



トキハ

vol.150

2022年文化祭号1



もくじ

しんどんこう 2022 年文化祭号 1 巻
第 50 巻 通算 150 号

P1	まえがき
P2	鉄研旅行記 2021
P53	旧有田鉄道徒歩記
P63	高校生コンテスト 2021 製作記
P73	74 回生元部員旅行記
P91	関東・四国・中国地方旅行記

～はしがき～

春の陽気と夏へ向かう蒸し暑さの中、第76灘校文化祭「Turn it Over」はついに開催を迎えました。当部を含め、皆が「ついに」と言うのは、待ち焦がれていたからだけでなく、目下のコロナ情勢による苦難があったからという意味合いがあるのではないかと思います。

ここ2年強、世間は新型コロナウイルスによって数えきれないほどの変貌を遂げました。外出制限やマスク・消毒・検温等の感染対策は勿論、行事やイベントの中止も人々の生活を変えたに違いありません。人や物の流れを支える「鉄道」を研究し、文化祭で展示をするわが鉄道研究部も、言わずもがな相当な打撃を受けました。しかし、打ちのめされただけなのでしょうか。コロナウイルスの脅威があっても何もできないのか？それは偽だと思います。

毎年開催される鉄研旅行。コロナ前は4泊以上の大旅行でしたが、このご時世ではそのようにはいきません。蔓延防止等重点措置や緊急事態宣言の発令により度重なる延期が強いられましたが、部員達の諦めない姿勢、そして先生方のご尽力により、何とか昨年度は2泊3日ながら実施にこぎつけることが出来ました。また、この部誌にもある「西日本周遊旅行記」は、コロナの一時的な終息に即してJR西日本が発売した「どこでもきっぷ」をフル活用したものとなっています。

この鉄道研究部部誌「どんこう」には取材旅行記が数多く入っていますが、その全てが苦悩と努力の上に成り立っています。編纂をした私も、202ページに及ぶ文書を見て驚きました。この冊子は、未知のウイルスに向き合い、努力し続けた結晶です。今日のこの日にここへ足を運んで下さった皆様が、楽しんで読んでいただけることを心より願って、この駄文を終わらせていただきたいと思います。

まえがき

この2年間ほど、「旅」という文字と無縁な期間はなかったでしょう。

新型コロナウイルス感染症が流行し、外出が制限されてからというもの、今まで当たり前のように行っていた旅行が、当たり前のものではなくなりました。旅行がくれるものの貴重さを再確認するとともに、旅に出たいという欲求が日に日に増していったのは私だけではないはずです。

例年、我々鉄道研究部が夏に開催している鉄道取材旅行は、当然ながら大打撃を喰らいました。5,6日かけて日本の各地方をローカル線に乗車しながら巡るという旅行です。普段見知ったものとは違う地方のローカル線に乗車し、違う景色を見、違う地域の方々とふれあうことができる貴重な機会であり、その意義は計り知れません。そういった機会が失われたことは、部員にとって歯痒い以外の何物でもありませんでした。

ところで、一口にローカル線といっても、全く違う特徴が存在し、乗ったときの印象は路線によって異なります。しかし、これらの路線には共通点があります。地元の人にとって鉄道は地域のコミュニティの一種であるということです。

よく鉄道は地域密着型の公共交通機関であると言われます。普段、大阪や神戸といった大都市圏の鉄道に乗っているときは意識することは少ないと思いますが、少し羽根を伸ばして地方路線に乗車すると、痛いほど実感するものです。地元の高校生がまるで教室の中のようにおしゃべりをする。おじいさんおばあさんがまるで公民館のようにふれあいをする。親子連れが珍しい電車を見てはしゃいでいる。そういう空間に飛び込み、和やかなムードの一員となることこそ、旅の醍醐味と言っていると思います。

地元の方々と会話をしていると気づくことがあります。それは各々の路線に愛着を持ち、誇りを持っているということ。旅行者を見かけると、向こうから声をかけてきてくださいます。そして、皆嬉しそうに路線の魅力を伝えてくれます。この区間は海の景色が綺麗ですよ、とか、この路線は長い長い歴史を持っているんですよ、とか、私が子供の頃はこの路線はこんな感じでした、とか。このようなローカルなガイドは、どんな旅行番組や旅行雑誌よりも鮮明に聞こえ、説得力があります。鉄道をただの移動手段としか考えていない都会の人に自分の土地の鉄道を紹介しろと言っても、無理でしょう。本当に鉄道を愛し、鉄道とともに育ってきた地元の方にしかできません。鉄道への愛が、地方には存在します。

本鉄道研究部の取材旅行は、そのような地元の鉄道への愛を確認するために行っているのです。

さて、今回の鉄研旅行の概要をお話ししましょう。通常は5,6日かけるのですが、新型コロナウイルス対策として3日間に短縮。日程は、中間考査直後の10/23(土)~25(月)で、翌日には学校があるというハードスケジュールです。行先は中部・北陸地方です。

1日目は、富山観光班とべるもんた班が朝8時ごろに大阪駅を出発し、金沢に向かいます。新幹線に乗り換えた後、前者は富山で5時間ほど観光、後者は新高岡で城端線に乗り換え、氷見線と乗

り継いだ後に富山に向かいます。また、10/23 は土曜講座がある日であり、それを取っている部員は講座を受けた後に富山直行班で向かいます。

2 日目。この日の目的地は松本です。ほくほく班と別所温泉班は上越妙高駅まで行動を共にし、前者は直江津へ向かい、北越急行で十日町へと向かいます。十日町からは飯田線で長野。そして夜景で有名な姨捨を通り松本へと至るプランです。また、後者は上越妙高から在来線で妙高原、長野と進み、お城で有名な上田に到着すると、信州最古の温泉と言われる別所温泉で観光します。そこから長野周辺へ戻り、松本へ向かいます。この 2 班より早く出発する黒部峡谷班は、富山地方鉄道で温泉地の宇奈月に行き、黒部峡谷鉄道で終点樺平まで乗車し、折り返します。ここではすでに紅葉が色づいており、すばらしい峡谷の景色が見られると予想されます。そして宇奈月から新黒部、黒部宇奈月温泉から糸魚川と進み、こちらも景色が奇麗と有名な大糸線で松本に到着します。

3 日目最終日。松本から関西へ帰ります。明知鉄道班は朝 7 時の特急しなの号で恵那に行き、恵那からは第三セクターの明知鉄道に乗車。終点明智には大正村があります。そして恵那から名古屋に移動し、松本観光班の部員と合流します。松本観光班は、朝 10 時まで松本の地を堪能した後、特急しなの号で名古屋に直行します。この 2 班は合流後、近鉄で桑名へ向かい、日本最狭の線路幅で知られる三岐鉄道に乗車します。桑名に帰ってきた後は名古屋に向かい、新幹線で新大阪に帰ります。また、長良川鉄道班は朝の特急しなの号で多治見に行き、多治見からは太多線で美濃太田。美濃太田ではわずか 5 分の乗り換えの後に第三セクターの長良川鉄道に乗車します。終点北濃で折り返しますが、全区間で 4 時間ほど乗ることになります。美濃太田からは特急ひだ号で名古屋に移動し、名古屋からは新幹線で帰ります。

今回は短縮日程ということもあり、物理的な旅の時間は例年と比べて少なくなっておりますが、2 年ぶりの鉄研旅行、部員たちは濃い時間を過ごせたのではないかと、と思っています。これを読んでくださる皆さんが、部員たちが現地で感じた中部北陸の息吹を感じ取っていただき、そして皆さん自身が旅をした気分になってくだされば、作者冥利に尽きるものです。

前日譚【担当：高校 1 年 7616】

どうも、高校 1 年の 7616 です。この鉄研旅行では、旅行を取り仕切る仕事をさせていただきました。ここではその仕事の内容をちょこっとだけお話しさせていただこうと思います。拙い自分語りですが、読んでくだされば幸いです。

まず、僕が鉄研旅行の仕事をするようになったのは 2020 年からです。毎年夏に鉄研旅行を行っているのですが、この年の夏は新型コロナウイルスが猛威を振るっているところであり、とてもじゃないが開催できる状況にありませんでした。そこで部員と顧問で相談し、その年の冬に延期し、行先は中部・北陸地方という形で話はまとまりました。この時の旅行部長は 74 回生 7410。部長も務めてはりました。んで、僕はそのお仕事の手伝いをする、ということだったのです。鉄研旅行に向けた仕事としては、まず旅行プランを部員から募集し、その中から投票で 1 つ選び、それに沿った切符の発注書を作成してそれを旅行会社の方にお渡しする、そして切符が届き、しおりも作成して鉄研旅行が開催されるという流れがあります。僕の初仕事は切符の発注書の作成。慣れない文書作成

に戸惑いましたが、何とか作り上げました。

しかし、ここでコロナが再流行してしまいます。当然ながら鉄研旅行は中止となり、その年度は結局1回も開催できなかったのです。

年は移って2021年。74回生も高3になり、勉強に専念するため引退しますので、旅行部長は僕になりました。5、6月頃になるとコロナの感染状況も落ち着いてきたので、今年こそはという機運が到来します。期間を3泊4日に設定したうえで、プランの募集や、保護者の許諾書などの関連する文書の作成と続き、切符発注書まで作り上げ、旅行会社に送りました。これが終わったのが7月下旬。いよいよしおりの作成に取り掛かるぞ、というところで暗雲が立ち込めます。コロナが再流行してきて、緊急事態宣言が再発例されたのです。時期的には東京の感染者数が1日数千人レベルまで達していたころです。当然ながら鉄研旅行は中止となり、これまでの仕事もパーとなりました。

この時点で、鉄研旅行を経験していない中1、中2の部員が大勢を占めていました。もし今年で鉄研旅行が途絶えてしまえば、経験者の高学年の部員が未経験者の低学年の部員を監督する、という例年のやり方が通用しなくなり、鉄研旅行そのものの存在さえ危うくなってしまいます。そういう点で、どうしても今年度中に鉄研旅行をやりたかったのです。そこで顧問の先生方と相談し、できるだけ早いうちに鉄研旅行をやりましょうということになりました。そこで目を付けたのが10月の3連休。スケジュール的に勘案すると、やれるのはそこしかないということでした。ただ、10月になって果たしてコロナが落ち着くのか、という不安がありました。また、教育委員会からの合宿自粛要請が解かれるのか、という心配もありました。

とりあえず10月開催に向けて動き出すことになりました。しかし時間がありません。例年なら夏休みの時間も使って仕事ができるのですが、今回は2学期中に仕事をするようになります。取り合えず夏にやった仕事のうち、流用できるところは流用しました。そして最終的なプラン決定までたどり着いた9月、朗報が舞い込みます。

コロナが落ち着いてきたので、感染対策をしたうえで合宿はしてもよいという発表が教育委員会からあったのです。やったー。しかし喜んでいる暇はありません。ここから仕事はヒートアップしていき、発注書の作成としおり作成を爆速で進めることとなりました。

がむしゃらにやった結果、発注書は何とか10月初旬に完成し、切符発注もギリギリ間に合いました。しおりは旅行1、2週間前に完成し、後は鉄研旅行当日を待つだけでした。

ただ、心配事項が一つありました。鉄研旅行の前に部員がコロナウイルスに感染したり、濃厚接触者に認定されれば、当然ながら鉄研旅行は中止となります。そのため、何よりも生徒から感染者を出さないことが最優先課題だったのです。それゆえ、部室内の感染対策は一層厳しくあたりました。そうした対策の甲斐もあってか、なんとか旅行前に感染者を出すことはありませんでした。

そして当日。鉄研旅行は無事開催されました。2年も担当してきただけに、喜びもひとしおでした。しかし、今年は開催できましたが、来年からはどうなるかわかりません。後輩たちにおいては、この鉄研旅行という灯を消さないように頑張してほしいと思います。

自分語り、長くなってしまいましたね。見苦しい姿をお見せしてすみません。ここらへんで終わろうと思います。それでは本編の方もよろしくお願いいたします。

～行程表～

日	路線 or 会社名	発駅	発時刻	列車名/行先	着時刻	着駅	備考
23	東海道本線他	大阪	8:40	サンダーバード9号/金沢行	11:14	金沢	富山観光班
	北陸新幹線	金沢	11:28	つるぎ708号/富山行	11:51	富山	
	富山地方鉄道	電鉄富山	12:02	普通/立山行	13:06	立山	立山班
	立山ケーブル	立山	13:20	普通/美女平行	13:27	美女平	※オプション
	立山高原バス	美女平	14:00	普通/室堂行	14:50	室堂	
	立山高原バス	室堂	15:20	直行/美女平行	16:10	美女平	
	立山ケーブル	美女平	16:20	普通/立山行	16:27	立山	
	富山地方鉄道	立山	16:44	普通/電鉄富山行	17:51	電鉄富山	
	東海道本線他	大阪	8:40	サンダーバード9号/金沢行	11:14	金沢	べるもんだ班
	北陸新幹線	金沢	11:28	つるぎ708号/富山行	11:42	新高岡	
	城端線	新高岡	13:12	快速べるもんだ53号/城端行	13:55	城端	
	城端線	城端	14:10	快速べるもんだ54号/高岡行	14:59	高岡	
	氷見線	高岡	15:22	普通/氷見行	15:51	氷見	
	氷見線	氷見	16:07	普通/高岡行	16:40	高岡	
	あいの風とやま鉄道	高岡	16:52	普通/富山行	17:10	富山	
	東海道本線他	大阪	14:42	サンダーバード27号/金沢行	17:26	金沢	富山直行班
	北陸新幹線	金沢	17:35	つるぎ720号/富山行	17:58	富山	
24	北陸新幹線	富山	7:48	はくたか554号/東京行	8:28	上越妙高	ほくほく線班
	えちごキめき鉄道	上越妙高	8:45	普通/直江津行	9:01	直江津	
	北越急行他	直江津	9:32	普通/越後湯沢行	10:21	十日町	
	飯山線他	十日町	11:52	普通/長野行	14:32	長野	
	信越本線他	長野	17:00	WVしなの22号/名古屋行	17:51	松本	

	北陸新幹線	富山	7:48	はくたか 554 号/東京行	8:28	上越妙高	別所温泉班
	えちごトキめき鉄道	上越妙高	9:00	快速/妙高高原行	9:37	妙高高原	
	しなの鉄道他	妙高高原	10:42	普通/長野行	11:26	長野	
	しなの鉄道線	長野	11:43	普通/小諸行	12:27	上田	
	上田電鉄別所線	上田	13:10	普通/別所温泉行	13:37	別所温泉	
	上田電鉄別所線	別所温泉	15:11	普通/上田行	15:40	上田	
	しなの鉄道線	上田	16:18	普通/長野行	16:50	篠ノ井	
	篠ノ井線	篠ノ井	17:08	WVしなの 22 号/名古屋行	17:51	松本	
	富山地方鉄道	電鉄富山	7:32	普通/宇奈月温泉行	9:14	宇奈月温泉	黒部峡谷班
	黒部峡谷鉄道	宇奈月	9:42	普通/樺平行	11:00	樺平	
	黒部峡谷鉄道	樺平	11:25	普通/宇奈月行	12:43	宇奈月	
	富山地方鉄道	宇奈月温泉	13:55	普通/電鉄富山行	14:18	新黒部	
	北陸新幹線	黒部宇奈月温泉	14:33	はくたか 566 号/東京行	14:47	糸魚川	
	北陸新幹線	糸魚川	15:37	はくたか 568 号/東京行	16:17	長野	
	信越本線他	長野	17:13	普通/大月	18:33	松本	
25	篠ノ井線・中央本線	松本	7:04	WVしなの 2 号/名古屋行	8:31	恵那	明智鉄道班
	明知鉄道	恵那	9:15	普通/明智行	10:06	明智	
	明知鉄道	明智	10:27	普通/恵那行	11:16	恵那	
	中央本線	恵那	11:31	快速/名古屋行	11:59	多治見	
	中央本線・東海道本線	多治見	12:34	WVしなの 8 号/名古屋行	13:01	名古屋	

篠ノ井線・中央本線・東海道本線	松本	10:51	WVしなの8号/名古屋行	13:01	名古屋	松本観光班
近鉄名古屋線	近鉄名古屋	13:30	アーバンライナー/大阪難波行	13:46	桑名	三岐鉄道班
三岐鉄道北勢線	西桑名	14:05	普通/阿下喜行	14:56	阿下喜	※松本観光班・明智鉄道班選択者
三岐鉄道北勢線	阿下喜	15:01	普通/西桑名行	15:56	西桑名	
近鉄名古屋線	桑名	16:20	伊勢志摩ライナー/近鉄名古屋行	16:37	近鉄名古屋	
東海道新幹線	名古屋	17:10	のぞみ45号/博多行	18:00	新大阪	
篠ノ井線・中央本線	松本	7:04	WVしなの2号/名古屋行	8:50	多治見	長良川鉄道班
太多線	多治見	9:21	普通/岐阜行	9:51	美濃太田	
長良川鉄道	美濃太田	9:56	普通・ゆら〜り眺めて清流列車1号/北濃行	12:04	北濃	
長良川鉄道	北濃	12:39	普通/美濃太田行	14:45	美濃太田	
高山本線・東海道本線	美濃太田	15:19	WVひだ12号/名古屋行	16:09	名古屋	
東海道新幹線	名古屋	16:41	のぞみ233号/新大阪行	17:30	新大阪	

※黒部峡谷班の当初の

予定

24	富山地方鉄道	電鉄富山	7:32	普通/宇奈月温泉行	9:14	宇奈月温泉	黒部峡谷班
	黒部峡谷鉄道	宇奈月	9:42	普通/樺平行	11:00	樺平	
	黒部峡谷鉄道	樺平	11:25	普通/宇奈月行	12:43	宇奈月	
	富山地方鉄道	宇奈月温泉	13:55	普通/電鉄富山行	14:18	新黒部	

	北陸新幹線	黒部宇 奈月温 泉	14:33	はくたか 566 号/東京行	14:47	糸魚川	
	大糸線	糸魚川	15:13	普通/南小谷行	16:16	南小谷	
	大糸線	南小谷	16:19	普通/信濃大町行	17:13	信濃大 町	
	大糸線	信濃大 町	17:19	普通/富士見行	18:12	松本	

富山観光班【担当：高校 2 年 7502】

<富山観光班・べるもんた班共通>

富山観光班・べるもんた班は、一日目の朝に大阪駅に集合しました。

まずは 683 系による特急「サンダーバード」に乗って金沢を目指します。



この特急列車はサンダーバードの中でも速達の列車で、停車駅は大阪・新大阪・京都・福井・金沢の 5 駅です。

敦賀を抜けると、車窓からは延伸工事を進める北陸新幹線が見えました。

少し進むと北陸トンネルに入ります。このトンネルは、1962 年に従来の海岸線沿いをスイッチバックで抜けていくルートを付け替えて

作られたトンネルで、長さは 13km にも及ぶ長大トンネルです。このトンネルの開通によって北陸本線の輸送力は大幅に改善されました。

列車が敦賀方の坑口を通過する際に、一瞬ですが 1972 年 11 月 6 日に発生した「北陸トンネル列車火災事故」の慰霊碑が見えます。

詳細はこちらの記事で書くと長くなるので割愛しますが、この事故については書籍やテレビ番組、インターネット等で知識として知っていました。しかし、実際に北陸トンネルに入ってみると出るまで相当な時間がかかり、事故の細部について、改めて実感を持って理解することができました。

トンネルを抜けて、再び北陸新幹線の高架を見ながら金沢へ向かいます。

金沢からは北陸新幹線の E7 系に乗ります。べるもんた班とは新高岡でお別れし、富山観光班はこのまま富山へと向かいます。

<富山観光班>



富山で解散した後、筆者は富山・高岡近辺の保存鉄道車両巡りを行いました。

まずはあいの風とやま鉄道の 521 系電車(AK08 編成：クモハ 521 15-クハ 520 15 の 2 両編成)に乗って高岡へ。続けて、JR 西日本城端線のキハ 40 系気動車(キハ 47 140+キハ 40 2078)に乗って福光へ向かいます。



城端線の沿線風景を楽しみながら福光に着くと、駅前の自転車置き場が列車をイメージしたものになっていました。荷物車に郵便車、タンク車などマニアックな車両もあり、鉄道への愛を感じました。

駅前には蒸気機関車 D51 形 767 号機の動輪が。D51 形 767 号機は戦時中の 1942 年に川崎車両兵庫工場(現在の川崎重工兵庫工場)で製造された D51 の中では“標準形”にあたる形態で、東北や北海道を中心として D51 形の中では最後まで活躍し、1976 年に廃車となった機体です。

さて、駅を出て 10 分ほど歩き、「福光公園」へと到着。この公園に最初の目標「D51 形 165 号機」が保存されています。



この機体は 1938 年に日本車輛にて製造されたもので、先程の D51 形 767 号機と同様に東北から北海道にかけて活躍し 1976 年に引退した後、この地にやってきて静態保存されたそうです。保存状態はとても良く、美しい機体を保っています。

この車両が保存されている公園は元々小学校の敷地内だったそうで、その後敷地が公園のものとなり現在まで保存されているようです。このように、貴重な車両を美しい姿で現在まで維持してくださっている地元の皆様には感謝しかありません。

同型の D51 形の中で、現在も自力で走れる車両としては JR 西日本が保有する D51 形 200 号機と JR 東日本が保有する D51 形 498 号機、D51 形からの改造車両としては JR 西日本が保有する C61 形 2

号機(元 D51 形 1109 号機)と JR 東日本が保有する C61 形 20 号機(元 D51 形 1094 号機)の 2 両がいます。

D51 形 165 号機の取材を終えて福光駅に戻ると、丁度観光列車“Belles montagnes et mer”(愛称：べるもんた)がやってきました。



勘のいい方はお気づきかもしれませんが、ちょうどこの列車にべるもんた班のメンバーが乗っています。私も、駅にいらっしゃった皆様と一緒に手を振りました。

一緒に手を振っていた方が、列車が満席なのを喜んでいらっしゃって、この列車と沿線の方々との強いつながりを持っているのを感じました。

さて、べるもんたを見送り、次の列車を待ちます。やって来たのは…

キハ 40 2078 とキハ 47 140 の 2 両編成(!!)



そう、先程高岡から乗ってきた、丁度その列車が城端で折り返してきたのがこの高岡行き列車なのです。少々驚きましたが、よく考えると当然ではあります。

この列車で高岡に戻ると、今度は駅前から出ている万葉線の路面電車で広小路電停へ。



広小路電停から 10 分ほどで、今度は高岡城址に到着。ここに保存されているのは蒸気機関車 C11 形 217 号機です。しっかりと屋根はあるものの、車体が少々錆びつつあるようにも思えますが、全体的に C11 形の原形を留めています。

この機体は 1940 年日本車輛製で、名古屋を初任地とし 1961 年から七尾・高岡を拠点として活躍しました。1969 年に引退し、同年にこの地で保存が開始されました。



先程の D51 ほど綺麗な状態で維持できている訳ではありませんが、この機関車をここまで大切に維

持していただいているのはやはり愛好家として感謝すべきだと思います。

同じ C11 形で自力で走れる車両としては、JR 北海道の保有する C11 形 171 号機と C11 形 207 号機（現在東武鉄道に貸出中）、大井川鉄道で運転される C11 形 190 号機と C11 形 227 号機、東武鉄道の保有する C11 形 325 号機、そして間もなく復元が完了する「C11 形 123 号機」（元々は私鉄の江若鉄道（現在の JR 西日本湖西線の前身）の「ひえい」号）がいます。

さて、C11 形 217 号機の取材を終えて再び広小路電停へ。やってきたのは「ドラえもん tram」でした。



ドラえもん tram に揺られて高岡駅に戻り、再びあいの風とやま鉄道の 521 系 (IR いしかわ鉄道の IR04 編成、クモハ 521 55-クハ 520 55) で富山へ。



富山駅を出てライトレールの線路を渡り、本日最後の目的地へ向かいます。

ドラえもんトラムに揺られて高岡駅に戻り、再びあいの風とやま鉄道の 521 系(IR いしかわ鉄道の IR04 編成、クモハ 521 55-クハ 520 55)で富山へ。



蒸気機関車 9600 形 9628 号機。1928 年に車両番号の付け方が変わるまでは、機関車の番号が形式も一緒に表していました。この車両が所属する 9600 形は、最近アニメへの出演で話題を呼んだ 8620 形と並び大正時代の主力として活躍しました。

後に日中戦争が始まると、陸軍の要請によって当形式のうち 251 両が中国へと送られ、戦後は中国またはソ連によって接収され、中国では KD5 形・KD55 形として長期にわたって活躍したほか、日本でも残った車両が日本の蒸気機関車が全廃されるまで活躍し、日本最後の蒸気機関車も、D51 形などのより新しい車両ではなく、この形式に属する 9600 形 79602 号機でした。

動態保存車は現在存在していませんが、真岡鉄道の真岡駅にて保存される 9600 形 49671 号機は蒸気の代わりに圧搾空気を用いて走行することができます。

この機体は大正時代の 1914 年に川崎造船所(現在の川崎重工兵庫工場)で製造されたもので、9600 形の中でも初期形にあたります。

この機体は登場から引退まで、飛騨・北陸で活躍し、引退後は富山城址で保存されていましたが、北陸新幹線金沢開業によって富山駅周辺の再開発が行われた際、駅の北西にある「牛島公園」にて修復され美しい姿を取り戻したうえで、このように屋根付きで保存されるようになりました。修復前は比較的状态が悪かったようですが、このように美しく復元してもらえたのはありがたいことだと思います。

す。立地からしても、これから大切に保存されていくのだろうな、と信頼感を覚えました。

この車両取材したあとはホテルで他のグループと集合し、再度解散して夕食を食べました。私は富山地方鉄道地鉄ビルの1階にある「ラーメン一心 富山駅前本店」にて「特製辛味噌ラーメン」を食べました。

そして、再びホテルへと戻って一日目の行程は終わりとなりました。

べるもんた班【担当：高校1年 7608】

おはようございます。ここは7:30の大阪駅、集合時刻の40分前です。同行の旅行部長と足早に集合場所、時の広場へ向かいます。旅行への期待で気分爽快ですね。今年こそは無事にトラブルなく旅程をこなせるようにと祈りつつ、時の広場に到着で、、あれ？閉まっているやん。なんと、8時からしかエスカレーターが稼働しないようです。集合場所は一昨年と同じのアトリウム広場に変更します。それにしても、僕らより早く来ていた中1君、家一番遠いはずですが、、元気ですね。その後、特に問題は起きず、無事大阪駅を出発、サンダーバード9号に乗り込みます。

べるもんた班は途中まで富山観光班と同行程ですので割愛し(ドボンしていただけたら)、新高岡までワープです。富山観光班とはここでお別れです。引き続き新幹線に乗り富山まで行く観光班を見送った後、80分間の昼食の時間です。新高岡では事前に調べていたインド料理屋に行きます。徒歩10分ぐらいですので、コインロッカーを利用します。100円玉が5枚必要ですが、持ち合わせが無かったので、隣の売店で適当なものを買って崩します。新高岡駅付近は、新幹線が開通してから建てられたであろう、新築っぽい家と昔から残っている田や畑が混在していて、商業施設は少ない気がします。



