

# 洛友会会報

京都市左京区吉田本町  
京都大学工学部  
電気工学科教室内  
洛友会

## 随筆

東北電力(株)  
大正十五年卒  
平井寛一郎



私は大正末年の卒業なので、数えて見ると卒業満四十五年になる訳だが、その間終始電力供給事業に携わって来ており、仕事の関係もあって、母校の教室を訪ねる機会、同窓会とかクラス会の行事の折以外には仲々見出せない。にも拘らず、母校への懐かしさは近來年と共に深く感じられるのである。クラス会の集りでは、何時も教えて頂いた先生方の話題に花が咲く。禁酒の青柳先生、酒豪の大竹先生、本野・鳥養・岡本・清水・七里・松田等々の諸先生、何れも思い出の多い懐かしい恩師である。私は特に鳥養先生・七里先生には近

年も時々お目にかかれて嬉しい。同窓の諸兄には、何れも、何等かの形で屢々クラス会をお持ちのことと思う。私共のクラスにもご多聞に漏れずそれがある。初めのうちは随時随所でアト・ランダムに催されたものであったが、幹事に催されたものであったが、幹事さんの骨折りで次第に定型化し安定して来た。そして卒業後何年か過ぎた或る時、当時関西に居った十四年組と十五年組(何れも大正)が大阪今里で合同で集ったことがある。それがきっかけだったのか今ははっきり覚えていないが、その当時関西の十四年組は毎月十四日を月例会の日と定め、「十四日会」の名称で電気クラブに午餐会を開催していたが、その十四日会に十五年組も合流することが決められた。私は京大三年の時に病気で休学した関係から十四年組にも十五年組にも親しく、以前からその会に顔を出すことを大目に見

て貰っていたので、この決定は特に嬉しかった。東京にも十四日会があり、ここでも十四・十五年組の合同例会が持たれるようになって仲々盛んであった。さすが敗戦の前後は一時息切れがしたものの間もなく復活して続いている。特に関西側では前後二、三年に亘るクラスの方々も戦後は合流されて大勢で盛会を続けて居られる。私は戦前戦後に亘り屢々東京と大阪に勤務地が変わったので、その何れにも顔を出す機会が多く楽しかった。

私共のクラスが、卒業十五周年二十五周年、三十周年等には京都等で全国大会を催し(二十周年は終戦直後で取り止め)、教室の先生方との旧交を温めさせて貰った点はこの年度の諸兄と同工異曲と思うが、三十五周年の時(厳密には十四年組には満三十五年であり十五年組には数えの三十五年であったが)、初めて両年度の合同全国大会(十四日会)を京都で催すことに話が纏った。そして、昼は母校教室で、夜は京大和で、教室の新旧先生方をお招きして盛大に行った。その時の申し合せで来年もう一度やろう(これは、十四年組にはうるうであり、十五年組には満になるとの理屈をつけて)、但し奥さんも同伴のことと決議した。この決議に基き、熱海大会が翌年実現された。こんどは、「段々年をとると五年毎では待ち切れぬ。隔年開催にしよう」と決議したが、実際は何時の間にやら毎年開くことになってしまったのだから面白い。また、この時は会員の中には「奥さん同伴」には半信半疑のものも多くて、実際は同伴組は半分足らずであったかと覚えているが、その時の幹事さんには仲々の名幹事さんがいて、黙々と全員の記念写真を写真屋に撮らせて居いて、後日これを入念にも出席会員の自宅宛てに郵送してしま

った。その効目か次回からは奥さん同伴が殆んど大部分という結果となり、むしろ奥さん方の方から来年は何処にするなどご督促をいただく始末となった。爾來十四日会の全国大会は次々と、北九州・南紀州・東北・京都と黒部・伊勢志摩・四国・東京・山陰と続けられ、毎年盛況裡に終っている。今年も富山集合立山黒部巡りで、六十名からの参加希望が集っているそうである。

