

第9回 京機カフェ・文楽鑑賞会

2012年7月31日(土)

小浜弘幸 (S32, 河本研)

文楽鑑賞も回を重ねたが、今回初めて「京機カフェ」を冠して開かれた。演目は「摂州合邦辻(せっしゅうがっぽがつじ)」「伊勢音頭恋寝刃(いせおんどこいのねたば)」「契情倭莊子(けいせいやまとそうし)」、いずれも振り仮名が無ければ読み下らない文字が並ぶ。

第1のものは、当地の地名をいろいろ組み込んだ複雑怪奇な筋立てで進行し、最後に「寅歳・寅月・寅ノ日・寅ノ刻生まれの女」というキーワードで解ける話で、親子の情と義理の間で悩む人の姿を見せる。第2は行き違いが刃傷沙汰に至る話に恋の情が絡む、第3は訳有る男女の道行きを美しい背景の中で踊る人形で見せ、6人の太夫の掛け合いと5挺の三味線で華やかに聞かせる舞台。いずれもあまり文楽を見慣れない人たちにも、人形と舞台の動きの面白さ、太夫の洪い声と太棹三味線の響きを楽しめるものであった。



国立文楽劇場・正面玄関前にて (文楽鑑賞参加者26人・懇親会参加者16人)

少し前から文楽は橋下大阪市長の補助金削減発言で揺さぶられている。我々の2日前に橋下市長は夜の部の「曾根崎心中」を見に来たと新聞に報じられた。彼の感想がどうかは伝えられていないが、以前から文楽を見ているものは、見る人に判り易く楽しめるように、関係者が以前から工夫と努力を重ねてこられたことが良くわかっている。京機会が毎回鑑賞しているのも夏休みに合わせて普及のため編成されたプログラムで、上演内容や入場料金に特別な配慮がおこなわれているものである。当日はほぼ満席であった。地方自治体など大口のサポートはこの種の事業には欠かせないものではあるが、多少の揺さぶりを押し戻して安定した興行が続けられることを心から望んでいる。　　今回も常連・初回、同伴・単身のバランスも良く26人が参加した。毎回の幹事のお世話に感謝するとともに、この集まりがいつまでも続くことを望む者である。

江塚 宏 (S46/48 森研)

4年前の「生写朝顔話」の時に初めて参加し、それ以来、我々夫婦には夏に欠かせぬ行事の一つになってきました。　　昨年は京機会でご案内いただいた日には都合がつかず、別な日の席を求めて観に行きました。人形の所作の素晴らしさは無論、太夫の語りの迫力にいつも惹きつけられます。何故、京機会で文楽なのかという理屈は抜きで毎年楽しんでいきます。

並木宏徳 (幹事・S44 河本研)

今年も夏の盛りの7月28日、暑い日でしたが劇場内は涼しげな着物姿の方も見受けられました。「摂州合邦辻」は、ゆかりの閻魔堂が四天王寺西門から逢坂を西へ下ったところにあり、今も病氣平癒を祈願するために多くの人々が訪れているそうで、大阪在住の私には馴染深い演題です。八年前にもこの会で観ていますが、玉手御前が義理の息子に横恋慕する動機が釈然としないのは相変わらずで、文楽を見たからと言って時代感覚が理解できるものでもないようです。大阪市の橋下徹市長は27日、補助金削減を打ち出している文楽について、「腑に落ちないのは人形劇なのに人間の顔が見える。見えなくていい」と疑問を投げ掛けたとか。文楽協会によると、もともと人形遣いは全員が黒子だったが、太夫や三味線奏者の姿が見えていることに合わせ、ある時期から主遣いだけ顔を見せるようになった。ただ詳しい由来は分かっていないという。市長は「重鎮の言うことに若手が何も言えない(文楽の)構造を変えないといけない。顔が見えると(作品の世界に)どうも入っていけない」と述べたそうです。汗を散らしながら熱演する義太夫語りとの太夫と、見事な撥さばきの三味線方を見ている方が多い私としては同感ですが、市長が言ったから協会の体質が変わるものでもないだろうし、変わらないのが文化的価値という見方もあるでしょうね。来年も皆様とお会いできますことを楽しみにしております。

