

東京都立大学・首都大学東京自動車部OB&OG会誌

# ているらんぷ

第2号 (2015年1月発行)



1970年の府大戦（部車はセドリック：横目1815）<OB & OG会のHPより転載>

## <掲載内容>

\*数字は入学年度（敬称略）

- 1～4頁 同窓会報より：都立大・外史「自動車部の思い出」 君塚55、加藤68  
5～6頁 君塚さんへのインタビュー：（インタビュアー）佐々木68、河本70  
7～18頁 会員からの寄稿： 小河67、小佐野66、小島67、平山70、伊藤69、  
古川69、中山71、濱田72、鈴木72、山下97  
19～23頁 役員・幹事からの寄稿： 山崎72、河本70、斉藤99

## 都立大・外史 ハ雲語れば生き家引 第13回 自動車部の思い出

君塚 (7・工・機械)

加藤 (20・工・機械)

### ■創立のころ 昭和30年代

#### \* 創立編

石川政吉工学部長と柳内彰講師兼工学部事務室長から鮫洲の工学部長室に呼ばれたのは昭和33年の初めの頃だったと思う。用件は『君は自動車運転免許証を持っていると聞いている。卒業生がいるからとプリンス自動車販売(株)から中古のトラック(TF型)を寄贈されたので、君が中心になって自動車部でも作ったらどうかね。』と言うことだった。

私が石川先生からお話を聞いた時は「いすゞ」のヒルマンで既に2年弱の運転歴を持っていた。

規約を仲間は何回か作っては直し、了解を頂いて「東京都立大学工学部自動車研究会」として発足したのが昭和33年10月のことである。当時のメンバーは伊与田、岡本、渡辺、君塚(四年) 石井、岩井、大林、斎藤、長野、三好、水野(三年)それに二年生が参加していた。指導教官には材料力学研究室助手の児玉先生(現名誉教授)にお願いした。

そして11月の大学の文化祭には自動車会社の協賛を得て、目黒キャンパスで新車の展示会を開催した。持ち前の対外折衝力を発揮して自動車会社の協賛を得るなど大活躍をしたのが岡本君達である。私には渉外活動をした記憶が殆どない。

翌昭和34年正月に実施の紀伊半島一周遠征計画が立案された。この遠征は、自動車はトヨタ自動車販売(株)から5万キロ余り走行したクラウンの中古車を3台、燃料のガソリンは工学部工業化学教授だった永井雄二郎先生の東大時代の教え子がいる、東亜燃料工業(株)清水工場、下津工場と大協石油(株)から、鉄道技術研究所からは歪計を、オーバル機器工業(株)からは流量計をと各企業からの支援を得て行われた。

永井先生については文芸春秋96年新年号284ページ『幻の「航研機」と日本の技術』に次のような記述がある。『航研機(昭和13年11,651キロの無着陸世界新記録を樹立した)の燃料は永井雄二郎先生が作られた「永井B燃料」と言う国産原油に4エチル鉛を混入したオタタン価が94(当時の一般的な燃料のオクタン価は87)の非常に優れた燃料でした。』と。

石油精製会社ではガソリンは勿論、宿舎、食事の提供を受けたが、驚いたことには工場を出る際に工場長以下幹部が整列して『永井先生に宜しくお伝え下さい』と最敬礼で見送られたことである。この時ほど先生冥利と言うものを感じたことはなかった。

さて話を紀伊半島一周遠征に戻そう。参加者は児玉先生、岡本、君塚、渡辺(四年機)、石井、岩井、大林、水野、三好(三年機)、木下、根本(二年機)、増田(二年工化)、安平(二年電)の13名である。

出発当日の昭和34年1月2日は前日来の雪で鮫洲の校庭は10センチを越えた雪で一面真っ白であった。この雪の上で急ブレーキを踏むと自動車は不規則な運動を始める。このような運転は中々経験できるものではない。大いに楽しんだものである。

1月2日は道路から雪で滑り落ちた自動車を随所に見な



上：昭和45年3月中湖合宿時  
下：昭和45年信州・東北遠征出発前

がら東海道を走り始めた。手元にある当時の「紀伊半島一周研究報告書」の「こぼれ話」によれば大磯付近から小田原にかけては大学駅伝に邪魔されて徐行とストップの連続、自動車の後ろに貼り付けた「都立大」のマークが宣伝の役割を果たし「都立大はもう走ったのかしら……？」と沿道の人を惑わせたらしい。

現在では国民的行事になった大学駅伝を「邪魔されて徐行とストップの連続」と感じたのだから、朝日新聞に婿養子型と評された都立大生らしい天下泰平振りではある。

雪の箱根路と大学駅伝を避け、熱海から十国峠を経て清水に到着した第1日目の行程は194キロ、所要時間7時間18分、現在ならば優に大阪を越えている所要時間だ。

自動車の沿道サービス体制、燃料消費率、バネのたわみ量の測定、上下振動加速度の測定、バネたわみ頻度の測定、塵埃の測定など6項目の調査を続けながら、未舗装が残る東海道、山が迫り断崖の下には青い海が見える岩だらけの、すれちがいても出来ない紀伊半島の細い道を走り続け1月9日まで8日間1,581キロ、走行時間57時間余、平均走行速度28キロの第1回紀伊半島遠征は終わった。

(以上 君塚記)

## ■全盛期にむけて 昭和40年代

私が自動車部に入部した頃は、今のように車が世の中に溢れておらず、車自体が大事にそして大切に扱われている時代だったように思う。また、一般の家庭にスバル・ホンダ・ミニカ・キャロル・フロンテなど軽自動車が登場し、小型車に移行し始めた頃でもある。

自動車を運転することに憧れみたいなものを感じていた。この憧れが入部の動機の大半を占めていた。昭和43年春であった。当時の活動を振り返ってみよう。

### \* 日常編

部員数は40人(女性：2名〔四年])ほどで、日黒キャンパスに部室とガレージがあった。ガレージは、正門を入れて右側塀沿いの付高との境にあり、先輩方の手造りのバラック建てのもので、周りには解体中のエンジンや中身の無い車体が置いてあっていかにも自動車部という雰囲気であった。

部活動のメインは、近隣の大学の自動車部が主催する学生ラリーに参加したり、都立大ラリーを主催することであった。運転技量やラリーテクニックの向上、さらに道を知ることがを目的に昼夜を問わず走り回った。

私達が愛した部車は、セドリック(縦目・横目)・ダットサンブルーバード・ベレル(ディーゼル車で、私はこの車が好きだった)・ダットサントラックなどで、最近のEFI・ABS車のような電子制御はなく、また4WD・PS・オートマチックもなく、懐かしいキャブレター付きのFR車が主だった。

部車以外に各学年の仲間と共有していた車があった。私が三年の時の例では、四年：セドリック(横目)、三年：クラウン、二年：ブルーバードSSS(ダルマ型)もちろん中古車で、夜遅い時の足になったり、自主トレに出かけたりした。

新入部員はほとんどが免許証を持っていないので、先ず免許取得のための運転練習か



紀伊半島遠征  
上：箱根湯本附近を疾走中  
中：清水「竹屋」前にて出発準備  
下：松坂駅前てひと休み

ら始まった。練習コースが鮫州（昭和45年に深沢に移転）にあり、授業が終わると先輩に頼んで練習に連れて行って貰う。鮫州までの行き帰りは、先輩の運転を見て勉強する。鮫州に着いても練習車がまともに動かず、押し掛けだけで終り練習できないで帰ったこともあった。ひと通り練習が終わると、鮫州か府中の運転試験所に合格するまで通う。通常1～3回位で合格した。

また、修理の勉強もあり、ガレージのピットやジャッキアップした車の下に、継着（オーバーオール）を着て潜ったものだ。機械系に限らず全員がやらされた。

昭和45年部員名簿より部員数をみると四年以上13名、三年12名（加藤）、二年23名、一年32名、総勢80名の大所帯になった。

### \* ラリー編

他校主催のラリーとしては、新春農大（つきたての餅）・東工大（車検が厳しかった）・電通大・農工大（優勝賞品には米一俵）などがあり、昭和40～42年頃から優勝するようになり、昭和45年頃は優勝・2位が当たり前で、6位以内に入賞できない時は肩身の狭い思いをしたものだった。優勝成績は減点0で誤差秒の勝負となるのが普通だった。気になるライバルとしては、電機大があり、車と装備にかなりの差があったように思う。