さて、話題を変えて、洛友会の総会は毎年東京、京都で交互に催され、全国各地域にも支部があつて、何れも毎年盛大に総会が開かれていて伺っているが、私は仕事場の関係で東京か京都の外は出たことが無い。処が、私が昭和三十七年暮から仕事の都合で仙台に住むようになったら、在仙の同窓諸兄から洛友会には「東北支部」が未だ無いから是非これを結成したいとの話があり、皆さんのお骨折りで東北地方に居られる同窓の方々にアンケートを取って見たら賛成多数であったので、昭和四十四年六月に、京都から鳥養会長、林重憲副会長、山本幹事お揃いでご出席の光栄を得て、東北支部設立総会を開催することができた。当支部会員数は年々出入はあるが三十数名しか無いうえに、地域が東北七県に拡がっていて交通も不便である。それにも拘らず、当支部は爾來毎年その四十乃至五十パーセントの会員の出席率を保持し得て、小じんまりした会合ながらも和気あいあいと続いて、今年も第六回総会を迎えようとしている遠隔地の同窓会員の集りであるだけに、毎回本部から教室の教授の方々(鳥養・林・清水・近藤・阪口・板谷)や幹事の山本さんたちに代る代る遙々ご来仙いただいで有益なご講話や母校の近況などのお話を拜聴できるのが格別楽しみなのだろうと、人情の機微を強く感じている。その点東北支部の会員は、本部並びに教室諸先生方のご厚意、特に二度もご来臨をいただいた鳥養会長のご温情に深く感謝している次第である。

(四六年四月記)

# 荒木総長とマルクス氏

(株)高知電気ビル  
昭和二年卒 宮地 冬 樹

マルクスを私が見たことがある  
と言えども信用しないだろうが  
マルクスに違いないがカール・マ  
ルクスではなく武藤丸楠氏であ  
る。昭和元年の暮か二年の春か忘  
れたが兎に角、大学卒業間際で授  
業も少ない冬の日正門近くの掲  
示板に全学生講堂に集合する様異  
例の張紙が出て居たので何事なら  
んと集った処、短身巨頭の荒木寅  
三郎総長が壇上から、思想の研究  
は自由である。いくらでもやりな  
さい。然しこれを行動に移すこと  
は左右を問わず学生として固く禁  
止すると言ふ様な意味であった。

大正時代の大平ムードが破れ、不  
景氣到来し、難波大助事件もあり  
左翼運動が激しさを加えようとす  
る矢先であった。総長の話が終る  
や否や総長先生に質問があります  
と壇上に駆け上ろうとしたのが前  
記マルクス君である。それ迄、全  
然未知の人で吾々の電気工学教室  
に席を置く一年生で青柳栄司主任  
教授も左翼運動の故に胸を痛めら  
れて居た由で、後年佐野修氏が講  
演会に御来高の折御尋ねましたら  
同氏もマルクス君を知って居ら  
れました。  
すると忽ち宮本英修博士等数名  
の教授連が立ちハダカって本集会

は大学が行うもので、学生に演説  
は許さぬと大声で制止して居られ  
「発言は許さぬ」「いや質問さして  
呉れ」と暫く騒然となって居まし  
た。一方総長は自身の訓示が終る  
と悠々と壇を降り出口の方へ一直  
線に急がず騒がず、後方での叫び  
声がして居るにも係らず馬耳東風  
泰然自若たる態度で後方を振りか  
えることなく闊歩して出て行って  
しまわれました。大学総長ともな  
られると誠に胆の据った偉い人だ  
と大学生生活の一番印象に残った  
一駒でした。  
それにしても左翼運動して居た  
丸楠君の親父さんがどうしてそん  
な名をつけられたか丸々と太って  
香ぐわしき楠の大木の如く成長せ  
よという意味ではなかったかと推  
察する次第です。  
教室の卒業アルバムの編輯委員  
をして居たので荒木総長の写真撮  
影に伺ったときに揮毫を御願ひし  
ましたら快諾され、出来たから取  
りに来いと言われ「君子は素より  
位なくして行ふ、願はざる乎その  
名」と書いて頂き、幸い戦災を免れ  
座右に掲げ大切に居ます。これ  
と丸楠君の名を思い浮かべます。

