モーターボート競走30年史

養成訓練篇

総　論
○はじめに…… 2

草創期の選手養成
○琵琶湖養成……21
○競走会による選手養成……36
○その他の養成……46

連合会の選手養成
○連合会養成の幕あけ……54
○２ヶ月養成時代……55
○３ヶ月養成時代……75
○５ヶ月養成時代……91
○１年制養成時代…… 118

実務者の養成
○草創期の実務者養成…… 146
○連合会による実務者養成…… 158

資　料…… 172

1 養成篇

総論

はじめに

昭和26年６月18日、モーターボート競走法が制定公布され、公営競技としてのモーターボート競走を実施する法的根拠は確立されたが、競走用のボート、モーターもなければ、どのような競走水面を　り、どのような投票所を作れば競走が実施できるのかさえ明確にわかっている人は誰れ一人としていなかった。

それでも、ボート、モーターをはじめとする器材や施設は、資金の手当てさえつけば調達することはできたであろう。しかし、競走の表舞台で活躍すべき選手や、裏方として競技運営にあたる審判員、検査員、整備員などは全くと言っても良いほど見当らず、また、一朝一夕に養成できるものでもなかった。

法律はできたが器材は無い、人も無いという全くの無い無い尽くしの状況で、何時、どんな風にしてモーターボート競走を開始するのかという計画はもちろん、その素地すら全く整っていなかったのである。

日本におけるモーターボートレースについては、これまでにも各篇で述べてきたとおり、極く小数の学生や上流階級の人々の間でのスポーツとして行われていた程度であって、大多数の人々はモーターボートそのものさえ見たこともないといった状況であった。加えて、第二次世界大戦で完膚なきまでに破壊された日本には、戦前に使われていたレース用モーターボートさえも散逸してしまっていた。

モーターボート競走法案が国会で審議されていた昭和25、６年当時、神奈川県の相模湖では毎週のようにモーターボートレースが行われていたが、これに参加し楽しむ人々の大部分はアメリカの軍人で、日本人の姿を見かけることはごくまれであった。この当時、日本人のほとんどは、敗戦の傷跡も癒えやらず、その日、その日をどう生きて行くかに汲々としていた。

このような状況の中で、１年あるいは２年というような短期間のうちに、多数の競走用ボート、モーターを調達し、これを操縦する選手と競技運営に欠かせない審判員、検査員、整備員を養成し、諸規則を整え、競走場を建設し、モーターボート競走を発足させるということは極めて困難な事業であった。

同様の社会情勢のもとで昭和23年には競輪が、昭和24年にはオートレースが発足し、多くの観衆を集めていたが、自転車やオートバイは戦前からアマチュアレースが盛んに行われており、そのアマチュアがプロに投じたことや、その後の急速な拡大には底辺の広さが幸いして、特別に選手養成を行わなくとも開催に必要な選手を確保することはできたのである。

しかしながら、モーターボート競走の場合はアマチュア層が極めて薄いうえに、集団でプロに投じるという気運もなかった。そのため、まだ海のものとも山のものともわからない競走を開始するにあたって、選手をはじめ競技運営に必要な審判員、検査員、整備員、各種業務の補助員を務めるアルバイトの学生に至るまで、すべてを教育し、必要な知識と技能を修得させなければならなかったのである。

1．草創期の選手養成

選手養成の必要性に最初に気付いたのは、モーターボート競走の考案者である笹川良一会長であった。笹川会長は法案審議中から、日本にはモーターボート人口が極めて少なく、しかもその大部分はいわゆる上流階級の子弟であり、プロのレースが発足しても彼らがプロに投じることはまずあり得ないであろうと考えていた。

また、モーターボート競走の将来については、「モーターボート競走が開始されれば、競輪の例から見ても、全国各地で一斉に開催することになろう。よって、これを可能にするためには専門の選手養成機関を設け、多数の選手を養成するとともに、国産のボート、モーターで競走ができるよう研究しなければならない。」と考えていた。

このため、モーターボート競走法成立直後に、実弟の笹川春二氏（故人）に選手養成の手配を、また戦前、中島飛行機で飛行機の設計をしていた黒川五郎氏にボート、モーターの製作を依頼していた。

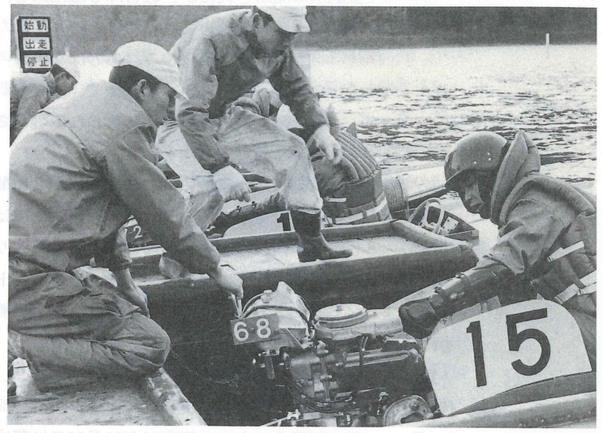
笹川会長の依頼を受けた春二氏は、当時滋賀県自転車振興会の理事であった佐藤与吉氏に選手養成の協力を求め、佐藤氏は笹川会長の要請に応え、昭和26年８月28日、「琵琶湖国際モーターボート選手審判員養成所」を開設、31年10月30日の閉所までの５年余の間に1000名余の選手を養成、一方、黒川氏は「ヤマト」モーターをはじめ、今日のボートの基礎となるボートを次々と開発し急激なモーターボート競走の拡大に応えたのであった。

草創期の選手養成を代表するもう一つの柱は、長崎県大村市をはじめ、狭山、和歌山、芦屋で行われた競走会等による養成である。

こうして草創期の選手養成は、私的機関でありながら連合会の公認養成所として全国的な視野に立ち選手養成を行った、いわゆる琵琶湖養成と地元選手の確保という視点から選手養成を行った競走会等による養成との２本建てで進むことになる。

(1)　琵琶湖養成

「琵琶湖国際モーターボート選手審判員養成所」は、競走法の制定公布とともに設立準備を開始し、昭和26年８月28日開所式を行い、同年９月３日には１期生の訓練をスタートさせている。



この素早い対応は、養成所の所長である佐藤与吉氏の努力によるところ大であることはもちろんであるが、その裏には、笹川会長の全面的な協力があった。

例えば、初期に操縦教官をつとめた領家、堀の両氏は、この当時大阪の笹川事務所に勤務しており、モーターボート競走と直接のかかわりを持ってはいなかった。しかし、昭和26年の７、８月頃に笹川会長の命があり関西地区アマチュアボート界の権威者であった塩飽氏を教官に、大阪道頓堀において３日間の乗艇訓練を受けている。さらにその後、８月の中旬になると、のちに狭山競走場となる狭山池で現在の松岡副会長などと共に７名で１週間程度ではあるが操縦訓練を受けているのである。

第１期養成の操縦主任教官が塩飽氏、操縦担当教官として操縦教育に当ったのがこの領家、堀両氏であることからしても、笹川会長が養成所の設立を全面的に応援していたことがうかがわれる。

こうして養成所は開所されたが、教官陣も塩抱氏を除いてはわずか10日間程度の訓練を受けただけという教官たちであり、訓練器材も競走艇は１隻のみ、あとは５馬力のエンジンを装着した箱舟が２隻といった有様で、教官も訓練生もモーターボート競走がどんな形態で行われるのかさえよくは理解できない状態であったという。

初期の選手養成訓練は、訓練期間中の全乗艇が２時間にも満たないという訓練ではあったが、精神教育の面では佐藤所長をはじめ各担当教官が重点的にこれを行っており、モーターボート競走の使命の何たるか、モーターボート選手の先達としてどうあるべきかの心構え等は、のちの養成をはるかにしのぐものがあった。

琵琶湖養成所は、のちに連合会の公認養成所となり、時代の流れとともに教育内容も充実されていき、養成期間も3ヵ月、4ヵ月と延長されながら昭和31年10月30日に養成所を閉所するまでに1000名余の養成を行ったのである。

琵琶湖養成がモーターボート競走の発展に果した役割はまことに大きなものがあるが、その第１は、アマチュア人口が極めて少なく、しかも選手としてプロに投じる者がほとんどいないという状況の中で、２ヵ月間程度の訓練期間があれば一応選手として通用する人材を養成できるということを、長崎県大村市での選手養成とともに実際に証明して見せたことであろう。

この事実によって、モーターボート競走の急速な発展に伴う大量の選手の需要に応え得る見込みをつけられたのである。

第２は、次々に開設する各地の競走場の開催に支障を来たさないように大量の選手を養成し、需要の拡大に応えたことである。

この当時、連合会は資金的にも、人材的にも選手養成にまで手の回らない状況であった。もしも、琵琶湖養成が行われなかったならば、選手は各々の競走場単位に養成せざるを得ず、それでなくとも開設資金の捻出に苦労をしていた競走会や施行者に余分な負担をかけるため、実際に全部の競走場が開設できたか否かは疑問である。

この他にも数えあげれば数多くの功績がある琵琶湖養成であるが、今日的な目で見れば、入所時における人物考査や需要の拡大に応えることに重点を置き、技術水準の十分でない者を選手として送り出したことなど反省すべき点もまた多いのである。

こうして、現在の立場で琵琶湖養成の功罪を考察すれば数限りなくあろうが、総合的に評価すれば、やはり琵琶湖養成所があったればこそ、モーターボート競走は急激な発展をとげ、今日の基礎を築くことができたのであり、その罪とされる部分でさえも、組織的な教育も行わずに登録して競技を実施しなければならなかった他の公営競技の草創期に比べれば、はるかに恵まれた草創期であったと言えよう。

(2) 競走会等による選手養成

連合会が公認した養成所は、琵琶湖国際モーターボート選手審判員養成所のみであったが、その他にも各地の競走会等が行った選手養成があった。

連合会は、各地競走会が地元選手を養成することに対して、①地元で養成訓練を実施することにより開催気運が醸成される。②レースの人気を昂めるには地元選手の活躍が有効である。③相継ぐ新設競走場の開設により選手の需要が急激に拡大しており、これに応えるためには選手を増員する必要がある、などの理由で昭和28年８月頃までは、これを奨励する立場をとっていた。

このような状況のもとで長崎、福岡、和歌山の競走会と国際競艇(株)という民間会社がそれぞれの目的のもとに選手養成を行い、計200余名の選手を養成したのである。

しかし、大村養成がおこなった選手養成以外は、規模も小さかったので、総論では省略し各論で詳述する事とする。

① 大村養成

長崎県大村市はモーターボート競走の発祥の地である。モーターボート競走の初開催の地であることは言うまでもなく、競走場の建設、競走会の設立認可、競走場、ボートモーターの登録が行われたのも大村が最初であり、審判施設、ピット、ターンマークなどの水上施設に工夫改善を行い、実用に適した形にしたのもすべて大村である。文字どおりモーターボート競走誕生の地である。

▲開設当初の大村競走場

その長崎県大村市において、長崎県競走会と大村市とが共同出資して長崎県モーターボート選手養成会を設立し、初開催に向けて行った地元選手の養成およびその後６回にわたり同養成会が行った選手養成が大村養成である。

法制定当時、大村市では地元出身の代議士坪内八郎氏が衆議院運輸委員会に所属していたこともあって、モーターボート競走法に対する関心が非常に深く、その一方で終戦によって市の財政を支えていた軍が解散し、そのために財政的破綻を来していた。この二つの理由のもと大村市では、早急に代り財源を見つける必要にせまられていた。このため、大村市は法制定直後いち早くモーターボート競走を施行することを決定、昭和26年11月開催を目標に着々と準備を進めていった。

しかし、中央の関係者の多くは、モーターボート競走には何の実績もない日本の西の果ての小都市で初開催を行うということに一様に難色を示していた。

11月初開催を目標に準備を進めていた大村市では、昭和26年９月頃には、すでにスタンド建設のメドもたちボート、モーターの購入も決定し開催の準備は着々と整っていた。

しかしながら、連合会が設立されていないために規程や規準等が整備されず、ボート、モーター、選手、競走場等各種の登録も行われないため、いつになったら開催できるのかわからないという状況下にあった。

しかも、関係者の多くが大村での初開催に疑問を持っているとなると、大村で初開催を行うためには有無を言わせない実績をつくり、強引に初開催をもぎとるよりほかに方法はなかったのである。

そこで、「競走場はできる。ボート、モーターも揃っている。これに選手がいればともかくレースは実施できる。それならば自分の手で選手を養成すればよいではないか。」の発想のもとに、昭和26年９月長崎県モーターボート選手養成会が結成されることになる。

こうして、同年10月３日から大村養成は開始されるのであるが、大村市には養成会による選手養成が開始される前に同名の同好会があり、養成訓練と同様の訓練を行っていた。

この同好会は松永氏（のちに審判員、松永時計考案者）山下氏（後に選手）を中心とするモーターボート競走の選手を目指す若者たちの集まりで、昭和26年の８月頃からモーターボートに乗ったり、モーターボート競走に関する勉強をしたりしていた総勢20数名の同好会であったが、施行者、競走会による長崎県モーターボート選手養成会の結成とともにこれを発展的に解消、同養成会に吸収されることになる。

11月初開催を目標としていた大村関係者は、昭和26年９月に訓練生を募集し、10月から訓練を開始するが、この養成訓練もアマチュア歴のある教官がいたわけではなく、元船舶兵である山下氏が操縦教官、少年の頃からモーターボ

▼大村初開催優勝者表賞式

ート競走にあこがれを持ち、エンジンに関する知識の深い松永氏が機構の教官、施行者の事業課長である猪川氏が法規の教官といった陣容で、それぞれ専門の知識はあってもモーターボート競走という点では全く素人の集団であった。

養成訓練とは言っても合宿していたわけではなく、自宅から通って来るものがほとんどであった。乗艇訓練には東京の墨田川造船から杉浦氏（後に選手）を派遣してもらったりしながら養成訓練の課程は進行して行ったが、肝心な初開催はいっこうに決定せず、これを不満とする市民の間には市執行部に対する批判も出はじめていた。

大村市は窮余の策として昭和26年11月24日に西日本アマチュアモーターボート選手権と銘打って模擬レースを実施し、お茶を濁すありさまであった。

11月開催を予定し、経済的にも無理をして養成に入った訓練生の中には資金が続かなくなり落伍する者もあったが、多くの訓練生は漁師やアルバイトで資金をかせぎお金ができると、ガソリン代を持ち寄り乗艇訓練を続けていた。先きの見えない長く、辛く、厳しい訓練であった。

昭和27年の正月には、訓練生の資金も底をつき、正月の餅もつけないというので、近くの山から松を切ってきて、元旦の朝まで門松造りをやっていくらかの収入を得てやっと正月を迎えた話が伝わっているのもこの養成訓練中のことである。

こうして大村の関係者の熱意はついにテストケースという名目こそついたが「初開催」をかち取ったのである。その意味では長崎県モーターボート選手養成会が行った1期生の養成は大村関係者のもくろみ通りであったといえよう。

同養成会は、その後若松、芦屋の初開催にあたり選手養成の依頼を受けて訓練を実施したのをはじめ、小人数の養成を6回にわたり実施している。

大村養成をモーターボート競走全体という視点から評価すると、①地元選手の養成は開催気運の醸成に極めて有効であることが確認された、②後続の開催予定地に地元選手の必要性を認識させた、③競走会による選手養成のモデルケースとなった、④琵琶湖養成所だけでは不足がちな選手養成を補い選手の需要に応えた、ことなどがあげられる。

また、関接的な効果としては、琵琶湖養成に対抗する勢力として両者の競争意識を生み、相互の操縦技量を向上させたことも見逃せない効果の一つといえよう。

2．連合会の選手養成

連合会の選手養成は、昭和32年以来、昭和57年3月までに50期、1640名を業界に送り出し、現在も継続中である。

昭和41年、本栖研修所が建設されて以来、「生活は楽しく訓練は厳しく」をモットーに完備した設備、豊富な器材、充実した教官陣で実施されている養成訓練であるが、現在に至る道程は長く厳しいものであった。

連合会が選手養成を開始した昭和32年当時の業界の状況は、売上は徐々に上昇し、施行者、競走会とも経営的には開催当初のピンチを切り抜けてはいたが、公営競技をめぐる世論は極めて厳しく、モーターボート競走の存続さえも明確な見とおしがたたない状況であった。

モーターボート競走の苦難時代は昭和29年から始まったと言えよう。昭和29年臨時特例法により交付金に時限が附され、翌30年には、いわゆる河野声明により自粛を余儀なくされたばかりでなく、業界内部に不祥事件が発生したり、選手の技量不足や運営の不手際を理由とする騒擾事件が多発したり、モーターボート競走業界自ら苦境を招くような事件が続発していたのである。

世論はギャンブル批判に満ち、新聞はことあるごとに公営競技による家庭の破壊や使い込み事件を大きく取り上げギャンブル批判のキャンペーンをはっていた。モーターボート競走を取り巻く状況がいかに厳しかったかは、昭和32年に招集された第26回国会において「モーターボート競走を廃止する法律案」が審議されていることからも推察される。

▲開設当初の戸田競走場

昭和32年の競走法の改正は、臨時特例法の失効に伴い、「19条交付金」を新設したほか、施行者、競走会、連合会に対する監督強化等を柱としてモーターボート競走の健全化を促進する方向で実施された大改正であった。

この改正により、連合会の業務として振興事業関係とともに「審判員及び選手の養成及び訓練」が加えられ、このことにより連合会が養成訓練を行うことが法的裏付けをもったのである。

モーターボート競走開設当初の選手養成は、急激な競走場の拡大、選手需要の増大に応えて、競走運営に支障をきたさないように選手を供給することが第1の命題であった。

琵琶湖養成所をはじめとする各地競走会等の養成により、この大事業をやり遂げたことがモーターボート競走の今日の発展を築いた重要な要因の一つであることはもちろんであるが、早急に選手を養成する大目標の前には、多少の問題はあっても希望者を募り、ともかく一応ボートに乗れるように養成して業界に送り込むという方法で最低限必要な選手を確保せざるを得なかったのである。

昭和28年秋頃になると登録選手数は800名を超え、養成中の者を合わせると1000名に達する見込みがつき、必要数を確保できたので、その後は公認養成所で質の高い選手を養成し、退職者等の補充をして行くことにした。このため、養成の期間も3ヵ月、4ヵ月と延長されて行くことになる。

このように、一応必要選手数を確保できたモーターボート競走業界ではあったが、世論は業界に厳しかった。

このため、連合会はちょっとした不祥事を起こした選手や不注意による誤りをおかした選手を次々と処分して行かなければならなかった。加えて昭和29年には平和島、多摩川、戸田、下関、宮島、30年には江戸川、蒲郡、31年は桐生と新設競走場のオープンが続いていたため、一応必要数を確保した選手数は再び不足ぎみとなり、選手は転戦続きで時には1ヵ月も2ヵ月も家に帰らない選手さえあったという。

根拠法である競走法には時限が付されており、将来存続して行けるかどうかさえも明確には見通せない状況の中で、業界内部でささいな事件が起こっても、世論はすぐに襲いかかり廃止へもって行こうとする。このような社会情勢のもとでは内部体制の引き締めをはかり、守りの体制を固めることが存続を勝ち取る唯一の方法であった。

連合会は再訓練の強化、精鋭化要領の実施など次々と引き締め策を持ち出し、不適格者はどしどし登録消除あるいは出場停止処分にして行った。

選手は不足していたが、このような社会情勢のもとで安易に選手養成を再開するわけには行かなかった。養成を再

開するためには、募集から教育制度に至るまで根本的な改革を行う必要があった。

しかしながら、連合会をはじめ全業界関係者は、厳しい世論に付け入る隙を与えないような万全の運営を行う体制を取ることと既成選手の再教育を行うことに明け暮れており、養成までは手がまわらない状況であった。このため、昭和30年５月卒業の琵琶湖29期生を最後に昭和32年２月に連合会が養成を開始するまでの間、選手養成は中断されたのである。

▲高野山での再訓練

連合会を中心に、業界の総力を結集した建て直し策は見事に成功した。徹底的に内部のウミを出すことによって、「雨降って地固まる」のたとえの通り、モーターボート競走業界は筋金入りの体制に生まれ変ったのである。

連合会は、この間既成選手の再教育を行いながら連合会自らが選手養成を行うべく着々と準備を整えていった。新人選手や女子選手の臨時訓練には新たな課目を取り入れ、教育成果を確かめると同時に教授方法をも研究し、直接教育に当る教官を養成していったのである。

選手養成を中断し、再教育に重点を置いた施策が実施された結果、選手の技量は向上した。新人選手の技量はたしかに既成選手には劣るが、新しい者特有の意欲は技量を超えた魅力のあるものである。

モーターボート競走業界全員が清新の息吹きを吹きこむ必要があることを自覚していた。養成を行うための機は熟したのである。昭和31年11月26～27日、連合会常任役員会は連合会が選手養成を行うことを決定し、270万円という多額な補正予算も承認した。

全ての競走会の全面協力を得て募集が開始され、全国的に優秀素質者を求めた。従来の選手養成所では実施できなかった業界を挙げての協力体制がとられたのである。

こうして募集された応募者1560名の中から46名の合格者が決定され、連合会の選手養成はスタートを切った。

(1) 2ヵ月養成

――超軍隊式規律、人命あっての人権――

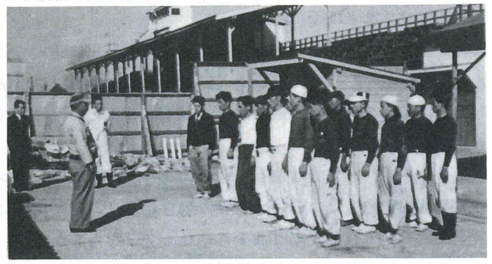
連合会１期生には全国から1560名の応募者が押しかけた。このうち46名が入所試験に合格し入所したが、訓練を修了した者は36名。あとの10名は厳しい訓練に音を上げたか、あるいは教官から選手としての適性にかけるとして退所を命じられたかであった。

このことからも分かるように連合会は選手養成に当っては、熾烈を極めるプロの世界に入り、立派にやって行くためには技術水準が高いことはもちろん、なにものにも負けない強い精神力と、常に正々堂々と戦うフェアープレーの精神を持つことの必要性を第一とした。しかし、訓練の期間は２ヵ月間と限定されており、教育すべき事柄は山積していた。

連合会は、最も効果的な訓練を実施するためには演習規律を厳正に保つ以外はないと考えていた。

全くの素人に２ヵ月間でプロの技量を身につけさすには時には危険のともなう訓練も行わなくてはならない。人権を尊重するあまり人命を失うようなことがあってはなんの

▼訓練前の注意(多摩川)



ための人権であるかわからないことになってしまう。

人命の前には人権を無視することもやむを得ないとして〝超軍隊式規律〟〝人命あっての人権〟の２大方針が決定された。

また、２ヵ月養成の具体的な教育目標としては〝操縦時間20時間と基礎教育の徹底〟がかかげられた。

こうして訓練生に厳しさを求める一方で、教官には、〝卒先垂範〟〝自分のできないことは訓練生にも要求しない〟の方針が徹底された。

連合会が養成を開始するに当って定めた〝人命あっての人権〟の基本方針は、今日では〝生活は楽しく、訓練は厳しく〟とその表現を変えているが内容はいささかも変わるものではない。

① 豊富な器材と操縦時間の飛躍的な増加

琵琶湖養成の選手に養成訓練期間中の操縦時間をたずねると、４ヵ月養成の出身者でさえも４、５時間とか７、８時間と答える。

それを連合会では２ヵ月間に20時間乗艇させようというのであるから、当然大量の器材が投入されなければならないことになる。１期生の訓練には航走用モーター16基（ヤマト８基、キヌタ８基)、ボートはハイドロ、ランナー、軽ランナーと、現在の養成訓練と比べればまことに貧弱であるが、当時としては飛躍的に大量の器材が投入され、整備にはセクションモーターなども使われた。

その結果、訓練期間中の操縦時間は目標どおり20時間を超え、整備はすべて実物で教育、学科の能力も高く、この当時の新人選手としては抜群の実力をもった新人選手が誕生したのであった。

しかしながらこの養成の前には、約２年間にわたる選手養成の中断があったため、既成選手は最低でも２年の実戦経験を持っており、既成選手との実力差の壁は厚く、デビューと同時に好成績をあげるまでにはいかなかった。

２ヵ月養成は昭和34年６月までの２年余の期間にわたり、７期237名の養成を行ったが、結局2ヵ月の訓練期間では基礎教育を行うことがせいいっぱいで、レース結果に直接結びつくような応用動作を教育することは不可能であることを改めて思い知らされたのであった。

② 初期養成の教官と新たな教官の養成

２ヵ月養成当時の教官陣は、養成開始まで既成選手の再訓練等を担当してきたベテラン職員と各地競走会の実務者とで構成された。軍隊時代に教官歴を有する職員も多く、またモーターボート選手の教育という面でも琵琶湖養成所で座学を講じたり、新人選手や女子選手の訓練等で数々の試みを行ってきた彼らではあったが、全くの素人を選手とするところまで教育することに関しては始めての経験であった。

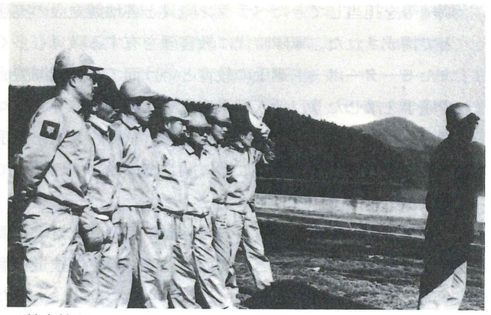
まして、〝卒先垂範、自分のできない事は養成員にも要求しない〟の教育方針をとっている以上、自らの技量を磨き模範を示して教育を行わなければならない立場にあった。

この当時の教官の忙しさといったら朝５時半から夜11時の就寝までまさに寸秒を争うといったありさまであった。訓練生よりは30分前に起床して、夜の11時すぎ巡回を終って就寝するまで休憩時間などまるでない毎日であった。

午前中の課業が終ると教官は２、３分で昼食を済ませ、昼休みを利用して行われる「教官教育」に参加しなければならなかったからである。

こうして編隊、蛇行、旋回など操縦関係の教官教育は訓練生の休み時や課業終了後に行われたのであった。そして夜は深夜まで教材の整備、試験の採点、明日の課業準備を行った。この当時訓練を受けた選手は一様に「教官はこわかったけれど、何時寝ているかと思う程よく働いていましたね。われわれは、〝鬼の○○、蛇の△△〟などと言って恐れていましたが、あの人達も苦しかったのでしょうね。」と訓練時代を語る。

昭和32年は振興事業をはじめ連合会業務が拡大した時代でもあったが連合会は無理をして次々と新人職員を選手養成訓練に入所させた。訓練を修了した職員は配属された課の担当業務を遂行しながら補助教官として養成訓練を手伝い、自分の専門を活かしてある者は法規、ある者は機構、ある者は操縦と得意分野を受持つ、いわゆる「課目主任制」をとれるまでに実力を向上させていったのである。



▲教官教育

(2) 3ヵ月養成

――フライング返還に備えて――

選手養成は連合会の総力を結集して行われていたが、いかに綿密なる計画のもと、最善の方法による訓練を実施しても、2ヵ月間という限られた時間内で既成選手の技量に追いつくことは不可能であった。

連合会も2ヵ月の訓練で技量的に既成選手に追いつけると考えていたわけではなく、基礎をかためておけば5ヵ月ないしは6ヵ月で技量の差は短縮できるであろう考えていたのである。

しかし、一方では遅くとも昭和36年度からはフライング返還を実施したいという業界の動きがあり、そのためにはスタート事故を大幅に減少させなくてはならなかった。

このため、スタート事故対策として昭和35年11月からスタート事故者には臨時訓練を実施することが決定されていた。

選手養成訓練も基礎教育の一層の充実を期して昭和35年6月入所の7期生からは訓練期間を3ヵ月に延長することとなった。一人当りの乗艇時間も2ヵ月当時の20時間から30時間に延長され、その多くがスタート練習にあてられた。

かくて養成訓練修了時の操縦技量は確実に向上していったが、それでも既成選手との技量差にはまだ大きなへだたりがあった。

① 若手教官の登用と教官教育

養成訓練の責任者である主任教官には依然としてベテラン職員があたっていたが、若手教官も確実に力をつけていった。3ヵ月養成も終りに近い昭和39年1月入所の16期生には、初めて若手教官が主任教官として登用された。

若手教官といえどもベテラン主任教官のもとで鍛えられた職員であるから、教育に遺漏のあるはずは無かったが一層の万全を期するためとして、役員および幹部職員による検閲制度も同時に導入された。1ヵ月、2ヵ月といった区切りには検閲が行われ、操縦、整備、各種学科をはじめ教練、体育、訓練中の起居動作までこと細かに訓練成果がチェックされ、その後の訓練の指針が打ち出されるというこの制度は、訓練の成果をあげる上からも教官の実力を向上させる上からも効果的な制度であったと言えよう。

若手教官主体の教育を行ったが教官陣自体にも問題はあった。この当時、モーターボート競走は年々売上を伸ばしてはいたがまだまだ売上は小さく、競走法にも時限が付されていたため連合会は財政的にも十分でなく、法的基盤も弱かった。そのため新入職員の採用は最小限度に手控えられていた。

昭和37年の法改正により競走法に付されていた時限がはずされ法的基盤が確立されたこともあって職員の定期採用が行われるようになったが、長期間にわたり職員の採用を手控えていた影響で中堅職員と新人職員のギャップは大きく教官陣充実のカギは新人職員の育成いかんにかかっていたのである。

そこで、休憩時間を利用しての教官教育のほか新たに、年2、3回、1週間程度の合宿による教官教育が採り入れられた。

新人職員を仮の教官として、幹部職員、中堅職員が訓練生となり訓練中の起居動作各種実技および操縦学を中心とする学科の指導方法を体験的に指導しようというものである。新人職員にとっては厳しい訓練であった。

昼は、ベテラン職員を前に操縦訓練の説明を行い、訓練が始まれば4時間も5時間も連続して乗艇し、夜は夜で学科の講義をし、躾教育を行う。しかも相手はなにもかも知りつくしたベテラン職員ばかり、まさに針のむしろに座らされるような合宿訓練ではあったが、それだけに身に付けるものも多い訓練でもあった。

新人職員はこうして短期間のうちに急速に鍛えられていった。

(3) 5ヵ月養成

――本栖研修所の完成――

連合会は、選手として登録する以上、新人選手といえども既成選手に互して十分に戦い得る実力を持つべきであると考え続けていたが、選手総数や養成訓練の経費の問題で理想的な養成訓練を実施できないままに初開催以来15年が経過していた。

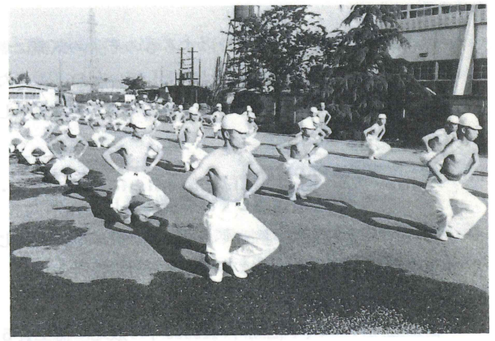
この間にモーターボート競走は発展を続け、昭和39年度の売上は730億円に達し、同時にファンの競走を見る目も厳しいものになっていた。

昭和39年度第9回常任役員会は、選手養成訓練の2ヵ月延長を決議し、昭和40年4月から実施する第20期選手養成訓練から実施することとした。

5ヵ月養成の特徴は操縦時間の大幅な増加としつけ教育の強化である。具体的な目標として〝乗艇時間100時間、スタート練習2000回〟が掲げられ、人間像としては、常に必勝の気構えを持ち、秩序を重んじ、礼儀正しい人間〟の養成を目指した。

さらに大量の器材が投入され中堅職員を総責任者、新人職員を主任教官とする教育体制がとられ、訓練の意気はいよいよ上がった。

投入される器材の質もあがり、ボート・モーターも程度の良いものが使用されるようになって訓練効率は高まり、乗艇時間は飛躍的に増加し、養成員の技量は日増しに上昇を続けた。



▲朝の体操

この当時の月間指標として、「何事も人に負けるな」があるが、この月間指標通り教官も養成員も一体となって燃えあがり競争していた。同時に入所した養成員を２つに分け、同じ程度の経歴の教官が各々主任教官として任命される。若い教官は燃える心で訓練に臨む、若い養成員の心が燃えないはずない。「１小隊に負けるな」「２小隊なにするものぞ」の心と心がぶつかり合い、さらに激しい炎となって火花を散らす。

こうして出来あがった選手には目を見張るものがあった。連合会が長年夢に描いた、〝デビューと同時に既成選手と競い合う〟姿があちこちの競走場で見られた。完全ではないまでも既成選手の技量に追いつくことができたのである。養成訓練を充実すれば既成選手の技量を凌駕することも夢ではなく、手をのばせばすぐにでも届くかに見えた。

５ヵ月養成の修了生が既成選手に与えた衝撃は実に大きなものであった。これまで新人とは〝負ける者〟であった。たまに勝ったとしてもそれはまぐれであり、決して実力ではなかったのであるが、５ヵ月養成の選手は〝負ける者〟ではなく、少なくとも〝勝負の相手〟であった。

５ヵ月養成の選手は、文字通り業界に新風を吹き込んだのである。

既成選手は一様に「新人なにするものぞ」の気概に燃え、競走は熾烈化し、選手の技量は向上していった。このため５ヵ月養成も期を重ねるごとに競走に勝つことは難かしくなっていったのである。

① 本栖研修所の建設

――生活は楽しく、訓練は厳しく――

昭和41年11月選手、審判員、検査員、養成訓練をはじめ各種の定期訓練、臨時訓練等を行う常設訓練所として、本栖研修所が完成した。

富士五湖の一つ、本栖湖畔の16000坪の敷地に総工費５億4000万円を投じて建設された本栖研修所はホテルと見まごうばかりの超近代的な建物であった。

昭和27年長崎県大村市で1日売上280万円でスタートし、開催するごとに赤字を積み重ねたモーターボート競走も14年余を経た昭和41年度には年間1400億円の売上を誇る巨大産業に成長していた。

モーターボート競走が開始された当時はどこにでも見られた戦争の庇跡は跡形もなくぬぐいさられ、人々は文化生活を謳歌する時代となっていた。

これまで述べてきた通り、選手養成訓練は草創期を除いてすべて競走場を利用して行われてきたが、騒音公害が問題となるにつれ関東、東海、近畿の競走場は開催日を除いては使用することが難かしくなり、この当時は九州、中国、四国地区の競走場を移動しながら訓練を続けていた。

非開催の競走場を求めて、訓練器材の全てをトラックに積みこんで１週間毎に移動を繰り返す訓練は、訓練効率の面からも、経費の面からも不具合が多いため、昭和39年に連合会常任役員会は常設訓練所の建設を決定し、総会により全競走会の同意を得て賦課金の大幅アップにより研修所の建設資金を捻出したのである。

売上が好調に推移している時代ではあったとは言え、競走会にとっては苦しいことであったが、選手、審判員、検査員をはじめ〝業界を構成する人間こそが財産〟であり、次の時代を支えるという信念が本栖研修所を建設させたのであった。

研修所の完成を機として養成訓練は新しい時代を迎えることになる。

(4) １年制養成

５ヵ月養成の初期には、既成選手と勝負を争えるだけの実力をもった新人のデビューはセンセーショナルな話題であり、業界に新風をまきおこしたが、時を経るに従いまたもや既成選手の技量向上が目立ち、デビュー直後の新人が華々しく活躍することは難かしくなっていった。

プロスポーツがプロスポーツたる所以は、選手がアマチュアには出来ないレベルの高い技術を持っていることである。公営競技も全く同様で、ファンに良いレースを提供することが発展への唯一の方法である。

その意味では、５ヵ月養成は大いに評価されるべき成果をおさめたと言える。

５ヵ月養成は、昭和40年の20期から昭和45年の30期までの５年、11期の間実施されたが、この間にモーターボート競走は発展を続け、昭和45年度の年間売上4300億円、入場者は3000万人にも達していた。

ファンの競走を見る目も厳しく、新人選手だからと言って技量未熟なレース展開は許されなくなっていた。

連合会は養成訓練の抜本的な改革を図り、「心・技・体」と３拍子揃った新人選手を送り込んで業界に新風をおくり選手のレベルアップをはかって、ファンに一層充実した競走を提供することを目標とし、養成訓練の期間を一気に１年間に延長することを決定した。

優秀素質者を多数集める方策として、これまで一部自己負担していた訓練費は全額連合会負担、日用品の無料支給日曜日の外出、礼式用制服の制定、夏・冬の休暇には帰省を許すなど内務規則を大幅に改正した。

「乗艇時間200時間、スタート練習3000回、模疑レース200レース」を目標に訓練は開始された。本栖湖の春は遅い。４月に入ってようやく春の息吹きが感じられるようになり、５月になると山の木々は一斉に花を開き、そして若葉が芽を出す。若葉とともに乗艇訓練を始め、夏の間に旋回、蛇行、編隊、交叉旋回と基礎訓練を積み、山々が紅葉に色付く頃からスタート、模疑レースと応用の訓練に入る。そして長い冬がやって来る。１年間は長くもあり、短かくもある。過ぎ去ってみれば楽しい思い出であるが、本栖湖の冬は寒い。水しぶきがそのまま凍りボートのデッキ、乗艇服はもちろん、まつ毛や眉毛まで凍る。

デッキの氷を割りながらも操縦訓練は続けられ、１年が過ぎる。

そして、関係者の注目をあびてのデビュー戦、１年間の訓練は無駄ではなかった。抜群のスタート、既成選手を凌駕する程の旋回技量、期待通りの成果であった。

デビューした期からＡ級に昇進する者を含めて、大半の者がＢ級へ昇進した。モーターボート選手は「10年走って１人前」と言われるようにキャリアがものを言う世界である。その世界で、これまでの常識をくつがえし、次々と好成績をあげる選手たちは、まさに〝新風〟そのものであった。

１年養成の新人達の目覚ましい活躍が何年か続いたのち１年養成の選手達も５ヵ月養成と同じ傾向をたどることになる。選手全般のレベルが上がり、実戦経験のない新人選手は再び勝てなくなりつつある。

養成訓練は基礎教育に留めるべきか、それとも業界に新風を吹き込むべくなんらかの対策を抗じるべきなのか、幾度か繰り返した業界の歴史はなにを教えているのだろうか、模索を繰り返しながら本栖研修所には今日もモーターの爆音と若者達の元気な声がこだましている。

３．実務者の養成

モーターボート競走が公営競技中最後に誕生したことは既に発行済みの各篇でも繰り返し述べてきた通りである。

戦後、関連産業の振興と地方財政への寄与を目的として競馬の復活、競輪、オートレースの新設が行われ、モーターボート競走法が制定公布された昭和26年当時には各々盛況裡に発展の一途をたどっていた。

しかし、これらの先発公営競技に問題がなかったわけではなく、施設面、選手の資質面等に多くの問題を抱えていたが、特に大きな問題は頻発する騒擾事件であった。

騒擾事件が発生する理由の多くは、本命選手が着外にな

ったとか、失格に取ったとか、取らなかったとか、たわいのない事であるが一旦騒擾事件が発生すると興奮した観客は施設への放火、投石、窓ガラスの破壊等の暴挙におよぶため社会問題として取りあげられるような状況にあった。

この当時の観客は長い間の戦争で娯楽から遠ざかっており、毎日の生活もけっして豊かではなく、精神的にも安定した状態では無かった。一方、運営者側も誕生したばかりの新らしい競技であるため運営に馴れておらず、選手も急造された者が多くプロとして十分な技量を有していない者がほとんどであった。

このように悪条件が重なっているのであるから騒擾事件が頻発するのも無理からぬことであったが、後発競技であるモーターボート競走が騒擾事件を引き起すことはなんとしても避けなければならなかった。

競走法も場内の秩序維持や騒擾事故防止には数々の配慮をはらっているが、その1つに審判員の登録制度がある。

審判業務は運営の要点を占めるばかりでなく、その判定や運営のミスが観客の利害に直結し、騒擾事件を引き起す可能性があるところから、登録の要件として、旧制中学卒業程度の学力を有すること、25才以上であること、モーターボート競走に関する経験を3年以上有することなどを掲げている。

つまり、審判員は単に審判業務を担当する専門家としてだけでなく、社会人として尊敬される人格と識見とをも備えた人物であることが期待されていたのである。

しかしながら、実際問題としては、世界で初めてのプロモーターボート競走であり、アマチュアとしてモーターボート競走の経験を有する人もいなかったために経験年数は無視せざるを得なかったのである。

法の建前から言えば、3年以上もモーターボート競走に関する経験を有する者に試験を行い登録するのであるから、登録の時には十分にモーターボート競走を理解しているはずであるのが、実際にはモーターボート競走を見たこともない者を審判員にしなければならない。審判員がいなければ競技は実施できないのであるから、なんらかの形で養成を行わなければならなかったということになる。

検査員については、当初登録制が取られていなかったため、エンジンに知識のある人が就任したようであるが、実際にレースが開始されてみると、競技部の運営の中心となる検査員、整備員の重要性が改めて認識されることになる。

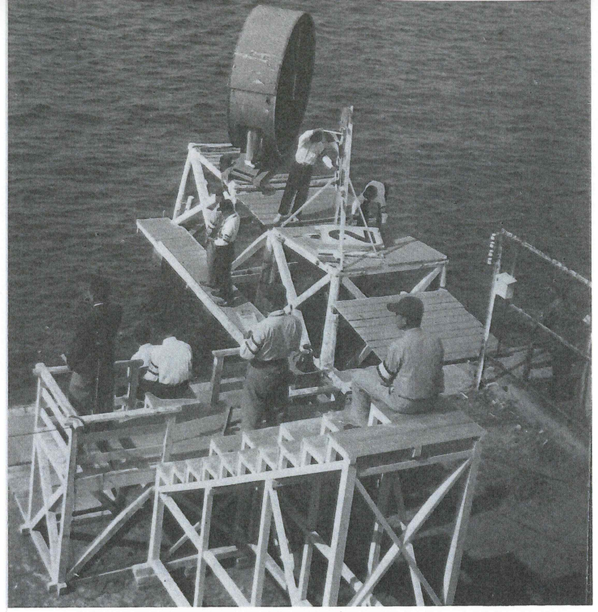
特に開催当初の頃は、現在と異なりモーターの数も少ないため1基のモーターを2人の選手が使用したり、幾種類ものモーターを使用しているため1人の選手が何種類ものモーターを持つなど複雑であったし、なによりも選手の技量が稚拙なためなかなか始動できない。これを指導して行くことも大きな仕事であった。

そこで昭和28年からは審判員の登録制度に準ずる形で、検査員、整備員の公認制度をしきレベルのチェックを行って来た。

整備員については、その多くが地方公務員であることから、公認制度をとると公務員でありながら、他の団体の規則で身分が拘束されるといった、地方公務員法との間に問題があり、昭和32年からは公認制度を中断せざるを得なかったが、検査員の公認制度は昭和37年の法改正で登録制度がしかれるまで継続した。

検査員については、当初からエンジンに関する知識を有する人々が多かったため、審判員のような養成は行われずにスタートすることができたのである。

審判員についても、当初の養成を除いては特別に養成を行わず、法本来の趣旨通り、実務の中で十分な経験を積み、登録資格検定試験を受験するシステムを採って来たが、モーターボート競走の発展に伴い審判員、検査員ともに高度な専門知識が必要とされるようになり、独学ではなかなか合格できなくなったため審判員は昭和34年から、検査員は



▲大村競走場審判台付近（初開催当時）

昭和35年から連合会が養成訓練を行うことになった。

(1)草創期の実務者養成

① 大村競走場の審判員、検査員

——初開催で運営を学ぶ——

大村競走場の初開催が昭和27年4月6日と決定したのは、同年2月であったが、この時点では選手、審判員とも誰れ1人として登録されている者はいなかった。

それも当然で、この時点では1回も登録試験が行われていなかったのである。しかし、その準備は大きく異なっており、選手は琵琶湖、大村で養成が行われ、登録試験を受験さえすれば良いようになっていたが審判員についてはなんの準備もされていなかったのである。

審判員については、大村初開催が決定した直後の2月29日付で、当時連合会の業務部長であった原田綱嘉氏が登録しているが、これは登録資格検定試験を実施したわけではなく、同氏のアマチュア時代の実績とその後連合会が審判員の登録試験を行うのに登録のない者が試験を実施するのではなにかと不都合であることから登録したものだと言われている。

第2回選手登録資格検定試験（第1回は琵琶湖、第2回は大村）と同日程の3月28日、大村競走場で第1回の審判員登録資格検定試験が実施され、4名が受験したが全員が乗艇や実技試験を受けられる状態ではなかったために合否の決定をせず保留の処置を取った。

4月6日の初日は近づくが登録審判員1名ではレースが実施できないため、原田競技部長のもとで競技規則の作成、大村初開催の準備を進めてきた菊地、青木の両部員を4月1日付で登録し、初開催向けの体制を整えたのである。

モーターボート競走の審判員で試験を受けないで審判員として登録したのは、後にも先にもこの3名のみである。

初開催は、この3名が審判長、第1、2副審をつとめ、これに長崎県競走会の役職員が補助に付くという形で行ったが、連合会は各地の初開催に向けての業務が多く、大村の開催ばかりに重点を置くわけにも行かないため、5月8日初日の第2節に先立ち審判員の登録試験を行って峰（現福岡県競走会副会長）、松永（松永時計考案者）、および初開催には選手として出場した山田、藤村の4氏を5月7日付で登録し、審判運営の主体を長崎県競走会に移し、連合会職員はこれを指導するという形をとった。

つまり、この4氏は初開催の1節、3日間、連合会チームが運営するのを見ただけで具体的な審判運営を修得したというわけである。

競技部の運営については、連合会職員を配置していないが、実質的には第2副審を担当した青木氏が兼務で指導したということである。

検査員については、連合会は特に指導しなかったようであるが、戦前から自動車関係の事業を営んでおり、エンジ

ンを熟知している馬場氏（現長崎県競走会会長、当時常務理事）及び大坪氏が配置されており、その後、各地競走場においても自動車、飛行機、オートバイといったエンジンに詳しい人々が配置されていた。

② 講習会による審判員養成

大村初開催の成功は、これまで半信半疑であった各地の開催気運を急激に盛りあげることとなり開設準備に拍車をかけた。

選手については、前述したとおり、琵琶湖、大村をはじめ各地競走会による養成で必要数を確保する見込みがついていたが、運営の要点である審判員、検査員の養成は行われておらず、そうかと言って大村初開催の場合のように連合会職員が1節あるいは2節の運営を担当しながら審判員、検査員を養成するには連合会の職員数は少なく、その業務はあまりにも多すぎた。

そこで考え出されたのが講習会による大量の審判員養成である。

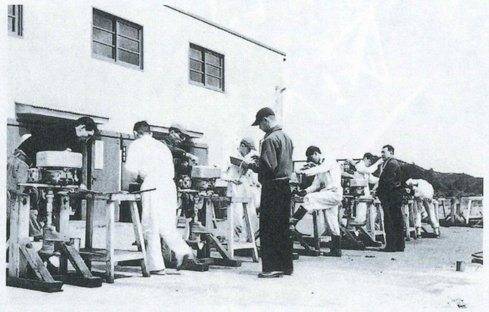
講習会は、6月の近江神宮、8月の津、12月の芦屋と合計3回実施され最低限度必要数は確保された。

講習会の内容としては、第1回審判員講習会である近江神宮での講習会に代表される通り（草創期篇「昔の審判講習会を語る」参照）短期間に審判員として必要な事項を網羅的に取り入れ、審判員として最低限度の知識を付与し、あとは近隣の競走場で見学を行ったり、自ら審判員としての経験を積む中で実力を養成するという程度のものであったと言えよう。

③ 公認検査員制度

この当時、連合会は検査員の養成を行っていないのであるが、検査業務の重要性については十分に認識していた。

昭和27年6月、津競走場における講習会も審判員、検査員、放送員の講習会ということで計画されたのであったが、検査員だけが中止されてしまったのである。



▲検査員認定試験（芦屋）

この背景としては、法が検査員を登録制としていなかったことや、検査業務は全く経験者のいなかった審判業務と異なり自動車や機械関係でエンジンの取り扱いには経験のある人が多かった点にあるものと思われる。

しかしながら、実際に競技運営を行って見ると一般的なエンジンについて知識があるということでは不十分で、モーターボートのエンジンに関する専門知識やモーターボート競走に関する十分な知識と経験が必要不可欠であることが明らかとなってきた。

このため、昭和28年から登録制度に準じる形で公認制度が採られ、認定試験及びその後の講習会を通じて知識、技能の向上を図っていくこととなる。

④ 連合会初の養成

昭和28年に入るとモーターボート競走関係者待望の関東進出が具体的に検討され始め、関東地区の選手、審判員養成所の設置準備も行われたが、高野山事件、臨時特例法などの影響を受けてか養成所は設立されなかった。

しかしながら、関東地区の開催準備は着々と進み、昭和29年6月には平和島、多摩川、10月には戸田競走場が開設することとなった。

このため、東京都競走会では審判員、検査員、整備員を

養成することとし、教育を連合会に依頼した。訓練期間は昭和29年3月から5月までの2ヵ月間、訓練場所は昭和28年8月から開催している浜名湖競走場という本格的な訓練であった。

連合会は東京都競走会と協力して基本的な教育計画を作成すると共に、既開催の競走場の審判員、検査員にも協力を求めて訓練を実施した。

これまでの短期間の講習会とは異なり操縦、整備、学科等の基礎にも十分な時間をとり、審判、検査の実技は本番の見学も含め最高のレベルで教育が実施された。

この結果、5月7日に実施された審判員登録試験、検査員、整備員公認資格検定試験では抜群の成績で26名中19名が3つの資格を、6名が2つの資格、1名が1つの資格を取得した。

実務者養成はこれだけの実績を挙げながら諸般の事情により昭和34年まで中断されるのであるが、選手、審判員、

▲東京都競走会の実務者養成（浜名湖）

検査員養成の基礎はこの訓練で確立されたと言えよう。

(2) 連合会養成の開始

連合会は開催当初から登録審判員6名、公認検査員2名による運営を理想とし、有資格者の配置を指導して来たが、各地競走会の経済的、人的な都合もあって有資格者の配置は遅々として進まず、一方では、他の類似競技と同様運営の不手際による騒擾事件が多発していた。

騒擾事件の頻発は社会問題化し、廃止論にまで発展しかねない勢であった。昭和32年の臨特例法の失効に伴う法改正では競走の健全化が強く打ち出され連合会の業務の1つとして選手、審判員の養成も加えられた。

公正、安全な競技運営こそ健全化路線の最大の要点であり、そのためには有資格者の配置は最低条件であった。運輸省当局も昭和34年2月には「モーターボート競走における騒擾事故対策について」と題する通達の中で審判、検査業務に有資格者を配置すべきであるとその重要性を強調した。

連合会は競技運営を詳細に検討し、審判員6名、検査員4名の有資格者の配置（6：4制）を理想としたが、有資格者の数が不足しているため、昭和34年は4：3制の達成を目標としなければならなかった。

連合会は競走開始当初を除いて審判員、検査員、整備員の養成を行う考えを持っておらず、実務者は各地競走会が実務の中で養成し、資格試験を受験させるべきであると考えていたため実務者の養成は行っていなかった。

このため、この当時資格を取得するには先輩の指導を受けながら自分で勉強するか、選手養成訓練に聴講生として入所し操縦、整備、学科等の基礎を勉強したのちに実務の中で専門分野の知識、技能を身につけ、資格試験を受験するという方法がとられていた。

しかしながら、この方法では有資格者の急速な増加は望めないため、連合会は昭和34年から審判員、昭和35年から検査員の養成を行うことにしたのである。

① 3ヵ月養成

――競走会の協力を得て――

審判員養成を開始した昭和34年当時、選手の養成期間は2ヵ月であったが、審判員、検査員の養成期間は3ヵ月でスタートした。前の2ヵ月間は、選手養成と合同の訓練で

操縦、整備、学科等の基礎を身につけ、残りの１ヵ月間で専門の知識、技能を集中的に訓練する方法である。

実務者の養成訓練を開始するにあたって困ったのは実技教官をどうするかであった。

連合会は、昭和32年から選手養成を実施していたから、養成訓練の実績は十分に持っており、理論的な教育にも自信を持っていたが、直接現場で運営にあたったのは大村初開催の時だけであり、その後の著しく進歩した審判、検査の実務を教育するには経験が不足していた。

連合会は、各地の優秀な審判員、検査員に協力を求めるとともに職員を各地競走会に出向させて競技運営の実情把握と現場業務の習得にあたらせた。

こうして実務者の養成は開始されたが、養成期間中に１つの資格しか取れないため、審判か検査かいずれかの職場に固定せざるを得ず、競走会の人事のうえで不都合が生じ易かった。このため、独学で勉強し他の資格を取得しようという人も多かったが、なかなか合格できないのが実情であった。

そこで昭和36年からは審判員、検査員とその専門は異なっても基礎は同様であるから、同時に教育すればその無駄がはぶけるとして養成訓練中に両方の教育を行うこととし、これを機会に２ヵ月間は選手と合同の訓練という方式を改め、実務者は最初から別個の訓練を行うようになったのである。

訓練期間中に両資格をとるための教育をするという方法は昭和43年度まで続けられるが、選手養成訓練も昭和35年からは３ヵ月、昭和40年からは５ヵ月に延長され、選手の知識、技能も向上しており、実務者はこれを上回る専門知識、技能を習得する必要があるところから、昭和44年度からは養成中の教育は１資格にもどり内容の充実をはかることとなった。

３ヵ月養成は昭和45年度まで続いたが、有資格者の増員がはかられ６：４制が達成されたのを機に昭和46年度から５ヵ月間に延長された。

②　５ヵ月養成

――未来に対応できる実務者を――

昭和30年代の後半から開発された競技運営の機械化は、審判運営も競技部の運営も大きく変化させた。便利になり正確性を増した反面では取扱いや機構についての専門知識が必要となり学ぶべき事項も多くなった。

また、選手の養成訓練は昭和45年から１年間に延長され操縦技量は飛躍的に向上し、それが起爆剤となって競走は熾烈の度合を深めていった。

これ等の選手に判定を説明し、指導して行くには、実務者は、選手以上の専門知識と技量を持たなければならなかった。

登録者の数は６：４制をしけるところまで到達しており、緊急に大量養成を要する時代から質的充実をはかる時代に入って来たこともあって昭和46年から訓練期間を５ヵ月に延長することになった。

５ヵ月養成の重点は実技、理論両面での基礎教育を強化することにより、将来起り得る変革に対応できる実務者を養成することにあった。

審判員養成では機械化により一層必要性が増した電気工学、検査員養成では内燃機関工学関係の理論、各種の実験等に重点を置いて教育を行ったが競走の変革のテンポは教育の充実のテンポを上回り、２年後の昭和48年には養成期間を１年間に延長することになる。

③　１年制養成

――完成された実務者をめざして――

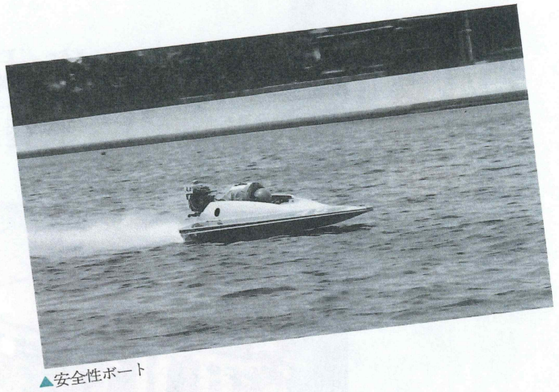
昭和48年度のモーターボート競走の売上は約9000億円、対前年度比39％増と発展の一途をたどっていた。

競走が発展し、競走場に多くの観衆が集まれば集まるほど運営の不手際はゆるされなくなる。選手も実務者も〝新人だから〟は理由にならず、出るからには完成された選手であり実務者でなければならない時代になっていた。

実務者養成は１年に延長された。理論、基礎教育の強化はもちろんのこと所属競走会での長期間実習を含んだ画期的なカリキュラムが決定された。

初期教育で理論と基礎を、中間は現地で実習を、最後はもう一度基礎を復習し仕上げをするという計画である。

養成期間の延長と併せて編入制度も制定され、両資格の取得に便宜が与えられることになった。こうして、実務者養成は一応完成した形で今日をむかえたのである。



▲安全性ボート

ま　と　め

法制定から30年を経た昭和56年度のモーターボート競走の売上は１兆6300億円と７年間連続で公営競技中第１位の売上を達成した。最後発の公営競技でありながら、このようにファンの信頼を得て大衆娯楽として定着できた要素はなんであったのであろうか。

モーターボート競走の成長の過程において、日本経済の高度成長、所得の飛躍的な増大があり時期を得たことも大きな要因であることはもちろんであるが、〝ファンあってのモーターボート競走〟の思想のもとに公正なレース、厳正な運営を続けたことがファンの信頼を得られた最大の要素と言えるのではないだろうか。

