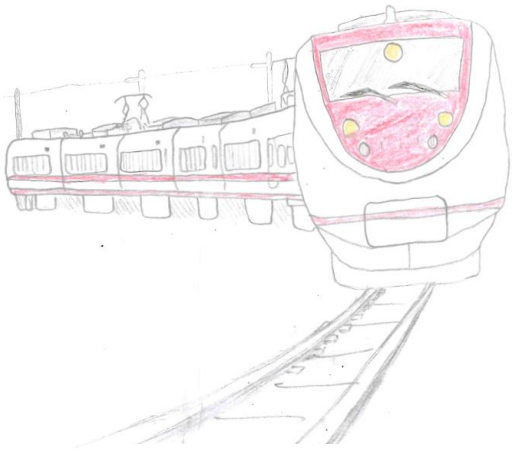
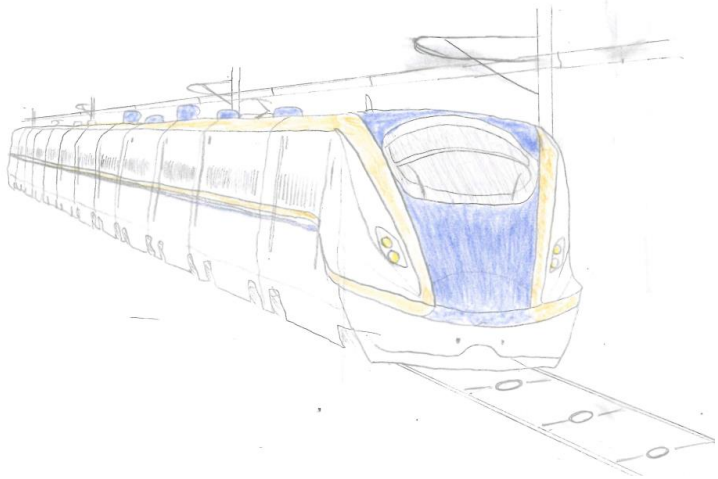
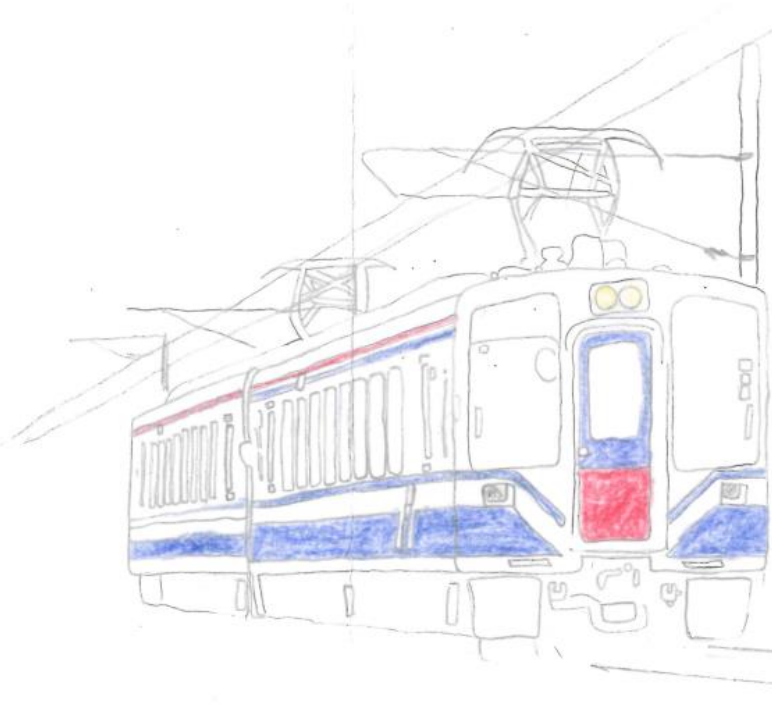






第一こだま

No.92

１日目　(新大阪～六日町)

中 3B　山口　文太

１，新大阪～東京

今年は去年と同じく新大阪７時集合となった。僕はとある事情(好奇心)により、新大阪６時４８分着の、のぞみ１０４号で来ていました。集合場所に着いた時には僕以外の生徒が全員そろっていました。僕が来てすぐに佐藤先生がいらっしゃいました。その後、今回の合宿についての説明を受けたあと、さっそく新幹線に乗ろうとした時、まだ、吉原先生が来ていないことに気付きました。この時はまだ、発車時間の１５分前だったのでまだ誰もあせってない状態でした。しかし、時間が経つにつれ、みんながすこしあせりだしました。発車時間を過ぎても先生は現れませんでした。そして４０分にようやく先生が現れました。富士登山後の旅行だったのでみんなやさしい目で見ていました。さらに最終的に乗ることになったのぞみ３０８号は７００系だったので喜んでいました。（旅行が終わった後、調べてみたらもともと乗る予定だったのぞみ３０６号も７００系でした。）

２，東京～越後湯沢

新大阪でちょっとしたトラブルがあったものの、東京からの新幹線には間に合いました。上越新幹線では自由席だったので大宮に着いたあたりから立席の人が増えてきた。（想像よりも乗ってきた）僕たちが越後湯沢に着いた時にもまだたくさんの人が立っていました。

３，越後湯沢～六日町

本来なら東京駅で駅弁を購入する予定だったが自由席奪取のため、越後湯沢で買うことになりました。しかし、まさかの越後湯沢にはコンビニがない事態が発生してしまいました。（４時まで我慢しました）その後、何事もなく六日町につきました。

北越急行ほくほく線の工場見学記

中３Ｂ　山中　敦統

さーてやってまいりました！！
おそらく私の合宿レポートはこれより前のページにあると思うのですが、こっちのレポートが見出しとかになっていたらすいません(笑)
中学部長ということで合宿の一大イベント、工場見学のレポートを書かせてもらうことになった山中です。いやー、あっちのほうでこの部分を吹っ飛ばしてどうやってページ数稼ごうかと思いながら文字打っていたら勝手に 3 ページくらい書いていたので心の底から救われた気分になりました、はい。まあそれだけ鉄道のことを話し始めたら止まらないってことですね。このままあと 10 ページくらい書けそうです。

さて。前置きはこれくらいにしておいて今回お邪魔させていただいたのは“はくたか”の運用で有名になった北越急行ほくほく線の六日町車両基地です。

六日町駅に到着すると、改札にはすでに営業の方が来てくださっており、そのまま一行は隣接する車両基地に向かいました。
まずは進みながらそこらのシステムの解説。やはりこの地域は豪雪地帯のようで、冬になると積み上げられた雪が電柱 1 本の高さになるのだとか。線路の間にはスプリンクラーが内蔵されており、その水で雪をとかしているのですが、その水は近郊の川から“購入”しているようで、購入した水を機械であたため、スプリンクラーから噴射しているのです。維持費を考えるだけで寒気がしますね。

我々は荷物置きの部屋の代わりに車両に荷物を置かせていただくという素晴らしい対応をしてもらって配られた１枚のプリント。そのプリントにはその日、1 日でどの区間にどの車両が入ってきて、どういう整備をするのかすべて書かれていました。工場案内をしてくださった方が詳しくきめ細やかに解説してくださったのですぐに理解ができました。

車内の見学を済ませた一行は念願だった車両を下から見ることに。もう私はテンション上がりっぱなしの状態。案内の方が「この車両は１車両何トンだと思う？」と質問をなさると、ブルゾン若濱氏が「35 トン」と答えると正解は 36.5 トンだったようで、周りから「おぉー」という歓声が上がっていました。その後我々は上から車両を見下ろさせてもらったのですが、パンタグラフが交差型になっているのには理由があって、やはり Z 型だと雪への耐性が弱くなるからだそうです。

そうして荷物を置いていた車両が区間を移動する時間になりました。我々はその移行中の車両に乗せていただきました。中 2 生の子は初めての合宿もあってか私よりもテンションが上がっていたのではないかと思います。

ちなみにこちらがその車両。車両の左下に 36.5 トンと書かれているのが確認できますね。

そのあと一行は場所を移して本社に向かいました。

本社では営業担当の方にさまざまなことをご教授いただいたのですが、とくに気になったのはやはり運転指令室です。運転指令室は常に 1 人、管理していらっしゃる方がおり、すべての車両の場所を把握しています。驚いたのですが、ダイヤが乱れたりすることがあると、運転指令室にいる方が独断で車両の運行を変えていいのだとか。

事務的な説明があったのち、我々は本社にご用意して頂いた部屋に戻ると、待望の質疑応答時間が始まりました。今回は顧問の佐藤先生が各学年から数名選び、選ばれた生徒が質問をしました。私は「もし運転士が集団的な感染病で半数以上休んだらどうなるのでしょうか」というなんともいじらしい、子供じみた質問をしたのですが、個人的には真剣な質問だったことを理解してくれたのかきっちり説明してくれました。ちなみにその答えは「はくたかで黒字になっていた時

代に駅員全員に運転免許を習得させたのでそこから埋め合わせることになりますが、うちの路線は駅員が４人しかいないのでそのときはそのときで対応します。」とのことでした。

最後に営業の方は社員の採用方法の説明をしてくれたのですが、その内容は我々が一鉄道ファンとして大事にしなければならないことを思い出させてくれたものだったので書かせていただきます。

志望理由を聞くとほとんどの鉄道ファンは「あの車両が走っているから」などと熱く語られるのですが、我々は「地元で使ってきた電車に感謝しているからこれからも自らの手で守り続けていきたい」という方を採用しています、という風に言われました。

この内容は昨年の元部長である小原さんが発表された「鉄道ファンは非常識なのか」ということに共通しているように感じました。詳しくはホームページでそちらの方を確認していただきたいのですが、ここで私が言いたいのは「自然を、ルールを、地元を愛して、そのあとに鉄道を愛しなさい」ということです。性分ゆえこのような上からな発言になってしまうことをお許しください。

しまりが悪いですが、ここらで切り上げたいと思います。

今回工場見学を通して車両のことからマナーのことまで幅広い範囲で大切なことを教えてくださった北越急行の方々、本当にありがとうございました。

今一度我々の鉄道に対する“姿勢”を見直したいと思います。

スノーラビットとスノータートル乗りたい・・・。

完

北越急行のレポート

2 年六か年 F 組 17 番　若濵大介

8 月 2 日、我々は新幹線を使い越後湯沢まで行き、在来線に乗り換えて六日町まで向かった。初めて新幹線 E4 系 Max に乗れたのは個人的にうれしかった。

北越急行の広報の方がまず寒い地方ならではの苦労を話してくださった。ポイントが固まらないようにする方法、雪のどかし方などこの土地に適応するのに困難があったそうだ。

次に電車の床下と屋根を見せてもらった。我々鉄道研究部は多くの車庫を見学してきたが、電車の下にもぐって床下を見せてもらったり、屋根を上から見せてもらえた車庫はなかった。床下にはかなり高性能の機械(危険時に車両を自動で止める機械等)が詰まっていていた。また車両前後にはスノープラウという雪かきがついたいた。雪国の車両ならではである。

(◂電車の屋根。線路横の点検台から撮影。)

次に電車同士の連結を見せてもらった。連結するときに『ガシャーン！』っていう音が鳴って下手という声がちらほら聞こえたが、個人的には連結してる感があってよかった。

その後信号場に指令を送る指令所を見せてもらった。指令所はまさにテレビドラマでよく見るようなものであって規模はやや小さいながらもとても迫力があった。その隣では運転士たちの業務を管理する

部署があった。バス業界では最近勤務時間超過によって疲労が溜って事故を起こすということが起こっているが、北越急行様は勤務管理を徹底しているためそのようなことは起こらないそうだ。また、誰かが欠勤しても社員全員が運転できるため対応できるそうだ。

最後に広報の方の話を聞いた。多くの話を聞いたのだが鉄道の会社に入るのはどのような人材が必要かという話が特に印象に残った。自分の趣味を仕事にする人は自分の趣味趣向を持ち込みがちになってしまうので抑えるところは抑えて、きちんと会社の事情を把握するべきという話だった。

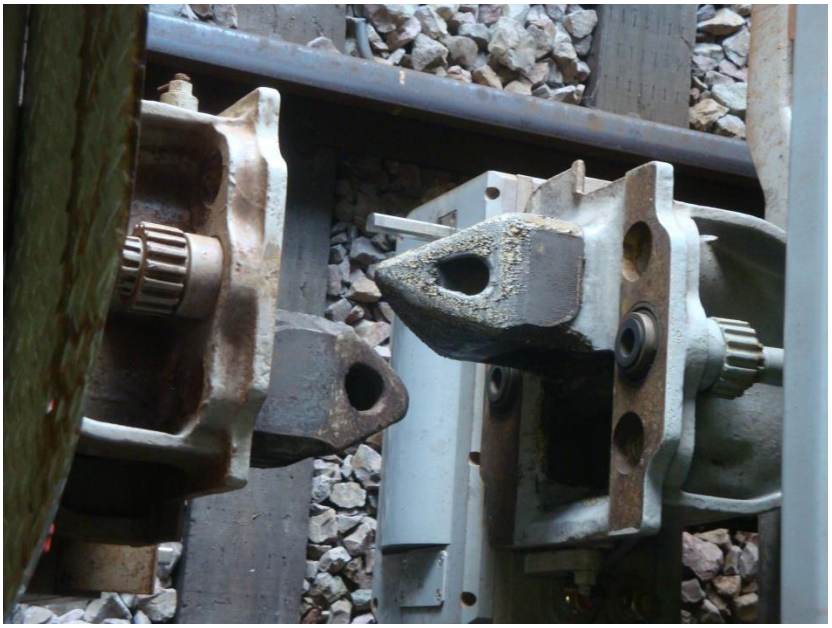
先ほども書いたが、電車の下にもぐって床下を見せてもらったり、屋根を上から見せてもらえた車庫はなかった。また、指令所を見せてもらえたところはなかった。我々鉄道研究部を手厚く案内してくださった北越急行様にお礼を申し上げます。

ps.(写真が地味になってしまった…)

