

大和三田会 会報

No.3

2010年12月

Keio University



目次

- 1) 第3回大和三田会 総会のご報告
- 2) 特別投稿「塾生時代の思い出」
(安原 明子/土橋 篤/中村 遼)
- 3) 自由投稿
「オレゴン旅行」 菊池 俊輔
「前立腺を全摘出して」 平岩 建紀
「慶應義塾と箱根駅伝」 大日方 健
- 4) お知らせ

平成 22 年 大和三田会・新年会のご報告

大和三田会の新年会が、平成 22 年 1 月 23 日（土）、中央林間の「欧風台所 ラ・パレット」にて開催されました。

今年も会員を始めとして、会員のご家族、友人、ゲストを含め、50 余名の多くの方々にご参加いただき、盛大に開催されました。



午後 6 時、大田善夫幹事（昭和 60 年法学部卒）と野添（旧姓奥原）美帆サポーター（平成 12 年環境情報学部卒）による司会で、新年会がスタートしました。最初に、井上勝彦副会長（昭和 36 年経済学部卒）から開会の辞があり、続いて、石井一夫幹事（昭和 49 年文学部卒）のピアノ伴奏に合わせ参加者全員で慶應義塾塾歌を斉唱しました。

太田滋会長（昭和 23 年工学部卒）の挨拶の後、古木通夫幹事長（昭和 44 年経済学部卒）から新入会員及びゲストの方々の紹介があり、上田利久サポーター（昭和 25 年医学部卒）の発声による乾杯で、立食パーティー形式での懇親会が始まりました。



懇親の中盤では、平岩建紀会計（昭和40年経済学部卒）による「奥飛騨慕情」等3曲のハーモニカ演奏があり、参加者一同大いに盛り上がりました。

終盤には、昨年度同様抽選会も開催され、多くの商品の抽選結果に一喜一憂する場面が多く見受けられ、盛り上がりを感じる抽選会となりました。

その後、KEIO COLLEGE SONGSの中から、恒例となった「丘の上」、「慶應讃歌」、「若き血」、「踊る太陽」の合唱を吉村満幹事（昭和48年法学部卒）の指揮、石井一夫幹事のピアノ伴奏で合唱し、大日方健サポーター（平成10年商学部卒）のエールもあり、参加者の心は塾生時代へと飛んでいました。



最後に小林米幸前副会長（昭和49年医学部卒）からの閉会の挨拶と、富澤篤紘顧問（昭和38年法学部卒）による一本締めで新年会は盛会のうちに閉会しました。



月日が過ぎるのは早いもので、平成23年の新年会の案内をする時期にもなってまいりました。平成23年の新年会は、平成23年1月15日（土）午後6時、中央林間「欧風台所 ラ・パレット」にて開催の予定です。会員の皆様も、また、まだ会員にはなっていない皆様も是非ご参加いただき、楽しいひと時をすごそうではありませんか。ご参加をお待ちしております。



第3回大和三田会 総会のご報告



平成 22 年 6 月 19 日、横浜うかい亭で、大和三田会第三回総会及び懇親会が開催されました。当日の様子を写真とともに振り返ってみたいと思います。まずは、太田滋会長（昭和 23 年工学部卒）より、開会のご挨拶をいただき、議案の審議に入りました。

大和三田会会長 太田 滋



本日は大変お忙しいところ、大和三田会の第三回総会に斯くも大勢の塾員諸君の御出席を戴き誠に有難く心から厚く御礼申し上げます。

さて、本会は皆様ご存じのように 2 年前、慶應義塾創立 150 周年記念にあたり、これを機に、市内在住の有力塾員 15 名の発起人により、発起人会を開催し、満場一致の賛成によりまして、設立が承認され、早速慶應義塾連合三田会会務委員に諮り、7 月 10 日に設立認可され、大和三田会が正式に発足いたしましたことは、大変ご同慶至極のことでございます。

我々が住んでいます大和市は市制施行以来既に 50 年になります。現在の大和市の人口は皆様もご存じと思いますが、約 226,000 人で、このなかに 707 名の塾員が在住しています。そのうち大和三田会の会員になられたのが 117 名ですが、脱会された方が 4 名、新たに入会された方が 19 名、現在の会員数は 132 名です。

既に事業委員会が中心となり多くの事業が行われていますが、このような大勢の皆様にご満足いただける運営を行うためには、さらに皆様のアイデアをたくさんいただきたいと思います。また、素晴らしい大和三田会にいたすべく多くの貴重なご意見もお願いいたします。

昭和 46 年文学部卒業の藤田弘夫会員がご逝去されました。ご冥福をお祈り致します。

また、多額の寄付を戴きました笹野淳一郎様、齋藤みちる様を永世会員になっていただくこととなりました。ご静聴感謝致します。

第1部・総会の議事内容については、以下のとおりです。

1. 平成21年度事業報告
2. 平成21年度決算報告承認の件
3. 新役員承認の件
4. 平成22年度事業計画
5. 平成22年度予算案承認の件

その後、太田善夫さん（昭和60年法学部卒）より、「原子力発電の現状と将来」と題して、ご講演をいただきました。原子力発電所の安全性、海外における原子力発電の利用状況、今後の展望など、貴重なお話を拝聴することができました。



講演の後、中庭にて会員全員で記念写真の撮影がありました。



総会終了後は、いよいよ懇親会です。和やかなムードのもとスタートとなりました。

まずは、慶應義塾塾歌の斉唱です。吉村満さん（昭和 48 年法学部卒）の指揮、石井一夫さん（昭和 49 年文学部卒）のピアノ伴奏に合わせ、全員で勇ましく斉唱されました。

そして、新たに副会長に就任されました石塚雅男副会長（昭和 50 年経済学部卒）より、ご挨拶をいただき、来賓紹介と続きました。来賓は、早稲田大学大和校友会及び日本大学桜門会の幹部の方々のご多忙の中、駆けつけてくださいました。

その後、大和三田会の冨澤篤紘顧問（昭和 38 年法学部卒）より、乾杯のご発声があり、さらに、新入会員の紹介が古木通夫幹事長（昭和 44 年経済学部卒）からありました。



しばしの歓談の後、音楽演奏会第一部が始まりました。演奏は、「慶應 大和三田会サプライズアンサンブルよる合奏」と題して、大和三田会会員の会員3名によるアンサンブルです。アンサンブルは、尺八、ハーモニカ、ピアノの異色のアンサ



