

ているらんぷ

第18号 (2022年8月31日発行)



第10回WEB総会



部車の資料収集中です。ご協力下さい



<掲載内容・特集>

2頁 はじめに

2~3頁 ご挨拶

3~13頁 会員からの寄稿

14頁 現役からの報告

14~15頁 リモート同期会開催

15~21頁 部車の歴史編集・中間報告

21頁 編集後記

*数字は入学年度(敬称略)

: 68年 佐々木

: 68年 岡崎

: 67年 小西、69年 伊藤、70年 西

99年 斉藤、17年 森

: 伊藤(河本まとも)

: 69年 小島

: 68年 岡崎(総編集)

: 68年 佐々木

残暑お見舞い申し上げます。

新型コロナウイルスの感染拡大はついに第7波が到来し、一方で40度に迫る猛暑や集中豪雨等の異常気象が続いている昨今、会員の皆様にはいかがお過ごしでしょうか。

相変わらず制約が多い中で、当OB&OG会の第10回総会は、3年連続のオンラインでの開催となり、過日その結果が皆様のお手元にメールで届いていることと存じます。

そこで、「ているらんぶ第18号」では、総会につきましては、岡崎会長のご挨拶の掲載に絞り、加えて「部車の歴史」編集の中間報告をさせていただくことにいたしました。「表紙」、「思い出の部車アルバム」を含め、一部ではありますが懐かしい部車の情報及び写真を掲載致しましたので、薄れかけていた部車の思い出を甦らせていただけることと存じます。

一方、会員の皆さまからのご寄稿は今号も興味深いテーマのものが揃っており、更に、今年の春大学を卒業した新入会員の森さんのご寄稿が新しい血として入ってきました。

リスク多き時代の一服の清涼剤としてゆっくりお楽しみいただければ幸いです。

<ご挨拶>

会長 岡崎 (1968年入学)

OB&OGの皆様と今年はお会いできるかと期待をしていたのですが、総会はまた感染が拡大したため残念ながらオンラインで開催することにいたしました。リモートだと個々に話をする事ができませんので、皆さんが持っている話題を提供していただけないため、参加者も少なくなってしまいました。また会の活動につきましても今後の感染状況が見えないため、確実な予定が組めずご迷惑をおかけします。状況が良くなれば講演会などを開催する予定です。

2019年に60周年の際、過去の資料を集めデジタル化をしました。その資料を改めてみて先輩達が、開発されたばかりの国産車で走って以来、クラブでは数多くの車に乗ってきました。ところが、いつの時代にどの車を乗り回していたかはっきりとした記録がないことに気が付きました。また自分が在籍していた時は、日本の自動車メーカーが開発した独自の国産車がちょうど老朽化し、学生でも買える価格になっていたため、初代クラウンやセドリックなどに乗っていました。またオースチン、ヒルマンなど校内練習場で免許取得に向け運転した記憶があります。

ラリーや郊外練習、また時代が変わればジムカーナなどで腕を磨いた車の思いでは皆さんがお持ちでしょう。このような記憶をたどり、部車や個人の車でも競技などで部の代表として活躍した車について記録を残していきたいと思います。

とりあえず、参考として自分が在籍していた昭和40年代の半ば(1965~1973)についてまとめてみました。部誌や写真をもとに記憶をたどって見たのですが、なかなか思い出せなかったり、記憶違いがあったりして時間がかかりました。

今はネットで昔の車の事を調べることはできますので、自分が運転した車について調べてみると、次第に思い出すこと事もあります。皆さんが運転した車について思い出してください。在籍した期間で運転した車、それにまつわるエピソードをホームページでも、役員の誰でも結構ですので連絡してください。また間違いもあると思いますのでご指摘ください。

特に 20 代、30 代の方は、まだ資料や記憶が鮮明のうちに、自分がどのような車で活躍したのかお知らせ願います。

今後とも皆様のご協力を宜しく願います。

<会員からの寄稿>

秋田周辺乗り鉄記（大人の休日倶楽部パス）

小西（1967 年入学）

1. 大人の休日倶楽部パス

このパスは「大人の休日倶楽部」会員限定で提供されるフリーパスで、観光シーズンの端境期（主に 6 月下旬～7 月上旬、11 月下旬～12 月上旬、1 月中旬）に連続する 4 日間ないし 5 日間、指定区間内の JR 路線(*)が何度でも乗り放題になる。さらに、座席指定も 6 回まで取れる大変お得なパスで、料金は JR 東日本管内の場合 15,270 円（4 日間有効）である。（*）一部の民鉄、第 3 セクター線も利用可。

ちなみに東京駅～新青森駅を東北新幹線で往復した場合、単純計算で 12,360 円×2=24,720 円と、これだけでもお釣りがくる勘定になる。

そのような訳で、私も今まで何度も利用して乗り鉄の旅を楽しんできた。

今回、東京駅から秋田駅まで秋田新幹線で行き、秋田に 3 連泊して五能線、秋田内陸縦貫鉄道を完乗し、新庄駅から山形新幹線で帰京する計画を立てた。

いつもは妻と二人旅をしているが、今回はお互いのスケジュールが合わず、やむなく一人旅となった。

2. 秋田新幹線

6/28(火) 東京駅から 11:20 発「こまち 21 号」に乗った。車内は空いており、座席は半分ほどが埋まっていた。福島駅、仙台駅を過ぎ、盛岡駅から連結していた「はやぶさ 21 号」と分かれて田沢湖線（秋田新幹線）に入った。天気が良いければ雫石駅付近から右手に岩手山が望めるはずだが、あいにくの曇り空で見えなかった。

