



東京都市大付属中・高 自動車部

燃えろ メカニック魂 1

まるで町工場。俺たちのエコカー作るぞ。

たった1%のガソリンで、クルマはどれだけ速くまで走ることができるのか。東京都世田谷区の閑静な住宅街に「究極のエコカー」の製作に青春をかけるメカニック集団がいる。彼らこそ、自動車部。人呼んでジャブ（車部）——。

「おーい。ミーティング始めるぞ」

ある日の放課後、車部の拠点となっている技術室で、高校部長の駿輔（高1）が呼びかけた。技術室……といえば聞こえはいいが、机や床にははんだごてや電動ノコギリといった工具が雑然と散らばり、どう見ても下町の町工場という趣だ。

燃費を追求

「センパイ、今日の作業は何ですか？」

中学部長の知大（中2）が聞く。カーマニアが多い車部の中でも、知大は別格。なにしろ小1からレーシングカートを乗り回してたっというんだから。この学校を選んだのも、車部にあこがれたからだそうだ。

「知大、自分が何をやればいいのかわかってるよな。それぞれ作業を順調に進めること。以上」。いつものように短く指示を出すと、駿輔は早速自分の仕



事に取りかかった。

中学生から高校生まで約20人の部員が取り組むのは、究極の省エネカーの製作だ。ただ作るのではなく、燃費を競う大会にも出場する。趣味系ではなく、れっきとした競技系の部活なのだ。

部では、班ごとに分かれて作業を行う。強化プラスチックで車体を作る「FRP班」、エンジン担当の「エンジン班」、駆動伝達系担当の「ドグクラッチ班」、内部の配線を行う「配線班」などだ。

駿輔はFRP班。型を取った繊維強化プラスチックを固め、ひたすら磨くのが仕事だ。削りかすが飛び散

るので、防護マスクは必需品。車体がどんどんツルツルになっていくのを見るのは気分がいい。

溶接班は車体の骨組みを溶接中。こちらも火花が散るので鉄製マスクが欠かせない。「高校生というより溶接工だよな」なんて笑っているが、みんな車部を愛していることは駿輔も良く知っている。

プロ顔負け

駿輔自身は特に車好きでもなかったが、中1の時の仮入部で部員の迫力に圧倒された。つなぎの「車部」の文字も誇らしげに、プロの技術者ばりに工具をいじる先輩たちはまぶしく、胸

が高鳴った。

以来、「部活漬け」の4年間を送り、その姿勢が評価されたのか、前部長の優汰（高2）の後を託された。引き継ぎ事項はただ一つ。エコカーレースの最高峰「本田宗一郎杯 Honda エコマイレージチャレンジ」の中学生クラス3連覇だ。

「優汰先輩には負けられないな……」。作業に励む部員たちを見ながら、駿輔は一人気持を新たにした。（敬称略）

●この記事・写真等は読売新聞東京本社の許諾を得て転載しています。無断で複製等、著作権を侵害する一切の行為を禁止します。

東京都市大学グループ
学校法人 五島育英会



東京都市大付属中・高 自動車部

燃えろ メカニック魂 2

作り方は口伝え。思いっきり走らせたいな。

「オレもクルマいじりたいなあ」。年の瀬も押し迫った昨年12月暮れ、久しぶりに技術室に来た前部長の優汰(高2)は、忙しくクルマのパーツをいじる後輩たちを見てしみじみ思った。駿輔(高1)に部長の座を譲ってから2か月になるが、やはり町工場を彷彿とさせる切削油の焼けるにおいがかぐたびに、うずうずする。自動車部、通称「車部」は青春そのものといっていい。今は喪失感がハンパない。自分でも思う。「部活中毒」だったと。

女子よりクルマ

「えーっ! 中学生なのにクルマ作るの??」
優汰と車部との運命的な出会いは小5の時。父の仕事の関係で和歌山から東京に引っ越しが決まり、中学校選びで、たまたま都市大付属のホームページを見て、目を疑った。
幼い頃から日産GT-Rのようなクルマを作るのが夢だった優汰は、どんなクルマを作ろうか考えるだけでワクワクした。男子校というのが少し気になっ



たが、抑えられないこの衝動。「オレは女子より、クルマだ!」。心の中の「リトル優汰」が即、入学というよりは、即、入部を決めたのだった。

入部後、クルマをみて驚いた。レーシングカーみたいなものをイメージしていたが、車部で作るのは1%でどれだけ走れるかを競う「エコカー」。でも、空気抵抗がいかにも小さそうな近未来の乗り物っぽくてなんかカッコいい。

でも、もっと驚いたのは製作方法だ。手引書みたいなものもあるのかと思っていたら、先輩からの口伝。「マネして覚えるってどっかの職人だよなあ」と思う。分からないことは、OBに教えてもらったり、ほか

*前回までのあらすじ 1%の燃料で少しでも長い距離を走れるクルマを作ろうと、日々、技術室で試行錯誤する自動車部。高校部長の駿輔たちが尊敬する優汰先輩って、いったいどんな人?

