

井上泰宏(いのうえ・やすひろ)

1986年生まれ 37歳

福岡県北九州市出身。大学卒業後ボートレース関係の会社に就職。2015年から日刊紙記者として若松ボートを担当後、20年から芦屋ボートに常駐。趣味は釣り。車のシート下に餌が転がり込んだことに気づかず、しばらく異臭を放ち続けたのがトラウマ。

大物の予感！ イケメン記者の



no.17

レーサーに必要な3要素

A1、2級とB級の差は…

ボートレース界の華はSG9大会にプレミアムGI、各レース場の周年記念などの特別戦。多くの選手が最高峰の舞台での活躍を目指してボートレーサーを志してレースを行うのですが、実のところ大半は一般戦です。その一般戦のおよそ半数がB級レーサーなので、開催を支えるのは彼らだという見方もできます。全選手中で勝率上

位20%がA1級、それ以下の20%がA2級で、B級の比率は60%。さらにA1級レーサーがほとんど休みなくどこかで行われている特別戦を走るので、こうなるのは当然のこととも言えます。

A1、A2級とB級の差はどこにあるのでしょうか。10月末で期末のシリーズで芦屋を走っていた長谷川充選手から、当然ではあるけど「なるほど」と思わせられる話を聞かせてもらいました。「勝率

が3点台とかの後輩に昔からよく言うんです。ボートレーサーには大きく分けて3つの要素が必要。S力、ターン力、調整力の3つそろっている選手がSGやGIで活躍できる。2つあればA1級になれるし、どれかひとつでも1600人いる選手の中で秀でた部分があればA級にはなれる。まずは何かひとつでも自信を持てるようになるなさいって」。才能なり努力量の差はあるにせよ、トップレーサーもデビューしたての新人レーサーも日々努力して技術を磨いています。「スタートはそうでもないしエンジンをめっちゃくち出すこともなかったけど、ゲージに合わせてきれいにペラを叩くことはできたしターンはそこそこ自信があった」と、7回のA1級を含め、44期連続A級をキープしていたこともある長谷川選手の言葉だから

こそ説得力があります。

「年を取ってきてターンも遅くなっちゃったからこんな点数(新勝率4・78)になっちゃっているんだけどね」と、1月からのB級降格を自虐混じりの冗談にして会話にオチも付けてくれましたが、芦屋のその節ではしっかり予選を突破。半年でのA級復帰に期待しています。

単価よりも数?

A級とB級の差を痛感した経験話を話してくれたのが大場広孝選手です。2022年は年間293走、昨年は290走とその間にずっとB級で走っていたにも関わらず、「今年は少なかったですけど、追加員みたいな感じになっていましたからね。2年連続で5、6節は追加で走ったと思いますよ」とかなりの出走回数を稼ぎました。



長谷川充



大場広孝

そんな時にふと年間獲得賞金額をみる機会があり、田頭実選手とほとんど同じだったそうです。今年4月の1回だけですが、ここ数年は毎年2〜3回のFをしてしまっている田頭選手は稼働日数が少なくなってしまう。それでも「僕がSを行かなくなるとお客さんに申し訳ないでしょう」と、Fのリスクを背負って攻める姿勢があるからこそ1着をズラリと並べることが多々。田頭選手はA級を維持しているにも関わらず22年が225走、23年は173走と大場選手とは大きな差があります。「僕はこれだけ走っても優出できるのが年間2、3回程度。僕みたいなタイプがB級で田頭さんと同じぐらい稼ぐには、これだけ走らなきゃいけないんですよ(笑)。それに一度稼ぐと税金を払わなきゃいけないから次の年も馬車馬のように働かないと」。

生き残るための最善手

それでも真剣勝負の世界ですから、質より量と手を抜くようなことがあっては勝てません。そうなる稼ぐこともできません。そこで重量級の大場選手がたどり着いたのが高回転域のペラ調整なのです。「絶対と言っているほどペラは叩きますね。次に引いた人は大変かも。前に藤田美代さんが僕の後を引いた時は『ペラを叩き過ぎてテニス肘になった』と言われました(笑)。藤田さんなんて女子の中でも軽いミニママな選手だから余計にそうなりますよね」というほどに他の人との差が大きな調整で求めるのはターン回りや出足。「伸びは付いたらラッキーとしか思っていないので、伸びていたらエンジンが伸び型ということ。最近でそのまま乗ったのは昨年9月の三国ぐらい。周年の次の開催で岩瀬裕亮選手が乗ったエンジンだったんですけど、あれは良かったですね。優出はできなかったけど、選抜1着で終えることができました」と、エンジン素性を見極めるためにも分かりやすい部分があります。

同じようなことをしているのが、同じ福岡支部の後輩でもある植田太一選手。大場選手のペラと似た感じだったのを見て「こいつもやっているな。やっぱりそうなるよね」と納得したとのこと。伸び型や出足型と様々な調整方法を

持っていないも使いこなせるようになるのが理想的という考えもあるでしょう。ただ、ずっと同じペラで走る利点もあります。「同じ調整をしているとSの見え方もほとんど一緒で行ける。ただでさえ回転を上げているからこそこ行き足は来るし、そこからエンジン素性の差と気象条件に合わせていくんです」。大場選手が最後にFをしたのは21年の9月。これだけ多くのレースを走りながらもS事故を起こしていないので、信憑性も上がります。

長かった3年間を越えて

大場選手と話したのは11月中旬の芦屋だったのですが、ぼつりと「やつと、もう少しで長かった3年が終わりますよ」とこぼしました。1年ではなく3年? と不思議に思っていると「22年が前厄、昨年が本厄、今年は後厄でしたから」と説明してくれて納得。この3年間でレースに支障が出るよう

な大きなケガはなくても、細かなケガが多かったようで、レースの前後は毎回メンテナンスを含めた治療もおこなっているとか。1月以降は厄から解放された大場選手にも注目ください。

各地で新人レーサーがデビュー

11月は各地で135期の新人レーサーがデビュー。芦屋では山下心一選手が夢への第一歩を踏み出しています。初戦で一時は3着を走るなど、養成所でチャンプ決定戦まで進んだ実力をちらりとのかせてくれましたが、結果は全て6着。それでも「練習とレースでは全く違いますね。プロとの差を思い知らされました。少しずつスピード感や走る位置などに慣れていきたい」と初々しく前を向いていました。憧れは福岡支部のレジエンドでもある植木通彦アンバサダー。植木さんのようにSG戦線での活躍を期待しています。



山下心一