



SINCE 1958
No. 236

市川学園鉄道研究部 新入生歓迎号



HINODE No.236 新入生歓迎号

INDEX

Page No.	TITLE	AUTHOR
----------	-------	--------

近年人気急上昇中の台湾の鉄道はどうなっているのだろうか・・・

研
究

04 台湾の鉄道事情

4-4 細木悠音

2021年に引退した国鉄型特急で栃木のあしかがフラワーパークへ

旅
行

04 185系であしかがフラワーパークへ

2-4 小笠原悠晴

路面電車が日本の人口減少や地方の衰退の切り札だった・・・

研
究

04 路面電車が未来の鍵!?

～富山市街地を例にして～

5-3 鹿野栞成

昨年8月に大きな期待を背負って開業した宇都宮LRTの課題点に迫る

旅
行

04 宇都宮LRT運用の問題点

2-2 赤堀圭

まえがき

新入生の皆さん、鉄道研究部の展示（鉄道研究部HP）を訪れていただき、そして部誌HINODEを手にとっていただきありがとうございます。今年度から研究班長に就任した鹿野栞成(しかのかんな)です。鉄道研究部は創部が1958年となっており、市川学園の中でも有数の歴史ある部活になっています。

詳細は新入生歓迎会で紹介されたと思いますが、鉄道研究部は主に模型班と研究班に分かれて活動しています。模型班は文化祭や全国高等学校鉄道模型コンテストに向けて模型を作成しています。また、研究班は部誌HINODEの発行や市川アカデミックデイなどへ向けた研究発表も行っています。毎年8月は合宿も行っており実践的な活動もあります。

今回の新入生歓迎号はHINODEデビューとなる中学2年生の作品、本格的な研究誌など多くの読み応えある作品が収録されているので、ぜひ最後まで読んでいただけると幸いです。

2024/4/10

台湾の鉄道事情

4-4 細木悠音

1,はじめに

みなさんこんにちは。今回は春休みに訪れた台湾の鉄道、その中でも特に台湾高速鉄道（新幹線）について日本と比較しながら書いていこうと思います。最後までご覧いただければ幸いです。なお、取材は4月3日に発生した地震の前に行いました。被災された方々の無事と台湾の復興を願うばかりです。

2,台湾の鉄道網

台湾の鉄道の特徴は左側通行となっています。これはなぜかという、台湾の鉄道は日本統治下に整備された路線が多いからです。

台湾には主に在来線、高速鉄道、地下鉄の3種類の鉄道が存在します。まず在来線ですが、こちらは台湾本島を環状するような幹線と、その他の支線に別れています。次に新幹線ですが、台北から桃園、台中、台南といった主要都市を結んで高雄へと至るような路線となっています。こちらに関しては後ほど詳しく紹介します。最後に地下鉄についてですが、首都圏（台北市、桃園市、新北市）、台中市、高雄市にそれぞれ路線があります。



在来線の路線図



新幹線の路線図

3,台湾高速鉄道

ここからは台湾高速鉄道の詳しい紹介と実際に乗って見て気づいたことを書いていきます。

3-1,解説編

先ほども紹介したように、台湾高速鉄道は台北から桃園、台中、台南を通って高雄までの348.5kmを結んでいる路線で、最高速度は300km/hとなっています。台湾高速鉄道の特徴として、日本の新幹線と車両がよく似ているということが挙げられます。その理由を探るためにも、ここからは台湾高速鉄道の歴史を紹介していきます。

台湾高速鉄道は1989年に構想が練り上がりました。その後、民間での建設が決まり、1997年には欧州連合（ドイツ、フランス）と手を組んだ台湾高鉄連盟が交渉権を獲得しました。というのも、当時の台湾はフランスから戦闘機などを購入しており、フランスとの関係を維持する必要があったからです。台湾高鉄連盟の案では、機関車で客車を引っ張る方式（プッシュプル方式）を採用し、軌道と機関車はドイツ製、客車はフランス製となる予定でした。しかし、1998年にドイツで100人超が死亡する脱線事故（エシュデ鉄道事故）が発生したほか、1999年には台湾大地震が発生し、地震への対策が不十分で、安全性にも不安が残るドイツ製のシステムを採用することに対して懸念が残り、その上アメリカから戦闘機を輸入することができるようになり、フランスとの関係維持の必要性が薄れて来たことから、台湾高鉄連盟の協力先を日本に変更することになりました。ところが、すでに台湾高鉄連盟は欧州連合と契約を結んでしまっていたために、最終的には軌道や制御システムを欧州製、車両を日本製とすることが決まりました。このような経緯から台湾高速鉄道は日本の新幹線と車両が似ているという特徴があります（実際の車両の写真は『3-2,乗車編』に掲載）。

