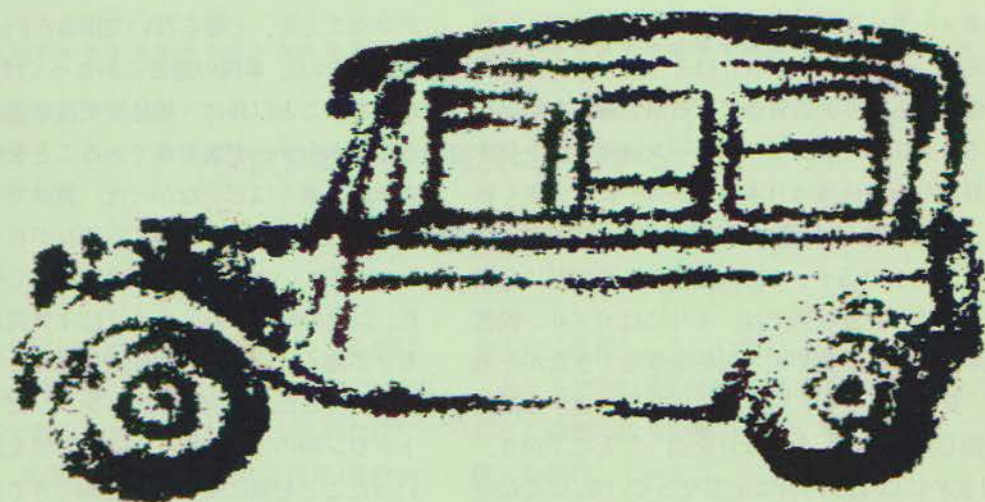




流星



第20号・OB会誌7号

目次

題字 河村 先生 (元部長)

イラスト 伊東 (44)

巻頭言	激動の年のバトン	責善会自動車部顧問	平木	准教授	2
所感	現役自動車部の発展に期待する	OB会会長	松尾	(25)	3
新主将挨拶	自動車・部活動をより一層	責善会自動車部主将	香川	(3回生)	5
OB担当挨拶			西村	(1回生)	6
新入部員の決意・抱負					
自動車部	08年活動、会計報告、09年活動計画				7
特別企画 1	叙勲を受けて	OB会副会長	廣田	(29)	8
特別企画 2	座談会；彗星号を語る		キ23同期会、流星編集部		10
特別企画 3	部誌「流星」20号を迎えるに当たり	OB会事務局	嘉村	(33)	11
地区報告	OB会関西支部活動報告	OB会関西支部副幹事	古河	(46)	12
会計・活動報告	20年度活動報告・決算報告、				
	21年度活動計画・予算案	OB会会計	嘉村	(33)	13
追悼文	後藤 さんの思い出		川崎	(26)	14
編集後記					15

激動の年のバトン

自動車部顧問 平木



2008 年は自動車にとって激動の年だったのではなかろうか。トヨタが空前の利益を挙げて世界一の自動車メーカーになったというニュースが流れたかと思えば、米自動車大手3社はそろって政府に3兆2千億円にも及ぶ公的資金による緊急融資を懇願している。米国のサブプライムローン破綻に端を発する世界的な金融危機は日本車メーカーにも大きく影響し、年初の生産計画に比べた減産台数は国内12社合計で約180万台、1万人規模の人員削減に発展しつつある。身近な例では、4月にはガソリン税暫定税率期限切れで数年来の価格を享受できたかと思えば、夏には1リットル当たり200円に達する勢いで高騰した。それが、今では日を追うごとに下がり、12月初めには110円台にまでなっている。安くなったのは歓迎すべきことだが、果たしてこれでよいのかも感じる。留まることを知らない原油高から自家用車を手放した人たちは、すぐに元に戻す気にはなれないようで、新車販売台数は石油危機の1974年以来の低水準に落ち込む見通しである。近年の地球環境保護への関心の高まりとあいまって、「高騰する価格＝貴重な資源」という図式で我々の頭に刷り込まれているのである。8月に帰省した際、みなとみらい周辺を歩いたときに多数の自転車と遭遇し、自分が住んでいた5年前とは異なる雰囲気を感じた。

かくいう私も、通勤に使っている軽自動車をこの4月に買い替えた。以前の車は快調に走るものの、旧規格のため手狭なのと製造後13年を経過してさすがに古臭い。燃費もエコとは言い難い。それでもマニュアルトランスミッションが好きで好んで乗っていたが、あるときふと考えた。あと何年マニュアルの車に乗れるだろうか。自分の運転技術の話ではない。マニュアル車が市場から消滅しかかっているのだ。このまま今の車に乗り続けていては、次に買い替えるときにはもう車がないかもしれない。今買

えば、まだしばらく乗り続けていられる。これが購入の動機である。(工学部の先生のくせに何をアナクロなことを、と怒らないで頂きたい。好みなので仕方がない)。車種の選定にあたっては、マニュアル車であること以外に、規格変更後車重が増加していることからターボ装着車であることを条件としたが、選択肢は驚くほど少なかった。黄砂ですぐに車体が汚れるので、放っておいても汚れが目立たない色とした。新しい車の第一印象は運転のしやすさであった。以前の車は660ccのくせに4気筒だったためトルクが細く、発進時の回転数を高めにする癖がついていた。また、高回転型のエンジンだったためシフトダウン時のアクセルワークにも気を遣った。そういったことを気にせず楽に運転できるが、逆に楽しさは減ったとも言える。ターボのおかげで、上り坂で感じていたストレスも取り除かれ、燃費も向上して満足している。ただ、先日、軽微な交通違反を犯したところを検挙され、黄色い紙を頂戴したのは残念である。

