

2022 年度 春期研修旅行記

高校 K.K

①はじめに

桐蔭学園鉄道研究部では、例年春・冬の年 2 回、研修旅行を行っています。近年は新型コロナウイルスの影響で実施できていませんでしたが、2022 年冬より再開することができました。

今回は 2 泊 3 日の行程で、富山、下呂、白川郷、名古屋などを巡り、自由行動も多く設け、部員それぞれが楽しめる旅行になりました。

②1 日目(3/25)

7 時、新宿駅に参加部員 8 名と引率の顧問が集合。予定より早く全員が集合したため、急遽別の列車に乗車。大宮駅まで向かいます。

始発列車だったため、全員が着席し快適に移動できました。

(埼京線 快速 川越行 新宿 7:10 発→大宮 7:49 着)

大宮駅からは北陸新幹線を利用しましたが、まさかの通路まで人が埋まる大混雑。指定席やグリーン車、グランクラスも満席だったようです。結局全員が着席できたのは 1 時間 30 分後の飯山駅からでした。

(北陸新幹線 はくたか 553 号 金沢行

大宮 8:17 発→富山 10:37 着)

富山駅に到着。ここで 2 時間の自由行動です。富山地方鉄道の鉄道線や市内電車に乗車したり、名物の海鮮を嗜むなど、充実した時間でした。

富山駅は 2015 年に北陸新幹線が開業してから大変貌を遂げ、非常に賑わっていました。2020 年には駅を境





に南北で分断されていた路面電車が接続。利便性が格段に向上しました。2023 年度末には北陸新幹線が敦賀まで延伸予定。関西からのアクセスも向上し、さらに発展していくでしょう。

富山駅からは北陸新幹線開業によって並行する北陸本線が第三セクター化され誕生したあいの風とやま鉄道に乗車。高岡駅まで向かいます。

(あいの風とやま鉄道 普通 金沢行

富山 12:26 発→高岡 12:44 着)

最近の新幹線建設では、並行する在来線が第三セクター化される事例がほとんどとなっています。北陸新幹線では並行する北陸本線のうち、新潟県内を「えちごトキめき鉄道」、富山県内を「あいの風とやま鉄道」、石川県内を「IR いしかわ鉄道」として第三セクター化しました。先述した敦賀への延伸でも、福井県内が「ハピラインふくい」に経営分離されることが決定しています。

列車は線形の良い旧北陸本線を快走し、高岡駅に到着です。学生をはじめとする多くの地元住民の方の利用がありました。



高岡駅からは 47 期の OB の方と合流し、JR 西日本の観光列車「ベル・モンターニュ・エ・メール」、通称「べるもんた」に乗車。高岡駅では普通列車に使用される国鉄首都圏色のキハ 40 形、そして忍者ハットリくん列車の並びを撮影できました。

年々数を減らしているキハ 40 形やキハ 47 形ですが、高岡駅の留置線にはまだまだ多くの車両が残っていました。



(城端線 快速べるもんた 53 号 城端行

高岡 13:08 発→城端 13:55 着)

べるもんたは、冬期研修旅行で乗車したりゾートビューふるさとと同様、快速列車として運転されており、指定席券の料金が 530 円と安く、人気の列車となっています。



車内には寿司職人が乗車しており、予約した乗客にその場で寿司を握っていました。他にも、海鮮丼やお土産セットも販売されていました。

座席はボックス席に加え立山連峰を観られるよう、窓側に向けた座席も用意されています。当日は曇り空で景色はあまりよくありませんでしたが、アテンダントの方との会話も弾み、とても楽しい 47 分間でした。

終点城端駅では記念写真を撮影していただきました。





城端駅には隣のホームにキハ40形が停車しており、満開の桜と合わせてローカル線の終着駅らしい景色が広がっていました。

今回乗車した城端線と、高岡から氷見を結ぶ氷見線は沿線自治体より利用促進を図るため、新型車両を導入することが発表されました。国鉄型車両が当たり前のように見られる光景もあと数年で見納めになってしまうかもしれません。

城端駅からは加越能バスの世界遺産バスに乗車。白川郷へ向かいます。
(世界遺産バス 白川郷行 城端 14:15 発→白川郷 15:30 着)

バスは途中から山あいを縫うように走り、途中いくつかの集落を経由しながら白川郷バスターミナルに到着です。



日本の原風景ともいふべき美しい景観をなすこの合掌造り集落が評価され、白川郷は1976年に重要伝統的建造物群保存地区として選定され、さらに1995年に白川郷・五箇山の合掌造り集落として、ユネスコ世界文化遺産に登録されました。近年では、世界遺産に登録されたことで知名度が増し、国内外から毎年多くの観光客が訪れており、私たちが訪問した際にも多くの外国人観光客の方がいらっしゃいました。