長いトンネルを抜けて秋田県に入った。武家屋敷で有名な角館駅を過ぎ、大曲駅で進行方向が変わって奥羽本線を走る。

15:04 秋田駅着。ホームに出ると蒸し暑さが伝わってきた。

事前に予約しておいた以前にも泊ったことのあるドーミーイン秋田にチェックイン。部屋に荷物を置いてからホテル北側の千秋公園に行ってみた。

前回来たのは 1 月で、その時は雪と寒さで公園巡りはパスしていた。千秋公園は思ったより広く、奥に向かって段々と登り勾配になっていた。公園の北西奥にある御隅櫓からの眺めが良いと聞いていたので行ってみることにしたが、入館時刻は 16:30 までとあり、蒸し暑い中を早足で駆け込んだ。



《大人の休日倶楽部パス》



《千秋公園 御隅櫓》

入館料 100 円を払い、受付のおじさんから「あと 15 分ほどで閉館になります」と聞かされ、急いで 4 階の展望室へ上がった。そこからは秋田市街を眺めることができたが、南東側の手前に小高い森があって、秋田駅方面の中心部は見えなかった。

千秋公園を見終わってから秋田駅まで歩き、秋田駅ビルの食堂街で夕食を済ませ、ホテルに戻った。11 階の大浴場で入浴。

ここ数年、観光で出かける際は、大浴場付きのホテルを選ぶようになっている。以前は部屋の広さや交通の便、宿泊料金などで泊まるホテルを選んでいましたが、大浴場付きのホテルを利用してからは部屋の小さなバスタブだと入浴した気になれなくなった。

3.五能線

6/29(水) 時間があつたので中心市街地循環バス「ぐるる」に乗って秋田市内中心部を一周してから秋田駅に向かった。一周 100 円で、PASMO が使えた

秋田駅 10:50 発、五能線乗り入れ「リゾートしらかみ 3号 くまげら」に乗った。この列車は全席指定で観光客に大変人気があり、事前に指定券を取った際も窓際席は全部埋まっていた。通路側席が若干残っている状態だった。



《リゾートしらかみ くまげら》



《市街地循環バス ぐるる》

隣の窓際席の男性に挨拶したら、やはり私と同じように大人の休日倶楽部パスで世田谷から来ているとのこと。聞けば日帰りの旅で、朝一番の「こまち」で来て五能線に乗り、新青森駅から東北新幹線で東京駅に戻るそうだ。昨日は長野新幹線で長野駅まで日帰り往復して善光寺をお参りし、明日も

別のところに行くようで、究極の乗り鉄と恐れ入った。

秋田駅から東能代駅までは奥羽本線を走り、東能代駅から五能線に入った。進行方向が変わるため座席を転換するよう車内アナウンスがあり、一斉に座席を回転させた。五能線は五所川原の「五」と能代の「能」を取って名付けたそうだ。

11:54 東能代駅を出発し、5 分ほどで能代駅に着いた。ここで 15 分停車した。能代はバスケットボールが盛んな町で、ホームでは観光客向けにミニシュートゲームをやっていた。ゴールすると景品（地元特産の木製コースター）がもらえるとのこと、乗客の多くがホームに降りてゲームを楽しんでいた。

沿線には世界遺産の白神山地や温泉などがあり、駅に着くたびに少しずつ乗客が降りて行った。



《リゾートしらかみ くまげら》

12:14 能代駅を出発。まもなく進行方向左手に日本海が見えてきた。今日は悪天候で風が強く、波も高く海岸の岩に打ち付ける波が大きな水しぶきを上げていた。

深浦駅の手前で、以前立ち寄ったことのある食堂の裏手を通った。その時は水色の外壁だったと記憶していた食堂が黄色に塗り替えられていた。

13:59 千畳敷駅着。ここでも 15 分停車し、乗客に千畳敷海岸の景色を眺める時間を与えてくれた。線路わきの国道を渡ると、すぐに石畳の海岸が見えてくる。たしか江戸時代の大地震で海底が隆起してできたと聞いていた。前回来た時はコロナ禍前で、冬の陽ざしが注ぐ穏やかな日だったので、海岸入口の売店で香ばしい焼きイカを買って食べたが、今日は売店は全部閉まっていた。



《千畳敷海岸》

風が強く、今にも降りそうだったので海の写真を 2, 3 枚撮って列車に戻った。

14:14 千畳敷駅を出発。出発 3 分前に列車が汽笛を鳴らし、乗客が乗り遅れないよう合図した。



《五能線 千畳敷駅》

列車が走り出すと、深浦駅から乗り込んだ語り部による津軽弁での民話朗読が始まった。津軽弁で話の細部は分からなかったが、声の調子などで凡その内容は感じ取れた。

五所川原駅を過ぎる辺りから雨が降ってきて、リンゴの一大産地の板柳駅を過ぎ、奥羽本線の川部駅に着いた。隣席の男性は当初終点の弘前駅まで乗ると言っていたが、スマホであれこれ時刻を調べた結果、川部駅で青森行きの列車に乗り換えていった。

