

# ているらんぷ

第3号 (2015年8月発行)



江の島（神奈川県藤沢市）の花火（1969年入学、磨田さん撮影）

## <掲載内容>

\*数字は入学年度（敬称略）

- 1～2頁 役員より : 岡崎会長68の挨拶、河本副会長70の活動報告  
3～8頁 府大戦特集 : 府大戦名勝負百選（其の十、式拾参、参拾七）他  
8～18頁 会員からの寄稿 : 三好56、高橋67、中野68、篠69、武元73、金子96  
18～19頁 新入会員の自己紹介 : 寺田2011  
19頁 編集後記 : 佐々木68、甲田69

## <編集担当からのメッセージ>

### (2014年度の活動報告)

- (1) 2014年度から「ているらんぷ復刻版」の発行を始め、当初の計画通り昨年8月に第1号、そして今年の1月に第2号を発行いたしました。
- (2) 今年1月発行の第2号では、我等が自動車部・創設メンバーの一人、君塚さんへのインタビュー記事を掲載致しましたが、読んで頂けましたでしょうか。
- (3) また、前期は第1号、第2号合わせて、延べ24名の会員の皆様から力作をご寄稿頂きました。
- (4) これらのご寄稿文を読まれて、楽しい思い出を甦らせていただいた方も多いかと思います。
- (5) 今後とも、「ているらんぷ」の中に自動車部員の歴史を積み上げていければと思っています。

### (2015年度の活動計画とお願い)

- (1) 2015年度の「ているらんぷ」発行につきましては、昨年度同様、年2回の発行としており、今年8月に第3号、来年1月に第4号を発行する計画です。
- (2) 今回の第3号では、「府大戦記録」を特集で掲載するとともに、今年3月に大学を卒業し、新たにOB&OG会に入会された方の紹介を盛り込みました。
- (3) 「ているらんぷ」は、出来上がりましたら当会のホームページに掲載されますので、関心のある部分だけでも結構ですので、是非お読みいただければと思います。
- (4) また、第1号、第2号、第3号と、たくさんの会員の皆様から力作をご寄稿いただきまして本当にありがとうございました。
- (5) 今後も、より幅広い年代の会員の皆様にご寄稿頂けますよう、勝手ながら編集担当から、皆様に突然ご寄稿をお願いさせて頂くことがあるかと思いますが、その際は是非ご協力をお願いいたします。
- (6) この「ているらんぷ」をきっかけに、会員の皆様が相互に連絡しあい、コミュニケーションの輪が益々広がっていければと思っています。

## =表紙写真の言葉=

ご無沙汰しています。藤沢市の広報誌に写真を投稿して遊んでいたところ、甲田さんの目に留まってしまい、今回、江の島花火大会の写真を寄稿させていただきました。歩いて20分弱の片瀬海岸に7年位前から毎年、花火大会の写真を撮りに行っています。右下の写真は昨年(2014年10月)のもので、他は2012年10月のものです。カメラはCanon EOS Kiss X5を使っています。

最近の趣味は写真とドライブ。四季折々の風景を求めて愛車AUDIを走らせています。  
(1969年入学 磨田)

## = 役員より =

### ご挨拶

#### 会長 岡崎（1968年入学）



OB&OG 総会も3回となり、基礎固めからさらに発展へという時期になります。まだ自動車部の卒業生の中で消息をつかめていない人もおりますが、少しずつ確認していくようにしています。部の活動が活発ではなかった時期の卒業生は、仲間とも連絡を取り合っていないのかもしれない。

総会については、卒業後、自動車と関わりがあまり無い生活をしている方もいるし、仕事としている方もいますが、年に1度の集いですので、昔を楽しむだけではなく、この場で先輩後輩も一緒に、自動車を話題の中心というか話の肴にして、大げさにいえば人生を語る場になります。世代間を超えた、仕事とは違い肩の凝らない話は意外と面白い話が多いもので、新たな出会いの場として楽しんでいただけます。今年は遠くから坪井先輩や武元さんも駆け付けていただきましたように、久しぶりに会える機会です。今年参加出来なかった人も、来年は顔を見せてください。

自動車も今後は、字のごとく、自ら判断し操縦する自動運転が普通になるかも

しれませんが、自動車部員は、運転は自分でするものだ、チャレンジだと思っている人が多いので、活躍の場が次第に狭まるのか心配な面もあります。また、現在公道を使用するラリーはなかなか開催しにくい状況もあり、現役の部員も活躍の場を絞りにくいようで、苦勞しているようです。我々の頃は自動車を運転する事だけでも嬉しかったのですが、今は子供の頃から自動車があるのが普通ですので、自動車に対する感覚に違いがあります。

また運動部のあり方も変化していますが、集団生活をするうえでの規律や思いやりは変わるものではないと思います。部の活動を振り返っても、組織的な運用、安全への配慮、先輩や後輩に対する接し方などは、社会人になって役に立った経験を踏まえて現役の皆さんに話しをしていきたいと考えています。

会の運営の事ですが、皆で一杯やりながら話すのもよいものです。学校で行くところが無い時は部室で話をしたように、新年会など渋谷の八雲クラブを利用して安く気楽に話を出来る時も増やしたいと思います。

そして外に出て楽しめる事を企画していき、今までとは違う楽しめる場所としても運営していきたいと思っています。それには、皆さんが参加してくださる事が大切です。今後の会の発展のために、皆さんの豊富なアイデアの提供と行事への参加をお願いします。

## 自動車部 OB&OG 会の活動報告

副会長 河本（1970 年入学）



### ○ 2014 年度

7 月 19 日に第 2 回総会／懇親会を首都大学東京内レストランを貸切って開きました。今回初めて現役学生を全員招待し、総勢 45 名でした。総会では皆様から集めた会費の会計報告と翌年度の予算案が承認されました。支出額の大きなものは、ユニフォームの制作（現役の学生へ寄贈）、現役の活動支援金、総会／懇親会のパーティー費用でした。

11 月 29 ～ 30 日は山中湖方面にドライブ会を実施（車 4 台、9 人参加）。紅葉と秋晴れの富士山を堪能し、宿泊は 40 年前頃に合宿でよく使った山中湖畔の岳麓山荘（今はレークピア岳麓）。

1 月 18 日に渋谷で新年会。

それらのイベントの準備を 6 回の幹事会で議論してきました。幹事会は首都大学東京同窓会が持っている渋谷の八雲クラブで実施しています。現役の 3 役も極力参加してもらって意見の交換をされていて、幹事会後は渋谷の居酒屋で 2 次会となっていますので、幹事以外の OB や

