

端艇部

設立	1942年1月
部長	活動停止中で不在
現在の部員数	活動停止中(2013年4月現在)
OB/OG 会代表者	岡崎 峯夫
OB/OG 会員数	147人

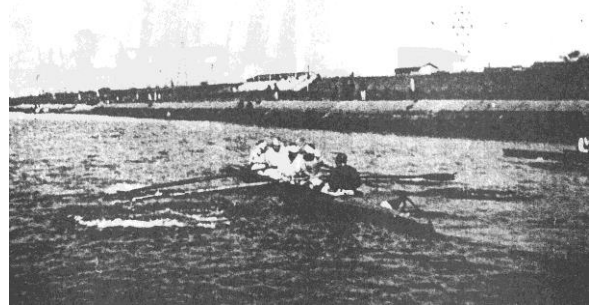
近代の漕艇競技は18世紀初めに英国で始まり、プロを排しアマチュアリズムを標榜したレースは1840年に始まる。

漕艇競技は吹きさらしの水面上というオープン・スペースで、人力のみにより船を進めその速さを競うもので、そこには速い船足を追求した艇、その艇のパフォーマンスを最高に発揮するクルーというマン・マシン・システム、さらにクルーには周囲の状況や自然条件の変化に対する対応力が求められ、この競技を愛する人々の間ではオアズマンシップが醸成される。オアズマンシップとは、本来の英語の意味では操船技術のことであるが、スポーツマンシップと同様、このスポーツを愛し、ルール・マナーを守り、競技相手や運営スタッフに敬意を持って行動するフェアプレイの精神、全力でベストを尽くすロウアウト精神、チームワークといったことを体現する全体像を指す。理工学部体育会端艇部は、水面を疾走する爽快感、速さを競った達成感とともに、このオアズマンシップへの傾倒を共有しようとする人々の集まりである。

本稿では、理工学部端艇部の歴史を藤原工大にさかのぼって記述すると共に、1951年のオリンピック・メルボルン大会で使用された「KEIO号」が、当時の工学部の教員と学生との協力によって設計されたことにも触れる。

創部期 藤原工業大学時代

学生スポーツの花形、漕艇は創立直後の本学にあっても導入される機運にあった。藤原工業大学豫科誌第貳號によれば、1941年(昭和16年)11月早稲田理工とのレースの後、豫科會が設けた祝勝



クラス対抗ボートレース(1942年多摩川)
第4期生の記録(2000)より

会で井を食べながら佐伯、中村が端艇部創設を宣言し、年明けの三学期(1942年)に創部した(部長:教員酒井)。1942年6月、全塾の水上運動会にて緒戦に臨んだが、未経験者が多いことと練習期間の短いことで、シェル艇の安定まならず漕力を船足に活かせず、文学部に惨敗を喫した様子が記されている。その後陸上トレーニングを積み8月下旬には神宮大会に向け多摩川で練習を開始した。

『豫科誌第貳號』の端艇部の項に「我が工大端艇部は新進母校とともに永久に向上の一途を辿るものである」と結ばれており、惨敗の悔しさ、漕艇の心地よさと奥深さなどに目覚め、漕艇に引き込まれてゆく様子が垣間見られ共感を覚える。

1942年11月には多摩川でクラス対抗の競漕が行われ、1943年7月にも引き続き行われた。

1943年になると「軍当局後援の学徒決起大会」、「第一陸軍造兵廠にて実習」など、軍事色に染まった行事が多く見られるようになり、当時の趨勢からすればこれらに時間を割かざるを得ず、学業、自主鍛錬の機会が脅かされ始めたことがうかがえる。それでも、4期生坂田の記録によれば、7月

