

結果的に我々の希望のほとんど全部が叶えられて予定通り実施できることになったのは、偏に若さと粘り強さにあったと思っている。

以下に、アイテムごとの経緯と提供元に示した大義名分、その他を簡潔に記す。

3-1 使用車両

五島育英会との関連があることから“東急くろがね工業”に目星をつけて交渉した。大学も口利きをしてくれて、東急本社経由で5台のくろがねベビー（軽貨物）と1台のくろがねマイティ（2tトラック）を提供して貰えることになった。各地にある同社のサービス工場を使って、点検整備をしてくれることも約束してくれた。



<くろがねベビー 各大学に割り当てた>
関しては特に見返りの要求はなかった様に思う。)

<スポンサーへの見返り>朱色に塗られた6台の車で各地を巡ることによって、くろがね車の宣伝をし、また、モバイル時代の始まりに当たってこれらの車の耐久性能のデータが取れるかなと言った程度であったが、東急本社からの依頼ということもあって、特に多くを要求されることは無かった。

更に、このあたりの経緯は思い出せないが、日産自動車にかけあって、我々の計画の1週間前に行われた“学生自動車連盟(?)”主催の日本一周ラリーから帰ったばかりのブルーバード1台を借り受けることができた。(日産自動車に

3-2 各地での宿泊処

当時科学分野の記事や報道などに力を入れていた毎日新聞社(ハムの記事などをよく見かけた)にお願いして、手配して頂けることになった。(窓口となって頂いたJA1AJQ大沢さんにはお世話になった。紹介してくれた宿泊施設は、旅館、ユースホステル、自衛隊駐屯地内宿舎などであった。ただし、食費程度は自分持ちだった気がする。)

<スポンサーへの見返り>予定の宿泊地に到着したら、毎日新聞支局などを訪れて、ご当地に斯様なキャラバンがやってきたことと、道中に遭遇したことがら等を記事として提供する約束をした。

3-3 ガソリン、

慶応義塾大学のメンバーで日本石油に手ずるがある人が居て、4,000リットルのチケットを入手してくれた。(これは大助かりで、全行程の大部分の燃料を賄うことができた。)

<スポンサーへの見返り>各地における石油会社のスタンドの開設状況のデータを調査する約束をした。

3-4 行動日程のPR等

誠文堂新光社の“無線と実験”(以下、無実と略す)に記事として載せて貰うことを依頼した。また、放送開始して間もない“日本短波放送”にも、記事を送ってスポットでわれわれの動きを放送してもらった様依頼した。

<スポンサーへの見返り>各地での我々の活動取材して、記事として使用することの権利を占有する。(実際には“無・実”の記者1名(JA1ADN)と、“短波放送”から記者1名が派遣されて、我々と行動を共にして彼等が記事を書いて本社に送っていた。)

3-5 無線機

今なら無線機メーカーに依頼して借り出すところであるが、当時無線機は自作するものと心得ていたので、USArmyのジャンク以外は大部分自作品であった。従って、特にスポンサーは探さなかった。なお、今次突貫工事で間に合わせた送受信機の自作記事を雑誌に載せて、旅行の費用に充てた大学もあった。(いま思い起こすと、“無・実”以外にも“CQ誌”や電波新聞社の“ハムライフ”(?)にも記事を書いた気がする。)

4 キャラバンの構成と連絡体制

“全関連”に加盟しているすべての大学が参加したのかどうかは、今は判らなくなってしまったが、下記5大学が参加した。なお、各大学参加者のコールサインを思い出せる範囲で列举した。一行の動静を常に把握する為に、JA1YAGを連絡本部として定時連絡をとることにしていた。

武蔵工業大学、JA1FCM(隊長)、JA0ACX(マネージャ)、JA1FNJ JA0YA 他
東京工業大学、JA1APR JA1EZT JA1EZV 木田氏 他
慶応義塾大学、JA1BNK JA1DGM 他
千葉工業大学、JA1DDH JA1DDW 他
工学院大学 JA1DBZ 他
無線と実験 記者 JA1ADN
連絡本部 JA1YAG (op. JA1IXS)

<隊列を組んで進む>

先頭から大学毎の車5台が続き、次にHF無線機や発々それにアンテナ機材等を載せたトラック、最後尾に本部車が続いた。



当初の計画では、車同士の内部連絡は50MHzを使い、本部との定時連絡は宿舎に到着後速やかにアンテナを架設して7、或いは14MHzで連絡を取ろうということにしてあった。

ところが白河に着く頃から、車載無線機に故障が出始めて、宿舎に着くと一斉に無線機の修理を始めるという光景がみられた。しかし、これもはじめのうちだけで、大部分の故障は測定機無しでは修理できない深刻なものが多くなり、最後まで使用できた無線機は1台も無かった様に思う。

大部分の故障は悪路を走行するために、いわゆるメカ部分がやられた。最も多い故障原因はIFTの同調

コアが抜け落ちて、感度がガタ落ちになってしまった。前にも記したが、このときの無線機は自作機で、出始めたばかりのトランジスタや電池管を使用していて、各部品は大きくて今考えれば接着などで補強しなければとても振動に耐え得なかった筈であるが、耐震性能までは誰も考えていなかった様に思う。

JA1YAG との連絡もなかなか大変であった。まず「なんとかなるだろう」と楽観視していたアンテナ展張が最大の失敗で、旅館の庭をお借りして2階のベランダから庭木に結んでも、当然ながらさっぱり聞こえなかったり、場所を探すのに時間がかかって定時連絡ができなかったりで、まともに電文を届けられたのは数える位しかなかった様に思う。毎晩定時連絡のためにJA1YAG を運用して頂いた藤原さん(JA1IXS)には大変お世話になった。無線が全く通じなかったときは、電話連絡をしたが、こちらは間違いなく通じた。