OG の方でも飛び入りでの参加を歓迎します。

### ○ 2015 年度

2015 年度はすでに幹事会を 2 回行い、7 月 18 日に第 3 回総会／懇親会を実施いたしました（OB 29 名、現役 11 名）。

総会で説明しましたが、11 月 7～8 日のドライブ会（奥秩父方面）、来年 1 月 16 日の新年会を予定しています。多くの方に参加していただけるよう企画の詳細をこれから幹事会で検討していきます。

また総会当日に参加者に記入していただいたアンケート結果は、ドライブ会、新年会、講演会がトップ 3 でした。今後の幹事会で議論していきます。

最後に自動車部の歴史、記録をまとめ直しています。歴代の役員、ラリー等の戦績、遠征等の活動の情報を集めています。覚えている方がおられましたら、「ているらんぷ」編集者あるいは OB&OG 会ホームページへご連絡いただくと助かります。大学時代に一緒に苦労した仲間や年代が違っても同じ部員だったという人間関係が、会員各自の仕事や人生において有意義に役立つことを願っております。

## = 府大戦特集 =

### 府大戦名勝負百選 其の拾 ～第十八回(昭和45年)自動車～ 府大戦の醍醐味

「全員乗車！」我々自動車部の府大戦は、この時から始まった。これから大阪へ向けて8台の自動車がスタートするのだ。時は午後7時15分。2年連続優勝している農工大ラリーの出場を断念して、府大戦に必勝を期す。

折からの雨の中、夜の東名高速を8台のガタゴト自動車が連ねる。そして早くも、海老名サービスエリアの前で部車1台がジェネレータの故障。さっそく、1台を都立大に返し、部品(ブラシ)の交換。その間、他の6台は先行する。しかし、その先でも、急性ガソリン中毒を起こす人があったり、車のウォータホースがもれたり、ハプニングが絶えない。でも、車を府大に運ばない限りラリーは始まらないし、都立大の勝利もない。まずは、ただただ自動車を府大に運ぶことだけを考える。そうこうしているうちに上郷SAで、後の2台が前の6台に追いつく。やっとまた、8台の連隊を組み直す。車は名神高速に入る。昨夜からの雨も上がり、夜明けの景色が美しい。さあ、吹田インターチェンジまで間近だ。予定より30分早く到着。しばらくして府大の方の出迎えがあり、ねむい目をこすって一路府大へ。途中、大阪式?運転には度肝を抜かれることたびたび。運転マナーが実にひどい。やっとの思いで、お昼前、府大に到着。そこは、とーっても広いところでした。

「生協はどこですか?」「それでは自動車に乗ってください。」「休む部屋はありませんか?」「では自動車で。」という具合なのでした。



ポイント戦												
順位	大学名	1cp	2cp	3cp	4cp	5cp	6cp	7cp	8cp	BCP	減長	秒誤差
1	3 都立大学	0'39"	0'38"	0'00"	0'02"	0'11"	0'09"	0'00"	0'10"	0	1	59
2	5 府立大学	0'01"	0'49"	0'04"	1'37"	0'06"	0'08"	0'10"	0'08"	0	3	1
3	6 都立大学	0'08"	2'38"	0'10"	2'14"	0'05"	0'02"	0'00"	0'16"	0	5	33
4	4 府立大学	1'15"	0'21"	1'06"	0'23"	0'07"	1'21"	0'11"	0'17"	0	30	5

オープン戦												
順位	大学名	1cp	2cp	3cp	4cp	5cp	6cp	7cp	8cp	BCP	減長	秒誤差
1	2 都立大学	0'27"	0'51"	0'01"	0'05"	0'00"	0'06"	0'11"	0'05"	0	1	49
2	1 府立大学	3'22"	0'22"	0'16"	0'02"	1'35"	0'12"	0'11"	0'07"	0	6	7

総合成績		
1	都立大学	減長6 秒誤差92
2	府立大学	減長33 秒誤差6

ポイント戦、新人戦ととも都立大が勝った。  
そのあとのコンパにも都立大が勝つ  
待望の完全優勝を飾った。

さて、翌日は、さっそくラリーの試合。日程の都合上、規模は、あまり大きなものではありませんでしたが、さすが関西、すぐそばにラリーにふさわしい道路が豊富にあるのは、うらやましい限りでした。前日の審判団の綿密な話し合いの結果、運営上は終始順調に進みました。結果は、接戦の末、新人戦、ポイント戦共に、都立大の勝利(陰の声: 都立大新人チームが一番成績がよかったんだもんね)そして、コンパへ。勝利の喜びに心をはずませ、コンパ合戦に花を咲かせた。府大戦もこれで一応、無事都立大の勝利に終わった。

しかし、我々のコンパでの喜びは単なるラリー

一勝利のためだけのものではありませんでした。主催校として府大自動車部の方々の心温まる歓迎、接待、我々への配慮こそ、我々を最も喜ばしてくれたことでした。常に主催校としての余裕をもち、常に我々の立場を考え、我々がやり易いように配慮して下さった府大の方々の人間性というものは、我々にラリーの試合以上に大きなものを与えてくれたと思います。

翌日、見送りをかねての合同ドライブ。和気あいあいと車は走る。お互いにドライバーの腕前拝見。伊賀上野でお別れした。そして8台の車はまた……や一めた。でも最後に一言。「東京でまた会いましょう」

東京都立大学体育会『第18回府大戦白書』（昭和46年5月発行）より転載

【解説】自動車部にとって府大戦は既に自陣を出発する時から始まっている。当時の道路状況を考えれば、600kmの長丁場を無事に車を転がしていくのは並大抵のことではない。今回の百選は試合の様子はほとんど書かれていないが、定期戦の醍醐味は他のクラブ以上にはっきり伝わってくる文章であったので、採用することにした。この時第13回大会から続く無敗の連勝記録はまだ半分にも達していない。



1970. 11. 20 大阪城前にてエール交換



11. 21 新人チーム  
(倉岡、磨田、篠、小西4年)



11. 21 新人チーム (途中で時間調整中)



