

# 同志社大学体育会自動車部 部史



クラーク記念館に勢揃いした部車たち 1964年頃

## 同志社大学体育会自動車部OB・OG会

作成：事務局長 平尾隆史

2019.6.29 ダイジェスト版 作成

# 同志社大学体育会自動車部 部史 Since 1933

## 1. 創設期

当部の前身である自動車クラブが発足したのは、1933(昭和8)年ころ、島治三郎(S9法卒)を中心に学友有志数人が話し合い、規約を作成したのに始まる。この規約は当時、島の友人の弟が明治大学自動車部に在籍していた関係で、明大の規約を参考に作成したものである。以来当部とはカラーが異なるにもかかわらず、毎年明大と定期交歓戦を開催してきたのはここに起因している。



同好会創立当時のメンバーとオープン1930年式

こうして一応の形が整い、練習も行われるようになった時、関西地区で関西学生自動車連盟が結成される動きがあり、1934(昭和9)年秋「結成記念ドライブ(大阪一赤穂)」が行われた。参加校は、阪大・関学・関大・大商大・同大の5校であったが、いわば揺籃期にあった関西各大学の自動車クラブが一応横の繋がりを持つようになった事は、お互いの発展に大いにプラスになった。しかし、自動車が珍しかった当時「学生の方隙で運転などをすると……」と、ことのほか風当たりが強く、故意に通行妨害をされる事もあったと聞いている。

翌1935(昭和10)年春、「東京～大阪間バス乗継競争」は、東西学生自動車連盟が連携を持った記念すべき大行事であった。このレースは、東西各連盟より各1人の代表選手で開催され(関西代表は当部より島治三郎が参加し結果は同点引き分けとなった。

1936(昭和11)年になると、部員数は漸く増加し内容も充実してくると今までの自動車クラブでは不十分となり、その名称も「自動車部」と改名、大島一男(経3)が初代主将となり、スポーツ団体としての自動車部がここに確立された。また、当部の部長は松山<sup>たけし</sup>斌先生で戦後の一時期を除いて1968(昭和43)年まで長きにわたり大変お世話になった。

## 2. 部車第1号の購入

1937(昭和12)年1月15日付で部報第1号が発行される。春には、奈良の旅館が使用していたシボレー1932年式乗用車を購入。この購入資金として、バックルをつくり、同志社リユニオンと女子部のバザーで販売された事は付記すべき事である。当時としても決して部の財政は楽でなかったとが想像される。



部車第1号シボレー32年式(1937-1944)

部車の到来により、新学期には多数の新入部員を迎え、第2代主将渡辺政蔵(経4)をリーダーに連日午後デルタ教習所(当時は西向日町)でコース練習が行われるようになった。

## 3. 発展期

その年の夏、このシボレーを駆って長距離走行試み、コースは、京都～名古屋～東京～安中～諏訪～犬山～京都とされた。これは、第1回遠征としての意義を深めるため、創部の時お世話になった明治大学と、校祖新島襄先生の生誕地、安中を訪問する事を目的としたものであった。



シボレーを駆って長距離走行(1937夏)

現在と較べるとその規模は大したことはないのだが、当時は非常なる人気を博し、「同志社新報」17号

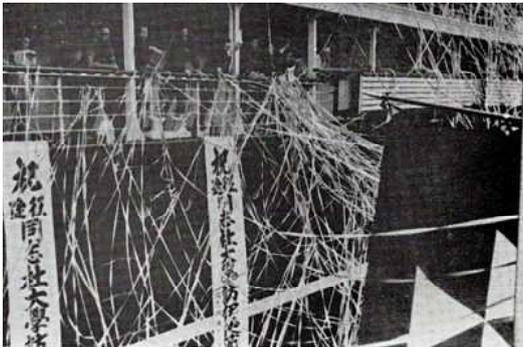
(昭和12年9月15日発行)を見ても、その歓迎の盛大さがうかがえるのである。なお、メンバーは、主将の渡辺政蔵(経4)、愛川惟泰(経3)、三竹克己(経2)、井上康蔵(法2)、藤井利夫(法1)、井上清三(法1)、大林正雄(戦死)の8人(使用車はシボレーと個人車の2台)であった。この中の5人が翌年のイタリア遠征に参加している。秋には、第4回関西学生自動車連盟競技会で見事初優勝を遂げ、創部後間もないにもかかわらず早やこの年から翌年のイタリア遠征を中心に、戦前の全盛時代が展開された。

