



# 流星



第 5 号

1969年度

九州工業大学責善会自動車部

あいさつ	四
関東中部遠征報告	四
紀行文	四
ガソリンスタンド調査	一三
道路調査報告	二一
交通事故について	五〇
夏期合宿	五三
ファイギア新人戦	五六
三度にわたるタイムオーバー	五七
ファイギア	五八
ラリー	
全九ラリー奮戦記	五九
全日ラリー	六七
「君にもできる！」	七二
雑感	
荒廃した自動車部	七五
自動車部再建	七六
運転免許取得苦心談	七七
自動車部	七八
思ひ出のツーリング	七九

こばなし	
「この車を一台おくれ」	八〇
「ザベストカーインザワールド」	八一
部員名冊集	八二
OB名簿	八八
部員名簿	九七
自動車部部則	一〇〇
編集後記	一一三



… 本年度入部の66年型エルフ …

現在、部の収入源の一つであるアルバイトを一手にひきうけ、また、フィギアやラリーの練習審判、データ取りなどあらゆる場合に活用される自動車部きっての働きものである。自動車部を愛するものはエルフを愛せよ、のことばが生まれる程の今日の自動車部である。

後のシャッターの付いた家は新しい自動車部の車庫である。西門と学生会館の間であり、以前の車庫より数m 広い。

自動車部長 藤原

大学校内あちこちに鮮やかな新緑がよみがえり、新しい生命の躍動を感ずるこの頃、先輩諸氏には御活躍のことと謹慶に堪えません。

先般来、諸兄を憂慮させた大学紛争も、あまたの問題を含みつつも、現在では一応落着いて、新学期を踏み出す態勢を整えつつあり、ここに流星第五号を発行する運びとなつたのは、御承知の如く、大学では、建物の整備も進み、環境も序々に改善され、特に構内道路は見違える程快適となり、又、自動車部にとつては必要欠くべからざる車庫が西門横に移築されたのはホット・ニュースと言えるでしょう。

これを機会に、部員一同落着いて今後の部のあり方を十分に討議検討し、先輩のうちたてたよき伝統を伝えると共に、更に部を発展させ新しい飛躍を遂げるべく頑張つて欲しい。

先輩諸氏の隔意なき助言とご援助を頂ければ幸いです。

主　　持　　山　　本

昭和十七年に我が自動車部第一回卒業生を送り出して以来、今年で三十七年目を迎えるようとしていきます。その間の諸先輩方々の功績の積み重ねにより、九州工業大学責善会自動車部は発展の一途をたどり、今日に到りましたことを大変誇りに思います。

今年一年間も苦難の年ではありましたが、部長、監督、諸先輩初め多くの方々のおかげで御指導に対し部員一同心から感謝致して居ります。ことに春の関東中部遠征、あるいは夏の北海道一周全日本学生ラリーにおきましては、諸先輩方々の御尽力、御援助のおかげをもちまして滞りなく済みしましたことを心から感謝致す次第です。

今後共当自動車部の発展の為に御指導並びに叱咤下さいますようお願い申し上げます。

「流星」も第五号を発刊する運びとなり今年一年間、私達部員の送つた葉しくも又苦しくもあつた部生活の一駒　　をここにまとめ、一年間の部生活を振り返つてみたいと思ひます。

## 関東中部遠征報告



遠征出発 (工大正門前)



OBとの交歓会 於東京

関東中経鉄鋼聯合会

目 的

- 運転技術の向上
- 各種の調査
- 先輩との交歓会  
(於：東京・京都)
- 工場見学

いすず自動車株式会社

藤沢工場

期 間

自 昭和四十四年三月三十一日  
至 昭和四十四年四月十一日

参 加 車 輛

- セドリック (部車)
- ベレル (〃)
- ベレル (〃)
- クラウン (福岡トヨタ提供)
- マスターライン (〃)

参加隊員

隊長 田中  
副隊長 山本  
會計 安部  
宿泊 村上  
記録 新開  
写真 細川

牛島 (化四)  
佐藤 (七三)  
坂本 (キ三)  
榎原 (キ三)  
柚本 (キ三)  
山本 (子四)  
坂本 (テ四)  
藤田 (キ四)  
田中 (子三)  
細川 (テ三)  
新開 (子二)  
村上 (キ三)  
安部 (子二)  
山本 (子三)  
田中 (子四)  
田中 (子四)  
山本 (子四)  
榎原 (IIテ四)  
坂本 (キ三)  
佐藤 (キ三)  
牛島 (キ三)

大津 (IIキ三)  
古河 (ヤ三)  
鞍馬 (ヤ三)  
野見山 (七三)  
中野 (子三)  
古本 (キ二)  
潮村 (テ二)  
鳥飼 (セニ)  
森田 (カ二)

三月三十一日 戸畑区―松江市 三五九 Km 松江ユースホステル  
四月一日 松江市―亀岡市 三三一・六 Km 亀岡市立青年の家  
四月二日  
四月三日 亀岡市―下諏訪町 三六二・四 Km スワユースホステル  
四月四日 下諏訪町―横浜市 二六九・三 Km 氷河丸ユースホステル  
四月五日 交歓会・工場見学  
四月六日 横浜市―伊東市 一一二・八 Km 伊東ユースホステル  
四月七日 伊東市―清水市 二二三・七 Km 日本平ロッジ  
四月八日 清水市―大津市 三四七・二 Km 月心寺ユースホステル  
四月九日  
四月十日 大津市―尾道市 三一九・〇 Km 尾道支愛山荘  
四月十一日 尾道市―戸畑 三〇一・〇 Km

# 紀行文

電気工学科三年

新開

三月三十一日 戸畑区—松江市

天候・薄曇り、花見にはちよつと早い今日、通算何回目かは知らないが、ともかくも、我々の在学中、最もスケールの大きな関東中部遠征に出発する。午前七時三十分、出発前の写真を撮り終えて工大正門前を一路関門トンネルめざして出発。こういり大きなドライブは第一日目の調子が以後の日程に大きく影響するものである。関門トンネルの入口にて全車停止。これより当遠征の受難の歴史は開かれる。トンネルを前にして、さもそれを暗示するかのよりに……。

そして第一の受難は早くもここに來たつて起つたのである。この遠征は当初、厳密に言うならば今日の今まで遠征車のうちセドリック（部車）はいすずで借り入れたツートンのベレルのほすであつたのだ。遠征前、整備は一応行なつたはずなのであるが、工大正門前より出発して二十kmも行かないうちに空中分解してしまつた。原因はブレイキ系の故障、ステアリングの振れ、及びエギ

所に来れば、さすがに車が何台も通つてゐる。日本も文化国家になつたものである。しかしである。その走つてゐる、どの車も走行速度が二十五kmを越えないのである。これにはのどかといふよりもむしろ憂きさへ感じた。日本とは多面を即だと思ふ。都会の休むことない一日と田舎の死んだ様な一日とが同じ時刻に過ぎつづつあるのだから。こんなことはともかくとして、我々は先を急いでゐる。夕飯の心配を胸でしながら疲れたことも忘れて皆なが突進湖を覗めたのは、一日の命が長くなりつづつあるか。天邊さんが湖水にどぎつい赤銅色をみながらせる、時、既に六時すぎであつた。これからがこの遠征第一日目のクライマックスなのである。宿泊所は松江市のはずれ、しかも強やきつねも寝みそりな山中にひつそりとそびえる公営松江ユースホテルである。隊員の大半がユースホテル会員に入会してゐなかつたことに、ペアレントと称する爺さんが其つ赤な顔をして怒気ふんぶん。かくして宿泊所の村上君、交渉に手まどる。一時間程経過後よりやく全員にわかホテル会員となる。結局、夕食にありついたのは八時半。飯を喰つてゐる最中さえ、爺さんの相續は炸裂する。とうとう生まれて二十余年間、経験のない皿洗をさせられ、人生の悲哀を感じ、しばし黙考する。とにかくあつたらしい一日であつた。

ゾーストパイプの離脱。信じられない程、多くの箇所のアクシデントである。三千km近いこの大遠征の第一日目にしてこの様な状態であるので、先々への不安と狼狽は隊員の胸の中に拡がつていつたことであろう。ともかくも、この欠陥だらけのベレルを急ぎよ部車セドリックと交替させることになり、安部君が過りがかりのスパルに同乗させてもらつて帰校。携つた隊員は、彼を待つため山口市にて停車。ここでこの春卒業された井上先輩宅を訪ね、みかんのさし入れにありつく。ちなみに先輩宅は八百屋である。こうしてゐるうちに小さなアクシデントは起きてゆく。トランシーバのアンテナが折れるなど……。

午後二時を過ぎ、セドリックが我々に追いついて來た。これより正常の遠征体型になる。結局、三時間程、時間的無駄を生じ、六時に松江に到着することさえはつかなくなつてきた。

江津にて不思議な現象をみる。このあたりになると道路は片道一車線、しばしば中央分離帯さえない。その狭い道路上で二台の行きちがいの車が停つて首をだして、時候の挨拶などをきせるを海ぎたない所にくわえてやつてゐる。のどかといふ他はない。こののどかさを証明するもう一つの光景をみる事ができた。人家の立ち並ぶ

四月一日 松江市—亀岡市

天候・晴天。かくのごとき初日であつたから、かくのごとき二日目であらう思いつつ車をなでまわし仕業点検にとりかかる。やつぱりそりだつた。セドリックのエンジンがうんとすんともいわない。隊員総出で押しまくる。（部車ベレルは第一日目から押しかけたが）ともかくも、二日目は予定通り出発。松江市内を、道路が迷路じみた所はない。朝霧が白く浮かんで視界はそれほど良くなかつた。クラウンがこの進路で行方不明。だらしがない。

午前九時三分。セドリック、ガス欠でノックアウト。ホイコラ、ホイコラ、スタンドまで押して行く。皆なの声は「アーア」であつた。とにかく何かがつくりしな

い。鳥根、鳥取の泉境まで來ると、さすがに他國の地。なんとなく我々はよそ者にみられる。したがつて、ここらあたりで、明確に我々の存在を知らしむるべく、各車にベタベタと、どでかく「関東中部大遠征 九州工業大」と書き込む。こうなると、完全に遠征隊の一行らしくなつてくる。そして、それら、化粧を終えた車の前で記念撮影とやらをやらす。「馬鹿につける薬はない」という語があるが、よく似た格言を翻出した。するわち、

「馬鹿とはいわないが、とにかく、ひよりきんな奴ほど記念撮影とやらをやりたがる。」である。我工大自動車部にも、私を含めてナルシストが多い。今日は四月一日、四月ばか。皆な明晰な頭脳を今日一日はリラックスさせようと努力しているのかも一れない。

今日の走行距離も三三一、六Kmとすこく長い。車中の人口密度は世界一のベルギー国よりも遙かに大きい。したがって、疲労度はそろそろこの長距離ドライブに慣れる二日目の今日が最高になるデーターがでてている。かくしてか、午後は、工大すずめたちもさえずりをやめる。前後するが、昼食は鳥取砂丘にとる。さすがに天下の景勝の地だけあつて新婚のカップルが多い。欲求不満気味の部員諸君は眼に血の気を見ながらせる。そしてリフトの下に車を止めてしばらく上を眺めるなど、誓くべきことをやつてのける。

山陰街道はすこぶる道がよい。皆なスピードを出したがる。各チームの口から絶え間なく注意が飛ぶ。

#### 四月二日 亀岡市

この日は予備日で、できれば在阪神の先輩方と交歓会を行なり予定になつていたものだが、おり悪しく今日は日曜日でないため、とりやめとなつた。したがって、隊

て寝室に帰つてみると、夜は冷えるということであんかが全員に配られていた。「女でもあるめエーに」と思つたが、それをひしと抱いて寝る。

#### 四月四日 下諏訪町ー横浜市

スワコニスホステルの朝食のりまさは格別だつた。昨夜の夕食が食べられなかつた事を思うと残念でならぬ。今朝は卯月というのに殊の他寒い。遠征車のボディに霜が真白にこびりついて、息が白く空中で凍つたみたいにしげらく動かない。一年の奴等はベアレントを美人だ、美人だと言つて騒ぎ通してある。武田信玄の側室、諏訪御前が諏訪潮を恋したつた昔と比べて、どれ程違つたかは知らないが、眼の前に広がる諏訪湖は水面が白く濁つた様に見える、全然派な景色でもない。しかし、この町並みは確かに歴史的な重みを感じさせるものがある。

七時スタート。一路八王寺へ国道二十号線を通る。山梨に入り、山の中腹を削り取つた様な道を通る。絶景が連なり、後部座席に座つていても無聊を忘れる。トンネルを通り抜けると有料道路の料金支払所が見えた。後続の車を料金所前でしばらく待つても来ない。すると、この料金所勤務の人が近寄つて来て、「君たち、九州工業大学というと北九州市じゃないかね」と尋ねた。その

員達は京都へでかけ保養をとる。ほんとうはかえつて疲れたのだが。

#### 四月三日 亀岡市ー下諏訪町

天候 晴後曇 午前中は雲ひとつないまっ青な空が頭上に広がる。山陰とつてかわつて関ヶ原付近は交通量が多い。しかしなんなく順調に一路塩尻へ。今日は何も災禍なく終わるよりにと十字をきる。今日の走行距離は当遠征中最も長い。この峠を越えれば塩尻と考えながらとつぶり暮れた闇をみていると、突然、トランシーバが急変を告げて来る。またか、そう思わずにはいられない。クラウンがエンジンストップ。幸い峠であつたのでニュートラルでところがして行くことになる。下きるとガソリンスタンドが銀色のランプをともして待つていた。少し停車。キャップがいかれておつた。調整は一時間程で完了。しかしここで珍事が起つた。ほんとうはもつと切実な悲しみといつた方がよいかもしれない。ディーゼルベレルに給油をしたのだ。ところがそれはガソリンではないか。注意散漫、ただただ堅然とするばかり。他の三台はともかく先に、この日の宿泊地であるスワコニスホステルへ直行。予定到着時間は既に過ぎとうとうこの日は夕食なし。しかたなく全員私営食堂へ。風呂に入つ