24、25日にはボート競技があり参加している。体育会の多摩川の艇庫は1945年5月に戦災により焼失。

1944年以後は勤労働員、各学部の疎開、空襲と他の例に漏れず活動は不如意となり、端艇部の再興には1962年までの時間を必要とした。

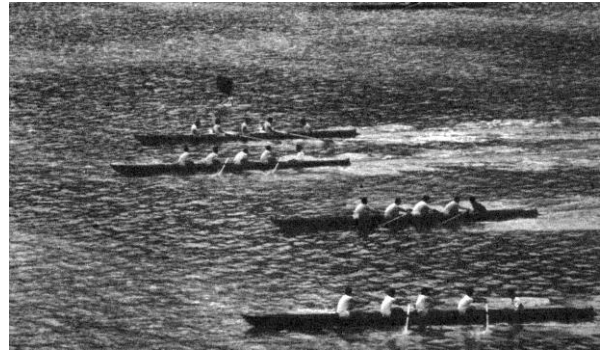
小金井時代前期

(1962年～1963年頃)

理工学部体育会史からはそれるが、工学部端艇部が再興されるまでの間に塾体育会端艇部においては1956年、メルボルン・オリンピック日本代表(準決勝進出)、1957年、第26回早慶レガッタでの「あらしのボートレース」として国語の教科書に取り上げられた名勝負があったことを記しておきたい。

工学部において端艇部の活動が途切れている間にも塾体育会端艇部(通称「本チャン」)で活躍していた工学部生がおり、工学部端艇部OB会に名を連ねて頂いている。今村雄二郎(電気13期)および、別項で詳記する、メルボルン・オリンピック代表を決める京大戦での使用艇「グルノーブル号」の設計者でオリンピック使用艇「KEIO号」設計・建造の工学部チームの一員だった小幡一雄(機械16期)である。

1961年水上運動会に工学部から計測22期、岡崎、信岡等のクルーが参加、その後端艇部創設の話が盛り上がり、岡崎、信岡、中村、新名等により、同好会のような形で端艇部を立ち上げた。部長は機械工学科佐藤武助教授であった。岡崎が端艇部を立ち上げるに当たっては、メルボルン・オリンピック日本代表クルーのキャプテンだった須永先輩に「工学部へ進んだのならボートをオール等も含め全体的に研究できる体育会組織を作れ」と言われたことも推進力だったと聞く。ここにも、後に詳述するオリンピック出場に際して採られた他校に例のない医・工連携の思想が続いている。



理工系ナックルフォアレース(1962、相模湖)

1962年、22期 岡崎・信岡、中村、新名、機械23期 高尾・荒牧等により体育会に加入、工学部体育会端艇部が再興された。かくして工学部体育会端艇部の再興は漕艇の醍醐味を改めて工学部内に招来した。

1962年

体育会に参加した初めの年でもあり、艇一杯、オール一本なしの“0”からのスタートであり、漕艇経験者のリードで活動を開始した。用意できていたのは、バック台4(あるいは3台か)であった。

「23周年工学部祭」における小冊子(1962年6月24日)によれば、ダンスパーティーの開催や、盆暮れ時期に贈答品配送のアルバイト等で資金集めを行った。日曜に相模湖で神奈川県漕艇協会のナックル艇・オールを借り漕艇練習、平日は、グラウンドおよび多磨霊園で陸トレを実施し、技術と体力を鍛えた。8月は、瀬田・琵琶湖漕艇協会艇庫で1週間の合宿を持った。漕艇練習中先輩艇に煽られて自艇のペースが乱れた。コックスも含め新人クルーは冷静さを失い、司令塔たるべきコックスはクルーからの信頼失墜。この経験が後のレース運びに大いに役立った。秋の対成蹊大学レースに備え、相模湖で合宿。午後の実験のデータを持ち帰り、合宿所でレポート作成をすることも度々あった。練習の甲斐あり、初戦を勝利で飾れた。一方、理工系大学のナックル・フォアのレースでは、大



相模湖合宿での練習風景(1964)



再興期の端艇部員
(22期卒業アルバムより 1964)

同工大のマコン型オールでのパワー・ローイングにびっくり。

1963年

春休みに琵琶湖漕艇協会艇庫で合宿。待望の新調オールを浜大津の造船所へナックル艇で受け取りに行った帰路、吃水が上がっているところへ比良嵐が強くなり、リガーに当たった波が艇内に入ってくる。“沈”の危機(早慶レガッタでの慶應艇の浸水はこれか)。葦の中に艇を入れ避難。後で思えば危機管理に対する良い経験だった。

