

草創期篇



発刊のことば



類全国モタボト競走会連合会 会長 <u>終川良</u>一

本会は、昭和26年11月28日に、社団法人全国モーターボート競走会連合会として設立されて以来、本年をもって30周年を迎えました。

これもひとえに監督官庁であります運輸省をはじめ 関係各位のご指導、ご支援の賜と衷心より厚くお礼を 申し上げます。

顧みますと、モーターボート競走法案は参議院本会 議で一旦は否決されたのでありますが、衆議院本会議 で再審議可決と劇的な逆転をして公営競技の末弟とし て誕生いたしました。

以来、私は関係各位の絶大なるご支援のもとに「モーターボート競走はファンの皆さんからの大事な預り ものであり、これを預っている我々の責任は地球より も重い。と考え、ファンあってのモーターボート競走 を基本理念として運営を指導してまいりました。

その結果、今日売上においては公営競技界で首位の 座を確保すると共に、モーターボート競走発足以来の 収益金は2兆円余にもなり国内はもちろん、国連本部、 WHO、ユニセフ、ユネスコ、難民救済高等弁務官事 務所、ドレーパー人口基金財団等を通じて世界人類の ために役立ち、民間団体としては世界最高の寄付高と なり多くの人々から感謝されておりますことはご同慶 の至りであります。

しかしながら、昨今の業界を取り巻く情勢はまことにきびしく、今後モーターボート競走業界が更に発展を続け、盤石の体制を整えて行くためには、業界関係者がもう一度原点にたち返り、叡知を集めて今後の進むべき方向を確立することが急務であります。

私はそういう意味で法制定30周年である今年を"競艇元年"と名付け、モーターボート競走の新しい門出の年であると考えております。

この記念すべき年に、モーターボート競走30年史を編纂し、皆様方のご参考に供したいと思いこの度発刊を企画した次第であります。何分にも永い歴史のことでありますので十分に言いつくせない所も多々あろうかとは存じますが、ここにその一部をお届け致します。

今後とも各篇の編纂にご協力賜わりますようお願い 申しあげ発刊のことばといたします。

昭和56年11月26日

笹川会長対談	
理輸省関係来店	○笹川会長が語る競艇30年
モーター製作者は	○海運・造船立国ふたたび復興への幕あけを証言する・・13
近江神宮審判員講習会誌上座談会	○ "造る"も * 走る "もヤミの中 ボート・モーターに託した情熱29
	○昔の審判講習会を語る47
資料	○競走用モーターの諸元58



笹川会長が語る 競艇30年



〈昭和56年6月8日〉笹川記念会館

座談会出席者紹介

(敬 称 略)



☆ 全国モーターボート競走会連合会々長 笹 川 良 一



元衆議院議員 坪 内 八 郎

海運立国をめざして

坪内 モーターボート競走も、ことしで「法制定30周年」を迎えたわけですけれども、これを機会にきょうはひとつ、モーターボート競走の生みの親・育ての親でいらっしゃる 笹川会長に、法案成立までの経緯やらエピソード、ひいては今後のあり方などにつきまして、いろいろとお話を伺わせていただきたいと思います。

笹川 ばくはことしを「法制定30周年」の年というよりは、今後100年の計を立てる年、つまり「競艇元年」だと思っています。モーターボート競走は、公営競技の中では一番遅れてできた、いわば弟分であるにもかかわらず、売上では先輩の競馬、競輪、オートレースを抜いているし、その収益金による事業の業績はすでに世界一となった。しかし、だからといって30年の次は31年――というような甘い考えではいけない。備えあって憂いなし、で、この辺でもう一度頭を切り替え、競艇元年ということで出直さなければ駄目になるという考えです。

坪内 戦後、軍部がなくなって軍馬も廃止。そこで農林省が「競馬」を、また復興都市の関係から通産省が「競輪」と「オートレース」をやった。そうして、やがて運輸省の「モーターボート競走」をということになるわけですが、それを積極的に推進された笹川会長のそもそもの発想、つまりモーターボート競走を公営競技にして……、というお考えは一体どういったことから思いつかれたのでしょうか。

笹川 なによりもまず、戦争で破壊された日本を建て直すためには金が必要であった。"個人の金、などという、たかの知れた金ではなく大きな金が必要であった。

一方、日本は四面が海であるから、発展するためには「海 運・造船」立国でいかなければならないのに、戦争のため 造船所も壊滅的な打撃を受け、世界最低となった。これを まず建て直したい。同時に、海事思想の普及、また海外への飛躍ということを青少年に植えつけてもいかなければならない。こうしたことが第一の目的で考え出したわけです。 坪内 聞くところによりますと、会長が戦犯容疑者として巣鴨プリズンに抑留されておられた頃、すでにそういう構想を抱いていたということですが。

笹川 それはこういうことです。ぼくは何をするにも命がけの男なんです。命をかけなかったらどんな事業だって成功しない。ぼくは大阪でただ一人のA級戦犯容疑者として巣鴨に入ったわけであるが、たとえ自分は死刑となっても日本の立場を連合軍に理解させなければならないという考えから「日本は侵略戦争をやったのではない。日本が侵略戦争をしたというふうに決めつけるなら、それは連合軍も同罪なのだ。」と言い続けた。巣鴨に入る前ばくは衆議院議員だったから、自分の選挙区などでも連合軍に毒づいた演説ばかりやっておった。そのあげくの勾留だから、入ってからも絶対にその態度を変えなかった。

坪内 祖国日本のためにあくまでもがんばると……。

笹川 ぼくは入る前(巣鴨プリズンへ)は、十分に日本の 立場を主張して "死ぬつもり" だったから、自分の墓まで つくってから入った。

日本はいま裁かれている、われわれはその代理人なのだ。



日本という国家は悠久であり、われわれは大海の波のようなものであるから、この祖国のためにオレは命をかけるんだと…。ぼくは正義のためには命もいらん!という男だから、その迫力にはみんなど肝を抜かれておったナ。しかし姿勢が一貫しておるから、向うの人間(連合軍側)もむしろ好意的な態度だった。

その頃、抑留されている人間の中には絞首刑をまぬがれたい一心で、宗教をキリスト教へくら替えしたりする者もいたが、ぼくは仏教徒だからと、そういう話には耳も貸さなかった。そういうふうに正々堂々とやるから命がある。信用もある。

ぼくは、当時ソ連が日本から北方領土を略奪したことも、これを「犯罪者」だといって非難したんです。そしたらアメリカの検事が、そういうことを言うとソ連へ連れていかれて八ツ裂きにされるかも知れん、と言う。かまわん!と言った。どうせ人間いつかは死ぬ。オレは墓までつくって来てるんだから、そうなったら正義擁護の鬼となって人類の魂の中に永遠に生きるんだ、と。

坪内 そういうやりとりは記録として残って……。

笹川 いや、ぼくの当時の記録はひとつもない。そんなもの残したら向うが損するから。

そういう裁判があって、それがまたA級戦犯の裁判とし



ては初めの終りであった。その頃、これ以降はもう裁判は行わない。つまり、処刑もしなければ永久に釈放もしない、という噂が流れた。ところがそうなると、こっちは死ぬ気で入ったのであるから、これには困った。生きているということであればこれからのことを考えざるを得ない。その頃です、ふと見た向うの雑誌に、モーターボートの記事が載っていた。

坪内 ライフ誌を読んで、米国では自動車よりモーターボートのほうが人気のあることをお知りになり、ならば、海運国日本ではモーターボート競走をギャンブルとして開催、その収益金を市町村の財政に寄与したらよいのではないかとお考えになった…と伝え聞いていますが。

笹川 向うでは、モーターボートを持っている者は自動車を持っている者よりランクが高いようなことが書いてある。丁度そんなときに、B級戦犯の一人に福留という海軍中将がおって、こういう話をした。彼がフィリピンのレイテ湾にいた頃のことだが、小さなモーターボートの前のほうに爆薬を積んでダーンと離すと、これがどえらい勢いで障害物にぶつかる。で、これを「案」として海軍省に話したのだけれど、当時は大艦巨砲主義だから相手にしてくれない。もし、レイテ湾であれを持っておったら、どれだけ相手側に損害を与えることができたかわからない、というような話だった。そういうこともヒントになって、「モーターボート競走というのは面白いな」という考えをもった。

母の遺言で"葬式も出せず、

坪内 競走法成立の前後にはいろんな人が表面へ出てまいりましたね。私も大野伴睦先生に呼び出されたり、神田代議士と折衝するなどしたわけですけれども、その頃会長は始んど表に出ていらっしゃらない……。



笹川 パージのために表面に出られなかったこともあるがなによりも、当時はまだ2500人くらいの人が戦犯として抑留されておった。それをぼくの母が指摘して、「おまえはまだ政治をやってはいけません。戦犯の方たちを全員、早く出すという仕事をまずやりなさい。私もお宮さんへお百度参りしますから」と、そう言ってそれからの10余年間、雪の日も雨の日も欠かさずそれをやった。ぼくも10年間禁酒禁煙をやった。

そのうちに母は倒れてしまったんだけれど、そのときにもまだ「いまどのくらい残っていらっしゃるのか」と聞く。で、「100人ほどです」 と答えたら、「それはおまえの力不足です。万一私がこのまま死ぬようなことがあっても、戦犯の人が全員出てしまうまでは葬式をやってはなりません」、と言う。これには弱った。

坪内 どうなさいました。

笹川 いろいろ研究してみたけれど、日本ではまだミイラにするような技術がない。それで、とりあえず土葬にした。 全員が出てしまうまで、本葬はしなかった。ところが、母が死んでから6ヵ月ほどしたら全員が出たのです。

坪内 会長はもうずっと先に?。

笹川 ぼくはそれより10年前に出ています。で、みんな出 てから青山斎場で本葬をやったんだが、仰々しいお葬式を してはいかん、そんな金があったら困っている人に寄付をしなさいということであったから、花も何も一切いただかなかった。しかし、東条大将、山下大将、木村大将の奥さん方をはじめ、中将、少将の奥さん方が50人くらいも来てくださって、それぞれクローク係などお手伝いをやってくださった。まあ、そういう人たちのおかげで今日のぼくがあり、モーターボート競走の成功があるのだと思う。ぼくがナンボしゃっちょこだちになっても、1人じゃだめです。「中内会長が当時パージ中であり、母上のお言葉もあって表面に出られなかった理由はわかりましたが、そのかわりに福島世根女史、矢次一夫氏、平野晃氏といった方々がいろいろと活動なさったとお聞きしていますが……。

笹川 福島世根さんという人は、ぼくが巣鴨から出てきてから、ボートを走らせたり、またドッグレースをやりたいなどと言っていた人です。また矢次という人は陸海の両方



がよくわかる男で、それでぼくが運営委員長ということに 推したんです。

坪内 初めの頃は競走場の候補地があるというと、すぐに 調査しに行ったわけですが、矢次さんは運営委員長という ことで必ず行っておられたのですね。

笹川 そう。まあその間いろいろあって、藤君が怒ったこともある。

坪内 当時、競走場とするための条件というのがあって… **笹川** 昔は競艇場をつくるに当っての基本的な条件は、1 時間以内に来れる後背人口はどれだけか、それが第1点。 次が田んぼなんかを堀り返したりして従来の姿を壊しては いけない。池とか川とか海を有効に使う。そういう条件で ないといけない、ということになっておった。

1升ビンには1升しか入らない

坪内 時代はまたさかのぼりますが、昭和26年3月12日に モーターボート競走法案を第10国会に提出、3月29日に衆 議院運輸委員会で可決、同日衆議院本会議可決、6月2日 参議院運輸委員会可決と、順調に階段を登っておった。と



ころが同2日の参議院本会議で否決されてしまったんです ね。このとき藤さんが広川弘禅さんのところへ……。

笹川 当時ぼくはパージでそういうところへ出向くことができない。それで藤君をぼくの使いとして広川邸へやったんだ。

坪内 競走法成立のための運動資金というのは…。

笹川 一切合切ぼくの金です。銀座の事務所もぼくのなら 自動車もぼくの、みんなの食べものに至るまで費用は全部 ぼくが出しています。

坪内 競輪でも当時 1 レース場を誘致するのに 500万かかるといっておりましたね。モーターボートのほうはまったく金がないわけですから。

笹川 1銭もない。

坪内 その資金というのが「不思議」とされていたのですね。

笹川 むずかしい金はみんなぼくが出しているから…、やはり誰かが犠牲にならなければ。しかしぼくにしても、その金を使ったからといって裸になったわけじゃないし、使わなかったからといってどうということはない。

だからたとえていうと、1升ビンには1升以上は入らない ということ。ぼくはそういう考えで、世のため人のために なることには金を出す。だから今日になったのです。

坪内 とにかく競走法は、衆議院では採択されたけれども 参議院運輸委員会で1 票差の可決、そのあと本会議で否決 されたんですね。

笹川 そうそう、あれは向うで敗れた場合は本会議へ持って帰って……。

坪内 また3分の2要りますからね。しかし、衆議院本会 議再提出でどんでん返しの可決。そういうことは戦後では モーターボート競走法が初めてじゃないですか。

笹川 最初の最後です。

坪内 先般亡くなられた藤吉男氏も裏でずい分働かれたよ



うですが、ともかくあの頃は世情もいろいろと厳しかったですからね。GHQがニラミをきかせておりましたし。 笹川 そうそう。しかしぼくには協力的な人も多かった。

各界の名士に協力を要請

坪内 ともあれそうして「モーターボート競走法」という 法律が成立した。ところが各地で動きを始めていた競走会 はなかなか意のごとくでない。どうも中央に早いとこ連合 会をつくらなくちゃいかん。その連合会の初代会長には笹川会長が当然だろう、と思っておりましたけれども……。

笹川 そのときはパージだからなれない。それで、後に日本商工会議所会頭になった足立さんを頼んだ。パージが解けてから選手交代したわけです。

坪内 エライ人が出てきたと思ってびっくりしたんです。 会長の身がわりとして出ておられたということですね。

笹川 そうなんです。仕事はぼくがするから名前だけで結構だよ、と。連合会の会長は足立さん、その他各地競走会の会長もその地方の有名な財界人に就任してもらいました。そういう意味ではモーターボートは生まれがいい。

坪内 この各地「競走会」をつくるについても、会長ご自身いろいろとご尽力されておりますね。

笹川 そう。まず競走会発足のおぜん立てをして、その上にどの地域でも一流の諸君を集めて競走会をつくった。たとえば兵庫県では県の商工会議所の会頭が初代の会長です。広島では中国電力の社長です。そういうふうに、各地の超一流の人間を立てているんです。

坪内 当時のことを知らない人間が増えてきているという こともありますが、会長ご自身もこれまでそういう話をな さっていないですね。

笹川 恩きせがましくなるからしなかったんだが、まあ、大変な苦労はあった。しかし、目的がはっきりしていることもあって、各地のトップクラスが会長になってくれたわけだし、信用もしてくれた。と同時に監督官庁である運輸省もぼくを信頼して、全面的に責任を委ねて容喙干渉しない。だからできた。

坪内 そういう会長のご苦労もあってモーターボート競走 は非常にいい生まれ方をした。ところが、33~34年(昭和) 頃までは売れない時代が続きましたね。赤字赤字で。たと えば住之江の狭山時代とか…。

笹川 新しく競艇場をつくるについては条件がいろいろあるから、大阪ではなかなかいいところがなくて、結局あの狭山池に落着いた。そのとき大阪の会長は三井大阪商船社長の伊藤武雄君でこの人は関西でも大物です。で、理事長が南海電車常務の吉田君だった。そこで、自分のほうに持っ



てきてくれというので南海電車沿線の狭山へ持っていった。

坪内 その頃は給料すらみんなもらえない程売れなかった ということですが。

笹川 売れない。赤字ばかりです。それで16都市がもうやめたい、と言いだした。こんなに損するものをやらされたのではかなわんと言うから、子供も生まれて1年目は1つ、5年たったら5つ、10年で10歳。25歳までは伸び続けるよと。必ずよくなるから、その間損がいったら全部ぼくが引き受けてやる。そういうことで強引に箕面市に施行者になってもらったんです。それが今日では1銭の資本も出さないで年間数十億円もうかるようになったんです。

坪内 東京でもずい分売れなかったですね。

笹川 売れなかった。競走会が職員に給料を払えないというので金を持って行ったこともあるし、その他いろいろな費用を出してあげた。

坪内 その金は返してもらいましたか。

笹川 返してくれたのもあるし、くれないのもある。しかし、ぼくはこれをめしの種にしてないから。そんなことをしていたら運輸省だってそう簡単にはうんと言わない。

自ら長距離レースに出場





坪内 連合会、競走会が設立されつつあるその状況の中で会長はすでに選手の養成を考えておられ、亡くなられたご 実弟の春二氏に選手養成の手配をなさったという……。

笹川 当時、日本中でモーターボートに乗れる人はアマチュアでやってる30人から50人位で、あとの人はモーターボートを見たこともない。これは早く選手をつくらないと大変なことになると気づいて、弟の春二に選手養成の手配をさせた。春二は人を介して琵琶湖の佐藤与吉氏と知り合い、選手養成を依頼し、8月の末に選手養成を開始した。その頃開催準備の進んでいた大村でも選手のいないことに気づいて養成を開始したということだ。

坪内 ところで昔、会長ご自身も琵琶湖縦断レースにご出場なさいましたね。ボートはどこで乗れるようになられたのですか。

笹川 それは隅田川で練習したんだよ。ぼくのとこは女房でもみんな乗る。

琵琶湖でやったというのはずっとのちのことで、その頃 農林大臣もやったことのある滋賀県の知事とぼくは仲がよ かったものだから、話をしているうちに琵琶湖縦断レース をやってみてはどうでしょうかということになった。それ で10名の出場選手のうち1人だけ覆面の選手をつくろう と。それにオレが乗る。それはぼくと知事しか知らないこ





とだ。で、懸賞を出すといったから大勢の人が来た。結局は2着になったんだが、ぼくが乗ってるなんて誰も思わないから当たらない(笑)。あれは本当は私が1着なんだ。 坪内 安心してゴールの前で手を振ってる間に抜かれたという……(笑)。

