

Ichikawa-Tekken

HINODE

No.223「新入生歓迎号」



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.223 「新入生歓迎号」

※題名の前の数字はページ数です。

ニュージーランド研修でのちょっとした乗車記。

03.ニュージーランドで鉄道に乗ってきた

(元4－3 納田 薫)

18 きっぷを使った乗車記。18 きっぷの記事は地味に珍しいかも。

06.青春(アオハル)18 きっぷ日帰り旅行

(元2－8 中堀 玄登)

座席未指定券の存在意義とは。

08.「座席未指定券」を考える (元4－2 中島 大空海)

京葉線に実は存在する廃駅について。

13.千葉貨物ターミナル駅

(元2－4 寺田 陸)

ニュージーランドで鉄道に乗ってきた

～片道6分しか乗ってないけど～

元4年3組22番 納田 薫

この部誌を手にとってこの文章を読んで下さったあなた！入部する気満々の方も、ちょっとのぞいてみたという方もご入学おめでとうございます！そして、そして、ようこそ市川学園鉄道研究部へ！ぜひ私たちと思う存分、趣味に没頭しましょう！

ところで皆さん、市川学園に鉄道研究部が創設されたのは今から何年前だと思えますか？（シンキングタイム・・・＼(-o-)／）→ → 正解は“51年前”です。

びっくりですね。こんなマニアックな部活に50年以上の歴史があるなんて。OB・OGの中にはこの学校の先生や鉄道会社に勤めてる人もいます。もちろん今手に取ってご覧になっているこの部誌 HINODE も創部当初から続く鉄研の伝統なんです。今回は新入生歓迎号ですが、文化祭には文化祭特別号など年間6～7本を目安に部員の自由な投稿を載せて発行しています。長々とした挨拶はやめにして、本題に行きましょう。最後までどうぞお付き合いください。（平成31年4月吉日）

1、ニュージーランドに行ってきました。

今年の3月10日から3月24日まで私はニュージーランドへ行ってきました。これは市川学園が行っているニュージーランド海外研修に参加する形で2週間ホームステイをしてきたためです。今回はそこで見たり乗ったりした駅や列車のことをお伝えしようと思います。

出発は成田空港から。飛行機に10時間乗り、さらに飛行機を2時間乗り継いでニュージーランド南島南東部に位置するダニーデン空港に降りたちました。



飛行機のことにはよくわかりませんがニュージーランド航空を利用しました。写真上中央の飛行機の後ろに見える小さな点々は全て牛です。つまり、広大な自然の中にポツンと空港があったということです。当時はここからはじまるホームステイ生活にわくわくするとともに緊張していました。本当に楽しかった思い出がたくさんありますが、それはまた別の機会に話すとして、鉄道の話にまいりましょう(^_^)/



2、ダニーデン駅

写真上のダニーデン駅は 1903 年～1906 年に建てられたもので、とても駅とは思えない美しさがあります。ダニーデンはゴールドラッシュ時にスコットランド移民によって造られた町なので、この駅のように 19 世紀後半から 20 世紀初頭にかけて建てられたスコットランド風の歴史的建造物が多く残っています。駅の中へは入場券なしで気軽に入れました。この駅は内部の造りもきれいなのでぜひ一度訪れてみてほしいです（ニュージーランド研修楽しいから参加しよう！）。

この駅は東京のように頻繁に列車が発着するわけではなく、タイエリ峡谷鉄道という観光列車が週 1、2 回のペースで運転され、あとは貨物列車がたまに訪れるくらいです。観光スポットですが、お客さんは駅舎を目当てに来ます。私はタイエリ峡谷鉄道に乗って景色の良いところで写真を撮りたかったのですが、時間やお金の都合で行くことができませんでした（絶対にリベンジするぞ～！（T_T））。

私が駅に行ったときには 2 両編成の気動車とコンテナ車（写真右）が複数台止まっていました。つまりこの場所は非電化区間だったということです。

最後に一言「ダニーデン、最高おおおお！！」



3、オークランドにて

3 月 23 日、日本に帰る 1 日前、次の日の飛行機の関係で、お世話になったダニーデンを離れ、ニュージーランド最大の都市北島のオークランドに行きました。ダニーデンと比べてとても近代的な街で、私はそこで念願だった現地の列車に乗ることができました。



