

目次

- ・新春の志—着任挨拶に添えて……平山朋子 (pp. 2-4)
- ・series わたしの仕事 (13)ANA……鋤崎悠喜 (pp. 5-11)
- ・ABUロボコンの結果報告と来年度に向けて……森田瞭平 (pp. 12-13)
- ・「小菊物語」(その2)自然海遠(和田 實)「風史伝 小菊物語」について……天野 到 (pp. 14-15)
- ・百万遍周辺探訪 (その2)アンスティチュ・フランセ関西(旧 関西日仏学館)
……吉田英生 (pp. 16-18)
- ・桂キャンパスC3棟 COFFEE BREAKのご案内……尹 弘樹 (p. 19)
- ・関東支部写真同好会 第19回撮影会 (2019年11月16日) の報告……山下真司 (pp. 20-21)

明けましておめでとうございます

令和2年元旦



「狛ねずみ」をまつる大豊神社 (2015年1月17日)

©京都を歩くアルバム <http://kyoto-albumwalking2.cocolog-nifty.com/>

新春の志—着任挨拶に添えて

平山朋子 (H9/1997卒)



2019年4月 桂キャンパスC3棟前にて

新年明けましておめでとうございます。このような形で新春第一号の記事を書かせていただきますことをとても光栄に思います。ご推薦下さいました吉田先生および段さんに、この場をお借りして心より御礼申し上げます。

多くの皆様には初めてのご挨拶となります。私、2001年に精密工学専攻博士後期課程を中退いたしました平山と申します。矢部寛先生の研究室で修士課程と博士課程を過ごさせていただきました。その後、龍谷大学、同志社大学での勤務を経て、2019年4月より機械理工学専攻にて採用いただき、現在、「機械機能要素工学研究室」を運営しております。学部生3名、ポスドクさん1名、秘書さん1名と私という計6名の小さな研究室ですが、毎日和気藹藹と楽しくやっています。

ずっと京大におられる先生方にはあまりピンと来られないかもしれませんが、京大にはやはり独特の雰囲気があります。何より個を尊重すると言いますか、自

由な空気が流れています。目先のことに捉われず、悠然としている様も京大らしいかもしれません。卒業して20年近く経ちますが、それでも変わらない京大らしさが嬉しく、懐かしさに浸りながら毎日通勤しています。

私の専門は機械要素学で、中でも軸受等のトライボロジー要素に関する研究が得意分野です。矢部先生の下では気体・流体軸受について多くのことを学ばせていただきました。現在はもう少し対象範囲を広げて、高速スピンドル、エンジン、圧延、シール要素等、何より矢部先生が決して手を出されなかった「接触状態」も含めて、広くトライボロジーに関わる研究に取り組んでいます。矢部先生のようにスマートに現象を立式して解くことができない私は専ら実験屋で、失敗してもめげない楽天さだけを取り柄に(?) これまでやってきました。まさにそのとおりで学生時代からあまり出来も良くなく、人一倍理解に時間が掛かるのですが、理解できなかった時の自分を覚えていることが強みかなと最近はこれまた楽天的に思っています。意外とそんなところに私の価値を見出して下さる方もおられるためです。

トライボロジーはそんな私にとても向いているように思います。「切ったり貼ったり擦ったり」—これは長らく一緒に研究を支えて下さった方の言葉ですが、「とりあえず擦ってみよう」から始められる気楽さとその後突き当たる不可解さの中に予想もしなかった物理があり、それがどうにも病みつきになる理由です。特に最近では表面・界面分析機器の発達によって「見たい、知りたい」と思う具体的に現象を調べる手立ても増えており、予想が的中したら嬉しく、的中しなかったら面白い、その嬉しいと面白いの繰り返しでここまで無理なくやって来られた気がします。中でも、量子ビーム分析との出会いは私の研究生活の大きなターニングポイントでした。SPring-8やJ-PARCといった大型量子ビーム施設は私にとってとても魅力溢れる場所で、未だにわくわく感が止みません。最近では自作の摺動試験機をビームラインに持ち込み、擦りながら現象を調べる「トライボオペランド分析」に傾注しています。

そんな私にもいくつかの目標があります。一つはやはり機械要素学・トライボロジーの分野でしっかりと社会貢献をしたいということ。どちらかという困ったときに必要となる下支え的な学問ですが、その下支えをさらに支える頼れる存在でありたいと思っています。そして昨今の省エネルギー化の潮流においては、決して下支えに留まらず、むしろ技術のキーである場面も増えてきています。