グーグルマップの案内が若干間違っていて、少し迷いつつ到着、僕と旅行部長は普通のランチセットを、後輩氏はチキンカレーを頼みます。ここまで要領が良いとは言えないような行動をしてきたせいで、20分ぐらいしか食べる時間がありません。あまり味わえないながら、食べ終わって前を見ると、旅行部長はカレーだけほぼ丸々残しています。どういう食い方してたんや、、移動時間も考えるとあと5分ぐらいで間食する

必要があり、僕なら諦めて残して帰るところですが旅行部長の貫録を見せ、完食しました。しかもセットのラッシーを後輩にあげる漢気っぷりです。結構辛かったのですけどね。彼は2日目、鉄研旅行史上初の事件を起こしているのので別所温泉班は是非読むことをお勧めします。

新高岡駅の待合室で再集合した後は城端線の駅舎の方に行きます。城端線の駅は1面1線の、典型的な無人駅でした。3両編成しか止まらない設計ですが、上りと下りで停車位置が違いため、やたらと長いホームです。しばらくした後、観光列車「ベル・モンターニュ・エ・メール」が到着、写真越しには見ていましたがやはり実物はめっちゃカッコいいですね！



非鉄オタの人に補足をしてくと「ベル・モンターニュ・エ・メール」、通称べるもんたは、キハ40を改造して作られた観光列車で、車輻後部にキッチンを設置するなど、非常に豪華な作りになっています。行きはカウンター席に座ることにしました。新高岡駅はあくまで途中の停車駅ですので、すぐに発車します。我々以外の乗客はほとんど高岡駅から乗車しているようでした。車内の作りもかなり手が込んでいて、沿線の伝統工芸品を使うなど優美な作りです。しかし、一度走り出すと線路の上をガタゴトと走り、この列車が気動車であるということを思い出させてくれます。ローカル線の観光列車らしく、添乗員のおばちゃんが沿線地域の特色や、車内から見える景色について解説してくれます。また、途中駅や沿線の道路から手を振ってもらえるなど、なかなかの歓迎具合です。途中の福野駅にはラッセル車がありました。他にも、駅の待合室の屋根に雪下ろし用？の金具がついていたり、除雪車が十数台まとめて駐車してあったりと、雪国らしい設備が多く見受けられます。どうせなら積雪している景色も見たいものですが、まだまだのようです。数日前にやっと立山連峰で初雪が観測されたそうです。そうこうするうちに、終点、城端駅に到着です。向かいのホームにはキハ40と47が停車しています。次もこの、べるもんたを折り返しで乗るので、車輻の写真を撮ります。普通の鉄オタ(??)なら正面からカッコいい写真を撮ることに注力するところでしょうが、僕は模型を作ろうと思っているので側面や床下等の塗り分けや色合いや、汚れ具合などを撮っていきます。大体記録し終わって乗車口の方に行くと、後輩に呼び止められました。どうやら反対側で集合写真を撮っていたようです。申し訳ない、、、もう撮り終わってしまったようなので諦めて車輻に乗り込みます。今度は先ほどとは反対側の、ボックス席に座ることにしました。ボックス席は中央に木製のテーブルがついています。しかし、感染症対策として中央にアクリル板が取り付けられており、少々窮屈です。車窓を眺めなが

ら、持参したマックスコーヒーを飲んでいると A 顧問のところに握り寿司のセットが運ばれてきました。事前予約が必要だった上、価格も 2100 円とお財布に優しくないもので諦めていたのですが、非常に美味しそうです。旅先でケチると後で後悔するものです。復路は終点の高岡駅まで乗ります。全区間乗車する、と言っても時間にすると約 50 分、車内で食事を提供するほどの観光列車としては、少々慌ただしい気がします。



高岡駅到着後、今度は氷見線に乗ります。今度はキハ 47 の 2 輛編成です。元々このあたりの路線には赤に白のラインが入った高岡色という塗り分けが存在しましたが、今ではラッピング以外は全て朱色一色です。合理化の観点から考えると仕方がないですが、寂しいですね。列車が発車した後は、いつも通りドボンをしようとトランプを広げかけましたが、貨物用の待避線？や港からの物資を輸送するための引き込み線が見えたので、車窓を見ることにしました。グーグルマップの衛星写真を眺めてみると結構面白そうですね。次の機会には近くまで行ってみたいです。さて、話を元に戻すと、氷見線は越中国分駅を過ぎたあたりから海沿いを走ります。景色はもちろん綺麗ですが諸事情(締め切り)により省略します。特筆するなら、女岩(めいわ)と呼ばれているひときわ高い岩が美しかったです。氷見線は先ほどの城端線よりも短く、30 分ほどで終点です。氷見にはめちゃくちゃ美味しい刺身があると、夏休みにも訪れていた旅行部長からおすすめされましたが、ここでの折り返し時間は 16 分しかないので、食べることは出来ません。常人ならばさっきから全然観光できてないではないか、と突っ込むところでしょうが、鉄研旅行なのでこれが平常運転です。復路は、同じなので割愛するとして、再び高岡駅に戻ってきました。到着後すぐに、あいの風とやま鉄道の 521 系に乗り込み、今日の宿泊地の富山まで行きます。元々は JR 西日本の主要路線だったため複線で電化もされていて、午後から乗りっぱなしだった気動車たちとは違い、乗り心地がいいですね。しかし、旅行をしている感じがしないので困ります。



富山駅には富山観光班の部員が何人か来ていました。ホテルまでは路面電車を使いました。ホテル到着後はすぐに昼と同じメンバーでブラックラーメンを食べに行きました。味の方は、空気を読んでノーコメントにしておきますが、後輩君がいとも簡単に完汁していてドン引きしたとだけ書いておきます。その後、富岩運河環水公園に行きました。橋や噴水がライトアップされていて、めちゃくちゃ綺麗でしたが僕の携帯のカメラではあまり綺麗に捉えられませんでした、無念。万人にお勧めしたい場所ですが、夜間は、公園前はスケートボード、公園内はカップルだらけと、人によっては地獄のような場所ですので、ご注意ください。



ホテルに戻ってからは、トランプゲームをして過ごしました。一応忠告しておく、旅行中は早く寝た方がいいです。誰かみたいに寝坊して他人に迷惑をかけるということになりかねませんので。この文章を書いている今も既に 26 時を回っています。途中から駆け足になってしまいましたが、校閲から鬼のような催促が来ていますのでこの辺で。こんな稚拙な文章を最後まで読んでいただき、ありがとうございました。

富山直行班【担当：高校 2 年 7507】

おはようございます。高校 2 年の 7507 です。今日は 10 月 23 日土曜日、鉄研旅行初日です。

鉄研旅行は例年通り夏場に計画され、ギリギリまで開催に向けて動いていました。しかし僕は新型コロナウイルスの濃厚接触者に認定され、隔離が鉄研旅行初日までとなり参加できないことになりました。夏の何よりの楽しみを奪われて絶望していた僕に中止の知らせが入り、ちょっと喜びました。自己中だなあこいつ。

さて、話を戻しましょう。今日は土曜講座があり、僕はそれを受けてから行くことにしました。ここでちゃんとそのための班を設けてくれるのは優しいですね。

そんなわけで土曜講座を受け、昼食を済ませ集合場所である大阪駅時空の広場に到着。集合時間の 20 分前という模範生のような時間です。どうやらこの時点で顧問の先生はいらっしゃったようなのですがそれを認識せずに「来てないやん」などと言っていました。大変申し訳ございません。

ちゃんと時間前に全員集合し（本当に灘校生の集団か？）、特急サンダーバードに乗り込みます。駅の売店に僕の好物である森永ミルクキャラメルがなくてキレそうです。乗った車両はモハ 683-5001。トップナンバーです。ある同級生と旅をするとやたらトップナンバーに遭遇するのですが、彼は別の班です。どうして引けたのか謎ですが、幸先いいスタートを切り列車は京都を経て琵琶湖畔へ。僕はこの班の班長ですが乗る列車も二本しかないので仕事も少なく、自由気ままに車窓を眺めます。湖西線を通る列車の湖側を見たところ、対岸が普通に見えました。意外と琵琶湖って小さいですね。もっと果てしないものだと思ってました。

敦賀を出てしばらくして見えてきた河原の白い穂はススキでしょうか。祖母が兵庫県の砥峰高原のススキの草原が大変好きだと聞いているのでそのうち行ってみたいところ。ポーっとしているうちに福井の市街地も通り過ぎ、列車は石川県へと入っていきます。敦賀辺りから見え始める北陸新幹線の高架を超特急が駆け抜けるのは 2023 年の予定。楽しみでもあり、在来線ユーザーとしては残念でもあります。加賀温泉駅では新幹線駅も既に大きな存在感を発揮し、時期の到来を予感させます。

小松駅が近づいて来ると遠くに白いドームが見えてきました。写真は撮り損ねましたが、こまつドームといって、小松市が所有するドーム球場です。軟式野球・サッカー・コンサートなど様々な用途に使用されるそうで、硬式野球には少し狭いのですが様々な用途に使えますね。雪が多い地域なので冬

小松駅で止まる時に少し運転が荒く、これを書いているパソコンが前に落ちそうになりました。そう、なんとこのパート、リアルタイムで書いています。偉いですね。褒めてください（?）。

車窓を眺めるとき、僕は並ぶ家々、特にその屋根を見ます。例えば山口線沿線なら江州瓦、他のいくつかの地域では湯沸かし器みたいなもの。太陽光発電のパネルはあまり見かけません。全国的に浸透していないのでしょうか。しかしこの北陸本線は家に共通する特徴がなかなか見当たりません。ああ、地域に他との違いが見出せないまま外は暗くなっていきます。

金沢で新幹線に乗り換え、富山を目指します。金沢から新高岡を経て富山までの運行となるつるぎ 720 号の 1 号車自由席はほとんどが空きでした。普段からこんな感じなのか、時世によるものなのか。はたまた金沢駅の階段から一番遠いからか。短い時間ですが新幹線を楽しみます。サンダーバードと比べて圧倒的に座席の前が広く、快適に足を伸ばして過ごせます。足は伸ばしますが羽を伸ばすほどの時間はありません。誰が土手いこと言えと—つまらないことを言ったせいか、着いた時にはまだ少し明るかった景色がすっかり暗くなってしまいました。これでは車窓がまばらな街灯や信号機の光だけです。そして何もほぼ何も見えない富山に到着。金沢から富山までわずか 20 分。わざわざ

この短い区間をシャトルして意味はあるのでしょうか。



乗ってきた新幹線の行先表示器を撮った
ら階段状になりました。カメラの設定を適当に
してこの手の表示器を撮ると面白いものが撮
れるかもしれませんよ。皆さんも暇つぶしにい
かがでしょうか。どんなものが駅からは路面電
車に乗ってホテルを目指します。

少々ホテルに行くために乗るべき電車に迷
いましたがちょうど来たものに乗ればいいこ
とがわかり、少し古めの車両に乗り込みます。
路面電車はバスのように車内にボタンが設置
されており、それを次が降りたい駅になった時
に押す方式なのですが、このボタンが車両の見
た目と同じく古いもので、しかも一部は白い小
さなボタンが下向きについておりとてもわか
りにくいものになっています。僕もしばらくそ
れがボタンであると気づきませんでした。川西
先生に押すように言われて 1.5 秒ほど「どれ
だ？」と探してしまいました。

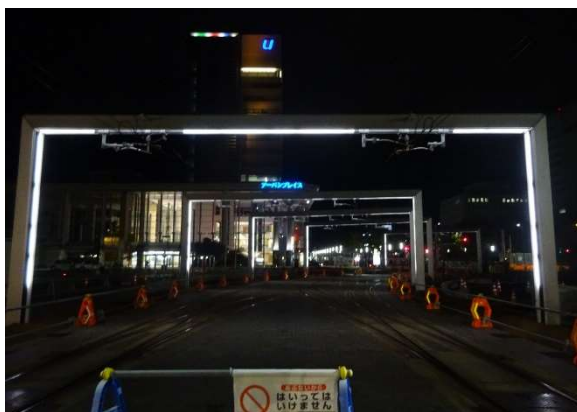
無事に見つけてボタンを押します。富山地方鉄道の路面電車は駐車場のことを「電停」ではなく「駅」というようですね。見慣れませんが僕は好きです。設備はどう見ても「電停」のそれですが。

さて、「駅」から道路を渡り、目の前にあるホテルに入ります。今回泊まるホテルはそこまで新しくはありませんが感じのいいホテル。年々鉄研旅行の宿泊のグレードは上がっています。思えば僕の入学後初期の鉄研旅行の宿のはハウスダストアレルギーで鼻水が止まらなくなったところや布団が足りなかったところ、お化けが出てきそうな階段があったところなんかがあって、それと比べれば天と地ほどの差があります。昔はわざわざ宿とするために行程上乗らなくていい夜行列車に乗るなどしていたようですし、年々宿のレベルは上がってきているのは間違いありません。思い出話はいとし



て、部屋に向かいます。なんと今夜の宿所は334号室。そう、334。悪夢の数字。当時のことは覚えていないわけですが。野球民として反応せざるを得ません。ちなみに同室も野球ファンであったため光の速さで反応していました。

さて、夕食を探さなければなりません。同級生と行動を共にすることにします。路面電車の乗りつぶしを考えましたが思い立つのがワンテンポ遅く、これでは門限に間に合いません。旧ライトレール区間にだけ乗ることにします。外は暗くてあまり見えませんがまあいいでしょう。ひとまず夕食と明日の朝食を探しに富山駅に向かいます。ホテルの最寄り駅の富山駅方面停車場が思った位置と逆でした。先ほど書いた通りホテルの目の前に富山駅から来る方の停車場があるのですが、富山駅方面行を富山駅側にあると勘違いしてそちら側に移動してしまいました。これで2本電車を逃しています。時間にして10分弱でしょうか。食事にかけられる時間が減りました。視界に入った3本目の電車に乗ります。富山駅に着いてからまずJRの駅改札側に出てみます、後で乗る岩瀬浜方の街に出ていく線路や鉄道施設の感じがとても素敵です。思わず見惚れてしまいました。この良さが写真ではよく伝わりませんので、ぜひ皆さんも夜に富山地方鉄道軌道線の富山駅の岩瀬浜行ホームの岩瀬浜方末端から外の方を見てみてください。なんだかワクワクすると思います。しなくても一切の責任を負いかねますので行くのは自己責任でお願いします。一応写真は載せますがこれだけで分



かった気にならないでくださいね。白くライティングされた架線柱は本当に一見の価値あります。駅の中ほどには岩瀬浜に向かうホームとそれ以外でホーム内の停車位置・乗り場が分かれており、線路を渡れるようになっています。その列車接近警告のためにホームのフェンスの端がブザーの鳴る中赤く点滅図もなかなかいいですよ。こちらは撮影に失敗したため写真がありません。

せん。残念ですが、その目で実際にお確かめください。何せ旅に出るのが久々なので見るもの全て

が刺激的。ずっとこの時間を過ごしたいものですね。

ひとまず夜食用に鰯寿司を購入し、お土産に羊羹を買います。何種類かありましたが、初日でそこまで出費を膨らませたくなかったので安めで家族で分けやすいものを選びました。僕はこの手の甘いものが大好きです。お土産はやはり自分の好きなものを買うのが一番ですよ。



かもしれないネギ、少し味が濃い目の東日本っぽいつゆ、そして立山と書かれた色鮮やかな蒲鉾。期待を裏切らない、というより期待より上の満足度の高い一品でした。蒲鉾に特徴が出てるのが本当に素晴らしい。

食べ終わって店を出ます。ちょうど部長と入れ違いになります。彼はこれまでの鉄研旅行参加回数が少ないのにしっかり部長としての責任を仕事を全うしていて素晴らしいと思います。偉そうなと言える立場じゃないって？そういうこと言うのよくないよ。

店を出て駅のコンビニで翌朝の朝食を確保します。僕は旅行時の飲み物を基本的に2Lのミネラルウォーターにしているのですが、その水を買うのを見て後輩が笑っていました。高い食事やお土産など、本当にお金を使いたいところに使うためにそれ以外のところで節約するのはおかしいことなのでしょうか。問題点はそこではなくて持ち運びですよ。あまり不自由に思ったこともないので、僕はそこまで気にしていません。「旅行において一番大事なのはカロリーをちゃんと摂ること、そのためにはこれがめっちゃコスバいい」など同行の同級生に説明して驚いたのか感心したのか引いたのかわからない反応を引き出したあと、駅のホームで岩瀬浜行の電車を待ちます。電車が来るホームをちゃんと把握していなかったため危うく乗り遅れかけて走る羽目になりました。皆さんはどんな駅であっても次乗る列車の着発するホームくらいは知っておきましょうね。

停車時間が長いのもあってなんとか乗ることができました。そして、先ほど褒めちぎった区間を抜け街に入ります。何も見えません。また乗りたいと思います。

岩瀬浜に到着、数分の停車で折り返します。駅前には小さなロータリーがあり、ここからバスを運行しているようです。この時間は何もいませんでした。富山駅方から車両の写真を撮ろうとしま

したが、そんな場所がなかったためミラー越しに撮ったところ同行にとっても感心されました。発想の勝利ですね。撮影自体は下手くそなので残念な写真しか撮れませんでした。



そして帰ります。阪神も何とか引き分けて耐え優勝に望みを繋ぎ、列車は少しだけカーテンから漏れる灯りに生活感を感じられる暗闇を走ります。ホテルに帰ってきて、風呂に行って、帰ってきて夜食のお時間。というわけで最後に鱈と鰯の寿司をご覧いただき終わりにします。いかがでしたでしょうか。それではこの後も、部員の記事をお楽しみください。



ほくほく・長野観光班

【担当：中学 3 年 7804】

ほくほく、長野観光班です。朝 5:30 に起きて富山駅へ。私は二度寝してしまい、ギリギリになってしまいました。

富山駅から、はくたか号に乗車します。車内メロディーが「北陸ロマン」なので、西日本の車両、W7 系です。途中、糸魚川駅前で窓から海が見えます。朝ごはんをいただき、上越妙高駅に到着。駅名標が JR 東日本のもので、遠くにきた感じがします。

えちごトキめき鉄道のホームに移動し、しばらくすると、4 両編成の電車が来ました。ET127 系です。後ろ 2 両が復刻塗装でした（右写真）。席が少し空く程度の混雑度で発車。途中、高田駅で 413 系国鉄急行色と行き違いました。リバイバルカラーとして話題になった車両です。この日のヘッドマークは「くずりゅう」でした。急行くずりゅうは米原～金沢間の急行列車で、1985 年に廃止され、特急加越に格上げされました。現在のしらさぎに似ています。また、別所温泉班が乗る電車ですね。15 分ですぐに直江津駅に到着。



次の北越急行ほくほく線、越後湯沢行きは同じホームで対面乗り換えです。車庫の奥には ET122 系気動車、E129 系電車が止まっています（形式はよく知らないの
で、あとから調べました）。しばらくすると、特急しらゆき、そして「えちごトキめきリゾート雪月花」という観光列車も入線しました。車内が見えましたが、座席が豪華ですね。そして、ほくほく線の越後湯沢行きが発車。2 両編成です。途中の犀潟までは JR の線路を走ります。順調に加速し、電車はすぐに 100 キロに到達。この辺りは川が多く、橋をたくさん渡ります。そういえばこの車両、窓にカーテンがありません。トイレもないので気を付けましょう。黒井駅に貨物駅がありました。そして、犀潟駅に到着。駅舎が大きいです。ここからほくほく線



高架を走る HK100 系

の線路を走ります。駅を出ると高架になり、田んぼの中を走ります。なぜ高架なのか？ここで生半可な知識で北越急行の歴史を語ります。ほくほく線は1968年に「北越北線」として国鉄が着工し、1997年に北越急行が運行を開始しました。また、2002年からは特急はくたかにより、160キロ運転が開始されました。2015年に北陸新幹線の開業にあわせて、はくたかは廃止されましたが、その代わりとして、乗車券だけで乗れる列車としては表定速度で日本最速の「超快速スノーラビット」が運転されています。ということで、高架なのは踏切をなくして、スピードをだせるようにしたのです。列車はくびき駅に到着します。くびきは漢字で書くと、「頸城」ですね。大糸線に頸城大野という駅がありますね。くびき駅からトンネルが多く（というかほとんどトンネル）になります。各駅で子供連れの



親がたくさん乗ってきます。どうやらスタンプラリーをやっているようです。虫川大杉駅では超快速スノーラビットと行き違いがありました。超快速の赤い塗装です。しばらくするとまつだい駅に着きました。ひらがなの駅名が多いですね。駅から見ると、変なモニュメントがみえました。調べてみると、大地の芸術祭の里という美術館(?)のようなものでした。何駅かすると、大きな川を渡り

ます。信濃川です。川を渡ると住宅街なのですが、そんな中もトンネルの中を走ります。そして、終点十日町駅に到着。結局、全駅高架駅でした。ちなみに、到着した番線は11番線でした。駅リニューアルのときに変更されたそうです。また、今は使われていない通過線があります。レールが錆びています。乗り換え時間にご飯を買いにコンビニへ。よく見ると家ごとに除雪道具があります。冬は積雪が多いのでしょうね。そのあと駅に戻りました。

JRに乗る時間になりました。ここからは飯山線で長野まで2時間ほどです。十日町駅はキハ110だけです。東日本では、標準の気動車になりましたね。早速乗車。2両編成ですいています。座席は2, 1列のボックスシート。しばらくして発車。乗り心地がいいですね。揺れが少ない。キハ120とは大違い（笑）。列車は60キロほどで走行。ここは疲れるので、適度に手抜きします。



カーブが多いですが、減速しません。制限速度表示もないので、制限はないのかな？と思いながら。長野の近くまで信濃川と並走します。車内で気づいたのですが、列車は上流に向かって進んでいるのです。川幅が広いので、わかりにくいですが。戸狩野沢温泉駅では20分ほど停車し、反対列車待ち合わせです。北飯山駅からたくさん人が乗ってきました。飯山線というぐらいなので、飯山近辺は市街

地なのですね。列車は豊野駅に到着。しなの鉄道と合流し、しなの鉄道の線路を走ります。北長野駅で飯山線同士すれ違い。そして、長野総合車両センターを横目にしなが、終点の長野駅に到着。奥にしなの鉄道の黄色い115系が見えます。



信濃川のきれいな車窓



長野駅では2時間ほど観光。79回生のグループは長野電鉄に乗りに行ったようです。私たちは善光寺に行きました。長野観光班の班長さんが長野出身ということで、スムーズに行けました。感謝です。予想以上に多くの観光客がいました。日曜日だからですかね。あまり歴史とかはよくわからないのですが、仏像があるところの下（語彙力）に行けました。門も迫力があり、楽しかったです。同行したある部員氏は七味唐辛

子を3つも買ってました(笑)。長野駅まで徒歩で戻ります。

長野駅にはND生がいました。黒部峡谷班が大糸線が止まったということでプランを変更し、新幹線できたようです。南小谷～糸魚川は不安定でよくとまりますね。長野駅からしなの号に乗ります。別所温泉班も篠ノ井から乗るので、全員終結かと思いきや、大糸線班は予算不足のため、後続の普通電車に乗るようです。姨捨の夜景を楽しんでください。さて、特急しなのは長野始発なので、自由席に座れました。といいつつ、満席になりましたが。ワイドビューと言う通り、窓が大きいです。反対列車遅れのため、3分ほど遅れるそうです。そういえば篠ノ井線は単線ですね。そして、篠ノ井駅に到着。別所温泉班の方が座る席はありません。しなのは自由席はいつも2両で、指定席が増結されるので自由席は当然混みます。需要があるのはいいことですね。JR西の某気動車特急とは違って。姨捨あたりを通過すると、見覚えのある夜景が見えてきました。特急なので、姨捨駅、桑ノ原信号所はスイッチバックせず、通過します。あと、1駅ごとに減速します。分岐器の制限速度があるからです。カーブを通ると、振り子の傾きが感じられます。そして、



何事もなく、松本駅に到着。反対側には、あずさ号が止まっています。よく見ると0番乗り場もあります。松本駅には松本電鉄の車両が止まっていましたが、電気がついていません。今年夏の大雨の影響で、不通となっており、松本駅に取り残されたものと思われます。ラーメンを食べ、駅の近くのホテルで快適に過ごしました。以上です。お読みいただき、ありがとうございました。

別所温泉班【担当：高校1年 7616】

おはようございます。ここは富山のホテル、時刻は5時ごろです。部屋に鳴り響く電話の音で起きました。昨夜ゆっくりと大浴場に入れなかったので翌日に朝風呂に入る、という約束を同級生の7608としていたため、そのお呼び出しの電話であると思われます。急いで支度をして大浴場に向かうと、彼は既に湯船に浸かっておりました。僕も湯船に浸かります。例年はボロ旅館に泊まっているのですが、今回はきちんとしたホテルに泊まっているので、風呂のレベルも上がります。いつもより高級な湯船に浸かった後、7608にはミルクを奢ってあげました。寝坊してごめんね。

部屋に戻り出発の準備をし、ホテルのロビーに集合し、誰もいない市街地を歩き駅まで向かいます。駅に到着。しばしの休憩時間を取ります。朝ご飯用のますのすしを買った後、富山地方鉄道の路面電車を撮影します。



富山市の街並みと黒い路面電車

富山駅の南側では、昔から路面電車が走っており、市民の足として重宝されていました。また、北側ではもともとJR線が伸びていたものの、2009年にLRT化され大変使いやすくなりましたが、これら二つの路面電車は南北で分断され、不便な状態が続いておりました。しかし2020年にこの2つがつながりとても便利になったという経緯があります。

さて、今日の目的地はお城で有名な松本。松本に向けて乗車するのは北陸新幹線です。車内で先程購入しますのすしを食べます。とてもおいしく箸が進みます。やっぱりこういう駅弁は買ってすぐ食べるに限りますね。食べ終わった後、同じ列車に乗っていたほくほく班の部員と雑談したり、青く澄んだ日本海を遠目で眺めていたりしているうちに、上越妙高到着のアナウンスが流れました。

上越妙高に到着です。直江津方面の先の列車に乗車するほくほく班と混乱を避けるため、我々別所温泉班は連絡通路でひとまず待機。顧問のA先生がストリートピアノで灘校の校歌を弾いていました。良い時間になったのでホームに降り立ちます。10分もたたないうちに、お目当ての電車がやってきました。急行「くずりゅう」のヘッドマークを付けた、国鉄急行色の快速です！僕も含め半分からの部員はホームの先端に集まり、撮影をしていました。停車時間が少ないのですぐに乗り込み、上越妙高を後にします。