下の写真は町の中心部に位置し、西線、南線、東線、オネハンガ線の4線の始発駅のブリトマート駅です。ホームはまるで異世界に来たような空間です。

いざ、切符売場へ。係員に案内されるべく、自動券売機の前に連れていかれました。大きな電光掲示板を見て次に発車する西線（イースタンライン）に乗ることを決めました。運賃は3ニュージーランドドルで日本円にすると約225円。係員に私が学生だということを伝えると子供運賃のボタンを押されたので、ニュージーランドでは運賃体系が日本とは違うようでした。写真右が切符でレシートタイプでした。



どうやら現地の方は「A T H O Pカード」という、日本のSuicaにあたるものを持っているらしいです。レシートの私は自動改札ではなく、有人改札を通りました。そし



て、湾を突っ切る形で1駅隣のオラケイ駅を目指し、片道6分の鉄道旅が始まります。(遅い(一_一)!!)

写真上左は車内の様子。日本のように転換できる仕様の座席ではありませんでした。ドアと列車には一段の段差があり、車掌は先頭車両の一番前のドアの前に立ってドアの開閉を行っていました。優先席は日本と同じようにしっかりありました。

写真上中央はオラケイ駅のホームからみたオークランド中心部の景色です。大都市から一駅目とあってそこそこ大きい駅なのかなと思っていたのとは裏腹にバリバリの無人駅でした\(\◎o◎)/！そして、ここで事件発生！なんと券売機が現金に対応していなかったのです。私はニュージーランドの鉄道に切符なしで乗ることが罰金の対象になるということを聞いたことがあったのでこれはまずいと思いました。そしたら困っていた様子を気にかけてくださった老夫婦が声をかけてくださいました。その方がクレジットカードで払ってくださったおかげで無事に列車に乗ることが出来ました。本当に感謝しかないです。無人駅とあって利用する人は少ないです。今考えたら親切な人がいて、かつ英語が伝わって本当によかったなと思っています。

4、最後に

いいたいことは大体冒頭で言ってしまいました。一応私は部長をやっているのなのでんでも聞いて下さいね。最後まで読んでいただきありがとうございます。そしてこれからの学園生活、大いにエンジョイして下さいね！カ キテ アノ！（マオリ語）

青春18 きっぷ日帰り旅行

元2年8組 中堀玄登

新入生の皆さん🌸ご入学おめでとうございます🌸 3月は金欠気味。中堀です。さて、今回の部誌では3月末に実施した青春18 きっぷの旅をゆるーく書いていきたいと思います。

出発

財布、カメラ、スマホ、イヤホン、三脚、きっぷ、すべて持ち物に**不備がないことを確認**して出かけた。(これが後に悲劇へとつながる…) 最寄り駅を出て船橋駅に到着。旅のスタートだ。

都会をゆく

総武線、中央線乗り継ぎ西へ西へと進んだ。朝からなにも食べていないのでハラハタ…

のどかな中央線

高尾で普通小淵沢行きに乗車。残念ながらロングシート車だった…。幼少期の記憶だと中央線はトンネルが多く、あまり車窓の風景は良くないと記憶していた。しかし、改めて見るととても良い風景だった。進行方向左側が特によかった。勝沼ぶどう郷駅で撮影のため下車。

CFカード忘れた www

ネットで調べた撮影地に向かい、そこでカメラを取り出した。ここである**重大な事態**に気づく。なんとカメラの液晶画面を見たら…

カードが入っていません

と出ていた。カバンに入れたのではと思ったが入っていなかった…。家に帰ろうかと迷ったが惰性で旅を続行することにした。お腹が空いたので駅のベンチで列車を待ちながら一人ポツンとアイスを食べていた。



武田信玄ゆかりの地へ

普通列車に揺られ、甲府へ到着。乗り換えの身延線の列車まで1時間ぐらい時間があつたので、駅前を散策したが何もすることがなかった。甲府駅構内で焼肉弁当を購入(節約旅行にすると誓ったのに…)。甲府駅ではJR 東日本タイプの駅名標だが色がJR 東海色といった面白い駅名標が見られた。(写真)



ボックスシートの醍醐味

身延線の313系はボックスシートだ。身延線の内車ではボックスシートで相席したおばさんと車窓をみながらゆっくり話をした(話しかけてくれた方、ありがとうございました)。焼肉弁当が美味しかった。