昨年五月約三週間、主としてレ  
ニングラードに滞在して宇宙空間  
科学についての会議に参加しまし  
た。短期間の旅行者としての体験  
ですから、誤解や当を得ない点が  
あるかも知れませんが、以下に私  
の印象をお伝え申します。  
モスクワとレニングラードで、  
一回づつパレーを見物しました。  
劇場の壮大、舞台の雄大、演技の  
魅力的なことに感心しました。レ  
ニングラードでは  
ほかにコンサート  
にも行きましたが、  
席の予約申し込み  
では日本とちがっ  
た点があります。一週間以上も前  
に申しこんだのですが、切符は当  
日の前日の午後三時以後でない  
とくれません。予約がとれたかとれ  
なかつただけでも知りたかと思  
って問い合わせに行くのですが、答  
えは前日の午後三時以後というこ  
とに変わりはありません。ある時な  
どは前日に行つて見たらその公演  
は取消しということでア然とした  
。コンサートの時は友人四人



## ソ連管見

京都大学教授 前田 憲 一  
昭和七年卒

一括して申しこんだのに、行つて  
見ると皆バラバラの席で、私など  
最前列の最左端、大きなピアノ  
(演奏者なし)の足の間からハー  
プ奏者の後姿がおがめるといふ場  
所でした。  
レニングラードは古都で見物す  
る所が多いのでソ連側で市内見物  
のバスツアーをやってくれました。  
少し走つては停車して附近を見物  
してまた次へ行くという具合です  
のは三度の食事です。私はこれま  
でにポーランド(ワルシャワ)、  
チェコ(プラハ)、ユーゴ(ベ  
オグラード)などいわゆる東欧圏  
の国に行つたことがあります、  
最初(八年前)に行つたポーラン  
ドで食事に時間がかかるのに一驚  
したことがあり、十分覚悟はして  
いたのですが、レニングラードで  
は閉口しました。比較的早く片づ  
いたこともありましたが、概して  
長時間を必要とし  
ます。レコードは  
夕食の三時間半で  
した。  
主として高級ホ  
テルの食堂で夕食をとりましたが  
レストラン專業のところもあり、  
メニューは小さなパンフレットで  
どこでも同じものです。料理や飲  
物の名前(勿論露語)は書いてあ  
りますが、値段を書いてあるのは  
極めて少数。一週間程たつてから  
気がついたのですが、値段の欄が  
ブランクのものは売ってないとい  
うわけです。はじめのうちは、この  
ことを知らぬものですが、色々  
と注文すると片っぱしからニエツ  
ト(無い)の返事がかえつてくる。  
こちらはだんだん不機嫌になるが  
先方もないものばかり注文する馬  
鹿な客だというわけで不機嫌にな  
る。メニューはぶちこわしです。メ  
ニューのことがわかつてからは、

極く限られたものから注文することにしたが、ブドー酒などレッテルも何もない古ビンに赤だとか白だとか言って持って来ます。

ポーランドでは故畑中武夫さんと御一緒でしたが、一週間ほどしてから畑中さんが立ったまま私にズボンがストンと落ちるところを見せました。バンドの穴を東京にいたときの穴にするとこのように落ちるといわけです。今度の場合それはそれほどのことはありませんが。音に聞えたスーブのホルンチだけはやや日本的な風味を感じま

したはかは、印象にのこるものはないようです。ただソ連側主席代表ブラゴンラポフ氏の招待の昼食会では、出るものは全部うまくないので、これは言うておく必要があります。しかしそのレストランをおぼえておいて後日行って見ましたが、もうあんなうまいものはありませんでした。なるべく高いものを選んで注文したのですが、やはりあれは特別のものであったでしょう。