川部駅で再び進行方向が替わって奥羽本線に入った。

15:49 終点の弘前駅到着。秋田駅から弘前駅まで 210km、5 時間の五能線の旅を終えた。

弘前駅で降りるのは 3 度目になるが、今日は小雨が降っているので街歩きは取り止め、駅のベンチで発着する列車を眺めた。

16:32 弘前駅発の特急「つがる 6 号」で秋田に戻った。

18:41 終点の秋田駅着。駅ビルで夕食を済ませてからホテルに戻った。

4.秋田内陸縦貫鉄道

6/30(木) 秋田駅 9:12 発の秋田新幹線「こまち 16 号」で角館駅まで行った。来た時同様途中の大曲駅で進行方向が替わるため、秋田駅～大曲駅間は後ろ向きに進んだ。この区間は新幹線と在来が並走し、一見すると複線区間のように見えるが、新幹線と在来線では線路幅が異なる。なお、途中には新幹線のすれ違い用に全国的にも珍しい 3 線区間がある。

10:00 角館駅で下車。降りたのは私の他にもう一人だけだった。乗り換えまでに 1 時間ほど余裕があり、天気良ければ角館の街歩きをと考えていたが、雨が降っているので街歩きは取り止め、秋田内陸縦貫鉄道の待合室で出発を待った。

13:07 鷹巣駅に着いて下車する際に声を掛けると、まさかこんなところで出会うなんてと岡崎さんもびっくりしていた。せっかくなので奥様にスマホを渡して列車の前で記念写真を撮っていただいた。その後、花輪線に乗るといふ岡崎夫妻とここで別れた。

隣接する JR 鷹ノ巣駅からは奥羽本線の特急で秋田まで帰るが、乗り換えまで1時間ほど時間があつた。ここでも天気良ければ街中を歩いて見ようと考えていたが、雨なのでアーケードのある商店街を歩いてみた。今回は悉く雨に祟られ、予定していた街歩きが出来なかったのは、梅雨時なので仕方ない。

商店街は今日が定休日なのか、店じまいしたのかほとんどの店のシャッターが閉まっていた。営業している



《世界一の太鼓のパネル》

る店も洋品店や化粧品店など当方の興味を引くところはなかったの、アーケードの切れるところまで行って引き返し、

駅の待合室で持ってきた文庫本を読んで待った。

14:14 鷹ノ巣駅発の特急「つがる 4 号」に乗って秋田駅まで帰った。

15:27 終点の秋田駅着。時間があつたので秋田駅前から再び中心市街地循環バス「ぐるる」に乗って市内を一周したあと、駅ビルで土産を買い、早めの夕食を済ませてからホテルに戻った。



《秋田内陸縦貫鉄道 鷹巣駅にて》



《秋田内陸縦貫鉄道 鷹巣駅》



《特急 つがる 4 号》

5. 奥羽本線、山形新幹線

7/1(金) 最終日も小雨が降っていた。

10:16 秋田駅発新庄駅行の 2 両編成の普通列車に乗る。ロングシートの車内は空いていた。

秋田駅を出発して二つ目に停まった和田駅で案内放送があり、「先行列車が鹿と衝突したためしばらく停車する」とのこと。停車時間が長くなると、予定していた新庄駅からの山形新幹線に間に合わなくなるかと心配になった。大幅に遅れるようなら、途中の大曲駅から秋田新幹線に変更しようと考えていたところ、「安全が確保できたので出発する」とのアナウンスがあつた。和田駅を 16 分遅れで発車した。このままの遅れで行けば、新庄駅で新幹線に間に合うと判断し、引き続き乗車した。

大曲駅からは東京から朝一番の秋田新幹線「こまち 1 号」で来たと思われる観光客が大勢乗ってきた。ほとんどが私と同じように大人の休日倶楽部バス利用客と思われた。

横手駅を過ぎ、湯沢駅付近で降り続いていた雨が上がり、雲の切れ間から遠くに鳥海山の山裾が見えてきた。

院内駅を過ぎてトンネルを抜けると山形県に入った。山形県に入って最初の駅が難読駅の一つに数えられる「及位」駅。読み方は「のぞき」と読む。

私の愛読している串田孫一が戦時中に疎開していた荒小屋辺りを遠望し、泉田川を渡って間もなく終点の新庄駅に10分ほど遅れで着いた。本来なら新庄駅での乗り換えに25分ほどの時間があり、名物のサクランボでも土産に買う予定にしていたが、そんな余裕もなく急いで山形新幹線に乗り換えた。

東京行きの山形新幹線「つばさ144号」は13:18に新庄駅を出発し、東根、天童、山形とサクランボで有名な町を通り、沿線の南向き斜面にはサクランボ栽培の白いビニールハウスがあちこちに見えた。車内でサクランボを売りに来ないかと心待ちにしていたが、車内販売はなかった。

板谷峠を越えて福島県に入った。福島駅で「やまびこ144号」と連結して一路東京へ向かった。16:48東京到着。ホームに降りると蒸し暑さがまとわりついてきた。

6. ローカル線の先行き

先日、JR東日本が不採算路線を発表した。その中には五能線をはじめ男鹿線、花輪線、北上線など北東北のローカル線がいくつも含まれていた。発表したからと言ってすぐに廃線、バスへの転換を図るものではないようだが、いずれは無くなってしまう心配もあることから一度は乗っておきたい。

今年は明治5年(1872年)新橋～横浜間に鉄道が開業して150年になるのを記念して、鉄道関連のいろいろなイベントが予定されている。9月にもインターネット限定ながら大人の休日倶楽部パスが販売されるので、この先もまだまだ乗り鉄の旅は続けていくつもりだ。

以上

気象予報士と電気屋さん

伊藤 (1969年入学)

