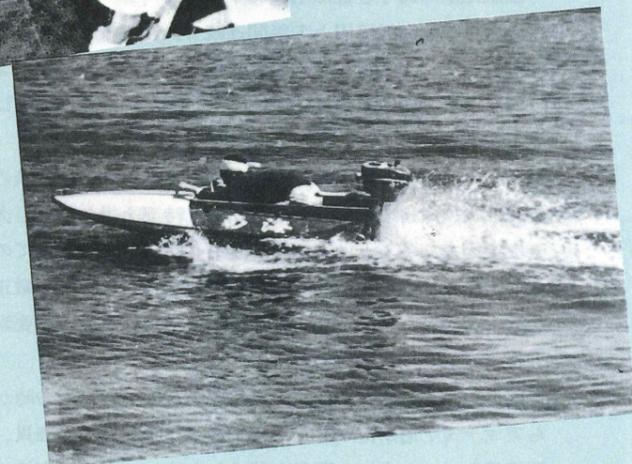


選手の養成

草創期の選手養成



▲琵琶湖養成所開所式



1. 琵琶湖国際モーターボート選手審判員養成所の設立

(1) 競走実施に先がけての急務

「選手養成」については、モーターボート競走法案審議中より思案をめぐらせていた笹川会長が、実弟春二氏にこれに関する手配を依頼、春二氏は人を介して佐藤与吉氏に協力を求めていたことはすでに述べた通りである。

当時滋賀県自転車振興会の理事であり、競輪の選手養成についてはすでに経験のあった佐藤氏は、これを受けて早速に笹川会長とも相談の上「琵琶湖国際モーターボート選手審判員養成所」を設立すべく準備をすすめ、法制定の約2ヵ月後にあたる昭和26年8月28日には開所式を行うに至ったのである。全国初の「モーターボート選手養成機関」であった。しかしながら、当時点では連合会設立は実現していなかったため、この養成所はあくまでも佐藤氏の「私的機関」にすぎなかったことになる。しかし、ともあれ選手養成の第一歩は確実に踏み出されたのである。



▲琵琶湖養成所正門での女子養成員

当時のことを同養成所の創立者であり最初の所長でもあった佐藤氏は、養成所2周年記念の際発行された「貳歳の

記念」というアルバムの中で次のように述べている。

『笹川良一先生はモーターボート競走を発案され、その法案の作成に関しては、競輪法を起草された倉茂貞助氏に依頼されたと聞いております。それを知って私も、日本の海事思想の普及のためと賛意を表しておりました。そんなところへ、昭和26年4月12日夜、笹川先生より電話にて明13日10時までに大阪北浜の事務所へ出向けとのことで、何の用務かととにかく事務所へ行ったところ、笹川先生曰く、日本の島国を防備するにはまず海洋思想を普及しなければならぬと思うから、君も聞いておるモーターボート競走に協力せよ、とのお話で私も微力ながら笹川先生の国家国防の強語に協賛する意を申し上げてお別れいたしました。

同年6月18日モーターボート競走法案が制定公布されると、笹川先生から再び「いよいよ競走実施に当り、各県に競走場が設置されるが出場する選手は皆無である。急速なる選手養成が必要だ」というお話がありましたので、滋賀県庁の了解も得て、選手養成には最適地たる琵琶湖において同年8月28日、当養成所の開所式を挙げ、9月3日より科程を開始いたしました。』

また、佐藤与吉氏がモーターボート選手の養成をするに至った理由、琵琶湖にその養成所が設立されたことなどに関し、与吉氏の子息栄一氏(同養成所の教官でもあった。現在「びわこ企業」社長)は、次のように語る。

「モーターボートの選手養成を父与吉が行うようになったのは、笹川会長の実弟である春二氏からお話があったため、当時父は滋賀県自転車振興会の理事をしており、競輪選手の養成も手がけていたのです。そんなことから、モーターボート選手養成のお話もきたのではなからうかと思えます。また、琵琶湖でそれを行うようになったことにつきましては、日本の中心に位置していて便利であること、滋賀県知事の許可もとれたこと、などの理由によるものではないでしょうか。」

(2) 「試走会」開催から始まった選手養成

選手養成に関し笹川会長が佐藤与吉氏と初めて接触を持ったのは、モーターボート競走法案が国会に上程(26年3月12日)されて1ヵ月ののちという。つまり、笹川会長は法案作成とほとんど時を同じくして「選手養成」に対するアクションをも起しているのである。そして、これを受けた佐藤氏は「琵琶湖養成所」の設立に向けて手さぐりの準備を始める。



▲佐藤与吉氏胸像

当時の状況は、佐藤氏の子息栄一氏によれば、「ボートレースのことは何もわからないわけですから、とにかく実際のレースを見るべく神奈川県相模湖へ行ったのです。その頃相模湖では、アメリカの「進駐軍」が中心となって、これに日本のボート好きが加わるかたちで日曜ごとにアマチュアレースをやっておりましたから、そこへ行って初めて「ボートレース」というものを見たわけです。その後、7月の末頃でしたか、このアマチュアレースに出場していたキヌタモーター及び安宅氏を琵琶湖に招致しまして、試走会を開きました。それを見てようやくボートレースなるものに自信を持ったような次第です」ということになる。

この時の「試走会」について安宅氏(現東京パワーボートセンター経営)は、当30年史草創期篇「ボート・モーター製作者座談会」の中で、次のように語っている。

『……笹川さんのほうから「モーターボートというのがどんなものかわからないから、ちょっと走らせてみてくれないか」というお話がきた。それで25年7月28日から30日まで琵琶湖にモーターボートを持ってって走らせたのです。確か「飛竜」という名前がついていて、それにキヌタのエンジンをつけて走らせた。……』

試走会に集まったのは関係者ばかりではなかった。これを実際に見学していたというある関係者は、その時の模様をこう語る。

「この試走会には笹川氏も来ておられまして、さあいよいよ始まった。みんな固唾をのむ…。ところが、安宅氏が持ってこられたのはキヌタの15馬力なんです、いざ動してみるとこれがスゴイ爆音、しかもそれが山彦となって返ってくるんです。だから最初は見物人なんていなかったのが、その爆音で一体何事かと…。自然と見物人も大勢になっていったことを覚えています。」

ともあれこうして関係者は、モーターボートレースへの知識を深め、体験を経て、徐々に自信をつけていき、やがて選手養成所の開設へと踏み切るのである。

そして、昭和26年8月28日、琵琶湖養成所開設は成った。その後昭和31年10月30日の閉所まで、5年2ヵ月という年月をこの養成所は、モーターボート競走のため、地域社会のために陰の力となって働くのである。



▲高速艇「春龍号」

2. 琵琶湖養成所における養成訓練の推移

(1) 2ヵ月養成からの出発

のちに「琵琶湖養成」と呼ばれる琵琶湖国際モーターボート選手審判員養成所での選手養成は、昭和26年9月3日入所の第1期生から、30年5月末日修了の第29期生までの3年9ヵ月間実施され、この間に1,090名余の養成を行っている。

しかし養成訓練の内容は時代の流れや諸々の事情から少しずつ変化しており、これを大別すると養成訓練の期間により次のように分けられる。

①初期の2ヵ月養成(第1期生～第14期生)

②中期の3ヵ月養成(第15期生～第22期生)

③末期の4ヵ月養成(第23期生～第29期生)

当初における「2ヵ月養成」は、26年9月3日入所の第1期生(同年11月3日修了)から28年2月6日入所、4月6日修了の第14期生までの、1年7ヵ月実施されている。この間に訓練を受けた者551名、中には30名弱の女性も含まれており、女性の登録選手第1号則次千恵子嬢(4期生)も入っていた。2ヵ月間の養成訓練の概況は別表の通りである。

当初の訓練や生活の模様を、「2ヵ月養成」の受講生である現役選手ほかの人たちの談話で再現してみよう。

○ダービーも制覇したことのある「第1期生」の談話

『26年8月に新聞で「募集」のを知り、当時まだ高校の3年生でしたが友達2、3人と受けてみた。ところが合格となったので、9月の初めに養成所へ行ったわけです。しかしその頃はまだエンジン、ボートもなく、あるのはただの箱舟2つだけ。それを手漕ぎで1週間くらい練習させられたでしょうか。9月末になってようやく「飛竜」という3Pが、キヌタの7.5馬力と一緒に入ってきた。しかし、これはスピードが速いため乗りこなす者がおらず、実際には転覆しては整備しているということのほうが多かったよう

です。そのため大村の初開催に行くまでキヌタには乗れなかったというのが実状です。そのうちマーキュリーの5馬力が2基入ってきましたので、それを箱舟につけて旋回やスタートなどの乗艇訓練をやったわけです。しかし、操縦の時間というのは4日に1回ぐらいの割合でしか、つまりエンジンの調子が悪いためですが、乗ることができず合計しても2時間と乗ってないくらいでした。12月になった頃琵琶湖競走場で編隊航走をやりまして、初めてそれがモーターボート競走の形なんだということを知りました。

そのうち2期生、3期生が入ってきて、私たちが教えたりもしたのですが、その間に「もうモーターボート競走というのはできないそうだ」という風評が立ったりして、非常に不安な思いをしたこともあります。



▲第8期生と教官

翌27年の3月16日になって初めて「登録試験」というのが行われ、それを受けてようやく「選手」のあかしをいただいたというわけです。」

○当時の受講生の「生活」について「第8期生」の談話

『訓練期間中は一般の家に下宿しまして、そこから毎朝訓練所へ通ったものです。しかしこの頃下宿では、米穀通帳か食券がないと食事はとれなかったのですが、とれた場合でも茶わん1杯ぐらいのもので、生活は苦しかったです。』

○当時教官であった佐藤栄一氏の談話

『選手募集については、1ヵ月間くらい“新聞広告”を出したのですが、それで18名ほど集まりました。で、最初は入所金を5,000円とったのですが、これが一時に払えない。2～3回に分けて払ったり、中にはネックレスを持ってきてこれを代わりにというような人もおりました。』

訓練で一番困ったのはガソリンのことですね。当時ガソリンは統制されていたから、ひとカン2万円以上もするヤミのガソリンを、知人の経営するガソリンスタンドで三押九押して分けてもらったり、またそれを運ぶのに苦労したりと、大変でした。しかしこの頃、父与吉は笹川先生からよく「選手はまだか」と催促されていたようです。』

○実技や学科を担当した西村晃氏(現滋賀県競走会)談話

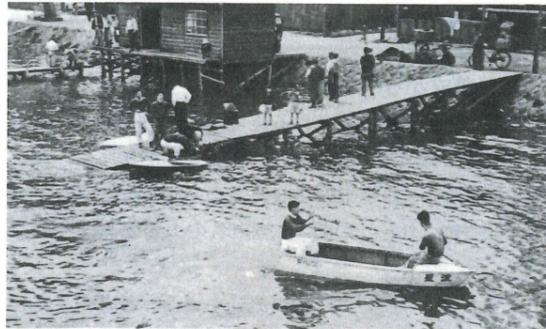
『規律ということでは、“本栖”がうちの真似をしたんじゃないかな(笑)と思ってるくらいで、ラップで始まり、ラップで終わる軍隊式の養成生活でした。当時は終戦後でしたから軍隊経験のある方が多かったんです。したがって、規律に厳しいという精神は当初からありましたね。ただ、合宿の場所がありませんでしたから、「関屋」「菊屋」「橋本」などという所に分散して下宿していました。この点が本栖との大きな違いですね。』

このように、受講するほうも教えるほうも一体となつての懸命な時代が過ぎていき、「2ヵ月養成」も中期を迎えると、状況は若干変わって次のようになってくる。

○第9期生(昭.27.9.5～11.4)の談話

『入所募集ということについては、新聞、あるいは近所に住む“入所生”から聞くなどして知りましたし、宣伝のポスターなども見たように記憶しています。われわれの場合入所金は18,000円、その他の費用としては下宿代が月4,000～5,000円だったでしょうか。』

操縦時間は1日2～3回で、1回につき10～20分くらい乗りましたから、開設当初の訓練に比べればかなり乗った



▲箱船の手漕ぎ訓練

ことになるのではないかと思います。操縦訓練の内容は、初めの頃が陸上での乗艇姿勢やエンジンをかける練習で、これを1～2週間やりました。そのうち、2人乗りの箱舟にジョンソン25馬力を付けて始動発着や旋回の練習をしたんですね。3Pの「飛竜」に乗ったのは1ヵ月後くらいでしょうか。』

登録試験の実技というのは、箱舟に2人乗ってスタートテストが2本、旋回、始動発着はピット5手前でエンジンを停止し、パドルでピットへ着けるというようなことをいたしました。』

