

補足

オールを15cm詰めて強くなった話を書きました。これは丁度良いレバーレシオ（アウトボードとインボードの長さの比率）では艇速に対するハンドルのスピードが丁度良く、筋肉の都合の良い収縮速度のために漕手が充分にその馬力を出せるのですが、アウトボードが長すぎると引きが重くなってハンドルの、従って身体のスPEEDが上がらず、充分な馬力が出せないのです。これは丁度ガソリンエンジンの馬力が充分回転数の高い時にしか出ないのと同じことです。我々の場合には、ナックル艇のリガースプレッドが動かせないのでアウトボードだけを短くしてレバーレシオを合わせました。

エイトのオールをそのままナックル艇で使うと、艇速の違いが大きいためコンスタントでも大きく不利なのです。逆にアウトボードの短いオールは車でいえばローギヤを使うことに当たりますからスタートの加速が俄然良くなるのは当然なのです。

実はもう一つ、我々の会社は木船を作る会社で漕手の二人が船大工でしたから、当時の木のオールを加工して軽くしました。特にブレードの先端に昔は付いていた銅板の補強を外し、斜めに削ってそこに横目の木材を接着して元の形に戻しましたから、銅板の重さが全部無くなり、振り回しが凄く軽くなったものです。その上ブレードを薄く軽く削って更に軽くしましたから、それらがアウトボードを15cmも短くしたと相俟って振り回しが驚くほど軽くなったのです。

それがスタート3本のブレードの戻しを早くし、振り回しを全体に軽くしてストロークを楽に速くしたのです。ピッチが上がるし、上げなければずっと楽に漕げます。従って我々が短いオールを使った時には、スタート6本を終わってスタートダッシュの何本目かにはもう水が空いていました。実に小気味の良い出だしだったのです。でも他のクルーは「スタートが巧い」と言うだけで、このオールに気が付いたクルーがいるようには見受けませんでした。

今のオールはレバーレシオが調整出来る上に、リガースプレッドも変えられます。その上オール長さまで調整出来るのですから、上に書いたようなことはブレードの加工を除き容易に出来ます。当然順風、逆風に対する調整も可能ですから、利用しない手はないと思います。私も今年船を買いましたので、これから自分で色々やってみて、風速とピボットの移動距離の調整などいずれお伝え出来るようにしたいと思っています。

以上

【論文】

漕艇「^{と なん} 函南」の設計 —より速いエイトを模索して—

[著書『あるボートデザイナーの軌跡』(1987(昭和62)年8月31日)からの抄録]



『函南』漕艇界にデビュー

1959(昭和34)年 全日本選手権レガッタ

手前から、東北大、一橋大、オックスフォード大、東大

1. 競漕艇開発の始まり

最高の開発体制

日本代表の東大クルーが、ベルリン・オリンピック大会(1936(昭和11)年)で使用するエイトを開発するため、日本漕艇協会が造艇委員会を発足させたのは昭和10年の春であった。当時の艇は外国のエイト設計の流れの中にあり、18~19mの長さで130kg前後の重量であったが、この委員会では新たに日本独自のエイトを創り出そうとしたものである。この委員会は「陸奥(むつ)」や「長門(ながと)」などの戦艦や、名だたる“日の丸商船隊”を作り出す技術の中核を成した人たちが構成されていた。彼等は戦艦を設計するほどの緻密さでエイト設計の企画を進めたのである。

開発の手順として、全てのトライアルを織り込んだ実験艇「暁」をまず昭和10年中に建造し、その経験を活かしてレース艇「旭」を建造、翌年のオリンピックに間に合わせる方針が決定された。

「暁」「旭」時代

「暁」は日本人の体格に合わせるとともに、摩擦抵抗と造波抵抗の艇速による変化を検討して、当時としては考えられないほど短い15.5mという長さを採用した。そして振れ剛性を上げるため、シート下に航空用合板でデッキを張り、外板とそのデッキで閉じ断面を構成した船体構造は、まさに飛行機の構造そのものであった。付加物としての舵を廃し、船体にビルトインされた舵は、飛行機の動翼のように分厚い蝶番部を持っていた。船体各部の構造にも軽量化の努力が徹底して行われ、合理性を極限まで追求した先進のデザインだった。

「旭」は、「暁」の洗練を受け継ぎながら、実用という意味で一つの完成された姿を具現した艇であった。「暁」は主要寸法、ビルトインラダー、軽構造の考え方、その他に貴重な示唆を残した。日本ヒノキの外板で張られた真っ白なエイト「旭」は、全長16m、重量112kgという画期的な小型軽量艇として完成した。