この快速に使用されている455・413系は、かつて国鉄時代に北陸を走った急行型電車をルーツに持っています。妙高高原先頭車の455系は、もともと中間車として製造されて急行に使われたのちに先頭車化改造され、3両編成化されました。また、中間車と直江津先頭車の413系は、元来470系として製造され、急行として運用されたのちに、通勤用に413系に改造され、もう1両の先頭車とともに3両編成にされたという車歴を持っています。これら改造後の2編成は、ともにJR西日本の北陸地方の普通列車として活躍し、最近では金沢と和倉温泉を結ぶ七尾線で運用されていました。これらの車両はいずれも製造から50年以上経過しており、特に455系に関しては急行型車両の最後の生き残りであるため、鉄道ファンから高い人気を誇っていましたが、寄る年波には勝てず、2021年3月のダイヤ改正にてJRでの運用はなくなってしまう、という発表がありました。しかし、これに目を付けたのがえちごトキめき鉄道です。413系の3両編成と455系を購入し、413系の先頭車両を455系に付け替えて営業を開始したのです。朝は直江津-妙高高原間で快速として1往復、昼は直江津-市振間で有料急行として2往復しています。もちろん鉄道ファンは大興奮。ちなみにこの車両、当分は2022年度までの運行らしく、利用状況を鑑みてその後も走らせるか検討する、ということなので、これをご覧の皆様は今すぐ乗りましょう。



妙高高原に入線する 455 系・413 系快速

さて、オタクの解説は脇に置いておいて、列車は上り勾配をぐんぐん進んでいきます。上越妙高から目指すのは妙高高原。その名の通り、高原に向かって走るこの区間は、もともと信越本線の一部でした。明治時代に敷設されたので、線路の規格が少々貧弱で、カーブや勾配がきついため、列車はフルスロットルでモーターを唸らせながら走ります。

新井に到着。ここでは列車待ち合せのため数分の停車時間がありますが、その数分の間に乗客は

ホームに降りて写真撮影を楽しんでました。部員もそれに倣って束の間の撮影を楽しみます。すぐに対向列車はやってきて、そのまま発車しました。部員は全員乗り込めたようですが、班長としては冷や汗モノですね。ようやるわ。そういう僕も降りて撮影してたんですけど。

山道を分け入りながら、二本木に到着。この駅は今では珍しくなったスイッチバック駅。列車はいったん本線からそれ、スノーシェルターのある平地に止まり、バックで駅へ進入します。他のスイッチバック駅では、運転手さんが後ろの運転台に移動してバックするのをよく見るのですが、この駅では前に座ったまま後ろを見てバックしていました。車掌さんもいることだし、安全確認は取れているのでしょう。

二本木に到着後、すぐに折り返して発車します。次の関山までの区間は少し視界が開け、右手に妙高山を望みながら高原の景色が楽しめます。窓を開けると、気持ちの良い風が入ってきました。景色にうっとりしているうちに関山に到着。この駅もかつてスイッチバック駅でしたが、今は一般的な構造の駅になっています。ただちに発車すると、今度は山を分け入って走ります。左手には、木で隠れてよく見えませんが、関川がだいぶ下の方に見えます。



右の本線から逸れ、左のスノーシェルターに入る



妙高山が遠くに見える



特急とき号の宣伝の車内広告

ここで車内探索のお時間。車内は全体的に国鉄時代の雰囲気をとどめていて素晴らしいですね。吊りかけ広告などに顕著に表れており、例えば大阪から富山・糸魚川を結んでいた急行立山や、上野発長野着で、まだ特急列車だった頃のとき号などの国鉄時代の広告が掲げてありました。車端部には全国国鉄路線図が掲げられており、廃線などでなくなってしまった路線なども確認できました。

座席は、オレンジ色のモケットが使われており、基本はボックスシートで、ドアの近くにはロングシートがある、という配置です。ロングと言普通の電車ではなかなか目にしない洗面台



っても、2人掛けなので全然ロングじゃないですが。また、455系と413系とで基本的には座席は同じですが、違うところも存在します。それが窓側のひじ掛け。急行型車両の455系には窓側にひじ掛けが存在しますが、通勤用の413系には存在しません。かの昔急行列車にはステータスとして窓側にひじ掛けがつけられていたそうです。たったそれだけかとお思いの方もいるかもしれませんが、これがあるのとないのとで快適性にだいぶ差

があるんですよ。ちなみに、455系のボックスシートは指定席になっているため、今回は座ることができませんでした。残念。また、455系にはトイレと洗面台が存在します。この洗面台も昔急行列車のステータスとして全国の急行列車に設置されていました。そういうところで普通列車と差別化されていたのですね。

我々JRしか知らない世代の部員にとっては、これらの国鉄時代の雰囲気というものがとても新鮮に感じましたが、引率のA先生はそうでもないようです。先生が我々と同年代の頃はこのような急行型電車は珍しいものではなく、むしろ普通用の客車が崇められていたそうです。今は珍しくない車両でも、みるみるうちに貴重になっていき、気づいたころにはなくなっているというのが世の常です。乗れるうちに乗るのが一番だなあ、と感じました。



妙高高原に停車中の455系・413系

妙高高原に到着。乗ってきた列車はここで7分の折り返し時間ののちに、直江津に向けて快速として運行するようです。この7分の間に写真撮影を楽しみます。すぐに折り返し発車。我々は次の列車まで1時間、この妙高高原で時間を潰すことになります。とはいっても、駅周辺には(申し訳ないけど)何もないので、ほとんどの部員は駅前の土産店に入ることになります。僕も中に入り、200円ほどのりんごジュースを購入。りんごの甘酸っぱさとはちみつのとろけるような甘さが調和していてとてもおいしかったです。りんごジュースだけで1時間潰せる訳もないので、入場券を買ってホームに再入場します。ここ妙高高原駅では、線路の下に溝に難十匹もの立派な鯉が住まわっています。とても鮮やかでよく手入れされてるんだなあ、と思いました。



リンゴジュース



妙高高原在住の鯉さんたち

出場した後に集合して、今度は団体で入場します。出発まであと 10~15 分ありますが、これから乗る電車もう止まっています。しなの鉄道の 115 系。この国鉄型の車両は長野では現役バリバリで活躍していますが、既に新型車両が導入されているので、置き換えもそう遠くないうちに進むでしょうから、ご乗車はお早めに。

妙高高原を出発。しなの鉄道の北しなの線に入ります。先程まではきつい勾配区間でしたから、列車も頑張ってえっさほいさ登っているようでしたが、ここから先は基本的に下りですので、心なしか爽快に走ってくれているように見えます。ここら辺になるとトンネルが増えだします。後になってトンネルを付け替えたらしく、昔のトンネル跡が何ヶ所もありました。ここで窓を開けると気持ちの良い風が当たります。現地の空気を吸ったり、時折トンネルに入るとものすごい爆音が聞こえてきたり、都会では絶対に感じられない旅情ですね。…と風に当たるのも束の間、長野に近づくにつれて一般のお客さんが増えてきたので、急いで窓を閉めます。日曜日の昼間であるにもかかわらずなんでこんな混んでるのかわかりませんが、賑やかでいいですね。元気な第三セクターの姿というものを見ることができ、少し嬉しくなりました。車窓をぼんやりと眺めていると、あたり一面のリンゴ畑が目飛び込んできて、ああ、信州に来たんだなあとか思っていると、今度は JR 東日本の長野総合車両センターが目に移ります。広大な車両基地で、いらなくなった車両をここに持ってきて、最後には解体してしまうという場所なので、189 系や E219 系など、既に廃車になった車両がたくさん並んでいました。古い車両が解体されるのは寂しいもんだなあ、とか考えてるうちに、長野に到着します。急いで降りる支度をして、トイレ休憩を挟んだのち、次の電車に乗り込みます。篠ノ井から軽井沢まで結ぶしなの鉄道線。今回は上田で降ります。使用される車両は先程に引き続き 115 系。でもカラーリングが違い、黄色とオレンジのややまぶしい色になっています。どうやら台湾の鉄道とのコラボレーション企画でラッピングしているようです。ほーん。

列車は長野を発ちます。車内は高校生で埋まっており、景色を楽しむ余裕はありません。特に何もすることがないのでスマホをいじってました。何駅か進んだのち、上田に到着です。

さて、時刻は既に正午を回っております。そろそろ腹が空きましたが、上田での自由時間は 30 分ほど。仕方がないのでコンビニで買ったポッキーで胃袋を騙します。胃袋よ、後で松本でええもん食うから許してくれ。

特に上田では何もすることなく再集合します。上田から乗車するのは上田電鉄。終点の別所温泉を目指します。この上田電鉄の上田駅、高架駅なんですね。わざわざそうしている理由は、同じく高架になっているしなの鉄道の改札口との乗り換えの便を図るためでしょうか。そして乗る車両はもう高架ホームに止まっています。おや？見覚えのある列車の顔ですね。それもそのはず、この上田電鉄は東急グループで、その東急の車両を譲り受けたものです。また、



鉄道むすめ

ホームを見渡してみると、「鉄道むすめ」の看板が目立つように置かれています。鉄道むすめとは、鉄道会社で働く女性をモチーフにしたアニメキャラで、全国各地の鉄道会社に存在します。鉄道会社まで美少女化するのは少々面白いですが、よく考えてみると競馬や戦艦まで美少女化するこの国のモノカルチャー文化において、なんらおかしいことはないのです。ちなみに、この美少女を見て引率の A 先生が喜んでいました。

ということで乗り込んでいくと、車内は全席ロングシート。久々ですが、たった 40 分ほどの乗車ですので、そこまで苦にはならないでしょう。列車はすぐに発車していきます。まず最初にわたるのは千曲川。長大な真紅の橋梁を渡ります。今渡っている千曲川、実は 2 年前の台風 19 号で決壊をしまい、この橋梁も崩落してしまい、それ以降長らく不通となっていました。今年の春に復旧をしたのです。実に喜ばしいことですね。とか言ってるうちに列車は次の駅に到着。地方私鉄らしく、駅間はだいぶ短くなっており、車内に地元の方がたくさん乗られていることと併せて地域輸送を重視していることが分かります。その後もちまちまと駅に停まりながら、列車は市街地から田園地帯へと突入していきます。あたり一面の田んぼと、その奥には四方を囲んでいる山。盆地の田舎らしい、のどかで心惹かれる車窓です。それはそうとこの路線、どの駅でもかかしが 10 体ほど並べられており、独特な雰囲気醸し出していたのですが、これは何かの経営努力ですかね？地元の方が自主的にしているのかな？そうこうしているうちに列車は舞田駅に到着。ここは、マルシンハンバーグの CM のロケ地として使われていた、と引率の A 先生が仰っていました。正直ピンとこなかったのですが、それもそのはず、なんと 30 年以上前の CM だそう。いや、世代的に分かるわけありませんって…(笑)



レトロな別所温泉駅

列車は別所温泉に到着。ここの駅舎はとてもレトロで、大正時代に迷い込んだかのような気分になります。駅舎内には結構人がいて、観光地として人気なんだなあと感じました。ロッカーに荷物を預けた後、観光に出かけます。ここ別所温泉は、石湯・大師湯・大湯の3つの外湯(共同浴場)があり、散策を楽しみながらこれらの外湯をめぐる、というのがポピュラーな楽しみ方ようです。そこで早速、駅から近い大湯から入ることにします。同級生の7612や後輩たちと向かいますが、大湯ま

ではかなりきつい坂で、登っているうちにみな疲れ果ててしまいました。後輩たちは途中にあった足湯に入ったようで、結局たどり着いたのは僕と7612だけでした。150円の入湯料を払い脱衣所に入り、ちょうど風呂上がりのA先生と出くわしたところで、我々も風呂に入ります。見た目はごはんまりとした銭湯という感じですが、半端ではない硫黄の匂いがたちまち立ち込め、かなり特異な感じがします。淡い緑色の湯船はかなり柔らかく、これぞ温泉地の温泉、といった感じがします。露天風呂に移ると、こちらもどぎつい硫黄の匂いがしますが、入ってしまえば気持ちいいです。幾分か使った後に次に向かいます。大湯の前の排水溝からは湯気が立っていました。温泉あるあるですね。

次に向かうのは大師湯。先程と違って地面の高低差はあまりないので、楽な道が続きます。

大師湯に到着。この時点で集合時刻まで15分くらい。時間がヤバいので7612は先に帰るようです。一人で円形の湯船に入ろうとすると、中には誰もいませんでした。一人だけでゆっくりと…と行きたいところですが、そうはいきません。すぐに上がって次の石湯に向かいます。石湯までの道では、観音様に向かう参拝道がにぎわっていました。石湯に到着。ここで再びA先生に出くわしました。急いで服を脱いで湯船に浸かります。ここでは岩の形をしたオブジェが飾られており、雰囲気は一番醸し出していました。堪能する暇もなく、服を着て駅に向かいます。あと8分。ヤバイ。上田平の景色を遠目に見ながら、下り坂を駆け下りていきます。なんとか時間内にたどり着きましたが、汗をかいてしまいました。何のための風呂だったんだ。

ここで異様な雰囲気が。なんと黒部峡谷班で2つトラブルがあったようです。一つは中一君がスマホを無くしたとかなんとかで、もう一つは乗る予定だった大糸線が落石で止まってしまったとのこと。ええマジ…。詳しくは班長の7551が記事で書いていると思うので、ぜひそちらもお読みになってください。災難ですが、こちらからは何もすることもできないので粛々と行程を進めます。

折り返し乗車するのは白と青のカラーの電車。これは昔上田電鉄を走っていたレトロな車両をイメージして塗装されているようです。その車両は丸形の窓が特徴だったようで、この電車も長方形のガラスをラッピングして丸い形にしています。ちなみに、モデルとなった電車は別所温泉駅の隣に保存されていました。

帰りは早く、すぐに上田駅についてしまいました。

ここでも数十分の自由時間がありましたが、特に観光はできませんでしたね。上田城なども見てみたかったのですが、これはお預けとなっていました。集まってしなの鉄道のホームに降り立つと、向かい側のホームに観光列車のろくもんが停まっておりました。主に九州の観光列車をデザインされている水戸岡鋭治さ



上田駅停車中のろくもん

んの作品だそうで、水戸岡デザインらしく内装には木がふんだんに使われておりました。さて、こちらのホームにも電車が滑り込みます。またもや 115 系。前面に「佐久地域星空トレイン 晴星」と書かれたヘッドマークがあって、車体は夜空のラッピングがしてあります。上田を発車。なんとも都会らしい名前ですが駅前には工場しかないことで有名なテクノさかきや、昔しなの鉄道を走っていた 169 系が保存されている坂城駅に停まったりしながら列車は進みます。左手にはちょうど夕焼けの時間で黄金色に輝いている畑や千曲川などが見えます。行きは人が多くて景色を楽しめませんでしたが、落ち着いて景色を眺めてみるときれいですね。長い橋を渡ったところで篠ノ井に到着。ここで降りますが、なかなか列車が発車しません。後続のしなの号の待避をするようです。ちなみに篠ノ井にはホームの横に広大な操車場があり、貨物列車などはここで待避や留置をするそう。その日は石炭を輸送する貨車が置いてあり、その貨車はタンクのような丸い形をしているのですが、引率の A 先生がそれを見て「さすりたくなるような滑らかさですねえ」と言ってはりました。

別のホームに移ります。次の列車を待っているうちに、列車が爆速で通り過ぎます。軽井沢を発車して上田・戸倉と停まり、長野には 17 時過ぎにつく有料快速だそうです。どんな需要を拾っているんですかね？ 昼間軽井沢で観光をする地元民向けなのでしょうか？ …とまあ、こんな話をしているうちに我々が乗るしなの 22 号がやってきます。この列車はほくほく班のメンツが先に乗っており、自由席なので席取りをお願いしていたのですが、満員でとてもできないとのこと。嫌な予感が…。早速乗り込むと、案の定席が 9 割方埋まっています。なんとか通路側の席を見つけてきましたが、隣に一般のお客さんがいたので気を遣いますし、そもそも座れなかった部員もいたようです。このしなの号、10 両編成のわりに自由席が 2 両しかなく、しかも日曜日の夕方のこの時間

に混まないわけがありません。完全に舐めてました。反省。

列車は発車。しなの号に使われている 383 系は振り子装置を搭載し、カーブを素早く抜けていけるという特徴があるのですが、時速 60 キロくらいしか出していなかったように思います。どうやらしなの号の本領発揮は松本から先のよう。この区間は明日乗るので楽しみです。そうこうしているうちに列車は姨捨を通過します。この姨捨から見下ろす長野盆地の景色、とりわけ夜景がとてもしきれいなので、デッキに立って眺めることとします。まだ 17 時なので本格的な夜景とはなりませんが、かなり立派でした。通過し終わったので席に着きます。ここから先は長いトンネルに入り、景色も楽しめないで目をつむります。そのまま意識が飛んでしまいましたが、運よく松本到着のアナウンスの前に起きることができました。松本に到着。部員は速やかに列車を降りますが、何かトラブルがあったよう。どうやら部員の一人がスマホを忘れてしまい、取りに戻って再度降車したよう。大事には至りませんでした。めっちゃくちゃ焦りました。

松本駅を出てホテルに向かいます。今日泊まるホテル、今年の 8 月に開業したらしく、外観も内装もピッカピカです。これで 1 泊 4000 円は驚き。ルームメイトの 7610 と部屋に荷物を置き、後から来た 7608 と合流して食事に向かいます。せっかく長野に来たのだから、ということで、蕎麦を食べに行きますが、意外に蕎麦屋って昼間で店を閉じてしまうことが多いらしく、なかなか営業している店にたどり着けません。やっとのことで見つけたお蕎麦屋さん「こばやし」。広大な庭と神社に囲まれた、高級そうなお店で、営業は 19 時までだそうです。ぎりぎりですが店を開けてもらいました。感謝しかありません。僕と 7610 は天ざるを、7608 は鴨せいろを頼みます。出てきた蕎麦は弾力がすごく、てんぷらは衣がパリパリでとてもおいしかったです。1980 円なり。この味でこの値段は安いでしょう。ごちそうさまでした。



とても美味な天ざる



国宝松本城。この後何かが起こるのだが…

食べ終わった後、風呂の時間まで少々時間があるので、松本城に行こうということに。お店から城までは近く、すぐ着きました。松本上には「の」の字を描くようにして堀がめぐらされており、この堀を橋で渡ってお城の近くまで行けるようです。さあ、これから本丸まで行くぞ…

ザバ————ン！！！！

なんだ、この音は？あれ？なんか自分の服、濡れてるぞ…？

そうです。足を踏み違えてお堀に落ちてしまったのです。幸い石段に手をついていたためすぐに這い上がってこれましたが、服もスマホも財布もびしょ濡れ。しかもこの日の松本の最低気温は10℃を割り込むと予報されており、実際凍えるような寒さです。ヤバい。風邪ひく。ブルブルブル。急いでホテルに帰って風呂に入ることにし、貴重品を持ってもらいながら、小走りで戻ります。ホテルに着くやいなやすぐにシャワーを浴び、湯船に浸かって暖を取ります。ふいーあったまる。しかしゆっくりもしてられません。風呂から上がって同室の7610や7608に持ってきてもらったパジャマに着替えます。この2人には感謝しかありません。ありがとう。

上がった後、びしょ濡れの服をコインランドリーで洗い、スマホや財布を乾かしてひと段落つこうと思ったら、今度は7610がルームキーを無くしてしまったとのこと。結局道端に落ちていたようで、見つかってよかったですが、災難降りかかりすぎですね。気を引き締めないと。

その後、ゆっくり入れなかったお風呂に再度入ります。ここのお湯は白くサラサラで、まるで本格的な温泉のようです。ほんまにこれ4000円のホテルなんか？？？すごい。でもミーティングまで時間がないのでまたもすぐ上がります。できればゆっくり浸かりたかった…(遠い目)。

その後はSlackでミーティング。A先生にミーティングで「彼が這い上がれる堀は何の意味もありません。松本城は農民でも攻め込める最弱の城なんだな」と思いました。明日、松本城を征服して鉄道研究部で一国治めましょう」と言われてしまいました。そんなこんなでぐっすり眠ってしまいました。

翌日は4時半に起床し、松本城にリベンジしに行きました。昨夜は見れなかったですが、かなり立派なお城ですね。漆黒の壁面がかっこよかったです。みなさんも松本城に行くときにはお堀に落ちないように気を付けましょう。もっとも、常人なら落ちないとは思いますが。

さて長くなってしまいましたが、私はこいらで筆をおくこととします。次の記事もお楽しみください。

黒部峡谷班【担当：高校2年 7551】

おはようございます。朝は5時25分にアラームで起き、(というものの先に起きた同室の後輩が起こしてくれました。後輩に感謝です。)朝風呂に行きました。やはり、朝風呂は気持ちいいですね。目をシャキッと覚ますことができました。出発時間は6時50分と早いので朝風呂から帰ってきてすぐに身支度。僕は新高で去年は中止だったので初めての鉄研旅行でした。それなのに黒部峡谷班の班長だということで緊張しながらホテルのロビーで初の点呼。全員いることを確認して出発で



▲ 乗車した T100 形
@桜橋駅

富山地方鉄道の車両といえば、元東急、西武、京阪の車両のイメージが強くそのうちのどれかに乗れたらいいなと思っていたのですが、残念ながら車両は 14760 形でした。ですが、上半分が黄色で下半分が緑色の新塗装の車両でした。ここから宇奈月温泉まで 102 分の長旅です。しかし、道中の乗り心地は揺れがありあまりいいとは言えず、あまり経営状況がよくないのではないかなと感じました。日曜日でしたが、利用客は結構いたので、沿線の方の足にはなっていることは感じられたので黒部以外にもある魅力を伝えて、利用客が増えればいいなと思いました。この路線の魅力の 1 つとして、上市駅があります。上市駅はスイッチバック

する駅なのですが、それに至る経緯が少し特殊です。現在の上市駅は上市口駅として開業し、当時の上市駅は上市口駅の先にありました。そのため、上市口駅(現在の上市駅)は富山電鉄方面、宇奈月温泉方面の 2 つの路線が合流して旧上市駅へと向かう中間駅でした。しかし、上市－上市口間が廃止となったため、上市口駅が上市駅と名前が改称され、今に至ります。これにより今の変った形のスイッチバックとなりました。一方、景色はどうだったかというと、畑や田んぼが線路の間近まで迫り、ところどころ住宅街になっているような田舎の風景でした。その中でも特に記憶に残っているのはす

す。ホテル最寄りの桜橋駅から富山駅まで今日初の電車となる路面電車(富山地方鉄道市内軌道線)で移動です。車両は T100 形でした。この車両は LRT(ライトレール)の車両なのですが、おそらくほかの班の人が書いていると思うのでここでは詳しい説明は割愛します。ここで今日 1 つ目のアクシデントが…。車内で点呼をとると 1 名増えています。まだ 2 日目が始まったばかりだというのは疲れて幽霊を、というのは冗談にして数え間違えたのかともう 1 度確認しても 1 名多い。少し怖くなりましたが、ほくほく班の子が自分の班に紛れてしまったようです。富山駅で少し待って、ほくほく班と合流するようにとの指示を出してこの 1 件は解決です。何事もなくよかったと一安心です。富山駅に着いて、富山地方鉄道の本線に乗り換えます。



▲ 左右ともに 14760 形。
左が旧塗装、右が新塗装。
乗車したのは右側の車両。@電鉄
富山駅



▲ セイタカアワダチソウ

撮影するのを忘れていたため、
Wikipedia より引用した。

すきと黄色の花が生い茂って綺麗な風景となっていることです。車中でこの黄色い花をつける植物の名前について調べてみると、セイタカアワダチソウという雑草でした。この草は外来種で、根から周囲の植物の成長を阻害する物質を出します。そのため、ススキの生育も阻害するが、自身の生育も阻害してしまうため、最終的にススキに負けるという少し面白い生態を持ったものでした。しかし、外来種でありこの草が生い茂っていることは決して良いことではないので、対策が進んで在来種が今以上に守られる環境ができればいいなと思いました。そうこうしているうちに、宇奈月温泉に到着。ここで、隣接する黒部峡谷鉄道(黒

部川電源開発のために難工事の末作られた日本でわずか3路線のみの軌間762mmの特殊狭軌による鉄道路線)の宇奈月駅に乗り換えです。

宇奈月駅に到着すると、緊急事態宣言が解除されてからあまりたっていない日曜日であるからか、チケット売り場は人が多く混雑していました。僕たちは団体旅行券を使用するので、売り場に並ぶ必要はなく、スムーズに改札を通り抜けて指定の座席(普通客車)へ。先頭の電気機関車はEDV形でした。この車両は制御方式に日本の私鉄電気機関車では初となるVVVFインバーター制御方式を使っていることが特徴です。ここで説明をすると、インバーターとは直流電流を交流電流に変換する装置で、送電された直流電流は交流モーターを回すのには使えないため、交流電流に変換する必要があるため、設置されています。VVVFインバーター制御方式はそれと同時に周波数と電圧を変化させることで、モーターの回



◀ EDV 形
黒部峡谷トロ
ッコ電車HPよ
り引用した。



◀ 普通客車
黒部峡谷トロ
ッコ電車 HP
より引用した。



◀ 特別列車
黒部峡谷電車
HP より引用
した。

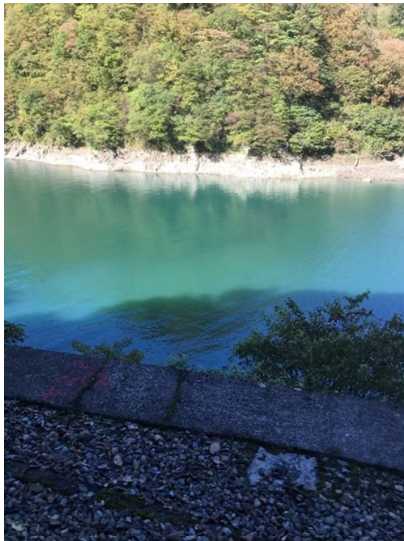
転力と回転力を変化させなめらかな速度制御ができるようにしたものです。説明はこのへんにしていよいよ出発です。終点の樺平駅までのおよそ 80 分の旅です。車内放送音声は富山出身の女優の室井滋さん(気になる人はネットで調べて下さい。見たことあると思います。)でした。さすが女優さんという、人を引き付けるようなとても上手な(素人がすみません。)緩急をつけたアナウンスでとても頭に入ってきて、黒部峡谷鉄道の歴史がよくわかったり、大自然や発電所、ダムなどを楽しんだりできました。道中は山や黒部川はもちろん峡谷を登るということで急勾配やカーブ、橋、トンネルが多かったです。(事前に調べ、ギリギリ紅葉シーズンに入れるかなと思い、期待していましたがまだ紅葉はしていませんでした。)途中の黒雉駅では半径 21.5 メートルもの急カーブがあるなどカーブがとても多く、カーブに差し掛かるたびきしむ音がしました。トンネルはかなり車体の幅ギリギリでとてもスリリングでしたが、それと同時にノミで岩盤を削った跡もあり、人力で作られたことや難工事となったことを想像しました。そのトンネル内では吹き抜けであることもあり、とても寒かったです。また、今日 2 度目のスイッチバックを鐘釣駅で体験しました。ここがスイッチバックになった経緯は駅を設ける場がなく、上りと下りの列車交換をしなければならなくなったからという経緯があります。そして無事、樺平に到着しました。到着したのはいいもののまさかの 12 分後には折り返しでもう宇奈月に戻ります。樺平で全く観光もできず、非常にせわしない鉄研旅行ですが、これもまたこの旅行の魅力なのかもしれないと思いました。