9期生といえば、養成所開設以来約1年後ということになるが、この談話にもあるように確かに操縦そのものの練習時間は、1期生のそれに比べ伸びてはいる。しかし内容的にはさほど変わってはいなかったといえよう。

では、これが「2ヵ月養成」の末期である13期生ともなるとどう変わってくるのだろうか。

○13期生(昭.28.1.6～3.6)の談話

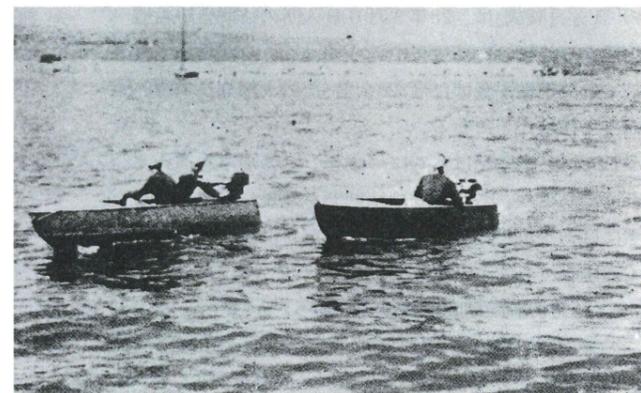
『私の場合、自宅が西ノ宮だったものですから下宿はしませんでした。毎日4時半起きして養成所へ通いました。訓練の開始時間というのが8時半でしたから、かなりきつかったことを覚えています。』

訓練の内容は、朝のうち学科をやって午後からが操縦な

どの実技というものでしたが、実技といっても毎日乗れるわけではなく、順番待ちが多くて2～3回に1回、しかもこの1回が5～6分なのですが、それくらいしか乗れないということもありました。しかし最終的には4～5時間近くは乗れたんじゃないでしょうか。』

操縦については、陸上での基礎訓練ののち、箱舟に5馬力のマーキュリーを付けて2～3周する旋回から始めまして、最後の頃は1Pハイドロにヤマト27型15馬力を付けて2～3艇の編隊航走やスタート練習を5～6回というところまではやりましたね。しかし“模擬レース”をした覚えはありません。ただ、ほんの僅かですが3Pボートにも乗りました。この頃われわれ(13期生)の割当器材というのは6隻でして、特に整備用のモーターはありませんでしたから整備についてはエンジンを拭いたり、ポイントを磨いたり今でいう“航走用整備”程度のことだけでしたね。』

訓練修了後の登録試験は琵琶湖競走場で行われましたが、実技では3秒以内のスタートが5本ということで、この時は訓練と異なり自動の大時計使用でしたから非常に心配というか、不安を感じたものです。そのほかに登録試験では“8の字旋回”をやらされまして驚きましたね。』



▲教官と伴にエンジンの始動訓練

こうして「2ヵ月養成」も月日を重ねるうちに、操縦時間4～5時間近くまで伸び、その内容も「編隊」や「スタート」の練習、一部模擬レースが入るなど、徐々に「養成」のかたちを整え始めてはいた。しかし、“模擬レース”などはほとんどの期で実施されておらず、僅かに13、14期生で行われた程度、それも当時の“出走表”によれば6隻出走しても完走するのは3隻がやっとという有様。フライングはもとより出遅れ、エンスト、未出走など、まさに事故多発といった状態でおよそレースの形態を成さず、かろうじて“レースのかたち”を知るに過ぎない“訓練”ではあった。本番レースを目指して“本格的訓練”など思いもよらぬ状況だったといえよう。

(2) 選手の力量不足が問われる事故も多発

琵琶湖養成所でこのような選手養成が行われている頃、モーターボート競走業界はどのような進展を見せていたであろうか。

琵琶湖での「2ヵ月養成」がはじまってから約3ヵ月後、モーターボート競走法制定より約6ヵ月後の11月28日、業界あげての念願であった「連合会」設立が成った。

そして翌昭和27年3月には、第1回選手資格検定試験が大津で、第2回が大村で実施され、大津では40名受験して25名が、大村では44名中26名がそれぞれ合格をみた。こうして同3月末には第1号の登録選手が誕生したのである。

続く4月6日には早くも「大村競走場初開催」——しかしこれには初めてのこととはいえ“反省”する部分も多く、連合会は運輸省、各地施行者、競走会等と共に「第1回モーターボート競走連絡協議会」を5月19日に開催している。当然選手養成についても数々の意見交換があった。そして、6月3日には“選手に告ぐ”第1号が出されたのである。

しかし、同年8月13日にはモーターボート競走業界最初の騒擾事件が、津の第9レースで発生する。種々の要因が



▲勢揃いした第10期生と教官

からみあつての騒擾ではあつたが、なんといっても選手の「力量不足」は大きく響いた。

翌28年になると連合会は、折からのモーターボート競走等公営競技に対する世論の不評に、考査室を設置し指導調査に乗り出すなど競走発展のための具体策にとり組むが、そのひとつとして企画され、既成選手の資質と技術向上のため実施されたのが近江神宮での選手講習会であつた。この講習会のはちに選手定期訓練として制度化される。

各地競走場におけるレース展開、選手の「活躍ぶり」に、連合会としては考えるところが多々あつた。訓練の実情に関する反省も大きく横たわつていた。選手そのもののレベルアップを図るためにも、訓練の内容を変え、レベルの高いものにしていかなければならない。こうした想いは、連合会はもとより業界全体に深く広がつていったのである。こうして琵琶湖の「2ヵ月養成」はやがて期間を1ヵ月延長した「3ヵ月養成」へと移行する。

しかしながら、初期のこの養成(2ヵ月)について連合会はそれなりの評価を与えている。以下は、昭和28年3月25日発行の連合会会報よりの抜すいである。

「大津市の選手養成所(連合会公認)は、モーターボート競走法実施に伴い1昨26年8月末に開所され、養成を開始。爾来本年1月までに修了者409名(1期生から12期生まで)、

うち登録選手306名を出した。その間選手養成に関しては関係方面の絶大なる協力を得て教養施設の拡充を見て名実ともに選手養成所として多大の成果を挙げた。

養成所修了生の状況は次の通り養成期間は2ヵ月で、第1期(昭.26.9.3~11.3)入所生18名、修了生18名、当会の登録試験には全員合格した。26年10月3日入所の第2期より28年2月10日第12期修了まで每期入所、修了生が増加し、第4期以来37名から多いときは56名となり、2月10日第12期までの入所生419名(うち女子25名)、修了生409名(うち女子24名)、登録した者306名(うち女子13名)である。

目下養成中の入所生は、第13期(昭.28.1.6~3.6)54名(うち女子3名)、第14期(昭.28.2.6~4.6)80名(うち女子2名)第15期は約50名を3月6日入所せしめ養成する。」

(3) 入所者の選考も厳しく「3ヵ月養成」へ

昭和26年8月に開所した「琵琶湖国際モーターボート選手審判員養成所」は、同年9月入所の1期生から翌々28年4月6日修了の14期生までを「2ヵ月養成」として育ててきたが、続く15期生からはその訓練期間を1ヵ月延長の「3ヵ月養成」とした。

この「3ヵ月養成」は、28年3月6日入所の15期生から翌29年1月6日修了の22期生まで計8期、10ヵ月間実施されるが、この間訓練を受けた者320余名、その大部分が実戦へと巣立ってゆくことになる。

こうして「選手養成」はさらに一步と、その歩みを進めていくわけであるが、ではなぜ訓練期間を延長したのか、その背景には何があつたのか——このあたりについてももう少し深く追求してみることにしよう。

① なぜ1ヵ月の訓練期間延長が必要だったか——

琵琶湖養成所開設の約7ヵ月後、昭和27年4月にはテストケースとはしたものの大村初開催という事実上のモーターボート競走誕生があつた。この時の選手は、すでに独自

の選手養成を行つていた地元大村、そして琵琶湖両養成所よりそれぞれ選手を送り出して、とにかく間に合わせることはできた。

しかし、大村初開催に続いて「競走場開設」の名乗りをあげる地方自治体は多く、昭和27年度中に9場が次々と開設されていき、なお翌28年には爆発的増加が予定されていた。当然開催日数も増え続け、それにしたがつて選手の数は不足状態を呈してくる。急速な、しかも大量の選手養成が必要であつた。これに琵琶湖養成所がどう対処したかは、26年9月から28年3月までの、いわゆる「2ヵ月養成」で登録した選手数412名という「実績」からしても推測できよう。とにかく当初は、いかに選手の頭数をそろえるかが最大の問題であり、目標であつたといえる。

したがつて訓練期間は2ヵ月であつたし、訓練の結果は旋回がやつと、スタート訓練がほんの少々という極めて水準の低い(現在から考えれば)ものであつた。もちろんそこにはボートやモーターなどの器材が不足していたこともある。しかし、大村初開催までは誰も本番レースはおろか、レースにつながる訓練さえ体験していなかつたことは確かといえよう。



▲「いざ乗艇」(尼崎 昭和27年頃)

そして、昭和27年4月以降、訓練不足の「急造選手」が各競走に出場することになり、レースは文字通り「事故多発」、ときにはレースの形態を成さないことさえあつた。こうした「惨たんたるレース」の結果は、当時の出走表からも伺い知ることができる。

ちなみに昭和27年5月16日の大村競走場でのレースでは毎回のよう失格(フライングを含む)、欠場が記録されており、とくに第8レースでは6隻立てのうち1隻は欠場、3隻が失格、つまりは完走さえすれば入着という状態であつた。また、同年8月13日の津競走場では天候が悪かつたこともあつて第2レースが中止、第5レースでは2艇が失格、1艇が欠場、第8レースではレース不成立で全額返還という事態を招いている。以後の第10~12レースは中止打ち切り。翌14日は全12レースのうち全艇が完走したレースは4レースのみ、1レースで4隻の失格または欠場のあつたレースが3、3隻の失格、欠場のあつたものが3レース、という事故多発ぶりであつた。

こうした状態は27年度中続く。たとえば同年12月21日の芦屋競走では、全11レースのうち第6レースは中止、全艇6隻完走したのは2レースのみ、その他のレースでは毎回のよう失格、欠場、転覆が続出した。

こうした状況の一方で、ファンの目は少しずつ肥えていき、選手とファンの間にあつて運営者側は数々の辛酸を舐めていたわけである。まして翌28年は「飛躍の年」として期待されていた。27年当時の競走の経緯を見、翌28年への展望を重ねて連合会は、27年12月20日発行の会報にこう述べている。(選手に求めている部分を抜すい)

「レースが1回終了するごとに、選手がどんどんと技術を向上させて行くのが目に見えていった。今日でこそ誰もフライングスタートをするこのレースを不思議と思わないだろうが、この春時分ではフライングスタートそのものが問

題となり、何度となく蒸し返し苦情を聞いたのでずい分いやな思いをした。それがこの1年で一般にも関係する人々にも理解されてきたというのは長足の進歩といえよう。

選手もやっと走ることを覚え、関係者も一般観客もやっとモーターボートレースのやり方がわかったというのが本音だろうと思われる。この次の1年こそそれに磨きをかけてのレーステクニックとして、微妙な、面白い、痛快な場面展開をし、本当に観客に理解され喜んでいただけるようになるであろう。」

「次の1年こそ」という連合会、各地競走会の意志を受けファンの期待に応えるべく、選手養成も従来の大量養成の方針を変えて、養成期間を1ヵ月延長しての3ヵ月とし選手の技量向上を図ることとなる。質の向上、よりよい競走の運営を目指しての新しいスタートであった。

②「養成計画」「入所規程」も新たに

ファンあつてのモーターボート競走——これは、「生みの親」笹川会長の、また関係者全員の当初から貫かれているモットーであるが、それを具体化するのとはただ一つ、「面白いレースをファンに提供すること」である。そして、そのためには選手の技量向上が何よりも必要であった。

琵琶湖養成所では連合会とも計って従来の養成システムの一部改正を加え、新たな「養成計画」を作成。選手養成のより一層の充実を図ることとなった。この養成計画の概要については、昭和28年3月25日発行の連合会会報に掲載されているので引用することとしよう。

「28年度の養成計画案は、毎月普通科生50名ないし70名を選考入所せしめ、2ヵ月養成の上、修了試験に及第した者のうち希望者を競艇専修科に収容し、4週間及び登録試験期日前までの期間実習させる意向である。」

この「3ヵ月養成」からは、入所規程や身体検査基準も作成された。つまり、入所者の選考を厳しくすることにより、

より良い者を入所させようとするものである。

「入所規程」は第1章総則から第5章の修了及び検査斡旋までの項目で構成され、第2章第3条には、「本所に入所せむとする者は、年齢満16歳以上満28歳までの者にして新制中学卒業以上の学力を有する者…云々」とある。