そのような流れの中で自分が、そして立ち上げた研究室がどのように貢献できるかを日々考えています。

そして二つ目は教育の面で責任を果たすこと。私自身が矢部先生に学ぶ楽しさを教えて頂いたように、学ぶことの尊さを多くの人に伝えることができたと思います。学問の前では皆が平等であることを忘れず、いつまでも謙虚な気持ちでいたいものです。

と原稿を書いているうちに新年も数時間が過ぎました。これを私の新春の志とし、今年も気持ち新たに頑張っていきたいと思います。

皆様の新年の誓いはどのようなものでしょうか？また京機会のイベントでお目に掛かります際にはお声掛けくださいますと嬉しいです。

新年もご指導のほどどうぞよろしくお願い申し上げます。

series わたしの仕事 (13) ANA

鋤崎悠喜 (H19/2007卒)



卒業後、大学のことは時々思い出すものの、工学とは全く別の分野へ就職をした私には大学との接点がほぼありませんでした。しかしながら、研究室でお世話になった吉田先生が昨年よりOB、OGのメーリングリストの作成を始められたのをきっかけに何度か連絡をとらせてもらうようになり、その中で今回「わたしの仕事」の執筆依頼を頂きましたので、僣越ながら筆を執らせて頂きます。

私は現在、パイロットとして国内線および国際線に乗務しております。パイロットになるまでの道のりと現在の仕事について、簡単ではありますがご紹介したいと思います。

<きっかけ>

まずは「なぜパイロットか？」というところですが、幼少より「パイロットっていいな」と漠然と思ってはいました。ただ、真剣になりたいと考えていたわけではなく、学部生活も終わりに近づき、大学院に進学するか、就職するか、就職するなら業界はどうしようかと考えていたところで選択肢のひとつとしてパイロットがあったに過ぎませんでした。しかし、就職活動でいろいろと調べたり話を聞いたりする中で、「飛行機を飛ばすにはたくさんの人の思いが詰まっている。パイロットはその思いを最終的に形にしてお客様に提供する責任者なんだよ」との話を聞き、やりがいがあると感じてパイロットになりたいと真剣に思い始めたのです。

<訓練生時代>

さて、パイロットになるためには大きく分けて次の3つの道があります。

- ①航空大学校卒業後、航空会社に就職
- ②大学のパイロット養成課程修了後、航空会社に就職
- ③航空会社の自社養成パイロットに応募

私は③の道を選び、2007年に運航乗務員訓練生として入社しました。

入社後すぐに訓練が始まるわけではなく、まずは総合職の同期と同じようにさまざまな部署に配属されます。配属される部署は空港の旅客係員、整備部門、運航支援部門など様々ですが、私は営業部門に配属され、そこで約2年間代理店営業を経験しました。

それが終わるといよいよ訓練です。パイロットになるまでの訓練は基礎訓練といい、まずは4か月ほどの座学で航空法規や気象、航空力学、航法、システム、通信等についての基礎を集中的に学びます。パイロットは理系、文系、関係なくなることができますが、それぞれ得意不得意がありますので、お互いに助け合いながら勉強していくこととなります。

その後、アメリカのカリフォルニアにある訓練所で約2年の飛行訓練を受けました。まずはボンanzaという単発のプロペラ機を使ってお客様を乗せて飛ぶことができる事業用操縦士のライセンスを取得します。それが終わると飛行機をバロンという双発のプロペラ機に変え、双発機操縦のライセンスを取得し、最後に、雲の中で外が見えない中でも計器を頼りに飛行する計器飛行証明のライセンスを取得して基礎訓練が修了となります。



ボンanza



バロン

自分で操縦桿を握って飛ぶというのはもちろん初めての経験ですから緊張と失敗の連続でした。最初は空港の周りをぐるぐる回ってTouch and Goを繰り返す離着陸の練習と、Air work（失速からの回復練習や急旋回など）がメインですが、訓練が進むとNavigationが始まります。Navigationは自分で目的地までの飛行経路を決めて、風の情報を基に航路上の各地点の通過時刻を計算してNavigation Logを作成し、それを地上の物標を頼りにその通りに飛びながら目的地を目指すというものです。最初はどこを飛んでいるのか分からなくなって隣の外人教官に教えてもらったり、早口の英語でまくしたてるATC（航空交通管制）に戸惑ったり、雲

