

# もっとボートレースを PROPEL

## 特集 **ボートレースヒストリー** “BOAT RACE”の軌跡を追う

草創期：復興を願う人々の熱き思いにより誕生

発展期：日本の高度経済成長とともに躍進

変革期：新時代に向けた取り組みが加速



# BOAT RACE

BOAT RACEは、  
より健全なレジャー産業への発展を目指すとともに  
国際化も視野に入れ、  
エキサイティングでスピーディーな  
魅力溢れるレースを皆様にご提供してまいります。

CONTENTS ■■

- 03 特集  
ボートレース  
ヒストリー  
“BOAT RACE”の軌跡を追う
- 04 復興を願う人々の熱き思いにより誕生  
～発祥の地・大村ボートレース場を訪ねて～
- 06 日本の高度経済成長とともに躍進  
～加藤峻二選手と振り返るボートレースの  
青春時代～
- 08 新時代に向けた取り組みが加速  
～いつでも、どこでも、誰もが楽しめる  
ボートレースへ～
- 10 HOPE!  
無限の可能性を秘めた  
スター候補
- 14 ボートレースを支える  
プロフェッショナル

## 【プロペル】 PROPEL

ボートレース広報誌「PROPEL」は、  
みんなに楽しんでもらえるボートレースの  
実現に向けた関係者の姿と、社会の様々な分野での  
貢献の様子を紹介していきます。

特集

# ボートレース ヒストリー

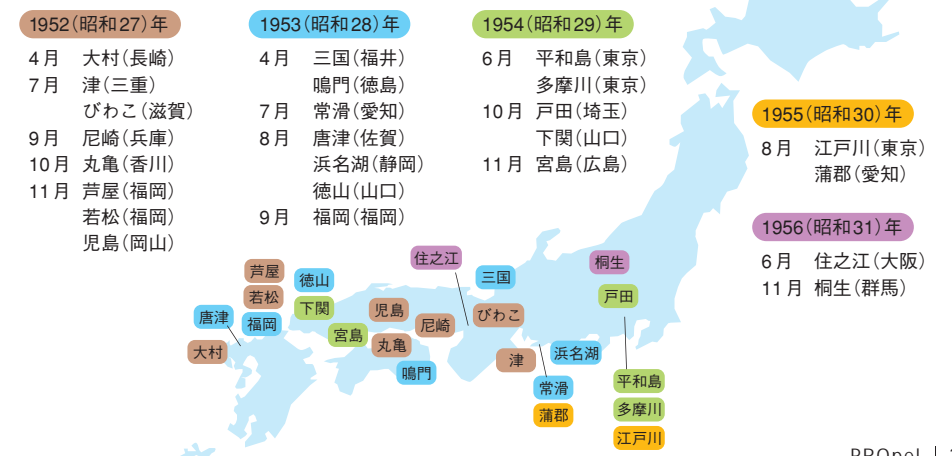
## “BOAT RACE”の軌跡を追う

呼称が変わり新たな一歩を踏み出した“BOAT RACE(ボートレース)”。終戦後の混乱期から高度成長期を経て、21世紀の現在に至るまで、ボートレースは時代のニーズに応えながら常に変革を続けてまいりました。今回の特集では、歴史を振り返りながら、ボートレースの未来を見つめていきます。

<b>草創期</b> 1952-1962 昭和27年 昭和37年	<b>発展期</b> 1963-1988 昭和38年 昭和63年	<b>変革期</b> 1989-2010 平成元年 平成22年
<p>記念すべきボートレース 初開催のポスター</p>	<p>1986(昭和61)年、各ボートレース場で制作されたポスターの中から優秀作品を表彰する「競艇広告大賞」を新設。写真は第1回大賞受賞作</p>	<p>2009(平成21)年12月末からは、千原ジュニアさん、南明奈さんをイメージキャラクターに起用し、親しみやすさをアピール</p>

### 全国に広まったボートレース場

初開催からわずか5年で、現在ある24場すべてが誕生。  
ボートレースが急速に広まったようすがわかります。



# 復興を願う人々の熱き思いにより誕生

## ～発祥の地・大村ボートレース場を訪ねて～



美しい大村湾に位置する  
大村ボートレース場  
(長崎県大村市)

**草創期**  
1952-1962  
昭和27年 昭和37年

戦後の混乱から復興へと、大きく時代が動きつつあった昭和20～30年代。ボートレースは、疲弊した地域の財政再建と、庶民の娯楽を目的とする公営競技として誕生しました。その構想から初レースの開催までには、様々な人々の希望と熱意が凝縮されていました。そうした当時のようすを知る手がかりとして、発祥の地である大村ボートレース場を訪ねました。

### 復興の基盤という期待を背負って誕生

長崎県のほぼ中央に広がる大村湾。東岸にある大村市の玖島崎と呼ばれる小さな岬にある大村ボートレース場は、日本で最初のボートレースが行われた「発祥の地」という歴史が刻まれています。東京や大阪のような大都市ではなく、なぜこの地で初レースが開催されることになったのでしょうか。

「ボートレースが誕生した昭和20年代は、敗戦で社会全体が疲弊していた時代です。国民の娯楽になり、なおかつ地方財政の再建にも貢献できる公営競技は、復興の起爆剤として注目されていたのです」と話すのは、大村市競艇企業局営業サービス課の馬場宏幸さんです。

ボートレースの生みの親として知られる故・笹川良一氏は、「ボートを使った公営競技なら、造船業や海運業の発展につながり、海国である日本を再興できる」と確信。多くの人々の協力により1951(昭和26)年の国会において「モーターボート競走法」(以下、競走法)が可決されました。ここに、世界にも例のない公営競技としてのボートレースが産声を上げました。

