

ているらんぷ

第8号 (2018年1月発行)



2017.11.11-12

ドライブ会

榛名・赤城

ドライブ会
ラリー部門
優勝チーム



<掲載内容・特集> *数字は入学年度(敬称略)

- | | | |
|--------|---------|-------------------------------|
| 1頁 | はじめに | : 68年佐々木 |
| 1~9頁 | 懐かしい思い出 | : 68年西、69年日暮、70年西、00年芳賀、95年大橋 |
| 9~12頁 | 海外ドライブ | : 95年佐藤 |
| 13~16頁 | ドライブツアー | : 72年山崎、68年島 |
| 16~17頁 | 同期会便り | : 69年小島、70年河本 |
| 18~19頁 | 講演会 | : 71年坂巻 |
| 20~22頁 | 現役部員便り | |
| 22頁 | 編集後記 | : 68年佐々木 |

＝はじめに＝ 佐々木(1968年入学)

「ているらんぷ」復刻版第8号をお届けします。

皆さま、ゆったりとしたお気持ちで新しい年をお迎えのことと存じます。本年もよろしくお願いいたします。

元祖「ているらんぷ」が第9号までの発行でしたので早くも追いついてきました。内容はOB&OG会の活動に歩調を合わせるように、現役学生部員との交流を反映した内容の記事が増えています。

本号では「会員からの寄稿」を中心として、「同期会だより」、「OB&OG会活動報告」に加え新たに「OB&OG会員トピックス」と「現役部員だより」を盛り込みました。

この「ているらんぷ」誌をきっかけに、OB&OG会員及び現役学生部員相互の親睦の輪が益々広がっていくことを願っています。

＝会員からの寄稿＝

懐かしい思い出、忘れられない記憶そして年金生活のいま

西(1968年入学)

学生(自動車部)時代、サラリーマン時代など、当時の記憶もかすんでしまっていますが、思い出すままに書いてみました。

1. 学生(自動車部)時代

今から4,5年ぐらい前、機械工学科同期のF君たちと、久しぶりに会って昼飯でも食べようということで、東横線の都立大学駅で待ち合わせをしました。まだ、お昼前だったので、みんなで当時の目黒キャンパスを散策しようということになりました。卒業して何十年、(当然ですが)毎日通ったあの通用門は既に無く、通りの北側にあった正門の片方だけが記念碑として残っていました。



思い起こせば、当時の自動車部の活動場所は、正門から右側に木々の間をしばらく行った、コンクリート塀に沿ったところにありました。放課後、油の染みたツナギを着て、先輩の作業指示で走り回ったこと、活動前の準備運動として、キャンパスの塀に沿って通りを数周走らされたこと、役所の払い下げ公用車(黒塗りのセドリックだったか?)購入費用捻出のため、仕出し弁当屋で短期アルバイトをしたことなど、自動車部に入部して間もない頃の懐かしい一コマが思い出されます。

2. サラリーマン時代

機械工学科(水力学研究室)を何とか卒業し、三菱樹脂(株)に入社し平塚工場に赴任しました。配属先は、FRP(ガラス繊維強化プラスチック)加工部門で、主に建築設備機器である冷却塔や貯水槽を設計・製造・販売している事業部門です。入社してリタイアするまでのおよそ40年間のうち、33年間をFRP加工事業部門でお世話になり、残りの7年間は本社の購買部

門で、設備関係の資材調達を担当しました。

なかでも、FRP 事業部時代の忘れられない記憶は、1995 年 1 月 17 日の早朝に起こった阪神・淡路大震災です。 チームを組んで、発生日の夕方には大阪に赴きましたが、思うように行動できず苦勞しました。 神戸の市街地に行こうにも当然電車は動いておらず、国道は車両制限で走れず、大阪港でチャーターした小さな漁船に分乗して、やっとの思いで神戸港の突堤に着岸し、崩れかけたビル群の街を徒歩で動き回り、自社の冷却塔や貯水槽の被害・破損状況を調査しました。 貴重な体験でした。

3. 退職して

会社を退職してから 6 年が経ちました。 これとって特別のトレーニングなどはしていませんが、平塚工場 OB ウォークサークルで月 1 回のウォーキングを楽しんでいます。 神奈川県は風光明媚なところに恵まれているので、鎌倉・丹沢・小田原方面などを中心におよそ 7~8km を歩いています。 ほかに、野菜づくりのまね事ですが、20 坪弱の畑を借りて、おもに根菜類(ジャガイモ・玉ねぎ・大根・人参など)を中心に家庭菜園をやっています。 年々鋤を持つ力が弱ってきましたが、もう少し続けていこうと思っています。 身体が丈夫で、足腰が動かせるうちということで、妻と年に 1~2 回の海外旅行を楽しんでいます。 ヨーロッパが中心ですが、経済的理由でエコノミー席で往復のため、体力の限界を感じてきました。 そろそろ国内旅行に切り替えようかと思案中です。

以上

懐かしい思い出

日暮 (1969 年入学)

1. 諸先輩の運転

自動車部に入部して一番びっくりしたのは、諸先輩方の運転のうまさでした。 その運転技術にあこがれ少しでも近づきたいと一生懸命練習しました。 ここでは私が忘れられないシーンを集めてみました。

① 合宿:長尾峠の御殿場側はダートでした。雨上がりの下りを伊藤(忠)さん(1967 年入学)運転の縦目セドリックに同乗。 直線では 60km/h を超え、コーナーが迫るとツツとブレーキがかかったと思った瞬間、車は揺れもロールもせずにコーナーをクリヤー。 ハンドルが右に左に水車の如く回るシーンが目に焼き付いています。

② 部内ラリー:町田市にある通称戦車道路。 当時は砂利がなく赤土路面。 雨上がりなので路面はヌタヌタ。 倉本さん(1966 年入学)運転の横目のセドリックはほとんど4輪ドリフト状態で次々とコーナーをクリヤー。スタックせずに何事もなかったかのように全線走破。 なお後続の2台は途中で完全にスタック。

③ 合宿:御坂峠の河口湖側下り。先行の坪井さん(1965 年入学)運転のベレルディーゼルを、後続車から見ていました。 走るに従いスピードが上がっていくと、ロールはしているが4輪均等に荷重がかかって路面に張り付いているかのような感じでコーナーをクリヤーしていく(通常のロール状態とは姿勢が違うんです)。 後続車(縦目のセドリック)を運転の田上さん(1968 年入学)が「坪井さん、飛ばし始めたなあ〜。 今ノーブレーキでコーナーへ入ったのに、離されていく〜」とつぶやきました。 そのとき車は4輪ドリフト状態でした。

