

Ichikawa-Tekken

HINODE

No.221 「創立 50 周年号」



鉄道との新しい出会いへ。

 **TEKEN**

市川学園・鉄道研究部

Empowered by the new wave.

目次 Index

No.221 「設立 50 周年号」

※題名の前の数字はページ数です。

普段見ることのない、成田空港周辺の鉄道について。

03.成田空港の隣人たち (4-10 白川 裕人)

徳島の廃線、廃駅について。

07.廃線・廃駅ものがたり in とくしま (4-3 納田 薫)

紙式乗車券の現状とこれから

11.「紙式乗車券は」生き残れるか (5-4 片岡 一路)

大都市の空港アクセスについて考える

16.“羽田空港アクセス線” についての考察 (2-8 中堀 玄登)

はじめてのとりてつ

19.ミスミセン (4-1 金子 正直)

首都圏からほど近い鹿島線について

21.幹線チックなローカル線・鹿島線 (4-2 中島 大空海)

冠着駅と切符の話

25.冠着駅の思い出 (5-4 片岡 一路)

成田空港の隣人たち

4-10 白川 裕人

ごあいさつ

はじめまして！ この度、高校入試を経て入学しました。白川 裕人(しらかわ ひろと)と申します。2年間という短い間ではありますが、よろしくお願いします。

0. はじめに

日本を代表する「空の玄関口」である成田空港。年間約 4000 万人にも上る人々が利用するこの巨大なハブ空港は、飛行機の発着を待つ人々などで毎日賑わっている。

しかし、その周囲には、都会には無いような静けさが漂っている。今回は、そんな成田空港の周囲にある、様々な「静けさ」を散策してみた。

1. 普通 成田空港行き

5 月 3 日午前 7 時 15 分、JR 千葉駅。まず成田空港へ向かう途中に、今回の旅のサブイベントがある。それが、「普通」成田空港行きだ。

成田空港へ向かう列車は、特急「成田エクスプレス」と、横須賀線・総武快速線からの直通列車が殆どであるが、1 日に 3 本、千葉始発の「普通」成田空港行きの列車が存在する。これらの列車の運用には、千葉以東の路線で運用されている 209 系が充てられているが、209 系が成田空港に乗り入れる運用はこの普通列車 3 本しかない。この数少ない運用を見逃すわけにはいかなかったため、あまり本題とは関係ないのだが、わざわざこの列車に合わせて行程を組んだ。

発車 5 分程前になって、列車が入線してきた。思っていたよりも乗客が多かったが、何とかボックスシートの席を確保できた。そして 7 時 32 分、列車は定刻通り、成田空港へ向けて出発した。出発して数駅を過ぎると、辺りには水田が広がる。都心から程近いこんな所に、こんな田園風景があるとは思っても見なかったため、少々驚いた。後に分かった事だが、この区間(物井～佐倉駅間)は「モノサク」



物井～佐倉駅間の車窓より。



209 系による運用の成田空港行き

と呼ばれており、鉄道撮影地としては有名だそう。また機会があれば行ってみたい。

暫く水田の広がる中を進むと、列車は終点、成田空港に到着する。所要時間、約 1 時間。意外にも、自宅から千葉へ向かうよりも時間がかかった。ローカル線での運用が中心である房総色(黄色+青)の 209 系が、このターミナル駅に停車している光景は、少しばかり違和感があるが、そのような違和感がこの列車の魅力であると思う。

2. 成田スカイアクセス線 成田湯川駅

さて、ようやく本題に入る。

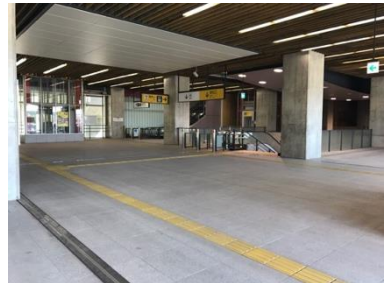
まず初めに向かうは、成田スカイアクセス線の成田湯川駅。成田空港駅に着いたら早速、羽田空港行きアクセス特急に乗り換えた。成田湯川駅までは 2 駅だが、所要時間約 15 分と、駅数のわりに所要時間が長い。

空港第二ビル駅を過ぎ地上に出ると、列車は先程のような水田の風景を横目に走り、10 分程で成田湯川駅に到着する。1 駅間 2~3 分の感覚に慣れきってしまったのか、想像以上に長く感じた。

列車を見送った後辺りを見回すが、人の姿は見当たらない。階段の降り口で流れている鳥の鳴き声が周期的に聞こえるだけだった。暫くしてからコンコースに降りると、広い空間に自分一人。ホーム以上に非現実的な雰囲気を感じた。

続いて駅の外に出た。駅前にはバスロータリーがあるものの、辺りに人は 2~3 人しか見当たらなかった。奥には千葉ニュータウンの住宅街が広がっていたが、ここもまたこれといって賑わっている様子はなかった。

アクセスが不便な立地、40 分に 1 本の運行間隔、最安値で 440 円の運賃など、様々な面で課題があり、2017 年の 1 日平均乗降人員は、京成線全 69 駅中 67 位(1431 人)。とはいえ、これでも初年度である 2010 年からは利用者数は増加している(2010 年度は 878 人/日)。まだ開業して 10 年も経たない駅である。今後の発展に期待したい。



成田湯川駅

構内(上)、駅舎(下)

3. 京成東成田線・芝山鉄道線 東成田駅

その後ホームに戻り、20~30 分待っていると、成田空港行きの列車が到着し、空港第二ビル駅へ戻った。改札を出るとすぐに、「京成線 東成田駅への連絡口」と書かれた通路が

目に入る。この通路の先に、次の目的地、東成田駅があるのだが、長く(500m)、人の気配もない。通路を歩いて行くと、徐々に駅の喧騒が遠のいていき、やがて誰もいない、延々と一本道が続く無音の空間へと達し、不気味さが増した。向かい側から人が来るのが見えると、少し驚いてしまうほど、そのような雰囲気が通路の中に続いていた。

そうして通路を進んでいくと、東成田駅に辿り着く。この駅は現在に至るまでに特殊な経緯をもっており、それこそが、この駅があることで有名になっている理由でもある。

元々、京成は、空港のターミナル直下に駅を設置することを予定していたが、成田新幹線が計画されたことにより、ターミナル直下に駅を設置することが認められなくなり、当初の予定よりも離れた場所に駅を設置することになった。そうしてこの駅は 1978 年に、「成田空港駅」として開業した。

しかし、1987 年の国鉄民営化によって成田新幹線計画が消滅すると、1991 年に、ターミナルへ直接乗り入れる成田空港高速鉄道(JR 成田線・京成本線)が開業し、ターミナル直下の駅が代わって「成田空港駅」となり、この駅は「東成田駅」へと改称し、現在に至る。

