

特別記事

帯広畜産大学馬術部の紹介 柏村文郎



柏村文郎（かしまむら ふみろう）

1950年生まれ。1977年に帯広畜産大学畜産学研究科修士課程を修了。1977年から4年間全国酪農業協同組合連合会に勤務。1981年に帯広畜産大学助手採用、現在同大学食料生産科学講座（家畜生産科学分野）教授。学生時代4年間馬術部を経験し、現在は馬術部部長。研究教育は乳牛の管理と馬学。研究室ではアラブ、北海道和種馬など10頭の馬を学生と共に管理している。

1. 畜大馬術部の成績

「この馬は障害を良く飛ぶ馬ですよ。ただし、選手が馬を乗りこなせるかが問題です」。これは、以前、全日本学生馬術大会の障害飛越競技決勝の様子がNHK総合テレビで放送されていた頃、帯広畜産大学の人が呼び出されたときの解説者のコメントである。

「帯畜（おびちく：帯広畜産大学の略称）の馬は障害を良く飛ぶが、選手はイマイチ」というのが学生馬術界での一般的な評価ではないだろうか。平成8年から平成17年までの10年間における全日本学生馬術大会での「帯畜」の団体成績は、次の表の通りである。

表1 最近10年間の全日学における畜大馬術部の障害競技と総合競技の団体成績

（数字は各順位の回数）

順位	3位	4位	5位	6位	9位	10位	計
障害飛越競技	1	—	1	4	1	1	8
総合馬術競技	1	1	3	3	—	—	8

残念ながら、団体優勝や2位はないが、10年間で8回は10位以内をキープしている。また、総合馬術競技では8回は6位以内である。3頭の馬が揃わなくては団体が組めない全日学のルールにおいて、毎年団体としての成績を残すことは容易なことではない。そのような中で、この成績はそれなりの実績とみることができると思う。東京からはるかに離れた北海道、さらに地方の小さな大学である「帯畜」が、毎年東京で開かれる全日本学生馬術大会で、いつも上位を脅かしている存在であることを認めてもらえるのではないだろうか。

「帯畜」の2番目の特徴は、畜大（地元では「ちくだい」で通っている）の馬術部員の多くが、大学に入るまでほとんど乗馬経験が無いことである。これは乗馬経験の豊富な学生が集まる中央の私大との決定的な違いである。

3番目の特徴は、特定のコーチがいないことである。大学の近くに住む馬術部OBなどのアドバイスを受けることはあるが、基本的に学生自らが練習方法を考え、新馬の調教も全て自分たちで行っている。馬術を知っている者なら、2～3年の乗馬経験で競馬上がりの馬を乗用馬として再調教すること自体が無謀だと考えるだろう。

このような畜大の馬術部の伝統は、40年以上前から途切れることなく続いてきた。私立大学中心の学生馬術界にあって、地方の小さな国立大学（今は国立大学法人という）が「中央の有名大学に一泡吹かす」という心意気は、野武士のそれにも通じるものがある。今回は、そのようなユニークな存在である畜大馬術部について紹介させて頂きたい（図1）。

2. 国立大学法人帯広畜産大学と馬術部

1) 帯広畜産大学

帯広は、北海道の十勝平野の中心都市（人口17万弱）であり、大学はJR駅から南西へ約7kmの位置にある。大学以南には広大な田園が広がっている（図2）。帯広畜産大学は畜産学部のみからなる単科大学である。現在は獣医学科（1学年40名）と畜産科学科（1学年220名）の2学科からなり、学部の入学定員は260名の小