人も博多出身の人であつた。その料金所には、九工大卒の先輩もいらつしやるとのことであつた。結局、先に料金を払つていたクラウンを除いて、残りの四台は無料にしてくれた。他郷にあつて、同郷の人に出会ふということとはこんな嬉しいものであろうか。この頃になると、もう時刻は正午をまわつてゐる。皆な空腹を訴えだしてゐた。しかし、行けども行けども一号車は止まらない。一号車のチーフは山本正、野郎、パンをしこたま貰い込んでいたのが後にまつてわかつて、皆な養生、養生の連発であつた。飯の恨みは恐ろしいことを自分の満腹にことよせて忘れるとひどい目に会う見本の様なものである。

峠を上りきると、今度は急な下り坂である。スリッパ防止の為に、アスファルトにギザギザに目を入れてあるのがわかる。八王子に入る。町が暮盤の目の様にかなり整然としてゐる。横浜もあと十数Kmの所まで来ると交通渋滞が甚しくなつてきた。アメリカ軍の軍用トラックが次々と対向して来る。道路の両側に植物試験所があるらしく、一面菜園になつていて、強い風で黄砂が遠征車をとり包み、窓をあけることができない。容易に進まない車の列にいらいらしたのか、部員がとびだし、立ち小便をやりだした。不思議なもので、こういう時に限つて車はのろのろではあるが動きだす。一人しめだしをくつた

者がいて、車と競争をやつていた。御苦勞さん！

日もとつぶり暮れて横浜港近辺にたどりつく。五台の車の隊列だと、繁華な街並みを進行中、わり込みや信号待ちの為に必らずと言つてよい程隊列がくずれてしまう。横浜市内でもその原則にもれず、隊は二つにわかれ、お互いが再会したときには、喧々ごうごう、のしり合ひ。先に眼指す水川丸に着いた山本正君は、あのボーイソプラノに近い金切り声で遅れた我々を非難する。こんなことなど日常茶飯事なので、いつこりに気にせず「ああ、そう」、とさりげなく我チーフは言つてのける。とにかく今日も例にもれず到着は遅刻。日本最大の貨客船は、意に反してさほど大きくはなかつた。ベッドはダブル。狼せつな話の好きを我工大自動車部員は殊の他このベッドが気に入つたらしく、しばし騒然。

四月五日 横浜—藤沢—横浜—東京—横浜

晴天。藤沢市在のいすゞ藤沢工場にでかける。藤沢工場は藤沢市街よりかなり離れた、黒い粘土、地質学的に言えば関東ローム層の上に立つていて、あたりの緑とコントラストがインパクトに美しい。無ナンバーの完成車が金鋼どしに整然とならんでいる。思わずため息がもれる。広接室で全員着席。会社説明に耳を傾ける。いすゞは工大部に対する熱意の濃さをテタリ肌を感じさせられる。そして昔はやつた工大ソングを聴く。なかなか楽しいものである。

四月六日 横浜市—伊東市

晴天。日曜日だといので加藤先輩が沼津付近まで愛車コロナヘッドトップで先導して下さつた。しかし、隊列は乱れる。そこで加藤先輩は我々に教えられた。こうして教台の車が隊列を組む時はちどりどりに車を並べて進むべきだと。それより遠征車はちどりどりに隊列し進行。

今日の遠征距離は百十kmと、この遠征中最短の、隊員にとつて非常に嬉しい日である。

伊豆の白浜で昼食をとる。景色の良い所が続々眼前に出現する所である。磯木がかにとたわむれたのもこの付近であるな、金色夜叉のクライマックスもこの付近だと思いつつ、海岸を眺めてみると、一年の村上がもう例のいやらしい根性をむきだしにしている。観光客の女の子連と写真をとろうと女の子にせまつているのである。我々も早速急行。そして無事にフィルムにおさまる。村上君連は我々をダニの様に嫌つてシャッターを早くおろす様に指示していたが。

の先輩が多い会社である。専務、常務は工大出身者ぞうである。先輩は今の工大生と違つてできがよいのである。工場内をまわる。一本のシフトにベレット、フロリアン、一一七の三種が並び、まちがうことなく完成されてゆく。これは当社自慢のコンビニュー制御によるもので聞いた。工場敷地内には試走場もあり、日に何台かのできたての完成車を使つて耐久テストや破壊状況の検査が行なわれているそうである。興奮さめやらぬうちに昼食会。これがまたうまい。いすゞはりつばを会社である。自動車部出身の先輩もかなりいらつしやつて、午後の交歓会には出席することであつた。

横浜に戻り、該時間自由行動許可。ハマのパチンコはあまりでないことを知る。喫茶店に入つていくと、美しいウエイトレスから、つつけどんに「あんたらへそこからは先は男ばかりじゃ入れないわよ。」と御注意を受ける。アベック専用だそりな。昔顔を見合せて、ワツシツシッシー。

かくて定刻五時、全員そろつて花の都東京へ。交歓会々場に着くと、ビールがズラツと並んでいる。祭囃無禁に由野君と顔を見合せてニッコリする。諸先輩の自動車部談義。俺たちの頃はこうだつた、ああだつたと言われるたびに耳が痛い。現在の部員の勉学は言ひに及ばず三時過ぎ伊東到着。夕食まで卓球などで戯れる。明日は断水だといので安部君がベアレントに頼まれて水をくみに行く。ミーティングは他の泊り客が多くて大変賑やかであつた。我工大自動車部にはさまざまな奴が多くて困る。とにかく一番美人の女性の横か真向かいに座りたがり、歌は口をせいつばいあけてひとをわ動らかに歌う。そして、さりげなく話しかける。まあいいである。こういう祭歌中の身なれば。

四月七日 伊東市—清水市(伊豆半島一周)

伊豆半島程道路の良くない所は他にあるまい。A級運転転出。伊豆での感想はほとんど頭に残つていない。とにかく手を振ると、通りすがりの女性が手を振りかけ声をかける。なかなか堪慣れしている。桜のつばみも暖流の影響でか、ほころびかけている。

清水に近づくにつれ、道路も良くなり交通量も増加していく。国道一号线に入り東名高速道路が横にみえる。清水に入ると富士山に向かつて走り続け日本平に漸く。まだ薄明かるとい頃である。宿泊所は日本平コッジといふ身体障害者専用の慰安所の様な所であつた。眼下に清水市の夜景が広がり、その向こうに港がみえる。夕食後、古本君と塚田君、鳥飼君が血洗いの加勢をし、古本君と

森田君の二人だけがベアレントよりバツジを賜わる。鳥飼君はかなり残念そうであつた。ベアレントはなかなか歌の上手な人で、我々の興をそせる。時々、ベアレントの愛児がとびだして来て、気練良く歌っているベアレントを困らせていた。

#### 四月八日 清水市―大津市

今日はいよいよ大望の東名、名神のハイウェイを通過する。天候はしだいにくずれかけている。この遠征中、富士はいつこうに顔を見せなかつたが、わずかな雲のきれ間から、白い雄姿がのぞけた。ハイウェイの快速なドライブはそう長くは続かなかつた。我自自動車部のポンコツ車はとうとう絶命する。マスターラインのファンベルトが切れ、又、部車のディーゼルベレルは長時間高速運転に絶えきれず、エンジン焼きつけをおこし永久停止。牛島君がJAFに入つていたのでレンカー車を呼び、東名高速道路より離脱。結局、ベレルの処理を藤田さん達が残留して行ひことになつた。マスターライン、ベレルを除く他の三台は先に大津に行き、残留組を待つことになる。今まで五名だつた乗員数が六名となり、大変苦しい走行となる。仏（佐藤君のこと）が叫ぶ。三年の青白きインテリのたまわく、「あんたがいれば死なんよ。」

ンス系カナダ人で、本國ではフランス語しか使つていなかったたので海外旅行にでかけるにあたり一ヶ月程英会話勉強したといふことであつた。Chをθ<sup>o</sup>又はθと発音せずtと発音するのだからとんちんかんで困惑した。ファーストラブについて聴く。何を勘違いしたのか、初体験をしやべり始めた。ミニスカートについて尋ねると、彼、突然ふとんから立ち上がり、手で位置を示しながらマキシ、ミデイ、ミニとやつてのける。そしてパンツの所に手をやつてマイクロと言つてのけ、マイクロは醜いと、ブラウンの眼をぎらつかせていいやつた。ふてえやうりだ、ほんとうは一番好きなくせにと皆思はず顔をみあわせニヤリとやる。ここで坊主ババアのだみ声が一発炸裂する。ものすごくきちやない声であつた。しばらくまた変な外人の話を聴いていると二発目が炸裂しとうとう眠りの深淵に落ちる。前後するが夜、在阪の諸先輩との交歓会を開いた。野口先輩や中尾先輩のラリーや自家用車のおもしろく聴いた。

#### 四月九日 大津市、月心寺

マスターラインが月心寺に着くまでの滞在を交渉しOKを得る。車を洗つたりして正午まで待つたがマスターラインは来ない。したがつて今日は出発を延期。夜に入り

宿泊地、月心寺は逢坂山の下にある由緒ある寺だそうである。国道に添い、近くには名神高速道路、電鉄が幾重にも交差し、この付近は交通の要所でもある。しかしそれらは月心寺にとつて不幸を招いた。それまで池に流れこんでいた清水が水脈を絶たれ池の水は滞りだし、寺の美しさは大きくそこなわれる結果となつたからだ。月心寺は寺か尼寺かいまだにわからない。というのは、ベアレントと称す人が男女の区別が判然としないからだ。顔つきはどちらかというた女性であるが、その声が浪曲家顔負けのだみ声であるからだ。しかし、彼女（ここでは一応女性にしておこう。）はなかなか気のいい人で、かの地の名物「走井餅」を我々に馳走してくれた。そして変な外人二人が同宿。外人に畏敬の念を抱きがちな日本人はいろいろと質問をあげせる。

パチンコヲシタコトアルカ？

ハイ。キョウ、キョウトデヤツタヨ。ソシテハイライトタクサントツタヨ。

この様な調子である。今日の日程を聴くとノーコメント。芸者は素直だとほざきさる。皆はいろいろ勘ぐり合う。又、トヨタ二〇〇〇GTをさかんにほめ、訳のわからぬ英語で車談義をひどくさりやつてのける。寝所を同じ部屋に取つて延長戦に入る。彼等のうち一人はベレルの遺品を沢山積んでマスターラインが到着。それら部品を眺めていると何故かジーンときてしよりのがな。俺もかなりセンチだなど思いつつ、藤田さん達の話を聴く。ベレルは何千円で死つたそりである。昔シンとする。やつぱり俺と同じかと思つと、さすが長い間親しんだベレルとの想出が胸をよぎる。

#### 四月十日 大津市―尾道市

ここまで来ると皆北九州へのノスタルジアにひたる。各チーフのたまわく、「これくらい走るとC級もかなりうまくなるもんだ」。なんとなくお世辞くさいが、皆まに受けてA級並み(?)のすばらしい運転をやつてのける。とにかく、尾道市内に入るまで何事もなく進行。しかし、最後の最後になつて悪魔は舌を出す。薄暮の市内はラッシュだつた。マスターラインが後から来たオッサンの車にバンパーをひつかけられた。運転していた佐藤君はしょんぼりしている。涉外係の藤田さんは明確に我輩連車の正当性を主張し通す。警察を呼んでカタをつけようとオッサンの鼻息はすごく荒かつたが、交渉にあまり時間がかかるので、諏訪の例もあることだから、他の三台は先に宿泊地、尾道友愛山荘へ向かつた。危機一髪で飯にありつく。数十分して残留組が到着。結局無事交

渉は成立した模様だつた。

四月十一日 尾道市—戸畑

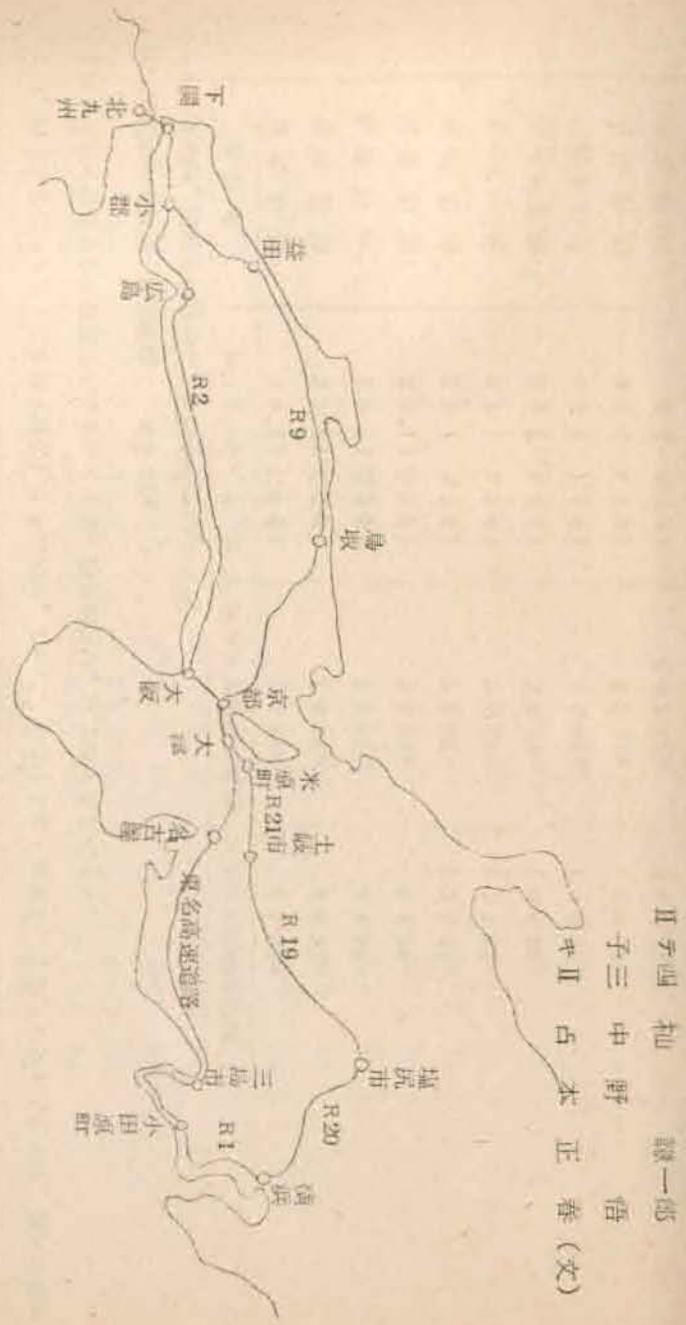
今日は最後の日程であり、皆のいきごみがちがう。友愛山荘の周囲は公園になつていて、桜が満開で曇り空にほけてみえる。正午過ぎ、岩園に到着。檀原君の家よりコーラのさし入れがあつた。花見頃のせい、錦帯橋の付近は宴会が多数開かれ、花見客が多い。最終日であるせいか、全員陽気過ぎる程陽気であるのが心配である。時間の進み方が今日に限り遅く感じられてしかたがない。相対性理論では等時性は成立しない。したがつてここに相対論にもう少し修正を加えることにする。感情移入である。人間、あせればあせる程、待てば待つ程時間の経過は遅々として進まない。これは人間世界の真の命題であり、否定されるべきものでもない。こんなへ理屈はともかくとして、我々は北九州のネオンにそこがれそしてもだえる。開門トンネルに入る。胸の高鳴りを感じながら門司へ抜ける。誰かが叫ぶ。着いたぞ！ 苦しい、そして多くの問題提起をさせたこの大遠征の終幕は近まらつてゐる。