坪井さん運転のベレルには小島さん(同期)が同乗していました。以下は小島さんから聞いた話です。坪井さんが「おい小島。車は普通にハンドルを切るとコーナー外側へロールするが、こう切れば内側前輪が沈み込むんだ」と言ってハンドルを切ったら本当にそうなんだ。

④ **校外練習**:大垂水峠高尾側からの上り。高橋さん(1967年入学)運転の縦目セドリックはコーナーで強い横Gを感じるのにロール感がないのです。しかしタイヤは強烈なスキール音を発している。助手席の小西さん(1967年入学)に高橋さんは平然として一言「よく鳴くねえ～」

⑤ **校外練習**:志賀坂峠の秩父市側への下り(当時は未舗装)。頂上で「ここからはサンドイッチ走行だ」と小河主将(1967年入学)の指示。先行車は伊藤(忠)さん運転の縦目セドリック。私は加藤さん(1968年入学)運転の中間車(横目のセドリック?)。(3台目は残念ながら思い出せない)走り出した途端に伊藤さんは物凄い速さで下り始めました。加藤さんもついていこうとアクセルを踏みました。最初の左コーナーで車がドリフト状態になり、助手席の小西指導員から「ついていかななくてよい」との指示が出されました。次のコーナーで伊藤さんの車は視界から消えてしまいました。

注:サンドイッチ走行;鍛える人を2台目で運転させ、先行車の運転を見て覚える。

助手席の指導員が指導、3台目が後ろから見ていて助言する、という訓練方法。

⑥ **中部・東北遠征(ロードテスト)**:中野さん(1968年入学)がカペラロータリークーペを運転。舗装工事中の道路を走行中、未舗装への境目が迫ってきました。舗装直近の未舗装側は低くなっていて段差が(10~15cm)あり、かなりのスピードが出ていたので「あ~ジャンプして着地だ、腹打つぞ」と思った瞬間、軽いブレーキング後に車は宙に浮いたと思ったら、そのままふわりと無ショックで4輪同時に着地。心の中で拍手喝采。この感触が忘れられず家の近所の似た場所で、何とか再現しようと研究していますが、未だに再現できていません。

⑦ **セドリック乗り潰し会**:雪が薄っすらと積もった林道(八ヶ岳横断道路か信州峠か思い出せない)の下りを大友さん(1967年入学)運転のセドリック(部車ではない)は、路面の凹凸を感じさせずに、ふわりふわりといった感じで荒れたダートをかなりの速さで下って行きました。アクセル、ブレーキをどう使っているのか懸命に観察しましたがわからず、大友さんの華麗な運転に酔いしました。

⑧ **PDラリー**:湯の小屋林道入り口付近で早朝、渡辺(敏)さん(1967年入学)とばったり遭遇。お互いに何でこんな山奥で…。早速スバル ff1 スポーツに同乗させていただきました。渡辺さんは、これがFFの走り方だと言わんばかりの走り。未舗装路でコーナーへ入るとアクセルオン。アンダーステアとなり外へふくらみ始める。すかさずアクセルをゆるめ内側へ廻り込む。とその瞬間にアクセルオンで加速しながら外へふくらむ。これを素早く繰り返し、最後は4輪がほぼ同時に接地力の限界を超え、ドリフト状態となりコーナーを脱出。この強烈な体験で私もスバル 1300G スポーツを購入しましたが、私の技量では再現できませんでした。

⑨ **都立大ラリー試走**:道坂峠の道志側下り右へアピンは、波状にうねっていました(未舗装)。私は後席で「あ!はねる」と思ったその時です。志村監督(1961年入学)運転のフローリアン 1800は、ハンドリング、ブレーキ、アクセル、ライン取りの絶妙な組み合わせで何のショックも感じさせずスーと通り過ぎました。

2. 府大戦

S47年(1972年)の府大戦は、壮絶なラリーとなりました。車はいすゞフローリアン1600、Drは中野さん、計算は磨田さん(同期)、私はナビ。

京都の山陰側の山岳地帯を舞台としたナイトラリー。指示速度は、計算問題を解いて求めるのですが、これがすごく難しく頭脳明晰な磨田さんをもってしても答えが出ず、MCPをスタートできない状況となってしまった。私が首を突っ込んでも役に立たないことは自覚しているのでコースチェックに専念。Drの中野さんはいらいらし始めて「適当に走るからもう出発しよう。遅れ減点だけは避けよう」ということになり出発。

そこからは「遅れているに決まっている。とにかく急ごう」との中野さんの判断でひたすらにスピードアップ。佐々里峠通行止めの看板がでてきて不安になるが、コースは佐々里峠へと入っていく。車1台がやっと位の悪路の上りで突然“カラン～、カラン～”と音がして排気音が轟始めた。「中野さん～、車止めてください。マフラー拾ってきま～す」「そんな時間はない。このまま行くぞ」となりそこからはノーマフラーでの走行となってしまった。このころから計算の答えが出るようになり、以後は順調にCPをクリアしてゴール。後続車を待つが(我々は1号車)全く来ない。聞けば計算問題と格闘してスタートが遅れ、全車大量の遅れ減点を食っていた。ということで優勝となったのです。

京都から府大への帰りは私が運転。眠気覚ましと勝手に言い訳し、早朝の国道1号線をマフラー無し+全開加速で走りました。今では考えられないことです。



3. 写真の説明

① 私のライフワークは温泉入浴です。写真は500湯目の埼玉県都幾川温泉(日本一の強アルカリ泉)です。一つの湯を1か所としているので同じ温泉に何回入っても1湯です。次の目標は1000湯です。まだ先は長い。