「旭」は、英国マロウ・レガッタで優勝し、余勢を駆ってベルリン・オリンピックに出場した。レースは後半のスピードが維持できず敗れたが、名艇「旭」の名は、「暁」とともに東大漕艇部に語り継がれた。

私が東大漕艇部に入った時、すでに船齢10年を超えていた「暁」で練習する機会を得た。この艇は、いかにも漕艇出身の優れた造艇技術者たちが後輩の夢を拓くために若い情熱を傾け、思い切りよく開拓魂を発揮した成果であって、その高性能と凄みのある姿態は我々クルーを魅了した。

翌昭和24年、私たちは旭型の新艇「白光」を新調して、全日本選手権を取ることができた。

2. 奥深いエイトの設計

明けて25年、私は卒業して横浜ヨット(株)に入社した。ここは木製の高速艇を設計する会社で、軽構造力学の運用の場所として競漕艇の設計との共通点が多くあった。とくに「暁」に触発されてからの私は、このあきれるほどの自由度の高いエイトの設計に挑戦してみたい気持ちを益々嵩じさせていった。幸い仕事の中で造船に関する専門的な知識を吸収し始めていたし、調べる手づるには事欠かなかった。

初めのうちは船型や断面の工夫等、いろいろと試みを繰り返したが、明らかな優位性は見られなかった。そこで思い切った異端の形式について試算の挑戦をすることになる。

例えば半没水型エイト。紡錘形の浮体を船底に取り付け船体を空中に支える方式。またクルーが全没する潜水艇型エイトや水中翼船型エイトも研究してみた。しかし理論上は効果が期待できるものもあったが、実用レベルでこれを解決する目途はついに立たなかった。

このような試算を繰り返した挙句、ただ9人を支える細長い船と思っていたエイトが、どうにも変えようのない一つの定石として理に適っていることを思い知らされたのである。そして歴史の中で磨きをかけられたレイアウトに尽きぬ興味と畏敬の念を持ち、ますますエイトの設計に強い魅力を感じるようになったのである。

3. ミニマムエイト「石狩」

北海道大学理学部の教授として勤めていた父が、昭和27年、突然北大ボート部のコーチを始めた。種目はナックルフォアで、創部直後、福島国体に北大は優勝してしまった。私の漕ぐ横浜ヨットのボート・クルーは、前年の名古屋でこの種目に優勝していたが、この年は北大に競り負けた。翌28年、東大から古いエイトを譲り受けた北大は、全日本に出場していきなり準優勝を遂げてしまう。そして引き続き父は優勝に向けて艇の研究を始めるのである。結論は東大の造艇委員会の延長上にあった。

実艇の曳航による抵抗計測や空気抵抗の計測など、学者らしくデータを積み重ねて、北大は「旭」よりも「暁」よりも小さい艇「石狩」を作り上げた。このエイトを駆って北大は、昭和29年ケンブリッジ大学も参加した全日本選手権大会で、6分9秒9という当時としては画期的なタイムで優勝した。

父と会うごとに、エイトの設計に関する話題は尽きなかった。その結果、昭和30年には「石狩」と東大の旭型新艇「不二」との実艇水槽試験が行われ、両艇の性能が比較上で理解されるようになった。

4. 「雄飛」の設計

最高性能を求めて

昭和30年頃、東大のエイトは強力で、そのコーチは「旭」の整調としてベルリン・オリンピックで活躍した根岸正さんであった。その根岸さんから「バランスは悪くとも良い、東大はそれを乗りこなすから思い切り高性能のエイトを作れ」との依頼を受けた。この時すでに、東大は前年の北大をはるかに上回る船足を示していたという。その強力なクルーと組み合わせてメルボルン・オリンピックに好成績を残そうという意欲が、力強く私に伝えられた。幸い(株)横浜ヨットの千葉社長のご尽力で模型試験を実施する機会が与えられたので、それこそ思い切った艇を設計してみようかと私は意気込んだ。

そうして描いたのが私にとって最初のエイト「雄飛」である。根岸さんの要望に従って、抵抗を減らすことにすべてを集中した。

エイトの抵抗の80%は水との摩擦抵抗である。従って艇の水につかる面積を減らすのが設計の要諦となる。吃水線下の断面の周長を最短にするには、各断面は吃水線を直径とする半円断面を採用するのがよい。私は前後方向分布においても、半球を前後方向に引き伸ばした楕円型の幅、深さ分布を採用することによって全体の表面積を減らそうと考えた。