図1 畜大馬術部50周年記念（平成2年11月）



図3 騎道班の演習（昭和17年当時）

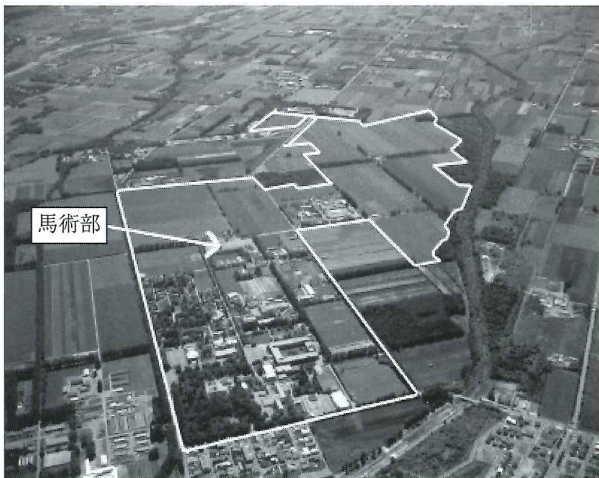


図2 空から見た現在の帯広畜産大学
（総面積190 haの半分は農場である）

さな大学である。平成18年度の入学者数は、学部262名の他に、2年制の別科17名、3年次編入学10名、大学院の修士課程46名、博士課程前期13名と後期14名を加え、合計363名であった。

帯広畜産大学の前身である帯広高等獣医学校が創設されたのは、昭和16年4月1日である。同年12月には太平洋戦争が勃発したことも分かるように、陸軍省の強い要請によって、馬の獣医師を養成する目的で創設された。終戦後は、獣医師養成の他、畜産技術者の教育に力を入れるようになり、昭和21年に帯広農業専

門学校と改称され、さらに昭和24年に帯広畜産大学となった。

2) 畜大馬術部

今では考えられない話だが、昭和16年4月に帯広高等獣医学校が創設された時は、まだ校舎が建っていなかったという。一期生の話によると、はじめは帯広駅前の旅館に宿泊させられた後、サーベル姿の教官に誘導された場所は畑の中。「このそば畑が教室、むこうの畑が寮になる予定地である」と教えられたという。寝泊りは小学校の廃校跡、校舎は十勝農学校（帯広畜産大学に隣接する現在の帯広農業高等学校）、講義は北大から出張してきた教授陣によって集中講義が行われたという。校舎が建てられたのは開学の翌年秋であった。昭和16年の夏も終わりごろ、旭川騎兵第七聯隊から5頭の乗馬が大学に連れてこられた。精神鍛錬を目的とした騎道班が組織され、学生全員が乗馬訓練を受けることになり、360人近い乗馬部らしきものが出来上がった（図3）。しかし、「働かざるもの乗るべからず」との方針となり、特に乗馬に熱心だった3名が現在の馬術部一期生として名を残すことになった。以上から、畜大の馬術部は大学の創設当初（昭和16年）にその原型ができ、今年で65年の歴史を持つ伝統のある部といえる。

昭和17年には、北海道大学との定期戦が始められ、それは現在も、酪農学園大学を含めた北海道3大学定期戦として続けられている。昭和28年に北海道で国体が開かれ、貸与馬として使われた3頭の乗用馬が払い下げられた。終戦後、乗用馬（軍馬）の需要がなくなり多くの馬が姿を消した後、大学附属農場で使っていた農耕馬を借用して練習していた馬術部にとって、それは画期的なできごとであったと昭和32年卒の千葉氏（現OB会会長）は述懐している。畜大馬術部の馬は、当時から現在まで、すべて大学所有の馬（したがって国立大学法人化以前は国有財産）であり、それを借りる形で活動している。本格的な乗用馬を持たず、昔は農耕馬、今は競走馬を再調教して使っているのも畜大馬術部の特徴といえるかも知れない。

昭和35年と36年に全日本学生王座決定戦（王決）で連続優勝を遂げた。当時の馬術の主流は貸与馬制であり、対戦する相手と同じ馬に乗って成績を競った。当時の主将は中曾根と鷺田であり、両名は現在も馬術部の英雄である。昭和36年に塚本（碧雲）が国体の6段飛越で、昭和40年に久保田（春洋）が全日本中障害で優勝した。昭和39年に貸与馬制の王決時代が終わり、現在の自馬制時代に移行した。この頃から、東京を中心とした遠方への大遠征が畜大の年中行事として定着することになった。現在では馬運車（横積みの家畜運搬車）によって24時間で東京に到着するが、当時は貨車で最低5日間を要した。1台の貨車（車体にワムと書かれていた）に最大6頭まで積み込み、さらに遠征中に必要な乾草と燕麦、それに馬具などをギュウギュウに積み込んだ上、世話係りとして2～3名が乗り込むのである（図4、5）。

