

ているらんぷい

第6号 (2017年1月発行)



◇68歳でレーシングカート 走行中!

還暦祝いに贈られた赤いレーシング
スーツで。

高田 (1966年入学)

◇2位ではダメなんです!

1/2000の高速シャッターでボート
が飛んでいる瞬間をキャッチ。

小河 (1967年入学)



<掲載内容>

*数字は入学年度 (敬称略)

- | | | | | |
|--------|---------|--|---------|-------------|
| 2頁 | はじめに | 佐々木 68 | 表紙写真の言葉 | 高田 66、小河 67 |
| 3頁 | ミニ写真展 | 小河 67 | | |
| 4～18頁 | 会員からの寄稿 | 匿名、高田 66、渡辺(敏) 67、島 68、佐藤 69、 配野 70、小俣 72、星野 02 | | |
| 18～19頁 | 同期会だより | 小西 67、赤染 70 | | |
| 19～25頁 | 活動報告 | 山崎 72、中山 71、佐々木 68 | | |
| 25頁 | 新メンバー | 佐野 11 | | |

＝はじめに＝ 佐々木 (1968年入学)

皆様、あけましておめでとうございます。本年も宜しくお願い致します。

現在、「ているらんぷ」誌は年2回の発行になっています。各年度8月末に「総会の記録」として編集する「総会特集号」、そして翌1月末に「OB&OG会活動報告」に加え、「会員からのご寄稿」を掲載する「通常号」の2本立てです。

第6号は「通常号」として久しぶりにたくさんの会員の皆さまからのご寄稿を頂きました。各世代の会員の皆さまからの力作を是非お楽しみください。また、「会員からのご寄稿」に加え、「会員の撮影（提供）による写真」を掲載した表紙、「会員の作品を紹介したミニ写真展」、「同期会だより」等、会員の参加型の企画も盛り込まれています。

次号以降も、より多くの皆さまが様々な企画でご登場頂けますよう、積極的なご参加を心よりお待ちしております。

＝表紙写真の言葉＝

上：「68歳でレーシングカート走行中」 高田 (1966年入学)

還暦祝いに家族から贈られた「赤いレーシングスーツ」を着て、「赤いビレルのマシン」を駆って大井松田カートランドを走行中の写真です。

最終コーナー出口で他のマシンと競っているシーンを、一緒にカートをやっている次男に撮影して貰いました。

パドックに戻ってフルフェイスのヘルメットを脱ぐと、「白髪の爺さん」が出てくるので周りの若いカーターが驚くのが楽しいですよ。

下：「2位ではダメなんです」 小河 (1967年入学)

疾走する競艇を撮りに平和島ボートレース場に行った時の一枚。

午前10時半ごろ到着して入場券100円の自動改札機を通過すると、係員から“撮影ですか？”と声をかけられた。場内で撮影するためには「撮影許可証」と書かれた腕章を付けなければいけないようだ。手続きを済ませてレース場へ行くとすでにレースは始まっていて、はやる気持ちを抑えて準備に取り掛かる。

今回のボートレース撮影は、ボートがブレないで周辺が流れる「流し撮り」と、飛び散る水しぶきと浮いているボートを「高速シャッター」で撮ることが目的。

流し撮りは、1/10～1/60秒の低速シャッターでボートの動きに合わせてカメラを振りながらシャッターを切るのも、慣れないと難しい。今回もブレたボートが沢山。

高速シャッターの方は、動きに合わせてタイミングよくシャッターボタンを押せば誰でもそれなりの写真は撮れる。表紙の写真は6枚連写の1枚。

(撮影データ) 焦点距離 150mm、絞り f4、シャッター速度 1/2000、ISO 800、WB 晴天、1.4テレコンバータ使用

＝ミニ写真展＝ 小河 (1967年入学)

大都会の帽子



彩



台風一過の夕焼け



馬の気持ちになって



2回目のミニ写真展の企画、ありがとうございました。

表紙用の写真として提出したもののなので4枚のつながりはありませんが、1年間に撮りためた中から選択しました。

「大都会の帽子」：横浜コスモワールドの乗物、雨の降る中を仲間の一人が乗車してくれました。

(撮影データ) 焦点距離 12mm、絞り f8、シャッター速度 53 秒、ISO 100、WB 晴天

「台風一過の夕焼け」：自宅近くの夕焼け、窓の外が見たこともない色の夕焼けだったので近くの空地までひとっ走り、手持ちで撮りました。

(撮影データ) 焦点距離 40mm、絞り f6.7、シャッター速度 1/350、ISO 1600、WB 晴天

「彩」：箱根蓬萊園のツツジ、雨が降り出して深みのある色に撮れました。

(撮影データ) 焦点距離 55mm、絞り f4.5、シャッター速度 1/125、ISO 640、WB 晴天

「馬の気持ちになって」：馬事公苑の桜、オリンピックのための施設改修が始まるようで、来年は馬事公苑の桜は見られない？

(撮影データ) 焦点距離 85mm、絞り f2.8、シャッター速度 1/750、ISO 200、WB 晴天

=会員からの寄稿=

TMUAC OB (匿名) 10/11を過ぎて

1. はじめに

ているらんぷに寄稿するのは実に50年ぶり！ さて何を書こうか迷っていましたが、70歳に到達し自分の想定目標生存年数の10/11を経過した今、残りの1/11をどのような気持ちで過ごすかを考える為にも過去の出来事にどのような気持ちで臨んだか、結果がどうであったか、自分はそれをどう受け止めたかを整理してみる事にしました。

平凡な自分にも強く心に残る出来事がありその折々に輝ける時、苦渋の時がありそして反省もありますが、これがやり直しのきかない私自身の生きた結果であり、この延長線上に残りの1/11がある気がしますが・・・さてどんな未来へと進むのか？

2. 都立大学自動車部のころ

電車に乗れば車窓の移り変わる風景をひたすら見つめる子供でしたから、入学式当日、いろいろな所に自由に行ける自動車部から勧誘を受けると即座に入部を決断しました。この自動車部が大学生活のすべてになるとはつゆ知らず。

入学時はモータリゼーションが正に花開く時、東海道が未だ全面舗装ではなかった今では想像もできない時代だった。自動車部は体育会でありながら民主的運営の文化を根付かせつつ学生ラリーへ参加し始めた頃であった。その歴史を受け継ぎ全員でラリー競技の強化策、初のラリー主催、府大戦勝利の方程式等今の言葉で言えば意識改革を連続して進め、実りある成功経験と人間力向上に大いに役立った大学時代と感じています。

これは同期のTキャプテンの抜群の企画力と強いリーダーシップ、補佐役のAマネージャの功績が多大でしたが、同時にしっかり支えた気の合う3人も加え頭文字を採ったチームSOTAGの結成が私にとって今もなお続く大事な財産となっています。

しかし悔やまれる事は学業放棄に近い状態で卒業した事！ 結果として社会に出るから自分の好きな道、自分の特性に合った道を探し続ける事になりました。望むべき解はやりたい事とやれる技術力の両方を持つ事なのに、その道を見つけるための基礎力として学業が必須である認識を完全に見失っていた自分を、今非常に残念に思っています。

しかし何を思っても全ては後の祭りですから、現役学生の方は学業もしっかり頑張って自分の道を切り開く原動力を身に着けて欲しいと思います。

3. 揺れた新入社員時代

自動車会社に入社、金属部品&材料を扱う材研1課に配属、1年目仕事を覚えるのに無我夢中、2年目改善策もないのに会社の欠点がやたら目に付き辞めたくなる、3年目金属屋が多い中、物理屋の私は強度・剛性分野の業務で1本立ち、4年目この分野で若手リーダー格となるも静的なこの仕事を好きになれない、5年目意を決しサス・ステアリング設計課のM課長に転籍を直訴するも、図面を書くには年を取り過ぎ無理と即断却下(このM課長に後年助けてもらう事になるのですから、人との関わりは分からないも

のです)

その後すぐに開発課K係長から大型計算機を用いた各種性能開発業務に出来ないかとの誘いがあり、動的なものに興味があった私には渡りに船で即決、材研⇒開発⇒サス設計⇒材研の三角トレードが成立し、どの課も人員減少がなく私は晴れて開発課に転籍しました。

