2026年度

鉄道研究部合宿

【紀行文】





鉄道研究部集合写真 ― 富山駅南口にて

湘南学園中学校高等学校　鉄道研究部編

【目次】

・序文:紀行文に寄せて　著:顧問 山本 一八
・東京～直江津 1　著:M2E 入山 湘
・東京～直江津 2　著:M2E 松尾 侑樹
・高崎駅自由行動　著:M1B 井坂 岳広
・高崎駅　著:M2E 中山 楽人
・1日目自由行動　著:M2A 川村 誠太郎
・景色と共に富山へ　著:M3B 川手 信明
・1日目 自由行動　著:M3D 高木 健輔
・富山駅での夜間撮影　著:H2C 深沢 勇翔
・2日目自由行動前半　著:M1A 山下 翼
・2日目午前　著:M2D 佐藤 丞
・2日目自由行動 前半　著:M2D 脇田 翔也
・2日目自由行動 後半　著:M1A 清水 琉惺
・2日目自由行動 後半　著:M3D 山中 幸祐
・夏　著:M3B 川手 信明
・3日目自由行動　著:M3B 濱岡 龍
・3日目 深沢班　著:M2A 福田 悠一郎
・3日目自由行動　著:M2C 清水 政孝
・特急ひだの魅力　著:M1E 松清 智也
・合宿3日目　著:M2E 坂田 学祷
・浜松→小田原　著:H1B 瀬畑 隼人
・夏合宿3日目 岐阜～浜松　著:M1A 小林 拓矢
・夏合宿を振り返って　著:M1D 山根 大都
・旅という本　著:顧問 山本 一八
・合宿行程 / 合宿の記録

序文：紀行文に寄せて

鉄道研究部代表顧問
山本　一八

夏だ！合宿だ！またこの時期が来たのだ。それが私の実感だった。今年も夏は暑い。昨年に比べて雨が適度に降るのはありがたいが、さりとて暑さは大概である。

去年は中学１年の担任を務めていたが、思いがけず再度中学１年に副担任として配属された。「今年は何人の生徒が鉄道研究部に入ってくるかな？」そう思っていた日々がちょっと昔に思えてくる。思い出せばここ３年程鉄道研究部の部員数はうなぎ上りなのだ。以前は毎年一人か二人、せいぜい三人が入れば御の字という弱小部活だったにもかかわらず、一昨年は7名、昨年は９名という大量の部員が入ってきた。流石に活動場所が手狭になってきたことは否めない。さりとて入部をお断りすることはしたくない。「今年も大量に入ってきたらどうしよう」などという新たな心配の種が芽生えてしまったのだ。そんな中で結局、今年は新たに6名の部員を迎えることになった。これくらいの人数がちょうどよかったと胸をなでおろしたことは言うまでもない。

さて、今回は生徒たちの話し合いの結果、北陸方面に合宿の行き先を定めた。実は私は、北陸には２０１９年に二度旅をしている。当時は高校２年生の担任をしていたが、行き先を４つに分けて行われる研修旅行で「富山・石川」の北陸コースを担当したからだ。一度は下見として、妻を帯同して行き（もちろん妻の旅費は自腹だった！）、もう一回は生徒を引率してのものだった。久しぶりに訪れる富山は懐かしさが溢れていた。以前に訪れたときにはまだ整備途中だった富山駅構内や周辺も立派になっていた。路面電車に乗りながら、以前町中をレンタカーで走った時には右折するときに路面電車に突っ込まれはしないかとヒヤヒヤしていたことも思い出した。言うなれば「富山再訪」英語ならばToyama revisitedとなる。ノスタルジーを感じられる懐かしい旅はあっという間だった。

あらためて富山を訪問して思ったことだが、富山には文化が根付いているということだ。街中には名も知らぬ芸術家のモニュメントやブロンズ像が至る所に設置されていたし、主要駅である富山駅と高岡駅のコンコースにはストリートピアノが鎮座していた。もちろんこれらのピアノを演奏したことは言うまでもない。こんな時に弾きたい曲はJ.S.バッハのG線上のアリアだ。慈愛に満ちた音楽が広がっていく。音楽という存在の素晴らしさを改めて感じることができる瞬間だ。

さて、我らの夏合宿を紀行文という形で振り返りたいと思う。今回は生徒２１名が参加していたので２１通りの振り返りがあるのだ。昨今文章を書く機会がかなり減少してきているが、ここで改めて文章としてまとめることの意義を強調しておきたい。書くことは考えること、考えることは整理すること、整理することは深めることなのだ。この紀行文を通じて学びを深めてほしいと願ってやまない。

最後に例の言葉を紹介して序文を締めくくりたい。明治時代に活躍した紀行文作家にして、随筆家・小説家でもあり、日本研究家・英文学者としても知られたラフカディオ・ハーンの言葉だ。

> 「第一印象は、できるだけ早く書き残しておきなさい。第一印象というのは、しだいに消えてゆくものです。そしていったん薄れてしまうと、もう二度と戻ってきません。どんな不思議な感動をこれから受けようとも、初めての印象ほど、心が動かされることはないでしょう。」

流石は紀行文作家が言うことである。その説得力は重い。だからこそこの偉大な先達の助言には素直に従いたいところだ。第一印象が薄れる前に紀行文を書こうではないか。2026年度鉄道研究部紀行文の幕開けだ！最後までお楽しみいただければ幸いである。

2026年8月6日　81回目の広島原爆忌に
鉄道研究部代表顧問　山本　一八

【自己紹介】
鉄道研究部代表顧問にして英語科教諭。教歴15年目だが、なぜか中学1年生に配属されることが多く、今年で6回目だ。中学1年生に英語を教えることはだいぶ慣れてきたが、高校生の文法など高度な英語が恋しくなってきた。昨年暮れから体調を崩したが、今年度に入って大分持ち直した。趣味のジム通いも5か月にわたってストップしたが、今年の5月に無事再開。それ以降は火曜・木曜・日曜に必ずジムに行く日々（ただし合宿期間中の火曜日は無理だったので唯一の例外）だ。どんなに忙しくても、どんなに疲れていても、1種目だけでもいいのでジムに行って体を動かす習慣はいい。以前の行けるときに行くスタイルだと、やれ疲れているだの、やれ忙しいだの、行かない言い訳を探し出してしまうので、ルーティーン化するのがいいと思う（勉強に関してはさんざん生徒に同じことを言っていたのはご愛敬）。文章を書くのは大好き・得意であり、別の名義を使ってエッセイストとして活動しているのはここだけの秘密。

東京～直江津 1

M2E 入山 湘

2026年8月3日の朝8時、東京駅内の銀の鈴で我々は無事に集合した。集合時刻になり、点呼を終えて東京駅7･8番線に同級生達と移動を開始した。時間までホーム上で撮影。E657系や上野東京ラインの列車を撮影して過ごした。そして時間になり最初に乗ったのは快速アーバン高崎行き東京駅8時26分発に乗車。列車は予定より10分の遅れで東京駅を発車し、高崎駅へ向かった。高崎駅に着くまでの車内ではVカットを見せ合い、寝たりするなど和気あいあいと過ごした。列車は定刻通りに高崎駅に到着し、上野東京ラインとはお別れ。高崎駅では40分間の自由行動を設け、我々は丸亀製麺で昼食を摂った。その後、無事に集合時間に間に合い、高崎駅からはくたか559号金沢行き高崎駅11時21分発に乗車して上越妙高駅に向かった。上越妙高駅から妙高はねうまラインに乗り換え。妙高はねうまラインのホームにはたまたまe653系のしらゆき色がいた。普通直江津行きの発車までe653系の撮影を楽しみ、乗車電のET127系V1編成(新潟色)が入線をし、普通直江津行き上越妙高駅12時41分発に乗車。車内では地方の風景を楽しむことが出来た。

～～筆者紹介～～
M2E 入山湘
好きな鉄道会社:小田急、相鉄、京王
使用機材:**Canon EOS R7**



東京～直江津 2

M2E 松尾 侑樹

8月3日月曜日午前8時。今回の合宿参加者は無事に全員東京駅の地下1階「銀の鈴」に到着した。今回は高2・1がそれぞれ1人、中3が4人、中2が9人、中1が6人の計21人。かなり多い参加数となった。中2の僕は1年ぶりの参加でとても楽しみにしていた。富山も初めてなので良い思い出にしたい。

ということで、これから高崎に向かう。8時26分発の快速アーバン高崎行きに友達6人と乗った。実はこの電車、昨年の高崎までの移動と同じ列車なのだ。昨年は横川と長野に行った。懐かしい思い出が蘇る。 列車は上野、浦和、大宮へと停車し、高崎線内へと入っていく。大宮を過ぎたあと、鉄道博物館がチラリと見えてくる。眺めるだけでもいいな。鉄道博物館を見送り、上尾、桶川、鴻巣、熊谷へと進んでいく。この辺りは静かな住宅街が多くなる。9時35分に籠原駅に到着する。籠原では前の5両が切り離しをするため5分停車する。中1の子たちが切り離しをみに行こうと前に行くのが見えた。小さいけど重要な役割を持つ駅だ。9時40分籠原を離れる。高崎まであと、7駅だ。

10時12分に高崎に到着する。いつも思うけど、長いようで短い。それでも列車内で充実して過ごせているのだろう。さて、高崎駅では40分ほどの自由時間がある。僕は友達と駅をぶらぶらしたり、お弁当を買った。



↑上信鉄道の駅にも行ってみたときに見つけたスタンプ

全員がお弁当を購入して、もう一度再集合。これから新幹線に乗って、上越妙高まで向かう。11時21分発、はくたか559号金沢行きに乗る。北陸新幹線も1年ぶりの2度目。去年は長野まで乗った。懐かしいなー。

さて、新幹線の中で駅弁をいただく。群馬名物おぎのやの釜飯を食べた。



こちらのおぎのやの釜飯。昨年の合宿でも横川の本店で食べた。昨年と同じ味が口の中で蘇り、懐かしさを感じた。

思い出が溢れる北陸新幹線と高崎線を経て、12時28分に上越妙高駅に到着。僕にとっては新潟初上陸だ。そんなことを思いながら改札を出て、えちごトキめき鉄道乗り場に移動する。えちごトキめき鉄道は、妙高高原から直江津を結ぶ「妙高はねうまライン」と直江津から市振を結ぶ「日本海ひすいライン」の 2路線で構成される鉄道会社だ。上越妙高から妙高はねうまラインに乗って直江津まで向かう。12時41分発普通・直江津行きに乗る。



直江津までは3駅。意外に短い。沿線は、川や畑や住宅など、のんびりとした風景が広がっていて、落ち着けそう。車両もレトロで、こちらではなかなか乗れないだろう。列車は高田、南高田、春日山に停車し、いよいよ次は直江津だ。

12時57分に直江津に到着した。一旦改札から出て、集合したあと各班での自由行動が始まる。とても楽しみだ。



直江津駅で見つけた駅スタンプ　専用の台紙もあった

筆者紹介　松尾侑樹(中**2**)

駅に置いてある駅スタンプを集める押し鉄。最近だと4～6月のJR東日本の「名探偵コナンスタンプラリー」27駅コースを制覇した。最近はマンホールカード集めにハマっている。スタンプをデジタルで集めるなら、アプリ「エキタグ」やWEB「TRAIN TRIP」なんかがおすすめ。

高崎駅自由行動

M1B 井坂 岳広

この紀行文は高崎駅にて北陸新幹線に乗り換える時間にあった自由行動をかいていきます。さて高崎といったら群馬県の県庁所在地である前橋市より人口が多いぐらいしか思っていない状態で高崎駅をぶらぶらしていたところ、まず自分は親に作ってもらったおにぎりを食べるため、何か食べれるベンチやイートインなどを探しました。そしたらイートインがあったので入ってみたところ「こちらのイートインはこの場所で買った方のみご利用いただけます。」ということが書かれてあったので昼ご飯を食べることができずにイートインからさっさと退散。そしてまたお昼ご飯を食べるためベンチを探すことになりました。そしたら交番の近くに近くにベンチがあったのでお昼ご飯を食べることに成功。そして美味しくお昼ご飯を食べ終わりました。しかし時間が結構余ったのでまずはベンチでダラダラと時間を過ごし次にヤマダ電機屋に行きぶらぶらと時間を潰して今度は高崎駅のお土産屋に行って試食を食べまくろうかなと思って高崎駅に向かったところ、たまたま遭遇した中学1年の友達が「ご飯食べれるところない？」と聞いてきたのでさっき自分がお昼ご飯を食べた交番前のベンチに連れていきました。友達がご飯を食べるのをじっと待ってから、集合場所である高崎駅に向かいました。

振り返り
今回の自由行動ではただただぶらぶらしてご飯を食べただけなので次に高崎駅に行った時は上信電鉄の車両を撮って高崎駅のご当地駅弁を買いたいなと思いました。（その一週間後高崎駅に行く機会があってチキン弁当を購入。）

【筆者紹介】 中学1年B組　井坂　岳広 東京生まれ。 横浜在住 図書委員会と家庭科サークル所属	好きな鉄道会社　東京メトロ 好きな発車メロディー　白金高輪駅4番線 「つかの間の」 好きな艦艇　PGうみたか 好きな巡視船　れいめい型巡視船

高崎駅

M2E 中山 楽人

合宿初日の昼、我々は群馬の高崎駅にいた。朝、東京駅を出発し約2時間電車に乗り、ようやく高崎駅に到着したのだ。高崎駅に到着すると、ちょうどお昼ご飯の時間帯だったので、ご飯を食べに行くことになった。駅近にお店を探したがいいものがなかったので結局丸亀製麺で食べることにした。高崎駅まできて丸亀製麺はどうかと思ったが美味しかった。