#### 4. イタリア遠征



イタリア遠征に使われたダットサン

1938(昭和13)年6月9日より9月12日までの約3ヶ月にわたって行なわれた防共親善訪伊自動車遠征は、大学関係者、部員の綿密な計画と関係各省、各機関への熱烈な交渉の下に実現した。戦時下の不安定期に、学生が国産車(ニッサン号)2台を連ねてイタリア遠征を敢行したことは、同志社大学自動車部の存在と活動の意義が政府当局に理解されタイミングも良かったと考えられる。またその結果、全国民並びに世界の視聴を浴び、非常時局にあって国民外交の一端として予想以上の成果を収めた意義は、部史及び同志社スポーツ史に輝かしい1ページを印すとともに、同志社大学の名と我が国における学生自動車部の存在を世界に知らしめ



イタリア遠征へ出港(神戸港、1938)

た。また、この遠征に対する学園当局の応援もこの上なく盛大で、当時の「同志社新報」24号(昭和13年4月15日発行)にも多くのスペースがさかれているのを見てもうかがえる。その中で、トップ記事として3ページにわたって計画大綱等が報じられ、その中に「行け若人! 而して諸君の使命を完全に果せ!!」と題し「…此挙たるや実に同志社学園近来稀に見るの快挙と云うべく、今各位に之を報道し得ることは本紙の最も欣快とするところである。吾等は双手を高くさし挙げて、以て此壮挙を賛し、而して一行が其目的を遺憾なく達成貫徹

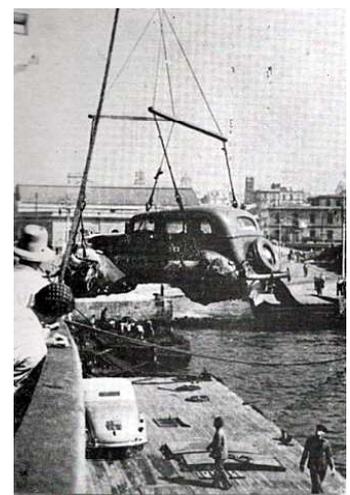
して、東亜に、世界に、大使命を帯びたる日本国の青年としての意気、学徒としての態度を正々堂々掲示發揮せん事を希って己まない。行け、若人よ! 而して諸君の使命を完全に果せ!!」と報じられている。26号(6月15日発行)でもトップ記事で4ページに、歓送式の模様が詳しく伝えられている。特に、神戸港での見送りは素晴らしいもので、神戸埠頭は「同志社一色に塗りつぶされた」事が詳しく述べられており、一行の部員達は感慨無量であったと思われる。



同志社新報」第24号

時代はやがて不幸な太平洋戦争へと向かう、日本国自体が緊迫、高揚した時期ではあったものの、わが同志社大学

自動車部が国家レベルの活動に関与したという歴史的事実は、長い自動車部史の中でも特筆される出来事であろう。



ナポリに陸揚げされるニッサン号



「同志社新報」26号(1938. 6. 15)



イタリア遠征一行

## 5. 戦時下に於ける活動

1940(昭和15)年戦争が日々激化し、ガソリンの輸入がほとんど途絶え、厳しい割り当て制が実施された。当部は機械化国防協会に加入し、学生として機械化訓練の一翼を担い比較的寛大な扱いを受けた。1941(昭和16)年には、本来の活動は全くできず、名称も「修練団自動車班」と変り、近畿学生連合演習に機械化部隊として参加した。このことは、当時の新聞にも報じられ、成績はかなり良かったと評している。

