



れた方々に心からお礼をいたい。

昭和三十六年三月、流星号がスクラップされると云う話を聞いて、せめてまだ形をとどめて
いるうちに流星号に「ありがとう」の一言をいいたいと思つたK氏の呼びかけに応じ二十人以上
が集まり、本館付近で記念撮影をしている。残念ながら写真の原板などが残っていないので、
「流星」創刊号のコピーでしか掲載できないが「追善供養」のち近くの料理屋の食堂の二階で
飲食し昔話に花を咲かせOB会についても、話題に上つたが、具体化はせず、OB会正式発足に
ついてはさらに四年ほど空白が続く。詳しくは別な項でさらに述べるが、OB会結成のきつ
けにも流星号がかかわっており、なにか因縁めいたものを感じる。

― 手記 ―

自動車部と私

(37) 門 司

九州工大での四年間、専門

生観・処世術の形成に重大な影響を及ぼした。

忘身寮自動車部室住まいの二年余り、青春時代に寝食を共にすることの影響力の大きさに改めて感心する。以下思い出
すままに記す。

入部のきつかけ

入部の際、各部の勧誘があつたが、元来運動神経は鈍いので当初から運動部は念頭になかつた。登山は好きであつたがハイキ
ングに毛のはえた程度であつたし、入学式に父がついてきた際「自動車部はおもしろそうではないか。」といったのと、何となく
工学部にふさわしい気がしたので、申し込んだ。後年全日本学生自動車連盟の会合で上京（生まれて始めての東京であり、そ



あわれな姿の流星号

の後長く住むことになるとは夢にも思はなかった。)したとき、他大学の自動車部は全て体育会系なのに奇異な感じがしたものである。

D級部員

入部の講義が数回あった後、簡単なテストがあり晴れてD級部員になった。あとで聞くとテストの成績はまずまずだったそうだが、真面目に講義をうけたのだろう。記憶が定かでない。

C級部員

部車「流星」(シボレー)を使つての練習だったが、まことに初心者向きであつた。クラッチとアクセルのタイミングが合わないとなちまちエンストするし、小型の乗合いバスなので、順番待ちのときも同乗して他の初心者の注意される状況がよくわかつた。クラックをまわしてエンジンをはけるコツも覚えられた。「彗星」(トヨタトラック)は当時唯一のナンバーのある車だったので、引越しなどのバイト手伝いの帰り正門から行幸道路を通つて車庫までの数分間運転させて貰うのが、貴重な練習チャンスであつた。又引越しの手伝いは色々な社会勉強になつた。

B級部員

日明の埋め立て地にある県の試験場で、いすゞのトラックによる普通免許試験(大型は福岡まで行かないとなかつた)であつた。合格したのは三回目か四回目であつた。免許証は昭和三十五年一月二十九日交付になっているから二年生の終わり頃になるがこれでも同級生では一番乗りのB級部員であつた。当時は自動車学校に通つて免許をとる者は周囲に誰もいなかった。

A級部員

六ヶ月を経過、A級部員になつた頃、西日本学生自動車連盟主催の第二回九州一周ラリーに出場(メンバー・木村(36)、香月(36)、野口(38)、小生)したり、名古屋から東京までのジープ・エコランにインスペクターとして出場。トヨエースによるバイト(学生の下宿引越等)の小型のバイトの方が多くなつた。)など免許が大いに役立った。

ラリー黎明期

トラックから乗用車への移行と共に、ラリー競技が盛んになった。右記九州一周ラリーをはじめ、日本一周ラリー（出場区間＝新潟、福岡、メンバー＝山田（37）、森光（38）、吉武（39）、小生）等多くの競技に出場した。

社会人になって

会社に入ってからその経験を買われて、後輩の自動車部の連中の応援を得て、北九州にある主な企業に呼びかけて北九州ラリーを開催したり。一九六五年和歌山製鉄所に転勤してからは自動車同好会の設立に参加し、ラリーを開催したり。関西一円の種々の社会人参加のラリーに出場した。

これも有力な自動車仲間が職場でガス中毒死するというショッキングな事件（その週末には一緒にラリーに出場する予定になっていた。）と、その後間もなくして起こった第一次石油危機により化石燃料の浪費に冷や水をあびせられ、自動車に対する情熱も次第に冷めていった。

現在では公私ともに「省エネルギー」を推進する立場になり、極力公共交通機関を使うように呼びかけている。但し、これも交通の便の良い、大都会に住んでいるから出来ることであり、将来田舎に住むことにでもなれば、又自動車への情熱も再燃することであろう。

お便り

アンケートより

（37）山田

① 私にとって自動車部とは

私の学生時代は、自動車部とともにあった。工大出身というより、責善会自動車部卒といった方がぴったりする。

② 辛かったこと、楽しかったこと。

二時間整備に費やし、車庫から校門迄一回運転させて貰うというシステム。

③ とくに印象に残ったこと

両親を部室（忘身寮の一室が学習室兼部室、隣が畳敷きの寝室）に案内したが、その汚さにびっくりされ、私自身は、当たり前と思っていたが、一般の人には相当なショックだったと知り、こちらも驚いた。

④ その他のエピソードについて

「かゆいかゆい」部室の皆が騒ぎ、調べたところ、部室本棚にかけてある油污れの円管服にシラミが一杯わいて、これが原因と判明。

☆ 車のトラブル二件

その1 部費かせぎで引越荷物を満載した彗星号が、八幡の坂道から階段を転げ落ち、民家の塀に当たつてとまり修復が大変だったこと。

その2 全日本自動車連盟供与のライトバンがスリップし田んぼに転落し引き上げに苦労したこと。



名物青馬車(撮影 39中原OB)

お便り

アンケートより

(38) 高橋

学生時代の自動車部での思い出は沢山あり、いくつかを揚げますと自動車のエンジン等をバラし車検を受けたこと（半年車検）、後輩の運転指導をしたこと、福岡県（福岡市）の運転試験場で大型を受けに行きハイドロマスター付きを知らず

二〇mも行かずに降ろされたこと、自動車部のコロナで小倉の交差点でギヤーがかみこみ動かなかったこと、同車で八〇km/hを出すとクリティカルスピードとなり激しい振動がおきること、自動車部の九州一周旅行中、霧島山中で山火事にあい、消火を手伝ったこと、九州山口地区のナイトラリー（大学）で、ワイパーが故障し、雨中顔を出して運転したと、そしてラジオの実況に声が流れたこと、そして二位となったこと等、走馬燈の様に思い出されます。

お便り

連絡

(38) 犬塚

部史のお世話、ご苦勞様です。部から葉書等を頂いていた時期がありました。後輩も大変だなと思いつつ、何もせず
に、今日まで来てしまいました。

各地で、有志のOB会がいくつも行われておりますが、小生が出席したOB会は、S三十五〜三十八年の、おもに同時
期部室住まいの方々の集いです。門司先輩（37）が動いていただいて、それぞれの年代で声をかけあい、東京で会いま
した。（H一年）

その後、H四年に、もう少し年代を広げて集まりました。（十数名になったと思います。）年代が離れますと、話題も知
らぬ事が多く興味がうすれます。地域、年代を主目として集まっていき、そのグループの情報を交換していけば自動車部
の過去も生きつづけるのではと思います。

小生は、今五十八才になります。現役の方々や、二十〜三十代の方々とは、自動車への思い、自動車部の受け取り方
は大いに異なると思われます。又、自動車の性能やスタイルのことを話すのも（聞くのはよいのですが）おっくうに思えま
す。OB会等今後の出会いの中で気の張らないつきあいの出来る（友）が、一人でも二人でも得られれば、それを大切にし

ていきたいという心境です。

◎ 自動車部に在籍して良かったこと：「親友と多くの知人を得たこと」「思い出を得たこと」(以下略)

手記

「アルバム」(昭和四十年十二月二十日発行 自動車部誌「流星」創刊号より)

(38)野口

大學時代につくったアルバムが四冊ある。その中二冊は、自動車部生活四年間の思い出の数々が記録されている。第一冊目の第一ページには「祝卒業」九工大自動車部と記してある。第二ページ目にはこれこそめちゃくちゃにいろんな言葉が記されている。見るたびにいつも吹き出したくなるしました、これを見るために、時々取り出して見るのである。昭和三十八年二月二日、我々がいよいよ自動車部を追い出される日に、同輩、後輩たちがくれた言葉である。

そして次のページをめくろう。

- ① 九州一周遠征
昭和三十五年四月一日～四月八日
- ② 九州一周ラリー試走
同年八月十四日～八月十七日
- ③ 九州一周ラリー(第二位)
同年八月二十三日～八月二十八日
- ④ 中国地方一周遠征
昭和三十六年四月一日～四月八日
- ⑤ 九州一周ラリー 第二位
昭和三十六年五月一日～五月五日
- ⑥ 日本一周ラリー
同年六月十五日～七月十六日
- ⑦ 九州一周、横断遠征
昭和三十七年四月一日～四月十日
- ⑧ 北海蒼一周ラリー (十七位)
同年七月一日～七月八日



35.8 九州一周ラリー

同年十二月十六日

部生活四年間の大きな行事がメモされ、その下に、自動車部部員証と全日本学生自動車連盟の会員証が貼られている。この緒言で始まるアルバムも四年間を通して見れば、実に変化を伴っているものである。昭和三十四年春、あのよんだ北九州の煤煙の下にさいた清らかな桜の如き心で自動車部の門をたたいた。そこで僕を迎えてくれたのは「福たー〇〇一五」という四十四年生まれのKC型トラックであった。この彗星号はナンバープレートをやつとの思いで支えている三本の三つ骨だけしか残っていないかった。この車は老体にむち打ちながらも十五年間も働きつづけたのかと思うと、先輩のこの車への気の使いようもおのずと判るような気がした。