そして集合時間になり新幹線改札前に集合した。その時面白いものが目に入った。それはなんとめちゃくちゃ大きなだるまが改札の近くにあったのだ。



高崎はだるまが有名なのは知っていたけれど駅にこんなものがあるとは思ってもいなかった。人数確認が終わり新幹線のホームへと向かう、、、、

～自己紹介～
M2E中山楽人
撮り鉄メインでたまに音鉄
最近新しいカメラを入手した。
お盆休みに京都に行き関西の鉄道に興味を持った

1日目自由行動（深沢班）

M2A 川村 誠太郎

2時間ほど在来線にゆられた後、ようやく富山駅に到着した。ここからは班ごとに分かれて自由行動（撮り鉄をしたり、乗り鉄をしたり、買い物をしたりする時間）になる。僕たちは乗り鉄がメインなので、富山駅の付近を回る富山地方鉄道の路面電車に乗車した。あまり時間が無かったので今回は、富山から富山までを結ぶ環状線に乗車した。環状線では比較的新しい9000系が使われていた。



↑この南富山駅前行の写真しかなかったです、、あまり上手くないのが悔しいです😢😢

環状線をまわっていると、富山城を発見！富山城は戦国時代、織田信長の家臣である佐々成政の居城だったそうです。この説明はなんと富山城の最寄り駅に書いてあった！他の駅にも富山城以外の地域の説明がたくさん書いてあるので行ったら是非読んでみてね～！



←富山城

環状線を回り終え、夕飯を食べることになった。ここでは、班を一度解散して3組ほどに分かれて行動をした。僕は、班の中2の生徒たちと行動した。夕飯は富山名物「ブラックラーメン」を食べた。お店に着くと、並びもせずに入店することができた。僕は、ラーメン並➕ライ

スを購入し、頂いた。値段は、1100円だったかな？はっきりとした値段は覚えていないがそんなもんだったはず。ブラックラーメンは、その名の通りスープが黒かった。麺の上に大量のチャーシュー、メンマ、胡椒が載っていた。味は胡椒が効いていて、醤油かな？の味がしてとても美味しかった。


←これがブラックラーメン

　食べおわったら、ホテルで食べるための夜食や飲み物を調達した。僕は水一本と、十六茶一本と、おにぎり一つを購入した。友達や部長がONICHA買ってて少し面白かった笑。

～筆者紹介～
中学2年A組川村誠太郎
野球部&鉄道研究部
野球も鉄道もゲームも大好き。
ずっとどれかがしたいと思っている。
好きな野球チームは横浜DeNAベイスターズだ。

景色と共に富山へ

M3B 川手 信明

直江津で解散してから次に乗る電車までは時間がない。だが、田舎の鉄道は一筋縄には行かない。いつものつもりで行くとICカードで改札を通れば良いがこちらは違う。これから乗る日本海ひすいラインは、この直江津駅以外には自動改札機が設置されていない。つまりICカードは使えないのだ。僕は後輩達に切符を買うのを急かしながら、自分も買い間違えないように気をつける。これまでにも1人の時に時間ギリギリの電車に乗るということを繰り返してきたが、やはり大人数となると気に掛けれればならないことが増えるので焦るところはある。無事、班の全員が切符を買えたことを確認してから、いかにも田舎のターミナル駅という佇まいの駅舎の中にある改札を通る。乗る列車は1両編成の気動車であり、エンジン音を響かせながらこじんまりとして停車している。かつては10両ほどの特急や寝台特急が往来していたこの路線も今はその役割を北陸新幹線に譲り、1両の列車がトコトコ走る長閑なローカル線になっている。ずっと日本海沿いを走るので綺麗な海が見れる路線であり、首都圏とは全く違った雰囲気を体感することができて、乗っていて非常に楽しい路線だった。

先輩や後輩と談笑しているうちに、列車は終点の泊に着いた。泊からはあいの風とやま鉄道へ乗り換え、2両の電車で再び富山方面へ進む。しばらくすると田園風景が見えて来て先程よりは栄えた印象を持たせる路線だった。泊より前も僕が見ていなかっただけで、栄えていたのかもしれないが、、、 揺られるうちに少し眠くなって来たので少しだけ寝ようと思ったが、あり得ないレベルで眠気に襲われた僕は、有ろう事か少しではなく富山に着くまでガッツリ寝てしまったので、あとは紀行文の前で「なんだこいつ」と思っている読者の方々の想像に委ねたい。

富山に着く直前に起こされた僕は慌てて降りる準備をする。なんとか間に合い、ホームに降りて班員の全員がいる事を確認してから、班員にしたい事を聞いてみる。すると、富山地鉄に行きたいという意見があったので、それで一致し早速行く事へ。富山地鉄は全国からかき集めた中古車が走っている中古車の宝庫で、関東は東急や西武、関西は京阪まで幅広い中古車がある。部品まで見ればもっと多くの会社から譲り受けていて、古い車両マニアにはたまらない路線だ。こちらも富山地鉄独自のカードであるecomycaと切符しか使えないので、カードを持っていない僕たちは切符を買った。カードの欲しさに負けて富山地鉄以外では使えないのにも関わらず、2枚買った先輩がいるのは僕の記憶違いだと信じたい。

電鉄富山からそこそこな揺れで行く事1駅、近くの撮影地に行くために下車する。駅には車庫が併設されていたり、古い駅舎が残っていたので僕達は気分上々。少し雰囲気を味わってから撮影地へ向かう。
合宿は絶賛真夏の8月初頭。暑さで体調を崩す人が出ることを恐れていたが、こまめな水分補給のおかげか、全員体調は万全な様で何よりだった。年々暑さが増してきているので

本当に熱中症には気をつけたい。この調子で暑くなり続けると来年はどうなるのかと思うと肝が冷える。

2本ほど来た電車を撮り、集合時間も近くなってきたので駅に戻る。夕飯はやはり富山の名物を食べたいという事で、ブラックラーメンを頂くことにした。
ブラックラーメンと呼ばれるほどの黒さの原因である濃口醤油のせいか、とてもしょっぱくてスープは飲めなかったが、美味しかったので富山に行く機会があったらぜひ食べてみて欲しい。ごちそうさまでした。夕飯を食べた後は時間が余ったので路面電車を撮ることに。市街地をトコトコ走る路面電車はどこか可愛さを感じる。都会と1両の短い列車のミスマッチ感が、それを感じさせているのかもしれない。撮ってるうちに集合時間が近くなって来たので、キリのいいタイミングで撮影をやめることにした。と言っても、夢中になるとキリというものは存在しないのかもしれないが、、、



富山地鉄の中古車(元東急8590系)



路面電車



富山名物のブラックラーメン

筆者紹介
M3B 川手　信明
撮り鉄中心だが、最近は鉄道よりも風景写真に興味が湧いている
好きな車両は京急2000形など

1日目 自由行動（瀬畑班）

M3D 高木 健輔

この日は東京から直江津（なおえつ）まで来て直江津から自由行動になった。直江津からは13時15分発の富山行きのえちごときめき鉄道ひすいラインという電車で富山に向かった。直江津という都市はどこにあるかというと新潟県の日本海側に面していて北陸新幹線でいうと上越妙高駅付近に近い場所にある駅だ。そして電車はあまり関東では見られない1両編成であった。この電車にはボックス席や優先席、トイレまで完備されていた。一両なのに満足な電車である。またこの電車はワンマン運転をしていて車掌はいなく運転士だけで電車を動かしている。ワンマン運転のメリットとしてはわざわざ1両に2人の運転手、車掌が必要ないことや地方路線にも、運行を続けやすいという点がある。そして2時間くらいかけて泊駅についた。泊駅は富山駅からの行き先が多い割には小さな駅だ。また乗り換えて富山駅まで到着した。富山からは富山県の中でも大きい川である神通川の河口付近で撮影をした。神通川は全長120㌔の一級河川であり岐阜県の飛騨山脈を源流としている川だ。流れる富山湾ではホタルイカが有名だったり短い距離で数百メートルが、沈み込んでいる魅力的な場所だ。ここでは、あいの風とやま鉄道が走っていたりJR高山本線などが走っている場所だ （右の車両はあいの風とやま鉄道）30分くらい撮影をしたらそろそろ夕食の時間になってきた。富山県の名物は何があるだろうか?鱒寿司、ホタルイカ氷見うどん、などとかず多くある中で我々が食べることになったのが富山ブラックラーメンだ。このラーメンは濃い色の醤油スープで塩分が強いのが特徴だ。真っ黒な醤油ラーメンはあまり見たことがない色をしていて普通の醤油スープ以来にも深い味わいがあった。





食べ終わり富山駅の周辺を散策するとなんとも興味深い電車が走っていた。それは富山地方鉄道富山軌道線。この電車は電車と言われるとそうでもなく路面電車という感じであった。路面電車でも線路が整備されていると思うかもしれないが実際は道路の上を走っている電車であった。関東だと江ノ電の腰越から江ノ島駅間では道路と並走している感じだ。よく車と並走できているなと感じることができた。

このような富山の電車に触れながら自由時間の集合時間になってしまった。長いようで短い自由行動だった。とても楽しくこの行程を作ってくれた山中君に感謝します。



自己紹介
高木健輔（たかぎけんすけ）
部活　鉄道研究部　陸上部
好きな車両　関西の225系　りんかい線　小田急5000系

読んでくださりありがとうございます！

-おまけ-
実は自分、鉄道研究部の合宿と陸上部の合宿が被っていた為途中で抜けて陸上部の方に行きました。富山から陸上部の合宿の飯田へ約7時間ほどかけて行ってきました。そこで乗れた大糸線は乗るだけで凄かったので是非機会があったら乗ってみてください！

富山駅での夜間撮影

H2C 深沢 勇翔

※1日目の富山駅での夜間撮影のみでは随分と内容が少ないため、路面電車についてのトピックも追加しました。

――

近年、地方の交通事情はかなり複雑になっている。特にそれぞれの地方の玄関口となる主要駅(宇都宮駅、仙台駅、名古屋駅などを例とする。)周辺の交通事情が一部で変化している。そして、その中でも路面電車などを上手く活用し駅前の活性化を図った例も増えている。

まず、路面電車の歴史についてを振り返る。1895年に日本初となる営業路線として初の路面電車、京都電気鉄道(京都市電)が走り始めたことで始まった。当時、1895年(明治28年)は都も京都から東京に移り、経済復興の意味と当時の馬車による輸送から転換することが目的であった。また、開業年の4月に国内産業発展のための展覧会として博覧会（第四回内国勧業博覧会）が行われた。実際にはこの博覧会の需要のほうが大きかったようである。

そして、その後に開業した路面電車を見てみる。

・名古屋電気鉄道（のちの名鉄市電）
・大師電気鉄道(現：京急大師線)
・江之島電気鉄道(現：江ノ電)

このように現在でもそれぞれの地方で旅客を担っている規模の大きい鉄道会社が多い。しかし、最初に例を挙げた京都電気鉄道は昭和30年代を皮切りに車などの普及が進み利用客は減少、収入も落ち込んだ。また、バスの普及などにより乗客が減った理由として、バスのほうが路線系統の自由が利くということだ。路面電車は線路が地面と固定されているため、ある程度決まった路線しか運転ができない。しかし、バスなどは上手く回せばいろんな系統に回すことができ多方面に利用できる。この違いであった。

さて、今でも運行を継続している路線に名古屋電気鉄道など3路線を取り上げた。今回、夏合宿として行った富山でも例として挙げた3路線とは開通時期が異なるものの同じように1913年(大正2年)9月に開通した路面電車がある。それが富山電気鉄道である。この路線はのちに富山地方鉄道の路線となる。

では具体的に1つの鉄道会社に絞って見てみると開業からどのような変化があったのか。今回は夏休みの時期に重なる終戦記念日より広島の地方が浮かんだ。そのため、広電について開業時からの変化を調べた。今日まで営業運転が続いている路線には企業でどのような努力がされたのかを考える。最初に広島電鉄(広電)を例として挙げる。この会社は1910年に設立後、現在もかなり知名度の高い路面電車として地元民、また観光客などからも広く親しまれている。この会社は現在でも被爆電車として1945年8月6日に現在の原

爆ドームに原爆が落とされた時に実際に走っていた電車を今日までの修復、維持などを行なった上で通常の旅客営業運転を行なっている。実際に走行しているのは1両編成×2の2両で現役である。(今年、終戦から81年が経過しているが、このように被爆電車について取り上げることで戦争について考える良い機会となることを信じている。)

広電は開業時から終戦までは主にお客さんの輸送、町の発展を目的として新たな新線を開業することで努力していた。そして、開業から新線を開業するとその次に沿線の住宅地の開発も行うようになった。さらに沿線に遊園地なども設置した。また、他の都市への新線開業計画も立てていたが実現しなかったことなどから、必ずしも想像通りにいくものではなかったということが伺える。また、大正時代の終わりには路線バス会社としても新たな経営を始めた。最初は個人経営であったが昭和3年には株式会社になった。

結果として現在の広電としては当時、広島の市内電車としてはかなり大動脈なものとなった。また、日中戦争時などは路線バスの燃料などにも影響し、代燃車を導入したとのことであった。そして、昭和6年には全線が開業した。ここまでの開業には海岸の埋め立てなど広島の宮島を走る路面電車ならではの難題があった。しかし、広電は上手く工事を進めた。