北陸合宿

中２-Ｅ　黒澤　春陽

　一日目は、時間の都合で東京を通って北陸まで行きました。
途中の新幹線の窓から関東の在来線の写真も撮ることができました。
また、Ｍａｘとき にも“和”の愛称で知られるＥ７系にも乗れたので、僕はとても興奮していました。
この日一番は、北越急行の車両基地見学です。ここでは、滅多にできない、車両を線路の下や架線の上から見ることや、連結を運転室から撮らせていただいて、とても良かったです。



その後も北越急行管理室に移動して、車両指令室のモニターや運転士が点呼を取る場所も見学させていただきました。
至れり尽くせりの見学を、本当に感謝しています。
　二日目と三日目は観光班で観光をしました。
二日目は黒部峡谷鉄道に乗りに行きました。ここで、黒部峡谷鉄道の大まかな歴史を紹介します。黒部峡谷鉄道は、関西電力が開発した水力発電所への作業車両でした。しかし、自然を近くで感じることができたので、観光目的で使われるようになりました。それが今の黒部峡谷鉄道です。僕らが乗っている時も、野生のサルを多く見ました。動物接触で電車が止まる事が無いのかな、と思う程でした。この日は、黒部峡谷鉄道の車庫を自由見学できる日でした。

黒部峡谷鉄道のレールのサンプルを持って、新幹線や在来線と重さの比較をしてみました。結果は、新幹線が一番重かったですが、黒部峡谷鉄道のレールも十分重かったです。在来線より少しレール幅が狭かったので、阪神通学の僕は少し違和感を覚えました。

三日目は２１世紀美術館と兼六園に行きました。21 世紀美術館は上から見ると水中に人がいるように見える仕掛け等があって、面白かったです。

外の庭には赤・青・黄のカラーのガラスが上手に設置されていて、光の三原色とその混合が一目で分かる仕掛けもあって、考えた人は凄いなと思いました。

兼六園では、少し道に迷う事がある程広く、周りきれなかったです。ここでは、日本最古の

高低差を利用した噴水や、鯉が泳いでいる池を見ました。場所によっては、石橋を渡らなければならなくて、手すりがないので、落ちたら・・・と考えて不安でした。兼六園の桂坂口近くの売店で金箔ソフトを食べました。とてもキラキラしていて、食べるのがもったいない位でした。

最後に、合宿の計画をしてくださった先生方と保護者に感謝します。

～夏合宿 in 北陸～

中学２年 H 組前川寛翔

8 月 2 日 3 日 4 日と 2 泊 3 日で北陸に合宿へ行った。

3 日は撮影班と観光班に分かれた。俺は撮影班に行った。観光班は黒部峡谷鉄道へ行ったらしい。

撮影班はまず 8:00～10:00 まで富山駅で自由行動だった。まず富山 8:57 分発の普通高岡行きが 413 系だったので富山駅から神通川まで歩き神通川の橋で撮ってみたが、柱が邪魔でうまく撮れなかった。そこから歩きで富山駅まで歩きコンビニへ行ってお茶などを買った。そこからコンビニの近くにあったベンチで 9:45 分ぐらいまで待っていた。

9:45 分になったら集合場所まで移動して全員集まったら東滑川駅へ行くので切符を買いに行った。俺は事前にあいの風とやま鉄道が IC を使えると知っていたが、東滑川駅で使えるのが不安になったので駅員に聞いてみたら IC を使えることが明確に分かったのでそれを皆に言うと 1 台しかなかった IC チャージ機が一気に皆がチャージし始めた。そして富山駅構内に入ったのだが 10:29 分発の普通泊行きに乗る予定だったのだが、時間があったので富山駅構内で 10:20 分まで「自由にしていいと」言われたのでまず富山駅がどんな構造かと自分の目で見たかったのでまず 1 番 2 番 3 番線ホームへ行ってみたら 3 番線ホームに試運転のキハ 40 がいたのでダッシュで撮りに行った。泊方面に乗務員がたくさんいたので乗務員訓練と思う。俺は乗り鉄と音鉄なので富山駅の到着メロディーを初めて聞いたがその時俺は「富山駅の到着メロディーは結構いいな」と思った。そこから 2 番線に止まっていた 10:32 分発の猪谷行きを撮り、1 番線に入線してきた 10:12 分発普通高岡行きを撮ってから集合場所へ戻った。

そこから 10:29 分発の普通泊行きに乗った。その車両はあいの風とやま鉄道のデザインだった。そこから東滑川駅まで行き、そこから歩いてあいの風とやま鉄道も撮れ、地鉄も撮れる橋の撮影地に行った。そこから路線までは結構距離があった。そこから路線のほうへ向かう道があったのでその道を通って路線の下まで行った。そこで結構時間があったので友達と遊んでいた。そしたらまず泊方面の普通泊行きが来た。車両は東滑川に来るとき同様に 521 系のあいの風とやま鉄道の車両だった。次に地鉄富山方面 10030 系が来た。そこから友達とコンビニまで行った。コンビニまでは結構距離があったので一緒にダッシュで行き、ダッシュで帰ってきた。片道徒歩 10 分程度かかる所をダッシュで片道 3 分で行けた。そこからあくまで俺のお目当てであった京阪 3000 系のダブルデッカーが来た。そこから撤収しとりあえずコンビニでお昼ご飯込みの買い物をした。そこから東滑川駅 13:27 分発の普通金沢行きに乗りとりあえず富山駅に戻るため東滑

川駅の 2 番線ホームに先生と一緒に行けたものは行けたが後ろのほうは来るのが遅くて 2 番線へ行く踏切が閉まってしまったのだ。しかも電車は見たところワンマン。踏切が開いた瞬間全員がダッシュで乗り込みギリギリ間に合った。あの時はほんとにどうなるかと思った。

そこから富山駅に戻り地鉄へ移動して地鉄富山 14:00 発普通岩峅寺行きに乗り越中荏原まで行った。そこから越中荏原駅でトイレ休憩となりその間にみんなで遊んでいた。そこから撮影地である常願寺川まで歩きそこで撮り始めた。そこの川では川の水が触れることができ、遊んでいる人もいたので俺と他の 2 人が電車を置いといてその川に夢中になっていた。俺は最初のほうでやめておき電車を撮ることにしたが残りの 2 人がまだ遊んでいて 1 人は靴と靴下を脱ぎ川に入っていたが、もう一人は靴を履いたままで入っていた。しかし靴を履いていない子が石で滑りこけずぶ濡れになりその撮影地にいる間ずっと服を乾かしていた。その間に俺は14760系や14720系、10030 系を撮った。そしてまた俺の目当てであった京阪 3000 系のダブルデッカーを撮った。そこから越中荏原駅に戻り越中荏原駅にあった自販機で飲み物を買った。15:45 分発急行地鉄富山行きに乗って富山駅に帰った。そこから富山駅からバスで呉羽にある展望台に行って新幹線を撮る予定だったが、皆が疲れた言ったため展望台に行きたい人だけ先生と展望台に行きそれ以外の人は宿へ帰った。俺もしんどかったので宿帰った。

そこからお風呂に入った。そこでちょっと足が痛かったので足の裏を見てみたらものすごく日焼けしていた。友達にも「日焼けひどいな」と言われた。けれども京阪 3000 系撮れたから日焼けした甲斐があったなと思った。そしてご飯を食べて寝た。

4 日は各班で自由行動だったので宿を出る時間も違った。けれども全員揃って朝ご飯は食べた。俺の班は C 班で出る時間は 8:15 だったが皆早く食べ終わったため、8:00 に出る事になった。

まずコンビニで買い物をしてから富山ライトレールを見に行った。そこでずっといるのも暇だったので切符を買って富山駅構内に入った。富山駅から乗る電車の予定は 8:57 分発の高岡行きだったので時間があったので富山駅でちょっとの間駅撮りをすることとなった。そしたら 4 番線に富山駅止まりのキハ 40 が来た。それを撮っていたら 6 番線に 413 系が来たのでキハ 40 を撮ったら行こうと思ったがスーツケースを持っていたため速く走れなかった。なので電車が出そうになったが、ギリギリ撮れた。そこから 1 番線に移動したら 8:57 分発の普通高岡行きがすでに止まっていた。それがとやま絵巻だったので嬉しかった。それにドアを自分で開けるのもびっくりした。関西では田舎のほうに行かないとないためある意味これは貴重な経験だと思った。57 分発がどうやらこの電車は高山本線と接続している電車らしく、高山本線の電車が 1 分ほど遅れていたため、この電車も 2 分遅れた。そして 2 分遅れの 57 分発が富山駅を出た。

そして富山駅の次の駅の呉羽駅で降り、約 10 分ほど歩き撮影場所へ移動した。そこは影が全然なく暑かったが、綺麗に撮れた。その撮影場所でまず金沢方面へ 521 系のあいの風とやま鉄

道のデザインの回送が来た。その次は泊方面へ普通富山行きの IR いしかわのデザインが来た。その次は金沢方面へまた回送の 521 系あいの風とやま鉄道のデザインが来た。次は泊方面へ高岡で折り返してきたとやま絵巻富山行きが来た。これは一回乗ったが泊方面へ行くのは見てなかったので嬉しかった。そして最後は予想外の EF510-22 が来た。これもまた嬉しかった。そこで俺が間違って呉羽駅より乗るのは 10:52 分発だったが、通常より 5 分遅い 57 分発と思っていた。けれども撮る電車がなくなったので呉羽駅へ戻り、電光掲示板を見ると 52 分発と俺の間違いに初めてきずいたためおれは「あぶなっ」と思い皆に謝った。ちなみに呉羽駅に着いたのは 50 分だった。そこから 10:52 分発普通金沢行きに乗り金沢駅に行こうとして電車に乗ったら、別の班がいて驚いた。その班は高岡駅で降りた。

金沢駅に到着し、まず北陸鉄道へ移動し 12:00 発内灘行きに乗った。その乗った車両は 8800 系だった。そこから内灘駅へ行き、内灘 12:30 分発の北鉄金沢行きに乗った。

そして金沢駅へ戻り金沢駅近くにあった 8 番らーめんを食べた。昼ご飯を食べたら入場券を買って金沢駅に入った。そこで花嫁のれんや 413 系の普通七尾行きや 521 系の普通小松行きなどを見た。そして金沢駅の到着メロディーを聞いてちょっとだけ福井駅の到着メロディーと違うなと思った。そして駅構内を 14:55 分ごろに出てそこからお土産お買った。そして待ち合わせ場所に行った。

全員揃ったので駅構内に入った。今回乗ったのはサンバード 34 号だった。サンバード 34 号は一番停車駅が少ないやつだった。ちなみに停車駅は　福井　京都　新大阪　だ。2 番線でサンダーバード 34 号を待っていたらサンダーバードが入線してきてよくよく見てみるとリニューアル前だったので「嫌やな」と思った。そしてサンダーバードに乗車して横には部長が座った。そして小松駅あたりから福井駅ぐらいまで寝てそこから部長と南今庄辺りまでしゃべっていた。

そして大阪駅に着き、先生からの話が合った後、解散した。

今回の合宿は初参加で不安だったけれども楽しく過ごせたためその不安も徐々になくなっていった。それに誰一人もケガや体調不良がなく終われたことが良かった。今回の合宿が楽しかったので来年も参加しようと思っている。

鉄道研究部 2017 年夏合宿

中学 2 年D組丹羽右京

1 日目は、新大阪駅に 7：00 に集合して、7：23 発の、のぞみ 298 号に乗車して東京駅に向かう予定だったが、とある事情により、7：46 発の、のぞみ 300 号に乗車し、東京駅に向かいました。のぞみ 300 号は 700 系だったのでうれしかったです。10：20 に東京駅に到着して、越後湯沢に向かうために 10：40 発のＭＡＸとき 317 号に乗車して、越後湯沢駅に 11：59 に到着した。自由席は、長岡の花火大会の影響でかなり混雑していました。越後湯沢駅から上越線に乗車して、北越急行の車両工場がある六日町駅に向かいました。駅から歩いて 2.3 分の所に車両工場がありました。まず初めに、留置されていたＨＫ100 形で北越急行のことについての話を聞きましたその後に、見学しました。まず、床下や、床上といった普段では見られないような場所を見学しました。次に、ＨＫ100 のＡＴＳなどの、安全装置の見学をしました。その次に、夕方からの営業運転の為の、ＨＫ100 形を 2 編成連結させる作業を実際のＨＫ100 形に乗車したまま連結をしてくれるという北越急行さんのご厚意で、連結作業を見学しました。いったん引き込み線に入ってから、もう 1 つの留置線に留置されていた、ＨＫ100 形に連結をしました。今までの工場見学では実際の車両に乗車しながら連結するという経験が無かったので、良かったです。普段は、見学できない所まで見学できたので、充実した工場見学になりました。その後は、ほくほく線の普通電車で直江津に向かいました。この普通電車は、六日町駅が始発だったので、ボックスシートに座って、発車を待っていました。六日町駅を出て 2 駅目の、美佐島駅に、到着しました。この駅は、トンネルの中にある駅で、電車が到着するときに、ホームに人がいると風が強いので、電車が到着するとき以外は、ホームに利用者が入れないようにするための、扉があり、運転士の人がリモコンで操作をするということを、工場見学の時に聞いていたので、操作の様子を見ました。17：42 に直江津駅に到着しました。１７：５９発のえちごトキ鉄道妙高はねうまラインの普通電車で、上越妙高駅まで行き、はくたか 571 号に、乗車して、宿泊するホテルに向かうために富山駅まで行きました。犀潟駅と、上越妙高駅で、115 系を見ることができたので良かったです。