そのため、成田空港駅時代の名残が強く、「廃墟駅」として知られている。かつては成田空港の利用客で賑わいを見せていたであろう構内も、今となっては人ひとりいない、古さだけが漂う空虚な空間と化していた。

驚いたのは、これらの名残が 20 年以上、この駅に当時のまま「放置」されていたことである。前頁右下の写真の喫茶店も、椅子がまだ中に残されており、閉鎖された旧スカイライナー専用ホームも、当時の広告がそのまま残っている。この駅だけは、時間が 20 年前で止まったままであるように思えた。



東成田駅への連絡通路の入口(上)、
通路の内部(下)



東成田駅構内(上)、
柵の奥の閉店した喫茶店(下)



旧スカイライナー専用ホーム

4. 芝山鉄道 芝山千代田駅

この駅に乗り入れている路線は、京成東成田線と、芝山鉄道線の 2 路線であるが、この芝山鉄道線は、この駅と芝山千代田駅の 2 駅のみの路線で、「日本一短い鉄道」である。今回、ついでにこの路線にも乗ってみた。

この駅を発着する列車の殆どは、隣駅の京成成田と芝山千代田の 3 駅間を運行している列車であり、1 編成で折り返し運転を行っている。そのためか、運行本数は少なく、30~40 分に 1 本程度である。

東成田で 30 分程待ち、やってきた列車に乗り込む。暫くしてトンネルを抜けると、道路を 1 つ挟んで向こう側に空港が見えた。ここまで近いとは思ってもみなかった。

3 分程して、列車は終点、芝山千代田に到着した。短いが、これにて芝山鉄道線、完乗である。ちなみに、芝山鉄道は、IC カードに対応していないため、東成田駅で IC カード利用して入場し(京成が乗り入れているため、IC カードに対応した改札はある)、この駅で降りる場合、手続きが必要になり、少し面倒である(私は切符を買って入場したので、そのようなことはなかったが)。

一旦改札を出て、暫くしてからまたホームに戻った。ホームから空港が見え、停車中に、飛行機が何機か離陸するところも見ることができた。こんな光景も、空港近辺の駅ならではの光景である。

余談だが、かつてこの駅の近くに、芝山鉄道の九十九里延伸を願う内容の看板が立てられていたのだが、私が訪れたときには既に撤去されていた。



芝山千代田駅から成田空港を望む

5. あとがき

やっと書き終わりました…(×切当日午前 0:37)元々、すぐに書いてすぐに投稿しようと思っていたのですが、予想以上に苦戦し、結果として行ってから投稿まで 3 カ月かかってしまいました。

ちなみに、この後成田空港に戻り、昼食を食べた後、スカイライナーに上野まで乗って帰りました(空港第 2 ビルから外国人の方々が沢山乗ってきて、少し困惑しました…)。

最後まで読んでいただき、ありがとうございました。

廃線・廃駅ものがたり in とくしま

4年3組 納田 薫

～はじめに～

皆さんこんにちは！今日は、なずな祭鉄研ブースに足をお運びいただきましてありがとうございます！さて、今回は盛夏の阿波おどりで有名な徳島県の廃線と廃駅を取り上げました。文化祭号ということで緊張していますが、最後まで読んでいただければ幸いです。

1. 小松島線（こまつしせん）

小松島線は1913年4月20日から1985年3月14日までの72年間、徳島県小松島市の現牟岐線中田駅（ちゅうでん）から分岐して同市小松島駅とその先の小松島港仮乗降車場までを結ぶわずか1.9キロの当時日本で一番短い路線でした。



右の写真は始点の中田駅の様子。ここからまっすぐ続いているのが現在の牟岐線、分岐あたりからカーブを進むのが小松島線です。現在廃線跡は遊歩道になっていてその途中に当時使われていた信号機などを見ることができます。



中田駅から歩いて15分ほどの場所に小松島駅跡地があります（左）。現在は小松島ステーションパークと公園になっています。広場には開業当時の小松島駅舎が再現されていて、C12形蒸気機関車にオハフ50形客車が保存されています（中）。そしてこの公園のもうひとつの見所といえば、世界で最も大きいタヌキの銅像（右）です。銅像の前に立って手を叩くと、音に反応して背後の滝が流れる仕組みになっています。とても面白いのでぜひ一度足を運んでみて下さい



上の写真は、小松島駅から300mほど離れた場所にある小松島港仮乗降車場跡です。小松島港バス停と隣接した車庫が近くにある他、当時の停車場らしき場所が空き地になっていることが確認できました。現在はこの小松島港に変わり徳島港が関西地方などとの連絡の役割を果たしています。



左の画像が今から33年前の全線廃止日とバス転換日の徳島新聞の記事です。“日本一短い”路線ではあったものの、地元の人からは愛されていた路線だったということが伝わってきます。

2. 鍛冶屋原線(かじやばらせん)

鍛冶屋原線は、1923年2月15日から1972年1月16日までの49年間、徳島県板野郡板野町の現高徳線板野駅から分岐して、板野郡上板町の鍛冶屋原駅までを結ぶ6.9キロ、全5駅の盲腸線(終着駅でどの路線とも連絡しない路線)でした。「鍛冶屋」は、漢字の読みが難しいため、沿線のお店の広告などでは「かじや原線」や「カジヤ原線」などと、ひらがなやカタカナで表記することが多かったそうです。



左の写真は板野駅。事業用車が止まっていて、少し広めの空き地に使用済みの枕木や信号機などが散乱していました。

鍛冶屋原線が通ってい

たであろう県道12号線を走りましたが、当時の面影はあまり感じられませんでした。しかし、かつての駅の跡には記念碑がたっていて、その碑を頼りに散策しました。道中、道路が川の下をくぐる天井川を見ることができました。



板野駅から1.3キロ進んだところに1つ目の駅、犬伏(いぬぶし)駅跡を発見。地盤を見て「ああここにはホームがあったんだろうなあ…」と感ずることができました。記念碑はボーボーに生えた草の中に隠れていましたが、敷地内は犬伏コミュニティセンターという、地域の公民館のような建物が建っていました。

右→写真は犬伏駅のお隣の羅漢(らんかん)駅跡。現在は老人憩いの家という老人ホームが建っていました。



上↑写真は板野駅から5キロほど離れた所に位置する神宅(かんやけ)駅跡。かつての駅前には整備された公園と駐車場になっていました。近くには警察の駐在所と郵便局があります。



左は鍛冶屋原線の終点の鍛冶屋原(かじやばら)駅跡。阿波銀行と上板町の施設に挟まれた細いスペースに記念碑だけがポツンとたっていました。当時の駅名標が近くの歴史民俗資料館に保管されていると聞き、

行ってみたかったのですが、あいにくの休館日で見学できませんでした。鍛冶屋原線は廃線から半世紀近く経っているせいか、記念碑をたどっていかないとどこに駅があったのかもわからないくらい面影が消えてしまっていて残念でした。