旧山田研報告

平成24年7月28日(土)夕刻に、故山田敏郎教授の奥様・山田鐸子様を鴨川の床にお招きして、関西在住の山田研究室の古参卒業生を中心に、小さな集いを持ちました。たまたま帰洛することが判ったOBとその同級生が、少し遅れて参加するなど、いろいろと楽しいハプニングもありましたが、奥様を囲み昔話に花も咲き、和気藹々とした集まりとなりました。大きく構えた同窓会も楽しいですが、小規模の集まりも良いもので、今後いろいろな形でこのような会を随時開いて行きたいと考えております。

文責：秋山雅義（昭和47年卒）



写真右から、廣瀬勇次、神田剛、山田鐸子様、森田浩二、田保栄三、山本和也、津田彰、可児弘毅先生、布施守雄、撮影：秋山雅義

—— 京機短信への寄稿、宜しくお願い申し上げます ——

また、原稿が切れてきました。投稿、お願い致します。

【要領】

宛先は京機会の e-mail : jimukyoku@keikikai.jp です。

原稿は、割付を考慮することなく、適当に書いてください。割付等、掲載用の後処理は編集者が勝手に行います。宜しくお願い致します。

野次馬話 第53話 「なおざりな返事」

S43 卒 遠藤 照男

話しの脈絡は忘れたが、〈おざなり〉と〈なおざり〉の区別が明確に出来ぬままに、違和感があった。これらは言葉遣いに関する番組でも採り上げられる言葉であり、自分でも調べてみた。

実は明解国語辞典の用例に、「なおざりな返事」と「おざなりな挨拶」が載っていて混乱してきた。専門家に違いを聞いても、「どうでもいいじゃないの。」と、なおざりに放っておかれるのか、おざなりに答えられるのか見当がつかず、困ったことになった。

同辞典には、

〈御座なり〉：その場限りの間に合わせ、いいかげん。

〈なおざり〉：いいかげん（にしてほおっておく様子）、等閑とも書く、とある。また広辞苑では、

〈おざなり〉：当座をつくろうこと、その場のがれにいいかげんに物事をする
こと。

〈なおざり〉：あまり注意を払わないさま、かりそめ・おろそか・ゆるが
せ、・・・・・・・・、

と説明している。

〈おざなり〉はその場逃れの批難に重きを置いて使われることに違いなさそうだが、〈なおざり〉は、どうやら〈おざなり〉の意味、心を込めていない、ないがしろにする、状態をときにに応じて使い分けているようである。

私の出した結論は、「〈なおざり〉を使っておけば問題ないじゃん。」となった。

兵器の知能化・自律化が戦略に及ぼす影響

(その2)

矢野 義昭 (1972卒)

2 軍用ロボットの効果

これらの軍用ロボットには一般に、以下のような効果があるとされている。

(1) 兵員の損害と危険性の減少

市街戦、洞窟戦、ゲリラ戦、特殊作戦など、これまで歩兵が当たってきた、待ち伏せなどに会いやすい最も危険な任務を、ロボットに代替または補完させることにより、安全性を増大できる。

特に、無人攻撃機を遠隔操縦すれば、戦場から遠く離れた安全な「操縦席」から無人機を操縦して、現実の戦場の敵を直接に攻撃できるようになり、戦闘にともなうパイロットの危険性はゼロになる。

(2) 極限環境下での行動能力の拡大

上に述べたように、宇宙、深海、放射能汚染下などの極限環境下でも人に替わり行動できる。

(3) 対応時間の確保と敵味方識別、情報確認の余裕

特に、直接敵と直面して戦う市街戦などでは、しばしばいきなり敵と出くわすことがある。その場合に、生身の兵士であれば自衛上も即座に射撃しなければならなくなる。場合によっては、味方や一般市民を誤射することもありうる。

しかしロボットを事前に送り込み、敵らしきものがないことを確認した上で、兵士が掃討を行えば、そのような危険性や誤射は避けられる。

このような効果は、空中戦や海上、海中での戦いでも同様のことが言え、一般に対応時間をとることができ、敵味方の識別がより確実になり、情報を確認する余裕が得られ、味方撃ちや誤射、誤爆を避けやすくなるとされている。

(4) 対テロ戦争での有効性

目標の確認や捕捉がむずかしい、テロリストなどを目標とする作戦では、無人機を使えば、偵察機で情報をオンタイムで取り、攻撃機で取り逃がさないうちにその場で攻撃することができるようになる。