デンキ屋がテンキ屋に転身しようとして「気象予報士」資格取得のお話です。

1969年学園紛争真盛りの時期に入学し73年に卒業した伊藤です。一応、電気工学科に在籍していましたが、実際のところは自動車部を卒業したも同然でした。卒業後30年以上経過し、還暦を迎えるに際して思い立ったことを報告したいと思います。

会社生活では一応電気工学科に在籍していたので、電気メーカーでずっと過ごしてきましたが、還暦を迎えるにあたり、第2の人生に向けて何か転換点がないか考え、何かの資格でも取ってみようかと思い立ちました。

髪の毛が少なくなり、「でんき」の「てんてん=濁点」を除くと「てんき」になるなーと、ダジャレを含めて考えたところで、「てんき」といえば気象予報士の資格か、でも単に講習会に出席すれば

自動的にもらえる資格では癩に障ると、意地っ張りは変わらずで、調べてみると気象予報士は資格試験でのみ与えられる資格であり、合格率は 4~5%程度ということが分かりました。合格率 5%というのは、試験会場一部屋で 40 人の受験生がいると、この中で合格者はわずか 2 人ということになるので、自分が合格するときは前後左右の受験生はみな不合格だと。そのような資格なら、価値があるなど考え、俄然チャレンジしてみようと一念発起してみることにしました。とは言っても、まったくの畑違いの勉強を始めることとなりました。気象予報士について少々説明させていただきます。



まず、テレビの天気予報でおなじみのお天気お姉さんなどで気象予報士がいろいろな場所に顔を出していますが、単に天気予報の説明だけなら、だれでも可能ですが、天気予報を作成するのは法律で気象予報士のみ認められた作業なのです。この気象予報士の資格試験は年に 2 回、夏と冬に行われます。試験は学科 2 科目（一般と専門）と実技 2 科目の計 4 科目です。学科は選択式の問題でマークシート方式でそれぞれ 15 問あり、70 点以上（15 問中 11 問正解）で合格です。ただ、この問題の構成が、単に 15 問ではなく 1 問の中に 5 個程度の質問があり、その 5 個すべて正答しないとその 1 問の得点がもらえません。5 個の質問の中には易しいものと必ず難しいものが混在しているので、かなり厳しい得点となります。計算上は、15 問×5 個=75 個の回答中で各問一つずつ 5 個間違えると、残り 70 個が正解（正答率 93%）でも 10 問しか得点できないので、不合格です。半端な知識だけでは得点できず、最後の 1 個を正答するためには、しっかりと勉強が必要ですが、受験用の参考書を理解しておけばそれなりに合格できます。しかし、実技が難関で受験生が苦戦するところです。実技とは言っても何か実際に作品を作ったり作業をするのではなく、記述式の筆記試験です。要するに観測された各種データが与えられて、それらのデータから以降の気象状況を予測するいわゆる天気予報の作成です。地上や高層の天気図などの気象データは、実際に観測された過去・現在の情報と、気象庁の大型コンピュータが予測計算したデータです。これらのデータは噛み砕いた平易な表現ではなく、専門用語と記号のかたまりなので、それらのデータの解析を手際よくこなし、指定された文字数の中にポイントとなるキーワードをちりばめた文章にまとめることが求められます。出題者の意図するところが見えてくればしめたものですが、そこまで到達するのにかなりの長期の経験を積むことが必要となります。特に特異な現象を主体に警報や注意報を的確に発令できるかどうかの技量を評価されるのです。この実技に関しては学科 2 科目を合格していないと採点してもらえないという敷居が高いシステムとなっています。世の中の資格試験で、合格させることを目的としたものでは過去問をしっかりと学習しておけば同じ問題が周期的に出題されるという試験がよくある中、気象予報士試験では学科・実技とも同じ問題は一切ありません。問題作成者はよくまあ違う問題を作成するものと、受験者サイドからすると感心させられるほどです。

天気予報などで日常耳にされている「強い雨」とか「激しい雨」「猛烈な雨」という言葉はそれぞれに一時間当たりの降水量により明確に区分された気象用語であり、厳密に使い分けを行っていますが、違いがあることを皆さん知っていましたか？ 風の強さや波の高さなども同様に強さや高さにより用語が区分されています。単に強いとか激しいと漠然と言っているのではありません。

この勉強をしたことにより、今まで何となく不思議だと思っていた現象が、理論的に説明がつくようになったのが大きな収穫です。例えば、雷様が雲の中まで桶で水を運んでいくわけではないのに大量の雨が降る理由であるとか、はるか太平洋の東端の南米沖の海水温がわずかに1~2度上がり下がりでただでエルニーニョ/ラニーニャとなり、日本を含めた東アジアの気象に影響を与えることなどなど。

試験に合格してから、気象庁に申請すると添付のような気象予報士証がもらえます。気象予報士の資格は平成6年にできた資格で、試験は1月と8月の年に2回ずつ実施され、1回の試験でおおむね4000人が受験し、200人前後の合格者があるので、あと数年で30年になろうかという現在、合計でようやく1万人を超えたところにある資格です。でもこの資格を活用できるシーンは少なく、資格保有者で業務に活用している人はわずかで、大部分は隠れ気象予報士となっているのが実情です。

資格を取れたからと言って、具体的な日常の仕事には活用はできていませんが、台風接近時や大雪の見込みなどで電車が止まりそうなきなど、状況が実際に悪くなる前に退社するように会社に進言するなど活用しています。

