

今後も、ジオラマをご覧になる・5インチにご乗車になる皆様に感動と喜びをお届けできるよう、部員一同精進してまいります。よろしくお願いいたします。

【令和 6 年 9 月 編集担当：高校 60 期 S.K.】



桐蔭学園高等学校・中等教育学校 鉄道研究部
部誌 2024 年度第 1 号

はじめに(部長挨拶)	1
〈制作記〉	
鉄道模型コンテスト 2024	
・「桜香る中目黒」制作記	3
・「都電とまつり」制作記	7
青葉台東急スクエア	
・バスコレ走行システム敷設記録	12
〈旅行記〉	
・2024 年度 新入生歓迎旅行	26
・会津鉄栗毛	30
編集後記	36

【学年の見方】

60.....高校 60 期(2 年)

61.....高校 61 期(1 年)

20.....中等 20 期(5 年)

21.....中等 21 期(4 年)

22.....中等 22 期(3 年)

23.....中等 23 期(2 年)

24.....中等 24 期(1 年)

【高校のみ クラスの見方】

P.....プログレスコース

A.....アドバンスコース

S.....スタンダードコース



中目黒駅 制作記

中等 21 期 Y.Y.

1. 初めに

こんにちは。まずはこの度、2024 年度高校生鉄道模型コンテストで審査員特別賞を頂けまして誠にありがとうございました。今作品は「お洒落な街と再開発」というテーマのもと作成いたしました。皆さんはお洒落な街と聞かれたらどこを思い出しますか？自由が丘、代官山、渋谷……今回作成した中目黒以外にも、東横線沿線には様々なお洒落な街があります。しかし、その中から私たちが中目黒駅を選んだ理由は、目黒川と桜の木との調和が、他の駅には無い独特な雰囲気醸し出しているからです。近年、目黒川の水質環境も変わり、以前ほど濁っている川では無くなりました。また、再開発により、続々とお洒落な雰囲気を醸し出す建物が増えていっています。日々変わり続けている中目黒。そんな情景をジオラマにして表しました。

2. 作業推移



制作期間:二か月

掛かった費用:15000 円

画像左:6/7

画像右:7/11

画像下:7/28

制作人数:5 人

3. 現地取材

計2人で3回にわたり現地取材をしました。

一回目は作成場所全体の確認、二回目は細かい箇所や駅名標等の看板写真など、三回目は最後の方に行き、まだまだ足りなかった部分を撮影していきました。また、何回も行けるわけではないので、「Google earth」や「Google map」を使用したりすることもありました。



4. 作り方・見どころ

まず、設計は「jw_cad」という無料の建築図面ソフトを使用します。こちらで設計をして、そのあとに家庭用プリンターで印刷をします。印刷をするときは建物の場合は「ケント紙」、看板の場合は「普通紙」のように使い分けていきました。次に切っていきます。主にデザインナイフでのカットか、レーザーカッターでのカットを使いました。レーザーカッターというのは機械が自動でカットしてくれる装置です。今回はデザインナイフで一から切り出していく作業が9割以上を占めています。また、建物の線を表示するときにはカッターで切れ込みを入れました。組み立ては、ボンドを使って組み立てていきます。建物は全て紙なのであまりボンドを付けすぎないようにしていきます。また、窓ガラス（透明プラバン）をつけるときは瞬間接着剤を使います。付けすぎると白くなるので注意が必要です。看板・小物は現地の写真を使ったり、「Adobe illustrator」をつかって制作しました。一部実物が下にあるのでぜひ触ってみてください。特にこだわったのはホームドアで、日比谷線側のホームドアは穴がくりぬかれています。また作品左のゴミ捨て場のごみは、印刷したものに糸で巻いています。人形は全て合わせておよそ1100体います。今回は物語も仕込みました。例えば、人形の歩く向きを自分たちで決めて、実際に混んでいるようにしたり、ホームドアの脇に人を置くことで、実際に待たせてるようにしたりしました。また、自作でテレビの取材を受けている芸能人だったり、警察官から職務質問を受けている有名人を置いたりしました。



5. 終わりに

筆者は今年で4年目となる鉄道模型コンテストですが、今年も作成期間が2ヶ月と短く、さらには4名での制作というなかなかハードなものとなっていました…毎年毎年×切に追われ続けています…来年度の目標は短期間でも取捨選択を出来るようにするというのを目標に掲げていこうかなと思います。今回私以外の3名は初めての鉄道模型コンテストでしたが、その中でもメンバー全員が満足いく作品に仕上がったのかなと思います。来年はさらに良い作品を作るためにいろいろな技術を磨いていこうと思います。

都電とまつり 製作記

中等 22 期 H.Y.



今回は、今年の8月2日から8月4日まで開催された鉄道模型コンテスト2024に出品した、「都電とまつり」という作品を紹介します。

1, 今回の作品のモデル

今回の作品のモデルは、都電荒川線（東京さくらトラム）の荒川遊園地前駅周辺です。あらかわ遊園という遊園地の最寄り駅となっている駅で、荒川線の中でも比較的知名度の高い駅となっています。また、毎月1の日に2がつく日には、駅周辺で縁日が開かれていて、食べ物などを販売する屋台なども出るのが特徴です。

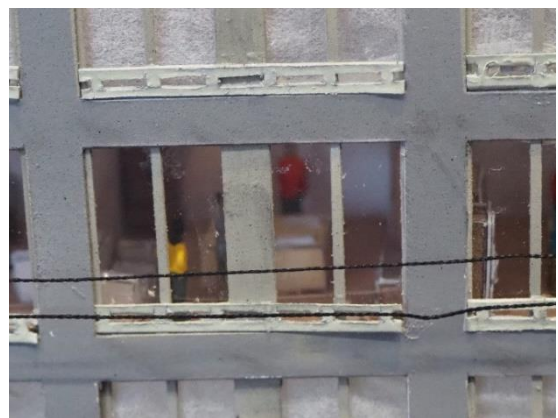
駅前は一軒家や雑居ビルが立ち並んでいて、いわゆる下町の雰囲気を濃く残しているのが特徴です。今回は、そんな下町らしさを再現したかったのと、単純な建物が多く、初作にぴったりということもあって、このエリアを再現することにしました。