笹川 そうそう (笑)。

坪内 そうしますと、巣鴨を出られて間もなくからもうボートに乗ったりなさっていたようですが、たとえば "フライング・スタート" などということは、やはり舟艇協会の方たちとご相談なさって……。

笹川 そう。当時日本でモーターボートにくわしいといったら舟艇協会だけだったから、法制化のための条文づくりにあたっても、あそこの連中が中心となったわけだ。原田君とか、いま雑誌「舵」というのをやっている土肥君、そ





れから鈴木君、矢崎君などがずい分と手伝ってくれた。 **坪内** それを持って運輸省に行かれたわけですね。 **笹川** そういうことです。

原因のない結果はない

坪内 草創期の頃は、いろいろなご苦労があったわけです

笹川 設立当時も大変だったが、ぼくはむしろこれから先が大事だと思う。ここまで発展して、こういうふうに良くなってくるとやきもちを焼く者がでてくるから。

いまは国(日本)の名誉、信用を高めている者が攻撃さ



れるなど、勧善懲悪ならぬ勧悪懲善の世の中になっておる。 **坪内** 公営競技の特殊法人化ということについて、敵は本 能寺にありとばかりに笹川会長から何もかも取り上げよう ということでしょう。会長の熱意というか信念というもの が伝わっていってない。

笹川 そう。だからぼくはいつも運輸大臣に言っている。 確かにぼくは何十と兼職をしているが、すべてサラリーは とらず責任は一人で負う。もしほかの諸君がなりたければ 私と同じ条件で代ってくれる人があれば何時でもやめる と。新聞記者諸君もぼくのことをいろいろ悪く書いたりす るが、ぼくは政治はやらないし、金もうけの商売もやって いないから痛くもかゆくもない。ただ事業が成功すればよ いのです。

会長なんていうものは、その会のために自分を犠牲にするつもりでやらなければ成功しない。そういうことでやってきたからモーターボート競走もここまで伸びたんだ。

坪内 無報酬でずーっとやってこられたし、また会長のアイデアと実行力もすばらしかったと思いますね。

笹川 それと、当初から「フアンあっての競走、競走はフアンからの預りもの」という考えで態勢づくりをしてきたこと。同時にフアンのお金を有効適切に使うことで納得していただいているからです。

他の公営競技と比べても、うちは射倖心をあおるような ことはしていない。そういうモラルからして違うし、第一 目的が違う。あくまでも海事思想の普及であり、海運立国 であり、造船立国である、と。

坪内 そういう大前提を少々踏みはずしかけている者も最近いるようですな。先般、ある地方へ行ってきたのですが、施行者の中にはもう競走会はなくとも自分でできるというような単純な考え方があったりする。

笹川 そういうことは法律を改正でもしなければできないし、草創期からのいきさつを知っている人は考えもしないでしょう。法律をつくり、競走会をつくり、すべてのおぜん立てができたところで施行者に話をしてモーターボート競走ができたのですからネ。

施行者も売上が少なかった時代は苦労したが、今日のように売上が上がり、収益金がふえてくると、まわりの市町村がやきもちをやく。苦労もしないで収益金だけをよこせというのは虫のいい話なのだが……。その点、偉かったなと思うのは、当時、施行者協議会の会長であった鳴門市長の谷さんだ。創立20周年のときぼくが、これを記念して何か残したい。それには公営競技の恩恵を、自分たちだけで



なく近所隣りにもおわけしたいと。それでBG財団というものをつくって、これまで恩恵を受けていなかった市町村にも……という話をしたら、谷さんはいっぺんにのってきた。それでBG財団ができたんです。

坪内 まあ一部ですが、施行者が競走をやるから競走会もやってゆけるのだ…というような考え方もあるようです。 笹川 それは間違いで、ほかの公営競技は施行者ができてから、「自分のところで運営したらいかん」という法律があるため、それではとみんなを集めて競走会をつくった。だから施行者が強い。ところがうちの場合は、ぼくらが法案をつくって金も出して、それから施行者になってもらった。競走会が先にできて、最後に"あなたやりなさい"と。施行者が後で決まったんですから他の公営競技とは生れがちがうんです。 坪内 これからがむしろ大事という先ほどからのお話ですが、その意味で競走会のあり方を始め連合会、選手会、施行者、それに監督官庁を含めまして、今後の心がまえというか、将来の決意というか、その辺の構想をお聞かせくだ

笹川 結論的にいうと、今日ここまでよくなったというのは「結果」なんだよ。原因のない結果はないから、ではその原因はどこにあるのかというと、ぼくのような阿呆、つまり金を出した上に全責任を1人で負う。功績は他に分かつ、自分の利欲のためではなく世のため人のためになればいい――という考え方でやってきた阿呆がいたということ。文句を言わずに私に協力してくれた多数の諸君のおかげで、今日のよい結果を生んだ。したがって今回の30周年を競艇元年として、フアンを大切にする新しい出発をしなければならないというのは、何年か先の「いい結果」を見るための「いい原因」をつくっていこうということでもあるわけだ。

さいませんか。

坪内 モーターボート競走の収益金は、国際的にもずい分 役立っているわけですが、モーターボート競走そのものに ついて、世界の人の評価というのはどんなものですか。

笹川 イギリスでは競馬場へ行くのにシルクハットの正装 で行くが、モーターボート競走場だって同じようにひとつ の社交場と考えている。 **坪内** モーターボートレース場を自分の国に誘致したいというような意見はありませんか。

笹川 それはある。この間もさる方から電話があって、ボリビアでやらせてくれないかということだった。しかし、うちは外国でやる権利はもってないが指導のほうをお引受けしましょうと答えたんだ。まあ、いろいろと話はある。だが、金もうけしようと思ってやるのでは結局成功はしない。 **坪内** モーターボートの将来ということで、この先、法律が改訂されるとかあるいは自民党と革新政党の入れ替りで





どうとか、そういう面での不安というのはありませんか。

笹川 ぼくが会長をやっている間はだいじょうぶ。

坪内 それは会長の "鉄の信念" ですか。

笹川 そうです。欲ばりで力のない者がやったらつぶされるが、ぼくの背後には千何百万という人がついているから大丈夫です。一番大事なのは国民の生命財産を保全する消

防と防火協会と、将来日本を背負って立つ「青少年の指導 育成」ということにぼくは全力を投入している。次に、保 健、医療関係にも力を入れているから、国民はみな共感を 持つわけだ。特に消防に関しては、少年・婦人消防に続い て今度は「幼年消防」というのをつくっている。子供の火 遊びは一番こわいから……。そういうふうに、ぼくは10年、 20年先のことにソロバンをはじいてやっているわけだか ら、政府だってそれを邪魔する事はしない。むしろ喜んで 支援してくれている。

坪内 会長は外国にいかれて、向うの偉い人とさあ握手と いうとき、必ずその前にその国の国旗に礼をなさる、と伺っ ていますが、それは会長の世界平和主義観からですか。 笹川 礼と節と義理と人情と親孝行、これがなかったら下 等動物と同じだ。ぼくはそういう信念だから外国へ行って も、まず国の象徴である国旗に心の底から敬意を表す。す るとそういうことをする人間はあまりいないから、ぼくに いっぺん会った人は全部ぼくのフアンになる。それで言う べきことはバンバン言うから信用してくれる。だから各国 から勲章や名誉市民を贈られている。ぼくくらい多く持っ てる人間はまれだと思う。ただし勲章も名誉市民もフアン のお金を活用し、加えて私が会長をしている1300万人以上の





全員の功績 坪内 同時 大森のレー ず銀座でお 福岡の役員 笹川 それ ない。死ん

ぼくは8 い。それは 恥ずること が第1点。 でいる人の がある間に 在の結果を 捨てておる

坪内と て世界を、 す。きょ

責が認められ、その代表として頂戴したと思っている。 寺に、会長は下の人にも誠意をつくされる。昔、 一ス場でケガをした選手が、選手として再起でき お汁粉屋を開いたら、すぐに行ってやられたとか、 員の方が病気と聞かれてお見舞いに行かれたとか。 れは当りまえのことです。生きている者だけでは なだ人に対しても親切でなかったらだめだよ。 は歳だけど、まだ老眼鏡もいらないし耳も目もい は結果なんだよ。なぜかというと、ぼくは良心に とをやらない。だから魂が常に平安である。それ 第2点は世界中の貧しい人、病気などで苦しん のことを考えて、何事にもぜいたくをしない。物 こ寄付して節約をする。そういうことが原因で現 を見ているわけです。しかしぼくは、60歳を切り るから、いま22歳や(笑)。 うかいつまでもその"若さ、を保ち続けられまし		
日本をご指導くださいますようお願いいたしまうはほんとうにありがとうございました。		



海運・造船立国ふたたび…… 復興への幕あけを証言する

運輸省関係者座談会

〈昭和56年6月18日〉笹川記念会館

座談会出席者紹介

(法制定当時の役職、順不同)



船舶局長 甘 利 昻 一



海運局海運調整部長 壺 井 玄 剛





船舶局監理課補佐官 丸 居 幹 一

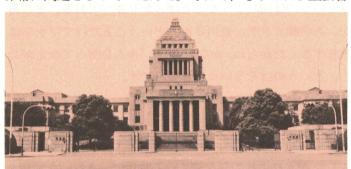


(司 会) 島 田 智 一 社団法人 全国モーターボート競走会 連合会専務理事(現職)

笹川氏からポッと出された原案

司会 モーターボート競走もおかげさまで30周年を迎えましたけれども、これはやはり、きょうご出席の皆さまの暖かいご理解とご協力、ご指導の賜と思います。こうしたことを忘れないためにも、きょうは競走法の立案、制定当時のご苦労やいろいろな裏話などにつきましてお話をいただきたいと存じます。

甘利 モーターボート競走法が議員提案として国会に出されたのは昭和26年なんだが、それより3年前の23年に競輪ができていて、これによる幣害というのが当時あちこちで非常に問題となっていたんだ。それで、もうこれ以上公営



競技をつくるのはやめようじゃないかという世情があった。 モーターボートのほかにドッグ・レース、ハイアライ、 それにもうひとつあったかな、とにかく4つぐらい考えられていた。いずれも議員提案だったんだが、世情からいってもどれもとりたくはない。けれども強いてというならば、 日本は海運国なんだからモーターボートがよかろうと、そういう事を言った人がいて、それでモーターボートに決まった。で、やるからにはたとえ小さくとも「船」なんだから、「船舶局長、キミの所管だよ」と言われ、それでぼくは初めてやる気になったし、やるからには一生懸命やらなければならないと思ったんだ。

壺井 この法案をつくろうと決心された笹川さんは、福島

世根さん、矢次さんと一緒に運輸省へ来られた。その時、笹川さんは、競輪法をベースにした原案をポッと出された。それで私たちはたちどころに賛成したんだ。それはやるべきことだし、やるからには大いにやろう……と。今井君はその頃、私のところの課長だったんだが、彼も賛成した。その今井君の下に、大見君という補佐官で「法律の虫」のような人物がおりまして、これが「どういう法案がいいのかわからない」というので、それを見せると大見君がよろしいと、これでやりましょうということになって、今井君がそれをもって省内を回った。ところが省内には、さっき甘利さんの話にもあったように世情を考えての慎重論も多かった。それで議員立法にのったんです。で、それじゃ所管は運輸省船舶局ではあるまいかということで、甘利さんのところへ回った。

甘利 私の記憶では初めに船舶局の所管だよということがあって、それで「運輸省の所管」に決まった。だから、どういうふうな法案をつくろうかというようなことはそのあとのことだと思う。

壺井 ぼくの言いたいのは、笹川会長が運輸省を立てて、 運輸省でやってくれと言ってこられたということ。これは ぜひクローズアップしてもらいたいと思う。

司会 連合会にはいま、その当時の方は1人も残っており



ませんので、その辺の事実関係をはっきりと伺うことはできないのですが、私共が聞いておりますところでは、最初通産省へ持って行ったらオレのところじゃない、これは運輸省だというので、それで運輸省へ持ってった。それから話が始まった、と。

壺井 その通りです。

今井 壺井さんの話をぼくが省内へ持ち込んだことは間違いない。

司会 法案の草稿を、実際に苦労してつくってくださった というのはどなたでしょうね。

今井 それはぼくが主で、それに調整部総務課の法律の専門屋さん、たとえば大見君なんかが手伝ってくれて。

甘利 所管が決まったところで、では法案をつくらなければならない。そこで今井君がやることになった。今井君はなかなかデキタ人で、細かい法律のことは専門的にわかる人と謙虚に申し出られるので、じゃ調整部も関係あるからそこにいる大見君をと、それで頼んだわけだ。

今井 それが「競輪法をベースにして、モーターボートに 適応するような形でつくっていこう」という最初のものです。

所管は別として、壺井さんの指示のもとに私が手がけた ことには間違いありません。

甘利 時点は違うかも知れないけれど、これには皆さんが 関与していることは確かなんだ。

壺井 どういうふうに関与したかということは、人間の記憶力というものはあてにできない部分があって忘れてしまったところもあるけれど、ともかく甘利、今井、大見が中心になってやった。それのイニシァティブをとったのが壺井だと、そういうことでいいのではないかな。文章は私の下にいた大見君がつくったと。しかし、その原案を笹川さんからいただいたことは確かです。あれは福島世根さんがつくったものじゃないかと私は思うのですが……。

甘利 いや、福島世根さんという人は原案をつくるとか、

そういう人じゃない。あの人に功労があったのはもっと別の部分で、歌舞伎の俳優みたいなかっこうで国会に現われたことだよ。そのため、委員長の前田郁さんだって提案者の坪八(坪内八郎氏)さんだって見とれちゃって法案どころじゃない、国会始まって以来のことだ(笑)。

その福島世根さんが、誰かに書かせてみんなに見せたからみんながモーターボート競走というものに興味を持った。それは丁度、笹川さんとぼくの違いみたいなもので、笹川さんが会長、ぼくが副会長の頃、ぼくは会長代理としてよく地方へ出かけた。ぼくに言わせれば、そういう時話す話の内容というのは、ぼくの方が趣向をこらしているし変ったことを言ってるし、ずっといいわけだ。笹川さんの話というのは同じようなことばっかり並べておる。ところが、あの顔カタチ、笹川さん、ということだけでファンは熱狂するんだからね。かなわない。"余人を持ってかえがたし、というのはそういうことなんです。

壺井 いや、それはあの人の精神だよ。しかしとにかく、世根さんという人は実に立派で、一番最初調整部長のところへ来られた時は私もびっくりしたですよ。戦争直後の、みんながよれよれの服を着ている時代に、きれいな着物を着ていて、それに一緒の笹川さんもまた立派でしょう。その立派な人がもう一方の立派な人をして、「明治天皇のご落胤である」とかっておっしゃるんだから、こっちはもうびっくり仰天!。それに魅かれた(笑)。こういうコンビで来られるとはおそるべきことだ、と。これを取り上げなければ運輸行政は成り立っていかないんじゃないかと(笑)、思ったわけです。その上、ちゃんと法案(原案)まで持ってきてるんだから、もう驚いたのなんのって…。

甘利 法案といってもそれは、始めて持ってこられたものは、ただズラズラと書き並べただけの――。

今井 条文ではなくて骨子みたいなものでしょう。自転車 の方からとったのですから……。 **壺井** 自転車の法律をモデファイして、字句を入れてこられたのです。それが法案のベースになったのだと思います。

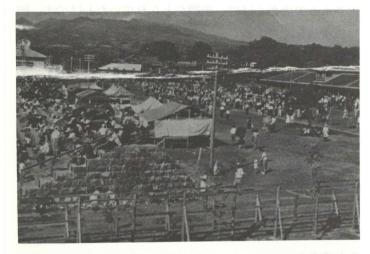
本来の「主流」でつくられた連合会

甘利 モーターボート連合会が創設された当時の、最初の会長は経団連の足立さんなんだが、その時の運営委員長は 毎川さんか、矢次君かのどちらかで……。

司会 笹川会長は競技委員長です。

甘利 それで、矢次君が運営委員長ですか、とにかくお2 人でやっておられた。

壺井 最初に大村で開催した時はどちらが行かれたの?