が予想よりも低くて雲の下を飛ばざるを得ず苦労したり（Navigationは高い高度を飛んだ方が地上物標がよく見えて飛びやすいのです）と大変でした。訓練が進むと段々と長いNavigationをするようになり、時には遠くグランドキャニオンの方まで飛んで行ったりすることもありました。

計器飛行の訓練では雲中での飛行を模擬するため、外が見えないようにフードをかぶり、かつ窓には目隠しをして飛びます。外が全く見えない中で計器だけを頼りに位置と高度を把握して空港に向かい、最終的には滑走路の正面まで行くことができるよう訓練していくのです。

基礎訓練を終えて帰国すると、次には実用機の訓練が待っています。まずはシミュレーターで飛行機の操縦とエンジンやシステム故障時の対処を繰り返し訓練します。その後は下地島で実機での訓練をし、それが終わるといよいよお客様を乗せた実機でのLine OJTになります。これを終わると苦節3年余り、やっと副操縦士としてデビューとなります。

<お互いに助け合う文化>

長い訓練をしていると訓練がうまくいく人とそうでない人が出てきます。そんな時に助けてくれるのは一緒に訓練をしている同期です。毎晩、その日の訓練でやったことをみんなでお話し合っていました。その中で上手くいかなかったことや失敗してしまったことなどをお互いに伝え、うまくいっている人にアドバイスをもらったりみんなでお考えたりして、お互いに助け合いながら訓練を乗り切ってきました。

この「お互いに助け合う」というのがパイロットのKeywordで、訓練においても日常の運航についても常にこの精神が貫かれています。パイロットになる基準というのは相対評価ではなく絶対評価ですので、競争ではありません。全員で助け合い、弱点は得意な同期に教えてもらって克服することで全員のレベルを上げて訓練を乗り切っていくのです。特に失敗したことは隠さずに伝えることが重要です。誰かがする失敗は誰もがする可能性がある失敗です。失敗を恥ずかしがらずにみんなでお話し、対策を練ることで全員のレベルが上がっていくのです。

日常運航においてもいわゆる「ヒヤリハット事象」を匿名で投稿して共有する仕組みが整えられており、そこで得られる情報は欠かさずチェックするようにしています。



<仕事の準備>

副操縦士として独り立ちするとまずは羽田空港を拠点として国内を飛び回ることになります。北は北海道から、南は沖縄県まで多くの空港がありますが、パイロットとしてはそのそれぞれの空港に対して準備をしなければならないので大変です。飛び始めたころは毎月新しい空港に行くのでその度に空港毎の勉強をし、万全な準備をしていきます。

日本は国土のほとんどが山地で構成されており、平地はわずかしかなかったりありません。そのわずかな平地部分に空港を作っているため、空港によっては滑走路の一方からは精密進入と呼ばれるまっすぐに進入できる進入方式が設定できますが、反対側は地形の制限によってまっすぐに進入できず、山を避けながらの進入をせざるを得ません。使う滑走路の向きは風向きによって決まりますので、どんな状況にも対応できるよう周辺の地形や進入方式、その空港特有の注意点などを頭に入れておく必要があるのです。

飛び始めて1年ほどたつと少しずつ国際線も飛び始めます。「よし、いよいよ海外だ！」と喜んだのも束の間、勉強することの多さに頭を抱えることになりました。

空のルールは基本的には全世界共通なのですが、その国独特のルールもあり、外国に行くにはその違いも頭に入れておかねばなりません。また、管制で使う英語もその国独特の訛りがあり、初めは聞き取るのに一苦労することもあります。何より国内を飛ぶのと違い、トラブルがあったときにすぐに近くに降りられる空港があるわけではありません。太平洋を横断するときには近くの空港まで2時間以上かかることもあります。そんな時にトラブルが起きたらどうするのか、あらかじめ想定して準備しておく必要がありますので、準備の量が膨大なのです。