通常のトレーニングは、平日に陸トレ、休日に相模湖での漕艇練習。アルバイトも相変わらず盆暮れの配送。夏合宿は福島県茨野の阿賀野川、秋は相模湖合宿を経て成蹊戦で、2年連続の勝利であった。その後、民家に寄宿しての戸田合宿を経てレースに出場。残念ながら、この時の詳細な記録が残っていない。

小金井時代後期

(1964年～1971年頃)

1965年～

再興後3年目を過ぎた頃になると端艇部としての目的意識が根付き、それとともにトレーニングの内容も「爽快感を得るためのもの」から「強くなるためのもの」に進化していった。

1966年早慶レガッタが戸田コースから川コースへと変更される期をとらえ、理工戦を加えることを提案し承認された。川でのレースは戸田コースなどのように整備されている訳ではない。直線のコースと違い蛇行していることから、オールを炭素繊維で固め早稲田艇との接触に備え、早稲田理工とのレースに挑んだ。クルーはC村上、S柳瀬、3柘植、2小山、B許斐、工学部として初めて参戦した慶早戦であったが、キャンバスの僅差で敗退した。このときの部長は佐藤武助教授、コーチは剣持忠雄であった。

1967年の荒川における慶早レガッタで初勝利。クルーはC村上、S北村、3木内、2井上、B手塚。しかし翌日、早稲田クルーは前日の食あたりで体調を崩したためだと言われ、ちょっとがっかりしたことを覚えている。

普段の陸トレは、小金井校舎に隣接する多磨霊園を周回することから始まるのだが、なぜか履物は皆が“ぞうり”で、靴を履いた記憶はない。ただ相模湖合宿での2時間マラソン(津久井湖方面へ向け2時間走り続ける)では靴を履いたが、足にいくつものまめができ治るまで大変だった。陸トレできつかったのは夏の福島県茨野の合宿で、特に炎天下、校庭でのスクワットはきつかったが、肩車する相手が重量級だとさらにこたえた。この陸トレは暑さというおまけがつき、精神面も鍛えてくれた。

1968年秋の理工系レース

慶應の他、早稲田、東大、東工大、中央、成蹊

が参加しての 6 杯レースであり、戸田コースにて 1,000 m で競われた。艇は体育会の Cap Artemission を借用した。クルーは C 荒木、S 紺谷、3 船木、2 山内、B 丸山。出足良くトップに立ち、700 m 迄は先頭を切っていたが、終盤、中央に捉えられ、結局 2 位でゴールした。

遠漕記

レース以外に荒川、江戸川を結ぶ遠漕を行った。

第一回

1965 年 11 月末、フォア 2 艘、参加者 12 名。日帰りで、慶應艇庫(戸田)より荒川を下り、江東区の砂町辺りから運河伝いに西航し、豊洲辺りのお台場の一つに上陸して昼食をとり、隅田川をさかのぼって向島 → 尾久 → 岩淵水門から荒川に入り → 赤羽 → 戸田へ帰ってきた。

第二回

1966 年 11 月末、相模湖艇庫(神奈川県)より借用し、小山君の実家のトラックで陸送した艇と体育会の艇、シックス 3 艘で実施した。参加者は 24 名。荒川を下り堀切近辺から綾瀬川伝いに中川へ出て、さらに運河伝いに江戸川へ入り → 江戸川をさかのぼって柴又(対岸は松戸市) → 江戸川をさらにさかのぼり、遠漕のハイライトである流山の段差激流に挑戦 → 野田市郊外で宿泊。流山の段差では、ブレードを壊してしまったので古いオールに変え、コックスの後ろに乗っている交替漕手や荷物も降ろして力漕。しかし、数度の挑戦も空しく流山を突破できない艇もあった。

2 日目は野田から往路と逆コースを辿り、江戸川の流れに乗って快調に下り → 中川、運河を経て昼食後に荒川へ。荒川では流れをさかのぼると連日の疲れで艇速が落ち、千住辺りでは先行クルーと後続クルーでかなり距離が開き、鹿浜橋付近では晩秋の夕陽にオールの背が映え、最後のクルーの戸田到着は日没後の暗闇だった。