帰りの車両も行きと同じ EDV 形ですが、行きとは違うことがあります。それは客車が特別列車で寒くないことです。行きとは違ってゆったりすることができ、寝ている部員もちらほらいました。宇奈月に着き、ここで自由時間となり、昼食をとります。僕は本当はそばを食べたかったのですが、前日の昼カレーうどん、夜そばとさすがに麺類を食べる気にはならなかったのでカレーと(2 日連続昼カレーというツツコミはしないでください...)富山名物のます寿司を食べました。どちらもおいしく、特に食べたいと思っていただきます寿司が食べられてよかったです。



◀ ます寿司
@レスト
プラザ柏
や

ここで以下、黒部峡谷で撮った写真を並べておきます。





自由時間が終わり、再び富山地方鉄道に乗って

新黒部駅まで向かいます。車両は 10030 形とついに念願の元京阪の車両でした。



▲ 乗車した 10030 形
@宇奈月温泉駅

とてもうれしい気持ちとなり、ルンルン気分の新黒部駅に着きました。しかし、ここで今日 2 つ目のアクシデントが…。それは班員から携帯電話を紛失したとの申し出があったことでした。もちろん出るときに忘れ物がないかのチェックはしていましたが、きちんとしきれていなかった僕にも責任はあり、もう少しなにかできなかったのかととても悔しい気持ちになりました。この対応をもっと現地でしたいところでしたが、乗り換え時間が短かったため、やむなく北陸新幹線のはくたか 566 号で糸魚川駅に向かいました。ここでは少し乗り換え時間があるので、ここで詳しい確認や対応をしようとしていた矢先、今日 3 つ目のアクシデントが…。この後乗る予定だった大糸線が落石のため、運転を見合わせていました。振り替え輸送はあったものの、この後の乗り換えが 3 分、6 分と厳しいため急きょルートを変更する事態

に。ルートを検討した結果、糸魚川駅から長野駅まで新幹線で移動し、その後長野駅から松本駅まで篠ノ井線を使うことになりました。まず、北陸新幹線のはくたか 568 号で長野駅まで行き、乗り継ぐ普通を待つことに。そしてその間に携帯電話紛失の件は自分たちができることはすべてやりきり、こ



の件についてもすべきことは終わり、一息つくことができました。そして、宿泊する松本へ今日最後の電車に乗車しました。この道中、今日 3 度目となるスイッチバックを有名な姨捨駅で体験しました。ここがスイッチバックになった経緯は蒸気機関車への給水という目的と急な勾配区間の坂の途中での停止や発車ができなかったため、勾配が緩い区間を設けて、そこに駅を設置したこ

とによります。ここは田畑が広がる景色もきれいなのですが、夜だったのでそれは見れませんでした。が、夜景がとてもきれいでした。

姨捨駅を出発すると、僕は疲れがたまっていたのか、夢の世界へ。起きるともう少しで松本駅だったので、身支度を。そして、松本駅に着きました。松本駅に着いたのでこの辺で終わりにしたいと思います。グダグダな文章をここまで読んでいただきありがとうございました。それでは失礼します。

松本観光班【担当：中学 1 年 7910】

おはようございます。3 日目の朝です。と呑気なことを言う暇もありません。午前 7 時、集合時刻の午前 6 時 25 分から 35 分遅れてしまいました。関係者各位にはお詫び申し上げます。というわけで光の速さで用意をし、高一と高二の先輩と一緒にホテルを出ます。

松本駅に到着。ここからアルピコ交通上高地線(以後松本電鉄と表記)に乗ります。ところが、西松本～渚間の田川橋梁が大雨で被災したので、松本～渚間は代行輸送となっていました。ということで代行バスに乗り込みます。しかし、**スーツケースがとにかく邪魔**。松本駅のコインロッカーに預けようと試みましたが、**金がない**。よって車内に持ち込むこととなります。ぴえん。代行バスに揺られて渚駅に向かいます。車内は学生で満員でした。対向バスも満員でした。我々はこうして旅行しています(10 月 25 日は本校創立記念日の振替)が、世間では普通の平日です。写真は復路で。

渚駅に到着し、電車に乗り換えます。写真は復路で。電車に乗り込み、新島々駅を目指します。途中の駅で学生がわんさか降りていきました。どんどん山のほうに入っていきます。

そして新島々駅に到着。**寒い。寒い。とにかく寒い。寒すぎる**。上着のチャックを締めて、フードを被ります。

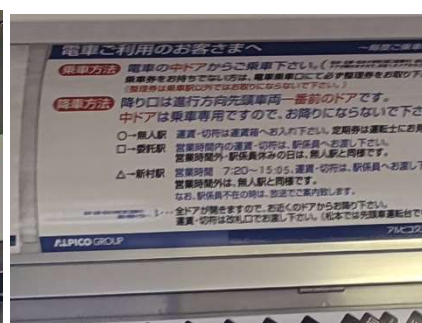
これが乗ってきた電車です。京王電鉄からのお下がりです。元京王 3000 系です。



二枚目の写真が駅舎。三枚目の写真が旧駅舎です。



これが廃線跡。1983年まで島々駅まで繋がっていましたが、災害によって被災し休止。そのまま1985年に廃止されました。その後も新島々駅を散策。上高地に近いこともあって、山を感じました(語彙力)。



これが帰りの電車です(一枚目)。車内では Wi-Fi が飛んでいます。電車の見た目からして意外でした。車内には運賃表とは別に液晶がついています(2 枚目)。

三枚目の通り、システムは普通のワンマン運転です。(補足:有人駅 松本、波田、新島々 委託駅 下新、北新・松本大学前、森口)

新村駅には車庫がありました。そして渚駅に到着。代行バスに乗り換えます。



こちらが代行バスです。復路は 2 台大勢で運行していて、こちらは 2 台目です。乗り込み、発車します。バスに揺られて数分。松本駅に到着です。すかさず松本駅お堀口のコインロッカーに荷物を預けます。そして開運堂などでお土産を購入します。そして集合時間。遅れずに来られました。松本駅の改札に入ります。お弁当を購入してホームへ。松本駅ののどかな自動放送が流れたらしなの 8 号がホームに入線。

この写真がしなの 8 号だあ！

車内に入り、席についたら、弁当を食べます。松本から弁当を食い始めて中津川までのんびり食べていました。そんな中でも、山奥を走っていることは感じました。多治見から明智鉄道班が乗ってきました。某国民的アイドルグループの楽曲を聴いていると、列車は春日井市内に入ります。急激に都会になりました。そして名古屋にと一ちやく。松本観光班は異常です。



明智鉄道・三岐鉄道班

【担当：高校 1 年 7610】

おはようございます。現在朝の 5:15 です。ちなみに前夜は 4:30 まで延々とブラックジャックをしておりました。1 時間も寝てませんね。私私私私(もっと早く寝ろ)。

さてなんでこんな早起きしたかという、前夜堀に落ちた某部員と、前日諸事情()でほとんど見れていない松本城を見に行くためです。てなわけでホテルを出て歩いていきますが、朝早いのでめちゃくちゃ寒いです。10 分ほど歩いて城に着きます。写真を撮りたいのですが、朝早くて暗い上に僕のスマホはカメラ性能が良くないのであまりいい写真が撮れません。仕方ないので写真は控えめにしてホテルに帰ります。すると 5 分くらい歩いたところで空がうっすら明るくなってきました。なんでこんなにタイミングが悪いんだよ……

ホテルに戻って適当に朝食を済ませたらいよいよ出発です。本日最初に乗るのはしなの 2 号。部員には乗り心地がそんなに良くないと言っていた人もいましたが、なんたって僕は 1 時間睡眠です。一駅先の塩尻を出たあたりで睡魔に襲われて、起きた(起こされた)時にはもう降車予定の恵那到着間近でした。まあこの特急には小学生時代何度も乗ったことがあったので良かったことにしましょう。

さあ恵那から乗車するのは、ローカル線、この班の目玉の明智鉄道です。各々フリー切符を購入して乗り込みます。恵那駅発車時点では我々の他に地元の高齢者の方が数人と、地元の高校生らしき集団が乗っていました。発車後しばらくはずっと車窓が山ばかり。乗っている人たちはどこが目的地なんだろう……と思っていたら、二駅ほどたったあたりで一気に景色が開けました。どうやら JR の駅からは少々離れた場所に家や畑が広がっ



ているみたいです。その集落と JR を結ぶのがこの路線の主眼にあるのでしょうか。途中駅で高校生たちが一気に降りその後地元の方も降りて、車内が部員貸し切り状態になり、そうこうしているうちに終点の明智駅に到着。途中駅には「極楽」なんていう名前の駅ホームにお地蔵様が置いてあったり、「日本一の急勾配の駅」を名乗る駅があったりしました。終点の明智駅には、駅から少し離れたところに面白そうな施設があったりしたのですが、生憎時間がないので駅構内を見て回るだけにします。駅構内では SL のキャラクターを発見。こういうかわいいキャラクターは旅の疲れを癒してくれる気がします(個人の感想です)。それに加えて、「明智光秀生誕の地」と書いた旗が大量に立っ

いました。明智光秀もまあ出自が謎だらけの武将ですが、出生地は一応このあたりなんですね。というわけで来たのと同じ車両に乗って恵那に戻ります。帰りはほとんど他のお客さんがいませんでした。何度か寝落ちしかけているうちに恵那駅に到着。ここから名古屋駅に向かっていきます。

さてここから、乗った名古屋行の快速を途中の多治見駅で降りて、そこから特急に乗るという控えめに言って頭のおかしいムーブをします。まあこれには、コロナ対策のために名古屋周辺で普通列車に乗らないというちゃんとした理由があるんですがね。多治見に着いたところで事件が発覚。なんと後輩くんが1人明智鉄道に荷物を忘れたそうなのです。連絡すると恵那駅に届いているということなので彼1人で取りに行くことになり、残念ながらこの後の三岐鉄道班には参加できなくなってしまいました。旅行中の忘れ物には気を付けましょう（自戒を込めて）。その後多治見で特急を待っていると、駅員さんに「ここは特急のホームですが大丈夫ですか？」と尋ねられます。こんな短い距離特急に乗る人はおそらくほとんどいないんでしょうね。こうしてしなの8号に乗車。僕は今回の旅行で、昨日・今朝に続いて3回目のしなのです。乗りすぎじゃ。車内で松本観光班の面々と合流し、ここから三岐鉄道班の方へ向かいます。

< 松本観光班 明智鉄道・三岐鉄道班共通 >

まずは名古屋から近鉄で桑名へ向かいます。ここで、先程の多治見一名古屋間しなのに勝るとも劣らない、名古屋―桑名間近鉄特急というムーブに入ります。おそらく個人旅行ではやらないであろう行程です。近鉄特急の乗り心地を味わうことわずか15分、早くも桑名に到着します。ここから乗車するのが三岐鉄道。今日のメイン路線(2つ目)です。この路線、この時点で乗客があまりいなかったのですが、なぜか3両と長めの編成でした。何故なのでしょう？まあこの謎はすぐに解けることになるんですが(伏線)。車内ではずっと前面展望や車窓を眺めたりしていました。前面展望を眺めていて思ったのが、「とにかく軌間(線路の幅)が狭い!」ということ。三岐鉄道は762mmとかなり狭い軌間を採用しており、通学に使っている人も多いであろう阪急阪神のほぼ半分です。ややバランスが悪そうに感じましたが、車体も小さいので大丈夫そう。



車窓も、西桑名発車直後はそこそこ家もあったものの、しばらく走ってからは「一面田んぼ、ぼつぼつ民家」というこの旅行3日間であらゆるところで目にした風景に落ち着きます。ただ風情があって、見飽きもせずいい雰囲気です。都会に住んでいると尚更ですが。

そうこうしているうちに終点阿下喜に到着。ここではほとんど時間もなく、急いで一瞬改札を出るだけで折り返します。先程の明智駅もそうですが、こういう地方駅でもう少し時間が取れると個人的には楽しいんですが、行程上致し方なし。復路はまたもうとうとしていると、途中駅でなにやらホームが騒がしい雰囲気に。地元の高校生が大勢乗ってきて列車が一瞬にして満員になりました。車両数を長めにとっていたのはこういうことみたいです（伏線回収）。明智鉄道にも言えることですが、地方ローカル線の客層はやはり圧倒的に学生が多いですね。逆に沿線の高校がなくなったりすると一気に経営が苦しくなりそうなので、経営基盤は強固とは言えないのは問題点になってきそうです。列車は混雑したまま終点の西桑名に到着。ここからふたたび近鉄特急で名古屋に戻ります。近鉄特急の乗り心地を楽しむ暇もなく、やはり 15 分で近鉄名古屋に到着。後は新幹線で大阪に帰るだけです。

名古屋駅で、軽く新幹線で食べようと味噌カツを買い込み、最後の列車となるのぞみ 45 号に乗り込みます。これで今年の鉄研旅行も終わりかと思うと感慨深く涙が溢れてきます（大嘘）。車内では Slack 上でのミーティングが行われ、新大阪駅に到着後すぐに解散となりました。例年の鉄研旅行では到着後に 30 分ほどミーティングがあり、そこで各々が話す時間があるのですが、それもないのは何やら寂しさを感じます。ちなみにこの後、帰りの阪急でも寝落ちして寝過ごしました。さすがに疲れているので、この日は家に帰って夕食を食べたらすぐに寝ました。おやすみなさい……

長良川鉄道班【担当：高校 1 年 7612】

おはようございます、今日は 3 日目、鉄研旅行最終日です。もう終わりですか。3 日というのはものすごく短いです……。前日遅くまで起きていたせいであまり寝られず、寝ぼけながらも朝ご飯を食べたり準備をしたりしてロビーに行ったのは集合時間ぎりぎり。他の部員も疲れが溜まっているようで寝坊が多発していました。また、同室の子が 7:00 出発であることに気づかず早めに起こしてしまい申し訳なかったです。寝ぼけたままホテルを出てしばらく歩くと松本駅に到着。トイレ休憩ののちホームに降りました。しかし長野県、至る所にゆるキャラの「アルクマ」がいますね。県全体が一体となって長野をアピールしているのが伝わってきます。



カラスと戯れる顧問の先生を横目に見ていると、「まつもとおおおお、まつもとおおおお、松本です。」の案内と共にワイドビューしなの号が入線。急いで乗り込み、出発。20 分ほどで駅名表の情報量が多い塩尻に到着。塩尻のデルタ線を見ると記憶が中津川まで飛んでいました。快



適なんですもん。寝ていた区間の途中、木曽福島には蒸気機関車が保存されていたようで……。見たかったな。景色を撮ったりしていると、多治見に到着。

少し時間があつたので駅前に出てみますが、至って普通の住宅街でした。しかし何か大きな建物を建設しているようだったので調べてみると、マンションにホテルと小さめのショッピングモールをくつつけた施設を建てて駅前の再

開発をしているそう。完成したらまた行ってみたいですね。駅舎の中にはストリートピアノがありましたが、残念ながら校歌は聞くことができませんでした。さて我々は太田線のキハ 75 に乗車。のどかな景色を眺めていると、いきなりダムが目の前に現れました。このダムは今渡ダムと言って、関西電力株式会社の水力発電専用ダムだそうです。美濃太田に到着。ここでは乗り換え時間が 5 分しかないので部員全員猛ダッシュ。何とか間に合い乗車しました。

この班のメイン、長良川鉄道です。長良川鉄道は岐阜県関市に本社を置く第三セクター方式の鉄道会社で、岐阜県や郡上市などが出資して元国鉄の路線、越美南線を運営している。「ゆら〜り眺めて清流列車」に乗車。観光特急的なものではなく、一般車両で運転されます。1 日目に乗った「べるもんと」等の観光特急にありがちな、地元の人によるその土地のアピール的なものも無かったです。車両にはさくらももこ氏とその魅力に惹かれ、頼まれてもないのに作った郡上八幡のキャラクター「GJ8 マン」のラッピングが施してあり、外も中も GJ8 マンだらけでした。座席はオールロングシートで、疲れが溜まりに溜まった我々にはかなり厳しいです。これに 4 時間乗りますからね……。列車が発車する前に、乗務員さんからスーツケースは網棚から落ちてくる危険性があるので降ろしてほしいと言われました。普通のバッグは別に大丈夫らしい。そんなに揺れるのかな？美濃太田を出ると前平公園、加茂野(前顧問と読みが一緒)、富加、関富岡と進んでいき、次の関口は駅舎がコンビニの駅でした。何を言っているのかいまいち分からないと思うので説明すると、関口駅は 1952 年に国鉄の駅として開業しあ当時の古い駅舎を使っていて駅員が 1 人勤務、そして駅舎内には喫茶店があったそうです。しかしその喫茶店の経営者が高齢を理由に店舗を閉店。長良川鉄道が次に駅舎内へ入ってくれる業者を募集したところローソン側から声を掛けられ、ならば駅舎は建て直したほうが良いということになり、2013 年 8 月に現在の「ローソン 兼 長良川鉄道関口駅」が誕生したそうです。ちなみに筆者はセブン派です。関口を出ると刃物会館前という物騒な名前の駅を通り、関に到着。関を出てもあと 2 駅「関」が付く駅が続きます。多い。

美濃市を過ぎるとこれまで続いていた田んぼと住宅だけの景色から変わり、川が見えてきます。この川こそが長良川。国道 156 号と東海北陸道(高速道路)と共に北濃まで並走します。窓いっぱいに広がる川！水もとても澄んでいてきれいです。車内にシャッター音が響き渡ります。他のお客さんが少なかったからまだ良かったものの、完全に迷惑客ですよ()。みなみ子宝温泉駅に到着すると何か様子がおかしい。なんとこの駅カーブ上にあり、列車がカント(列車がカーブするときにかかる遠心力で脱線しないよう、車体が少し内側に傾くように外側が高く引かれている線路)が付いているところで停車しています。



駅自体も非常に不自然な位置にあるので、おそらく国鉄時代にはなかった駅で、長良川鉄道が観光需要のために新しく設けた駅なのでしょう。第三セクター鉄道だからこそ見られる風景なのかもしれませんね。そういう駅がこの先もいくつか見られました。長良川の撮影に飽きたオタクさんたちは疲れたのかみんな寝ていました。起きていたのが 10 人中 3 人だけなんてタイミングもあったそうで。しばらくすると郡上八幡駅に到着。部員以外のお客さんがほぼほぼ降りられました。自分は鉄研旅行の 2 か月ほど前に越美北線(JR 九頭竜線)に乗っていたのですが、その時に見た越前大野と雰囲気はかなり近かったように思います。郡上八幡は城下町である点が違いますが。さて、郡上八幡から先は住宅がさらに減るのですが、この点も越美北線と同じです。この 2 路線、本当に似ています。

1 人の部員が窓を開けられることに気づき、窓を開けると涼しい風が車内に飛び込んで来ました。座席下のヒーターが熱くなってきて列車内も結構暑くなっており、我々も長袖で厚着をしていたのでまさに天国の風。風の威力もかなり強く、中 1 の時の鉄研旅行で乗った土佐くろしお鉄道ごめん・なはり線の半分トロッコの列車「太平洋パノラマトロッコ」を思い出し、懐かしい気持ちになりました。部員が交代しながら風を浴びていました。そんなこんなで美濃白鳥に到着。残っていたお客さんも降りて実質鉄研での貸し切り状態になりました。列車はさらに北上していき、ついに終点北濃に到着。



自分はこれで越美線を北線・南線合わせてすべて乗り通したことになります。駅舎に荷物を置き、しばらくの自由時間に。北濃駅からさらに 200m 程北にある線路の端を見に行きました。軽く雨も降っていたのでさっさと駅に戻ると、売店の前に同級生がいました。たこ焼きを頼んでいたようですが、折角ここまで来たので郷土料理である五平餅を食べることにしました。うん、美味しい。やっぱり餅とタレはよく合います。ごちそうさまでした！同級生達が食べていたたこ焼きは外がパリパリしていたようで、口をそろえて「これはたこ焼きやない、たこ揚げや。」と言っていました。



食べ終わるとそろそろ集合の時間でした。貸し切り列車(?)の車内に戻り、南に向け出発。先輩方がポテチを食べていたのですが、飽きたのか他の部員に回し始め、ポテチの袋が車内を 1 周していました。自分も 1 枚頂きました。美濃白鳥ではタブレット交換を見ました。珍しいもののはずなんですが、何度もの旅行で何回か見ていたのでそこまで感動できませんでした。慣れというのは本当に恐ろしいものです。さっきから食べてばかりですがまだ少しお腹がすいていたので前日に妙高高原で買っていた「笹ざくら」を食べます。笹餅の桜餅バージョンで、白あんに細かく砕かれた桜の葉っぱが入っています。餅が笹で包まれていてそれを剥いて食べるんですが、これがめっちゃくちゃ美味い。普通の桜餅よりも圧倒的に美味しかった気がします。食べ終わって風を浴びたりスマホを触ったりしているとまた記憶が飛んでいました。寝ぼけながら美濃太田に到着。行きと違って今度は乗り換えに時間があるので自由時間に。1 人が歩くと目的もないのに全員それに続くようについていき、駅から出たところで一斉に我に返るというよく分からない光景が生まれました。もうみんな疲れてます。駅の周りには多治見と一緒に普通の住宅街でした。

駅で再集合し、ワイドビューひだに乗車。ドボンしたくてもできないご時世ですので大人しくスマホをいじっていると進行方向左になにやら鉄道らしきものが。これは名鉄。新鵜沼には 1200 系パノラマ車が止まっていました。各務原線と岐阜まで並走します。岐阜に到着すると、名古屋に向かうため列車の進行方向が変わり、後ろ向きに進みだします。うとうとしていると終点名古屋に到着。新幹線ホームに移動し、少しだけ自由時間に。家族へのお土産を買いました。のぞみ号が入線。この旅行



最後の電車です。乗車するとすぐに出発。流石新幹線、めちゃくちゃ速い。発車 2 分で時速 260km に到達し、雨粒は風に屈したように窓をほぼ水平に伝っていきます。あっという間に木曽三川を通過。岐阜羽島を過ぎたあたりで車内販売の人が来ました。1 人がシカンスゴ イタアイスを購入するとその存在を思い出した部員たちが次々と購入。筆者も購入。早速開封しますがスプーンが刺さるわけも

なく、つつくことしかできません。ちょうど 76 回生の 5 人が同じ列に座っていてその全員がシカンスゴ イタアイスを買ったため、横に並ぶ 5 人が全員で溶けないアイスをつっついていいるなんともシュールな絵面が完成。アイスと格闘していると米原を通過。新大阪までの残り時間は 30 分も無いのにアイスは溶ける気配を見せません。しばらく待っているとやっと溶けだして京都に着くころに全員完食。車内販売が来るのがもう少し遅ければ食べ切れてませんでしたねえ、感謝。鉄研の連絡ツールである slack で軽くミーティングをしていると新大阪に到着。



改札を出て寝坊した部長及び松本城の堀に落ちた旅行部長のありがたいお言葉を頂いて解散。部長と旅行部長、一部の同級生達は後続の班を待つとのことで自分も待つことに。三岐鉄道班が新大阪に到着し、再びありがたいお言葉を聞いて解散。同級生と共に晩ごはんを食べに行くことにしました。軽く迷った後お好み焼き屋さんに入ってお好み焼きを食べました。家に帰るまでが鉄研旅行と言いますが、特に寄り道せず、疲れすぎて電車で居眠りして乗り過ごしそうになりながら家まで帰りました。

あとがき（担当：部長・高校 2 年 7506）

こんにちは、部長です。お楽しみ頂けましたでしょうか。

この度の鉄研旅行は実に久しぶりな上、75 回生の自分にとっては最後の鉄研旅行ということで非常に思い出深いものになりました。延期が積み重なりやっと開催出来たのは嬉しい限りです。

さて、皆さんも読んでみてお分かりになったかもしれませんが、この旅行記は単なる「乗ってきた」という記録ではありません。現地に赴いた部員が地方交通を観察し、驚きや発見を纏めた記録、言わば「研究記」なのです。

書籍などで情報を集めることはどこでも出来ますが、行かないと分からないことは沢山あるんですよね。百聞は一見に如かず。たった 2 泊 3 日ですが、部員は非常に沢山の発見を持ち帰ってきていることと思います。その発見を、この旅行記で少しでも皆さんと共有出来たのなら光栄です。

編集後記（担当：高校 2 年 7507）

お読みいただきありがとうございます。この記事を取りまとめたのは（旅行後 1 週間という強制労働みたいな締切を課してパワハラみたいな催促をしたのも）私です。一部の班では書いてくれる人がギリギリまでいなくてどうなることかと思いましたが、ちゃんと全班集まりました。こうして部員の個性あふれる文体のバラバラな記事がいまこうして一つに結集しました。どの班も旅の様子を解像度高く、美しく描いてくれていたと思います。こういう文章を読むとそれぞれの人となりが少しだけわかる気がしてきますよね。僕は全くわかりません。とにかく、個性豊かな文章を書いてくれた執筆者たちに圧倒的感謝を。そして来年の会誌にも、鉄研旅行の記事が載っていますように。

※この記事は、2021 年度灘校生徒会誌に掲載したものを部誌用に編集し直したものです。

旧有田鉄道徒歩記

1.初めに

こんにちは。高校3年生の7507です。今回私は同級生の7505と二人で和歌山県に日帰り旅行に行ってきました。と言うとどこだかわかりませんね。今回は友ヶ島と有田鉄道廃線跡を歩いてきました。鉄研の部誌に載せるのが憚られる内容ですね。もっと徒歩っぽい(?)ところに載せた方がいいかもしれませんね。ただ私は鉄研部員ですし、今回の旅行は一応鉄道と関係あるのでこちらに載せております。他に載せるところないし。それでは早速本編に参りましょう。行程表は…面倒なのでパスで。必要に応じて文章で書いていこうかなと思います。

2.本編

おはようございます。起床時刻は朝の5時となっています。こんな時刻に起きるのは久しぶりでしょうか。とにかく眠いです。眠いですが今日は体力を使いそうという予想もあって朝食はしっかりいただきました。そして家を出ます。家から目的地方面に向かうには2種類の経路が考えられるのですが、結局到着時刻は変わらないし料金也大差ないので普段使わない方を選びました。今回の旅行のように、普段と違うことをする時ってついでに非日常を増やしたくなるんですよね。それで迷子になって行程崩壊させたらどないすんねんと言えば確かにそうなのですが、もう僕は起床という行程崩壊要素をクリアしたので無敵です。何も怖くない。所詮駅から近くの駅です。寝不足での早起きと比べたらなんでもありません。意気揚々と駅の改札を通ります。今回使用する乗車券は船以外全て通学定期のICOCAのチャージです。旅情の欠片もありません。旅行で切符を買わないのは初めてなのでなんだか新鮮ですね。通学気分で行くのは嫌ですが、まあいいでしょう。