司会 矢次さんです。2回目の津の時もそうですね。

壺井 昭和27年に、私の田舎の「狭山」でやった時は、笹川さんと矢次さんと2人並列で来られました。どっちが主なのかちょっとわからない感じなんだが、その時はどうも矢次さんがリーダーシップをとってたみたいだな。

ところで山岸君はその矢次さんにあまり近づき過ぎて、 アウトになっちゃった。

甘利 「津」で明日開催というのに、ボートが足りない、モーターが足りない、徹夜でやってみたけれどもむずかしい。船舶局長すぐに来てくれないか、と言ってきたんでこちらも夜汽車で行ったんだ。それで朝の7時頃に着いた。そしたらなんのことはない、みんな徹夜で酔いどれになっている。むろん矢次君も飲んでいる。それで、運輸省の代表である山岸君が、きちんとした服装で正座してお酌をしているんだ。そこへばくが行ったわけだから、これはイカンと。それで山岸君を代えることにした。しかし、実際に競技のいろいろな規則をつくったりしたのは山岸君なんで



す。また彼は非常に熱心でもあった。

壺井 笹川さんが案を出されたにもかかわらず引っ込ん でおられて、矢次さんが前面に出ていたというのはどうい うわけだ?。

甘利 最初は矢次君のほうが表面に出ていたわけだけども

だんだんと矢次君がダメになった…。

壺井 なんでそうなったのかということはわからないですな。 甘利 それは力量の差だろうとぼくは思うのです。最初は みんなにわからなかったけれども、やはり笹川さんのほう が人気があったし、人心収攬術がうまかったんだろうね。 壺井 ぼくが思うに、矢次さんをかつぎ上げたのは笹川さ ん自身なんだ。矢次さんを表へ立てておられた。ところが 矢次さんは「できる」人物かも知れないけれども、モーターボート競走のように技術を必要とし、大衆を必要とする ものには向かなかった。笹川さんはそう見てとられて、そ れじゃおれがやろうということで表に出られたんだと思い ます。だから、終始、笹川さんだよ。

今井 当時の運輸委員長の前田郁さんがかかわってきたのはいつ頃からですか。

丸居 あれは法案を出してからでしょう。法案を出した頃前田さんが運輸委員長をしていた。だからおれが通してやるのだ、というわけで入ってきたんです。

司会 連合会が2つできるとか、そういう問題もあったのですか。

甘利 前田さんは、福島世根さんに惚れたということではないけれども、ある魅力を感じてはいたんだナ。それで、おれが委員長だからおれが通してやると言った…というような噂がとんだくらいなんだ。前田さんはずい分迷惑しただろうと思う。

壺井 前田さんと矢次さんでは、どちらが主なの?。

甘利 前田君は提案者(法案の)になっているけれども、たまたま運輸委員長だから…。したがって権限があるわけだ。 今井 前田さんは歌舞伎座の近くに事務所を持っておられた。一方、笹川さんと矢次さんは銀座の事務所で一緒にやっておられたんですね。

壺井 前田さんは運輸委員長だから、自分で全部やるよと いって独立した、それだけのことなんでしょ。しかしそれ



は遂にだめになっちゃったと――。本来の「主流」である 笹川さんが出てこられた。こういうことですな。

今井 そうです。だから連合会をつくる段階において、笹川さんと矢次さんは同一歩調をとられていたわけです。同じ銀座派なんですから。

壺井 あとはモーターボート競走が始まるということで 矢次さんの顔を立てておったけれども、矢次さんがおかし くなっちゃったので、笹川さんが本来の「一本の姿」に戻 られた。

今井 経営的な手腕からいっても、それは笹川さんですよ。 丸居 矢次さんは政治評論なんかもやっておられた関係で 国会にもずい分と顔がきいたんです。それを笹川さんが買 われたのですよ。

甘利 なんといってもモーターボート競走の創設者は笹川 さんですよ。

丸居 前田郁さんはそれを取り上げようと思ったのです。 委員長だから……。しかし結果的に、笹川さんになったと いうことは、正しいところへ落着いたということですよ。 別に誰も、どうもしたわけではないのです。

司会 国会の審議の過程については、ちゃんとした記録があるのですが、ほかにも省令とかいろいろなものがありますね。これらについて、またずい分とご苦労があったという話ですけれども…。

丸居 その「省令」の時から私が関係するわけです。

今井さんが監理課長になられてすぐの頃、ぼくは補佐官で来たのですが、その時分に現われたのが"モーターボート競走が通った"という話なんです。それで、船舶局所管とすることになったから「省令」をつくれと。で、大見さんに手伝ってもらって省令づくりを始めるわけです。やがて省令ができ上がって説明会をやることになった。その第一発が運輸省の会議室でということなんですが、その時に、ある人に言わせると「失言問題」というのがあった。

省令には、モーターボート競走会を設立するには運輸大臣の認可が必要、と書いてある。ところが、"法律を通した・とする前田一派が、「許可するのはおれだ」と言って回った。それが耳に入っていたから、ぼくは省令の説明をしたあと「すべてこの通りに実行しますから―」と言ったのです。そうしたら、今度はそれが前田一派の耳に入って、「丸居はけしからんヤツだ、クビにせい!」という話がきましてね。それで、課長の今井さんが「あれはいい男だから、それはかんべんしてくれ」と言って、私の命乞いをしてくれまして。以後、モーターボートに手出しすることはまかりならんと、くぎをさされるのです。それから山岸君が始めるわけなんですね。

今井 要するに銀座派と歌舞伎派が対立している頃ですから、前田派にしてみれば丸居さんが銀座派の肩ばかりを持ったと、そういうようなことでしょう。

丸居 ぼくは別にどっち派なんて言ったわけではない。法 律省令に書いてある通りにやりますと言ったら、向うが頭 にきたわけです。当り前のことだから、それが問題になる などとは思わなかったですよ。

今井 ぼくはほんとうに困った。関谷さん(当時政務次官) に呼びつけられたのだから…。あいつをほかへやれ、と。 丸居 形式上の首だけをとばせ、というのならまだいいの ですけれども、私を殺すと言っておると。それである人が



私のところへとんできて、あなたに指一本触れさせないから安心して出勤してくださいと言ってきた。

甘利 それは荒居 (養洲) 君で、彼は笹川さんの意を受けていたんだよ。

丸居 護衛もつけてやるからと言ってくださったので私も 安心して、毎日出勤しましたけれども。まあ、それぐらい 向うは打撃を受けたのですね。

今井 そういうことがあったからといって、彼をどこかへ やるということは、本来の役所の立場としてもできるはず がない。だから私としては、とにかくモーターボートから 手をひかせましょう、と。仕事が山岸君のところへ行った のは甘利さんがお決めになった。

甘利 しかし、その山岸君も、前に丸居君の例もあったことだし、これははずさなければいけないと。

丸居 とにかくぼくがかかわったのは省令をつくる時までですよ。

壺井 省令をつくる時は、専門家(日本舟艇協会)の道明さんとか、鈴木亨さんとかが働いた。モーターボートの細目というのはこういう連中でなければわからないはずだよ。彼らを引っぱってきたというのは非常に賢明だったと思うよ。 **丸居** そのあともずーっと手伝ってくれるんですよ、彼らは。でも、まず省令をつくるときに、モーターボート競走関係の話というのはもっぱら堤さんとか、道明さんとかに聞いて。そういうことか、それじゃ省令にはこういうふうに織り込もうとか、こういう表現で入れようとか。そういうふうにして監理課でやっていったのです。





今井 政令、省令をつくる段階では監理課が主なんです。 甘利要するに船舶局としては、所管の課を決めなければ ならない。それに関連工業の育成ということもあるからこ れは関連工業課長の役だといって、嫌がるのを私が決めた わけだ。安藤君にやらせたというのではなく安藤君の課を 指定したわけです。だから、丸居さんが全部を総括してい る中で山岸君が主としてやったのは、競技規程等技術的な ことなんだ。

今井 省令ができたあとは、いよいよ連合会の設立準備に 入ると。それで所管はどこでやるかということになった。 競輪が自転車振興ということで重工業局の機械課かなにか で所管している。それと同じように"スジを通しましょう や、と、甘利さんもそれがよかろうということで、それで 関連工業課へ持っていった。

司会 関係者の中でも案外そういう監督官庁の皆さんのご 苦労というものは伝わっていないですね。

丸居 やっとった当人も忘れてるぐらいですからね(笑)。

「頭の悪い局長」とまでいわれた国会答弁

今井 ばくは甘利さんについてて、国会の各委員会での説 明は全部やりましたね。

甘利 今井君はぼくと同郷だし、やり手だということで連 れてったのだよ。ところが国会答弁をして帰るという時に 今井君が、「あんなまずい答弁をしてどうするんだ」と言う。

まいったよ。ぼくの国会答弁を非難したのは今井君だけだ (笑)。それからほかにもうひとつ、最後の委員会で、おま えの息子が舟券を買うと言ったらおまえは小遣いを渡すか と、こういう質問をされた。これは何かひっかけようと思っ ているわけだから、渡すとも渡さないとも言えない。それ でウダウダと言っていたら、「運輸大臣、こんな頭の悪い局 長をよく使ってますな」と、こういう "質問" なんだ。大 臣なんと答えるかと、ぼくも興味を持って見ていると、あ の人、例の調子でぬらりくらりと「答弁はまずいけれども、 一生懸命やっているから」とかなんとか、うまいことを言っ て逃げた。そのうちにカーンと鳴って採決になった。採決 になればもう根回しはしてあるから、賛成多数で可決だ。 それで本会議にかかったわけだ。

壺井 参議院で反対になって返ってきた時の話だね。

甘利 そう。ぼくはその時今井君から言われた"まずい答 弁。のことと、"頭の悪い。と言われたこと、この2つだけは いまでもはっきり覚えているよ(笑)。

今井 そんなこと言った覚えはないですよ (笑)。

売井 それで、参議院で否決になって戻ってきたのが、再 び衆議院で採決となった。これが「可決」となったのは、 ほかの法案がモタモタして3日間も続いたおかげだった。 それがなければ「ノー」になったろうと思う……。

甘利 その3日間の根回し――。表は国会答弁、それで済 んだけれどもその根回しというのは誰かがしているのだろ うと思う。

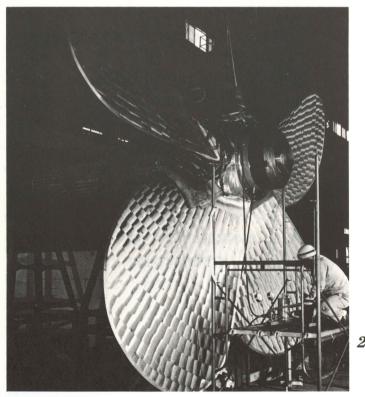
壺井 笹川さんがもちろんやっている。けれども実際に それをやってくれたのは「政治家」で、「モーターボートだ けは涌せ」と言ったのは関谷勝利じゃないかと思う。

甘利 関谷さんも「提案者」だな。その中でそういうこと を言うとしたら関谷君じゃないかと、ぼくも思う。

今井 そうです。ぼくは関谷政務次官に時々呼ばれていた のですから。

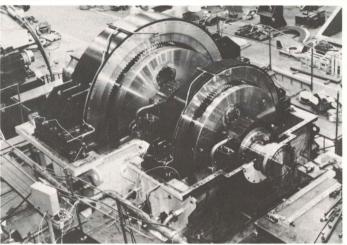
丸居 ぼくはここでひとつ言っておきたいことがある。ま ず、省令をつくっている頃ぼくは"こんなバカな券"を買 うヤツがいるだろうか、恐らくはやらないのではなかろう かと、そう思っていたんです。その「モーターボート競走」 の今日の降盛あるのは、これはもう偏に笹川さんのおかげ だと思います。それからもうひとつは、さき程から"競輪 を見習って、という話がずい分と出ていますね。確かに省 令をつくる時は参考にしました。しかし、当時の競輪の省 令というのは程度が悪かった。抜け穴がたくさんあったり して…。だからモーターボートのほうは「ほとんど新しく なる」くらい整備したわけです。当初としては案外いいも のができておったとぼくは思います。それを見て、今度は 競輪が直すわけです。で、競輪がちょっと良くなった。

最後にもうひとつ、ぼくはモーターボートと同時に造船 の設備改善の仕事もやっておった。ところが当時の造船関 係は、もう最悪の状態で、しかもそれを良くしようとした ところでどの銀行も金を出してくれない。とにかく造船関 係の進歩発展が非常に阻害されていたわけです。ところが それをモーターボート競走が救った。関連工業が非常に進



歩したために、世界一の船ができるまでになったのです。 この貢献の度合いというのは実に大きいと思うのです。

売井 つまり、関連工業はプァーでものにならなかったの に、それが「造船」本体を差しおいてどんどん世界へ売れ ていったと。これはすべてモーターボート競走からのお金 のおかげだと。つまり開発銀行が出してくれなかったもの をモーターボート競走が出してくれた。まったく、そのお



かげに違いない。しかし、そんなことは省令をつくる時は 考えてなかったわけだ (笑)。

丸居 流行ると思ってなかったくらいですから……。たい へん不見識だった。

甘利 しかし、法の趣旨に合せて「関連工業の育成を図る」 と、ちゃんと書いてある。それがあるから所管は関連工業 課としたのだからね。

壺井 最初、笹川さんが来られた時も、船の奨励というこ とではなくて船のいろいろな関連産業を奨励するためにこ の金を使いますよ、と言われている。それで、これは公平 だと思い、絶対に通さなければいけないと思ったわけです。 丸居 笹川さんは省令に基づいて、終始その通りにやって いらっしゃる。そしてこれだけ繁栄しておるのです。

司会 丸居さんが心血を注いでつくられたその省令です





が、最近ちょっといじくろうかという話が……。実は根本的にいじくることが1つでてきたのです。

と言いますのは、勝舟投票券は当該競走場においてのみ発売すると、つまり場外を禁止してあるわけですね。しかし最近の社会情勢からみまして、4大レース位は競走場相互間で売りたいというふうに考え方が変わってきまして…

競輪も場外をやって売上が本場での倍ぐらい。競馬はも う場外が60~70%ぐらい売れているんじゃないですか。

モーターボート競走は省令を守って場外をやらない、と 通してきたのですけれども、それを変えて競走場相互間で 売れるようにしたいと。

甘利 現状というものを見るといろいろ変ってきているわけだから、ぼくはそれはいいと思う。

司会 丸居さんがいみじくもおっしゃいましたように、売れると思っていなかったものがこんなに売れちゃったものですから(笑)。そこで運輸省にお願いして競走場相互間で売れるようにしたいのです。

今井 そういう方向へ行くべきではないですか。

壺井 テレビでも通信でもこれだけ発達しているのだから現場へ行かなくてもね……。どんどん売ったほうがいいと思う。

司会 草案作成者にご了解をいただいて……。

丸居いや、ぼくとしてはむしろ「不明」のいたすところで。

甘利 その当時としてはそれで正しかったのです。時代が変わったんだ。

今井 時勢に沿っていくのが自然じゃないですか。

活気のあった運輸省

壺井 ところで参議院で「ノー」と言ったのはどういう人達だ?。 **甘利** それは緑風会だよ。でもあの人達で運輸大臣になったりなんかした人がずい分いるんだ。

今井 当時はぼくも、国会の廊下で会うと言われたもんですよ。こんなものを持ち歩いていたらキミ、将来いいことないぞ、とか。

壺井 しかし緑風会はこれでどれだけやっかいになった ことか ——。

甘利 そう、あとからいろいろな関係でね。

司会 その辺の記録は国会議事録に残っております。

甘利 結論的に言えば、その当時運輸省としてはみなさん ベストをつくしたんだ。ただ、こういう公営競技というの は運輸省始まって以来でおしまいなんだよね。だから、非 常にみなさんがあわてたことも確かだし、同時に総合力を 発揮しなければならなかったのです。恐らくあの頃働いた みなさんは、ご自分の一生を通じて考えてみても、一番活気のあった時代といえるんではないか?。知恵を絞り合ったときだから…。

壺井 甘利さんという人は昔から"批判派"で、モーターボート競走のことについても猛烈に反対するかと思ったら、これが"猛烈に賛成"して走っちゃったから…。あの批判派が走るなんておかしいなと思った(笑)。

甘利 それは、自分の所管に忠実だからです。もしぼくが 断れば、おまえやめろということなんだよ。

壺井 そうじゃない。やはり基盤になるのは、やれば造船の奨励になる、海事関係にプラスであると。そのための予算をとろうとしたって運輸省はひ弱でとれない。だからこれしかないと、そう思ったわけです。だからこそ、"批判派"

であるにもかかわらず心から賛成してくれた。彼も私とはケンカばかりしていましたけれど、その点(モーターボート競走関係のこと)では非常に前向きでした。甲州武田信玄の甘利参謀の子孫ですから、いい時はいいなと思っている。司会 このあと、「連合会の創立」というのがずい分難行しているのですね。当時の記録を見ますと、銀座派が勝ったのは足でかせいだからと、歌舞伎派は机上でやるだけであったから負けたとある。私も多分そうだと思います。そこへ、甘利さんがおっしゃったような内部的な事情があったんだと思いますけれどもね。

甘利 さっきも話したように、連合会の初代会長には経団連会頭の足立さんをもってきている。地方の競走会会長には船会社の社長だとか、選配会社の社長だとか、要するに特殊なものだから「政治家」を入れちゃいけない、また、金に困っている人を入れちゃいけない、だから、そういう人たちを丹念に選んだのです。発展につれてだんだんと人は変っていきましたけれどもね。

司会 お話のように、モーターボート競走会の人材というのは他の競技とは全然違いましたものね。そういった思惑があって、いわゆる各地の財界有力者を集められた。これはやはり、運輸省のみなさんのご指導があって、と思うのですが――。

甘利 ただ、この人たちはほかに仕事があって、実際の仕事はできない。だから、たまたま連合会には笹川さんとか矢次さんとか、実際にそれに専心してやる人がおったからできたことでね。頭にいただく人というのはそういう人でいい。そのために、ここ(連合会)では変なことが起きないでしょう。競技と同じように運営も公正に行われている。今井 笹川さんの "信念" ということでしょうね。

壺井 省令もさることながら、笹川さんの指導が絶対に不正 を許さないと、そういう指導方針が徹底したのではないですか。 **甘利** 笹川さんの功績は運営面のほかにもう1つ、選手の 育成ということです。選手に関する問題というのがここに はない。それは技術という面だけでなく、人格的な育成と いうことがしっかりとされているからです。

丸居 ファンのために、私はモーターボート競走を預かっているんだと笹川さんおっしゃいますけれども、そういう考えが非常に立派ですよね。ぼくはそれが発展の根本理由だと思います。

甘利 要するに笹川さんの態度だよね。それと実績。つまり言われているだけではないんだ。

壺井 口先だけではなくて実行して、しかも実行のほうが先へ行っているから――。

甘利 それと、ファンに対する謙虚な態度、これが非常にいいですよ。

一貫した笹川会長の信念

司会 もう少しあとの話になりますけれども、モーターボート業界がいわゆる振興事業と競技実施部門を画然と分けたこと。これはいいことだと思いますね。

甘利 あれは意識的に分けたのではない。つまり最初に造 船関連業界の振興というのがあって、モーターボート連合 会に振興部というのをつくった。



司会 昭和33年ですね。

甘利 それで、これは笹川さんの主義とちょっと違うんだ けれど、「金をもうける人と金を使う人が1人の人間ではい けない。分けなければならない。」というのがぼくの持論な んです。まあいろんな見方があって、やはり笹川会長の言 われるように「自分で苦労してもうけた金を、苦労した人 自身が使ってこそ初めて生きる。」というのも1つの論理に は違いないです。しかし一般的に言えば、そういうことを すると人によっては、あるいは場合によっては弊害も起き るし非難も出てくる。それで、ぼくは役所にいる時反対を したのだけれども、最初はしかたがないでしょうとなった。 これが分けられることになったのは、結局、いろいろと 批判の声が出てきたからでしょう。それで、もしかすると 金を全部政府に取り上げられるかも知れない。ファンから せっかく集めた金を、何も関係のない政府に取り上げられ るのはもったいない、というふうな発想からですよね。そ れで分けようじゃないかと…。で、船舶工業振興会ができ て、私がその初代の理事長です。