### 熱い思いが引き寄せた大村での開催

ボートレース開催の条件が整ったという話は、全国の自治体に広がりました。大村市でも、波の穏やかな大村湾はボートレースに最適、そう考えた市の関係者が、一丸となって熱心な誘致活動を始めました。大村市は戦災の被害が大きかったこともあり、市民もボートレースを土台にした財政再建に高い関心を持っていたそうです。長崎県内では、佐世保や時津など複数の自治体が開催地に手を挙げていました。しかし、大村市が懸命なアピールをしたことで、次第に長崎県出身の国会議員など有力者が心を動かされていきました。こうして大村市は、並み居る競合都市を押しつけて、全国初のボートレース開催という権利を勝ち取ったのです。その直後から、レースへの準備が急ピッチで行われました。大村ボートレース場は競走法の公布から約4カ月という突貫工事で完成させたほか、出走するレーサーもわずか1カ月間で養成。こうして、すべてが手探りの状況の下、ようやく初開催を迎えました。

記念すべき初レースは1952(昭和27)年4月6日。快晴の空

に祝福の花火が鳴り響き、近郊や遠方からも多くのお客さまが押し寄せたといいいます。第1レースで早くも7,600円という大穴が出るなど歓声は場内に大きくこだまし、初日は盛況のうちに全10レースを終えました。当時のレースは、技術的にも未熟な部分が多く、スタートが揃うこともほとんどありませんでした。お客さまもルールをよく知らずに、手を振って応援するなどのどかな風景でしたが、関係者には今後の手応えを十分に感じさせる開催でした。

### 法改正によって時限法から恒久法へ

半世紀以上が経過した現在、大村ボートレース場の敷地内には発祥の地記念館がオープンしています。ここに展示されている少し古びたボート、これこそが初レースで実際に出走したボートです。馬場さんは、「このボートをはじめ、大時計やターンマークなども現在とそれほど形状が変わっていません。限られた期間でこれほど完成度の高いものを開発できたのは、当時の技術者たちのボートレースにかける熱い思いがあったからだだと思います」と笑顔で話していました。

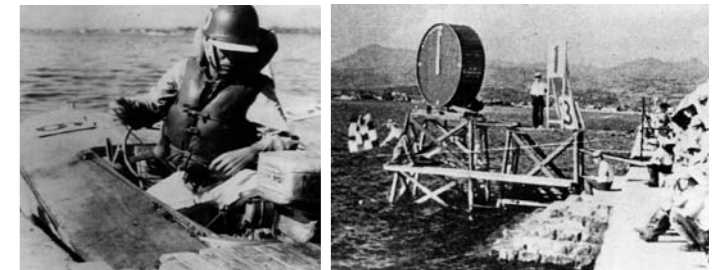
その後、ボートレースは全国に急拡大します。しかし、初開催こそある程度の成果を収めたとはいえ、しばらくは売上の低迷時代が続きます。

こうした状況を打破するためにも、時限法だった競走法を恒久法化することが必要でした。より多くのお客さまにボートレース場に足を運んでいただくためにも、公営競技が廃止されるリスクを排除し設備投資を行う必要があったのです。関係者の不断の運営努力がようやく実ったのは、競走法の公布から11年が過ぎた1962(昭和37)年のこと。モーターボート競走法は改正され、ついに恒久法となりました。以後、昭和40年代にかけて、スタンドや冷暖房などの施設改善が進むこととなり、同時にボートレースは成長の時代へと移行していきます。



初開催当時のスタンド

1954(昭和29)年早春・  
発走1分前。大時計は今と  
ほとんど変わっていない



出走前の  
ボートレーサー



発祥の地記念館に残る初レースに使われたボート

### 初レースの配当金7,600円は当時の公務員の初任給

初開催の第1レースの配当金は7,600円。これは当時の公務員の初任給(公務員上級試験合格の大卒者)とほぼ同じ金額で、今の物価に換算すると約50,430円に当たります。舟券の最小金額は現在と同じ100円。カレーライス1皿80円、ビール大瓶1本130円の時代、1枚の舟券にかかる思いも今とは少し違っていたのかもしれない。

※日本銀行ホームページに掲載の物価上昇率(消費者物価指数)を元に算出  
参考文献:『戦後価値年表』週刊朝日 編



### 発祥の地記念館

●〒856-0834 長崎県大村市玖島1-15-1 TEL0957-54-4111

2009(平成21)年10月16日に開館。館内では写真パネルや映像などでボートレースの歴史を振り返ることができるほか、過去の全レースの出走表をプリントできるコーナーや、実際のレーサー視点から乗艇シミュレーションコーナーなどもある。大村ボートレース場内、入館無料。

西暦	年号	月	日	トピックス		
1951	昭和26	6	18	モーターボート競走法公布		
			7	9	モーターボート競走法施行規則(以下「施行規則」)公布	
			8	25	琵琶湖国際モーターボート選手審判員養成所で選手養成を開始	
			30	大村選手養成所で選手養成を開始		
1952	27	3	11	28	社団法人全国モーターボート競走会連合会(現「日本モーターボート競走会」)設立	
			18	30	モーターボート競走規則制定(現「モーターボート競走競技規程」)	
			30	競走会、選手登録試験を執行、琵琶湖と大村養成所で合計60名の選手が誕生		
1953	28	4	6	12	16	大村ボートレース場で初開催
			12	16	全国モーターボート競走施行者協議会(以下「全施協」)発足	
			12	1	日本モーターボート選手会連合会を結成	