古い部車に木製の車載機（手造り）を装備して、タイガー計算機（手回し）を2台置き、前から分岐したトリップメータを置く。こんな質素な装備でもチームメイトの能力と協力で優勝を勝ち取ることができた。これには涙ぐましい努力があったのだ。厳しい練習である。チームメイトにはカリキュレータ・ナビゲータ・ドライバのように、それぞれ役割があって、ひと通り経験するけれど個々の適性に合わせて専門に教育される。ほとんどの新人はこのラリー練習で車酔いを経験することになる。世田谷・川崎方面によく練習に出かけた。

部活動の一番のイベントは、やはり都立大ラリーを主催することである。

コースおよび問題作りや必要な備品・賞品のスポンサー廻りなど、皆で分担して準備する。先輩方にも応援をお願いした。

TMUAC (Tokyo Metropolitan University Automobile Club)

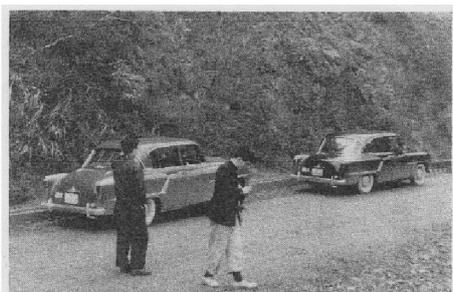
コース上の案内板などにこのロゴを配した。ラリーという思い出す懐かしいロゴである。

昭和45年頃から交通事情を理由に日中のラリーが警察から許可されなくなり始め、デイラリーからナイトラリーが主体になって行った。

昭和52年4月主催のラリーは秩父方面のナイトラリーで参加台数約80台。成功の内に終了したが、このころから部員数が少なくなってラリー開催が難しくなり始めたようだ。

もう一つの大きなイベントは、大阪府立大との体育会の定期戦である対府大戦ラリーである。これは、東京と大阪で隔年開催されたので、大阪開催の時は東名・名神を10台編成で整然とドライブ（交通量が少ない）していったことを思い出す。

戦績は負け知らずという具合이었다。しかし、夜の部（懇親会）ではいつも負けていた。府大の連中は芸達者（河内音頭など）が多かった。



上：鈴鹿峠着（未だ舗装されていない）  
中：二号車苦心のすれ違い  
下：大津瀬田唐橋を渡る

## \* 合宿編

部員が楽しみにしていたのが春・夏の合宿である。

山中湖畔の平野という所で「岳麓山荘」を常宿にしていた。人の良さそうな親父さんの顔が浮かぶ。主な活動は、

ドライブ練習 富士山スバルライン・十里木街道・三国峠・箱根・伊豆

ラリー練習 各パートの個別練習と模擬ラリー

新人の免許取得作戦（グランドのコース練習）

等でこの合宿がいつまで続いたかは定かでない。

## \* 遠征編

遠征は大体、5日間（一泊）で1,500～1,800kmを走破した。私の記憶では、昭和44年 能登半島 輪島泊（本隊）、金沢泊（ベレル故障：五十嵐・加藤）、昭和45年 信州・東北 宮古泊、昭和46年 東北 盛岡泊、昭和47年 山陰・四国 高知泊、だった。

メーカーから提供された新型車2～3台とサポート1～2台で実施され、燃費測定・各部の油温測定やドライバの疲労度テストなどを行いながらの旅であった。これに参加した後は必ず運転の技量は上達したが、それだけではなく他人への思いやりとか、責任の重さなども勉強させて貰えたと思っている。

（以上 加藤記）



## ■創部の頃と最近の情勢

自動車部が呱呱の声をあげた昭和33年と昨平成6年の自動車に係わるデータを自動車部OBらしく振り返ってみると今昔の感がある。

自動車の保有台数は46倍、新車の販売は38倍、国民総生産は40倍、自動車運転免許取得者数は11倍に増加し、16才以上の男女別の人口比で見ると男性は67%、女性は41%、合計で、65%が免許証を所持している。警察庁に聞くと昭和33年当時はEDPもなく、各県警からの報告ベースを手集計しているのも男女別など細かいことは分からないとのこと。

高速道路は昭和40年に小牧～西宮間が開通して、現在の総延長は5,677キロ、交通事故は4倍強に増えたが死亡者数は社会資本投資のお陰で微増に留まっている。家計消費支出の交通通信費比率も2%から10%へと増加している。

38年間でこれだけ世の中が変化することを誰が予測し得たであろうか。自動車部も現在の取り巻く情勢に合った活動を展開していることと考えている。

きみづか（千葉）長狭高卒。

プリンス自動車販売（株）入社。ディーラー役員を経て平成元年、日産カーリース（株）へ転籍。昨年退職。

かとう（東京）江北高卒。

東洋製罐（株）入社。グループ総合研究所に配属、主任研究員として技術開発の研究に従事。

（八雲会報第71号[1996年・平成8年春季号]に掲載された記事を横書きに直して転載）

## 君塚さんへのインタビュー

インタビュアー：河本（OB&OG会 副会長、1970年入学）

佐々木（「ているらんぷ」編集担当、1968年入学）

東京駅の銀の鈴で待ち合わせしたところ、定刻より少し前に、写真に写っているようなお洒落なスカーフを首にまとった君塚さんが颯爽と現れました。早速、ランチをとりながらのインタビューが始まりました。

（河本） 本日は、お忙しいところ、お呼びたていたしまして申し訳ありません。君塚さんは、見るからにお元気そうですが、お幾つになられましたか。

（君塚） 来年、80歳になります。現在は、妻と二人で三鷹に住んでいます。

（佐々木） 自動車はまだ運転されているのですか。

（君塚） 昭和31年に免許を取得して54年間、無事故無違反できましたが、4年ほど前に肩を痛めたのを機会に免許は返上しました。その時、警察庁交通局から表彰状を頂きました。

（河本） すごいですね。それでは早速、本日の本題であります自動車部を創設された頃のお話をお聞かせください。

（君塚） 私は、都立大に入学し綱島の兄（いすゞ勤務）のところに居候していました。その頃、奨学金をもらっていきまして、1年が終わった春休みにそのお金で自動車免許でも取ろうと、東白楽自動車学校で運転練習を3時間ほど行ない六角橋で学科と実技の試験を受けたところ、どちらも、一発で合格してしまいました。その後、自分は免許を持っていない兄が、いすゞのヒルマンの中古車を買ってくれ、鮫洲の工学部へヒルマンに乗って通うことになりました。それが学校の皆の目に留まり、私が自動車免許を持っている事が学生だけでなく先生方にも知られることになったようです。3年の春頃、工学部長と事務室長から鮫洲の工学部長室に呼ばれ、「君は自動車運転免許を持っていると聞いている。卒業生がいるからとプリンス自動車販売（株）から中古のトラックを寄贈されたので、君が中心になって自動車部でもつくったらどうかね」ということでした。

（佐々木） とはいっても、部創設の準備は、大変だったでしょうね。

（君塚） まず、私から機械科の仲間に声をかけ、有志で規約を何回か作っては直しして、了解を頂き、「東京都立大学工学部自動車研究会」として昭和33年10月に立ち上げることができました。

（河本） 創設当時の自動車部の活動は、どのようなものでしたか。

（君塚） そもそも、部創設の目的が、トラックの寄贈の受け皿を作ることでしたので、当初は日常活動の具体的目標のようなものはなく、私も4年生の後半でしたので、あまり印象には残っていません。

（佐々木） 当時、メーカー企業から、かなり支援を受けておられたようですが、その面での思いではございますか。



(君塚) 当時、大学研究室とメーカー企業とは、教授や先輩社員とのパイプでかなりつながっており、それらを利用して、特に同期の岡本君、渡辺君が積極的に涉外活動をしてきていました。