２日目は、僕たちの撮影班は、顧問の吉原先生と共に、撮影に行きました。まず、僕たちの１班は、富山駅から歩いて７分くらいの神通川の撮影地にいって、413 系を撮影しました。いきなり 413 系がきたので、慌てて撮影をしました。その後、富山駅に戻り 521 系に乗り、東滑川駅に向かいました。駅から、歩いて、２０分くらいの所にある撮影地にむかいました。その、撮影地は、あいのかぜとやま鉄道と、富山地鉄の両方が撮影出来る場所でした。色々、撮影していると、一番撮影がしたかった元京阪 3000 系の特急が来ました。

その後、富山駅に、521 系で戻り、電鉄富山駅に向かい、富山地鉄、越中荏原駅に向かい駅から歩いて 10 分くらいの富山地鉄の撮影地に行きました。ここでも、元京阪 3000 系の特急を撮影しました。

その後、富山地鉄に乗り、電鉄富山駅に戻りました。帰りは、見たことが無かった種別の急行が来たので、良かったです。そして、電鉄富山駅に到着する直前に、レッドアローも、見ることができました。その後は、ホテルに戻りました。２日目は、暑かったが、413 系や、レッドアロー、元京阪 3000 系など、普段は撮影出来ない車両をたくさん撮影出来たので、良かったです。

３日目は各班に分かれての、自由行動でした。富山駅を 9：00 に出る高速バスに乗車する予定だったので、8：00 くらいに富山駅に着いてたので、市内電車に乗車しました。その後、高速バスに乗車して、金沢駅に 10：15 くらいに到着しました。その後、しらさぎ 85 号に乗車して加賀温泉駅に向かいました。25 分ほどで、加賀温泉駅に到着して、１０分くらいでバスが来たので

そのバスに乗車し、目的地の温泉に行きました。1 時間ほど、温泉に滞在し近くの店で昼ご飯を食べて、加賀温泉駅に戻り、再びしらさぎに乗車して、集合場所である、金沢駅に向かいました。帰りのしらさぎは、かなり混雑していました。金沢駅に到着すると、隣のホームに七尾線の特急である能登かがり火が、停車していました。能登かがり火は、今回の夏合宿で見たかったので、良かったです。夏合宿は、たいへん充実した合宿になったので良かったです。、

（富山駅で撮影した市内電車）

夏合宿　レポート

中学２年D組　藤原　靖之

僕は、８月２日（水）から８月４日（金）まで、夏合宿に参加しました。２日目と３日目の自由行動について、ここに記します。

２日目【8月３日　木曜日】

この日は、10:00 まで自由行動でした。僕たち１班は、富山駅から歩いて 500 メートルほどの河川敷で、5 分くらい撮影し、9:30 ごろに駅に戻りました。その後、集合場所へ向かい、他の撮影班と共にあいの風とやま鉄道で、富山 10:29 発の電車で東滑川駅へ向かいました。駅から１キロくらい歩き、最初の撮影スポットに着きました。そこで 3 時間くらい撮影しました。富山地方鉄道本線やあいの風とやま鉄道線を撮ったりしましたが、特に撮れてよかったと思ったのが、富山地方鉄道線で使われている京阪電車の旧 3000 系です。僕はいつも京阪電車を利用していて、久しぶりに見た旧 3000 系に懐かしさを感じました。

撮影が終了し、東滑川駅 13:27 発の金沢行きに乗って富山駅に戻りました。そして、富山地方鉄道本線で 14:00 発の岩峅寺行きで越中荏原駅に移動し、歩いて 10 分くらいの河原の撮影スポットへ向かいました。ここでもまた京阪電車の旧 3000 系が撮れました。この時の写真が、下のものです。

1 時間くらい撮影し、15:45 発の急行列車に乗って富山駅に帰りました。ホテルに戻って部屋でゆっくり休み、夕食を食べて、22:30 くらいに寝ました。

3 日目【8 月 4 日　金曜日】

今日は 8:00 くらいにホテルを出発しました。ホテルを出るときに、路面電車の割引チケットをもらえたので、富山駅 8:17 発の路面電車（富山地方鉄道線 3 系統）環状線に乗って 1 周しました。そして、富山駅 9:00 発の金沢行きの高速バスに乗って 10:15 くらいに金沢駅に着きました。そこから 10:48 発の特急しらさぎ号に乗って加賀温泉に向かいました。加賀温泉駅からバスに乗って近くの旅館に向かいました。そこで 1 時間ほど、貸し切りの大浴場に入りました。とても気持ち良かったです。温泉を出ると、歩いて近くのレストランに入り、昼食を食べました。その後、タクシーで加賀温泉駅に戻り、14:22 発の特急しらさぎ号に乗って金沢駅に行きました。

金沢駅で他の班と合流し、16:00 発のサンダーバード 34 号で大阪に帰りました。車内では、先生方や先輩の方々と楽しく話をさせていただき、18:39 に大阪駅に到着しました。

今回、僕は合宿が初めてでしたが、先生方や先輩の方たちに親切にしていただいたので、とても楽しく過ごすことができました。来年もまた、合宿に参加したいです。

クラブ合宿　in　北陸

中学２年Ｂ組　和田　大慶

今年の合宿は、２０１５年に北陸新幹線が開通した北陸へ２泊３日で行きました。

【２日目】

この日は、撮影班と観光班に分かれて行動し、僕は撮影班でした。

まず始めに富山駅で白に青色の線が入った珍しい４１３系（引退の可能性のある国鉄の車両）を見ました。その後、あいの風とやま鉄道に乗り、東滑川駅で下車。少し歩き早月川にかかる早月大橋という橋で、手前に富山地方鉄道、奥にあいの風とやま鉄道が通る場所で、早月川と日本海を背景に撮影しました。

写真は、富山地方鉄道で、元京阪の３０００系のダブルデッカー車です。

自然あふれる風景に赤・黄色の車両の色が引き立ち、とても綺麗に撮影することが出来ました。

他には、モハ１４７６０形などが通りました。

この場所での撮影は、早月川の音が大きかったため、列車が近づく音に気づかず、気づいた時には近くまで来ており、シャッターを押すタイミングが難しく不慣れな僕はハラハラすることが度々ありました。

次に、富山駅に戻り富山地方鉄道の越中荏原駅で下車し、少し歩いた所の橋で撮影しました。先ほどの早月大橋で見ることができた車両に加えて、昔レッドアローの愛称で親しまれた元西武鉄道の５０００形も見ることが出来ました。その後、ホテルのある富山駅に戻り２日目の行程を終えました。

【３日目】

この日は自由行動で僕たちの班は、富山駅で富山ライトレール（路面電車）を撮ったあと、青色と黒色の４１３系を見ることができました。その後あいの風とやま鉄道に乗り、富山駅の次の駅の呉羽駅で下車し、少し歩いた撮影スポットで撮影しました。そこでは、あいの風とやま鉄道の５２１系やＥＦ５１０や少し珍しいＩＲいしかわ鉄道の５２１系（正面が水色の車両）を撮影することができた。その後、あいの風とやま鉄道で金沢駅へと向かい、北陸鉄道浅野川線の元京王電鉄の３０００系（ちなみにこの３０００系は愛媛の私鉄である伊予鉄道でも使われています）である８９００系に乗り、終点の内灘駅まで行きました。料金は片道３２０円と安く、少し驚きました。また車内から見えた田園風景が美しかったです。

そして再度北陸鉄道に乗り金沢駅に戻り、昼食を食べ、この日の目当ての観光列車 花嫁のれん

を撮影し、赤色の４１３系（七尾線）も見ることができました。
帰りはサンダーバードで大阪駅へと帰りました。

富山地方鉄道　元京阪の３０００系のダブルデッカー車

【感想】

今回の合宿では､北陸新幹線の開通によりＪＲから第三セクターとなったあいの風とやま鉄道、ＩＲいしかわ鉄道の様子を見ることができました｡また､北越急行や私鉄である富山地方鉄道、北陸鉄道においては､地域に密着した鉄道だということを､改めて実感することができました。
そして僕が一番嬉しかったことは４１３系を４色も撮れたことです。
この２泊３日を通して､先生や先輩方､同級生とたくさん話をすることができ､より一層交流を深めることができました。
また、最後に僕たちの安全を考えてくださった佐藤先生、吉原先生 本当にありがとうございました。

2017年　夏合宿レポート

中３－Ｂ　山元　敦喜

今回の合宿は、２泊３日で北陸方面になりました。ここにその行動を書いていきます。

１日目　　新大阪―東京－越後湯沢―六日町（工場見学）－直江津―富山

今回の合宿は、まず、新大阪から東海道新幹線に乗って東京に行き、それから上越新幹線に乗って越後湯沢まで行き六日町で北越急行六日町工場を見学し富山の宿に行くという過酷な工程でしたが、途中の上越新幹線・東海道新幹線では引退が心配されている 700 系と 2 階建て新幹線の E4 系に乗れたので良かったです。

その後北越急行六日町工場で電車の連結作業や新潟という豪雪地帯ならではの雪害対策のこと、屋根上機器・指令室の見学をさせてもらいました。特に、指令室の見学では、普段は絶対に見ることのできない鉄道会社の安全への裏側をみさせてもらい感動しました。その後、糸魚川までの普通電車に乗車中に新潟の 115 系 6 連の快速と遭遇しました。115 系はもう E129 に淘汰されていて 3 両で走る姿はまだ見られても６両はとても珍しくさらに快速表示だったので見られてとても嬉しかったです。今回の合宿の宿に向かうために北陸新幹線に乗り富山に着き、1 日目の工程を終えました。

２日目　撮影・観光班別行動

午前中は、自由行動で富山駅に入場券を買って高架ホームで撮影していました。そして、そろそろ地上ホームで撮影しようとしたとき、「貨物列車がまいります。」というアナウンスが流れたので慌ててカメラを構えたら DE10 が率引する貨物列車（1090 レ）が来ました。空コキが多かったですが、初めて DE10 が引く貨物が撮れたので良かったです。その後、吉原先生に付いていき、とてもきれいな撮影地 2 ヶ所で地鉄の撮影をしました。そこでは、元京阪のテレビカーや東武 8590 系などを撮影することができました。僕は、元西武の 5000 系レッドアローが撮りたかったですが撮影時間内には来なかったので残念でした。この撮影が４時間ぐらいあったためか、皆疲れていて北陸新幹線の撮影地で写真を撮る予定でしたが、ほとんどの部員が宿に帰りました。僕も次の日の自由行動のために宿に帰ることにしました。

３日目　班別自由行動　（富山―婦中鵜坂―高岡―雨晴―金沢）

この日は今回の合宿で正直、一番楽しみにしていた日です。なぜなら、僕の班の先輩方がたくさんの列車を撮れるように考えてくださったからです。まず最初に DE10 の貨物を撮るために

西富山～婦中鵜坂の有名撮影地に撮りに行きました。そこでは、時間の都合上、1本しか撮れないことが分かっていたので気合を入れて待っていましたが、やってきたのが更新色で原色（国鉄色）ではなかったのですがきれいに撮れたので良かったです。その後、氷見線にキハ40・47を撮りに行きました。撮影場所は景色が綺麗な雨晴駅周辺で撮りました。氷見線は、海ぎりぎりに電車が走っているところが多くとても綺麗に写真が撮れるところが多いと思っていましたが草が伸びていて撮影出来る場所が少なかったので猛暑の中少し歩いて、思い思いの場所で撮れたのでいい思い出になりました。そして、集合場所の金沢駅に着き、皆でサンダーバードに乗って大阪に帰りました。サンダーバードの車内では、文化祭のことの話し合いや、疲れのためか寝ている部員もいましたが無事に大阪に着きました。

（西富山～婦中鵜坂）　DE10　1728　1090レ

今回の合宿では、先輩方や同学年の子に僕の好きな貨物列車が好きな人が集まるように班を作ってくれました。今度は、自分がそのようなことを他の人にしてあげたいと思いました。来年の合宿は、僕が引っ張っていけるようにしたいです。

鉄道研究部らしくない自由行動

中 3B　　山口　文太

2 日目

ホテルで朝食を食べた後、時間があったので富山駅で自由行動となった。各班が富山駅構内で鉄道などを撮影している中、僕たちの班は何故か近くにあった神通川まで撮影に行くこととなった。実際、富山駅から神通川までは 800 メートルほどしかなかったが、暑かったせいかとても長く思えてしまった。苦労して着いた神通川だが、カメラをカバンにしまっていたせいでせっかく来た電車を写真に収めることはできなかった。

神通川から富山駅に帰って来たところにたまたま僕が好きな富山地鉄の 9000 系(黒色)に出会った。まるで新車のように見えるが、実は 2009 年から運用についてるということを知り驚いた。

富山地鉄 9000 系　(富山駅前にて)

富山駅に集合してからみんなで撮影地に行くことになった。切符を買う時、意外にもあいの風富山鉄道でも ICOCA が使えることにも驚かされた。

撮影地の最寄り駅である東滑川駅に到着してから約 2 キロほど歩いて撮影地に到着した。この撮影地では、あいの風富山鉄道と富山地鉄を橋の上から撮影できるが、本数が少なかったので線路の下まで行ってみた。虫がとても多かったが、良い撮影地だった。

富山地鉄 10030 系　(越中荏原駅付近)