さらにその他の特徴としては、日本の新幹線と同じように列車により停車駅が違い、いわゆる速達タイプや各駅停車などに分かれています。日本の新幹線とは違い、「のぞみ」や「はやぶさ」などといった種別名はなく、3桁か4桁の列車

番号のみが付けられています。

3-2,乗車編

今回は台中駅（12:39発）から台北駅まで（13:29着）、列車番号124の列車の普通車指定席に乗車しました。

まずは改札についてです。日本の改札は切符を改札機に通す仕組みを採用していますが、台湾の改札では切符上のQRコードを改札機にかざす仕組みとなっていました。

次はホームについてです。台中駅のホームは2面4線の高架線で、ホームドアは未設置でした。僕個人として特に気になった点はホーム番号の付け方で、日本のホームだと、「1番線、2番線...」のようにつけていくことが大半だと思いますが、台中駅では南行きが1番線、北行きが2番線で南行きの中で1Aと1B、北行きの中で2Aと2Bに分かれていました。

最後に車両についてです。台湾高速鉄道の車両は左下にある700T型という車両で、日本の東海道・山陽新幹線の700系をもとに設計されています（比較用として700系の方も写真を載せておきます）。外見は似ているのか似ていないのかよくわからないかもしれませんが、中の座席などはそっくりでした。また、走行中の速度に関しても日本の新幹線と大差なく、最高で295km/hほどでていました。さらに、日本の新幹線と同じように走行中は静かで、特に大きな揺れなどありませんでした。



使用した切符



ホーム番号



台湾高速鉄道の車両(700T型)

参考：700系



700T型の車内

3-3,まとめ

台湾新幹線についてまとめておくと、日本の技術支援を受けて作られたこともあり、特に車両の内部においては日本とそっくりですが、相違点も見られると

いった感じになります。

4,終わりに

今回は台湾の鉄道について紹介しましたがいかがだったでしょうか。今回の部誌で紹介しきれなかった他の鉄道については

https://drive.google.com/drive/folders/1-4Jar_M-5922r7TAvrhlh4S08J6pBF1

に掲載しているのでよろしければご覧ください。皆さんも台湾に行かれる機会があれば、ぜひ台湾高速鉄道に乗ってみてください。また、海外の鉄道に乗る機会があれば、日本との違いに注目してみたいかがでしょうか。最後までご覧くださりありがとうございました。

5, 参考文献・引用

- 1 Wikipedia <https://ja.wikipedia.org/wiki> (2024/4/2取得)
- 2 鉄道コム <https://www.tetsudo.com/report/223/> (2024/4/2取得)

185系であしかがフラワーパークへ

2-2 小笠原悠晴

0.はじめに

みなさん、ご入学おめでとうございます！185系であしかがフラワーパークに行ってきたのでそれについて書いていこうと思います。ちなみに次の「1.鶴見線に」は185系に関係ないので、185系を早く見たい人は「2.185系に乗車」から読んでください。

1.鶴見線に

まずは、僕の最寄り駅西船橋からスタート。今回はあしかがフラワーパークに行くので、割安な安い休日おでかけパスで行くのだが、発車時間まで時間があるので、今年の3月に引退する鶴見線の205系の乗り納めに行くことに。

総武線で秋葉原、乗り換えて京浜東北線で鶴見まで向かった。ここで205系に乗れるのかと期待していたら、まさかの最近デビューしたE131系だった。



鶴見駅に停車中のE131系

少し落胆したが、この車両も初めて乗るのでまあ良い。そして、発車時刻が近づくと、乗降促進メロディーが流れた。乗降促進メロディーとは駅からではなく車両から流れるメロディーのことで、今年の3月から始まったワンマン運転にあわせて、準備を始めているようだった。電車は鶴見を出発。とりあえず終点の浜川崎に向かう。電車は京浜工業地帯を抜け、浜川崎に到着。