ンブルで、尺八は冨澤さん、ハーモニカは平岩さん、ピアノ伴奏は石井さんです。

曲目は、1 曲目が奥飛騨慕情、2 曲目がお座敷小唄、3 曲目が、柔でした。なかなかお目にかかれない、大変珍しいアンサンブルに、会場也大盛り上がりでした。

しばらく後、音楽演奏会第二部が始まりました。今度は、ゲストの方による歌の演奏です。昨年に引き続き、バリトン歌手の堀内士功様とピアノ伴奏の河崎恵様のご夫婦による貴重なプロの演奏をお聞かせいただきました。



この日の演目は、1 曲目、ディ・カブア作曲 カンツォーネ「オー・ソーレ・ミーオ」、2 曲目、ビゼー作曲オペラ『カルメン』より歌曲「闘牛士の歌」、3 曲目、アウグスティン・ララ作曲歌曲「グラナダ」の3 曲でした。

お二人の大変素晴らしい演奏に、会員全員が酔いしれ、会場の盛り上がりも最高潮です。これからも、地元大和市在住の音楽家であるご夫妻のご活躍を心から祈念し、大和三田会でも精一杯応援していきます。



すばらしい演奏で盛りあがった後、いよいよ懇親会もフィナーレです。塾の思い出深い歌の数々、「丘の上」、「慶應讃歌」、「若き血」そして「慶應義塾塾歌」を、吉村さんの指揮、石井さんのピアノ伴奏のもと、円陣を組み、歌いました。その後、エールが行われ、井上副会長より、中締めのご挨拶があり、大和三田会第3回懇親会が閉会となりました。

幻の門

安原 明子 文学部 昭和 35 年卒業



三田通りに面して、石畳のなだらかな坂道を登っていくと、なんともひかえめな門柱が二本、その横に少々小ぶりの同じ様な門柱が立っている。後ろに図書館の建物が見えなければ慶應義塾の入り口とは気付かずに通りすぎる人もいたかもしれない。

私はその門、幻の門が何とも好きなのです。入試の時も、此处で受験票のチェックをされたと思います。

学生時代の4年間、三田の山には色々な思い出があります。野外の入学式は私達が最後かも知れません。雨が降ったのでしょうか傘をもって、そわそわしているうちに式が終わってしまったような気がします。

女子学生が少なかったせいもあり、そこで出会ったほとんど初対面に等しい5人が日吉見聞に出かけ、そこでワグネル女声合唱団に入ってしまう現在も5人共OGとしてワグネルに所属していると云う不思議な出会いをしました。見るもの、聞くものすべてびっくり、学生も、先生も。楽しかったです。

1年間の日吉を終えて、三田の山の生活が始まりました。幻の門をくぐり1日の山の上の生活が始まります。

現在の図書館の所には木造三階建の校舎があり、多くは語学の授業に使われていました。高い建物もほとんどなかった当時、その教室の三階からは、はるか彼方に海を感じる事が出来ました。「窓を開ければ海が見える」丘の上の歌そのものでした。百年祭に向かって塾もだんだん整備されてき、南側に新校舎が出来、門もそちら側に開いたような気がします。卒業の前年に校舎が出来たので、新校舎の教室を使いたいばかりに講義を聴きに行ったものでした。東京タワーもそのころ旧図書館の横から姿を現したと記憶力の良い同級生が言っております。満足した塾生活を送りました。その毎日は幻の門を通っていたのです。

なんでもない四角い門柱、石畳を昇っていく途中に廻りの風情に溶け込んでいながら、大先輩の顔をしていました。慶應義塾を思うとき、私の中には幻の門が広がってゆくのです。

仲間たちとの日々

土橋 篤 工学部 昭和 50 年卒業

塾生時代の思い出は何といってもクラブ活動と、その仲間と過ごした楽しい日々である。入学後のクラブ活動選びでは合唱クラブの中から決めてはいたが、名の知れたクラブでは工学部生だと明かすとそれまで熱心な勧誘が急に退けてしまう。そんな中で入部を決めたのは女子大と提携する混声合唱団で、塾に通うとともに、いやそれ以上に(?)女子大にも顔を出すことになった。

このクラブでの一番の思い出といえば定期演奏会でモーツァル



トのレクイエムを演奏したことである。指揮は芸大指揮科の大学院生、オーケストラはワグネルソサイエティー、ソリストは二期会などから招き演奏した。2時間前後の演奏会であるが、演目決定、計画的な練習運営、会場の確保、資金集めなど、それを実現するには大変なエネルギーが必要だ。還暦を迎えた今思えば、あの活動を支えたメンバー個々の意欲・体力と一致協力するチームワークは学生時代だからこそ発揮できたものだと本当に懐かしく楽しく思い出される。

クラブの活動とは別に仲間とは夏休みになると車で10日くらい掛け北陸・関西から九州まで旅行をし、各地で部員を呼び出しては案内を頼み、時には宿泊の世話にもなった。九州では蔵元の子息などもいて夜は酒を酌み交わすなど、楽しくないはずがない。これが2年も連続した。普段も練習や運営会議の後は必ずと言って良いほど飲みに繰り出した。当時新宿の地下にあったパブでジンギスをボトルで入れ、それぞれが好きな飲み方で飲んでた。数が増えると節目で高級ウイスキーなどがもらえる。店の管理によればなんと100本を超え、4年間で最終的には100数十本だったと記憶している。卒業後はこの同期7人の仲間との会に私は百仁会(100本のジンを飲んだ会)と名付け、今も年に3~4回は旧交を温めている。

建物のうつり変わり

中村 遼 理工学部 平成21年卒業

6年間の学生生活が順調にいけば今年度で終わる。留年をした訳ではなく、大学院へ進学したためこれだけの年月が掛かってしまったのだ。2005年度から2010年度までの慶應義塾内の新しい建物の思い出について振り返ろうと思う。

大学1年の頃、日吉キャンパスにはじめて訪れ、目についたのは来往舎であった。ガラス張りの出立ちは目を惹くものがあった。来往舎は2001年に竣工された建物で主に教員の研究室として利用されているものである。しかし、それだけではなく、ギャラリーや講演する部屋も存在する。そのため、僕は映画監督コスタ＝ガヴラス、落語家 柳家喬太郎、舞踏家 室伏鴻らの講演、落語、舞台を来往舎で見たことがあった。コスタ＝ガヴラスの講演時は、必修のフランス語の授業を休んで受けたのを覚えている。事前に教師から許可を取ったのだが、講演の内容を報告するという約束のうえであった。教師に講演の内容の報告を行ったのも、来往舎の研究室内であった。基本的に教員しか入ることのできないスペースであったため、これは希少な体験であったかもしれない。



