

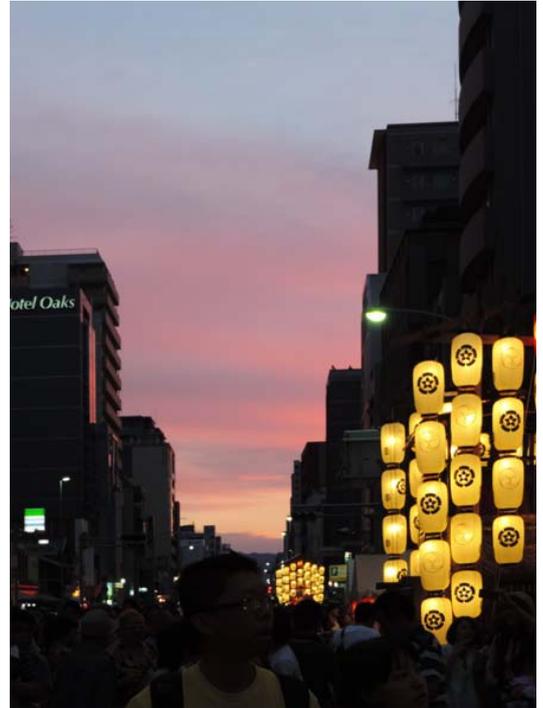
目次

- ・ series わたしの仕事 (19)パナソニック(株)……嶋田康章 (pp. 2-7)
- ・ The car which I loved (4)BMW2002……駒井謙治郎 (pp. 8-14)
- ・ 小出檜重「池畔盛夏」…… (p. 15)
- ・ **COFFEE BREAK @Zoomのご案内**
 ……米田奈生、井原基博、清水桜子 (pp. 16-17)
 (リマインドメール登録 <https://bit.ly/2A6sC6X>)

疫病流行(863、貞観5年)、富士山大噴火(864、同6年)、貞観地震(869、同11年)の御霊会を起源とする祇園祭も今年はコロナウイルスのため中止になりました。



2012年宵々山



2013年宵山



2011年山鉾巡行 ©京都を歩くアルバム <http://kyoto-albumwalking2.cocolog-nifty.com/>

わたしの仕事 (19) パナソニック(株)

嶋田康章 (H22/2010卒)



1. はじめに・自己紹介

大学では、吉田先生の熱工学研究室に所属しておりました。今回お世話になった吉田先生からお声がけいただき、自身の頭の整理、読まれる方への新たな気づき、さらに、ここから何かしらのコラボレーションが生まれればと考え、寄稿してみようと思いました。

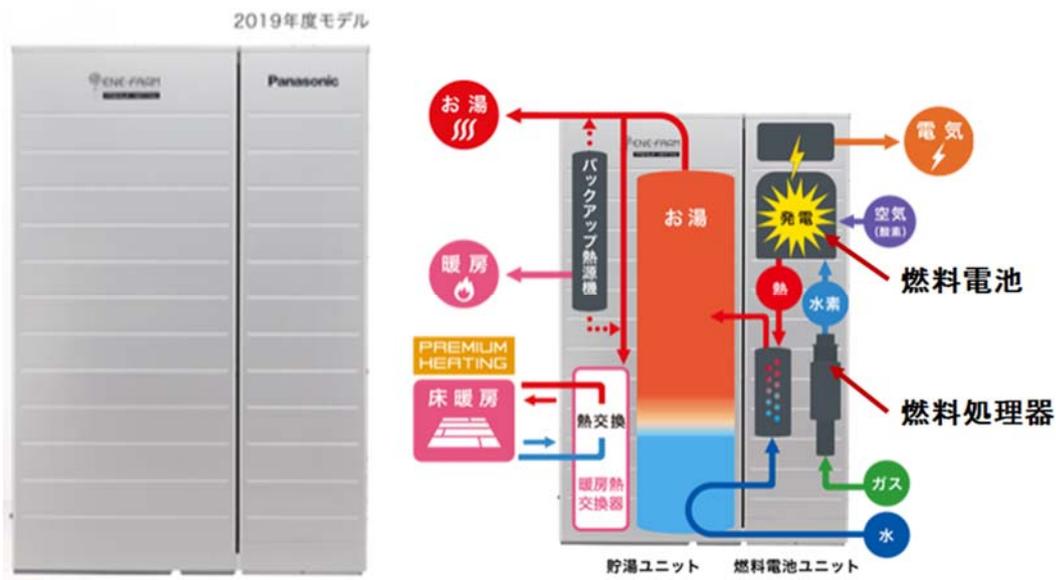
まず簡単に自己紹介ですが、私は2010年に物理工学科を卒業し、2012年に航空宇宙工学専攻を修了しました。その後、パナソニック株式会社の中の主に家電などの商品を手掛けるアプライアンス社へ入社しました。そこで、エネファームに搭載される燃料処理器という、家庭に来ている都市ガスなどのガスから複数の化学反応プロセスを経て水素を生成するデバイスの開発に入社以来携わっています。

