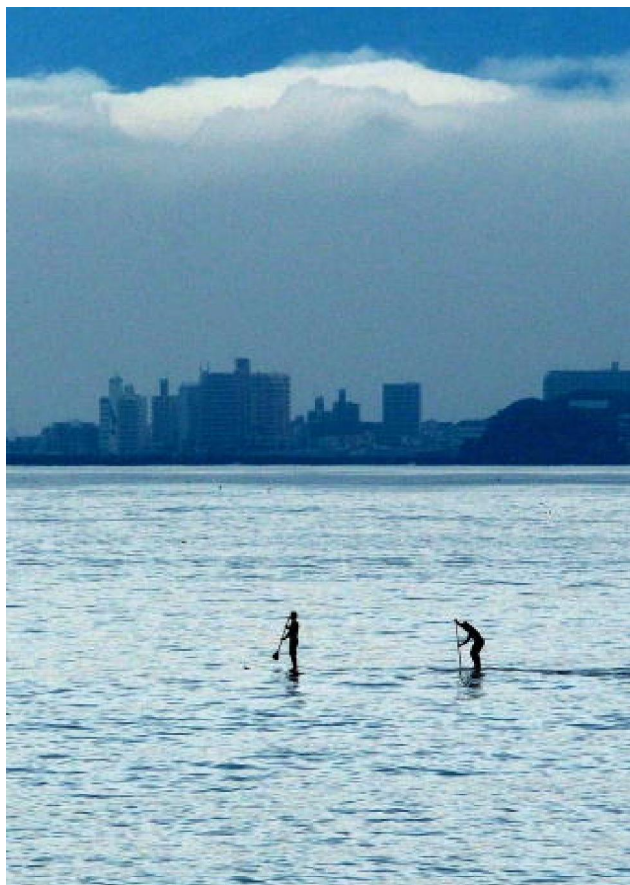


東京都立大学・首都大学東京自動車部OB&OG会誌

ているらんぷ

第4号 (2016年1月発行)



「風景と紅葉の写真」(1967年入学、小河さん撮影)

<掲載内容>

*数字は入学年度(敬称略)

- 1頁 ミニ写真展： 小河67
- 2～8頁 OB&OG会活動報告・1～3： 山崎72、安永69、小島69、齊藤99、
- 8～9頁 「部則」と「入部のしおり」の紹介
- 10～21頁 会員からの寄稿： 戸部[特別会員]、倉本66、豊島67、田上68、
竹本69、赤嶺94
- 21～22頁 現役の活動報告： 渡辺(2015年度主将)
- 22頁 編集後記： 佐々木68、甲田69

＝表紙写真の言葉＝

左：雨上がりの晴れ間から差し込む光が雲の先端を照らし、遠くのビル群のシルエットが海に浮かぶ静寂の中を、パドルに乗った二人の姿が印象的だった。

(2015年6月3日、森戸神社〔三浦郡葉山町〕から撮影)

【焦点距離 150mm f8 s1/400 ISO200 WB 晴れ 露出補正-0.3】

右：蜘蛛の糸にぶら下がる葉っぱの連なりが目をついたので、陽が当たっているところを背景にし、モミジの色が出るように明るめに撮った。

(2015年11月24日、平林寺〔埼玉県新座市〕で撮影)

【焦点距離 105mm f4 s1/200 ISO2500 WB 晴れ 露出補正 0】

〔使用機材〕

カメラ：OLYMPUS OM-D E-M5

レンズ：M.ZUIKO DIGITAL ED 40-150mm F2.8 PRO

(ミニ写真展「秋の彩り」は1.4倍コンバータ使用)

: M.ZUIKO DIGITAL ED 12mm F2.0 (ミニ写真展「地下空間」に使用)

＝「ているらんぷ」誌の校正について＝

会員の皆さんから頂いた原稿は、次のような観点で校正しています。

- ① 「表現」、「言い回し」、「言葉遣い」等は、原文を尊重する。
- ② 明らかな単純ミス（変換ミス、等）と思われる誤字、脱字等は、編集担当中心に修正対応する。
- ③ 「記憶違い」等、明らかに事実と異なると思われる内容については、必要があれば、寄稿者本人の承諾を得て修正する。
- ④ 発行後、誤り等が発覚した場合には、次号に「訂正文」を掲載する。

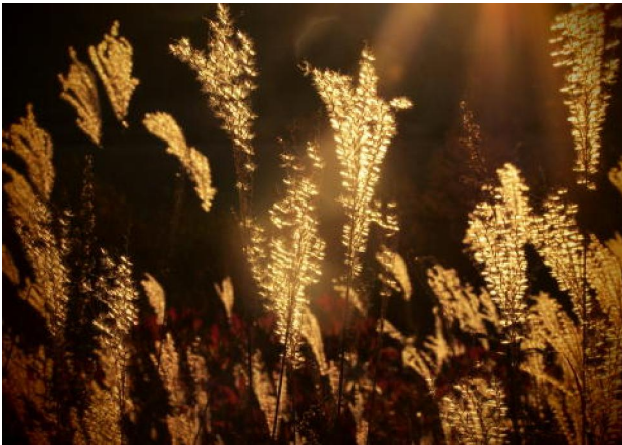
なお、漢数字と洋数字の使い分けは、朝日新聞の次のような見解を基に行っています。

■原則は「洋」 変化しない数字は「漢」

現在、朝日新聞の数字の表記は洋数字（算用数字）を原則としています。漢数字との使い分けは、非常に大ざっぱに言うと「数量など変化するものは洋数字、変わらないものは漢数字」で、縦書きも横書きも同様です。

日付は「1日、2日、……」と変わり得るので洋数字です。一方「一日中忙しかった」は「二日中～」などとは言わないので漢数字で、他にも「一匹おおかみ」「一を聞いて十を知る」など、慣用句やことわざに出てくる数字は漢数字を使います。(朝日新聞の記事より抜粋)

小河さん（1967年入学）のミニ写真展



朝日の輝き（霧ヶ峰八島湿原）



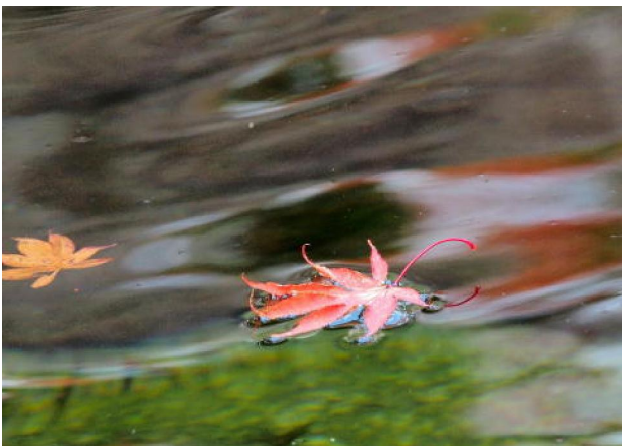
午後のやすらぎ（新宿御苑）



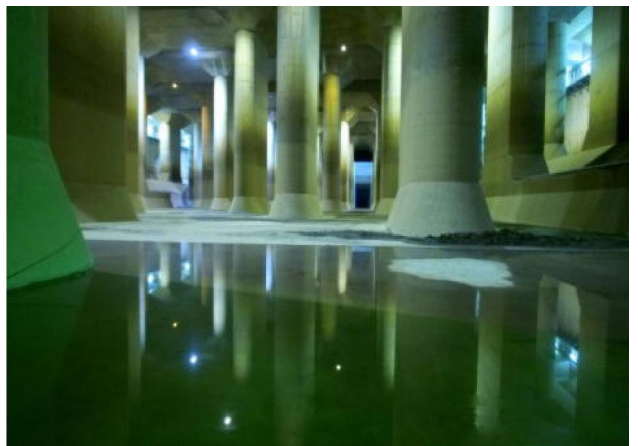
秋の彩り（喜多院：川越市）



海と雲海（森戸海岸：葉山町）



色づく池（箱根美術館）



地下空間（首都圏外郭放水路：春日部市）

「ているらんぷの中でミニ写真展を」という嬉しい企画を頂き、今年の写真からお気に入りを選択して最終選考は甲田さんをお願いしました。定年後に始めたデジカメですが、今年の撮影枚数は8,000枚を超えました。下手な鉄砲でも定期預金の金利ぐらいは当たるような気がします。これからも楽しみながら続けていきたいと思ひます。