その結果出来上がった形は、回転楕円の下半分を吃水線下とする船型である。しかしこのままでは船にならない。船首は造波を防ぐために縦長でありたいし、船尾も方向安定を稼ぐために深く入れる必要がある。

一方最大の問題点は、幅の狭すぎによる横安定の不足であった。どうしても吃水線の幅を広げてその分深さを減じ、断面を平たくせねばならない。普通は楕円の一部を使うことでこの目的を遂げている。しかし私は敢えてこの方法を取らず、円弧断面を用いる決心を

した。勿論、半円は横安定の関係で使えないから、弧の中心が水面上に上がった浅い円弧であらかたの断面を形成するのである。

船型は、機械的・数学的に描くことができた。残念ながら船首尾の20%は縦長の断面にするために円弧を使えなかったが、中央部60%の面の延長として殆ど形は決まってしまった。

普通競漕艇の設計は、従来の船型から出発して改良を積み重ねる方法を採用。しかし「雄飛」の場合、回転楕円の下半分から出発して必要な要素を必要なだけ盛り込もうとしたのである。

水槽実験による実証

やがて4分の1の模型が作られ、慶応大学の使用予定艇「KEIO」号と比較試験が行われることになった。水槽実験は順調に進み、レース・スピードにおいて約2%、「雄飛」の抵抗が少ないことが確認された。これは2000mを同じ馬力で漕ぐと約1.5艇身の艇差になる筈で、タイムにすると5秒近い差を意味する。我々はこの結果に十分満足して実艇の建造に取り掛かったのである。

画期的な高性能を狙って、船型以外にも重量軽減策として軽合金のリガーを採用し、また船手の前の波除に空気抵抗を減らすためのフェアリングを装着した。

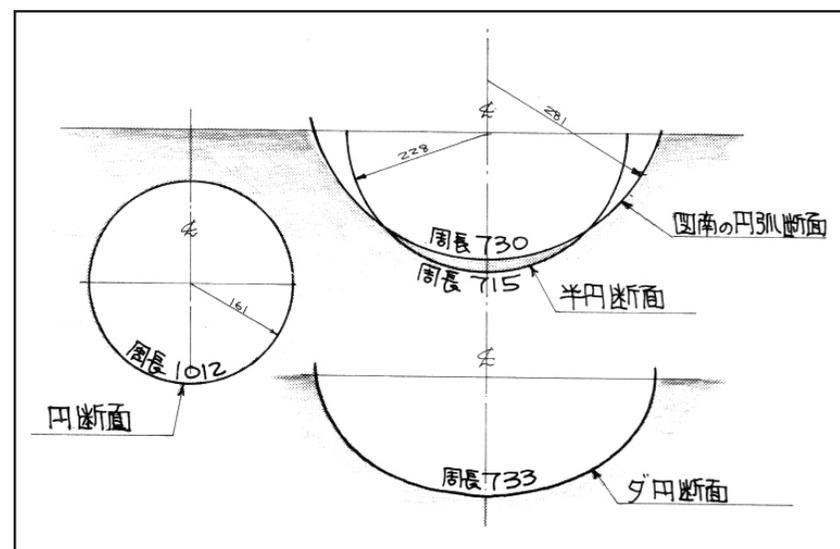
このエイトは「石狩」が優勝した翌年に完成して、メルボルン・オリンピックの代表決定レースに使われた。6分2秒の実力を持つクルーに、5秒速い新艇を持たせて代表権をもぎ取るつもりが、その通りにはいかなかった。レース当日クルーの半数が風邪をひいて体調を崩し、ハーフまでバランスを保つのがやっとで、あとは漕げなくなったという。弱った身体にデリケートなバランスの船は厳しかったに違いない。またリガーの強度問題やフェアリングの具合の不適合なども重なって予定した効果が図られなかったが、結果的には「雄飛」は実験艇としての役目を立派に果たしてくれることになるのである。

5. 「図南」の設計

「雄飛」を基本思想として

私は昭和32年から4シーズン、東北大のコーチを務めた。34年には新艇を建造する運びとなり、33年からその設計に入った。「雄飛」は抵抗の面からみると十分満足できる性能のエイトだったが、そのカミソリのような鋭さは漕ぎ手のコンディションを選びすぎた。今度は「雄飛」の思想をそのまま発展させ、より安定した使いやすい船にしようというのが私の考えだった。