現在は、その技術開発とともに顧客の潜在的な欲求価値を探索しカタチにしていくFuture Life UX (FLUX) という今年度新設された組織の仕事も兼務しています。

趣味はランニングで、大学時代から続けており、フルマラソンは2時間40分台で走れます。社内で駅伝部を創り (いろいろな組織論を試す場としても使っていますが)、部署を越えたコミュニケーションも活発に行っています。ちなみに社内にはダンス部やボードゲーム部など自発的な集まりは多々あります。駅伝部は最もガチです(笑)。

2. エネファームの技術開発

商品化に向けての技術開発の流れは、技術本部という組織が先行技術開発を行い、その技術を事業部の技術部へ引き継いで量産化に向けてブラッシュアップしていくというものです。入社1年目は事業部の技術部で量産化に向けた技術開発プロセスを学び、入社2年目から技術本部へ異動し、以降現在まで燃料処理器の先行技術開発に携わっています。



エネファームの外観と構成要素 (<https://panasonic.biz/appliance/FC/>)

エネファームは、簡単に説明すると、家庭に来ている都市ガスやLPガスを燃料にして、自宅で発電すると同時に、発電の時に出る熱を無駄なく利用して、電気とともにお湯もつくる家庭用ガスコージェネレーションシステムです。エネファームは水素をつくる燃料処理器と、その水素と空気中の酸素を用いて発電する燃料電池で構成されています。燃料処理器は、都市ガスやLPガスを複数の化学反応を経て水素に変換する、言わば小さな化学プラントであり、燃料処理器の開発技術は家電メーカーの技術というより、むしろ化学プラントメーカーなどの技術に近いです。

燃料処理器内で起こす化学反応は主に3つあり各部反応温度が異なります。水素を生成する改質反応部（600℃～700℃）、改質反応で出た一酸化炭素を低減しつつ水素をさらに生成する変成部（200℃～300℃）、一酸化炭素を除去する選択酸化部（100℃～200℃）です。各部の温度が適正範囲にならなければ、水素の量が足りなくなったり、ガス成分が不適正となって燃料電池が正常に作動しなくなります。家庭用と言う事で、弊社の燃料処理器は、これら複数の反応部を一体型の容器に収めコンパクトに仕上げていますが、このコンパクトさの弊害として、設計を僅かに変えるにも、温度が狂わないか細心の注意を払う必要があり、苦労が多くもあり、面白くもあります。

作動温度をみてもわかるように、容器の鋼材はクリープ域で使用する事となり、クリープ設計や高温疲労の設計が必要となります。材料は何をつかうか、形

状はどうか、材料メーカーとも密に協力しながら決めていきますが、電機系のメーカーなので、サポートしてくれる金属の高温設計などの経験者も少なく、このため、就職してからは必要ないと思っていた材料強度学の教科書やボイラー設計の教科書なども開いて参考にしています。社内においては、理解されにくい技術ですので、いかにわかりやすく伝えて理解してもらおうかというところにも苦労があります。

入社1年目は、発売前の追い込みの時期に開発の現場に投入されたため、目の回るような忙しさでした。エネファームの運転試験で運転途中で停止してしまうなどのトラブルがあると、すぐに燃料処理器の温度は適正かななどのデータを見て、原因を分析して、運転パラメータを変更するなどの対策の検証を行うというのが、毎日のように続きました。運転性能だけでなく、ガス流路の漏れが生じてしまうなどの製造時のトラブルもあり、次々と多方面で起こる問題にスピーディに対応しなければならなかったので、その解決に必要な知識を素早く身に着け解決していくという日々でした。忙しく感じましたが、学びが多く充実していました。

入社2年目から先行技術開発に携わり始めると、ゆったりとしているという感覚で、スピード感の違いに少し戸惑いもありました。直近ではなく将来どんな技術が必要になるかという視点の切り替えが必要だったので、別の難しさがありました。直近と将来に向けた開発のどちらも経験しているというのは、現在でも、案外強みになっています。

また、実験でやっていることは結構泥臭かったりします。燃料処理器では、温度が各部でどうなっているかの把握が重要になります。このため、100点以上の温度測定点に熱電対を手付けしたり、自分で実験装置を考えて手作りしたりなど、思えば大学時代と似たようなことをやっているなと感じます。