司会 実は先日、公営競技会長会議というのがありまして、 その席上でもみなさん異口同音に、いまになって思うと モーターボートはきちっと2つに分けられてやっておられ ていい、うらやましいとおっしゃるのです。「臨調」とか、 いろいろな問題が出ていますでしょう。ああいうことから かんがみて、モーターボートはいいですね、という意味だ と思うのです。

甘利 やることはやるが批判もするというのはぼくだけかも知れないけれど、振興会ができて笹川会長が会長を兼任された時、ぼくは分けるべきだと言った。「あなたは連合会の会長として地方の自治体などにも顔を売ってこられた、今度は振興会の会長として業界に顔を売ろうとされる。もしかしたら先生(会長)は、また代議士をやられるのですかと聞いたんだ。そしたら、代議士はもうやらない、と言





われた。それで、「これは要するに、金をもうける苦労をした人が上に立ってやることこそ、最も金を有効に使うこと、という会長の信念を貫かれるお気持ちなのだな」と思った。だからその時の会長の姿勢というのには、ぼくは本当に感心したのです。当時運輸省の中にも、会長を兼任されると

よろしくない——集中排除みたいなものだね—そういう意味でどちらか1つにしたらどうか、という議論があったことは確かですけれど。

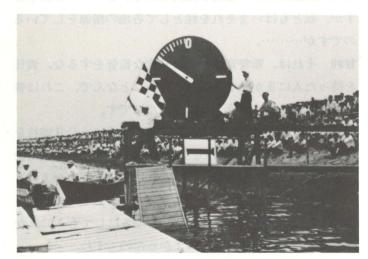
司会 ところで丸居さんにお伺いしたいのですが、開催日数の点で、競輪は当初からその日数が決まっていたけれどモーターボートには制限がないんですね。その辺はやはり情勢を考慮されて、ということですか。12日と決まったのはあとからなんですが。

甘利 その背景には競輪による弊害ということもあったし、モーターボートをやったって一般の人は来ない……日数なんか制限しなくったって大した発展はないだろう(笑)と。 恐らく当時の考えからいうとそういうことからだと思うな。

丸居 その通りかも知れないナ。ぼくらもこんなに発展するとは思ってなかったんだから(笑)。

甘利 それから、施行者を増やすということも、これを制限するなど考えていない。いくら増やしたっておのずと限度があると思った。あれは議員の付帯決議かなんかで……。 丸居 あまりそのことについての記憶が残っていないところをみると、そんな議論すらしなかった(笑)。

壺井 最初、笹川さんと福島世根さんが現われた時も、「流 行るんですか」とぼくは聞いた。笹川さんは、「絶対にはや



らせなければいけない」と言い続けておられた。

甘利 おれがやるからにはこういうふうにしてみせる、という理想と確信が笹川さんにはあった。それで一生懸命やってこられた。だからこうなったので、ほかの人がやっておったのではこうはならないですよ。

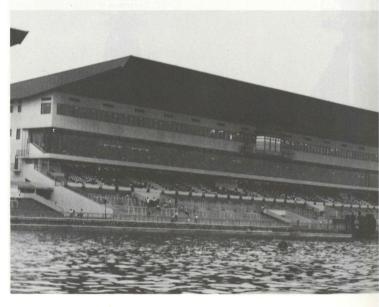
司会 しかし29年、30年、31年頃はすごい赤字だったのです。連合会もピイピイしてましたし。

壺井 ぼくの田舎 (狭山) でやったのも全部赤字で……。 **甘利** 32年ぐらいまではとにかく赤字ばかりで、地方財政 に寄与するどころかみんな持ち出し、責任者はみんな困っ ていたですよ。だからやめようという気運も相当にあった。

一番損なことをしたのは美濃部知事だよ。おそらく 4000億~5000億円損している。 あまりにもきれい事を言って…というか。

司会 やめた当時で100億ぐらいの公営競技による収入が あったのですよね。それを全部スパッとやめちゃった。

甘利 だから一時は地方の施行者でも、こんなもの人や金ばかり使って大した利益にならない、やめようじゃないかと、そういう考えがかなりあった。



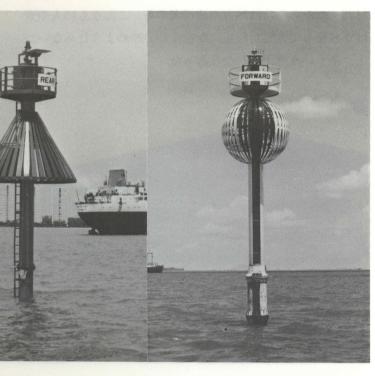
司会いまは結構いいわけですけれど。

甘利 世論では笹川会長、いろいろ言われますけれど、そのご苦労たるやたいへんだろうと思うのです。たとえば、施行者に幾ら配る、競走会が幾らもらうといったような金の配分、それから選手やファンに対する魅力の維持、全体への統制力、これらにかけておられる熱意。笹川さんでなければできない、というのはこれだよ。

司会 振興会だけで年間400億、500億という金が入ってくるなんていうことは当時想像もつかなかったと思いますが。 壺井 これは、運輸省を毒している。他の省は政府の金をめったやたらとりにいっている。運輸省はモーターボートから金がくるのだから……。

今井 そういうものは向うで (モーターボート競走で) も らいなさいよ、ということだから、マイナス面もある。

司会 約半分の240億~250億円は造船関連で使いますからね。



壺井 全部で2兆円を配分して、半分は造船関係じゃないですか。1兆円を30年の間にもらっている。これはすばらしい恩恵(造船関係にとって)だ。

司会 それはみなさん方大先輩のご努力の結果です。



連合会に課せられた重要な役割

司会 甘利さんが船舶局長で、通達第2号というのをお出しになった。その中に「モーターボート連合会は、競走の指導調整機関として重要な機関である」というのがありますが、私どもはいまそれを柱として各地の指導をしているのですが………。

甘利 それは、監督官庁があまり変な監督をするな。責任 を持った人にまかせなさい、ということなんで、これは笹川さんだからそういうふうになったのです。

司会 当時の解釈としては、官としてこういう公営競技を 直接やるわけにはいかない。ためにモーターボート競走会 連合会というものを設置して、これにやらせた方がよいと いう思想の反映だというふうに理解しておったのです。

甘利 これは必要悪だと…。だからやるにしても人にまかせますと、それが結果的にはよかったのですね。

甘利 ほかの公営競技は施行者、競走会ができてから連合会ができているのだけれども、ここは連合会が先にできた。 その点が非常に変わっていると思う。

壺井 それは、笹川さんがいいスタッフを持っておられたからだ。

甘利 とにかく連合会が先にできた。最初にやる最も大切な仕事は「選手の育成」なんですね。連合会自らが育成しておるから、不正事件なんかも少ない。

司会 ところでいま、私どもは競走会から賦課金を頂いて おりますが、

甘利 ぼくもここの副会長をやって苦労したのはそれなんだ。賦課金なんていったってみんななかなか出さない。それで、そのために会議を招集すると言っても出てこないのがいる。要するに売上が多いと賦課金がたくさんかかるわけだから……。

司会 普通でしたら競走会から連合会に交付しなさいとかいうのを、あえて賦課金という。「賦課金を徴収する」になっている。

甘利 その辺がほかと違うところです。選手の育成から何から、こちらでやってやるのだから賦課金を出すのは当り前だと。

丸居 役人に起案させたらそういうことになるのです。ただ、あれをつくる時に、連合会というものをしっかりしておかなければならない、という考え方はあったですね。

甘利 権限もまかせるしね。

今井 連合会をつくらなかったら何もできなかったしね。 司会 大村の初開催では、これはテストケースだというような考えのもとに連合会と運輸省が中心になって、各団体を集めて話し合いをされましたね。これは「連絡協議会」ということで協議された、と思うのですが――。

甘利 あれはずい分あとになって笹川さんがつくられたもので、現在やってる連絡協議会とは違う。大村の次の開催

に備えてのいわば反省検討会だよ。

壺井 連絡協議会というのは、運輸省で3回だけやってる んだね。

甘利 それは新しい開催地やらいろいろなことで相談をしてやろうと。実際に運営する上で必要なことを役所も加わって検討の形で決めていこうというわけだ。当初の頃のはね。

司会 それでは最後に、草創当時の一番印象に残っていること、あるいはモーターボート競走の将来に対してのご提言を、おひと方ずつお聞かせいただきたいと思いますが。 今井 先程も話がでましたけれど、当初私どもは、ギャン

今井 先程も話がでましたけれど、当初私どもは、ギャンブルというものの大衆にアピールする要素というか、それに金を賭けるというそういう本質にモーターボートというのが合うのか合わないのか、ということを考えた。つまり競馬とか競輪のように人間が走らせたりこいだりするのと違って、モーターボートという特殊な機械の競走であるから、それに賭けて争うという意味の興味が一体起こり得るのかという点を非常に疑問に思ったのですけれども、それがまったく認識不足だったということをいま痛感しております。少なくともそういった意味において興味を引くものであることは、他の競技と何ら変わらないという印象です。機械だから勝負は初めから決まっちゃうみたいに思うのに、それがやはり実際にやってみないと誰が先になり誰があとになるかはわからない。そこが大衆の興味を引く要素になっているのでしょうから。

甘利 私もそう思いますね。ただ競馬が非常に人気があるというのは、選手というより馬に対してなんだね。馬に対する愛情というか、そういうところに訴えているので、競走そのものよりもそこに魅力がひとつあるのですね。そういうところからぼくは思うのだが、昭和25年に講和条約前のアメリカに行った時ウォーターショーというのがはやっててそれを見た。屋内のプールの中でいろいろなショーを



やるわけです。大きな噴水もあったりと。そういうものをこのモーターボート競走場の中でやって、つまりレースの行われない時にはやってもいいんじゃないかと思ったんだ。そういうふうにして家族連れの人たちなんかが競走場に慣れ親しんでくれれば、レースが始まればついでに見ていこうかと。同じ場所なんですからね。入場料は別に取ればいい。そういうことをずーっと考えていたのだけれども、最近競走場の水がきたなくなっちゃってね。それで、その希望を1つ捨てた。(笑)

それからもう1つ考えたのはスピード化、もっとスリルが出るようにね。ところがこれも競走場水面の広さが決まっちゃうとスピード化すれば事故が多くなるだけで、スリルはあるけれどもやはりみなさんにアピールしない。

2案ともだめなので、いまどうするかという問題についての具体的な案はない。あとは消極的だけれども、要するに世の中の批判を受けたりしないように、不公平のぜせいだとか、ファンのサービスだとかをやって積極的に伸ばそうとするよりも、むしろ不正や騒乱などが起こらないよう極力注意して、このままの繁栄をずっと持続していくことが最良ではないかと思うのです。

丸居 さっきも触れましたけれども、モーターボート競走の関連工業に対する功績というのは非常に大きい。

大企業というのは国の政策が行き届くのですが、関連工

業までには届かない。日本経済の発展には非常に役立っているにもかかわらず、です。だから外国が、日本経済がなんで発展しているのかなんば調べてもわかりにくいと思う。したがって、モーターボート競走にはますますの努力を願って、さっきお話の出た改正でも何でもやって、売上をあげてもらって、そういうところの弱小企業に応援をしてやってもらえれば、それがひいては国の発展に非常に貢献することになるという気がします。

壺井 ぼくが思うには、やはり金がもうかるというのが興味の中心であって、ショーはききめがないですよ。

競馬にしたってオートレースにしたってみんなそれが中心なんだから。遠慮なくどんどんやっていくべきだと思うのです。それで、丸居さんの言われるように、うんと収益をあげて金をいろんなところへ出してやって欲しい。それにはやはり場外で券を売って、場所は24カ所と決まっちゃっているけれど、そこでやっているのが実際には80カ所にも100カ所にもなるのと同じ効果をあげればいい。

日本人はスポーツが好きだから、場所は少々きたなくとも、自分で券を買ってあれが勝ったとか、こいつが勝ったというところに興味を持つんだ。遠慮することは何もない。いままでやってこられて、ずい分批判も受けたけれどもそれは全部笹川さんが説得されて、いま、実に理想の形態になってきた。だからぼくは、これでいいと思います。このまま発展させる、ということは場外舟券を売るということに帰着するという感じがします。

司会 本日はまことに貴重なお話をありがとうございました。私たちとしましてはいまさらのように、いかに創業当時に監督官庁のみなさま方がわれわれの事業にご理解とご協力を賜わったかということを痛感しております。今後もみなさま方大先輩のご期待に応えられますよう努力していきたいと思います。今後とも変わらざるご指導をぜひお願いいたします。

草一創一期一篇

"造る、も"走る、もヤミの中… ボート・モーターに託した情熱

ボート・モーター製作者座談会

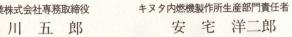


〈昭和56年7月6日〉笹川記念会館

ボート・モーター製作者座談会出席者紹介

(法制定当時の役職・順不動)

国際競艇興業株式会社専務取締役 黒川五郎





武蔵工機株式会社技術担当 野 口





昭和27年3月26日登録第13号選手 三津川 要



昭和27年9月10日登録第162号選手 新堀一夫



(司 会) 若松亮任 社団法人全国モーターボート競走会 連合会業務部々長(現職)

"ヤマト"モーターの名付親は……

司会 モーターボート競走法が制定されて、ことしの6月 18日で満30年を迎えました。本日はご出席のみなさま方に、 当時のボート・モーターの状況だとか、その後のいろいろ な問題についてお話をお伺いしたいと思います。

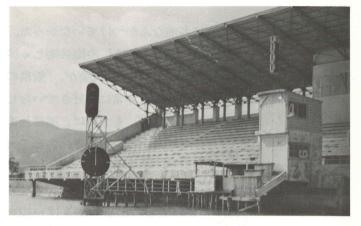
最初に、みなさま方がこのモーターボート競走に何らか の形でタッチされたわけですが、その経緯などにつきまし てお話いただきたいと思います。

黒川 私は、山本五十六さんと同期の前原海軍大将に、昭 和25年の中頃笹川先生を紹介されたのです。そうして翌26 年の6月、モーターボート競走法が国会を通過するのと同 時に笹川先生に呼ばれまして、実はこういうものをやると。 ついては、あなたは飛行機の設計屋さんだそうだがボート とかそのエンジンとかをつくってはくれまいかと依頼され たわけです。それで簡単にお約束だけして、その後数回笹 川先生とお会いするうちに、何がなんでもつくってくれと いうことになった。そこで、その頃2、3だけあったモー ターボートの業者というのに当ってカタログなどをちょう だいしたり、その後墨田川造船さんとか横浜ヨットさんへ 行って実物を見たりしたのですが、競走用のものをつくる ための資料となるものは何も得られませんでした。

司会 それで初めからみんなご自分で考えられたのです か。

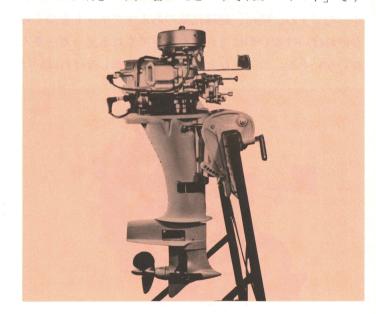
黒川 そうです。2カ月くらいかけて一応構想がまとまっ た。そこへ銀座のモーターボート商会という会社のセール スマンが、笹川先生の元へマーキュリーというエンジンを 売り込みに来たわけです。先生はすっかり乗り気になられ て、これはレース用だそうだからこういうのをつくろうと。 司会 カタログか何かあったわけですね。

黒川初め、カタログでももらえればそれに準じたものを つくりましょうと約束した。翌27年になってからそのセー



ルスマンが中古品を持ってきたので先生が22万円で買い、 自分で乗ってみて具合がいいと。同じものをつくれと言わ れた。それからアウトラインをスケッチして、自分で大体 の構想を立てたのです。しかし大村、津でのレースには間 に合わなくて、やっと大津に間に合ったのです。そのため その間にマーキュリー、クリスクラフトを買い込んできて、 それに問題があったりといろいろありました。私のが早く できればそういうこともなかったのですが。

司会「大津」に間に合ったというそれが「ヤマト」です



カコ

黒川 はい。しかし最初は名前なんかつけていなかった。 そしたら大津の佐藤与吉先生が、「名無しの権兵衛じゃ困るョ」とおっしゃる。たまたま笹川先生ご夫妻が、「敷島の大和心を人問わば……」という歌を非常にお好きでいらしたものですから、そのヤマト(大和)を名前にと進言しましたら、即座にいいよと。それで「ヤマト」と命名して大津へ出したわけです。

司会 当時の、そのヤマトの調子というのは……。

黒川 1レースに13ばいを設定して出しても6ぱい走ってくれれば上等という状態で、笹川先生に「黒川君、わしは白髪が1本づつ増えるゾ。こんな想いをするようじゃ困るョ」といって散々おしかりを受けました。

いまだったら違反でしょうけれど、私自身がピットに立って選手のためにスタートさしてやる。私のエンジンのほとんどがスタートできなかったのです。というのは、ハイコンプレッションなものですからロープが引けないわけです。それから私は、航空機をやってたものですから「水」のことをあまり考えなかった。電気系統が非常にむずかしかったですね。特に、絶縁抵抗のあるマグネットをつくらなければいけないのにそれをわかってくれるメーカーさんがいないとか。コードひとつにしても防水しなければいけ



ない、それがわかっててもできなかったとか。

司会 選手の技量はどうだったですか。

黒川 彼らも当時は2サイクルエンジンというのをよく知らない。そのため、亡くなられた佐藤先生が先になって高野山で講習会を開かれまして、私も資料となるものを書いて出しては、選手の人たちにエンジンの勉強をしてもらうよう努力したのです。

司会 安宅さんがこの競走事業に関連を持たれたのはどういうことからですか。

安宅 当時「キヌタ内燃機」という会社がありまして、社 長は伊藤さんという方でしたが、戦争前からアマチュア



レースなんかをやっていて船外機も自分でつくりたいといって、実際につくっておられた。戦争中には海軍の携帯用船外機もつくっていたのですが、終戦でやめられた。その頃たまたま私と知り合いだったものですから2人でやるようになったわけです。そのうち「競艇」の話が伝わりまして、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ました。それが競艇にかかわりを持った



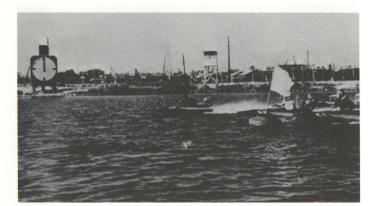
一番最初ですね。

司会 野口さんの場合は?。

野口 私は学校を出てすぐ荻窪の農機具会社へ入ったのですが、そこの関連会社で、黒川さんのおられた「国際競艇」の船外機(ヤマト)の下請けをしていた武蔵工機という会社があって、自分ではどうしてもエンジンをやりたいものですからそこへ移ったのです。それがかかわりの発端で、以来今日まで続いております。移った当時は、ちょうどヤマトの27型というのが50台ぐらいできていた頃です。

その頃、尼崎の競走場へ初めて連れてってもらったのですが、レースに出る選手の方がエンジンがかからない、それで先生(黒川)が飛び回ってかけておられた……。

司会 ちょうど黒川さんのエンジンができ上がった時代と

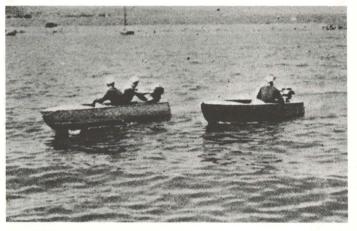


いうことになりますか?

