草創期篇

"造る"も"走る"もヤミの中…
ボート・モーターに託した情熱

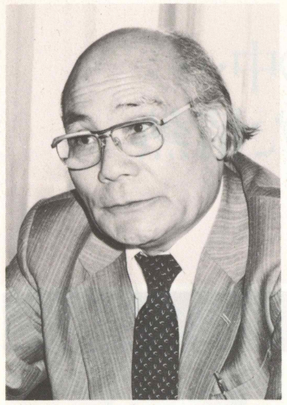
ボート・モーター製作者座談会

〈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

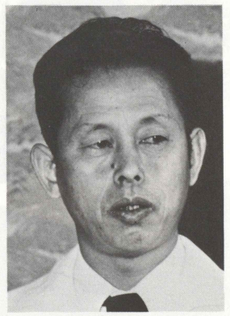


キヌタ内燃機製作所生産部門責任者
安宅洋二郎

武蔵工機株式会社技術担当
野口旭

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。

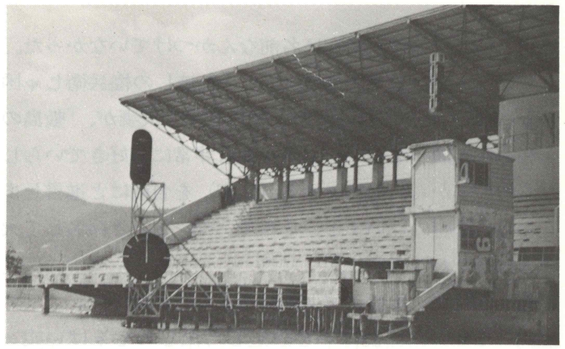
黒川　私は、山本五十六さんと同期の前原海軍大将に、昭和25年の中頃笹川先生を紹介されたのです。そうして翌26年の6月、モーターボート競走法が国会を通過するのと同時に笹川先生に呼ばれまして、実はこういうものをやると。ついては、あなたは飛行機の設計屋さんだそうだがボートとかそのエンジンとかをつくってはくれまいかと依頼されたわけです。それで簡単にお約束だけして、その後数回笹川先生とお会いするうちに、何がなんでもつくってくれということになった。そこで、その頃2、3だけあったモーターボートの業者というのに当ってカタログなどをちょうだいしたり、その後墨田川造船さんとか横浜ヨットさんへ行って実物を見たりした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

