

JRECO 通信

No.44



一般財団法人 日本冷媒・環境保全機構

引き続き、一般財団法人 日本冷媒・環境保全機構（JRECO）として、会員の皆様に知っていただきたいこと等を『JRECO 通信』としてお届けします。

JRECO は今後も、フロン排出抑制をはじめとする冷媒管理の適正化に向けた取り組みを積極的に推進し、地球温暖化対策への貢献を目指してまいります。

I. フロン対策格付け表彰式・懇親会を開催

【1.概要】

JRECO は、昨年に引き続き、2026年5月18日に東京都港区の機械振興会館において「フロン対策格付け表彰式・懇親会」を開催しました。



本イベントは、JRECO が実施している「フロン対策格付け」において、最高評価である A ランク評価を受けた企業へ表彰状を授与するとともに、参加企業・行政機関・関係団体との情報交流を通じて、フロン類機器管理の適正化とフロン排出抑制への取り組みをさらに推進することを目的として開催したものです。

当日は、環境省・経済産業省や東京都環境局など関係行政機関からご来賓をお迎えし、全国から 38 社がフロン格付け A ランク企業として表彰されました。

表彰式後の懇親会では、参加者同士による活発な意見交換が行われ、フロン排出抑制に向けたさらなる連携強化と情報共有の機運が高まりました。

【2.フロン対策格付けとは】

「フロン対策格付け」は、プライム上場企業 1613 社を対象に、統合報告書や SDGs レポート、ESG データなどの公表資料を基に、フロン排出抑制法への対応状況や算定漏えい量の把握、簡易点検・定期点検の実施状況等を JRECO 独自の基準で分析・評価する取り組みです。

格付けは A～E の 5 段階で評価され、最高位である A ランクは、フロン排出抑制対策および冷媒管理体制が特に優良であると認められた事業者に付与されます。

本取り組みは 2021 年度より継続して実施しており、A ランク企業数は年々増加しています。

- ・第一回：16 社
- ・第二回：49 社
- ・第三回：76 社
- ・第四回：94 社
- ・第五回(今回)：108 社

今回は、このうち 38 社にご出席いただき、表彰式を執り行いました。

【3.表彰式の模様】

■ 式典

開会にあたり、JRECO 理事長 是常博より挨拶を行い、続いて環境省 地球環境局 地球温暖化対策課 フロン対策室 室長 飯野暁 様より、ご来賓代表としてご挨拶をいただきました。

飯野様からは、フロン排出抑制法に基づく適正管理の重要性や、企業による自主的・継続的な取り組みへの期待、さらに JRECO の格付け制度が事業者の取り組みを後押ししていることへの評価が述べられました。



■ご来賓祝辞

東京都環境局 環境改善部 環境保安課長の 上原麻衣子 様よりご祝辞をいただきました。

東京都におけるフロン削減施策や事業者支援策の紹介に加え、フロン対策は行政だけでなく事業者との連携が不可欠であること、また JRECO の格付け制度が企業の自主的取組みを促進する有効な仕組みであるとの期待が述べられました。



■基調講演

経済産業省 産業保安・安全グループ 化学物質管理課 オゾン層保護等推進室 室長 今村真教 様より、「フロン政策における最近の動向と今後の展開について」と題した基調講演をいただきました。

講演では、HFC 削減に関する国際動向や国内制度改正、冷媒供給制約への対応、機器管理者に求められる役割等について幅広い説明がありました。

また、今後は限られた冷媒を適切に管理・有効活用していくことが重要であり、電子的な冷媒管理の必要性

続いて 38 社へ表彰状が授与され、受賞企業を代表して 富士通株式会社 環境マネジメント統括部 シニアマネージャー 二瓶雅之 様よりスピーチをいただきました。

二瓶様からは、全社的な冷媒管理体制の整備や、法令遵守に向けた継続的改善の重要性について紹介があり、JRECO の冷媒管理システム「RaMS」を活用しながら、今後も適正管理を推進していくとの力強いお話をいただきました。