結局自分の意志で移動したのはこの時が最初で最後となりましたが、「意思があれば道は開ける」という大事な成功体験がその後の苦しい時の心の支えになった気がします。

4. 楽しかった開発時代

在籍 10 年間に開発課が研究所の前身の開発センタに拡大したため、業務は性能解析から要素開発へと変遷したが、常に新しい課題と向き合え素晴らしい経験、苦い経験も併せて開発実務者としての楽しい時間を過ごせた時代だったと思う。

最初は社内きっての操縦安定性・振動解析者のA課長と4歳年上のK係長の薫陶を受け、実務に沿って勉強した2年間で技術屋の端くれになる貴重な時間であった。A課長は現場の経験が大事と実験部隊との共同実験や雪上走行試験等の参加も勧めてくれたので、TMUAC 出身運転大好き人間の私には最高の時間でもあった。

「素晴らしい経験」（こんな事が起こりうるのかという想像を絶する現象について）

2000m 級の高地、40℃を超える環境でまれにエンジン出力がダウンする(それも燃料が気筒内に多く流れ込む事により)。当時はキャブレターでエンジンへの燃料供給を制御していた。キャブ内の燃料量は使用状況にかかわらずフロート(浮船)で常に一定に制御されている。その原理はキャブ内の燃料液面にフロートが浮かんでおり、燃料がキャブに充分供給されるとフロートと一体の針弁が上昇し上部の燃料供給口を閉じる、逆に不足の場合はフロートと一体の針弁の低下量に比例し燃料供給口が開く構造になっている。従って異常な燃料供給は理論上起こりえない、なのに何故？

この原因を調べるよう命令を受けたので、先ず現象の「可視化(燃料系パイプとキャブ)」と現象の起り易い条件を作り再現させた。現象は全く想定外だった。針弁から時折燃料がシュッと吹くのが予兆で、それを契機に泡になった燃料が雪崩のようにキャブ内に侵入しエンジン気筒に排出される。この時キャブ内は泡だらけでフロートが液面上に浮くという想定は完全に破綻していた。不謹慎だがこんな現象に立ち会えるなんて技術屋冥利に尽きる一瞬であった。再現できれば対応策は簡単に見つかり一件落着、人生最大のビックリ現象だった。

「苦い経験」（品質確保との闘い）

その後要素開発を行う係長になった私に先行要素開発として電動PS(パワーステアリング)開発の命が下った。次期車に向け電動モータで油圧駆動のPSが設計、将来を見てリスク大の電動モータ直接駆動PSを開発でという分担であった。

モータ、コントローラを受け持つ電機メーカーと組みゼロスタート、フィードバック遅れによる自励振動、摩擦増による復元性の悪さ、慣性増による手放し不安定性や操舵

感の悪さを何とか克服した所までは性能開発として良かったが、急遽次期車に載せる事が計画され、限りある日程の中で安全品質確保を進める事になった。しかし開発当初からアキレス腱であった接触型トルクセンサの寿命品質が確保できず、次期車の立ち上がりが近づく中で製品化不可を宣言した事は忘れられない苦い思い出である。

5. 輝けるとき（好事魔多し）

電動 PS 開発の失敗を反省し、体制を立て直しさあ第二次開発に歩み始めた時、サス・ステアリング設計課長の辞令を受け、役員から先ずは市場の要望である現行車の品質改善に注力をとの指示を受けた。品質改善は個々の担当設計が関連部署を動かして進めるので、課長判断・采配が改善速度に大きく影響する。一方新米の私にとっても何が問題かが既に分かっている課題なので、取り組み易く課員の先頭に立って改善を進捗した結果2年ほどで改善課題を全て一掃した。この頃は技術部門だけでなく生産・品質管理・サービス等の他部門からも信頼されていると感ぜられる輝ける時でもあった。

その後もサス・ステアリング設計の経験と知識を重ね順風満帆であったが好事魔多し、期末に組合の計画休暇消化目標を達成していない人がいるので、確か6～8日を連続して休ませてくれと技術部門組合役員が言ってきた。計画休暇なのだから私から命令する事はできないと返したらしばらくして私は部付き主査へ、組合役員は一般組合員への人事異動があった。私への異動の説明は次期車が有すべきサスペンションシステムの先行開発を進めよであった。このテーマはやり甲斐のある仕事ではあったが、なぜ突然この時期に？という疑問もあった。その疑問は1週間ほどで解けた。「飛ばされたんですって」と直接聞いてくる人も現れ、さすがに鈍い私も異動に含まれるもう一つの意味を理解した。

もう一つの意味は管理の重要性を示しており、特に今回のようなイレギュラーな課題への対応は、互いの組織の判断決定者の意向を確認しながら互いの折り合い点を探るごくごく当たり前の丁寧な対応が必要で有ったと反省している。

6. 苦渋の時代

3か月を過ぎサス構想設計が全技術部門の部長会で高評価を得たのち、サスに限らず車体、エンジン、ミッションを含む先行開発部が新設され、その部に異動となった私の新職務は技術部門全部署の先行開発の内容・予算を「見える化」し、分析・提案を含む報告を部長会で審議してもらう事務局業務であった。人によっては力を発揮できる役職であったが、企画・管理・表現能力に欠ける私には一転苦渋の時代を迎える事になった。

前設計課では昼間は会議、5時から図面・メモの点検承認、退社は10～12時と大変多忙であったが日々の達成感があった。事務局では5時退社で、体力的には物凄く楽であったが達成感を味わう事ができなかった。それでも良かった点は事務局からの発信の都合上ワード・エクセルを覚えた事、何より苦手な企画案作成に多少慣れた点のちに社内外の仕事をする上で大変役立った事である。どんな仕事でも損する事はない！

とはいえ、当時は苦手意識と達成感の無さから50歳になったら「扱い定年」で退職し転職しようと真剣に考えていた。そんな時助けてくれたのがM本部長(新入社員時代

に設計志望を却下した当時の設計課長)で材料研究部を任せるからの一言で55歳の定年まで勤める事になった。

7. 二度目の材研部（リサイクル企画と品質確保の経験力）

材研部に異動後、自動車部門のリサイクル開発ピッチを上げたい、については材研部が企画・管理センタとなって進捗せよとの命を受けた。社内関連部署、地域の協力メーカー、材料メーカーと調整し、共に実利も向上させながら社会的価値向上を図る企画を作れたのも、いやだいやだと思っていた前事務局での経験の賜物であった。

また無鉛化で燃料タンクの鉛防錆メッキを材料変更する件では、当時先行2社で実施予定のアルミ防錆メッキが強酸に強く世の動向となっていた。アルミ防錆メッキは硬くて成形性が悪く、成形時のメッキひび割れで品質にも不安があり、しかもコスト高という難物だった。それでも当社の強酸テストでは犠牲腐食効果で成績が良かった。

一方金属部品の疲労試験では、大荷重で促進すると別の破壊モードで壊れ正しい寿命促進試験にならない事を経験していた私は、最終の確認試験として酸度を弱めた試験をお願いした。その結果、弱い部分を選択的に腐食する孔食が発生し、アルミ防錆メッキは採用NGとなった。「促進も過ぎたるは及ばざるが如し」で、予想はしていたがまさかの良い経験であった。

8. 走りの性能を決める実験部へ、そして今へ

運転大好きな元TMUAC出身としては、最後の職場として車に乗る機会が多い職場への辞令は幸運であった。実験部もいろいろあるが私の部は部品ではなく車そのものを用いて、走りの性能開発(操縦安定性能やブレーキ性能)、耐久性能開発(寿命耐久・塩による腐食耐久・排ガス耐久 etc.)を行う5課と全部署が安全且つ活効率的使用ができるよう夏季・冬季テストコースを運営する管理課から構成される大所帯であった。