また、「身体検査基準」は5項から成り、内科、視力、外科、耳鼻、その他(成人病等)についての検査基準がうたわれている。

③ 訓練状況とその内容

養成計画も新たに、入所規程や身体検査基準を作成しての新しい出発をした「3ヵ月養成」であるが、その訓練の状況はどんなものであったろうか。これまでの例によって、当時の受講生に登場願うこととしよう。

○15期(昭.28.3.6~6.5) 修了生の談話

『入所のための身体検査は、大津の保健所で行われましたが、この時は先輩の訓練生が班分け、誘導と実によく面倒を見てくれました。検査の中では視力と尿タンパクのときかなりの者が落ちましたのでよく覚えていますが、そのほかの検査についてはあまり覚えてないですね。

入所に際しては45,000円を一括して納入したのですが、そのほか月々に下宿代として1,500円ぐらいかかりましたから、当時の私としてはこれがかなりの負担でした。

操縦時間というのは、1日に1回か2回、それも転覆が出ると割当器材が少ないためまったく乗れない。したがって卒業するまでにあまりたくさん乗ったとは思えません。ただ卒業間際になってからですが、2艇の編隊とかスタート練習を2~3回、またレース形態ということでは模擬レース、といっても2~3隻しか完走できないレースでしたがそれを2度ほどやりました。この時は、第1マークを6艇でへアピンターンをするのは危険だとして、ブイを2個入れ、全体としては3点マークのレースコースだったと記



▲マイクロ・モーター(昭和27年頃、琵琶湖)

憶しています。また旋回に関しても私達の技量としては、アウトからアウトへ回るという方法しかとれなかったですね。こうした訓練に使われたのはエビンルート、マイクロ、赤ヤマト28型などのモーターと1Pハイドロ、ランナー、重ランなどのボート、だったと思います。

学科は毎日1時間ぐらいいやりましたが、法規、機械工学といった課目の時間が多く、ペーパーテストもまた多かったような気がしますね。国語とか数学といった一般学科は卒業間際に少しやったという程度ではなかったでしょう。

このような訓練を3ヵ月間受けたのち登録試験に臨んだわけですが、学科試験は琵琶湖競走場の投票所で行われました。実技は変則3点マークで行われ、始動発着や旋回、スタートは5本で、ほぼ一定の所に集まっていれば合格ということだったと思います。』

○17期(昭.28.5.6~8.5) 修了生の談話

『私達の場合操縦時間は、班として1日2時間の課業が組まれていたのですが、全体の人数が40名ぐらいいましたから、訓練の前半では1週間で3~4回、1回につき5~6分ぐらしか乗れませんでした。使用した器材は1PのB級ハイドロにマーキュリーモーターをつけたものでしたがなんといっても割当てのボート、モーターが2艇しかありませんでしたから、転覆があったり故障したり、また先輩に器材が使われてしまったりすると、もうまるで乗れなくなってしまふんですね。

こんな調子で2ヵ月が過ぎまして、訓練も後半に入る頃から3Pのボートに乗ったり、ヤマト28型の操縦をしたりということをはんの僅かながらやりました。また修了間際には、2艇の旋回やスタート練習を少し…これは手回しの時計を使ってですが、やりました。しかし、レース形態の操縦に関しては登録試験のとき初めてやった程度、ほとんどやってないと言ってよいでしょう。それでも訓練全体を通してみますと、やはり操縦が最も多く、主となっておりまして、学科のほうは機構学や一般学科、それに整備も含めて従となっていたように感じますね。』

3ヵ月養成も回が進み、20期生ともなるとその訓練内容等はやや変わってくる。

○20期生(昭.28.8.6~11.6)でもある某有名選手の談話

『高校1年の時でしたか、夏休みを利用して受験しました。試験場は大津の保健所か病院だったと思いますが、そこで学科試験、身体検査、適性検査を受けたわけです。しかし現役の学生ということもあってか学科はやさしく感じましたね。で、この入所試験に合格したものですから高校はあっさり中退、8月の初めにはもう琵琶湖養成所に入所していました。入所金は5万円、しかしこの頃高卒の初任給が5千円くらいという時代でしたから、私としてはかなりの負担でした。それに訓練を受けるために下宿したその費用が、毎月5,000~5,500円かかりましたね。

われわれ第20期生というのは総勢38名でしたが、これを2班に分け、各班にモーターが1基割当てられました。初めの頃は箱舟にサービス用の5馬力エンジンをつけての訓練でしたが、これが1日に1~2回ぐらしか乗れない。そして50~60分ほどの間を2~3周ぐるぐる回るという慣熟航走のような、旋回のようなことを2ヵ月ほどもやったでしょうか。

その後の1ヵ月間でようやく10~15馬力のマーキュリーやジョンソン、エビンルート、ヤマトの黄タンク28型(こ

れは上級生用であった)を、重ランナーや1Pハイドロに付けて操縦するというのをやりまして、最後に変則の3点マーク(第1マーク側に2つのマークのコースを設置し手回しの時計を用いた)模擬レースを2~3回、それから卒業記念レースを行って、全課程を修了したわけです。

登録試験での実技は、1Pハイドロブレーンを使ってピットへの発着、旋回、スタートなどでしたが、あまり難しいものではありませんでした。この時の印象でひとつだけ強く残っているのは、受験番号を決めるのに背の高い者から並べられたということでしょうか。

こうして訓練が終り、いよいよ本番レースへと臨んだわけですが、先輩選手のほうが技量的にはるかに優れていましたね。」

④ 「3ヵ月養成」で得たもの

身体検査を受け入所試験を経て、「選ばれて」入った3ヵ月養成の受講生たちは、訓練の内容も学科よりは実技に力が入れられ、操縦時間も5~6時間へ、その中には慣熟航走や2艇並走も含まれ、さらに修了間際には数少ないながらスタート練習、2~3回の模擬レースも体験するなど、「2ヵ月養成」に比べればかなりの進歩が見られたといえる。しかしそれはあくまでも「体験」の段階であって、「十分な訓練を受けた」ことにはならなかった。「日進月歩」ならぬレースごとにめざましい進歩をしている本番レースに対し「養成訓練」のほうはなかなか思うようにならなかった。いわば、実戦の選手と養成中の選手との差は開いていく一方とも思われたのである。

こうした状況を察知してか、当時のある受講生は、連合会宛に次のような「不安」を手紙で訴えてきている。

「教科書やエンジン、ボートなどが不足しており、割当エンジンはわれわれ17期生全体に2艇と少く、それがまた故障することも多いため、乗艇できるのは多い日で1日3~



▲乗艇待ちの訓練生(ヘルメットの代わりに飛行帽)

4回、少ない日は1日1回という状態です。1回の乗艇時間は約1分間、入所以来の1日の平均は2回程度です。また他の講義といえば、機構学と一般学科が少しだけ、こんなことで果たしてこの短期間に艇を理解することができ、選手としての技量を取得することができるのでしょうか。」

この受講生の不安通りに、実戦で活躍中の選手と養成所を出たばかりの選手の「実力の差」の甚だしさに、連合会は28年秋(9.10)にまたしても「精進を期待す」として、第4号の「選手に告ぐ」を発している。当時の連合会会報も、「当初、僅かに200名以下であった選手数も、最近ではすでに出走回数400回を超える古豪選手をはじめ、初陣を待つ新人選手諸君を含めてその数約800に近く、古豪と新人との技量差ようやく、顕著なるものがあります」と、その状況を説明している。

この辺りの様子は当時(昭和29年1月~4月)の選手成績集計にもはっきりと表わされている。つまり新人選手は低勝率ばかりか高事故率をもはっきりと示しているのである。

「3ヵ月養成」自体は確かに「養成の進歩」であった。しかし、本番レースの進歩のほうをそれをはるかに上回ったのである。連合会ではこの間に「選手災害補償制度(28.6.10)」を発足させ、「選手級別決定基準」を制定(29.1.1)するなど選手の補償問題の確立を図り、その上で技量練磨、士気高

揚を説き、選手養成に力を入れていた。

「3ヵ月養成」では「実情」に沿わず、しかも向上をも望めないと判断した連合会は、琵琶湖養成所と合議の上で訓練期間をさらに1ヵ月延長、「4ヵ月養成」を決める。昭和28年12月1日~29年3月31日養成の第23期生からの実施であった。

(4) レベルアップめざし「4ヵ月養成」へ

モーターボート競走の「実情」に沿わない、つまりより優れた選手を必要としはじめた周囲の状況に対し、当時点での養成方法ではこれに応えられないとした連合会、ならびに養成所は、養成員の技量向上をめざして訓練期間をさらに1ヵ月延長するが、この「4ヵ月養成」は昭和28年12月1日入所(修了29年3月31日)の第23期生から実施され、翌30年5月末修了の29期生まで、1年6ヵ月間行われることになる。

この訓練期間の延長理由については、先にも少し述べたが、もう一度より具体的に探ってみることとする。

① 訓練期間さらに1ヵ月延長の陰に

「3ヵ月養成」もかなり進んだ昭和28年10月頃のモーターボート競走業界の状況を数字で拾ってみると、競走場数は17場(同年1月7場)、月間開催日数213日(同年1月58日)、登録選手数936名(同374)となっている。すなわち、10ヵ月の間に競走場数は2.5倍、開催日数は3.6倍、選手数は2.5倍にと、目を見張るばかりの大躍進を遂げている。これを選手1人当りの出場回数で比べてみると、11回からなんと164回へと信じられぬくらい大きく増えているのである。したがって出場するたびに選手はどンドン腕を上げていき、養成修了直後の選手との技量の差をこれまたどンドン広げていったのであった。

しかし一方では、出場回数の増加と共に選手の技量と自覚の欠如に起因する人身事故、スタート事故等も日を追っ

て多くなる傾向にあり、連合会は絶えず選手に対して警鐘を鳴らし続けなければならなかった。

この間に連合会から出された「選手に告ぐ」の内容を掲示し、当時の状況をふり返ってみることとしよう。

○昭和28年6月8日「出遅れ防止について」

『近時ファンのレースに対する知識はとみに向上し、一部ではすでに「先頭艇が第一マーク通過の際、当該艇との間に約150m前後の距離が生じては納得できない」という声すらあり、過日の第2回審判長会議においても「近時、ファンの不平不満の大半は出遅れ艇に対する八百長疑義にある」から、「この距離を約100~80mに短縮しては」という事も論議されている有様で、出遅れ絶滅が焦眉の急という段階となってきた。

当会においては、全般の情勢を考察し、如何にして公正かつ安全なレースを行うかに腐心しているが、これは一つ選手の技術向上とレースに対する責任感にまたねばならない。従って今後、各地競走開催に際し、競技委員長あるいは審判長より相当強力に指導される筈であり、あるいは罰則の強化も考慮されることと思われるので、十分戒心の上ファンに信頼される公正なレースの実施に努力して、フライング及び出遅れの無いよう切に希望する。』

○昭和28年9月10日「精進を期待す」

『選手諸君、不断の精進をもって技量を磨きあげ、一戦一戦に真摯敢闘して、より良きレースを展開し、モーターボートレースの発展に献身する者こそより多く酬われ、より豊かな生活を享受し得る者なのであります。選手諸君が今こそ心を新たに精進努力の道を一路直進していられることを大いに期待してやみません。』

○昭和28年10月1日「心のゆるみは禁物」

『技量の進歩に伴い競走の態勢が白熱化してきた今日、競走の状態は相当以上の危険を含んで、人身に対する事故もまたこれに比例して起っております。』

競技規則にもあるように競走は「勝つ意志をもって行わなければならない」ことはもちろんであります。

しかし競技規則を犯し、また他人を傷つけてまで勝敗にこだわることはスポーツマンとして最も恥ずべき行為であり、厳に戒むべき行為であります。

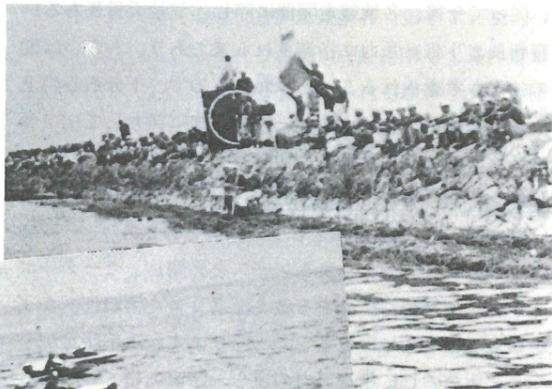
また地方、各地に転戦競走に馴れ競走を容易に考え、一瞬の心のゆるみを取り返しのつかぬ事故を惹起するようなことがあったなら誠に重大なことであるといわねばなりません。開催以来の人身に対する事故は次のような状態であります。