↑ 飯テロ

富士山が右へ左へ

身延線は富士付近で富士山が見える。相席したおばさんに富士山の位置を教えて頂いて、たくさん写真が取れた（ありがとうございました）。実物の富士山のほうが写真より 10 倍きれい。



↑富士山 ↓缶バッジ

東海道をゆく

富士駅に到着。身延線、3 時間ぐらいの長旅だった。東海道線に乗り換えた。普通熱海行きで吉原まで向かった。



岳南電車

吉原で岳南電車に乗り換え。岳南電車はどの駅からも富士山が見える鉄道として有名。終点岳南江尾まで 360 円のきっぷ（硬券）を購入。いまどき硬券は珍しい。また缶バッジのガチャガチャが設置されており、誘惑に負けて引いてしまった。

ぼんやりしていたら乗車する列車が到着。元京王 3000 系の 8000 系だ。この電車、足回りが古いせいか、かなり大きなモーター音を唸らせていた。

歩き

終点岳南江尾を降り、JR 最寄り駅の東田子の浦まで歩いた。それにしても、道が真っ直ぐだった。

悲報

東田子の浦ようやくついた列車が抑止されていた。隣の吉原駅で線路発煙が起こったらしい。ちなみに JR 東の方でもダイヤ乱れが起こっていたらしく、この日の東海道線はカオスだった。

待ちに待った列車

1 時間ぐらい待つようやく列車が来たが、案の定立ち席だった（沼津行きだったのであまり支障はないが）。沼津について御殿場線に乗り換え。2 両編成の車内は満員だったので疲れた。御殿場あたりで混雑が和らいで座ることができたので、終点国府津まで爆睡した。

疲れた…

終点国府津で降り、東海道線に乗り換え。ボックスシートは快適だった。横浜まで向かった。

大都会横浜

車内でゲームとかをしていたら横浜に到着。山下公園で夜景を見るため根岸線に乗り換えて関内下車。山下公園はきれいだった。



↑ 100 万ドルの夜景(適当)

最後に

様々な路線に乗り、非常に満足の行く旅となりました。
新入生の皆さんカメラを持っていくときは

カメラのカードを持ったちゃんと確認しましょう！

最後まで読んでいただき、ありがとうございました。

「座席未指定券」を考える

元 4-2 中島 大空海

新入生みなさん、ご入学おめでとうございます。市川学園鉄道研究部へようこそ。
挨拶はここまでにして、今回は座席未指定券について考察したいと思います。

1. この問題を考えたきっかけ

2 年ほど前、私はとある記事に出会いました
(タイトル:JR 東日本特急から「自由席」が消えているワケ | 東洋経済オンライン
URL:<https://toyokeizai.net/articles/-/128295>)。この記事の内容は主に「1960 年代の特急はすべて指定席だった」「座席指定が面倒をしなくてもよい自由席が浸透した」「自由席には人手がかかる」「近年全車指定席の特急や座席未指定券が広がりつつある」というものでした。私は、この全車指定席化や座席未指定券の意義について気になりました。

2. 全車指定席化

JR 東日本では全車指定席の特急が拡大しています。具体的には、「成田エクスプレス」、「スワローあかぎ」のほか、常磐線や中央線の特急などです。では、なぜ全車指定席の特急を拡大させているのでしょうか。

そもそも JR の特急列車には、通常ならば指定席と自由席が混在しています。自由席は特急料金が安く、直前(最悪の場合車内)でも購入することができます。また、列車が指定されていないので、乗り遅れても次の列車に乗ればいいだけというメリットもあります。これに対し、指定席は確実に座ることができるほか、列車によっては車内改札を省略することができます。

以上のことを踏まえて、JR 東日本が特急の全車指定席化を進めている理由は

- ・特急料金の取りこぼしを防ぐため
- ・車内改札などの手間を省くため



事前に計画した旅行で用いた指定席券



急遽入った予定で用いた自由席券

と言えるでしょう。

先ほど自由席は特急券を車内で購入できると書きました。これが原因です。特急券を持たずに乗車する人がたくさんいると、車内改札に時間がかかります。つまり、車掌を多く乗せる必要が出てきます。これによって人件費がかさんでしまうのです。また、車内改札に時間がかかると、車内改札を逃れて特急料金を払わずに不正乗車する人が現れてしまいます。これらの問題に対処するためには、全車指定席化が最も簡単な方法と言えるでしょう。