ナンバーのある車と云えば、彗星号が唯一の車であり、我々の練習車は三十八年生まれのシボレートラックであった。当時バッテリーは部に一個しかなく、練習のたびにあの重い奴をエッチラオッチラ運んだものである。免許試験を受ける前でない、と、彗星号には乗せてもらえなかった事を思えば、今と昔は雲泥の差がある。そういう環境でも何とか、年の末には免許証がとれた。免許証を取つてはじめての「スラム運転」と云うのは今でもよく覚えている程である。余程うれしかったのであろう。

そしてその春はじめての九州一周遠征。その時の車がこの彗星号である。ガソリンはよく食うし、ひどい時には1kmノルという時もあった。クッションの悪いトラックでの九州一周である。それまで六十キロをこえていた体重も五キロもやせてとうとう卒業するまで六十キロに達せなかった程である。

二年生の頃であった。西日本自動車連盟の結成が急がれ、九工大もそのメンバーに加わった。しかし、そこではじめて見たものは他の自動車部の車の姿であった。九工大は長い歴史の上に立ち、昔の古い殻から抜けきらずに部活動を続けていたのだろう。連盟結成を期にして、九工大自動車部も脱皮せざるを得なくなり、ついには老兵も消え去って行った。車の小型化、乗用車化は丁度その頃から始まった。永い苦勞の末、やつと完全に小型化へ脱皮出来たのである。それからの九工大自動車部の発展は目ざましいものがあったと信じている。

卒業して二年半になろうとしている。今、車庫をのぞいた時何を発見するであろう。三年前とすっかり変わった部車を見るだけであろうか、昔のおもかげが残っていないだろうか。

いや必ず残っているだろう。それは先輩より受け継ぎそして後輩に伝えて来た自動車部の精神が。即ち整備技術の向上、運転技術の向上、そして交通道德の啓もう運動精神である。これこそはどんなに車は変わろうともいつまでも残していきたいものである。

この三つの精神をいっばいに埋め尽くしたこの二冊のアルバムは僕の一生の良き友となる事であろう。

自動車部、わが青春（その三）

四〇年卒の橘氏はVWゴルフディーゼル七八年式に乗っている。

平成九年、福山の自動車時計博物館に立ち寄ったとき、駐車場に置いて中に入り観覧をおえて出てみると、数人の見物客が氏の車をのぞいていたという。「展示車が外に置いてある」と。

氏が、博物館へ出した札状のコピーが送られてきたのでその一部を手を入れて記載したい。

― 手 記 ―

黒いクラウンに思うこと

(40)

橘

(略)私は大学時代に自動車部にはまり込んでしまい、大切な四年間を自動車の修理と押し掛けに費やしてしまいました。卒業後は神戸製鋼所で製鉄所の建設工事などを担当し、現在はビル管理会社につとめています。社会人となって自分で持った車は、スバル360、同1000、同1300Gと現在のゴルフDです。余談ながら女房も富士重工業の本社に勤めていたようで、愛車はもちろんスバルです。

車は、大きな車にどつしりと座って運転するのではなく、最小の経費で車の性能をいっばい振り絞って走らせてやるのが好きで、その意味でもゴルフDはぴったりです。

クーラーはきかず、アンテナはパーツがすでになく、時計は四年前から同じ時刻を指しつばなし、あちこち錆が目立ち始め

ましたが、道具としての持ち主の意志に忠実に答えてくれるその健気さに機械を超えた親しみを覚えます。

私が車に興味を持ったのは高校時代だったように思います。昭和三十年代の前半で、自転車を持つのが豊かさの象徴のような小学生時代を過ごし（勿論買つては貰えませんでした）、高校時代はオートバイに憧れ各社のカタログを集め、その後大学時代はタクシードライバーでもいい、なんとか自分の車を持ちたいと夢見ていました。そんなときに部車として乗ったのが初代のクラウン、それもタクシードライバーのガタガタの黒いやつです。ヒルマンは学外で運転練習にらせてもらいました。当時日野ルノーが、カレーの会社とタイアップして懸賞で百台が当たると宣伝していたころです。そのほか友人が家庭教師のアルバイト先の幹旋で、ビュイックの五十二年型を廃車のおりに貰ってきましたが、何しろ昨日まではVIPの送迎車だったのでからシートカバーはクリーニングのしたて、車体はワックスでピカピカ、車内に塵ひとつ無く、私達は整備用つなぎ服で汚してはもつたないと、パンツ一丁で学内を乗り回していました。なにせ学長車より大きくて立派で、公用車の運転手さんが洗車の手を止めて見てくれたこと、守衛さんがお客と間違えて最敬礼し、すぐ学生とわかって「こらー！」と叫んだ事などを思い出します。

このビュイックについてはその性能、デザインなどの出来の良さにカルチャーショックをうけ、工学部の学生として今後いつになったら日本の工業力がアメリカに追いつけるだろうかと友人たちと真剣に議論をしたものでした。

以来、三十二年がまたたく間に過ぎ、福山の自動車時計博物館で当時と同じ黒いクラウンの座席にすわりステアリングホイールを握りしめたとき、過ぎ去った時間、とくに学生時代の苦楽、社会人となり、家庭を作り、子育てを果たした年月が色々頭には浮かび思いもかけぬ感慨深い時間を過ごすことが出来ました。

自動車博物館といえば、富山県小矢部市に日本自動車博物館があるのを知り83年（昭和五十八年）に行ってみました。フライングフェザー、ニッケイタロー、富士キャビン、コニググッピー、R360クーペなど、それに東昌エコー、メグロ、陸王などの二輪車もありました。これらは当時乗ることも、さわることもまして持つことなど叶わぬ夢でした。戦後の復興期に日本を支えてくれたオートバイ、オート三輪、軽自動車、そして四輪の各自動車、それらはまさに復興の歴史でした。

色々のメーカーが、試行錯誤を重ねて、独自の個性と驚くほどのアイデアを発揮して、それを見る私達に憧れと夢を与えてくれました。

現在の自動車産業の隆盛を見るにつけても、学生時代に自動車と、自動車産業の将来について、熱っぽく議論した方向と、必ずしも一致しない、むしろ「大きくズレた」思いがします。商品として売れなければならないからといって技術の浪費は見過ごせないと思います。例えば加速を誇るよりもクリーンな排ガスの技術を、排気量や馬力を誇示するより低い燃費を追求してもらいたい、ドイツが3リッターの石油で100km走る車にしのぎを削っているように……

最近各地で自動車博物館が設置されていますが、あまり立ち寄ってみようという気になれないのは、自動車は本来生活の道具の一部であって、飾って楽しむものではないと考えるようになったからです。

確かに懐かしい古い車がありました。しかし、それは乗ってみたり、さわってみたりは出来ない単なる展示品だったからです。しかし福山の自動車時計博物館はハンドルから当時の懐かしさを体で再現させてくれました。写真や昔話で、妻や子供に当時の説明をするより、当時のままの車を見せる方が、さらにただ距離を置いて眺めるだけよりは実際に乗ってさわれる車に触れさせるほうがより説得力があると思われます。

そうした意味で福山の「自動車時計博物館」に深く感動しその末永い発展を祈った次第です。

追伸 編集担当様へ ご苦勞な事が多いと思いますが是非とも「特別号」を発行をしてください。

お便り

アンケートより

① 私にとって自動車部とは

未来創造と忍耐力養成及びグッドコミュニケーション

② 辛かったこと

(41) 甲 村

夏の整備合宿 汗と油とヤブ蚊との闘い

楽しかったこと

春の遠征ドライブ いろんな人々と親しくなれる、及びドライブ

③強烈な印象

事故：部車でフィギア審判応援で福岡に向かっている時に、大型トラックを追い越し中アクセルが戻らなくなり全速加速のまま車体がローリングし始め、横転、そのままたんぼに転落。車体は壊れたが四人全員かすりキズ程度で無事だった。

④その他のエピソード(一)

熊本でのナイトラリーに参加した時で、小生は計算係でドライバーと二名のみ、夜間の関係で照明を二、三個車内に取り付けたのは良かったがオーバーデイスチャージ気味になり、途中でエンスト。丁度踏切前で止まったため、そこは一人で押して難はのがれたが、さてスターターを廻すがさっぱり。このまま試合放棄かと思ったがこん身のありとあらゆる力で押しがけしたら幸運にもエンジンがかかって、試合続行が出来た。ラッキー！ 本当に幸運だったかと思うが、これが本当の「火事場のバカヂカラ」というものか。

⑤その他のエピソード(二)

友人(二部電気)に、すぐあの方面だけ積極的な(あつかましい！)人がいて、遠征の時、アチコチの町でみさかいなしに若い女性を見るとすかさず声をかけて、デートを申し込んでいた豪傑がいたが、小生はどちらかというと内気で、はずかしくともついていけなかった思い出がある。(内心はうらやましかった)

あと、悪友にむりやりつれこまれて、神戸の町でストリップを見せられたこと。(その後ヤミ付きになったけど…)

お便り

「記念号の発刊に思う」

(42) 市丸

九州工業大学・自動車部「流星」記念特別号編集に関するお手紙をいただきました。すばらしい企画と自己犠牲に心から感謝しています。お手紙を読ませていただきながら、自動車部の四年間や「流星」創刊の頃の思い出が浮かんできました。