② 府大戦です。はっきりとは覚えていませんが、MCP(トリップメータを補正する地点)か夜食時だと思えます。

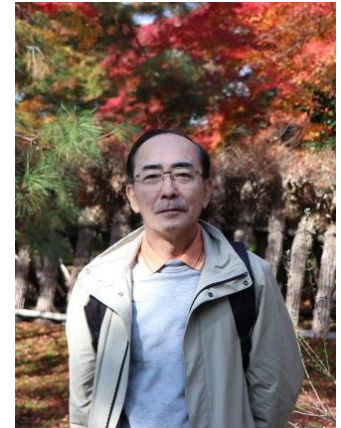


自動車部時代の思い出

西（1970年入学）

1974年にタイヤメーカーに入社。タイヤ関係の技術畑を転々とし、2013年に退職。現在無職の身分です。

原稿依頼があり、何を書こうか迷っていましたが、自動車部時代の思い出等を思いつくままに書いてみます。



1. 入部の動機

なぜ自動車部に入ったのかといえば、新入生のクラブ勧誘で「1万円で免許が取れます」という先輩方の甘言に騙された(?)結果です。鮫洲の試験場に7回程通いましたが、格安で免許が取れました。(流石に1万円では無理でしたが、3万円以下だったと思います)。免許を取りたいと思ったのは、受験勉強中にたまたま見たTVニュースでサファリラリーの練習風景が映っており、未舗装の大きなヘアピンコーナーを何十メートルも手前から横向きになって高速で進入してくるラリーカー(当時はFR車が主)が印象的で、車の運転に興味を持ったからです。

SS主体のスプリントラリーも面白いですが、大自然との闘いでもあるサファリラリーの醍醐味は格別でした。当時は日本車・日本人の活躍もあり、その時期になると部室でもよく話題になっていました。残念ながら2001年にWRCから外れてしまいましたが、2019年にWRC復帰を目指しているようなので楽しみです。

2. 部活の思い出

自動車部は体育会でありながら民主的で先輩方とも楽しく過ごしました。部活には授業よりもまじめに出席していたと思いますが、段々と自動車部が大学生活の中心になり、「都立大 自動車部 機械工学科」と冷やかされた記憶があります。

1) ラリー車の修理

当時の活動はラリー参戦が主体でしたが、アンダーガードも無い大変古い車に定員乗車で未舗装路を走るので、サスペンション・エンジン等色々な故障が多発しました。従って、ラリーの後には修理に追われることが多く、何とかして次のラリーに間に合わせるという状況でした。間に合わない時は授業をサボって修理したことも多々あったように記憶しています。でも、車の外板を損傷するケースは殆ど無く、ドライバーの運転技術は高かったと思います。

2) 都立大ラリーの開催

都立大ラリーの開催は一大イベントでした。(部活の予算が僅かだったので、重要な活動資金源) 大きなクラブではありませんでしたが、百数十台の参加者を楽しませながら、夜間の山道を事故無く完走させる運営力・チームワークはすごいなと思いました。社会に出てからも色々なイベント運営時には当時のノウハウ(?)が参考になったように思います。

3) 1/4マイカー?

部車を運転できる機会が少なかったので、家に自家用車のない同期の仲間4人で先輩の中古車を安く譲ってもらい、代わる代わる借りてドライブしたりしていました。夏休みに4人で北陸・京都に旅行(テント+寝袋)したのも良い思い出です。2台目の車はエンジンが壊れてお

り、皆で解体屋からエンジンを買ってきて載せ替えたりしましたが、今の複雑化した車では考えられませんね。

3. マイカー履歴

マイカーは社会人1年目にランサーGSRを購入(サファリラリーの優勝車だった!)して以来、スポーティなFR(or AWD)セダンのMT車を6台乗り継いできましたが、6台目のアルテツアには、ちょうど18年間お世話になりました。たまの旅行で山道を楽しむ程度なのに購入時のノリで、6速ミッションのクロスレシオ化とファイナルギア変更、メンバーレース装着、減衰力可変のダンパー組み込み等を行って楽しんでいました。車輛重量があと100kg軽かったら相当面白い車になったと思います。



18年経ってもエンジンの調子も変わらず、塗装の劣化も殆ど無く、車の技術の進歩に感心していましたが、自分の反射神経の衰えを感じ始めていましたので、今年4月に、泣く泣く“ぶつかりにくい車”インプレッサ(おとなしいタイプです)に乗り換えました。初めてのオートマ車(CVT)に妻は喜んでいます。

私もやっとオートマ車に慣れてきましたが、18年ぶりの新車なので技術の進化にビックリしています。オートクルーズ機能等は殆ど自動運転(ハンドルにしばらく手を触れていないと車に注意される)であり、前走車との車間調整、減速・加速も勝手にやってくれるので、長距離運転が大変楽になりました。

歴代の車の中で一番印象に残っているのは、最初のランサーGSRでしょう。1600ccながら、825kgの軽量ボディ(インプレッサの車輛の6割位しかない)で軽快な運動性が魅力でした。純正のラリーサスを組んで、ダート路を楽しんでいました。

最近、EV・自動運転が話題になっていますが、運転しないで良い車だけになってしまうのも一寸寂しい気がしませんか？

自動車部の思い出

芳賀 (2000年入学)

私は2000年に自動車部に入部し、大学卒業後ブリヂストンに入社しました。入社後は技術センターや中国オフィスで勤務し、今は東京駅近くの本社で仕事をしております。TMUACでは、とても刺激的で充実した自動車ライフを過ごすことができ、その時の経験は今の仕事にも役に立っております。今回、懐かしの自動車部ライフを写真と共に振り返り、あの頃のフレッシュな気持ちを思い出して、また明日からの仕事やプライベートを充実させていこうと思います。

1. 自動車部の思い出

1) ラリー編

初めてJAF公認ラリーに出場した時のことは今でもよく覚えています。ボロボロのカローラレビンAE92に栄光のゼッケン1(初心者順です!)をつけて、ドキドキしながら走りました。ただ、この時のラリーは、出発するまでが珍道中でした。

競技会指定集合時間の 3 時間くらい前だったと思います。車の最終整備を終え、ガレージから出発！しかし、ガレージ出発後すぐの大学から出るゲートの坂道でブレーキが効かず、サイドブレーキでぎりぎり停止！！何が起きたのか？？？即ガレージに戻って、フロア下を見ると、なんと、ブレーキパイプから液体がぼたぼた・・・実は初めてラリーに出るのだから、コドラ



用にフットレストを装着しようと直前で思い

ついてしまい、ビス止め用の穴を作成時に、誤って一緒にブレーキパイプもドリルで削ってしまっていたのです。そこから大慌てで、ガレージ前の部品取り車からブレーキパイプを外して、自分の車につけかえてフルード注入・エア抜き・最終

点検。集合時間の1時間前にガレージを出発！なんとかぎりぎりセーフでスタートに間に合いました。この時のようにぎりぎりに追い込まれて、力を合わせて困難を乗り越える感じ、仕事に通じます。珍道中につきあってくれた千春さん、海老原君ありがとう！！

