

# ているらんぷ

第16号(2021年8月31日発行)



2020 TOKYO OLYMPIC

武元氏ペーパークラフト



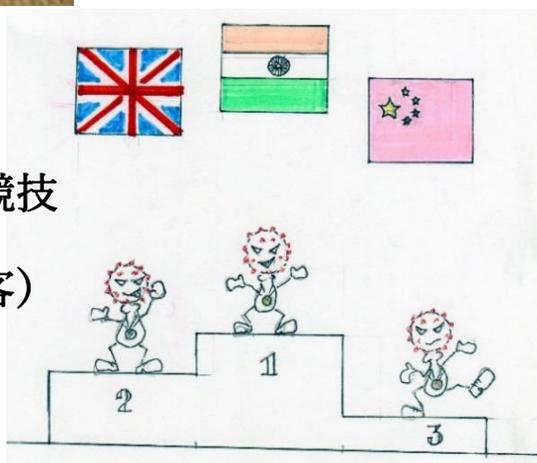
武元氏 ストロー細工



ストロー細工

## 感染力競技

(無観客)



### <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   |
| 2~6 頁  | ミニ工芸展     | :73年 武元  |
| 7~24 頁 | 会員からの寄稿   | :68年 岡崎、67年 豊島、小西、<br>:69年 日暮、小島、同期一同、<br>:70年 羽入田、71年 中山、73年 武元、<br>:95年 島村、99年 斎藤、14年 津金 |
| 24 頁   | 現役部員からの報告 | :現役 乗松   |
| 24 頁   | 編集後記      | :68年 佐々木   |

## <はじめに>

編集担当 佐々木 (1968年入学)

残暑お見舞い申し上げます。

メダルラッシュに沸いた東京五輪も終わり、昨年来のコロナ禍が一日も早く収束してくれるのを願う今日この頃ですが、会員の皆様いかがお過ごしでしょうか。

本年も昨年に引き続きOB&OG会活動が大幅に制限される中で、総会はオンラインでの開催となり、「ているらんぷ第16号」は総会特集ではなく、会員の皆さまのご寄稿を中心とした内容になりました。

お陰様で幅広い世代からのご寄稿が集まり、また、岡崎会長からの特別寄稿も頂きました。巻頭グラビアには、1973年入学の武元さんの作品を紹介する「ミニ工芸展」が初めて登場致しました。「同期会だより」は今の時代を象徴するようなものになりました。

ステイホームの楽しみとして、すみからすみまでじっくりとお読みいただければ幸いです。

## <ミニ工芸展>

武元 (1973年入学)

### ペーパークラフト作品



宇治 平等院  
制作に1年半かかったそうです。



大作 清水寺です



熊本城  
地震の年に復興させました。



浅草寺雷門



前田利家の兜と鎧



(左)イヌワシ (右)大鷲



H2A ロケット・発射台



ゴジラだー



ボーイング 747 ジャンボ



オスプレイ



初期作 戦艦大和



帆船 日本丸



大型バイク



スクーター



ASIMO

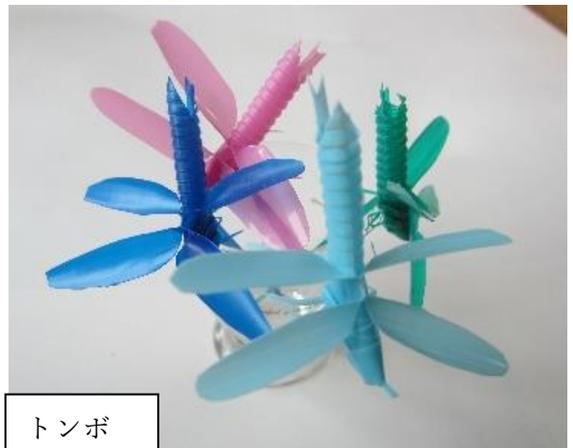


2020 東京オリンピックマスコット

ストロー細工作品



バッタ



トンボ



彼岸花もどき



バッタ風ゴキブリ



金シャチもどき



リボン



恐竜もどき?



タツノオトシゴ



ザリガニ

## <会員からの寄稿>

### ご挨拶

会長 岡崎(1968年入学)

皆様今日は、OB&OG会にいつも関心をいただきありがとうございます。新型コロナウイルス感染予防のため総会や催しを今年も出来ず残念な想いです。しかしながら私達を取りまく状況は変わりつつあり、感染が収まった時にはもっと違った環境になるような気がします。

自動車は使用するエネルギーが変わり、運転の自動化が加速していき、自動車が単なる運搬手段になり、運転する楽しみという事が世代によってもっと違うものになっています。

車があればいろいろな所に行くことが出来る事は変わりませんし、世代を超えた楽しみの一つですが、運転する事より行く場所や風景を楽しむ事が多くなっています。とはいえ、変化にとんだ道を快適に走り抜く快感は何年たっても変わりありません。

会員の中には海外の道を走った事もある人は多数いるでしょう。そのような体験を語り合い、今後に海外へ行く人の楽しみを伝える資料、体験記なども皆で共有できるようにして行きたいので協力をお願いします

個人の経験は、その人にとってはたいした事は無くても、他人からすれば興味があり面白い事も結構あるものです。自分の故郷の風景は自分では見慣れて当たり前前の景色でも、他の人から見れば落ち着くとか展望が良い、季節を感じられるなど高評価の事も多いものです。経験とか情報も同じことが言えるでしょう。

自動車部の活動で、今年も府大戦が中止や活動の制限もあり運営に苦労しているようですが、その中で頑張っていますので見守ってください。府大と言えば来年度から大阪市立大学と併合し、大阪公立大学となります。府大の自動車部もどのようになるのでしょうか。

母校の同窓会も2020年大学名の名称変更と共に東京都立大学同窓会と名称変更され、2021年4月より社団法人化されました。それに伴い評議員の範囲を拡大することになったようで、各クラブからも選出する事になり、評議員の選出依頼がありました。今回、私、安永さん、小島さん(1969年入学)の3名が推薦され、当選いたしました。自動車部のOBでは、吉田さん(同総会会長)、篠さんが選ばれています。どの様な事をするのか不明な点もありますが、協力していきます。

総会のご案内をした折に、会の財政が厳しくなり寄付をお願いしたところ、諸兄より寄付をしていただきました。8月12日現在で約14万円となりました。予想以上の早いテンポで集まりましたので、現役への支援や計画作成、講演会などに活用させていただきます。

皆様どうも有り難うございました。引き続き宜しくお願い致します。

### タスマニアでの運転の楽しみ

豊島(1967年入学)

以前、テールランプでもご紹介させていただきましたが、ここ最近はおっばらオセアニア地域のレンタカーを使った旅行を楽しんでおります。前回の投稿では主にニュージーランドの道路交通についての体験を記させていただきました。海外での運転に色々なハプニングは付き物です。今回はタスマニアでの体験です。

タスマニアはご存知の通り、かつて南氷洋捕鯨基地でもあった港町ホバート(州都)、北部内陸の古都ロンセストンを中心とする日本の北海道よりやや小ぶりの島で、全島の約4割近くが国立公園、州立公園、自然保護区となっている自然豊かな地域です。

タスマニアには2014年、18年と、これまで2度ほど訪れており、昨年末に3度目を計画していましたが猛威をふるう新型コロナウイルスには勝てず、残念ながら延期を余儀なくされました。

