

巻頭言

ライン整備ビルを見学し..

齋藤 茂太

(本会会長、日本旅行作家協会会長)

去る8月12日、日本航空の羽田ライン整備ビルを見学した。鶴殿キャプテンのご案内によるこの見学会、ただの見学会ではなかった。いずれ、ここを、まるごと博物館にしようという野心をもって、早めに唾を付けておこうという魂胆からだ。

この運動は、私もずいぶんお世話になった日本航空のDC-8の1番機、JA8001FUJI号の保存運動を原点として出発したもののだが、この飛行機が日本のジェット旅客機の初便としてサンフランシスコ線に就航したのが、1960年の奇しくも同じ8月12日であった。その第1便に乗務されていた日本航空ステewardess第1期の青山多美江さんも当会の会員で、この日も参加していただいていた。

海外を訪ね、大小さまざまな航空博物館を見るたびに、わが国に本格的な博物館がないことがつくづく惜しまれ、ときには、恥ずかしくさえ思われる。十分なスペースさえあれば、F U J I号もまるごと保存できたはずなのだ。このライン整備ビル、ちょうどDC-8が4機すっぽり収まるスペースだという。ハンガーだけではない。多数の教室は、すぐさま展示室や図書室に転用できようし、食堂や喫茶室も完備されている。まさに航空博物館にうってつけの建物である。設計者は、この建物の博物館としての第2の人生を予想していたのであろうか。そんなことを考えながら、見学を終えた。夢はさらにひろがる。

(あいとう げた)

羽田航空宇宙科学館(仮称)に望むもの

中 口 博

(本会顧問会員、東京大学名誉教授)

我が国に、胸を張って外国の航空人を案内できるような、本格的な航空宇宙博物館が欲しいという願いは、ずっと以前から私達の心にあった。我が国最大の空の内玄関である東京国際空港(羽田空港)は、都心から僅々25分の近さにあり、乗客だけで1日平均約75,000人が集まる上、現在沖合展開事業が進められ、展開後の

跡地利用計画が進められつつある。この際ここに羽田航空宇宙科学館(仮称)をつくらうではないかというのが私達の希望である。それならば、どのような内容の科学館が望ましいかは、利用者(来館者)を含む多くの市民の議論に俟つべきである。この小文の目的は、議論の具体的な材料を提供することである。

〔1〕航空宇宙科学館の機能

およそ航空科学館ないし博物館の機能は、航空宇宙関係の資料の保存および展示と、航空宇宙知識の啓蒙および普及、さらには次世代を担う若い人達の航空宇宙に対する関心を高め、その発展に参加する意欲を喚起することにあるといえる。機能の具体的な内容を列挙すると、概ね以下になるであろう。

1) 過去の資料の収集、保存と展示

- ・古い由緒ある飛行機、エンジン、装備品その他の収集保存と展示、ロケット、人工衛星、宇宙プローブ等の収集、保存および展示。

これらには適切な解説が必要であることはいうまでもない。

- ・航空宇宙関連の図書、文書、写真等の収集と展示。

利用者のための検索機能と、できればインストラクターがいてほしい。

2) 航空宇宙知識の啓蒙と普及

- ・航空科学および技術の歴史。
- ・飛行の原理、エンジン、装備品の作動原理、航法、交通管制の原理、それらの将来。飛行機およびエンジン、主な装備品の構造、それらの将来。
- ・航空輸送の特徴、現状および将来。
- ・航空輸送の安全を確保するシステム。
- ・航空公害とその低減策。
- ・宇宙科学および技術の歴史。
- ・ロケット推進および宇宙航行の原理。
- ・宇宙利用の現状と将来。
- ・ロケット、宇宙船、宇宙プローブ、スペースステーション等の構造、それらの将来。

3) 次世代を担う若者たちの関心および意欲の喚起

これには、入館者が自ら参加し体験できるような機能を備えることが適切であろう。

すなわち：

- ・訓練用フライト・シミュレーター。たとえば羽田から大阪国際空港までの飛行のシミュレーター、空港管制シミュレーター。

- ・飛行機、エンジン、装備品の整備訓練のための施設。

- ・模型飛行機の工作施設、試験飛行用の空間。

- ・宇宙飛行シミュレーター、ゼロおよび前後“g”体験装置。

これらには、専門知識と経験をもつインストラクターが必要。

以上の機能を万遍なく満たすことは、スペースや資金の面から困難なことであろうし、また必ずしも望ましいことではないかも知れない。どのような機能に重点を置くべきかは、今後十分に議論を重ねて決めるべきであろう。