前述したとおり、モーターボート競走はその誕生の時からアマチュア層が薄かったために選手、審判員、検査員、整備員といった全ての要員を養成しなければ競走が実施できず、大変な時間と費用とをかけて養成を行ってきた。

モーターボート競走の教育は養成訓練だけにとどまらず、登録者に対する定期訓練、登録者以外の要員には各種の講習会といった形で全てのものに優先して教育を実施してきたのである。

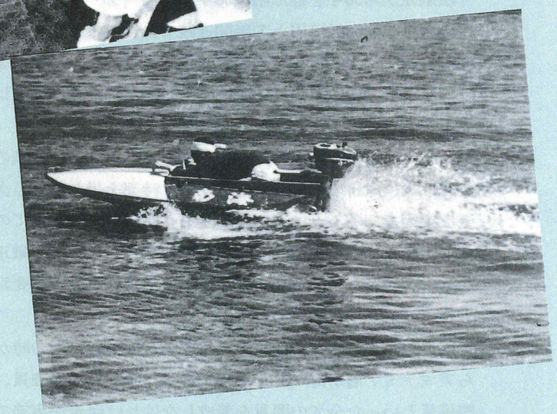
人的にも、経済的にも安定していない草創期において、教育に時間と費用を費すことは大きな負担であったが、結果的には、全ての人間が業界の方針を良く理解するところとなり、その結果〝一枚岩〟と評される強固な団結を生み、発展の大きな要素となって来たのである。

モーターボート競走を今日の姿にまで発展させてきたものは人であり、未来へ向ってモーターボート競走をささえ、発展させて行くのも人である。

輝かしい未来へ向っての人づくりは永遠のテーマである。変革の時代を迎え、社会は目まぐるしく変り、モーターボート競走業界も変っている。教育制度は、より良いものを求めて模索を繰り返しながら完成の度合を深め、良き伝統と共に未来へと引き継がれて行くのである。

2 養成篇 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「貳歳の紀念」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嘱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んと思うから、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な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で、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ろうかと思います。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、ともかく実際のレースを見るべく神奈川県の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ました。……』

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馬力なんですが、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〟のことを知り、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、ボートもなくて、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」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ましたから、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拝九拝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

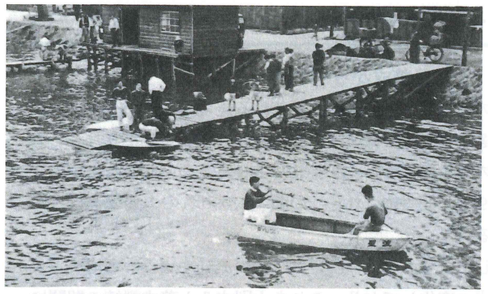
『規律ということでは、〝本栖〟がうちの真似をしたんじゃなかろうか(笑)と思ってるくらいで、ラッパで始まり、ラッパで終わる軍隊式の養成生活でした。当時は終戦後でしたから軍隊経験のある方が多かったんです。したがって、規律に厳しいという精神は当初からありましたね。ただ、合宿の場所がありませんでしたから、「関屋」「菊屋」「橋本」などという所に分散して下宿していました。この点が本栖との大きな違いですね。』

このように、受講するほうも教えるほうも一体となっ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

『入所生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。そののち、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。


▲箱船の手漕ぎ訓練

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㍍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、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

からみあっての騒擾ではあったが、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った。この講習会はの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った。訓練の実情に関する反省も大きく横たわっていた。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っていったのである。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てきた。

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期修了まで毎期入所、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」はさらに一歩と、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ったのか――このあたりについて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った。この時の選手は、すでに独自

の選手養成を行っていた地元大村、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、それにしたがっ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った。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、目標であったといえる。

したがって訓練期間は２ヵ月であったし、訓練の結果は旋回がやっと、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)ものであった。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っ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った。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に失格(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った。また、同年８月13日の津競走場では天候が悪かったこともあって第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ったレースが３、３隻の失格、欠場のあったものが３レース、という事故多発ぶりであった。

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に失格、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って運営者側は数々の辛酸を舐めていた。連合会としても方策を考えねばならね時期がきていたわけである。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こ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

ファンあっ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に一部改正を加え、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、大津の保建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艇でヘ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

▲ミクロ・モーター(昭和27年項、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、ミクロ、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か。

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、始動発着や旋回を、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分くらい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、また先輩に器材を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うんですね。

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ほ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回ぐらいしか乗れない。そして50～60㍍ほどの間を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ことをやりまして、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ハイドロプ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、〝充分な訓練を受けた〟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いかなかった。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収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が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んどん腕を上げていき、養成修了直後の選手との技量の差をこれまたどんどん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150㍍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100～80㍍に短縮しては」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な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して精進努力の道を一路直進していか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き、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。

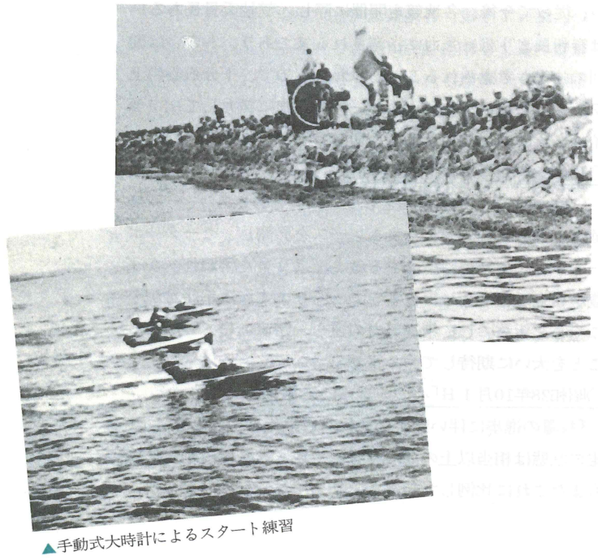
しかし競技規則を犯し、また他人を傷つけてまで勝敗にこだわることはスポーツマンとして最も恥ずべき行為であり、厳に戒むべき行為であります。

また地方、各地に転戦競走に馴れ競走を容易に考え、一瞬の心のゆるみが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ヵ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覚書」にそのアウトラインがしるされている。

○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、間の月に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

選手養成にかける連合会の熱意と、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ってましたね。

操縦のほうは、はじめの１週間が陸上での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もあって、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㍍、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、奨励してもいる。

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 期待の成果上がらず次の時代へ

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もあった〝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は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比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

競走会による選手養成

大　村　養　成

1．長崎県モーターボート選手養成会の設立

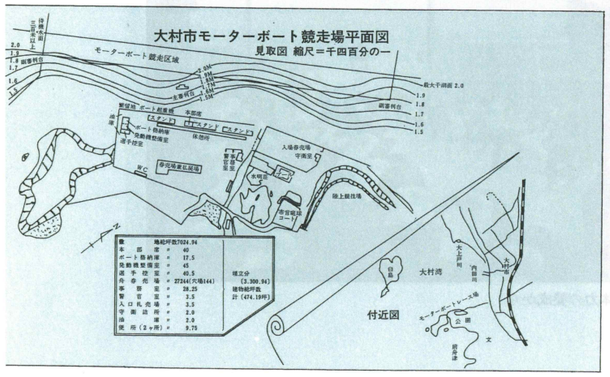
(1)　臨機の措置として独自に準備開始

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が決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が非でも競走の〝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く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い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ではあったが、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。

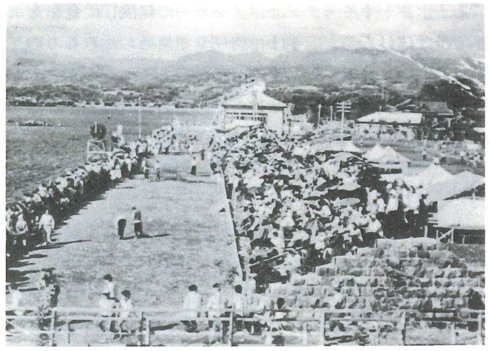
しかし一面で、この大村養成が果たした役割はひとり大村市にとどまらず、九州地区競走場の開催に大きく影響したことは確かである。その意味で「大村養成の経緯」を明らかにすることは、九州地区競走界発展の、ひいてはモーターボート競走発展史上にとっての、非常に意義ある事柄と言えるのではなかろうか。

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としたい。

(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で)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、もうひとつ頼む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となる。

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途に総工費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、人の思惑が交叉し、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。大村養成の足がかりをつくった人物である。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」という人もボチボチ現われてきた。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う程度ののんびりしたものでした。』

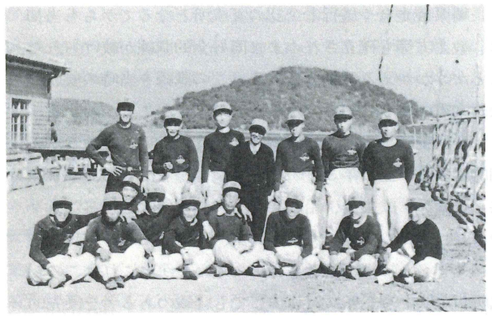
私塾というよりは同好会に近い「長崎県モーターボート選手養成会」は、こうして1個人の興味が昂じて出発することとなった。そしてこの〝養成会〟は数ヵ月後に発展的に解消し、長崎県モーターボート競走会と大村市によって設立された、公的機関としての同名の養成会に合併するのである。

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、あまつさえ個人の力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(選手の予選)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い)

『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。』

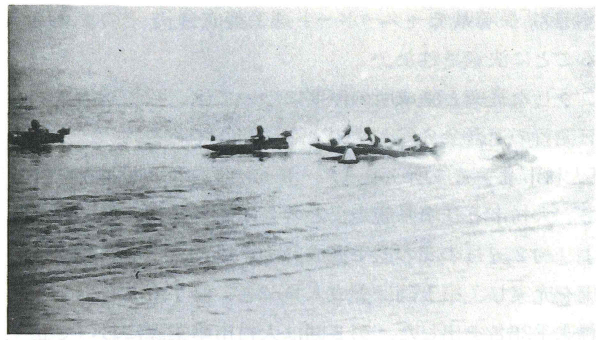
この大村選手養成所がまだ同好会的訓練所であった頃、これに参加したのは、近在の漁師とか漁船の機関士、車の運転手、整備士などといった人々で、彼らは訓練のための１日の油代約200円(当時)がその仕事の中から小遣いとして浮くと、めいめいでボートに乗りに行き練習をしたという。

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ぱるだけ。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円ができると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教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。』

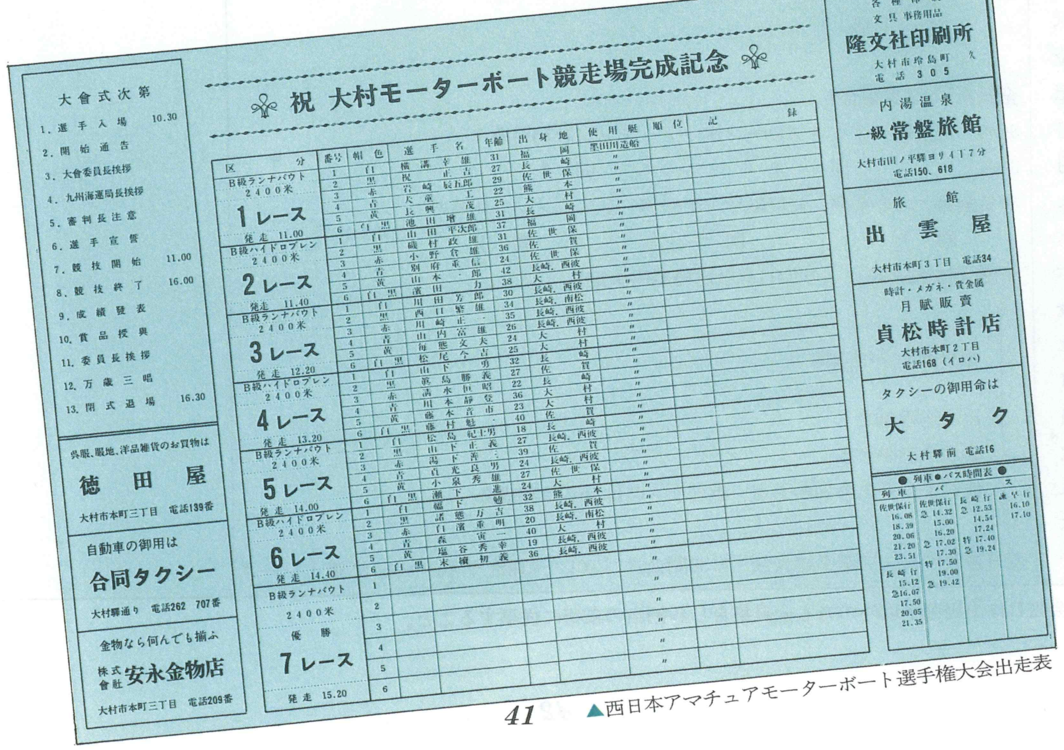
こうして選手の養成訓練はなんとかすべり出しはしたが実際の状況から推して、また全国的な視野から考えたとき大村の関係者が当初計画した"26年11月中の初開催"はとうてい実現不可能という線が徐々に明らかとなってくる。しかし一応の興味を持って待っていた周辺の人々は、初開催が遅れそうなことを知ると批判しはじめ、それは日いちにちと厳しくなっていった。

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と、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いる。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

大會式次第
1. 選手入場 10.30
2. 開始通告
3. 大會委員長挨拶
4. 九州海運局長挨拶
5. 審判長注意
6. 選手宣誓
7. 競技開始 11.00
8. 競技終了 16.00
9. 成績發表
10. 賞品授與
11. 委員長挨拶
12. 万歳三唱
13. 閉式退場 16.30

区分	番号	帽色	選手名	年齢	出身地	使用艇	順位	記録
B級ランナバウト 2400米 1レース 発走 11.00	1	白	横溝幸雄	31	福岡	墨田川造船		
	2	黒	梶　正吉	27	長崎	〃		
	3	赤	岩崎辰五郎	29	佐世保	〃		
	4	青	犬童　工	22	熊本	〃		
	5	黄	長興　茂	25	大村	〃		
	6	白黒	池田増雄	31	長崎	〃		
B級ハイドロプレン 2400米 2レース 発走 11.40	1	白	山田平次郎	37	福岡	〃		
	2	黒	磯村政雄	31	佐世保	〃		
	3	赤	小野倉雄	36	佐賀	〃		
	4	青	別府重信	24	佐世保	〃		
	5	黄	山本一郎	42	長崎，西彼	〃		
	6	白黒	濱田　力	38	大村	〃		
B級ランナバウト 2400米 3レース 発走 12.20	1	白	川田芳郎	30	長崎，西彼	〃		
	2	黒	西口繁雄	34	長崎，南松	〃		
	3	赤	川崎正一	35	長崎，西彼	〃		
	4	青	山内富雄	26	長崎，西彼	〃		
	5	黄	毎熊文夫	24	大村	〃		
	6	白黒	松尾今吉	25	大村	〃		
B級ハイドロプレン 2400米 4レース 発走 13.20	1	白	山下　勇	32	長崎	〃		
	2	黒	眞島勝義	27	佐賀	〃		
	3	赤	清水恒昭	22	長崎	〃		
	4	青	川本静登	36	大村	〃		
	5	黄	藤本音市	23	大村	〃		
	6	白黒	藤村魁一	40	佐賀	〃		
B級ランナバウト 2400米 5レース 発走 14.00	1	白	松島紀士男	18	長崎	〃		
	2	黒	山下正義	27	長崎，西彼	〃		
	3	赤	湯下善三	39	佐賀	〃		
	4	青	貞光良男	24	長崎，西彼	〃		
	5	黄	小泉秀雄	27	佐世保	〃		
	6	白黒	瀬下　進	24	大村	〃		
B級ハイドロプレン 2400米 6レース 発走 14.40	1	白	福下　勉	32	熊本	〃		
	2	黒	諸熊万吉	38	長崎，西彼	〃		
	3	赤	白濱重明	20	長崎，南松	〃		
	4	青	森　寅一	40	大村	〃		
	5	黄	塩谷秀幸	19	長崎，西彼	〃		
	6	白黒	末續初義	36	長崎，西彼	〃		
B級ランナバウト 2400米 優勝 7レース 発走 15.20	1					〃		
	2					〃		
	3					〃		
	4					〃		
	5					〃		
	6							

呉服、服地、洋品雑貨のお買物は
徳田屋
大村市本町三丁目 電話139番

自動車の御用は
合同タクシー
大村驛通り 電話262 707番

金物なら何んでも揃ふ
株式會社 安永金物店
大村市本町三丁目 電話209番

各種印刷
文具事務用品
隆文社印刷所
大村市玖島町 電話305

内湯温泉
一級 常盤旅館
大村市田ノ平驛ヨリ徒歩7分
電話150、618

旅館
出雲屋
大村市本町3丁目 電話34

時計・メガネ・貴金属
月賦販賣
貞松時計店
大村市本町２丁目
電話168（イロハ）

タクシーの御用命は
大タク
大村驛前 電話16

●列車●バス時間表●

列車
佐世保行 16.08 18.39 20.06 21.20 23.51
長崎行 15.12 急16.07 17.50 20.05 21.35

バス
佐世保行 急14.32 15.00 16.20 急17.02 17.30 特17.50 19.00 急19.42
長崎行 急12.53 14.54 17.24 特17.40 急19.24
諫早行 16.10 17.10

▲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
5	月	├ B班	└同　上ランナー1隻15馬力
6	火	┘	
7	水	合宿訓練 ┐	
8	木	├ C班	
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	┐	
17	土	├ 出場選手合宿訓練	
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従来の成績：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

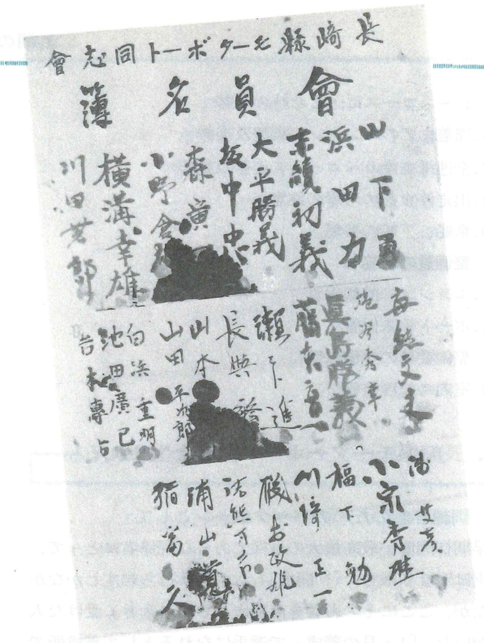
1.エンジンの整備保管
2.ボート手入保管
3.整備要具の整備保管
4.室内の整理整頓

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、それまでにも生活(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です。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、いろいろと苦労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とする。

『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各県との連繋（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る事項。……』

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。

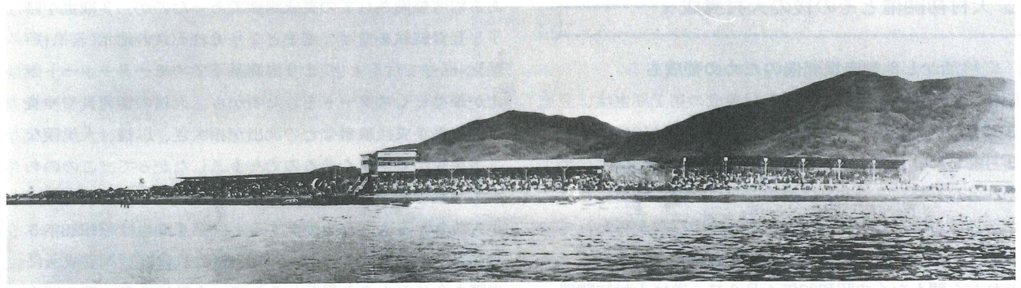
ところがこのあたりで大村養成に変化が生じてくるのである。少なくとも３期生までは比較的大きい規模、組織もある程度整備されての養成訓練であったのが、３期生が修了し登録試験を受けて選手となりそれぞれの地元(若松・芦屋)へ帰って行くと、つまり福岡県下でのモーターボート競走が華々しくスタートをした頃から、大村の審判員や検査員、選手養成経験者などの流出が相次ぎ、以後、大規模な選手養成ができなくなるのである。したがって、こののち第７期まで続く養成は、どの期においても10人前後という小人数となる。これを列記すると、第４期生は昭和28年５月から７月31日までの「３ヵ月養成(これは琵琶湖養成所に歩調を合せたものと思われる)」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。大村養成でいう第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、当初は器材と言えばモーター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いが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

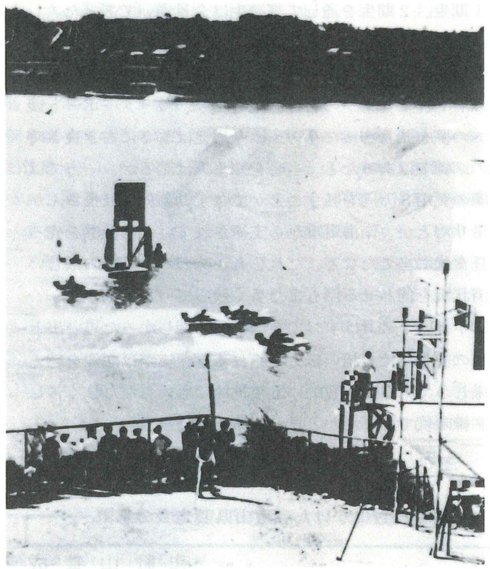
(1) 琵琶湖養成経験者による選手養成

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。

これまでに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も地元選手の養成を行うこととし、オーナー会社である国際競艇興業㈱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。



▲狭山競走場(昭和27年当時)

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㈱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。当時の訓練の模様を元選手の「狭山1期生」は次のように語る。

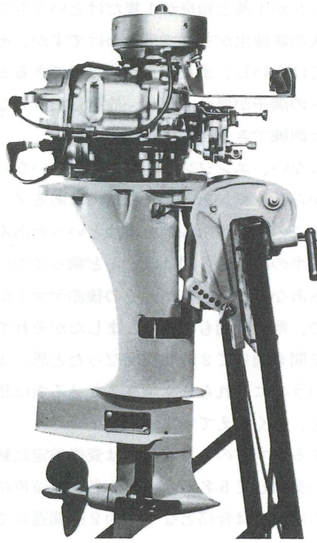
『われわれが入所した頃あった器材といえば、ジョンソンの20馬力エンジンが1基と箱舟が1隻だけというものでした。これに9人の訓練生が交替で乗るわけですが、それが毎日あるわけではないし、またせっかく乗艇できるという時にもエンジンの調子が悪かったり、故障したりとなかなか思うようには訓練できませんでした。

それに部品はない、エンジンにくわ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こ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あないでしょうか。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、天気が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しく苦しい訓練時代であったかと思われる。

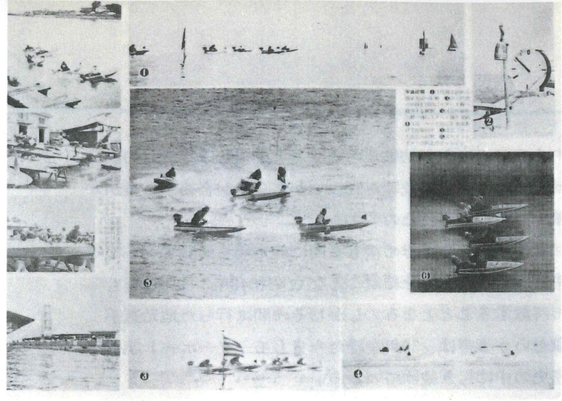
２．競走場誘致にかけた和歌山県競走会の意気

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コマとして、「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かと考える。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とした。

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る。競走開催に当ってはこれを「県営」とするということ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なると、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替否両論大いに分かれて、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

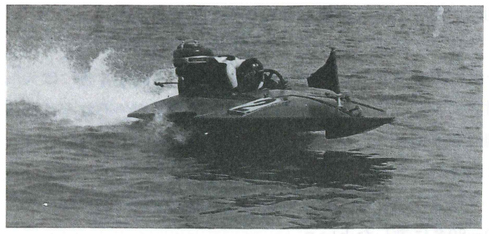
和歌山養成所は昭和27年10月20日に入所式を行い、それからの２ヵ月間に第１期生19名を養成している。この時の修了生がいわゆる「和歌山１期生」であるが、彼らのうち２名は現在(昭和56年12月現在)も選手として活躍中である。

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もまた続けられ、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。

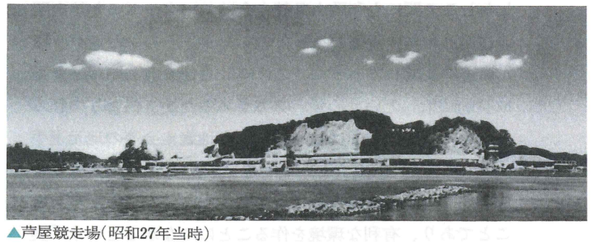
３．福岡県競走会が養成した「芦屋２期生」

福岡養成

(1) 福岡、唐津両競走場開催を目前に

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年に入ってからも九州地区では、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」を添附した公文書「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、特別のご詮議をもってご許可くださいますようこの段お願いいたします。』

『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（きゆう）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。逆の言い方をするなら、福岡県競走会は若松、芦屋両競走場で実際のレースも経験ずみであり、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う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かたくない。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。

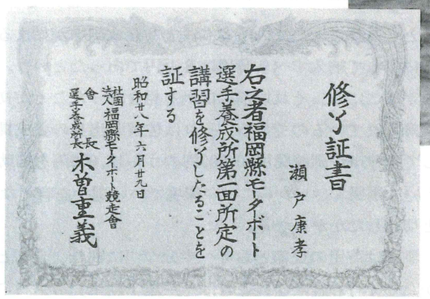
『教官は大村で養成を手がけられたという福岡県競走会の職員の方々でしたが、それだけに操縦、整備、学科と、日程表もきちんとできていましたし、訓練自体も軍隊式でかなり厳しいものだったと記憶しています。

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㍍くらいをスロー運転、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斗カンほどのゾーメン箱に棒や旗を立てたものだったりと、いまから思えば苦心してましたね。』

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。



修了証書

瀬戸康孝

右之者福岡縣モータボート選手養成所第一回所定の講習を修了したることを証する

昭和廿八年六月廿九日

社團法人福岡縣モーターボート競走會
會長
選手養成所長 木曽重義

3 養成篇

選手の養成

連合会の選手養成

1．連合会養成の幕あけ

(1)各地競走会等による選手養成に終りを告げて

連合会による選手養成は、昭和32年２月26日の１期生入所に初まり昭和57年３月現在の今日まで、25年間という長い道のりを営々と、厳しく寡黙に歩み続けてきた。その間の修了者総数1,780余名、彼らはモーターボート競走業界に若い活力を与え、明日を築く力強い担い手としてきょうもめざましい活躍をしている。しかし、この連合会養成にも「草創期の選手養成」で得た教訓は確実に活かされ、その積極的精神はいまも脈々と波打っているといえよう。選手養成が各地競走会等の手から連合会の手へと引き継がれた過程を振り返りつつ、その成長を細かく追ってみることとしたい。

「草創期の選手養成」については、連合会がこれを重要な業務のひとつとして常に心をくだいてきたことを、これまでにも折にふれ述べてきた。しかし何分にも当時の連合会は財政的基盤も弱く、その上世界でも初めての試みとあって養成の方法、技術等も〝見当すらつかない〟という状況にあった。そのため連合会は各地競走会に「地元選手の養成」を奨励し、一方では連合会公認の琵琶湖養成所に自ら力をそそぎ財政的援助を与えるなどもして、ひたすら「選手の絶対数確保」に努めたのである。

しかしそれも、福岡県競走会の手による選手養成が終了する昭和28年６月末頃には解決の見通しがついてくる。選手数が1,000名を超え、最低必要数は確保されたという見込みが立ったからである。そして同年11月29日、連合会は次のような文書を各地競走会に示し、各地競走会での選手養成に実質的打切りを宣言した。

「貴関係者の格別なご努力の結果、現在数すでに1,000名にならんとし、慎重に考慮すべき段階に達しておりますので将来各競走会における計画的な養成は一応これを見合わすことといたしたく……。」

その後の選手養成については「琵琶湖養成」の項で述べている通り、公認養成所「琵琶湖国際モーターボート選手審判員養成所」において訓練期間を３ヵ月、４ヵ月と延長しつつ、訓練そのもののレベルアップと訓練生の質の向上を図っていくのであるが、これも昭和30年５月末修了の琵琶湖29期生でひとまず終了となる。そして唯一の公認養成所だったこの「琵琶湖養成所」も、その後選手養成を行わないままに昭和31年10月にはその草創期における大役を解かれ「閉所」を迎えるのである。

(2)レベルアップめざし連合会養成へ

選手の〝数の需要〟が満たされてきた昭和30年前後は、モーターボート競走業界全体にとって大きな試練の時でもあった。競走場が増えファン動員数が増加すれば、当然売上は上がり業界は活況を呈するが、その分世間の目はより厳しく痛烈となるのが世の常でもある。そして急速な養成による選手の中には技量はもとより公営競技の選手としての自覚に欠ける者も少なくなかった。

連合会は、この頃起きたいわゆる「高野山事件」を契機に業界全般の見直しを図るが、当時の世論は「河野発言(昭30．１．10)」に代表されるように公営競技全体に対し非常に厳しいものであり、とくにその「健全化」が強く求められていた。昭和32年、臨時特例法の失効に伴い、健全化を主にした法の改正が行われ、その中では「選手の養成訓練は連合会の業務である」ことも明文化された。これによって連合会は、改めて自らの手で選手の養成訓練を行うことを決意、選手の新陳代謝を図るべく立ち上がったのである。

この新しい「養成訓練開始」に当って連合会では、次のような各種訓練を行うことを決めて、来たるべき本格的訓練に備えての「方法」「内容」を検討することとした。

①昭和31年２月４日から、女子及び新登録選手の講習会を実施。

▲女子選手講習会

②同年６月11日から新登録選手の講習会を実施。

③同年７月22日から高事故率、低勝率選手に対して再訓練を実施。

④同年８月29日からフライング多発選手の特別再訓練を実施。

(注)これらの訓練はすべて多摩川競走場にて実施された。

こうして、より効果的、よりグレードの高い訓練方法を模索する一方で、昭和31年も秋を迎える頃連合会は、年度内に「第１回目の選手養成訓練」を実施する旨決定し、31年末には養成員の募集も行いいよいよ本格的養成訓練へと動き出すのである。

こののちの連合会養成については順を追って述べていくこととするが、総合的に見てこの養成訓練が従来のそれとまったく異なる点をあげるならば、まず、モーターボート競走業界として動員可能な組織力のすべてを活かし、訓練養成に必要な規程や制度を確立整備すると共に、計画的に訓練を推進していったこと。また、草創期の養成では果たすことのできなかった「器材の大量投入」を成し得た、ということである。この経緯を整理し分類すると次のようになる。すなわち、

①選手養成訓練規程等の作成

②選手養成訓練の計画と募集

③選手養成員入所試験

④選手の養成訓練等

このようにして連合会は、「選手養成訓練を体系化」することに成功し、やがて時代の要求と共に「2ヵ月養成」、「3ヵ月養成」、「５ヵ月養成」、そして「１年制養成」へと発展させ、今日の基礎を築いてくるのである。この「連合会養成」に関する変遷の状況は別表(Ⅰ)を参考とされたい。

2．基礎に徹した訓練(２ヵ月養成時代)

(1)選手養成訓練規程等の作成

昭和32年１月１日、モーターボート競走業界の浮沈をかけた施策の一つ「モーターボート選手精鋭化要領」、ならびに「モーターボート選手管理規程」が打ち出される。(30年史トピックス篇P32参照)。続く同年２月には、正式に連合会養成が発足、さらに６月10日には競走法(法律 170号)が改正され、選手養成は連合会の行うべき法定業務であることが明文化された。その条文とは次のようなものである。

第22条の４　連合会は、第22条第２項に掲げる目的を達成するため、左の業務を行う。

１、競走の審判員及び選手並びに競走に使用するボート及びモーターの登録を行うこと。

２、選手の出場のあっせん、審判員及び選手の養成及び訓練その他競走の公正且つ円滑な実施を図るため必要な業務

これに次いで同年９月16日には、「モーターボート競走施行規則」が運輸省令第36号により改正され、ここに選手養成訓練に関する事項も「第22条」に規定されることとなる。

この「第22条」の解釈については、翌33年６月に発行された「モーターボート競走法解説」(運輸省事務官真島健氏著)に詳しく述べられているが、施行規則第22条本文は次のとおりである。

全国競走会連合会は、(1)競技に関する規程、(2)審判員及

選手養成訓練に関する簡易年表

年月日	記　　事
31.11.26	第８回常任理事会で選手養成の開始を決定
31.12.15	第１回選手募集公告（会報）
32.１.10	同　上　　開始（養成は16才から25才まで）
32.２.26	第１期選手養成訓練開始（２ヵ月養成）
32.６.９	競走法の一部改正（連合会の業務に選手の養成訓練を行うことが明文化される）
32.９.16	競走法施行規則の一部改正（運輸大臣の認可を要する連合会の業務）
34.２.27	審判員選手養成訓練規程の認可（17才未満25才以上の者は受験の資格を有しない）
35.６.７	同　上　一部改正（養成期間３ヵ月に延長）
35.８.15	第８期生から３ヵ月養成開始
37.１.19	第12回定例常任役員会で選手養成費の一部貸与制度を可決承認
37.８.31	第５回定例常任役員会で選手1,200名体制の可決承認
37.10.１	競走法が一部改正され恒久立法化される
37.12.28	選手・審判員・検査員養成訓練規程と改正した（選手養成は16才からとなる）
39.１.８	第16期生の養成訓練開始（主任教官検閲制度等実施）
39.10.３	定例常任役員会で選手1,300名体制を審議決定
40.３.９	選手・審判員・検査員養成訓練規程の一部改正（選手の養成期間５ヵ月になる）
40.４.29	第20期生から５ヵ月養成の開始
40.11.28	本栖厚生施設開所式
41.４.15	養成訓練規程の一部改正（選手養成は18才からとなる）
42.４.23	第24期生から本栖厚生施設で訓練開始（基礎２ヵ月間のみ）
43.４.５	第26期生から本栖研修所で５ヵ月間の訓練実施
44.10.24	養成訓練規程の一部改正（選手の養成訓練１年制となる）
45.４.７	第31期生から１年制養成となり適性試験制度導入される
48.５.９	教育制度研究委員会の設置
48.９.18	同上 委員会の答申により教育の大綱決定さる。（２学期制の導入）

び選手の身体検査及び適性検査の基準、(3)選手の出場のあっせんに関する規程、(4)審判員及び選手の養成及び訓練に関する規程、(5)審判員及び選手の褒賞及び懲戒に関する規程、(6)競走会に対する賦課金の徴収基準、(7)登録料及び手数料に関する規程、(8)法第22条の４第３号、第４号及び第６号に掲げる業務のうち法第19条の交付金によるものの方

法に関する規程を定めなければならない。

こうして連合会の選手養成訓練は法的裏付けが明確にされ、養成訓練規程の作成が義務付けられたのである。しかしその後、「養成訓練規程」の作成認可までに１年５ヵ月を要し、「審判員選手養成訓練規程」がようやく認可されるのは昭和34年２月27日のことである。この規程の中から選手養成に関するものを抜すいすると次のようになる。

審判員選手養成訓練規程

第１章　総　　則

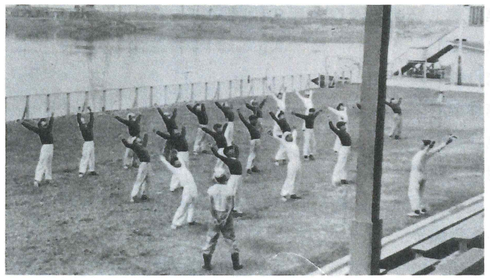
（目的）

第１条　この規程は、モーターボート競走法（昭和26年法律第242号）第22条４項第２号の規定に基き、全国モーターボート競走会連合会（以下「連合会」という。）が行う審判員及び選手の養成及び訓練について定めるものとする。

第２章　審判員及び選手の養成

（養成）

第２条　連合会は、審判員資格検定試験規程（昭和26年運輸省告示第205号）及び選手資格検定試験規程（昭和26年運輸省告示第204号）に規定する資格を得るに必要な能力を附与するため、審判員又は選手になろうとする者の希望に基きこれらの者の養成を行う。



▲モーターボート体操〝１・２・３〟

（試験）

第３条　養成を受けようとする者は、左の表の上欄に掲げる事項につき、当該事項の下欄に掲げる基準に適合しているか否かについての試験を受けなければならない。

学力（数学、理科、国語、社会）	高等学校卒業又はこれと同等以上の学力
人　　物	公正且つ安全な競走を行うに適すると認められること
体力及び適　　性	審判員資格検定試験規程第４条及び選手資格検定規程第４条に規定する資格

２　ボート・モーター、選手及び審判員登録規則（昭和26年運輸省令第77号、以下「登録規則」という。）第30条の各号の１に該当する者及び審判員となろうとする者にあっては25歳未満34歳以上、選手になろうとする者にあっては17歳未満25歳以上の者は受験の資格を有しない。

２　連合会は、試験終了後一週間以内に合格者を決定し、合格した旨並びに養成開始の期日、場所及び携帯品を記載した書類を本人に送付するほか、その氏名を事務所に掲示するものとする。

（養成期間）

第４条　養成の期間は、原則として、審判員にあっては３箇月、選手にあっては２箇月とする。

（教科）

第５条　養成の教科及び時間数は、次の通りとする。

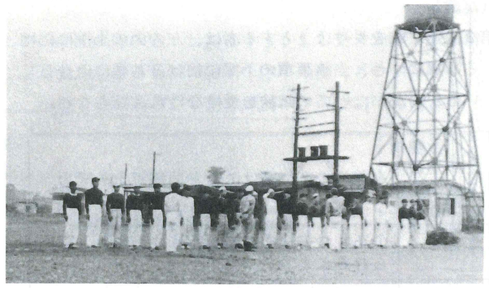
１　審判員

(1)
(2)
(3)　略
(4)

２　選手

(1)　学科（約110時間）

▼日朝点呼



(イ) 関係法規
(ロ) 内燃機関
(ハ) 電気工学
(ニ) 滑走理論
(ホ) 流体力学
(ヘ) 材 料 学
(ト) 操 縦 学
(チ) 整 備 学

(2) 実技（約250時間）
(イ) 操縦実技
(ロ) 整備実技

(3) 体育（約20時間）

(4) その他（約20時間）
(イ) 精神訓話
(ロ) 日常生活
(ハ) 選手心得

（経費）

第6条 養成を受ける者（以下「養成員」という。）は、養成期間中の宿泊費及び食費を負担しなければならない。

2 連合会は、養成のため必要な経費（前項に掲げるものを除く。）の一部を養成員に負担させることができる。

3 養成員は、養成開始の際、前二項の規定により自己の負担することとなった経費の全額を連合会に納入しなければならない。

4 連合会は、養成期間満了前に養成を受けなくなった者に対し、日割計算により、第一項及び第二項の経費の一部を返還するものとする。

（養成のとりやめ）

第7条 連合会は、養成員が次の各号の一に該当するにいたったときは、その養成員についての養成をとりやめることができる。

1 成績が著しく不良であるとき。

2 養成員が「選手及び審判員の身体検査及び適性検査の基準」（昭和27年3月28日運輸大臣認可）に規定する基準に適合しなくなったとき。

3 性行不良で改しゅんの見込がないと認められるとき。

（資格検定試験の一部免除）

第8条 養成修了者は、審判員になろうとする者にあっては審判員資格検定試験規定第4条の身体検査、第5条第4号の学力試験、第6条の人物試験及び第7条の適性検査を、選手になろうとする者にあっては選手資格検定試験規程第4条の身体検査、第5条第3号の学力試験、第6条の人物試験及び第7条の適性検査を免除する。

第3章 審判員及び選手の訓練

第10条
第11条
第12条
第13条
} 略

附 則

この規程は、運輸大臣の認可の日（昭和34年2月27日）から実施す。

昭和34年2月の「審判員選手養成訓練規程の認可」によって、連合会の選手養成制度はその体系を確立させたといえよう。以来今日まで、連合会が推進してきた選手養成訓練の制度に関する法的根拠とは、別表「選手養成訓練規程関係簡易年表」が示す通りであるが、この「訓練規程」をつらぬいてきた精神はあくまでも「素質優秀者を広く求め、入所者には組織的に質量共十分なる教育を授ける」ことに終始したと言ってよかろう。

養成訓練規程が認可された頃の「連合会養成」は、2ヵ月養成も第4期生までを修了し続く第5期生を〝募集中〟とい

■ 選手養成訓練規程関係簡易年表

No.	年月日	名称	法・規程・通達等	内容
1	32.6.10	改正 M・B競走法 第22条第4項第2号	法第170号	○連合会の業務 選手の出場のあっせん、審判員及び選手の養成及び訓練等。
2	32.9.16	改正 M・B競走法施行規則 第22条第4項		○選手の養成及び訓練に関する規定
3	34.2.27	審判員選手養成訓練規程	舶監第36号	○この規程はM・B競走法第22条4項第2号の規定に基き、連合会が行う審判員及び選手の養成及び訓練について定めるものとする。 ○17歳未満受験資格なし ○選手養成訓練時間学科110時間、実技250時間 体育20時間、その他20時間
4	35.6.7	〃 改正	舶監第269号	○養成期間3ヶ月に。 ○選手養成訓練時間学科140時間、実技430時間
5	37.12.28	選手・審判員・検査員養成訓練規程に改正	舶監第745号	○16歳未満の者は受験資格を有しない。 ○選手の学科から滑走理論が抜け気象学が入る
6	40.3.9	〃 改正	舶監第125号	○養成期間 5ヶ月に ○選手養成訓練時間 学科 190時間 実技 680時間 体育 50時間 その他 40時間
7	41.3.31	〃 改正	舶監第178号	○養成年令が18才以上となる。 ○高卒程度が入る
8	41.11.17	〃 改正	舶監第656号	○選手の経費負担が1/5となる。
9	44.10.24	〃 改正	舶監第740号	○養成期間 1年間に ○選手養成訓練時間 学科 420時間 実技 1,490時間 体育 405時間 その他 85時間 ○連合会が養成経費全額負担となる。

者には組織的に質量共十分なる教育を授ける」ことに終始したと言ってよかろう。

養成訓練規程が認可された頃の「連合会養成」は、2ヵ月養成も第4期生までを修了し続く第5期生を〝募集中〟とい

うところであった。しかし規程に基づく募集、試験、体系だった教育は、養成訓練をよりレベルアップするところとなり、より優秀な選手を育てる方向へと大きく前進したのである。

では、この規程が確立されたことで訓練生の募集や入所試験、そして訓練内容はどのように変っていっただろうか。

(2)養成計画と募集要綱

連合会による選手養成は当初、その訓練期間を２ヵ月とし昭和32年から35年までの約３年間、１期生から７期生までに対し行っている。「養成訓練規程」が認可されたのが丁度この中間ともいえる34年２月、第４期生の修了を見た頃である。では、連合会養成が初まったばかりの頃、〝規程〟がまだ認可される以前の「選手養成計画ならびに募集要綱」とはどんなものであったか…。

ここに、昭和31年12月当時、連合会が各競走会宛に出した〝募集に関する文書〟がある。内容は「新人選手養成員募集に協力賜り度き件」として次の通り述べている。

▲第１期生募集ポスター

「選手精鋭化要領及び管理規程の実施等斯界諸般の情勢にかんがみ、現選手層に清新はつらつの気風を注入しその発奮を促し且つ新陳代謝の実をあげるために、今回連合会においては新進気鋭の選手希望者を広く全国から募集し、厳格なる試験を行って素質優秀なるものを選衡し教育することになりましたので、左記によりご協力賜りたくお願い申し上げます。

〈記〉 ①別紙に基づき募集広告を貴会事務所に掲示されたい。②ポスターを競走場及び所要の地点に掲示されたい。(特に宣伝の意味も含めて行われたし)。要すれば各地方新聞等を利用して募集公告に協力されたい。③希望者の問い合せに対しては競走会において趣旨の説明及び手続等について充分ご説明願いたい。④応募者の受験資格を選衡の上所要の手続を整え連合会へ推薦されたし。⑤応募者の選衡に当っては選手資格検定試験規程によるのほか、応募要綱による。特に右の者は推薦を避けられたい。(イ)年齢／満25歳以上の者、(ロ)学力／新制高校卒業程度の学力のない者、(ハ)体重／60*。以上の者、(ニ)視力／両眼共裸眼にて1.0以下の者(万国視力表による)。⑥受験申請の手続について(イ)受験申請書、(ロ)写真(３葉)ブローニー半切脱帽上半身６ヵ月以内撮影のもの、(ハ)戸籍抄本１通、(ニ)履歴書１通、(ホ)受験料500円。右のものを完備し競走会長の推薦状を附し、２月５日までに連合会に到着するようなお手配願いたく。云々…」

なお、昭和32年１月24日発行の連合会会報によれば、この「第１回選手募集要綱」の主なる内容は次のようなものであった(先の文書と重複しない箇所より抜すい)。

○選手養成員募集公告

当会では、年間200名の新人選手養成に乗り出すこととなったが、このほど第１回の募集を左の要領で行うこととなった。

応募資格／①新制高等学校卒業程度あるいはそれ以上の学力のある者、②満16歳以上満25歳以下の者、男女を問いません。③禁治産者または準禁治産者でないこと。④法の規定に違反し罰金以上の刑に処せられたる者、または

禁錮以上の刑にせられた者でないこと。⑤以前にモーターボートの選手であって登録抹消をされた者でないこと。

募集期間／各地モーターボート競走会の受付開始＝昭和32年１月10日、締切り＝同１月31日

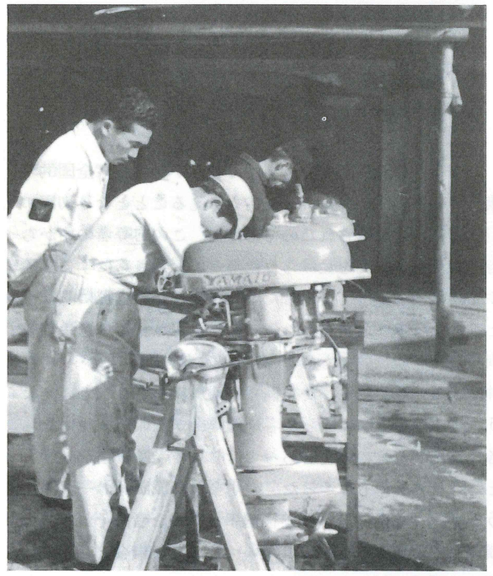
応募要領／最寄りモーターボート競走会において簡単なる銓衡検査を受け、合格したら受験申請書に所要事項を記載捺印の上、左記のものを添え最寄りモーターボート競走会経由、当会へ受験申請をすること。(以下略)

試験期日／昭和32年２月11日(月)、同２月12日(火)

試験場所／慈恵医科大学附属東京病院

試験課目／①学科試験(第１次試験)、②適性試験、③身体検査(第２次試験…学力試験に合格したる者のみ実施)(注：試験課目詳細については略)

養成員として採用後の処遇／①養成期間＝昭和32年２月20日より同４月20日、②養成訓練実施場所＝関東地区競走場において開催日程を勘案して実施する。③養成に要する諸費用＝燃料油脂代教科書教材その他教育諸費用１人当り10万円程度は当会が負担する。宿泊実費１日 500円(合宿)、60日間約３万円(半額は選手になってから返却してもよい)その他受験に要する交通費、宿泊費、養成中の服装帽子運動靴日用品等は全部受験者及び養成員負担とする。宿泊実費は入所と同時に納入すること。④適性検査の実施＝養成期間中は逐次各課目にわたり試験及び適性検査を行い、これに不合格となったものは即日養成員を免ずる。⑤教育課目／(イ)ボート・モーター取扱法＝理論及び整備全般にわたり選手として必要な事項につき教育す。(ロ)内燃機関及び電気工学＝理論構造の概念と必要な範囲の講義をする。(ハ)操縦実技＝初歩より逐次高度にあらゆる操縦法を教授し、基礎戦術及び応用戦術を会得させ、実競走に危険なく出場せしめ得る技量を修得せしめる。(ニ)法規＝モーターボート競走法はじめ関係諸法規、競技規則等選手として必要な諸規則を教育す。(ホ)体育＝モーターボート選手として操縦に必要な体力及び運動神経の養成、選手生活に必要な態度容儀等。(ヘ)品性＝モーターボート選手としての衿持を保持せしめ特に集団生活の秩序保持に慣熟せしめる。(ト)訓練の性格＝団体生活であり(選手になってからも同じである)規律秩序保持を重んずる必要から、訓練は厳格に行う。(チ)養成の最終目標＝養成終期において全員選手資格検定試験に合格し得る如く教育する。



注意事項／①試験開始時刻に遅れないこと(途中からの試験参加は許可しない。)納入した受験料は試験を受けなくとも返却しない。②自己または他人のために不正な方法により試験を受けようとした者に対しては当該試験を受けることを禁じ、またはその合格を無効とする。③受験

者は試験場内においては試験係員の指示に従わねばならない。④受験申請書提出は必ず最寄りモーターボート競走会を経由して当会へ締切り日(当会の)までに到着するよう手続すること。受験申請書に添える書類、写真、受験料いずれの一つが欠けても受け付けない。受付けをしたものには受験票に受験料領収書を添え送附する。⑤受験参加に要する交通費、宿泊費、その他は受験者負担とする。⑥養成期間中の各種試験検査に不合格となりたる者は即日養成員としての資格を失う（前納した宿泊実費は、期間に応じ精算して返却する)。⑦養成期間中は各係員の指示に従わねばならない。違反したる者に対しては養成員を止めてもらうことがある。

このように業界が総力をあげてとりかかった〝全国的募集〟の結果は、応募者 1,560名を数えることとなり初期の目的は完全に達せられたのであった。この応募者の中から各地競走会の推薦を受けられた者が238名、さらに学科試験や身体検査を受けて合格した者50名、しかし実際に訓練へと入った者は46名であった。のちに認可される「選手養成訓練規程」の根幹でもある〝素質優秀者を広く求め…〟の精神は、こうして第一歩から固く守られ実践されたといえよう。「選手公募」に当って各地競走会がその第一線に立ち、各地競走会会長の推薦があってはじめて受験資格が整う、というシステムもよかった。競走会が養成訓練の一翼を担うということは、訓練修了後選手となった者がそれぞれの競走会に所属するものではないにしろ、競走会としては推薦した選手に対しあくまでも責任を持つことになるし、引き続き何かと指導をしていくことになる。いわば双方にとっていい意味での緊張感が生じ、責任感を持たせることにもなったのである。

〝募集広告〟にもあったように、連合会は当初において年間200名の養成を予定していた。しかし、昭和32年３月20日の連合会臨時総会で「32年度事業計画の作成に当っては〝緊縮予算の方針〟であるところから、選手養成においても年間100名をメドとする」ことが決定される。以後、この〝年間２回で100名を養成〟という計画は、年度ごとに事業計画、収支予算を審議し確認しつつ昭和38年度半ばまで、つまり３ヵ月養成15期生の頃まで続くことになる。

２ヵ月養成の期間に限って(１期生から７期生まで)その応募者数と入所者数をまとめると次のようになる。

■選手募集応募状況表

期	募集期間	応募者数	推薦者数	一次合格者数	二次合格者数	入所者数
1	32.1.10～1.31	1,560	238	164	50	46
2	32.5.1～5.30	323	103	64	40	38
3	32.11.1～11.30	263	148	82	58	56
4	33.2.20～3.21	257	145	55	39	37
5	34.1.25～3.15	374	225	136	74	69
6	34.6.10～8.10	201	147	76	51	46
7	35.3.10～4.10	114	65	46	31	28
計		3,092	1,071	623	343	320

この表でわかるように、第１回目の募集で1,560名にも達した応募者数が、２回目には 323名と大幅に減少した。なぜか？。これを分析して昭和32年３月号連合会会報は次のように述べている。

『第１回の応募者数に比し第２回の応募者が特に少ないのは、第１回に比し第２回は予算削減等の制約もあって募集広告に徹底を期せられず、加えて養成員の負担を増加するなど、種々の悪条件が重なって、予想した応募者数の確保が困難で採用にあたっても予定の員数確保に（少数を除いて）苦心を要した。

いわゆる第２回の応募者は、第１回の２番〝センジ〟の感じはまぬがれず、鋭意教育に努めたが、短時日の事であり目立った効果をあげられず、当然の結果として選手資格検定試験の合格者は、第１回の半数以下という極めて低い合格率を示すに至った。』

第２回募集のこの結果をなんとか打開しようとした連合会は、３回めの募集で朝日、毎日の全国紙に自らの名で「モーターボート選手募集」の広告を載せる。さらに昭和33年５月27日には「第１回選手養成員募集担当者会議」を開いた。この会議では「新聞、広告、ポスター等、連合会、競走会の行う方法は従来通りであるが、今後はさらに施行者の開催日程広告に募集ポスターを便乗して掲載させてもらうこと」が協議され、同時に「女子の応募」についても協議されている。その内容は次の通りである。

『選手要員(特に女子)の募集について／従来、連合会の選手養成訓練において女子は体力をはじめ技量その他で男子についていくことは困難と考えていたが、第５回２名の女子を訓練した結果おおむね予定教課を修了できる見通しがついた。

現在登録女子選手は49名であり配分操作上補充の必要が認められる。右の理由で次回(第６回９月10日～11月９日)には体力的限界があるのでなるべく20歳前後の女子養成員の多数応募を期待しているので、各地におかれてもこの趣旨で募集にご協力方お願いします。』

この「選手養成員募集担当者会議」は、翌34年５月に第２回会議を開いたが、そこでは次のことを申し合せ「募集」についてより一層の努力を払うことを決議したのであった。

『①選手審判員養成応募者(推薦者)の選定に当っては、さらに素質優秀者を選出すること。②身体検査にて不合格になる者が多いので、選出に当って身体検査の強化』

(3)入所試験

〝資質優秀な者を選ばなければ、どんなに立派な養成訓練を行っても優れた選手を養成することはできない〟との考えの元、全国から養成員志望者を募った連合会では、この応募者の中からさらに競走会会長の推薦を受けた者のみを受験適格者として選んだ。つまりここではじめて入所試験が行われることになる。

▲入所試験

連合会養成初期の「入所試験」は、当時の「資格検定試験」の学科試験、ならびに昭和27年３月認可の「選手及び審判員の身体検査及び適性検査の基準」を参考として作成されている。とくに〝適性〟ということでは、養成訓練開始当時よりこれを最重要視した。草創期の養成経験から得た「教訓」ともいえようか。

入所試験は、大きく次の４つに分けられる。すなわち、①学科試験、②適性検査、③身体検査、④適性試験である

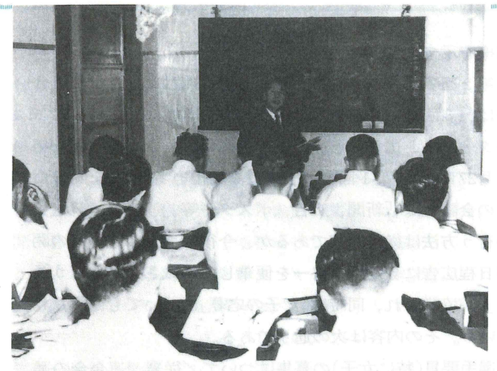
第１次試験でもある①の学科試験は、その内容を(イ)数学(代数、幾何)、(ロ)理科(物理、化学)、(ハ)国語、(ニ)社会（地理、歴史）と分け、「各課目について新制高等学校卒業程度あるいは以上の学力を有すると認められる解答をしたる者を合格（ただし採用の時は成績上位の者より採用す)」とした。

②の適性検査は、のちの「１年制養成」から行われるようになった適性試験とは異なるもので、先に述べた「選手及び審判員の身体検査の基準」にそって行う「身体的機能検査」であり、第１次試験に含まれるものであった。その内容は次の通りである。

２．適性検査基準

検査項目	合格基準	
	選手	審判員
視覚	遠近判定能力あること。瞬間識別能力が著しく鈍くないこと。	遠近判定能力あること。瞬間識別及び記憶能力が鈍くないこと。
視野	視野過狭でないこと。	同左
音感	音の方向判別が正常であること。交錯音の聴分けが正常であること。	同左
運動神経	平衡神経が正常であること。反射神経が著しく鈍くないこと。	同左

第１次試験に合格した者には、第２次試験として③身体検査があるがその「検査実施要領」は《検査項目》①内科―一般―視力―色神―眼疾患―血圧―血沈―身長・体重・胸囲―外観機能―レントゲン、②耳鼻疾患―回転性眼振―歩行―足踏―聴力―傾倒―単脚直立《身体検査基準》①視力／両眼共裸眼にて1.0以上（万国視力表による）②弁色力／完全であること（石原式色盲検査表またはこれに準ずる表による）③眼疾患の有無／トラコーマその他眼疾のないこと。④耳鼻疾患の有無／耳疾患のないこと、蓄膿症でないこと。⑤聴力／両耳共60㌢以上の距離で明らかに秒時計の秒時音を聴きとることが出来ること、また５㍍以上の距離で囁語を弁別出来ること。⑥外観及び機能／諸関節の屈伸