タスマニアに通う最大の目的は、タスマニア固有、もしくは、オーストラリア固有の珍しい野生の有袋類動物に出会うことです。有袋類というとカンガルーやワラビーがよく知られていますが、タスマニアではそれらに加え、タスマニアン・デビル、ウォンバット、エキドナ(ハリモグラ)、プラティパス(カモノハシ)等々、日本では動物園でもなかなかお目にかかれないような有袋類の珍種も道路端、トレッキングルート、川や沼に思いがけなく顔を出します。公共交通機関がほとんど整備されていないタスマニアにおいては、このような珍獣との出会いはレンタカーの助けを借りるほか手段がありません。住宅街や集落の路地、夕暮れの山岳ルート、アクセスの悪い登山道や湖沼と、会うためには訪問者にもそれなりの努力を強いるケースが殆どです。



そんな動物達と出会う旅のスケジュールも順調にこなし、明日の早朝、タスマニアを立ちメルボルン経由で帰国という旅の最終日前日のことです。前夜、野生のフェアリーペンギンの上陸を観察した海岸沿いのロッジを朝出発し、順調に空港近くの最後の宿に向かっていった時のことです。

道は自然保護区の外周に沿うような冷温帯雨林の原生林の中を縫う片側 1 車線のカーブが延々連続する道路です。特段の速度規制標識もないため、制限速度は 100km/h の筈ですが、とてもそんな速度は出せません。60 から 70km/h で走行していると、前方のカーブの先にスピードガンを構える人影と更にその先のカーブを曲がったところにパトカーが潜んでいます。これなら余裕と一安心し、朝から結構な距離を走ってきたこともあり、道路端の広い駐車スペースに車を止め小休止をしていると、先程のパトカーも後から入って来て取締りの続きを開始するではありませんか。十分休憩を取り再スタートして、暫く走ったところでふとルームミラー見ると、白地に青のチェッカー柄の車がついて来るではありませんか。そうです、先程のタスマニア警察のパトカーです。やおらルーフの赤と青のライトとヘッドライトを点滅させます、停止せよとの合図です。頭の中は混乱し最悪の考えが一瞬よぎります、『面倒なことになったな、でも交通違反はしていない筈?』、『何かしら反則金を収めなければならないとしても、今日は確か金曜日それにもう正午をまわっている、明日は土曜日で銀行休業日』、『それよりなにより明日は早朝の便でオーストラリアを立たなければいけない』…。指示通り車を路肩に寄せて止め、車内からパスポートと国際免許証、国内の免許証を取り出し提示します。屈強な 2 人の警察官はそれらをじっくり時間を掛けてチェックし要所要所をスマホで撮影した後、「まず最初に言うておくが、今回に限ってはペナルティなしだ。」と前置きされた後、「先程、駐車場所から道路に出る際の左右の安全確認不十分だ。」と、ちょっと訳の分からない理由を告げられたのです。安全確認不十分と言われても? ですが、ここは拙い英語で抗弁できる訳もなく、「この先、運転には十分気を付けるように」との心温まるアドバイスをありがたく受け止め、内心ほっと胸を撫でおろしたものでした。

慣れない外国での運転は現地法規を遵守し安全運転を心掛けるのはもちろんですが、現地の交通の流れに乗り、細心の心配りと勘を働かせて、無事旅行行程を終えることが最も肝要です。



聞くところによると、タスマニアでのレンタカー運転上限年齢は75歳で、この年齢にひたひたと近づきつつあるのが現状です。早く新型コロナウイルスの世界的流行が収まり、心配することなく世界各地への旅行が再開できる日の到来を心待ちにしている今日この頃です。

## オンライン同期会の開催

小西(1967年入学)

19期は全員が70歳の古希を過ぎ、ほとんどが現職を卒業しています。

現職時は皆忙しく、同期会を開くのも年に一度くらいで数年間会えなかった頃もありました。卒業してからは時間的にも余裕が生まれ、数年前からは年に3回ほど主に新宿の居酒屋での顔合わせを行ってきました。

しかし昨年来のコロナ禍で都心に出かけるのもままならず、皆さんも利用しているZoomを使ってのオンライン開催を始めてみました。

オンライン開催に当たってはZoomの扱いに慣れている幹事の八巻君にお願いして毎回設定してもらい、時間になると参加者が次々にチェックインしてきます。はじめのうちはZoomの使い方に慣れていないこともあり、声や画像が出なかったりもしましたが、分からないところはお互いに教えあって解決してゆきました。

オンライン開催のメリットは、何といても遠方のメンバーでも自宅から気軽に参加できることです。大半は東京、神奈川に住んでいますが、一番遠いのが内藤君で伊豆半島最南端・南伊豆町から毎回参加しています。都合で参加できない方は写真を送ってもらったりもできます。

また、料理や飲み物も各自好きな物を用意して、ワイワイ言いながら「居酒屋ゴッコ」を楽しんでいます。

会合ではお互いの近況報告や高校時代の思い出、外国語授業の苦労話、愛車の遍歴紹介、確定申告などのほか、年齢相応の話題として年金や終活、墓仕舞い、ガラケーからスマホへの切り替え、運転免許更新時の高齢者講習、趣味の野菜作りなど毎回多岐にわたっています。

今回はワクチン接種が話題となりました。既に2回打ち終わった人もいれば、まだ接種券が届いていない



人や1回目の予約が取れた人などバラバラな状態で、接種方法なども地域による差が大きいことが改めて分かりました。

オンライン開催を進めていくうちに Zoom の背景処理も身についてきたようで、初めのうちは背景に生活感があふれていた方も多く見受けられましたが、近ごろは凝った画面を背景に使えるようになり確実に進歩の跡が伺えます。

前回では富士山をバックにする方が 3 名もいて、さすが日本一の山、絵になる山との感を強めました。(進歩の様子などは OB/OG 会ホームページの掲示板をご覧ください。)

そろそろリアルでの会合が待ち遠しくなっていますが、一方でオンライン開催の便利さも捨てがたく、交互に開催することも提案されました。

皆さんの代ではどのようにして同期会を開いているのでしょうか。リアルが難しければオンライン開催も試してみたいかがでしょう。きっと懐かしい顔に出会えることと思います。

## 記憶に残るラリー及び出会い

日暮(1969 年入学)

### 1. 記憶に残る特筆すべきラリー

1) 武蔵大ラリー (1971(S46).6) -- 写真1参照

当時、芸文社発行のプレイドライブという雑誌に PD ラリーという誌上ラリーがありました。その PD ラリーで使われた榎坂(青梅から軍畑に抜ける峠)が武蔵大ラリーでも使用され、そこが大変な状況となってしまったのです。前日の雨でぬかるんだ路面でスリップして登れない車が続出。PD ラリーでも「雨の日は走らないように」との注意書きがあったほどの急坂で、しかもスキーのモーグルコースのような凹凸が連続する路面です。案の定、何台目かの車が上れずスタック。後続車は数珠繋ぎとなり、皆で一台ずつ押し上げることになってしまった。都立大は 4 台出場し、一番早いゼ



写真 1; スタート前の武蔵大学構内風景  
右から二人目は篠さん(同期)  
左の女性は山崎(旧姓野須)さん(1970 年入学)

ッケンの A チームは比較的少ないロスタイムで通過し、通過後にレストタイムを請求して減点ゼロとした。我が D チームは、岡崎さん(1968 年入学)が「勢いがあれば自力で登れる」と言って押し上げ助力を拒否。スカイラインをローギア、フルスロットル(と推定されます)で一気に駆け抜け、観客と化した後続車クルーの喝采を浴びた。約 30 分遅れとなったが、「この区間はノーチェックになるに決まっている」との判断でレストタイムの請求を見送ってしまった。ゴール後抗議書を提出したが、「1 台でも通過すればラリーは成立です」との武蔵大の査定があり、あえなく大敗となってしまった。ちなみに A チームは 2 位でした。

