



溪谷とアーチレンガが共存する都心の鉄道情景 旧万世橋駅—御茶ノ水駅

N

1:150 G=9.0

製作：日本大学豊山中学・高等学校鉄道部

文：平野 大樹（日本大学豊山中学・高等学校 鉄道部 部長）

写真：松本まさとし（特記以外）

御茶ノ水といえば、東京はもとより日本最大級の学生街、あるいはニコライ堂をはじめとする寺院の多い由緒ある街として広く知られる。中でもJR御茶ノ水駅は、都心では珍しい溪谷状の神田川が東西に流れる畔にある。高低差が激しい地形のため、JRの駅下のトンネルから顔を出した東京地下鉄丸ノ内線が川を横切り再びトンネルに潜ったり、駅を跨ぐアーチ状の聖橋など、変化に富んだ情景が楽しめる。

そんな御茶ノ水駅から、線路下のレンガアーチが特徴の旧万世橋駅（時代設定は交通博物館があった頃）までをNゲージのジオラマレイアウトで再現したのが、日本大学豊山中学・高等学校鉄道部である。すでに2016年夏のJAMで展示されたため、実際にご覧になった方も多いただろう。可能な限りフルスケール・フルスクラッチにこだわり、ストラクチャーはレンガ1枚から部員たちの手作り！そんなこだわりが、見る者を惹きつけるのだろう。

本稿では、その後もアップデートが続けられ、一層完成度を高めたこの作品の見どころと製作過程を紹介する。

◆はじめに

私たち日本大学豊山中学・高等学校鉄道部は、旧万世橋駅—御茶ノ水駅のモジュールを製作しました。設計を始めてから約4年。まだ未完成ですが、2016年夏に大まかな製作を終え、JAMに展示することができました。会場でご覧いただいた方もいらっしゃると思いますが、この誌面をお借りして私たちの部活動や製作過程について、改めて紹介させていただきます。

鉄道部の活動は中学・高校合同でのジオラマ製作がメインです。コンセプトは「既製品に頼らずできる限り自作すること」です。建物や橋をはじめ、ストラクチャーは原則、フルスクラッチです。確かに時間は掛かりますが、学校の部活動として多人数で手掛けるため、大規模のジオラマを共同製作できるのが大きな利点であると感じます。

また新入部員には、模型工作未経験でも製作可能なように基礎工作を行っています。

紙での線引きにはじまり、カッターで直線を、そして方眼状にそれぞれ1、0.5cmと大きさを変えての切り出し作業。次のステップではプラ板で同工程のトレーニングを行い、これらを正確にできるようになってから、いよいよジオラマの製作に参加できるようになります。トレーニングの全行程をクリアするまでには個人差があり、最短で4ヵ月、長いと2年以上掛かります。

◆テーマ決定までの経緯

代々ジオラマのテーマ決定は中高部員の発案候補地を上級生が審議し、製作可能と判断後に発案者を中心として製作にあたることになっています。

私は小学4年頃から御茶ノ水駅近くの塾に通うようになり、最低週3日ほど聖橋口を利用していました。神田川に架かる御茶ノ水橋、聖橋、昌平橋、万世橋、丸ノ内線や中央総武緩行線（以下・総武線）の立体交差、都内では珍しい溪谷状の地形……「幾つもの構造物が交わる魅力的なこの場所を、ジオラマで再現したい！」部員みんなが、そんな想いに共感してくれました。

◆設計とボード組立

航空写真で大まかに割り出し、方眼紙に



オレンジ色の201系中央快速が、神田を出て御茶ノ水に向かう。ガード下に整然と並ぶレンガアーチが印象的だ。ここにはかつて交通博物館があった。このレンガは部員たちの手でプラ板を切り出し、1枚1枚貼り付けるという気の遠くなる作業により完成した。右手に流れる神田川水面の緑の色調も、吟味に吟味を重ねて着色した。奥に見える総武線の“ハの字”橋脚（神田川橋梁）も存在感を主張する

手書きでの設計です。当時中学2年生の私は設計初体験でしたが、先輩方のアドバイスによりジオラマの作り方や設計の仕方、CADの使い方などを学び、1年がかりでボード設計を終えることができました。教室の大きさの関係で中央快速上り線と総武線の立体交差部分をデフォルメした他は、極力フルスケールに努めました。万世橋周辺の平地から御茶ノ水駅の谷までである地形のボード設計、特に同駅部分のベースボードは天板を川面とし、側面板を道路面まで立ち上げらせる特殊な形状で谷を製作。立ち上げさせた側板と天板同士を梁となるよう片側は道路面と線路面の形に、もう一方は地形に合わせ強度を持たせました。

外堀通り側の梁板には丸ノ内線を通す部分をかき取り、まるでトンネルに消えていくように走行する姿を再現しています。

板の割り出しはCADの図面をもとに、カットは高精度で仕上げてくれる東急ハンズに依頼。それを自分たちで組み立てていきました。

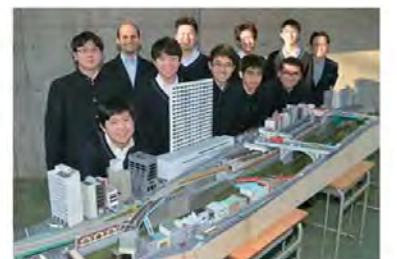
時代背景は交通博物館があった頃。私の好きな101系が走っても違和感がないよう古い建物の写真を探し出し、製作の参考としました。

このジオラマでは走行トラブルの原因を作らず、特に本線（中央快速線）には汚れが溜まりやすい原因の勾配をつけない工夫をしました。またレールメンテナンスも想定し、丸ノ内線のトンネル上の道路から地形一帯、さらにレール上の構造物などレール洗浄の妨げとなるものは全て取り外し可能としています。

以下、構造物製作は特に特徴のある工作を行ったものをピックアップして説明します。



4分割で構成したジオラマレイアウト全景。作業する教室の広さの関係で全長は5mに収めている。このため中央快速上り線と総武線の立体交差部分をデフォルメしたが、その他の部分は極力フルスケールを意識して製作した



製作に携わった日本大学豊山中学・高等学校鉄道部の主力メンバーのみなさん