来往舎

大学3年になると、日吉から谷を越えたところにある矢上キャンパスが生活拠点となった。矢上キャンパスに入ると、目の前に立ち上がるのは創想館である。2000年に竣工されたみたいで、綺麗な建物である。しかし一歩踏み入ると、旧校舎が姿を現し、表面だけが綺麗と言われるのが矢上キャンパスである。研究室によっては、創想館に部屋を持つことができるのだが、残念ながら僕の所属する研究室は違った。しかしITC (Information Technology Center)の受付バイトをしていたため、創想館で過ごした時間はそれなりに長かった。創想館には、エレベータが設置されている。この創想館のエレベータは非常に使い勝手が悪い。どう使い勝手が悪いかというと、個々のエレベータ上部に階数表示がされていないのだ。そのため、ボタンを押すが並んでいる4基のどこで待てばいいのか分からないのである。また、4基並ん

でいて、利用者もそこまで多くないはずなのにエレベータが来るのが遅く、アルゴリズムがおかしいのではないかと利用者からは悪評が飛び交っている。事実、教職員の方が慶應内で2番目に頭が悪いエレベータと言っていた。1位は信濃町のどこかと言っていた。

学部4年の頃に慶應義塾創立150周年記念事業の一環として、協生館という建物が日吉にできた。グラウンドの横であり、綱島街道沿いに建てられた協生館には、KMD (Keio Media Design)、SDM (System Design Management) という新しい大学院が入った。また、それだけではなく、ジム、ショップなども入っており、学内外の人が利用できる建物となっていた。理工学部とは全く関係の無い建物だったため、雨の日や夏の暑い日に、駅近くの校舎は羨ましいなと傍目に見ていた。しかし、協生館内のローソン、タリーズコーヒー、HUBなどを利用する機会は何度かあったため、いくらかの恩恵を受けることはできたなと感じた。

大学院1年になると、日吉キャンパスにまた新たな建物ができた。独立館である。これも慶應義塾創立150周年記念事業の一環として建てられたものである。協生館とは違い、日吉に在学する学部生らが使用するために建てられたものであった。やはり、理工学部の大学院生にとっては関係のない話であり、矢上に行く途中トイレに行く用事があれば利用する程度の使用頻度である。綺麗なトイレなので快適ではある。

以上が僕の新校舎の思い出である。どの建物も最大限に利用することができなかったのは残念だが、いくらかの恩恵を受けることができたのは良かったと感じる。普段行かない三田校舎の南門も現在取り壊し中と聞いた。また新たな校舎ができ、新たな思い出が作られていくのだろう。



協生館



独立館

自由投稿

自由投稿のコーナーでは、皆様からの投稿もお待ちしております。

オレゴン旅行

菊池 俊輔 工学部 昭和 38 年卒業

関連会社が、米国の北西部オレゴン州 ポートランド市にあり、そこに勤務しているアメリカ人から、彼の結婚披露宴に来ないかと誘われ、10 日間ほど行って来た。ポートランド市は北緯 46 度付近に位置し、日本では、稚内とおよそ同じ緯度に在る。

7 月の梅雨明けの暑い日に日本を出て 10 日ほど毎日、日中の最高温度が、23~24 度程度の乾燥した涼しい日を楽しんだ。今年の関東の異常な暑さを考えると、米国に避暑に行ったようで、予想外のメリツトが 1 つ増えた楽しい 1 人旅であったので、普通の旅行記とは少し切り口を変えて、大和三田会の皆様に御紹介しようと思う。拙文を御許し願いたい。

【往路】

出張で海外は度々行くが、何時も日本の航空会社を利用しており、今回もそれを考えたが、ポートランド行きは日本のキャリアでは直行便が無く、米国のデルタ航空を使った。デルタ航空は初めてであり、興味深かった。

成田へは、7 月 19 日から開通した京成の新スカイライナーに乗った。謳い文句通り、上野から成田まで 45 分で行き、綺麗で安く、早くて良かった。デルタ航空は予想以上に快適であった。シートは全て表皮が樹脂製であり、日本人の感覚では、せめてビジネス・クラスは、布製シートと思うであろうが、これも樹脂製であり、米国人の合理性が見える。

最近、LCC (Low Cost Carrier) が流行し始めたが、早く日本でも一般化すれば良いと思う。最近、国内線で飲み物が有料化になり始めた。大変結構であると思う。飲みたい人だけ代金を払って飲み、食べたい人だけ代金を払って食べる方式が良い。その分は運賃に反映してもらえる。我々客が、もっと合理的になれば良いのだ。

B767 は順調に飛んでいる。B767 は双発である。大型双発機が長距離渡洋ルートに就航を始めたのは、比較的新しいことである。大型ジェットエンジンの信頼性が向上した結果である。双発機では、一発のエンジンがアウトになれば直ちに最寄りの空港に着陸する必要がある。残り一発のエンジンが万が一アウトになれば大海原の真ん中で着水である。それは許されない。従って、双発機では、操縦士は、飛行中に常時、この地点でエンジンがアウトになったら、何処に緊急で降りるかを考えている。東京からポートランドであれば、北海道から離れると、千島列島、カムチャツカ半島、アリューシャン列島、アラスカを経て行くので、自機が着陸可能な空港を絶えず考えている。これは、以前は結構ストレスがあったと言われている。最近、エンジンの信頼性が向上した為、双発大型機による長距離渡洋飛行は、当たり前になっている。

離陸すると直ぐに導眠剤を飲んで、着陸 30 分前に目が覚めた。導眠剤は、時差が大きい飛行では便利である。目が覚めれば眠気は皆無である。お陰で美味しい筈の機内食はとれなかったが、空飛ぶバスに乗ったつもりで、9 時間あまり熟睡し、無事にポートランドに着いた。



着いたのは朝で、花婿が飛行場に迎えに来ていた。車で 15 分でホテルに着いた。直ぐ前が公園で、緑が多く快適である。3 年前に出張で来た時は、川向うの中心街のホテルだったが、今回は、川を隔てた所で、11 階の部屋からは、川向うの中心街が直ぐ近くに見える。

