

ているらんぷ

第13号(2020年1月発行)

2019年ドライブツアー



優勝者の笑顔



<掲載内容>

はじめに	2 頁		
会員からの寄稿	2~21 頁	吉川	19~21 頁
戸部	2~4 頁	OB&OG 会活動報告	21~26 頁
吉田	5~6 頁	ドライブツアー	
安永	6~8 頁	講演会	
赤染	8~11 頁	同期会報告	
小西	12~16 頁	編集後記	
坂巻	17~18 頁	お知らせ	

<はじめに>

編集担当 佐々木 (1968年入学)

皆さま、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。

お陰様で「ているらんぷ復刻版」は昨年3月発行の「創部60周年記念特集」(第11号)をはさみ「復刻版第2ステージ」を迎え、今号は久しぶりに会員の皆さまのご寄稿を中心とした編集となりました。はからずも、このたび我らが母校の同窓会長に就任されることになられた1968年入学の吉田さんからもご寄稿頂きました。

加えまして新しい連載企画として「私の愛車自慢」と「私の海外体験記」をスタートさせました。これを皮切りに皆様方が奮ってご投稿いただけますことを楽しみにしています。

今後共ご指導ご協力よろしくお願いいたします。

= 会員からの寄稿 =

私の愛車自慢 (「愛車」になるための道のり)

戸部(元コーチ)



張り出したフェンダーとインタークーラー用
エアインテークが特徴



「豊満」なりアビユー 4本出し排気管
(ちょっと見づらい)

私の愛車は、スバル インプレッサ STI、2.5L+ターボ、5AT です (CVTではありません)。

レガシーB4、5MT から乗り換えました。この B4こそ愛車でした。十分なパワーとアクセルレスポンス、高速安定性、山道でもスイスイの操安性。足利工業大学勤務時代、スバルのエンジニアと共同研究を行っていましたが、彼らがしきりに、「B4はお金をかけすぎた」と言っていました。

ところがです！インプレッサに乗り換えた時、アクセルレスポンスの悪さに愕然としました。2.5L+ターボなのによ～！パワーはあるけどアクセルレスポンスが悪い、こ

の感覚、経験したことがある方にはわかっていただけたと思います。で、早速販売店に文句を言いました。以後、「うちのお客の中には戸部さんともう一人、うるさい人がいるんだよね」と面と向かって言われるほどに！ で、販売店が路上走行でアクセルペダルをビタッと床まで踏んだ時のスロットルバルブ開度、ターボの過給圧を測定してくれました。

その結果わかったことは、

- 1.アクセルペダルをビタッと踏んでも、スロットルバルブは一瞬開度 100 になるが頂角 10° で急降下し、開度 50 で一定。これでは 300 馬力を発揮する場面はゼロですよ。
- 2.ターボの過給圧は 0.75 気圧にしかならない（大気圧を含めれば 1.75 気圧）。さらに 0.75 気圧に達するのに 2 秒かかる。
- 3.加速時には常時トルクコンバーターのロックアップは解除。減速時はかなりの低速までロックアップ（これは私の感覚でしたが、販売店でもそのとおりに言われました）。

以上がアクセルレスポンスの悪い原因でした。これらの理由はただ一つ、5AT の強度不足なのだそうです。要するに 5AT にガツ〜ンとパワーをかけられないということですね。

昔から、「スバルのトランスミッションはガラスでできている」と言われていたらしいのですが、わがインプレッサもその伝統を守ったんですね。そういえば前述の B4 も 9 万キロくらいの時に、5MT のシンクロがいかれてしまい、リビルト品と交換しました。

わがインプレッサのもう一つの欠点は、燃費です。市内だけを走っていると、なんと 5km/L！高速道路でも 11km/L！ガソリンタンクは 60L で、航続距離は 300km。以前の EV 並みでね。

で、アクセルレスポンスの悪さを放置しておく戸部さんではありませんでした。

以下、改造編です。

以前のスバル各車は、BMW の水平対向 2 気筒バイクのように、ボコボコボコという排気音をまき散らしていたのをご存知と思います。4 気筒なのに 2 気筒みたいな音です。私のインプレッサはボコボコ音を出す最後のモデルでした。

詳しい話は省略しますが、ボコボコ音は前後 2 気筒の排気管を短い寸法で結合しているため（鋳鉄製でした）、排気管内の排気流が干渉し、（多分）後ろのシリンダーの掃気が不十分で爆発が弱くなり、音が小さくなって聞こえにくいためです。それを「スバルサウンド」とか言って好む人がいるのですから、世の中、「盲千人、目明き千人」ですね。

当然、私はボコボコ音は嫌いです。そこでまず、横浜のプローパーでエキマニを等長タイプに交換しました。直列 4 気筒で言えばタコ足ですね。水平対向 4 気筒の等長エキマニは取り回しが複雑です。まず前の 2 気筒のエキマニを等長で繋ぎ、後ろの 2 気筒のエキマニも同様につなぎ、全て等長でそれを 1 本にまとめてターボチャージャーに

接続します。さらにエキマニをオイルパンの下を通すため、標準のプラスチックのアンダーカバーは温度が高くなるため使用できなくなり、アルミ合金製のアンダーカバーに交換する必要もあります。合計 25 万円弱！

これでももちろん、ボコボコ音はなくなり、エンジンの回転はより滑らかになり、トルクも上がった感じがしました。

もう一つの改造はターボチャージャの過給圧アップです。目標は 0.75→1.1 気圧。ウエストゲートバルブに、より強いバネを付けて、過給圧をアップさせる部品も売っていましたが、逆の発想で過給圧をアップさせました。インマニとウエストゲートバルブをつないでいるパイプをちょん切り、間にプラスチック製の「たけのこ」を入れて、たけのこに穴をあける方法です。穴あけによってウエストゲートバルブに到達するエア圧が低くなり、結果として過給圧が上昇するのです。このたけのこ、1 本 95 円でしたので、何本か買って穴径を変え、テストしました。その結果、Φ 1mm の穴をあけると過給圧が 1.1 気圧までアップすることがわかりました。