2) 横浜市立大ラリー (1972(S47).11)

当時の採点・順位決めの優先順位は、1 分 1 点で減点数の少ないチーム、誤差秒合計の少ないチーム、乗車人員の少ないチームというのが主流でした。ところが、このラリーの規約書では乗車人員が 2 番目となっていて誤差秒は 3 番目でした。そこで当時の主流だった定員乗車(セドリック、クラウンに 6 人乗車)を止めてあえて 4 人乗車とし、車はスカイラインを選択した。コースは大月～松姫峠～鶴峠が主戦場であった。成績発表では我がチームは東京電機大と同減点で誤差秒で負けていた。そして表彰式、優勝は電機大とアナウ

ンスされクルー全員 6 名が表彰台へ上がった。ここですかさず「異議あり、規約書では同減点の場合は乗車人員の少ないチームが勝つと記載されている」と声高にクレーム。これに対してなんと「誤差秒を上位としていたが、規約書を書き間違えてしまったので都立大の優勝とします」とのアナウンス。電機大を表彰台から引きずり下ろし、我々が優勝表彰を受けたのでした。

## 2. 出会い

予期せぬ出会いは正に偶然の出来事でもとも不思議です。約束していても会えないこともあるなか、この広い日本でばったり出会う確率は≒ゼロでしょう。私が経験した出会いを思い出し出し書いてみました。

### 1) 都立大入学

入学後最初に機械科の集まりがあり、自己紹介で自動車部への入部を考えていると言いました。終了後、竹本さん(同期)から「僕も自動車部希望です」と声をかけられました。そして「入学試験で君は僕の隣の席だった」と言われ本当にびっくりしました。

### 2) 4 年生の夏休み

磨田さん(同期、故人)とコルト 1100F-SS で紀伊半島～四国～中国と行く途中のことです。紀伊半島の鬼ヶ城で柴沼さん(同期)、伊藤さん(同期)、近藤さん(同期)と出会ってしまいました。一旦別れ別々に宿泊。翌朝 R168 を走行中再び出会ったのです。

### 3) 4 年生の冬

当時プレイドライブという月刊誌に PD ラリーが掲載されていて、日光の湯の小屋林道が舞台でした。ところが雪で通行できず明け方まで一眠りしていたら、スバル ff-1 スポーツが脇を通過し、戻ってきて止まりました。なんと渡辺(敏)さん(1967 年入学)でした。



写真 2; 1973 年(S48) 夏 鋸山ヒルクライム スタート前  
左から高田さん、小島さん(同期)、私、竹本さん(同期)

### 4) 社会人1年目の夏 --- 写真 2 参照

スバル ff-1 スポーツの助手席で渡辺(敏)さんの運転にしびれて、入社後すぐにスバル 1300G スポーツを購入、早速鋸山ヒルクライム(千葉県、当時は全線ダートでした)に挑戦。なんと高田さん(1966 年入学)もエントリーしていました。サニー1200GX(エンジンはポート研磨)でした。

### 5) 社会人1年目の秋

環 8 でブルーバード 1800SSS クーペにすごい勢いで追い抜かれ、ふと見ると倉本さん(1966 年入学)でした。

### 6) 社会人 2 年目

R246 上り線でスカイライン 2000GT を発見。後ろについてよく見れば黒のレザートップで赤の GT-B タイプ。そう、前田先生の車だったのです。そのまま追いかけて行くと、深沢校舎に入って先生が降りて近寄ってきました。「なんだ、日暮か。派手なくなるまに追いかけて困ったと思っていたんだよ」。

7) 社会人?年目

新橋駅東海道線ホームで声をかけられ、見れば小島さん(同期)でした。

8) 社会人?年目

当時川崎工場に勤務していて、帰りに川崎市バスに乗ったら、島さん(1968年入学、日本鋼管勤務)が乗っていました。

9) 社会人?年目

朝、通勤の京浜東北線下りにいつものように乗ると、高橋さん(1967年入学 日産自動車勤務)に出会いました。

10) 社会人6年目

駒沢公園を恋人(今の妻)とデートしていたら、小島さん(同期)に遭遇。

11) 社会人13年目(S61.8)

東北一周旅行で秋田県金浦温泉に宿泊。宿のプールで声をかけられ振り向くと甲田さん(同期)。この町は甲田さんの奥様の故郷でした。

12) 社会人?年目(2014頃)

JECA FAIR(電設展)と言う展示会(ビッグサイト)を見に行った時のことです。入り口で声をかけられて振り向くと伊藤(徳男)さん(同期)でした。それじゃあと別れて見学し、抽選会場へ行くと又出会って、再び別れたのに、今度は出口で又出会ってしまった。

ほんとに偶然は不思議ですね。

筆者(右側)の近況写真  
泉岳寺近くの御田八幡神社での節分豆撒き



## 1969年入学同期会リモート備忘録 2021.2.01

小島(1969年入学)

### ・伊藤

仕事: コロナ禍のため、テレワークと出勤週二日を併用中。

その他趣味等: 釣りは数か月に1回程度であるが、継続中。釣りたての新鮮な魚を自分でさばいて食べることができ、趣味と実益を兼ねている。長女の家族は車を持たないので、何かというとアッシー君を頼まれることにより大勢で乗車できるワンボックス(エスクエア)に変えたので、大垂水峠のタイムトライアルは卒業することにした。

・甲田

仕事： コロナ禍で連盟の支部役員が集まれなくなり、会合や行事がほとんど中止になった。会員のコミュニケーションが途絶えた組織は維持できないことを危惧しているが、コロナ感染拡大を防ぐためには無理に活動もできず苦慮している。

その他趣味等： たまった料理レシピの整理を始めた。スーパーの広報誌をコピーしたり、ネットからダウンロードしたレシピを食材ごとに分類している。2日前から始めたが、家事の合間にやるのであと数日はかかりそうだ。ところで、料理をするようになって、毎晩「明日は何を作ろうか」と考える。今の自分は食べる事が生きる目標になっているみたいだ。つくづく「人間は食べるために生きているのだな」と思う。

・小島

その他趣味： コロナが蔓延してからは自粛を続けており、外出するのは車を基本としているが、外食が危険なのでコンビニ等の車内食となるためあまり出掛けない。

2021年3月に免許の書き換えになるが、早速「高齢者講習」のお知らせが来て1月に実地講習を受けることとなった。マニュアル車も選べるそうであるが、どちらにするか迷っている。

・近藤

仕事： 相変わらずアジャスターを続け、事故車両の修理見積作成などを行っていますが、体調を維持するため仕事量を減らしています。

趣味：趣味といえるようなものはなく、時間があるとBSで放送している古い2時間ドラマをよく見えています。唯一趣味と言いたいドライブ旅行はコロナのおかげで1年ぐらい行っていません。夫婦で楽しみにしている道の駅にも行けず、つまらない日常です。ちなみに車はスバル XV の 2000 アイサイトに乗っており、最初の車検を受けたところです。この車でスバルは2台目です。トヨタ関係に勤めていたためトヨタばかり乗っていたので、スバルの走行性能のよさは非常に気に入っています。

その他： そろそろ終活と思い、古いアルバムを一部整理しましたが、その他は殆ど進んでいません。お墓を買うことなど検討しなければと思っていますが、なかなか本気になれず、時間がどんどん過ぎていきます。

