

モータースポーツの先駆け—Since 1933 ～日本の自動車産業と共に歩んだ 89 年～

自動車部 多田義治（昭和 36 年卒）

1. はじめに

「自動車部」は体育会所属の中では、大学から始める部活動であり、モータースポーツ＝自動車競技については、余り知られていないのが実状である。しかし、この講座の Web 版を通じてより多くの学生や同窓に自動車部の存在、活動や競技内容など理解してもらう機会を得て感謝している。

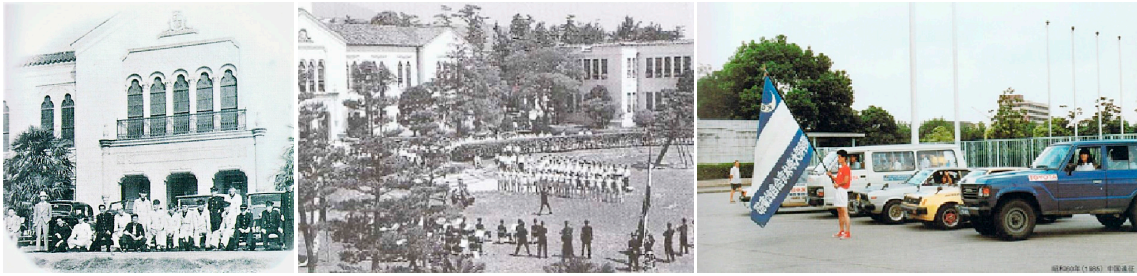
2. 誕生から 89 年の歴史

自動車と言えば輸入品で希少な乗物であった時代の 1933 年、自動車部は、学院の自動車研究機関として誕生した。この年はトヨタ自動車の前身である豊田自動織機製作所、日産自動車となった日本産業・戸畑鑄物が揃って国産自動車製造に着手した歴史的な年でもある。この様な背景から自動車部は世界に誇る我が国自動車産業の発展と共に歩んできたと言っても過言ではない。1934 年の関西学生自動車連盟結成に、阪大・京大・関大・同大・立命大などと共に参画し、各種走行会、競技会など行事の主導役をつとめた。1935 年には、国産の「日産ダットサン」による大阪・東京往復 1,000km 走行車両性能調査を実施、1940 年には機械化実験と道路調査を目的とした北海道遠征をするなど、活発な活動は各方面から注目された。1942 年、第 2 次世界大戦の激化に伴い自動車部は表向き解散したことになるが、その後の調査で機械化国防協会学生班として存在していたことが判明した。

戦後の 1953 年、正式に自動車研究会として再興、翌年には体育会の仲間入りを果たした。この頃から日本経済の成長やモータリゼーション普及が追い風となり、年々部員数は増加の一途を辿った。初の女性部員が誕生したのは 1958 年、それを知った多くの一般男子学生が部室を覗きにきたと言うエピソードが残っている。

全盛期の 1995～2001 年には、6 年連続全国制覇の偉業を遂げた。2010 年代前半は部員数が少ない中、2011 年に女子が全国制覇を果たして以来、現在まで全関西総合杯優勝のほか、数々の種目で好成績をあげている。

また、競技のみならず節目の活動として、1959 年学院創立 70 周年記念「全日本一周遠征」、1985 年創部 50 周年記念行事として中国遠征「日中友好派遣団」が、上海を起点とする 1,400km を走破。友好大学との交流のほか、走行車両（トヨタ自動車提供）を中国に寄贈し、日中友好親善に貢献した。



遠征出発式風景 左から北海道（1940年）、全日本一周（1959年）、中国遠征（上海1985年）
（写真提供：執筆者）

3. 全日本学生自動車連盟に所属

モータースポーツの「自動車競技」に出場するには、普通自動車運転免許証の所有が不可欠であり、JAFのB級ライセンスが求められるため、年齢的に大学生でないと活動ができない。自動車部は全日本学生自動車連盟（84大学）と関西支部（15大学）に所属。連盟が主催する公式競技には、1953年以来全種目に出場している。各大学に永久ゼッケンが授与されており、関西学院大学は「209」である。

4. 競技の種類と内容

かつての自動車競技は、公道を走行するラリー・レースが主流であったが、道路交通法の関係で実施困難となり後退。1980年代後半からモータースポーツの華であるスピード競技のジムカーナ、ダートトライアルに移行した。これらに出場するには「技術」は勿論のこと、規定をクリアした「車両＝マシン」の性能・整備力が大きなウエイトを占める。自動車部の部室・車庫に併設している整備場では部員全員が力を結集して、競技時の状態を想定して、マシンを最善のコンディションに仕上げなければならない。