3. 座席未指定券の設定

しかし、JR 東日本はそれだけでは終わらせませんでした。

まず、指定席特急料金が改定されました。200 km以内の場合、従来の B 特急料金よりも安くなっています。ただし、「成田エクスプレス」は A 特急料金のままです。

距離(km)	～50	～100	～150	～200	～300	～400
B 料金(円)	1,030	1,450	1,860	2,250	2,460	2,680
新料金(円)	750	1,000	1,550	2,200	2,500	2,850

※B 特急料金は通常期(繁忙期:+200、閑散期:-200)、新料金は事前料金(車内料金:+260)

次に、座席未指定券が設定されました。座席未指定券とは、列車と座席を指定しなくても、普通車指定席の空席を利用できる特殊な特急券です。価格は指定席特急料金と同額です。乗車前に追加料金なしで指定席特急券に変更することもできます。車内での購入もできますが、その場合 260 円割高になります。この座席未指定券ですが、いったいどのような場面で使用するものなのでしょうか。

4. 調査

私は、実際に座席未指定券を用いて全車指定席の特急に乗ってみました。

- ・日付：2019 年 3 月 30 日(土)
- ・列車：あずさ 3 号
- ・区間：千葉→八王子

中央本線の特急は、観光需要が大きいです。特に「あずさ 3 号」は、上記の通り千葉始発かつ大糸線に直通します。そのため、早朝便の割に人気が高くなっています。平日には千葉から新宿にかけての着席通勤需要も担っています。

座りたい席が空席かどうかは、座席上のランプで確認できます。赤色のランプは空席、緑色のランプは予約済みの席、黄色のランプはまもなく予約した客が乗車してくる席を示しています。

私は 4 号車に乗車。ランプが赤いことを確認して空席に着席しました。6 時 38 分、

千葉駅を定刻通り発車。この時点では6割程度の席が赤ランプでした。また、4号車に緑ランプの席は6席しかありませんでした。千葉の時点ではまだ空いているようです。

最初の停車駅の船橋駅を発車する際、赤ランプの席が全体の半分程度に減少していました。それに対し、緑ランプの席は14席に増えていました。実際、千葉駅より船橋駅からのほうが多く乗車してきた印象です。

小岩付近で、私の座っている席が黄色ランプに変わっていることに気づきました。私はすぐに他の赤ランプの席に移動しました。

錦糸町で、赤ランプが18席に減り、緑ランプは19席に増えました。少しずつ混雑が激しくなっていくきます。錦糸町の次は新宿まで停車しません。ホーム有効長の都合で秋葉原は通過です。

市ヶ谷付近でふたたび座っていた席が黄色ランプになりました。そのため私は別の赤ランプの席に移動しました。この時点で、赤ランプが2つ並んでいる席は全くなりませんでした。さすがは観光特急といったところです。

新宿駅に到着。この時、赤ランプの自席に何故か予約済みの乗客が来ました。ランプが赤いままなのは納得がいきませんでした。確かにその席の指定券を持ってい

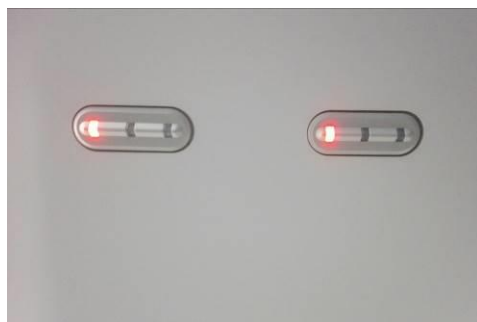
駅	時刻
千葉	638
船橋	653
錦糸町	708
新宿	730
立川	753
八王子	802
大月	831
甲府	908
韮崎	918
小淵沢	936
富士見	943
茅野	952
上諏訪	957
下諏訪	1001
岡谷	1006
塩尻	1013
松本	1027
豊科	1040
穂高	1045
信濃大町	1102
白馬	1128
南小谷	1142