西暦	年号	月	日	トピックス	
1956	31	10	30	琵琶湖選手審判員養成所が閉所。以後、競走会が1期間2カ月の養成訓練を実施	
1957	32	4	5	全国競艇施設所有者協議会発足	
1960	35	4	23	競走会は桐生ボートレース場で3カ月間の第1回検査員養成訓練を開始	
			9	29	社団法人日本モーターボート選手会発足
1961	36	4	1	モーターボート競走競技規程の改正によりフライング返還を実施	
1962	37	4	20	競走法が改正、時限法から恒久法となる	
			10	1	財団法人日本船舶振興会(日本財団)発足
			11	1	単勝式勝舟投票法と複勝式勝舟投票法等、種類の法定化
				戸田漕艇場が第18回オリンピック東京大会のボートコースとなり、戸田競艇組合と埼玉県都市競艇組合は開催を中止(1965年10月、再開)	

# 日本の高度経済成長とともに躍進 ～加藤峻二選手と振り返るボートレースの青春時代～



昭和30年代後半の戸田ボートレース場のピット風景（加藤選手所蔵）

**発展期**  
1963—1988  
昭和38年 昭和63年

昭和40～50年代、高度経済成長期に入った日本。昭和30年代最後の年の東京オリンピックやその後の大阪万博などのイベントを次々に開催し、その復興を国際的にアピールするまでになりました。ボートレースも大勢のお客さまで賑わい、公営競技を牽引する存在にまで成長していきます。

## 東京オリンピックが変えたレーサーの生活

長嶋茂雄選手のデビューや、東京タワーの竣工など、昭和という時代を象徴する出来事が相次いだ昭和30年代前半。時期を同じく、弱冠17歳の1人のレーサーが戸田ボートレース場からデビューを果たしました。68歳になった現在もお現役レーサーを続けている加藤峻二選手です。

「私が選手養成の試験を受けたのは1958(昭和33)年でした。当時は今のようない選手養成学校もなく、開催されていないレース場を借りながら訓練していましたね。訓練期間もわずか2カ月。モーターなどは共用でしたから、みんな転覆させないように必死でした」と加藤選手は当時を振り返ります。

加藤選手の初出走は1959(昭和34)年7月。レーサーとして徐々に経験を積み重ねていた5年後に、時代は東京オリンピックの熱狂に包まれます。オリンピックに向けて行われた交通インフラの変革は、ボートレーサーにも大きな変化をもたらしました。「以前は寝台列車を使うほかなかったで、長崎県の大村ボートレース場などに行くには前検日の2日前に出発する必要があり

ました。それが、オリンピックの年に東海道新幹線が開通してからは、前日の出発でも間に合うようになったのです」と加藤選手。全国を転戦するボートレーサーにとって、交通網が整備される以前は、生活のかなりの部分を移動時間に占められていたのだそうです。

## 忘れられない満員のスタンド風景

オリンピックが終わり、好景気にも支えられたボートレースは、昭和40年代から50年代にかけて大きく躍進します。1980(昭和55)年には、総売上1兆6,300億円を達成。そうした収益の多くは地方自治体の財源として活用されました。また、レース場の設備投資も大規模に行われました。観戦する環境が改善されたレース場にはさらに多くのお客さまが詰めかけ、スタンドは隙間なく埋まったといえます。

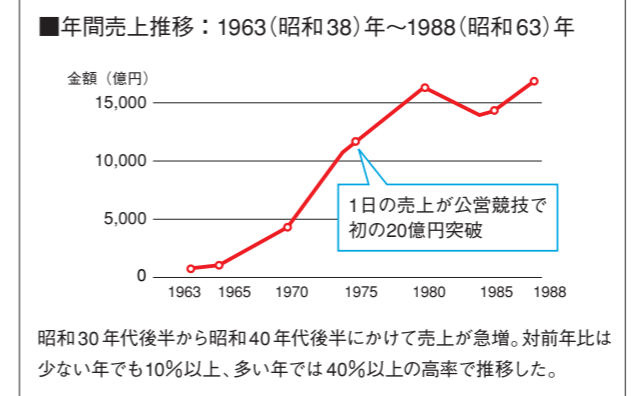
「お客さまで満員になったスタンドは、人の頭で真っ黒に染まって見えました。それが、ボートがターンして顔が一斉にこちらを向いた瞬間に、スタンドの色が黒から白に変わるのです。あの光

景は今でも忘れられません」と、加藤選手は当時に思いを馳せます。

大勢の人々を熱狂の渦に巻き込んだボートレースでしたが、時には度が過ぎてしまうことも多かったようです。加藤選手によると「舟券を購入する公営競技という性質上、負けたレーサーに対してスタンドから野次が飛ぶのは日常茶飯事。帰宅する途中に、駅のホームで怒られたりするレーサーもいたほどです」。そうした接触を避けるためか、当時のレーサーは公式にお客さまの前に出ることがほとんどなかったそうです。しかしその後、大勢のお客さまとの交流はボートレースの発展に欠かせないと判断から、次第に前夜祭や入場式などを行うようになり、メディアへの登場も頻繁になっていきました。

## 新しい時代の足音

順調な発展を続けてきたボートレースですが、1981(昭和56)年ごろを境に勢いにかげりが見え始めます。すでに戦後35年あまりが経過し、社会が豊かになるにつれ、数少ない娯楽として存在していた公営競技は大きな曲がり角に直面しつつありました。加藤選手もかつての熱気を思い返しながら、「やはりスタンドにお客さまが少ないと寂しさを感じます。今のレースは昔と比べても迫力が増えていますし、それだけに多くのお客さまに來場していただきたいですね」と語ります。そして、レーサーとして51年を過ごした戸田ボートレース場の水面を眺め、「これからも1戦1戦、魅力あるレースを続けていきたい」と話すまなざしは新たな決意で輝いていました。