の高校に見学に行ったり……。でも、見よう見まねでクルマをいじるうちに、芳眼紙に自然と設計図が描けるようになった。

狭い試走コース

「ブオオオ」……。放課後、動力源に使っているホンダ「スーパーカブ」のエンジン音が突如として構内に鳴り響く。大会直前を告げる「試走」だ。都会ならではの悩みというか、クルマを走らせる場所がないので、駐車場から校門まで続く狭い道が唯一のテストコースなのだ。中高で5年間もそんな生活を続けていると、けたたましいエ

ンジン音を立てて進むクルマを見つめる同級生のビミョーなまなざしが、妙に快感になる。

車部の毎年の目標は秋に行われる全国大会「Honda エコマイレッジチャレンジ」。優汰らメンバーは、この日に向けて毎日のように男くささがただよう技術室に足を運ぶのだった。
(敬称略)

あなたの部活エピソードが物語に!? 編集室では、部活にまつわるエピソードを募集します。運動部、文化部、自薦、他薦も問いません。件名に「部活の惑星」係と明記の上、21まで先へ。

●この記事・写真等は読売新聞東京本社の許諾を得て転載しています。無断で複製等、著作権を侵害する一切の行為を禁止します。

東京都市大学グループ
学校法人 五島育英会



東京都市大付属中・高 自動車部

燃える メカニック魂 3

3台で挑戦…どれも故障、あす大会だぞ？

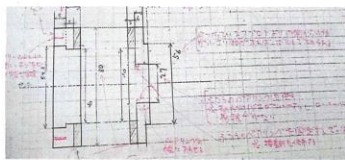
2年前の秋、「車部」の高校部長に就任した優汰は、思い切った改革を次々と実行に移した。転がり抵抗を軽減する「ドグクラッチ」導入など技術的な挑戦もそうだが、最も驚きをもって受け止められたのは、これまで中学1台、高校1台だった車両をもう1台増やし、計3台で大会に出場する、という野心的な試みだった。

2013年当時、車部の主力はその年の全国大会「Honda エコマイレージチャレンジ」を制し、部内新記録も生んだ名車「AYAKA」と、試行錯誤を繰り返してトラブルを克服してきた「Red Noah(通称・くらげ)」の2台。どちらもまだ改良の余地はある。案の定、OBは「新車を走らせても記録は狙えないんじゃないの？」と否定的だった。

それでも、優汰は思うのだ。新たな車両作りによる技術向上や、ドライバーの経験値は何物にも代え難い、と。「リッター1200キロぐらい出せるクルマを作ってやる。ヨユーだぜ」。理想のクルマを夢想しながら、夜な夜な方眼紙に線を引き続けた。

後輩から応援

「オレ、間違ってたのかな…」。ガランとした夕暮れの技術



※前回までのあらすじ 自動車部(通称・車部)に入りたくて、「女子よりクルマ」と男子校の都市大付属に進学した優汰。駿輔たち後輩と共に、技術室で燃費の良いクルマを作る毎日を送っていた。目標は毎年秋の全国大会。引退の年を迎えた優汰には、最後にどうしても挑戦してみたいことがあった。

室で、優汰は1人、ぼーぜんとつぶやいた。3台目の車作りで作業量は膨大になったのに、頼りの同級生はあまりついてこず、技術室から足が遠のいていた。黙々と作業を続ける毎日。そんな迷いが生まれていた時に、声をかけてくれたのは、ドグクラッチ担当で2年後輩の陸だった。「今やらなくちゃ、何も始まらないですよ」。胸にしみた。

感動は続いた。全国大会が近づいたある日、足回り担当兼会計担当の駿輔が「これ、どうぞ」とおもむろに袋を差し出したのだ。中を見た優汰は驚愕した。「こっ、これは、フルセラミックベアリングじゃないか!」。車軸に装着すれば潤滑油いらすの優れものだが、1個1000円以上する上に、1台

に最低6個必要とあっては、おいそれと手は出せない。それをいとも簡単に……何て器の大きなヤツなんだ。駿輔の次期部長就任はきつと間違いない。

1年にわたる紆余曲折を経て、3台目の新車「HAYAO(通称・もやし)」が完成したのは、優汰にとって最後の全国大会直前の2014年9月のことだった。ドグクラッチは夢のまま終わってしまったけれど、あとは走るだけ。優汰は心地よい充足感に包まれていた。

