

ているらんぷ

第17号(2022年1月31日発行)



小河氏ミニ写真展



<掲載内容・特集> *数字は入学年度(敬称略)

- | | | |
|--------|---------|---|
| 2頁 | はじめに | : 68年 佐々木 |
| 2~3頁 | ミニ写真展 | : 67年 小河 |
| 4頁 | 会長からの提案 | : 68年 岡崎 |
| 5頁~18頁 | 会員からの寄稿 | : 67年 内藤、68年 江間
69年 甲田、70年 河本
78年 山内、17年 池田 |
| 19頁 | 特別寄稿 | : 79年卒 大阪府大 友清 |
| 22頁 | 寄付金お礼 | : 70年 河本 |
| 22頁 | 編集後記 | : 68年 佐々木 |

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ひ申し上げます。

新型コロナウイルスの感染拡大が始まって以来、丸 2 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元気で笑顔いっぱいの一年と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 17 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。今回の寄稿者には、「内藤さん(67)」、「甲田さん(69)」、「山内さん(78)」、「池田さん(17)」と新しい顔ぶれが加わりました。更に、岡崎さんからの声掛けで特別寄稿として「友清さん(府大・75)」にもご参加いただきました。

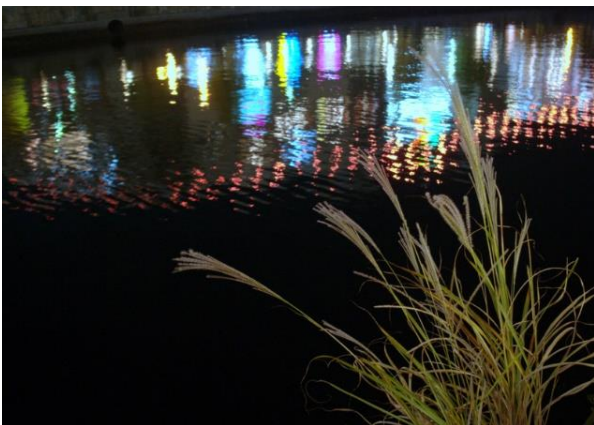
また、第 15 号に引き続き 67 年入学・小河さんの「ミニ写真展」に巻頭を飾っていただきました。

盛りだくさんの構成になりましたのでゆっくりお楽しみ頂ければ幸いです。

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)



都会のススキ(みなとみらい 21:横浜市)
焦点距離 12mm、f2、s1/10、露出補正 - 1.0



梅の路線図(郷土の森博物館:府中市)
焦点距離 12mm、f2、s1/10、露出補正 - 2.7



高級車のキャンパス(表参道:渋谷区)
焦点距離 150mm、f3.2、s1/60、露出補正 0



疫病退散(大磯北浜海岸:大磯町)
焦点距離 40mm、f2.8、s1/180、露出補正 0



反射(相鉄線:大和駅近く)
焦点距離 150mm、f5、s1/640、露出補正 0



ひとり(新宿サザンテラス:新宿区)
焦点距離 40mm、f2.8、s1/180、露出補正-1.0



オールドカー(福生のビール小屋:福生市)
焦点距離 40mm、f2.8、s1/60、露出補正-0.3

コロナ禍の中、撮影会の中止によって撮影機会が減少していることに加えて、写真展の自粛により写真を披露できないもどかしさを感じていました。そんな時に、「ているらんぷ 17号でいつものようにミニ写真展をやりませんか？」というお誘いがあり、喜んでお受けしました。今回は「映り込み、シルエット、光芒」を意識して作品を選びました。参考までに撮影データも掲載しておきました。カメラは OLYMPUS OMD E-M1Mark II (一部 OMD E-M5) です。

<会長からの提案>

部車・愛車の歴史

会長 岡崎(1968年入学)

私の学生時代、50年、半世紀前になりますが、その頃は大学には自動車部やヨット部など高校にはないクラブがあり、入部すれば自動車やヨットに乗れるものと漠然と思っていました。自動車がある家庭はまだ少ない時代でした。

入学して自動車に乗ってみたいとなり、自動車部に入部しました。クラブのガレージに行ってみると結構な人がなにかわさわさやっている光景にぶつかり、その中心には大型の車が数台ありました。型はちょっと古いけど何か凄さを感じました。それが部車との出会いです。部車として保有していた車は、プリンスグロリア、初代セドリック、ベレルで、その当時の国産車は大きい車といっても5ナンバーのフルサイズなため、それらが揃っていたわけですから大きな車だなと感心した次第です。

部車としてナンバーの無い車もあり、校内で運転練習用の古い車もあり、初代クラウン、ブルーバード、オースチン等がナンバー無しで所有されていました

その後卒業したあとは部員も減り、部として車を保持していく事が出来なくなり、部車ではなく個人の所有車によって部の活動をするようになったようです。

卒業生の皆さんは自動車について種々の意見や感想を持っている様子で、お互いに話をしたり、寄稿された文章にも表れています。在学中、卒業後も車との関わりが多い人がとにかく沢山おります。その思いのある車でも特に印象が深いのは、クラブに在籍していた時に運転していたり、所有していた車だろうと思います。

部の歴史として、誰が所属していたのか、競技としての戦績は、という事はある程度調査し記録とする事が出来てきました。どの様な車を運転して日本中を走り回ったり戦ったり苦労して整備したのか、皆さんに聞いてみたい。そこに出てくる車種は、日本の自動車の歴史と重なっているでしょう。

まず、部車の始めは何時から、車種はという事を調べるには、先輩方にお聞きしたり、残っている資料によるので、時間もかかるし大変な作業になるかもしれませんが、今やらなければ、時の流れに埋もれてしまうので、皆さんの協力があれば出来ると思います。

さらに、同時期に個人の所有車で走り回り、思いでの車についても判れば面白い記録になるような気がします。

部車がなく、個人の所有車で活動している期間も長いので、どの様な車種だったのかまたどのような活動をしたのかなどを調べることで、部の歴史に残って行きます。

今後、調査・まとめ方など幹事の皆さんと相談して、進めていきたいと思えます。

調査等を行うようになりましたら、ご協力をお願いする次第です。

< 会員からの寄稿 >

我が懐かしの車たち

内藤(1967年入学)

2015年に脳溢血を発症し、これを機にリタイアして本籍地に転居して療養生活を始めました。リハビリとともに終活の一環として古いフィルム写真のデジタル化も始めました。多くの方々と同様に子供の写真が多いのですが、中には車の写真も結構あります。現時点で振り返ると、我々が免許を取得して運転を始めた頃は日本の車社会の黎明期にあたり、個性的な車が次々と発売された時期でした。当時の状況は、今となれば様々な方法で知ることができるでしょうが、その場に居合わせた者のわずかばかりの体験談もそれなりの興味を持ってもらえるのではと考え、自分が所有してきた車のうちから特に初期の車の思い出話をさせていただきます。(以下の車名の前の数字は車の年式ではなく、手に入れた年です。)

①1968 ホンダ N360

最初のマイカー(この言葉も今や死語でしょうね)。とにかく嬉しくて、週末(時にはウィークデイも)や春休み、夏休みにはあちこち走りに出かけたものでした。北海道へは2度行きましたし能登、金沢、京都をぐるり周遊したりもしました。

