

# 学道一如

発行  
小樽双葉高校  
生徒会通信  
2026年3月10日  
第59号

## 「オタモイ地蔵」アニメ上映会 海の民話を次世代へ



江戸時代末、北前船で小樽へ向かう途中に遭難した女性の悲恋物語が伝わる「オタモイ地蔵」。日本中に残された海にまつわる「民話」「伝承」を選定してアニメーション化し、次世代へと語り継ぐ日本財団「海の民話のまちプロジェクト」の一環で、短編アニメが完成した。これを記念して、塩谷桃内まちづくり推進委員会が、3月8日、塩谷小学校で上映会とトークセッションを開催し、140名程が集った。

トークセッションには左からアニメ監督の沼田心之介氏、地質学研究者の松田義章氏（小樽商科大学非常勤講師、本校のドリプロ・サイエンス講師）、北前船の研究や地域活性化事業に取り組みされている高野宏康氏（オタモイ地蔵尊奉賛会、小樽商科大

北海道小樽市の海ノ民話  
「オタモイ地蔵」

「海ノ民話のまちプロジェクト」とは  
日本財団「海と日本プロジェクト」の一環で、日本各地の無形文化財である海の民話を「海ノ民話アニメーション」として有形化し、アーカイブして次世代へと語りつく取り組みです。

アニメ視聴はこちら▼

学客員研究員）が登場し、沼田監督からはアニメ制作の苦労話と作品への思い、松田先生にはオタモイ、塩谷の地質の特性、高野先生には北陸と北海道を結ぶ北前船の歴史などをお話いただいた。

場ロケを「トップ3の過酷なロケ」と振り返り、今回の絵は女性のキャラクターがシンプルながら艶のある人物で、当時の小樽の風景やニシン漁で栄えた様子も忠実に表現されている。未来の子どもたちのために作品を残していつてほしいと願う。

会（前田正夫会長）は松田先生が小樽西部海岸の地質についてまとめた『小樽海岸、塩谷・桃内・オタモイの大地の生い立ち物語』と題した本を制作した（上写真）。「子どもたちに地域の歴史を伝えたい」との思いからだ。

### アニメで地域再発見

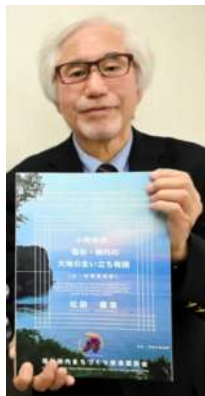
日本財団「海の民話のまちプロジェクト」は日本中に残された海にまつわる民話、伝承を選定してアニメーション化し、次世代へと語り継ぐ事業を展開中で、江戸時代末、北前船で小樽へ向かう途中に遭難した女性の悲恋物語が伝わり、犠牲者供養のために建立された「オタモイ地蔵」の短編アニメーションを制作した。作品は3月9日からネット上で公開されている。

最後に上記の動画視聴QRコード付きポストカード（左上写真）が参加者に配布された。また、松田義章先生が執筆した地質学冊子の市内小中学校への贈呈式も執り行われた。

前田会長が松田先生の講演を4年前に聞き、世界的にも貴重な地層が見られる地域を「後世に伝えたい」と考え、執筆を依頼した。先生は約1年かけてまとめられた。忍路から赤岩地区の海岸は多様な海底火山活動の跡が見られる世界的にも珍しい場所だという。

沼田監督はオタモイ地蔵の現

塩谷の貴重な地質を後世に  
塩谷桃内まちづくり推進委員



出演したのは写真上、左から下田ひかりさん（1・14）、金澤さくらさん（1・13）、佐藤芽里さん（2・14）。建物の魅力と音楽の力を同時に味わえる企画で、3回目の演奏は和装で行った。曲目は「春の歌」「カヴァレリアルステイカーナ間奏曲」「メヌエット」「トリプルアイズ」「銀河鉄道999メドレー」。下田さんは、館内の響きは良く、楽しく演奏できたという。