小倉駅前をオンパレード。小倉市民会館の前に全車停止。すでに薄暮、記念写真はとれなかつた。

かくてこの大遠征は成功という言葉のかけらもあてはまらないままに終りを告げたが、我々のこれからの部活動のあり方に大きな足跡を残すことはまちがいないであらう。



カソリンスタソ下調査



藤一部 悟  
野 正 春 (文)  
中 野 正 春 (文)  
和 野 正 春 (文)  
子 三 野 正 春 (文)  
四 野 正 春 (文)

# 交通事故について

金属工学科三年 古河

## (一) 告白

最近自動車を運転するといふことに関して消極的になつてしまつた。その第一の理由として、『交通事故は恐ろしいものだ。』と思ふよりになつてしまつたからである。事故を起こした経験はないがおおげさに言えば、ドライバーとして致命的欠陥を背負つてゐることになる。運転する機会を積極的に求めない理由として、別にもある。それは僕がかなりひどいトリメ（医学的学術語でいえば後天性夜盲症……といふかどうかわからないが）だからである。この機会に自動車部全員に忠告しておく。夜になつたら、僕に運転させないで下さい。十メートル先はセンターラインとガードレールの区別さえつかないのですから。

## (二) 交通事故とベトナム戦争

閑話休題。今年の交通事故による死者数は、十一月二十三日現在で一万四千二百六十人である。おまけに、今年までまだ三十八日を余してゐる。従つて今年一年間の死

傷者数を類推すると、

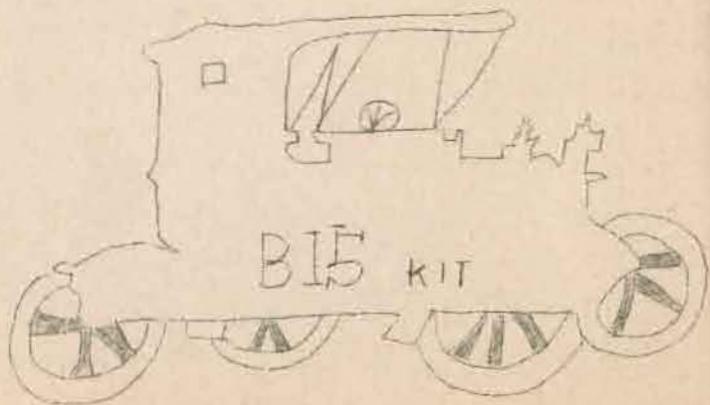
$$14260 + 14260 \times 38 \div 15917 \text{人}$$

となる。しかし、これから年末にかけてますます交通事故は多くなるので、更にプラスアルファとなる。この（15917+4）人を警察庁では一万六千五百人前後とみこんでゐるようである。これまでの年間死者数の最高記録は、昨年の一萬四千二百五十六人だから、今年はもちろん記録更新である。ちなみにベトナム戦争による昨年の米軍死者数は一萬四千五百四十六人（朝日新聞より）であるから、それを大幅にオーバーしてゐる訳だ。『ベトナム戦争反対』も結構だが、同時に『交通戦争反対』にも協力しなければならぬ。

ところで、交通事故による死傷者数となると、およそ天文学的数字になる。十月末でそれは約七十八万八千二百六十人という。更に十六才以上の免許資格年令者については、三、一人に一人が運転免許を持ち、自動車台数は五百三十万台だという。（朝日新聞より）狭い道路にこれだけの車がひしめいてゐるのであるから、事故が起きて当然だといえかもしれない。

## (三) 交通事故死者数とポアソン分布

ある雑誌に昭和三十三年の東京都に於ける一日に交通事故で死亡した人数が三百六十五日にわたつて書かれてあつた。交通事故と何かの要因の間には、ある関係でもないたろうかと考えてみた。交通事故によつて死亡する確率は、一人一人についてはかなり小さいので、その分布はポアソン分布にでも従うのではないかと興味半分に検定してみた。すると死者数はポアソン分布よりバラツキの大きい分布をすることがわかつた。その理由として、死亡事故が雨の日や月末に多かつたり、日曜日に少なかつたりすること、あるいは一回の事故で数人が死ぬことなど考えられる。逆にいえば、雨の日や月末さえ注意して運転すれば、交通事故によつて死んだり、あるいは人を死なせたりする確率が小さくなるといえるかも知れない。しかし、そうは問屋がよろさない。カラスの鳴かぬ日はあつても、交通事故で人の死なぬ日はなから。とにかく、常日頃から注意して運転して下さい。最後まで御愛読ありがとうございます。





KIT ナイトラリー 出発時の模様



KIT ナイトラリー 表彰式の模様

### 夏期合宿

自昭和四十四年七月十一日 至同年七月二十二日  
 夏期合宿は我部の恒例行事の一つであり、一、二年を主な対象として身体の鍛練、自動車の構造の完全把握・部の内的融合などを大きな目的としている。  
 ここに今夏期に参加した一部員J・Tの記録を載せることにする。

以下に記すは、昭和四十四年、自動車部夏季整備合宿において会計、兼食事係、兼起床係として三面臂の働きをした鳥飼君の物語。

七月九日。天気(不明)記録に脱落あり。

部会開かる。合宿は、十一日より二十二日までとなる。当初の予定では、二十日までであつたが群馬大自動車部が二十一日に来るとの事で急遽二十二日まで延期。但し食費は十日分しか集めてないので鳥飼君、大いに困りやりくり算段するが、無いものはどうでしょうもなく、二十日を休みとして食費を浮かせる事にし一段落、と思いきや、又々心配事出現、というのは、昨年の合宿中に来た関西大学自動車部の様に、備りしなに応援歌でもやられたらどうしようかとの声あり。学歌でもやるか(〇

〇〇の七不思議でもぶちまかすと、議論百出すれども衆議一決せず、多忙なる鳥飼君を悩ます事、又一つ増える。  
 七月十一日 天気(晴)

午前九時、合宿所集合、頭数を数えるに、二年七名に對し、一年二十名、約一対三、これから先、十日間の事を思うと、又一つ心配事がふえたと鳥飼君のこぼすことしきり。かくいう私も、彼の心配が杞憂である事を願うのみ、(なぜ心配するかと思われる諸氏は、諸氏が参加された、合宿の夜を、相起されれば、おのずとわかるはず。)

鳥飼君、合宿費を集め、十万円近い金を、持たされ、どこかに置くわけにもゆかず、カバンを抱いて、あつちりろりろ、こつちりろりろ、又々一つ悩みの種が増えたよう。

本日、連絡の手違いにより、59年のクラウンをバラしてしまふ。(ほんとうは、バラしていけなかつた。)  
 整備係の森田君、大変な事になつたと合宿中になおるかどうか、気をもむが、鳥飼君、よその事まで心配しちやおれないとまつたく、どこ吹く風。

七月十二日 天気(曇 午後、雨)

インカレ出場の為、二年四名、熊本へ行く。一年の練習をみるるが、手が足りず、午後になつて雨が降り出した

ので早めに、ミーティングをやり解散する。鳥飼君、やつと思つける。

七月十三日 晴

本日は休み。夜、インカレ組帰還、成績は例によつて例のごとし。

七月十五日 晴

鳥飼君、北九州イスマズに、オイルを買いに行く事となり、さつそうとでかけたが、途中で、道がわからなくなり、オロオロする。

やむをえず、引きかえして、やつと正しい道がわかるが、今度は、北部九州イスマズではなく隣の福岡イスマズにはいつてしまう。話を通じず、間違えている事が、ようやくわかりやつと目的地につける。出発後、二時間近くたつて道這の体で戻つてくる。

七月十六日 晴

皆、そろそろバテてきて六時起床を、なかなか守らない。しかし鳥飼君は、目覚時計もないのに六時には必ず目を覚し、起床!!と号令をかけて皆をたたくことす。一年生の間では、鬼の鳥飼との声もちらほら。

ここ二日程、全日ラリーの為に練習があり一年生が数名インベタに行くので食事の数がはつきりせず、鳥飼君、食堂と車庫との間を行つたりきたり、おかげで全員濡れ

なく飯にありつける。

七月二十日 本日はお休みであるが、全日ラリーに出場の為、セドリックが出走するので、二年生が三人程、合宿所に泊つていた。六時に出発予定との事だったので鳥飼君六時に目を覚すが選手がだれも来ていないのもう一眠り、気がついたら出発していたので、鳥飼君、起こしにすれば見送りに行つたのにと、ぶつぶつ言ひ。

七月二十一日

午後五時頃、群大が来る。隊員十七名、様子を見ると昨年の例大みたいではないので、鳥飼君、胸をなでおろす。夜になつてミーティングをやる事になり、全員に合宿券よりコーラをだす事にしたが、酒屋からとると30円とられるので、鳥飼君、千四百円程を、十円玉に換え、自動販売機より一本三十円でコーラをだす、さすがは会計と感心をする。後でこのピンを売りに行つた一年生がいたのには、さすがの鳥飼君もびつくり。

七月二十二日

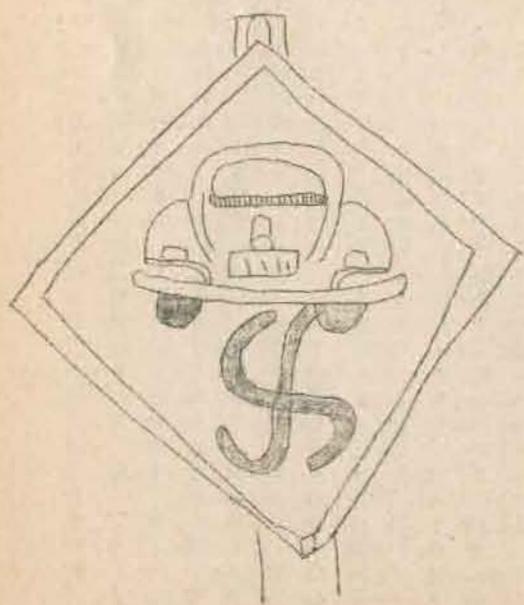
いよいよ本日で合宿終了、午後、打上げをやる。鳥飼君、これで肩の荷もおりたといわんばかりに痛飲し、二年生数名と共にダウン。

以上にて合宿録より抜萃した鳥飼君奮闘記を終る。

#### 本年度活動記録概要

- 全九州ファイギア新人戦
- 全九州ラリー兼全日ラリー予選
- 西南ラリー
- インカレ
- 福岡五大学ファイギア定期戦
- 全日ラリー本選(於 北海道)
- Kエナイトラリー
- 山口デーラリー
- 福岡五大学ナイトラリー

流星五号のテーマとしてファイギア・ラリーをとりあげた。昨今、モーターセッションの急激な発達及び国内の経済的伸展はめざましく、道という道に車が溢乱している。未熟なハンドゥテクニクスのドライバーが車の増加と比例していることも確かである。この様な交通事情のさなかにおける自動車部はハンドリングの向上をはかるために練習ドライバー(最近、下級生の申込は少ないが)や遠征を行ない、今日の交通事情に少ながらず寄与しているのであるが今日、部員の中に自動車部を単なるドライブクラブと誤解している者がいるのは悲しいことである。これは社会的事情によりやむをえないかもしれないが部員の待望として自動車部のこれからのあり方である。ドライブテクニクを競うファイギア、一分、一秒を競うラリーの出場者の手記を載せたので参考にしてもらいたい。



# 「フイギア新人戦」

化二 中 島

フイギア新人戦。僕が自動車部に入つて一ヶ月をちよつと過ぎてからである。二年になつてから入部したのでクラブの実情をほとんどいつていい位知らなかつた。そんな時たまたま部室にいて、新人戦に出てみないかと先輩に言われた。先輩の勧めから、まあひとつやつてみるかという事になつた。(本当はもつと深刻な気持ちだつたのだが……)

とにかくフイギアがどんなものであるか、全々知識を持つていなかつたのだ。試合一週間前に、ストラロームとか、たこ壺とかの編張りをして、雨上りの地の固つていない練習場で練習を始めた。車は先輩から譲り受けたコ罗纳だつた。練習内容といえは主にストラロームで、バツク等はほとんどしなかつた。毎年そうらしいのだが、先輩が、とにかく点数はどうであれ、タイムオーバーがなければ、上出来だなどと語つていたので覚えていた。僕はそのなかに難しいものかと、半分あきらめの状態だつた。いよいよ試合の日。朝早く車庫を出発した、わが部車ベレルである。ドライブでは快適であつたが、何かしら宙に浮いた気持ちのまま試合場(福岡花畑自動車試験場)