このまま鶴見に帰るのだが、205系に乗りたいと思い、武蔵白石で降りて後の電車に乗ることにした。しかし、次の電車もE131系だった。もう時間がなかったのもたまた別の日に来ることにし、仕方なく鶴見駅にもどった。鶴見からは行きと同じルートで西船橋まで戻った。



2.185系に乗車

西船橋に13時半前に戻り、new daysでおにぎりを買って、今回のメイン、きらきら足利イルミ号の発車する武蔵野線ホームに向かった。

13時40分頃に今回乗る185系が入線してきた。



西船橋に入線する185系

入線後、車掌さんのご厚意で185系の幕を全て見せてくれた。

13時50分、きらきら足利イルミ号は定刻通り発車した。発車後に鉄道唱歌の車内チャイムが流れると思っていたが、流れなかった。西船橋時点でこの電車の4分前を普通電車が走っているの、しばらくは高速運転ができないようだった。

そこそこのスピードで武蔵野線を抜け、大宮に到着。ここから東北本線に入るので流石に高速運転すると思ったが、今度は大宮を3分前に発車した普通電車があるので、電車は加速したり減速したりで、185系の爆走してるときのモーター音はあまり聞けなかった。

電車は小山に到着。小山では定期列車は通らない東北本線から両毛線への連絡線を通る。両毛線に入るとやっと前に列車がいなくなったので、爆走してくれて、とても満足できた。なんだかんだで電車はあしががフラワーパーク駅に到着。この特急自体は足利行きなのだが、あしががフラワーパークにも行きたかったので今回はここで下車。



駅名標



あしかがフラワーパーク駅舎

3.あしかがフラワーパーク

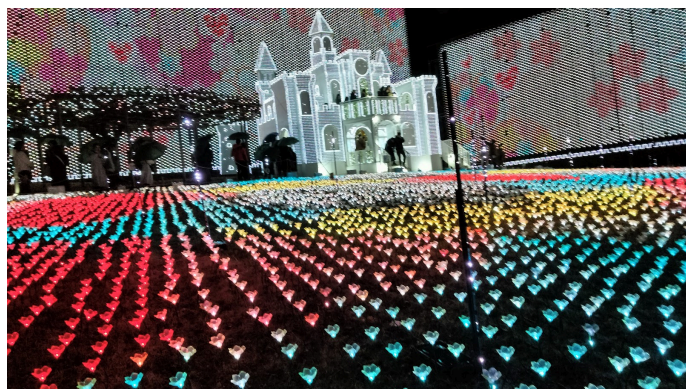
あしかがフラワーパーク駅からあしかがフラワーパークの正門までは歩いて2.3分。今回はあしかがフラワーパークのイルミネーションを見る予定なのだが、正門に着いたのは16時20分くらいで、まだ空が明るかったので、先にお土産を買うことにした。



17時頃になり、空が暗くなってきたので、イルミネーションを見ることにした。紙面上ではわかりにくいかもしれないが、とても美しかった。



園内展示①



園内展示②

4.帰りも185系で

イルミネーションを堪能し、時刻も20時近くになった。今回は帰りもきらきら足利イルミ号を予約しておいた。



駅舎

ということで、20時過ぎに今回乗る電車が到着。駅のホームには30人ぐらいが待っていて、今までの定期運行後に臨時列車として走っていたときの乗車率とは少なかった。車内に入ると1車両にだいたい10人ぐらいが乗っていて、あしががフラワーパーク駅から乗ってきた人たちを合わせても、乗車率は3.4割ぐらいだった。発車すると、両毛線内は対向列車との待ち合わせなどでノロノ

口走っていたが、宇都宮線に入ると爆走し始めた。宇都宮線に入って5分くらいで寝てしまい、起きたらもう南流山で、寝たことをとても後悔した。周りを見渡すとほとんど人が乗っておらず、1両に10人いるかいなかでとても驚いた。

西船橋到着前に鉄道唱歌が鳴り、終点の西船橋に到着。



西船橋停車中の列車

今回で185系に乗る予定は最後だったので寂しかったが、もう22時半を過ぎていて遅かったので東葉高速線に乗って最寄りに到着。

5.終わりに

今回の原稿はいかがでしたか？今回行ったあしかがフラワーパークでは、丁度これからの時期(4.5月)は藤の花が綺麗に咲くので是非行ってみてください。また、185系も6月いっぱいまでは臨時列車で運行するみたいなので、乗ってみてはどうでしょうか。ここまでお読みいただきありがとうございました。

路面電車が未来の鍵!?