皆さんの業務・日常を問わずこの資格が必要という場面が生じた場合は、ひと声かけてもらえば、できるだけの協力・支援ができると思いますので、よろしく願いいたします。資格試験用の通信教育などを活用せず、独学で意地っ張りを貫徹して電気屋が天気屋を兼務するに至った顛末でした。



部車にまつわる思い出話

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。現在は無職の身分です。

月1、2回のゴルフや旅行を楽しんでいましたが、最近は新型コロナの影響で、もともと少な目だった運動量が更に減り社会人になってから殆ど変化の無かった体重が2kg近く増えてしまいました。

さて、原稿依頼があり、「部車にまつわる思い出話」等を盛り込んで…とのことでしたが、何しろ半世紀前のことなので記憶もあいまいですが、覚えている範囲で書いてみます。

1. 入部時に在った車について

- *日産 セドリック 4気筒 1900cc 4灯式ヘッドランプが縦目
- *プリンス グロリア 4気筒 1900cc 4灯式ヘッドランプが横目
- *いすゞ ベレル 4気筒 2000cc (ディーゼル) 2灯式ヘッドランプ

いずれも5ナンバー車でしたが、当時は現在ほど車が普及しておらず、国産車では大きな車でしたので、免許無しで入部した私には、「大きな車だなあ。うまく扱えるかな？」という印象でした。

先輩から「免許を取って運転が上手くなりたかったら、2000cc クラスの車で練習しろ」と言われたことが印象に残っています。

--印象に残っていること--

・鈍重な操安性

車重は現在のファミリーカーとあまり変わらないと思いますが、柔らかいサスとパワー不足で操安性は鈍重な印象でした。特に、ベレル（ディーゼル）はガラガラという大きなエンジン音が印象的で、回らないが低速トルクの強さをうまく使えば登坂路はそれなりに走れた記憶があります。

・サスペンション

3車種とも、フロント：ダブルウィッシュボーン/コイル、リア：リジッド/リーフだったと思います。タイヤは現在のラジアルタイヤではなく、バイアス（ノーマル）タイヤでしたので、コーナーでのグリップやブレーキの限界は低かったです。

シフトレバーはコラムシフトでしたが、シフトフィールはグニャグニャでシフトミスに注意が必要でした。

・ハンドルの遊びが極大

（走行距離が大きい車ばかりなのでこれ以上調整が出来ない）カーブの手前で早めに遊びを殺しておかないと良いコーナリングが出来ないのですが、慣れるのに時間が掛かった記憶があります。

・ブレーキの整備が頻繁だった

4輪ドラムブレーキの車ばかりでしたので、すぐにブレーキの効きが悪くなります。効きが悪くなると分解して硬化したブレーキシューの表面を布ヤスリで研磨するのですが、結構頻繁に整備していた気がします。（アスベストをかなり吸ったかも？）

・エンジンオイル交換

定期的に変換していましたが、オイルの消耗も大きく、よく補充していました。ベレル（ディーゼル）は他の部車の使用済みオイルを使用していました。先輩方もそうしていたのですが、少し心配しながらやっていた記憶があります。（なにしろ予算が少ないクラブでした）

2. 在部中に入手した車について

*ニッサン・プリンス スカイライン 4気筒 OHC1500cc (88PS) 4灯式ヘッドランプ

初めて見た時の印象は、コンパクトでスタイルが良く（カラーも赤）、OHC エンジンも回りそうだし、シフトレバーもフロアシフトであり、「戦闘機のような車が来た！」という位のインパクトがありました。部活動のひとつだった運転練習（先輩が助手席に乗って運転技術を指導）に行っても、スカイラインに乗れる順番が来るのが楽しみでしたが、今までの部車のエンジンと違って高回転タイプだったので、初心者には山道での高回転キープが難しかった記憶があります。

*いすゞ フローリアン 4気筒 1800cc? ベレルの後継車?

デザインが個性的すぎてあまり売れなかった車でしたが、乗ってみると室内が広く、フロアシフトもカチカチと短いストロークで小気味良くギアチェンジできたのが印象に残っています。低速からトルクが有り、登坂コースは結構速く走れた記憶があります。

以上、取りとめもないことを書き連ねましたが、現在の車の進化に改めて感心しています。

2022 年 5 月、各国での入国規制が緩和されつつある中、厳格な防疫措置を継続している中国へ渡航しましたので、その体験記を寄稿します。

中国・広州へ赴任することとなり、従来であれば、就労ビザを取得して、羽田から毎日運航している広州への直行便で現地入りするだけのことなのですが、コロナ禍においては、中国への渡航はハードルがいくつもあります。大まかな流れとしては、渡航 7 日前、3 日前、2 日前に、中国大使館指定の医療機関（数十か所あり）で PCR 検査（鼻咽頭方式限定）を受け、陰性証明書を取得し、パスポートやビザの写真とともに、wechat という中国版 LINE 内の専用アプリで大使館へ提出します。そこで中国大使館の審査を受け、許可を得て、飛行機に搭乗という流れです。大使館許可が出るのは早くても渡航前日夕方ですから、書類不備があって許可が下りない場合、何がまずかったのか問い合わせしたり、申請し直したりと、大変慌ただしい思いをすることになります。