夜中まで修理

だが、ドラマはそこで終わら

なかった。全国大会前日の公式練習で、3台ともリタイヤしてしまったのだ。中学の部に出る「くらげ」はバッテリー切れ。連覇を狙う「AYAKA」はエンジンから異音が出て走行中止に。優汰がハンドルを握る「もやし」はスイッチの配線が切れた。

中でも「AYAKA」は深刻だった。原因がわからず、結局、全部バラバラにして組み直した。作業が終わったのは日付をまたいだ頃。「大丈夫。明日はきっと、3台とも走ってくれる」。クルマの隣で寝袋にくるまった優汰はそうつぶやき、つかの間の眠りに落ちた。

(敬称略)

●この記事・写真等は読売新聞東京本社の許諾を得て転載しています。無断で複製等、著作権を侵害する一切の行為を禁止します。

東京都市大学グループ
学校法人五島育英会



後輩が勝ってくれた。もう任せて大丈夫だ。

東京都市大付属中・高 自動車部

燃えろ メカニック魂 4

2014年9月、全国大会の決勝当日。コースには流線形のマシンが並び、磨き上げられたボディを秋の日差しにきらめかせていた。

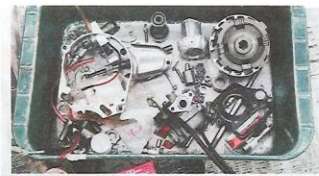
この大会は、速度ではなく燃費の良さを競う。規定のコース約2.4キロを7周走り、残ったガソリンの量からリッターあたりの走行距離を計算し、順位を決める。ゆっくり走れば燃費は上がるが、ルールでは平均時速25キロ以上で制限時間以内にコースを走りきらなければならない。そのため、40～45キロに加速した後はエンジンを切り、ガソリンを使わず距離を稼ぐ。勝つにはマシンの性能だけでなく、作戦やドライバーの腕も重要だ。

この日は高校の部に150台が集まった。優汰も心血を注いだ「HAYAO (通称・もやし)」に乗り込んだ。気合は十分。不安があるとなると、直前に気づいたチェーンのたるみだけだ。

「ガキッ」異音

レースは1台ずつ間隔をあけて出走する。順番が近づくとつれ、いや応なしに優汰の鼓動は早まっていった。

スタートは順調だったのだが、「いけるかも」と思ったその瞬間、「ガキッ」というイヤな音と共にチェーンがはずれた。あ



わてて車を降り、チェーンをかけ直す。よし、今度こそ頼むぞ！ プオオオ……ガキッ んもう！ 2回もはずれんなよ〜。気ばかり焦ったが、この大会は燃費が命。2回もエンジンをかけ直した優汰と「HAYAO」に、勝機は残っていなかった。

制限時間は刻々と迫ってくる。このままではタイムオーバーで失格になり、記録すら残らない。腹を決めた。猛然とエンジンのスイッチを入れると、一気にマシンを加速させた。30キロ……40キロ……50キロ……60キロ……。燃費を無視して何とか7周を走りきった。記録はリッター515.085キロで、150チーム中51位。「最高の燃費」を目指した優汰の4年間は、予想外の「最高速アタック」で幕を閉じた。

*前回までのあらすじ いよいよ「Honda エコマイレージチャレンジ全国大会」に挑む自動車部(通称・車部)。出場する3台は、前日の公式練習でトラブルが発生し、いずれもリタイヤ。修理に夜中までかかってしまった。果たして無事に大会を乗り越えることはできるのか!?

リッター896キロ

でも、うれしいニュースもあった。中学部長の洋希が乗った「Red Noah (通称・くらげ)」が、リッター896.906キロで、中学の部で優勝を果たしたのだ。知大の「AYAKA」はタイムオーバーだったが、学校として大会2連覇を達成した。

その後、文化祭を経て、優汰たち2年生は正式に引退。部内の投票で駿輔が高校部長、知大が中学部長に決まった。

2人を見ながら優汰は確信していた。「この2人ならきっと大丈夫。今まで俺たちがやって

きたことを、見ていてくれたはずだから」

「その持ち方、なんかおかしくないか?」。あれから5か月、すっかり部長らしくなった駿輔は、グラインダーと格闘する中1の部員を見かけて声をかけた。高校部長は大変だ。後輩の指導から作業の進行まで、全てを把握しなければならない。改めて思うことがある。新しいことに挑戦し続けた優汰先輩はすげえ。でも、オレはとりあえずやれることをやっぺいこう。そんなことを考えながら、駿輔は後輩の元に足早に向かった。

(敬称略、完)

文・川床弥生 写真・吉岡毅

●この記事・写真等は読売新聞東京本社の許諾を得て転載しています。無断で複製等、著作権を侵害する一切の行為を禁止します。

東京都市大学グループ
学校法人 五島育英会