業務範囲が幅広く専門的に十分な知識経験まで踏み込めなかったが、その中でも熊対策で周回コース全域に電気柵を設けた事が記憶に残っている。金網フェンスに残った熊の手形発見から実験員の安全を守るため電気柵導入計画をまとめた。しかしキノコ狩りで山に入った人が接触した場合に大事故にならないかの疑問を解消するため、メーカーや管理課の人と一緒に人体実験を行って確認した事が懐かしい。勿論事故にはならなかったが「静電気実験のでんじろう先生の講座」くらい痛い思いをした。

その後55歳で規約通り定年退職し4年ほど関連企業に勤務した後、ずうっと前(そう開発課時代)から温めていた「車の操縦性研究」の道に入っていった。当時の開発課で有限要素法の車体への応用を研究していた2年先輩のKさんは、定年後もその道の研究をやりたいと言っていた。アメフト出身で病気した事がない4年先輩の超健康優良児K係長はスポーツ科学の大学院で水泳好きの自分自身を材料に80代、90代のギネス記録を作り100歳まで生きる、と折に触れ話し合っていたのに二人とも道半ばの57歳と71歳で無念にもがんに倒れた。

私が「車の操縦性研究」を選んだ理由は、2流のドライバーである私でも運転すれば分かる操縦性の良し悪し、そして2流研究者の私でも操縦性官能評価に合致する机上の

評価方法・基準が無く、今もなおこの分野の課題として残っている事が分かるからである。

そして操縦性を向上する仕様経験値を持っている私には比較すべき仕様変更は既知で、あとはドライバモデルと評価コース・評価基準をイメージし PC で確認するという作業の繰り返しから、世の中に提案可能なドライバモデル、評価方法を創造するという個人レベルで研究可能な道筋が見えるからである。

従って定年後をどう生きるかという課題に悩む事もなく、名誉も地位もお金にもこだわらず水が流れるが如く操縦性の研究にのめりこんでいった。そう、長～い時間をかけて私が選ぶべき道はそして好きな道は研究者だった事によりやく気付いたのです！

9. おわりに

さて研究をはじめ約 10 年が過ぎ今年 70 歳になりました。通常 10 年も過ぎれば立派なプロになるものですが、研究すればするほど山の高さ谷の深さが身にしみるこの頃です。しかし意欲だけはまだ尽きぬようで、好きな道とはこういうものなののでしょうか。

長々と人生経験のトピックを綴ってみました。今の姿になるべくしてなった感じがしています。これが私の性格・性質の結果だと思えます。

同時に折々に進路選択を変えられる機会はあった事も事実です。人生に「たれば」はないので自己責任で進路選択した以上、私にはその結果が全てで変更の余地はありません。

しかし、今 TMUAC 現役の皆さんにはこれから社会に出て活躍する「真っ白」な未来があります。ここで書いた話は小説のようですが全て現実に起きた事です。他の OB の方々はもっと衝撃的な人生の場面と遭遇しているかもしれません。

現役の皆さんも社会に出て初めて尽くしの経験をしながら生きて行く訳ですから、類似した事象に遭遇した場合、自分の性格や性質と照らし合わせて参考にさせていただければ幸いです。

高田 (1966 年入学) 自動車と私

私は子供の頃から工作が好きで、小学校の時に鉱石ラジオを作り、中学校では真空管ラジオを組み立てる「ラジオ少年」でした。その頃、将来は電気関係のエンジニアになるのが夢でした。ところが、高校 1 年の時に友人のオートバイに乗せて貰った時に、エンジンで走る乗り物の魅力に感激し一瞬で虜になってしまいました。その夏休みにはアマチュア無線の免許を取る予定だったのですが、急遽計画を変更して軽二輪の免許を取りました。すぐに購入したスーパーカブで通学し、多摩堤通りなどを走り回っていました。



自動車は高校の部活の先輩が寄贈してくれた古いダットサン 110 型を校内で運転するのが始まりです。大学に入学すると当然のように自動車部に入部しましたが、坪井さん

や大下さんなど諸先輩の華麗な運転に魅了されました。あんな運転が出来るようになりたいなと思ったのですが、私は遺伝的に運動神経に難があり、残念ながら運転技量はなかなか上達しませんでした。

また、ツナギを着て颯爽と車の下に潜り込んで修理をする先輩の姿に、あんな修理が出来るようになりたいなとも思いました。こちらの願いは順調に叶い、自動車の修理技術は著しく向上し殆どの故障は直せるようになりました。というのは、その頃はラリーに連戦していたのですが、古い車に定員乗車で未舗装路を頑張って走りますので、エンジン、サスペンション、ミッションなど色々な故障が多発しました。したがって、ラリーの翌週は「修理にいそしむ」という状況でしたので、何とかして修理し次のラリーに間に合わせるという技術が自然に身に付いたのです。でも、外板の钣金修理が殆ど無かったのはドライバーの運転が優れていたためだと思います。

自動車部の思い出は、良い先輩方に指導されながらの北海道遠征や多数のラリー参戦がありますが、「ピットの中に居た時間」が一番かも知れません。

ラリー参戦では、新入生の模擬ラリー中に私はタイガー計算機を回しても全く酔わないという適性がある事が判り、直ちに計算担当に指名されました。ラリーの競技中、計算担当はトリップメーターと時計を睨みながらタイガー計算機と格闘し続け、どこを走っているかも判らずとても厳しいのですが、競技終了後には勝った時の達成感や、負けた時の悔しさを感じると、また次も参戦したくなるという魅力にはまりました。

卒業後は日産自動車に入り、設計開発や商品企画を担当しましたので、「趣味と仕事と同じ」という幸せな会社生活を送る事が出来ました。

入社後に大学時代に出来なかったラリーのドライバーをやりたいと思い、同僚をそのかしてナビに仕立て上げ、色々なラリーに参加しました。ラリーに使うのは通勤用のサニー(B110)でしたが、自動車部で身に着けた修理技術を駆使し、全ての改造を自分で行いました。エンジンの吸気マニホールドの研磨や点火系のCDI化などは当然ですが、変わった所では、フロントのストラット（当時は油圧式）を分解して中のピストンの穴を塞いで減衰力を高めるという荒業も使いました。改造後は、当時は未舗装だったヤビツ峠の南側を走って効果を確認していました。

ラリーの運転が少し上達したので、次にダートトライアル（ダートラ）を始めました。何回か参戦しましたが、1973年の鋸山ヒルクライムレースでは自動車部の後輩の日暮さんと出会った事もありました。運転技量は入賞できるレベルにはなりましたが、残念ながらトップクラスには遠く及びませんでした。そんなある日、ダートラ会場で横転した車から出て来たドライバーが「また、20万円かかるな」と笑っているのを見て、通勤用の車で参加している私には「こんな相手と対等に戦うのは無理！」と判断し、それ以来ダートラは止めました。

無事に結婚して息子も出来ました。家族ドライブ中でも道が曲がりくねったり、舗装が無くなるとアクセルを少しだけ踏み込み、運転が元気になるという習性は抜けません。FRでマニュアルミッションの軽快な車しか買わないという方針でしたので、サニーの後にはシルビアを3代目(S110)、4代目(S12)、5代目(S13)とターボ付きのMTばかり乗り継ぎました。その後2代目プレセアの商品企画を任されたので、その期間だけはFF

を購入しましたが、現在は7代目のシルビア（S15）の6速MTで各地へ温泉旅行に出掛けています。

4輪ではレーシングカートも楽しんでいます。これは41歳の時に同僚のマシンに乗せて貰ったのが始まりでした。スピード感とクイックなステアリングと横Gの凄さに感激して、すぐにライセンスを取得しマシンを購入してしまいました。サーキットではかなり速く走れるようになりましたが、恐ろしく早い人達の走行をみて、レースでの表彰台は無理そうなのでホビーカーターに徹する事にしました。

ここでも、エンジンのオーバーホールやマシンのメンテナンスは殆ど全て自分でやるように、専用工具も幾つか自作しました。ピストンクリアランスや点火時期を調整し、自分で組み上げたエンジンで初走行する時のワクワク感はたまらないですね。更にそのエンジンでラップタイムが向上できた時には大きな達成感が味わえます。