そして、太平洋戦争の時期に入る。広島瓦斯電軌は産業別に分けて経済統制を行うため、昭和17年に現在の広島電鉄株式会社を設立した。この時に広電は電車とバス部門を分離したのだ。太平洋戦争で広電は軍需輸送などとして使われていたのであった。また、この時期に軍需工場への輸送を向上する目的で新線も開業している。そして、1945年8月6日。原爆投下である。広島の町は大きく変わってしまった。当時、広電の市内電車も123両の車両中、108両が被災した。また、バスもほとんどが被害を受けた。 現在も被爆した電車（被爆電車）のうち、2両は現在も定期運行をして日常的に走っている。

その後、昭和22年には一部区間で広電は運行を再開した。被爆して台車以外が無くなった電車が多く、新型車両の製造に広電は力を入れた。また、新規製造の車両を銅製化を行い、新技術を取り入れたことで騒音も減らすことができたのだ。つまり、新技術を積極的に取り入れたということになる。そして、市内電車と宮島線の直通運転も開始した。さらにバス路線も拡充し、他社を含む3社での競合を行っていた。また、運輸業だけでは行っていけなくなるという大手私鉄を見習い、ロープウェイの運行も始まった。しかし、昭和40年代にはモータリゼーション期（自動車が必需品になる時代）となりバスの利用客の減少がみられるようになった。戦後に起こった高度経済成長期の影響である。この影響により、不動産事業の拡大やレジャー産業への拡大が行われた。今では関東の私鉄会社のどの会社でも展開している事業である。

その後、高速バスなどの普及により高速バス路線の開業などにより、多様な事業を行っていることが伺える。時代は平成の時代に入り令和となる。平成から令和の間ではその時代に応じたニーズを取り込み、新たな不動産事業を始めたりハイブリットバスの導入、また、広電の新型車両となる5100形（平成9年）の導入などが行われた。どれも今の時代に沿ったサービスであるとお客さん視点からは感じられる。

【考察】

開業時から新しいものを取り入れることに重視し、沿線の開発に取り組んでいたことが読み取れる。また、新しいものを取り入れることだけに捉われずしっかりと全国の鉄道会社の例も見ながら新線の開業を行っていったが、新しいことを行うために必ずしも上手くいくものではなかったのだと思った。そして、途中で発生した戦争などの影響もあり大きな被害を受けながらも開業時に取り入れた新事業を崩すことはなく、その時代にあった形で上手い具合に発想を変え、利益化に繋げているということが分かった。また、新線の開業ではその土地ならではの問題を今までの経験から上手く対処していたということが分かり、それぞれの地方の私鉄でもその土地ならではの戦略、経営方法があり傾向があるのではないかと思った。
そして、広島県で原爆を体験したからこそ伝えることができるものを最大限伝えようとする意識があり、その意識こそが被爆電車を走らせることなどからあるという事が分かった。

また、そんないろんな方向で経営方針を考えている広電は今後も素晴らしい事業、その時代に合わせた戦略で経営するのだと思った。
ーー

さて、1日目の富山駅での撮影の話題に戻る。1日目の自由行動が終わり、ちょっと早めにホテルに帰った深沢班。ひたすら乗り鉄をするといういわゆる「乗り鉄班」である。実際、一日中乗り続けて富山ならではの景色を堪能しさらに眠くなったら寝る。ここで言う富山ならではの景色とは黒部峡谷などである。そんなゆっくりとした乗り鉄旅を楽しんでいた。そして、時刻は15時40分頃。富山駅に到着し、富山ブラックラーメンをいただくことにした。その後、18時ごろにホテルに到着した。その後、19時台に富山駅に戻った。目的は鉄道車両のバルブ撮影が目的であったからだ。

> バルブ撮影とは：バルブ撮影とは夜の駅構内で駅の照明などで照らされた車両の写真を撮るという撮影方法のこと

先生から1時間ほどの時間をいただき撮影をさせてもらえることになった。部長として今回の夏合宿の行き先を富山にした理由として一つ上の先輩方が去年の合宿に長野を選んでいたことなどから関東圏以外に興味が出て、当時最も興味がなかったと言っても過言ではない北陸地方に魅力を感じ、行きたくなったからである。
そして、撮影を開始した。当初は何本も撮影を行う予定でいたが到着する予定のホームが確認をしていた情報と異なっていたために2本の列車しか撮影することができなかった。しかし、愉快な部員とのやりとりですべてが楽しくなったのを覚えている。特に中3のKくん、中2のWくんとはいつも仲良くさせていただいている。本当に部活に入ってきてくれてありがとうと思う。いや、この言葉は入部してきてくれた部員全員に言いたい言葉であるが…。

ともかく、素敵な時間を送りながらバルブ撮影を楽しんだ。また、話は変わるが富山駅の構造がすごく立体的であったことも印象に残ったことの一つだ。具体的には開放的な形をした屋根である。なかなか関東では見ることのできない綺麗な白い鉄筋。それがY字に伸びていてそれはとてもすごい構造であった。とても語彙力が乏しいように思えるかもしれないが言葉に言い表すことができないほど綺麗であったことを伝えたい。結果、過去一で楽しむこともできたし楽しませることもできた夏合宿であったと思った。

来年の今、この思い出をエネルギーとして受験勉強の熱量に変えることができていると自分は信じている。

【著者紹介】



H2C（高校2年C組） 29番　深沢　勇翔 （部長）
2022年、まだコロナ禍といわれる時期に入学。中学1年に鉄研に入部してから今日まで5年間、様々なことを部活を通して学んだ。先輩、後輩の意識。そして、そこから生まれる絆、仲間意識。鉄研に入部してくれる生徒全員に感謝の気持ちを込めて、今日も部活動をしている。一応、何鉄ですかと聞かれたら「撮り鉄」と言っている。（事実です。）最近言われて一番嬉しかったのは中2の後輩Wくんから言われた「今までで一番部活楽しいっす」の一言だ。続けてきてよかったなと感じ、さらに頑張るきっかけとなった。

部活を全力でやる一方、一部の教科では勉強法が分からず苦戦している。教科としては国語が苦手だ。その中でも特に現代文や古文分野が特に苦手で受験勉強に苦戦している。今のオススメ参考書は「基礎問題精講」、「金谷の日本史シリーズ」などである。そして、単語帳についてはこだわるタイプで英語では単語暗記なら「LEAP」、熟語暗記なら「英熟語ターゲット　1000」である。これを使うことで最近は語彙力を上手く増やしている。また、これのおかげで最近は英語の点数、授業の理解度がかなり上がっている。（感謝。）特に日本史が好きで授業とは関係ない範囲を勝手に深堀していたりすることがある。そして、大学受験の志望校はこの学校で出会ったとある歴史総合の先生（もうこの学校にはいないが）の影響により早稲田大学教育学部を第一志望（一般入試予定）にしている。その割には頭が決していいわけでもなく定期試験の点数も大体どの教科も平均点ぴったりぐらいの普通の人間であり、とても受かるとは程遠い気がするが。さて、2028年3月に志望大学に受かることはできるのだろうか。それよりもまずは共通テストからだろう…。

2日目 自由行動 前半

M1A 山下 翼

今日は班別の終日自由行動の日だ。ホテルでは慣れない早起きをし、朝食を済ませ、1日目に散らかしまくった汚い汚い部屋をあとにし、ロビーに集合した。

ホテルの前には路面電車が走っている。正式名所は「富山市内軌道線」通称「市電」。ホテルの目の前に市電の桜橋駅があるのでそこから市電に乗車し、富山駅まで向かう。僕は江ノ電沿線に住んでいるため狭いホームには慣れている。しかし本当に狭いホームだ。車道に囲まれている小さな歩道のような感覚だった。

市電の運賃は通常のICカードや現金ならどこまで行っても大人240円子供120円というのったもん勝ちの電車だ。富山駅につき、3400円の1日フリーきっぷを購入した。この切符は「市電」と「富山地方鉄道」通称「地鉄」が対象だ。結論からいうに得した。なぜならこの後、8980円分この切符を使うからだ。しかし3400円で済んだ。つまり、5580円分得したのだ。

そんなことはさて置き、とりあえず乗ろう！まずは9時発の特急立山行き。特急とか言っておきながらも車両は普通の地鉄の車両。こちらは立山駅で撮った画像だ。



2両編成で座席は転換クロスだ。転換クロスとは、1つの座席に対して背もたれを前後に動かすことで自分の座る向きを変えることができる。

さて、電鉄富山駅を出て、最初に停車するのは寺田駅。約16分ほどかかった。本当なら最初は稲荷町に停車するのだが特急だから。しかし単線なので反対の列車と行き違いができる駅では停車した(しかし扉は開かない)寺田駅も全然栄えていない。しかし寺田止まりの運用もあるし、本線と立山線が分かれる駅であることが関係しているのだろう。あと地鉄

では駅員がいない駅では運転手が1番前にて精算を行う。寺田駅では駅員がいるため運転手の精算は無かった。



今乗車しているのは、青い線で引いたところである。この経由で、立山へ行く。列車は山の中へと入っていき、マップで位置情報を確認するのが不可能となるほどだ。かれこれのっていたら列車が減速しだし、常願寺川を渡る。この先は山しか無かった。そして無事立山駅に到着！そしてここからケーブルカーがあるのだが、先ほどのフリーきっぷでは対象外のため、折り返し電鉄富山行きに乗車！同じ車両なので運転手が一緒だった。しかし、違う経由で富山に戻る。そう、寺田経由ではなく、南富山経由で富山に向かう。今乗車しているのは寺田経由のため、岩峅寺駅で降りる。岩峅寺駅で今までのってきた車両とお別れした。







今度はこのルートだ。そして南富山駅に来た。南富山駅は市電の駅でもあり、車庫もある。しかし、車庫は普通の石とレールがある線路だった。見にくくなってしまい申し訳ない。ここから稲荷町方面へ！稲荷町駅で本線と合流する。そして富山へ！少し時間があったので富山の方言が書いてある手ぬぐいを購入して、またホームへ！

今度は地鉄で寺田経由で宇奈月温泉へ！今回はさっきと違って各駅停車だ。寺田駅までがすごく長く感じられた。



上市駅ではスイッチバックをしたので進行方向が変わった。だから転換クロスの向きを進行方向側に変え、変わらず乗車！しかし宇奈月温泉まではあと半分以上ある。そうなるとずっと座っているのも疲れてくる。だから、時々前に立つなどしていた。この後も旅を楽しもうではないか！

中滑川から魚津のあたりまで1日目に乗車した、あいの風富山鉄道と線路を並び一度別れて黒部のあたりで交差し、新黒部では北陸新幹線とも交差した。乗車率は個人的にはこ

こで増えた気がした。なぜなら新幹線と乗り換えができるのだ。一般の人は新幹線のほうが良いのだろう。わざわざ1時間以上乗らなくても（いや1時間では済まなかった）。

そしてだんだんと風景が変わってくる。今まで空き地や田んぼや畑などだったが山の中へと入って行く。列車は山の草などとあたり、トンネルの中へ！そのような風景になりやっと宇奈月温泉駅へ無運転手さんお疲れ様でした♪電鉄富山駅から宇奈月温泉駅までは片道約2時間！運転手は1度も交代しませんでした。またこの列車にはトイレが無い！だから宇奈月温泉駅で即トイレへ向かった。

また宇奈月からトロッコが出ているが、時間の問題で乗れなかった。







2日目 自由行動（川手班）午前

M2D 佐藤 丞

富山の朝は、市電の音と共に目覚める。人々の暮らしがその音に包まれている。富山出身の俳人である前田普羅（まえだふら）が、かつて富山の素晴らしい自然に惹かれてこの地に越してきた理由がよくわかる綺麗で荘厳な山々。富山駅前のホテルからも、その素晴らしい山々を見ることができた。その後ホテルで朝食をいただき、富山駅近くの撮影地へ。

ーーーーーーーーここで☆クイズ☆ーーーーーーーーーー
我々が向かった撮影地は、何線の沿線でShow？
1・あいの風とやま鉄道
2・富山地方鉄道
3・小田急江ノ島線
4・JR東日本線

正解は……2の富山地方鉄道！
ーーーーーーーーーーーーーーーーーーーーーーーーーー
こうして地鉄（富山地方鉄道）を撮影することになった我々、新幹線の高架と地鉄の線路とをフィットさせる撮り方で撮影した、↓こんな感じになりました

OBJ



OBJ

（非常に残念なことにカメラは持っておらず、スマホで撮影しているのでカメラの望遠がなかなか効かない…）

その後、稲荷町駅まで移動し、電車に乗って富山駅へ。そこでわかったのが地鉄の車両は、他社線から譲渡された車両が多く、有名なものだと近鉄や東急などから譲り受けた車両などもあったのだが、個人的に僕が嬉しかったことは、昭和期に製造された車両が多くを占めていたという点だ。↓

そもそも地鉄は、先ほど紹介した稲荷町駅をはじめとして、「昭和の駅舎」が残っている数少ない鉄道なのだ。（ちなみに稲荷町駅は、国鉄型フォントの駅名板や、駅舎の内部が木造！！）↓木造駅舎の写真



そんなことを考えながら電車に揺られて5分ほど、富山駅に到着だ！こうして2日目の午前は幕を閉じる、（富山駅を走るあいの風とやま鉄道も、JR西日本から譲渡された、東日本では見慣れぬ顔の車両が多いため面白かった↓こんな感じで撮りました）