が高まる中で、JRECOの冷媒管理システム「RaMS」の活用も有効であるとのご紹介をいただきました。



■ 懇親会

式典後の懇親会には、受賞企業を中心に約100名が参加しました。

業種・地域を超えた活発な情報交換が行われ、冷媒管理やフロン排出抑制への課題・取組み事例の共有を通じて、参加者間の相互理解と連携強化が図られました。

た。



【4. 今後の展望】

JRECOでは、限られたHFC冷媒を適切かつタイムリーに管理していくため、専門人材育成（資格認定事業）および冷媒管理システム「RaMS」の導入促進に取り組んでいます。

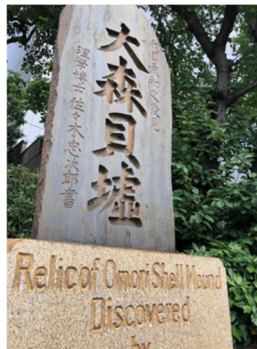
今後も、関係行政機関・団体・企業の皆様と連携しながら、フロン排出抑制と冷媒管理の適正化を通じて、持続可能な社会の実現と地球温暖化対策への貢献を進めてまいります。

Ⅱ. 江戸・東京の歴史を訪ね歩きませんか：大森貝塚から旧東海道の散歩

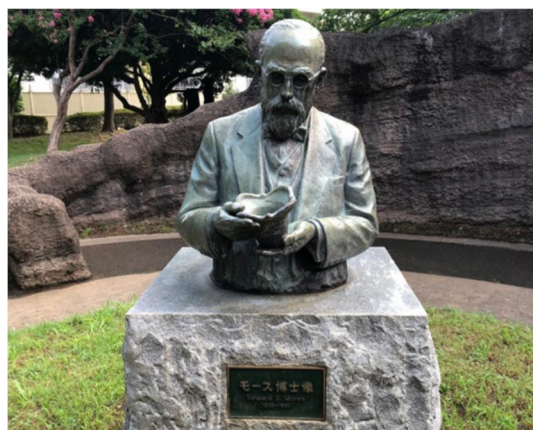


本日のコースのハッチ部分は旧東海道のぶらり散歩です。

JR 大森駅→大森貝塚遺跡庭園→品川区立品川歴史館→鈴ヶ森刑場跡→立会川（汨橋）→坂本龍馬像→浜川砲台跡→品川寺（江戸六地藏）→海雲寺（千駄荒神）→天妙国寺→寄木神社→品川神社（板垣退助の墓）→鯨塚



それでは、大森駅北口から目の前にある池上通りを 50m 位品川方面に北上しましょう。注意深く見てみると、大森貝塚入り口の案内が線路側の歩道に見えて来ます。大森貝塚の碑は品川区の貝塚遺跡庭園と NTT データ大森ビル（大田区）沿いの二ヶ所に存在します。距離的には両者間は僅か 200m 程です。手前にあの貝塚碑は、高さ 2m を超える板碑です。この様な事態になったのはモース博士が論文に発掘場所の詳細を書かなかった為でした。最初の碑を見て「わざわざ大森まで来たのに、え！こんなショボイ碑しかないの？」まあまあ、そうお仰らずに、さらに今来た道をさらに 100m ほど品川方面に向かって歩くと「大森貝塚遺跡庭園」が見えて来ます。



庭園は貝塚を発見当時の様子を再現したような作りになっていて、モース博士の銅像、縄文時代の暮らしなどの説明がありますので、庭園をユックリ楽しまれることをお勧めします。

大森貝塚を発見したモース博士：エドワード・シルヴェスター・モース（1838-1925）は米国の動物学者です。1877 年 6 月に来日し、横浜から新橋への汽車の窓から貝塚の堆積に気付いたそうです。その後、同年 10 月から本格的な発掘が始まり、それが日本の近代考古学の出発点とも言われています。また、貝塚から発掘された土器に縄目の文様があり、この特徴を世界に紹介したことが、後に「縄文」という土器の概念となったそうです。