今もなにかと大学との繋がりはあり、新たな技術の情報収集のために学会に行くと、吉田先生と会うこともしばしばあり、癒されています(笑)。

3. 産総研デザインスクールでの体験

技術開発も長年続けてきましたが、近年、ターニングポイントとなった経験をご紹介します。2018年の8月から産総研がデザインスクール (<http://plus-sdesign.jp/>) の実行可能性調査(フィージビリティスタディ)を行うとのことで募集があり、いろいろとラッキーが重なった結果、このデザインスクールに参加で

きたと言う経験です。

このデザインスクールは、VUCA (Volatility、Uncertainty、Complexity、Ambiguity) の時代と言われる激動の時代において、社会で本当に必要とされる技術を見出し、それを社会実装していくために必要な俯瞰力、共創力、実践力、リーダーシップを学ぶスクールです。

さまざまな企業、研究者が総勢20名ほどの規模で、8か月間、週1日、産総研のある柏の葉に集まり、アート思考、システム思考、デザイン思考、未来洞察、クリエイティブリーダーシップなどの盛りだくさんのプログラムから、スキルセット、マインドセットを体験的に学び、技術を社会へ実装していくプロセスを実践的に学びました。毎日刺激に満ちた学びが得られ、同じ場所で技術開発をしているだけでは、こうした考え方があるということさえ知らないままだったと思いますが、このスクールで出会ったどの考え方も非常に面白く、知的好奇心に目覚めたような感覚を覚えました。

特に印象に残っているのは、欧州スタディツアーです。オーストリアやデンマークに2週間ほど滞在し、技術を社会実装している事例のフィールドリサーチや、世界で最も刺激的なビジネスデザインスクールと言われるカオスパイロットの学生たちとワークショップを行いました。



カオスパイロットの学生と

カオスパイロットは、カオスな状況でもパイロットとしてナビゲートできる人材を育成することを目的としており、世界中から個性のある多様な人材が集まって実践的なプロジェクトを推進されていました。なかにはパラリンピックの選手もいました。

その多様な学生とのふれあいが最も刺激的でした。多様な文化が交わるなかでは、常識などなく、新たな発想が次々と生み出される場となっていました。そもそも、彼らはいままでとは違う考え方をしろという教えのもとで自らのクリエイティブウェイを構築しているとのことで、一人ひとりの思考の仕方が全然違うように感じました。

日本を代表して行っているので(笑)、個人的には負けてはならないという意気込みでした。まさに絶対に負けられない戦いでした。最後に「おまえは最高にFunnyだったぜ」と言われたので爪痕は残せたのかなと思っています(笑)。

このような経験から、自分もしくは周りが無意識につくりだしている暗黙のルール（メンタルモデル）が、新たな発想の妨げになっている可能性があるということに気づきました。むしろ、なにをやってもいいという感覚を持っていれば、そうしたメンタルモデルによるワナにはまることもないので、思い立ったらひとまずやってみる、ということは新たな発見をしていくうえでは良いプロセスなのではないかと思いました。

そのプロセスは、周りから見たら失敗ととらえられることもあるので、肉体的にも精神的にも削られるかもしれませんが、それに耐えただけの価値のある学びが得られます。

社内でも、産総研デザインスクールで学んだことや自ら学びをつかみ取るという考え方を広めようと考え、私と一緒にこのスクールに参加していた方と二人で、ファシリテーションを行うワークショップを自主的に展開しております。この活動は、スクールに在籍中からスタートさせ、卒業後も東京、京都など数多くの社内拠点で実施し、社外でも行うことも企画したりして、継続的に続けています。

そうした活動をつづけていると、私自身の人脈もかなり増え、組織としてもどの人に何を聞けばよいかより広く共有できるようになり、組織としての知を高めることにも繋がり、さまざまなメリットが生まれてきております。

先の読めない時代において生き残っていくためには、越境したコラボレーショ

ンによる知と知の結合でアイデアを生み出していくことが必要だと感じています。社外でもお声がけいただければ、飛んでいきたいところですが、現在はコロナ対応のため、オンラインでも同様の体験ができるようなワークショップを開発中です。



社外でのワークショップの様子

4. 最後に

「よく遊び、よく学べ」という吉田先生の言葉はよく覚えており、社会に出てからも、楽しみながらチャレンジをし、いろいろ経験を積んで学びを得ていくことも重要性だと再認識し、奥が深い言葉だったのなと感じている次第です（先生さすがですね）。

今のようなモノで満たされた時代では、ただ単純に機能を増やしたようなモノ売りでは勝てず、生き残るには、人の暮らしを豊かにするコトづくりが重要だと言われています。そうしたコトを生み出していくためには技術だけでなく、人や社会を良く見ていかなければならないと、デザインスクールでは学びました。

