



流 星



第 4 号
1968年度

九州工業大学責善会自動車部



昭和43年度遠征の際福岡トヨタから借用した車で、その後、
10万円也を払って購入したものである。

ラリー、練習ドライブ等第一線で活躍している。

九州工業大学 青善会

自動車部

昭和 44 年 3 月 卒業



井	熊	中	水	鶴
上	本	田	崎	長
		教		
		授		
松	伊	小	掛	
原	東	笠	水	
		原		

目次

あいさつ	自動車部部长 藤原	1
卒業に際して	主将 田中	3
卒業生		4
対外試合		10
先輩寄稿		16
中国・北陸遠征報告		25
特集・自動車部を考え直そう		68
昭和四十四年度新役員		74
雑感		76
O B 名簿		83
部員名簿		92
九州工業大学青善会自動車部部則		95
編集後記		108

あ い ち つ

部長 藤 原

どういふ風の吹き廻りで、私のような全くの素人に、部長の椅子が廻ってきたのか、今でも不思議でならない。僕と自動車部のつき合いと言えば、僕が、全く無理な注文を持って、部屋をおとずれ、一度ならず何度か部の諸君に、ごやっかいになったことにはじまる。それらの何人かは、すでに卒業して、今実社会で活躍している。懐しい名前や顔が浮んでくる。その他には諸君が、オンボロ車を後生大事に一生懸命整備しているのを見てほほえましく思ったり、危く見てはおれない運転練習の光景に思わず、「やってるナ」と声をかけて通ったりした位のことだ。

然し考えて見ると僕自身も自動車とそう無縁だとは言えない向きもあるように思う。

僕が学究徒となって、最初に学会に発表したのが、「タクシー運転手の労働条件と事故分析」で、その後、それを契機として、運転者の適性検査や事故分析に取り組むことになったし、現在でも「幼児の交通安全」の研究を手がけている。僕の場合は専ら人間の側からの研究だが、

しかし、車の人間とのかかわり合いの研究が、今の関心事の一つでもある。

そんな意味で一つ部長を引受けて、部員諸君に、こうした方面にも目を向けてもらったり、研究を手伝ってもらっても良いなあと、考えてお引受けすることにした。

そこで一つ提案したいのは、自動車部の部員達が、唯、車を運転出来るようになったり整備が上手になり、インターカレッジで、よい成績を上げることだけに止まらず、工学部の学生諸君の特徴を十分に活かして、自動車にまつわる色々の問題を取り上げ、研究する場を作って見ればどうだろうか、ということである。

問題は無数にあると考えられるが、その一、二をあげれば、自動車の人間工学的研究、自動車の事故分析、これは、僕の考えでは、総ゆる総合的見地より解決さるべき、問題で人間の生理心理的解析、社会科学的究明、道路及び道路形式の研究などがあるが、こんなことを自分達の興味に従って研究していくことも、自動車部の今後果すべき分野ではないだろうか。

これらについては、先輩諸兄の意見をききまた、在学部員の意見を広く取り入れて、旧き伝統をもつ自動車部のより大きい発展のために考えて見てもよいのではないかと思っている。とにかく、歴代の立派な部長の後だけに、特に諸先輩の助言と部員諸君の協力とをお願いし、この重責を果たしたいと考えている。

あ い ん ぐ

主 将 田 中

九州工業大学自動車部々誌「流星」も、はやくも第四号が発刊される運びとなりました。

九州工業大学青義会自動車部の歴史は、前身の明治専門学校時代まで、さかのぼり、約四十年の長い伝統と数々の栄誉を誇っております。

今日のモータリゼーションの発達は、目をみはらせるものがあります。しかし、それは、最近の交通事情の悪化、交通事故の激化、道路整備の遅れ等をみれば、わかります様に、健全には、発達して来ておりません。

その様の中であって、私達自動車部員は、常に安全運転に心掛け、その指導的模範的立場に立つ事が、私達に与えられた使命であると認識して、日頃の部活動をより有意義にする為、努力しております。

今年一年間、大きな事故もなく無事過ぎましたのも、部長・監督・諸先輩初め多くの方々の暖かい御指導があってこそと、部員一同心から感謝しております。今後共、当自動車部の発展の為に、御指導及び御鞭撻下さいます様、お願い申し上げます。

卒業に際して

「これからの君へ」

電子工学科四年

伊 東

そこには車が数台あり、車庫があり部屋がありそして先輩、同輩、後輩が居る。たまたまそれだけの事であった。しかしこのいくばくかの規約をもった小さな社会がこの余りにもちっぽけな世界が自分に与えてくれた四年間は計り知れないものであった。

遠征あり、合宿、数々の試合、コンバがあった。そして何にもましてかえがたいのは、その生活を通して得られた糧である。四年間苦勞して来たその代償として十分に取って代わり得るものを今日自分はしみじみと、感じているのである。

自分が大学時代を問われて真先に語るのはこの小さな社会のことであろう。それは一番人間を感じる所であり、

た。これからの君にもこんな思いで卒業を向へてもらいたい。

「卒業にあたって」

機械四年 掛 水

今考えてみると、四年間は本当に短かった。少ばかり自動車に興味を持っていた僕は、この自動車部に入りいろいろなる事を習った。まずは運転の練習。練習車はマスターラインで、アクセル、ブレーキ・それにダブルクラッチの使い方を。この時初めて習った先輩の伊藤さんがよく練習中に言っていた事を今でもよく思い出す。それは同じ注意を二度受けるなど言う事だった。しかしながら考えている事と動作とが、なかなか伴わず夏休みの合宿では、車を溝に落とし込んで先輩を困らせた。

一年の終りには待望の免許を取り、遠征に参加。この時接触事故を起こし自分の運転がいかに未熟であるかを、身にしみて感じさせられた。二年になってワイギュー・ラリーと出場して、増々自動車部の面白みが分ってきた。特にラリーはカリキュレーターとして先輩に賦えられた。又、先輩・同輩・後輩といろいろな友が出来、僕にいろいろの影響を、及ぼした。しかし僕はそれが良かったと

苦しさ耐えた所であり、情熱の全てを注ぎ込んだ所でもあった。それは自分が何かを、為して来たという胸を張って人に語れる唯一のものであるかも知れない。それが例えどんなに小さな事でもいい何か人に語れる何かを君にも持ってもらいたい。平々凡々とした四年間でもないものを。今君が属しているこの小さな社会に対してそうであってほしい。君のその余りあるエネルギーを情熱を、自分自身の手でつかみとって欲しい。但しそれは多くの安易な者が考える様に、待っていて与えてくれるものでは決してない。あくまでも自分の手で体で実際に会得すべきものなのである。それは自分が中心となって動くことをもって全とするのはさらさらない。むしろそれを協力する姿勢が大切であり、それによって自分が十分に達せられる事もおわかりと思う。

ともすれば疎外的になりがちな大学の生活の中で人間をとりもどす情熱を持つことも多いに意義のある事ではないだろうか。自動車部の四年間は素晴らしいものであ

思っている。自宅通いだっただ僕は二年の終りから一年間部屋に入る事にした。それはまず家から外へ出て、いろいろな事をやってみたかった事と、運転未熟の僕は、もっと運転技術を磨きたかった等の理由からだった。なにもわからず部屋に入った僕は、伊東君にいろいろと教えてもらい、なんとか自分なりに役割を果たすつもりだった。が考えてみるとまだまだの様な気がして残念です。この一年間で、自分なりの運転を身に付ける事も出来たし、総ての面でプラスになり、有意義な一年だったと思っています。四年になって全九ラリーに優勝出来た事と、全日ラリーで九州を野宿してまわった事等、良い思い出になると思います。これから社会に出てどんな道でも、いつも心に余裕を持って社会を運転していききたいと思っています。最後に一言、自動車部ガンバレ!!

自動車部回想録

電子工学科四年

井 上

自動車部に入ってから、もう四年になろうとしている。入学当初は、何か体を動かすサークル、例えばテニス、柔道等へ入部しようと思っていた。十年ひと昔というけどひと昔半くらい前のクラウン等ヘンチコリンな鉄塊が

発する猛烈な爆音を聞いて、面白そうだなと思ひ、ふらっと部屋に行つて見た。そうしたらおっかない先輩がでんと控えていて、入部の目的は何かとか、いろいろ聞かれた。気の小さい僕は圧倒されて、しどろもどろにや々と返事をして入部申込書を書いた。いや気がついてたら書いてしまつていたんだ。やれやれこれで自動車部へ入ったかと思つてたが、何もやる様子がない。そしたら五月に入ってから講義があるというし、その後試験をやるという。冗談ではない。サークリ紹介で調子の良いことを言ふときながら、でも仕方なく講義を受け、試験を受け、その次の日のコンバがすんでや々と正部員になったのである。そして練習が始まつたのであるが、練習車は今のストリップカーであるマスターラインである。この車は気分屋である。気分をこわすとすぐサイドギヤでガリガリ鳴き出す。止まれば皆でホイホイと、いやウンウンと押したものである。この車にはシンクロがついていないのでダブルクラッチとやらをせねばならない。先輩のやるのを見てみると、これが実に神技である。右手・左手・右足・左足がすべてバラバラにかつ順序だつて動く。同じ事を僕がやるとギヤガギヤという。「こちとら人間様だ。そんな神技みてエなことが出来るかッ」と思うが良く考えてみると先輩も人間である。となればやはり練習するしか手はない。

一年間はマスターラインを押して終つたのである。二年の夏になって合宿の後免許を手にした時は、さすがに嬉しく、暇さえあれば取り出して眺めたものである。僕の雑用が、始まつたのはこれからである。三年の十二月に六人の割勘で六十二年クラウンデラックスを買つた。このクラウンは全く充電せず、必ず下りに向けて止めたのである。この車で大威張でスケート等にも出かけたものである。何しろオーナーカーであるから。年が明けると部誌を作つた。これが又大変であつた。原稿が集まらずに出来たのが、なんと遠征出発五日前であつた。出来てしまえば大威張りである。四年になつて六十二年コロナを買つた。こんどは、本物のオーナーである。値段の割には良く走ってくれる。こっそりとスピードテストをしてみたら百二十キロは軽く出る。パツチリである。ところがである。六月のとある雨の日、小倉にて事故を起こした。車のかげから飛び出した人に当つたのである。びっくりしてすぐ病院につれて行き、検査してもらつたところ、少し腫れている程度でたいした事がなくひと安心した。

夏休みになり、全日ラリーの試走で九州を一周し、つづいて本選で又一周した。帰つた次の日、間借先の人と

又、又鹿児島まで釣に行つた。さすがにくたびれたが、釣の方はさっぱりであつた。十二月に入つてブレーキのキャブを変えたくらいで別にトラブルは起つていない。現在八千キロを示しているから、自分では新車だと思つている。他の人はどう思つても僕の知る所ではない。

四年間で一番縁の深かつた車は、何といつてもジュニアである。ラリーとなればどの様なものであつても必ずこのトラックでインベクに行つたものである。あの音といい、あのクッションといい、何と素晴らしい。一生忘れることはあるまい。

これが四年間の回想である。今、目を閉じるといろいろな事が思ひ出される。遠征で如何に早く、飯を食べるにはどうすれば良いのかと考えた事。夜な夜な見物(?)に出で行つたこと。自分では、何ともないのにチーフがかってに「あぶない」「ブレーキ」等とわめいた事。寒かつたナイトラリー。合宿で水ばかりまいていた事。二年のころの徹夜の整備。そしてコンバでのバカ騒ぎ。ダンスパーティー。絶対優勝と思つてゴールしたが、優勝できなかった時のお互の顔。僕が年を取つて隠居でもした時、孫共に聞かせてやるのも楽しいことであらう。

四年間を通じて特に感じたことを言つておこう。第一に車庫の整備をして欲しいものである。車庫をみれば部

の活動状態が良くわかるのである。第二にラリーの練習は選手でないものが日時を決め、データーを取り、問題を作り、それから何度も念を押しても当日集合状態が非常に悪い。選手を呼びに行かねばならない。通常予定時刻より一二時間遅れる。こういうことはあつてはならぬのである。第三にフィギアである。優勝せよといつても無理かも知れぬ。しかし少くとも最下位 だけは脱出して欲しい。