モース博士は東京大学の動物学の教授となり、国内を広く旅行し多くの人々との交流、風俗を研究し、日本文化を海外に紹介し偉大な功績を残されました。

モース博士が日本で経験した、“日本人は正直だ”という有名な逸話があります。それは、モース博士の書いた旅行記『Japan Day by Day』に記されています。

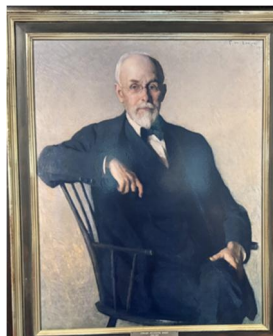
広島のホテルに逗留中、岩国へ一週間の旅にでることになりました。金時計と銅貨と紙幣 80 ドルは岩国へは招待なので不要と考え、ホテルに置いておくことにしました。ホテルの主人に「時計と金を預かってくれないか」と頼んだそうです。主人は気持ちよく了承したそうです。しばらくすると女中がきて、フタのないお盆を持ってきて「ここに品物を入れてください」とお盆を差し出したそうです。モースが時計とお金をお盆に入れると、女中はその盆を床に置いたまま出ていった。モースは「主人の所へお盆を運んで保管するのだろう」と思い、暫く待っても戻ってこない。しかたなく、女中を呼んで理由を聞くと女中は「そこに置いておけば大丈夫」と言ったそうです。

モースの部屋は不在中に何度も使われ、出入りは宿の者や客があったにもかかわらず、一週間の岩国旅行から戻ると、以下。

『Japan Day by Day』の日本語訳（石川欣一訳）『日本その日その日』には・・・

「帰ってみると、時計はいうにおよばず、小銭の 1 セントに至るまで、私がそれらを残していった時と全く同様に、ふたのない盆の上に載っていた」

大森貝塚やモース博士に付いて詳しく知りたい方は、「品川区立品川歴史館」で資料をご覧ください。「品川区立品川歴史館」はこの庭園を出て池上通りを 100m ほど行くと見えて来ます。



「品川区立品川歴史館」にある、モース博士の肖像と関係図書。自治体が運営している、博物館や歴史館などは、その自治体に特化した縄文時代から現代までの歴史、地形の変遷など現地の歴史館でしか観ることができない貴重な情報なり資料などに巡り逢うチャンスですので、他の自治体でも、このような施設は充実しています是非訪れてはいかがでしょうか。



さて、大森貝塚遺跡庭園方向に戻り、庭園の手前を左折して JR のガードを潜ります。ガードの中にも、貝塚遺跡を想起する展示があります。

ガードをくぐり抜けると、道の両側が桜の並木になっています。そのまま 200m ほど進み、第一京浜道路を横断した所に「鈴ヶ森刑場遺跡」があります。ここは、千住の小塚原刑場と並ぶ



丸橋忠弥（まるばし ちゅうや）は、江戸時代前期（17世紀中盤）の浪人で、慶安の変（慶安事件、由井正雪の乱）の主要な首謀者の一人として知られる人物です。

This map shows the area around Tachikawa Station. The Tama River flows through the center. Key landmarks include Tachikawa Station (立会川駅), Ryoma House (龍馬屋), and the Tachikawa River (立会川). Numbered locations 3 through 27 are marked on the map.

6

さて、この地から北品川まで約 4km 旧街道が残っています。旧東海道は道幅も広くなく車は品川から一方通行で所々にお寺、神社があり 150 年前の江戸が何となく目に浮かびます。

ここから旧街道を 300m ほど進むと立会川に架かる浜川橋（なみだ橋）を渡ります。鈴ヶ森刑場まで、罪人が護送される途中に親族が見送りに来られるのはこの川までだったので、最後にひそかに見送る（＝立ち会う）ことが許された場所だったと伝えられ、その川に架かる橋は泪橋と言われました。