OBJ



OBJ

僕は、この富山の僅かに残る昭和の風景を今後も大切にしていって欲しいと思った……。

ーーーーー著者紹介ーーーーーーーーーーーーーーーーーーーーーーーーーーーーーーーーーーー

氏名：佐藤 丞（さとうたすく）
クラス：中2D組

部活：鉄道研究部と陸上部を兼部中！
好きな車両（鉄道会社も）：沿線民なので相鉄！！、そのなかでもそのなかでも1番好きな車両は相鉄8000系！（夏に発売された記念切符買いに行きました☆）特にグループカラーのものがイチオシ🦵
ハマっていること：最近じゃないですが、中森明菜がすごい好きで、毎日毎日めっちゃ聴いてますw、みんなもぜひぜひ…聴いてください🙏🙏
ーーー

2日目 自由行動 前半

M2D 脇田 翔也

【序論】
今回の合宿は、カナダセミナーから2日前に帰国したばかりで時差ボケもあり、少しきつかった（事前ミーティングはしっかりオンライン参加）が、それよりも、この夏合宿、なんと兼部している陸上部との合宿と被ってしまった（てっけんは8月3日から5日、陸部は3日から6日）。常人ならどちらか1つを選ぶが、我々は鉄道オタクであり、何より、今年が最後の合宿となる双方の部活の高2生に感謝の気持ちを表したいという4人の思いもあった。

なので、てっけんと陸部を兼部している4人で、何週間も双方の顧問と交渉し、てっけんを**4**日昼（合宿**2**日目）に離脱→陸部の合宿地である飯田に普通電車で向かうことで承認を得た。双方の顧問の先生方には大変なご迷惑をおかけした。さて、序論からパワーワードの連続で驚いた方もいるのではないか。だが今回の旅行は、何と**4**つ星ホテルに泊まるという、今世紀最大級に稀有な旅行であり、この旅行を楽しみに2日前のカナダ(カルガリー)から成田行きの復路便の機内ですでに心が躍っていた。

本文中では、陸部は『地獄』とかいてある。たしかに練習はキツイが、先輩方などとても優しく、いい雰囲気である。先輩によると、陸部の雰囲気が良い（ホワイトな）ことは昔から有名なのだそう。やはり優れた伝統は、世代が変わっても続いていくのだと思った。
では、皆さんもそろそろこの序論に飽きてきたところで本文に入ろうと思う。

【本文】
8月**4**日、**2**日目の朝。5時45分に起床し、身支度を始める。今回は何と2人部屋。おかげで非常に静かで、快適な夜を過ごすことができた。

ちなみに同室の2人は、陸上部を兼部しているエリート（？）組。今日離脱して陸部の合宿地へ向かわなければならないという過酷なスケジュールだ。しかし、陸部用の重い荷物は事前に現地へ郵送するという徹底したリスク管理のおかげで、彼らの足取り（と荷物）は驚くほど軽かった。

そして朝食タイム。やはり「今世紀最大級」の4つ星ホテルなだけあって、文句なしに美味しい。優雅な朝を満喫……したかったのだが、会場が大混雑するという想定外のトラップが発生。結果、出発が見事に遅延するというアクシデントに見舞われた。

なにはともあれ、ようやく班員全員が揃ってホテルを出発。最初の目的地である撮影スポットまで徒歩で向かう。富山の朝は都心に比べれば確かに涼しい。だが、それを打ち消すほどに「超」がつくほどのジメジメした天気が私たちを迎えたのだった。

撮影スポットに着いたら、1時間ほど撮影した。





部長たちの班が乗車している電車も通った(笑)。

さて、撮影が終了し駅に向かう、陸部ならこのぐらいは大丈夫だ。稲荷町駅から地鉄に乗車し、富山駅到着後、しばらく時間ができたので観光をしたり路面電車を撮影することにした。
まず、駅にはピストン式のエレベーターがあり、少し遅かったが、とても興味深かった（調べれば出てくると思う）。このエレベーターなら飛び跳ねても事故らなそうであった(もちろん飛び跳ねてはいません)。

路面電車の撮影は、滅多にできない貴重なものだった。



（神奈川の某電鉄に似ているが、ここでの発言は控えておこう）

12時30分を過ぎたところで、別班行動をしていた中3の先輩と無事に合流。これで本日離脱する4人が揃った。楽しい旅に別れを告げる名残惜しさに浸りたいところだったが、ここで恐ろしい事実が発覚する。乗り換えの糸魚川駅での接続時間が、なんと「4分」しかないのである。富山から糸魚川までは私鉄のため、糸魚川から飯田駅までのJR切符をどこかで手に入れなければならない。

もし糸魚川で乗り遅れたら全ての予定が狂い、陸上部の顧問の先生や宿泊先の方々に多大な迷惑をかけてしまう。危機感を覚えた4人は、すぐさま富山駅のみどりの窓口へ。糸魚川での4分乗り換えに間に合わせるべく、事前に切符を発券できないか交渉を試みた。結果は、大成功。無事に糸魚川～飯田までの乗車券を事前に購入でき、最悪のシナリオは回避された。

安堵で胸をなでおろし、4人はてっけんのメンバーに別れを告げる。あいの風とやま鉄道に乗り込み、富山の街が遠ざかっていく。さよなら、てっけん。心地よい余韻を残しながら、私たちは次なる目的地へと向かった。

【番外編　飯田までの道のり】

富山を出発し、途中の泊（とまり）駅までは、車内のほぼ全員が深い眠りに落ちていた。それもそのはず、明日からは「地獄」の陸上部生活が幕を開ける(といっても、部の雰囲気はすごく良く、メニューはキツイが先輩はとても優しい)のだ。これを天国と言っている陸上部員がいるのが末恐ろしい。今は少しでも体力を温存しておかなければならない。

泊駅で電車を乗り継ぎ、直江津行きに乗車。車窓を眺めると、昨日通ったばかりの景色が逆再生のように流れていく。そして、運命の糸魚川駅に到着。ここからは、JR西日本が誇る屈指のスーパーローカル線・大糸線へと駒を進める。ホームの奥に目をやると、一両の車両が静かに佇んでいた。ディーゼル車だ。

関東の電化路線では逆立ちしても拝めないその無骨な姿に、さっきまで爆睡していた「撮り鉄」たちの血が一瞬で沸騰。皆写真を撮りまくっていた。ここから乗り換え先の南小谷までは、約1時間の乗車旅。しかし、その1時間はまさに「眼福」というほかない絶景の連続だった。

そして南小谷～松本までは、何とあの「リゾートビューふるさと」に乗車！！！

このルートを決めた瞬間から、同行の友人が執念の切符争奪戦に挑み、見事に全面展望指定席を勝ち取ってくれたのだ。持つべきものは有能な友である。

4つ星ホテルに続き、今度は人気の観光列車を完全攻略。この事実を今頃暑い中撮影しているであろうてっけんの居残り組に伝えたら、嫉妬のあまりさぞ血涙を流して羨ましがるに違いない。明日からの地獄（陸上部）を前に、神は我々に最高のご褒美を用意してくれていた。





車内に一歩足を踏み入れると、さすがは観光列車。座席の窓が大きく、圧倒的な開放感あふれる空間が広がっていた。そして車内には、頭が青リンゴ（？）でできている長野県が

誇る最強のマスコットキャラクター「アルクマ」がどっしりと鎮座。乗客へのアピール力と宣伝効果は抜群。

さて、贅沢な座席を確保した我々だが、じっとしていられるわけがない。座席から徒歩2メートルの特等席、展望ラウンジへと突撃し、流れる景色を贅沢に満喫する。

さらにここで、まさかの車内限定「エキタグ」の存在が発覚。もちろん記録せざるをえない。この最高の列車の時間を記録すべく、4人揃って全力の記念撮影を敢行したのだった。松本までは最高の時間だった。のどかな田園風景が広がり、都心では見られない景色があった。楽しい時間はあっという間に過ぎ去り、列車は終着の松本駅に到着してしまった。

松本に着いた。快適すぎたリゾートビューふるさととお別れし、ついにこの過酷な離脱旅を締めくくる「最後の刺客」、快速みすず・飯田行き。なんと乗車時間は、驚異の**3**時間。



明日からの地獄（陸上部）を前に、この3時間耐久レースはあまりにも重い。そこで、4人の胃袋の意見が完全一致し、松本駅名物の「駅そば」へ突撃することにした。紀行文の構成上、あまり写真は多用したくないのだが、この1枚だけはどうしても共有させてほしい。そばに山菜をトッピング。信州の恵みを味わうにはこれが正解だ。「郷に入っては郷に従え」というが、これまで各地を旅してきた僕の持論として、結局はその土地の蕎麦屋や定食屋が一番美味しいと感じる。お腹も心も満たされ、私たちは3時間のロングシート旅への覚悟を決めた。

松本駅のホームに入線してきたのは、211系の長野色。国鉄時代の面影を今に残す車両だが、中央線へのE131系導入が発表された今、この日常的な光景が見られるのも残りわずかかもしれない。そう思うと、最後の3時間耐久レースも、鉄道好きとしてはどこか愛おしい時間だと考えれば、腰の負担も下がるだろうか。

列車は中央本線を進み、岡谷駅へ。上諏訪にある曽祖母の家へ行く際に見慣れた駅だが、本音を言えばここで途中下車してそのまま行きたいくらいだった（一週間後に訪ねる予定はさておき）。しかし、私たちの目指す場所は別にある。

岡谷を過ぎ、列車はここから長い長い飯田線へと進路を取る。2時間もした。対向列車とのすれ違いがありしばらく無人駅に停車した。この日の夕焼けは幻想的だった。もはや電車の乗客は我々と他数名しかいない。今考えてみれば、なかなかこんな移動をするのは我々以外そうはいないだろう。そして腰がそろそろ限界を迎えている。何やともあれ、無事に飯田駅に着きそうだ。

そしてついに、終着・飯田駅に到着。ホームに降り立つと、あたりはもう完全に真っ暗だった。ここに、富山から始まった僕たちの過酷な（そしてあまりにも濃密な）大移動が、ついに幕を閉じた。

記念にこの激闘の証を残すべく、改札口で駅員さんに「切符を持って帰りたい」と申し出た。すると、手渡された切符の経路を見た駅員さんは、文字通り目を丸くして驚いていた。まあ、無理もない。一般の乗客なら絶対に選ばない、学生4人が考えた「今世紀最大級にとんでもない超絶ルート」でここまでやってきたのだから。プロの鉄道マンをも困惑させるファインプレー（？）を成し遂げ、僕たちの「前夜祭」はこれ以上ない最高の形で終了した。まあ何より、来年は合宿は被らないでほしいと願うばかりだ。

さあ、思い出の切符をポケットに仕舞い込んだら、ここからは現実の時間。宿の車が来てくれて、宿舎に向かう。明日からの「地獄（陸上部）」へ向けて、僕たちの本当の戦いが今、始まる 。（ちなみにその翌日は300mと200mを4本など、たくさん走ったが、優しい先輩たちなどに恵まれ、無事、合宿を終えた。）

～筆者紹介～

横浜市在住。

主な活動は「撮り鉄」だが、本業（？）は飛行機。将来はエアラインパイロットを目指して突き進む、羽田空港のガチ愛好家。愛機は**Canon Kiss X2**（もう生産終了している古い機材）。残念ながら、この紀行文を書き終えた直後の旅行で液晶が壊れてしまった。古い機材なのでもう全メーカーのサポートは終了しており、8/24現在、中古品などの購入を検討している。この紀行文が皆様の手に渡るころには、果たして新しいもので撮り鉄はできているのか、、、

中1の時からてっけんと陸部を兼部している……だが、最近脳内を占領しているのは、まさかの「バレーボール」。気がつけばインスタのタイムラインが延々とバレーの動画で埋め尽くされている、今日この頃である。

2日目 自由行動（深沢班）後半

M1A 清水 琉惺

２日目の昼ご飯は宇奈月温泉駅まで行って、コンビニでご飯を買い、その後は時間が無かったのですぐに駅まで急いで戻りました。宇奈月温泉駅は周りが山に囲まれていました。 この日はとても暑かったです。暑さのあまり、凍らせたペットボトルを一気に飲み干しました。忘れられない暑さになりました。



初めての富山の乗り鉄旅で、風景は、とても新鮮でした。電車の中で、先輩や同期と話したりして、楽しかったです。電車は乗り換えしても、乗り換えする前と車両が同じ電車でした。僕は車両の一番前で景色を見ました。普段見る風景とは違いました。

電鉄富山駅についてからは、自由時間となり富山市電の写真を撮ったりしました。一日フリー切符はとてもお得だったのでおすすめです。鉄道部のみなさん、先生ありがとうございました。

最高に楽しかったです。

【筆者紹介】
清水　琉惺（しみず　りゅうせい）
中学一年生。乗り鉄。富山ではラーメンを2日連続で食べた。

2日目 自由行動（瀬畑班）後半

M3D 山中 幸祐

2日目の昼ごはんを海鮮旬菜ふじたで5人(瀬畑、山中、濱岡、坂田、山根)で食べ終え僕たちは急いで高岡駅のコンコースを早々と抜けた。新高岡駅に行く予定だが、昼食で時間がかかってしまったので電車で行く予定だったが10分後のバスで行くことにしたのである。なんとか間に合い、ここは残念ながらICは使えないバスだったのでみんなで整理券を取って一番後ろの席に座った。このバスは比較的空いていて僕たち以外は3、4人程度しかいなかった。10分程度で新高岡駅に着き、お土産を買ったりトイレ休憩をした後、入場券を買って新幹線ホームで撮影をした。新幹線は富山方面から来る列車は、カーブをして入ってくるので迫力ある写真を撮る
ことができる