Hi



<休憩> 右から3人目が星隊長、左端が私

5 行程中のできごと

最初に示した QSL カードに訪問地は記されているが、まず東京を出て太平洋側を北上し青森まで進み、青森からは日本海側を南下して山口で関門トンネルを通過して九州に渡り、熊本を通過して鹿児島まで行く筈であった。ところが、熊本まで到達したところで台風に遭い、道路が通行出来なくなってしまったので、予定していた鹿児島はバイパスして、宮崎に出て再び関門トンネルを通過して広島、大阪、、東京と 4,000 km 余を走破した。当時高速道路は無く、主要道路と市街地道路が舗装済みだけという状況であった。平均走行距離は 170 km/日 弱であったが、ジャリ道をよくぞ走ったものだ、と今は思う。しかし若くて車好きな連中には苦にならなかった。

参加者は、途中交代を含めると総勢 30 名を超えていたが、正確には覚えていない。全行程を回ったのは、隊長、マネージャ（私）、同行記者(JA1ADN)を含めて 6 名だったと記憶している。

各地でローカル局が宿舎を訪ねてくれて、時には差し入れもして頂いた。今なお記憶に残っている 3 件は

① 能代：JA7DY さんが訪ねてくれて、しばらくアイボール QSO を楽しんだ。

② 松江：JA4AQI さんには半日かけて、二人のお嬢さん共々出雲大社を案内して頂いた。確か耳鼻科のお

医者様だった。

- ③ 熊本：数人のハムが（失礼ながらどなたのコールも覚えていない）、スイカを大量に差し入れて頂いた。ところが、翌朝大部分のメンバーが腹痛を訴えることとなり、止む無く予定を変更して休養日とした。なぜか私は平気で、近くの医者まで病人のピストン輸送を担当した。

悪路を 4000 km 以上も走ると、路上での事故にも遭遇したし、自分達が起こした事故もあった。

- ① 多分、仙台に向かって走っていた時だったと思う。私は最後尾の車を運転していて、先頭車等からかなり遅れて走っていたとき、前方道路脇に、朱色の見慣れた車が止まっているのを見つけた。近付いてみると何と左後輪が無い、驚いて近くを探すとタイヤが一つ落ちていた。乗員も居なければ置手紙もなく、怪我はなかったのかと心配になったが、兎に角ハブナットを鉄工場から手に入れてきてなんとかタイヤを取り付けて目的地に向かった。宿に着いてみると、全員無事で“修理は後ろから来る連中にやってもらおう”と言うことにして前の車に便乗して来た、とのこと。まあ、大した事故にならなくて良かった。なお、当時は対向車とすれ違う機会は極端に少なかったので、他車を巻き込む恐れはなかった。
- ② 場所は思いだせないが、走行中にバッテリーを落として来た車があった。バッテリーが無くて車は走るの？と不思議に思う人があるかも知れないが、現在の車は知らないが、この車はエンジンが止まらない限り問題なかった。
- ③ 次の事故は、上記の様な自損ではなく、他人にも迷惑をかけてしまった誠に後味の悪い唯一の事故であった。酒田を出発し、新潟に向かっていたとき、私は最後尾を走って行ったところ、前方に事故らしい人だかりが出来ている。近づいてみると事故、しかも我が隊のトラックが加害者であった。工事中で駐車していた NTT の車に追突したということであった。先方の損傷は大したことは無く、運転手が軽い鞭打ちになったということであったが、こちらはキャブオーバータイプのため、運転席の前面が凹んでチェンジレバーが動かなくなり、助手席のドアのロックが利かなくなっていた。現場検証のお巡りさんが帰ってから、近くにあった鉄工所に頼んで内側から叩き出して貰ったが、どうしてもローギヤーには入る様にならなかった。



つまり、発進はセカンドからしか出来ないことになってしまった。兎も角、次の新潟に行けばくろがねの工場があるから、何とでもそこまで運転して行かなくてはならないが、事故を起こしたクルーは青白い顔をしていて、とても運転を続けられそうにない。止む無く私が運転することになり、助手席に木田さん（後に東工大の教授になられたという）に座って貰って出発した。

<前方が大破した マイティ>

ご存じの方もあろうかと思うが、新潟に通じる海岸沿いの国道は七曲がり(そんな名前だったと思う)とか呼ぶ難所があって、左に右に急カーブをしつつ激しいアップ・ダウンが続いていた。それに普通車ならすれ違いができるが、大型車が来るとどちらかが道を譲らないとならない程の狭い道であった。カーブに差し掛かると木田さんはドアが開かないように内側に引っ張っていた。そんな状況下で運悪く路

線バスに遭ってしまったことがあって、バスは 10m 程先に止まって待ってくれているのにこちらは登り坂道で発進できなくなってしまった。仕方なく車外に出てバスのところまで行って運転手さんに状況を話したところ、親切にもロープを掛けてバックで引っ張ってくれた。

路線バスに引いて貰った、などという話は滅多にないことであろう。やっとの思いで新潟の工場に持ち込んで修理したが、修理ができるまで、臨時に休養日を取った気がする。

6 おわりに

さまざまな思い出を残して昭和 36 年の夏は終わった。半世紀を経過した今思い起こしてみても、その後の私の人生にとって実に有意義な夏であった。

このキャラバンを通して、いろんな場面でいろんな人と出会い、いろいろとお世話頂いた方々に、もう一度お目にかかる機会があれば、ありがとうとお礼を申し上げたい。

昭和 37 年夏休みは、走り残した北海道を星君と走破したことも追記しておく。



<星隊長とブルーバード>



<修復なった マイティイー>



<九州を後に本州へ>



<休憩>