第一回遠漕。豊洲周辺での休憩(1965)



第二回遠漕経路(1966)

(荒川-江戸川を経て千葉県野田まで)



第 2 回遠漕江戸川中州での昼食(1966)

第三回

1967年11月末には、岩沢／村上(1969年卒)、紺谷(1970年卒)が、体育会端艇部5泊の銚子遠漕に参加した。遠漕は練習やレースと異なり、おだやかな気持ちで景観の変化を見ながら漕艇できることや閘門通過や急流逆走等の好奇心と冒険心をかき立てる楽しいものであった。

新艇

1968年、先輩諸氏が営々と積みたてた資金を元にデルタ造船所に新艇を発注。1968年に1969年の慶早戦前に引き渡しを受け、工学部各科の頭文字を取った“MECIA”と命名した。記憶は定かではないが、およそ40万円だったと推定される。船は工学部クルーの実力を考え、シートを低めにして、安定性の良さを目指したと記憶している。

1969年慶早戦

新艇での初の慶早戦、理工対抗は戸田コースの2,000mで行われた。

クルーはC 荒木、S 紺谷、3 船木、2 小森谷、B 丸山、このときも出足良く、早稲田をリードしたが、コンスタントピッチに入る前にコースに浮いていた流木にぶつかり、艇が減速、早稲田に抜き去られ、後は離されるばかりで、結局、大差で敗れてしまった。新艇を贈ってくれた先輩諸氏には申し訳ない気持ちで一杯であった。



1968年進水の新艇“MECIA”(戸田にて)

矢上時代第一期(1971年～1981年頃)

1971年矢上移転後約10年間、端艇部の活動は生活環境・練習環境の変化で競技志向体質から同好会体質になっていた時期のように見える。特に矢上への学部の移動直後は部員がいなくなり活動停止に追い込まれた。その後高校時代の経験者を中心に細々と活動していたが、競技への参加はほとんど無く、遠漕など体育会の活動に参加してただけだった。この年代の後半では、慶早戦、お花見レガッタ、理工系レガッタなどにも出場していたが戦績等は残念ながら不明である。

これより以前は文字通り理工学部生だけのクラブだったが、この時期以降は文科系学部の塾生も理工学部端艇部への入部が可能となる規則改定が行なわれた。

矢上時代第二期(1982年～1995年頃)

1982年漕艇経験者を含む5名(岡田、多田、青木、荒木、鳥越)の新入部員を迎えて競技志向のスイッチが再投入され、理工ボート部が一気に端艇部らしくなった。ローイングリテラシーも体育会と変わらないレベルまで向上し、早慶レガッタやオックスフォード盾、全日本選手権と立て続けに出漕することになった。エイトにも挑戦。1983年はお花見レガッタに続き、オックスフォード盾、慶早レガッタ。1983年早慶レガッタでは、学部対校フォアに出漕した。この時期、オールや艇がデルタ造船所製の木製のカスタムデザインのものから米国生まれのコンセプト社製カーボンオール、FRP製の規格化された軽い船体に主流が移り変わる時代であった

オールや艇の素材革命が起こり、一斉に木製オールや艇がカーボンやFRP製に駆逐されたが、その動きは1982年にはすでに大きくなっており、我々も自分たちのローイング技術はさておいて、「これからは木製オールでは勝てない、コンセプト

ト製のカーボンオールが欲しい!』ということになった。当然、購入資金の手当てをどうするかということで、OBに相談したところ、工学部出身の端艇部大先輩の方々の御厚意により、複数世代の方に声をかけて頂き、エイト+ α 分くらいのコンセプトオールを購入することかできた。初めてコンセプトで漕ぎだしたときの興奮と、あのがっかりと水を捉える感触は印象に残るものであった。

1985年～

この時期には、慶早レガッタ、お花見レガッタ、オックスフォード盾レガッタ、学生選手権、全日本選手権、新人戦、東日本新人競漕大会、国体予選会、相模湖レガッタ等に積極的に出漕していた。

