

今週のメニュー

■トピックス

◇「集まれ塩ビ管スピーカー 関東オフ会 2015」開催

■随想

◇マラウイ共和国旅行記（8）－ミニバスステーションは丘の上－

一般社団法人 日本化学工業協会 若林 康夫

■編集後記

■トピックス

◇「集まれ塩ビ管スピーカー 関東オフ会 2015」開催

恒例となった「集まれ塩ビ管スピーカー 関東オフ会 2015」が、5月31日に横浜市横浜ラポールで開催されました。普段はインターネットなどのネットワークを介して活動、情報交換しているメンバーが、実際に集って開く会のことを、オンラインに対するオフラインからオフ会と呼ぶそうです。全国的な活動ですが、主に関東地区の投稿メンバーによる発表会が関東オフ会になります。

前夜関東地区に大きな地震があり参集が心配されましたが予定されていた約30名が集まり、そのうちの10名の力作の発表が、会を主宰する“たてちゅう”こと谷古宇さんの司会ではじまりました。この会は、自分の作品をおおいに自慢することを旨とし、作品の特徴を際立たせる曲を選び、一人20分くらいの持ち時間で何曲かを視聴するスタイルで進行しますが、いったん曲がかかるとずっと聞いていたいという気持ちになり、いずれもすばらしい作品と感じました。この中からいくつかの作品をご紹介します。

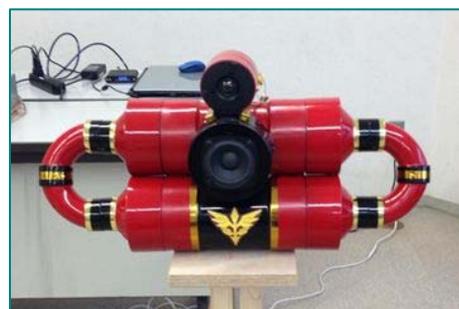


写真1.

シナンジュ（たてちゅうさん作）

塩ビ管での音作りの草分け“たてちゅう”さんの今年の作品は、ガンダムのデザインをイメージした「シナンジュ」（写真1）でした。グレーの塩ビ管を白、あるいは黒で表現される作品が多いなか、朱色と黒の「シナンジュ」の配色はとても斬新に感じられます。「クリアミント2」と題した“な一お”さん（同会のWeb管理人）の作品（写真2左）は、クリアな音質の特徴を名前とボディの配色でも表現しています。この作品は、一見塩ビ管の塔に見えますが、水色部分の内部には、



写真2. クリアミント2（な一おさん作）

短冊積層のスパイラル構造を取り入れ、塔頂にはネットワークパーツが組み付けられ（写真2右）、こうした複雑な音づくりの苦労を秘めていながら、外見と音はその名のとおりクリアでした。

こうしたデザイン、カラーの作品に対し、今回初めて塩ビ管でのスピーカー作りに挑戦された“KO球”さんは、あえて初めてということグレー管で表しています（写真3）が、このスピーカーは波動スピーカーへも変身する多機能スピーカーでした。ベテランの“古館@横浜”さんは、塩ビ管は、内径と長さの違うものを簡単に用意でき、とっかえひっかえしながら欲しい音づくりができるところが良い点、楽しい点でもあるとのことでした（作品は写真4）。オフ会全体の様子は[ブログにアップ](#)されていますので興味のある方は是非ご覧になられてください。



写真3.
KO-9 (KO球さん作)



写真4.
150肉厚ソケット管バスレフ(左)
積層パツフル塩ビ管バスレフ(右)
(古館@横浜さん作)

実は今年のオフ会での一番の驚きは、塩ビ管スピーカー作りの経験を活かしてフルートを作成、演奏した“長野”さんの塩ビ管フルート（写真5）でした。スピーカーも楽器も音づくりは一緒ということから扱い慣れた銀製フルートから塩ビ管での作製に挑戦、しかし様々な難題があり、もっとも苦労したのは管径を徐々に細くするような構造にできないこと。腕の長さ、指の大きさからも制限を受ける中、なんとかほぼ完成できたが、まだ2つの半音が出せていないので、この音階を含まない曲を披露したとのことでした。

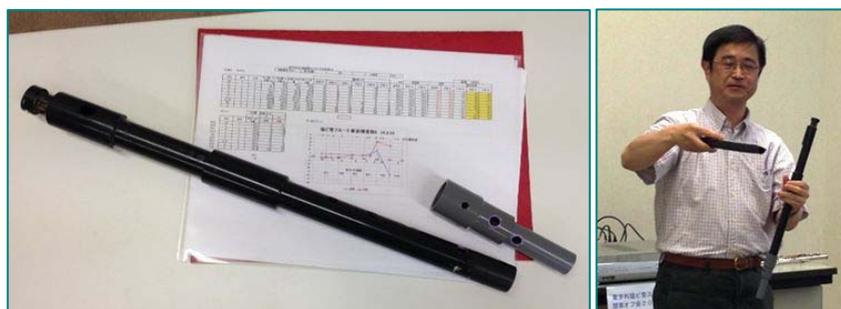


写真5. 塩ビ管製フルートと製作者による説明の様子 (長野さん作)

塩ビ管スピーカーのネットワークには新しいメンバーが加わり広がっている様子、さらに新たに塩ビ管楽器づくりの輪がうまれていくかもしれない、と今後がますます楽しみな“塩ビ管スピーカー オフ会”でした。