▲学科〝操縦学〟

が活発かつ完全であること。⑦胸部疾患の有無／肺結核、肺浸潤、結核性疾患及び肋膜炎、気管支炎、ぜんそくでないこと。⑧伝染病疾患の有無／法定伝染病その他これに準ずるべき急性熱性病、ライ重症、マラリヤ及び花柳病にかかっていないこと。⑨その他／精神異常、てんかん及びボートに乗るに支障をきたすような重症疾でないもの。

以上が終了すると最終チェックとして口頭試問、すなわち人物試験が行われてひとまず終りとなる。〝ひとまず〟というのは、試験の分類の中で④としてあげた適性試験がまだ残っているからである。ただし当初の適性試験は、１年制養成の頃から実施されるようになった〝繰縦適性能力の判定〟とは異なり、養成訓練に入ってから行うものであった。これについては〝募集要領〟にも記載（④適性検査の実施）されているが、さらに具体的には昭和31年12月15日発行の連合会会報掲載記事より引用してみることとしよう。

『教育期間は２カ月間であるが、この間10日目第１次淘汰20日目第２次淘汰が行われ、またそれ以後においても不適性者は逐次淘汰されることになっており、本教育期間修了者は、全員が選手資格検定試験に合格するだけの実力を与えられることとなっている。』

なお、第１期生の入所試験の模様についても会報は次のように〝報告〟をしている。

『新進気鋭の選手希望者を広く全国より公募し、現選手層に清新発溂の気風を注入し、新陳代謝の実をあげることを目的として実施されることとなった選手養成員の第１期募集は、盛況裡にその幕をあけ各地で1500余名の応募者を得て、厳格なる銓衡検査の結果50名の合格者を選出、さらに第２淘汰、自発的辞退者を除いた36名の養成員が現在猛訓練に励んでいるが、いまここにその経過をたどってみよう。

各地よりの応募者が現地競走会による第１次銓衡を経て去る２月11、12日の２日間、慈恵医科大学附属東京病院で行われた学科ならびに身体検査に出席した者は230余名、試験は身体検査、学科とも厳正に実施され、最後に50名が選出された。

身体検査は、選手登録試験と同様に精密なる検査が実施されたが、意外に思われたのは各地で一応厳密なる身体検査を受けて来たと考えられるのに、疾病のため不合格となった者の多かったことである。今後の受験者の一考を要する点である。

学科は基本的なものが多く出題され、高踏的なものは避けられていたが中には珍答迷答も散見された。』

第２次試験で〝疾病のため不合格〟となる者が多かったという事実に驚いた連合会では、第２期生以降に対する入所試験の一部を変更する。それは「第１次試験にて身体検査を実施」するというもので、これに合格した者に対しはじめて第２次試験として学科試験を実施したのである。

さらに第５，６，７期生の頃になるとこの「身体検査の基準」そのものに多少の変更がある。中でもとくに目立つのは第６期生以降で新しく加えられた「体重項目―60*。以上でないこと」という制限であろうか。

ここに５期生に対する身体検査で、それ以前とは多少変更の見られる主な箇所を列挙してみると次のようになる。

『③眼疾患の有無／トラコーマ、慢性結膜炎、その他、眼疾患のないこと。④耳鼻及び咽喉疾患の有無／慢性中耳炎、鼓膜穿孔及び慢性副鼻腔炎のないこと。平衡機能に障害のないこと。その他耳鼻及び咽喉に障害のないこと。⑤聴力／両耳共30デシベル以上の聴力損失のないこと。⑥四肢が完全で諸関節の屈伸が活発、かつ完全であること。⑦胸部疾患の有無／活動性肺結核、肋膜炎、気管支炎及びぜんそくがないこと。その他結核性疾患及び活動性疾患のないこと。（既応症の者といえども不合格となる場合がある）。…（中略）…⑩泌尿生殖器／痔疾のないこと。⑪その他／精神異常、花柳病、てんかん、及び畸形のないこと。競走に支障をきたすような疾患のないこと。』（注）アンダーラインは変更もしくは新しく加えられた箇所。

(4) 2カ月間の養成訓練概要

訓練計画要綱

入所試験に合格した養成員たちは早速訓練に入るが、連合会が初めて行ったこの訓練には次のような大きな特色があった。

①合宿による終日訓練であったこと。

②各競走場を借用しての実物教育であったこと。

③技術教育ばかりでなく精神教育にも力を入れたこと。

こうした訓練により生まれた選手は、これまでの各地養成所出身者に比べその修了時点において、かなりレベルの高いものであったという。したがって、連合会の当初の目的のひとつでもあった「既成の選手間に新風を吹きこむ」ことはもちろん、選手間の技量向上にもそのきっかけをつくり、かつ大いに貢献したのである。

訓練期間が当初２カ月であったことはこれまでにも述べてきた。そこでこの〝２か月養成〟の中味とは一体どんなものであったのか、資料を元に再構成を試みることにしよう。

▲〝掃除〟

連合会が訓練を実施するに当ってまず考えたのは「どのような選手をつくるのか」という教育目標であった。その細目を資料から拾ってみると次のようになる。

○第１回新人養成訓練教育細目

①教育時間／470 時間、②訓練到達目標／教育過程において逐次不適格者を淘汰し教育終期において全員選手資格検定試験に合格せしめるごとくかつまた清新発剌の気風を現選手層に注入するにたる選手を養成する。③教育訓練実施に対しとくに注意すべき事項／服装容儀、言語動作、態度姿勢、集団規律など、全登録選手の模範となるごとく教育し養成員をしてその自負心を持たしめかつ諸規則遵守の精神を涵養せしめる事に意を用いる。④教育時間割当《ボートモーター取扱法》(イ)モーター分解、組立、調整、故障探究＝140時間 (ロ)機関工学＝20時間 (ハ)電気工学＝12時間 (ニ)燃焼理論＝６時間 (ホ)滑走理論、流体力学、船体力学＝10時間 (ヘ)モーター運搬及び装着、始動法＝６時間 (ト)ボート運搬法＝２時間 (チ)塗料、材料学＝４時間 (リ)燃料、潤滑油取扱法＝６時間 (ヌ)燃料系統ならびに冷却水系統＝４時間　計＝210 時間 《操縦実技》予定人員35名、総操縦課業時間140時間、１人当り１回の乗艇時間を20分見込む。算出基礎＝20(分)×60(日)＝20(時間)、１人当り乗艇時間は２ヵ月間で20時間。(イ)発着準則による繋留運転法 (ロ)始動発着 (ハ)基本周回航法 (ニ)研究航走 (ホ)等速直線航法 (ヘ)規程周回航走 (ト)８字旋回航走 (チ)蛇行航走（ブイ８、ブイ４）(リ)編隊航走３，５艇傘型平行 (ヌ)編隊々形変換 (ル)編隊順列変更 (オ)フライングスタート法、写真撮影５回 《法規》(イ)競走法、同施行令、施行規則＝８時間 (ロ)競技規則、大時計について＝10時間 (ハ)各登録規則、同規格、同実施規程＝６時間 (ニ)各種検査規定、褒賞懲戒規則＝４時間　計＝28時間《体育》(イ) 姿勢、態度、敬礼(室内外、部隊) 整列、整頓、方向及び隊形変換、点呼、報告要領＝６時間 (ロ)モーターボート体操等＝６時間 (ハ)その他運動（課外時間の許す範囲）計＝12時間 《品性》(イ)精神訓話＝12時間 (ロ)管理規程＝６時間 (ハ)選手精鋭化要領＝６時間　計＝24時間 《その他》(イ)モーターボート競走について＝６時間(ロ)競走審判と審判器具について＝４時間 (ハ)競走運営について＝２時間 (ニ)選手生活について＝２時間 (ホ)判定写真について＝４時間 (ヘ)操縦について＝４時間 (ト)操走者のたしなみについて＝６時間 (チ)編隊について＝２時間 (リ)フライングスタートについて＝４時間 (ヌ)その他一般＝４時間 (ル)フライングに対する配分保留について＝２時間 (オ)番組編成について＝４時間　計48時間　予備時間＝８時間　合計＝470時間

上記の「課目別計画時間は」１期生からほぼ第７期生まで踏襲された（途中一部変更…後述）が、これら各課目の教育内容（概略）は次のようなものであった。

○教育課目

①ボートモーター取扱法／理論及び整備全般にわたり選手として必要な事項につき教育する。②内燃機関及び電気工学／理論構造の概念と必要な範囲の講議をする。③操縦実技／初歩より逐次高度にあらゆる操縦法を教授し基礎戦術及び応用戦術を会得させ実競走に危険なく出場せしめ得る技量を修得せしめる。④法規／モーターボート競走はじめ関係諸法規、競技規則等選手として必要な諸規則を教育する。⑤体育／モーターボート選手として操縦に必要な体力及び運動神経の養成、選手生活に必要な態度容儀等。⑥品性／モーターボート選手としての矜持を保持せしめ特に集団生活の秩序保持慣熟せしめる。⑦訓練の性格／団体生活であり（選手になってからも同じである）規律秩序保持を重んずる必要から訓練は厳格に行う。

課目ごとの教育内容、時間割りをきちんと定めて慎重にすべり出した「２カ月養成」であるが、これが３期生を迎える頃ともなるとさらに前２回（１，２期生）の経験が生かされることとなり、課目の時間割りも次のように変更された。つまり「操縦時間の大幅増強」で、このため整備時間は減らされることとなる。

○課目時間の変更（３期生より）

①各種操縦法＝ 190 時間　②整備＝92時間　③機関工学＝８時間　④内燃機関＝８時間　⑤電気工学＝８時間　⑥燃焼学＝８時間　⑦法規＝20時間　⑧滑走理論＝10時間　⑨体育＝24時間　⑩その他（中間試験、教練等）＝47時間　計415時間　他に約60時間（夜間）を養成員の自習時間としている。

訓練の内容

草創期の選手養成訓練から見ればまさに目を見張るばかりの整然とした「訓練計画」は、かくていよいよ実行に移されることになるが、これら訓練の実際を今度は〝訓練生の毎日の生活〟の中からとらえてみることにしよう。

訓練生活の中心となったのはいうまでもなく「服務規程」であるが、この規程の内容は現在もほとんど変ることなく

▲日夕点呼

厳格に守られ、実施されている。そこで、訓練の内容を細部にわたって知る意味からも、まず「選手養成訓練服務規程」の中からその「目的」「順守事項」「日課時限」を抜き出してみると次のようになる。

○起居容儀／訓練生は、国際的な水準をゆくプロモーターボート選手の資格取得を目指し、精神的、肉体的、技術的教育訓練を行うものであるから、特に規律を厳守し、節制を重んじ、率先集団生活の確立に協力し、終始緊張せる気持ちを持続して真のボートマンシップの体得に精励まい進しなければならない。

○訓練生は起居の間、左の各号を遵守しなければならない。／①秩序を重んじ、礼儀を正しくすること。②服装を端正にし、言語動作を明瞭活発にすること。③上長及び勤務者の命令には服従すること。④時間を厳守し、準備を早目に

すること。⑤常に清潔整頓、火災予防に留意すること。⑥特に定められた地域以外の行動はすべて駆足をもって行うこと。

○日課時限を下の通り定める。

時限	日課	備考
06:00	起床	
06:05	日朝点呼	点呼後駆足体操を実施する。
		朝食前宿舎内外の掃除点検
07:00	朝食	朝食後課業開始の時限まで課業準備
08:00	課業開始	を完了すること。
09:00		
10:00		
11:00		
12:00	昼食	
		午前課業後の整理　午後課業準備完了
13:00	課業開始	
14:00		
15:00		
16:00		
17:00	夕食	
	入浴	
18:30	夜間講座	
19:45		
		19:50～20:30まで自由休憩時間
		20:30より夜の掃除、点検
21:00	日夕点呼	
		洗たくは休日及び合間を見て実施。
21:30	消燈	
	就寝	

草創期の経験を元に綿密に練り上げられた訓練計画、優秀な選手を養成するための厳しい課業時間割り――訓練するほうもされるほうにも〝真剣そのもの〟の日がはじまった。こうした当初における訓練状況（1期生）については連合会会報（昭32．3．25発行）が訓練生の入所時と約20日後を比較する形で取材し、掲載しているので紹介してみたい。

『**入所式**は2月26日、多摩川競走場において笹川会長、藤専務理事、各部長出席の下に行われ即日訓練に入った。

養成員のいずれもが戦後の自由教育の中に育ったせいか集合、解散、その他各種動作に節度がなく不動の姿勢はもちろん、挙手の礼など習ったこともないという者ばかりなので、まず「しつけ」に対する訓練が重要視された。

各養成員は早速2小隊4班に編成され、各班ごとに班長を選出、体育、実技、学課ときっちりつまった日課に従って訓練の第一歩を踏み出したのである。

日課は、午前6時起床ただちに点呼、朝食、午前8時課業開始、正午昼食、午後1時課業再開、午後5時課業終了入浴、食事、午後9時点呼、午後9時30分消燈、その他週に2～3回は午後6時30分より8時30分まで夜の学課が行われている。

さて目を現況に転じてみよう。

すでに入所以来約20日、多摩川競走場から江戸川競走場にと、訓練が移っている。（訓練は、関東各地競走場の開催日程の合間をぬって行われる。）

「○○訓練生、第○号艇乗艇、課目旋回航走」操縦実技訓練に乗艇する訓練生のはきはきした言動、節度ある動作、挙手の敬礼もすっかり板について、これが過日の試験場でみた同一人物かと思わず目を疑いたくなる程の変りようである。やがて乗艇、始動、発走と円滑に艇はピットを離れていく。その間次々にボートが発進、帰投してくるがそこには危険性も不安感も感じられない。いささか自画自賛めく

▲操縦課業

がこれも教育の成果であろうか。

操縦は入所後1週間で単独航走に入り（同乗航走なし）、慣熟航走を終り、現在ではすでに編隊航走、スタート訓練に入っている。

整備も全部実物教育で1箇のナットに至るまで徹底的に覚えこむまで教えられている。

学課も基礎的なものは終り、徐々に程度をあげている。「今回の養成員諸君はまったくの素人がほとんどであるのでいままでの選手訓練と違って全然悪い癖に染まっておらずまた知的水準も相当高いので知識の吸収も早く、概してレベルも高い」というのが今回の選手養成員に対する現地教官の声であった。

「内務、実技とも相当きびしい訓練であるが君たちはどう考えるか。」

「将来のことを考えるとき、集団生活をする上にも、また熾烈な競走に臨む場合にも、このようなきびしい訓練の成果がきっと役立つものと考えます。」

以上多分に儀礼的な言葉が含まれていると疑いたくなるような訓練生との一問一答であるが、実際にみた訓練生諸君の明るい、生々とした顔がそれを打消してくれると共に将来に大きな期待を与えてくれる。』

次に、これは2カ月訓練も進んだ第5期生の訓練風景であるが、会報95号（昭34．5．28発行）は訓練科目の細部に触れ、その状況を次のように日記風な記事でまとめている。

○養成訓練だより（多摩川－桐生－江戸川－多摩川）

『なにもかも生まれて初めての経験である。団体生活もようやく板につき漸次モーターボート選手の卵が出来つつある昨今、朝6時の起床から夜の9時30分の消燈までほとんど休む暇もない忙しい毎日を送っている訓練生の楽しみはなんであろうか。またこれら訓練生は何を考えているのだろうか？

〝若きボートマン〟の日夜励みつつある訓練生の日記をちょっとのぞいてみよう。

○月○日／朝5時半、なにか部屋の一隅が明るいと思ったら訓練生の1人がぶつぶつ壁に向って祈っている。彼は天理教の信者なのだ。祈っている模様はちょっとものすごく陰惨である。これから毎日聞かされるのかと思うとがっかりする。

□□教官訓話：〝信ずる者は自己あるのみ〟

入所第1夜から非常呼集だ。靴下をはかない者、他人の靴をはいた者、帽子をかぶらない者、みんな仲良く駆足、まったくこれから先が思いやられる。

▲操縦〝課目・旋回〟

○月○日／今日より駆足、紅2点も最後までがんばる。縄とびにより運動能力の適性をみる。やはり女の子は良いな一、ちょっとうらやましい。

□□教官曰く：〝適性のないものはどんどん帰ってもらう〟

選手になることを唯一の希望に絶対がんばろうと決意する。△△訓練生は団体行進の回れ右で〝へま〟ばかりするので1日中どなられっぱなし、あとで恐る恐るオレに〝私はもうだめでしょうか〟という。せいぜい神に祈るがよい。

○月○日／連日の駆足で全員筋肉痛を訴える。2階の自室に行く階段の長いこと…そぞろあわれなるかな〝ビッコ〟をひきひき歩くその様は……。

□□教官指揮で柔軟体操を行う。なんでもできる□□教官に新たに驚嘆する。

養成生活もどうやらこの辺で馴れてきた。20分で風呂と食事をする。もっとも起床後3分で点呼の出来る集合整列が行われるのであるからこの位のことは軽い。もっとも今朝は、6時起床前に服を着ていたために、全員が腕立伏せ20回、〝過ぎたるは及ばざるがごとし〟の良い例であろう。

○月○日／□□教官のダブダブズボンをはいてどなっている様はなんとも妙であるが、スマートで気合の入った号令の□□教官と好一対か……。

□□教官、本日より如意棒を持参、その結果全員モーターの部分名を覚えるのに必死、スローニードルをスーパーニードルと言う珍答にみんな爆笑、しかし笑いごとではない。明日はわが身、がんばれ！

○月○日／乗艇前の前奏曲〝1，2，3、ボートを担げ〟モーターはペラを水平にして運搬、全員馴れてきたので少し軽口をたたきはじめると、とたんに精神をたたき直される。

野球、ボール送り、無念！敗れて駆足と腕立伏せ、女子と小人扱い難しか、各班には必ず1人、いわゆる〝鈍〟な者がいる。そのため班全体が迷惑する。終りにはしゃくにさわってくる。さて明日は試験だ。早く寝よう。

○月○日／〝始動停止法〟何度やっても順序がスムースにいかない。①繋留よし、②ハンドルよし、③レバーよし④燃料よし、⑤電気よし、⑥メインニードル1回転半、⑦スローニードル1回転半、⑧始動準備終り

課目〝ボート漕法〟：エンジン背負ってパドルで一生懸命、△△訓練生、2着でピットに入るも、どっこいなかなか艇がピットに入らず遂にビリ、何事も人に敗けるな！□□□教官の訓話が身にしみる。

○月○日／午前中横なぐりの風が吹きなぐったが、夕方からはぴたりと風はおさまったものの排気ガスでピット一帯はお互いの顔もぼんやりとかすむ。

今月で教官が交替、相手変って主変らぬの訓練生……。

○月○日／日1日養成訓練は続けられていく。毎日教えられたことを覚えるのに大変だ。今日ピットで手旗信号をうっているものがいた。1日1日と新しいことが増えていく。また、今日2名病気就床中の者が退所した。気の毒なことだ。出来れば最後まで全員の顔が欠けないことを祈っていたのに……。

○月○日／今日より自分の思う通りに操縦するようにと言われ、全員共に興奮気味、蜂の巣をつついたようにてんやわんやだ。不安とうれしさで胸はおどる。やがて航走…スタンド前の浅瀬に乗り上げる者、ピットに上陸する者、ピットよりはるか遠くでエンジンを止めてまごまごする者ピット前を通ると教官から必ず声がかかる。

○月○日／今日は入所以来初めての休務だ。ソフトボールの試合で教官チームが養成員チームに敗れる。□□と□□両教官バットがキャビを起していたずらに空気をかき回すのみ、さてまた明日からがん張るぞ……。

○月○日／〝慣熟航走〟全員大張り切り、講義で目をしょぼしょぼしていた連中もきびきびと生き返ったようだ。異口同音に少々おこられても操縦の方が良い、俺だってボートに乗ることの好きなのは誰にも敗けないんだ。

しかし、なかなか思うように艇が動いてくれない。蛇行するもの、エンストする者、教官もそのためにピットで地団太を踏む……、教官の気持ちも分るのだが――それでもわれわれは一生懸命なのです。

○月○日／桐生レース場に移動、久しぶりに世間の風にあたる、うれしい。田園は緑に空にはヒバリが鳴いている。もうこんな季節だ……。

午後内燃機関工学の試験があった。移動のため頭がもうろう、自分でも何を書いたのか分らなかったが、次はしっかりやろう。これは自分の実力ではないのだ……。

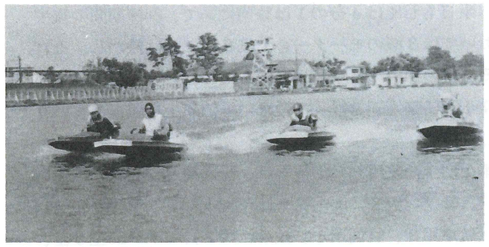
○月○日／だんだんと操縦も高度化するにつれて罰数も正比例する。叱られても、怒られても、レバーを一杯に握って走るその気持ちよさ。オレはボートが好きなんだ！メシよりも好きなんだ。

遠く、遙かに夕もやの中に浮んで見える赤城山に向ってオレは心で叫んだ。

〝すべては選手になることを目標にがんばり抜くぞ〟と…。

○月○日／手旗分らず競走場一周。連日の駆足で足がマラソン選手のようにつよくなった。

手旗の文句に〝お二人様1,200円〟など教官も種がつきしまいには〝分った者は、股の下から手を出して後向きになり前を向いて三べんおじぎしろ〟等々…教官の方々ご苦労さま。



▲操縦〝課目・編隊〟

○月○日／課目〝編隊航走〟①追随の気魄　②初動の発見、③惰性の処理　レバーの操作は、小刻みにと、□□教官の陣頭指揮〝内側艇は、レバーを絞り気味に思いきって操舵せよ、外側艇は、レバーを開き、バウを長艇に向け旋回せよ〟

○月○日／本日、桐生における不合格者を出すとあって、全員目に見えて緊張する。

しかし、去りゆくものを見てなんとなくさびしい。長い目で見れば、彼の生涯にとって、プラスとなることであろう。

○月○日／朝から激しい雨だ、操縦していても目がいたくて開けていられない。操縦も荒く、そのためボートの破損が目に見えてふえていく。しかしわれわれ訓練生の気慨はきわめてつよい。

○月○日／江戸川競走場一周一公称距離6,000㍍、初夏の日和のために汗がたらたらと流れて困った。ちょうど日曜日のためか、土手にはアベックや家族連れが行楽をたのしんでいたが、一様にびっくりしたような顔をしていた。

○月○日／前から江戸川競走場は、大きな波が立つときいていたが、今日目のあたりにみておどろいた。まるで、メリーゴーランドにのっているみたいだ。

突如の大波に、エンストし風上の橋の近くまで流されたものもいた。訓練中止！

○月○日／非常呼集も、今まで何回かやってきたが、今日は、日中環境整理の時間中に火災呼集がかかった。

玄関方面は、煙でもうもう本当の火事かと思った。靴の所在が分らず、自分の荷物を持ち出そうとしたものの、大分まごついた。

非常呼集は、夜寝てからだけかと思っていたが、教官も発煙筒をもやす等、なかなか手がこんできた。油断大敵……。』

上記の文中にもしばしば出てくるように、当時の訓練を

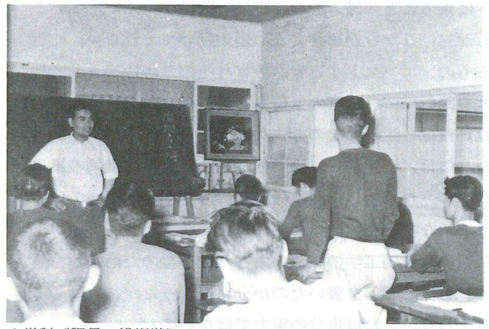
行う場所というのは「関東地区の競走場を中心に移動」するもので、第１期生でいえば多摩川４回、江戸川２回、桐生１回、戸田１回と、各競走場を借用しての移動訓練である。これが３期生となると、多摩川―蒲郡―多摩川―江戸川―多摩川と、開催日程をぬってめまぐるしい移動となる。したがって３期生の「訓練経過報告書」には、こうした方法による訓練の不備を述べるとともにその善処方を訴えた次のようなくだりが見られる。

『開催日程の都合ではありますが、移動のための数日間を空費し諸経費の制限を受けたことは、短期教育の性格上誠に惜しいことでありました。民家の近接している競走場において連日訓練することは、近接民家等よりモーターの騒音について種々苦情の申出を受けて、操縦教程の実施に支障をきたしたこともあり、競走場使用の件に関しましても、今後なお一層困難の度を加えるものと思われますので、すみやかに専用訓練所を設置するの要ありと思料いたします。』

なお、「２カ月養成」の各期における訓練期間及び人員等は次表の通りである。

■養成期間と養成員数

期	養成期間	入所者数	修了者数	登録者数
1	32・2・26～4・26	46	36	34
2	6・18～8・19	38	24	17
3	33・1・15～3・16	56	45	44
4	4・30～6・30	37	31	28
5	34・4・12～6・15	69	46	45
6	9・16～11・14	46	37	35
7	35・4・23～6・19	28	18	17
計		320	237	220



▲学科〝課目・操縦学〟

教育課目と教材

「はじめに」の項でも述べたように連合会は、選手養成の具体的教育目標として「操縦時間の飛躍的増加」をめざし、そのための器材投入には出来る限りの努力を払ったのであった。その結果は、第１期生で操縦時間189時間(１人平均乗艇時間20時間）整備96時間、滑走理論14時間、法規23時間、機関工学・内燃機関・電気工学・燃焼学等36時間、その他43時間―というような実績として表われたのである。

１期生の「養成訓練経過報告書」は次のように述べている。

『右のうち特に重点をおいて教育しましたのは操縦と、整備であります。全期間を通じ、ほとんどの日を半日は操縦、半日もしくは４分の１は整備にあて、訓練期間の後半においては３機のモーターを１班６人に受け持たし、それをその班の操縦にも整備教育にもあてるという仕組みのいわゆる責任整備制を採って教育効果の向上を図ってまいりました。』

第１期生の使用したボートは、特殊重ランナー、重ランナー、軽ランナー。モーターはヤマト28型、ヤマト30型14基（航走用８、整備用４、救助艇用２)、キヌタ35型８基、

セクションモーター（キヌタ25型１基、ヤマト30型１基）などである。

これが第３期生となると、ボートはランナー、ハイドロプレン１Ｐ、軽ランナーを、モーターはヤマト28、30型、キヌタ25、35型となる。

では５期生ではどう変ったか…課目進度を追いつつ教材等の変化をも見ていくことにしよう。まず、入所後３週間目になるとその「週間努力目標」は、操縦課目で旋回、蛇行、編隊を、整備課目で分解、組立、調整運転、各部名称を、それぞれマスターすること。５週間目になると操縦科目ではキヌタ35型（重ラン）による慣熟編隊、編隊変位、スタート法を、整備課目ではヤマト分解組立、調整試運転をと、電気系統と燃料系統に重点がおかれてくる。そして、修了間際の８週目には、スタート慣熟、スタート写真撮影、模擬レースというように訓練の「仕上げ」に入り、さらに残りの２週間で１Ｐハイドロと軽ランナーを使用しての慣熟旋回・編隊航走ならびにスタート法、模擬レースと、総復習をする。こうしていよいよ「登録試験」へと入っていくのである。つまりこの頃（３期生の頃から）は、１週間単位で〝努力目標〟を設定しそれに向っての猛訓練を展開していくという方法がとられていた。

こうして実技訓練は計画通り、いやそれ以上に見事な成果を上げてゆくのであるが、しかし連合会がこれよりもさらに〝重要事項〟としたものがあったことを忘れてはならない。それは「訓育」という精神的教育である。

連合会は「高野山事件」という苦い経験を通して、選手の精神的なひ弱さや貧しさを克服しなければ、連綿と続くかにも思われる世論の批判から脱却することはできないことを悟った。二度と不正事件を起こさぬためにも、選手の精神的鍛練というのは大切である、と。そうして生まれたのが「訓育」という教育制度であった。

この「訓育」についてはもう一度、１期生の「訓練経過報告書」を見てみたい。

▲乾布摩擦（桐生）

『訓育について／訓育につきましては短期間の内に「スポーツマンシップ」と「シーマンシップ」を兼ね備える、いわゆる「ボートマンシップ」の涵養を期して、初期の内は特に言語動作のしつけに重点をおき、峻厳なる態度をもって望んできました。また、節度ある厳正な団体生活に慣れさすため教練体育を課し、宿舎生活を規律正しく行わしめました。

訓練期間の後半にはすべて自主的に積極的に動くよう指向し、訓練準備等すべてを訓練生自身の手によって行わしめ教育してまいりました。』

訓練の成果

さて、２カ月の訓練期間を修了した養成員たちに対し、連合会はどのような〝観察〟をし〝感想〟を持ったであろうか。１期生の修了結果について、昭和32年５月30日発行の連合会会報第77号は次のように報じている。

『今回の検定試験に合格した養成員出身選手は、教育期間が僅か２カ月のため選手としての知識技能のすべてを充分に付与することが困難であった。そのため教育の主眼を

「基礎を十分に扶植する」ということにおいた結果、競技運営面に関する教育、実戦に慣熟する訓練の面においてやや不十分のうらみがある。その上年齢的にも若い者（平均20歳前後）が多く、従って選手としての行動、しつけも幼稚であることは免れず、実際の競走の成果をあげていくには、今後相当の日時と経験を要すると考えられる。』

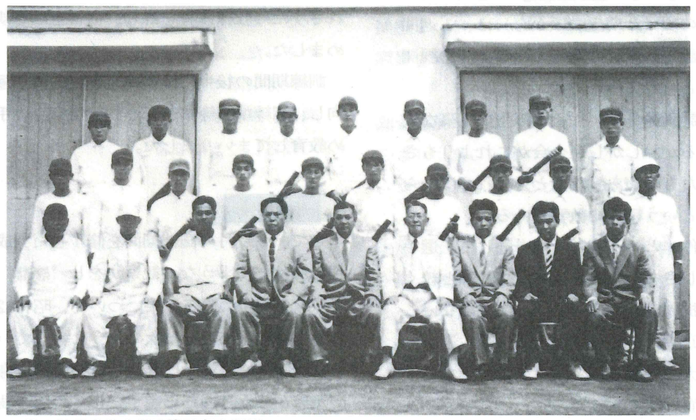
この記事からも推測されるように、連合会のいわば自らに対する批判は非常に厳しいものであった。現状に安住できないぞと自らをむち打っている感もある。しかし、こうした冷静かつ厳正な「反省」の裏には〝万全とはいえぬまでもある程度の水準に達する選手の養成はできた。以後はさらに内容を充実していけばより大きなレベルアップも可能〟という自負と自信のほども垣間見られる。いま一度、1期生の訓練経過報告書をのぞくと、その「成績について」として次のように記述されているのが見られる。

『過去、各地において行われた選手養成の状況を見ますとその期間はおおむね半年を要しております。それを今回連合会においては、2カ月の短期間で養成したのであります。このため前述しましたような状況で教官も訓練生も一体となり1日1刻もそつにしないでやってまいりました。

養成教育の主目標は「あらゆる面の基礎を正しく強く附与する」ことにおいて鋭意訓練してまいりましたが、おおむね所期の目的は達したものと考えます。もちろん各般における応用実技は今後の研究、努力に期待しなければなりません。

しかし、養成教育の成績としては、今までのどこの選手養成の成績よりもあらゆる面においてはるかにすぐれているものと確信いたします。』

〝あらゆる面の基礎を正しく、強く附与する〟という、2カ月養成の教育方針は、教官の、そして訓練生の「何事も人に負けるな、誘惑にも勝負にも勝て！」をモットーとした強い信念によって貫かれ、やがて次代へと受け継がれてゆくのである。



▲第2期選手養成訓練修了記念撮影

3．スタート技量の向上と応用動作の教育へ

（3ヵ月養成時代）

昭和32年の法改正により、連合会養成は法的にも基盤が確立された。養成訓練では少しでも技量のたかい選手を養成することに懸命であったが、いかに訓練内容の合理化をはかり、大量の器材を投入しても2ヵ月間という限られた期間ではおのずから限界があり高度な技量を有する選手を養成するというわけにはいかず、新人選手の技量は既成選手のそれに遠くおよばなかった。

この当時の新人選手像と言えば〝しつけ教育が行き届いているため態度動作はすばらしいが、操縦技量は勝率から見ても事故率から見ても既成選手にはかなわない。〟といったものであった。

しかしながら、昭和34・35年当時モーターボート競走業界は「フライングは返還する」ということで固まりつつあり、このためにはフライング件数を最少限におさえなければならない状況にあった。

新人選手であるからと言ってもこの例外ではなく、少なくともスタート技量においては既成選手なみの技量がなければモーターボート競走業界の新施策の足かせになってしまう可能性があった。

▲編隊航走後の注意

連合会は、フライング返還を実施するにあたってフライング事故を減少させるため、既成選手のスタート事故者には臨時訓練を実施することで、新人選手には養成訓練期間を延長することで臨んだのである。

(1) 訓練期間を1ヵ月延長

昭和35年3月10日に開催された「昭和34年度第13回定例常任役員会」に際して連合会事務局より配布された「選手養成期間延長についての改正理由書」は次のようにその理由を述べている。

●審判員選手養成訓練規程の一部改正について

〔改正理由書〕

選手の養成に関しては、過去6回にわたり実施し、約200名の新人選手を厳しい競走場裡に送り出してまいりました。

養成に当っては、審判員選手養成訓練規程の目的を目的として、合理的かつ計画的に実施し、多年の経験を有する既成選手に比し、人格技量共にいささかも遜色のない域にまで到達しているものと思います。

第1期養成選手ではすでに3年、第6期選手においては6ヵ月の出場実績をもって沈滞する既成選手層に清新の気風を注入し、選手全般にわたり選手精鋭化の思想を浸透せしめ、新陳代謝の実を挙げるべく努力致してまいりました。

しかしながら綿密なる計画と最善の方法による訓練を実施し、厳格なる試験を経て熾烈なる競走に出走せしめたその結果出場成績、事故率等に検討を加え反省いたしてみまするに、いまただちに既成の数ヵ年以上の経験を有する選手と同等の成績または結果を期待することはもちろん無理はありますが、既成選手との技量差を短縮しさらに事故発生率を一層低減せしめるためには初出場後約5ヵ月ないし6ヵ月程度を要するのが現状のようであります。

この技量差短縮と安定度確保に約6ヵ月の期間を要する主因として考えられるものとしては、航法上の応用動作及

び実戦的航法の訓練または習熟が不足しているのではないかと思料されます。

過去6回の養成訓練は、審判員選手養成訓練規程により実施してまいりましたが、訓練は基礎理論と基礎実技に重点をおき、航法においては安全航法を主眼とした一応の応用航法を教授したものであって、実戦的な航法については諸種の事情により充分の訓練が実施できなかったため、以後の技術的向上は各自の努力に期待すると共に養成修了後の訓練をもって補うことにして今日に至っておりますが、現今の諸般の情勢は技量未熟等を理由として事故等の発生を許さない実情にあり、競走実施には万全の態勢を整えなければなりません。

故に今後の選手養成に当っては、従来の訓練内容はもちろん不可欠でありますから養成訓練期間をさらに1ヵ月延長し、従来不足していた操縦、整備共に実戦的な応用実技を合理的にかつ最も効果的に実施し、養成規程の本旨にそいたい。

■審判員選手養成訓練規程の一部改正案

現　　行	改　正　案
第4条　養成の期間は、原則として、審判員にあっては3ヵ月、選手にあっては2ヵ月とする。	第4条　養成の期間は、原則として、3ヵ月とする。
第5条	第5条
2　選　手	2　選　手
(1)　学　科　(約110時間)	(1)　学　科　(約140時間)
(2)　実　技　(約250時間)	(2)　実　技　(約430時間)
(3)　体　育　(約 20時間)	(3)　同　左
(4)　その他　(約 20時間)	(4)　同　左

この規程改正は昭和35年6月7日、船監第269号で認可された。選手に関する改正点は①養成期間：2ヵ月を3ヵ月に、②学科：110時間を140時間に、③実技：250時間を430時間に、というものであった。

次いで昭和37年12月28日には、さらに次のように養成訓練規程の一部が改正された。

①応募年齢：17歳未満を16歳未満に、②学科：滑走理論を除外して気象学を入れる。

なおこの折の年齢変更については、運輸省補佐官より「登録規則に合せた年齢とするべきである」との指示があり、これに従いたいという記録が残されている。

▲日朝点呼〝申告〟

(2)　養成員への「貸費制度」含め強化された選手募集

連合会3ヵ月養成は昭和35年8月入所の第8期生から、昭和40年3月修了の第19期生まで延べ5年間実施されることになるが、この間の募集、広募状況は次表の通りである。

■選手募集応募状況表

期	募集期間	応募者数	推薦者数	一次合格者数	二次合格者数	入所者数
8	35.6.15～36.7.31	75	58	36	23	20
9	35.12.25～ 3.25	78	62	40	32	29
10	——	82	54	44	34	31
11	37. 1.10～ 3.10	185	133	86	60	55
12	——	197	127	82	61	58
13	——	157	105	53	42	41
14	——	376	266	144	65	59
15	38. 5. 1～ 7.15	289	213	140	72	70
16	——	292	192	99	61	61
17	39. 1.10～ 3.20	302	207	104	48	46
18	39. 5. 1～ 7.20	329	246	125	54	50
19	39. 9. 1～11.20	280	188	90	46	39
計		2,632	1,840	1,043	597	569

3ヵ月養成に切り替えたばかりの第8期、第9期生については、昭和35年から36年にかけてその募集が実施されているが、上記の表でもわかる通り応募者数75名（8期生）、78名（9期生）とそれぞれかなり低調に終っている。これは当時の世相つまり政府の「所得倍増計画」や業界でいえば競走法の存廃問題による動揺などといった状況をそのまま反映したものと解釈してよいだろう。

しかし、昭和36年1月12日の「第9回定例常任役員会」では、これについて次のような報告がなされている。

○選手養成員募集開始について

『選手養成については毎年2回行っているが、最近の経済状勢等の反響から素質のよい者の応募が少ない傾向にあるので募集期間を長くしたいと考え、12月25日から3月25日までの3ヵ月間とし募集を開始した。』

しかし、募集期間を延長してはみたものの、次の第10期生の募集で応募者82名と一向に増加の傾向は見られない。そこで連合会は、昭和37年1月23日開催の「募集担当者会議」において〝応募状況が著しく少ない〟ことをとり上げ、各地競走会に対し応募者の多数確保を図るため従来にも増して地方新聞への募集広告を強化するよう求め、同時に連合会自らも「第11期生」の募集新聞広告をサンケイスポーツ、スポーツ日本等のスポーツ紙7社に掲載するなどして宣伝に相努めたのである。

また、受験者にとって「養成訓練費」は決して安いものではなかったので、連合会はこれの「一部貸与制度」を考え昭和37年1月19日の「第12回定例常任役員会」に提案、全員異議なくこれを可決している。この制度の趣旨は次の通りである。

○選手養成費の一部貸与に関する取扱要領の制度について

『選手養成費の一部貸与に関する取扱要領の制度の趣旨については、選手の新陳代謝が促進されたため、登録選手数が漸次減少し現在では約1040名となり、法律改正等諸般の状勢にかんがみ、従来より多くの新人を養成し、万全の態勢を確保して、競走開催に支障を招来せしめないよう措置することが必要であり、この際素質の優秀なる者を多数募集しなければならないが、現在の社会経済状況の影響を受けて回を重ねるごとに応募する者が減少している関係上、入所に要する経費の納入条件を緩和して目的を達成したいと思い、別添の貸与に関する取扱要領を制定実施したい。

取扱要領を簡単に説明すると、希望者に入所の際、訓練に必要とする負担額45,000円のうち最高額30,000円まで貸与する。

返済は競走に出場するようになってから1ヵ年以内に競走会を経由して連合会に返済する。』

この制度を設けて以来、養成員募集に対する応募人員は

▲選手募集パンフレット（昭和36年）

大幅な伸びを見せることになる。そうした成果について、「第14回緊急常任役員会（37.3.16）」での報告は次のように伝えている。

○新人選手養成員募集締切結果について

『第5回審判員、第11回選手養成員の募集は去る3月10日に締切ったが、各地競走会のご協力を得て応募総数審判員12名、選手133名、計145名で、前回に比し約3倍強という多数の応募であるがこれは今回から実施する貸費制度の影響と各地競走会が積極的に新聞広告等をやってご協力賜った結果であると感謝いたしている。』

昭和37年4月になるとモーターボート競走法の改正が行われ、業界永年の念願であった「恒久立法化」が成る。当然業界の動きは活発化するがその中で行われた「第5回定例常任役員会（37.8.31）」では、「第2回あっせん事務調整会議」の模様について次のように報告されている。

『選手の登録数は990名（8月25日現在）と少ないのに、不参加、欠場者が増えて（あっせん日数が多すぎるため）1ヵ月に400件にものぼっていて、1競走場1節平均6名が休むことになっている、これでは年間100名養成しても選手数は減る一方である。このようなところから不参加、欠場が増えると追加あっせんができない。円滑なあっせんを行うためには、1人1ヵ月の稼動日数を10日として、約1,200名の選手を必要とするが、今まで連合会が、この選手数を確保しなかったのは、今般の法改正を見込んで、開催日数の削減等で稼動日数が減ることをおもんばかったためである。』

なお、競走法恒久立法化当時の選手の〝登録状況〟については、39年5月発行（連合会）の「モーターボートの現状と将来の考察」なる報告書に次のような記述がある。

『最近数年間の登録状況を見てみると、登録数は32年度をピークとして、それ以降は年々減少し、37年度には遂に1,000名台を割り、最も少いときには約970名に至った。

これは昭和33・34年頃、業界に対する世論の風当りが強く、競走の存続が危ぶまれたため、連合会で養成を若干手控えたことと、消除申請する選手が相当数にのぼったためである。（そこで翌38年度の選手養成回数は年間2回から3回へと増やされ積極的に選手数の増加を図ったのである。）

しかし選手のためを思って数を増やさなかったことが今では仇となり、不参加、欠場者を生む遠因となったことも否定できないと思われる。稼動日数の増えた選手は収入も増し、競走場を選択する余裕が出来て、選手は嫌いな競走場には不参加、欠場するということになる。

結論としては、不参加、欠場選手が多いため円滑を欠き施行者も迷惑を受けている。したがってこの隘路を解決するためには、選手の数をさらに増やすことが第1の策であると考える。（この報告に対しては種々の発言があったが、総合的結論として……）恒久的に立法化した現在売上の増進を図るためには、施設の早急な改善と選手の増員が喫緊事であり、出席役員全員、これらを改善、増員することを

確認した。』

こうして決定されたのが「選手の定員は1,200名とする」という計画であった。同時に選手の養成については連合会事務局より「本年度内にもう1回の養成訓練を実施し、選手の増員を図り、不参加、欠場防止の素因を確立したいのでご審議賜りたい。」との提案がなされ、結局は連合会にて充分の予算をたて競走会に負担をかけないとの建前で、年間3回という養成訓練を可及的速やかに実施するよう決議されたのである。

そして決議事項の実施は第13期生より行われることとなり（昭和38年1月12日から4月6日までの3ヵ月間）、年間3回養成の口火が切られた。これに先立って「第10回定例常任役員会（38.1.10）」では、昭和38年度事業計画を可決しているがその内容は次の通りである。

『**目的**／選手の新陳代謝を促進し、精鋭化を図ると共に、同時開催に備え絶対数を確保し、公正安全なレースを実施するため。**実施予定回・月・場所**／3回（1回90日間）・昭和39年4月～6月・同年8月～11月・40年1月～3月・於各地競走場　**参加者**／選手養成員約150名・連合会職員』

〝訓練年間3回実施、150名を養成〟というこの制度は、こうして39年度第19期生まで続けられる。そしてこの間にも連合会はこうした制度の必要性を説き続け、その協力を各方面に対し要請したのであった。

昭和38年8月21日に行われた「第6回定例常任役員会」での報告、ならびに要望を見てみよう。

○選手の出場あっせん及び選手の養成について

『連合会は各地の希望充足ならびに各地平等で円滑なあっせん業務を行うことを最高目標としているが、実際のあっせんに当っては、いろいろな調整や制限等煩さな条件が重なり、現在希望の充足は相当困難な状況にある。従って希望の充足を根本的に高めるためには、各地において地元の素質優秀な選手養成員を広範囲に募集して、養成所に入所せしめ、地元の新人選手を多数育成していかなければならない。そのため、連合会の選手養成は1,200名確保を目標とするため、現地においては、これが新人選手の育成指導をされたい。』

こうした状況下での〝募集〟については、それに関係する各種問題を協議するとして昭和38年9月30日、「選手養成員募集担当者会議」が開かれた。主なる会議内容は次の通りである。

▲体育〝騎馬戦〟

『①募集方法については、地方紙及び出走表へ広告を掲載すると効果が大きい。②入所試験の方法、場所は、東京、大阪、広島、福岡を試験地として実施されたいとの提案に対しては検討中である。③競走会の推薦方法は、身元調査票を推薦の時に連合会に提出すること。④養成選手の競走出場中における起居容儀は、現今の教育、家庭のしつけに問題点があり、今後の課題のひとつであり考慮の余地がある。』

上記項目中③については第16期生（昭.31.5.1から開始）の推薦時から予定され、39年1月6日付け全連教第176号によって各地競走会宛に協力依頼をしていることからしても、モーターボート競走業界が選手の資質に深い関心をもっていたことがうかがわれる。

なお、連合会では第19期養成員応募者88名を対象に、応募のきっかけとなった宣伝媒体がなんであったかの調査を

行っているが、その内容は次のようなものであった。

1．新聞広告……33名
2．募集パンフレット……10〃
3．レースを見に行って……11〃
4．友人を通して……23〃
5．ラジオ・テレビ……0〃
6．レース場の出走表……3〃
7．その他……8〃

以上の結果からも新聞広告がかなりの比重で効果を上げていることがわかる。

(3) 身体検査基準整備さる

3ヵ月養成第17期生までの入所試験は、各地で書類選考の上連合会に推薦されてきた者に対し、連合会が一括して東京で第1次、第2次の試験をするという方法をとってきた。その間「身体検査」については、昭和37年の競走法恒久化に際し検査員の登録制度化が実施され、それに伴って身体検査及び適性検査の基準が次のように改正されている。

■選手、審判員及び検査員養成員詮衡試験の身体検査及び適性検査の基準

1．身体検査の基準

検査項目	合格基準		
	選手	審判員	検査員
外観及機能	諸関節の屈伸が活発且完全であること。 体重は60kg、身長は170cm以下であること。	諸関節の屈伸が活発且完全であること。	同左
視力	両眼共裸眼1.0以上。 （万国視力表による。） 矯正視力はいけない。	両眼共裸眼0.6以上。 矯正視力両眼共1.0以上。 （万国視力表による）	両眼共裸眼0.3以上。 矯正視力両眼共1.0以上。 （万国視力表による。）
弁色力	完全であること。 （石原式色盲検査表又はこれに準ずる表による。）	同左	同左
眼疾患の有無	トラコーマその他。 現在又は将来視力障害或いは眼筋平衡機能障害等を期すおそれのある眼疾患のないこと。	同左	同左
聴力	（4分のA＋2B＋C）のオージオメーター検査において20デシベル以内であること。 但し、Aは 500サイクル Bは1000サイクル Cは2000サイクル とする。	（4分のA＋2B＋C）のオージオメーター検査において、30デシベル以内であること。	選手と同じ

検査項目	合格基準		
	選手	審判員	検査員
耳鼻疾患の有無	慢性耳疾患のないこと。 高度慢性鼻炎でないこと。	慢性耳疾患でないこと。 重症蓄膿症でないこと。	同左
胸部疾患の有無	肺結核、肺侵潤その他結核性疾患及び肋膜炎、慢性気管支炎、気管拡張症、喘息でないこと。	同左	同左
循環器疾患の有無	高血圧でないこと。 （血圧は坐位で140～90以内とする。） 心臓弁膜症その他循環器に著しい障害のないこと。 検尿において蛋白、ウロピリノーゲン等検出されないこと。	高血圧でないこと。 （血圧は坐位で150～90以内とする） 心臓弁膜症その他循環器に著しい障害のないこと。 検尿において蛋白、ウロピリノーゲン等検出されないこと。	同左 同左
伝染病疾患の有無	法定伝染病その他これに準ずべき急性熱性病癩、重症マラリヤ及び性病に罹っていないこと。	同左	同左
その他	精神異常、てんかん及び競走に支障を来たすような疾病、重病痔疾でないこと。 リウマチ熱に罹ったことがないこと。 アレルギー体質でないこと。 刺青、ケロイド等皮膚に著しい変形のないこと。	同左	同左

入所試験の内容についてはその後も大きな変化は見られないが、試験の場所については各地からの提案もあり、昭和38年よりその範囲が広げられることになる。

まず同年10月25日に開催された「第8回連合会定例常任役員会」において、連合会事務局は次のような報告を行った。

『入所試験の場所は東京、福岡、広島を試験地として実施されたいとの提案に対しては検討中である。』

そして、第18期生からは第1次、第2次共に入所試験の実施場所を東京、大阪、福岡へと分散したのである。この方法はのちの「1年制養成」である第35期生（昭和47年）まで続行された。

(4) 3ヵ月間の養成訓練概要

「3ヵ月養成」は昭和35年4月（第8期生）から40年3月（第19期生）までの約5年間実施されているが、その訓練の内容というか教育の方法といったものは第15期生の頃

2．適性検査の基準

検査項目	合格基準		
	選手	審判員	検査員
視覚	遠近判定能力のあること。瞬間識別能力が著しく鈍くないこと。	遠近判定能力のあること。瞬間識別能力及び記憶能力が鈍くないこと。	同左
視野	フェルスター視野計で直経10耗の白指表を使用して各方向共20度以上の狭窄のないこと。	同左	同左
音感	音の方向判断が正常であること。交錯音の聴分けが正常であること。	同左	同左
運動神経	平衡機能が正常であること。反射神経が著しく鈍くないこと。盲目歩行検査が正常であること。（距離6米、誤差左右1米以内とする）	同左	同左

までは従来と同じ、つまり「2ヵ月養成」当時の方法をそのまま踏襲していた。したがって変ったことといえば各課目の時間数が増加したこと、スタート練習の充実をはかり、その上で模擬レースを若干行えるだけの余裕が出てきたこと、などという程度であった。基礎的訓練の範ちゅうからなかなか脱け出せなかったともいえよう。しかし、36年4月にフライング返還が実施されることとなり、翌37年4月にはモーターボート競走法が恒久立法化されたとなると、モーターボート競走を恒久的な事業として実施して行くためには〝良いレース〟を提供することがなによりも大切である。良いレースを行うためには優秀な選手が必要であることから業界をあげてより優秀な選手を、しかも大量に求める声が強くなり、それは当然選手養成の訓練内容にまで影響を及ぼしてくることとなる。

そこで連合会は、第16期生（昭.39.1 入所）の養成訓練からそれまでの教育法を一新し、さらに緻密な訓練を開始するのである。

3ヵ月養成初期の訓練計画

8期生から15期生までの訓練内容を大きく分けると、前半の2ヵ月が基礎訓練期間、後半の1ヵ月が応用訓練期間に分けることができる。「2ヵ月養成方式」を色濃く残しての「3ヵ月養成」である。

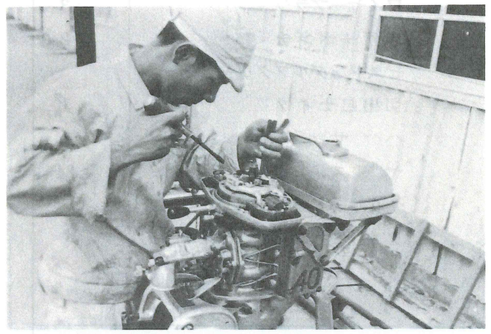
ちなみに第8期生の週間教務予定表は、およそ次のようなものであった。

『①第1週目／モーター装着、乗艇申告等基本動作　②第2～3週目／操縦＝慣熟、直線、施回航走　③第4週目／操縦＝蛇行、編隊、隊型変換、整備＝分解、組立、調整　④第5週目／操縦＝編隊、編隊変位、スタート、写真判定』

こうした課目が2ヵ月の基礎訓練期間に徹底して反復訓練されたのであるが、2ヵ月養成当時に比べれば各課目ごとに多少のゆとりがもてるようになり、その分だけレベルアップしていた。この8期生の場合の訓練開始から約35日間経過という時点での指導目標は、次のようなものであった。

○操縦について

『①スタート法・定時定点通過法／第2マーク進入は12.5秒、70㍍を5秒　②単独でスタートタイミングを会得するよう極力指導するが、集団の場合は3艇以内のスタートとする。③スタート写真撮影は、スタート練習2回を行った時、行わなかった時のデータを比較する。個人スタート、集団（6艇）スタートは5回実施する。④ハイドロプレーンによる慣熟航走、旋回航走、編隊（体形変換、交叉旋回は3艇、5艇で訓練する。）スタート練習を反復練習する。』



▲整備作業中の養成員（第17期生）

○整備について

『①キャブレターの分解、組立、調整　②実圧縮比、点火時期、リードバルブのタイミングの測定をする。③計測器の使用法と計測実習をする。④分解、組立試運転と試運転終了後の処置について。』

こののち第9週目からは後半の応用訓練に入るが、教務予定表によれば操縦の週間課目は3週にわたっての模擬レースとなっており、2ヵ月養成時代に比べはるかに実戦教育が増えていることがわかる。（8期生の総操縦課業時間は265時間と、2ヵ月養成時の189時間に比べほぼ2倍に近い。）

さらに3ヵ月目頃ともなるとスタート試験が実施され、写真とカンとの誤差を測定するなどということも行われている。次の表はこのスタートテストの実施要領である。

なお8期生の1人平均操縦時間は30時間（2ヵ月養成の頃は20時間）にものぼっている。

	第8期生訓練スタート状況(1)	同左 (2)
実施月日	9月24日　午前8時30分より	10月3日　午前及び午後
〃 場所	蒲郡競走場	浜名湖競走場
天候	晴	晴
風速向	1メートル・北西	午前・午後／北4メートル
潮流		午前／順流1M/S・午後／逆流1M/S
実施要領	(イ)個人連続　5回、写真 (ロ)集団　〃　5回、〃 (ハ)個人2回練習　3回 (ニ)集団　〃　3回	(イ)個人連続5回(コースを定めて)午前 (ロ)　〃　5回（コース自由）午後

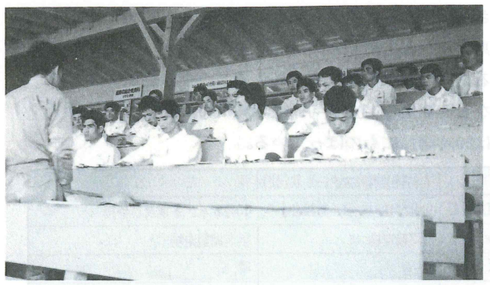
養成訓練期間が2ヵ月から3ヵ月に延長され、乗艇時間も20時間から30時間に増加された。10時間の増加は操縦技量を大きく向上させたことは確かであるがそれでも実戦で鍛えぬかれた既成選手の技量にせまるのは大変なことであった。

少しでも実戦に近い訓練を実施するために種々の方策がとられたが中でも注目されるのは現役選手を混えて実施された模擬レースである。

第10期生の操縦訓練では、連合会が養成した第1期生から6期生までの現役選手の中から「模擬レース用員」を選抜委嘱し、訓練効果の向上を図ったが、これの記録は連合会の禀議書（昭.36.9.29付第34号にて決裁）に、その内容が記されているので引用してみたい。

○第10回選手養成訓練に選手を委嘱することについて

『現在実施中の第10回選手養成訓練に、下記の要領により第1期より第6期までの養成出身選手を委嘱し、模擬レースを行い、訓練生の操縦技量の向上実戦化を図り、もって訓練の成果をあげたいと存じますのでご詮議の上ご決裁



▲スタンドを使用しての講議

願います。

期間：10月25日より11月23日まで

人員：８名

待遇：連合会旅費規程により日当、宿泊費支給、交通費は実費

場所：養成訓練実施競走場（関東、東海地区競走場）

訓練用器材について

２ヵ月養成に続いての養成訓練であるから、ボート、モーター等の器材についてはやはり大量投入が実行されており、大いにその効果を上げたのであった。第８期生、第９期生の場合の投入器材は次の通りである。

ボート／第８期生＝軽ラン９隻、１Pハイドロ８隻

第９期生＝軽ラン16隻、１Pハイドロ８隻

モーター／第８期生＝ヤマト航走用11基（３人で１基使用）

ヤマト整備用19基（２人で１基使用）

第９期生＝ヤマト航走用17基（２人で１基使用）

ヤマト60型整備用８基、同30型10基

キヌタ40型整備用３基

本栖研修所が建設されたのは昭和41年のことであるから、この当時の訓練は訓練に必要な一切の器材を持って各競走場を借用し巡り歩くというものであった。ボート、モーターはもちろん工具等一切の訓練に必要なものを、移動のたびにすべて携行していたのである。たとえば、昭和35年８月14日の「訓練用準備品チェックリスト」を抜き出してみると、次のようになる。