紹介が遅れた。この4月より前任の原田名誉教授より自動車部顧問のバトンを託された。長い歴史を持つ自動車部のバトンは重い。自動車業界に身を置いていたわけでもなく、競技の経験があるわけでもなければ、関西弁を軽妙に操る術もない。そんな私に何ができるのか、はこれから考えていくこととして、今気になっていることは部員数の少なさである。現在の部員数は十数名で、しかもそのうち2年生は1名で、1年生に至っては0名である。私の関係している人力飛行機製作チームを例にとると、メンバーは40名を超えており、活動の主体となる1・2年生がその半数以上を占めている。創設5年のこのチームと比べるまでもなく、現状のままでは今後部活動を継続するにおいて支障を来すことは明白である。若い世代の車離れが影響しているのだろうか？ 在籍中の部員に話を聞いてみると、彼らの親の世代

が車好きで、その影響を受けている者が多い。理由はひとつではないだろうが、今まで通りの活動を継続していただければ、自動車部の長い歴史に幕を下ろすこともあり得る状況だ。T型フォードの登場から百年、激流に差し掛かった自動車業界同様、また自動車部も曲がり角に来ている。どちらへステアリングを切るべきかは自明ではない。今こそ部の諸兄のご意見を是非とも賜りたい。議論を重ね、良い方向へ導いていきたい。

—所感—

現役自動車部の発展に期待する

自動車部 OB 会会長 松尾 (25)

流星 19 号で現役自動車部の発展に寄与する点について触れた。昨年 10 月 20 日、熱海での総会において、古タイヤ撤去を大学当局から指示された件について審議し、部活動支援費として 2 万円を OB 会から提供した。そして今後は、現役援助費を 3 万円とすることを決議した。本当に微々たる援助費であるが年度決算に組込まれたことは、大きな転換点として評価に値すると思う。

次に、自動車部活動の記録について、現役の皆さん(特に主将)にお願いをしたい。私は昭和 24 年 4 月から幹事となり、先輩諸氏が書き残した行動記録に負けないよう毎日しっかりと日誌を書いた覚えがある。平成 14 年 12 月の「現役部員と OB の交歓会」の際、この行動記録の状況を聞いたところ、「そんな古い記録はどこにも見当たりません。」という答えを受けて愕然とした思い出がある。自動車部の伝統を継続するための資料保管を大切に取扱って欲しい。保管用の書庫が無ければ、OB 会の方でこの費用を支援してはどうか。

現在、自動車部の一番の泣き所は部員数の減少であろう。これをどのように立て直すか頭が痛いところだと思う。現役の部員が大いに魅力を感じる部にしなければ、この問題は解決しないであろう。ただ、頼りになる OB の方々が、各企業に数多く在籍されていることは事実である。現役部員と OB 会員の交歓会

を大いに活用してもらいたい。

ところで話は変わるが、流星 19 号でお約束したとおり、森徹郎氏の語録から「エンジニアとしての態度」を抜粋してみよう。

我々は学校生活で、分化された技術の基礎的な勉強をした。それも多岐にわたる技術の結果の修得に忙しく、最も大切な技術の分化と総合を含む発展の道程の勉強に手がまわりかねた。

合成化学が進む。新幹線が走る。宇宙技術が開発される。技術は世の中のすべてを変えてゆく。自ら技術者たらんとして、「技術とは何か」、「技術とは何をするのか」について深くは考えてみない。技術についての認識が不十分なところから、技術者としての自覚も誇りも充分でなく、失敗に挑戦し、困難に体当たりする勇気に欠けるうらみなきにしもあらず。

リリーの「人類と機械の歴史①」は技術と社会の関係、技術発展の周囲条件を教えてくれる。また、ドラッカーの「現代の経営②」2巻は、経営と技術との関係を明示する。これらは技術者としての最少限の必読書であると考える。技術は自然科学と経済と人間の集団に関連した行為であり、その影響するところは広大である。

これを歴史的発展過程において十分に認識しておかないと、ただ技術の公式を覚えたにとどまり、進

歩発展にはつながらない。さらには、学校時代での勉強はややもすると試験のためのそれに終り、問題にも答えがあることが明確なので、分析や因果律の迫及が不足で、一夜づけの暗記に終わりがちである。したがって、ただ周囲条件も十分に考えずに数値を公式にほうりこんで「事実とはかなり違うが、理論的にはこうなる」などということにもなりかねない。

企業内での問題は上から与えられることも多いが、自分でも発見に努力しなければならない。しかも答えがあるかないか分からない。「なんでや」、「どうしてや」としつこく因果関係の迫及をやっても中々に答えは出てこない。「こんな不合理がある。これは解決すべきだ。」と問題を指摘し、解決を提案してみるとよい。必ず、「過去にこの問題はあかもやった、こうもやったがダメだった。」「1個所だけの解決ではダメで総合的にやらんとダメだ。」という答えが出てくる。一応問題点として意識し、取りあげてやっである。したがって、2歩や3歩ではなく、7歩も8歩もつつこんでやらぬと解決の糸口は掴めない。それも電気屋だ機械屋だとこだわっていると行き止まりで、自然と技術全般へと頭をつっこまざるを得ない。それを3~4回の「ダメだ論」や「複雑論」に肝を冷やしてあきらめの気持になったら、一人前のサラリーマンに近づいた、と自粛自戒の要があろう。先ず何よりも現状の分析がなされなければならない。合目的な構造、工作法、徹底した標準化、すべてこれがスタートだ。分析力や解析力を向上させ、さらに広く応用力や創造力を伸ばすために本格的な勉強を始めなければならない。このための一番手近な方法は、学校の教科書を再読することであり、親近感のあるところから始めるがよい。一般的には、古典として完本化したものを選んだがよい。例えば、ハンドブックではヒュッテ③、材料力学ではチェモシェンコのもの④、振動論ではチェモシェンコ⑤、デンハルトック⑥、材料の疲労破壊ではナダイ⑦、運搬機械への電動機応用ではヘンヘン⑧、またはエルンスト⑨、流体力学や流体機械ではカルマンやエック⑩、電機関係では執行氏の電気機械設計論⑪などは著者の考え方をに入れておもしろく書かれている。