■ 随想

◇マラウイ共和国旅行記（8）－ミニバスステーションは丘の上－

一般社団法人 日本化学工業協会 若林 康夫

最近では芸能人の方が辺境の地に住む日本人を訪ねるという番組が放送され、アフリカでは移動手段として乗合のミニバスを利用するシーンも多く放映されるようになり、日本の方もアフリカではミニバスが一般的な乗り物であると認識されるようになってきました。

他のアフリカ諸国と同様、マラウイ共和国のミニバス、ほぼ 100%が日本のトヨタハイエースやマツダのボンゴなどの中古バンを改造したものです。車内のシートや備品をすべて取り去り、運転席は助手席までつながるベンチシートに取り替え運転手を含め 4 人掛けに。その後ろに補助席も含め、大人なら 3 人が座れるシートを 3 列。一番後ろの席は 4 人掛け。

アフリカの人は体が大きい人も多く、満員になるともう大変。でも、これが一般的な車内レイアウトです。このレイアウトに比べると、シート間隔が狭いと言われている LCC（航空会社のローコストキャリア）は天国です。

通常、運転手さん以外に客寄せと運賃を集める車掌さんも乗るので、お客さんは 15 人乗るのが普通です（もっと詰めて乗せることもあります）。

これまで、他の旅行記でもお伝えしましたが、ミニバス、路線は決まっており、満員になったら出発。人気のない路線だと出発まで数時間待つこともあります。

車内は少しでも多くのお客さんに乗せるため、改造をしますが、外観まではほとんど手を加えません（手を加えるだけのお金もない？）。一番びっくりしたのは、屋根の上に赤灯を付け、車体には大きく「大阪民間救急車」「患者搬送中」と表示したまま走っていたミニバス。あの赤灯は光るのだろうか？ サイレンは鳴るのだろうか？ いまだに気になって、仕方がありません（^o^）

このミニバスの停留所、幹線道路だけでなく、街や村の結構細い道路にもあり、庶民の気楽な移動手段となっています。運賃も格安ですが、乗車距離が短い（停留所の数で 2 つか 3 つくらい？）だと無料で乗せてくれるようです。

途中の停留所は色々なところにあるのですが、私がいくつか利用したミニバスの終点（ミニバスステーション）、なぜかどこも丘の上に位置していました。初めは丘の上だと分かりやすいからかなあと感じていましたが、実際にはもっと重要と言うか、実用的な意味がありました。

日本の中古車を輸入し、更に、毎日、ろくな整備もせずに使い続けるので、車体は外観だけでなく、エンジンなどもボロボロ。日本の感覚では、車はキーをひねる、或はエンジンスタートボタンを押すと電気モーター（セルモーター）がバッテリーの電気を使って回転し、エンジンをかけます。ところがこちらのミニバスの多くはバッテリーがほとんどダメになりかけ、セルモーターを回すだけの電力がない。或は、セルモーターそのものが壊れているミニバスがほとんどです。このため、お客さんが乗車し、いざ、出発となると、他のミニバスの運転手さんや車掌さんたちが出発するバスを道路まで押し出します。

ここまでくれば分かった人もいるかと思いますが、丘の上なので、当然、道路は坂道。ブレーキを緩めるとミニバスは勝手に坂を下り始めます。この速度を利用して（セルモーターの代わりにして）エンジンをかけるのです。走行中の停留所ではエンジンを止めることがないので、このようなことをする必要はありません。

中には丘の頂上の道路まで押し出されたのはいいのですが、前ではなく後ろに下りだすミニバスも。運転手さんは慣れたもので、ギヤをバックに入れ、クラッチを繋ぎ、器用にエンジンをかけます。

もし、このようにセルモーターが使えないミニバスのエンジンが、ミニバスステーション以外で止まってしまったら、大騒ぎです。お客さんがミニバスから降りて、皆で押してエンジンをかけることになります。幸い、私が乗ったミニバスではそのようなことは起こりませんでした (^_^)v
生活の知恵って、すごいですね。

テレビ放送でも流れていますが、ミニバス、お客さん同士の距離がとても狭いので、地元の人とコミュニケーションをするには最良の環境です。もちろん、いい人だらけとは限りませんから、スリなどの対策はしておかなければいけません。お客さん全員が結託して泥棒に変わることはまず考えられないので、流しのタクシーを使うことを思えばかなり安全です。

(つづく)

次回は、(9) -マラウイ共和国の謎- です。

⇒ [バックナンバー](#)

■ 編集後記

今週の6月10日は、「時の記念日」です。小学生の頃、この時期になると「時は金なり」などのポスターを描いたのを思い出します。天智天皇の時代、西暦671年4月25日（現在の太陽暦の6月10日）に日本で初めて設置した水時計が時を刻み、鐘を打ち鳴らしたという日本書紀の記述が由来のようで、1920年（大正9年）に制定されています。8月の山の日が決まって、国民の休日が無い月は6月だけになったので、候補のひとつにどうかと思った次第です。（風蘭）

■ 関連リンク

- [メールマガジンバックナンバー](#)
- [メールマガジン登録](#)
- [メールマガジン解除](#)



◆編集責任者 事務局長 高橋 満

■東京都中央区新川 1-4-1

■TEL 03-3297-5601 ■FAX 03-3297-5783

■URL <http://www.vec.gr.jp> ■E-MAIL info@vec.gr.jp