「ピット上整備筐」		
（内訳）	スクレッパー	5
	センターポンチ	17
	タ　ガ　ネ	15
	ワイヤーカーボンスクレッパー	4
	ワイヤーブラシ	3
	レザーポンチ	2
	ピストングルブクリーナー	
	切出しナイフ	1
	ハ　サ　ミ	1
	ヤ　ス　リ	24
	ヘリサート挿入具	
	タップ（組）　６耗	
	〃　８耗	
	〃　10耗	
「ヤマト一般工具筐」		
（内訳）	樹脂ハンマー	4
	鉄ハンマー	7
	木ハンマー	3
	両口スパナー　８－９耗	2
	〃　10－12	1
	〃　12－14	11
	〃　19－21	8
	〃　23－26	6
	〃　29－32	
	片口スパナー　９耗	1
	片口スパナー　10耗	1
	メガネレンチ　10－12	1
	〃　12－14	3
	〃　17－19	2
	〃　21－23	
	〃　23－26	1
	ユニバーサルジョイントレンチ	
	大　10耗	
	14	
	小　10	
	14	
	T型レンチ　10	5
	14	3
	モンキーレンチ	5
	ラヂオペンチ	5
	プライヤー	5
	ドライバー　小	7
	〃　中	5
	〃　大	5
「ヤマト特殊工具筐」		
（内訳）	スタータープレート押え（三又）	11
	フライホイルナットまわし	5
	フライホイル押え（バンド）	3
	フライホイル押え	1
	フライホイル抜き	2
	ベアリング抜き	3
	ベアリング丸棒	
	尻栓押え	2
	ベアリング打込具	4
	ガジョンピンガイド	6
	クランクハンドル	6
	スタットボルト抜き	1
「計測器具筐」		
（内訳）	Vブロック	22
	マイクロメーター（０～25）	6
	〃　(25～50)	1
	〃　(50～75)	5
	〃　(75～100)	1
	インサイドマイクロメーター	1
	ダイヤルゲージ	5
	シリンダーゲージ	１組
	マグネッチックベース	
	定　盤	2
	ノ　ギ　ス	10
	フイラーゲージ	5
	サーチャー	6
	トースカン	8
	ピストンリングゲージ	
「キヌタ特殊工具筐」		
（内訳）	フライホイル抜き	
	フライホイル押え（バンド）	
	スタータープレート押え（二又）	
	スタータープレート締付具	
	カ　ム　抜　き	
	クランクケースキャップ抜き	
	ローター抜き	
	ピニオン抜きギ	
	ギヤープーラー	
	ピポット抜き	
	ガジョンピン抜き	

養成期間と養成員数

3ヵ月養成の初期の頃、つまり8期生から15期生の頃までの養成期間及び養成員数は次表の通りである。

期	養成期間	入所者	修了者	登録者
8	35. 8.15～11.11	20	16	15
9	36. 4. 3～ 6.30	29	23	22
10	9. 1～11.28	31	26	26
11	37. 4. 2～ 6.29	55	47	37
12	9. 1～11.29	58	46	46
13	38. 1.12～ 4. 6	41	34	34
14	4.20～ 7.18	59	50	47
15	8.15～11.12	68	63	62
合計		361	305	289

この表でもわかるように、3ヵ月養成の初期の養成人員は2ヵ月養成の頃に比べるとやや減少の傾向にあるのが、昭和37年10月のモーターボート競走法の恒久立法化、それと前後しての養成費貸与制度（第11期生より実施）によって応募者数が増加すると入所者数も大幅に増えている。もちろんこれには連合会の「選手数を1,200名まで増員」という計画が大いに関与していることはいうまでもない。

訓練の思い出（8期生の女子訓練生）

○養成期間3ヵ月を振り返って

『訓練は8月15日の戸田競走場を皮切りに開始されました。最初は敬礼の仕方からでしたが、どうも変だと思うと左手でやっているとか、またボートを出せと言われると架台を置かないで出してしまうとか、とにかく何もかもが初めてのことですから要領がわからず戸惑うばかりでした。おまけに、生活環境が急変したせいか体の調子もおかしい…。最初の1週間というものは何をしてもどなられるといった調子で、自分でもこれから先どうなるのやら見当もつかないという有様でした。

そのうち学科の課目もだんだん増えてきて、浜名湖へ来た頃には「ああ、今晩も呼ばれなかった、今日も無事に済んだ」（退所を勧告するための呼び出し）と思っていたり、でも〝いつ非常呼集があるかわからない〟と眠れぬ夜もしばしばでした。

こうして常滑、蒲郡、浜名湖と終り、待望の箱根へ。この箱根での山登りや遊覧船に乗ったことが訓練中の唯一の楽しい時間だったといえるでしょうか。

その後また浜名湖へ行き、模擬レースがはじまりました。この訓練で一番強く感じたのは〝スタートは、何度同じようにやってもその時の状況によりそれぞれに異なる〟ということでした。このあとさらに訓練地が変って、その頃はもうすべてが試験に備えての訓練ということになっていましたが、私の場合操縦が悪くて模擬レースで転覆という貴重な体験もいたしました。そして無事試験も終了。

振り返ると長いようで短い3ヵ月間でした。ここまでどうにかついてこられたのも厳しいながら何かとゆき届いた教官のお蔭と感謝しております。』

訓練方法の変更

前にも触れた通り「3ヵ月養成」はその途中から若手教官を中心とする教官陣をしき、教材を整備するなど訓練方法を変えることになる。教育法の抜本的改革ともいえるこの変更は、第16期生から実施されるのであるが、その内容については昭和39年2月5日発行の連合会会報第144号が具体的にこれを紹介しているので説明に変えたい。

○第16期選手養成訓練始まる

『**主なる点**／①若手教官を主軸として教育に当らせること、これは過去の養成訓練のあり方に反省検討を加え教育訓練のマンネリズム化を防止し併せて若き指導員の育成を兼ねて近代的な教育方法による教育効果をあげんとする目的をもって実施された。②教科書、教材の再編纂：従来養成訓練に使用してきた教科書は相当レベルが高く、現在のように中卒者を対象として行う訓練には難解な点が多いのでこれを全般的に簡単、平易なものとした。③各少隊に主任教官を配置し、まず主任教官を競わせ、概して少隊間に良い意味での、プロスポーツマンとして必要欠くべからざる競争心、闘争心というか、いわゆる、根性を養成員に訓練中から養わせようという画期的なものでその訓練効果が注目されている。

▲航法の説明に聞き入る養成員

以上が従来の訓練方法と異なった点であるが、この教育効果については検閲班を編成月1回ないし2回検閲班による定期的な検閲を行おうというものである。

新養成訓練実施計画

新しく立案された「養成訓練実施計画」は、次のことを基本方針とするものであった。すなわち、①若手教官主軸の教育をする。②各小隊ごとに主任教官を置く。③検閲制度の設置。④教科書を平易に改訂、などである。

ちなみに、第18期生の「養成訓練実施計画」は次の通りであった。

○第18期選手養成教育実施計画（昭.39.8）

『①基本方針／今期も主任教官制度をとり、教育は係長以下の若手職員により実施する。②教育の重点／操縦、整備等実技重点主義をとり、人格形成のためのしつけ教育を厳格に実施する。とくにしつけ教育については週間の目標をたてて〝礼儀を正しくする〟ことに努める。③実施要領／(イ)教官の配置＝主任教官第1小隊（3名）、第2小隊（3名）＝教育は、常時3名の主任教官が教育に当り1名は講師団の応援を依頼し計4名をもって行う。また主任教官はすべての科目について教育を行う。(ロ)日課時限＝従来通り。(ハ)訓練日数(90日)＝実教育日数69日、移動日数11日、休務日数3日、試験日数6日、修了式1日。(ニ)教育時間＝学科：法規36時間、船外機43時間、ボート8時間、操縦学20時間、予備21時間、計128時間　操縦：始動停止1日、始動発着1日、慣熟3日、舵行1日、旋回12日、編隊6日、隊形変換2日、交叉旋回9日、スタート13日、模擬レース15日、計63日、総合計＝191時間。ボート＝C級ハイドロ6日（訓練8日目～12日目）、B級軽R10日（39日目～51日目）、B級ハイドロ47日（その他の日数）　整備＝153時間　その他＝教練体育27時間50分、一般基礎学25時間30分、服務規定＝4時間45分。

養成期間と養成員数

教育法を改革してからの「3ヵ月養成」は16期生から19期生までの1年3ヵ月、4期間で、入所者は196名、修了者170名であった。詳細は次表の通りである。

期別	養成期間	入所者	修了者	登録者
16	39. 1. 8～ 3.31	61	47	46
17	5. 1～ 7.28	46	44	34
18	9. 3～12. 1	50	49	
19	40. 1. 8～ 3.31	39	30	39
合計		196	170	151

若手教官陣への切り替えと同時に採用されたのが「検閲」制度で、ベテラン教官が教授方法から訓練の進度まで全てのことをチェックし教育に万全を期して行こうという制度である。この養成訓練に対する第１回の検閲は、昭和39年１月16日から18日までの３日間にわたって行われたが、対象となったのは第16期生ならびに第５期検査員養成訓練生であった。その実施要領は次の通りである。

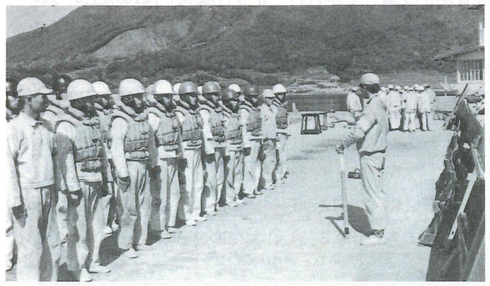
○第１回検閲実施要領

1.目的／養成訓練における教育状況を中間的に検閲し、養成教育が所期の計画に基づき有効に進展しつつあるかを確認し、あわせて今後の教育の資とする。

2.方針／今回検閲は、教育進度を「操縦教育を開始するに必要な知識としつけの教育」において検閲を実施し、教育の方法と成果の確認には次の着眼をもって行う。

①教官の指導方法＝(イ)教育進度が適確にすすめられているか。(ロ)理解しやすい方法と説明がとられているか。(ハ)態度動作が信頼を得るにふさわしいか。(ニ)時間の配分が適切であるか。②訓練生の理解、熟練度＝(イ)必要な知識としつけが確実に身につけられているか。(ロ)訓練規律が適正に確立されているか。(集合解散、課業準備、受講態度、実習要領)

3.実施要領／①期日・場所＝昭和39年１月16～18日(３日間)芦屋競走場　②対象＝第16期選手・第５期検査員養成訓練(訓練生数68名)　③(検閲者、検閲方法、以下略)



▲乗艇前の注意

訓練の内容

３ヵ月養成の１人当りの乗艇時間は、おおむね30時間、課目別では、操縦基礎教育　時間、旋回10時間、編隊４時間、交叉旋回３時間、スタート６時間、模擬レース３時間程度が実施されている。

第19期生のスタート訓練の「方針」と目標は次の通りである。

方針『最終的にすべてのスタートが1.0秒以内にできるよう教育する。これがため３日目ごとに写真撮影を行う。なお、個人指導は点数制とし、個々にスタートの記録一覧表を作らせ指導する。』

この中で写真撮影といっているのはスタート写真のことで、この当時スタート写真を撮るということは、東京から技師を派遣してもらわなければできなかったために多額の経費を要することであった。その中で３日に１回写真を撮っているところに養成に対する熱意と、そうまでして技量をひきあげなければならなかった当時の事情をかいま見るおもいである。

■第19期選手養成員のスタート訓練

回	目　標	結　果	場所
1	５日間で90回 ５回連続1.0秒を100%	同左　89回 同左　81%	芦屋
2	10日間で200回 ５回連続1.0秒を100%	同左　195回 同左　90.3%	宮島
3	17日間で260回 10回連続1.0秒を100%	同左　257回 同左　92.4%	同上
4	25日間で320回 ５回連続0.5秒を100%	同左　334回 同左　41.3% 0～1.0秒が79.0%	徳山

この結果に見られるように３ヵ月訓練でスタート技量を既成選手のレベルまで引き上げることは非常に困難なことであった。

選手養成員の実技訓練には操縦訓練のほかに、モーターの分解、組立て作業等の整備という課目があるが、これらの課目については教材が整備され、教授方法も改善されて基礎的な知識・技量は既成選手を遙かにしのぎ、実戦的な応用整備はいつでも消化されるまでにレベルアップされていた。

こうして各期それぞれに工夫を凝らし方針を定めて訓練の実をあげていった「３ヵ月養成」であるが、ここに第17期の訓練の模様を伝える連合会会報148号(昭.39.6.5発行)があるのでエピソードを含め紹介してみたい。

『ややもすると教官と訓練生との意志の疎通を妨げるような結果が生じ易く、訓練生に厳しい訓練の必要性を納得させて訓練につかせることが困難になり勝ちなので、入浴、食事、休憩等の時間はつとめて教官と訓練生の接触を多くするように心がけると共に、新聞等の閲覧を幅広く許し、レコードをかけたり、時には歌唱を許したりしてその幣を取り除き、人間味豊かな雰囲気のうちに教育を進めようとするものである。もちろん、これらをもって事足れりとする訳ではないが、訓練生には今の所暗いかげが見られず、悠々かつ真剣に課業に励んでいる。

前期に引続き若手職員が第一線の教官の役を担い、「人間教育」のむつかしさを思わせるが、「彼も人なり、われも人なり」の大原則を忘れなければ厳しい規律とは別に人情味溢れる教育が行えるであろうと多少の不安はありながらも教官はそれぞれ自負している。

さらに、青少年の道義の頽廃が全国的に憂慮されている時でもあり、あえて人格形成、しつけ教育を前面に打ち出したことは、一瞬襟を正させる厳粛さを与えて余りある。

多摩川における基礎教育――集団行動演習、工具の使い方、ボート、モーターの名称、体力調整――の期間中に選手養成員２名が自己の希望で退所して、選手養成員44名、審判員養成員３名が５月５日、宮島へと所を変えた。

その車中での事――

夜行列車のこととて新聞紙や弁当の空箱が車中狭しと散らばっていたので、朝の弁当を食べた後全員で掃除をした。一般の客もかなりいたが黙視するのみ。当然の事ながら爽やかな気分になる。

やや経ってから車内掃除婦が来てその事に対して礼を言った。

当り前の事が礼を言われる当世である。その時、訓練生の一人がつぶやいた。「ああ、いい気持だ」

礼を言われて悪い気のする者はいないが、教官の立場にある者として考えさせられる出来事であった。

こう言っては何かと不都合があるかも知れないが、恐らく訓練生は社会的、経済的に恵まれない者が多いのかも知れない。感謝されることの嬉しさを知る機会が多くはなかったかも知れない。

衣食足りて礼節を知る。然り。

こういう人間に取って人に喜ばれることが、あるいはその失われた「礼節」を取り戻す機会にならないとは言い切れないのではあるまいか。

この記事にもある通り、依然として訓練場所はその都度（開催日をぬって）変わってゆくという方法がとられていたのであるが、実際にはもうすでにこの頃から民家の多い関東地区の競走場だけでは実施が難しい時代となっていた。そのため第18期生、第19期生では、関東を遠く離れた中国、四国、九州地区の競走場を転々と渡り歩くという訓練状況であった。３ヵ月養成の終期18期、19期のその訓練地日数は次の通りである。

○第18・19期生訓練地とその日数

『18期生／多摩川４日、宮島23日、児島12日、徳山12日、下関10日、若松６日　計67日

19期生／宮島25日、芦屋11日、徳山27日、下関17日、移動９日　計89日』

つまり〝訓練期間は３ヵ月〟とはいうものの実際には移動の日数がそこにくい込むため、実動は70日前後という状態にあったのである。訓練生にとっては、移動の汽車やバスの旅は楽しい行事ではあったが限られた期間に効率よく訓練を実施して行くという視点から見れば大きなマイナスであった。第16期から第19期までのその内訳は次表の通りであった。

■期別訓練日数比較表

項目＼期	16	17	18	19
訓練実動	72	67（68）	70（69）	71（71）
移動	11	11（13）	11（11）	8（11）
試験	6	6（7）	6（7）	6（6）
修了式	1	1（1）	1（1）	1（1）
休務		4	2（3）	3（1）
計	90	89（89）	90（90）	89（90）

〈注〉（　）内は計画

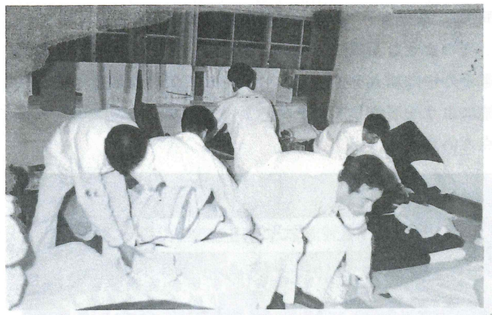
課目別計画と実行時間

第17期生から第19期生までの課目別計画と実行時間は別表の通りである。

この表によれば、各課目にわたって17期生は実行時間が少なく、19期生は多い。また実技、整備についても期を追って実行時間が増加しているがわかる。

■期別課目計画及び実行時間表

課目＼期	17期		18期		19期	
	計画	実行	計画	実行	計画	実行
操縦	186	171	189	179	189	183
整備	150	143	153	160	162	172
法規	36	41	36	39	34	33
船外機	46:30	35	43	43	38	35
競走用ボート	10	6:15	8	6	8	7
操縦学	21:15	11:15	20	15	22:30	14
教練・体育	22:20	28:45	27:50	32:20	24:50	46
基礎学	27	13:15	25:30	24	23	19
服務規定	3:30	4	4:45	4:30	4:15	4
徳育		8:45			16:15	27
補習	85:15	67:55	21	23		16
計	587:50	530:10	531:05	525:50	521:50	556



▲就寝準備も迅速に

また、各課目の時間とその内容については、第19期生の訓練経過報告書の中で18期生と比較する形で、次のように述べられている。

『①法規、船外機、操縦学、基礎学が少なくなっているのは、徳育にその時間をさいたためである。しかし今期程度の時間は必要と思われる。②教練、体育には毎日の点呼時の体育を15分として22時間を前回同様含んでおるが、基礎体力の向上のための体育及びしつけ教育の一環として教練を強化した。③しつけ教育のために徳育を設け、テーマを定めて教育するとともに「選手に告ぐ」を教材として製作し人間形成に重点をおいている。④補習とは点呼後消灯を延期して、国語、数学、地理等一般学科を教育したものである。』

以上でわかる通り、第19期生の教育ではとくに「徳育」という点に力を入れたが、その指針は次のようなものである。

『操縦、整備等実技重点主義とし、人格形成のための教練を強化し、徳育の時間を設け、しつけ教育を厳格に実施する。また、週訓を実施する。』

これに基づいて実際に行われた〝徳育〟ならびに〝週訓〟は次の通りである。

『①徳育計画（数字は日付け）／正しい礼儀作法(5.17)、時間厳守、規則正しい生活(5.23)、自分のことは自分で行い、人に頼るな(6.5)、尊敬し感謝する気持ちをもて(6.14)物を大切に上手に使え(6.27)、正しい権利の主張と正義の履行(7.5)、不正を憎み誘惑に負けるな(7.20)、スタート及び人身事故の防止について(7.27)、私生活について(8.10)、選手の管理について(8.17)、新人選手の心構えについて(9.7)、②週訓としての週間教養目標／(イ)笑顔でお早よう、今日は　(ロ)服装は端正に　(ハ)言葉使いは簡潔明瞭に　(ニ)動作は迅速、正確に　(ホ)時間厳守　(ヘ)整理、整頓　(ト)敵礼は節度正しく厳正に　(チ)責任完遂　(リ)卒先垂範　(ヌ)義務履行　（標語を宿舎内に掲示すると共に、日夕点呼時復唱させ、全員に徹底する。期間は１競走場の借用期間とする。）

４．精神力・技術・体力の鍛練

（５ヵ月養成時代）

３ヵ月養成の「成果」だけをいうなら、それはそれで所期の目的は十分に果せたというべきであろう。しかし、一方で時代は急速な進展を見せており、モーターボート競走の世界だけからいってもその成長ぶりはめざましいものがあった。端的にいうなら昭和も40年代を迎えて、すべてが少しづつ豊かに、そしてその分だけ「質の高さ」をいわれる時代になっていたともいえよう。

こうした状況を冷静に見つめた連合会は、モーターボート競走にもさらに質を問われる時代のきたことを素早くキャッチし、選手養成にも全体的なレベルアップを図るべく新しい方針を打ち出したのである。具体的には、それまで行ってきた（昭和35年から40年まで）３ヵ月の選手養成を、さらに２ヵ月延長して「５ヵ月間」とするというものであった。その「改正理由」については、昭和40年１月１日発行の連合会会報が詳しく伝えている。

●選手養成期間を２ヵ月延長（業界の時流に即応）

『本稿は、当会本年度第９回役員会において、このたび議決されたもので、運輸大臣の認可を得て、実施に移される予定の「選手、審判員及び検査員養成訓練規程の一部改正」に言及したものであり、ここにこれを掲載し、各位に周知徹底を図り、さらに新人の募集に協力していただくようお願いしたい。

現行の規程による、選手養成訓練においては、「基礎理論、基礎学科、基本操縦等を主体に、技量を修得させる」ということを第１義として３ヵ月間にわたる養成を行って来た。しかしながら昨今の客観情勢をみると、養成を開始した当初に比べ選手全般の技量がかなり向上しており、従ってレース内容も高度化し、しかもなお、日進月歩の勢いにある。

初期の１期とか２期あるいは４期の頃までは養成２ヵ月であった。これが３ヵ月とされたのも既成選手を凌駕するためであった。当時は略３年で既成選手の水準に到達することができるといい得たが、現在の訓練期間ではだんだんむづかしくなって来る。その間、質的な教育方法の改善も数次にわたって行われて来たのである。今回の改正は３ヵ月を更に２ヵ月延長して５ヵ月間とし、新人登録選手であればおよそ１年に相当する乗艇時間をこの２ヵ月間で稼がせ、出場当初新人の殆んど全部が味わう新人なるが故の劣等感を払拭しようというものでこの期間を「練度を積む期間」とでもいえようか。さらに基本的なものを積みあげ応用出来るところまでもって行くこともその間考えなければならないだろう。

選手界という枠を離れ競走界の全体的立場で考えてみると新人ではあっても起した事故にはそれに応ずる損害が施行者及び観客に及ぶことには変わりはない。（投票の多寡によって既成選手との相違はあろうが）従ってこの点では新旧人共何等の区別はない。

この限りでは新人であっても出場した時から既成選手と同程度（最低限）の技量を要求されることになる。

このような要請に出来るだけ見合う選手を養成して既成選手の中に新人を投入したい。そして公正安全な競走の実施により一層資して行きたいというのが今回の改正の主眼点といえよう。

結論としては、従来３ヵ月の養成期間が２ヵ月延長され、これに伴って教課時間が多くなった。

既成選手もあんかんとしてはいられないのではないだろうか。

なおこの期間延長は選手養成についてであり、審判、検査養成は従来通り３ヵ月である。（実施昭和40年４月１日から）

選手養成については今回の養成規程の一部改正にともない養成員に対する養成費の一部貸与に関する要領も改正されたので参考のために附言すると、

従来養成費貸与分が「養成訓練期間を乗じて計算した額の３分の２」であったものが「養成訓練期間を乗じて計算した額の５分の４」と増額になり、返済期間も従来の「１年６ヵ月」となった。

その他細部の徴収に関する要領も一部、返済者（債務者）に有利に改正されている。』

（1） 規程の一部改正と共に５ヵ月養成時代へ

昭和39年度「第９回定例常任役員会」ではこの訓練規程の一部改正が提案され、改正理由が述べられたのちさらにその必要性が次のように訴えられている。

『現行規程においては、基礎訓練を主体として技量を修得せしめることを第１義とし、期間を３ヵ月間と定め養成を実施してきたが、選手の新陳代謝の促進にともない選手の技量がかなり高水準に達し、今日既成選手に互して行くことはかなり困難であり、さりとて新人だからといって技量未熟でも良いといった時代ではなくなっている。さらにこれは事故防止の見地からも業界から強く要請されるところである。

したがって現行規程における養成期間を２ヵ月延長し、選手養成員に対し基礎訓練の上に応用慣熟訓練をほどこし、練度を積み、養成員の一層の技量向上を期するためこの規程の一部を改正いたしたいのでご審議願いたい。』

この期間延長を主な内容とする「選手、審判員及び検査員養成訓練規程」は、昭和40年３月９日付で舶監第125号として運輸大臣の認可を得て、同年４月から実施された養成訓練から適用された。

改正理由書および改正規程は次の通りである。

●選手、審判員及び検査員養成訓練規程の一部改正理由書

現行規程においては、基礎訓練を主体として、技量を修得せしめることを第一義とし、期間を３ヵ月間と定め、養成を実施してきたのであるが、選手の新陳代謝の促進にともない選手技量がかなり高水準に達し、モーターボート競走の競技内容も高度化しつつある今日においては、たとえ出走回数に制限を設けて新人を選手成績対象から除外するというような保護的制度が存在しているとはいえ新人選手が競走に臨んだ場合直ちにこれら既成選手に互して行くことはかなり困難であり、さりとて新人に対して高度の技量を当初から要求せざるを得ないような情勢となっている。

更にこれは事故防止の見地からも業界から強く要請される所である。

従って現行規程における養成期間を２ヵ月延長し、選手養成員に対し、基礎訓練の上に、応用慣熟訓練を施し、練度を積み養成員の一層の技量向上を期するためこの規程の一部を改正いたしたい。

●選手、審判員及び検査員養成訓練規程の一部を改正する規程

選手、審判員及び検査員養成訓練規程（昭和34年２月27日運輸大臣認可）の一部を次のように改正する。

第４条中「３箇月」を「選手については５箇月、審判員及び検査員については３箇月」に改める。

第５条第３号中「学科（約140時間）」を「学科（約190時間）」に、「実技（約430時間）」を「実技（約680時間）」に、「体育（約20時間）」を「体育（約50時間）」に、「その他（約20時間）」を「その他（約40時間）」に改める。

附　則

この規程は、昭和40年４月１日から施行する。

こうして５ヵ月養成は開始された。期間延長に伴い、応募者の極度な減少が心配されたが第20期307名、第21期は693名と予想を上回る応募者がおしかけた。

モーターボート競走業界関係者が考えるより、社会は急速に発展するモーターボート競走の将来を適確に見通し、応募してくる若者も自らの将来を託すに足る業界と判断したのである。

モーターボート競走はこれまでにも幾度か試練の時をむかえてきたが、関係者として手の打ちようのない挫折は内部の問題が起因となった場合であった。その中でも選手の場合、数が多いためにほんの１人か２人の自覚の不足が思わぬ問題を引きおこすことしばしばであった。

５ヵ月養成を開始してからの好調な応募状況を見て、関

■選手、審判員及び検査員養成訓練規程新旧対照表

現　行	改　正　案
第１条、第２条、第３条　省　略	同　左
（養成期間）	（養成期間）
第４条　養成の期間は原則として３ヵ月とする。	第４条　養成の期間は原則として選手については５ヵ月、審判員、検査員については３ヵ月とする。
第５条　第１項第１号、第２号　省　略	同　左
３　選　手	３　選　手
(1)　学　科（約140時間）	(1)　学　科（約190時間）
(イ)　関係法規	(イ)　関係法規
(ロ)　内燃機関	(ロ)　内燃機関
(ハ)　電気工学	(ハ)　電気工学
(ニ)　流体力学	(ニ)　流体力学
(ホ)　材料学	(ホ)　材料学
(ヘ)　操縦学	(ヘ)　操縦学
(ト)　整備学	(ト)　整備学
(チ)　気象学	(チ)　気象学
(2)　実　技（約430時間）	(2)　実　技（約680時間）
(イ)　操縦実技	(イ)　操縦実技
(ロ)　整備実技	(ロ)　整備実技
(3)　体　育（約20時間）	(3)　体　育（約50時間）
(4)　その他（約20時間）	(4)　その他（約40時間）
(イ)　精神訓話	(イ)　精神訓話
(ロ)　日常生活	(ロ)　日常生活
(ハ)　選手心得	(ハ)　選手心得
第６条、第７条、第８条、第９条、第10条、第11条、第12条　省　略	同　左
附　則	附　則
この規程は、運輸大臣の認可の日（昭和37年12月28日）から施行する。	同　左
	附　則
	この規程は、昭和40年４月１日から施行する。

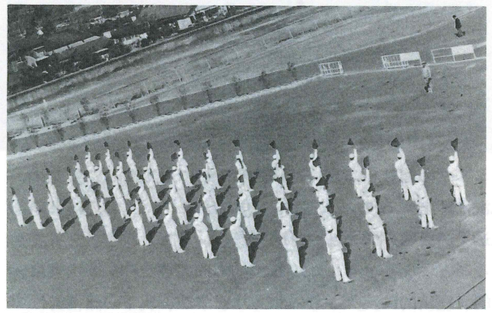
係者が、この機にさらに養成員の資質向上をはかりたいと考えたのは当然のことである。

期間延長した翌41年連合会は、入所時の年齢引き上げと学力の向上を主内容として再び養成訓練規程の改正を行い、運輸大臣の認可を得て、昭和41年４月から訓練を開始する第22期からこの規程を適用することとした。また、同年秋には、より多くの素質優秀者を募るための対策として、養成員の自己負担金を減少する改正も行うのである。

年齢引き上げを主内容とする規程改正の理由書は次の通り述べている。

●選手、審判員及び検査員養成訓練規程一部改正理由書

現行選手、審判員及び検査員養成訓練規程においては、その入所資格は、中学校卒業程度の学力を有するものとし、選手要員については年令制限を16才以上の者と規定しているが、近時公営競技に対する健全化が叫ばれ、併せて日々熾烈化する競走の現状に伴ない、選手、実務者に対するより一層の人格の向上と技能の練磨が希求されている折柄、これが最終学歴を高等学校卒業程度の学力を有する者に、選手要員に対する年令制限を18才以上に引上げるよう改正を行いたい。



▲手旗信号の発信訓練

(2)　養成人員増大計画で募集にも総力

「５ヵ月養成」は昭和40年の第20期から44年の第30期までの11期、４年間実施されている。この間の入所者825名、修了者483名とその差は342名にも達している。１期平均31名の途中退所者があったのである。

連合会は選手養成を開始するにあたり、過去のあらゆる事項を検討の結果〝優秀選手のないところに業界の繁栄はない〟と判断し万難を排して素質優秀者を募ることとした。

募集の効果をあげる方策として、連合会以前の養成では原則的に訓練生負担であった訓練費用を宿泊費、食事代は訓練生負担、ボート、モーター購入費をはじめ直接訓練に必要な経費は連合会負担とした。

このように業界として多額の経費をかけるのであるから技術的にも、人間的にも優れた選手を養成しなければならなかった。そのため、当初から入所試験に合格し訓練に入っても課業進度について行けない者や集団生活に適さない者には容赦なく退所を命じて来た。

加えて５ヵ月養成が実施された昭和40年頃になると、既成選手の操縦技量は著しく高度になっており、養成期間中にこの技量に追いつくことを目標としていた養成訓練は一層厳しくなっていった。このため訓練に耐えられなくなって退所を申し出る者や、モーターボート選手としての適性に欠けるとして退所を命じられる者が増加してきたのである。精神的にも、技術的にも優れた者のみしか選手になれない時代がやって来たのである。

このような養成訓練に臨む姿勢と、昭和29年頃からとられた各種の引き締め施策は選手の自覚をうながし、社会からも好感を持って迎えられることとなりファンの信頼を得て発展の一途をたどってきたモーターボート業界であったが、売上の向上に伴い選手賞金が増額され、厳しい施策が姿を消すと、またぞろ選手の不祥事が目立つようになってきたのである。

モーターボート競走業界は再び引き締め策をとらざるを得なかった。自覚の足りない選手には登録消除、出場停止といった厳しい処置を含んだ処分をして行く方針が打ち出された。

そのために生ずる選手数の不足は養成人員の増加によってカバーして行く方針がとられた。昭和39年10月３日、定例常任役員会で〝選手数1300名確保〟が決議され、同月26日の臨時総会で年間100名の選手養成を行うことを柱として次のような方針が打出された。

■選手養成訓練状況表 （20、21期登録者には前期からのくり越し者１名を含む）

期	養成期間	入所者	修了者	登録者
20	40.4.29～ 9.5	64	36	36
21	10.20～41.3.19	66	34	35
22	41.4.21～ 9.20	62	39	39
23	10.20～42.3.17	50	40	40
24	42.4.23～ 9.19	59	33	33
25	10.12～43.3.12	65	44	44
26	43.4.5～ 9.2	92	64	54
27	9.5～44.2.1	95	60	60
28	44.2.5～ 7.5	82	43	43
29	9.1～45.1.28	95	50	50
30	45.1.16～ 6.14	95	40	40
計		825	483	474

年間選手養成……約100名

実施予定回数……２回（１回150日間）

第１回＝昭和40年４月～同年８月

第２回＝昭和40年10月～41年２月

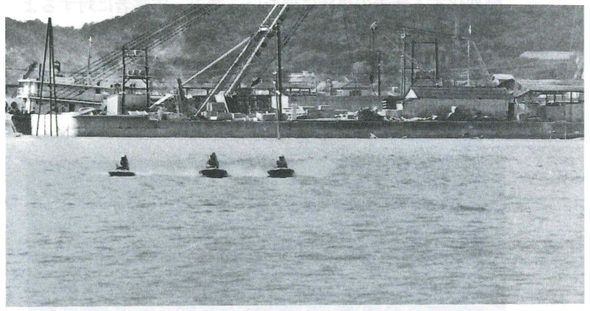
場　　所……各地競走場

さて、こうして目標選手数を1,200名から1,300名へと一気に100名増加したこと、養成訓練の期間を「５ヵ月」としたことなどにより、「募集」についてもその方法を多少変更させより強化する必要が出てきた。連合会では、従来の競走会中心ということには変わりないとしながらも、いま一歩踏み出し、各地施行者にも大いに協力を求めるという方針を固めていった。そして昭和40年１月12日、全連教第131号をもって全国各施行者宛に協力依頼をするのである。

○選手募集に際し協力お願いについて

現代の社会においては、あらゆる企業の発展には優れた人材を確保することが必須の要件とされ、経営者はこのため優秀な労働力獲得のため血眼となって奔走しているのが実情でありますが、特にわが業界においては人的要素の事業に占める割合が甚だ大であり、人が唯一の資本とさえ言われております。

わけても競走の中核となり、檜舞台に立つ選手については素質の優れた者を常に特定数確保し、さらに新陳代謝をはかり、漸新な選手層を注入することなくして競走の発展は期し得ないと断言できましょう。



このため連合会においては、最近特に熾烈化した競走の現況に即応する優秀な選手を育成するために、このほど新人選手の養成期間を２ヵ月間延長し、「５ヵ月教育」を実施することになりました。これがために連合会の払う犠牲は、人的、経済的に莫大なものがありますが、現下の諸情勢に対応するためには必須不可欠のものとして、敢えてあらゆる障害を克服して断行に踏みきることに決定した次第であります。

優秀な選手を育成するためには、素質の優れた者を数多くの中から選出し、優れた環境の下によき器材を使い、優秀な教官が効率よく教育を行うべきであり、まず選手の募集の時期において数多い応募者を獲得することがその第一要件であるといえます。しかしながら、養成期間を５ヵ月に延長すれば、当然の帰結として従来においてさえ困難を感じてきた選手募集は、前述の如き近来の一般世相とあいまって、一層困難の度を増すことが予測されるのであります。

このため連合会としてはこの際特に従来の方針を飛躍的に強化し、今期募集開始の１月11日を期して、全国的規模をもってＰＲを開始し、同時に競走会に対しても現状の再認識をはかり、強力なる支援協力態勢の確立を要請いたしました。

もちろん、選手養成は連合会に課せられた重大な責務であり、年々数千万円を投じ、会の主力を投入してこれにあたってきたのでありますが、選手層の素質の向上をはかり観客の興味を増大し、信頼される競走を展開して売上増強をはかることによる最大の受益者は、競走施行者各位であり「選手育成」問題は単に連合会の責務というに止まらず、業界全般の最大関心事でなければならず、全関係者の協力のもとに推進されるべきものと存ぜられますので、この際施行者各位におかれても、業界発展のため選手募集に格別の御協力をお願い申し上げる次第であります。

〔ご協力をお願いしたき具体的事項〕

１．施行者の行う各種競走開催宣伝（新聞広告、放送、ポスター、立看板等によるもの）に選手募集をあわせＰＲ願いたい。

（例）

Ａ、新聞の開催広告中に次の字句をいれる。

選手募集中　　３月31日まで
問いあわせは競走場へ　ＴＥＬ　○○○○○

Ｂ、ラジオの開催放送のあとに、次の文句をいれる。

ただ今、モーターボート選手を募集しております。
（あなたの夢は、モーターボートで）
（スピードにあこがれる者の職場、モーターボート選手）
お問いあわせは○○局　○○番へ
○○県モーターボート競走会

Ｃ、開催ポスター、立看板に次の字句を印刷する。

選手募集中　　３月31日まで
お問いあわせは競走場へ　ＴＥＬ○○局○○番

Ｄ、出走表に次の字句を印刷する。

選手募集中（３月31日まで）
○○県モーターボート競走会

２．学校関係者（中学、高校、教育委員会等）に選手募集をＰＲ願いたい。

従来から、学校関係者の中には競走は社会悪であるとの誤った認識から、競走に対して理解を示さず、かえって悪感情をもち、選手募集等に対しても拒否の態勢をとる向が多く、このため学生が職業としての選手を敬遠する結果を招いているので、選手も社会に奉仕する有意義な職業であることをＰＲ願いたい。

すくなくとも施行者が競走の収益によって多大の利益を得ておりながら、この方面への理解を得る努力をしていないことは、それ自体競走の存続に重大な影響をもつものであり、選手募集問題を別にしても、教育関係者に正しき認識をもたせるよう啓蒙することが大切であり、この機会に学校方面への呼びかけに努力されたい。

以上の諸点については、実施上種々の難点もあることと存じますが、競走の存続発展に直接つながる必要不可欠の要務と御理解いただき、この際まげてご協力をくださいますよう重ねてお願い申し上げます。

５ヵ月養成の募集活動は、競走会、施行者の協力を得て表に見られるとおり順調のうちに推移して行き、当初目標とした選手数1300名は昭和43年に達成されるのであるが、

■選手募集応募状況表

期	募集期間	応募者数	推薦者数	一次合格者数	二次合格者数	入所者数
20	40.1.11～ 3.31	307	307	166	67	64
21	6.1～ 9.10	693	309	166	67	66
22	11.1～41.3.10	1,066	343	197	65	62
23	41.5.1～ 8.31	701	171	88	54	50
24	11.1～42.2.28	834	218	109	61	59
25	42.5.1～ 8.31	731	200	115	66	65
26	—	919	266	132	95	92
27	43.4.15～ 7.31	825	247	144	97	95
28	10.1～ 12.31	946	318	100	88	82
29	44.5.1～ 7.31	—	318	173	100	95
30	10.10～ 11.30	—	240	165	100	95
計		7,022	2,937	1,555	860	825

この間、昭和40年にはスタート事故を起こすと翌日からのレースには参加させないいわゆる〝即日帰郷制度〟が実施され、帰郷者の代りとして追加あっせんを行う必要が出て来たことや、昭和42年にスタートゾーンを1.5秒から1.0秒に短縮したこともあって選手は依然として不足ぎみであった。

また、連合会は将来の理想として「選手は常に自己のモーターを完全に仕上げ、万全の体調を維持してレースに臨むべきである。それには現在の1日2回出走から1日1回出走にして、十分な時間を与え、整備と体調の維持にあたらせるべきである。」とする〝1日1回出走、必要選手数1500名〟の構想を持っていた。

このため年間150名の選手養成を実施する計画を作成した。

これについての説明は全連教第119号（42.12.13）で、各地施行者にその協力を求めているので引用することとする。

○選手募集について（昭和43年度予定として）

『このことについて、去る12月6日本栖厚生施設水上スポーツセンターにおいて本年度第2回競走会募集担当者会議を開催いたしました結果、「昭和43年には、選手養成人員年間150名以上を予定し、鋭意募集事務を推進していく。」との線をうち出しました。これは、過日の事故防止対策委員会からの「事故点によるC級格下げ」という答申による級別新制度の実施と、フライング、出遅れ事故多発が発端となって、選手会のとったスタート事故者に対する厳しい自主規制処置等に関連し、将来を考慮した結果であります。当会におきましては、既に養成人員の増大に備え器材上の準備を着々と整えつつあり、競走会担当者も鋭意募集事務を推進するため準備をすすめております。しかしながら優秀な選手を多数募るためには、広域かつ積極的な募集活動を行うことが必要であり、さらに新分野を開拓するのでなければその向上を図り得ない現状にあります。従いまして従来通りの活動のみでは到底満足な結果は得られないと存ぜられますので、これら選手募集事務の重要性に深いご理解をいただき、競走会の募集活動に対し積極的なご援助とご協力を賜わりたくお願い申しあげる次第でございます。』

「年間150名養成」の目標のもとに、43年度に実施される第26期、第27期の募集に対し一大キャンペーンが展開されることになる。当時の連合会会報からその一部をひろってみよう。（いずれも本文は抜すい箇所のみ）

○〝来れ若者〟—選手募集とその重要性—（昭43.1.1.第191号）

①選手募集はなぜ必要か／……選手募集にあたっては質的に優れた、選手となり得る素材を多数集めることが肝要であり、その募集努力は業界を一つの企業とみるならば将来を担う人材＝企業発展のための人材を集める努力だということになる。そう考えてくると募集は業界あげて力を入れるべきものということになる。

②選手は職場侵害だというが／……職場の侵害だと考える前に選手数の増加に拍車をかけるような事故の増大を憂い、その防止に専念すること。そして心技を磨き、プロの世界の厳しさをきりぬけることこそ大切ではないのか。……現在の状態だけで、将来のことを判じ「職場侵害」というなら考えが甘く、小乗に過ぎる。

③選手募集と宣伝／現代はPR時代である。……宣伝の中味も細分化していかなければならない。……選手募集もそのようにしてモーターボートの理解者が増加すれば自然増加してくるものである。……

④募集事務についての理解は十分か／……もっと立体的、有機的な方法が考えられて良いと思う。……

⑤地元選手がいなくなる／……ここ2年半（養成20期修了生以降）の県別養成員数を見ると極めてその（地元選手）数が少ない県がある。これは一体どうしたことだろうか。フアンが慶ぶということが、売上向上に関連してくると考えなければならないはずで、大げさにいえば企業の将来に無関心ということになってくる。……

○質は量から生まれる—現在の募集はこれで良いか—（昭.43.3.1.第193号）

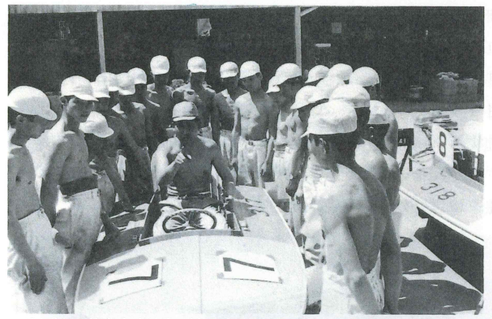
①学校は募集の宝庫である／……残念ながら彼らのほとんどすべての者がモーターボート競走を知らないか、知っていても何か別の世界のように考えているのである。…少なくともモーターボート選手という職業を理解させた上で職業選択をさせることが第一段階である。

②業界関係者に理解を／100人の方のうち1人だけでも1人の応募者を獲得していただければ応募者は現在の3倍4倍と増加するであろう。

こうして業界をあげて取り組んだ〝募集〟ではあったが、応募人員は800名～900名程度で飛躍的な増加とまではいかなかった。

この頃になるとモーターボート競走を見る社会の目が変わってきていたとは言うものの、〝ギャンブル〟に対する理解のうすい風土の中で毎期これだけの応募者を得たのは業界をあげての積極的姿勢であったと評価すべきであろう。

また、業界をあげての体制づくりと一大キャンペーンは業界内部の隅々まで中央の考え方を浸透させ、理解させて一丸となって事に当る業界の体質を強化したという点で直接的な効果を上回る成果を得たとも評価されよう。



▲操縦法〝前方左右よし！〟

(3) 5ヵ月間の養成訓練概要

「5ヵ月養成」は、これまでの2ヵ月、3ヵ月養成とは全く異なった考え方のもとに実施された訓練である。

2ヵ月養成は〝基礎教育の徹底〟をはかることが目標であったし、3ヵ月養成は〝基礎プラス応用〟とは言うものの基礎教育の一層の徹底のうえにスタートの力を強化することが主な目標であった。

これに対して「５ヵ月養成」は〝既成選手と争える新人選手の養成〟つまり選手としてのすべてを教育し、デビュー即舟券の対象となる選手を目標としたのである。

また、５ヵ月養成が開始されて５期目、第24期から本栖研修所が完成し第24、25期は初期教育を、第26期からは全期間を常設訓練所で実施することになるためその都度教育計画に検討が加えられ改善がはかられて行くのである。

５ヵ月養成がそれまでの養成と全く異なった考え方のもとに実施されたといっても基礎教育そのものが変るわけはないのであるが、基礎教育に入る課程に変化がでて来たのである。短期間の訓練では、モーターボート選手として必要な最小限度のことしか教育する時間がなかったのであるが、５ヵ月養成になると多少は時間的なゆとりがでてきたため〝心身の鍛練〟を目標として武道を取り入れたり、本栖研修所ができてからは各種のリクレーションが取り入れられたりしたのはその一例である。

基礎教育の段階から髄所に新しい訓練方法を採用した５ヵ月養成であるが、その特徴はなんと言っても応用教育を実施する訓練の後半にあった。後期教育計画については後述するが、その基本は、実戦を想定した訓練、訓練生の自主性を尊重した訓練であった。

▲縄飛びも訓練の一つ

プロの世界では失敗の責任は自分が取らなくてはならない。実戦では所定の時間にエンジンの始動ができなければ理由のいかんを問わず欠場である。エンジンが始動しても他のモーターボートと競争できるだけのスピードがでなければこれもまた欠場しなければならない。後期教育における自主性の尊重とは自らの行動に責任を持つ教育でもあったのである。

養成訓練実施計画

教育の方針

３ヵ月養成の最後の期、第19期生の時すでに「教育の基本方針」は確立されていたが、５ヵ月養成に入った第20期生からはこれをさらに徹底して行うこととなった。

『現在の新人選手に対する業界での批判に対し、次の諸点に重点をおく。

①技量の向上(事故多発に対処)／基礎操縦教育を強化するとともに特にスタート訓練の徹底を図る（教育目標作成)。

②徳育の強化(非行、しつけ不良に対処)／しつけ教育（教科書作成)を重視し、徳育の時間を増す。あわせて週訓をたてこれを必ず実行せしめ教官は常に模範的態度を保持する。

③教練の強化／教練の時間増加と毎日教練を実施する。』

この基本方針は第22期生の入所を前にした時点から次のように具体化される。

『①操縦技量の向上／スタート事故の多発に対処するため徹底したスタート訓練を行う。スタート練習目標を0.5秒連続10回、80%におく。これを達成するためにスタート練習目標を１人当り2,000回、１人当り乗艇時間を100時間とする。

②しつけ教育の強化／関係者より賞讃を受けるような人格を持った選手を育成する。このため次の目標をおく。(イ)常に必勝の気構えを養成する。(ロ)秩序を重んずる人間の育成を図る。(ハ)礼儀正しい人間の育成を図る。』

さらに第23期生の訓練実施では次のような「体力の増進」

が新たに加わってくる。

『この目的を達成するために専門知識の習得、技術の円熟、体力の増進、気力の涵養及び道徳心の昂揚をあらゆる機会にあらゆる場所において実現させる。』

続いて本栖研修所が使用されるようになった第24期生からは合気道が体育の課目として初めて採用され、以後剣道、空手道、柔道と試験的に加えられていき、第28期生に至って四道がすべて正規の課目として実施されるなど、状況と環境に応じて改善が重ねられていくことになるのである。

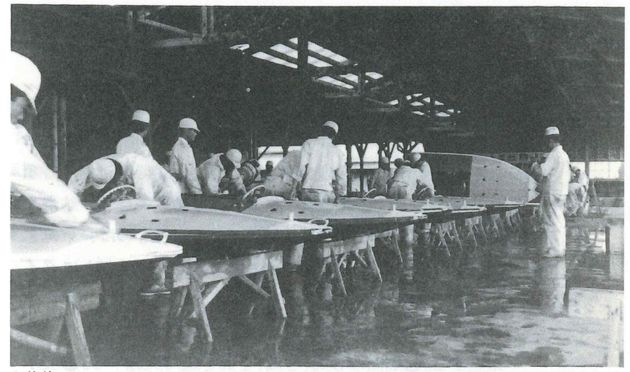
しかしそこへいくまでには各期ごとの、文字通り寝食を忘れての努力があった。訓練の実をあげるため詳細な計画が立てられ、実施要領が検討されていた。たとえば、第21期生の養成計画では前半の３ヵ月を基本訓練期間とし、これとは別に後半２ヵ月のための「後期教育実施計画」を作成、訓練効果の増大を図っている。同時に訓練実施上指導に必要となる細部事項も決定し、精神的にも技量的にもきめの細かい指導をしていったのである。ちなみにこの時の「後期教育実施計画」とは次のような内容のものであった。

○後期教育実施計画（第21期生）

目的／選手として競走に参加することを前提にして教育を行い基礎教育を徹底すると共に応用能力を賦与し自己の能力の啓発を図る。

教育の方法／①養成員の自主、自発的な行動を助長するため、操縦教育には現行の選手級別決定基準、(事故点基準、得点基準）を採用する。

②内務についても教官は側面より指導し、養成員個人個人の「判断力」をつけさせる。(イ)生活は楽しく、訓練は更に厳しく実施する。また日課時限は、本栖厚生施設において実施されているものに準じて行う。(２月１日から）(ロ)装着検査の実施＝❶所要時間を初期は15分とし、課業開始前に１人で装着せしめる。(他の者には一切手伝わせない）❷教官は装着完了の報告を受け、現行規程に基づき厳重に検査



▲装着点検

する。❸教官は装着検査を行う場合は、減点法により採点し、持点が50点以下になったものは、そのものの当日の乗艇は禁止とする。

事　由	配　点
持　点	100点
装着誤り（シャックル、ワイヤー等）	－10点
各部締付不良（シャックル、クランプスクリュー、レバー等）	－10点
違法装着（アジャスト、ライナー等）	－10点
ボートモーター点検不良（プラグ、ターミナル緩圧、ワイヤー切断、底板の破損、漏れ）１ヵ所	－10点
制限時間超過	－50点

(ハ)タイム計測実施＝❶着水後タイム計測開始時刻を明示し、１番艇より順次往復１回行う。❷最後に計測すべき者の計測が終了するまでにピットを離れ得ないモーターまたは事故及びエンスト等により計測が出来ないモーターは不合格とし、その責任者は当日の乗艇を禁止する。❸タイム計測の結果、競走に出場せしめるのが不適当と認められたモーターは不合格とし、その責任者は、当日の乗艇を禁止する。❹ボートの破損が甚だしく、事前に届出があり、修理不可

能と認められたものはこの限りでない。❺不合格となったモーターであっても予備機として、使用を許可することがある。

(ニ)模擬レース実施要領＝❶着順点基準、事故点基準は現行の級別決定基準を採用することとし、小隊別課業の場合には一般競走の、また小隊対抗の場合には、特別競走の着順点基準による。❷小隊別に課業を実施する場合は、航走タイム上位のものを選び小隊毎に下位2隻のものは、乗艇を禁止する。❸小隊対抗模擬レースの場合は小隊ごとにタイム計測の結果、航走タイム上位のものを選出し、使用隻数の2づつを使用し、養成員は自隊より選出したモーターに乗艇する。❹周回は3周、2周、1周を適時実施する。❺展示航走及びレース終了時の注意。a.競走周回を終りゴールした後も1マークは競走時と同じ状態で旋回させる。b.競走中疑惑を招くような航法、姿勢、態度をとらせないよう注意する。

(ホ)審議制度の採用＝航走中に発生した制裁の対象となるような事象について、自習時間等を利用して研究せしめ、戒告、出場停止（乗艇禁止）の措置をとることがある。(ヘ)その他❶模擬レースの運営はあらかじめ時間表を作成表示し、時間を厳守して行う。❷模擬レースの使用隻数は初期は6艇とし慣れるに従い順次増加せしめる。最終隻数は9隻立とし、それ以上は増加させない。❸ボートの漏れ検査は必要に応じ実施し、漏れがあり競走に支障ありと認められるものは、不合格とする。不合格となったボートの責任者は乗艇させない。❹キャデー、特殊工具点検等は週間実施予定に従って実施する。不合格となったものは③に同じ。❺ボートの修理は訓練生が行なうものとする。

□教官心得／①点検は当直教官が責任者となって実施する。②競走に関する一切の作業は訓練生に実施せしめる。訓練生が納得できるまで答えること。③服務規律の確立のため必要な助言を与えること、特に助言等を与えた場合はこれが実行されたか否か確認を怠らないこと。④本計画の目的の線に沿って課業を推進すること。

このようにきめ細かく1期ごとに充実度を増していった5ヵ月養成であり、技量の長足な進歩で業界にセンセーショナルな話題を生んだ5ヵ月養成であったが、期を重ねるに従いより高い水準を求めるようになっていった。

当初、比較的ゆとりがあると感じた5ヵ月の期間さえも教育すべき内容と比べれば短かすぎる期間であった。教育課程は幾度も検討され合理化がはかられた。

そのひとつが「初期特殊訓練」である。この制度は昭和43年の第28期生から採用された制度であるが、訓練開始当初に教官が訓練生と起居を共にし内務指導の徹底をはかるとともに訓練生の性格等を把握し、効率的な訓練を実施しようという意図のもとに開始されたものである。

○第28期選手養成訓練初期特殊教育

目的／近時の青少年は、団体生活によくなれていないので、西も東もわからない状態である。そこで教官を訓練生内に投入して、身をもって細部指導を行うと共に訓練生の素行、適、不適等をつぶさに観察して、爾後の教育訓練の資とする。

要領／①教官の配置（略）

②指導事項／(イ)内務指導＝服務規程に準ずる。(食事マナー) (ロ)教練礼式指導＝教練教程に準ずる。(ハ)その他

③資料作成／(イ)各人の個性、性格、適、不適等の考科表。(ロ)小隊長、班長の適任者選出。(ハ)その他。

④統一事項／ベットメイク＝(イ)毛布は、2～3枚使用するものとする。(ロ)上シーツは、ハシをタオル掛までにし、それを折りエリカバーとする。(ニ)毛布は、ベッドボードの両側より20cmの位置とする。(ホ)枕は、ベッドボートに対し直角とし、端を揃えること。

ロッカーの使用＝生活規程に準ずる。

食事マナー＝生活規程に準ずる。

礼式＝教練教程に準じて行うと同時に、次のとおりとする。(イ)教官、来賓等に行きあうときは、停止注目の厳礼を行わせる。(ロ)講堂教室の出入時は、敬礼を行わせること。

服装＝(イ)トックリセーターは、着せない。(ロ)大きすぎる場合は、内側に折って縫いつけるものとする。(ハ)名前は、外から、見えない位置に大きく書かせること。

就寝＝(イ)パジャマを必ず着用させること。(ロ)胴巻は全部ぬがせること。

洗濯機乾燥室＝(イ)洗濯機は独占しないよう指導し、洗濯が終ったら速やかに片付けること。(ロ)石ケンの使用について節約を徹底させること。(ハ)乾燥室は乾燥したら速やかに撤去させるよう習慣づけること。(ニ)持物には、名前を明記させること。

部屋の出入＝1.教官室に入る時は次の通りとする。(イ)ノックをする。(ロ)室内から、声があったら「○○訓練生○○教官に用事があって参りました。」「○○訓練生呼ばれて参りました。」（呼ばれたとき）と申告する。(ハ)「入れ」の指示がないときは、「整列休め」の姿勢をとり、待機し、教官が出てきたら不動の姿勢をとる。(ニ)「入れ」の指示があったときは、左手で閉めながら、「失礼します」と挨拶し、入室する。(ホ)入室したところで、一回敬礼を行い受礼者の前に進み改めて敬礼を行う。(教練教程に準ずる。)

2.室を出るときは、(イ)受礼者より、命令を受けたときは、要約して復唱し、敬礼しのち、ドアのところでもう一度敬礼を行い室外にうしろ向きで出る。(ロ)「○○訓練生帰ります」と申告して帰る。

場内の歩行＝原則として場内は、駆足とする。但し、荷物を持ち、教官指示等特別の事情のあるときはこの限りでない。

⑤注意事項／(イ)教官は、一挙手一投足注目されているので、その動作には特に注意すること。(ロ)ごまかし、誤り、要領は、教えないこと。(ハ)訓練生についての履歴、家族構成、素行等あらかじめ認識しておくこと。

教育体制について

3ヵ月養成時代の「主任教官制度」「検閲制度」はそのまま継続されるが、改めて第20期生（5ヵ月養生）の教育体制を記すなら次の通りである。

1.教官制度／従来通り主任教官制度をとる。

2.教官の配置／①主任教官（1．2小隊に分けた教官の配置はおって決定する。）②器材担当教官＝器材課の者1名が常にこの責にあたる。③教育は、常時2名の主任教官があたり、1名を講師団の応援を得、ほかに器材担当教官1名計4名をもって行う。原則的には、主任教官がすべての科目について教育を行うが、適宜応援教官に教育を依頼するも可なり。

