

流星



第 2 号
1966

九州工業大学責善会自動車部

流星



1966

第 2 号

九州工業大学責善会
自動車部

昭和 42 年 3 月 卒業



前列左より 市丸、芳賀、浜本
後列左より 加藤、尾崎、片岡



今年のニューフェース

'62 クラウン

昨年三月、福岡トヨタから部に貸与されたニューフェースである。もう街で見かけると懐かしさを覚える車の部類に入ってしまったが、当部に於ては第一線で活躍中、欠かすことの出来ない存在である。タケ上りで十五万四程走っているがまだ快調そのもの。ラリーに、部用に路上練習にそして部員の私用からバイトまで一手に引受けて稼いでくれる。

現在は部が一万五千円也の大金？でこの車買上げている。

目次

流星第二号によせて	九州工業大学学長 妻木	1
部を想う	自動車部長 中田	3
卒業にあたって	卒業生	4
矢野敏明君を悼む		14
全日本学生ラリーに参加して		15
第四回工大ラリー		22
OB会結成なる		24
OB会関西支部発足		27
先輩寄稿 学生生活とクラブ活動について		30
中国四国遠征		35
昭和四十二年度新役員		66
昭和四十一年度部活動記録		67
雑感		70
OB名簿		74
部員名簿		81
九州工業大学貴善会自動車部部則		87
編集後記		95

部 車 紹 介



シボレー '54



ニッサントラック



いすゞエルフ



トヨペットマスターライン '57



トヨペットクラウン '56



プリンスグロリア '60

部 車 紹 介



トヨペットクラウン '59



ニッサンジュニア '61



トヨペットクラウン '60



トヨペットクラウン '60



メルセデス '64

流星第二号によせて

九州工業大学学長

妻 木

大学での授業すなわち講義や実験、演習等が大切なものであることはいうまでもない。これなくしては大学の教育の本体がなくなってしまう。しかし、これ以外のいわゆる課外活動も学生生活にとってはなくてはならぬものである。これこそ大学の生活を豊かにし、うるおいを与え、人間形成に寄与するところ大なるものがあるのである。

学寮の生活もなかなかよいものである。工大祭も、駅伝大会も、学内運動会も楽しいものである。また貴善会の各部の活動、同好会の活動、それぞれ意義深いものがある。それらのどの部を選び、どの同好会にはいるかは学生諸君各自の環境、好み、適合性に照らしての自由選択によることになるであろう。

さて、自動車部は、速く明治工業専門学校時代に創立され、今日まで三十五年余の歴史をもつことである。この間自ら自動車部員たることを選んだ先輩諸君は、部員としてこれに精進し、部の発展に努力し、今日の部の隆昌をもたらしたのであった。そして昨年は部誌「流星」才一号を創刊し、本年も続いて才二号を刊行するような気運にまでなつて来た。

このように永き伝統と発展を持続して来た原因は何であろうか。工業大学の学生と、自動車部というものが本質的にマッチしたところがあり、両者に何か牽引、誘引し合う本質的なものがあるためと私は思う。自動車ブームという外的なものがこの部を盛んにするということもあろう。文科系の大学でもなかなか熱心な部員もいるであろう。しかし、本学の自動車部の伝統の中には、もつと本質的なものが流れていると私は信じます。

部誌の発刊によつて部員どうしはもちろん、先輩との間の連絡はいよいよ密となり、自動車部が今後益々充実して行くであろうことを信じて疑いません。

(昭和四十一年十二月六日)

部を想う

部長 中 田

(機械工学科・教授)

流星の才二号を発行される由、賛成である。今年四月自動車部長になれと云うおすすめで引受けたのですが、最初の間はあまり期待を持って居なかつた。失礼な云い方をすれば若い者が自動車に乗りたがるのは当り前であると云う程度のことと位に思つたのであるが、その後内容が解るにつれて、実に厳格なルールに従つて運営しており、各メンバーはそれを立派に実行して居ることが分り、自分の不明を心中大いにはちた次才である。此の現状は一朝一夕に出来上るものではない、自動車成立以来の諸先輩の御努力、それを受継いだ現部員の切さたくまの賜で、この尊い伝統を必ず後輩に伝えて貰い度いと思います。先日モラリーの開会式で一寸述べたことであるが「ドライブ」としてはあまり快適ではなさそうな競技を辛抱強く頑張る自己を磨き上げる忍耐力には敬服した次才である。この様な立派な自動車部の部長であることをほこりと思つて居る。

卒業にあたって

前主将 尾崎
工業化学科

早いもので、もう卒業である。後輩から、「卒業するにあたって。」の原稿を書いてくれと催促をうけるのである。私も小さい時から車には目のない方で、入学と同時に入部し、級には最初のグループ六名と共に、九月にB級になり、二年春にはA級になり、自動車部のエリートコースを歩んだ。各種試合にても、一年の秋免許をとって二ヶ月で四年生の代用選手として、全日フイギューアーに参加、小型乗用にて十七位(二十位中)この時の感激は今でも、忘れられない。二年夏全九インカレフイギューアー二位。三年秋全日フイギューアー予選二位。ナイトラリー三位。四年全九ラリー初日二位。全日ラリー九位とほとんどの試合に出してもらっているし、我程の果報者はないと思う。いい所ばかりではない。二年の春五月八日部車三菱コルトにて早朝にバスと衝突、この

時は先生方に大変迷惑をかけ無事修理出来た。又ナイトラリーの練習中にクラウン59のドアが曲がる途中突然開き対向車にあたりした。でも車と運転の自信というものについて私は、免許取得の当初よりよく考えた。皮肉なもので事故の時からうまくなった様に思う。今では車の運転に関しては、安全運転をする自信はある。昭和四十年には何代目かの主将をした。私自身は何も出来なかったが、部員全員の協力で一年間無事に務めた。この間市丸博士の奮闘で部誌創刊号が出来たのは大変に良い思い出となるだろう。先輩同輩後輩に大変めぐまれ、ドライブをしたり、楽しく部生活がおくれたし、生涯の友達も出来たし、意義ある大学生活が送れたと思っている。心残りなのは、寝起きを共にした天野敏明君が昨年死去したこと。親友の大本宏君が事故の為、退部になったこと。最後に自動車部の未来に期すること。部則も出来、又日会も発足し、一層の組織力をもった今日、計画性をもって他の運動部らしく、きびしさをもって、

部員全員が参加し、九州の雄におわらず、全国一になる様努力し、明専よりの伝統に基いた特色のある部に成長してもらいたい。機械科の学生にもっと発奮してもらって、自動車工学を研究し、海外遠征でも行って欲しい。

信頼されるドライバーになれ

制御工学科 市丸

今から四年前、桜の花の咲く頃、晴れて工大の門をくぐると同時に自動車部に入部した。当時の自動車部は、「流星」創刊号を読んでいただければわかるが、部車の小型化・乗用車化がほぼ終わった頃であった。「青馬車号」を改造したゴーカート。名前をつけられた最後の部車である「銀河」も車庫にあった。それから四年間、自動車部そして工大自身も大きく変わった。四年前は鉄筋の建物といえば金属科と我が制御部だけであった。教養の鉄筋も学生会館も無かった。その学館の裏に今はいく人も通れないが、正門から塀に沿って西門に通じる道路があった。名付けて行幸(ぎょうこう)道路という。この名前を知る者も現役部員の中にはもうほとんどいないであろう。その行幸道路とグラウンドまでの道路が、練習用の道

路であった。練習場なんてのは当時なかった。(今の練習場は、我々が一・二年の頃、貴重なデートの時間を涙をのんでつぶして勤労奉仕で二年がかりでつくったものである。)練習車は先に書いたゴーカートとトヨタのどついマスターラインであった。セルで発動スタートなんてことはまずなく、整備してまず後押しから始まった。練習のシステムは今と同じである。初めて車に乗って教えられた通り手足を動かして、車がゆっくり動き出したときはやはり喜しかった。皆も経験しているであろうが、生まれて初めて車に乗った時と、希望の免許を手に入れた初めてのスラム運転のコワさとは忘れ難いものである。そうして毎日練習し、七月の合宿の時試験を受けに行った。通るものと思っていた法規の学科試験で落ちて来て恥ずかしい思いをした。何事にも、小さな事にも、全力を出してぶつからねばならないことを教えられた。そして十一月、晴れて運転免許証を獲得することができた。二回目、通算三回目で合格した。同級生の中では二番目であった。ここで新入部員の方に言っておく。免許は早く取った方がよい。同学年の中では大体免許を取った順に、自分の位置というものが決まるからである。これは、対外試合、各種行事など運転年数でおのずから自分の活動範囲というものが制約を受けるからである。いわば年

功序列というわけであろうか。

三十八年の十一月に免許を取ってから、もう三年以上になる。無事故無違反である。(ただし無違反というのはただつかまらなかつたというだけのことであるが。もちろん。)

北陸・関東そして四国と三回の遠征。数々のラリー、フィギュアなどの対外試合。部誌の創刊号の発刊。思ひ出はたくさんある。特に去年の全日ラリー出場、九位という(輝やかしい)成績は思い出になることであろう。ラリーという競技は出場した者でないとその面白さはわからない。ドライバー・ナビゲーターそしてカリキュレーターとの三者のお互いの信頼の上に立つチームワーク。長時間の緊張に耐えるだけの忍耐力、常に冷静なる判断力、など頭脳・体力・気力・技量など自動車部生活で学んだ全ての経験が要求されるスポーツである。いまここでラリーはスポーツだと書いた。疑問を持たれる人もあるかもしれない。今日自動車はかなり、いや非常に普及した。それに伴って交通事故もうなぎ上りである。自動車の急速の進歩と、それを受け入れる側のモータリゼーションの低さと道路事情とのアンバランスの結果である。その歪を少しでもなくするため、制御工学を学んだ者として交通のコントロールを卒論のテーマに選んだわけ

ものである。自分ならここでブレーキを踏むのに彼はまだ踏まない。あるいは不必要なところでブレーキをかける。エンストする。イライラしたり、足をふんばったりした経験をお持ちのことと思う。あるいはこれからきくとそういう経験をするとと思う。これはそのドライバーが信頼できないからである。

今まで機会ある毎に、「信頼されるドライバーになれ」ということを言ってきたので、知っている人も多いと思うが、卒業にあたって、あらためて書き記しておこう。

信頼されるドライバーとはどういうドライバーをいうのであろうか。それは簡単に言えば、同乗者に安心して乗ってもらうことのできる、言いかえれば、同乗者が安心してハンドルを任せ、自分の命をあずけることのできるドライバーのことである。僕の経験を少し書こう。僕は誰かを乗せて運転して、ドライバーとして一番喜しいのは同乗者が眠ってくれることである。(もっとも女の子を機に乗せた場合は話は別だが)人の運転する車で居眠りするの、下手なドライバーの場合覚悟のいることである。だから僕は同乗者が眠ってくれば、自分を信頼してくれるからこそ居眠りするんだなと解釈して一人無上の喜びにひたるのである。ウンだと思ったら、一年生の免許取りたての運転する車で居眠りしてごらん。で

でもあるが、話が横道にそれた。もとに戻そう。自動車はスポーツである。別にスポーツカーに乗るのがスポーツだなんて言うつもりはサラサラない。

自動車は輸送の手段として、今後ますますその必要性が増し、二十年・三十年後には日本全体が一日の行動半径に入るような、超高速自動車専用道路ができ、そして目的地に着くまでは完全な自動操縦。決して夢ではない。そして一方では、自動車を単なる輸送の手段としてでなく、スポーツとしてドライブや各種競技を楽しむ人々も増えていくであろう。現在ラリーをはじめ、フィギュアレース・ジムカーナ・スピードレースなどいろいろある。これがどう発展するかは予測できない。しかし二十年先、三十年先、この巨大自動車部がどういう形で存在するか。現在のままの姿でボンコッスを乗り回しているか、それとも自動操縦の車とかホーバークラフトあたりを乗り回しているかもしれない。想像するだけで楽しいことではないか。自動車競技をスポーツとして確立させるのは我々自動車部の役目かもしれない。

夢が大きくなり過ぎたが、話を本論に進めよう。タイトルに『信頼されるドライバーになれ』と書いた。車を運転する者は誰でも経験することであろうが、自分よりも下手くそなドライバーの運転する車に乗るのはこわい

きますか。こわくてとてもできないでしょう。信頼されるというのはいわゆる怖いものです。

それでは信頼されるドライバーになるにはどうしたらよいか。これから書くことを、自動車部にいてハンドルを握る者は特に心に銘記しておいてもらいたい。

方法は簡単である。それは「人に信頼される人間になる」ことである。人間的に信頼されることである。具体的にどうしたらよいか。それは各自で考えてもらいたい。この人間社会というのは、お互いの信頼の上に成り立っていると決しても決して過言ではないと思う。この社会からお互いの信頼というものをなくしたら人生つまらないものになってしまう。素直たるものになってしまう。信頼というものは、社会・人生を滑らかにする潤滑油のようなものではないだろうか。車だって潤滑油がなければ動かない。このことを忘れないで欲しい。そして、そういう人間になるよう努力してもらいたい。しかし誤解しないでもらいたい。僕は四年間の自動車部生活から「信頼」ということを学びとったに過ぎない。信頼が最上のものというわけでもない。ただ、何か、精神的なもの、目に見えないものを学びとって欲しいと思うわけである。そういう心がけて自動車部生活を送って欲しいのである。そうすれば、きっとその経験は将来の人

生に大きくプラスになることは言うまでもないからである。

あと二カ月足らずで工大制御工学科そしてこの自動車ともお別れしなければならぬ。どんな場合でも別れるというのは、つらい、悲しいことである。しかし、卒業したあとには、バラ色か灰色かわからないけれども、とにかく新しい未知の世界が待っているのである。今、新しい未知の世界に対する準備を着々と進めているところである。期待が大きければそれだけ不安も大きい。四月から展開される新しい生活に対する期待と不安に一日一日胸がふくらんでゆく思いのするきょうこのごろである。

自動車部生活を振り返ってみて、楽しかった思い出ばかりである。あっという間に経ってしまった。「光陰矢の如し」である。どうか三年・二年・一年の諸君。残りの学生生活を有意義なものにしてもらいたい。