まず長さを50cm延ばして前後にオーバーハングを付け、前後安定を強化した。また幅



●艇の断面形状

を13mm広げて静的な横安定を増したうえに、長いフィンを船体中央にできるだけ寄せて付け、ローリングに対する動的な抵抗を大きくした。また可能な範囲でシートの位置を低く選び、走行中の平均トリム(前後傾斜)に合わせバウへ向けてシートをだんだん低くするなど、細かい配慮を安定面に注いだ。これで横安定は従来艇よりショック・アブソーバーの働きをする縦長のフィンの分だけ良くなったと考えられた。

鋭いオーバーハングの付いた船尾と、中央部が太く前後端が思い切って細く尖った船型は、円弧断面と相まって異彩を放った。6mmのステンレス板から断面を翼型に削り出して作る細長いフィン^{いぬい}は造船所泣かせだったが、フカのヒレのようにシャープな形がこの船の性能を物語っていた。

東北大をコーチして3年目に差し掛かっていた私は、1年目で準決勝進出、2年目で決勝進出の手応えを掴み、3年目の全国制覇に執念を燃やした時期で、「図南」は力強い新兵器であった。

昭和34年「図南」は進水し練習が始まった。予定通り横安定は問題なかったし、前後が細く縦安定のやや弱い船型であったにも拘わらずピッチングは異常に少なかった。そしてピッチングとサージングが連成して起こす船首波も小さく、船足も良いようだった。

これは引き終わりのよく効いた漕法も寄与していた。漕ぎ手の「漕ぎ心地」に対する評価は上々であった。

ついに6分を切る

いよいよ迎えた全日本レガッタには、オックスフォード大も参加し、オリンピック前年の熱気が溢れていた。東北大も必勝を期して臨んだが、レースは器具の不調で始まった。予選は微順風の好コンディションの下に快調に飛ばし、700m地点で2位を4~5艇身離していたが、突然三番手のオールが折れて7人漕ぎとなり敗退してしまった。敗者復活戦に回った東北大がスタート地点に向かっていたとき、今度はローロックが折損して、交換のため発艇を遅らせる結果となってしまった。新艇は建造できたものの、予算の都合がつかず、オールもローロックもこれまでに使っていた機材で対処せざるを得なかったのである。

「図南」は残念ながら決勝戦において十分実力を出し切れなかったようである。レース結果は一橋大が優勝、30cm遅れてオックスフォード大、それから半艇身遅れた東北大は第三位であった。

1か月後の10月、東北大は翌35年のオリンピック・イヤーに向けて長期合宿練習に入った。今もそうだが、エイトの目標記録は2000mを6分以下で漕破することにある。この目標に対して「図南」は、春の戸田コースで快調な第一歩を記した。1500mを4分25秒で走ったのである。このタイムは2000mに換算すると5分55秒になる。