こうした書物を読み進む過程において、自らの無知や能力の限界を強く感ずる。理解しかねて同じ行や同じページを何度も繰り返す。まったくいやにな

る。しかし、これも万人共通で、自分だけではないことを知るべきであり、理解できないように書く著者の頭の悪さをなげくくらいに心臓の強さが必要だ。一字一句まで完全に理解しないと前に進めない者や、帰納法か演えき法か、100点かさもなくば0点といった潔癖症の者が多い。多少分からなくても意志に反してでも先に進む勇氣が必要だ。そのとき理解できなくとも、時間の経過とともに理解できたり、つぎつぎに新しい事実を吸収したり、実地に体験する道程で理解できるようにもなる。誰よりもまず自分の能力は自分が信用し、多少の理解の早い遅いは気にしないことだ。頭がいいとか悪いとかいっても大差はない。

5年・10年と根気よく実地に体験し、勉強すると、自分でも驚くほど実力がつく。なまじっかスマートに理解できると、自分の頭を過信し勉強が身にいらず、素直さを失って自己中心の幼児感覚から脱却できず、不幸を招く場合も多い。(後も面白い記述が続くがこの辺で省略。)以上抜粋が少々長くなったが、先人の苦勞の跡を嘯みしめて頂きたい。

.....

- ①:「人類と機械の歴史」S・リリー 著
小林 秋男、伊東 新一 訳 岩波書店
- ②:「現代の経営」(上・下)P・F ドラッカー 著
ダイヤモンド社
- ③:” HUTTE DES INGENIEURS TASCH ENBUCH” VERLAG VON
WILHELM ERNST&SOHN・BERLIN (全6巻9冊)II巻 機
械工学、IV巻 電気工学
- ④:「材料力学」(上・下)チェモシェンコ 著
北島 顕正、片山 健次郎 共訳 コロナ社
- ⑤:「工業振動学」(上・下)チェモシェンコ 著
谷下 市松 訳 コロナ社
- ⑥:「機械振動論」デンハルトック 著
谷口 修 訳 コロナ社
- ⑦:「Fatigue of Materials」 NADAI 著
- ⑧:「巻上機及起重機」(上・下)ヘンヘン 著
中村 俊夫 他3名 共訳 コロナ社
- ⑨:“DIE HEBEZEUGE”(I・II・III)エルンスト 著
- ⑩:「流体力学・流体機械」カルマン 著
「送風機」ブルーノ・エック 著 原 健太郎 訳 アルス
- ⑪:「電気機械設計論」(1・2・3) 執行 岩根 著
丸善 以上

「自動車・部活動をより一層」

責善会自動車部主将 香川 (3 回生)

先輩の皆様にはご清勝のこととお慶び申し上げます。私は、今年第 68 代主将を務める機械 3 回生の香川 と申します。

現在の部員は全体で 14 名、そのうち新入部員の数は 4 名となっています。

活動としてはラリーの開催や学生対抗のジムカーナへの参加をメインに置き、決して多くはない人数ですが、それぞれが自動車の整備はもちろんのこと、ラリーやジムカーナ、ダートトライアル等の競技への参加、サポート共に頑張っております。

ところが最近では、新入部員の数や学生の間での話からしても自動車に興味を持っている学生が減ってきているような気がして、自動車好きの私にとっては残念でなりません。

しかし、大学での学習内容を見てみると機械工学を始め、自動車に関することを学ぶことも多いため、紙の上だけではなく実際の機械に触れて学ぶ事ができる場としても、自動車部は一番の部活だと考えています。

しかも、九工大自動車部は多くの方からの支援や諸先輩方の努力もあり、他大学と比較しても活動環境や施設共に非常に整っているのも、より一層多くの人に九工大自動車部を通して自動車が好きになってもらえると思っています。

また、それを通してこれからも先輩方が築いてきた部活をより活性化して、より多くの人たちと楽しく、且つ、しっかりと部活動に励んでいきます。

今後とも先輩方のご助言、お力添えをよろしくお願いいたします。

2008年 活動記録

3月13日	追い出しコンパ
5月16~17日	2008 SPRING ラリー
6月15日	2008 全九州春季学生ジムカーナ大会
10月19日	2008 全九州秋季学生ジムカーナ大会
11月8~9日	46th KIT NIGHTラリー
11月22日~23日	第47回工大祭

2009年 年次計画

4月	入学式・部員勧誘
5月	2009 ACK SPRING ラリー
6月	2009 全九州春季学生ジムカーナ大会
10月	2009 全九州秋季学生ジムカーナ大会
11月	47th KIT NIGHT ラリー 第48回工大祭
3月	追い出しコンパ・卒業式



— OB 会担当挨拶 —

西村 (1 回生)

この度、OB 会担当を引き継ぎました、

1 回生の西村 と申します。

今後「流星」や、OB 会に関する自動車部の連絡は自分が担当します。よろしくお願ひします。

— 新入生の自己紹介 —

西村 (1 年生)

自動車部新入生の西村 です。入部動機は単純に小さいときから自動車に興味があったからです。自動車についてまだまだ知識が浅いのでいろんな事の一つ一つ覚えていきたいです。自動車部に入部する前は整備をやりたいと思っていましたが、ジムカーナやラリーの大会を実際に自分の目で見て、選手としてこういう大会に出てみたいと思うようになりました。自動車部ではやりたい事がたくさんあるので、楽しく頑張りたいと思います。

岩田 (1 年生)

自分が自動車部に入部した理由は、今までは見たり聞いたりしかできなかった車を思いっきり扱ってみたいと思ったからです。昔から速い乗り物が好きで、いつかこれらに関わりたと思っていました。自動車部に入った今、実際にこれらに関わるチャンスはたくさんあります。今の自分は全く素人同然ですが、ここは大学生活の中でもっともこれらの事を学べ、体験できる場所だと思います。なので、これから自動車部に積極的に関わっていき、もっといろんな事を学んで行きたいと思います。

西立野 (2 年生)

私が自動車部に入部したのは車の免許を取った事がきっかけでした。それまでも、車に興味がありましたが、免許を取っていざ自分が運転できるようになると、エンジンの仕組みやメンテナンスの仕方にもっと詳しくなりたと思うようになりました。自動車部に入部してからは、以前よりはるかに車のことに詳しくなりました。これからも先輩方の元、頑張っていきたいと思ひますので、どうぞよろしくお願ひします。