第23期生の訓練になると上記内容に次の3点が加えられるが、これは専門知識の習得を目的としたもので以後第30期生までこの体制は引き継がれていく。

『①課目専任教官をおく。②定期試験を実施し、習得度を確認する。③前期3ヵ月に各教科の授業を終了し後期2ヵ月は習得度を確認することにより重点的に教育を行う。

訓練日数及び時間について

訓練の期間は「5ヵ月」であるがそのすべての日、つまり150日間全部が訓練日ではあり得ない。各期を通してみて、そのうちのおよそ50日間が訓練のできない日であり、純粋な「訓練日」は大体100日前後ということになる。

○訓練日数の推移（予定）

では訓練日数を100日前後と考えた場合、課目別の時間割りはどのように決められたか――。次の表は課目を大きく分類し教育時間別に集計した比較表である。

この表で特に際立った違いを見せているのが第28期以降その他の項の時間数であるが、これは先にも述べたように「武道」が正課としてとり入れられたためである。

■訓練日数の推移（予定）

日別＼期	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	平均
全教育不可能日数	57	47	53	45	47	54	40	35	34	49	41	46
全教育可能日数	93	104	100	105	103	96	110	105	116	101	109	104

■選手募集応募状況表 （実効）

内訳＼期	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	平均
操縦	300	286	325	315	319	279	311	340	315	339	285	310
整備	198	238	248	250	240	243	288	220	257	230	257	243
学科	142	104	113	95	96	91	113	103	108	130	186	116
その他	74	85	74	66	80	80	92	105	214	182	174	111
計	714	713	760	726	735	693	804	768	894	881	902	781

操縦課目別時間について

5ヵ月養成の計画では、操縦課業の時間は第20期生で300時間というものであった。3ヵ月養成末頃の期(17～19期)で190時間目標の実行(平均)約180時間であったことを考えれば大変な相違である。しかし5ヵ月養成も進むにつれてこの〝300時間目標〟を大きく上回る計画も出てくる。そしてこれを細かく見ていくと、30期に近づくにつれて旋回やスタート練習により多くの時間をとっているのである。反対に模擬レースの時間は期を追うにしたがって少なくなっている。(次表参照)

■期別操縦時間(計画)

課目＼期	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
始動停止	4	4	4	3						
始動発着	4	4	4	3	6	7	3	6	8	3
慣熱航走	3	3	3	3	3	7	7	6	7	6
旋回	42	42	54	48	51	62	70	75	70	70
蛇行航走	3	3	3	6	6	6	7	6	7	9
編隊	18	18	18	24	21	21	25	33	30	12
隊形変換	3	3	3	3	6	6	9	6	4	6
交叉旋回	45	45	42	36	24	34	40	45	40	26
スタート	110	149	135	138	123	135	140	147	140	130
模擬レース	48	48	45	49	33	27	33	39	33	23
総合訓練	6	6	6	6	6	6	6	9		
計	286	325	319	319	299	311	340	372	339	285

こうした現象からもわかるように、当初、2ヵ月間の延長の多くをスタート、模擬レースといった応用訓練にあてる予定であったが、実際に訓練を実施してみると旋回、編隊、交叉旋回といった基礎教育を充実させることが模擬レースのレベルをあげることであることが明らかにされるのである。

一応模擬レースのできるところまでレベルがあがったならば模擬レースを行い、各々が自己の欠点を理解したところで基礎に戻り、再び模擬レースでその成果を確認する訓練方法がとられた。安定した旋回、正確なスタートを身につけることが総合力を上げることである。このため、スタート練習の目標回数は2000回から2500回と増加し、旋回は常時反復練習する教育方針が確立されていった。

整備について

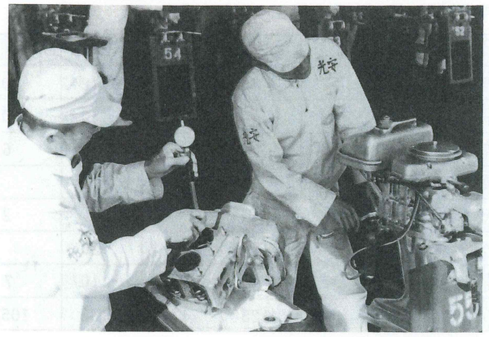
「諸器具器材の取扱いに習熟させ、科学的な整備ができるように努める」、これが5ヵ月養成に入ってからの整備教育計画であった。その時間配分は次の通りである。

■整備計画時間

課目＼期	21	24	25	26	28
電気系統	32	12	25	21	21
気化器	16	12	21	21	21
本体	37	27	35	27	30
計測	19.5	27	25	24	22
ギャケース	9.5	18	21	18	18
焼嵌め	6	18	21	15	18
重整備		36			15
オープン整備	118	101	95	102	27
計	238	251	243	228	172

これが24期生になるとさらに発展的、実戦的な整備教育が行われることとなるが、その内容は下記のようなものであった。

▼モーターの精密計測



『①分解結合の標準時間を定め作業に習熟せしめる。②精密機器取扱いに習熟せしめる。③性能向上のため後半26日程度オープン整備を行う。④理論と実戦を結びつけ、考える整備を行わせる。⑤迅速適切な整備を身につけさせる。』

前半の3ヵ月間に理論的、積極的な整備の知識と迅速で正確な作業を徹底的に身につけさせ、後半の2ヵ月はオープン整備で総合判断、性能向上を主とする応用動作の教育が行われたというものである。

学科とその他の課目時間

3ヵ月養成時代に比べると、学科では「法規」「船外機」がともに10時間近く増加している。しかし「操縦学」については減少、特に第23期からは10時間以下と大幅に減らされているが、これは操縦課業内での実物教育に力が入れられたためであった。

その他の課目では、5ヵ月養成の前半、特に第23期までは3ヵ月養成時代の方針を継承して「しつけ教育」「体力向上」に重点がおかれていた。このうち「しつけ教育」の内容をみると次の通りである。

『①日常不断の訓練の中でしつけ教育の目標達成に徹する。
②その他次のことを実施して側面的にしつけ教育の向上を

■学科時間（計画）

課目＼期	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
法規	52	46	43	42	40	40	45	45	45	45	60
船外機	49	48	42	45	50	45	50	50	50	50	60
競走用ボート	16	6	8	8	6	8	8	8	8	8	10
操縦学	25	14	20	10		5	10	5	5	5	10
気象学					2	2				2	2
一般学科	19	10	23	20		17				20	20
補習		4		10	7	5					24
計	161	128	136	135	105	122	113	108	108	130	186

■その他の課目時間（計画）

課目＼期	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
教練	26.00	24.00	27.00	20.00	30.00	30.00	25.00	20.00	20.00	20.00	15.00
体育	20.00	25.00	34.00	20.00	26.00	50.00	40.00	35.00	30.00		
武道					6.00				122.00	125.00	125.00
徳育	24.15	33.00	33.00				12.00	20.00	2.00	20.00	20.00
手旗	12.00	16.50	11.00	10.00	13.00	5.00	10.00	20.00	15.00	10.00	9.00
結索	8.00	8.00	5.00	5.00	5.00	3.00	3.00	5.00	5.00	5.00	3.00
服務規程	5.00	4.00	2.00	2.00		2.00	2.00		2.00	2.00	2.00
救急法			6.00	3.00	5.00	3.00					
その他	36.00	39.50	17.00	60.00							
計	131.15	150.00	135.00	120.00	85.00	93.00	92.00	100.00	196.00	182.00	174.00

(イ)講師を招へいして講話をきかせる。(ロ)しつけ教育の時間を毎週設ける。(ハ)父兄参観日を設ける。(ニ)週訓の完全実施に努める。(ホ)教官の卒先垂範ならびに使命の認識。』

そしてこれが第24期生になると、「道徳心」の昂揚を一層徹底教育するため次のようなことがつけ加えられる。

『①外部の講師を招へいして徳育に資す。②教練、武道により礼節正しいしつけを行う。③食事のマナーを教える。』

つまりここで初めて〝武道〟が採用され、「合気道」を行うこととなるのである。

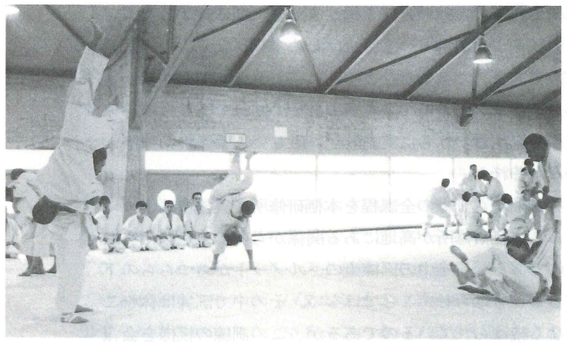
そして第28期生で本格的に正式課目として導入されていくが、採用の目的等については連合会会報第205号（昭.44.3.1発行）が詳しく伝えているので引用してみたい。

○格闘技を採用

『連合会では、かねて体育の一環として養成訓練に格闘技を採用することを検討中であったが、第28期選手養成訓練からこれを実施することになり、２月14日、その稽古始

めにあたり、空手道、合気道及び剣道の模範演技が、養成員、再訓練選手120名を前に、斯界の権威者によって披露された。

訓練生は、これら格闘技のうち自分に適するものを選択し、これから卒業までの間、毎日指導をうけることになるが、これは勝負に対する心構えを養い、体力、気力及び機眼等を練成することにより、操縦技能の向上に役立たせることを目的として、採用されたものである。』



▲武道〝礼と節〟

訓練の内容

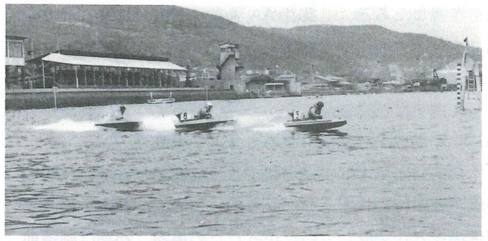
業界注目のうちに５ヵ月養成は開始された。若手教官を中心に強力な教官陣が配置され以前にもまして豊富な器材が準備された。この当時の訓練状況を連合会々報は次のように伝えている。

○訓練全般について

水しぶきを浴びて早くも交叉旋回（会報第166号）

『第21期選手及び第16期実務者養成訓練は10月20日、下関を皮切りに訓練を開始したが、その後、九州、中国地区競走場を移動しながら順調にすすめられている。

養成員は、入所当時選手66名、実務者13名、計79名であったが、約１ヵ月を経た現在では選手39名、実務者11名、



▲操縦〝課目・隊形変換〟

計50名に減少している。これら退所した者のほとんどは、いつものことながら学科実技の進展にどうしてもついて行けないという自信喪失者で、入所前に予想した訓練の厳格さを上まわる実際の教育に、僅か、10日、20日間で挫折したものである。

一方、毎日活発に訓練に励んでいる50名の養成員は、もうすっかり訓練所の雰囲気に馴染み、ひたすら選手、実務者への道を歩いている。朝６時の起床から夜９時30分の消灯まで、訓練所は若さと希望で溢れている感じである。

操縦課目は、丁度、交叉旋回――タンマークを頂点に、艇と艇が交叉しながら旋回するときは、乗艇者の身体は冷い海水で、びっしょりになる。

だが、ここでは〝冷い〟〝寒い〟という言葉は出て来ない。〝最強の選手になるんだ〟という意気込みが、訓練中の彼らの身体から冷寒に対する感覚を忘れさせてしまっている。むしろ、そこには、水しぶきが火花に見え、養成員の目には熱気しか感じられない。

さて、11月21日（日曜日）は、養成員の父兄を徳山競走場に招き、訓練の模様をつぶさに見聞してもらおうと、今期第１回の父兄参観が行われた。

これは、訓練に対する父兄の認識を深めさせる、家族と連合会の連繋を密にして良い選手を育てるなどを目的として行われたもので、全国各地から25名の父兄が出席し、訓

練を参観したあと、担当者から現在の選手の状況、選手のあり方等の説明をうけ懇談を行った。

懇談会では選手の将来の見通しや収入についての質問、果して選手になれるだろうかなどについて活発に質疑が行われ、予期以上の成果を収めることが出来た。

本栖研修所第1期工事が完了し、第24期からは研修所で養成訓練が行われるようになるが、この当時は水上施設、整備場などが完成していなかったため第24、25期は訓練前半の2ヵ月間、つまり基礎訓練を研修所で行い、応用訓練は従来どおり現地競走場を借用して実施していたのである。本栖研修所で初めて養成訓練が行われた第24期の入所式の状況を会報は次のように報じている。

○第24期選手養成訓練開始!!（会報第182号）

『全国834名の入所希望者の中から厳選された第24期選手養成員59名の向う5ヵ月間にわたる養成訓練は、4月23日本栖厚生施設水上スポーツセンターにおいて晴れの入所式を迎えて開始された。

今回の養成訓練から頭初の2ヵ月間を本栖厚生施設において実施されるところから入所式前日（4月22日）の午後、訓練生59名、父兄23名を施設に迎へ、館内の見学をはじめ食事、入浴を教官と共に行い、また訓練生には2ヵ月間使用する部屋の割当並びに教科書及び訓練服の支給等が実施された。

当日は、すでに42年度第3回の再訓練が実施されており、参加している選手の訓練受講も見受けられ、完備された施設をまのあたりに見聞した父兄の口からは「このような立派な施設で、規律正しい訓練を受けることが出来るのは本当に幸わせだ」との声も聞かれた。その夜は訓練生、父兄共々明日の入所式に思いをはせながら夢路をたどった。

明けて23日はあたかもこの日を祝福するが如く晴わたり、湖には富士をはじめ新緑に衣がえした山々が影を落している。入所式に定められた講堂には訓練生、父兄及び斯界関係者多数が参列し、午前10時丁度に開会した。

まず、笹川連合会長「親孝行を常に心掛けるように、今までの一般社会におけるたるんだ気持を引締め、厳しい訓練に耐え目的を達成するため努力するように」との厳しい中にも暖かい訓話に次いで、連合会青木常任理事から①諸規程を必ず守れ、②人より少しでも多く努力せよ。③何事も人に負けるな、との訓話があり、引続き、施行者協議会会長、選手会々長及び、睦水会々長からお祝の詞があり、訓練生代表の力強い宣誓を折りまぜ盛大裡に終了した。

引続き、食堂において会長はじめ来賓、父兄、訓練生及び教官を含めた会食がなごやかに行われたのち、午後から早速グランドにおいて養成訓練最初の課目である教練を来賓、父兄注目のうちに実施して、厳しい選手への第一歩が踏みだされた。

第26期から訓練の全課程を本栖研修所で実施するようになる。本栖研修所が高地にある関係から冬の寒さは相当のものである。航走中の訓練生のヘルメットからつららの下がることも珍らしいことではない。その中で訓練は休むことなく続けられているのであるが、この訓練の模様を会報は次のように掲載している。

○養成だより（会報第203号）

『第27期選手養成訓練及び第22期審判員、検査員養成訓練は、現在本栖研修所で連日厳しい訓練を続けているが、選手は9月4日の入所、また審判員、検査員は10月16日の入所後共に訓練期間の3分の2を経過し、その技量も日毎に上達している。そこで本号ではこの訓練状況を紹介したい。

帥走半ばの本栖の夜明けは寒く、静寂と大気の鮮度が一層その感を強めている。

午前6時、いまだ夜も明けやらぬ薄あかりの中に起床のブザーが鳴り響き、活気のある1日が始まる。訓練生の裸の肌に寒さがしみ込み、精神をピリッとさせる。その寒気を吹き飛ばすのが威勢の良い乾布摩擦のかけ声である。起

▼投票所での講議

床から乾布摩擦、点呼、体操、掃除と寸分の間断なく日課が進む。（中略）

死節時の有無とその可否については種々議論もあるだろうが少なくともたった5ヵ月間に一人前の選手としてこれを世に出し、先輩選手、あるいは実務者と互してそれらに一矢でも報いうる競走の選手をつくり出すことを目的とする訓練においては、寸刻をきざんだ日課時限が必要なことはいうまでもなく、いわゆる世間並みの余裕とは無縁のものが要求されるのは当然といえよう。

12月14日現在の選手養成員は51名、入所以来の主な課業時間は乗艇課業232時間、整備課業135時間、学科47時間となっており、整備、学科に比べ乗艇時間が目標の70%を超える時間数となっている。

また1人当りの乗艇時間になると70時間であり、これも目標100時間の70%に達している。

今季の操縦課業の重点は旋回及びスタート法においており、そのため旋回の課業予定時間70時間に対しすでに93%にあたる65時間を消化、スタート法においても目標140時間に対し100時間を消化し、1人当り平均スタート回数2,000回目標に対しすでに1,560回を実行している。これは従来の1人当り平均スタートが1期間約1,400回であったのに比べ、かなり高い効率を示している。

これらスタートの結果をみると、現在では0～0.7秒に95%平均、そのうち0.5秒以内に75%程度のスタートである。

訓練も数字の上で表わせばこのようになるが、実際にはもっと厳しいものがそこに存在する。気象条件が厳しい現在の本栖では晴天の日でも時速70㌔*近いスピードで航走すると10分間の乗艇で手がちぢんでくる。まして水をかぶる交叉旋回、模擬レースにおいては、ぬれた衣服が凍りその冷たさは想像に余りあるものがある。またスタートにおけるフライング、出遅れには本栖湖一周の孤独な駆足がかせられる。また整備課業はオープン整備に移っており、自己の持モーターを自由に整備し、そのモーターをもって1周600メートルの航走タイムを計測しているが、その計測の結果、一定の基準タイム以上を要したものはその日の乗艇を許せず終日整備にあけくれ、自己の乗艇時間はどんどん切りつめられてゆく。だから彼等から寒い、冷いという言葉は聞かれない。彼等にあるのは常に〝最強の選手〟〝先輩選手に互して一歩もひけぬ〟という気魄のみであろう。彼等は薄暮の中の湖岸をただ1人走るとき、必ずや自分のおかしたフライング、出遅れに対し無念やるかたない後悔と激しい発奮を胸に抱くことであろう。時に汗と共に流す涙の一粒が彼等の血となり肉となって成長して行くのである。

本栖研修所の完成により訓練場所を求めての移動がなくなる。このため生じた時間的余裕は、各種のレクリエーションや休日として厳しい訓練の中にやすらぎの時として生かされるようになる。第30期の主要行事の記録は次のようなものである。

月　日	主　要　行　事
1月16日	入所式（理事訓話）
27日	29期生修了式
2月3日	乗艇開始（発着）
4日	慣熟航走開始
6日	旋回開始
12日	蛇行航走開始
20日	編隊開始
24日	隊形変換開始
3月13日	父兄参観
17日	交叉旋回開始
21日	スタート練習
25日	武道大会
4月1～6日	第31期生選考試験ならびに入所式（会長訓話）
14～17日	実務者試験ならびに修了式
19日	講　話
29日	ハイキング（精進湖）
5月1日	模擬レース開始
9日	父兄参観（警備演習）
6月10～12日	資格検定試験
14日	修了式

5ヵ月養成の具体的な目標は、既成選手に互して競走できる選手を養成することであった。従って操縦教育の充実は最重点項目で、操縦教育を中心にすべての課目が組み立てられていたといっても過言ではない。

表に見るとおり、乗艇時間は3ヵ月養成当時の30時間から100時間へ、スタート練習は300～400回から2000回へと大幅に増加していった。期別乗艇時間、課業時間は下表のとおりである。

整備について

5ヵ月養成以前の整備教育は、整備専用のモーターを使用して整備の基礎を教えることに重点がおかれ、航走用のモーターの整備といっても電気系統やキャブレターの手入れと本体、ギャーケースの点検が主で、性能を向上させるための整備を行うまでには至らなかった。

5ヵ月養成になると、整備課業時間が250時間程度に増えたために、整備の基礎を教育した後に性能向上を目的とする航走用モーターの整備を教育することができるようになった。

▲航走用モーターの整備

■期別操縦時間比較表

項目＼期	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
1日平均乗艇時間	51.34	89.25	96.10	77.06	89.06	81.25	88.09	110.35	106.50	104	106
スタート回数	1041	2154	2282	1901	2130	2111	1345	2517	2453	2050	1930
模擬レース時間又は日数	—	—	(12日)	8.0 (12日)	(11日)	19.0	39.0	—	8.0	41.0	22.0

■期別操縦課目時間(日数)比較表

課目＼期		22	23	24	25	26	27	28	29	30
始動停止	(時)						17	10		
	(日)		(1)	(1)						
始動発着	(時)				3.00	8.15			16	4
	(日)			(1)						
慣熱航走	(時)				7.00	3.00	4	10	4	11
	(日)		(1)	(1)						
旋回	(時)			53.45	66.00	113.50	65	76	74	119
	(日)	(21)	(17)	(18)						
蛇行航走	(時)			5.00	3.30	7.00	7	6	7	12
	(日)		(1)	(2)						
編隊	(時)			27.00	25.15	20.30	11	9	10	13
	(日)	(6)	(6)	(7)						
隊形変換	(時)				3.30	6.00	3	4	3	9
	(日)		(1)	(1)						
交叉旋回	(時)			27.35	30.15	33.00	29	18	29	18
	(日)	(14)	(12)	(9)						
スタート	(時)			110.10	148.30	154.15	152	147	150	160
	(日)	(42)	(53)	(43)						
模擬レース	(時)			22.00	19.00	39.00	14	10	41	22
	(日)	(12)	(12)	(11)						
総合訓練	(時)				6.00	7.00				
	(日)		(1)	(2)						
計	(時間)			245.30	312.00	391.50	302	290	334	368
	(日数)	(95)	(105)	(96)						

訓練後半の1ヵ月から2ヵ月間はオープン整備とし、各自が自分の航走用モーターを自由に整備するのである。

その成果は翌日のタイム計測でチェックされる。整備作業に誤りがあったり、判断が正しくなかったりしてエンジンが始動しなかったり、所定のスピードがでなかったりすると乗艇禁止となって操縦課業に参加できない。

当然、訓練生は整備に真剣に取り組むことになり、実戦的な整備を身につけることにもなるわけである。

本当の意味での整備は５ヵ月養成から始まったとも言えよう。

○ボート、モーター等訓練用器材について

大量の器材を投入して効率の良い訓練を実施するという姿勢は、さらに充実されて継続されて行くが器材についても本栖研修所の完成を機に大きく変って行くのである。

研修所完成以前は、訓練器材一切を携行して移動するという条件があるためにボート・モーターの携行数も制限せざるを得なかったのであるが、研修所の完成により移動がなくなったため所有器材を最も効率よく使用することが可能となったのである。

５ヵ月養成に投入された器材は研修所完成以前、基礎教育の２ヵ月を本栖研修所で実施した第24、25期、５ヵ月全部を本栖で実施するようになった第26期以降で大きく変っている。研修所完成以前の第20期から第23期までは３ヵ月養成当時と大差ないボート12隻、モーター24基という器材であったが、第24、25期になるとボート15隻、モーター35基に、さらに第26期以後ではボート20隻、モーター40基と段階的に大量の器材が投入され、それが乗艇時間の増加に結びついていくのである。

また、25期頃から一部の競走場で西ドイツのケーニッヒモーター、日本で開発されたフジモーターが採用されはじめ飛躍的なスピードアップがはかられ始める。養成訓練はスピードアップに対処するため訓練方法の再検討が行われ、やがて時速100キロのモーターボートで訓練を実施する方向へと変っていくのである。

○その他の器材

養成訓練が各地の競走場をキャラバンしながら訓練を行っていた時代にも連合会は訓練用器材を次々と開発し効率的な訓練の実施に役立ててきた。小さなものでは乗艇用敷ゴムをはじめ整備用の各種特殊工具、大きなものでは折りたたみ式の大時計、自動審判機器などはこの時代に開発されたものである。

本栖研修所が建設されてからは、移動審判施設（大時計車、主審車、副審車）、ビデオ装置の導入、特殊架台の開発などが養成訓練に導入され、後に各地競走場で使用されるようになったものも少なくない。

常設訓練所の設立

連合会による選手、実務者養成訓練は、昭和32年に開始されて以来「常設訓練所」というものを持たなかったから、各地の競走場を借用しては訓練を続けていくというかたちをとっていた。

しかし、２ヵ月養成の当初から訓練は朝から夕方まで行うものであり、雨や雪が降ったからといって中止するものではなかったから、そのためのモーター等の騒音、訓練生のかけ声等に対しては近隣から苦情のでることもしばしばで、だんだんと使用できる競走場というのが限定されてきたのである。

また一方では、受け入れる側の競走場の問題、移動にともなう問題等も発生して、常設訓練所の建設を待望する声は年々強くなっていった。

これらの問題について連合会は次のようにとらえていた。（昭和37年当時）。

○訓練場の借用から生ずる問題点

養成訓練、再訓練の実施については、現在連合会としては、専用訓練所をもっていないため、各地競走場を借用し訓練を行っている。

近年は関東、東海、近畿地区が騒音等の問題により借用が困難となっているのでその訓練場所を中国、九州地区に求めている。この連合会（東京）より遠隔の地で訓練を行うことから生ずる種々の問題の外に、専用訓練所をもたないため、各地競走場を転々と移動し訓練を行うことから、器材の運搬、移動、また訓練生の移動に要する各費用が訓練諸経費中大きな割合を占めるに至っている。

①競走場施設利用についての問題点／訓練場として借用している各競走場はいづれも現在競走を開催しているのであり、そのため連合会は、その開催日の合間をぬって、訓練を行っているため非開催時の競走場施設の整備、競走用ボート、モーターの整備が充分行い得ない場合もあろうし、また連合会の訓練による競走場施設の損耗も少くないと思われる。また訓練生の宿泊には選手宿舎を利用しているので宿舎従業員は通常の競走時に倍する労力を要し、寝具等の管理にも支障を期していると推察される。このように現在の訓練には施行者、施設会社、競走会等、斯界挙げての物心、両面での犠牲と援助により行われており、選手数の充足、その新陳代謝による競走の公正化という法目的に協力していただいている次第である。反面、競走場施設利用については、騒音が支障となり、早朝、昼間（12～13時迄）乗艇訓練ができない点、また現地施設の損耗を最少限に喰いとめるための努力等、訓練を行う上で種々の制約を受けているのが実状である。

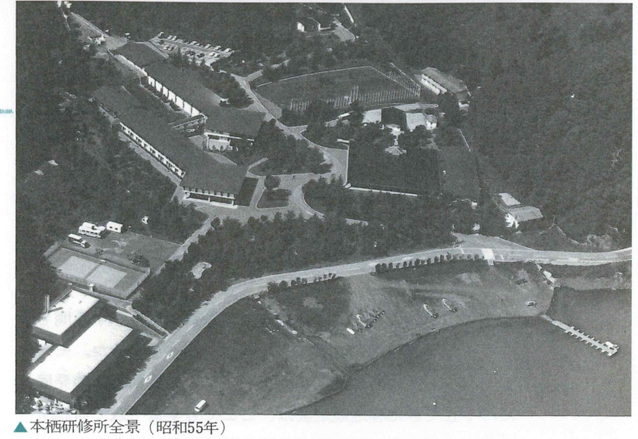
②移動による訓練用ボート・モーター其の他器材の損耗について

③諸器材運搬に要する経費の増大について

（②、③については詳細とデーターは省略）

連合会ではこうした「移動訓練」に伴う不利な状況を一気に打開せんものと、昭和36～37年頃から真剣に常設訓練所の建設を考えはじめていた。候補地として瀬戸内海地方、浜名湖方面、茨城県の牛久沼、箱根方面などが挙げられたこともあったが、これらはいずれも交通の便や環境などの条件が折り合わず、土地の購入にまでは至らなかった。

そのうち、昭和37年10月１日にはモーターボート競走法の恒久立法化が成り、この常設訓練所建設の問題はいよいよ本格化する。そして次々に候補地が挙げられ検討が繰り返されるが、その中の有力候補として注目されたのが茨城県竜ヶ崎地区の土地改良組合保有地、ならびに山梨県下部町の現研修所所在地である。



▲本栖研修所全景（昭和55年）

そして昭和39年８月１日、この日開催された「第５回定例常任役員会」で審議ののち、遂に建設地が決定される。この時の審議の内容は次の通りであった。

○養成訓練所建設計画（案）について

建設の内容

- 場　所／山梨県西八代郡下部町古関中之倉2929-2932番地（本栖湖畔）
- 建築物／(イ)本館（宿舎を含む）鉄筋３階建1071坪（建坪357坪）(ロ)食堂（浴室を含む）鉄筋１階建92坪　(ハ)ボイラー室（乾燥室等を含む）鉄筋１階建33坪　(ニ)整備室、艇庫（燃料庫を含む）鉄筋１階建171坪　(ホ)審判台及び副審等、鉄骨造、延約30坪　(ヘ)その他水上施設、ピット等を一切完備
- 施　設／常時200名内外の人員の宿泊施設を要し、すべて訓練ならびに研究会等を実施出来る設備を完備する、等について細かな説明が行われたところ活発なる質疑応答の結果案件通り計画をすすめることに決定した。

常任役員会に引き続き８月19日「第33回臨時総会」が開催され、研修所建設に伴う事業計画の一部変更と賦課金徴収基準の改正を決議した。

研修所の建設には５億5000万円の費用が必要であった。売上が上昇傾向にあるとはいえ、この当時の５億5000万円は大金であった。連合会にそのような多額の貯えがあるわけはなく、費用は賦課金の増額によってまかなわければならなかった。

売上の上昇で一息ついた各地の競走会は、楽をする間もなく研修所の建設費を負担しなければならなかった。モーターボート競走の草創期から苦労に苦労を重ね事業の発展につくしてきた各地競走会は、ここでも全員一致で研修所の建設と賦課金徴収基準の変更を可決したのである。

賦課金徴収基準一部改正理由書は次のようにその理由を述べている。

●競走会に対する賦課金の徴収基準に関する規程の一部改正理由書

モーターボート競走法は、制定以来、時限法であったため屢々改正がなされその都度存廃が問題とされてきた。これがため賦課金徴収基準率の改正は極力差控え、恒久的な施設及び事業の開発を抑制し、法定業務の最少限に止めざるを余儀なくされてきた。

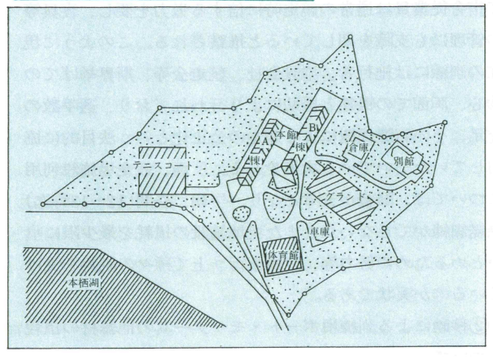
しかるところ先般法の恒久化が漸くにして実現し将来への基礎が確立するに至り、前述の如く諸般の事情より抑制してきた事業等を拡充強化しなければならない情勢へと推移しこれが諸施策を講ずる必要が生じてきた。

就中、審判員、検査員及び選手の養成並びに訓練を行なう専用訓練所は当然必要な施設であるにも不拘これを所有しないため、従来各地競走場を借用して実施してきたが、教育効果の損失はもとより、数次にわたる移動運搬のため器材の損壊と諸経費の増大は免れ難いのでこれらの冗費を省き、養成教育の効率を昂めるため、これに必要な訓練施設の建設並びに人員の補充強化を図るとともに、恒久法化に伴なう諸種の実験、研究並びに指導業務を一層拡充強化を期さなければならない。

以上の理由により、これらに要する財源として、現行賦課金徴収基準を改正して、これに充当いたしたい。

こうして昭和40年10月４日には「厚生施設」（当建設地が、国立公園内であったため）との名目で厚生大臣より認可、翌41年４月11日には早くも起工式と、工事は〝11月完成〟をめざして急ピッチに進められていった。

○第１期工事配置図（本栖厚生施設）



A、B棟は、本館（教室、講堂、管理室その他）

国立公園のため敷地内にはツツジ、ニセアカシア等約6,000本を植えるなど造園、修景には特に留意されている。

第１期工事が竣工（昭.41.11）すると、同月28日には連合会創立15周年記念式典をかねて「開所式」が挙行された。完成したばかりの本栖厚生施設でのこの開所式に当って、笹川会長は「良い環境で最高の教育を行うことにより選手、審判員ならびに検査員の精鋭化を図り、もって業界一層の発展に資していきたい。」と、その決意を述べている。

続く第２期工事は、翌42年９月よりはじめられ、艇庫、整備室等の建設が「明るく、清潔な整備室」をモットーに、全国競走場の競技部や整備室のモデルともなるべく進められていった。完成は昭和43年３月である。

竣工した本栖研修所を使用しての初訓練は、昭和42年12月１日からの検査員再訓練であったが、選手養成訓練では第24期生、第25期生がその前半２ヵ月の基礎訓練を当所で行っている。つまり当時はまだ整備室や艇庫が完成していなかったため、本格的な応用訓練は行えなかったのである。

したがって全訓練を本栖研修所において行ったのは、昭和43年４月５日入所の第26期生からであった。この訓練が従来の方法に比べいかに効率的であったかは、同年７月１日付の連合会会報第197号が詳しく報告している。

○本栖研修所での訓練状況

『６月25日現在の選手養成員は73名で、４月以来の乗艇時間が１人平均約37時間を記録している。これは前期（25期）に比べ１人当り約５時間少ないが、その理由は前期が46名の訓練生であったので１人当りの乗艇時間が多少少なくなっているのはやむを得ないであろう。

現在課目はスタート法に入り、１人当り130回平均のスタートを行った。旋回、編隊と操縦訓練を重ねかなりの実力を身につけた訓練生もスタート法に入ると進入のタイミングがとれずそのためフライング、出遅れが続出したが、ボートのスピードから計算された定時定点を完全に覚え、教官も訓練生と一緒に乗艇し進入のタイミングのとりかた、150、80、40㍍の通過時刻、そのスピードを教えるとスタート事故が目に見えて減少した。

また、従来までのスタート写真撮影は1期にせいぜい15～6回であったが今期からは審判車の導入により、教官がいつでもスタート写真を撮ることができるため写真を十分に利用し、訓練生が自分のスタートを目で確認できるため訓練の進歩はめざましい。

訓練開始以来全体の乗艇時間は旋回約90時間、編隊約20時間、交叉旋回約20時間、スタート法約40時間を消化している。

一方整備関係は前記のように快適な、また完備された整備室のため効率も上がることから課業も進んでいる。

整備課目は電気系統からギャケースまで一通り終了し、訓練当初からはヤマト65型、同BS型を終り、現在ヤマト65型航走用エンジンの整備を行っている。

このあとフジモーターの整備に入る予定（来月）であり、整備方面は進んでいる。

以上のように環境施設がまず申し分ないことから訓練状況は順調に進んでいる。ただ、ここは国立公園内にあるため、日曜日には操縦課業を休まなければならずまた午後になると幾分風が出てくるという地理条件下にあることが残念な点といえるものであろうが、これも合理性で十分カバーできるものであろう。

▲水上施設も完備して……

訓練の成果

連合会では、毎期養成訓練が終了するごとに部内関係者による反省検討会を開いて次期訓練への参考としていた。そこで、５ヵ月養成の成果を具体的に見るためにもこの「検討会資料」をひもといてみたいと思う。

まず５ヵ月養成の第１期でもある20期生の反省検討会から引用してみる。

『技量の向上につきましては、今期より訓練期間が２ヵ月延長されましたが、基礎教育は従来通り３ヵ月で一応終

りあとの2ヵ月でスタート及び模擬レース等の応用教育を行うという教育計画を立て、教育し、おおむね初期の計画通り終了いたしました。また、スタート訓練の徹底を図るため、当初にスタート回数目標を1,000回とし（従来の2.5倍）、これを完全に実施いたしました。

次に今期の訓練で困ったことと言いますと、器材は充分にあり、何ら不満な点はありませんでした。しいて申し上げるなら、交叉旋回に入るや、ターンマークに接触するとボートが大破して、午後の訓練に支障が生じたこと。また非開催競走場の借用の関係から移動日が多く、休務日が少ないため訓練生が過労した時期があったことであります。そこで、ボートの破損につきましては、次期より軽いターンマークを作製することになっておりますので解決されると思いますから、訓練地の早急実現化にご配慮を願いたいと存じます。

スタート写真結果について／スタート技量の向上について、1.0秒100%にせよとのご下命をうけましたので、訓練実施にあたり、0.5秒以内100%を目標にして、教育いたしましたが、最終に61.1%と目標に程遠いものであり、努力が足りなかったのだと反省しております。

しかし、1.0秒については、練習回数も、多かったせいか、下命をうけた100%に近くなっております。

ただ、グラフを見るに、競走場が変ったり、水面状況が悪いときに悪い結果が出ているということは、訓練生の実力が固定されていないということなのでもっと多くの練習量が必要と思われます。』

それでは5ヵ月養成最終期の第30期生ではどのような反省がされているだろうか。項目別に反省点があげられているので列挙してみたい。

『教育方針と実施／養成選手に対する各地の要望を参考として次の諸点に重点をおく教育を行った。

①技量向上／新人選手のスタート事故がベテラン選手に比較して多く、従来よりその指導に腐心してきたが今期は特に練習内容の充実に傾注し、練習スタートを1500本行ってのちは個人スタート並びに一分針使用のスタート練習を行った。したがって平均スタート本数は1930本にとどまったが2,000本の練習に匹敵するものと思われる。しかしながらスタート写真の結果は不安定そのもので、現に資格検定試験において不合格者2名を数えた事は必らずしもその方法が正しかったとは言えないものもあると考える。

②武道教育／連日の武道教育の実施は体力の増強、気力の養成に重点をおき、勝負の世界に生きる者として、何者にも敗けない闘志あふれる選手の養成に努めた。段級審査にみられる如く所期の成果は充分にあがったものと考える。

③徳育／数度にわたる外部講師の招へい連合会長、理事等の訓話による効果ある教育を行い、なおかつ日常不断の行動の中で精神的なものをうえつけ最強の選手になることを目標にした。2回にわたる父兄参観により父兄との交流を図ったがこの成果はみるべきものがあったと考えられるので今後も教官、父兄、訓練生の交流は教育実施上欠く事はできないものと考える。

各課目毎の実施と反省

①学科／法規、船外機等の訓練中に教育したものは辛じてこなした感はあったが表面的知識にとどまるものもまた多かった。

一般学科の面では教材内での指導を重点に行った。今後の教育には専門教官又は講師の招へいによる教育も必要と思われる。

②操縦／個々の課目の理解を深めるため、基本を大切にさせ先行する者を戒めたがどちらかというと技量相応という言葉で応用旋回の時期にもかなり押えた教育を行った。しかしながら5ヵ月の期間ということを考えるならば基本のくり返しでも良しとすべきであって、いきなり活躍する選手を養成する教育とはちがってもよいと考える。今期の特徴としてはフジモーターC級を後半の訓練に使用したことからレース場においてボートが速すぎるというような者はないと考える。

(イ)模擬レース＝願わくば、彼らが「基本」の言葉を終生忘れず励んでもらいたいと考えている。

模擬レース実施において調整不良、信号誤認等の選手責任による事故が多く特に登録試験において進入コースを変更する者、完走しなかった者、選手責任による欠場者が出た事は模擬レースの回数増加と指示の徹底によって是正したい。

③整備／基本整備を終了した段階で2ヵ月後オープンに踏み切ったが必らずしも主旨が徹底せず、再訓練、臨訓の選手等から見当はずれというか或いは面白半分にからかわれてやるような整備を行う者が続出して効果を著しく下げた。

『理論が先行する整備』を指導したが教官自身の実力不足もあって最終的にはオープンと云うより指定整備にもどらざるを得なかった。

▲〝敬礼〟〝乗艇〟

(4) 5ヵ月養成のまとめ

5ヵ月養成当初の頃は、新人選手の目覚ましい技量の向上がセンセーショナルな話題を呼んだ養成訓練であったが、期が進むにつれて技量向上は当然のこととして受け止められるようになっていった。

加えて、ケーニッヒモーターの登場をきっかけとして競走のスピードアップがはかられると、旋回、スタートといった基本に多くの時間が必要となり、5ヵ月の期間では十分な教育が行えなくなって来る。このため、連合会は選手として登録しても3年間は毎年20日間の臨時訓練に参加することを義務付け、新人選手の技量向上をはかるのであるが、教育の中断は以後の教育効果を減ずるものであった。

5ヵ月養成が終わる昭和44年度ともなると、モーターボート競走の年間の売上は3500億円、入場者は2800万人にも拡大しており、もはやモーターボート競走は一部の人達のレジャーではなく、広く社会に定着したものとなるとともにこれら大多数のファンの要求は、新人選手とはいえ安定した技量を求めるものであったため、連合会を含むモーターボート競走業界は、何らかの形で新人選手のなお一層の技量向上をはかる必要に迫られていた。

また、モーターボート競走がさらに発展するためには、選手全般の技量向上をもはかり〝良いレース〟を提供する必要があった。

このため、養成期間を一挙に1年間に延長し、これまでの概念をくつ返す技量抜群の新人選手を養成して業界に再び新風を巻き起こすことになるのである。

5．１年制養成時代

前述した５ヵ月養成は、既成選手と互角に戦える選手を養成することを目標としたという意味で選手養成の考え方としては革命的なものであった。

５ヵ月養成は、乗艇時間100時間、スタート回数2,000回の目標のもとに厳しい訓練が実施され、３ヵ月養成当時の新人選手と比べれば驚くほど実戦的な選手を養成することに成功していた。デビュー戦でいきなり初勝利をあげる選手もいれば先輩選手と大接戦を演じ執行委員長から敢闘賞を授与される選手もいた。

新人選手の敢闘ぶりは各地でセンセーショナルな話題となり、業界関係者はこぞってＢ級下位程度の実力を認めた。確かに５ヵ月養成の新人選手達はまだキャリアの浅い３ヵ月養成後半の先輩や全盛を過ぎた古豪選手とは互角に戦い、チャンスがあれば勝利をおさめていた。

この事実は、既成選手に大きな刺激を与えた。３ヵ月養成の選手達は先輩選手の意地にかけても負けられなかったし、全盛を過ぎたとはいえ古豪選手も〝ぽっと出の新人〟に負けるわけにはいかなかった。

この頃まで、１、２レースといった早朝レースはともすれば気迫の感じられないレースになりがちであったが、これに新人選手が加わるとガラリと様相を変え、熾烈な戦いの場となって行ったのである。

その意味では、５ヵ月養成は単に新人選手の実力を引き上げただけでなく競走の形態を一新させ、業界の活力の源となったのである。

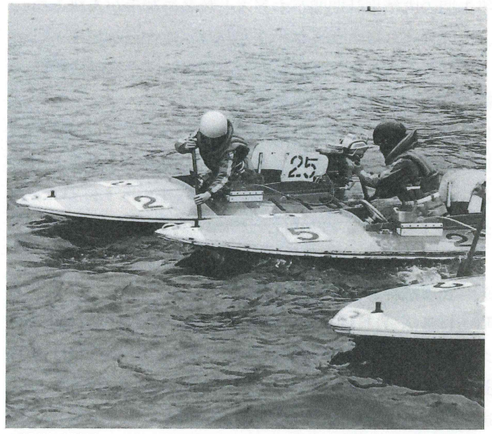
しかし、５ヵ月養成も回を重ねるに従い、勝てなくなっていった。３ヵ月養成の選手は経験を積み、１人前の選手に成長していたし、同じ５ヵ月養成の先輩達は実戦の差がある分だけ強かった。また、古豪選手も〝新人なにするものぞ〟の気概に燃えており、簡単には勝たせてはくれなかった。

５ヵ月養成の成果をさらに高めようとしたのが１年養成で、〝乗艇時間200時間、スタート3,000回、模擬レース200レース〟つまり、選手として３年間出場した程度の経験を養成中に積ませようというものであった。訓練修了時にはＡ級下位からＢ級上位の実力を持つ選手を養成することを目標としたのである。

▲実戦さながらの模擬レース

これまで連合会が行った選手養成の経験に基づいてすべての項目が検討され、大量の器材が投入された。また、一方では訓練期間が長期であるために〝厳しいだけでは耐えきれまい〟の親心から日曜日の外出、土曜日のクラブ活動、月例の誕生会、その他夏休み、冬休みの帰省、夏の富士登山、冬のスケート教室や富士五湖でのわかさぎ釣りといったレクリエーションが組み込まれた。

業界関係者の注目を浴びた１年養成の１期生である第31期生がデビューすると、操縦技量の安定度に驚きの声が上がり、１レース毎に実力を発揮し、しり上がりに好成績をおさめる実力が評価された。このことを誰よりも早く評価したのは観客であった。新人選手が１着を取っても配当金は驚くほど安かったのである。早朝レースでは新人選手を中心に舟券が売れる傾向が出始め、やがて定着してしまった。



▲操縦〝課目・パドル航走〟

■期別初出走成績表

期別(人員) / 内訳		30期 (40)	31期 (36)	32期 (43)	33期 (36)	34期 (39)	35期 (38)	36期 (36)	37期 (21)	38期 (18)	39期 (25)	40期 (34)	41期 (13)	42期 (38)	43期 (31)	44期 (25)	45期 (23)	46期 (20)	47期 (19)	48期 (32)	49期 (30)
全出走回数		315	266	331	234	289	274	266	134	111	158	221	83	252	200	181	163	121	120	186	175
平均 〃		7.9	7.4	7.7	6.5	7.4	7.2	7.4	6.3	6.2	6.3	6.5	6.3	6.6	6.7	7.2	7.1	6.1	6.3	6.2	5.8
平均勝率		3.55	3.97	4.47	4.00	3.91	4.00	3.83	4.26	3.54	3.80	3.80	4.41	3.66	3.56	3.93	3.61	3.33	3.07	3.37	2.86
複勝率		14.6%	17.7%	23.6%	20.9%	16.6%	19.7%	16.9%	18.8%	15.3%	18.9%	19.4%	19.2%	17.5%	15.5%	16.6%	15.3%	11.6%	8.3%	13.4%	8.6%
平均事故率		0.51	0.45	0.42	0.43	0.35	0.91	0.45	0.15	0.81	0.82	0.78	0.36	0.36	0 95	0.39	1.10	0.49	0.58	0.56	0.46
着順回数	1	18	18	34	16	18	17	22	11	7	15	18	8	19	13	14	14	5	5	10	6
	2	28	29	44	33	30	37	23	14	10	15	25	8	25	18	16	11	9	5	15	9
	3	47	41	57	27	45	44	40	26	12	24	27	20	31	30	32	25	13	19	20	20
	4	49	62	69	47	63	51	50	27	26	21	46	16	49	32	34	23	29	17	34	24
	5	79	44	53	59	67	56	57	31	20	33	51	10	55	35	36	42	28	28	43	43
	6	77	62	62	45	54	51	60	23	27	37	53	18	64	59	44	35	32	40	57	67
F		3	3	4	4	2	8	6	1	2	4	5	1	3	6	2	8	1	3	3	2
L	責	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	2	0	0	1	0	0	0
	外	・2	0	0	1	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
欠場	責	2	1	2	0	1	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	2	0	3	0
	外	0	0	1	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
失格	責	8	3	4	2	5	6	0	0	5	4	5	1	4	5	3	1	0	1	2	4
	外	2	2	1	0	2	2	7	1	2	3	1	1	2	0	0	3	0	2	0	0

〈注〉 第30期生は５ヵ月養成

第１期の成績集計期間がすぎると数名の選手がＡ級となり、大部分はＢ級にランキングされた。連合会が目標とした〝Ａ級下位からＢ級上位の実力を持った選手の養成〟は成績で証明されたのである。

しかし、その目覚ましい成果も３、４年で５ヵ月養成と同じ経過をたどり始めるのである。新人選手の実力が上がるとレースが熾烈化し、全体のレベルを引き上げるというパターンは今度も繰り返されたのである。

(1) 養成訓練規程の一部改正

昭和44年７月11日連合会々議室で開催された「第14回モーターボート競走連絡協議会」の席上、笹川連合会長は選手養成の期間延長問題について次のような提案を行った。「選手の素質向上を図るため、養成期間を１年に延長したい。本年度は事故防止目標0.6を設定しているが、現状では事故は減らず、むしろ漸増の傾向にすらある。

事故防止については、選手指導、施設、波浪、掃海対策等、各分野についてそれぞれ関係者の努力が続けられているが、連合会としてはその受持分野である選手養成の面において、その養成期間を現行５ヵ月より１ヵ年に延長し、現行選手の自覚、技量向上が要求されている折柄、根本的な面からこれを強化していきたいと考えている。なお、実務者については、次の段階において考えたい。関係者のご協力を賜りたい。(中略)」

この発言はそのまま連絡協議会の決議事項となり、10月13日に開催された第８回連合会常任役員会の議を経て、同年10月14日に運輸大臣の認可を得て改正された。改正理由と同規程の新旧対照表は次の通りである。

○選手、審判員及び検査員養成訓練規程一部改正理由

『競走の熾烈化にともない養成選手に対する業界の要求は年々高度化されているが、現在の５ヵ月間の教育期間では遺憾ながら、この期待に応え既成選手に互す優秀選手の育成は困難となってきた。したがって期間を１ヵ年に延長して教育の充実を期したい。』

■期別新人成績比較表（デビュー後１期目の結果）

期	人　数	Ａ　級	Ｂ　級	Ｃ　級
31	36	3	25	8
32	43	3	24	16
33	36	0	21	15
34	39	0	20	19
35	38	1	20	17
36	36	2	18	16
37	21	2	15	4
38	18	0	9	9
39	25	1	18	6
40	34	0	19	15
41	13	0	10	3
42	38	0	14	24
43	31	1	12	18
44	25	1	14	10
45	23	0	8	15
46	20	1	10(1)	9
47	32	0	6	13
48	30	1	12(3)	19(9)

〈注〉（　）内は女子

▲富士登山（第49期選手養成員）

■選手、審判員及び検査員養成訓練規程新旧対照表

現　行　規　程	改　正　規　程
（養成期間）	
第４条　養成の期間は、原則として選手については５ヶ月、審判員及び検査員については３ヶ月とする。	第４条　養成の期間は、原則として選手については１ヶ年、審判員及び検査員については３ヶ月とする。
（教　科）	
第５条　養成の教科及び時間数は、下のとおりとする。	第５条　同　左
３　選　手	３　選　手
(1) 学　科（約190時間）	(1) 学　科（約420時間）
（省　略）	（省　略）
(2) 実　技（約680時間）	(2) 実　技（約1,490時間）
（省　略）	（省　略）
(3) 体　育（約50時間）	(3) 体　育（約405時間）
(4) その他（約40時間）	(4) その他（約85時間）
（省　略）	（省　略）
（経　費）	（経　費）
第６条　養成を受ける者（以下「養成員」という。）のうち、選手になろうとする養成員にあっては、養成期間中の宿泊費及び食費の合計額の５分の１を負担しなければならない。	第６条　連合会は、養成を受ける者（以下「養成員」という。）の養成期間中の宿泊費、食費その他の養成に必要な経費及び雑費を負担するものとする。
２　連合会は、養成のため必要な経費（養成期間中の宿泊費及び食費を除く。）の一部を養成員に負担させることができる。	
３　養成員は、下に掲げる経費を連合会に納入しなければならない。	
１　選手になろうとする養成員にあっては、前２項の規定により自己の負担すること、なった経費	
２　審判員及び検査員になろうとする養成員にあっては、前項の規定により自己の負担すること、な	

現　行　規　程	改　正　規　程
った経費	同　左
第７条、第８条、第９条、第10条省略	
（通　知）	
第11条　連合会は、第９条又は前条の訓練を受けることゝなった者に対し、訓練開始の10日前までに、訓練の内容、期日、場所及び携帯品を記載した書類を送付するものとする。	第11条　連合会は、前２条の訓練を受ける者の訓練期間中の宿泊費、食費その他の訓練に必要な経費を負担するものとする。
２　前項の通知を受けた選手、審判員又は検査員であって当該訓練に参加できない者は、ただちに理由を具して連合会に届け出なければならない。	（通　知）
（経　費）	第12条　連合会は、第９条又は第10条の訓練を受けることゝなった者に対し、訓練開始の10日前までに、訓練の内容、期日、場所及び携帯品を記載した書類を送付するものとする。
第12条　第６条第２項の規程は第９条及び第10条の訓練を受ける者について準用する。	２　前項の通知を受けた選手、審判員又は検査員であって当該訓練に参加できない者は、ただちに理由を具して連合会に届け出なければならない。
附　則	附　則
この規程は、運輸大臣の認可の日（昭和41年11月17）から施行する。たゞし、養成員については、昭和42年４月１日以降に行なう養成を受けるものに適用する。	同　左
	附　則
	この規程は、昭和45年４月１日から施行する。

(2)　養成計画

モーターボート競走が開設当初の昭和26、27、28年の３年間で1,000名余の選手を養成し、急速な拡大に応えてきたことについてはこれまで述べてきた通りであるが、養成開始当初は年齢制限を設けていなかったために、登録時すでに30歳とか35歳といった選手も少なくなかった。

そのため昭和26年に選手養成を開始してから20年を経過した昭和45年頃になると、選手の高齢化が目立つようになり、真剣に新陳代謝を考えなければならない時代に入っていた。加えて、この当時連合会は選手を増員し、将来は１日１回出走とすべきだと考えていたため、少なくとも年間の登録消除者数を上回る80名程度の選手を養成する計画であった。

しかしながら、この施策は選手の立場から見ると、競走場の新設による開催日数の増加が望めない中で選手数を増加するということは、１人当りの賞金が減額することになる。このため選手会は選手の生活保障の意味からも、現状の選手数を確保するに必要な年間40名程度の養成にとどめるべきであると主張していた。

この種の問題は、創立から日の浅い会社や急激な成長を遂げた企業が、拡大を止めた時に必ず起こる問題であり、モーターボート競走においてもその時代が到来していたのである。

純粋に業績だけを考えるのであれば、次々と有望新人を養成し、既成選手に戦いを挑ませ、優勝劣敗の原則により新陳代謝を促進するのが理想であるが、業界全体のバランスを考えると無理をするわけにもいかず、選手会と相互に協力し合いながら新陳代謝策を進めていかなければならなかった。

このため表に見られる通り、養成計画も若干の軌道修正を行い、原則的には選手総数に大きな変動を与えない範囲で養成を行っていくことになった。

■期別選手養成関係推移表

年度	期別	期　間	年間目標	期別目標	入所者	修了者	登録者
45	31	45.４～46.３	80名	40名	47名	36名	36名
	32	〃.10～〃.９		〃	49	43	43
46	33	46.４～47.３	〃	〃	40	36	36
	34	〃.10～〃.９		〃	42	39	39
47	35	47.４～48.３	〃	〃	42	38	38
	36	〃.10～〃.９		〃	41	36	36
48	37	48.４～49.３	40	20	23	21	21
	38	〃.10～〃.９		〃	22	18	18
49	39	49.４～50.３	〃	40	25	25	25
50	40	50.４～51.３	〃	〃	53	34	34
51	41	51.４～52.３	〃	〃	28	13	13
52	42	52.４～53.３	80	〃	53	38	38
	43	〃.10～〃.９		〃	47	31	31
53	44	53.４～54.３	60	30	29	25	25
	45	〃.10～〃.９		〃	29	23	23
54	46	54.４～55.３	〃	〃	28	20	20
	47	〃.10～〃.９		〃	19	19	19
55	48	55.４～56.３	〃	〃	36	32	32
	49	〃.10～〃.９		〃	32	30	30
56	50	56.４～57.３	〃	〃	30	27	27
	51	〃.10～〃.９		〃	28	—	—
57	52	57.４～58.３	80	40	40	—	—
	53	〃.10～〃.９		〃	—	—	—

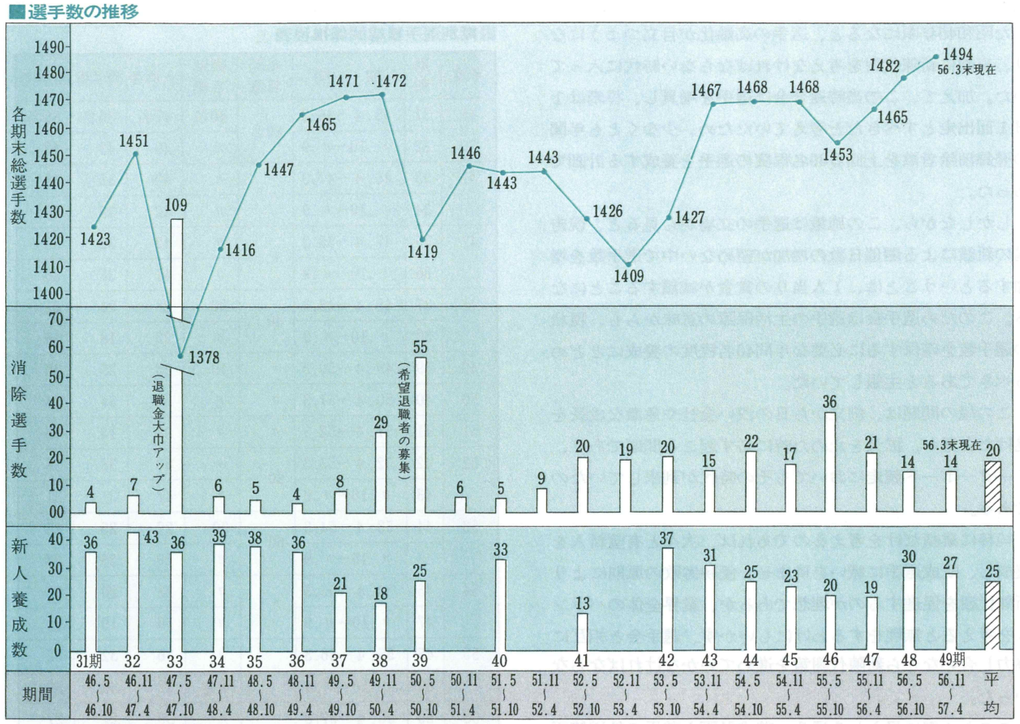
(3)　１年制養成の募集

１年制養成を実施するに当って連合会が最も心配したのは、応募者が減少するのではないかということであった。

選手養成訓練は厳しいことで定評があり、世間では内容も知らないままに、罰則とはいえ足腰の鍛練や乗艇姿勢の安定を兼ねて行われる本栖湖１周の駆足や、陸上での乗艇姿勢の訓練を〝ちょっとしたミスでも12kmもある本栖湖一周の駆け足をやらされるそうだ。〟〝板の間に１時間も正座させられる。〟といったように一面だけを過大に取り上げ、面白半分の噂にしていた。