取材や編集にかなりの時間と労力が求められると思います。私の手元にも「流星」も残っていませんし当時の写真も限られています。私が自動車部に在籍したのは、もう三十年以上も前のことですが、ラリーやフィギア競技など多くの思い出もあります。いくつか、別紙でお伝えしたいと思います。

四月三日、福岡に来られるとのことですが、別の予定が入っておりお会いするのは難しいと思います。残念です。

編集部のご苦勞に感謝しながら、記念に残る「特別号」となりますよう、お祈りいたします。

1998/3/26

部誌「流星」の創刊

昭和十六年二月、責善報国団、国防部自動車班として、現在の自動車部の出発点が明らかにされたが、それから二十五年後ともなると自動車部も、社会情勢の変化にともなうてその形が変わって行ったのも時勢というもので、それぞれの時代の幹事諸兄のご苦勞が察せられる。その中でも昭和四十年十二月に創刊された部誌「流星」を企画から発刊までこぎつけた尾



部誌「流星」 創刊号～第12号

崎 (42)、市丸 (42) その他の部員の努力に敬意を表したい。今回、部史発刊に際し、この部誌「流星」創刊号から十二号までの存在がいかに重かったかを思うとき、欲をいえばもう数号続いていたなど思ってしまう。創刊号はA五判百三ページのタイプ印刷であるが写真やカットの入ったシャレた冊子で、表紙の題字は当時の部長教官河村 教授の筆、流星号のイラストは伊東 氏 (44) によつて描かれたもので、自動車部の部誌にふさわしいものとなった。

また、第二号には当時の妻木学長の「流星第二号に寄せて」という巻頭言をいただいております、当時の部員が部の伝統の灯を何かの形で残したいという熱意がうかがえる。

なお、この部誌「流星」がその後七号までは毎年発行、八号が二年おいて、さらにその後は四年に一度になり十二号(平成二年)を最後に廃刊? 状態にあるのは残念だが、今回の部史をあえて「流星」記念特別号と名付けたのは、創刊いらい二十二年ものあいだ、学業や部活の忙しい中に発行を続けた担当部員のご苦労を形で残したいという思いがあるからである。写真の「流星」創刊号から十号までは川崎氏 (32) が、創刊当時から現役の自動車部の運営に物心両面に協力し、送られた冊子をその都度丁寧に保存していただいたおかげで、また十一号は喜多村OB会長からお借りし、編集者の手元の十二号とともに全号そろえることが出来た。協力の各位に厚く感謝の意を表します。

流星 第二号によせて

(部誌「流星」第二号より転載)

九州工業大学長(当時) 妻 木

大学での授業すなわち講義や実験、演習などが大切なものであることはいままでもない。これなくしては大学の教育の本体がなくなってしまう。しかし、それ以外のいわゆる課外活動も学生生活にとってはなくてはならぬものである。これこそ大学の



生活を豊かにし、うるおいを与え、人間形成に寄与するところ大なるものがあるのである。

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

さて、自動車部は遠く明治専門学校時代に創立され、今日まで三十五年余の歴史を持つということである。この間自ら自動車部員たることを選んだ先輩諸君は、部員としてこれに精進し、部の発展に努力し、今日の部の隆昌をもたらしたのであった。そして昨年は部誌「流星」第一号を創刊し、本年も続いて第二号を刊行するような気運にまでなつて来た。

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

部誌の発刊によつて部員同士はもちろん、先輩との間の連絡はいよいよ密となり、自動車部が今後も益々充実して行くであらうことを信じて疑いません。(昭和四十一年十二月六日「流星」第二号より)

お便り

映画「男と女」

(44) 伊東

1965年(昭和四十年)入学した我々の時代、車はまだまだ庶民の足とはなっていなかった。サファリラリーに日産が参戦して話題になっていた頃である。ラリーに憧れていた私は迷わず自動車部を希望した。入部に当たっては先輩の自動

車工学の講義を受け入部試験が課せられると云うので驚きであった。希望者は五十名程もいたであろうか。無事入部を許可されて忘身寮の住人となったが、先輩幹事からは、ラリーのノウハウは云うに及ばず、コンパや洗面器をすべ代わりにしたゼンザイで薫陶を受けた。部誌「流星」が創刊されたのもこの年で、表紙のデザインをさせていただいた。59年式クラウンのハンドルを握りたくて新入部員としては洗車や、整備にと精を出したものである。後年64年セドリックを部車として購入、ラリーに活躍した。

この頃クロード・ルルーシュ監督のフランス映画「男と女」が公開された。フランシス・レイのメインテーマが一世を風靡したあの映画である。アヌーク・エーメの美しさもさることながら、最新のフォードマスタングでモンテカルロラリーに挑む姿に何度も映画館へ通ったものである。そのビデオテープは青春の貴重な一ページであり今でも見るたびに三十年前に連れ戻してくれる自分に取っては自動車部の思い出とともに忘れることの出来ない映画である。

お便り

「いまだに解明できぬナゾ」

(56) 藤 本

私が自動車部に入部する決意をしたのは、「免許がわずか二万円で取れる」という言葉でした。ですから、免許が取れたら、すぐに退部するつもりでした。

その思いに拍車をかけたのが、車酔いでした。北方の電停あたりに来るともうひやアセで気分は最悪、英彦山中ではビール袋を手にも車に乗っていました。

こんな私が四年間も退部せずに続けられたのは何故でしょうか。私達の学年は、二十数名の大量入部があり、半数以上がやめ、最終的には十一人が残ったと思います。このメンバーとの共同生活(各行事を通して)に支えられたのが原因の

一つだったと思います。しかし、コンパや合宿での先輩のしごきや打ち上げ（とくに私は酒によわかったので）に耐え続けられたのはやはり不思議です。でも、いまだに、年賀状の交換が続いているのも事実であり、今後も、この不思議なつながりを続けていきたいものです。

お便り

「ミスコースは、マップにも手落ち」

(57) 白 水

自動車部での活動は今でもはつきりと思い出されます。また、自動車部に籍を置いていたことが、私の学生生活を本当に充実させてくれたと思います。今でも、学生時代のことが話題になることがあります。すぐに出てくるのは、やはり自動車部でのことです。また、一般社会人の方々との出会い、とりわけ徳尾 氏との出会いは、人生での大きな糧にもなっています。

当時、自動車部の活動は非常に活発でした。特にラリーのことになると、毎晩山で練習でした。時には近くの山では飽き足らず、遠くは山口や大分まで行ったこと、合宿中、こつそりと抜け出して、走りに行ったことも思い出されます。

卒業最後のラリーでは、ミスコースをしてしまったことが、非常に悔しく、思い出に残っています。ラリーが終わった次の日、同じコースまで行って、やはり主催者側のマップに手落ちがあるなど、同僚と納得し合ったこともありました。

又、最後のインカレラリーでは、大分大学まで優勝を合言葉に必勝体制でエントリーしましたが、後一歩及ばず準優勝になったことなど、つい最近のことのような気がします。

まだまだ、遠征での思い出、フィギア大会、整備大会、藤原杯（部内ラリー）等など、思い出されることは多くありますが、切りがありませんので、この辺で。

自動車部は体育系だった（勝つための特訓）

お便り

「わたしと自動車部」

私が自動車部に入部したきっかけは早く気の合った友達を見つけ勉強以外の時間を有意義に過ごしたいと言うことが最初の動機だったと思う。我々が入部した昭和五十五年（一九八〇年）は部活に所属する人は稀でほとんどの人が時間を拘束されずに自由に自分の趣味を楽しんでいたように思える。一方、自動車部とは車の運転や修理をする部だと思い軽い気持ちで入部した私は、入ってから少し後悔した。そのわけは自動車部は運動部だったからだ。入部して最初に教わたったのはハンドル回しであった。今でこそ軽自動車にもパワーステアリングが当然のようにしているが当時はパワステといえばクラウンクラスしかついてなかったように思える。このハンドル回しはなんのためにやるかと言えばもちろんフィギアのためである。当時ハンドル回しの車は車庫のとなりに三台ほど置いてあつて授業が終わると金毘羅山まで走った後、往復一〇〇回くらいまわしたと記憶する。ハンドル回しはつらい練習であつたがフィギアで勝つためには必要不可欠な練習であつたと思う。しかしハンドルさばきだけは体が覚えていてスムーズに回すことができ、車に乗るたびに大学時代は自動車部に所属していたと言う自負心がよみがえってくる。

その他に自動車部のこととはついこの間のことのように思い出すことができる。ほのぼ

(58⁹) 長木



S58年 長木、中村(61) 一瀬(61)

のとしたスカベンジャーラリー、全日本ラリーの主催者側と言う大きなイベントだったACKスプリングラリー、苦しく厳しかったフィギアの合宿練習、山奥で夜空を見上げると満天の星が奇麗だったJUNEラリー、街頭に立って集まった金額に驚いた交通遺児育英募金、企画から主催まですべてをこなしたKITラリー、楽しかった遠征旅行など今では大学時代の良き思い出となっている。

ただ心残りなのは同時に入部した六名のうち三名が留年や中途退学したことだ。留年や退学は部活のせいではなく個人的な問題だと思いがそれらの友達を引っ張っていけなかった自分たちが情けなかった。

今でも後輩たちから年賀状が届くが、今の後輩たちに言いたいことは、せっかく何かの縁があつて同じ釜の飯を食うようになった仲間としてお互いに手と手を取り合つて部活に励むと同時に学生生活もお互いに励まし合いながら同時に卒業を迎えて欲しい。

