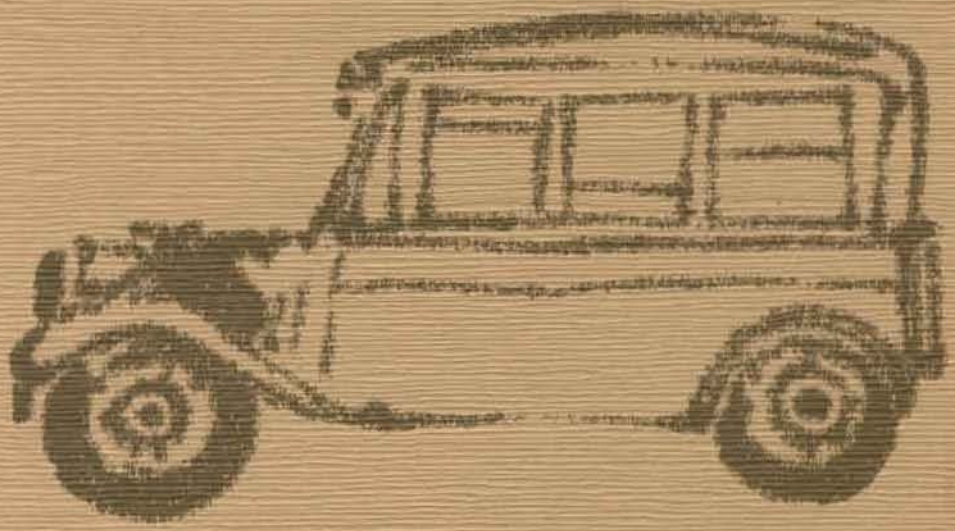
流星

記念特別号・部史



明専・九州工大

責善会自動車部OB会

部史

はじめに

古い記憶、若いときの思い出などというものは時とともに次第にぼやけたり曖昧になったり、ときには虫食いの古書のようにところどころ欠落してしまったりする。そのなかで、まるでつい数日前のことのように鮮明に、強烈に記憶を再現することのできる部分がある。

このたび自動車部部史編纂にあたり多くの先輩はじめOBの方々にお目にかかり当時の思い出を語っていただいたが、自動車部在籍当時のことについてはとても数十年以上もまえのことは思えないほどよく覚えておられることにあらためて驚かされた。

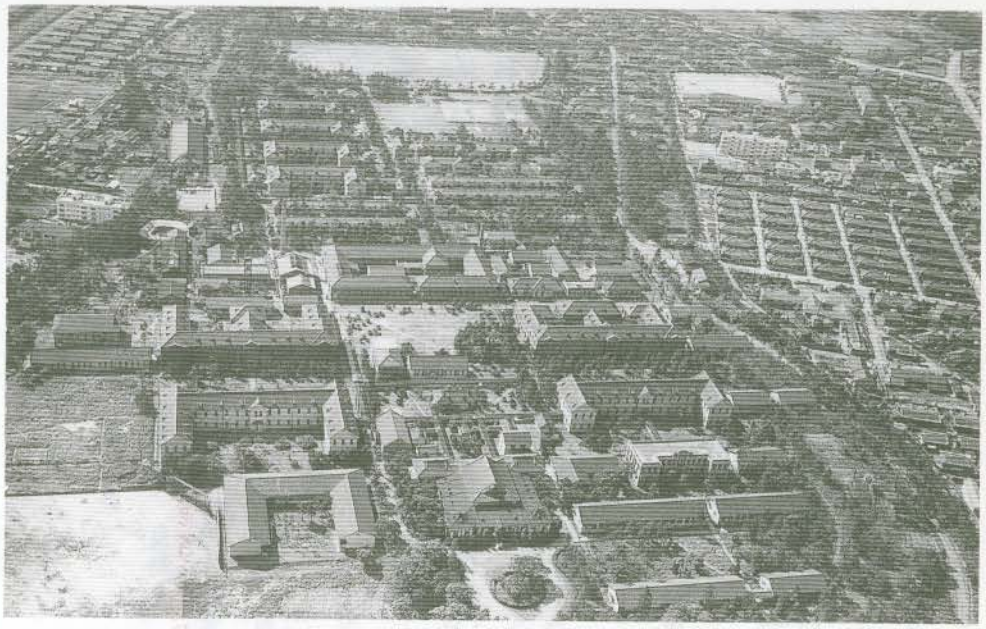
昭和三十年前後の部室兼学習室は忘身寮の一角にあって書棚には黒の背表紙の分厚い記録簿が置かれ、創部当時からのことがらがかなり細かく記載されていた。

先年その記録簿をまた見てみたいと思い現在の車庫兼部室に行ってみたが残念ながらすでに散逸して参考になるものはほとんどなかった。

本学が九十周年記念を迎えたということに触発されたこともあったが、こうした記憶、記録が次第に薄れゆき、ついには昔を知る手がかりが皆無になりはしないかという危惧がこの自動車部部史編纂に手を染めた一つの動機でもある。

国道でも市街地以外は舗装されてなく、パンクや故障はごく当たりまえで、いったん構外に出たら、どんな故障にも対応できるだけの技術と経験がなければ単独運転が許されなかった時代の話が本編の中心になるため年代層によってはいささか面白みに欠けるきらいはあろうが、願わくば自動車部の先輩たちが経験した苦労の数々、とくにたった五分ほどハンドルを握らせてもらいたいばかりに半日、一日を整備に費やした当時の汗と涙をご理解いただければ当部史の意図するところはおおむね達せられたと言えよう。

本編は自動車部が正式に責善会の一部となった時期を特定することから始めたが取材の過程や



昭和29年1月　九工大上空　撮影　斉藤　　OB(33)

各地の座談会などからさまざまな事実やエピソードが明らかになり部史と言うよりはノンフィクションの冊子のようになってしまった。またその取捨選択も編集担当者のこだわりやかたよりがある点もご容赦願いたい。

この冊子編纂に当たり明専、九州工大の先輩各位、特に戦中機械科在籍の先輩、本学の関係者、明専会、自動車部部長経験教官、OB会幹部各位、各地のOB各位、現役の部員からの、特別ご寄稿、アンケート、手記など数々のご協力に対し心よりお礼申し上げたい。

あわせて青春の大半を自動車部活動やその発展に費やしながら惜しまれつつ亡くなられた先輩、先生方のご冥福を心からお祈り申し上げます。

編集者

部史目次

表紙題字　河村　　先生
表紙イラスト　伊東　　氏（　44）

巻頭言　特別寄稿1〔細川　　学長〕……六
明治専門学校、九州工大、責善会、自動車、部……八
特別寄稿2　明専OBと黎明期の自動車産業〔伊藤　　先輩〕……一八
特別寄稿3　自動車部の思い出〔新荘　　教授〕……二六
創部、第二次大戦前夜〔報国団機甲班〕……二九
対談1　繰上卒業〔芳賀　　先輩〕……三二
ガス発生炉を知ってますか〔流星号の登場〕……三五
対談2　阻塞気球と芋のつる〔喜多村　　OB会会長〕……四〇
トラックは復員軍人とともに〔彗星号はこうして明専へ〕……四四
伝説の人今村　　氏〔終戦前後の自動車部〕……四七
自動車部、我が青春〔その一〕……五〇
戦後も生きていた標語〔ガソリンの一滴は血の一滴〕……五六
粉炭入りパンの味〔食糧難と自動車部員〕……五九
整備とアルバイトに明け暮れたOB〔その一〕……六六
整備とアルバイトに明け暮れたOB〔その二〕……六九
特別寄稿4　なつかしい自動車部〔疋田　　明専会会長〕……七七
自動車部、我が青春〔その二〕……七八

整備とアルバイトに明け暮れたＯＢ〔その三〕……八二
部員のささやかな楽しみ１〔試運転と称するドライブ〕……八六
車検整備も部員みずから……八八
ゆめではなくなった九州一周〔蔵満　先輩の活躍〕……九一
部員のささやかな楽しみ２〔クリスマスパーティ〕……九七
流星号の最後〔ＯＢが集まった〕……一〇二
自動車部、我が青春〔その三〕……一一〇
部誌「流星」の創刊……一一四
自動車部は体育系だった〔競技会に勝つための特訓〕……一一九
自動車部と部長（顧問）教官……一二五
特別寄稿５　自動車部について〔大西　　教授〕……一三一
記録に挑戦〔ラリー・フィギア・ダート〕……一三三
特別寄稿６　ＫＩＴとの出会い〔ＡＣＫ・徳尾　　氏〕……一四二
部室・みやび……一四五
各地でのＯＢ会……一四七
特別寄稿７　自動車部の顧問になって〔西川　　教授・現顧問〕……一六三
年譜……一六六
校歌、寮歌、応援歌など……一七三
資料〔アンケート１〕〔アンケート２〕……一七六
ＯＢ名簿　ＯＢ会役員一覧　ＯＢ会会則案……一七八

自動車部記念誌の発刊に当たって

――― 部活の昨今 ―――

九州工業大学長　細川　　30）

このたび五十八周年を迎えた自動車部が記念誌を発刊されることとなりましたことを心からお慶び申し上げます。

最近自動車部の活動状況をみてみると、部員数は二十人を超え活発に活動が続けられているようである。対外的な活動も活発で、全日本ラリー選手権やＪＭＲＣラリーに参加して優秀な成績を挙げている。また、伝統の九州工業大学自動車部主催の *KIT NIGHT RALLY* は、一九九八年までに三十六回を数えるなど、部の活動は際立っている。

私が本学　　に入学した一九五一（昭和二十六）年当時は自動車部の学生は機械工学科（現在機械知能工学科）の学生がほとんどで、白い作業服を着て車、特にエンジンを解体したり組み立てたりしたのを記憶している。当時車庫があったのかどうかは記憶に定かでないが、作業を屋外で行っていたので彼等の活動状況は外部から見て良くわかった。機械系の学生にとっては正に趣味と実益を兼ねたクラブ活動であった。

一九六〇（昭和三十五）年大学に助手として赴任してきた私は早速五人の先生方と相談をして六万円で中古車を買い入れ免許取得を目指した。現在地域共同センターの建物がある場所が自動車部の練習場で学生のいない間にこの場所を借りて練習に励み、めでたく免許取得に成功した。この頃から自動車部には化学の学生もいて、時々

研究室に卒論生として配属されるようになった。一九七八（昭和五十三）年、文部省在外研究員としてスイス連邦工科大学（ETH）に一年間研究のため出張することになった。全くのペーパードライバーであった私は研究室の自動車部の学生をコーチとして、キャンパス内を走り回り、一週間で「もういいでしょう」とお墨付きを得てスイスへ出発した。大変良き時代ではあったが、今思い返してみると道義上問題がなかったかどうか冷や汗ものである。このほか人間や荷物の輸送など自動車部の学生にはよく世話になったもので大変感謝をしている。

今正に車社会といわれるほど自動車をはじめ交通手段の発達は目覚ましく多くの学生が自動車や単車を持つ時代になっている。また、ラリーなど自動車部としての対外的な行事も増えてきている。このような社会情勢の中で、工科系の学部の自動車部として、個々の部員が車のハードに強く、交通道徳を守る上で社会の模範となるよう心がけて欲しいと願うものである。部活を通じて「技術に堪能な士君子」を目指し、自動車部のますますの発展を祈念いたします。

明専、九州工大、責善会、自動車、部

「明治専門学校・九州工業大学責善会自動車部」という言葉をいったんバラバラにすると、それぞれ単独の意味と歴史がある。自動車部のOBなら、ご存知のことばかりとは思うが、簡単に述べてみたい。