その訓練が５ヵ月から一気に１年に延長されるのである。応募者が減少して優秀素質者が来なくなってしまったら、

■選手数の推移



〈注〉期間とは選手級別審査対象期間をさす。

せっかくの期間延長もなんの価値もなくなってしまう。連合会、競走会をはじめ、施行者や施設会社も含めて懸命な募集活動が展開された。募集費用も大幅に増加され、全国紙、地方紙、週刊誌などのマスメディアが積極的に利用され、また、養成員の自己負担をなくすことで応募しやすくするため、訓練経費は全額連合会負担することとなり、乗艇服はもとより、必要な日用品は下着から歯磨きセットまで支給することとなった。

これまでほとんど休みのなかった訓練は原則として、日曜日は休日となり、礼式用のスマートな制服を着用しての外出も許可するなど、さまざまな方策が実施された。

その結果、養成期間を倍以上に延長したにもかかわらず5ヵ月養成の時とほとんど変わらない900名余の応募者を得たのである。連合会や競走会が最も心配していた〝現在の若者は厳しい訓練を嫌う〟であろうという予測は見事にはずれたのである。世間が若者に対して遠慮がちになり、厳しさがなくなっている中にあって〝情熱をもった厳格さ〟はむしろ若者を引き付ける要素にさえなっていたのである。

第31期生の募集について

昭和45年4月1日より実施の「1年制養成」の発足に先がけて、同年1月20日、連合会は「募集担当者会議」を開催した。そのときの申し合せ事項は次の通りである。

『①今後積極的に学校関係者（教育委員会、中学、高校職業補導研究会等）に対し選手の募集をする。②TV、新聞などのマスコミ機関を機会あるごとに利用し選手の募集をPRする。③地区別に選手募集について協議する機会を設け、募集の積極化を促進する。④その他、アドバルーン、垂れ幕、チラシ等により募集を周知する。（出席者は19施行者22名、17競走会21名であった。）

なお、31期（1年制）選手募集要領は次の通りである。

(イ)募集期間＝昭和45年1月20日から45年3月20日まで（推薦書類提出期限3月20日）(ロ)応募者年齢＝昭和20年3月19日生から昭和27年3月19日生まで (ハ)選考試験の期日及び場所＝期日：昭和45年3月下旬　場所：東京・大阪・北九州　(ニ)学力＝高等学校卒業程度以上の学力を有する者　(ホ)養成訓練実施予定＝昭和45年4月1日から昭和46年3月31日まで

「育てる情熱を忘れずに」これからの国際化するであろう競走の社会に成長してゆくべき選手の像は、すぐれた技術や卓越した知識とともに、すぐれた状況に対する判断力、統制力、ねばり強い根性、そして何物も負けない体力といった若い力としての資質が必要である。ただ、このような若い力としての能力は、関係者の後継者に対する積極的募集力、その後の訓練といった育成への情熱によってはぐくまれる。

選手は自動的に育成されることは決してありうべきことではなく、関係者の情熱が何にもまさる力とならねばならない。70年代は発足以来20年近い競走における選手の世代交代を図るべき必然的時代ではあるまいか、その第一の火花はすでに1年制選手養成員の募集にあることを鑑み、この重要性を強く認識され関係者の協力をお願いしたい。』

■選手募集応募状況表

期	応募者数	推薦者数	一次合格者数	二次合格者数	入所者数
31	928	260	155	71	47
32	1,011	237	71	67	49
33	1,091	312	64	58	40
34	1,266	319	64	56	42
35	1,563	390	56	42	42
36	1,106	532	97	42	41
37	1,008	381	60	23	23
38	743	231	44	22	22
39	919	293	86	25	25
40	1,286	374	112	54	53
41	1,251	387	227	29	28
42	1,404	425	191	59	53
43	1,027	366	183	50	47
44	1,034	337	188	33	29
45	975	297	134	31	29
46	787	259	122	28	28
47	743	230	121	22	19
48	885	376	196	37	36
49	765	290	156	33	32
50	787	361	161	30	30
計	20,579	6,757	2,494	812	715

○女子選手の募集

募集活動は、第31期以来、モーターボート競走のイメージアップも兼ねて積極的に展開されていたが、昭和54年10月17日開催の「募集担当者会議」では、連合会より女子選手の養成が打ち出されている。その概要は連合会会報第333号（昭.54.11.1発行）により、うかがってみたい。

○女子選手募集の強化を図る

『10月17日午前10時から、東京海洋会館において、各地競走会、施行者、施設会社の募集担当者37名の出席を得て、昭和54年度第２回募集担当者会議が開催された。

当会議は、来年度から年間10数名の女子選手を養成する目的のもとに、その募集対策の検討と各地関係者への協力要請のために開かれたものである。

会議に先だち、連合会常務理事は概要次のような挨拶を行った。

▲女子の入所一次試験（昭和55年）

「業界は先の公営競技問題懇談会の答申に対する対策、入場人員、売り上げ伸び率低下に対する諸施策など種々解決していかねばならない問題をかかえている。

特に、入場者数、売り上げ面の落ち込みは、わがボート業界のみならず、他公営競技にとっても大きな問題であり、各々真剣にその打解策を検討し、積極的な施策を打ち出している。

〝ボートに追いつけ、追い越せ〟とモーターボートを目標にしており、業界にとっては追われる苦しい立場に立たされている。

こういったことからも、モーターボート業界も種々諸対策を実施している。そこでこれらの一環として女子選手を幅広く募集し、養成することを通じてモーターボート競走のイメージアップを図っていきたいと考えている。

多数の応募者が集まるよう各地の皆様のご協力をお願いしたい。』

この〝女子選手の募集強化〟に伴う広報活動、及び各地関係者への協力要請事項は次の通りである。あらゆる宣伝媒体を利用し、業界あげての宣伝攻勢であったことがうかがえる。

○募集活動に関する広報

『①記事風広告の掲載／女性セブン、女性自身、週刊女性、ビューティフルスポーツ、チャンス、に各々２回から４回活版またはグラビアの記事風広告を掲載する。②ＰＲ活動の促進／昭和54年10月から昭和55年１月中旬にかけ、ＰＲ会社とＰＲ活動に関し短期契約を行い、女子募集活動に関し各媒体（ＴＶ、ラジオ、新聞、雑誌、週刊誌）に積極的に働きかける。③ポスター、パンフレット及びチラシの効果的活用／印刷部数＝ポスター4,000枚、パンフレット、チラシ10,000枚、業界外について効果的な掲載及び配布方法について検討中　④私立高校、体育系短大及び女子大への積極的な働きかけ　⑤研修所見学会の実施／レジャー記者会の主メンバーを研修所に招待見学させ、記事に発展させる。⑥その他／(イ)モーターボート記者クラブへの働きかけ。(ロ)ＴＶ、コマーシャルフィルムの制作検討中　(ハ)全国スポーツ紙に突出し広告２回　(ニ)パンフレット、チラシの街頭配布検討中。

○お願い事項

『①競走場に従事する全員に徹底していただきたい。②施行者、競走会、施設会社等で発行する印刷物または開催広告、ポスター等に組み入れていただきたい。③施行者の役所等にポスターの掲示、パンフレット、チラシの常置をお願いしたい。④選手指導等の際、選手にも徹底していただきたい。⑤応募者の調査を徹底していただきたい。⑥その他、１人でも多くの応募者を募るため積極的に活動をお願いしたい。』

女子選手の第１回目（第48期生）の募集は、昭和55年１月から３月までの期間行われたが、丁度学校の卒業時とも合っていたためもあって、108名という多きに達した。そののちもこの傾向は続き「春高秋低」といった様相を見せている。

なお、女子の期別応募状況は次の通りである。

■女子選手養成訓練入所選考試験結果　（昭和57年４月現在）

項目＼期別	55年度		56年度		57年度
	48期	49期	50期	51期	52期
応募者数	108	34	78	42	399
推薦者数	78	18	50	28	227
第１次受験者数	69	16	44	25	194
合格者数	49	14	36	17	111
第２次受験者数	47	14	33	14	105
身体検査合格者数	33	10	22	12	72
適性検査合格者数	16	6	14	6	30
入所者数	15	5	14	6	29
卒業者数又は現在員数	12	6	12	5	27

(4)　１年制養成の入所試験

５ヵ月養成までの入所試験は第１次試験が身体検査、適性検査、第２次試験を学科試験として若松、大阪、東京の３ヵ所で実施してきたが、１年制養成の第31期生からは身体検査と学科試験を第１次試験として従来通りの場所で、第２次試験は本栖研修所において各種適性試験を実施することとなった。

事前にスポーツ選手の適性を判断するということは非常に難しいことで、シュミレーターをはじめ各種の科学的な装置を駆使して適性を判断している航空自衛隊のパイロットでさえも、実際に操縦が開始されると多数の不適格者が出るといわれている。

▲第２次適性試験〝操縦〟

従来モーターボート競走では、訓練を進めながらその過程で随時適性を判断し、適性不良者には退所を命じて来た。この方法は、教官がモーターボートの操縦をはじめ、整備、学科、訓練態度、人柄などを十分に観察して適性を判断するので、極めて確立が高い方法であるが、訓練生の立場からすると適性を見る期間がどれくらいの長さになるのかわからないし、自分は選手になるつもりで入所するのであるから、入所前に勤務していた会社も退社して入所することになる。

従って退所を命じられた時には、モーターボートの選手になるという希望を打ちくだかれるばかりか、場合によっては翌日からの生活に追われることにもなりかねない。

このような弊害を除去する方法としては、多少確率が下がるにしても入所試験に適性検査を取り入れ、その間は勤務先から休暇をとって参加し、不合格となった者はもとの職場に戻れる道を開く以外にはなかった。このため入所試験の一環として適性試験を導入することにしたのである。

適性試験は約１週間とし、その間にモーターボートの操縦、体育、各種機器やペーパーテストでの適性検査など多くの課目を取り入れ、この経過と結果を経験豊かな試験委員が総合的に判断し合否を決定するものであった。

試験委員には競走会、連合会の職員があたり、全ての課目に立合い、受験態度、体の動き、もの事に取り組む姿勢などこと細かにチェックし、夜はこれらの結果を持ち寄って深夜まで検討を行い、その日の評価を決定する。試験課目は異なっても同じような検討が1週間にわたり繰り返され総合判定を下す。1人の人間の将来を決定する適性試験であるが、決定的な決め手がないだけに試験委員は各種のデーターの中からなにひとつとして見おとすまいと全ての神経を集中して試験にあたるのである。

第31期生―厳格な試験に47名が合格―

1年制養成最初の第31期生の入所試験について、当時の会報は次のように報じている。

『この長期訓練に入所する養成員の募集は、1月20日から全国一斉に行われ、全国で928名の応募者があり、各地競走会において連合会へ推せんのための試験などが実施された。3月20日の締切りには、連合会へ260名の推せんがあり、第1次試験を若松、大阪、東京の3ヵ所で行い228名を受付けた。この第1次試験の身体検査、学科試験では、高血圧、副鼻炎、学力不足などで不適者を多数出し、71名が合格し本栖研修所で行われた第2次試験に69名が受験した。

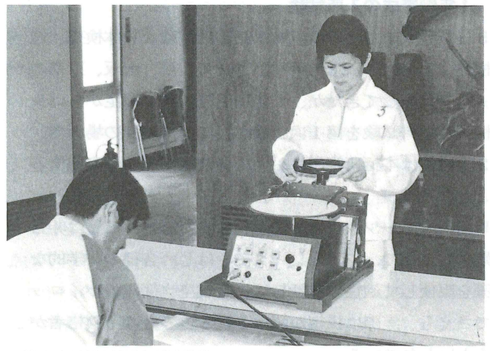
第2次試験／69名に対する第1次入所選考試験は4月1日から6日までの6日間にわたりこれまた研修所で行われた。この試験には、全国競走会の募集担当者が試験委員として13名参加、さらに連合会教官11名がこの任に当った。

試験は、教練、体育、モーターボートの操縦を実際に行っての適性検査と人物、さらに労働科学研究所のドライバー安全テストなどが中心として実施された。毎夜24名の試験委員により受験者の合否が検討され最終的に47名の合格者が決定し、4月6日笹川会長立合のもとで発表された。

合格者発表に先立ち、笹川会長は全国競走会から試験委員として参加した募集担当者に次のような旨、挨拶を行った。

「各地の皆さんがモーターボート競走発展のために約1,000名という多数の応募者をつのってくださったことに感謝している。厳格な検査の結果、残念ながら適性不良者がおり、訓練生として入所させることはできない。また適性不良者を入所させることは危険が伴うことでもあり、受験者自身にも迷惑なことである。この不適格者の摘出を重視した結果、これまで連合会の職員だけで不適格者を決めていたのを、さらに正確にするために、今回から地方競走会の担当者にも試験委員として参加していただき不適格者を決定した。このたびは、私心のない公平な判定を行っていただき心から感謝しています。」

続いて、午後2時から受験生に対し、「私は世界を自分の家、人類すべてを兄弟と考えている。そういう考えでいるから、諸君とは今日初めて顔を合わせたのであるが親しみを感じる。その諸君の中から不合格者を出すということは情においてまことにしのびないものがあるが、適性不良者を入所させることは将来当人の人命を失うことになる危険性にもつながるので、不合格とするほうが諸君等のためでもあると考えている。しかし、不合格となった諸君は、たまたまモーターボート選手としての適性にかけたという



▲第2次適性試験"処置判断"

ことであるが、全国1,000名余りの応募者の中から10倍以上の競走率によって選ばれた立派な青年であることにはまちがいない。不合格となってもここで受けた1週間の教育をみやげに胸をはって家へ帰ってもらいたい。』とあいさつを行った。

このあと、マイクロバスで富士市へ向う不合格者を会長以下全委員、教官が見送った。

31期生の例からも明らかなように、各地競走会で簡単な選考試験を行って推薦を受けた受験者の中にも身体検査不合格となる者や、極端に学力が低いものも少なくなかった。

これ等の合格の見込みのない受験者に東京、大阪、北九州といった遠隔の地で行われる試験を受験させることは、受験者にとっても連合会にとっても無駄なことであった。この無駄を省き試験の合理化をはかるため、昭和47年からは各地競走会は推薦にあたって身体検査を厳重に行うこととし、学科試験も3ヵ所から6ヵ所に増加して実施することとなった。

また、同年6月には「身体検査及び適性検査の基準」を15年ぶりに次のように改正している。

選手、審判員及び検査員養成員詮衡試験の身体検査及び適性検査の基準

■身体検査の基準

検査項目	合格基準 選手
外観及機能	諸関節の屈伸が活発且完全であること。 体重は60kg身長は170 cm以下であること。
視力	両眼共裸眼1.0以上。 （万国視力表による）矯正視力はいけない。
弁色力	完全であること。 （石原式色盲検査表又はこれに準ずる表による。）
眼疾患の有無	トラコーマその他。現在または将来視力障害あるいは眼筋平衡機能障害等を期すおそれのある眼疾患のないこと。
聴力	500、1000、2000、4000、8000ＨＺの各周波数において20デシベル以内の聴力損失であること ただし測定はＪＩＳ規格のオーディオメーターを使用すること。
耳鼻疾患の有無	慢性耳疾患のないこと。 高度慢性鼻炎でないこと。
胸部疾患の有無	肺結核、肺浸潤その他結核性疾患及び肋膜炎、慢性気管支炎、気管支拡張症、喘息でないこと。
循環器疾患の有無	高血圧でないこと。 （血圧は坐位で収縮期血圧140～100以内、拡張期血圧90～50以内であること。）心臓弁膜症その他循環器に障害のないこと。 安静時の脈博が毎分100以内であること。
循環器疾患の有無	検尿において蛋白、糖等検出されないこと。
消化器	消化器系または腹膜に重大な機能障害または疾患がないこと
伝染病疾患の有無	法定伝染病その他これに準ずべき伝染性疾患癩及び性病にかかっていないこと。
その他	精神異状、てんかん及び痔疾でないこと。 リウマチ熱にかかったことがないこと。 アレルギー体質でないこと。 刺青、ケロイド等皮膚に著しい変形のないこと。 その他競走に支障を来たすと思われる疾患がないこと。

■適性検査の基準

検査項目	合格基準 選手
視覚	遠近判定能力のあること。(2桿法または3桿法にて3回の平均値が2㎝以下) 瞬間識別能力が著しく鈍くないこと。
視野	フェルスダー視野計で直径10粍の白指表を使用して上・下・内・外各方向共20度以上の狭窄のないこと。
音感	音の方向判断が正常であること。 交錯音の聴分けが正常であること。
運動神経	平衡機能が正常であること。反射神経が著しく鈍くないこと。 盲目歩行検査が正常であること。(距離6㍍誤差左右1㍍以内とする。)

(5) 1年間の養成訓練概要

―智・体・気力の養成と技術の練磨―

連合会では、昭和45年4月入所の第31期生から「1年制の選手養成訓練」を実施したが、この制度は、昭和32年2月に連合会が選手養成を開始して以来、養成訓練の制度を数次にわたって改革した上での、ひとつの集大成でもあった。

連合会は、5ヵ月養成時代までに教育要綱やその体制を整備し、同時に、常設訓練所を開設することによって、器材、施設の大量投入が行えるようにした。また、それによって生じた時間的なゆとりを有効に活かすことで、個人を集中的に教育することをも可能としたのであった。

しかし、中でも最大の収獲は、2ヵ月、3ヵ月、5ヵ月の養成訓練を通じて、教育の手段と方法を蓄積することができたということで、これによって選手像は次々と描き変えられ、高められていったと言える。

連合会がこれまで考えてきた教育の形としては、一応で き上がったものを持ってはいたが、5ヵ月間という限られた期間での訓練では十分な教育をなし得ないままに選手として業界に送り出さなければならなかった。各教育課目の単位時間が少なく、考えたような教育ができない。その意味で5ヵ月養成は完成度において〝未だし〟の感があった。

このため、連合会は訓練期間をさらに延長、それも5ヵ月養成の倍以上という思い切った期間に延して、新しい教育を行うこととしたのである。この「1年制養成」を実施することで連合会はようやく、永年抱き続けた「智力、体力、気力を高水準に保持し、高度の技術を兼ね備えた選手」の養成を目指すことができるようになったと言ってもよい。そしてそれは単に養成のレベルをあげるだけでなく、選手全体のレベルアップをはかることであり、レベルアップに追随できない者を切り捨てるという意味では、新陳代謝を促進することでもあった。

訓練実施計画と内容について

モーターボート競走が初めて実施された大村初開催はもちろん、草創期のレースはプロレースと言うにはあまりにも低レベルの競走であった。それでもモーターボートレー

▲ボート運搬〝着水〟

スを見たことのない当時の観衆は一応満足していたのであるが、少し目が肥えて来るとレースに不満を持ち始める。連合会は再訓練を実施したり、養成訓練の期間を延長したりすることで選手の実力を向上させるように務める一方、各地の競走会とともに運営の合理化を研究し、〝迫力あるレース、完璧な運営〟を追求し続けてきた。具体的な策としては、選手の級別制度やフライング返還、出遅れ制限タイムの縮小などといった制度的なものから、ボート、モーターの材質や構造の研究開発等を行い、既成選手の新陳代謝を図り、精鋭化を進めることなどによって、昭和44～45年頃には一応ファンの要求にも応えられるだけの水準に近づけてもいた。

しかし、ファンの要望は常にそれを上回ってゆくものである。スタート事故や航法上の事故の減少を求めると同時に、実力伯仲の「好番組」を望む。プロ選手として出場するからには、新人といえども競走を行う面では対等でなければならないのである。

連合会の選手養成の目標も常に既成選手と対等に戦える新人選手の養成にあったのであるが、2ヵ月、3ヵ月養成ではついに実現できず、5ヵ月養成にして初めてB級下位の選手と同等の力はあると評価される選手の養成に成功したのである。1年制養成が目指したのはA級下位からB級上位の実力を有する新人選手の養成であった。

では、そのための訓練実施計画とはどんなものであったろうか。「1年制養成」は第31期生から現在進行中の第52期生まで実施されており、その都度教育実施計画には手を加えているが、基本的な姿勢としては初期の教育計画をそのまま踏襲しているので、ここでは初期の教育計画と主要課目の実施状況を紹介したい。

○1年制選手養成訓練実施要領について(〔 〕内は注釈)

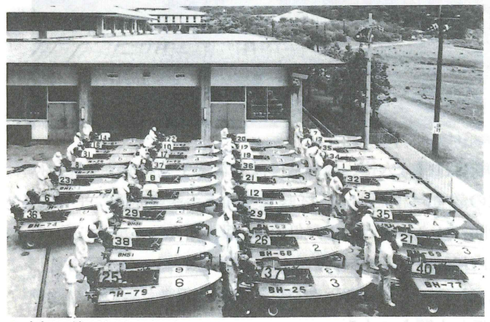
『**①選考試験**／従来、初期教育において適性検査的なことを実施してきたが、種々の問題があるのでこれを第2次適性検査として、養成員選考試験の一端として行う。(イ)選考試験の委員として各地募集担当者を委嘱する。これが費用は、連合会旅費規程に基づき、連合会が負担する。(ロ)適性検査の実施要領は、別に定める。(ハ)適性検査期間中の生活指導は、生活規程に従う。(ニ)この種の団体生活に慣れていないため、教官及び先輩訓練生が同宿し、生活指導を行うと共に委員も同宿して、あらゆる面から観察を行う。

②教育の重点／(イ)教育の基本推進計画＝初期5ヵ月間は基本教育とし、後期5ヵ月間は応用教育、最後の2ヵ月間は仕上教育とする。(ロ)教育の重点＝・技量の向上：基礎教育に重点をおき、事故を起こさない技量優秀な選手を育成する。・徳育の強化：しつけ教育を徹底するため、徳育を強化し、日常不断に教育する。ただし、初期教育期間においては、特に、敬礼、食事マナー、整頓に重点をおいて指導する。(ハ)養成人員＝第31期、32期共に登録時40名を目標とする。

▲食事はセルフサービス

③教育目標／人格、技量共に優れた選手を育成するために次の教育目標をおく。(イ)**技量の向上**＝乗艇時間：平均200時間、スタート回数：最低3,000回、スタート成績：0.4秒以内100％　(ロ)**徳育の強化**：一般社会人としての人格を形成せしめ、公徳心を涵養し、他人に批判されることのない立派な人間をつくる。

④**実施上の細部事項**／(イ)教育効果＝・７ヵ月目ごとに新規養成員を採用し、上級教育と下級教育を同時に行い、特に内務的しつけ面は上級者の指導により効果的教育を行う。・２ヵ月ごとに品性、学科、実技についての級別審査を実施し、教育効果を上げる（第31期生)。３ヵ月ごとに学科、実技について検閲を実施し、教育効果を確認する（第32期生)。・模擬レース後半においては、現役選手を委嘱し、選手と養成員の混合レースを行い、効果的教育を行う。・訓練後期においては、各種競走水面に慣れさせるため、関東、東海地区の競走場を借用、移動訓練を行う。(第37期生)(ロ)器材割当＝第31期生はボート242隻（ＢＨ153隻、ＢＲ89隻)、モーター273基（ヤマト160基、フジ82基、100K/hモーター31基)を使用予定。〔第32期生訓練器材としてボート100隻（ＢＨ75隻、ＢＲ25隻)、モーター75基（ヤマト50基、フジ25基）を使用する。なお、後期教育においては31期訓練で使用した100㎞/ｈのモーターを使用する。また５ヵ月養成時代からは航走用、整備用のモーターを区別して使うようになっていたが、この１年制養成からは文字通り大量器材投入時代となる。〕(ハ)支給品及び貸与品＝貸与するもの：制服（夏・冬各１着―コートを含む)、無料で支給するもの：白作業衣（４着)、色物作業衣（４着)、上下履用靴及び長靴、防寒用カッパ、工具及びスターターロープ、武道衣、各種教科書、パジャマ及び下着類。(ニ)教官制度＝従来通り、主任教官制をとる。なお、教育効果を上げるため、関係者及び外部から講師を委嘱すると共に、後期操縦教育においては、選手を招へいし、模擬レースを実施し、精神面、技術面の充実を図る。・教官の配置：主任教官１名、器材担当（管財課の者）１名、助教１名、(ホ)その他＝クラブ活動〔教育効果をあげるため、次の種目のいずれかを訓練生に選択させる。その開始時期は初期教育終了後（第31期生ではおおむね１ヵ月後、第32期生では３ヵ月後）とする。：（第31期生では）毎週水曜日夜―茶道部、書道部、詩吟部、音楽部。毎週土曜日午後―体操部、テニス部、卓球部、バレー部、バスケット部、バトミントン部、剣道部、柔道部。休日外出：クラブ活動同様、教育効果をあげるため、休日外出を許可する。・初期は教官引卒外出をする。・４ヵ月から10ヵ月の間は単独外出も可とする。・単独外出の細部規程及び方法は別に定める。制服＝・夏、冬制服は儀式、外出、警衛勤務時に着用する。・白作業衣は室内着とする。・色物作業衣は実技課業時に着用する。・細部については別に定める。(ヘ)計画教育日数＝262日（32期)、(ト)教育不可能日数103日、詳細は下表の通り。


▲本栖研修所艇庫〝格納点検〟

●第32期教育不可能日数内訳

「参考」	日曜日	53日
	祭日	10日
	試験（入所試験、登録試験）	10日
	夏冬休暇	10日
	武道大会	2日
	登録試験手伝	8日
	入退所式	2日
	検閲（4回）	8日
	計	103日

実行課業時間とその内容　第31期から第50期生までの課目別実行時間は次の通りである。

内訳＼期別	計画	31期	32期	33期	34期	35期	36期	37期	38期	39期	40期	41期	42期	43期	44期	45期	46期	47期	48期	49期	50期	平均
操従	785	611	747	594	683	634	884	741	726	702	685	721	705	650	812	732	720	630	697	794	733	710.0
整備	311	382	384	335	402	394	374	386	388	366	310	390	367	380	334	346	313	290	342	343	294	356.0
学科	153	248	180	175	164	167	160	184	227	187	190	179	167	205	143	172	170	170	242	143	176	182.5
その他	745	437	139	894	561	505	872	857	888	985	590	986	670	705	671	714	965	825	926	803	903	744.8
計	1,994	1,678	1,450	1,998	1,810	1,700	2,290	2,168	2,229	2,240	1,775	2,276	1,909	1,940	1,960	1,964	2,168	1,915	2,207	2,083	2,106	1,993.3

①操縦

選手養成は短期間に選手として必要な知識・技能の全てを教育する総合教育であるが、なんといっても最重点は操縦技量の向上である。

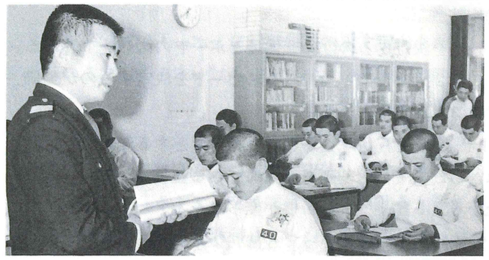
スポーツは一般的に〝体で覚える〟と言われるが、特にモーターボートの操縦は経験を積むことで技量が向上する傾向の強いスポーツである。このため、連合会は養成訓練に大量の器材を投入し、より多く乗艇させることを基本的な考え方として、２ヵ月養成では20時間、３ヵ月養成では30時間、５ヵ月養成では〝乗艇時間100時間、スタート回数2,000回〟を目標としてきた。

１年制養成の目標は〝乗艇時間200時間、スタート3,000回、模擬レース200回〟であった。５ヵ月養成の目標と比べると期間が倍以上に延長されたにもかかわらず乗艇時間、スタート回数の目標はその割合で増加していない。1年制養成の操縦教育の特徴はここにあるのである。つまり、〝量から質への転換〟が行われたのである。

同じ内容を繰り返すのならば、乗艇時間は少しでも多い方が良いのは言うまでもない。理想的な旋回練習にはある程度の艇間隙が必要であり、スタート練習にしても20秒針の連続回転でより多く経験を積ませるのが適当な時期もあれば、個人スタートでじっくり〝勘〟の修正をするのが適当な時期もある。

特に1年制養成で力を入れたのは模擬レースで、200レースといえばＢ級選手のおよそ３期分（１年半）の出走回数にあたるレース数である。

たとえ練習であるとはいえ、レースを行うということは施回、編隊、交叉施回、スタートといった全ての基礎教育が充実していなければ実施できるものではない。基礎がしっかりしていなければケガ人が続出するという事態も予想されるのである。


▲学科〝競走法の説明〟

それをあえて目標として掲げたのは連合会の１年制養成にかける意気込みであり、長年にわたる選手養成の経験をもとに、基礎教育の課程からこと細かに検討を行って得た結論への自信であった。

質から量への転換ということで目立つのは、ボート、モーターの大量投入である。これまでにも連合会養成は開始当初から大量器材を投入したと述べてきたが、２ヵ月養成

当時は各地競走場で使用済となったボート、モーターの払い下げを使用したことも多かったし、3ヵ月、5ヵ月養成の時代には、払い下げモーターこそ使わなくなったもののボートもモーターも修理に修理を重ね、限界まで使用するという内容であった。このため、大量の器材が投入されたとはいえ、、性能的にはもう1つもの足りない感はまぬがれなかったのである。

1年制養成に入ってからはできるだけ本番レースに近い状況で訓練するため新ボート、新モーターが投入され、部品交換も現地競走場並みの基準で行うようになった。

加えて、本栖研修所が海抜900メートルの高地にあるため、気圧の関係で平地と比べスピードが落ちるところから高馬力のモーターを特別に開発し、本番レースのスピードを上回るモーターで訓練を実施するという試みも実行された。

また、36期以降は現地研修制度も取り入れられ、実際のレース場を借用して訓練を実施するなど、できるだけ本番レースに近い状況づくりに努力が払われている。

下表は期別乗艇時間、スタート回数、模擬レース回数の一覧表である。

■期別操縦課目明細表

内訳 ＼ 期別 計画	31期	32期	33期	34期	35期	36期	37期	38期	39期	40期	41期	42期	43期	44期	45期	46期	47期	48期	49期	50期	平均
乗艇時間 200	175	191	196	182	153	210	200	197	186	170	239	170	194	209	190	182	170	115	159	131	181,0
スタート 含個人レース 3,000	3,300	2,749	2,755	2,300	1,884	3,028	1,909	2,353	1,753	1,710	2,020	1,425	1,938	1,870	1,420	1,512	1,850	970	1,261	956	1948,2
模擬レース 200	140	157	90	80	102	216	230	202	200	160	344	186	162	183	166	138	145	132	98	126	162,9
修了者数 36	43	36	39	38	36	21	18	25	34	13	38	31	25	23	20	19	32	30	27	合計 584	

②整備

勝負を決定するのは操縦技量とボートのスピードである。

この2大要素の1つであるスピードを決定するのが整備であると言えよう。

既成選手と互角に戦える選手を目標とする1年制養成では、これまでの〝基礎を確実にできる整備〟から〝性能向上を考える整備〟へと目標が変ってくる。

性能向上の整備といっても特別な方法があるわけではなく、理論的な裏付けのある思考、考えたことを確実に実行できる技能があって初めて良い整備ができるのであるが、これも操縦と同様に経験がものをいう世界である。

このため約350時間程度のうち、100時間で基礎となる知識、技能を身につけ、残りの250時間は自分の航走用モーターを実験台として経験を積むという方法がとられた。

各種の精密検査機器が備え付けられ、自分の判断で部品を選択し、失敗を重ねながら経験を積む。これは失敗を許されない、本番レースではできないことである。

部品をおしまずに実施する実物教育の整備こそ、1年制養成の教育を象徴しているとも言えるのではあるまいか。

(6) 新制度について

1年制養成では、5ヵ月養成時代とは異なる数多くの新制度が導入されているが、ここではその主なものをあげてみることにする。

名誉教官制度

連合会は昭和32年に選手養成を開始して以来、実戦に即応できる質の高い選手、実務者を養成するため、改善を重ね、おおむね理想に近い1年制教育を実現した。

名誉教官制度は、養成訓練の功労者の功績をたたえるとともにその豊富な知識と経験とを現在の養成訓練にも活かして行くために名誉教官として委嘱した制度である。

▲実技教官の指導（津）

第1回名誉教官の委嘱をした昭和45年3月25日付の全連研教第91号は次の通りである。

名誉教官の委嘱について

「貴殿はモーターボート競走草創の当初において、幾多の困難な条件を克服して選手、実務者等の養成教育に従事され、今日の繁栄の基礎を確立されました。

連合会においては諸士の苦難に満ちたご努力のあとを受けて10数年、今日では本栖研修所を中心として関係者の教育訓練を実施いたしておりますが、その運営もようやく軌道に乗る段階となってまいりました。これひとえに関係各位のご協力と諸士のかくれたご尽瘁の賜と深く感謝いたしております。

ついては、ここに貴殿を研修所名誉教官に委嘱申し上げ、ご功績に感謝の微意を捧げると共に、今後のご指導、ご協力を願い上げたいと存じますので、ご承諾くださるようお願い申し上げます。

なお、ご承諾の上は、別紙受諾書に所要事項をご記入、ご押印して折返し当会あてご返送賜りますようお願い申し上げます。」

このように名誉称号的な意味あいもあって発足した名誉教官制度であったが、機会を見て実施される名誉教官の講話や指導は草創期から養成にたずさわり、モーターボート競走に深い造詣を持っているだけに、訓練生にも好評で教育効果には著しいものがあった。

このため、名誉教官の委嘱範囲を広げ、人格技量ともに優れた選手やボート、モーターに関する豊かな知識と経験を有するメーカーの職員なども名誉教官として委嘱し、これらの名誉教官により実戦的な指導をする制度へと発展させていった。

昭和48年度になると、名誉教官制度をさらに発展させた形で、これとは別により現役の人格、技量共に優秀な選手を実技教官として委嘱する実技教官制度を創設する。つまり、養成員と共にボートに乗り模擬レースを行い、模範を示しながら実戦的な教育を充実して行こうという制度である。その要綱は次の通りであった。（昭和48年4月29日付連合会研修所稟議書第5号により決裁。）

『実技教官委嘱要綱　①目的／既成選手に互して充分に戦い得る優秀な新人選手の育成を図る。**②実技教官の指定**（選考）(イ)**人選の方法**：連合会と選手会が選考基準に基づいて選考指定する。(ロ)**選考基準**＝・技量については級別（出走回数、勝率、事故率）はC級でないこと。・人格については経歴5年以上で懲戒歴のないこと（過去5年以内）。・その他。(ハ)**指定期間及び人員**＝指定期間は指定の日から1年とし、約50名の選手を指定し、年毎に選考する。**③教育期間**／原則として、選手養成訓練の基礎課程修了後とする。**④実施要領**／(イ)実技教官の委嘱＝指定をうけた選手のうちから出場あっせんの状況等を勘案して委嘱する。(ロ)委嘱人員及び日数＝原則として1回につき2名以上の実技教官を5日以上委嘱する。(ハ)教育の場所＝研修所、碧南訓練所（選手会）その他とする。(ニ)教育の方法及び課目＝あらかじめ本会が作成した教育基本計画に基づいて研修所と実技教官とが、協議の上操縦整備等について競走に即した効果的な実戦教育を行う。**⑤処遇に関すること**／(イ)日当手当＝1日につき5,000円とする。(ロ)旅費＝本会規程（課長待遇）による。(ハ)災害補償＝連合会職員に準ずる。(ニ)その他＝宿泊：研修所において教育に従事するときは、職員宿舎を貸与し、その他のときは、実費を支給とする。・教育に要する工具作業衣等は必要に応じて貸与または支給する。

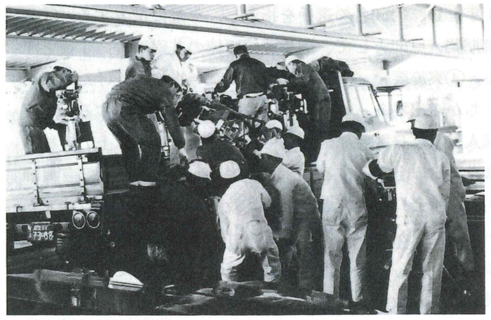
⑥服務に関すること／本会諸規程による。』

選手養成員の現地訓練

本栖研修所ができる前の養成訓練は、各地競走場をキャラバンしながらの訓練であったから、時間や器材の無駄や不都合はあっても、実際の競走場を使って訓練するという意味では現物教育ともいえた。

しかし、研修所竣工後第26期生からは、本栖研修所だけで訓練を行うようになったため、訓練時間の無駄がなくなり、器材の大量投入が可能となったため効率の良い訓練を行えるようになった。しかし反面では、研修所の水面や水上施設が現地とはやや異なることや、訓練期間を通じて1つの水面しか体験できないなどの幣害もでてきた。

これらの幣害を除去するため、第36期からは、適宜関東、東海地区の競走場を借用して訓練を実施することとなったのである。第36期生最初の現地訓練の実施についての稟議書は次の通りである。



▲現地訓練〝器材移動〟

○第36期選手養成員の現地訓練の実施について

『選手養成員の操縦課業等を競走場で行うことによって技量の向上を図ると共に、競走の実情に精通させることを目的として左記の通り現地訓練を行いたく存じますので、ご決裁下さいますようお願い申し上げます。

日時＝第1回：昭和48年8月21～23日、第2回：昭和48年9月5～10日　場所＝浜名湖競走場　参加者＝第36期選手養成員38名　経費＝約150万円　その他＝別紙要領の通り（省略）』

では、それを受け入れた現地側、そして教官はこれをどうみていたであろうか。第39期生の場合で見てみよう（修了記念のパンフレットより転載）。

○現地関係者講評（浜名湖）

『第1回目（49.12.18～12.24）／スタート練習に入った段階で現地に出たためとかく不慣れ、未経験からなかなかスタートタイミングをつかむことが出来なく、安定性に欠く面が多かった。しかし後半は次第に自分の物になりはじめてきたようであった。模擬レースについては初期の段階ということで、スタート進入方法及び安定を重点とし、占位、事象、無理な突っ込み等をV・T・Rを通して指導した程度にとどめた。

第2回目（50.2.18～2.23）／過去一年間にわたる選手養成教育課程も終りに近づき、最後の総仕上げの場として当競走場に4日間実戦さながらの激しいレース展開が実施され、まのあたりに見た所感を率直に申し述べ、将来諸君の参考の一助になれば幸に存じます。

まず総体的に見て、レース展開の基本は充分認識、習得消化されており、明日からの戦列への参加も充分可能であることを強く感じました。しかし競走の世界は誠に厳しいものがあり、尚一層の精進を怠らず、期待される立派なスター選手に成長されるよう努力を望みます。

なお、若干気付いた点を申し上げますと、

(イ)待機行動は概ね良好なるも各レース場の立地条件を速に把握し、つまづきのないよう注意されたい。

(ロ)スタートは安定しており良好なるも、実戦時の状況は非常に厳しい、心技一体となって初めて安定したスタートが出来るものと思う。自己の全能力が常に発揮出来るよう練磨されたい。

(ハ)旋回については若干の甘さが感じられる。特にキャビテーション艇が見受けられたが、操舵、レバー操作に一層の研究を望む。

(ニ)レースにのぞんでは執ようなる闘争の意欲を持って終始し、ファンの期待にそうようされたい。立派な選手として成長された諸君の今後の活躍を楽しみにしております。

実技教官／人格技量優秀な現役選手下記10名を浜名湖、常滑、本栖に委嘱して実技指導を行わせた。

実技教官評／訓練中の短期に見ただけではっきりしたことは言えないが、強引な突っ込みをして、マーク出口でオーバーターンする者が多くみられる。技量的には上手、下手が極端であり、中には現在の技量でもA級選手と互して戦える者が4～5名いる。前期の訓練生と比較すれば、旋回一つをとってみても、今期生は突っ込みが多く、前期生は落として差す者が多かった程度の差で、同じくらいの技量ではなかろうか。しかし、中にはすばしこい養成員がいるので、今後が期待できる。』

○現地関係者講評（常滑）

『選手養成員としては一応のレベルには達していると思われるが、まだまだ自分勝手な航法が見受けられる。まず第一に追い抜こうとする気持ばかりが先行して無理な突っ込みや、後方不確認等、勝敗に気をとられすぎて着を確実に守るという基本を忘れている。第二に何事にも全能力を発揮し、自己の不注意によるミスを絶対なくさなければならない。例えば、F、L事故、人身事故、信号見落し、周回誤認等を起こせば自分だけでなく関係者全員に迷惑を及ぼすものであり、これらは選手自身が自覚をしなければ何にもならない事であるので、この点を十分に肝に銘じて今後の訓練に励んでもらいたい。

最後に立派な選手として成長された諸君と当競走場で会える事を楽しみにしております。』

選手養成訓練修了記念競走

「修了記念競走」といえば、今ではスポーツ紙に優勝者の談話はもとより、訓練中の勝率から家族のことまで大きく報道されるイベントであるが、連合会養成では長い間行っていなかったものである。

一つには、連合会が初期の選手養成修了時の操縦技量は他人に誇れるほどのものではないと考えていたこともあろうが、その主な原因はモーターボート競走が現在ほど認められていなかったことであろう。

連合会養成で初めて修了記念競走を実施したのは第36期生である。その後、修了記念競走は年々世間の注目をあびることとなり現在に至っているのであるが、第1回の修了記念競走の実施について稟議書は次のようにその目的を述べている。

▲修了記念競走〝優勝者の水神祭〟

▲現地訓練(三国)〝モーター始動〟

○第１回修了記念競走の実施について

（稟議書　研修所第24号昭.49.9.3付）

『このたび、選手養成員の訓練意欲の向上を図ると共に、訓練の成果を確認し、あわせて新人選手に対する業界の関心をさらに昂めることを目的として、左記により標記記念競走を実施いたしたく存じますのでご決裁くださいますようお願い申し上げます。

日時＝昭和48年９月25日、26日（２日間）場所＝本会研修所　出場予定選手＝第36期選手養成訓練修了予定者38名　実施要領＝別添実施要綱通り　（注）養成中の選手に付き、人身事故のないよう万全の対策を講ずること。企画部と連けいを密にし、ＰＲを積極的に行うこと。』

２学期制の採用

教育制度研究委員会

昭和45年に「１年制養成」が開始された当初は、すぐにＡ級選手となる新人も続出し、大いに既成の選手間に新風を吹き込み、新人ブームを巻き起こした養成であったが、１年制養成も回を重ねるに従い、既成選手の技量は一段と高いレベルに達していった。新人選手がこの厚い壁を打ち破っていきなりＡ級選手となったり、好成績を残したりすることは徐々に難しい状況となっていった。

昭和48年頃になると、新人選手の成績頭打ち現象が現われ始めたことと、実務者養成が１年制となったのを機に、教育制度の全面的再検討が行われた。

連合会は、昭和48年５月９日、「教育制度研究委員会」を設置し、教育制度の検討を開始した。その後、７回にわたり委員会を開催し、教育制度の見なおしを行い、答申（同年10月20日）をまとめた。その内容は現在から将来へかけての分析と展望、教育の基本方針、制度、方法、内容等を含む〝教育大綱の確立〟というものであった。またこの答申書は、従来行ってきた１年制教育の路線を継続して行うことを認めており、結果としてはこれを理論的に裏付けた、という意味もあった。

答申の内容は以下に掲載する通りであるが、改善すべき主な事項は、２学期制を採用し、それぞれ期末に試験を実施して、一定レベルに達しない者は留年、または退所させることにより教育レベルを保持すべきとするものであった。

○教育制度に関する答申

『選手、審判員及び検査員の養成訓練は競走の公正、安全かつ円滑な実施を確保するため、連合会に課せられた重要な任務であり、連合会では、昭和32年の第１期選手養成訓練開始以来今日まで諸種の困難な事情を克服し、総力を結集して選手、審判員及び検査員の育成にあたってきた。

その間、モーターボート競走の年々の熾烈化に伴い、教育期間を当初の２ヵ月から３ヵ月、５ヵ月さらに１ヵ年と延長し、加えて教育のあり方等についても業界各方面の要望や批判に対処し、その都度改正し、教育内容の充実を図ってきた。

しかしながら、急激な世相の変化に伴い現代青少年の物の考え方等が必然的に大きく変化しており、十有余年前の社会的背景における教育方針及び方法では、今日の情況に適応し難い状態になっているので、教育体制の全面的な再検討を加えるよう連合会の諮問に基づき、慎重に審議した結果、とりあえず大綱について下記の通り答申いたします。

１．教育の基本方針（業界の要望する人間像）について

今日まで、連合会においては徹底した親身の教育を基本方針とし、礼節を正しく信義を重んじ、人格を陶冶し不撓不屈の精神及び不敗の根性を涵養すると共に、心身を練磨させ、あわせてモーターボート選手等に必要な技術ならびに学術を付与し、優秀な選手、実務者を養成することを目的とし訓練を行い、広く教育の模範として評価されてきた。

今後もこの方針を体して、入所者に業界の特殊性を理解させながら、現在以上の徹底した教育を施す必要がある。

２．教育制度について

①教育目標について／現行の教育目標といわれるものは(イ)操縦＝基本操縦を完全に修得させ、安全確実なレースができる技術に到達させる。(ロ)整備＝迅速、正確にモーターの全分解組立ができる技量に到達させる。(ハ)学科＝規程に定める各科目を履修させ、モーターボート選手としての知識を付与する。

等があるが、現行の資格検定試験を考えて教育目標達成のため、さらに専門的技術的職人としての自覚と技量向上を図る必要がある。したがって訓練生に対しては、具体的に、●出席日数、時間の義務制（ケガ等による長期欠席者の留年）●学期制、中間試験、期末試験の実施、●各科目の合格基準の設置等の制度を設け、成績不良者等を退所または留年させることによってレベルアップを図る必要がある。

②教育方法について／(イ)教育体制＝現組織規程に基づく教育体制に問題はないものと思われる。(ロ)教育担当者の編成とレベルについて　教育担当者の編成については、現行の複数教官制に問題はないと思われるが、教育の責任体制の確立を図り、さらに高等技量、知識の習熟のためには専門講師の登用を一層に心がけ、また教官教育は実務習熟のための現地出向等具体策を講じてさらに充実させる必要があると思われる。(ハ)学期制の採用について＝細部については検討する必要がある。

③教育内容について／(イ)教育期間については、現時点で特に問題はないと思われる。(ロ)教育時間、課目内容及び日課時限について＝前記答申に基づき、生活時間の弾力的運用に留意し、教育効果を昂めるよう事務局において具体策を検討されたい。

④教育施設について／陸上施設については、全般的に問題は少ないが、教官と訓練生のふれ合い及びスポーツ、体力増強の場が不備と思われる。水上施設は、現地競走場と比較して不備な点があり、なおかつ国立公園内にあるという立地条件にかんがみ、早急に第２研修所を建設されることが望ましい。

３．募集方法及び入所選考試験等について

現行の募集方法、年齢、選考試験等には問題検討をする必要がある。

○２学期制の実施

教育制度研究委員会の答申に基づき、昭和48年度から２学期制が実施されることとなるが、２学期制の実施要領は次の通りである。（昭49.4.4連合会研修所稟議書より）

『教育制度研究委員会の答申に基づき、現行の１年教育に２期制を別紙実施要領により採用し、教育効果を昂めると共に、教育内容の充実を図りたいと思いますので、よろしくご決裁くださいますようお願い申し上げます。』

○２学期制実施要領

『教育制度研究委員会の答申に基づき、次の要領で２学期制を採用し、第39期選手、第33期審判員及び第34期検査員養成訓練から実施する。

①目的／資格検定試験合格のみを最終目標とする養成訓練

生に、自覚と自主性をもたせるため、出席しなければならない日数や時間数、修得しなければならない知識や技量の基準を明確化し、教育効果を一層昂めると共に、教育内容の充実を図り、業界の要望する選手、審判員及び検査員を育成する。

②実施方法／(イ)期間＝1学期：4月入所日～9月末日、2学期：10月1日～3月中旬　(ロ)出席日数及び時間＝各課目とも100%の出席を必要とする。ただし、疾病、怪我等で欠席したものについての措置は研修所所長の裁定とする。(ハ)期末試験の実施＝毎期ごとに期末試験を実施し、知識及び技量が一定の基準に到達したか否かを確認する。特に成績不良者については留年または養成訓練規程第7条により退所を命ずる。a．実施時期：1学期末試験―審判員9月及び3月下旬、検査員9月及び3月下旬、選手9月及び3月下旬　・2学期末試験―審判員2月及び8月下旬、検査員2月及び8月下旬、選手2月及び8月下旬（以上いずれも年2回募集の場合）b．選手試験：省略c．試験委員：相当の経験を有する課長以上の連合会職員で、そのつど事務局長が指名する。

③その他／従来行っている検閲制度をより充実させ、検閲成績不良者には、補講、特別訓練等の措置を行い、特に初期における成績不良者には退所を命じることがある。』

その他の新制度

本栖研修所は「生活は楽しく、訓練は厳しく」をモットーとして運営されているが、研修所完成当初は養成訓練の期間が選手5ヵ月、実務者3ヵ月と短期間であったため時間的な余裕がなく、「訓練は厳しく」だけが強調され、「生活は楽しく」の部分はとかく忘れられがちであった。

しかし、訓練期間が1年に延長されると、厳しいだけでは教育効果はマイナスとなるため生活を楽しむための諸行事が制度的にとり入れられるようになった。

訓練生のだれもが指折り数える夏、冬の特別休暇をはじめ日曜日の外出、週末のクラブ活動、月例誕生会、父兄参観日、その他に夏には富士登山、キャンプファイヤー、バーベキュー大会、冬にはわかさぎ釣り、スケート教室といった行事が訓練の一環として盛り込まれている。ここではその幾つかを紹介することにしたい。

■第49期選手養成訓練主要行事

年　月　日	行　事
55.10.8	入所式
12.14～15	父兄参観
12.24	餅つき大会、クリスマスパーティー
12.26～	冬期特別休暇
56.1.6	
1.7	新春マラソン大会
2.7	課外活動（スケート教室）
2.26～28	学期末試験（前期）
3.26	第48期選手養成修了記念競走及び修了式
4.8	第50期選手養成訓練入所式
4.15	多摩川競走場レース見学
5.4	課外研修（県立美術館、サントリー山梨ワイナリー）
5.21～26	浜名湖競走場現地訓練
6.9～16	蒲郡競走場現地訓練
6.30～7.10	三国競走場現地訓練
7.17	富士登山
8.7～16	夏期特別休暇
8.20～22	学期末試験（後期）
8.25～31	蒲郡競走場現地訓練
9.16～18	資検格定試験
9.19	整備士資格試験
9.23	修了記念競走及び修了式

▲年末の餅つき大会

①特別休暇

本栖研修所の生活は完全な合宿生活である。日曜日の外出を除いては世間にふれることはもちろん家族に会うこともできない。たまに父母や友人が尋ねて来ても休憩時間にあわただしく10分か20分の会話をかわすのがやっとである。

その中で夏、冬の特別休暇は一週間まったく自由に過せるのである。外出用の制服を着け、当直教官の服装点検を受け、ある訓練生は家族の迎えの車で、ある訓練生は新幹線で、また他の訓練生は夜行のL特急で家族の待つわが家へと向う。

厳しく管理された経験のある者だけが知る無上の解放感であり、喜びである。

しかしながら、将来、選手として自らを厳しく律する必要のある訓練生にとって、特別休暇の期間すらも試験官のいない試験にほかならない。外出規程を厳守し、自分の行動に責任を持つことは最低の要件であり、さらに節度ある行動が要求されているのである。

②外出

外出も1年制養成を機に制定された制度である。基本的なしつけ教育が終了した段階で外出が許可される。

外出制度を導入した目的、遵守事項については外出規則を、訓練生の行動や受けとめ方については会報記事を掲載して概要を紹介したい。

②養成員の外出

養成訓練期間中における「外出」は、従来の5ヵ月養成の時代では、訓練に追われ、外出を与える時間的な余裕は全然なかったが、昨年4月よりの31期生からは1年養成ということで新しく外出制度が取り入れられることになったのである。

外出のもたらす功罪には、

「気分転換になり、従って訓練効果が挙がる。」

「弛緩した気分が翌日の訓練を阻害する。」

等々と考えられるが、ともあれ1年制養成の今日外出の効果のほうが大きいと判断し、このため、弊害を出来るだけ少なくするための諸準備をして、実施に踏み切ったのである。

訓練生の外出に際しては、外出規程に基づき、当直教官の徹底した服装検査、持物検査が行われる。

この検査で合格しないものは外出出来ないというきびしいものである。

外出のはじめられた当初には、ズボンのプレスが出来ていない。クツをみがいていない。ハンケチを忘れた、等の理由で服装検査不合格となり再度検査をうけるために外出時間が遅れる訓練生も多かったが、最近では服装検査、持物検査に不合格になるものはいない。さらに外出中においては、養成員として自覚ある行動をとることが教育されており、外出には万全が期されている。

今月は、この外出制度を養成員の感想文及び日記を通じて、いろいろな角度からほり下げてみよう。

それでは、32期生のA君の外出日記をちょっとのぞいてみよう。

ここに登場して来るA君は、今日が3回目の外出であり、外出先での行動も、特に変わった点はなく、いわば第32期生の平均的な存在である。

某月某日、日曜日、起床前の音楽で目を覚ましたA君は、今日が3週間振りの外出である事を思うと、心がはずんで来るようだった。

入所以来、毎日の日課であるベットの整頓、それすら今

日のA君には、楽しく覚えられた。

起床後の点呼、掃除、朝食といつもと同じなのだが、今日に限って時計が狂っているのではないかと思う程、時間のたつのが遅く感じられた。

そうする内に８：00「本日の外出者は、８時30分ロビー前に集合」という放送があった。

昨晩、アイロンをかけ、きれいにプレスの効いた制服を着用し、これまたピカピカに裏まで磨き上げた靴をはくと、外出出来るという気持がわき上って来た。

ロビー前で当直教官から、外出上の注意、服装、持物検査を受けている最中、自分の番が近づくにつれ、昨晩充分点検したにもかかわらず、大丈夫だろうかという不安の念が起きて来る。

いよいよ自分の番、思わず緊張して体が引き締まる。

しかし検査が無事に済み、身分証明書を手渡され、バスに乗り込んだ。皆の目が輝いている。思わず口元がゆるむ。対岸まで15分、いよいよ今から自由だ。

９：00発の富士行バスに乗り込む。

（省略）

バスから降りた途端、周囲の人が僕をジロジロ見ている。

なぜだろうと考えた。

僕の制服に注目しているのだ。

何となく面はゆいような気になったが、すぐに「さあ久し振りの外出だ。今日は心ゆくまで遊ぶぞ」という気持ちで街へ出ていった。

通りを歩いているとパチンコ屋を見つけ店へ入って見ると、開店直後で客数は少なかったが、他の養成員が２～３名いた。

皆同じ所へ来るんだなあと、苦笑しながら、玉を買ってやってみたが、余り調子は良くない。

結局１時間程やってタバコを３箱取った。

店を出て、次は何をやろうかなと考えながら歩いていると、前方にボーリング場の看板が目にはいった。久し振りにボーリングでもやりたくなり、中へ入ってみると日曜日ということもあってレーンは一杯だったが、丁度養成員が２人でゲームをしていたので、一緒に入れてもらった。

３人共同じ位の力量でゲームは白熱した。

（以下省略）

▲ヨチヨチ滑るスケート教室

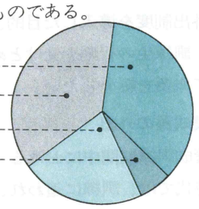
○養成員外出動向調査

32期生の外出アンケートより

㋑外出回数／約３ヵ月経過した時点で第32期生の外出は昨年12月から実施されているが、回数について少なく感じるのは、外出規程に養成員の半数は、研修所に残るという項目があり、また、外出日に、武道演武等種々の行事が行われ、外出中止となったことや、各人に差があるのは、第32期生は、試験の点数が60点以下の者は追試験に通るまで、外出は禁止という不文律によるものである。