「AT が壊れるぞ」、と驚かされましたが、これで私好みの車に仕上がったというわけです。この時点で、やっと「愛車」になりました。めでたし、めでたし。

一方、私のインプレッサがもともと優れていた点を書かないと片手落ちというものです。それは操安です。

まず山道。コーナーでは車が自分の意志で曲がっていくような感じがあります。この場合、不思議なことに遠心力をあまり感じません。快感です。高速ではビタッと安定します。120km/h を過ぎると、安定さが一段とはっきりわかります。静岡県の清水から第 2 東名で帰ってきたことがありました。その時は前を座席二つのベンツが走っていたのですが、追走しつつメーターを見たらなんと 170km/h！この速度でも不安は全くありません。矢のようと言うより、ライフル弾のように直進します。途中、そのベンツは疲れたのか、走行車線に戻ったので一気に追い抜き！ 「どうだ！ベンツよりスバルのほうが速いぞ」と喝さい！スバルのサス、駆動系はピカーです。

わがインプレッサのもう一つのピカーは、雪道の走破性ですね。これも惚れ惚れします。これはセンターとリアに LSD が組み込まれていることと、駆動力の巧みな配分（リア 55%、フロント 45%）の賜物と思います。ヨーロッパの小型高性能車にも、4WD がありますが、ほとんどは On Demand 4WD で、センターにデフはなく、カップリングだけです。しかも、雪道などでは空転している車輪にブレーキをかけるタイプ。ヨーロッパ車は値段の割に意外なところで安普請ですね。

私は雪が降ると、雪上ドライブを楽しんでいます。我が家はどこから帰っても急坂を上らなければなりません。そこで坂下で一旦停車。アクセルを踏み込むと一瞬のタイヤの空転の後、飛び上がるように加速します。LSD 様さまです。

以上、私の「愛車自慢」でした。

私と自動車ライフ

吉田(1968 年入学)

自動車部に入部し運転免許証を取って直ぐに中古車を購入した。価格は22万円で、真っ赤な2ドアのサニー1000だった。

当時は今の様な自動車ローンの制度はなかったので、頭金7万円を父親に出して貰い、残りは自分で丸専手形による10回の割賦払いで支払うこととした。

毎月15,000円の手形をおとす為に、家庭教師や開業医の健康保険の請求計算のアルバイトをして何とか支払うことが出来た。

当時、都立大学の年間授業料が確か15,000円だったので当時としては可成り高額な支払いであったと思う。

大学の授業料と車の支払い、そして自分の小遣いは自分で

賄った。

一年間で走行距離は30,000kmを超え、走行距離が70,000km近くなったので、翌年に白のサニークーペに乗り換えた。

その頃は、大学に車で通学する学生は殆どおらず、緊急車両を含め他の車両の通行の妨げにならない限り、守衛さんに一言ことわっておけば、大学の構内のどこに駐車しても黙認された時代であった。

その後の私の自動車遍歴は、日本航空勤務時代に同期4人と共同で買った中古のクラウンから始まり、米国勤務から帰国後、マークIIが2台、クラウンのステーションワゴン、クラウンロイヤルサルーンが2台そして同時期に日産バネット、その後トヨタハイエースと日本車が続いた。

そしてその後、学生時代から一度乗ってみたかった憧れのキャデラックに乗ったが、故障が多く4年間で卒業した。

最近、社用車以外は、私も家内もレジャービークルやスポーツカーもヨーロッパ車となり、ゴルフや旅行を始め、家庭での様々なシチュエーションで車のある生活を満喫している。

曾て乗った車の一台一台を思い出す度、独身時代、新婚時代、4人の子供達それぞれの誕生のエピソード、事業起業や事業継承(M&A)等のその時々、自分や家族のことや、苦しかったこと楽しかったこと、そして夢中



になっていたことなどが、走馬燈の如く甦ってくる。

私にとって車は、人生の様々な時代や出来事を象徴的に思い起こさせるものと言えるかもしれない。

古希を過ぎて、友人達の中で運転免許証返納の声も出てくる昨今ではあるが、技術革新が進む今、完全自動運転化を期待して、運転シートに座っている自分を夢見る私である。

いや、8人の孫に恵まれた今、孫の運転する車でドライブを楽しむ方が、現実的で安全で微笑ましいかも知れない。



免許を取るため車の運転練習をした深沢キャンパスで 30年後マンション分譲の販売するとは

安永(1969年入学)



駒沢公園から



深沢ハウス全景 南側から
建物の前面は深沢通り
バス停は都立大学理学部



駒沢公園のジョギングロードから



東側の道路から



西側の道路から

都立大学の経済学部に入學したのが、ちょうど 50 年前の 1969 年(昭和 44 年)の春です。同期の皆さん同じで「1 万円で免許が取れる」という立て看板に誘われ入部。1969 年入學の學生数は全学部(人文 法 経済 理工)で 600 名位。そのうち 35 名位が入部。なんと新入生の 6%弱が入りました。どれほど「1 万円で免許が取れる」というキャッチコピーが若者の心に響き掴んだか。第二次世界大戦 24 年後、まだまだ貧しい日本でしたが、何とか必死に立ち上がろうとしていた時、車が若者たちのまえに現れ、何とか手に入れたい、車なら手に入るかもしれない一車は若者の憧れになったと思います。

免許は車に乗るための第一歩。それで我々の仲間と深沢キャンパスの一番北の端で免許を取る練習。S 字・クランク・車庫入れ・縦列 etc.。

車が好きだからという理由で入部したのではなく、1 万円で車に乗る資格を取りたいというやや邪な気持ちです。

1969 年の大学卒初任給 34,900 円、都立大学入學金都内在住者 2,000 円、授業料年間 15,000 円。確か生協のチラシでは自動車教習所基本料金 13-14 万円位だったと記憶。裕福な友達が生協斡旋の教習所で免許をとるのが普通。少しだけ羨ましかった。