現在の立会川駅の周辺から立会川の河口にかけて広大な土佐藩下屋敷（1万7千坪）がありました。土佐藩はこの屋敷を物資の荷揚げや藩士の滞在場所としていました。ペリー来航の翌年（嘉永7年：1854）幕府の命で、下屋敷のすぐ前の浜辺に8門の大砲を配備しました。若き日の坂本龍馬は、藩の命令でこの砲台の警備・守備の任務に就いたと伝えられています。したがって、駅前の児童公園には坂本龍馬像があります。若き日の坂本龍馬をイメージした珍しい草履姿の像です。この像の場所は砲台跡や下屋敷跡の徒歩圏内でもあることから龍馬が実際に歩いた場所ではないかとされています。

携帯アプリ（無料）「大江戸今昔めぐり」で江戸時代の東海道を調べると、品川までは波打ち際ギリギリに通っています。土佐藩の下屋敷と物資の荷揚げ場とあります。土佐藩はこの場所に砲台を作ったのでしょうか。ここから品川に向かって街道沿い順に、海雲寺、品川寺、天妙国寺、東海寺、品川神社、利田神社などがあります。歴史のあるお寺と神社ですので、お立ち寄りください。

海雲寺（かいうんじ）

臨済宗の禅寺。江戸名所図会にも登場する古刹で、千駄荒神堂が有名。品川寺の南側、旧東海道の右手にあり、品川宿の風情を残す寺院の一つ。

品川寺（ほんせんじ）

品川で最古の寺院（創建は806～810年頃と伝わる真言宗）。太田道灌が伽藍を建立し、江戸時代に徳川家綱（4代将軍）が梵鐘を寄進。江戸六地藏の1つで、品川宿の守り寺的存在。旧東海道沿いの南品川に位置。

この将軍家が寄贈した梵鐘（明暦3年・1657年銘、重要美術品）は、慶応3年（1867年）の第2回パリ万国博覧会に出品された後、ウィーン万博（1873年）にも展示され、行方不明に。スイス・ジュネーヴのアリアナ美術館で発見され、外務大臣幣原喜重郎らの尽力により昭和5年（1930年）に返還されました（「洋行帰りの鐘」として知られる）。この縁で品川区とジュネーヴ市は友好都市提携しています。

天妙国寺（てんみょうこくじ）

日蓮宗（顕本法華宗）。弘安8年（1285年）に日蓮の直弟子・天目上人により創建。徳川家康が江戸入府時に宿舎とし、以後歴代将軍（秀忠・家光など）が宿泊・参詣。幕府から10石の寄進を受け、徳川家との縁が深い。旧東海道沿いの南品川にあり、山門が印象的。

東海寺（とうかいじ）

臨済宗妙心寺派。慶安元年（1648年）に3代将軍徳川家光が開基、沢庵宗彭（タクアンの考案者）を開山として建立。家光が鷹狩りや茶会で頻繁に訪れた品川御殿の跡地に建てられ、品川神社の鎮守としても機能。旧東海道沿いの北品川に位置し、将軍家ゆかりの格式高い禅寺。

品川神社（しながわじんじゃ）

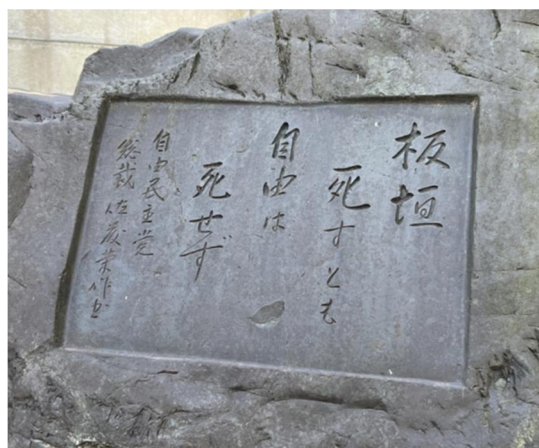
所在地：品川区北品川 3 丁目（北品川駅・新馬場駅近く、台地の上）。

創建：文治 3 年（1187 年）、源頼朝が安房国（千葉県）の洲崎明神から天比理乃咩命（あめのひりのめのみこと）を勧請して海上交通安全・祈願成就の守護神として創建。