こうして部活動は、軍事一色となり、部員の出陣も増加し、規模は益々縮小され、遂に1944(昭和19)年3月一応部を解散する事になった。イタリア遠征を土台にして、実にもう一步、いや、数十歩も発展しようとしていた当部にとって、このように解散を決するという事は、どんなに辛いことであつたらうか。当時の様子を思う時、今日の恵まれた環境で伸び伸びと活動できる現役部員たちは、全く幸せなものと言える。この事は何も当部だけでなく、同志社スポーツ全体に言える事で、今後絶対にこのような事態が起こることがないように、先輩、現役、そして後輩とが一体となって努力しなければならないと思う。

## 6. 戦後の復活

再建を論ずる時、同志社高等商業学校(高商)の自動車部の存在を無視することが出来ない。1948(昭和23)年当時、新制大学の発足とともに大学の自動車部も復活されたと云われているが、部車もなく、何ら具体的な形もなかった様である。高商の自動車部は、戦時中も活躍し、部車(シボレー1934年式)を有



今出川通を走る部員ら(1951ころ)

していた。この年、高商が大学商学部へ昇格した時、そのまま大学へ持ってこられた。この時、ガレージが無かったため、正門横の総長の車のガレージに部車を入れさせてもらい、自動車部の本拠となった。今日の自動車部の本源の中心はこの高商自動車部にあったといえる。両者の合併によって伝統ある同志社大学自動車部は、戦後の発展への第一歩を踏み出した。



戦後第1号の部車(1950-54)

## 7. 今日の基礎確立へ

1950(昭和25)年「自動車部は体育会に所属か文連所属か」大きな問題となったが、自動車はスポーツの範囲に属すべきとの観点から、同年12月に正式に体育会自動車部となった。1951(昭和26)年春、関西学生自動車連盟が再発足し、翌52年関東学生自動車連盟と合同で全日本学生自動車連盟を結成するに至った。

1954(昭和29)年 部報の復刻第1号「デル・ヴィンケル」を発行した。この年の最大の出来事は、赤字

が烈しく動く部車を全部売却し、翌55年は、部車なしの活動となった。

1957(昭和32)年思い切った処置で持ち直し、日産自動車よりダットサン57年式の貸与と購入により、一躍7台も所有する事となった。この夏、「本州一周ドライブ」の遠征を行ない、戦前のイタリア遠征に次ぐ快挙となった。と言っても実を言えば早くから計画されていたのではなく、新聞記者に話したことが翌朝の新聞記事に掲載され、あわてて計画したもので、「ひょうたんからこまの出た話」であって、それからというもの連日、準備のため東に西に走り回ることとなった。ともあれ、無事走破し十分な成果を収めたことは大きな功績であった。

1958(昭和33)年8月 第6回豪州一周ラリーに小西明氏(S31商卒)がトヨタチームから、海外ラリー日本人初の参戦を果たす。このラリーには、日産自動車も参戦し、日本のモータースポーツの幕開けとなった。同年11月「第1回女子学生東京～軽井沢往復ラリー」が行なわれ、当部の女子部員も参加し3位入賞を果たす。なお、女子部員が対外試合に出場したのはこれが最初であった。

1959(昭和34)年10月 伊勢湾台風の救援物資輸送を行なう。学内のキリスト教団体連盟を中心とした全学的な救援活動に対してその直接的な物資搬送の協力や日赤京都支部において義援品の荷造りと搬送に部員が交代で協力したもので、当時は部員全員、日常の部活動や授業も忘れて、朝早くから日没頃まで活動した。この活動が、被災者の方々のために微力ながら役立つことができたことは、部員一同のこの上ない喜びであった。

1960(昭和35)年5月 「第2回スクーターラリー(長崎～東京)」が行なわれ、惜しくも準優勝だった。



スクーターラリー スタート

第2回スクーターラリー(長崎～東京)壮行会 1960.5

## 8. 昭和の黄金期



100時間エコラン優勝 副賞のパブリカ(1962.11)