2. 家具の製作

まず最初の見どころは、家具の再現をしたところです。

今回は、内装の再現に特に力を入れていて、棚やソファーなども一から製作しました。こういった家具は、Adobe のイラストレーターというアプリを使って設計をして、それをケント紙に印刷し、すべて手作業でデザインナイフを使って切り出しをしています。

部屋ごとに家具の配置を変えることで、生活している雰囲気が出るように工夫をしました。



3. 小物の再現

2つ目は、小物の再現です。

今回は、ガスボンベや室外機、ごみ箱などの街中の小物も再現しました。

これらの小物も、先ほどの家具と同じく、Adobe のイラストレーターを使って製作をしています。

また、同じように道路の看板なども製作をしています。



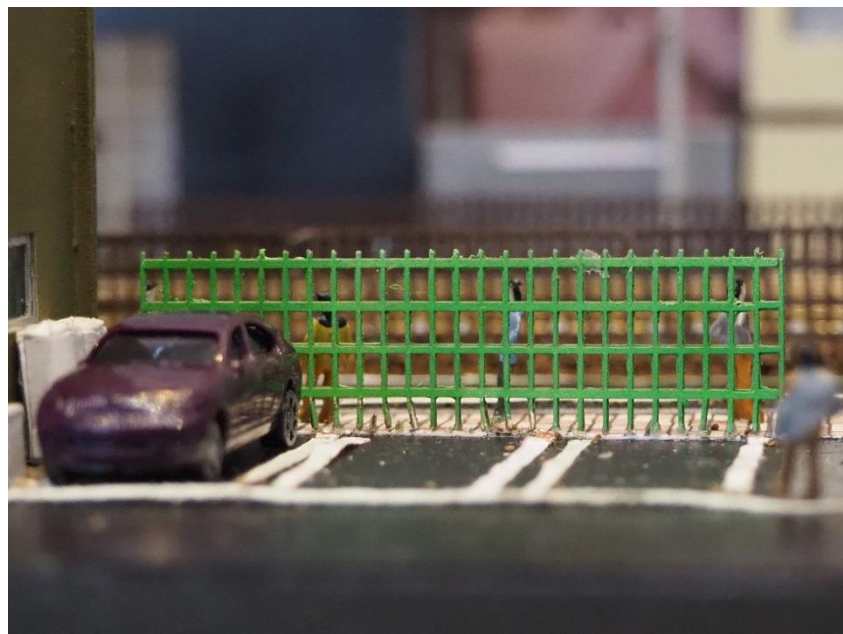
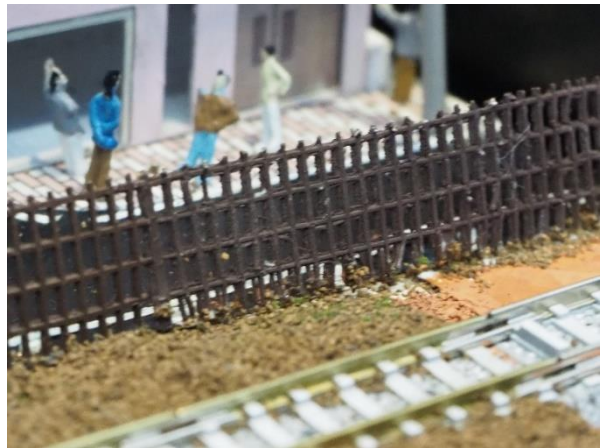
4. 柵の再現

4つ目は、柵の再現です。

線路沿いの柵、公園の柵、駐車場の柵なども、全て自作で再現しています。

柵は設計ソフトである jw.cad を使って設計をし、レーザーカッターと手切りで網の部分を作り出し、エアブラシで塗装をして再現をしています。

網の部分の切り出しは、ささくれて隙間がふさがらないように、慎重に丁寧に作業をしました。



5. 桜の再現

公園の桜は、園芸用の針金を束ねて枝の部分を作り、それを100均のスプレーで塗装し、それに綿をつけ、のりスプレーを吹いた後に桜のターフをまいて再現しました。綿を桜の葉っぱの形に形作るところに結構苦戦しました。



最後に

いかかでしたでしょうか。

今回の作品は、細かいところまで装飾や小物を再現し、下町らしいにぎやかな雰囲気再現できた一方、初作ということもあり、建物のクオリティーがあまり良いとは言えず、コンテストの結果も健闘賞という悔しい結果となってしまいました。

これからは、細かい部分だけでなく、全体的なクオリティーを上げられるように、設計段階からしっかりと確認していきたいなと思いました。

この作品は、学園祭のレイアウトに組み込まれている他、今後のイベントなどでも展示される予定なので、気になった方は、ぜひイベントなどでご覧いただけると幸いです。

青葉台東急スクエア

バスコレ走行システム敷設記録

中等21期 K.M.