野口そうです。

司会 三津川さんの場合、選手になられた動機といいますと。

三津川 26年の9月に滋賀新聞で *募集、というのを見まして、当時高校3年でしたけれども、友達2、3人と受けてみようかと。それで合格したものですから10月の初めに大津養成所へ入所したのです。その頃まだエンジン、ボートがなくて、ただの箱舟2つだけ。それを手こぎで1カ月くらい訓練させられました。10月末になって初めて「飛竜」というのが入ってきた。そのうちマーキュリーの5馬力が2機入ってきましたので、それを箱舟につけて乗艇訓練、旋回、スタート訓練などをやったわけです。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、私たちが教えたりしたのですが、その間「もうモーターボート競走というのはできないんだ」などという風評が立ったりして、非常に不安な思いをしたりしたこともありました。

27年の3月16日に初めて「登録試験」というのがあって、 それを受けてようやく「選手」のあかしをいただいた。そ して4月6日から3日間、大村初開催に出場したというわ けです。その時非常に感動を覚えたことを記憶しています。 司会 新堀さんの場合はどうだったのですか。

新堀 ばくは戦争中、横浜ヨットで魚雷艇とか特殊潜航艇などをつくってまして、戦後は救命ボートとかヨットをつくってました。そこへたまたまモーターボート競走が始まったものですから、競艇用のランナーとかハイドロをつくるようになりました。ですから選手になる前、実はそういう仕事をしていたわけです。 その会社にいた人たちが、選手の試験を受けるけど大勢のほうがいいから一緒にどうかということになって、それで試験を受けまして選手になったのです。

旋盤とボール盤でつくられたモーター

司会 「競走」が始まる前に逗子、江戸川で日米対抗レースをやったわけですけれど、そのことについてどなたか当時のことをお話しいただけますか。

黒川 当時、逗子の町長さんでしたか、何かみんなの喜ぶことをやりたいと。たまたま逗子は海に面してる町ですから、それではと、日本のアマチュアのボート好きな人のところへ行って、レースをやってくれと呼びかけたわけです。安宅さんもお出になったと思いますが。

安宅 25年の5月6・7日にやりました。当時私はキヌタ内燃機にいて、ボートのエンジンなどをつくって売る仕事をしていたわけです。そのキヌタの代理店に東京ボートというのがあって、そこがこういう企画なんかにも首を突っ込んでいた。それで、スポンサーを見つけて同じ形のランナバウト5隻にキヌタのエンジンを5基つくって、舟にスポンサーの名前を書き入れ、入場券を買った人には抽選でそれを上げると。そういう約束で砂浜を仕切ってお客を入れたわけです。それが誰にも当たらなくてもめたということを聞きましたけど…。5隻の舟にいろんな選手の方が

乗ってレースをしたのです。それが終戦後第1回目の正式 アマチュアレースで、科学朝日の表紙に私が載っている。

当時進駐軍の方がアメリカから新しい機材を持ってきて 見せてくださったり、また戦前のレースのエンジンなども 出てきて、ずい分いろんなのが集まりました。

司会 1日何レースかおやりになったのですか。

安宅 そうです。舟のない方にも5隻の舟に順ぐり乗っていただいたわけです。当時としては非常に珍しい機材が集まりましたからかなり立派なレースでしたよ。観客もかなり集まりましたし…。

司会 黒川さんはエンジンの設計をおやりになったわけですが、ボートのほうはどうだったのですか。

黒川 エンジンをつくってボートがないというのは非常に不自然な話ですから、私は「ヤマト」にふさわしいボートをつくるべきだとしていろいろな会社の、特にアメリカのスイフトというボート会社のカタログをもらいまして、説明を見ながらつくった。普通のランナバウトなのですが、レースを見るとターンの時隣の人に水をかけたり、エンジンが横になるとキャビテーションを起こしたりする。それで、普通のランナバウトではいけないと、実際のレースにマッチするように考えたボートを一番最初に出しまして、そのあとスリーポイントのボートを出しました。ですから、



いまヤマトで使っているボートの原型というのは全部私がきめたものです。

当時サイズだとかそういうものの仕様書もはっきりしたものがなかった。それでみなさんが出すものを大体基準にとって「こうだ」と逆に決めたのですね。その後だんだん、寸法や、ランナバウトはこうしなくちゃいけないということが決められたように記憶しております。

司会 その頃の船外機として国産のエンジンというのはないわけでしょうから…。

黒川 キヌタだけです。戦争中からつくっておりましたからね。ただそれがレース用エンジンとして間に合うようにやっていたかどうかは知りません。当時のレースというのは、キヌタはキヌタだけ、ヤマトはヤマトだけ、ミクロはミクロだけというふうでしたから。

司会 外国の船外機というのは、当時輸入していたので しょうか。

黒川 私は輸入してません。安宅さんのグループの方の中には直接お買いになった方もあるかと思いますが、私の知る限りではないと思います。ただ、横浜ヨットにおられた方などは、自分の好きなものを自分で任意におつくりになったかと思いますね。

ですから私はその当時、ボートでも5つか6つ、それにエンジンと、「原案」を考えたわけです。あと、プロペラの問題も勉強しました。それについてはパンフレットも出していますからどこかに残っていると思います。プロペラのピッチ、径などについていろいろな点から考え、カーブなども造って出しています。たとえば当時のエンジンは回ってもせいぜい3000回か4000回、2サイクルでもピストンの頭が出っぱっていて……私がやった当時はそういうデフレクタータイプの2サイクルエンジンだったものですから、5000回転、6000回転するというのは非常に困難だったのです。4000回転が最大回転数だったと思います。だからそれ



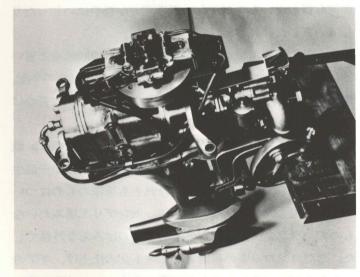
に合うようなプロペラ・ピッチを逆計算して出した。それが当時のプロペラで、みなさんが乗ってくださったボートのものです。しかし当時は連合会でもプロペラのことなんか何も言わないものだから、選手諸君が勝手にいじったりしていましたけれどね。

司会 競走用のエンジンをつくられる上での問題点と言いましょうか、つまり性能とか工作機械だとか、材料の手配、性能均一化、などについての問題——その辺でのご苦心についてはいかがでしょうか。

安宅 伊藤さんがキヌタ内燃機でやっておられた頃は、戦争中も含めて、レース用というのは手造りというか一品生産みたいなものだったのです。けれども軍隊のものについては、工場も大きくはないからアッセンブリ工場みたいなもので、クランクシャフトのようなものはみんな外注でした。ただコンロットの研磨とかピストンの仕上げ、ギアのところのプロペラシャフトの研磨、そういった寸法が違っては困るようなところとか、クランクケースの加工、ギアケースの加工などというあとでバラツキができては困るといったようなものはずっと社内加工でやっておりました。

それで一番問題だったのは、エンジンのかかりの悪さを 解決するのに必要なフライホイールマグネットの磁力につ いてですね。当時は磁鋼の良いものが開発されておりませんでしたから、時間が経つにつれて磁力が抜けてしまう。 その辺のことでフライホイールマグネットとかあと2次コイル――これは絶縁の問題ですが、製品のバラツキなどということも含めて非常に苦労しました。

黒川 私も磁鋼の問題では苦労したのですが、結局、磁効というものはフラックスの本数なんですね。本数をいくら出すかという問題、それと値段の問題。いろいろなファクターがあるから国産電機さんあたりではやってくれない。それで私は、マグネット専門の松村君(横浜電機)というのにやらした。だから私はマグネットのことなら国産電機の連中よりも知っていると言っていいくらいです。もっとも当時は、あらゆる問題を全部知っていなければ設計なんてできない。だから、自分の知らない部分についてはそれ



だけいいものができないということで、持っていくところ がなかったのです。

それからマグネットのコイルを巻くのでもやはり苦労しましたね。0.6が1線なんです。150回転させなければならない。片側が0.025を数千回転ぐらいしなければならない。そういうコイルを使わないと300回転や400回転ではプラ

グに火花が出ない。またプラグのほうもハイコンプレションで2サイクルですから、普通の自動車のプラグと違って非常に負荷がかかり過ぎるんです。プラグの冷却を考えないとプラグが焼けてしまう、というようなむずかしさがあるわけです。そのため私は、日立の服部君という人にジンターコロンという材料を使ってこしらえさせたのですが、結局良くなかった。それで、選手諸君がどこでさがしてくるのか知らないけれど、ボッシュを持ってくる、チャンピォンを持ってくる……、入れ替えてやってもらいましたが、電気系統というのは非常にたいへんでした。

安宅 それから私どもでは、ピストンみたいなものは自分 のところで加工したわけですけれども、これは動力計を 使っていろいろ試しながらやりますから問題が出れば割合 すぐに解決できたのですが、やはり回転を上げていきます と先ほどの黒川さんのお話にもありましたように、デフレ クターの先が熔けるなどいうような問題も結構ありまし た。吸排気の問題とからめてですね。そういうデフレクター ですから馬力がなかなか上げられないで、結局、私どもが レースに使ったのは28馬力ぐらいまでで、大体5500か 6000回転ぐらい出してましたけれど、それは競艇に使うた めのものというのではなくて、そういうものをどんどん つくって(開発して)、それを自社製品に活かすというやり 方をしていたわけです。キヌタそのものがそういうやり方 をしていた。つまり競艇に出すエンジンにはやれる限りの ことをやってみて、それでデーターをとったものから今度 は自分のところの製品として一般向きに改良して売ってい たわけです。

司会 会社の製品開発のために役立ったと――。

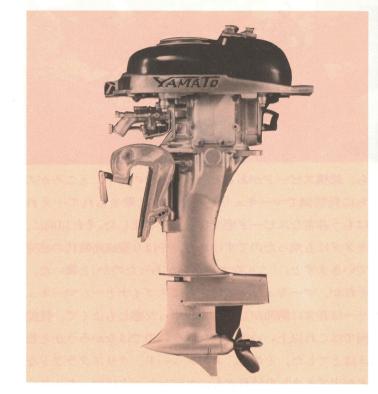
安宅 私はあまり商売のほうは知りませんし、図面を描く 人は別におりましたから、とにかく試作みたいなものをみ んな私がやって、それのデーターなどから問題点を追求し ていくということをやっておりました。 あと、苦労したのはギアで、組み立て方の問題もありましたけれど一番びっくりしたのは、選手の方がギアオイルより水のほうがいいということで、ギアオイルの栓をゆるめておいて途中で抜けるようにする、という話でした。それでこわれた時の責任はメーカーへくるわけですから、とても困ったです。

それから、フライホイールマグネットが水をかぶった時にどうしても中へ入ってしまうので、途中で考えをあべこべにして、アマチュアベースを上にもっていってフライホイールを下にくっつける形にして防水ということをしたのですが、これは完全な解決にはならなかったです。それから音の問題もありましたね。馬力を下げないでいかに音を下げるか、とか。

黒川 いろんな問題がありますけれど、競艇というのは非常に特殊な条件ですから、走らせて速ければいいというわけにいかない。ある程度みんな同じようなレベルのものにしなくてはいけないということがありますからね。

安宅 そういう問題で、治具をつくるのもたいへんでした。 要するに製品精度のどれをもっていっても互換性がいいこと、組んでみて性能がある程度の範囲におさまること…。 だから治具はほとんど私が手でつくった。治具のいいものがあれば非常に楽ですね。ですから設計の基本条件としては、"むずかしいことはなるべくしない。ということで、マーキュリーのようなエンジンを見ても、魅力は感じるけれど手は出さなかったです。工場能力とか日本の現状(業界の)からして合わない。とにかく非常に単純明快なものを、ということでキヌタはやっていたと思います。要するに工作機械のあまりシビアーなものは求められないという前提のもとにやっておったわけです。

黒川 私もいまだったらああいう(初期のヤマト)エンジンはつくらないですね。当時、工作機械としては旋盤しかない会社でしたし、それも1台か2台しかない。それに型



ボール盤があっただけですから。それであれだけのエンジンをつくる――均一のエンジンができるわけがない。それで旋盤で加工ができるようなエンジンにもってった。だからみなさんが、ヤマトはマーキュリーを見てこしらえたと簡単におっしゃるけれど、できるわけがないです。形はマーキュリーのような寸法にとりましたけれども、中身は変えた。だから実用新案やなんかがとれたわけです。

その後いろんな苦労を重ねて、それで現在のヤマトがあるわけですけれども、これは野口さん達の力によるところが大きいと思います。また選手諸君にもいろいろ迷惑をかけながらヤマトはでき上がってきたということです。

司会 選手のみなさんから見て、最初の頃のエンジンというのはどうでしたか。

三津川 私は養成所時代にマーキュリーの5馬力に乗りまして、当時2サイクルのエンジンというのを知りませんか



ら、結構スピードがあると思っていたのです。ところがのちに琵琶湖でマーキュリーの15馬力に乗せられて…それはもう非常なスピード感でびっくりしました。それ以前に、キヌタにも乗ったのですけれど、やはり養成所時代の感覚でいきますと、「こんなエンジンがあったのか」と驚いた。それが、マーキュリーではさらにスゴイナと…。マーキュリーは非常に調節がしやすく、乗った感じもよくて、性能面ではこれ以上いいエンジンはないのではなかろうかと思うほどでした。その後、エビンルード、クリスクラフトなどが出てきましたけれども、エビンルードはマーキュリーに比べて少し力が落ちましたし、クリスクラフトは足が長くてサービス用につくられているものですから、力ばかりが強くスピードがあまりなかったという感じでした。

ボストンバックにシンナーの入った一升ビンが……

司会 大村のレースの時はキヌタはもう入っていたわけですね。 三津川 はい。キヌタだけの1種類で、15馬力でした。大村の選手は昭和26年の6月からすでにキヌタで練習をしておりました。

司会スピードはどのくらい出ていたのですか。

三津川 50キロは出ていました。非常に速いものですから 私どもピットに上がってから足がガタガタふるえておりま した。いまとは雲泥の差がありますけれどもね(笑)。

司会 エンジンの性能の面で、均一化ということでは?。 三津川 均一化においてはマーキュリーよりもキヌタのほ うがそろっておりました。当時選手は、大村と大津の2手に分かれておりまして、大村の選手は6月からキヌタの整備をやっておりました。だから大津組はいつも負けておったのです。それで2節、3節といくたびにいろいろと見習い、まねをして徐々に大津組が腕を上げていったということもありました。

司会 野口さんは、ちょうど大量生産が始まった頃、武蔵 工機に入られたということですが

野口 ヤマトを50台ぐらい納めてた頃です。当時は熱処理もいいかげんで、とにかく形をつくってまともに動くようにするというのが先決でした。松村電研の電装品を使うようになって大分楽になったのですが、そしたら今度はクランクピンが摩耗してダメ。それで熱処理をうるさくやってようやく硬度がでるようになったら、今度は焼きつきが始まった。そうならなくするにはどうしたらいいか――これは28型から始まって30、60の中頃まで苦労しました。

それからリードバルブ、これも現在の177PH鋼というステンレス鋼ができるまでは珪素鋼板でやってましたから、これが片っぱしから割れるんですね。

もう1つはギアケースのインペラでゴムのデザイン…。 プロペラで圧送式というキヌタさんと違って、ブッシュに 焼きつくわけですから、それを十分にしようとしたり、ま た耐油性のゴムでやろうとすると、ゴムが固くなっちゃう。 するとゴムが折れる。折れないようにしようとすると耐油 性がなくなって伸びちゃう。その結果、ブッシュからはが れてしまってカラ回りしてしまう。これはのちになってい まのようなプロペラ組織に変えたわけですが、その頃には ゴムのメーカーさんのほうでも大分いいものができるよう になってましたけど。

黒川 水ポンプの弁ができないというのもいいゴム屋がなかったからなんですね。こちらの要求する性状をいってもその通りのゴムができてこない。先ほどのクランクの問題

にしても、50本や100本では鍛造してくれない。結局丸棒から加工するものだから熱処理作業がみんな違うわけです。 しかも面倒なものだからその熱処理も1日しかやらない。 ちゃんとやるとお金もかかるわけです。

それからニードルローラーの問題も、メーカーによって 均質性がない。それをそのままくっつけてしまうんですね。 回転を上げるためには普通のプレンベアリングではあまり 効果がない。ミュー(μ)の値即ち摩擦係数を減らすためにこ のニードルローラーを使うわけですが、レースをするため にはこういう高級な材料を使うのもやむをえなかったので す。それを完全に仕上げてくれたのが野口さん達なんです。 三津川 そういえば当時、ポンプのゴムがよく折れた。一 応走っていても焼きついてとまったり……。