～富山市街地を例にして～

5年3組 鹿野栞成

1.はじめに

みなさん、ご入学おめでとうございます。5年3組の鹿野栞成です。今年度は副部長兼研究班長として活動していく予定なのでみなさんが入部したらかわかることも多くなるかもしれません。最後までよろしくお願いします。

2.路面電車のイメージって?

さて、突然ではありますが「路面電車」「LRT」という単語は聞いたことあるでしょうか？路面電車というのはみなさん聞いたことがあると思います。この辺りで言えば東京都を走る都電荒川線が有名ですね。他で有名なものと言うと香港のトラムなども日本では知られていると思います。では、その路面電車と言えばどのようなイメージを持つでしょうか。「遅い」「古い」「乗り心地が悪い」というのが上がってくるのではないのでしょうか？

市街地を走る上に、信号待ちなどもあるため「遅い」という印象を抱くのはやむをえません。「古い」「乗り心地が悪い」というのは、公道を走る際に出てしまう揺れや路面電車特有の急加速や急減速が原因でしょう・

路面電車に対していいイメージを抱いている人というのはそれほど多くはないのではないのでしょうか。ですがこの路面電車というシステム、使い方によれば日本の社会課題を解決する力を大いに秘めているのです。

次節からはそんな路面電車を市街地にもつ富山市の実例を見てみましょう。

3.富山の課題点

富山県の中央部、平野部に位置する富山市は県の中心地として県下一の約48万人の人口を有し、駅周辺にも活気が見られます。ですが数年前まで駅周辺の姿は全くと言っていいほど違うものでした。



JR富山駅(2022)

富山市は「自動車依存度」の傾向が高い都市です。自動車依存度というのは国土交通省が発表している全国都市交通特性調査において「人々の移動のうちの各交通手段が利用される割合（代表交通手段分担率）」のうち自動車利用が占める割合のことです。

下の図を見てください。

地方都市代表交通手段分担率（色掛け）

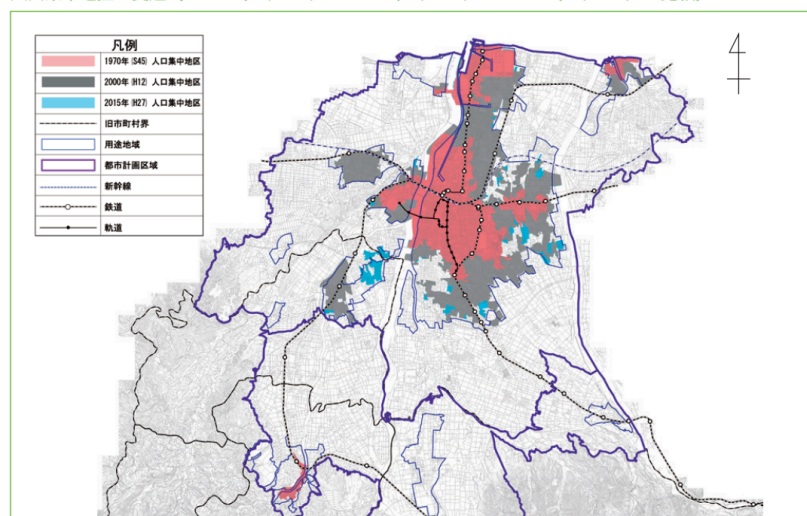
代表交通手段分担率						
鉄道	バス	自動車 (運転)	自動車 (同乗)	自動二輪 車	自転車	徒歩
35.1	1.3	36.8	4.5	3.8	8.5	10.0
25.0	3.2	0.0	10.7	1.0	17.5	42.6
25.1	1.8	29.6	7.5	1.4	17.6	16.9
23.6	4.5	0.0	15.5	1.1	18.1	37.0
30.8	1.5	33.7	5.8	2.7	12.5	13.0
24.2	4.0	0.0	13.7	1.1	17.9	39.2
4.5	1.8	66.7	4.7	4.3	9.1	8.9
5.6	2.8	0.0	19.9	2.3	28.4	41.0
3.3	2.5	60.6	9.8	1.5	11.0	11.2
5.2	7.3	0.0	28.9	1.8	19.8	37.0
4.0	2.2	63.9	7.0	3.0	9.9	10.0
5.3	5.6	0.0	25.5	2.0	23.1	38.5
19.6	1.6	52.0	4.6	4.0	8.8	9.4
15.7	3.0	0.0	15.1	1.6	22.7	41.8
14.3	2.2	45.0	8.6	1.5	14.3	14.1
14.8	5.9	0.0	21.9	1.4	18.9	37.0
17.3	1.9	48.9	6.4	2.9	11.2	11.5
15.1	4.8	0.0	19.4	1.5	20.4	38.9