多田 (M1)

私は大学院に入学する以前から自動車競技に関心があり、ジムカーナを楽しんでいました。しかし私がいた高専には自動車部は無く、同年代で共に競技をしようというものに恵まれませんでした。そこで大学院入学をきっかけに同年代で競技会を目指す仲間を探すために自動車部へ入部しました。また、今後の目標は九州地区ジュニア戦を中心に公認競技で結果を残していきたいと思ひます。

08年活動記録

[RALLY]

開催日	大会名	クラス	参加者(Dr./Nv.)	結果
2008/3/15~16	JMRC九州ラリーChシリーズ第1戦	H-C	はさん/石原	3位/5台
	CRMCLラリーin九州2008		K野さん/北垣	5位/5台
2008/6/14~15	JMRC九州ラリーChシリーズ第3戦 MCA CAPRICCIO 2008	H-C	K野さん/国吉	5位/5台
2008/10/11~12	JMRC九州ラリーChシリーズ第5戦 RALLY of V '08	オープン	T村さん/石原	2位/2台

[GYMKHANA]

開催日	大会名	クラス	参加者	結果
2008/3/16	JMRC九州ジムカーナJrシリーズ第1戦	N3	花本	2位/6台
	ウィナージムカーナ2008			
2008/4/6	JMRC九州ジムカーナJrシリーズ第2戦	N2	原島	12位/12台
	スーパーライアル in 三井 2008	N3	花本	7位/8台
2008/5/11	JMRC九州ジムカーナJrシリーズ第3戦	N2	原島	11位/11台
	V GYMKHANA FESTIVAL 2008	N3	花本	8位/8台
2008/6/3	JMRC九州ジムカーナJrシリーズ第4戦	N2	原島	10位/10台
	スター誕生ジムカーナ '08	N3	花本	5位/6台
2008/6/15	2008 全九州春季学生ジムカーナ大会	B2	原島	3位/40台
			花本	19位/40台
2008/10/19	2008 全九州秋季学生ジムカーナ大会	4WD	多田	1位/4台
		B2	朝長	19位/32台
		4WD	多田	2位/9台

平成19年度工学部自動車部収支

(収入の部)

(単位:円)

事項	予算額	決算額	差引き増減額	備考
援助金				
負担金				
合計				

(支出の部)

(単位:円)

事項	予算額	決算額	差引き増減額	備考
援助金				
エルフ維持費				
学生連盟費				
設備維持費				
KITナイトラリー開催費				
合計				

負担金

(単位:円)

事項	決算額	備考
KITナイトラリー開催費		
部車維持費		
雑費		
合計		

(収支の部)

(単位:円)

事項	収入	支出	収支	備考
援助金				
負担金				
合計				

部員名簿

平成20年11月現在

役職	科年	氏名	出身校
1	M2	徳永	
2	M1	多田	
3	M1	倉本	
4	3	国吉	
5	3	石原	
6	4	岩本	
7	4	桑原	
8	4	朝長	
9 監督	3	北垣	
10 主将	2	香川	
11 会計	2	西立野	
12 ラリー委員長	2	山端	
13 車庫整備	1	岩田	
14 OB	1	西村	

叙勲を受けて

自動車部 OB 会副会長 廣田 (29)



この度はからずも平成20年春の叙勲に際し「瑞寶小綬章」を授与され、身に余る光栄に恐縮しているところです。

私は昭和29年に九州工大を卒業と同時に国鉄に採用され、昭和58年に退職し、その後名古屋で鉄道整備会社（駅や車両の掃除やその他の整備業務を行う会社）に勤め平成12年にその会社も引退しました。

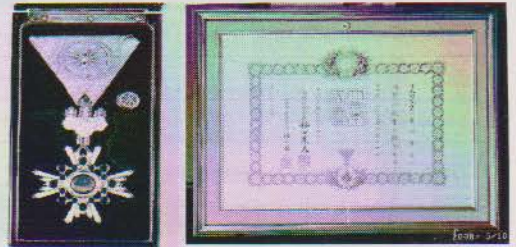
国鉄の退職者で、選ばれて生存者叙勲を受ける場合があることは知ってはいましたが、大学卒の場合、なかなか貰えないものと思っていたし私自身あまり関心も無かったのですが、今回全くはからずも自分が叙勲の榮譽に浴して勲章なるものを授かり、本当に感激している所です。

永年にわたり多くの方々から頂いたご指導、ご鞭撻、ご支援の賜と深く感謝している次第です。

勲章は国家又は公共に対して功労のあった者に授与するという栄典制度で、瑞寶章というのは（他に旭日章があるが）「公務又は公共的な業務に長年にわたり従事して功労を積み重ね成績を挙げたものを表彰する場合に授与するものとする」とあります。「国鉄に奉職し永年に亘って業務に精励し功績を挙げもって公共のために尽くした」と言うことでしょう。

春の叙勲の発令日は4月29日みどりの日（昔の天長節）ですが、5月9日に東京赤坂のプリンスホテルで国土交通省関係の授与式があり、天皇陛下に代わって国土交通大臣から勲記（賞状）と勲章を授与され、午後皇居に参内し天皇陛下からお言葉を賜りました。

叙勲の新聞発表と同時に、県知事、市長、議員達等々、多くの方々から祝電を貰い、国鉄と一緒に勤めた人達からも多くのお祝いの言葉を頂くなど、日が経つにつれてひしひしと叙勲の重みを感じて来た次第です。



私達昭和29年が大学卒業当時は、朝鮮動乱特需で我が国の戦後の復興に弾みがついたとは言え、まだ就職難の時代でありました。

私は、両親がいない家庭の事情からか、メーカー等から書類選考ではねられ、悔しい思いをしたものですが、国家公務員上級職と日本国有鉄道だけは受けさせてくれたのでした。

国家公務員は一次試験が通ったものの、二次試験の受験票をYシャツのポケットに入れたまま洗濯してしまい、がっかりしたのですが、幸に国鉄に採って貰い、本当に有難く思った次第です。