主な歴史：徳川家康が関ヶ原の戦い前に戦勝祈願し、葵神輿などを奉納。以後、徳川將軍家の庇護を受け「御修復所」（幕府が修復を負担）となり、東海寺の鎮守にも。明治期に准勅祭神社（東京十社の一つ）に指定。

特徴：品川富士（富士塚）、板垣退助の墓、太々神楽（都文化財）、東海七福神の大黒天など見どころ多数。6 月の例大祭（北の天王祭）は神輿の急階段宮入りが有名。

通称：北の天王社（素盞鳴尊も合祀）。



神社の奥に板垣退助の墓があり、お墓の隣に「板垣死すとも、自由は死せず」を佐藤栄作元総理大臣の揮毫による石碑があります。参拝の後にご覧になってはいかがでしょうか。

寄木神社（よりきじんじゃ）

目黒川河口近くの元漁師町（南品川）の鎮守社です。主な歴史と由来創建：慶長年間（1596～1615 年頃）とされ、創建年代は不詳ですが、古くから伝わる伝承があります。

由来の伝説：日本武尊（やまとたけるのみこと）が東征の際、走水（現在の神奈川県横須賀付近）で嵐に遭い、妻の弟橘媛（おとたちばなひめ）が海神を鎮めるために自ら入水して犠牲となった。その際に漂着した船の残骸（寄木＝寄り集まった木片）を地元の浪人（漁民）が拾い上げ、これを神体として祀ったのが始まりとされます。このため、日本武尊と弟橘媛を主祭神とし、海上安全・漁業守護の神として信仰されました。

特徴的な文化財：境内入口の「江戸漁業根元之碑」：昭和初期に随筆家・本山荻舟が撰文した石碑で、この一帯が江戸湾漁業の起源地であることを記したものの。



社殿内の鰻絵（こてえ）「天鈿女命功績図」：伊豆長八作の左官鰻絵（漆喰彫刻）で、品川区指定有形文化財。明治初期の社殿に残る貴重な作品で、例年文化の日頃に特別公開されることがあります。

さて、寄木神社をでて、さらに品川方面に進むと 100m ほどで小さな利田神社（かがたじんじや）が右手奥にあります。東海寺の沢庵宗彭が弁財天（市杵島姫命）を洲崎（目黒川河口の砂州）に勧請したのが起源。当初は「洲崎弁天」と呼ばれ、水運・漁業・芸能の守り神でした。さらに、境内にある鯨塚（寛政 10 年・1798 年の「寛政の鯨」供養碑、東京唯一の鯨碑）。歌川広重の浮世絵「名所江戸百景 品川すさき」にも描かれた江戸名所。



今では、すっかり埋め立てられて街の中に埋もれた小さな神社となってしまいましたが、150 年前の「名所江戸百景 品川すさき」に描かれた「洲崎弁天」は風情があったようです。

境内には東京で唯一の鯨塚があります。

鯨塚は、寛政十年（1798）5 月 1 日、前日からの暴風雨で品川沖に迷い込んだ鯨を漁師たちによって捕らえられた鯨の供養碑だそうです。鯨の体長は 16.5m の大鯨で江戸中の評判となり、将軍家斉が上覧する騒ぎになったそうです。全国には多くの鯨塚がありますが、東京に現存する唯一の鯨塚と碑の説明がありました。

品川の由来

「品川」という地名は、もともと目黒川の河口（品川湊があったあたり）を中心に発達した集落につけられた呼び名で、文献では元暦元年（1184 年）の文書に登場します。

ただし、語源（なぜ“品川”と呼ぶようになったか）は決定打がなく、諸説あります。代表的には次のような説明が挙げられます。

一つには、現在の目黒川（特に河口付近）が、古くは「品川（しながわ）」と呼ばれていた。



一つには、「しなり川（しなる川）」の訛り：川の曲がり具合（しなる＝しなる）からがあります。

当時の御殿山は標高が 20m ほどあり、江戸湾を一望できる景勝地で江戸有数の桜の名所として賑わいました。幕末のペリー来航により、お台場建設のために切り崩され現在の標高 7m 程度になってしまいました。広重は残念がったそうです。