到着時刻が遅かったため内部を見学できる家屋は閉まっており、写真を撮るだけとなってしまいましたが、素晴らしい景観を観ることができました。

集落内を一通り散策したところで、再びバスに乗りし高山駅に向かいます。

(濃飛バス 特急 高山濃飛バスセンター行)

白川郷 17:20 発→高山濃飛バスセンター18:10 着)

高山濃飛バスセンターに到着。夕食を購入し、下呂駅へ向かいます。

(高山本線 普通 美濃太田行 高山 18:54 発→下呂 19:53 着)

下呂駅に到着。駅から徒歩 5 分ほどの場所にある立ち寄り湯「幸乃湯」へ向かいます。

無色のトロトロとした泉質で肌がすべすべになるような感覚でした。値段も 430 円とリーズナブルなため、おすすめです。

今回の旅行で一番ハードな行程である 1 日目の疲れを癒やし、下呂駅に戻り宿泊地のある飛騨萩原駅へ向かいます。

(高山本線 普通 高山行 下呂 20:49 発→飛騨萩原 21:00 着)



飛騨萩原駅に到着。駅すぐそばの旅館「萩の里別館」にて宿泊です。

素泊まりのプランでしたが、旅館の方のご厚意でおにぎりやジャムトーストをいただきました。

③2 日目(3/26)

まずは、飛騨萩原駅から新型車両、HC85 系に乗りして名古屋へ向かいます。

(高山本線 特急ひだ 2 号 名古屋行)

飛騨萩原 7:23 発→名古屋 9:12 着)



HC85 系は 2022 年 7 月からキハ 85 系の置き換え用車両として登場し、2023 年 3 月のダイヤ改正で特急ひだは全列車 HC85 系に統一されました。

ディーゼルエンジンで直接車軸を回し走行していた従来の車両に対し、HC85 系ではディーゼルエンジンで発電機を回しその電気を使い列車を動かすハイブリッドシステムを採用。ブレーキ時には回生ブレーキで発生した電力を蓄電池に充電し、その電気を停車中の照明や高加速時のアシストに使用しています。これによりエンジンを従来の 2 基から 1 基に削減。静粛性も向上しました。

車内の座席や天井部分を見ると、新幹線の N700S に似た構造も多く、JR 東海らしさが随所に見受けられました。

9 時 12 分、名古屋駅に到着。ここからは終日自由行動です。

リニア・鉄道館やトヨタ博物館、岐阜かかみがはら航空宇宙博物館など乗り物に関する博物館に行く部員や、名鉄や近鉄、名古屋市営地下鉄に乗車する部員もいました。



19 時、再集合し名古屋駅前のミュキステーションホテル名古屋に宿泊です。

中等 18 期の部員が、全員に「世界の山ちゃん」の手羽先を買ってきてくださいました。香辛料が効いており、美味しかったです。



そんな中、浜松で行われたハイスクール国際ジオラマグランプリに出展したジオラマのメイン制作メンバーである部員 2 名は昼ごろ浜松へ。会場であるザザシティ浜松でプレゼンテーションを行い、見事準グランプリを受賞しました。

④3日目(12/26)

3日目は、ひたすら東海道線に乗車します。まずは新快速で豊橋まで向かいます。

(東海道線 新快速 豊橋行 名古屋 9:16 発→豊橋 10:09 着)



豊橋に到着。1時間少々自由行動です。豊橋鉄道の市内線に乗車したり、駅ビルで散策や買い物を楽しみました。

続いて、浜松に向かいます。この後何が起きるかも知らずに――

(東海道線 普通 浜松行 豊橋 11:23 発→浜松 11:58 着)

ここからは基本的にロングシートの車両で運転されるため「ロングシート地獄」と鉄道ファンから嫌われている静岡県内です。浜松までは乗車時間が短いため、疲れることはありませんでした。



浜松に到着。2時間の自由行動です。浜松餃子を堪能したり、ザザシティに向かい準グランプリを獲得したジオラマを見るなどしていた時、

「貨物列車が触車事故を起こし、運転見合わせ」という通告が入ってきました。その後運転を再開しましたが、私たちが乗車する列車は運休。変更を余儀なくされました。

(東海道線 普通 静岡行 浜松 14:10 発→静岡 15:21 着)

(東海道線 普通 静岡行 浜松 14:49 発→静岡 16:01 着)

乗車した列車は特に遅れることなく静岡に到着。しかし、乗り継げるはずの16時3分発の列車がホームに停車していません。始発列車なのにも関わらず、大幅に遅延していたのです。