1962(昭和37)年11月 「パブリカ・エコラン100時間ノンストップレース(福岡～大阪～東京～仙台～秋田～新潟～東京・3000Km)」が開催され、OB・現役の20名の混成チームで出場し、燃費24.2km/lで見事優勝を勝ち取り、副賞のパブリカを手にした。

1963(昭和38)年10月 毎日新聞社主催で行なわれた三菱コルト1000による「オリンピック聖火コース走破社会人エコラン」にOB20人で出場した。全区間優勝をなし、完全優勝をとげた。この種の競技で完全優勝をなしたのは、初めての記録である。

この2回のレースで特筆すべきことは、昨年にも増して選手間のつながりが強くなり、非常によく団結していた事であろう。



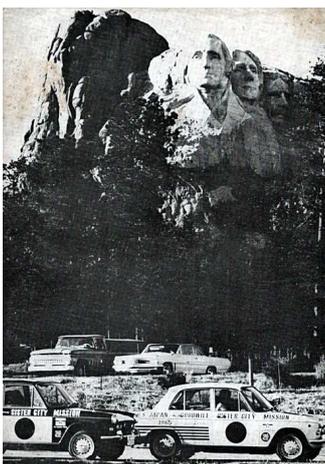
日本社会人エコラン優勝(1963.10)

1965(昭和40)年9月 毎日新聞社主催、ダイハツ工業、丸善石油協賛、外務省、建設省、警察庁など諸官公庁の後援のもと、「日米姉妹都市訪問全日本社会人エコノミ・ラン」が8日間にわたり開催された。当部OBも過去2回にわたるエコラン優勝の実績を買われ参加し、その実力を遺憾なく発揮し驚異の記録燃費40.56km/lで完全優勝を成し遂げ、同志社OBの名を一層強くした。

翌年、野村憲司(S35商卒)、吉川征二(S36法卒)両選手は渡米し日米親善の民間使節としてアメリカ大陸(6700km)を横断し、各市長との歓談、メッセージの交歓を行いその役割を果たした。



「日米姉妹都市訪問全日本社会人エコノミ・ラン」優勝の広告



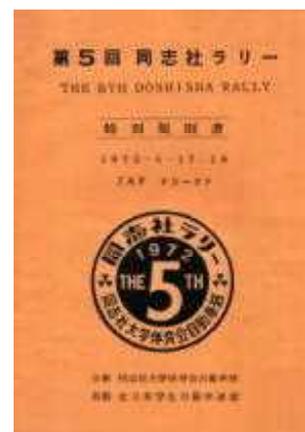
日米姉妹都市訪問オクラホマ州市会議場ホーリハン市長と記念写真



日米姉妹都市訪問で南タゴタ州へ(1966)

### 9. 同志社ラリー開催(ラリー全盛期)

昭和40年代に入り、モータースポーツのカテゴリーの1つである国際ラリーにおいて国産車が、サザンクロスラリーやサファリラリーで総合優勝を勝ち取る等華々しい活躍を見せ、日本国内でもラリー競技が盛んに行われるようになり、大学自動車部でも新しい活動のカテゴリーとしてラリー競技が開催されるようになった。



そのような状況のもと、1967(昭和42)年「第1回同志社ラリー」を大学自動車部のみならず、一般ラリー愛好家にも参加を募り開催した。1969(昭和44)年「第3回同志社ラリー」からナイトラリーとなった。1年休止後、富永健次主将(商3)・平尾隆史(工3)競技委員長を中心に、1971(昭和46)年10月「第4回同志社ラリー」、72年6月「第5回同志社ラリー」を2度にわたり開催。公道をクローズドしてのハイスピードスペシャルステージ(特別区間)とナビゲーション・計算力を試すスペシャルステージ(特別区間)を設置し、ドライビングとナビゲーション(運転技術と走行時間の正確さ)を競う総合競技を当時の大学自動車部としてはハイレベルな競技内容で設定し大好評を博した。