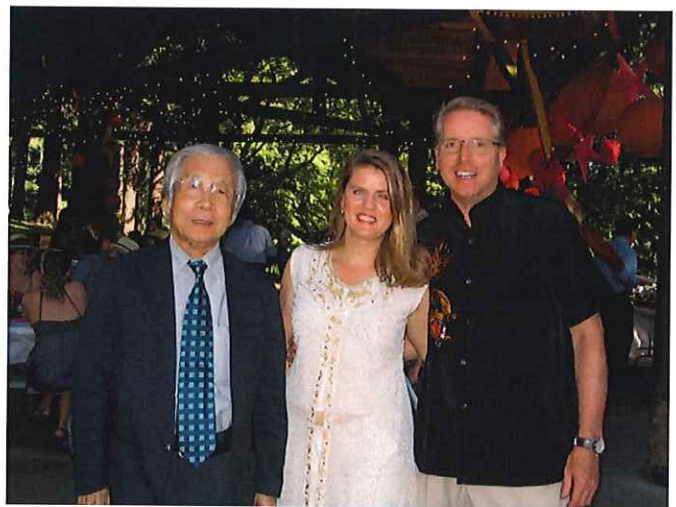
ホテルの前からは、市電で 10 分も乗れば中心街に行ける。市電は無料の LRT である。4 分ごとに出ており、非常に便利で市内を周回し、周回内は無料で、それより遠くになると有料となる。軽便鉄道と言うと、シーラカンスと言われるが、Light Rail Transit である。このポートランドの市電は綺麗で、低騒音・低床で安全である。市内の企業が乗車料金を負担しているので無料の市電となる。

夕方、花婿の友人が、市内を見物するために来てくれた。彼には以前にも会っている。トヨタカムリで、先ず、町の西側の丘陵にある住宅街を通り、市内を見渡せる場所にあるバラの公園に来た。針葉樹の並木道があり、綺麗な公園で、子供達も遊んでいる。バラは色々な種類がありポートランドは、Rose City と呼ばれている。公園の中の 5、6 段の階段の両脇の坂を、3~4 歳の子供が滑り台の代わりに滑って遊んでいて、私の顔を見て、It's fun, fun!! と言っている。孫と同じ年頃の幼児から英語で話掛けられると不思議な気もする。

北緯 46 度の夏の日没は遅い。午後 9 時半になり、ようやく暗くなった。気温は下がり、外は少し寒い。ポートランド市は、約 55 万人の人口で自然が豊かにあり、市街の中心部は整然としており専門店、モールが多く、デパートなども有り、旅行者にとっても不自由は感じない。レストランも色々あり、便利である。近代的なビル以外にも昔からのビルも残っており、戦前のアメリカの建物の様式が分かる。

【披露宴】

午後 3 時に花婿の友人が迎えに来た。車で 20 分ほど郊外に行き、丘陵にある針葉樹林の中の公園に会場がある。静かで涼しくパーティーの出来る場所で、屋根のある所には大きなテーブルが幾つもあり、約 100 名が来ている。花婿の挨拶で、4 月に教会で結婚式を終えて、今日は親しい友人を招いて楽しくパーティーをやりたいとスピーチがあった。日本から友人が来てくれたと私の紹介があり、快晴の涼しい午後のパーティーが始まった。



ポートランドは、日本向けの輸出港で有名であり、日本人も多くいる筈であるが、日本人と

話をしたいと言い、花婿、花嫁の友人が代わる代わる私のところに集まって来て話が弾んだ。花婿の会社の人と、私だけが軽いスーツを着ていて皆さんは、気楽な服装で極めてリラックスした披露宴であり楽しかった。東京で言えば、明治神宮の菖蒲園の中で披露宴をやる感じであり、鬱蒼と緑に囲まれた披露宴は楽しい経験となった。

午後 4 時から始まった宴は、午後 7 時半に終わった。まだまだ陽は高く花婿の友人から街に行こうと誘われ、中心街ダウントウンに来た。私は旅行では土産は買わないが、今回は自分の土産として本を買おうと思っており、物理、理科の本を数冊買った。自動車関連の英文・文献は、仕事関連で嫌でも読むが、生物、天体などの単語は疎い。知っている英文単語がどうしても偏っている。医学関係の単語は全く知らない。ラテン語の基礎は皆無なので、記憶は困難で暗号に近い。日常生活で使う病名、臓器名などの単語も殆ど知らない。

話はそれるが、中国人の名前の英語名は分からない。なにか辞書はあると思うが見たことがない。英字新聞を読んでも、中国人、韓国人の名前は分からない。最近では、中国、韓国の名前は現地発音で言うよう

になって来たが、音で覚えていないので中国発音、韓国発音を英文表記されても、分からない。困りますね。

本屋は整然としており、何処にどの様な本が有るのか分かり易くて良い。欧米では装丁が立派で厚い本が多いが、同じ本でも日本で買うより遥かに安い。本は、やはり内容を実物で少し確認してから買わないと後悔することが多い。カタログだけで求めると失敗することがある。従って英語の高価な本は、アメリカで見てから買うと良いと思うが、航空運賃が高いですね。ポートランド～東京往復が、1万円程度のLCCが実現しませんかね。

街で本を購入した後は、二人で落ち着いた感じのステーキハウスに入った。厚くて大きいステーキは、軟らかく予想以上に美味しかった。

【ボーイング社 エバレット工場見学】

この工場は有名なので、見学された方々も多いと思うが、御参考のために概略を書く。今回、行く前に花婿に頼んで入場券を予約購入してもらった。

エバレットはシアトル市の少し北にあり、ポートランドから遠くはないので行く気になった。エバレット工場では、ボーイングの主力機種を組み立てている。工場の建屋は巨大である。特に高さが高く2階の見学コースから見下ろすと、背の高いB747が下のほうに小さく見える程である。

B747を真上から見下ろす機会は少なく、よく見ると前方上部は、アルミのパッチがリベットで張っており、予想以上に集成パネルである。

ANA、JALのマークの入った大型機が複数組み立て中である。多くの部品を手配して組み立てるのであるから、部品の手配、日程管理は大変であろうと思った。設計が原因の納期遅れが報道されているB787の開発陣の苦労が思いやられる。私はトラックの設計業務が永いが、万一設計の不具合で開発期限が守れない場合、社内各部門から設計部門への突き上げの厳しさは、ストレスが大きい。