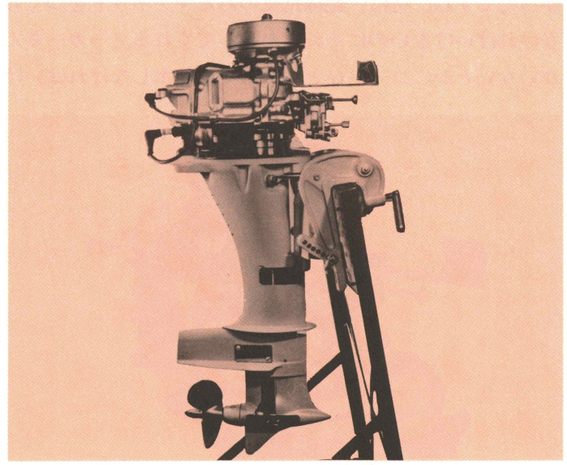
司会　カタログか何かあったわけですね。

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



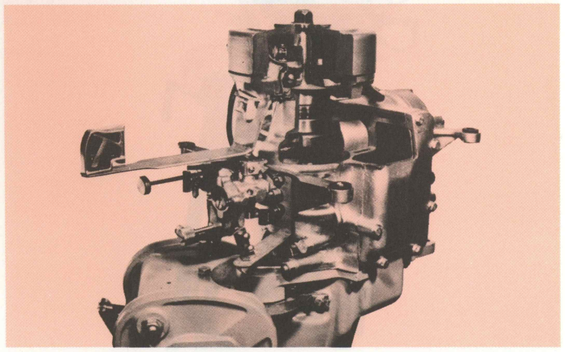
か。

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



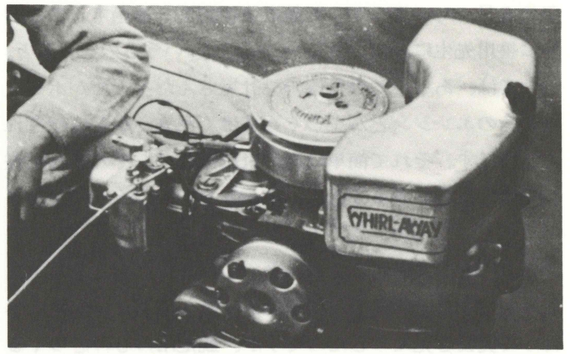
ない、それがわかってもできなかったとか。

司会　選手の技量はどうだったですか。

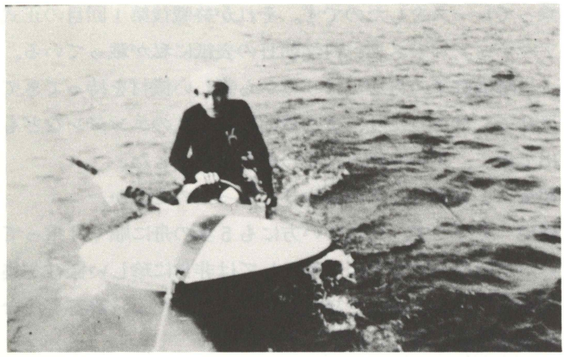
黒川　彼らも当時は2サイクルエンジンというのをよく知らない。そのため、亡くなられた佐藤先生が先になって高野山で講習会を開かれまして、私も資料となるものを書いて出しては、選手の人たちにエンジンの勉強をしてもらうよう努力したのです。

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



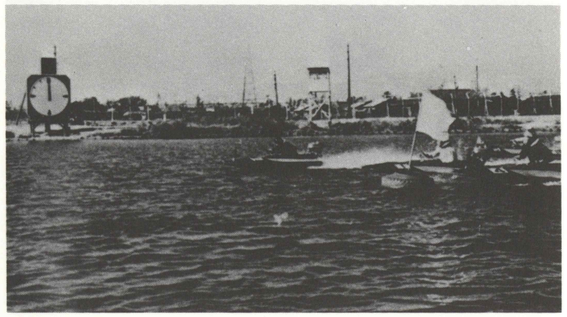
一番最初ですね。

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　ぼくは戦争中、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。

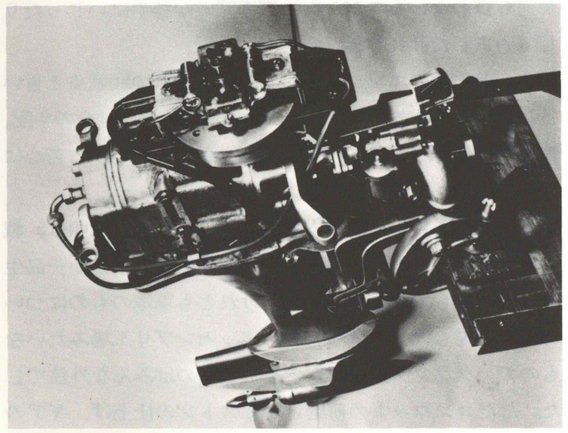
司会　競走用のエンジンをつくられる上での問題点と言いましょうか、つまり性能とか工作機械だとか、材料の手配、性能均一化、などについての問題――その辺でのご苦心についてはいかがでしょうか。

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。

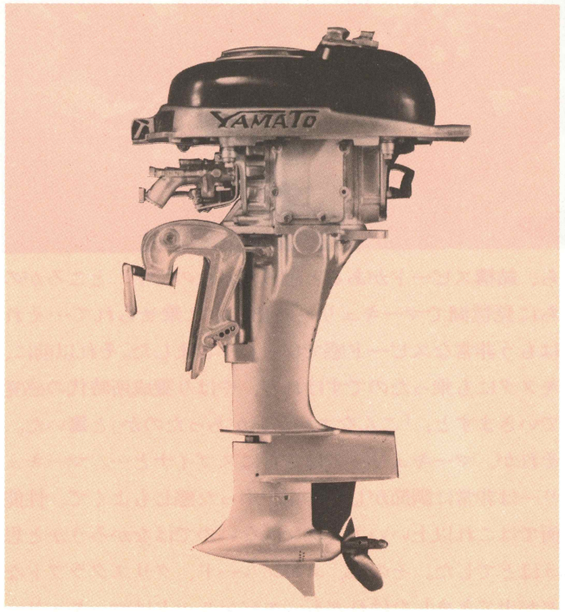
あと、苦労したのはギアで、組み立て方の問題もありましたけれど一番びっくりしたのは、選手の方がギアオイルより水のほうがいいということで、ギアオイルの栓をゆるめておいて途中で抜けるようにする、という話でした。それでこわれた時の責任はメーカーへくるわけですから、とても困ったです。