２回	15名	35%
３回	16名	37%
４回	９名	21%
５回	３名	７%

（46年３月10日現在）



㋺行先／行先は当初富士吉田方面へ出て行く者が多かったが、最近、富士宮へ行った養成員の間から、富士宮の方が町も大きく、にぎやかであるという話が広まり、現在各養成員は殆んど、富士宮へ出かけている様子である。そのほかに静岡まで足を伸ばした者が１人いるが、これは親類の家へ行ったという事である。

富士吉田　河口湖　富士宮　富士　静岡

㋩行動／次に、外出先では何をやっているかを調査してみたが、これによると、一番多いのがボーリングであるが、時間が短いせいか、一つの事を長時間やらずに、数多くの事をやっているようである。

それをはっきり物語っているのが、映画を見たという者が、殆んどいないということである。

中には、スケート場で女の子と知り合い、一日を楽しく過し、後日、手紙まで来たという強者もいる。

ボーリング　パチンコ　買物　食事　スケート

③クラブ活動／クラブ活動は隔週土曜日に実施されており「茶道、華道、書道」が選択必修、その他として囲碁、将棋、美術、写真などがある。

▲絵画クラブ員とその力作

④富士登山／富士登山は夏の定例行事であるが、これまで１人の落伍者もなく登頂しているのが自慢である。登山には全員がゴミ袋を携帯して空きカン集めに協力するので、関係者の間ではマナーの良い登山として有名で「富士山をきれいにする会」から感謝状が授与されている。

１年制養成の特徴と成果

１年制養成の特徴についてはこれまで述べて来た通りであるが、この養成が業界にもたらしたものはなんであったろうか。

一口で表現するなら〝選手養成の革命〟と言えよう。選手養成には草創期の「ともかく一応モーターボートの操縦ができる者を養成しよう。」といった養成から、十分とはいえないまでも一応先輩選手と戦える程度の技量を持った５ヵ月養成までの歴史がある。

１年制養成がその延長線上にあることは確かであるが養成訓練中に選手として３年間出場した程度の乗艇時間とB級選手の３期分に当る模擬レースを経験させ、一人前の選手としてデビューさせるという考え方は選手養成の考え方としては革命的な発想の転換であったと言えよう。

また、訓練期間の延長と本栖研修所の完成により、時間的なゆとりが出来たことで可能となったことではあるが、日曜日の外出、特別休暇の帰省、クラブ活動、キャンプファイヤー等に代表されるような〝ゆとりある訓練〟が実施されたことも、連合会の選手養成の歴史としては革命的方向転換であったと言えよう。

１年制養成のデビューもまた華やかであった。初出走成績の表に見られる通り1、2着の入着率が増加したばかりでなく３着、４着の本数が増加したのである。モーターボート競走の場合、スタートさえ決まれば新人選手でも１着をとれる可能性は比較的高いのであるが、２着、３着はテクニックがないととりにくいものである。初出走の成績を見ても１年制養成の操縦テクニックが十分に通用するものであったことが推察される。

級別決定は実力を正しく評価することで定評のある基準であるが、デビューしていきなりA級成績をあげるものが

出たことでその実力を高く評価することもできるが、多くの選手がB級に昇進したことにさらに注目したい。彼らは安定した実力を持って確実に階段を登り始めたのである。

業界関係者はこぞってこの成果を認めたが、関係者よりも確実に養成訓練の成果を認めたのはファンであった。これまで新人選手が1、2着に入れば高額配当というのが常識であったが、1年制養成がデビューして1、2節もすると、前半レースでは新人選手が勝っても高額配当ではなくなり、時には新人選手を中心に舟券が売れるといった現象が現われ始めたのである。この現象もモーターボート競走の長い歴史の中で革命的な出来事と言わねばならないであろう。

操縦技量面ではタイミングの早いスタートと、全速旋回が注目を浴びた。特に0.1から0.2のタイミングで確実に決めるスタートは既成選手の驚異の的で、一時は新人選手をマークしてスタートする古豪選手も少なくなかった。

また、当時はスピードを落として小さく回る旋回が主流を占めていたのであるが、旋回半径を大きくとった全速旋回も有力な武器で、先輩選手を大いに苦しめたのである。

1年制養成を機にレースのスピード化が顕著に表われはじめ、スピードについて行けなくなって登録消除した選手も少なくない。今や全速旋回の全盛時代であるが、このテクニックが多用されるようになったのは1年制養成のデビュー以降のことであり、その意味では1年制養成はレース形態を変えたとも言えるのである。

このように華々しくデビューした1年制養成であったが、これまでの例にもれず新人のレベルアップは全体のレベルアップを促し、期を重ねるに従い好成績をあげるのは難しくなっていった。

新人選手の実力が低下したのではなく、新人の活躍が全体のレベルを向上させたのであるが、それを上回る優秀新人を望む声は高い。

今、連合会は教育制度の検討、教育器材の開発、教官陣の強化と次々と対策を講じ、優秀新人を養成し、業界に活力をふきこもうと懸命の努力をしている。

若い力の台頭なきところに繁栄はあり得ない。選手養成訓練はまたひとつ次なる飛躍を期待されているといえよう。

▲修了も間近の〝模擬レース〟

4 養成篇

実務者の養成

1．草創期の審判員、検査員養成

(1) 大村初開催の審判員養成

総論で述べたとおり、モーターボート競走は選手と同様に審判員、検査員をはじめとする運営担当者にも経験を有する者は全くいなかったのである。

運営の要点を占める実務者の養成は極めて重要な施策の1つであったが、養成を行うにしても、その教育を担当する教官さえも連合会の原田氏を除いては全くいないといった状況であり、その原田氏にしても日々の業務に追われ、実務者の養成に専念できるような状況ではなかったのである。

このため草創期には本格的な実務者養成を行うことができず、わずか1週間程度の講習会でひととおりの知識を教育して直ぐに実務につけるといった有様であった。

大村初開催にはその講習会さえも行えず、いきなり審判員の登録試験を実施したが、学科はともかくとして本番レースさえ見たことのない受験者に実技試験を実施することができず、合否を保留せざるをえなかったのである。

このような事情から大村初開催は審判長に連合会業務部長の原田氏、第1、2副審はこれも連合会職員である菊地、青木氏といった配置で実施されたのであるが、2節目の開催を翌日に控えた昭和26年5月6日に審判員の登録試験を行い、翌7日峰（現福岡県副会長）、松永（長崎県モーターボート選手養成会教官、松永時計考案者）、藤村（初開催選手として出場）山田（初開催選手として出場）の4氏を審判員として登録し、5月8日からのレースは連合会職員が指導といった形で付いたとはいえ、この4氏により運営されたのである。

つまり、1節3日間の開催を補助として勤務しながら見学した、あるいは、選手として出場したという経験だけで2節目からの運営にあたったのである。

▲草創期の審判台（常滑）

(2) 各地講習会による審判員養成

草創期における審判員養成訓練ともいうべき「講習会方式」は、次のように大きく分類することができる。すなわち、①各種講習を行った後登録試験を実施した、第1回近江神宮、第2回津講習会、②各地で実務経験のある者に実施した第3回芦屋講習会、③登録試験合格者を対象とした第4回尼崎講習会、④その他の審判員養成、の4項目である。

そこでまず、①の各種講習を行ったのち登録試験を実施した講習会であるが、大村初開催を何とか切り抜けた連合会は、第1回連絡協議会の議を経て、開催準備の整いつつあった東海、近畿地区競走場開催のため、第1回の審判員養成ともいうべき講習会を、近江神宮を基地として実施した。この講習会では約60名の参加者を予定していたが、実際には26名の参加であり、その内22名が審判員として登録している。そして、この第1回の講習会修了者は、津、琵琶湖をはじめ、各地の審判運営の中心として活躍するばかりでなく、その後の各地競走場の開設には経験を生かして実務の指導を行うなど、モーターボート競走の審判、運営を形づくって行くのである。

第1回審判員講習会（近江神宮講習会）

連合会が行った第1回の審判員を養成するための講習会は、昭和27年6月21日より27日までの7日間、滋賀県大津市の近江神宮で実施された。

大村2節目（5/8～10）開催後の5月19日、連合会はモーターボート競走の全関係者による第1回連絡協議会を開催し、大村初開催の結果についての反省と、今後の育成計画を検討した。

まず反省点として、「この競走は必要な準備を全て完了したのち堂々と第一歩を踏み出したものとは思われず、無理を承知で試験的に実施したものである。」と、準備不足であったことを認めながらも、「予想外の人気を呼び、売上高こそ当初の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た。」と運営の成功を認めたのである。しかし、細部の運営個々については必ずしも満足しておらず、特に審判については「審判部は審判員候補者に実力がなく、検定試験を延期した有様であり、かつ審判部員として採用された者には経験がなく、連合会競技部長が審判長を務め、ほとんど独力で判定しなければならぬ状態であった。」と審判の現状を述べた。そして「競走会はあらかじめ実際に実務を担当できる人間を養成し、実力の培養につとめなければならない。」と結論づけたのであった。

次に、今後のモーターボート育成計画を作成するにあたっては、昭和27年6月末までを準備期として「主要数ヵ所の競走場を完成し、この競走場において競走を実施するために必要な諸準備を完成する。」、また、同年7月を試験期として、「準備期において研究検討せる成果を総合結集して一応理想的な形態で津、琵琶湖においての競走を実施する。」等、計画の基本構想を述べた。さらに、審判員の養成については、これを競走会の責任において養成すべきものとして連合会はその一案「審判員養成のための講習会について」を提案したのである。

これについてはさらに具体的に検討され、昭和27年5月23日付の全連業による発幹文書で、「審判員、実務担当者講習会」として実施することを発表した。

○第1回審判員養成計画

目的／モーターボート競走の審判員として公正かつ安全な競走の実施に必要な審判技術と諸規則に習熟せしめ、あわせて競走開催業務一般を理解せしめ、実務推進の中核たらしめる要員の養成を行う。

方針／①各地競走会より実務担当の中心人物及び登録審判員を希望する者を責任をもって推薦させる、②今回は東海、近畿地方の希望者のみに限り各競走会より3名ないし5名くらいずつ、総勢を30名程度にする。③講習期間は7日間とし、合宿訓練を行い、講習終了時には実務に堪えられるよう指導訓練する。④講師にはそれぞれの分野における権威者を集める。⑤教官、助教には単に知識、技能に優れているというだけでなく、所定日程に従い、所望の教育成果を達成し得る教育能力のある者を選ぶ。

講習課目／①法規＝競走法、施行規則、登録規則及び規格、試験規程、実施規程例、競技規則、実施検査規程、執務要領 審判規定、選手心得。②器材取扱＝故障探究法。③審判実技＝審判機器取扱、信号旗取扱、判定実技、審判業務及び服務、連絡。④操縦＝基本操縦及び操縦法。⑤学課＝船体構造、航走理論、機関工学、燃料潤滑油、教養講座、その他。⑥体育、救急法。

教官及び講師／①指導員＝全般の統轄指導に当る。②操縦教官助教＝操縦実技優秀者にしてかつ学識徳操豊かな人格者で、教育能力ある者。③学課講師＝その都度専門家に委嘱する。

施設及び用具／①宿泊所（近江神宮）②ボート及びモータ

一　各4（選手養成所所有のものを借りる。）③修理器材及び補修部分品（選手養成所所有のものを借りる。）④燃料、潤滑油。⑤救命衣その他。⑥講習所及び艇庫（大津選手養成所）

募集／表記地方競走会長に受講者の推薦を委嘱する。

地方運営委員会その他機会あるごとにこの趣旨を関係者に徹底し募集効果を挙げる。

費用／参加者の負担とし1人当り金1万5千円とし、講習終了後経費を計算し過不足を精算する。

右費用は講習期間中の宿泊料（3食付）授業料、燃料費、その他一切を含むが、自宅より講習所までの交通費は自弁とする。

日課表

時　刻	課　目
06：00	起　床
06：10	点　呼
	掃　除
	体　操
07：00	朝　食
08：00	演習開始
11：50	演習終了
12：00	昼　食
13：00	演習開始
16：30	演習終了
17：00	夕　食
18：00	入　浴
19：00	講　座
20：00	自由時間
21：00	点　呼
	就　床

その他／①集合場所＝滋賀県大津市湖南町　大津モーターボート選手養成所　②集合時間＝昭和27年6月21日午前9時（交通機関等の関係で前日到着者は宿泊所の斡旋をする）③推薦及び参加申込について＝(イ)申込締切日　昭和27年6月14日　(ロ)申込先　東京都中央区銀座7－1全国モーターボート競走会連合会　(ハ)各競走会は被推薦者の学歴、略歴、特技等を聴取記載の上推薦書を持参させられたい。④携行品＝作業衣、運動靴、着換え（含寝間衣）、日用品、筆記具関係法規（法令集、実施規程例、競技規則等）

■予定日程表

日次	午前	午後	
1	入所式　一般心得 関係法規	器材取扱 機関工学	航走理論 船体構造
2	操縦　操舵感得 始動着船	法規	執務要領
3	操縦　緩速航走	器材取扱	競技規則
4	操縦　高速航走	審判実技 （機器取扱）	審判規定
5	操縦及び審判服務（3班編成とし、1班は審判、1班は競技進行に分れ、綜合的訓練を行う。スタート、編隊運動）		競技規則 一般業務
6	操縦及び審判服務（前日に同じ 編隊隊形変換レース）		教養講座
7	操縦及び審判服務	修了式	

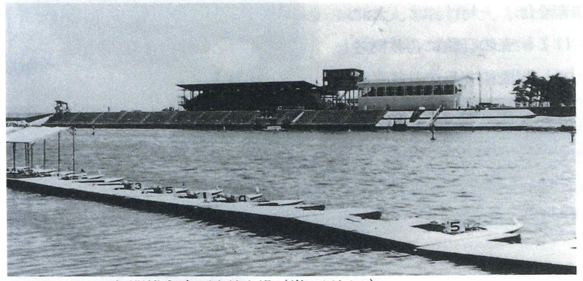
第2回審判員講習会（津講習会）

第1回審判員講習会を終え、津、琵琶湖各々の初開催も無事終了した昭和27年8月、連合会常務理事会が開催され（8月6日）、各地競走の実施結果の報告ならびに第2回の審判員等講習会開催についての協議が行われ決定をみた。

連合会は、この第2回審判員の講習会実施要領を全連競第36号（昭.27.8.2）で、またあわせて第37号で「放送員の講習会」を、第38号で検査員の講習会開催を発表した。

○第2回審判員講習会開催に関する件（全連競第36号）

『大村、津、大津の競走開催に引続き、大阪、兵庫の準備も着々と進み、9月初旬開始の勢にあり、盛夏の候と共に全国における競走開催の気運はとみに上がってまいりましたが、貴競走会においても準備その他にご多忙のこととご苦労至極に存じ上げます。



▲初開催当時の津競走場（岩田川河口）

去る6月21日より1週間にわたり、滋賀県大津市において実施いたしました第1回講習会は、大阪、滋賀、三重、愛知、福井、兵庫各競走会施行者の26名の参加を得て、審判員及び開催実務担当者に必要な基礎的知識及び技術につき講習し、参加者の真摯なご勉励により予期以上の成果を収め、受講者の一部は既に津、大津において開催実務の中核者としてご活躍中でありますが、その後引続き各競走会のご要望もあり、今回別紙要領により第2回審判員講習会を開催いたしたいと存じますので、左記に基づき受講候補者を至急ご推薦願いたくこの段お願い申し上げます。

なお、開催に必要な審判部の構成中、登録審判員は過去の実績より最低5名は確保しなければならないという結論に達しましたので、既に競走を開始された競走会においてもこの旨お含みの上講習会に参加されるようお願いいたします。①期日／昭和27年8月21日～25日（5日間）②会場／三重県津市岩田川口　津モーターボート競走場　③費用／受講者1人当り金7,000円（費用は参加申込と同時に連合会に払込むものとする。）④携行品／作業衣、運動靴、着換え、日用品、筆記具　⑤集合／昭和27年8月21日午前9時　津モーターボート競走場　⑥その他／(イ)宿泊所は各人の自由とする。(ロ)希望者には宿泊所の斡旋をする。(ハ)短期講習のため、受講者はあらかじめ関係法規その他必要な勉強を十分しておくこと。

受講者推薦についての注意

①推薦締切日／昭和27年8月14日　②通知先／東京都中央区銀座7－1全国モーターボート競走会連合会　③被推薦者は、審判員資格検定試験に合格できるよう一応年齢、身体、適性、学力が登録規則に合致するよう素養のある者を選ばれたい。』

○審判員講習会実施要領（第2回）

目的／モーターボート競走の審判員として、公正安全な競走の実施に必要な審判技術と諸規則に習熟せしめ、あわせて競走開催業務一般を理解させる。

方針／①各競走会より登録審判員候補者を推薦させる。

②講習期間は5日間とし、基礎的素養を体得させる。

③講習終了時、または適当な時機に審判員資格検定試験を行う。

④講習の全般指導は連合会競技部長が行う。

教育課目／法規＝競走法、施行規則、登録規則及び規格、実施規程例、競技規則、執務要領　学課＝機関工学、船体構造、航走理論、燃料、潤滑油、塗装　器材取扱＝故障探究法　操縦＝基本操縦　審判実技＝審判機器取扱、判定実技、信号旗取扱、服務連絡、審判実務、その他＝体育及び救急法

教育要領／講習期間中の行動はすべて審判服務を基準とする。②審判実技は競走場施設を使用して実地に訓練する。③宿泊所は自由とし、生活は自治を主とする。

○放送員講習会開催に関する件（全連競第37号）

『競走開催における放送員の任務は、観客の最大関心事たる出場確定、売上集計、競走成績、払戻金その他競走の運

営進行上、欠くべからざる事項及び観客へのサービスに適時適切な放送をなすことであり、その観客の心理に及ぼす影響はまことに重大なものがあります。

大村、津、大津における放送員は一応、競輪、商業放送等の経験者が充てられており、今後開催を企図せられる所も恐らくこの種の経験者を転用する最も安易な方法が選ばれるのではないかと思われますが、ご存知のように、モーターボート競走は規則、その他非常に多くの面で競輪等と異なり、モーターボート競走が他の類似競走より抜け出るためには、その特色が最高度に生かされなければならず、かつ開始当初はレース自体に対する観客の認識理解を向上させるため、十分納得のいく説明をする必要もあり、連合会としては、用語、説明法、その他運営に不可欠な事項に付き、指導いたしたく存じ、左記により放送員講習会を開催いたします故、受講者をご派遣下さるようお願いいたします。

①日時／昭和27年８月21、22日（２日間）②場所／岩田川口　津市モーターボート競走場　③費用／受講者１人当り金 1,000円（ただし右は宿泊料、交通費は含まない。経費は施行者においてご負担相成たく）④携行品／日用品、筆記具　⑤集合／昭和27年８月21日午前９時　津モーターボート競走場

派遣人員はお手数ながら８月14日までに連合会にご通知を下さい。

○検査員講習会開催に関する件（全連競第38号）

『検査員が競走の運営進行の上に占むる責任の重大さは言うまでもない所でありますが、複雑微妙な機構を有するモーターボートを、限られた極めて短い時間の間に粗漏なく検査し、かつ時々刻々生起する事故、その他種々の事態に適時適切な処置を施して進行に支障なからしめる事は、まことに困難な業務であり、かつこれを少人数で強行せざるを得ない所に、かなりの無理を感じるものであります。結局これを克服するものは、検査に対する十分な知識と卓抜な技術、そして豊かな経験と言うことになります。

今回実施いたします検査員講習会は、大村、津、大津における検査の経験に再検討を加え、既成検査員の技術的研究と共に、新規開催に備えての検査員養成を行う講習会といたしたく、一応現在、検査に従事している人、及び検査員たらんとする人全員の研究講習会といたしたいと存じますので、この旨お含みの上、受講者をご推薦くださるようお願い申し上げます。

▲上：草創期の審判台（江戸川）

なお、連合会としては、各方面からの要望もあり、近い将来、検査員は何らかの形で連合会の公認制の下におき、その技術の向上と権威の確立を計りたいと考えておりますが、今回はその前提としての第１回研究講習会といたしたいと存じます。

①期日／昭和27年８月31日～９月２日（３日間）②会場／三重県津市岩田川口　津モーターボート競走場　③費用／受講者１人当り金 3,000円（費用は参加申込と同時に連合会に払込むものとする。右全額は経費の概算にて講習終了後実費計算の上過不足を精算する。ただし右金額には宿泊料、交通費は含まない。）④携行品／作業衣、着換え、日用品、筆記具　⑤集合／昭和27年８月31日午前９時　三重県津市大字八町３ノ346（津新町下車）三重県モーターボート競走会事務所　⑥その他／(イ)宿泊所は各人の自由とする。(ロ)希望者には宿泊所の斡旋をなす。

受講者についての注意

①推薦締切日／昭和27年８月14日　②通知先／東京都中央区銀座７－１　全国モーターボート競走会連合会　③被推薦者は、モーターボートを十分理解し、特に小型モーターの取扱に十二分の学識経験を有する人格者を推薦されたい。

なお、上記のうち審判員と放送員の講習会は予定通り実施されたが、８月末に予定されていた検査員の講習会については大阪、尼崎の初開催が９月初旬と決定したため中止された。

連合会は、開催が相次いだ当時の状況とそれに対する人材の確保の必要性を、連合会事務局報第11号（昭.27.8.18.発行）により、次のように訴えている。

○飛躍期の選手審判員対策（第２回審判員講習会の開催）

『競馬、競輪、オートレースに続いてプロスポーツの舞台に新たに登場したモーターボート競走が大衆の絶対的支持を得て、よく競走の目的を達成するため、今日ようやく本格的競走の飛躍的段階に当面して、研究し、また改善すべきテーマは決して少なしとしない。

選手養成対策、審判員、検査員等養成対策等についてはもちろん、今まで十分研究、検討されてきた課題ではあるが、現に３ヵ所において競走が開催中であり、多くの競艇ファン及び一般観客を生み、その厳正なる批判の対象となっている今日、あくまで公正、安全かつ興味ある競走を展開するために最も焦眉の急を要する問題は選手の技量と人格及び審判員または検査員のそれであることが、過去、他のプロレースにおいてはもちろん、わがモーターボート競走においても今春以来幾回かの競走実施によって直面されたのである。

モーターボート競走においては、日なお浅く、未だ他のプロレースの如き不詳事こそ惹起しないが、同じ分野の競技として前者のてつを踏むが如きことのないよう十分戒心すべきである。モーターボート競走過去の実績から、なお選手、審判員、検査員の技量未熟のために、あるいは貴重なるモーターボートを痛め、あるいは競技運営上の効果を減殺した事例に接しないではない。これは優秀なる選手、審判員ないし検査員等の量的不足の点もあるが、大体上述の技量未熟、実務の不馴れに帰するであろう。

当連合会ではすでにこの点に留意し、選手養成については、大津の公認養成所の２ヵ月訓練、その他の実地訓練に期待をかけ、厳格なる検定試験を行うと共に、選手対策実施に努め、さらに再教育制度についても考慮している。

審判員及び実務担当者の養成確保については、去る６月21日から１週間にわたり、大津、近江神宮を道場に第１回講習会を開催、指導者養成に努め、または選手と同様随時現地指導に当っている。

右の講習会は各地競走会、施行者関係者の協力により、参加者26名の真剣なる猛訓練によって予期以上の成果を収めた。

この第１回の講習会における成功と、その後各地からの開催要望にかんがみ、今回、左記の要領によって第２回審判員講習会、検査員講習会及び放送員講習会を開催し、優秀なる審判員等競走実務担当者の指導、育成に努めることになった。

今回は競走日程、施設その他諸般の状況を勘案し、津市の格別の協力を得て、津市所有の津競走場及びその附属設備の一部を借用して講習会場とし、講習の成果を挙げる』

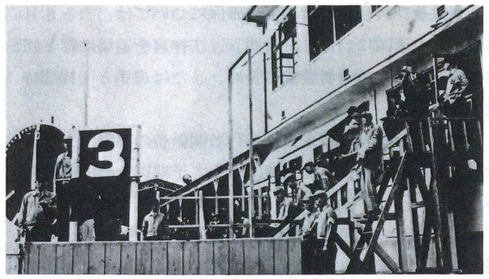
第３回、第４回講習会（芦屋、尼崎講習会）

昭和27年末になると連合会は第３回連絡協議会を開き、これまでの競走開催結果を反省して、審判員の６人制を目指す新しい「審判員養成計画」について協議した、その結果次のような方針が確立され、ここに初めて審判員６人制が打ち出されたのである。

○審判員所要数の確保とその養成計画ならびに訓練方針に関する件

『競走会当りの所要審判員数を最低６名とおさえて、現在19競走会114名を必要とすることになり、現在71名が不足であるから、新規競走開催とにらみ合せて急速かつ厳正なる養成計画を立てる必要があり、開催１ヵ月前には所要審判員の登録を完了しておかなくてはならない。

〈実行方法〉資料に示された養成計画を確認した上、細目については競技委員会または技術委員会、もしくは両委員会協議の上方針を決定する。』



▲審判執務風景（昭和28年当時・芦屋）

また、この第３回連絡協議会では「検査員、整備員公認制度制定の件」が討議され、決定をみている。

連合会はこれら第３回連絡協議会の決定により、「第３回審判員講習会」を開くことを決め、昭和27年12月３日付の全連競第153号にて全国に通知した。講習会の期日は、昭和27年12月16日から19日までの４日間、場所は芦屋競走場であった。

この芦屋での講習会では、登録試験を実施する予定であったが、試験を中止し、さらに実習を積んでから受験というかたちをとった。

(3) 検査員の公認制について

第３回連絡協議会で制度化が決定した「検査員公認制」は「公認検査員を各地２名確保して、ボート、モーター等各種事故のない公正、安全なレースを運営する」ことを目的としており、法的拘束力はない（登録制ではないため）ものの、認定試験を実施し講習会を行って技能向上を図った。

連絡協議会で決定された方針は、およそ次のようなものである。

○検査員整備員の公認制度制定の件

『検査員及び整備員に対しては従来その資格上別段の制限を加えていないが、その職能は極めて重要なものであり、レースの円滑なる進行と完走を期し、レース前の不正をなくす等のためには一定水準の技量の確保と自己の職分に対する強い自覚とが要望される。そのため、①選手、審判員に準ずる資格検定制度を設け、これに合格した者に連合会公認の資格を附与し、その資質の向上を期する。②競走開催に当っては、必ず特定数の有資格検査員及び同整備員をおくようにする。

方針／この公認制度は暫定措置として定めたい。なるべく早い機会に選手、審判員と同様、省令をもってその資格を規定されたい。

実行方法／運輸省、連合会間で協議し、その細目を決定。』

連合会は、翌28年１月より次なる規程でこの制度を発足させた。

○検査員公認制確立について

モーターボート競走も今春、大村市において第１回テストレース開始以来、斯界の好評を得て、現在９競走場の競

■検査員公認規程

検査員公認制制定により１月下旬以降実施中であるが、検査員公認規程は次の通り。

検査員公認規程

第１条　モーターボートの検査員は、全国モーターボート競走会連合会（以下連合会という。）の行う検査員公認試験に合格したものでなければならない。

第２条　検査員公認試験は学力、人物及び技術について行う。

第３条　検査員の公認を申請しようとする者は、下に掲げる事項を記載した申請書を連合会に提出するものとする。

1　氏名
2　生年月日
3　国籍
4　住所
5　検査員公認試験合格証の番号

第４条　検査員公認の有効期間は公認の日から２年とする。

但し必要と認めた場合は試験を行うことがある。

第５条　検査員公認の受験資格は下の通りとする。

1　年令満25才以上の者
2　旧制高等若しくは専門学校卒業者又はこれと同等以上の学力を有する者
3　内燃機関若しくはモーターボートに関し３年以上の実歴を有する者
4　モーターボートの基本操縦の出来る者
5　人格円満かつ公正なる者
6　身体に著しい障害のないこと。特に視力、色神、音感、触覚に異状のない者
7　禁治産者または準禁治産者でないこと
8　法の規定に違反して罰金以上の刑に処せられた者又は禁国以上の刑に処せられた者であって、その刑の執行を終りまたはその執行を受けることがなくなった日から２年以上を経過していること
9　３等親以内の親族にモーターボート競走の登録選手のいない者

第６条　公認検査員につき下の各号の１に該当する事由が生じた場合は連合会は検査員の公認を抹消する

1　検査員から公認抹消の申請があったとき
2　有効期間が満了したとき
3　死亡したとき
4　身体に著しい障害を生じ、或は検査員として検査業務に従事するのに下適当であることが連合会により認定されたとき
5　第５条第７項乃至第９項に該当するに至ったとき
6　検査及び競走に関し不正な行為をしたとき

走開催を見、明春を期して全国的に大飛躍の勢にあり、これ偏に関係皆様の絶大なご尽力の賜と、衷心より感謝の意を捧げると共に、ご同慶の至りと存じ上げます。

顧みるに、今日までの競走の経験及び最近頓に熾烈化したレースの情勢、ならびに一般観客の急速な知識の向上に伴い、審判技術については既に諸種の問題を惹起するの現状にあり、今やモーターボートの整備及び検査の良否が、レースの公正かつ安全な実施に重大な要素となってまいりました。

高度の検査技能と適確な事故調査は、一に検査業務に従事する者の円満公平な人格と、検査に関する豊かな知識と経験によるものであり、連合会においては、既に第3回連絡協議会においても一応の決定を得ました通り、検査員は一定の資格を有するものでなければならない。即ち、検査員の公認制を不可欠のものと考えております。

ついては今回、運輸省当局のご了解の下に、左記要領により検査員の公認試験及び講習会を開催いたしますから、事情ご賢察の上、受験者のご派遣方お願い申し上げます。

なお、右の趣旨により、①昭和28年4月1日以後、本試験に合格した公認検査員2名以上を有しない競走開催は、公正かつ安全な競走の実施を確保することが困難であるから、中止も止むを得なくなるであろう。②本試験には、現在既に検査業務に従事している者と否とを問わず、将来モーターボート競走法による競走の検査業務に従事せんとする者は全員受験するものとする。③受験者に対しては各競走会長において推薦状をお願いいたします。

①試験期日／昭和28年1月28日午前9時より　②場所／兵庫県尼ヶ崎市　尼ヶ崎センタープール　③試験課目／学科（一般常識）人物、実技（検査、整備、操縦）④受験料／金 1,000円　⑤携行品／筆記具、作業衣、運動靴、簡単なモーター分解組立用工具　⑥申込／昭和28年1月12日まで、連合会

試験合格者に対し、翌日引続き検査員講習会を開きます。（会費は 1,000円）

昭和28年に入ると「検査員の公認制」が実施されたため、第4回審判員資格検定試験とあわせて公認試験が実施されることとなり、第1回認定試験が尼崎競走場で実施された。試験は学科試験、整備実技、試運転であったが、実技は全分解したマーキューリーを組立て、装着し、試運転を行う当時としては大変高度なものであった。連合会は、これらの試験の合格者を対象として引続き2日間の講習会を行った。「第4回審判員、第1回検査員講習会」である。しかし、1日目が講議、2日目が審判実技や検査実技というこの講習会は、実力を養成するにはあまりにも時間が短かく、内容も乏しいもので、いうなれば〝体験講習会〟であった。

そして、この尼崎講習会ののち、こうした〝連合会が行う講習会形式のまとまった訓練〟というのは中止されてしまうのである。審判員、検査員の養成はもっぱら各地の自主的訓練に任せられ、連合会は登録試験でのチェックにその重点をおいていった。

しかし、第3回連絡協議会で決定された「審判員の6人制」は未だ達成されておらず、新たに「公認検査員の2名制」が競走運営の執務体制として業界の目標となりつつあった。

連合会は、この新執務体制の意義を昭和28年2月20日付の全連競第215号により各競走会に周知させると共に、必要人員を早急に確保するため、全連競試第38号にて審判員と検査員の各試験を実施することとした。

しかし、試験や講習会を実施しても短時間であり、実技そのものは前述の通り各競走会に任せきりの状態であったため、連合会は各地に対し一層の努力を求めたのであった。

○実務担当者養成について（全連競第215号）

『モーターボート競走も皆様のご尽力により、いよいよ隆盛の一途をたどりつつありますことは、ご同慶の至りと存じ上げます。

貴競走会におかれては、陽春新規開催を目標に、競走場の建設、ボート、モーターの調達、審判員、検査員、整備員、放送員その他開催実務担当者の育成等、諸般の準備にご多忙の事と存じ上げますが、ご承知のように、審判員は法に定められた一定の資格検定試験に合格して連合会に登録されることが必要条件となっておりますが、検査員、整備員もまた、その優秀な素質を確保する観点より、4月1日以降、公認制を採用いたすことになりました。

連合会においては、競走開催に当っては、登録審判員は最低6名、公認検査員は2名を確保することが必要であるとの結論に達し、各競走会にこれが実行方をお願いいたしておりますが、特に新規開催に際しては、開催前に、実務担当者の育成にご留意の上、運営の円滑を期せられたく、出来得れば、既開催地において関係事務の実習を行い、技量を向上させるなど、万全の準備をお願いいたしたいと存じます。

なお、別便にてご通知申し上げました通り、3月下旬福岡県芦屋町の芦屋モーターボート競走場において、審判員、検査員、整備員の試験を行いますが、今後連合会の業務も相当に繁忙となることが予想せられますので、実務担当者の養成や検定試験等も、特定競走会のご希望により、随時実施することは不可能と存ぜられますので、特に右趣旨ご賢察の上、この際しかるべくご配意くださるようお願いいたします。

○審判員、検査員試験実施について（全連競試第38号）

去る1月下旬、兵庫県尼崎市において実施いたしました第4回審判員、資格検定試験及び第1回検査員公認試験は、各競走会の理解あるご協力により、新たに11名の審判員試験合格者と18名の公認検査員の誕生を見、審判、検査の陣容を強化するに大いに役立つものと存ぜられますが、現在の審判員、検査員の各競走会別所属数は別紙の通りであり、既に全連競第153号及び第194号でご通知申し上げました通り「4月1日現在における、一競走開催当り審判員最低6名、公認検査員2名」の線には未だ不足しており、連合会としては右によりますますレースの熾烈化が予想される春季大飛躍期に備え、左記により、重ねて審判員、検査員の試験を実施して、万全の態勢を整えたいと存じますので、各競走会においても事情ご賢察の上、受験者の派遣方お願い申し上げます。

①第5回審判員資格検定試験（全連競試第37号）／3月24日　福岡県芦屋モーターボート競走場

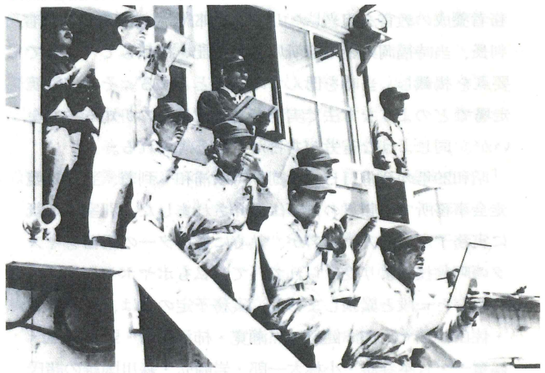
②第2回検査員公認試験（全連競試第39号）／3月25日　福岡県芦屋モーターボート競走場

なお、受験者の推薦及び受験申込は、3月10日迄に連合会宛お願いします。

その他の実務者養成

連合会では芦屋競走場での講習会以来、養成のための講習会は行わず、養成は各地競走会の責任において実施し、連合会は登録試験で能力をチェックする方式をとっていた。

▼東京都競走会の審判員養成（浜名湖）



①東京都競走会の実務者養成

唯一の例外は、法制定以来の念願であった関東地区での開催に備えたもので、昭和29年３月から５月までの２ヵ月間、浜名湖競走場で実施されている。

この浜名湖における実務者の養成訓練は、連合会と東京都競走会の共催という形で開始され、講師陣も各地の、既に実務を十分に経験している競走会からの出向者と、連合会の総力をもって構成されていた。その結果、業界内で初めてというほどの本格的養成訓練がくり広げられるところとなり、当時の教官をして「あの時の訓練が、その後連合会が行った選手や実務者の養成訓練のモデルケースとなったと思う。」

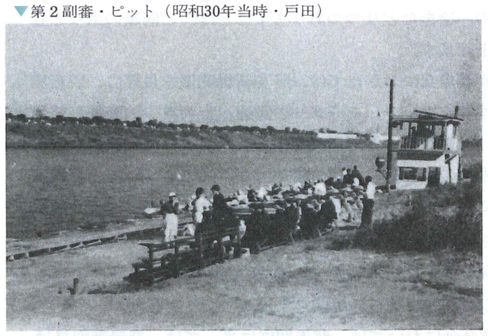
と言わしめる実績をつくった。この時の養成人員については、総論で述べた通り総員26名中19名が審判員、検査員、整備員の資格を取得するという目覚ましい成果をおさめたのである。

②埼玉県競走会の実務者養成

各地競走場の実務者養成については、資料もないために不明の部分も多いのであるが、昭和49年３月に埼玉県競走会で発行した「競走会沿革史」の中に、埼玉県競走会の実務者養成の教官を担当した山田平次郎氏(大村競走場初代審判長、当時福岡県競走会所属）の手記を掲載しているので要点を掲載し、当時を偲んでみることとする。その他の競走場でどのような方法で実務者を養成したのか知る由もないが、同じような苦労があったものと思われる。

「昭和29年の９月11日の夕刻５時頃浦和へ到着、翌12日競走会事務所で役職員の方々に紹介されました。別室では既に実務予定者の方々11名が、熱心にモーターの講習をキヌタの阿曾技師より受けられていて、私もボヤボヤしてはおれないと一段と緊張しました。実務予定の方は、鹿沼辰雄・佐山雄蔵・阿久津健一・黒瀬寛・柿沼重麿・野口敬三・篠竜一・竹本春雄・小林太一郎・岩崎弘・森川国雄の諸氏

▼第２副審・ピット（昭和30年当時・戸田）



でいずれも明大・日大・九大等一流大学卒業の人々で浅学非才の私に与えられた重責が果たせるかと危惧の念も生じて心細くもなりました。

戸田初開催日は10月14日で１ヵ月で審判・検査要員の養成と、レース場・ボート・モーターの完備と強行軍でした。13日は競走法・同施行規則・実施規程と駆足です。14日は競技規則とモーターの分解結合。15日は登録規程・検査基準・燃料・電気系統の分解結合の実習。16日はヤマト工場へ行き、モーターの講習を受け、17日は大森で実技の要領を、東京都の中北、板倉両氏により講議指導。18日は執務要領として各職種の指導書に基づき講議、愈々19日より実務実習のため府中競艇場へ日参することになり、服装・腕章・記録紙・バインダー等を準備しました。府中での実習は競技管理鹿沼、検査岩崎・竹本・阿久津、審判森川・小林・篠・佐山・野口・黒瀬・柿沼の諸氏にそれぞれ主力をおいて実習に励み、23日迄連日府中通い、延60レースの実習を終わり。24日より愈々乗艇訓練に入れると張切りました。浦和・府中は国電の乗り替えも数回あり、九州の田舎者がジュクやブクロなどの言葉も知りました。

24日には戸田へボート、モーター共納入される予定で、この摺り合わせ運転を兼ね、操縦訓練に入る筈のところ、

墨田製のハイドロが入荷したのみでした。この日、原田部長・阿久津喜三・平野晃・山田公一各理事で戸田レース場の完成具合を語り合い、10月４日の登録予定日に間に合うかが心配され、施設工事に更にハッパをかけるよう申入れることになりました。25日は戸田コースで初乗艇、翌26日は台風15号の接近で戸田コースも相当に荒れ、冠水によるエンストもしばしばでした。戸田の真水でもプラグミスで片肺になることを知り、モータートラブル対策に防水も必要な事を痛感しました。以降、10月１日の審判員登録試験・検査員公認試験にそなえて、連日乗艇訓練や試験勉強の強行でしたが、更に10日程余裕があればと思い、諸種の都合で９月１日福岡を出発できなかったことを悔みました。』

○審判員資格検定試験、検査員公認試験実施要領

ここで、草創期における審判員資格検定、検査員公認のそれぞれの試験実施要領について触れておきたい。ただしあまり大きな変化はないので、審判員の資格試験実施要領は全連競試第63号（昭.28.5.25付）から第６回のものを、検査員の公認試験実施要領は全連競試第39号（昭.28.2.20付）から第２回のものを転載することとする。

○審判員資格検定試験（第６回）

試験期日／昭和28年６月15日午前９時より

〃　場所／滋賀県大津市琵琶湖モーターボート競走場

〃　科目／①身体検査、②口頭試問、③学力試験（機構、法規、論文、数学）、④適性検査（識別、音感、運動神経）、⑤実技試験（審判実技、審判機器の取扱、操縦）

受験資格／①満25歳以上の者、②モーターボート競走に関する実歴３年以上の者、③禁治産または準禁治産者でないこと。④法の規定に違反して罰金以上の刑に処せられた者、または禁固以上の刑に処せられた者でその刑の執行を終り、またはその執行を受けることがなくなった日から２年以上を経過している者。

申込受付／昭和28年６月15日午前８時より午前９時まで。（於第１試験場）

注意／①受験申込者は所定用紙に所要事項を記載の上、検定手数料金500円を添えて申込むこと。②受験票に貼布のため写真（ブローニー半切上半身）３枚を用意すること。③試験当日は筆記具、昼食携行のこと。④受験票は受験中必ず携行し、試験場ではすべて係員の指示に従うこと。⑤実技試験のため作業衣、運動靴持参のこと。

その他／細部は「競走場、ボート、モーター、選手審判員登録規則」及び「審判員資格検定試験規程」による。

○検査員公認試験（第２回）

試験期日／昭和28年３月25日午前９時より

〃　場所／福岡県遠賀郡芦屋町芦屋モーターボート競走場

〃　科目／①学力試験（法規、一般常識、機構）②口頭試問　③実技試験（検査、整備、操縦）

受験資格／①満25歳以上の者　②旧制高等専門学校卒業またはこれと同等以上の学力を有すると認められる者、③内燃機関もしくはモーターボートに関し、３年以上の実歴を有する者。④モーターボートの基本操縦のできる者。⑤人格円満かつ公平であること。⑥身体に著しい障害のないこと。特に視力、色神、色弱、音感、触覚に異状のないこと。⑦禁治産者または準禁治産者でないこと。⑧法の規定に違反し、罰金以上の刑に処せられた者、または禁固以上の刑に処せられた者であって、その刑の執行を終り、またはその執行を受けることがなくなった日から２年以上を経過していること。⑨３等親以内にモーターボートの登録選手のいない者

申込受付／昭和28年３月25日午前８時より９時まで（於試験場）

注意／①受験申込者は所定の申請書に所要事項を記載の上検定手数料金500円を添えて申込むこと。②受験票に貼布のため写真（ブローニー半切上半身）３枚を用意すること。③試験当日は筆記具、昼食携行のこと。④受験票は受験中必ず携行し、試験場ではすべて係員の指示に従うこと。⑤実技試験のため作業衣、運動靴及びモーターの簡単な分解組立工具を準備すること。

その他／細部は「検査員公認規程」による。

２．連合会による実務者養成

連合会の行った審判員、検査員の養成訓練には、２つの大きな流れがある。その流れの第１は、昭和34年から47年まで続く「有資格者の充員配置」に重点を置いた時代であり、第２はこれに続く「資質の向上」に重点を置いた時代とである。

連合会は草創期において、登録審判員６名、公認検査員２名という運営態勢を確立すべく、機会あるごとにその必要性を説いていたが、昭和32､3年頃までは売上も低く、競走会の財政も苦しかったために有資格者の配置は遅々として進まなかった。

観客も運営者側も競技に不馴れであり、選手の技量も未熟なこの時代に有資格者の配置さえも十分でない運営体制で臨むのであるから、当然運営の不手際も多く、これに起因する騒擾事件はあとを絶たなかった。

この事態を重く見た連合会は、機会あるごとに充員配置を説いたが、売上も低迷を続ける草創期にあっては競走会の財政も苦しく、「６：２制」の配置は遠い目標であった。

また、この当時はモーターボート競走だけでなく公営競技全般に騒擾事件が多発した時期であったため、昭和32年の法改正では競走の健全化が打ち出され、健全化策の一つとして登録制度をとっている選手、審判員の養成が連合会の業務とされた。モーターボート競走業界では、昭和28年以来検査員の公認制度をしき、登録者に準じる制度をとっていたことを考えれば、検査員の養成も同時に連合会の業務とされたと解するべきであろう。

連合会は昭和32年から選手養成を開始するが、審判員、検査員については手がまわらない状態であった。

昭和34年２月10日付で出された通達、「モーターボート競走における騒擾事故対策について」の中で「委任を受けた競走会は、競技の運営に従事する要員を適正に配置することは当然であるが、従来の事故の事例をみても要員の配置に適正を欠き事故を生ずる例もあるので、今後早急に適材を適所に配置し、競技の運営に万全を講ずべきである。特に審判員、検査員の配置は有資格者を配置し、公正な運営を図らなければならない。」と指摘されたこともあって、審判員６名､検査員４名の配置を目標とすることになったが、審判員、検査員の数が著しく不足していたため、当面の目標としては審判員４名、検査員３名の「４：３制」の充員配置が昭和34年度の努力目標とされたのである。

有資格者の充員配置をできるだけ早期達成するには、各地競走会が業務の中で新人を養成するには困難である。組織的な実務者養成機関を設けるべきであるとの考えのもとに、連合会は審判員は昭和34年から、検査員は昭和35年から養成訓練を開始するのである。しかしながら、売上が低迷したこの当時は、競走会の経営状態は悪く、人件費すらも節約しなければならない状況であったため、訓練に入所する人数も少なく､「６：４制」は言うに及ばず、当面の目標である「４：３制」すらもなかなか達成されなかった。

実務者は高度な専門知識、技能を修得しなければならないとして、当時の選手の養成期間より１ヵ月長い３ヵ月間で審判員、あるいは検査員いずれか１つの教育だけを実施

していた養成訓練は、昭和36年度の実務者養成からは同じ３ヵ月間に２つの教育を実施することになるのである。同時に２ヵ月間は選手と同一の訓練で基礎を学び、残りの１ヵ月間で専門科目と実技を行うという訓練形態も改められ、最初から実務者としての教育を行うようになるのである。

審判員、検査員といっても基礎教育は同じものであるから、２つの教育を実施したからといって２倍の期間を要するものではなく、教育形態も変わったので大幅に実力が下がるというようなことはなかった。それでも３ヵ月間に２つの教育を実施するため、教育内容において若干のレベルダウンがあったことは否めない。

そこで、当時の目標とした「４：３制」の充員配置が達成されたこともあって、昭和43年の第22期生からは３ヵ月の教育期間に審判員、検査員のいずれか一方の資格を取得するという教育方法にもどし、内容の充実を図ることとなる。

すべての競走場で積年の目標であった「６：４制」が達成されたのは、昭和46年競走初開催以来19年目のことであった。

こうして実務者養成は、充員確保の時代から資質向上の時代に向かうのであるが､「資質向上のための教育」は５ヵ月養成時代から始まったと言ってよいであろう。その前の３ヵ月養成時代はいわば短期大量養成時代であり、ともかく人数が第１義的に考えられたのである。しかしこの間にも連合会が〝内容の向上〟つまり養成期間の延長を考えなかったわけではなく、昭和37年の法改正を契機に各地競走会に対し〝６ヵ月養成〟を提案したこともあった。しかし現実が優先し、この養成期間延長問題は、充員配置に一応のメドがつく昭和45年頃まで議論がくり返されていくのである。

そして、連合会が養成期間の延長を提案して９年目の昭和46年、ようやくにして「５ヵ月養成」が決定され、翌47年度から実施されることとなった。

しかしながら、業界が実務者養成の期間延長決定を逡巡している間に、ファンはもとより競走場施設も選手の技量も一変していたのである。ひとり実務者養成制度のみが取り残されてゆく感さえあった。

そこで連合会は、実務者養成を将来の競走事業をリードしていくべき人材の育成の場とし、個々の総合能力をも開発していくとして、「１年制教育」を提案、昭和48年度から実施に踏み切ったのである。

(1) 審判員、検査員の３ヵ月養成

① 審判員の養成訓練

連合会は、昭和33年３月10日開催の「32年度第12回定例常任役員会」で、「審判員養成計画」を提案し全員の了承を得て決定するが、連合会銀座事務所の購入など経営面での問題もあり、実際に審判員養成訓練が開始されたのは、昭和34年４月のことであった。訓練期間は３ヵ月、多摩川競走場をはじめ関東地区の競走場を借用しながら実施された。この訓練内容は、当初の２ヵ月間を第５期選手養成員と共に行動し、選手養成員が２ヵ月間で修了した後の１ヵ月間は、審判実技に重点をおいて訓練するというものであった。

第１回審判員養成員の修了式の模様を、昭和34年７月28日発行の連合会会報第97号から拾ってみよう。

○第１回審判員養成員修了式行われる（７月８日連合会で）

『去る４月12日多摩川競走場において、連合会が行う審判員の養成訓練を開始してから３ヵ月、この間多摩川のほか関東、東海地区各競走場においても実施されてきたが、７月８日修了を見たので当日午前11時からその修了式が連合会会議室で挙行された。

今回の連合会養成による被養成者は３名で全員合格という好結果であったが、業務部長からの状況報告中、「訓練は最初２ヵ月間を選手養成員と共に訓練を行い、一般的な

モーターボート競走のあり方を把握せしめ、後半の１ヵ月を審判実技を中心とする教育を実施して来た、幸い全員合格したといえども訓練所の都合により１週間短縮せざるを得ない結果となり、現在の実力は熾烈なる競走の第一線にこのまま送り出すには必ずしも満足する状態ではなく、今後なお、格段の指導を要することを認めざるを得ない。訓練に注入した多額の経費に対し、これに応える成果を期し得なかったことは、教育を担当した者、いずれもその責任を痛感している次第である」

と研鑽は未だ今後にありとの報告があった。次いで会長より修了証書を授与ののち、

「諸君は、教官と共によく忍苦に耐え、むずかしい条件下に栄冠をかち得たことは誠におめでたい。モーターボートは機械であり、世人の見方も最近のギャンブルであることを認めているので、これに応えるため人的にも粗製濫造は許されず、学歴人格等において常に他の上位でなければならぬところに連合会の苦心がある。試験は合格しても審判員としての立場上、イザというときに動揺があってはならぬ。いよいよ研鑽に努め泰然自若とした精神修養することが肝要である」

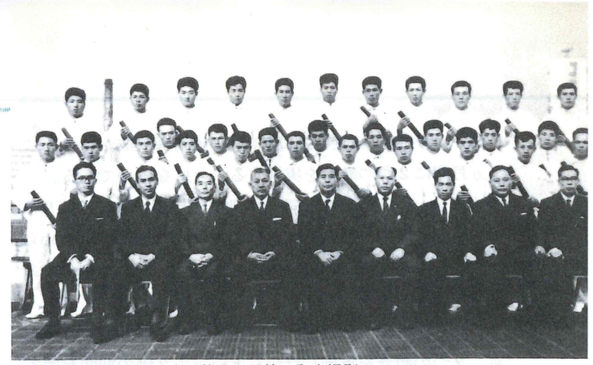
との訓示があった。

かくて富永訓練生の答辞があって午前11時30分終了、引続き会長はじめ各教官を交えての会食に移り、訓練中の苦心や失敗談で時を過ごしたがさすがに合格の喜びをかくし得ず、いずれも勇躍して帰郷した。』

続いて第２回審判員養成訓練の模様を会報第99号は、次のように伝えている。

○明日への希望を胸に（第２期審判員・第６期選手養成訓練）

『今や、わがモーターボート界の年中行事の一つとなった第６回選手及び審判員の養成訓練は、多摩川を振り出しに浜名湖、箱根、桐生、戸田、多摩川と、レース開催の合間を縫って続けられ、選手養成員にあっては11月14日の卒業



▲第10期選手第２期検査員養成訓練修了記念撮影

式を目前に控えてただ今最後の仕上げの段階（11月８日現在）にある。多分この会報が発行せられる頃には、若さあふれた選手が誕生していることであろう。

選手養成訓練服務規定の起居容儀の項に、〝訓練生は、国際的な水準をゆくプロモーターボート選手の資格取得を目指し、精神的、肉体的、技術的教育訓練を行うものであるから、特に規律を厳守し、節制を重んじ、率先集団生活の確立に協力し、終始緊張せる気持を持続して真のボートマンシップの体得に精励まい進しなければならない〟と定められており、朝６時の起床から９時30分の消燈まで少しの心の余裕をも許されぬ毎日の連続である。

現在の世の中には見られない、また想像にも難い、厳格な訓練は、世人の遠く考え及ばざるものがあり、百聞は一見にしかずとか、養成訓練を一度でも見た人は猛烈なる訓練に肝をつぶすは必定のこと……（以下省略）。』

こうして当初は選手養成員と一緒の訓練を行っていた審判員養成訓練であったが、昭和39年４月以降の第７期審判員養成訓練からは、同時に検査員としての教育を行うこともあって、選手を指導していくためには、より高度な教養とエリート意識の目覚めが必要である。そこで訓練の当初より主任教官による専門教育を行い、「選手養成に比しより厳格、より科学的な訓練を実施する」として、この実務者養成を選手養成と分けて行うこととなる。

さらに第16期審判員・検査員養成訓練になると（選手の養成訓練では第21期生の５ヵ月養成とほぼ同じ期）、その教育方法や教科書の内容、指導態勢もより整備され、実務者の「３ヵ月養成計画」もひとつの完成を見るに至った。その「訓練実施計画」とは、次のようなものであった。

② 第16期審判・検査員養成訓練実施計画

教育の重点／将来、斯界の指導的立場に立ち、競走運営の中枢となる優秀な審判員、検査員としての素養を育成するため、教育の重点を次の諸点において行う。①指導者としての自覚及び指導能力の付与　②審判員、検査員として必要な基礎教育（実技と知識）の完全習得及び練達　③競走運営（検査、審判を主とする）の習熟

実施期日／昭和40年10月20日～41年１月19日（92日間）

実施場所／九州・中国地区競走場

実施要領／①教官配属＝教育は原則として教養部職員をもってあてる。②教育日程＝教育日数92日、実教育日数67日〈内訳〉一般教育11日、検査教育28日、審判教育28日その他25日（移動11日、休務４日〔元旦休務を含む〕、検閲６日、試験３日、修了式１日）、教育時間（536時間）〈内訳〉法規34、機構41、ボート５、機工11、整備学９、操縦学10、執務要領11、器材取扱９、服務規程、教練、体育、徳育、手旗等68、計 198時間　審判実技98、検査79、整備75、操縦86、計 338時間。③教育方法＝(イ)指導者としての自覚及び指導能力を付与させる。訓練中のすべての機会を通じ、（内務、教練、体育、徳育、実技等）常時涵養する。(ロ)基礎教育（実技と知識）の徹底及び練度をあげるために、次の目標をおいて実施する。(ハ)競走運営に即した教育をするため、できうるかぎり模擬レース等の機会を多くする。④配意事項＝(イ)全般のレベル向上をはかるため、不適者の淘汰を実施する。(ロ)審判自動化にともなう合理運営を期す。但し、非常時における措置として、従来の原始的運営方式の教育も行う。(ハ)整備能力の向上を図り、１人１基のモーターを割当る。

■課目別目標

課目		目標 練度	迅速度	正確度	時間配分 日	時間
検査実技	ボート計測	70回	15分	100%	5	15
	モーター計測	各々	(5ヶ所)			
		70	10	100	4	12
	装着検査	180	5	100	4	12
	故障探究	40	30	100	7	21
整備	電気	35回	15分		3	9
	気化器	50	10		3	9
	本体	15	30		3	9
	コンロッド	10	40		3	9
	ギヤケース	15	30		3	9
	全分解	10	180		10	30
操縦	※スタート	150回		1.5秒		86
	個人乗艇時間	15時間		100%		
審判実技	コーナー記録	50回		100%	2	6
	写真判定	300			3	9
	模擬レース	20			10	40
	想定演習	30			5	20
	瞬間識別	100		100%	2	6

※器材　航走用モーター６基　ボート６隻
　　整備用モーター１人当り１基

③ ３ヵ月養成訓練の内容

新しい養成訓練実施計画にそって行った各課目別の時間は、次表の通りである。実行時間では操縦約100時間、整備約90時間、専門課目の検査実技は約70時間、審判実技は約90時間で、合計時間約550時間となっている。

訓練を開始した当初、この総課業時間は600時間とされていたのであるが、競走場を転々と借用しての養成訓練であったため実行不可能日がかなりあり、そのため550時間となったのである。なお、個々の課業の実施時間明細はその次に掲げた表の通りであった。