それ以来「図南」は快走を続け、4月の末には2日たて続けに5分55秒のタイムを出し、そ

の勢いのままに5月初旬のローマ・オリンピックの代表決定レースを危なげなく勝ち抜くことができた。

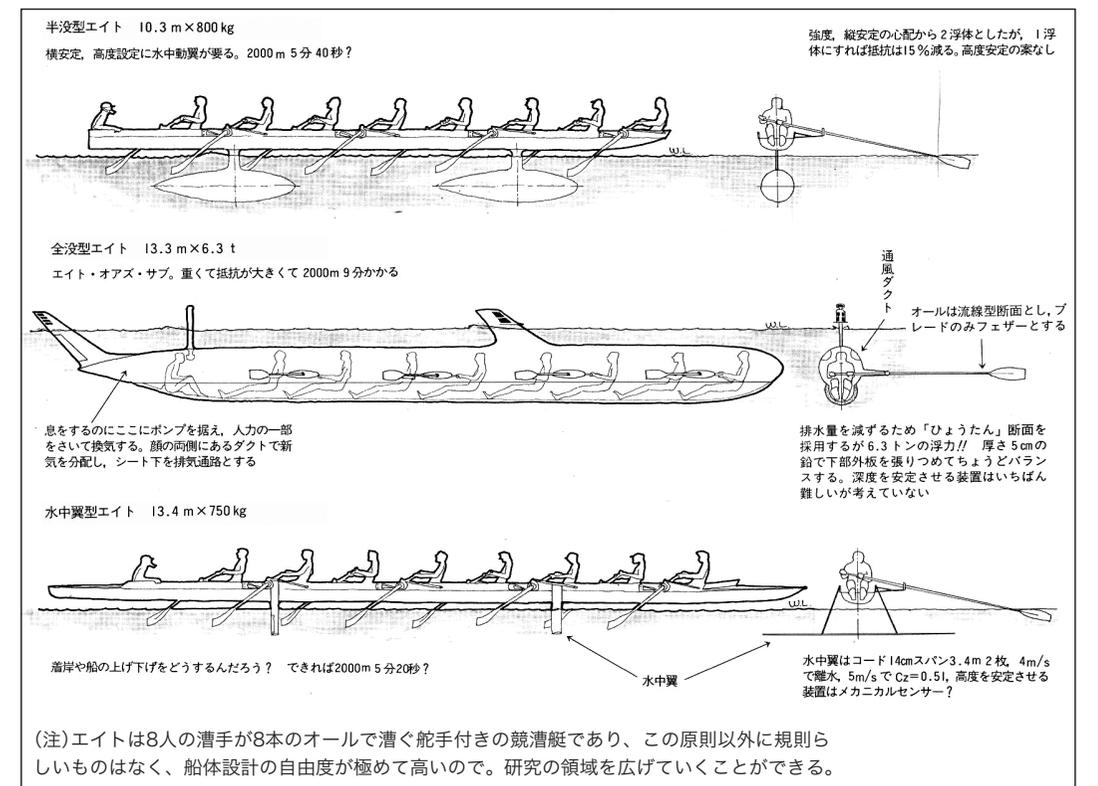
6. 「図南」と「葉月」

ローマ・オリンピックに出場するにあたって、東大船舶工学科の乾教授とそのスタッフが、オリンピック用艇として「葉月」を設計してくださった。「葉月」は吃水の幅を小さくするために楕円断面を採り、最大断面が小さく全体としてズンドウ型の「図南」とは全く逆の思想で設計されていた。

船体中心が細く前後の幅が広いため、乗った感じに大きな差が感じられた。我々は性能比較のため、両艇を数回乗り換えてタイム比較をおこなったが、残念ながら両艇のタイムに優位差は認められなかった。その結果東北大は、慣れているという理由で、「図南」をレース艇としてローマに出立した。

ローマでは、スタートダッシュが悪くなってしまって苦戦だった。準決勝のスタートは4位で出て1500mまでに3クルーを抜きトップに立ちながら、地元イタリアにゴール直前で60cm抜き返されて決勝進出が成らなかったのは残念だった。