右の画像が、鍛冶屋原線全線廃線前日から3日間の徳島新聞の記事です。小松島線同様、廃線で多くの人々が別れを惜しんでいることがわかります。



3. 徳島県の廃駅

・古庄駅(ふるしょうえき)

阿南市羽ノ浦町に1916年12月15日から1961年4月1日まで存在した牟岐線の羽ノ浦駅からの支線です。かつて牟岐方面へ向かうルートに、古庄駅を起点として南島、長生、桑野、新野を経由するルートと、羽ノ浦駅を起点として平島、富岡、見能林、橘を経由するルートと、2つの予定線があったことが廃線の背景にあります。当時の面影を感じることができた古庄駅跡の地名は、偶然にも「駅前」と称されていました。



・阿波市場駅(あわいちばえき)



1916年7月1日～1971年4月1日の55年間、鳴門市大麻町に存在した高德線の勝瑞～池谷間にあった駅。廃止から半世紀近く経った今でも、当時のホームの跡

が残っていました。

6. 最後に

どうだったでしょうか？かなり“徳島県”に特化しすぎてしまいました…。市川学園の将来を担う皆さん、今は勉強頑張って中学生になったら趣味に没頭しようぜ！最後まで読んでいただきありがとうございました。ボン・ヴォヤージュ！

参考文献:

- ・徳島新聞
- ・阿波学会研究紀要 牟岐開通と山田隆二翁
- ・Wikipedia

「紙式乗車券」は生き残れるか

5-4 片岡 一路

はじめに

かつては、硬券をはじめとした紙式乗車券は、当時の国鉄をはじめとして日本全国あらゆるところで使われていた。しかし、現在では機械化が進み、残っているところもわずかである。この状況下で紙式乗車券は生き残れるのか、考えてみたい。

なお、ここでの「紙式乗車券」とは、硬券・補充券など、「紙」でできている乗車券類を指す。発行時に印刷機などの機械での印刷を要するものは含まない。

キップの今昔

まずは、キップの発売の機械化の歴史を、多少駆け足だが振り返っておこう。

窓口で手売りしていた時代。

右に、東京地区での国鉄乗車券として一般的な様式のものを示す。上は近距離用で、おもに発売当日限り有効なきっぷ、下は遠距離用で、発売日から2日以上有効なきっぷの標準的な様式である。全盛期は、これに準ずるような硬券が日本全国で日々大量に発行されていた。乗車券箱(硬券を収納する箱)からきっぷを1枚取り出し、ダッチングマシン(日付を印字するための専用の機械。横にきっぷをスライドさせるだけで日付が入った)で日付を印字し、旅客に手渡す。そんな光景を懐かしいと思う方もいらっしゃるだろう。



自動券売機の導入と進歩

しかし、都市部を中心に自動券売機が導入されてくると、状況は一変する。はじめは、1つの券売機で1種類のきっぷしか発売できなかったうえ、そのきっぷも普通の硬券だったため、ただきっぷを売る作業を自動化しただけのものだった。

この状況も長くは続かない。次第に印判式(朱肉を使うハンコの要領で、きっぷの印字事項をハンコとして用意しておき、発行時にそれを押してきっぷを作る)をはじめとした、「用紙を置いておけばきっぷの印刷作業からやってくれる」自動券売機が普及していった。

時代は下り、現代の自動券売機は、その印判すら不要の「感熱式」(コンビニなどで貰えるレシートと同じで、熱を加えると黒く変化する用紙を利用する方式)になっていった。感熱式は、乱暴に単純に言えば「熱を加えるだけ」で発行でき、また現代のコンピュータは正確で発行エラーも少ない。非常に保守作業がらくになったのは言うまでもないだろう。右に、現代のきっぷの様式として標準的なものを示す。



「マルスシステム」の登場と発展

自動化されたのは、乗車券だけにとどまらない。特急券などの料金券の類も次々に自動化されていった。これにもっとも貢献したのは「マルスシステム」である。特に指定席券は、マルスシステム導入以前は、駅から管理センターに電話で問い合わせ座席を押さえ、その情報を転記していた。そのため、1つの座席を指定した指定席券が2枚存在する「二重発売」もあったという。初期のマルスシステムの券は右のようなものだ。列車名などは活字で押されていたため、「ときわ」の活字は摩耗してしまっている。また、有効期間の計算はできなかったようで、手書きで加筆されているところからも、いかにも初期型、という雰囲気が伝わってくるだろう。



これも後年になると、ドットプリンターで印刷する方式(右)に置き換えられた。記載内容なども、ずいぶんと現在のマルス券に近づいたものになっている。



現代のマルス券は、皆さんもなじみの深いものだろう。ところが、最近(というよりもはや過去のことだが)指定席券売機の機械の交換が相次ぎ、熱転写式(インクリボンを用いて記載事項を用紙に転記する方式。FAXと同じ原理)から感熱式へと移行が進んでいる。熱転写式はインクの乗りがよく乾燥も早いことから、仙台に合宿に行ったときの18きっぷ(右)はわざわざ熱転写式の指定席券売



機が残っている駅に出向いて購入した思い出がある。残念ながら新松戸も交換されてしまった。

熱転写式と感熱式の違いなんてどうでもいいじゃないか、と思われるかもしれないが、これがきっぷを集めようとなると大問題で、下車印(途中下車するときに押される楕円のハンコ)などを押されることを考えると、できるだけ綺麗な状態で集めようとすると、ハンコの乾燥が早い熱転写一択となってしまう(やっぱりどうでもいい?)。

話がだいぶ脱線したが、最近のマルス端末は初期のころと比べれば進歩を遂げており、ものによってはSL整理券(右)を発売することもできる。このほか、イベント券や、駅によってはJR線を全く含まない区間も発売できるなど、装置自体は非

常に優秀である。私鉄でも、指定席券発売システムは整備されているが、ここまで広範なものを出せるのはJRのマルスシステムしかないのではないだろうか(逆に、特急券と乗車券の区間が違ってくるのはマルスシステムでは発行できないが、一部の私鉄では発売できる(右)。右のきっぷを買ったときどういう思考回路をしていたのかはいまだに理解できないのはここだけの話)。

交通系 IC カード全盛の時代

これは言うまでもないだろう。現代は交通系 IC カード全盛の時代である。改札機にかざすだけで利用でき、定期券情報も入れることができる。JR 東海などは、IC カードを絡めた EX-IC などのサービスを展開しているほか、JR 東日本などでは、一部の区間は IC カードだけで新幹線の自由席に乗車できる制度を開始した。IC カードは我々が交通機関を利用するときに必要不可欠なものに、これからますますなっていくだろう。それにつれ、今まで挙げてきたシステムも駆逐されていく……かもしれない。