その効果は、上に述べたように、ビン・ラディンの殺害、パキスタンでの対テロ作戦などですでに確認されている。

3 軍用ロボットの課題点

(1) 心理的問題

上に述べたように無人攻撃機のパイロットは、自らは完全に身の安全を保証

された環境の下で、遠隔地から生身の敵を一方的に攻撃することができる。しかしそのことは逆に、パイロットにとり大きな心理的負担になる。その結果、米軍の無人機のパイロットの間では、トラウマに悩まされ精神に異常を来たす者も出ている。

また、アルカイダなどが米軍のこのような無人機による殺害作戦を、非人道的であり、卑怯かつ臆病な戦い方であると誇っていることにも象徴されるように、常に卑怯、臆病との誇りをまぬかれない。

戦争当事者には常に、双方に相容れない正義があるが、戦い方が卑怯であるという非難は、非戦闘員や中立的な立場の者の間に、ロボット兵器に依存する側の正義や正当性に疑念を抱かせることになりがちである。結果的に、ロボットを使い戦闘では勝てても、敵国の一般民衆や中立的立場の国々からの支持を失い、ひいては、自国民、軍の戦意の低下を招き、戦争継続が困難になることもある。

このような現象は、アフガンでの米軍の作戦でもあらわれている。オバマ政権は、無人機を多用し、アルカイダ勢力を大きく削ぐことに成功した。しかし半面、無人機による作戦はアフガンやパキスタンの一般国民の反感を招き、アフガンでのタリバンの台頭やパキスタンとの外交関係の悪化を招いている。そのため、昨年からパキスタンでの米軍による無人攻撃機の使用は抑制されるようになった。

(2) 国際法的问题

ロボット兵器の使用には、国際人道法、交戦規定をロボットが遵守できるのかという疑問が常につきまとう。無人機の他国領空での無断の使用は、国際法上は領空侵犯であり主権侵害でもある。このため、国際的規制が必要とされ、どう無人機の使用を規制し、その違法行為を監視検証するかが今後、国際的問題になると思われる。しかし、その国際的な合意形成は、各国の安全保障上の要求、特に兵士の損害回避の必要度、無人機への依存度、軍用ロボット技術の進歩の格差などにより、容易ではないであろう。

また国際合意が形成されたとしても、各種のマイクロロボットなども開発されており、軍用ロボットの開発や使用の規制や違法性の検証も容易ではない。さらに、軍用ロボットの規制は民生用ロボットの規制にも波及しかねず、民生分野との境界設定も容易ではない。

(3) 誤爆、誤射、民間人の被害発生

パキスタンでの無人機による攻撃では、しばしば目標を誤認し民間人に被害が出ている。本来は目標確認の時間の余裕が得られるはずであるが、航空機の場合は距離があり目標の直接確認はできない。そのために、不確かな情報や映像だけで目標か否かを判定することになる。その点で、誤爆は避けられない。また爆撃の破壊力が大きいいため巻き添えも生じやすい。

従って、対テロ戦などで一時的に成果が出ても、一般の民衆の反感を強め逆効果になり、自爆テロが多発するなどの問題もすでに出ている。この種の問題は、ロボット兵器の使用が拡大するに伴い、ますます深刻化するであろう。また、情報が正確か否かを時間をかけて確認することと、即時に対応する必要性の両立も課題になる。

(4) 高度の要員を一定数確保する必要性

一般にロボット兵器を使えば、戦場での兵士の損害は少なくすることができる。また、無人機は有人機に比べ調達や運用のコストも安い。しかし、ロボット兵器とそれを操縦する兵士の訓練と訓練水準の維持、交替クルーと研究開発要員の養成など、高度の専門的要員と技術水準、相応の予算を必要とする。それらの要因を総合的に考えれば一概に効率的とは言えない。

(5) 外部からの指令への依存

2011年12月、米軍の最新鋭ステルス無人偵察機「RQ-170」がイラン上空で行方不明になったという事件があった。その直後にイラン側がこの無人機の遠隔操縦用の電波を乗っ取り、地上に着陸させたと発表した。これに対し、オバマ大統領は、無人機が行方不明になったことは認めたものの、イラン側の電波により乗っ取られたことは否定し、単なる無人機の故障としている。

この事件に象徴されるように、無人兵器は多くの場合、遠隔操縦が必要であり、電波妨害に脆弱である。また、建物・地下などで使用すると、電波障害やケーブルの断線といったトラブルも生じやすい。そのため、敵方に鹵獲されて模倣され、逆用されあるいはロボット兵器が拡散する恐れがある。それに備え自爆機能なども備えられているが万全ではなく、逆用のおそれに備える必要がある。イランの手に入った最新鋭のステルス無人機についても中国に送られたとの未確認報道もある。