国鉄の1次の採用試験は門司の鉄道教習所であり、面接等の2次試験は東京駅丸の内北口の国鉄本社で行われた。面接では「何故国鉄を受けたか」と問われるよと何方からか教わって、さてどうしたものかと思ったら「お前の父親は鉄道にいたのだよ…」と。そう云われるまでは、父親が鉄道にいた認識は殆ど無かった。

父は小学校を卒業後、門司の鉄道教習所電信科を出て、山陰線の石見益田駅の出改札電信係をしていたが、若くして結核で倒れ、私が小学校に入学したばかりの時に亡くなったのだった。

案の定面接で訊かれ、他の会社からは書類選考ではねられたこと、国家公務員の受験票洗濯のこと、国鉄2次試験まで父親が鉄道にいた事を良く知らなかったこと、1次が受かったからには、志半ばにして亡くなった父親の遺志を継いで是非入りたいと、有りのままの熱弁？を振るい、「ほほう、

なかなか殊勝な心掛けだな」と試験官に言われたりした。

また、特技はと聞かれ、自動車部で活躍し普通自動車免許を持っていることを自慢した。

入社してから教習所の生徒のときに、教官に連れられて電気局に挨拶に行った時「君は運転免許を持っていると威張っていたな」とか、他の者にも「お前白いズック靴を履いていたな」とかe t c., 試験官殿は良く覚えているものだと思心したものである。

本社採用51名のうち自動車運転免許を持っているのは2人だけだった。他の1人は、国鉄職員で西那須野自動車営業所にいたのが業務余暇で東北大機械科を卒業し、本社採用を受け直した男だった。

入社してすぐ、国分寺にある中央鉄道教習所に入所し1年間初期教育を受け、その後各地の鉄道管理局での約1年間現場見習期間があった。私はその時、電気から運転系統に回る事になった。

大阪管理局で吹田操車場、鷹取駅、吹田機関区、吹田貨車区、さらに浜松工場を経て、東京管理局に集められ、新鶴見機関区(電気機関車)、蒲田電車区と主として車両関係の現場を回った。機関区などでは乗務実習をし良い貴重な経験をさせて貰った。

高崎鉄道管理局高崎第二機関区機関車検査掛と発令されて現場の本配属となり、電気出身が唯一人だったので、先ず電気機関車を勉強しろということだった。

以後、転勤引越しが多い勤めで、就職してからだと東京、大阪、浜松、東京、高崎、敦賀、東京、福島、東京、小田原、東京(3回転勤)千葉、名古屋、東京(2回転勤)大阪、博多と、引越しだけは上手くなった。転勤が多い割には大阪から一歩も西へ出たことが無く(地方勤務では電化電車関係が多かったからか)、最後に母校の近くの博多で勤め、新幹線総局博多総合車両部長で国鉄を退職した。

思い返すと、国鉄に入った時期タイミングが良かった事と、電気工学科を出て運転系統に廻った事のお蔭か、若い頃、北陸線や東北線での初めての交流電化の機関区の助役や、首席助役として勤

めた。また、交流電化をやったと言う関係からか、新幹線開業前の試験線区鴨宮(小田原)のモデル線管理区の運転車両主任など、近代化の現場での初めての仕事に比較的多く従事した。また現場の仕事では、自動車部の経験が少なからず役に立ったような気がする。

現場時代の辞令を見ると同じ所で必ず2行書いてあり、これも珍しい方だ。電化の際の機関区の分離や合併での組織改訂や、新設組織に出会ったあったからである(敦賀機関区助役→敦賀第二機関区助役、福島第一機関区首席助役→福島機関区首席助役、新幹線総局計画審議室補佐→モデル線管理区運転車両主任)。また、必ず教習所の兼務講師の辞令がついている。電化や新幹線の要員の転換養成の過程で現場実習があり、その指導に当たるためであった。

その後、本社運転局客貨車課補佐(電車担当)を勤め、地方では東鉄の電車課長、千葉・名古屋の運転部長、本社では機関車課総括補佐、調査役、車務課長を勤めた。本社では、電車化の推進や車両検修の合理化、無煙化計画[早くSL(蒸気機関車)を全廃しよう]などを手がけた。地方・新幹線を含めていわゆる**動力の近代化**の分野での仕事が多かった様な気がする。

新幹線も3度勤めた。ちょうど昭和50年博多開業の頃、新幹線総局調査役として、保安担当と同時に博多開業へ向けてのCOMトラック(Computer Aided Traffic Control System)の開発と博多開業準備にも従事した。

国鉄に奉職して漸く様子が判ってきた頃、自分は好運で入社出来たのだが、考えて見れば九州工大が新制大学になってからの国鉄本社採用の第1号であるということに気付き、母校の名誉の為に後輩の為に確りと頑張らなければと思ったものです。何とか無事に長い間仕事に取り組んで来る事が出来て良かったし、本当に有り難いことだと思っています。

今回の叙勲の荣誉に恥じない様、今後とも勤めていかねばならぬと心に言い聞かせているところです。

座談会「彗星号を語る」

部誌流星編集部主催
キ23同期会協力

平成20年10月19日(日)13時より小倉北区小倉リーセントホテル「響」で、座談会「彗星号を語る」が開かれた。(文中敬称略)

当日は23年卒の自動車部のBig-OB4名をはじめ、25年、26年卒の明専のOBが参加、副会長廣田(29)、嘉村(33)がかすんで見えた。

坂本(23)の開会のことばに続き、OB会長・松尾(25)の挨拶、自己紹介の後、小林(23)の乾杯の音頭で座談・会食が始まった。

終戦直前の20年7月(4月ではない)に入学した23年卒の明専学生は機械科、製鉄機械科合わせて130名を越えその他の学科をあわせると相当数の寮生で食糧事情も極端に悪かったそうだ。

終戦直後、明専学生の大庭氏(21)の実父が復員の際宮崎から持ち帰ったトラック(彗星号)を今井(21)喜多村(21)らが関係官庁に働きかけ明専所属で自動車部が使えるようになったという話も出てきた。