↑金沢側



↑富山側

電車が来ないタイミングは待合室で休憩をしていて、山根君がペットボトルについたシールを両目に貼って遊んでいた(？)そして列車を3本くらい撮って城端(じょうはな)線に乗って一駅お隣の高岡駅に着く直前、なんと試運転の電車がいたのだ。高岡駅に着いてそこのホームに行ってみると、ロープが貼られていてそこに「訓練中」と書かれた紙が貼ってあり、その先では警察官や消防士や駅員など数十名が何やらやっているようだった。個人的には電車やホーム上で不審者や犯罪者が出た時の対処などの訓練ではないかと思われる。



←試運転列車

高岡から富山まで戻り続いてはなかなか暑くなっているのでしばらくは電車に乗る。当時(8月4日)の高岡市の最高気温は32.4度となっていたが絶対にそれ以上あった気がした。やはり天気予報と実際に感じる気温とではだいぶ近いと感じた。富山までは14時25分発

のあいの風富山鉄道に乗って戻ったのだが、こちらは押しボタン式で座れなくてドア付近にいた僕にとっては、全部の駅で開かないので列車内の涼しさが逃げることが少ないのでそういう面で押しボタン式はいいなと思った。ちなみに僕が毎日通学で使っている相模線も同じ押しボタン式なので発着駅の茅ヶ崎駅では自分が開けたらすぐ閉めるというのが恒例になっている。

14時43分に富山駅に着いて富山地鉄鉄道に乗車する為、電鉄富山駅まで向かう(3分程度)乗り換え時間は7分あり、間に合うかなと思っていたがここはICが使えないのは分かっていたが券売機が2個しかなく、前にも人が並んでいて5人が買うのにも時間がかかってしまうのであと少しというところで間に合わなかった。そしてこちらの電鉄富山駅というのは電車の発車10分前にならなければ入れないので、15:10発の次電に乗るには15時まで待たなければいけなかった。結構駅構内も暑くてどうにか駅構内の時刻表などを見て時間潰しをしてついに15時になり、入ることができた。

15時10分、電鉄富山駅を出発し立山線に乗って4駅隣の越中荏原(えっちゅうえばら)駅に着いた。ここも十分暑すぎたので着いてから5分くらいトイレ休憩した。越中荏原駅には自販機は3台ほどあり、一つの自販機には飲料の自販機の右3列分だけお菓子が入っておりチップスターやプリッツ、キットカットなどが入っていた。どの商品もコンビニよりちょっと高いくらいの感じで売られていました。そして僕たちは10分ほど暑い中歩き、川の音が聞こえてきた。そして鉄道の橋がありこちらは常願寺川(じょうねんじがわ)橋梁である。この鉄道橋は、高欄(橋についた安全柵)のようなものはなく、電車の全景を撮ることができるので富山県の中でも有名な鉄道撮影地である。こちらでは暑かったので一本だけ電車を撮影(15:49越中荏原発宇奈月温泉行き)して越中荏原駅に戻った。

⇩常願寺川



こっちも残念なことが発生。この駅も切符の券売機が一つしかなく、5人買うのに5分かかってしまい乗りたかったので16:04発の電車に乗ることができなかった。

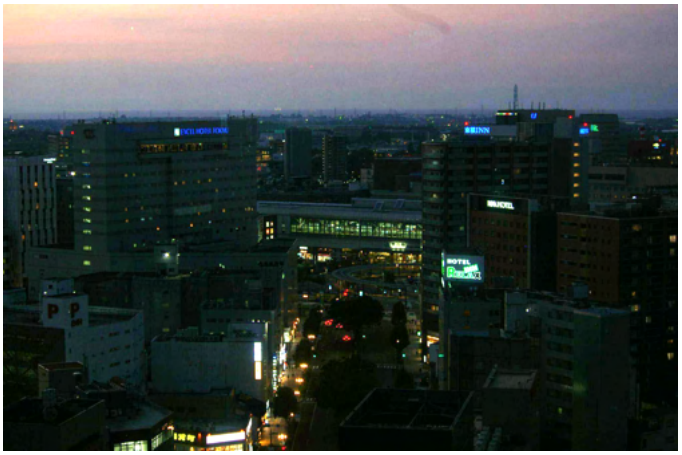
20分間駅で待ち、16時25分発上市行きに乗り16時33分に寺田駅に着いた。実はこの寺田駅で宇奈月温泉方面の本線と、立山方面の立山線と分かれるのだが、線路がY字になっており、Yの間にホームがあるので真ん中のホームだけすごく広がっているので面白い。この駅で立山方面から来た特急列車(といっても形は普通の電車)を見ることができた。そして16時47分に立山行きの普通電車が来て17時06分に岩峅寺(いわくらじ)駅でおり上滝線に乗り換えた。ここが始発駅なので空いていた。いた電車は17480系でこの電車の2番ドアと3番ドアは封鎖されており、宇奈月温泉などの広告がドアー面に貼られていた。

⇩ドア全体が広告



17時15分に出発し、自然豊かな場所を通りながらどんどん暗くなってきているのを感じて少し寂しくなった。17時38分に南富山駅に着いて朝乗った富山地方鉄道の路面電車に乗って、17時59分に荒町という場所で降りた。そして10分ほど歩いてSOBAR TOYAMA というところだ。ここは、30代後半くらいの優しそうなおじさんがそばを主食としている飲食店で、そばの種類として更料そば、田舎そば、挽きぐるみそばの3つの中から選ぶことができ、僕は田舎そばを選び冷そばの舞茸天ぷらそばを選んだ。舞茸天ぷらそばは、舞茸丸々2つが出てきて大きいのでハサミを渡された。蕎麦はコシが強く、風味がよく食べやすく美味しかった。時間があんまりなかったので簡単に食べれる蕎麦にして良かったなと思った。そして最後に時間が余ったので1日目に予定していた富山市役所の展望塔に行くことにした。ここは地上70mで、360℃富山の景色を楽しむことができる。泊まっているマンテンホテルは、70mから見るとだいぶ低く見えた。

⇩富山駅周辺の夜景



10分ほどみんなで写真を撮ったりして下に降りてきたらローソンがあり、ちょうど閉まってしまったところであり、坂田くんは何か買いたかったのかわからないが買うことができなかった。市役所内に設置されているので24時間営業しても入ることができないので19時前後で閉業するみたいだ。そしてマンテンホテルに歩いて戻り、19時25分ごろに着いたら誰もいなくて、後で山本先生に遅刻したらしくて怒られてしまった。

自己紹介
M3D 山中　幸祐　(やまなか　ゆきひろ)
鉄道研究部の会計を務めている。昔から電車に乗ることが好きで湘南学園小学校の時1年間鉄道クラブに入っていた。写真を撮ることが好きで鉄道以外にも夜景などの景色を撮ることもやっている。発車メロディーなどを録る音鉄でもあり、鉄道研究部の一部メンバーと一緒に撮影や音鉄などに行ったりする。
好きな車両は相模線の205系だが、この旅を通して氷見線や城端線を走るキハ47が好きになった。

夏

M3B 川手 信明

午前は水分補給を怠ったからなのか体調不良者が1人出たり、はたまた帽子を無くしたりしたメンバーがいたが、なんとか午後に持ち込めた。体調不良者は運良くいらっしゃった増子先生に、ホテルまでの付き添いをお願いした。ちょうど富山駅まで来たのでお昼ご飯を食べようという話に。北陸を中心に展開しているラーメンチェーンの8番ラーメンで頂くことにした。僕の周りは全員ラーメンを食べていたが、流石に暑い中で熱い物を食べる気にならなかった僕は1人悲しく冷やし中華を食べた。美味しかったです。ごちそうさまでした。

昼ごはんを食べた後は、まだ行った事のない富山より西の方に行くことに。富山から電車に揺られる事20分程で高岡に到着。高岡に来るとまず目に入ったのは気動車の大群。どこを見回しても自分の乗って来た列車以外に電車はなく、ディーゼルエンジンを唸らせている古い気動車ばかりだ。他の班員がどう思ってるのかは知らないが、少なくとも古い車両マニアの僕にとっては嬉しい光景だった。

そんな気動車王国を眺めていると、次に乗る列車の時間が迫っていることに気づく。僕たちは目の前の列車に急いで乗り込んだ。発車時間になり、出発しようとすると早速エンジンが唸り出す。首都圏でなど気動車に乗る機会は滅多にないので久しぶりにこの音を聴いた。沿線住民からするとこの音は聞き慣れているし、もしかするとうるさいとまで感じるのかもしれないが、僕たちにとっては新鮮だった。
そんな音と共に一駅だけ隣の新高岡駅に到着。単線の気動車が通る駅と、新幹線の駅が立体交差するという、なんとも異彩を放っている駅だ。高岡に新幹線を通した方が利便性は良かったのではないかと思うが、何かしら事情はあるのだろう。調べてみると、高岡市と住民などの間でいざこざがあったみたいだが、話すと長くなるので気になった方は是非調べてみてほしい。

話が逸れたが、新高岡駅を出ると右手にはイオンとヤマダ。ここだけ見ればある程度栄えてる街に見受けられるが、すぐ奥や左手を見ると一面田んぼや住宅。今までにも一面田んぼの場所は見てきたが、やはり綺麗な緑が映える稲の広がる田んぼは違う。夏は嫌いだが、こういった夏しか見れない綺麗な景色に惹かれ、少し夏に好感が持てたような気がする。あくまでも気がするだけで暑さや蚊は嫌いだが、、、。

せっかくならこの景色を手前に奥を通る列車を撮ろうという話になった。曇りと晴れを繰り返しているなんとも言えない天気だが、列車が来るときだけ晴れてほしいのが僕の願いだ。というのも、列車を待っている間に晴れても暑すぎて嫌になるし、逆に通過時に曇るとせっかくの稲の緑が映えなくなってしまうからだ。だが、そんな願いは空に届かず。願っていたコンディションとは見事に真逆。待っている間は灼熱地獄、通過時には太陽に薄雲が。やはり前言撤回したいかもしれない。夏は嫌いだ。気を取り直して、別の場所へ行く事にする。

移動する時は晴れるので、ここまでくると天気に嫌われているのではないかと思う。そんなことを思いながら歩いているうちに、撮影地に着いた。グーグルマップのストリートビューと睨めっこしながら、撮れそうだなと思っただけで、まともに撮れる確信は一つもなかった場所だが、撮れそうで一安心する。カメラの準備をして先輩と談笑していると、何やら雲行きが怪しい。もうすぐ列車が来るというのに太陽にはドンピシャで雲がかかっている。無情にもそのまま列車は通過して行き、流石にあんぐり。もう天気だけでなく富山にも嫌われているのではないだろうか。

そんなことがあって気分が落ち込んだ僕たちは、休憩も兼ねて新高岡駅に戻ることに。休憩所に入ると冷房で冷えた空気に包まれた。その中でアイスを食べるのは夏の醍醐味と言っても過言ではないだろう。そんな天国みたいな空間で30分くらい過ごしたところで、次の列車で最後にしようという思いでさっきと同じ場所に向かう。今度は行く途中は曇っていたので少し幸先は良いだろう。無事、撮影地につくと、通過時刻に近づくと共にだんだん晴れてきた。これはもしやと思っていると、遠くからエンジンの音が聞こえてくる。そのまま列車は通過して行き、僕達は歓喜。列車の顔に光が当たってないのは、もう気にしない事にしよう。空に願い事をするという、傍から見たら変人だと思われても仕方がないような状況だが、やった甲斐があった。多分、、、

最後はちゃんと晴れてくれたので、未練無しで終われて良かった。流石に班員も全員疲れているので、富山に戻る事にした。今まで来た道を引き返しただけなのに心なしか少し早いように感じる。面倒臭さより楽しさの方が勝っていたのだろう。
富山に着いた後は全員夕食を買って、ホテルに着いたところで解散した。




筆者紹介

M3B 川手 信明

最近は被写体が鉄道から風景に変わりつつある、カメラを持って2年弱のビギナー。
写真部と兼部するか考え始めて早1年、何も行動していない有言不実行な人。

3日目 自由行動（瀬畑班）

M3B 濱岡 龍

3日目の朝、ホテルを出発して富山駅に到着すると、富山駅周辺での自由時間が始まった。僕たちの班は先に昼食用の弁当を買ってから富山駅で少し撮り鉄をすることにした。今日で富山を離れるんだなと思うと少し寂しい気持ちになる。

ホームに着くとあいの風とやま鉄道が運行しているとやま絵巻が止まっていた。イベント時以外で定期運行しているのは朝だけなので見れて嬉しかった。
少しするとあいの風とやま鉄道の521系がホームに入ってきた。あいの風とやま鉄道の521系はJR西日本から譲渡された車両で、現在西日本で活躍している車両ともよく似ている。

富山駅でしばらく撮影した後、僕がまだ昼食を購入してなかったのですぐ済ませてから集合場所に集合した。少しの間だったが富山とはお別れである。



とやま絵巻(413系電車)



521系

～筆者紹介～
最近、カメラが壊れてしまって仕方なく中古のカメラをできるだけ安い値段で買った。カメラが急に壊れた時は絶望がすごかった。好きな車両はE217系、311系、70-00形などである。

3日目 深沢班

M2A 福田 悠一郎



朝ホテルを出て富山駅に向かった。そして富山駅で1日フリーきっぷを買った。これから富山駅から立川駅まで富山地方鉄道に乗って行く。富山駅から立川駅まで行くには1時間くらいかかる。途中、車窓からは田んぼや山などの雄大な景色を見ることができた。