1 CPに飛び込んだ新人チーム車  
(急ブレーキを踏んだため、  
タイヤの跡が残っている。)

《編集者注》 上の4枚の写真は、小西さん(67年入学)から提供されました。

## 府大戦名勝負百選 其の貳拾参 ～第二十五回(昭和52年)自動車～ 大会決する貴重な一勝

第25回府大戦ラリーは、7月16日から17日にかけて相模湖、奥多摩方面のコースで行われた。

午後9時のスタート直後、激しい雨に見舞われ、さらに奥多摩の山岳地帯では濃霧が発生するという最悪のコンディションの中、6台(都立3台、府大3台)全車が無事完走した。ラリーという競技には様々の方式があるが、今回行なわれたラリーはアメリカ方式リライアビリティランと呼ばれるものである。競技車は審判側があらかじめ設定した公道上のコースを決められた指示速度で走行する。審判は途中コース上に、目くらうちで、いくつものチェックポイントを置き競技車の通過時間を測定する。これら各チェックポイント間の所要時間が競技対象となる。つまり、審判側が設定した所要時間との誤差が少ない競技車が優秀であるわけだ。したがって競技車に設定された指示速度により速く走っても遅く走ってもいけない。また公道上を走行する競技であるから交通法規はもちろん、その他マナー等を遵守しなければならない。



競技結果は以下に示すとおり。1位→都立大ローレル(大藤、正司、岩本) 2位→都立大スカイライン(国兼、山本、佐藤、坂場) 3位→府大ブルーバード 4位→都立大ブルーバード(永島、山田、蓮見) 5位→府大サニー 6位→府大ブルーバード。勝敗は各校上位2チームの減点合計、都立13.9対府大18.6をもって都立大の勝利となった。現在、都立大自動部の

部員数は22名。やや少なめ目ではあるが、優秀な人材ばかりで、しかも皆ファイトに燃えている。特に新入生は今後の活躍が期待できる。

来年の府大戦は、悪路の多い府大の地元のコースで行なわれるため車の耐久性などの点で苦戦が予想される。しかし、無敗の伝統を守るためにも、これから1年間十分な練習と整備を重ね、「絶対に勝つ!」の自信と信念をもって、来年の府大戦に臨む覚悟である。

『都立大新聞』(昭和52年9月10日付)より転載

【解説】今大会は都立大の王手のまま本戦が終了し、残り3試合に行方が託されていた。

しかし、大会関係者はさぞかし安心してこの結果を待っていたことだろう。なぜなら自動車部は初出場以来まったくの無傷だからだ。この勝利により、バドミントンが持つ記録を上回る前人未到の開幕12連勝が達成された。

## 府大戦名勝負百選 其の参拾七 ～第二十九回(昭和56年)自動車～ 計算力の勝利

自動車部対抗ラリーは、7月11日夜から12日早朝にかけて行われた。ラリー競技は、オフィシャルと選手に分かれているが、オフィシャルは夜を徹しての問題作りで目を赤くしていた。また選手は車の整備そして試合のための練習で鬼のような忙しさであった。オフィシャルによって発表された問題を解いてコースを知り、区間ごとに与えられた速度からゴールする時間を計算して走る。早すぎても遅すぎても減点となる。彼らはこの競技で、去年の雪辱を果たすため、部員一同一団となって今年の勝利目指して邁進して来たのである。

府大のスピードを重視した大味なレースに対し、都立は計算中心の緻密なレース展開という性格の違い、それに加えてコース選択では問題作成で主導を取る地元の主催校に有利だ。秩父山中をゴールとする今年のコース設定は、5月末から調査にかかる綿密さで、この不平等をなくすよう努力してきた。

午後9時出発のこのレース、双方から3台ずつ計6チームで争い、1位、2位、4位を占めて、都立が去年の雪辱を晴らして圧勝した。「実力が90%近く出せたのが勝因だ」と優勝チームのメンバーは言う。府大は6月上旬を大阪でのラリーでつぶしたのが影響したのかもしれない。

競技が終了すると和やかな雰囲気の中コンパを行い、お互いの健闘をたたえあった。府大とはラリー形式が少々異なるため、毎年設定が大変であるが、接点を探りつつ交流を深めている。今回もすばらしい競技ができたという点で大成功であったのではないか。

都立の武井主将は「府大は強くなってきたけれど、来年も勝ちます」とV2宣言。ところで優勝杯だが、去年の都立に倣って府大が持ってこなかったため後日郵送されて来るはず…。

『都立大新聞』(昭和56年9月15日付)より転載

【解説】第26回大会、無敗を誇る自動車部に遂に土が着いた。自転車のヒルクライムと同様に主幹校がどうしても有利にならざるを得ないこの勝負、再び栄光をつかむには敵地で勝たなければ連勝はありえない。しかし、現在まで両校とも最長3連勝がやっとで、実力は五分五分のまま推移している。

《編集者注》 記事中の3枚の写真は、OB&OG会のホームページから転載しました。

### 〔特別寄稿〕

### 府大戦の思い出

会長 岡崎

府大戦名勝負百選の「第十八回 府大戦の醍醐味」を読んで、思い出した事が

いくつかあります。

東名高速に入りしばらく走ったら、先

行している部車が路肩にずらっと停止しているのを発見。横目のセドリックが発電しないというので止まっていた。バッテリーで何とか走れるので、海老名SAまで走らせる事にした。当時、私は3年生で構造担当つまり修理のチーフだったので、最終車として故障車がいる場合は何とかする係だったため、工具類と修理に長けているメンバーを乗せていた。海老名SAで点検し、ジェネレータの故障なので交換すれば良いという事になり、故障した横目セドリックを置いて1台で学校へ向かった。雨が降っている中をガレージまで戻りジェネレータを探した。ガレージは車が全部出払っていたため暗く寂しかった。ガレージの中をごそごと探し、あったと安心し、再度東名高速にのり海老名に向かった。ただし、その部品も完全かどうかは解らないという不安もあったし、雨の中なのであまり会話も無く黙々と走った。海老名SAではジェネレータのブラシだけを交換した。その頃の車はブラシがカーボン製で摩耗すると交換出来る構造になっていたのも、簡単に交換する事が出来た。多分背中らびしょ濡れだったと思うが、寒かったという記憶は無い。エンジンをかけたら順調に発電しているのでホットした。

ホットする間もなく出発。早く先発隊に追い付きたいと思い懸命に走った。山北あたりでは雨も強く、水が溜っている所ではドロプレーン現象で後輪が時々横に振れたりするので速度を落としたりして、早く行きたい気持ちがあっても慎重に走った。上郷SAで先発隊と落ち合う事になっていたのも、ほとんど休まず走ったと思う。先発隊はベレルが先頭で、所どころでドライバーを交代するため、時間がかかるので少しずつ追い付く