中でも、特筆すべきは1968年に北海道へ行った際に、襟裳岬付近で部の遠征隊とすれ違ったことです。



①1968 Honda N360

この車で思い出すのはプラグの熱価に敏感だったことです。(空冷だったことも影響していたのかもしれませんが。)たしかNGKの#7が標準だったと記憶していますが、遠出して1日中高回転までを使うような走り方をしていると、ラフになってきて、高回転まで上がらなくなってしまうのです。そんな時は、冷え型のプラグ(#8、場合によっては#9まで)に交換してやると、調子を取り戻します。(何しろ、10,000rpm+まで楽々とまわります。)

ですから、車にはプラグレンチと予備プラグが常備品でしたし、プラグ交換とギャップ調整はお手の物でした。

②1970 スバル 1000SS

3度目の北海道に友人のサニー1000クーペで出かけてから大きい(?)車に乗りたくなり、2年落ちの中古で手に入れました。効果はてきめんで、車中泊はNの時よりずっと楽になり、所要時間も感覚的には半分!(実際には1~2割低減くらい)になりました。

この車の弱点はホイール側の等速ジョイントのブーツでした。これが破れると中のグリスが飛散してしまいます。この車は幸いにもインボードディスクブレーキですから、ブレーキディスクにグリスがべったりなんてことは避けられましたが、それにしても等速ジョイント保護のためにはブーツ交換とグリス充填は可及的速やかに行う必要がありました。当時のこととて材質も十分



②1970 Subaru 1000SS

でなかったのですが、5,000kmを過ぎたら要注意で、頻繁にチェックしておくことが必要でした。

この車では 1971 年の 3 月には同期の渡辺(敏)君と冬の北海道へ出かけました。

本誌 16 号で渡辺(敏)君がスバル ff-1SS に乗っていたことを知りましたが、この北海道行きがきっかけになったのでしょうか? ブーツの件と合わせ、いつか確認してみたいものです。

③1982 スバル レオーネ エステート 4WD



③1982 Subaru Leone Estate 4WD

”四駆”というものに乗ってみようということで選んだのがこの車です。この車はセンターデフを持たない過渡的なモデルで、(判ってはいたのですが・・・)オンロードで乗用車的に使うには、それなりの注意が必要でした。

まず、タイトコーナーブレーキング現象です。ホイールベースが 2.5m 弱だったと思いますが、内輪差もそれなりにあり、直結の四駆状態では、前後のタイヤの回転数の差でブレーキがかかったような状態になってしまうわけです。路面が舗装で

なければタイヤのスリップで逃げられるのですが、舗装だとそうもいかなくなります。なので、事前に 4WD を解除しておくことが重要でした。同じ理由で、タイヤがロックする時は前後とも一遍にロックしてしまうということです。雪道で四駆を過信して調子に乗ると、怖い思いをすることになります。(なりました。)やはり過渡的なシステムだったということでしょう。

番外編(その 1)

④1987 日産エクサ キャノピー

製作に参加した日産エクサ《キャノピー》です。

この車は、後部形状に《クーペ》と《キャノピー》とがあり、日産の当初の計画ではユーザーが交換できるようにする予定でした。が、あまりに形状が変わりすぎるとの当局のご指導があり、別々の車として販売されました。《キャノピー》は計画台数が少ないことから、FRP(SMC を用いた金型成形)で製作することになり、この製作に参加しました。短い会社生活のハイライトです。



番外編(その 2)

⑤2015 スズキ ジムニー(JB23)

足用に入手したジムニーです。

リハビリに励んだ甲斐あって AT ならそれなりに運転できるようになったので、足として入手しました。最近の気象状況や田舎暮らしを考えると、車高が高いただけでも安心です。



脱炭素が必要とされ、内燃機関の車は今や絶滅種になろうとしています。電気自動車が普通になった時代には、「日産のモーターの回り方は～」とか、「この車のバッテリーは△△だから、パワー(電流)の出方が～」とかの会話が交わされるのでしょうか。

OB,OG の皆さんこんにちは。68年入学の江間といいます。投稿依頼を安請け合いしたものの前回(ているらんぷ 10号)同様、何を書けば良いのかと長い間逡巡していましたが、考えても皆さまに披露できるような話題が湧いてくるわけでもないので、今回は現在暮らしている「大網白里市」という町について若干紹介するとともにそこでの生活を描いてみようと思います。

大網白里市の紹介

まずは町の紹介です。私が暮らしているところは千葉県にある大網白里市というところで人口約五万人です。大網白里市といっても、何処にあるか知らない人がほとんどだろうと想像します。この町は房総半島の付け根にあり、東は太平洋(九十九里浜)に面し、西を千葉市に、北を東金市に、また南を茂原市に囲まれたところに位置した町です。在学中にジムカーナの練習に茂原市に通った人なら少し位はわかる人がいるのではないかと思います。

この町は東西に細長いのが特徴で、会社勤めをする住人が多い西地区、農業に従事する住人が多い中地区、漁業に従事する住人が多い東地区に大別されます。このような構成にあることから過去においては町全体を束ねることがなかなか難しかったようです。

ところがバブル期前後において自分の家を低価格で持ちたい、広い土地を安価に手に入れ優雅に暮らしたいという人たちが外部から多数転入してきたおかげで、現在では人口の大半(9割位)が外部からの移住者となり、町の雰囲気もだいぶ変わってきたようです。(かくいう私もこの時期に転入した一人です)町の入口となる大網駅(外房線)が東金線の発着駅にあたり、快速電車のみならず特急電車も停車するという利便性もこの地区が人気になった一要因となっていたようです。

このように外部から新しい風が流入したとはいえ、大網白里市の源流は農漁業にあるので自然(但し田んぼ)だけは豊富にあります。残念ながら特記できるような歴史あるいは名所・旧跡はありません。しいて言えば太平洋を望む九十九里浜が挙げられる程度でしょうか。一時期に急激に人口増加して市に昇格した町ですので、運動施設はある程度充実しているものの、文化施設の充実が遅れており(映画館、カラオケ店も無い)この方面に興味を持つ人たちには刺激に欠ける町であろうと思います。(私も時たま刺激を求めて東京に出かけます)そのせいか移住二世の大多数は都会に回帰する傾向にあり、市の人口も少しづつではありますが減る傾向にあるようです。

このように先細り感を感じる町ですが、今後にとって唯一光明と感ずるのは老人の介護に適した土地柄にあるということでしょうか。土地は平坦で西端に位置する大網駅から東端の九十九里浜までの距離が約12kmで、両者の標高差が僅か12m、つまり東西の傾斜は1/1,000で気候も温暖、地価は安く、千葉、東京などの都市圏からの便も良いという立地条件にありますのでもう少し公共交通機関が充実すれば高齢者には住みやすい場所になるものと思います。市当局も町の将来像として介護・福祉に軸を置いた市政を目指すことを表明していますので、今後もそこその発展はしていくものと期待しております。(実際に老人施設がそこかしこに見受けられるようになり、併せてドラッグストアの多さも目に付くようになりました。介護用品が目当てか)

なお、大網白里市のことは市のホームページ中にある“大網白里市デジタル博物館”に町史、沿革、地勢、年表等が詳しく載っていますので興味がありましたらアクセスしてみてください。