紙式乗車券の生き残りはどこで可能か

さて、こんな状況で紙式乗車券は生き残れるのか。一見絶望的に思えるかもしれないが、答えは「可、だが今以上にひっそりとした存在になる」である。

ローカル鉄道で残るのではないかと多いと思われるので、これも自分なりの見解を述べたい。確かに、ローカル鉄道で残る可能性は高いが、最近は「食券式」(立ち食い蕎麦屋などで食券を買うことがあると思うが、その食券販売機を流用したも



の)や、そもそも感熱式発行端末を導入してしまう例が増えている。掲載したいすみ鉄道の券などは、食券そのままのフォーマットである。また、上信電鉄のように、もともとは普通の券売機を設置していたが、食券式に切り替える例も出てきている。このような切り替えの背景には、やはりランニングコストの問題があると思われる。初期投資こそ高いだろうが、(乱暴に言えば)熱を加えるだけなので発行が容易ゆえ、保守管理はらくになる。そのうえ、運賃改定時もプログラムの書き換えだけで済む(硬券は印刷し直すか、1枚1枚に「運賃変更」印を押さないといけない)ため、これもらくである。そもそもローカル鉄道だと、経営が厳しくなって駅は無人化、運賃収受はワンマンカーの車内で行います、などというような事態もあり得る。しばらくは残るかもしれないが、ずっと残るか、と言われると疑問が残る。

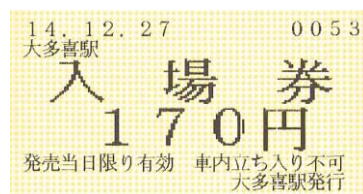
記念乗車券の類では残るだろうが、長期的には記念 Suica の類に置き換わる可能性は否定できない。

それでは、どこで残る可能性がいちばん高いだろうか？

答えはおそらくこうだろう。JR 各社、あるいはそれら並に複雑な規則や路線網を持つ私鉄(具体名を挙げるなら東武鉄道など)、もしかしたら東京の地下鉄。特に、JR で最後まで残るのではないかとみている。

それはなぜか。原因は、「JR の長大な路線網」に尽きる。現状の JR の路線網では、マルスシステムは完全に対応しているように見えて、実はまだまだ対応できていない部分がある。または、会社としてマルスシステムでの発売ができないように故意に設定した場合がある。このような場合、乗車券・料金券の発売は紙式で行わざるを得ない。

前者の場合、乗車券の経路が 16 経路を超えると、マルスシステム自体に経路の入力ができなくなるため、乗車券の発売ができなくなる。改修で対応するにしてもかなりのレアケースなうえ、経路を別紙の形で出力する必要があるため、これをどのような媒体で出力するのか、という問題がある。16 経路を突破するための 1 つのキーは新幹線で、A～B 間で新幹線を利用した場合、経由表記は「A・新幹線・B」の 3 経路扱いとなる。このように考えると、意外と常識的な経路でも経路数 16 は突破可能だ。もちろん非常識な経路を使えば関東圏内でも突破できるが……。



後者の場合、急行はまなす号の最終便の急行券に発売制限がかかったことが有名な例である。誤発売防止のため、意図的に発売制限がかかったため、当該列車の急行券は急遽紙式で発売されることになった。

両者ともに発売は「補充券」で硬券ではない。硬券は分厚いため場所を取るうえ、印刷工程も複雑なので、地方鉄道が今のまま元気でいてくれれば(今の状態が本当に元気かどうかは置いておいて)その間は存続し続けるだろうが、最終的には消滅に向かうのではないかとみている。

なお、東武鉄道をはじめとした一部の私鉄でも、これらと類似したことが起こりうる。

次に、東京の地下鉄について。実は東京メトロでは、補充券の趣味発行に応じていただけることがある(この文章を根拠に無理強いすることだけは絶対にしないでほしい。現場の方のご厚意で発行頂いたものである。現場の方も、この文章を根拠に無理強いされた場合は発行しなくて構わない、と筆者は考える)。もちろん正規用件で使うこともあり、こちらは地図式(路線図が印刷されていて、そこに穴をあけることで発着駅や運賃を表示する)で設備されているが、この「正規用件」を満たすこと自体かなりハードルが高く入手できていない。なお、都営地下鉄はというと、さすがは役所、発行していただけた例は希少である。よっぽどの正規用件でないと発行しないようだ。

いままで「きっぷ」をメインに部誌を執筆してきた。JR の長野地区の簡易委託駅の委託解除、タッチングマシンが平成 30 年代の印字に対応していない(幸いこの現象はもうじき解決すること、ローカル鉄道の経営状況など、暗いニュースや先行きを見えなくさせる要素もたくさんある。これからも乗車券分野には大きな変動が予想される。引退後もできるだけ追っていきたいと思っている。

事 補券 (東京地下鉄)	
27.11.27	甲 冊 0033-48
片道	額 取 額 Amount Received
	¥ 千 200 円
原 月 日 種 別 号	円
券 経 由	から ゆき
収受又は 変更区間 Fares (Charges) Collected	新御茶ノ水 から 北千住 まで
人 大人Adult 小児Child 学 割	発売日共 Good for
員 1	日 間 有効 Days
記 事	下車前途無効
平 成 27 年 11 月 27 日	新御茶ノ水 駅発行
入線・途中下車印	

”羽田空港アクセス線”についての考察

2-8-16 中堀玄登

さて、今回は羽田空港アクセス線について考察したいと思います。JR 東日本の深沢祐二社長は 2018 年 7 月 3 日（火）、同社が構想している大規模プロジェクト「羽田空港アクセス線」について、おおむね 10 年後（2028 年ごろ）の完成を目指して、早期に着手したいとの考えを明らかにしました。そもそも「羽田空港アクセス線」とは一体どのような路線でしょうか。まずはそこから探っていききたいと思います。

1.羽田空港アクセス線ってなに？

羽田空港アクセス線とは、東京都心と羽田空港を直結させようという、JR 東日本の新線計画のことです。新線ですが、実際は休止となっている貨物船（大汐線）を利用します。西山手ルート、東山手ルート、臨海部ルートの 3 つのルートが計画されています(右図)。羽田空港国内線第 1 ターミナルと第 2 ターミナルの間に羽田空港新駅を設け、東京貨物ターミナルまで新線を敷設し、東京貨物ターミナルで分岐します。東山手ルートは田町駅付近まで休止線の大汐線を利用します。田町駅から東海道線（旅客線）に合流し、東京駅まで向かいます。東京駅からは上野東京ラインを利用し、高崎線、宇都宮線、常磐線に直通することを想定しています。羽田空港から東京駅までの所要時間は約 23 分で、現行のルート(東京モノレール経由)に比べ 10～15 分短縮されます。



羽田空港アクセス線の概要図
出典：JR 東日本変革 2027

次に西山手ルートです。西山手ルートは、東京貨物ターミナルから大井町まで新線を敷設し、りんかい線に直通します。大崎駅から山手貨物線に乗り入れ、すでにりんかい線と相互直通運転をしている埼京線との乗り入れを検討しています。羽田空港から新宿までの所要時間は約 23 分で、これは現行のルートより 15～25 分短縮されます。