60歳で退職し、悠々自適の生活に入りましたが、還暦祝いに家族から贈られた赤いレーシングスーツを着てビレル製の赤いマシンを駆って、68歳になった今もサーキットで走行しています。フルフェイスのヘルメットを脱ぐと白髪の爺さんが出てくるので、周りの若いカーターが驚くのが楽しいですよ。ちなみに、現時点の自己ベストタイムは60歳の時の記録ですが、67歳の時でもその1%落ちで走っていますから、年を取っても気合があれば長く楽しめる趣味だと思います。

ラジオ少年だった私が16歳で二輪に乗って以来、18歳から自動車部で4輪の面白さと深さを学び、自動車会社で自動車を設計・企画して生計を立て、退職後はドライブとレーシングカートを楽しんでいるという「エンジンとタイヤの付いた乗り物」一筋の生活になりましたが、今もモットーは「ハンドルを握れば18歳！」です。

渡辺（敏）（1967年入学） 回顧録

都立大を卒業したというより自動車部を卒業したという方が当たっている感の学生生活でした。かといって部活動をまじめにやったわけでも無く、もっぱら陸送のバイトに精を出したり、同期の仲間達と買った車を乗り回したりと、車に触れているのが楽しかった思い出があります。

取りあえず電気工学科の卒業と言うことで電気設備工事関連の仕事に就く事になりました。奇しくも日本列島改造論を引っ提げて第一次田中内閣が誕生した年でありました。

高速道路網の整備が進み、続々と延伸計画が発表されていました。私の会社でも当時の日本道路公団の料金収受機械の据付工事を下請けとして受注することになり、私もその工事部門に配属されました。

当時、料金収受機械は三菱重工が開発^(注1)していて独占状態でしたので、おかげで新規開通の料金所の工



事は全て当社で施工していました。

(注1)料金收受機械は名神高速開通時、三井物産が米国から輸入し、その後ライセンス契約により三菱重工が製造することとなった。

料金收受機械の据付工事は料金所のコンクリート舗装の時から始まります。車両検知用の踏板を取り付けるチャンネルベース（踏板フレームと呼んだ）をコンクリート舗装時に埋込まなければなりません。

舗装業者と打合せし、舗装天端の墨出しを依頼します。路盤にアングルを打込み、天端に合わせて踏板フレームを溶接し固定します。さらに電気工事業者との取合いで電線管の接続ボックス（カーブボックスと呼んだ）の設置、設備業者との取合いで排水管の接続を行います。

舗装業者は大手の共同企業体が多く、担当者も以前別の現場で経験していたり、顔見知りだったりとかで問題ないのですが、電気工事業者や設備業者は地元が多く、経験が無いので説明に苦労することが多かったです。

開通約1か月前から料金機械の据付、配線工事が始まります。当時はパンチカード方式で大きな鉄の塊の様なドラム式の読み取り装置と機械室に設置されたこれまた大きな計算装置とを多芯ケーブルでつなぎ料金計算をしていました。

入口料金所のカード情報しかないため途中のパーキングで通行券を交換したりの不正通行が多く、本線上に通行券チェック用のバリアを設けたりしていました。

忙しい工事期間が終わり、試験調整の立会い期間になると時間に余裕が出来、周辺の観光ドライブを楽しんだものでした。約10年間全国を駆け回っていましたが、料金システムが磁気カード方式になり、他業者が参入するようになると競争も激しくなり、仕事量も減ってきました。

それを機に私もグループ会社のポンプメーカーに出向することになりました。畑違いの仕事でしたが、潰しのきく電気屋さんと重宝がられ、定年まで世話になりました。

退職後しばらくフリーでいましたが、家でゴロゴロしていることが不評を買い、現在は設備保守のパート勤務をしています。

以上仕事関係を振り返ってみましたが、以下趣味に関して書いてみます。

自動車部時代はラリーや練習で林道を走ることが多く、林道走行に異常に興味を抱きました。寝る間を惜しんで夜中に秩父の山の中を走り回っていたことを思い出します。

当時の林道は殆どが未舗装でしかも路面が荒れていました。作業用のダンプカーが削り取った深い轍と剥き出しの岩に腹を擦らぬ様に運転することが課題でありました。

今でも鮮明に覚えているのが瑞牆林道です。一車線幅の急勾配のカーブで路面を選ぶ余裕も無く、亀の甲にならぬよう腹を擦りながら必死でアクセルを踏み乗り越えたことを思い出します。今では完全舗装の快適ドライブウエイとなっており当時の場所を計り知ることも出来ません。社会人に成ってからもしばらく林道走りを続けていましたが、世の中の風潮として林道規制が掛るようになり、一般車は走れなくなってきました。決定的なのは結婚してから自分の時間に規制が掛る様になり、林道走りは終焉を迎えます。

子供達が小学生になった頃からキャンプが我が家のブームになりました。ワンボックスカーにキャンプ道具一式を積み込み、遠くは佐渡島、琵琶湖さらにフェリーを使って

日南海岸と賑やかにやっていたのですが、これも子供が中学生になると付いてこなくなり最後の方では夫婦二人だけのキャンプも何回かありました。

子供達から見放された夫婦は桜の花見や紅葉見物で二人だけの時間を楽しんでいましたが、たまたま登った谷川岳で山に目覚めてしまい、老後の楽しみとしての登山を始めました。

四、五年前までは「夫婦二人で百名山」を目指していたのですが、妻が膝を痛めてしまい、今では私単独で行動しています。

百名山も 75 までには行ったのですが停滞していて先に進みません。半ば諦めて近場の山を楽しんでいます。

最近ハマっているのが麓からの富士山登頂、吉田口、精進口、須走口と回を重ね今年須山口から登りました。頂上での写真を添付します。

島 (1968 年入学) 自動車部と私

私は 1968 年に当時の東京都立大学に入学後自動車部に入り、1972 年に大学と自動車部を卒業しました。

社会人になって感じたことは、先輩・同期・後輩の方々との部活動や仲間としての付き合いから、チームワーク精神が身についたことが大きな助けになったと感じています。

私は当時の日本鋼管（現 JFE、製鉄会社）に入社し、石油・ガス開発に使用される大径鋼管の製造、製品開発、技術サービス、品質保証を経験しました。

就職後は同期同士・1 年後輩と一緒にスキーに行くことがあるくらいで、その後はなかなか自動車部 OB と会うことはなかったのですが、35 歳の頃に技術サービス担当をしていたとき、外国のお客と六本木のクラブに行ったら吉田君とばったり会いました。吉田君もお客と一緒にだったので長話はせずに別れました。言い訳ではありませんが、六本木のクラブといっても、健全なところでした。思いもよらぬところで思わぬ再会でした。

その後、38 歳から米国テキサス州ヒューストンに駐在員として 4 年間住んでいました。40 歳ごろのあるときに、ヒューストン中心部の中華レストランに昼食を食べに行ったところ、ばったりと田上君に会いました。彼は川崎製鉄（現 JFE）のエネルギー開発用の鋼管の仕事でたまたまヒューストンに来ていたところでした。またまた思わぬところで思わぬ再会を果たしました。田上君は数日ヒューストンに滞在していたので、当然我が家にも招待し、楽しい時間を過ごさせてもらいました。時はかなり過ぎますが、50 歳を過ぎてからも田上君の東京出張の折に時々一緒に呑みながら話す機会をもらいました。

数少ない同期と、思わぬ場所で予期せずに再会することなど大変な驚きであり、また喜びでした。人との出会いは予測できないし、青春時代に一緒に活動した仲間と合える



なんて本当に嬉しいサプライズそのものでした。

以下、私自身の話となりますが、50歳のときに日本鋼管とアルゼンチンの鋼管製造会社が合弁会社を設立したことで、私はこの合弁会社に出向となりました。今ではそれほど珍しくないと思いますが、相手方の出向者が出席している部課長以上の会議は英語で行われ、またメールも半分程度は英語となり、慣れるのに苦労したものです。（スペイン語も勉強しました）