昭和27年4月～28年3月……………8件

昭和28年3月～28年9月……………17件

昨年度1カ年にくらべ激増してまいりました。

諸君はこの実情を把握し、自らの失態が「他人に与え、また自らにかかる」所を思い、新たなる自覚のもとに競走に臨まれることを望みます。』



▲手動式大時計によるスタート練習

○昭和28年11月20日「スタート事故の防止について」

『スタートの侵犯は著しく観衆の興味を減殺するばかりでなく、施行者はじめ関係者に多大の迷惑を招来し、ひいてはモーターボート競走の将来の興隆にも影響するので厳にこれを戒しめねばならない。

すなわちライン違反者に対してはその報告の遅速、配分の都合上これが処分に前後することある場合ありても、必ずこれを厳重に行うので諸兄もよくこれを念頭におき、1日も早くかかる恥ずべき措置の撤廃せられるよう精進されたい。』

これら「選手に告ぐ」によって、絶えず現役選手の自覚を促すと共に、高野山西南院にて「再訓練」を行うなど（この訓練は28年度中5回にわたって行われている）、連合会はさまざまなかたちで選手の資質向上等に努めたのであった。しかし、競走も初開催以来2年近く経過した昭和29年初頭ともなると、ファンの目はさらに肥え、選手数は1千名を超えるほどにもなっていた一方で死亡事故を含む人身事故の多発、ファンの興味を削ぐフライング失格や出遅れなどが相ついでいた。選手養成の面から見ればもはや大量養成の時代ではなく、質をこそ問われる時代となったのは明らかである。

そこで連合会は、飽和状態にあるともいえる選手たちの間に活力を注ぐため、資質向上のため、養成員に対する訓練期間を4ヵ月に延長と決定したのであった。

② 既存の選手間にも新風を

『訓練期間を「3ヵ月」からさらに「4ヵ月」へと延長することは、すでに早くから検討されていた。昭和28年9月の「第3回常務理事会」で初めて打ち出されたという養成計画の変更について、連合会会報はその概要を次のように掲載している（昭28.10.10）。

『資料等につき種々の検討の結果、現在選手数はすでに飽

和状態にあり、新開催地の増加を見込んでも現行養成員数は多過ぎるとの結論に達したが、その反面、常に新鋭を注入して気分を新たにする必要もあるので、選手養成所の一期当り養成数を25名程度に半減、他方現役選手に対する褒賞懲罰の励行で、悪質選手を淘汰、常に精鋭選手で所要数の充足を計る。

これによる養成所経営のアンバランスは連合会においてある程度これをカバーする。また入所前に適性検査等を励行し、養成修了生は少なくともこの点で不合格を出さないようにすることも決った。』

連合会は「4ヵ月養成」を琵琶湖養成所に要請しただけではなかった。すなわちこの時点より、連合会職員を養成所へ出向させ、学科、実技の両面にわたって直接の指導を行うこととしたのである。のちの「連合会養成時代」への第一歩でもあった。なお前掲の文中に「養成所経営のアンバランスは連合会において……云々」とあるが、これらの実際については当時の「大津の養成所助成方法についての打合せ覚書」にそのアウトラインが示されている。

○大津の養成所助成方法についての打合せ（昭和29年3月30日午後3時～5時 連合会事務局において）

〔打合せ事項〕

1. 教育の都合上新入所は隔月とされたいとの連合会の希望に対し養成所諒解。
2. 後期操縦実習の教官1名の補充については養成所において目下物色中。
3. 専任整備員2名補充の件はすでに中村、石田の両名がいるので問題なし。
4. 養成所は連合会からの出張講義は大いに期待しているが、なお少なくとも月1回は出張してきて生徒の勉学状態ならびに教育方法について指導されたいとの要望あり。座学に関しては隔月予定の18時間の専門講義のほか、間に月に1回（3日間くらい）出張し、基礎学課の講義指導

と専門講義の生徒の質問に応ずる事とする。実習に関しても予定の約18時間のほかに、随時機会をとらえて立ち寄り実習教育の指導に当ることとする。

5. 教育用の教科書を座学の各課目について編纂するようとの要求に関しては、できるだけ連合会で原稿を執筆することとする。

6. 連合会からの物質的援助については、目下養成所の収支計画を検討中であるから改めて具体的に申出をする。

7. 4月中旬当方より大津へ出張し、前の第6項について話し合い及び各教官との教科内容についての具体的な打合せをする。

この打合せが行われた昭和29年3月の、その月はじめ（3月1日）には「出遅れ」を盛りこんでの競技規程改正が行われている。



▲転覆艇の引き上げ作業

③ 訓練状況とその内容

選手養成にかかる連合会の熱意と、それを受けた琵琶湖養成所の努力と、がっちりスクラムを組んでの「4ヵ月養成」であったが、その内容はどのように変わったであろうか。ここでもやはり、当時の訓練を受けたという現役選手に語ってもらおうこととする。

○24期生(昭29.1.6~5.1)であった現役選手の談話

『入所試験は28年12月で、国語、数学といった一般学科を養成所の教室で受け、身体検査を保健所で受けたと記憶しています。入所は翌29年の1月6日、その時納めた費用が9万円でした。月々の下宿屋に23期生6名もおり、ぼくたち24期生は2名でした。

訓練方法は、全体を2班に分けて一方が操縦訓練をしている間もう一方は学科をやるというもので、学科は毎日のように一般、専門とそれぞれにやりましたね。

操縦のほうは、はじめの1週間が陸上で乗艇姿勢などといった基礎訓練、次の10日間ぐらいで箱舟にエビンルートやマーキュリーのサービス用モーターを付けて基礎訓練のおさらいをしました。それが終ると今度は、ヤマト黄タング28型を使って旋回の基本訓練をしたのですが、このモーターがなかなか始動しない、そのため1日中まるで乗艇できないということもたびたびでした。したがって本格的な操縦訓練というのは、もう修了も間近になってからだったと思います。その内容は、水面に竿を2本立てての8の字旋回、2~3艇を使っての交叉旋回や編隊などというものでしたが、編隊では教官艇についていくのがもう大変な思いだったことをよく覚えています。

ほかには卒業記念レースをするためあって、いろいろとレースの形態を習い、スタート練習も5~6回したでしょうか。しかしこれは、スタートとはこうしてやるものだという、いわば形がわかったという程度のものでした。

最後の課目としてやったのが卒業記念レースなんですが、これがまた大変なもので(笑)。と言いますのは、レースは2点マーク1,800に、3周ということで行われたのですが、なにしろ、われわれにとっては初めてのレース形態をとった操縦ということでもあり、フライング失格やエンスト、欠場が続出、完走するのは6隻中3~4隻という事故多発ぶりだったのです。

しかし、訓練が修了すると登録試験を受けなければ選手になれません。この試験は実技でスタートテストを5回、始動発着、旋回、編隊などというものでしたが、とにかく必死の思いでやりました。この時の印象でとくに強く残っているのは、最後の笹川会長による面接で、「現在の政治についてどのような関心を持っているか」と聞かれたことですね。選手はただ実技がうまければいい、というだけではないという視点に立っての質問だったのでしょうか。何故かとても心に残っております。』

この談話によっても察しられるように、笹川会長(当時会長代理)をはじめ連合会の選手養成に寄せる関心はなみなみならぬものがあり、実際に力をそそいでもいた。

29年12月5日に行われた「連合会創立3周年記念式典」では、「連続無事故選手」「十連勝」「完走月間運動①施行者②競走会③選手会」等の表彰を行って、優秀選手の輩出することを希い、奨励している。

では、こうして推進された「4ヵ月養成」の効果はどんなかたちで表われたであろうか。選手の資質向上にどのような貢献をしたのであろうか。

④ 期待の成果上から次時代へ

1年6ヵ月にわたって実施された4ヵ月養成は、修了者216名をおくり出して、昭和30年5月末、その幕を閉じた。しかし結論から言うならば、この4ヵ月養成では学科こそ増えたというもの、実技に関しては操縦技量を上げるための器材の大量投入がなく、そのため1人当りの操縦時間は延びることなく、課目ごとの練度もまた上がらなかったというのが実情である。そして、当初の目的のひとつであった「既存の選手間に新風を吹きこみ、一定水準での新陳代謝を図る」ことも達することはできなかった。

「4ヵ月養成」を終えて間もない選手達の成績を、当時の(昭.30.1~4月)選手成績表によって見ると、複勝率におい

て古参の選手に歯が立たないのはもちろん、事故率においてもはるかに高い数値を示していることがわかる。つまり、練習不足のまま実戦突入した彼らにとって、実戦で鍛えぬかれた古参選手のレベルははるか遠くにあった。現役選手を相手に戦い得る身心共に健全な新人選手の養成というのは、訓練期間の1ヵ月延長くらいではとうてい実現できなかったのである。また、時期的に見てもそれは難しい問題ということもあった。なぜか——その背景を今一度探ってみよう。

公営競技の中でもモーターボート競走が一番の後輩であるが、先発の競輪、オートレースも含めて当時の公営競技普及の速さは、関係者の予想すら上回るものであった。施設の不備や選手の質に問題が出てくることは当然とも言えその結果は相つぐ騒擾事件や不正の噂などとなって現われ世間は公営競技に対する批判を募らせていった。

それでもモーターボート競走は他の競技に先がけて、プロの名に恥じぬ選手の養成に努力をそそいだのである。少なくとも琵琶湖養成所を連合会公認の選手養成所とし、組織立った選手づくりに努めたのはモーターボート競走が最初であった。

しかし結果は競技の「普及率」のほうが先行し、内容を整えるにはあまりにも時間がなかった。そこへもって昭和29年臨時特例法の制定や、昭和30年1月10日の「河野発言」(トピックス篇P22参照)、騒擾事件の多発、競走法の時限規定の更新のたびに湧き起るギャンブル廃止論であり、それに続く昭和32年6月10日の競走法の全面改正(トピックス篇P34参照)へと続く一連の動きである。連合会もほぞを固めて今一度モーターボート競走全体を見直すべき時が来ていた。

こうして選手養成は、業界の存立基盤強化策のひとつとしてやがて「連合会養成時代」へと移ってゆくのである。



▲訓練は体力の養成から

大村養成

1. 長崎県モーターボート選手養成会の設立

(1) 臨機の措置として独自に準備開始

モーターボート競走法の制定が成るや、いち早く設立の認可を受けたのが長崎県競走会であった。法公布より約2ヵ月後の8月10日である。

しかし、実際にモーターボート競走を実施するためには競走場や選手の登録をしなければならないが、それを行う機関である連合会が当時はまだ設立されていない。

一方、認可された長崎県競走会のもとで施行者となることになった長崎県大村市では、「市制存立の危機」という大問題を抱えておりそこから脱出するためにも是非でも競走の「早期開催」をしたいと、懸命の努力をしたのである。競走場の建設を急ぐと共に設備、器材等についても手を尽くし、やがてどうにかメドがつかるところまでこぎつける。

ところがここに、思いがけぬ問題が持ち上がった。連合会の設立が遅れているため選手確保ができないのである。

しかし、大村市としてはそのまま手をこまねているわけにはいかなかった。モーターボート競走の早期開催を実現することこそ、市の財政建直しに通じる道をひらくことである、という大目標があったのである。

そこで考えられたのが、自らの手による選手養成ということであった。地元出身の選手によるレースとなれば人々の興味をよりそそる、という大きなメリットもあった。

あくまでも臨機の処置としてはあったが、こうして大村市と長崎県モーターボート競走会が協力しての「選手養成」はスタートを切った。この間琵琶湖では、すでに選手養成のための準備も整えられ、養成所も開所されているが大村ではそのことについてあまり詳しくは知らぬまま、独自の養成準備を進めていったのである。

この大村での選手養成は、のちに同じ九州地区の若松、芦屋、さらには福岡、唐津等の競走場開設に当っても大きく寄与していくが、そのいずれもが特定の目的を持った短期の養成であり、継続的に選手を養成するという目的は持っていない。したがって、いわば過渡的なもの、臨時的な養成と位置付けることができ、琵琶湖養成とはその目的において異なるといえよう。