## 協賛競走を開催し、大規模イベントを支援



提供：朝日新聞社

1970(昭和45)年の日本万国博覧会(大阪万博)、1975(昭和50)年の沖縄国際海洋博覧会(沖縄海洋博)など、国をあげてのイベントが次々開催されたこの時期。ボートレースでは協賛競走を開催し、その収益金でこうしたイベントを支援してきました。大阪万博では「入場料をできる限り安くして、多くの国民に見てもらえるように」という思いから、21億円を拠出。大人800円、子ども400円の入場料の実現に貢献しました。沖縄海洋博でも業界全体で30億円を拠出。沖縄の海の美しさを存分に生かした博覧会は入場者数延べ348万人を集め、大成功を収めました。

1982(昭和57)年8月9日～10日、モーターボート(MB)記念競走で初めての他のボートレース場での舟券の発売(特別発売)を行った。当時、売上は手作業で集計したため、他場での発売締め切りは本場発走時刻の1時間前。手探りで行われた特別発売は、3年後、場外発売の解禁に結びついた



ボートレース初の特別発売(尼崎ボートレース場)



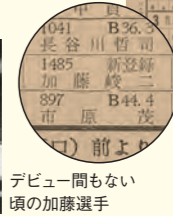
売上の集計風景(蒲郡ボートレース場)

## 加藤峻二選手



### PROFILE

1942年1月12日生まれ。1959年6月16日登録。登録第1485号。デビュー2日後の1959年7月26日に初勝利を収め、以来数々の重賞レースに出場。総理大臣杯、笹川賞などSGを3度制する。2010年6月15日現在の通算成績は勝率6.69、優出397回、優勝119回。G1競走5357回、SG競走980回出走。



デビュー間もない頃の加藤選手

1959(昭和34)年9月25日の出走表。第3レースに加藤選手の名前が見える。当時はモーターに「かわち」「たかさご」などの名称がついていた

西暦	年号	月	日	トピックス
1963	昭和38	4	1	連勝複式勝舟投票法の実施
1965	40	4	1	選手養成期間が従来の2カ月から5カ月に延長
1966	41	8	9	戸田ボートレース場で第12回全国地区対抗競走優勝戦が業界初のテレビ放映
		11	28	競走会が本栖厚生施設水上スポーツセンター(本栖研修所)を開設 選手、審判員、検査員等の養成をはじめ各種訓練を実施
1968	43	11	1	日本万国博覧会協賛競走を開催するための施行規則に関する特例の公布 1968～69年度に協賛競走を開催し、ボートレース界から21億円余を拠出
1970	45	4	1	選手の養成期間が5カ月から1年間に延長
			30	公営企業金融公庫(現「地方公共団体金融機構」)納付金制度の発足
1972	47	6	1	住之江ボートレース場で投票業務自動化を完全実施
		8	9	全協第2回臨時総会で学校法人自治医科大学に対し、同大学の奨学基金として「毎年3億円、10年間拠出」を可決

西暦	年号	月	日	トピックス
1973	48	11	15	沖縄国際海洋博覧会とB&G財団の海事思想普及事業協賛の特別協賛競走を開催するための施行規則の一部を改正する省令の公布
1975	50	12	30	住之江ボートレース場の1日の売上が公営競技で初の20億円突破
1977	52	12	30	住之江ボートレース場の1日の売上が公営競技で初の25億円突破
1982	57	8	9	業界初、尼崎、若松両ボートレース場で第28回MB記念競走(蒲郡)の準優勝戦と優勝戦の特別発売を実施
1983	58	6	14	ボートレースのシンボルマーク誕生
1985	60	5	26	平和島ボートレース場で業界初の電話投票を実施
1986	61	8	12	業界初、丸亀ボートレース場の場外発売場「ボートピアまるがめ」オープン
1988	63	4	1	レースのグレード制(SG/G I /G II /G III /一般の5段階)導入
		5	14	ボートレース映画「フライング・飛翔」が全国東映系映画館で上映

1978(昭和53)年10月10日、第25回全日本選手権競走(住之江ボートレース場)スタンドはお客さまで埋め尽くされていた

# 新時代に向けた取り組みが加速 ～いつでも、どこでも、誰もが楽しめるボートレースへ～



バブル経済の崩壊に端を発した、長期にわたる平成不況。勢いよく発展を続けていたボートレース業界にも少なからず影響を及ぼしました。ボートレースは今、業界初となる様々な施策を積極的に打ち出しながら、時代に対応した新しいボートレースへと変革する時を迎えています。

## 革新的な施策を次々に実行

平成になるとレジャーの多様化や景気の低迷などの影響を受け、1991(平成3)年度、史上最高となる2兆2,000億円の売上を記録後、レース場からは最盛期のような賑わいが見られる機会が徐々に減少していきました。そこでボートレースが再び多くのお客さまに注目され、親しまれる存在になるために、様々なアイデアが打ち出され、実行に移されてきました。

最初の試みは、投票をしやすくすることでした。すでにオープンしていた専用場外発売場「ポートピア」を各地に展開したほか、電話による投票やナイターレースなども実施し、投票できる時間や場所を大きく拡張しました。これらの取り組みは、2001(平成13)年に開始された公営競技界初となるインターネット投票や携帯電話での投票サービス開始によりいっそう強化されました。

また、新たなファン層を開拓する試みも始まりました。レース場で様々なイベントを開催したり、地元の学校に開放したりするなどして、ファミリー層へのアピールを強化。また、2009(平成21)年度よりスター選手育成制度を導入してメディアへの露出を増