これらの出漕を支えたトレーニングに触れてみる。先ず合宿であるが、1985年までは合宿所として共同艇庫(戸田)を使用していた。いま思えば、収容所に毛の生えたような場所でよくも夏冬合わせて6か月も合宿していたと思う。共同艇庫は宿泊専用で自炊禁止だった。食事は、朝はコンビニから買って来たパンや缶詰、昼と夜は福の屋という家族経営のお蕎麦屋さんをお願いをして、2食合わせて一人1000円以内で作っていただいた。とても良心的なお店で、炭水化物は多かったがお腹一杯食べさせてもらった。嬉しかったのは、試合前や試合後には好意で、高価なステーキや豚カツを出していただいたことである。本当に福の屋さんにはお世話になった。

1986年、共同艇庫が大改修のために使えなくなったので、当面の策として北大の合宿所を借用した(北大が戸田に来るときだけは不可)。その後、戸田のアパートを通年で3部屋借り、4.5畳に3人ずつ、6畳に4人程度での合宿生活を行った。食事は近所の肉屋と契約して毎日大量の肉を購入し自炊、短期間合宿のときは定食屋を利用した。風呂がないため、庭にブルーシートで囲っての手作りシャワールームとし、寒いシーズンは銭湯を利用した。夏は完全暖房、冬は完全冷房だった。



早慶レガッタ理工学部対抗(1988、隅田川)

2～4月は、慶早レガッタ、お花見レガッタ、関東理工系レガッタに備えての春合宿、8月は全日本学生、オックスフォード盾レガッタに備えての夏合宿、そして10月頃は新人戦への秋合宿と、年6か月程の合宿であった。この合宿所からも1995年には立ち退き要請により撤退、1995～1997年には早大理工ボート部合宿所の3部屋を借用することとなった。合宿費用は、各合宿前に部員全員が同じアルバイトをして調達した。工学部端艇部発足以来、当部は「アルバイトでも同じことに力を合わせて実施すべし」という思想である。

トレーニングは、日吉ではトレーニングセンターでのウエイトトレーニングと蝮谷のランニング、戸田では艇庫でのウエイトトレーニング、朝のランニング、練習後のダッシュ、バーピー、スリークッション、筋トレのサーキット等々であった。

漕艇練習の場所は、通常は戸田のオリンピックコース、早慶レガッタ前は荒川。練習時間は、休日には早朝練、午前練、午後練。そして、平日授業有りの日は朝4時起床で暗い中、艇にライトをつけて練習、授業無しの日は朝6時起床で練習というスケジュールであった。こうした中、夜、一緒に寝たはずなのに朝4時に起床したら荷物も本人もいなくなっていたという笑い話のようなこともあった。

荒川“チン”事件について

1990年3月10日、荒川には当然のことながら競技ボートの姿は珍しく、砂利や燃料などの運搬船が忙しく行き来しており、その間を縫うように

しての練習をしていた。荒川のような大きな川に運搬船が走っているのを岸や橋の上から眺めている分にはゆったりと航行しているように見えるが、同じ水面から見ると、とてつもなく大きく、ぶつかりでもしたらひとたまりもないことは容易に想像できる。早慶レガッタに向けた春先の練習に勢いがつき、エイトで荒川に出て30分単位でのロングパドル練習をしていた。午後の練習に出帆(でっぱん)して30分も過ぎた頃、スピードに乗ってピッチも上がり、必死に上流に向かっていくとき、真正面に運搬船が…。当然漕手には見えていない。運悪くコックスも真正面は見えにくく、気がついたときには運搬船は目前。必死にラダーを切るコックス、思い思いにパドルで航路をひねる漕手たち…。

「うわっ」

直接の衝突は免れたものの、警報汽笛が鳴り響き、気がついたときには波に吞まれてわれわれは川に沈んでいた。“チン”である。ネジ止めされたフットホールド(靴)から必死に足を外す。先に沈む側であるストロークを漕いでいた馬場先輩は間一髪で脱出。コックス岡崎君は投げ出されたものの、重い工具を背負っていてアップアップしながら岸にたどりついた。