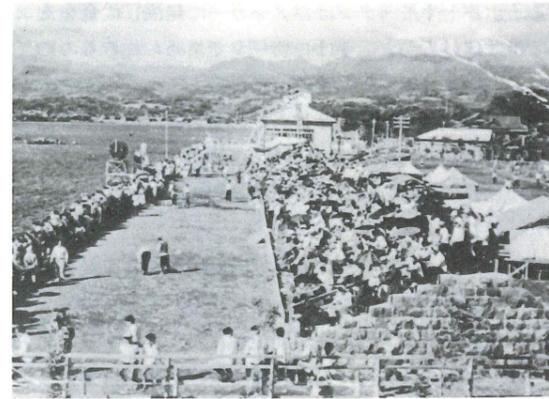
しかし一面で、この大村養成が果たした役割はひとり大村市にとどまらず、九州地区競走場の開催に大きく影響したことは確かである。その意味で「大村養成の経緯」を明らかにすることは、九州地区競走界発展の、ひいてはモーターボート競走発展史上にとっての、非常に意義ある事柄と言えるのではなからうか。

そこでまずはじめに、「大村養成」に至る背景というものをもう一度振り返ってみることにしたい。

(2) 早期開催計画のやむなき「事情」

モーターボート競走法が制定された頃のわが国の状況、とくに地方自治体等の経済的困窮ぶりについてはこれまで

▼初開催当時の大村競走場



にもたびたび(トピックス篇その他)触れてきたが、ここ長崎県大村市においてもその財政難は決して例外ではなかった。当時の様子を記して、長崎県モーターボート競走会編纂(創立15周年を記念して)の「競艇沿革史」は次のように述べている。

『戦争中の大村市は、旧海軍航空隊や旧陸軍大村連隊の所在地として栄えたが、敗戦によって軍が解体されるや農漁業以外には市の財政を支える産業とてなく、その財政的基盤は根底からくつがえされ、失うこととなった。また、当大村市は戦時中、近在の町村を合併して市制をとってきたものであったため、戦後もほどなく3年めという昭和23年に出された占領軍の「戦時中強制的に合併した市についてはその住民の意志により市制の存廃を決定すべし」との指令もあり、市の財政的基盤喪失ということも手伝って、まさに組織崩壊の危機に直面していた。

大村市としては、こうした局面を打開するため次のような基本施策を立て、これを早急に具体化しなければならぬという絶対的必要にせまられていたのである。

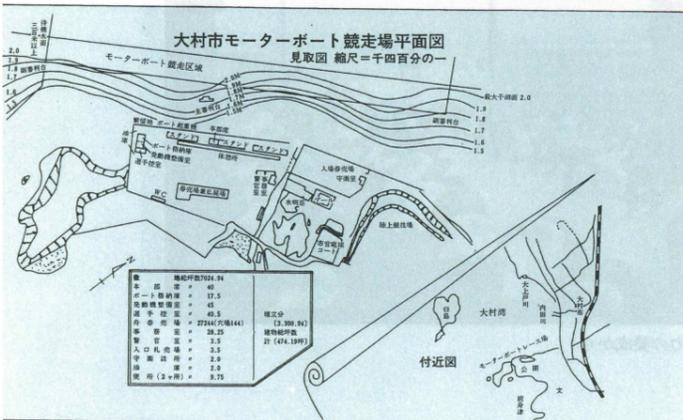
1. 旧軍隊に代替する施設の設置を強力に推進すること。
2. 財政再建のため特別の対策を考慮すること。』

こうした折も折、大村市に隣接する長崎市と佐世保市では、公営競技として「自転車競技法」が制定されるや早速実施に踏み切り、その結果「競走による売上げ」によって、ご多分に洩れず財政逼迫状態にあった同市の経済は大いに潤されたのであった。当然このことは近隣市町村へも少なからぬ影響を与え、大村市も至極当り前のこととして深い関心を寄せたのである。

そして、昭和26年6月18日のモーターボート競走法制定を待ちかねたかのように、大村市は市制の存立をこれひとつにかけて積極誘致に乗り出していく。しかし、市をしてここまで積極的にならしめた要因には、もうひとつ頼みに足る理由があった。それが総論の中でも触れた長崎県選出の代議士でありモーターボート競走法の提案者の1人でもある坪内八郎議員の存在である。坪内議員はこの法案が審議された衆議院運輸委員会の常任委員であり、かつ直接の提案理由説明者であったが、同時に地元長崎県大村市の財政窮乏を身をもって知る人の1人でもあった。

この「地元選出の代議士が同競走法案の提案者の1人」という事実は、同市におけるモーターボート競走開催にとってこの上ない味方であり、大きな影響を与えていくことになる。

そして遂に全国初の「競走会設立」は実現するのであるが、さらにその先へ進もうとするにはどうしても「選手」が必要であった。しかし、頼みとする連合会は未だ設立されていない——となれば「自力」で選手養成をもやる以外手だてはなさそうである。開催が1日遅れればその分だけ早く財政破綻の日が訪れる、もはや足元に火がついていた。これらの諸情勢はそのまま、競走会設立に続いての性急な「初開催日決定(26年11月)」へとつながっていく。(実際の初開催日は27年4月6日)



この早期開催計画の一環である「競走場」そのものの建設については、先にあげた「競艇沿革史(長崎県競走会編纂)」にこう記述されている。

『大村市ではレースの早期開催を目的に総工費2,000万円余を投下、突貫工事で施行され早くも26年9月には工事落成……』

いかに開催を急いでいたかがうかがい知れる。しかし、競走場が完成しても「連合会」が設立されていないから登録はできない。むろん「選手の養成訓練や登録」についても同じである。開催を急ぐ関係者の「あせり」に反し、「中央」は生まれたばかりのモーターボート競走法の健全な歩みを願いつつ、総体的に準備を進めていたこともあってすべては遅れ気味であり、大村市の「早期開催計画」には沿うべくもない状態にある。しかし一方ではまことに「のんびり」とした状況もあったようで、当時大村市競艇誘致委員長であった西謙太郎氏は次のように語っている。

『われわれとしては、レース場を造りボートやモーターを購入し、従業員を集めておきさえすれば、連合会の指導でレースはできると…。選手も連合会のほうで養成してくれて、どんどん送り込んでくると、そのつもりで仕事をしておりました。それが法に従ったやり方でしたし、とにかく「選手の養成」なんて当初はまったくと言っていいくらい考えてませんでしたね。』

何事によらず「事の初まり」に当っては、人の思惑が交差し、臆測が流れやすい。モーターボート競走施行についても、中央では「西の果ての小都市で初開催をして、果たして…」とちゅうちょし、実施を希望する側では何がなんでもと意気込み、それでも「最後のところは中央(連合会)でなんとか……」と頼りにする。だれもかれも、関係者のだれ1人として、方向の見きわめさえつかぬそんな時代であった。

しかしここに1人の、先を見通しての「思惑」を抱いている人がいた。大村養成の足かかりをつかった人物である。

彼の先見とは、「競走場完成の暁にまず必要となるのは選手である。ボートやモーターは、メーカーに発注し代金を支払えば手にはいるが、選手は一朝一夕で集められるものではない。」というもので、早速にボート、モーターを購入するや個人で「選手の養成」をはじめたのである。彼こと、松永辰三郎氏(元審判員、検査員)に、当時の状況を語ってもらうと(座談会「大村で行われた選手養成について」より引用)。

『戦後、アメリカの軍とか保険会社が長崎港で高速艇を走らせてましたので、そんなのを一応毎日のように見ていた。そこへモーターボート競走法が制定された、という話を聞いたものですから興味を持ったわけです。早速、自分もボートに乗ってみようと思って器材をさがし歩いていたところ、佐世保に行けばいろいろあると言う。で、すぐに行きまして米軍払い下げの7~8人乗りボート1隻と、旧陸軍が使っていたという船外機大発1基を計10万円で購入してきたんです。のちに選手となった山下氏とはもうその頃から行動を共にしてましたね。そのモーターボートをわれわれは大村湾で走らせていたのですが、26年の7月頃になりますと「教えて欲しい」という人もポチポチ現われてきた。それじゃあというので、逆に参加者を1人でも多く集めようと戸別訪問して歩いたり、宣伝代わりに長崎新聞社の知人に頼んで取材してもらったりしたんです。

そうして集まった人数が約10名ほどになった時、自分のやってる松永鉄工所に「長崎県モーターボート選手養成会」の看板を掲げ、「私塾」としてスタートしたわけです。しかしこの頃は毎日みんなが乗るわけではなく、油代の都合のついた者が来て乗るとい程度ののんびりしたものでした。

私塾というよりは同好会に近い「長崎県モーターボート選手養成会」は、こうして1個人の興味が昂じて出発することとなった。そしてこの「養成会」は数ヵ月後に発展的に解消し、長崎県モーターボート競走会と大村市によって設立

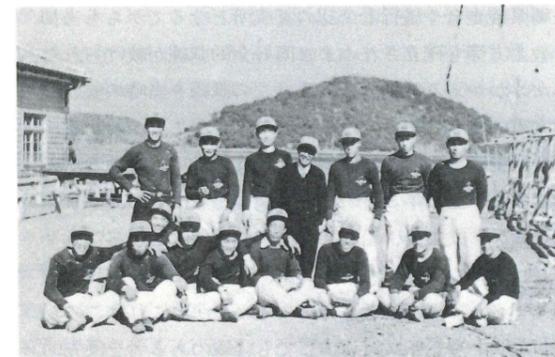
された、公的機関としての同名の養成会に合併するのである。

是が非でも早期開催をしたい施行者と、熱烈なモーターボート愛好者の固い握手であり、大村初開催の最大不安材料であった「選手養成」はどうやら希望へとつながっていったのである。

2. 大村選手養成所における養成訓練

(1) 「同好会」から公的「養成所」へ

長崎県モーターボート競走会と大村市は協力して選手養成に乗り出すことを決めると、かねてより関係者に対し熱心に「選手養成の必要性」を説き、あまつさえ個人の手でそれを実行に移していた松永氏に、氏の運営する「長崎県モーターボート選手養成会」を発展的に継承したい旨申し出る。この間のいきさつについては、長崎県競走会の資料に基づき追ってみよう。



▲大村初開催出場の地元選手

(社)長崎県モーターボート競走会役員会決議(昭.26.9.19)

『1.~4.の項目については省略』

5. 長崎県モーターボート選手養成会の結成について

(イ)同会出資金は金5万円也。競走会より助成金として出

資すること。

(ロ)養成会役員は競走会及び大村市より各8名宛出すこと。

当日役員決定(競走会側)

(ハ)結成式の費用については大村側と折半すること。

(ニ)試験(選手の子選)委員は(ロ)の役員が兼任する。

(ホ)9月22日(土)大村にて試験方法の打合せを行う。』

(注)こののち早速「養成員」の募集がなされている。

緊急役員会(昭.26.10.3)決議事項(養成会関係のみ抜す)

『大村市から送付し来れる定款に基づき、その組織体につき協議せる結果、必ずしも社団法人とするの必要を認められず、任意の団体として現状のままにしておくよう指向し最終決定は養成会会長、理事長の帰県を待って為すこととする。』

上記の競走会側の決定があったのち、大村市と同一歩調のもと、初めて本格的な「選手養成所設立」となる。名称は継承前の「長崎県モーターボート選手養成会」をそのまま用いることに決定された。

こうした経緯と養成所の概要については、昭和28年3月25日発行の連合会会報が次のように報じている。

『大村市選手養成所：モーターボート競走の早期開催を目標に、大村市と長崎県競走会との合同にて昭和26年10月4日より約2ヵ月の間の選手養成計画を経て、指導機関及び設備を充実し、第1回は養成人員62名、修了生50名、うち登録選手26名を出した。第2回は大村市事業課において翌27年中旬3ヵ月の予定にて7名につき、整備員補助を兼ねて指導し、連合会の登録試験に5名の合格者を出した。』

この大村選手養成所がまだ同好会的訓練所であった頃、これに参加したのは、近在の漁師とか漁船の機関士、車の運転手、整備士などといった人々で、彼らは訓練のための1日の油代約200円(当時)がその仕事の中から小遣いとして浮くと、めいめいでボートに乗りに行き練習をしたという。

しかしそうしたのんびりムードの訓練風景が、ある程度「カッコ好く」映ったのだろうか、本格的に訓練所として出発した際の入所希望者は200名以上を数えることとなった。が、上記にもあるように入所を許されたのは62名である。

(2) “ロープ引き”からの訓練風景

大村選手養成所での養成訓練は(同好会的訓練を除く)、昭和26年10月から30年3月までの3年6ヵ月間実施され、延べ160名余の修了生を送り出しているが、これには大きく分けて次の3区分がある。つまり、①初開催のための養成②若松市、芦屋町から依頼されて行った養成、③その他整備等を手伝いながら訓練を受けた少人数養成、である。