テレビがホテルの部屋にありましたので時々見ましたが、政府の行事、スポーツ、映画のVTRものばかりでした。勿論カラーではありません。

ソ連は革命五十周年を祝った直後で、国民の大部分は革命後の社会生活になれ、生活様式も定着しているわけです。ただ日本のような国から旅行者として滞在し、生活をするとなると、様式や仕組みの違いが強く感ぜられます。どちらの方がよいとかわるいということではなく、慣れによる好き嫌いの問題でしょう。

### 踏切

阪神電鉄(株) 杉根千代二  
昭和十八年卒

安全に、速く、快適に旅客を運ぶことが旅客輸送の必須条件といわれているが、我々鉄道事業に従事する者としては、安全強化に、もっとも、注意を払っている。

鉄道事故で大惨事に至るのは、列車間の衝突、脱線、踏切上での



自動車との衝突等である。列車間の衝突については、昭和四十一年頃から国鉄、大手私鉄等で自動列車停止装置(A.T.S.)が設置されたため、A.T.S.の設置された区間では衝突事故は全く、影をひそめた。衝突事故に代ってクローズ・アップされてきたのが踏切の事故である。かなり頻繁に、新聞紙上に踏切事故が報ぜられているのは皆様御承知の通りである。その原因としては列車のスピード・アップ、列車数の増加にもまして自動車の激増と交通道徳の低下である。

自動車の中でも砂利運搬のダンブカーが我々の強敵であり、又運転未熟な女性ドライバーにも困っている。

これらの踏切事故を皆無にするために、国鉄、私鉄を問わず、その対策に大童である。踏切対策の中で簡単明瞭で効果があるのは、鉄道又は道路を高架か隧道にすることである。場合によっては、踏切を閉鎖するか車禁(人は通すが車の通行は禁止する)にすることである。鉄道を高架、隧道にすること、一踏切を除くため、何億円とお金が掛るので、徐徐にしか進まない。参考までに、昭和三十三年以降、阪神電車における高架化による除却踏切数とその所要金額を掲げると次表のようになる。

工事場所	踏切数	工費(千円)
野田付近	六	八九
尼崎付近	五	一七五
西灘付近	一六	二七三
淀川付近	五	二八四
武庫川付近	一	八〇

従って、改善の策として、通行人の注意を喚起するために踏切に色々の保安施設を設けたり、踏切警士を置いたりする。鉄道では踏切の保安度に応じて、踏切に等級をつけ、第一種から第四種までに區別している。

以上のように踏切設備は列車が近づいたらベルが鳴り、赤色の閃光灯が点滅し、自動遮断機の桿が降下したりするだけで、技術的にたいして難しいことと思われないが、実はこれ等の設備は仲々、神経を使う設備である。その面倒さについて二・三述べてみよう。

(一) 第四種踏切道  
踏切警報機(列車が通過する前に自動的に赤色灯が点滅し、同時に警報の音響を出すもの)も、自動踏切遮断機(列車が通過する前に自動的に門扉が閉まるもの)もない踏切で、ただ単に踏切警標がある踏切道

(四) 第一種踏切道  
これは二つに分けられる。第一は列車運行中は必ず、踏切警士が居って遮断機を操作する踏切道であり、又他の一つは自動踏切遮断機を設置して、列車の運転によって遮断機を自動的に開閉する踏切道である。

(二) 第三種踏切道  
自動踏切警報機を設置してある踏切道(警士は居ない)

鉄道の設備では錯誤は許されない。列車が踏切道に近づいている際にリレーその他機器の故障で、もし警報機が鳴り止み、遮断機が上昇したと仮定すれば、出勤時刻を気にしながら列車の通過を、いまかいまかと待っている性急な日本人は、列車が高速で踏切道に接近しているにもかかわらず、我れ先にと踏切を横断し始めるであろう。その結果は群がり渡る通行

(三) 第二種踏切道  
一日のうち列車回数と交通量の多い時間帯だけ踏切警士が遮断機で道路を遮断し、その他の時間中は踏切警士不在を明示して遮断機を操作しない踏切道である。なおこれに自動踏切警報機を併用するものが多い。従って早朝深夜は警士がいない。