=OB & OG会活動報告・1=

2015ドライブツアー報告

幹事 山崎 (1972年入学)

2015 ドライブツアーは11月7日～8日に1泊2日で開催しました。今回はラリー形式のドライブを楽しむという趣旨で途中にチェックポイント (CP) を置き、指示速度を設定して所要時間の正確さを競ってもらうこととしました。

コースとしては、道の駅おがわまちをスタート地点とし、和紙の里 (OD) ～定峰峠 (1CP) ～四萬部寺 (2CP) ～美の山公園 (3CP) ～秩父ミュージックパーク (4CP) ～龍勢会館 (5CP) ～土坂峠 (6CP) ～下久保ダムゴールの約100 kmで、宿泊は「冬桜の宿 神泉」です (詳細なコースはOB会ホームページの「ドライブツアーコース図」を参照してください)。今回のラリー形式ドライブというコンセプトに合わせたように、昔運転練習で走ったコースというよりもラリーで走った道をたどるという感じでしょうか。

参加者は岡崎さん、佐々木さん、中野さん (68年入学、以下岡崎チームと略す)、小島さん、安永さん (69年、小島

チーム)、河本さん (70年)、坂巻さん (71年) の河本チーム及び私 (72年) の8名です。

車は岡崎チームが中野さんのBMWツーリング、小島チームが安永さんのアウトバック、河本チームが河本さんのフィットHV及び私のVW Poloです。

当日は天候が危ぶまれましたがどうかゴールするまでは雨とならず、ドライブするには良かったのですが、夕方になるにつれて雲も厚くなったため紅葉も今一つ映えず、十分に楽しむことができなかったことは少々残念でした。

さて私は先行車として先にスタートしコースを確認しつつ宿で待つことしばし、しかし到着指定時刻の4時直前になっても1台も到着せず、コース図に何か大きな間違いでもあったかと不安になったころ、漸く4時3分前に岡崎チームが到着し、続いて小島チームも着いて多少ほっとしました。しかし河本チームは回答提出時間の4時30分を過ぎても到着せず、



参加者と参加車両
前列左より：安永、中野、岡崎、河本
後列左より：山崎、佐々木、坂巻、小島



すっかり暗くなった5時ごろになって漸く到着しましたが、当然失格リタイアとなりました。聞けば途中2回のミスコースでロスしたとのこと。

それでも夕食前にはゆっくりと温泉に入って疲れを癒し、夕食となりました。この席で成績発表となりましたが、年代順（古い順）に並ぶ結果となったことは単なる偶然でしょうか。

2015 ドライブツアー結果

チーム	1CP	2CP	3CP	4CP	5CP	6CP	Goal	総減点	順位
岡崎チーム	0	3	9	5	8	8	1	34	1
小島チーム	7	6	1	14	8	5	2	43	2
河本チーム	リタイア								DNF

今回はすべて秒チェックの設定で1秒1点の減点ですが、岡崎チームは1CPの減点0を含めて全CPで減点1桁という優秀な成績で、これにはチョッと驚きました。今回の指示速度は平均30 km/hですので100 m計測が違うと12秒の誤

差となりますが、それをすべて100 m以内に収めているということは、車のトリップメーターが100 m単位でしか表示できないことを考えると、称えられてしかるべきものです。さすが都立大自動車部第1期黄金時代を担った世代という感じですね。もっとも小島チームも4CPの14点以外はミスコースなどしている割には1桁減点ですので、こちらも褒められる成績といえます。

約100 kmのラリードライブでしたが、参加の皆さんに楽しいコースだったとの声を戴いてうれしい限りです。実は全コース通しでは1回だけの試走でコース図の目標物確認、距離計測を行っていますので、CP間距離計測などに間違いはないか不安な点もあったのですが、成績を見てそれも氷解し、大いに安心しました。

さて2016年は大菩薩嶺を回るコースでも走りましょうか。

<特別寄稿>

ドライブ会に参加して

安永（1969年入学）

昨年は山中湖の岳麓の集いに他の予定があった為残念ながら参加出来なかったため、今年は7月のOB会の時に11月7、8日の日程発表を聞きししっかり手帳にメモし、ほかの予定を入れないようにして、秩父のドライブの会に備えました。

私は1969年入学組の小島君とペアを組み車は私のスバルアウトバック。紅葉の秩父路をのんびりゆっくり楽しむ、そして山あいの宿で風呂に浸かり、OBの皆さんとおいしいお酒を飲みたいと思って家を出ました。小島君と武蔵野線新座駅で待ち合わせ。久しぶりの会話を楽

しみながら、集合スタート地点の埼玉小川町の道の駅へ向かいましたが、関越嵐山小川インターを出たあと、なかなか道の駅に到着しません。それどころか東秩父村役場を過ぎ、ようやく間違いに気がつく始末。10年ぐらい前に2回利用していたので場所は自信があったのですが、なんと10キロも山よりに行き過ぎ、道の駅「小川」はなんと小川町の中心街より川越よりでした。記憶力の衰えをスタート前に思い知らされた次第です。

道の駅で68年入学組の中野さん 佐々木さん 岡崎さん、70・71年組の河

本さん、坂巻さん、そして幹事の 72 年山崎さんと再会。道の駅の食堂が大変混んでいて席もとれず 30 分以上待つとの事の為、やむなく出発。この時、今日のドライブ会は単なるドライブ会ではなく、計算ラリー形式で宿の到着後チェック間の所要時間を計算して提出するという企画でした。小島君が電卓やマーカーペンを用意してきた意味をようやく理解しました。

ただこれから何をするのか、ピンとこないまま出発。5 分も経たないところで、お腹が空いていたのでコンビニを見つけ駐車場に入るものの、トリップメーターを狂わないように小島君から注意をうける。「何故か」と聞くと「MCP 前だから距離は正確さが絶対」と聞き、ようやく今日の申告制計算ラリーの仕組みを理解。40 年の昔に戻り、少し青春気分。ただ、加齢の為か小島君と話が弾んだせいも、すぐ右に曲がる場所を見落としミスコース。3 キロほど直進し、誤りに気が付き U ターン。

その後は順調に定峰峠へ。この道はここ 10 年の間にカミさんと 10 数回走った道。(峠道に入る手前の集落は、春には花に囲まれ実にきれい。)(冬の雪道もスタッドレスタイヤで走ると楽しい。)

定峰峠の悲しいほど寂れた茶屋の前を抜け秩父へ。途中、日暮君(69 年組)のホームコース?の秩父国際ゴルフの横を走り、一路、桜の名所秩父美の山へ。

(ここで今度、みんなでゴルフをやろうと盛り上がりながら。)美の山は桜の綺麗な公園。紅葉もいいけど。(残念ながら去年は満開の後、今年は満開の前に訪れた為、本当の素晴らしい景色は見えていません。)(来年こそは見るぞと思いつつ)美の山から秩父ミュージックパークへ。

ミュージックパークは銀杏の黄葉の名所ですが、10 日前がピーク。でも、素晴らしい黄色の銀杏が半分残っていました。ミュージックパークのゴーカート場は土曜日の割にはお客さんが少ないものの、以前にはなかった大浴場ができて、レストランに人が多くなってました。

ここでドライバー交代、小島君へ。会社の社用車でスバルのフォレスターに乗っていた小島君が、「私のアウトバックにも『#』や『S #』のボタンが付いているけど、使い心地はどうか」と聞かれるものの、「使ったことがない」と答えると、「このボタンを押すと、加速させたいときに効果がある。使わないのは勿体ない」との話になり、即、山道で実行。実によく加速。「S #」は登りでスムーズに加速。3 年間、車の能力を知らずに運転していた事を反省し、残念がると同時に小島君に大感謝。