最後に臨海部ルートです。東京貨物ターミナル駅から東京テレポート駅まで新線を敷設します。東京テレポート駅からは隣接するりんかい線の車庫への回送線を複線化し、新木場駅へ向かいます。羽田空港から新木場までの所要時間は約 20 分で、現行ルートより約 20 分短縮されます。

2.羽田空港までのアクセスの現状

羽田空港までのアクセスの現状を見ていきましょう。羽田空港までのアクセス手段は京急、東京モノレール、バスの三つです。関東地方の主要な駅（東京、新宿、横浜、大宮、高崎、宇都宮、八王子、千葉、水戸など）から羽田空港までの所要時間を調べます。主要駅平日9時発で、羽田空港国際線・第一ターミナル・第二ターミナルまでの所要時間を調査しました。なお、モノレールは浜松町乗り換え、京急は品川乗り換えで計算しています。

羽田空港国際線ターミナルまで

単位(分)

	東京	新宿	横浜	大宮	高崎	宇都宮	八王子	千葉	水戸
モノレール	34	49	53	70	94※	93※	83	74	109
京急	41	52	33	76	145	139	86	77	114
バス	65	74	48	113	190	192	135	100	170

(※が付くものは東京まで新幹線利用)

羽田空港国内線ターミナルまで

単位(分)

	東京	新宿	横浜	大宮	高崎	宇都宮	八王子	千葉	水戸
モノレール	34	49	52	70	93※	93※	82	73	111
京急	44	55	35	79	148	142	89	100	113
バス	55	64	38	103	180	182	125	93	205

(※が付くものは新幹線利用)

現状、鉄道一本で東京や新宿など、山手線内の駅に行けないため、都心から羽田空港までのアクセスは悪いです。バスは一本で行けて便利ですが、時間がかかります。

3.この計画の問題点

問題1 建設費

国土交通省が2016年7月にまとめた試算だと、建設費は3400億円を見込んでいます。また、試算なので、建設費が上がる可能性も十分あります。

問題2 東京モノレールの存在

JR東日本は、すでに羽田空港にアクセスする路線を子会社として持っています。羽田空港アクセス線が開業したら、東京モノレールは利用者が減ります。東京モノレ

ールが打撃を受けたら、JR 東日本グループ全体で利益を減らしてしまう恐れがあります。

4.競合路線

羽田空港アクセス線に競合する案を2つ見ていきましょう。

①蒲蒲線

蒲蒲線は、東急多摩川線矢口渡駅付近から多摩川線を地下化し、東急蒲田駅の地下と京急蒲田駅の地下を通り、大鳥居駅の手前で京急空港線に乗り入れる計画です。しかし、これは多摩川線と京急の軌間（線路の幅）が違うため、乗り換えが必要になります。

②都心直結線

押上から泉岳寺まで、約 11km を大深度地下で結びます。途中駅は新東京駅のみとしています。建設費は 4000 億円を予定しています。しかし、新東京駅は”新”と付くだけあって、東京駅からかなり離れたところに作られる予定であり、利便性は低いです。

5.考察

羽田空港アクセス線は、三方面（東京、新宿、臨海部）に素早くアクセスできるので、羽田空港にアクセスする新線案の中では一番優秀です。羽田空港の利用者数は世界第四位で、もちろん、首都東京の玄関口です。日本は少子高齢化、人口減少を抱える中、国際競争力を強化するためにも、”日本の空の玄関口”である羽田空港の利便性が非常に高まるであろう羽田空港アクセス線は、必要不可欠だと思います。また、問題点で触れた、東京モノレールについては沿線住民の利用に特化した路線にすれば良いのではないのでしょうか。

6.参考文献

乗りものニュース

<https://trafficnews.jp/post/80881>

JR 東日本経営ビジョン変革 2027

<http://www.jreast.co.jp/investor/moveup/pdf/all.pdf>

大田区 HP

http://www.city.ota.tokyo.jp/project-plan_gaiyou.html

ミスミセン

4-1 金子 正直

皆さん、初めまして。高1になってようやく原稿を出すことになりました金子です。写真が下手な自称撮り鉄ですが、引退するまで1年と少し、お付き合いいただけたらと思います。長々と挨拶にとってもアレなので早速本編に。

初めに

さて、初めての部誌のネタはまさかの三角線の撮影記となりました(予定では中央線だった)。まず、三角線を知らない方が多いと思うので簡単に...

三角線とは、熊本駅から天草諸島の玄関口である三角までを結ぶ JR 九州の路線です。車両は旧国鉄車両が普通列車として使われているほか、JR 四国から買い取った特急列車を改造し、「A 列車で行こう」という観光車両が運行されています。

赤瀬駅とトンネル

さて、最初は赤瀬駅の撮影です。

赤瀬で降りたら、すぐに「A 列車で行こう」が来るというので早速撮影。隣の石打ダム駅まではほとんどがトンネルなので、駅からトンネルに入る姿を撮ることができました。その後は、することもなく駅前のアシナガバチに追いまわされながら、なんとか40分間列車を待ち、三角行の普通列車で赤瀬駅を脱出。ここは夏の日中は、光の差し込み方が非常に悪いうえ木が邪魔、さらに駅前の獣道にはアシナガバチが大きな巣を作るので、行くなら冬の方がいいでしょう。

写真一枚目：赤瀬駅から三角方面に向かう A 列車で行こう

写真二枚目：駅前から撮る赤瀬駅ホーム。当然改札機もない1面1線の駅舎？

ようこそ干潟へ！

赤瀬駅から無事に脱出した私は三角行の列車に乗り、そこから折り返して赤瀬駅の隣の網田駅に移動しました。網田駅からは海岸沿いを歩いて撮影地を探すことに。撮影地を探す最中に列車が来るという、お約束のアクシデントには流石に慣れました(3枚目)。仕方なく道端から撮影することに。待つこと1時間半、ようやく目的の「A 列車で行こう」と普通列車が来たので撮影(4枚目)(普電は完全に失敗したのでカット)。人がいないので、ゆったり撮れました。2枚目は海浜公園の近くの戸口橋というところから撮りましたが、ここからさらに進むと神社があるので、そこから俯瞰撮影したほうが良かったと思います。



富合でまったり SL 撮影

お次は熊本駅から3駅宇土方面へ行った、富合駅にやってきました。最初に三角線は熊本から三角と言いましたが、厳密には熊本-宇土間は鹿児島本線に分類されます。また、熊本から八代を通り人吉方面に行く肥薩線の列車も、分岐する宇土駅まで同じ線路を走っており、肥薩線の観光列車も撮影できます。ということで SL 人吉を撮影。正直なところ、SL 人吉を撮影のメインにするなら、肥薩線内のほうがいい写真が撮れます。