現在は、今までの業務経験を生かして輸出鉄鋼製品の検査業務をやっており、仕事量に変動はありますが各地の製鉄所などに時々出張しています。

昨年、一念発起して通訳案内士（英語）の試験を受験し、今年の春に資格を取得しました。この資格は国土交通省所管の国家資格であり、2020年に開催の東京オリンピックのときに役に立ちそうです

リタイア後の人生の過ごし方は人様々ですが、OB・OG会などで皆さんの経験談や話を知るの楽しいことなので、今後ともよろしくお付き合いをお願いします。

佐藤 （1969年入学） 自動車部入部の動機

1973年卒業の佐藤です。佐々木先輩よりOB会誌への寄稿を依頼され、入学した47年前を思い出しながら、入部した動機について書かせていただきました。都立大に入学した1969年は学生運動最盛期でしたが、入学式は平穏に行われ、様々なクラブ、サークルの入部勧誘が盛んに行われていました。そんな中、とある運動部へ入部しましたが、練習は昼休みも昼食抜きで行われ、そのまま午後の講義に出なければならないという状況でした。入部して間もないころ、なんと主将が試合でけがをしてしまいました。「これは危ない」と考え、早々に「体調不良」を理由に無事退部（当時はしごきが流行っており、退部も命がけ）。さて、次はどうしたものかと思案、夏休みに自動車学校へ行く予定にしていたのですが、「自動車部へ入れば、手っ取り早く免許が取れる」と思いつき、早速自動車部へ入部しました。私は同期より1か月ほど遅れて入部した理由です。



《グアム マンギラオ CC 12番にて》

入部後はすぐに運転を教えてもらい、簡単に免許が取れるもの、と甘い考えをしていましたが、これがとんでもない大間違い。深沢の練習場（ちょっと大きめの広場？）では順番待ち、時間も一人15分程度だったような気がします。これではなかなか試験場までの道のりは遠い。そこで、自宅の近くの宅地の造成地（当時自宅のある川崎の宮前区の周辺は開発の真っ最中）で夜間練習です。（宅地の造成地は、直線走行、クランク、車庫入れ何でもあり）隣に学生だった兄に乗ってもらい練習に励んでいたところ、なんとパトロールの警官の検問に引っ掛かってしまいました。とっさに助手席の兄の免許証

入部後はすぐに運転を教えてもらい、簡単に免許が取れるもの、と甘い考えをしていましたが、これがとんでもない大間違い。深沢の練習場（ちょっと大きめの広場？）では順番待ち、時間も一人15分程度だったような気がします。これではなかなか試験場までの道のりは遠い。そこで、自宅の近くの宅地の造成地（当時自宅のある川崎の宮前区の周辺は開発の真っ最中）で夜間練習です。（宅地の造成地は、直線走行、クランク、車庫入れ何でもあり）隣に学生だった兄に乗ってもらい練習に励んでいたところ、なんとパトロールの警官の検問に引っ掛かってしまいました。とっさに助手席の兄の免許証

を見せたところ、夜間懐中電灯での確認なので兄と見分けがつかず、無事クリア。「気を付けて」の言葉を聞きながら慎重にスタート、エンストしたら大変です。もしこの時にばれていたら免許は当分の間お預けになるところでした。

さて、夏休みになり免許を受けに行きますが、神奈川県では毎日受けられません。そこで大田区の親戚宅へ住所を変更、府中の試験場へ通うことになりました。この試験が大変。午前中の学科は受かるのですが、午後の実技になると直線でスピード出しすぎて直ぐ降ろされたり（深沢の練習場ではスピードが出せず、感覚が判らず）、縦列駐車や車庫入れがうまくいかなかったり、縁石を踏んだり、やっと合格したのはなんと8回目、昭和44年8月12日（免許に記載）のことでした。同期は一発合格とか、2回目で合格した、などの話を耳にしながらか、黙々と南武線で通いました。苦勞しただけに合格した時の喜びはひとしおでした。受験料、交通費、昼食代を入れたら自動車学校とどっちが得だったか。試験を府中で受けたので、免許証番号の頭は30です。

免許を取って47年になりますが、自動車部で運転の初歩から教わったおかげで、これまで無事故（無違反とはいきませんが）で過ごすことが出来ました。

最近、視野が狭くなっていくのを実感しています。いつまで運転できるかわかりませんが、左右の確認と一旦停止を励行し、免許返納まで無事故で行きたいと思っています。

配野 （1970年入学） つれづれに

今、名古屋のとあるマンスリーマンションでこれを執筆しています。かみさんに逃げられて都落ちしたわけではありませんが、その理由は後にするとして、これから少し気の向くままに書こうと思います。私事のつまらないことなので悪しからず。

1. 自動車部への入部

なぜ自動車部に入ったのかを思い返せば、ごく単純な発想で、単に運転免許が安くとれるからという理由からだったと思います（府中の試験場に5回位通いましたが）。でも部活には授業よりもまじめに出席していたような気がします。その後はズルズルと…。中古車を仲間で共同購入したり、エンジンを載せ替えたりなんて今どきはありえないでしょうね。最近ボンネットを開けるのはオイル点検と洗浄水補給くらいですかね。

2. 第2の人生

さて、私は機械工学科を卒業しましたが、専門の道から外れ、建設業に就職しました。会社ではダム、地下鉄トンネルなど現場施工設備関係や技術研究所などをふらふらしておりました。そのことはまたの機会として、ここでは第2の人生（正確には子会社に転出していましたので、第3ですが）について少し書こうと思います。

嫁ぎ先は、機械販売やリースなどを行う建設機械関係の商社です。事業のなかで機械



据付工事や特殊な工事も行っており、施工の主任技術者が不足しているため入れていただきました。特殊な工事の中には、耐震スリット工事《既存建物に耐震スリットを構築する工事；簡単に言えば特殊な機械で柱や梁の際の壁に溝（スリット）を切削するもの》があり、最近では需要が多くなり、請負額が大きくなると現場常駐の主任技術者が必要になります。対象となる建物は学校や公営住宅など旧耐震基準の公共建物の耐震工事や、マンションなどの瑕疵による補修工事が多くなっています。

ここでご存じの方もいるでしょうが「耐震スリット」、「瑕疵」について少し説明を。

耐震スリット：1981年に新耐震設計法が施行され、RC（鉄筋コンクリート）建物に耐震スリット（構造スリットとも言う）を設けるという概念が含まれました。通常の建物は柱梁構造がほとんどで、過去の震災調査などで開口部を含む壁の柱などに異常な壊れ方が見られ、地震の際に壁が柱や梁に負荷になっていることから、柱や梁と壁のつなぎ部に幅が2～3cm程度の隙間（これを耐震スリットという）を設けて負荷を軽減させるものです。ただし、耐震性能が確保できれば必ずしも入れなくてもよいようです。

瑕疵：簡単に言えば、建設では設計不良、施工不良。最近では基礎杭不良が話題になっていますが。致命的な欠陥がある場合は建て替えする場合があります。裁判沙汰になる場合も。瑕疵部分を補修する工事を瑕疵工事と言っています。

話は最初に戻りますが、今年2016年の2月から名古屋の某マンションの瑕疵工事で耐震スリット工事を某ゼネコンから請負い主任技術者として単身常駐しているため、マンスリーマンションに入っている次第です。この現場は入れるべき耐震スリットが入っていない箇所が多いという瑕疵であり、民事裁判にもなりマスコミにも取り上げられました。現役時代は土木工事が主でしたので、建築工事は詳しくありませんが、瑕疵工事のためにゼネコン職員が十数名常駐している大現場です。大変な経費が掛かっていることになりますね。

皆様も住宅購入の際はよくお調べになったほうが良いかもしれません。

3. 最後にもう一つ

これまでに、名古屋以外にも、仙台、鹿児島、松阪、福岡など長期の出張をしています。出張先での休日の過ごし方ですが、暇つぶし先としては博物館、歴史資料館めぐりがおすすめです。

名古屋では、トヨタ産業技術記念館が結構勉強になりました。豊田といえば自動織機が有名ですが、自動織機に必要な糸の品質を保つために紡績機の開発から始まっているとは知らなかった。