昭和45年から5年連続、主将が全国レベルの大会（全日学、全日本、国体）で優勝し、黄金時代を迎えた。当時の主将は、山口（全日学：総合）、三木田（全日学：総合）、恩田（全日本：パルクール）、柏村（全日本：パルクールB）、長岡（旧姓山田、国体：複



図4 柏鷹から突然、河原毛の子馬（柏鳥：S42年生）が誕生した。種雄馬はドサンコと判明。この子馬は昭和45年の全日学総合馬術競技（大井競馬場）に出場することになる。



図5 貨車輸送（全日学からの帰途：昭和45年）

合、全日学：総合）であった。特に昭和49年には、全日本学生馬術大会の総合馬術競技で団体優勝を飾り、帯広市内でパレードも行った（写真6）。その後、不思議なことに、畜大では名馬と呼ばれる馬が途切れることなく誕生している。全国レベルの大会で活躍した馬として、次のような馬をあげることができる。

・柏勝（S45全日学：総合優勝、S47全日本：パルクール優勝、S48国体：複合優勝、S49全日学：総合優勝）



図6 全国優勝し、帯広市内でパレード（昭和49年）

- ・ 柏鷹（S46全日学：総合優勝，S48全日本：パルクールB優勝）
- ・ 柏栄（S51国体：総合優勝，全日学：障害優勝）
- ・ 柏星（S62全日学：障害2位，H元国体：スピハン，クロスカントリー優勝）
- ・ 柏雲（H11全日学：障害2位）
- ・ 柏嶺（H16国体：ダービー2位，全日学：障害2位，H17全日学：障害3位：現在も活躍中）

3. 畜大式馬術とは

「帯畜の馬は障害を良く飛ぶが、選手はイマイチ」という評価には理由がある。以下にその理由を述べてみたい。

2期生の杉山氏は、障害飛越において、我々が「畜大式」と呼んでいる調教方法を編み出した偉大な先輩である（図7，8）。氏は大学を卒業後、馬政局，岩手種畜牧場，奥羽種畜牧場，十勝種畜牧場，バラグアイ国イグアス試験場などを経て，民間の不二牧場を最後の職場とした。一貫して馬から離れることなく，終生馬と共にあった人物である。特に十勝種畜牧場勤務の時は，大学の馬術部のコーチとして，現役の指導をしてくれた。昭和49年に氏が十勝から離れる直前に書き残してくれた「馬事雑話」という小冊子は，畜大馬術部にとって「バイブル」とも言えるものである（図9）。先に掲げた畜大の名馬が生まれた秘密は，すべてこの



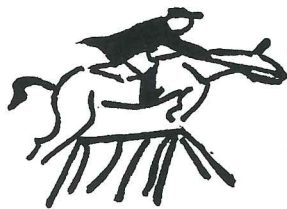
図7 鳥華号を調教中の杉山氏（昭和36年頃）



図8 障害飛越をみせる杉山氏

本に書かれてあることの実践から生まれたといえる。筆者は，杉山氏から直接馬術を学んだ者として，自分なりの解釈を含め，畜大式障害競技用馬の調教を簡単に記すことにする。

- 1) 障害の馴致：地上に転がした横木から始め，高さは30～50cm，幅は1m程度までの障害を常歩または速歩で通過する。これは飛越ではなく，障害に



〔14〕図

高障碍においての正良な態勢。
頭頸は完全に自由である（〔14〕図）

〔15〕図は飛越の理想に近く、手綱は長く保持され馬口に軽い支点をもち、馬体は伸展を妨げるものがなく、騎手の上体は良く前傾され騎座の安定と脚の状態が良く人馬の完全な一致を示している。このような態勢は障碍を飛越しようとする騎手は皆希望するところである。更にこの騎手は鐙を深く踏み脚は垂直で踵は下がっている。