その後、葉月型と図南型という異端の2船型は、日本の漕艇界の標準的な船型となり、



●異端の船型開発への挑戦

20年を経た今日も、横山晃さん系の船型とともに戸田のポートコースに共存している。

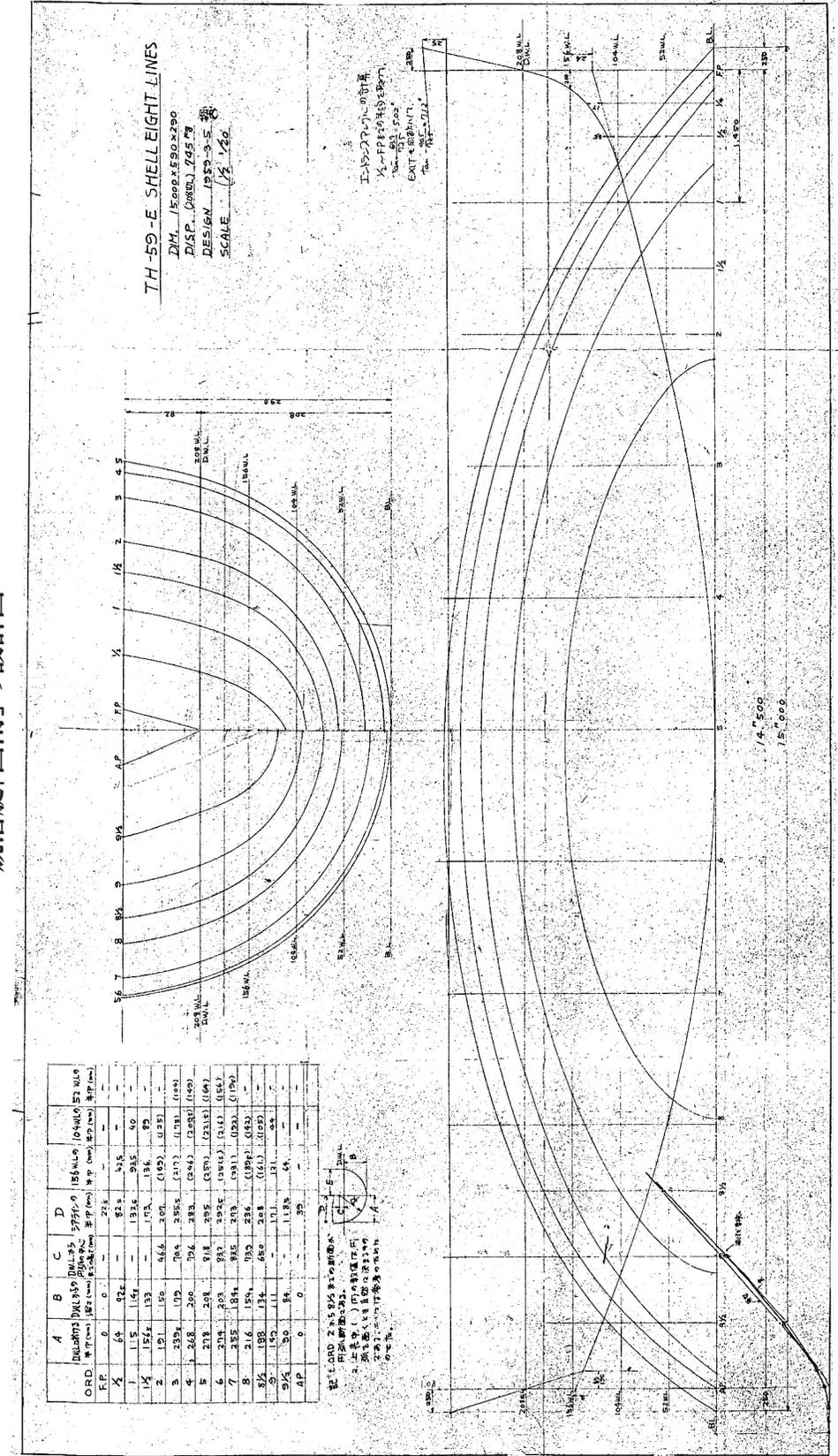
ピッチングやサージングの影響が船型の性質の比較をばかしてしまうし、漕法との複雑な関係もあって、決定版は意外に決めにくい。一方外国の大きなエイトと漕ぎ比べると、「図南」や「葉月」は明らかに速く、日本人向きのエイトとしての性能が良いことは明らかである。「雄飛」の故郷である東大も、その完成モデルである図南型を使ってその後数年間、東北大との激しいトップ争いを続けてきた。そして昭和56年7月、ミラノで行われたユニバーシアードに遠征した東大が、「図南4号」(東北大がスイスに置いてきた艇)を使って、1000m級と2000m級のエイト2種目を制覇した。

「図南」は未だに古くない。今後とも洗練を重ねて、より速く、より美しい姿に育てたいと思うのである。

(終)

(本稿は、著書『あるポートデザイナーの軌跡』から抄録したものである)

競漕艇「図南」の設計図



競漕艇「図南」について 図南号は、1959年に堀内浩太郎の設計によって建造された。この艇は断面を円弧として濡れ面積を抑え、バランス保持の対策としてサメひれに似た形状の縦長のフィンが装備した。漕手からは「大変バランスが良くのびのびと漕げる」との高い評価を得て同年決勝戦を制した。翌年行われたロマーマ五輪大会の日本代表決定戦において、他校を寄せつせず圧倒的な勝利を取った。以後東北大学では長くこの艇のシリーズを建造し幾多の戦果を挙げたが、同時に他校でもこの船型が用いられ広く愛された艇であった。

大先輩の英国から“ボートをたのむ”

最高権威・リアンダー・クラブ 大使館を通じ注文 造艇界に日章旗

わがオリンピック・ボート代表東大エイトクルーは、ベルリンでは惜敗したが、ボートの国英国でマロー、ヘンレーの両レガッタに馳せた勇名は非常なものであった。小粒選手の猛烈な頑張りとともに、わが造艇界総動員で作った日本製小型ボートが、造艇技術上世界驚異的となったのである。そして遂に、名実ともに世界第一に位する英国リアンダー・クラブでは、わが遠征軍の代表者を通じてわが国に向かってボート製作の内交渉があり、近く大使を通じ正式に注文を発する運びにまでなり、世界ボート界に堂々日章旗掲揚となったわけである。