もう一つトヨタ博物館も。ここには動態保存のクラシックカーが沢山。1900年代のパナール ルヴァッソール B2（フランス）水冷4気筒 3500cc で 12hp/750rpm。どんなエンジンだろう。バイカー エレクトリック（アメリカ）電気自動車もある。

1世紀経って素晴らしい進歩を遂げている自動車ですが、タイヤを回して走る機構は変わってはいない。自動運転も著しく進歩しているが運転しなくて良い時代になるのだろうか。

アナログからデジタルに移り変わる時代を生きてきた世代ですが、やはりアナログのメーカーが面白く楽しい。

小俣 (1972年入学) 驚くべき技術革新！

都立大自動車部で有意義な学生生活を送り、社会人として早いもので40年になりました。学生の頃は一日一日が長く感じられたことが、過ぎてみると「光陰、矢のごとし」です。

ただ、技術の世界はめまぐるしく変化し、先日、アメリカでは無人の缶ビール配車トレーラーが200マイルの距離を搬送開始したと報道がありました。そうです、「自動運転車」です(驚愕)。

我々自動車部員は「自動車運転」を得意としていましたが、いよいよ「自動運転車」が出現したのです。昔は空想や映画の世界では実現していましたが、現実の世界でも出現しました。たった一文字「車」の文字位置が変化しましたが、技術の進展に驚くべき時代となりました。

「自動運転」という言葉には、魔法にも似た響きがあります。昔、夢に見たことが実現しつつあり、近づく未来に思いをはせます。ただし、この技術の進歩を手放しで喜んでいいのでしょうか？もちろん、テスラの衝突事故の例を見るまでもなく、まだまだ解決すべき課題が山積みのように見えます。IT技術の進歩が「自動車運転」を後押しし、GPSや各種センサー類が格段に向上してきたことが夢の出現を可能にしています。

ところで、私は技術屋として気になる事があります。安全に対する取り組みです。法や規制による「安全」確保と自動車メーカー、IT企業などの産業界の「安全」確保です。両者は相反することが多く、規制強化が開発を抑制します。

より安全に、より快適に「安全走行」を実現するため、産業界のイノベーションにフタすることなく、技術の進展を促進するような国など当局の取り組みが大切です。過去には、ディーゼル排ガスシステムの規制強化でDPFや酸化触媒技術の進展を促進し、NOx対策や燃費向上なども欧州を始め進展したことも事実です。そのためにはどうするか？ここは後輩の皆さん方に一汗流してもらいましょうか？

今、ドイツ・アメリカではインダストリー4.0に突入し、日本でも第4次産業革命の波は確実に来ています。「自動運転車」市場は、2030年に450万台へ急速に拡大する見通しとのデータもありますから。(出所・IHSマークイットより)



「2歳の孫娘です。」社員家族感謝祭‘16より



オットーの大型トレーラートラック。(c)AFP/AETHER FILMS

星野 (2002年入学) 自動車との歩み

私が自動車との接点を明確に持った時を覚えている。中学1年時の初代プリウス発売の時だ。1台当たり50万円の赤字というトヨタの覚悟とハイブリッドという未来ワードに圧倒された。

それまでは普通の機械好きな子供であったが、プリウスから感じた未来技術に感化され、図書館で自動車技術入門書を読み漁るようになった。

技術から自動車に入り込んだ私は、「スピード」より「先端技術」という切り口でF1に興味を持った。

F1中継を見始めるまえに「F1の空力」といった本を読み、「どうやらF1は天井を走れるらしい」とか「車の下から空気をぬくと良いから扇風機をつけた車がある」とか「タイヤは空力によくないから前輪を4つにする」とか一つ外れた知識に染まっていった。

実際にF1を見始め、直線番長のマシンがあっても、「エンジンがすごいらしいが、実はこれは空力のセッティングのせい」とデッドヒートに興奮しつつもにやにやと考えていた。「先端技術の結晶とそれを操る超人」を追いかけて、マクラーレンとフェラーリのライバル関係にくぎ付けになった中学高校時代であった。

自然F1の技術者に憧れ、F1をつくるためホンダに入社するために苦手だった理系の道に進み、大学は機械工学科を選んだ。

「最先端はF1のみ」と視野狭窄していたため、私はプリウスとその他一部しか量産車を知らなかった。海老原先輩と小寺先輩に誘われ入部した自動車部でも、FCとか92とか謎ワードが飛び交っており非常に戸惑ったのを覚えている。

F1をやるために大学に進み、自動車部に入部した私だが、田中先輩や斉藤先輩、芳賀先輩をはじめとした諸先輩方から林道とラリーの魅力を教えていただき、「本当にかっこいいのはFFハッチバック」と新たな世界へ道を開いていただいた。F1への憧れは、世界中の道の一つのマシンで走るWRCへの憧れへ変化した。WRCで戦える車をつくる。そしてその車で自分のドライブで世界一周するという夢をもち富士重工業へ入社。しかし、入社した年にWRC撤退。生来出来の悪い私は目立った成果を出すこともできず、出世は同期の中で最下層。自分がつくった車で世界を走るとのもう一つの夢もなくなりそうになっていた。

しかし、先日幸運が訪れた。'17年2月からアメリカR&Dへの出向要請だ。期間は3年間。わが社は拠点が日本に集中しているため、海外赴任に行ける技術者は少ない。これは一度きりのチャンス。なぜ私なのだろうか。本当は会社から必要とされている？それとも邪魔者を外に出した？浮いていた駒が私だった？考え出すときりがないので、少しずつだが積み上げてきた努力が実を結んだと解釈することにした。

プリウスと出会ってから始まった自動車人生は、紆余曲折の末、大きな転機が来た。なんとなく人生はつながり、これからはなんとなくつながっていくのだと思う。夜みんなでキャラバンを組んでドライブしたことを思い出す。この先も、夢を抱き、夢が変わ



り、夢をすてたりかなえたりして歩いていくのだろう。そのような人生の隣に、自動車があることを願う。

＝同期会だより・1＝ 小西 (1967年入学)

1967年入学の第19期生は大半が現役を退き悠々自適の暮らしをしており、最近では1月、5月、9月の年3回同期会を開いています。

幹事は八巻君に、会計は西村君、写真撮影は小河君と自然に役割分担が決まり、場所は全員が集まりやすい新宿で、時間も17時から3時間と決めています。



先日の同期会(9/17 新宿・虎連坊)では11名(*)が集まりました。

コース料理を味わい、好きな飲み物を片手にお互いの健康状態を確認したり、カーナビやマニュアル車 vs オートマ車などの話や、小河君の写真展の作品鑑賞などで盛り上がりました。

また、この年代が直面する課題として、親の介護や相続問題、墓の購入や移設問題にも話が及びました。予定の3時間はあっという間に過ぎ、来年の再会を約してそれぞれ家路につきました。

次回は1月21日に開催します。

(*)小河、八巻、西村、三木、森田、渡辺(敏)、渡辺(民)、小西、高橋、小島、豊島

＝同期会だより・2＝ 赤染 (1970年入学)

1970年入学組の同期会のスタートは1990年頃からだだと思います。当初は「同期会」の名の通り70年入学組の同期だけでスタートしましたが、所帯の小さい71年組(3名)も仲間に入り、72年組・73年組と増加し、今では75年も加わり「拡大同期会」となっています。スペシャルメンバーとして、戸部先生が毎回参加されています。

同期会の開催は年1回、誰でもが一番参加しやすい時期と思われる御用納から大晦日の頃に定着しています。

今年の「拡大同期会」(幹事70年藤村さん)は、12月29日川崎駅西口ラゾーナ川崎プラザの和食のお店で6時から、16名が参加して行われました。千葉方面の参加者にとっては少し遠かったようですが、会は定刻に始まり楽しく歓談し2時間半がアッという間に過ぎてしまいました。