<実運航の流れ>

これらの準備を前提にフライトに臨むわけですが、出社するとまず機長と一緒にその日の気象や航空情報などをチェックし、フライトプランを決めるブリーフィングを行います。このブリーフィングがとても重要で、フライトの70~80%はこのブリーフィングで決まると言われています。特に重要なのがその日の気象の解析で、様々な天気図やデータから出発地、目的地、代替飛行場での天候や航路上で揺れるエリア、高度などを見極め、必要に応じて飛ぶ高度を変更したり、燃料を追加で搭載したりします。国際線を飛んでいると特に感じるのですが、四季の変化のはっきりしている日本近辺の気象というのは大変難しいと思います。JET気流の通り道になっているため晴天乱気流と呼ばれる揺れが多く発生したり、前線の通過や積乱雲の発生、台風の通過などがあったりします。離着陸に支障をきたす霧の発生や降雪、近年ではゲリラ豪雨と呼ばれる局所的な激しい気象現象も発生します。これらの現象を予測し、安全を第一に、出来る限り揺れが少なく、かつ定時性を守れて燃料効率の良い高度を選定したり、目的地悪天候による待機や混雑による遅れなどを予測して燃料を追加搭載したりしていきます。

これを終えて飛行機に乗り込むと飛行機の整備状況をチェックし、必要に応じて整備士から説明を受けます。また、CAとのクルーブリーフィングでは、揺れる時間帯や注意点を伝え、緊急時の対処の確認などを行います。地上旅客係員とは搭乗予定時刻の確認をし、場合によっては変更したりすることもあります。様々な部署の人たちと効率よくコミュニケーションをとり、しっかりと安全を確認したうえで定刻で出発できるようにしています。

飛行機が出発すると、フライトプランに基づいて目的地を目指します。飛んでいる間は管制と交信しながら、外部監視、計器類や風、外気温のモニター、他の

航空機の位置把握などをして現状の把握をし、それと地上での気象解析を考えあわせながら今後の予測をしていきます。揺れもなく、なんのトラブルもなければ良いのですが、揺れるとき、もしくは揺れる兆候があるときにはそれに対して対処していきます。揺れそうな雲があれば管制に一時的な経路の変更を要求して避けたりし、遅延があれば、増速したり高度を変更したりして定刻到着を目指しています。

天気の良いときに見えるコクピットから見る景色は素晴らしいです。特に富士山、関東平野の夜景や日の出などは絶景です。逆に東南アジアを夜中に飛ぶと、雷がピカピカ光っている発達した積乱雲を回避しながら飛ぶこともあります、あれはできればあまり見たくない光景です。



※操縦席後方の補助座席より、撮影スタッフが許可を得て撮影しております。

<コミュニケーション>

飛行機にはパイロットが2人乗務しています。役割としては1人が主に操縦を担当し、もう1人が通信などの操縦以外の業務を担当します。業務としてはこのようになっていますが、飛行に関わる様々なことの判断に関しては、2人で相談してより良い方を選択するようにしています。場合によってはCAや整備士に相談したり、アドバイスを求めることもあります。こうして、1人の頭で考えるのではなく、多くの頭で考えてより良い方法を見つけることで、より安全で質の高いフライトを

作り上げていくよう努力しています。そのためには個人がいろいろな判断ができることに加えて、それをうまく人に伝えたり、受け取ったりするスキル、あるいは必要な情報をうまく人から引き出すスキルが必要です。このスキル、大変に奥が深くて日々悩みながらフライトをしているのですが、このスキルの原点は今までの人との関わりなのだろうと思います。パイロットになるにあたっては先にも書いた通り理系文系は関係がなく、機械系で学んだこと自体はアドバンテージにはなれど、必須ではないと思います。しかし、学生時代にいろいろと遊び、学び、あるいは部活に没頭して時間を過ごす中で、多くの友達、先輩、後輩、教授や先生方と関わった経験はパイロットとして仕事をする上で大きな財産であり、基礎になっています。

このことはパイロットに限らずあらゆる仕事に共通していることで、この先、重要性がどんどん増してくることだと思しますので、ぜひ、学生の方々には色々なフィールドで多くの人と関わり、コミュニケーションをして頂きたいと思いません。

以上、現在の仕事について、簡単ではありますが紹介させて頂きました。学生の皆さんはこれからそれぞれの道に進まれるかと思いますが、その中でひとつの参考になれば幸いです。