2) タイヤ編

TMUAC では、とにかく夜な夜な走っていたので、タイヤはすぐにすり減って、アルバイトで稼いだお金はすぐタイヤに変わってしまいます。入部したての頃は、スポーツ系の汎用タイヤを使用していましたが、ラリーに参加しはじめた 2002 年ころから、競技向けのタイヤに変更しました。

初めてラリータイヤに出会った時の衝撃は忘れられません。見たこともないブロックのパターンで溝も深い！まさにグランドキャニオン！！タイヤを見て喜んですねえ。(写真)



S タイヤもサーキットや舗装の林

道でよく使っていました。S タイヤを使った時の旋回 G の気持ち良さは良いですね！ただ減りが早いので、走行会に行く時はタイヤ満載です。

タイヤとの思い出もたくさんあり、TMUAC に入部していなかったら、もしかしたら違う仕事をしていたかもしれませんね。



ラリースタート直前
(左：芳賀 右：海老原君)



2. 近況報告

中国に赴任する前に、愛車のシビック EK9 を売ってしまい、今はレンタカーでたまに運転する

くらいになってしまいました。そのうち、また競技仕様車を購入して、サーキットを走りたいと思っていますので、いつか、そういった報告ができるの良いなと思います。

3. 同じ時期に TMUAC ですごした皆さんへ

学生時代に楽しい生活を送れたのは皆さんのおかげです。ありがとうございました。最近はなかなか集まることができいてませんが、近いうちに集合しましょう！あと、仕事で各地の自動車メーカーに行くこともあるので、その際に最寄りの方にお声掛けするので遊んでください。

最後のレオーネと最初のレガシィ

大橋（1995年入学）

月並みなハナシで恐縮ではあるが、自動車部にいたおかげでフツーならあまり経験しないであろうことをイロイロと経験できたのは重畳至極だったと思う。いやまさか、超レア車のレオーネクーペ RX/II に乗ることになろうとは夢にも思ってなかった。初代アルシオーネに乗ろうと思っていた時期はあったけど、レオーネクーペはまったくのノーマーク。これが、同期の佐藤君のツテで3万円だか5万円だかで譲ってもらえた。それまでも家のレガシィツーリングワゴンを買って好き勝手に乗り回してはいたものの、これが人生初のマイカーだ。このレオーネクーペを千葉のダート場（オートランド千葉）で走らせたのは特に思い出深い。以前、同期の島村君のトレノ（AE85）でダートを走らせてもらった時は、真っすぐ走ることもできずスタックしないで戻って来るのが精いっぱいというアリサマだったし、部車のレビン（AE92）を走らせた時は、トレノほど苦労はないものなかなか前に進まなかった。それがレオーネだと簡単に発進できるし、スタックの心配もなく走れて、四駆の威力をまざまざと見せつけられた気がした。まあ、曲がらなかったけど。特にパーキングブレーキがフロントにかかるせいでサイドターンができず、タイトターンは特に難儀した気がする。元々あった四駆信仰が決定的になったのはレオーネクーペのせいだな。間違いない。（笑）

今思うともったいなかったけど、レオーネクーペは乗っていた2年間で結構ボコボコにしてしまったので、二代目のマイカーとしてかねてより憧れていた初代レガシィのRSを購入。これがレオーネから乗り換えたら速いのなんのって。パーキングブレーキもリアだからサイドターンも普通にでき



オートランド千葉（中央黒シャツが本人）



大学にてレオーネ（右手前）と



初代レガシィ RS

るし。(笑) このレガシィもイロイロあったけど、思い出深いのは牽いて牽かれて、が多かったことだろうか。自動車部で日本ランド HOW(当時)の駐車場を借りてジムカーナの練習会をやっていた時、現地への道中でエンコしたアルトワークスを牽引したり、ジムカーナでドライブシャフトが折れたカルタスを牽引して帰った。かと思えば、ヤビツ峠でレガシィのオルタネーターが死んで、島村君のシティに牽引してもらって帰ったこともあった。

クルマのトラブル耐性が付いたのはやっぱり自動車部にいたからだろうな、と思う。おかげでクルマがトラブルでもあまり慌てることも無いし、トラブルしたクルマに嫌気がさすこともない。そんなもんだから、未だに同じレガシィに乗り続けて



いまだ現役のレガシィ RS

られるわけだ。最後のレオーネに乗れたのも、今も初代のレガシィなんぞに乗ってられるのも、自動車部にいたおかげと思う。府大戦で後輩ナビ(金子:右)とと実に感慨深いモノがある。



海外ドライブのススメ

佐藤 (1995年入学)

1. 海外ドライブのきっかけ

勤める会社の、勤続15周年の特別休暇をきっかけに、2015年にスペインにWRC観戦に行きました。当然、WRCは山の中でSSが行われるので、拠点であるサービスパークや市内のギャラリーステージはともかく、SS観戦はローカル線とタクシー、バス、そして徒歩、ヒッチハイクを駆使しての効率の悪いスケジュールでした。その時に感じたのが、「レンタカーが使えるれば便利なのにな…」という思いです。

そして2016年秋に、妻の協力もあり両親を連れてフランス旅行に行く機会ができました。南フランスの交通の便の悪い観光地を巡りたいこと、そして旅慣れていない両親を連れて行くならば鉄道よりも車かな、という思いで、レンタカー旅行を実行することとしました。

結果、とても快適でかつ楽しかったので、今年もドイツをレンタカーで楽しんできました。初めは勇気が要りましたが、慣れてしまえば楽しくドライブできます。皆さんも次回の旅行でいかがでしょうか？

2. 旅行前の手配

(1) 国際免許証

当然、海外ドライブには国際免許証が必要となります。取得方法は、地元の警察署にて申

請するだけ。意外ですが、語学や交通法規の試験等は一切ありません。指定されたサイズの顔写真とパスポートを持って警察署にいき、申請すると2週間ほどで事務的に発行されます。灰色の画用紙でできた、迫力のない(失礼)免許証です。有効期間は1年間です。



本人:ドイツ・ノイシュバンシュタイン城と



フランス・ケリビュス城とレンタカー(手前)

(2)レンタカー予約

最近では世界中のレンタカーがインターネットで事前手配可能です。私は「rentalcars.com」というサイトを利用しました。ヨーロッパのAVIS、Hertz等数社の相見積りが簡単に取得でき、そのまま予約手続きまで可能です。違う営業所に返却する場合(乗り捨て)の手続きも簡単です。注意すべきは①オートマ、マニュアルのチョイス(オートマは在庫が少なく、少々高い)、②カーナビの要否(有料)、③保険の要否(少々難しい)、④走行距離制限の有無、といったところでしょうか。