特筆すべきは、他の一般部活動と異なり「同志社ラリー」は他大学はもちろん、一般社会人の方々も参画し、警察当局も深く関与しての競技であったため、各方面への配慮は並大抵ではなく、現役、OBはもとより上記責任者の2人はまさに寝食を忘れての活動であった。

ただ、残念な事に、我々が青春時代に情熱を注ぎ、特に安全面には最大の配慮をしてきた「同志社ラリー」も世間一般の交通事故多発や他団体の主催ラリーで一部の心ないラリーストの身勝手な走行マナー等により警察が公道使用を許可しなくなり、伝統となりつつあった同志社ラリーは第5回をもって休止となった。

1971(昭和46)年4月「第14回毎日ラリー」が毎日新聞社主催で開催され205台参加。平尾隆史(工3)、増本賀英(工3)、井上猛(商3)、佐々木孝夫(商3)の見事なチームワークで優勝を勝ち取った。なお、一般参加者としての対外ラリーで、同志社大学体育会自動車部名でのエントリーは最後となった。なお、当時の部長は、オーテス・ケーリ先生で、1969(昭和44)年から1977(昭和52)年の8年間お世話になった。



第15回毎日ラリー招待チーム ゼッケン1番(1972)

## 10. オーテス・ケーリ先生と自動車部

オーテス・ケーリ先生と同志社大学との関係は、祖父のオーテス・ケーリ(同名)が新島襄先生とアーモスト大学の同期生で、その後宣教師及び同志社神学校教授として日本に来日された。父のフランク・ケーリは、キリスト教(プロテスタント)の宣教師として小樽を中心に北海道で宣教に従事され、同志社の理事をも努められた。したがってケーリ先生は、小樽で生まれ小樽で育った青い目をした準日本人のアメリカ人だった。不幸な太平洋戦争により先生は一旦アメリカに帰国し、US マリーン情報将校として同期生のドナルド・キーン氏とともに日本軍捕虜の管理保護をし、戦後はGHQの一員として再来日し天皇制の存続に尽力された。

ケーリ先生と自動車部の関係は、長きにわたりお世話になった松山<sup>たけし</sup> 斌部長先生の後任として1969(昭和44)年、当時の監督だった元京都トヨタ自動車社長小西明の推薦により就任された。推察ながら、ケーリ先生は戦後初めてUS ジープを駆り、家族(奥様と幼いお嬢さん)を伴って、何と京都から故郷の小樽まで長距離遠征ツーリングを試みたカーマニアでもあり、また普段の足としての乗用車購入の世話をしていた小西明との繋がりや、



ケーリ先生 愛車「ケイトねえちゃん」の前で

部長先生を引き受けていただいたものと思われる。ケーリ先生は一面茶目っ気があり自分の車には、ルイ・アームストロング氏が京都に来た時通訳をした縁で、ジープのボンネットに白文字で“Sister Kate”と書いてもらって以来、ニュー・オリンズ・ジャズの歌の一節「I wish I could shimmy like my Sister Kate」(ケイトねえちゃんのようにお尻がふれたらな)から「ケイトねえちゃん」という愛称を愛車につけ、家族の一員として大切に扱われていた。本場アメリカ仕込みのカーマニアでもあった先生は、部誌「DER

WINKER vol. 16」への寄稿文で「今後の自動車部は、既存のフィギュア競技、ラリー、整備技術といったハード面だけでなくもっと広範なオートモビルライフ（例えばオートキャンプ等）に楽しさを見出すべきでしょう。」と示唆に富んだ言葉を残されている。ちなみに先生が館長をされていたアーモスト館は、新島襄先生がアメリカ留学で学んだアーモスト大学にちなんだもので、関わりある人々の寄付により1932(昭和7)年に竣工した由緒ある施設である。なお設計は、当時日本の重要洋風建築の多くを手掛けたウィリアム・メレル・ヴォーリズによるものである。