計算になっていた。誰が計算したのか、あまり先発隊を待たせる事無く追いついた。

高速道路とはいえ、部車では100キロで走る事は出来なかった。カタログ数値ではベレルの最高速度が106キロなので、頑張っても90キロぐらいで走った。それも登りでは速度が落ちるので平均速度は70キロ程度で計算していたと思う。

大阪に着いた時は、ようやく着いたという気分と、関西の運転は荒いので緊張したのを覚えている。それにしても府大のキャンパスは広かった、今の首都大の人は驚かないでしょうけど。

ついでにその時の部車、

#### ◎ベレル (ディーゼル)

1962年頃の製作車両、いすゞ製 仙台いすゞから貰ったようで「仙台いすゞ提供」と車体を書いてあった。

直4気筒 1991cc 55PS / 3800rpm

12.3kg / 2200rpm

マニュアル4速コラムシフト

前席がベンチシートで6人乗り

前輪 ダブルウィッシュボーン

後輪 リーフスプリングのリジット

#### ◎セドリック (縦目)

1961年頃の製作車両、日産製 東京都の払い下げ

ガソリン 直4気筒 1500cc 71PS

マニュアル4速コラムシフト

ヘッドライトが4灯式で片側2灯を縦に並べているので、縦目、

変速 足周りはベレルと同様、6人乗り

#### ◎セドリック (横目)

1963年ごろ製作車両、日産 東京都の払い下げ

ガソリン 直4気筒 1900cc 88PS  
ヘッドライトを横に並べるようにマイ  
ナーチェンジ

このような車と、個人車（部員数人で  
中古車を共有していた）をかき集めて8

台に分乗していったが部員が多かったの  
で、いけなかった人もいたかもしれませ  
ん。

写真はホームページに掲載してありま  
すので、参照してください。

## = 会員からの寄稿 =

### 自動車用カルマンエアフローメータの開発物語 (富士電機在職中の一開発物語)

三好（1956年入学）

ここで言うエアフローメータ(以下  
AFM)とは、高精度な空燃比制御を実現  
するのに不可欠な空気流量センサのこと  
です。私がこの開発に着手したのは  
1978年、研究所に在籍していて、それ  
までやっていたテーマも完了して工場移  
管が決まり、次のテーマを探していた時  
で、好きな車の部品開発をやろうと狙っ  
ていた好期でした。

当時は排ガス規制で先鞭をつけたホン  
ダ CVCC や各種のリーンバーン技術に  
より、CO や HC についてはほぼ目処が  
付いたが、NOX や燃費などについては  
まだ多くの課題が残っていた時期でした。  
会社の事業分野から見て、センサの開  
発は不可ではないのでセンサの開発を目標  
に自動車業界でどんなセンサが求められ  
ているかの調査を行ないました。その結  
果、空燃比制御に必要な高性能 AFM が  
無く、各社とも精度・応答性・重量とも  
満足できなかったが、ボッシュ開発のベ  
ーン形のをライセンス生産して使っ  
ていました。そこで我々が開発する



AFM はどんな方式とするか徹底的に検  
討し、カルマン渦の原理を利用するのが  
最適との結論を得て、この方式の AFM  
を開発することとしました。ちなみに開  
発メンバーは私と10才と20才下の部下  
の計3名でした。

開発する AFM の方式は決めたが、実  
現するには次の技術課題をクリアしなけ  
ればなりませんでした。

a) ターボ付エンジンを想定すると流量  
ダイナミックレンジ100倍と計測の直線  
性をどう実現するか …多種の渦発生体  
の風洞実験を行ない、三角形と台形の組

合せ断面の渦発生体(特許)の形状を開発した。

b) 渦の検出をどうするか …渦列の圧力変化で、スパンバンドで支持された SUS 箔ミラーを回転振動させ、LED 光の反射光量変化を受光素子で検出し、渦の数を検出する方式を案出(特許)して採用した。

c) 振動・耐熱・ミラーの曇り対策 …スパンバンドで支持されたミラーの固有振動数を加振振動数に共振しない様に設定し解決した。LED・受光素子・IC などの電子部品は 120℃対応の部品をメーカーと検討し採用した。ミラーの曇りに対してはジーゼル排気・アリゾナダスト等を吸引させて裕度を確認するとともに、光量補正回路を設けて対応した。

d) 逆流対策 …低速時に吸入管の共振を利用して吸入効率向上を図る際、逆流を生じ渦の発生が乱れることがある。この現象の解析と累積精度の保持方式を案出し、制御側で対応することで解決した。

これらの課題解決のためには上記の他、開発品と計測器をレンタカーに搭載し、我々自身で箱根路の急坂路を含め多くの実車テストを行ない、数多くのデータを取得しました。

この様な努力の結果、実用化の目処が立ったので我々自身で各自動車会社に PR し反応を調査しました。

この結果は一口で言うと各社とも「大変面白い、評価のため 2～3 台欲しい」と言うもので、早速提供したものの殆ど返事は無く、そのまま終わってしまいま

した。このことから、この分野に実績の無い当社で、こんな開発をやっても結局認められないのかと失意に暮れていた或る日、「捨てる神あれば拾う神あり」の例え通り当社の関係会社の役員で、T 社にラボオートメを納入している方が我々の AFM に興味を持ち、T 社の研究所を紹介して呉れました。「面白い、研究所のテーマとして採用する」との研究部次長(当時)の一語で、採用への手掛りを得ることができました。しかし以後 2 年間はテスト・改良の連続で、T 社研究所通いも数十回に及びました。この間のやりとりは私にとって自動車部品の信頼性・コストに対する厳しい考え方を知る絶好のチャンスになりました。

T 社研究所の課題がクリアされ T 社本社へ移管され、ようやく納入へのステップになりました。T 社本社との数度のやりとりの後、搭載される車種は新型のクラウン 2000、3000CC DOHC S/C 付と決まり、待望の納入を達成することができました。納入開始後は社内の生産体制・コストなど新製品に付きものの種々の困難な問題に遭遇しましたが、社内の協力を得て乗り切り、1985 年から 1995 年の 10 年間で 100 万台の納入実績を挙げる事ができました。この間製品クレームは殆ど無く、業界初の高性能なエアフローセンサとして高く評価されたことは私の開発人生にとって大きなイベントの一つになりました。