以上

お便り

「人との出会いの不思議さ」

(62) 山 本

自動車部を通じて知り合った、ACKの徳尾 氏との出会いが、私のその後の人生に大きな影響を与えたと思います。

ラリーの主催を通じ多くの事を学んだと思います。当時KIT・NIGHT・RALLYを含め公式戦(全日本を含む)を年間五戦程主催していたと記憶しています。

そのおかげだけでもないでしょうが、九工大に七年間も在学しました。

他にも、部の行事も想い出深いものがあります。今思い起こせば、工大祭に、合宿、夜な夜な先輩を誘っての『走り』、整備大会、遠征、A級会議、エルフのバイト、みやび……

自動車部は、私にとって青春の宝箱でした。

以上

お便り

アンケートより「僕にとっての自動車部」

(63) 小川

大学に入るまでは、全くといっていい程、自動車には興味がありませんでした。たまたま、おなじ高校出身の友人に誘われた事と、看板に書かれていた『三万円で免許が取れる』の文字に惹かれて自動車部の門をたたきました。車庫にはカラーリングされた古くさいラリー車がありました。しばらくしてラリーがどんなものかを知りました。狭い山道を全力で走りぬける。若かった僕にはたまらなく刺激的でその魅力にとりつかれてしまい、いまだにラリーは続いています。(三十四才現在)

車が壊れる事から自然とメカにも詳しくなり、就職も自動車部品メーカーを選ぶ事になりました。活動をともした友人たちも個性の強い人間が多く自動車部での想い出を一層色濃いものとしてくれました。何気なく入部した自動車部が、その後の人生に大きな影響を与えたといっても言いすぎではないというのが僕にとっての自動車部です。

以上

お便り

アンケートより「記録は破るためにある！」

(63+M) 永 富

「三万円で免許が取れる！」というのは自動車部の新入部員勧誘の決まり文句（現在は金額はちよつと変わっているかも）ですが、私は十万円弱（仮免四十回、路上に八回）かかりました。二学期の途中に仮免を取得し、冬休み最後の日に路上を通った時は嬉しさより「もう運転なんかしたくねえ」と思ったものです。

単なるカタログオタクであつた私としては当然の結果ではあつたのですが、おかげさまで理論では運転できないと言うことをしつかり教えていただきました。

今気になるのは、これが免許取得までの回数としては自動車部史上最長記録なのであろうか、ということです。

以上

お便り

卒業後もラリーに明け暮れ……たい

(H2) 今 泉

興味半分で入部した自動車部は大変楽しい日々の毎日でした。

働きはじめて、競技に参戦の予定が結婚、子供、マイホームと小遣いは殆どありません。

いつかまた、復活を夢見ています。

在学中の後輩も、学生生活楽しんで下さい。

昔、懐かしい写真がありましたので同封します。S六十二年遠征(四国)帰路のものです。



S62年 四国遠征

お便り

アンケートより

「ガソリン代は食事代に優先する」

③今でも忘れられないこと

ラリーの笛ふき。星ひとつ出していない様なまっ暗闇の中に二時間以上も一人で立たなければならなかった事です。

(H4+M) 公山

(しかも車が来ない)でも、おかげでずいぶん度胸ができました。

④その他のエピソード

「流星」の最新号の編集を担当したのですが自分では持っていないのか？

②自動車部やって良かったと思ったこと

自分の車が壊れたとき、当時A級だった私は、ジェミニイルムシャを我が物顔で乗り回したところからしたのは、昼メシ代をガソリン代にしていた事ぐらいですかね？。

でも、自動車部やってなかったら、今の半分も車を好きになれなかったと思います。

以上

お便り

アンケートより

(H5M) 林

①自分にとって自動車部とは＝モータースポーツ参画及び企画の入口

②辛かったこと＝小人数での運営

楽しかったこと＝モータースポーツへの参加、人間関係の形成

③強烈な印象＝ダートトライアル中に車を壊したこと

④そのたのエピソード＝合コン(合同コンパ)、学園祭で騒いだこと

自動車部と部長（顧問）教官

明治専門学校昭和六年卒の「卒業アルバム」には、T型フォードに乗った生徒とともに畠村教授が写っている。同好会時代の運転や整備の指導に当たられた方である。また昭和十二年当時は松浦 先生が教えておられたそうである。

昭和十六年二月、自動車班（のちの自動車部）が正式に設置されて最初の教官は、新町 先生（昭和十六年～十八年）である。残念ながら先生は途中で体調を崩され、片岡 先生（十八年～十九年）が自動車班の指導に当たられた。

昭和十九年八月片岡先生が退官された後、担当教官がはつきりしないが、岩城先生が一時自動車部の部長教官をされていたという先輩もおられる。昭和二十二年五月、新莊 先生が赴任されてから二十八年までの六年半、自動車部の部長として戦後の一番モノのない時代の自動車部の面倒を見てこられた。

新莊先生のおやめになったすぐ後は、河村 先生、勝原 先生が交替で部長教官をされ昭和四十一年四月、中田先生にバトンタッチされるまでの足かけ十四年間両先生にご面倒をおかけした。部誌「流星」創刊号に河村先生から祝辞をいただいたものを転載した。

部誌発刊を祝して

（部誌「流星」昭和四十年十二月二十日刊、創刊号より転載）

顧問 河村

このたび長い間の懸案であった部誌の発行が、部員諸君の大変な努力で、いよいよ軌道に乗ることになり、ここにその創刊号を出すに至ったことは顧問の私としてはこの上ない喜びであり、又その創刊号に祝辞を寄せることになったのはこの上ない光栄と思っています。

顧みますと、私が本学に奉職するようになったのは昭和二十三年四月からで、当時は勿論明治工業専門学校でしたが、そ

のときから自動車部がありました。まだ戦後三年目で食糧事情も悪く、世の中も騒がしかったのですが、自動車部員は実によく車の整備をやっていました。その頃はまだ新莊先生が部長でしたので私など出る幕でもないし、お世話はしませんでしたが、私の専門が内燃機関ですので、自動車には大に関心があり部員諸君の活躍はよく見て感心したものです。何でも聞く所によると、大型（当時の話、今では中型か？もうこんな車は殆どありませんが）トラック・トヨタ四トン・ガソリン車（注1）を、終戦の時、宮崎の方に捨ててあったのを拾って来たとか。この中古車を後生大事に一生懸命整備していたのはホトホト感心しました。それだけではありません。当時機械科所属の乗用車改造の小型貨車（注2）と、まさにオンボロのバス（注3）を練習用に整備して動かしていました。私はその頃主爾寮にいましたので、私の子供がそのボロボロに乗せてもらって喜んでいたので覚えています。又大型トラックで職員の引越のアルバイトをして、ガソリン代をかせいでいました。私も山口から戸畑まで引越するのにお世話になったものです。

所でそのとき新莊先生がおやめになったので部長の後がこちらに廻って来て、部長をやらざるを得ないことになったわけです。私自身免許証を未だに持っていないし、エンジンはともかく車体関係については余りよく知らなかったのですが、まあとにかく部長をお引き受けしました。私の方針は、自動車部は部員諸君で立派にやっていけるのだし、なにも先生が口出しする必要はない。ただ学校、主として会計課すなわち自動車の維持についてガソリンや金と関係のある交渉。又自動車会社等対外的なことと学生諸君だけよりは先生をつれていった方が話が通りやすいと思われるような時に出て行って世話をすればよろしい。あるいは何か問題が起こったりした時の尻ぬぐいをしてやればよろしいということで、専ら部員を信頼しています。これは今も変わりませんし、事実いまでも少々問題もありましたが、私の基本方針を変える必要を認めません。

立派な部則がありA・B・C・D級という厳格な資格があり、幹事以下よく統制も取れ、殆ど文句をいうことはないのでから、又その方が部長として楽でもありますね。尚部長という名称は責善会の規約の改正により顧問となり、対外的に部長と名乗る方が便利な時は便宜上部長という名称を使ってもよろしいということになったのでそのようにしています。

その顧問ですが、新莊先生のあとずっと私がやっていたわけではなく、その内勝原先生が来られましたので、大体一年交代でやっております。前記の通り名前は自動車部顧問でも実質的には何もしなくてもよいようになっていたのですが、やはり自



S35. 3 追い出しコンパ 勝原、河村両先生

36.1

自動車部はなかなかそうは行きませんでした。何やかや問題がありました。はじめのうち、車は皆学校所属で『た』ナンバーで、それに相当して自動車維持費という金が学校予算として来ているので、これを自動車部にそのまま貰うべく会計課に何度も手のかえ品をかえ交渉しましたがなかなか思うようにならず、今もつてうまく行ってません。ただ出来る限り有利になるように計らってはいるつもりです。ラリーのこと。毎年三月終りから四月上旬にかけてやる遠征で自動車販売会社に車を借りに行つたこと。最近はあるべく安く車を買うこと。中でも一番厄介なのは事故のとき。昨年はこの事故が続けざまに起こつて、警察に行つたり、相手方と話しあつたりで、これには少々参りましたが、まあこちらが良識ある部員ですから安心して何とかやれます。ごく最近ではこの夏インカレが本学の当番で行われ、その自動車部競技が雨の中でやられました。男子大型で全員失格、お蔭で猛烈な抗議を受けて少々タジタジ。幸いにして有力な先輩諸君のお蔭で何とか切り抜けてホッとしたというような一幕もあり……等ですが、とにかくよい部員諸君ばかりだということは顧問をやつていても、気持ち良く余り苦にならないということなのです。

どうか願わくばこの立派な部の伝統を受け継いでますます部が發展していきますように、又せっかく創刊した部誌は中絶することなく、必ず継続して発行し、部員相互並びにせんぱいと現役部員を結びつける有力な仲立ちになりますよう祈つてなりません。