農民ロケット(龍勢祭り)で有名な秩父の吉田町から最後の峠路の土坂峠(現役の時、砂利道で大変だったなーと思い出しながら)を「S #」で走り抜け、ゴールの東京の水がめ(神流湖)の辺りに来ると夕暮れ。ようやく国道を曲がり最終 CP。下久保ダムの上を走り今夜の宿「冬桜の宿 神泉」へ到着。小島君がテキパキ、パソコンにデータを打ち込み、結果を山崎さんに申告。(私は昔のタイガー計算機を思い出し、時代が大きく変わった事を実感。)

宿は新しく、木材をふんだんに使い、部屋の天井も R 型で高く中々良い感じでした。風呂で疲れを癒し、いよいよ夜の部へ。ほぼ、全員が第 2 の人生をスタートさせ、今の生活や思い出話に花を咲かせ、お酒やワインをのみワイワイガヤガヤでした。(ただし、お酒の量は減った

な一という印象です。) 私もすぐ卒業ですので、皆さんの第2の人生の充実した生活ぶりを見習いたいと思った次第です。

翌日は残念ながら、雨と霧。でも冬桜を見に行こうということで、近くの城峰

公園に行きましたが、春の桜のイメージとは違い全員がっかり。秩父の紅葉のドライブ、皆さんとの楽しい会話に満足し散会。来年の再会を確認しました。(幹事の山崎さん有難うございました。)

＝OB & OG会活動報告・2＝

2015年の合宿に参加して

副会長 小島 (1969年入学)

9月24日金曜日、自動車部合宿に参加するため、待ち合わせの入間駅で岡崎会長と河本副会長を拾って、一路妙高高原へ。

天候は生憎の雨、それも結構本格的に降っていて、本日はやみそうもない。天気予報を当てにしておき、晴れの合宿参加を当てにしておき、ジムカーナ見学用の椅子も買って来たのだが、予報が急変してしまい傘を差してのジムカーナ観戦になりそうである。

夜に予定している運転練習用のコースを下見しなければならないので、寄り道もせず妙高高原へ到着。学生が借りているジムカーナコース(スキー場の駐車場)を確認して、そのままコースの下見に出発。

目を付けていた山頂方向へのルートを走ってみると、道は細く急勾配で、しかも1～2速でないと上れないようなヘアピンが連続している。「これでは練習になりそうもない」と急遽、長野方面に方向を変えて、手当たり次第に走ってみると、何とか練習になりそうな道が確保できた。途中でペンションがあるのが気になったが、あまり飛ばすわけではなく、大丈夫であろうということで、宿へ戻る。

合宿所は小綺麗なペンションで、岳麓

よりは数段上品な佇まいである。これまた格段に美味しい夕食を済ますと、希望者を募って運転練習に出発する。部車がないので、個人車を3台提供してもらうことで交渉する。事故を起こしたときは各自の保険を適用(「他者運転特約」等が通常の保険には付帯している。)することとし、自分の車を持っていない人は、単発の1日保険に加入してもらうことで、車提供者に納得してもらった。この辺が部車のない悲しさである。しかし、さすがに今時の若者はスマホであつという間に保険加入完了。

参加者は現役8名と我々3名、雨の夜の運転練習となって、助手席に座らせて頂き、2時間ほど近くの道を走って貰いました。詳しい内容については長くなりそうなので、別の機会に譲ることとしますが、皆さんあまり山道を走り慣れていないようで、年寄りの私たちより夜道が見えていないようでした。

翌日は雨の中のジムカーナ練習を見学しました。広い(100m×250m程度)駐車場の片隅にパイロンを置いて、7～8ターンのコースを作っていました。また、空いているもう一方の隅ではパイロン2個を置いてOBがドリフトターンの練習をしていました。

「何故ジムカーナコースをもっと広く使わないのか」の問いかけに、「パイロンがないんです」とのこと……準備不足というか企画ミスというか、「今の自動車部を象徴する姿なのかな」と思ってしまいました。

この日は早めに引き上げて、来年のための（来年も参加しなくてはいけないのだろうか……）運転練習コースの探索に出かけ、野尻湖周辺に良い道があることを確認して、「昨日はここに連れてくれば良かった」と思いましたが、時すでに遅しで、そのまま帰路につきました。私達も事前にこの辺の道を調べておかなかったのは、現役と同じかもしれません



運転練習が終わり、反省会開始

……反省しております。

「毎回ドライブ会のコースを調査し、コース図を作成している山崎さんは偉い！」と思った次第です。



ジムカーナ練習を見守る岡崎会長と河本副会長



駐車場の中央奥に10数本のジムカーナ用パイロンが立ってます

＝OB & OG会活動報告・3＝

自動車部講演会 開催報告

幹事 齊藤（1999年入学）

2015年11月13日、首都大学東京の教室を借用して、自動車部講演会を開催しました。

講師は、日産GT-Rの企画責任者を務める日産自動車チーフプロダクトスペシ

ヤリスト、田村宏志氏で、都立大工学部出身であることなどがきっかけとなり、今回の講演が実現しました。

講演内容は、日産GT-Rの開発秘話を始め、氏の自動車観とそれを築いてきた

半生、リーダーの役割、現役首都大生へのエールと、多岐にわたるものでした。いずれも予想を上回る貴重な内容であり、出席者がみな真剣に聞き入る姿が印象的で、あっという間の2時間となりました。



写真や動画を織り交ぜ、臨場感のある説明をして下さった講師

講演の主要ポイントを紹介します。

【GT-R のニュル(*) 7分8秒達成の舞台裏】

7分10秒切りを企画しようとしたところ、エンジニアたちと大論議になった。「セクターベストを紡いでも7分12秒が限界のはずだ」と。それでも目標は変えず、達成目処がないまま、その企画をスタートさせた。タイムアタックはドライバー4名体制にして臨んだが、実際に測ると、ベストは7分12秒程度で、エンジニアの言った通りになった。でも最後にミハエル・クルムが気合で7分8秒を出してくれた。

【GT-R と GT-R NISMO の違い】

これまでの GT-R の足は、サーキットのような路面では良いが、日常ユースではさすがに硬すぎるという側面があった。そこで、標準車は日常でも苦にならない足にしつつ、サーキットユースには GT-R NISMO を作る、という2本立てと

した。特に NISMO 仕様は世界中で大当たりで品薄状態が続いているとのこと。

【学生へのエール】

大学の規模としては、首都大（都立大）は大きくないため、人数的にはいつも少数派であるが、少人数だからこそ自由な校風が醸成されていたと思っており、学生時代は好き勝手にやらせてもらった。それが今の自分につながっている。学生の皆さんも首都大の良さをうまく活かしてほしい。



SEMAショーでのエピソードを説明する講師に聞き入る出席者

今回の講演を通して、田村氏が根っからの車好き、走り好きであることがよく分かり、こういう人が車作りを指揮しているうちは大丈夫だろうと思った出席者も多かったことと思います。

講演会の後、出席者に伺った感想をまとめると、「貴重な話が聞けて有意義だった」といった肯定的回答ばかりでしたが、その中で「社会人にはしみじみ伝わるが、学生には少し理解が難しい話もあった」という声も聞かれました。

今回の講演が、学生にとって単に「GT-R の話」としてだけでなく、「クルマを企画するリーダーの姿」として各人の将来の進路を考える際の一助になればと願っています。

*編集者注：「ニュル」

ドイツ西部にある世界的に有名なサーキットコース「ニュルブルクリンク」の略称。

→「ニュルブルクリンク」

ドイツにあるサーキット。第一次大戦後に、不況対策のための公共事業として建設された。ニュルブルク城を囲むように作られていることから、この名がある。「ニュ

ル」「ニュルブル」などと略記される事もある。

ロングコースの北コース(ノルドシュライフェ)と、ショートコースの南コースがある。ショートコースで F1 や DTM、ロングコースで耐久レースを開催している。

また最近では、スカイライン GT-R など市販スポーツカーのテストコースとしても有名。〔Hatena Keyword の HP より引用〕

/// // 自動車部部則」 & 「自動車部入部のしおり」の紹介 //

昨年7月に、武元さん(1973年入学)から河本副会長(1970年入学)宛てに次のようなメールが届きました。

「自動車部時代の資料がありましたので、スキャナで取ってPDFに撮りましたので送ります。自動車部部則、自動車部入部のしおり(河本さんの時?)です。何分、昔の『青焼き』ですので見にくいかも知れません。」

送られた資料を見た河本さんの感想です。

「この部則 実はほとんど見た記憶がありません。よく持っていましたね。委員会とか全く知りません(あるいは全く覚えていません)。総会というのも実施した記憶がありません。物事は主将と部長(前田教授)で決めているものだと思います。」

入部のしおりで主将だった波多野さんの文章があります。波多野さんは10年ほど前に亡くなっているので良い記念になります。」

ここに部則の一部をご紹介します。会員の皆さんで、ご存知の方はどのくらいおられるでしょうか?