- ・学会発表… ISATA1982、SAE1987、  
流体計測シンポ 1987 他
- ・出願 20 余件
- ・発明表彰… 1990

1985年9月11日付け  
日刊自動車新聞より

トヨタ

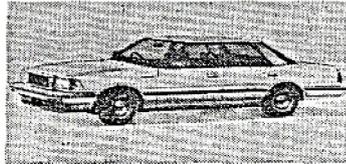
スーパーチャージャーインカム

# クラウンに搭載

トヨタ自動車(株)は、クラウンにスーパーチャージャーを搭載し、加速・加減速の動力性能を向上させる。また、空気を冷却して燃焼効率を上げる「インタークーラー」も搭載する。スーパーチャージャーは、エンジンの回転数を上げて空気を圧縮し、燃焼室に送り込む。これにより、エンジンの出力が増える。スーパーチャージャーは、エンジンの回転数を上げて空気を圧縮し、燃焼室に送り込む。これにより、エンジンの出力が増える。

スーパーチャージャーは、エンジンの回転数を上げて空気を圧縮し、燃焼室に送り込む。これにより、エンジンの出力が増える。スーパーチャージャーは、エンジンの回転数を上げて空気を圧縮し、燃焼室に送り込む。これにより、エンジンの出力が増える。

スーパーチャージャーは、エンジンの回転数を上げて空気を圧縮し、燃焼室に送り込む。これにより、エンジンの出力が増える。スーパーチャージャーは、エンジンの回転数を上げて空気を圧縮し、燃焼室に送り込む。これにより、エンジンの出力が増える。



## 「メキシコの珍商売、スペイン語講座自動車編」

高橋 (1967年入学)

夏も盛りの候、いかがお過ごしでしょうか。テールランプ3号の発刊に向けて何か寄稿を、というわけで筆をとりました。

小生、現在 68 歳ですが、40 歳の頃、メキシコ日産の駐在員をしまして、1986 年から 1989 年まで約 3 年間暮らしました。夫婦、子供 2 人計 4 人で、写真は郊外にピクニックに行った時のものです。後ろに見える茶色の車が当時乗っていた、シボレー セレブリティーという車です。随分、苦勞させられました。



メキシコは、一般国道でも 100 ㎞超で走るため、会社から与えられたサニーでは疲れてたまらない為、シボレーを買いました。遠出をするときはこれを使いました。メキシコは原油を産出するためガソリンは安いのです。

記憶を頼りに車に関することを一筆。メキシコの車のフロントガラスに、500 円玉くらいのまあるい傷があちこちの車についています。これは何のために付けているのでしょうか？

小さな店の扉に、沢山のフロントグリルがぶる下がっています。これは何を商売にしているのでしょうか？

答えは最後に。

次は、言葉の問題です。メキシコは公用語はスペイン語ですが、スペイン語で表すものは、日本語又は英語で何と言う部品又は状態でしょうか。

Omnibus (オムニバス)  
Camion(カミオン)  
Camioneta (カミオネータ)  
Coche (コーチェ)

Monobloque(モノブロック)  
Albol de lebas(アルボル デ レバス)  
ciguenal(シグエニャル)  
volante(ボランテ)  
llanta(ジャンタ)  
neumatico (ニュウマティコ)  
freno (フレノ)  
embrague (エンブラケ)  
espejo retrovisor (エスペホ レトゥロ  
ビソール)  
bujia (ブヒア)  
Luz de Direccionales (ルス デ ディ  
レクショナーレス)

lleno (ジェノ)  
Vacio (バシオ)

私たちが 何気なく使っている言葉に、  
スペイン語 (ポルトガル語) が沢山入っ  
ています。おばあちゃんが使う言葉に、  
「たんと お食べ」と言っているのを覚  
えていますでしょうか?

「たんと」は英語で言う More にあた  
るスペイン語です。また、切手の好きな  
方はよくご存知でしょうが、「ビードロ  
を吹く女」と言う有名な切手がありま  
すが、ビドゥリオ (ビードロ) はスペイン

語でガラスを言います。

次に、私説ですが、作業の時に使う軍  
手ですが、スペイン語では手袋のことを  
「グアンテス」と言います。どうも、こ  
こからきていると思われます。(私説)

では、最後に種明かし。

メキシコはアメリカ規格に習い、合わ  
せフロントガラスを使用します。跳ね石  
で割れが出来るのは、外側のガラスです。  
フロントガラスの「割れ」の進行を止め  
るため外側に 500 円玉位の溝を付けるの  
です。

フロントグリルは、自分の車のグリル  
が割れると、ここに持ち込み、割れた部  
分だけを買ひ、接着してくれるサービス  
です。

Omnibus (バス)、Camion (大型トラッ  
ク)、Camioneta (小型トラック)、Coche  
(乗用車)

Monobloque(シリンダブロック)、Albol  
de lebas (カムシャフト)、ciguenal (ク  
ランクシャフト)、volante (ハンドル)  
llanta (タイヤ)、neumatico (チューブ)、  
freno (ブレーキ)、embrague (クラッ  
チ)、espejo retrovisor (バックミラー)  
bujia (プラグ)、Luz de Direccionales  
(ウインカー)

lleno (満タン)、Vacio (ガス欠)

以上、とりとめのないことを、書いて  
しまいました。

## 我が青春時代自動車部

中野 (1968 年入学)

1968 年入部。入学前から車に憧れて

いましたので、入学が決まってすぐに自



自動車教習所に通い始めていました。自動車部以外入ることは考えていませんでしたのですぐに入部し、ヒルマンや観音開きのクラウンなどで運転練習。当時鮫洲にあった自動車部の運転練習コースにも行きましたが、結局は自動車教習所で運転免許を取得しました。

私が入部した頃のクラブの体制は、前田先生、山口先生、志村先生、戸部先生、4年生が坪井さんの代、3年生が小佐野さんの代、2年生が小河さんの代という、そうそうたる陣容で自動車部第一期黄金時代とも言えるものでした。都立大ラリー、ラリーの対外試合・府大戦、遠征、新車ロードテスト、山中湖合宿など、私が過ごした5年間は部員の数も多く、本当に充実した時代でした。今思い出しても、私の記憶には授業を受けたことより、部室やガレージ、そしてつなぎ（継着？）を着てうさぎ跳びやランニング、帰りは都立大駅近くの喫茶店ロアールで過ごしたことが残っています。というわけで、クラブ活動に身を入れ、忙しく楽しい5年間で過ごさせて頂きました。