※1

色掛けになっている部分のうち上は「地方都市免許あり」下は「地方都市免許なし」です

鉄道がないわけではない地方都市において自動車の利用率が非常に高くなっていることが分かります。もう一つ、富山市の課題に関する資料をお見せしたいと思います。

人口集中地区の変遷（1970年（S45）、2000年（H12）と2015年（H27）の比較）



出典：国勢調査

※3

この資料は富山市の「中心市街地の空洞化・衰退」を表していて、年を追うごとに人口が中心部から転出していっているということが分かります。この原因としてはニュータウンの造成が郊外で行われたことが関係しています。加えて、人口減少も進んでいます。

4.コンパクトシティ化構想と路面電車

中心市街地の空洞化に対して市が打ち出したのが「コンパクトシティ化構想」でした。

そもそもコンパクトシティ化とはいったい何なのか。大雑把に言ってしまえば郊外に散らばっていた施設や住民などを中心地に回帰させるということですが、※3「富山市全体構想」には、「都市が拡大成長する右肩上がりの時代であれば、無秩序な市街地の拡大を抑制する手法として、規制による都市計画は有効です。しかし、**人口が減少し、都市が縮退する局面では、全体として市街**

地の密度が薄まるため、市街化すべき区域と、市街化を抑制すべき区域を新たに設定するといった規制的手法は馴染みません。むしろ、駅等を中心とした徒歩圏における街の魅力を高めることで、そこに住みたいと思える市民を増やしていく誘導的手法が基本となります。」とあります。この直後に、「本市の取組の最大の特徴は、恵まれた鉄軌道網の活性化を、コンパクトなまちづくりの実現化手法の大きな柱とすることにあります。鉄軌道網、バス等の公共交通を活性化させ、駅やバス停の徒歩圏で居住を推進するとともに、生活に必要な機能の集積を促進します。」とあります。ここで出てきた鉄軌道網の代表例が富山市ライトレールなのです。

ライトレール？一番初めに路面電車って言わなかった？と思った人もいるかもしれませんが。ここで少し（ようやく？）鉄道の知識をお伝えしようと思うのですが、ライトレールは通称LRTといわれることもあります。これは、厳密には輸送力が路面電車と本格的な地下鉄などの中間を指す鉄道というモノなのですが、今の日本では小型・低床車両で路面電車よりも輸送力が大きい鉄軌道のことを指します。富山市では現在富山駅から市内北部、富山湾に面する岩瀬浜までを結ぶ富山地方鉄道岩瀬浜線が日本の意味でのライトレールに該当します。日本の他の路線では、広島電鉄宮島線や近年開通した宇都宮LRTが例として挙げられます。



富山ライトレール（岩瀬浜駅）



広島市電宮島線



宇都宮LRT



路線図（※4）

この富山LRTは、どのようにしてコンパクトシティ化、街の活性化に貢献していったのでしょうか。富山LRTは上の路線図からも分かるように奥田中学校前駅から岩瀬浜駅まで専用軌道を使用していると書いてあるのですが、これはLRTは昔JR富山港線であったからです。富山港線時代は街中を普通の列車が走っていましたが、駅施設はバリアフリー対応ではなく、本数も1時間に一本ほど、列車設備も老朽化が目立っていました。ここで、富山LRTは、串とお団