駅前と路面電車

余った枠で熊本市電を。熊本市電は、熊本市の観光地や市役所などを通るため、地元の方や観光客などの利用客が多く、1時間に10本の過密ダイヤを設定しており、飽きない場所でした。さらにこの日は花火大会があったのか、地元の浴衣を着た客などもたくさん見受けられました。JR 熊本駅に着いて1時間ほどすることもなかったので、熊本市電熊本駅前のあたりから撮影。熊本市電は、街中を歩いていればたくさん撮影地が見つかると思います。

1枚目：置き換えが始まり、2009年から新たに入ってきた0800型。

2枚目：臨時電車の運用に入る1350型。

3枚目：1992年製造の9200型。面縦が一番決まった。

4枚目：行先幕がズレている気がする1350型。製造は1960年。



最後に

景色をバックに撮影した写真が多いです。そのため、モノクロ写真だと見づらいかもしれません。その際はお手数ですが、鉄道研究部の公式 Web ページより「HINODE」のページを開いていただくと、カラーで見ることができるので、そちらをご覧ください。

最後に、撮影のときは、ハチに追っかけまわされないように気を付けてください。最後までお読みいただきありがとうございました。

幹線チックなローカル線・鹿島線

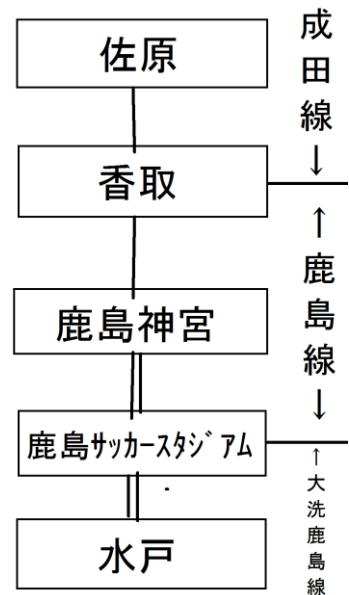
4-2 中島 大空海

1. はじめに

本日はなずな祭・鉄道研究部ブースにお越しいただきありがとうございます。今回は、幹線ともローカル線ともとれる路線、鹿島線についてまとめました。

2. 概要

鹿島線は、千葉県香取市の香取駅から、茨城県鹿嶋市の鹿島サッカースタジアム駅(臨時駅)に至る地方交通線です。ただし、営業列車はすべて成田線の佐原駅まで直通するほか、JR の車両は途中駅の鹿島神宮駅までしか直通せず、鹿島臨海鉄道大洗鹿島線の車両が鹿島神宮駅まで直通しています。似たような事例は、七尾線七尾～和倉温泉間(路線名は七尾線だが、普通列車は全てのと鉄道の車両)にも見られます。また、全線が単線で、直流電化されています。特徴として、ほとんどが高架線になっていて、踏切がひとつもないという点や、東京方面との直通列車(総武快速線直通)が1日1往復のみ運行されているという点があります。かつては東京発着の特急あやめが乗り入れていましたが、現在は廃止されています。



|: JR の車両で運転

||: 鹿島臨海鉄道の車両で
運転

3. 乗車記

この夏休み中に、実際に鹿島線に乗車してきました。

使用車両は209系2000番台、房総各線で見ることができるオーソドックスな車両です(次頁左、画像は成田線)。若干幹線の雰囲気がある路線であることが伺えます。

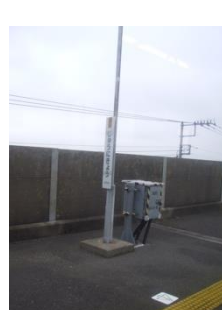
鹿島線の列車は、成田方面に直通する場合を除いて、全て佐原駅0番線発着です。

佐原～香取間は成田線を走行しているため、風景に大きな変化はありませんでした。

香取駅をすぎて高架線に入ると、普段ローカル線に乗るときに見えるようなのどかな田園風景を高架線から見下ろすという奇妙な状態を体験することができます(次頁中)。そして列車はすぐに利根川を渡り始めました(次頁右)。東京と千葉の境界の川と比べて明らかに開放感があり、眺めていて落ち着きました。利根川を越えれば茨城県、と思いきや、実はまだ千葉県でした。



そうこうしているうちに1つ目の駅、十二橋に到着しました(下3枚)。この駅は、田園風景の中にぽつんと設置された高架駅で、勿論無人駅です。駅舎なのか待合室なのかかわからない建物と駅名標だけが近代的なものになっています。



十二橋駅を過ぎると、もう一つの大きな川・北利根川があります。北利根川を渡ると(左)、ようやく茨城県に入りました。そして大通りを越えたら、ほどなく潮来駅に到着です(中、右)。潮来駅では列車交換があり、その際にすれ違った上り列車はなんと成田行きでした。乗車している電車ではないとはいえ、1日2本しかない運用に遭遇できたのは幸運でした。



潮来駅を発車すると、明らかに民家の数が増え、田園風景というよりは住宅街に近い雰囲気となりました。列車のスピードも上がっていました。

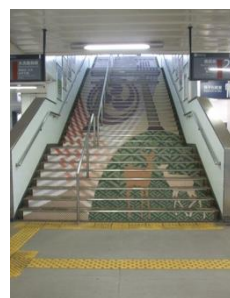
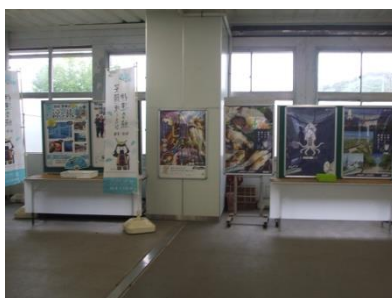
潮来の次の駅の延方を過ぎると、霞ヶ浦の一部である北浦を渡りました(左)。鹿島線内には長い橋が 3 箇所もありましたが、北浦を越える橋は唯一、近くに道路が並走していました。車窓からの風景は、中央と右の写真のような感じです。



北浦を越えれば、いよいよ終着・鹿島神宮に到着です。列車は 2 番線に到着しました。意外にもホームは嵩上げされておらず、階段 1 段分ほど低い位置にホームがありました。反対側の 1 番線には、大洗鹿島線直通水戸行きの気動車が停車していました。



1 階のコンコースに下りると、そこは古さを感じさせるような駅舎でした。旧式の有人改札も現存していました(左)。ただし、僕が行った時間帯は、駅事務室寄りの 1 列のみが使用されていて、旧式の改札は使用されていませんでした。また、階段には鹿島神宮をイメージした綺麗なアートが施されていました(右)。