使用した座席未指定券



座席上のランプの案内



ランプが赤い席に着席

たので仕方ありません。他の席に移動しました。新宿では若干降車客がいました。そのため、赤ランプは 19 席に増え、緑ランプは 22 席にまでしか増えませんでした。また、あれほど告知されているにも関わらず、車内で特急券を買い求める乗客がいたことには驚きました。

次の立川駅を発車する時点で赤ランプは 16 席に減少、緑ランプは 28 席に増加しました。未指定券で乗車している外国人観光客が、予約済みの乗客に席を譲るよう求められて困惑している光景が見られました。その外国人観光客はすんなり席を譲っていました。

列車は八王子駅に到着、ここで下車しました。

- ・立川までの乗車率：50～60%以上(八王子でもまとまった数が乗車したが未計測)
- ・席を移動した回数：3 回

5. 考察

まず、座席未指定券は、落ち着いて着席していることができませんでした。いつ自分の席のランプの色が変わってしまうかわからず、変わったら即座に席を移動しなければなりません。実際、千葉～八王子間だけで 3 回も席の移動を強いられました。

次に、席が予約済みであるにも関わらずランプが赤いままという珍事がありました。恐らく直前に指定席券を購入したからでしょう。これは乗客間のトラブルの原因になってしまうと思います。指定席券の発売を早めに締め切るわけにもいかないので、仕方ないことではありますが。

また、外国人観光客が新制度を理解しておらず、指定券を持つ乗客が現れたときに困惑する場面を目撃しました。おそらく従来の自由席と勘違いしているものと思われます。私が目撃した観光客はすんなり席を譲り、特段トラブルにはなっていませんでしたが、そういう人ばかりではありません。特に「富士回遊」では、「席を譲らない人が多く、座席指定をした人が座れていない。そのため、デッキにまで人があふれている」という情報も散見されます。

この 3 点から、座席未指定券は旧来の自由席券の代わりとして使うのは困難だと言えます。

しかし、席をすぐに移動させられるということは、それだけ座席が予約されているということです。今回乗車したのは朝だったのでそれほどでもありませんでした。ただ、もう少し遅い時間帯になると混雑率が上がることでしょう。繁忙期には満席の列車もあるかと思われます。そのため、やはり満席時の救済措置として座席未指定券は必要な存在と言えます。

6. 結論

座席未指定券は、指定席特急券と料金が同じな上に、空席を取れても座り続けられるとは限らない特急券です。そのため、積極的に使用するべき特急券ではありません。しかし、乗務員の負担軽減のために全車指定席化をする以上、満席時の救済措置として座席未指定券は重要な役割を果たしていると言えるでしょう。座席未指定券は、自由席特急券ではなく、立席特急券に近い存在として必要となるでしょう。

以上です。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

JR時刻表 2019年3月号 | 交通新聞社

JR 東日本特急から「自由席」が消えているワケ | 東洋経済オンライン
(<https://toyokeizai.net/articles/-/128295>)

千葉貨物ターミナル駅

元 2-4 寺田陸

新入生のみなさんこんにちは！元 2-4 の寺田です！

突然ですが、みなさんは京葉線に廃止となった駅があるのを知っていますか？今回は、その駅について紹介したいと思います。

1.概要

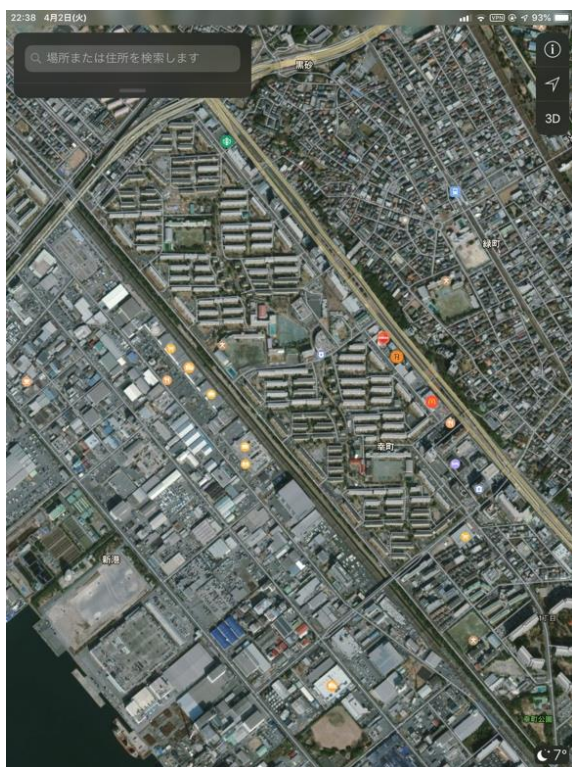
千葉貨物ターミナル駅（以下当駅）は稲毛海岸駅と千葉みなと駅との間に 1975 年 5 月 10 日に京葉線が千葉みなと駅まで延伸された時に同時に開業した貨物駅です。当時の京葉線の路線概況を話すとそれこそ成田新幹線計画や現在のりんかい線を巻き込んでその話で一本話を書けるぐらいの量になるので詳細は割愛させていただきます。当駅は、もともと京葉線は貨物線として計画されていたために作られた駅で、将来この付近に建設される予定だった巨大食品コンビナートのことが念頭にあったようです（どうやら千葉県はこの付近に 99 万平方キロメートルもの食品コンビナートを誘致するつもりだったらしい）。