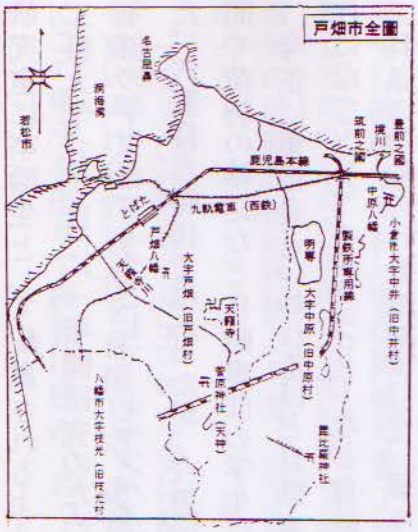
明治専門学校

いりこの戸畑村とサクラの中原村

九州工業大学の所在地、北九州市戸畑区仙水町は、以前は戸畑市中原とよばれていた。この戸畑市も大正十三年までは戸畑町、さらに明治二十五年までは戸畑村と中原村に分かれていて、江戸時代からいりこの産地として知られていた。中原村は筑前の国の東端にあって境川以東は豊前の国だから、昭和初期の小倉市中井あたりのお年寄りは戸畑方面に出かけるとき人に出会うと「おや、どちらまで」「ちょっと筑前まで」と言葉を交わしていたという。

それまでは行灯（あんどん）かランプしか照明器具のなかった戸畑町に明治四十年、若松電灯会社が発電所を新設し約八百戸に電灯がついたが、その前年の明治三十九年には九州工業大学の前身、明治専門学校の設立が計画されており、明専の立地がこの発電所新設と無縁とは思えない。

市制がしかれたのは大正十三年で人口は約三万八千人であった。



明治専門学校はこうして開かれた

明治専門学校は当時の私学では初めての工科系専門学校であり、工業科の知識、技術の習得は他の専門学校と同じ三年制では十分修得できないと開校時より四年制を採り、日本でも異色の学校として全国に知られ明治四十二年の開校

時には数多くの才子が九州各地はもちろん、遠くは関東からも受験に集まったという。

「遠賀郡戸畑町大字中原」の原野十万余坪を買収し、学校施設のみならず学生寮、教官職員の宿舎、その子弟のための小学校に到るまでに私財をなげうって建学の理念を実現させた安川敬一郎翁はまさに明治専門学校開校者の名にふさわしい人物である。

現在の九州工業大学戸畑キャンパスの本館あとの前庭には、五体の胸像が見受けられるがどの方も明専、九州工大の歴史に偉大な業績を残された方々である。

胸像1　安川敬一郎男爵

九州工業大学に入学して最初のコンパで新入生が覚えさせられた酒席の歌に「明専学園松林、ヘビが住む、安川・山川生むところ、コチャ緑の学園ヘビが住む、アリャエン、コリャエン」というのがあった。（＊1）

安川敬一郎翁の理念の偉大なところは当時戸畑町中原の近くに安部山という桜の名所があり豊前、筑前の物見遊山客で春にはかなりの人出があったようだが、翁は専門学校開校ののち、学問の場に悪影響を与えてはならないと考え、その安部山周辺の土地まで買収し料亭などの出店が出来ないように配慮したという。

また、前述のように、工科の学生がその技術、知識を十分修得出来るようにと最初から四年制を強く主張し、最初の一年で基礎知識や体力をつけさせたこと、さらには、学校名の候補に「安川専門学校」の案もあったが安川翁は当時の年号「明治」にちなんで明治専門学校と名付けるなど、売名行為を恥じとし、篤志がまさに文字通りの「こころざしに篤かった」明治の骨太の事業家であった。

安川翁は、学校開校後は理事として同校の運営に腐心し、官学になっても物心両面の支援を惜しまず、戸畑中原にその偉大な名を残して昭和九年世を去られた。

＊1　創立九十周年に作られたCD、学歌、寮歌、応援歌集の明専学園「安川、山川生むところ・・・」は、「荒野に立てたる大校舎・・・」となっている。

胸像2　山川健次郎博士

安川翁から工業専門学校の開設を依頼された山川博士は翁の開校理念の良き理解者でしかも日本の工業技術の発展にひとつの哲学を持ち続けた学者でもあった。

博士が掲げた徳目八箇条は、ともすれば機械文明万能に陥りやすい技術系学生の精神構造を人間本来の視点に引き戻し、永く明専精神の基となった。

博士は、また兵式体操、英語教育の推進者でもあった。頭でっかちの学究者よりは実地・実践に強くしかも発想転換のできる進取気鋭の学徒の育成を目指していた。大正十年、明専が官営になるまで明治専門学校総裁をつとめ、昭和六年逝去された。

徳目八箇条

忠孝にはげむべし　言責を重んずべし　廉恥を修むべし　勇気を練るべし　礼儀をみだるべからず
服従を忘るべからず　節倹をつとむべし　摂生を怠るべからず

胸像3　松本健次郎先生

松本健次郎先生は安川敬一郎翁の片腕として会社経営や明治専門学校の設立などその手腕を発揮、明専創立に当たっては、初代校長代行をつとめ、安川翁のなきあともグループの中心になって活躍、のちに自動車部の部室があった忘身寮は主爾寮とともに松本先生の寄付によって建てられたことは意外と知られていない。

本校官立への移行後も商議委員として明専発展に深く寄与され昭和三十八年逝去された。

胸像4　的場中初代校長

戦後まもなくの自動車部部室は忘身寮の中にあってその入口の上には的場校長直筆の書額があった。右から左へ「温故知新」と書かれ的場中の署名と花押があった。旧寮解体の際散逸したものとみえ九州工大の明専資料館にも見あたらない。自動車部ＯＢにとっては国宝級の書額だけに残念でならない。

明治四十年一月、新校設立の立地視察のため山川博士、辰野博士（明専本館などの設計者・東京駅も博士の設計）とともに的場中先生も中原の丘に立たれた。そのあまりの広大さに辰野博士は「さて、どこから手をつけたものやら」と絶句したというが、的場先生は教育者という立場からこのようなよい環境で勉学に励める学生のなんと幸せなことかと思われたという。開校式では初代校長に就任された。

官立明治専門学校・明治工業専門学校

自治の燈（ともし）のあかくして

開校当時の明治四十二年、学科は採鉱、冶金、機械で発足、明治四十四年応用化学、電気科が増設され、学寮も開校当時国爾寮のみであったものが、翌四十三年には忘家寮が、さらに四十四年には公爾、忘私寮が建設され全寮制に対応した。大正八年には学寮自治制度が実施されその後の明専寮風が確立されたものの、大正十年、学校経営の維持が経済的理由で困難になり国立移管が決定、明専の伝統である四年制はそのまま維持されたので官立では最初の四年制専門学校となった。

戦局が厳しくなる昭和十八年には同十三年に新設された採炭工学科が廃止され、あらたに火薬科が開設、同十九年には永く続いた四年制が廃止、明治工業専門学校という三年制の学校に改称された。もっともその前年頃からすでに繰り上げ卒

業が実施されていて、戦後も四年制大学が発足するまでこの三年制が続いたためOB名簿を見ると昭和二十七年卒という先輩は存在しない。

九州工業大学

昇格の悲願、実現

戦後の学制改革で六・三・三・四制が施行されると各地の専門学校が大学への昇格運動を起こした。明専も二十二年八月には昇格期成会が結成され、名称の候補も明治工業大学、福岡工業大学、北九州工業大学などあがったが結局九州工業大学に決定した。時に、昭和二十四年五月三十一日である。

伊木教授(化学)が後に「大学移行によってこれまで論議されていた四年制への復帰問題も一挙に解決できた」と語っているが明専時代の古い卒業生も大いに歓迎したという。

学科も、大学発足当時は、コ(鉱山)キ(機械)テ(電気)ヤ(金属)カ(工業化学)の一三七名でスタートした。

その後二十六年に短大が、二十九年には工業専攻科、教職員過程がそれぞれ設置された。昭和三十四年には工学部第二部(機械・電気)が設置され、短大は廃止された。

三十五年、制御工学科設置、三十九年、鉱山工学科を開発土木工学科と改称、電子工学科を増設。四十年、大学院修士課程が発足。昭和四十二年、金属加工学科を増設。昭和四十六年より情報工学科を増設。四十九年環境工学科が設置され、また五十二年には二部材料工学科も増設された。学科数はこの時点で十三学科を数えた。さらに学科は増設、改称を重ねたが、以下割愛する。

一方、学科の増設などで戸畑キャンパスは手狭となり昭和六十一年十月、飯塚に約三十万m^2の土地を買収開発し飯塚キャンパスとしてスタートした。

胸像5　嘉村平八学長

本館あとのしげみの、五番目の胸像が九州工大第二代学長嘉村平八先生である。米国、M・I・T出身で嘉村鋼の発明者としても有名だが、OBなら「嘉村賞」（九州工大関係者で科学技術上の業績が顕著な者に対し与えられる嘉村学長の退官記念事業として設置された賞）という冠名からもよくご存知と思うが、自動車部にとってもまさに「部」存続の大恩人でもあった。新荘教授の座談会語録によると、「自動車部の学生が本来の学業をおろそかにして自動車にうつつを抜かしているのは問題で、自動車部は責善会の部としてふさわしくない」という一部の意見に対し嘉村学長は、「自動車産業は数年さきには、必ずや先駆的産業になる。その新産業の将来のにない手の芽を摘むような意見には賛成しかねる。」とつっぱねられたそうだ。学長はまた責善会活動は本来、学生が楽しむ場であるべきで、刻苦の場であってはならないという、米国仕込みのクラブ活動観をお持ちだったようだ。

責善会と報国団

他校の校友会、明専の責善会

「責善会」は明専が開校された明治四十二年十月校長主催の晩餐会の席上で「校友会」設置が提起され翌月のうちに校友会則の概要が定められた。発足当時の各部は柔道部、剣道部、庭球部、野球部、講演部、文芸部、角力部、園芸部、会計部、娯楽部で翌年園芸部が廃止され、新たに水泳部と端艇部が設置された。

明治四十三年の発会式で山川総裁より「責善会」と命名された。これは孟子の言葉に「夫章子、子父責善、而不相遇也、責善朋友之道也、父子責善、賊恩之大者」とあり、これから引用されたものである。

会則第二条にはその目的として「本会の目的は会員相互の親睦を図り心身を練り知徳を磨き本校の教育方針と相俟ち校風を発揚するに在り」とし、戦前の明専の責善会各部は九州をはじめ全国各地で行われた競技会でも優秀な成績をおさめ「戸畑に明専あり」とその名を高めた。

こうした責善会の各活動も昭和十二年日華事変以後は戦時色がいっそう深まり「国家総動員法」の発動など国を挙げての戦時体制に突入した昭和十六年二月には責善会も責善報国団と改組された。

この責善報国団は、総務部、鍛錬部、国防部、文化部、科学部、生活部の六部から成り、各部にはいくつかの班が置かれた。このとき国防部に射撃、銃剣術、騎道、航空の各班とともに自動車班が設置された。

この自動車班こそ現在の「九州工業大学責善会自動車部」の原点である。

自動車とは

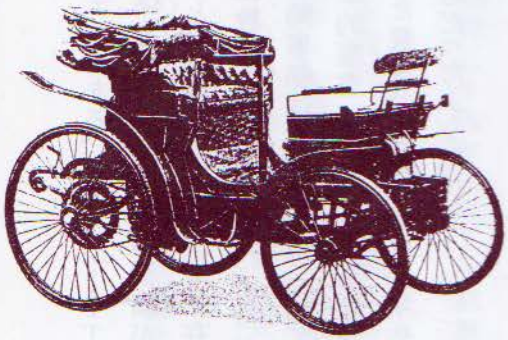
自動車の定義

読んで字のごとく自動車は自ら動かなければならない。人が踏む自転車でも人が曳く人力車でも、また牛や馬が引く牛車、馬車でも自動車とはいわない。つまり人畜以外のエネルギーを動力とし、しかも燃料、電池などを積載して移動可能でなければならない。また、軌道、索道、架線などの進路の制限を受けず車輪により道路上を自由に動けること。つまり外部からエネルギーや燃料を供給されるものは自動車と認めない。日本では道路交通法で自動車を「原動機を用い、かつ、レールまたは架線によらないで運転する車であって、原動機付き自転車以外のものをいう」と定義している。

馬車から自動車へ（自動車の歴史）

初期の自動車のスタイルは、ほとんどが「馬なし馬車」である。

馬に変わるエネルギーで最初に登場したのは蒸気機関で、炭坑が次第に地中深くなると水を汲み上げる動力も馬では効率に限界があったから、蒸気機関が登場すると、いっきに実用と開発の競争になった。