運よく誰一人として溺れることなく船を岸に寄せたが、最高潮に心拍数が上がっていた最中に冷たい水の中に放り出され、凍えた体は思うようには動かず、着いた岸でたまたま工事現場のたき火があったので、命拾いの思いであった。

川から帰るときは全員憔悴しきって声も出ず、いつもの出帆岸に着き上陸。「持ち上げよう、1・2・3」のコックスの声…。キャンバス内に水が入っているのでえらく重い。船体を岸に上げよく見れば底に3か所ひびが入っており、少し折れかかっていた。川での出帆で怖いのは行き交う他船の船体そのものだけでなく、それが作り出す波でもある。

ご存知の通りボートは波に弱く、波には船体を平行にしてやり過ぎさなければならぬ。特にエ

イトは船が長いので、波頭に乗り上げると船体が折れてしまう。

先輩方が必死の思いで本チャンから借用していたエイト(WHITE OAK)。それを壊してしまったことが、チンよりも深刻な問題であった。何とか早慶レガッタまでに修理しなければ。その修理費は？そして、「まず、詫びの意味を込めて、明日は全員“ボウズ”で集合」主将矢野先輩の重い言葉に皆は頷くしかなかった。地方3人組は一緒に散髪屋へ行ったが中学生以来の丸坊主。しかたない…。翌朝、集合。あれ？丸坊主じゃなかったの？と3人。皆カッコいい短髪…。“ボウズも違うんだ。”さらにトウキョウの怖さを思い知らされたのだった。その後OB・保護者の方々に多大なご協力を賜り、修理費は何とか賄い、その春の隅田川には出られることになった。

新艇(2)

1986～7年頃、エイトが老朽化してきたのでOBからの寄付を募り新調することを企画。多大な協力を得て目標を大きく上回る金額が集まった。しかしその頃の部員数の状況、見込みに鑑みフォア2艇とオール購入に充てることとした。

1990年シェル・フォア艇(コルベット)、引き続き1993年同(矢上)進水。両艇ともOBよりの寄贈であった。

戦績は以下のとおりである。

- ・慶早戦 1990年 エイト 敗退
- 1991年 エイト 敗退
- 1992年 フォア 敗退

・関東理工レガッタ

1991年 CORVET艇にて舵手付き
フォア優勝?

- ・慶早戦 1993年 戦勝

チョッパー・オール購入のために
アルバイトをした。

そしてその後 (1995年～)

1996年

端艇部 OB 会報第 18 号(1996年9月)から、以下の内容を転載する。

『慶早レガッタに本年度より新たに医学部も参加することになり、我が部の健闘も期待されましたが惜しくも3位となりました。

最近の我が部は部員数も減少の一途をたどり活動も思うようにはならず、多くの苦悩を抱えているのが現状です。どうにか、先輩方のいらした頃のような活気ある部にしようと新入部員の獲得に全力を尽くしておりますが、当該年も未だ新入部員を獲得できていません。この部を無くさないよう、できるだけことはしていきたいと考えております。』

その後の活動報告

- ・1995年11月
相模湖レガッタ 準決勝5着
- ・1996年4月
お花見レガッタ 予選2着
慶早戦 準優勝 3.5艇身差
- ・1996年 関東理工系レガッタ 予選3着

以降、部員減少の状況は収まらず、「そして誰もいなくなった」現在は休部状態となっている。

巻末に部員数の年代別グラフを添付したが、小金井から矢上への理工学部のカンパス移転に伴い部活動そのものが停滞した時期、その後他学部生や女子の参加で活発な活動時期などが見て取れるが、現在、理工学部体育会端艇部には現役生部員が居らず休部状態と聞く。寂しい限りであり再興を願うものである。