こうした中うまれた組織が兼務しているFuture Life UX(UX: User Experience)で、B (Business)・T (Technology)・C (Creative) の多様な人材が集まって、顧客の潜在的な欲求価値を探索しカタチにしていく組織です。新たな組織で、会社としてもチャレンジングな取り組みとなります。骨は拾ってやるからフルスイングしろという社長からの言葉を胸に失敗を恐れず、私自身も楽しみながらチャレンジしたいと思います。

The car which I loved (4)BMW2002

駒井謙治郎 (S38/1963卒 遠藤研)

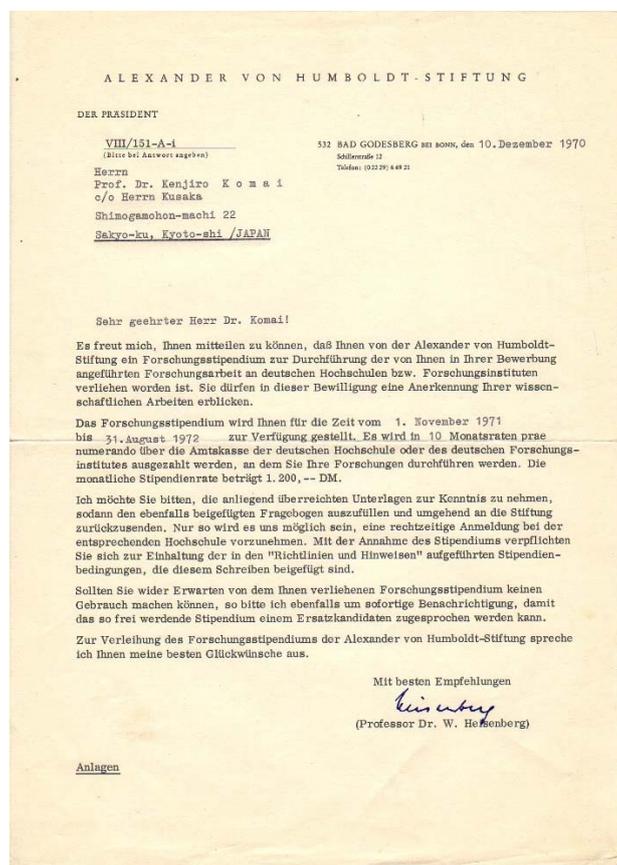
子供の時の夢

三つ子の魂百までと言われるが子供のころの夢の一つは自動車を運転することであった。最初に手に入れたのは博士課程を終え京都大学に奉職して2年後で中古3代目コロナであった。初めての車で方々走り回ったが残念ながら特段の思いは残っていない。何といても1970年代自動車王国の一つであったドイツ車に対するあこがれが強かったせいであろう。ドイツ（当時は西ドイツ）は伝統的に機械工業と化学工業が高度に発達し機械工業の代表である自動車は世界をリードしていた。

西ドイツで夢は動き始めた

1968年博士論文を提出して次に取り掛かったのは一刻も早く留学先を探して未知の経験をし自分の研究分野を新しく探すことであり、名古屋大学の益本功先生に紹介状を頂いてアレキサンダー・フォン・フンボルト財団に応募したところ運よく採用された。当時は日本も外貨不足で1ドル360円の固定相場であり自費で留学するなど到底不可能であったから、外国の奨学金制度に応募し奨学金を獲得しないことにはことは始まらなかったのである。アメリカは対象とはならなかった。遠藤先生が主査をしておられた機械学会分科会委員の益本先生が委員会が終わった後の飲み会で、「駒井君、僕が知り合いの教授に紹介状を出してあげよう。」と仰ってその場でスラスラと小生の希望等を聞きながらドイツ語で紹介状を書かれたのには驚いた。この時ほど人との繋がりの有難さを痛感したことはない。

1970年12月10日付の招聘状がかの高名な財団理事長のウエルナー・フォン・ハイゼンベルク教授の署名で自宅に届いたときの嬉



しは今でも忘れられない。翌年9月1日の語学学校ゲーティンステュート入学まで、ドイツで何に乗ろうかと日々考えをめぐらす幸せな日々が続いた。留学先はエルドマンイエスニツァー教授が率いるハノーバー工科大学（Technische Hochschule）材料工学研究所であり、本工学部の機械工学1学科に相当する規模を誇り、当時日本では見たこともなかった最新式の電気油圧制御の疲労試験機（カールシェンク社製）に瞠目した。2ヶ月のドイツ語漬けの楽しい学生生活を終えハノーバーTHの留学生寮に落ち着くと、早速メルセデスベンツとBMWディーラー巡りを始めた。最初は誰でも憧れるメルセデスベンツを候補に挙げたが1年落ちの中古車W114は中古でも円貨換算で130万円と結構高価であった。残るはBMWであるが、当時DAADでStuttgart Uniに留学しておられた自動車博士の久保愛三さんの「コストパフォーマンスがベスト」との言も参考に2002にした。こちらは新車でも117万と予算に収まった。本心は最高速度が190km/hの燃料噴射式エンジンを搭載した2002tiiであったが、これまた高価で手が出なかった。写真はハノーバーTHの駐車場で1971年10月に撮った。