以上のように踏切設備は列車が近づいたらベルが鳴り、赤色の閃光灯が点滅し、自動遮断機の桿が降下したりするだけで、技術的にたいして難しいことと思われないが、実はこれ等の設備は仲々、神経を使う設備である。その面倒さについて二・三述べてみよう。

人の中へ、猛烈な(?)スピードの鉄の塊が飛び込んでゆくことになり、たちまち阿鼻叫喚の大惨事に至ることになる。従って、設備の信頼度を上げて故障が起らないようにする事も大切であるが、更に重要な事は設備に故障が起ってもその故障を必ず安全側の故障にしてしまうことである。列車が近づいている時遮断機が上昇することは不安全側の故障であるが、列車が近づいているといかないとにかかわらず、どこかに故障が起きた場合必ず、遮断機が降下してしまうようにする事は安全側の故障である。

機器が故障した時には、警報機が点滅し、遮断機が降下するようにし、一旦遮断機が降下したらどんな故障が起ろうが、列車が通過し終るまで遮断機が上昇しないように回路を設計しなくてはならない。この考え方がフェール・セーフと呼ばれるもので、鉄道技術者が頭を悩まし、苦勞する点である。

しかし、完全にフェール・セーフにすることは難しい。次に大切な事は列車が近づいた時、何時踏切の設備が動作し始めるかである。列車が遠方に居り速度も低いのに、早くから警報機を鳴らし、遮断機を降下することは通行人を長時間踏切で待たすことになり、時間の浪費であるばかり

でなく、忙しい日本人をイライラさせ、降下している遮断機の下をくぐって、列車の通過直前を走り渡る者が出てくる。又踏切のベルについては沿線の住民から苦情が多く、余り長く鳴らすことは好ましくない。

列車の種類が同一で、どの列車も同じ地点を同一の速度で走るなら単車であるが、特急、急行、準急、区間急行、普通等の外貨物列車などもあって、同一の場所を通過する速さが異なるだけでなく、列車の種類によって停車する駅と停車しない駅があるため、凡ての列車が同一の地点に達した時、踏切の設備を動作し始めると仮定すると、遮断機が降下し終わると直ちに踏切に到着する特急列車もあれば、各駅を順次停車し、ゆっくりやってくる普通列車もあって好ましくない。警報機が鳴り始めてから踏切に列車が到着する時間が列車の種類にかかわらず同一であることが必要である。しかも非常の場合には列車の種類如何にかかわらず、踏切に到着する手前で停止することが出来なければならぬ。このために、まず列車の種類を識別することが必要であつてこの装置を列車種類選別装置という。列車の種類や列車番号を検知することは、単に踏切制御の問題でなく、列車運行監理上重要であ

る。この方式に二・三の種類があるが当社(阪神電車)ではセラミック共振子を用いた方式を採用している。列車の種類によって異なる同調周波数をもったセラミック共振子に連結した車上のアンテナと、地上に置いた、掃引周波数三七八キロサイクル四七四キロサイクルの波を放射しているアンテナとが列車通過時に作用して列車を識別する。列車識別の際、誤つて特急列車を普通列車と判断すると大変な事になるので、各種のチェックを行なつて、誤なきを期するばかりでなく、少しでも疑わしき列車は特急列車扱いとして遠方から踏切設備を動作さすことになっている。

最近、ダンパー、自動車、オート三輪等の交通量の激増のため踏切道で故障して動けなくなった車、前方の交通が渋滞したため後尾が踏切道に出ている車、踏切上に首を出している車、その他トラックから線路上にころがり落ちた荷物等列車運行上危険な事が多い。

列車が踏切上に達する前に踏切上に支障物があるかどうかをチェックし、支障物が存在する場合は列車が踏切に達するまでに停車させる必要がある。この支障物を検知するにも、二・三の方法が考えられているが、