初期の自動車

一七七〇年オーストリー人キュニョーが大砲用牽引車として蒸気自動車を公道上で走らせた。しかし走行性能が悪く、ハンドル角が一五度以上は切れない上に重いボイラーが、ハンドルよりにあって事実上操縦不能で、ついには城壁に衝突するという自動車の世界初走行は同時に世界初の自動車事故でもあった。

産業革命の発祥の地イギリスでは産業の活性化にともない、人や物資の輸送手段として自動車の開発が進み、道路の舗装改良もあいまって、一八〇一年、トレビシックの開発した蒸気自動車は一八三〇年代にはスチームコーチとして定期路線輸送に活躍するまでになったが馬車業者の妨害と鉄道の普及でイギリスでの自動車の開発はその後停滞し、ドイツ、フランスなど大陸での発明、開発にとってかわられた。そしてガソリンエンジンの登場である。

自動車の三大発明王といわれるオットー（ガソリンエンジン）ベンツ、ダイムラーは有名であるが、史上初のガソリン自動車はダイムラーの二輪車（一八八五年）でマイバッハとの共同開発によるものであった。

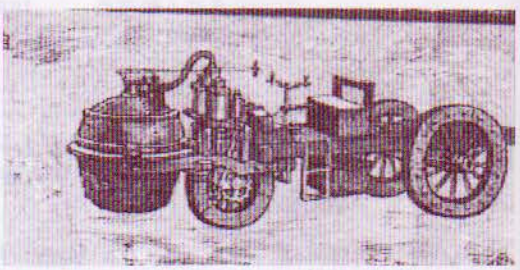
他方ベンツの最初のガソリン車はこれまた三輪車（一八八六年）でこれがガソリン自動車の史上初という説もある。

一九〇一年ダイムラーとマイバッハが世に出した「メルセデス」はハニカムラジエター、フレーム、丸ハンドルなど、いわゆる自動車の基本構造が数多く用いられている。

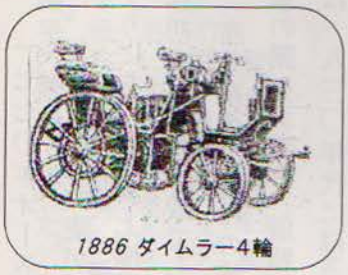
また、一九〇五年のプジョーは、エンジンからデフまでを直線上に配置したり、ハンドルをラックアンドピニオンにしたり、近代自動車の典型を備えた「コンベンショナル車」と呼ばれるものであった。

ちなみに、コンベンショナルとは、伝統的なとか、ありふれたとかの意味であるが、自動車に関しては当時の一般的スタイルを総称したようだ。

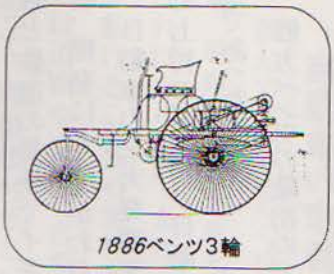
次ページのイラストはそれぞれの装置の歴史を示している。



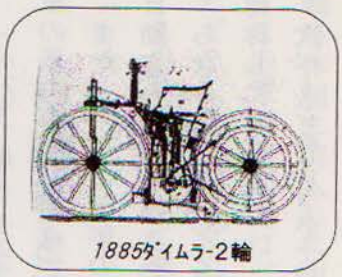
1770年　世界最初に公道を走った自動車



1886 ダイムラー4輪



1886ベンツ3輪



1885ダイムラー2輪

点火装置

火炎式（口火）	1831
熱管式ｸﾞﾛｰﾌﾞﾗｸﾞ	1842
ｸﾞﾛｰﾌﾞﾗｸﾞ	1855
白金電熱線点火	1881
ｺｲﾙ(ﾌﾞｻﾞｰ用)ﾌﾟﾗｸﾞ	1885
低圧ﾏｸﾞﾈｯﾄ	1887
高圧ﾏｸﾞﾈｯﾄ	1902

制動装置

ﾌﾗｲﾎｲｰﾙ方式 当時は停車ﾌﾞﾚｰｷとして使用		1885
ﾄﾞﾗﾑ&ｼｭｰ	ﾜｲﾔｰ、ﾛｯﾄﾞ	1907
〃	油圧式	1925

フレーム

馬車式（車体に直接ﾘｰﾌｽﾌﾟﾘﾝｸﾞ）	
パイプフレーム	1885
木骨フレーム	1885
鉄骨プレスフレーム	1901

懸架装置

板ばね 1/2ﾘｰﾌ	1878
前輪独立リーフ	1899
コイルスプリング	1933
ﾄｰｼｮﾝﾊﾞｰ 摩擦式	1912
(ｱﾌﾞｿﾊﾞｰ) 油圧式	1928

ホイール

センターロック式

馬車式木製、鉄製 馬車時代ｶﾗ

ﾜｲﾔｰｽﾎﾟｰｸ自転車	1858
自動車	1908

複数ボルト締め

スポーク型	1910
一体型ｽﾁｰﾙﾃﾞｨｽｸ	1912?

参考資料

Motering in Britain

大百科事典 平凡社

自動車はじめて物語 立風書房

自動車技術、自動車工学ハンドブック

自動車技術会刊

自動車進化の軌跡 景山夙著 山海堂

バッテリー

クロム酸電池	1886
鉛電池	1859?

タイヤ

鉄製、木製は馬車時代より	1889
ｿﾘｯﾄﾞｺﾞﾑ	1893
空気入り（自転車用）	1888
（自動車用）	1895
ラジアルタイヤ	1908

推進、差動装置

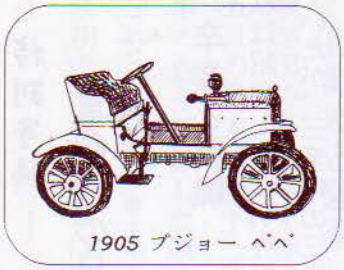
ﾌﾟﾛﾍﾟﾗｼｬﾌﾄUｼﾞｮｲﾝﾄ	1889
ﾃﾞﾌｧﾚﾝｼｬﾙｷﾞﾔ（時計職人が発明）	1827
ﾃﾞﾌｧﾚﾝｼｬﾙｷﾞﾔ（傘歯	1912
ﾊｲﾎﾟｲﾄﾞｷﾞﾔ	1827

ドライブ方式

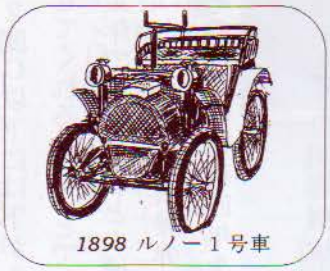
ﾗﾁｪｯﾄ(ﾌｧﾙﾁﾞｴ	1770
ｷﾞﾔ	1827
ﾁｪﾝ、ﾍﾞﾙﾄ	1873
ﾘﾔｼｬﾌﾄ~ﾎｲｰﾙ	1827

スターター

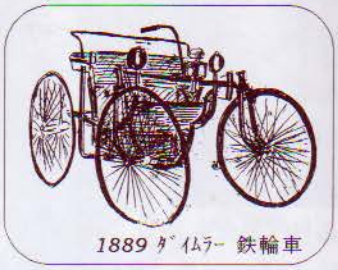
圧縮空気、キック式	
手回しハンドル	
電動モーター	1911



1905 プジョー ベベ



1898 ルノー1号車



1889 ダイムラー 鉄輪車

自動車用ガソリンエンジン

2ストローク	1863
4スロローク	1878

冷却装置

フレームパイプ	1889
ラジエター	1898
冷却ファン	1901

気化器

表面式	1883
ジェットノズル	1890

操向装置（ハンドル）

初期 ティラー（棒形）

円ハンドル	1875
ラック&ピニオン	1875
アッカーマン式	1896

方向指示器

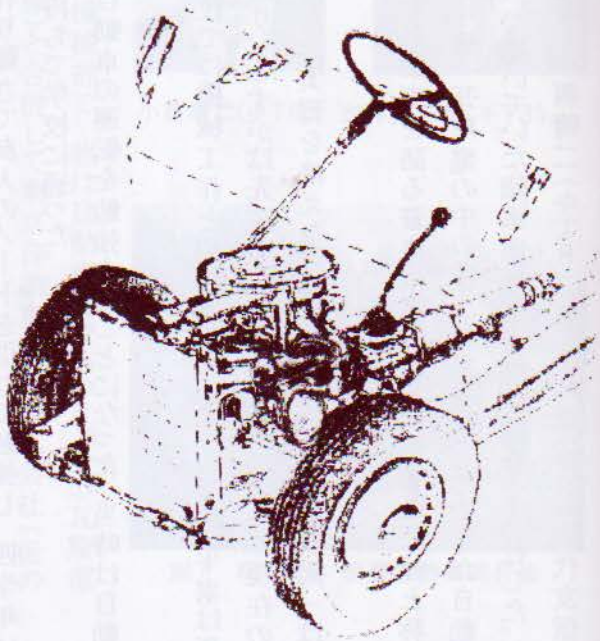
アポロ型手動式	1916
〃 電気式	1940
ウインカー（点滅）	1923

警笛

空気ラッパ	1894
鈴	1896
電磁ホーン	1905

前照灯（灯油は馬車時代から）

アセチレン	1888
電気式尾灯側灯	1908
前照灯（?）	1909
シールドビーム	1945



ワイパー

手動、平行移動	1916
〃 扇形	1920
バキューム式	1920
電動	1924

前面ガラス 1909

密室ボディ 1920

クラッチ

コーンクラッチ	1886
* ベルト式（変速機兼用）	
多板乾式	1890
単板乾式	1904
多板油浸式	1907
流体クラッチ	1912

ミッション

ベルト	1885
ギヤ	1888
〃 選択式	1889
常時噛合い式	1899
〃 シンクロメッシュ	1928

— 特別寄稿 —

草創期の日本自動車産業と明専

元いすゞ自動車㈱専務
（7）伊藤

卒業と就職

私は昭和七年に明専　　を卒業したが、当時は大変に不況で就職難の真っ最中であった。在学中野球部の投手をしていたが、三学年の三学期の初めに40度Cの高熱が続き、小倉市立病院に入院した。二ヶ月後体力は回復したが体温は37・2度C以下には下がらないので結核患者扱いになった。やむなく退院したが、学校はすでに一学期半ばで、追試験を受けさせてくれるとのことであった。野球選手をやめて学校に出席するのは気がとがめるので休学をする決心をしたところ、親父が定年で退職するとの通知が来た。全寮制の有り難さで友人のノートを借りて勉強し、四学年に進級させてもらったが、微熱はとれない。時限爆弾を抱えているような気持ちで学校に通った。

そのころ機械科四年生は畠村先生の指導で自動車の運転を勉強することになった。当時は自動車部は無く、同好会と称した。

畠村先生は明専　　の大正八年卒で、母校では機械工作と熱伝導の教授であった。平素は優しかったが、自動車の運転実習のときは大変厳しく、ば声が飛ぶこともあり、さすがは先輩だなと思った。そのころは現在のように自動車は普及しておらず、健康に自信の無い私は残念ながら型のごとく実習を終えたのみであった。（次ページ図一は同好会の仲間、運転手の右隣無帽が畠村先生である。）

畠村　先生

そんな訳で学生時代の自動車を語る資格は無いが、当時国産三社と称され、政府から合併を薦められて居た、ダット、石川島、瓦斯電の中の前二社が合併してできた自動車工業(株)に、昭和八年十二月、それまで臨時雇いで働いていた陸軍運輸部上官の紹介で入社した。そのときの瓦斯電に居た同窓生古林　　（T3）、小西　　（T8）、岡本　　（8）五代　　（8）の諸氏が私の歓迎会

を催して下さった。このうち五代氏だけが工作機械部で、他は自動車部であった。その瓦斯電の自動車部も昭和十二年四月、自動車工業(株)と合併して東京自動車工業株式会社(後のいすゞ自動車)となった。