当時のままのアーモスト館

### 1 1. 全日本学生自動車運転競技大会 初の女子団体優勝

1973(昭和48)年11月、全日本学生自動車運転競技大会（全日フィギュア）が、東京府中市小金井試験場で開催され、小四の部で鈴木久美子（文4）優勝、小型貨物の部で坪野厚子（法4）優勝、セダンの部で三谷優子（法3）が入賞し、初の女子団体優勝を勝ち取った。また、前年の第2回中部・関西合同サーキットラリー女子優勝と併せて、当部始まって以来、初の快挙を成し遂げた。



サーキットラリー女子優勝

### 1 2. 全国大学対抗ジェミニ杯争奪戦

1988(昭和55)年、いすゞ自動車主催で「全国大学対抗ジェミニ杯争奪戦」が富士スピードウェイで行われ、熊田彦弥太（文4）山口茂樹（商4）小嶋敦（工4）竹内和将（商4）の4人が参加。関東6大学には、日産自動車大森よりジムカーナ用の日産フェアレディーZ（ファクトリーチューンの車両）が貸与されジムカーナの定期戦が行われ実力を付けてきている。その強豪校を相手に、当部の得点はエコラン2位の38点。ジムカーナ6位の15点と合計53点。エコラン3位の立命館はジムカーナ4位で36点+17点=53点。同立同点となったが、エコランで上位の同志社が辛くも優勝。当時の自動車雑誌には「関西のセコさが、関東のスピードに勝った！」と報じられた。賞品の黄色のジェミニ ZZ-R はDUAC205とペイントされ、長らくガレージの中心で自動車部のシンボルとして部員に愛される存在となった。



全国大学対抗ジェミニ杯優勝(1980)

### 1 3. 田辺ガレージへ移転

田辺キャンパス開校に遅れること約半年、1986(昭和61)年10月19日に念願の田辺ガレージの落成式が行われた。完成したガレージは素晴らしく、香里園練習場の約1.5倍もあり綺麗に舗装された練習場と電動チェーン付ピットや冷暖房設備を備えた当時全国屈指の体育施設となった。加えて1・2回生については田辺⇄岩倉往復や合宿ごとの岩倉⇄香里園往復から解放される事になり、部活に集中できる環境が整った。その反面、他の体育会との交わりは希薄になった。岩倉のラグビー部、香里園



念願の田辺ガレージ完成(1986)

でのアメフト部とは近くでお互いの部活を見る機会があり刺激を受けたが、田辺では非常に恵まれているものの、クローズされた環境下での部活が中心となった。香里園の合宿所ではアメフト部の合宿と重なることがあり、自動車部のタイヤ上げの練習を見て、「あれはうちよりきついわ」とアメフト部員がため息

を漏らす場面があったことも懐かしく思い出される。

田辺移転の時期は、競技車両もFRからFF、4WDと大きく進化した時期で、新しいドライビングテクニックを模索していた時期でもあった。

#### 14. 昭和最後の全日本学生自動車運転競技大会・3種戦最後の戦いで優勝

前年九州で行われた全日本学生自動車運転競技大会（全日フィギュア）では屈辱を味わい、その雪辱のために3種戦優勝めざし、神保啓徳（商4）は自動車部人生を掛けて1年間練習に励んだ。就活等のプレッシャーもなく楽しくフィギュアの練習に励むことが出来、見事3種戦優勝を果たした。3種戦は今回を最後に終了した。この時期が当部において、フィギュア競技が輝いていた末期ではないかと思われる。

#### 15. 蘇る自動車部の栄光

1990(平成2)年12月 全日総合杯女子優勝。当部初の受賞であった。。

1992(平成4)年10月 WRC（世界ラリー選手権）第24回アイボリーコーストラリー・グループNクラスで、西山寛氏（商・S43卒）が、パルサーGTI-Rで参戦し念願の優勝を果たした。1992年WRCシリーズ年間総合で最終戦不出場だったため惜しくもグループN準優勝となったが、日本のプライベートチームとしては初の快挙であった。