(河本) 当時の活動で一番思い出に残っておられることは何ですか。

(君塚) やはり、紀伊半島一周遠征ですね。「出発当日朝の大雪」、「途中、大磯あたりで箱根駅伝とかち合わせ」、「国道一号線でも未舗装」等があり、雪道で熱海方面から迂回していったこともあり、一日目は、静岡県の清水まで行くのが精いっぱいでした。それと、研究室の先生のお蔭で、各地のメーカー企業で、手厚い接待を受けたのには大いに感激しました。

(佐々木) 君塚さんは、大学卒業後、プリンス自動車販売に就職されたそうですが、在勤中の思い出はいかがですか。

(君塚) 私は、精密工学研究室を出ましたので、自動車販売会社に入社が決まったときは、先生に反対されたこともありましたが、入社後は、一筋にこの仕事に打ち込みました。特に、福島の販売会社の代表を務めたときは、情熱が強く、よく部下を怒鳴りつけたりもしましたが、今ならパワハラで訴えられてしまったかもしれません。当時の仲間とは、今でも月一回、銀座でビールを飲んだりしています。

(佐々木) 会社をリタイヤされてからの生活の柱はどんなものでしたか。

(君塚) まず、前半は、「同窓会活動」に力をいれ、八雲クラブの3代目の委員長を務めました。4年間で早めに切り上げました。その後、高校時代、園芸部に在籍していたころ、新宿御苑で「大づくり菊」を見て感激したことを思い出し、たまたま、家の近くの神代植物園でガイドを募集しているのを見て、早速、応募しました。1年間の講習を受けた後、約10年たった2011年に、今度は、「100種接ぎ分け菊」に出会い、また辞められずに現在に至っています。ガイドは、完全ボランティアで、月4～5回、参加しています。「美しい植物」と、「個性溢れる魅力的な人」との一期一会に感動する毎日です。

(佐々木) 最後に、OB&OG会の会員の皆さんに何か一言お願いいたします。

(君塚) 自動車部を立ち上げた後は、成行きでやってきまして、私がやったことは、機械科の同期の仲間をまとめる役割を担った事ぐらいです。最近、自動車あまり売れないと言われていますが、自動車に携わってきた人間として、何故かなと思います。また、最近、「オート・ストップ」が話題になりますが、私は、「冗談じゃない。運転の責任は、ドライバーがちゃんと負え。」と言いたいです。

(河本) まだまだお話が尽きないようですが、2時間を過ぎてきたので、このへんで今日のインタビューを終えたいと思います。長時間、貴重なお話、本当にありがとうございました。

長時間のインタビューでしたが、あっという間に時間が過ぎてしまいました。君塚さんが、疲れも見せずに、生き生きと話された姿がとてがかっこよく、印象的でした。OB&OG会の集まりにも是非お顔を出していただければとお願いして、お別れしました。

(2014年11月18日 於：ニュー・トーキョー)

## = 会員からの寄稿 =

### 都立大自動車部と遠い夏の思い出

小河（1967年入学）

卒業してから何年たったのだろう。すべてを思い出すのは無理であるが、断片的には、はっきりとした光景が思い出される。免許をとるための運転練習では、西川先輩の親切丁寧な指導のお蔭で、3回目の運転試験場通いで合格。三浦半島への新入生歓迎ドライブでは、今は亡き大友君とはしゃぎ回り、山中湖・岳麓山荘の夏合宿では、毎朝苦手のランニングに四苦八苦、向かいの民宿のどこかの女子大生の楽しそうな姿。初めてのラリー出場では、後席で計算、あつという間の車酔い、府大戦では、聞きなれない関西弁と遭遇。北海道遠征では、前田隊長、坪井副隊長以下、総勢17名で、3泊12日という未体験の夜間走行など、懐かしい思い出が溢れている。



そんな中でも一番の思い出になっているのが、この写真である。昭和44年1月15日の農大新春ラリーに優勝したときの写真である。どのようなメンバー構成だったのか、残りのメンバーが

誰だったのかなどは定かではないが、この中の3人が他界して、もう会うことができないのだ。大友君、伊藤君、飯田君は、「東京都立大学・首都大学東京自動車部OB&OG会」の発足を天国から祝福していると思う。

北海道遠征の練りに練られた綿密な計画と、万全を期した事前準備による完璧な運行は、その後のグループ旅行などに有益な経験となっているが、自動車部の仲間と行ったプライベートな北海道旅行は「遠い夏の思い出」となって、北海道遠征に負けず劣らずのインパクト十分の体験であった。

今では懐かしい縦目の日産セドリックといすゞベレットが主役の「遠い夏の思い出」、大学四年のときの北海道旅行の話である。

昭和45年8月12日～29日、15泊18日は、のんびりと北の大地のドライブを楽しむ計画であったはずだが、ドタバタ劇は3日目から始まったのである。オロフレ峠の頂上から3km下った砂利道で、ベレットがスピードを出し過ぎてコントロールを失い、側壁にクラッシュ。この時のドライバーはMr.M君。左フェンダー、左ライト、前後のバンパーを損傷。翌日、札幌いすゞに直行して、赤いさび止め色のフェンダーを購入して取り付け、運行計画を再開。5日目、襟裳岬にて、セドリックのエンジンがかからず嫌な予感。6日目は、

帯広の交差点の信号で停まったところ、前方に停車していたダンプカーがソロソロと後ずさりして、ベレットの前部に衝突、ボンネットとグリルが破損し、4千円の修理代を貰って運行再開。然別湖への峠道を走行中にベレットの左前輪のナックルアーム固定ボルトが破損、仮修理をしたものの、曲がりくねった峠道からの負荷に耐え切れずに再三の破損。帯広の修理工場ですべて修理して、釧路～厚岸～厚床～根室へ。途中、厚床と根室でセドリックがオーバーヒート。そして、ドタバタ北海道旅行のクライマックスを迎えたのは8日目の納沙布岬でのこと。セドリックのエンジンに異音発生。根室の富士車輛整備工場にて聴診器診断の結果、メタル焼付きとのこと。1万円で引き取るの親切な提案をお断りして、5kmほど走ったところで、「コキンッ」と大きな音。整備工場の専務が言われたとおり、ほどなくエンジンがロックしてしまった。



S45.8.19 北海道旅行 セドリックエンジン載せ替え

しかし、ここからが自動車部の本領発揮である。厚床でけん引ロープを購入、夕暮れ迫る国道44号線を、釧路までのおよそ100kmをけん引。翌日は日栄商事という解体業者を探して、セドリックのエンジンを半額の1万2千円で

購入、おまけにフォークリフトで吊りあげてもらうサービス付。初日は6時間でエンジン載せ替えを完了。エンジンをかけたところ、めくら栓が外れて水が吹き出した。夜になっていたので作業を終了。

その夜、フォークリフトを操作してくれた日栄商事社長の山屋孟さん(当時32歳)に、ジンギスカンとビールを御馳走になった。温かすぎる人情に感激。翌日、めくら栓を購入してはめ込み、エンジン調整をして載せ替え完了。鈴虫の鳴き声のような音がしていたが、動けば上々で問題なし。それ以外にもここに書ききれないほどの出来事があったが、18日間の良き仲間との北海道旅行は、かけがえのない経験となった。

この良き仲間を当時の写真で紹介する。左から、大友君(故人)、私、伊藤君(故人)、森田君、三木君、八巻君である。今でも年3回の同期会で親交を温めており、当時からの変わり様は、「自動車部OB&OG会」ホームページのアルバム「19期同期会」で確認できる。

自動車部の思い出は、38年間お世話になったアンリツ(株)の在職中も、退職して第二の人生を楽しんでいる現在も、大きな心の支えとなっている。



S45.8.21 北海道旅行 小清水原生花園

## 自動車部に入って良かった

小佐野（1966年入学）

私は山梨県立吉田高校（富士吉田市）から初めての都立大入学者であった。それ故、私にとってクラブに入るのは知人を早く作る道順であった。自動車部を選んだのは普通免許を取り、滅多に乗れない車を運転したいからであった。当時は車を持っている家庭は非常に少なかったため他の部員も同様だったと思う。目黒キャンパスの端っこの狭い練習コースで運転を教えてもらい、小金井の教習所で一教程の実技指導を受け、幸運にも本番一発合格であった。