個人的に梅田で最も経験値の低い御堂筋線乗換にも無事に成功し、順調に滑り出します。乗った電車が北大阪急行の車両だったので内装が阪急に似ていて、おかげで落ち着いて今後の行程のイメージトレーニングをします。なんば駅で降りると、案内表示に従って南海電車の改札へ。楽勝です。Googleマップに徒歩7分などと案内され震えあがっていたのが馬鹿みたいに思えてきます。改札を通してホームを見ると私には見慣れない南海電車の車両がずらり。たくさんのホームが改札と同じフロアに並んでいる終着駅で、並んでいる列車のデザインがだいたい似通っているという点では我らが偉大なる阪急電鉄の大ターミナル大阪梅田駅を早期させます。右端のホームには一人異彩を放つ列車の姿が。そう、ラピートです。カッコよく見えるときとそこはかとなくダサく見えるときがあります。気分の問題でしょう。今回はカッコいいなと思いながら見る事ができました。



7:02 難波 → 8:06 和歌山市 急行和歌山市行

さて、この旅最初の列車は南海電車の急行です。難波駅の改札からは一番離れた先頭車に乗ってみると、まだ朝早いからか空いています。そう思ったのですがすぐに新今宮駅から人が乗ってきました。環状線からの乗り換え客が多いのでしょう。そういうわけで車内はやや混雑します。ただ、おそらくラッシュのメインの方と逆方向なので難波駅方面行のほうがもっと混雑しているんでしょうね。

列車は快調に飛ばしていきます。途中、通過駅にかなり大きいイオンモールがいくつか見受けられたのが印象的でした。たぶんあんな駅のすぐ前でも急行などの列車の通過駅だから地価がそんなに高くなかったのかなと思います。地元民と車ユーザーの需要はありそうですが、比較的優等列車の停車が多く他駅からの客の望めそうな私の家の近くの駅たちにはあんな大きいイオンはないので不思議な気分になりました。ちょっと電車に乗ればあのイオンモールより大規模な商業施設はありますが、普通電車しか止まらないような駅ではなかなかそういうのは見ない印象です。似たような事例のイオンモールが今回の乗車中少なくとも2か所見受けられたのですが、どちらも外に張り出してある店舗のロゴの構成が似ていて面白かったですね。イオンモールのテンプレート的な感じでしょうか。そもそも私はイオンモールに馴染みが全くないので知りません。

イオンモールの話にはそろそろ飽きてきたので、そろそろ行程を進めていきましょう。列車は泉佐野でたくさんの人を降ろして、和歌山県方面に向かっていきます。鳥取ノ荘の辺りからは海が見えてきます。海は晴れていただいたいきれいですね。きれいに保たれている海に感謝しましょう。

海を眺めていたらいつの間にか和歌山の市街地に近づいてきて、紀の川を渡し少し走ると和歌山市に到着です。紀勢本線の終点となっており、元々は大阪方面への玄関口だったとだけあって、南海の駅施設は大規模です。今でも南海本線の多くの列車の終点及び始発として用いられているので当然といえば当然ですね。ただ、一方でJR側の施設は少し寂しいものとなっています。昔はどうだったか知りませんが、今やJRの列車は30分から1時間に一本ということで、まるで小さなローカル線のようにです。和歌山駅に勝る点は駅そばがあることくらいでしょうか。さて、ホームを少し移動して加太線のホームに行きましょう。



8:13 和歌山市 → 8:36 加太 加太行

めでたい電車だそうです。いいことありそうですね。加太の辺りで獲れる鯛が大変に美味しいそうで、それにちなんだ命名やデザインになっているようです。車内も優しい感じで落ち着きます。路線距離が長くないので飽きる前に降りられるのもポイントかもしれません。乗っている人はあまり多くなく、かと言って少なくもない感じ。地方路線としては十分機能していそうです。加太方面での観光需要もけっこうあります。実際少なくとも数人の観光客が乗っていました。日に 700 人程度が利用するそうですが、どんな時間帯に利用者が多いのかわからないのでこの日何人くらい利用者がいたかということはよくわかりません。駅には自動改札がついていて、ホームも二つあります。2 番線は早朝しか使わないそうです。

さて、今回は加太駅から友ヶ島へ向かうのでここから歩いて船着き場を目指します。時間的にはあまり余裕がなく、船の切符が売り切れては困るので同行者の 7505 は先に行って切符を買ってくれています。とここで問題が。Google Map を見てもどこを通ればいいかわかりません。仕方ないので前に行く同じ場所を目指していそうなカップルについていきます。ストーカーだと思われていたらどうしよう。目的地にたどり着くためにはそんなことは気にしてられません。入り組んだ路地に入り、本当にこの人たちは僕と同じ船着き場を目指しているのかと不安に感じつつ、程よく距離を置きながら歩いていると地元の人が通りかかったのでこのチャンスを逃す手はないと思い聞いてみました。

「友ヶ島に行く船ってどこから出てるかわかりますか？」

「知りません、ごめんなさい」

まだ朝なのに絶望に暮れながら例のカップルの行った方向を見ると海が見えました。やったね！海に出たらたぶんどこかに船着き場があるよ！そして Google Map とカップルの行く先を見比べていると友ヶ島汽船の船着き場を示す案内看板があり、心の中で大喜びしました。久々の大冒険を乗り越えやっとの思いで到着、7505 と合流です。さて、船に乗っていきましょう。船は 100 人程度乗ることができそうなクルーザーっぽい感じで、海がよく見えます。端の方にいると波がかかります。加太港からは友ヶ島まで 15 分から 20 分程度。途中では地層のよく見える場所もあり、当然ながら海もきれいでとても楽しい航海となっています。船内は大学生くらいのカップルが多く、家族連れや女性グループもちらほら。当然灘校とは異質な空間であることは言うまでもありません。あれが友ヶ島か、違うのか、あれが淡路島か、いや違うだろうとそんな話をしていると栈橋が見えてきました。船員さんが係留ロープを取り扱い、ついに下船し上陸です。



栈橋を通り目の前の広場で周りを見渡すと一面山あいの森です。これは歩き回るにも手ごわそうだなと身構えます。とりあえず山道に入っていくと、足元も不安定で歩くのが大変です。なんとか登っていく途中、周りを見ると少し時期を過ぎた椿が咲いています。驚いたことには植わっている樹木が椿ばかりです。この後島全体でこの傾向は続きます。軍部はここで油を採ろうとしたんでしょうか。それとも自生しているんでしょうか。謎です。調べる気はありません。さて、島全体をぐるっと回っているんなものを見てきました。その間の内容は鉄道要素がないのでここに書いても仕方ないですよ。ということで飛ばします。気になる人は行ってみてください。それで執筆の手間が省けたな、よし！

なんとか通行可能なエリアを一周して戻ってきて船に乗ります。疲れたので足腰の踏ん張りが弱体化されています。時折よろめきながら終始船の後ろにできていく航跡波を見ていました。いいですねあれ。いつまでも見ていられます。いつまでも見ていたいのに船は港に着き、ここから駅に戻ります。乗る予定の電車で遅れずに昼食をとる手段がなく空腹のまま駅で電車を待ちます。来た電車は普通の南海の色でした。面白くないなあ。早起きのせいもありお腹が空いてきて、寝不足なので眠いです。帰りの電車は行きよりは地元っぽい人が多かったですね。和歌山市に着き、乗り換えます。ここで上手く行程が組めていれば駅にある南海そばで昼食とする予定だったのですが、南海の電車が中途半端な時間にしかなかったためコンビニで買い物をするだけになりました。なんか悲しい。コンビニでもあまり惹かれるものがなく、お昼は和歌山駅の売店で買える柿の葉寿司に

なりました。面白くないですね。さて、和歌山からはきのくに線で南方向へ向かいます。乗客の中には中高生が多くいて、車内は活気に満ちていました。

藤並に着き、ここからが今日のメインの有田鉄道です。有田鉄道は大正初期から続く会社で、最初は湯浅の海岸までみかんなどを運ぶための鉄道路線でした。それが紀勢本線（現在はきのくに線という愛称の区間）の開業により重複する湯浅藤並間が廃止され、廃線まで続く区間構成になりました。そして戦後には鉄道に並行して、またその終点の先まで走る路線バスを運行開始します。しかしモータリゼーションでみかんの輸送という仕事がなくなって経営に決定的なダメージを受け、利用者がほぼ沿線の高校の生徒しかいなくなった結果、バスの本数は十分あったのであまり反対されることなく廃線されたとのこと。廃線後バスの利用者もかなりの速度で減っていて長期的な存続が少し心配ですね。

駅からどっちに向かえばいいかわからず混乱していましたが、駐輪場の方を見るとそれっぽい看板がありました。ここにホームがあったようです。有田鉄道の廃線跡は歩行者・自転車専用道として整備されており、とても歩きやすく舗装されています。平坦さも相まって友ヶ島を歩いてきた身には涙が出るほどありがたいですね。誇張しすぎたので消費者庁から逃げ回るためそろそろ執筆を終えようと思います。



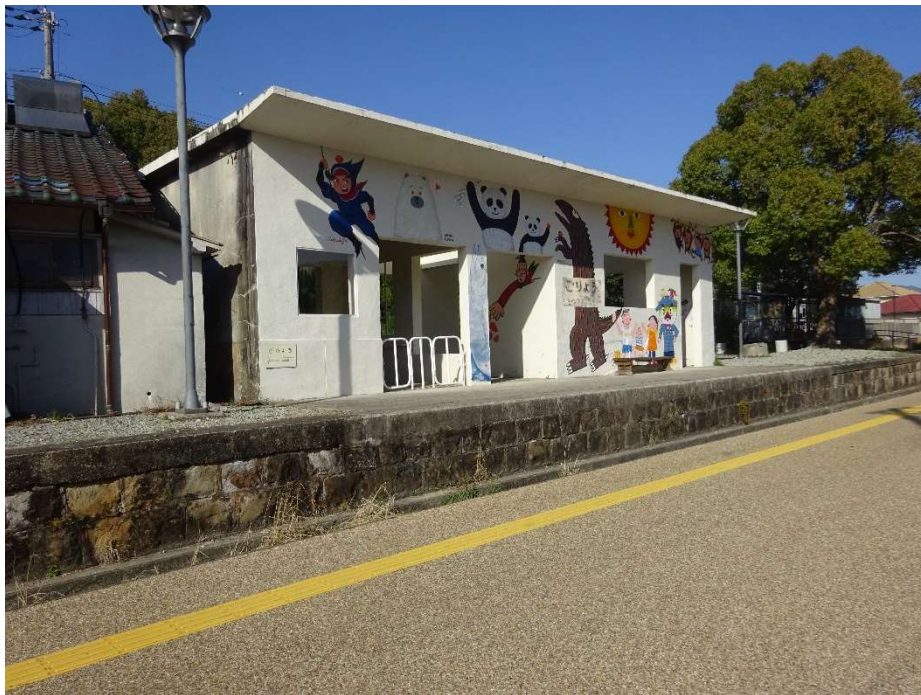
歩き始めるとほどなくして小学校高学年くらいの自転車に乗った男の子たちとすれ違いました。鉄道時代の最後の方は1日2往復しか走っておらず、そんなことなら今の形に整備した方がよほど

役に立ちます。さて、やはり沿線にはたくさんみかんの木があります。実がなっている木もたくさんあって鮮やかでしたね。稀に鉄道時代の遺構のようなものがありますし、駅舎が残ってあったりもしますが基本的にはただ田舎らしい風景が広がっています。そんな中特徴的なのは駅のホームの壁などに有名絵本作家が描いたものと思われるイラストがあることです。有田川町は絵本を生かしたまちづくり、町おこしという珍しいことをしていて、このイラストたちもその一環のようです。どのようなメリットが実際に生じているかについてはとても興味深いので何かの機会に見てみたいところです。



さらに歩いていくと長尾製缶所という会社が見えてきました。製缶所という企業名が珍しかったというだけですがなんか面白そうですね。ググったら創業100年というのが出てきました。意外とすごい会社でした。一斗缶などを作っているようです。柑橘類の木ばかり見ているとこういう工場の建物がすごく新鮮に思えます。それくらいみかんの木ばかりです。花が咲く頃などはいいい香りがするんでしょうね。

金屋口方面に向かうにつれ、この道に向かって玄関のある家なども増えてきました。よくわかりませんがこちらでは線路の横に道があったのでしょうか。御霊駅の駅舎は保存されていて、そこにやはり絵本作家さんのイラストがあります。実はここは前にきたことがあるのですが、その時には姿の見えなかった地元の人がいきました。屋根とベンチがあるということで地域の憩いの場や待ち合わせ場所になっていそうですね。どうせ無人駅なので現役時代も同じ役割は期待できそうですが、やはりそこかしこにイラストがあることでなんとなく親しみやすくなっています。



ゴールに程近いところでは、機関車の動輪が保存してある広場がありました。動輪よりも咲き誇るミモザがとてもきれいで印象的です。車輪は錆びまくっててきれいじゃなかったというのも大きいですけどね。



そしてこの広場からすぐのところに今日のゴールである有田川鉄道公園があります。ここは桜の季節は多くの観光客でにぎわうのですが、この日は地元の小学生が遊んでいました。少し幅が狭そうですが、駆け上がるのにちょうどいい川の堤防など遊び場としては十分な条件が整っています。鉄道公園では土休日は展示している車両の乗車体験などのアクティビティがあるのですが、今日はそんなものはありません。見たところ観光客はいませんしまあ当然でしょう。代わりに前回訪問時の写真を置いておきます。



休憩がてらその先にある鉄道交流館に入ります。ここには町の風景を再現したジオラマがあります。あまり見慣れない車両の模型が走っていたりもして面白いです。古い新幹線の座席に座ってモニターに映る数年前のものとみられる阪和線の前面展望を眺めているとこれまでの疲れが少し癒えていきます。座ってるからというだけですけどね。鉄道要素で体力回復するほどのガチ勢ではないです。

いい時間になったので旧金屋口駅の近くにあるバス停に向かいます。金屋口には駅舎が残っているほか、隣接して有田鉄道の本社がありバス事業の拠点となっています。待つこと数分、バスがきました。いわゆるマイクロバスで、中には後付け感がすごい上に画面がちらついていて挙動が怪しいモニターがあります。これでやっていってしまうのが少し悲しいところです。乗客はお年寄りと、学習塾に行く小学生が主です。それ以外の人や短距離利用の人は自家用車を使っているのでしょう。あまり頻繁に乗り降りがあるわけではありません。バス停はかなり細かく設定されており、料金制度を工夫すればまさしく地域の足としての役割が期待できそうですが、たぶんそんな余裕はないでしょうね。

藤並からは帰るだけです。疲れたのであまり覚えていません。お読みいただきありがとうございました。

高校生コンテスト 2021 制作記

76 回生 7608

はじめに

こんにちは、数日前まで高校 1 年生だった 7608 です。部誌の締め切りは 3/31 だったのですが、不思議ですね。今回は元々書く予定をしていなかったのですが、昨今の特殊事情のせいか想定よりもページ数が少なくなってしまったようなので書かせて頂きます。

鉄研旅行記としては毎年書いていましたが、個人では初のことで、拙い文章かもしれませんが最後までどうぞよろしくお願い致します。

高校生コンテスト(全国高等学校鉄道模型コンテスト)とは

毎年 8 月に東京で行われる、全国の高校生が鉄道模型を作り、競い合う大会です。数年前までは東京ビッグサイトで行われていましたが、オリンピックで使われるという理由でやむを得ず別の会場に移してから、新宿住友ビルの三角広場で開催されています。この会場は、屋根がガラス張りになっていて、自然光が照明代わりになっています。しかし、少し薄暗く、作品の発色が悪くなって展示には向かないと思うのですが、参加させてもらっている立場上どうにもなりません。

このコンテストには、モジュール部門/1 畳レイアウト部門/HO 車輻部門と、3 種類の部門がありますが、今回はモジュール部門だけに参加しました。モジュール部門は、直線区間(300mm×900mm)か、曲線区間(600mm×600mm)のどちらかの中に、線路を含んだ情景を作りこむというものです。感染症が流行するまでは、会場で各学校のモジュールボードを繋いで、大きなレイアウトを作っていた関係で、ボードの両端では、線路を設置する位置が決まっています。灘校鉄研としては過去にも何度か参加し、最優秀賞 1 回、優秀賞 3 回の実績がありましたが、ここ最近では参加しておらず、3 年ぶりの出展となりました。

テーマ選定

今回制作したのは、ベトナムのロンビエン橋の風景です。この橋は、まだベトナムが仏領インドシナであった頃の、1899 年に着工、1902 年竣工の非常に古い橋です。当時、フランスは植民地に重税を課し、その税金で現地のインフラ整備をしていました。その一環として、当時



[63]

兄が撮影した実際のロンビエン橋

開港したハイフォン港と首都のハノイを結ぶ鉄道を建設していましたが、その間にはベトナムで2番目に大きいホン川があり、それを渡河する為に建設されたのが、このロンビエン橋です。ホン川は、通常時でも幅 400~600m とかなり大きい河川ですが、大雨の時は河川敷も水が流れるようになっていて、幅は 1~2km にもなります。その洪水の度に線路が流されてはたまりませんから、ロンビエン橋は、河川敷にもまたがって架けられていて、長さは 1700m もあります。鉄橋は山形の独特な形をしたトラス橋で、これが作られた当時では長い鉄板を作る技術が普及していなかった為、細い部材を溶接して作られていて非常に複雑な形をしています。

また、ロンビエン橋は永らくハイフォン港と首都ハノイを結ぶ唯一のインフラであり、鉄道も通ることからベトナム戦争時にはアメリカ軍の攻撃対象となりました。当時は、航空攻撃を加えるアメリカ軍とそれを対空兵器で迎え撃つベトナム軍の間で激しい戦闘が繰り広げられ、中央部分は何度も落橋したそうです。しかし、ベトナム側は落とされる度に橋を修復しました。その結果として、現在は 4~5 種類のトラス橋やガーター橋が混在する、訳の分からない鉄橋になっています。

では何故、こんな場所を選定したかと言うと、10 歳違いの兄が教えてくれたからです。兄はこの鉄研の OB で、何より、約 10 年前にこのコンテストに鉄研で参加しようと言い出した張本人です(笑)。初参加なのに最優秀賞を貰い、周囲を驚かせたのはまた別の話、

就職後は日本とベトナムを行き来して仕事をしていましたが、2020 年の 2 月にベトナムに行ったきり、感染症の影響で帰国が出来なくなり、現地に長期滞在することとなりました。そこで暇を持て余しているうちにこの場所を見つけ、教えてくれた次第です。2021 年は文化祭が 6 月の終わりに延期され、その後期末試験があった関係で、このコンテストモジュールの制作に取り掛かったのは大会約 1 か月前でした。

制作開始！

まずやらなければならないのは、その場所についての情報集めです。実際の場所に行くのが 1 番手っ取り早い方法ですが、今回はベトナムなので不可能(兄を除く)です。よって、ネットを駆使する事になります。日本の市街地のように、至る所に Google car が入り込みストリートビューが撮られていると話は早いのですが、今回の場所につ

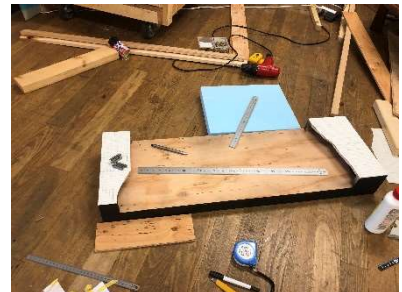
いては、それでは有用な情報はあまり得られませんでした。そこで YouTube 等で「Long Bien Bridge」と検索して片っ端から見ていくと、この周辺をドローンで空撮している動画が見つかりま



した。「LONG BIEN bridge before the stormy day」という動画ですが、かなり近くから(というか橋の中からも)いろんな角度で撮影していて、めちゃくちゃ参考になりました。鉄橋の設計に関しては9割以上この動画に依存していました(笑)。鉄橋内を列車が走行している時に、ドローンを真上に飛ばすのは何がしかの法律に引っかかっているように思いますが、それでも許されているのがベトナムクオリティーを感じられ、面白いです。

1, ベースボード作り

真ん中の川底の部分を低くする事と、兩岸の他のボードとの接続部分の強度を確保する事を両立出来る様、複雑な形のボードを自作しました。段差は大体の形をスタイロフォームで作った後、石膏を塗ってなだらかなるようにしました。ここでのポイントはモジュール内の地形が線対称にならないようにする事で、これを意識してボードを設計しました。また、ロンビエン橋の少し上流には大きな中州があったので、それも少しデフォルメした状態で再現しています。地形が大体できると石膏の色を目立たなくする為に薄い土色の塗料を塗り、乾燥後は傾斜部分にマットメディウムを筆塗りして上に土を被せました。マットメディウムは例えるなら高級な木工用ボンドで、木工用ボンドと違い、乾燥後のテカリが出にくくなっています。ボード本体については、この後川底になる部分をグラデーションになる様にエアブラシで塗装して、一旦休憩です。



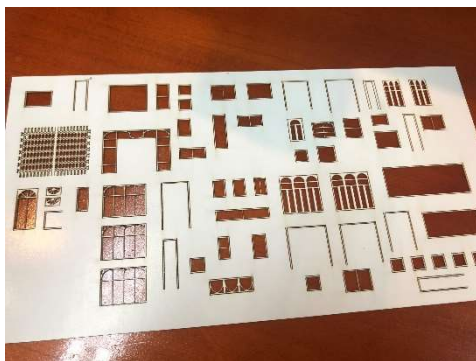
コンテスト 30 日前



コンテスト 10 日前

2, ストラクチャー作り

ボードに置く小物の制作に移ります。建築物は基本的に工作用紙で作り、屋根や飾りの部分は evergreen のプラスチック製の波板と Green Max の瓦屋根のプラ板を使いました。また、窓枠に関しては後輩の 7807 君に全部任せて設計してもらいました。ごめんね。



着色は、ほとんど僕がエアブラシで行いましたが、ベトナムっぽい色になる様、様々な塗料を混ぜて塗装しては塗りなおす、といった具合で進めいった結果、コンテスト 5 日前までに完成したのは 17 軒中 3~4 軒しかありませんでした。← ??? ?

次は、植生関連です。ロンビエン橋周辺の景色を見ると、大部分がバナナやシダ系の植物で覆われていて、広葉樹と思われる物は、ほんの一部です。そこで、まずはバナナを作ります、と続くのですが、色々あって事前に作成した樹木は一本も使うこと無くゴミ箱行きとなったので省略します。

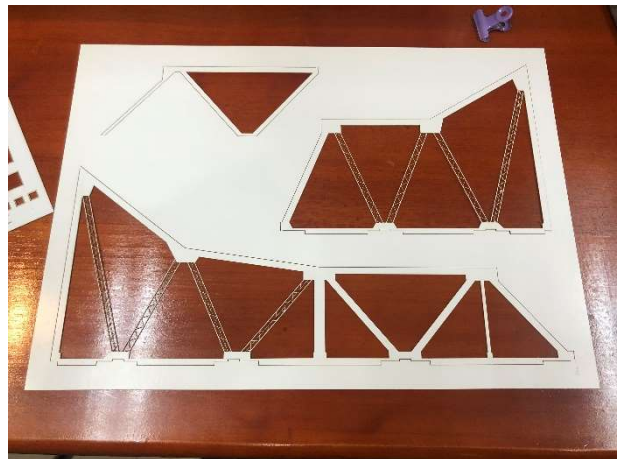
また、建物の隙間の路地は薄いプラ板を切り抜いて作りました。そこに、溶剤で溶いたテクスチャーペイントを塗った後、白・ダークグレーでウエザリングしました。ランダムな模様になるよう、食器洗い用のスポンジに塗料を付けて、軽くたたくように塗料を塗布しました。乾燥後、始めに塗ったテクスチャーペイントより少し濃いグレーを薄く塗装してウエザリングを馴染ませると完成です。

3, 鉄橋作成

今回のメインとなるのは何ととってもロンビエン橋です。当初は、実際の橋のように幾種類もの鉄橋を楽しめるように真ん中にメインの山形トラス橋を1つ、両端には異なる2種類のガーター橋を作る予定をしていました。

これらの設計で苦労したのは縮尺率です。実物は、先ほど書いたように1700mなので、1/150サイズの模型にしたとしても11.3m、まあ無理です。コンテストボードの横幅は90cmであり、その内20cmは市街地に使うので使える長さは70cmです。また、この長さいっばいに山形トラス橋を配置してしまうと、玩具っぽくなりロンビエン橋の雄大さを表現できなくなってしまいます。そこで、両端10cmずつにガーター橋を配置することにしましたが、それではメインのトラス橋の長さはたったの50cmとなってしまいます。(実物はベトナムの客車4~5輛分、模型にすると70~80cmだと考えられる)また、実際は非電化路線なので最も低い所では車輛がギリギリ通過できるだけの高さしかありませんが、コンテストではパンタグラフを装備した列車も通過できるように車輛通過部分の上方向へのクリアランスを大きめに取るよう指定されている事や、本当は単線路線なのに複線にしなければいけない事など、かなりデフォルメしなければならませんでした。

そして、いざ、大体の形が固まってCADソフトで設計を開始したのはいいのですが、先ほどのストラクチャー作りを手伝ったり、その塗装を行ったりしていると設計時間が取れず、また、僕自身本格的に3Dの物を設計したことが無かったことも相まって、



全然進捗が生えませんでした。結局、1種類目のガーター橋の設計が終わったのは、まさかのコンテスト搬入日の10日前。このままでは線路すら敷け無いと焦り、両端のガーター橋は共通設計にすることとし、メイン部分も急いで進めましたが、全ての設計が完了したのは搬入日5日前でした。すぐにそのデータを神戸板宿のHINODE MODELさんに持ち込み、無理をお願いして何とかその日中にレーザーカットしていただきました。トラスの細かい部分は幅が0.4mmしかなかったので、レーザー加工機の性能を限界まで使わなければいけない非常に難しい加工だったそうです。

4, 水の表現

鉄橋と共に重要なのが、川の表現です。水の表現は灘校の伝統となっていて、例年通り高透明度のエポキシ樹脂(クリスタルレジン NEO)に着色して何層も流し込みます。硬化に2、3日かかるのが欠点ですが、完全硬化後は非常に硬くなり、高い透明度も持つので水表現には最適です。今回は、2kgほどのエポキシ樹脂を使用しました。時間が足りなくて波が再現出来なかったのが心残りです。

最後の詰め込み作業

ここまで読んでくださった方、「これ、ほんまに間に合うんか??」とご心配なさっていると思います。その予想は大正解でして、現在の進捗状況は絶望的です。

灘校鉄研には、昔から締め切り直前になってから徹夜作業で何とか間に合わせるという悪しき風習があり、過去のコンテストでも幾度と無く行われてきたのですが、今回は過去にも例が無いほど遅くなってしまいました。ここからは時系列順に、戦場さながらの作業風景をお届けしたいと思います。また、搬入日1週間前からは学校がお盆休みで閉まってしまうので、コンテストの作業場は、僕の家に移転しています。

まずは搬入4日前です。
まず、状況説明をしますと、エポキシ樹脂こそ半分ほど流し終えているものの、依然として10軒以上の建物がサーフェーサー(下地処理用の塗料)を吹き付けたままの灰色で、鉄橋もまだ、2割程度しか組みあがっていません。つまり、ボード上にはまだ何もありません。