写真の説明：大網白里市の全景です。左隅が大網駅、水平線は見にくいですが太平洋です。ごらんとおり全く平坦なところです。（隣町の千葉市緑区にある昭和の森公園から撮影）
なお、右のマーメイドは市のマスコットキャラクターの“マリン”ちゃんといいます。

田舎での暮らしぶり

会社に勤めているときには自由の身になったらあれもしたいこれもしたいと考えていたのですが、70歳を数年超えて完全退職したら“夢を実行するには遅きに失した”などと勝手な理由をつけて暫くは何もせず、毎日怠惰な日々を過ごしていました。しかし、このままでは近い将来間違いなく認知症になるか寝たきりになると考えるに至り、まずは手の届くところからと太極拳教室と水彩画教室へ通いはじめ、その後これらに加えて「土と親しむ会」と銘打つての有志による畑仕事と、地元シニアクラブ主催のグラウンドゴルフ（若干早い将来への布石）、脳トレを目的とした英会話サロンへの参加を追加して最近結構忙しい毎日を過ごしております。大望は実現できていませんがおかげで色々な人と面識を持てるようになり、少しずつではありますが地域デビュー（少々大げさ）もできてきたかなと感じている今日この頃です。

それにしても世の中には色々な人が居るものです。近隣には様々な芸術家（画、陶芸、染色等）が居たり、その人達を応援すべく個人で美術館を立てた人がいたりユニークな人が結構居住しており、肩くるしい会社生活を続けてきた私にとってはいずれの出会いも新鮮そのものを感じている次第で、これからも出会いの場を更に増やし色々な人と触れ合い、生活の幅を広げていこうと思っております。

なお、これだけ毎日出かけているのであれば田舎のことでもあり移動は当然“車”と思われるでしょうが、昨今の高齢者による事故の増加並びに自分の能力低下（視力低下、特に動体視力）を考え、最近では近距離（10km以内）ならばほぼ100%自転車移動する生活を送っています。大網白里市のフラットな地形も自転車による移動に移行できた理由の一つとして挙げられるのかもしれませんが。おかげで体もスリムになり、快調な毎日を過ごしております。（遠距離は主に電車、バス利用）大網白里市は都会のように交通の便が良いところではありませんので、いくつになっても自分で活動できる体を維持する必要があります。自転車を中心とした生活がその一助になればと多いに期待しているところです。

“車の運転を諦める”ということは自動車好きな吾らにとっては難しい課題ですが、いずれ考えなくてはならない時期が訪れましょう。視力が低下（特に動体視力）してきた、判断時間が遅くなった、運転中に空白の時間が表れるようになったなどの症状を感じ始めたらその時期が来たとして一考してみるのも必要かと思う次第です。

緊急事態宣言が明けた 10 月 18 日にコキアを見
にひたち海浜公園に行った時の写真です。



料理あれこれ

甲田 (1969 年入学)

私が料理をするようになってから 10 年近くたちます。今では食パン、煮豆、納豆、甘酒、塩麴を手作りしています。食パンは「パン焼き器」、煮豆は「圧力鍋」、納豆、甘酒、塩麴は「ヨーグルトメーカー」を利用しています。食材を調理器具に入れた後は機械が自動でやってくれるので、手軽に手作りしています。こうして料理が続いているのは色々な調理器具を使うのが楽しかったからでもあります。

そんな私が料理について知ったことや失敗したことをいくつかご紹介します。



(1) ゴマ豆腐は豆腐ではない！

私はずっと、「ゴマ豆腐はゴマと豆腐から作る」と思っていました。しかし、数年前にゴマ豆腐が白練りゴマと吉野葛から作られることを知りました。作り方は簡単です。吉野葛を買うと外箱や袋に書いてあります。難点は吉野葛が高価なことですが、吉野葛の製法を知ると納得がいきます。大変な作業です。

(2) 神奈川県はワインの生産量が日本一？

日本で一番ワインが生産されている県は神奈川県です。ただし、ここでいうワインは、原料の葡萄を日本産に限定しません。輸入された葡萄液を使って作られたワインも含めての生産量です。実は神奈川県の藤沢市にメルシャンのワイン工場（自宅の近くです）があり、その生産量が日本一だそうです。

ところで、赤ワインは体に良いという説（フランス人は肉類の摂取量が多いのに心臓病の死亡率が低いというフレンチパラドックス）がありますが、あれには医学的な根拠はないそうです。ワインのソムリエの方の講演で聞きました。「赤ワインもアルコールですからくれぐれも飲み過ぎないように」と言われました。

(3) 鶏ガラのスープ大さじ 4 杯

麻婆豆腐のレシピに「鶏ガラのスープ大さじ 4 杯」と書いてあったので、鶏ガラスープの素を大さじ 4 杯入れたら、塩辛い麻婆豆腐になりました。そうです！「素」ではなく、「スープ」を大さじ 4

杯でした。レシピにはどこにも「素」とは書いてなかったのですが、「スープ」を計るのは計量カップだとの思い込みがあり、「大さじ」で計るのなら「スープの素」だと勘違いしました。もし「鶏ガラのスープ 60cc」(大さじ 1 杯は 15cc)と書いてあったら、こんな勘違いはしなかったでしょう。料理を失敗する原因の一つは自分勝手な思い込みです。

(4) パン焼き器

出来上がりのブザーが鳴ったのでパン焼き器の蓋を開けたら、パンが全く膨らんでいませんでした。「レシピ通りに材料を入れたのに何故?」と思ったのですが、よくよく思い返したらドライイーストを入れ忘れていました。当たり前ですが、手順を見落としたり、忘れてりするのでも料理を失敗する原因です。

料理が失敗したとき、その原因を調べるのはとても大切です。原因は大抵自分のミスですが、ミスに気がつくと二度と同じミスをしなくなるからです。それが「経験を積む」「上達する」ということだと思います。

ちなみに、イーストを使わずに焼いたパンは、大きな塊のクッキーになっていました。少し固かったけれど何とか食べました。

自分で料理を作ろうという意欲がある間は、また、レシピ通りに料理が作れる間は、まだ自分は大丈夫かな(認知症ではないかな)と思います。今の私にとって、料理は趣味というより生きがいかもしれません。

アメリカ大西部ドライブ (2015年)

河本 (1970年入学)