ABUロボコンの結果報告と来年度に向けて

京大機械研究会 ロボコンプロジェクト プロジェクトリーダー
森田瞭平（機械システム学コース3回）

私たち京大機械研究会は、8月25日にウランバートルで開催されたABU（Asia-Pacific Broadcasting Union）アジア・太平洋ロボコンに日本代表として出場しました。今大会のルールは、モンゴルの伝統的な伝令システムを模した障害物競争リレーとなっております。まず一台目のロボット（MR1）がスラロームを抜けてゲルゲという通行証を二台目のロボット（MR2）にバトンタッチします。二台目のロボットは自動の四足歩行で障害物の段差とロープを乗り越え、ゴールである坂道（マウンテン）の麓まで歩きます。ここで、MR1がシャガイと呼ばれるサイコロを投げ、出目の合計点数が50点を超えることで再びMR2が歩みを進めることができます。MR2がマウンテンを登頂しゲルゲを掲げてゴールとなります。

予選リーグではインドチームに35秒、パキスタンチームに1分30秒のタイムで勝利し、予選2位で決勝トーナメントへ進出しました。トーナメントの初戦は地元モンゴルとの対戦でした。私達のロボットは途中まではリードしていましたが、コントローラの混線によりMR1がシャガイを投げられず、モンゴルに逆転負けとなってしまいました。

国内大会は混線しにくいWi-fiコントローラを製作し使用していましたが、しかしそれが前日のテストランで不調だったため、練習で使用していた混線しやすいbluetoothコントローラを代用し、このようなトラブルが起きてしまいました。日本での練習時にコントローラの動作チェックを怠ったことなどが反省点として挙げられます。

- ・技術の属人化を避け、設計者と操作者の間で使用法や注意点を話し合い確認すること
- ・練習は本番を想定した状況で行うこと

以上を得られた教訓として活かしたいと考えております。

結果はベスト8と非常に悔しいものとなりましたが、初出場ながら自分達のロボットが世界でも戦えるという手応えも感じました。また審査員からはナガセ賞と、ベストデザイン賞を頂くことができました。なぜベストデザイン賞を頂けたのかは分かりませんが、シンプルで独特な機構が評価されたものと考えております。

試合翌日は会場にて他国のチームとの技術交流の場が設けられました。海外では日本とは手に入る材料や加工設備が異なり、溶接やベルト駆動を用いる国が多くありました。他にも今大会で要となった堅牢性を上げるための工夫が随所に見られ、非常に参考になりました。その他にもホテルのロビーに集まり中国・東北大学のメンバーらとソフト面・ハード面について自主的な技術交流が行われました。ここで得られた強いチームの技術を次のロボコンに活かそうと思います。その後はモンゴルの草原や市内を見て回り現地の自然や文化に触れて参りました。

一時は予算が足りずどうなることかと思いましたが、皆様のご寄付により無事モンゴル遠征を終えることができました。一年間ロボット製作に死力を尽くしたこと、そしてロボットを通じて国際交流ができたことは代え難い経験であります。ご寄付を頂いた皆様には、このような貴重な経験をさせていただいたことを深く感謝申し上げます。



集合写真



中国・東北大学との技術ミーティング

・「京大機械研究会基金」へのご寄付のお願い

次のABUロボコン・NHK学生ロボコンのルールは、開催地フィジーの国技であるラグビーを模したものになりました。2019年は日本でラグビーワールドカップが開催されたこともありますので、来年のNHK学生ロボコンも一層の盛り上がりを見せることとと思われます。機械研究会は、NHK学生ロボコン二連覇およびABUロボコンでのリベンジを果たすべく日夜全力でラグビーロボットの開発を進めております。つきましては、再三のお願いで大変恐縮ではございますが、「京大機械研究会基金」へのご寄付をお願いいたします。以下のURLから簡単にご寄付いただけます。<http://www.kikin.kyoto-u.ac.jp/contribution/robot/> 応援の程、何卒よろしくお願いいたします。

「小菊物語」(その2)

自然海遠(和田 實)「風史伝 小菊物語」について

天野 到 (S40/1965卒)

著者の和田實氏から最初の原稿を送って頂いた時、主人公の小菊を中心とする一族の物語として興味深く読んだ。しかし、小菊の最初の夫で明治時代の神戸の商社で働いた英国人、セシルのことが殆ど書かれていないなどが不思議に思った。そこで、私は和田氏に不明な点は想像を入れても良いのでもっと膨らませて小説として書いてはどうかと申し上げた。歴史書ではないし、どんなに調べても事実だけで全部を書くのは困難であるからである。例えば、司馬遼太郎の歴史小説にしても、読者は歴史的事実が書かれていると思いがちだが、実際は司馬氏が書いた(歴史)小説なのである。