最後に諸君に言葉を送らう。それらは格言と呼ばれているものである。

第一章 愛 情

◎ 恋の最初のためいきこそ知恵の終り

◎ 分別を忘れないような恋人は、そもそも恋人ではない

◎ 恋は自己不定である

◎ 愛人の欠点を美德と思ひぬ程の人は愛しているとは言えぬ

◎ 愛という言葉一度も使わずに、愛について語ることはできる人が最上の恋人である

◎ 愛は障害によって生長する

◎ 恋は女の一生の歴史であり、男の一生の中ではエピソードにすぎない

○恋をして、恋を失った方が、一度も恋をしなかったよりもましである。
○恋をしている時はだれもが詩人だ

第二章 人 生

- 不幸な時に生れた友情は幸福な時に生れた友情よりも長くつづく
- 青春はなにかもが実験である
- 青春の夢に忠実であれ
- 人間は精神の純潔を失うと人間的なものを忘れてしまふ
- 仕事に希望があり、生活に夢が住む時、はじめて遊びも歌も健全になる
- 幸福とは何か、それは幸福になろうと願う努力そのものである
- 他人の幸福の外戚をうらやんではいけない。なぜならあなたは、彼のひそかな悲しみを知らないのだから
- 人生における無上の幸福は、われわれが、愛されているという確信である
- 人生が何であるかを正しく知る前に人生はもう、半ばすぎている
- 青春時代に、さまざまな愚かさを持たなかった人間は、

中年になっても何らの力をも持たないであろう
○魂のこもった青春は、そうたやすく滅んでしまうものではない

第三章 教 養

○読書は自分の固定しやすい視点と狭い視野から外へつれ出す

○ Something of speech, something of something

教養の項が少いが、これは不徳のいたす所。ではみなさん。さようなら。さようなら。さようなら。

めくら 鬼

かわいいテレゼよ。

おまえは目かくしを取るとなぜ突然、そんな意地わるな目をするのだろう。

目をしばらく鬼になったとき、

いそいでおまえはぼくを捕えたではないか。大ぜいのなかから獲りに掛ってこのぼくを

必死におまえはぼくを捕え

もがいてもあがいても、放してはくれぬ。

ぼくはおまえの膝の上に倒れてしまった。

だが、おまえの目かくしが取られると、

同時にぼくのよろこびも消え失せる。

おまえは新しい目くらを邪慳に突き放した。

手さぐりであっちへ行ったり、こっちへいったり。

ぼくはあやうく足をねじるところだった。

あわれな鬼は満座のなぶり者だ。

おまえが愛してくれぬなら、

目かくしされた瞬間で

どこまでもよろめきながら歩いてゆく。

ゲーテ！

対外試合

全日本学生ラリー諸感

開発土木三年 八 木

僕にとっては、初めての全日本大会である。それだけにこの大会の準備もいつもより熱がこもる。我部車64セドリックの六ヶ月定期点検証、対人、対物保険証とそろえて、いよいよ準備OK。今日は開会式である。実習のため山本（賢）が参加できなかったが、他の選手はみな参加する。開会式会場の福岡大学に行くと、もうほとんどの大学が来ていた。さすが全国大会の開会式である。誇らしげに自校のナンバーをつけて、三十校におよぶ参加校の車がならんでいるのは、威力のある光景である。駐車場であいているところを、さがしていると、学連の人がやってきて、「九州工大は、九州大会で優勝した学校であるから選手宣誓をやってくれ。」とたのまれ、

結局、僕がひきうけることになった。胸がドキドキしながらも、なんとか無事に選手宣誓をやりおえた。開会式が終ると、市中パレードにつづいて、九大での車体検査である。これもなんなくパス。ここで博多―大分―宮崎、第一ブロックの選手をのこして我々は、北九州に帰る。二十九日。カリキュレーターの山本（賢）といっしょに汽車で熊本へ。二時頃、雨の熊本につき、まず、宿泊所になっている「夢江ホテル」へ行く。そこで大阪府立大の選手といっしょになり、部の活動などについて話す。どこも金がないそう。五時頃、我部車も「三一五」のナンバーをつけて熊本県庁へゴール。それからガソリンを補給して宿泊所へ。ここでも二ブロックの選手から試合の模様などを聞く。バスコンが多いそうである。あとは応援の部員といっしょに、いつもの話聴に花が咲く。小雨に濡れた気持のいい朝である。さあ、いよいよ本番。まずはセドリックのエンジンがかからないで、オタオタする。出発まじはになってやっとかかる。各車ともさっ

そうとスタート。いよいよ九州工大三一五の番である。三十秒前、問題がわたされる。やっぱりバスコンが多いこと。メーターコントロールポイントまではカリキュレーターといっしょにバスコンをみてゆく。熊本市はずれのメーターコントロールポイントについていた。なんと補正率は一である。全く計算の必要なし。十分に時間があるので、地図とバスコンをみてゆく。試走のコースと全くいっしょである。まずは順調である。いい気で走るのも束の間、第一の関門がやってきた。佐賀市をぬけるのにラッシュのため四―五分遅れる。チエックポイントがないことを祈りながら制限速度いっばいで走る。あと一分の遅れ。「あっチエック」。しよぼんとしながらチエックにはいる。ここのチエックでレスコンである。シヨックのために昼食ものを通らず。しばらくして名古屋工大の選手から、このチエックの二つ位前のバスコンに速度変更の指示があったということを聞いた。それで計算をやりなおす。なんと一分遅れたと思っていたこのチエックは、計算では十四秒しか狂っていない。この幸運をだれに感謝したらいいのだろう。アーメン、仏様。オカイ。今までいっしょに走っていた名古屋工大の車が急にみえなくなる。「あ、また速度変更指示をみおとした

かな」と思い、しばらく名古屋工大の車を待つことにする。速度変更がなかったとすると、二―三分の遅れである。すると急に名古屋工大の車がとばしだした。「しまった。」やっぱりラリーは孤独な競技である。信じるのは自分だけ。どんどんとばして一分以内にはいるか、はいらないか、ギリギリのところまで第三チエックにとびこむ。あとは順調にいった長崎へ。いよいよ明日は最終日。ここで失敗しては、いままでの苦労が水の泡。疲れの為此床につくと、すぐにぐっすり寝てしまった。長崎県庁スタート。二日目のせいかいくぶんをちつく。第一チエック、第二チエックとも、なかなか、あらわれず、イライラする。走りに走ってついで最終チエック。ここからは福岡大学のゴールまでを一時間二十分で走るように与えられる。ゴールはかわいこちゃんがいっばいいいて、みんなが拍手でむかえてくれる。全くいい気持。結局、成績は第一日目の最速一、最終日の最速一、両最速二で第位であった。なんと六人入賞をいっしょにもらったが、まあ、満足できる成績といえよう。このラリーのために夏休みの前半をついやしたが、ここに一つの成果が、また九州工業大学自動車部の伝統がくられたことを思いまったく……よかったね。

フィギア新人戦惨敗記

電子二年 中 野

時はいつごろかはっきり記憶にないが、六月下旬だったと思う。当時フィギアの試合なんぞ見たこともなかったで、それが如何なるものであるかはうすうすしか知らなかった。が、ともかく出場予定者と共に試合の一週間前から遅ればせながら、あり余る暇を使ってわずばかり練習した。僕の出場予定種目は小型貨物であった。先輩たちが僕の体格からそう決めたらしいのであるが、何の因果か、きやしやで上品な僕がトラッカなんか運転できようはずがない。と思いつつも必死になって練習しているうちに練習車であるエルフにいささか愛着を感じてきた。

鋭角、たこ壺、スラローム等を、やっと車を動かせる程度の技術しか持ち合せていなかったのに、いきなりこんなことをやらされ手に豆をつくってしまった。しかしその手を見ていると「俺はこんなに練習をやったのか。」と嬉しさがこみ上げてきた。が、実際にはそんなに練習をやったわけではないのだが、やはり僕の余りにもきや

しやな皮フのせいかと思うが(?)

それはさておき、ともかく試合の日が来た。場所は博多の花畑自動車試験場。我自動車部の愛車(?)であるデューセルエンジン搭載のベレルの耳鳴りがする程高らかなる爆音をとどろかせながらそこへ到着。各大学の車は既に何台か列をつくって駐車してあった。開会式を夢うつつの状態で聞き流す。その後コース説明があった。何事も初体験とは不安がつきまといったもので、オロオロしながらコースを回った。

九工大の小型貨物さん。御指名。といったどうか憶えてないが、とにかく、ひよこひよこ試合場に出かけた。さてスタートの日章旗が振られる。落ちついた態度を見せたが、内心はドキドキ。まずギヤーをローに入れスタートする。

初めに出くわしたのがたこ壺であった。その中で教わった通り、少なくとも自分ではそう思った。にハンドルを回す。やがてファンズマリになったのに気づく。遅かりし……。さて頭にカッカと血がのぼる。どうするか考えてもさっぱりわからない。エイイこうなればやけ糞と思いい、接、脱を繰り返してやっと脱出。接、脱も思い切ってやればよかったのだが、そこは控え目な僕の事、ちよこまかと切っているうちにええって大きな減点を招く結果

となった。スラロームへと車を進め、クランクを出ていざさ字カーブへ向わんとした時突然「ピーッ」と笛の音が鳴りひびく。実にタイムオーバーであった。

以上が我惨敗記である。フィギアはやはり、練習第一である。上達程度は練習量に比例する。僕は練習をあまりやらなかった。だから惨敗した。当然である。この単純な理論をやっと理解した。(反省します。)

「ラリー回想記」

機械科三年 山 本

あれからはや二年、月日の流れとは恐ろしいものである。その中で、僕の存在は無に等しかったようである。年度初めに立てた抱負も終りが近づくにつれ、失望の念に色を添えていく僕の姿はどんなだったろう。

一年・二年・そして今年の三年目も類にもれそうにもない気配である。しかし、性こりもなく、来年こそは、と一人意気込んでいた。でも三年の間にはいかな思ひ出らしい思い出が、たくさん残っています。その中で、全日ラリーに出場した時のことを書いてみたいと思います。これまでの試合数は二つ。最初は二年の時の工大ラリー

1。二回目は全日ラリーの練習を兼ねての西南ラリー。前者では、決して満足できる内容ではなかったが、後者においては総誤差秒数30秒前後で、二秒差で優勝を逃がしはしたものの、大いに自信がついた。(ちよこ心残りなのは、丁度この日が我自動車部のダンスパーティーであった事だった。) いずれも、カリーで試合に出場したが、工大ラリーのカリキュレーターが二人であったのに対して、後者でのカリキュレーターが一人であったので多少の不安はあったのですが、前述のごとく一応の自信は、持てるようになった僕でした。

一つ困った事が起きた。それは、夏季実習が日産横浜工場で7月11日から27日までであった事。実習の終わる4日前、東京駅に切符を買いに行った所、その日から一週間後まで特急列車は満員ということ、顔が青ざめる思いがした。それでも無理矢理乗り込んで、コンビュターにかけてもらったがダメ。そこで九州までの便はなにかとの間に、新幹線・大阪乗継なら、との客にみどりの窓口に行ってねばること一時間、途中から僕の為の一つのコンビュターを貸切ってくれた事には、非常に頭が下がりました。その解答は、大阪までは座席があるものの、大阪からの急行では超満員で、窓から入ったものの北九州まで立ちづくめで、タフな僕でもすっかりま