歌川広重「江戸名所 御殿山花盛」（文政～天保期頃）：山上から品川湊を桜越しに眺める楽しい花見の様子を表現。国立国会図書館所蔵

品川宿

品川宿（しながわしゅく）は、東海道五十三次の第一番目、つまり日本橋を出て最初の宿場町です。江戸の玄関口として人・物が集まり、陸路だけでなく品川湊（海運）も近く、早くから賑わいました。「江戸四宿」の一つ（他は千住宿・板橋宿・内藤新宿）として特に重要な宿場でした。

三代将軍家光の時代には人が住んでいなかったですが、東海道ができ海運が盛んとなり発展したそうです。

品川宿や内藤新宿のような一番宿は、江戸を経つ旅人が宿泊することは少なかったです。それでも賑わった理由は、いずれも非公認の遊里があり、幕府公認の吉原は遠いため近場の内藤新宿や品川宿は江戸っ子の絶好の遊び場だったそうです。

さて、利田神社を出て右手方向に旧東海道を 100m ほど歩くと、もう北品川駅に到着です。ここからは、品川駅前へ通じる「第一京浜」に出会います。旧東海道の散歩もここで終わりとなります。大森駅からスタートして、明治の初めにモース博士が発見した大森貝塚、鈴ヶ森刑場から旧東海道に入り、立会川の由来、土佐藩の砲台跡、数々のお寺、神社、その江戸をイメージしながらの散策はいかがでしょうか。

III. ≪大森靖泰のスコットランド駐在記 第4回 生活事情(1) 車≫

連載4回目となった今回からは、スコットランドでの生活事情や文化を紹介していきます。

＜英国での運転＞

スコットランドには東京のような地下鉄などはなく、車がないとどこへも行けないので、まず車を入手することが必要。会社から融資は受けられましたが、自費購入で車種(ランク)を指定されました。私は何軒かのディーラーをまわり、12月初めにはルノー(Renault)のサフラン(Safrane)という車を約2万ポンドで購入しました。(当時のレートは、1ポンド=195円くらいでした。)

車選びでは、当時は日本では既にオートマチック車が多くなっていましたが、欧州メーカーのオートマチック車はマニュアル車より価格がかなり高く、また耐久性に問題ありと言われていたため、私はマニュアル車を選びました。車を購入したら、車の保険 Road Tax を払って Road Tax Disk を受取り車のガラスに貼ります。日本の JAF のようなもので RCA があります。

購入した私の愛車は、そののち3年間にわたって大きなトラブルもなく、1日100kmの朝夕の通勤と休みの日は家族を連れてスコットランドや英国中を走り回ることになり、帰任前の1999年11月末に5千ポンド(帰国が迫っているため足元を見られた感)で売却するまで、この愛車と付き合うことになります。全走行距離は十数万キロでした。

私は、幸い車で大きな事故に遭ったことはないのですが、エディンバラが海岸に近くまた冬は融雪剤を散布するため塩害が発生するためか、私は3年目の会社からの帰宅時にモーターウェイ M8 を下りた直後のガイル(Gyle)地区でマフラーが脱落し、RCAに電話しレッカーを呼んだことがありました。後で思い返すと、その瞬間は車体後部が一瞬浮き上がった感じでしたが、ちょうど減速した時だったので 九死に一生を得ました。



レッカー上の車、マフラーが脱落している

＜英国の運転免許証＞

妻は日本で長年ペーパードライバーでした。英国では買い物や子供の送り迎えなどの日常生活に車が必要ということで、Fiat の Punto というコンパクトカー（確か 1.1L のエンジン）を買いましたが、その妻がすぐに運転できたほど、当時の日本と比べて英国は運転マナーもよく運転しやすい国でした。現在 私は 2012 年から東京で単身生活しており、運転しないペーパードライバーです。今では夫婦の立場は逆転し、関西に帰省すると妻の運転する車に乗せてもらっています。