在学中は、平日は部室通い、週末は郊外練習とラリーに多くの日時を割いていた。しかし、こともあろうか自動車部が体育会系であったのはショックであった。部活動開始前に目黒校舎の周りをランニングすることが常であった。走るのが嫌いな私は、とても辛い時間であったと思ひ起こす。

さて、郊外練習は非常に楽しみなプログラムであった。土日に日帰り出来る東京近郊を何人もが参加し、早朝から夕方まで走りまわっていた。又、長期休暇には山中湖畔で合宿をしたり、時には北海道や九州まで遠征に出かけたりの車づきの大学生活であった。その結果、主要国道、1号線とか、2号線・・・とかは全て端から端まで走り、走行済みの路線を地図上に塗りつぶした。個ではなくグループ、チームでの団体行動であった。

東京を離れると、車体に描かれた“東京都立大”の認知度の低さに度々遭遇した。東京の“立教大”ですか？ と何回も質問された。当時、巨人の長島が立教

大出身で、有名だったからだと思うが、寂しさを感じる場面ではあった。

ラリーには多分一年の時から参加していたと記憶するが、これも、二人制より乗車定員一杯のメンバーでの活動が都立大の得意とする所であった。ナビゲーター二名がベンチシートの前席に座ったりもした。ドライバー込みで三名である。狭いのでハンドル横にある変速レバーを通常操作出来ないの、ハンドルの真ん中から手を伸ばし、見事に操るダンディな先輩（山川さん）がいた。又、前号で山口先生が述べているが、都立大独自の換算表（山口先生発案）は幾多の優勝に貢献したスーパーアイデアであった。ドライバーを務めることが多かった私にも容易に、精度高い計算業務が出来た。

他大学は、“フィギュア”と言ったと思うが、狭い走行路、クランク、車庫入れ等を脱輪、据え切りすることなく如何に早く通過するかを競う競技にも力を入れていた。しかし都立大は、個人では無く、多くの部員が同時参加するラリーに焦点を当てていた。日本産業がアメリカ、欧州を追い越し世界一になったと同様、個人プレーではなくチームプレーの活動が都立大自動車部をラリーで強くした要因でもあった。

何れにせよ、大学時代の仲間とかチームプレーは、私にとって最も誇れる大切なものである。

（以上は、約半世紀前の記憶であり、間違いがあるかも知れないが、ご容赦願います。）

## 楽しかった自動車部生活

小島（1967年入学）

自動車部勧誘の合言葉である「免許が取れるよ」と勧誘され、入部した私が、最初に驚いたのは「つなぎ」を着て走ることでした。運動着で走るテニス部だった私はとても不思議で、つなぎで走る理由を先輩に聞いたところ、「自動車部は体育会だからね」との答えが返ってきて、分かったような、分からないようなスタートだったことが思い出されます。

二番目の驚きは、山中湖の岳麓山荘で合宿したときに教わった食事のおかわりの仕方です。多く食べるためには、ご飯が少なく盛られているところへさっと座り、急いで食べ、さっさとおかわりに行き、自分でたっぷりのご飯をよそった後はゆっくり食べるというノウハウでした。合宿所にお米を持参し、一杯目をゆっくり食べているとおかわりのご飯がなくなってしまう時代の懐かしい思い出です。

さらに、免許を取って校外練習に行くと、寝ないで走る訓練が始まります。運転技術の指導はさることながら、寝ないことの訓練はとても大変でした。最たるものは北海道を一周する遠征に加わったときで、東京から大間を渡り北海道に入り、道東の根室から斜里を経て稚内に到着、船で利尻島についてやっと宿で寝られるという138時間寝ない、とんでもない遠征でした。そんな訓練をしたことのない一年生の私は、休憩時間に墓石を抱いて寝ていた写真を撮られてしまい、遠征後の必ず出るはずかしい話題のもとになってしまいました。

今のように車があふれていなかった時



代に車に乗りたかった私たちは、五人で一万円ずつ出して廃車になった古いセドリックを譲り受け、運転練習に行きました。ぽんこつの車を直し直し面倒を見るノウハウは、自動車部の最も得意とする技術でしたので、当時砧公園の近くにあった解体屋に入りびたり、壊れたワイパーの部品を買ってきて取り替えたり、タイヤ交換をしたりして自動車部生活をエンジョイしました。

今の自動車部の皆さんの活動とはかなりかけ離れたものですが、自動車がコンピュータ部品のないメカニカルなものであり、自分たちの力でトラブルを解決でき、動かすことができたいい時代の楽しい思い出です。

エンジンが止まればクランクや押しかけが当たり前でした。かかりが悪ければデスビを磨き、冷房は三角窓が頼りでした。我が国の自動車の品質の向上のおかげで、その頃教わったノウハウが今も役に立ち、自分ではさすがにやらなくなりましたが、我が家の車の車検後の点検は、定期的なエンジンオイルの交換と空気圧の補充くらいで、定期点検をやらなくてもトラブルが起きません。自動車部に感謝感謝です。

## 自動車部の自慢ネタ

一勝もしてない51期ラリー担当 平山（1970年入学）

ホームページがスタートしたころ、手元にあったガリ版刷りの「テールランプ」を河本さんに送ったことが始まりかな？ 送ったこともすっかり忘れていたら、何と再刊されていて原稿依頼があり、二度ビックリ。自動車部の話を自慢ネタにしていることに気がつき、感謝を込めて書かせて頂きます。

マイカーも4台乗り継ぎ、40年間で35万kmほどクルマを運転したようになっていました。一旦停止違反が2回で、けがすることもなく、無事に來れたのも先輩をはじめ皆様のおかげと感謝しております。何人の方に恐い思いをさせたことでしょうか！と反省もしております。

小四のころ、原付と言われていた原チャリに内緒で、近所の大学構内で乗ったことがあったが、中学生のころからはバイクはダメ、大学に入らないとクルマの免許もダメだと言われて続けたので、自動車部に入ることによりクルマの運転とラリーまでできるようになったのは夢のようなことでした。

小金井の試験場に実地試験を受けに行き始めたのは夏合宿前から。でも合格は合宿後で、6回目でした。教習所に行って免許をとるのが現在は常識なので、これも自慢ネタです。

ナビシステムが普及するまでは、道路地図が読めて、初めての所へも何処へでも行けるという台詞も、結構言い放ってました。この二つ、特に、子ども達に対してさんざ自慢したと言われてます。

当然、ラリーをやったことがあるというのも超自慢です。全然レベルが違うのだが、WRCの映像しか知らない人は、否定しても勝手に高いレベルを想像している。重ねては否定しないようにしています。

バイクもダメだった中高時代の憧れはF-1。同期の河本さんがホンダで、セナ時代にエンジンを担当され、スーパースターになっていた（我が家では）河本さんに、最後の一年間息子と応援の手紙をレース毎に送り続けました。お礼？に貰った goods は家宝となり、これも自慢。

未舗装路、峠道を走る喜びを知ったことも自動車部です。オートマチック車になった現在でも、裏山みたいに近くなった箱根に行くときは、渋滞を理由に、なるべく旧道を選びマニュアルモードを楽しんでいます。ただ、悔しいのは後続車に追いつかれて脇に寄り、道を譲るばかりになってきたことです。

家族を含む一泊の同期会を計画した際に、赤ちゃん連れだったり、お受験準備中だったり大変な状況にあったご家族まで、わたしのアホな企画に協力して山中湖に来てくれました。そんな友とご家族がいることが最高に嬉しく、自慢です。人騒がせだけだったのだと、少し今は反省してます。

こんな自慢話ネタを作ってくれた友と年一回の忘年会で、楽しく飲めることが、自慢話のシメです。

## 最年長ドライバー賞の思い出

伊藤（1969年入学）

都立大自動車部（本籍は一応工学部電気科でしたが）を昭和48年に卒業した伊藤です。

卒業後約10年を経過したある時、同期の日暮さんから、職場の人がラリーに興味を持っているが実際に経験したことがないので、経験させてあげたい。ついては一緒に出ないかと。参戦するラリーは津田塾大学（皆さん、ご存知ですよ。女子大生しかいない大学です）主催と聞けば、断る理由などあろうはずがなく、参戦することに決定。とはいっても卒業後、まったくラリーに参戦していないので、現役時代の経験をどこまで思い出せるか一抹の不安はあったが、体が覚えていることを期待して当日を迎えた。