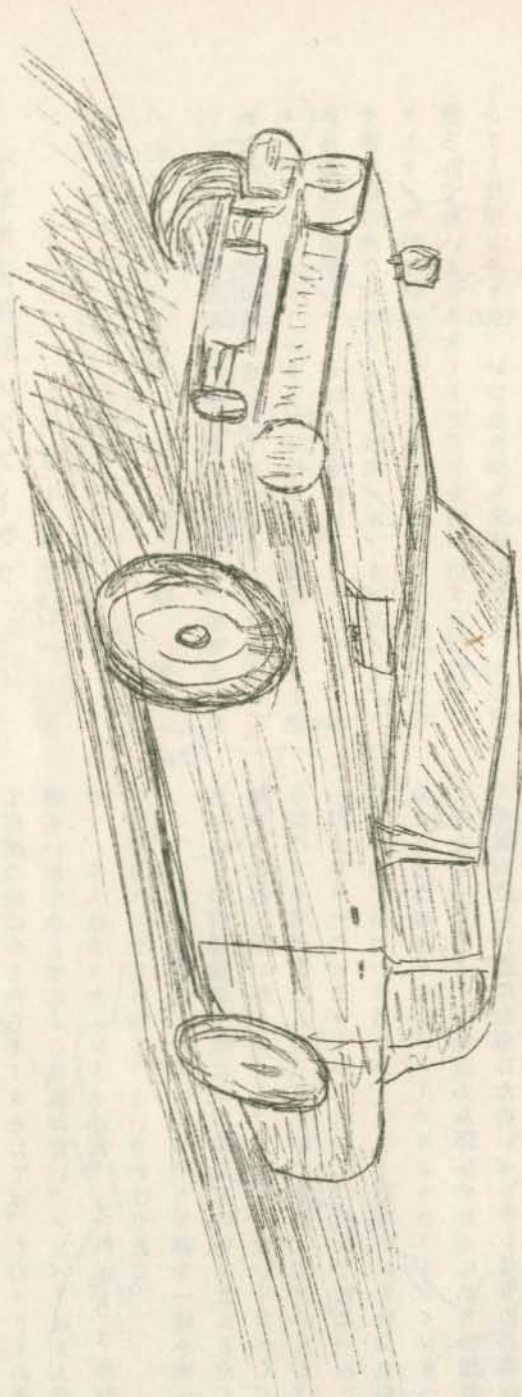
いってしまいました。こういうことは、生まれて始めて話には聞いていましたが、これ程とは思ってなかった。いまさらのように帰省客のつらさを身にしてみて感じられる様です。家についたのが28日で、次の日八木君と気車で熊本に行き第二ブロックの走者を熊本市役所で三時間半待たが来ず、走者はそのまま旅館に行ったとは何ともうらめしや。30日出発の際、「時計は合わせたか。メーターは、バンドは、問題はもたらよく見て、落ち着いてやるんだぞ。」「はい、はい、はい。あっ、メーターをリしてなかった。どうもすみません。」旗が振られる。「がんばれー。」もうこの時は問題とにらめっこ。心の中で、「がんばってきます。」

走ってみてバスコンが多くて指示速度は必ずしも道路状態に合わせていないことに気付く。又チエックごとに指示速度を変えてある。二日目もこれを考慮して走った。この日の第一から第二チエックポイントまでの長かったこと。「あの角を曲がったら、チエックがあるぞ。」

「西海橋の前には絶対あるよ。」いずれもなくそのままレスコンに入り「そこを出たらすぐあるから合わせていこう。」これも裏切られ結局、時間にして二時間半後程で目指すチエックはあったがその間の精神的負担は大きかった。やはり先輩の言葉通り「チエックは待ってはな

らない。」のだ。

この試合から多くのことが得られた。きっと後になっても役立つ時がくるものと思っている。



の間にある稲穂峠で、チエックポイントを予想している峠でもある。速度チエックをより小刻みにしてオンタイム走行をとる。峠を登りつめたがチエックはなし。予想はずれか……。いやあつた、降り始めて最初のトンネルを出たとたん「ビッパ」と甲高いホイッスルの音。JMCラリーは分単位計測の為30秒以内の誤差は許容される。まずは第一C・Pゆうゆうと減点0。コースはさらに南下して倶知安を通過。そのいただきを雲に没せしめた羊蹄山（エゾ富士）のふもとを大きく右（カーブ）して、ニセコ、長万部へ。長万部は函館と室蘭の分岐点。ラリーコースはここを左折して室蘭方面へ。やがて静狩峠へさしかかり、第二C・P。これも予想地点であり、乗々と減点0。まずは快調なレース展開と云える。洞爺湖の西支開、虻田町は第一回目の給油地点で10分間の休み、ホッと一息入れる。既に200km4時間を経過している。ここで室蘭へのコースをそれて洞爺湖へ向う。どうやら観光ドライブをさせてくれるらしい。小さな峠を登りきると、急に視界が開け眼下に湖が広がった。青い水の色が実に青い。湖畔に立ち並ぶ家々の褐色の屋根の色との対比が美しく、まるで一幅の絵を見ているよう。天気も小樽附近とは打って変わった青空に、昭和新山の白煙が決える。コースは登別へ。途中には離れのオロフレ

峠が立ちはだかっている。指示速度は40・4km/h。側接路ではもの足りないこの速度も峠のじやり道へ入ればかなりのテクニクを要するハードドライブ。オンオンうなりながら登る観光バスをホーンの鳴りっぱなしで追い抜き、予想どおりのチエックに快心の笑みを浮かべて第三C・Pも通過。もうもうたる薄煙をあげる登別温泉を横目に、36号線へ出て、苫小牧へ。右手の車窓に海を見ながら、どこまでも続く一直線の道。アイヌ部落の白老もあつたというまに通り過ぎ苫小牧の手前で左折して今度は支笏湖へはいる。湖畔の有料道路にはチエックもなく、いい気分です。湖岸の有料道路にはチエックもなく、これも長続きはしなかった。有料道路を終り、札幌市へ通るじやり道へ入ったとたんチエック。そしてここでもらった指示速度が51・3km/h。深いバラスの峠道。ドライブ諸君。待ってましたとばかり、アクセル全開、じやりを飛ばして駆け登る。先行するブルーボードを捕え、抜き、さらにその前を走るサニーに迫る。ホーンを鳴らしてカーブでインコーナをついて出たたん深いいバラスにタイヤを取られ、車体が横すべり、はっとするもカウンスのハンドルのさばきで車をのがれ、又ましらのごとく走り出す。しかしながら、待のチエックポイントはなく。そのうち舗装に入り、そのまま札幌市内

へ流れ込む。前哨戦とも云うべき400キロ強のデリーはこうして減点0で終了し、30分のレスコンの後、いよいよ本戦のナイトラリーへ再出発とあいなる。

時刻は既に5時近い。コースは今度は南へとり、36号線を千歳、苫小牧へ。そして苫小牧から、コースを東へ変えて、タヤミ迫る原野をただひた走り、富川で道を北へ転進する。日高町を過ぎる頃には日もとっぷりと暮れ、暗やみの中、二乗のヘッドライトの光がただ生き物の様に動くのみ。ボツリ、ボツリと降り出した雨がやがて稲妻を伴う土砂降りの雨となっても競技車はひた走り、38号線に出、コースは、富良野、旭川、士別、名寄と舗装路が続く。一日の疲れが睡魔となつて容赦なく襲い、時刻も8月4日へ移ろうとしている。名寄からオホーツク海の沿岸の異部へ。再びジャリ道となる。51・9km/hのハイスピードで深夜の村を、野を、山を走り過ぎていく。積算メーターも800kmを越え、通過したチエックも合計8つを数える。異部を過ぎると、厩ならオホーツクの海が眼前に広がっているであろうコースを南下網走へと向う。ここで後輪のパンクに見舞われ、このトラブルがもとで勝利の女神からみはたされようとは、神の身ならぬ知るよしもなかった。網走湖畔をめぐる美幌で第4回目の給油。ようやく明るくなった街中を帰身士まみれの異

様な車の一団に早起きの人達が、さきの方を向けている。美幌を出ると阿寒湖への240km線に入る。この頃からである。後続の車が徐々に余々にはあるが我が車を追い越していく現象に気付いた。積算メーターもちゃんとまわっているし、指示速度は何変調へ直しても変っていないはずの地点である。とまよ、他車はどうであれ、信ずるものは我一人と、あくまでもオンタイム走行を固守することにしたのである。これが後輪パンク、タイヤ取換えによる修正係数のズレとはこの時まで誰も気付かなかったのである。阿寒湖では8分間という短区間のチエックもあったが、無理なく通過。そしてコースは訓路へ出た。天候も回復して夏の強い日差しが睡魔不足の目に痛い。札幌まで400kmの道路標識に今さらながら北海道の広さを感じ、ゴールの遠さにうんざりする。堂々とした一直線の舗装路を睡魔と闘いながら帯広を通過、雄大でそして美しい狩野峠をこの目に焼き付け一度通った富良野市を再び通り抜けて登別、滝川、美幌、そしてゴールの江別に到着したのは日もそろそろ傾きはじめて午後4時過ぎだった。全コース実に1570km。3時間中、休憩したのは給油地点5ヶ所で10分間ずつの計50分間としレスコン30分のみ。まさに人間の耐久試験である。ゴールに到着した時の気持は無事に完走した

喜びより、これで眠れるという安堵感の方がどんなに強かったことか。

結局、戦績は終盤戦にはいって、チェック区間の長いところで1分ないし2分喰った減点がひびいて総合13位に甘んじなければならなかった。しかしながら北海道まで渡って、1600キロのノンストップ長距離ラリーを制覇したという誇りと自信は、若き時代の苦しいけれどもすばらしい経験とあいまって、決して僕の胸から消えることはないと思う。又、いつの日か北海道を訪れることがあらんとフェリーのデッキから函館の町の名残りを惜しんだのが、ついきのうのことのように思い出されてならない。

OBとなつて

昭和四十三年卒 伊藤

早いものである卒業証書をもって八ヶ月が経過してしまった。しかしまだ社会人としてOBとしての実感がわいてこない。幸か不幸か小生の勤めている所が母校工大と目と鼻の先の小芝町にあるからそう感じるのかもしれない。よくよく自動車部に縁が深い自分である。

イフの縁がないでもない。最近はその傾向が激しいようだ。特に始めて参加する時（小生の場合もそうであったが）遠征を半ば遊びとと思っている。結局出発前の指導が悪いからだ。遠征の心掛を示すのと小生の悪いうわさ（主としてこれは某人達によって作られたものであるが）を否定する為に恥かしくない行動をとった。また今年はスケジュールの関係上、ゆっくり外出できたのは京都だけであった。

いよいよ五月一日から採用となつて一ヶ月間戸畑病院の講堂で研修を受けた。地方公務員は給料が安く、身分の保障が不明確であるが、暇ということにおいてひけをとらない。特に研修中は毎週週刊誌を読んだり、眠りに行ったようなものだ。

例年どおりゴールデンウィークを利用して今年も全九ラリーの練習をやるというので、データ取りに行ったり、問題を作ったりしてやった。昨年のメンバーが充実していたのに比較し、今年は岡太さに欠けていると言おうか何か縁が細い気がする。彼らを一人前にできなかったのは我々の責任だと思ふので、できるだけの指導をしてやった。練習の結果からみて上位入賞はまず無理とあきらめていたが、拾う神あって優勝トロフィーを持ち帰った。小生の記憶に間違いなければ公式試合に於る初の優勝で

北九州市役所に就職が内定しているものの、学生時代の不勉強がたたって、なかなか採用通知がやってくる。ままだ渡んでいるよりは遠征にでも行くかというところで、北陸遠征の一員に加えてもらった。昨年の遠征は隊長ということで責任も重く苦勞が多かったが、今年はアウトサイダーであるので楽であった。最初はチーフも辞退したが、チーフの教に余裕がないのでやむなく引き受けた。昨年同様今年もチーフに苦勞したようであるが、熊本さんや小生に頼るようではなさない。現在のように交通量が増加すると、どうしてもチーフには高度の技術と指導性が要求される。チーフの育成が困難であることはよくわかるが、次々と後輩を育て上げることが上級部員の義務ではないだろうか。それには比較的上手な者を引き上げるのではなく、底辺を広げかつ充実させることが大切である。現在の自動車部には指導ということが欠けている。競技に参加する選手がいつも同じ顔ぶれであることだけでなく、誰にでも意欲を持たせるべきである。