もくじ

- ・そもそもバスコレ走行システムとは？
- ・バスコレ走行システムの仕組みと使い方について
- ・誰でもできる誘導路製作方法
- ・青葉台東急スクエア展示に向けたルート設定・敷設
- ・青葉台東急スクエア展示中の様子
- ・アルバム



・そもそもバスコレ走行システムとは？



バスコレ走行システムとは、模型メーカーのトミーテックが展開している1/150スケールのプラスチック製バス模型を走らせる機構のことをいう。トミーテックでは2003年ごろからNゲージスケールに対応したプラスチックバスモデルのバスコレクションシリーズを展開しているが、それらのバスモデルを走行させることができる動力装置（以下動力ユニットと呼ぶ）は2011年に初めて発売された。販売当初の動力は一時停止、バス停自動停止・自動発車機能がついており大好評だった。そのため、連接バスに対応した動力ユニットやライトが点灯する動力ユニットも展開されるようになった。しかし、これらの動力ユニットは2015年以降突如販売店から姿を消したのだ。はっきりとした原因は不明だが、のちに登場する再生産品を見る限り生産費用が高かったことが原因だろう。そのため、動力ユニットは中古商品でも定価の2～3倍で取引されることが増えた。

そのような中、2023年になると動力ユニットの再販売が発表されたのだが、再販売される動力ユニットにはいろいろな機能が外されていた。ライト点灯機能はもちろんのこと、バス停の自動停止・自動発車システムまで外されていたのだ。バスをバス停に止めたい場合は該当するバス停のストッパーを操作する必要性があり、発進させたいときは停車しているバス停のストッパーを解除しなくてはならないという。Nゲージのジオラマなどでは鉄

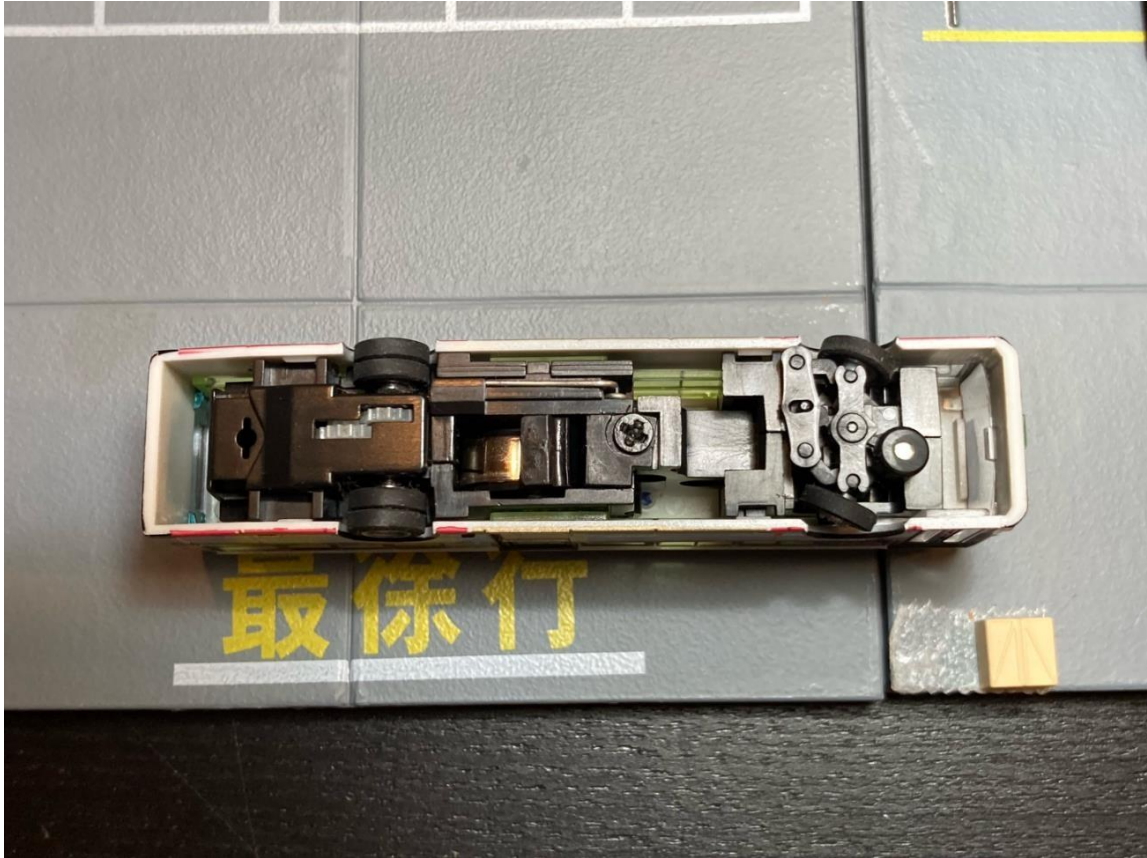
道模型が主体となるため、あまりバス停発車を操作したいという人はいないだろう。だがこの時に発売されたものはそれをせざるを得なかった。ただ、良い点はいくつかある。それは動力ユニットの機構が単純化したことにより、低電力で走れるという点だ。事実、再販売された動力ユニットは従来製品では2つ必要だったLR4 4ボタン電池を1つで済ませることができた。また、機構の単純化で電池交換も楽にできるようになった。そして何より1番良かった点は、1つの動力ユニットでほぼすべてのバスに使用できるということだ。これはどういうことかということ、従来製品では車両ごとに動力ユニットが異なっており、複数車両を持つ人はそれぞれの車両に合う動力ユニットを複数個購入する必要があったが、今回の製品ではそれぞれの車両に対応できるように変形させることが可能となったのだ（一部例外あり）。また、機構の単純化のためか動力ユニットの単価が従来品よりも少し安くなっていた。世間では賛否両論あるそうだが、筆者はすべての車種に対応可能という点がとても魅力的に感じたため、機能の削減についてはあまり気にならなかった。なお、中型バス・小型バス・幅の狭いバス・ボンネットバス・DMVなどの車種には対応していないので注意が必要である。



中心の黒い装置が動力ユニット。動力ユニット右側は対応している車両。左側は対応していない車両。

・バスコレ走行システムの仕組みと使い方について

バスコレ走行システムとはどのような仕組みで走行するのか。それは誰もが気になることだろう。まずは動力ユニットの装置（再生産された方の新動力ユニット）について解説する。