いまだ完全なものがない。ループコイルを踏切の中に埋め、自動車等が踏切上でエンコしていることを検知する方法、超音波を用いる方法、赤外線を用い異物が光線を遮断した時検知する方法等があるが、いずれも一長一短である。これらの方法で支障物を検知した場合に、ATSによって列車を停止させてしまう場合と単に支障物があることを運転士に知らせる場合とがある。ATSによって列車を停車させることが理想のように思えるが、現実には色々な問題があつて、当社では運転士に知らせる方法を探り、支障物があつたり、遮断機が降下していなかったりすると、踏切前方の鉄塔に取りつけた特殊信号発光機が動作して運転士に知らせる。

これは五角形のケース中に五角形状に入っている五ヶの電球が、順番に、時計廻りに赤色の光を放つて廻転するもので、初めて見る人には、火の玉が動いているように見える。

その他警士の居ない、自動遮断機の踏切で、物心つかない幼児が線路に入ってくるのを、どのようにして防ぐか等問題はつきない。以上のように、我々鉄道業者は踏切保安施設に、細心の注意を払っているが、一番大切な事は踏切を横断する人自身が生命の尊さを

知つて、用心して渡ることである。警報機が鳴り、遮断機が降りているのに、出勤時間を気にするあまり、無理に踏切を渡るサラリーマンや仕事に追われるあまり、無暴に飛込んでくるダンパーの運転士等は自ら、自分の命を棄てる者と覚悟していただきたい。残念ながら電車の運転台から見ていると特急電車の直前を走り渡る者の数は少なくない。

今この原稿を書いている最中にも、京福電鉄の福井の第四種踏切でダンパーと電車の衝突事故が起り、ダンパーの運転士と乗客七十二名が重軽傷を負われた事をテレビが報じている。我々関係業者は肌が栗立つ思いである。

電気評論 6月号内容

特集・電気と安全

- ①電気安全対策について
- ②最近の感電災害の統計について
- ③電撃傷とその処置について
- ④電力設備における安全管理
- ⑤電鉄における工事保守の安全管理について
- ⑥工場における静電気事故について
- ⑦自家用需要家設備に対する安全管理
- ⑧電力会社における安全具体例について

定価二五〇円・六月十日発行

# 今春三月の卒業生の就職状況について

京都大学教授 大谷 泰之  
昭和十三年卒

京大電気系三教室の昨年度教室主任として、前田・田中両教授とともに筆者も卒業生の就職の世話をしたので、ここにその概要を報告する。

先ず卒業生の総数は学部四回生一二七名、大学院修士課程二回生六三名であったが、これに対して昨年三月頃から各方面の四百社以上の各社より採用申込みがあった。そして六月頃から第一次推薦を開始し、随時入社選考試験が行なわれた結果、七月頃迄に学部約四〇数名、修士約六〇名の進路が内定した。

ついで九月上旬に修士課程への進学試験が行なわれたが、その受験者数は本学関係者約一〇〇名(うち四回生約九〇名、前年度卒業生約一〇名)他大学からの受験者約六〇名計約一六〇名であった

合 計	学部	修士
	七 五 四〇 一九 四四(修士へ)	一一 二 三二 一一 五(博士)
一二七	六三	
その他(研究生外)		
進 学		
電気系以外のメーカー(二二社)		
電気系メーカー (二五社)		
電力会社 (三社)		
公社(研究所、大学等)(一ヶ所)		

た。そのうち本学五〇名(四回生四四名卒業生六名)他大学一四名計六四名が合格した。結局四回生約九〇名中の約半数が不合格となったがそれらのうち約二五名が就職を希望し、九月から十一月頃にかけてその進路が内定した。残り約二十数名は今年九月実施予定の修士入試に再度受験を期してうち十二名が卒業後研究生となり、他は卒業を延期した。