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

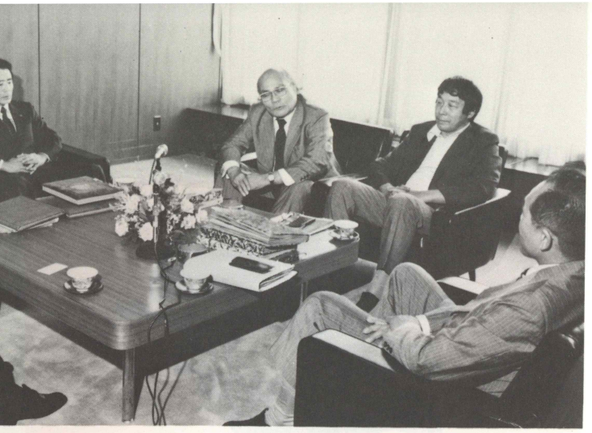


ボール盤があっただけですから。それであれだけのエンジンをつくる――均一のエンジンができるわけがない。それで旋盤で加工ができるようなエンジンにもってった。だからみなさんが、ヤマトはマーキュリーを見てこしらえたと簡単におっしゃるけれど、できるわけがないです。形はマーキュリーのような寸法にとりましたけれども、中身は変えた。だから実用新案やなんかがとれたわけです。

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。

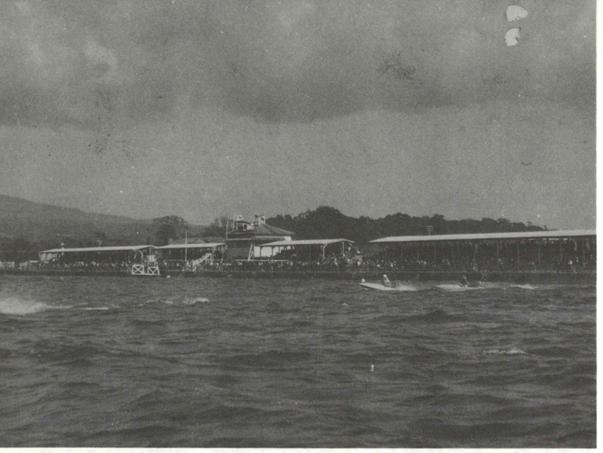
安宅　私自身はあまり現地に行かなかったものですから、いろいろ言ってこられてもよくわからないということがありました。その情報というのが不正確で、実際に見るまでわからないわけです。しかし、たとえば吸水の問題なんかでは一番苦労しましたね。

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駄めなんです。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。スタートもいいしね。

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。

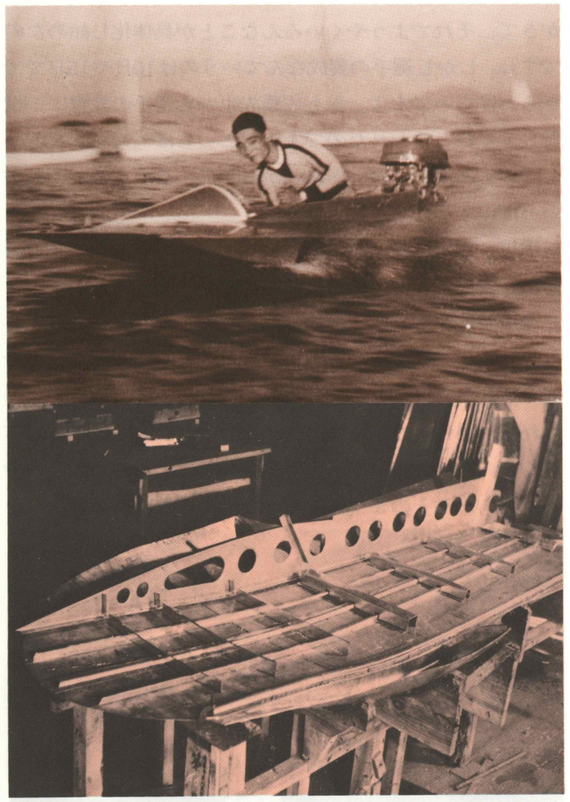
「イモ虫」、「インディアン」ボート……

司会　ボートについてお伺いしたいのですが、当時はいろいろ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３P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　１P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１P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１P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３P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。

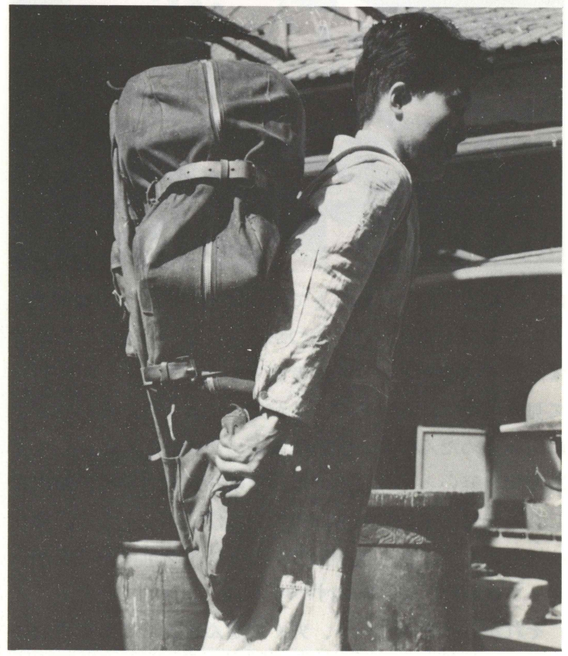
黒川　私がこんなことを申し上げるのは失礼ですけれども当初やっておられた方々というのは、いかにしてモーターボート競走法を通すか、ということだけで頭がいっぱいで、どうやって競技をやるのか、ボートはどうやってつくるのか、どのボートを持ってくるのか、選手はどうするんだ、というようなことは考えておられなかったと思うのです。