今年の遠征も無事故で全員元気で帰れまことに喜ばしいことであった。しかし遠征も年ごとに参加車輛が充実し、それに道路状態も良くなつて単なる長距離ドラ

ある。例年かなりの所まで近づきながら優勝を逃していた我自動車部である。何はともあれ、手の健康を祝したい。ラッキーもあったがそれを勝利に導き得たのは選手諸君の努力以外のなものでもない。これを一つの転機として最近の部活動の沈滞ムードを脱して欲しい。自分達が勝利を得たとしてもそれ程の感度はなかったと思う。何よりも後輩諸君の手によつてもたらされたことが嬉しい。

全九ラリーに続き全日ラリーが六日間の日程で福岡スタート、ゴールの九州一周コースで行なわれることになった。全九ラリーの時は研修の関係で行けなかったが、今回は休暇をとってコーチ兼応援でフルコース伴走した。関東・関西の有力校を相手になんとか競えるのは、コースが地元九州の時に限られる、それだけに現役諸君の力の入れようも大きく、今までやらなかった試走をやった程だ。自分のラリーに関する知識も継承させたかったが、実習の関係等で充分練習できずに試合に望まなければならなかった。早朝四時半に起きて「第一プロットの選手」のスタートを見送りに行った。全国より予選を勝ち抜いた三十余チームの競技車が一台、一台とスタートする光景はいつもながら興奮させられる。小生も、もう一度こんな大試合に出場してみたい。そんな気がして仕方がな

かった。

第一ブロックの選手は切れ味はあるが多少安定感に欠ける。第一ブロックを走ってみなければ今回のオフィシャルの意図がわからないので一応形どおりの注意を与えておいた。第一ブロックでは前半に交通障害の為に減点一となったが、他チームの多くが途中の指示変更を見のがしていたので成績としてはまずまずであった。今回はバスコンが多く、チェックポイント毎に指示変更があり、初日にはめんくらったようだ。チェックポイントの位置も大部分はドライブインやパーキングエリアを利用してしたが、一部非常に不適当な所にもあった。巾着が小さく工事用トラック等が道路を占有しても、信号と同様にみなすというオフィシャルの考え方には公平さが欠けるのではないだろうか。すなわち信号にはサイクルがあるが、道路工事等の場合はサイクルが未確定となる。一分一秒を競うラリーではこれは非常に重要なことである。小生の本戦は建設関係であるが、やり方によってはラリーの一つや二つ、ノーゲームにすることはわけではないことだ。

第二ブロックの選手は中継点まで伴走車に乗っていたし、又小生が最も信頼しているコンビなので特に注意することなかった。この区間は割合に変化も少なく、も

しろん減点0であった。第二ブロックで減点のあったチームはほとんどなかった。この第二ブロックの選手と第三ブロックの選手を入れ替えることが出来なかったのは結果的に見て最後までくやまれた。

最終区第三ブロックの選手は練習も充分でなく最大のウィークポイントであった。そのうえ期日ぎりぎりまで中継点に到着したこともあって詳細な指示が与えられなかった。経験の少ない彼らには無理であることは小生も充分に承知している。しかしここまでできたなら引き下がれない。全九ラリーの余勢をかってぜひ入賞してもらいたかった。第二ブロックまでの誤差秒数が非常に多く、第三ブロックの前半で減点になりそうな所が数ヶ所あるらしく、さらに計算通り走行しても相当誤差秒数が大きいことも考慮して、何とか減点のないような指示をしたのが結果的に敗因につながった。小生としては後の立命館大学が割合に正確に走っていることもあって、あまり離れるようであれば試走のデータと今回のバスコンの位置を適当に考慮して走ればなんとか減点0でいけるのではないかと考えたのだが、それが逆目に出てしまった。第三ブロック後半の距離と時間を考えればそれ程遅い指示速度はないと思ったのに指示速度が非常に遅くて距離の長い所があって、予想が全く狂った。バスコンの見落しな

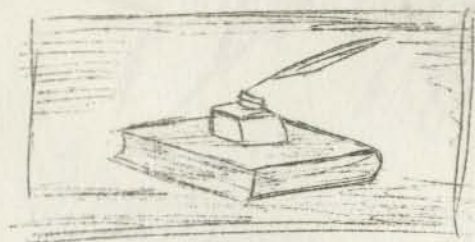
どがかえってよい結果となり前半は減点0だったが、後半は前述の所で減点一となりトータルで減点二となってしまった。

翌日の成績発表では七位にランクされていた。もう一歩の所で全国大会初の入賞を逃し、かえすがえすも悔まれて仕方がなかった。地元のリというところもあったろうが、これだけのメンバーで我々が作った九位からさらに二歩前進したことは激賞に値する。

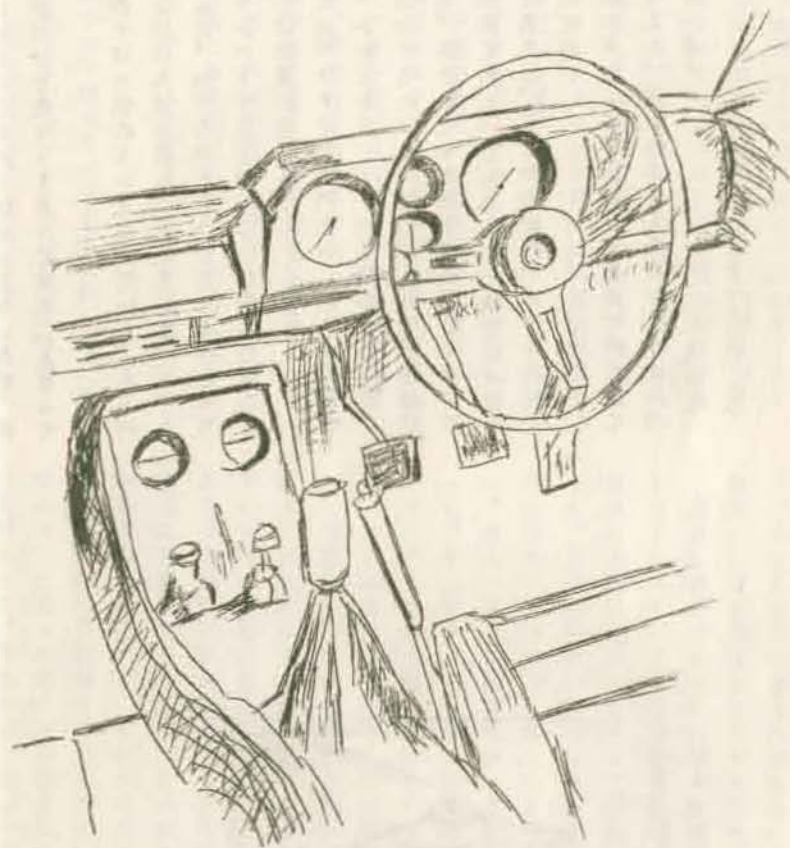
ラリーの活躍に比べフィギア部門のまじめさは何とも言いようがない。小生自身フィギアは不得手で大きなことは言えぬが、参加するたびに失格ではこれでも運動部かと言いたくなる。選手になった諸君は恥かしくないのであろうか。それ程忙がしいとも思えぬが練習だけはきちっとやるべきであるし、またやらねばサークルとして存在理由が成り立たぬ。

以上大ざっぱにOBとして、自動車部を見て感じたことを中心に書きました。尚これからもチャンスがあれば筆をとりたいたと思います。

(昭和四十三年十一月三十日)



中国、北陸遠征報告





中国、北陸道征隊員一同

遠 征 隊 挨 拶

隊 長 伊 東

花の香り漂う四月、私共九工大自動車部最大の行事であります春季遠征も回を重ねて第十二回を迎えました。

過去十回余り、可能な限りのコースは、ほとんど走り尽くされた感がありますが、今回はここ数年来訪ずれていない、北陸、中部地方にその陣先を向けてみることにしました。

自動車が私共の生活に深く根を下ろしている現在、長距離を車で走行する機会も多くなるのではないかと思います。従って今回の調査としては、長距離走行に於ける疲労の問題について考えることにし、心理学教室の藤原先生方の御助力をいただきました。

私共部員としても何とか実り多き遠征になる様にと各自が、その事を念頭において行動する様心がけてまいりました。

京都では御多忙中の諸先輩方との意義深い交歓会を持つことも出来、又中原先輩その他の御好意により三菱重

工業京都工場を見学する事が出来ました事は誠に喜びに耐えません。

幸にして事故にも合わず十一日間の日程を終え、各人各様の思いを強めて無事今季の遠征も終了することが出来ました。

これも諸先輩、並びに各ディーラーの御協力の賜物と深く感謝致しております。

ここにその記録の一部をとどめ、よろしく御笑覧下さいます様お願い申し上げます。

目的

- (1) 運転技術の向上
- (2) 疲労調査
- (3) 先輩との文獻会
- (4) 工場見学

三菱自動車工業株式会社

期間

自 昭和四十三年三月三十一日
至 昭和四十三年四月 九 日

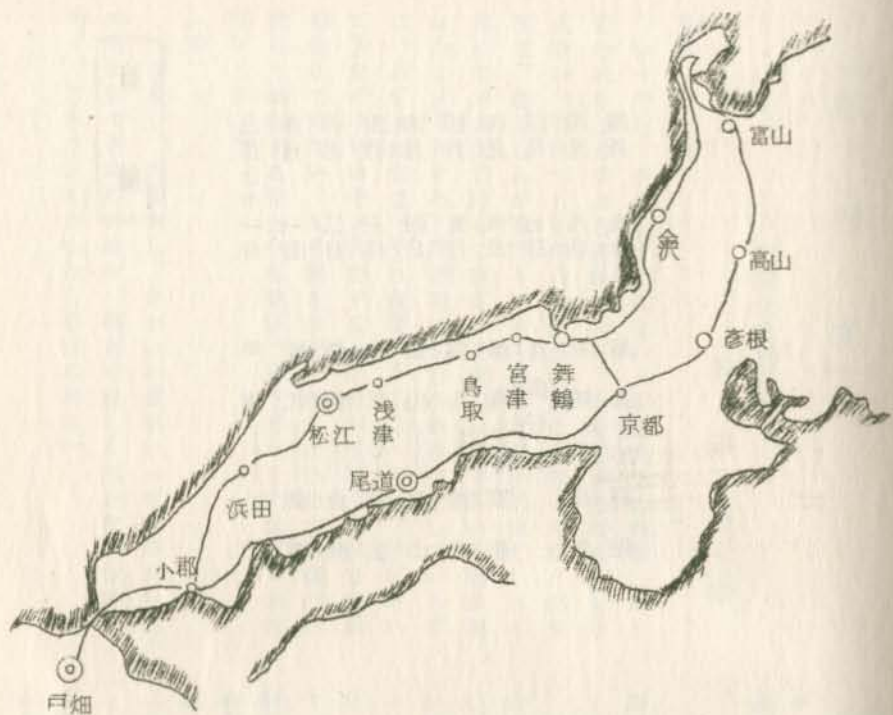
参加車輛

参加隊員

クラウン (福岡トヨタ提供)
ベレ (部車)
ベレ (いすゞ提供)

隊長 伊東
副隊長 田中
會計 坂本
宿泊 柴田
記録 兼任
写真 眞

伊東 (子四)
田中 (力三)
坂本 (子三)
柴田 (力三)
兼任 (子四)
井上 (子四)
熊本 (力四)
掛水 (力四)
山川 (力四)
松原 (力四)
釘宮 (力三)



山本 (子三)
八木 (力三)
安部 (力二)
牛島 (力二)
古河 (力二)
新井 (力二)
中山 (力二)
中野 (力二)
細川 (力二)

日程

三月三十一日	戸畑	——	松江
四月一日	松江	——	舞鶴
四月二日	舞鶴	——	金沢
四月三日	金沢	——	富山
四月四日	富山	——	高山
四月五日	高山	——	彦根
四月六日	彦根	——	京都
四月七日	自由行動		
四月八日	京都	——	尾道
四月九日	尾道	——	戸畑