・斎藤

その他趣味等：2020年の1月29日から2月4日までパリに行った後は、COVID-19で旅行や遠出の外出は一切していない。テニス(水、土、日)とESS(月)とシニアクラブの活動は何とか継続している。孫たちともまったく会っておらずやや寂しい気持ちである。2020年9月に義母が98歳で11月に叔父が88歳で他界(コロナではない)した為、内輪だけの葬儀を行った。いよいよ70代に入ったが残る人生を元気で暮らしていきたいと願うこの頃である。

・澤田



令和2年は『大凶』の年でした。6月から新型コロナに似た症状の『うつ血性心不全』と『小脳梗塞』により約2カ月間入院しました。不幸中の幸い、後遺症はほとんどなく生き延びています。

11月には両目で白内障の手術をしました。遠くはぼんやり👁️👁️ですが、PCの画面や新聞が裸眼では読め

なくなりました。

1月で古希ですが  モ〜駄目ですね。 **良いお年を！**

#### ・篠

仕事： リモートワーク主体となった。Zoom による TV 会議は助かる。週 2～3 日はリモートワーク。週 1～2 日出社。週 3 日休み。渋谷の会社まで舞浜から JR と地下鉄、公共交通機関で往復 2 時間の通勤。ラッシュアワーと渋谷スクランブル交差点は避けている。

その他趣味等：

- (1) ゴルフ場に行った回数は半減、練習場に行った日数は倍増。
- (2) 新しく始めたこと： 特に無し。
- (3) 計画倒れ： 旅行関係＝海外旅行、全国一宮巡りは中断中。

#### ・柴沼

仕事： 相変わらず週に 3 日勤務している。設計成果品の提出前の照査が主たる業務なので、成果品に赤でチェックをいれなければならない、在宅勤務では対応できない状況にある。(通勤は埼京線であるが、逆方向であるため、行きも帰りもほぼ座ることができる)

家族： 妻が亡くなってから 5 年を経た。今年、長男と次女が結婚したが、コロナ禍にあるため、結婚式、披露宴は実施できない状況にある。

その他趣味等： ゴルフを再開して数年経つが、体のバランスが悪いためか中々向上しない現実がある。

#### ・竹本

仕事： 相変わらず NPO 諏訪圏ものづくり推進機構でアドバイザーの仕事継続中。今年はコロナ禍で、恒例の工業メッセも外部展示会(今年はトヨタだった)も中止に。代わりにオンライン商談会なるものを実施しようとしている。

その他趣味等： 旅行もできなくなってしまったので、夫婦で蓼科東急 GC の友の会の会員になって(コースのメンバーではない)楽しんでいる。

#### ・遠山

毎日の生活： 今は、3 歳の柴犬藤丸の散歩(これが想像を絶する重労働！)と、老人クラブの麻雀・輪投げ・カラオケ(これは当分の間再開は困難)、それと庭の手入れなどで、毎日暇なし状態。夜 9 時を過ぎるとバタンキューです。

旅行： 自分史代わりのアルバムの整理が済んだら、何とか藤丸を大五郎に、セレナ 1BOX を箱車にして、子連れ狼の旧街道行脚をやりたいと思案しています。彦根さんの挑戦を応援。

#### 日暮

体： 2020 年 4 月にブレイブボードに乗ろうとして転倒、左手首を骨折。治るのに約 2 ヶ月かかった。

仕事： 帰宅ラッシュを避けて 16:30 退社にしてもらった。2021 年からは週 3 日にしてもらったので、もうしばらくは続けようと思っています。

その他趣味等： 終活は頭と体がしっかりしているうちにといい、少しずつ始めました。まずは目が悪くなってきて細かいところが見えなくなってきたので、退職後の暇つぶし用にと買いだめした未製作のプラモデルを売却。52 台で 102,500 円でした。次は高校のころから集めていた車のカタログです。トヨタ S800、

初代スカイラインGTB、レガシー天然ガスエンジン車等々貴重なものばかりですが持っけていても最後は息子が捨てるだけと観念し売却。総額 106,800 円でした。2021 年は古川さんを見習って履歴書を作り十数冊にも及ぶアルバムを処分しようかなと考えています。

#### ・彦根

仕事： 50 坪の畑仕事メイン。年間 20 種類ぐらいの野菜を種から育てると、冬以外の 3 シーズンは結構忙しくて、長期旅行のタイミングがむずかしいところが悩み。

家族： 爺さんが高齢でその準備として、葬式の DIY ができないか、あれこれ調べています。きっかけは、島田裕巳著「葬式はいらない」でした。

その他趣味等： DynaList という無料アウトラインソフトを使って葬式や旅行の関連情報をまとめていますがこれがけっこう便利です。機会あれば皆さんも試してみたらいかが。

#### ・古川

体： 大分衰えを感じるが、一年前、小 1 の孫娘が長縄跳びに熱中しているのを見て、ジジイの華麗な縄跳びを披露しようとしたら(40 年ぶりのトライ)1 回も跳べないのに愕然とし、毎日エア縄跳びを 100 回以上することとした。又現在 1 歳 4 か月の孫娘(10kg 以上)が、ダッチ(抱っこして、アッチコッチ行け)と言って抱きついて来るので、片手抱っこして散歩しているのが奏功してか現在体重 60kg ジャストでコントロール出来ている。幸い未だに入院経験無しです。

仕事： 家内の薬局手伝い。外来の患者に恐々としながら、幸いコロナ禍でも何とか凌いでいる。

その他： コロナ禍での、長崎のローカルジジイの嘆きとボヤキ等々は枚挙に暇がないが、あんまりカリカリせず孫と“鬼滅の刃”にハマるとするか。

#### ・安永

体： 2020 年 9 月に白内障の手術(両目)。実によく見えるようになりました。木の緑や空の青さに感激しました。カーテンの白さも驚きでした。ゴルフの球の行方が見えるようになりましたが、ゴルフは相変わらず下手くそです。

コロナ： 本当は PCR 検査を全員検査して、感染者と非感染者に分けて、非感染者が取り敢えず社会活動して、ワクチンができるまで頑張るのが基本のはずが、前の政権と今の政権は、GO TO TRAVEL と EAT で日本中に感染拡大させていながら無反省。百兆円以上のお金があればもっと有効な作戦があるはず。自分達の選挙のこと、そして自分の手柄ばかり気にしてコロナ戦争に勝てるのかな？

庶民としては 早く居酒屋で一杯やりたいなー。3 月から外で全く飲んでないし。

子供たちとの新年会もやりたいなー。

## 最初の愛車

羽入田(1970 年入学)

2 回目の投稿となります羽入田です。

1 回目は愛する我が町我が祭りについて投稿させていただきましたので、今回は自動車部らしく最初に購入しました車について投稿させていただきます。

確か 3 年生の時だったと思いますが、アルバイトで貯めたお金で車を買うことにしました。当時、母方の従兄が日産系のディーラーに勤めていましたので斡旋を頼みました。選んだのは価格もちょうどよかったホンダの軽 NIII です。当然中古です。私のサイズ 160cm にもピッタリあって楽しく一緒に過ごすことが出来ました。

購入した NIII を栃木県岩舟町で受け取り自宅まで運転して行きました。どういう訳か燃料はかすかすでした。自宅に戻ってから知合いの修理工場で点検してもらったところ、エンジンオイルがこちらもかすかすで、危うく最初の運転でエンジンを焼付けさせるところでした。整備してくれたと思った自分が甘かったです。この修理工場とは今でも付き合いの仲となっています。

8 千から 9 千くらいまで何のためらいもなく回転数があがってくれるエンジン。自分で密かに信号グラブと呼んで青に変わったとたんスタートダッシュ。排気量の大きな車を出し抜いて勝手に1位になって盛り上がっていました。