ここまで長々と下らない文を読んで下さって有難う。君はきっと信頼されるドライバーになるでしょう。

最後に、多くの貴重な経験を与えてくれた自動車部に感謝し、その限りの発展を心から祈って筆をおく。

皆さん、元気で頑張ってください。

さようなら。

(昭和四十二年一月)

ばである。とにかく当時はエンジンをはかるのに車をおすのは常識となっていたくらいである。

このようにして一年の終り頃によりやく免許を取る事ができた。「三バカ大将」の中では一番遅く免許を取ったわけで一年の遠征によりやく間に合った。免許を取ってから自動車部での僕の活動が始まった。といっても僕の場合、自動車部での思い出といえは、事故に始まって事故に終わったといっても過言ではなかった。先輩の方には、ずいぶん迷惑をかけたものだった。まずスラム運転の時には、おばあさんにぶつつけてしまった。交叉点の四十メートルぐらい手前で飛び出してきたのでブレーキをかけたが、自分が思っていたよりきかなくておばあさんはヨロヨロと転んでしまった。幸いほとんど止まる寸前だったので相手に怪我がなくてなりよかった。横に乗っていた加藤さんはさぞ驚いたことであろう。二年の秋には、また大きな事故を起してしまった。博多へ行く途中、僕が三菱五百を運転中、前を走っていた大型トラックを追越そうとしてアクセルをいっぱい踏み込んだが途中でアクセルがもどらなくなって、スピードがどんどん増して、無意識でハンドルを右に切ったので車は路上で半転してそのまま、二メートルぐらい下の田の中につこんでしまった。今考えてみると、アクセルがもどらな

卒業に際して

電気工学科 芳 賀

月日の経過していくのは実に早いもので、もう今度は僕等の卒業の番である。毎年落第生の多い自動車部の中で無事四年間で卒業しようとしているのだから優秀である。思えばこの四年間さまざまな事が思い出として残っている。一年の最初、希望に胸をふくらませて自動車部に入部した。その当時、上級生はみなかしこく見えたものであった。ところが今自分が逆の立場になってみるとあまりたいしたことはない。上級生からガミガミ言われながらする練習、車の洗車をど今となってはなつかしい思い出となっている。特に一年の夏休みの暑い時の整備は苦しかった。トヨエースの車検を取る都合で、予定を延長して二週間整備を行なった。最初ははりきっていたが終りの頃はきつさがつのるばかりであった。それでもその頃はまだ新らしかったマスターラインを運転させてくれた時は大変うれしかった。なにしろその前まではアクセルをいっぱい踏んでもあまりスピードの出ない車で練習していたのだから……。その点今の練習車はりっ

くなった時、キーを切るかブレーキをいっばいに踏めばよかったのだが、その時に夢中でそんな余裕はなかった。同乗者が、たいした怪我もなかったのは不幸中の幸いであった。ただラリーの全国大会の参加賞でもらった三菱五百をだめにした事は、先輩方に変な思い出も残った。そのほかに、小さな事故をあげれば、きりがないのでこのあたりでやめておこう。今となってはみな、なつかしい思い出である。従って運転に関しては今もってたよりない僕ではあるが、今まで自分なりに努力してきて気のついた事を、先輩の諸君に一言。一二年の勉強のひまな時期に大いに部活動に参加して運転練習の時のみでなく部室に多く出入りして他の部員と溶けこんでほしい。免許を早くとることは言うまでもないが、自分のやりたい事が出来るのは学生時代である。そのわずかな時期を自動車部で過ごす事は多いに有意義であろう。将来車を買って横に美人の彼女を乗せてドライブする……。思わず顔がほころんでくるようだ。

自動車部の思い出

電気工学科 浜 本

私はこの三月に学舎をさり、それにつれて自動的に自動車部の現役をしりぞくことになるので、ここで三年半あまりの自動車部員としての生活をふりかえって見たい。私が自動車部に対して今でも忘れえぬことは一年の時の夏期合宿であった。そのころはトヨエースが我が自動車部の唯一の貨物車として活やくしており、合宿ではその車検整備が主な題目であった。傷つきよれたトヨエースを骨まで愛するつもりでばらばらにし、生かせるかぎりはどこまでもその部品を使い、又どこにつけてよいかわからなくなった部品をつける所をさがしつづけた事など今で思うと骨まで愛して整備をしたものだった。トヨエースの色をぬりかえる時を大変な興奮を覚えたものであった。そのほかでは自動車の免許を取ったことである。私が受けはじめたのが十一月ごろであつたろうと思う。合格したいんだけど離れてるのさ、速くて星を見るようにし。

合格したいんだけど、とおしてくれないのさ、あんな

卒業にあたつて

電気工学科 片 岡

四年間の部活動を振り返ってみて、思い出として残った事を書いてみます。自動車部への入部は、人より一年遅く、二年次からであつた。入学の時は、考える事あつて、クラブへ入らなかつたが、友達達の運転練習風景などは、よく見ていた。ゴーカートのような車や、その他もあるものオンボロも、興味深く見たものた。いざ入部すると、基礎講義に、入部歓迎コンパ、そしていよいよD級練習、生れて初めて握るハンドル、ボンコツも全然気にならない。まず発進の練習、動いたり、止ったり、エンジンストしたり、カラフカシしたり、四段フロアシフトにダブルクラッチ、最新式のスポーツカーとダンブカーをどちゃ混ぜにしたようなもの、今でも同乗の先輩の真剣な顔が目につく。どうにか動くようになると、今度は、増・減速の練習、ギヤー、ガリガリとよく鳴るギヤー、増速はまだよかつた、減速となるとダブルクラッチの間になつてカラフカシを入れよとの事、このタイミングがややこしかったね。モタモタして一段減速が終つた頃

り腕が未熟だから、免許はぼくの心の友、免許はぼくの星。合格したい——なのにといい風なようすでとうとう六回目に合格、その時の気持は合格した合格した、普通免許に、さみしかったぼくのバスに免許が入った、免許よ免許かわいい免許、いつもぼくのバスに入つてておくれ、免許をとった免許をとった普通免許を本心に普通免許をとったのであります。免許を取ってからの私の生活の中で印象に残っていることといえば全日本学生ラリーの九州予選と全日ラリーである。

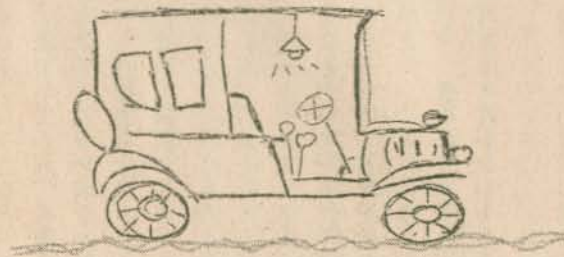
我々二人尾崎氏と私は午前四時熊本城に来たり。試合の前の異常な緊張があたりの静けさを一そうにひきたてり。我れ出すべきものをし。入るべきものを入れ、戦いに備える。未明出発すぐ道を失い後の車われらの車をおいぬく。我らそれについてゆけり。我ら第一チェックポイントの前で最後尾となれり、私ら二人非常にあわてアクセルをふめり。のちの記録を見れば我らの思いすごしである。かるうじて減点なし。その後は順調なり。鹿児島に入り桜島を見、一種のやすらぎを得る。我れその桜島を見るに、非常な感激を覚える。無事鹿児島大学に到着す。午後四時。全日ラリーの印象としては第一に私が道間違ひをした事にある。この区間減点0はすて宇塚氏のお陰である。こつこつと思ひでが私の自動車部の思い出である。

には、車はノロノロ、更にもう一段減速、これがモタツキ、ついにブレーキを踏んで、ローより再発進、なんて事が何度あつた事か、更にはカーブの切り方、先輩も無理な事を言う。カーブではブレーキを踏んで減速し、ハンドルを切りながらその間に、例のダブルクラッチにカラフカシ付の減速をせよとの事、両手両足フルに使うのだから、足に気をとられると手の方が留守に、手に注意すれば足の方がままたらず、ええいままよ、とカラフカシなしでダブルも怪しげに無理やりサイドへ押し込めば、そこは正直な車の事、「ガガー」先聲にバレてしかられた。ああ、あの頃がなつかしい。それから夏休みの合宿、ボンコツの整備に、運転練習に、また練習場の整地に、クラブ泊りで十日間は実に楽しかった。明日も覚えたし。この間にほとんどの人D級よりC級へ昇格、自分は受験せず、マイペースD級。九月になると、驚いた事に合宿の終りに共にD級だった工君が、いつの間にかB級に早変わり。どうやら休み中に、どこかへかよつたらしい。それにしても彼の変身ぶりは見事だった。その後はダンスパーティーとコンパと部費の為の部員のようなもので、たまの休講にチャロチャロ練習しては、後は放つたらかし、秋過ぎ、冬過ぎ、春来りて、九一年、友達が遠征にいくのを見送つたのは、ちよっぴり寂しか

ったね。やっとC級になってクラウンで練習開始。また、基礎講義では講師の役、当人がたいして判っていない事をしゃべるのだから、つらかったね。練習はいぜん、休講利用のマイベース、この頃よりS字バックなどの練習をする。前進と勝手が違い、なかなかS字が描けず、つい油断すると、すぐコースをはみ出てしまう。前期試験の終わった頃より、急に意欲十分、休講を徹底的に利用して、猛練習。クランク、S字、車庫入れ、坂道発進移行、方向指示器。十一月の下旬、いよいよ第一回目のトライアル。筆記試験の内、法規は、二輪免許を持っていたので免除。残る構造も、例の一夜漬けが功を奏して、なんとかパス、いよいよ実技。コースは前の日曜日に来て見ているので、一応は覚えていた。自分の試験車はセドリック。乗ってみると、非常に大きく感じた。スタートはまず順調。クランクにきて、スピード豊かなまま、減速不十分で通過した為、蛇行、半脱をとられ、その後試験官の手の動き急に忙しくなる。おまけに、一時停止では、止った時、エンジンが切れたと思ひ、セルをいじる事、二、三回、あげくの果、試験官曰く「エンジンは切れていませんよ。」全く上っていたらしい。それにしても、工大の車のエンジン音はよく聞えるのでいいね。そのつもりでいて、試験車の音がほとんど聞えなかった。とん

だ所で、ボロを出してしまった。その他、生れて初めてハンドブレーキ使ったの坂道発進、車庫入れ、S字などは、わりに楽に通過。試験が終わって、聞くと、フラッシュの上げ方不十分だけで、二十点以上も減点、その他もろもろで当然失格。その日の帰り道の風の冷たさは格別身にしてみた。その後一週間、方向指示器、その他十分に練習して、二度目の挑戦。前回の一部合格で、筆記免除、最初から実技、遅よく、前回と同じコースで車種もセドリック。今度こそと慎重かつ大胆に受験。今日は、試験官の手が、ほとんど動かない。こいつはいける。その結果、予想通り合格。この日も寒い日だったが、印象に残っているのは、試験車内の暖房がよく効いていた事。うれしかったね。もうこの試験場にも来ずによいと思うと、去りずらかったくらいだ。その後は、スラム運転に練習ドライヴ、中・四国遠征、と楽しい事ばかり。やはり自動車部にいるなら、免許はなるべく早く取るべきだとつくづく感じた。そして気が付くともう卒業で追出されそう。全く、長かったような、短かったような……。ただ一つ気がかりなのは、何一つ部に貢献出来なかった事だ。コンバとダンスパーティーと部費以外、何か一試合でも出てみたかったような気がするが、何しろ、免許取得が遅すぎた。今、C・D級の人、マイベースも結構

だが、ちょっとその気になって、なるべく早く免許を取る事、そうすれば自動車部の良さが、もう一つ判るだろうし、部活動にも、もっと積極性が出て来て、ひいては、部全体のレベルアップに、つながるだろう。卒業に当たって、難かしい事は言えませんが、自分の経験をふり返って、思いつくままを書いて見ました。参考にでもなれば幸いです。



天野 君を悼む



去年の暮もおしせまった二十七日、天野君が亡くなった。自動車部でも特異な存在で、彼独得の哲学的思想で一つの精神的な支柱として、部員の信望を集めていたのに……。

以下に掲げるのは、思いがけず遺稿となつてしまつた昨春の遠征中の彼の文である。流星紙上に載せ、永遠に残したいと思う。心して読んで欲しい。

カーラジオの音色も快適。世の中には不幸な人が多い。にもかかわらず我々ももっともらしい顔をして楽しんでるドライブ。昨夜のテレビ「氷点」の中で、美しい陽子が言っていた言葉思い出す。

自殺した人に同情して陽子は、「その方も誰かから、かけがえのない存在として愛されていたならば、自殺しなかったろうに。お気の毒です。」と。

自分の存在価値はないと悟った時ほどの苦悩はないと思う。よし存在価値がない自分を知っているとしても、誰かから愛され、かけがえのない存在とし

て愛されるならば、本人は生きる意味と甲斐を見い出してこれこそ幸福といえるだろう。

人間に平等に与えられているものは死であるという。今2号車から30号線に入る。 幸野に向う。

さて死が平等に与えられているから、人間というものは死ぬまでいろいろとできるだけ楽をして、遊んで食って寝て、怠けるだけ怠けてはいけなさと我々は教育されてきたがこれは疑問である。

彼の文はここで切れている。偶然といえばあまりに偶然、自分の死を予知していたような文である。彼はいつだったか僕にこう言ったことがある。サラリーマンは会社の歯車の一つにすぎないという。だけどその歯車でいい、俺はなりたい。たった一つの歯車が欠けても会社は動かないのだから。そういう歯車になりたい、と。この歯車こそ、会社にとってはまさにかけがえのない存在なのではないだろうか。

友情、恋愛、人生、全てにおいて彼の文は生きている。流星創刊号「自動車部と哲学」(同君筆)と合わせて、よく読んで、そして、ともに天野君の冥福を祈ろう。

全日本学生ラリーに参加して

京都・福岡(七月十三日・七月十五日)

第一区(京都―鳥取)

電気三年 山 本

七月十二日、午前四時、部室の数人に送られて工大出発。ガランとした早朝の北九州市内を一路大阪へ、前日遅く迄の準備、練習で二、三時間しか寝ていない為か、頭がガンガンする。国道二号線を快調に走る。心は、すでに、明日の全日ラリーに飛んでいる。ギリギリの線で予戦を通過した我がチーム、こんどこそは、きっと、上位入賞するぞ、心の中で、ラリーの、ABCを何度も繰り返す。ドライバーの尾崎氏も疲れきみなのか、運転を代り、後部座席で寝る。彼は、一区の競技が終り次第、就職試験を受ける為、名古屋に行くそうだが、後援の私には、その心中が良くわかる。「尾崎さん、ありがとう」午後六時、雨の大阪市内に入る。市内にて雑用を済ませ