より。僕がどんなに安心したことか……

体中汗だらけであつた。同乗者にヒョコと淵を下けた時の、あの試験官の目つき。硬らかに我れみの目つきをしていた。安部さんが見てくれていた。そしてやさしく本当にやさしくこう言つてくれた「しんどかつたやろー」この言葉がなんと僕の心を慰めてくれたことか……僕がホロリと泣きたくなつた。本当にそんな心算だつた。小型貨物と普通乗用の人もタイムオーバーだつた。でも、皆、暗ればれとした顔つきで帰途についた。以上が僕のフイギア惨敗の記であります。ともかく練習第一ですね。……

## 三度にあたるタイムオーバー

化二 川 越

はじめて公式の試合に出たのは新人戦。六月の雨の多い頃だつたろう。練習は今年買ったばかりのエルブ。試合車もエルブ。これは手頃だ、何とかいけそうだと思うたものの、当の試合では、全くだめであつた。この時は練習不足で仕方がないと思つていきまよく引き返した。

第二日目、全九インカレである。試合前一週間合宿したのはよかつたが、ずつと雨の降りつばなして、七日のうち二日も練習できなかつたように覚えていた。この時

についた。工大は遅刻したので、出番は最後となつた。だから車に乗るのは午後二時頃になつた。待ちどろしかつた。とてもイライラしていたのを思い出す。コースの説明を聞いたると、自分で三度ほど確かめながら回つて見た。コースは複雑であつた。その中でバツク日字ストラロームが頻にかちんときた。もうダメだと思つた。時間はなかなか進まなかつた。控室では落ち着きがなかつた。いよいよである。係の者がこう呼んだ「工大の小型乗用の人——」僕は度胸をすえてのり出した。車はフルード。一分間のためし運転もやらす、いきなりコースへ飛び出し、まず緩急停車で後輪を決める問題であつた。ここで必死に頑張つて次に前輪をストラローム。そしていよいよ僕にとつて難関のバツク日字ストラロームである。そこでは出足から失敗した。定石通り頭にカーと血がのはつた。急ブレーキはかけるし、ハンドルをどつちかにも全然わからなくなつた。そうするともうダメだつた。僕、脱はもろんである。僕は早くタイムオーバーになつてくれないかと、しきりに願つた。見物者もそうとうイライラしていたようだ。最後には車に乗つていながらの毒になつてきた。全面的にあきらめムードであつた。そうするうちに「ピー」と音が鳴つた。もうおわりでし

は当然、タイムオーバーの失格になるだろうとあきらめていた。二日程度の練習で良い成績をとらうとするのがそもそもの間違いだ。またこの時はコースも難かしく、失格者が多かつたので自分への慰みともなつた。

三回目、福岡五大学のフイギアである。インベクとして行つたのだが当地に着いて、急に試合に出ることになつた。普通乗用車の部に急遽かつぎ出されたのである。前の2回が小型トラックの部門であつたので少し面くらつたが「やつてみるか」と出場した。たこつばでとまどい、もうハンドルを回すのも気力でやつているようなものであつた。この時ほど普通車でもハンドルが重いのかと思つたことはい。そして、最後の日コースをバツクで出たとえん「ピー」、「養生」、あと3秒あつたら」でももう失格になつていた。三秒という短い時間の大切さをひしひしと感じた。

このように三回も出場して三回ともタイムオーバーとははなはだ面目ない成績であるが、来年こそは、ばつちり練習して、今後の伝統をくつ返し、入賞したいものだ。

このフイギアは、九州インカレにおける種目の一つで七月十三日、熊本において行なわれた。試合の一週間前からフイギア出場選手四人で合宿に入つた。ところがちようどその頃は毎日より雨が降り、本格的に練習したのは試合出発前の十日、十一日のみ、わずか二日間であつた。それに備へた出場種目の小型乗用車は部室になく古いクラウンで練習した。しかしそのクラウンもエンジンが悪いのか、時々停車して手でポンプを押してガスを送らなるとエンジンが停まつてしまふ。そんなわけで、練習したのは正味五、六時間くらいであつた。それで雨の日は基礎体力作りとして、毎日朝六時に起床し、朝昼晩欠かさず腕立てふせ五十回と腹筋をして天候の回復を待たつた。そのかいあつてか、最初のうちは腕を水平に持ち上げておくのさえ苦しかつたのが、三日もすると、腕立てふせ五十回もあまり苦にならなくなつた。しかし、いくら基礎体力創りをしたつて肝心のハンドル回しをの練習をあまりしてないので、試合場に行つても非常に不安だつた。コースを見ると全く思いもよらないコースばかり、それに備へた場合、試合といえばせいぜい小中高

地蔵へ帰つて下さい」て言われてシモン。結局そのフイギアでは四人とも失格であつた。これは反省としてみるに、なんといつても練習不足が大きき影響している。雨が降つた為でもあるが一概にそうとは言ひ切れない。いつもフイギアのあるときには思う事だけど、とにかく練習を始めるのが遅過ぎるのである。少なくとも三週間くらい前から始めるべきである。いやいや三週間とはいわずいつでも暇なときに練習すればいい。試合前になつて急に練習しようとしたつて長い間待つたらかしにしておいた車ははぶててしまつてなかなか動いてくれない。平日頃乗つてかわいがつてやらないと、部室くらいの年寄りになるとすぐにやきもちをやいてヒステリーを起こしてしまふ。このことは車に限つたことではない。人間においてもしかり。これは哲学ですぞ。

校のときの運動会くらいで、ほとんど試合経験がないのですつかり上がつてしまつた。又その日も雨が降つており、試合もなかなかスムーズに運ばなかつた。「もつともつと雨が降つて中止にならないかな。」などと考えたりもした。ところが幸か不幸か雨が上つてしまつた。敵々自分の出番に近付いてくる。「まあここまでをたのならもうどうにでもなれつてんだ」なんて考えると、意外と落ち着いてきた。すでに終わつた者の点を見ると、半分以上が失格になつてゐる。これも気持ちを落ち着ける材料になつた。いよいよ「俺の番だ！」まつてましたとばかり飛び出して行つて車に乗り込んだ。車に入ると一段と落ち着いてくる。インペタが車の回りにとりかこむように集まつてくる。さあ準備完了、ヨーイスタート。素早くギヤを入れてサイドを下ろす。タイムオーバーにだけはなるまいと思つていたので最初から少しくらの脱輪は無視すことにした。途中カンガカラカランといやな音をたてて転がる。最初のうちはカンや接はやまをたつたが、後半脱輪はなくなり調子よくいつた。ところがクラクタ内での方向転換のとき疲れのためか急にハンドルが重くなり、前後する毎に接や脱をとられ、そこで大きく減点されてしまつた。なんとか切りぬけて次のコースに行つたとき「持ち点オーバーですからスタート

## テラリ

## 全九テラリ一審戦記

テ四 藤田

これは、全日本学生自動車連盟主催全日学生テラリの九州予選、昭和44年第9回全九テラリにエントリーした我が九州工大チームのードライバーのつぶさを記録である。

テラリ最終日の(といつても2日目のことであるが…)。この試合は2人乗車1回乗艇の2日間なのでどういうことになる。そのドライバである私とカリの坂本とは、初日のゴール萩市で、既に走り終わつたドライバ一八本、カリ山本ケンと合流した。

「おい、どうやつたぞ」「スンマメン。藤田さん、車を落とさんで。タイム減点はなれと思ひけど、どうもシートベルトにひつかうつたらしいんですよ。」インペタから流れた情報によると、階切一旦停車のシートベルトにひつかうつたところが、うちを含めて2、3校あると云うのである。

これには正直、ガツカリした。九州地区のレベルは年々上昇しており、いまや上位チームは限差秒級の勝負士のだ。だから今度には相つきついでと、出発前に話し合つたところへこれである。まして、シートベルトの減点

を問題にしないほどの高値を示し、普通、2点を下ることはないのだ。

「かし、よそにはひよつとしたら他の失敗があるのかもしれないし、2回目に期待すればいいじゃないかと、あさはかな慰めで気を取り直すように努めた。

思いが過去の全九ラリーに走る。あれほどラリーの虫だつた伊藤氏達、結局は報われなかつたあの無念さ。そして、その伊藤氏達に手解かれた私達が、はからずも昨年は優勝した。そして全日出場。結果6位。着々と積みあげてきた実績を、今年壞しては後輩の爲にも申し訳がたない。

とにかく明2日目に備えよう。まず旅館投した。伴走車ベレルのバンク修理に寄つたタイヤ屋のおつさんの紹介で、田中屋という旅館に行つた。素泊り600円だと言う。私は、全九ラリーのそのもの主催から溯つて、部の財政事情までをまくしたてた。「なんせ、学生さんやから400円オーケー。話はそれるが、昨年全九ラリーのデータ取りの際にも、延岡駅前旅館で400円の実績がある。これは一応の目安にしておくよ。」

さて、宿は決まつた。ガス入れた。ところが、取引スタンドのモービルが全然ないのは弱つた。建具屋のあんなさんにたずねる。「さー、モービルねー。聞かんねー。

ラチラと目が行く。うらめしい。やつとやり終えたときにもう午前時をちよつと回つてゐる。坂本もすぐ眠つてしまつた。私も眠いけど、明朝とたごたしないように備品の整理をする。今作つた6Vの表と、計算用紙、計算台を一箱にする。初日の問題やコース図、計算紙を参考にするときの爲に袋に入れておく。「ラリー競技車お先にどうぞ」の紙を作る。車検証とキーを確認。地図帳タオル、ボールペン、テープ、ノリ、そして計算器を机の上に並べたころは、もう1時ちよつと過ぎ。電気を消して床につく。月がとつても明かるい。明日は晴れるな。頑張らなくちゃ。

いよいよ2日目である。6時起床。身だしなみを整え、荷物を車に運び、作業点検、始動。一発でかゝる。我がセドリツク64年式に対する不安はない。アイドリングも充分に済ませ、スタート地点萩城前へ集合した。7時前だ、2.3台しか来ていない。7時の時報で時計をあわせたり、お堀を眺めたりしているうちに各校とも集まり、集合時間の7時半である。ちよつとした注意があり、スタート時刻待ちだ。どうも腹の具合が悪い。近所の店へとび込み茶を飲ませてもらおう。昨日具合が悪かつたのに、更にキャベツを食べ過ぎたからではなからうか。坂本にはだまつておくことにしよう。刻々と時間が迫る。

中村石油やら橋本石油ならあるけどね。」「……。」「ロスを承知で、20kmも離れた三隅町まで行つた。現金がないので、チケットのきくモービルへ行くしか仕方がないのだ。洗車・整備を済ませ、萩市へ戻つて夕食。コンビニーション・サラダに玉子丼である。

旅館に帰り、五衛門風呂にはいつた。いゝ湯だ。ふと故郷を思い出す。部屋に戻り、さつき街で買つてきたキャベツに、マヨネーズをかけてバリバリやりながら、今日の競技の模様や明日のコースなどを話し合う。さて、私と坂本は、明日に備え6Vの計算だ。メタコンは1日目だけで、2日目はそのまま継続してゆくのである。400個もの計算をやつと終えたと思つた、坂本がバツ悪そうにニタリ。なんと違う1Vの値を計算器に入れていたとのこと。時計を見るともう11時過ぎ。表に書き写している私の方も、手がだれいぶ疲れてきた。坂本も疲れているのだろう。今日は、私が気分が悪かつたので、戸畑から萩までずつと、彼に伴走車のハンドルを握つて貰つたのだ。

「さー、もう一丁やるか。」気合を入れ合つて再び計算し直す。400個もの掛算をし、書き写して行く単純労働は、想像よりはるかにきつい。おまけに眠いときいてる。途中、先に眠つてしまつた八木やケンちゃんに、

うちはスタート順位が1番なのだ。さあースタート5分前。スタートラインへ車を移動させよう。おや？始動しないのだ。セルは勢よく回るのだが、この車、よくデスとイグニッションコイルを結ぶ1次線が外れることがある。それに、ポイントギャップがよくずれる。よし、それに遠くない。オリーブネットである。1次線は外れていない。ギャップもいゝ。念の爲ギャップをあわせ直す。一応2次線も見ると、異状なし。時間は？あと3分だ。「おーい、押すぞ！」3人で押し始めた。難大のインベクが手伝いに来た。審判副委員長も寄つてくる。チラとスタートライン突破が頭をかすめる。「かゝつてから戻つてきて下さい。もしかゝらなかつたら後まわしにしますから。」走りながら委員長がそう言つた。よしそのまます押し寄せ。ブルブル……かかつたぞ。すぐ右折する。まず間違はなくコース上をしばらく走つてスタート。スタート直前にスタート地点を越えてコース内にはいつたら何か罰則の対称になつたかな。一般直線で考えると何か減点されそうだ。しかし競技規則にそういう明文はなかつたように思う。しかも委員長も黙認した。よし、心配ない。自分に言い聞かせる。スタートでは坂本達が心配そうに見守つてゐる。更にリターンしてスタートラインへ。「問題渡しし1分前！」である。ヒヤヒヤだ。

坂本が乗車。外では八木が、「ヘルメット、シートベルト、メーター客！」と叫んでいる。オーケーオーケーもいろいろぞ。心配するな。

スタート30秒前。コース図をどのほいつた袋が手渡される。急いでコース図を細く。表紙、表紙裏、1ページ最後のページ、その裏、とザツと目を過す。特に注意書きなし。1ページに戻る。「15秒前!」地図①は、スタートしてすぐ右折。つまり、スタート直前に押しがけして走つたところである。②は、旅館からスタート地点への途中にあつた。③は確か、データー取りのとき過つた須佐町の交叉点だ。とするとここまでのデーターは使えることになる。「スタート5秒前!」審判長の声が高い。右フラッシュヤーをあげる。「4、3、2、1、スタート!」ホイッスルが鳴る。声長が耳にはいる。しかし、やはりあがつていたのであらう、あとで想い浮かべるとこのときのスタート周辺の状況が、あまりはつきりとは描けないから。

さ、メタコンはないし、最初からシビヤーにあわせて行くぞ。問題に目を過す。最初のバスコンは④(4)大制限40  $\text{km/h}$  (解除)だ。この地点は私は叩つている。須佐町まで、データーにたいバスコンは2つだけ。非常に楽である。データーノットでバスコンになつていゝものに印