(つづく)

1. あなたは「日本はEVで世界最先端」と信じていますか？

一度できた定説を疑わない日本のメディア人たちの「原罪」

JBPress 技術立国・日本論 両角岳彦

<http://jbpress.ismedia.jp/articles/-/35715>

この1カ月ほどの間に、ヨーロッパの自動車メーカー、そして有力なサプライヤーが日本の報道関係者向けに開催した「自動車技術の潮流を紹介する」複数のイベントに出席する機会があった。その内容は、もちろんそれぞれに興味深いものだったが、ここではその現場で私自身が観察した、昨今の日本の「報道記者」が「ニュースを作る」姿勢と方法について書いてみることにしたい。言うまでもなく、彼らが書き、語って伝える「ニュース」が、日本の社会全体の「現実認識」を先導し、そこに感情的雰囲気醸成し、さらには産業界や経済界の判断をも左右する。そうした立場にあるメディア人は何をどのように取材し、咀嚼している（あるいは「していない」）のか。その実態が、私が目撃したちょっとした事象にも様々に表れていたもので、ここでご紹介に及ぶ次第である。

2. EVも原発も「定説」と「感情」だけで語り続ける日本のメディア

科学技術を読み解くことを怠ったニュース作りが日本をダメにする

JBPress 技術立国・日本論

<http://jbpress.ismedia.jp/articles/-/35729>

前回に続いて、筆者が最近参加したヨーロッパの自動車メーカー、サプライヤーによる報道関係者向けミーティングでの出来事と感想を記す。

3. 「エコカーに乗り換えればエコ」というほど単純ではない

生活スタイルに適したエコカーの選び方

日経ビジネスonline

今こそ考える暮らしのエネルギー

<http://business.nikkeibp.co.jp/article/report/20120727/234989/?P=1>

エコカーに乗ることはエコかもしれません。しかし、最適なエコは人によって違います。自分のライフスタイルと照らし合わせ、最適な車のエコ、考えてみて下さい。

4. これからの日本に必要なのは「社会の課題を解決する商品」だ！

～日産「リーフ」と「タウンEV」にみる電気自動車の可能性

現在ビジネス井上久男

<http://gendai.ismedia.jp/articles/-/33087>

日産自動車は今夏、同社の電気自動車(EV)「リーフ」のユニークな販売促進を始めている。名付けて「リーフ to ホーム」。「リーフ」の動力源であるリチウムイオン電池にお得な夜間電力や太陽光で自家発電した電力を蓄電し、昼間の電力需要のピーク時には車載電池に蓄えた電力を使えるシステムを開発、地方自治体と連携し、抽選で選ばれた希望者にリーフとシステムを一定期間無償で提供するという企画だ。

5 . 車にも、家にも、街にも、新エネルギー産業を創造する蓄電池

2012年7月31日 富士通総研

<http://jp.fujitsu.com/group/fri/column/opinion/201207/2012-7-3.html>

新たなエネルギー産業に欠かせない蓄電池： 低炭素社会の構築に向け、蓄電池の重要性が高まりつつあります。蓄電池は充電して繰り返し使える電池のことで、二次電池とも言います。蓄電池は、これまで主にパソコンや携帯電話等のモバイル機器用に使用されており、私たちの生活にとっても身近なものとして存在しています。それが、蓄電池の大 容量化や高密度化に向けた技術開発が進展してきたことにより、エコカー減税の対象車である電気自動車(EV)やプラグインハイブリッド自動車(PHEV)、ハイブリッド自動車(HEV)といった車載用電池や、スマートシティに欠かせない定置用蓄電池としても活用されるようになってきて います。

6 . 科学技術動向7・8月号 科学技術政策研究所

6 - 1 ライフサイエンスにおける先端的計測・分析機器の使用に関する国内研究者意識

<http://www.nistep.go.jp/achiev/ftx/jpn/stfc/stt130j/menu.pdf>

<http://www.nistep.go.jp/achiev/ftx/jpn/stfc/stt130j/report1.pdf>

ライフサイエンス機器の国内使用の現状について、「ライフサイエンスにおける先端的計測・分析機器の使用に関する国内研究者意識」と題するワークショップの内容を紹介。ライフサイエンスで海外製機器が多用されている状況とその理由を述べている。また、海外製機器をさらに有効活用するため、多くの研究者が海外での機器価格を知る必要性や、中古機器市場の活性化や国産機器の開発促進などによって海外製機器と競合するような市場を形成していく重要性を指摘している。