野口 つくるほうはゴム屋と首っぴきでやってました。

黒川 いま1つ、モーターボートのエンジンというのは水 冷ですから、水を通す方法というのが非常にむずかしいのです。ポンプから上がったものをまず第1番にプラグのところへ持っていく、点火栓を冷やすために…。ところがそれではまずかったのです。

私は飛行機のエンジン(空冷)をやってたものですから、プラグを先に冷やそうというふうに考えた。水冷にしても最初に冷たい水をもっていったわけです。ところがそれよりも、シリンダーまわりを回った、少しあったかい水をもってったほうがよかったのですけれども、そこは素人だったものですから――。

それから私は非常に足の短いエンジンを造った。プロペラを水面に近いところで回さないと回転が上らないのです。つまり水面から約200ミリぐらいまでの間には空気のアワがたくさん入ってますから、水の密度が非常に小さくなっててプロペラが軽く回るので足の短いのを考えた。ところがそれだと、ターンをする時キャビテーションを起こすという難点があった。それで選手諸君にはキャビテー

ションを起こさないようターンをする、そういう技術的な ことについて相当言っておったのですが、なかなか理解し てもらえなかった…。

司会 安宅さんのほうはどうでしたか、当初はいろんな要望とか注文とかも出てきてたと思うのですが。

安宅 私自身はあまり現地に行かなかったものですから、いろいろ言ってこられてもよくわからないということがありました。その情報というのが不正確で、実際に見るまでわからないわけです。しかし、たとえば吸水の問題なんかでは一番苦労しましたね。

司会 キャビテーションプレートの水のはね上げを、いま はとめておりますが、その頃は上げておりますから――。

安宅 そういうことはあまり言われなかったですね。私どものやるアマチュアレースというのは、速いとなるとうんと速い。一団となってという走り方はできませんから、どこから水をかぶるのかわからない。それでキャブレターの口をどこへ持っててもだめなんです。結局やりようがないということで半分あきらめてたんじゃないですか。いまと違って電装品は悪いしね。

黒川 それと、競走場の大きさで違ってくる。というのは 波の反動は陸へぶつかってまた戻ってきますから…。1人 で走れば非常にスピードが出るけれども、次を走る人は走 れない、つまり波が併発するから、倍になってくる。それ がプロペラに抵抗となってくるわけです。それを解決する にはキャビテーションプレートの位置を直すとか、ボート のフィンの面積を増すとか、いろいろしないとレースその ものが面白くなかったわけです。その点で、どの競走場が どうだというようなことは、選手諸君が相当に研究してい ると思いますよ。

三津川 大村初開催当時のエンスト失格というのは、キャブレターから水が入った(吸水)とか、モーターの取り扱いに慣れてないためというのが多かったですね。それと、



当時エンジンを出すためにガスケット――これを、銅板を 抜いて石綿だけで走った。それで石綿に水がしみ込んでス リーブの内部に入ってエンストを起こすとか。

黒川 シリンダーヘッドを薄くしたくて…そうするとコンプレッションが上がるものですから、銅板を取っちゃうんですね。それで事故を起こす。だから私はよく言っていたのです。選手に整備をさせてはいけない、メーカーにさせるのが一番いい、と。当時は、選手が何しようとかまわないというふうでしたからね。

三津川 ガソリンとかシンナーだけで走った人もいました。そのため焼きついてしまって……。

黒川 それはオクタン価を上げる、ということを私が教えたからでしょう。馬力を上げるためには燃料オクタン価95を使えばとか、鉛を入れればよくなるとか。それでアルコールを突っ込んだりいろんなことをやる。ところがハイコンプレッションのところへきてまたそれをやるとデトネーションを起こす。するとピストンの天井なんかみんなふっとんじゃうんです。するとそれを今度はメーカーへ言ってくるんだけれど、デトネーションだけは困っちゃうのです。司会 燃料のほかに添加物を加えるのは規則でとめられていたのでしょうか。

三津川 口頭では言われてましたけれど、実際面での管理 というのはなかったのです。だから汽車で競走場へ向う選 手のボストンバックには、シンナーの入った1升ビンが 入っていたり、と(笑)。それで1着ばかりとって人気のあった選手というのもいましたしね。

黒川 それとキャブレターにデフレクターをつけない、つまり酸素をたくさん入れることで馬力を出すと…。それでインテークを大きくした。ところが水の中を走るわけですから後のボートには前を走るボートのしぶきがインテークから中へ入ってきてエンストを起こす。それで、のちにデフレクターをキャブレターの前につけるようになったのですけれど…。

三津川 その点キヌタは初開催当時からデフレクターがついておりました。

黒川 キヌタはインテークが大きかった。スタートもいいした。

三津川 割合キヌタは簡単にかかりました。

黒川 私がやったのとキヌタさんのでは、エンジンの配置が違うのです。キヌタさんのはオポジットタイプですからスタートしやすかったのですね。私はどうしてオポジットタイプにしなかったかというと、接近してやるとエンジンの幅が広い、隣とぶつかってこわれると、そういう心配を持っておったわけです。競技ということで考え過ぎたのですね。

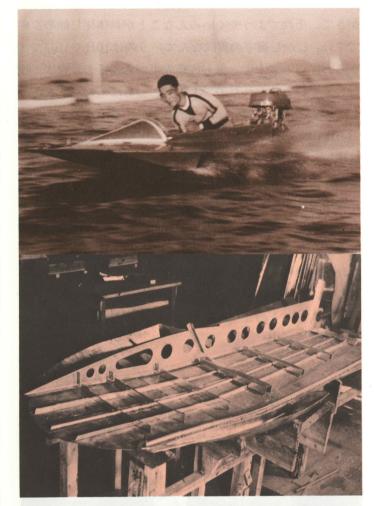
「イモ虫」、「インディアン」ボート……

司会 ボートについてお伺いしたいのですが、当時はいろいるな形のものが使われていましたね。

三津川 初開催当時は「墨田川造船」と「横浜ヨット」の2種類が使われていました。ハイドロとランナーですね。 B級で使われていましたけれども、その後「半田競艇」が始まる時分には軽ランナーというのがヤマトで出てたと思います。

司会 あと3 Pが出たり、ジュラルミンのが出たり…。

黒川 あれは私が水抵抗を減らすには軽合金で軽くつくれ



ばいいだろう、ということで出したのです。ところがピットに入ってくるとお互いぶつかる。いっぺんでへこむんですね。その修理というのは考えてなかったから、私が行って見るとコブだらけのボートが走ってる(笑)。それですぐに引っ込めたんです。性能はよかったのですが。

三津川 軽いということでは、その後NKというのが出ました。非常に小型で前部が絹で白っぽいボートです。乗り心地もよくて、少し風が出てくると体重を前にやりながら走ってました。旋回時のすべりも良く印象的でした。

それからイモ虫という、丸くてなんとなくイモ虫みたい

なボートがありましたね。これは乗りにくかったです。

黒川 私が相当数出しています。当時は規格というものが なかったですから、いろいろ考えては出したのです。

司会 そうしますと、いま残っているボートの形というの は初期のどれかを基本としているわけでしょうか。

野口 1 Pと軽ランナーですか、最初に黒川さんがつくられたランナー。そのあと一時期重ランと言われたのが追っかけて出ております。最初の1 Pはいまの形と大分違いますが、だんだん改造されて現在の形に落ち着いたのだと思います。

三津川 非常に先の丸い1 Pというのがありましたね。 **新堀** エンジンに馬力がなかったから、前が布張りなんていうのもありました。

黒川 前がとがってるというのはあぶなかったのです。選手も慣れてない(競技に)ですからね。それで先を丸くした。

野口 競走場毎に水面状況が違いますから、それに合せておつくりになってたし…。競走場が整備されてきてだんだん形が統一できたということですね。

三津川 琵琶湖にはインデァンというのがありました。ランナバウトですけれど、非常に底が平たくて角張ってる。 それが旋回時サイドにひっかかると必ず転覆するのです。

新堀 昔は尼崎で3 Pを使ってましたけれど…。前はボートの登録というのは2年だったですよね。しかし、走ってて船底が抜けるなんていうボートがよくあった。ハンドルなんかもガタガタだったり、材料も悪かったのでしょうね。 黒川 悪かったね。メーカーとしても値段に制約されてましたからね…。

野口 ボートではほとんど赤字だったのではないですか。 競走場のほうでもつくってましたからそれより高くは売れ ないし。でもエンジンをつくっている限りボートもつくっ て売らなければならないと。しかし、いまはおかげさまで そんなこともないですが。(笑)

自由な整備…

司会 選手による整備のやり方、競技面での検査のしかたということでは、当時と現在でどう違ってきていますか。 三津川 当時は実に自由でしたから、ヤスリとかペーパーも使ってましたし、また、キヌタはクランクケースの中に空間がかなりあったのでそのクランク圧を上げるために、ボートを修正するための赤いカシューを詰める、などといったことなんかもしてました。

新堀 墨田川造船の社長の杉浦さんがいろいろと教えたのでしょう。だから杉浦さんが選手になってからも大村の選手は彼を教官といってましたよ。

三津川 そのうちオーナー側の要求で徐々に制限されてきたのですね。それに選手側としてもお互いあまり自由では、 具合の悪いこともあるのでだんだん規制がきびしくなっていった。

昭和33年のダービーあたりでは、整備の規格もでき上がってきたわけで、ヤスリとかペーパー、とがったもの、切れるものによる整備は一切やめようと……。すべて正規に分解して整備するという方法でいこうという形になったわけです。

司会 ところで実際の運営形態ということでは、みなさん どうごらんになっていますか。

黒川 私がこんなことを申し上げるのは失礼ですけれども 当初やっておられた方々というのは、いかにしてモーター ボート競走法を通すか、ということだけで頭がいっぱいで、 どうやって競技をやるのか、ボートはどうやってつくるの か、どのボートを持ってくるのか、選手はどうするんだ、 というようなことは考えておられなかったと思うのです。

笹川先生がそれを心配されて、また大津の佐藤与吉さん が選手の養成ということを引き受けられて、私のほうへ話 がきて、それでようやくいろんなことが具体化し始めたのですね。しかし選手の養成なんていうのは10日や15日でできるわけないですよ。私も佐藤先生から選手の教育に一役買ってくれと言われたのですが、こっちはエンジンをどうしてつくろうか、ボートはいかにして、なんてことで頭がいっぱいでしたしね。

三津川 野口さん、赤タンクができたのはいつ頃でしょう。 野口 28型になってからだから、28年の半ばぐらいです。 三津川 30年頃には佐藤先生が「持ちエンジン」を提案された。それで私らそれをやりました。大体18万円ぐらいで買わされたわけです。部品や何かは賞金で買わされましたけれど結局私らとしては引き合わない(整備は自由なのだが)、ということでわずか半年ぐらいでやめたのではないですか。あれがそのまま続けられていたら、割合面白かった



なと思っています。

司会 いま考えると非常にむずかしい問題も多かっただろうと思いますね。

三津川 そうでしょうね。当時は運搬機関も発達してませんし、われわれはそれが一番頭の痛いことでした。

司会 それと、個人持ちになるとやはりエンジンの性能差 というのが相当出てくるでしょうから。

三津川 金のかかったものが勝ち、ということも出てきたでしょうね。

黒川 むずかしいと言えば、当時大津の佐藤先生のところで養成された選手というのは、大体が滋賀県の人、あとの選手は九州の人ということでして、これが2派に分かれていた。その「調和」というのがなかなかむずかしかったですね。私なんか九州へ行きましてもヤマトを使ってもらえなかった、キヌタでなければダメだというようなことですね。そんなこともあったりして、しばらくの間むずかしかったです。

これからはショーマンシップが欲しい……

司会 草創当時と現在とを比べて見て特にお感じになること、また今後のことなどにつきまして何か――。

三津川 当時からみますとエンジンというのは非常に馬力 アップされたと思うのですが、ボートについては何ら変化 がないように思うのです。それと競走場やスタンドといっ た施設が良くなったのに対し、水面の環境がカラフルでな いと思います。

黒川 私もそう思います。ボートについては、当時私が4~5年の間に何種類という試作を、次から次へと出しましたけれども、いまは何か同じようなのがずーっと走っているといった感じです。

司会 いろいろ試作はやっているのですが、どうもいま 残っている形から脱却できないのです。専門の方の何かい いアイデアでもいただければと思うのですが。





野口 レースが非常にデリケート、かつシビアになってきていますから、選手の方のご理解をいただかないことにはボートの改革というのはむずかしいですね。われわれは安全対策というような面から取り組んでいけばなんとかなるわけですが、選手の方は走り方のパターンを変えていかなければならないですから。

三津川 それに、エンジンが馬力アップされてもそのたびに選手の走り方というのは変わってくるわけです。これに対処する意味ではいわゆる安全面を先行させることが第1であって、そこに競走の経験をどう積むかと……。

黒川 私が見ていて、ボートはまだまだ改造の余地がたくさんあると思います。いまの選手諸君は当初に比べて非常にレベルアップ(技術面で)されてますしね。艇の滑走面積なんて現在の半分にしてもいいと思う。するともっとスピードアップしますよ。それと"水切り"のいい舟をつくること。これは底のカーブをちょっと変えればいい。

司会 その辺が……。レース内容もきびしくなってますし 特に安全性の面で非常に気を使うものですからむずかし い。

黒川 ですからメーカーのほうでどんどん試作をして、それに選手を乗せて見るのです。それでいいとかどうとかを考えていかなければいけない。つまりエンジンは動的なものですが、ボートは静的なものだから、いくらでも直せるのです。費用は非常に安いですし…。ただ安全面がどうのということばかり言っておってはだめなんです。

司会 安宅さんはアマチュアのほうをずっとやっていらっしゃるのですが、モーターボート競走の現状に対して何かアドバイスはありませんか。

安宅 当初は別として、時間が経つにつれ競艇とアマチュアレースの目的の違いみたいなものがはっきりしてきましたからね。競艇の場合はその目的に合わす方向にしか進んでいかない、要するに売上が上がるため、という制約があるわけです。だからいまの"ボート改造"のご意見などももっともなことなのだけれどむずかしい。モーターボート競走というのはますます保守的な方向へ進んでいくのではないでしょうか。特にボートについてはね。エンジンというのは技術的にも品質的にも変えていけるし、目的を絞られても割合楽に改革できると思うのです。

司会 現在のレースのやり方に合うボートなりモーターなりができてくれば、受け入れる態勢はあります。ただ実際に競走の場へ出すまでの詰め方、これがいまのところ不十分だという気がします。

安宅 たとえば走る距離300mが50m伸びたとしたら、"いまのボートではつまらなくなる"という要素がたくさんあると思うのです。しかしそういう距離の問題みたいなものが変わらない、変えないという限り改革はむずかしい。



それと、アマチュアの方向と競艇の方向とはますます離れていっているのではないですか。アマチュアレースも、いま非常にスピード感がありますし迫力もあります。ただそれがいわゆるギャンブルとして成り立つかどうか―。これはまるっきり意味の違うことですけど…。しかし啓蒙のためということで見ていただくなら非常にありがたいです。司会確かに、いまの限定された競走場の中でアマチュアレースの良さというものを少しでも取り入れられたら、と思いますが、いろいろと制限も多くて、これから(現状)抜け出すのはなかなかたいへんだと思います。

三津川 さきほど "距離" のお話が出ましたけれども、昔、



10隻立てというのをやったことがあるのです。いまの水面でなら、その10隻立てというのは可能ですから、距離を縮めるよりも隻数をふやしていくというほうがいいのではないかと。そのほうがドラマチックですしね。そういうことがこの業界には必要ではないかと思うのです。

黒川 そうですね。選手諸君の腕も昔と比べて数段の差が ありますからできると思います。

それから初期の頃私は、無人のボートをつくってデモンストレーションやったり、インボートの大きなのをつくっ

てお客さんを招ぶとかしたのですけれど、そういうような こともあっていいのではないですか。

司会 私どもの会長も、今年が丁度法制定30周年を迎えたことから、これを競艇元年ということにしてもう一度初心に戻れと言っておりますが、その意味でも、レース内容とかボート、モーターそのものの改良とか、いろいろ新しく考えていかなければならないときだと思いますね。

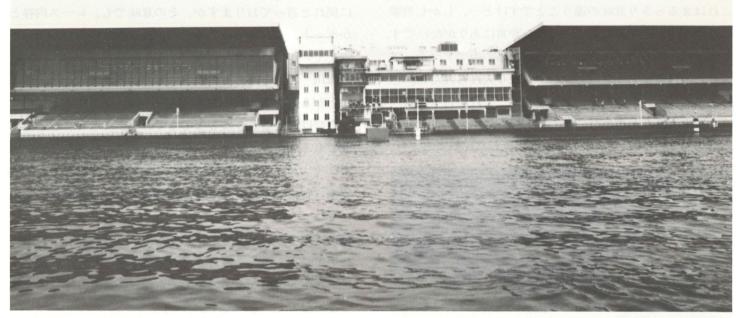
三津川 たとえばお客さんというのは非常に "水しぶき " が上がるのを喜ぶわけです。現在のボートですとそれをできるだけ押えるようにもってっておりますから、たとえ1 隻でもふやすことによって水しぶきを多く、スリル感を出す―そういうことも必要ではなかろうかと思うのですね。 安宅 野口さん、いまは冠水、吸水なんか全然問題じゃないでしょう?。

野口 要するにイタチゴッコでして…。われわれが対策を立てて良くすると3カ月ぐらいでまたダメだと。それだけレースが強引になっていくのですね。昔よりはずっと性能がよくなっているのですが——。

三津川さんがおっしゃったように見た目スリルがあるようにというのは、これは水しぶきを出せばいいわけですけれども、そうすると吸・冠水が多くなるので押えております。 **三津川** その辺のところで、吸水しないエンジンをつくり水が入らないボートをつくり、それで水しぶきを上げるというようなことをやっていくべきではなかろうかと(笑)。