(文：甲田、69年入学)

<部則、2ページ目> 東京都立大学自動車部部則

昭和34年4月1日 作成
昭和35年9月15日 改定
昭和38年4月1日 一部改訂

第一章 総 則

第1条 本部は東京都立大学自動車部と称する。

(本部は東京都立大学自治会運動部連合に属する。=保留)

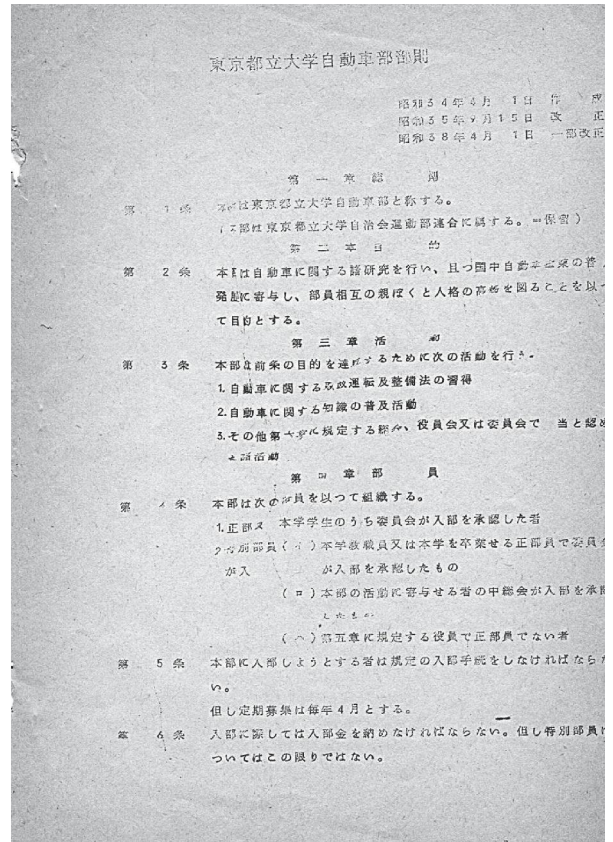
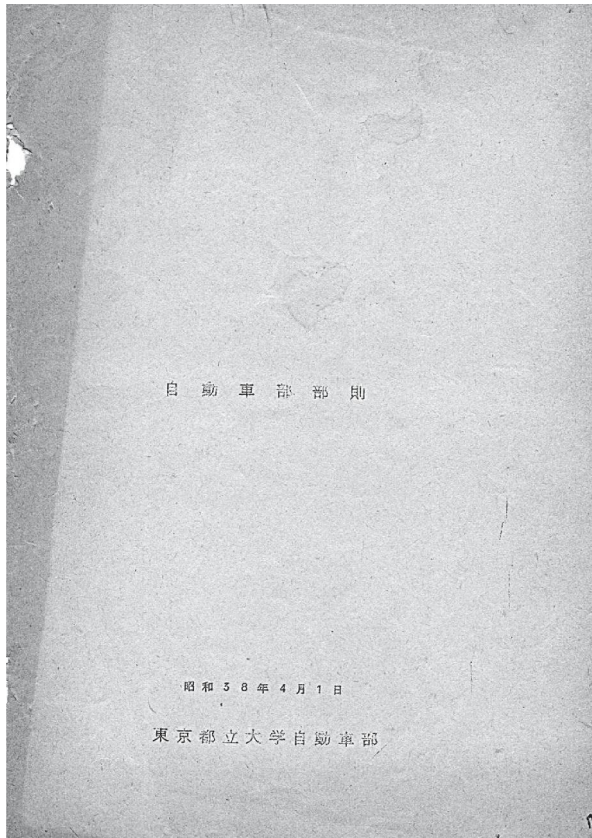
第二章 目 的

第2条 本部は自動車に関する諸研究を行い、且つ国中自動車産業の普及、発展に寄与し、部員相互の親ぼくと人格の高揚を図ることを以って目的とする。

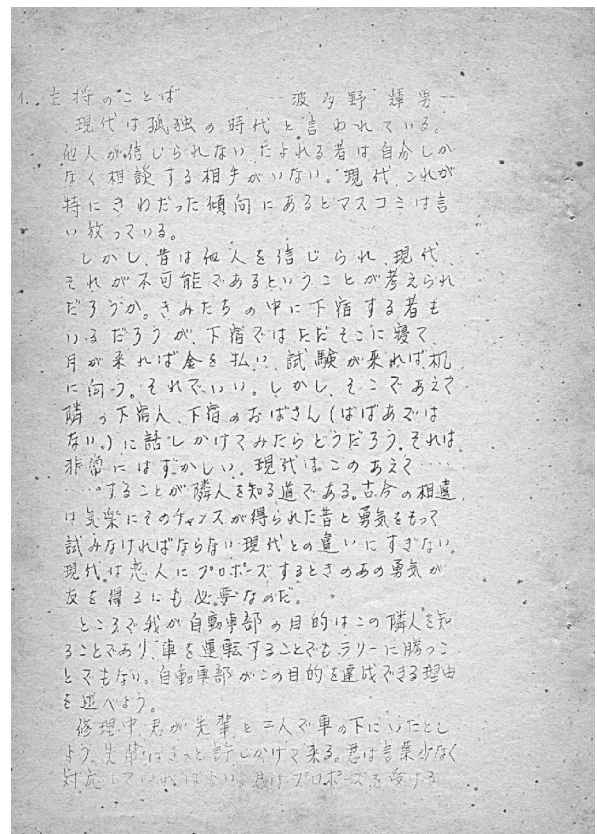
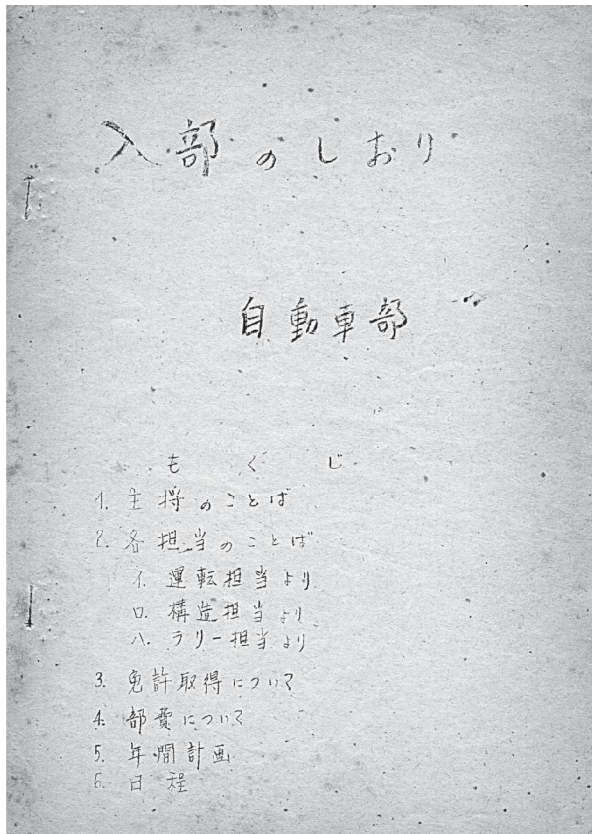
第三章 活 動