終戦後、蒼龍号(シボレー6気筒)はまもなくガソリンで走るようになり、彗星号と共に寮の食料や学校の機材などを運搬し多に活躍したが、流星号(シボレーバス)はガス発生炉がついたままで、次第に使われなくなった。流星号が再び練習車として復活するのは26年ごろ後藤(28・故人)らが実習室にあったエンジンを分解修復して流星号に搭載したため、その後の部員は免許取得の練習に随分とお世話になった。

彗星号の木造荷台が痛んで、自動車部員自らが丸太から切り出し荷台を修復してしまったのも明専と九州工大の自動車部員が混在した26、27年の頃であったそうだ。

卒業後国鉄に就職したOBが自動車部で整備に係ったことがその後いろいろと役に立ったという話にみな肯いていた。特にホワイトメタルやピニオンギヤをシガラップ(スクレーパー)で削っ



ていると上司からお前大学を出たのになぜそんなことが出来ると言われたという。当時は熟練した職工にしか出来ないと思われていた。

現在は自動車が便利になりすぎて、クランクをまわしたり、キャブを分解したりとかの整備の基本知識がないという苦言が出ていた。

当時の車はよくエンストを起こし、とくに小倉駅前の交差点(現西小倉駅前)でエンストを起こし電車やほかの車が待っているなかで、クランクをケッチンに脅えながらまわしたという話しに、僕も覚えがあるという声があちこちで起こった。小倉駅前で信号停止するとポリが目に入って、ついエンストしてしまうのだそうだ。

「その他のエピソード」

終戦後の食糧難で彗星号や蒼龍号で買出しに行ったが、熊本に西瓜を運びに行ったときは西瓜を腹一杯食べることが出来てよくぞ自動車部に入ったと思った。ただし、当時は国道でも舗装などしてないから頭から足先まで真っ白になった。また大豆粕が大事な食材だった話、特に今井先輩、田辺先輩などから厳しいなかにも温かい指導をうけた話、真那子先輩の自動車についての知識の豊富だった話などが続いた。今井、田辺という人物は今思っても実に素晴らしい人材だったそうだ。

自動車部員でよかったのは運転のアルバイト料が他の力仕事に比べて2~3倍も良かったこと、メチルで目をつぶしたり、不幸にも命を落としたりが多かった中で、燃料にエチルアルコールが支給され、いい目をさせて貰ったこと。また、食堂の仕事をした後は、特別なメニューの食事を出されたことなど、全員が口を揃えていた。

免許試験も当時は過酷な条件のもとで行われ、学科は地面の上で書かされ、ハンドルの重さが並

ではなかった。70度(鋭角)を切るときなどハンドルにぶら下がって切らなければ切れなかった。

当時の試験官は融通がきいて、タイヤが半分出たけど「エイ負けとく」と合格にしてくれた。

クラッチの遊びも多かった。ダブルクラッチなど今の人には分からないだろう。試験車がデカすぎて前が見えないので座布団を用意して行ったが今度はクラッチに足が届かず中腰で運転した。最近ではタイヤの交換もできないドライバーが増えているのは情けない。「現役の自動車部はラリーが中心だそうだが、整備などはやってるのかね。当時の自動車部員は、一度校門から外に出たら、故障は当たり前、パンクも当たり前、止まったら後ろを押す、が当たり前だった。パンク修理など今時しないそうだが、パンクも直せないのは自動車部でないと云いたい。」と息巻く先輩もいた。

また、エンジンが今ではキーをひねったら掛かるが、当時の自動車はクランクを回さなければ掛からなかった。また、彗星号や蒼龍号の車検前は部員がエンジンをおろしてバルブやメタルの摺り合わせをして検査を受けた。また、バッテリーがすぐ上がるので、変電所でバッテリーを充電していて、車を動かすときはその重たいバッテリーを車庫までオッチラ運んだものだ。

戦後再会初の明専恒例の門司港までの学内マラソン大会があった。伴走に彗星号を使う事になり、荷台に人を乗せるので出発地の警察署長の許可が必要であった。

彗星号の車検証には所有者「文部大臣」使用者「大学学長」となっており、担当の会計課の職員が定員外の許可申請に行ったが断られた。自動車部として面識のある交通課長に改めて交渉に行った。“幌を付ける”“荷台に座席を用意しろ”とか言われてなかなかラチがあかなかったが、最後は君が運転するならと勿体つけてやっとOKが出た。その時はトラックを警察の前にわざと駐車違反ギリギリに停めていて、やはりとがめられたが「ちゃんと適法に停めています」と云ったものだ。

23年卒の連中は食糧事情が悪くてマラソンなどする体力は無くすぐへバツと思う。

蒼龍号で学校の西側道路(後の行幸道路)を走っていて溝に落ち込み横転したことがあった。

彗星号は23年の5月津屋崎の近くで道路からはずれ、木造のキャビンが大破し、喜多村ボデーで鋼鉄製に修復した。なお、蒼龍号、彗星号は昭和35年に廃車になった。

廣田 (29)の授章(瑞宝小綬賞)の慶事を披露したところ自動車部OBから初めてで、非常に目出たいという声が上がった。

最後に紀田 (23)の閉会のまとめで「3年後の今月今夜にまたの出会い」を約束して終了。

「自己紹介」

坂本 (23) 20年7月入学 宇佐中学出身 相撲部と掛持ち 卒業後国鉄(現JR)に就職 定年後関連会社で活躍 現在は野菜など栽培

小林 (23) 小倉中学出身 20年11月予科練から編入 九州電力・定年まで、町内役員など、趣味・詩吟

紀田 (23) 杵築中学出身 忘身寮 日立製作所→日立金属 転勤10回 転居31回 単身赴任13年 現在鳳龍俳句会主宰

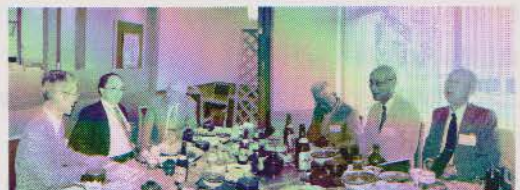
青木 (23) 大分中学出身 今井先輩に誘われ自動車部へ 旭硝子・定年後関連会社に勤務 趣味・気功、音楽