自動車と陸軍

我が国の自動車発達史をひもとけば、日本に初めて自動車が入ってきたのは、明治三十三年五月の皇太子殿下(後の大正天皇)のご成婚を祝ってサンフランシスコの日本人会が電気自動車一台を献納した時のことである。しかし運転技術者不在のため実用には供されなかったとのことである。(＊1)

最初の国産自動車は明治三十七年五月に岡山市の山羽虎夫氏が蒸気式二気筒25PS、

岡本　(　8)　伊藤　(　7)

小西　(　T8)

古林　(　T3)

図1　昭和6年 明専自動車同好会

区分＼年	大13	14	昭和1	2	3	4	5	6
ダット	2	18	43	34	117	111	137	122
瓦斯電	9	6	0	25	70	58	57	180
石川島	5	103	202	243	246	205	179	300
輸入完成車	4,063	1,765	2,381	3,856	7,883	5,018	2,951	1,887
輸入組立車	0	3,437	8,677	12,668	24,341	29,338	19,678	20,199

表1　国産輸入自動車台数　大島卓・山岡茂樹著「自動車」と「日本自動車会議所」より

十人乗りバスを完成したが、タイヤの適品が得られなかったので試運転だけに終わった。国産ガソリン第一号車は、東京市京橋区の東京自動車製作所社長の吉田真太郎と技師長の内山駒之助が明治四十年に製作したもので、タクリー号と称されたが、エンジンは輸入品であった。次に明治四十二年四月、国末自動車製作所の山田米太郎が純国産のガソリン第一号を完成した。(＊2)

日本の陸軍は自動車の重要性に着目し、明治四十年四月フランスよりトラックを一台購入して研究し、さらにシュナイダートラック、ルノー・ソーニクラフト、ドイツのガツゲナウ車を購入して研究し、大阪砲兵工廠で、それぞれ試作することになった。明治四十三年五月大阪工廠において2トン積トラック二両が完成した。試運転の途中押してもついても動かなくなり、やむなく馬に引かせて帰ったが、立ち会いの某将官が「自動車は一馬力以下なるや」と冗談を言ったというエピソードがある。このような余興はあったものの以後は予想外の好成績で陸軍は自動車の国産化を進めることとなった。(＊1)

＊1、(社)自動車会議所編 *1947*自動車年鑑 *P47*日本自動車発達史より

＊2 (社)自動車工業振興会 *S.48.9.1* 刊 自動車史料シリーズ(1)日本自動車工業史座談会記録集、自動車製造の芽生え *P8~11* より

わが国の自動車産業

明治時代に蒸気自動車およびガソリン第一号車として製作されたものは、いずれも後援続かずで産業と言えるものではなかったが、前述の国産三社と称された会社は表1(十九ページ)に見られる通り輸入車の数量に比べると誠に貧弱であったので政府はこれら三社に合併を薦めた。

古林　　氏は大正三年明専　　卒後呉海軍工廠に入廠、戦艦扶桑の大砲の艤装、東北帝大物理科聴講後大正七年に、小西　　氏は大正八年明専　　卒直後にそれぞれ入社され、岡本　　君は昭和八年明専卒の際に瓦斯電以外は受験しないと頑張って初志貫徹した人である。

最初に私が会ったときは、古林さんは航空機と自動車の担当、小西さんは自動車部設計課長、岡本君は小西さんの下で設計課員として国産自動車の発展のため努力していた。私は遅れ馳せながら自動車工業(株)の設計課で自動車用ディーゼルエンジンの開発に従事することになっていた。

古林さんは後に航空機の仕事に専念されたが、昭和十四年～二十年には瓦斯電の航空機部の後身の日立航空機(株)取締役、同二十五年～三十一年には富士自動車(株)顧問を勤められた。小西さんはいすゞ(当時は東京自動車工業)の大森製造所長、日野製造所長を歴任され、昭和十七年～二十年にはいすゞより分離独立した装軌車専門の日野重工業(日野自動車の前身)取締役技術部長を勤められた。終戦後は日新工業(株)の経営に参加し、自動三輪車サンカーの生産を指導され、三輪車ブーム終了後はアケボノブレーキの顧問を勤められた。

岡本　君はいすゞの取締役技術部長に昇進して生産技術の権威となった。以後累進して社長(昭和五十一～五十九年)に就任していすゞ中興の祖と称される成績を挙げ、また明専会長も勤め、母校創立七十五周年記念事業遂行に貢献した。社長退任後は健康を害し、静養していたが惜しくも平成八年十月に他界した。

伊藤は終始いすゞ車の開発に努力して開発担当専務(昭和四十五～五十一年)となり、岡本君の生産技術と共にいすゞの両輪と称された。なお、退任後であるが平成九年五月に自動車用ディーゼルエンジンの研究開発に対して母校より嘉村記念賞を受賞した。

自分のことをいうのは気が引けるが、昭和十四年当時の陸軍は、戦車用、けん引車用、自動車用に伊藤が開発したディーゼルエンジンを統制型に採用し、いすゞは無料で技術を開放し、軍用車両メーカーはすべていすゞ式ディーゼルエンジンを製作することになった。

昭和十六年には商工省も民需車両用の統制型にいすゞディーゼルを指定したので、わが国の車両用ディーゼルエンジンはすべていすゞ方式に統一された。

各社は戦後も昭和四十二年ころまで造り続け、敗戦の混乱期を切り抜けた。

これで「草創期の日本自動車産業(特にディーゼル自動車)と明専」という題名も成立するであろう。

草創期の苦心

草創期の国産自動車育成のために古林さんが努力された苦心談の一端を紹介したい。

大正七年に瓦斯電に入社した古林さんが最初に担当したのは「陸軍制式4トン自動貨車」で、原型は大阪砲兵工廠でシュナイダー・タイプをコピーしたものであった。

タイヤは菱型のゴム片を車輪にボルト締めしたものであった。前照灯と尾灯はアセチレンガス灯で、ガスはステップ上の発生器から銅管で導き、ガスの調整が非常にむつかしい上に車の振動で火が消えるので大変に扱いにくかった。エンジンの始動は手回し式で、慣れない人は逆転によって手を骨折することもあった。運転台は屋根がなく、雨天には幌をかけた。幌の前面と側面の窓にはセルロイド板がはめてあった。車両は自重2トン、積載量2トン、最高速度24㎞／h。エンジンは *4-100 × 140, 30ps/1,000rpm*。変速機は前進四段、後進一段。差動機は現在と同様に大歯車に小歯車四個がかみ合う方式で、そこから軸が出てローラーチエンで後輪を駆動した。制動機は足踏みと手動の二系統で、あまりスムーズに動かなかった。この車は陸軍から五台だけの委託生産であった。

そこで、自社設計の保護自動車2トン貨物自動車を基に商業車の製造を始めた。

保護自動車とは、軍用自動車補助法に基づき、制作者も使用者も補助金を受けるが、戦時には車両を徴発される。資格検定試験は、十日間で1，000㎞走行、その間1／8勾配の坂道試験と、車速12㎞／hの三時間連続運行試験、試験前後のエンジン性能検査、最後に分解検査があった。

受験の際の最重要なことは道路と橋の状況を予め調査すること、燃料の供給計画を立てることであった。そのため、通行する府県の土木課に道路や橋の補修を頼むこともあった。燃料は十日間に使用する量を各宿営地に予め配分した。当時は地方にガソリンスタンドが無いのでガソリンは宿営地に野積みをしたから時には憲兵や警官に警戒を依頼した。また運行には憲兵に先導を依頼することもあった。雨天には田舎道が川になったり、運転台に雨が入ったりするので雨合羽を着て運転した。ゴム長も欲しかったが、当時は輸入品で東京市内でも限られた店にしか無く、十一円ぐらいした。革製の靴が三～五円で買え

たころのことである。しかし保護自動車の価格は輸入車より高く、購入者は規定によって種々の制約を受け、その上性能が良くないので市場ではあまり喜ばれず、需要は伸びなかった。

そのころの輸入車の価格は、天皇がお召しになる「ロールスロイス」七万五千円というわさは別にして、高級車が一万円程度、中級車が三～五千円、大衆車のT型フォードが千円～千三百円くらいであった。

瓦斯電のボデー工場では、輸入乗用車シャシーに架装するリムジン型の車体を沢山造った。用材はケヤキ(欅)で、蒸気乾燥と自然乾燥を充分に施して狂いを最小限に処理した。車室の隅柱は30㎝のケヤキ材に彫刻を施し、全体の曲面を整形するという、かなりぜいたくな骨組みであった。全体を下塗りして研ぎ出すという作業で、これに十数回漆(ウルシ)塗りを施して車室を仕上げた。一坪足らずの車室の完成に一ヶ月ぐらいの時間と五千円の費用をかけた。総漆塗りの車室は一種の芸術品で、その希少価値は顧客から喜ばれた。

以下紙面の都合上原文より簡略化するが、大正期の部品工業は極めて貧弱で、自動車の製造に手をつけるにはすべての部品を自製しなければならなかった。また自動車生産という新しい生産技術に立ち向かうためには非常な努力と根気強い研究、それに相当の資金の投入が必要であった。その他特殊鋼を含む材料、鍛造品と鋳物部品、板金加工、ばね材、ベヤリング、工作機械、治工具等、草創期の自動車産業の苦労は大変なものであった。(＊3)

私より十八年も先輩の古林さんがよくもこのように克明に記憶しておられるとは驚異である。

＊3　(社)自動車工業振興会昭和五十年九月刊日本自動車史料シリーズ②日本自動車工業史口述記録集東京瓦斯電気工業の保護自動車製造 p13~30より

日産自動車で活躍した明専のOBたち

次に私が勤めた会社では無いが、日産自動車の同窓生　T8畠村　、　9新荘　の両氏について触れたい。

私が在学中教わった畠村　先生は戸畑鋳物の山本　氏から機械科長森　教授を通して勧誘を受け、昭和九年三月

に日産自動車に入社され、機械工場長として創立(昭和八年十二月二十六日)草々の同社の工場建設や製品の生産に功績のあった生産技術の権威である。昭和十六年～十八年は鮎川　　氏創立の満州自動車製造㈱理事、昭和二十八年富士自動車㈱取締役、昭和三十八年～四十一年同社常務取締役と活躍されたが昭和五十七年六月六日逝去された。

私は設計畑で、先生は生産畑であったから戦時中は同業者としてもお会いする機会は無かったが岡本　　君は生産技術の先輩として師事していた。

戦後同窓会でお会いしたときに畠村先生から真っ先にでた言葉は「僕は伊藤君や岡本君の命の恩人だよ！」であった。先生が満州自動車に勤めておられたとき、鮎川　　社長から「いすゞを満州に移して生産する」という構想がでたときのことだが、畠村先生は「いすゞ車は使う車であって造る車ではない」と強硬に反対なさって、取りやめになったとのことである。その結果、私共は満州にも転任させられず、シベリヤにも抑留されずに済んだとおっしゃるのである。いすゞ車は国策上商工省標準型式として当時の輸入車に劣らぬ性能と耐久性を持つ車として鉄道省と国産三社が共同設計して生まれた車であるから、鮎川さんが目を付けられたのであろうが、畠村先生に言わせれば、いすゞ車は生産性の悪い鋳鋼品を沢山使用しており、量産に適した設計になっていないとのことであった。

戦後軍需から民需に転換したとき、生産技術担当の岡本　　君の協力によって生産性の良い車に改良設計し、いすゞ六トン車は同級のベストセラーズ車になった。

また畠村先生の話によると、日産自動車の工場建設のため昭和十一年五月に機械買い付けに渡米されたときのこと、その対象にグリーソンのスパイラルベベルギヤー歯切機械の全セット十三台があった。畠村先生は三週間滞在してグリーソン社で講習を受けられた。その内容は数学で、微分方程式を駆使したものであったが全部をノートに筆記された。