友人 3 人を乗せて中央高速を下って行きました。下っているのに談合坂では上りが続きます。トップで走っていると悲しいかな馬力不足で、段々速度が落ちていきドンドン追い抜かれてしまい、その度にサードに落とし速度を上げ、上がったところでトップにするとまた落ちてしまい、サードにするということを繰り返して何とか越えることが出来ました。4 人乗りで運転したのは後にも先にもこれ一度だけです。

何の時は忘れましたが、母を乗せて首都高を板橋方面から池袋に向かって走っていたところ、急にエンジンが止まってしまいました。安全を確保して救助を待ちました。待っている間、結構揺れたことを覚えています。原因は覚えていませんが、JAF が救援に来てくれて無事に修理をしてもらえました。その時、会員になり現在まで続いています。

最後の思い出になりますが、就職も決まって学生最後と思い、房総半島の山中に向かいました。あるトンネルの手前に工事の看板が出ていましたが、通行止めでもなかったのものでそのまま中に入って行きました。トンネルを抜けたとたんスタックしてしまいました。新規に舗装をする途中だったのででしょうか砂利が敷いてありましたが、それほど転圧してなくずっぽりはまってしまい、どうにも抜け出すことが出来ません。真夜中だったので朝になったら助けを求めに行こうと観念し車の中で眠ってしまいました。そのうちにドアをトントン叩く音が聞こえてきました。朝になって作業員が工事をするためやってきたのです。助かりました。皆さんで車を出してくれました。お礼を言って何とか自宅に辿り着き、次の日には無事に入社式に出席できました。

そして就職と同時に河本さんが乗っていたシビックを譲り受け、NIII とはお別れしになりました。

こうしてみると殆どがトラブったことになってしまいましたが、良いこともたくさんあったからこそ愛着を持って覚えていたと思います。

その後はほとんどホンダの車を乗り継ぎ現在に至って来ましたが、今年の春に次男が車を買おうと言いました。ローン代の他にも色々お金がかかること、それと車庫が必要なことを伝えましたが、大丈夫とのことでしたので渋々承諾しました。てっきり車庫の目途が立っていたと思っていたのですが、車が来てから車庫探しでした。まったく見つかりません。私の車は自宅をセットバックした所に縦列駐車していましたが、しょうがありません私の車を処分してそこに駐めさせました。買ったのはジープラングラー。通る人がその度に良く駐められるねと感心するほど、ギリギリです。運転してもデカすぎてどうにもしっくりきません。それこそ私のサイズに合った車をレンタルして、行きたいところに行きたいと思っています。



(写真はホンダのホームページから借用)

## 私の愛車自慢

中山(1971 年入学)

愛車自慢と構えて卒業してからの車の遍歴でも纏めようと履歴を並べてみるといろいろと車での思い出もありましたが、従業員販売として 7,8 年毎に乗り換えただけで特にこだわりがあったこともないのが見えてきま

した。

車にこだわりのある自動車部の OB にお話するにはまともそうもありません。話が行き詰ったところで目先を変えて自動車会社をリタイヤした後に買った車の話にしました。

自宅の小金井からほぼ南に行く就多摩川に出ます。多摩川には上流の羽村堰から羽田まで 55km の立派なサイクリングコースが整備されていて多摩サイと呼んで多くの自転車愛好者が集まっています。私も近くのホームセンターで買ったパナソニックのマウンテンバイクに乗って体カトレーニングを兼ねて走っていました。ブロックパターンのタイヤをスリックにして空気圧を上げる等工夫してはみましたが、車重もあり皆にぶち抜かれてストレスが溜まっていました。

そんな折、退職金が入って少し気が大きくなっているときに多摩サイ横のバイクショップでディスカウントされているのを見つけて、たまたま私にサイズが合ったので購入しました。



#### CAYO 3.0 SRAM FORCE COMPACT

|            |                                    |
|------------|------------------------------------|
| サイズ        | 48, 50, 52, 54, 56cm               |
| カラー        | BLACK/RED                          |
| フレーム       | ライトウエイトカーボン BB30                   |
| フォーク       | フォーカスカーボン                          |
| モデル名       | FOCUS CAYO 3.0 SRAM FORCE(*)       |
| メーカー希望税込価格 | (*)印はドイツアッセンブリー商品となります。            |
| カラー        | ブラック/レッド                           |
| サイズ        | 48, 50, 52, 54, 56cm               |
| フレーム       | ライトウエイトカーボン BB30                   |
| フォーク       | フォーカスカーボン                          |
| ハンドルバー     | FSA Vero                           |
| ステム        | FSA OS                             |
| ブレーキ       | SRAM Rival                         |
| ブレーキレバー    | SRAM Force                         |
| フロントディレクター | SRAM Force                         |
| リアディレクター   | SRAM Force                         |
| シフター       | SRAM Force                         |
| スプロケット     | SRAM Force 11-28T 10S              |
| チェーン       | SRAM Force                         |
| クラシック      | SRAM S350 C2.2                     |
| チェーンリング    | SRAM S350 C2.2 50×34T              |
| ボトムブラケット   | SRAM S350 C2.2                     |
| リム         | DT Swiss R1900                     |
| スポーク       |                                    |
| タイヤ        | ゴチエンタル ウルトラスポーツ 700×23C            |
| チューブ       | 700×23C FV                         |
| サドル        | Prologo Nsgo Evo                   |
| シートピラー     | FSA SL-280 27.2φ(50まで) 31.6φ(52から) |
| ウェイト       | 8.1kg(50)                          |

#### FOCUS CAYO 3.0 CAYO 3.0 SRAM FORCE COMPACT

FOCUS というフレームメーカーの CAYO というモデルに、SRAM というメカメーカーの Force というコンポーネントを搭載したという意味です。

ツールドフランスに出場するチームにも車体を提供しているドイツのメーカーのカーボンフレームで、上級グレードのコンポ搭載と聞いてあまり詳しくなかった私は飛びつきました。

本格的なロードバイクに乗るのは初めてだったので、バイクを引き取って帰るときに自分の無謀さに気が付きました。足は届かないは、前は見えない。その上チェンジレバーがブレーキの内側にあるのは最近のロードバイクと一緒にですが、SRAM のシステムはレバーを軽く内側にタップする(ねじる)とアップシフトし、深くタップする(ねじる)とダウンシフトします。言葉で書くと簡単ですが加減が分からずチェーンが外れたりしてやっとのことで帰りました。暫くは家の周りの広い道で運転練習しました。

この車体にシマノのSPDというビンディングペダルを付けました。ビンディングペダルはペダルに靴を固定して足の引き上げる力を有効に使える仕組みです。停車する前に外さないとタチゴケする心配が有りましたが、多摩サイを走っている人は殆ど装備しているようなのでまねしました。カッコ付けです。慣れると大したこ

とは無いのですが私は1回引っかかってコケました。ペダルの裏側はフラットなタイプでスニーカーでも使えるようにしています。

ユピテルのCM31というサイクルメーターをハンドルに装備しました。速度、走行距離、心拍数、ペダル回転数、路面勾配を表示します。強めにペダリングして心拍を見るとすぐに最大心拍数に近付き体力の衰えを強く感じます。GPSで地図も表示できカーナビの機能も有るのですが、目的地方向を示すだけであまり賢くなくカーナビとしては役に立ちません。