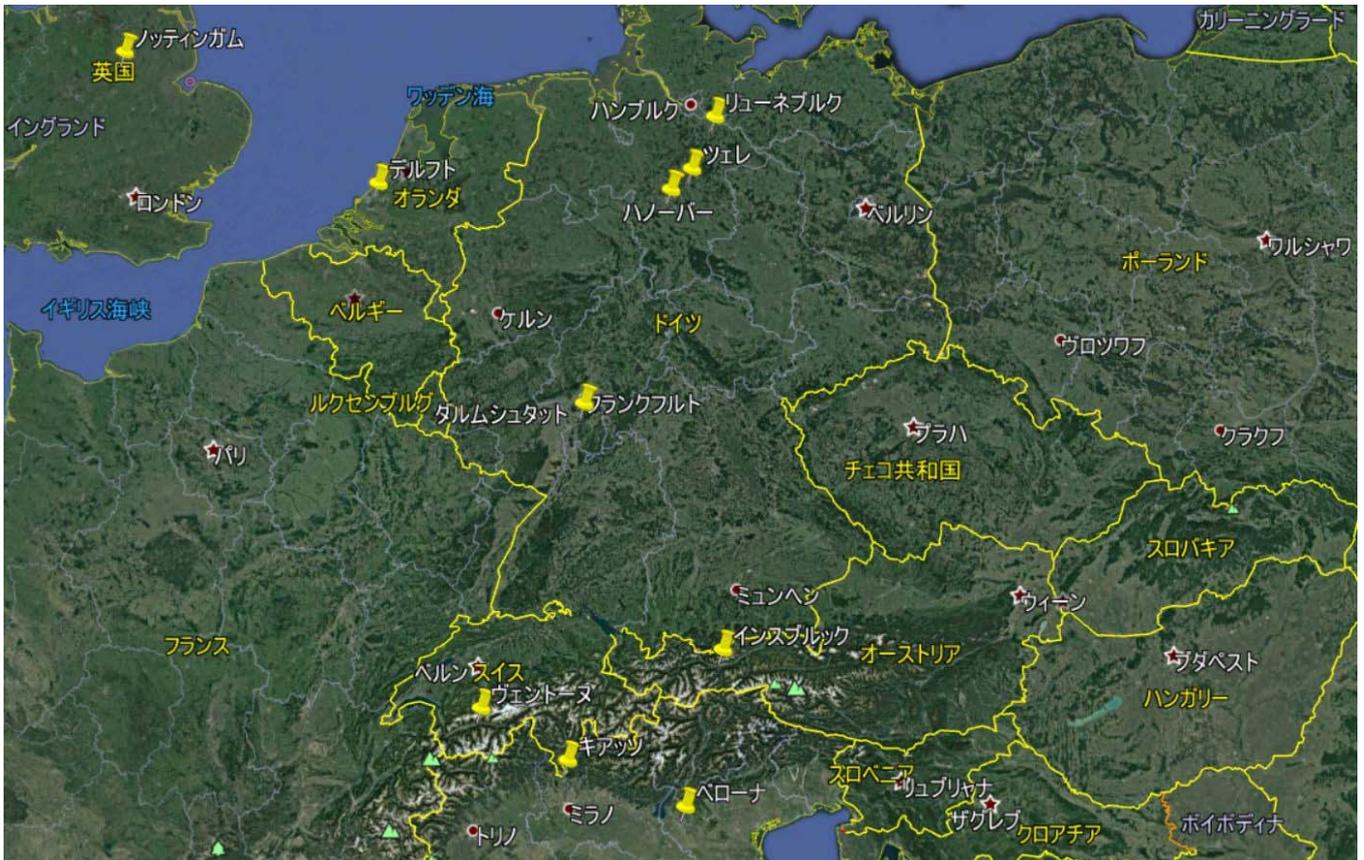
BMW2002でアウトバーンを走る

足が手に入った後のドイツ滞在はBMW2002を中心に展開することになる。当時の西ドイツアウトバーンは速度制限は無く強者が幅を利かせる、実力本位の分かりやすい世界であった。2002はカタログ最高速度は173km/hでありアウトバーンに乗った後は基本的には常に160-170km/hで追い越し車線を走り、走行車線の当時最も一般的であったフォルクスワーゲン、いわゆるビートルを追い越していたがオーバーヒートもせず快調であった。アウトバーンではこの速度でもあつと言う間に迫ってくる車が常時あるからうかうかできない。フロント以上にリヤウインドーに注意しポルシェかベンツを見たらすぐに追い越し車線から走行車線に退避する習慣が身についた。なお、ビートルは最高速度が100km/hにとどまるのみならず加速が極めてのろかったので、走行車線でも100kmオーバーの世界ではなかなか走行車線に入れず進入待ちのビートルが行列しているのをよく見かけた。写真は71年11月にリュネブルグとツェレで撮った。



クリスマススイスで過ごす

当時のハノーバーは冬季の最低温度はマイナス20度になることがあり、点検のため車が使えない時は通勤時の寒さに難渋した。とにかく寒いのである。その分住まいは窓は分厚い2重ガラスでありセントラルヒーティングと相まって室内は快適そのものであった。10月から走り始めて最初の遠出はスイス ヴェントーヌ村へのクリスマス休暇旅行であった。これはゲーティンスティテュートの同級生であった通訳志望のフロイラインから故郷のヴェントーヌ村でクリスマスを過ごしてはどうかと誘われ、これもゲーテ同級生の雪を見たことが無いというアメリ



カ人学生と連れ立ってハノーバーから走って行った。勿論スパイクタイヤを履いていたがスイスの山道で両側が除雪で2メートル程の壁になっている下り坂で対向車に出くわし、ブレーキを踏んでもズルズル近づいて行った時は肝を冷やした。一か八かとはばかり2メートルの雪の壁に向かってハンドルを切り壁にめり込ませ何とか停止させて事なきを得た。雪の壁であったから車にも何の損傷もなくラッキーであった。ヴェントーヌ村ではそれはそれは暖かいチーズフォンデュのクリスマスイブのもてなしを受けた。若さに任せてロープウェイで3,000m超えの高所まで上がり威勢よく滑り始めたのは良かったが、日本アルプスよりもはるかに険峻で日本における経験は全く通用せず、後悔しながら恐る恐る下ったコースをよく覚えている。30を過ぎたばかりの怖いもの知らずの時代の良き思い出である。