それまでは家や田んぼ、畑などが多く見ることができ、 岩峅寺駅を過ぎると木が生い茂り始め、だんだん家が少なくなってくる。立川駅の近くにはには、立川ケーブルというものがあって上の方まで行くことができるが今回行かなかった。立川駅を出ずにそこから宇奈月温泉駅までまた富山地方鉄道に乗って行った。途中寺田駅で乗り換えた。立川駅から宇奈月温泉駅までは2時間弱かかる。下立駅を過ぎると立川駅のように山の中に入る。川に沿って行くので黒部川をよく見ることができた。大きな橋がたまかかっててすごくいい景色だった。宇奈月温泉駅からは黒部峡谷鉄道が走っていて宇奈月駅から欅平駅を結んでいる。今回は時間がなかったので行くことが出来なかったが今度来ることができたら乗ってみたいと思った。宇奈月温泉駅では旅館やお土産物の店があった。宇奈月温泉駅の近くのコンビニで飲み物と軽食を買って駅に戻った。そして2時間弱かけて富山駅に戻った。



【筆者紹介】
福田悠一郎

好きなもの：ゲーム(特にマイクラ)
鉄道に乗ること

好きな車両：国鉄201系

3日目 自由行動

M2C 清水 政孝



3日目の朝、私はホテルの朝食を食べた後、班の全員と路面電車に乗って富山駅に行った。駅で集合した後、各自自由行動となった。私はまず初日に買い忘れたお土産を買おうと友達と一緒に富山駅構内の「おみやげ処　富山」に向かった。そして部員に配るお土産として「富山ブラック棒」「富山白エビ棒」をそれぞれ購入した。それは一つ26本入りのものでうまい棒のようなものだった。帰宅後に自分の家で試食をしたところ、「富山ブラック棒」は名前の通り外側が黒くすごく濃厚な醤油味だった。反対に、「富山白えび棒」は白くてえび煎餅のような優しい味だった。

お土産を購入した後、班のメンバーと合流し、少しベンチで休憩後に、別の友人と一緒にマンホールカードというものを貰うために路面電車等公共交通案内所に向かった。そこには富山県出身の漫画家・なもり氏による人気漫画作品『ゆるゆり』の主人公「赤座あかり」が描かれたマンホールカードがあった。



マンホールカードをもらったら、集合時間になるまでベンチに座って休憩をし集合時間に余裕を持って間に合っていたのだが、ここで大きな問題が起きてしまった。それは、自由行動時間内に列車内で食べる昼食を買わないといけなかったことであった。私と同じように勘違いしていた友人と一緒に再び先程のお土産を買ったお店に行き、5分くらいで急いで駅弁を買って戻り、何とかギリギリ特急ひだに乗りこみ、いざ岐阜を目指したのであった。もし、駅弁が購入出来なかったら、乗車時間の4時間は、空腹に耐えられなったであろう‥。

～筆者紹介～
清水政孝（しみずまさたか）
卓球部と兼部。

特急ひだの魅力

M1E 松清 智也

特急ひだについての歴史
　特急ひだは、1958（昭和33年）に富山駅から名古屋駅までを結ぶ準急列車として開業した。今のように特急列車になったのは、その10年後の1968年（昭和43年）のことであった。

今回乗車した区間
　今回乗車した、富山から岐阜までの間は景色は森や山に囲まれていて、太陽の光も十分、適度に雲もあって、自分自身では最高な景色が見れたと思います！



車内
　車内は、全席指定で、折りたたみ式の机がある。車内でのドリンク販売はない。
　電光掲示板は、LED ライトで、書いてあることは、次の停車駅、行き先、現在地、列車名、エンジンモーターはどういう仕組みなのかなどが時間のローテーションで動いている。

最後に
特急ひだは富山から岐阜までの乗車時間は、約4時間程で長いと感じたが、その分、景色が良いので1回ぐらいは乗ってみてはいかがですか。

～筆者紹介～
M1E 松清智也

小学校の頃から鉄道が好きで、鉄道研究部に入るためにこの学校を受験しました。ぼくが好きな路線は相模鉄道と小田急です。

合宿 3日目

M2E 坂田 学祷

3日目の朝は6時に起床しホテルで朝食を食べました。そして8時に富山駅へ行き、自由行動で昼ごはんを買いました。9時20分に再び富山駅に集合し、54分に特急ひだ号にのって岐阜駅へ行きました。窓の景色は緑がたくさんでキレイでした、途中の駅で連結されるようなので先頭に行って写真をとりました。



隣に313系を見かけ、こんなところもこの車両が使われていることに感心しました。午後1時40分に岐阜駅に着き、53分に新快速豊橋行きの313系に乗って豊橋へ行きました。313系は思ってた以上にスピードが早く、最大130キロ出せることを知って驚きました。外には色んな列車が走っていて変な編成の車両や新幹線も走っていました。午前3時10分に豊橋駅へ着き普通浜松行きの315系に乗りました。315系は外観や車内が未来風な見た目で色合いもよく独特なかっこよさがありました。2021年に古い車両を置き換える目的で導入された車両らしく315系以外の車両は置き換えられたのかあまり見ませんでした。

58分に浜松駅に着き、そこでお土産やこの後食べるものを買いに行きました。
浜松駅は店舗が多くお土産がたくさんありなにを買うか迷って結局あんま買いませんでした。午後4時15分に集合し、こだま号新幹線で小田原駅へ行きました。午後5時39分に小田原駅に着き、改札付近で解散し東海道線で帰りました。



【筆者紹介】

坂田学祷　中学二年生

横浜市営地下鉄の車両が好きです。
鉄道以外では恐竜が好きです。

浜松→小田原

H1B 瀬畑 隼人

浜松から新幹線に乗り換えることになっていたが、乗り換える新幹線は16:56に発車するため、16:40まで自由時間となった。浜松と聞いたら遠鉄が真っ先に思い浮かぶが今回は行かず、まるたやという洋菓子でお土産を買い、同行していた中3の人と共に新幹線を撮ることにした。

↓遠鉄の車両(イメージ)↓



↓撮った車両(N700S)↓



↓まるたやで買ったクッキー↓



そして自由時間が終わり、ついに小田原に向かうことになった。ホームに上がってしばらく待ち、乗車する新幹線が来た。西日本車が来ることを期待していたが実際に来たのは東海車だった。

[こだま836号]浜松16:56発→小田原18:09着(N700A系(G30編成))

車内の前寄りの席に座った。車内の案内表示器を撮影した後、中3の人とダウトをすることにしたのだが…

2 回 連 続 で 負 け て し ま っ た

わけがわからない。行きの新幹線でダウトをした時には負けることはなかったのだが。一度車窓を撮りに行った後、もう一度やったのだが、やはり負けた。浜松から1時間ほど乗り、ついに小田原に到着。全員で改札を出たところで今回の合宿は終了し、解散となった。 長旅お疲れ様でした。

付録:今回の旅行で食べた地域の食



↑ブラックラーメン(ラーメン一心)↑



↑エビフライ定食(海鮮旬菜ふじた)↑

↓田舎そば(SOBAR TOYAMA)↓



↓北陸の海苔弁当(富山駅おみやげ処)↓



【自己紹介】
H1B 瀬畑隼人
好きな物:鉄道、外食、エレベーター、ポケモン、猫
好きな車両:E231系、521系1000番台など

夏合宿3日目　岐阜～浜松

M1A 小林 拓矢

【ここから東海道】

長かった揺れる「ひだ」を終えて、僕は少しホッとした。（僕は電車好きなのに揺れに弱い）さっきまで山の緑色を見ていたのに、急に都会の景色になって、目がびっくりしているようだ。僕たち中1は、全員で先頭車両に乗るために、岐阜のホームを歩いていた。暑い‥昨日も暑かったけれども、今日も暑い。そんな中、見つけたのは、なんとサーティーワンの自販機！！これにも都会的な感じがする。昼食が済んでいない僕は買わなかったが、他のメンバーは嬉しそうにアイスを購入していた。さあ、これから東海道本線だ。

【岐阜を出発】

さて電車が来た。ここから豊橋までは新快速電車。新快速といえば、JR西日本の方を思いつくだろうが、JR東海でも運転されている。ただ、こちらは、同じ区間を走っている特別快速に、停車駅差と所要時間で負けている。今回の車両は、313系5000番台。車内の照明は温かみがあり、ふかふかの転換クロスシート。清潔感があり快適である。この区間の、一番の「当たり」の車両と言えるだろう。ここ岐阜から浜松までは、名古屋への通勤範囲らしいので、長距離の移動も快適に過ごすことができる。あくまで、「座れたら」の話だが‥個人的には、関東にも増えてほしいとは思うが、クロスシートで立ち客のスペースがあまりないから、東京の朝ラッシュに組み込むことは難しいだろう。

尾張一宮で、名鉄が見えた。3500系の更新車と、9500系が来た。9500系のなかでも、数年前に運転開始した、貫通扉が中央にある編成だった。豊橋まで、ちょくちょく並走することになるだろう。

名鉄が地下に潜るのを確認できると、すぐに名古屋に到着。そこには、僕たちが乗ってきた高山本線の特急「ひだ」の車両のHC85系がいた。気動車と電車では運転免許がそれぞれ別なのだが、HC85系は、気動車でも、電車の免許でも、どちらでも運転できるそう。なぜなら、この車両、石油と電気のハイブリッド車両であるからだ。この駅では、乗客の乗り降りが多いので、この駅で僕も座席に座わることができた。名古屋といったら、僕にとってはきしめんなのだが、途中下車はできないので、また別の機会に‥

そして名鉄が再び合流すると、すぐに金山駅。金山は、この地区では2番目に利用客が多い。名鉄線ホームには、パノラマスーパー（1200系）、ミュースカイ（2000系）が止まっていた。その名鉄線に対抗するため、JR は競合している区間の岐阜から豊橋まで、区間快速、快速、新快速、特別快速と様々な種別を走らせている。そしてなんと、120kmもスピードを出すのだが‥一部の車両はびっくりするほど揺れない。120kmにもなると、揺れが大きくなってしまい、使用されていない吊り革がぶんぶんと大暴れする。JR西日本の新快速が、まさにその典型的例だろう。揺れない秘密は、この後述べる。

刈谷駅で、普通列車を追い越す。その普通列車は、どうやら313系0番台。313系といえば、2000年代に軽量ステンレスのビード付きになっている。JR東海の電化区間でこの車両を見ない路線は、あまり思い浮かばないが、その反面、とてもバリエーションが豊富だ。例えば、0番台は、静岡や、名古屋地区にいる4両編成で、行先表示機は幕式。車内は転換

クロスだが、照明が白くなっているほか、一部ボックスシートに固定されている。5000番台は6両で、名古屋地区中心に、静岡地区まで少しまたいで運転されている。行先表示機はフルカラーLED。車内の照明はLEDの温かみのある色になり、経済的にもなった。また、オール転換クロスにもなった。そして先ほど出てきた「高速運転でも揺れない理由」だが、5000番台（5300番台を含む）において、号車と号車を繋ぐダンパーに、当時の東海道新幹線700系で実用された『セミアクティブサスペンション』を採用したからである。新幹線の技術はやはりスゴイ！

電車は三河安城を「通過」した。三河安城は、れっきとした新幹線駅なのだが、在来線の区間快速、快速、新快速、特別快速などの快速系の種別は全部通過する。よって、新幹線駅でありながら、在来線は普通しか停まらない「立場逆転現象」が発生してしまった。

【岡崎に到着】

愛知環状鉄道の車両が止まっているのを発見すると、岡崎に着いた。この愛知環状鉄道は第三セクターで、始まりは国鉄岡多線だった。国鉄時代は赤字路線だったが、第三セクターとなってからは延伸、2005年に開催の「愛・地球博」での鉄道輸送を担当し、現在は黒字、重要路線に急成長した。そんな愛知環状鉄道の車両は2000型。JR東海の313系と設計は同じである。日中は2両、朝夕は4両だ。行先表示機は、幕から、最近フルカラーLEDへの更新がすすんでいるのだが、なんと行先幕だけ！この更新の仕方は、めずらしい。塗装は2種類あり、青の塗装と、かつて沿線で行われた万博をイメージした緑の塗装だ。今回見かけたのは青の塗装だった。‥無理もない、残り一本の緑色は『絶滅危惧種』と言われている。車内はセミクロスシート、これも本家の313系にもあるタイプだ。（静岡地区で活躍する3000番台。）

あと少しで豊橋に着くところで、飯田線と名鉄線と合流した。この区間は、JR飯田線と名鉄線との線路共有が行われるところなのだ。岐阜から豊橋間で競合している会社同士が、なぜこうしているのだろう。もともと、飯田線は私鉄だった。飯田線の駅数が94と多いのもこれが要因である。つまり私鉄同士だったから、線路共有が始めやすかったということだ。その後、飯田線が国有化し、JRとなり、今にいたる。そのためか、名鉄の豊橋駅は、JRのホームを間借りしている。

【豊橋に到着】

ここまで、岐阜からここ豊橋まで新快速電車で駆け抜けてきた。ここの区間の特徴は、ほぼほぼ直線であることだ。だからこそ120kmで走行できるのだろう。この区間の開通は1886年。日本の鉄道の最初期の頃である。かつては蒸気機関車が走っているところを、今では電車が120kmで走っている。

ようやく豊橋についた。ここで、普通列車の浜松行きに乗り換える。新快速電車が到着したお隣のホームには名鉄2200系が止まっていた。また再び、僕ら中1は先頭部に移動。やってきた電車は、315系3000番台だ。名古屋地区の東海道線、関西線と、静岡地区の大部分で活躍する。ワンマン運転にも対応している。ロングシートだが、ここまでずっと車内案内表示機がLEDだっただけに、LCDはかなり嬉しいところだ。