オフィシャルはまずないから。初日に八木が踏切手前10m以内停車でシークレットに引つかつたというから、今日は用心して、15mいやそれ以上手前で停車した。フラッシュヤーはぬかりない。完全停車を確めて、「はら。」と声をかけ合い坂本が下車。踏切へ向かつて走る。あいにくと今日は天気が良すぎる。さぞ暑いだろう。「坂本すまんな。」心の中でつぶやく。踏切越えても用心してだ。いぶ先で停車。坂本がフーフー言いながら乗車。「お田さんあまり走らせんで」「何言よるか。ほらあわせるぞ。」「フヒヤアア」今日は踏切が4つほどあるはずだ。覚悟してくれ。

3つ目のバスコンを過ぎて、更に踏切を通過したまゝのことだ。坂本がだいが早いと言う。いかに早目に踏切を通過したとは言え「そんなはずはないぞ。」「しかし1分以上早いよ。」「5つものことながら、第1チエックぐらゐまではまだ調子に乗らない。ひよつとしたら計算間違ひをしているのかもしれない。スタート順1番で前にいがないから確かめようがない。得意だ。「計算間違ひじゃないのか?時計は見損なつたらんか?」坂本が試している。2番の福大が追い抜いて行つた。「あれつ、1分遅れ!」冗談じゃない。恐らく時計の見間違ひであらう。ボンボンとばす。福大がよけてくれる。道巾が

をつける。こゝで地図②を左折。坂本は一生懸命問題を写している。しばらくは市街地なので、オープンチエックはまいと思つたが、ブライントチエックはいつでもできるので、油断大敵だ。500mずつ合わせてゆく。その間を利用して坂本は、どんどん先を書き写している。明神池への別れ道を過ぎると、いよいよ市街をぬける。これからが勝負だ。

舗装してはるがかなり狭い道なのに、時速は41  $\text{km/h}$  とかなり高い。あと少しでスタートから約9  $\text{km}$  地点。データーによると、チエックポイント設置可能な地点である。「おい、坂本、チエックがあるかも知れんぞ、あわせるぞ。」「バチツとあわせて行く。その先のカーブを曲つたところだ。」「あるぞあるぞ。」「ない。ほつとする。

とは言えこれは緊張に対する肉体的弛緩みたいなものだ。すぐ次の緊張が生れる。既にバスコンは2つ過ぎていく。2  $\text{km}$  程行く。データーでは、あと数百メートルで踏切だ。あと20m。よし急ぐぞ。以前、私が掛水とコンビを組んでいたころ時間を計つたことがあるのだが、踏切下車誘導では、列車が来より場合でも、最低20秒は遅れるのだ。列車でも来ないものなら2分程の遅れは覚悟しなければならぬ。その為に直前で急いでゆくのだ。踏切の直前直前でタイムブライントをするように非常識な

やり方だ。大型1台でふさいでしまりくらいか。とにかく、データーがあるので、バスコンを見落とす心配はないから、安心してとばせる。メーターの針は100  $\text{km/h}$  を示している。まずい。非常にまずい。しかし、こんなとき、内輪の話だが、競技を優先させる気持ちが強い。私もこの気持ちに非常に抵抗を感じながら、苦しみ苦しみアタセルを踏んだ。この区間の相速は38  $\text{km/h}$  なのので、もう少しには遅れを取り戻せない。狭い田舎の国道191号ではあるが、左右にはポツポツ民家もある。人がでてきやしないかとヒヤヒヤなのである。坂本も計算をやめて、前方をハラハラしてニラんでいる。そうこうするうちにやつと元通りに戻つた。

どうも今日は出だしが悪い。するとあとも悪い。なんのなんの。そのあとは順調であつた。スタート後30分ほどたつている。バスコンも5つ過ぎて、あの突出たカーブは日部橋休憩所だ。データーによるとチエック可である。相速は25  $\text{km/h}$  遅い。50mずつあわせて行く。やつたやつた。案の定チエックだ。予想が当たると、不思議とそこインベク連中がまぬけ旗を下げていゝように見える。左フラッシュヤーを上げる。「ピーツ!」私はメーターを見る。坂本は時刻を確認している。10m以上前方停車。「はい。」「でドブを開けて、坂本が下車開扉。

チエックでタイムカードをもらい指示変更を写してくる。乗車開扉。シートベルト。右フラッシュヤ。チエックでは1、2分遅れるのは常識だから。あわてず制限内とどばす。のが普通だが、この際福大の方が先に発車した。チエックでのタイムロスが少ないから敵さん優秀である。追い越したいのだが、海岸線の崖道でカーブ続出。おまけに福大の前をバスが走っている。イライラだ。やつとこさつとこ広いところで追い越して急ぐ。とにかくタイムブラインドということがあるから、できるだけ早く定時に戻つて走らねばならない。

もうだいたいペースに乗つてきた。思えば、掛水と長いことコンピを組んでいた私、やはり今度新たに組んだ坂本にもよつぶり不安である。坂本もまた、長いこと伊東と組んでいたから同じことを思っているだろう。あまりラリーに出たことのない者同志だと、そんな信頼なんて関係なく、それ以前の問題であろうが、なまじ他の者を信頼しきつていた者同志が組むと、そういう気持が強い。しかし、これも一種の慣れである。慣れは恐しい。新しいコンピを組むことで、再発見、再認識ができる。いゝことではないか。私はそう考えた。

地図の④須佐を右折する。中国地方を横切つて走ることになる。これからは、予想したコースと外れるのでデ

行くと、「それがバスコン19です。」とある。何のことはない。すぐ加速する。ちよつと登り坂だ。「ウワーツ！」案の定チエックだ。計算では30秒ほど遅れである。

全くデタラメなオフィシャルである。しかもやることにインケンだ。ルールにも、「競技者がチエックを又はチエックより競技者を確認できる場合時間調整を行つてはならない。」とある。それなのに、速度変更点であるバスコンをチエックの見えるところに置くんやんて気がしない。また張紙だけならまだしも、わざわざインペクを置いて遅れさせようとしたんであろう。各校とも計算力があるのでこんなところで差をつけようとしたのだから。オフィシャルよ、しつかりしてくれ。

このチエックで1時間のレストタイムである。うどんと寿司の早い昼食を済ませる。まだ11時過ぎなのだ。押さえつけるよりの感じが暑苦しいヘルメットを取つているこの時間が短い。それほどこのヘルメットというやつはキエックなものだ。

私連の出発時間12時3分。定時に出る。9号線をしばらく行つて左折。徳地の方に向かうのだ。今度も山道である。現在スタートから約100kmほど走っている。今日のコースは約150kmなので、あと1/3残っているわけか。よし最後までシビアに行くぞ。こうして私連は第4チエ

クターは使えない。未舗装の山道だ。砂利によるスリップの誤差も考え少し早目に走り、腹調にあわせて行く。スタートから52kmの地点、第1チエックから約1時間10分で第2チエックがあつた。計算通りである。

また走り出す。山道はイヤだ。ラジオもはいらぬし乗心地も悪い。アルペンラリーみたいなたライアル的なものなら運転も楽しかるうけど。連盟のラリーはノロノロだ。単調さとの闘いである。

チエックがあるかと気をもみながら走っているうちに津和野で国道9号線にはいつた。例の赤い大きな鳥居のあるところだ。これからまたデーターが使える。最初でてくるモーターでチエックを置いてみるかもしれないと思つたが、なし。腹調にあわせながら走る。さつきの山道とは大違い。指速も15km/hから40km/hへと上がつていて快適だ。坂を上りきる。はるか前方にチエック予想のモーターが見えている。その直前400mにバスコン開作橋(右側表示)があるも、データーで既に承知だ。ところがである。橋に近づくと左側に紙が張つてある。何かの指示であろう。右側にいるインペクが見れ見れと身振り大きく指さしている。まず間違ひなくこの先のモーターがチエックなのだが、仕方がない、もし重要な指示変更でもあればことだから。左に寄せてぐつと除行しながら

ツクも無事に通過し、ゴール(スタンドチエック)の山口大教養部正門に、堂々1番目にすべり込んだ。初日の連中や、卒業した井上君、山大の連中が拍手で迎えてくれた。「着いたぞー！」

さー、チエックブックの計算だ。標準時間が出ている。結果はどうか!第1チエック誤差2秒、以下7秒、32秒そして最終の第4チエックは、これがなんと1分4秒なのである。おかし。計算し直す。間違ひない。福大のかりがやつてきた。「九工大さん、第4チエックおかしいでしよ。」チエックブックを見せあう。福大はうちより誤差が、各チエック共数秒程多いけど、以たようなもので、第4チエックは1分何秒かである。「抗議書出しましよ。」と福大が言う。だが抗議の根拠がないから恐らくけられるであろう。そうなれば更に減点である。全九でいゝ線いくところとして、うちと福大、福大があげられる。福大に聞いてみる。やはり丁度1分の誤差があるという。しかし、私連は一応抗議しないことにした。チエックブックを提出する。

毎度のことながらゴール近辺はにぎやかである。減点0のところがあつちこつちあるという情報が流れてくる。なぜあの1分が?どう考えてもわからない。意気消沈して、閉会式の会場へ向かう。成績が発表された。別表の

通り。4位である。私は正直敗北を感じた。予選はギリギリで通過したことになる。しかし喜ばないのだ。ま、初日のシークレットがなければ、福大を抜いて2位だつたと思う。「しかし、どう慰めてみてもしつくりしない。今日の最終チエックの1分がひつかゝつていなのだ。福大が標準距離の公表を要求している。オフィシャルも権威をもつてやつているということではなかった。

昨年の全日でもそうだったが、権威権威でオフィシャルは押しまくつていけるけれど、そもそも抗議に対する拒否権は、不謹慎者がインネンをつけ易い一般のラリーから来ているのではないか。権威ばかりをふりかざしていつたのでは、学生ラリーのレベルの向上にはかえつてマイナスだと思う。私も何か言いたかつたので、「不慮の災難、事故以外の根拠でノーレスや標準距離等のデーターの公表を要求できる条文はないか？」と質問したが満足のいく解答が得られなかつた。

成績表を見てもわかるように、スタート順の1番から4番までが、2日目4チエックの減点は1である。そして5番から7番までが減点2と3、8番10番までが減点0である。私はこれが、たゞの偶然とは思えない。どうもオフィシャル側に原因があるような気がするのだ。私は少しくどいかもしれない。しかし、こう不信を

抱くのも、インベクの不備を見ていからなのだ。問題

のチエックのインベクは、私達競技車とその地点へ来たとき、全員車の中にはいつており、私達がチエックライオン直前に来るまで気付かなかつたのだ。あわてた表情でとび出してきて、ビーである。だから私は、坂本に暮々も時刻を厳重確認するよう注意した。坂本はあかしくないとやつて帰つて来たが、こういうインベクの態度は、不信を抱かせるに充分である。更に、うちから参加したインベクに聞いたのだが、2日目は警備鳴らせのシークレットを取る予定だつたのに、途中狭い道でインベク車が競技車を追い抜くことができず、結局そのシークレット地点に間にあわなかつたので、シークレットをやめることにした、とも言う。ズサンである。

こゝで、このオフィシャルを個人攻撃するつもりではないのだ。今までの数多くのオフィシャルを考へるときその権威というものを考へてもらうために、あえてこうした不備を暴露しているのである。

いざれにしろ、私にはさえない成績であつた。しかし問題は決勝戦である全日だ。そこで勝てばいい、といつても、経済的な理由で果して行けるかどうかはわからない。多くの後輩の爲にも、参加できるように祈りたい。

## 全日ラリー

七三 山本

七月二十四日 午前六時。

待ちに待つた北海道の土を踏む。七月二十日早朝工大を出発してから四日間の道中である。出発は見送りわずか一名という淋しいものであつたが、八木氏、坂本氏、山本賢治氏それに私をいれた四名は明るい気持で日本縦断へと足を踏み入れた。途中、落着いて宿に泊つたのは仙台での一日のみである。高級ホテルとまではいかないが、普通以上のホテルに一泊。ホテル代もかなり高い。我々四人がホテルなんぞに泊つたと聞いて不思議がる御仁もいるかもしれぬが何のことはない。それには深いわけがあつたのである。

出発して以来、大津では国道一号線で野宿。大型トラックが大きな排気音をたてて通るすぐそばで四名窮屈な車の中で仮眠。翌早朝、東京へ向い、東京では私の友人の借宿に一夜の宿をとる。

偶然とは恐ろしいものである。その偶然のきつかけは八木氏が加藤先達に電話したことからは始まる。そのとき

加藤先達は仙台へ出張していたのである。さつそく出張先のホテルをつきとめ次の日は仙台でホテル泊りとなつたのである。もちろん先達の御援助でホテルでは冷たいビールにありつくことができたのである。感謝します。七月二十五日、開会式前日。GSにてピット借用。足回りに欠陥発見。ただちに修理。翌二十六日開会式当日。左前のショックアブソーバー不良。開会式には八木、坂本両氏に出席してもらい、その間に交換する。これで準備完了。必要なものはフアンベルトにヒューズの予備、それと……………。

開会式における抽選の結果、第一プロックはスタート順位二十五番、第二プロック七番。午後からの車輛検査にも合格。さあ、いよいよ本番だ。

七月二十七日、第一日目(札幌―北見) 第一プロックFDライバー八木氏、SDライバー山本氏。両先生頑張つてちょうだい。出場三十三大学。中でも福大のカローラ、立命館のサニー、大分大のコルトは目立つ。「あんな車で出場できれば優勝間違いなしだ」なんて声も聞こえる。年はとつてもまだまだ我がセドリックは張り切つている。なにせ風格が違う。さあ出発だ。

午前八時〇分、一号車出発。道庁前には黒山の人だかり、カッコイイ！黒の学生服に身をつつんだ京都産大の

応援団がドラ声張上げて応援歌を唄う

午前八時二十四分、九工大スタート。頑張れよ！トラックに白地に赤でかいた三三五は道庁前を右折し、車の波にすいこまれて行く。スタート地点に残された坂本氏と私は汽車に乗って第一日目ゴール地点北見市へ。