東西ベルリンを経験する

年があけて2月にTHの日本人友人と東独国内を通過して西ベルリンへ出かけた。東独国内を通過時は停車は一切認められず常に上空からヘリコプターが監視していると言われていたし、不審者と思われたら銃撃されるかも知れないというわけで一目散に西ベルリンに入った。目的は二つ、一つは世界最高と言われたカラヤン指揮のベルリンフィルを音響効果がこれも世界最高と言われたフィルハーモニ

アホールで鑑賞すること、もう一つはチェックポイントチャーリー（写真はアメリカ地区から見た1977年のもの）を通過して鉄のカーテンの向こうの東ベルリンに入ることであった。カラヤンの方は何を聞いたのかも忘れたが、ジグザグのフェンスで遮られたチェックポイントチャーリーではシートを外しての点検、車の下はミラーを使っての入念な検査、



ガソリントank内の異物検査、各人に対しての東ベルリン入国目的の質問と、東独兵の鋭い目つきを鮮明に記憶している。チェックポイントチャーリーのアメリカ兵が西側、東独兵が東側に機関銃を構えて警戒し、ピリピリと張りつめた雰囲気にもまれた。友人の一人は滞独経験が長くよせばいいのに流暢なドイツ語でやり取りしたのだからスパイと怪しまれたのか小一時間の厳しい尋問を受けた。車内にあった自動車月刊誌等は全て没収され、東西冷戦の最前線の厳しさを身をもって味わった。東ベルリンではトラバントという東ドイツの国産車がたくさん走っていたが、車体は綿繊維強化プラスチック製でありボール紙でできているようで、停車しているボンネットの表面がささくれ立っていた。噂には聞いていたが低品質が一目瞭然であった。レストランで出されたナイフとフォークは凸凹のアルミニウム製であったり、西独マルクの十分の一しか値打ちがない東独マルクに強制的に10マルクを交換させられたり、壁をはさみブランデルグ門を境に西側は実にきらびやかなウンターデンリンデン通り、東側は寒々として通行人も

殆ど見かけない街路で、そのコントラストは東から西への脱出が相次いだ東ドイツ国民の気持ちを感じさせるに充分であった。写真右側の建物はフンボルト大学、大学前の通りを隔てて駐車しているのはトラバントである。