そして、この PCR 検査で万一陽性となると、搭乗できないばかりか、医療機関から中国大使館へ陽性歴ありの人物と報告される決まりとなっており、別の審査プロセスが追加で必要となり、最短でも 3 週間は渡航日程を後ろ倒しすることになります（5 月 30 日からはさらに厳格化され、2 か月程度の後ろ倒し）。もちろん、医療機関から最寄りの保健所にも陽性者発生の報告がされるので、国内においても陽性者として扱われます。また、計 3 回の PCR 検査のうち、2 回目と 3 回目は別の医療機関でなければならない、という規定もあり、なかなかの力入れようです。

そうした難関をクリアして、現在は週に 1 便しかない成田－広州便に乗るべく、早朝の成田空港に来ると、チェックインカウンターには長蛇の列。一人一人、スマホの wechat 画面を航空会社係員がチェックし、大使館許可が得られているかを確認するので時間がかかるのでした。

無事に搭乗手続きを終え、いざ飛行機に乗ろうとすると、ポーチに入った菓子パンと水が渡されます。つまり、機内食もドリンクサービスも全て無しということです。

そして、4 時間ほどのフライトで広州空港に到着し、飛行機から降りてターミナルに入ると、案の定、閑散としており物静かで、店は全て休業しています。エスカレーター乗り口の金属板が錆びていたり、搭乗ゲートのカウンターなどにある黒色の PC 端末が白く汚れていたりするのですが、どうやら毎日消毒液を散布した結果のようです。

搭乗者はまず PCR 検査室に案内され、その後、入国審査となります。スーツケースを受け取るとびしょ濡れになっていますが、これも消毒液です。

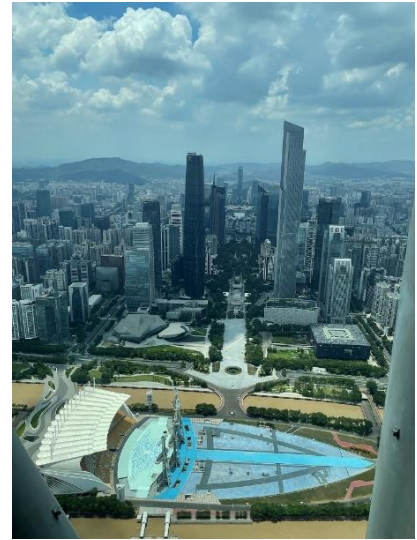
無事に入国できたら、次は隔離ホテルへの移動です。14 日間のホテル隔離と、7 日間の自宅隔離（自宅がない人はホテル隔離）です。空港からバスでホテルに着くと、またしても消毒液の散布です。バスのタイヤ、ラゲッジルームのスーツケースに散布し、そのまま約 30 分の待機をしてようやく降車です。ホテルのチェックインは、アクリル板でできたボックス内にいる係員とスピーカー越しでの会話です。隔離中は平均して 2 日に 1 回のペースで PCR 検査があります。部屋のドアにはセンサーがあり、勝手に出歩くと違反となり、日数カウントがリセットされ、14 日間隔離がやり直しとなるのだそうです。なお、中国に入国してからホテルに入るまで、応対してくれた人（空港職員



からホテル従業員に至るまで)は全員防護服姿です。我々渡航者は、検疫中の「汚染疑い物質」として、扱いが徹底されています。

噂には聞いていましたが、感染の伝播を防ごうとして本当に厳格に全員で取り組んでいます。全くもって、驚くばかりです。このエネルギーを他のことに使ったら、きっと何でも出来るのだから、と思った入国体験でした。

次号以降、最新の中国生活についてもご紹介出来ればと思います。



卒業後の近況報告

森 (2017 年入学)

1.はじめに

2017 年入学の森です。1 年生から 5 年間 (?) 自動車部に所属しておりました。

1 年生の冬から現在までシルビア(S15)を乗り続けています。

今年の春から横浜ゴムに入社いたしまして、現在は平塚にありますが MST 開発部という部署でスーパーフォーミュラ用タイヤの開発、A052 サイズ拡大のお手伝いをさせていただいております。

まだ配属されて 1 か月もたっておらず、製図ソフトの操作方法に悪戦苦闘する毎日ですが、日々楽しく過ごしております。



2.現役時代の思い出

メインの活動としてドリフト、茂原でのグリップ、本庄での軽耐久に取り組んできました。

運転もですが、どちらかという整備や改造のほうが好きで、暇さえあればガレージに入り浸る通称「ガレージの住人」として毎日を送っていました。おかげでドリフトはあまり上達しませんでした。整備に関しては学生としては、かなりの経験を積むことができたと思います。

頼もしい先輩後輩や同期に恵まれたおかげで、自分のことに没頭出来てありがたかったです。(同期の池田さんに主将や事務手続きなどをすべてお願いしてしまい申し訳ありませんでした)



3. おわりに

今回このような機会をいただきありがとうございます。

今年は新入生が 3 人も入部してくれたと聞きました。今後も自動車部が発展をしていけるよう、平塚から応援しております。

現役学生からの報告

3年 伊藤

－7月16日のリモート総会に参加した現役学生部員たちからの報告をまとめました。(河本)－

●阪公戦の報告 報告者：坂口

・7/2, 3日に奈良県名阪スポーツランドDコース(ジムカーナコース)でジムカーナ競技を行いました。阪公戦(旧府大戦)は今年はこのジムカーナだけとなりました。

・7/1部員は夕方ガレージ集合し三重県青山高原へ車で移動。都立大側の車は、s14シルビア、AE111(レビン)、アルテッツァ、シビックEK、ウイッツ131、ミラージュ。