畠村先生の帰国が伝わるとグリーソン社の工場では大騒ぎが起こった。それは畠村先生が買い付けた十三台の機械の据付けに日本に行く人選の下馬評での騒ぎであった。従来は最初のセッテイングには全部グリーソン社から技師を派遣していたので、現場の連中は日本に行けるものと喜んでいたわけである。気の早い連中は桜の咲くころにしてくれと畠村先生に申し込む者も居た。しかし日産には新荘　　と丹治　　という優れた数学者が二人居たので、人の派遣は一応断って帰られた。帰国

後前記の二人にノートを渡して、これを解読してツール・セッテイングをするように頼まれたら、設計図の数値を入れて計算し、到頭セッテイングをやってのけ、グリーソン社から人を呼ばずに済んだが、このようなことはグリーソン社としては全く例の無いことであった。　9新荘　　氏は明専卒業後住友化学に入社したが、畠村先生の勧誘で日産自動車に入社し、創立草々の日産自動車の生産技術の開発に努力して歯車の大家になり、厚木工場歯車課長を勤め、工学博士の学位も取得し、歯車博士として業界でも有名になった。昭和二十二年に母校教授に招へいされ、自動車部々長も勤められたことはご承知の通りである。昭和二十八年母校教授退官後は自分で考案したスパイラルベベルギヤー製造機械を生産する東洋歯車㈱を設立した。(＊4)現在は技術士として活躍中である。

以上の外に日産自動車には　T15真木　　(機械工場・故人)、　8富田　　(加工部、関東工業、満州自動車、富士自動車・故人)、　10磯部　　(治具設計、東京測範取締役、・故人)、　12北村　(生産技術、取締役、メキシコ日産、ユニシヤ・ジェックス社長・故人)がそれぞれ活躍した。

さいごに

私は製品の開発が専門で、生産の方は得意ではないが、岡本　　君が生きておればさぞかし話が弾んだことであろう。

日本の自動車産業の中で古林、小西、畠村、岡本、伊藤、新荘という同窓生の巡り合いを不思議に思うと同時に、わが国の草創期の自動車産業で活躍した同窓生が居ることを誇りに思う。また時代は違うが同窓生岡本　　君の努力の結果世界最大の自動車メーカーGMといすゞの業務提携が成立し(昭和四十六年)、現在ではGMがいすゞデイーゼルを全面的に採用し(平成九年)、CO_2の温室効果による地球温暖化防止対策とすることに喜びを感ずる次第である。　　以上

＊4　(社)自動車工業振興会　昭和五〇年九月刊　自動車史料シリーズ(2)日本自動車工業史口述記録集　日産自動車創業時の機械設備と製造技術　*p125~139*より

— 特別寄稿 —

自動車部の思い出

元自動車部長 元九工大教授
新荘 [redacted] （9）

伊藤先輩と新荘教授 H10.4 鳳龍クラブ

私が自動車部長を務めたのは、昭和二十二年から、二十八年(1947~1953)までの短い間でした。

当時部員だった方々は、多くは定年を過ぎて、第二の人生を送っておられることと思います。食料難は勿論のこと、すべてが貧しかった時代に、部員の方々は、老朽車を整備しながら、アルバイトで運営資金をかせいでおられました。

当時は万事不自由な時代でしたから、学内では、自動車を乗り回していることが、白眼視されていました。そのためもあって、新入部員の歓迎会の席では、「大学の自動車部だから、乗った時間だけは、整備をしてもらいたい。」とたびたび強調したものでした。

ある時タイヤが傷んで困ったことがありました。資金もなかったのですが、当時はタイヤは貴重品で金があっても、手に入らない時代でした。私は、生産現場に務めた経験から、検査不合格で、実用できるものがあることを、体験しておりましたので、タイヤメーカーにいた同級生のT君(故人)に「自動車部でタイヤがなくて困っているので、不合格品で使えるタイヤをもらえないか」と相談しましたところ、まもなく、新しいタイヤを送ってくれました。あとで聞いたところ、不合格品ではなかったそうで、恐縮しました。

先輩のご厚意によって、車はまた走れるようになりました。

自動車部は大工もできる

当時の自動車部について思い出されるのは、トラックの荷台が過酷な使用でひどく傷み、部員が機械科の製材機を使って丸太から床板や台木までの木材を挽きだし、立派な荷台を修復したことであります。機械科助手の指導もありましたが見事な出来栄えでその後の自動車部の活動に寄与しました。

「明専」の名は信用手形

やはり戦後まもない頃、福岡からの帰途、私が同乗していた車が遠賀川の付近でガス欠になりました。当時お金があってもガソリンは買えない時代で、どうしたものかと思いましたが、近くのガソリンスタンドに私の名刺を出して事情を説明し明日返しにきますから、ガソリンを貸してもらえないかと相談したところ、快くガソリンを貸してくれました。「明専」という学校の名に、いかに信用があったかをつくづく思い知らされました。

平成十年四月十八日、座談会（東京・鳳龍クラブ）での新荘教授のお話より

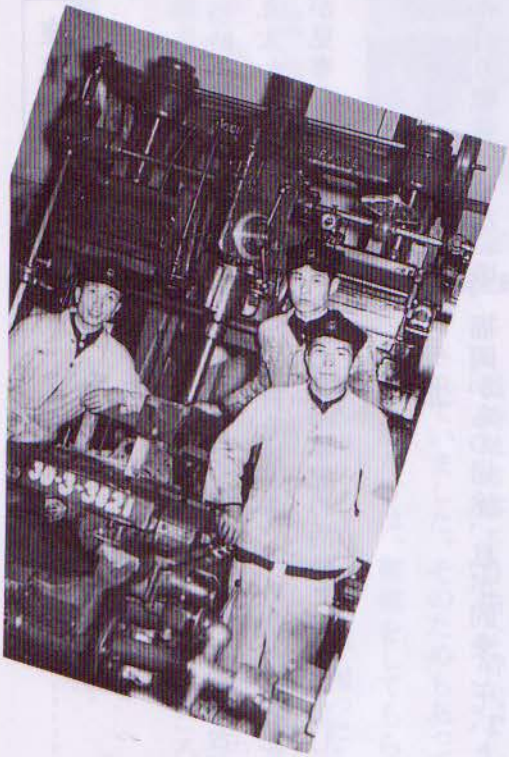
新荘教授は明専　　を昭和九年卒業され、住友化学工業（株）勤務を経て、日産自動車で歯車の開発研究につとめられ、昭和二十年九州帝国大学より工学博士の学位が授けられ、歯車博士として名を知られていたが昭和二十二年より乞われて母校の教授になられた。退官後は富士自動車（株）、東洋歯車（株）取締役、代表取締役など歴任の後、昭和三十八年より新荘技術士事務所を開設、歯車に関する技術相談にたずさわれ、現在も技術士会の重鎮としてご活躍中である。平

成十年四月十八日の座談会、同十一年二月二十日の東京地区自動車部OB会にともにご参加いただいたがそのときのご発言の一部を掲載した。

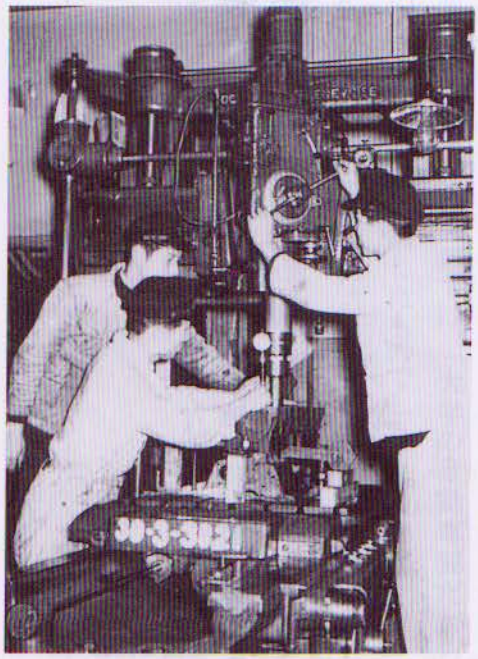
新荘教授はあまり多くは語られなかったが、当時自動車部に対する他の教授や職員の風当たりはつよく、あいだに入って部長の立場でずいぶんご苦労されたことと思う。時間の関係であまり詳しいお話はうかがえなかったが、戦前戦後の自動車の生産現場での、工具、治具の変遷進歩などについてお聞きしたかった。

写真は、新荘教授が、元小倉造兵廠にあったジグボーラーを当局と交渉して明専の機械科工場に設置したときのものである。

シップのジグボーラーは優秀で貴重なマシンであったそうで、今も機械科工場に置いてあるが、当時彗星号がエンジンのボーリングを繰り返しているうちに、オーバーサイズの限界を超えスリーブを入れる際にもお世話になった。



SIPｼﾞｸﾞﾎﾞｰﾗｰの前で



操作する機械科の学生

自動車同好会とT型フォード

伊藤　　先輩（　7）の寄稿にもあるように昭和七年前後の明専機械科には自動車同好会があって、畠村先生の指導のもとに自動車の構造や操作の講義、実習が行われた。後の責善報国団自動車班が戦時下において即戦力になる学徒の養成を目的としたものとちがい、同好会についての思い出も、「とにかく楽しかった」そうだ。

写真に写っている車は後に黒龍号と呼ばれたT型フォードで昭和十二年の写真にはもう客席やドアーはなく運転席の横には転落防止の鉄パイプのガードが見える。座席も布キャンバスで覆った粗末なもので、機械科OBの話では次第にガソリンなども窮屈になり部品もだんだんはずしていったそうだ。

昭和十六年責善報国団結成後、機械科実習工場にあったシャシーのみの教材を再びエンジンのかかる状態に仕上げるまでの苦心談は芳賀　　先輩（　18）との対談の中で明らかにされよう。

7　田村

（12　中西　　提供）
12　田中

16　行弘　　福田
大塚　　浜田　　田村

16　高松
大庭　　山口

お便り

（16）田村

前略

母校のためご尽力、ごくろう様です。昭和十六年三月卒業のときのアルバムにありました写真、お送りします。昔のことで記憶がはっきりしませんが、運転しそこなった状態か？　同乗の方に聞いていただければもっとはっきりするかもしれません。

お元気でお過ごし下さい。

匆々

お便り

（16）門林

卒業直前の運転練習で、全く申訳程度のものであり「木炭ガス」による運転で、しかもほんの数分程ハンドルを握る（これも当時の学生としては大へんな幸運であった）のみでした。

ガソリンで起動し加速後木炭ガスに切りかえると、とたんにスピードが落ちたことを覚えています。

日華事変（支那事変）以後

昭和七年の五・一五事件、同八年ヒトラーのナチス政権誕生、昭和十一年には二・二六事件と日本国内は軍事色をますます強めていった。そして昭和十二年、北支に端を発した日華事変が始まる。

学問の杜「明専」が次第に戦時体制に組み込まれていくのも時代の趨勢であったし、もともと明専は軍事教練や鍛錬部（運動部）の対外試合などでも優秀な成績を挙げるなど国策に寄与していたから、むしろ進んで報国団結成に向けた取り組みがなされた。明治専門学校創立当時は自由で進取的な気風で知られた責善会も、やがて責善報国団と改称され、十六年二月の結団式には帆柱山に吹雪をついての必勝祈願登山も行ったとあるから当時の明専の生徒が、「皇運扶翼とそのための科学技術の向上」に疑うことなく熱心だったかがうかがえる。

明専、責善報国団改組の趣旨は、①報国精神の徹底、②文武両道の心身鍛練、③国防能力の補強充実、④日常生活の改善と風尚の整備、であったから国防部自動車班も「自動車の構造機能に熟知しその整備操縦に堪能な生徒」の育成が目的でった。

当時の明専は全寮制で、授業がおわったのちも校舎の外に勝手に遊びに出ることはできず、責善会のいずれかの部に所属して活動しなければならなかったから、自動車班の設置を知って集まった生徒の数は百数十名であったという。班の指導には新町　先生があたられ、当初、動く自動車などないため機械実習室にあったエンジン付きシャシーの周りに生徒を集め、構造の講義やエンジンの分解などをしていた。しかし、整備や分解ばかりの明け暮れにやがて参加者は次第に少なくなり、十七年の春には三十名前後にまで減ってしまった。