〔2〕科学館の運用

科学館の運用の基本的な考えとして、展示と解説に重点を置くいわば静的な運用と、入館者の積極的参加を前提とする動的な運用とが考えられる。両者の間には、係員の数、人件費やメンテナンス等の経費の面で大きな差がある。すなわち、前者には展示物の他に、適当な解説者（または設備）と必要な範囲でのショーケースがあればこと足りるのに対して、後者では前項の3)に述べたような設備が必要であって、それには設立時の設備費、人件費および設備の維持費等に相当の額の資金が要る。科学館の運用を上記のどちらに重点を置くかも、これからの議論の対象になる。しかし、既設の航空博物館や交通博物館などを見ると、高校生程度以下の少年には飛行（運転）シミュレーターや、模型の乗物が走る地域模型などが特に人気があるようである。次代を背負う青少年に対して航空宇宙への関心を高めさせることは、科学館の大きな役割であるし、科学館自身に活気を与えることにも役立つから、静的な展示に重点を置くとしても、最小限の動的展示を備える必要があろう。

羽田航空宇宙科学館の計画には、建設資金および運営方法等、事前に周到な議論を要する問題があるが、許された紙面も既に超過しているので、今回は科学館に望まれる機能と運用とに係わることに留める。

(おぐち ひろし)

保存を待つ名機たち (1)

フォッカー・スーパーユニバーサル

弟鳥 展受 糸屯

(本会副会長、元日本航空機長)

B-767やダッシュ400に代表される最近のハイテク機をみると、コンピューターの多用化など私が飛び始めた50年前に比べると、まさに隔世の感があります。

先づ蛇足かとは思いますが、私の略歴を。

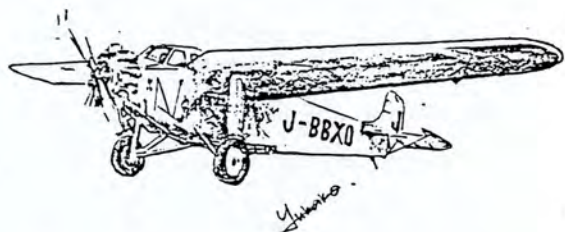
昭和13年6月11日に発足したばかりの米子乗員養成所に入所。養成所では95式1型(中練)と95式3型(初練)で8カ月の教育を終え、翌年1月30日に卒業。2等飛行機操縦士、2等航空士の免状を取得。続いて2月4日に予備役下士官候補者として滋賀県八日市の飛行第3戦隊に入隊。

軍では訓練機が不足していたので、中華航空よりフォッカー・スーパーユニバーサル機(以下スーパーと呼ぶ)を2機借り上げて、私たちの一部が訓練しましたが、軍の方針では下士官教育が主体で、技量維持程度の飛行訓練でした。

5カ月の後、教育終了で除隊。任陸軍航空兵伍長。昭和14年7月5日でした。同日付で、創立間もない中華航空に入社。北京支所勤務。まだ18才3ヶ月の若輩。しかし夢は大きかったのです。

中華航空へは同期28名が入社。内北京16、上海12名に別れました。北京での訓練方針は作戦地であるという土地柄、操縦士の整備能力を付加することが目的であったようで、私たちは2機のスーパーを訓練機として配置し、午前中は飛行訓練、午後は整備と学科の毎日でした。

このスーパー機はオランダのA. フォッカー技師の設計に基づく機体で性能・諸元は、高翼単葉木製で胴体はクローム鋼管の骨組で羽布張り、発動機はジュピター6型(420馬力)1基、乗員2、乗客6、自重1600kg、全備重量約2700kg、巡航速度160km、着陸速度80km、航続距離は約1000km。左席が操縦



席、右席が機関士席、その座席の中間に操縦桿があり、操縦士は右手で操縦桿を握り、左手で発動機のレバーを操作する機体でした。日本では昭和3年に設立された日本航空輸送がアメリカでライセンス生産していた機体を6機購入し、翌年定期航空に就航させました。その後は中島飛行機がライセンスを購入して製作に当たり、さらに満州飛行機、東京航空機等が製作して、日航を初め満州航空、中華航空が多数機使用しました。安定のある機体、丈夫な固定脚で安心して飛べる機体でした。しかし、当初の発動機のジュピターはカウリングが無く、その上、吸入排気の弁の覆いがないので弁の開閉のスプリングのカーボングリースが操縦席前の風防ガラスに飛び散り、前方視界が悪くなるのには閉口しました。しかし、後期型、特に中島製になってからは、発動機も中島の寿2型改1(450馬力)となり大変な性能向上を見ました。