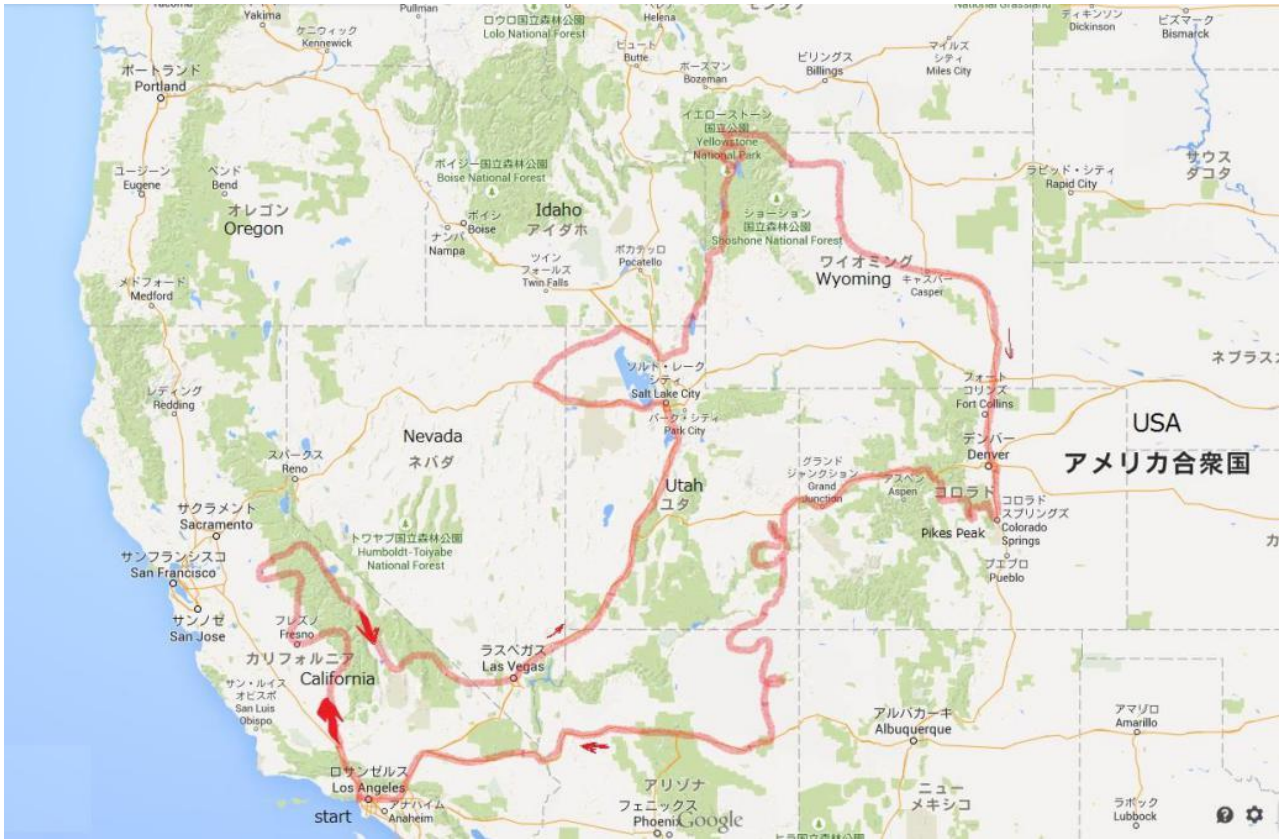
定年時に立てた計画の一つを 63 歳で実行することにした。アメリカは北東部のオハイオ州に 42 歳から 49 歳まで 7 年間駐在していたが、西部地区へは家族旅行でグランドキャニオンとラスベガスへ行っただけだったので、イエローストーンを中心にいくつかの国立公園をめぐるドライブ旅行を実行した。家内はこのような旅行は嫌いなので単独行だったが、途中万が一のトラブルが起きた時のために LA にいるアメリカホンダの知人に非常用のサポートをお願いしたが、結局世話にならずに済んだ。

時期は夏休みで混む前の 6 月一カ月とした。ルートはグーグルマップを活用し、一日の走行距離を 300km(途中見学あり)から 600km(移動のみ)として宿の場所を決めていった。仕事で行きなれているロスアンゼルス(LA)を出発/到着地点にした。

通過した地点は順番に;セコイア国立公園、ヨセミテ国立公園、デスバレー国立公園、ラスベガス、ソルトレークシティ、ボンネビルスピードウェイ、グランドティートン国立公園、イエローストーン国立公園、ララミー、デンバー、パイクスピーク、アーチズ国立公園、モニュメントバレー、メテオクレーター、LA 戻り。

通過した州は;カリフォルニア、ネバダ、アリゾナ、ユタ、ネバダ、アイダホ、ワイオミング、コロラド、アリゾナ、カリフォルニアと 8 州。

ホテルの選定は上記の走行距離にある町をグーグルマップで検索し、グーグルマップで宿泊料金を調べてそのまま予約し、グーグルマップで近くのレストラン(夕食)を調べ、ストリートビューでホテル周辺の環境を調べて決めていった。今回の宿は日本にいる間にすべて予約を済ませた。そのために 20 回以上クレジットカード番号をパソコンに打ち込み、気分的には安心だが、日



程通りに行動しなくてはならない。

運転中のナビゲーションはスマホでもできるが、Wifi の届かない田舎道もあるので LA でレンタカーを借りてすぐに BestBuy (電器系の大手販売店) でガーミンを買った。その方がレンタカー屋で借りるより安かった。Wifi はホテルでは 100%無料で使えたが、運転途中で使うこともあるので日本でレンタルした。着替え等は一か月分の肌着やTシャツは持って行けないので、3 着だけとしホテルで毎日洗濯した。

初日は LA の空港に 6 月 5 日の昼前に着き、レンタカーを借りた後スーパーで食料、日用品を買い、その後ナビを買った。食料は缶ビール 2 ダース、水、つまみ、歯磨き、洗剤等。ホテル室内は日本からスリッパを持って行ったが、山小屋風の宿ではスリッパが泥だらけになったので、翌日ビーチサンダルを道中で買ったが、これが大正解だった。

総距離 9,000km、レンタカー代 11 万 6 千円 (デルタ航空の大割引) だった。しかし 4 気筒の Ford Fiesta なので、長距離に楽な V6 の車に替えてもらおうかと思ったが料金が安いのでこの車で我慢することにした。平均燃費はほとんど 100-120km/h で走って約 14km/l。ガソリン代は約 6 万円。

ホテルは 30 泊 総宿泊料金 53 万円強で平均 1 万 7,700 円。一番高かったのはイエローストーン公園近くの宿で \$ 192、一番安かったのは LA に戻る 40 号線上の Days Inn の \$55。

6 月 5 日 LA のレンタカー駐車場で初対面。

これからこの車で一か月。旅が終わってから気づいたが、ずっと乗りっぱなしでもお尻が全く痛くならなかった。シートの出来は同クラスの日本車よりはるかに良い。



2 日目の朝



左側（運転席側）に昨日買ったガーミンのナビを取り付け、右は日本から持って行ったアクションカメラ。これでタイムラプスで1秒ごとの写真を全行程録画した。しかし日本仕様のカメラは外気温38度の直射日光下では温度が上がり時々作動を停止してしまった。対策はカメラの上にホテルにあった白いメモ用紙を貼り付けて遮熱。かなり効果があった。



3 日目セコイア国立公園。セコイアの木は80から90mの高さ。松ぼっくりのような実は靴より大きかった。



4 日目 ヨセミテ国立公園。
氷河で削られたハーフドーム。



6 日目 上の写真

前の晩に泊まったモーテルで会った人から、日本人ならぜひここを見に行けと言われた所。昨日来た道を車で30分ほど戻った。第2次大戦中の日系人強制収容所。Manzanar。建物は残っていないが監視塔がある。シエラネヴァダ山脈麓の荒野に約1万人の日系人を収容するために電気が引かれ、食料が届けられた。お墓や慰霊塔が残っている。



その後デスバレーを通過、外気温 43 度を経験。夕方 ラスベガス到着、ホテルが安めなので 2 泊し、丸一日のんびりした。昼はプール、夜はマジックショーのチケットを取った。