自動車班から機甲班へ

昭和十六年二月、責善報国団国防部自動車班（のちの自動車部）の創設から約一年後の昭和十七年四月には新入生も加わり、残った熱心な班員を中心に前出のシャシー付きエンジンを修理し、ガソリンは勿論手に入らないので手製のガス発生炉をつけ、なんとか自力で走る自動車に仕上げたが、当時のほかの班の生徒はその車を自動車とは呼ばず他動車と呼んでいたという。というのも、「押してる姿はしょっちゅう見たが、エンジンがかかって、車の上に大勢乗っているのはついぞ見たことがない。」からだそうだ。

そして「流星号」の登場

自動車班設置後、しばらくして九軌合同バス会社（西鉄の前身）から廃車のバスが寄贈された。当初は「銀バス」、後には「流星号」と呼ばれ、部誌の表紙にも描かれているが車体が重く、押しづらいことなどから、しばらく主役はフォードの改造車であった。

戦局も険しくなる昭和十九年になると自動車班は機甲班と改称され、また飛行場整備のトラック運転要員に動員されたりして学校内での活動は低調になるが動員先では自動車の機構の講習や訓練を現役の軍人と対等かむしろ優位な立場で受けたりで結構楽しかったようだ。特に食糧事情の極度に悪い中、宿舎での食事はギンシャリ（白米の飯）であったという。

同じ昭和十九年、自動車班にはさらにシボレーの改造トラックが加わり車名がないと紛らわしいというので、愛称を募集し、三台の車両にはそれぞれ流星号（シボレーバス）、黒龍号（フォード四気筒）、蒼龍号（シボレー六気筒）と名付けられた。

この年、明治専門学校も明治工業専門学校と改められそれまでの四年制が三年制に短縮され、動員や繰上卒業で学校には次第に生徒の数が減り授業もまともには行われなくなっていて、自動車班（機甲班）は、もっぱら食料調達に活躍していた。喜多村ＯＢ会長（　21）の話では、蒼龍号に荷台を付け、もっぱら芋のつるなどの食料の足しになるものの買い出しに利用していたそうだ。

―対　談―「繰上卒業」

芳賀　　先輩（　18）国防部自動車班を語る

平成十年三月六日金沢のご自宅で

昭和十六年二月、責善報国団が結成されたことは、すでに述べたが、では自動車班が実際に活動を始めたのはいつなのだろうか。

部史編纂の手始めに現在金沢市在住の芳賀　　先輩（　18）に当時のお話をうかがった。先輩は昭和十五年四月明治専

門学校に入学し、当初は弓道部に入部していたもの強度の近視で的が見にくく弓をあきらめ、自動車班の活動が本格的になった十七年四月から自動車整備とのつきあいが始まる。

――― 自動車部というか国防部自動車班ができたのは正確にはいつ頃だとご記憶ですか ―――

「ヨーロッパではドイツがまだ元気のいいときで、日本でも自動車とかグライダーとか軍隊に役に立つものをやるべきだということで自動車班が出来たのだと思いますが、私は昭和十七年四月、三年生のときに友達と一緒に入りました。その少し前に自動車班はありましたが、まだ名前だけで自動車らしいものは何もなく、生徒が集まっても何もすることがなく、そのうち機械科実習工場にあったエンジン付シャシーをなんとか整備して動かそうじゃないかということになって、それから毎日分解整備の日が続きました。エンジンを到津の整備工場に持っていってボーリングをしてもらい、ピストンとリングを交換したり足らない部品を旋盤などでこしらえたりしたと記憶しています。自動車班の先生は新町先生だったと思いますが自動車の整備や部品の製作には機械実習の指導に当たっていた職人さん(助手の方)にずいぶんお世話になりました。」

――― 流星号というバスについて ―――

「バス会社から寄贈された使い古しのバスがありましたが、ガソリンなど、もう使えなくなっていましたからフォードの改造車に職人さんに作ってもらったガス発生炉を苦心してつけたことは覚えています。バスはボディが重く押しづらいこともあって私がいた頃はおもに改造車を押しまくっていました。何日もかけて整備して、どうにかエンジンがかかりそうだというところまでこぎつけ、実習工場から西門へ抜ける道路やグランドまで押していきました。くじやジャンケンで当たったものがハンドルを握り、あとは押し屋ですよ。ごくまれにエンジンがかかるとおどりあがり喚声をあげて車の後ろに飛び乗りましたが三十メートルもいかないうちにすぐにエンストして、また車押しの連続でした。日によってはエンジン音を一回も聞けずに工場にひきかえす日もありましたがいきかえりのわずかな距離を他の人に押してもらって運転するだけでもずいぶん嬉しい思いをしたものです。でも、一、二年生は殆ど押し専門でしたからよほど熱心な生徒しかついてこられなかったと思います。」

――― ほとんどの時間が整備に費やされたということですか ―――

「ま、動き出すまでには、あちらこちらの故障が多くてラジエターが漏ったりスロットルの調子が悪かったり、プラグが焼き付いたり、そのたびに職人さんの手を煩わしたものですが、職人さんも実習の指導や何かで忙しく、手が空いている隙をねらって無理を言って部品をこしらえてもらったり修理をお願いしたり、部品などができるまでは時間待ちで、動くようになるまでずいぶん時間がかかったことを覚えています。

私は機械科でしたから実習の延長という気もありましたし分解整備をさほど辛いとかは思いませんでしたが、自動車の後押しや整備の明け暮れにいや気がさしてやめた生徒もずいぶんいましたね。」

――― 当時は部室とか、車庫とかはありましたか ―――

「特に部室といったものはありませんでした。車庫といっても実習工場においてあった車を押して、道路に出ては、終わったらまた工場まで押して帰っていましたから工場が車庫みたいなもので特に車庫と名の付いたものはなかったですね。」

――― 自動車班の同期、先輩、後輩で特に印象に残った方について ―――

「私は途中から参加していますし、繰上卒業の準備であまり活動をしていませんが、整備や部品を職人さんにお願いしたりのことについては力になれたと思います。ただ自動車班をまとめたり、中心になっての活動はまた別な生徒がやっていました。一年下ですが熱心な生徒がいました。」

――― 当時の明専の学生生活について特に思い出すことは ―――

「私が入学した昭和十五年はまだ食糧事情もさほど逼迫はしていませんでしたが、十六年末戦争が始まってからは米軍機の爆撃に備えて灯火管制といって電灯に黒いカバーをかけたり、物資は不足して統制や、配給で不自由続きで、楽しい思い出などあまりなかったですね。軍事教練も厳しく、戦争がすぐ隣にあったことが今でも記憶にあります。」

芳賀先輩は昭和十八年九月繰上卒業後、中島飛行機に入社し在籍のまま陸軍技術幹部候補生として同年十一月立川教育隊に入隊、十九年少尉に任官、旧満州奉天の満州飛行機（中島飛行機の子会社）に赴任。終戦後ソ連に抑留され昭和二十三年帰国。旭硝子牧山工場に途中入社。その後千葉工場、東京本社等転勤。定年後も関連会社の重役など歴任、昭和六十三年退職。現在金沢に在住。

ガス発生炉を知ってますか

発生炉の歴史

わが国の木炭自動車への取り組みは以外と早く、大正十三年、陸軍自動車学校が研究用にフランスより木炭自動車を輸入したときからはじまる。その後フォードトラック数台を用いて国産化の研究に着手するが、国産第一号のガス発生炉が完成したのは昭和九年であった。またガス発生炉メーカーに補助金を与えてその普及改良につとめた。大東亜戦争（第二次大戦）が始まるとガソリンはますます欠乏し、国は代用燃料の使用をバス、トラックの業界に命令し、やがて町なかから民間のガソリン車はほとんど姿を消した。

終戦の年に生まれた人も五十四、五才になることを思えば木炭車、薪炭車を知る人が少なくなっても不思議ではないが、年輩の方の中には、木炭バスが峠で息切れしては、乗客の中でも元気のいい中学生、小学生までがバスの後ろを押した思い出をお持ちの方も少なくないのではなかろうか。

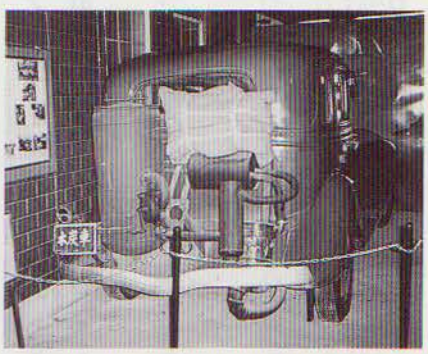
木炭、薪自動車

木炭車も薪炭車も燃料を燃焼室で高温で燃やし発生した炭酸ガスを高熱部分で還元させ一酸化炭素を取り出す方法が用いられていた。木炭では発生ガスのほとんどがCOガスであるが、薪を燃料とすると僅かながら水素ガスも発生し、熱効率も木炭にくらべやよかった。そのため、木炭車でも注水装置を備え水素ガスを発生させたものもあった。発生器には手回しの

装置の付いた流星号

木炭トラック（＊1）

木炭バス（＊2）



発生炉の搭いたタクシー（＊3）

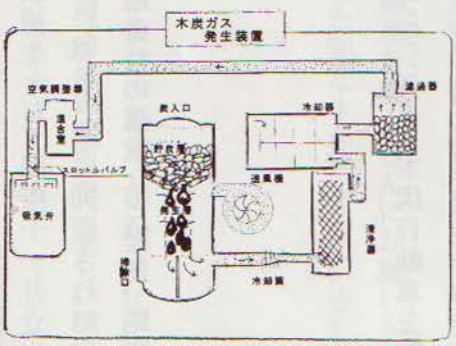
自動車部と発生炉

芳賀先輩と同期の馬場　（18）先輩から編集部宛にお便りを頂いたので紹介したい。

送風機がついていて、短時間にガスを発生させる仕組みにはなっていたが、ガソリン車にくらべると力は弱く、坂道ではガス発生が間に合わずよく登り坂で停車した。また始業時のエンジン始動は非常に時間が掛かり、運転手や車掌は毎朝暗いうちから出勤していたようだ。またガス中毒の危険が常にあったという。

戦後しばらく忘れられていた代用燃料も、中東危機で石油事情が怪しくなったときは、注目されたことがあったが実用化されていない。構造説明図には、冷却装置、濾過装置、清浄装置、混合室など発生炉からエンジンまでかなりの装置を通過しなければならなかったようで、流星号の運転席右前に見える黒い円筒もその装置のどれかであろう。

＊1　日録20世紀（講談社）　＊2　ボンネットバス（芸工舎）　＊3、4　大分県湯布院町自動車博物館



ガス発生炉の説明図（＊4）

お便り

（18）　馬　場　　

前略、部史発刊準備、大変御苦労様です。おかげで芳賀　　君の近況が解りました。有難うございました。

お問い合わせの件で解ったことのみ返答します。

自動車班にはそれぞれ研究テーマが与えられ、毎週一人づつ研究発表をし、例えば小生はガス発生炉でした。外に、エンジン、デフ、操行装置の、トーイン、キャスター、キャンバーなど、あと気化器、その他です。

自動車班のスタートは十六年四月過ぎだったと思います。当時は機械科のみの班で十八年卒の同期では私の外に本畑　　、佐川　　がいました。

芳賀君とは個人的に親しくしていました。当時彼は哲学、文学に凝っていました。私も大変影響を受けました。当時沢見通りの「白樺」という喫茶店に可愛いメッチェンがいて、二人でよく通ったものでした。

新町先生は私たちに設計を教えていました。自動車班担当の教官だったと思いますが、自動車班についてはあまり詳しい記憶がありません。

ガス発生炉の構造機能は、当時の雑誌や書籍で勉強しました。でも殆ど忘れてしまっています。バスや、改造車（四気筒のフォード）にはすでに発生炉がついていたように記憶しています。その修理や取り付け取り外し等は誰が、いつ頃したかは解りません。技術的なことは機械実習工場の助手の人などがしていたと思います。