1973 年 學生生活(自動車部)を十分堪能して卒業。

長谷川工務店(現長谷工コーポレーション)に入社。ゼミの指導教授に「名前聞いたことがないよ。知っている会社に入れよ。」といわれたものの、最初に内定通知をくれたことに感謝して入社。車も欲しかったが、若いうちに「住まいが欲しい」と思って、マンションを造っていた建設会社に入社。本社は渋谷駅から東急本店通りの中程 恋文横丁の一角、現在のヤマダ電機の店がある場所にありました。46 年前の渋谷はビルも多くなく 109 のあたりは戦後のバラック建ての店が集まっていました。昼食はセンター街でよく食べましたが、人はそれほど多い訳ではなく今の渋谷の賑わいは、全く想像外です。まだ、ネクタイ姿も違和感のない街でした。井の頭線渋谷駅(いまの東急エクセルホテル辺り)のガード下は飲み屋街。夕方からサラリーマンで毎日に賑わっていました。ごちゃごちゃした店でしたが、千円札で飲めるありがたい場所でした。

会社に入って 26、7 年後(2000 年前後頃)深沢キャンパス跡地が売りに出される話を聞き、現地見学をした。最初に目黒キャンパスに行き、まずびっくりしました。大きな芝生広場の向うに斬新な建物(図書館やホール)があり、家族づれで賑わっていた。卒業後久しぶりの訪問であり、ア然。

目黒キャンパスを出て深沢キャンパスへ向かう。敷地内には入れず周囲の道路から見学。車の運転練習した場所はキャンパスの北側と思い出し、隣地の駒沢公園に行き駒沢公園側から見ようとするが、屏で中は見えなかった。入學したころの駒沢公園のヒマラヤ杉は細く小さな木だったが、太くて高い巨木に育っていた。木の成長が時間の経過を教えてくれたと実感。

都立大学卒業 30 年後 2003 年 3 月 深沢ハウス販売開始。

免許を取るため運転練習した深沢キャンパスにマンションが建設され、そのマンションを販売するとは何という偶然。學生時代のことを社会人になってから思い出すことはあまりなかったのですが、この時期は目黒キャンパスや深沢に行くたびに懐かしい記憶が戻りました。

その当時 慶応大学工学部グラウンド、青山学院大学綱島グラウンド、青山学院大学理工学部キャンパス跡地や数多くの大きなマンションの販売に携わりましたが、深沢ハウスが一番思い出深いプロジェクトです。

2004年6月深沢ハウス竣工。

敷地面積 40,000 m²。 免震構造 13棟 総戸数 772戸 全戸駐車場確保(ほぼ地下駐車場)

2019年3月、長谷工を無事卒業しました。この会社でいいのかとゼミの指導教授に言われ入社しましたが、50年後 よかったと思って卒業しました。

11月に久しぶりに深沢ハウスに行きました。マンションのまわりは緑にかこまれ、中庭に入ると都内のマンションだと思えないほどの緑。深沢ハウス北側の隣地駒沢公園とも上手くあっているなと思ひ安心。

マンション販売開始時に知ったこと。駒沢公園は、戦前は9ホールの東京ゴルフ倶楽部(戦争前の中止になった東京オリンピックの会場整備のため埼玉県に移転)でした。その後私たちが入学する5年前の東京オリンピックの第二会場として整備。(サッカー レスリング バレーボール ホッケー)

2020年4月に東京都立大学が再スタートします。キャンパスも南大沢、日野、荒川、晴海とかなり離れていますが、また一体感を作るのが大変でしょうが、世の中の期待に応えられる大学へ成長発展出来るといいなと願っています。

私の学生時代 (1970年4月～1974年3月)

赤染(1970年入学)

佐々木先輩(1968年入学)から「ているらんぷ」に寄稿するよう指示を受け(体育会系自動車部では先輩の指示は絶対(?)、二つ返事で応諾したが)、何を書こうかと悩んで我が青春時代をインターネットで調べてみると(後記)、激動の時代だったことに今更ながら気付きました。自分の学生時代を振り返る良い機会を頂いたと感謝しています。

学生時代の一番の思い出は、免許を取って初めての長距離ドライブである「北海道の旅」です。メンバーは、小林、早坂、山本、私の4人。1971年8月14日～27日の2週間の楽しい夏休みでした。旅の楽しみは、旅の準備の段階から始まっていました。都立大学駅前の喫茶店ロアールに集まり、グラフ誌太陽(平凡社)を囲んで、北海道の風景写真を見ては、ここへ行こう、こっちも良いぞとコーヒー1杯で粘っていた。朝から夜まで長時間の打合せの



時もあり、ナポリタン・ミートソースも食べて飽きずにコースを検討したことを思い出します。この検討会は1回や2回ではなかったと思います。この旅の最大のテーマは、本州にはない一直線の道进行することでした。真直ぐな道で途中高低差があるため、対向車が隠れたり再度見えたりする一直線の道进行したい、これこそが北海道だと。アルバムを探してもこの真直ぐな道の写真は見つからず、お見せできないのがとても残念です。



北海道への第1歩は、フェリーで野辺地⇒函館でした。夜の10時到着予定が11時半頃になり、雨も降っていて「函館は今日も雨だった(当時流行っていたクールファイブの「長崎は今日も雨だった」)とみんなで歌いながら北海道に上陸しました。函館山でテントを張る予定でしたが、山腹でヘッドライト・フォグランプが消えて真っ暗になるアクシデントに見舞われました。悪戦苦闘の末ヒューズを換えて、函館山を諦めて大沼公園まで行きテントを張り、北海道での最初の1泊をしました。翌朝は、カラスがカアカアと不気味に鳴く声で起こされ、前途多難な旅を暗示するようでした。