「紀行文」

工業化学科三年

柴田

三月三十一日

いやだな、天候がすぐれない。前日完全に整備したと思われた二号車が右後輪パンク、出発前からなんともやえない。それでも午前八時に皆元気に出発、だけど感激だな、藤田さんが関門トンネルまで見送りに来てくれるなんて、元気で帰ってきます。安心して下さい。腹が渡ったよ、そろそろ下関市内にさしかかろうとしているのに。めざすは食堂、それ食堂へ。山口へ入り、空も晴れてきたぞ。いいぞ、衝突、五台の車が事故。我が自動車部の車ではない。九号線を松江、松江とひたすら腹の虫を押さえ運転する途上みた惨事。どうぞマリア様我々をお守り下さい。

〔声〕

「道良し、天候良し、かわいい娘がいっぱいの九号線、でも運転できぬこの俺は、横目で寂しく外をながむのみ、あー、うらさびしきかなこの世の春は」

〔Accident〕

一号車、うらわかき女性を引き殺す。彼女可愛想にニヤーンと悲しい声あげてこの世を去っていった。これも未熟な運転の為、ニヤン嬢お許し下さい。

四月一日

出発 午前七・〇九

山肌が白く輝いている。外はひんやりと肌寒い。山陰の空はうらさびしくどんよりとした感じで我々をつつむ。しかし九号線は抜群。未熟な小生にとって対向車が少ないのは何よりの助けとなる。途中一号車の姿がみえず、トランシーバーもいつこうに役に立たない。誰だ、こんなオンボロをもってきたのはと腹だたしくなってくる。十一：四五 鳥取砂丘で昼食、しばしの休息。オーナメント。この砂を金にかえたらいくらになるかなとつまらぬ考えをもつた者がいる。これ小生の先輩にあたる人。寂しいねエー。皆さんどう思う？

〔声〕

「滑らかなカーブにさしかかる。右前方大型トラック、右折してどんどん迫ってくる。どうしようかなブレーキふまなくてもいいだろうかとS・V計算。実に甘かった。

大型トラクタ左横スレスレ。止まってしまう。スママセ
ンChieff僕、計算に効ないからだめだったん
だ」

〔ACCIDENT〕

鳥取砂丘にてコーラにつられ競争する。目標は前方に
見える巨大な砂壁をよじ登り帰ってくる事。安部氏危篤
状態。せつかく一着取ったのにね。とかくいちぢのきたな
いのは何とやら。

四月二日

山の朝は素晴らしい。快速な朝を腹一杯食べてしまった。
この日は名文が多いので以下抜萃させていただきます。小生
は疲れたのでこの辺で。

「ノロノロキヤロルちゃん私は私たちにいじわるをするの
です。そうなのです。彼女といったら道路中央をノロノ
ロといかにも、ものうげそうに行くのです。アベックち
やんを乗せているので無理もないのですが、でも僕は失
望しました。あれはどうわさには聞いていたのですが、
伊東さんの様子といったら……。皆さんおわかりと思い
ます。それに八木さんまでが……。僕はただなざりない

やら恥しいやらで顔をあからめて涙のようにうつむいて
いました。

「春の雲、目にしみわたる目さかな」これ伊藤さんの句
である。才能あるなしは意に介しないが、人前であえて
一句詠むそのあつかましさを、たたえようではないか。

「東尋坊によった。イカがイッコヒ〇円とはイカさない。
イカれた女の子が多いな。これくらいいたならもうイカ。

以上福氏の途中の雑感である。しかし今日ほど困ったこ
とはなかった藤六公園へ行く途中三号車がガスケツとは、
それも又差点の所、アアッショックりしてください三号車。

四月三日

能登を連ねる峰々に続く悪路を自動車はただひたす
らに走る。一号・二号・三号・四号車あの紺碧の海を背
景に走る姿は壮観である。それにしても二四号線はこれ
でも国道かと思われる程の凸凹道。可哀想にも車は何度
も腹を打つはめになってしまった。その為か四号車がつ
いに腹を立ててしまった。もう日は暮れるし、何とも心

んでいる。この原トラクタにでもつみ込んだ方がよいの
ではないか？

外は雪。この日はかりは、重心にかえり部員すべて雪
合戦を始めた。しばしあの幼なき良き時代へもどってみ
よう。

〔声〕

生命の誕生は、暗く長いトンネルから生まれた。今私
は富山を抜け、この美しくもの悲しい景色をよそに、人
間の命について考え始めていた。冷えびえとした雪とダ
ム。そして長い長いトンネルにさしかかった。私は一つ
の光を、みいだしたように思われた。長く長く暗い世界
から目にしみるような光の世界へと飛び出す現々の時代
がやってきたのだ。我々の時代が……………。

四月五日

遠征も後半に入ってしまった。さすがに、六日間も一
諸にいと、先張、後張和氣あいとなるのである。あ
ろ。だがこころで、気をひきしめなければ。事故が一番恐ろ
しい。引きつづきじじい。よろしく面倒みてやってく
ださい。

四月四日
遠征に出発してから、はや五日目、井上氏がビールが
飲みたいと、さかんにぼやいている。熊本さんと言え、
この五日間、運転者に幻惑を与えるような事をして喜こ

〔声〕
「この能登半島にはまだ残雪がみられた。何か淋しく
冷めたい空気が心をつきぬける。ふと故郷の父母それに
妹の顔が浮んできた。俺、ホームシックにかかったのか
な。

我々の行手をはばむように座り込んでいた。やがて暗雲は、怒りの涙を打たきつけるように、落とし始めた。遠征での始めての雨である。車もこの雨のようにつぎからつぎへと、我々に向かってくる。疲れがみえ始めた時だ。しっかり気をひきしめて運転。

〔声〕

トランシーバーのお話

一号車「もっとゆっくり行ってください。」

四号車「何ですか、もう一度」

一号車「もっとゆっくり行って下さい。」

四号車「了解、ゆっくり行きます。」

△今日の反省▽

1. ブレーキは早めに。
2. 四台連続させる為にか、信号無視に近い事をやりがちである。
3. 余裕ある運転を。

四月六日

京都に入り、十一時三十分、京都三菱重工社内見学。手厚いもてなしをうけ、恐縮してしまった。しかし少しとまどったのは帽子を渡された事でした。皆お互の頭を

指さしながら何やかやとはやしたてていた。

ここで京都製作所での行事を紹介させていただきます。

1. 会社の概要
2. スライドによる会社及び製品の説明
3. 工場内見学
4. 見学内容についての談話

四月八日

京都を、早朝出発して、国道二号線をひた走り。尾道をめざし眠たげな車に、ムチ打って走る。変化の少ない道路と単調な景色。疲労が重なったのか、皆元気がない。延々六四〇〇〇秒の遠征も後残すところ〇・〇五ヶ月。そう思うと元気を失くしているわけにはいかない。誰か部員の一人は、一人言をつぶやいていた。僕は、そろそろお家が恋しくなってきた。それに好きな女の子たちにも会いたくて、たまりません。早く僕を九州へ運んでください。この一言が天に通じたのか、心もちいつもより速く走っている様に思えて来ました。

四月九日

淡い紅を、にじませた桜に囲まれた尾道ユースボステ

ルを八時に出発。刻々と西国へ向かう車を見るにつけ、哀愁の様なものを感じないわけにはいかなかった。皆も心もち、西国九州へ帰るといふ喜びと、本州から離れるという哀愁とで、複雑な顔をしている様に感じられたのは、気のせいでしょうか。或る者は、遠征における運転技術の未熟さを知り又、その向上を知って、喜び、ある者は、つかのまの恋に落ちた思いを抱き、ある者は、あの尾道の悲しくも美しく咲きほこる夜桜と、悲しみを秘めた港の夜景にひたっていることでしょうか。この様な感慨に、ふけっているうちに関門トンネルにさしかかってしまった。さあ、皆それぞれの思いを持って、九州、あの僕等の九州へ挨拶しよう。



遠征を終ってほっとした隊員一同

特集 自動車部を考え直そう

「続 これでもいいのか我が自動車部」

(下級生に期待する)

制御工学科二年 山 本

自動車部に入学して早二年。もうそろそろ三年目になろうとしている。自動車部の実質・構造もほぼ理解できはつきりと部員たることを自覚できるようになった。その間、自動車部には全日学生ラリーで七位という華々しい成績もあったが、しかしここで部の発展を見るとそうそう楽天的にもないのではないだろうか。

流星第三号で藤田さんから「これでいいのか我が自動車部」という題目で現在の自動車部を全員で考え直そうという提案が出された。本文はその補足と特に「下級生に期待する」と副題をつけ、下級生諸君に今後の健闘を期待するものである。従って前号の「これでいいのか我が自動車部」と併せて読んでほしい。

下級生諸君。思い出してくれ給え、フィギュアの試合

を。何も成績のことだけではない。果してどれだけ練習をしたのだろうか。ここ一・二年は特に激しいように思われる。選手となった者は自動車部員全員の代表者であり、その実力を買われたのである。部員の期待を裏切らず、又先輩の残された伝統を維持して行きたいものである。

フィギュアに眼ったことではない。ラリーに於いても各大学共実力は接近して、運が大きく作用する時なのである。運といっても、日頃の練習が物を言う。日頃の練習がなければ、幸運の女神に見離される。練習といって特別にラリー練習と銘打つ必要はない。日常茶飯、車に乗る時にも可能なわけである。計算練習などは一年生諸君で十分で、机上での練習も可能なのである。先輩は君達が進んで練習することを歓迎すであらう。それにはまず部室に出て来る事。君達に一言いいたいのはそのことだ。昼休みでも、帰宅前でもかまわぬ。毎日顔を出してほしい。部員数六十名というクラブは他にない。

しかし部室は、車庫は淋しがつているのである。自動車部の行事には必ず全員参加する事。行事の時だけに限らず、毎日々々一回でも車庫を覗いてほしい。自分達の部車は今どうしているのか、それくらい常に知っておくように。部車を悲しがらせないでほしい。部車は君達の「My Car」なのである。君達の態度一つで白いクラウンは、黒いセドリックは君達を愛しもし、肘鉄砲もするのである。僕達の、そして君達の恋人をほっとかないで!!

一年生諸君。自動車部の未来は君達の双肩にかかっている。君達の努力次第で発展もし、退廃もする。免許を取るだけが部員の任務ではない。免許取得は唯の必要条件なのである。君達に望むのは、自動車部員としての十分条件の方なのだ。部室に出て来ることも、車庫に顔を出すことも、洗車することも、そして行事やその他の部活動に活発であることも含まれるのである。

今日 モータリゼーションの発達に伴い、路上の車も急増している。これについて行けぬ道路状態。これらが入り乱れる現在、交通事情も悪化の一途を辿っている。そしてこれが我が自動車部にも波及しつつあるように見受けられる。本来、我々自動車部員の使命はこの交通事情の悪化の中で、一般ドライバーの指導的そして模範的

立場に立ち、常に安全運転を自ら行い、普及させねばならないものと思う。ここで諸君に訴えたいことは、自信のもてる運転、余裕のある運転をしてほしいということである。無理な運転や、自信過剰の運転は絶対に避けてほしい。前号の「これでいいのか我が自動車部」に載せられてあ「たように、A級は他の部員の模範となる運転をしていただきたいと思う。技術面での是否がはっきり解らぬ下級生にはかっこいいからとか、おもしろいからとか唯そうした理由から、A級の運転をうのみに信じてしまいがちである。常に指導者たるA級に安全運転をやっていただければ、下級生もおそらく上達が速くなることと思う。またその他の部員は常に指導者の意見に絶対的に服従していただきたい。階級制は単なる形式だけではない。前にも申しましたが、自信過剰にはくれぐれもならぬように。A級が危険だと認めないものを、それより経験が浅い者が安全だと認めることは絶対にありえない。今述べてきたことは、すべて事故を防ぐために言ったことである。従って日常は上級生を決して恐れることはない。上級生の意見に不信があれば、大いに質問してほしい。工大自動車部の特徴は和気あいあいのムードが部員全体の間に漂っていることなのである。