久しぶりにおいしい中華を食べ、カジノで後半の旅費を稼ぐ予定だったが当てが外れた。



ユタ州ソルトレーク近くのボンネビル。車の音速チャレンジをした所。自分の車でも塩の上を走ってみたが、車が塩まみれになってしまったので翌日一回目の洗車をした。ここと並行して走る道路で高度計(気圧で測る)で高度を計ったが、10 分ほど走っても 1m しか高度が変わらなかった。



そこからはこのような地平線までまっすぐな田舎道をひたすらイエローストーン方面に。対向車が見えてもすれ違うまでに数分かかる。

横の牧場の柵は一時間走ってもまだ続いている。



10 日目、11 日目 イエローストーン公園直前のグランドティートン国立公園。グランドティートン山の美しさに感激。映画シェーンのラストシーンで有名なところと書かれていた。公園内を一日トレッキング。



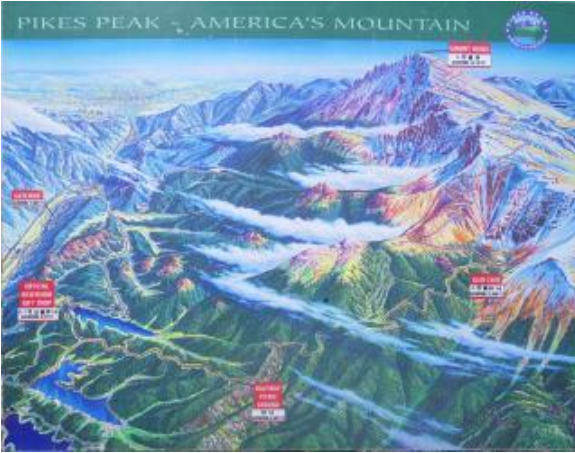
12 日目に最大の目的地のイエローストーン国立公園に到着。公園の中の宿は取れなかったなので、すぐ外側の宿をとった。4 泊したが、宿は貸別荘のような感じで、あわてて近くのスーパーに食材を買いに行った。朝食は 4 回、夕食は 2 回自炊した。

最初の晩は到着祝いでワインを楽しんだ。

公園は入場料 \$ 20 を取られるが、人数に関係なく車一台ごと。チケットは 1 週間有効なので、再入場時はチケットを見せて通過できる。



イエローストーンは 10 倍大きな箱根の様で、温泉が噴き出し、野生動物がいっぱい。環境維持にはものすごく気を使っている。



4 日間楽しんだイエローストーンを後にし、デンバーに移動。ここが今回の一番東の地点。翌日はヒルクライムレースで有名なパイクスピークに登った。レンタカーのタイヤは初めから結構摩耗していたが、ここに来て前輪の溝は全く無くなってしまったので、車載ジャッキーついで前と後ろのタイヤを交換。元自動車部だったことを思い出した。パイクスピークは有料道路で、一週間後のヒルクライムレースの準備が始まっていた。ガードレールが無く、落ちたら数百 m 落ちるようなところでのレース。おとなしく運

転していても怖かった。頂上は海拔 4,200m のところで、歩いただけでも息が苦しい。自分の人生で一番高いところに立った。帰りのくだりでは、エンジンプレーキを使えと警告があり、途中で全車フロントブレーキの温度チェックを受けていた。



20 日目 次の大きな目的地であるアーチズ国立公園に到着。ここでは自然にできた写真のようなアー

チがいっぱい。見るのは楽しいが、駐車場に車を止めて気温 38 度の中を 1 時間歩いてやっと見られるものが多い。アーチではないが、今にも落ちそうな岩もある。これらの岩はすべて砂岩なので、はるか昔はこの辺りは海の底だった。見て回るところがいっぱいあり、イエローストーン公園より一泊長い 5 泊いた。



少々飽きてきたところで、ホテルのあるモアブ市内で 4 輪バギーのレンタル屋があり、3 時間のツアーを予約した。バギーはカワサキで日本から開発者が時々来て、この店で意見を聞いたり一緒に走ったりしているという。2 人乗りだが、私一人で申し込んだので 2 人分の料金を取られた。計 4 台でお店のおばさんの後ろをついて行く。走るところは国立公園の外で、タイヤのトレールが付いているが、決してそこから外れないようにしつこく念を

押された。45 度ほどの坂を問題なく上り下りして 3 時間あっという間だった。



25 日目 モニュメントバレーを通り、インター
ステートの 40 号線をひたすら西へ。途中廃道
のルート 66 を走り、巨大な隕石クレータを見て、
何もなくひたすら真っ直ぐな砂漠の道を走り続
け、28 日目に LA に到着。

LA には 3 泊した。着いた日はアメリカホンダ
の友人（アメリカ人）が高級イタリアン（多分費
用は会社持ち）に誘ってくれ、食事（とワイン）
の後、アメリカに来て初めて夜道を運転しホテ
ルに帰った。

旅を振り返ってみると、デンバー以外はすべて
田舎か国立公園近くの観光地（やはり田舎）だ
ったせいか、どこでも親切にしてくれた。国立公
園内はレンジャーたちの管理が行き届いてい
て安心だし、田舎のレストランでもウエイトレスのお
姉さん、お婆さんたちも人懐っこく話をしてくれた。

改めてアメリカの広さを体感したし、人も、大
地もその多様性を実感した。



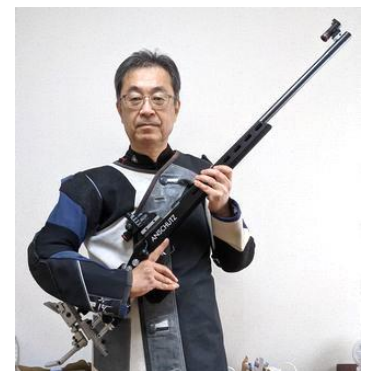
2020 年、2021 年と COVID-19 の影響で海外旅行ができない状態が続いていたが、2022 年
にはある程度可能になってくるようなので、次の計画を立てたいと考えている。

近況報告 ～ライフル射撃を始めました～

山内(1978 年入学)

この年になって今まで経験したことがないライフル射撃に挑戦して
います。

幼い頃にはおもちゃのライフル銃や空気銃で遊んでいたのです
が、50 年以上も封印されていた銃への興味が解放されてしまいま
した。きっかけは創部 60 周年パーティーの時にライフル射撃を長年趣
味として楽しんでいる戸部さんに『今度射撃場に連れて行ってくだ
さい。』とお願いをし、その後どうすれば銃を所持できるかを調べ始め
ました。



射撃競技は空中に放出されたお皿を散弾銃で撃つクレー射撃と私が挑戦している静止標
的に照準を合わせて撃つライフル射撃が有ります。どちらもオリンピックや国体の種目にもある競
技、スポーツです。

私が挑戦しているのは小口径ライフル銃(Small Bore 通称 SB)を
伏臥姿勢(Prone)で構え、50m 先の標的を狙い 50 分間で 60 発を
撃ち得点を競います。標的は写真にもあるように中心の 10 点圏はφ
10.4mm、黒く塗られた黒点圏はφ112.4mm で 50m 離れると黒点圏
がやっと点として認識できる程度です。ライフル銃の照準器(目の前
のリアサイト、銃口直上のフロントサイト)にはレンズは無く、リアサイト





