

# ているらんぷ

第15号(2021年1月31日発行)



小河さん写真展より

新年おめでとうございます



2019年府大戦ジムカーナ準備風景

<掲載内容>

- |       |           |
|-------|-----------|
| 2頁    | : はじめに    |
| 2～3頁  | : ミニ写真展   |
| 4～12頁 | : 会員からの寄稿 |
| 12頁   | : 現役からの報告 |
| 13頁   | : 編集後記    |

## <はじめに>

編集担当 佐々木 (1968 年入学)

皆様、新年あけましておめでとうございます。本年もよろしくお願い申し上げます。

昨年は、新型コロナウイルスに振り回された 1 年となりましたが、今年こそは会員の皆さまにとりまして良い年になりますよう心からお祈りいたします。

さて、「ているらんぷ第 15 号」は通常号として会員の皆様からのご寄稿を中心に編集致しましたが、加えて昨年お亡くなりになられました元監督・山口 元氏の「追悼特別企画」として「山口先生の思い出」を別冊にて掲載させていただくことにいたしました。

また、巻頭では、第 4 号・第 6 号に引き続き久しぶりに 67 年入学・小河 博さんの「ミニ写真展」が復活いたしました。

じっくりご高覧頂ければ幸いです。

今後共、ご指導ご協力、よろしくお願い致します。

## <ミニ写真展>

小河 (1967 年入学)

「ているらんぷ 15 号で三回目のミニ写真展をやりませんか？」というお誘いに二つ返事でお受けしたものの、3 月からコロナ感染防止のために撮影も自粛中だったため、一年前まで遡って写真を選びました。今回は「逆光と反射」を意識して撮影したものを選び、参考までに撮影データも掲載しておきました。カメラは OMD E-M1 Mark II です。



波しぶき (立石公園：横須賀市)  
焦点距離 82mm、f 3.5、s 1/4000  
補正 -0.7



語らい (七里ガ浜：鎌倉市)  
焦点距離 40mm、f 8、s 1/400  
補正 -0.7



ひとつ花（城山かたくりの里：相模原市）  
焦点距離 150mm、f 3.5、s 1/400  
補正-0.3



季節の贈り物（昭和記念公園：立川市）  
焦点距離 73mm、f 8、s 1/320  
補正-1.0



反射（京急久里浜線：三浦海岸駅近く）  
焦点距離 130mm、f 4、s 1/640  
補正-0.3



飾り扉（山手公園：横浜市）  
焦点距離 150mm、f 22、s 1/100  
補正-1.3

## <会員からの寄稿>

### 自動車部のおかげ

小島(1967年入学)

まさかなとは思わなかった 72 歳になりましたが、相変わらず元気で過すことができる毎日です。楽しい毎日を支えてくれている元は何だろうかと考えてみました。

まず第一は、自動車部と一緒に過ごした同期の皆さんとの同期会のおかげだと思います。

コロナウイルスに振り回される前は八巻さん率いる新宿での飲み会を1年に3回やっていました。しかしながら今では出ていくわけにもいきませんので、八巻さん率いる昨今はやりのインターネット飲み会が出来るようになり、大変楽しめることになりました。

こんな楽しい時間が過ごせるのは大学時代からの楽しい仲間がいてくれることと、いろいろな解らないコンピューター技術を仲間が教えてくれて、つながることが出来るおかげと感謝しています。

老眼になり、普通のノートパソコンでは字が小さすぎて見えなくなったため、24型のデスクトップに変えたところ、画面がものすごく大きくなりとても見やすく扱いやすくなりました。

新しいパソコンはキーをクリックすれば何も苦勞することなくバックの背景がハワイの海岸になってくれて、ごちゃごちゃの部屋が見られなくて済み、好きなつまみを食べながらハイボールを飲んで楽しく酔っぱらい、皆さんと話ができるという素晴らしい道具を手に入れました。

新宿に行ったり、帰ってくる乗り物の心配がないのです。なんと素晴らしいことだと感心しております。

第二は自動車部で教わった運転技術のおかげです。

先日、運転免許の高齢者講習会に行きました。2時間ほどの講習がありました。その時に最初の講義の中で一時停止の仕方の説明がありました。必ず停止線のところで止まり、その後左右の車が見えるところまで前進し、一時停止をして安全を確認後、発進しなければいけない旨の指導があり、講義の後の実地研修で一人ずつそのものをやらなければならないことになりました。