やし、レーサーの魅力を広く伝えることで若いファンの獲得にも注力しています。

## 世界に広がる「BOAT RACE」へ

そして今、「BOAT RACE」は性別や世代、国籍をも超えた様々な人々に親しまれる、より健全なレジャー産業への発展を目指しています。「BOAT RACE」の名を冠して送り出したiPhone/iPod touch用のゲーム「Battle of 6 BOAT RACE」は、世界72カ国でダウンロードされるなど、国境を越えた広がりを見せています。

約60年前に産声を上げたボートレース。世界にも例のない、まったく新しい競技だったにもかかわらず、大きく飛躍してきました。今日では全国で24カ所のレース場や42カ所の場外発売場、そして自宅のPCや携帯電話から、いつでもどこでもボートレースを楽しめるようになっています。今後もボートレースは、より魅力あるレースと誰もが楽しめる身近な存在を目指して、将来に向けた様々な取り組みを行っていきます。

## 新規ファンの開拓と新たな観光スポットを目指して！「ボートレース国際化プロジェクト」 福岡ボートレース場(福岡県福岡市)

“ボートレースの国際化”に積極的に取り組んでいる福岡ボートレース場。日本生まれのボートレースを新規ファンの開拓と観光の新たな目玉にすることを目指し、場内整備をはじめイベントの開催など、外国人に向けた様々な活動を行っています。

### ■ 場内は5カ国語で表記

「アジアの交流拠点都市づくり」を施策として掲げる福岡市には、観光客を含め多くの外国人がいらっしゃいます。そう語るのは、外国人のお客さまに対するサービスを推進している福岡市経済振興局事業部の福永亮太さん。「海外からのお客さまの受け入れ体制は、2002(平成14)年ごろから整備が始まりました。場内の案内板の多くは、日本語・英語・韓国語・中国語・台湾語による表記を採用し、レース場内にはこれら5カ国語によるパンフレットがラックに並んでいます」。

### ■ 誘致活動も積極的に計画

日本人以外のファン層拡大のために、場内にある会議室を使ってユニークなイベントも開催しています。それは福岡在住の留学生に向けたボートレース初心者教室の開催です。「福岡のFM放送局と共同のイベントで、各国の通訳の方と一緒に、予想の仕方や舟券の買い方で基礎からボートレースの楽しみ方を知ってもらいます。講義の後には実際に舟券を購入してもらいますが、大変好評で皆さん夢中で楽しんでいますよ」と福永さんは笑顔で話します。このような福岡ボートレース場の取り組みには、立地のよさも後押ししています。「やはり、天神の繁華街から徒歩圏内という条件は恵まれていると思います。6月には、中国から来航するクルーズ船の乗客向けに誘致活動を行いました。上陸後の観光客が立ち寄る市庁舎にブースを設け、ボートレースを紹介。送迎や中国語での説明を行いました。皆さん大変喜ばれ、ひと味違った福岡観光を楽しまれたようです」と福永さん。



福岡のFM放送局と共同で行ったボートレース初心者イベント  
中国からのクルーズ船のお客さまをお迎えするブースを準備

### ■ ボートレースを海外でも紹介

一方で、国外のイベントにも積極的に参加して、“BOAT RACE”のアピールに力を入れています。韓国のプサンで開催された国際観光展や、台湾の旅行博などにブースを出展。韓国唯一のボートレース場があるミサリへ若手のレーサーを派遣したこともあるそうです。「将来は、日韓でお互いのボートレースファンが訪問し合うなどの交流ができたかと思っています。そして、外国人に限らず、ボートレースの奥深い魅力をいかにシンプルに初心者に伝えるかという課題にも取り組みたいですね」と福永さんは新たなお客さまの獲得に意欲を見せていました。



5カ国語で書かれた総合案内  
場内案内も5カ国語で表示



5カ国語で作られたパンフレット。左より日本語、中国語、台湾語、韓国語、英語。ボートレースの楽しみ方のほか、福岡の観光マップも掲載

西暦	年号	月	日	トピックス
1990	平成 2	5	11	財団法人モーターボート競走近代化研究センター(現「BOAT RACE 振興会」)発足
1992	4	10	22	江戸川ボートレース場で業界初のマークカード方式投票を開始(特観席内のみ)
1993	5	4	1	関東地区共通会員制電話投票制度発足
		10	2	広島市が宮島ボートレース場で1994年10月同市で開催されるアジア競技大会運営資金確保の一環として、1993年10月より1995年9月までの2年間、月間2日開催
1994	6	3	4	平和島ボートレース場に劇場型特別観覧席「東京テレシアター」竣工(会員制女性専用ルームも設置)
			6	「第1回モーターボート・クイーンコンテスト」を開催
1995	7	1	17	阪神・淡路大震災発生。この地震の影響により琵琶湖、住之江、尼崎の3ボートレース場が開催を中止。復興支援として、ボートレース界から1995年度に51億円、1996年度に20億円を拠出
1997	9	9	20	桐生ボートレース場でナイターレース初開催
1998	10	4	1	全ボートレース場の全レースの電話投票発売を実施
2000	12	2	9	施行規則改正で、三連勝単式・三連勝複式投票法(公営競技で初)および拡大二連勝複式投票法の発売が可能に
2001	13	3	10	「やまと学校」(福岡県柳川市大和町)開設
		7	10	日本初、公営競技界初のインターネット投票での発売が開始