この東大クルーがヨーロッパの各試合に使用したボートは、本年三月デルタ造船所で完成された『旭』号で、この製作代表者はアムステルダム五輪大会に初めて日本から参加したクルーのコーチ・千葉四郎氏だ。

それ以来同氏は「体力の劣る日本クルーは、ボートの改造によって外国の大男クルーに向かう必要あり」と考え、苦心惨憺して設計したものである。そのためにわが国の造船界の権威者・井口常雄博士や平賀讓博士らを網羅したブレイン・トラスト(専門顧問)造艇委員会まで組織し、昨年末試験艇「暁」号を作って実際に研究の上完成した、これ以上はないというボートである。

その特徴は「軽くて丈夫」であることに尽きるが、一般外国のエイトのボートに対して艇の長さ60尺が52尺、重量35貫が27.8貫、オール一本の重さでも1貫から1.1貫のものが単に800匁から850匁位。

さらにシートが、従来のものは一枚の板で作っているのに対して「旭」号は三枚を重ねたもので、いくら薄く削っても割れるようなことはなく、そのシートのレール部分がえぐってあって、油の散逸を防ぐ。

またオールは、従来内部がデルタ型(三角形)にえぐってあったものを、より軽くするために、中に心棒を入れてファイ型(心棒のある円形)にえぐり、非常に軽くなったわけである。このシートとオールの工夫は全く千葉四郎氏の考案で、既に特許もとってあるものである。

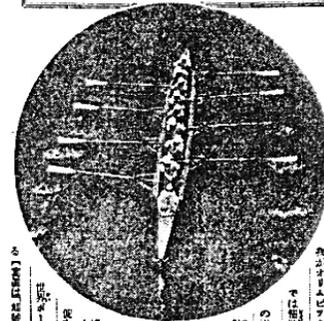
以上の特徴を持つ「小型ボート」がまず世界の注目を惹いたのは、6月のマロー・レガッタにわがクルーが急ピッチで見事に優勝した時に始まり、ヘンレーで善闘するに及んで、いよいよこのメイドイン・ニッポンの小さなボートが専門家の注視の的となった。

ベルリン・オリンピックでもそのボートを見物しようという人が押しかけて、練習の持ち出しに困ったほどだったという。最近千葉氏のもとに届けられたわがボート代表総監督・東俊郎博士およびエイト監督・久保勘三郎氏からの手紙には、いずれもその人気の模様を伝えたい、「リアンダー・クラブでは日本にボートを注文することになり、自分たちが帰国する頃、ロンドンのわが大使館を通じて正式に申込まれる筈である」としたためであった。

リアンダー漕艇協会と言えば、ケンブリッジ、オックスフォードのあの有名な競漕を漕いだことのある選手を中心に、少なくとも大レースで入賞したボートマンを以って組織された協会である。わが国では大倉喜七郎男爵が唯一のメンバーとなっている世界最高権威の漕艇協会で、そこからわが国に注文があることは、取りも直さず日本の造艇技術が世界第一となる訳で、千葉氏も非常に乗り気になっている。

日九十二月八年一十和昭

旗章日に界艇造



大先輩の英国から ボートをたのむ 最高権威リアンダー・クラブ 大使館を通じ注文

日本代表のボートがベルリンオリンピックで惜敗したが、そのボートは日本製で、造艇技術上世界驚異的となった。このボートは、リアンダー・クラブの最高権威を通じて、大使館を通じて正式に注文された。このボートは、日本製で、造艇技術上世界驚異的となった。このボートは、リアンダー・クラブの最高権威を通じて、大使館を通じて正式に注文された。

このボートは、リアンダー・クラブの最高権威を通じて、大使館を通じて正式に注文された。このボートは、日本製で、造艇技術上世界驚異的となった。このボートは、リアンダー・クラブの最高権威を通じて、大使館を通じて正式に注文された。



熱心さに榮冠

ボート兄弟の千葉氏一家

熱心さに榮冠。ボート兄弟の千葉氏一家。このボートは、千葉氏一家の熱心な努力のたまもの。彼らは、造艇技術に情熱を注ぎ、世界最高権威の漕艇協会から注文を受けるに至った。このボートは、日本製で、造艇技術上世界驚異的となった。このボートは、リアンダー・クラブの最高権威を通じて、大使館を通じて正式に注文された。