同乗したほかの3人はいつもやっているように停止線で一時停止をせず、のろのろと左右の見えるところまで行き、左右の確認後発進して、S字、クランク、車庫入れ、外周を終えて講習を終わりました。

教官の評価は、「他の3人は講習した一時停止をしていませんね。小島さんは完璧です。」と褒められました。

私が完璧にできたのは、自動車部時代の運転練習の時と、ラリーのチェックポイントとしての一時停止の扱いを徹底して叩き込まれたおかげです。停止線に止まったら、必ず1,2,3と数えなさい、タイヤロックの確認です、と徹底的に叩き込んでくれた先輩の顔を思い出しました。おかげで今でも一時停止違反にひっかったことはありません。



あれから 50 年を過ぎた今、仲間との楽しかった自動車部での様々な思い出を振り返り、幸せに感じています。そして今でもあの頃のままの気持ちで付き合える仲間感謝しています。

先日、コロナのおかげで片付けをしていたら、どこに行ったか分からなかった当時のテールランプが数冊出てきました。なんと懐かしいことかと喜んでいました。

## コロナ禍での自粛生活の一コマを紹介します

西(1968年入学)

コロナ禍の終息が見えない中で、今年 10 ヶ月半の自粛生活を振り返ってみると、習慣として身についたものは「マスクを着けての外出」と「帰宅後は入念に手を洗い、うがいをする」です。(今後も健康維持のためには、むしろ続けたい習慣です。) さらに、「出来るだけ外出を控える、人混みを避ける」です。しかし、日常の生活を営む上で外出を避けることはできません。幸いなことに自分だけの空間で移動できる小さな自家用車があります。今まで当たり前のように車を利用していましたが、いつ終息するのかわからないコロナ禍の中、車が自由に使えることは有り難いことです。食料品や日用品をまとめ買いするためと、少し離れた家庭菜園に出かけるため車を利用しています。

家庭菜園を始めて 11 月で丸 17 年になりますが、毎年試行錯誤の連続です。今年は雨が長く続いたりカンカン照りの日が続いた為か、市場の夏野菜の値段は不安定な状況でした。そんな中、当菜園では玉ねぎとニンニクだけは何とか収穫できましたが、ほかはサッパリでした。10 月も半ばになり、里芋やサツマイモなど秋冬野菜の収穫が待たれますが、どうやらあんまり期待出来ないようです。

3 年前、ネコの額ほどのわずかな庭にレモンの木を植えました。今年の春、待ち望んだ白い花が咲きました。初めてレモンの花の芳しい香りを堪能しました。同時に数種類のアゲハ蝶の襲来を受けるようになりました。卵を産み付けに来るのです。油断していると幼虫が若葉を食い荒らすため、手作りの大きい防虫網袋をレモンの木にすっぽりかぶせて防護しています。その甲斐あって何とか 9 個が実を結び、徐々に大きく成長しています。今年の冬は黄色い果実の収穫が楽しみです。焼酎に自家製レモンをたっぷり絞ったレモンサワーで「初物に乾杯！」といきたいですね。

手間を掛けて育った野菜は味わって楽しむようにしていますが、なかなか思うように育ってくれません。でも、まだしばらくは続けるつもりです。

## 私の車遍歴・愛車自慢

近藤(1969年入学)

1969 年入学の近藤と申します。卒業して 50 年近く経ち、その頃と比べると隔世の感がありますが、自動車部に所属した記念として述べさせていただきます。自動車部と言えば大半の方は当然理工系、特に機械科の方が多く、文科系の人間は数えるほどしかいないと思います。自分は人文学部英文科に属しており、将来は学校の先生になるつもりでした。非常に低額で免許が

取れるため、取り敢えず免許を取るために入部し、思惑通り先輩の無料指導と教習所の貸しコースなどで練習し、4回の実技試験で合格しました。免許を取るよりかなり前、子供の頃から非常に車が好きで、メカの知識はあまりなかったものの自動車部の活動は非常に楽しく、勉強は留年しない程度、最低限の授業を受け、自動車部の活動とバイトに明け暮れる日々でした。自動車部員としては特に取柄もなく目立たない存在だったと思いますが、部活動には積極的に参加し、部活動としての運転練習と仲間との運転練習や車での旅行は今でも非常に楽しい思い出となりました。都立大を「通過」し、都立大自動車部を「卒業」したと今でも自負があります。