ボーイング工場の地下通路は、凄い。大きな工場の地下は通路が縦横に走っており、人間の移動、部品の運搬に使用されている。説明員の話では、世界で一番大きな地下室であると言う。工場内での作業は、自動車等とは異なりライン作業ではないので、一見のんびりしているように見える。ラインサイドには、組み立て用の治具が沢山置いてある。それらはどれも大きい。この工場の見学で印象深いのは、説明員が言うB747の部品合計200万個の手配、さぞや大変であろう日程管理、及び、建屋の高さ、巨大な地下室である。

【小型機セスナの操縦】

男の皆さんは、飛行機が好き人が多い。私も結構好きで、マイクロソフトのシミュレータで、小型機、中型機、大型機を楽しみ、本物のシミュレータもB767で経験した。今回アメリカに行き、小型機の実機を操縦したいと言うと、花婿の友人が簡単に予約をしてくれて、ポートランドの郊外でセスナを操縦することとなった。市内から約30分車で走り、麦畑が続く林の点在するのどかな所に飛行学校があった。大きな榆の木が数本ある入り口の近くに事務所があり、極めておおように受付け事務は終わった。パスポート提示など一切不要で、貸し自転車より事務処理が早い。滑走路長は、750mでセスナでは充分である。

型式はセスナ 734KU 4 人乗りである。エンジン始動前の点検は、フラップ、エルロン等のヒンジ周辺に指先を入れて指をスライドさせ、小石などが挟まって、フラップ等が作動するか否かを調べる。私は、小さな 3 輪タイヤを全て点検した。エンジンを始動し滑走路までタキシングする。副操縦士席に座っているアメリカ人のインストラクターは、ざっくばらんな男で、何でも好きなようにやれと言ってくれる。

滑走前に足ブレーキをいっぱい押し込んで、エンジン回転を 1,000 回転まで上げてエンジンの調子を見ると言う。これは、マニュアル通りである。無論、プリ・フライト・チェックリストを読み上げる等はない。自転車である。私は、何かあれば、横に居るインストラクターが処理してくれるので、気楽に回転を徐々に上げて足ブレーキを緩めた。滑らかに走り出した。

インストラクターは 50 ノットで引き上げると言ったが、私は安全を考えて 60 ノットでゆっくりと引き上げ、軽く上昇して行く。500 フィートに達し周囲、上下を見回した。ここでは、他の飛行機は殆ど来ないとは聞いていたが、回りを良く見ることが重要であると、日本で飛行機の教本に書いてあるのを読んでいるので、実行した。インストラクターが良い習慣だと褒めてくれた。

3,000 フィートまで上げると言われ、この高度で水平飛行に入り色々試すことにした。試すと言うのは、マイクロソフトのシミュレータで練習した事と実機は、どの程度相違が有るかを試すことである。結論から言うと、殆ど同じである。このマイクロソフトのシミュレータは、米国で小型機の免許を取ろうとする人が練習のために使用し、取った後も、何時も実機を操縦するわけではない人はこのシミュレータを使用し、技能低下を防止すると言われている。

但し、感覚的には相違は二つある。1 つは、21 インチのパソコン画面では、遠近感が全く出ない。最近流行の 3 次元であれば良いと思うが、それは出来ない。実機の方が、遠近感が良く分かりサーclingで、滑走路に接近する等は、実機の方が遥かに容易である。2 つめは、操縦桿の操舵力が非常に軽く、軽く指で押さえている程度で思った方向に行く。これらがフィーリングの相違である。

方向と言え、飛行機は水平な翼に垂直な上向きの揚力が働くので、浮上することは誰

でも知っている。飛行機を傾けると、この上向きの揚力が地平面に対して傾く為に、揚力の水平方向の分力が発生し、この水平方向、即ち横方向の分力が飛行機を横方向に押すことになる。このままでは、飛行機は横滑りをするだけで、旋回する為には、同時に後ろにある方向舵を操作する必要がある。これで旋回する。

しかし、飛行機を傾けると揚力の水平方向の分力が発生すると同時に、垂直な上向き方向の揚力が減少する。ベクトルで考えれば当然である。この揚力が減少すると言うことは、即ちこのままでは飛行機の高度が落ちてくる。つまり、飛行機は旋回すると、そのままでは高度が落ちてくる。これを防ぐ為には、少し操縦桿で機首を上げ、同時に少しパワーを上げる。この操作をしないと飛行機はどんどん高度を失ってゆく。

即ち、飛行機が一定高度を保って旋回するためには前述の如く、機首を水平飛行時より若干上げる必要がある。機首を上げると飛行方向の投影面積が増え空気抵抗が増し そのままの出力では速度が減ってくる。速度が減れば揚力が減るため速度が減速しないようにパワーを上げる必要がある。

流体内を移動する飛行機では、操作は早め早めに、少しずつ操作することが必要であり、操作が遅くなると修正、回復が面倒になる。自動車の走行は 2 次元であるので、飛行機と違うように思えるが、基本は大和三田会 会報 No.3



同じである。一般的には、道路は急なカーブが少ないので感じられないが、旋回すれば、タイヤの抵抗なども増えて正確には僅かであるが速度は低下する。

自動車の重力は水平な道路では、垂直にのみ地面に働くが、道路の上り坂では、自動車が前後方向で傾く為に、重力の路面に平行の後ろ向きに分力が発生し自動車を後ろ向きに引っ張ることになる。登坂抵抗と呼んでいる。従って速度が落ちてくる。高速道路で走行中に水平路面では、一定速度で走行していた車が、登り坂に来ると次第に速度が落ちてくるのを見ることがある。

初心者は、速度計を殆どモニターしていない人が多いのでこのような状況になる。逆に、このような車は下り坂になると、どんどん速度が速くなる。人間の速度感は、自動車のように周りに速度を判断出来る物があると、速度感は直ぐに感度が落ちてきて速度の判定が不正確になる。ドライバーはこの人間の特性を承知しておく必要がある。