スーパーの脚は大変丈夫でしかも緩衝装置がゴム索で交換も簡単で、不整地での離着陸も容易でした。ただこのスーパーは当時としても最も舵の重い飛行機でした。特に補助翼の効きが悪かったのです。

入社後もこのスーパーで北京西郊飛行場で毎日の訓練。同じ年代で同期生だけで互いに批判し合い、けなし合って1日も早く操縦士の任命を待っていました。しかし、訓練そのものは大変厳しく一度こんなことがありました。短い秋も終わった初冬の或る朝、私の訓練機のJ-B B X Oで私が左席、教官の荒木所長が右席で離陸を始めました。しばらくして速度計を見ると、やっ！ 針は「0」で止まったまま。手で計器を叩いたが少しも動かないので急いでレバーを全開にしてブレーキをかけようとした途端、右席の教官の怒号、「馬鹿野郎、何故止める！」といいながら、左手でレバーを全開した。さあどうしてよいかわからず、方向を維持するのがやっと。しばらくするとまた怒号、「いくらまで速度を出したら気がすむんだ」と言いつつ操縦桿を引っ張られ、機はふわりと浮上、だが機首をどれほど上げてよいのか分からないのでそのままにしていたらまたまた怒鳴る声、「もっと上げろ」で恐る恐る機首を上げる。速度計の針は依然「0」。私には適切な上昇角度や上昇率が分からないのでただ言われるままに操縦桿を動かし、やっと水平飛行、といっても機首をどの位にしてよいのか分からず、高度計指示を見ながら機首を上げたり下げたり。やっとの思いで進入コースへ。今度はレバーをどの位絞ってよいのやら。そしてまた怒号。「もっと絞れ！」。絞ったらまた、「絞り過ぎだ」と。なんとかかんとかわれながらやっとの思いで着陸。やれやれと思いつつブレーキを使ったら「何故止める」といわれてレバーを全開させられ、また同じことの繰り返し、怒鳴られながら離着陸の訓練を5回ほど行い、やっと格納庫へ。機から降りると、ホッとする間もなく、全員所長室に集合命令。もう1機の訓練も早めに終わり全員がそろった途端、「整備が悪い。そして飛行機を知らない」と大目玉でした。

いちばん悩んだのは当事者の私でしょう。どうして教官は速度計なしに飛べるのか？素直に頭を下げて聞けば教えてもらえたのですが、生意気盛りの小僧子、聞きに行かず1人考え悩み続けました。答えが出せたのはそれから2年

ほど後になりました。その時になって、この経験が本当によい教えだったと感謝の念に変わったものです。

ところで、このスーパーの脚は本当に頑丈で不整地や畠に着陸しても損傷はしませんでした。私も畠に降りたことがありました。その1つ、昭和16年の5月です。山西省を主戦場にした作戦に従った時です。前線に将校6名を迎えに行った時でした。飛行場は現地徴用兵の手による急造のもの。長さは300m、巾は約20m。上から見ると奇麗に見えたので何の不安もなく接地した所、突然機は傾き、さらに反対に傾いて、交互に右左に傾き、さらに機首も上下し、やっと停止しました。機外に出て現地徴用兵に聞いたところ、「ただ畠をならせと命令されたから、なりものを引き抜いただけ」とのこと。畝と滑走路が平行でも直角でもないので畝を横切る度に右に左にと傾いたのです。離陸はそのため滑走路を一杯に走っても速度はつかず、止むを得ず端で無理して引っ張り上げ、さいわい端から20mほどで崖になっていたのもそのまま崖下の黄河に向かって降下しながら速度をつけるという荒っぽい飛び方でその畠を去ったのでした。

このように数々の思い出を残すスーパーは、日本初の定期航空旅客機として、わが国の航空史上きわめて重要な機体です。是非とも、復元の可能性を検討していきたいものです。

(うどのじゅん)

〔編集部注：このシリーズは、将来、羽田航空宇宙科学館(仮称)に展示が望まれる機体について、会員に想い出などを語ってもらう場です。〕

今回ご執筆の鶴殿氏は、総フライトタイムが2万2千時間。このスーパー機にも1200時間もお乗りで、ほかにもたくさんのエピソードをおもちのようです。またの機会にご紹介いただく予定です。〕