1997(平成9)年 部員数の減少による部として存続することが危ぶまれる時期をなんとか乗り越え、全日本学生ジムカーナ選手権大会で上位入賞をきっかけに「自分たちでも全国で勝負できる、これからも勝ちたい」と部員のベクトルが全国制覇に向かい、1998(平成10)年の全日本学生ジムカーナ選手権大会では、男女団体アベック優勝し、初めて全日総合杯をみんなの力で獲得した。

2009(平成21)年8月 「第4回全日本学生対抗エコドライブコンテスト」に全国の大学自動車部54校が参加し競技を競った。この大会は、環境省が掲げるCO2削減目標「チーム・マイナス6%」をテーマに、

鈴鹿サーキット国際レーシングコースで行われる大会。地球温暖化防止のための「エコドライブ」技術の習得と、普及・啓発を目的としている。メインの種目は、タイム及び燃費競争方式エコドライブコンテストで、鈴鹿サーキットの国際レーシングコースを周回する『ハイウェイコース』、国際レーシングコースと外周路を走行する『エンジョイSUZUKAコース』、ウェットコンディションの路面走行や狭い場所での方向転換といったチェックポイントをクリアしていく『チャレンジコース』の3つのコースが用意され、タイムと消費燃料の少なさをポイント制で競う。

車種は、ホンダ・インサイト、トヨタ・プリウス、日産・ノートで国際コースを走行。今大会では、選手がスタートと同時に車に乗り込むル・マン方式のスタートやレーシングドライバーと同じ場所を走れるなど、その他の大会では味わえないワクワクするものであった。結果は54チーム出場中、男子学生の部で総合優勝を果たすことができた。



WRCアイボリーコーストラリー優勝(1992)

## 16. 今も健在OBチーム

2012(平成24)年3月17日 「京都EVエコドライブラリー」に、同志社大学体育会自動車部OBチームとして野尻健史(S41商卒)・迫武尚(S41商卒)・平尾隆史(S48工卒)の3人が出場した。競技は、京都府知事の合図で京都府庁をスタートし、上賀茂神社をゴールとする「午前の部」及び上賀茂神社をスタートし、京都市役所をゴールとする「午後の部」から成る。車両は、三菱自動車の「アイ・ミーブ」と日産自動車の「リーフ」の電気自動車2車種を使用し、ラリー形式のドライブ競技を行なった。指示された内容に従って、チェックポイント、観光ポイントを巡り、電費と観光地を訪れることで与えられるポイントを加えて総合的な点数合計で勝敗を決定される。結果は、表彰台には上がれたが、悔しくも第3位であった。敗因は、3人の体重の重さが電費に影響してしまった。ちなみに、優勝チームは夫婦と幼児の3名で、体重差は約100kgはあったと思われる。次は各自20kg減量して挑戦する事を誓ったが、残念な事にこのラリー開催は1回で終了した。



京都EVエコドライブラリー(2012.3)

## 17. 「創部80周年記念式典」2103年10月12日



同志社大学体育会自動車部 創部80周年記念式典 2013.10.12 於:リーガロイヤルホテル京都

全国より総勢141名のOB・OG諸氏が参集し、リーガロイヤルホテル京都で「創部80周年記念式典」が盛大に開催された。特別実施されたエキジビションでは、自慢の愛車を持ち寄って「愛車ミーティング」“蘇る青春…熱き思い再び”をテーマにOB有志の個性的かつ希少な愛車を披露した。中でも富永健次(S48商卒)所有の真っ赤な初代フェアレ

ディーS30Zラリー仕様(1973式)が、かつての熱にうなされたような高度成長時代、国産車興隆の奇跡の時代を象徴するものとして脚光を浴び、多くのOBの血を騒がせることとなり、懐かしいラリー談義で盛り上がった。