松尾 (25) 修猷館出身 忘家寮→忘身寮、西部電機、定年後も韓国などで技術指導、趣味ゴルフ、囲碁、シニアオーケストラ・ボーカルなど

塚田 (26) 県立都井中学出身 最後の明専卒業 中学・高校教諭など教育関係 映画製作など手がけ、ビデオ編集の指導 趣味・車(コロナ中古)・パブリカ・スカイライン・エルグランデ etc

廣田 (29) 郷里は山口県小郡で山口東高校出身。大学卒業後国鉄に就職、転勤が非常に多かったが大阪以东ばかりで、最後の勤めが母校の近く新幹線の博多総合車両部長で退職。国鉄退職後名古屋の鉄道整備の会社に勤めた。

嘉村 (33) 小倉南高出身 忘家寮→忘身寮 5年で卒業 九州中重 大阪の製版会社 印刷畑 定年後岡山でタクシー乗務員 趣味音楽



部誌「流星」20号を迎えるに当たり

OB会事務局 嘉村 (33)

OB会誌・部誌「流星」編集を武地 (51) にお願ひして私は事務局のみにして頂いた。

「流星」という自動車部の部誌が創刊されたのは昭和40年12月のことである。(文中敬称略)

当時の主将・尾崎 (42) や市丸 (42) らの並々ならぬ努力により実現したのだと思う。創刊号から続いている表紙の題字は当時部長教官だった河村 先生、流星号のイラストは伊東 (44・九州支部幹事) によって書かれ、19号まで続いている。

部誌「流星」は、翌昭和41年に第2号、以下第7号までは毎年、2年置いて8号がと、次第に間隔が開き、平成2年の12号を最後に休刊状態が続いていた。平成11年11月に刊行した「流星特別号・部史」は、せつかく続いていた部誌「流星」を何かの形で続けたかったのと、「流星創刊号」に記載された部の歴史や年表をさらに集大成したい気持ちがあったからである。

私が在部した昭和33年ごろまでは忘身寮の部室に黒表紙の分厚いノートがあって、昭和20年ごろからの記録がびっしりと書き込まれていた。

毎日の燃料の使用量、運転者、同乗者、アルバイト(引越しなど)の入金、整備記録、整備参加者名、実験用の資材の運搬、走行距離数など、実に細かく書かれていた。だから、10年近くの後でも当時の苦勞がしのばれたものである。

ところが、平成9年ごろ車庫(部室はもう無かった)を訪ねたところ、これらの記録が部室や車庫の移転のたびに散逸してほとんど残っていない状態であった。

そこで、自動車部のOBが何かの機会の集まってはと思い平成9年の5月に、第一回九州一周遠征(昭和30年3月)の参加者に当時のメンバーが一堂に会し思い出を語り合おうという企画で呼びかけたところ、川崎 (32・故人) が、東京でここ数回OB会を開いているメンバーにも声をかけてはどうかと提案があり、総勢15名が、岡山駅に集まり、

四国、姫路などをドライブ、舞子の旅館で思い出話に花を咲かせた。先の東京で「同じ飯組み」を集めてOB会を開いたのが門司 (37) を中心とするグループで、その後東京で河相 (31)、川崎らも参加している。

そもそもOB会ができたのは、昭和42年1月、母校の忘身寮の部室で越出 (22)、川崎 (32)、松吉 (32) などが集まり、OB会の会期までが出来上がった。実は、この1月ほど前、41年12月、関西支部のOB会が野口 (38) の呼びかけで開かれたが、本部が出来上がるより先に支部が出来たというのも珍しいケースであった。この発会には田中 (23)、谷 (23) 佐武 (28) など9名が参加していたが、このときから中原 (39) 橘 (40) の両氏は関西であるOB会すべてに参加する「有望」OBである。

「特別号・部史」の編集作業は平成10年から始まった。まず、当時の思い出を語っていただこうと座談会を企画した。同年10月に東京・鳳龍クラブで関東支部OB座談会を開き伊藤・いすゞ専務 (7)、新莊・元自動車部部長 (9) らの列席も頂き貴重なお話を伺った。

続いて6月には、名古屋市内で中部支部の座談会をもち、中野・OB会副会長 (25)、城・山田 (29) 廣田・OB会副会長 (29) を含む9名が参加した。

8月には九州で座談会が開かれ、平位 (20)、喜多村・OB会初代会長 (21) を含む14名の盛況であった。当日は紅一点・山口 (35) も参加し彗星号の運転席のシートを手縫いで修理した話が出た。

同年11月には大阪市内で関西支部座談会を開いた。立松 (22)、舛谷 (23) も参加した。

各地での座談会で、いろいろな苦勞話やエピソードが伺え、「特別号・部史」の形が出来上がっていった。(文中敬称略) つづく

OB会関西支部活動報告

OB会関西支部副幹事 古河 (46)

【関西地区OB会】

2008年9月20日(土)に神戸市内の北海道神戸ハーバーランド店にて関西地区のOB会が開催された。当日は台風一過の好天に恵まれ、岡山市から嘉村事務局長、三角(文中敬称略)、京都市から中原らの遠地からの出席者を含め、10名が参加した。定例の関西支部の懇親会に加えて、2009年に関西で開催する予定のOB会総会準備のキックオフも併せて行った。木庭幹事と古河副幹事より総会の概要、前回までの総会の様子、引き継ぎ資料等を出席者全員に紹介し、総会準備実行委員の一部を次のように決定した。実行委員長：木庭、副実行委員長：古河、事務局長：山崎、実行委員：府内、三角、三好。なお、準備実行委員の追加増強は継続して実施する。また準備実行委員会は、適宜土曜日の昼間に実施することとし、第1回準備実行委員会を11月29日(土)に開催することを決定した。

今回の出席者10名の平均年齢は約58.5才であり、一度や二度は重大な病気を経験した人が多く、健康に留意しよう、その為には人間ドック等で検査を行うと共に自己管理をしようという真剣な話題で盛り上がった。