翌日の銭函(ゼニバコ)海岸のキャンプも冬の花みたくで(8月中旬では遅かった)、素泊まりで旅館(1泊300円)に泊まることに。その後も紋別・厚床と素泊まりをしましたが、北海道では3泊以外はキャンプ(テント)で頑張りました。キャンプといっても、食事は食堂で食べ、キャンプファイヤーではコーヒーを飲む程度。宿泊代節約が最大の目的でした。キャンプで使うスプーンがなくて、札幌の駅ビルでカレーライスを食べた時、内緒でスプーンをお土産に頂いたこともありました。新聞に挟んでコッソリと、でもドジでした。レジでスプーンがスルリと落ちて・・・、もう時効ですね。

もう一つ、今でも忘れられないのが音威子府でのこと。食堂「ふるさと」に入って「何ができますか?」と聞くと、「玉子焼きならできます」とブスーっと言われた。質素な食事で心も寒い中、キャンプ場がなかったため橋の下でテントを張る羽目に。キャンプ用のマキもなく、燃やすものもなく寒く眠れなかった。明け方、誰かが我慢できず車のエンジンをかけ暖房に逃げたのを覚えています。天候には恵まれなかったが、良い仲間と一緒に北海道で運転することができ、楽しかったので大満足の「北海道の旅」でした。

写真の車は三菱COLT1500、1971年6月に高橋誠至(1967年入学)先輩から10万円で購入。8人(小林、清水、波多野、早坂、藤村、宮崎、山本、赤染)共同で使用。自動車保険他整備費用を考慮し、2万円/人、合計16万円也。車検・整備は主として波多野が担当。



下のノートは、1年先輩の伊藤(徳)、近藤、日暮さんのブルーバード1300(P411)の運行日誌。ているらんぷの原稿を書くため資料を探していて発見した。当時ブルはもう1台、SSSがあった。同期の4人(河本、中台、西、配野)が中野先輩(1968年入学)から3万円で譲り受けた車。

10月 初心者マーク取付義務化(道交法 71 条の 5)

<政治・経済>

1970年 3月 新日鉄(新日本製鐵)誕生—八幡製鐵・富士製鐵が合併

1971年 6月 沖縄返還協定調印 (1972年 5月 沖縄返還、沖縄県発足)

7月 第1次ニクソンショック(ニクソン訪中宣言)

8月 第2次ニクソンショック(ドルショック:米ドル紙幣と金の兌換を停止)

12月 ブレトンウッズ体制:固定相場制(1ドル=360円)が崩壊しスミソニアン体制(1ドル=308円)へ

※1973年 2月変動相場制に移行 2/14 スタート時 1ドル=277円

1972年 2月 連合赤軍によるあさま山荘事件

1973年 1月 ベトナム和平協定(パリ協定)調印---ベトナム戦争終結(3月アメリカ軍撤退)

<文化・スポーツ・芸能>

1970年 3月 日本万国博覧会(大阪万博)開幕(~9月 13日)

8月 東京都内ではじめての歩行者天国が銀座、新宿、池袋、浅草で実施

1971年 7月 マクドナルド日本第1号店「銀座店」、三越銀座店脇にオープン

9月 日清食品が「カップヌードル」を発売

1972年 2月 札幌オリンピック開催

8月 カシオ計算機が世界初のパーソナル電卓「カシオミニ」を発売

1973年 10月 巨人がセ・リーグ 9連覇(V9)、11月 日本シリーズ 9連覇(V9)達成

1974年 5月 セブン-イレブン東京都江東区に第1号店を出店

10月 巨人の長嶋茂雄選手が引退

<音楽では日本のフォークソングの全盛期>

吉田拓郎:今日までそして明日まで、イメージの詩、青春の詩、結婚しようよ、旅の宿、等

井上陽水:紙飛行機、人生が二度あれば、心もよう、傘がない

小椋佳 :しおさいの詩、さらば青春

ジローズ:戦争を知らない子供たち

赤い鳥 :翼をください、竹田の子守唄

南こうせつとかぐや姫:神田川、僕の胸でおやすみ

海援隊:母に捧げるバラード

加藤和彦・北山修:あの素晴らしい愛をもう一度

はしだのりひことクライマックス:花嫁

チューリップ:心の旅

ビリーバンバン:さよならをするために

<https://nendai-ryuukou.com/article/071.html>

国内鉄道旅行の楽しみ

小西(1967年入学)

1. はじめに

1967年入学の小西です。

工学部電気工学科を卒業後、東芝に入り電気自動車開発業務を経た後、鉄道関係の業務に従事しました。その後、地下鉄協会やモノレール協会など外部団体へ出向してリニア地下鉄やモノレール建設にも携わりました。



仙台市営地下鉄 八木山動物公園駅にて



リニアメトロの仙台市営地下鉄東西線

このような経歴もあって鉄道にはかなり愛着があり、定年後はもっぱら国内の鉄道旅行を楽しんでいます。その中から最近の楽しみ方のいくつかを紹介したいと思います。

2. 大人の休日倶楽部

JR東日本が運営している年配者向けの会員制クラブで、入会すると通常の乗車券などが割引になるほか、期間限定ではありますがお得な割引切符が購入できます。

その一つに「大人の休日倶楽部パス」があります。これは年3回、主に旅行シーズンの閑散期に発売されるもので、例えばJR東日本管内の新幹線、在来線および一部の民営鉄道を連続する4日間乗り放題で15,000円(令和元年10月以降は15,270円)というお得な切符です。この切符を利用して家内とこれまでに青森、秋田、盛岡、山形、仙台などへ足を運びました。



東北新幹線「はやぶさ」



青函連絡船「八甲田丸」(青森港)

中でもお得感の一番高い青森へは東北新幹線で4回程行きました。それまで十和田湖や恐山などの観光地は見たことがあるものの、青森市内には行ったことがなかったのですが、すっかり市内の地理にも詳しくなり、青森港の八甲田丸、県立美術館、三内丸山遺跡、弘前城、浅虫水族館へも行きました。