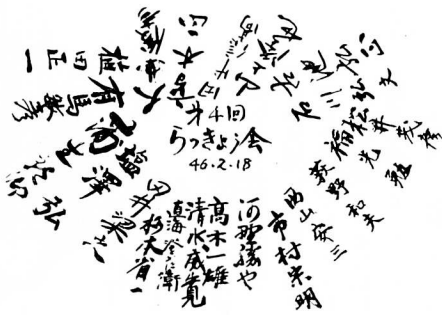
さて学部一二七名、修士六三名の卒業生の進路決定状況は左表の通りであって、例年に比較すると就職した会社数が多くなったことと、電気系以外の応用関係の会社へ就職する割合が多くなったこと(学部で約1/3、修士で約1/2)などが目立っている。

なおこのほかに数名の博士課程終了者があるが、ほとんど大学院

係へ就職した。おわりに例年卒業生の採用についてご援助頂いた洛友会会員諸兄に厚くお礼申上げるとともに、採用申込みを頂いたにも拘らず、ご期待に添い得なかった各社の諸兄にお詫び申上げ、さらに今後のご援助をお願い申上げる次第である。

## らつきよう会

(洛八十一グループ会)  
四月二十日、名古屋市内下飯田の料理「しらたま」で開催した。下飯田というと、京都で地理的にいえば百万遍のあたりである。三河の山奥から移築したという古風豊かな建家の広間で、総勢三十二名の支部会員が、京都からお出でいただいた鳥養会長、前田副会長、木村教授、山本

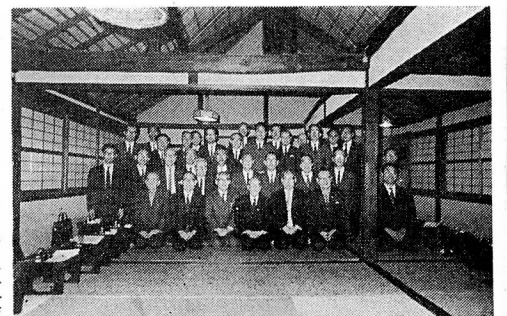


鳥養先生の「洛友会に出るようでなければ健康とは云えぬ」の御言葉が披露されて一同元氣一杯、三味線まで入って、大変な盛会。最後に「祇園恋しや」の校歌を合唱して名残を惜しみ散会した。(古池記)

四月二十日、名古屋市内下飯田の料理「しらたま」で開催した。下飯田というと、京都で地理的にいえば百万遍のあたりである。三河の山奥から移築したという古風豊かな建家の広間で、総勢三十二名の支部会員が、京都からお出でいただいた鳥養会長、前田副会長、木村教授、山本

## 中部支部 総会

四月二十日、名古屋市内下飯田の料理「しらたま」で開催した。下飯田というと、京都で地理的にいえば百万遍のあたりである。三河の山奥から移築したという古風豊かな建家の広間で、総勢三十二名の支部会員が、京都からお出でいただいた鳥養会長、前田副会長、木村教授、山本



幹事を開んでの団らんは、洛友会ならではの雰囲気だった。記念写真に見られる参加会員の面々だった。(古田記)

## 洛友会報

## 編集について

先「洛友会会報」への原稿投稿について、各支部長に編集委員を御推薦願ひ、会報の内容を充実すると共に、会員の親睦をより一層緊密にすることを御願ひして居りました所、今回中部支部に於て模範的な御立案を樹立して頂きましたので、他の支部におかれまし

ても、これを御参考資料として、御検討御協力下さいます様、次頁にその詳細を再録致します。(幹事 山本)



中部支部案

昭和四十六年 月 日

洛友会支部長 本多 静雄

中部支部

会員各位

「洛友会会報」への投稿についてお願い

各位いよいよ御多祥の段お喜び申し上げます。

さて昭和四十六年一月二十日の本部役員会において会員相互の親睦をより一層緊密にするための最良策として会報の内容充実が取り上げられ、次のように決まりました。

一、発行回数その他

従来は年四回で一部四頁が標準であったが、これを年六回(偶数月の一日)の発行として一部八頁を標準とし、必要によつては紙面を増加する。

記事の内容も面目を一新することとし、会員各位から次の内容のものを短文でよろしいから積極的にご投稿いただくし、クラス会報告・グループ活動・記念写真とその説明・寄せ書きとその説明・職場紹介・職場雑感・地区の風物紹介・見学をかかての紀行文・随筆・自慢話・懐古談・和歌・俳句など。