タイヤは700x23CでMTBと比べてすごく細く、空気圧7.5kgf/cm<sup>2</sup>だと転がりは大変軽いです。スピードに乗ると気持ちよく走ります。ただ路面の凹凸で激しく突き上げが有ります。路面のマークはお尻が痛くなる元です。車体メチャ軽くってタイヤの転がりが軽いので一生懸命こぐと結構なスピードになります。

チェンジは20速有り通常はこれで十分なのですが、坂道になるともっと低いギヤが欲しくなります。

サドルバッグに携帯工具を入れています。ここで忘れてはいけないのはタイヤチューブです。タイヤがパンクしたときにパンク修理するよりチューブ交換した方が確実です。多摩サイでパンクして穴が見つけれずカミさんにピックアップしてもらったこともあります。もちろん空気入れも。但7kgf/cm<sup>2</sup>程は入れるので結構大変です。CO<sub>2</sub>ボンベも持っています。基本的に夜走るつもりは無いのですが、緊急時を考えてライト類も入れています。

この仕様で多摩サイをメインにして月200から300km、年間3,000km目標に走っています。普段の走っているルートを少し紹介すると、

#### <多摩湖周回コース 65km>

小金井の自宅を出て北に向かい、小金井公園から水道道路を多摩湖まで。多摩湖をぐるっと回ってから青梅の旧道を走って箱根ヶ崎まで行きます。羽村街道で羽村堰まで、多摩サイで稲城大橋付近から北上して小金井に戻ります。サイクリングロードとチョットの急坂があるコースです。

#### <羽田国際線コース 75km>

小金井を出て南下し稲城大橋で多摩サイに出ます。あとは多摩川沿いを下流に向かい、途中二子玉川辺りは多摩堤道路を走らなければならないので要注意です。羽田に着くと大鳥居の先は一般道ですがそんなに混んでいることは無く国際線ターミナルに着きます。ターミナルの周りに駐輪場は無いようなのでこっそり置かせて貰います。食事をして帰るときもあるのですが、サイクリングのウェアでターミナルに入るのは最初は勇気がいりました。帰りは同じ道を帰るのですが、多摩川の川崎岸でも帰れますが判り難い所が有ります。

普段多摩川の周りばかりですが日帰りのロングランとして、江の島130km 奥多摩湖120kmにも行きました。奥多摩湖は最後にトンネルが続くところで車に抜かれるのが怖いです。行きの登りはきついのですが帰りは殆ど下りで、疲れていても無難に帰って来れます。

反対に江の島は帰りの最後に多摩丘陵を超えるのがかなりの重労働となります。海に向かうので南風が強い時しんどいです。途中で引き返してきたこともあります。

最近新しい場所の開拓はしなくなってきました。

遠出はあまりしたことはないのですが紅葉の時期に桧原湖まで車に乗せて行きました。大した坂は無いつも



りだったのですが一周 30km で結構楽しめたのを覚えています。

もう 1 台数年前に足を怪我した後にロードモデルだと足を着いたときに不安があったので、足つきが良いかと思って買いました。

### DAHON Mu SP9 (20 インチ 折りたたみ自転車)

DAHON というメーカーの Mu という折りたたみモデルの 9 速仕様という意味です。



ダホン[DAHON] Mu SP9(ミュー SP9)20インチ 折りたたみ自転車

|                    |   |
|--------------------|---|
| Frame Material     | Aluminum  |
| Free Wheel         | 9speed  |
| Wheel Size         | 20inch (ISO/ETRTO451)   |
| Rider Height Range | 135 -190cm  |
| Weight             | 11.1kg  |
| Model Number       | FDA093  |
| Color              | Cardinal Red/Diamond Black/Albino   |
| Frame              | Dalloy Sonus Aluminum<br>Tubeset w/ Forged Lattice Hinge and V-Clamp Technology |
| Fork               | Lightweight and Responsive Dalloy Aluminum, w/ Integrated Crown                 |
| Handlepost         | Forged Aluminum Radius V Handlepost,8"  |
| HandleBar          | 6061 Aluminum Flat Bar, 530 mm  |
| Rims               | 451 Lightweight Aluminum Double Wall  |
| Front Hub          | DAHON Custom Compact 74mm, 20H  |
| Rear Hub           | DAHON Custom Compact 130mm, 28H   |
| Tires/Tube         | Kenda 20" x 1-1/8" K-101B(28-451) F/V   |
| Crank              | Forged Alloy 53T:175mm w/ Single CNC Guard                                      |
| Bottom Bracket     | CH-51 cassette 68mm 119L  |
| Free Wheel         | Shimano SORA CS-HG400-9 11-32T  |
| Front Derailleur   | n/a   |
| Rear Derailleur    | Shimano SORA RD-R3000-SS  |
| Shifter            | Shimano SORA SL-R3000-R   |
| Brakes             | Shimano SORA BR-R3000 Calliper  |
| Brake Levers       | Shimano SORA BL-R3000   |
| Saddle             | DDK-D014  |

組み立ては非常に簡単。2 分ほどで OK。家の中においてもあまり目立ちません。足つき調整は良いのですが小径タイヤですのであまりスピードには乗れません。エアは 7kgf/cm<sup>2</sup> 入れるので転がりは軽いですが、見てのようにアルミのフレーム形状はスマートなのですがヘッド周りの剛性が低く、フレームが振れてかなりふらつきます。乗り始めは違和感がありますが慣れれば大したことはありません。チェンジは 9 速なのでレシオ配分が粗いですが多摩サイを走る分には問題なしです。

このバイクで長距離を走るつもりは無いのですが 車に積んで旅先で高原を走ろうと思っていました。ところがコロナ騒ぎで遠出できずに買い物自転車の代わりになっています。

以上私の愛車紹介ですがあまり参考にはならなかったでしょうか。この状況が変わって早くみんなで一緒に集まれるようになることを願っています。

### 愛車紹介 オマケ

#### CIVIC

私としてはかなりの思い出のある車です。会社では事務用連絡車の扱いだったのですが、会社のクラブ車両として使っていた車です。当時エンジンチューニングとか OK でしたので色々なアイデアを入れ込みました。仕様の詳細は機密扱い(?)にしました。

残念ながらレビン・トレノの 2TG 勢のパワーにはかなわなかったのですが、装備重量で 700kg を切る軽量を活かして全日本級のイベントの SS でトップを取った事もありました。私はナビとしてエントリーしていました。



## 定年後の忙しい日々

武元(1973年入学)

石川県七尾市在住です。2015年8月の「ているらんぷ3号」以来の投稿です。

1977年3月都立大を卒業して富山県黒部市のYKKに入社し、黒部からどこへも変わることもなく38年余りを過ごしました。60歳の定年を機に生まれ故郷の七尾市へ戻りました。

戻って間もなく町内の組織の色々な役職を依頼され、現在は町会長4年目です。更に4月からは人口約5,000人の地区(16町)のまちづくり協議会の事務局長を依頼され、4時間/日×4日/週×4週/月=64時間の非常勤職員として勤めています。業務内容として、行政から委託された施設の維持管理、地域課題の把握及び改善の企画、地域活動団体・住民・行政との連絡調整、協議会の事務全般等々多岐広範囲にわたっております。昨年に引き続いて新型コロナウイルス感染症の為、今年も各種行事の中止が余儀なくされる状況ですが、最大限安心・安全に配慮して一部の行事は実施する予定です。