応援に来てくれたOB、OGは吉川さん、津金さん、志賀さん、宇津木さん、池田さん。

大阪側車両はインテグラ、デミオ、シビック。

3日目夜は青山高原キャンプ地で合同バーベキューで両校の親睦を深めました。

結果ですが、ジムカーナ走行タイム 都立大 59.574秒、大阪側は 59.396秒で僅差で大阪の勝ちでした。ジムカーナの車両のクラス分けはなく、車両、タイヤの制限もありません。

●その他の活動 報告者：伊藤主将

・部員のジムカーナ走行練習は2月の富士スピードウェイ(ジムカーナ場)、9月の妙高合宿で広い駐車場を借り切ってジムカーナ走行を毎年やっています。

今後の自動車部の競技の主体は各部員の好みで異なり、サーキットでのグリップ走行でのタイムアップやドリフト走行で学生ドリフトに参戦。等々。

また軽耐久については、6月のレースは1週間前の練習走行でオイルパンからのオイル漏れがあり参戦できなかった。整備で何回も脱着していたのでねじが上がった可能性あり。今後エンジン交換し次戦8月までに整備予定。

新入部員について、この4月には女性一人を含む1年3人が入部しました。環境学部(土木)、法学部、システムデザイン学部インダストリアルアート学科。

部員総人数は大学院生入れて10名。昨年はコロナ禍の影響であまり新歓活動が出来なかったので2年生部員はいません。 以上

リモート同期会開催

1969年入学 小島 彰

私たち同期は毎年2月に同期会を開催してきました。しかしながら2019年2月の60周年記念行事の後に八雲会館で開催したのを最後に2年間開催が途絶えていました。そこで今年はなんとか開催したいと考えていましたが、オミクロン株の第6波が一気に盛り上がりを見せていたので、会食は到底無理と判断し、なんとかリモートで開催しようと考えました。

私たち同期は現在15名いますが、リモートミーティング未経験者も半分ほどいたため、まずはZoomミーティングの段取りから始めました。アプリの入れ方等や外付けカメラの調整等色々と試行錯誤を重ねて13名がミーティングに参加できる機材等を揃えることができました。

次は日程調整です。土・日が空いている人と平日が空いている人がいるため調整が難航してついに日曜日と水曜日の2回に分けて行うこととしました。

各々のミーティング前日にリハーサルを行い、一部接続に手間取りましたが無事全員が繋がることを確認して本番に臨みました。当初は無料版で40分ごとにつなが直し3回で2時間の同期会を考えていましたが、竹本さんが加入しているNPOの有料版を使えるとのことで、1回目の日曜日は2時間連続でミーティングができました。1回目の同期会は2月27日(日)で伊藤徳、近藤、澤田、篠、竹本、遠山、日暮、彦根、古川、安永、小島の11名が参加し、各自が自前の飲み物等を飲みながら旧交を温めることができました。



2回目の同期会は3月3日(木)に行い、齊藤、日暮、安永、小島の4名で開催し、第1回同様に旧交を温める会となりました。

早く実際に会っての同期会を開催したいものですが、取りあえず遠くの友人の顔を見ながら話ができ、楽しいひとときを過ごせました。



部車の歴史編集・中間報告（1960年代を中心に）

1960年代の部車一覧表

	車名	メーカー	仕様・特徴	使用開始
		型式		車検切れ
		年式		
		色		廃棄
		経歴・エピソード・使用状況		
1	トヨペットマ スターライン	トヨタ RP10 1955~1959 赤 1963年秋 農工大ラリー出場	1500CC・55PS	

2	プリンス スカイライン	プリンス	1500CC・60PS	
		ALSI	コラム 4MT	
		1957~1963	前Wウイッシュボーン	
		青	後ド・ディオーン	
		通称 青プリ		
		1964年秋 農工大ラリーに参加		
3	オースチン ケンブリッジ	日産	1500CC・50PS	
		A50	コラム 4MT	
		1954~1960	前Wウイッシュボーン	
		黒	後固定 リーフ	
		活用状況は詳細不明		
		練習車として使用された後オープン カーに改造		
4	ダットサン	日産	210: 1000CC・30HP	1964 以前
		110 または 210	コラム 4MT	
		1956~1959	前後共 リジット半リ ーフ	
		黒		
		活用状況は詳細不明		
		練習車として使用		
5	プリンス スカイライン	プリンス	1500CC・60PS	1965
		ALSI	コラム 4MT	?
		1960	前Wウイッシュボーン	
		黒	後ド・ディオーン	1967/12
		1965年入部者の入部金で購入		
		郊外練習 ラリーで使用		
6	ヒルマン ミンクス	いすゞ	1500CC・62PH 前ウイ ッシュボーン 後リジ ットリーフコラム 4	1966 以前
		PH100	MT	
		1956~1964		1967/12
		活躍時期は不明		
		練習車として使用		
7	トヨペット クラウン	トヨタ	1500CC・48PH	1966 夏
		RS20	前Wウイッシュボーン	使用期間 不明
		1960	後リジットリーフ	
		黒	コラム 3MT	1968/9
		1966年入部者の入部金で購入		
		ラリー、郊外練習に使用		
		練習車で使用 夏合宿で使用不可 富士吉田で処分		