6 - 2 大エネルギー容量キャパシタの研究開発動向

<http://www.nistep.go.jp/achiev/ftx/jpn/stfc/stt130j/report2.pdf>

大エネルギー容量キャパシタの研究開発動向について、 自動車のCO2排出量

を大幅に削減する視点から取上げている。キャパシタには、高出力密度で充電に要する時間が短いなどの長所がある反面、エネルギー密度が低いという欠点がある。本稿では、自動車における大エネルギー容量キャパシタの必要性や研究開発の現状、そのキャパシタを実現するための材料技術の方向性などについて述べる。特に、大エネルギー容量キャパシタを研究開発する上での課題を抽出し、今後進展しそうな研究開発例を紹介する。

6-3 AAAS Forum on Science & Technology Policy

<http://www.nistep.go.jp/achiev/ftx/jpn/stfc/stt130j/report3.pdf>

2012年4月26、27日に全米科学振興協会が主催した、科学技術政策フォーラム(AAAS Forum on Science & Technology Policy)について報告する。米国の科学技術関係予算は、連邦政府において2013年度歳出予算の見通しが非常に厳しいことに加え、州においても高等教育予算の削減等が続いている。このような状況は、研究活動や人材育成に大きな影響を及ぼすと見られており、連邦政府ばかりでなく、州・地方政府、大学、企業等が、それぞれの立場において取り組むべきことについて議論が展開された。

7 . ガス欠に陥った欧州自動車メーカー Financial Times JBPress

<http://jbpress.ismedia.jp/articles/-/35748>

米国では破産が自動車産業を救うのに役立ったが、フランスには米連邦破産法11条のようなものが存在しないし、大規模な生産能力削減を検討する政治的な意思もないように見える。しかし、アナリストらによると、現時点ではまだ、プジョーのようなメーカーを見限るのは間違いだという。「この会社にとっては生き残りの問題だ」とウォーバートン氏は言う。「だが、自動車会社には、崖っぷちから復活を遂げる驚くべき習慣がある」

8 . 「補助金切れ」マツダを救うか

時事深層 日経ビジネスonline

<http://business.nikkeibp.co.jp/article/topics/20120718/234553/?P=1>

低燃費ディーゼルエンジンが、マツダの命綱となりつつある。夏に切れるエコカー補助金とは別の優遇制度で、恩恵を享受。対象車種の増産で、「ディーゼルのマツダ」の地位を築けるか。

9 . 原発事故、大津いじめ事件・・・、波風を立てない組織の大罪

本流トヨタ方式

JBPress

<http://jbpress.ismedia.jp/articles/-/35676>

「本流トヨタ方式」というのは「ものの見方、考え方」なので、工場や会社の

中の話にとどまらず人間社会の隅々まで適応されるべきと筆者は考えています。そんな中、福島第一原発事故に対する「国会事故調」報告書が発表になり、マスコミでも大きく取り上げられました。筆者もネットで「ダイジェスト版」を入手して読んでみました。序文には、「規制の虜 (Regulatory Capture)」（俗に言えばミイラ取りがミイラになること）が背景にあったとし、さらに「・・・50年にわたる一党支配と、新卒一括採用、年功序列、終身雇用といった官と財の際立った組織構造と、それを当然と考える日本人の思い込みがあった。経済発展に伴い自信は次第におごり、慢心になり始めた。・・・組織の利益を守ることは・・・国民の命を守ることに優先され・・・」と続け、「人災である」と断じています。

ここに書かれている内容は、筆者にとって全く合点がいくもので、それを堂々と格調高く、歯切れの良い文体で理路整然と書いた文章にも感服しました。

10 . ホンダの意外な「復活の狼煙」

時事深層

日経ビジネスonline

<http://business.nikkeibp.co.jp/article/topics/20120730/235101/?P=1>

「ホンダらしさが感じられない」と言われて久しい。ところが、8月発売の意外な商品に「イズム」が宿っていた。被災地の声を拾った開発物語が、復活劇の幕開けとなるか。

11 . 国内タイヤ市場で万年2位の住友ゴムが国内首位ブリヂストンを中国で凌ぐ勝算

inside Enterprise

週刊ダイヤモンド

<http://diamond.jp/articles/-/22262>

中国湖南省長沙市。田畑も交じる新興工業団地に、2012年夏、真新しい工場が姿を現した。7月16日、一帯は賑々しい祝賀ムードにまかれた。住友ゴム工業が3億ドルを投じて建設したこのタイヤ工場の竣工式が盛大に催されたのである。