北見市は何と小さな町かと思ひくらしいの市である。少し歩くともう町はずれにさる。私達は北見市役所でセドリツクのゴールを待つ。

午後五時過ぎセドリツクが入つてきた。「どりでした？」山本氏にこにこして「まあまあだヨン」チエックブック拝見。減点〇、秒差二十九秒。

七月二十八日 第二日目（北見―釧路）  
減点〇、秒差四十八秒。

ここ釧路は中継地点。さあよいよ明日から俺達の番だといつて坂本氏と張切る。その夜中間成績発表。一位名工大、九工大は減点〇で第六位。ほとんどどのチームが減点〇である。油断大敵！今年は昨年と少し傾向が變つてゐる。坂本氏と最終的な打合せを行う。懇切は一端停止のみで誘導不要に坂本氏にやり。「走らなくてすむよソ」

七月二十九日 第三日目（釧路―帯広）  
第二プロックはFドライブの私とSドライブの坂

余「まだそんなにあるの」余つた時間を二人で核算、確認する。スタート六分前で一号車出発。正確である。M〇通過時刻二十秒前、ゆつくりとセドリツクスタート。後にはまだM〇地点に次々と後続車が到着している。

単調な舗装路を「ジャヤスト」という坂本氏の声に満足しながら車を走らせる。「チエックはまだか」まだでてこない。スタートしてから一時間は過ぎてゐる。谷間の道路に入る。右側に釧路川を見ながら快適なドライブ日和だなどと話しながらいらだつ心をおさえる。カーブがあることは、その先にチエックが？という不安と期待に胸をときめかすが、その度にオカと失望する。

スタート後約一時間半。大きな左カーブを曲がるとチエックが見えた。最後の調整を行う。「ビイー」威勢のよい車の音がしてチエックイン。「ジャヤスト」坂本氏の声に一時、はつとすると。20P、30Pとたてつづけに出でくる。そして薄く霧のかかつた摩周湖を見下しながら40Pに入る。一時間のレスコンが与えられ、午後一時三十分再スタート。阿寒国立公園の絶景を時折ながめるという楽しいラリーである。午後五時五十九分、帯広手前約三十kmの地点でゴールイン。ヤつと終つた。坂本氏がオフイシャルより標準タイムをもらつてくる。チエック七、80Pなし。減点〇、秒差八十。ちよつと秒差

本氏。

午前八時〇六分、九工大釧路支庁前をスタート。緊張してくる。なにせ俺は全日初めてなんだヨソ。午前八時〇五分六号車がスタート。セドリツクスタートラインに遅く。トリツプ〇、フラツシヤード確認。問題を渡される。マップ、訂正用紙、チエックブック、レスコン用紙その五つをチエックする。5、4、3、2、1、スタート。第一P〇まで四十分。しめた！市街地を抜けるまでP〇なし。その間約二十一km。

北海道はほかでかい。広々とした平原の中を道路が一本地平線に消えている。「何か見える！」「P〇だ！」北海道では一々二脚手前からP〇が見える。やり易い。最初のP〇は「鶴公園」である。十分以上の余裕がある。そこでタバコをすつて一息。M〇は「下帯別」三六・八八km。あつた！すでに若いセツケンが車が六台並んでいる。補正率がでた。60P表をさがす。なつたり同じ値があつた。コンピニータもありがとり。60P表を上げの予想のもとにコンピニータにかけて作成しようと思いたつたのが九州出発四日前。山根先輩の御好意で作成にとりかかつたが、間に合つたのがその半分位。遅よくその中にびつたり同じ値が見つかつたのである。M〇での作業を終え、残り時間とは坂本氏に聞く。「あと十分が多い。

七月三十日 第四日目（帯広―苫小牧）  
帯広スタート。第二プロックの二日目だけあつて昨日より幾分落着く。坂本氏に地図を広げてもらいP〇と照らし合わせてコースの予想をたてる。帯広から再び襟裳峠へ向い、海岸沿いに苫小牧へ抜ける。川西、大正、石坂と舗装路を時速四十五km位で走る。スタートして一時間四十分余り。「チエックだ」10Pのすぐ手前にP〇。野塚がある。踏切のP〇が二つつづき梺泉町に入る。左に海が見える。海岸沿いのジャヤリ道である。地図には黄金道路と書いてあるが、ほとんどが「路肩注意」

「路肩れ注意」の道路で道幅も狭く、ヤつと融合できる程度である。工事中心片側通行も多く、その度に数分の遅れとなり、赤旗で止める工事の中おはあさんがうらめしく思われる。10Pから約一時間、長いトンネルに入る。さつそくライト設備を取り出して計算をする。トンネルの出口に何か見える。「あつ！チエックだ！」トンネルを抜けるとそこはチエックだつた。ライト設備をしておかつた。20P無事通過。

P〇十四。ルウランが出てきてこの先スタンドチエックの指示にはつとすると。この安心感がいけなかつた。橋のP〇が二つつづく。こともあろうに次の橋が出てく

る。見落した。

坂本さん、すみません

正午近く襦袢に着く。坂本氏はただちに所要時間の計算にかかる。橋を一つ見落しているの、だいたいの見当で距離を出し、計算を行う。(この時、減点〇、秒差五十三秒)

襦袢からは濃霧のため海が見えない。唯、下のほうから波の音だけが聞こえてくる。いり所だ。ここで西南女短大のグループに会う。夏休みを利用しての旅行だをりである。さらに九州から来たという四、五台の単車にそれぞれアベックで乗っている威勢のよいグループに声をかけられる。皆、白のヘルメットに黒の皮ジャンパーといういでたちである。彼らに励まされ、午後一時再スタート。

午後からも道は相変わらず工事中ばかり。工事中の立札を見る度に対向車待ち。しかし、時間はようしやなくたつていく。一分、二分、……五分遅れ。折も折、空模様があやしくなる。そのうち大つぶの雨が降り出す。工事の中のかほみには次第に水がたまっていく。まるで水中を走っているかのようにであった。「電気系統の故障が起らなければよいが」と思ったその矢先、急にエンジンがストップしてしまふ。大急ぎでボンネットを調ける。デイ

スが水でぬれてしまっている。坂本氏とずぶぬれになりながらウエスで水をふきとる。その間にも時間はたつていく。後続車が横を何台も通過して行く。その度に水しぶきを頭からかけて行く。「こんちくしょう」

ようやく故障が直り、エンジンがかかる。坂本氏の顔を見る。「二十分遅れ」レッツゴー。坂本氏曰く。「計算しなくて楽ダヨ」坂本氏にP.O.見してもらい一台一台車を抜いて行く。雨は増々激しさを加え、スクリーンからの視界が悪い。ようやく舗装路に入る。何とか時間を取り戻したら雨がやんだ。これで一安心。坂本氏とニヤリ。お互いに泥と水でよごれている。

午後五時、苦小牧でゴールイン。やつとこれで全日程を終つた。四人はその日の夕方一緒に札幌へ向つた。明日は閉会式である。

七月三十一日 閉会式

初の入賞！ 四人で喜びあう。

閉会式を終えて、クライト博士の胸像を囲んでいる観光客をあとにして北大を去る。その途中で「おしかつたなあ。もう少しで優勝してたのに」「来年はきつと優勝しよう」と新たな闘志を燃やす。

総合成績

順位	大学名	1日目		2日目		3日目		4日目		減点合計	秒差合計
		減点	秒差	減点	秒差	減点	秒差	減点	秒差		
1	名工大	〇	12	〇	25	〇	98	〇	118	〇	253
2	山口大	〇	50	〇	60	〇	149	〇	107	〇	366
3	上智大	〇	25	〇	37	〇	97	〇	82	〇	241
4	九工大	〇	29	〇	48	〇	80	1	125	1	282
5	名城大	〇	25	〇	66	〇	82	1	119	1	292
6	東京理大	〇	42	〇	43	〇	147	1	73	1	305
7	福岡大	〇	31	〇	28	〇	107	1	140	1	306
8	大阪工大	〇	42	〇	54	〇	53	2	129	2	278
9	中央大	〇	41	〇	9	2	165	〇	88	2	303
10	東京農大	〇	113	〇	27	〇	128	2	88	2	356
11	大分大	15	京工織大	19	関学大	23	岐阜大	27	立命館大		
12	日大	16	名学大	20	工学院大	24	駒沢大	28	明学大		
13	同志社	17	専修大	21	京都産大	25	成蹊大	29	亜細亜大		
14	立教	18	南山大	22	青学大	26	電谷大	30	大阪府大		

# 「君にもできる！」

子三 細川

今年もまた部誌編集の頃となり、例によつて原稿が足りないとの新編集委員長の矢のようを催促により一年間の沈黙を破つて（昨年は出そうかを出すまいかなで結局自己審査に落ちて、破つて捨てちやつた）ここに、主として低学年諸君を対象にしたラリーへのいざない「君にもできる」を御送りします。

何だか大げさすぎて以下続けるのに勇気を要します。

僕がラリーの試合に出たのは僅か4回であります。部車によるもの3回、我がホンダで1回と、まあ情無いような経歴です。部から出場した3回のうち1回は齒科大ナイトラリーでこの時はカリキュレータ（以下カリと称す）であつたがコースミスでリタイア。あとの2回は10位と3位になり、僕ははずれもドライバーとして出場した。

第3位になつたのは山口大学ラリーで、これは古河君の見事な計算と檜原、牛島両君の名ナビゲータによつてもたらされたものであつた。この試合では、山口大学をスタートした直後の第一バスコントロール見落しによる第一チエックでの誤差43秒を除くと平均4〜5秒という

が泣いて止め（？）のも聞かずその夜全コース三百キロメートルを走り抜いたのでした。これは大したことはない。その次の記録が素晴らしい。

即ち、第三チエックの位置において、その二、三メートル直前にバスコンがあり（大体こんなことはいけなない）そのバスコンである看板に電話番号があつてそのうちの数字を組み合わせて次の指示速度が得られるのであつた。ところがチエックで停車中皆その事を忘れてしまつていた。

チエックを出て暫く走ると突然あつと声が出たので、横を向いたら鞍馬君が真背になつているのが暗闇の中で見えた（本当です）。狭い山道で左側はがけであつたがとにかく急停車、次の瞬間鞍馬天狗は懐中電灯片手に暗黒の中へと消えていつた。それを追うが如く御用提灯が右に左に走つた……これはこの話と関係ない。とにかく彼は走つた。走れモロス！ ラリト中一旦車が停止すると馬鹿らしい程遅れる。それまで5秒遅れ、10秒進みとやつていたのが一挙に1分遅れ、2分遅れ……となるのである。

トリップメーターを見るとチエックポイントから60メートルばかり走つている。後続車がさも迷惑げに除行しながら抜いていく。その後続競技車もすくなくなり辺り

ほぼ完璧な走行ができたのではないかと思えます。

しかしラリーは甘くない。九大主催のナイトラリーでは、割にいい線行つたと思つたのに、結果は減点一ブラインドチエックによる減点一、誤差秒数数十秒（詳しく覚えてない）という惨憺たるものでした。

ただ2度か3度の経験から言うのはやや無理でありますが、自動車部の有望な新人達よ、ラリーにおいてはデビュー戦は案外うまくやれることが多いのでその後の心構えを怠らぬようにせねばなりません。しかしいふところでラリーの技術や心構えを言つたつてつまらないので、次に10位となつて完敗した九大ナイトラリー奪戦記を記しておきます。

当時の参加車種は幾多の練習を経、バックランプ、ヒューズボックス内部照明配線等に改良を施した新鋭マシン10のベレル64年でカリが新開、中野両君ナビは視力を誇る鞍馬君、憶病な運転で定評のある細川がドライバー僕を除く3人はいわゆる自動車部助平3人組で、大方の予想では、まず我々の勝利は堅かつたのです。

この試合においては幾つかの自動車部新記録（？）が出ています。まず、ドライバーをつとめる私こと細川選手は試合当日臂部の出来物を手術により切つて、看護婦は真暗になつた。それもその筈我々は最後にスタートしたのである。

鞍馬君は帰つてきた。手元の時計で5分台であつたろうか。警異的な自動車部新記録であつた。ハアハア息づかいの荒い鞍馬君を皆でいたわつた後、この山道で5分はとても取り戻せないと貴重な唯一度のレスコン15分をここでとることにした。

気を取り直してなお暫く行くと、あれあそこにと鞍馬君のうらめしそうな顔。つい先程、走れモロス現代版を演じ、そしてチエックの女の子にくすくす笑われながらもしかと見届けてきたその看板がなんとそこに立つているではないか。しかしこれは結果論である。

第二番目のいわばおまけのようなこの看板をも見落して無茶苦茶（といつてもある程度道の状況から判断してのことであるが）に走つていつたら第4チエックでの大きな失点は免かれなかつただろう。あれほど前もつて皆で注意し合つていたのに。4人いてこの有様ではなんともお粗末なことではあつた。

これ以後はさしたる失敗もなく順調であつた。強いて言えばレスコン前的小アクシデントである。ナビ25番にロターシをしなければならぬ地点にあることになつていた。夜は更けてきたし、15分レスコンをとつたために

前後にはまったく競技車がいなし、夜更けのことと一般の車もない。僕は何となく頭がぼんやりしていたと思う。突如へアピンカーブが出てきた。あわててハンドルを切り込んだ。アスファルトであつたが砂利が多く車はやスライドし、スピードが出ていなかつたことも幸いして何とかそのへアピンを抜けると今度は山道へ入つた。

山道を登りながらこう考えた。トップでは力が弱過ぎる。セカンドに落とすと力が余る。兎角車は難かしい……ふと思ひ出した。「今のカーブはナビ25だつたかしらん？」。鞍馬君に聞いてみる。と彼も何だかゴヤーとした顔つきで、「そうやのー、ロターンしたみたいやつたけなあ。しかし白いガードレールと石垣が無かつたみたいやし。まだ出てきてないんかな。そうでもない？」

こういうドライバーとナビゲーターとの会話が4、5分も続いた。後席の新開君がどなる。「おいカリに不安を抱かせるようなことを言うな。たとえ間違つとも黙つとけちや。落ち着いて計算できんやんかつ。」

そうこうしているうちに峠の頂上である。あつ、あつたと思わず僕は叫んだね。バスコンがきつたのである。ミスコースではなかつた。それから2、3分後ナビ25のロターソン地点が出てきて、さつきの問題のへアピンはナビと者で興味を少しでも起こしたならばとどんどん先聲に聞いてもらいたいものです。