完成された「小菊物語」は一族の物語を見事に小説化されたものである。これを書く時の和田氏が想像を交えて書いて良いという小説創作の醍醐味を少なからず楽しまれたのではないか、と思った。「あとがき」の最後に「何が事実で何が創作かは読者の判断にお任せする」と書いてあることにも、書くことを楽しんだ和田氏のそんな気持が表れているように、私は感じている。

この物語は、和田氏の曾祖母である小菊(長屋家の27代当主、長屋小菊)がいかにして長屋家を守ったかを書いた一族のファミリーヒストリーである。また同時に、江戸末期から昭和に至る日本の歴史の一断面を切り取り、その時代を生きた小菊など魅力溢れる人々を活写した力作だと思う。

特に、長屋一族が何らかの形で関係した幕末の動乱、神戸事件、函館戦争、長崎や神戸での英国人の活躍ぶり、自由民権運動、ラフカディオ・ハーン夫人の小泉セツとの出会い、杉原千畝の命のビザで日本を經由して米国に逃れたユダヤ人たちへの世話などが書かれる後半は、一気に読ませるすぐれた内容になっている。これを読むことにより、読者は日本の近現代史の一面を復習することにもなるだろう。

一人でも多くの方が「風史伝 小菊物語」を読まれることを切望するものである。

(追記) 天野 到氏(ペンネーム森口 透)は第5回京機カフェ産業遺産探訪でご講演いただいた作家です。かつて司馬遼太郎氏、梅原猛氏なども教壇に立っておら

れた大阪文学学校の講師をしておられます。なおこの学校は、著名作家では芥川賞を受賞した田辺聖子や玄月、直木賞を受賞した朝井まかて、また福本武久や木辺弘児ら、詩人ではH氏賞を受賞した井上俊夫や青木はるみ、また三井葉子や司茜らを輩出しています。私がKIRの例会で会員の和田實氏が書いた小説草稿を見せていただいた時、面白い題材なので専門家にご指導いただいたら出版できるレベルにまでなるのではないか（芥川賞・直木賞も夢ではない？）という事でご紹介、素晴らしいご指導でこの度出版にまで漕ぎつけられた次第です。天野氏には京機短信に書評までいただきました事、厚く御礼申し上げます。

並木宏徳（S44/1969卒）

百万遍周辺探訪（その2）アンスティチュ・フランセ関西（旧 関西日仏学館）

吉田英生（S53/1978卒）

1. はじめに

吉田キャンパスに通う京大関係者なら毎日のように見てはいるものの、一部の方をのぞいて滅多に入ることもないのがアンスティチュ・フランセ関西（旧 関西日仏学館）ではないでしょうか？ 市バスの京大正門前バス停¹（北行き）のすぐそばにある白亜の殿堂です。筆者は桂キャンパスに引きこもったため学館を見る機会も減りましたが、師走の好天に恵まれた日に久しぶりに訪問してみました。



2. 歴史

以下、<https://www.institutfrancais.jp/kansai/nichifutsugakkan/>、Wikipedia、川東龍貴氏の京都大学修士論文²などから、その歴史を要約させていただきます。

ロマン・ロラン(1866–1944)とはルイ＝ル＝グラン高校(Lycée Louis-le-Grand)以来の級友でもあった劇作家・詩人かつ駐日フランス大使ポール・クローデル(1868–1955)は、まず1924(大正13)年に渋沢栄一と協力して日仏会館を東京に設立しました。次いで、京都に根ざした日本とフランスの交流拠点として、1927(昭和2)年に蹴上九条山に関西日仏学館を設立しました。京都にあるにもかかわらず「関西」と名付けられた理由は、京都府派遣留学生の一人としてマルチニエ

¹ ちなみに、市バスには、2018年3月19日から平日の日中の京都駅⇄京大病院へのアクセスの便を図るため**京大快速号**が導入されました。平日に京都駅から京大にお越しの際はご活用ください。