8	ベレル ディーゼル	いすゞ	2000CC・55HP	1967
		PSD10	コラム 4 MT	1971
		1964	前Wウイッシュボーン	
		クリーム色	後リジットリーフ	
	仙台いすゞより寄付			
	1967/3 デビュー戦の関東学生対校ラリーで優勝			
	ラリー、遠征、郊外練習と大活躍			
	練習車としても使用			
9	セドリック	日産	1500CC・71PS	不明
		30 (前期)	コラム 4 MT	1970
		1961	前Wウイッシュボーン	
		黒	後リジットリーフ	不明
	縦目 前期型なので1900よりホイールベースが短い			
	郊外練習、ラリーなど大活躍			
練習車としても使用				
10	セドリック	日産	1900CC・88HP	1967
		30 (後期)	コラム 4MT	1972
		1962	前Wウイッシュボーン	
		黒	後リジットリーフ	不明
	1967年入部者の入部金で購入			
	縦目 後期型なのでエンジンが1900CCになった			
郊外練習、ラリーなど大活躍				
11	グロリア スーパーシッ クス	プリンス	6気筒 2000CC・105PS	1967
		S40	コラム 3+OD MT	1969
		1962	前Wウイッシュボーン	
		水色	後ド・ディオオン	不明
	2.5万円で中古車屋より購入			
	クラブ初の6気筒車で100馬力を超えた			
12	ダットサン ブルーバード	日産	1000CC・34PS	1969
		310	コラム 3MT	使用期間
		1960	前ウイッシュボーン	不明
		青/黄色	後リジットリーフ	不明
	前田先生の寄贈			
13	ベレル ガソリン	いすゞ	2000CC・85HP	1969/4
		PS10	コラム 4 MT	1969
		1964	前Wウイッシュボーン	1969
		黒	後リジットリーフ	
	城南いすゞより購入			

14	セドリック スペシャル	日産	2800CC・115PS	1969/4	
		50	コラム 4MT		
		1963	前ウイッシュボーン		
		黒	後リジットリーフ		
		警視庁機動隊より			
		練習車として使用			
15	セドリック カスタム	日産	1900CC・88HP	1969/4	
		30	コラム 4MT		
		1963	前Wウイッシュボーン		
		黒	後リジットリーフ		
		警視庁機動隊より			
		練習車また部品供給用として			
16	プリンス グロリア	プリンス	1900CC・94PS	1969/12	
		S40	コラム 3 + OD MT		
		1963	前ウイッシュボーン		
		黒	後ドディオ		
		中野部員から購入			
		郊外練習、ラリーに使用			
17	セドリック	日産	1900CC・88HP	1970/3	
		30（後期）横目	コラム 4MT		
		1961	前Wウイッシュボーン		
		黒	後リジットリーフ		
		卒業生から寄贈			
		通称横目または 1815			
ラリーなどの主力					
18	プリンス スカイライン	プリンス	1500CC・70PS	1971	
		S50	フロア 4 MT		
			前ウイッシュボーン		
		赤	後リジットリーフ		
		中古車店より購入			
		初めてのフロアシフト車			
ラリーの高速化に対応					
19	ベレル ディーゼル	いすゞ	2000CC・55HP	1972	
		PSD10	コラム 4 MT	使用期間	
		1964	前Wウイッシュボーン	不明	
		エンジ	後リジットリーフ		
		山口先生より寄贈			
		ラリーなどに使用			

20	ダットサン トラック	日産	1200CC・55PS	1971	
		320	コラム 4MT		
		1961~1965	前トーションバー		
		グレー	後リジットリーフ		
		GSの雄別より寄贈			
		車検切れだったが仮ナンバーで資材運搬に重宝した			
21	プリンス グロリア	プリンス	1900CC・94PS	1971	
		S40	コラム3+OD MT		
		1963	前ウイッシュボーン		
		白/黒	後ドディオ		
		佐々木・岡崎の個人者を寄付			
		車検切れなので、練習車として使用			
22	フローリアン	いすゞ	1600CC・84PS	1971	
		PA20	フロア4MT		
		1967	前ウイッシュボーン		
		白	後リジットリーフ		
		仙台いすゞより購入			

思い出の部車アルバム (抜粋版)

⑦ トヨペットクラウン 1966年春合宿



⑫ ダットサン ブルーバード



⑧ ベレル ディーゼル (白ベレ)

1969年紀伊北陸遠征



1970年春合宿



~

⑨⑩ セドリック 1970年春合宿

右 セドリック 1500 その後練習車
左 セドリック 1900



⑬ プリンスグロリア



⑭ セドリック 1900 横目
1970年 春合宿



⑮ ベレル ガソリン(黒ベレ)1969年紀伊北陸遠征

⑯ ベレルディーゼル (赤ベレ)



⑱ スカイライン



<編集後記>

編集担当 佐々木 (1968 入学)

今号の編集も、Zoom 等によるリモート幹事会を中心に進めてまいりました。リモートのメリットが活かされて、海外の幹事の参加が出来るようになり、更に今後は幹事以外のメンバーもお気軽に参加していただき、より多くの皆さんからご意見を頂いて本誌内容の充実を図っていければと思っています。

又、今号の「部車の歴史」編集の中間報告をお読みいただき、ご感想はいかがだったでしょうか。これをきっかけにこれまで眠っていた皆様の記憶情報を是非お寄せください。今回のまとめに肉付けして更に魅力あふれる資料として作りあげ、貴重な我々の財産として残していきたいと思います。

尚、「総会の結果」報告のメールでお願い致しました「寄付金」につきましては、メール発送の2日後から振り込みが届き始めています。今後の現役活動支援の更なる充実のためにも会員の皆さまの力強いご協力を是非お願い申し上げます。

今後ともよろしくお願い致します。