まず、電源となるボタン電池（写真中央部）、後輪に駆動力を与えるための超小型モーター、ステアリング部には磁石（写真右側）。車両中央部には磁石検知器（写真中央、電池の上）が備わっている。電源を入れるとモーターが稼働し、後輪が回る。この状態でバスコレ専用道路に乗せると走行が開始される。その後、直線道路やカーブ道路をうまく走行するのだが、これはステアリングに磁石が搭載されているからである。実は道路の下には鉄線が敷かれており、動力ユニットはこの鉄線をステアリング部の磁石で検知しながら追っているのだ。そのため、鉄線の位置を変えるとバスの走行位置も変わる。そして、バスはバス停で止まる。それを実現するための装置として磁石検知器がある。この装置は道路下に磁石があることを検知すると動力ユニット側の電源が ON になっていても車両を停止させる。この装置は主にバス停などでバスを止めたい場合に使用される装置だ。これらの装置のおかげで本物に近いバスの走行が再現できている。

続いて、動力ユニットの組み込み方について説明する。

まず、対応している車両についてだが、高速車と標準尺、短尺、長尺路線バスは大半の車両に組み込みができる。一方で小さいバス（コミュニティバスに使われる小型バス）や中型バス、特殊形状のバス（ボンネットバス、DMV、接続バス、二階建てバス）には対応していない。これらのバスにはそもそも動力ユニットが組み込めない構造になっている。（稀に魔改造を施し、無理やり対応させる人がいるが基本的にはお勧めしない。）まずは走行させたい車両がバスコレ走行システムに対応しているかどうかを確認しよう。



↑ 動力ユニット非対応の中型路線バス

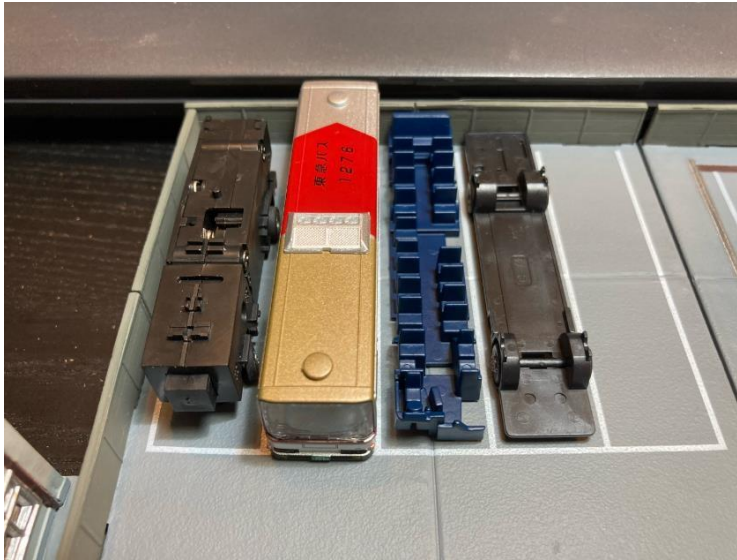


↑ 動力ユニット対応の短尺路線バス



走らせたい車両と動力ユニットを準備したら、次は道路を準備する。道路はトミーテック公式のバスコレ走行システム専用道路か、のちに紹介する自作道路どちらでも使用可能なので好きな道路を準備しよう。

準備が終わったら車両側に動力ユニットを搭載する。



動力ユニットを入れるときはまず、シャーシと座席を外してボディだけにする。
シャーシや座席、ボディは折れやすいので慎重に取り外そう。



続いてボディのタイヤ部と動力ユニットのホイールベースを合わせる。スペーサーがある場合は使用する。合わせたらそのままだめ込むと準備が完了する。



・誰でもできる誘導路製作方法

バスコレ走行システムシリーズの専用道路は導入費用が高い上に、高さがあるため既存のジオラマに工事することは難しい。ここでは、安くジオラマへの搭載も可能な道路の製作方法について説明する。



自作道路の敷設中の画像

バスコレ走行システムは、車載磁石が道路下の鉄線を検知してその上を走る。トミーテックの専用道路を見てみると、針金の上に薄いプラスチック製の道路をつけていることから針金とプラバンを用意して張り付けてしまえばいいように見える。実際原理としては同じことなのだが、磁力のバランスが大きな課題になる。鉄線は太すぎると挙動がおかしくなるが細すぎると今度は磁石が検知しない。また上を覆うプラバンも厚すぎると磁石が鉄線を検知しないし薄すぎると磁石が鉄線に張り付いて引っかかってしまう。

では、どの大きさ・厚さのものを使ったらいいのか。私が今回採用したプラバンは1ミリ厚のものを使った。その下に0.45ミリの鉄線を張り付けた。隙間ができないように両者をしっかりと張り付けると難なく走ってくれる。ぜひ製作を考えている方は参考にしてみてください。その他にも注意すべきことは3つある。

1つ目は、鉄線をしっかりと貼ることである。雑に貼ってしまうとたるんでしまうため、走行経路が狂ったり、磁石を感知できずに脱線走行を始めてしまう可能性がある。鉄線を貼るときはしっかりと鉄線を伸ばして強力な両面テープ又はセロハンテープ等でしっかりと固定させよう。

2つ目は走行用地の整地だ。動力ユニットはある程度の急斜面なら登ることができる。しかし、段差や隆起には弱いので水平な道路をつくることが求められる。

3つ目は路面上の滑らかさだ。道路といえば車線等があるものだが、やり方によってはこの車線等が動力ユニットを止める原因となる。道路によくある横断歩道や停止線だが、これらを塗装ではなくテープなどで再現すると、小さな段差の影響で止まることがある。そのため、これらのことには注意して製作することが求められる。



道路製作後の走行試運転の様子。

・青葉台東急スクエア展示に向けたルート設定・敷設

今まではバスコレ走行システムの話をしてきたが、ここからは桐蔭鉄研が毎年開催している青葉台東急スクエアジオラマ展示（以下スクエアと呼ぶ）にバスコレ走行システムを導入・運用するまでの話となる。