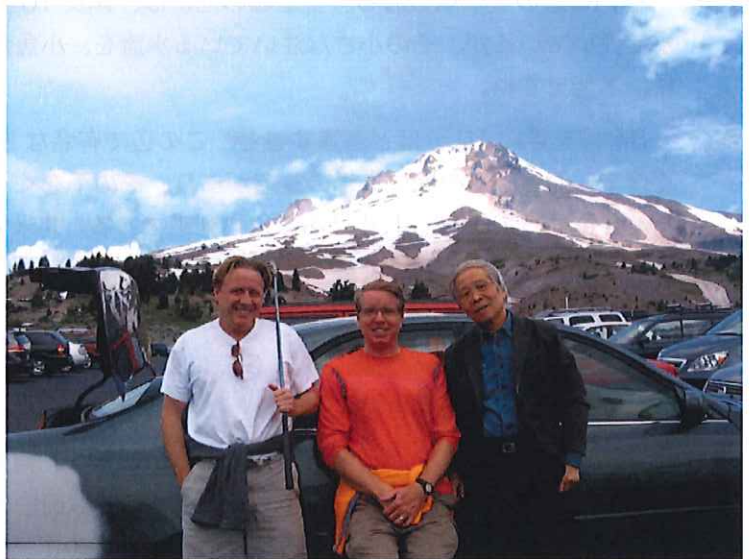
自動車が走行中は、1.5 トン程度の重量が 60kmなどの速度で移動している。エネルギーは、大砲並みである。速度計は飾り物ではない。充分活用して安全運転を心がける必要がある。

飛行機は、巡航飛行中には高度、速度を一定にして飛行する。これは上記の通りで結構難しい。飛行機の免許の試験では重要である。

雲ひとつ無いオレゴンの空を 2 時間、充分に楽しんだ。とても良い思い出になる。

【オレゴン街道】

Oregon という単語は、6 個の文字の内、半分の 3 個が母音で破裂音、摩擦音が少なく日本語に近い音の響きがある。オレゴン州には 19 世紀の北アメリカ大陸の西部開拓時代に、開拓者が通ったオレゴン街道が有名である。以前から 1 度行って見たいと思っており、披露宴の出席の機会に連れて行くよう花婿に頼んでいた。花婿と、その友人が周辺のドライブの途中に此のオレゴン街道に立ち寄る案を作ってくれていた。



ポートランド市内から真東に走り、オレゴン街道を通り、Hood 山の中腹まで登り、帰りは下ってから北上し、コロンビア河に突

き当たり、ここで左折しコロンビア河の左岸沿いに下りポートランドに戻るコースである。全コースが 250Km で、日帰りコースとしては丁度良い。Hood 山はオレゴン州で最高峰の山であり、富士山のような外形でポートランド市内からは、頂上に雪の積もった綺麗な山容が望める。

オレゴン街道のメインはコロンビア河沿いであるが、近道を通るバイパスが多くあったと言う。今日はその近道を見に行く。メイン街道は現在、国道になっており昔の面影は無いので面白くない。バイパスは、昔のままであると言われている。ホテルを出発して 1 時間半ほどで、オレゴン街道のバイパスに来た。

付近は小さな町で、オレゴン街道の絵を看板に描いてある。町を通り越して少し行くと右側に小高い丘があり、左側は開けており Hood 山が間近に見える。車を路肩に止めて、木の茂った中にある小道を通り丘を登る。周りは全て樅の木である。3 分程、急坂を登ると平坦になり細い道が森の中に続いている。

その道は山の斜面をトラバースしていて、左斜面は急峻（傾斜 40 度程度？）な斜面である。斜面の一部分に樹木が無く、岩だらけの幅 5 メートル程の急な坂になっている。傍に看板がある。開拓者は、近道

を辿りこの坂の上に着くと乗って来た幌馬車で、この坂を下ったと書いてある。性能の悪いブレーキの幌馬車で如何にして降りたのか。性能の優れたブレーキを装備している現代の自動車でも、この急坂は先ず降れない。看板の説明によると、開拓者は大きな木をクリスマス・ツリーのように切り、これを幌馬車の後ろに付けて引き摺りながら下ったと言う。クリスマス・ツリーがブレーキの役割を果たした訳である。オレゴン街道を通った開拓者の 10%は、最終目的地に着けなかったと言われている。新しい生活を求めてアメリカに移住した開拓者の苦勞は大変であったことが解かる。

ここから、Hood 山までは、針葉樹林帯の中を走る。交通量も少なく快適なドライブとなる。Hood 山に近づくと、急ではないが登り道となり、富士山の 5 合目のような所に来た。Timberline ロッジと言いレストラン、みやげ物店がある。山頂が直ぐ近くに見える。3,429mの高さの火山である。大きな氷河が山頂付近から下って来ている。現在、世界中には沢山の氷河が有るが、地球に氷床が存在する時代を、学問的な定義では氷河期と呼ぶので、現在は、地球は氷河期であると定義されている。正確には間氷期である。地球温暖化を捏造していた欧州の方々は、これを知らない筈は無かったと思いますが。

Hood 山を下り北上する州道 35 号を通りフッドリバーと言う町に向かう。フッドリバーで、インター・ステート道 84 号に出る。この 84 号を西へ向かえば、ポートランド市街に行く。84 号はコロンビア河の直ぐ側を走っている。暫く行くと Bonneville ダムにでる。ここは 1937 年に建設されている。鮭が遡上するための水路が左岸にあり、ビルの地下に行くところの水路にガラスの窓があり遡上する魚が見える。今は丁度、鮭の遡上の季節で色々な種類の鮭が左から右に泳いでゆく。水流に向かって素早く泳いでゆく。英語で、Fish Ladder と看板に書いてある。

構内に鮭の養殖場もある。養殖場の池には、体長 10 センチ程の鮭の小魚が沢山泳いでいる。その池に水を注いでいるが、その小さな注いでいる水流を、小魚が沢山、一生懸命に昇ろうとしている。小魚なのに、本能ですね。

84 号を更に 10 分ほど西進すると、この辺で有名な Hood 山 Multnomah 滝に着いた。国道沿いの直ぐ傍で、滝と国道の間に単線の鉄道があり、その下をくぐると、滝にでる。大勢人が居る。丁度列車が来た。全長、1,000 メートルはある貨物列車である。北米では、鉄道は殆ど貨物列車で客車は極めて少ないが、タイミング良く間近で貨物列車を見ることが出来た。小雨が降ってきた。今回の旅行で、初めての雨だが、84 号を 30 分程西進し、ポートランド市街に入った頃には、すっかり晴れ上がっていた。

朝 9 時半にホテルを出発し夕方 6 時にホテルに着いた。約 9 時間、250km のドライブは楽しかった。のんびりと色々な観光地を見た。

途中の小さなレストラン数箇所で飲み食いしたが、何処も適正価格で美味しい。ドイツ、フランス等のヨーロッパは出張で度々行ったが、ヨーロッパでは田舎の小さなレストランでも美味しく、適正価格であることは皆さん御存知の通りであると思うが、このポートランド周辺は、何故かヨーロッパと似ている。