運転だけではない。自動車部員たるもの整備の心得が

なければならぬのは当然の事だ。

下級生諸君。君達の多くは入部頭初、自動車の整備をやりたいという入部理由を書いていたように思う。それを発揮するのは今なのだ。すでに入部して一年を過ぎようとして、部生活にも慣れたことと思う。来年、再来年と君達を中心になって車検整備をやったり、後輩の整備指導をやっていかなければならない。その時のために、そして自分自身のために整備を習得しとかなければならない。そして数年後には、君達の中から整備大会に出ようという者が出てくることを期待している。

ここで車庫に目を向けてほしい。車庫の中はかたずいてあるだろうか。オイルがこぼれていないか、ごみはちらかっていないか。これらはタイヤを傷めるばかりでなく、工具類の紛失の一因になる。近頃、工具類の数がめっきり少なくなった。工具はきちんと常に整理し、使用したものはちゃんと元のところへ戻すのは当然のことだ。

又、部車を見ていただきたい。汚れてはいないだろうか。部車の使用後は必ず洗車をするような癖をつけてほしい。こんな些細なことからも自動車部の改善、あるいは発展がなされるのである。部車はいつも光り、整理整頓された車庫になってこそ部の意気も高揚し、本来の自動車部が取り戻せるのである。

以上、自分の思いつくままのことを、自己を反省しつつ述べてきた。下級生諸君に幾分でも参考になり、共感を得れば、至上の喜びである。

今後の自動車部の発展を、いっしょに自分らの手で築いて行こうではないか。

「最近の自動車部を省りみて」

金属工学科2年 鞍馬

今年度の全九、全日学生ラリーは上級生の一念奮気の下に誠に目覚ましいものであったがそれにひきかえ我等二年の部活動は、非常に恥ずべきものであった。先ず、新人戦、部としては多額の費用を出しながら一人として入賞した者はなく、あげくの果ては失格、オーバertime等と毎頃の練習不足が如実に成績となって現われた。

又車庫の整備や練習場の整備は、日毎に悪くなる一方、部室に集まれば、トラノブ、ダベリング等と運動部としての精神がたるんでいるのではないだろうか。(自己批判をも含む)又一年の中には部室に来れば仕事をさせられるので二年になるまで行かないと協定を結んでいる者までいる。この様な事で自動車部が発展するはずがない

ではないか。一年の中には上級生を上級生として、見ていない者もあり、誠に恥ずき現象である。又彼等を指導していく二年生の部に対する態度も良いとは言えないのも一つの原因かも知れない。毎日曜の練習ドライブも、やれダンスパーティーだの合ハイ、試験等と、手をかえ、品をかえてサガル者は上級生に取って、非常に迷惑な様である。小生が最初の練習ドライブに行った時のチーフは伊東和俊さんだったが、和気あいあいとしたムードの中に運転の難しさを十二分に教えて頂き、皆がどうして練習ドライブをさばるのか分らない位である。この様にすたれてゆく我が工大自動車部を立て直すのは一年生だぞ。来年こそ近來にない運動部としての自動車部を盛り立てようではないか。頭数の一番多い自動車部としてではなく、40年の伝統を誇る自動車部としてではなく、各人が自動車部の繁栄させる義務があり、君等の双肩にかかっていると自覚して欲しいものである。

自動車部の将来

機械工学科2年 安部

何人もの先輩諸氏が生活してこられた部室そして勉強された机、彼等が心の交流をしあった畳、彼等が愛着を持っていた車が収められていた車庫。現在の車庫はすでに老朽化の一途をたどっている。しかし新しい車庫ができる予定もある。現在の部室、部員が精神的な物を得ようとしている部室、本当の友を得ようとする所、それは、取りこわす事が、計画され、実行がまじかい。古い、しかし昔の夢を秘めている机、それも新しい鉄のパイプの机に変えられる。時代は、どんなに変化して行く。昔、車は、珍品とされていた。従って大切にされた。稀少価値とも言得様か。その様な時代の中で育った部車は、当然修理が必要とされ又、部員の誇りでもあっただろう。しかしその当時は、高価な趣味の域にあったのではないか。現在車庫にある車は、必ず動く、動かし難い車の中には、あるが昔程修理しなくても、整備すると言う車で、車は動き出す。部員の足、ラリー出場の手段とされる車は、ほとんど修理を要せず、単に整備と言う段階で事が足りる現状である。何も車について知らない人は、その整備と言う段階においてすでに感心する。しかし彼等も少し車を知れば何の事はない。しかし修理は難かしい。いままで動いていた車が急に止まった、その車を動かそうとする。その行為は修理なんて言うものじゃない。

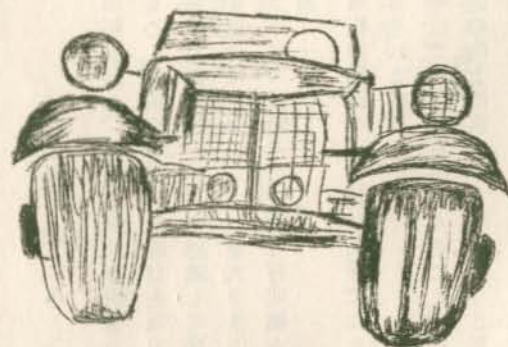
ぼくは、自動車部員として何を誇れば良いのだろうか、少なくとも自動車部と言う環境にいるのだから。運動部としてぼくは、何を得ようと努めているのだろうか。一体ぼくは車のどの様な性格が好きなのだろうか、又愛着を持つのだろうか。それは車の実用性―昔とかなり異なっている。車のメカニクなんて興味は、ない。しかし種々の関連性における学術的機械構造の工夫、発明には、ひじょうな興味がある。現在の自動車は昔の貴族職味的な域を、脱し、庶民的、実用的位置にある。整備、これは昔と大差ないが変化している。修理、これは大幅に変化した。流れとは恐ろしいものだ。

年々運動部としての性格を失いつつある現在、自動車の運動部的性格を考えてみたい。運動部とは、スポーツの中で自分を鍛え、その苦しさの中で、同じ苦しさの中で、御互いを励げまし合う。当然口には言えないスポーツをしたもの、同じ苦しみを味わったものしか理解できない、何かが通じ合う。その手段としてボールがあり、トラックがある。しかし同じ手段にしても自動車は、どうだろうか。クラブ活動の大きな意義は、前に述べた、「何かが通じあう。」から生まれる心の充実感であろう。クラブ内での個人的な悩み、それを自分なりに克服していく充実感であろう。この充実感、それなくし

しかし、その組織のもつ方向が、自己の意に反するようになった者は、組織から離脱し、又その組織のもつ方向に疑問を感じ、組織内における自己の非力を悟った者が、離脱するのはやむを得まい。以上の事を自動車部員に問ふた。

さて、組織を保持し発展させようと思う者は進んでその組織のもつ活動に参加すべきである。この点我が自動車部は、どうだろう。私事を常に優先させ、部活動への参加に非積極的であった事が、いままではなかったろうか。但し私事にも、問題の重要さに大小は、ある。だが、忙がしくもない者が、部活動参加を拒むとは自動車部という組織人が取るべき態度であろうか。組織人たる資格があるのだろうか。おそらくこの様な事を続けて行く人々は、社会という集団的世界に受け入れられるのであるうかという疑問を感じざるを得ない。

話は変わるが、自動車部のもつ伝統に、次の様なものがある。『先輩、後輩の間に和気あいあいのムード』。この伝統の良さが組織発展に始めて生きてくるのは、組織に対する自己のきびしさを伴ってこそ有効なのである。これなくしては、この伝統も組織の墮落へと導びくだけにすぎない。現在の自動車部は、この伝統という美名に酔い、自己のきびしさを忘れていのではないだろうか。



て卒業しても四年間価値ある生活をしたとは言えない。何か他に自分なりに価値ある生活を見出さすべきだ。現在の部室は、どうだろうか。部室に出る来ても何を得るのだろうか。他に充実した時間を持つ人間にとって見れば―自動車部員という責任を、させ置けば。―何の価値となり得るのだろうか。和気相々としたムード、結構だね。しかしそれ以上の何があると言えぬのか。

組 織

工業化学科三年 柴 田

組織とは、元来目的を同じくする人間の集まりである。組織が生まれた日から組織人は、組織と自己とのギャップという苦しみをもつ事になる。

我が自動車部も一つの組織を形成している。組織を形成するからには、必ず規則を必要とする。何故なら規則なくして組織の統制が取り得ないからであろう。しかしこの規則も有名無実と化すならば、これは組織の崩壊への道をたどる第一歩を踏み出した事になるであろう。自己が進んで入った組織ならば、その組織を墮落せしめたくないならば、規則を自ら守り、又守らしめる事である。

昭和四十四年度新役員

次期役員が左記の様に決定しました。

部長	藤原	(心理学助教)
監督	山中	(化学三年)
主将	山本	(制御二年)
副将	安部	(機械二年)
主務	村上	(電子一年)
會計	安部	(兼任)
書記	村上	(兼任)
整備	細川	(電子二年)
及び	牛島	(機械二年)
車庫	森田	(機械二年)
管理	浜田	(化学一年)
練習	中野	(機械一年)
OB会	古河	(電子二年)
	川越	(金属二年)
部誌	日隈	(化学一年)
新開	古本	(機械一年)
自連	山本	(電気二年)
委員	安部	(制御二年)
		(機械二年)

抱負

主将 山本

昭和四十四年を迎え、九州工業大学責善会自動車部部誌「流星」もここに第四号発刊の運びとなりました。これも皆様の御協力と心から感謝して居ります。昨年をふり返って見ましても、全九ラリーにおいて優勝し、全日ラリーでは第七位と言う好成績を残すことができました。

しかし、運転技術面や、整備技術面ではまだまだ発展の余地が感じられます。

そこで今年はラリーはもちろんのこと、部員の整備技術、運転技術の向上に真向から取組もうと思つて居ります。

又、OB会も結成後早三年目を迎えようとし、OBの方々の御協力を得て、粉骨碎身増増充実したものにしていく所存です。

今後共、当部発展のため、御支援御指導の程、心からお願ひ致します。

本年度活動記録概要

一、参加試合

- 全九州フィギア新人戦
- 全九州ラリー兼全日ラリー予選
- 西南ラリー
- インカレ
- 福岡五大学フィギア定期戦
- 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
- 工大ラリー
- 福岡五大学ナイトラリー

二、部行事

- 卒業生追出コンパ
- 中国・北陸遠征
- クラウン購入
- 新入部員に対する基礎講義
- 愛のドライブ
- 新入部員歓迎コンパ
- ダンスパーティー
- 夏季合宿

三、A級昇格

坂本
山本
安部
山本

「免許」

電子科二年 新開

長い長い冬が明け、春うららには少し早い三月三十一日、待望の北陸遠征へ。但し自動車部員として重大なる欠陥を背負って。免許も持たず遠征に参加した、あのにがにがしい気持は忘れる事ができない。遠征にはクラウン二台、ベレル二台で行ったのだが、物見遊山の風情を表面に漂わせて、ただ二人牛島とともに運転もせずまきにおかかえ運転手を四人もはべらして、遠征中の最高級車クラウンデラックスに乗った気持は言うに及びがたい。したがって来年の遠征は運転手になり下がろうと、今年に努力したのである。

夏の炎天下、盲腸の傷も完全に治らないまま通ったわ
かけて、そろそろ涼しくなろうとする九月の上旬戸畑の
警察署にて夢にまで見た免許証を受け取った。この日は

時、心は体から完全に離れていた。心はSをまわってタラントを通過して、すでに出発位置に帰っていたのに、車は以前として縦列で、もたもたしていたのである。この時の点数が五十四点。最悪ノ熱っぽく、さめやすい、そしてあきらめのよいこの僕の性格は極度にこの時禍いした。この時既に免許証は僕の手を抱かれることを固く拒絶したのだ。恋人を失った様な衰れなこの愛すべき僕。心中、満たされない、うす黒いわだかまりがとぐろを巻いた。この時、俺はカントよりもっと哲学的な顔をしていたにちがいない。