通常は入門できない女子大のスタート地点である小平のキャンパスに行き、車にゼッケンを貼るころから徐々にアドレナリンが出てきて戦闘モードになり、いよいよスタートであった。乗員は日暮さんと、日暮さんの会社の同僚、それに私の3人です。でも日暮さんの同僚は、ラリー未経験なので完全な戦力外であり、お客様状態で後ろの席でもの珍しそうに眺めている状態でした。助手席でナビ用の機器を操作する日暮さんとその指示でハンドルを回す私の2人で競技を開始した。

MCPでは無事にトリップカウンターの調整も完了し「びったし」の声を聴きながら、この先怪しいねとカーブ

を曲がると、予想通りのチェックポイントが現れ、これは結構いけるのではとの感触のもと、順調にチェックポイントをクリアしていった。

前半を特に問題なく好調に進み、再スタートの後の後半も主催者の意図する問題点もかなりの予想通りに進んでいよいよゴールとなった。チェックポイントの数は、通常よりかなり多く19もあったが、減点ゼロ区間の数は4つを獲得し、チームとしては最多タイであった。主催者の意図するところをかなりの的確に把握した結果と自負している。

結果発表を待つ間、会場に展示してある商品の中でタイヤ4本のサイズは16インチかな、幅は6Jに合うかなと取らぬ狸状態で、いよいよ結果発表となった。むむ！我がチームより総減点の少ないチームがあるではないか。1位と2位では商品の内容が天と地の差があり、ああ！残念。大会の回数にも該当せず、特別賞の可能性も限りなく

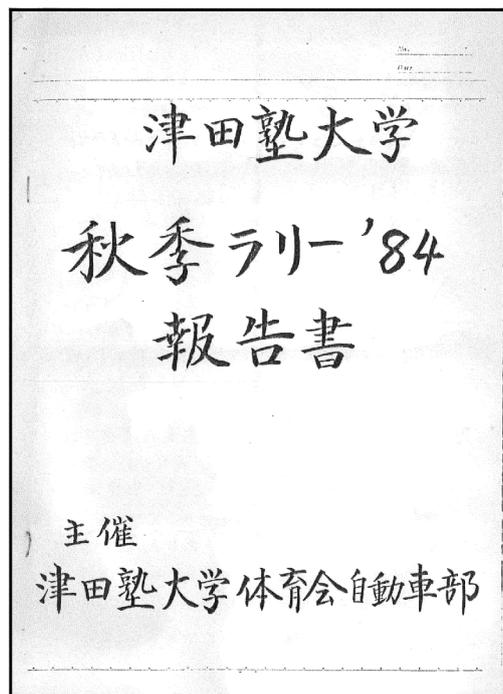


津田塾大学秋季ラリー84 準優勝

ゼロとなり、あとは閉会を待つだけとなったが、特別賞の発表でなぜか私と呼ばれている。なぜなのか判らないまま、壇上に上がるとなんと最年長ドライバー賞だという。念のため免許証を見せろと言われ生年月日の確認により、この賞を受賞することが確定した。

自分では現役でも十分通用する若者

のつもりでいたが、世の中ではもはや長老に属し、最年長とは！今回のラリー参戦を最後に、完全に現役を引退する記念すべき日となった。写真は競技中に主催者が撮影してくれたもので、助手席で余裕のVサインを挙げているのは日暮さんです。



〈入賞者紹介〉			
(一般部門)	セキモノ	チーム名	メンバー
優勝	4	NO CAUNT	福田 真・蟹谷 昌司 井村 尚康
準優勝	28	SWCC	日暮 恵一・坂口 義則 伊藤 徳男
第三位	18	C-Cube-I	菅沼 敦・小島 年春 田代 庄司

(特別賞)			
ナイスカップル賞	33	IHKラリーチーム	堀井至・堀井恭子
誕生日賞	22	M & Works	水野右寿
最年長者賞	28	SWCC	伊藤 徳男
遠来者賞		信州大学自動車部チーム	
遠来者アヒル賞		茨城大学工学部自動車部チーム	
審査員特別賞	22	M & Works	

## 航 跡

古川 (1969年入学)

人生を振り返ろうとした時、意外と細かい所まで記憶していないことが分かり、60歳の頃、自分史を作成する事としました。その中で大学入学当時、取敢えず「1万円で免許が取れる」にひかれ、入部しました。まだ勉学の志に燃えていましたが、学園紛争たけなわで7月頃から授業が休講となってしまう、止む無く自動車部に専念する事になりました。

8月免許取得2日目に紀伊・能登遠征に参加でき、その後も車漬けとなり、陸送・配送のバイトをしながら、友人と共有で車を購入、暇があれば海を見に行こうと言っては走り回っていました。幹部に成ってからは構造担当となり、ラリーシーズンには、夜遅くまでピッドに潜り、傷んだ部車の足回りを修理した事や、府大戦遠征・都立大ラリー開催等思い出されます。

卒業後は、東京の喧騒と人混みを嫌い、綺麗な海と、造船を目指し三菱長崎にやって来ました。入社後は、シリンダー径 90 cmもある船用ディーゼルエンジン、大型タンカーやLNG船用の蒸気タービン、護衛艦用のジャンボ機のエンジンと同じガスタービン等据付け、海上試運転、又その後の修理等に携ってきましたのも、大学での学業よりも自動車部での経験が、原点になっている様に思います。

入社初期に人生の考え方を変える事件に遭遇しました。昭和 49 年 8 月に初めての海外出張でシンガポールへ行き、8 月 30 日に帰国。11 時頃羽田に着き、出張報告の為東京本社へ向かったのですが、12 時 30 分頃新橋で途中下車し、自動車部同期の S 君と久しぶりで昼食を取る事とし、寄り道をしていましたら、13 時頃消防車・救急車が 10 台以上東京駅に向かって走って行くので、直ぐテレビを付けてみましたら、「三菱重

工本社ビル正面玄関爆破」と言う臨時ニュースが流れていました。後に知りましたが、死者 8 名・重軽傷者 378 名と言う大事故で、もし新橋に S 君が居なかったら、止む無く本社へ直行し、12 時 40 分頃（爆破の時刻）正面玄関に差し掛かることになり、私の人生はそこで終わっていたこととなります。この経験で、人生何事も運命で決まってお、岐路に立った時は流れに逆らわず成るように生きていこうとの悟りを得ることが出来、今日に至っています。

昨年 9 月末で 41 年半の会社生活に終止符を打ち退職をしました。都立大出身者は先輩 3 人、後輩 1 人（H 4 年入社）のみで、そろそろ長崎へ入社してくる物好きな後輩が出てこないかと待ち望んでいるところです。車は現在レガシー（8 代目）に乗っていますが、今年あたりレヴォーグに乗り換えようと画策しているところです。

## 自動車部の思い出と最近の話

中山（1971年入学）

自動車部での思い出と言っても、40 年近く前で細かいことは思い出せないのですが、1 万円で免許が取れるという事で、同級生に誘われて部室に行ったと思います。部室は雑然としていて、自分には合っているかと感じました。免許を取ったらやめるつもりだったけど、運転練習やラリーなど楽しくて、結局 4 年間お世話になることになりました。

当時、自動車部では一学年 10 人以上

いるのが当たり前だった頃で、我々の同期も入ったときは 30 人いたのですが、2 年になるときに 6 人、役員をやるときには竹本、坂巻、私の 3 人になっていました。特に先輩たちが厳しいと言うことは無かったのですが、車を所有する環境変化といった時期だったのでしょうか。

結局、勢いで私が主将をやる事になりましたが、人数規模に合わせたダウンサイジングする知恵も無く、今までのマネ

ージメントのままスタートしたので、何しろ忙しかったです。やさしい先輩と物分かりの良い後輩に助けられたと思っています。

一番の思い出として、都立大ラリーを開催した時、24時間前の試走でコースに工事が入っていて、急遽コース変更を行い、修正分を作成する作業に追われて、全体の運営の方は殆ど見ていられなかった。3時間前の先行で出るときはどうか心配だらけだったのですが、同期の二人のガンバリと、先生方・先輩方の援助でキチンと運営されて無事終わることが出来ました。自動車部の底力を強く感じた時でした。