² 「文化外交からみた日仏文化交流機関の起源—東京フランス学院の計画から関西日仏学館の設立まで—」平成27年1月19日（http://www.flae.h.kyoto-u.ac.jp/2015_Kawahigashi_master.pdf）

ール工業学校とリヨン大学で染色技術（化学）を学んだ稲畑勝太郎（1862–1949）が、大阪商工会議所会頭として後援して、クローデルと日仏文化協会を設立し、当学館を建設したためです。

9年後の1936（昭和11）年、3代目の館長ルイ・マルシャン（1875–1948）が、現在の吉田泉殿町の移転を決めましたが、そのときも再び稲畑が寄付金を募って多額の建設費を集めました。「コンクリートの父」と呼ばれるオーギュスト・ペレ（1874–1954）の弟子のレイモン・メストラレ（1909–1943）が設計原図を描き、木子七郎（1884–1955）が京都の風土に合わせて設計図を引きました。新館落成式は5月27日に盛大に挙行されました。なお、木子の友人であった藤田嗣治（1886–1968）はこのために「ノルマンディーの四季」（1936）を描いて寄贈しました。この絵は、当時は貴賓室に飾られていましたが、現在は玄関に入ってすぐ左側にご覧いただけます。

その後は、2003年にリニューアルされて現在に至っています。





<https://www.facebook.com/ifjkansai/posts/812086918897065/>

3. 比較的最近のことなど

個人的には、2003年のリニューアル前まで学館1階左側にあった、藤田嗣治にちなんで名づけられたレストラン「ル・フジタ」を懐かしく思います（記念に残しておいた名刺を右側に示します）。

学館はフランス関係の文化センターとして、フランス語講座はもちろんのこと、マルシェなどの催しも開催しています（右の写真は2018年12月16日のマルシェ・ド・ノエル）。また、毎年春には、パリのコンセルヴァトワールの音楽教授たちが学館を訪れ、音楽指導をしています。

最後に余談ながら、学館とは逆の位置づけとなる「パリ日本文化会館（Maison de la Culture du Japon）」に関して一言。こちらはセーヌ川沿い、エッフェル塔の西隣でパリ15区にあります。その前にある標識は右写真のように

PLACE DE KYÔTO

と書かれていてJAPONではありません。京都人としてはなんとも嬉しいですね。



桂キャンパスC3棟 COFFEE BREAKのご案内

尹 弘樹 (H31/2019卒)

週1回程度、C3棟1Fカフェテリアでコーヒーブレイクを開催しています。日時は毎週金曜日の15時～16時です。1月は第2週に特別企画も予定しています。1杯のコーヒーを交えながら、研究や講義の合間に、研究室の垣根を超えた休憩をしませんか？（お持ちの方は、myマグカップを持参いただくと幸いです。）



C3 COFFEE BREAK

SUN	MON	TUE	WED	THU	FRI	SAT	
			1	2	3	4	
5	 <b style="font-size: 1.2em;">特別企画 15:15～ 「企業の研究所に所属して」 というテーマで三菱電機の方に講演していただきます				10	☕	11
12					17	☕	18
19					20	21	22
26	27	28	29	30	31		

 : 開催日

January
15:00-16:00
@ソレイユ(c食堂)





関東支部写真同好会 第19回撮影会（2019年11月16日）の報告

山下真司（S63/1988卒）

秋の写真同好会は、11月16日（土）に迎賓館赤坂離宮から神宮方面を散策しながら撮影を楽しみました。

迎賓館の中は撮影できませんでしたが、さすがに国宝だけあってなかなか見応えがありました。

神宮のイチョウ並木は残念ながら紅葉はまだでしたが、完成間近の国立競技場を写真に収め信濃町にて懇親会を行いました。今回は若手の栗山様に参加いただき、世代間でのお話で盛り上がりながらの撮影会となりました。



栗山頌平、山下真司、熊澤正博、浅野保夫、中村 定（敬称略）

作品の一部を紹介いたします。



「迎賓館と水1」熊澤正博さん（S43）



「獲物を探すグリフォン」浅野保夫さん（S44）



「迎賓館～花壇より」山下真司さん (S63)



「完成を待つ国立競技場」中村 定さん (S44)



「神宮外苑」栗山頌平さん (H24)

その他の作品も紹介しておりますので、写真同好会報告ページもご覧ください。

http://www.keikikai.jp/shibu/kantou/katudou_ichiran/s-shashin.html