子によるコンパクトな街づくりを行い、市中心部に人を集めることで中心部を活性化させるという取り組みにおいて大きな役割を果たしたのです。



富山港線時代の岩瀬浜駅（※4）



富山港線の車両、岩瀬浜駅にて(※2)

LRTは前頁で示したような富山市北部の課題点を解決していきました。列車の運行頻度も15分に1本の間隔で利用のしやすさも格段に向上しました。駅舎も地上と同じ高さに整備され高齢者でも乗り降りがしやすいモノになったのです。

岩瀬浜駅 時刻表(平日) 富山駅方面					
時	分				
5	31				
6	06	23	33	43	55
7	05	16	28	40	51
8	02	12	22	34	46
9	01	16	31	46	
10	01	16	31	46	
11	01	16	31	46	
12	01	16	31	46	
13	01	16	31	46	
14	01	16	31	46	
15	01	16	31	46	
16	01	16	31	46	
17	01	16	31	44	57
18	07	17	27	39	49
19	01	16	31	46	
20	16	46			
21	16	46	00	南富山駅前行	
22	16	47	00	富山大学前行	
22			00	環状線	

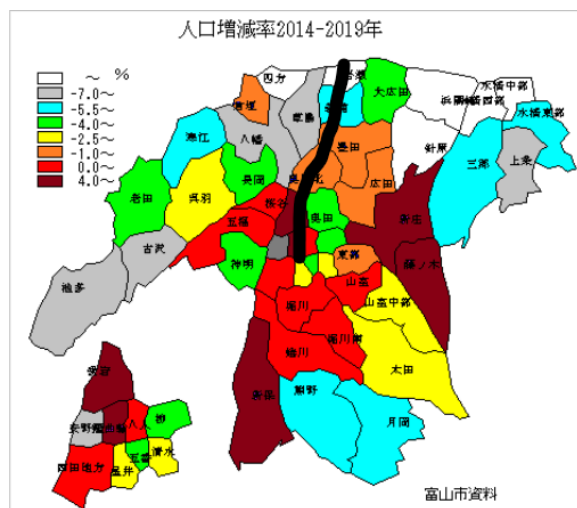
時刻表(※4)



新岩瀬浜駅舎(自ら撮影)

また、岩瀬浜駅を発着するLRTは、富山駅の南側、富山県庁や商店街などを走る市内路面電車にも直通運転を行っており、鉄道沿線の価値をさらに高めていることが分かります。

最後にLRTの効果をデータで見てみましょう。



※2

上の図で示した地図のうち中央から中央上部（黒線）がおおよそのLRTのルートです。富山市全体での人口減少率は1.85%（富山市資料）であるのに対して、沿線地域は濃い赤、赤オレンジなどと富山市の人口平均減少率と同等、またはそれよりも少ない減少率であることが分かります。

5.おわりに

この部誌を通して路面電車、特にLRTの秘めた力を知っていただけたでしょうか。この先日本は全国的に人口減少が進んでいく中、この問題について考えることが多くなるかと思います。そのような時にLRTの話を思い出していただけたらうれしいです。

ここまで長くなってしまいましたが、最後までお読みいただきありがとうございました。

参考文献

※1)国土交通省 平成27年度 全国都市交通特性調査 基礎集計表(2024/4/2)

https://www.mlit.go.jp/toshi/tosiko/toshi_tosiko_tk_000194.html



※2) 富山市富山地区の空洞化と再集中 (2024/4/3)

<https://ww3.ctt.ne.jp/~seijiham/kyodo/tosikaso/tosikudo/tymcty/tymcty.html>



※3) 富山市 全体構想 (2024/4/2)

https://www.city.toyama.lg.jp/res/projects/default_project/page_001/006/110/1-1.pdf



※4) 北陸の私鉄 (2024/4/2)