■ 各課目別計画及び実行時間

課目＼期	14期	15期		16期		17期		18期	19期		20期		21期		22期		23期	
	実行	計画	実行	計画	実行	計画	実行	実行	計画	実行	計画	実行	計画	実行	計画	実行	計画	実行
操縦	86.30	90.00	113.55	86.00	107.45	87.00	83.55	75.50	116.00	108.50	110.00	122.25	110.00	111.00	114.00	104.45	91.00	86.45
整備	110.30	120.00	107.25	75.00	93.45	80.00	92.55	82.45	90.00	93.00	80.00	76.00	85.00	103.00	80.00	102.00	131.00	84.20
検査実技	75.00	80.00	72.50	79.00	63.00	85.00	72.25	89.50	90.00	87.30	85.00	61.40	85.00	72.45	85.00	87.45	102.00	35.30
審判実技	91.30	100.00	94.00	98.00	98.10	100.00	101.20	88.10	102.00	90.30	90.00	142.05	85.00	81.00	90.00	94.20	115.00	95.50
法規	46.00	40.00	41.30	34.00	36.40	35.00	39.50	36.30	31.15	52.30	30.00	33.00	30.00	34.15	30.00	46.35	393.00	47.30
機構	47.30	35.00	39.00	41.00	34.00	43.00	32.45	30.30	30.00	40.05	32.00	31.20	29.00	29.30	29.00	33.30	30.00	24.25
材料学	5.30	3.00	4.00	−	−	−	−	−	−	−	−	−	−	−	2.00	5.15	3.00	2.00
操縦学	9.00	10.00	9.00	10.00	4.45	10.00	8.45	7.00	5.00	5.00	6.00	5.30	6.00	5.15	6.00	6.15	10.15	5.35
整備学	7.00	10.00	6.30	9.00	4.45	10.00	5.30	5.30	1.15	4.00	9.00	6.20	6.00	4.30	9.00	7.00	1.30	2.00
機械工学	8.00	8.00	10.00	11.00	10.30	10.00	10.55	7.00	7.45	12.45	15.00	9.00	15.00	12.00	15.00	22.30	−	6.30
モーターボート理論	3.00	5.00	5.30	5.00	8.30	5.00	4.00	6.00	5.45	8.40	3.00	6.25	6.00	7.00	9.00	3.00	2.00	6.00
教練・体育	46.00	35.00	39.00		40.10		47.40	45.00	24.20	28.00	40.00	35.50	40.00	40.45	40.00	29.00	116.00	87.03
徳育	27.00		21.15		8.10		9.25	7.00	1.00	3.30	−	7.00	−	8.00	10.00	−	−	−
服務規定	4.00	50.00	4.20	68.00	4.10	68.00	2.00	2.00	3.00	3.00	−	−	−	−	−	−	−	−
操縦基礎	19.00		10.30		6.10		8.00	6.00	−	−	−	−	−	−	−	−	−	−
一般基礎	−	−	11.20		13.50		9.30	7.00	−	−	−	−	−	−	−	−	−	−
競技運営	−	−	−	−	−	−	−	−	−	−	−	−	−	−	28.00	−	−	−
その他	−	−	−	20.00	11.45	25.00	13.30	14.30	10.00	10.00	−	−	−	−	38.00	41.35	221.00	181.00
計	585.30	586.00	590.05	536.00	548.05	558.00	542.25	512.35	517.20	547.20	500.00	535.55	497.00	509.00	585.00	583.30	862.15	664.28

※但し、14期・18期の計画時間は不明のため欠落。

■ 整備時間明細表

課目＼期	15期	16期	17期	18期	19期	20期	21期
電気	22.30	20.40	15.10	16.00	13.50	12.15	14.00
気化器	18.15	9.40	10.15	11.30	13.40	12.45	16.00
機関本体	31.40	11.50	21.00	29.00	30.00	23.00	25.00
ギヤケース	10.30	12.00	14.30	14.15	10.20	15.30	17.00
全分解	7.00	15.00	14.00	15.00	12.10	7.00	16.20
故障探究	15.30	10.15	15.00	15.45	10.00		
焼嵌め						5.50	15.00
基礎	2.00	6.20	3.00	2.00	3.00		
合計	107.25	93.45	92.55	82.45	93.00	76.00	103.20

（注）第14期生は110.30実施

■ 操縦時間実施明細表

課目＼期	14期	15期	16期	17期	18期	19期	20期	21期
乗艇時間	12.39	16.15	21.02	21.46	37.50	18.17	33.16	26.32
スタート回数	150	143	197	234	405	292	776	501
始動停止		3.15	4.05	4.00	1.00	5.10	2.00	2.00
始動発着		9.30	4.15	3.00			5.00	3.00
慣熟・暖機・調整		7.00	9.00	8.10	2.00	3.00	10.30	8.00
蛇行					9.00	3.00	3.00	4.00
旋回	25.00	25.35	26.30	21.00	24.45	21.00	32.45	24.00
編隊		12.10	9.15	12.45	9.40	17.30	20.00	22.25
隊形変換		3.00	4.00	3.00	1.00	2.00	3.00	4.00
交叉旋回		16.05	20.00	12.00	8.00	7.00	3.00	4.00
スタート法	24.00	29.20	19.40	20.00	20.25	50.10	43.10	39.35
摺合せ運転		8.00	11.00	6.00				
計	86.30	113.55	107.45	83.55	75.50	108.50	122.25	111.00

養成訓練の場所は選手の養成訓練と同様、各地の競走場を借用して行われた。この、いわゆるキャラバン時代は昭和34年４月開始の第１期生から、42年８月修了の第19期生まで続く。そして、昭和42年11月10日入所の第20期生から、本栖研修所での一本化された訓練へと入り現在に至っている。

▲二重針大時計（昭和36年当時・江戸川）

④ 検査員の養成訓練

昭和34年、「競走の健全化と執務態勢の確立」が運輸大臣からの通達により指導されると、連合会は〝審判員と検査員を適性に配置する〟という施策を打ち出した。

この充員配置計画がいわゆる「６－４態勢」といわれるもので、審判員６名に対し検査員４名という充員計画であるが、当初（昭和34年度）はとりあえず〝３名の充員〟が目標とされていた。この目標を達成するため、連合会は検査員の養成を行うことを考えるが、これに先立ち、昭和34年８月22、23の両日行われた「34年度第６回定例常任役員会」で、次のように〝連合会が検査員の養成を行わねばならない理由〟について説明をしている。

○検査員の養成について

『前々より関係者間で取り上げられている審判員の補充について、去る７月25日応募した者31名であったが、未だ推薦されていない競走会もあるので充員は困難である。

また検査員は、34年度充足数24名であり、前回13名の推薦者があったが不合格となったので、34年度の充足は不能の状態である。来る12月の試験の際も必要数24名の合格はちょっと考えられない。故に養成が必要と思われる。

養成の期間は１月より３月までで20名として約280万円の経費を要するので予算上の審議ありたい。』

この時点での「検査員養成訓練」は、昭和35年１月から３月までの80日間という予定であったが、その後再び運輸省から指導があり、養成訓練の期間は90日間となる。そこで昭和35年１月12日開催の「34年度第11回常任役員会」において、連合会は〝検査員養成員入所試験実施結果〟を報告すると共に、検査員養成訓練の延期について懇請、決定をみた。

常任役員会々議録は当日の模様を次のように記録している。

『検査員の充員配置については、各地競走会の個々の教育訓練にまったが、検査員の認定資格検定試験の結果は、16回検定試験において合格者皆無という結果だった。このままでいけば34年度の充員目標にはとうてい達し得ない。

検査員の教育については各地競走会で個々に教育していては、充員の目標にはほど遠い。審判員同様、計画された合理的な教育訓練を、連合会で実施して欲しいという強い要望が各地競走会からあり、予算の折衝も運輸省との間に了解を得、その実施が認められた。

検査員の養成者の推薦については常任役員会、連絡会議並びに実務担当者会議等機会あるごとに配慮を願っている。

しかるに、去る12月実施した検査員の養成に対する各地からの推薦者数は僅かに10名であり、入所試験に合格した者は６名に過ぎない。このような僅少な人員をもって直ちに今後３ヵ月にわたる養成訓練に莫大なる経費を使用し、実施する事は経費の面からもまた教育効果の点からも万全は期し難く、実施不可能な実情にある。

養成員入所試験合格者に対しては、教育訓練開始時期の

延期を通知し今日に及んでいるが、かかる状態のままいつまでも放置出来ず、この際検査員の養成を中止すべきか、再募集して員数の確保を計り訓練を再開すべきか、ご審議願い度い。』

〈議長〉受験前の事前の教育訓練が各地共欠けているように思う。早急に有資格者による予備訓練を強化し、訓練開始の時日については人員がさらに集まる迄保留する。』

このように「検査員養成の開始」は延期に延期を重ねていたが、同35年３月10日に開催された「34年度第13回定例常任役員会」で、連合会は「検査員養成員の今回の応募者は11名、合計で16名にすぎない。このため選手の養成と並行して実施したい。』との提案をし、万場一致で決定された。

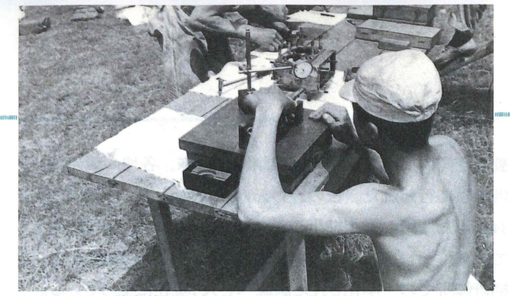
かくして、検査員の養成訓練は昭和35年４月23日から、第７期選手養成訓練と並行して行われることとなった。その募集要領は、およそ次のようなものであった。

○第１回検査員養成要領決まる（会報第100号より）

『検査員有資格者の育成が、さきの当会定例常任役員会、及び連絡会議において決定せられ運輸大臣の認可を得ましたが、過般来より叫ばれている有資格者の充員配置のために、優秀素質者の多数応募せられんことを希望いたします。来るべき法律改正の荒波に対処するためにも競走の健全化のためにも関係者各位の良識ある配慮が強く望まれている現状であります。

応募資格／①新制高等学校（旧制中学校）卒業程度または、これと同等以上の学力のある者（工科関係の基礎素養のある者が望ましい。②昭和10年４月10日以前に出生した者（満25歳以上）③禁治産者または準禁治者でないこと。④法の規定に違反して罰金以上の刑に処せられたる者、または禁固以上の刑に処せられた者でないこと。

応募締切／昭和34年12月15日までに当会宛応募要領参照の上申請書等が到着するよう手続きすること。



▲モーターの精密計測

応募要領／受験申請書に所要事項を記載の上左記のものを添え当会へ受験申請すること。①競走会長推薦状１通　②写真３葉（ブローニー半切脱帽上半身、６ヵ月以内に撮影したもの）③戸籍抄本１通　④履歴書１通　⑤受験料500円

試験期日／昭和34年12月25日（金）、受付開始午前８時30分試験開始午前９時00分

携行品／①試験当日は筆記具及び昼食携行のこと。②身体検査の際、衣服整理のため風呂敷、ボストンバッグ持参のこと。

検査ならびに試験項目／①身体検査　②学科試験（身体検査に合格した者のみ実施する）③適性検査　④口頭試問

養成期間等／①昭和35年１月上旬～３月下旬（90日間）②養成訓練実施場所＝関東、東海地区競走場において開催日程を勘案して実施する。③養成に要する費用＝(イ)連合会の負担：教材（ボート、モーター等）教科書その他教育用諸費用１人当り約20万円程度は連合会が負担する。(ロ)養成員の負担と納入：養成期間（約90日）中の宿泊食費実費４万５千円、燃料費１万６千円、部品費１万４千円合計７万５千円を要する。負担金は、入所時に納入することを要する。④養成の取止め＝養成員が次の各号の一に該当するに至ったときは、その養成員についての養成は取止める。(イ)成績が著しく不良であるとき。(ロ)性行が不良で改悛の見込みがないと認められるとき。⑤教育科目＝(イ)学科（約260時間）関係法規、内燃機関、電気工学、滑走理論、流体力学、材料学、操縦学、整備学、気象学、(ロ)実技（約364時間）操縦実技、整備実技、検査実技、競技運営　⑥教育訓練の性格＝選手養成訓練に準じ厳格に行う。

⑤　検査員養成訓練の内容

第１期検査員養成訓練は、前期１ヵ月を選手の訓練と同じ基礎訓練に、後期２ヵ月を専門課目の訓練に当てて実施された。

前期教育は操縦、整備、実技を中心に基礎課目に重点を置いて実施し、次に後期教育の１ヵ月間で模擬レースやスタートといった応用的な操縦、検査実技、製図、電気工学、機関工学等の専門学科、計測や工作の実習等を行い、残りの１ヵ月で基礎課目と専門課目の練度を高めて行くという内容であった。

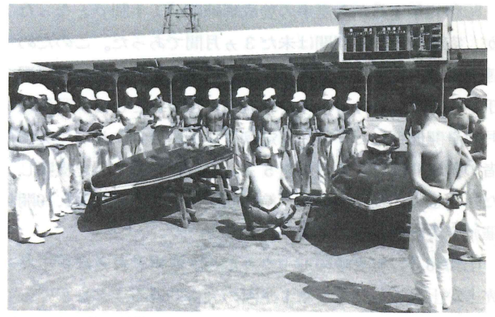
この第１回検査員養成訓練の修了式は、昭和35年７月21日、桐生競走場において挙行された。その時の模様を連合会会報第108号（昭.35.8.10発行）は次のように伝えている（抜すい）。

○第１回検査員養成訓練終る―桐生で修了式―

『……有資格者の適正配置により競走運営のより一層の公正かつ安全を図るべく全国各地の競走会より推薦され、集まったこれら訓練生は青葉の候４月23日、所も同じここ桐生競走場の当訓練所に入所、以来３ヵ月にわたり第一線実務担当者として直ちに役立つ充分なる知識と技能を体得し本日ここに修了式を迎えた。認定試験も無事全員優秀なる成績をもって通過し、晴れの認定検査員となった二重の喜びの顔、たくましく成長し今後斯界の健全なる発展のため中核的存在となるであろうこれら訓練生を見送る関係者の期待に満ちたまなざし……。』

その後、昭和37年の法改正によって検査員も選手、審判員と同様に登録制に移行した。このため、従来の公認検査員を登録検査員としなければならないので、連合会はこの過渡的対策を、昭和37年５月14日付の「モ実情第29号」で全国へ次の通り発表した。

『①改正法の施行が来る10月１日である関係上登録試験は、それ以後に実施される。②改正法施行の日に登録検査員が無いので改正法では、施行の日から６ヵ月間（昭和38年３月31日まで）に限り連合会が認定した検査員を登録検査員とみなすとされている。ただし経過規定で定められた６ヵ月間に登録試験に合格しない者は以後無資格（認定制度廃止により）となる。③検査員再訓練は毎年７～８月に実施してきたが本年はこれを延期して10月以降数回に亘り実施し、講習会的な内容を盛り込んで開催し、訓練終了ごとに引続き登録試験を実施する予定である。④試験科目その他については、登録規則及び試験規程等の改正後でないと明確にされないが、概ね次の科目その他が予想せられる。(イ)学科　法規、電気工学、滑走理論、内燃機関工学、材料学、船体構造。(ロ)検査及び整備実技　モーター完全分解及び結合、モーター各部計測及び合否判定、モーター故障発見法、ボート・モーター検査実施要領　(ハ)操縦実技　(ニ)調整運転　(ホ)故障発見　(ヘ)発着　(ト)編隊　⑤再訓練または講習会等は、



▲ボート名称の試験

短期間である関係上、充分な教育訓練ができないので各地競走会において今日より計画的かつ厳格に再教育、訓練を実施し万遺漏のないようにされたい。⑥また個々の検査員または他の職員についても、９月より開始される第３回検査員養成訓練を利用する等勉強の機会を積極的に活用されたい。

なお、検査員は、モーターの分解、結合及び計測作業の経験が比較的少い関係上登録制度以後においては完全分解、結合並びに計測を実施せしめ、従来にも増して厳格に行うといわれているので、各人は受験に備えて機会あるごとに一回でも多く経験を積み、演練して遺憾なきを期しておく必要がある。また、故障探究等についても勘と経験のみに頼る者が多く理論的根拠に基くものが少ないと批判されている、これらは理論に乏しいことになるので、なお一層の研究努力が望まれている。』

(2) 審判員、検査員の５ヵ月養成

① 登録規則と養成訓練規程の改正

実務者の５ヵ月養成訓練は、昭和46、47年度の２年間実施されており、第27～30期審判員と第28～30期検査員の養成訓練がこれに当る。

昭和45年４月から選手の養成訓練は「１年制」となったが、実務者の養成期間は未だ３ヵ月間であった。このため連合会は、このままではますます熾烈化する競走の中で選手を指導していけるような教育ができないとして、同年11月27日開催された「第８回定例常任役員会」において実務者の養成期間を３ヵ月から５ヵ月へ延長することを提案した。そしてこれは、続く「第10回同役員会」（昭46.1.10開催）で決定をみるのである。

昭和46、47年当時のモーターボート競走と言えば、年々売上が上昇し、間もなく１兆円の大台に迫ろうとしている時代であったが、世間一般も田中首相が日本列島改造論を引っ下げて登場したことに代表されるように、経済は拡大の一途をたどっていた。

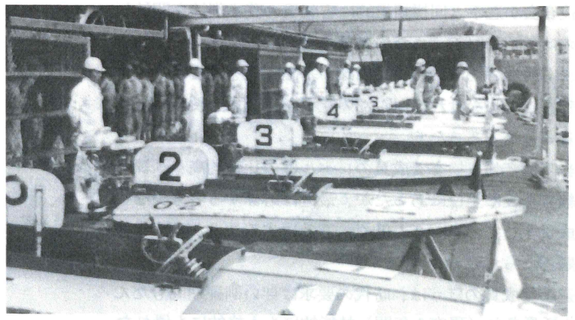
あらゆる企業が拡大策をとったため世をあげての求人難であり、モーターボート競走業界もその一員であった。特に審判員は登録年令が25才以上であるため新卒者の採用が困難であり、また採用はしても25才にならなければ登録できない関係から、長い間補助員を行った後でないと資格が取得できないという状況であった。このため審判員の採用はますます難しくなっていった。

競走法制定にあたって、審判員の登録制をとったのは法の特色の１つであるが、その趣旨は「競走の勝負の決定を握る審判員の権威を重からしめると共に、その能力の向上を図り、着順の決定その他審判に関して無用の騒擾の生ずることを防止せんとするにある」(モーターボート競走法の解説――眞島健著ー）である。このため、登録にあたっては、①年令25才以上、②学力旧制中学卒業程度、③モーターボート競走に関し３年以上の経験を有する、等々の条件が付されていたのである。

しかしながらこの時代になると、各場共審判員６、検査員４の配置を完了しており、新人審判員１人にいきなり重責を負わせるというようなことはなく、経験豊かな審判員の目の届くところで経験を積ませ、その後徐々に１人で判断を下すような職務につくようになっていたため、他の条件はともかく、25才以上の条件は無用のものとなっていたのである。

連合会はこれらの理由から登録規則（省令）の改正を求めると共に、①養成訓練期間の延長、②審判員の登録試験年令引き下げ、を内容とする養成訓練規程の改正を行った。

登録規則の一部改正に関する要望、理由は次のとおりである。



▲装着点検

ボート、モーター、選手、審判員及び検査員登録規則の一部改正方要望についての理由

現行の審判員登録規則では、年令25才未満の者は審判員としての資格が与えられておりませんが、これは審判員は精神的、肉体的或いは人格的に優れており、しかもあらゆるケースを体験した豊富な人生経験を有するものでなければならないところから「25才以上の者」と定められているものと存じますが、制度上から見ますと、第１、２副審判員、信号審判員、副審判長等の審判委員及び審判委員長に区分されており、審判判定の裁定は審判委員長が行なうシステムから考えまして、先に申し述べました審判員としての要件は審判委員長として望まれるものであり、審判委員につきましては観客と直接つながらない部署にありますので資格取得者であれば、その業務の遂行に支障ないものと考えます。

また、一般社会でとかくいわれております求人難は業界におきましても同様であり、ましてや審判員につきましては大学、高校の卒業者が養成訓練を修了して資格を取得いたしましても、登録可能年令に達するまでに３年を経過してしまいますので、登録するまでに再度資格検定試験を受けなおさなければならない現状もその障害となっております。一方、他の類似競技及びスポーツ関係の審判員の取得資格をみますと、その殆んどが年令制限を設けておらず、設けているものにあっても20才以上を認めているのが現状であります。（資料参照）

次代を担う優秀な人材の確保が困難になっているのが実情であります。

以上のようなことから考えあわせまして、これからのモーターボート競走運営の確立を図るために現行規則の「25才」とあるのを「21才」に改正方を要望します。

■審判員登録年令の改正についての資料

項目＼制限	年令制限事項
競輪	20才以上
競馬（中央）	年令制限なし（課長補佐以上の者）
競馬（地方）	年令等に制限なし
オート・レース	20才以上
自動車運転免許試験委員	一般の自動車免許取得年令（警視庁在籍者）
自動車レース審判員	年令制限なし（ＪＡＦの資格者）
陸上競技	（学生競技）大学２年生以上で20才以上 （一　般）年令制限なし
水泳	年令制限なし
ボクシング	審判実務２年以上
自動車整備士	16才以上

○選手、審判員及び検査員養成訓練規程一部改正理由

競走運営の高度化に伴い、より専門的な知識と技術が必要となってきたので、審判員及び検査員の養成期間を現在

の3ヵ月から5ヵ月に延長したい。さらに、ボート、モーター、選手、審判員及び検査員登録規則の一部改正に伴い審判員養成訓練の入所資格を21歳以上に改める。以上が改正理由である。

こうして、実務者養成もいよいよ5ヵ月養成時代へと入り、訓練の内容も外部から専門講師を招致したり、ボート、モーター等のメーカー工場へ見学に行くなど、その教育に幅と厚みを加えていった。

実技における各課目別の実行時間を3ヵ月養成時代と比べてみると、操縦では3ヵ月時代の100時間に対し、審判150時間、検査90時間、整備では100時間に対し、審判100時間、検査315時間、審判実技では90時間に対し、300時間、検査実技では80時間に対し、160時間となっている。

こうした結果からみても、5ヵ月という養成期間の訓練は、大幅に実戦的教育法がとり入れられ、効果もよりあがっていったのである。

しかし、「5ヵ月養成の目標」を具体的に掲げている昭和46年度のモーターボート白書では、同時に、〝5ヵ月養成でもまだ問題点はある〟として、「さらに期間延長をしなければならない」と、早くも問題提起を行っている。

(3) 審判員、検査員の1年制養成訓練

実務者の1年制養成訓練は、昭和48年4月入所の第31期審判員、第32期検査員養成に始まり現在に至っている。

審判員、検査員の養成訓練期間延長問題が正式に提案されたのは、昭和47年7月26日開催の「第4回定例常任役員会」の席上であった。競走の熾烈化、各種の自動化機器の導入等により、高度でしかも多方面にわたる知識を有する実務者を必要とする時代に入っていたこともあって、出席者全員の賛同を得て養成期間を1年とすることが決定された。その提案の内容は以下の通りである。

① 審判員及び検査員養成訓練の期間延長について

『連合会が選手と同様組織的に審判員の養成訓練を開始したのは、昭和34年、また検査員の養成は1年遅れて開始した。実務者の初期の養成期間は、基礎実技を習得し、将来選手を指導しなければならない立場を考え、必要最少限である3ヵ月であった。

当時の審判、検査養成員のレベルは、比較的高く訓練の成績も全般に上位にあったが、最近は応募する者も少なく養成員としてのレベルも低く、選手に劣ることが多く常に問題となっている。

選手養成員のほうは、時代の要求に伴い訓練期間もだんだん延長され（現在1年間）技能的にも人格的にも優れた者が養成されるようになってきた。

▲検査員養成員のボート計測（本栖）

また、業界の現状として売上げ入場者は急増し、マンモス企業体として成長しているが、今後の重要課題として長期展望に立ったビジョンの確立の具体的な推進が必要である。競技の近代化、合理化の促進等により審判員、検査員に要求される技術や執務能力もより高い力が必要になってくる。

なお、将来の業界と現状とを考え合わせ、競技を運営し選手を指導しなければならない審判員、検査員の養成として2～3年の訓練期間が必要であるが、一挙に2～3年にするには無理もあり、現段階においては少なくとも1年以上にすべきである。

業界において優秀な人材を確保し、効果的に教育していくことは、全てに優先して考えなければならず、審判員、検査員の1年教育の実施について審議願いたい。

なお、事務局として、来年の4月から実施したいと考えている。』

実務者の1年養成制度は、昭和48年2月22日、船監第76号にて認可されたが、この規程の改正理由は次の通りであった。

○選手、審判員及び検査員養成訓練規程一部改正理由

『①競走の近代化による運営の高度化に伴い、運営従事者の専門的な知識、技術等が必要とされているばかりでなく、競走全般の体質改善が必要となってきている。

そこで、選手についてはすでに昭和45年より養成期間を1ヵ年に延長し、教育内容を充実し素質の向上を図っているところであるが、さらに近代的競走の推進力となる審判員及び検査員についても教育内容を充実し素質の向上を図るため、現在の5ヵ月の養成期間を1ヵ年に延長したい。

②審判員または検査員で養成の課程を修了した者が、検査員または審判員の養成を受けようとする場合は、共通な基礎教育の重複をさけ資格を取得させるため、編人試験を行い、合格者には、中途から養成を行うことができるように改めたい。

これが養成訓練規程改正の理由である。

② 教育実施計画の概要

1年制養成の訓練計画は、1年間を大きく3つに分けて前期基礎教育、中期教育、後期教育と考え、その中期教育を現地研修とするという従来にない特色を織り込んでいた。この現地研修とは、競走場に養成員を派遣して実務の補助をしつつその知識と技術を修得させるという、新しい教育方法である。

また、既に審判員もしくは検査員の資格を取得していて、もう一方の資格取得を希望するという者に対しては、〝編入試験を受け、9ヵ月目にあたる後期教育から参加〟ということが新しく認められた。いわば教育制度の合理化である。

○審判員、検査員養成訓練（1年教育）の実施について

目的／各地競走会の要望する心技共に優れた登録審判員及び検査員を養成し、有資格者の充員及び適正配置を図り競走の公正円滑な運営に万全を期す。

方針／研修所においては、審判員、検査員としての必要な基礎知識及び技量を重点として修得させ、教育の中期においては、競技運営の実態をつぶさに把握させるとともに、競走の実情にあった執務能力を附与するため、現地研修を行う。

実施要領／①教育場所＝本栖研修所及び各地競走場（ただし、現地研修は推薦にて行うものとする。）②教育期間は下記の通りとする。

	教育内容	審判員養成	検査員養成	教育場所
前期教育期間	基礎教育	5ヵ月間	7ヵ月間	研修所
中期教育期間	現地研修	4ヵ月間	2ヵ月間	現地（競走場）
後期教育期間	総合教育	3ヵ月間	3ヵ月間	研修所

4月 5月 6月 7月 8月 9月 10月 11月 12月 1月 2月 3月 4月

審判員養成――（前期基礎教育期間）――（中期教育期間）――（後期教育期間）―
（31期） 4ヵ月 （9ヵ月目編入試験）

検査員養成 ――（前期教育期間）――（中期教育期間）―（後期教育期間）―
（32期） 2ヵ月 （9ヵ月目編入試験）

③教育方法＝(イ)教官の配置：a．研修所においては専門教官及び専門講師をおく。b．現地においては競走会役職員に依頼する。(ロ)教育の重点：a．前期教育〔審判員、検査員として、必要な基礎知識及び技量を修得させる。〕 b．中期教育（現地研修）〔開催時は審判員、検査員の補助として実務につき、非開催時は、整備、操縦実技の修得に重点をおく。〕

c．後期教育〔審判員、検査員としての知識、技量を完全に修得させ、最終的にはその資格を取得せしめる。〕

④研修の確認＝(イ)毎月一度定められた日に研修所に出向かせ、研修状況を確認する。(ロ)概ね週１回研修レポートを提出させ確認する。⑤現地研修の交通費＝現地研修のための往復の交通費は、連合会負担とする。

編入試験／養成訓練規程に基づく編入試験は、後期教育の初期に行う。

※　この訓練計画は、状況により多少変更する場合がある。

③　中期教育の現地研修について

昭和48年８月10日、「第１回実務者養成員の現地研修打合せ会」が開催され、第31期審判員、第32期検査員両養成員の教育計画と実施要領が決定された。そして、審判員養成員は昭和48年９月10日から49年１月８日までの121日間、検査員養成員は昭和48年11月12日から49年１月８日までの57日間実施されることとなった。

○現地研修実施要領

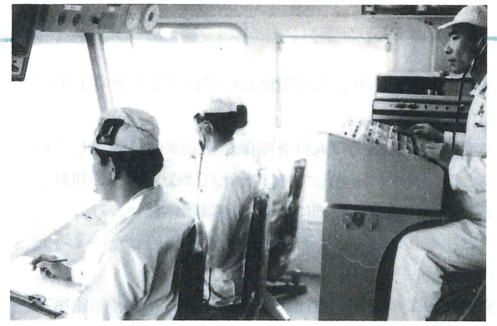
研修場所／各地競走会

研修期間／(教育期間は次の通りとする)①審判員養成員＝昭和48年９月10日午前10時より49年１月８日午前11時まで（冬期休暇含む121日間）②検査員養成員＝昭和48年11月12日午前10時より49年１月８日午前11時まで（冬期休暇含む57日間）

研修方法／①教育の重点＝開催時は審判員及び検査員の補助として実務につき執務要領等の基礎を修得させ非開催時は操縦、整備実技等の修得に重点をおく。②教官の配置＝競走会役職員（教育分担については競走会に一任する。）

教育器材／教育器材については競走会及びオーナーの資材を借用する。

研修の確認／毎月１回（月末）研修状況（レポート及び実務記録）を研修所へ郵送し確認する。研修所職員が、月に１～２回出向き、現地側の指導者と懇談を持ち、状況を把握する。現地研修終了後、現地教育責任者はすみやかに教育実施状況について報告するものとする。



▲審判実技訓練（本栖・主審車内）

現地研修の諸経費の負担について／現地研修のための研修に必要な経費は、１人１日1,500円を委託料として支払い、なお次の諸経費については実費支払うものとする。

①本栖－現地競走会の往復の交通費　②燃料油脂費＝課業に使用した燃料油脂費　③部品費　④雑費＝医療費等

そ の 他／①訓練生の服装は白作業衣とする。②訓練生は研修を表わす腕章をつけさせる。③訓練生の休暇は現地競走会に一任する。④緊急の場合はすみやかに研修所へその旨連絡すること。⑤競走開催中は管理委員の補助として原則的に選手宿舎に宿泊させるものとする。

④　養成訓練入所年令の引き下げ

既に述べたとおり、審判員の登録年令の引き下げとこれに伴う養成訓練規程の改正は、大学新卒者をはじめとする年令不足のために資格を取れない者に道を開いたが、養成訓練規程にはもう一つ実情に合わない矛盾があった。

いかに高学歴時代とはいえ、高校を卒業して就職する者も多い。その高校新卒者に養成訓練が３年間の門戸を閉ざしていることは、現実に目を背けていることであり、業界にとっても大きな損失であった。

審判員、検査員の登録が、その職務の性格からしてある程度の年令制限をするのはやむを得ないであろうが、高校新卒者には３年間も入所試験の受験資格がないというのは、実務者の教育の面から見ても大きなマイナスであった。

現役を離れているという年月は、総合力では確実に進歩していても基礎学力には落ちる傾向にある。

それから、入所試験を受けるのでは合格するのも大変であり、その後の訓練の効率も悪い。

この問題を解決したのが入所年令の引き下げである。まだ頭の柔らかいうちに訓練でモーターボート競走の基礎をしっかり身につけ、その上で先輩の指導を受けながら実務につき、十分な経験と適切な判断力を身につけた上で登録するというシステムができたのである。

改正理由書は次の通りである。

○選手、審判員及び検査員養成訓練規程一部改正についての理由

審判員、検査員の人材を確保し、もって競走の公正かつ円滑な運営をはかるため、審判員及び検査員の養成訓練の入所資格を21才から18才に改める。

以上が本規程の改正理由である。

⑤　１年制養成の特徴と成果

１年制養成の特徴は、長期間の現地実習と編入制度の採用にある。

現地実習は本栖研修所で基礎教育を修了した訓練生を一担各自の所属する競走会へ現地実習という形で帰し、実務を勉強しようというシステムである。

一通りの教育を終わったところで現場を知り、各々がテーマを持って後期教育に取り組むというこのシステムは、教育と現場を結び付け、教育に臨場感を持たせることで大きな成果をあげている。

また、１年制養成のもう１つの特徴である編入制度は、教育期間の延長により、基礎教育が充実したために実施可能となった制度であるが、前にも述べた通り審判員検査員といっても基礎は全く同じものである。その意味で基礎教育を完全にマスターしていれば、専門分野だけ勉強すれば審判員として、あるいは検査員として十分な実力をつけられるのである。

競走会はその事業規模からいってそう多くの人員を抱えるわけにはいかない。限られた人員の中で効率的、合理的な人事を行うためには能力、年令構成等によっては審判から検査へ、または検査から審判へといった人事が必要になって来る。

しかし、有資格者の配置という制限が障害となって思うような人事ができずにいる競走会も少なくなかった。

養成訓練に入らなければ資格試験を受験できないということではないが、現在のように高度な知識、技能を求められる時代となると、養成訓練に入らないで資格試験に合格することは極めて難しい。

この問題に合理性を持たせたのが編入試験で、基礎教育の重複を避け、できるだけ短期間に他の資格を取得させようというものである。

この制度が制定されてからは、大半の修了生が編入制度を利用し、両方の資格を取得するようになっており、このため競走会は効率的な人事ができるようになって来ているのである。

競走会の財産は、高度な専門知識と技能とを持った人材である。その最も基礎となる人材養成を担当しているのが審判員、検査員の養成であると言えよう。

本栖研修所に響き渡る若者の元気な声こそ、明日のモーターボート競走を支える力である。

■草創期の選手養成

	期別	期間	入所者	修了者	登録者
琵琶湖養成 2カ月養成	1	26.9.3～11.3	18	18	18
	2	10.3～12.12	17	15	14
	3	12.13～27.2.5	8	7	7
	4	27.2.13～4.19	11(1)	11(1)	9(1)
	5	4.10～6.10	37(1)	37(1)	36(1)
	6	5.19～7.21	38(1)	37(1)	36(1)
	7	7.2～9.3	35	34	33
	8	8.5～10.4	48(5)	48(5)	46(5)
	9	9.5～11.4	48(3)	48(3)	35(0)
	10	10.5～12.4	54(7)	53(6)	51(6)
	11	11.5～28.1.12	56(5)	55(5)	46(5)
	12	12.6～28.2.10	49(2)	46(2)	41(3)
	13	28.1.6～3.5	54(3)	54(3)	40(3)
	14	2.6～4.5	78(2)	—	—
	15	3.6～6.5	49	—	—

	期別	期間	入所者
3カ月養成	16	28.4.6～7.5	44
	17	5.6～8.5	44
	18	6.6～9.5	31
	19	7.6～10.5	46
	20	8.6～11.6	38
	21	9.6～12.6	38
	22	10.6～29.1.1	33
4カ月養成	23	12.1～29.3.31	41
	24	29.1.6～5.1	28
	25	3.25～7.27	38
	26	5.26～9.27	30
	27	7.12～11.27	44
	28	10.29～30.2.2	16
	29	30.1.27～5	19
計			1,090

	期間	入所者	修了者	登録者数
大村養成	26.10.4～27.3.27	62	50	26
	27.7～10	7(1)	7(1)	5(1)
	27.9～10(蒼松声屋)	52(5)	52(5)	41(4)
	28.5～7.31	9	9	8
	28.8.3～10末	13	13	12
	28.11～29.3	5	5	5
	29.10～30.3	12	12	12
	計	160	148	109
狭山養成	27.6～7	9	9	9
	7～8	8	8	8
	計	17	17	17
①	27.10.20～12末	19	17	15
②	28.4.15～6.29	53	53	51

(注)3. ①和歌山養成
②福岡養成(声屋2期生)

〈注〉1. 琵琶湖養成 第14期生以降の修了生と登録者数は不明 2.（ ）内は女子

■連合会の選手養成 (1)

期	養成期間	応募者数	推選者数	一次合格者数	二次合格者数	入所者数	修了者数	登録者数	備考
1	32.2.26～4.26	1,560	238	164	50	46	36	34	2ヶ月養成開始
2	6.18～8.19	323	103	64	40	38	24	17	
3	33.1.15～3.16	263	148	82	58	56	45	44	
4	4.30～6.31	257	145	55	39	37	31	28	
5	34.4.12～6.15	374	225	136	74	69	46	45	
6	9.16～11.14	201	147	76	51	46	37	35	
7	35.4.23～6.19	114	65	46	31	28	18	17	
8	8.15～11.11	75	58	36	23	20	16	15	3ヶ月養成開始
9	36.4.3～6.30	78	62	40	32	29	23	22	
10	9.1～11.28	82	54	44	34	31	26	26	
11	37.4.2～6.29	185	133	86	60	55	47	37	
12	9.1～11.29	187	127	82	61	58	46	46	
13	38.1.12～4.6	157	105	53	42	41	34	34	
14	4.20～7.18	376	266	144	65	59	50	47	
15	8.15～11.12	289	213	140	72	70	63	62	

■連合会の選手養成

期	養成期間	応募者数	推選者数	一次合格者数	二次合格者数	入所者数	修了者数	登録者数	備考
16	39.1.8～3.31	292	192	99	61	61	47	46	
17	5.1～7.28	302	207	104	48	46	44	34	
18	9.3～12.1	329	246	125	54	50	49	41	3ヶ所で学科試験、身体検査実施
19	40.1.8～3.31	280	188	90	46	39	30	30	
20	4.29～9.5	307	307	166	67	64	36	36	5ヶ月養成開始
21	9.20～41.3.19	693	309	166	67	66	34	35	
22	41.4.21～9.20	1,066	343	197	65	62	39	39	
23	10.20～42.3.17	701	171	88	54	50	40	40	
24	42.4.23～9.19	834	218	109	61	59	33	33	
25	10.12～43.3.12	731	200	115	66	65	44	44	
26	43.4.5～9.2	919	266	132	95	92	64	54	
27	9.5～44.2.1	825	247	144	97	95	60	60	
28	44.2.5～7.5	946	318	100	88	82	43	43	
29	9.1～45.1.28	——	318	173	100	95	50	50	
30	45.1.16～6.14	——	240	165	100	95	40	40	
31	4.7～46.3.25	928	260	155	71	47	36	36	1年制養成開始
32	10.1～46.9.31	1,011	237	71	67	49	43	43	
33	46.4.10～47.3.25	1,091	312	64	58	40	36	36	
34	10.9～47.9.25	1,266	319	64	56	42	39	39	
35	47.4.10～48.3.26	1,563	390	56	42	42	38	38	
36	10.9～48.9.25	1,106	532	97	42	41	36	36	6ヵ所で学科試験実施
37	48.4.9～49.3.24	1,008	381	60	23	23	21	21	
38	10.12～49.9.26	743	231	44	22	22	18	18	
39	49.4.9～50.3.24	919	293	86	25	25	25	25	年間1回養成開始
40	50.4.10～51.3.23	1,286	374	112	54	53	34	34	
41	51.4.6～52.3.23	1,251	387	227	29	28	13	13	
42	52.4.6～53.3.24	1,404	425	131	59	53	38	38	
43	52 10.5～53.9.27	1,027	366	183	50	47	31	31	
44	53.4.5～54.3.23	1,034	337	188	33	29	25	25	
45	10.11～54.9.26	975	297	134	31	29	23	23	
46	54.4.1～55.3.26	787	259	128	28	28	20	20	
47	10.11～55.9.24	743	230	121	22	19	19	19	
48	55.4.9～56.3.26	885	376	196	37	36	32	32	女子12名含む
49	10.8～56.9.23	765	290	156	33	32	30	30	女子5名含む
50	56.10.7～57.3.24	787	361	161	30	30	27	27	女子12名含む

■選手資格検定試験結果

回	試　験　日	場　所	受験者	合格者	累　計	回	試　験　日	場　所	受験者	合格者	累　計
1	27.3.15・16	大　津	40	25	25	44	36.6.28～29	桐　生	24	23	1,565
2	3.28・29	大　村	44	26	51	45	11.26～27	〃	26	26	1,591
3	4.28	大　津	26	17	68	46	37.7.26～28	浜名湖	46	37	1,628
4	5.11	大　村	7	4	72	47	11.26～28	桐　生	46	46	1,674
5	6.12	大　津	52	31	103	48	38.4.3～5	若　松	34	34	1,708
6	7.22	〃	56	27	130	49	7.12・15・16	〃	52	47	1,755
7	8.11	〃	21	19	149	50	11.8～10	〃	64	62	1,817
臨時	8.28	東　京	18	8	157	51	39.4.3～5	下　関	53	47	1,864
8	9.16	大　津	55	39	196	52	7.22・25～27	〃	45	39	1,902
9	10.9	〃	63	26	222	53	11.24・27～29	若　松	46	45	1,948
10	10.30	〃	19	19	241	54	40.4.3～5	徳　山	32	30	1,978
11	11.3	芦　屋	59	47	288	55	9.20～23	若　松	37	36	2,014
12	11.18	大　津	65	36	324	56	41.3.15～18	〃	35	35	2,049
13	12.3	〃	81	54	378	57	9.14・17・18	下　関	39	39	2,088
14	28.2.2	〃	151	32	410	58	42.3.10・14・15	〃	40	40	2,128
15	3.13	〃	163	129	539	59	9.17～18	若　松	33	33	2,161
16	3.23	〃	14	13	552	60	43.3.8～11	蒲　郡	46	44	2,205
17	5.18	〃	115	54	606	61	8.28～31	本　栖	74	64	2,269
18	6.19	〃	106	52	658	62	44.1.27～30	〃	61	60	2,329
19	7.1	芦　屋	56	51	709	63	6.29～7.3	〃	49	43	2,372
20	7.24	大　津	101	54	763	64	45.1.24～26	〃	52	50	2,422
21	8.10	大　村	19	12	775	65	6.10～12	〃	42	40	2,462
22	8.21	大　津	101	60	835	66	46.3.19～21	〃	36	36	2,498
23	10.22	〃	134	94	929	67	9.21～23	〃	44	43	2,541
24	11.18	〃	81	46	975	68	47.3.18・21・22	〃	38	36	2,577
25	12.12	〃	70	46	1,021	69	9.18～20	〃	41	39	2,616
26	29.1.	〃	59	36	1,057	70	48.3.20～22	〃	38	38	2,654
27	4.5	〃	69	34	1,091	71	9.18～20	〃	37	36	2,690
28	5.23	〃	71	33	1,124	72	49.3.14.17.18	〃	22	21	2,711
29	7.31	〃	81	44	1,168	73	9.18～21	〃	19	18	2,729
30	10.5	〃	69	28	1,196	74	50.3.14～17	〃	25	25	2,754
31	12.9	〃	86	36	1,232	75	―――	―	―	―	―
32	30.5.27	〃	107	28	1,260	76	51.3.16～18	〃	35	34	2,788
33	10.30	江戸川	83	10	1,270	77	―――	―	―	―	―
34	31.5.20～22	多摩川	64	24	1,294	78	52.3.15～17	〃	13	13	2,801
35	9.20～29	〃	76	11	1,305	79	―――	―	―	―	―
36	32.4.27～30	〃	59	35	1,340	80	53.3.15.17.18	〃	39	38	2,839
37	8.15～18	〃	43	18	1,358	81	9.18・21・22	〃	31	31	2,870
38	33.3.13～15	〃	53	44	1,402	82	54.3.14・16・17	〃	25	25	2,895
39	6.27～29	桐　生	39	28	1,430	83	9.17～19	〃	23	23	2,918
40	34.6.11～14	多摩川	51	45	1,475	84	55.3.17～19	〃	21	20	2,938
41	11.10～13	〃	40	35	1,510	85	9.17～19	〃	19	19	2,957
42	35.6.16～18	〃	19	17	1,527	86	56.3.16～18	〃	33	32	2,988
43	11.9～10	〃	16	15	1,542	87	9.16～18	〃	30	30	3,019

〈注〉75・77・79回は年間1回開催のため実施していない

■連合会の審判員養成

期	養　成　期　間	推薦数	受験数	学科不合格	身体検査不合格	合　格	入　所	編　入	修　了	備　考
1	34.4.12～　7.8	23	23	8	13	5	5		5	3ヵ月養成開始
2	9.16～　12.13	29	25	0	17	8	8		8	
3	35.8.15～　11.11	8	6	1	2	3	3		3	
4	36.4.3～　6.30	8	8	0	4	4	4		4	
5	37.4.2～　6.29	12	11	0	1	10	10		10	
6	38.1.12～　4.6	15	15	0	5	10	10		10	
7	39.5.1～　7.28	10	9	1	6	2	1		1	
14	40.1.8～　3.31	21	21	10	6	5	5		3	
15	4.29～　7.29	19	18	5	5	8	14		12	
16	10.20～41.1.22	32	31	7	10	14	13		10	
17	41.6.15～　9.20	21	19	4	5	10	10		10	
18	12.14～42.3.17	12	11	3	6	2	2		2	
19	42.5.23～　8.26	21	19	6	5	8	8		8	
20	11.10～43.2.12	22	21	5	6	10	10		9	
21	43.5.8～　8.10	17	17	3	5	9	9		8	
22	10.18～44.1.16	20	16	9	3	4	4		3	
23	44.4.7～　7.5	9	9	3	0	6	6		6	
24	45.1.15～　4.14	8	8	2	0	6	6		5	
25	4.1～　7.3	4	4	2	0	2	2		2	
26	9.16～　12.16	10	10	7	1	2	2		2	
27	46.4.10～　9.6	22	22	18	0	4	4		3	5ヵ月養成開始
28	10.9～47.3.7	24	24	15	0	9	8	1	9	
29	47.4.10～　9.6	23	23	13	0	7	8		7	
30	10.9～48.3.5	15	15	10	0	5	5		3	
31	48.4.9～49.3.24	10	10	5	1	4	4		3	1年制養成開始
32	48.10.12～49.9.26	8	8	4	0	4	4	2	3	
33	49.4.10～50.3.24	10	10	2	5	3	3		3	
34	49.10.14～50.9.26	15	15	6	0	9	9		9	
35	50.4.10～51.3.23	18	18	7	1	11	10		6	
36	50.10.6～51.9.21	8	8	5	0	3	3	2	5	
37	51.4.6～52.3.23	17	17	13	0	4	4	1	5	
38	51.10.5～52.9.22	12	12	3	0	9	8	2	10	
39	52.4.6～53.3.23	15	15	4	3	7	7		7	
40	52.10.5～53.9.27	10	10	2	1	6	6		6	
41	53.4.5～54.3.23	10	10	2	5	3	3	3	6	
42	53.10.11～54.9.26	8	8	3	4	1	1	43期検査から転入3	4	
43	54.4.11～55.3.26	13	13	1	0	9	9		8	年間1回養成開始
44	55.4.9～56.3.26	9	9	4	0	5	5		5	
45	56.4.8～57.3.24	13	13	2	6	5	5	2	7	

〈注〉1. 第4～22期生までは審判員・検査員の両資格取得制度
2. 昭和40年からは、これまでの審判員養成7期と検査員養成6期が終了しているので第14期実務者養成として開始された。

■審判員資格検定試験結果

回	期　日	場　所	受験者	不合格者	合格者	備　考
1	27.5.6	大　村	7	3	4	大村第2節目開催準備
2	6.26	大　津	25	3	22	近江神宮講習会参加者
3	8.25	津	23	8	15	第2回審判員講習会参加者(津)
4	28.1.25	尼　崎	29	18	11	
5	3.24	芦　屋	23	13	10	
6	6.15	大　津	21	13	8	
7	9.17	若　松	20	14	6	
8	29.3.9	大　津	48	28	20	
9	5.9～10	浜名湖	50	20	30	東京都開催準備の為の大量受験
10	10.1～3	府　中	38	33	5	
11	30.3.9	児　島	26	24	2	
12	30.10.25	東　京	13	10	3	
13	31.5.11	〃	13	13	0	
14	12.21～23	〃	12	7	5	
15	32.8.19～21	〃	15	13	2	
16	33.3.13～23	〃	17	14	3	
17	33.10.22～26	戸　田	10	5	5	
18	34.3.24～25	桐　生	13	10	3	
19	34.7.5～7	戸　田	9	0	9	第1期連合会養成審判員誕生(3ヵ月養成)
20	34.12.11～12	多摩川	24	13	11	
21	35.7.19～20	桐　生	7	7	0	
22	35.11.7～8	多摩川	8	5	3	
23	36.6.26～27	桐　生	7	3	4	
24	36.11.22～27	〃	9	2	7	
25	37.6.25	浜名湖	11	1	10	
26	37.11.24～25	桐　生	14	1	13	
27	38.4.2	若　松	9	0	9	
28	38.7.12･14	〃	11	2	9	
29	39.3.31～4.1	下　関	11	4	7	
30	39.7.22～24	〃	5	1	4	
31	39.11.24～26	若　松	23	7	16	
32	40.3.30･4.2	徳　山	5	3	2	
33	7.26･28	下　関	12	4	8	

参考：昭和27年3月28日に大村競走場で審判員資格検定試験を行ったが、学科試験のみを実施して実技試験は行わず合否は保留した。
（受験者4名）

■審判員資格検定試験結果

回	期　日	場　所	受験者	不合格者	合格者	備　考
34	41.1.19･21	若　松	12	4	8	
35	9.14･16	下　関	15	1	14	
36	42.3.10･13	〃	8	0	8	
37	8.23･25	芦　屋	10	3	7	
38	43.2.9･11	〃	11	0	11	
39	8.8～9	本　栖	10	0	10	
40	44.1.13･15	〃	5	1	4	
41	6.29～30	〃	8	0	8	
42	11.29～30	〃	—	—	—	受験者なし
43	45.4.13～14	〃	9	4	5	
44	45.6.27･7.1	〃	15	7	8	
45	45.12.12･14	〃	7	2	5	
46	46.9.2･4	〃	12	3	9	5ヵ月養成修了者
47	47.3.3･5	〃	9	0	9	
48	9.2･4	〃	8	0	8	
49	48.3.1･2	〃	15	2	13	
50	49.3.14･16	〃	5	0	5	1年制養成修了者
51	9.18･20	〃	4	1	3	
52	50.3.14･17	〃	3	0	3	
53	9.24	〃	8	0	8	
54	51.3.20	〃	7	1	6	
55	9.24	〃	4	0	4	
56	52.3.19	〃	7	3	4	
57	9.19	〃	12	1	11	
58	53.3.19	〃	8	0	8	
59	9.18･22	〃	5	0	5	
60	54.3.14･16･22	〃	8	0	8	
61	9.17･18･20	〃	3	0	3	
62	55.3.17･18･20	〃	8	0	8	
63	9.16･18	〃	—	—	—	年間1回養成のため受験者なし
64	56.3.16･19	〃	7	2	5	
65	56.9.16～18	〃	—	—	—	年間1回養成のため受験者なし
66	57.3.18	〃	7	0	7	
合　計			822	337	481	

■連合会の検査員養成

期	養成期間	推薦数	受験数	学科不合格	身体検査不合格	合格	入所	編入	修了	備考
1	35.4.23～ 7.21	12	8	2	2	6	6		6	3ヵ月養成開始
2	36.9.1～ 11.28	———	8	1	1	6	6		5	
3	37.9.1～ 11.29	21	21	1	4	16	16		15	
4	38.4.20～ 7.18	11	9	2	1	6	11		6	
5	39.1.8～ 4.6	15	13	1	4	8	8		7	
6	9.3～ 12.1	21	20	6	8	6	6		5	
23	44.4.7～ 7.5	16	16	9	0	7	8		8	
24	9.1～ 12.2	23	22	10	0	12	12		12	
25	45.1.15～ 4.14	10	9	2	0	7	7		7	
26	4.1～ 7.3	11	11	6	0	5	5		5	
27	9.16～ 12.16	11	11	6	0	5	5		5	
28	46.4.10～ 9.6	9	9	7	0	2	5		4	5ヵ月養成開始
29	10.9～47.3.7	8	8	6	0	2	2	1	3	
30	47.4.10～ 9.6	12	10	9	0	1	1		1	
31	10.9～48.3.5	8	8	5	0	3	3		3	
32	48.4.9～49.3.24	6	6	3	0	3	3	1	4	1年制養成開始
33	48.10.12～49.9.26	5	5	2	0	3	3		2	
34	49.4.10～50.3.24	4	4	2	1	1	1		1	
35	49.10.14～50.9.26	6	6	4	0	2	2		2	
36	50.4.10～51.3.23	13	13	2	5	6	6	1	7	
37	50.10.6～51.9.27	6	6	4	0	2	2	3	5	
38	51.4.6～52.3.23	9	9	6	0	3	3	3	5	
39	51.10.5～52.9.22	5	5	3	0	2	2		2	
40	52.4.6～53.3.24	6	6	1	3	2	2		2	
41	52.10.5～53.9.27	5	5	0	2	3	3		2	
42	53.4.5～54.3.23	13	13	5	3	4	4	4	8	
43	53.10.11～54.9.26	5	5	0	1	4	1（42期審判へ転出3）	1	2	
44	54.4.11～55.3.26	3	3	1	1	1	1	3	4	年間1回養成開始
45	55.4.19～56.3.26	6	6	5	0	1	1	6	7	
46	56.4.8～57.3.24	3	3	0	1	2	2	4	6	

〈注〉 1. 第2～22期生までは審判員・検査員の両資格取得制度
2. 昭和40年からは、これまでの審判員養成7期と検査員養成6期が終了しているので第23期実務者養成として開始された。

■検査員認定試験、資格検定試験結果（1）

回	期日	場所	受験者	不合格者	合格者	備考
1	28.1.28	尼崎	26	8	18	認定試験制度
2	3.25	芦屋	22	15	7	
3	6.16	大津	18	11	7	
4	9.18	若松	9	5	4	
5	29.3.9	大津	19	8	11	
6	5.8	浜名湖	45	14	31	東京都開催準備の為の大量受験
7	10.1～3	府中	37	22	15	
8	30.3.10	児島	14	9	5	
9	10.26	東京	7	3	4	
10	31.5.12	〃	2	1	1	
11	12.24	〃	15	12	3	
12	32.8.22	〃	8	6	2	
13	33.3.13～23	〃	23	15	8	
14	10.25	戸田	16	9	7	
15	34.3.16	〃	14	10	4	
16	34.7.5	〃	12	9	3	
17	12.10	多摩川	34	22	12	
18	35.7.19	桐生	26	12	14	連合会第1期検査員養成修了者（含女子1名）
19	11.6	多摩川	9	4	5	
20	36.6.25	桐生	7	1	6	
21	11.22～27	〃	8	2	6	
22	37.6.25～26	浜名湖	12	3	9	
小計			383	201	182	
1	37.10.8～9	多摩川	30	11	19	資格検定試験制度
2	10.20～21	〃	33	7	26	
3	10.22～23	桐生	15	1	14	
4	11.25～26	多摩川	35	8	27	
5	12.13～14	〃	34	10	24	
6	38.2.13～14	〃	23	1	22	
7	4.1	若松	10	0	10	
8	7.12～13	〃	11	1	10	
9	39.3.31・4.2	下関	10	3	7	
10	7.22～23	〃	4	0	4	
11	11.24～25	若松	9	4	5	
12	40.3.30・4.1	徳山	7	2	5	

■検査員認定試験、資格検定試験結果(2)

回	期　　日	場　所	受験者	不合格者	合格者	備　　考
13	40.7.26～27	下　関	13	3	10	
14	41.1.19～20	若　松	13	5	8	
15	9.14～15	下　関	16	3	13	
16	42.3.10・12	〃	9	2	7	
17	8.23～24	芦　屋	14	3	11	
18	43.2.9～10	〃	10	3	7	
19	8.9～10	本　栖	13	3	10	
20	44.1.13･15	〃	7	1	6	
21	6.29･7.1	〃	10	2	8	
22	11.29～30	〃	15	1	14	
23	45.4.13～15	〃	7	0	7	
24	45.6.29～30	〃	16	7	9	
25	12.12～13	〃	6	0	6	
26	46.9.2～4	〃	4	1	3	5ヵ月養成修了者
27	47.3.3～5	〃	3	0	3	
28	9.2～4	〃	3	0	3	
29	48.3.1～3	〃	9	3	6	
30	49.3.14･15	〃	5	1	4	1年制養成修了者
31	9.18～19	〃	3	1	2	
32	50.3.14～17	〃	2	1	1	
33	9.25	〃	4	0	4	
34	51.3.19	〃	7	0	7	
35	9.25	〃	5	0	5	
36	52.3.18	〃	5	0	5	
37	9.20	〃	2	0	2	
38	53.3.20	〃	7	0	7	
39	9.18･23	〃	8	0	8	
40	54.3.14･16･23	〃	8	0	8	
41	9.17･18･21	〃	3	1	2	
42	55.3.17･18･21	〃	6	1	5	
43	9.16～19	〃	—	—	—	年間1回養成のため受験者なし
44	56.3.16～20	〃	9	0	9	
45	56.9.16～18	本　栖	—	—	—	年間1回養成のため受験者なし
46	57.3.18	〃	6	0	6	
小　　計			469	90	379	
合　　計			852	291	561	

モーターボート競走30年史／養成訓練篇

昭和57年６月30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

社団法人 全国モーターボート競走会連合会
東京都港区三田3丁目12番12号　☎03(454)5051