また、当駅から食品関連の施設まで資材を輸送するため、食品線という路線が食品北駅・食品南駅まで通じていました。計画ではさらに、新港線・埠頭線もありましたが、結局未成線となりました。管理は国鉄（のち J R 東日本）と京葉臨海鉄道（りんかい線とはなんの関係もない）が行っていました。

当駅は 1979 年に貨物取扱量のピークを迎えたものの、

- 国鉄が貨物輸送を合理化したこと
- 当駅が出来た当初は東京方面へ線路がまだ繋がっていなかったこと
- 当駅が非電化であったことから、東京方面からの貨物列車は一度蘇我駅まで移動した上、ディーゼル機関車によってスイッチバックして当駅に入らなければならなかったこと
- 労使紛争によるダイヤの乱れによってトラック輸送への切り替えが急速に進み、当駅での貨物扱いが徐々に減少してしまったこと

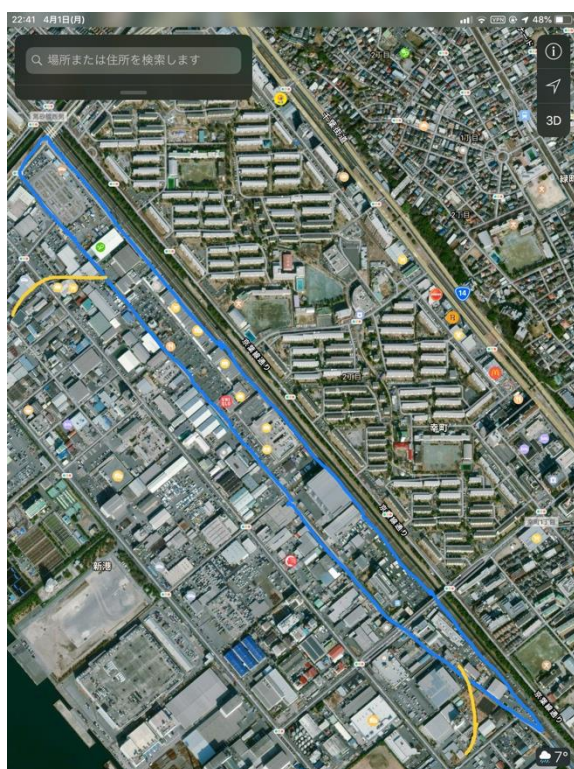
といった理由で、1994 年には食品線が廃線、その後、当駅での貨物扱いが臨時貨物だけになり、1996 年 3 月には営業休止という形になっています。その後はしばらく放置されていたようですが、2000 年 3 月にとうとう廃止されてしまいました。廃止後は、貨物駅としての機能が、蘇我駅から約 3km 南の千葉貨物駅に集約されました。



左の写真は現在の千葉貨物ターミナル駅跡地の地図画像です。画像だと分かりにくいですが、右下から中央部へ向かって、少しおかしい膨らみ方をする道路があるの分かるでしょうか？