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。

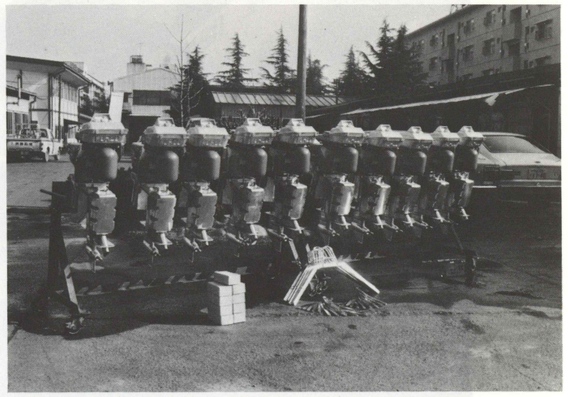
黒川　ですからメーカーのほうでどんどん試作をして、それに選手を乗せて見るのです。それでいいとかどうとかを考えていかなければいけない。つまりエンジンは動的なものですが、ボートは静的なものだから、いくらでも直せるのです。費用は非常に安いですし…。ただ安全面がどうのということばかり言っておってはだめなんです。

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。

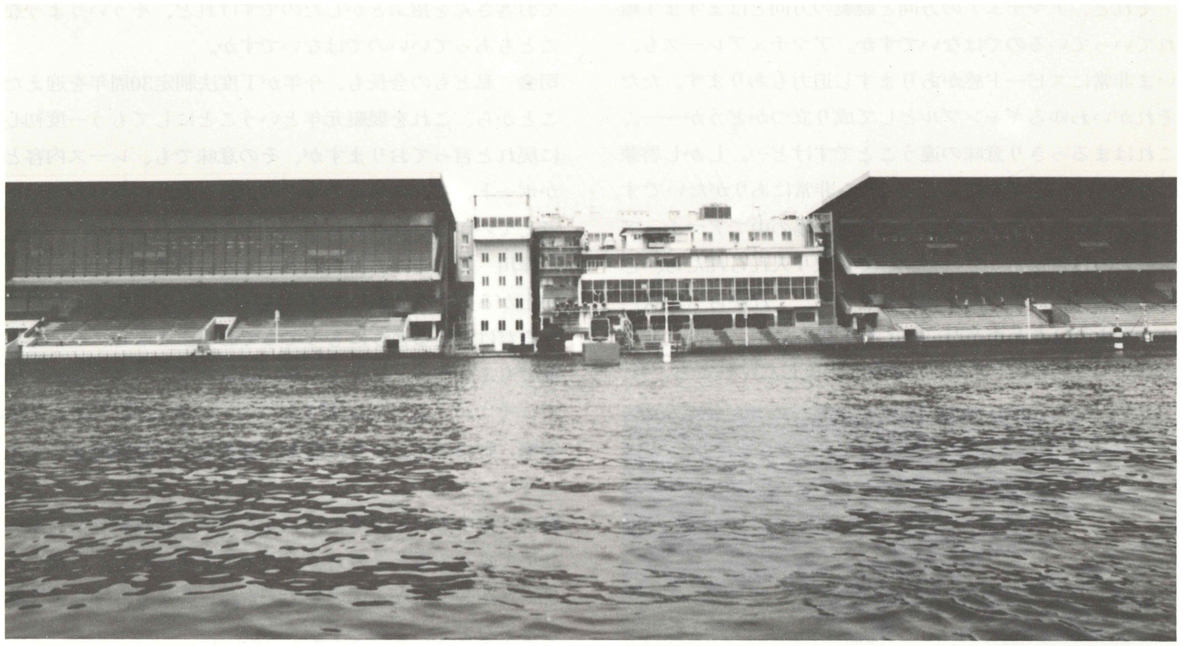
三津川　その辺のところで、吸水しないエンジンをつくり水が入らないボートをつくり、それで水しぶきを上げるというようなことをやっていくべきではなかろうかと（笑）。

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プ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。