最後に山大ラリー、九大ナイトラリーと、類りのない我々に練習をつけ、いろいろ指導していただいた山本賢二さん、坂本さんに感謝すると共に、特に九大ナイトラリーでの敗戦を深く恥じ、敗因を検討し今後の貴重な指標としたいと思います。

終りー

雑

感

## 荒廃した自動車部

ヤ三 鞍馬

入部して3年目が過ぎようとしているが、入部当時の部活動と現在のそれとは、非常に大きな差があるように思えてならず、現在と3年前の部活動について述べてみようと思う。

自動車部においては、先ず車の練習が主をなすものと思う。我々が免許を取るとA級の先輩諸氏が有無を言わせないように競ドラに連れて行き、行き先々で色々な名所(?)に連れて行つてくれたものだ。ところが最近は

は関係なくただの一本道であつて、ミスコースするはずもなかつたことが判明した。しかしここまでの時間のいやに長いこと。ミスコースの寝念が出てきた時程恐しくて不安なものはないと思つた。何しろそれまでの努力が殆ど水の泡となるのだから。

それやこれやで、ヒーターの無い車が深夜いかに寒い(それはフロントガラスの内側にそれまで付着していた水滴が凍つてきて、視界確保のため片手運転をしながら、その氷を素手のぬくもりで取る以外には方法がなくつらいやら情無いやら冷たいやらで本当にペンをかく程であつた事実を御想像あれ)、またバスコン捜しのため走行中の車から顔を突き出して歯を食いしばつて身を切るような冷たさをこらえ、サーチライトを持つた手の感覚が無くなつて大変な目にあつたとこぼしていた鞍馬君入念な整備にもかわからずいまだに後席へガソリンの臭いが集まつてくることなど、いろいろな経験をして、夜明けになつてようやくゴールである九大橋内へ無事に帰り着いたのです。

結果は前述の通り我々工大Bチームは第10位、工大Aチーム(セドリック、山本正樹、古河、楢原、牛島、野見山の面々)が第4位であつた。以上長々としようもないようなことを書いたが、まだラリーに出たことのない

(少なくともこの一年間)、ラリー、フィギュアを除いて競ドラの声を聞いた事がない。又練習委員なる名のついた役員は二人程いたが、彼等が練習ドライブに連れて行つた話にも全く聞かない。名目上の役員はかえつて部活動において不必要な存在に思える。又各試合から帰つての部車の手入れは以前に比べて少々おざりになっている感がある。同学年の者でも一年から入部している者と、二、三年から入部している者との部車に対する愛着はかなり異つている様に思える。又、一年生において先輩に対する礼儀を全く知らないのに少々驚いた。

卒論で忙しい中を部会に來られる田中、八木、坂本さん達にまるで同年輩のように話していた者もあり、我々にとつて非常に恥しい思いがした。又一年生の中には浪人して入部した者もあると思うが、部活動に尽いては年令ではなく部活動に貢献した年数によつて先輩、後輩が区別される事を肝に銘じて欲しい。

今年入部した一年生のうち、自分でエンジンを分解したり、部車の手入れを喜んでしている者も4、5人いる様に思われるが、そういつた部員が少しでも増える様にもつていくのが我々二、三年の仕事ではないだろうか。

今回のKITTナイトラリーの後のミーティングで先輩と後輩が久々に話し合ひチャンスが与えられたが、今後

そのような機会が増々、ふえるように新役員は頑張つて欲しい。

## 自動車部再建

子三 中野

私め、暗れて(?)迷門校九州工業大学の門をくぐつた。時に、昭和四十二年春の事なのであつた。

生来乗り物好きであつたので自動車部に何のためらいもなく入部したのであつた。それからというものの自動車をみる目が変わつたのである。何故か。その理由を教えよう。

一、車というものは、常に上から乗るばかりではだめなのだ。時には自分が車の下になり、車の下腹部分をいたわる必要があるのである。

一、ボディが常に若々しく見える車は影に非常な努力を要しているのだ。つまり、毎日、せつせと隅から隅まで、自分の手で腰が立たなくなるまで、優しくなでてやっているのである。

一、普段かくされて見えない所、つまり車の最も取たる複雑な所(わかるね!)の点検、整備には労力を惜んで

が部員の中に少なからずいるようである。

諸君!自動車部を建て直す為には、まず自分の手を部の為に汚すことである。

このような文章は先にだされた文集にかかさず載つてゐるのである。部員諸君!熟考を乞う。

## 運転免許取得苦心談

キ一 長尾

「通つておりません、五十八点」。と言つて住民票をかえされた。北方運転免許試験場で、学科試験も終了し最後の実施終了時の一コマである。今日で四回目の試験に落ちた事になつた。頭にカセットきて試験車をブツとばしてやりたい気持だつた。実際運転免許試験がこんなに難しいとは思わなかつた。

僕は幼い時から自動車が好きであつたが、厳密に言くと、原動力発生機関の原理的機械的構造に非常に興味を持つてゐるのである。だから自動車部に入部した訳です。大学の自動車部と言うからには、もつと多くの種類(ボンコツでもかまわない)の車があるかと思つていたので

はをらない。つまりオイルを調べるのにもただ目で見ただけではなく、実際に手でさわつて見る。こういつた心掛が必要なのである。これをもし怠ると、いざというとき、少しもいふことを聞いてくれな。ということになりかねない。

以上の事は入部以前には何も知らなかつた事で、とにかく車というものは一方的に乗ればいい、という初めにもつていた考えは間違つていたのである。部員諸君の中で既にこれらの原則を実行しているものもいるようだが。部員全員が部の車を愛して欲しいものである。

ところで、現在の自動車部を見るにまさに荒廃寸前なのである。思ひに我々上級生の責任も大なる所があるのであるが、それにも増して下級生の非協力的な点が目立つのである。例えば我々が一、二年生の頃には寸暇を惜しんで練習ドライブに行き、またバイト等に付き添つたものだが、現在の一、二年生の中には練習ドライブを要求する声すら聞かないし幽霊部員が多い。幽霊部員(すなわち、部員名簿に名は載つているが部活動をさつぱりしない部員)の存在というものは部を、やたらと大きく(九工大のクラブ最大の部員を誇つてゐる(?)するばかりでまとまりのない部にしてゐるのである。自分がやらなくても誰かがやるだろう。かよひな考え方をするもの

あるが、相当見当違いだつた。

五月に入つてから先輩達が構造講義をしてくれ、一週間過ぎると実地練習が始まつた。講義が終る四PMからであるが、練習車が動いてくれないのは困つた。先輩達の点検と僕達の運動エネルギーを与えて、五十九年型クラウン自ら動き出すのは五PMもずつと過ぎたところである。一日で一人当り五十分の練習、週一回である。まず発進練習から始めて前進、後進へと。エンストしたら押シガケ(これが体育部たる所以である)僕は構造と原理に關しては比較的知つていたので、エンスト回数は少ない方だつたと思ひ。こんな練習がずつと続き、夏休み中の合宿に入つた。

先輩の手をさんざんやかせ、合宿も終るころになると皆だいたい車を動かせる様になつてゐた。僕も一つ試験を受けようと思ひ、八月二十五日北方試験場へ、八・三〇AMから受付が始まり、学科試験、適性検査を受けて実地試験へと進むのである。法令、構造は非常に簡単であつたが、問題は実地である。最初試験車に乗つた時、エンジンの音が全く聞えなかつた。部車のあの高音響が耳に焼付いてゐたからである。試験車は最新型ニューセドリック、部練習車は五十九年型ボンコツクラウン、あまりにも、差位が大きすぎた。先輩の話では合格する

## 自動車部

ヤ一 山田

までに平均八回位受けねば無理であるそうなので、最初は全コースを走る事を目的としたので低速度で走り二分以上のオーバータイムをした。二回目もオーバータイムその原因は方向転換失敗、四十六点。三回目、「君は急ぎすぎるよ。交差点走法が減点多し」と試験官に言われた。今日こそはと思いい日目にチャレンジャーののだが、……、もう北九州にはいる気がしなくなつて那里へ帰えり教習場へ五日間通つて、八月十一日、再び北方試験場へやつて来た。最初は僕の考えがうまくつたのである。今度は一週間以内で合格する覚悟で来た。五回目おしくも六二点で不合格。第六回目、非常に快調だつた。発進縦列駐車、踏切、S、クランク、方向転換、ほとんどの難関を突破、試験は少しも減点の様子を見せない。完全に合格だ！と安心した瞬間最後の左カーブで左後輪脱輪。今まで一度も犯した事のない失敗をした。この時までは波点四だつたのに。くやしかつたが、これで自信がついた。そして当然七回目は合格したのである。

実際、運転免許取得がこれほど困難だとは思つてもみながつた。しかし、僕が免許を手にするまでに費した費用は、わずか一万数千円、自動車学校へ行けば四万円は必要だろ。当然の話だ。

リケツから、ノコノコついて行きました。世間では、「アポロ、アポロ！」と騒いでいた時、あの、車庫の中又、体育館横で、20人がただ車を相手に一日中、汗、油ホコリにまみれて暮らしていた。そこに、合宿ならでは得られない、とても貴重なものがありました。部員が一層互いを知り、親しくなれたのも合宿のお陰です。二年生の方々が、熱心に教えて下さつたにもかかわらず、とうとう夏休み、免許を取る機会をのがしました。今とても後悔している次第です。大学生活の一面を教えてください。自動車部、やはりいい何かがあります。人一倍鋭いので、色々御迷惑をかけますが、ビリからでもついて行きますから、先輩の方々よろしく御指導して下さい。

## 思ひ出のツーリング

七三 福永

去年の十月十日から十一日にかけて、単車で、北九州から十号線で別府まで行き、そこから、九州横断道路で熊本に出て、熊本から五号線で北九州までのコースを、先輩と二人でツーリングに行きました。十日は、朝、雨

どこでどう間違つたのか、九工大に入つて来て、これ又、フトした事から自動車部に入つてしまいました。大学に入つたら、ウント勉強しよう、クラブ活動もやるまいと思つて入学して来たのですが、ある日、解析の本を読んでいたら急にクラブに入りたくなり、自動車部室に行つてしまいました。そんな訳で構造講座も受けずレポート提出でやつと入れてもらいました。考えて見ると、これが、大学で出した初めてのレポートでした。

それから、練習、人一倍、運動神経が、鋭いのでいつもエンストばかり。もう、指導者の方に申し訳なくつて、「モウ、知ランデー。」と古河先輩の声、生漕僕の耳から消えないでしょう。そして、待ちに待つたコンパ。ここでも、自分が酒に強い事を知りました。そうこうしている内、夏休みに入り、合宿。「山田……出頭せよ！」という掲示を見て、研修センターに行つた。「出るんやろ！ようし。」と言われさつそく翌朝から合宿。ここで、本当のクラブの良さを知りました。一番こたえたのは朝のランニングでした。体力がないので、いつもビ

が少々降つていきましたが、先輩の家までなんとかいつてみようと、思い、ヘルメットにゴーグル、カッパというスタイルで、曾根にある先輩の家までなんとかたどりつきました。そこで朝食をどちそうになつて、しばらく休んで、雨もやみ始めたので、では行こうと相談が決まり、家の近くのガソリンスタンドで、車を洗い、ガソリンを満タンにして、10号線を南へと出発しました。途中雨に降られました。なんとか中津までたどりつき、そこで記念写真をとつて、少し休んで、出発し、途中二度ほど休んで、正午ころ、別府に到着し、高崎山で、さると一緒に昼食をとり一時半ごろ高崎山を出発して、九州横断道路の入口の所まで来て、又ガソリンを満タンにしました。最初にガソリンを満タンにしてからここで満タンにするまで、約百二十キロ走りましたが、消費燃料はわずかのリッター1当たり、四十キロも走ることが実証されたことになりました。(車種はOP77、三百五(00)、先輩のOB一二五も、三リッターを要したので、我が愛車の燃費の良さは、目を見はるばかりです。さて、待望の九州横断道路も、始めのうちは天気がよくて、すばらしい景色がながめられました。久住をすぎたころから、天気がくす

れだし、阿蘇のあたりでは霧で、二十メートル先が見えないほどだったのでヘッドライトをつけ、時速二十キロの除行運転で行きました。阿蘇山の本もとまで来た時には、時刻は午後五時だったので、噴火口までいかずに先をいそぐと思つたのですが、せつかく来たのだから、噴火口まで行くことになり、噴火口に到着したのが午後六時でした。噴火口では霧が深く、五メートル先が見えないくらいだったけれども、なんとかたどりつくことが出来ました。そろそろ腹がへりだしてききましたが、みわたしたところ、食堂らしきものがなかつたので、販本まで、がまんをしようということになり、午後六時十五分、噴火口とおさらばをして、五七号線を販本へいそぎました。そのころから疲れを感じるようになりました。実を言えば、この旅行は、日帰りの予定だったのですが熊本に着いたのは、午後八時だったので、もうこれ以上のれば、事故を起す可能性は大であると判断して、販本で一泊することになりました。しかしこまつた事に、宿の予約がしてなかつたわけでなく、持ちあわせが非常に少なかつたので、普通の旅館に泊まることは不可能であると思ひ、いろいろ先留とも相談した結果、安いつれこみ旅館に頼むばなんとかなると思ひ、はじをしのんで、近くのつれこみ旅館に頼みこみ、一人二百円で何とか泊

## こばなし

### 「この車を一台おくれ」

ウォルタークライスラー

一九〇五年三月、当時まだ珍らしくつた自動車の展覧会が、アメリカのシカゴで開催された。このモーターショウに毎日日参している一人の若い工員がいた。彼は今日で四日間、ロコモビル毎乗車五〇〇ドルと書いた車に見とれていた。彼はついにつかつかと展覧会場の販売係の所に来て、「この乗用車を一台おくれ」といつた。係員はてつきり狂人と思ひ、警察

へ電話をかけようとした。

その時、その若い工員はポケットから五〇〇ドルの札を出して数え始めた。彼は自分の七〇〇ドルと、友人の銀行員をだき落して借りた四三〇〇ドルとを持つてきたのであつた。彼こそ後のクライスラー自動車株式会社社長であつた。