西暦	年号	月	日	トピックス
		12	12	日本初、公営競技界初の「iモード投票」を開始
2003	15	3	20	公営競技界初、ネット銀行(ジャパンネット銀行)との提携により「即時入会・即時投票」が可能なインターネット会員募集を開始
2004	16	1	10	漫画「モンキーターン」がテレビ東京系列で放映開始
		5	13	業界初、唐津ボートレース場の前売専用場外発売場「前売場外ミニット」が唐津市ふるさと会館アルビノ内にオープン
		12	18	電話投票の早朝発売実施
2005	17	3	14	イーバンク銀行との提携により、「即時入会・即時投票」が可能なインターネット会員募集を開始
2006	18	2		国土交通省海事局長の私的諮問機関「モーターボート競走事業活性化検討委員会」を設置。同年7月に報告書がとりまとめられた
		8	8	専用場外発売場「前売場外オラレ呼子」(佐賀県唐津市)がオープン
2007	19	3	31	競走法令関係が45年ぶりに大幅改正
		11	30	財団法人日本モーターボート競走会設立
2008	20	4	1	都府県モーターボート競走会および社団法人全国モーターボート競走会連合会が解散

第4回  
**HOPE!**  
無限の可能性を秘めた  
スター候補★

# ゴールの瞬間まで ひたむきに勝利を追いかける

勝負勘に長けたレーサーとして高く評価されている平本選手。スター候補選手にも選ばれ、今後の活躍がますます期待されています。現役時代のレースをよく憶えているという植木通彦氏との対談から、夢を実現するための思いや、得意とする「追いつけるレース」の魅力などについて話していただきました。



スター候補選手 登録第4337号(愛知)

平本真之選手  
Masayuki Hiramoto

植木通彦氏  
Michihiko Ueki

## 「有名人になる」という夢をあきらめなくなかった

植木 平本選手は、どのような少年時代を送っていましたか。

平本 プロ野球選手にあこがれていて、小学生の頃からずっと野球を続けていました。サインを求められるような有名な野球選手になりたかったですね。その時に備えて、ボールにサインを書く練習まで真剣にしていました(笑)。

植木 私も含めて、野球経験があるボートレーサーは多いですね。有名になりたかったということは、人前に出ることが好きな性格だったのでしょうか。

平本 もともとは恥ずかしがり屋でした。ただ、中学時代に始めたバンド活動の影響が大きかったですね。文化祭などでステージが上がって歌っているうちに、人前に出ることが気にならなくなってきたのです。ボートレーサーとなった今、大勢のお客様の前で緊張しないで走ることができるのも、おそらくバンド活動での経験が役立つのだと思います。

植木 そんな平本選手は、高校生活を終えてからやまと学校を受験したそうですが、そもそもボートレーサーになろうと思っただきっかけは何だったのでしょうか。

平本 父親がボートレースのファンで、小さい頃に何度かレースを観戦したことがありました。その父がボートレーサーという職業を勧めたのがきっかけです。高校卒業を控えて自分の将来を見つめた時に、やはり「有名人になる」という夢を追いかけたい、そしてボートレーサーなら、自分の小柄な体格を野球よりも活かすことができると思ったのです。入学試験には2回落ちてしまいましたが、決してあきらめずに働きながら再挑戦し、ようやく合格することができました。その時は、あまりの嬉しさに何度も飛び跳ねました。

## ボートレーサーに“なりたい”ではなく“なる”という強い気持ち

植木 夢をあきらめることなくボートレーサーになるための第一歩を踏み出したわけですが、訓練生活は非常に厳しいといわれています。もちろん全員がプロのボートレーサーになれるとは限りません。“プロになれる”という手応えはあったのでしょうか。

平本 やまと学校を受験すると決めた時から、当たり前のように自分はボートレーサーになると思っていました。ボートレーサー以外の姿はまったく想像していませんでした。特に根拠はありませんでしたが、不思議なことに、“なりたい”ではなく“なる”という確信がありました。



## 平本選手の 生い立ち、プロになるまで

プロ野球選手を目指して幼少時から野球を続けていたほか、中学生の時にはバンドを組んでプロデビューを夢見るなど、有名人へのあこがれがあった。ボートレースを初めて観たのは小学生の頃で、ファンの父に連れられてレース場に行っていたが、選手になるように言われ続けたのが嫌だったという。

高校卒業時にボートレーサーの道を父から改めて勧められ、受験を決意。やまと学校へは3回目の受験で合格した。不合格になった時も、自動車工場で働きながら次の試験の準備をしたという。

訓練生時代には30人の訓練生をまとめる小隊長も務め、「胃の痛くなるような」経験をしながらも訓練生活を全うした。やまと学校での第4回リーグ戦で優勝するなど、訓練生の頃から将来を囁きされていた。2005年3月に選手登録。同年の5月にデビューを果たした。

植木 ボートレーサーとして活躍している人々には、実は1つの共通点があると思います。それは、平本選手のように自分が将来プロになることを信じて疑わないということです。野球ボールのサインの話にも通じますが、自分の夢や目標に対して、とても真剣に向き合っていますね。

平本 自分としては、できるだけ夢や目標を持つべきだと思います。訓練生時代には、植木さんのようなボートレーサーになるという目標を持っていました。それがあったからこそ、どんなに厳しい訓練でも壁は感じませんでしたし、目標の実現のためにはここでつまずいている場合ではないと、強い気持ちを保つことができました。

植木 今頑張っている訓練生にも聞いてもらいたい言葉ですね。さて、2005年にやまと学校を卒業し、晴れてボートレーサーになった平本選手ですが、デビュー戦のことは憶えていますか。