4. 乗車する際の注意

鹿島線は乗って楽しめるローカル線です。しかし、注意しておくべき注意点がいくつかあります。

①本数が少ない

ローカル線なので当然ですが、本数が少ないです。日中は2時間に1本程度の運行となっています。そのため、乗りに行く際は計画的に。

②Suica・PASMO 等の IC 乗車券が使用できない

IC 乗車券も使用できません。209 系 2000 番台が運用に就く他の路線はすべて使用できますが、鹿島線はダメです。有人駅からの乗車の場合はきっぷを購入しましょう。無人駅(香取・十二橋・延方)からの乗車の場合は乗車駅証明書(右)を発行し、着駅または車内で精算してください。

③大回り乗車での乗車は不可

鹿島線は全区間東京近郊区間内ですが、鹿島神宮側に JR 線との接続駅がないため、大回り乗車で乗ることはできません。素直に乗車券を買うか、青春 18 きっぷなどを使用してください。

④強風で運転を見合わせることもある

鹿島線には、長大な橋梁が 3 箇所もあり、強風時にはしばしば速度規制がかかったり、運転を見合わせたりします。武蔵野線などと同様に風に弱い路線なので、乗車の際には天候に注意してください。

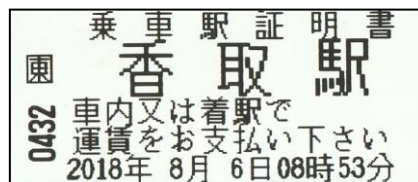
5. おわりに

このように、鹿島線は幹線の雰囲気も持つローカル線です。車両は幹線用のものを使用していながら、IC 乗車券が使用できないなどのローカル線要素も備えています。佐原までは遠いですが、魅力を感じた方は是非一度乗車してみてください。

最後までお読みいただきありがとうございました。

時	佐原 [JR] 鹿島線 鹿島神宮方面(下り) 休日
7	鹿 13 38
8	鹿 10
9	鹿 16
10	鹿 18
12	鹿 17
14	鹿 17
15	鹿 57
17	鹿 15
18	鹿 17
19	鹿 36
21	鹿 15
22	鹿 15

↑ 佐原駅鹿島線時刻表
(えきから時刻表より)



冠着駅の思い出

5-4 片岡 一路

入部してからしばらくして(中1の夏ごろだったかな)、きっぷ蒐集にハマりだしたあと、いろいろなところに蒐集に出かけました。いろいろ話のネタになりそうなものがありますが、ここでは、その中でもひととき印象に残っている篠ノ井線・冠着駅に出かけたときの話をしたいと思います。

帰京からの出撃

前日まで、当時の部長を含めた4人で大阪に個人旅行に行っていた。東京にはムーンライトながら号で戻った。ところが、着いたはいいものの朝5時。そのまま自宅に直帰するのもつまらないし、せっかく18きっぷを貰ったので、その足で冠着駅に行くことにした。ちょうど、長野地区の簡易委託駅の常備券が廃止になると話題になった時期。冠着は、常備券が廃止になる駅の1つで、きっぷの種類も豊富な駅である。この機を逃すわけにはいかない。

ということで、コインロッカーに荷物を預けてそのまま中央線へ乗車。一路西を目指した。

八王子までは各駅停車の高尾行で、そこから先は211系の普通松本行(右、日野春駅にて。特急の通過待ちの合間に撮ったのでド逆光なのは気にしない)を利用。個人的に静岡県横断より、八王子～松本のほうが山間で退屈すると思う。そうこうしているうちに松本着。といっても何もすることはないし、松本で散財するわけにもいかないので篠ノ井線のりばへ。篠ノ井線に乗ってしまえばあとは冠着で降りるだけである。

電車待ち中に来たりゾートビューふるさと→



冠着駅

ふつうなら、冠着は通り過ぎてしまうような小さな簡易委託駅(冠着の場合は、地元の坂北村に管理が委託されている)である。このときも、乗った列車から降りたのは1

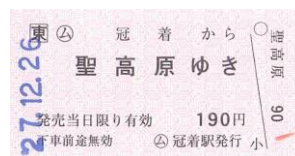
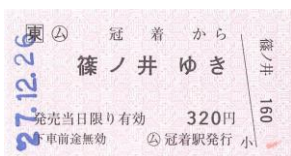
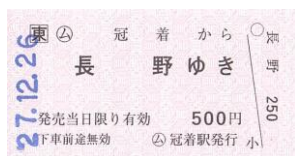
人。それだけ閑散とした駅である。

駅舎は最近リニューアルされたようで、田舎風のものに改装されていた。写真にある扉を開けると待合室があり、そこに設けられた出札窓口で乗車券の発売を行っている。

「長野地区の簡易委託駅の常備券が廃止になる」というのは前述の通りで、現在ではPOS 端末導入により、これらの常備券は購入できなくなったが、指定席の取り扱いを行っているなら、料金専用補充券の設備だけは残っているはずだ。それ以外はすべて POS 端末で発行できるため、設備廃止になっている。

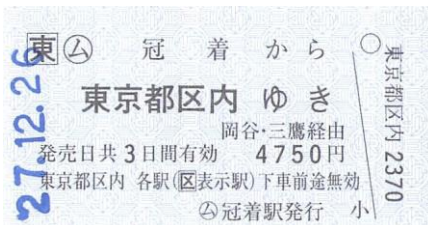


(ア)片道乗車券



まずは片道乗車券のうち近距離のものから。これ以外の区間の券もあったはずだが、予算の都合でこの3枚に絞った。「長野ゆき」の券(左)は、「篠ノ井ゆき」「聖高原ゆき」にある赤鉛筆のチェックがないが、これは訪問当日にすでに少なくとも1枚は売れていることを意味する。赤鉛筆のチェックは、前日の窓口営業終了後にある確認作業時に残っている、最も若いナンバーの券につけられるためだ。おそらく地元の方が買ったのだろう。3枚とも、様式も標準的なもので取り立てて話題にするようなものはないが、問題なのは次の券である。

冠着から東京都区内ゆき、岡谷・三鷹(つまり中央線)経由。冠着駅にはこれとは別に、長野から北陸新幹線経由の乗車券もあり、長野新幹線の金沢延伸時には、「北陸新幹線経由」と印刷し直された券が設備されたそうだが、こちらは購入していない。すでに18きっぷがあるのに何を買っているんだ、と思われるかもしれないが、後述の特急券と組み合わせて実使用したうえ、JR 東日本管内でこのような券が気軽に買えるのは当時長野地区の簡易委託駅だけで貴重な存在だったため、後悔はしていない。



地紋(背景)の赤・青の違いは有効期間の違いによるもので、前者は発売当日限り、後者は発売日共2日以上有効なものに使われる。券売機・Suica 全盛の時代にはなかなか体感できない旅客営業規則の規定がここに表れている。