宿舎に着いたのが九時、工大から同行して来た市丸氏と共に汗を流す。明日の為の再点検を済ませ十一時床につく。起床六時、いよいよ……だ。給油、朝食を済ませ開会式場の朝日放送新社屋に着く。午前十時開会式等を済ませ、模擬スタートをして、京都二条城へ向う。真夏の太陽が、やけにマブシク照り輝く出発一時間前に二条城前に着く。出場各チームの車が、ぞくぞく集合……。出発順位七番、問題を受け取る。市丸氏の激励の言葉が聞こえる。歓声を後にして京都市内を教習方面へ向う。標準距離迄に出来るだけ計算を済ませておかねばならぬ。第一メーターコントロールポイントの京北町を目指し各チーム、一団となって走る。全日ラリーと言う感じは全くわいて来ない、とにかく夢中であつた。京北町が見えて来た。そこで補正をし、計算に従って一秒の誤差なく進む。ドライバーが、エース尾崎氏だけに、着実に進む……ところが、計算通りに進んだ結果、前の車を、グングン追い越す事とあいあった。これはおかしい。尾崎氏よ

り、計算の検算をせよとの矢のさいそく、そうする内に、第二メーターコントロールポイント端雲洞に着く、補正率を出したところ、補正率には違いはない。とすると、その他で言う事になるが、これも違っていない。しかし、標準距離は過ぎた。もうすぐチェックポイントがあるかもしれない、前後の車も、抜きつ抜かれつしているようだ、これもあてに出来ぬ。計算を信じ運転続行と言うことになった。もうチェックがある。こう思いながら遂に三時間も走った。毎秒毎秒が、その思いだ。一般のラリーに於ては、標準距離のすぐ後にチェックがあるのが定石であるのだが……イライラして来た。車は段々と山の中に入っていく、競技車のテールランプだけが点々と見える。あの角を曲ったら……がある。こう考えると、一刻の余裕もなかった。後でわかったが、計算機は操作の段階で、一分を加え、検算の度にそれを繰り返していたのであった。自分達は、その誤った結果に従って走っていたのであった。第一チェックに入った。標準距離を過ぎて数時間、一分数秒の誤差であった。検算の必要がある。再々度検算、ところが、検算をやっている内に、二十分とたため内に——第一チェックまで何時間もチェックがなかったで、今度も最底三十分は間隔があるであろうと思って油断していたのと、少々頭に来ていた

のと重なり——一回計算と合わせたのみで第二チェックに入ってしまった。シマッタ。油断大敵、全日ラリーという事をこの時、思い知らされた。この時も、一分誤差だが、先に述べた誤りに気づき、後は確信を持って計算出来るようになり、その後は順調にレースを続けた。夜も深け、車の通日も少なくなった。尾崎氏は、黙々と運転を続ける。何としてもこれ以上の減点は避けねばならぬ。ストップウオッチをにらむと、分針が浮いて見える。はてな、一分早いのだろうか、それとも……「尾崎さん一分遅れ。」ところが前にトラックがおり追い越せない。橋が多い……これはバスコンか？……等で、なかなか誤差がちならぬ。第三チェックは、その直後にあった。遂にその日は総計、三分の誤差を出してしまった。二区、三区の選手に対し、全く申し訳ない。そして、尾崎氏にも、仮眠所に於て全部検算をやり直す。第一チェックのミスも、そして、全てのミスの原因を検討し、納得の行くまで確かめた。その夜は、車の中で、少々窮屈ではあったが、良く寝た。午前五時、目をさまし、出発準備、アイドリングをして、六時七分、仮眠所をスタート。今日こそは、何としても零で入らねば、かくして、その日は、何とか減点零で終った。鳥取のゴールに入った後、スタンドチェック要した時間から、補正率を一秒

の誤差もないものにし、二区、三区のチームに望みをたたくし、浜本氏、宇塚氏と交代した。鳥取の市内に出て初めて熱さを感じた。尾崎氏と風呂に入り、尾崎氏が就職試験に行くのを見送り、一人鈍行で帰路についたのである。……尾崎氏の言っていた「ラリーは孤独な競技やな」と言う言葉を思い出しながら。

以上が、私の全日ラリー出場の記録である。



第二区（鳥取—広島）

電気三年 宇 塚

七月十四日午前〇時三十五分鳥取行急行「いなば」に乗り込む。鳥取着が六時四十分。さっそく一人で出発地点へ行ってみると三ノ四校の選手が車の中で睡眠中。また駅に引返し浜本氏の到着を待つてコースを歩いて下検分をしながらゴール地点へ行ってレース車の到着を待つ。十一時すぎから続々とゴールに入ってきた。我が315番は七番目のゴール、「しめた。七番目の出発で七番目のゴールだから減点はすくないぞ」と思いながら車に近寄り、「減点は」と聞くと「三点ぐらい」という返事。予想よりは多いが二、三区で頑張ると入賞の可能性ありと思っただけが……。それから四人で洗車、給油をし、一区の様子を聞きながら出発の準備をととのえ出発時間を持つ。三十分前トイレに行くが車に乗るとまた行きなくなった。「だいが緊張してるな」と思いながら出発の合図を待つ。「三十六秒前」の声で問題が渡され地図を浜本氏に渡す。あつという間に三十六秒がすぎ、ホイッスルが鳴りガラガラとエンジンの音とで車が動きだす。浜本氏は地図

②の信号でストップしながらそこを右折しないで直進し不安になったのか車を止め地図をたしかめる。「ここはまだだ。」彼の指さしているのは地図③、(我々の練習では、地図②は地図①の右側ではなく下側なのであやまって地図③をみたのだと思う。)すぐ誤りに気がつき引返したが、今から考えると地図②を右折することは下検分得知っていたはず、相当あがっていたのだろう。この様子を見ていた一区の二人。タクシーで追かけようと思っていたら引返してきたというから笑い話である。以上が第一の失敗。やがて第一チェック、計算値とは二秒の誤差「減点○」(結果はコースまちがいの影響が表われて二十一秒の誤差)以後は二人とも落着き順調なレースが続く。指示速度25.4ノットの区間で後から追いついた白バイが近寄り、「今何キロで走ってますか」「35です」この会話を聞いていて、10で練習中市丸氏が白バイから「ノロノロ運転するな」と注意されたことを思い出し、浜本氏の機転に感心したわけである。すこし進むとクラウンがミンに車輪を落しトラックが引上げている所。警官がいたので「ラリー中だから引上げるのはあとにして通して下さい」と言う。「ダメ」という冷たい返事。運を天にまかして時計をみつめる。十五分ぐらい遅れてやっと通行できるようになったがこれからが大変。遅れを

取りもどそうと各車スピードアップ、我々の車はジーゼルだから加速が悪く後続車に抜かれ、その車のまき上げるホコリがまたものすごい。しばらく進むと「15kmを60分」の指示地点、ここで充分遅れを取りもどせると思っただが急な坂でローでないとダメ。「ガソリン車はいいな。」夜になって今度は僕が失敗、村祭りの為三十分のレスコン指示の地点をチェックポイントと思いストップウォッチを押してしまった。結局は腕時計に合わせて計算したので大事とはならなかったが、要注意。やっと今日のレースが終り、計算を各々二回して減点○であることを確かめて仮眠する。五時半ごろ起きたが姿勢が悪かったのか首すじがいたい。あとゴールまで五時間、「今日も減点○で行くぞ」最初のバスコンは広島県西城町、西城の城が条になっていることに気付く。いよいよ我が故郷庄原を通過。丁度八時ごろで登校する女学生の何と美しいことよ、北九州では見られないシーンである。第四、第五チェックとも減点○、もう少しという所で浜本氏が左側に地図を置き、それを見ていたので自然とハンドルが左に切れ車が左に寄る。「あぶない」の声で右へ切ったのでよかったが、もし僕が前を見ていなかったらと思うと一メートル下の田へ転落していたであろう。最後のバスコン地点を通過してからまた大変。スタンドチェッ

クの時間計算を二回やり四回やり、(予選の失敗がいろいろになったのか僕は「まちがいない」と言うのに)浜本氏の声でもう一回やり、そしてゴールしてからまた計算しなおす慎重さ。ゴールして三区の選手に会ってつかれが出て来た。思えば二日連続の睡眠不足と夜食と朝食でパン三個。十数時間計算機を回し時計とニラメッコだから無理もない。いよいよラリーも三区だけ。「市丸、伊藤両君、頑張れよ」

第三区(広島ー福岡)

開発三年 伊藤 藤

一台、また一台と次々にスタートする。阪大のプリンスがスタートする。いよいよ我々の番である。ドライバの市丸さんが興奮している。無理もない、我々にとって全日ラリーは始めてである。

メーターをひかえる。三十秒前、問題、地図が与えられる。市丸さんが地図を見る。スタートまであと数秒だ。スタートフラッグが振られる。ストップウォッチを押して腕時計の補正値を記録する。

さて計算だ。第一区ですでにメーターコントロールが

インがあつて、第二区以後は常にタイム調整をしながら走らなければならない。まず三分の二を計算する。それを再び計算して間違いないことを確かめ、やっと顔をあげることができた。広島市内をどう抜けたかわからない。道幅が狭くチェックはなさそうだ。これだとゆっくりに計算すればよかった。試走をやったのでチェックの位置が予想出来ず、それだけ負担が大きい。行けどもチェックはない。次第に不安になるが、二人で励みあつて走る。さすがに全日ラリーだ、前後に競技車の姿をとらえることができない。しかし、しばらくして阪大のプリンスとの差がつまり、ついに追越してしまつた。当然少くとも一方は間違っているはずだ。市丸さんがいらいらしている。バスコンは見落してない。しばらく走っても、慶応、大阪工大の車とは接近しない。もう一度計算をやってみるが我々は間違っていない。我々は自分の計算通り走ればよいと、自分自身に言い聞かせる。阪大の車に抜かれたと思つたらすぐ第一チェックであつた。計算通りである。

道が次第にけわしくなる。これより国道一八六号線で中国山脈を越えるのだ。所によつては迂回路を走る為市員が狭く、離合するのに数台の競技車が並ぶ。ここでは小回りの利く車が力を発揮する。このような悪路でも一

応タイム調整はやらねばならない。次第に眠くなってくる。計算機とストップウォッチを見ているが、神経はつきり動かず、焦点はボケている。こうやっているとは色々なことが頭の中で走馬燈のようにめぐる。全日に出場出来るようになった経過、四年生などの都合で全員そろって練習出来なかったこと、色々思い出される。

雲が低くたれ、小雨が降り始めた。雨よあがってくれと祈りながら走る。雨が激しくなるとバスコンは見落すし、地図間違いを起す。ラリーではこのようなミスが、すぐに事故につながる。今回のバスコンは非常にわかりやすく楽である。幸い雨もすぐあがりほっとする。

夕闇がせまった頃第二チェックであった。約三時間程チェックがなかったので不安はつのる一方だが、全日ともなるとこれで当然かもしれない。いつチェックがあるかわからないので常に正確に走らなければならぬ。技術的以上に、精神的な耐久レースである。最後まで粘り通すだけのファイトが必要である。

パンとジュースの食事をして、競技にとりくむ。夜はとっぷりと暮れてしまった。浜田市内で地図がわからなくなり、二人で検討していると、タクシの運転手が教えてくれた助かった。

所はどこかわからぬが、田舎だったと思う。警察官に

アップして点検している大学もあるが、我校は唯一のジゼル車の為に燃料の補給も不要だし、他に点検する必要もない。水とエンジン、ブレーキオイルを点検すれば十分である。オイルパン等も頭丈なので、山路で少々うってもこたえない。

新聞社前を再スタートし、一路ゴールに向う。今か今かと思っているうちに、関門トンネルに入った。レースに変化がなく次第に眠くなってくる。目をかっと見開いてもすぐに重なる。トンネルの出口でどっと歓声が起る。合宿の連中が応援にきてくれたのである。涙が出る程嬉しかった。応援はおるか補欠もない我チームである。スタート、ゴールでは交替の選手が見送るだけで全く味気ない。不思議なもので眠気が吹き飛び、地元でもあるし、ファイトが湧いてくる。恐らく第五チェックは中間、直方間と思われる。それを目標にして走る。

やはり予想していた位置にチェックがあった。一区、二区の状態からみればもうチェックはないと思われるが、万全を期して最後まで正確に走らなければならない。

阪大が直方でコースからそれ、又慶応もバスコンを見落した様子なので、チャンスと思い、飯塚市内での遅れをとりかえすべく、八木山峠を多少無理して登った。しかしチェックはなく上位進出の希望も絶たれたわけであ

ストップを命ぜられた。ルームライトを必要以上あかくしているの不思議に思ったらしい。曰く、「君たちは何をやってるんかね。免許証は。」「ラリー中です。」「ラリーとは何かね。」概略を説明するがよくわかってもらえない。すでにチェックから二時間も走っているのにイライラする。競技中なのでくわしいことは審判車に尋ねて下さいと頼む。曰く、「何試合中。早く行きなさい、早く。」全く拍子抜けした感じだ。若林橋というバスコンが右側にあるし、速度が五十km/hなので不安であった。しかし国道九号線は平坦な一本道である。前を走るプリンスのテールランプが一段とあかるくなる所を見当に走ればよい。その点は楽であった。

見通しの良い所に第三チェックがあった。ラリーにも慣れ、次第に調子があがってきた。区間上位をねらおうと励ましあった。

チェックをすぎ精神的にほっとしていると、たたみかけるように第四チェックがあった。気がついた時にはすでに遅く、十秒くらいの誤差で通過する。ここが仮ゴールで、明朝まで仮眠することになる。空腹で眠れぬのでラーメンを食べに行き、明日の作戦を練って、シートに横たわった。

ぐっすり眠って、すっかり疲れがとれた。ジャッキア

る。峠の下りに最後のバスコンがあって競技のほとんどが終った。あとは法規に従って走ればよい。街中での下車誘導はヘルメット、ユニホーム姿では恥かしい気もする。

西鉄の踏切をこえろとすぐゴールだった。拍手の中をゴールする。佐賀のインカレに行く者がゴールに来ていた。冷静にスタンドチェックの計算をし、間違いのないのを確認して申告する。これで第六回全日本学生ラリーの競技が終ったのである。大任をはたしてほっとした感じである。