(東海道線 普通 熱海行 静岡 15:24 発→熱海 16:41 着)

(東海道線 普通 熱海行 静岡 16:03 発→熱海 17:20 着)

→大幅遅延

戸惑いつつ乗車しましたが、蒲原駅手前で「急停車します、ご注意ください」というアナウンスとともに緊急停車。スピーカーからは、アナウンスと同時に「ピピピピピ…」と不穏な電子音が聞こえてきます。部員全員が「これはまずい！」と顔を合わせました。この音は、周囲の列車を停止させる「防護無線」を発報した音で、人身事故や踏切事故のとき発報されます。

数十秒後アナウンスがあり、予想通り「線路内人立ち入り」が発生したようでした。幸いにも列車と接触することなく、すぐに運転を再開しました。

その後、無線機で列車無線を聞いていた部員が「この列車が沼津止まりになる」という情報を傍受。その数十分後に「この電車は沼津止まりとなります」というアナウンスがありました。なぜ私たちが先に情報を手に入れているのか、周囲の乗客は不思議に思ったことでしょう…

(東海道線 普通 熱海行 静岡 16:03 発 → 熱海 17:20 着)

→大幅遅延→行先変更(沼津行)



沼津で乗客全員が下車し、続いてやってくる列車は大変な混雑に。私たちは沼津始発の宇都宮行に乗車することにしました。

(東海道線<上野東京ライン> 普通 高崎行

熱海 16:46 発 → 藤沢 17:44 着)

(東海道線<上野東京ライン> 普通 宇都宮行

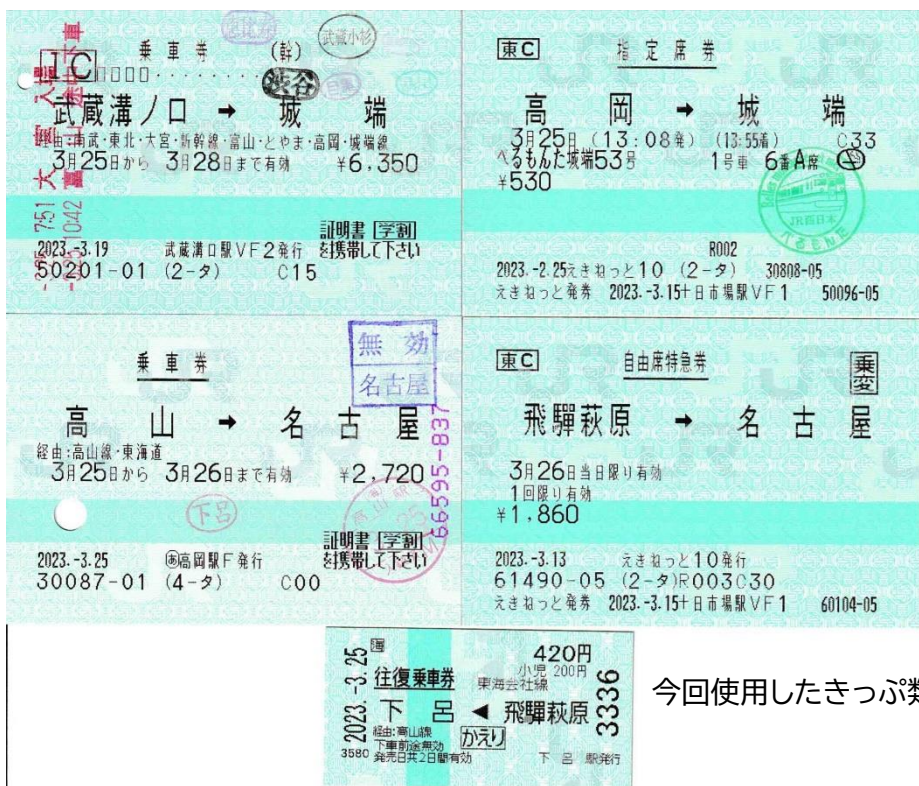
沼津 18:08 発 → 藤沢 19:43 着)

19時43分、当初の予定より2時間遅れて藤沢駅に到着、解散しました。

⑤おわりに

今回は冬期研修旅行の反省を踏まえ、多くの自由行動を設けました。ゆったりと行動でき、部員に満足してもらえる旅行にすることができました。落とし物や列車の遅延といったトラブルにも落ち着いて対応し、無事に旅行を終えることができました。

最後になりますが、指定席券の手配や引率など、この旅行をサポートして下さった顧問の先生方に深く感謝申し上げます。また、ダイヤが乱れていた東海道線をはじめとする乗車した各路線に従事する皆様、宿泊地の皆様、本当にありがとうございました。



《写真提供》

中等 H.Y,Y.Y,A.H