(注1 彗星号)(注2 蒼竜号)(注3 流星号)

河村先生と同じ時期、交代で自動車部のお世話をいただいた勝原先生に、平成十年七月、九州での座談会に、ご出席を頂ければと思ひご案内を差し上げたが、次のようなご返事をいただいた。

お便り

「参加できないのが残念」

意義深い会合に案内下さって感謝します。数年前より健康を害し入退院を繰り返し、目下、自宅で静養中で、参加できないのを残念に思っています。

皆様によろしく。

元部長 勝原

部を想う

(部誌「流星」第二号より)

部長 中 田

流星の第二号を発刊される由、賛成である。今年四月自動車部長になれと云うおす
すめで引き受けたんですが、最初の間はあまり期待を持って居なかった。失礼な云い方を
すれば若い者が自動車に乗りたがるのは当たり前である云う程度のこと位に思ったので
あるが、その後内容が解るにつれて、実に厳格なルールに従って運営しており、各メンバー
はそれを立派に実行していることが分かり、自分の不明を心中大いにはぢた次第である。
此の現状は一朝一夕に出来上がるものではない、自動車部成立以来の諸先輩の御努力、
それを受継いだ現部員の切さたくまの賜で、この尊い伝統を必ず後輩に伝えて貰い度いと



S44.3 中田教授と卒業生

思います。

先日モラリーの開会式で一寸述べたことであるが「ドライブ」としては余り快適ではなさそうな競技を辛抱強く頑張り自己を磨き上げる忍耐力には敬服した次第である。この様な立派な自動車部の部長であることをほこりとおもっている。

河村先生の後を受けて自動車部の部長（顧問）をされた中田先生もその後、お亡くなりになり、当時の自動車部についてお話をうかがえないのは実に残念である。心から冥福をお祈り申し上げます。

昭和四十五年四月、中田先生のあとを受けて藤原元一先生が自動車部の顧問に就任された。

藤原先生は九工大で心理学を教えておられたが、昭和五十九年、大西先生に顧問を譲られるまで、「流星」に数回の巻頭言などをお寄せいただいている。いずれも、その時々々の自動車部のあり方や、問題点、部の将来のあるべき姿についてが、柔らかな文体ながら、厳しく指摘されている。

その中でも特に、印象に残った第九号の巻頭言を転載した。

ものの本質を知るとは

（部誌「流星」第九号 巻頭言）

部長 藤原

人はかつて車を創った。車は人々の生活を潤し文明の利器と呼ばれるようになった。車の便利さに馴れ、車拔きの生活などものは考えられなくなった今、人は車を文明の凶器と呼ぶ。

文明の利器が、文明の凶器となつて人類を脅かしているのは、車や原子力だけに限らない。何事によらず、その本質がよくわきまえられず、目的や手段を誤ると利器は凶器となる。すぐれたものは往々にして両刃の剣にたとえられる。

人類にとって言語・科学・教育はこの上もなく重要なものであり、まさしく利器そのものであるが、本質を離れ、目的や手段を誤った時に、それらが人間にとってどんなに怖ろしい凶器となったことか。我々の歴史は、人間によって創り出されたもの

が、人間にとって利器となり凶器となる様子を如実に物語っている。今日公害の名を冠して呼ばれるものの中にも、利器が凶器と変じて行つた諸々の過程を見ることが出来る。

ものにはすべて本質と不可質の性質がある。その性質とは不可質の目的である。目的にそつて性質を最大限に發揮させる手段が考えられる。これら三者が常に均衡を保つて望ましく作動している時、ものは人間にとって利器となる。単に便利だからとか効率が良いと言うだけでは、ものは道具に過ぎず利器ではない。ものの本来の性質を如何によく生かして使い得るかを、道具を通して人間が問われ、その解答を人間に示し得た時、道具ははじめて利器として存在する。いわば、ものに利器としての生命を与え得るか、単に道具として止めておくか、はたまた凶器へ墮差^ちしめるかは人間が決定することである。両刃の剣は、両刃であることが危険なのではなく、危険な使い方も出来るという点で危険なのである。

現代は加えて情報化時代である。秀れた性能とか効率とかを呼び声にすれば何でも普及する。情報入手の困難さに比べてこの便利さは何とありがたいことか。しかし、この容易さ便利さに眩惑されてはならない。たしかに情報化のおかげで我々は容易に知ることが出来るようになった。しかし情報を得て知つたことと、その本質を知ることとは同じではない。それはそのものについての知識を得たことであつて本質をつかんだことにはならない。普及という一般化の中で、えてしてもその本質が欠落しやすいのは、情報を得た時にそのものの本質まで知つたかのような錯覚するところに一因があるのではなからうか。

本質を知るとは、そのものについての知識は勿論のこと、視野を広げる時、又は視点を変えた時ににも、そのものが他とどう関わっているかという厳しい内省が常に要求されるのは勿論だ。それなしにもの本質に迫ることなど出来ない相談だといわねばなるまい。

さて、そのものを車とか仕事とかに自由に置き換えてこの文を読んでほしい。そうすれば焦点はもつとはつきりするだろう。車とは本来何なのか。君にとって車とは何かを在部中に徹底して考えるようにすすめる。その本質を知るために車とつき合う方法もいろいろある。本質さえしつかりとつかまえれば、答は自ずと出てくるであらう。

その時、諸君は、はじめて車を利器にすることが出来る。同時に、部の質を向上させ部を推進させ、存続させる原動力となつてゐるものの正体をも知るだろう。

自動車部について

元顧問 名誉教授 大 西

九工大を定年退官したのが一九九六年、自動車部顧問を辞したのが一九九四年、その前の十年間が顧問であったような記憶があるので、顧問になったのは一九八四年であろう。その年の卒業式後、体育館での茶話会の終わり頃、顧問の藤原先生から顧問への要請があった。藤原先生は退官される予定であったので、とっさの判断で私に指名されたかと思う。今日は一九九九年三月二十一日、年度の節目が自動車部の思い出につながる。

自動車部のOBの嘉村 氏からの要請では、自動車部について何でも良いから書けということですが、私の立場からは面白い思い出はなかったと思う。幸いなことに、在顧問中は人身に関わるような事故は一切なかったので、少々不愉快なことでも、今から思えば、逆に思い出としては楽しく書ける。

私は

自分の学科生で、自動車部のキャプテンに思い出がある。たまたまその時にトラブルが発生したためかもしれない。まず、キャプテン生越 君（61）時代に自動車部車庫が木

造から鉄筋コンクリートに建て変わり、場所を移転することになった。新築の車庫にはシャッターがなかった。生越君はOBから寄付を仰いででもシャッターをつけると頑張ったが学生課の認めるところではなかった。当時の生越君の憤慨の様子が印象に残る。それから二年後、山下 君（H1）の時代になって、生越君の予言どおり、泥棒がスチールロッカーを破って鍵を取りだし、責善会自動車部と大書した乗用車を盗み出した。沢見交番への盗難届け、若戸大橋下での盗難車発見からその届け、交番ではお巡りの皮肉が面白かった。九工大は泥棒にやさしく、警官には厳しい。何でも、戸畑署管内で犯罪（主として窃盗）発生がもつとも多いのが官舎域を含む九工大キャンパスだったらしい。そのころ、部外者がキャンパス内で車を改造している状況が目立った。

山下

君の卒業前後だったとおもう。いすゞ自動車からセダン（イルムシャー）の寄贈を受けた。これでかつての盗難車は姿

を消した。平成四年三月いすゞ自動車からエルフの寄贈を受けることになった。前エルフは二十年経過車であったから、自動車部にとつては感謝以外のなものでもない。しかし私はすでに官舎から出て、折尾に居住していたので、車庫証明の関係上、新エルフのオーナーの資格はない。そこで、官舎居住の加藤 教授に懇願して、顧問と共に新車のオーナーになっていただきたい。いすゞ自動車としては寄贈行為が自社の宣伝になることが望ましい。大学としてはタッチしたくないようであったが、当時の学生部長・有田 教授の列席によって新車の受領式に格好を付けた。十年間オーナーであったセダンとトラックには一度も乗車しなかった。新エルフにはこのとき運転席に三十秒ほど腰掛けて、私の顧問が終わった。

顧みれば、年四回のコンパ、学内からスタートするスカベンジャーの開始と終わりで挨拶すること、途中から耶馬溪でのナイトラリーで出発の旗を振ることが顧問の仕事に加わった。それ以外では、研究室に印鑑をもらいに来た学生、何も知らない子どもが卒業時には立派な青年として巣立つ姿を見るのは楽しかった。四年生以上しか知らない研究室生活では得られないものが部活にはあったようだ。定年退官後、図らずも私がオーナーであったセダン（イルムシャー）を廃車にするために印鑑証明を自宅まで取りに来た学生がいた。これで自動車部との縁がきれたと思った。退官半年後、縁あって韓国の国立昌原大学に客員教授として赴任した。ある日、妻からの電話でイルムシャーの税金の督促状がきたと連絡があった。まだ縁はきれてなかったのである。学生部に連絡して善処を頼んだ。やがて自動車税が未納につき差し押さえの通知がきたそうだ。びっくりした妻は最終的に予てから付き合ひのあった現細川学長の奥さんに善処をおねがひしたようである。