(イ)補充片道乗車券

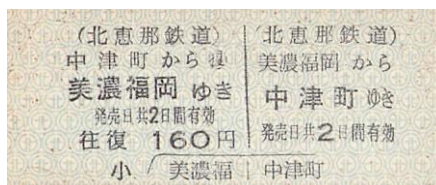


当時の冠着駅には、補充片道乗車券(必要事項を発行時に補充して発行する片道乗車券)の設備が2種類(発駅が印刷されているものと補充式なもの)あり、どちらも購入した。発駅が印刷されているものはしなの鉄道連絡のものだが、わざわざ経路として「長野・しなの鉄道」のハンコを用意したようである。様式としても、国鉄時代から続く様式で、数多くの私鉄でも同様の様式が採用されている綺麗なものである。

(ウ)往復乗車券



現在でも、諏訪湖の花火大会で臨時発売される往復券がこれと同じ様式である。聖高原までだけではなくいくつか設備があったが、かなり大きい券(横幅は青春18きっぷの2倍以上ある)なので、収納にはそれなりのスペースを取っていたはずである。硬券の往復乗車券(右、私鉄のものだが国鉄の様式もこれとそう変わらない)と比べると、大きく様式が変更されているが、確かに冠着で購入した方が見やすく、ミシン目が入っていて紙質も硬券ほど分厚くないものなので、ワンマンカーでも「ゆき」と「かえり」を切り離しやすいのだろう。



(工)補充往復乗車券

補充「片道」乗車券があるなら、当然補充往復乗車券もある。補充往復乗車券のほうは「ゆき」券の発駅補充のほうは設備が無く、この1枚だけである。様式自体も国鉄時代から続く標準的なものゆえ、往復乗車券ほどのインパクトはない。

東	かいり	№ 3628	東	ゆき	№ 3628
甲			甲		
坂 北 から 冠 着 まで			冠 着 から 坂 北 まで		
經由 (下車前途無効)			經由 (下車前途無効)		
発売日共 2 日間有効 ¥ 400 円			発売日共 2 日間有効 ¥ 400 円		
平成 27 年 12 月 26 日			平成 27 年 12 月 26 日		
①冠着駅発行			①冠着駅発行		

(才)回数券

あまりに縦に長いのでトリミングしているが、それでもまだ長い。下に(1)までずっときつぶが連なっている。その長さゆえ、できるだけ折り曲げたくないところを、洪々(5)と(6)の間のミシン目で2つ折りにし、駅でもらったチケットケースに入れて持ち帰った。様式の話をするとうまでの繰り返しになるので省略。券番は「No.0999」、次の券が1000番目なのでもう1枚買おうかとも思ったが、予算が尽きそうなので断念。結局、「No.1000」のキリ番の回数券はどなたが買ったのだろう。

東	普 通 回 数 券	N ^o 0999
平成	28	3月
日	25	まで有効
¥	1800	
平成	27	12月
	26	
④冠着駅発行		
・1券片ずつ切り離して使用できます。 ・途中駅で下車したときは、前途は無効です。 ・券面表示区間外を乗車されたときは、別にその区間の普通旅客運賃をいただきます。		
冠 着	横	捨
経由(		
下車前途無効		(11終)
冠 着	横	捨
経由(		
28	3月	25
		まで有効
東	下車前途無効	(10)

(力)料金専用補充券

これは、冠着駅が今でも指定席の取り扱いをしていれば、POS 端末で発券できない指定席券を購入すると使われるはずの券である。発行の際は、近隣のマルス設置駅に電話で問い合わせ、座席を確保してもらい、その情報を転

[illegible]

記していたため、発売には少し時間がかかる。このマルス全盛の時代に、わざわざ紙の切符で特急に乗り込む、良いじゃないですか(座席自体は、記事欄の「C-45」(マルスシ

ステム自体のキャンセルコード)の記載のとおり、マルスシステムで取ったものなので、発行媒体が違うだけ、と言われればそうなのだが)。伊勢鉄道などでは、JR の料金専用補充券が購入できるので、機会を見計らって訪問したい。

ところで、事由欄の「19 のぞみ」はまだしも、「7 急行」「18 コンパ」(コンパートメント席)に印が付くようなきっぷを冠着で購入された方はいらっしゃるのだろうか…？

合計の買い物額は 1 万円を超えた。当日対応してくださった係員の方、ありがとうございました。

二度目の帰京

無事に帰りの特急券を確保したところで、帰りはあずきでちょっと豪華に帰った。途中寝過ごして松本を乗り過ごすというアクシデントはあったが、なんとか発車時刻には間に合った。

帰りの電車。冠着駅は山の中にある。→



まだこの時期は、E353 系が試運転を行っていた時期。スーパーあずきでも、まだ E351 系(右)による運用だった。冠着の常備券・補充券もそうだが、E351 系についてもだんだんと過去のものになっていくのだろう…。

(松本駅で携帯の電池が切れて家族からのメールが読めなくなったのは公然の秘密である。携帯の電池切れには気を付けよう。)



おわりに

無計画にふらっと出かけた割には収穫のある旅(?)でした。このあと冠着駅には POS 端末が導入され、現在では、乗車券は端末による発行になっています。端末が導入されたのは冠着だけではなく、ほかの長野地区の簡易委託駅もそうでした。POS 端末はリース料もかかるため、簡易委託がいつまで続くのかが気になります。

いろいろと当時のことを思い出しながら執筆した、最後の原稿でした。完。

編集後記

研究課 片岡 一路

September 15, 2018

本日は、なずな祭にお越しいただき、また市川学園鉄道研究部の展示へお越しいただき、ありがとうございます。研究課の片岡です。中2からかれこれ部誌を書いてきて、Word で書くのが嫌になりました。なので L^AT_EX で書いています。下手に SSH で情報を選択すると、プログラミングチックに書ける L^AT_EX のほうが書き心地が良かったりします (まだ使い慣れてないけど)。

それはさておき。

今年も例年通り、北館5階の2部屋を貸し切って展示することができました。今年も模型・研究揃って、部員の今までの制作物を展示しています。是非最後までゆっくりとご覧ください。研究発表用で、椅子を並べてあるスペースも設けてあります。休憩がてらにご利用ください。

なお、今回、部誌「HINODE」については、諸般の事情により、文化祭号は2原稿のみ印刷で残りはQRコードから読み取る方式に、合宿研究号に関しては完全に後者の形式で発行、という形式を取らせていただきました。今後しばらくはこのような体制が続くと思われます。が、発行形態がどうであれ、HINODEに部員の力作がそろっていることには変わりありません。是非お読みいただければと思います。

文化祭についても、来年以降場所の変更など、変更点があるかもしれませんが、今後も極力今の活動形態を維持していきたいと思います。

代々、この場をお借りして引退の挨拶をするのが恒例になっていますが、恒例に従いすぎるのもどうかと思うので、今年はこのあたりで締めたいと思います。

それでは、本日はご来場ありがとうございます。そして、今後とも市川学園鉄道研究部をよろしくお願い申し上げます。



HINODE

鉄道研究部 部誌「HINODE」
創立 50 周年号 (221 号)
発行年月日 2018 年 9 月 15 日
発行者 市川学園鉄道研究部
発行責任者 片岡 一路