安宅 ショー的要素がかなり要求されるというわけですね。 **新堀** いまの飛沫防止板を取って上に上げちゃったほう が、吸水がないのではないですか。

司会 「吸水」と「人身事故防止対策」で押えたのですけれども、実際にはやはりしぶきを勢いよく上げたほうが、見た目にもスピード感があるし迫力もあっていいわけですよね。それが安全面からいくと逆の方向にいっちゃうのです。 三津川 それから先日、住之江競走場の3階からレースを



見てみたら、6隻走っているのがまるでおもちゃみたいなんですね。あれがもう6パイも走ればそれだけの大きさが見えてくると思うのですが。スタンドもだんだん高くなっていきますのでね。

野口 あと音の問題もありますね。

三津川 蒲郡で一時売上が非常に上がったことがあったのです。というのは水面ギリギリでボートが走る。そこにファンが魅力を感じて集まったからなんです。

黒川 水を上げることは簡単でしょう。

野口 それは簡単です。

司会 選手諸君に受け入れる態勢があればできるとは思いますけれども、やはり多くの選手の希望に沿う形でやってきておりますから…。

三津川 恐らく私の言ってることは全選手の思っているこ

とと逆だろうと思いますけれど、実際にはそのほうがいい。 それでエンジン、ボートさえそのような形になれば、選手 もいいのではないかということなんですね。

安宅 野口さん、技術のほかにショーマンシップを取り入れないとだめなんじゃないですか、こういう話になるとね。 **野口** だんだんそういう時代になってきましたね。

三津川 そういう意味で安宅さん、ひとつまたお力をお貸し願いたいと思います。

安宅 私はショーマンシップはまるきりないですから。

三津川 技術の面なんかでは私らがブロジェクトチームを つくって考えていけば、ますます発展するのではないかと 思うのです。

司会 きょうはお忙しいところをおいでいただき興味ある 話を伺いまして、ほんとうにありがとうございました。



昔の審判講習会を語る

近江神宮審判員講習会誌上座談会

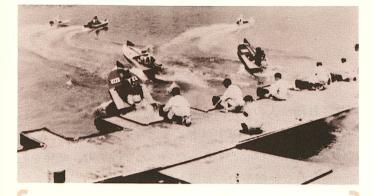


※この「誌上座談会」は、昭和 37年 7 月11日 (会報127号) に掲載された座談会を中心に昭和 33年 6 月18日 (会報87号)、昭和 47年 6 月14日 (会報24号) を参考として誌上にて構成したものです。

近江神宮審判員講習会紙上座談会出席者紹介

(昭和37年当時・敬称略・順不動)





講習会は近江神宮で

青木局長挨拶 本日は御多用中御参集下さいまして有難うございました。先日、大阪におきまして協議会の席上、西島、松岡両氏よりモーターボート競走も十周年を迎えたのだが、十年前を偲んでひとつ第1回の審判員講習生が集まって回顧座談会を開いてみてはと云うお話がありましたので企画を進めて参りましたが、開催日程等を勘案し本日漸く実現した訳であります。早速司会者を決めて戴いて進行して行きたいと思いますが。

西島 教官にやって戴きましょう。

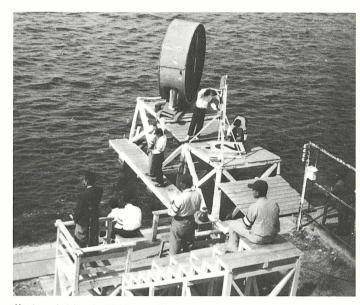
松岡 青木局長にお願いしましょう。

青木 それでは本筋に入る前に競走運営の中心となる審判 員を養成するための審判員講習会の場所を "なぜ近江神宮 にしたか、その辺のところから当時連合会の総務部長とし て場所の選定をされた平野さんからお伺いしたいと思います。 平野 別に確たる理由というほどのことはなかったのですが、当地滋賀県競走会の佐藤さんがご承知の通り国際モーターボート選手審判員養成所を開設していらっしゃり、器 材、施設をお借りしたり、講習を実施するに当って便利だ



ということ、当時は大村以外に完成した競走場がなく他に 適当な場所もなかったことから当所を選んだという記憶が あります。ここで競走の仕組みとあり方について共々勉強 したわけですが、経験者としては原田君以外にはなく、私 共が法制定に至るまでの経緯やらでき上がった競走法、政 省令についてあるいは大村のテストレースの状況等をお話 して、いろいろとお教えしたわけです。

青木 あれは大村のテストレースを終えてからでしたね。 私共としては大村開催の経験を生かしていこうということ と、津の初開催を旬日に控えて万全を期そうというのが一 番の目的でした。



菊地 大村の初開催には散々な目にあい、自信なんてなかったので大村で得た尊い経験を基にして津の初開催に万全を期してゆこうとしたのです。

平野 この近江神宮で思い出すのはなんといっても亡き板 倉さんです。蔭の功労者といいますか、たいへんご苦労な さった。当時板倉さんはご健康が勝れなかったけれども、 お酒が非常に好きで欠かせなかった。板倉さんにとっては まさに百薬の長でありました。そこで、講習生のみなさん



はもちろん、講師の方々にも内緒で差上げたのですが、猪口から音を立てないよう気を使って楽しそうに飲んでおられたお顔が今でも忘れられません。

青木 板倉さんももちろんですが、ご苦労はみなさんそれ ぞれにありましたね。

平野 各地共、初開催までには物心両面で相当苦労をされていますね。

松岡 途中から業界に入った人は、連合会あるいは競走会の設立当時の歴史を知らない。そのような関係者がかなりおります。モーターボートは他の競技と違い、連合会ができて競走会が創立され施行者があとから加わってきた。その経緯を知らずに勝手なことをいう人がいるので困る。

平野 時が移り人が変ると、歴史を回顧する人も少なくなります。今から考えると何もかも感概無量です。

青木 しかしながらみなさまのご苦労、ひいてはこの近江 神宮における講習会精神というのは今日の養成および再訓 練でも活かされていますし、今後も永久に残ることと思いますね。

平野 顧みますとモーターボートにはいろいろなことがありました。第1に法案成立…ご承知の通り藤さんの武勇伝もあって、参議院で否決された法案を衆議院に戻し、会期の3日延長の間に通過させたこと。第2には時限立法が恒久立法になったこと、第3にはわが業界のみが創立当時の

まま、社団法人の会員制の組織を維持していること。これらの3点はまさに特筆すべきことと考えております。これには笹川先生を中心とする、たいへんな政治力、業界をして一糸乱れない統卒力のお蔭と思います。

業界当初の頃、近江神宮に参集されたみなさんがその後 全国に散って、いまなおこうしてお元気に健斗されておら れますことは誠に祝福に絶えないことと思っております。

畳の上での模擬レース

青木 ところで当時、品行方正、学力優秀ということで、 松岡さんを級長に西島さんを副級長に推薦しましたね。

西島 品行方正だけは認めます。

青木 実はこの講習会をやります前に、東京へ松岡さんが来られたのですがその折、消防服に胸一杯の勲章をさげて連合会へ来られ開口一番、審判員試験は一体誰がやるんだと大声で話を始めた――ははあ、あれが松岡かと、その節まことによい印象を得ていましたのと、この第1回の講習会にその松岡さんが出席なさるというので、板倉さんに出てきてもらいました。さて講習会の開所式も済んで1時間目の写真判定についての説明をフォトフィニーの渡辺さんが始めようとすると、「オイ、われわれは写真屋のPRをわざわざ聞きに来たのではない」と、松岡さん独得の毒舌が入った。渡辺さんはもちろん、私共も講習生もあっけにとられたことがありました。

松岡 いや、今だから話しましょう。実は津の開催について西島さんから、松阪競輪の判定写真をやっているライオン写真館を使いたいと聞いていた。しかもライオン写真館の息子がわざわざ講習会へ来ていた。それだのにフォトフイニーが来て説明をやり出したので、西島氏に対する仁儀もあって、それでごねたわけです。

青木 これ以上ごねられたらと思って、級長を松岡さんに



したのではなかったかと記憶しておりますが、どうでしょうか。

菊地 いや東京を出る前に、級長は松岡さんと決まっていたと思うんですが。

平野 ここで第1回の講習会をやったことは、モーターボートの史実に大きく残りましたね。

松岡 競走場はどこにも無いし、モーターボートを見たこともない者がここで汗を流し知恵を絞ったのが今日の実りの種となった。これは教官各位のご苦労の賜で、当時に思いを致し懺悔しております。



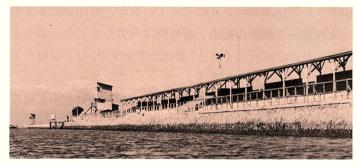
青木 当時の課目や、それから失敗談を原田さんからひと つお話いただけませんか。

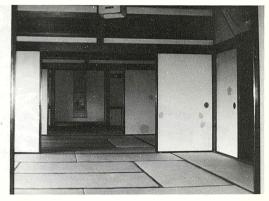
原田 もう10年ですからね、記憶がありませんねえ。しかしみなさん純心でした。各地の競走会の幹部の方々ばかりでしたが、一生懸命でしたね。板倉さんが蚊取線香を焚いてくださったりして、朝早くから夜遅くまで講議の連続でしたね。

青木 加賀井さん、課目はどんなものでした?

加賀井 初めに法制定当時の経過、連合会競走会の性格、その他政省令、レースの運営など盛りだくさんでしたが、何しろモーターボート競走そのものを見たこともなかったし、模擬レースをやるにもボート・モーターが無いため、 艇旗の8色の紙旗を鉢巻にさして、座敷の上でこんなものだとお互いが中腰で歩き回ったのですからね。

長田 神宮の社務所の襖を取り払って、三間ぶち抜きの広間にボール紙の大時計、ボール紙のタイムデスクをつくり





ボート代りは三重の若い諸君で各自三角の色別の小旗をもって部屋の中をグルグル歩き回る。ボートはこう走る、審判はこういい風に配置についてこう信号する。

松岡 家庭劇だね。スタートはこう、決勝はこう、失格に なればこうするとね。

青木 あの時は雨が降ったので外でレースの勉強ができない。レースってどんなものかみな見たこともないのですからね、どうしようかと考え、その朝あわてて畳の上での模擬レースを考えて作ったのです。

長田 「ボートはこんな風に待機水面を回ってコースに入ってくる」と、人間が色別の小旗を持ってボートの代りに歩いてくる 最初は立ってやったが、スピードが早すぎるのでレースが早く進み過ぎてのみこめない。そこで中腰になり、それでも早いので今度は座ブトンの上に足をなげ出して坐り、お舟はギッチラコの遊びよろしくヨイショヨイショといざりのようにはい回りました。

山下 最初はみなマジメにやっていたが、何回かやるうちに疲れてきて事故が続出、審判側は苦労しました。ボートになった者は疲れてくると"衝突だテンプク"だとコロリとひっくり返って寝てしまう。

あれでやっとレースとはこんなものかと朧気ながら推察。 できてきたんですが…。

長田 しかしあれは太ももが痛かった。



紙谷 それも草創の苦しみのひとつですね。

長田 当時は1番白色、2番黒、3番赤ということすらも ピンとこない。汽車に乗っても窓の外の看板を見て1番、 3番といった工合に練習をして、色と番号を一致さすこと の練習もしましたよ。

紙谷 それで思い出したのですが、審判の学課でエンピツを5~6本もってそれをチラッと見せて……。

原田 瞬間記憶力テストというのがありまして、色鉛筆を もってチラッと見せて色を当てさせる。つまり審判員に艇 の色の見分けをつけさせる練習をしたわけです。

山下 青木さんは意地が悪いから、こっちは一生懸命色を 覚えていると、"いまのは何色が高く何色が低かったか。な どと、予期しない質問をなさる…(笑)。

長田 ぼくもやられた。(笑)



青木 そんな意地の悪いことをした覚えはないんですが…。 平野 実に"科学的"な試験でしたね(笑)。

原田 その当時でもちゃんと金を出せばいろいろな器械や器具が買えたのだが、なんといっても先立つものがないのだから、最も安い価格で手に入る器具を使って最大の効果をと、みんなでいろいろ知恵をしばったものです。あのあとにもずい分いろいろな新式器具を発明しました。専売特許です。青木式が多かった。



講習会終了、すぐ初開催

平野 とにかくあの当時は初開催に間に合うように審判員 を作ることが絶対的な条件でして、その結果は名誉審判の 方には100番台の登録番号を与えた。

西島 私は実力であります。(笑)

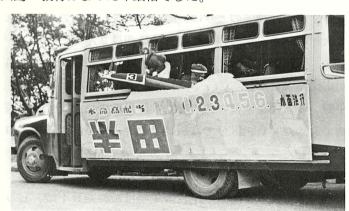
平野 いや恐れ入りました。年輩の方には 100番台を与えたと思います。(笑)

西島 当時登録番号の一番若いのは。

菊地 1番が千葉さん、2番が原田さん、3番を平野さん じゃなかったかと思います。松岡さんは登録しませんでし たね。

松岡 いまになって後悔しております。

西島 教育はまったく厳格でした。



青木 それは良い意味ですか、悪い意味ですか。

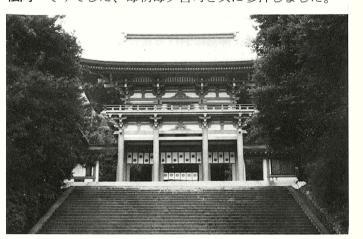
西島 よい意味です。まったく厳格でした。便所掃除、廊下の拭き掃除、言われなくてもみな雑巾がけしたし、真剣だった。

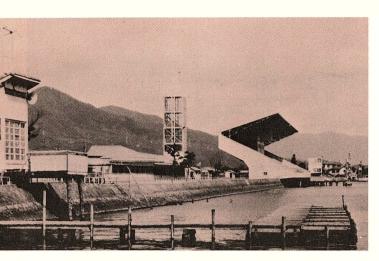
平野 連合会を辞めて埼玉に参りまして、実際に競走を運営し、選手管理を私自身やってみてよくよく考えてみるのですが、当時みなさんの起居動作はもちろん先輩後輩の立場については、今日例をみられない礼儀正しさをわきまえていられた。実に立派でしたね。

松岡 それですから私も、横車を押すことを止めて級長として自覚しました。

青木 神宮にも正式参拝しましたね。

松岡 そうでした、毎朝毎夕宮司と共に参拝しました。





平野 講習会を開くについては、ともかくすぐあとに津、 琵琶湖の開催が迫っていたので、スケジュールはあらかじ め研究をし、さし当って開催に必要なことだけ網羅してお こうと一生懸命でした。

平野 当時フライングはどれくらいあったでしょうか。

青木 数え切れないほどありました。大村では20~30mフライングしたのがありました。これじゃというので予備ラインを50mに設けてなんとか食い止めようとした。津の頃は30mから10mくらいまで短縮されたのではないかとおぼえております。

松岡 出遅れが問題になったのはいつ頃ですか。

菊地かなりあとです。

紙谷 第1回の近江神宮における競技委員長、審判長会議の時議題になって制裁的な申し合せが設けられるようになった。それまでは格別設けられていなかった。

西島 審判実技では反則の判定が難しいと思った。権利艇 義務艇の判断、ここの畳の上でお互いがぶつかり合って、 原田さんから、君は権利艇、あなたは義務艇だからという ことで教わったのだから。

青木 ところで石川さん、大西さんはその当時選手養成所 で教育を受けていられたのですか。 大西 養成所ではボート、モーターのことについてはある 程度教えられていたが、競走の仕組みなどは全然ですわ。

石川 とにかくわれわれはこの講習会に行ってこいといわれて、何を覚えて行けばよいのかわからなかった。

青木 津はどうでした。一番真剣であったと記憶しますが。 西島 そうです。必死でしたね。

内山 毎夜、午前2時頃まで電灯のついていたのは三重の 部屋だけだった。



松岡 どうしてもレースを運営しなければならない。開催 日が切迫していたので頭が痛かったわけだ。フライングス タートさえも理解できなかった。

西島 近江神宮では五里霧中でしたね。津に帰って、ボートを走らして現場指導をしてもらって始めて講義の内容が 甦ってきたようなことでした。

平野 津の初開催のときは、競技委員長に西山さん、それ に大村の西さんがついて、審判長は西島さんでしたね。

青木 大村より、西、猪川、山田、藤村、峰、松永の6名 が応援指導した。

平野 いよいよ前検の前の晩、山岸舟艇班長を交え委任契 約でもめた。負担区分では招待者の弁当の数に至るまで口 論しました。

青木 津は大体最初からもめましたね。

平野 飯も食べず睡眠不足、競走場は器材器具不揃、ピッ



トは浮かずに沈んでいるし、村田、堀という人々とケンカ ごしで準備をしたものだった。市長の志田さんの宣伝だけ は派手でした。お互いに徹夜の連続であったためか気が立 って語気が荒くなってくるのです。実際、この通りやりな さいという参考書もないし、未経験者ばかりで開催に持っ ていったのですから冒険ですよ。

松岡 私は青木さんを見直したことがある。津で暴力団に 立向って阻止した腕力といい、度胸といい大したものでし た。助けに行こうと思ったが対岸からでは舟がないのでど うにもならない。舟に乗った頃には処置済みだというんでね。

青木 あれは競技部門で地元漁師の兄弟げんかで、大きな 石を投げつけようとしていた。ボート、モーターは並べて あるし、こわされてはいかんと思って止めただけです。

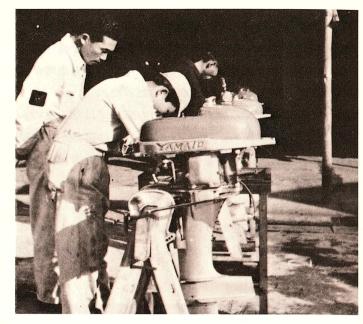
松岡 暴力団を空手で阻止し、運営に支障なきよう食い止めたと聞いております。

平野 近江神宮の講習会がいかに役立ったかどうかについて、みなさんいかがですか。

青木 一番真剣だったのは津、琵琶湖の連中でしたね。

西島 津では初開催当時、ファンに対する選手紹介をしていた。これはファンに対する礼儀として必要じゃないか、いまはどこもやっていないようだが。

中北 選手紹介はどこでも従来通りやっております。ただ 津の初開催当時のように審判台の前にピットを設けて、展



示前にひとりひとりを紹介するようなことはしていない。 が、手を上げているのは昔も同じです。

平野 当時はモーターがいったん止まったら、なかなかかからなかった。そのため展示航走が長くなって投票券を売る時間が少なくなる、それでやめたと記憶しています。

松岡 選手の手の挙げ方に不正のサインがあるという噂が 出たので、ずい分気を使ったものです。

松岡 当時「出遅れ」という言葉はなかった。

青木 フライングは困るが、当時のスタートに対する考え 方としては、スタートは1時間や2時間遅れてもよかった のです。大村の初開催では、次のレースを行うまでにスタ ートすればよいということで議論したことがあります。