第3条 本部は前条の目的を達成するために次の活動を行う。

1. 自動車に関する取扱運転及整備法の習得
2. 自動車に関する知識の普及活動
3. その他第七章に規定する総会、役員会又は委員会で妥当と認められた諸活動



「自動車部部則」(上)と「入部のしおり」(下)です。



= 会員からの寄稿 =

私の趣味、ライフル射撃

戸部（特別会員）

射撃を始めたきっかけは？

私は千葉県柏市のはずれで生まれ育ちましたが、当時は超田舎。農業が主体の村でした。私たちの地区に狩猟をしている人が2人いて、その1人が我が家の裏山で猟をした帰りに我が家に立ち寄り、散弾銃を見せてもらいました。私が中学生の頃です。手にとって見せてもらったのですが、磨き抜かれた銃身の美しさに、「金属ってなんて美しいんだろう！」と感嘆！ 戸部は変人ですね。普通の人には花や星空、宝石などを見て美しいと言うのですが、彼は金属を見て美しいと思ったのです。その後も金属の塊を集めては見入っていました。

そして次の2つのことを密かに心に誓いました。その1、将来は金属の研究者になろう。その2、将来、銃を持とう。

誓いその1は、32才で都立大学から博士号を授与され、研究者として歩き始めました。しかし、第2の誓いは50才頃まで達成されませんでした。その頃、「このまま銃を持たずに一生を終えたら、きっと後悔するぞ」と思いが強くなり、一念発起、警察署に試験の申請に行ったとき、担当者に「試験は難しいぞ」と脅かされながらも試験に合格しました。

最初に手にしたのはエアライフルでした。最近のエアライフル、強力且つ高性能です。チューブ状の蓄圧タンクに200気圧の空気を溜め、ボルトアクションのように連発できます。性能は50m先で5～6mmのベニヤ板を撃ち抜きます。鹿猟に使っている人もいます。ま



た、50m先で10円玉に当てるのも難しくはありません。

しかし何と言っても火薬を使い、轟音を発する銃は魅力的でした。と言っても、ライフル銃は狩猟登録する場合、散弾銃を所持してから10年たたないと所持許可がありません。標的射撃で登録する場合は、ライフル射撃協会に入り、競技用エアライフルから始める必要があります。

エアライフルは短時間で卒業し、次に購入したのはスラッグ銃でした。スラッグ銃、分類上は散弾銃ですが、ずんぐりした大きな鉛製の弾頭が薬莖の中に一個だけ入っています。私が入手したのは20番という口径で、散弾銃ですので、銃身の内部にはライフレング（注1）はなく、その代わり弾頭の表面に斜めの溝があって、空気から受ける圧力によって弾頭が回転するようになっています。弾頭の重さはライフル銃の倍（約20グラム）、速度は半分、有効射程距離はおよそ50mです。

この頃から自分で言うのも変ですが、私はメキメキと頭角を現し、猟友会や銃

砲店主催の射撃大会でほぼ毎回優勝しました。書斎の棚はトロフィーでいっぱいになり、置き場に困るくらい！ 他の参加者からは、文句とも嫌みとも取れる、「戸部さんが辞めないかぎり他の人は優勝できないよ」と言われたこともあります。

極めつけは東京都猟友会のスラッグ射撃大会で、参加者 70 数名の頂点に立ったことです。この時一緒に参加した銃砲店の店長の言葉が忘れられません。「すっごく嬉しいが、すっごく悔しい」と。彼は私より若いのですが、射撃では先輩、いろいろと教わりました。

以後の射撃大会などで、私が知らない人が私を知っているのにびっくり！「世の中の評価は1位だけが特別で、2位はビリとほぼ同じ」であることを痛感！これが私の座右の銘となりました。この時の点数、287 / 300 は未だに破られていないようです。

それから3～4年後、念願の火薬のライフル銃を入手することができました。レミントンモデル700, 308Winでした。ライフル銃は100mまでなら、狙ったところに着弾することに大感激！

以後、ライフル銃一筋でいろいろと経

験、学習しましたが、それは別の機会に書いてみたいと思います。射撃をやってみてみたいという人がおられましたら是非ご一報ください。

お読みいただき、ありがとうございました。



レミントン モデル700, 300Win

ストック(注2)はノルウェーのGSR製、バイポット(注3)は通常使いません。

(注1) ライフリング：弾頭に回転を与えるため、銃身の内部に加工された螺旋状の溝のこと。

(注2) ストック：銃床。木材やプラスチックで出来ています。

(注3) バイポット：射撃時に銃を安定させるため、銃床の先端に付ける2脚のこと。

1966～1972 部車の回顧

倉本（1966年入学）

私は1966年から1972年までの6年間、都立大学と自動車部に在籍しました。部活動自体の思い出は沢山ありますが、私とほぼ同時代を経験したOB会員が多いのでそれらについては他の方に任せ、今回は文字通り固い話になります

が、当時の部車のハードウェア（構造自体）に焦点をあて回顧してみたいと思います。私は卒業後、自動車メーカーで十数年間乗用車のシャシーの設計や操縦安定性のテストに携わり、その分野では当時の部車の構造を現役時代

よりいっくらかよく理解したように思いますので、現代の車との違いや若干の個人的思い出を交え振り返りたいと思います。



入学当時1966年は、すでに自動車産業が日本の基幹産業になりかけていた頃ですが、当時の部車はそれより5～10年前位の、日本メーカーが国産車の本格的設計製造に乗り出した頃の車でした。

ダットサン (110型1955-1957)

860cc25馬力4気筒エンジンの車で、ダットサントラックと共通の梯子型フレームに前後輪リジッドアクスルをリーフスプリングで懸架。既にナンバーはなく、免許を取るための大学構内の運転練習でお世話になりました。

トヨペットクラウン (RS型、観音開きの初代クラウン1955-1962)

初期型が1台（これは既に動いていなかったと思います）、後期型の60年型でナンバー付きが1台あって、私が校内運転練習で生まれて初めて運転した車でした。校外への運転練習やラリーなどでも、部の主力車でした。乗用車専用低床フレーム、国産初の前輪独立懸架が採用され、前進3段変速は高速道路のない時代にはリーズナブルな仕様

だったと思いますが、峠道の登坂にはやや苦しい性能だったと思います。

いすゞヒルマン (PH100型1956-1964)

英国メーカーからのノックダウン。2台あったと記憶。免許を取って間もない頃に、校外運転練習に行った記憶があります。よく回るエンジンと4段トランスミッションでよく走る車という印象でしたが、ブレーキの効きがあまりなかったように思います。

プリンススカイライン (ALSI型1957-1963)

日産と合併する前のプリンス自動車製、既にナンバーのなかった青（あざやかなライトブルー）と、黒のナンバー付きがありました。黒は当時の主力車、青も確か66年の府大戦には仮ナンバーで大阪遠征しました。セミモノコックボディ、高出力エンジンと4速ミッション、ド・ディオンアクスル式のリヤ・サスペンションを特徴とする走りの良い車でした。ド・ディオン式は動力伝達系のプロペラシャフトとディファレンシャルギヤボックスまでを車台側にマウントし、左右後輪を鋼管でつないでリーフスプリングで懸架し、独立懸架車のようなドライブシャフトを持つもので、色々な面で利点があるバネ下重量の軽量化をある程度達成していました。

ここまでの、私の入学時の部車（思い出せる限り）、以下はその後の車。

いすゞベレル・ディーゼル (PAD10型1962-1967)

日本初のディーゼル乗用車。低速トルクを生かすようタイミングの良いギヤ・チェンジが運転のコツでした。コラムシフト4段で、いすゞのトランスミッションの特長である節度のあるシフト感でした。私の自動車部生活の大半をこの車と過ごしました。通常の学生ラリーでは十分な戦力でしたが、あるラリーで東名高速を目一杯の速度で走ってオーバーヒート気味になりながらも設定時間に追い付かなかった苦い思い出があります。いすゞは当時この乗用車用ディーゼルやベレットの後輪独立懸架・ラック&ピニオン式ステアリングギヤなど新技術の採用に熱心だったと思います。