〔15〕図

未熟な騎手が手綱を引くため馬の口に甚だしく苦痛を与えて馬は頸を伸ばすことができず、また騎手の膝は縮らずに脚は後退し足先は外方または下を向く（〔15〕図）。

図9 「馬事雑話」にある杉山氏による挿絵

慣らすのが目的である（筆者はキャバレッティを利用することを薦める）。

- 2) 飛越調教：高さ50～80 cmの固定障碍（筆者は落下しづらい障碍でよいと思う）を利用する。飛越方法には「常歩（駐立）飛越」と「駢歩の氣勢飛越」がある。「常歩飛越」は、障碍に対して興奮した状態で向かう馬を矯正するのに有効である。「駢歩の氣勢飛越」は、馬が障碍に向かったとき自然に勢いがついた状態で行う飛越であり、前進氣勢の乏しい馬には有効である。ただし、興奮して向かうようになれば直ぐ「常歩飛越」に移るべきである。この二つの飛越方法を上手く組み合わせて調教する。

以下に常歩飛越と氣勢飛越について説明する。

【常歩飛越】この飛越調教こそが「畜大式」の特徴と言える。これは、障碍馴致の延長であり、50 cm位の固定障碍に常歩で向かうことから始まる。馬が常歩のままではまたげない高さだと判断すると、最後の一步が後肢に立ち上がる格好で小さく飛越する。一旦停止してから飛越することもある。障碍に向かうとき重要

なのは、馬が障碍の臭いをかける程度まで手綱を充分伸ばすことである（筆者はよく「手綱を投げろ」と表現する）。馬が障碍前の最後の一步で飛越するため、騎手はその前進運動に着いていけない（あおられる）ことがしばしば起こる。その時はタテガミにつかまるとよい（初心者はタテガミにつかまる余裕がないことも多いが練習によって会得する）。競馬上がりの馬では、障碍に向かうと50 cm程度の障碍でも速歩や駢歩になる馬が多い。そのような馬は、障碍を下げるか地上横木から再度始めるべきである。大切なことは、速歩になったとき障碍前で手綱を控えて（引いて）馬を無理に常歩にしようとしないうことである。極端な場合、障碍前で馬を停止させようとする者もいるが、これは決してしてはいけないことである。障碍前で速歩や駢歩になった時は、そのまま通過させ、障碍を飛越した後に停止させるべきである。言い換えると、障碍前で手綱を引くのではなく、障碍を飛越してから手綱を引いて停止するのである。このように飛越の後に停止し、手綱を延ばし愛撫する習慣をつけることにより馬は落ち着いて障碍飛越をするようになる。また、飛越後停止するまでの歩数も次第に減少し、最終的には2～3歩で停止するようになる。常歩飛越のもう一つのポイントは騎手の脚である。馬が飛越する前や飛越中は、騎手の脚（膝から下）が馬体に触れてはならない。まして拍車が当たるのは禁物である。馬が自ら飛越するように調教するのが目的であるから、騎手が障碍の前で脚を使って馬を推進する必要はない。ただし、飛越練習の前に前傾姿勢（2ポイントシート）でバランスをとる練習を騎手は十分に積む必要がある。筆者は、騎手の体重が鐙に落ちるようになれば、その騎乗方法自体が馬の前進氣勢を生み出す推進になると考えている。騎手が飛越中に手綱を引くことがなく、脚が馬体に触れないようになれば、経験の浅い騎手を騎乗させても障害馬の調教ができるのが、常歩飛越調教の特徴である。ただし、常歩飛越は1 m位の障碍までにとど