したがって、今手にしている免許証は宝石である。誰にもさわらせたくない。免許証に対する僕の愛情は人一倍である。

免許を持たぬ自動車部員諸君よ。僕はここに同情し
諸君を叱咤する。本気で頑張りましたまえ。

何もこんなことを書く為に貴重な紙面を費そうとは思わなかった。しかしである。これを書かなくては、僕がこの一年部室に顔を出す時の苦しい、やりきれない気持ちが理解してもらえまい。したがって、今年の秋は爽やかだった。工大ラリーにも出してもらった。チャンスは自から作るものである。さすれば、チャンスは再びより大きなチャンスを自分の前に投げかけてくれる。だから意

晴天だった。自動車部に入部して早一年半を経過していた。まず免許を取ろうと思ってその行動を、おこしたの
は、一年の前期末試験休みだった。休み中の日曜日、北
方の自動車学校で車を借りて乗った。この日は外周を何
回か回り、Sとクランクだけを通して終った。横に座
っている教官の薄笑いを浮かべたあの教授法が気に入ら
なかった。そうこうしているうちに休みは終わり、春休
みまで無聊に過ごした。春休みになった途端、下関の教
習所へ、中野の定期券を借りて日参。練習の成果あって
大丈夫と云うおほめの言葉。あにはからんや、この言葉
は僕に取って何の報いも報んではくれなかった。牛島の
二十二回には遠く及ばないが、六回試験を受けた。失意
のうちに春休みも残り十日余となる。とうとう免許のか
けらも手にできず遠征に行く。俺には牛島の様な根気が
なかった。六回目の時、北方の自動車免許取獲場に何か
の手続きに来たついでかどうかしらないが、十人応援に
来てくれた。あれがいけなかった。あの日は気分爽快。
自信にあふれていた。それがあの日、自動車部員の汚な
い嬌声、罵声の応援に僕の心は、くやしきも動揺してし
まった。エンジンをはけるやいなやエンジンである。あ
のみにめさ、蓄生、蓄生、僕はくやしきあまり心の中
で絶叫した。縦列にかかる。うまく入らない。もうこの

欲が湧くのである。意欲が湧けば言わずもがなである。

したがって、諸君ノ部屋に集まろうではありませんか。そうすれば、勉強の意欲と並行するかはいざ知らず、大學生生活のおもしろ味は倍加すると思う。

「自動車部雜感」

機械科二年 檜 原

入部以来一年半、モーターサイクルへの熱を醒めさせ、四輪車へと刈り立てた転期は、何と言っても普通免許取得の時であった。そうして四輪車に乗り始めてから、既に十カ月余りになる。ところが、免許を取ったから手を振って公道を走れると思ったのは大きな間違いで、初めの頃はよちよち歩きの幼児が道路を歩くようなものだ。端から見て、これほど危険なものはあるまい。よく初心者が信号無視をするということを耳にするけれども、その心境が小生にはよく分かる。

或る程度経験を積んだ現在、初心者の方が指示器と反対方向への進行や、急ブレーキ等の誤ちが目につくようになった。そんな時、自分もこのような初歩的誤りを犯してはならぬと、今でも身を引き締めるのである。

「思いついたこと」

金属工学科二年 古 河

さて、話を自動車部に移すことにしよう。現在の部を見て感じることは、卒直に言う、ドライバークラブになりはしないかという危惧である。入部以来幾度となく言われたことではあるが、部員の目標はよきドライバーになることである。これは何も運転技術に留まるのではなく、整備技術、ドライバーとしての資質の形成も包括されよう。しかし乍ら残念なことに、小生も最近整備をする機会が少なくなっている。私事に渡りけれども、その小生が整備係の大任を負わされたのだから、いささか面目ない次第である。

今の状態を脱する方策として、次の方法をあげたい。まず、各部車に整備ノートを作り、故障箇所を記録する。各人は自分の担当した部車に故障があることをノートで知り、出来る者から修理し、修理事項をノートに記入するのである。具体的な点は省略するが、この方法によって、部員の整備技術の向上が図れるものと期待し、今年の方針としたい。部活動は部員の積極的行動によって発展するものである。整備係になり乍ら何ら知識を持ち合せない小生だが諸先輩の御指導を仰ぐと共に、皆で一緒に勉強し、整備の基本迄でもマスターしたいと考えている。

「何か書け。」とのことから、少々ハレンチなことでも、この際思い切って書きます。だいたい僕にこんなことを書く権利があるのかどうか非常に疑わしいのだが、月々三百円也の大金を部費として納めている以上、書かせていただきます。

僕は部活動に関して、あまり積極的ではありません。部屋にも、それ程顔を出さないし、車庫にもあまり出入りしていません。その点反省しています。なぜ積極的に顔を出さないかと考えるに、第一の理由として、僕は明トラをよく知らないからです。部屋に行くと、トランプをしていることがあります。そんな時、仲間はずれになつたような気がして寂しく思う時もあります。次の理由として、自動車の構造を知らないからです。勿論、車の主な構造とか、部品名ぐらひは一応知っているのですが、いざ応用となるとダメ。これは僕が部活動に積極的でない事から生じた、いわゆる「身から出た錆」だと思えます。だから、生意気なようですが、一年生に忠告

することとして、部活動にはイヤラシイくらい積極的であってもらいたい。わからないことは、僕以外の先輩に何でも尋ねてもらいたいということです。

次に、自動車部に入部して感じたこと一つ、二つ。一口に言って、僕はスケベ根性になってしまった。持つて生まれた性格もさることながら、先輩及び同輩の影響もあって、それが輪をかけて激しくなったこと。これに関してには身に覚えのある先輩、同輩もいる事と思います。高校時代までの僕は真面目だった。現在の僕を知っている人は疑惑の眼差を向けるであろうが、とにかくそれは知る者ぞ知る。そんな僕が自動車部に入部したばかりに、女の子の尻を追ったり（更に悪いことには、時として先回りして待っている事もあるのだが）、ダンバに行ったり、etc、etc。もっとも、ダンバの件に関しては、その回数に於いては細川大先輩の足元などに遠く及ばないのだが、要するにダンバはオリビックとは違う。参加することに意義があるのではない。いかに中味が充実しているか。それが問題である。その点僕は誰にも遅れをとってはいないと、一人満足しています。こんな事を書くと、いかに僕が不真面目であるか、自ら証明しているようですが、実はさほどハレンチな訳ではありません。適当に真面目であって、いい加減に不真面目で

あるのが我々学生の歩くべき道だと信じて疑っていませんから。

今年の六月、フィギアの新人戦の練習をしました。その時つくづく感じた事は、自分の体力の弱さです。ランニング、その他の運動に於いて、僕は人並みに出来ない事が身をもってわかりました。自動車部は運動部です。ある程度体力が要求されます。でも僕はそれを欠いていた。そして「流星第三号」の藤田先輩の文を読んで更に反省させられました。体力の欠如。で、決心しました。暇があったらランニングでもしよう。目下、寝る前に三キロメートル程走るのを日課にしています。走る途中は苦しいですが、その後は実に爽快です。だから、毎日四キロも五キロも走れとは申しませんが、暇があったらどれだけでも走るなりあるいはその他の運動されんことをお勧めします。

「自動車部」

機械科二年 佐 藤

そもそも自動車部に入ろうと思ったきっかけは何であつたのだろうか？それは今まで全然自分とは、縁遠いも

ののように思ってきた車に対して、急に愛着心が湧いてきたのである。非常に突発的、かつ又神秘的だった。このある日の突然の衝動にかられ、自動車部に入ったのである。現在では、如何に運転がうまくできて、メカニクに弱くてはダメなのである。本より知識を得、実際にそれを駆使する事が大切なのだ。

しかし、部車はヘタにいじって壊しては、と思うと仲々接し難い。部の誰かが思っているように、自分の車を持ち自分で整備してみたいという欲求にかられる。運転技術に関して、いつも思う事は慣れが非常に有効に作用すると感じる。運転技術は乗らなければどんどん下って行くので、部車にはひつこくつきまとう事になっている。

さて整備についてであるが、この夏非常に得難い経験をしたので、ここに述べる。仮免で路上を運転していた時の事。信号で止まろうとしてブレーキを踏んだところ、床まで何の抵抗もなしにペダルがついてしまったのである。前には、大型トラックが居る。幸いスピードを出しておらず、ハンドブレーキで止ったからいいようなものの、もっとスピードが出ていれば、多分トラックに追突していただろうと、今考えてもぞっとする。この体験を生かして、ブレーキ関係の整備及び点検は必ずやらねばと思っている。

湯からの帰り道ながめた夜空が、今でも深く印象に残っている。多分、帰り道に、母と話すことが楽しかったからだろうと思う。

望遠鏡が欲しいと思ったので、貯金をはじめたがきつぱいたちとあいまって、一度小学校で大きな天体望遠鏡で月を見てみると、目でみると少しも変わらないうと失望してしまった。そのうち貯金もなくなってしまった。

中学生の頃はよく友達と星の向こうについてとりとめのない話に熱中していた。結局、何もわからなかったがそんな事を考えながら見る夜空は、まるで底なし井戸の様で、足もとがふらつく程、恐しかった。あの頃以来、ガールフレンドだろうが、無限の宇宙だろうが、人工衛星だろうが、何もかもいっしょくたにして、星を見上げた。いつの日から星を見なくなってしまったのだろうか。星は美しいけれど、それを見る人の心も又美しくなければ見えない。僕は、以前みたあの夢を見失いかけているようだ。星だけじゃない。山も川も海も……見えるものはみな、自分とともに美しくもなり、みにくくもなる。もう一度、幼い頃の星を見たい。いや見なければいけない。そういう自分にならなければならぬ。星が見えない人生が、どんなに味気ないものか……。あの幼い頃、母に問うた事を、今度は自分自身に問わな

現在の、大学生である時期こそ思う存分やれるのだから、精一杯やるつもりだ。言い遅れたが、僕は機械が好きだ。なぜなら人の信頼を裏切らないから。

「星空に想う」

電子一年 村上

僕は近頃、星をながめたことがない。北九州の空が汚ないから、見えないのだと自分で納得していた。ところが今日の夜空は、そんな僕を悲しませなかった。空一杯ちりばめたように星が光っていた。二、三の知っている星座が、いやにはっきり見えた。

実を言うと、これまで星を見たことはあるのだ。家庭教師のアルバイトを終えて、そそくさと夜道をいそぐ時、チラリとふり向くようにほんの申し分け程度に……。帰省した時、北九州の空は汚ないから星一つ見えないと友人に話したことがある。しかし見えないのは、汚ないせいではないと思ひ直した。目に星望が入っても、僕自身それをいまままで感じてなかったのだと思ひがえしてみた。

三つか四つの頃、冬の夕暮の中を母と連れだつての銭

ければならないような気がしてしかたがない。

愛のドライブ

工業化学科三年 田中

「愛のドライブ」とは、愛している女の子と一しょに互いに愛し合っていることを、確認しながら、ドライブすることであると、無責任な解説をして、下級生をうらやましがらせていた上級生もいたが、全然見当違いである。孤児院の恵まれない子供達を春のうららかな一日、ドライブにつれて行ってやる行事のことである。この行事は、毎年、福岡、熊本、大分、鹿児島等と、各地区に分かれて行なわれているが、我が九州工大自動車部は福岡地区に参加して、福岡の子供達を、甘木市の円山公園につれて行く予定であった。

四月十五日、朝六時に起床して、セドリックの作業点検をすませて、一路福岡に向かった。連盟の方から、乗せる子供達の居場所の地図を書いてもらっていたが、なかなか、わからず、さがしている途中、他大学の自動車部の方と一しょになり、つれて行ってもらう、非常に助かった。

子供達を、四人程乗せ、集合場所の、更公園に着いてみると、マイクロボスが、故障して遅れている由、今日は、目的の地が、なかなかみつからないし、余り際先が良くないと感じた。子供達は、車に酔う者がいるとかで、薬を飲ませたが、皆おもしろがって飲むので、薬がたりなくなってしまう。けれども、何とか用意が出来て、出発した。