橋に戻り 40 分ほど撮影して駅に戻ることになった。駅に帰る前にコンビニで、お昼ごはんのハーゲンダッツを買って電車に乗った。

一度富山駅に戻り、富山地鉄に乗り換えて越中荏原駅に向かった。撮影地に到着してからははしゃぎすぎて全く撮影できなかった。

本来なら、この後新幹線を撮影に行く予定だったが、あまりにも疲れていたので、ここでホテルに戻った。

3 日目

昨日の疲れがあまりとれないまま、朝食を食べてホテルを出た。僕たちの班は他の班と違い出発時刻が遅かったので、とりあえず富山地鉄の環状線でぐるっと回ってバスを待った。意外にも高速バスの座り心地が良かった。1 時間ぐらいで金沢に到着し、そのまましらさぎで加賀温泉に向かった。本来なら加賀温泉近くで撮影する予定だったが、せっかく北陸に来たので温泉に行きたかったので撮影はしなかった。山城温泉についてからは、班員みんなで約 1 時間、ゆっくり温泉に入った。

温泉を出てから近くのお店でお昼を食べにいった。刺身とドリンクバーがついて 800 円の定食を食べた。正直、1600 円位とってもいいんじゃないかと思うくらいおいしかった。そのあと、加賀温泉駅近くでお土産を購入してしらさぎで金沢に戻った。

北陸合宿レポート

中学３年Ｂ組　山中　敦統

８月２日朝７時。我々鉄道研究部一行は新大阪駅にあった。
今年度の合宿は北陸である。現中２生が発案し、可決されたのだ。
参加者は顧問の佐藤先生、吉原先生を含めて21人。部員全員の顔に「楽しみだ」という文字が書かれているように見えるくらいみんなわくわくしていたと感じた。
この一行が乗る新幹線は７時23分発のぞみ298号東京行き・・・だったのだが吉原先生の目覚まし時計の、ベルの電池の諸事情により７時46分発のぞみ300号東京行きに変更。
当駅始発もあってか余裕で座席を確保することができた。この時間帯にこの本数とは私の地元駅、鴻池新田駅のラッシュ時の普通電車の本数よりも多いではないか・・・。
　というわけでみんながべちゃくちゃ会話をしている間に気付いたら東京駅に到着。
次に乗ったのは10時40分発Maxトキ317号新潟行きである。こちらの新幹線は降車駅の越後湯沢まで１時間弱あるので昼食を車内ですませた。
まだ説明していなかったが、大回りで１日目の工場見学地、六日町に向かったのは時間短縮という理由があり、費用は余分にかかるが今回の計画を遂行するには妥協しなければならないポイントであった。
そうして越後湯沢駅に到着すると、そのまま上越線のホームに向かった。
12時15分発の車両が到着するアナウンスが流れると鉄道魂を存分に発揮する我が鉄道研究部員はカメラのシャッターを切りまくっていた。もちろん黄色い線は越えていないが。
　六日町駅に到着すると、北越急行ほくほく線の営業担当である方が駅改札で待っていてくれていた。そのまま一行は六日町工場に向かい・・・と続きを書きたいのだがこの先は私が別途書かせていただいた“北越急行ほくほく線の工場見学記”を見ていただきたいと思う。
　さて、工場見学が終わると我々はほくほく線を利用して直江津駅まで行き、金沢新幹線で富山駅まで向かった。その間に乗車したE7系のシートは東海道新幹線や上越新幹線で座ったシートの数倍心地よかったのは今でも覚えている。
太陽が沈んだ富山は湿気が少なく20度前後に感じられ、少し肌寒いくらいだった。
　２日目、佐藤先生引率の観光班、吉原先生引率の撮影班に分かれると撮影班の私は10時まで富山駅周辺で自由行動となった。その理由は私の部屋が朝の集合時間のぎりぎりに朝食会場に到着したことにあり、多大なるご迷惑をおかけしたことをこの場を借りてお詫び申し上げる。

まず撮影班は東滑川駅に向かい、そこから 15 分～20 分ほど歩いて撮影地の早月大橋までくると、部員はそれぞれ自分の撮影場所を探しに橋の下の川近くまで下りたり、橋を越えて鉄橋近辺まで行ったりしていたが結局ほとんどの生徒が橋の上からの撮影にとどまった。
今回我々が2日目をすべて使って狙いに行った車両はテレビカーでおなじみの旧京阪3000系である。
本番の車両が来るまでに部員は自身の撮影場所を決め終わった。それぞれがいい写真を撮れたのではないかと思う。
高 1 の塩山氏の方から「一眼レフが壊れた！」という声が聞こえたのは気のせいだったのだろう、いや気のせいだったのだ。
そうして一行は近くのコンビニで軽めの昼食を済ませると富山まで逆戻りする。私は先日の夜から腰痛がひどく、佐藤先生に許可をもらって近くの薬局に湿布を買いに行き、貼ったのだが結局効果はなく高2の木下氏に荷物持ちを翌日にわたってしてもらった。ほんと感謝。
そうして富山駅に戻った我々はそのまま富山電鉄に乗り換えて越中荏原駅に向かう。
撮影地までは 10～15 分ほど。そこの撮影地には目の前に川があり、そこまで下りられるようになっていた。結局私は撮影を選らんのだが、川で遊びながら撮影もする両刀の部員が数人いた。彼らのボケもあってか場の雰囲気は和やかであった。
撮影地にいた時間だけで数時間たっており、色白で定評のある私でも日焼けをする暑さだった。
富山駅に帰る途中、吉原先生と高2の山口氏は暑さで気が動転したのか越中荏原駅を模してか「エバラ焼き肉のたれ～♪」を連呼していた。
富山駅に到着したのは 16 時前くらい。そのあとに撮影をもう一本用意していたのだがそちらの撮影には吉原先生を含めて 3 人しか行かなかった。残りのメンバーはホテルに帰ると気を利かせてくれた従業員の方が浴場に湯を沸かしてくれていたので私と中三の山口氏、中二の前川氏、丹羽氏、藤原氏の 5 人で 1 番風呂をいただいた。
三日目は朝から自由行動。今回お世話になったのは先ほどちらつかせた木下先輩の班だ。彼には普段から食事に行かせていただいたり、と大変仲良くさせてもらっているのだが来年彼は高 3 生、受験生となるので今年が最後の合宿である。
そんなことはおいといて木下班は木下先輩と私、同級生の桜井くんに田村くんの 4 人である。
我々はまず愛の風とやま鉄道に乗って少し先の駅まで向かうと15分ほど歩いて撮影地に向かった。
我々が 3 日目の前半戦で狙ったのは廃止が確定している特急ひだである。田園広がる豊かな場所であっつい太陽に照らされながら撮影を始める。この車両を狙った理由は・・・特になし。いやいや特急ひだなんてそりゃあもう写真だけで数百枚あるんじゃないかってくらい撮ってるよ

(大嘘)と冗談をかましたところで我々は1時間くらいとどまるとそのまま富山に戻って昼食。
富山といえば！そう、富山で食べたいものグランプリ上位に入っているのは！
ブラックラーメンっ！！というわけで一杯1000円とちょっとお高いラーメンを食した我々は同じく愛の風とやま鉄道を使って金沢の2駅手前、津幡駅で降車して後半戦に突入。
15 分から 20 分ほど歩いて撮影地に到着したのだがここで思わぬ事件が。雑草がひどい。そこまでは考慮してなかった・・・。というわけでポイントである踏切も見知らぬお兄ちゃんに占領されていたのでメンバーがそれぞれ工夫して撮影を再開。
やはり直射日光の強さはヤバく、私は飲み水を頭からかぶる始末に。
後半戦で狙ったのは“花嫁のれん”である。ちなみにその写真がこちら。

撮影技術に関しては不慣れな部分も多いのでコメントは差し控えさせてもらう。
お兄ちゃん、私は本音を言うならそこから前面の花嫁のれんを撮りたかったんや・・・。
合宿最後の撮影が終了すると、バスで津幡まで戻り、そのまま金沢に向かった。
金沢駅では木下先輩に誘われて一緒に2人の記念写真を撮った。

今回の合宿は木下先輩の最後の年もあってか私にとっても本当に充実し、特別な合宿になったと思う。
改めて今回の合宿の引率を担当し、3日間緊張の糸を切らさずに我々の面倒を見ていただいた顧

問の佐藤先生、吉原先生や合宿の基盤となる計画を率先して考えてくれた高 2 の若濱さん、山口さん、木下さん、大澤さんに感謝の言葉を述べて今回の合宿のレポートとさせてもらう。

あ、あと、塩山氏のカメラは直ったんかいな・・・？

完

２度目の合宿旅行

中学３年Ｃ組　田村　健一

8月3日

２日目となった今日は、最初は乗る予定の電車に乗り遅れ、朝の１０：００まで自由行動となり、富山駅周辺を散策した。

富山駅１０：２９発のあいの風とやま鉄道の普通で、東滑川へと行き、少し歩いて鉄橋へと行き、あいの風とやま鉄道の５２１系や、京阪３０００系ダブルデッカー車などを撮った。

日本海をバックに撮ったり、観覧車をバックに撮ったりと、大忙しだった。今年の夏は猛暑のため、本当に暑かった。そして、日差しがきつく、家に帰ってみるとＴシャツと短パンの跡がくっきりと残っていた。

帰りの電車はもう少しで乗り遅れそうになったが、何とかギリギリのところ間に合った。日頃の行いが良かったせいだろうか。

そして、一旦富山へ戻り、富山地鉄で越中荏原へと行き、近くの鉄橋でまた京阪３０００系を撮った。

すごく暑かったので、車の橋の下の影で、休憩を取りつつ何とか撮影したが、とにかくものすごく暑かった事しか覚えていない。だが、その甲斐あってか、色々な種類の車両の写真がたくさん撮れて、暑さに耐えただけのことはあったと思う。

帰りの電車は急行だったので、たくさんの駅を通過するのかと思いきや、通過するのはほんの少しの駅だったので、結局停車駅数は同じだった。

本当に疲れた一日だった。富山でホテルに戻った。

8月4日

合宿最終日となった今日は、大阪に帰るための金沢１６：００発の特急サンダーバードまでの時間は自由行動になった。（やったー）

富山朝８：１４発の高山本線の普通に乗り、千里という駅の近くで写真撮影をした。

そして、駅から１０分ほど歩き、すごく暑い中で、キハ２０系や特急「ひだ」を撮った。

そして、昼食をとるために一旦富山に戻り、ブラックラーメンなるものを食べた。あまりお腹がすいていなかったので、一番小さいサイズのものを頼んだ。また、富山に来る機会があれば、今度は違う種類のラーメン食べてみたいと思う。

そして、富山駅からふつう金沢行きに乗り、津幡という駅の撮影に行った。４１５系や花嫁のれんや６８１系サンダーバードのリニューアル車などを撮りまくった。

線路の近くは雑草だらけで、かなり撮影しにくかったが、電車の写真がたくさん撮れて良かった。

そして、津幡から金沢へと戻り、金沢でお土産のお菓子を買った。

最後に

僕は中学１年のときは合宿旅行に行ったが、２年の時は不参加だったので、今回は２度目の旅行となった。暑かったが、いい写真がたくさん撮れて、思い出いっぱいの楽しい旅行となった。

中学生最後の合宿 in 北陸

中学３年　Ａ組　藤井　侑也

2017 年、8 月 2 日。夏の合宿初日。集合時間の 10 分前に集合場所の新大阪駅に着いた。中学生では最後となる合宿である。集合時刻の 7 時になると、ほとんどのメンバーが集まっていた。しかし、顧問の吉原先生が諸事情により遅れてしまい、本来ならば 7 時 23 分発の「のぞみ」に乗り遅れてしまった。そこで、自由席に乗って行くことになった。ホームに立つと、既に東京行きの「のぞみ」が入線していた。700 系新幹線だったので、幸運だった。700 系新幹線は、現在、廃車が進んでおり、乗る機会が減っているからである。東京に着き、「Max とき」に乗ろうとすると、自由席に乗る人々の長蛇の列が出来ていた。車内では、立っている人もたくさん見かけた。移動するのが困難なほどの混雑ぶりだった。越後湯沢に到着し、上越線に乗り換えて、六日町の北越急行の車庫を見学した。北越急行にはほとんど行ったことがなかったが、北越急行について、気になっていることが沢山あったので、見学することができて良かったと思った。とても詳しい説明をしてくださったので、とても有難いと思った。説明を受けている最中に、185 系の臨時列車が通過していった。突然の事だったので、とても驚いた。見学が終わると、北越急行に乗り、直江津で乗り換え、上越妙高まで乗り、上越妙高で北陸新幹線に乗り換えて、無事に富山に到着した。かなり長い間、電車に乗っており、とても疲れたので、早く寝ようと思った。

上越線 E129 系

2 日目、朝の 6 時半に起きると、時間に余裕があったので、ゆっくりと準備できた。朝食を摂り、吉原先生率いる撮影班として行動した。しかし、他の班が遅れたので、出発が遅れてしまった。その影響により、撮影地を一つ減らさなければならなくなった。少し残念だったが、残りの撮影地は、その埋め合わせになるような素晴らしい撮影地だった。富山駅から「あいの風とやま鉄道」に乗り、東滑川で降りると、大自然に囲まれた田舎道を歩いて、早月川の橋の上と河川敷