当時、クラブ活動の基本として運転練習があり、助手席の先輩から厳しく指導され、合宿の時に運転ランクが付けられました。ランクアップのために運転練習を終えた後、岳麓山荘で真剣な反省会を

行いました。確か、あるランク以上にならないとラリーのドライバーが出来なかったと思います。私もたくさんの人の運転を見て、運転を見ればその人の本当の性格が分かるようになりました。遠征の時、前田先生が助手席で、O先輩が運転している時にコーナーの立ち上がりでアクセルを踏んでも加速しなかったため、先生が「レースの時は、こういう時に抜かれるんだよ。」と言われたのが何故か今も鮮明に覚えています。

ラリーが好きでしたので、『ラリル』と呼ばれていました。特にナイトラリーのスタートの時、短波放送の時刻を刻む音が流れ、わずかな明かりの中、問題が手渡され、スタートして行く緊張感は何とも言えないものがありました。私は余り勝ちに恵まれませんでした。最後に農大新春ラリーで優勝できたのはうれしい思い出です。当時、ラリーは自動車メーカーも力を入れ日産がサファリラリーで優勝し、1969年に石原裕次郎主演「栄光の5000キロ」も作られました。学生ラリーも盛り上がりましたが、それに伴いナイトラリーでの騒音問題や事故が発生したため、ナイトラリーが規制され、昼間のラリーになり下火になっていったようです。私の担当した都立大ラリーの時も、直前に他大学のナイトラリーで転落事故があり、事故現場に行き状況を確認、同じことの無いようにチェックを入れたことがありました。

遠征は睡魔との戦いでした。いく晩も寝ないで走り、時には居眠り運転で道を踏み外すこともありましたが（私は後部座席にいました）、精神修養としては効果があり、辛いことをやり遂げた自信と誇り(?)を持たせた気がします。理屈ではなかったのです。

1969年には大学紛争がありました。何で大学紛争になったのも分からない中で、デモにも一度参加しました。都立大も校舎が机などで封鎖され、私も封鎖解除のために石を投げたことがありますが、よく覚えていません。もちろんこの年の都立大ラリーは開かれませんでした。

1971年、ブレーキテストで校舎の門に突っ込んだ事件が発生。不幸中の幸いで人身事故には至らず、主将と整備担当の謹慎処分で終わりましたが、私が急遽主将になることになりました。まさに青天の霹靂でしたが、先生方のご尽力と自動車部全員の協力のもと都立大ラリーも主催でき、難局を乗り切ることが出来ました。この事件もOB会では懐かしい思い出として話せることはうれしいことです。

1973年、希望するブリヂストンに就職することが出来ました。当時は売り手市場で先輩が勧誘に来て、私は希望するブリヂストンに機械工学科卒ではなく自動車部卒として、お蔭様で入社することが出来たのです。その時の先輩が2年先輩の故・五十嵐さんで、入社後も五十嵐さんの後を追いかけるように仕事をしていましたが、夜中まで仕事をされて体を壊され、若くして亡くなられたことは本

当に残念なことでした。その笑顔と笑い声は忘れることは出来ません。私はブリヂストンで超大型ダンプトラック用タイヤの開発に携わることが出来、今、世界の鉱山で活躍しているのをうれしく思っています。

卒業後、見合い結婚をしたのですが、プロポーズは勝手知ったる富士五湖の湖畔に車を止め、車の中でしましたら、「私でよかったら」と一発回答でした。その後、妹が同期の島君の嫁になり、妹の友人が岡崎君の奥様となり、岡崎夫人の友人が故・加藤君の奥様となりました。故・加藤君は1998年組の主将で、みんなから頼られる人柄でしたが、昼休みのジョギング中に突然倒れ帰らぬ人となり誠に残念でなりません。

以上、学生時代を振り返ると、頼りになる先生方、先輩方、心許せる2年に亘る同期、そして後輩達に巡り合うことが出来、お蔭様で充実した自動車部生活を送ることが出来、その後の人生の基礎となり感謝の気持ちでいっぱいです。

最後に、OB会を作って頂きましたので、第2の人生を元気で楽しくするため、また現役にも喜ばれるOB会にして行くため、みんなで盛り上げて行きましょー！！

## 昭和の忠敬



長年住みなれた千葉県。北東のはずれに佐原市はある。幅10mほどの小さな川の小さな橋の先にあるその家、

## 篠（1969年入学）

伊能忠敬旧宅にはブルーシートがかけられ、「倒壊する恐れあり、入館禁止」の立て看板があった。大震災で被害を受け危うい佇まいだった。踵を返し、川のこちら側、コンクリート打ち放しのモダン

な建物、伊能忠孝記念館に入ると、先ごろ国宝に指定された忠敬の大きな地図が、インテルサット衛星から撮影された日本地図と並べられ展示されていた。

40 数年前、わたしは東京都立大学自動車部に所属していた。昭和 40 年代中頃の夏休み、個人的遠征と称し、自動車部員小島君所有のマツダファミリアステーションワゴンで同僚古川君と 3 人で北海道一周 2 週間の旅に出た。

東北高速まだ開通してなく、国道 4 号線を北へ北へと向かった。夕暮れに岩手県松尾鉾山にたどりつくのがやっとだった。翌日、後に石川さゆりが「♪ご覧あれが北のはずれ♪」と歌う竜飛岬からフェリーに乗り、ようやく生まれて初めて北海道の地を踏んだ。ここから時計回りで走ろうとの計画だ。今やマッサンの活躍で観光客がどっとおしよせる余市を抜けて、積丹半島の先端カムイ岩に到達した。底まで透き通った海を見て 3 人とも泳ぎたくなかったのだが、残念、水着を持ってこなかった。しかし「エーイヤーツ」と皆フルチンで海に飛び込んだ。気持ちよかった！



札幌から一路北上し最北端の宗谷岬へ。船で礼文島に渡り、史跡「桃岩」近くのユースホテルに宿泊した。実は宿泊は 2 週間のうち一日おきの 5 回だけだった。自動車部遠征と同じスタイルである。利

尻島をグルっと回り本島に戻り、旭川から網走に向かう大雪街道に入った。ここで事件が起こった。まっすぐな下り坂を気持ちよく走っていると突然行く手を阻まれた。スピードチェック。「こんな空いている道で！」と叫んでも後の祭りである。