また、学生独自の古くから存在する運転技術競技のフィギュアは、関学は伝統的に強く、男女とも得意種目である。練習量が結果に結びつくため、事前に発表される試合コースの図面をもとに、寸分違わないコースを再現、試合に使用する同一車種を調達して、合宿練習を積んで競技に臨んでいる。

それでは、具体的に主要3種目の競技内容を紹介する。

■ジムカーナ (Gymkhana)

サーキットなどの舗装路面で行われるスピード競技の1種。F1などのレースとは異なり、単独でコースに入って走行、タイムを競う。車の性能はもとよりハンドリング、アクセルワーク、ブレーキングといったテクニックに依存するところが大きい。設定されたコースを覚え、最適なアプローチ方法を判断する能力などがキーとなる。

■ダートトライアル (Dirt Trial)

スピード競技ではあるが、砂利道など非舗装路面の専用ダート場で行われ、ジムカーナと同じく単独でコースに入ってタイムを競う。路面が土のため砂塵を上げながら豪快に疾走するが、車の限界を引き出す能力に加えて、低いグリップの中で曲がらない車を曲げていく技術、横すべりやスピンしようとする車をコントロールしていく技術が問われる。

■フィギュア (Figure)

運転技術競技で、広い駐車場や自動車教習所で大会が用意した試合車両を使用して行う。迷路のような細かく、難易度の高いスラロームなどのコースをルールに則し正確に走行する技術と完走タイムを競う。単に速ければいいというものではなく、いかに車の車幅感覚やタイヤの位置を掴んでいるかが試される。



競技風景 左からジムカーナ、ダートトライアル、フィギュア (小型貨物の部)
(写真提供：執筆者)

5. 現役を支える OGB 会

自動車部には、OB・OG 400 名で構成する同窓会公認団体「自動車部 OGB 会」があり、会員の親睦だけが目的ではなく、現役の試合応援、物心両面の支援などを続けている。毎年 8 月、鈴鹿サーキットで開催される全日本ジムカーナ選手権大会には、スクールバスをチャーターして OGB 会員、部員の父兄、一般学生らと共に応援に乗り込んでいる。

特筆すべきは、OGB 会の会費勘定とは別に 1989 年学院創立 100 周年を記念して創設した「車両等施設整備基金」を保有していることである。OB・OG が拠出した基金の運用益で現役の車両購入や施設を整備する目的で設立したが、ゼロ金利時代に入り基金は減少に転じた。その後、学院創立 111 周年、創部 80 周年記念を節目に募金活動を再開、増減を繰り返しながら、現在も「基金」は維持され目的を果たしている。



OGB 会から寄贈車両引渡式 (2009 年) 創部 80 周年記念式典に参集した OB・OG (2013 年)
(写真提供：執筆者)

6. 同窓のパワーに感謝

1950 年代後半は、ラリーに出場できる車両、タイヤ、部品、工具などが常に不足、ガソリン購入の資金すら困窮した時期を何度も経てきた。部員が手分けをして、それらのメーカーやディーラーに勤務する自動車部以外の先輩を探して協力依頼にまわった。多くの先

輩が学生の懇請に同情してご尽力いただき、予期した以上の成果が得られ感謝すると同時に、関西学院同窓のパワーを実感したものである。なかでも、試合・練習用の乗用車や大型トラックをはじめ中国遠征の新車供与など、幾度も支援をしてくれた大先輩の加藤誠之氏（昭和5年高商卒）を忘れることはできない。先輩はトヨタ自動車販売の社長・会長を歴任、乗用車「クラウン」の米国輸出を成功させて、「世界のトヨタ」の礎を築かれた尊敬する人である。

自動車部89年の歴史で、この様に後輩のために、支援や協力をいただいたすべての同窓への感謝の気持ちは、誇りをもって後世に伝えていきたい。

7. 現役自動車部学生へのメッセージ

現役は卒業と同時に、自動的にOGB会へ入会する。そして、学生時代にOGB会や同窓から受けた数々の恩恵に対して、今度は社会人として役に立つ行動で範を示して欲しい。

つまり、試合の応援、現役の指導、年会費納入、基金への募金などを通じて、現役を支えることができるOB・OGを目指した次世代の活動に期待する。