これらの訓練がどのように行われ、内容はどんなものであったのか、順を追って再現してみたい。まず初期の頃の訓練について当時の関係者は次のように語る。



▲開設当初の大村競走

○当時教官をも務めたある関係者の談話

『なにしろ教官も訓練生もモーターボートのことなどわかってませんから、エンジンを始動するにしてもひたすらスタータロープを引っ張るだけ。したがって最初は陸上でのロープ引きから始め、少し慣れてから10人乗りの大型ハイドロに4~5人乗せて沖へ出て、そこでまたロープ引きの練習といった具合でした。宿舎へ帰ってからも枕をエンジ

ンに見たててロープ引きをやるとか…。まあ技術的にはなにもありませんでしたが、ただモーターボート競走に対する気持ちだけは誰もが旺盛でしたから、風が強くてボートに乗れない時などは自転車を使って編隊のマネ事なんかもやったものです。』

○この訓練を受けた元選手の談話

『入所したばかりの頃聞いた話では、訓練は1ヵ月間の予定、10月中には連合会ができるので登録試験も受けられると。しかし実際に受験したのは翌27年の3月、大村初開催の直前でした。したがって訓練期間も6ヵ月という長期にわたってしまったのですが、私の場合自宅からの通いでしたから、ガソリン代200円ができればボートに乗りに行くというようなことで訓練を続けました。ただ、大勢の者が集ってしまうと1日中乗れないということもありましたね。学科はあまりなかったように思いますが、青焼き図面を使ってモーターボートの名称を覚えてくれたことをよく覚えています。』

長崎県競走会や施行者公認の養成所となってからも当初は、教え方等も確立されぬまま同好会的訓練が続けられたことがうかがえる談話ではある。この訓練を当時の養成会公式文書によりのぞいてみると次のようなことがわかる。

『第1回受講生名簿(総員61名)によれば、軍隊経験者が圧倒的に多く、翌27年3月の検定試験合格者にも旧海軍航空兵、整備兵、検査員、船舶兵、潜水夫兵などといった人々が多い。また、現役の漁船機関士、車の運転手、それにキヌタモーター操縦経験者も含まれているが、これはこの養成所がボートや船舶に対し少しでも経験のある者を優先的に採用したことを物語っている。次に年齢に関しては制限がなく、上は40歳から下は19歳までとかなり広範囲に人材を求めている。

訓練に当っては総員を5~7名づつの班に分けたが、これはのちの「アマチュアレース」実施計画まで続く。操縦訓

練は班ごとにその実施日を決め、ボート、モーターは10馬力のキヌタとランナーバウトを使用していた。』

こうして選手の養成訓練はなんとかすべり出しはしたが実際の状況から推して、また全国的な視野から考えたとき大村の関係者が当初計画した“26年11月中の初開催”はとうてい実現不可能という線が徐々に明らかとなってくる。しかし一応の興味を持って待っていた周辺の人々は、初開催が遅れそうなことを知ると比判しはじめ、それは日いちにちと厳しくなっていた。

そこで関係者は選手や従業員らの訓練も兼ねられるとして、非公式ながら「西日本アマチュア選手権大会」を開くことを決定するのである。このため選手の養成訓練もやや方向を変える必要が出てきたわけで、この大会を本番レース同様に実施するためにも、訓練はより一層のピッチが上げられることとなる。

(3) 西日本アマチュア選手権大会開催で訓練強化

非公式のアマチュアレースとはいえ出場者、つまり選手にとっては本番レースに等しいわけであるから、この大会開催が決定されて以後は養成所内にも一段と熱気がこもってきた。まず総員(当時56名)を出身地別にA班23名(長崎)、B班9名(佐世保)、C班24名(大村)と3班に分け、班ごとに日程を変えた2泊3日の合宿訓練となる。訓練の目標は「同時スタートをやり得る者、競技中エンジンの応急修理のできる者」となることにあり、もっぱら操縦技量の向上に主眼がおかれた。したがってこの訓練はかなり厳しいものだったという。当時の関係者は次のように回想する。

『合宿の朝は全員5時半起床、まず駆け足をしてそれから点呼、次に運動神経の助長運動をするあるいは精神訓話を聞くなどして訓練に入る。夕方は5時半くらいまでですがその間昼休みもとらないという猛訓練で、訓練生の服は

祝 大村モーターボート競走場完成記念
大会式次第
各種印刷 隆文社印刷所
内湯温泉 一級常盤旅館
旅 館 出雲屋
月賦販賣 貞松時計店
タクシーの御用命は 大タク

▲西日本アマチュアモーターボート選手権大会出走表

〈長崎県競艇選手養成会予定表〉

昭和26年

月日	曜日	摘 用	備 考
10.25	木	5班4班(使用艇ランナーボート、エンジン10馬力)	
26	金	3班2班(同上)	
27	土	1班午後整備(同上)	ボート受入準備
28	日	ボート着(作業班1班)	
29	月	整備	
30	火	総員集合 於水明荘(午後1時)	編成替(ABC3班)
31	水	準備(午後1時迄に参集のこと)	長崎A 20名
11.1	木	合宿訓練	大村C 20名
2	金	A班	佐世保B 20名
3	土		
4	日	合宿訓練	使用艇ハイドロ2隻10馬力 同上ランナー1隻15馬力
5	月	B班	
6	火		
7	水	C班	
8	木		
9	金		
10	土	全員集合(役員集合)	
11	日	30名 使用艇ハイドロプレーンボート、エンジン15馬力	
12	月	30名 同上 同上	
13	火	30名全員テスト期間 使用艇ランナーボート エンジン15馬力	
14	水	同上 同上 同上	
15	木	予備(別紙採点法により23日大会出場選手決定)	
16	金	出場選手合宿訓練	
17	土		
18	日		
19	月	出場選手36名	
20	火	養成会選手30名	
21	水	他県より6名参加の予定、参加なき時は36名は養成会	
22	木		
23	金	西日本アマチュア選手権大会 9:30開会式 2:00レース開始 予選6レース・決勝1レース	

〈備考〉 大会当日は出場選手以外の方も全員集合し各割当の業務に従事すること。

もう真黒——これは施設の整備もやっていたからで、とにかく体がよく続くなと思ったくらいでした。』

間もなく大会の実施要領が決定され、これに基づいて地元の選手30名が選考されることとなる。実施要領の主なもの、ならびに選手選考のテスト方法は次の通りであった。

●大会期日：昭和26年11月23日／出場選手：36名(地元30名他県6名)／レース：予選6レース、決勝1レース／器材：ハイドロプレーン、ランナーバウトボート、キヌタ15馬力エンジン

●テスト①乗艇態度ならびに点検：10点／②始動発走：10点③待機行動：10点／④タイミング：20点／⑤調整：20点⑥マーク：20点／⑦姿勢：5点／⑧着岸：5点／⑨従来成績：50点(以上の項目を150点満点とし、出場者を決定した。)

この大会が実施された直後の昭和26年11月28日、かねてより申請中の「連合会設立」が認可される。モーターボート競走における真の意味での出発である。そして舞台は昭和27年へと進み、いよいよ世界にも類のない「賭の対象」としてのモーターボート競走「初開催」の日を迎えることとなる。

1. 講習生の心得

1. 指導者の命令に絶対服従する
2. 命令を確実に責任を以て実行する
3. 講習時間中は自由行動を取らない事
4. 道義観念を高揚する・同時発走・応急修理の能力は選手資格の第一歩

2. 講習生訓練規則(注意事項)

1. 乗艇前の予備運動(縄飛び底腰ジャンプ)
2. 艇及エンジンの運搬揚げ降し並びに取付に対する動作及態度
3. エンジン取付後各部の点検(点検箇所、服装に注意する事)

5. レースコースに入った時の姿勢
6. 帰着までのエンジンの調整及姿勢
7. 全速滑走中パイロットの姿勢及動作
8. 出走停止後の着岸の注意
9. 乗船、下船の要領

3. 整備員の任務

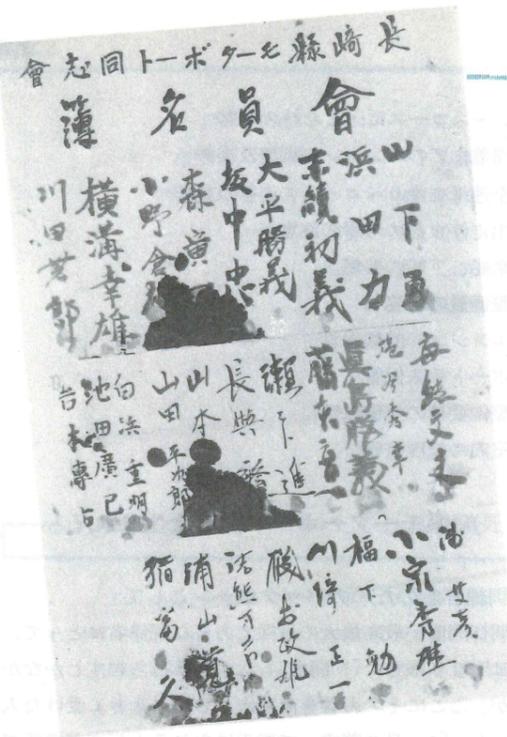
1. エンジンの整備保管
2. ボート手入保管
3. 整備要具の整備保管
4. 室内の整理整頓

3. 長崎県モーターボート同志会生まれる

(1) 訓練専念のためのバックボーンとして

早期初開催が最高最大の目標であった関係者にとって、現実はかなり厳しく「初開催」も次の年へ持ち越すしかなかったが、ここにその影響を直接に、しかも大きく受けた人々がいた。「1ヵ月の養成」で選手になれるとして養成所での訓練をはじめた訓練生達である。彼らの中には選手になれることを予定して前職を辞してきている者もあり、そうした人々は「予定」が延びるにつれて「生活難」に落ちこんでいったのである。当時の模様を関係者の1人はこう語る。

『初開催に代わるアマチュアレースは11月23日に行われましたが、これがあいにくの荒天で予定の全レースを実施できず、残りのレースと決勝レースは12月2日に行われたわけです。レースの内容はともかくとしてこれに参加した選手達にとっては、レースが終ってみるとすでに師走、それまでも生活(費)の上では無理を重ねて訓練に励んできた選手達は途方にくれる思いだったはず。これを見て大村市では「援助」もしたのですが、とうてい年を越すには足りない。そこでなんとかその分を自分達の手でつくり出そうとしたわけです。皆で知恵を出し合って考えついたの



▲血判を押した同志会名簿

が「正月用の門松造り」で、これを市長に頼みこんで役所とか消防署などから注文を回してもらったり、またこのほか日雇稼ぎにも行くなど、いろいろと苦勞を重ねておりましたね。」

こうしてどうにか年を越した訓練生達は、この間につちかわれた助け合いの精神を活かしさらにこれを強化しようとする。その結果として設立(昭和27年1月5日)されたのが「長崎県モーターボート同志会」であった。現在の選手会に近い団体で、事実、のちに長崎県選手会へと発展していくのである。

この同志会がどんなものであったかは「会則(第1条～第20条の条文にて構成)」をひもといてその要点をあげてみることにする。

『第2条(目的)：モーターボート練習生が中心となり、自立的に練習生としての条件、権威を維持し改善したり、そのほか経済的地位を高めることを目的として組織する団体である。／2：1人では弱く不利な立場に立つ練習生が相寄り団結してその力を強め、さらにその力をバックとして練習生としての社会的地位を高めることである。』

第4条：本会は前条の目的を達成するための事業を行う。
①練習条件の改善及び維持／②練習生としての社会的地位／③モーターボート競走場の設置状況の調査(全国)／④練習生同志の親睦ならびに教養の向上／⑤各県との連繫(選手会に切替えの時)／⑥失業対策に対する就職斡旋／⑦上級団体に対する団体交渉／⑧その他本会目的達成に必要な事項。……」

同志会という心強いバックを得て訓練生らは一層訓練に専念し、大村の初開催にはこの中から26名が出場した。



▲若松競走場艇庫と奥はモーター洗浄用水槽

4. 大村初開催とその後の大村養成

(1) 経験活かし他競走場開催のための養成も

昭和26年10月からはじまった大村養成の第1期生は、翌年3月で訓練を修了するがこの時点での総員は50名。そして3月28日に連合会が行った「選手資格検定試験」には約半数の26名が合格、3月30日に選手として登録された。これにさかのぼる3月17・18日は大津でも検定試験が行われており、こちらは40名受験のうち25名が合格している。

それから間もなくの昭和27年4月6日、遂に大村初開催は実施されるが、これには大津の「合格者」25名の中から15名が、地元大村からは合格者全員の26名が、選手として晴れの出場をした。