12 . 震災から猛復旧で供給を再開、

ブレーキ用部品でトップシェアのムラコシ精工

地方経済見聞録 JBPress

<http://jbpress.ismedia.jp/articles/-/35661>

東日本大震災は日本企業の意外な実力を示した。世界でサプライチェーンが途切れ、その原因を探ってみると、東北の企業が部品を作っており、数十パーセントのシェアを占めていたという例も数多く報告された。

13 . 潜入！中国の自動車工場

技術経営戦略考

Tech-On!

<http://techon.nikkeibp.co.jp/article/COLUMN/20120727/230902/?P=1>

「どんな車でも作れますよ」そう豪語した中国の老板（経営者）は、私をとある自動車工場に連れて行った。自動車工場と言っても街の郊外にある工場だ。日本にあるような大手企業の巨大自動車工場ではない。1000坪ぐらいの敷地に3棟の工場母屋がある程度である。「コウジョウ」というより「コウバ」と言った感じだ。

14 . 「超小型車」成功のヒントは中国にあり

クリーンテック世界動向

Tech-On!

<http://techon.nikkeibp.co.jp/article/COLUMN/20120730/231143/>

電気自動車（EV）を想定し、国土交通省が規格の策定を進めている「超小型モビリティ」（超小型車）。その成功のヒントは、小型EVの普及が進む中国にどうやらありそうだ。

15 . 人ごとではないインド・スズキの『暴動』問題

Movers & Shakers

日経ビジネスOnline

<http://business.nikkeibp.co.jp/article/report/20120727/235032/?P=1>

スズキで起きた暴動を、1つの企業で起きたただの労働争議と見てはいけない。背景には、インド経済や社会が抱える問題点が見え隠れする。インドに進出する日本企業が判断を見誤れば、生産のストップだけでなく、消費マインドの低下というダブルパンチに見舞われかねない。

16 . ロシアの自動車部品産業 - 市場概観とサプライヤーリスト -

2012年07月30日

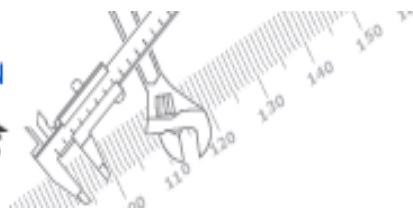
JETRO ロシア CIS 班

http://www.jetro.go.jp/world/russia_cis/reports/07001016

日系自動車部品メーカーのロシア進出の動きが加速している。日系を含む外国自動車メーカーが部品の現地調達化を急速に進めているためだ。ジェトロに対して2011年のはじめごろから、部品メーカーからの具体的な問い合わせが数多く寄せられるようになった。その数は着実に増えつつある。日系自動車部品メーカーも確実にロシア市場への関与を強めている。ジェトロにお寄せいただく相談で多いのは、ロシアの地場部品メーカーに関するものである。そこで本書では、ロシアの自動車産業および同部品産業の概要を紹介するとともに、合計18品目・220社の地場自動車部品メーカー・リストを掲載している。

主な図表：外国・国産ブランド別自動車生産実績・見通し、
自動車メーカー・自動車部品メーカーの立地、
メーカー別生産台数、
ブランド別乗用車・小型商用車販売及び生産台数、
品目別部品メーカー地域分布、他
品目別サプライヤーリスト（18品目、延べ308社）

http://www.jetro.go.jp/jfile/report/07001016/ru_automotive_parts.pdf



報告

ごあいさつ

残暑が厳しい折，皆様いかがお過ごしでしょうか．長かった1年間もあっという間に過ぎていき，大会まで残り2週間となりました．総合優勝を目指してここまでやってきましたが，残り数日も手を緩めることなく，万全の状態に臨みたいと思います．

テスト走行

7月初めには他大学との合同走行会が2度開催されました．7月7日に大会会場でもある小笠山運動公園で自動車技術会中部支部主催の合同走行会が開催され，大会と同基準の技術車検と本番を想定したコース走行を行うことができました．14，15日には関西支部主催の合同走行会が大阪府の泉大津で行われ，こちらでも大会種目を想定したコースが設営され，十分に走行練習やデータ採集を行うことができました．大会本番をシミュレートしながら他大学と車両の状況やタイムを比較できたことは，大会を前にして大きな収穫となりました．