日産セドリック (30型1960-1965)

初代縦目（縦型4灯前照灯）のセドリック、1500ccエンジンが1台、1900ccエンジンが1台。少し後に次の型の横目のセドリックも加わりました。これらも私の在籍期間の主力車。フルモノコックボディー、4速トランスミッションで、特に1900ccの車はパワーフルでした。後席重視の設計の為運転席が狭く、私のような長身者が運転するには窮屈でした。

プリンスグロリア (S40型1962-1967)

ド・ディオ式リヤサスペンションの足回りの良さに加え、直列6気筒エンジンの滑らかさにより、高級車の重厚な乗り味でしたが、6人乗車で峠道を走り回る自動車部の手荒い走り方にはどうも向いていなかった印象が残っています。

プリンススカイライン (S50型1963-1968)

レースで有名なスカイライン2000GT（GTRの前）のベース車である4気筒エンジン車。リヤサスペンションは前型と違い保守的なバンジョータイプのリジッドアクスルでした。（ディフギヤと車軸が一体、その形状からバンジョータイプと言われトラックや大型では現役）。この時代の自動車部としては画期的な5人乗り。主に6人フル乗車でラリーを戦っていましたが、徐々に増え始めた2人制のラリーを意識して、一回り小型の車も欲しいという様な事情だったと思います。この車の思い出は、第2回目か3回目くらいの国公立ラリーで西丹沢の世附林道から明神峠へ（今は通行できない）結構はやい速度で走らされたこと。直前のリーフスプリング折損で交換した部品がGT用のものだったらしく、バネが硬すぎて悪路で後輪が跳ね気味の上コーナーではリヤが滑りやすい傾向が出て四苦八苦でした。当時はなぜそういう現象になるのか理解していませんでしたが、フロントサスペンションに対してリヤサスペンションのロール剛性配分が大きすぎると、そのような特性になりやすいことを卒業後に知りました。

これらが、私の在籍時代の部車でした。（いくつか忘れたのがあるかも知れない）

当時の部車のシャシー構造を現代の車と比べると

- ・フロントサスペンションは、ダットサン以降は全て独立懸架になり、ダ

ブルウイッシュボーンタイプで、基本構造としては今の車と同じでした。これより少し後の時代から小型車や前輪駆動車では、より構造のシンプルなマクファーソン・ストラットタイプが多くなりましたが、機能的にはダブルウイッシュボーンの簡略版と言えると思います。

- リヤサスペンションは、全て車軸式（リジッドアクスル）＋リーフスプリング（重ね板バネ）でした。この方式は馬車以来の伝統的なものですが、乗用車の高性能化に伴い種々不満点が生じ今では使われなくなりました。その後FR乗用車のリヤサスペンションは、リジッドアクスルを4本ないし5本のリンクとコイルスプリングで支持するタイプが一時ありましたが、全体的には時代とともに独立懸架にトレンドが移行しました。当時、後輪独立懸架はいすゞベレットや日産ブルーバードなど一部車種に採用され始めた頃でした。操縦安定性に関しては、リジッド懸架方式には旋回ロール時のアクスルステア（ロールステア）という現象があり、リーフスプリング式の場合通常的设计では車軸全体が車体に対し旋回外側に向かってステアするのでタイヤの性能を見かけ上損失させ、今では欠点とされています。しかし、元々当時のタイヤ自体の性能が現代のラジアルタイヤの性能にはほど遠いものであり、あまり高速性能までは求められない当時の走行環境では目立った欠点とまでは考えられていなかったと思います。又、旋回時に

対地キャンバー角（タイヤが傾く角度）がほぼ変わらない良さもあるなど、初期の後輪独立懸架の必ずしも適切でない諸特性に比べて挙動の穏やかさがあり、ドライバーがなじみやすい素直な操縦性だったと思います。

- 当時のタイヤは全てバイアス（チューブ入り）。その後のラジアルタイヤの普及、更に道路舗装率の向上という環境要因もあって進んだ低扁平率化が、それに見合った車両側の開発も伴って、車の操縦安定性を格段に向上させたと思います。もちろんラリー用や、ダート用のタイヤが入手可能になったのはだいぶ後の事で、当時はあまりタイヤの性能差はなく重要性を意識していませんでした。
- パワーステアリングはなし、ギヤ比が大きく遊びも多いウォーム&セクター式ステアリングギヤで、今の車に比べればとにかくハンドルを沢山回していました。バイアスタイヤの時代では、そういうダルな感じが丁度よいバランスだったと思います。悪路でのハンドルへのキックバックもある程度吸収していました。もちろん操舵力はパワーステアリングが当たり前の今の車に比べれば相当重く、据え切りをするとステアリング機構のどこかが傷むという話が信じられるほどでした。

おわりに

私が子供の頃、自動車の運転はプロの技でした。私達の学生時代前後から家用車の普及が急速に進み、誰もが運転す

る時代になりました。今は道路も車も良くなり、アクセルペダルを踏みさえすれば車はたやすく進み、軽くハンドルを切ればその通りに方向を変えてくれる極めて扱いやすいものになったと思います。

しかしそのことがかえって、ペダル踏み違い事故を生んだり、認知症患者の徘徊運転を生んだりしている気もします。技術の進歩について考えさせられる昨今です。

「OB&OG会のHPのアルバムより」 1970年春合宿当時の部車の一部を紹介



いすゞベレル・ディーゼル(通称白ベレ)



日産セドリック(前:1500、後1900)



前からブルーバード、セドリック(通称イチロク)、
グロリア

自動車部の伝統と趣味との融合

豊島 (1967年入学)

自動車部を卒業して、早いもので40年余りが経ちましたが、未だに強い影響を受けている“自動車部後遺症”の自分があります。それは、部の諸先輩からの温かいご指導の賜物であり、その後の生活の中に深く根ざした行動パターンでもあります。

つまり、家族に嫌がられても、(他により便利な交通機関があるのに……)車での長距離移動を好み、山道のワインデ

ィング路、非舗装路も敢えて移動ルートに組み入れる。必要以上(?)に詳細なドライブ計画を作成し家族に呆れられ見放される、等々。

そんな行動パターンが、自らの趣味である旅行や登山と合体し、より充実したものとなり、いまや家族にも受け入れられるものへと進化し続けています。そのなかで今、はまっている海外ドライブ旅行にまつわる最近の話題を以下に記した

いと思います。

カナダ旅行から帰国して約2ヶ月が経ち、写真や資料の整理がやっとついた頃のことです。突然、国際郵便で封書が届きました。発信元は米国ハーツ・レンタカー。不安な想いが一瞬、頭をよぎります。人柱となった先達の話では、海外で犯した速度違反は帰国先住所にまで反則金の督促状が来て逃れようにも逃れようがない……と。恐る恐る封筒を開封して、内容を見ると、そこには……。

「Mr.トヨシマ 最近、オマエハ、我社ノ、レンタカーヲ借りタ。ソノ車デ、〇月〇日〇時〇分、ハイウェイ 407 号線ヲ走行シタ。407 号線ハ北米初ノ、有料ハイウェイ(注)デアル。オマエハ登録無シデ、ココヲ走行シタ。従ッテ通行料 \$6.48 + 事務手数料 \$8.50CAD ヲ支払ラエ。モシ期限マデニ送金ガ無カッタ場合ハ、オマエノ、クレジットカードヨリ引き落トスガ、異存ナイナ。」これを読み、ほっと胸を撫で下ろしたのは言うまでもありません。

海外をドライブしていて、速度違反取締りに頻繁に出くわします。取締りは、日本とほぼ同様ですが、郊外に出ると一般路でも制限速度 100 ~ 110km/h、それが集落に入ると 50 ~ 30km/h とメリハリが大きく、これに忠実に従う必要があります。集落の入口には、自車速度を知らせる電光掲示板が、つまり「あなたの車の現在速度は〇〇 km/h」とあり、このリアルタイム表示が、否応なしに減速を促します。これに従わないと、その後に控える（通常、一般住宅の玄関前に立つ郵便受けと形状も設置位置も見まがう）カメラ付き自動速度取締り機に捕捉されてしまいます。ハイウェイでは、常設の取締り機に加え、路肩や分離帯、はたま