青森県立美術館



青森犬(青森県立美術館)



三内丸山遺跡



弘前城



青い森鉄道(青森駅)



浅虫水族館



ラグビーW 杯の看板が
目立つ岩手県庁

私たちは3泊4日で利用していますが、中にはすごい使い方をしている人もいて、4日間すべて日帰りで例えば今日は青森、翌日は秋田、3日目は新潟、最終日は山形を新幹線で往復するそうです。これだと宿泊代はかからず列車の中で過ごす時間が多く、究極の「乗り鉄」ですね。

3. 新幹線の全線乗車

大人の休日倶楽部パスを利用して東北方面へ何度か新幹線で旅行しているうちに、まだ利用したことのない路線に乗って新幹線全線乗車をしてみたいと思うようになりました。調べてみたら山陽新幹線の岡山以西、九州新幹線、山形新幹線および北海道新幹線が未乗車です。

早速旅行会社のパンフレットを取り寄せたら、東京から熊本までのフリープラン（往復の切符と宿泊だけがセットになっている旅行プラン）がありました。これにオプションで鹿児島までを付け加え、今年の5月に東海道・山陽・九州新幹線を乗り継いで東京から鹿児島中央間を往復してきました。鹿児島では路面電車（鹿児島市電）にも乗り、大河ドラマ「西郷どん」の撮影地になった仙巖園や西郷隆盛、大久保利通の生誕地などを見てきました。



鹿児島市電



城山展望台から眺める桜島

熊本では熊本地震で大きく崩れた熊本城の修復具合を遠望し、路面電車(熊本市電)に乗って水前寺公園も見てきました。



熊本市電



修復工事中の熊本城

気をよくして、9月に残る区間の一つ山形新幹線にも乗ってきました。この時は家内と旅行の日程が合わず、日をずらしての別行動となりました。主に山形と米沢の市内観光をしてきましたが、後で撮ってきた写真を見比べたらほとんど同じような場所で撮影していたことが分かり笑ってしまいました。また、ちょうどサクランボの時期と重なり、地元産のおいしいサクランボも味わいました。



山形新幹線「つばさ」



山形城址



上杉鷹山像(米沢市上杉神社)

残る北海道新幹線は 12 月中旬の函館フリープランに申し込み、年内には新幹線全線乗車が達成できると思っていましたが、直前になって旅行会社から「最小催行人数に達しなかったため中止」の連絡があり、またの機会にお預けとなりました。

4. 役所の食堂利用

フリープランで国内各都市を旅する中で、役所(県庁、市役所など)の食堂で昼食を取る楽しみを見つけました。町の食堂に比べて役所の食堂は値段が安く、地元特有のメニューに巡り合える楽しみがあります。

米沢市役所食堂の冷やし中華は普段食べ慣れているものとは異なり、丼の中に氷が入った冷やしラーメン風で「マヨネーズを入れて食べるのが米沢流」とのことでした。



マヨネーズ(右上)の入った冷やし中華(米沢)



大阪市役所の食堂

また、大阪市役所の食堂は役所の食堂とは思えないほどメニューが豊富で安く、サービスも町の食堂以上のものがありました。

こうした役所の食堂階は大きく分けて2通りあるように見えます。地階か最上階に位置していることが多いです。地階の場合は無理ですが、最上階の食堂だと市内の景色を見下ろしながら食事を楽しめます。

今まで利用した中で一番のお勧めは奈良県庁の食堂で、窓の外に興福寺の五重塔や奈良公園を眺めながら昼食のひと時を過ごせました。これもフリープランで旅行するからこそこの利用法だと思います。

皆さんも機会があったら各地の役所の食堂を利用されてみてはいかがでしょうか。思いがけない発見があるかもしれません。



奈良県庁の展望食堂

以上

インドの車・交通事情について

坂巻(1971 年入学)

ブリヂストンを退社したのち、暇を持て余していた 2015 年にインド現地企業での技術指導をしないかとのお話しを頂き、出張ベースで仕事を始めました。それ以来 20 回近くインドを訪問し、日本ではなかなか遭遇することが出来ない貴重な体験をすることが出来ましたので、代表的な場面を紹介致します。

1) オートバイ

生産台数(2,500 万台/年)・販売台数(2,000 万台/年)共に世界 1 位のインドでの人々の移動手段はオートバイがメインといった印象です。着用が必ずしも義務化されていない為、ほとんどのドライバーはヘルメットを着用していません。また 4 人乗りで使用されることも多々あります。後席に赤子を抱いた母親、小学低学年の子供をドライバーの前に立たせたスクーターもよく見受けられます。



2) 三輪車タクシー

日本の『人力車』がその語源とされるリキシャーと呼ばれる三輪車タクシーが街中の移動によく使われます。メーターはついていますが、それを使おうとしない為、値段交渉をしてから乗ることとなります。ホテル・レストラン間の移動に何回か使いましたが、約 2 km の距離に対し 100 ルピー(約 160 円)を要求されましたが、交渉の末に 60 ルピーまで値下げに成功しました。(それでも高いのか安いのかよく分かりませんが。。。) また、30km/h 程度で走るリキシャーには扉もシートベルトもない為、交差点で右左折する際には振り落とされない様、注意が必要です。



3) 左ドアミラーのない車

インドでは左のドアミラーがない車を時々見かけることがあります。最初からなかったようなものもありますが、壊れた形跡があるものが多い様です。ドアミラーがない車は違法のはずですが、道路の混み具合・運転マナーの悪さ故か直してもすぐに壊れるので修理しないとのこと。また、ドアミラーがなくても後ろを確認しないので必要がないといった冗談の様な話もあります。因みに 2008 年に発売された価格が約 20 万円と超廉価なタタ自動車の『ナノ』では左のドアミラーはオプション設定となっておりました。