～フロントサイト～標的を限りなく一直線に合わせてトリガーを引くという単純な競技です。技術的には姿勢を安定させるための筋肉の緊張や呼吸法など色々ありますが、それ以上にメンタル面がとても重要と感じています。

私の様な雑念、煩惱の塊の凡人はまず無心になり、リアサイト、フロントサイト、標的に集中しなければ絶対に10点圏には当たりません。心を落ち着かせ呼吸を整え無心で標的の向き合い、10点圏に当たった時は心の中でガッツポーズですが、快感に浸っていると次の一発が崩れます。近年では電子標的が主流なので目の前の小型モニターで瞬時に着弾点、得点が分かります。

私にとってのライフル射撃競技の魅力は、競技時間50分間は疲れ、辛さ、楽しさ、暑さ寒さも忘れて(実際は忘れられないので雑念との闘いですが…)緊張感と集中力を維持し、納得できる60発が撃てた時の満足感、達成感です。ライフル射撃は固いキャンバス生地で作られた射撃用ジャケットやズボンを着用し射撃姿勢を安定させるので暑がりの私にとって夏場は地獄の暑さとの闘いで、競技終盤は頭の中では『早く終われ～、もう止めて良いよ～』と天使(悪魔?)が囁きますが終えた時の爽快感、開放感は格別です。

また、トリガーを引いた時の音と少しの反動も銃を撃っている実感が心地良いです。私の銃はSBなので大口径ライフル銃(LB又はBB)に比べると音も反動も比べ物にならない位小さいので、LB所持者からは銃を撃っている実感は大口径にはかなわないよと誘惑も有りますが、もう暫くはSBで頑張ります。

また、普通の体力が有れば、生涯スポーツとして継続でき、緊張感や集中力はボケ防止にも役立つかもしれません。射撃競技は様々な種目が有り、オリンピックや国体を目指す人は小中学生から始め、高校、大学の射撃部などで活躍している人、女性も大勢います。生涯スポーツとして70歳80歳台でも続けている方も大勢います。日本では超マイナースポーツですが、世界的にはメジャーなスポーツとして多くの人を楽しんでいます。

大学射撃部などの練習を見て羨ましいのは先輩やOBが現役世代を熱心に指導しています。私も自動車部現役の時は先輩やOBの方々を誘って運転練習や練習ラリーに夢中になっていたのも、今頃になって諸先輩の大切さを感じています。

自己流でのレベルUPは時間がかかりますが、個人競技なのでマイペースで競技会に参加したり、練習に行ったりできるのも魅力の一つかもしれません。

また、射撃場は郊外の山腹に有り、私は良く埼玉県某射撃場に行きますが、往路は高速道路を利用しますが、帰路は下道と峠越でドライブも楽しんでいます。自動車部OBの性なのでしょう。

私も近い将来仕事もリタイアする事になりますが、射撃でシニアライフを大いに楽しみたいと思います。車を運転できる状況が有る限り車と射撃を続けていきたいと思っています。興味が有る人は是非挑戦して下さい。

1. はじめに

2017 年入学の池田です。大学 1 年生から卒業までの約 4 年間、自動車部に在籍しておりました。現役のときは 3 年生までトヨタ・ヴィッツ (NCP91) に、それ以降はトヨタ・スプリンタートレノ (AE111) に乗っていました。現在はトレノに加えてマツダ・ロードスターも所有しています。現役部員のときは主にジムカーナとサーキット走行を行っており、府大戦や軽耐久にも参加していました。今も昔も運転が大好きな私ですが、自動車部のおかげか縁あって昨年の春にトヨタ車体株式会社に入社いたしました。現在は調達部の一員として、プレス部品のバイヤー業務に携わっています。自動車一台に数多くあるプレス部品、その一つ一つを検討し他部署・仕入れ先とすりあわせていくのが私の仕事です。まだ配属されて間もないため自業務の全体像が完璧に分かっているわけではありませんが、些細な業務でも社内外の様々な人たちと関わる必要があります、大変ですが達成感も大きい仕事です。



ND ロードスター:今年 7 月に納車し

今でもそそモータースポーツをする頻度も落ちてしまいましたが、現役時代はかなり活動的な人間でした。女性であるのに自動車部という時点でかなりの変わり者(今でもそう見られます)ですが、それに加えて自分の車で走る・部長もやる・レースにも参戦する…といった感じで、特に 1 年生のときには先輩方にはかなりご心配をかけていたのではないかと、今更ながらに感じています。現役時代好き勝手やれていたのも、当時の部員と周りで見守っていただいた方々のおかげです。そんな自動車部の濃い思い出の中でも特に印象に残っているのは、やはり軽自動車耐久レースです。個人で活動し皆でそれを応援するのも良いものですが、部活の醍醐味とも言えるチームでの活動は個人戦とは違った面白さがありました。

2. 現役時代の思い出

参加していたのは本庄サーキットでの軽自動車耐久レースです。本庄サーキットのコースレイアウトは初心者でも走りやすいものですが、反面慣れてくるとタイム更新が難しく奥深いコースでした。参戦していたのは改造可能範囲が狭い N-N クラスで当時は参戦チーム数も少なかったため、各チームのドライバーの腕が試されるような大会でした。私は整備ができず、完全にドライバー要員でしたが、なかなかベストタイムを更新することができず悔しく思ったことも多々ありました。最初の頃はマシントラブルで完走すらできないこともありましたが、次第に表彰台に上られる事も増

そんな自動車部の濃い思い出の中でも特に印象に残っているのは、やはり軽自動車耐久レースです。個人で活動し皆でそれを応援するのも良いものですが、部活の醍醐味とも言えるチームでの活動は個人戦とは違った面白さがありました。

参加していたのは本庄サーキットでの軽自動車耐久レースです。本庄サーキットのコースレイアウトは初心者でも走りやすいものですが、反面慣れてくるとタイム更新が難しく奥深いコースでした。参戦していたのは改造可能範囲が狭い N-N クラスで当時は参戦チーム数も少なかったため、各チームのドライバーの腕が試されるような大会

でした。私は整備ができず、完全にドライバー要員でしたが、なかなかベストタイムを更新することができず悔しく思ったことも多々ありました。最初の頃はマシントラブルで完走すらできないこともありましたが、次第に表彰台に上られる事も増



2019 年 5 月の軽耐久 気持ちよく勝てた回でした

え後輩も続々と参戦し始め、みんなで切磋琢磨しながら活動することができました。最終走者だったのに 1 位のチームを抜かせず涙したことも、最後の大会でベストタイムを更新することができ嬉しかったことも、今ではどちらもとても良い思い出です。学生のときに全力で何かに打ち込めば、それは後々自分の財産になると思うので、ぜひとも現役部員には車が壊れようがクラッシュしようが、あきらめずに挑戦し続けてほしいです。勿論、勝てるに超したことはありませんが！

3. 卒業後

社会人になってからもモータースポーツは続けるぞ！と意気込んで入社したのはいいものの、製造実習をはじめとした様々な研修によって生活習慣が目まぐるしく変わるなか、なかなかモータースポーツをする余裕を持てず、入社して以来まだ 1 回も自分の車で愛知県のサーキットに走りに行けていません。一度だけ走れるチャンスはあったのですが、当日朝になって愛車の不調が判明し、泣く泣く車を借りて走りました(GDB インプレッサです)。コロナ禍で 4 年次の活動もほとんどできず卒業してしまったし、販売店実習と期間がかぶってしまったために合宿にも参加できなかったため、そろそろ走りたいな…という思いがここ数ヶ月間くすぶり続けています。この文章を書いている今はまだ走れていませんが、最近になってやっと余裕が出てきたため、年末にある茂原サーキットでの走行会に参戦する予定は立てています。新人なのにこの走行会のために 1.5 日分のお休みの許可をいただきました。優しい職場の方々に感謝です。