英文科らしい勉強は殆どせず、教師になることをやめた自分は文系の企業に就職する場所は見当たらず、トヨタのディーラーに就職したこともあり、最初に中古で購入したカローラを皮切りに新車のカローラを車検ごとに買替えました。転職後もトヨタと縁のある損保に勤めた関係でトヨタ車に乗り続け、カローラ 9 台、カーリーナ、カーリーナ ED、カムリと 12 台連続でトヨタ車を購入しました。その後若干他メーカーの車を購入するようになり、レグナム、ラウム、プリウス 20、ベルタ、ギャランフォルティス、プリウス 30、インプレッサと乗り継ぎ、現在は XV アイサイトに乗っています。スバルの燃費はあまりよくありませんが、足回りがしっかりしており、山道などで非常に安定していて大変満足しています。若いころ AT は車ではないぐらいに思っていたのですが、今はマニュアルの車は殆ど設定がなく、AT の性能が飛躍的に向上し不満はありません。

1年ほど前に心筋梗塞にかかり、2度の手術を経て現在は快調に過ごしています。30年以上高脂血症と分かっていたながら放置していたのが原因と思われます。皆さまにおかれましては健康診断等の検査結果を重視し、健康に過ごして頂くようお祈り申し上げます。

ウイズコロナで窮屈な生活が続きますが、徐々に元の生活に戻り、ぼけずに山道、高速など元気に運転し続けられるよう努力するつもりです。

## 北千住散策

中台(1970年入学)

### 1. 近況報告

古希を迎えました。土木工学科を卒業後建設コンサルタントで道路トンネルの設計・施工管理に従事していましたが、生涯現役を目標に 59 歳で脱サラし、友人の事務所に居候して細々と既設トンネルの補修・補強設計に携わっておりました。2 年後、足立区から創業支援施設入居の公募があり、ダメ元で申し込んだら 22m<sup>2</sup> の部屋を 2 年間の期限付きで格安で貸してもらえることになりました。以来北千住を本拠地として営業し、2021 年で 10 年になります。

2011 年 3 月の東日本大震災、2012 年 12 月の笹子トンネル天井版落下事故を契機に、国土強靱化と既設構造物に対する維持管理への関心が高まり、弊社の事業目的でもあったことから取引が増加し、創立当初に比べ売り上げは 10 倍に、スタッフも 2 人から 10 人へと成長し、事務所面積は 6 倍になりました。このコロナ禍ではありますがどうか小幅な減益で済みそうです。

## 2. 千住の路地と猫

千住は日本橋からおおむね 8km(2 里)、お江戸の頃では日光街道・奥州街道の最初の宿場町として賑わいました。その名残でしょうか、ともかく路地が多く 100 以上あると言われています。一人一人が通れる程度(3 尺)~二人がゆったり並んで歩ける程度(6 尺)の路地が旧日光街道を中心に縦横に走っています。そんな路地裏をのこのこ歩いていると猫と出会えます。

千住は野良猫が多いことでも知られています。天気の良い日に路地裏を歩いているとカメラを手にした人をよく見かけます。もちろん被写体は猫。猫も撮られることに慣れているようで、カメラを向けるとレンズに近寄ってくるモデル気取りの猫もいます。猫好きにはたまらない路地です。そしてこれらの路地の奥の方に、吉田類が立ち寄りそうな(立ち寄った)居酒屋やカフェがあります。



千住の路地



玄関先でくつろぐ猫



レンズに近づく猫



路地裏の飲食街

初めて足を踏み入れるにはちょっと勇気と度胸がいるこの路地も、ランチ時には若い女性が行列をつくり、夜はジャズが流れ、路地の一番奥には吉田類が立ち寄った「喫茶蔵」があります。

## 3. のみよこ

北千住駅西口から南側に約 200m 続く横丁があります。「ときわ通り」と名付けられていますが、地元では「のみよこ」と言われ、幅 4m 程度の横丁の両側に飲食店がずらっと並び、枝道の路地の店まで含めるとその数 200 程はあると思われます。昭和と平成と令和が入り混じって並ぶこの横丁には不思議な魅力(魔力)があります。初めて訪れた人はきょろきょろと店をのぞきこみながら歩き、飲食後は「また来たい」とつぶやいて帰ります。昭和の店も、平成の店も、令和の店も個性的でどこも気になる店です。