この部分こそ、千葉貨物ターミナル駅と京葉線との接続部分跡です。

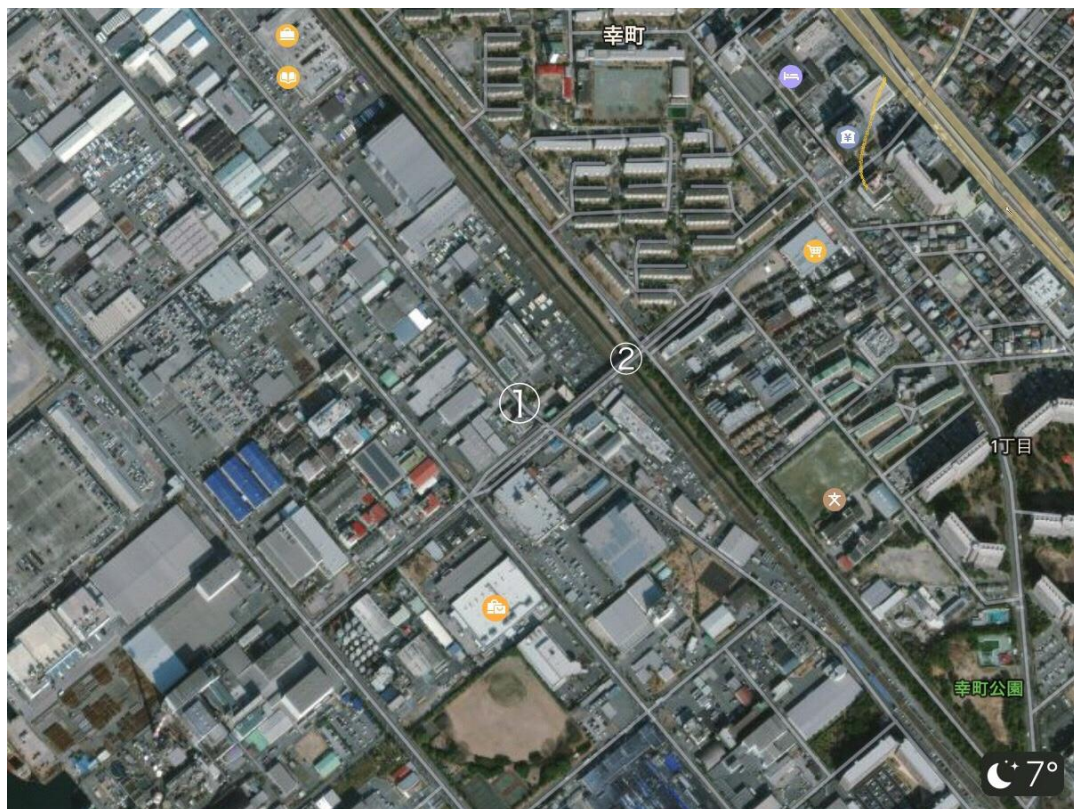
※航空写真はすべて ios のマップより



線路の左下脇が、千葉貨物ターミナル駅跡地です。こうしてみると、なんとなく貨物駅や車両基地を彷彿とさせる土地の形をしているのがわかります。また、線路跡と思われる不自然な形の土地が現在でも残っていて、航空写真でもうっすらと分かります。駅の跡地から飛び出るように描かれている線のうち、右下のものは食品北線、左上のものは未成線となった埠頭線用の用地跡だと思います。食品南線は分岐部分付近にマンションが建ってしまったため、航空写真ですら痕跡を確認できません。

2.現地調査してみた

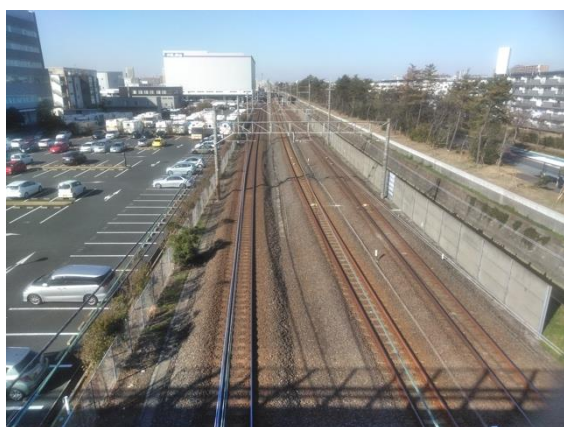
現地に行って、現在では千葉貨物ターミナル駅跡地がどうなっているかを調べてきました。