平本 展示航走の時までは緊張しましたが、その後はリラッ



### 平本選手の プロボートレーサーとしての活躍

わずか2走目にして1着を獲得という衝撃的なデビュー戦を飾った後、2年後には初優出、その翌年には地元となる常滑で初優勝を果たすなど、レーサーとして着実にステップアップしている。級別もデビューから2年半で初めてA1に昇格し、翌年からは定着。後方から追い上げるレースを信条としており、2連対率・3連対率の高さにも定評がある。2010年6月15日現在の通算成績は勝率6.06、優出28回、優勝4回。



### 平本真之選手

Masayuki Hiramoto

1984年5月5日生まれ。愛知県出身。愛知支部所属。身長159cm、体重51kg、血液型A型。登録期：96期。登録番号第4337号、A1級。

クスしてレースに臨むことができたと思います。たまたま2走目で1着を獲得することができましたが、その時はホッとしましたね。大勢のお客さまの前で走ることができて気持ちよかったです。を憶えています。

### 存在感のあるボートレーサーを目指して

**植木** 2007年に初優出、その翌年には初優勝を経験して、順調にキャリアを積み重ねています。自分の中で転機となったレースはありますか。

**平本** 昨年のびわこボートレース場で行われた新鋭リーグの予選です。内側から強引に行ってしまったと後悔していたところ、大先輩の元ボートレーサーで解説者の長嶺さんに「あれでいいんだよ」と言われて、レーサーとして幅が広がったように思います。それまでは他のボートに気を遣いすぎていたところもあったのですが、アドバイスをもらってからは強気で仕掛けられるようになりました。

**植木** 先輩レーサーも含めて、周囲の助言は自分の引き出しを増やすために不可欠です。解説者の方々からは、平本選手は勝負の駆け引きが上手く、攻めどころで素早く突いてくるレーサーとしてよく名前が挙がっているそうですよ。

**平本** 名前を挙げていただけるのは嬉しいことですが、自分としてはまだまだミスや課題が多いと思っています。レースに自信が出てきたのも最近のことで、A1級に上がった後にすぐA2級に落ちてしまった時もあり、伸び悩みを感じることもありました。

**植木** 伸び悩んでいる間というのは、実は着実に成長しています。たとえば、勝率6.5を記録した次の期も勝率が変わらなかったとすると、一見停滞しているように思えますね。しかし、それは研究や警戒をされた上での6.5なので、最初の数字とは重みが違います。だから焦らないでいいと思います。目標に向けて努力し続けていればやがてジャンプアップできるものなのです。

**平本** 伸び悩みを感じた時に、心構え次第で変わってくるといことですね。それから、コミュニケーションが苦手ということもあって、先輩方との接し方にも苦労しているのですが。

**植木** 何よりも、自分の存在を相手にわかってもらうことが大切です。私も人づきあいは下手だったので、ひたすら練習に打ち込みました。そうやって練習漬けの毎日でした。

**平本** 今の自分は、A1レーサーとして知名度も存在感もまだ足りないと感じています。その点でも少しずつ努力を重ねて、現役時代の植木さんのように存在感のあるレーサーを目指したいと思っています。

### レースの最後までお客さまを楽しませたい

**植木** ところで、平本選手は自身の走りをどのようなスタイルだと認識していますか。

**平本** 道中でより強さを発揮するレーススタイルが理想です。後ろから積極的に追い上げることで、前を走るレーサーを常に脅かしていきたいと考えています。ですから、もっとターンが上手になりたいと思いますし、着順はもとよりレースのタイムも意識しながら走っています。

**植木** ボートレースは3周あるにもかかわらず、勝負のすべてを最初の1マークにかけるレーサーは多いですね。お客さまは、2マークはもちろんのこと2周目も3周目も見ているのですから、最後まであきらめないでレースをするのは重要なことだと思います。

**平本** 自分も植木さんとまったく同じ考えだったので安心しました。後ろの着順で終わりがたくないという気持ちは当然ありますが、それよりもお客さまに見られているという自覚のほうが強いです。お客さまから「走りに粘りがある」と言われたこともありますし、あきらめないレースは自分の大きな持ち味です。お客さまのためにも、最後まで見応えのあるレースをしたいと思っています。

**植木** 平本選手の人間性にも通じる、決してあきらめないスタイルというのは、レーサーとして大きな個性になると思います。やはり同年代のレーサーは意識しますか。

**平本** 同期の新田雄史選手や篠崎元志選手の存在は意識しています。彼らと比べると自分はまだ格下なので早く同じステージに追いつきたいという気持ちは強いですし、それと並んで新鋭レーサー全体でもボートレース界を盛り上げていきたいという思いは強いです。

### 平本選手との対談を終えて……植木通彦

有望な若手レーサーとして周囲の評価も高い平本選手。夢や目標に向かって真っ直ぐに進んでいく姿は、彼の理想とする「追い上げるレース」のスタイルにも表れていると思います。その一方で、コミュニケーション面での悩みも感じているようですが、若い頃は、レーサーとしての引き出しをいかに増やすかが大切です。そのためにも、いろいろな人との出会いを通じて多くのものを得ていってほしいですね。



### 植木通彦氏

Michihiko Ueki

1968年4月26日生まれ。福岡県北九州市出身。O型。登録第3285号。「艇王」「不死鳥」として知られる。通算成績は4,500走1,562勝。勝率7.58。優勝74回。2007年7月に現役を引退。



### 今回対談した 船の科学館は……

1974年に開館。海や船の文化をテーマにした海洋博物館で、海運や造船など、海や船に関する様々な科学知識が学べます。開館にはボートレースの収益金の一部が使われ、また現在も運営費の一部に活用されています。



〒135-8587  
東京都品川区東八潮3番1号  
TEL:03-5500-1111  
<http://www.funenokagakukan.or.jp>