ガス発生炉の長短についてのお尋ねですが、一酸化炭素中毒の危険や、取り扱いに手数がかかるなど短所ばかりで大変不便でした。以上、あまりお役にたてなくてすみません。

―手記―

木炭車時代の機甲班

（　20）平位

太平洋戦争中の昭和十八年四月、私は自動車部に入部しました。当時は二年生からの加入になっていました。一年生の間は乗馬部でした。戦時中のことで、正式名称は責善会報国団の国防部自動車班（乗馬部は騎道班）となっていました。

当時、『ガソリンの一滴は血の一滴』といはれ、軍需関係にしか配給されず、一般の自動車は、木炭を燃料とするガス発生炉を車の後部に取り付けて動かしていました。勿論民間のバスも總て木炭車でした。

入部した当時の担当教官は新町　　先生、幹事は三年生の山本　　さんでした。そのころの練習車はフォードV型四気筒の黒いオープンカーと、『いすゞ製』直列六気筒エンジンの銀色の車体のバスでした。「九州工大六十年史」に掲載された自動車部の写真を見ると昭和六年秋の車が前者、昭和二十六年三月の車が後者ではないかと思はれ、何れも哀れなボロ車です。

入部後、機械科の教室で内燃機関や車の機構等について先輩から講義を受けました。木炭ガスに適応させるための、ガソリン車エンジンのピストンの上部を削って圧縮比を少し弱めたという話があったのを覚えてます。

木炭車は炭を発生炉に入れてガスを発生させ、エンヂンを起動させるまでが一仕事です。

炭俵から木炭を発生炉に入れると、炭の粉が飛散して手も顔も黒くなる。火をつけて手回しファンで火力を強めてガスを発生させ、クランクハンドルでエンヂンをかけるのだが、（セルモーターは故障で修理不能）チョークレバーをうまく操作しないとプルンプルンというだけでかからない。かからないときは点火プラグを外して、教官から分けてもらった貴重品のガソ

九州OB会で乾杯の音頭をとる平位先輩

リンを少量シリンダーに滴し込んで起動させました。

また、木炭ガス濃度が不安定なときはエンストが多く、運転練習をする時間よりもエンストのために車を押して廻る時間が長いこともありました。

現在福岡空港の付近(青木)に、当時の福岡県の運転免許試験場兼教習所があり、そこで合宿練習を実施しました。その頃、九州の試験場は福岡、熊本、長崎の三ヶ所だけだったと思います。試験場の池の廻りにS字型のコースがあり、バック運転の練習中ハンドル捌きを誤ってズルズルと池にはいり、発生炉に浸水し、水蒸気があがる珍事もありました。

一週間位の訓練で十数名全員小型運転免許を取得しました。当時の免許は小型・普通・特殊の三種類でした。

私が幹事の頃の重要な役目は、班員が練習に集まる前にエンヂンをかけておくことで、午后の電気実験や製図の時間は殆ど欠席か早退して練習の準備をしていました。その頃新町先生は体調をくづされ、担当教官は片岡　　先生に交替されましたが、製図演習の教官で、私の欠席は大目に見てもらっていました。

練習時間迄にエンヂンが快調な回転をしてくれたときは、喜々として寮の間を「自動車班、練習やるぞ!」と叫んで廻りました。

戦局が極めて厳しくなった昭和十八年以降学生達は軍関係(小倉兵器廠)や軍需産業への動員が多くなり、私が三年生の幹事の時は山本幹事は班に顔を出されなかったと思います。二年生の幹事には今井　　さんになってもらいました。彼は青山学院中等部の出身で都会風の青年でした。『九州工大七十五年』誌の自動車部の紹介記事に「戦後の食糧難の時代には、今井班長引率のもと、熊本からさつま芋と木炭を運んで、学寮、官舎の台所を支え、大いに感謝された」とあります。

四年制の明治専門学校は三年制の工業専門学校に降格され、私は昭和十九年八月には就職予定先の企業に卒業の二十年三月まで勤労動員となり、学校を離れました。自動車班に在籍したのは一年四ヶ月に過ぎません。その間学内の諸活動も軍事一色となり、昭和十九年一月には自動車班は機甲班と改称されました。

就職動員で学校を離れるときに、片岡先生から「機甲班平位君の健闘を祈る。片岡　　」と書かれたアルバムを頂きましたが、戦災で焼失しました。しかし、練習車をみれば機甲班と稱するには程遠く、私達はやはり自動車班と呼んでいました。こ

の練習車に愛称をつけようと、班員から案を募りました。

選考の末黒い車には「黒龍」銀バスには「流星」と命名しました。もう一台、機械科の実験棟にあった車を引出して練習用に使うことになり、これは「蒼龍」としました。「流星」は部誌の名称になっているので私の思い違いでなければ嬉しい限りです。

自動車班の昭和十七、十八、十九年卒の先輩OBも御健在のようですが、私と同期で中心になって頑張ってくれた山口　さん、竹中　さん、次の今井　さんも既に亡くなられました。自動車部OB会会長の喜多村さんは今井さんと共に戦後大いに活躍された方で、その頃の話を聞いたことがあります。

私は卒業後免許証は戦災で焼失し、戦後は自転車、その後の自動車ブーム時代にも仕事上あまり必要を感じなかったので運転免許は取得しないまゝ現在に至りました。恐らく無免許のOB会員は私だけではないかと思います。そのこともあって今まで連絡を怠ってきましたが、木炭車時代の自動車班が懐かしくて筆をとりました。

―対　談―「阻塞気球と芋のつる」

喜多村広利OB会会長（　21）終戦前後の自動車班を語る

平成十年四月三日　福岡市内で

芋のつるで飢えをしのいだ明専の寮生

「当時の寮の食堂に我々が賄いのおじさんと呼んでいた退役少尉の方がいて、寮生に食べさせるものが何かないだろうかと相談され、芋のつるでもよければと、買い出しに出かけました。私が入学した昭和十八年当時は寮の食糧事情はさほどひどくなく、横におひつが置いてあって何杯おかわりしてもよかったものが翌十九年になるとそれがどんぶり一杯だけになり、さらに昭和二十年にはお粥か、大豆やこうりゃんの混じった飯しか口に入らなくなった。早い話が、肉などはウサギくらいしかなかったですよ。」終戦後、動員や、勤労奉仕に出かけていた寮生が学校に帰ってくると配給だけではとても食べ盛りの二百人からの胃袋を満足させることは不可能で、自動車班の活躍に負うことが多くなる。こうした終戦前後の自動車班について喜多村

OB会長に、福岡市内の先輩の会社を訪れ、お話をうかがった。

―― 食糧の買い出しに使った車について ――

「私が三年生の昭和二十年の秋、蒼龍というシボレー六気筒のシャシーだけの車がありましてその後部に箱状の荷台のようなものをこしらえ、今井　君（　21）と私が戸畑警察署にいって臨時運行用ナンバープレートをもらい受け、同行者は古江　君（　21）か田辺　君（　22）と私の三、四人が乗ってでかけたと思います。」

「今でもよく覚えていますが、中央区（八幡中央区）付近の交番から巡査が笛を吹きながら出てきて車をとめ『こら学生、どこへ行きよっとか』というから、『学生寮のために買い出しにいきよります。』というと『おまえ買い出しはいかんとぞ』というから『芋のつるならよかでしょう』『臨時運行の許可証やら免許証をもっとるとやろうな』『はい、もっとります。』と見せると『そんならよか。気を付けて行かな。』と、逆に励まされ、帰り道その前を通りかかると『おお、学生、無事で帰れたとな。』と言葉をかけてもらえるなど、古き良き時代だったと思います。」

九州OB会で当時を語る喜多村会長

―― 芋のつるはどこまで買い出しに行ったのですか ――

「宗像郡河東村（現在の宗像市）迄でした。明専の応用化学に薄（すすき）　という教授がおりまして、私の姉が嫁いでいたので薄教授は私の義理の兄になるのですが、教授の実家がその河東村の農家で私も勤労奉仕に何度か行っています。芋のつるを荷台に山のように積み込んでかえってきました。」

―― 蒼龍号の燃料はガソリンでしたか木炭でしたか ――

「ガソリンです。バスの流星号は発生炉がついた木炭車でした。バスはセルモーターなどなくて学校の西側の松林の間の道路で

押してエンジンをかけていました。道路は狭くてよく脱輪してはみんなで道路まで押し上げていました。」

――― トヨタ戦時型のトラック(彗星)について ―――

「私達と同期の　21に、大庭　というのがおりまして、その叔父さんが宮崎から復員の時もらってきて明専に寄付してもらったものです。終戦直後の二十一年頃だったと思います。私の一級下の田辺君や石飛君がこの車を整備したり動かしたりしていました。」

――― 当時の記憶で特に印象に残ったことは ―――

「当時の自動車班が運転免許取得のために福間で各地の専門学校の生徒や陸軍の兵隊などと一緒に合宿訓練を受けたときのことですが、兵隊は運転技術はうまいけど、学科は苦手とみえて『おい学生、答案を回せ』などといっていました。」

「自動車部とは直接関係はありませんが終戦直前B29が日明(ひあがり)付近に撃墜されて、墜落現場に新町先生と航空班、自動車班の二、三名で見に行ったことがありました。エンジンや機体を実際に目にして、彼我の技術の差を思い知らされました。シリンダー鋳造は、遠心力を利用した大量鋳造ですし、プロペラはハミルトンの可変ピッチで旋回能力が抜群によかったし、過給器がすでに装着されていました。また、燃料タンクには人造ゴムの内張りがあり機銃の弾丸が仮に貫通しても瞬時に穴を塞いで、ガソリン漏れによる炎上爆発をふせいでいました。風防にしても七層の合わせガラスで国産にありがちのひび割れによる白濁もなく、落下傘はナイロン製で軽く丈夫。装甲の厚さも、国産機の数倍あり、アメリカが搭乗員の安全をいかに重視していたかがよくわかりました。」

阻塞気球を上げたり、おろしたり

――― 戦時中の報国団国防部について ―――

「西南女学院のあたりに西部軍司令部がありまして、私が二年生のとき、学校に阻塞気球隊を編成せよという命令が来ました。阻塞気球というのは直径四メーター長さ十メーターほどの気球を水素ボンベで膨らませて空中に上げ敵機の侵入を防ごうというものですが、石井というのと私の二年生二人が責任者になって石井君がラグビー場のあたりに小屋を造り、司令部からの直通電話の指令があると、私がウインチで上げたりおろしたりしていました。ワイヤーも二千メーターくらいしかなく少し風があると実効高度は千七、八百メーターあるなしで、B29の飛行高度八千メーターのことを思えば子供だましみたいなものでしたがそれでも昼は学生、夜は待機小屋に寝泊まりして司令部からの指示を待っていました。

気球は水素を満杯にすると少々の人数ではコントロールできず、一年生四十人ほどを動員して二百本からの水素ボンベからガスを入れ、所定の位置まで移動させました。二本のワイヤーで支えあともう一本のワイヤーにテンションから風速を測定する器具を装着し一定の風速を越えると気球をおろしたり、風がおさまるとまた上げたりの繰り返しでした。この作業班に組み込まれたので二年生の時は自動車班にはあまり顔をだしていませんでした。」

――― 当時部室とか車庫はありましたか ―――

「西門からすぐのところに車庫があって隣は航空班の小屋がありました。部室として決まった部屋はなく、自動車班は何かあると車庫に集まっていましたから、あえて部室といえば車庫が部室を兼ねていたようなものでした。」

――― 自動車班に入って楽しかったこと、辛かったことなど ―――

「もし、私が自動車班に入ってなかったら、恐らくエンジンを分解することもなかっただろうし、その後ジーゼルエンジンを専門的に研究するため六十円もする専門書を買うこともなかったでしょう。何しろ岩波文庫が二十銭、三十銭のころの六十円ですから故郷のお袋がびっくりして何に使うのか問い合わせてきたほどです。また、卒業したのち職業がら潤滑油についていろいろ調べましたが、そのおりも自動車班だったことがずいぶん役に立ちました。」