た隣接の林の中に停車した車の中からもターゲットを狙い撃ちしています。

もうひとつの話題は、ダート路走行です。我々の世代は、WRC（世界ラリー選手権）の話題華やかなりし頃で、日本車メーカー同士の首位争いに心を躍らせていた時代です。現在の日本では長距離のダート路走行などままならない状況ですが、海外に出ると状況は一変します。オーストラリアやニュージーランドの広大な赤茶けた大地に延びる所謂"ボールベアリング路"を、日頃のプラスチックソリューション解消とばかりに、高速(?)で(ダート路でも制限速度はもちろん 100km/h です)走ってみました。現役時代の山中湖合宿でよくかよった箱根・長尾峠の御殿場側の路面（当時は火山灰特有の赤土の上に小石の浮くダート路、現在は舗装されています）に似ていて、ついその頃を思い出しステアリング・インフォメーションに細心の注意を払いつつ、後輪を少し横に滑らし走行してみました。でも、あとでレンタカー契約書の詳細をよくよく読み返してみると……「非舗装路走行は保険の適用外」と記載されていました。どうりで現地の中年過ぎのドライバーが舗装路から非舗装路に路面が変わった途端に極端な徐行になった理由が、ここで判明したような気がしました。このような国内とは異なった決まりごとにも注意を払う必要があります。

以上、最近のマイブームである海外ドライブ旅行のトピックスを少々紹介させていただきました。自動車部で指導いただき、その後 40 年間自らも培ってきた“後遺症”→“良き伝統”を今後も大いに活かし、気力と体力の続く限り、安全で安心な旅や登山を続けたいと思います。それにより、更に趣味の厚みを増してい

きたいと思っています。

(注)たぶん、有料区間に車ナンバー自動読み取り機（カメラ）が設置されており、通過車の料金事前支払（利用者がウェブ



秋のカナダ・ユーコン準州アラスカ・ハイウェイ
(Whitehorse近郊)2012.9

で決済可能)の有無をチェックしている。料金所ゲートはなく、知らなければ気付かずそのまま通過してしまう。事実、私は気付きませんでした。



真夏のオーストラリア・タスマニア島
(Cradle Mountain登山)2014.2

私の生活と車

田上（1968年入学）

私が社会人になった昭和47年は日本経済成長期で、どの企業も人手不足ということもあって就職は比較的容易だったため、私は筆記試験無しの面接だけで川崎製鉄（現 JFE-Steel）に入社できました。入社時の初任給は4万円そこそだったのですが、池田内閣の所得倍增政策に乗って毎年倍々ゲームのように増えていったラッキーな年代でした。

社会人42年間は、いろいろ苦労もありましたが振り返ってみればアツという間だったような気がします。車の歴史もわかり、私は社会人人生42年間に①ブルーバード3S（中古：10ヶ月で廃車）→②スカイライン→③スカイライン→④スカイラインGT→⑤ライトエース

1 Boxワゴン→⑥Mark II 24v→⑦バネット・ラルゴ（セレナ）1 Boxワゴン→⑧ホーミー1 Boxワゴン→⑨アバロン3.0→⑩ランクル・プラド→⑪ゼロクラウン→⑫現クラウン、とカミさんに“ほとんど病気”と嫌みを言われながらも多くの車に乗ってきました。

学生時代、自動車部在籍時はスカイライン1500（プリンス）の部車でよくラリーに参加していたこともあり、入社以来②～④までは思い入れのあったスカイラインに乗ってきました。④の「スカイライン JAPAN」が伝説の設計者桜井慎一郎最後の名車と言われています。その後、スカイラインから個性が消えてしまったように感じているのは私だけでしょう

うか。

④から⑤に切り替えたのは昭和 55 年 (1980 年) でまだ世の中に 1 Box ワゴンが発表されたばかりで、自家用車としては全く認知されていなかった時代でした。スカイライン GT からの切り替えということもあって、「お前、商用車買って仕事変えるんか？」とよく聞かれました。あの車はまだ非力な OHV エンジンでした。

子供がちょうど幼稚園から小学校の時期で、家族で出かけるのに便利だろう、とキヨミズの舞台から飛び降りるような決断したことを覚えています。結局、子育て時代は 1 Box ワゴン車 3 台を乗り継いで家族サービスをしてきました。今でこそワゴン車は子育て家族にとってあたり前の車になっているのですが、当時、まだお尻の下にエンジンがあった 1 Box

ワゴンはだれも乗っていませんでした。

⑩ランクル・プラドはスキー全盛時代で、信州育ちの私としては仲間を引き連れてよくスキーに行ったものです。あの車は雪道を走るのがすごく楽でしたね。

その後は激しいスポーツができなくなったため、今はもっぱらゴルフ場に通っています。ということで車もオジンのクラウンにしました。社会人現役時代は年間 3 ~ 5,000km 程度しか走っていませんでしたが、フリーになってからは年間 1 万 km を超えるペースで走り回っています。

ということで、私の人生はもっぱら実用を考えた車との付き合いということが言えるんでしょうね。皆さんそれぞれ自分に合った車との付き合い方があるのではないのでしょうか。

八ヶ岳の麓を終の棲家として

竹本 (1969 年入学)

OB & OG の皆さま、ご無沙汰しております。1969 年工学部機械工学科入学の竹本 (兄) です。2 学年下の経済学部にも弟がいましたので (兄) です。

日産自動車→ユニシアジェックス→ジャトコで定年を迎え、日本電産に再就職した後、一昨年リタイヤを決め込んで信州八ヶ岳の麓、家内の実家のある茅野市に終の棲家を求めて移り住みました。この間にベルギー 4 年余、英国 2 年、2 回のドイツで合計 8 年、併せて 14 年半程をヨーロッパに駐在しました。

信州に移り住んだのは、多くの方々も

同様でしょうが (家内の) 両親の介護のためです。我々の親はまだ 4 人とも健在ですが、4 人合計して“要介護度 16”。5 + 5 + 5 + 1 (3 人はホームに入所) で、かかりつけの医者にも「そんなの聞いたことがない」と驚かれました。

完全リタイヤして田舎に引っ込んでさぞ退屈だろうと、「NPO 諏訪圏ものづくり推進機構」で、リタイヤ直後の一昨年からはアドバイザーとして活動を始めました。この「NPO 諏訪圏ものづくり推進機構」は、諏訪圏 6 市町村 (岡谷市、諏訪市、茅野市、下諏訪町、富士見町、

原村)を中心とした地域の、主に中小企業を元気にしていくためのサポート活動をしています。

ご存知のように、そもそも諏訪圏は東洋のスイスと言われるほど精密工業が発達した地域でした。しかし、セイコーエプソン、オリンパス、京セラ(旧ヤシカ)をはじめとした地域の大企業工場が海外移転してしまい、その下請けだった中小企業が取り残されてしまいました。その活性化の一助にと2002年から始められたのが『諏訪圏工業メッセ』で、「NPO 諏訪圏ものづくり推進機構」はその事務局組織として2005年に設立されました。

多くの展示会・博覧会は都府県単位で行われていますが、この『諏訪圏工業メッセ』は地域主体で行われる珍しい展示会です。出展社数も今では優に300社を超え、来場者数も2万数千人に上ります。会場は諏訪湖畔、旧東洋バルブの工場跡を使用しています。戦前の建造物でちょっと雰囲気があって、なかなかのモンです。

その「すわも」の活動は『メッセ』だけに留まらず、地域企業の人材育成(教育)、地域外大手企業からの引き合いに対するビジネスマッチングの仲介、産学連携/新技術分野へのサポート、通訳&



工業メッセ風景

翻訳等多岐にわたっています。一昨年からはキャラバンを編制し外部での展示会も始めました(2013;トヨタ本社、2014;刈谷市、2015;トヨタ本社)。来春には広島のマツダでも開催します。これはマツダの小飼社長が茅野市出身というご縁で招かれたものです。