豊橋から2駅で新所原に着く。1本しかいない天竜浜名湖鉄道のTH2100型通常塗装が見えた。なぜ1本かというと、ラッピング車が増えたからだ。今年の4月に新型のTHG100型

がデビューしたが、今回は既存の車両だった。この路線も元・国鉄二俣線だったものが第三セクターとなった。その国鉄二俣線自体は、東海道本線が戦争で何かあったときに備えて建設された路線なのだ。
　弁天島駅は、ほぼ浜名湖が目の前。この駅の面白いのは、それだけではなく、ホームの横幅が広いことだ。縦に広いホームは新幹線でよくあるが、横に広いのはなかなか珍しい。なぜかというと海水浴へ行くお客さんに対応するためだそうだ。

【浜松に到着】
　そして、浜松に到着。あとは新幹線でゴールの小田原へ向かう。僕は横浜方面に帰宅するため、在来線とは一瞬だけお別れである。
　在来線、またあとで！

【最後に】
　今回、僕は江黒コーチの班で初めて本格的な『撮り鉄』を体験。初めてカメラを持参し撮影したり（今までスマホでしか撮影をしたことがなかった）、撮影スポットに足を運んだり。たくさんの慣れないことと暑さのせいか、2日目の午前中には体調不良になってしまいました。これから本番というところで、急遽一人でホテルで休むことに。。。残念すぎる（泣）でも、早めに休んだおかげで体調はすぐに回復。山本先生が声をかけてくださり、外出することができました。遅い昼食のブラックラーメンを食べ、富山城を見に行き、それも楽しい時間でした。
　江黒班の皆さん、迎えに来てくださった増子先生、山本先生、ご心配をおかけしました。ありがとうございました。

～筆者自己紹介～
M1A 小林　拓矢
好きな車両　都営三田線6300型、東急目黒線5080系
好きなモーター音　三菱IGBT−VVVF（竜巻インバータ）
音鉄に参戦してみたい

夏合宿を振り返って

M1D 山根 大都

　学校の始業式から4ヶ月、初めての合宿に参加した。初めてこの学校に来たのは今年の二月、受験の直前説明会だった。それからもう半年が経ち、学校や部活などにも慣れてきた。

　自分にとっては初めての合宿で、少し不安もあったけど、とても楽しみだった。
　今回の合宿は、北陸(主に富山)で、自分は深澤班(自由行動)だった(2日目だけは瀬畑班だった)。

　富山は田舎というイメージが強かったが、駅はとても整備されて綺麗だったし、お土産の店もたくさんあってとても驚いた。

　一日目の自由時間は、路面電車の環状線に乗って富山駅から県庁、国際会議場、ガラス美術館、富山駅と一周してきた。

　そしてその後、晩飯では富山ブラックラーメンを食べた。かなり胡椒がきいていて少し辛。かったがとても美味しかった。

　他にも白エビ塩ら一めん、高岡グリーンラーメン、おやべホワイトラーメン、富山ゴールド、入善レッドラーメン、入善ブラウンラーメンなど、変わった色のラーメンがあるため、次行ったときはこれらも食べていきたい。

　その後、ホテルに戻ったら友達とテレビを見ながら夜食、雑談という普段ならあまりできない大変健康にも行儀にも悪いことをしたが、それもまた楽しかった。
　次の合宿も楽しみにしている。

　2026年鉄研夏合宿の紀行文はこれで終わりになる。これからも合宿を楽しみにしている。

2026年8月17日

【自己紹介】
山根大都　受験に一発合格し、今年の春から晴れてこの学校に入ってきた(受験の日は全く晴れてはいなかったけれど…)新入生新入部員。将棋が趣味で鉄道は好きではあるがあまり知らないのに鉄研に入ったちょっと変かもしれない中学一年生。毎日電車に乗るのにやっぱり電車はわからない。ただし唯一小田急線のことならば知っている。自分でも鉄研の部員としてどうかとは思うが部活は楽しくやっている。

旅という本

鉄道研究部 代表顧問
山本　一八

「世界は一冊の本である。旅をしない者はその1ページしか読んでいないのだ。」
“The world is a book, and those who do not travel read only a page.”

アウグスティヌス(354-430) 神学者・哲学者

我々の周囲には情報が溢れている。いや、情報過多だといっても過言ではない。過去にはなかった新しいメディアやデバイスにより、我々の周辺にある情報量は格段に増えたことは間違いない。換言すれば我々は日々新たな知識を得られる環境にあるのだ。では問う。私たちは日々新たな知識を得ているだろうか？この問いに耳が痛いという人も多いのではないだろうか。もちろんこの問いは自戒の意味を込めてである。私も日々の生活や仕事に追われ、本を読む機会が減ったことは認めざるを得ない。

そんな生活の中で夏合宿がやってきた。旅だ！そう、旅は読書同様に学びの機会そのものなのだ。先に挙げたアウグスティヌスの言葉は興味深い。「世界は一冊の本であり、旅をすることでその新たなページを紐解くことができる」という考えには大いに共感できる。合宿で日本中を旅できる鉄道研究部はなんと恵まれていることだろう。私の旅と言えば「歴史」である。これは外すことはできない。今回も行き先が北陸に決まった時点で、イソイソと訪問できそうな史跡の情報を調べ始めたものである。初日には春日山城か高田城、二日目には富山城と高岡城、そして帆船海王丸を見に行こうと決めるのにさほど時間はかからなかった。最後まで悩んだのは、初日に行くのを春日山城にするか高田城にするかであった。春日山城は言わずと知れた上杉謙信公の居城であり、高田城は江戸時代に天下普請、つまり全国の諸大名を動員しての大規模土木工事で建てられた稀有な城だ。どちらも魅力あふれる城であり、決めるのが難しい。さりとて両方を訪れるだけの時間はない。最後の決め手になったのは上杉謙信公に対する畏敬の念だった。私の出身は山梨県であり、山梨県は甲斐の虎と呼ばれた武田信玄公の本拠地である。上杉謙信と武田信玄の対立は五度にわたる川中島の戦いが有名だが、両者は敵同士であったにもかかわらず、お互い畏敬の念を抱きあっていたようだ。武田信玄が亡くなったと聞いた上杉謙信は食事中だったが「吾れ好敵手を失へり、世に復たこれほどの英雄男子あらんや」と箸を落として号泣したと伝わる。甲斐の国に育った者としては、信玄公に対する畏敬の念があるのはもちろんだが、武田信玄の好敵手上杉謙信公にもやはり畏敬の念がある。これが決め手となり、最終目的地は春日山城に決まった。

春日山城あれこれ

春日山城は標高180mの小高い山の上に築かれた典型的な山城だ。この春日山城は山城中の山城として評価が高く、日本五大山城に数えられている（①越後国：春日山城、②出雲国：月山富田城、③近江国：観音寺城、④能登国：七尾城、⑤近江国：小谷城、もしくは武蔵国：八王子城）。この城の歴史は古く、造設時期は14世紀の南北朝時代まで遡る。元々越後の国の府中（今でいう首都ないし県庁所在地）は現在の上越市直江津に置かれ

ており、その詰城、つまり敵に攻められたときに最後の拠点として立てこもるための山城として整備されたのが始まりとされる。この城を大規模に改修したのは上杉謙信公の実父である長尾為影（ながおためかげ）である。以降、春日山城は廃城を迎える1607年まで長尾為影・長尾晴景・長尾景虎（上杉謙信）・上杉景勝の長尾・上杉4代と、短期間だが1598年に会津へ転出した景勝の後に越後を支配した堀秀治によって使用された。

上杉氏と武田氏の因縁

上杉氏は我が郷土の武田氏とは浅からぬ因縁がある。真っ先に思い浮かぶのは五度にわたって両雄が矛を交えた川中島の合戦だろうか。その中でも所謂狭義の「川中島の合戦」として有名なのは、1561年に行われた第四次川中島の合戦である。この戦闘は川中島の戦いの中で唯一大規模な戦いとなり、双方ともに多くの死傷者を出した。しかしながらその戦闘の背景となる事情については、それを直接示す資料が存在しないなど、謎に包まれている。その合戦の評価も難しく、『甲陽軍鑑』はこの戦を「前半は上杉の勝ち、後半は武田の勝ち」としているが、異説も多い。個人的には戦術的には上杉の優勢（武田軍の方が被害規模が大きかったため）、戦略的には武田の勝利（川中島の武田支配は揺るがなかった）としたい。地元贔屓かと思われるかもしれないが、これにも理由があるのだ。プロイセンの軍人・軍学者カール・フォン・クラウゼヴィッツの著書『戦争論』を紐解いてみよう。クラウセヴィッツは戦争や戦闘の本質は「政治目的を達成する手段」であり、勝敗は単に派手な戦果や敵を倒した数ではなく、「当初の政治的・戦略的目的をより多く果たした方」が勝者としている。この視点で言えば川中島の支配をつづけた武田氏が勝利したと言えるのではないだろうか。

あまり知られていないが上杉氏は武田氏滅亡の原因の一つに深く関わっている。上杉謙信はその卓越した手腕で越後の国をまとめ上げていたが、跡継ぎを決めないまま鬼籍に入ってしまった。残されたのは養子二人。一人目は上杉景勝であり、上杉謙信の甥にあたる親類縁者だ。二人目の上杉景虎は相模国の戦国大名である北条氏康の実子だが、そのたぐいまれなる才能を買われて上杉謙信の養子となり、謙信の過去の名前である「景虎」を与えられる特別な待遇にあった。この二人が謙信公の死後争うが、城の本丸と金蔵を確保した景勝が優勢に事を運ぶ。しかし、当時北条氏と同盟していた武田勝頼が景虎に加勢せんと二万の兵を率いて信濃国から越後国に迫ると形勢は景虎に傾く。しかしながら、天は景勝に味方した。景勝は領土の割譲と多額の金品で勝頼を懐柔し、武田軍を撤兵させることに成功した。長篠の合戦を経て斜陽を迎えた武田家だったが、皮肉にも割譲された新たな領土を得て、支配領土は最大版図となった。だがそれと引き換えに武田と北条の同盟は終わりを迎えた。歴史に「もし」はないが、もし武田勝頼が一貫して上杉景虎に味方していたら「越後・相模・甲斐」の三国による強力な同盟が生まれ、迫りくる織田の脅威に対抗できたかもしれない。

春日山城の長い道のり

さて、春日山城に訪れんと春日山駅のホームに下り立つ。有人駅ではあるものの、その規模はとても小さい。駅から春日山城の入口までは3kmもあるため、タクシーがいたら迷わず乗ろうと思っていたが、こんな田舎の駅前にタクシーがいるはずもなく、30℃を優に超える夏の炎天下の中城を目指して歩く羽目になった。とはいえ、畏敬の念を抱く謙信公の

居城に行くわけである。その足取りは思いのほか軽い。通りを歩くと地面が茶色くなっているのが気になる。これは冬期に稼働する融雪パイプから出る地下水に含まれる鉄分が空気に触れて酸化し、路面に付着したものだ。それに加えてゆく道に設置されている信号機が全て縦型であることも、ここがまぎれもない雪国であることを示している。関東ではなかなかお目にかかれない風景がここにあるのだ。汗がドッと流れ出る。水筒に入れてきた氷入りの麦茶を時々口に含みながら歩を進める。これがまた旨いことよ！歩く40分があっという間であったが、城の大手門に到達したときには、全身汗まみれになっていた。



春日山城大手門参道

大手門までの道は稲田の中にある。流石は米どころの新潟である。謙信公も稲作に励む農民を横目に城を出入りしていたのかと古代に思いを馳せる。稲田を抜けると林に入る。心地よい木陰だが、目の前を飛び交う虫が気になる。しまった、虫よけを持ってくるんだったと後悔しても遅し。ただ急ぐことしかできない。林を抜けるとそこにはかなりこんもりとした塚が見える。どう見ても自然のものではない。近くにあった説明板を見ると、番所跡らしい。なるほど、合点がいった。番所跡を過ぎると大きめの棚田が段々と見える。在りし日は家臣団の屋敷がおかれた郭だったと思われる。棚田を過ぎると再度林の中に入り、道がくねり出す。城の参道は曲がりくねった道だと相場が決まっている。敵に一気に突入されないためのエ夫であることは言うまでもない。

ふと、頭の中にある曲が浮かぶ。The Long and Winding Road（曲がりくねった道）、言わずと知れたThe Beatlesの名曲だ。メロディーが頭の中を何周しただろうか。林を抜けると南側三の丸に至る。尾根の上部が平らに掘削されている。本丸に至るにはまだまだ上っていかねばなるまい。ここからは斜面が急になる。再度林を潜り抜けると、そこは上杉氏重臣だった柿崎氏の邸宅跡と伝わる郭に至る。大分城らしい雰囲気になってきた。堀切をわたり、また急な斜面を登ると上杉景勝屋敷跡と伝わる郭に至る。思ったより規模が小さいことに驚いたのも束の間。いよいよ本丸に迫る斜面を登る。