<https://www.hokuriku-rail.com/Light/Rosen/Rosen.html>



宇都宮LRT運用の問題点

2-4 赤堀圭

0.はじめに

新入生の皆さん、入学おめでとうございます！

今回は去年開業した宇都宮LRTの運用の問題点について紹介します。是非最後までご覧下さい！



宇都宮LRT

1.概要

宇都宮LRTとは、2023年8月26日に国内で**75年ぶり**に開業した路面電車です。栃木県の宇都宮駅東口から高根沢工業団地までの14.6キロメートルを48分ほどで結んでいます。「LRT」はLight Rail Transit (ライト・レール・トランジット)を意味し、ノンステップ型超低床車両を使用しているだけでなく、軌道や停留所の改良によって**より乗りやすい路面電車**となっています。国内の他の例でいえば、広島路面電車もLRTへの改修が進んでいますが、車両を含め完全にLRT化したとは言えません。



LRTの通行ルート

2.宇都宮LRTの需要

開業初日から半年間の利用者数は、宇都宮ライトレール株式会社の当初予測の1.2倍の約227万人となっていて、平日には約13000人/日、土日祝日は約10000人/日が利用している状況です。特に土日祝日は当初予測の2倍を越える利用が継続しています。高齢で車を運転できない人でも市内を移動する手段として期待されています。（※1）

3.LRT運用の問題点

ここまで宇都宮LRTの概要と需要を紹介してきましたが、ここからは本題であるLRT運用の問題点について紹介します。

1つ目としては、乗り継ぎに時間がかかるという点です。宇都宮LRTは、高齢者が自力で移動できる街づくりを行うために開業したのにも関わらず、バスとLRTの乗り継ぎを行った地域内交通利用者の割合は10月時点で4.3%にとどまっています。その理由は主に2つあり、1つ目として挙げられるのは、市内の路線バスの運行本数の少なさです。例えば、宇都宮から東に10キロほど離れた清原地区のバスは、一時間に一本ほどもしか運行されていません。もう1つの理由は、公共交通機関を乗り継ぐことへの抵抗感です。市民からは、バスに乗り継ぐと、待ち時間が発生するので、自分で運転するのが一番早いという声が多いそうです。（※2）



LRTの停留所(右)に到着した路線バス

2つ目としては、現金の支払いが遅れの原因になってしまうという点です。宇都宮LRTは全ての電車がワンマン運転で、利用者の現金での運賃支払いも見受けられません。宇都宮LRTの車両には片側に扉が4箇所ありますが、運賃を現金で支払う場合に降りられるのは進行方向先頭の扉だけとなっていて、乗車時に受け取った整理券を運転士に提示し支払う形になっていて、ちよほどの金額がない場合は両替が必要となっています。両替に手間取ってしまうと、電車の遅れに繋がってしまいます。（※3）

4.問題の解決策

1つ目の問題の解決策として、宇都宮市は、今すぐバスの本数を増やすのは難しいものの、少しずつ乗り継ぎに慣れてもらうために乗り継ぎ料金の割引制度などを始めています。

また、2つ目の問題の解決策として小学生向け交通系ICの配布が検討されてるそうです・

5.まとめ

去年開業した宇都宮LRTは、宇都宮市内の重要な交通機関として、多くの人々に利用されています。その一方、宇都宮LRTには課題が存在しています。課題を解決することで、宇都宮LRTはより一層乗りやすい路面電車となるでしょう。

参考文献

※ 1 <https://www.miyarail.co.jp/info/1839> 4月3日取得

※ 2 <https://www.nhk.or.jp/utsunomiya/lreport/article/001/06/> 4月3日取得

※ 3 <https://news.yahoo.co.jp/articles/fef3b60fdd7d0d75c61ad7ec40c0881adce4e9da>
4月3日取得

あとがき

NO.236新入生歓迎号はいかがでしたか？どれも充実した内容だったのではないのでしょうか。鉄道研究部では随時見学も受け付けていますので興味を持っていただけたら南館1階技術室で火・水・木・土曜日の放課後にお待ちしております。

短文となってしまいましたがこれをもって新入生歓迎号の結びとさせていただきます。

2024/4/10 鹿野栞成

**THANK YOU FOR
READING**

SEE YOU SOON!

鉄道研究部 部誌 ひので

No. 236 新入生歓迎号

発行日 2024/4/10

発行者 市川学園鉄道研究部

発行責任者 鹿野栞成