茅野は人口5万人に別荘住人1万人、観光客も大変多い土地柄です。この辺りは地域とは考えられないほど濃密です。地域の出払い(草刈りや清掃活動)、冬の除雪作業、各種行事(スポーツ大会、祭り)に否応なく駆り出されますし、2016年は公民館長、区会議員にもなるので、これらにも顔を出さなければなりません。

更に財産区というのもあって、地区の古い農家が八ヶ岳山麓の山林の権利を持っていて、この維持管理をしています(我が家もその一員)。また、多少の田畑がありますから、この畔の草刈り、庭の芝刈りと夏場はこれに追われます。

ただし、山麓に多数あるゴルフ場でのゴルフライフは格別です。冬期はクローズしてしましますが、夏場は月2~3回のペースで楽しんでおり、また、松本でのサイトウキネン音楽祭(今年からセイジオザワ松本フェスティバルと改称)に夫婦で出かけるなど、それなりにリタイ



ウチのソバ畑の草刈りの図

ヤ後の信州ライフを満喫しています。

2016 年は天下の奇祭、数えて7年に一度の諏訪大社の“御柱祭”の年です。

私もお揃いの法被を着て、気合の入った地元氏子連に交じって、祭に参加することになります。機会があればその報告はいずれまた。

自動車部の思い出

赤嶺（1994 年入学）

高校卒業後直ぐに免許を取得、浪人中は勉強そっちのけでドリフトばかりやっており、大学入学後、自動車部の存在を知ると即入部を決意した。

当時は部員数も少なく、全員で 10 数人だったと思う。同期は4人。初めて峠へ行った時は先輩方の速さに圧倒され、また、自分の下手さに愕然とし、井の中の蛙だと痛感した。

最初の思い出は府大戦。直前に先輩がまさかの免許取消となり、繰り上がりで出走することとなった。スタート直前は頭が真っ白になったのを覚えている。あまりの緊張にスタート直後、コマ図とは逆の方向へ進み、更にパニックに。その後も住宅街 70 km/h のハイアベに苦戦しながら辿り着いた SS1。6 番手出走なのに5番目にゴール。府大の車が1台足りない。皆でコースを戻るとコース上にはブラックマーク…。案の定、崖下には大破した車両があった。幸い乗務員は無事だったが、雨も降り出し、問題設定に問題有とのことで LEG1、SS1 で中止となったが、思い出に残るデビュー戦だった。

しかし、その後、府大戦が終わると先輩方は部室に姿を現さなくなった。大半は引退した様だった。また、同期の一人も免許取得に満足し辞めていった。残された1年3人で「金曜夜は部活」と決め

たが金も無ければ車もない。そもそも一般的な自動車部の活動自体何してよいかわからない。よってオートメカニクを教科書にガレージ前の廃車を分解したり、その運転席でひたすらハンドルを回したりした。

ラリーコンをバッ

テリーに直接繋ぎ、寒さに震えながら深夜までイメージトレーニングしたこともあった。何もかもが手探りだったが、活動が続けていればまたいつか盛り返せると信じて活動が続けた。正直、このまま廃部になるのではと不安も感じた。今思い返すと一番辛い半年間だった。

翌春は新入生数人が入部したが、この時の新入生には本当に苦勞かけたと思う。この年は都立開催の府大戦であったが、直前で同期が1人辞め、ラリー問題が完成したのもスタート時間直前。自分もミ



山岳救助訓練出発前

(3年前)

スコース等繰り返し、八王子バイパスで通行料を払った。通常ならコースアウトリタイヤである。散々な結果ではあったが、その時はなんとか開催できたことを素直に安堵した。誰よりも苦労した同期には心から感謝したい。

その後も毎週金曜夜の部活を続けていくうち、年々、人数も増え、車も増えていき、ラリー以外にもダートやジムカーナ、氷上まで色々な競技に参加するまでになった。そのうち、金曜と言わず毎日の様に部活に人が訪れるようになり、活気に満ちてきた。その分睡魔と戦う日も多くなり、何度も経験するうち、不眠不休 10 日目辺りで血尿が出始めることも

わかった。それでも皆で走り続けた時間は最高に楽しかった。ただ、この時の後輩達には自分が感じた先輩方の圧倒的凄さを示してやることができず申し訳なく思う。

その後輩たちも諸先輩方の様に各方面で活躍している様で嬉しく思う。きっと色々な形で自動車部での経験を生かしているに違いない。自分は直接車に携わる仕事ではないが、運転訓練ではミスによる腕立て伏せの回数は少なく済み助かった。そして何より、徹夜作業に慣れたことは大きい。今でも仕事で寝れない時は、あの頃に比べれば……と思い出し、眠い目を擦っている。

＝現役の活動報告＝

現役活動近況

2015年度主将 渡辺

* 部員数

15人（5年：1、4年：6、3年：3、2年：4、1年：1）

今年は新入生が3人入ったが1年生は1人なので、来年は1年生の新規獲得を狙う。

* 2015年の活動内容

- 1月 （新年会） 富士スピードウェイ
- 2月 部車（軽トラ）納車 富士スピードウェイ
- 3月 追い出し走行会（追いコン） 富士スピードウェイ
- 4月 新歓
- 5月 カート耐久レース
- 6月 府大戦集中特訓
- 7月 府大戦 OB総会
- 8月 学生ドリフト大会（学ドリ）
- 9月 合宿
- 10月 部車整備
- 11月 GT-R講演会主催

軽トラの共有・維持管理を始めた。

* 2015年 府大戦戦績

今年は府大が1台のエントリーとなったため、首都大側はエントリー3台の平均値を持って勝負を行った。

首都大：521点 府大：598点 により首都大側の勝利

* OB会寄付金の収支

寄付金：80,000円

支出 府大戦諸費用として：80,000円

= 編集後記 =

明けましておめでとうございます。本年もよろしくお願い致します。「ているらんぷ」も、創刊以来、約1年半が経ち、今回は第4号となりました。今号では表紙に67年入学の小河さんから写真を提供して頂き、芸術の香りがするハイセンスな装いとなった様な気がします。また、OB&OG会活動報告を充実させ、「ドライブツアー」、「合宿参加」、「講演会」と、3つの活動報告を盛り込みました。今回の催しに参加できなかった皆さまにも是非お読みいただき、次回以降の企画へのご参加のきっかけにして頂ければと思います。一方、会員の皆さまからのご寄稿は、今回もそれぞれ非常に中身が濃く、読み応えのある作品が揃いました。今更ながら、皆さまの卒業後の「仕事」、「生活」、「趣味」等が青春時代に体験した自動車部での活動にしっかりと根ざしていることを再認識した次第です。戸部先生の「ライフル銃」への情熱には圧倒されました。また、「倉本さん」、「豊島さん」の文章は、お二人の自動車部時代のお姿を彷彿とさせるもので、久しぶりに直接ご本人にお会いした気分になりました。

(佐々木 1968年入学)

「ているらんぷ」は、会員の皆様に一度はご寄稿をお願いするつもりで編集を行っています。今号は奇しくも60年代入学の会員の方からの寄稿が多くなりましたが、これは自動車部の黄金時代(?)で会員数も大変多いためです。その中で94年入学の赤嶺さんの原稿に書かれていた自動車部の冬の時代(?)、「何もかもが手探りだったが、活動を続けていればまたいつか盛り返せると信じて活動を続けた。正直、このまま廃部になるのではと不安も感じた。今思い返すと一番辛い半年間だった」という箇所には衝撃と感動を覚えました。我々60年代入学の時代からは想像できない状況だったからです。しかし、このつらい状況を必死に乗り越えてくれた赤嶺さんたちのおかげで自動車部が存続し、このOB&OG会が成立しています。「ているらんぷ」発行の目的の一つである「自動車部のこれまでの歴史を共有すること」という意味は、こうしたことではないのかと感じました。「ているらんぷ」が会員の皆様の交流、懇親のお役に立つことを願っています。

(甲田 1969年入学)