「それと、自動車班に関連して忘れられないことは『自動車の走行抵抗』を測定したことです。運動場の四百メートルラッ

クに、十メーターおきに測定端子をおいて時速四十キロ、三十キロ、二十キロ、十キロと何回かのテスト走行をし、測定始点からクラッチをきって惰力で何メーター走るかということを測定しました。自動車をグランド上で走らせるなど今ならとてもできませんが当時の先生から学校の許可をもらって測定しました。車両は、黒龍だったと思います。今井君とあと二、三人で行いましたが、データその他はその機械工作の先生が研究用にお使いになったか、その後どうなったか、記憶がありません。」

「喜多村石油や喜多村製作所」の喜多村OB会長(以下先輩と記す)と自動車部とは、先輩卒業後から現在にいたるまで深い関係が続く。彗星号(トラック)が転倒事故で運転台がつぶれたとき、ガソリン事情が厳しいとき、配達アルバイトの報酬に現物支給(本当は物価統制令違反)の援助を受けたとき、九州一周などの遠征にはガソリンのカンパを何度か、また、部誌「流星」の創刊その他でもカンパを、そして今回OB会の会長就任とその後の座談会での協力など枚挙にいとまがない。先輩は今も同社の会長でバリバリの現役とはうらやましいかぎりである。

トラックは復員軍人とともに

トヨタKC(戦時型)トラック

豊田自動車(現トヨタ)は開戦まもなくの昭和十八年二月、できるだけ資材を節約し、しかも軽量のトラックを生産しはじめた。戦時型規格KC型である。ラジエターグリルはなくボデーや荷台もすべて木製で、それ以前のKB型に比べ一台あたり三百キロ近くの鋼材が節約できたという。

さらに、昭和十九年になると資材の節約は一段と進みブレーキは後輪のみ、運転席も木製、ヘッドランプもひとつ目のトラックが生産された。

戦後しばらく九州工大自動車部で部車として活躍したトラック(彗星号)がこのKC型である。当時の写真を見るとヘッドランプは二つあるからたぶん十九年初期の製造であろう。喜多村OB会長のお話で戦後の明専、九州工大の寮生にとってまさ

に恩人とも云える彗星号が、明専自動車部の部車として活躍するにいたったいきさつについて、（21）大庭先輩よりお便りを頂いたので、記載したい。

彗星号はこうして明専へ

お便り

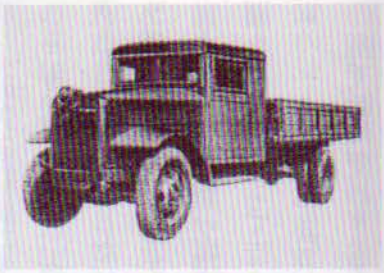
前略

トラックの経緯を説明する前に、当時の学校の状況を簡単にお話し致しておきます。

太平洋戦争がはげしくなると、文系の学生は軍隊にとられ、理科系の学生は一年生のみ学校に残り、二、三年生は工場に動員され、工員として生産にたづさわり、その為学内はガラ空きでした。

二十年八月終戦を迎えると、動員されていた学生も戻って来て、授業も正常に行われるようになりました。私は幸い

（21）大庭



19年式トヨタ戦時型(KC特)

S22年の彗星号

23三羽烏　紀田 川上 田中

運転台が新しくなった彗星号

にも研究室に残って動員には行かなくてすみましたが、家は戸畑にあるにも拘わらず寮に入らされて居ました。

その当時、寮も御多分にもれず、食糧難で、さつま芋の交じった御飯なら上の部で、大豆やらコウリャン等がまざった御飯に、味噌汁とタクアンだけ、というような状態でした。

終戦となり授業は始じまったものの、運動部等練習道具は何もなく、休眠状態でした。自動車部も車らしい形をしたものは何も有りませんでした。

そのような状況の時、私の実父が、小倉の野戦重砲連隊に召集され、宮崎の海岸線防衛部隊に配属されていました。終戦となり、部隊の解散業務を終了して、部下と共にトラックで小倉に引揚げて来ました。所が小倉の連隊本部もなくなって居ましたので、そのまま自然解散となりまして、トラックは復員事務所にでも戻そうかという事になっていました。

この話を聞いた私は、自動車部のことが頭に浮かび、明専に寄付するように父に頼み、関係各方面に父に折衝してもらいました。

一方喜多村君や今井君達と共に警察や市役所に、足繁く交渉に出かけた次第です。

色々紆余曲折がありましたが、秋も深まった頃、やっと、国より正式に自動車部の所有が認可されました。以上がトラックの入手経緯です。

一方、寮の方は、入寮者が増加し、ますます食糧事情が悪くなりました。その時食糧確保に活躍したのが、例のトラックと自動車部でした。運転免許をもった者が交替で、食糧の買い出し役になり、東郷や、行橋方面の田舎に出かけて、トラックいっぱい、さつま芋を積んで帰って来ていました。勿論米などは全く手に入りません。

また今でも想い出すのは、新田原に買い出しに行った時、川の橋が爆撃で破壊されて、渡れないので、仕方なく川の浅瀬を車でつっきって行った事や、往復の途中、米軍のジープと競争したことです。終戦後の事で国道を走るのは、たまに米軍のジープ位でした。今の交通事情からは想像もつきませんでしょう。

所で話は変わりますが、その後今井君（　21）は就職もせず学校に残って、自動車部の再建に努めると共に、寮の食糧確保にトラックで奮戦されていました。真面目で、温厚な人でした。自動車部が今あるのも、今井君のおかげだと思い

ますのでつけ加えて置きます。本人のその後の消息が不明なのが残念です。

以上、想い出すままに述べましたが、末尾ながら部史発刊のご成功と、OB会の今後共のご活躍をお祈りいたします。

一九九八年九月十一日

戦後の自動車部や飢餓状態の寮生に彗星号という救世主をもたらした、大庭先輩の実父『立花　　氏』は、戦後数ヶ月戸畑におられたが、やがて東京に帰り、もとの会社に復職、最後は同社の代表取締役を務め昭和四十九年、七十四才でなくなられた。大庭先輩と姓が違うのは大庭先輩が次男で親戚の家名を継がれたためで、先輩の長兄の立花　　氏は当時東京工大の三年生で、戸畑に疎開中よく明専の自動車部にも顔を出し、喜多村先輩や今井先輩と自動車の話をしていたようだ。このように大庭　　先輩と自動車部とは、浅からぬご縁があった。

伝説の人、今村#　　氏

「機甲(キコーハン)班は集合！」

寮の夕食時、鴉の啼かぬ日はあっても今井　　（　21）班長の「キコーハンは食後、食堂の前に集合して下さい」とのマイクの声を聞かない日は珍しいくらいでした。

――――「上妻　　（　22）先輩の手記より」

今井君の努力と貢献は・・・

中島　あの食糧難時代では、今井君の努力と貢献は大したものでしたね。

波田　トラックが大いに働きましたね。あれは戸畑の大庭氏から預かっていたものですが、今

S22年夏　紀田（　23）今井（　21）両先輩

井君が大いにこれを活用しました。

伊木　あれは、もとは軍隊のもので、わりあいに新品で立派なものでした。あとで学校で買い上げました。私も数回、熊本県の山鹿方面まであのトラックで芋の買出しに行きましたよ。

実藤　食糧問題が出るようだったら富田君に来てもらえば良かったなあ。そのころ食糧増産のための作業課というのができて、僕が作業課長だったのですよ。当時いかに食糧に苦しんだかは、例のキャベツ事件でもわかる。まだ植えて間のないキャベツがなくなって、路に二つ三つ落ちていた。富田君が大いに憤慨して、とうとう犯人というのをとっつかまえたらしい。また職員クラブの芋を盗って捕まったのもいるよ。

中島　ひどい食糧難でしたからね。（以下略）

（22）立松　　先輩よりご送付　昭和三十四年九工大発行「五十年」P167～168コピー

昭和二十三年記録簿より

「今井　兄ついに帰らず。今井さんと自動車部とは切っても切れぬ縁と恩義がある。創立以来浅く、技術幼稚を免れなかった我が自動車部を今日の大に導いたもの、それは今井さんの努力に他ならないのである。自動車部員たるもの今井　の名を永久に忘れてはならないと思う。厚く感謝を捧げ、深く別れを惜しむものである。」（部誌流星・創刊号「部の歩み」より転記）

都会派の青年

平位　（20）先輩の手記に「彼（今井　さん）は青山学院　の出身で都会風の青年でした。」とあるように責任感が強く、下級生の面倒見もよく、昭和二十一年明専を卒業した後も自動車部によく顔を出して買い出しの手伝いや、整備のアドバイスをしていたようだ。昭和二十三年に他界されたということはまだ二十歳代前半の若さであったろうに戦前戦後の自動車部（機甲班時代とともに）にその全エネルギーを燃やし尽くしたのであろう。まさに伝説の人であった。

お使り

今井君をしのんで

（　21）小山田

私が自動車部に関わったのは、終戦直後、それまで所属していた航空班（整備）が敗戦と共に解散したからです。私は昭和二十一年の　　卒業で終戦を当時自動車班班長だった今井君と一緒に学校で迎えたのです。関係したきっかけは、同級のよしみと言うわけでしょうか、当時練習に使用していた自動車のランプが（多分テールランプかブレーキライトだったと思います）が点かなくなったが電球は切れていない、直せないかと言うことで車の下にもぐったことからです。当時のランプ類は配線（ワイヤリングハーネス）の途中にフューズが入っていたり、テールライトは灯具に直結したスイッチで点滅するようになっていたため、後に行かなければなりませんでした。

当時の車はバスの流星号とシボレーの小型トラック、それに戦時型のトラックがありこのトラックが食糧難の時代、ガソリンの特配を受けて発電所に石炭を運搬したり小麦粉を運搬したりしていました。小麦粉の運搬の後には荷台に僅かに残った小麦粉を集めて、手製の木枠にブリキ板を電極にしたパン焼器で、石炭混じりのパンを焼いたものです。

また、熊本県山鹿方面にも芋の買出しに行きその途中駐留軍に止められて乗せろと言われたり、ピストルを突きつけられてガソリンをよこせと言われたりしたという話を聞きました。

また、今井君は終戦直後に、先生方と同僚数名とで長崎・広島の原爆調査（二十年八月）に行かれました。帰寮してから下痢ばっかりすると言っていたのを思い出しました。（放射能のせいだったようです。）

伊東君（　22）、部坂君（　22）、田中君（　23）、真那子君（　24）らをはじめとした自動車部の部員たちと、よく今井君の部屋に集まったものです。勉強より食料の話が多かったと思います。

当時まだ木炭車が多く走っていて学校の車にもガス発生炉が取り付けられていたのではないでしょうか。もちろん、セル

モーターもバッテリーの不調で機能せず、クランクハンドルを廻すか押し掛けが普通だったように覚えています。ガソリンは貴重で、たまには松根油(松の根を掘り起こして取った油、航空機のも使われていた)を使っていました。自動車のランプなどの部品も粗悪でしたし、車も少なく、さらに車を利用した悪事も多かったからでしょうか、買出しの途中に時々警察官に停められ、ライト周りの点検や方向指示器を出せとか(ウインカーではなく小型の矢印を機械的に出すもの・商品名でアポロと呼んでいた)いわれました。ランプが暗いときは灯具を叩くと明るくなったりしたものでした。

また、運転免許試験は福岡市だけにしかなく小生の実家が福岡市西新町にあったので自動車部員が受験の際に泊まってもらったことも思い出のひとつです。

卒業後小生は実験嘱託として学校に残りましたので、その後もよく自動車部の部屋で明専トランプなどをして遊んだものです。今井君はその後も電気系統の修理を私に頼んだり、私が自動車の運転を教わったりで楽しい青春時代を過ごしました。誠実、実直な今井君を偲びつつ当時の思い出を書きましたが一緒に学んだり遊んだりした前述の部員たちも過半数の人たちが鬼籍に入ってしまいました。

皆様方には今後ともご自重、ご自愛のほど切にお祈りいたします。(98/9/1)

自動車部、我が青春(その1)

(22) 上妻

私にとって自動車班は

クラスメート及び寮生活以外で多くの知己を得、在学中に運転技術の習得ができた。

辛かったこと、楽しかったこと