4) 信号機のない交差点

信号機がなく警察官による誘導もない交差点では、あらゆる方向から車・オートバイ・自転車が割り込んできて、ものすごい渋滞が起きます。ここでの対処法はクラクションを鳴らしながら、



わずかなスペースを見つけて車の頭を突っ込み前に進むことです。当然のことながら接触事故も頻繁に発生し、傷ついた車が多く見受けられます。こんな交差点でも混雑をうまくすり抜けて、人が道を横断する光景も見ることが出来ます。

5) Horn Please (警報鳴らせ)

荷台後方部分に『Horn Please』と書かれたトラックを良く見かけます。トラックは遅いので他の車に道を譲らならないといけないのですが、運転席にいと後ろの状況が分からないので、警笛を鳴らしてもらうことで道を譲るとのことです。ところが実際には、いくら警笛を鳴らしても追い越し車線をのんびりと走り、道を譲ってくれる素振りが全く見られないので、仕方なく走行車線にて追い越すことが通常です。



6) 逆走する車

最近、日本では高齢者による車の逆走が問題となっておりますが、インドでは一番端の車線を逆走する車を良く見かけます。インドでは信号機間の距離が長く、また中央分離帯が設けられていることが多い為、Uターン出来る交差点を探しては時間のロスが大きくなってしまいます。こういった事情から逆走する車が多いとのこと。インド人は一番左の車線を走行する際には逆走車がいる可能性を常に念頭に置いているようです。



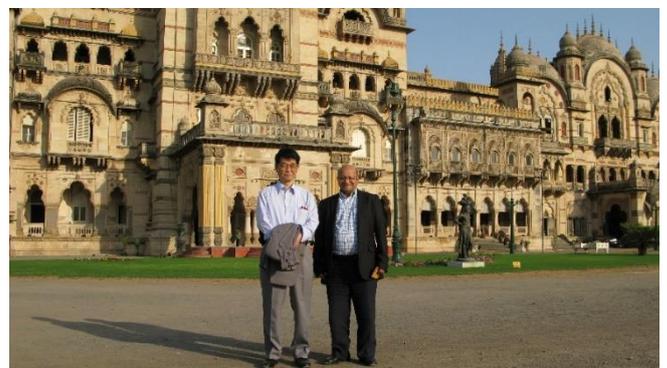
7) 牛

人口の約 8 割を占めるヒンズー教では『牛は聖なる動物』とされ、街中でも牛を頻繁に見ることが出来ます。特に朝は牧草地への移動の為、道路は数十頭の牛や水牛で一杯になることがあり、車は牛をよけながらジグザグ走行を余儀なくされることが多々あります。



以上、インドの交通事情をご紹介しましたが、渋滞する交差点や他の車を追い抜く際に、警笛をやたらと鳴らすので騒々しいことこの上ありません。

最近の日本であれば、他車から警笛を鳴らされただけで『あおり運転』に発展することもあるかと思われませんが、仏教の国インドでは寛容の精神の為か警笛を原因とする争い事は少ないように思われます。尚、イタリア・ブラジル赴任時には自ら車の運転をしていた私でもインドで車を運転する自信は全くありません。



(注;私が写っているもの以外の写真はインターネットから抜粋したものを使用しています。)

近況報告と学生時代の活動

吉川(2012 年入学)

1. 自己紹介

こんにちは。2012 年入学の吉川と申します。大学院の期間も含めると 2018 年まで自動車部に在籍しておりました。覚えていただけている方もいらっしゃるかと思いますが、簡単に自己紹介させていただきます。

私は現在、本田技研工業(株)の鈴鹿製作所でトランスミッションの製造技術を担当しております。鈴鹿製作所は Honda の軽自動車～小型普通車の生産を行っている工場です。フィットや N-BOX などを生産しております。社会人 2 年目ですので、大した仕事は任されておきませんが、東京モーターショーで発表があった新型フィットのトランスミッションの生産設備の導入、生産治工具の設計や現在生産数が激減しつつある MT の生産用台車の設計、開発を行っております。



鈴鹿サーキット S 耐観戦にて

学生時代の活動としては主に 180SX でドリフト、グリップ走行、黄色のエッセで軽自動車耐久レースをしておりました。現役時代の活動に関しては後述させていただきます。

現在の愛車はどちらも MT の NC 前期型のロードスターとフィット 3RS に乗ってます。



ロードスター
2019 年自動車部夏合宿



フィット RS
MT ですが嫁の通勤車です

2. 現役時代の活動と思い出

当初は自動車部に入るつもりはなく、J-BOY というバイクのツーリングサークルに入ろうと思っておりました。しかしサークル紹介(部活動、サークルの一斉勧誘)で諸先輩方に自動車の方が絶対に女の子にモテるという素晴らしいアドバイスをいただき、安直な私はそれを鵜呑みにし、入部を決意しました。

入部後、全日本学生ドリフト王座決定戦(通称:学ドリ)を見学し、自分もドリフトをやりたいと思い、1年生の夏に S14 型のシルビアを購入したのですが、3 週間で廃車にしてしまい、悔しくてガレージから泣きながら帰ったのを覚えています。

2 年生になり 180SX を買ってから学ドリ参戦+ベスト 8 を目標に本格的にドリフトの練習に励むようになりました。ドリフトというのは本当に金のかかる競技で、走行料、ガソリン、タイヤ等で1回あた

り3~4万円、これを最低でも毎月1回という学生には破格の出費でした。これに加えてボロい車を酷使しているので壊れる回数も尋常ではなく、修理費も相当な額がかかっておりました。結果的には3年生の時一度だけ学ドリに出場できただけでしたが、そんな滅茶苦茶な活動でも終わってみれば、お金のやりくりや壊れて直すごとに車の構造など様々なことが学べたと感じてます。