記念講演では「モータースポーツと人づくり」と題して、三菱自動車工業(株)専属のラリードライバーで、世界で最も過酷なパリ・ダカールラリー2連覇の偉業を達成した増岡浩氏に講演していただき、またまた多くのOBの血を騒がせる事となった。



初代フェアレディーS30Z(1973式)と記念撮影

## 18. 最近の実情について



現役とOB・OGが一丸となった、ガレージ環境整備委員会

くも、当部の環境整備事業は、創設者新島襄先生の建学理念である「良心の全身に充滿したる丈夫の起り来たらんことを」の実践の場ともなりつつある。その真意は「一国を維持するは、決して二三英雄の力に非ず、實に一国を組織する教養あり、智識あり、品行ある人民の力に拠らざる可からず」と高揚した建学の檄文に印されており、その理念は部活動に反映、実践されるべきだと考えられる。不思議な事に、環境整備をすればするほど部員数も年々増え、試合の成績もみるみる向上しつつあるのは一体どういうことであろう。

2016(平成28)年8月 「全日本学生ダートトライアル選手権大会」が、テクニクステージタカタで開催され、仲健太郎(経4)が男子個人優勝を成し遂げた。この優勝には、個人戦であるにもかかわらず、チーム同志社として現役やOB・OGが大会に向けて一致団結して取り組んだ成果であり、ガレージ環境整備委員会活動の賜物といえる。

2014(平成26)年3月 「ガレージ環境整備委員会」が発足し、横井慎一(S55法卒)ガレージ環境整備委員長を中心にOB・OGに呼びかけ、毎月1回現役とOB・OGが一体となってガレージの環境整備に取り組み、見違えるほど美しくなり環境が整ってきた。この活動を通して、体育会自動車部部員としての自覚や規律と礼儀マナー、環境整備の取組の大切さを体得し、単に運転整備技術を身に付けるだけでなく、社会人として、また、同志社マンとしての良識を学生時代から身に付ける研修の場となった。いみじ



全日本ダートトライアル 男子個人 仲健太郎優勝(2016.8)

2017(平成29)年3月 「第1回全関西ジムカーナ選手権大会」が、名阪スポーツランドで開催され、男女団体アベック優勝を達成した。同志社アトムには「新体制に代わり、最初に目標に掲げた、男女アベック優勝。今大会でいきなり目標を果たした。男女アベック優勝は18年ぶり、女子団体優勝は、1998年以来の快挙となった。富山組、黄金時代の幕開け。今後の活躍にも期待だ。」と報じられた。

2018(平成30)年9月 「全関西学生ジムカーナ選手権大会」女子団体優勝、寺内美裕(理工4)個人優勝で2冠を獲得する。同志社アトムには「有終完美、カッコよすぎ〜ラストにやってくれました」と報じられた。

同年10月「全関西ダートトライアル選手権大会」で、春秋連覇となるアベック優勝を果たした。12月、全関西総合杯、男女団体アベック優勝を2位に大差をつけ勝ち取った。



THE 90TH ANNIVERSARY DOSHISHA UNIVERSITY AUTOMOBILE CLUB  
「Tour de DUAC Flag Relay 2023」



「Tour de DUAC Flag Relay」 予定

2019.7 同志社総長八田英二先生・学長松岡敬先生・部長石田信博先生 自筆サイン



2019.10.12 OB・OG会総会in松山(中国・四国支部)



2020 OB・OG会総会in東京(東京支部)



2021 OB・OG会総会in九州(九州支部)



2022 「Tour de SUZUKA」 in 鈴鹿サーキット



※自筆サインが最終回になります

2023 創部90周年記念式典(京都) 展示・記念誌掲載

「1.3m×2.0m」のFlagが  
2023年までに全国各地  
を Relay で回しながら、  
現役、OB・OGら約500名  
の自筆サインが、刻み込  
まれる予定。

OB・OGの皆様は、2022年度ま  
での総会に必ずご出席いただき、  
自筆サインをお願いします。