搬入4日前

この日からは鉄研 OB の M さんが、また、その次の日からは S さんが手伝いに来てくださり、建物類の着色を完了させていただきました。これと同時進行で、後輩の 7705 君、7806 君、7905 君の 3 人体制で土手の草表現をしてもらいました。下草表現は、草を生やしたいところに接着剤をベタ塗りし、ターフ類を振りかければも



バナナの葉 左が失敗作、右が改良版。



改良版のバナナ (S さん作)

の数十分で終わらすことが出来ますが、これでは統一感が出過ぎてしまい、リアルな情景になりません。そこで、今回は 3mm～5mm 角の色調が似ている素材を何種類か用意し、ピンセットで一株ずつ植えていく事にしました。素材同士の隙間には KATO の湿草を置くことで、地面が見えなくなるほど雑草まみれの、ベトナムらしい植生を再現できました。また、背景板も完成してモジュール

ボードの奥行きが一気に広がりました。これは、兄に撮って来てもらった実際のベトナムの川の写真をモジュールの水面と合致するようにトリミングし、印刷、スチレンボードのパネルに張り付けて作りました。しかしその時には既に搬入 2 日前、非常にヤバイです。まだ建物はおろか、線路すら固定できていません。その上、ここで事件が発生します。

前日から応援に来てくださっていた S さんから、木の作り方が伝承されていない、との指摘があり、バナナと広葉樹の作り直しの命令が出されました。東京への出発まであと 34 時間、やれる限りやるしかありません。突如としてコピー用紙に全長 14mm のバナナ葉と葉脈をデザインナイフで描き、

600 枚分切り出すという仕事が発生。さらには、バナナの茎を作る為、0.3mm の真鍮線を 5cm 程度にカットし、10 本纏めて振って半田で固定した後に塗装する仕事、それを広げる仕事、最後に接着剤で茎に葉を固定する仕事など一度に大量の仕事が増えました。もう無理かと思いましたが、前日からのメンバーに加え、最終日に応援に来てくれた同学

年の 7616 君と、OB の T さん、m さんが、必死に作業を進め、猛スピードでバナナを作り始めました。その間に僕は鉄橋の組み立てや塗装を進め、何とかボードに固定する所にまで漕ぎ着けました。(9 時間前)そうこうするうちにバナナも最低限必要な数が確保できました。全ての構造物が固定出来たら最後に、薄めに溶剤で溶いたバフ色をボード全体にエアブラシで吹きかけ、色を馴染ませると完成です!!(出発 2 時間前)



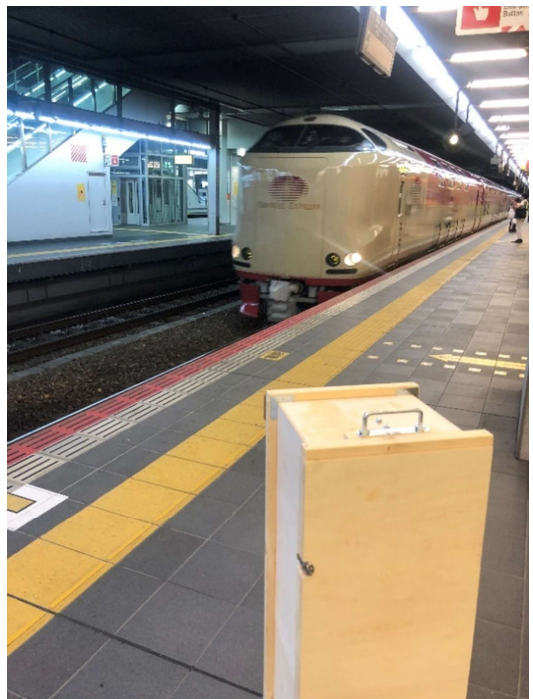
搬入前日

最後の最後まで、、、

普通の学校であればこれで終わると思いますが、灘校鉄研にはまだ作業時間が残っています。モジュールの搬送は、大阪駅 0 時 33 分発の寝台特急サンライズ瀬戸です。過去にも先輩したという伝説があります。

まずは大阪駅到着後、発車までの時間に S さんから追加のバナナを受け取り、ベトナムらしくなる電線の張り方を伝授してもらいます。

そして、発車後作業開始です。作業内容はモジュールにまだ固定が出来ていないバイクや人形を接着する事です。これを東京到着までの間に完成させたいのですが、僕は連日の 4 時間睡眠の疲れがどっと押し寄せてきて、浜松駅あたりから爆睡してしまいました。同乗していた OB の M さんがほとんどやってくれていたようです。ごめんなさい。



搬入日朝 7 時 8 分、東京駅に到着、そのまま人形町近くの父のマンションに向かいました。そこで人形や小物類の仕上げと、電柱の取り付け、作品紹介パネルの作成等をして、12 時に会場へと向かいました。

結果と反省

結果発表ではまさかの優秀賞で、驚きました。喜びよりやっと終わった安堵感の方が大きく、スクリーンに「灘中学校・高等学校」と大きく出たのを見て、皆でボカンとしていたのを覚えています。

反省点としては、もう言うまでも無いかも知れませんが、作業進行が遅すぎました。恐らく搬入前日の 18 時まで線路が敷かれていないというのは大会史上初です。そんな中でも奮闘してくれた部員達、心配の余り駆けつけてくれた OB の皆さん(特にバナナ担当大臣)、ありがとうございました。また、現地駐在員として情報提供してくれた兄や、相談に乗ってくれた父にも感謝したいと思います。

番外編

1, ベトナム風列車

機関車は、7603 君が台湾鉄路管理局の R100 型ディーゼル機関車から改造してくれました。その期間は、僕が忙しかったせいで詳しいことは知りませんが、切ったり張ったりの大工事だったようです。また、客車は 7706 君が、中国型のものを塗替えてくれました。客車が届くのが遅くて、3 輦作ろう



うとしていたものの期限に間に合ったのは 1 輦しかないというハプニングもありましたが、雰囲気は出ていたので良かったです。

2, 貨物船

現地駐在員(兄)の情報によるとロンビエン橋の下を潜る大半の船は上流で採れる砂利を運ぶ船のようです。また、それらは上る時は船底が見えそうなほど浮きあがっていますが、下るときは限界まで砂利を積み込むため甲板がほぼ水に浸かった状態で航行しているそうです。これは模型的に面白いと思い、ジオコレの材木船を改造して再現してみました。しかし、自然な位置になる様に配置した結果、前から見たときにあまり目立たなくなってしまったのが残念です。



3, 動画制作

このコンテストでは、学校・部活紹介と、作成したモジュールの紹介の2本の動画を提出する必要がありました。学校・部活紹介は優秀な部員たちがしっかりとしたものを作ってくれたのですが、作品紹介の動画は皆さんご存じのように作品が完成したのは搬入前日なので、動画提出期限までに撮る事が出来た写真はほとんど無く、素材が少なすぎて苦勞していたようです。

最後に



このコンテストでは、「計画性」というものを非常に痛感させられました。これからは計画的に進めていこう、と思った所まではいいですが、3月末締め切りのこの文章を書いているのは4/9、そして、文化祭の進み具合も非常にまずく、次のコンテストの準備など全く手が付けられていません。いつになれば「計画性」を身に着けられるのでしょうか。来年の部誌では、「計画的に作業を進めて満足いく結果を残せました！！」と書けるよう、精進して参りたいと思います。

と、壮大なフラグを建てた所で締めくくらせてもらいます。最後まで読んでくださり、ありがとうございました。



背景板に使用した画像（兄撮影）

74 回生元部員旅行記

74 回生 官房長

お久しぶりです。74 回生の官房長です。これが皆様の目に触れる頃には最早灘校生ではなくなっているのですが、受験後の卒業旅行を文章化しないのももったいないと思って、載せていただく運びとなりました。部誌執筆者が少ないというのを入試前に聞きつけて寄稿を安請け合いましたことを少し後悔しておりますが、どうかお付き合いください。以下常体で綴ります。

その一

日	路線名	発駅	発時刻	列車名	行先	着時刻	着駅
2 日	山陽新幹線	新大阪	7:39	こだま 843	博多	9:34	福山
	山陽本線	福山	9:56	普通	糸崎	10:14	尾道
	山陽本線	尾道	12:27	普通	福山	12:47	福山
	バス	福山駅前	13:00	ともてつバス	鞆港	13:30	鞆の浦
	バス	鞆の浦	14:50	ともてつバス	福山駅前	15:20	福山駅前
	山陽本線	福山	15:31	普通	岡山	16:30	岡山
	山陽本線・赤穂線	岡山	16:35	普通	播州赤穂	17:43	播州赤穂
	赤穂線・山陽本線	播州赤穂	17:48	新快速	長浜	19:05	三ノ宮

試験から解放された 74 回生部員たちは旅に飢えていた。正直旅ができたらどこでもよかったのであろう(^)、試験が終わり私が 3 月 1 日に日帰りで尾道と鞆の浦に行くことを提案すると同期のみやまきさんが乗ってきた。今回使った切符はこちら。

〈こだま指定席きっぷ〉（往路）

JR 西日本列車予約サイト e5489 からみやまきさんに入手してもらった。新大阪から福山まで新幹線こだまの指定席に乗って 4990 円と、のぞみの自由席に乗った場合より約 2500 円安い。しかしなんと、新年度から 5990 円に値上げされるようだ。それでもお得ではあるが……。

所要時間はのぞみの 1 時間に対し我々の乗ったこだまは 2 時間。もっとも、他のこだまはもう少し短くて済む。

この切符は JR おでかけネットのサイトのトクトクきっぷのページで見つけたのだが、このページには他にも便利そうな企画切符が多数載っているので必見である。「JR 西日本 お得な切符」とでも検索すると上位で出てくる。

ところで料金支払いの関係から切符の利用日を3月2日とした。幸か不幸か1日は雨天だったので遅くなったものの少しだけ得をした(^^)。

〈青春18きっぷ〉(復路)

言わずと知れた激安切符である。最近値上げされたが依然1人1日あたりおよそ2400円で使える。ルールは簡単である。全5回利用可能で、同一行動なら複数人でも使える。特急列車には乗れず、快速などを含む普通列車にしか乗れない。ただし追加料金なしで特急列車に乗れる特例区間なども設定されている。私が使うのは久々である。

では本編である。

朝5時半に起床し、近鉄と環状線で大阪駅に出る。まだ朝ラッシュと言うには早い時刻である。みやまきさんと合流し、大阪市内発の乗車券を改札機に通す。普通列車で新大阪に着くと新幹線ホームに向かう。7時39分発こだま843号は既に20番線に入線していた。ひかりレールスターの4列席に座る。車内は空いているので発車までの間に朝食のパンをいただく。みやまきさんと他愛もない話をして、その後は小松左京の日本沈没を読んでいた。入試の際長い休憩時間にヒマするだろうから、と沈没など縁起が悪いと言う母を丸め込んで入手してきてもらったものである。福山は岡山と広島の間にある。新神戸から岡山はのぞみに乗っていてもまるで1時間かかるかのように感じる程度には退屈だが、こだまは岡山や新倉敷で待避をするものの読書に耽っているとあっという間であった。鉄研失格である。

福山で新幹線を降りると改札で18きっぷにハンコを押してもらう。9時56分発の普通列車は遅延していたのでかなり時間の余裕がある。駅の外を歩いてみる。南側は天満屋百貨店をはじめ高めのビルが立ち並ぶ。独自の都市圏を持つだけあって人通りは多い。北側には福山城跡の石垣が迫っている。いかにも裏口である。天守閣は工事中で今年夏頃に再公開されるそうである。

さて、福山から在来線の末期色のヤツに乗り4駅先の尾道を目指す。日本史の資料集でよく見たが結局何があるのかよく知らない芦田川を渡り郊外を走っていく。尾道に近づいてくると斜面にへばりつく古そうな寺たちが見えてきた。尾道は坂の町とか造船の町のイメージが強いが何より寺の町なのである。

駅を出るとしばらく彷徨ったのち、バスに乗ることとしてロープウェイ往復券付きのフリーパスを600円で買った。これはロープウェイ往復が500円であることを考えると破格であろう。なお新年度からロープウェイは700円、フリーパスは1000円に値上げされるようである。そのままバスに乗り込みロープウェイ最寄りのバス停で降りる。エレベーターで乗り場に上がると客は若者ばかりであった。それも我々のようなオタクではなく、ダボダボのズボンを履いた若者である。私は尾道に行くと言うと同期いわんぐさんから「しぶう」「ジジイやん」と評されたのだが。ロープウェイ

の窓から見えるのは、神戸よりも海と山との距離感が近く、雑然とした町並みである。真下に艮（うしとら）神社という尾道最古の神社があるらしい。住宅が見られなくなり山林の上を通ると眼下の岩山に若者の集団が登っていた。いくつかの寺の上を過ぎて山頂駅に着く。未舗装の道を下っていくと築地堀に当たりランドマークである千光寺の裏手に出た。とりあえずお堂で合格を祈願してぶら下げられている巨大な数珠を指示どおりにぐるぐる回す。そして石槌山鎮修行と銘打たれた鎖をつたって巨岩に登るアスレチックを見つけたが全く自信がないのでそっと立ち去った。多分先程若者がわらわらいたのもここであろう。西に進むと墓地で、地元の老人とおぼしき人たちが話し



込んでいた。ところでここ尾道は妙に墓地が多い気がする。上から眺めるからそのように見えるだけかと思ったが、航空写真を見るとあながち気のせいではなさそうだ。町の発展の歴史の長さ故であろうか。境内からは市街地を一望できる。狭い海峡の対岸にある向島に造船所のような巨大施設が見える

る。少し南に見える三重塔を目指して階段をどんどん下っていく。野良猫が私の方をじっと見たあと、尻を向けて去って行った。天寧寺三重塔の瓦の色は不揃いで年季を感じさせる。この塔があるだけで奈良にいるかのようである。全く観光地くさくさなく素朴である。ここまで絶賛しておいてなんだが時間も残り少ないので入ることなく去る。既に厚着で暑かったが、山頂駅まで登ると汗ぐっしょりになってしまった。坂の町のほんのわずかな坂を歩き来しただけなのに。山麓駅に戻る。本当はそこからさらに東にある伝聖徳太子創建の浄土寺に寄りたかったが、駅に戻って昼を食べることにした。駅前ですぐ目についた尾道ラーメンの店でいただいた。12時27分発の列車が来るまでの時間でお土産を買う。柑橘系を随分推しているが私の好みではないのでいちじくパイを購入。列車は福山行きで、ありがたいことにヤツでなく227系であった。奈良県民なので聖徳太子創建と言われると見ないといけない気がしてきて、浄土寺を見るべく窓にへばりつく。門は見られたものの塔までは見られなかった。

福山で降りると行きに下見しておいたバス乗り場に向かう。にわか雨の中、学生がだんだん乗り場に集まってきた。13時ちょうど発のバスはそこそこ混み合っていたが、鞆の浦まで乗る客は多くなかった。うとうとしていたが目を覚ますと海が見えてきた。終点の手前の鞆の浦のバス停で降りるが人通りはほとんどない。地図を見ると観光スポットはさらに進んだところにあるようだ。帰りは次の鞆港のバス停から乗ることとした。すぐに鞆港のバス停が目に入ってきた。その先にかつての港がある。ここも若者が多い。雁木と呼ばれる石段に大学生たちが屯していさる。この港の雁木

は雪国の雁木とは全くの別物である。路地を歩いて古い建物を見る。もっとも、海沿いなので劣化が激しいだろうし、古い建物がそっくりそのまま残っているというわけではなさそうだ。現在進行



形で工事をしている所も多かった。住宅の中も見てみたかったが、まん防のせいか土日のみ公開となっていた。有名な常夜燈のまわりには人が集まってきて賑やかで、テレビの撮影もしていた。かつて朝鮮通信使が切望して滞在したという福禅寺を目指して歩くが、間違えて石組みの波

止場に出てしまった。気を取り直して方向転換する。福禅寺は狭い路地の先にあったため来たときには全く気づかなかったのだ。だがここも土日のみ公開になっていた。植木の剪定作業中らしく普通に門が開いていたので余計残念である。不法侵入するわけにもいかないので海沿いに出て、朝鮮通信使が「日東第一形勝」と称えた景色を防潮堤越しに見ておいた。帰りのバスに乗り込む。最初

は乗客は少なかったが、小学生の下校に使われているようで途中から賑やかになった。15時20分に福山駅前に着くと31分発の普通列車岡山行きに乗る。車内では日本を沈没させることに専念した。倉敷から相当混むことを予期していたが、試験期間で学生がもう帰っているのか案外乗ってこなかった。ここから水島臨海鉄道に乗ることも当初考えていたがもうそんな体力は残っていなかった。岡山で播州赤穂行きに乗り換える。流石にもう山陽本線を経由しなくなかったからである。こちらは座れないことも覚悟したが座れてしまった。相変わらずの末期色だった。不純な動機で赤穂線に乗ったものの特に楽しいものがあるわけでもない。刀の町長船や備前片上は始発列車もあるが私の最寄り駅のような小さな町だった。線路は海岸から離れたところを通っているが、いつの間にか牛窓からも遠ざかっていた。朝鮮通信使の道すじをたどっているような気分である。日生からは小豆島行きのフェリー乗り場が見える。

播州赤穂で新快速長浜行きに乗り換える。このまま三ノ宮まで行ける。もうここから先はひたすら日本を沈没させていた。すっかり暗くなっており須磨あたりで海を見ることもできない。三ノ宮で快速に乗り換え灘校の最寄り駅住吉で降りる。ここで行くのは郵便局近くの恵愛というネグラーメンの店である。高校時代通っていたが受験のため今年に入ってからには行っていなかった。店のおばちゃんも私を覚えていてくれたようである。まん防のおかげでラストオーダーぎりぎりだったがなんとかネグチャーシューメンにありつけた。ややクセの強い店だがおすすめである。初心者は一油を抜いてもらおうといいだろう。その後灘校の校門前に立ち寄って、住吉から大阪に出て解散した。



日帰り旅なのに随分長い文章になってしまった。この調子では泊まり旅行で苦労しそうなので軽い感じで書いていきたい。

その二

日	路線名	発駅	発時刻	列車名	行先	着時刻	着駅
7 日	東海道線	大阪	6:33	新快速	米原	8:01	米原
	東海道線	米原	8:03	普通	大垣	8:37	大垣
	東海道線	大垣	8:40	新快速	新快速	8:53	岐阜
	高山本線	岐阜	9:08	普通	多治見	9:44	美濃太田
	長良川鉄道	美濃太田	9:56	ゆら〜り	北濃	12:04	北濃
	長良川鉄道	北濃	12:39	普通	美濃太田	13:25	郡上八幡
	長良川鉄道	郡上八幡	16:01	普通	美濃太田	17:22	美濃太田
	大多線	美濃太田	17:29	普通	多治見	18:00	多治見
	中央西線	多治見	18:17	快速	名古屋	18:57	名古屋
8 日							
	近鉄	近鉄名古屋	17:00	特急ひのとり	大阪難波	19:08	大阪難波

疲れてしまったので文体を崩させてもらう。ところでこの記事では行程が単純なので簡略化した予定表しか付けていないが許してほしい。

前のお出かけから1週間経たない3月7日と8日に、合格発表を控えながら次の旅に出た。今回はいわんぐさんも参戦するが行き先は相変わらずシブい。だいたい私の希望なんだが。

5時前に起きて最寄り駅から始発列車に乗る。早朝は本数が多くないから次の列車では間に合わないのだ。席は8割方埋まっていた。キャリーバッグ同伴の若者もいる。大阪駅に着くと朝マックを終えたいわんぐさんが待ってくれていた。早く着いてしまう私のために来てくれた優しいいわん

ぐさんに涙が止まらない。みやまきさんと合流し先日の旅で残った青春 18 きっぷで駅に入りなおす。6 時 33 分発新快速米原行きに乗車。大阪駅始発、さらに大阪駅で朝一番の新快速だったことを後で知った。ちょうど着席率 100% ぐらいの状態で発車。京都で空いたら朝食のパンを食べようと思っていたが、降りる客は多いもののむしろ混んできた。草津を過ぎたら……と思っていたがやはり空くことはない。草津の 1 つ手前、南草津駅周辺は発展著しいと有名だが、東横インまであって感心してしまった。守山でも学生がよく降りたがそれでもあまり変わらず、まさか米原を越えるのだろうかと思っていたら、彦根でようやくどっと降りてがらがらになった。滋賀にも朝ラッシュがあるということなど申し訳ないことだが全く考えていなかった。結局彦根までは大阪駅発車時がいちばん空いていたのだった。こうして朝飯を食べそびれたまま彦根の次の米原で、対面接続された JR 東海の大垣行きに乗り換える。新快速に残っていた客も新幹線か北陸本線かに向かっていったため大して混んでいなかったのここでパンをいただいた。米原でも少し見られた積雪が徐々に増えてきた。垂井から通勤客が乗ってきて大垣に着く。少し急いで跨線橋を越え、新快速豊橋行きに乗り換え。だがこれは岐阜で降りる。途中木曽三川のうち揖斐川と長良川の上を通った。この旅では木曽三川のお世話になる。岐阜で高山本線に乗り換える。太多線經由多治見行きは快速みえと同じキハ 75 形。席を確保してゆったりする。学生の集団ばかりである。これもまん防のせいであろうか。美濃太田で長良川鉄道に乗り換える。この列車はここで 20 分ほど停車した後太多線に入っていくのだが、学生たちも列車を降りていた。下呂にでも行くのだろう。みやまきさんのギャグにおサムい思いをしていたところ、学生たちもみのもんだみのもんだと言って喜んでおり苦笑。

長良川鉄道のホームは小さい。みやまきさんが 3 人分の 1 日フリーきっぷを窓口で買ってくれた。1 人 2700 円で、郡上八幡まで往復するだけでもぎりぎり元が取れるが、我々はオタクなので終点の北濃駅まで行く。先程とは打って変わって車内にはお年寄りがぼつぼつと座っている。普通ゆらーり眺めて清流列車 1 号は 9 時 56 分に発車。景勝地で徐行してくれる列車らしい。しばらくは平地を走っていく。関市の関駅周辺はまだ栄えている印象を受けたが美濃市駅は中心市街地から離れ



ており寂しい。いよいよ山間部に入っていく。終点までなんだかんだずっと駅間は短かった。橋を渡るときなどに徐行してくれるが、どんくさいのでカメラを起動しているうちに渡り終えてしまう。昔は車窓にかじりついていたのでが最近では本を読まないではいられない。加藤陽子氏の『それでも、日本人は「戦争」を選

んだ』を読む。日本沈没に続きまたしてもやや陰鬱なタイトルで申し訳ないが、重層的な内容が軽

快な論理の流れで進められておりおすすめである。みなみ子宝温泉駅では温泉が駅に併設されている。当初はここで温泉に入る案もあったがオタクたちは乗り通すことを選んだ。郡上八幡でかなりの客が降りていった。後で観光するが我々は乗り続ける。駅北側にはエディオンもありそれなりに大きな町ようだ。さらに美濃白鳥駅で我々以外の乗客は全て降りてしまった。かなり北上してきたが長良川の川幅はまだまだ大きい。田畑には雪がかなり積もっている。北濃駅は半ば雪に埋もれていた。除雪は必要最小限しかされていない。駅の外に出て雪玉を投げて一通りはしゃぐ。およそ30分後の折返し列車で郡上八幡に戻る。



駅から中心市街目指して北進するが



人通りはほとんどない。長良川の支流、吉田川を渡る。この吉田川北岸に郡上八幡城とその城下町がある。川べりの崖に張り付くように建物が並んでいるが、そのうちの1つである定食屋に入る。川魚を食したかったが財布の事情により唐揚げ定食をいただく。店の中に飾られていた記念品かなにかのタオルを見ると、どうやらここでは夏にはほぼ毎日のように郡上おどりをしているらしい。満腹で店を出ると周囲を歩いてみる。橋を渡り南岸に戻ると旧八幡町役場のレトロな建物があつた。さらに階段を下りて川岸に出てみる。流石清流のまちではあるが、水はやや鈍い色をしている。北岸に戻る。大部分が重要伝統的建造物群保存地区に指定されている。古そうな町並みに澄んだ水が流れる水路が沿う。郡上八幡城へと続く道を見つけたので山を登っていく。麓にある寺は何の変哲もないが鎌倉時代創建の由緒ある寺のようだ。麓からは天守閣は見えなかったが少し上がった公園に着くと見えた。木造再建の天守閣としては最も古いらしい。毎度へなちょこで申し訳ないがしんどそうなので見えたことに満足して山頂まで登らず引き上げた。下校中の小学生が大きな声であいさつしてくれた。そういう教育なのだろうが、日本の未来は明るい(^^)。今度は南岸の町並みを歩く。いがわ小径（こみち）という水路のある路地に入っていく。が、底まで見えるはずがなんと水はそこそこ濁っており、巨大な鯉のシルエットだけが見える。なんてこった！と思っていたが、雪解け水が流れ込んできたからだろう。昭和くさい市街地を通り抜けもう一つのやなか水のこみちという路地にも入ってみたが、この水もうすく濁っていた。散々歩いて駅まで戻ってきた。この駅舎もおよそ百年弱前のもので登録有形文化財らしい。この町に惹かれたさくらももこさんが勝手に創作したGJ8マン（ジー・ジェイ・エイトマン）というキャラクターの顔出し看板があつた

ので撮っておいてもらった。私はさくらももこさんが大好きで、試験当日も休憩時間に氏のエッセイを読んでいた。楽しいのでおすすめである。

16時1分発の列車に乗ると、またしても鉄オタ失格だが歴史と向き合った後眠りに落ちてしまった。美濃太田から太多線の列車に乗る。可児（かに）駅では名鉄の駅と隣接しており駅前ロータリーはそこまで大きくはないが小綺麗である。終点の多治見で中央西線に乗り換えるが時間があるので駅から出てみる。南側はビルがまばらに並ぶが居酒屋が多い。近鉄タクシーがおり良い気分になった。北側には役所の庁舎や某予備校のかい建物が見えるが駅前の薄暗い水路庭園のおかげでなんだか寂しく見える。だいたいの駅の出口には表と裏の関係があるのだからもう暗くて見にくいのもあってこれだけでは決めがたい。強いて言うなら表は北側か。

やってきた中央西線の快速は211系。ロングシートで名古屋のホテルに向かう。そういえば行きに大垣あたりで中央西線の新車315系を見た気がする。トラッシュとは逆方向なので名古屋に近づくまではほとんど混むことはなかった。名古屋で特に何の脈絡もないがワタリガニのスパゲッティをいただく。昼の唐揚げがでかかったのであまりお腹は空いていなかったが。ホテルは相鉄フレックスサイン。2つの部屋が繋がったコネクティングルームである。繋がっているという理由だけで選ばれた。部屋でまったりしていると大阪の友人から旅行の切符の相談の電話がかかってきた。偶然鉄オタが3人同じ部屋にいたので便利である。流石に遅くなってきたので、翌日の行程を決めなければならない。名古屋近郊の観光をすることにしていたが、どれもシブいとのことで決められずにいたのだ。仕方がないので3人同時に数字をいってその和を5で割った余りで、5つの候補地の中から選ぶことにした。手軽なやり方であるが、これでいちばんシブい犬山城が選ばれてしまった。これも私が提示したものなのだが。風呂に入って月曜から夜ふかしを見て就寝。足が疲れた。