昌原大学には自動車部らしきものはない。しかし機械関係の学科近傍では自動車を整備したり、パーツの取り替えさらには自動車の残骸などがあり、学生は自動車に興味があるように見受けた。学生が相互に海を渡り、それぞれの国の学生の先導により左右運転席の位置が異なる状況を知ることができればなどと考えたこともあったが、韓国側の同調がなかった。韓国の交通事情は著しく改善され（マナーの向上）、滞在二年間の変化は目覚ましい。シートベルトも着用が義務づけられていたが、いつのまにか自由になったらしい。自由主義の原点で、自分のことは自分で責任をということであろう。私自身は法律で着用が義務づけられる以前から、自動車部員のアドバイスにより着用していたので、今更はずす気持ちはない。同様に少しでも酒を飲むと絶対に運転しない。自動車部のおかげである。

国立大学が国民の税金で成り立っている状況では、学生が使用する自動車という金食い虫を税金で負担することは不可能である。学内の自動車部そのものが目障りである。学生も教官も昔のままではない。これが前述のトラブルの原因である。何年か先には国立大学が特殊法人化する可能性がある。その時の自動車部にはいかなる姿が許されるのか考えてみる必要がある。

99 / 3 / 22

記録に挑戦・ラリー、フィギア、ダート

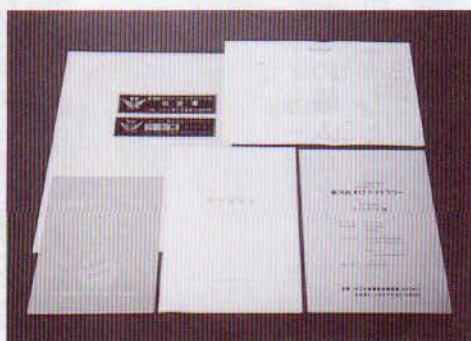
西日本学生自動車連盟のスタート

昭和三十四年四月、熊本大学で西日本学生自動車連盟が結成され、当部からも幹部数名が参加した。野口 氏（ 38）の手記にもあるようにそれは相当のカルチャーショックだったようだ。その後自動車部の近代化、とりわけ部車の乗用車化、小型化がすすみ、ラリーなど競技や、対外試合での上位入賞を目指した態勢作りがなされた。

KITナイトラリー

九州工大の自動車部も、昭和三十五、六年以降かずかずの対外試合を行うようになり、部としてのスタイルや存在意義が次第に変わっていった。とくに、同部主催のKITナイトラリーがJAFのセミオフィシャルラリーとして毎年行われるようになったことは、特筆すべきことと思う。

このラリーは、昭和三十八年、九州工大内で『学内ラリー』としてスタートしたもののだが、



KITラリーの規則書、申込書、完走証

昭和四十一年には責善会の後援により学園祭の一つの行事としてとおこなわれ、学外からの参加も増えはじめた。さらに数年後にはJAF公式試合として認可され、平成十年（一九九八年）現在、三十六回を数え、工学部らしい、メンタルで、しかも基本に忠実なラリーとして内外から高く評価されている。

写真のラリー規則書、申込書、完走証は孝橋 OB（55）提供

ラリー、フィギアの戦績

当初他の大学におくれをとっていた九工大自動車部であったが、練習の強化、ラリー仕様の部車の購入などのハード面と計算技術の理論化、チームワーク育成などのソフト面を重視した結果、昭和四十三年には全九州ラリーで念願の優勝をなしとげている。その他昭和四十八年六月には第六回常盤ナイトラリーに優勝、同五十年第二十五回インカレ優勝など年毎に実力をつけていった。

フィギアについては、ラリーに比べるとかなり成績低迷が続いたが、学校や自動車部単位の競技が次第に少なくなり、個人または小グループの単独エントリーが増加した五十年代に入るとやっと上位入賞者ができるようになった。昭和五十三年、全九州新人戦で一位（福川氏）五十四年度同一位（浦田氏）を獲得している。

五十九年にはダートの部でも全九州で二位の選手もでるなど、各種目での活躍が記録されている。

また時と共にラリーでの使用車両も個人所有車が多くなり、自動車部も「ラリーの魅力」だけでは新入部員の確保や、在籍部員の転部、退部の防止が困難になってきたことも事実のようだ。

部誌「流星」に記載された「所感」などには各年代の幹事部員が、一方ではラリーやフィギアで良い成績を残すための方策に心を砕きつつ、他方では、整備技能や安全意識の啓蒙、献血など社会参加型のアピールもこなさなくてはならず、さらには九工大自動車部主催のKITラリーや、大きなイベントの当番校としての活動に、上級技能者の不足、手足となって雑用をこなせる低学年部員の不足などに毎年苦勞をしていたようだ。

遠征の軌跡

どの部員、どのOBも年度末、年一回の遠征は早くから心待ちにしていたし、その後も楽しい思い出として残っているようだ。

昭和~~三十八~~^{三十}年、奇跡に近い形で実現した第一回九州一周遠征以後、毎年遠征は定例行事として行われているが、そのコースや日程、さらに使用車両は次第に形が変わってきている。

しかし、楽しさ一杯の行程のなかで、第一回の遠征がテーマに掲げた「各種の調査、データ収集」が殆ど当初のままの形で残され、実施されていたことは喜ばしい限りである。

年度によっては、実に詳しく、あるいは理論的に、あるいは高度な解析や手法を用いて行われたことは、年代が経過しても工学部の自動車部としての自覚に基づいたものとして評価される。

遠征を計画し、準備し、実行する楽しさは経験者にしかわからない。しかし往々にしてひと回りしておしまいというケースが多く、全行程が終了した後、その結果を集約し、整理し、報告することがいかに大変かも担当者にしかわからない。

部誌「流星」の各号を読むとき、「流星」が創刊されその後十二号まで苦心して継続した各年代の担当部員の苦労にも厚く感謝を捧げるものだが、その部誌からもうかがえる「遊びに終わらせなかったそれぞれの遠征」の実現に心を砕き、先輩たちの軌跡を忠実に辿った当時の指導的立場の幹事各位に重ねてお礼を言いたい。

紙面の都合で全部は記載できないが、ラリーや遠征などでしか体験できなかったらうエピソードの一端を「流星」各号から抜粋して紹介したい。

エピソード・ベストテン

①『中部、関東遠征(S40/4)』

四、五時間にわたる名神高速自動車道を走行し神戸の一般道へ降りホツとしたときのこと、行き過ぎて引き返えそうとし

たがUターン禁止なので、右折三回、左折一回でもとの道に戻るつもりがなんと途中片側四車線を対向二車線と勘違いして逆行してしまった。五〇メートルほど行くと対向車が一斉にクラクションを鳴らし、気が付いたがすでに遅し、交差点の警官に呼び止められ「ここはジャパンだよ」と、皮肉を言われた上に違反調書を取られた。幸い起訴猶予になった。

事故が無かったことに感謝「ここはジャパンだよ」は当然自動車部のはやり言葉になった。

②『バイトからの帰り道(S42/4)』

日産ジュニアのナンバープレートがどこかで脱落し、気付いてから引き返したがとうとう発見できず、車検時期までの半年間ベニヤ板にマジックで描いたもので通した。幹事の××さんご免なさい。

信じられない話だがほんとはなし。

③『関東中部遠征(S44/4)』

提供車クラウンのキャブが不調で下り坂をニュートラルで駆け下り、ガススタンドで修理したとき、ついでにベレル(ジーゼル)に給油したらなんと「ガソリン」を入れてくれた！。

初期的なミスだがよくある

④『四国、近畿、山陰遠征(S46/3)』

名古屋市内で信号が赤になっても突っ込んだ四台目が警官に止められ、みっちり絞られた。

四十年代はまだ絞られただけですんだ。数台の隊列行進では先頭車は特に気配りが必要になる。原則としてコースに詳しいものが先頭と最後尾につき、信号などでの分断は当然との心がまえが必要なことを部員は学んだことであろう。

⑤『四国、近畿、山陰遠征で(S46/4)』

セドリックのワイパーモーターが故障したので修理工場につくまで、ブレードにひもをつけて窓から手を出してひもを引っ張りながら走った。

第一回の遠征(3~~人~~0/3)では燃料ポンプが故障して、助手席からハリガネで絶えず引っ張りながら走った。

⑥『東北遠征で(S47/4)』

YH(ユースホテル)ではアレックスの発言権は大きい。宿泊者に退屈をさせないようにとの心遣いだろうが、ときとしてんだ迷惑なときもある。あるYHで、ミニゲームをしたときのこと。ジャンケンで負けたものは勝った人から新聞紙を丸めた筒でたたかれるという。勝ったのが体格がよく手加減などという日本の美風を知らない外人女性で、負けたのはかよわい？工大生だったから、これは「悲劇」そのもの。

遠征参加者がすべて幸せとは限らない。

⑦『四国山陰遠征で(51/3)』

国道十号線を南下し佐賀関からフェリーで四国に渡る少し前、コロナ(部車)のマフラーが折損してしまった。前日点検整備の後、締め付けが不十分だったためらしい。

マフラーが折れたり、脱落したりは比較的多い。熱と酸性ガスで腐蝕しやすく振動を車体に伝えにくくするために支点が少ないためといわれている。常にチェックの必要な部分である。

⑧『四国山陰遠征で(51/3)』

自動車部が体育系であるとは四十年代以降の自動車部部員は口をそろえていうが、この年の遠征参加部員にはそれを地

で行くものが若干名いたようだ。金比羅さんの石段、屋島の坂道と坂や石段をみると反射的に鉄人レースに挑む体質らしい。結構なことである。

⑨『KITラリー試走で(54/11)』

日出生台の近くでジエミニのタイヤが三本いっぺんにバーストしてしまった。(原因ははっきりしている)スぺアタイヤは一本しかなく、車を置いて帰校、その足でタイヤを持って再び現場へ、眠かったのなんの。その時食べたイノシシなべのうまかったこと。