毎年夏季期間に行われているスクエアでは、専用の大型ジオラマと鉄道模型コンテストに出展したジオラマをつなぎ、1周する線路を敷いて模型を走らせている。このイベントの歴史は古く、10年ほど前から開催されている。今年度このスクエアで桐蔭鉄研初の試みとなるジオラマ上にバスを走らせるプロジェクトが行われた。実は昨年度に行う予定だったが、ジオラマ修正等の都合により今年度まで延期されていたのだ。

決定した後まず初めに行うこととしては経路の確定だろう。今回の敷設工事は、完成したジオラマに搭載する形となる。要するに後付け工事だ。ゆえに敷設工事が可能かつ急勾配や急カーブが経路上にないところを選ぶ必要がある。また、折り返しや循環が可能な経路でないといけないため、かなり経路選択は大変になる。いろいろあったが以下の写真の通りに敷設することになった。



経路はバスターミナル間を往復するルートを設定した。だが、かなり実現は厳しいものであった。というのもターミナル間の大通りは一部鉄道併用区間（路面軌道）がすでに通っており、電車とバスの接触が懸念されていたからだ。バスコレ専用道路敷設前は路面電車を管轄する人から反対をされていたが、接触をさせないことを条件に承認させてもらった。

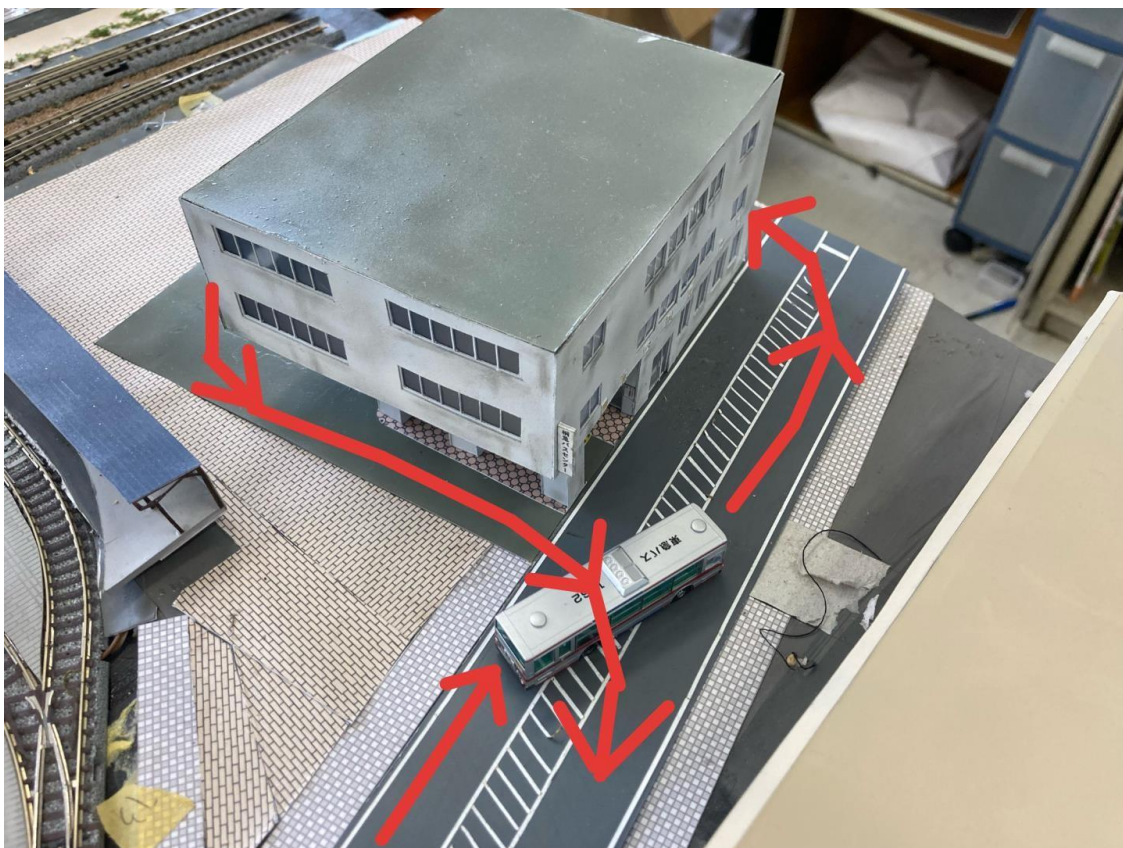
さて、経路が決まったので次は専用道路を敷設することになるのだが、ここでも数多くの問題があった。まずはターミナル内の折り返しについてだ。動力ユニットは残念ながら後退ができないので、ラケット型の経路を敷設する必要がある。しかし、山間部のバスターミナルはかなり小さく、舵角がギリギリであった。標準尺の路線バスであれば問題はないのだが、長尺のバスを走行させると曲がり切れずに誘導線から外れてしまう。誘導線からの脱線を防ぐために誘導線を緩やかにするのだが、ここが1番大変だった。おそらく数十回ほど修正をかけた。修正をしてはバスを走らせ検証。これを1日使って行った。そうしてしっかり走るようになったのだが、まだまだ問題はある。路面電車との接触回避だ。大通りは製作当初、バスコレ走行システムのことを考慮されずに作られていたため、既存の車線に沿って誘導線を配線すると路面電車と接触する。なので、少し車線からそれて走行するようにルートを設定した。



路面電車との接触検査を行う様子。幅広車体の車両にも対応させた。

そして、次の問題はもう片方・（ターミナル駅側）のバスターミナルだ。計画時には実はバスターミナルはなかった。というのも現在のバスターミナルの位置は以前エッフェル塔が建っていたからだ。だが、エッフェル塔は経年劣化のため昨年度のスクエア準備の時点で撤去されている。要するに今は空き地なのである。これはちょうどいいと思い、折り返しバスターミナルを製作することにした。

問題はまだまだ続く。それはバスターミナルへの入り方と出方である。ターミナル駅付近は土地が狭く、バスターミナルも狭い土地に収まるものを作らなくてはならなかった。そのため、ターミナルに入るには大きく旋回する必要性があった。