同期会の歴史は、写真記録を藤村さんが担当し、2004年以降のほぼ毎回の同期会記録

がフォルダ別に web 上で見られるように管理いただいています。

飲んで喋って楽しい時間を過ごすのですが、後になって何を話したか記憶に残っていないことが多く、写真のおかげでいろいろと思い出されて藤村さんには感謝です。



次回幹事は中山さん（71年）です。

=====

70年入学；赤染、河本、中台、西、配野、平山、藤村、山崎（野須）

71年入学；坂巻、中山

72年入学；大類、小俣、恩田、鈴木、山崎

75年入学；永島

=====

=OB&OG 会 活動報告・1=

2016 ドライブツアー報告 幹事 山崎 （1972年入学）

2016年度のドライブツアーは11月12日～13日の土日に山梨方面で開催しました。コースは当初予定した松姫峠旧道が工事通行止めということで、2014年開通の松姫トンネル(3,066m)を抜けるコースとし、JR 猿橋駅スタートの武田神社フィニッシュ、湯村温泉でゴール&宿泊というルートです。今回も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を回答して正確さを競ってもらおうというラリー形式でのドライブとしました。ODMCPは深城ダム（2004年完成）に置き、1CP 松姫トンネル-2CP 道の駅たばやま-3CP 柳沢峠-4CP 塩山総合グラウンド-5CP フルーツ公園-6CP 太良ヶ峠-Finish 武田神社という設定で、距離約100kmのドライブとなります（詳細なコースはOB会ホームページに掲載する「2016ドライブツアーコース図」を参照してください）。

参加者は岡崎・佐々木チーム（68年入学、車は岡崎さんのシビック）、小西・高橋チーム（67年入学、高橋さんのクラウン）、小島・安永チーム（69年入学、安永さんのアウトバック）、河本・坂巻・中山チーム（70/71年入学、河本さんのフィットHV）及び私（VW Polo）の5台9名でした。

当日は良い天気恵まれ、紅葉真っ盛りの景色を楽しんでもらえたものと思います。が、好天魔多しと申しますか、久しぶりのコマ図走行に戸惑ったのか、最初のスタート地点への入口を見落とすというチームもあったようで不安にさせてくれました。しかしその後はラリーの勘を取り戻した様で、多くのチームはゴールまでミスコースもなく無事走り終えてくれたようです。

成績は以下のとおり、見事に岡崎チームの2連覇達成という結果となりました。昨年はミスコースで失格の汚名にまみれた河本チームは、中山さんを助っ人に加えるという強化が奏功したのか2位を確保し、小西チームは減点0を取ったもののFCPでの減点が影響して3位でした。最後の6CPからFCPまではクラウンにとっては少々厳しい道だったことが災いしたのでしょうか。

2016ドライブツアー成績

| チーム/CP | 1CP | 2CP | 3CP | 4CP | 5CP | 6CP | Finish | ペナルティ | 合計 | 順位 |
|----------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|--------|-------|-------|----|
| 岡崎・佐々木 | 4 | 7 | 3 | 2 | 1 | 8 | 11 | 0 | 36 | 1 |
| 河本・坂巻・中山 | 10 | 1 | 2 | 8 | 4 | 2 | 16 | 0 | 43 | 2 |
| 小西・高橋 | 4 | 6 | 2 | 7 | 0 | 10 | 28 | 0 | 57 | 3 |
| 小島・安永 | 160 | 243 | 300 | 273 | 304 | 201 | 183 | 27 | 1,691 | 4 |

注)小島・安永チームのペナルティは提出遅れ27分による

各チームとも100m単位のデジタルのトリップメーターですので、10m単位で距離を読み取ることは難しいのですが、各チームとも工夫していただけたものと思います。距離100mの違いは、指示速度30km/hで12秒差となることを考えると、各チームとも距離誤差は概ね100m以内であり、優秀な結果であるといえましょう。ただ各チームとも減点の大きいFCPは、私も試走時と当日の2回計測し、どちらも同じ距離がでていましたので少々不可解ではあります。各チームともに早着減点（＝距離が短く出ている）ですので、試走車の距離が大きかったこととなります。そんな走り方はしてませんが・・・

小島チームはOD前にミスコースを犯し、それも本来のコースをショートカットする結果となってしまい、補正率が大幅に違ってしまい全CPで桁違いの大量減点の憂き目をみることとなりました（減点を計算するのが大変！）。ODまではミスコースすることが無いように、コース図には交差点名も記載し、またスタートよりの距離を入れてあり、

さらに途中の道なりで進行できる場所もあえて距離を確認できるようコース図(C3地点)とするなど最大の配慮をしたのですが・・・このようなコース図作成の苦心や事情については別の機会に譲りましょう。



チームの反省の言葉によれば「スタート直後の交差点を

コース図地点と思い込んでしまった。コース図(C2)の信号付十字路左折後のドンツキ左折地点までずいぶん距離があっておかしいと思ったが・・・」とのことでした。思い込みとは恐ろしいものです。特に年をとってからは思い込みが激しくなるといいますが、私も同世代となっていますので気をつけねばと自戒する次第です。小島チームを笑ってばかりはられません。

それでも暗くなる前には全チーム無事にゴールし、温泉に浸かって疲れを癒し、夕食を取りつつ今日の反省や近況報告などで楽しい時間を過ごすことができました。

今回も参加の皆さんより楽しいコースだったとの言葉を戴き、企画担当者としては嬉しい限りです。それにしても皆さんPCに計算フォームを予め用意したり、独自の集計用紙を作るなど真面目に取り組んでいることに感心しました。さすが「ラリーに強し都立大」のOBです。

さて来年のコースは既に幾つかの腹案を持っているのですが、途中でパソコンでも入れて難しくしまししょうか。それとも目標はミスコース車ゼロですかね？

ドライブツアー参戦記 中山 (1971年入学)

「猿橋の町は過ぎたのに、猿橋駅入り口が出てこない。」私のラリー参戦記の始まりです。高速を降りて直ぐのコンビニでドライバーが河本さんから坂巻君に替わって、後ろで寝ているつもりだった私がナビ席に座ってラリーモードに入ったところですが、最初のコマ図が出てこない。「コース図がおかしいとか」言っているうちに結構走って仕方なく駐車場でUターンして戻ると、コマ図通りに歩道橋が出てきて猿橋駅前のスタートにたどり着く。



気持ちを入れ替えてスタート。最初のコマ図で高橋・小西組に出会う。走ってきた方向から見るとあちらも通り過ぎたような。

河本・坂巻組は昨年ミスコースをしてフィニッシュ時間が大幅に遅れたそうで、今年のコナプレットは“早めに出てミスコースをしない事”だったのですが、スタート前に崩れてしまったようです。ODのダムについて早速一休み。紅葉が見頃で河本さんが

新しく手に入れた一眼レフで撮影会開始。私はスマホで撮ったけどあまり綺麗に写らない。来週カメラを持って近くの山に行くことにしよう。

旧松姫峠は通行止め。長いトンネルを抜けたところで1CP、坂巻君は山道を快調に走るが紅葉が見頃で交通量も多く気が抜けない。

道の駅で2CP、早速コンビニで買ったおにぎりで昼食。直売所の裏の日溜まりで食べていると小西・高橋組も合流し、皆考えることは一緒。高橋さんは現役時代山梨の会社にいたことがあるそうで、山梨の道は詳しいそうです。手強いかも。ゆっくり休んでから私がドライバーになってスタート、柳沢峠に向かう。昔はかなり山道だと思っていたけど今は道も広くなって走り易く、紅葉を見ながらゆっくり走る。

柳沢峠で3CP。登山者が多くCPを見つけ難かったけど気を付けてチェックイン。CPでカウンターリセットして下りに入ると平均燃費はずっと99.9km/L、下り坂では負荷が小さいのでFITはモーターで走っていて全くガソリンは使っていないそうです。最新の車はすごい。私のStreamでは旅行に出ても12.1km/Lくらいです。大菩薩の登山口の横を通ってR141の裏道に入る。毎年冬場の大菩薩に登るときはここから歩いていくのだけど、今年は怪我の影響でチョット無理かな。

運動公園の4CP・フルーツ公園の5CPへの道は空いていて走り易く景色も良かったので、山崎君は良くこんな道を見つけてきたと感心する。

太良ヶ峠の登りで久しぶりの山道。空いていたのでペースを上げようと思ったけど濡れた落ち葉が多く気を付けて走る。峠の上で6CP。暫くしてから山崎号が到着。今回走るのが2回目との事で、1回の試走でコースを完成させたそうで、昔10数回も走ってコース作りをしたのが何だったのかと思う。確かにインターネットの情報量はすごいけどそれを活用する技術もすごい。