平野 当時、堤徳三さんが指導してくださったのですが、 法制定当時は条文1項目作るにも基礎がなく、予備知識も 少ないのでずい分苦労しました。それにつけても当時から 笹川会長のご努力はたいへんなものだった。

松岡 会長を補佐する職員の蔭の力も忘れてはなるまい。

平野 連合会事務局のチームワークの良さには頭がさがる。

西島 ボートレースをやるについては、あなた方だけで独 得なものをと考えたのですか。

原田 アマチュアのボートレースは外国にもあったが、舟 券を発売してレースを行うのは日本が始めてです。施設等 については特例はありますが、ほとんどわれわれ連合会が 考え出したものです。



建物のひとつ一つが思い出に

青木 ところでここの講習会の最終日の試験に があったというが、どうですか。それと講習会の管理中に エスケープした者があった。しかも土産だといって鮒寿司



を持ってきたりしましたね。

松岡 江戸前の寿司と間違えたのですが、あれは食べられたものでない。

青木 酒を飲んだ者はいなかったようですね。

平野 ここの講習会がともかくモーターボート関係者にとって第1回目だけに、その思い出もいまのみなさんには想像もつかないものがあり、それだけに意義あるものですね。 青木 その次が津で、放送員と審判員の講習会をやりました。 西島 松岡級長も操縦実技では桟橋に乗り上げて失敗しましたね。

松岡 モーターはエビンルードだった。操縦感覚が全然狂っていたので失敗した。

青木 こと操縦に関しては原田以外で経験者はオレ1人だということで張り切っていたが、ピットを離れるなり、くるくると同じところを回った。これは高等演技とばかり思ったが顔色を見ると蒼白だったので、オヤオヤさては例のはったりかと思いましたよ。

松岡 狭山池や淀川で乗っていたのですよ、しかし借りものは乗りにくい。狭山池で一番最初選手を養成したのですが、その時訓練生を集めて佐久間艇長の教訓をみんなに教えたものです。その時実は私もボートを見るのが始めて、このように操縦するのだと模範を示したのはよかったのですが、止めることを知らないものだから、走り始めてから



というものは止めるときのことを考えると気が狂いそうに なり途方にくれた。燃料が早く無くなってくれ、とばかり 念じていました。止めることも知らないんだから、はった りは"東洋一"を自負しています。

青木 乗艇は石川、大西というこの2人がさすが上手だったですね。

石川 われわれはこの講習会では乗るなと言われてきました。

西島 ここの講習会はいつからだったですか。

中北 たしか27年の6月22日より28日までだったと思います。津の開催まで1週間しかなかった。講習会で教わったことを1週間の間に準備してやったんです。

青木 最後に演芸会をやったと記憶しておりますが、私は 残念ながら見なかった。しかし、松岡さんは顔に似合わず 芸人だということでしたがどうですか。

松岡やった、やった。

長田 松岡さんは浪曲をやった。福井の和田さんにモダンジイさんのニックネームがついたのもこの時で、尼崎の中野さんが剣舞をやりました。

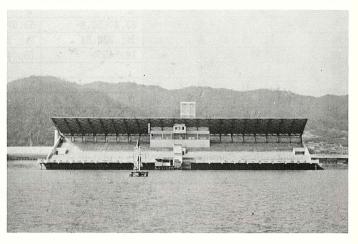
西島 いま思うと、みんな真面目だったね。

原田 参加者が年輩の、しかも知名な方々が多かったにも

かかわらず真剣で真面目だった。

西島 ここ近江神宮はなんといっても印象的ですね。

松岡 建物のひとつ一つに思い出が残っています。



平野 連合会主催のいろいろな講習会がありましたが、なんといってもこの時の講習会は意義深いものがあります。 現在のように完成された運営だけを見ている人には通じないと思います。

青木 この講習会の精神はモーターボートの歴史の上に今日も残っております。

松岡 当時は経済的に乏しく、苦労の連続で苦しかった。 想えば隔世の感がいたします。

平野 私の連合会総務部長時代の思い出としては、金の無かったことばかりで、印刷代もないため原田、青木、菊地と4人でガリを切り、封筒を書き切手貼りなどを夜遅くまでやったもんです。

大村では旅館に泊ったが、手持の金が少なくて宿泊料に 困ったことがあります。おかみに呼ばれて請求されるのか と思ってドキリとしたこともあった。いま思い出すと冷汗 三斗の冒険でした。

青木 本日はどうも、いろいろと想い出深いお話をたくさんいただきまして、誠にありがとうございました。

	競走用	モーター	の諸元		
機種	キヌタB20	マーキュリーKG4	エビンルート	ミクロ2-10	ヤマト 1 (27型)
初登録年月日	27.3.31	27.7.2	27.7.2	27.7.17	27.7.17
項目初登録競走場	大村	津	津	琵琶湖	尼崎
シ リ ン ダ ー 数	2	2	2	2	2
内径×行程 mm	63.4×50.8	53.57×53.97	60.32×57.14	56.0×50.0	62.0×54.0
級別・総排気量 c.c.	B. 320.58	A. 243.99	B. 326.74	A. 246	B. 325.0
出 カ ・ 回 転 数 PS/rpm	14/4500	75/4000		10/4500	14/4500
最大トルクkg/rpm					
機関重量kg	34	25.8		58	32
潤滑方式(ガソリン:オイル)混合比	6:1			8:1	8:1
気 化 器 型 式 ・ 個 数	K型1個			チロットソン型1個	個定ベンチュリー型1個
プ ロ ペ ラ・翼 数	2			3	2
プロペラ·直径×ピッチ mm	212.5×330.0			196.8×203.2	170.0×216.0
ギャー 減 速 比	12:17			14:25	16:16
冷 却 方 式	水冷圧送式			水冷、回転型ゴムポンプ	水冷、翼車偏心ポンプ
機種	マーキュリー(スーパー10)	ミクロ25馬力	クリスクラフト(コマンダー)	エビンルート(フリーツイン)	キヌタ B 25
初登録年月日	27.7.17	27.8.25	27.9.4	27.9.4	27.9.20
項目	琵琶湖	琵琶湖	大阪・尼崎	大阪・尼崎	若松
シ リ ン ダ ー 数	2	2	2	2	2
内径×行程mm	61.91×53.97	70.0×64.0	58.09×51.59	53.97×44.44	63.4×50.8
級別・総排気量 cc	B 324.44	C. 492.0	B. 343.12	A. 203.18	B. 320.58
出 力 ・ 回 転 数 PS/rpm	10/4000	22/4000	10/4000	7.5/4000~5000	17.5/5000
最大トルクkg/rpm					
機関重量kg	28.5		32.6	22.2	32
潤滑方式(ガソリン:オイル)混合比					8:1
気 化 器 型 式 ・ 個 数					V型1個
プロペラ・翼数		2	2	2	2
プロペラ·直径×ピッチ mm			222.25×228.6	20.32×20.32	212.5×305.0
ギャー 減速 比			13:17	13:20	12:17
冷 却 方 式			ローター		水冷圧送式
機種	マーキュリーKE4	ヤマト上下2気筒式	ヤマトY-I(28型)	ヤマトSI	ミクロ2-30
初登録年月日	27.10.5	27.10.29	28.3.7	28.4.13	28.6.1
項目都登録競走場	尼崎	丸亀	尼崎	三国	琵琶湖
シ リ ン ダ ー 数	2	2	2	2	2
内 径 × 行 程 mm			62.0×54.0		70.0×64.0
級別·総排気量 cc	A 196.0	B. 336.5	B. 325.0	B. 326.0	C. 492.0
出 力 ・ 回 転 数 PS/rpm	7.5/4000		15/5000		25/4500
最 大 ト ル ク kg/rpm	75				
機関重量kg	24.4		32		95
潤滑方式(ガソリン:オイル)混合比		8:1	8:1		8:1
気 化 器 型 式 · 個 数		個定ベンチュリー型1個	個定ベンチュリー型1個		チロットソン型1個
プロペラ・翼数.	2	2	2	2	2
プロペラ・直径×ピッチ mm		170.0×216.0	170.0×216.0		
ギ ヤ 減 速 比		16:16	16:16		
冷 却 方 式			水冷、翼車偏心ポンプ		水冷、回転型ゴムポンプ
7,5		1 - 1 - 1 - 1 - 1 - 1 - 1 - 1 - 1 - 1 -	1. 1. 1. 2. 1. 210 0 . 1. 2. 7		〈注=空欄は不明〉

〈注=空欄は不明〉

	競走用	モーター	の諸元		
機種	キヌタB-30	キヌタC-30	ヤマト30(タイフーン)	キヌタB-35	サイクロンB57
初登録年月日	30.6.2	未登録	31.3.22	31.9.7	32.9.5
項目初登録競走場	尼崎		琵琶湖	福岡	多摩川
シ リ ン ダ ー 数	2	2	2	2	2
内 径 × 行 程 mm	66.0×50.8	75.0×56.0	62.0×54.0	66.0×50.8	63.5×54.0
級別・総排気量 cc	B. 347.5	C. 494.55	В.	B. 347.5	B. 342.0
出力 · 回 転 数 PS/rpm	18/5200	25/6000	18.5/5500	20.5/6200	18/6500
最大トルク kg/rpm			2.6/4500		
機 関 重 量 kg	38	45	32	38	30
潤滑方式(ガソリン:オイル)混合比	8:1	8:1	10:1~13:1	8:1	10:1
気 化 器 型 式 · 個 数	V型1個	V型1個	37型 1個	V型 1個	自社式 1個
プロペラ・翼数	2	2	2	2	2
プロペラ·直径×ピッチ mm		R 215.9×368.3 H 228.6×381.0	170.0×141.0	$172.5 \times \frac{269.9}{355.6}$	R 176.0×280.0 H 176.0×305.0
ギ ヤ 減 速 比	12:17	12:17	14:16	12:17	13:17
冷 却 方 式	水冷圧送式	水冷圧送式	水冷、翼車偏心ポンプ	水冷圧送式	水冷遠心、ポンプ
機種和	キヌタB-36	ヤマト60(タイフーン)	キヌタB-40	ヤマト65	ケーニヒFC
初登録年月日 初登録競走場		36.5.1	37.6.7	40.4.22	40.11.30
	唐津	児島	唐津	児島	桐生
シ リ ン ダ ー 数	2	2	2	2	2
内 径 × 行 程 mm	66.0×50.8	64.0×54.0	66.0×50.8	64.0×54.0	72.0×60.0
級別·総排気量 cc	B. 347.5	B. 348.0	B. 347.5	B. 348.0	C. 490.0
出力 · 回 転 数 PS/rpm		20/6000	20.5/6200	22/6300	55/8000
最 大 ト ル ク kg/rpm		2.7/4800		2.8/5000	
機 関 重 量 kg		36.5	38	37.5	34
潤滑方式 (ガソリン:オイル) 混合比		15~18:1	8:1	20: 1	20:1
気 化 器 型 式 · 個 数	V型1個	60型 1個	V型 1個	60型 1個	ケーニヒ 1個
プロペラ・翼数	2	2	2	2	2
プロペラ·直径×ピッチ mm		170.0×250.0	$172.5 \times \frac{269.9}{355.6}$	170.0×200.0	279.4×330.2
ギ ヤ 減 速 比	12:17	14:16	12:17	14:16	15:16
冷 却 方 式	水冷圧送式	水冷、翼車偏心ポンプ	水冷圧送式	水冷圧送式	水冷圧送式
機種	フジKB-I	ヤマト65-B	フジKB-2	フジKC-2	ヤマト68(消音型)
初登録年月日 初登録競走場		42.6.3	43.10.7	44.10.28	44.3
	桐生	芦屋	宮島	桐生	本栖
シ リ ン ダ ー 数	2	2	2	2	2
内 径 × 行 程 mm	60.5×60.0	64.0×54.0	60.5×60.0	65.0×60.0	64.0×54.0
級別・総排気量 cc	B. 345.0	B. 348.0	B. 345.0	C. 398.0	B. 348.0
出 力 ・ 回 転 数 PS/rpm	23/6300	22/6300	23/6300	28/6000	22/6300
最大トルク kg/rpm	3.0/4000	2.8/5000	3.0/4000	4.0/4000	2.8/5000
機 関 重 量 kg	35	37.5	37	38	38
潤滑方式 (ガソリン:オイル) 混合比	20:1	20:1	30:1	25: 1	20: 1
気 化 器 型 式 · 個 数	KB-1 1個	60型 1個	KB-2 1個	KB-2 1個	60型 1個
プロペラ・翼数	2	2	2	2	2
プロペラ・直径×ピッチ mm	170.0×250.0	170.0×200.0	170.0×230.0	170.0×230.0	170.0×200.0
ギャー 減速 比		14:16	14:16	14:16	14:16
冷 却 方 式	水冷圧送式	水冷圧送式	水冷圧送式	水冷圧送式	水冷圧送式

〈注=空欄は不明〉

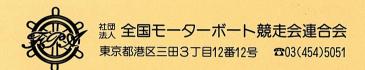
	競走用	モーター	の諸元		
機種	フジKC-2S(消音型)	フジKC-2SN(消音型)	ヤマト70	ヤマト70S-I	フジKC-R
初登録年月日初祭公司	44.12.10	45.10.25	45.12.21	46.3	46.3
項目 初登録競走場	平和島	平和島	丸亀	本栖	本栖
シ リ ン ダ ー 数	2	2	2	2	2
内 径 × 行 程 mm	65.0×60.0	65.0×60.0	61.8×58.0	61.8×58.0	65.0×60.0
級別·総排気量 cc	C. 398.0	C. 398.0	B. 348.0	B.348.0	C. 398.0
出力 · 回 転 数 PS/rpm	28/6000	28/6000	28/6400	30/6400	33/7200
最大トルク kg/rpm	4.0/4000	4.0/4000	3.3/5500	3.3/5500	3.7/5500
機関重量kg	39	40	40	40	38
潤滑方式(ガソリン:オイル)混合比	25:1	25: 1	25:1	25:1	25:1
気 化 器 型 式 · 個 数	KB-2·1個	KB-2·1個	70型·1個	70型・1個	KB-2·1個
プ ロ ペ ラ・翼 数	2	2.	2	2	2
プロペラ·直径×ピッチ mm	170.0×230.0	170.0×230.0	167.0×230.0	170.0×230.0	170.0×230.0
ギ ヤ 減 速 比	14:16	14:16	14:16	14:16	14:16
冷 却 方 式	水冷圧送式	水冷圧送式	水冷圧送式	水冷圧送式	水冷圧送式
機種	フジKB-3	フジKB-3SH(消音型)		ワールド80L-I	ワールド80S-I(消音型)
初登録年月日 初登録競走場	46.4.8	46.12.7	49.1.28	49.1	49.9.3
		平和島	唐津	本栖	平和島
シ リ ン ダ ー 数	2	2	2	2	2
内 径 × 行 程 mm	60.5×60.0	60.5×60.0	60.0×58.0	63.5×58.0	63.5×58.0
級別·総排気量 cc	B. 345.0	В.	B. 327.8	C. 367.2	C. 367.2
出 カ ・ 回 転 数 PS/rpm	30/7200	30/7200	30/7000	32/7000	30/7000
最大トルクkg/rpm	3.3/5500	3.3/5500	3.2/5500	3.5/5500	3.4/5500
機関重量kg	39	39	40	40	43
潤滑方式(ガソリン:オイル)混合比	25: 1	25: 1	25:1	25: 1	25: 1
気 化 器 型 式 ・ 個 数	KB-2·1個	KB-2 1個	BV30·1個	BV30·1個	BV30·1個
プ ロ ペ ラ・翼 数	2	2	2	2	2
プロペラ・直径×ピッチ mm	170.0×230.0	170.0×230.0	167.0×238.0	167.0×238.0	167.0×238.0
ギャヤ 減速 比	14:17	14:17	14:16	14:16	14:16
冷 却 方 式	水冷圧送式	水冷圧送式	水冷圧送式	水冷圧送式	水冷圧送式
機種	ワールド80S-IB	ヤマト101(減音型)	ヤマト102	ヤマト103	ヤマト104
初登録年月日 初登録競走場		55.6.3	55.5.16	54.10	55.10.30
		徳山	大村	本栖	唐津
シ リ ン ダ ー 数	2	2	2	2	2
内 径 × 行 程 mm	63.5×58.0	66.0×58.0	66.0×58.0	66.0×58.0	66.0×58.0
級 別 · 総 排 気 量 cc	C. 367.2	C. 396.9	C. 396.9	C. 396.9	C. 396.9
出力 · 回転数 PS/rpm	30/7000	30/6400	30/6400	33/6600	33/6600
最 大 ト ル ク kg/rpm	3.4/5500	3.7/5500	3.7/5500	3.9/5800	3.9/5800
機関重量kg	43	41.5	40.5	40.5	40.5
潤滑方式(ガソリン:オイル)混合比	25:1	30:1	30:1	30:1	30:1
気化器型式・個数	B V 30·1個	BV36·1個	BV36·1個	BV36·1個	BV36·1個
プロペラ・翼数	2	2	2	2	2
プロペラ・直径×ピッチ mm	167×238	165.0×240.0	165.0×240.0	165.0×240.0	165.0×240.0
ギャー 減速 比	14:16	14:15	14:15	14:15	14:15
冷 却 方 式	水冷圧送式	水冷圧送式	水冷圧送式	水冷圧送式	水冷圧送式

60

モーターボート競走30年史/草創期篇昭和56年11月26日発行

●発行 (社)全国モーターボート競走会連合会 印刷 (株)ワコー印刷

\$



2.