美幌峠を越え、「♪霧に包まれていない摩周湖♪」を横目に見て、知床半島に入った。宇登呂から羅臼に向かう知床横断道路を通り、この日は野付半島先端に止めて、車の中で眠ることにした。暑いので窓を開けていた。ちなみに車にエアコンはなかった。すると何だか体がかゆい。体中がかゆくて目がさめた。全くの野原、蚊にとっては、ひさしぶりのご馳走だったのであろう。



納沙布岬に立つと、沖合に島影が見える。あれは国後か歯舞か？ ここは最東端なのか？ それともあの島影が日本最東端なのか？ ここから西へ、また南へ根釧原野を走り、襟裳岬の駐車場に夜遅く到着し、眠った。そして翌朝！！

「♪襟裳の夏は何もない♪」妨げるものが何もない日の出を迎えた。美しかった。

北海道の最後は函館だった。ここからフェリーで下北半島の大間岬へ、残念ながらマグロは食べられなかった。そして恐山で霊力を受けて東京へ戻ってきた。

昭和 50 年代後半、既に結婚し 2 人の

子供が居たわたしは、夏休みに家族で8泊9日の九州遠征を計画した。わが家の10年落ち三菱ランサーにもエアコンがなく、真夏の九州は無謀と言われていた。進歩した点もある。毎晩ホテルに泊まる計画だった！ 高速道路網も発達していた！

しかし東京からはあまりにも遠い。途中の大阪で1泊することにした。関門橋を通過して2日目夜、別府温泉で手足を伸ばした時はちょっぴり幸せを感じた。九州も時計回りに大分、宮崎、鹿児島、熊本、長崎、佐賀、福岡を制覇した。鹿児島では、桜島の活動が活発で、まるで今の口永良部島と同じように、大噴火で市内に灰が降りそそいでいた。ワイパーをひっきりなしに動かさなければならず、道路にも灰が積もって雪道を走っているようであった。

家族での遠征はほぼ毎年夏休みに実施した。例えば四国一周、北陸・能登半島巡り、山陰海岸走破、伊勢参りなどなど

である。

時は流れ、平成の世。

大きな日本地図2枚を見比べながら、その横の白い壁に、遠征した先々を思い出し、描いてみた。

オオッー、なんと3枚目の日本地図が浮かび上がる。しかも伊能忠敬にはないところ、沖縄も。



## 北陸新幹線開通& NHK 連続テレビ小説『まれ』に沸く 能登からのメッセージ

武元（1973年入学）

私は3年生の時に不肖力量不足ながら主将を務めさせていただき、自動車部4年間の思い出は枚挙に暇が無い程ありますが、機会がありましたら改めて投稿します。都立大を卒業し、黒部のYKKに就職し37年余り、昨年2014年6月30日付で定年を迎えて実家に戻り、現在石川県七尾市で生活しています。今回は雪にまつわる運転と近況の報告をします。

入社後数年間は自動車部の『血』が騒

ぎ、ワダチが何とも言えない感じのダート求めて（黒部なので直ぐ近くは北アルプス！）走りに出かけたものでした。でも、段々と月日が経つにつれて『熱い情熱』は地に薄れていき、それと並行してドライブテクニク？もさっぱりです。

でも、雪国北陸に生活して一つだけチョコット自信？があるのは雪道の運転です。北陸ではどんなに雪が積もっても車は生活上なくてはならない交通手段です。

会社勤めの時は一晩で1 m近くも積雪があり、駐車場で自分の車の形が分からない状況で、一目散に車を掘り起こし道路までダッシュして会社へ行ったことも何度もありました。積雪が無い時でも凍結していることもあり、会社の行き帰り道、駐車場を出て前後左右安全な場所で思い切りブレーキを踏んで、どの程度の状況か確認したこともあります（半分遊び心もあり、スピンすることもあり）。

雪道の運転で、特に高速道路は神経を使います。北陸道・信越道は余程のことが無い限り、通行止めになる事はありません。でも、除雪のタイミングにより路面がシャーベット状で雪が残っていて固まっている場合、時速 40 ㎞以上で走行すると危険です。前方に車の姿が見えない時は、私もよく 80 ㎞～位で走りましたが、前方に車を発見した場合、速度は落とします。前車に何かあった時に追突を免れません。逆に、後続車がある場合、追突されないかを考え、このままでよいか、追い抜きさせた方がよいか判断します。

今迄何度か前方の車が急にハザードを点滅させて、本当にビックリした事もありました。事故か！と思いましたが、違っていました。『凍結しているので、危ないから速度を落とす』の様なシグナルです。積雪時、高速道路の最高速度が 50 ㎞と表示されていますが、理に適っています。特に 80 ㎞を超えて走行していてブレーキ（ABS があっても）をかけた場合『止まるのは車に聞いてくれ…』という感じです。もし車間距離があまり無い場合、追突します。北陸道でも過去に 10 数台の玉突き追突事故がありました。

友人から聞いた話ですが、雪道の高速

道路を遠出（旅行など）する場合『深夜から朝まで』がよいとのこと。夜中、雪道の高速道路を走行するのは『プロ』がほとんどで、いわゆる素人からの『もらい事故』は少なく、自分のみが慎重に運転すればよいみたいです。私も 5 年程前の 1 月末、親戚の不幸で黒部から川崎へ車で行った時は、先が見えないほどの吹雪でしたが、3 時頃出発し北陸道・信越道が無事走り抜けました。

余談ですが、冬場のスタッドレスは当然ですが、最低限鉄のスコップ（アルミは凍結している場合、曲がってしまうのでダメ）、雪かき用ワイパー（ガラス凍結削り付き）が車には必携です。遠出をする場合、早めのガソリン満タン…等常識です。



さて話はガラッと変わりますが、現在は、町内の役員や農業法人の組合員活動それに実家の田んぼや畑の草刈り、更に素人ながら野菜作り等で日々忙しく充実しています。

そんな状況の中で趣味として、2 年程前から始めたストロー細工と昨年秋から

始めたペーパークラフト作りに熱中しています。ストロー細工は100円ショップのストロー、ハサミのみです。ペーパークラフトについては、現在かなりハマっています。こちら費用はあまりかかりませんが『根気と忍耐』が必要です。インターネットで無料素材をダウンロード

し、印刷して作っています。最新作はH-2A ロケットと発射台を冬場に約2ヶ月かけて完成させました。現在は中断中ですが、秋頃から次のアイテムを始めるつもりです。そして愚作を11月の町内の文化祭に、昨年が続いて出展しようと思っています。