どんな運転をすると3本もバーストするのだろうか？

⑩『中国遠征で(60/3)』

鳥取砂丘は天候に恵まれ快晴でした。砂丘は観光客の足跡が多く興ざめでしたが、隊長Nさんが砂の坂道の正しい降り方の見本を見せてくれました。前傾から次第に速度を上げやがて膝をつき最後に顔から転がるのが正しい降り方です。みていた二年生があとに続き、三年生のKさんも正しく顔に砂をつけました。

コメントなし

ジnkxs「なぜか弱いAチーム」

丸工大自動車部のジnkxsにA、B二チームがエントリーするかどうかBチームのほうが良い成績をおさめるという。しかし先輩から語り継がれたこのジnkxsもときどきはずれるもので、Aチームが上位に入賞したりすると、Aチームのスタッフは鬼の首を取ったような騒ぎだったという。

多彩な社会参加をはたした自動車部

昭和三十四、五年までを自動車部の初期または混乱期、その後の昭和六十年前後までを中期または成熟期と名づけると、平成年代はなんと呼ばばよいのだろう。自動車が日常生活に欠かせないものになり、自動車部としての特色なり、存在意義なりについて、考えたり議論したりするたびにますます混乱の度合いが増したのではないだろうか。

そんななかで中期の工大自動車部が、愛の募金運動、献血運動、施設への慰問など社会参加型の行動を起こし結果的に「九工大自動車部」の名をアピールしたことは高く評価できる。当時の幹部部員の努力に心から敬意を表しまた感謝もしたい。

自動車部のダンスパーティーがいつ頃から始まったのかは記録にないが、KITナイトラリーとはまた別な意味で工大自動車部の特色がでていて、部員たちの楽しみの一つだったようだ。

昭和四十四年にはユニホームもできて、「円管服」の野暮な格好ともおさらばできたそうで、「ご同慶」にたえない。

ラリーとはなんぞや

前述、「中期OB」や若いOB、現部員はラリーについての知識、技術も十分あると思うが、「初期」のOBの中には、「ラリー、まかせなさい」という方もあれば「ラリーとはなんぞや」という方もあると思う。

門司 (37) 氏の原稿を明専会報(36/9) ↓ 「流星」創刊号 ↓ 経由で紹介する。

ラリー (Rally) とは本来「集合する」という意味があり、見知らぬ人どうしがある決められた地点で落ち合い、車を通じて親交を深めるのがその目的である。

競技としては、簡単にいえば指示された速度に従って正確にドライブするタイムレースのことである。豪州ラリーのよ

うに道のないところを何日も走るといふ車の耐久性、ドライバーの高度のテクニックを要求するものもあるが、日本では悪路や田舎道を使つた独特のタイムラリーとして近年発展しつつある。

そのタイムラリーについてスタートからゴールに入るまでの様子を述べよう。

選手は一台の車に四名乗り込む。助手席のナビゲーターはコースの案内、計時、メーターの読み、チェックポイントその他における指示の伝達を受け持ち、後部座席の二名のカリキュレーターは車のメーターと標準距離との補正率、その他走行に必要な一切の計算を受け持ちドライバーはこれに従つて正確に運転するわけである。以上のことが円滑に行われるためには各自の熟練はもとより、完全なチームワークが要求される。

審判員からスタート三十秒前に「問題」と「地図」を渡され、レース開始となる。スタートの合図と同時に数個のストップウォッチは動き出し、腕時計もチェックされる。先ず標準距離と自車のメーターとの比較から補正率が計算されあとはコースを間違えないように、つぎつぎに計算されていく値に従い、小刻みに(百メートルおきから五百メートルおき位)メーターと時計の読みによつて車の走行をチェックしていく。指示速度は次々にかえられ、計算は休む間もなく、ドライバーは信号停止、悪路での徐行等で時間を費やすと、その遅れを出来る限り速やかに取り戻さねばならない。車が正確に走行しているかどうかをチェックする関係が、チェックポイント(以下CP)である。バスの運行に例えるとバス停に表示されている時刻表に従つて正確に運行しているかどうかをチェックするのである。

ラリーではバスの運行とは違いバス停に相当するCPがどこにあるか競技車は前もつて知ることができないため、いつも指示された速度で正確に走行していなければ、うまくCPにすべり込むことができない。早着、又は遅着が一分以内であれば減点0、一分台で減点一といった具合に減点される。CPが遠くから見通せると競技車が時間調節をやったりする(これは本来CPが見えると速度を変えてはならない規則なのだが、その判定が難しい)ので、審判側はあらゆる地形を利用して、競技車に不意打ちを食わせる。しかしいろんな制約からCPを置く地点は限られてくるのでラリーに馴れると予想ができる場合が多くなり、タイムによる減点がつきにくくなる。(普通計算がうまくいけば減点0で入る)

そこで、競技車はチェックされた地点を全く知ることができないブラインドCPが置かれるようになり、踏切での下車誘

導を調べたりするようになった。選手は常に正確に走行しておらねばならず苦しくなったが、審判側も選手に見つからないように隠れていなければならないので、農家の鶏小屋を借りたり、やぶの中に潜んだり（鶏糞の臭いと藪蚊で）大変な苦労である。

こうなつてくるとラリーも、技術の進歩にもとづく選手側と審判側との虚々実々のかけひきともいえるのではないだろうか。（以下略）

教官が父、OBが兄なら

「三郎」さんは叔父さん？

九工大自動車部の活動がラリーなどの競技を中心としたスタイルにかわるにしたがい、上級生やOBではカバーできない部分ができてきて別の助言者を必要としてくる。ラリーについてのスペシャリストだ。

部内の先輩も学業のかたわら、後輩のめんどろ、技術指導、部車の整備、自分の車の整備とすべてをこなせるほどオールマイティではない。わが自動車部が福岡県内、九州域内、ついには全国の各ラリーへと挑戦し、「九州工大自動車部」の名をいつのまにか全国にとどろかせた当時の自動車部部員を物心両面から暖かく支えてくれたのが徳尾 さんである。（以下氏と呼びせていただく）

昭和三十二年、明治大学法学部を卒業した氏は、畑違いながら家業の「徳尾モータース」を継ぎ、昭和三十七年から各地のモータースポーツにかかわるうち、昭和四十年前後から九州工大主催KITラリーにも参加、同ラリーの持つ学生臭さ、素人臭さを厳しく指摘、KITラリーが九州地区はおろか全国からも参加を得られるメジャーなイベントに成長したのは徳尾氏に負うところがおおい。

氏についての評価は各論あるようだが、卒業後、それぞれの就職先の事で手一杯のOBや、年代のギャップから次第に接触を疎にしたOBにかわり、近くにいて、何時でも、どんなことにでも相談相手になってくれた氏の存在が、自動車部に籍を置

き、ラリーやフィギア、ダートなどに夢中になっていた部員が卒業後も「大切な出会い」として忘れられないのはそれなりの理由があったのであろう。

ちなみに氏は昭和八年生まれ、県立戸畑高校、明大卒、JAF会員、競技許可証、審判員許可証をお持ちのうえ、県内各団体の理事や役員をされている。お送りいただいたご寄稿を紹介したい。

― 特別寄稿 ―

「K―Tとの出会い」

JMRC九州地区協議会 理事長

徳 尾

大学を卒業して、私なりにやってみたいことを見つけかけていた時、志半ばにして、家業に付く事を余儀なくされた。それでも来年か再来年か、脱出のチャンスを見出そうと努力は試みたがすでに家業の中心に位置する様になり、自分の思いはひよつとしたらわがままかも知れない、そう思い始めた頃、「あんたのやりたい事は私が死んでからにしておくれ」と明治生まれの母から言われた時、静かに決心をした。

父親を高校一年の時に亡くした。それでも東京の私立大学に行かせて呉れた母と兄、そして仕送りは二年で終わった。自分で何とかやってみるからと家族の言葉に反対してバイト、バイトで明け暮れる東京に残り、卒業まで五年かかった。その時の母も、兄も後年に亡くした。

そのころの思いは現在も、私の心の中に大きな位置を占めている。

モータースポーツに参加するようになったのは昭和三十七年頃からで、仕事の休みを利用して、専ら社会人で構成されたラリーで、ラリーチーム広島、いすずカースポーツ、と広島、大阪、と遠征も度々だった。数年たった頃、大学主催のラリーも身近に見かける様になり仲間も増えたし大勢で出かける事がだんだん多くなった。広島大ラリー、山口大ラリー、鹿児島、大分、そして九工大ラリー。学生の作るラリーは計算がむずかしかった。戦績としては良い思い出はあまりない。でもどれも楽

しかった。

ラリーと言うものは、こう言うもので、こう有るべきものだ、とラリーの構成が私の中に型造られた頃、当時、藤原 教授が自動車部々長をされていた九工大ラリーに参加した、あまりにひどいラリーについて我をも忘れ、分もわきまえず、表彰式の直前にクレームの数々を並べて学生達にラリー作りの姿勢を正した。

その後、藤原先生からの依頼も有り私の主宰するオートクラブ北九州（ACK）の全員で九工大ラリーの応援、主催を手助けするようになった。勿論彼らも我々の主催競技の時はチーム員として参加し手助けをして呉れている。

貧しい学生生活は、ある程度自信も有ったしそれなりに戦って来た私から見て気になる学生を見かけた時、見過ごす事は出来なかった。学生と楽しく過ごそう、そう思ったのは、はつきり言つてこの頃から始まった。