この時、閉会式を終えて家に着くまで一睡もせず、60時間くらい活動出来たことは自信に繋がり、後の仕事の上でも大変役に立ったと思っています。

学生時代に自動車漬けの生活をしてきた関係から、その先も自動車に絡む仕事がしたいと思い、ホンダに入社しました。最初は2輪のエンジン設計で、中排気量クラスの担当として多くの機種を開発をしました。その後、4輪のミッション設計に移り、宇都宮で単身生活を14年半過ごしました。私の設計したバイクは既

に国内では販売中止になっているのですが、昨年スペインに行ったとき、未だ結構走っているのを見て大変感激しました。

その後では、汎用機の品質保証の領域を担当しました。ホンダでも太陽光発電システムを売っていたなんて、知っている人少ないでしょう。

現役部員の皆さんに紹介です。

ホンダでは、自己啓発活動という名目でレース活動に支援をしてくれました。私も4輪のチームヤマトというクラブに入って活動しました。その頃のボーナスの何倍かの活動資金をもらって、全日本選手権にも出られたのですが、タイトル争いをするレベルには至りませんでした。

就職先を考えると、こんな活動が有る事を考慮しても良いと思います。

近況としては、一昨年に完全リタイヤして、今は年金生活です。健康維持のため、月に1回の登山と多摩川辺りを自転車で200km以上走るのを続けています。当面の目標として、身体が動くうちに何か記憶に残ることがやりたいと思っています。今は、もっと高い山に登りたいと思っています。うまくいったら報告します。

## ああ、良きかなTMUAC

濱田（1972年入学）

同期の山崎氏の有難い(?)推薦を頂き、不慣れな筆を執ることとなりました。

卒業して早や38年、健康と年金の話

題が酒のつまみという歳となりましたが、同時に長い時を経て巡り巡る出会いも多くなってきた昨今でもあります。

元上司(都立大OB)が二代上の河本

先輩と飲み会で出会ったと電話をくれたり、前職同期から河本先輩と会社が一緒だったとメールをくれたりと、新しい繋がりに驚きを楽しませて頂いています。

72年入部の我が同期は皆一様に口が悪く、一年に一回は互いを罵り合わない元気になれない関係を卒業以来続けていますが、数年前からは戸部先生／上二代の先輩方と毎年末にお会いできる機会を得て、また嬉しい元気を頂いてもらいます。

改めて、部室で過ごした時間は濃かったと振り返る学生時代です。

部室で寝袋に包まって食べたカップヌードル、都立大ラリー、府大戦、遠征、岳麓山荘・・・等々、思い出は沢山あります。どこのラリーであったか忘れてしまいましたが、右カーブを軽くドリフトのついでに崖下に一回転半し、510をクーペに変形させた苦い思い出も含めて・・・。

その中で、ちょっと趣を異にした思い出と言えば、我が代で企画した東女自動車部とのコンパでしょうか。何度か東女に出向いたように思いますし、どこに行ったかもウロ覚えですが、双方の部車を出してのドライブ／バーベキューを記憶しています。ワクワク・ウキウキも我が同期は忙しさに追われ、結局、美味しいところは先輩方・後輩方に持っていかれてしまったように思います。

何が至らなかったのか、その後、東女から声が掛かることはありませんでした。今頃、彼女たちはどうしているのでしょうか・・・。

甘酸っぱく、苦く、楽しく、そして新たな繋がり。「ああ、良きかなTMUAC」、というところでしょうか。

卒業してからの私はといえば、口の悪い同期達との交流を心の支え(?)に、

(株)ヤシカにて長野県諏訪→東京青梅で勤務した後、79年ソニー(株)に転職、以来ビデオカメラ・デジタルカメラの開発設計に従事し、2011年震災の真ただ中にレンズメーカー：(株)タムロンに出向、2013年にソニー定年と同時に同社に転籍、現在、カミさんと埼玉県大宮に仮住まいしています。

車は卒業当初はギャランFTOにラリータイヤを履かしてダートをこよなく愛していましたが、結婚とともにマーチに乗り換え、その後は羊のごとく大人しく、現在はお気に入りのBMWでカミさんの週末スーパーのお供をしています。

冒頭、健康云々と書きましたが、ここ二回ほど体調不良で入院騒ぎを起こし、同期と顔を合わせられない失態をおかしてしまいました。やはり、年相応に健康には注意したいものと思う次第です。

末筆になりますが、今回「ているらんぷ」寄稿の話を頂き、学生時代を振り返る機会を下さった甲田先輩／山崎氏に深く感謝し、また、TMUAC現役諸氏／OB・OG皆様のご健康とご多幸、そして益々のご活躍を祈念申し上げ、筆を置かせていただきます。



74年?頃の合コンの写真(HPより転載)

## 音信山騒音チェックポイント

鈴木（1972年入学）



入学直前のCB450E伊豆単独行で、<sup>はじ</sup>ダンプが弾いたコンクリート片に乗り上げて転倒。2輪を続けていては長生きは無理と悟り、片腕を釣った姿だったせいか勧誘を敬遠されたにも拘らず自動車部に入部させて貰いました。新歓コンパで異文化に触れて後悔しても後の祭り。勉学ならぬ社会勉強に勤しむ充実した4年間の始まりでした。

その間、第4次中東戦争を契機としたオイルショックによって、夜間の運転練習等にも予備ガソリンを携帯しなければならないほどGSの営業短縮や価格が高騰したばかりか、卒業年次には多くの企業が採用を停止する事態まで生じました。就職浪人となる危機感から公務員試験も受けようと、日程が重複した他校ラリーのドライバー辞退を部長であった前田先生に報告に行き、「ラリーと就職のどちらが大事だと思っているんだ。君は日産に行けば良いのだ」と頭ごなしに叱られてラリー出場を優先。翌76年に日産自動車中央研究所に入社配属され、車体やシャシの騒音振動研究を担当していましたが、89年設立に係わった日産と米国

SDRCのJV会社にそのまま出向し、シミュレーション解析や実験に係わる技術コンサルティング・サービスを飯のタネにして現在に至っています。

記憶に残る様々な自動車部イベントの中でも特筆すべきは、問題作成を担当した74年「第8回都立大ラリー」。初冬11月の房総南部を舞台に、大福山・石塚・万田野・音信山の各林道を連続して北へ駆け上り豪快にフィニッシュするナイトラリー構成としました。既に警察の道路使用許可取得が難しくなっていただけでなく、林道現場者によるラリー車の通行阻止も話題になり始めていたので、初めての「騒音レベル計測チェックポイント開設」を決め、同日のコース重複が判明した千葉工大自動車部も誘って、事前に音信山林道入口にあった土木事務所の現場了解も取り付けました。オフィシャルカーが限られたため、当夜の音信山は精密騒音計を抱えた私と騒音CPのサインボードのみ。都立大の前に通過したはずの千葉工大ラリーは何と挨拶手土産の日本酒に酔った作業者に阻まれ、この林道入口で中止になっていました。都立大ラリーでは競技車が10台ほど通過したところでやはり現れた4～5名の作業者に、胸倉をつかまれ、蹴りを入れられながらも説得を続け、無事全車通過させることができました。しかし、その後が大変。未明、追上げ車に拾われるまでさらに2時間余り、足元で霜柱がグイグイ伸びていくのを実感しながら凍死しないようその場で走り続ける羽目となりまし

た。

さて、若かりし時は「戦闘力」という言葉で車選びをしていたとは自分でも信じられませんが、現在は「長距離でも楽ちん」なエルグランドを愛用し、生来の放浪癖を満足させています。この9月は東北一人旅で乳頭温泉郷全七湯制覇と秋田、岩手、宮城、福島のカレー射撃場め

ぐりを果せました。また都立大ラリーと同じ11月、外房小湊温泉からの帰路では「万田野」の看板を見つけ、前述の思い出が甦った次第です。

(追記) 音信(おとずれ)と読みます。自動車の音振性能や騒音計等との付合いはこの時始まった腐れ縁でしょうか。

## 思い出に残る高勢サマーラリー

山下 (1997年入学)