家族を迎えて2002と共に西ヨーロッパを走り回る

72年2月に家族3人がJALでハンブルグ空港に到着し2002で迎えに行った。下の男の子は生後10ヶ月の赤子、長男も4歳で、遠路、伊丹空港から羽田、アンカレッジを経由しての長旅であり細君をねぎらった。以後の旅行はほとんど一家で出かけることになるが、その時重宝したのが大量の紙おむつとベビーカーを積載できる大きなトランクルームと恰幅の良いドイツ人向きに作られていたリヤシートで、いつもゆったりした感じでドライブできた。当時の西ヨーロッパは戦後復興も終え高速道も全域に整備されていたから自動車旅行が盛んで、当方も小さい子連れということもあり移動はすべて2002と共にあった。

家族旅行の一例は以下のようなものである。72年4月28日ハノーバーを出発しインスブルグ—ベローナ—ベニス—ローマ—ナポリ—アッシジ—フィレンツェ—ピサ—ミラノ—コモを走破し、最終日はキアッソからDB(Deutsche Bahn)のAutoverladung(Car shuttle train)を使い車は専用貨車に積み込み、こちらは寝台車で翌早朝5月12日にハノーバーに帰った。利用したAutoverladungはDBが1956年からキアッソ—ハンブルグ間で走らせているもので誠に便利、快適であった。ドライバーは自分で車を貨車に積み込み到着駅で貨車から走り出すというシステムであり、50年代からこのような車を利用した便利な旅行システムを利用できる西欧の人々を羨ましく感じたものである。上記の旅程も車なしには到底日程を消化できなかった。

ダルムスタットTH、ロンドンのNPL(National Physical Laboratory)、ノッティンガム大学、デルフト工科大学等方々の研究者を訪問した時もすべて2002が足となった。

BMW2002について

2002はセミトレーリングアームサスペンションとSOHCエンジンを装備し、1986年に乗り始めたメルセデスベンツ190Eと比較しても15年という年代差をそれほど感じさせない名車であった。ただし、マルチリンク式サスペンションを採用し馬力アップした190Eと比較すると高速走行時の安定性と乗り心地には劣る所があったが15年差を考えるとこれは当然であろう。セミトレサスペンション、吹き上がりのよいエンジンが出国前に乗っていたリジットアクスル、OHVエンジ

ンの3代目コロナとの大きな差であり、70年代の日独の自動車工業の間には明らかな技術格差があった。勿論エヤコンは装備されていなかったが日本のような酷暑がないドイツではほとんど必要を感じなかった。西ドイツ滞在中の走行距離は3万km弱、燃費はリッター8kmであり、190Eと変わりはない。

帰国時には2002への愛着断ちがたく船便で日本へ運んだ。ハンブルグ港12月末発で神戸港には2月末に到着し早速迎えに行った。帰途阪神高速上でいい気になって走っていたら突然エンジンがストップし泡を食った。ハンブルグ港へ持ち込んだ時はそれなりのガソリン量があったから残量を確認せず出発するという致命的な誤りを犯したもので、輸送時は出火を防ぐためガソリントankは空にされることを初めて知った。帰国後73年早々02で意気揚々と初出勤したら早速学生や教職員の衆目を集めることになった。学生の注目度は特に強かったようで、後年京機会中部支部見学会の懇親会で卒業生から02はその後どうなりましたかと聞かれた。当時はいわゆるスーパーカーブームで外国車が注目されていて勿論02はスーパーカーには属さないが、BMWは当時京都ではほとんど見かけなかったの走っていると子ども達からもよく「あ、ベーエムベーだ。」と指さされたり、外車ディーラーから展示用に貸してくれと言われたこともあった。しかし日本で乗り始めるとドイツでは問題にならなかったオーバーヒートに悩まされることとなった。さらに、エヤコンが装備されていなかったので酷暑の京都では夏場は出かけるにも躊躇する状態が続いた。結局、1978年に泣く泣く売りに出したところ、何と購入費プラスドイツからの輸送費を足した額よりも高額で7年落ちの02に買い手が現れたので手放した。後日同車が本学の時計台前広場に止まっているのを目撃したが、聞くところによれば京都大学の近くのお嬢さんが乗られていたようである。

人生を振り返り八十路になって思うのは、我が人生で最高の時期は西ドイツに滞在してヨーロッパを走り回った30代前半の1年2ヶ月であり、いつも一緒に行動した02は家族の一員のような存在であった。そのホイールキャップは思い出とともに今も駒井鉄道 <http://www.eonet.ne.jp/~kkomai/index.htm> のレイアウトに鎮座している。