駅側のバスターミナルの侵入・出場ルート

上の写真を見てもらうとわかると思うが、一度反対車線に出てからターミナル内へ入る構造になっている。これは舵角の問題でこうするしかなかった。また、ターミナルは奥から手前へ出てくる構造であるため出てくる際に侵入するバスに気を付けないといけない。対策をしたかったが、本番も近いため衝突しないように車両を配置する方向で決まった。

そして最後の問題はジオラマプレート間の接続についてだ。この作業もかなり難航した。自作の道路であるため接続パーツなども自作しなくてはならないのだが、傾斜や段差を極限までなくすことにより解決した。

このようにして敷設をしてきたわけだが、問題はスクエア当日にしっかりと接続ができるかどうかだ。成功することを祈る。

・青葉台東急スクエア展示中の様子

完成したジオラマを学校からスクエアまで運んだ次の日は展示会日である。レールや道路は展示会日当日に設営することになっており、展示開始の時間に間に合うかどうか正直心配だった。1番困ったことは、昨日までしっかりと走っていた区間で脱線が起きやすくなっていたことだ。おそらく輸送中の振動や設営時に道路にダメージが入ったことが原因だろう。また、道路接続部もなかなかうまく接続できず、展示会開始時間すれすれまで苦労した。だが、一応時間内に終わらせることはできたので心配は晴れた。

そうして展示が始まったわけだが、模型の世界のバスが走るということはとても珍しかったらしく、老若男女がこぞって仕組みを質問してきてくれた。子供たちからは特に大人気で、路面電車とバスを同時に走らせたときにはほとんどの子供たちがカメラを構えていた。

展示会2日目にはカメラカーも登場し、本線を走っていたが、路面軌道を走行した際はとても面白かった。建物と建物の間をすり抜け、走っているバスを追い越し・すれちがい、ターミナル駅で折り返す。区間は本線よりも短いが、景色の迫力が桁違いであったため大人気であった。

バスがジオラマを走る。Nゲージよりも規模は小さいが、ジオラマの装飾としては申し分ないレベルのものであるということを実感した。

今年度のバスコレ走行システムは脱線が多かったため、来年以降に改善されるようにしたい。

・アルバム



一昔前の景色風に撮影した旧車たち



並走する京都市営バスと嵐電



路面電車接触試験中の試験車たち



道路敷設に活躍した試験車



駅側のバスターミナル「桐急バスセンター」



山間部のバスターミナルから出発するバス



桐急バスセンターに集結する東急バス群



バスセンター裏の駐車場に待機中のバス



駐車場に待機中の高速車とワンロマ車。スクエア中は動力ユニット待機場になっていた。



スクエア最終日の最終シフト時に行われた東急車終結の際の並び。バスは桐急バスセンター付近に集合した。



2024年度 新入生歓迎会旅行記

中等24期 Y.H. & I.Y.

①はじめに

鉄道研究部では毎年6月ごろに新入生歓迎会が行われています。

今年は1泊2日の日程で下今市、会津田島、鬼怒川温泉などを巡りました。

そして、会津鉄道を貸し切り、運転体験や車掌体験、会津鉄道の車両基地探検など貴重な体験をたくさんすることができ、とても楽しい旅行となりました。

②1日目(6/15)

夕方の16時40分新宿南口集合。部員全員時間通りに集合しました。時間通りの電車に乗り大宮駅へと向かいます。

帰宅ラッシュの時間帯のためかなり混んでいましたが、終点の宇都宮に着く頃は部員のみんなが座れていました。

(湘南新宿ライン 快速 宇都宮行 新宿17:09発→宇都宮18:53分着)

宇都宮駅からは宇都宮線に乗り今市まで向かいます。

宇都宮駅を過ぎると街灯の灯りも見えず外は真っ暗。

駅も、そこに駅があるのかどうか不安になるくらいわかりにくく、でもそこで降りる人もおり、こんなところで毎日乗り降りしている人はすごいな、と個人的には思いました。

宇都宮線では一部の部員が座れるほどの混み具合でした。

(宇都宮線 普通 日光行 宇都宮19:16発→今市19:50着)

今市駅に到着。そこから少し歩き下今市駅に到着。

そして鬼怒川線で鬼怒川温泉まで向かいます。部員全員が座れるほど空いていました。

(東武 鬼怒川線 普通 新藤原行 下今市20:06発→鬼怒川温泉20:28着)

鬼怒川温泉駅に到着。駅から少し離れた旅館(ホテルニューさくら)にて宿泊です。立派なご馳走と綺麗なお風呂で旅の疲れを洗い流しました。

③2日目(6/16)

朝6:50にロビーに集合し朝食を済ませ、8:25にホテルニューさくらを出発し、8時半に鬼怒川温泉に到着。そこから特急に乗るこの旅のメインとなる会津田島まで向かいます。

(東武鬼怒川線・野岩鉄道・会津鉄道 特急リバティ会津101号 会津田島行 鬼怒川温泉 8:38発→会津田島9:40着)

会津田島に着くと駅員さんが笑顔で迎えてくれて、まず運転体験の説明が始まりました。運転体験の説明は運転体験専用の車両の中で説明してくれました。自分はこれからこの電車を1人で動かすのかと思うほど緊張は増していきました。説明が終わると駅員さんが会津鉄道特製弁当を持ってきてくれました。普通に使われていた車両で食べ物を食べるのはとても不思議な感じがしました。

そしていよいよ運転体験です！やはりシュミレーターとは全く違いました。振動やブレーキをした時に車体にかかる圧が本物でした。また、走り始める前の準備がとても大変で、運転士や車掌の方々がいつもやっていると思うと、やはりすごいな、と思いました。そして運転した後は車両基地探検です！

車両の下にはいることができたり、車掌の真似をして写真を撮ったり、、それぞれが楽しんでいました。車両の中に入ることもできたのですが、はしごで上り下りしたため、とても怖かったです。旅も終盤になり、みんなも2日間の旅で疲れている様子でした。

帰り道の途中、線路内に動物が侵入したという影響で電車がしばらく停車するというトラブルがありましたが、それ以外は特に問題もなく無事に南栗橋まで着くことができ、そこで順次解散となり2日間の旅は幕を閉じました。

④終わりに

I.Y.