次々にゴールするので附近は非常な混雑である。昨日の午後三時以来四百kmを走破して疲労が激しいが、皆気力でカバーしている。

標準時間が発表された。我々の計算だと総誤差は四十秒くらいだが、実際は八十秒もあった。特に距離が長くバスコンの多かった、第三、第五チェックの誤差が大きかった。多少とも走り方が悪いかも知れぬが、我々としては計算通り入っているのだから仕方がない。この誤差をよく解析研究する必要がある。

何の事故もなくゴールできたことは、なんといっても最大の喜びである。来年こそは上位入賞をめざしてがんばりたい。

第四回工大ラリー

開発土木三年 伊藤

藤

恒例となった当自動車部主催の学内ラリーを今年から工大祭行事の一環として、九州工業大学黄善会の後援により、工大ラリーと名称を変更し、十一月二十日、二十二チームの参加をもって大成功のうちに終ることができた。

昨年同様ラリーの普及という目標の為に、コース、問題ともに非常にやさしくなっていた。コースは当日九州一周駅伝が行なわれる関係上、工大―小倉―呼野―田川―飯塚―直方―八幡―工大―約九十キロメートルであった。幸いに好天に恵まれ、選手、インベク共に楽であった。

競技は、バスコン、地図等を必要以上にわかりやすくした結果、上位は激烈な接戦であった。工大Bチームが誤差秒数の差で三菱化成森チームを押えて優勝した。当部のラリーにはジントクスがあつて常にBチームの方が好成績をおさめる。工大Aチームは誤差秒数でははるかに少なかったが、北九州大学前の一担停止のシークレット

で減点され四位に終わった。シークレットで減点された他のチームもラリー競技における交通法規の遵守ということをもう一度よく考えてもらいたい。最近のラリーでは主催する方も、法規遵守ということを考えて、問題、コースを選んでるので、法規違反に対する減点は多いのである。

工大Bチームが三位に入賞したことは、このラリーが一般チームに依存している現状からみれば特筆に値する。工大祭の一環であるので、工大生のみならず他大学の学生もどしどし参加してもらいたい。来年は共立大チームにも健闘を期待したい。

今回よりゴール付近の交通ラッシュを考へて、ゴールはスタンドチェックポイントとした。ラリー説明書を配布したり、ルール説明会でできるだけよく説明したのであるが、一部の方々には良く理解してもらえず残念であった。

部員の不慣れもあつて、標準タイムの発表が遅れるな

ど、閉会式に不手際があつたことは、疲れている選手に對して申しわけなかつた。しかし競技はバンクによるリタイヤを除き事故もなく無事ゴール出来たことは、最終審判車に同乗された、大会々長中田教授、審判長宮崎O B、ならびに部員一同大を喜びであつた。

九州工業大学黄善会、九州三菱自動車販売株式会社、大黒産業株式会社、の後援で昨年より規模も大きく、賞品もより豪華にすることができました。

今年は参加も二十二チームに達し、レベルも向上しているが、来年はもっと多くの人々に参加してもらつてラリーの面白さを味わってもらいたいと思つております。



OB会結成なる

金属三年 中 島

一月十四日土曜日、朝から何か落ち着かず授業も身に入らない。今夕五時彼女とデイト…… 昨年度から二年がかりでやっと手に入りそうな彼女と…… 部屋に顔を出す三人ほど火鉢をかこんでいる。新キャブテンが心配してくれて『今日いっぱい来てくれるといいね』

第一回OB総会は越出(キ23)川崎(カ32)松吉(コ32)木村(キ36)大塚(テ38)の五先輩と現役部員十数名と云う少々さびしい会とはなったが、なごやかな又楽しい雰囲気に進んだ。会則及び今年度計画を話し合った後、懇談となったが先輩諸氏のユーモアある昔話はいつ聞いても我々現役を奮い立たせ感動させる物がある。又OB会関西支部は九州本部より一足先きに昨年暮早くもその第一声をあげております。この様に自動車部数年来の念願であったOB会が何んとかその一步を踏み出しました。我々自動車部の将来を大きく左右するこのOB会だけに過去の経験を生かして今度こそ成功させなければなりません。まず九州本部関西支部を柱として、これか

ら全国に九州工業大学責善会自動車部OB会を設立する心構えです。全国の先輩の皆さんの御協力を御願ひ致します。最後に第一回総会を開く今日まで越出先輩には、何かと御迷惑ばかりかけ本当にありがとうございます。今後共よろしくお願い致します。次期役員にバトンを譲るには、はづかしい現状ですが、これからの奮闘を祈ります。

なお、第一回OB総会にて承認されたOB会則は、次頁のとうりです。

九州工業大学責善会自動車部OB会会則

第一章 総 則

第 1 条 本会は、九州工業大学責善会自動車部OB会と称し、九州工業大学自動車部にその本部を置く。

第 2 条 本会は同部OBを主体とし、会員相互の扶助親睦を図るとともに、同部の発展に寄与することを目的とする。

第 3 条 本会は前条の目的達成のため、次の事業を行なう。

- (1) 会員総会
- (2) 支部会
- (3) 現役員との交歓会
- (4) 同部への援助
- (5) その他

第 4 条 本会は次の会員をもって組織する

- (1) 通常会員 OB会員
- (2) 特別会員 同部部長・顧問・参与等で入会を希望するもの
- (3) 賛助会員 同部に協力する者で、会員総会によつて推薦されたもの

第二章 役 員

第 5 条 本会には次の役員を置く。

1. 会長 1名
2. 副会長 1名
3. 幹事(常任幹事1名を含み若干名)
4. 顧問 若干名

第 6 条 前条の役員は、会員中より総会において選出する。

第 7 条 会長は本会を代表統括し、且つ会務を統括し、副会長は会長を補佐し、会長不在の際はその職務を代行する。

2. 幹事は予算決算の審議執行する。

第 8 条 上記役員の任期は2年とする。ただし重任・兼任を妨げない。

第三章 会 合

第 9 条 本会の会議は総会・支部会・役員会の三種とし、会議の議決は全て出席者（委任出席を含む）の過半数をもつてする。

第 10 条 会員総会は、本会最高の議決機関であり会長がこれを招集する。

1. 定例総会（年1回）
2. 会員の5分の1以上の要求があつたとき
3. 会長が必要と認めたとき

第四章 会 計

第 11 条 本会の経費は会費及び寄附金をもつてこれにあてる。

第 12 条 会費は1口500円として徴収する。

第 13 条 本会の会計年度は1月1日に始め同年の12月31日に終了する。

第五章 支 部

第 14 条 支部会は九州・関東・関西に設置する。

その他の地区の支部は本会に届け出て設置することができる。

第 15 条 支部における細則は、支部によつてそれぞれ定めることとする。

支部長は幹事を兼任してもよい。

第六章 細 則

第 16 条 本会会則の改正は会員総会出席者の3分の2以上の賛成を必要とする。

第 17 条 会員は職業・住所・姓名に変更があつたときは直ちに本部に連絡せねばならない。

第 18 条 本会会則は昭和41年1月26日より有効とする。

九州工大自動車部OB会関西支部発足

三十八年卒 野 口

昨年流星創刊号でOB会発足のニュースを知り、現役時代にOB会結成の準備をしていたもの、ついに実現出来ずに卒業してしまった。

私としてはぜひ何か手伝いをしたいと思っていた所、連征で来阪した現役部員に会い、関西支部結成という大役を引き受けてしまいました。名簿を開いてみると約二十名のメンバーが関西地区に在住し、九州支部程メンバーに恵まれたいが、小規模ながらも、有意義な集りが出来るものと確信し、田中先輩に主旨を説明し、又田中先輩の積極的な援助で、去る四十一年十二月十一日、大阪で初の会合を開く事が出来ました。多忙な中にもかゝわらず、九名のOBが集り、関西支部副を承認し、田中桂三氏を支部長に、幹事に私が選ばれ、関西支部が正式に発足しました。当日参加出来なかつた人達からも、関西支部発足に賛同してもらい、充実した関西支部にしたいと思っておりますので、関西支部の方達はもちろん、他支部のOB及び現役部員諸兄の協力をお願いします。なお

当日参集下さった関西支部員の横顔を紹介します。

田中 (キ23)

根からの自動車キチガイである。現在トヨベッコロナハートトップ64年(1500CC)に乗っている。堺市に妻、長男、長女の四人暮らしである。今回関西支部長に選ばれ我々は一層の活躍を期待している。

谷 (キ23)

六月に大阪に転勤して来て、やっと大阪の道にも慣れて来た頃、60年クラウンDXに乗っているが、近々会社から車が支給されるとのこと。全く羨ましいかぎりである。支部発足日、妻子をつれて来られたのは、谷氏一人であった。

佐武 (キ28)

二年前大阪に転勤して来て、ブルーバード61年DXを買

ってドライブを楽しんでいる。尼崎市の自宅で、妻、長男、次男で水いらすの毎日を送っている。

江藤 (カ23)

卒業以来ハンドルから縁が切れないでいる。関西支部発足には影ながら援助をいたした人である。奈良で子宝に恵まれ、四人の子供と平和な毎日を送っている。

山田 (カ37)

結婚して二年、今だに二人でいる。昨年バブリカ63年を購入し、ドライブを楽しんでいる。門司氏の欠席をくやしがつていた男である。

吉武 (コ39)

半年前に結婚し目下カーチャンのみである。早く車が欲しいものであるが、なかなか思うようにゆかぬものである。目下布施市のスイートホームで楽しい毎日を送っている。

中原 (キ39)

自動車部を卒業して、自動車の仕事をしているのは、関西支部では彼一人である。目下コルトのミッションの

一番に免許を取ったと自負していたが、多忙にまぎれ、無効となって十三年、交通事故の多い昨今、むしろ良かったと思っている。

河相 (コ31)

〇〇会にはぜひ入会したいと思っています。(皆様に宜しく伝えてくれとの事です。)

林田 (カ33)

〇〇会発足大いに賛成、忘年会で出席出来ないのが残念。

門司 (ヤ37)

半年前に和歌山に転勤し、十月にオヤジとなった。勤務の都合で、出席出来ないのが残念です。

設計をしているとのこと、(どうりで、コルトのミッションがうるさいはづ) 最近コルト 1500 に乗りかえ、月賦に追われ婚期を逸している。

橘 (テ40)

仕事も少し判って来た頃、といってもアホでも出来る螢光燈の球替えから、圧延機の速度制御まで、多種多様。三月にスバル64を買った下駄がわりに乗りまわしている。飲酒運転は事故のもとと考え、飲む時は会社において帰るが、最近はずーと会社に置きっぱなしになっている程よく飲む男である。

野口 (キ38)

十月に長女が生まれ目下睡眠不足気味である。関西支部幹事に選ばれ益々雑役が増えたところやいているが、ファイト満々の男である。車も欲しいのだが、子供にバケてしまった様である。

なお欠席された方々から、近況連絡ありましたので紹介します。

別所 (テ25)

自動車部から便りは卒業以来はじめてである。入部後、



——学生生活とクラブ活動について——

クラブ活動の意義

二十二年卒

越出

我々の年代は終戦前後の日本の一番激動期に学生生活を送り、最近の恵まれた時世とは雲泥の相違があり。我々の学生時代の観念では、現代とはるかにかけはなれたものと思われるが、以下思いつくままに、学生生活とクラブ活動についてまとめてみよう。

そもそも学生生活とは、学問の修得と人間の形成の二つが最大の意義だと思います。

前者の学問の修得は全く個人で、何びとの干渉も無く一人でも出来るものであります。一方人間の形成と云う事は、個人でもある程度は出来ますが、学生同志（先輩後輩を含めて）切サタクマに依り、尚一層の成果があると思われます。従って「クラブ活動」は、人間の形成

に重点を置いて、なされねば何等の意義もありません。此のクラブ活動は集団生活であり個人の意見、意志は全くと云ってよい程無視され、クラブ活動本来の目的に全員一ガンとなって邁進せねばなりません。その間に個人のわがまは絶対に許されぬものです。

この様な目的のもとになされぬクラブ活動は、クラブ活動とは申されぬと思います。

互に助け合い競いあう間に、体力の限界、技術の限界を超えたものが、発揮出来、やがてそれが本人の力となつてゆくと思われます。此の間種々の困難苦勞がありますが、それを乗り越えた時、はじめて大きな満足感ダイブ味、はじめて味わわれるものです。この様な鍛練が実社会に出て、一番本人の為になる事です。従つて私の結論と致しましては、学生生活に於ける学問の修得、これは勿論大切な事です、それ以上に人間形成に効果あるクラブ活動は、大切な事だと思います。時に学問を忘れクラブ活動に専念する事は非常によい事だと思います。

追 想

三十五年卒

山口

(旧姓 高間)

学生生活とクラブ活動との関係は一口で云えば切っても切り難くないものだと思ひます。今、私は熊本大学薬学部勤務していますが、約三分の一の学生がどのクラブにも属さず、特別専門の勉強を他人より多くしたというわけでもなく卒業して行く状況を見ていますと、可哀想にと思わずには居れません。確かにクラブ活動というものは、まともに参加して居れば正規の勉強の妨げになる場合も多く、試験前など大損害の場合もあります。その上、理工科系の学生は暇がありません。でも、そういう目先の利害だけを考へてクラブに入ろうとしない人達は食はずぎらいもはなはだしと思ひます。一つの試験や単位がどうしたと云うのでしょうか。一つの試験レポートがどうだと云うのでしょうか。私達は何時でもたった一つの事だけをして生きていけるようには出来ていないのだと思ひます。いつも、小さな頭の中にはやらなければならぬ事が四つも五つもたまつていて、一つづつ片っ端から片付けていく事が出来る場合もあるけれど、全

部を同時にやっていたいかなければならない場合の方が多いのです。

クラブ活動と云えば何時でも思ひ出すのが自動車部員（誰よりも早く二級になり、最後まで二級で終ったのですが）としての四年間の生活です。卒業して七年も過ぎようとして、二度目の更新日も過ぎた今、講義や実験を抜け出しては車庫に通いつめた昔を懐かしく思ひ出します。特に私の場合には紅一点であつた為、とかくすると他の人達と遊離してしまい、せつかく工科大学に在籍し乍ら、一級上の女性の先輩と唯二人ひっそりと寄り添つて、化学科の片隅で気兼ねをし乍ら息をしていた結果になつたろうと思ひます。それを救つてくれ、自動車部という一点だけでも皆と接触出来、色々な事を学び教えられた事を感謝しています。