6CPを出ると狭い山道。ゆっくり進んでいると前を走る軽にひっかかり、一段とゆっくり走る事になる。平地に降りると武田神社はもう直ぐ。神社の前のポールでフィニッシュ。やっと35年ぶりのラリーが終わる。武田神社をお参りして湯村温泉に行く。湯村温泉・吉野屋はかなり年季の入った旅館だが我々の借り切り状態でゆっくりできた。宴会の成績発表で我々は2位でした。優勝は岡崎・佐々木組で2年連続です。

宴会は今日のラリーの話から昔のラリーの話で盛り上がり。私はおいしいお酒であっという間に酔っ払い幹事会の隣で寝込んでしまいました。翌朝は皆さん早起きで昇仙峡へドライブ。川沿いの道も9時までは入れたので素晴らしい紅葉を楽しめました。モーターモードで走ると歩いている人に迷惑は掛からないけど、気付いてもらえない事が有るので気をつけないといけません。ロープウェイの前の駐車場に車を入れたところで解散。我々は駅前のサドヤワイナリに寄って帰りました。

35年ぶりのクイズラリーでも大昔の事が思い出されて、楽しい時間が過ごせました。



昇仙峡の紅葉（撮影：小島）

モータースポーツとしてのラリーとは全く違うものだけど、学生時代のラリーを思い出し車の中でワイワイガヤガヤ、クイズラリーはやはり楽しい物と改めて感じました。今回3人で組んで参加したのですが話も盛り上がりましたし、コースも紅葉時期にそれほど混まずに走れるルートを設定した山崎さんに感謝します。次回も宜しく。

今回参加できなかったOBの皆さん、一緒に大人数で参加しましょう。

=OB&OG 会 活動報告・2 =

自動車部講演会・開催報告 佐々木 (1968年入学)

2016年11月18日(金)(18:00~19:45)、秋色に染まる首都大学東京・南大沢キャンパスの1号館・109室で、恒例となった「自動車部講演会」を開催しました。

夕方の宵闇迫る時間帯でしたが、周囲の教室では通常の講義が行われており、アカデミックな雰囲気の中での講演会になりました。

講師は、コルトモータースポーツクラブ(CMSC)事務局長の須賀健太郎氏。都立大経済学部(1972年卒)出身、私とは経済学部の同期で、卒業後も親しくさせて頂いていることから、今回、講演会の講師をお願いすることになりました。



須賀氏は、大学時代は自転車部に所属し、学生会館の中で自動車部と部室を並べていました。卒業後、三菱自動車販売に入社。1984年から三菱自動車のモータースポーツを統括する(株)ラリーアートで宣伝・広報を担当し、2010年までモータースポーツの分野で活躍。その後、コルトモータースポーツクラブの事務局長をしながら、「かわさきFM(ラジオ)」の「モービルイブニング」で3年あまりモータースポーツ情報のレポートにも携わっていました。一方で、趣味は広く、特にアウトドアスポーツに熱心で、当日は、講演会終了後に友人が参加する秩父での「トレイルラン」の応援に行く為、愛車の真っ赤なランサーエボリューション10に乗り、トレードマークの髭と帽子、エンジのブレザーとネクタイというお洒落ないで立ちで颯爽と講演会場に駆けつけてくれました。

講演のテーマは、「世界の自動車メーカーのモータースポーツ活動への取り組み」。須賀氏の豊富な経験と知識をもとに、モータースポーツの歴史を踏まえた現状を、この日のために手作りでもとめた分かり易い資料を使って説明していただきました。出席の皆さんは目を輝かして真剣に聞き入り、あっという間の90分となりました。講演の主な内容は、「日本のモータースポーツの歴史」では日本の経済変動とともにモータースポーツも盛衰の歴史があったこと。「トヨタ自動車/ホンダの2016年モータースポーツ活動」では、リーマンショック後一時休止・後退していた両社のモータースポーツ活動が、トヨタが2012年から世界耐久選手権に参戦、ホンダが2015年にF1復帰を果たすなどワ

ークス活動を再始動、更には有力チーム支援、若手ドライバー育成、ユーザーモータースポーツ普及活動、モータースポーツファン向けイベント開催など多岐にわたり活動推進していること。「世界自動車メーカーの2016年モータースポーツ（世界選手権等）参加状況」では、各自動車メーカーがどんな世界選手権競技にワークス参戦・有力チーム支援しているか等、詳しい説明がありました。



最後のまとめとして「自動車メーカーのモータースポーツ活動参画の意義と各社対応」では、自動車産業の隆盛とともに性能第一優先で自動車を造ることができた2000年までは、経済不況に直面しても何とか経営を立て直してモータースポーツ活動を継続して行くことができたが、2000年以降エコや環境に配慮した自動車造りが望まれるようになると、特にリーマンショック以降は新車の開発や環境対応に1社では賄いきれないほどの巨大な投資が必要となり、国をまたいだグループ化、また生産や販売が1国内でとどまらずグローバル化となった時代を迎えて、フォルクスワーゲンが今年11月になって2017年WRC(世界ラリー選手権)撤退、傘下のアウディも2017年WEC(世界耐久選手権)撤退を表明したように、どこの自動車メーカーといえども従来のような姿勢でモータースポーツ活動に参画していく時代ではなくなってきていると説明してくれました。

配布資料の中には、この他に世界選手権（F1、世界耐久選手権、世界ツーリングカー選手権、世界ラリー選手権、世界ラリークロス選手権、フォーミュラE）インディカーシリーズ、ダカールラリーなど、規則、各メーカーや支援チームの成績をまとめたものがあり、時間の関係上、各自興味のある部分に目を通してほしいとのことでした。

講演を通じて須賀氏の経験から滲み出た印象に残る言葉をいくつかご紹介しておきます。

「モータースポーツには、“乗る（ドライバー）”だけではなく、“作る(メカニック)”、“見る(観戦)”等、いろいろな楽しみ方があり、特に何か一つにのめり込むと、より楽しみが広がってくる。」

「乗るモータースポーツは、金にかかるが、各自の許せる範囲で大いに楽しんだらよい。」

「大学4年間、サークル等で一緒だった友人と、一生の友として付き合える事はこのうえない喜び。」 等々。

須賀氏の話聞いて「モータースポーツ」の多様な魅力を再認識し、今回の資料を永久保存版として手元に置いて参考にしながら、自分たちなりの自動車の新しい楽しみ方につながればいいと思いました。次元は違いますが、先般行われた「ドライブラリー」も我々なりの楽しいイベントでしたね。

＝新メンバー紹介＝

佐野 (2011年入学) 「自己紹介」

2011年入学、2016年卒業の佐野です。

現役の時はHCR32 スカイライン、ZN6 86に乗っており、今も86で随所を走りまわっております。私は入学時の新勧で、ある先輩に自動車部のブースに拉致されて入部したのが自動車部の始まりでした。それ以来、主将になったり等ありましたが、同じ2011年入学の同期達で刺激しあい、運転や整備などで互いに切磋琢磨しあってきました。

7月現在、トヨタの新入社員としてディーラーでの研修を行っております。



自動車部での5年間で得たことを活かすと共に、毎日本当に多くのことを学んでおります。今はまだ配属先・勤務地ともに未定ですが、次のまたその次の世代の自動車に関わり、その一助となれるよう努めていきます。 現トヨタ自動車株式会社勤務

＝編集後記＝ 佐々木 (1968年入学)

今号は甲田前編集長退任後初めての発行となりました。ジングルベルとお正月の慌ただしい中ではありましたが、役員・幹事が手分けして編集作業が進められました。結果としてたくさんの方のアイディアとセンスとテクニックが活かされ、本誌のマンネリ化未然防止に少しでもつながれば幸いです。更に進化する「ているらんぷ」誌にしていければと思っています。今後とも皆様のご協力をよろしくお願い致します。