翌日は6時半に目が覚めた。疲れは取れたが朝の始動を遅くすることになっていたので何度か寝直した。8時頃によく起き上がる。朝が早いオタクの旅では珍しいことである。みやまきさんといわんぐさんはホテル直結のミスドでドーナツを、実は朝はごはん派の私は近くのコンビニにおにぎりを買に行った。桃太郎のようなはじまりで申し訳ない。ホテルは綺麗だが周囲はパチンコ屋もある汚い都心である。積み上げられたゴミ袋の脇を歩くセキレイの姿に涙した。これがうちの近所を、灘校の隣の住吉川の河原を飛び回る鳥と同じ鳥なのか。ごはんを済ませてからもだらけてホテルを出る。名鉄名古屋から9時52分発快速特急新鵜沼行きに乗る。名鉄名古屋駅は多方面から来て多方面へ向かう列車をたった2つの線路で捌いている。快速特急はその名に劣らず速いが、すぐに詰まってスピードを落とす。この姿には地元の近鉄の急行を思い出さずにはいられない。さらに高架線になったかと思えばすぐ地上に戻っておりこれまた近鉄を彷彿とさせる。郊外に出るとスムーズに走るようになった。勝手に近鉄に思いを馳せていると犬山駅に到着。

城に向かって歩くが、大通りを外れると魚屋町という古そうな町並みに当たった。しかし人通りが本当はない。やはり激渋観光地なのだろうかと心配したが主要な通りに戻ると修学旅行生かなにかがわらわらいた。その後坂を登りいよいよ城に出た。小さいながらも貴重で立派な現存天守である。階段が急すぎるのと床



が冷たすぎるのとで景色を楽しむどころではなかったが眼下には市街と木曾川が広がる。つい最近まで個人所有で城主が実際に存在していたらしい。駅まで戻る。今度は店が並ぶ通りを歩いたが若者が多い。別に激渋ではないのである。

17時発の近鉄特急ひのとりで帰ることになっていたの、時間が余るだろうから、この次は大曾根にある徳川美術館に行くことになっていた。大曾根は中央西線沿線でもあるが、地下鉄名城線の駅もある。犬山から670円の切符を買う。先程快速特急で乗った名鉄犬山線ではなく、名鉄小牧線の普通平安通行きに乗る。平安通の1つ手前の上飯田までが名鉄、その先が地下鉄上飯田線である。うとうとしていると終点。一駅だけ地下鉄名城線に乗る。名城線は環状線なのであるが、ここでは内回り外回りではなく左回り（反時計回り）右回り（時計回り）と呼ばれている。右回りの列車で大曾根に着くと駅近くの焼肉屋に行った。名古屋めしとは何の関係もないが、味噌漬けのタンに少し名古屋を感じた。当然うまかった(^^)。

焼肉のニオイがついていないことを願いつつそこからさらに歩いて徳川美術館に向かう。刀剣、茶の湯、硯は説明も読めばなんとなくわかるが他はサッパリである。日本史選択いわんぐさんは興味津々である。どうせなら暴れん坊將軍みたいな葵の紋が（鉦・はばきとか言う部分に）入った刀を見せてほしかった。そして足の疲労のあまりほとんど何も頭に入ってこなくなってしまった。だがいちばん印象に残ったのはほとんどない数のスタッフである。1つの展示室に1人か2人は必ずいて、特に解説をするでもなく椅子に座っていたりする。何らかの目的があるのかもしれないが、とりあえず徳川家の財力恐るべし。私は美術館と隣接する庭園、徳川園に入れるチケットを買ったがいわんぐさんとみやまきさんは美術館だけで良かったらしいので、彼らには先に熱田神宮に行ってもらうことにして、私は庭園をゆっくり歩いた。作庭の好みはおいておくと、都会のオアシスと言うにふさわしい。アオサギ、マガモ、カルガモなどが集っている。私は昔からこういう庭園が好きで、中学の頃の鉄研旅行でも熊本で水前寺成趣園に行ったりした。家族旅行で行った福井にある養浩館庭園が作庭の趣味も良くおすすめである。

あまりのんびりするのも申し訳ないので少し椅子に座って休むとすぐに大曽根駅に向かった。少し道を間違えてしまったがすぐに方向転換し、JRの中央線の普通名古屋行きに乗る。どうやら大曽根で駄弁っていたお二方を追い抜かしてしまったらしい。名古屋の1つ手前の金山駅で名鉄線に乗り換える。ここでは名鉄の線路がJRの線路に挟まれている。挟んでいる一方は東海道本線、もう一方は中央本線である。ここから神宮前駅に向かう。JRにも熱田駅はあるが普通しか停まらない一方、名鉄の神宮前は多分全車停車駅である。多分というのは名鉄の運行系統が複雑すぎてよそ者の私には把握しきれないからである。2両の普通東岡崎行きに乗る。お二方は熱田駅までJRに乗るらしいので先に熱田神宮の敷地内で待つこととなった。都心ど真ん中にありながら、梢の揺れる音が響くほどに静かだ。その後合流し合格祈願をした（もう採点は終わっているだろうが）。3人で名鉄名古屋に戻り、お土産を物色する。結局どさんこプラザで名古屋と何の関係もないバターサンドを買った。おまえが食べただけだろうと言われると、言い訳のしようもない。味噌煮込みうどんは好きですよ。お土産にはしにくいから、仕方ない。

近鉄名古屋駅に入る。16時50分発の鳥羽行き特急が発車すると5番ホームにひのとりが入線してくる。平日なのでそこまで混んでいない。もう帰ってきたようなものである。今回は1日目の朝以外かなり余裕のある行程だったが、この快適性に勝るものはない。本を読んでいると、床下に耳を澄ましてみれば、何度も橋を渡っているのがわかる。極めつきは、長島、桑名あたりで木曽川、長良川、揖斐川を渡るときであろう。私は大和八木で降りて、帰宅した。ひのとりはもう少し八木に停まるようになってほしいものである。

その三

月日	発駅	発時刻	列車名	着時刻	着駅
3月15日	難波	7:02	急行	8:06	和歌山市
	和歌山市	8:13	普通	8:17	和歌山港
	和歌山港	8:30	南海フェリー	10:35	徳島港
	徳島港	10:45	連絡バス	11:06	徳島駅
	徳島	12:00	普通	12:40	鳴門
	鳴門	13:01	普通	13:19	池谷
	池谷	13:34	普通	14:30	高松
	高松	16:10	快速マリンライナー46号	16:24	坂出
	坂出	16:30	快速サンポート南風リレー	16:34	宇多津

	宇多津	16:44	南風 17 号	18:48	高知
3 月 16 日	高知	8:20	しまんと 1 号	9:26	窪川
	窪川	10:43	普通	13:29	宇和島
	宇和島	14:56	宇和海 20 号	16:19	松山
3 月 17 日					
	松山	12:21	いしづち 18 号	14:55	高松
	高松	15:10	うずしお 19 号	16:18	徳島
	徳島駅	16:45	高速バス	17:59	高速舞子
	舞子	18:18	快速	18:38	三ノ宮

前回の旅行の後、合格発表があり、無事京都大への進学が決まった。全く関係ないと思うが読書諸氏には厚く御礼申し上げる。またしても旅に出る。今回同行するのは前回のお二方と 73 回生の元部長氏である。全員合格していた。ありがたいことである。部誌の尺稼ぎに協力するのを請け合ってしまったことを少し後悔していると書いたが、入学手続きなどに奔走している今、いちばん後悔している。発表前はさらにもう 1 回ぐらい個人旅行をするつもりだったが、とてもそんな余裕はない。国公立の試験が終わってから発表までの 2 週間に旅行を詰め込むことを後輩にはおすすめしたい。では本編である。

今回は今までの旅行でカバーできておらず通過してばかりの静岡を旅行しようという方向でまとまりかけていたが、発表後の忙しさにかまけているうちに旅行 2 日前になっていた。しかし静岡に行くとなると、数種類の切符が必要になると思われ、計画すら立っていないのでとても間に合いそうにない。ここで元部長氏の誕生日が 3 月であることから、JR 四国のパースデーきっぷというフリーきっぷを使って四国を周遊する方針へと急遽転換。ではそのきっぷを紹介しよう。

〈パースデーきっぷ〉

JR 四国全線と土佐くろしお鉄道全線の普通列車と特急列車が 3 日間乗り放題、さらに JR 四国バスの久万高原線などの路線バスにも乗れる。9680 円の普通車自由席用と 13240 円のグリーン車用がある。JR 四国の駅のみどりの窓口などで購入できる。肝心の発行要件であるが、出発日が誕生月にあたることを健康保険証なりの公的証明書で示すことである。これで、誕生月の人 1 人につき 3 人に無条件でフリーパスが発行できる。同行する人たちの誕生月は問われない。

さて、ちょうど4人で旅行するからたいへん都合が良いが、まずは四国に渡らなければならない。

旅行当日、私は5時半頃に起きた。いい加減初日の朝も遅い旅をしたいのだが、まだできないようだ。今回は南海難波駅に集合。近鉄民の私は今回は楽である。窓口で「とくしま好きっぷ」を購入。和歌山港駅までの南海電車と徳島までの南海フェリーに乗って2200円の切符である。南海フェリーの正規料金だけで2200円であるから、確にお得である。寝坊してギリギリに走ってきた元部長氏と合流し7時2分発和歌山市行き急行に乗る。ちなみにこのとき氏は早朝から爆走してめちゃくちゃ気持ち悪かったらしい。堺を過ぎたら空くだろう……岸和田を過ぎたら空くだろう……と思っていたが結局どっと降りることはなく終点まで。途中で座った記憶があるが。尾崎あたりでは大手私鉄にしては珍しく海が見える。今から船で渡るのであるが。和歌山市駅で跨線橋を越えて和歌山港行きに乗る。石油コンビナートが見えてくると到着。連絡橋を渡りフェリーに乗り込む。乗り換え時間は13分だけだが接続は完璧である。みるみるうちにコンビナートは離れていく。乗客は若い人が多い。席を確保すると、ようやく落ち着いたので、朝食のクロワッサンをいただく。前日の晩に準備を始めたから寝不足で、その後ぐっすり寝てしまった。ちなみに今回は、1日1冊というひどい計算で、本を3冊持ってきた。徳島港からは徳島駅までの連絡バスに乗る。ただしこれは南海ではなく徳島市営の路線バスで別に運賃がいるが、一律210円で済む。徳島城の遺構が見えてくると、駅に到着。バスターミナルを林立するホテルが囲んでいる。バスから次々に人が吐き出されるのだが、四国の都市はいつ見ても元気な印象を受けて、衰退の兆しはあまり感じられないのである。

駅前のラーメン屋麺王で徳島ラーメンをいただく。中学時代の鉄研旅行でもここに来て、替え玉無料券をもらったのだが、今回もまたもらってしまった。旅行者なので使いどころがないのではあるが、神戸にも出店しているらしい。駅に戻るとみどりの窓口でバースデーきっぷ普通車自由席用を購入。ちなみにこれがなければ、同じ効力



で9980円の若者限定四国フリーきっぷを買うこととなっていただろう。駅前の人通りとは裏腹に、駅に自動改札はなく、係員が改札しており、やはり田舎くさい。駅の裏にあたる北側は車両基地で、山林が背後に迫っている。

12 時ちょうど発の普通列車鳴門行きに乗る。吉野川とその支流をかなり時間がかかりながらも渡ったのは覚えているが、記憶が薄れかけている。申し訳ない。鳴門線に入ると蓮根畑と思われる水を張った畑や、逆に水はけのよさそうな砂地の畑が見える。鳴門に着くと駅前のドラッグストアで飲み物などを買って置く。ちなみに高速鳴門のバス停までは 20 分弱歩かないといけない。折り返しの徳島行き普通列車で高德線と鳴門線の分岐駅、池谷（いけのたに）に戻る。試験終わりが何かの学生が多い。池谷は特急停車駅でありながらほとんど何もない駅だったが、学生も多く降りた。車で迎えに来てもらっている者か乗り換える者のようだ。新型車両 2700 系の特急うずしお 16 号の自由席に乗る。学生も特急で帰るようだ。阿讃山脈を越えて香川県に入り、おそらく八栗と思われるあたりで花崗岩が露出した山肌が見え、さらにその先で屋島が見えてきた。



高松に着くと、中心市街地を歩いて、うどん屋さか枝を目指す。コシのあるかけうどんをおやつとしていただいた。琴電の中心駅である瓦町から JR 高松駅近くの終点高松築港に向かう列車に乗る。瓦町では沖縄フェアの屋台が出ており、ちんすこうを買いたくなったが、我慢。高松築港駅からフェリーターミナルに向かってみる。鉄研旅行ではここから岡山県宇野へのフェリーに乗ったが、宇高航路はその後廃止されてしまった。男木島、女木島からのフェリーが到着したところのようで、これまた若者がわらわらと出てきた。JR の駅に戻る。駅前に海水池なる潮汐を利用したきれいな池があった。港で見た海の水は汚かったのだが。高松駅でも沖縄フェアが催されていた。今度の旅行は石垣島に行くぞ～(^ ^)。

16 時 10 分発快速マリライナー 46 号岡山行きに乗る。これは瀬戸大橋に入ってしまうので、次の停車駅坂出で後続の快速サンポート南風リレー号に乗り換える。この列車は予讃線で松山までがたがた行くが、我々は宇多津で降りて、岡山からの特急南風 17 号高知行きに乗り換える。またしても 2700 系である。丸亀では現存天守の 1 つである丸亀城の威容が遠目に見える。土讃線に入ると、琴平で幾分か降りて空いた。大きくカーブしながら谷底に下りると阿波池田に到着。さらに小歩危、大歩危の溪谷を見ながら読書に勤しむ。平地に出ると、土佐山田や後免はタラッシュのようである。

高知に着くと駅前広場に出る。高知駅では北海道フェアをやっていた。やれやれ。中岡慎太郎、坂本龍馬、武市半平太の各先生の像があるが、坂本龍馬以外は教えられないとわからなかった。駅から徒歩4分のホテルに向かう。JR高知駅は中心市街地から外れているのであるが、それでも駅前広場がきれいなので勝手に元気な印象を受けていた。徒歩でひろめ市場に向かう。歩いていると、大木の下の路面に白いものが大量にへばりついていて、何かと思い、鳥の羽であることに気づいた頃には、ものすごい数のハトだかスズメだかが一斉に飛び立っており、慌てて逃げ出した。ハトかスズメかぐらいはわかってもいいもんだが、パニックと薄れた記憶により覚えていない。ひろめ市場に着くと我々はカルチャーショックを受けてしまった。おっさんから大学生の集団まで、皆顔を真っ赤かにして酒を飲んで駄弁っていたのである。コロナ禍で長らく見ていなかった光景である。未成年の我々にとっても居場所はなさそうなので、カツオのたたきをホテルに持ち帰ることとした。コンビニにも寄って買い出しをして、なんだか損をしたような気分でホテルに戻ると、ようやく宴会である。うどんを食べたとはいえ夜遅かったので流石に空腹だった。食後、流石にニンニクくさいのでブレスケアを飲む。風呂に最後に入り、ベッドに潜ったが、寝つけず、何度も便所に行く羽目になった。やれやれ。

2日目はホテルで朝食をいただく。今までオタクとの旅行でこのようなことはまずなかったので、貴重な機会であるが、生憎私は腹が減っていない。元部長氏に少し譲ると、貪り食っていた。結局とさでんに乗ることはないまま高知駅に向かう。鉄オタ失格だが、ホテルが駅から近すぎたので致し方ない。8時20分発のしまんと1号に乗る。これは高松から来る列車なのだが、自由席に座れた。学生の姿もあるが、時間的に遅刻魔かもしれない。かく言う私は遅刻魔であった。またしても2700系である。新車に乗れるのはありがたいことではあるが、少し寂しい。伊野でとさでんとお別れすると、仁淀川を渡る。仁淀川は実際のところ四万十川よりきれいかもしれない(^)。須崎を出ると太平洋が見えるが、眠気で最早どうでもよくなっていた。今回の旅はどうも睡眠報告が多くなりそうで申し訳ない。土讃線と土佐くろしお鉄道中村線の分岐駅、窪川で宇和島行き列車を待つ。9時26分に着いたが、宇和島行きは10時43分発、待ち時間は実に1時間半近くある。だが中村に行って帰ってくることもできない。仕方がないのでここで時間をつぶす。きれいな四万十町役場の建物を横目に、四国八十八箇所霊場の第三十七番札所である岩本寺に向かう。宿坊もあり、我々以外にも参拝客がいる。タイ語か何かのメッセージも残されており、小さい割にグローバルな寺のようである。合格してしまったので切羽詰まった願いもないが、お賽銭を入れておいた。ありがたみを感じ終わると駅に戻る。イスに座って休んだ後、列車が入線してきたので乗り込むが、トイレがついていない車両らしい。四国新幹線(笑)、つまり新幹線0系風塗装の列車に乗れるはずだったが、車両変更が入ったようである。

オタクではない客が見当たらない中、列車は 10 人ほどを乗せて発車。空気輸送というわけでもない。次の若井までは土佐くろしお鉄道で、若井から分かれて予土線に入る。土佐くろしお鉄道の方は若井を出るとループ線らしいが、予土線はただトンネル続きである。四万十川が見えてくるが、あまり清流という感じはしない。窪川を出て 30 分もしないうちに土佐大正駅で 20 分ほど停車する。周りには人家も普通に見える中地元民が 1 人として乗ってこないこの列車の存在意義は何なのだろうかと、鉄オタらしからぬことに思い至ってしまった。土佐大正の次は土佐昭和であるが、元号と何か関係があるのだろうか。寝たかったが、窓にアブがへばりついており、もたれられない。移動してもよかったが、本を読んでいた。沈下橋もあったらしいが見そこねてしまった。江川崎でまた停車する。トイレ休憩も兼ねて列車から降りてみた。駅の北側を四万十川の支流が流れるが、木立に遮られて見えない。うとうとして近永駅で起きると、学生やお年寄りが乗ってきた。北宇和島で予讃線に合流し、宇和島駅に到着。



駅から歩いて鯛めしを食べられる店に向かう。宇和島着は 13 時 29 分と、昼ごはんには遅かったが、なんとかラストオーダーに間に合った。愛媛の鯛めしには 2 種類あり、ここ宇和島の鯛めしは、刺身を卵を溶いた出汁とともにご飯にかけていただく。もう 1 つの松山鯛めし、

あるいは北条鯛めしは炊き込みご飯風のやつである。あまり食欲がなかったのだが、宇和島鯛めしはがつつ食べてしまった。野菜不足なので取り放題のサラダも取っておいた(^^)。店を出ると駅までゆっくり歩いていく。駅前の通りには背の高いヤシの木がずらずら植えられており、これはもう宮崎である。見かけだけでなく本当に暖かいようで、桜が咲いていた。ロータリーからは山の上の宇和島城が見える。これも現存天守の 1 つである。ところで昨日泊まった高知の高知城もそうなのであるがこちらは外観を見ることもできなかった。四国は現存天守が多いのである。さらに蒸気機関車も展示されていた。後輩が喜びそうだ。

駅に吸い込まれ、入線してきた特急宇和海 20 号に乗る。車両の知識がないので酷似しているものとは判別できないのではあるが、おそらく 2000 系気動車である。新車にはない、柔らかなイスである。沿線にみかん畑が見えるが人家は少ない。うとうとしていたら、内子線の端点、高架の内子駅に着いていた。トンネル内を飛ばしていく。ここから先は予讃線の一部ではあるが新しい路線である。最高時速は 120km/h であるが、それぐらい出ているのではないかというのが体感である。平野

部に出て伊予市と、松山に近づいてきたが、まだ田畑は多い。松山駅に近づくと停止し特急しおかぜ・いしづちの後ろに縦列停車する。高架化工事をしているらしい。

JR 駅は中心部ではないから JR 駅だけ見て松山を馬鹿にはいけない、などと言われるが、奈良県民的には十分である。最近は四国新幹線誘致が活発らしい。悪くない。JR 松山駅からホテルまで歩く。ただし今回の宿は JR 駅からは少し遠い。伊予鉄市内線と郊外電車のダイヤモンドクロスを見ておく。ホテルの前は市内線の西堀端電停である。ホテルに入って荷物を片付け一息つく。格安だが最上階の部屋で、窓からは松山城が見える。ちなみにここも現存天守である。別に城オタクではないのだが、松山に来たかったのもこれが理由である。現存と言っても江戸後期に再築されたものだが。西堀端から道後温泉行きの市電に乗る。中心市街地から離れていく。道後公園電停からは湯築城跡の土塁が見える。ここはもう本当にほとんど公園になってしまっているが。道後温泉に着くと、2 日間の市内線フリーパスを車内で購入。メルヘンチックな駅舎を出ると、坊ちゃん列車やらカラクリ時計やらがある。道後温泉本館に向かう。こちらは神の湯などが工事中で前衛芸術的な覆いがされている。霊の湯に入りたかったが、人数制限があるようで、外から見ることしかできなかった。坂を上って下りて、別館椿の湯に着いた。坂を下りている途中、別館の近くに本館の前衛芸術カバーが見えた。普通に位置関係的には近くて坂を上り下りする必要はなかったらしい。諸々のアメニティーを購入してようやく温泉に入る。外を歩いているのは若者が多かったが、湯に浸かっているのはじいさんが多い。熱いので早々に出る。商店街で元部長氏がジュースを買い込み、市電松山市駅行きに乗って南堀端で降りてホテルに戻った。

今度は西堀端から松山市駅行きに乗り、松山市駅の高島屋のそば屋で夕食を済ませた。フロアに人はほとんどいなかったが、うまかった。帰ってからはみかんジュースで一杯。この晩、寝ようとすると、東北の地震のニュースで起き上がってしまった。もし静岡旅行だったら、混乱していたことだろう……。

朝ゆっくり起き、コンビニのおにぎりとなすの味噌汁をいただく。なすは皮がうまい、というのはさくらももこ氏の主張であるが、全くその通りだと思う。今日は松山出身の同期 N と松山観光をする。が、10 時までは私といわんぐさんは坂の上の雲ミュージアム、みやまきさんと元部長氏は道後かで土産探しをする。市電大街道電停で降りて坂の上の雲ミュージアムに向かう。大街道は坂の上の雲にも出てきた松山の繁華街の 1 つである。が、ホテルでちんたらしていたためミュージアムに入ったのが 9 時 40 分とかであった。なんだかとても申し訳ないのだが 15 分ほどで爆速観光した。窓からは萬翠荘という洋館が見える。徐々に緩やかな坂を上っていく展示になっていた。読破した身であるから、展示を見ながら読んだことを思い出すのに終始してしまった。お土産に、作中に出てくる秋山真之の子ども時代の句「雪の日に 北の窓あけ シシすれば あまりの寒さに ちんこ

ちぢまる」のポストカードを買った。15分でこれだけ買って帰るのではまるでちんこの匂が好きなだけの人間のように遺憾である。



電停近くでNと遅れてきたみやまきさんと合流すると松山城に向かう。リフトとロープウェイの両方で山頂まで行けるが、リフトを選んだ。ここも桜が咲いていた。天守閣を目指して歩く。お年寄りも若者も、幼稚園児などもいる。小天守と大天守に登り、市街地を見下ろす。

足元には、城の一部で県立図書館などがある城山公園堀之内地区、遠くには道後温泉本館と前衛芸術カパーも見える。リフトで下りると、観光物産館で土産を買い込み、急いで市電に乗りJR松山駅に向かう。駅では、Nのお母様が待っておられ、じゃこ天をお土産にいただいた。元部長氏とも合流し、間もなくしおかぜ・いしづち18号が入線してきた。我々はいしづちの自由席に乗る。松山はやはり良い町であった。移住するならここかオーストラリアかニュージーランドかアルゼンチンである。

列車は8000系。新型8600系が来るものと思い込んでいた私は、勝手に狼狽していた。それでも、座席は悪くない。トイレも改修されているようで洗面器は陶製でおしゃれである。じゃこ天を昼ごはんとしていただいた。それほど混んでいない。伊予北条を出ると瀬戸内海が見えてくる。波打ち際は澄んでいる。本当に仕事が雑で申し訳ないが居眠りと読書ばかりしていた。丸亀城と再度邂逅し、宇多津で素早く岡山行きと切り離され、高松着。またしても沖縄フェアに迎えられるが早々に改札内に入り直し、特急うずしお19号に乗り徳島まで。JR四国の特急はどれもきっちり検札をしていた。徳島から16時30分発の徳島バスの高速バスに乗る。新神戸行きである。予約制ではあるが飛び込みの客もいるようだ。徳島駅前ではバスの1/4の席が埋まる程度であったが、徳島大学前、高速鳴門、大塚国際美術館前と停まって少しずつ増えていった。いよいよ鳴門海峡を渡る。渦潮らしきものも見える。渦潮の発生している海域だけ海面の色合いが違うのが橋の上から見てとれる。ひょっとすると今回の旅行の車窓では圧巻かもしれない。バスの窓なんだが。いやはや、鉄オタ失格。淡路島を通過して明石海峡大橋を渡ると高速舞子に到着。72回のOB、Mさんが出迎えてくれた。階段とエスカレーターを下りまくって、ようやく地上に出た。JRの舞子駅から快速に乗り三ノ宮で下車。某チェーン高級イタリアンレストランで夕食をいただき、阪急特急で梅田に出て、解散。

完

あとがき

いやはや、読み返してみると、駄文そのものである。とはいえ、1回の旅行の記事を書くのに丸一日かかっている。練っているとかではなく、すぐ脱線するからなのだが。ここまでお読みいただいた読書諸氏にはお礼申し上げたい。旅行中ほとんど写真を撮らないようになったので、あまりいい写真を付けられなかったのも申し訳ない。

また、これだけ旅行したのだから、大いにご協力いただいた保護者には感謝せねばなるまい。もっとも半分ほどは入学祝いの類いを切り崩して行ったのだが。

では、後輩たちの書いた他の記事もお楽しみください。

関東・四国・中国地方旅行記

中学 3 年 7802



1 はじめに

こんにちは、中学3年の7802です。一応去年もぐだぐだな文章で部誌を書いたのですが、忘れている方がほとんどだと思います。まあ自己紹介はいらないと思うので、本題にうつりましょう。2021年の夏、コロナ禍真っ只中の時に父親と2人で旅行に行きました。覚えている方は少ないと思いますが、この夏は前線が停滞していて、各地に大雨警報が出されるほどの記録的大雨でした。ちょうどそんなときに旅行に行ってしまったために計画の見直しも余儀なくされました。2020年は地震で、2021年は大雨... 困ったものです。コロナ禍の旅行ということで心配することが色々ありましたが、対策をちょっとしたので許してください。で、この記事を書いているのが記事提出の締切当日である2022年3月31日。頑張ります(笑)去年と変わらず文章ぐだぐだですが、最後までお読みいただけると嬉しいです。