1997年に都立大に入学し、友達に誘われて自動車部のガレージを覗きに行ったのが自動車部に入ったきっかけで、最初はどんな活動をしているのかよくわからないままでした。決して参加率の良い部員ではなかったですが、それでも夜のラリー練習や、練習からそのままのドライブに参加していました。もちろん運転免許も持っていなかったので先輩に教えてもらいつつ、部車を練習に使わせてもらったりしていました。

運転免許を取れてからもドライバーの練習はほとんどせず、基本的にはオフィシャル、たまにナビゲーターをやっていました。

ナビゲーターで参加した大会の中で一番思い出に残っているのは1999年8月の高勢サマーラリーです。JAF公認のクローズドラリーで、先輩と組んで出場しました。初出場にして優勝し、驚きつつもうれしかったことを覚えています。

スタート前は私がB級ライセンスを自宅に忘れて集合場所近くまで行ってから取りに戻り、危うくスタートに間に合わ

ないかというくらいばたばたでした。それも今となってはいい思い出です。レース前からそんな状態だったので、最初はどきどきでした。しかしドライバーとの息も合い、徐々に落ち着いてラリーコンの操作や計算ができ、チェックポイント毎に結果が伴ってうれしかったです。途中、山道で、おそらくSS区間に入る手前だったと思いますが、ヘルメット装着区間に入りヘルメットをかぶるためにドライバーに渡したとき、ちょうどドライバーの体とハンドルの間にはまって一瞬ひやりとする場面があったりしました。

ハプニングや失敗しつつも、計算でラリーコンの表記から「マイナス〇〇秒で!」とドライバーに伝えた通りの数字でゴールした時にプラマイゼロだったのは何ともいえない快感でした。

現在はすっかり車競技のみでなく、日常で車を運転することも殆どなくなってしまいましたが、あの時最後の表彰式で照れつつもいただいた「第1位」と書かれた楯は今でもしっかりと取ってあります。

## = 役員・幹事からの寄稿 =

### 2014ドライブ会報告

#### 幹事 山崎（1972年入学）



2014ドライブ会は11月29日～30日の一泊二日の日程で行いました。OB会として最初の試みとなりますので、ある程度

の年代以上の方には懐かしい、かつて合宿で走った山中湖周辺の道を走り、岳麓山荘（現レークピア岳麓）で一泊するというコンセプトのドライブ会です。

参加者は戸部さん（元コーチ）、小西さん（67年入学、以下同）、岡崎さん（68年）、佐々木さん（68年）、小島さん（69年）、河本さん（70年）、佐藤さん（95年）及び私（72年）の8名で、さらに夕食時&二次会には山崎さん（70年）が加わりました。

コースは中央道勝沼ICをスタート地点とし、約7km先のみさか桃源郷公園をOD&集合地点として設定しましたが、ここに集合したのは佐藤さんVWマイクロバス（佐々木さん同乗）、小島さんスカイライン（岡崎さん同乗）、戸部さんインプレッサWRX（河本さん同乗）と私のVWポロGTIの4台で、私はコース確認のため先行し、後の3台と一緒に走るということになりました。また小西さんはコース途中でアマチュア無線を楽

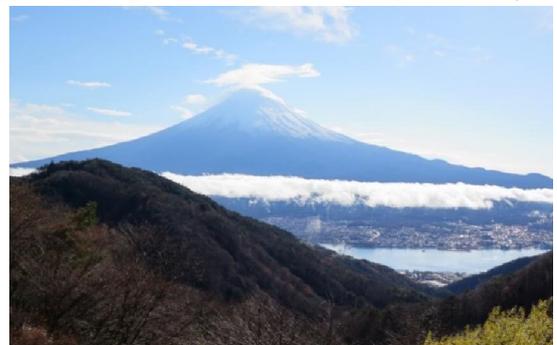
しみながら岳麓に集合するとのことでした。

集合地点に向かう中央高速の途中から雨となり、12時の集合時刻には本降りの雨となってしまい先が思いやられましたが、天気予報は午後からは回復の方向と伝えており、また雲の切れ間も見え始めたことに期待してスタートです。

再スタート後はR137号を南下して、最初のステージは御坂峠の旧道となります。私が走った時はまだ雨が残っており、路面に溜まった落葉が雨に濡れて滑りやすいためややセーブしてのドライブとなりました。



峠手前で後続を待つ内に雨も上がり、天下茶屋での昼食後には青空が広がってまさに雨過天晴となり、富士山を正面に望む絶景を楽しむことができました。



御坂峠を下ってR137号に再び合流し、今は無料となった河口湖大橋を渡って富士桜高原別荘地の樹林の間を抜け、吉田



口登山道をR 138号へ下って「道の駅 富士吉田」へ向かいます。さらに忍野八海を巡って山中湖へ到着しましたが、岳麓へ向かうのは少し後にして、山中湖の南側を回って旭日丘から籠坂峠を御殿場方面へ向かいました。途中「道の駅 すばしり」で一息入れて、最後の山場へ向かいます。

須走のT字路を左折し、富士スピードウェイの前を通過して山中湖方面へ左折です。ここから明神峠、三国峠を抜けて山中湖へ至る約 11 kmの急な登りと下りのコースです。コーナー手前の路面にはブラックマークが残っており、走り屋さん達が練習コースにしている様子ですが、日中はそのような車もなく、いい調子（多分AV 65 kmぐらい）で登って行ったのですが残念、明神峠手前で先行車に追いついてしまい、あとはノンビリと景色を楽しみながらパノラマ台に向かい、そこで山中湖越しの富士山を見ながら後続を待ちました。合宿していた当時は、このような展望のよいところがあることは多分知らなかったと思います。もっとも三国峠から明神峠にかけては当時ダートで幅も狭いハードコースだったはずですので、運転練習には向いていなかったでしょう。さて、30分ほど待ってもやって来ませんので、先に岳麓へ向かうと小西さんは既に到着しており、ご主人と打合せを行っているうちに3台も到着しました。



岳麓もレークピアと名前が変わったように当然昔の建物ではなく、建て直されて新館・別館などもある立派な宿に変貌していました。夕食を待つ間に風呂に入りましたが、食事時の話では誰も合宿していた当時の風呂場の様子を覚えていない、あるいは風呂に入った記憶がないということで今の風呂との比較はできませんので、悪しからず。

さて、夕食も合宿していた当時どのような献立であったか記憶がほとんどないのでこれも比較できませんが、ビジネス旅館の夕食程度といえいいでしょうか。



夕食後は部屋での二次会となりましたが、河本さんの車内撮影ビデオや小島さんのドライブレコーダ映像を見たり、また現役の合宿での走りを見ながらハンドルの回し方を改めて議論したりと楽しいひと時を過ごしました。

翌朝は7時半からの朝食後に流れ解散とし、山中湖にラジコンヨットを浮かべて遊んだり、これまた昔懐かしい道坂峠を越えて道志みちで帰路につくなど、それぞれ自由行動ということで、初のドライブ会は無事終了しました。

約 100 kmのドライブでしたが、久々に山道を走る面白さを堪能してもらえたようです。さて来年はどの辺を走りましょうか。

## 現役との運転交流

### 副会長 河本（1970年入学）



最近の学生はどのような運転をしてるのか一度見たくて、2014年の気持ち良い秋晴れの日、現役部長と大学近くの山道に行ってみて来ました。

彼の車はサスを固め、バケットシート、リヤにLSDを入れた4駆。道は2kmの区間で結構狭く、昼間なので対向車も心配でそんなに飛ばせませんがそこそこの速さ。夜はドリフト状態でも走るそうです（もちろん舗装路）。ハンドルのまわし方は気になりましたが、結構うまくて安心して横に乗っていられました。もしドリフト状態で走っていたら、こんなコメントではなかったでしょう。

我々の現役時代は、重くてローパワーの車をどうやってうまく走らすかという課題でしたが、今は早く走るためにどのように車をセットアップするかという状況です。サスのダンパー、スプリング、車高、タイヤ、キャンバー、トーイン、LSDの効き具合等調整しています。私も一回だけ運転させてもらいました。パワステは付いていますがブレーキはマスターバックを外してあり、彼より2割以上遅かったです。