から富山地鉄を撮影した。空気も澄んでおり、とても良い撮影になったと思う。しかし、北陸でも猛暑のため、汗を流しながらの撮影だった。富山地鉄は約 20 分に 1 本か 2 本なので、列車が通過するのを待つ間はずっと日陰で休んでいた。また、撮影地付近では、富山地鉄に「あいの風とやま鉄道」が並行しているため、「あいの風とやま鉄道」の 521 系や、EF510 牽引の貨物列車を撮影することができた。1 時間ほど撮影した後、再び「あいの風とやま鉄道」に乗り、一旦富山駅に戻り、今度は富山地鉄に乗って、次の撮影地へ向かった。越中荏原駅で下車後、しばらく歩き、撮影地に辿り着いた。先程と同じく、河川敷での撮影だった。とても暑く、日差しが強かったが、綺麗な写真を撮ることができた。ダブルデッカーエキスプレスの撮影に成功することができた。その他にも、元東急の車両や、レッドアロー車などを見ることができた。富山地鉄に乗ったのは今回が初めてだった。区間にもよるが、思っていたより本数が多く、移動しやすかった。富山に戻ると、新幹線の撮影に行く人を募集していたが、暑さで疲れ果てていたため、行かなかった。2 ヶ所のみの撮影になってしまったが、とても充実した撮影になったと思っている。ホテルに戻り、新幹線の撮影のメンバーと観光班を待つ間、軽い睡眠をとった。夕食の時間になると、先生方から色々な説明を受けた。その後部屋に戻り、就寝した。

ダブルデッカー車　　早月川にて

そして最終日。この日は金沢に集合するまで自由行動だった。自由行動の班に分かれて、それぞれの目的地へ向かった。僕たちの班は、ホテルを出てから、まず、富山ライトレールの環状線のセントラムに乗り、ほぼ一周して、富山駅前のバスターミナルに向かった。その後は、他の班のように、撮影をするのではなく、加賀温泉に行った。まず、富山駅前のバスターミナルで高速バスに乗り、金沢駅に行った。金沢駅から、しらさぎの自由席に乗り、加賀温泉駅に着くと、駅前で貸切風呂の予約をとってから、路線バスに乗り、温泉に向かった。温泉に着き、ゆっくりと温泉に入った。一気に疲れが取れ、とても清々しい気分だった。昼食を取り、タクシーに乗って、加賀温泉駅に戻った。お土産を購入し、再びしらさぎに乗り、金沢駅に戻った。他の班のメンバーと合流すると、炎天下の中での撮影だったらしく、汗を流していた。温泉を選んで良かったと思った。全員揃ってから、サンダーバードに乗り、大阪に帰った。充実した合宿になったと思っている。また機会があれば、北陸に行きたいと思った。
長文失礼しました。ご清覧ありがとうございました。

2017年の夏合宿

中学3年　E組　櫻井　洋輔

僕たち清風中学鉄道研究部は、8月2日から4日まで北陸地方へ合宿に行っていました。初日の朝、7時集合ということで、去年ぎりぎりだった反省を踏まえて、いつもより早く起きて始発に乗って新大阪駅へ向かいました。そして全員が集合して新幹線などを使って東京経由で、六日町駅まで行きました。その途中でＭＡＸトキに乗ることが出来て、とても嬉しかったです。

六日町では、北越急行の六日町工場を、見学しました。そこで今までにほとんど見たことのない、車両の天井や床下を見ることができて、とても嬉しかったです。特に天井は、初めて見たので、見られると分かった時はとても驚きました。その他にも、中央制御室などをみせてもらいました。こちらは、テレビなどで何度か見たことがあったのですが、実物を見るのは初めてだったので嬉しかったです。

そんな中で一番印象に残ったのは、電車留置計画表という一枚の紙です。その紙は、その日、工場に出入りする全ての車両がひと目でわかるようになっているものです。なぜその紙が、印象に残っているのかというと、

今までに見たことがなかったというのと、その日の工程が、ひと目でわかるようになっているという事に、興味を持ったからです。六日町工場では、様々な体験を出来てとても嬉しかったです。

二日目となる8月3日、僕は朝、寝坊してしまい最初の工程を、無くしてしまいました。本当に申し訳ございませんでした。その後僕は、撮影班として宿泊地の富山から、10時過ぎ集合の「あいの風とやま鉄道」に乗って、東滑川駅まで行きました。そして、その近くの撮影ポイントまで少し歩き、いくらかの写真を撮影しました。その撮影ポイントは、日本海を背景に橋脚の上を走っている写真が撮れるとても場所で、とても綺麗な場所でした。車両を待っている間とても暑かったです。しかし、電車が来るたびにその暑さを忘れました。下の写真は、その時に約20年前に京阪電鉄の3000系としてその車両を使われていた、10030系を撮影したものです。

そこでたくさんの写真を撮影した後、昼食を食べに一旦富山にもどってから、次は、「富山地方鉄道」に乗って越中荏原まで行きました。そこから少し歩いて次の撮影ポイントへまでいきました。

そこでは、富山地鉄の元東武鉄道の 8590 系として活躍した 17480 系や元京阪電鉄の 3000 系として活躍した 10030 系などの車両を撮影しました。そこは近くに川があったので多少はましでしたが、それでも暑かったです。その後、再び「富山地方鉄道」に乗って富山に戻りました。そのころには、僕の足は限界に近い状態でした。こうして、この日は終わりました。

最終日となる 8 月 4 日は、帰りのサンダーバードに間に合うように、朝 8 時に富山を出発し午後 3 時半に金沢に集合出来るような、ルートを通りました。8 時 14 分富山発の高山本線に乗って千里駅というところで降りて、少し歩いてこの日最初の撮影ポイントへ行きました。そこでも何本か撮影をしました。

その中には、この日の本命の一つである「特急ひだ」も撮影しました。この撮影ポイントは周りには、ほとんど影がなく、少しの影も時間を追うごとになくなりましたが、「特急ひだ」を見た時の喜びほどではありませんでした。

上の写真の特急ひだは、ＪＲ西日本およびＪＲ東日本が名古屋駅および大阪駅から北陸方面を、東海道本線・高山本線経由で運行している特別急行列車です。

その後富山で早めの昼食を食べてから少し長い間、万葉線に揺られて津幡という駅まで行きました。そこからもまた歩いて撮影ポイントまで行きました。

そこでも、ＪＲ西日本七尾線とＩＲいしかわ鉄道を直通運転する豪華観光列車の、花嫁のれんなどを含む、数本の列車を撮りました。そして津幡駅に戻り次の電車を待っていました。その後集合地点である、金沢駅に向かいそこでお土産などを購入して、集合時間まで過ごしていました。そしてサンダーバードに乗って、大阪駅まで帰って来ました。そこでは、疲れていたのか半分程度の人が寝ていました。それにつられるように、僕も寝ていました。

この 3 日間は、どこへ行っても暑かったけど様々な体験をすることが出来た、非常に充実した 3 日間でした。また来年も合宿に参加できるのなら行きたいです。

鉄道研究部夏合宿自由行動

高校 1 年 6 ヵ年コース E 組　塩山 敬也

2017/8/3

この日は、朝から怒られたため出発時間が大幅に遅れたため、まず富山駅で駅撮りを…ということで入場券を購入しいざ撮影。

すると、普通 高岡行きに 413 系が運用に入っているということで、駅先端へ。この 413 系は、国鉄時代からある車両で残り 11 編成と数少ない車両のため、国鉄型が好きな鉄ちゃんには人気のある車両です。

それはさておき、まだ時間があるので駅先端で撮影を続けることに。

しばらく待つと、電光掲示板に『貨物列車』と表示されました。しばらく待って通過アナウンスが流れ、向こうから見えたライトの正体はなんと!!

DE10 型。しかも国鉄色!!この DE10 型、これも国鉄機ですが貨物列車を牽引しているところは数少なく、今のところ、この富山、宮城、岡山の 3 地方のみだったかと思います。そのため、貨物好きの鉄ちゃんには大変注目が高い列車となっています。また、この DE10 型の国鉄色塗装は JR 貨物が所有しているもので 16/46 台と約 1/3 となっており貨物列車を牽引するのは珍しいものになっているので見れた時は感動しました。この後史上最悪のことが起きることも知らずに・・・。

駅撮りが終わり集合した後、東滑川駅へ。そこから徒歩で鉄橋の撮影地へ。

撮影地の近くにコンビニがない…。到着後、『さあ、撮影しよう。』とデジタル一眼レフの電源を入れたら・・・入らない…なんと、ここにきて自分の愛用のカメラが故障するという重大ハプニング。しばらく呆然と立ち尽くし、何本か車両が、目の前を通過していきましたが、どうしようもないので動画用のビデオカメラがあったので写真用のモードに変更し、撮影を続けました。ちなみに原因としてあげられるのはここの撮影地に来る途中の電車内でカメラを落としたということが一部あるかと思います。

ちなみにこのカメラ、家の近所のエディオンから修理に出したところ、

かかった金額はなんと約¥20,000。カメラの修理代はバカにならないですね…。そんな最悪なハプニングに見舞われましたが、グチグチ言っている暇はないので次の撮影に向かいます。

続いては、富山地方鉄道に乗車。越中荏原駅に向かい富山地鉄を撮影に向かいます。ここの撮影地も鉄橋。ここで約 1h30m ぐらい滞在の後、富山駅に帰ってきました。ここで大半の人が疲れているということで、北陸新幹線撮影班とホテルに帰る班とに別れて行動。私は、日焼けと暑さ、それとカメラの故障という不幸に見舞われ精神ズタボロになっていたため、ホテルに帰ること

に。と、いうわけで 2 日目は終了しました。

2017/8/3 DE10-3513 牽引の 1090 レ　　富山駅にて

2017/8/4

この日は、氷見線と高山本線を撮影すべく富山駅へ。そこからキハ 120 に乗車し、高山本線の鵜中婦坂駅付近の撮影地へ。ここでは、同業者さんが 1 人いらっしゃいました。ここで何を狙うかというともちろん貨物。

DE10 の貨物がここでも走っているので、撮影を…。

この撮影地、田舎すぎて周りには田んぼとガソリンスタンドのみ。

それはさておき、とりあえず DE10 の貨物を撮影後、再び富山駅へ。

そこで、再び駅撮りをし EF510 の貨物などを撮影した後、あいの風とやま鉄道の 521 系に乗車し高岡駅まで。そこから氷見線に乗車。あの有名な雨晴海岸へ。ここにもそこまで同業者さんはいませんでした。ここでは、炎天下の中での徒歩 10 分弱。結構体力的に疲れました。

氷見線は、本数が少なく撮影回数がたった 2 回ということに…。

今回の合宿で行きたいところに行けたのでとても充実した合宿になりました。カメラが壊れたのは別として…。楽しかったです。

キハ 40　　雨晴海岸にて

単行でも海と一緒なら映えるもんですね。

夏休み　レポート

1年六か年コース　F組　今西　啓文

今回の夏合宿は、北陸で2泊3日の合宿でした。2日目・3日目は撮影班と観光班に分かれました。僕はどちらの日も観光班にしました。

2日目の自由行動

この日は、富山地鉄で富山駅から宇奈月温泉駅に行きました。富山地鉄は、立山線と不二越・上滝線と僕らが乗った本線と呼ばれる3本があります。

そこから、黒部狭谷鉄道トロッコ電車に乗りました。僕は今までトロッコに乗ったことは無く、初めて乗った時の椅子の感触は少し固めでした。行きの号車は僕ら以外誰も乗って来ませんでした。

そして、発車してまもなく、女の人の声でアナウンスが聞こえ、その土地の紹介をしていました。そのアナウンスを聞きながら外を見ていたら、近くに猿がいてとても驚きました。

時間の都合上次の駅の黒薙駅で降りました。帰りの電車に十分程あったので、その駅で写真を撮っていました。すると、帰りの電車が来て、早いと思いました。

宇奈月温泉駅に戻り、黒部狭谷鉄道の車庫見学があるのを知っていたので行くと、いろんな電車がありました。（詳しいことはあまり分かりません。）そして、ツバメもたくさんいました。

富山に帰る時は、寺田駅で乗り換えて岩峅寺駅に行きそこから、南富山駅で乗り換え、地鉄市内電車で帰りました。

そんなに歩いていないのに、かかとが痛かったです。

トロッコの写真〔in 黒薙（くろなぎ）駅〕

3 日目自由行動

この日は、あいの風とやま鉄道で富山駅から金沢駅まで行き、そこからバスで広坂・21 世美術館前まで乗り２１世紀美術館に行きました。

はじめは、どうゆう美術館だろうと思いました。しかし、その日は、あたりが悪く全体の半分は次の日にリニューアルオープンや、メンテナンスで行けませんでした。

それでも、よく楽しめました。

金沢駅に戻り、昼食を食べた後、金沢駅からバスで兼六園下・金沢城まで乗り、兼六園に行きました。兼六園では、噴水や霞ヶ池・瓢池なども行き、特に根上松はそのたたずまいがすばらしいと思いました。

この 3 日間はすばらしく忘れられない思い出となりました。来年で最後になりますが、今年みたいな良い思い出にしいたいです。

地鉄市内電車〔in 富山駅〕

夏休み　レポート

1年六か年コース　F組　今西　啓文

今回の夏合宿は、北陸で2泊3日の合宿でした。2日目・3日目は撮影班と観光班に分かれました。僕はどちらの日も観光班にしました。

2日目の自由行動

この日は、富山地鉄で富山駅から宇奈月温泉駅に行きました。富山地鉄は、立山線と不二越・上滝線と僕らが乗った本線と呼ばれる3本があります。

そこから、黒部狭谷鉄道トロッコ電車に乗りました。僕は今までトロッコに乗ったことは無く、初めて乗った時の椅子の感触は少し固めでした。行きの号車は僕ら以外誰も乗って来ませんでした。

そして、発車してまもなく、女の人の声でアナウンスが聞こえ、その土地の紹介をしていました。そのアナウンスを聞きながら外を見ていたら、近くに猿がいてとても驚きました。