## 重要文化財にフルートの音色響く 旧日本郵船株式会社小樽支店ミニ演奏会

旧日本郵船株式会社小樽支店（重要文化財）で3月の日曜日の午後、市内の吹奏楽団がリレー式にミニ演奏会を届けている。本校は8日にフルートの3名が春の音色を奏でた。



建物の外観



フルートの3名が春の音色を奏でた。

坂東元の  
鉄道日記  
関西の旅(6)



12月30日

阪急電鉄の車両は、マルーンを纏う鮮やかな車体が特徴で、近鉄、阪急、京阪、阪神、関西、南海の大手私鉄五社の中でも車両の統一感と豪華さを持っている。そんな阪急電車も時が経てば、走る列車や運用形態は変化する。私の年少期に見慣れた阪急の姿は今ほとんど見るLED化され、シールドビームによる電球の暖かみは、ほとんど見ることができない。

阪急電車を記憶に残す

私は大阪から京都、神戸方面に移動する際、基本的にはJRを選択していない間に、阪急電車にしばらく乗ることに気が付き、慌てて乗り鉄・撮り鉄をしておこうと思ったのだ。

現在、阪急電鉄でシールドビームを搭載している最後の形式となったのは最古参の3300形。その最後の一編成が3323F編成だ。阪和線、大阪環状線乗り継ぎ、大阪駅に到着。阪急梅田駅へと移動した。



阪急梅田は阪急最大のターミナル駅であり、京都本線、宝塚本線、神戸本線の三大本線が停車する阪急梅田の光景は壮観である。今回は阪急京都線を選択し、停車中の各駅停車に飛び乗った。各路線は複線であるため、線路は六本ある(上写真)。京都本線には、梅田か

ら十三の区間に途中停車駅はないのだが、そのほかの二つの路線には中津駅が存在しているため、京都線各駅停車に乗っていても優等列車の気分を味わえる。中津駅を横目に、正面には淀川が見えてくる(上写真)。

京都線のみ橋の形が違う。前述の通り、ほかの二つの路線と京都線のみは、元々京都線が阪急の持ち物ではない。また、堺筋線の乗り入れによる車両の規格の違いなど、同じような見た目の阪急電車には多くの違いがあるのだ。この違いを意識して乗り比べをしてみるのも楽しみ方の一つかもしれない。十三を出る三路線が枝分かれし、住宅街の間を走り抜けて行く。

崇禅寺駅は高架化工事中

通過列車を見たいと思い、崇禅寺駅で途中下車した。崇禅寺駅の名前は崇禅寺という寺があることが由来である。崇禅寺を含む京都本線は高架化工事のため、真上には梅田方面、京都方面のどちらにも建設中の高架があり、トンネルのようになっていて(上写真)。



高架化までの京都線では、不思議で面白い雰囲気を感じることができ、乗ってきただ各駅停車を見送ると、すぐに京都方面と梅田方面の特急がそれぞれ通過していった。崇禅寺のホームは工事中であるため通

常より狭く、列車の通過の迫力が増していた(上写真)。最近の阪急京都線には新型車両が多く投入され、優等列車には「プライベース」と呼ばれる有料の特別車両が一両連結されている(上写真)。

私はまだこの車両に乗るつもりはないが、有料だけに特別感のある車内で、京都本線をゆったりと走破するのは最適な運用だと感じた。

改札を出て、気晴らしに少し辺りを散策してみると、近く浄水場があった。浄水場がある水場の建物の一部と、大東亜戦争末期の米軍機による機銃掃射の痕が展示されていた。この弾痕が何ミリ機銃のものなのか、陸軍機か海軍機のものなのかわからなかったが、この国で戦争があったことを伝えるものがこんなにも生活の近くに残っているものなのだなと思った。