180SX
2017年自動車部夏合宿

3. 軽自動車耐久レース参戦の経緯

大学院に入ってからOB会の方々とも交流するなかで、当時の活動とどのような点が異なるかということに関してお話する機会がありました。その中で、現在は部全体で一つのことに向かって活動する機会が少ないという意見を頂きました。

それならみんなでレースをやればいけないかという話になったのですが、今の部員は自分の好きな車を所有し、その車で活動したいという思いが強く、自分の車の維持費に加えて、レース参戦費となるとコスト面が非常にネックとなっております。コストが安いレースはないかと探していたところ、栃木県のしのいサーキットで行われている軽自動車耐久レースがあることを知り、車両やパーツなど普通車に比べてすべてが格安で調達出来るとのこと。そこからダイハツ・エッセを調達し、最低限の部品を組み込み参戦しました。しのいサーキットはクラッシュのリスクが高く危険であるため、1戦のみ参戦し、その後は現役も参戦している本庄サーキットでの軽自動車耐久レースに参戦するようになりました。



エッセ 耐久レース初戦
結果はまさかのクラス3位!

やってみると非常に難しくもあり楽しく、作戦の構築、ピットでの対応、車両のセッティングなどドライバー以外もいかに速く走れるかみんなで考えながら戦うことが出来たと思っています。結果としてはシリーズ優勝という最高の成績を残せたのですが、それよりは今の現役部員たちが自分たちで車を調達し、四苦八苦しながら参戦を続けてくれていることを非常に嬉しく感じてます。今年こそは



最終戦はポルトゥーウインの快走!!
シリーズ優勝も獲得 トロフィーたくさん

ぜひシリーズ優勝目指して頑張ってください。

4. 社会人になってから

ドリフトも耐久レースも学生の時だけと決めていたので、社会人になってからロードスターを購入し、暇な休日にサーキットを走りに行っています。鈴鹿のレーシングコースは怖くてまだいけてませんが(笑)。ちなみに鈴鹿は車が走れるサーキットが3つもあります。

それから2018年9月に自動車部の同級生だった方(何故か本人は頑なに部員ではないと主張しておりますが)と結婚し、どうにか二人で生活しております。鈴鹿サーキットにいらっしゃる際は一声かけていただくと非常に光栄です。



5. 終わりに

社会人になってからはOB会のイベントに参加出来ていないにも関わらず、このような機会を頂き誠にありがとうございます。

ガレージに行ける機会はめっきり減ってしまいましたが、合宿やジムカーナなど可能な限り自動車部のイベントに参加し、支援していきたいと思っております。

最後に女の子にモテたい現役部員は車を磨くのではなく、男を磨きましょう!!(笑)

2019年6月に結婚式もあげました
大勢の自動車部OBにご参加いただきました。

=OB&OG 会活動報告=

2019ドライブツアー報告

幹事 山崎(1972年入学)

2019年のドライブツアーは11月16日～17日の土日に「ドライブツアー 妙義・みかぼ」と題して開催しました。コースは7月の総会で提案した通り、高崎市吉井をスタート地点とし、妙義山から下仁田、南牧村、上野村と抜けてR299の志賀坂峠を越えて小鹿野町にゴールするレイアウトとしました。しかし10月の台風19号による大雨は、下仁田町で474.5mmの24時間雨量を記録するなど、この地域でも道路を中心に土砂災害をもたらしました。下仁田と上野村をつなぐ県道45号やR299志賀坂峠が通行止めとなり、試走はできるのか、本番の日までに復旧するのかとやきもきの日々でした。代替のコースも検討したりしましたが、2週間ほどで何とか復旧し、無事予定通りのコースで開催できることとなりました。それでもスタート地点に予定していた吉井運動公園は、川の氾濫による浸水被害とその復旧工事のため使用できなくなってしまい、近くの多胡碑記念館に移さざるをえませんでした。

ラリー形式のドライブツアーも秩父、山梨、榛名・赤城、伊豆方面と回数を重ねてほぼ一巡しまし

たので、今回は改めて群馬から埼玉に架かるエリアで開催することにし、離合困難な狭い道は極力避けて気持ちよく走れるコースというコンセプトで設定しました。

OD 地点に設定した小幡は小さい町ですが、織田氏が七代に渡って治めるなどした城下町です。武家屋敷や陣屋跡の庭園などもあり、改めてゆっくりと歩いてみたいところです。この OD 地点へ曲がるコース図の目標物であった 3 段組み案内標識の一部が試走時とは書き換えられていて迷われたチームもあったようです。私が当日走ったときには見落としてしまったのですが、ただオフィシャルとして言い訳させていただくと、ミスコースの恐れがあると考えて前コースよりの距離「0.4km」をコース図に記載しておきました。この 0.4km ということは曲がる地点は前コースより 350m から 450m の間にあるということであり、コース地点手前から 100m 先は見通せる状況でしたので、目標物がこの先にはないことは判断できたものと考えています。その他にもコース図で細かなミスがあったようですが、大人の判断をしていただいたものと思います。

前半の妙義山はぐんぐん登るという感じではなく、山の中腹をぐるりと回る道でしたが、コーナーも多く楽しめたのではないかと思います。紅葉の真っ盛りの時期ということで混雑を心配したのですが、それ程でもなく紅葉と険峻な岩山を眺めながらのドライブを楽しんでいただけたものと思います。

中盤は下仁田から南牧村を抜けて上野村へ出る県道 45 号でした。ラリー風のコースということであれば御荷鉾スーパー林道に交差する塩之沢峠越えのルートもありだったのですが、距離が長くなり時間も掛かってしまうこと、及び気持ちよく走れるというコンセプトから外れてしまうため、湯の沢トンネルを抜けるコースを選択しました。