私は昭和の店に行くことが多いのですが、昭和の店には 1 枚あるいは数枚飾ってある写真があります。おばけ煙突です。



「のみよこ」の朝

## 4. おばけ煙突

私が 6 歳頃のことです。当時は市川市の中山に住んでいましたが、父のお供で京成関谷からバスで西新井に行ったことがあります。おそらく墨堤通りを通ったのでしょう。バスの車掌さんが「もうすぐお化けが出るよ」と優しく声をかけてくれました。びっくりして身をすくめると父は笑っています。「ほら出たよ」こわごと外を眺めると大きな煙突が 4 本見えました。バスが進むにつれ、煙突は 3 本になり 2 本になりついに 1 本になり、2 本になり 3 本になりそして 4 本に戻りました(あいまいな記憶で事実と異なるかもしれません)。

帰路も同じバスと車掌さん。今度は車窓から変化する煙突を食い入るように見ていたことを覚えていています。このおぼけ煙突は 1964 年(昭和 39 年)に取り壊され、現在は帝京科学大学のキャンパスになっています。

昭和の店は地元の方が経営する店が多く、おぼけ煙突は千住に住む人々の原風景なのだと思います。



4 本



3 本



2 本



1 本

おぼけ煙突(足立区ホームページより転載)

## 5. 今乗りたい車

20 年ほど前から軽自動車に乗り換え、専ら妻の買い物車になっています。今はスズキのスペーシアですが、軽とは思えないほど車室は広く快適です。が、古希の私にとっては少々大きすぎると感じるようになりました。すでに車をファミリーで使うことはなくなり、4 人が快適に過ごせる空間は必要ではありません。遠乗りをすることもなくなり一人か二人乗りで近距離を移動できれば良いだけです。

街の駐車場で素敵な車を見ました。スバル 360 です。1967(昭和 42)年式の車だとすると 53 歳。2995×1295×1335 の車体サイズ、車重 385kg。現役で活躍している名車に敬意を表したいと思います。この車体サイズ程度で 660cc のエンジンを 80 馬力くらいにチューニングしたちょっとスポーティーな軽で、妻と猫と一緒に清里高原あたりをトコトコ走ってみたいと思っています。自動車メーカーでご活躍の方、どなたか生産していただけませんか。



駐車中のスバル 360



我が家の猫とツーショット

テレワーク ねぼけまなこに ねこパンチ



TMUAC のますますのご発展と、皆様ご一同のご健勝を祈念しております。



今年、念願叶って WR カーを作る事になりました。それまでやっていた F1 との違いなどと合わせて、少し近況を書いてみたいと思います。

### ・量産車から F1 そして WRC へ

これまでの経歴をごく簡単に。大学を卒業後、ホンダに就職し量産車の開発に携わっていました。サスペンション設計として 06 年の欧州シビックの開発をした後、ホンダの第 3 期 F1 プロジェクトに参画し、当時の車体側カウンタパートだった B.A.R に赴き車体の開発を行っていました。

08 年末をもってホンダが F1 から撤退、自分たちも元いた部署に戻され再び量産車の開発に関わります。13 年モデルのアコードや 15 年モデルの CR-V の開発に関わっていました。量産の仕事も面白かったのですが、レースの刺激が忘れられず再び F1 を目指し転職活動を行いました。2013 年に当時は ForceIndiaF1 と呼ばれていたチームに参加することにし渡英。そこでは車体の中央部の設計を主に行い、燃料系や冷却系の開発を行っていました。戦績もアップダウンあり、小さいチームながらたまにいい所を見せてなかなか楽しい所でした。(機会があればその辺りの話もいつか。)

こちらで結婚した妻は音楽家としてドイツに暮らしていて、自分がイギリスに住み F1 を設計するという事でお互いに行き来しながらしばらく暮らしていたのですが、子供が出来たこともありドイツに移住するべく仕事を探し始めました。ドイツに於いてレース関係の開発業務という選択肢というと、ほぼ TMG とヒュンダイモータスポーツの 2 択です。両方声をかけたのですが、結局奥さんの家から相対的に近い、という理由でヒュンダイに参加することに決めました。

奥さんはドイツの Hof という街で音楽家としてオーケストラで演奏をしていて、日本から大学生の時に留学でドイツに来て 20 年ほどになります。彼女がいなければドイツ移住はなかなか難しかったように思います。

ホンダに入社した時には「会社に入ったからには、その会社の花形の製品を作ろう」と思って量産設計を希望した、にも関わらず F1 の方から声がかかってきて、これもまた運命というものかと思っただけですが、今回も「レースやるなら F1 だろう」と思ってヨーロッパに渡ってきて、縁あってラリーの仕事を WRC としてやることになる訳ですから、運命というのはまた不思議なものだと思います。