①の地点から千葉みなと駅方面を見たものです。京葉線との分岐部分から伸びてきています。千葉みなと駅は高架駅なのですが、列車は駅を出た後、この部分まで一気に駆け下り、千葉貨物ターミナル駅跡地付近のみ地上を走り、再び高架へ登り、稲毛海岸駅へと向かいます。

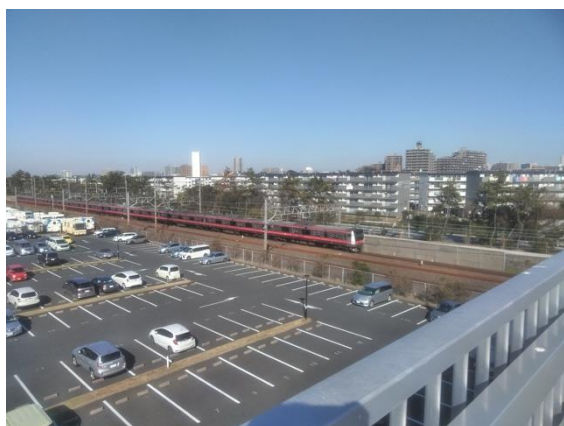


②の地点から東京方面を見たものです。この方向に駅があったはず…なのですが…その痕跡はパッと見ただけでは分からなくなってしまいました。



もう少し右に視点を移すと 3 本の線路の間にへこみがあるのが分かります。

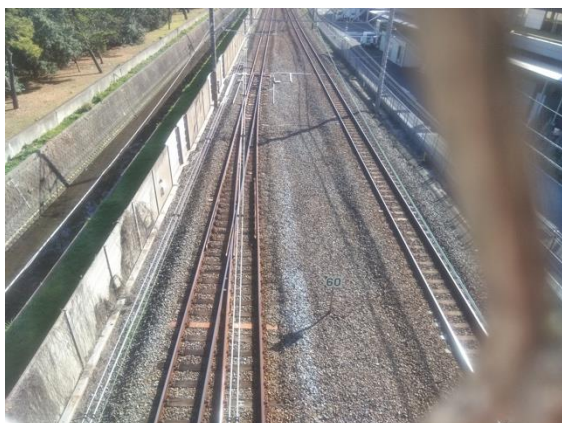
一番右の上り本線は当駅廃止後に設置された線路なのでおそらくこの交差するようなへこみの部分に当駅への線路が引かれていたものと思われます。



このように、京葉線が走っています。これらの写真を撮った新港陸橋は駅が存在していた当時から存在する陸橋であり、長い間海風に晒されているせいか、橋の鉄骨部分はかなり劣化しているように見えました。



②の地点から蘇我駅方面を見て見ます。ここから右方向へと食品線が分岐していたことを示すかのように用地が少し出っ張っています。少し高いところに登らないと、痕跡を探すのはかなり難しかったです。



こちらは、先述のへこみの反対側です。こちらのへこみは、旧上り本線(現中線)千葉みなと駅方の本線との接続部分の痕跡と思われます。ちなみにこちらの方向には、使われなくなった錆びた信号機や、現在もこの付近の土地が京葉臨海鉄道の持ち物であることを示す看板などがあります。

3.あとかきの何か

ようやく書き終わりました… (現在提出締め切り日 4/3 10:45am)

取材に行ったのは 12 月なのになんで今書いているのかといえば世界の歪みと戦っていたサボっていたからです。今これを読んでいて、「絶対遅れない」と思ったそこのあなた、絶対遅れます、締め切りは守りましょう。実は家の近所で徒歩圏内だなんて言えない。

さて、今回初めて部誌を書いた(実はボツになった案が一つあるので実質二つ目ですね)わけですが、これ以外にも書く時間かかるんだなあと思いました。今でこそ成田新幹線用の高規格トンネルをドヤ顔で使い本来のルートをりんかい線に押し付け東京に乗り入れサブ充の巢窟にしてネズミの世界征服の拠点ディズニーランドまで乗客を運ぶ全国屈指の通勤路線となった京葉線ですが、もともと貨物線として計画されていたことはあまり知られていません。現在駅跡地は倉庫やショッピングセンターとなり我が家の食料調達元となっています。

それではッ



HINODE

鉄道研究部 部誌「HINODE」
新入生歓迎号(223号)
発行年月日 2019年4月13日
発行者 市川学園鉄道研究部
発行責任者 納田 薫