運転免許証は、日本の免許を持っている場合 英国のものに切り換えることができました。当時英国の運転免許証は大きい紙で、折りたたんでカードの大きさにして持ち歩くとボロボロになるので注意が必要でした。当時の免許の期限は長く誰でも 70 歳まで更新なしで有効で、おまけにカナダやオーストラリアなど英連邦の国々（エリザベス女王を元首として戴く国々）でもそのまま使用できると言われていました。現在はプラスチックのカードの免許証になっているので、英連邦の国々で使用できるかは不明ですが、今でも有効期限は 10 年間と比較的長いようです。ただ、私の持っている紙の免許証がまだ有効で使用できるかは不明です（私の免許証には 2027 年 10 月まで有効と明記されているのですが..）。

当時の部下でオーストラリアに移住した現地人が最近日本に来て 27 年ぶりに会う機会があったので、UK の運転免許のことを聞いてみたところ、「大森さんの免許は今も有効だと思うけど、新しいタイプの免許に書き換える必要があるだろう」と言っていました。

UK Driving License Card Details:

- Holder:** OMORI NOBUYASU
- Date of Birth:** 03 10 1957
- Place of Birth:** KYOTO JAPAN
- Issue Date:** 20 03 1997
- Expiry Date:** 19 03 97 02 10 27
- Address:** 25 QUEEN'S AVENUE, EDINBURGH, EH4 2DG, 13121
- Vehicle Categories:** A, B1, B, C1, C, D1, D, E
- Endorsements:** A, B1, B, C1, C, D1, D, E
- Provisional Entitlement:** BE, GH
- Previous License History:** BE, GH

私の英国運転免許証



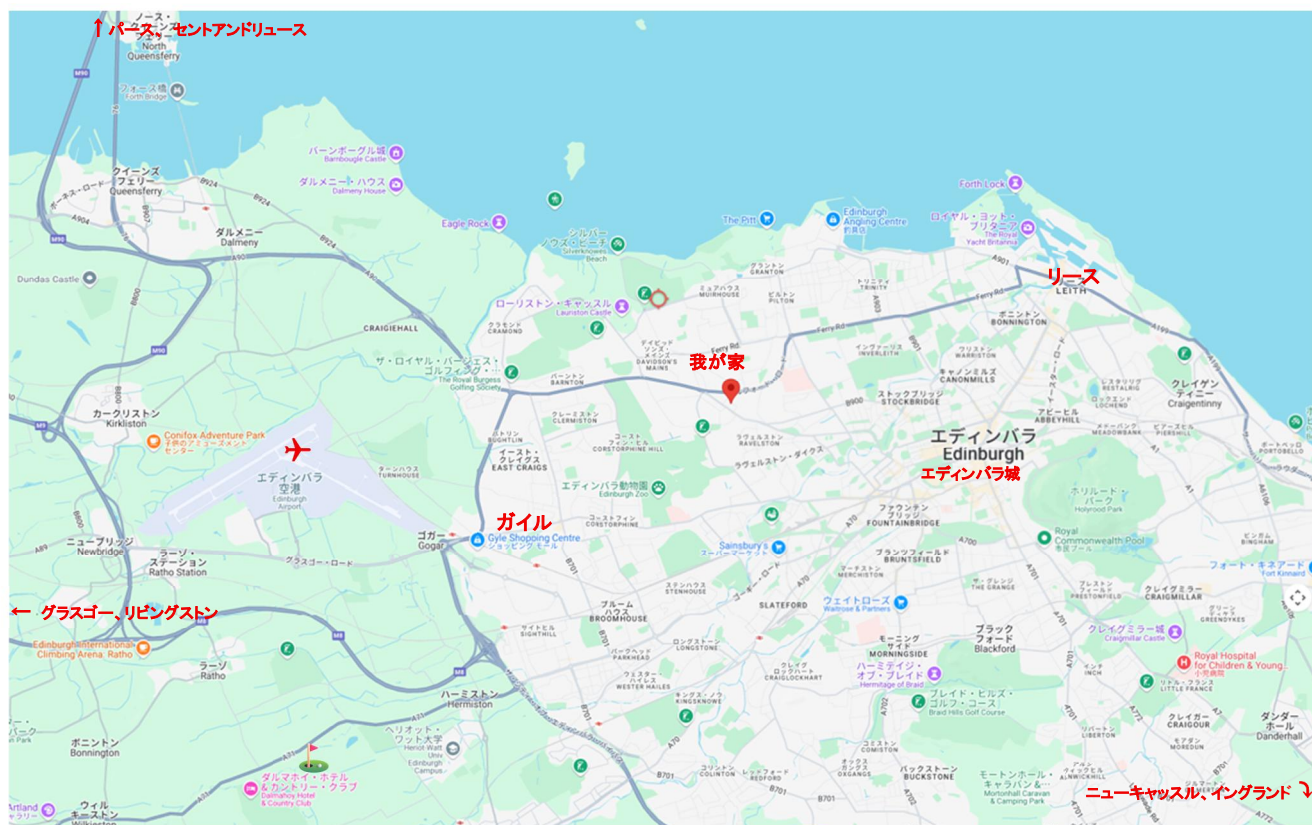
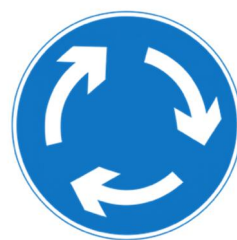
折畳んだ免許証