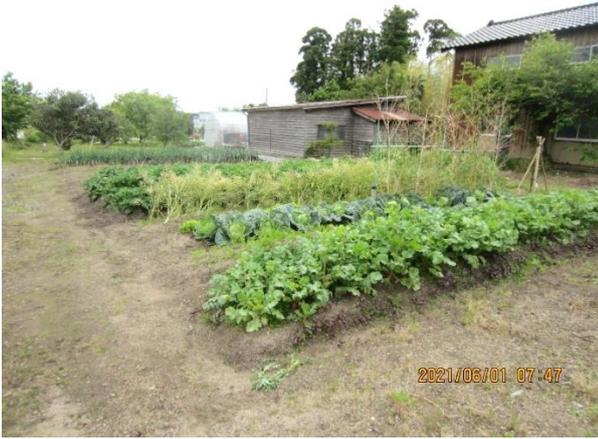
さて、仕事以外の様子についてお知らせします。最初は家庭菜園です。自宅の直ぐ近くにそれなりの広さの畑があります。5月にトマト、きゅうり、なす、ピーマンのいわゆる夏野菜の苗を植えました。この他に、玉ねぎは収穫中でジャガイモはもう直ぐです。あと白ネギ、レタス、エンドウ、キャベツ、人参、大根…と毎年少しずつ種類を増やしています。初めは苗を購入して定植しますが、慣れてきたら種播きから挑戦します。また、遊び心で玄関先に大きい植木鉢にミニトマトを栽培しており、収穫が楽しみです。更に昨年の秋に甘柿:2本、渋柿(干し柿用):2本、温州ミカン:2本、サクランボ:2本と果物の苗木を植えました。柿の木は甘・渋合わせて4本あるのですが、大分老木になってきたので先のことを考えて植えました。

二番目にストロー細工ですが、2015年の投稿の時からレポーターが1種類増えただけで停滞しています。新しく増えたのはトンボです。1本のストローから4枚の羽根をどの様に切り出し、しかも接着剤なしで留めるのが難しかったです。今まで作った作品は人にあげたり、町の郵便局のカウンターにおいて、ほしい人に持っていつてもらいました。作り方を忘れるといけないので、少し在庫をしているだけです。プラスチックが生物への環境問題になっていますが、無くなったら私の趣味が1つ減ると、紙になったら弾力がなくなつてうまく作れないのでは…と心配しています(笑)。

100円ショップのストローとハサミがあり、『忍耐・我慢』を克服すれば出来る安上がりで人に喜ばれる(特に女性)趣味です。興味のある方は、始められてはいかがでしょうか。失敗しても全く影響はありません。

三番目にペーパークラフトです。これは厚紙が必要で、プリンタで印刷する為ストロー細工よりは少し費用が掛かります。印刷するデータはインターネットから無料の素材をダウンロードして利用しています。種類は国内外の城・寺院など建造物、軍艦・帆船など船舶、車両、飛行機など多岐にわたっています。書店で戦艦大和のクラフト本を見つけたのが最初のきっかけでした。その都度、書店で購入し、切り刻むのは費用もかかるし、失敗したら再現するのは難しい…ということで無料の素材をインターネットで収集した次第です。使用する接着剤や道具類は全て100円ショップで購入できます。難易度の高いものは一日2~3時間で約2ヵ月も製作期間がかかる超大作もあります。結局、素材が紙なので失敗してもその部分のパーツを再印刷すればよいのです。ペーパークラフトは町内の文化祭に出展していたので、約40点以上製作しました。現在、自宅には3点を残して全て人にあげました。今までの製作の中ではバイクと清水寺が非常に難しく疲れしました。今後はなんとか時間を見出し、少しずつでもさらに難しい法隆寺五重塔、日光東照宮に挑戦していきたいと思います。

終わりになりますが、向こう?年間は事務局長職務、町内・地域活動、家庭菜園、趣味…とこんな調子で忙しく日々を過ごしていますので、とてもとてもボケている暇はありません(笑)。コロナ禍が収束した将来、七尾市の方へ来られることがありましたら、是非ご一報下さい。長々と最後まで読んでいただき、ありがとうございました。



♠ 奥の方の畑では、手前から順に大根、人参、キャベツ、レタス、エンドウ、ジャガイモ、赤白の玉ねぎ…後方は果樹畑



♠ トマト、きゅうり、なす、ピーマンの夏野菜を背景に自宅の畑にて



♠ 2月に近所の人からイチジクの挿し木用の枝をいただいて挑戦しましたが、ご覧の通り「1本」しか芽が出ませんでした。1割以下の確立です。来年の今頃に畑へ移植する予定です。

## 愛車遍歴

島村(1995年入学)

1999年卒業の島村です。現役時代はラリーやダートラをメインに楽しんでいました。

学生時代は競技で良い結果を出したかったことと、経済的な事情からリッタークラスのハッチバックを選ぶことが多かったのですが、卒業後は会社の上司からジムカーナ仕様のSW20を譲り受けたり、外車やキャンピングカーを乗り継いだりと、いろいろ方向性を変化させつつ車とはつかず離れず、生涯の趣味として付き合い合ってきました。

卒業後は何度か転職もして、車業界から離れたこともあったのですが、結局自分の技術屋人生で「売り」になる部分は、やはり自動車部時代の経験も含め首までどっぷり浸かった車関係だと考え、3年ほど前から日系自動車部品メーカーのフィリピン工場に赴任して、工場管理と生産技術を仕事にしております。学生時代は英語が苦手だったので、まさか自分が海外で働くことになるとは思ってもみませんでしたけど。

フィリピンでは日本車が6割強、韓国車が3割、残りが欧米系という感じの比率で、走っている日本車は最新のレクサスから30年前のシビックやカローラなどまで幅広いものの、道路事情と交通ルールやマナーが悪いため外国人が運転するのはリスクも多く、なかなかストレスフルです。また、値段も新車、中古車とも日本と比べるとかなり高いです。

そんなフィリピンに赴任して最初の1年間は会社から禁止されていたこともあり、車を所有せず、免許も国

際免許のみで過ごしていたのですが、結局会社と交渉して許可をもらいすぐに現地免許を取得、1年間がんばった自分へのご褒美に(笑)、なんと懐かしの SW20 の中古車を買いました。この SW20 は日本からの中古輸入車、右ハンドルから左ハンドルへの改造車というとんでもない状態で、電気系やもろもろのトラブルを直し直し、日本からこまごまとした部品をスーツケースに詰めて持ち込んで交換したりしながら 2 年間付き合ったものの、コロナのおかげで日本からの部品調達も難しく、SW に乗って休日早朝に郊外にドライブに行くこともできなくなってしまったため、先日トヨタの新しめの東南アジア向けの小型セダンに乗り換えました。日本にいた頃も含め、今までの車人生で一番「普通に近い車」かもしれません。

40 代半ばになり、最近ではタイヤを外して車高の調整をただけでも翌日筋肉痛や腰痛が出る体たらくですが、それでものんびりと車人生を楽しんでいます。競技場での転倒など小さな自損事故は学生時代にたくさん経験しましたが、ここまで人様に怪我をさせる事も、自分が怪我をすることもなく車遊びを続けてこられたのも、運転や車いじりに明け暮れた自動車部時代の経験のおかげではないかと思っています。

いろいろと不自由な日々が続いていますが、それぞれの場所、それぞれの環境の中でも皆さんが楽しく安全に車遊びを楽しんでいるものと信じております。折角頂いた機会なので、学生時代の愛車と現在の愛車の写真を貼って締めさせていただきます。

年式は 30 年近く差がある 2 台ですが、車ってあまり変わらないような気がしますね。



## ロボットアーム支援下での心臓手術体験記

斉藤(1999 年入学)