今後への期待：理工学部としての視点から

漕艇の基本にあるものは艇のバランスと推進力である。エイトでいえば艇尾のストローク・ペア

がピッチ、漕ぎ方を制御し、艇首のバウ・ペアが方向を制御、推進力はもちろん漕ぎ手全員が担当するところだがミドル・フォアが中心となる。そしてクルー全員が気持ちを合わせて左右のバランス、コンシステンシーを保持し、全力を尽くして漕ぎきる。コックスは他艇も含め全体の状況を見て指示を出す司令塔と進路の調整の役割を持つ。こうした中でクルーは自分から進んで一つの歯車になりチームワークを完成させる。「一艇ありて一人なし」とも言われ、ラグビーで言われる「One for all, all for one」と通じるところがある。

艇の速さはローイングパワーに依存し、ローイングパワーは漕手の最大酸素摂取量と強い相関があるとされている。もちろん漕艇をやる以上これを向上させるトレーニングは必要であるが、多くの時間をこれに割くには授業との兼ね合いで制約がある。

理工学部生としての視点として「無駄に使われるローイングパワーを最小にする」というのはどうだろうか。一つは、全ストロークを通してのローイングパワーの安定性の追求。これによりロス元のピッチングやローリングを少なくできる。また、ローロックを介してのブレード・ハンドル・艇と水の機械系におけるエネルギー効率の最大化。さらに、次節において触れる「KEIO号」を例とする艇の設計等々...

一般にスポーツを楽しむには、その時そのときに何をやろうとしているか、何をやっているか、どういう状態にあるかを知ることにあると言われるが、理工学部生の得意技を生かしながら漕艇の醍醐味と、その中でオアズマンシップが体得された達成感を味わってほしい。

拙い筆致でこれまでの歴史を振り返ると、外面的には栄枯盛衰がありその中に不易流行が見て取れる。“栄”と“盛”の始まる時には求めるものを“不易”の中に見だし、それに向かって懸命に活動するメンバーが現れる。そういうメンバーになってみませんか。

補遺 メルボルン・オリンピック (1956年)使用艇のこと

1956年のメルボルン・オリンピックで、義塾端艇部エイトクルーの9人は、日本ボート史上初のオリンピック準決勝進出を成し遂げた。名艇「KEIO」号によるこの快挙は、工学部(現：理工学部)による力強い支援の賜物といえる。

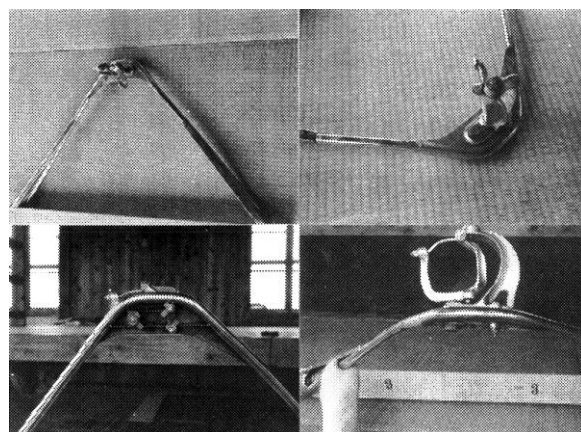
『三田評論』2009年8・9月号に掲載された、須永定博、小幡一雄、佐藤豪による「三人閑談 KEIO号、メルボルン五輪秘話」の内容をまとめておく。

それまで端艇部の活動には、ボートに情熱を注ぐ塾生の多かった医学部が、選手の健康・体調管理、レース合間の酸素吸入やブドウ糖注射などで協力していたが、このオリンピック大会に向け、スポーツにおける“医工連携”ともいべき、わが国の大学では例を見ない強力なバックアップ体制が敷かれた。メルボルン大会出場のための国内予選を勝ち抜いたのは、工学部2年生で端艇部員であった小幡一雄が設計を手がけた「グルノーブル」号。全日本選手権兼オリンピック代表決定戦で、優勝候補だった京都大学を下したこの艇は、太平洋横断を成し遂げた堀江謙一氏の「マーメイド号」の設計者でもある横山晃氏を「小幡君の船に負けた」と言わしめるほど優れた性能をもつ艇だった。