学歌斉唱の後、元気で再会することと2009年の関西でのOB会総会を成功させる為に全員が協力することを約して散会した。



〔出席者〕 嘉村 (33)、中原 (39)、
 橘 (40)、木庭 (43)、
 田中 (;45)、古河 (46)、
 山崎 (;49)、府内 (56)、
 三角 (62)、三好 (62)

【総会準備実行委員会予備会合】

懇親会終了後に、地下街デュオ神戸の喫茶店で総会準備実行委員を中心に準備実行委員会予備会合を開催し、以下の点について打ち合わせを行った。

- ・実行委員メンバーの増強方法
- ・総会開催場所案、イベント案を第1回会合(11/29)で持ち寄る。
- ・準備実行委員会開催場所の調査、検討
- ・その他

明専・九州工大自動車部OB会総会のご案内

自動車部OB会会則、第10条に基づき明専・九州工大自動車部OB会・第5回総会を来年秋、関西方面で開きます。会員各位は万障繰り合わせてご出席賜りますようお願い申し上げます。なお、関西支部の皆様が、目下準備中ですので、まもなく日時・会場その他総会に関するご案内が届くと思います。会員皆様のご協力を宜しくお願い申し上げます。

自動車部OB会事務局

20年度活動報告、決算報告・21年度活動計画、予算案

OB会事務局(会計) 嘉村 (33)

【20年度活動報告】

- 10月～11月 流星19号編集作業
- 12月 19号発行・発送
- 3月 現役援助費送金
- 6月 現役と打ち合わせ・OB会ロッカーの確認
流星発送の手順・年末の現役、OBとの懇談会の手順
- 7月 座談会案内状発送
- 9月 関西OB会(神戸市・参加10名)関西地区OB会総会の準備
メール役員会

口座残高 = 本会計残高
+ 現役援助費残高
(平成20年9月30日現在)

【21年度活動計画】

- 1月～8月 準備実行委員会(第2回以降)
- 9月(?) 第5回自動車部OB会総会
- 10月 明専OB座談会「彗星号を語る」小倉北区内
- 10月～11月 流星20号編集作業
- 11月 総会準備実行委員会(第1回)
- 12月 20号発行・発送
- 12月 現役・OB懇談会 北九州市内
- 1月～8月 準備実行委員会(第2回以降)
- 9月(?) 第5回自動車部OB会総会

【20年度決算報告】

20年度OB会本会計決算報告書 20.9.30

収入の部		支出の部	
科目	金額	科目	金額
前期繰越		会誌	
18～21会費		現役援助会計へ	
部活援助費		援助費本会計分	
OB会カンパ		座談会通信費	
関東総会余剰金		事務費	
		通信費	
		次期繰越	
合計			

【21年度予算案】

21年度OB会本会計予算案

収入の部		支出の部	
科目	金額	科目	金額
前期繰越		会誌	
20・21会費		総会費	
OB会カンパ		現役援助費	
		現役懇談会	
		事務費	
		通信費	
		次期繰越	
合計		合計	

現役援助費会計決算報告書 20.9.30

収入の部		支出の部	
科目	金額	科目	金額
本会計より		20年度援助費	
		次期繰越	
合計		合計	

現役援助費会計予算案

収入の部		支出の部	
科目	金額	科目	金額
前期繰越		21年度援助費	
部活援助費		次期繰越	
合計		合計	

後藤 さんの思い出

川崎 (26)

流星 20 号の原稿として、後藤 さん追悼記の投稿依頼を受けましたので、哀悼の意をもって、したためることとしました。

彼とのお付き合いは、明治工業専門学校入学当時より実に 60 年間の長きにわたり、友人として因縁浅からぬものがありました。

彼とは学寮の自動車部の部室で寝泊りしていた仲でしたが、若い頃より目立って元気者で、自分の家があった甘木より戸畑の学校まで野を越え山を越えて徒歩で来たことがありました。

社会人になってからの後半では太宰府の宝満山に 4300 回登山し、1 日に 10 回の登山記録は、いまだに破られていないそうです。

昔明専メンネルコールと一緒に歌っていたこともあり、この合唱団の創設にかかわりました

が彼は生来何事にもまじめで、少しきかん気なところもありましたが、愛すべき人間ではありませんでした。

合唱団では会費徴収責任者として、多人数の会費徴収も大変だったと思いますが、きちんと責任を果たしていましたし、誰よりも早く出席して練習場の準備にかかり、それには皆も感謝していました。

又彼は考案することが趣味で、かつて反響箱の試作品を作り練習場に持ち込み実験しましたが、その箱が現在中野先生の指揮台となつて、活用されていることは皆さん周知の通りです。

また色々思い出のエピソードもありますが、紙面に限りがあり、意を尽くせないまま彼を偲びつつ筆をおきます。 合掌

現役・OB懇親会について

昨年の OB 会総会で、総会の無い年の年末、現役主催で懇親会を開くことが決まり予算も 1 万円がつけました。しかし残念ながら、今年は準備その他が順調に行かず先送りすることになりました。次の機会でお会いすることをお楽しみに。

編集後記

この度「流星」編集担当を前任の嘉村 先輩 (33) から引き継ぎました武地 (51) です。皆様のご協力を得て何とか流星 20 号を発行することが出来一息ついてます。原稿を投稿頂きました皆様にはこの場をお借りしてお礼申し上げます。

また、今回、OB 会名簿を個人情報保護の観点から勝手ながら掲載を中止しました。ご利用の際にはまことにお手数が当方まで使用の目的を沿えてご依頼いただければ関連部分を送付申し上げます。

なお、私の手際の悪さから本誌発行が遅れましたことお詫び申し上げます。

今回特集 1 に投稿をお願いした廣田副会長の叙勲につきましては、心よりお喜び申し上げます。

発行日	平成 20 年 12 月 18 日
発行者	九州工業大学責善会自動車部 主将 香川 明専・九州工大自動車部 OB 会 会長 松尾
編集者	武地 (51) 嘉村 (33)
印刷所	株式会社印刷工房フジワラ
	振込口座