私自身大変活潑で無邪気であつたのですが、男性に対しては免疫がなく初めは面喰ひました。優しく声をかけてくれる人が皆私に好意を持っていると早合点して次から次に皆に恋をしました。（勿論片想いで一週間位しか続かないのですから今の奥様方は御心配なく）特に先輩は頼母しく、立派で偉大で素敵だなあと思つたものです。（現在、学生を教える立場になつて四年生と云えどもまだあどけないなあと思ふという事は、早やお年を召した

証拠でしようか？」とにかく毎日が楽しく、部室に顔を出す時は朝からソワソワしたものです。私には見掛けによらず物怖する性格がある為、何か歴然とした理由がないと部室には入って行けず、これは四年になっても仲々ブラリと立ち寄れず意を決してからでないためでした。夏休みなども、家には帰らず車庫で過ごしたものです。でも私が特別部の為に役に立ったとは思っていません。せいぜいパーツの油洗いやオーバーホールのピストンの当りの磨きと車庫の掃除位でした。でも彗星のシートは苦心して張り替え、これなら失業しても椅子の張り替え屋になっていいと褒められたりしたものでした。

皆に注目される立場にあった関係上、個人的或いは部員としての深い交際なんて出来ませんでした。整備や練習の際の僅かな時間に学び取る人間関係、男同志の友情や恋愛、勉強、性格形成、男性の物の考え方などを間近かで見聞きし、卒業後大人になってからの男性を見る眼や選択などの基礎的データとなった事は部員先輩諸兄に心から感謝しています。

とにかく入学の時は男なんてと思って、自分で独立して立派な化学屋になるつもりだったのに、卒業の時にはやはり男性には適わない、自分に合った理想の人を探して、その人のために生きたいなどと殊勝な心掛けになっ

美しき世界

四十一年卒

西岡

『おい、源太みろや。あれが旧甲州街道だよ。ひっそりとしずまりかえっているが、つい最近まではあそこが中心街道だったんだ。それが、その街路拡張でもめて、ゴネ得を希む奴が多かったわけで、この今走っている新街道ができたわけだ。この辺はいわゆる带状都市ちゃうもんで、道路沿線に発達した都市だ。だから、その親玉ともいべき道路が利用されなくなると、すぐさま衰えるってわけさ。街路沿いの人は、結局ゴネ得をしようと思って自らの身を減ぼしたって分さ。』三太郎は、キシキシしむトヨベットの窓から、外を指差しながら、そのように、なにか気味悪く連なっている旧街道筋を説明した。

旧甲州街道のこの辺は、今三太郎が源太に説明した如く、用地買収、というより、用地拡張でもめて、施工主体たる官庁も、ゴウを煮やし、新しく、畑に道をつけたのである。そのため、旧街道筋の家並は、全くゴーストタウンの如く、うす気味悪く、たゞ軒を連ねるにすぎぬ

たという事は、唯化学だけに講義や実験に熱中していた丈では得られなかったプラスアルファを自動車部というクラブ活動を通して学んだという事であり、これは私の生涯にとって大きなプラスであったと思っています。学生生活とクラブ活動というテーマから、はずれて来たようですが、以上の体験は数多くのクラブ活動の御利益の内の極小さな一部分に過ぎず、もっと多くの楽しい四年間の思い出が殆んど自動車部に繋がっていて、自動車部というクラブ活動なしの私の学生生活は想像する事も出来ません。

昭和四十一年十二月二十日

ものとなってしまったのである。

「へえー。全く、そういうこともあるわけだね。そして、後の旧街道の利用計画はどうなっているの……」

「さあね。結局は自然消滅を待つんじゃないの。はい、御苦労さんという形だね。」三太郎は赤信号のための、ブレーキを踏みながら、そう源太に答えた。

自然消滅を待つ。畑の中の道路が今はこの町の中心街路と変わりつつある。そしてそこには新しい商店、ガソリンスタンド、車修理工場……等々の小商店が並びつつある。三太郎はそこに何か、自己讃嘆めいたことを感じるのである。筑豊の石炭も、盛えた若松港も、門司の港町も、結局そのように、何か突然音をたててすたれてしまふ。それと同じことがここにもある。『あーあー』そう、少し飛躍的な考えが、三太郎の脳髓を走った。どうしてだろうかなあ。おいらの父っあんも筑豊の山で一生働く積りであったんだが、その前に好きだった山をおぼり出されてしまった。そして今は馴れぬ手つきで、なにやらブルドーザというものを動かして、道路工事にかけている。しかしあの仕事だっていつまでもあるわけだね。どうして父っあんは山を去らねばならなかったのかなあ。あれ程好きだったのに……。

『おい、三ちゃん。信号は変ったぜ。何をしている、

中国・四国遠征記録

「おい、三ちゃん、信……」源太にうながされて、あわてて三太郎はギアを動かし、走り出した。

そして考えた。やっぱり少しおかしいのじゃないかなあ。自分の意志なく、山を追われ、好きでもねえ、ブル運転をやらされる、石炭だって、日本では唯一の資源といえる資源だし、まだまだ埋蔵するし、そして必要であるのに。意志なく山を追われるか——。

「おい源太、学校を卒業したらどうする。」

「そうね。今からは電子計算機の時代だし、俺の専門は電子工学だから、一応計算機関係の会社に入ろうと思っっているよ」

「そおね。それもよからう」という会話が二人の間にかわされた。三太郎はうなずいたものの、何か割り切れぬものを感じた。何か、電子計算機にだって先が見えてる感じがしたからであった。

「おい、あれみろや。あの赤いセーター着ているおさげの少女だ。胸がふくらっていて、何か可憐な感じがするね。ちょっと車止めようか。しばしながめたいよ。」突拍子なことを三太郎はつぶやいた。

「うん、よからう。拝見しようじゃないか。」ぐーっと車は左に巾よせ、停止してしまった。そして、二人は何か一生懸命にその少女に話しかけている。

二人は、現在、同じ青春を、同じ屋根の下で、相楽しんでいる男児であった。そこには何の飾り気も、何の利害を目的とすることも、何の虚実もない、美しい魂のみがぶっかかりあり美しい世界があった。そして大切なことは、そこには測り知れぬ程有効な、実、実、実に満ちた、青春の蓄積があることである。この青春の蓄積を脱ぎほぐすには、恐らく、何十年、いや、無限の時間を必要とするであろう。そういう美しい世界に住み、共に語らう二人であった。

〔完〕

中国 四国 遠征

私達九州工業大学責善会自動車部では毎年春休みを利用して、部活動の一年間の総仕上げとして遠征ロードテストを九州・中国・近畿・北陸・関東と行なつてまいりました。

今回は、私達にとつては初めての四国に渡つて見ることにして、中国・四国一周ロードテストを行なつてまいりました。

今回のロードテストも、部員の運送及び整備技術の向上、部員間の親睦・団体生活の訓練等を目指し、各種調査性能測定を行ない合せて自動車工場の見学も繰込んで、多大の成果を上げることが出来ました。

以下・この成果をひかへ今回の遠征をしめくりたいと思います。



神戸にて、先輩との交歓会



徳島 — 高知間に行く遠征隊

目的

- 運輸技術の向上
 - △長距離運転に伴う諸問題の研究
- 各種調査
 - △心理学的考察
 - △疲労度測定
 - △燃料消費量測定
 - △有料道路の各種調査
 - △ガソリンスタンド調査
- 先登及び各大学自動車部との交歓会
- 工場見学
- 東洋工業株式会社

期間

自 昭和四十一年三月三十一日
至 昭和四十一年四月十日

日程及び走行距離

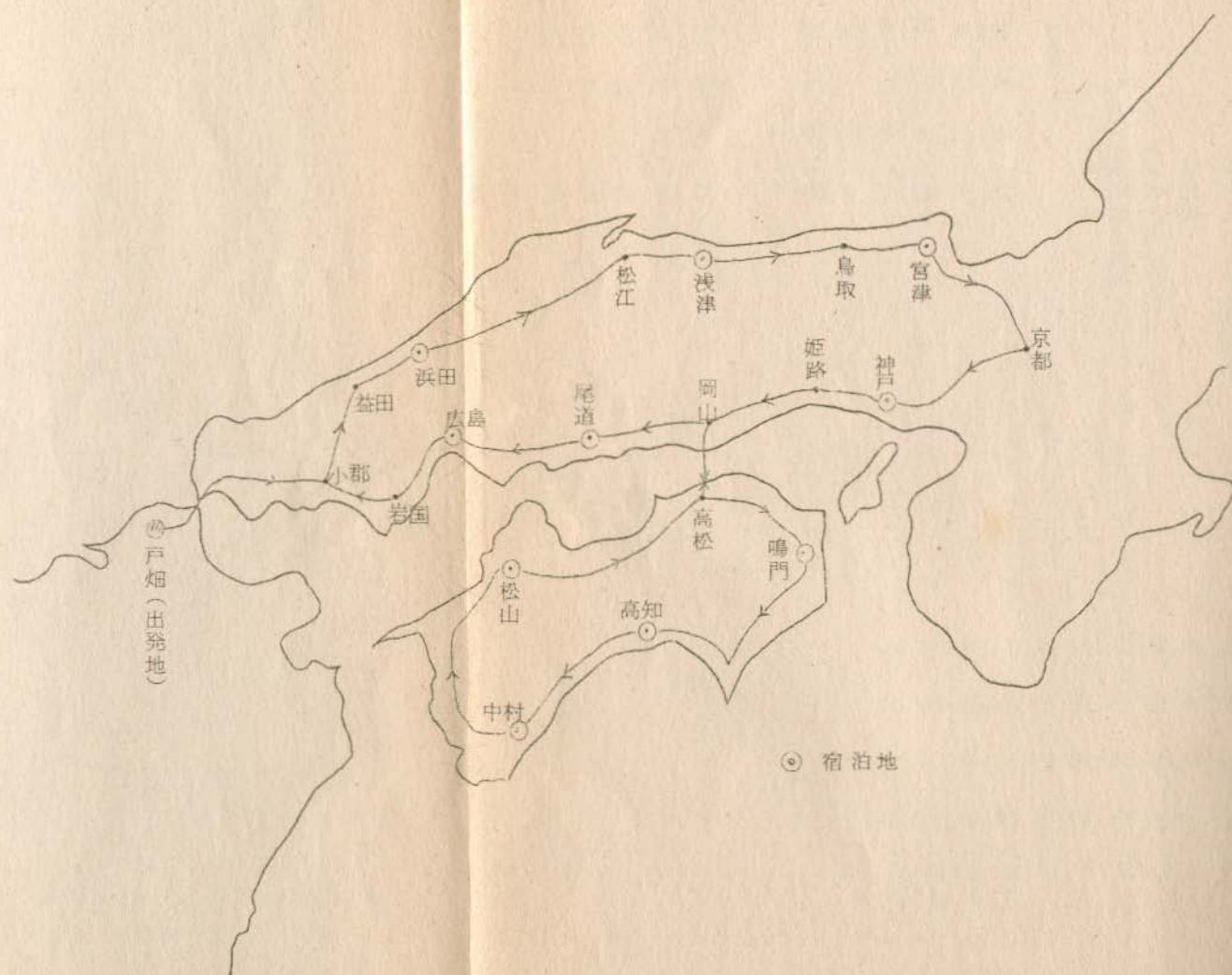
全走行距離 一二三三三・五 Km
三月三十一日(木) 戸畑発 七時 一二三〇・五 Km
浜田着 十七時

四月一日(金)	浜田発 七時	一二三二・〇 Km
四月二日(土)	浅津着 十七時	
四月三日(日)	宮津発 十七時	一二一〇・五 Km
四月四日(月)	宮津着 十七時	
四月五日(火)	神戸発 十六時	一九五・〇 Km
四月六日(水)	神戸着 十六時	一二六〇・〇 Km
四月七日(木)	徳島発 十八時	フネリ
四月八日(金)	徳島着 十八時	
四月九日(土)	高知発 十六時	一二五五・五 Km
四月十日(日)	高知着 十七時	
四月十一日(月)	高知発 十七時	一六九・〇 Km
四月十二日(火)	宿毛着 十七時	
四月十三日(水)	宿毛発 十七時	一九五・〇 Km
四月十四日(木)	松山着 十七時	
四月十五日(金)	松山発 十六時	二七三・〇 Km
四月十六日(土)	尾道着 十八時	フネリ
四月十七日(日)	尾道発 十七時	
四月十八日(月)	広島着 十七時	八八・〇 Km
四月十九日(火)	広島発 十七時	
四月二十日(水)	戸畑着 十六時	一二二六・〇 Km

参加車輛

三十四ベレル 64 (部車)

中国・四国遠征走行地図



トヨベツトクラウン
トヨベツトクラウン
いすずベレル

59

(部 車)
(福岡トヨタ自動車株式会
社提供)
(北部九州いすずモーター
株式会社提供)

参加隊員

隊長 尾崎
副隊長 木庭
會計 中島
宿泊 中山
記録 山本
写真 天野
渉外 浜本

芳賀 市丸
片岡 熊本
山根 宇塚
田中

(化 3)
(機 2)
(兼任)
(金 2)
(電 2)
(機 3)
(電 3)
(電 3)
(制 3)
(電 3)
(II 電 4)
(制 2)
(電 2)
(機 2)

使用燃料

ガソリン
軽油
オイル

一一〇〇 L
二〇〇 L
三〇〇 L

進藤 稲永 森永 高崎 長沢 伊東 水崎 高田 北原 松原 井上

(金 2)
(電 2)
(化 2)
(金 2)
(電 2)
(子 1)
(機 1)
(機 1)
(制 1)
(機 1)
(子 1)

