

HIGASHIOSAKA CENTRAL ROTARY CLUB

(第 2660 地区)

WEEKLY BULLETIN

No.8

東大阪中央ロータリークラブ

創立 昭和47年2月20日
例会日 毎週月曜日 12:30~
例会場所 シェラトン都ホテル大阪3F
事務局 東大阪市小阪本町1丁目5-14
〒577-0802 小阪本町ロイヤルハイツ405号
TEL: 06-6753-8823
FAX: 06-6753-8826
E-mail: jahcrc@gmail.com



会長 岩橋 竜介
会長ノミニー 尾崎 元
副会長 佐井 義昌
幹事 岩崎 史郎
会報委員長 百濟 洋一

”Serve to Change Lives”

「奉仕しよう みんなの人生を豊かにするために」

2021~2022年度 国際ロータリー会長 シェカール・メータ

第 2166 回例会 令和 3 年 11 月 8 日 (月曜日) 第 8 号

本日の例会 11月8日(月) 第2例会

- ソング 『 奉仕の理想 』
- 卓話「ゼロになるまで コンゴ民主共和国の現状」
- スピーカー ハンガーゼロ ジェローム・カセバ様

本日の献立 軽食ワンプレート

次回の例会 11月15日(月) 第3例会

- ガバナー公式訪問

前回の例会 11月1日(月) 第1例会

- ゲスト ガバナー補佐 大谷隆英様
ガバナー補佐エレクト 伴井敬司様

会長挨拶 会長 岩橋竜介

本日は、国際ロータリー2660地区IM第4組ガバナー補佐の大谷様、ガバナー補佐エレクトの伴井様、当クラブにお越しくださり、ありがとうございます。また、後程のクラブ協議会の方でもよろしくお願ひします。

さて、いよいよ11月に入りました。すっかり秋らしくなってきました。「~の秋」という表現がありますが、スポーツの秋というものもあります。私自身は実際にはできませんが、見る方では「マラソン」が好きなスポーツでもあります。今ならば大迫傑選手や、以前ならば、宗兄弟、瀬古選手、などが名選手として挙げられますが、ここにおられる多くの方々に馴染みのあるのは「君原健二選手」ではないでしょうか？

君原選手は数々の賞を獲得した素晴らしいランナーですが、彼にはマラソンの時に、いつも心に言

い聞かせることがあったそうです。マラソンは42.195キロという途方もない距離を走らなければなりませんし、ゴールも見えません。そんな長丁場を走るにあたり、彼はいつも「あの電柱まで頑張っ走ろう」と言い聞かせて、まずは向こうに見える電柱を目指して、そこまで懸命に走るのだそうです。そして、その電柱まで辿り着いたら、次には「あの郵便ポストまで」と次の目標を目指して走ります。その繰り返しで、やがて栄光のゴールへと辿り着いたのだということです。見えない遠いところのゴールを目指すのは簡単なことではありません。しかし、もう少し近い目標を立ててそれを目指して懸命に走ることはできると思います。

私にとって、来年の6月末のゴールはまだまだ見えません。はるか先のゴールです。しかしそこに至るまでにいくつかの「あの電柱」「あの郵便ポスト」があります。その一つが今日のクラブ協議会であり、再来週のガバナー公式訪問です。その後は指名委員会、クリスマス家族会や新年会などがあり、やがて心臓破りの坂の「50周年記念典」が控えています。そのような目の前の目標を目指して、やがて栄光のゴールを切ることができればと思っています。

幹事報告 幹事 岩崎 史郎

- ① 本日、第2回クラブ協議会でガバナー補佐が御出席されます。理事役員並びに委員長にはよろしくお願ひ致します。

- ② 来週、11月度定例理事会を開催します。理事役員の皆様にはよろしくお願い致します。
- ③ 10月22日（金）シェラトン都ホテル大阪にて開催された金輪会に、会長幹事で出席致しました。
- ④ 11月15日（月）はガバナー公式訪問です。
- ⑤ 11月17日（水）はゴルフ同好会です。

出席報告

芝池 委員

本日の会員数	19名
本日の出席者数	13名
本日の出席規定適用免除会員	6名
本日の出席率	92.85%
10月18日の修正出席率	92.85%

ニコニコ箱報告

SAA 名村 美紀

岩橋 竜介 大谷ガバナー補佐様、伴井ガバナー補佐エレクト様、本日は御来会ありがとうございます。クラブ協議会もよろしくお願い致します。

岩崎 史郎 本日、大谷ガバナー補佐、伴井ガバナー補佐エレクトご出席での第2回クラブ協議会、宜しくお願い致します。

佐藤三千秋 10月上旬、新潟県の名門、紫雲ゴルフクラブと月岡温泉を藤原、浅野光男 岩崎両氏と楽しんで来ました。

卓話担当

岩崎 史郎会員

「車の話」

車が誕生した歴史と日本車の歴史、日本車の進化についてお話したいと思います。

◇日本車の進化

昭和に入ると、1932年に日産自動車の前身となる「ダットサン商会」、翌年トヨタ自動車の前身「豊田自動織機製作所自動車部」が設立。戦前の主流はトラックで、乗用車の量産が始まったのは1960年代以降になってからです。

・1960年代

日本車産業が花開いた時代で、トヨタカローラや日産スカイラインなど、現在にも続く名車が次々に誕生。これまで欧米の車両を参考にしていたが、この頃から日本独自の車両が開発されます。

・1970年代

排気ガスによる大気汚染を受けて、ホンダが開発したCVCCエンジンは、厳しい基準をクリアする世界初のエンジンになりました。エンジンを横置きにするコンパクトカーやオンロード4WDなどが登場。

・1980年代

日本車の高性能化によるエンジンの電子制御や、樹脂製のバンパーを採用するなど、現在の日本車につながる進化が1980年代に起こりました。日産フェアレディ

ィZやスカイラインGT-R、ユーノスロードスターなど日本車のスポーツカーが数多く誕生

・1990年代

エアバッグやABS、衝突安全ボディなどの装備が進み、車の安全性能が飛躍的に向上した時代です。カーナビゲーションシステムが登場し、GPS内蔵ナビも日本が世界に先駆けて搭載しました。

・2000年代

エコカー全盛時代であり、ハイブリッド車や電気自動車、燃料電池車などの研究開発が加速。1997年に誕生したハイブリッドカー「プリウス」は、2004年発表の2代目で一気に販売台数を伸ばし、エコカーの浸透が顕著になりました。また、衝突被害軽減ブレーキの開発など、車の安全性能もさらに進化しています。