時間の都合上次の駅の黒薙駅で降りました。帰りの電車に十分程あったので、その駅で写真を撮っていました。すると、帰りの電車が来て、早いと思いました。

宇奈月温泉駅に戻り、黒部狭谷鉄道の車庫見学があるのを知っていたので行くと、いろんな電車がありました。（詳しいことはあまり分かりません。）そして、ツバメもたくさんいました。

富山に帰る時は、寺田駅で乗り換えて岩峅寺駅に行きそこから、南富山駅で乗り換え、地鉄市内電車で帰りました。

そんなに歩いていないのに、かかとが痛かったです。

トロッコの写真〔in 黒薙（くろなぎ）駅〕

3 日目自由行動

この日は、あいの風とやま鉄道で富山駅から金沢駅まで行き、そこからバスで広坂・21 世美術館前まで乗り２１世紀美術館に行きました。

はじめは、どうゆう美術館だろうと思いました。しかし、その日は、あたりが悪く全体の半分は次の日にリニューアルオープンや、メンテナンスで行けませんでした。

それでも、よく楽しめました。

金沢駅に戻り、昼食を食べた後、金沢駅からバスで兼六園下・金沢城まで乗り、兼六園に行きました。兼六園では、噴水や霞ヶ池・瓢池なども行き、特に根上松はそのたたずまいがすばらしいと思いました。

この 3 日間はすばらしく忘れられない思い出となりました。来年で最後になりますが、今年みたいな良い思い出にしいたいです。

地鉄市内電車〔in 富山駅〕

鉄道研究部合宿第２・３日の記録

高校１年　理数コースＡ組　山本　ルーベンス淳

８月２日から３日間、私は鉄研の合宿に参加した。私は３か年コースでの入学なので、はじめての合宿であるが、鉄研の雰囲気にあまり馴染めていなかったため、気持ちの面でついていけるか心配だった。実際に１日目の夜、富山についた時にみんなが元気だったのでびっくりした。

２日目、私は吉原先生が引率する撮影班に参加した。撮影班はまず、富山駅周辺で班に分かれての撮影を行った。私の班は富山地鉄市内線（路面電車）や富山ライトレールを撮影した。路面電車は、朝のラッシュの時間帯と重なっていたこともあり、次から次へと電車が来るので、

思わずびっくりしてしまった。その反面、路線バスは比較的少なく感じたので、富山の中心部は路面電車が交通の中心をなしているのだろうか、と考えた。また、ライトレールのある北口は、新幹線改札のある南口に比べて人通りが少なく、閑散としていた。ライトレールも路面電車のような混雑はなかった。

南口で集合した後、あいの風とやま鉄道に乗って東滑川に移動。そこから田んぼ道を少し歩き、早月川に架かる橋に到着。そこから富山地鉄の車両が川を渡る瞬間を撮影した。私は、本格的な撮影をしたことがなかったので（いつも、駅か近くの河原で撮影していた）、かなりブレがひどかった。おまけに、その橋は古く、トラックが通ることが多く、そのたびに足元が揺れて撮影に集中できなくなった。最後に撮った目玉の『ダブルデッカーエクスプレス』（旧京阪 3000 系）もタイミングがずれて撮れなかった。午後１時、一旦富山駅に戻った後、富山地鉄に乗って越中茫原へ。その途中、稲荷町で『アルプスエクスプレス』（旧西武 5000 系レッドアロー）が止まっていた。その日は運用がなかった（土休日中心の運転）ので、留め置かれて

いたのだろうか。越中荏原に到着した後近くの常願寺川の河原まで歩いた。撮影スポットとなる場所は土手がかなり広く、地鉄の橋梁に近づくこともできた。こんどは撮るスペースが狭い橋の上ではなく河原に広く分散する形で撮影したので（しかも東滑川では 1 時間に上下合わせて 4 本くらいだったが、こちらは上下合わせて 8 本通るので、撮影するチャンスが十分にあった)、

いろいろと場所を変えてみたりしてのびのびと撮影することができた。大体 1 時間半くらい撮影して終了。3 時半になりかけていて、日焼けがひどかった。今度から暑さのことだけでなく撮影のことも考えなくてはなぁ、と思った。越中荏原から急行（なのに各駅に停まっていった）に乗って富山駅に帰着。そこから北陸新幹線を撮影するため、一部のメンバーが呉羽山に向かったが、私はもうクタクタだったのホテルに戻り、2 日目が終了した。

3 日目、私は観光班で金沢を観光した。巡るのは、金沢 21 世紀美術館と兼六園だった。まずバスに乗って、午前中に 21 世紀美術館を観るつもりだったが、思っていたよりも展示ペースが少ない（と思ったら展示の入れ替え、しかも運悪く行った翌日から始まるものだった)。でも、様々な展示があり、どれも考えさせられるものだった。一番心に残った作品は、入口にあるプールの展示で、水面の中に人がいるのが不思議に思えた。12 時くらいに美術館を出て、金沢駅にもどり、駅ビル内の中で昼食をとった後バスで兼六園へ向かった。兼六園には昔行ったことはあったが、どんな感じだったかはすっかり忘れていた。兼六園の中は観光客が結構いたが、静かで緑が多い空間でとても気持ちが和んだ。集合時間の都合で 1 時間くらいしか滞在できなかったが長く感じられた。その後、そこからバスで金沢駅に戻った。あと余談になるが、金沢は富山とは対照的に路線バスが昼間でもひっきりなしに走っていた。21 世紀美術館や兼六園の最寄りのバス停には、かなりのバスが停まっていて、本数もかなりあった。同じ

県庁所在地でもこんなに違いがあるのか、と思った。金沢駅で集合したのち、16 時 0 分発のサンダーバード 34 号で大阪に帰った。初めての合宿かつ 2 日目の撮影で疲労がたまっていたが、充実した 3 日間になったと思う。

最後までご覧いただきありがとうございました。

合宿自由行動レポート

２年６ヶ年 J 組 ３２番山口大智

８月３日合宿２日目

この日は佐藤先生の観光班と吉原先生の撮影班にわかれた。僕は個人的に撮影がしたかったので撮影班の方にすることにした。まず朝、部員達が朝ごはんの集合に遅れたので吉原先生が考えてくれてた時間の電車に乗れなかった。そのため１つ撮影地が行けなくなってしまった。１０時頃まで自由行動になったので僕は中学生を連れて富山８時５７分発の高岡行きを撮ることにした。富山駅の構内で撮っても面白くないので神通川の河川敷で撮った。この電車は４１３系なので絶対ミスりたくないと思ったが少し逆光だった。でもあいの風とやま鉄道に５編成しかいないので写真におさめることができてよかった。その後みんなで合流しあいの風とやま鉄道にのって東滑川まで行った。

【富山１０時２９分　　東滑川１０時４７分着５２１系普通泊行き】

ここの撮影地は僕が中２の春休みに行ったことあったが今はそこを通る電車が３年前とは全然違ってビックリした。３年前は北陸新幹線がまだ開業してなかったので直江津まで行く特急はくたかや北越などが走っていたのに今ではあいの風とやま鉄道の線路は５２１系と４１３系しか走らなくなったのでおもしろくなかった。でも今回は富山地方鉄道がメインなので元京阪３０００系と元西武５０００が撮れてとても良かった。２時間位撮影した後次の撮影地に行くのに富山地方鉄道で行くかあいの風とやま鉄道で富山に戻ってから行くかを吉原先生と一緒に決めた。その時はすごく暑かったのでコンビニに行ってからの方がみんなの状態を考えると良かったのであいの風とやま鉄道に乗って一旦富山に戻ることにした。

【東滑川１３時２７分　富山１３時４５分着５２１系普通金沢行き】

この電車で疲れていたので絶対すわりたいと思っていたが２両で来たので座れないと思った。しかしまあまあガラガラだったので座れて良かった。

【電鉄富山１４時００分　越中荏原１４時０９分着】

越中荏原に行って川岸で鉄橋を絡めて撮れるとこに行った。そこまではとても暑かったのだが川のほとりで撮ったので川からの風が涼しくて良かった。

【越中荏原１５時４５分から電鉄富山まで１５時５５分急行電鉄富山行き】

富山についた後ホテルに戻る班と北陸新幹線を撮る班とで別れた。僕はまだ撮りたかったので吉原先生と高１の３人でバスにのって呉羽山の展望台から撮る撮影地に行った

ここの撮影地は１つ関門があった　それは山を登らないと撮影地までたどりつかないということ

だ。僕は山登りがとても苦手なのでとてもしんどかった。しかし歩いた分だけとてもいい撮影地で金沢から富山駅行きのつるぎと富山方面から金沢行きのはくたかがすれ違うシーンが撮れて良かった。５本ほど撮った後バスでホテルに戻った。その日はとても疲れていたので爆睡してしまった。

８月４日合宿３日目

この日は、１５時３０分まで班別自由行動だったのでこれまでの疲れを癒しに加賀温泉に行った。僕達の班は荷物が多かったのであいの風とやま鉄道より安い高速バスで金沢まで行くことにした。昔やったら富山はJRが通っていたので金沢で乗り換えずに行けたのに少しめんどくさくなった。あいの風とやま鉄道の普通だと１２２０円だが高速バスは９３０円なので300円位安いしリクライニング出来るのでとてもお得感があって良かった。

【富山９時　　金沢１０時過ぎ着】

合宿の前日に金沢から加賀温泉までの自由席往復切符を見つけたのでその切符で加賀温泉に行くことにした。最初は加賀温泉まで普通電車で行こうと考えたが北陸本線は特急の本数が多いわりに普通電車が１時間に１本しか来ないので諦めた。普通の料金で加賀温泉に行くと3200円位するのだがさっき書いたように加賀温泉までの自由席往復切符で行くと2800円位で行けるので特急で行くことにした。

【金沢１０時４８分　加賀温泉１１時１３分しらさぎ５８号米原行き】

さすがに金沢始発で発車２０分前に行って並ぶと座れると思ったのでホームに上がったらほとんど人がいなかったのでしらさぎにしては少ないなと思った。僕は特急の自由席によく乗るのでどこの車両が１番席数が多いとかはわかってるのだがどこもガラガラだったので座れないという心配はいらなかった。

【加賀温泉１１時３５分　山代温泉東口１１時５０分頃】

瑠璃光というホテルの貸し切り風呂がとても良かったのでそこで貸しきることにした。最初は入浴代１５００プラス１グループ２１６０円だったがなぜか１グループ１０８０円になったので一人１６００円程度になった。ホテルではあまり長い時間お風呂にはいることができなかったので貸し切り風呂でゆっくりくつろぐことが出来て良かった。

貸し切り風呂にはいったあと美味しそうな魚料理の店を見つけたのでそこの店で昼御飯を食べることにした。カジキマグロのからあげを食べたがとても美味しかった。

食べてる途中に加賀温泉の駅までのバスがちょうどいい時間がなかったのでタクシーで行くことにした。

【加賀温泉１４時２２分　金沢１４時４９分遅れ３分しらさぎ７号】

この電車は名古屋発で６両なので自由席が２両しかないので最初はバラバラになるかなと思っていたが加賀温泉で大量の降車があったので固まって座ることが出来て良かった。

初日に北越急行の車両見学にいって元北越急行６８3-8000番台が乗りたくなったので行きも帰りもそれが来ることを期待していたがどちらも６８１系０番台だったのでちょっとショックだった。

加賀温泉に到着するとき７分おくれでやってきたが小松まで凄いスピードで走っていたので金沢に３分遅れまで回復していた。

自由行動で撮った写真

自由行動

2六Ｄ　寺島倫太朗

2 日目

まず、市内電車を撮り、電鉄富山から、富山地鉄に乗って、

宇奈月温泉に行きました。

次に、昼食を食べ、黒部川電気記念館に行きました。

そして、黒部峡谷鉄道に乗り、黒薙まで往復しました。

途中、新柳河原発電所や、仏石を撮りました。

黒部峡谷は緑がいっぱいだったので、涼しかったです。

次に、宇奈月の機関車庫を見学し、貴重な車両を見学しました。

そして、富山地鉄で寺田まで行き、立山線で岩峅寺まで行き、不二越上滝線で

南富山まで行きました。

次に、市内電車で、中町まで行き、環状線で、新富町まで行きました。

3 日目

まず、富山駅北口に行って、富山ライトレールを撮り、あいの風とやま鉄道に乗り

呉羽まで行きました。

次に、北陸新幹線とあいの風とやま鉄道の交差地点まで行き、

列車を撮りました。

そして、金沢まで行き、北陸鉄道浅野川線に乗り、

内灘まで往復しました。

次に、昼食を食べ、入場券で構内に入り、列車を撮りました。

お世話になった方へ、ありがとうございました。

黒部峡谷鉄道のレポート

高校２年六か年Ｆ組　17 番　若濵　大介

８月３日私たち鉄道研究部は黒部峡谷鉄道へと向かった。８月３日つまり合宿二日目は電車を撮影する撮影班と観光列車に乗る観光班に分かれるのだが私が選んだ観光班はとても人数が少なく四人しかいなかった(まあ電車に乗ってたら電車を見ることはできないからみんな撮影の方へいったのだろう)黒部峡谷鉄道はテレビによく映っているオレンジ色のボディと線路の幅が狭い(世界標準より狭い JR の線路よりさらに狭い 762mm)のが特徴のかわいらしいトロッコ鉄道である。(釣りバカ日誌にも映っていたそうだ)

富山駅から富山地鉄で二時間ほどかかる峡谷のふもとである宇奈月駅に来た私たちは早速昼食をとった。富山の名産である白エビをてんぷらにしてうどんに乗せた白エビ天うどんは絶品だった。