一般的にアメリカの食べ物、どれも量が多いだけで、味は駄目であると言われている。以前に出張した東部、中西部は、確かにそうであった。ポートランドは、少し違う。ここでは、消費税が無い。医療費も安いと聞く。以前、アメリカ人はカリフォルニア州は 気候が良いので移住した人が多かったが、歳を取ると医療費の負担が多く、年配者はオレゴン州に再移住していると言われている。

約 10 日間滞在した涼しく天気の良いオレゴンから、夕方 4 時に成田に着いたが、2010 年 7 月末の成田は猛暑であった。

前立腺を全摘出して

平岩 建紀 経済学部 昭和 40 年卒業

はじめに

60 才を超えた男性の大半は前立腺が悪いといわれます。今回私が癌のため前立腺の全摘出を行った経験を包み隠さず発表することによって、今後皆様の何らかの参考になれば幸いです。それに伴い本文中特に女性の会員の皆様に対しましては不快且つ不謹慎な表現があるかと思いますが、何とぞその辺の趣旨を理解され平にご容赦のほど宜しくお願い致します。

事の起こりは昨年 11 月頃、夜飲んで家に歩いて帰る途中急に尿意を催したり、晩方プールで泳いでいると我慢できなくなってトイレに駆け込む事が何回かあった。これは何かあるぞと思い、町のクリニックに駆け込んだ。

PSA が 8.99 だという。4.0 以下なら OK、4.0~10.0 はグレーゾーンで、3~4 人にひとり前立腺癌を罹っているとのこと。海老名総合病院を紹介して貰って今年 3 月 17 日検査入院した。いわゆる生検といって、太い針を肛門から前立腺に 12 本突き刺す検査である。聞くだけで痛そう。「先生そういう痛いのは嫌ですから、MRI か CT でお願いします」と言う。「MRI や CT では癌は完全には分かりませんよ。全身麻酔するから大丈夫。麻酔しないでやる病院もあるが、痛くて患者が来ないですよ。」とのことで早速実施した。結果、やはり癌細胞があった。別にさほどのショックでもない。問題は転移しているかどうかである。前立腺癌は特に骨やリンパ節に転移しやすい。その後の 3 週間ほどの検査の結果、どこにも転移していないことが分かった。このときはさすがに安心した。こうなると前立腺を切り取ってしまうか、癌細胞を放射線で焼くかの二者択一である。放射線を照射して再発したらもう手術は出来ないという。どうも医師は私の年齢を考慮して前者を薦めたい様子。私も中途半端なことは嫌なのでも思い切ってバツサリやって貰うことにした。

さあその場合の大問題は、前立腺を摘出した結果、男の機能がダメになることだ。早速医師に聞くと「前立腺の表面に中枢神経が走っていて、それを切ってしまうと全く機能しません」と。「放射線でも同じようなものです」と。

ともかく、7 月 21 日に入院し翌 22 日に手術した。手術前医師に「例の神経は残しますか」と尋ねられた。女房は「そんなものは要らないでしょう」と言う。「おいおいそれはないぞ」と思い、あとでこっそり残して貰うよう頼んだ。「ただ残したから必ず機能するという保証はありませんよ」と言われた。手術は勿論全身麻酔で行った。麻酔薬は点滴で入れる。麻酔前に脊椎に注射する。以前から痛いと言われていたがチクンとする位で大して痛くない。術後の痛みを和らげる薬を脊椎に点滴する管を挿入するためのものである。手術時間は 6 時間かかった。随分長いなと思い医師に「例の神経を残すのに時間がかかりましたか」と聞いてみた。「それもあります」とのこと。ともあれ手術は成功。しかし、術後の痛みはひどかった。2 日後脊椎に点滴する管が薬袋から抜け、それを見た医師が背中から引き抜いてしまったため、咳払いすると切開した腹部に激痛が走る。まさに地獄の苦しみである。これが 3 日続いた。余りにも痛いので若い看護師に痛み止めを点滴してもらったら、すーっと極楽へ行ったような感じがした。一種の麻薬に近い薬なのか、ベテランの看護師に聞くと、「あの薬はあまりやらない方がいいでしょう」と言う。又、泌尿器科の手術は尿の管を二本通す。一本は膀胱から尿道を経て陰茎より尿を流す管、もう一本は膀胱付近に漏れた尿を腹部に穴を開けて外部に出す為のもの。非常に煩わしい。手術が終わっても、この 2 本の尿管が外れなければ退院出来ない。どうやら 2 本の尿管がとれて 8 月 6 日に退院した。

さて問題は男の機能がどうなったかである。正直言って今のところアウトである。勤労意欲とかゴルフや音楽に対する興味は以前と変わらない。リハビリで回復すると言う人もいるがどうかと思う。回復したら儲けものだと思っている。

慶應義塾と箱根駅伝

大日方 健 商学部 平成 10 年卒業

慶應義塾が東京六大学野球を 11 季ぶりに制してから、はや 4 ヶ月近くが経ちもう秋のスポーツシーズンになろうとしています。

私にとって秋から冬のスポーツでは、野球（東京六大学野球）・ラグビー（関東大学ラグビー⇒全国大学ラグビー）・駅伝（箱根駅伝）に夢中になります。

さて皆様に問題です。全国大学ラグビー・箱根駅伝・（東京六大学野球でも良いですが、）サッカーの天皇杯を全て優勝した大学はどこでしょう？（六大学野球の代わりに正月繋がりということにして強引に天皇杯を入れました。）

……3・2・1、はいタイムアップです。答えですが実は 2 校です。早稲田大学と慶應義塾が答えになります（ちなみにサッカー天皇杯でなく東京六大学野球なら明治大学も該当します）。

大分長い前置きになりましたが、今回私がお話しさせて頂くテーマはこの中の「箱根駅伝」であります。正式名称を東京箱根間大学駅伝競走というこのレースは、大正 9 年（1920 年）2 月 14 日に始まったレースです。第 1 回の出場校は僅かに 4 校であり、慶應はその 1 校であります（その他の 3 校は、東京高等師範（現 筑波大学）・明治大学・早稲田大学です）。この大会の特徴としては、主催は「関東学生陸上競技連盟」であり、あくまでも学生が主となり大会の準備や運営を行っているところであり、そして「関東学生」といっているように、あくまでも関東の大学のみ参加できることです（一部の大会では地方大学も参加していますが）。11 月に「全日本」大学駅伝があるのに、箱根駅伝が全ての中心になるのは、やはり距離の長さ、山登り・山下りといった特殊性が他の大会に無い魅力であると思われます。ちなみに山登り・山下りがコースに含まれている理由は、箱根駅伝の開催の当初の目的が将来にアメリカ大陸横断の達成であり、ロッキー山脈を越えられる選手の選抜の為とも言われています。