世界の航空博物館を訪ねて(1)

ALASKA AVIATION HERITAGE MUSEUM

蛸 島 直

(本会事務局長、愛知学院大学講師)

この夏、「貧乏暇なし」のわが身には贅沢な旅だったが、ハワイアン航空のDC-8で、アンカレッジを訪れ、昨年6月1日開館したばかりのALASKA AVIATION HERITAGE MUSEUMを見学した。アンカレッジ国際空港とは目と鼻の先、水上飛行機の基地フード湖畔に位置し、ダウンタウンからタクシーで10\$前後。

本館、ハンガー、そして屋外展示場の3空間からなり、規模は小さいものの、復元中の機体を含め10数機の実機がある。

この博物館の特徴は、地域性を強く反映していること。廊下の壁には、アラスカの発展に多大な貢献をなしてきた歴代ブッシュパイロットの肖像が並び、展示室には、アラスカの航空史、また、各航空会社の歴史を語る資料が展示されている。

展示、あるいは修復中の実機は、次のとおりである(※)を付したものは、修復中、あるいは修復予定中の機体である)。

- BEECHCRAFT C-18-S N9551Z
- CESSNA T50 BUSHMASTER (※)
- CONSOLIDATED PBY CATALINA (※)
- CURTISS-ROBERTSON ROBIN C-1 N76H
- FAIRCHILD 24-G N3212
- GRUMMAN G-44 WIDGEON N66645
- PILGRIM MODEL100-A N709Y
- SIKORSKY S43 NC15062 (ノーズ部分のみ)
- STINSON AT19 (※)
- STINSON RELIANT SR NC13459
- STINSON RELIANT SR-9C NC-18419 (※)
- STINSON Model A TRIMOTOR NC15165
- STINSON 108 VOYAGER
- TRAVEL AIR 6000 (※)
- WACO YKC

この中には飛行可能な機体も数機あるが、虎の子は、1988年にシカゴからフェリーされたTRIMOTOR。ピカピカに磨きあげられ、今にも飛び立ちそうな状態である。かたや、痛ましい姿をさらしているのが、CATALINA 飛行艇。1947年にダゴ湖に不時着した機体を1984年、CH-54ヘリコプターで運び上げたもの。現在、修復のためにハワイやカナダから部品を収集中のことで、いずれ美しく甦ることであろう。もうひとつ興味深いのが S43 のノーズである。1935年製のこの機体、退役後解体され、ノーズ部分がなんとボートとして再使用されていたという代物である。

ハンガーには、大型の単発機、PILGRIM MODEL 100-Aが展示される以外は、修復中の機体が5機収められている。この博物館ではもっとも古い1928年製のFAIRCHILD FC2W-2をはじめ、そのほとんどがフレームのみという状態であるが、パーツをこつこつと集め、また、ある部分は館外の整備技術学校などの協力で再製作されている。こうした作業の複雑さと息の長さを思うと、関係者の熱意に頭が下がるばかりである。

来館者に好評なのが、50人収容の映写室で、リクエスト次第で随時上映してくれる7本のビデオがある。なかでも、上記のカタリナ飛行艇の運搬の模様を描いたTHE QUEEN OF DAGO LAKEには感動させられた。60分の作品であるが、7分のハイライト版もある。

常勤スタッフは6名で、館内あちこちに張られた「ヴォランティア求む」にかかわらず、実機の修復のために力を貸すヴォランティアは2名ほどだという。財政的には、やはり厳しい問題を抱えているが、石油会社やライオンズクラブの援助が大きいという。

開館時間は月～土曜9時～19時、日曜12時～

18時。入場料は5\$、12才以下半額。ディスカウント・クーポンが市内の某所で手に入るが、財政を思うと気の毒であるので、場所は秘密としておこう。

なお、館内には売店もあるが、博物館関係のものといえば、虎の子 TRIUMPH 機の絵葉書のみ。寄付金込みの15~20\$の洒落たポスターが

数種類あり、こちらは、受付で分けてもらえる。

博物館付近の道路はすべて飛行機優先のタクシーウエイ。帰りは、自動車と飛行機の両方に十分に気をつけながら、数え切れないほど並ぶ小型機を眺めつつ、空港までゆっくり歩いて、リムジンで街へ帰るのも一興であろう。