隊長 挨拶

隊長 尾崎

我々九州工大自動車部は過去九回遠征を行なつて来ましたが、回を重ねるにしたがつて走行距離も年々増加し、今回はフェリーボートの発達した今日だからというので、四国に初乗入を目標に中国、四国一周遠征を行ないました。我が自動車部において最大の行事であるだけに、四年生を中心に早くから計画を立て準備してまいりましたが、出発の日まであわただしい毎日でした。途中学年末試験があり、出発前一週間には見学旅行があり、遠征出発当日正門における隊員一同の記念撮影は、感無量でした。遠征を計画するに当って、今年は部車を中心に練りました。参加希望者が二十五名も出て出来るだけ多くの部員の参加が出来る様車を用意することと部の予算が少ない為遠征中使用のカソリンの問題がありました。車の方は北部九州いすゞモーター株式会社の内藤部長のはからいで解決出来たし、カソリンの方も鷺田石油より提供していただき部員一同深く感謝致しております。

遠征中、接触が一、二ありましたが、車の故障もなくスケジュールの狂いは皆無でした。神戸にて先輩との懇談会はOB会の事、部の近況報告と非常に有意義なものだったと思います。尚、この遠征中行いました各種調査を甚だ不十分ではあります。報告書にまとめましたので御笑覧下さいまして御批判を賜りますと共に今後共よろしく御支援御鞭達下さいます様、御願い申し上げます。

遠征日誌

電氣三年 山本

三月三十一日 工大―浜田

午前六時集合と云う事であったが、前日迄の整備や準備が、タタタタのか、どうも出足がにぶりがちだ。午前七時二十分、記念撮影を済ませ、工大正門前出発。小雨のバラつく早朝の北九州市内は、さすがに静かだ。二千数百kmの行程にいよいよ踏み出したのだと思うと、思わず胸がおどる。都合により、残留する事になった加藤氏と伊藤氏が、北九州有料道路の入り口までジュニアで見送りにきてくれた。坂の咲きほこる北九州有料道路を門司へ、指し入れの「にぎり飯」をバクついている間に、関門トンネル入り口に着く。

八時半、下関に入る。さあ九州とも暫くお別れだ。国道二号線を小郡に向けて快調にとばす。さすがに大型輸送トラックが多い。小郡より国道九号線に入る。交通量は意外に少ない。しかしその割には道が良すぎる？ので少々驚いた(所々工事中であった。)

十一時浜田へ105kmの所にてドライブチェンジ。そのう

ち一号車が、ノイズを出し始めた。故障はマフラーとサイドワイヤーとが接触する為に生じたものであった。それを速刻に修理し浜田へ向って北上。浜田市内にて四号車が迷子ならぬ迷車になる。二号車と五号車が手わけして探している内にヒョッコリ舞いもどってきた。(シッカリして下さいよチーフ) いよいよ浜田市に入った。小雨に煙むる日本海はさすがに美しい。浜田市内は非常に混雑していた。とにかく道路巾がせまい。雨がよいよゝ激しくなる。そうするうちに四時二十分千疊苑に着く。期待していたよりも良い所だったので一安心。洗車をした後夕飯、昼食は「マキ」であったので皆メシにとびつく。とにかく生存競争はきびしい。誰だ「食い物の恨みは恐しいぞ」なんて云う奴は。温泉と銘打っているだけあって湯は使いほうだい。とても気持ちがいい。皆、つかれの色も見せずに「明トラ」に打興じていた。車内ではグツグツしていたのに、げんきんな者だ。この国民宿舎は、なかく環境が良くて日本海に面して建っている。波の音が聞える。全くすばらしい。

四月一日 千疊苑―香宝寺

六時半起床、昨夜の雨も上って曇空となる。皆日頃と違ってなかくの早起きである。朝の日本海は波が高い

がなか／＼美しい。七時朝食、七時半出発、千疊苑のホステスが見送ってくれる。早朝のルートは交通量も少なく単調である。あたかも我々遠征隊の為に作ってくれたかの様だ。左手に日本海を見ながら北上を続ける。各車とも順調だ。途中工事車の所があり、そこで三号車が自転車に泥水をひっかけた。運転中の稲永君、しまったと云う様なジェスチャーを示してあやまりに行く。自転車の主はニコ／＼として許してくれる。(泥はかかってなかった様だ)やはり山陰の人は親切だ。素朴な味がうれしい。道を聞いても気持ちよく応待してくれる。途中出雲大社へ参拝する。神無月には神々が集まると云う。この大社も地方の神社と別に変る所はなかったが、縁結びの神様とあって強者達も真剣に祈りをささぐっていた様だ。各々写真をとったり、女の子からシャッターを押してもらい記念撮影したり、中にはニコ／＼をつかまえて一緒にヤツもいた。)ミクジをひいて一喜一憂するものゴリヤクが早く現れたいかとニコ／＼と女の子を眺めるもの。一時四〇分先、道湖の六ヶ程手前でドライブチェンジ一号車のノイズが大きくなる。左後車輪のベアリングかデフが悪いのだろう。交通量がやや増す。道幅が広くなったり狭くなったりルートの道の幅にこんなに変化があるのかと驚く。速度制限三〇kmと云う所もある。松江

市内にて昼食、皆陽気である。一号車のドラムを開けて見たが、やはりベアリングがいかれている様である。時間の関係上、松江トヨタサービス工場にて修理してもらう。二七七八〇円なり(この時クラウンと市丸・木庭・田中・山本君等を残して他の四台は予定通り出発と云う事になった。)修理を終えて先発の四台を追いかける。米子市内は大変な混雑ぶり、三時四〇分先発車に追いつく。先発車は途中で調速、其の他で手間どっていた為、香宝寺より一・五km手前で追いつけたのだろう。四時四〇分香宝寺着。

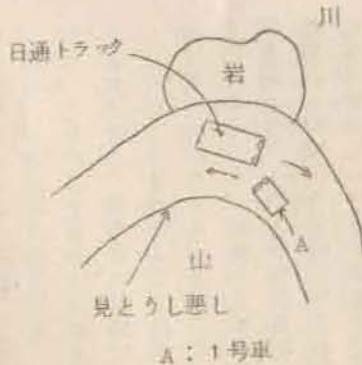
四月二日 香宝寺―天の橋立

七時出発、天気晴れ。

宿舎の叔母さん達と記念撮影、皆陽気だ。途中のバス停で昨夜ユースホステルでミーティングをして顔みしりになったホステラー達と手を振って別れる。何でもそのユースホステルの住職が云うには、人間は五〇〇回生れかわって始めて全部の人間と会う事が出来るそうだ。途中より国道九号線工事の為、迂回路を通過して豊岡に出ることとする。その迂回路たるや道路幅〇・八車線程度のすどいデコボコ道、あえてとりえと云えば周囲の海岸線が荘厳な眺めをていしていた位である。―その迂回

あとが15km程見られた。

事故II 右前照灯破損

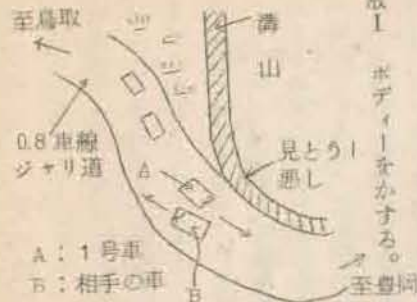


事故I、事故IIいずれの場合も対向車の無謀運転によるものである。この場合、日通トラックの車線オーバー、スピードオーバーによるものであった。

事故の詳報は、次のようなものである。

事故I

ボディをかする。



事故時に於ては、一号車は、最除行をしていた。左前輪と溝との間隔は、20cm以下であり、ブレーキによるスリップの後、ほとんどなし、相手の車は、小廻りした上に、ブレーキによるスリップの

事故III

事故と言えらるかどうか……クラウン315の右後輪のスプリングが折れる。舞岡まで(宿舎の天の橋立より)部品購入に行く。午前零時修理完了。

四月三日 天の橋立―神戸

六時十分起床、七時出発。

本日は晴天なり。昨日はクラウン三百十五の右後車輪のスプリング修理で十二時過ぎて寝たのだから（それにしても車の下から見た天の橋立は美しかった）、皆六時半起床、七時出発。給油したスタンドで洗車し一路京都に向う。そこまで来ていながら時間の都合で見物出来なかった天の橋立を名残り惜しそうに見つめて居るやつもいた。八時半舞鶴市に入る。日本海ともお別れと言う所だ。舞鶴駅を少し過ぎた所でルート二十七に入る。九時十五分綾部市に入る。少し前あたりから交通量も多くなってきた。今日は日曜のせいだ、サイクリングを楽しむ者が多い。十時二十分京都迄五十kmの地点でルート九に入る。交通量が非常に多い。ドライブマナーはまあまあと云うところ。十時五十分ごろドライブインに入って飯を食う。素うどん五十円、肉うどん九十円、後は高くて我々にはとても――ここでベレル二千のオイルもれ、（オイルクリーナのしめつけ不良）を直し十一時四十五分出発、十二時十分老坂を通過、昔光秀が通った所である。光秀が昔、本能寺にせめ行った道筋を我等の車は行っているのである。此の近郊にある名所遺跡に寄りたくて、ボヤいている者も居たが、遠征の趣旨は……であるから、まあ

その中に二時間もつかってあった。

四月五日 徳島―高知

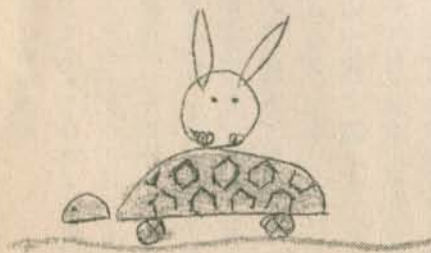
六時起床、七時二十分出発（小鳴門海峡を眼下に見て国道十一号線は、非常に空いていたが、徳島市内に入ってから、急に混雑し始めた。徳島市内にて、給油、洗車をし八時十分、国道五十五号線に出る。この付近の交通量は、全くなっていない。……踏切りでの追い越し、車線オーバーで平気で走る。等々……これから室戸まで、かなりの難所と聞いていたが、まさに其の通りである。道路幅が左右で一車線程度しかなく、道路状態は、未舗装、デコボコ道で、登り坂、下り坂カーブが多い上に、見通しがすこぶる悪く、カーブミラーも、ガードレールもない。各隊員一斉に緊張する。十一時三十分、日和佐着、五号車バンクの為此で昼食を取ることにする。十二時二十分日和佐出発、日和佐―牟岐間のデコボコの狭い登りのジャリ道で二号車、キャブオーバーの普通貨物に当て逃げをされる。右フェンダー破損、海岸線を見おろす峠ぞいに咲く桜が美しい。高知県東洋町に入る。十六時室戸市に入ったが、道路幅は相変わらず狭い。その為馬車と融合するのに、隊列を組んだまま離合場所迄バツクすると言うような事もあった。十七時室戸岬着、高

予定通りに足を運ばねばならぬのでいたしかたあるまい。十二時半京都市内に入る。ここより非常に交通量が多くなる……大型貨物が多く仲々やりにくい。そんな中で遠征隊は他の車をサンドイッチにしながらも整然と隊列を組んでいる。十四時七分尼崎に入る。信号待で十分ばかり待たされる。此の当りはかなりの交通まひを起している。十四時二十分ルート二に入り右手に六甲山を見て愈々神戸市内に入る。十四時五十五分宿舎着。

四月四日（雨）神戸―徳島

六時、早朝の神戸市を出発。雨の国道二号線を一路岡山へ、それにしてもひどい雨だ。九時十分岡山市内に入る前に小休止、四号車の尾崎氏何 thoughts たか突じょとして三尺のどてをかけおろし、山陽線を乗り越してツツジの枝を車内に持ちこみ、しばし思い込んで居た。そうする内に雨も上り、混雑する岡山市内を通過し国道三〇号線を野へ向う。宇野より宇高連絡船にて高松へ（宇野―高松間約一時間）十二時二十五分高松着、遙か曇空の彼方に屋島が見える。途中屋島に立ち寄り、ルート11を徳島へ、ルート11は思ったより交通量が少なく舗装状態は良かった。十六時十分宿舎着、非常に寒い。そのせいか中島君等は、ヌル風呂に入れられて口びるの色を青くして

知返はまだまだ遠い。記念撮影もそこそこに、出発。水平線に沈む夕日を左に見ながら、高知へ。安芸市をすぎたあたりで日没となる。道路状態は室戸岬より良好となる。各車チーフ運転で高知へと足を早める。宿泊係りの中島が「到着時刻に遅れる」と、さかんに気をもんでいた。十八時高知市筆山ユースホテルに無事到着。



四月六日

高知—中村

午前八時出発。全員昨夜の疲れも見せず皆元気そう。高知市内にて、給油を済ませ一路中村に向う。(五十六号線) 五十六号線の感想としては、全般に交通道路が全くなっていない。須崎—窪川間の峠からは全く荘厳だ。それはそれとして、この曲がりくねり、ドライバーはみな汗だくである。カーブにはカーブミラーもなく、ガードレールもない。其の上、道がどこまで道であるから、それも当然の事と言える。部員の唯一の楽しみは車窓のけしきとカーラジオから流れ出る美しい音楽を聞く事位である。途中窪川町にて昼食(それにしてもよくこんな山の中にこんな町があったものだ)。空模様は徐々に悪くなったが、どうやら降らずに済むようだ。十六時三十分中村着。

四月七日

中村—松山

中村市の太平寺ユースホステルを七時十五分出発。小雨が降っている。普通ならいやな天気と言ったところだが、各隊員この雨を有難がる事しきり、徳島を出て中村に到着するまで悪路とホコリに悩まされたが、今日は悪路はあってもホコリはたまため。山間の細道に面した民家の人々が我々の挙手に答えて手を振ってくれる。素朴な人々

であった。どんな所にも人が住んでいて、そしてそこにはそれぞれがった人生があるのだ。この人達にはこの人達の。八時四十分、愛媛県境通過。

十二時五十分和島着。ここにて昼食を取る。宇和島市内の道路状態はすこぶる良かったが、市内をはずれると又もとの悪路。難所法華津峠を十四時十分無事下ったが、三号車がパンク、五号車がボディをけずった。これが今遠征中最後の未舗装路であった。松山市近くにてようやく舗装路となる。十八時十五分、宿舎着。

四月八日

松山—尾ノ道

雨の松山市内を七時四十分に出発。舗装されたばかりの国道十一号を高松へ、四国とも今日限りでお別れだ。それにしても国道十一号線の道路状態の良さに比べて、昨日までの道の悪さ、四国はもともとと道路状態に關し検討の余地あり。高松市付近にてボディに書いてある看板を見てポリスがわざ／＼寄って来て、今日の交通一斉取り締まりを教えてくれ、激励してくれると言ふ一幕もあった。十一時五十分高松着。これで四国を完全に一周したわけである。十三時十分高松を出発。十四時五十分野宮、ここよりルート30を岡山へ。雨上がりでカラリと晴れている。岡山より再びルート2に入り尾ノ道