さて、優勝を経験した学校が未だ 15 校（※下記参照）しかない箱根駅伝の優勝校に慶應義塾が名を乗せたのは、ロサンゼルスオリンピックの年、といっても昭和 59 年（1984 年）の第 60 回大会ではなく、昭和 7 年（1932 年）に開催された第 13 回大会でした。この時の慶應義塾のメンバーには同年のロサンゼルスオリンピックの代表に選出された、北本正路・竹中正一郎の両先輩という大エースを擁していました。現在ならこの 2 名を花の 2 区と山登りの 5 区に配置することが予想されますが、当時は個人の能力差が大きく復路での大逆転も十分に可能であったことが主な理由で、8 区竹中・10 区北本というオーダーになりました。（※現在の花の 2 区（復路で言えば 9 区）は戸塚中継所が現在の場所になった昭和 36 年（1961 年）の第 37 回大会からであり、それまでは 3 区・8 区が平地のエース区間でありました。）初日の往路を首位の日本大学から 6 分 59 秒差の 2 位で芦ノ湖にゴールした慶應義塾は、翌日の復路で 8 区竹中先輩の骨折明けの故障を押しての激走もありましたが、アンカーの北本先輩が鶴見中継所をスタートした時にはまだ 6 分 29 秒差の大差を日本大学に付けられていました。しかし北本先輩の鬼神の走り逆で 1 分 35 秒差を付けて大手町にトップでゴールし見事箱根駅伝優勝の栄冠を手にする事が出来ました。

その後の慶應義塾の箱根駅伝ですが、他の古豪校ならびに新興勢力（体育大学や戦後から出場した大学が主）の戦力強化により、優勝はおろか出場さえも平成 6 年（1994 年）の第 70 回大会が最後となっております。他校は、外国人留学生の起用、長距離だけで 1 学年 10 名程度をスポーツ推薦で確保する、更に入学金や授業料の免除などの好条件で勧誘している学校も存在しています（ここでは書けない裏事情も



色々聞いておりますが…。スポーツ推薦さえ存在しない慶應義塾にとっては長距離を主とした強化を行うには非常に厳しい環境であります。しかし長距離以外の現在の競走部自体を見てみると明るいことはあります。今春卒業した前主将の横田真人君は 800m で昨年日本新記録を達成する快挙を達成し、現役に目を向けてみると 3 年生の廣瀬英行君は 400m で昨年のベルリン世界陸上の代表になり、先日開催された全日本インカレでは見事優勝しました。更に現主将である 4 年生の宮岸暖君は走り幅跳びで 5 月の関東インカレ・先日の全日本インカレを競り勝ち 2 冠を達成しました。その他男女を共に高校時代に実績のある選手が難関の入試を突破して入部しています。

少々箱根駅伝から話は脱線しましたが、箱根駅伝に関する情報は、春の関東インカレ・秋の全日本インカレといったトラックレース、10 月の出雲駅伝・11 月の全日本大学駅伝、10 月の箱根駅伝予選会、その他ハーフマラソンのロードレースや 10,000m 等の記録会など様々あります。その情報（整理すると新聞や雑誌等でマスコミが発表している内容と異なる場合も多く、その剥離もレースを見て面白くさせます。）を元に 12 月下旬に発表されるメンバー発表ならびにレース当日のメンバー変更を見て、レースの展開を予想しながら観戦すると長丁場のテレビ観戦も結構面白いものがありますよ。（慶應義塾がなかなか出ないのは寂しいですが。）

※箱根駅伝歴代優勝校（優勝回数順）

中央大学（14 回）・早稲田大学（12 回）・日本大学（12 回）・順天堂大学（11 回）・日本体育大学（9 回）・明治大学（7 回）・駒澤大学（6 回）・大東文化大学（4 回）・山梨学院大学（3 回）・神奈川大学（2 回）・東洋大学（2 回）・東京高等師範（1 回）・専修大学（1 回）・亜細亜大学（1 回）・慶應義塾大学（1 回）

意外とこの中に名が無い名門校も結構有ります。

お知らせ

第2回 大和三田会親睦ゴルフ大会 結果報告

第2回 大和三田会親睦ゴルフ大会
日時： 6月24日(木)
場所： 藤沢パブリック
参加人数： 14名
結果報告： 優勝 渡邊 悦元さん
(昭和39年経済学部卒業)
準優勝 佐藤 昌巳さん
(昭和36年商学部卒業)



第3回 大和三田会親睦ゴルフ大会 結果報告

第3回 大和三田会親睦ゴルフ大会
日時： 11月11日(木)
場所： 厚木国際カントリークラブ
参加人数： 17名
結果報告： 優勝 鈴木 博さん
(昭和50年医学部卒業)
準優勝 菊地 弘さん
(昭和45年経済学部卒業)



今後の活動

平成23年 新年会 (詳細次頁)

日時：平成23年1月15日(土) 18:00~
場所：欧風台所ラ・パレット

お花見の会

日時：平成23年3月(予定)
場所：(未定)

第4回 大和三田会親睦ゴルフ大会

日時：平成23年4月8日(金)
場所：(未定)

第4回 大和三田会総会

日時：平成23年6月11日(土)
場所：横浜うかい亭

平成 23 年新年会のご案内

下記の通り、平成 23 年新年会を開催いたします。ご参加の可否につきましては、別紙
ご案内をご覧の上、平成 22 年 12 月 22 日（水）までにお願ひ致します。

なお、ご家族の方々のご参加も歓迎致します。

開催日時	平成 23 年 1 月 15 日（土）
開催場所	欧風台所 ラ・パレット（中央林間）
会費	会員：5,000 円　ご家族：5,000 円
お問い合わせ先 及び返信先 （幹事長宛）	〒242-0007 大和市中央林間 4-27-18 株式会社古木企画 内 電話：046-276-5228　FAX：046-273-7155 メール：f-kikaku-m@jcom.home.ne.jp



大和三田会