ともあれかつては寝食を忘れて没頭していたラリー、やって楽しくない訳がありません。

### ・移住も一苦労

就職先を決めて、12 月にそれまで所属していた F1 チームに退職願を出したのですが、F1 は 6 カ月のノーティスがあり 5 月末まで離れられないとのこと。F1 に行くので短くしてくれるだろうと期待していたのですが、居なくなると困るから居られるだけ長く居てくれとのこと。まあ契約が



そうなので仕方ない、なんて思っていた所、コロナ騒ぎが発生してヨーロッパは完全なロックダウンに。F1も開幕戦がキャンセルになりその後はリモートワークから完全なシャットダウンとかなりのパニック状態。国境も閉じられてしまい、イギリスからドイツへの移住の準備もできない状態になってしまいました。

海外からさらに別の海外への移住。全てがハードルの高い作業だったのですがさらにコロナの追い打ちで完全なカオス状態で、これにはさすがに弱りました。なにより難しいのは、誰も先の事が読めないで段取りや準備ができないということ。国境がいつ開くのか。そもそも次の職場は生き残るのか。今の職場だって生き残れるのか。先が読めず計画が立てられないというとても難しい状況でした。6月に出産予定でそれはもちろん延期になるわけもなく、段々と予定日が迫ってくるのにやきもきさせられました。

それでも5月には徐々に国境も開き始め、どうにか引っ越しや移住の手続きを手配して無事に6月から働き始めることができました。なんと働き始めた日に子供も無事に産まれました。このあたりも、もし機会があればいつか書きたいと思います。

## ・WRCの現在

以前はランチアが天下を獲り、90年代に三菱、スバルが覇を争い、2000年代はプジョー、シトロエンが連覇し続けたWRCは、現在はトヨタ、ヒュンダイ、フォードの3社のみが参戦しています。

近年はグループA時代以降に導入されたWRカールールにより、ベース車両が4WDでなくとも参戦できるようになり、改造範囲もかなり広く、FF車を4WDに改造し足回りなどは完全新規で製作しています。スピードも年々速くなり、おそらく危険すぎて廃止になったグループB時代よりも速いのではないのでしょうか。

オンボードでの映像はちょっと観ているだけでも悪酔いしそうなくらいです。

トヨタは本来TMGと呼ばれるレース専門の会社をドイツケルンに持っているのですが、現在はフィンランドで車両の開発を行っています。フォードはイギリスMスポーツがラリー活動を完全委託で引き受けています。ヒュンダイは2012年よりフランクフルト郊外に新規に活動拠点を設けてそこから参戦を行っています。自分も今は拠点の近くに家を借りて暮らしています。

ヒュンダイは19年にはコンストラクターズタイトルを獲得し、今年もトヨタとギリギリのせめぎ合いをしています。

## ・チームの雰囲気

ヒュンダイモータースポーツはおおよそ規模としては300名弱の人員で、ヒュンダイのモータースポーツ活動を全て引き受けています。WRCやカスタマーカー、ツーリングカーなどの開発を行っています。

ドイツに拠点はありますが、開発サイドの人員は80%がイタリア人とフランス人で、そこにイギリス人とスペイン人といった人種が雑多にまざっています。韓国人も何人か居



ますが、あくまで駐在という位置づけです。日本人は自分一人です。フランス人が多いせいか、使っている材料の規格がフランス ANFOR 規格のものが多く材料の規格対照表がないとピンとこない材料ばかりなのがなかなかやっかいです。規格がインチフィートでないだけ良しとしましょうか。。。

基本的に設計は全員英語を共通言語で話し、打ち合わせなども英語で行われます。

外部のサプライヤーはドイツ語が多いので、バイヤーが通訳に入ったりもしますが、どうにか英語で意思疎通を図るように皆努力しています。

皆母国語でないので中々に難しい場面もままあつたりしますが、それも御愛嬌でしょうか。自分もドイツに住んでいながらほとんどドイツ語は話せないのが、これからの課題ですね。40 代を過ぎてから新規に言語を習得できるのか、これもなかなかの挑戦です。

WRC の技術レベルは F1 や OEM から比べるとかけられているリソースも少なく、かなり経験に頼った設計を行っているように感じます。90 年代から 2000 年代初頭の OEM 開発レベルといった趣です。まあ未舗装路上で車両が常にドリフトした状態での挙動を科学的に解析するのは非常にレベルの高い作業ではあると思いますが。