## 自動車部の思い出

金子（1996年入学）

大学に入学して、運転免許を取ってすぐの6月、活動内容もよく調べないままにサークル棟の部室のドアを叩きました。（入部してから免許を取る方がむしろ普通だというのは後から知りました。）入部初日の夜、先輩の運転するAE92トレノの後席に乗せてもらって走りに行きました。部活のことをいろいろ教えてもらい、タイムラリーという競技も初めて知りました。それから部車のAE92（こちらはレビン）の助手席でラリーコンピュータの操作や指示書の読み方を覚えました。

毎週金曜の夜はいつもガレージに集まりました。コンビニ弁当か牛丼のテイクアウトを食べてからラリーの練習を始め

ました。ラリーコンの装着に手間取ってスタートが遅れたり、ミスコースをして道に迷ったりする車が出て、練習を終えるのが朝になる日もよくありました。峠道で刺さる（注1）と、誰かの車で学校まで牽引しました。練習をしない日も居合わせた部員の車の整備を手伝うか、思いつくままに走りに行きました。自分でラリーの問題が作れるようになると、部車でブツ取り（注2）に行きました。コースを考えたり、コマ図を書いたりするのは楽しかったです。

自分の車（Z32 フェアレディ Z）はラリーの日にはいつもオフィシャルカーでした。冬の宮ヶ瀬の凍結路でスピンして雪

壁に突っ込んだり、ラリー中に田んぼに落ちた部員の車を牽引ロープで引き上げたりしました。

ようやく買ったラリーのできる車は、先輩に解体屋で見つけたもらったCC72V アルトワークスでした。買った翌月、部で企画していたジムカーナ練習会に向かう道志みちでエンジンがオーバーヒートしました。同じ解体屋から部品取り車を見つけてきて、数日かけてエンジンを載せ替えました。まだ11月の初めでしたが、ガレージで過ごす夜は寒かったです。修理を終えて初めてラリーの練習に出走した時はとても感慨深いものがありました。

府大へは一度だけ、3年生の夏に行きました。夜に都立大を出発して、翌日の昼過ぎに府大に着きました。府大の方のアパートで夜まで全員雑魚寝で仮眠をしました。部屋にはエアコンはありませんでしたが、府大の方が氷水を張った桶を用意してくれました。都立大からはAW11MR2、EF3 シビック、そして僕がナビゲーターを務めるBC5B レガシィの3台が出走しました。迎える府大は3

台のCR-X（バラード1台、サイバー2台）でした。ハイアベでは全く歯が立ちませんでした。大きな計算ミスをしなかった都立大が総合得点で勝利しました。夜通し走った翌朝の表彰式には、睡魔に打ち勝った一部の部員（4人）で参加しました。歓迎会はお盆のような大きな杯で日本酒を飲まされたことくらいしか覚えていません。（一気はしていません）

卒業して今年で16年目になります。昨年第一子を設け、愛車は軽のトールワゴン（モコ）になり、一人でドライブをすることも殆どありません。たまの遠出は埼玉の妻の実家という生活です。今ではラリーコンを操作できる自信もありませんが、学生生活で思い出すのはいつもガレージや峠で仲間と過ごした夜の思い出です。

（注1）ガードレールや崖にぶつかること。

（注2）ラリーの問題作成のための距離の測定や目標物探し、指定速度の確認をしに行くこと。

## ＝ 新会員の自己紹介 ＝

寺田（2011年入学）  
（株）M-TEC（無限）勤務

学生時代はDC2 インテグラでジムカーナ練習会（富士スピードウェイ）に参加しつつ、整備ではブレーキやミッション周りを中心に手を入れてきました。初めてサイドターンが出来た瞬間や、府大戦や合宿に向けて皆で移動した日々が個人的には印象に残っています。



仕事ではレース用パワートレインの開発・テストを担当することになり、期待と不安が入り混じる中で鍛錬の日々です。自動車部の活動で学んできたことを活かし、次世代のモータースポーツ業界に貢献できるように努力していきます。

《編集者補足》 パワートレインとは、エンジンで発生した回転エネルギーを効率よく駆動輪に伝えるための装置類の総称のこと。

具体的なパーツでは、動力を発生させるエンジンや、それを伝達するクラッチ、トランスミッション、ドライブシャフトなどに加え、FR 車および 4WD 車の場合はプロペラシャフトやデファレンシャルギアなども該当する。

走る、曲がる、止まるといった車の動きはすべてパワートレインを介して行われるだけに、非常に重要なパーツ類と言える。ちなみにドライブトレインと称される場合もある。 <カーセンサー net より引用>

＝ 編集後記 ＝

第3号の編集で担当として特に心が躍ったのは、「会員の皆様からの寄稿」の内容が図らずも非常にバラエティーに富んでいた事です。我らが自動車部出身の皆さんの豊富なキャリアと個性あふれるお人柄が各作品から滲み出ており、酒の肴にはもってこいです。又、「府大戦特集」では、皆様からご提供頂いた写真が極めて効果的で、眠っていた懐かしい記憶が甦り、まさに古い遺跡を掘り当てたような感激がありました。そして、「岡崎会長の特別寄稿」は、とても具体的で臨場感を盛り立てて頂きました。更に、今号のもう一つの目玉は、磨田さんに提供して頂いた写真を使った「表紙」です。磨田さんのプロはだしの「花火の写真」が猛暑に見舞われたこの夏の一品の清涼剤となりました。武元さんのストロー細工等の写真を含め、会員の皆さんの趣味の世界が盛り込まれた事により、この「ていらくらぶ」誌の楽しみが増えたように思います。今後共、皆様からの自主参加を心から期待しています。お気軽に編集担当に声をお掛け下さい。 (佐々木 1968 年入学)

第3号では会員の皆さんの様々な趣味が紹介されました。表紙も磨田さんの素晴らしい写真で飾ることができましたが、写真や絵画・彫刻などを趣味にされている会員の方は、ぜひ作品を担当までお送りください。表紙や余白で紹介させて戴きます。また、今号には OG 会員の方の原稿はありません。本会が OB&OG 会であること、そして 1955 年入学から 2011 年入学までの会員から構成されていることを鑑みて、寄稿者ができるだけ偏らないように編集を行っているのですが、なかなか思うようにいきません。毎度のことですが、寄稿のお願いのメールを受けられた際は何卒よろしくお願い申し上げます。 (甲田 1969 年入学)

\* 佐々木と甲田の連絡先は会員名簿でご確認ください。