へ向う。さすがに交通量が多い。岡山市内を出た所で一号車があれ／＼と言う間に悪い地盤にハンドルを取られたのかロードサイドにガタリ、あわや転覆と思いきや落ちついた動作により、それはまぬがれ、皆で押上げた。「ビックリしたなモォー。」全く冷汗ものだった。十八時、尾道の宿舎着。

四月九日

尾道—広島

八時十分尾道を一望のもとに見下す千光寺公園の宿舎を後にし、広島に向う尾道市内の迷路にまどわされたのか一号車ルート2ならぬルートXを三次に向って進行、それとも知らず各車とも先導されるままに後に続く。最終車がそれと気づきあわて、一号車をつれもどすと言う一騒動があった。尾道を出る時は曇っていたが、広島市付近にてとう／＼雨になる。十時四十分広島着。今日は東洋工業の見学である。各隊員共、ロータリーエンジンそしてコネクと最近何かと話題をまいてこの工場にはすこぶる関心がある様だ。コンピューターを巧みに応用した工程に、しばし感嘆の念をもって見入る。各隊員とも盛んに質問していたが、核心をつくと、うまい具合にはぐらされ……やはり自動車会社は何処もきびしい。しかしながら合理化されたその組織には大いに感

心させられた。その夜は遠征最後の夜のせいか、大部分のものがゆっくりとくつろいだ夜を過ごしていた。

四月十日

広島—工大

遠征最終日である。皆の顔が一段と明るくなったようだ。もうすぐ帰れるぞ、等と子供のようにはしゃいで居る者もいる。八時二十分広島発。空はからりと晴れて良い天気だ。八時五十分、左に宮島の赤い鳥居を見乍ら、九州へ、十一時五十分ルート9との分岐点に出る。これで完全に中国、四国を一周した事になる。此の頃から居眠りをするもの続出、隊員の気のゆるみに反比例してチーフ一同最後の五分間と言いつつ一段と緊張する十四時三十分関門トンネルを抜け、九州に入る。遂に北九州に帰って来た。十五時小倉駅到着。市内をバレードし、小倉市民会館前にて記念撮影をして十六時工大着。全行程二千数百km、かくして中国、四国遠征は大成功のもとに終わった。

昭和四十二年度新役員

抱 負

次期役員が左記の様に決定しました。

主将 伊 東

部長	中 田	(機械工学科教授)
監督	木 庭	(機械三年)
主将	伊 東	(電子二年)
副将	掛 水	(機械二年)
会 計	松 原	(機械二年)
審 計	水 崎	(機械二年)
整 備	高 野	(機械二年)
整 備	松 原	(制鋼二年)
〇日会担当	田 中	(機械二年)
〇日会担当	井 上	(化学一年)
自連委員	八 木	(電子二年)
掛 水	伊 東	(開発一年)
		(電子二年)
		(機械二年)

昭和四十二年を迎え、部誌も第二号を発刊の運びとなりました。

昨年をふり返って見ましても、自動車競技では全九ラリ、全日ラリーに出場、特に全国大会に於ては第九位と云う成績を残すことが出来ました。又永年の夢とされていた〇日会も、昨年度遠征の際から着々と準備を進め諸先輩の御協力を得てやっと設立総会を開く所までこぎつけました。

既に〇日会関西支部も発足致しておりますし、今年度は、この新らしく生まれた〇日会をより発展させる為の基礎をしっかりと作らなければと思っております。

又競技面につきましても、輝やかしい我部の伝統を生かして頑張る所存で居ります。

特にラリーは我々工科の学生にとって適していると思われまますし、存分に活躍すべく努力しようと思ひます。

あわせて昨今の交通事情から考えましても運転には十分の注意を払い、整備技術を会得し、交通道徳の啓蒙に努めようと思ひます。

今後共、当部発展のため御支援、御指導下されば幸いと存じます。

昭和四十一年度部活動記録

一月二十三日 ダンスパーティー

四月二十三日/五月九日

一月二十六日 〇日会発起人会

新入部員に対する基礎講義

二月三日 卒業生進出コンパ

四月二十四日 愛のドライブ (於甘木)

二月十七日

四月二十八日 A・B級会議

福岡トヨタより六十二年クラウン貸与さる。

一、全九州学生ラリー選手決定

三月十八日

一、A級昇格 田中裕之

五十九年クラウン車検取得

五月十二日 部員総会

一、新入部員発表

三月三十一日/四月十日

一、役員紹介

中国・四国遠征

五月十三日 B級練習開始

四月二十二日 部員総会

一、ダンスパーティー・遠征決算報告

五月十四日/十五日

全九州学生ラリー兼全日ラリー予選 総合七位

第一区 熊本ノ鹿見島
尾崎邦夫 浜本 恒
第二区 鹿児島ノ宮崎
市丸博之 大本 宏

五月二十一日 新入部員歓迎コンパ

六月五日 西南ラリィ

伊藤東一 木庭敬士 山本一明 宇塚和則

六月十四日 A・B級会議

一、インカレ選手決定

一、部費・バイト代値上げ案作成

六月十六日 部員総会

一、値上げ案可決

六月二十六日 全九州フィギュア新人戦

総合 十位 (於福岡試験場)

大型貨物 栗橋

普通乗用 伊東

小型乗用 松原

小型貨物 掛水

六月三十日 A級会議

一、A級昇格 伊藤

七月十一日・二十日 夏期合宿(一・二年)

七月十三日・十七日 全日本学生ラリィ

第一区 大津ノ島取 尾崎 山本

第二区 鳥取ノ広島 浜本 宇塚

第三区 広島ノ福岡 市丸 伊藤

一位 武蔵工大 減点〇 三分四十四秒

二位 大阪大学 減点〇 四分二十四秒

三位 慶応大学 減点〇 四分二十六秒

九位 九州工大 減点三 七分五十三秒

七月十七日 インカレ(於佐賀)

大型貨物 栗橋

普通乗用 伊東

小型貨物 田中

七月二十三日 ジュニア車検取得

九月十三日 藤原助教授よりクラウン寄贈される

九月二十二日 プリンス売却

十月八日 A・B級会議

一、工大ラリィを十一月二十日に決定

十月二十三日 福岡五大学フィギュア定期戦

(於福岡県自動車専門学校)

工大A 七位

大型貨物 木庭

普通乗用 市丸

小型乗用 山本

小型貨物 田中

工大B 十一位

大型貨物 伊東

普通乗用 松原

小型乗用 田中

小型貨物 八木

十一月六日

九州学生自動車運転競技選手権兼全日本学生自動車運転選手権大会予選

団体総合 六位 (於福岡試験場)

大型貨物 伊東

普通乗用 尾崎

小型乗用 市丸

小型貨物 田中

十一月二十日 工大ラリィ

工大B 優勝

山本一明 田中

工大A 四位

木庭

宇塚

掛水

水崎

十二月十日 福岡五大学ナイトラリィ

工大A 九位 減点六

木庭

山本

高田

掛水

工大B 三位 減点二

市丸

片岡

伊藤

水崎

十二月二十日 部員総会

一、新役員発表

交通事故に思う

雑感

電気四年 浜 本

今日の自動車の発達はめざましいものがあり、日本の経済は自動車なしではとうてい考えられない所まで達した。しかしそれ以上に自動車による交通事故は大きな社会問題として我々の前に立ちわだかまっています。さてその原因はどこにあるのでしょうか。まず根本的には道路の不整備、信号機の不足等があり、これらの問題が解決されなければ決して事故はなくならないと思います。しかしこれらの問題は一朝一夕には解決する問題ではありません。元来私たち日本人には私たち自身が努力しないで、すべてを政治のせいにする所があります。又自分さえよければいいといった風な考え方をする人が多くいます。これらの人たちが自分たちのしらすしらすのうちに交通事故を政治のせいにする前に私たちが努力しようではありませんか。かんたんなことです。ただ交通法規に違反している人や、これはあぶないと思ったらお互いに注意し合ひことです。これは個人個人で今日からはじめられることです。私たちの手でできるささやかを交通

事故防止対策なのです。この運動を全国的に広めることができますれば、ずいぶん事故はへると思います。

運転免許取得に当つて

電子二年 井 上

何か書く様に言われたので、何にしようかと迷った末、これから免許を取る人に何か役立つことが有るかも知れぬと思い、僕の経験談を述べようと思う。

抜ればせながら、僕が免許を取ったのは、今年の夏休み中であつた。遅くたった原因を述べるが、一年生はこの失敗の経験を繰返さないでほしいものである。

まず、スランプ(?)が来たのが一年の前期の試験が済んだ頃からであつた。これが一番原因している。間を置いて練習してみた所で何の進歩もない。同じことの繰返してあつた。結局二年の夏の合宿中に集中的に練習して、山口へ帰ってから、自動車学校へ四・五回続けて行き、受けると山口で三回目に受かたのである。即ち、一定の程まで行ける様になると、それから方法に問題が出て来ると思われる。時間ばかり長く掛けてもしかたがないのではなからうか。又、練習車という名の隠れ蓑を

被ったボンゴツ車(失礼、老骨を鞭打って我らの下手な無謀運転に文句を言わず動いてくれますね、時には旋毛を曲げてギヤを噛込みすけど)と試験車では差が余りにも多すぎること考えに入れて、〇級になつて、二・三度練習したならば、早目に一回目を落ちに行くのが良く、その時、弱点を試験官から聞くのである。そして二・三回自動車学校で練習し再度挑戦するのである。これはなるべく、間隔を詰めてやるのが良さそうである。これを繰返せば、早く免許を手にすることができると思う。結論は、固めて練習し、回めて受けに行く、特に一回目は早目に行くと言ふことになるのである。

これを読んだ誰かが、これを守って免許を取ってくれたなら、僕としても、書き甲斐があつたと言ふものであり、幸せである。

入部二年目

機械科二年 小笠原

工大自動車部に入部してはや一年半、入部当時の情熱もうすれ、ただたんたんと自動車部員たるという自覚のみですごしてきた毎日ですが、自宅通いということと、

免許を持っていないということ、だんだん部と遠ざかっているという考えをまねがれません。免許を取る機会は幾度となくありましたが、自分の怠慢と言おうか、つい取りそびれて現在にいたっている次第です。しかしこれでも全々免許試験を受けなかったわけでもなく六度ほど続けて受験しましたが、運が無いのか運動神経がにぶいのかわかりませんが全部だめ、でも一度など試験官に「68点だった。おしかったね。」と言われた時には、がっくりするとともに又全身にファイトが盛上つて、翌日意気揚々と出かけたのですが、今度は全くだめで、しおしおと一人ぼっちで北方のほこりっぽい道を帰る時は全くこの世は暗黒で、これほどなまけなく思うものはありません。まるで大学入学試験に落ちたような気持ちです。この気持、試験に六回以上落ちた人でなければわかりません。それでも夏休みとか試験休み等には一年生等に刺激されて思い出したように試験を受けて見る気になリ練習だけは一人前やってもらいますが、金が無かったり暇が無かったりで、するするべったりです。最近では皆から叱咤を受けるかも知れませんが、この事故の多い世の中で免許を取って何しおうか、もし事故でも起して自分が傷ついたり、人を傷つけたら一生の不作

ではないか、自由に乘れる車もないし、免許にも金と暇とがいり北方試験場の事務員の横柄態度に出くわさなければならぬ、あの落ちた時の気持はどうだ等と考へ、又いっその事、人の何倍も出世して運転手つきの車に乗る身分となり、他の者をみかえしてやろう等とも考へています。人は免許も取れないくせに何を言ってるんだ、大きな事を言うなと言いかも知れませんが、人は人、自分は自分、人が何を言おうとかまいせん。人の言にいちいち耳をかしていたのでは、この誇しい現在の世の中は渡って行けません。免許を取れないから大人物にはなれないと誰が言えましょう。免許なんて今自動車学校に二万五千円おさめて一ヶ月かそこらたつとすぐ取れます。でも今到底そうしてまでも取るうという気持ちにはなれません。度くは自動車部においては自動車に乗る事はもちろんですが、それ以外にもっと大切な事があるように思えます。それは後で述べますが、とにかく悟った為か年月がたった為か現在の僕の心境はそういうものです。免許をもたない二年生の悲哀とでも言うものでしょう。

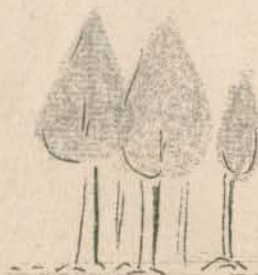
入部当初は小柄な僕は、部室が何か近ずき難きものにして、又先輩がこの世におけるあらゆる人生経験を経験した人の様に思われました。先輩と話すとき先輩の顔が皆さ

とった顔にみえました。又車庫にある車が非常に大切なもので新入部員の10人や20人等より比較にならないほど大切に様に思われました。でもそれも月日がたつに従ってその真意がわかってき、現在おちついた所です。部室はよごれてはいるが我が家のごとく思へ、先輩はきわめて人間的で車も部員あつてのもの種です。一年の時は確かに情熱的でした。あの頃僕達が思ったことは、車庫に車が沢山あるのにどうしてあのぼろ車（マスターライン）に乗せるのだらう、あの車で練習したって全然実践的ではないとか、今の部の活動は何となく消極的でなまぬるい、A B級会議等といって先輩達はきおっているが、そんならおれ達もC D級会議を作って対抗して自動車部一大改革運動を起そう、とにかく一年生だからといって、だまってるすっこんでいる必要は無からう等と話したりしましたが、それも実践する勇氣もなく終ってしまいました。でも今考へてみると、それ等の考へは非合理的であり良いものとは言えませんが、その情熱だけは一年生諸君大いに参考にしてよいのではないのでしょうか。最後に一年半部員として得たもののけ、やはり人との和でした。同級生はもちろん先輩とも後輩とも親しく挨拶をかわし、又お互に助け合ひの精神をもち、勉強だけでは到底得ることのできない他の面での友情を得ました。とく