予約時にクレジットカードで支払うもの、現地で支払うものが混在することがあるので、予約時の支払内容を把握しておきましょう。また乗り捨てする場合は、返却場所をしっかりと確認しておかないと、迷子で時間オーバー、追加料金発生、なんてこともあります。契約完了の予約番号、料金明細が書かれた予約確認メールをプリントアウトしておいて、現地に向かいましょう。

料金は日本と変わらない印象です。たとえば、パリのシャルル・ド・ゴール空港で3日間借りると、Peugeot207のマニュアル車で19,000円、オートマ車で29,000円くらいです。(2017年12月見積例)

3. 現地での手続き

空港等、レンタカー店に到着したら、予約確認メールとパスポート、国際免許証、日本の運転免許証をカウンターで提示します。この時に保険の詳細や追加、燃料のルール等説明を受けます。ヨーロッパはディーゼル車も多いので、油種も確認しておきましょう。また会社によっては日本の満タン返しではなくタンク内の燃料買い取りなど、少し異なるルールがあるようです。しっかりと確認しましょう。私は満タン返しをしてしまい、少し損したことがあります(笑)。空で返しても料金是一緒だったようです。

また予約した車種そのものを借りられることは稀のようです。だいたい同等車両になってしま

います。カウンターで交渉すれば、いくつか候補を提示してもらえと思います。

出発前に車の状態確認をしますが、日本ほどきっちりしていません。外装、内装、ガラスに大きな傷が無いか(特に、跳ね石によるフロントガラスの傷は保険対象外です)、燃料は満タンになっているか、タイヤに異常はないか、カーナビ、オーディオは使えるか、英語設定になっているか、しっかり自分で確認してから車を動かすようにしましょう。気になるところがあれば、出発前にスタッフに確認しないと返却時にトラブルとなります。



ドイツ・フランクフルト空港レンタカー駐車場



ドイツで借りた FIAT Tipo

4. 運転

①一般道

出発してしまえば、右側通行&左ハンドルである以外に大きな違いはありません。交通法規を守って安全運転しましょう(笑)。交差点では「右側」「右側」と唱えながら右・左折します。落ち着けば、左右反転だけで問題ありません。私は2回、逆走しましたが…。

ラウンドアバウトも地方の小さなものは問題ありません。ウインカーで意思表示をしっかりと示して、譲り合い精神で行きたい方向に向かいましょう。一方、都会の大きなラウンドアバウトは緊張感があります。皆が適当にぐいぐい寄ってくるので、譲りつつ背後を渡り歩いて目的の方向に進む感じです。難しいと感じたら、焦らずにもう1周しましょう。

速度制限は日本よりもずっと厳しく、そして皆きちんと守ります。郊外では一般道でも



フランス・凱旋門前シャンゼリゼ大通り



フランス・ゴールド地方の山間部

100km/h 出せる一方、市街地に入ると 50km/h から 30 km/h 位まで落とします。標識をしっかり確認しながら走る癖をつけましょう。街の入口では測定器も設置されています。自車の測定結果が表示されて、オーバーしていると赤字点滅だったり、怒っているアイコンが表示されたりします。

② 高速道路

高速道路は国によって有料・無料が異なります。ドイツのアウトバーンは無料ですが、フランスでは日本の ETC のようなシステムがありました。ETC ゲートと現金・クレジットカードのゲートを事前にインターネットで予習しておきましょう。ほとんどは無人の自動精算機です。クレジットカードで支払いできます。

高速道路も一般道同様、速度制限を皆がきちんと守ります。また、走行車線も右端キープが徹底されています。追い越し車線を走り続ける車は皆無です。統率がとれていてとても感心するのと同時に、走り易くて快適です。そのせいか、130km/h 位の走行でもあまり恐怖感はありません。都市間移動の時間が短く、効率よく観光地を巡ることができます。

ドイツのアウトバーンは、地方に行くと本当に速度無制限になるので、車線変更は後ろをよく見て行わないと危険です。こちらが 150km/h 位で走っていても、ポルシェやベンツがあっさり抜き去っていきます。

ハイペースの走行に慣れてくると、インターチェンジやサービスエリアの分岐に思ったよりも早く到達するので注意しましょう。速度の遅いトラックやキャンピングトレーラーに気をとられて分岐を過ぎてしまう、なんてことが何度もありました。

5. 給油

ガソリンスタンドは、ほぼ 100%セルフサービスです。給油機で給油した後、カウンターで給油機の番号を申告し支払います。日本のコンビニエンスストアのようなお店が併設されているところが多く、便利です。ガソリン、ディーゼル共に種類が 2,3 種類あるので、自信が無かったら



ドイツ・アウトバーンのガソリンスタンド



ガソリン 3 種類、軽油 2 種類でした

店員さんか、近くの人に聞きましょう。

いかがでしたでしょうか。少し敷居が高いかもしれませんが、海外で自由な交通手段を手に入れると、旅のプランと楽しさが格段に広がります。皆さんも是非チャレンジしてみてください！

2017 ドライブツアー報告

幹事 山崎 (1972 年入学)

2017 年のドライブツアーは 11 月 11 日～12 日の土日に群馬方面で開催しました。コースは榛名山と赤城山を巡るコースです。今回の報告はこれまでと少し趣を変えてコースをどのように作っているかとの質問もよくお受けすることからドライブツアー準備の裏側をご紹介する形で進めて参ります(詳細なコースは OB 会 HP のブログに掲載されている「2017 ドライブツアーコース図」を参照してください)。

最初に決めなくてはならないのはどの地域を選ぶかですが、ドライブツアーの趣旨として昔運転練習やラリーで走った道をドライブするというものですので、概ね山梨方面、伊豆方面、秩父周辺そして群馬県南部あたりが対象地域でしょうか。これらの地域で前年前々年に走った地域は除外することとなります。

昨年は山梨方面で一昨年は秩父方面で開催していますので、今回は群馬を対象としました。実はこれらの地域でのコース案は常に持っていて群馬でも 2 つほどあったのですが、そのうちの一つを選んだということになります(もう一つは Future Use のために秘密にしておきます)。