夜になるとだんだん日ごとに集まる学生も増えてきた。他愛もない話を肴に良く酒も飲んだ。そんな学生の中での寝込んでしまった私の子供たちも、最近では自動車部の学生が何人か工場の事務所に来ているよ、と言う様に成長してしまった。長女は嫁ぎ、次女は教職、長男は家業を共にして呉れているし、三女も企業に勤めている。

今でも私は、学生達に「三郎さんいますか」「三郎さん新歓コンパは今度の土曜です、よろしくお願いします。」と言った調子で話しかけられるが、これでよいのだらうと思つている。時々娘たちに「三郎さん食事ですよ」と声をかけられて笑つてしまう事もある。

仕事を手伝つて呉れている息子もラリーをやつているし、最近では学生達の車に関する相談は殆ど息子に集中していて、仲良くやつているのを見るのも楽しい今日この頃ではある。

東京、名古屋、京都、長野、そして熊本、佐世保、と随分多く卒業生の結婚式にも招かれ参列の栄にも浴した。それぞれ、良い結婚式だった。そして皆お父さんになつて夏休みで帰省の途中などに立ち寄つては良いパパぶりを見せてくれる。

就職で旅立つて行く学生達は、その近くの先輩に在住の先輩の所在を知らせ、積極的に連絡を取るようにと薦めているが、どうも、その繋がりに発展が見えないのが残念に思える。でも同期の卒業生同士の連絡と、その付き合いは永く保たれていると聞いて、ある程度は安心してゐる。

私は六十五歳、妻も五十七歳になった。私達の年齢を追い越して行く学生はさすがにいないが、社会的には遙かに高く、すばらしい仕事で活躍している者が多い。そんな話しに触れる度について嬉しくなってしまう。いまだによく連絡をくれる川越

君、相変わらず酒はよく飲むようで、パリ、ダカル、ラリー等、海外ラリーに参加し、三菱車の面倒を見ながら活躍している。少し後輩になるエンジニアで坂井 君、無限の監督のような立場でF1の世界では世界の開催国で活躍している。奥さんと二人の息子さんたちは日本でしっかり留守を守っていると聞く。もう少し後輩に坂田 君、学生時代は車のメンテナンスばかりやっていたような生活だったが、日本板硝子に入社しその後フィリピン工場の起ち上げに成功して、近く日本に凱旋帰国するときにいる。

学生時代のモータースポーツにおける彼らの活躍もすばらしかった。九州に九工大自動車部あり、金、銀、銅と上位独占時代を築き上げて、その名を広く知らしめた功績はとても大きいものだった。

先年、忘れられない事があった。私が六十歳で還暦を迎えた時、家庭では話題にはしたけれどさして実感もなく、どちらかと言えばそつとやり過ぎたい気持ちでいたのは否めない。そうしている内、突然「楽しいイベントを計画しているので、広島の日ト競技場の近くのホテルに集合して下さい。」との連絡を受け妻と参加した。それはまぎれもなく「三郎さんの還暦を祝う会」と書かれたお祝いの席だった。真っ赤な装いを余儀なくされ、皆から祝福を受け花束に記念品まで贈られて、もうどうしようもなく、泣き出したいくらいに嬉しかった。翌日はダート場でのタイムトライアルに参加しOB達に混じって半ばくらいの順位で走れたことに満足している。現在ブラジルに行っている幹事の津曲 君、大勢のOB諸君、ほんとうに有難う、楽しかった。何時までも忘れずあの日の感激を胸に、残りの人生は倍にして頑張るから。

今も毎年、年末の仕事を終えた十二月三十日、朝から私の工場の入り口で、現役の当番学生、その年入学の一年生、彼らが餅つきの支度をしながらOBの帰りを待つ。一人、二人と遠くから帰ってきた彼らと餅を搗いたり、おでんをついたりしながら現役の学生を交えたOBたちの語らいの声がだんだん大きくなって来る。そうして新年を迎える。

これも今や、ささやかな年中行事で、その年のしめくりとしている。

自動車部部室「みやび」

戦時中、芳賀先輩（18）や馬場先輩（18）が沢見通りの喫茶店「白樺」に足繁く通った話が「お便り」にでてくるが、昭和四十七、八年以降卒業のOBにとって「みやび」もまたこの上もなく心の安らぐ場所であったようだ。

戦後までもなく校門の前に饅頭屋ができて、寮の食事ではとうてい足りない連中がいつも出入りしていた。エプロン姿のおばさん（学生にはおばさんに見えた）がいて、つけもきいてたいへん助かったという。コーモン（校門・肛門）の前なのでホーデン饅頭と呼んでいた。ちなみにホーデンとはドイツ語で睾丸のことをいう。

このほかその付近には色々な施設があつてその時々青春に彩りをそえたが、ダンス教習所の音響や照明などを、まめに面倒を見て顔パスだったJ先輩や一時はやったローラースケートにのめりこんで、足の骨にひびを入れたY氏など話題にはこと欠かない。

その校門近くの商店街の中に昭和四十六年から店を開いたのがファミリーレスト喫茶「みやび」である。当初マー坊（マスターの山本 さん）、ひろんちゃん（お姉さん）、とお母さんの三人だけだったが、それから四年後山本さんも良き伴侶に恵まれ奥さん を加えた四人になる。

いわゆる学生街の喫茶店だから部活のあとの工大各部の学生がおおぜいたむろしていたなかで、とくに自動車部の学生はつきりて自動車部の「部室」とさえいわれた時期もあったようだ。

山本さんから頂いたお便りにも「年令も近く、彼らの学生生活をサポートすることが私にとってなよりの喜びだった。」とあるが自動車部員に座席を占領されても「ほとんどあきらめの心境」ともあるから自動車部員にとってはさぞかし居心地が良かったことだろうと推測される。そのお便りをご紹介するが紙面の関係で一部割愛させていただいた。

心に残る自動車部の学生達

ファミリーレスト喫茶みやび 山本

謹啓（中略）幹事会や行事の打ち合わせなどを見聞きし、自動車部との密接な関係が強くなるなかで顧問だった先生方（藤原先生、大西先生等々……）とも懇意にさせて頂きました。大西先生は退官された現在に於いても折につけ、お顔を見せて戴いております。その度にOBの想い出話等に花を咲かせて居りますが、やはり印象の深いOBの名前が今でもポンポンとびだします。（中略）

名前を全部上げていると切りがありませんが、大阪弁のぬけきれなかった中西君、（？）年も在学した牛島君、酒豪の田中君、松本君の就職のお世話もしました。隠密行動を得意とした佐伯君、トランスミッションを一人で抱えてウロウロしていた高橋君、そのほか店の隅で漫画を読みふけるもの、コーヒーを飲みながら試験勉強をするもの、恋の相談からバイトの幹旋：もう何でもありの状態です。

KITナイトラリーをはじめとする各種競技大会、遠征等の行事に関わりながら自動車部と共に歩んで来たなか当然色々なエピソードも生まれました。……遠征先での大量風疹事件、……部車取得（エルフ、ジェミニ）に関しての交渉、工大祭での大騒ぎ、など。

その中でも心に残るお話では、昭和五十年の事と記憶しています。昨今の優雅な学生と異なり、自動車部といえども車を個人で所有すること自体厳しい経済状態でした。そんななか先輩の田中、首藤両君から譲り受けた歴戦のブルーバード510『たんぼ』を駆り、JAF公認ラリー／学生ラリー／その他のラリーに数多く参戦し好成績を残した坂井君と白倉君！

就職も決まり卒業も間近なある日、『たんぼ』も限界に来て、残念ながら廃車と決心した両君が最後の洗車をし奇麗に磨き上げた『たんぼ』をみやびに乗り付け「一緒にお別れをしてくれ……」とのこと。一抹の寂しさをかんじつつ……みやびの横でモールで飾り付けをし近くの酒屋で買ってきたシャンペンで最後のお別れをしました。ふたりの気持ちが痛いほどわかっただけに今でも深く心に残っています。

新しい部員が入り、競技や整備の練習に明け暮れ、やがて卒業していく自動車部の学生を見送ることのくり返しですが、卒業後も時々立ち寄ってくれるOBが昔話に花を咲かせてくれます。そんなとき自動車部に関わっていて良かったなとつくづく思います。

末尾ながら自動車部OBの方々のますますのご発展と、ご健康をお祈りもうしあげます。

各地でのOB会

自動車部に在籍したOBが卒業後部室や車庫に顔を出すことはしばしばあるが、OB会と組織だって集まったのはいつ頃からだろう。

昭和二十年代については記録がないが、昭和三十六年三月、流星号がスクラップ化されるという話から、追善供養と称してOBなど二十数名が集まり、前述の記念撮影後近くの料亭で会食した記録がある。その会場でOB会結成の話がでたものの、立ち消え状態になり、昭和三十七年頃大阪で川崎（32）氏を中心に数名が集まったこともあったがOB会と呼べるかどうか。

第一回OB会総会

OB会が正式に会則まで用意して発会したのは昭和四十二年一月十四日、自動車部の部室で開かれた第一回OB会総会？からである。出席者は次の通り。（敬称略）

越出（22）、川崎（32）、松吉（32）、木村（36）、犬塚（38）と現役部員。

実は、この前年昭和四十一年十二月にはOB会関西支部がひと足早く第一声をあげており、本部より支部がさきに出て来るといって珍しいケースであった。

関西支部OB会

関西支部OB会は野口 氏（38）の働きかけで昭和四十一年十二月十一日大阪で初会合を開いた。