に同級生数人との友情は一生変わらないように思えます。人生において真の友人を持つことはとほとほ楽しいことではないと誰かも言っていますが、全くその通りで勉強も楽しく毎日学校へかよっているしだいです。

今後自動車部は我々二年生が中心に立つてもりたてて行かねばなりません、あせらず、じっくり腰をおちつけて一歩一歩進もうと思ひます。

二十二年卒



0 B 名 簿

氏名	科	勤務先	現住所
十七年卒 豊田	キ		
二十一年卒 古江 喜多村 今井	テ キ コ		
二十二年卒 田辺	キ		
越出 伊東	キ キ		
二十三年卒 久保	キ		
大田 舛谷 三重野 田中 太田	キ キ キ キ キ		

氏名	科	勤務先	現住所
大野 青木	力 キ		
二十四年卒 真那子	力		
赤松 高野	テ キ		
森山	テ		
二十五年卒 沢井	キ		
嶋袋 中野 瀬口	キ キ キ		
酒井 白石 松尾	キ キ キ		
別所	テ		

氏名	科	勤務先	現住所
後藤 塚田	キ		
川窪 山崎	キ		
松田	コ		
二十八卒 佐藤 武	キ		
山田 渡辺	キ		
島	ヤ		
二十九卒 城	キ		
山田 吉田	キ		
広田	テ		

氏名	科	勤務先	現住所
渡辺 中島	コ		
三十卒 河相 蔵満	キ		
三十一卒 川崎 楠田	カ		
松吉 前田	コ		
安光 丸山	カ		
笠原	ヤ		
三十三卒 林 中村	カ		
池田 江藤	カ		
小堀	キ		
原田	キ		
古屋	キ		

常 富	宮 崎	砂 本	吉 武	三十九年卒	高 橋	宮 原	花 田	藤 本	犬 塚	栗 本	益 田	増 田	森 光	野 口	三十八年卒	倉 益	石 井	木 村	小 野	門 司	山 田	三十七年卒
キ	キ	キ	コ		テ	カ	カ	テ	テ	テ	テ	テ	キ	キ		キ	キ	テ	テ	ヤ	カ	

渡 辺	谷 岡	久 富	佐 伯	飯 田	木 村	香 月	三十六年卒	山 口	(旧姓高間)	本 多	進 藤	信 国	三十五年卒	塩 谷	富 田	三十四年卒	久 保	齊 藤	松 吉	川 村	氏名
ヤ	テ	テ	キ	キ	キ	コ		カ	カ	キ	コ		キ	キ		ヤ	コ	テ	テ	科	

氏名														科	出身 高	住 所
吉田	山本	山根	森永	高崎	中島	荒木	宇塚	大辻	木庭	林	田中	伊藤	片岡			
テ 二	テ 三	セ 三	カ 三	ヤ 三	ヤ 三	テ 三	テ 三	キ 三	キ 三	キ 三	キ 三	開 三	テ 四			

松野	井上	伊東	高田	内藤	田中	熊谷	深野	高月	高木	掛水	小笠原	北原	松原	芦野
開	子	子	七	七	力	力	力	キ	キ	キ	キ	キ	キ	キ
二	二	二	二	二	二	二	二	二	二	二	二	二	二	二

櫻 本	水 戸	八 木	田 中	杉 謙	釘 宮	渡 辺	坂 本	天 渡	山 本	田 中	首 藤	安 部	市 川	藤 田
化 一	子 一	開 一	化 一	且 テ 一	キ 一	キ 一	子 一	テ 一	キ 一	テ 一	テ 一	テ 一	開 三	テ 二

鶴 長	福 山	稲 永	森 重	進 藤	重 光	青 木	堀 田	大 庭	土 居	水 崎	吉 野	山 川	氏 名
キ 二	二 テ 四	テ 三	セ 三	ヤ 三	キ 三	カ 二	ヤ 二	ヤ 二	ヤ 二	キ 二	キ 二	キ 二	科
												出 身 高	
												住 所	

氏名	科	出身	高	住	所
永礼	テ				
西部	キ				
竹内	子				

九州工業大学責善会自動車部部則

第一章 総 則

- 第一条 当部は九州工業大学責善会自動車部と称する。
- 第二条 当部は自動車に関する整備、運転技術の修得及び研究をすると共に学生生活に於ける相互間の親睦をはかり且つ自動車文化の向上に貢献する一方、部の健全な発展に努力することを目的とする。

第二章 組織及び構成

- 第三条 当部は九州工業大学責善会体育会に属し、全日本学生自動車連盟に属する。
- 第四条 当部は九州工業大学学生をもって組織する。

第三章 役 員

- 第五条 当部は部の運営に当って次の役員を置く。

部長	一名
顧問	一名以上
監督	一名
主将	一名
副主将	一名
会計	二名
書記	一名
全自連委員	二名以上
整備委員	一名以上

練習委員 一名 以上

第六条 部長、顧問の推薦は役員が行ない主将が依頼して承認を得る。

第七条 監督は原則として、前年度主将があたる。

第八条 主将は推薦により選出し部員総会に於て承認を得、部長が任命する。

第九条 副主将、会計、書記、全自連委員、整備委員、練習委員は立候補又は推薦により選出し、部員総会に於て承認を得、主将が任命する。

第十条 以上の役員の任期は、一月一日より十二月三十一日までとする。

第四章 任 務

第十一条 部長及び顧問は当部の対外的交渉の責任者として、当部の指導、監督をする。

第十二条 主将は当部の対外的交渉において部長及び顧問と連帯責任をもち且つ当部の運営の全責任をもつ。

第十三条 副主将は主将の補佐を行なう。

第十四条 会計は当部の一切の会計を担当し部活動を統率する。

第十五条 書記は当部の行事を一切記録し、主将に提出しなければならない。

第十六条 全日本学生自動車連盟委員は全日本学生自動車連盟規約に準ずる。但し代表委員は主将が重任する事を原則とする。

第十七条 整備委員及び練習委員は当部車の整備及び練習に関する責任を持ち、主将を補佐し部活動を統率する。

第五章 部 員

第十八条 当部の入部は年度始めとする。

第十九条 当部への入部は新入部員入部規定にもとづいて行なう。

第二十条 当部員は九工大自動車部昇格規定にもとづきA・B・C・Dの四階級に分ける。

第六章 会 計

第二十一条 当部の経費は費善会予算部費入部金その他の収入によりこれにあてる。

第二十二条 入部金は次の如くする。

部 費	一ヶ月	三〇〇円
入部金		一〇〇〇円

第二十三条 入部金は入部する時納入し部費は毎月前納とする。

第二十四条 年度末部員総会において会計報告をしなければならない。

第二十五条 会費の支出は主将を通して行わなければならない。

第七章 練 習

第二十六条 部車にて練習を行う場合、D級はA級のC級はA級又はB級の指導のもとに練習しなければならない。

第二十七条 C級練習に際しては練習券を購入の上練習すること。練習券は一五分五〇円とする。

第二十八条 練習する時は部員証を提出しなければならない。

第二十九条 練習券は部費滞納一ヶ月以上の者には発行しない。

第三十条 練習が終わったら洗車をしなければならない。

第三十一条 C・D級練習は市内の交通のほげしくない所で行うこと。但し夜間の練習は禁止する。

第三十二条 練習中練習者が指導者の指示に従わない場合、指導者は練習を中止することが出来る。

第八章 運 転 規 定

第三十三条 この章は、B級の部車又はそれに準ずる車の運転を行う場合に於て。

第三十四条 当部は安全運転、交通法規遵守を宣言する。

第三十五条 部車の運転に際しては始業点検及び終業点検を行ない走行記録をつけなければならない。

第三十六條
第三十七條
第三十八條

部車使用後は清掃して車庫に納めねばならない。
部車は常に標準状態で運転しなければならない。
部車の運転に対して、B級の者は次の場合運転を禁止する。

1. 交通が混雑している時
2. 夜間ヘッドライトを点灯する必要がある時
3. 学外でA級の指導のもとでない時
4. 学内に於て同乗者がいない時
5. 重荷重積載時

第三十九條

A級の運転に対しては別に制限しない。
部員もしくはそれに準ずる者以外の部車運転は禁止する。

第四十條

第九章 事 故

第四十一條 運転を行なう際は事故を起さない様に注意すること。万一事故を起したら交通法規に従って処置すること。

第四十二條

事故により当方又は相手の車又は人あるいは器物に損害を与えた場合次の各項で処置する。

1. 部用又は公用中の事故に対しては次の様にする。
 - a. A級の運転中は総損害額の五割を運転者が負担し残り五割を部の負担とする。
 - b. B級の運転中は運転者、責任者、部が各々三分の一つづつ負担する。
 2. 私用中の事故は、責任者の名に於てすべてを負担する。
 3. C、D級の練習中の事故は指導者、運転者、部が各々三分の一つづつを負担する。
- 事故に対して都合により修理不能の場合は修理見積書又はそれに準ずるものを以て主将が責任者に請求する事が出来る。

第四十三條

第十章 故 障

第四十四條

部車を運転する際、故障箇所があればすみやかに修理しなければならない。

第四十五條

使用中に於る故障に対しては責任者が善処しなければならない。

第十一章 会 則

第四十六條 当部に於る会議は次の四会議を云う。

1. 部員総会
2. A、B級会議
3. A級会議
4. 役員会

第四十七條

部員総会は年度始め、終りの二回を定期部員総会と称し必ず開かなければならない。

第四十八條

A、B級会議は主将が必要と認めた時開く事が出来る。なおC、D級でも希望者はこの会議に参加してもよい。

第四十九條

役員会又はA、B級会議で必要と認められた時又は部員一〇名以上の要求があった時主将の名に於て部員総会を開く事が出来る。

第五十條

A、B級会議、役員会部員総会、A級会議は過半数の出席者によって成立する。但し過半数に満たない場合でも三分の一以上の出席者があって出席者全員の承認で諸会議は成立する。

第五十一條

部員総会は一週間前に中央掲示板に掲示しなければならない。A、B級会議及び役員会は原則として三日前に掲示しなければならない。但し、やむを得ない時はこの限りではない。

第五十二條

部員総会で議決された事は当日より発効する。

第十二章 罰 則

第五十三条 部員にして次の各項に該当するものは、日級会議の決議により主将は之を謹慎または除名する事が出来る。

1. 本部則に著るしく違反したるもの。
 2. 当部員たる体面を汚し統制を乱したるもの。
 3. 部費二ヶ月以上滞納したるもの。但しこの場合は掲示により十日間の余裕をかく。
 4. 部員総会又は、日級会議により決定された事に違反したるもの。
- 事故に対して謹慎処分を行ふ必要があると認められた時主将はただちに、日級会議を開きその処分を決定しなければならぬ。但し謹慎は次の如くする。

1. A級の犯した重大なる事故に対しては連転者は二ヶ月以内、責任者は四分の一以内とする。
 2. B級の犯した重大なる事故に対しては連転者は二ヶ月以内、責任者はその半分とする。
- 五十四条の謹慎は原則として事故を起した月からとする。
- 五十五条 三十四条に違反したる者は二日以内に違反金として部に一〇〇円納入する事。

第十三章 改正 手 続

第五十七条 四十九条の手續を経てその承認を得て改正出来る。

第十四章 そ の 他

- 第五十八条 部員は常時部員証を携帯しをなければならない。
- 第五十九条 主将は、日級会議にかけて臨時A級をもうけることができる。
- 第六十条 部車を使用して私的利益行為をしてはならない。
- 第六十一条 部車の購入売却廃車は部員総会で決定する。

昇 格 規 定

1. 次の各項に該当したる者は主将の名に於て資格を与える。

(1) D 級

入部規定にもとづいて新しく入部したる者

(2) C 級

連転技術に主眼を置いて昇格試験を行ない、これに合格したるもの。但し昇格試験受験は次の各項に該当する。

a 部費滞納のないもの

b 日級練習を一定の回数以上行なったもの

(3) B 級

C級にして公安委員会の発行する普通免許以上の免許を取得し、合宿整備又はこれに準ずる整備に十日以上参加したる者。

(4) A 級

B級で次の各項にすべて該当しかつA級会議に於て全員一致の承認があった者。

a B級になって六ヶ月以上経過したる者

b 連転距離五〇〇kmを越えたもの

c 連転技術、整備技術が優秀とみなされるもの

d 部員の統率が出来るもの

e 部活動に活発なもの

f 交通事故を起して三ヶ月以上経過したる者

g 部費及び諸納金滞納のない者

2. D級は指導者の推薦を得て主将にC級昇格試験実施を請求できる。

3. 普通免許以上の免許を取得して入部したる者の昇格は原則として最初の昇格者に準ずるものとし、基礎講義、D級練習、C級昇格試験整備参加等を経なければならぬ。

私 用 規 定

1. この規定は部員の部車私用の場合にあてゐる。
2. 私用は全て主将の許可を必要とする。
3. 私用は次の項に該当する者のみ許可する。
 - (1) 部費及び諸納金の滞納なき者
 - (2) 事故による謹慎が解除されて二週間以上経過したる者
4. C、D級の私用は3に該当する。A級が運転する場合のみできる。
5. B級の私用は3に該当する。B級で3に該当するA級が同乗する場合のみできる。
6. A級の私用は3に該当するのみできる。
7. 私用代の納入は3日以内とする。

九州工業大学責善会自動車部入部規定

1. 入部は年度始めとする。
2. 入部は九工大学生に限る。
3. 入部を希望する者は、入部要領に記入の上部室に提出しなければならない。
4. 入部希望者は約二週間の基礎講義を行いこれに三分の二以上出席かつ最終日テストで合格しなければならない。
5. 前記のテストに合格して一週間以内に入部金を納入したる者は当部の部員たる資格を得る。

編 集 後 記

部誌編集を依頼されて一年余、その間、片時たりともその重荷から開放される事がなかった。

原稿の集まりが、すこぶる悪く、再三再四依頼して、やっとボツボツ集まり始め、どうやら形をなしたのが、十二月も末。

最初は、あれもこれもと意気込んでいたが、とうとうこんな部誌になってしまった。しかし、私としては、全力を尽したつもりである……。

それにしても、遠征報告書を兼ねた流星をこんなに遅れて発行したことに対し、深くお詫び致します。

流星

発行日 昭和四十一年十二月二十日

発行者 木庭

編集者 山本

発行所 九州工業大学
貴善会自動車部

印刷所 (有) 加治
〆 膳 写 堂
四七二七