3323Fを追う  
崇禅寺駅の反対側の出入り口から入り、列車の位置情報を確認した。すると、この先の淡路駅に阪急千里線から3323F(左写真)が入線し、準急として京都河原へ向かうということがわかった。私は再度列車に乗り、淡路駅を目指した。しかし、3323Fは既に淡路を発車していることは承知していたので、淡路から先は、後から来る特急に乗り換えることにした。そうすることで、高槻市駅で3323Fの準急と接続することができ、しかし、



淡路駅

現在の淡路駅は二面四線の地上駅であり、京都本線、千里線、大阪メトロ堺筋線の三つの路線が乗り入れるターミナル駅である。前述した通り、崇禅寺駅などの京都本線は高架化される。それはこの淡路駅も例外ではない。つまり、今ある淡路駅の右側には新たな軌道が設置されており、あと数年すると淡路駅に乗り入れる列車の平面交差や地上駅の姿は失われるのである。私は良い時期に訪れたなと思った。

淡路駅に着くと、ここまで乗ってきた各駅停車の左側に特急が入線してきた。この列車は特急料金などの特別料金は不要である。特急は発車すると右に向けて大きくカーブし、徐々に加速し始めた。

JR京都線、新幹線  
高槻市に着くと、3323Fの準急が停車しているのが見え安心した。高槻市を出ると左側にJR京都線が接近してくる。JR京都線というのがJR西日本(西日本旅客鉄道)が名付けた愛称であり、正式名称は東海道本線である。丁度JR京都線普通に通に充当された225系100番台の後尾車が見えた。しばらく阪急とJR西のバトルが繰り広げられたが、最終的に我が阪急京都線特急が勝利した。JR京都線とは一旦別れ、右側に東海道新幹線が並走してくる。この区間は、新幹線と阪急がピッタリと並走する珍しい光景が見られるのだが、かつて新幹線が走っていた軌道には阪急電車が走っていた。元々は阪急京都線のみが走っていたのだが、同じ区間に新幹線を走らせるこ



ととなった。しかし、このあたりの地盤は弱く、新幹線の盛り土をつくった場合、阪急の路盤が沈下してしまう可能性があるため、両者は共に高架化することで合意。阪急の運用を継続するため、一時的ではあるが建設中だった新幹線の軌道に阪急電車が走ったという訳である。余談だが、新幹線とJRの在来線車両の線路幅は違う。新幹線は名前の通り「標準軌」と呼ばれる1435ミリの軌道が用いられる。在来線には1067ミリの「狭軌」が用いられている。そして、阪急などの私鉄には標準軌が用いられている。だからこそ実現できた運用であった。しかし、実際に新幹線が真横を通ると風圧により、阪急側の列車に揺れが生じる。これは面白いというのと同時に恐怖感を感じるものだ。新幹線との並走区間を抜けると、阪急は再びJR京都線と合流。下をくぐりJR京都線の左側へ抜ける。少しして長岡天神駅へ入線した。

長岡天神駅

長岡天神駅の名前は長岡天満宮が由来である。淡路から乗車してきた特急を見送ると、すぐに反対側の梅田方面ホーム端へと向かい3323Fの準急の到着を待った。あまり面白い構図ではなかったと思うが、撮り鉄初心者である私にはそれが限界だった。入線してくる3323Fを見ると、「これこそ阪急だ」という感情が込み上げてきた。やはり、シールドビームを搭載した旧型車両は落ち着くものである。列車を写真に収める3323Fは京都河原町へと出発していった。私は列車が見えなくなる最後まで見送った。しかし、人間欲が出てしまうもので京都河原町から戻ってきた3323Fをもう一度見たいと思ってしまう。そのため、後で淡路駅で待ち構えることを決めた。ここまで降りた駅の名前の由来となる崇禅寺や長岡天満宮などへ寄ることはなかったが、それらの場所を巡るのも楽しいかもしれない。