小出櫓重「池畔盛夏（Pond-Side in High Summer）」

1917年、油彩・布、61.6cm×97.9cm、京都大学機械系教室所蔵

教室が所蔵する経緯をご存じの方は、ご一報いただければ幸いです（編集人）



没後70年記念 小出櫓重展

（京都展 2000年10月3日～11月19日、京都国立近代美術館、この前後に名古屋展と横浜展）から引用

あいさつ

このたび没後70年を記念して「小出櫓重展」を開催いたします。

小出櫓重は、1887年大阪、島之内の薬舗に生まれました。はじめ東京美術学校日本画科に入学しましたが、のち西洋画科に転じ、1914年の卒業後は大阪にもどって制作に励みますが、文展では落選が続きます。その後、広津和郎らの勧めで1919年の第6回二科展に初出品した《Nの家族》で橋牛賞を受賞して洋画壇にデビューを果たし、さらに翌年には《少女お梅の像》で二科賞を受賞して会友に挙げられました。

1921年から翌年にかけての渡欧は約半年と短く、当時のフランス画壇には失望しましたが、明るい南仏カーニユでの制作は、帰国後の《帽子を冠れる肖像》(1924)に見られるように、それまでの晦渋さを脱し、のびやかな華勢、美しく透明な色彩による洗練された作風への進展となって結晶します。

また、この《帽子を冠れる肖像》が制作された1924年には、小出を中心にその後の関西洋画界の核となる信濃橋洋画研究所が大阪に開設されましたが、これは指導者としての新たな活動の始まりを告げるものでした。さらに1926年、小出は芦屋に本格的なアトリエを構えることになって、制作は一段と充実度を増し、このアトリエから「裸婦の櫓重」とも呼ばれる裸婦や静物画の代表作が生み出されていきました。しかし、小出は精力的な制作と指導を続けながらも、惜しまれつつ1931年に急逝しました。その活動は《Nの家族》の発表から数えてわずか11年余の短いものでした。

それから70年を経ましたが、今なお小出は、生まれ育った大阪特有の濃密な美感を示す個性豊かな作品によって、わが国近代洋画界の偉才として不動の評価を得ています。（後略）

2000年7月



1928年（41歳）

主催者

COFFEE BREAK @Zoomのご案内

米田奈生 (H29/2017卒、蓮尾研 D2)

井原基博 (H29/2017卒、松原研 D2)

清水桜子 (H30/2018卒、榎木研 D1)

COFFEE BREAKは、開催場所をC3棟1階カフェテリアから**Zoom**に変更して、毎週月曜日の15時～16時に開催しています。

さて、この状況で何か楽しめる企画をと思い、6月は Photo Contest を開催しました。近場京都の写真から海外の写真まで、さまざまな夏っぽい写真、力作を持ち寄ってくださった参加者のみなさん、ありがとうございました！

C3 COFFEE BREAK

July

SUN	MON	TUE	WED	THU	FRI	SAT
			1	2	3	4
5	6 ☕	7	8	9	10	11
12	13 ☕	14	15	16	17	18
19	20 ☕	21	22	23	24	25
26	27 ☕	28	29	30 海の日	31 スポーツの日	



15:00-16:00
@Zoom

☕: 開催日



7月のカレンダーはこの Photo Contest 出品作から、作成者の主観で2作品を掲載しました。(8月号にも引き続き掲載予定です。) 引きこもり生活が長く、自然が恋しくなっているからか、旅に出たくなるような自然あふれる2枚です。

1枚目は、教員のKさんが大分県にある九州本土最高峰を含む九重連山で撮影した写真。空の青、手前に写っている木々の緑、雲の白、という3色の配色に惹かれて、この写真を選びました。2枚目は、M2のIさんが沖縄（本島）で撮影した海の写真。数日前に企画し、友人と行った日帰り弾丸旅行で、9月半ばにもかかわらず人気（ひとけ）のない海を見つけて、とのことでした。涼しげな感じがあり、やはり空と海の青、山の緑、砂浜のベージュといった色が気に入りました。

COFFEE BREAKでは、引き続き、学生・教職員・卒業生の参加をお待ちしています。(コーヒーとお菓子は各自ご準備のほど……。)また、Googleカレンダーを用いた開催スケジュールの共有と、開催のリマインドメールの配信を行っています。希望する人は coffeebreak.kyotouniv@gmail.com または <https://bit.ly/2A6sC6X> からどうぞ!



最後に、Photo contest 特別賞です。いやはや、夏を楽しみたいですよね!



M1 の Y さん@旭山動物園。
選者曰く
「わかりやすくてきれい。」

教員の F さん@モルティヴ。
選者曰く
「THE 素敵。」