2022 年度はこれまでとはまた違った変化が訪れると考えています(環境問題対応による仕事の負荷増加や、引っ越しなど私生活の変化)が、このままモータースポーツをする余裕は持ち続けたいです。モータースポーツではありませんが、来年度にバイクを納車予定なので、ツーリングを企画するのも良いかも？と考えています。コロナが落ち着いていけば、久々にガレージにも行きたいですね。



会社の同期とドライブに行くこともあります

4. 最後に

コロナ禍で自動車部のイベント等に全く参加できていない中、このような執筆の機会をいただけたこと、非常に光榮に思っております。自分の仕事に手一杯になってしまい、原稿を書き上げることがなかなかできずに迷惑をかけてしまって申し訳ありませんでした。

東京からずいぶん遠いところに引っ越ししてしまいましたが、今後も可能な限り自動車部のイベント事には参加していきたいと思っています。現役部員は今しかできないことをやりきれるように、全力で楽しみながら活動してください！

拙い文章でしたが、ここまでお付き合いいただき、ありがとうございました。

< 特別寄稿 >

ある OB のつぶやき

友清 (大阪府立大学工学部 1979 年卒業)

私が大阪府立大学工学部機械工学科に入学したのは昭和 50 年 4 月でした。体育会自動車部入部もほぼ同時で既に 45 年が過ぎました。部室にあった写真や資料は卒業後に災害で消失したと聞き、また自分の資料を探しても当時の記録や画像がほとんどないので、遠い記憶を頼りに当時の部活や風景を書き留めて、関係者の皆さんにお伝えできればと思い本稿を思い立ちました。今も続く定期戦で大阪府立大学と交流する東京都立大学自動車部のみなさんの記憶にも触れることができればなお幸いです。

終戦から 30 年経ち、バブル景気はまだまだ先ですが日本は高度成長の最中で、70 年安保闘争も過去の記憶となり、ようやく学内外が落ち着いた頃でした。3C といわれたカー、クーラー、カラーテレビが庶民にも行き渡り、多くの府大生がマイカーを下宿の前に駐車し、授業の合間や休日には弁当箱のような 8トラックテープやカセットテープでキャンディーズやピンクレディーを聞きながらドライブやデートを楽しみ、ときにバイトに行く足にしていました。エアコンの無い車もまだ多く、デート仕様にするために社外品のクーラーを後付けしていました。とにかく車を持つことがステータスで、乗ること自体が楽しかった、というのが当時の記憶です。

入学後の登校初日は南海電車白鷺駅を降りて、府大生御用達の喫茶店や飲食店、雀荘が並ぶ道を 500 メートルほど歩き、ドキドキしながら初めて白鷺門をくぐり、受講手続きをするために学生センターに向かいました。途中で様々な文化系、体育会系のクラブ勧誘の先輩方が看板やパンフレットを片手に立ち並び、一人でも多く新入部員を勧誘しようと声を張り上げていて、これが大学生の勢いかと驚きました。当初空に憧れて航空部を望んだものの目が悪いと乗れないということで気落ちしていたところ、勧誘に立つ自動車部の先輩方の、格安で運転免許が取れるとの話に惹かれ、同じ乗り物だから良いと言う程度の安易な動機で自動車部を選びました。

入部して当時府大池の隣にあった部室に行きびっくり。工学部は中百舌鳥門を入ったところに階段を上がるとギシギシと音がするほど古い木造二階建ての校舎が並んでいましたが、そこを通り抜けていった先の部室は更に汚いタン板張りでした。(建設した先輩方ごめんなさい。)しかし、1ヶ月もするとそんなことは全く気にならなくなり、練習やトレーニングに励むことになります。

学内は車両乗入れ規制をしていなかったの部室の前の幅 6m ほどの舗装道路は部員の駐車場でした。授業や部活の間はそこに車を置き、ときに自車の整備や改造をしますが、水道がないため洗車はできません。後に白いセリカ LB2000GT に乗るようになった私も 4 年生で学校の近くのアパートに住むようになるまでは、奈良市の自宅から国道 25 号線と中央環状線経由で府大に通い、ここに車を停めて授業に出ました。

雨が降るとぐちゃぐちゃにぬかるみ、足を踏み入れるのもためらう部室前の 5000 平方メートルほどの空き地の隅に雑草に覆われた廃車が十数台あり、その中程のグラウンドにコース設定をした運転練習が新人の最初の活動です。コラムシフトのクラウンのベンチシートに腰掛け、助手席の先輩の指導を受けて、エンジン始動から安全確認、発車、運転、停車に始まり、車庫入れ、クラック、S 字などを練習しました。おかげで仮免許 14 回、本免許 7 回(はずかしながら!)と、先

輩の言った通り教習所より安く運転免許を取れましたが、不合格が何度も続くと入学前の春休みに教習所で免許を取った同期が羨ましかったです。

部活の中心はラリーとフィギュア、整備の三つです。

ラリーでは自動車部主催のフォトラリー、都立大学定期戦、京都工芸繊維大学・姫路工業大学(後の兵庫県立大学)との三大学定期戦、七大学定期戦など、フィギュアと整備では学連の競技大会を目標に練習に励みました。

運転練習の合間に新人部員がやることは通常のランニング、筋トレの他、前輪を古タイヤに乗せてハンドルを重くした廃車で Lock-To-Lock のハンドル回しをすることでした。10 分間で往復する回数が目標で、練習やトレーニングの合間を見てはせっせとハンドル回しをやっていました。ハンドル回しの技術と腕力が上がると、先のセリカ 2000GT にモモ製の小径ハンドルを付けて舗装路で据え切りができるようになりました。

入部後数カ月、4 人制ラリーを練習してタイガー積算機の操作や時計の読み上げに慣れた頃、新人たちがそれぞれナビ、積算、計算を担当して先輩方の個人車三台でローカルラリーに参戦することになりました。既に 2,000cc の乗用車が当たり前の時代に私がナビをする先輩の個人車コルト 1100 の狭い室内にオドメーターや重い計算機を積み、4 人乗りでさぞかし重かったことでしょう。それでも先輩はスタート前に私が差し出すコマ地図と問題を見て、「ふんふん、わかった。ほな行こか。」と車を走らせ始め、緊張して一生懸命作業をする新人たちを尻目に、まるで普段のドライブのような軽やかな運転であちこちの林道を駆け抜け、一晩明けた朝に結果発表をするとなんと驚きの一位で、他の二台も二位と三位でした。新人クルーとの参戦でも、コマ地図を一覧するだけでコース全体を把握してミスコース無く完走し、指示速度に合わせてオンタイム走行ができる先輩方の技量に心底驚き、その後新入生たちは全員、すっかりラリーに夢中になりました。