大会本番と同様のコース，
そして路面での走行

進捗

現在，チームは大会に向けて最後の詰め作業に入っております．残る主要な部品はカーボン製のボディカウルのみで，日夜急ピッチの製作が行われており，あとは車検対策や美観向上のため細部の仕上げに力を注いでおります．また，静的審査種目の発表資料の作成も大会までにすべき大きなタスクです．デザイン・コスト・プレゼンター



製作が進むボディカウル

ションの静的三種目，総合優勝のためにはどれひとつたりとも落とすことは出来ません．メンバー総員で分担し，資料の作成を行っております．

大会案内

記念すべき10回目となる今年度大会は9月3日～7日にわたり開催されます．日頃からご声援をいただいている皆様に，1年間の集大成となる車両，そしてドライバーの雄姿をぜひとも御覧いただきたく存じます．ご都合が宜しければ，ぜひ観戦にいらして下さい．現地へのアクセス，競技種目，スケジュールの詳細につきましては大会公式ホームページ（<http://www.jsae.or.jp/formula/jp/>）を御参照下さい．



第10回全日本学生フォーミュラ大会案内



気づけば大会までは1ヶ月を切り、長かった車両開発も終盤にさしかかっています。大会までに残された時間を、ひと時たりとも無駄にせず、万全を期して大会に臨めるよう準備をおこなっていく次第です。

さて、以下に今年度大会の日程をお知らせいたします。日頃からご声援をいただいている皆様には、一年の集大成となる車両、そしてドライバーの雄姿をぜひとも御覧いただきたく存じます。ご都合が宜しければ、ぜひ観戦にいらして下さい。

第10回全日本学生フォーミュラ大会

—ものづくり・デザインコンペティション—

開催日：2012年9月3日（月）～7日（金）

会場：エコパ（小笠山総合運動公園・静岡県）

スケジュール

9月3日（月）

車検—技術検査

静的審査—プレゼンテーション、コスト、デザイン

9月4日（火）

車検—技術検査、チルト、ノイズ、ブレーキ

静的審査—プレゼンテーション、コスト、デザイン

9月5日（水）

動的審査—午前：アクセラレーション、スキッドパッド

午後：オートクロス

9月6日（木）

動的審査—エンデュランス

静的審査—デザインファイナル

9月7日（金）

動的審査—午前：エンデュランス

表彰式



競技概要 (合計 1000 点)

競技名	得点	競技内容
■ アクセラレーション		75 m の直線コースを走行し、そのタイムを競う。車両の 加速性能 が問われる。
■ スキッドパッド		8 の字型のコースを、右回り 2 周、左回り 2 周し、定常円旋回となるそれぞれの 2 周目のタイムを競う。車両の 旋回性能 が問われる。
■ オートクロス		約 800 m のコースを 1 周走行し、タイムを競う。コースは直線、コーナー、スラローム等の複合コースであり、車両の 総合性能 が問われる。
■ エンデュランス		オートクロスと同様のコースを二人のドライバーが 10 周ずつ走行し、合計タイムで競う。車両の 総合性能 に加え、 耐久性能 も問われる。
■ 燃費		エンデュランスで使用した燃料消費量(L)を競う。 燃費性能 が問われる。
■ デザイン審査		事前に提出するデザインレポートをもとに、大会にて車両について審査員に設計の狙いやその結果について発表する。 性能評価、革新性、生産性、組立性、人間工学の各視点から 車両設計の成熟度 が問われる。
■ コスト審査		生産 1000 台を仮定したコストテーブルに基づき、車両のコストを下げる為にとった方策や、コストレポートの正確さ、 コスト管理の理解度 が問われる。
■ プレゼンテーション審査		企業の重役に車両の特性や、販売戦略をプレゼンし、企画の実現を求める、というシチュエーションでプレゼンテーションを行う。 プレゼンテーション能力 が問われる。

現地へのアクセス、競技種目、スケジュールの詳細につきましては大会公式ホームページ (<http://www.jsae.or.jp/formula/jp/>) を御参照下さい。

なお、観戦にいらっしゃる方はお手数ですが、事前に担当者にご一報下さりませうお願い申し上げます。

メンバー一同、会場にて皆様のご来場、ご観戦を心よりお待ちしております。