先日、ロボットアームを用いた心臓手術を受けるという大変貴重な経験をしましたので、その体験記を寄稿します。

数年前、心臓の弁に軽度の逆流があることが分かり、ここ数年定期検査で様子見をしていました。いわゆる弁膜症の一種で、弁膜症は 65 歳以上では 10 人に 1 人が罹患しているという情報もあり、珍しいものではないようですが、若年者では少ないようです。

直近の定期検査で逆流の程度が悪化していることが分かり、手術の適期になっていると言われました。自覚症状はほとんどなく、これまで「10 年後や 20 年後には逆流が悪化して、手術をする日が来るのかもしれないなあ」程度にしか考えていなかったため、まさかの急な展開に戸惑いました。しかし、自然治癒するものではなく、さらに症状が進行すると様々なリスクが出ることから、意を決して今回手術をすることに決めました。

従来手法では、胸骨を 25cm 近く切断して肋骨を広げ心臓にアクセスするという、とてつもなく大きな負担となる手術なのですが、近年は肋骨の間を 10 cm 程度皮膚を切って、内視鏡でアクセスする手法が広がっ

てきています。私の受けた手術はダヴィンチという支援ロボットを使った手術で、さらに負担の小さい手法のものです。直径 1 cm 程度のロボットアーム 2 本、カメラ、物資出し入れ用の穴と計 4 か所の穴を右の肋骨の間に開けて行う手術です。通常の内視鏡よりも関節が多く器用な作業ができるのだそうです。また、胸骨を切って正面からアクセスするより、心臓の右側からアクセスする方が弁がよく見え、修復作業がしやすいというメリットもあるのだそうです。

手術の概要は、全身麻酔後、人工心肺装置に繋がれて血液循環を維持しながら、右肺を一旦しばませて、右の肋骨の間からロボットアームやカメラを入れていき心臓にアクセスし、一旦心臓を止めて心臓の壁を切って、心臓内の弁を切ったり縫ったりして修復するという内容です。止めた心臓が本当に再度動くのか？と素人としての疑問もありますが、動くのだそうです。心臓ってタフな臓器ですね。

手術内容としてはかなりの大手術だと思いますが、当の本人は麻酔が始まって以降のことは当然記憶がなく、集中治療室で目が覚めて痛み止めを処方してもらいながら、術後翌々日には集中治療室から歩いて退出するなど、とても早い快復ぶりです。先生方のロボット操縦技術の高さもさることながら、傷口は右脇の 4 か所のみというロボット支援手術のなせる業でしょう。

そして合併症もなく、術後 1 週間で退院となりました。胸骨を切る従来手法の場合は、2 か月の入院となるそうですから、ロボットアームでの心臓手術の素晴らしさに感銘を受けた次第です。

心臓手術でロボットアームを使った手術を行える病院は日本でもごく僅かしかないそうで、東京・杉並区にあるこの病院には日本中から患者が来るのだそうです。また、私の病気の場合は、3 年ほど前にロボット手術でも健康保険が適用されるようになり、費用的負担も僅かでした。左心室から左心房への逆流がなくなり、エンジンで言えば、排気量が 2 倍になったようなものですから、文字通り「強心臓」を手に入れたということになります(正確には、元に戻っただけですね)。

今回の入院手術を経験して、医療技術の進歩に感銘を受けると同時に、健康でいられるのは当たり前のことではないのだなと改めて気づきました。これを機に不摂生はやめようと思いながら、退院の帰り道にラーメン屋に吸い込まれてしまいました。やっぱり何事も適度に取り組むのが良いのだらうと思っています。

## 卒業後の近況報告

津金(2014 年入学)

2014 年入学、2015 年入部の津金です。現役時代はトヨタ・アルテッツァ、トヨタ・セリカ GT-FOUR、トヨタ・MR2 と乗り換えてきました。主な活動として府大戦(SS、計算ラリー、ジムカーナ)、サーキット走行(茂原サーキットなど)、軽自動車耐久レース(本庄サーキット)、カート走行(ドリーム平塚、クイック羽生、ビックバン大和?)を行ってきました。

去年寄稿した志賀と同じく、私が入部してから自動車部は個人プレーから団体行動に移り変わっていきました。特に軽自動車耐久レースではフルノーマルに近いレギュレーションのクラスに HA23V スズキアルトにてフル参戦し、シーズン 2 位を獲得できたことはいい思い出になっています。2021 年も現役勢はアルトでミッションブローやエンジンオーバーホールを経験しているようで社会人の立場ながら温かく見守っています。

こういった部活動をしていたこともあり、自動車系のメーカー(BOSCH)にご縁があり 2021 年から新卒でお世話になっています。現在は北海道にあります女満別テ



クニカルセンターにて実車適合エンジニアの見習いとして働かせてもらっています。仕事内容としては ABS、TCS のシステム、ロジック開発を行っておりパラメータを設定しては走りこんで官能評価をし、最終仕様の決定を完成車メーカーとすり合わせをしています。完成車メーカーから試作車を借りているため絶対にぶつけられないというプレッシャーを感じつつ業務を行っており、自動車部で培った経験が役立っている場面もあります。まずは仕事をしっかり覚え、より自動車業界を盛り上げられるように頑張っていきたいと思います。

遠く離れた地からではございますが自動車部が、今後も発展できるよう応援しております。

## <現役部員からの報告>

東京都立大学 自動車部 主将 3年 乗松

お世話になっております。都立大学自動車部現主将を務めております乗松と申します。現役部員を代表しまして、昨今の活動状況や今後の予定について申し上げます。

まず現在の大きな活動状況についてお伝えします。現在部にはこの春迎えた 3 名の新人部員を含む 12 名が在籍しており、各行事の実施や ESRA 軽耐久シリーズの通年参戦等を目標に活動を行っております。学内での活動については活動時間等の規制が緩和されたためガレージ設備を用いた重整備等も行えるようになりましたが、学外での活動に対しては依然慎重な姿勢を強いられており、7 月初旬に予定されていた今年度の府大戦は昨年度に引き続き中止の判断が下されました。こうした恒例行事は毎年の実施によって運営が図られるだけに今後の引継ぎに注力したいと思います。

軽耐久シリーズについては本年度よりクラスを変更し、学生チーム同士で優勝を争う ESRA 軽自動車耐久シリーズに参戦中です。第 1 戦はマシントラブルによるリタイアとなりましたが、これをきっかけに機関部の OH 等を実施しつつシリーズへの通年参戦に向け準備を進めております。諸事情によりブログ等での報告ができない状況ではありますが応援いただけますと幸いです。

まだまだ先の見えない状況ではございますが、昨年度叶わなかった夏合宿やドライブ企画の実施、府大自動車部との交流維持、さらなる新人部員の獲得などを目標に慎重な活動を継続して参ります。今後とも変わらぬご支援をよろしくお願いいたします。

合わせてガレージ設備に関するご報告です。OB&OG の皆様からの温かい支援を賜りまして、昨年度後半に老朽化により使用できなくなったタイヤチェンジャーを新調致しました。この場をお借りしてお礼申し上げます。大切に使用させていただきます。

## <編集後記>

佐々木 (1968 年入学)

今号は、4 度目の緊急事態宣言下、東京五輪のテレビ中継にくぎ付けとなりながらの編集作業でした。

コロナ禍で対面のコミュニケーションが制限される中で、「ているらんぷ誌」は自動車部の仲間からの「残暑見舞い」代わりの便りとして、また、猛暑の中での爽やかな清涼剤として、従来以上に心に潤いと感動を与えてくれるような気がします。

それぞれの自動車部時代を思い起こしながらお互い刺激あって楽しみを増やしていただければと思っています。

今後共にご指導ご協力よろしくお願いいたします。