その後、オリンピック用の新艇「KEIO」号のために栖原豊太郎工学部教授(当時)をリーダーとする「メルボルン造艇委員会」が結成され、工学部教員(機械工学科佐藤武助教授：当時)の指導のもと、小幡を含む学生・OBが設計・建造を手伝った。また、オーストラリアに駐在する端艇部OBから報告される、現地に吹く風の状況やコースの水深といった情報も新艇の設計に生かされた。「KEIO」号は、「グルノーブル」号をベースに、流体性能向上と徹底した軽量化が図られ、「決勝でゴールに飛び込んだ途端、バラバラになるような



艇庫から出漕する KEIO 号(舵に注目)
「三田評論」2009年8・9月号より



ステンレスのリガーとローロック
「三田評論」2009年8・9月号より

船を狙って設計する」という、オリンピックで勝つためだけの「工学的極限設計」がなされていたという。しかし、この艇は性能面ばかりでなく美観的にも素晴らしく、檣の柱目を生かし、外側をカシュー塗装としたその芸術的なボディーを見るために、現地では大勢の人が押し掛けて来るほどだった。8位以内入賞というオリンピックでの闘いを終えた「KEIO」号は、その後、韓国出身の塾員の手に渡った。

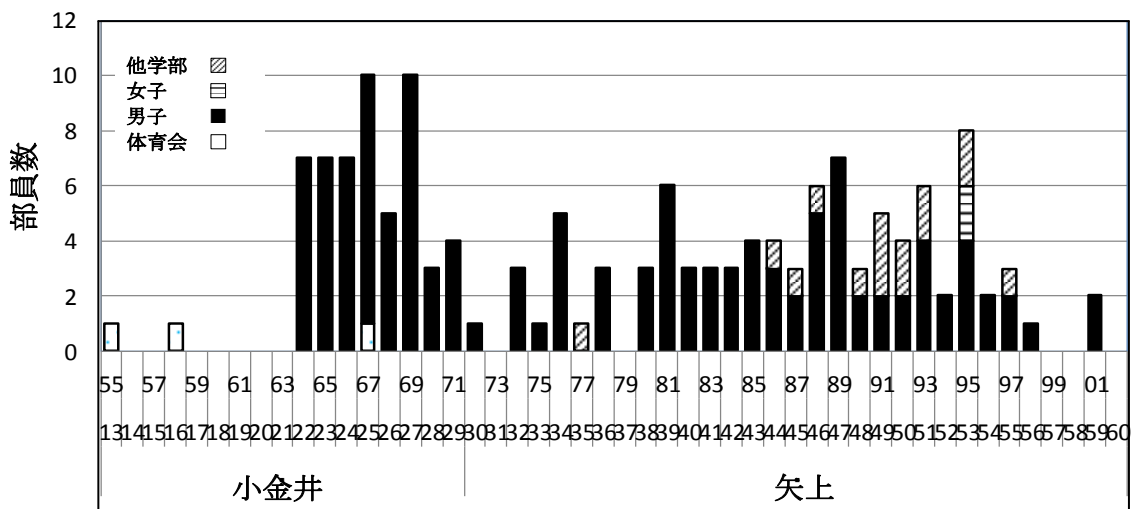
時を経た1979年、メルボルン大会当時の端艇部員たちが訪韓し、「KEIO」号に再会。「ゴールに飛び込んだ途端、バラバラになる」はずだった艇

は、23年前のクルーたちのオールさばきに応え、異国の大河に見事な航跡を描いたという。

さらにその23年後の2002年、メルボルン市からクルーにマスターズ・ゲームの招待状が届き、彼らは再び心を合わせオールを握った。

注記) 本端艇部史は部が現在休部中のため、端艇部 OB 岡崎峯夫、木内秀人、村上一路、川上龍美、紺谷修、小川博、鳥越雄二、今永克洋、鶴戸口志郎、中西親、他よりの情報提供を受け鮎澤俊彦、阿部佑二、許斐義信、丸山明がまとめた。

慶應理工学部端艇部部員数と内訳(1999年OB会名簿による)



上から 卒業年(西暦)・卒業期・キャンパス