しかし、車が十数台もつらなっていくので、余りスピードも、上げられず、時速30〜40キロメートルで、セドリックは、二速では少し回転が上がり過ぎるし、トップでは少し低過ぎて、走りづらかった。

子供達は、幼い者の方がなつきやすい。中学生位になると、もう、すぐには、うちとけなくなってくる。こちらから、話しかけていくと、段々と慣れて来るが、幼い者程ではない。僕は、こういう経験がないので、いい勉強になった。

公園に着くと各自に、弁当、飲物、菓子 が配られて、皆とても、うれしそうだった。特に、各大学自動車部の運転者の人達の方が子供達より、うれしそうであった様に、僕には思えた。

何と、子供達は、のびのびと遊んでいることだろうか。皆、非常に楽しそうである。

楽しい時間が、すぐに、過ぎてしまった様に感じたのだろう。子供達は、帰る時、非常になごりおしそうであった。

我々は、こういう不幸な子供達が、いることを、つい忘れがちになる。機会がある度に、子供達を招待して、一日でも、楽しく過ごさせてやるということは、非常に、いい事では、ないだろうか。

この一日は、僕にとって、非常に、有意義であった。

「愛」

尊厳な響き

甘い香り

バラのごとく

剣のごとく。

O B 名 簿

氏 名 科 動 務 先

現住所（ ）は会社住所

(十七年卒)

豊 由 キ

(十八年卒)

芳 賀 キ

(十九年卒)

山 本 テ

佐 野 キ

(二十年卒)

平 位 テ

(二十一年卒)

古 江 コ

喜多村 キ

今 井 テ

氏 名

科

(二十二年卒)

田 辺

越出保隆(旧性福田)

伊 東

キ キ キ

(二十三年卒)

久 保

大 田

舛 谷

三 重

田 中

太 田

大 野

青 木

キ キ キ キ キ キ キ

(二十四年卒)

真 那 子

赤 松

高 野

森 山

力 キ テ テ

(二十五年卒)

沢 井

嶋 袋

中 野

溝 口

酒 井

白 石

松 尾

別 所

キ キ キ キ キ キ キ

(二十六年卒)

後 藤

塚 田

窪 山

川 崎

松 田

キ キ キ

(二十八年卒)

後 藤

佐 武

山 田

渡 辺

コ キ キ キ

島氏名

(二十九年卒)

城

山田

吉田

広田

ヤ科

テテキキ

(三十年卒)

渡辺

中島

ココ

(三十一年卒)

河相

蔵

！キコ

(三十二年卒)

楠田

川崎

松吉

コカキ

前田 安光 丸山 笠原

ヤカテコ

(三十三年卒)

林田

江藤剛

池田

中村

小堀

原田

古屋

川村

松吉

斉藤

久保田

ヤコテテキキキキカカ

(三十四年卒)

富田

塩谷

キキ

氏 名

(三十五年卒)

信 国

進 藤

本 多

山口博子(旧姓高間)

カ カ キ コ

(三十六年卒)

香 月

木 村

飯 田

佐 伯

久 富

谷 岡

渡 辺

ヤ テ テ キ キ キ コ

(三十七年卒)

山 田

門 司

小 野

木 村

石 井

キ テ テ ヤ カ

倉 益

(三十八年卒)

野 口

森 光

増 田

益 田

界 本

犬 塚

高 橋

藤 本

宮 原

花 田

カ カ テ テ テ テ テ テ キ キ

(三十九年卒)

吉 武

砂 本

宮 崎

常 富

横 田

三 隅

キ キ キ キ キ コ

↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓
 森 進 高 中 山 長 宇 木 伊
 永 藤 崎 島 本 沢 塚 庭 藤
 (四十二年卒)

↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓
 尾 市 片 芳 浜 加
 崎 丸 岡 賀 本 藤
 (四十二年卒)

金 児

カ ヤ ヤ ヤ テ テ テ キ 開

カ セ テ テ テ テ

キ

↓ ↓ ↓ ↓ ↓
 山 ル 西 甲
 田 ス 岡 村
 (四十一年卒)

↓ ↓ ↓ ↓ ↓
 六 木 梅 石 橘
 代 田 山 原
 (四十年卒)

↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓
 浜 友 小 高 田 大 米 中
 田 永 宮 宗 中 庭 倉 原

氏 名

ヤ 開 開 ヤ

セ セ カ テ テ

カ ヤ ヤ テ テ Ⅱ キ キ 科

福野山松新鞍古大佐安北牛佐坂檜永上坂八柴田
 永見山本山開馬河津野部村島藤本原田
 水戸本木田中

七七七ⅡテヤヤⅡキキキキキキ開子子子開カカ
 二二二二二二二二二二三三三三三三三

橋山釘渡柚田首藤井伊鶴水山芦松小笠掛田熊
 本本宮辺中藤田上東長崎川野原水本

氏名

キキキキⅡテテテ子子キキキキキキキ
 三三三三三三三四四四四四四四四四四

科

部員名簿

氏名		科	
中野	子二	子二	子二
細川	子二	子二	子二
島飼	子二	子二	子二
高野	子二	子二	子二
潮村	子二	子二	子二
日隈	子二	子二	子二
徳九	子二	子二	子二
古本	子二	子二	子二
島越	子二	子二	子二
浜田	子二	子二	子二
中津	子二	子二	子二
川村	子二	子二	子二
森田	子二	子二	子二
川越	子二	子二	子二
村河	子二	子二	子二
十河	子二	子二	子二

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。

部員	部長	顧問	監督	主将	副主将	会計	書記	全連委員	整備委員
一名	一名	一名	一名	一名	一名	二名	一名	二名	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諾を得る。
- 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諾を得、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迄とする。

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・E・F の六階級に分ける。

第六章 会 計

- 第二十一条 当部の経費は責善会予算部費入部金その他の収入によりこれにあてて。
- 第二十三条 入部金は次の如くする。
- | | | |
|-------|-----|-------|
| 部 費 | 一ヶ月 | 三〇〇円 |
| 入 部 金 | | 一五〇〇円 |
- 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 金銭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、F 級は A・B 級・E 級は A・B・C・D 級の指導のもとに練習しなければならない。
- 第二十七条 E 級練習に際しては練習券を購入の上練習すること。練習券は十五分五〇円とする。
- 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 練習が終ったら洗車しなければならない。
- 第三十一条 E・F 級練習は学内の交通の激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 A・B・C・D 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を行ない走行記録をつけなければならない。

第三十六条 部車使用後は清掃して車庫に納めねばならない。

第三十七条 部車は常に標準状態で運転しなければならない。

第三十八条 部車の運転に対して、C・D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. 学内に於て同乗車がない時
5. 重荷重積載時
6. 車庫の出し入れ時で誘導する者の居ない時

第三十九条 A級の運転に対しては別に制限しない。B級の運転に対してはB級二人以上乗車の場合、前条の3に制限されない。その他の制限はない。

第四十条 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。

第九章 事故

第四十一条 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。

第四十二条 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。

事故責任率				
	本人	指導者	部	
運転者				
A	70	0	30	
B	50	20	30	
C	40	30	30	
D	35	35	30	
E・F	55	55	30	

2. 私用中の事故は、責任者の名に於てすべてを負担する。

第四十三条 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得が責任者に請求する事が出来る。

第十章 故障

第四十四条 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。

第四十五条 使用中に於け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 会議

第四十六条 当部に於け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

第四十七条 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。

第四十八条 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・F級でも希望者はこの会議に参加してもよい。

第四十九条 役員会又はA・B級会議で必要と認められた時又は部員十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。

第五十条 A・B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。

第五十一条 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。

第五十二条 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 部員に対して次の各項に該当するものは、A・B級会議の決議により主将は之を謹慎又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おく
4. 部員総会又は、A・B級会議により決定された事に違反したる者

第五十四条 事故に対して謹慎処分を行なう必要があると認めた時主将は、ただちにA・B級会議を開きその処分を決定しなければならない。但し、謹慎は次の如くする。

1. A・B級の犯した重大なる事故に対しては運転者は二ヶ月以内、責任者は四分の一以内とする。
 2. C・D級の犯した重大なる事故に対しては運転者は二ヶ月以内、責任者はその半分とする。
- 第五十五条 第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。
- 第五十六条 第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 四十九条の手続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なければならない。

第五十九条 主将はA・B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。

私 用 規 定

1. この規定は部員が部車であるトラックで自分の荷物を運搬する場合にのみあてる。
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. E・F級の私用は3に該当する。A級が運転する場合及びB級二人以上乗車しB級が運転する場合のみできる
5. C・D級の私用は3に該当する。A級が同乗する場合のみできる
6. B級の私用は3に該当する。A級が同乗する場合及びB級が同乗する場合のみできる
7. A級の私用は3に該当する
8. 私用代の納入は3日以内とする

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) F級

入部規定にもとづいて新しく入部したる者
 - (2) E級

運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 F級練習を一定の回数以上行なったもの
 - (3) D級

E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たる者。
 - (4) C級

D級になって三ヶ月以上経過し、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で、C級試験に

(5) 合格しA・B級の賛意を得たる者。

B級

- C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 C級になって三ヶ月以上経過したる者
 - b 運転距離五〇〇キロメートルを越えたもの
 - c 運転技術、整備技術が優秀とみなされるもの
 - d 部活動に活発なもの
 - e 交通事故を起して三ヶ月以上経過したるもの
 - f 部費及び諸納金滞納のないもの
 - g B級昇格試験にパスし遠征一回以上参加したる者

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級になって三ヶ月以上経過したる者
 - b 運転技術、整備技術が優秀とみなされる者
 - c 部員の統率が出来る者
 - d 部活動に活発な者
 - e 交通事故を起して三ヶ月以上経過したる者
 - f 部費及び諸納金滞納のない者
2. F級は指導者の推薦を得て主将にE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、F級練習、E級昇格試験整備参加等を経なければならぬ。

練習ドライブ規定

1. この規定は部車を使用して運転技術の向上を図る為に設けられたものである。
2. 練習ドライブは主将の許可を必要とする。
3. 原則としてベレルを使用する。
4. 車一台に付き、A級一人以上を含む三人以上とする。
5. 原則として日帰りとし、それ以外の場合は主将の許可を必要とする。
6. 費用の納入は当日とする。

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入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。

九州工業大学責善会自動車部OB会会則

第一章 総 則

第一条 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。

第二条 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。

第三条 本会は前条の目的達成の為、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

第四条 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 同部に協力するもので会員総会によって推薦されたもの

第二章 役 員

第五条 本会には次の役員を置く

1. 会長 一名
2. 副会長 一名

3. 幹事（常任幹事一名を含み若干名）
4. 顧問 若干名

第六条 前条の役員は、会員中より総会において選出する。

第七条 1. 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。

第八条 前記役員の任期は二年とする。但し重任、兼任を妨げない。

第三章 会 合

第九条 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）の過半数をもってする。

第十条 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（年一回）
2. 会員の五分の一以上の要求があったとき
3. 会長が必要と認めたとき

第四章 会 計

第十一条 本会の経費は会費及び寄附金をもってこれにあてる。

第十二条 会費は一口五〇〇円として徴収する。

第五章 支 部

第十四条 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。

第十五条 支部における細則は、支部によっ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

第十六条 本会会則の改正は会員総会出席者の三分の二以上の賛成を必要とする。

第十七条 会員は職業、住所、姓名に変更があったときは直ちに本部に連絡せねばならない。

第十八条 本会会則は昭和四十一年一月二十六日より有効とする。

編集後記

部誌編集を依頼され、その間、片時もその重荷から開放される事がなく、これは大変な事をしたと悔やまれた。だが、そうも言っておれず、それでは早くこの重荷から開放される為にと、編集に手をかける事にした。

しかし驚いた。原稿の集まりが、すこぶる悪い。再三再四依頼しても、集まり方が良ろしくない。ここにいて、部員の非協力性の偉大さには、感嘆せざるを得なかった。それでも、下級生に何とか手を貸してもらい、やっと形を成し始めたのが、十二月の末。

最初は、あれこれと意気込んでいたが、結局、御覧の通りの部誌と、なった次第です。

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