学生連盟主催のフィギュア大会にも毎年参加をしていました。小型貨物カテゴリーではダイナと普通乗用車カテゴリーのクラウン、小型乗用車カテゴリーの 510 で部室横の舗装路に描いた問題を練習しました。競技会が近づくと、全コースを通して練習するスペースが学内にはないので、蛸壺やスラローム、幅寄せ、位置決めなどのパーツを分けて練習し、全コースを通して走る本番の競技会はほとんど初見でした。そのせいか公式戦では様々な失敗ばかりで好結果の記憶は無いものの、フィギュア競技の練習がその後の運転技術の向上に大きく役立ったことは間違い有りません。

新入部員の教育も兼ねて毎年恒例の徹夜整備(私の現役当時はニッサン A 型エンジンの分解整備)が有りました。分解し始めは皆元気で好奇心もあり順調に作業が進むものの、夜中になると眠気でダウンする者が出る、作業が遅くなる、組立てを間違うなど思いの外過酷な作業でしたが、夜明け頃、再組立したエンジンが無事始動すると全員で喜び合いました。エンジン内部を実際に見る機会は普段はないので、貴重な経験でした。クラッチ板やブレーキシューの交換など、部車の整備はほとんど部員が行っていましたが、整備に長けた部員は自車のサスペンションやエンジンなどのチューニングまでやっていました。後の話ですが、廃車して長く動かなかった府大自動車部の象徴的な部車の 1957 年式トヨペットクラウン(6039)を整備して学内を走ったという話を聞き、本当に嬉しく、実行した部員たちの技術力に驚きました。

活動の中心に使う部車は幹部車のトヨタクラウンといわずベレット GT、日産ブルーバード 510 が二台、2t 車のトヨタダイナが有りました。

クラウンは定期戦の東京遠征にも行きましたが、ハンドルの遊びが多く平らな直線道路でも常に左右どちらかにカウンターを当てて真っ直ぐ走る技術を要するクセのある車でした。

名車と言われたベレット GT ですが寄る年波には勝てず、後に鈴鹿でのサーキットラリー出走後はあまり出番がありませんでした。

ベレット GT の後ラリーの主力になったのは二台の 510 で、その色から黄ブル 1 号、2 号と呼ばれました。入部の年に黄色に塗装したものの、エアコンプレッサーの脱水が不十分だったため部分的にアバタの仕上がりになり、後々見るたびに無念が残りました。

ラリー仕様にストラットのショック(アブソーバー)を強化したところ、2 号は望み通りになったものの、1 号は何故かむしろ車高が下がり、所謂シャコタンのレース仕様のようにでした。結局、我々の年代はこの二台に個人車を加えてフォトラリーの準備や対外ラリーに参戦していました。

ダイナは貨物車というよりも、フィギュア競技の練習用に使うことが多く、鳥取での春合宿や遠征で公道を走るためにはその都度仮ナンバーを取りました。

「ているらんぷ」への寄稿なので、ここで定期戦(ラリー競技)にも触れておきましょう。

入学年度の昭和 50 年は都立大学が主催なので府大自動車部は東京までキャラバンを組んで遠征をするのですが、新入生で参加をしたのは 2,3 名で、免許取得に精を出していた私は残念ながら一員に入れませんでした。

二年時は府大開催ですが、競技車のコースアウトで大騒ぎになったこと以外にほとんど記憶に残っていません。よほど結果が悪かったのでしょうか。

三年時は都立大開催で黄ブルのドライバーとして参戦したのですが、とてもここに書けないような失敗をやらかしたことが今でも忘れられません。コース設定の東京周辺には平らで幅が広い良好なダート道が多くあり、つい必要以上にドライビングを楽しんでしまいました。普段、オイルパンを気にしながら葛城山のがれき道を走り、高野山の 50m 以上の崖の林道をドキドキしながら走っていた我々にとっては羨ましい限りでした。

四年時の府大開催ではコース作りを担当しました。四本のコースをクローバーの葉に見立てて周回をし、中心の交差点を何度か通るという設定で、我ながらよくできたとはくそ笑っていました。何度も試走を繰り返し、入念に問題の精査をして当日を迎えたら、なんと肝心のクローバーコースの交差点が工事で通行止めになってしまいました。大きくコース変更をする時間も無く、スタート/ゴールと移動を何度も繰り返しながらなんとか競技を終えたものの、閉会式・表彰式では皆さんに平謝りでした。

先日都立大開催の定期戦のラリー競技を競技車やオフィシャル車を追いかけてながら観戦しましたが、以前あちこちに有った「美味しそうなダート道」は皆無で、まるで林道ドライブのようでした。これも時代の趨勢でしょうが、少々残念です。

どうでしょう、多少でも当時の風景が浮かんできたでしょうか。所々違和感もあるでしょうが、用語や呼び名は当時のものを使いました。なにせ、45 年以上前の記憶なので勘違いや間違いが多くあろうかと思いますが、何卒ご容赦を頂きたく、訂正や追記のご意見をお待ちします。また、この程度のことなら私にもできる、と今後更に多くの方の自動車部に関する記述が増えて、来年度に開学する大阪公立大学になっても後輩たちに引き継がれればなお幸いです。

<OB&OG 会への寄付金 お礼>

副会長 河本(1970年入学)

2021年もCOVID-19の影響で夏の総会や11月のドライブツアーが実施できませんでした。OB&OG会の活動資金はほとんどが総会時の参加費用で賄われていて、そのほとんどは学生の活動支援に使われています。総会がない分大幅に資金が不足してしまいますが、2021年は特にOB,OGの皆様にご寄付金を呼び掛けたところ以下の方々から寄付を頂きましたので、ここで改めてお礼を申し上げます。(敬称略)

1967年入学	小西
1968年入学	岡崎 佐々木 中野
1969年入学	小島 篠 古川 安永
1970年入学	赤染 河本 藤村
1971年入学	坂巻
1972年入学	小島(旧姓 吉田) 山崎
1998年入学	田中
2012年入学	吉川

<編集後記>

佐々木 (1968年入学)

今号の編集は、相変わらず新型コロナの脅威が消えない中で、Zoomによるリモート幹事会、および八雲クラブでの対面幹事会を併用したハイブリット幹事会で進め、さらにEメールを駆使した幹事一同での役割分担型のチーム作業で行いました。

今回の目玉は、大阪府立大OBの友清さんからのご寄稿で彩を添えていただけたことです。ともするとマンネリ化しがちな編集内容ですが、新しい血がはいることの楽しみを再認識させていただきました。友清さん、本当にありがとうございました。今後其他の府大OBの皆様も含めご寄稿頂けますようよろしくお願い致します。

また、今号の冒頭で、岡崎会長からのメッセージとして、「部車をはじめ私達が世話になってきた愛車の歴史」をまとめてみようという提案がありました。60数年という長い期間ですのでOB、OG、現役の総力を挙げて情報を集めてまとめることになりましたが、これが出来れば思った以上に興味深い資料になるのではないかと考えています。追って「情報提供のご協力をお願い」をさせていただきますのでその際はよろしくお願い致します。

新型コロナウイルスの感染拡大の終着点はなかなか見えてきませんが、この2年間の皆さんの経験を最大限生かしながら、一方で幅広い仲間との情報交換の場としての「ているらんぷ」に寄せられた貴重な知恵を是非生かしていただければと思います。

今後ともよろしくお願い致します。