にしてもとても暑い。山は虫が多いから長ズボンにしようかとも考えていたが、半ズボンで来て正解だったようだ。

昼食を終えた私たちは早速トロッコに乗った。今回は予算の都合上最終駅まで行かず、宇奈月駅の隣の黒薙駅までしか行けなかった(黒部峡谷鉄道はよく値段が高いと言われているが、冬季営業ができないので致し方ないのかもしれない)。しかも少し前に起こった大雨の影響で駅を降りることができなかった。しかし電車に乗りに来ただけなので私的にはこれでもよかったのかもしれない。トロッコから見える景色は絶景だった。途中に見える新柳河原発電所は湖に浮かぶ西洋の城をイメージして設計された建物でモダンな雰囲気が漂っていてとてもよかった。

(▲黒部峡谷鉄道の車両の写真と新柳河原発電所の写真。写真を撮るのがへたくそで伝わりにくいが、水がとても青く透き通っていてきれいだった。)

トロッコに乗った後、私たちは車両工場へと向かった。私たちがいった期間にちょうど一般公開が実施されていてとても運がよかった。車両工場には様々な車両が並んで展示されていて中には観光用ではない事業車も展示されていてとても見ごたえがあった(ちなみにこの時貰った下敷きは後に行われた清風主催の勉強合宿で大いに役にたった)

帰りは私たちが行きと帰りで同じ車窓なのは退屈だろうと案じた佐藤先生の粋な計らいによって行きとは違う路線で行くことになった。正直行きとあまり景色は変わらなかったがあたり一面に広がる田園風景は夕日に照らされていてとてもきれいだった。

2 日目は椅子に座る時間が長くて腰に来たのだが絶景を多く見ることができて身のある一日だった。

三日目自由行動のレポート

高校 2 年六か年 F 組　17 番　若濵　大介

8 月 4 日私たち鉄道研究部は自由行動を実施した。私と寺島、前川、和田の四人はあいの風とやま鉄道を撮影するためまず宿がある富山から呉羽駅へとあいの風とやま鉄道を使い向かった。あいの風とやま鉄道は富山で走る第三セクター鉄道で元 JR の車両に独特のラッピングを施しているのが特徴の会社である。

撮影地は呉羽駅から少し離れている所にあって車のタイヤにチェーンを付ける場所だった。とても暑くぶっ倒れそうなくらいの日差しだったのだが、なぜか前川と和田とても元気そうにしていた。本人たちに聞いても「大丈夫、大丈夫～」とか「いけるいける～」などと言っていた。中学生は高校生よりも格段に元気がある…気がする。

撮影地では 521 系や 413 系が撮れた。行ったがここの鉄道会社の車両のラッピングは独特なものでとても美しく、撮りごたえがあった。

(▲呉羽駅付近の撮影地で撮れた 521 系。画像ではわかりにくいが側面に風をイメージした青と緑のラインが入っている。)

あいの風とやま鉄道を撮り終えた後は金沢駅へと向かい北陸鉄道に乗った。金沢から終点へと向かい、一旦改札を出てまた北陸鉄道に乗って金沢まで戻った。一見すると贅沢な様に聞こえるが、北陸鉄道は距離はそこまでなく値段も控えめなのでそうでもない。北陸鉄道はシルバーの車体にオレンジのラインがはいった車両である。一昔の雰囲気が漂っていて乗り心地はともかく乗れてよかった。また終点で少し写真を撮ったが、空がとても晴れていていかにも夏という感じがした。

昼飯は前川たっての希望でラーメン屋に行った。金沢駅の中にあるこの店(名前は忘れた)のらーめんはとてもおいしかった。和田が頼んだラーメンが先に来て気まずそうにしていたような(私の前でそこまで遠慮しなくていいよ。)

その後は金沢駅で写真をとった。金沢駅には北陸新幹線や和倉温泉まで走る花嫁のれんがあってとても取りごたえがある場所…なのだが正直私は疲れたので私だけ待合室で休憩し彼らだけで行ってもらった(本当に元気な奴らだ…)

写真を撮り終えた後は 681 系電車に乗り、大阪へと向かった。合宿が終わってしまうのを考えると少しさみしくはあった。

今回の合宿は色々あったが、来て本当によかったと思えた。

夏合宿レポート

高校2年文理コース　B組　大澤　柊太郎

僕にとっては最後となる今年の夏合宿は北陸地方へとなりました。初日は全員で北越急行の六日町運輸区を訪れましたが2日目は先生引率の２班に別れての行動となりました。僕達の班は撮影がメインの班でした。まずは３日目の自由行動の班に別れて富山駅周辺を１時間程散策しました。僕達は４１３系がやって来るということで１番乗り場へ行きました。４１３系とは国鉄時代末期からJR初期に余剰となっていた急行形と呼ばれる急行用の電車を改造した電車で、５２１系という最新の電車が登場した今となっては貴重な車両で今回の合宿中に撮りたかった車両の１つでした。貴重な国鉄形車両を撮影後、高架化工事で姿が変わろうとしている駅の北側へ向かおうとしました。すると、１番乗り場の電光掲示板に貨物と出ていたのです。おそらく関西でも見られるＥＦ５１０が金沢方面へ行くのだろうと予想し、カメラを構えました。そして接近放送が流れました。遠くに見える貨物列車の機関車を見て驚きました。ディーゼル機関車のＤＥ１０が牽引していたのです。ＤＥ１０も国鉄時代の機関車でこの時やって来た３５１３号機はオレンジ色の国鉄色と呼ばれる色でした。また、３５１３号機は元々は除雪車のＤＥ１５で余剰の為にJR東日本からJR貨物に売却され、改造されてＤＥ１０に編入されたという面白い経歴の持ち主だそうです。貨物列車を見送った後は北側を散策しました。高架化工事が完了すると富山地鉄市内線と富山ライトレールが相互直通運転を開始する為、現状を記録したかったのです。

そうこうしていると集合時間となりました。そしてあいの風とやま鉄道に乗り東滑川駅へ行きました。駅から約１０分程歩いたところの早月川周辺で撮影する為です。ここは河口に近いので海がとても綺麗でした。またこの日は雲で見えませんでしたが反対側には立山連峰が見える素晴らしいロケーションでした。ここではあいの風とやま鉄道と富山地鉄本線を撮影しました。自分が気にいるアングルを探すのには少し苦労しました。そして気に入ったアングルで撮れる場所を見つけ５２１系を撮ると次に１つ目の目的の列車が来ました。ＥＦ５１０－５０９号機牽引の貨物列車です。ＥＦ５１０は普通赤色なのですが５００番代は元北斗星の牽引機の為青色でさらに５０９、５１０号機は元カシオペア牽引機の為に銀色なので銀釜という愛称で呼ばれています。また北陸地方は関西が直流電化なのに対し、交流電化なので関西では前後の

パンタグラフを上げているのですが、後ろのパンタグラフのみ上げていると予想していました。しかし、どうやら僕の勉強不足だったようでパンタグラフは前後共に上がっていました。これは少し残念でしたが２両だけの銀釜を撮れたのは嬉しかったです。そして場所を変えてもう１つの目的の列車を待ちました。それは富山地鉄のダブルデッカーエキスプレスです。富山地鉄には元々京阪の旧３０００系の先頭車が譲渡されていました。そして２０１３年に旧３０００系が引退した際に２階建て車両が１両譲渡され１編成が３両編成ですが往年の京阪特急の姿で活躍しているのです。旧３０００系が現役の頃僕はまだ写真をあまり撮っていなかったので今回が初めて旧３０００系を撮る機会となりました。だからかいつもより緊張していました。そしてダブルデッカーエキスプレスが来ました。写真の結果は何とか成功でした。大阪の街並みではなく夏の日本海を後ろに３両で走る姿はよく見る写真とは違って新鮮に感じました。

ダブルデッカーエキスプレスを撮影後東滑川駅から富山駅へ戻りました。そして今度は富山地鉄で越中荏原駅へ向かいました。ここでは駅から１０分近くの常願寺川の河川敷から富山地鉄を撮影しました。ここも晴れたら立山連峰が見えるですがやはり雲に隠れてあまり見えませんでした。ここでは富山地鉄のオリジナルの車両や元東急の車両、旧３０００系、そして折り返してきたダブルデッカーエキスプレスがやって来ました。本当は元西武初代レッドアローに使用されていた車両の撮影もしたかったのですが、残念ながらそれは叶いませんでした。常願寺川での撮影が終わると僕達は宿へと帰りました。

２日目は先生引率でしたが３日目は５班に別れて生徒だけの自由行動となりました。僕達はまず昨日みたＤＥ１０牽引の貨物列車を撮影する為高山本線の婦中鵜坂駅へ行き、撮影地へと向かいました。ＤＥ１０牽引の貨物列車は日本でも富山以外だと岡山と宮城でしか走っておらず、今年には後継機となるＤＤ２００の試作機が登場し、その存在自体が危ぶまれています。なのでこの時は絶対に失敗をしたくありませんでした。やって来たのは昨日とは違い貨物更新色といって国鉄色ではありませんでしたが、田んぼの中を短い貨車を引く姿には貫禄がありました。また、両脇が田んぼなので行けるなら秋や冬も良いだろうな~と思い、国鉄色のリベンジも含めてまた訪れたいと思いました。

ＤＥ１０を撮った後は次の目的地へ向かう為に富山駅へ戻りました。そして乗り換え待ちをしているとちょっとしたサプライズがありました。１番乗り場の電光掲示板に通過と出ていたので今度こそＥＦ５１０の貨物列車だろうとカメラを構えました。やって来たのは案の定ＥＦ５１０でしたが、ホームを通過していく貨車を見て驚きました。コキ５００００が連結されていたのです。コキ５００００は国鉄時代の貨車で今まで活躍してきましたが JR 貨物が今年度中の引退を発表していたのです。最近数をどんどん減らしているので見る機会も少なかったの

ですが、この貨物列車はコキ５００００が多く連結されていたのでテンションが少し上がりました。そしてあいの風とやま鉄道で高岡駅へ行きました。

高岡駅へ行ったのは高岡駅から氷見線に乗るためでした。氷見線の越中国分駅と雨晴駅の間には国定公園にもなっている雨晴海岸があり、その素晴らしい景色と共に列車を撮ろうということで雨晴駅で下車しました。そして自分好みのアングルを決めて待つこと２０分程。
列車が来ました。やって来たのはキハ４０という１両編成の気動車でした。キハ４０は登場時の首都圏色やたらこ色と呼ばれるオレンジ色で海と空の青色と雲の白色、草の緑色に映えてとても美しかったです。また少し移動して反対方向の列車を撮りました。今度はキハ４０のバージョン違いで２両編成のキハ４７がやってきました。しかしこの時はあまり満足な出来とはなりませんでした。そして雨晴駅から高岡駅へ戻り、集合場所の金沢駅へと向かいました。

今回の夏合宿は僕の最後の夏合宿でしたが貴重な体験をしたりなどとても楽しかったです。その為この機会を作って下さった佐藤先生、吉原先生をはじめとする関係者にはとても感謝しています。

ＤＥ１０１７２８号機

もしかすると５年後にはこの光景は見れなくなるかもしれない。そうなる前にもう１度訪れたい。

最後の合宿は北陸へ

高校２年６ヵ年コースＧ組　木下真志

今回の合宿は高２生にとって最後の合宿となりました。高２は合宿では最高学年なので部員の見本とならなければなりません。残念ながら合宿には中１は参加できませんので、参加したのは中２からの部員で、高２から見ると後輩は高１までの計１６名でした。よって、高２はこの１６名を取りまとめなければいけません。また、季節が夏ということもあり、体調管理、特に熱中症にも注意しなければなりません。また、熱中症は最悪、死にあたるものなので特に注意しました。でも、後輩はちゃんということを聞いてくれたので助かりました。

さて、皆さんは大阪から北陸へ鉄道で移動すると言われたら何を思い浮かべるでしょう？ 私が思うには、大阪駅から北陸方面へと向かう『特急サンダーバード』という声が多いかもしれません。今回は“北陸の私鉄”をテーマとした合宿でしたので、当然、北陸へ移動しなければなりません。そのため、普通は北陸へ一直線に向かいます。しかし、それを裏切ってくるのが鉄道研究部なのです。

特急サンダーバード１５号　和倉温泉行
→この写真は３日目に七尾線で撮影したものです。

まず私たちは、まず新大阪駅に集合し、そこから東海道新幹線に乗って東京駅へと向かいました。その後、上越新幹線へと乗り換え、越後湯沢駅をめざし、さらにそこから、北越急行ほくほく線に乗り六日町（むいかまち）駅で下車しました。そこでは北越急行さんに車庫見学をさせていただきました。職員の方にはとても丁寧でわかりやすい説明やお話をしていただき、また、数々の貴重な体験をさせていただきました。（北越急行見学については、高２の若濵と中３の山中君が別紙に書いておりますので、そちらをご覧ください。） 見学が終わるともう日が暮れかかっていました。ここからは宿へと向かうため、再びほくほく線に乗って直江津駅まで行き、えちごトキめき鉄道に乗り換えてこのまま在来線で富山駅へ向かうのかと思っていましたが、ここでもまた裏切られました(笑)。まさかの上越妙高駅で降り、そこからなんと北陸新幹線に乗るというなかなか贅沢な移動をすることになりました。そして、富山駅に着き、ここから宿へと徒歩で移動となりました。この宿はありがたいことに駅から徒歩約５分というところに立地しているので移動がとても楽でした。こうして、合宿初日が終わりそれぞれ部屋で疲れを癒すこととなりました。

