

## セット交換のその後

8月号で書いた「セット交換はやめるべきだ」の記事には大きな反響があった。6月の尼崎・グラインドチャンピオンで24人がセット交換を行い、ほぼ全員がパワーアップに成功。この異常事態が記事を書きかけになった。その後、尼崎ではセット交換が続き、合計では44基にセット交換が行われた。

もちろん当欄だけではなく、様々なメディアでこの話題は取り上げられた。その影響もあったのか、7月の大村・オーシャンカップではセット交換が事実上、禁止になった。鳴門ではある程度の調整、整備を行った後でしかセット交換はできなくなつたし、各場でも様々な対応がとられている。

大村での選手の反応は、おおむね好意的なものが多かった。尼崎のSGではセット交換をしていないエンジンを「純正」と呼んだが、純正とセット交換をしたエンジンとは明らかに差があった。「これではエンジン抽選の意味がない」という選手も多かった。また、セット交換で激変したエンジンも

多かった。現在、尼崎のEースは4号機だが、これは土屋智則がグラインドチャンピオンを優勝したエンジンだ。元々、悪くなかつたが、予選ラストの4日目にセット交換を行い、さらにパワーアップ。その後、4節使用して2回優勝している。

ここまでセット交換が流行した背景には現行エンジンと、旧エンジンの性能差があると記者は考えている。ある選手は「前のエンジンのガワ（シリンドラーケース）がいのだと思う」と話していた。ただ、エンジンの性能差問題は来年になれば解決するだろう（さすがに2年続けて、今年ほど差が出るとは考えにくい）。もう一つのセット交換の問題は前回のEース機の部品が誰の手に渡るのか、という点だ。大村には、前回、19号機という絶対的なEース機があった。しかしオーシャンカップでは「セット交換なし、スリーブ交換なし、キャリアボデーの交換は抽選」という条件が設けられ、19号機の部品でセット交換を行うことができなかった。その意味でも多

くの選手が規制に賛成したのではないか。

ただ、Eース機の部品問題は来年以降も続いていく。「セット交換」を抽選にしたところで、前回の抽選の意味がなくなるのは同じだ。9月号では、Eース機など上位機の部品でセット交換を行う場合、中間整備で行い、選手が前回の抽選で引く方法が公平ではないかと書いていたが、記者は一番公平なのはセット交換をやめることだと考える。部品をセットで残すのではなく、各部品をバラバラにして整備に使用すればいいのではないか。もちろん、各部品が前回のEース機の部品だとは分からないようにしてだ。これなら純粹に整備の技術が試されることになる。また、8月号では松井繁の「あんな恥ずかしいことできへん。SG用（いいエンジン）残す必要なんかない。あんなもん整備でも何でもない」という発言が話題となった。ただ、これは松井の個人的な意見であって、記者は松井が善で、セット交換をした選手が悪という考えは全くない。セット交

換自体はルールを守った正当な整備だ。ここまで注目されてしまったのは旧エンジンと現行エンジンの性能差が一番の問題だと考えている。

実際、松井も5月の多摩川・オールスター3日目にセット交換を行いパワーアップに成功している。そこで旧エンジンと現行エンジンの差を肌で感じ、セット交換を封印したのではないか。今年はい走もしないままセット交換を行う選手も多かった。交換すれば性能が上がるのだから当然だろう。一方、ある程度調整をした後、最後の手段でセット交換と考える選手がいるのも事実。どちらがいい、悪いではない、考え方の問題だ。

年末のグランプリではどのような運用になるのか。もし、前回のEース機の部品が残されておれば、セット交換が可能ならば、ベスト6のエンジン抽選アドバンテージも意味のないものになってしまふ。「セット交換をやめるべき」という記者の考えは乱暴かもしれないが、公平ではあると信じている。

## 艇言

報知新聞

藤原邦充

藤原邦充（ふじわら・くにみつ）  
1974年生まれ 50歳

香川県観音寺市生まれ。近畿大学を卒業。就職浪人の末、98年に報知新聞入社。芸能社会、中央競馬、ボートレース（1年だけ）、一般スポーツ担当を経て05年から2度目のボートレース担当に。競輪担当になって観音寺競輪を取材することが夢だったが、無念の廃止に。