めるべきである。障害が高くなると常歩飛越の随伴は大変難しくなり、筆者もたびたびタテガミに頼らなければならぬ。

【駢歩の氣勢飛越】これは普通の駢歩からの飛越である。常歩飛越の練習をしていると、障害がある高さになると馬は自然に速歩や駢歩で障害に向かうようになる。そのときは障害前で馬を抑えるのではなく、障害を飛越した後に馬を停止させるべきことは前に述べたとおりである。常歩飛越のみを行っているとき、踏み切り地点が障害に近くなり、障害前のスピードが足りなくなることがある。俗にいう「ろうそく飛び」である。単一障害ならこれでも1m30cm位まで飛べる馬もいるが、スムーズな飛越とは言いがたい。さらに平行障害などの幅のある障害に向かうときは、ある程度騎手がスピードを指示しなければ完飛（落下せずに飛越すること）することは難しくなる。ただし、馬への指示は障害の3歩手前までに与えなければならない。障害直前まで指示を与え続けると馬が障害に集中できなくなるからである。障害に集中している馬の耳は前方を向いているはずである。氣勢飛越でも、飛越の後に停止して、手綱を延ばし愛撫するのは常歩飛越と同じである。飛越が大きくなると初心者は随伴が難しくなり、ともすれば手綱につかまってバランスをとることが多い。そのような騎手には無口頭絡を水勒頭絡の上にかけて、水勒手綱の代わりに無口頭絡の引き綱を持たせるようにすると、随伴が遅れて手綱（引き綱）を引いても馬の口を妨害しなくなる。さらに帯畜では、飛越後に燕麦などの報酬を馬に与えているが、これも効果的である。慣れてくると、随伴が遅れたときには飛越中とっさに手綱を投げるができるようになる。これができれば、馬は安全に飛越してくれる。

以上は「馬事雑話」のほんの一部をかみくだいて解説したものである。著者の現役時代に活躍した柏勝という馬は、馬場のまん中に一個ポツンと縦に置いたド



図10 下級生の障害飛越の練習風景

ラム缶を飛越することができた。このことの難しさは障害競技をしている人には分かると思う。畜大式障害競技用馬の調教では、馬を障害に向けると「馬が自ら歩度と完歩を調整して頸を充分に使って飛越する」、そのような馬をつくるのが目標である。なぜなら、畜大の馬たちは、イマイチと言われる下手な学生を乗せて障害を飛越しなければならないからである（図10）。

4. 畜大の環境

畜大馬術部の立地条件は、馬を飼う環境としては日本一恵まれているのではないだろうか。冬の寒さは厳しいが、全国から集まる若者たちにとって、それは新鮮で、いい経験になる（図11）。馬場の横は、畜産フィールド科学センター（旧附属農場）の放牧地ですばらしい牧場風景が広がっている。畜大の試合に出たければ、牛に対する馴致も必要である！ 遠くには日高山脈を望むことが出来る。さらに周囲には野外騎乗（外乗）をする場所が豊富にあり、朝の練習後に近くの川や林に行くのは日常茶飯事である。外乗に出ると馬は生き生きする。外乗に慣れた馬は、自ら地形や足場、立ち木などに気を配る。不整地を走るとき細かい手綱操作は不要である。騎手が出来ることは、馬の走る方



図11 冬は寒さが厳しいが晴天が多い



図12 帯広畜産大学馬術部の部旗

向と大雑把なスピードの指示だけである。スピードをつけて林の中を走るときハミ受けなどは馬にとって邪魔になる。頭頸を自由にされた馬は木立を避けるため自由自在に駈歩の手前を変える（踏歩変換など教えなくても・・）。障害物を飛越させようと思えば、障害にぶつけるように（逃避しないように）誘導するだけである。障害や乾濠も勢いに乗って、馬場ではありえないほどの大飛越を行う。川に飛び込み、岸に駆け上がる。騎手の胸は高鳴り、気分は最高潮に達する。無事

に厩舎にたどり着いたときは「十勝平野が自分たちの馬場である」と実感する。特定のコーチもおらず、未熟な学生だけで、全国大会である程度の成績を残せる最大の理由は、この環境のおかげかも知れない。

以上、「帯畜の馬は障害を良く飛ぶが、選手はイマイチ」の秘密を述べたつもりである。小さな馬場の中ではなく、大自然の中で馬を自由に操る技術こそが、畜大の理想とする馬術なのだ（図12）。