2 行路表

○当初計画していた行路表から変更がある場合は太字で⇒を用いて書いてます

日	路線名	発車地	発時刻	列車名/行先	着時刻	到着地
12	ANA 伊丹-羽田線	伊丹空港	09:00	NH18/HND	10:10	羽田空港
	東京モノレール	羽田空港	11:00	空港快速/浜松町	11:18	浜松町
	JR 山手線	浜松町	11:27	普通/東京・上野方面	11:34	東京
	JR 京浜東北線	東京	11:42	快速/大宮	11:58	王子
	JR 京浜東北線	王子	17:09	快速/大宮	17:38	大宮
	JR 東北本線他	大宮	18:04	特急日光8号/新宿	18:35	新宿
	JR 中央本線	新宿	18:46	快速/東京	19:00	東京

13	JR 東海道本線 他	東京	21:50	寝台特急サンライズ瀬戸・出雲/高松・出雲市	07:27	高松
	JR 高徳線	高松	08:24	特急うずしお 5 号/徳島	09:36	徳島
	JR 徳島線	徳島	10:28	臨時快速「藍よしのかぜトロッコ」/阿波池田	12:59	阿波池田
	⇔	徳島	12:00	特急剣山 5 号/阿波池田	13:17	阿波池田
	JR 土讃線	阿波池田	13:32	特急南風 9 号/高知	13:51	大歩危
	⇔	阿波池田	13:49	普通/高知	14:19	大歩危
	JR 土讃線	大歩危	14:21	臨時特急「四国まんなか千年ものがたり」/多度津	17:14	多度津
	JR 予讃線他	多度津	17:26	特急しおかぜ 24 号/岡山	18:11	岡山
14	JR 赤穂線他	岡山	09:41	臨時快速「ラ・マル備前長船」/日生	10:50	日生
	JR 赤穂・山陽本線	日生	10:57	普通/福山	12:01	岡山
	⇔	日生港	11:10	大生汽船「NORINAHALLE」/日生諸島観光船	12:10	日生港
		日生	13:56	普通/岡山	14:54	高島
		高島	15:54	普通/豪渓	16:01	岡山
	山陽新幹線	岡山	13:00	超特急のぞみ 139 号/博多	14:29	小倉
	JR 鹿児島本線	小倉	14:48	区間快速/門司港	15:01	門司港
	JR 鹿児島本線	門司港	15:19	臨時特急いさぶろう・かわせみやませみ/博多	17:00	博多

	⇒	岡山	16:23	超特急のぞみ 35 号/博多	18:06	博多
15	JR 鹿児島本線	博多	08:25	快速/小倉	09:33	小倉
	JR 山陽本線	小倉	09:46	普通/下関	10:00	下関
	JR 山陰本線	下関	10:20	臨時快速「〇〇のはなし」/東萩	12:52	東萩
	防長交通	東萩駅前	12:55	路線バス/津和野バスセンター	14:40	津和野 BC
	JR 山口線	津和野	15:45	臨時快速「DL やまぐち号」/新山口	17:30	新山口
	山陽新幹線	新山口	17:50	超特急のぞみ 54 号/東京	19:43	新大阪
	⇒	博多	09:55	超特急のぞみ 18 号/東京	11:22	岡山
	山陽新幹線	岡山	11:43	超特急こだま 849 号/博多	11:57	新倉敷
	JR 山陽本線	新倉敷	12:21	普通/岡山	12:30	倉敷
	JR 伯備線	倉敷	13:56	普通/備中高梁→豪渓(行き先変更)	14:13	豪渓
	JR 伯備線他	豪渓	14:15	普通/岡山	14:54	岡山
	JR 宇野線	岡山	15:15	普通/宇野	16:12	宇野
	四国汽船	宇野港	16:30	フェリー/宮浦港(直島)経由高松港	18:00	高松港
	JR 予讃線他	高松	19:10	快速マリンライナー58 号/岡山	20:03	岡山
	山陽新幹線	岡山	20:36	超特急のぞみ 64 号/東京	21:20	新大阪

3 1 日目(8 月 12 日)

おはようございます。去年も伊丹空港から飛んで旅行が始まりましたが今年も伊丹から羽田まで飛びます。一応鉄道が好きなんですけど、飛行機にもはまってしまったので飛行機での移動です。まあ普通に手荷物検査通って搭乗口まで移動して乗り込むという普通の流れなので、



▲羽田空港に着陸した ANA 機

そこは詳しく書かないでもいいと思います。一応機種は AIRBUS321neo でした。この時から空はずっと曇っていました。計画変更必須の予兆だったのでしょうか。不都合なく羽田空港の C 滑走路の 34R 側から着陸しました。やはり日本の巨大空港だけあって国際線機種も色々いて美しかったです。羽田空港からの移動は今のところ東京モノレールと京浜急行電鉄の 2 種類しかないのですがこの後の都合と組み合わせると、東京モノレールのほうが移動しやすいということで空港快速に乗りました。この空港快速ですが、東京モノレールはこのほかに区間快速と各駅停車の 3 種類の種別があり、種別ごとに駅での退避や通過などがありとても面白いです。そもそもモノレールで通過する駅があるというのがとても珍しいですね。この日は東京に来たわけですが、なぜかという上越新幹線では全国唯一の 2 階建て新幹線 E4 系が走行しており、

老朽化や乗降時の時間がほかに比べ大幅にかかるなどといった理由で 2021 年 10 月 1 日に運行を終了することを発表しており、1 回は撮りたいと思ったからです。とりえず撮影地をググって王子駅付近のところから撮ればいいよと教えてくれたので行きました。この日はこれだけのために東京に来ました。あはですね。現在 JR で定期運行している寝台列車であるサンライズ瀬戸号に乗って高松まで行きます。電車に乗りながら日を越せれるって良いですねえ〜。というわけで 1 日目は特になにもなく終わりました。2 日目以降どうなるのでしょうか。



▲現在唯一の定期寝台特急「サンライズ瀬戸・出雲」号

4 2日目(8月13日)

さぁ寝台特急の車内からおはようございます。さて昨日は東京からこの列車に乗ったわけですが、どこに行くかと言いますと、高松です。この日のお目当てはキハ185改造車夫好き-JR 四国の「四国まんなか千年ものがたり」という観光列車です。キハ 185 系という特急型気動車を改造して観光列車としたもので、JR 四国では「伊予灘ものがたり」に続く本格的観光列車です。2017 年の 4 月から走行しており、1 日多度津～大歩危間の 1 往復だけのたぶん豪華な列車です。さて、JR 四国ではおなじみの「瀬戸の花嫁」のメロディとともに高松駅に入線しました。サンライズ瀬戸号はお盆の時期など客が多いときは高松から琴平まで延長して運転していますが、今回は四国まんなか千年ものがたりに乗るため、高松駅で下車します。ところで四国まんなか千年ものがたりって名前長いですね(笑)。ここで、今

回の旅行で初めての悲報が入ってきました。大雨の影響で、岡山と高知を結ぶ特急南風号が阿波池田～高知間の運転打ち切りを発表しました。やはり大歩危から高知までの山間地域は雨がたまったり、ぬかるんでき



たりするのでしょうか。高松から阿波池田までは普通に行けるよう
▲7200 系(左)と 7000 系(右)の連結 デザインが全然違う
ですが、阿波池田からどうしま

しょと考えていたら、普通に普通列車がありました(ややこい)。特急に乗れなくなるだけの悲報でした。特急南風号というと、アンパンマン列車が有名ですね。やなせたかし氏の出身が四国(高知県)ということで、JR 四国にはアンパンマンにちなんだ列車がたくさん走っています。さて、高松駅の場面に戻りまして、高松といえば何が有名でしょうか。そうです、オリーブオイルです。違いますね。うどんです。そんなしょうもないネタはおいと
いそうどんが有名なので高松駅でうどんを食べました。平凡ですね。さて高松駅に行ったら必ず見られるものといえば、異種型連結です。7000 系と 7200 系が繋がっているのを初めて見たときは僕も驚きました。こんなにデザインが違うものでも連結しちゃうのかと。

性能が一緒なら連結しちゃってもいいわけですけど外見だけでは納得できません(笑)。うどんを食べ終わり、高德線で徳島駅を經由し、阿波池田駅まで行きます。高德線は普通電車で高松駅から徳島駅まで乗りとおすと2時間もかかるので、素直に特急に乗りました。徳島駅に到着しました。列車内では寝ているか車窓見ているかだけなので特に書くことがないです。困りましたね。部誌のページ数が少なくなりそうです(笑) 徳島駅から阿波池田に行くのですが、時期によっては「藍よしのがわトロッコ」というトロッコ列車が走っています。結構好評らしいので一回乗ってみたいです。徳島線も特急に乗り、阿波池田駅まで。阿波池田駅からは1000形に乗り、大歩危までとことこと。雨のせいで吉野川が汚かったです。道頓堀よりはきれいかな。ここで本日目玉の「四国まんなか千年ものがたり」が登場!!ですが、乗り換えが2分しかないです… 記念撮影は後回しでさぁ乗り込みます。観光列車だけあって、内装はとても豪華です。大歩危から多度津へ向かうのは復路であり、朝は多度津から大歩危まで走行しています。そんな復路ですが、8カ所駅間で停車したり徐行したりして名所を案内してくれます。地域の皆さんが手を振ってくれたりするものもやはりうれしいですね。しかし、大雨の影響で景色は期待外れですが、アテンダントさんの対応神すぎますね。いろいろ案内してくれたりしますし、道中楽しかったです。途中、スイッチバックの名所である坪尻駅や、讃岐財田駅などでは乗降もできます。特急なら50分で大歩危から多度津まで行けるところを2時間50分かけてゆったりと走行します。たまにはゆっくりするのもいいですね。途中の讃岐財田駅では、猫に駅長が被るような帽子をのせて記念撮影されてる方もいました。そういうのを見ているとほっこりしてきます。



▲坪尻駅停車中の四国まんなか千年ものがたり

ここで、四国まんなか千年ものがたりについて詳しく説明します。あくまで作者が説明しただけなので興味ない方は飛ばしてくれてもかまいません。作者的には何としてでもまんでは

しいのは秘密。四国まんな
か千年ものがたりは JR 四
国が 2017 年 4 月 1 日から
運行を開始した、キハ 47
系を改造した「伊予灘もの
がたり」という観光列車に
続く本格的観光列車です。

こちらはキハ 185 系を改造

した 3 両編成の車両で

す。全車がグリーン車で

構成されており、多度津方から 3 号車:キロ 185-1003(元キハ 185-3102)、2 号車:キロ 186-4、1 号車:キロ 185-1001 で、それぞれの車両の外観で四季を表現しており、1 号車の緑色のラッピングで表現されているのは春の「春萌(はるあかり)の章」で、2 号車の片側の青色のラッピングで表現されているのは、夏の「夏清(なつすがし)の章」、3 号車の赤色のラッピングで表現されているのは、秋の「秋彩(あきみのり)の章」、2 号車のもう片面の白色のラッピングで表現されているのは、冬の「冬清(ふゆすがし)の章」です。また、ヘッドマークは讃岐財田駅のタブノキ、善通寺のクスノキ、祖谷の鉾杉などをイメージして作成されました。伊予灘ものがたりなどと同様に、この列車にもオリジナルミュージックホーンが搭載されており、一部の停車駅の入線時と発車時に鳴る仕様になっています。この列車は前でも述べた通り、多度津と大歩危の間を 1 往復しており、往路の多度津から大歩危へ向かう列車が「そらの郷紀行」、復路の大歩危から多度津へ向かう列車が「しあわせの郷紀行」という愛称がついています。また往路復路ともに地元の食材を使った食事を提供するサービスがあり、事前に購入することによって車内で食事をすることができます。

帰ってきました名探偵。という戯言は置いて、したかった説明はしました。道中色々楽しいことがあり、あっという間に多度津に到着しました。多度津からは特急しおかげ号に乗り、予讃線・本四備讃線・宇野線を経由して一直線で岡山へ。岡山に戻り、ANA クラウンプラザホテルにチェックイン。やっぱりホテルはいいですねえ。そんなこん



▲四国まんなか千年ものがたり(キハ 185 系)の運転台

なでこの1日も終わります。天気予報で、大雨なんちゃらかんちゃら言っていますが明日にどう響くのでしょうか。楽しみです。

5 3日目(8月14日)

さあおはようございます。テレビでは大雨警報のことばかり言っていて、窓から見ても雨が降っています。これは今後の計画に変更が多数出そうですね。そんなこんな言っていると、JR九州(ちなみに今回の大雨で一番の被災地は九州)から運休計画第一報が出ました。豊肥本線・久大本線は全線運休、かわせみやませみ・いさぶろうしんぺい・はやとの風・SL人吉など観光列車もほぼ運休とのことでした。ちなみにかわせみやませみ・いさぶろうしんぺいは肥薩本線で運行していましたが、2020年の豪雨で被災し、復旧に長時間を



▲日生駅停車中のラ・マル・備前長船

要求したため、各車両を併結して、門司港～博多を1日1往復する観光列車として走行しています。それに今回は乗りに行きたかったのですが、大雨で運休するらしいです。運がないですね... というわけでホテルで至急計画組みなおします。やばいですね。こんな時にJR西日本が第

一報を発表。まあこっちはたいしたことありませんでした。伯備線の豪渓から伯耆大山までが運休になったり、姫新線の播磨新宮から津山までが運休になったり、津山線の金川から津山までが運休になったり、岡山に近いっちゃ近いけど田舎なので行かなそうだから今回は関係ありませんでした。ということで、当初の計画通り、JR西日本の観光列車「La Malle de Bois(ラ・マル・ド・ボア)」には乗れることが決定しました。はい。また説明のお時間で～す。

JR 西日本の観光列車「ラ・マル・ド・ボア」は 2016 年に開催された「晴れの国おかやまデスティネーションキャンペーン」ならびに「瀬戸内国際芸術祭 2016」に合わせて導入されました。213 系 2 両編成を改造して JR 西日本では電車を用いた観光列車としては唯一の列車です。2016 年当初は、宇野線が瀬戸内国際芸術祭のアート作品となったため宇野線のみを走行していました。しかし、予約率が 100%などと好評であったため、3 系統増やし、現在では 4 系統走行しています。宇野線を走行するのは「ラ・マル・せとうち」で、岡山駅と宇野駅を結んでいます。ヘッドマークは碇がモチーフとなっています。2016 年のせとうちキャンペーン実施中は 6 月～9 月までの間のみ瀬戸大橋を渡って高松駅まで乗り入れています。2 番目に設定された系統は、岡山駅と尾道駅を結ぶ「ラ・マル・しまなみ」です。こちらのヘッドマークはしまなみ海道がモチーフになっています。時期によっては三原駅まで延長運転されています。3 番目に設定された系統は、岡山駅と琴平駅を結ぶ「ラ・マル・ことひら」です。これは 2016 年のみに設定されたラ・マル・せとうちの高松延長運転を琴平へと変更し、定期化したものでもあります。こちらのヘッドマークは帆船がモチーフとなっています。最後の 4 系統目は岡山駅と日生駅を結ぶ「ラ・マル・備前長船」です。ヘッドマークは備前焼の炎がモチーフになっています。

説明は以上です。ぐだぐだすぎて読む気うせませうね。すみません。で、このラ・マル・備前長船に乗るんですが、内装がこれまたきれい。観光列車の車内ってやっぱりきれいですね。そりゃそうや 一応名前は備前長船なんですが、終着駅は日生駅です。まあ事情があ



▲高島駅で湘南色の 115 系 D-27 編成を撮影

るんでしょうね。てか終着駅が名前になるということでもないですしね。日生駅で、本来はすぐ岡山に戻って、九州に直行してかわせみやませみ・いさぶろうしんべいに乗るつもりでしたが、あいにく運休したので、日生駅に就航している日生諸島を観光できる観光船に乗ってみる

ことにしました。この船の名前が「NORINAHALLE(のりなはれ)」というもので、2019年に竣工したらしいです。だからむっちゃ綺麗でした。この船でゆったり1時間観光後、日生の駅前に食堂があったので海鮮丼をいただきました。海の近くの海鮮丼はどこに行っても美味しい!!そして日生から岡山へ戻るのですが、よくよく調べると、僕たちが乗っている電車の次の電車がラ・マル・備前長船の復路だったので撮影しようかなと思いました。日生から岡山は、赤穂線ですが、途中の東岡山駅で山陽本線と合流します。東岡山駅の次の駅、高島駅が有名だそうですので、高島駅に行くことにしました。効率よくラ・マル・備前長船を撮って、戻ろうとしたら、次に岡山に行く電車が湘南色らしい。湘南色というのは岡山周辺で走行している115系のうち2編成(D-26,D-27編成)のみが中国地域色(濃黄一色)ではなく国鉄時代の色配置を再現した列車のことをさしています。日本各地で国鉄時代の色配置をしている車両が減っていつの間にか、大変珍しい車両になっているので、それも撮影しようと欲張りしました。結果、普通に撮れました。

当初の計画では九州に行くことになっており、きっぷもホテルも予約していた、きっぷは大雨のため、返金取消することができたのですが、ホテルはそういうわけにはいかなく、岡山から博多まで新幹線に乗っていくことになりました。このとき、僕は新幹線の自由席というものを軽く見ており、17:00は人がいっぱいいるのを一つも考えないで自由席券を購入したところ、岡山から博多まで立つはめに…

正直むちゃくちゃきつすぎる死亡そう。倒れそうになったところでやっと博多到着。さっさと寝たい。今夜もANAクラウンプラザホテルで宿泊。ANA大好きやね。夜景結構きれいでした。はい。明日なんか起きそうやけどとか絶対起きるけど何も察しないで早く寝ましょう。おやすみなさい。

6 4 日目(8 月 15 日)

おはようございます。

もう察しちゃったのでおや
すみなさい。傍から見ると
なんのことかわかりません
ね。まあ大雨でむちゃくちゃ
計画狂ったとだけ言っ
ておきましょう。最悪で



▲DE10 型ディーゼル機関車 2 台(重連)で牽引する「DL やまぐち号」
す。また 1 から計画練り

直しとか... 今日は何をしたかったかと言いますと、まず「〇〇のはなし」という JR 西日本
の萩と下関を結ぶ観光列車に乗りたかったです。はい。もうここで絶望的になります。次
に、「やまぐち号」という本来は SL が牽引して SL やまぐち号として運行するものですが、
こっちのほうがちっとは有名な。今年は SL が故障したため、京都の梅小路で検査を
受けていて、その代替機関車として DD51 型ディーゼル機関車が牽引していましたが、一
種のイベントとして、DD51 型機関車を DE10 型ディーゼル機関車に変更して重連(簡単に
言うと、JAF の車引っ張るやつが 2 個つながって引っ張っているって感じ)で運転していま
した。これはものすごくすごいです。ふわあってなるやつです。語彙力無いですが許して
ください。一応 8 月に撮影しに行ったのですが、乗りにも行きたかったです。その乗るこ
とを今回しようと思ったのですが、さて結果はどうなることやら... はい。来ました。JR
西日本の運行情報第一報。JR 山口線山口駅～津和野駅運休・山陰本線観光列車〇〇のはな
し運休・JR 山陽本線三原駅～岩国駅運休・伯備線豪渓駅～新郷駅、上石見駅～米子駅運
休・木次線木次駅～備後落合駅運休・因美線全線・福塩線全線・呉線全線・可部線全線・
芸備線全線運休。うん。ひどいですねこれ。全部計画ぶっ飛びました。まあ計画立て直す
の楽しいといえませんが... 切符全部返金してもらわなアカんくなったし... 絶望で
すね。することなくなりました(笑)。



▲清音駅で豪渓行きの 213 系を記念撮影

いるということで豪渓まで行きました。これも意味が分かりません。まあたぶん豪渓行きがレア行き先だと思って豪渓まで乗ってみよとでも思ったのでしょうか。まあ倉敷駅前で食べた寿司がおいしかったことだけ覚えています。そして岡山まで戻り、どうしようかと頭をひねった結果、船でも乗ろうかということになりました。まあバスは乗りたくないの、飛行機は欠航、鉄道も運休となると船しか選択肢は残りませんもんね。というわけで、岡山から手軽な船はどこに行けばあるかというのを時刻表とにらめっこして探したところ、ありました。宇野港から高松港へ行くフェリーが。というわけで、岡山でぐだぐだ



▲食パン顔の 115 系(運転台になぜか脚立がつんであった)

とりあえず岡山まで戻ろうかということで、新幹線に乗って岡山へ。そして新倉敷へ。なんで新倉敷行ったのか覚えていません。脳が爆死していたのでしょうか。そして、新倉敷駅から倉敷駅へ戻りました。とても謎い行動です。今考えても謎すぎます。伯備線が豪渓まで通じて

していても時間が無駄なだけなので、宇野までとりあえず行くことにしました。途中 213 系や食パンみたいな顔の 115 系と駅で交換したりしながら(交換というのは、単線区間で互いの列車がある複線区間で行違うことをさします)宇野までゆったりがたんごとん。気楽なもんですねえ。というわけでとりあえず宇野駅につきました。

歩いて港まで行くと、結構大きいフェリーがありました。直島経由で高松まで行くフェリーです。いやあ海はいいですねえ。気持ちいいし広いし。直島までは寝るとします。は

い。今日2度目のおはようございます。起きたら雨やんでいました。いやぁ気持ちいい。

このまま高松まで行きます。フェリーってあまり

揺れないからスリルがちょっと足りないね。はい。つきました。フェリーの接岸って見ていたらわかるけどむちゃくちゃすごいですよね。上手だし、ショックも少ないし。やっ



▲高松駅にて 新快速|岡山表示の223系5000番台

ぱり経験が大事ですね。高松駅でまたうどん食べて、高松駅構内へ。快速マリンライナーがなんでか分からないけど幕回ししていました。お陰様で新快速|岡山、快速|岡山、ホリデー|岡山、急行|岡山などの行き先表示が撮れました。運使い果たしたかな(笑)幕回ししていた快速マリンライナーに乗って、岡山まで帰ります。岡山につい

た途端、隣のホームをキハ47形「ノスタルジー」車両が通過していきました。国鉄急行色はいいですねえ。大雨でいろいろあったけど、やっと帰れます。お疲れさまでした。

7 おわりに

とりあえず、ここまでお読みいただいた読者の皆様へ。こんなぐだぐだな文章を最後までお読みいただきありがとうございます。今回は、2021年に発生した停滞前線による記録的大雨の影響で3日目以降計画変更を余儀なくされ、大変な旅でした。それをここで表現するのは難しかったけど、書いたことで記憶が戻ってきました。旅に出たことを記録していないとどんどん忘れていきます。それでは意味がなくなりますね～なので、自分もちょっとずつどこかに書き記してみようかなと思い始めたところです。去年の部誌のあとがきのところで黒歴史つくったような気がするけど、今回はやめましょうそんなこと。フラグではないですよ。たぶん。来年も部誌書くかもしれないのでそのときはまたよろしく願いいたします。それではここまでお読みいただきありがとうございます。



ちなみにこれ書き始めたのが3月31日の12:00で書

き終わったのが4月1日の0:25

むっちゃやばかったね。提出25分遅れて、先輩す

みません



表紙写真の解説

<表紙 伯備線特急やくも・国鉄色復刻>

特急やくも号運行 50 周年を記念して、2022 年 3 月に 381 系 1 編成が国鉄特急色にリバイバルされました。写真は晴れの国岡山を走る特急やくも 9 号。迫力を出すためにあえて圧縮構図で写真に収めました。

<表紙の裏 えちごトキめき鉄道 455 系・413 系快速>

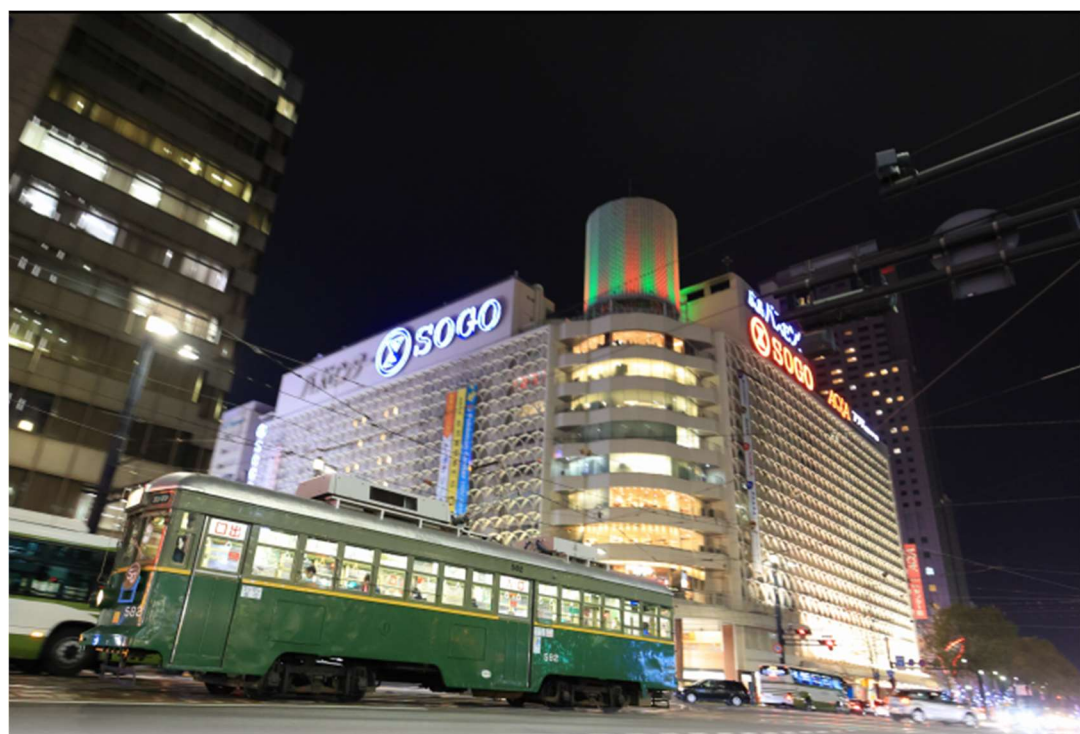
七尾線から 2020 年 3 月のダイヤ改正にて撤退したが、2020 年 7 月より昔の急行色に塗り替えられえちごトキめき鉄道の観光急行として走り出した。妙高山の下駆け抜ける姿は美しい。

<裏表紙 広電 582 号・旧神戸市電復刻車>

元神戸市電の車両で、広電移籍 50 周年を記念して黄色いワンマン帯が復刻された。そごうの下を走り抜ける姿は昔の神戸市電のよう。

<裏表紙の裏 奈良線 103 系・定期運用ラストラン>

今改正にて告知なく定期運用を離脱することになった奈良の 103 系。写真は花束をのせラストランの奈良発車の様子。



vol.150
2022年文化祭号1

しんどんこう 100番台 50巻
(2022年文化祭号1 通算150巻)

2022年 5月2日 初版第一刷発行
発行 灘中学校・高等学校 鉄道研究部
神戸市東灘区魚崎北町8-5-1
代表発行者 高校三年 永井 智也



当部の平素の活動については下記のページやSNSにて公開しております。

ご意見・ご質問などがありましたら、railway@nada-sc.jp又はnrcofficial@gmail.comまで。
公式ブログ <https://nrcofficial.hatenablog.jp>
公式Twitter @Nada_NRC