わたしは今まで、身内の方と一緒にいかない旅行の移動は全て、「バス」のみでした。そして今回、電車の乗り換え時間と闘いながら旅行をしてみて、思ったことは、「旅行の移動ってこんなに楽しかったんだな」でした。今まで私は、旅行の移動を、ただ目的地に着くためだけのものだと思っていました。だけど、そんなことはありませんでした。移動の間にも、ささやかな楽しみを見つけることができました。そして、移動だけで、とても楽しくなりました。実際、この旅行はほとんどが移動を占めていました。そんなこともあると思うのですが、一番良かったのは、移動手段が電車だったことだと思います。まず、電車の旅行はいろいろ

な電車に乗れます。その電車たちを見ているだけで楽しくなってきます。こんな楽しみを見
つけさせてくれたこの旅行に感謝します。

少しでもこの旅行の楽しかったことが伝わればよいと思います。ありがとうございました。

Y.H.

身内のいない初めて電車だけの旅行は実は僕も吉澤さんと一緒に初めてでした。そして今
回の旅で知ったのは、「電車で頼ればどこにでも行ける」ということです。だって新宿という
大都会から会津田島という自然があるのんびりとした場所に電車を使っていくことができる
んですから。鉄研での最初の旅行ですこし不安でしたが、すごく楽しい旅行になりました！



運転体験時の運転席。運転の仕方などが細かく決まっていた。



こちらは車掌の運転場所。主にドアの開け閉め、発車準備を行う。余談だが、実際に運転されている電車でもこれを見ることができた。



鬼怒川温泉駅～会津田島駅間の写真。とてもきれいな風景を見ることができた。

撮影者…全て筆者

会津鉄栗毛

高校60期 T. K.

今回の旅行記もまた、ありきたりなものを嫌う私の身勝手な性格から風変わりに書きたい。まず、この旅行記が、幻想的なものであるために、写真の使用を最低限にするように努めたい。捨てられたり、他の本に重ねられたりと明日の行方をも知れぬ部誌の中のこんな平凡な旅行記に目を通してくれる者は何人いようか。そんな書くにも及ばない数行をこの旅行記内の世界の私のためにある魔法の言葉として書き残す。

アンニュイ気持ちで灰色の東京を歩く私。高二となり、クラスが変わり、知らぬ者多き現状の陰鬱の中、春のうららかな風なぞなく、時は6月。新歓旅行の準備をして、新宿駅へ向かった。

あちらへ行けば、大遊戯場。こちらへ行けば、オフィス街。

そんな香りを異にする場所の国境の検問所がJR新宿駅であった。

私は集合時間より早くそこに着き、試しに色町を歩いた。人は多い。

四方のビルは光を遮り、風通しを悪くしていた。そこは人間の蒸しに蒸し切った陰鬱を腐らせ、都庁を日陰から嘲笑っていた。歩くとアス

ファルトの地面から臭気が出ているようだった。

時計の針は16時。まだそこはうごめき出してはいなかった。力なき規制看板。黒くもないのに黒い大人たち。社会によって形成された人間が皮肉にも社会を無意識のうちに乱し始める用意が16時に始まっていた。私は彼らが悪いと思っているのではない。もちろん、社会の風紀を乱すことには、まったく賛成できない。しかし、こんな世の中になっていることを知りながら、警察などでしか目に見える形で答えを出していない社会にも不満がある。これ以上政治的課題には触れないことにするが、時々、深く考えるのである。そこから新宿駅に戻ると、続々と部員が集合していた。

こうして本題の鉄道旅が始まるのである。新宿駅のミライナタワー改札付近の一角に続々と大小の私服学生が集まった。服装、持ち物は個性豊かで、いわゆる”オタク”の進化系のコスチュームが大半だった(その他は下駄にトランク姿の寅さんスタイルの人、モノホンの車掌鞆に学校の制服姿の人、チー牛、妙にファッションセンスがいい人など)。参加者は29人で新入生は、8人いた。29人集まると、しばらくの間、E231系をプラットフォームで待っていたが、明らかに6月の暑さではない。リュックを背負った背中と服の間に熱帯の風が

吹き込み、萎え落ちるような嫌な汗が皆の服に取り憑いていた。やがて、湘南新宿ラインが入線すると大勢の人が乗る中に、乗り込んだ。列車はベツタウン、大宮を抜けると景色は田舎にスッと変化した。それと比例して乗客が減り、メンバーとの話に花が咲いた。話題は桐蔭学園に関するトリビアだった。しかし、トリビアはすぐに尽く。手持ち無沙汰になると、夜の真っ暗景色を見たり、鉄道イベントでの出来事、武勇伝に変わり、真っ暗のい下今市に到着した。今市駅と下今市駅は結構離れている。皆で歩きながら、大合唱して顧問に怒られた。もう本当になにもねえ。栃木の田舎の夜はその一言に尽きる。駅で次の列車をも待ってあくびを一つ。ベンチの上に座り、ベンチの上で目をしばらく瞑り、細目をおもむろに向こうへ向けた。「なんだあれは。」興奮と共に音立てんばかりに立ちあがった。一番線隣の線路の上、群青の車体にゴールドライン。流れ星を帯びた DE10 1109。カラーは北斗星やカシオペアを函館一札幌を牽引したディーゼル機関車の姿そのものだった。寝台車鉄にはなたまらない。この DE の後ろにあるのは、観光列車「大樹」の客車たち。カメラのファインダーに映るその姿は、夜空に思いを馳せた幾千の人々より受け継がれた神聖さをさ体現したものだ。他の部員もシャッターをしきりに切った。