何しろブレーキが重くて突っ込めませんでした。走った道は勾配はないのですが、とにかく狭くコーナーもきつくてほとんど2ndギヤ。ところどころ、すれ違いの待避所がある。こんなところを車を横に向けて走るそうです。私の時はそれを実践しなかったのが良かったので

すが、やろうとしたらやめさせたでしょう。乗っていた時はタイヤはまだ鳴かない状態でした。



9月末の合宿にも一日だけ行って来ました。

今は部車は無く、全て個人車での活動ですので、事前の整備や走行も、基本は個人が自分の車でということになっています。車が無いと運転するチャンスも限られてしまい、金銭的には結構大変でしょう。合宿前は大学のガレージでエンジン載せ替え等もやっていて、改めて整備の設備が結構あることに気づきました。

合宿はほとんどが広い駐車場にパイロンを並べてジムカーナ、オーバル旋回、8の字旋回とかで、私も自分の車（FITハイブリッド）で走ってみました。ジムカーナはまずパイロンのコースを覚えなくてはなりません。現役の人たちはFRが多いのでサイドブレーキを使ったスピーターンからパワースライドにうまくつながれば良いタイムが出ますが、皆苦労していました。私は1本目がそこそこのタイムでしたが2本目、3本目と1秒ずつタイムが落ちました。

自動車部の活動は大きく変わってきています。まだ自動車が少なかったころは遠征したり道路をとにかく走ること。その後ラリーに参加し、ラリーの練習で山道を良く走っていました。日本に車が増えてくると車を自由に走らせる場所は限定されてきて、サーキットやジムカーナになり、それに伴ってそれなりに車を改

造する必要が出てきています。数十年前の運転技術がいったん途切れてしまっているのは残念ですが、今の大学自動車部の競技としてドリフトやジムカーナになっていることから、OB&OG会としても自動車部の活動にどのように貢献できるか、考えて行きたいと思います。

## 自動車部での思い出と高出力車のすすめ

幹事 齊藤（1999年入学）



新たに、幹事の一員として参加させていただくこととなりました。卒業して12年が経ち、最近では自動車部ガレージを訪れる

機会も減りつつありますが、30代半ばの世代、つまり大先輩方と自動車部現役生との架け橋的世代として、自動車部に貢献出来れば、と考えています。

自身の自動車部での活動を振り返ると、日々貴重な体験の連続であったと思います。

数年前、会社の研修でこのようなものがありました。「あなたの半生を振り返り、横軸：時間、縦軸：楽しさでグラフを描いてみなさい」とのお題です。結果、見事に大学時代の4年間にピークが現れました。たしかに、充実していて楽しかったな、と今でも思います。

もちろん、自動車部の活動が全てだったわけではありませんが、自動車部で学

んだことは有意義なものばかりで、そういう機会を得られたことに感謝しています。

現役生が「自動車部に入って良かったな」と思ってもらえるよう、OB&OG会の立場で部活動をサポートしていきたいと考えています。

自動車部での思い出は枚挙に暇がないものですが、今回は府大戦のエピソードを紹介します。二年生の夏、部車のシビック（EF3）で府大戦にエントリーしました。夜中、大阪への移動を開始し、翌朝7時頃、三重県亀山付近でエンジン故障、不動車となりました。とはいえ引き返すわけにも行かず、同行車に牽引されながら名阪国道を抜け、府大に到着。府大のガレージの在庫には、驚いたことに、全く同じZC型エンジンがありました。しかも無償提供するとの由。エンジンを頂戴して載せ替え、おかげで復路は自走で帰還することが出来ました。ただし途中でオルタネータが故障したため、それ以降、高速の各SAに寄り、同行車

のバッテリーと載せ替えながら（同行車は次のSAまで弱ったバッテリーを充電しながら走る）、辛うじて厚木ICまで辿り着きました。夜中3時過ぎだったと思いますが、厚木ICを出たところで再度故障、そこからまた牽引で八王子まで帰ることになりました。後にも先にも、この時ほど牽引で長距離を走ったことはありません。

そうこうしているうちに大学を卒業し、日産自動車に就職、車両実験を経て現在はハイブリッド車の設計に携わっています。燃費の良いクルマ作りに従事する身としては矛盾するようですが、ガソリンが手頃を買えるうちに、燃費を気にせず

思い切り踏んで高出力車を満喫することを皆さまにお奨めしたいと思います。不思議なことに高出力車で豪快に気持ちよくガソリンを燃やすと、燃費の悪さも気にならないものです。

私が今乗っている車は、ランサーエボ6RSですが、以前150psのFF車に乗っていた頃は「アクセルべた踏みなのに思ったほど加速しなくて焦る」という夢をよく見たものですが、この車に乗り換えてからはそんな悪夢は全く見なくなりました。意外に思われるかもしれませんが、高出力車は快眠をも、もたらすということです。皆さまもぜひ、高出力車のお求めをお奨め致します。

#### 編集後記



「ているらんぷ」第2号では、新春にふさわしい特集として、都立大自動車部の創立に携われた君塚大先輩にご登場頂きました。「同窓会報」の記事と「インタビュー」の二部作でお楽しみ頂ければと存じます。又、会員の皆様からも、たくさんのご寄稿を頂き、小佐野さん、小河さんをはじめ、懐かしい方々と原稿・写真を通じた再会が出来た事に感激された方も多いのではと思います。今後、益々、この「ているらんぷ」誌を通じて、心躍る出会いが実現されていく事を期待します。（佐々木・1968年入学）



第1号は縦書きでしたが、今号から横書きになりました。前号に寄稿された方から、「縦書きでは書きにくい」とのご意見が寄せられたので変更しました。さて、今号は会員からの寄稿を中心に編集しましたが、1955年から1999年までに入学した方から原稿を戴きました。会員相互の交流を図るために、いかにして各年代の会員からの原稿を集めるかが、編集者として大変苦心するところでした。そのため、今号では役員・幹事の方に寄稿者の推薦をお願いしました。お忙しい中で寄稿して戴いた会員の皆様、そして編集にご協力戴いた役員・幹事の皆様に心よりお礼申し上げます。（甲田・1969年入学）

## 「ているらんぷ」の編集方針について

「ているらんぷ」という部誌は第9号まで発行されましたが、部員の減少で1973年頃になくなりました。内容はその一年間にあった活動について、部員全員で割り振りをして書いたものを掲載していました。出場した他大学のラリーや府大戦、都立大ラリーのほか、遠征や合宿、運転練習などについて書かれていて、一年間の活動記録として、読み返すと当時の様子が甦って来ます。

知る者にとっては大変なつかしい「ているらんぷ」ですが、この名前が本会の会誌として復活するのは、あの「ているらんぷ」によって培われた部員の一体感、意識の共有を会誌にも求めているからです。

会誌編集の目的の第一は会員の皆さんから原稿をいただき、自動車部のこれまでの歴史を共有することです。そのため、これから次のような内容で皆さんから原稿を頂きます。

- \* 学生時代の自動車部における思い出
- \* 社会人として現況報告
- \* 車にまつわる話 などです。

また、皆さんからの原稿以外に、残存する「ているらんぷ」から良さそうな記事も転載する予定です。

そして、会誌編集の目的の第二は、本会の活動や現役の活動の様子を会員に広報して、一人でも多くの会員が総会に出席して懇親を深めるようになることです。

さて、肝心の発行ですが、当面は総会の報告を中心にした会誌を8月頃に、会員からの原稿を中心にした会誌を2月頃に、半年に一回のペースで発行する計画です。会誌編集に関する一番のネックは原稿集めですので、どうかよろしくご協力の程お願い申し上げます。

なお、労力や経費の関係で、会誌の印刷は考えておりません。編集したものを会のホームページにPDFファイルでアップするので、それをご覧頂くこととなります。年二回の発行にしたのも、「ているらんぷ」をご覧頂くと同時に、会のホームページをご覧いただけるからです。それが会員同士の情報交換、情報の共有につながると考えています。

「ているらんぷ」がホームページにアップされましたら、事務局からメールが行くと思いますので、ぜひ開いてみてください。