(たしほ 投稿)

■ N E W S ■

J A 8 0 0 1 F U J I 号の現状

田中 裕子

(本会監事、日本航空アシスタントパーサー)

1987年3月20日、日本航空は、DC-8の1番機、JA8001号機の廃棄を決定した。しかし、社内外からの保存の要望が強く6月8日、同社は解体を8月まで延期し、保存方法についての検討を開始した。さまざまな方法が検討されたものの、諸般の事情により、全体保存は不可能となり、1988年5月、同社は機首、エンジン、垂直尾翼の3部分の保存を決定した。

同年7月13日、「JA8001 FUJI号部分保存記念式」が開催され、この日を最後にFUJI号はその姿を公に見せなくなった。

その後、FUJI号はどうなったのか。一部は新聞やテレビでとりあげられたが、保存のために署名をしてくれた多くの人達の「それで、いまどうなってるの?」の質問に答えるためバラバラになってしまったFUJI号の現状取材した。

保存を前提とした整備を含む解体・修復作業は、1988年7月23日から約1年の月日をかけて行われた。

保存の決まった上記3部分の保存場所は、当初、羽田にある日航機装ビル屋上が検討されていたが、建築法に触れることがわかり廃案。かわりに、機装ビルと道を隔てた場所にある倉庫

を改造して、ここでの保存を検討中であるが、様々な制約の中、まだ手続きは終わっていない。

そのため、整備の済んだ3つの保存部分は、現在次のように分散保管されている。

- ・機首からラウンジまでは、見事に修復されて、そのまま羽田の機体工場に
- ・エンジンの2つがカットモデルとなって原動機工場と乗員訓練センターに。
- ・垂直尾翼は梱包されて、浦安の倉庫を借りて置かれている。

また、長いこと整備訓練機として活躍してきたFUJI号は、解体されてもまだ教材として使われることになり、日航整備訓練部では、翼端、翼の輪切り、胴体構造部、水平尾翼輪切り、その他の部品を保存している。

さらに、日航技術部では、紫外線の影響調査用などに、翼上面、下面のスキン、胴体、クラウンエリアー部、ジャイロを保存している。

寄贈され、日航の手から離れたしまった部分も多いが、寄贈先は次のとおりである。

- ・名古屋空港航空宇宙館・レフトメインランデ

- ィングギア。1988年10月より展示。
- ・航空科学博物館（成田）…ノーズランディングギア，胴体一部，翼端，翼一部。
 - ・日本サントクロスクラブ…後方ドアを含む胴体一部。「富士号記念サントクロスクラブ」として活用予定であるが、1988年11月より、田園調布の東京中古車センター敷地内にシートをかぶせて保管中。

・大阪府立大学…翼端と胴体一部。

取材しきれなかった部分もあるが、以上がF U J I号の現状である。F U J I号を心から愛する者として、その現状には複雑な思いがあるが、美しく甦った3部分が一日も早く、公開されることが待たれてならない。

（たなか ひろこ）

■ 通 信 欄 ■

□活動の記録（1989年3月～）□

- 3月18日 第1回総会開催（於 半蔵門会館）。
- 3月31日 会報『羽田の青い空』創刊号発行。
- 4月11日 日本航空山地社長宛、「貴社羽田ライン整備ビルの保存、転用による『羽田航空宇宙科学館』設立についてのお願いの件」発信。
- 4月15日 署名運動開始
- 5月13日 第1回運営委員会開催（於 新宿滝沢特別室）。
- 5月16日 署名用紙書式変更
- 5月19日 鶴殿、平木両副会長、東京モノレール総務部斎藤副部長と面談。路線延長部の迂回と科学館新駅建設を懇請。
- 6月24日 第2回運営委員会開催（於 新宿滝沢特別室）。
- 7月4日 運輸大臣、航空局長、東京都知事、大田区長宛、「『羽田航空宇宙科学館』設立のための署名運動開始についてのご挨拶」を発信。
- 7月16日 「航空人祭り」実行委員に加入。
- 8月12日 日本航空羽田ライン整備ビル見学会、および第3回運営委員会（於 同215号教室）開催。

□ 運営委員会議事録 □

◇第1回（1989年5月13日）

- [報告事項]
- 経過報告，会計報告（蛸島）
- [審議事項]
- モノレール工事とラ整ビル改築について…関係方面にラ整ビルの全体保存を願ひ出る。
 - 署名運動…陳情先は運輸大臣、東京都知事、大田区長とし、第1回の提出は10月初めとする。
 - 新入会員の承認
 - 寄付金について…申し出があれば、受け付ける。