夜も更けていく中で、とても素敵な光景だった。

宿に入り、疲れ癒やし、夜も夜とて色々なことをして部員は騒いで翌る日。我々は会津田島駅に会津鉄道の運転体験へと向かった。運転席の前に皆が集まり、運転手役が手順をしっかりと確認しマニュアル通り手を動かす。運転の誰が上手い下手を騒ぎあった。後ろでは、窓を開けたり、閉めたり、マイクを持って、色々な車内放送をする。

「本日も東海道新幹線を～」 「本日も小田急ロマンスカーを～」 など会津鉄道をではないアナウンスが響く。運転の方は私は上手くも下手でもなかった。旅行記を書いている、最も心に強く刻みつけられたものは、部員との会話なのだろう。列車のブレーキの慣性で弾き飛ばされた。オーバーランする人もいた。

口から空気を吐くように列車はオーバーラアン、受験はアンダーラアン。アンダーラアンは、ニュアンスとしてよくはなかったが、ちょうど高三の先輩がいたので、悪戯気に言った。しかし、自分を振り返るとそんな暗い道がないともない。線路の先は、闇に霧がかっていて何が見えるのかはわからない。元来、人間にはレールなど付いていない。付いていると何かに雁字搦めにされて、窮屈な人生を送らなければならぬ。自由に生きられたら、いいなと思う。

そんなことを悶々とな考えていたら、ブレーキの不気味な音が響き、慣性でひっくり返る。

車両基地を見学する。特に惹かれるものはなかったが、ある車両が目飛び込む。「C11 254。蒸気機関車。」漆黒のボディに金色の銘板。もう二度と動かない機関車は静かに公園のベンチに佇んでいた。ここで少し、会津鉄道の歴史を挟む。

かつて国鉄会津線であった現在の3セク会津鉄道は、1971年8月只見-大白川間が開通するまで、会津線には1950年代にかけて田子倉ダムなどを中心とする電源開発を担った駅の一つ、只見駅というもう一つの終着駅があった。起点の会津若松を出ると西若松の先で左右2線に分かれ、只見方面に向かう会津只見線、滝ノ原方面に向かう会津滝ノ原線分けて呼んでいた。当時、新潟県の小出-大白川間を只見線と呼んでいたからだ。後に会津只見線は小出まで接続し、現在の桐蔭鉄研の愛する只見線となった。一方の会津高原尾瀬口から西若松駅を結ぶ会津滝ノ原線は国鉄民営化の1年前、会津鉄道へと変わった。

C11 蒸気機関車は1934年から会津線の貨物、旅客運送を担った。しかし、1974年に廃止となった。しかし、その歴史をとどめるため国鉄からC11の254号機が贈られた。

そして、ここに置かれている。

かつて黒煙、白煙を猛然と上げ、会津のせせらぎを、草原を、走り抜けた鉄馬は動かない。日本人の心にある無常観がくすぐられる。皆、運転体験などに夢中になっているが、この機関車のいでたちは心に強く残る。

運転体験を終えて、関東へと向かう東武日光線で思い出の整理をして、眠る。また現代社会へ戻り、嫌いなクラスメイトと過ごさなければならぬのは、辛いことだ。しかし、これほど充実した旅行を終えると、気持ちが 360 度回転して、もう旅行にはしばらく行きたくない気持ちもする。

こうして、18 時熱帯の東京へ戻る。

明日はどんな旅が待っているのだろうか。

編集後記

最後までお読みいただき、ありがとうございました。鉄道に関する様々な話題について、個性あふれる様々な記事をお楽しみいただけたのではないのでしょうか。

今年度の部誌のNo.1からNo.4までを合計すると、そのページ数はなんと 130 ページを、文字数は 10 万文字を超えています。そんなにも盛りだくさんの部誌を全て読み込むのには相当な時間がかかり、正直鉄道好きな人であってもかなり大変です。部員全員のものを確認し結合する際、少なくとも2回ずつは読んだのですが、1度目に読んでみたときには気づかなかった発見がたくさんありました。そして、何度読んでみても、新たな知見を得ることができるように思えるのです。部誌にはたくさんの英知が詰まっていることを感じさせられました。

では、そんな部誌を書くための部員たちの知識はどこから来ているのでしょうか。もちろん、部活動中の時間などで部員同士が交流する機会はたくさんあります。しかしそれだけでは、今まで知らなかったことを知れても、新しい知識を自分が生み出していくことはできません。ジオラマや5インチゲージといった日々の活動で、あるいは部員と交流する中で、気づかないうちに本人に知見が蓄積されることで、執筆する際に他の人が真似できないような部誌を書くことができるのだと思います。このプロセスは、SNSが発達した現代であっても、同じ趣味を持つ者同士で集まるコミュニティがないと、できないのではないのでしょうか。

私たち高校 60 期・中等 20 期は今年度で活動から退きますが、この桐蔭学園鉄道研究部が、これからも追及し続ける部活であらばと思っています。

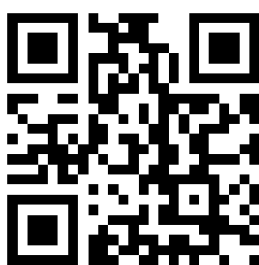
最後にはなりましたが、部員たちを支えてくれた神谷先生、原田先生、山本先生、村上先生のご尽力なくしてはここまで来れませんでした。感謝申し上げます。

【令和 6 年 9 月 編集担当:高校 60 期 S.K.】





公式HP・Youtube・X(旧Twitter)・Instagram 随時更新中！



HP



Youtube



X(Twitter)



Instagram



HPにて、2020年度以降の部誌をご覧ください！

←HP部誌ページ



くろがねの森鉄道
Kurogane no mori Railway



桐蔭学園
鉄道研究部
TOIN GAKUEN RAILWAY STUDY CLUB

部誌 2024年度第1号 2024年9月18日発行

発行・制作：桐蔭学園高等学校・中等教育学校鉄道研究部