大村初開催の概況については30年史「トピックス篇」よりいま一度引用してみたい。

『予想外の人気を呼び、売上高においては当初予想額には達しなかったが、レース自体は技術的に一応成功の域に達し、本事業の将来に輝かしい希望を斉し、……』

第1期生が巣立っていったあとの大村養成所ではこの年(27年)の7月、7名の第2期生を入所させ、同年10月までの3ヵ月間、ここで訓練を実施した。

続く「大村養成第3期生」は、実際には若松・芦屋の両施行者からの依託養成で、若松、芦屋両競走場での開催に向けての選手養成を依頼された大村養成所が訓練を行ったものである。

大村3期生すなわち「若松、芦屋各1期生」についてはのちに詳しく述べるが、参加者は女子5名を含む52名、訓練の期間は昭和27年9月・10月の2ヵ月間であった。修了後は女子4名を含む41名が選手として登録され、11月に開催された両競走場でのレースでそれぞれに活躍をした。

ところがこのあたりで大村養成に変化が生じてくるのである。少なくとも3期生までは比較的大きい規模、組織も

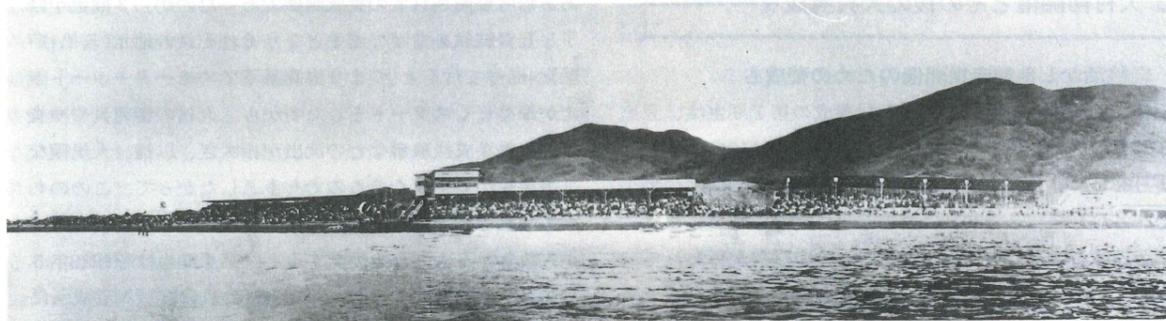
ある程度整備されての養成訓練であったのが、3期生が修了し登録試験を受けて選手となりそれぞれの地元(若松・芦屋)へ帰って行くと、つまり福岡県下でのモーターボート競走が華々しくスタートをした頃から、大村の審判員や検査員、選手養成経験者などの流出が相次ぎ、以後、大規模な選手養成ができなくなるのである。したがって、こののち第7期まで続く養成は、どの期においても10人前後という小人数となる。これを列記すると、第4期生は昭和28年5月から7月31日までの「3ヵ月養成(これは琵琶湖養成所に歩調を合せたものと思われる)」で、人数は9名。第5期生は28年8月3日から10月末までの同じく「3ヵ月」で、人数は13名であった。

第6期生は28年11月から翌29年3月までの「6ヵ月養成」で、人数は5～6名。最終の第7期生は29年11月から翌30年3月までの「6ヵ月養成」で人数は12名。ただし登録試験合格者は、このうちの僅か2名であった。

大村養成所入所者合計161名、訓練終了者149名、このうち選手として登録された者約100名——、現役の選手として活躍中の者11名(昭和56年12月現在)。九州地区の各競走場開催にも強烈な足跡を残した養成所ではあった。

(2) 若松・芦屋第1期生(大村3期生)

大村初開催が「予想外の人気」で終了すると、全国各地で競走場の開催が続いたが、それは同時に選手の不足をいやが上にもつのらせることとなった。同じ九州地区の若松・芦屋競走場ではこの現状を考え、また27年度中の開催実施を切望すると共にその宣伝対策上からも地元選手の必要を認め、すでに経験のある長崎県選手養成会へこれを依頼する。当時の記録によれば昭和27年8月、両施行者の代表ならびに大村市代表が会合して協議の結果「選手養成を長崎県選手養成会に依託」することが決定。9月3日より実施、とある。



▲若松競走場全景(昭和28年当時)

訓練生の募集は新聞紙上等で行われたが、すでに大村でレースが実施されていたこともあって「選手希望」は多く、受験者は550名余にのぼった。この中から女子5名を含む50名(若松32名、芦屋18名)が合格、9月4日より訓練を開始する。大村養成という第3期生である。

訓練の内容は全員を4班に分け、女子は別に1班とする編成で行われたが、当初は器材と言えはモーター2基、ボート1隻というもので、訓練効果もなかなか上がらなかったという。しかし途中から若松にボート、モーター各12基が入り、大村のレースを参考としつつ訓練したので後半大いに効果はあがった。

この訓練の途中では赤痢患者が出るという思ひかけぬアクシデントがあり、そのまま大村に留まっているとそれぞれの初開催に間に合わなくなると、急拠、若松、芦屋に移動し訓練を続けたという苦労話も伝わっている。

操縦訓練では横陣列といわれた4隻までの編隊、スタート練習、模擬レースと一応ひと通りのことは行った。

訓練は10月末日で修了となるが、この中から女子4名を含む41名の選手が誕生、若松、芦屋両競走場での初開催を飾ったのである。

その他の養成

1. 大阪市郊外「狭山池」での地元選手養成

狭山養成

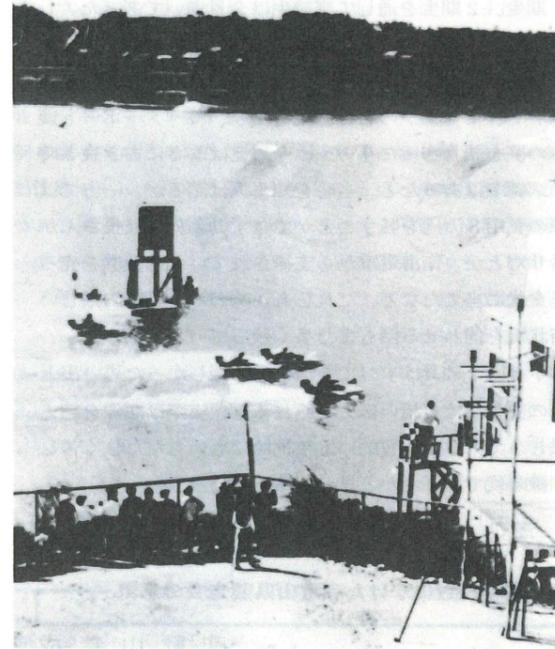
(1) 琵琶湖養成経験者による選手養成

モーターボート競走法が制定公布された昭和26年は、長崎県競走会を筆頭に各地競走会の設立認可が相次いだ年である。そのひとつ大阪府競走会も長崎、滋賀、三重に続いて全国第4番目の競走会として、同年9月21日付で設立認可された。

競走会の設立に伴い職員が採用され、競走会は狭山競走場の開設に向けて準備を整えることになったが、この時点では開設準備といっても日常的な業務があるわけではないから職員は時間的には余裕のある状況であった。

これまでも述べてきたとおり、この当時、競走の実施にあたっての大きな障害は選手が不足していることで、連合会は琵琶湖養成所に養成人員の増加を依頼する一方、競走場の開設に当っては地元選手を養成することが望ましいという立場をとっていた。

狭山競走場の開設にあたっては地元選手の養成を行うこ



▲狭山競走場(昭和27年当時)

ととし、オーナー会社である国際競艇興業(株)が中心となり大阪府競走会が応援する形で選手養成が行われたのである。

場所は競走場建設予定地である狭山池、ボート、モーターは国際競艇興業(株)が準備し、教官には琵琶湖養成所初期の操縦教官で大阪府競走会設立と同時に競走会職員となっていた領家 堀の両氏が就任して昭和27年6月から養成訓練を開始した。

この当時狭山池は南海電鉄灘波駅から高野山方面へ向う途中にあり、南海電鉄の経営する遊園地の一部となっていたがもともとはこの地方に多くあった干害用池のひとつであり、その中では最も規模の大きいものであった。

この養成は、その場所をとって「狭山養成」と呼ばれ、昭

和27年6月から9月までの間に2回にわたって実施され、選手として1期生9名、2期生8名の養成を行った。

その詳細については、少ない資料の中からできるだけ忠実に当時の状況をたどってみることとしたい。

(2) 訓練状況とその内容

養成所が出発してからの操縦教官は、前述の琵琶湖養成初期の教官であり当時大阪府競走会の職員であった領家、堀の両氏であったが、法規や学科を担当する教官というのはいなかったという。したがって訓練は乗艇訓練が主で、ほかに教練があったものの学科といえば図面でエンジンやボートの名称を覚える程度であった。当時の訓練の様相を元選手の「狭山1期生」は次のように語る。

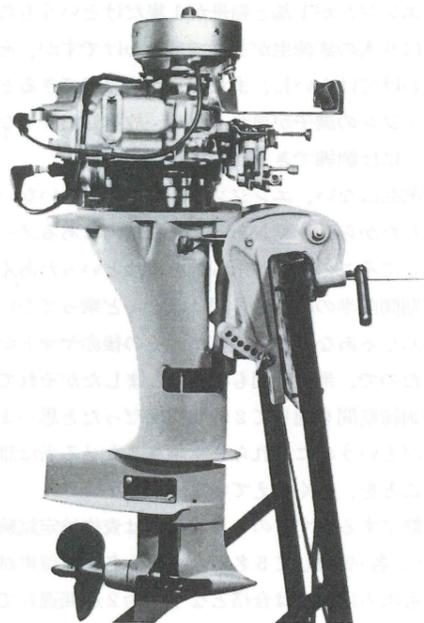
『われわれが入所した頃あった器材といえば、ジョンソンの20馬力エンジンが1基と箱舟が1隻だけというものでした。これに9人の訓練生が交替で乗るわけですが、それが毎日あるわけではないし、またせっかく乗艇できるという時にもエンジンの調子が悪かったり、故障したりとなかなか思うようには訓練できませんでした。

それに部品はない、エンジンに詳しい人もいないという状態でしたから、故障があると大阪市内にあるメーカーに連絡をしてその係員が来るのを待つといったあんばいで、訓練期間前半の約1ヵ月間はほとんど乗ってないに等しかったんじゃないでしょうか。その後赤ヤマトが1基入りましたので、乗艇時間も増えはしましたがそれでも2ヵ月の全訓練期間を通して2時間程度だったと思います。訓練修了だというのにそれらしく乗りこなせる者は誰もいなかったことを、よく覚えています。

しかし修了するとすぐの7月28日には資格検定試験があり、全員(9名)受験して5名が合格、4名が保留再試験。その4名も次の試験では合格となり、約2週間遅れて登録されました。

当時の試験の内容というのはあまりよくは覚えておりませんが、それでも実技試験というのがレジャー用ボートに3～4人乗せて水面を大きく旋回する場面を含んでいたこともよく覚えています。』

続く「狭山2期生」は、昭和27年6月20日に入所し、8月25日修了。登録試験は9月16日となっている。2期生の総数も8名と少人員であるが、この頃になると器材も新たにヤマト27型モーター1基、箱舟1隻が加えられ、操縦時間は1期生の頃よりはやや増えている。また、この狭山2期生の訓練指導には、琵琶湖や津のレースに出場した第1回第1期生も加わっており、そのため他の養成所で行われていた教練も取り入れるなど割合と幅広い訓練が実施されたとも言われている。



▲狭山養成にも使われたヤマト27型モーター

1期生、2期生を通して訓練生は全員通いであった。したがって、雨が降れば訓練は休み、天気良ければボートに乗る、エンジンが故障して乗艇できなければ車座になってボート、モーターの名称を覚えたり、モーターボート競走への夢を語り合ったり……。今思えばまさに古き良き時代の訓練ではあったと、当時を知る人は語るが、一方では訓練の費用3万円を払うことができず勤務先の社長さんから借りたとか、南海電車から支給されていた回数券を売って昼食代に当てたなど、だれしもが味わった当時の厳しい経済状況を伺わせる話もまた多く残っている。

30年という歳月はすべてを浄化し、楽しかった思い出としての部分だけを拾い伝えてくれるが、実際は想像を超える厳しさであり、物質的にも精神的にもいらだたく苦しい訓練時代であったかと思われる。