コース案は地図上で作ってありますが、山道を最低 2 箇所は入れることや途中のつなぎの区間もなるべくロケーションの良い道を選ぶことなどを心がけています。また午後の 3～4 時間で走りきれることも条件となりますので距離は 100～120km に収めなくてはなりません。そして最終的にスタート地点とゴール地点を決定してコース案が出来ますが、スタート地点は参加車が集合できるような無料駐車場があって高速道 IC から近いなどの条件をクリアする場所を選びますので、今回は前橋公園駐車場としました。またフィニッシュ地点は宿泊することとなりますので宿泊先からそれほど遠くない地点に設定しなければなりません。実際は宿泊先を選んでからフィニッシュ地点を決めることとなりますが、温泉があって料金もほどほどの宿を探すのが一番大変かもしれません。今回は赤城神社でフィニッシュ、そこから数 km 登った滝沢温泉滝沢館をゴール&宿泊先としました(行ってから知ったのですが日本秘湯を守る会会員の宿でした)。

昨年の山梨方面などは割りと走る機会もある道がほとんどですので、試走は机上で作成したコース図を確認することと距離を測定するための一度だけでしたが、今回は旧唐松林道など 10 年以上走っていない道もあることから道路状況を確認するためと大まかな距離を掴むために 5 月初めに一度走っておきました。実はこのときに予定のコースが 2016 年 8 月の豪雨で土砂崩れのため通行止めとなっていることが判明し、復旧の見込みも立っていないとのことで急遽コースを変更しました。

コース図は総会などでもお話したとおりインターネット上の地図を用いて作成します。コース案を作るときには高低差を確認したりするために国土地理院地図(昔の 2.5 万図)も使うのですが、コース図作成ではほとんどグーグルマップとそのストリートビューを使用します。コース図自体は Microsoft Office の作図機能を用いてエクセルで作っていますが、進行方向、信号機、標識や看板などの常に必要な図はこれまでのコース図作成の蓄積で部品としてストックしてあ



りますのでそれほど大変ではありません。それでも今回のコマ図 35 枚で正味 2 日は要したと思います。

今年の場合、作成したコース図を元に 9 月末に試走を行いました。試走ではコマ図の確認と共に距離をとりますが、CP だけではなく全てのコマ図地点も距離をとります(ミス発見のためです)ので結構忙しいです。また 10m 単位で測定していますが、車載のトリップメーターでの測定ですので 10m 単位は目測と秒カウントで行っています(36km/h で走っていれば 10m で 1 秒)。今回は CP の他にコマ図間が長くなる場所には緊張感を保ってもらうために速度変更地点を設定しました。これについては試走時に一発勝負で決めましたので、当日再確認ということになります。案の定 10 図先に設定した看板「上州物産館」は手前に「上州物産館 200m 先」という看板が出てきてしまいました。それでもコース概略図に写真を入れてあったためか各チームとも本来の目標物を正しく取ってもらえてほっとしました。また 25 図先の「3 個目の県道 251 号の標識」では当日走ったときに意図した場所に 3 個目が出てくるか結構ドキドキでした。この 25 図「二本松」では交差点名が進行方向の信号機には付いていなかったようで多くのチームがミスコースしたようです(対抗車線側と左折側の信号機には付いていたのですが)。少しケアが足りなかったようで反省点です。

成績は以下のとおり、昨年まで 2 連覇であった岡崎チームは最下位に終わり、昨年はミスコースで大量減点の汚名にまみれた小島・安永チームが綿密な距離測定が効を奏し優勝という結果でした。

2017ドライブツアー成績

チーム/CP	1CP	2CP	3CP	4CP	5CP	6CP	Finish	Penalty	合計	順位
小島・安永	1	0	3	1	4	7	2	0	18	1
河本・坂巻	4	4	1	1	15	7	5	0	37	2
岡崎・佐々木・ 島・中野	11	12	22	6	26	16	12	0	105	3

ゴール後は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。

さて来年のコースは最初に記した対象地域からすると残った伊豆方面ということになりますが、どうなりますでしょうか？ 乞うご期待。

2017 TMUAC OB&OG 会ドライブツアー上州二山

参加体験記 (2017. 11. 11-12)

島 (1968 年入学)

今年のドライブツアーに、同じ入学年次の「岡崎・佐々木・中野・島チーム」の一員として初めて参加させて頂き、晴天下、秋の上州の山々の紅葉を中野君の愛車 BMW で楽しませてもらいました。

私は何十年ぶりの「コース案内&速度指示書」を事前に頂きながらその内容を読み込んでこなかったこともあり、少し不安になりました。しかし、私を除く 3 人は昨年も出場しており、ツアー中に佐々木君と岡崎君から On the Job Training (OJT) を受けながら参加しました。



実際のラリー競技とは異なり事前に配布された「コース案内&速度指示書」は、見やすいコース案内図と素直な変速ポイント設定など、ドライブラリー問題の作成者である山崎君のご苦勞に感心しつつ、またチーム皆で協力して問題を確認しながら、久しぶりの仲間とのドライブも楽しむことができ、気持ちの上でも新鮮さを感じました。

参加チームは「小島・安永チーム」、「河本・坂巻チーム」、「岡崎・佐々木・中野・島チーム」の 3 チームで競い、優勝は「小島・安永チーム」、2 位は「河本・坂巻チーム」、3 位は「岡崎・佐々木・中野・島チーム」でした。

我がチームの反省点としては、MCP までの走行距離の計測の正確さを追求しなかったこと、コース案内図の目標物の確認をきちんと行わなかったことでした。

問題作成者の MCP 距離が「xx.xxkm」のように 10m 単位まで表示されていましたが、車のトリップメータは 100m までしか読み取れなかったことから、100m 未満を按分して補正しなかったことが誤差を大きくしました。後で聞いたところでは、他チームは 100m 未満をきちんと意識して歩数計測で距離補正をしたチームもあったとか。

ミスコースもしました。コース図中の標識で「広域農道」の看板を見落としその先の十字路を右折するところを直進したのですが、この時のドライバーは私でした。コース案内図の交差点名称から一度は車を止めたものの、岡崎君の「車を降りて確認したほうが良い」との意見を聞かなかったことによるミスコースでした。人間は歳をとると人の意見に耳を傾けなくなるということを反省しました。

また、昔の思い出もさることながら、コース図、変速ポイントなど未知の目標物を探すという意外性と直面しながらドライブすることの楽しさを再度体験したことは、非常に良かったと思います。