二、原稿の収集その他

各支部に編集幹事若干名をおいて原稿を集めてもらう。投稿はできるだけ若年層の方々に関心を向けてもらうよう努力する。会報費の収入源を助ける意味も含めて、会社の新製品の紹介広告・会社事業内容の広告も集めていただく、広告費は五、〇〇〇円一〇、〇〇〇円(詳細は支部へ問合せのこと)

中部支部は前記本部役員会の意を受けて、去る三月六日支部役員会を開催し「洛友会会報」への投稿についてとりあえず左記の通り決めました。

一、支部編集幹事は、原稿収集の便などを考慮した上、次の五氏に委嘱し、各グループ毎に責任をもって適切な努力を払ってもらう。

- 先輩グループ 古田 久一
- 中電グループ 大杉 幹

名鉄グループ 増田 宗敏

神鋼グループ 山下 耕市

その他の会員 倉野 昌夫

二、編集幹事は月一回又は隔月一回会合の上、原稿依頼についての協議をし、それぞれの執筆者をきめ、支部長名でお願いに上る。

ご投稿いただいた原稿は編集幹事会で協議し、適当数を順次本部へ送る(本部の受付期日は奇数月の十日)。したがって一部の原稿は編集幹事会で持ちだめすることがありますので、会報への発表がおくることがありますがお許しいただきたい。

以上「洛友会会報」への投稿に関する本部並びに支部役員会での懇談内容を御報告申し上げる次第ですが、つきましては洛友会発展のため、会員各位には日常何かとご多用のことは存じますが、是非ともこれに御協力下さるようお願いいたします。

昭和四十六年 月 日

洛友会中部編集幹事会

いよいよ新緑の候と相成り、貴殿にはますます御精励のことと拝察いたします。

つきましては、四月六日開催の当編集幹事会においてはその御精励の寸暇をとらえての御随想、御感想、裏話などの短文こそ会員多数の共感呼び、興味をひくものと考えまして敢て貴殿に「洛友会会報」への御投稿をお願いすることに決めました。つきましては別紙「洛友会報」への投稿についてのお願ひの内容を御汲みとり下され、執筆に ついての御協力方伏してお願ひ申し上げます。

なお、御参考までに当編集幹事会として希望する御投稿テーマを左に示しました。

御送先は「名古屋市中区大須三十一一三 長谷ビル三階ベルサロ ン 洛友会中部支部」宛にして下さい。

テーマ(仮定)

編集幹事会(4/6)で推薦した執筆者とテーマ(案)

氏名	テーマ(仮定)	氏名	テーマ(仮定)
河津 吉兵衛 (大13)	随筆(面白い話)	武田 哲夫 (昭25)	明治村建設の思い出
田中 卓次 (大15)	ポットモーター懐古談	遠藤 茂 (昭27)	バスターミナル建設の思い出
高尾 肇夫 (昭8)	静岡地区会員便り	前原 恒之 (昭28)	音楽FMの企画
川村 進 (昭12)	コンサルタント自慢話	北村 浩二 (昭29)	鳥羽志摩風物詩
谷村 愛道 (昭17)	台湾の思い出	橋本 道哉 (昭33)	名古屋入りの初感
横田 収 (昭19)	掛妻川紀行	橋本 靖人 (昭42)	新米苦勞話
秋田 清四郎 (昭16)	神鋼自慢話	松尾 栄一 (昭43)	新入社員物語
伊藤 定昌 (昭20)	鈴鹿学園物語り	河村 敬秀 (昭44)	新入社員物語
伊藤 彰洋 (昭22)	放送裏話	中村 孝太郎 (昭45)	新米苦勞話
兼松 正幸 (昭22)	松本便り		