◇第2回（1989年6月24日）

- [報告事項]
- 経過報告，会計報告（蛸島）
- [審議事項]
- 各方面への陳情…運輸大臣，東京都知事，大田区長に対し、会長名にて署名運動開始についてご挨拶の書面を差し出す。
 - 署名運動…署名簿の製本方法は事務局に一任する。
 - 新入会員の承認
 - 法人会員の募集…航空関係各社に対し入会を求める。

◇第3回（1989年8月12日）

- [報告事項]
- 経過報告（蛸島）
- [審議事項]
- 新入会員の承認
 - 法人会員の扱い…法人会員に対しては、会報送付に加え、担当者を総会にご案内する。
 - 事務局員の選出…事務局員として、青木（東京事務局），高橋（編集），宮本（庶務）各運営委員が指名、承認された。
 - 他の博物館設立運動との連携
 - ・ 全国で計画中の航空宇宙博物館のリストを作成する。
 - ・ ご臨席の宇宙航空青少年団、長野，立澤両氏から「宇宙航空科学センター」の構想をうかがい、ラ整ビル保存に関して宇宙航空青少年団と歩調を合わせることに。
 - 各方面への陳情…10月を予定し、それぞれ紹介議員を依頼する。

（文責 事務局）

羽田航空宇宙科学館設立準備会

(旧称JA8001 FUJI号保存会)

会員一覧

会長

齋藤 茂太 日本旅行作家協会会長, 日本精神病院
協会名誉会長

副会長

鶴殿 純 元日本航空機長
平木 国夫 作家, 航空ジャーナリスト協会監事

顧問

北 杜夫 作家
佐貫 亦男 元日本大学理工学部教授, 工学博士
柳田 邦男 科学総合評論家

顧問会員

岡部 冬彦 漫画家, 科学評論家
兼高かおる ジャーナリスト
中口 博 東京大学名誉教授, 航空ジャーナリス
ト協会会長
中村 浩美 航空評論家, 放送キャスター
西岡 秀雄 慶應義塾大学名誉教授, 大田区立郷土
博物館長
藤原 洋 元運輸省航空事故調査委員会事務局主
席航空事故調査官
村松 邦彦 日本エアラインクラブ会長

運営委員

井筒 俊晴 日本航空機長
岩淵 隆子 日本航空スチュワーデスOG会顧問
古長谷正之 日本航空整備主任
近藤 晃 写真家, 航空ジャーナリスト協会
佐藤 聡裕 日本航空運航部
鈴木 幸雄 上智大学理工学部助手, 航空ジャーナ
リスト協会専務理事
野川 雅行 日本航空航空機関士
八重野充弘 公文出版 科学雑誌編集長
渡辺 顯 航空宇宙技術研究所制御部飛行シミュ
レーション研究室室長

会計

青木 勝 写真家, 日本航空写真家協会会長

監事

田中 裕子 日本航空アシスタントパーサー

庶務

宮本 路朗 日本航空機長

編集

高橋 暢也 日本航空航空機関士

事務局長

蛸島 直 愛知学院大学文学部講師

会員

青山多美江 日本婦人航空協会理事
片桐 敏夫 航空ジャーナリスト協会常任理事
川上 裕之 元NHKアナウンサー, 航空ジャーナ
リスト協会理事
幸尾 治朗 東海大学教授
立見 貴一 スズキ中販大阪センター主査
中島 一郎 日本航空副操縦士
及位 野衣 日本婦人航空協会理事長
原 輝生 エアライナークラブ事務局長
宮田 登 筑波大学教授
毛利 壽夫 日本写真家協会
米田 暢子 漫画家, イラストレーター

法人会員

株式会社 ザ・アール
株式会社 ジャムコ
南西航空株式会社
日本マクドネル・ダグラス株式会社

(50音順)

編集後記

「羽田の青い空」第2号をお届けすることが
できました。創刊号発刊以来、多数の方々からさま
ざまな有り難いご意見を、また、各方面から暖か
いご支援をいただき、たいへん嬉しく思っており
ます。今後も、読者の皆様のご意見を大切に、いっ
そうの誌面の充実を図っていききたいと思います。
次号も是非ご期待下さい。 (M. T.)