世界的に、特にフランスなどのEUではメートル法を推進している中、英国はマイル表示を頑なに続けています。1マイル= 約 1.6 キロメートルです。ただ、短い距離にはヤード(yards)やフィート(feet)も使われていました。1ヤード= 3フィートで約 0.9 メートルです。 米国でも同じですが英国のゴルフ場では、距離はヤード基準です。私の場合、自分の歩幅と合うので便利でした（1歩≒1ヤード）。

車の制限速度は道路により決まっていますが、中央分離帯付き道路は、時速 70 マイル(112 キロ)、中央分離線付き道路は 60 マイル(96 キロ)、市街地は 30 マイル(48 キロ) です。

飲酒運転はアルコール量によっては当然違法になりますが、私が車でイングランドに家族で出かけた時のこと、帰りにニューキャッスルでビールと夕食を摂った日本食屋を出た直後、パトカーに止められた経験があります。警察は日本食屋を出た時から後を付けてきて確信していたのか、機材を持っていないのにわざわざ無線で取り寄せて呼気検査、ところが基準濃度以下で問題ないとわかると、腹いせに後部座席に乗っていた小さい子供のシートベルト不装着違反を取られました。（別件!）

交通量の多い交差点には信号機もありましたが、英国の道路の特徴の一つとして、信号のないラウンドアバウト(roundabout)が多くあります。円形交差点(ロータリー)のことですが、17 世紀の辻馬車の時代に英国で初めて登場したとのこと。ラウンドアバウト内は時計回りの一方通行となっていて、外部道路から入るときはラウンドアバウト内の右から来る車が優先で右だけを注意していればよく、出るときはそのまま外部道路に出られるため、ルールがわかれば運転は簡単で、交通量が極端に多くない場合は、信号待ちがないため非常にスムーズに交差点を通過できます。ただし、パリの凱旋門にも大きなラウンドアバウトがありますが、反時計回りで左からくる車が優先と全く逆のルールで、慣れない国で運転すると事故のもとですね。



To be continue 次号へ続く

お楽しみいただけましたでしょうか？

JRECO 通信は不定期刊行ではありますが、次回もご期待願います。

JRECO 通信のバックナンバーはホームページに掲載中

https://www.jreco.or.jp/jreco_news.html