### 「ザベストカーインザワールド」

ロールスとロイス

イギリスのチャールズ・ステワルト・ロールスとフレデリック・ヘンリー・ロイスとは、世界一の自動車を製作しようという目的のもとに、一九〇三年ロールス・ロイス自動車会社を設立した。

ロイスは粉屋の息子に生まれ通学したのはたつた一年であつたが、鉄道工場の工員として技術を身につけ、ロールスは名門の裕富な家庭から、ケンブリッジ大学で工学を修め、フランスからブジョー乗用車を買ひ、レースでも好成绩をあげ、一九〇一年航空界の先覚者として墜死した。

ロールスロイスは現在も世界一の乗用車といわれ、王

族貴族や富豪の乗用に供せられ、日本で天皇の御料車として採用されている。とくにエンジンが静粛で、百キロ時で走行中も計器板の時計の音が聞こえるといわれる。「いちばん疲れるのは走行中の変速操作」

スターリングモス

スターリング・モスは、イギリスの名レーシングドライバーとして、世界各地のグランプリレースに優勝し、世界選手権を獲得し、英國の自動車と、英人選手の名譽とを高揚した。その功により、エリザベス女王より、ナイトの称号を賜つた。自動車の競走は、自動車に対する科学的な知識と体力と細心大胆な運転技術とを必要とする。運転走行中、最も疲労するのは何かとの質問に対し、彼の答えは、「走行中の変速レバーである」との言葉であつた。彼のような競走者でも変速操作は骨の折れる仕事である。近年、自動変速機、すなわち、流体クラッチ付きのオートマチック・トランスミッションが発達した事は、彼の言葉を裏書きしている。

部員名 言集

これは先に出版された流星三、四号から抜粋したものである。

部活動にはイヤラシイくらい積極的で、つてもらした。

古河 (ヤ三)

運転技術は乗らなければどんどん下つて行くので部車にはしつこくつきまとうことにしている。

僕は機械が好きだ。なぜなら人の信頼を裏切らないから。

佐藤 (キ三)

すたれてゆく我が工大自動車部をたて直すのは一年生だぞ！

鞍馬 (ヤ三)

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。

現在の自動車部には指導ということが欠けている。

伊藤

(開四十二年卒)

部長兼顧問	藤原	(心理学教授)
監督	山本	(七三)
主将	川越	(化二)
副将	牛島	(キ二)
	古本	(キ二)
会計	森田	(化二)
書記	浜田	(キ二)
整備及 び車庫	潮村	(テ二)
練習	浜田	(キ二)
	日隈	(キ二)
OB会	浜田	(キ二)
	中島	(化二)

ぼくは、自動車部員として何を誇れば良いのだろうか……

クラブ活動の大きな意義は、前に述べた、「何かを通じ合う。」から生まれる。

安部 (キ三)

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。……部車を悲しげらせないでほしい。部車は君達のMY Girl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つとかないで!!

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なのだ。

山本 (セ三)

やはり先達の言葉通り「チエツクは待つてはならないのが。」

山本 (キ四)

部誌	鳥飼	(セ二)
	中島	(キ一)
自選	山田	(化二)
	川越	(化二)
委員	古本	(キ二)

部則改定事項

今般 部活動も繁雑を極め副将一名では到底やりかねない場合が続出し困却きは言葉では言いつくせない。したがって今年度は臨時に会計二名のうち一名を副将にまわすことになった。

抱負

主将 川越 (化二)

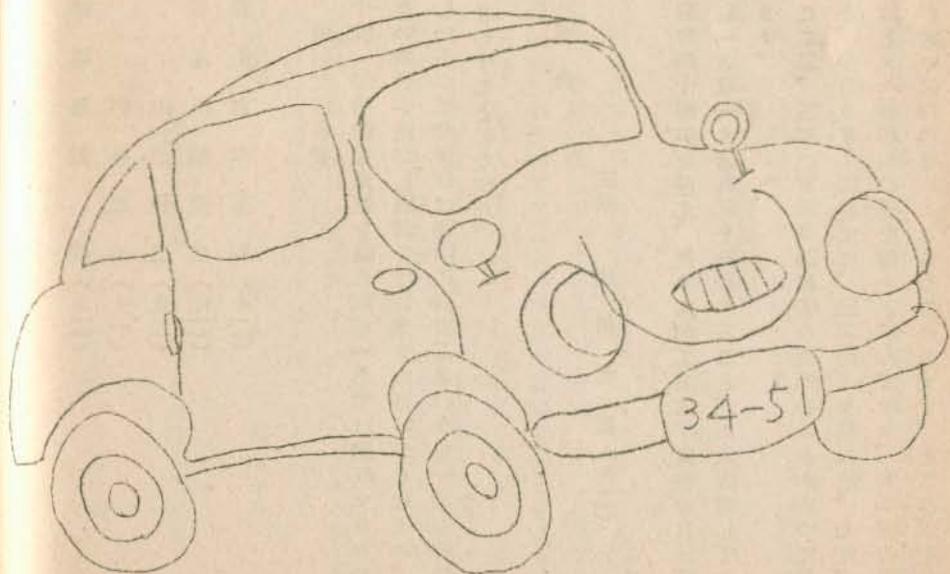
昭和四十四年を迎え、我々九州工業大学貴善会自動車部部誌「流星」も第五号を刊行することが出来感謝しております。

ここ二、三年の自動車部出場の競技をふりかえつて見ると、全日ラリーに於ては、三年前より第九位、七位、四位と年々優勝への道を着々と歩んでおり、来年度の活躍が大いに期待されるところであります。ところがその

反面ファイギアにおいては、全く振るわず、極とんどが失格となる次第で、大いに発展の余地があります。そこで今年はこのファイギアにも大いに力をそそぎたいと思えます。

それに加え今日のめざましいモータリゼーションの発展にともない激増する交通事故にも十分過ぎるほどの注意を払い、万全を備す所存で居ります。

今後共、当部発展のため、〇日ならびに部員の皆様の御支援御協力の程、心からお願ひ致します。



ここに掲げる短文は各界に名を残した、又残しつつある人々のものである。

これらの文中の「車」は他の名誌であつたものを我々が置き換えたものである。

「車の魅力は麻薬に似ている。とりつかれたら最期脱け出せなす。」

「エンジンは車の心臓、ドライバーは車の魂」

ウォルターローリー

「カンとは頭のはたらきではなく、不断の練習の結果生まれるものだ。」

中村 寅吉

「じょうずなドライバーは先に考え、へたなドライバーは後で考える。」

トムモリス

「器用を頼む者は、自ら満てりとする。自ら満てりとする者は、練習を積まず。練習を積まざる者は、車の究極を究むる事難し。」

本 因 坊

「運転は心の鏡である。」

名人 大山 康 晴

「まず車に従え、そして車を征服せよ。」

ペーロン

「車の良否は乗ってみなければわからぬ。」

源 田 実

「ギリシヤになかつたもので、現代人が持つているものが二つある。ココローラと車である。」

チボード

「八十で走つて四十で死ぬより、四十で走つて八十まで生きよう。」

オギ マサヒロ

「初めて女を車にたとえた人は天才であるが、二度目に同じ事を言つた人間は馬鹿だ。」

ブオルテール

「いかなる職業でも自分が支配する限り愉快である。服従する限り不愉快である。電車の運転手はバスの運転手ほど幸福でない。」

アラン

O B 名 簿

氏 名

科

(十七年卒)

豊田

キ

(十八年卒)

芳賀

キ

(十九年卒)

山本

テ

佐野

キ

(二十年卒)

平二位

テ

(二十一年卒)

古江

コ

喜多村

キ

今井

テ

氏名

(二十二年卒)

田辺

越出保隆(旧性福田)

伊東

科

(二十三年卒)

久保

大田

三谷

田中

大野

大野

青木

森

力キキキキキキキ

(二十四年卒)

真那子

赤松

高野

森

テテキカ

(二十五年卒)

沢井

鳴崎

中野

溝口

酒井

白石

松尾

別所

テキキキキキキキ

(二十六年卒)

坂野

塚田

窪山

川崎

松田

口 Ⅱ  
テキキキ

(二十八年卒)

後藤

佐武

山田

渡辺

キキキ口

島 氏 名

(二十九年卒)

城 山 田 吉 田 広 田

キ キ テ テ

(三十年卒)

渡 中 島 辺

コ コ

(三十一年卒)

河 葦 相

キ コ

(三十二年卒)

楠 川 崎 松 前 田 吉 田

コ コ カ キ

(三十三年卒)

安 丸 笠 光 山 原

ヤ カ テ

嘉村)

池 中 小 原 古 川 松 久 保 田

キ キ キ キ キ カ カ

(三十四年卒)

富 塩 田 谷

キ キ

齊 松 川 古 原 小 中 池

ヤ コ テ テ

官 砂 吉  
崎 本 武  
(三十九年卒)

松 花 宮 藤 高 大 票 益 増 森 野  
本 田 原 本 橋 塚 本 田 田 光 口  
(三十八年卒)

倉 木 石  
益 島 井

カ カ テ テ テ テ テ テ キ キ  
キ キ キ

木 小 門 山  
村 野 司 田  
(三十七年卒)

向 渡 谷 久 佐 飯 木 香  
田 辺 岡 富 伯 田 村 月  
(三十六年卒)

山口博子(旧性高間)  
本 進 信  
多 藤 園  
(三十五年卒)

テ テ ヤ カ  
キ ヤ テ テ キ キ キ コ  
カ カ キ コ 科

高 中 山 長 宇 木 伊  
崎 島 本 沢 塚 庭 藤

(四十三年卒)

ヤ ヤ テ テ テ キ 開

尾 市 片 芳 浜 加  
崎 丸 岡 賀 本 藤

(四十二年卒)

カ セ テ テ テ テ

金 山 ル 西  
現 田 ス 岡

キ ヤ 開 開

甲 村 (四十一年卒)

六 木 梅 石 橋  
代 田 山 原

(四十年)

浜 友 小 高 田 大 米 中 三 横 常  
田 永 官 宗 中 庭 倉 原 偶 田 富 氏

名

ヤ

セ セ カ テ テ

カ ヤ ヤ テ テ Ⅱ キ キ キ キ キ 科

小安牛佐坂檜坂八柴田橋山釘杣藤山芦田  
野部島藤本原本木田中本本官田川野中

氏名

級科  
Bキ三 Aキ三 Aキ三 Bキ三 Bキ三 Aキ三 A子四 A開四 A力四 A化四 Bキ四 Aキ四 Bキ四 CIIテ四 Aテ四 Aキ四 キ四 Aキ四

部員名簿

井伊鶴水松小笠掛熊  
上栗長崎原水本  
山森進  
根永藤

(四十四年卒)

氏名

子子キキキキキIIテ

七カヤ科



# 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 当部は自動車部に關する整備、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つて組織する。

## 第三章 役員

- 第五条 当部は部の運営に當つて次の役員を置く。
 

部長	一名
顧問	一名以上
監督	一名
主将	一名
副主将	二名
会計	一名
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諾を得る。
- 第七条 監督は原則として、前年度主将がみたる。
- 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り。
- 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ぬ。
- 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關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り。
- 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る。  
第二十二條 部入部金は次の如くする。

部 費	一ヶ月	四〇〇円
入 部 金		二〇〇〇円

第二十三條 入部金は入部する時納入し部費は毎月前納とする。  
第二十四條 年度末部員総会において会計報告しなければならぬ。  
第二十五條 金銭の支出は主簿を通じて行わなければならぬ。

第七章 練 習

第二十六條 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ぬ。

第二十七條 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。

第二十八條 練習する時は部員証を提出しなければならぬ。

第二十九條 練習券は部費滞納一ヶ月以上の者には発行しない。

第三十條 練習が終つたら洗車をしなければならぬ。

第三十一條 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。

第三十二條 練習中練習車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できる。

第八章 運 転 規 定

第三十三條 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は。

第三十四條 当部は安全運転、交通法規遵守を宣言する。

第三十五條 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ぬ。

第三十六條 部車使用後は清掃して車庫に納めねばならぬ。

第三十七條 部車は常に標準状態で運転しなければならぬ。

第三十八條 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

第三十九條 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。その他の制限はなし。

第四十條 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つて処置すること。

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。

2. 当部員たる体面を汚し統制を乱したるもの
  3. 部費二カ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ふ必要があると認められた時主将は、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、その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出来る。
- 第六十条 部車を使用して私利私欲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のみあてて。
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、これに合格したる者。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つたもの
  - (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級になつ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級試験に合格しA・B級の賛意を得たる者

(5) B 級

□級で次の各項にすべて該当しかつ A 級会誌に於て全員一致の承認があつた者。

- a □級になつ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 級昇級試験にパスし遠征一回以上参加したる者

(6) A 級

B 級で次の各項にすべて該当しかつ A 級会誌に於て全員一致の承認があつた者

- a B 級になつ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。  
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、基礎訓練、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. 車一台につき、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訓練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爲、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つて組織する。

- (1) 通常会員 OB会員
- (2) 特別会員 同部部长・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つて推薦されたもの

## 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を代行する。

第八条 2. 幹事は予算決算の審議執行する。

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)の過半数をもつてする。

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つたとき
3. 会長が必要と認めたととき

## 第四章 会 計

第十一条 本会の経費は会費及び寄附金をもつてこれにあてる。

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

第十三条 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、支部によつてそれぞれ定めらるゝこととする。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、姓名に変更があつ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

例年部誌を編集するにあつて、編集委員が原稿集めに苦勞するのは常だが、今年はそれが甚しくひどかつた。一年生さえ原稿用紙を配つても書いてこない。部活動の一つである部誌にさえ意欲を示さないことは嘆かわしいことである。ともかくもこのように部誌はできあがつた。そしてかくも無残なものとなつた。

ふりかえりみれば、原稿がどうやら部誌を作るのに最低限度集つたのは三月も半ばそれから二週間ともに眠ることもなく粉骨砕身、部誌編集に命を削つた。

読みかえせば、欠点の続出するのは、我々編集委員の怠まんであらう。

編集委員

新 開

(テ三)

古 本

(キ一)