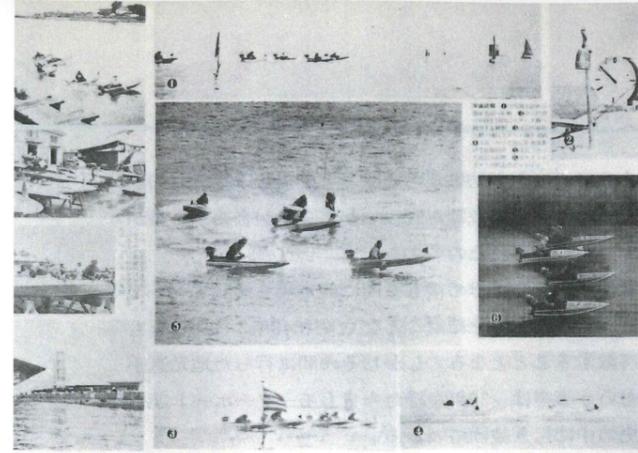
2. 競走場誘致にかけた和歌山県競走会の意気

和歌山養成

(1) 競走開催のための実績づくり

現在の和歌山県にはモーターボート競走場はもとより競走会も存在しない。しかし選手養成の歴史のひとつとして、「和歌山養成」は厳然とその足跡をとどめているのである。伝説的とさえなったこの和歌山養成が、なぜ生まれ、どう生き、どのような役割を果たしたか——それを知ることは、初期の選手養成を理解する上でも大切なことと考える。そこで、これも少ない資料からできるだけ深く考察を試みることにした。

まず和歌山県競走会の設立について、これは昭和27年3月12日に運輸大臣より正式に認可を受けている。つまり当時は、県内にある「紀ノ川」もしくは「和歌山港」にモーターボート競走場を建設するという積極的計画が打ち出されていたのである。



モーターボート競走紹介パンフレットから(昭和28年頃製作)

設立認可されてのちの同競走会では、早速に競走場の建設、そのための敷地選定などをはじめ。競走開催に当たってはこれを「県営」とするという事まで方針も決まっていた。ところがこの頃和歌山市内では、すでに「競輪場」が開設されており、近隣の紀三井寺では「地方競馬」が実施されていたのである。ここで新たにモーターボート競走場を開設するとすると、当然これら3つの競技間で激しい競合が展開されることになる。そのため県議会でも意見は入り乱れ賛否両論大に分かれて、合意をみるには至らなかった。また、競走場建設を予定した「紀ノ川」が建設省認可の1級河川であり、同省としてはこの河川の維持管理上からも好ましくないとして使用を認めようとしなかったことも大きく響いた。

こうした諸々の事情によって競走場の開設は難行を続け、遂には断念せざるを得ないところへ追い込まれてしまう。しかしこの間にも和歌山県競走会はモーターボート競走開催に向けあらゆる努力をしたのである。そのひとつが、「地元選手の養成」であった。これには連合会の“地元選手養成奨励政策”という心強い味方もあったが、何よりの頼みとなったのは大村をはじめとする各地競走会等の地元選手養成、そして初開催へというその「実績」であった。選手養成という既成事実を作ることが開催を内外にアピールすることであり、有利な環境を作ることにつながるという「実

例」が和歌山県競走会を勇気づけたのである。

そして昭和27年10月、同競走会は「和歌山県モーターボート競走会養成所」を発足させた。すでに同年4月には大村でテストレースが、7月には津、琵琶湖でのそれぞれ初開催が実施されていた。和歌山県競走会にしてみればこれに続けという意気込みがあったに違いない。

早速、新聞広告による訓練生の募集が行われ、志望者は70～80名に達したという。

(2) 訓練状況とその内容

和歌山養成所は昭和27年10月20日に入所式を行い、それからの2ヵ月間に第1期生19名を養成している。この時の修了生がいわゆる「和歌山1期生」であるが、彼らのうち2名は現在(昭和56年12月現在)も選手として活躍中である。さて、こうしてすべり出した和歌山養成所であるが、実際のところは「1隻のボート、1基のモーターもない」という有様で、最初の頃は紀ノ川の近くにあった海運局の2階で学科ばかりをやっていたという。

ヤマトモーター1基、3Pハイドロ1隻がようやく届いたのは、訓練がはじまってすでに1ヵ月半も過ぎた頃であった。しかしともかく乗艇訓練は行えることになったわけで、全員は紀ノ川へと出かけた。そして皆が見守る中、最初の乗艇者が猛スピードで水面へ出て行く。訓練水面とはいっても何の境もない紀ノ川の一部である。

1回目の旋回に入ろうとする時だった、向うから砂利採取船が近付いてくる……操縦者はあわてて舵をきったがきりすぎて猛スピードのまま河原へ突入、大きく乗り上げてしまったのである。幸いケガはなかったがボートもモーターも大破、唯一の乗艇経験者となったその操縦者は、「こんなこわいものはやめた」とばかりに退所してしまった。

急ぎ器材の手配をしたのはもちろんであるが、すべてが不足している当時のこと、訓練期間中には間に合いそうも



▲草創期に使われた3Pボート

ない。12月末にはともかく修了式ということになったのである。乗艇時間ゼロの選手養成訓練など前代未聞であるがそれにしてもボートに乗ったこともない者が選手になるわけにはいかない。それに明けて28年の1月には選手登録試験が待ち受けていた。

しかしこの時の登録試験は、業界初まって以来というレース中の選手の死亡事故（1月17日登録第302号西塔選手殉職）があり、中止となっている。

修了生たちの訓練はその後も続いた、というよりも乗艇訓練に関してはそれからのほうこそ本物の訓練だったといえよう。和歌山県競走会の購入したボート、モーターを使い、自分たちなりの訓練に励んだのである。当時の練習ぶりを振り返ってある選手はこう語る。

『乗艇は1日1回から2回、1回につき約5分くらいだったでしょうか。丁度お正月時分ですから寒くて、紀ノ川の河原でタキ火をしては暖をとり、手動式時計を回してはスタート練習をしたものです。しかし、この時の訓練というのは水面に旗竿を立ててターンマークとし、旋回なんかはできませんから単に直線を走るだけ、いわば体験乗艇的なものでした。それにスタート練習も、時計の針に合わせて走るという形を覚えるというか、その程度のものでしたね。そのため技量未熟ははなはだしくて、2月（28年）に行われた資格検定試験に合格したのは1名だけ…。』

あまりにもひどい結果だということで、修了生たちの訓練はそれからまた続けられ、やがて全員が合格、全員が選手として登録されたのです。』

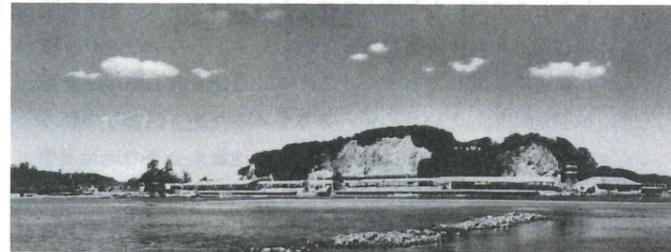
和歌山県競走会はその後も県内に競走場を建設すべく努力を続けるが遂に実を結ぶことなく、昭和43年3月10日をもって解散することとなる。しかしその間に行った地元選手養成という事実は、30年を経た今日もモーターボート競走の歴史の中に生き続けている。

3. 福岡県競走会が養成した「芦屋2期生」

(1) 福岡、唐津両競走場開催を目前に 福岡養成

九州地区においてモーターボート競走をまず最初に手がけたのは長崎県競走会であり、大村市であるが、これに続いて開催を実施したのが福岡県の若松、芦屋両競走場であった。そして、この開催に当って若松・芦屋両施行者は、地元選手の養成を経験者である大村養成所に託している。この時の養成訓練修了者がすなわち「若松1期生」、「芦屋1期生」であることは周知の通りであるが、その後、昭和28年に入ってから九州地区では、唐津、福岡両競走場での開催が予定され、準備が進められていた。

大村の例を見るまでもなく、27年11月に行われた若松、芦屋競走場での地元選手出場による人気沸騰ぶりを目の当りにしている唐津、福岡両競走場関係者である。



▲芦屋競走場(昭和27年当時)

28年競走開催を予定する福岡、唐津両競走場が、地元選手養成のことを考えぬわけはなかった。それに福岡県競走会には大村養成所で選手養成を実施した経験者が多数参加していた。ただ、一方の唐津側、佐賀県競走会にとっては初めてのことである。そこで、次のような「理由書」を添付した公文書「選手依託養成についての許可申請」を連合会に提出（昭28.2.17）したのである。

『別紙の通りモーターボート選手養成講習生を緊急募集し長崎県モーターボート競走会ならびに大村市に依託して選手養成を致したいと存じますので、特別のご諮議をもってご許可くださいますようお願いいたします。』

『理由書(抜すい)／競走開催に当り地元選手が1人もいないことは、観客の感興をひくことが薄く、したがって一般市民の期待にもそいかねることになるかと杞憂しますのですでに実施された若松、芦屋の例にならい、長崎県(大村市)へ依託し養成をお願いしたいと存じます。』

つまり佐賀県競走会としては当初、先輩格の大村養成所へ依頼するよう考えていたのである。ところがこの頃大村ではひとつの変化が起こっていた。若松・芦屋第1期生が巣立っていき、両競走場で選手として活躍を初めた頃から大村養成所では、養成訓練の経験者や審判、検査等実務の経験者の多くが福岡県側へ移籍していったのである。逆の言い方をすれば、福岡県競走会が若松、芦屋両競走場で実際のレースも経験済みであり、選手養成に関してもその経験者の参入を得ていたということになる。こうした状況をみた連合会では、唐津、福岡、いずれの「地元選手」も、福岡県競走会で養成訓練するのが妥当と判断を下した。

かくして昭和28年4月15日より2ヵ月間にわたる福岡養成、いわゆる「芦屋2期生」の養成は開始されるのである。

(2) 訓練状況とその内容

入所試験はそれぞれの市で別に行い、福岡30名、唐津23

名の合格者を決定、昭和28年4月15日に入所した。

この時の試験で注目されるのは、人物試験において「舟券」を見せ、「知らない」と答えた者を合格とした様子がかがわれることである。当時連合会では琵琶湖公認養成所をはじめとする大村、狭山、和歌山養成で、27年度中に403名の選手を登録させているが、相次ぐ競走場新設でなお選手数は不足がち、それを補うための懸命な努力の一方で選手自身の非行化が問題となっていた。そのため新しく選手候補生を選ぶに当っては、「世俗に染まらない若者」を求めようとしたであろうことは察するにたたくない。それが「舟券さえ知らぬ若者」というかたちで表現されたのであろうか。



▲唐津競走場艇庫(昭和28年当時)

ともあれこうして入所者も決まり養成訓練が始まる。入所に際して納入すべき費用は3万円であったという。ところがここにも、それ以前には例を見なかったことが初めて記録されているのである。それは佐賀県出身の養成員に対して唐津市が訓練費用30,000円のうち12,000円を補助したという事実で、いかに「いい環境でいい選手を育てたい」と切望したかがわかる。

訓練は芦屋の民家とお寺へ半分づつに別れ、合宿というかたちで行われたが、これは「芦屋1期生」も大村におい

て合宿の形態をとっていることもあり、「訓練は合宿」との考えが関係者に浸透していたとも言えよう。

訓練の状況については芦屋2期生でもある現役選手の話
を聞くこととしよう。

『教官は大村で養成を手がけられたという福岡県競走会
の職員の方々でしたが、それだけに操縦、整備、学科と、
日程表もきちんとできていましたし、訓練自体も軍隊式で
かなり厳しいものだったと記憶しています。』

操縦訓練では、最初の頃はロープをボートにつないで水
面10メートルをスロー運転、今でいう“始動発着”をかな
りやりました。午前中に1回、午後1回、時間にしてそれ
ぞれ5～6分だったでしょうか。使用したボートは、現在
の重ランと軽ランの丁度中間くらいのランナーバウトでし
た。

また、昔の芦屋競走場というのは遠賀川にあったのです
が、ここでレース開催中というときのわれわれの訓練場所
は河口のほうでして、その時使うターンマークというのが
1斗カンほどのソーメン箱に棒や旗を立てたものだった
と、いまから思えば苦心していましたね。』

しかし、この養成訓練ではボート、モーターも4人に1
基はあり、訓練が進むにつれ乗艇時間も1人当り1日に20
～30分と増え、訓練終了時には10時間程度にまでなるなど、
当時の訓練としては最も恵まれた条件下にあったというこ
とができる。

やがて2ヵ月間の訓練を終えた「芦屋2期生」たちは、
7月1日（昭和28年）実施の第9回資格検定試験を受験、
56名中51名が合格し選手として登録された。