2 日目、この日は撮影班と観光班に分かれての行動となりました。朝、自分も含め、ほとんどの部員がこれは旅行ではなく部活の合宿だという意識が低かったため、朝食を食べ始めるのが 7 時半を過ぎてしまい、行程が遅れてしまいました。そのため、撮影班は最初の撮影を中止し 10 時までそれぞれ分かれて富山駅周辺の自由行動となり、私たち数人は富山駅をぶらぶらすることにしました。お金をかけず、また、なるべく涼しくいられるようにしたかったので、駅構内へは入りませんでした。ぶらぶらするのはなんのためにもならないと思っていましたが、駅前にあるライトレールへの階段を降りるとすぐにあると思っていた駅が案外遠かったり、富山駅は完成しているように見えて実は在来線の駅舎がまだ未完成で仮設の状態であることだったりと、富山駅周辺のことをよく知ることができた良い機会となりました。あれこれしているうちに 10 時になり、撮影地へ移動するため、あいの風とやま鉄道(これ以降、あいの風と略す。)の 10:29 発泊(とまり)行に乗り東滑川(ひがしなめりかわ)駅へ行き、そしてそこから約 1.5km ほど歩き撮影地に到着しました。この撮影地はあいの風と富山地方鉄道(これ以降、地鉄と略す。)が並走している区間であり、さらに、鉄橋区間であるというなかなかない撮影地でした。ここでは元京阪電鉄 3000 系である地鉄 10030 形やあいの風 521 系などを撮影することができました。続いて、次の撮影地へ向かうため、再び東滑川駅へと戻り、13：27 発金沢行に乗って富山駅に帰って来ました。そして、地鉄の 14：00 発岩峅寺(いわくらじ)行に乗り換え、越中荏原(えっちゅうえばら)駅で下車。そこから、撮影地まで約 1.3km 歩きました。この撮影地も先ほど同様、鉄橋でしたが、先ほどよりも川が近く、幅が断然広くなっていました。ここでも 10030 形の他に、元東武鉄道 8590 系の 17480 形なども撮ることができました。ここで、「なぜ地鉄の車両は“元～系”となっているの？」と思われた方がいらっしゃるかもしれません。これは、他の鉄道会社から譲り受けたからなのです。鉄道車両は新しく作るとなると、車両によって異なりますが、1 両だけで約 1 億円かかると言われています。そのため、地鉄では他の鉄道会社で古くなり引退した車両を譲り受けることによって、車両にお金をかけないようにしています。こうした方針をとっている鉄道会社は地鉄だけでなく他にもあります。お分かりいただけたでしょうか？ では、話を戻します。撮影が終わると、また越中荏原駅に戻り、今度は 15：45 発の急行富山行に乗ってまたまた富山駅に帰ってきました。次は、北陸新幹線の撮影地へと移動するはずでしたが、一日中炎天下の中外にいたのでほとんどの部員が疲れ切っていました。そこで顧問の吉原先生が下した決断は、宿に帰る人と撮影に行く人に分けることでした。集計を取って見ると、宿へ帰る人がほとんどで、撮影に行くのはほんの数人でした。ちなみに、私は宿に帰りました。宿に帰ると、時計はまだ 16 時 30 分を指しておらず、さすがに帰ってくるのが早すぎました。私はさすがに疲れていたのでそのまま仮眠をとりました。その後、7 時頃に夕食をとり、疲れをとりつつ合宿最後の夜を過ごしました。

そして、３日目。この日の朝は皆がしっかりと意識を高め合ったので、朝食を予定の 7 時 30 分から 5 分早い 7 時 25 分に始めることができました。この日は撮影班と観光班、さらに、撮影班は４つ

の班に分かれての自由行動となりました。私の班の班員は、山中君（中３）・桜井君（中３）・田村君（中３）の計４人で、高山本線と七尾線の二つの路線に行く計画を立てていました。この二つの路線へ行くのにはある目的がありました。七尾線については後ほどご紹介します。まずは、高山本線の概要を説明しようと思います。この路線は、岐阜駅から富山駅を結ぶ全長約 225km の路線で、駅を除く全ての区間が単線となっています。線路というものはメンテナンスなどをしなければならないので、それぞれ路線には管轄というものが決まっています。この高山本線を管轄している会社は２社あり、それは、岐阜駅から猪谷駅を管轄する JR 東海と、猪谷駅から富山駅を管轄する JR 西日本です。私たちが撮影地に選んだ場所は千里駅～速星駅の間の所で、ここは猪谷駅よりも北に位置しているので、JR 西日本の管轄でした。撮影地は千里駅の方が近かったため、富山駅 8：14 発猪谷行の高山本線普通電車に乗り、この駅で降りました。しかしここで問題が…。関西ではもうすっかり使えるのが当たり前となっている IC カードですが、なんとここでは使うことができませんでした。これは想定外の事態でした。自分の下調べが甘かったために、班員、そして運転手さんにも迷惑をかけることとなってしまい、本当に申し訳なかったです。高山本線などのいわゆるローカル線のほとんどの駅は無人駅となっています。そのため、切符の回収は降りる際に車内で行うことになっており、今回は、富山駅では IC カードで入ることができましたが、車両が IC カードに対応してなかったためにこのようなことが起きてしまいました。想定外のことを隅々までしっかり考えておくべきだということを痛感させられました。その後、無事降車することができ、そこから約 10 分ほどかけ撮影地へと移動しました。ここで、先ほどご紹介すると言った“目的”についてお話ししようと思います。高山本線を代表する車両として有名なのは主に名古屋駅から岐阜方面や大阪へと向かう『特急ひだ』です。これに使われている車両がキハ 85 系という車両です。この車両は電気を使わずに走ることができるディーゼルカーで、先頭車両には大きな一枚窓がついており景色が一望できることが特徴です。しかし、この車両は老朽化が進んでおり、2022 年（平成 34 年）以降に新しい車両と交換させて行くことが決まっています。そのため、この車両は貴重となってくることから今回撮影することを決めました。これが高山本線での目的です。撮影地に着いたのは 9 時前。しかし、ひだが通過するのは 10 時ごろなので約 1 時間ほど待ち続けました。その待っている間には普通電車の上りと下りが一本ずつ通り過ぎ、本番前に練習をすることができました。そして、10 時 6 分。予定通りひだが通過し、それぞれ自分の思い通りに撮影できたかと思います。その後すぐに、次の撮影地への移動のため来た道を戻りました。駅に着くと切符を買い、乗って来た電車と反対向きの電車に乗って再び富山駅へと戻り、昼食をとりました。昼食は富山のご当地ラーメンとして有名な“ブラックラーメ

特急ひだ８号　名古屋行

→３日目に高山本線で撮影。

ン”を食べました。私はブラックラーメンを食べたことがなかったので、どのような味がするのか楽しみでした。いざ食べてみると醤油味でしたが、普通の醤油ラーメンとは違いました。メニューには黒醤油ラーメンと書いてあり、やはり普通の醤油とは異なるそうです。昼食をすませると、今度はあいの風に乗り、そのまま乗り入れをしている IR いしかわ鉄道(これ以降、IR と略す。)に乗り継ぎ、津幡駅で降りました。この津幡駅は IR と七尾線が分岐する駅となっており、今回は七尾線を撮影するためこの駅で降りました。ここでも高山本線と同様、ある目的がありました。七尾線では現在、国鉄の時代より走り続けている 413 系・415 系、七尾駅より北側を走行しているのと鉄道 NT200 形・NT300 形、大阪駅と金沢駅・和倉温泉駅を結ぶ 681 系・683 系サンダーバード、そして七尾線の目玉であり、今回の目的でもあるキハ 48 形が運行しています。このキハ 48 系は『花嫁のれん』という列車として運行しており、金沢駅～和倉温泉駅間を一日二往復しています。車体には北陸の伝統工芸品も取り入れており、外見は赤を基調としたデザインになっています。また、座席の全 52 席が指定席となっており、車内では食事も楽しむことができます。本当はこの列車に乗ってみたかったのですが、お金と時間の都合上乗ることができませんでした。いつかは乗ってみたいです。私はその思いを噛みしめながら撮影にあたりました。撮影地についたのは 12 時 50 分頃でした。到着後、すぐに金沢行の電車が来ました。自分的にはこの普通電車である 413 系も撮りたかったので、撮ることができ良かったです。そしてお目当ての花嫁のれんが通過したのは、それから約 20 分後の 10 時 12 分でした。これはしっかりとカメラに収めたかったのですが、ここでカメラに異常が…。列車が自分で定めた範囲に収まった瞬間にシャッターボタンを押したのですが、シャッターが切れたのはそれから 1 秒後でした…。「たった 1 秒？」と思われる方がいるかもしれませんが、撮影の際の 1 秒の誤差というのは非常に大きいのです。普通、シャッターボタンを押すとコンマ何秒後かにシャッターが切れるのですが、急なカメラの不具合でシャッターがすぐに切れませんでした。そんなことがあって、結果は散々なことに。非常に残念でした。リベンジしたいと思いましたが、折り返しが来るのは 14 時 25 分頃。待てないこともなかったのですが、そうしてしまうと予定が大崩れし、余裕がなくなってしまうので諦めることに。また機会があればリベンジしたいと思います。この後、サンダーバード 15 号と数本普通電車を撮り、3 日目の撮影が終了しました。撮影後はさすがにみんな疲れ切っているだろうと思い、駅までは徒歩ではなくバスにしてありました。バスでは班の子が「断然楽だわぁ」と言ってくれたのでとても嬉しかったです。こうして津幡駅に戻り、IR に乗って集合場所である金沢駅へと移動しました。金沢駅に着いたのは 14 時 43 分頃でした。集合時間は 15 時 30 分でしたので、お土産を買ったり、記念撮影をしたり、駅を散策したりと、残りの時間を楽しみました。そして 15 時 30 分になり全員集合した後、

413 系　普通金沢行

→３日目に七尾線で撮影。

大阪へ帰るための金沢駅 16:00 発サンダーバード 34 号に乗るためホームへと上がりました。出発の 10 分前になると列車が到着し、扉が開きました。乗り込んだのは先頭の 12 号車。乗り込んだ人から順に前から座っていき、全員が座り終えました。そこからは約 2 時間半の長旅でした。車中では、本を読んだり、おしゃべりをしたり、仮眠をとったりと、人それぞれ過ごし方が違っていました。私は隣の子が寝ていたので、ずっとこの原稿を書いていました。書くのに夢中になっていると、いつの間にか大阪駅が間近になっていました。到着後、改札を出て全員集合し、顧問の先生、部長からの話を聞き、高 2 生は最後となる 3 日間の合宿に終止符が打たれました。

合宿が終わり振り返ってみると、まずは本当に皆が無事で何よりだったと思います。もしなにか起こってしまうと、合宿が台無しになるどころか、来年からはなくなってしまうという可能性があり、後輩の楽しみがなくなってしまうということになりかねません。来年からも何も起こらないようにしてもらいたいです。また、自分が楽しめたのは顧問の先生、部長はもちろん、後輩がしっかりしてくれたおかげです。本当に感謝しています。来年からは今の高 2 はいないので、今の高 1 と中 3 はしっかりと後輩を牽引して、後輩はしっかりと先輩の言うことを聞いて、先輩だけに頼るのではなく自分でもちゃんと行動してほしいと思います。

最後になりましたが、ここまで読んでくださりありがとうございました。他の部員も合宿のことについてそれぞれ書いておりますのでそちらも是非ご覧ください。また、2 日目・3 日目は撮影班と観光班に分かれており、さらに 3 日目の撮影班は 4 つの班に分かれておりますので、よろしければそれぞれの班でどのような違いがあるのかを比べていただくとよりお楽しみいただけると思います。

あとがき

高校 2 年六か年 F 組　17 番　若濵　大介

みなさまこんにちは。部長の若濵です。清風学園鉄道研究部部誌「第一こだま」を手に取っていただきありがとうございます。当部誌は部員たちが夏休みの宿題にウンウンうなされながら書いた(もしかして私だけ?)部誌です。どうか大切にしてあげてください。この部誌をきっかけに鉄道や当部活に興味を持っていただけたらありがたいです。

ここで少し今年の文化祭で初お披露目予定の鉄道模型の新トンネル制作秘話を書きたいと思います(これはあとがきと呼んでいいのか…)。清風の鉄道研究部の模型は板にレールや情景パーツなどを付け、それをつなぎ合わせて出来るのですが、今回のトンネルは古いトンネルを板だけにして上に新しく作るのではなく板ごと新しく作ることにしました。それで板を店で買うことにしたのですが、放課後に店に行ったので一旦家に持って帰らないといけなく、その店は自分の家の最寄り駅とその隣の駅の間にあるので担いで帰りました。重いですよ、切る前だから大きさもあります。縦 180cm ぐらいですかね…。良い子はマネしないでくださいね(周りの目もあるし)。

トンネルはこの記事を書いている時点ではまだ完成していません。でもきっと文化祭までには間に合っているでしょうたぶん…。

わわー言うております。お時間のようです。さようなら。(歴代のあとがきにはこの一文でしめられています。テンプレートというよりも伝統ですね。)

第一こだま　No.92　　2017 年 9 月発行
定価:今年も無料
編集者:吉原　大二郎
表紙:山口　文太
清風学園 HP:https://www.seifu.ac.jp/
清風学園鉄道研究部紹介ページ: https://www.seifu.ac.jp/club/495.html
印刷・発行:清風学園中央館職員室 印刷室
〒543-0031　大阪府大阪市天王寺区石ヶ辻町 12-16　　TEL06-6771-5757
2017 seifugakuen tetudoukenkubu printed in japan