このコーナーではボートレースを様々な分野で支えているプロフェッショナルにご登場いただき、その仕事の内容や役割についてご紹介します。

お話をうかがったヤマト発動機株式会社の橋本光夫さん(製造部第二課係長：左)と加藤英昭さん(営業部営業課：右)



## 数ミリ・数グラムという世界で 匠の技がボートを仕上げる

### ヤマト発動機のボートレース機器製造

群馬県太田市にあるヤマト発動機株式会社は、ボートレース用のボート、モーターなどを製造している日本で唯一のメーカーです。公正なレースの実現には、ボート、モーターを規格通りに製造する必要があり、そのためにさまざまな取り組みがなされています。

ボートは全て納品される前にボートレース場による厳格な検査を受ける。何重もの社内チェックを行っているとはいえ、緊張感が走る



### 木材を組み合わせて造られるボートレース用のボート

「あまり知られていないことですが、全国のボートレースで使われているボートは、実はすべて木造なのです」。そう話すのは、ヤマト発動機(株)製造部第二課係長でボートの製造に関わっている橋本光夫さん。太田市にある同社の工場では、YM-730と呼ばれるボートをはじめ、モーター、プロペラなど、ボートレース用の製品を多岐にわたって製造しています。

ボートが木で造られている理由はいくつかあります。営業部の加藤英昭さんによれば、「ボートの素材には、衝撃に耐える十分な強度と、水面でのスピーディーな動きを実現する軽さが求められます。木材はこれらの条件を満たしているほか、造りやすさという点でも優れた材料なのです」とのこと。日本全国には現在24のボートレース場がありますが、レース場では、ボートの安全性を保ち、経年による個体差が生じないように、所有している60隻ほどのボートを毎年すべて新品に入れ替えます。それらのボート製造を一手に引き受けているヤマト発動機では、年間1,500隻にも上るボートを製造しています。

### 機械より正確な匠の感覚で 季節や天候に応じた加減を行う

公正さが第一に求められるボートレースでは、すべてのボートが同じ性能を発揮するように、サイズや重さなどが厳格に定められています。たとえば、約200種類のパーツを組み合わせて造られるボートは最終的に68~69kg台の重量になりますが、許される重さの誤差はわずか数百グラム。全長や全幅など外形寸法にいたってはわずか数ミリです。全国のレース場に納品する全てのボートを、この規格内で造る必要があります。この数ミリ、数グラムという、極小の世界での精密な微調整を実現しているのは、ハイテク機械だけではなく、熟練された匠の技によるものなのです。

ヤマト発動機のボート造りでは、ほとんどの工程で人の手が入っています。各パーツの製造段階では大型機械やデジタル機器を使用していますが、最終的には人間の感覚で調整しなければ、規格をクリアするボートには仕上がらないといいます。「カンナを使う時は0.1mm単位で船体を削りますし、塗装工程でも細かく研磨しながら調整します。季節や時間帯、天候などによって素材は変化しますし、それに



### ヤマト発動機株式会社 [会社プロフィール]

ボートレース用のボート、モーター等を生産している、全国で唯一の企業。ほかに、プロペラ、ユニフォーム、消波装置など、ボートレースに関わる様々な専門機器や用具を製造・販売している。1957年の創業以来その品質は高く評価され続けており、現在もボートレース業界の発展のため日々研究開発を進めている。

●住所：群馬県太田市六千石町214



プロペラは一つひとつ人の手で研磨される(写真左)。重さやバランスなどを慎重に確認しながらの作業が続く(写真上)



厳しい検査を経て、全国のボートレース場に送られるモーター

## ボートレース用ボートができるまで

### ○ 部品加工

木材を切り出しパーツに加工。熟練の手作業により均一なパーツを作る



より複雑な加工は機械が対応(写真上)。出来上がったパーツはグラム単位で重さ分かるように順番に並べられ(写真下)、ボートの重量が均一になるよう組み立てていく

### ○ 艀装(ぎそう)\*

ソフトパウやフェンダー、金属部品、ゴム系部品が取り付けられ、ボートが完成



\*艀体が完成した後、就航に必要な様々な装備を船に施すこと

### ○ 塗装

下地、塗装、研磨、乾燥を繰り返し、丁寧に仕上げられる。ロボットも使用するが、細かなところは手作業で行う



### ○ 組み立て

パーツを接着、ビス止め、デッキなどを取り付け、組み立てが完了







● 日本財団に関する情報はこちらから

➔ <http://www.nippon-foundation.or.jp/>

● 日本財団会長 笹川陽平ブログ

民の立場から公への貢献をモットーに内外の現場で公益活動を実践。年の三分の一を海外活動に充て、海外情勢や時事問題など多角的視点から情報を発信しています。



➔ <http://blog.canpan.info/sasakawa/>



## BOAT RACE 津

全国で最初に認可を受けた歴史のある津ボートレース場は、昭和27年7月4日、岩田川河口でレースのしぶきを上げました。近年、改装されたばかりのクリーンで広々とした場内の1階には、3代目主人が仕切る「めん処まるいち」があります。松阪牛を使った「牛すじ」や、常連が舌鼓を打つ「伊勢うどん」「いわし寿司」など、地元の味が楽しめます。

ADDRESS ● 〒514-0815 三重県津市藤方637

ACCESS ● 津駅(JR、近鉄)、津新町駅(近鉄)より無料バス。伊勢自動車道津I.C.、久居I.C.より自動車で約20分。



〒108-0073 東京都港区三田3-12-12 笹川記念会館 TEL.03-5232-2511 FAX.03-5232-2519

BOAT RACE 振興会HP ➔ <http://www.kyotei-pr.jp/>

オフィシャルWEB ➔ <http://www.kyotei.or.jp/>