東京朝日新聞 1936(昭和11)年8月29日

堀内家三代は、それぞれ北海道大学、東北大学、および東レ(株)ボート部の監督を務め、わが国の漕艇レベルの向上に努力してきました。

父堀内寿郎は、1954(昭和29)年、創部2年目の北大クルーを率いて6分09秒9の戸田コースレコードを樹立し、全日本選手権競漕大会を制覇しました。また選手の体格に合わせた軽量艇を設計し、これをハイピッチで漕ぎ通す猛練習は、その科学的なアプローチと共に漕艇界に大きな衝撃を与えました。

来日した世界トップクラスのケンブリッジ大学を倒したこのレベルには、ボート記者から「日本のボートは一躍10年の進歩を遂げた」と高く評価されました。

私浩太郎は、低迷を続けていた東北大クルーを5分59秒6をマークするクルーに育て上げ、世界レベルの艇速を携えてローマ・オリンピック大会を戦いました。艇速向上には考えられる諸機材を駆使し、選手に考えて漕ぐ材料を多く提供して効果を上げてきました。その4年後に開催された東京・オリンピック大会で代表クルーのヘッドコーチを務めた後、昭和40年代に再び東北大を指揮することになりました。

住居(浜松)と塩釜艇庫とは遠く離れていましたが、指導体制の確立と相まって、9シーズンで優勝5回、準優勝4回を記録し、日本最強の地位を維持することができました。

長男 哲は、浜松北高校漕艇部を創部、東北大学漕艇部で主務、スカルコーチの後、東レ滋賀漕艇部でヘッドコーチ、監督をつとめ、1985(昭和60)年、1986(昭和61)年に全日本エイト二連覇、1986(昭和61)年には5分49秒07の驚異的な戸田コースレコードを樹立しました。デリー、ソウル・アジア大会(1982、1986)、モントリオール世界選手権(1984)等の国際大会に出場しました。

2015(平成27)年9月、東北大学漕艇部の監督に就任し、これまでの指導実績を生かして飛躍を期すこととなりました。

振り返ってみるに、三代はそれぞれボートが好きで、やるからには最速の艇速を求めて止まぬ気性が、奇しくも「ボート一家」と言われることになったのでしょうか。しかしこのように好きなことに没頭してこられた陰には、「内助の功」が極めて大きかったことに気づき、改めて心から感謝を致す次第です。

「指導者として祖父は北大で6分10秒を切った。父はローマ五輪当時に6分を切った。そして、私は5分50秒突破にかかった。これでやっと父よりも先に出たような気がする。祖父も父も新しい時代を開いてしましたからね。私がまた次の時代の扉を開ければ、一番うれしいにも思っている。」
「中学一年の

「高1東大を経て東北大監督、そして現在は日本ボート協会の技術委員長である。」
「父は祖父からボート選手になるんだぞと、言われながら育ったんですよ」と言う堀内監督は、練習を続ける。



堀内 哲監督

東レ滋賀は従来の日本最高を7秒85も短縮する5分49秒07をマークした。初めて5分50秒突破の快挙に、堀内監督はある感慨を持った。

親子三代でボートに魅せられている。ソウル・アジア大会のエイトに代表クルーを送り出す東レ滋賀の堀内哲監督(3)の系図だ。祖父の故郷寿郎氏は北大学長を務め、二十九年に北大のエイトを悲願の日本一にした。父の浩太郎氏はローマ、東京両五輪のコーチを経て現在は日本ボートのボート、ヨット設計家。堀内家三代の歴史は、戦後ボート史の一面を彩ってきた。

五月三十一日、アジア大会派遺選手選考会のエイト予選で、

戦後ボート史を彩る

東レ滋賀の監督 父子3代の指導者

ボートへのかかわりは、血筋から宿命づけられている、といえる。東大や早大など関東勢の天下を初めて破った祖父。祖母は、ボート兄弟として知られる東電大元東京都知事ら東三兄弟の妹にあたる。父浩太郎氏は、小児まひと同じように手足が動かなくなる病にかかり、半年間入院。その後一、二年療養していた。その時、父が指導していた会社(ヤマハ発動機)のボート部の人たちがよく家に来た。筋肉もりもりの姿にものすごくあこがれた。