車両運動解析と言う意味では、F1 は運動解析用の車両モデルの構築にとっても力をいれています。DIL (Driver In the Loop) と呼ばれる手法で、全てを数値解析で求めるのではなくドライバーに情報を与え、フィードバックをドライバーを介して戻すことを行っています。

これは、シミュレーションを行う際、車両の挙動に反応して行われるドライバーの操作を計算で求めることがとても難しいためです。一般的にドライバーモデルと言われてはいますが、一定のアルゴリズムを作って計算を行っても実際の動作を導き出すのがとても難しいと言われてはいます。そのため、実際にドライバーに運転させてその操作を取り込むことに注力が置かれています。その際にドライバーに与えるインフォメーションがリアルに近いほど精度があがるため、どのチームも大きなドライビングシミュレーターを構築し、できるだけ実車両に近い操作感をドライバーに与えられるようにしています。

WRC のような未舗装路での挙動はそういったシミュレーションはまだ難しいのではないのでしょうか。そうはいつでも、量産車のホワイトボディをぶった切って、全とっかえで駆動系から足回りまで作り直しているのが、かなりの作りこみがなされているのは確かです。

今は 2022 年から導入される新レギュレーションに沿った車両の開発を進めています。参加してから初の車となるのでどうなるのか今から楽しみです。

また機会があればイギリスやドイツの生活なんかも書いてみたいと思います。

## 自動車部を卒業して

志賀(2014年入学)

2014年入部の志賀です。現役時代はインテグラ・アルトワークスを所有し、府大戦・サーキット走行・ジムカーナ・セッティングなど、広く浅く取り組んで来ました。



私は6年間自動車部に所属しましたが、ちょうど自動車部の転換期にあたる時期でした。当部活は今まで個人での活動がメインでしたが、チームで何かをやりたいという気持ちから、部員全員で軽自動車耐久レースへの参戦を始めることになりました。OB会の協力も得ながら、今では上位争いができるチームにまでなっております。また、部内でのコミュニケーションがより活発になり、また運転・整備技術を教え合うなど、部が良い方向に発展していると感じております。

さて、私は2020年4月より日産自動車にて、大型車の振動騒音性能に取り組んでおります。会社は極めて厳しい状況にありますが、競争力のあるモデルを生み出せるよう日々試行錯誤しております。

2019年に自動車部は60周年を迎えましたが、今後も発展していけるよう、応援しております。

## 学生活動の現状

平原(主将補佐)

10月から無事にガレージの使用が再開できるようになり、部員達も整備ができるようになりました。活動時間が2時間半の条件付きではありますが、平日であれば夜21:30まで活動ができるようになりました。

新入部員に関してですが、今年度は2人が入部する形となりました。1人は1年生で、既にトヨタのアルテッツァAS200(1G-FE)を購入しています。お父様と共同所有とのことでした。もう一人は2年生で、マツダのロードスターが欲しいとのことでした。2人だけではありませんが、まずは何とか部員を確保できました。

今後の活動方針と致しましては、まず12月29日に複数の部員で茂原サーキットの走行会に行く予定です。また、来年の2月26日に富士スピードウェイのジムカーナ場にてジムカーナ走行会を行う予定です。走行料は5千円程度を想定しておりますが、OB&OGの皆様方も是非お越し下さい。また、前回から時間が経ってしまいましたが、部活の口座の方も準備中です。

先週引き継ぎを行い、新主将が2年の乗松くんに正式に決定致しました。今年度は新入部員が入って日が浅いため、しばらく私が主将補佐という形で副代表を務めさせて頂く形になります。新入部員が活動に慣れ次第、主務の役職を任せていこうと考えております。

これからもよろしくお願い致します。

## <編集後記>

佐々木 (1968年入学)

今号の編集は、コロナ禍の中、しかも年末年始ということもあり、チェーンメール幹事会、Zoom、Skypeによるリモート幹事会等を通じて進められ、幹事一同の共同作業となりました。

また、別冊の特別企画「追悼・山口元氏・元監督・“山口先生の思い出”」には、たくさんの会員のみなさまからのご寄稿をいただきました。先生のご冥福を心からお祈り申し上げます。

新型コロナウイルス感染拡大はなかなか収まりそうにありませんが、ウィズコロナ時代こそ自動車部員の長年の経験と知恵が生きてくるのではないかと思っております。「ているらんぷ」誌上で是非情報交換していきましょう。

今後ともよろしく願いいたします。