ツアー中のドライブは適宜ドライバー交代をしながらアップ・ダウンのあるカーブの多い山道を

走りました。中野君の BMW の足周りの良さを体感しながら、チーム皆の相も変わらずに上手な運転で、晴天の紅葉で美しい榛名山と赤城山を満喫しました。

ドライブの目的地は赤城山麓の谷間にある滝沢温泉・滝沢館で、ゆっくりと温泉を楽しみ、成績の発表、夕食時と朝食時にはドライブツアーの感想を交歓し、また車の話、タイヤの話、時間の過ごし方などの雑談を楽しむことができました。お互いに気心の知れた仲間と語る機会はそれほど多くはなくなってきましたが、大変楽しい時間を過ごすことができ、お蔭様で自分自身がリフレッシュできました。帰路には、赤城神社と榛名神社に感謝の参拝をして帰りました。

あらためて、ドライブツアーを計画してくださった方々に、お礼を申し上げます。

今回の参加者の入学年は 1968、1969、1970 年でしたが、今後は幅広い年次の OB&OG に参加して頂きたいと思います。

1969 年入学同期会（2017 年 2 月 19 日）

小島（1969 年入学）

新年会と言うには少し遅いのですが、69 年入学の自動車部同期会は毎年 2 月に新宿の「咲くら」という店で開催されます。

私たちの代は卒業後しばらくの間「都鳥一家」という同期会誌を発行していたこともあり、俗称「都鳥一家」と呼んでいます。

多分、自動車

部の歴史の中で、最大の人数だと思いますが、総員 17 名と現在の自動車部員総数より多いくらいの人数を誇っております。この日は一番遠くに住んでいる古川氏が長崎から参加したこともあり、久しぶりの再会に大変盛り上がりました。

今回数十年ぶりに再会した古川氏が、昔とあまりに変わっていないなかったため、髪の毛の真偽や整形の有無など、紅葉の進んでいる人から質問攻めでした。

メンバーの中には畑をやり始めた人、地域のボランティアを始めた人、昔の街道を徒歩で制覇しようとしている人、資格を取った人、胃を取った人等々色々で、仕事の方面も多彩ですの



篠・彦根・古川・柴沼・小島・安永・澤田
伊藤・遠山・近藤の各氏

で、楽しい会話が弾みます。

私たちの年代は、仕事を続けている人と年金生活に入った人がちょうど半々と言ったところで、当面は休日に開催しています。夢の「平日昼間から同期会」を開くにはまだしばらくかかりそうです。

最近では、そろそろメンバーが住んでいる地方都市での開催を検討し始めていますが、来年もまた新宿のこの店になる予定です。今回は10名が集まりました。

1970, 71, 72, 75 年入学同期会 (2017 年 12 月 29 日 at 新宿)

河本 (1970 年入学)

毎年恒例になった忘年会で、初めのころは70年入学組だけだったのですが、71年組が参加し初め、72年組が加わり、なぜか途中が飛んで75年入学と4代の忘年同期会が年末にありました。元都立大の戸部先生も常連で顔を出していただいています。数年前は皆仕事をしていたので仕事が終わる29日にやっていたが、完全リタイアした人も増えてきていますが、まだ再就職で働いている仲間が多いので当分の間12月29日実施は変わらないでしょう。幹事は各代が持ち回りしていて、今回は71年組の中山さんが準備してくれました。新宿副都心の49階の個室で3時間飲み放題付きでしたが、窓がなく夜景を楽しむことはできません。それでも総勢17人が一言ずつしゃべるとあっという間に時間が過ぎていきました。

また一年後の再会を約束して2017年が終わっていきました。

参加者 戸部さん、

70年: 赤染、河本、西、配野、羽入田、平山、藤村、山崎

71年: 坂巻、中山

72年: 大類、小俣、恩田、鈴木、山崎

75年: 永嶋



自動車部講演会 開催報告

坂巻 (1971年入学)

2017年11月19日(日) (15:00~16:30)渋谷の首都大学東京同窓会『八雲クラブ』にて自動車部講演会を開催しました。

講師は元ブリヂストンでモータースポーツ用タイヤ開発本部長を担当され、特に1997年から2010年にかけて、ブリヂストンのF1参戦全てに技術部門の総指揮を執られた浜島裕英氏。ブリヂストン在職中に親しくさせて頂いたことから今回の講師をお願いすることとなりました。

浜島氏はブリヂストン退社後、2012年から2014年まで『スクーデリア・フェラーリ』F1チームにてテクニカルディレクターとしてタイヤとシャシーのマッチングなどに関する開発を担当。その後日本に戻り2015年は『MediaDo Kageyama Racing』で、2016年からは『セルモ』でレース界にかかわり続けておられます。

今回の講演会には都立大・首都大自動車部関係者24名、一般の方(そのほとんどは農工大自動車部OB)13名、総勢37名の参加となりました。講演のテーマは『レーシングタイヤ開発で学んだこと』。

講演の主な内容をご紹介します。



1) レース用タイヤ開発への情熱の源泉(浜島さんにとって)

1981年から参戦した欧州F2レースにて81年はピレリ相手にチャンピオンを獲得したが、82年からミシュランが参入しポールポジションは取れるものの優勝は出来ず、翌年ホンダがミシュランに変更した悔しい思いが『他社に負けないタイヤ開発』への技術者魂に火をつけた。

2) 2017年F1用タイヤに関する主なレギュレーション変更内容とその影響

タイヤ幅が広くできる様に規格が変更されたことにより接地幅も広くなり、制駆動性能が向上。(但し、旋回性能はグリップ限界後の滑りが急激) また、トレッドゴムへの負担が少なくなる為、性能変化(ラップタイム)が少なくなる傾向

3) 特徴的なF1グランプリの紹介(サポートチームとして)

『モナコ』・・・場所柄、物価が非常に高く、食事・宿泊は国境を超えたイタリアで

実施することも。予選タイムは昨年比 1.5 秒短縮

『シンガポール』・・・夜のレースの為、寝るのは午前 3 時過ぎ、寝つきの悪い人には酷。予選タイムは昨年比 3 秒短縮

4) タイヤについて

『タイヤの起源』、『ゴムの基本』、『タイヤの構造・材料』、『タイヤの機能』の基礎についての解説。フルブレーキをかけるとタイヤのトレッドの一部が剥げるスポット摩耗が発生し、タイヤ内部構造が見える事がある。そこで仲の良いドライバーに『最終ラップ』にフルブレーキしてガレージに戻って来る様に依頼し、他社タイヤの内部構造(ベルト角度)を極秘に入手した裏話も。