コース終盤の志賀坂峠は運転練習でよく使用した道でしたが、改良が進み走りやすくなっていました。それでも昔の面影は所どころに残っており、懐かしく感じられたのではないかと思います。この志賀坂峠越えで設定した 6CP～Finish 間は距離が 26.14km と長く、そのため各チームとも大きな誤差を出してしまいました。その原因について反省会で議論が盛り上がりましたが、その中で試走車のコーナーをショートカットする走り方が影響しているのではないかということが取り上げられました。私自身は極端にショートカットしていたつもりは無く、自動車部 OB として常識的な範囲内で走ったつもりなのですが、ちなみに当日私が再度測定した距離は試走時と 10m 違いでしたので、再現性はあるものと思っています。これについてはドライブツアー終了後もメール上で議論があり、皆さんの減点 0 を目指す熱心さには驚かされます。

フィニッシュは道の駅両神温泉とし、ゴールは直ぐ近くの国民宿舎両神荘にしました。ここは最後の開催となった 1978 年の第 12 回都立大ラリーのゴール地点であったはずですが、さすがに大昔のこととあって思い出すことは全く出来ませんでした。今回は宿舎集合時刻である午後 4 時までには全チームがゴールし、幹事としてはホッとすることが出来ました。スタート地点に向う関越道が事故渋滞で予定よりも時間が掛かってしまったチームもあったかと思いますが、各チームの協力には感



折しも紅葉は真っ盛り



好結果に手応えの笑顔



慎重に検討を行う岡崎チームであったが...

謝です。ゴール後、各チームは早速回答

作成に取り掛かりましたが、ここでも集計用紙を用意する、タブレットやPCにフォームを準備するなど皆さんの熱心さには驚かされます。お陰で提出期限の時刻までには全チームの結果が揃いました。総じて観ると遅着減点が目立ったようです。これは先に議論となった走り方に起因するもの他に、補正率に問題があったと考えられます。10km 少々の OD までの距離、尚且つ目測・歩測による 10m 単位の計測となると補正率に違いが出てくることは十分にありえます。加えて OD 前のミスコースなども大きく影響したのではと思っています。OD までのコマ図には距離も入れてありますし、試走時の計測条件として高速道路距離表示に対する誤差も指示書に記載していますので、これらの情報も活用して補正率を算出していただければと思います。

回答提出後はゆっくりと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しながら成績発表となりました。

2019 ドライブツアー 成績

チーム/CP	1CP	2CP	3CP	4CP	5CP	6CP	Finish	ヘルティ	合計	順位
河本・坂巻	6	5	1	5	1	6	8	0	32	1
戸部・小島・安永	3	7	0	8	3	6	12	0	39	2
小西	6	14	1	5	3	4	10	0	43	3
岡崎・佐々木	12	16	8	20	9	14	30	0	109	4

結果は河本・坂巻チームが去年に続いて連続優勝となりました。10m 単位のトリップメーターを装着し、万全の態勢で臨んだ戸部・小島・安永チームは惜しくも 7 ポイント差の 2 位に終わり、早くも来年の雪辱を誓っていました。

今回も参加の皆さんより一番面白いコースだったとの感想をいただき、企画担当者としては台風による災害でヒヤヒヤした分余計に嬉しく感じられました。次回は思い切って八ヶ岳、蓼科方面まで

足を伸ばしてみようかとも思っています。まだ検討を始めたばかりですが、より楽しめるドライブツアーとすべく準備を進めようと考えています。



翌朝の集合写真 左より安永、小島、戸部、坂巻、河本、佐々木、岡崎、小西、山崎

講演会

河本(1970年入学)

11月8日夕方5時から首都大学内の教室で講演会がありました。今年の講師は日本の自動車レースで大活躍された自動車部OBの永嶋さんでした。永嶋さんは大学卒業後ニスモでラリー車開発や、グループCのレースカー開発で日本の歴史的ドライバーの一人である星野氏らのサポートをしていました。その後はトヨタに移りGT500のシャシー改良に取り組んでトヨ



タをチャンピオンに導いたかと思うとドイツのトヨタ F1 チームでも活躍。日本のレーシングカーの開発の第一人者であった。講演内容は当然レーシングカー技術が中心になり、この OB&OG 会の講演で初めて数式が出て来て、まるで授業のような講演でした。自動車レース好きな人にはたまらない講演でした。

22 期～24 期、27 期忘年会

河本(1970 年入学)

昨年末に 10 年以上も毎年恒例となっている 4 代合同の同期会が新宿でありました。

多くのメンバーはサラリーマン生活が終了していますが、まだ仕事を現役で続けている人もいます。この年齢になると話題の大半は病歴の自慢話でしたが、趣味、スポーツ等としばらくの間は元気に過ごして行けそうです。



参加者は 22 期:赤染、河本、西、配野、藤村、山崎
23 期:坂巻、中山 24 期:山崎
27 期:永嶋 元コーチ:戸部

ているらんぷ第 13 号 「編集後記」

編集担当 佐々木(1968 年入学)

久しぶりの会員の皆様からのご寄稿、いかがだったでしょうか。大御所のご登場でさぞかし興味深く読まれたことと存じます。

また、新連載企画「私の愛車自慢」、「私の海外体験記」は、お楽しみいただけましたか。今後さらに皆様の興味をそそる企画アイデアをお寄せいただければ幸いです。

ご寄稿の内容につきましては、皆様からご意見、ご感想を承ります。「今後の自動車部 OB&OG 会の在り方」、「ているらんぷ誌に望むこと」等も大歓迎です。

皆様に新しいているらんぷ誌の発刊を心待ちにして頂けますように、復刻版創刊当時の初心に帰って編集してまいりたいと思っております。

皆様の意欲的なご参加を心からお待ちしております。今後共よろしく願いいたします。

お知らせ

2020年のOB&OG会 総会・懇親会は

7月18日(土)

午後3時より

南大沢の 都立大学キャンパス内レストランで
開催します。

講演会は 同じ日の

午後1時から2時半に大学内教室で開きます。

講師は2019年と同じ OBの永嶋氏です。

(本文参照)

詳細については会員の方に別途案内を差し上げます。