本丸を仰ぎ見る城の中心部分に大井戸がある。城と井戸の関係は洋の東西に関わらず密接にある。籠城するに必要なものは数多いが、水はその筆頭である。水なくしては戦え

ないのだ。よって、どんな城でも必ず井戸があるのだ。この大井戸は、縁が楕円形になっており、長い所で約8m、短い所で約6m、深さ約5.6mの巨大なものであるが、廃城以降も400年以上に渡り滔々と水をたたえる立派なものだ。残念ながら周りに鬱蒼と茂る木々によって底が見えない。でも、青々とした木々を見ると、そこに確実に水があることは想像に難くない。さて、最後の急斜面を上るとそこには本丸跡と天守台跡がある。遠くに直江津の街並みが見える。木陰のベンチに座って疲れを癒す。肌に風を感じつつ謙信公が眺めたであろう風景を堪能する。全てはこの瞬間のためにあるのだ。改めて冷たい麦茶を流し込む。海が見える。遠くには世界最大の原子力発電所である柏崎・刈羽原子力発電所も見える。時計を見ると、帰りの電車まで1時間と少しだ。名残惜しいが、帰路につく。帰りは、搦手門経由で帰ることとしよう。



春日山城本丸から見下ろす直江津の街並み

本丸を降りると、そこには毘沙門堂跡がある。今はただの更地で、「毘沙門堂跡」という石碑のみが、その歴史的事実を伝えている。謙信公は毘沙門天への信仰の厚い人だったが、戦いの前など度々毘沙門堂に籠っていたことが知られている。信仰という観点もあるが、戦い前の精神統一的な側面もあったのではないかと思う。そう思いつつも、帰りの時間を気にせねばならない。後ろ髪惹かれる思いで、毘沙門堂跡を去したが、少し下の尾根に復元された毘沙門堂が鎮座していた。復元とは言えその風格は大したものである。その来歴を調べてみると、この復元毘沙門堂を設計したのは彼の高名な高村光雲氏であるという。なるほど。納得だ。毘沙門堂を下ると、上杉家の重臣たる直江兼続屋敷跡と伝わる郭に至る。直江兼続は、お家争いの中上杉景勝をよく補佐し、関ケ原の戦いののち会津百二十万石から出羽米沢三十万石に改易された景勝を支え、新天地で新田開発に努めた。結果表高（書類上）三十万石に対して内高（事実上）五十一万石と言われるまでの国力は増大した。また、町を整備し、殖産興業・鉱山の開発を推進するなど米沢藩の藩政の基礎を築いた功労者でもある。そんな直江兼続に思いを馳せながら、郭を辞し、二の丸・三の丸を経て搦手門を過ぎる。春日山神社の境内を通り抜けたらわき目も降らずに春日山駅へと向かう。さらば、春日山城。また来る日もあるだろう。いや、また来たい。その日まで暫しの別れだ。



高山光雲によって復元された毘沙門堂

高岡城の来歴

高岡城は富山県高岡市の市街地の中心にある。慶長期の築城にも関わらず、その城の縄張りが全面的に残っている稀有な城なのだ。この城を築いたのは初代加賀藩主・前田利長であるが、利長は家督を息子に譲った後、富山城に隠居する。しかし、隠居生活四年目に富山城は火災の憂き目に遭う。利長は一時的に魚津城に移るが、大御所徳川家康と将軍徳川秀忠に火災の報告をした上で、新たに城を築く許可を取り付けた。この城を設計したのは高山右近であったと伝わる。高山右近は摂津国高槻城主にして四万石の大名であったが、切支丹であったがゆえに大名の立場を追われ、始めは小西行長、次いで前田利家・利長親子の客将として活躍した。その洗礼名をジュスト（公正）とした右近は最後まで信仰を捨てることを拒んだ。徳川家康によるキリシタン国外追放令を受けて、人々の引きとめる中、加賀を退去しフィリピンの呂宋島はマニラへと向かった。イエズス会報告や宣教師の世評で有名な高山右近は現地での歓待を受けたが、老齢で慣れない長旅を強いられた高山右近に残された時間はわずかだった。ついに病を得て帰天（カトリックでの「死」の言い換え）してしまったのはマニラ到着後40日と伝わる。

そんな高山右近が遺した渾身の城なのだが、この城は元々城として実際に使われた期間は6年余りと短い。城の主たる前田利長があっけなく亡くなってしまったことと、この時期に発令された一国一城令により廃城を迎えた。しかしながら、どういう風の吹き回しか、名目上廃城とはされたものの、藩の糧食や武具弾薬の倉庫として幕末まで使用され続けた。こうした幸運と、近代における開発を免れた幸運が重なり、21世紀の現代でも築城当時の縄張りを保っているのだ。こんなバックグラウンドを噛み締めつつ、高岡駅に降り立つ。駅から徒歩10分というアクセスの良さも素晴らしい。駅前商店街を抜け、高岡大仏を見物し、搦手門から城に入る。



土塁による築城もこれまた美しい：奥に土橋を見る

城の防衛と城攻め

　城内を歩くときの楽しみに、自分が城主だったら城をどう守るかを考えることがある。また、堀に囲まれた城は、城の外を一周するのを常としているが、自分が攻城側であった場合はどのように攻めるかを考えるのも面白い。まずは、守備側だ。この城の周りはぐるりと水を湛えた堀に囲まれている。仮に大手門か搦手門を突破されたとしても本丸に至るまでには必ず二つ以上の郭を経由せねばならない構造になっている。北西側の堀からは本丸と対面できるが、築城当時堀の外には広大な田沼が広がっていたため、防御はどちらかというと市街地が広がる南西側と南東側に集中している。また、郭と郭をつなぐのは細く長い土橋であり、敵がここを渡ろうと伸びきったところを側面から弓矢や火縄銃で射撃できる構造だ。いざとなればこの土橋を破壊することだってできる。なるほど、これはなかなか手ごわい。余談だが、高岡城跡は地域の憩いの場である公園として整備されており、小規模な動物園もあった。動物園と言っても猛獣類は皆無で、ペンギンやタヌキ、アナグマ、ヤギ、羊、馬、ニホンザルといった割と大人しい動物が中心だ。しかも無料で入れるとあり、私の中での評価は上々だ。そののほほんとした雰囲気に癒されたのは言うまでもない。

　さて、城の外周を一周する。城とは関係ないが、なぜか城の周りに法律事務所が十件以上あるのが気になる。あとで調べて知ったことだが、高岡城の隣には富山地方裁判所の高岡支部があるからしい。話を元に戻そう。この城は思った以上に堅固だ。力攻めは厳しい。堀は幅が広い上、郭と郭をつなぐ要所は全て細く作られているため、大兵力を差し向けることは厳しい。最終手段は、郭同士をつなぐ土橋を全て破壊するか、破壊させるかして本丸を孤立させる。その上で北西側の堀の外から城内めがけて火矢を打ち込み炎上させるしかない。それでも、堀には大量の水があるのだ。火を消すことはそんなに難しくない。そんなことを考えながら城の周りを一周する。最後に大手門跡に至り、そこに鎮座する高山右近像に対面する。磔刑に処されたキリスト像が入った剣を手にする高山右近像は生きざまを無言で語りかけていた。私はキリスト教徒ではないが、信義を全うした高山右近の誠実さには何か惹かれるものがある。歴史に眠れ、高山右近、そして高岡城。

番外編：漢のロマン「帆船海王丸」



高岡城を辞し、一度高岡駅に戻る。次なる目的地は射水港に係留されている帆船海王丸だ。海なし県に育った私は、海や船というものが好きだ。憧れなのだ。普段コンサートで横浜のみなとみらいホールによく行くが、港に係留されている帆船日本丸を見たいがゆえにホール最寄りのみなとみらい駅ではなく、ちょっと離れた桜木町駅を使うことを常としている。その帆船日本丸の姉妹線が、海王丸なのだ。海王丸まで行くには、万葉線という路面電車に乗る。この路面電車は始点から終点までの乗車時間が50分と路面電車にしては長いのもワクワクする。50分の乗車時間はあっという間だった。地元の人が乗っては降りていく。終点まで乗っていたのは私を含めて二人だけだった。こうした地元の人に愛される路線はいい。



さて、海王丸である。1930年の進水から1989年の引退まで半世紀以上にわたって「海上の貴婦人」として親しまれた船である。遠くから見てもその優美さは十分伝わってくる。近くに海上保安庁の1000tクラスの巡視船「やひこ」も停泊している。こちらも堂々とした威容を誇り、二隻の対比は殊の外美しい。実際に乗船して内部を見学する。以前に見学した日本丸のことが思い出される。古き良き時代を彷彿とさせるレトロな船内もこれまた海上の貴婦人の名に恥じぬものだ。あっという間に時間が過ぎる。デッキに上がって海風を吸い込む。照り付ける太陽に潮の香り。これぞ海といった雰囲気だ。路面電車の発車時刻に合わせて海王丸を後にする。来月にはみなとみらいホールに行きがてら日本丸をまた見ることになるだろう。その時には姉妹船海王丸に乗ったことを報告できそうだ。

荒城の月三度！市街地に佇む富山城

富山城は北陸有数の城だった。というのも加賀百万石の殿様が隠居先として真っ先に選んだ城だからだ。しかしながら、現在の富山城は城の一区画の実を残して、街中に呑み込まれてしまった。これも歴史の必然かもしれない。しかしながら、残された区画とコンパクトシティを謳う街並みの調和は見事だと思う。こうした融合はこれはこれでアリかと思わせる説得力がある。



市街地の古城：古きと新しきの共存だ

富山城があの名歌「荒城の月」のモデルの城であることはあまり知られていない事実だ。作詞者の土井晩翠が参考にした仙台の青葉城や会津若松の鶴ヶ城の話は以前の紀行文で書いた。一方で、作曲者の滝廉太郎が想像した「荒城」は富山城だったのだ。滝廉太郎の通った小学校はほかならぬ富山城跡地にあった。毎日のようにこの城を仰ぎ見ていたのだ。しかも、土井晩翠も富山城を訪れた経験があったため、二人が唯一共通して持っていた荒城のイメージは富山城だったのだ。こうした歴史の事実があるため、富山城の隅にある茶屋には滝廉太郎を記念したこじんまりとした展示室があった。こうして私は数奇な運命をたどり、彼の「荒城の月」と三度目の邂逅を果たしたのだ。思わずあの歌詞が頭に思い浮かぶ。

♪春高楼の花の宴　めぐる盃かげさして
千代の松が枝えわけいでし　むかしの光いまいずこ

秋陣営の霜の色　鳴きゆく雁の数見せて
植うるつるぎに照りそいし　むかしの光いまいずこ

いま荒城のよわの月　替わらぬ光たがためぞ
垣に残るはただかづら　松に歌うはただあらし

天上影は替わらねど　栄枯は移る世の姿
写さんとてか今もなお　嗚呼荒城のよわの月

エピローグ：歴史に学ぶ

今回の合宿を通じて世界という一冊の本の新たなページを開くことができた。特に、歴史を学ぶことをライフワークとしている身としては、新たな史跡を尋ねることができたことは嬉しい。歴史を学ぶ意義はどれだけ強調してもしすぎることはない。また今日も新たな歴史が刻まれている。歴史を学ぶことは未知の明日を知るヒントとなり得るのだ。勿論同じ歴史が繰り返されるわけではない。どちらかというと変奏曲みたいな繰り返され方なのかもしれな

い。こうした事実を的確に言い得ているのはマーク・トウェインだ。彼の「歴史は繰り返さないが韻を踏む」という表現は私たちに何を伝えているだろうか。

【筆者紹介】
山梨県出身の38歳。家族は妻と4歳の娘。鉄道研究部の顧問は8年目。これまでいろんな場所を旅してきた。定年退職した後は、47都道府県にそれぞれ1か月住んで、史跡巡りに明け暮れるのが夢。特に日本100名城を制覇してみたい。最近は仕事の傍ら別名義で出しているエッセーの執筆に忙しかったが、そちらはひと段落したため、ジム通いと音楽鑑賞に明け暮れる。体が大分戻ってきたのは嬉しい限りだ。健全な体に健全な魂宿ると思う今日この頃。ごくごく最近中古でチェロを手に入れた。とりあえずチェロを習おうと教室を探し中。ゆくゆくはバッハの無伴奏チェロ組曲を弾けるようになりたい。

【合宿行程】

8月3日（月）
朝8時に東京駅「銀の鈴」に集合
東京駅(8:26)ー高崎駅(10:12)　在来線
高崎駅(10:21)ー上越妙高駅(12:28)　北陸新幹線はくたか559号金沢行き
上越妙高駅(12:41)ー直江津駅(12:57)
直江津駅にて解散　班別自由行動　富山駅17:30集合　宿へ

8月4日（火）
終日自由行動　富山宿泊
※陸上競技部兼部の生徒は朝に離脱し、陸上競技部の部活へ合流

8月5日（水）
8時にホテルで一時解散し短時間自由行動　9時20分に富山駅で再集合
富山駅(9:54)ー岐阜駅(13:40)　高山本線　特急ひだ8号名古屋行き（昼食は車内で）
岐阜駅(13:53)ー豊橋駅(15:10)　新快速　豊橋行
豊橋(15:25)ー浜松駅(15:58)　普通　浜松行
※浜松駅にてお土産購入の時間　16:40に新幹線改札前集合
浜松駅(16:56)ー小田原駅(18:09)　東海道新幹線こだま836号
小田原駅にて解散

【合宿の記録】

年度	時期	行き先
2019年	夏	北海道（留萌・札幌・函館）
	冬	大阪・名古屋
2020年～2022年夏：新型コロナウイルス感染症により合宿を実施せず		
2022年	春	名古屋・大阪・豊橋(高校生のみ)
2023年	夏	会津若松・新潟
	春	仙台・石巻
2024年	夏	名古屋・大阪・豊橋
	冬	高松・岡山・彦根
2025年	夏	群馬・長野・山梨
2026年	夏	北陸（新潟・富山）
	冬	東北方面？





2026年10月3日（土）4日（日）
湘南学園中学校高等学校　学園祭にて配布