5) F1 タイヤに求められる要件

『伝える』・・・一般のスポーツカーは 4 秒間で 0→100km/h だが、F1 カーは 0→200 km/h→0 が可能。加速度 1.7G、減速度 4G を発生しうるグリップ力が必要

『曲がる』・・・鈴鹿の R130 をスポーツカーは 130km/h で走行可能だが、F1 カーは 260 km/h 以上が可能。横加速度 4～5G を発生しうるグリップ力が必要

『支える』・・・F1 カーは一般のスポーツカーの約 1/3 の重量だが、300km/h 時にはスポーツカーの約 1.5 倍の重量相当のダウンフォースが発生。低荷重～高荷重までの広いレンジでの性能確保が必要

『ばねの働き』・・・F1 カーでは荷重変動の大半をタイヤのたわみで吸収

6) F1 レースでのサポートオペレーション

勝つ為には『2 週間毎のレース+その間に行うテスト』の結果を次レースのタイヤ仕様にオンできる短期間での生産・輸送体制が必要。海外のサーキット場から日本の技術センターに電話で情報を展開し、次レース用タイヤの生産・輸送依頼を頻繁に実施していたとのエピソードも。オーバルコースで実施されるインディカーレースでは左右のタイヤに外径差を設けることによりコーナリング速度を早くしていること(スタガー効果)や F1 タイヤ開発にて得られたナノスケールでの原材料設計技術を活用し、グリップと燃費といった背反する性能を両立させたトレッドゴムを開発して一般タイヤに適用していることなどを詳しく説明して頂いた。

最後に余談としてフェラーリでは毎年『Family Day』を開催し、工場・研究施設に従業員の家族を招待。会社の活動内容の説明・最新モデル車の展示及び試乗(座るのみ)や食事を提供し、従業員の貢献に報いるイベントを実施。『従業員を大切にして企業を成長させている』ことを実感されたとのことでした。

講演の後、『F1 用タイヤの内圧は?』、『海外で仕事を成功させる為にはどんなことが大切か』等々の多くの質問がなされました。

また同会議室にて懇親会を行い、多くの参加者が浜島さんとの会話を楽しみ、最後は『浜島さんとの記念撮影会』といったアイドルイベントさながらの様相を呈し、和やかなひと時を過ごしました。

天然と反省だらけの軽耐久

(学生ブログより転載 2017/11/03)

伊東 (2015 年入学)

スイフトの乗り方が分からなくなっている主将のイトウです。コメディアンの方は ff の乗り方が分かっただけ、羨ましく思うばかりです。今回は 10/15 に本庄サーキット行われた軽耐久について。夏に名古屋から拾ってきた ha23v アルトの初陣となった今回の耐久参加クラスは N-N クラス。今回から初めて出来たクラスで車の仕様は基本ノーマ



ル、足回りとブレーキパッドは交換可。

みんな大好きエアコンの取り外しができません。シガさんは歓喜してました。時間は 1.5h。さて、今回のドライバーはツガネさん、シガさん、僕の 3 人。

天候は雨。さて、どうなるやら。

予選ですが、練習走行で 2 週しか走れなかった僕が練習兼で担当。結果は 6 台中 3 番手。タイム的にみると上位と

の差は 0.5 秒以内。接戦ですね。

さて、ドライバーの順番はメンタル強者のツガネさんを一番手、メンタルブレイクが予想されるシガさんを 2 番手に最後は僕という感じです。一番手のツガネさんはどっかの 34 のみたいに喋っていないとミスしかないという人でした。そんな彼は三人の中で一番レースばいことをしており、最初は 3 番手だったのがなんと 1 番になっておりました。また、当日のノーマルクラスで最速を出し彼は調子に乗ってしまったか最後の最後でやらかしました。ピットインの入り口に入る際に何故か気合いが入り、彼は土手にツッコミかけました。この時、停止時間 13 秒ぐらい。



この写真ですね。

急いでドライバーチェンジ、シガさんに交代。シガさんは乗る前も後もメンタルブレイク。

どのぐらいかというヘルメットを前後逆に被るぐらいやらかしてました。そんなシガさんはコースインするとき、何故か10秒止まってから入っていったり、抜かすとハザードをつけたりと奇行が目立ちました。(レースなんですよ、レース)



そんな彼は無線越しに懺悔を繰り返し、当初の予定だった25分走る予定が15分でギブアップ、僕と代わることになりました。

最後に僕の出番です。順位は2位。代わる直前に「一位のエッセより毎周0.4秒速かったら追い付くよ」。とりあえず頑張りましたがズザーと滑ったりと、かなり反省が大きかったです。普段は電子制御だらけの車に乗っているので、ABSのありがたみを感じな

がら運転してました。

さて、ここまで一人一回何かしらやらかしているドライバーズ。僕も例に漏れずやりました。しかも、三人の中で一番盛大に。何をやったかという、3速に入れたと思ったら無理やり1速に入れてました。その結果、クラッチがブローし自走不可になりました。しかも、あと2周走ればチェッカーで2位?だったのに!

アルト号はリタイア。先輩のお二方最後に台無しにしてしまい、本当に申し訳ありませんでした。アルトは夜中に約80kmの道のりを僕のスイフトで大学まで引っ張り、まいりました。もう二度とやりたくないです。そんな感じの今回の耐久レースでは反省点がいろいろありました。僕はしばらく萎えておりました。車両は



不幸中の幸いかクラッチだけが逝ったのでアルトはすぐに復活しました。なお、クラッチディスクは手裏剣になってました。見に来てくれた先輩方、手伝ってくれた後輩達ありがとうございました。首都大アルトはまだまだポンコツですが頑張ってます。

次の耐久は12/3。アルトは1月にN-Nクラスに出るため、今の仕様のまま、N-Aクラスに出る予定です。経験を積む感じ。某先輩のカビの生えたエッセも出るとのこと。怖いっす。



＝編集後記＝ 佐々木（1968年入学）

今年も慌ただしい師走の中、役員・幹事の役割分担による編集作業が行われ、ラリー競技さながらの息の合ったチームワークで何とか発行にこぎつけました。

久しぶりの「会員からの寄稿」は、じっくりお読みいただけましたでしょうか。また、「OB&OG 会活動報告」では参加出来なかった皆様にもその様子を実感してもらえましたでしょうか。

寄稿者は今号でほぼ一巡しつつありますので、次の通常号の第10号からは、寄稿の第2巡目をお願いする方が出てくると思います。皆様の積極的な寄稿を心からお待ちしております。今後ともよろしくお願い致します。