モーターボート競走年史

●競艇元年からのあゆみ●

'81—'90

総　論

はじめに

昭和20年８月15日、第２次世界大戦は日本の敗戦で幕を閉じた。

焦土と化した日本に残されたのは、婦女子と老人だけかとも思えるほどで、生産の中心となるべき若い男性は見当たらず、あらゆる生産施設は破壊し尽くされた観があった。

それでもやがて、生き残った兵士らが復員しはじめ、何もなかったはずのマーケットにはヤミ商品が並び、村や町には日毎に活気がよみがえっていった。

しかし一方では、インフレが無秩序に進行しており、庶民の戦前の蓄えは一朝にしてその価値を消失、町には浮浪児ばかりが目立つなど、社会の混乱は当分治まりそうもなかった。ましてや復興を云々するなど、遙かに遠いことと思われた。

だが、こうした戦後の混乱の中にあっても一部の心ある人々は日本の将来を想い、復興のプログラムを描きはじめていたのである。多くの官僚、政治家が復興計画を立案し、発表した。しかしそのほとんどは、計画の遂行にどうしても必要な「資金」の調達に問題を残していた。

優れた計画があっても資金が無いのである。原資のない事業や政策では、日本を復興することはおろか一人の飢えを救うことさえもできない、というのが現実なのであった。

同じころ、民主化政策を推進しようとする連合軍総指令部（GHQ）によって、行政の「地方分権政策」がとられる。このため、多くの業務が中央政府から地方自治体へと委譲された。だが、税収不足で四苦八苦していた地方自治体に、生産のすべてが停止状態にある状況下でこれ以上税金のとれる企業などあるはずもなく、その財政赤字は拡大するばかりであった。

どんな状況にあろうと人は娯楽を求める。ましてや長い戦争で、あらゆる娯楽を禁じられてきたのだ。平和が戻ってきたいま、それはどうしても必要なものであった。

一方では地方財政の拡大を図り、他の一方では人々の娯楽となる事業――といえば、公営競技がこれにあたる。そこで、昭和21年、戦前から行われていた公営競技の競馬が再開された。次いで、昭和23年８月「自転車競技法」が公布され、同年11月には福岡県小倉市で競輪が初開催される。新たな公営競技の誕生であった。

娯楽に飢えていた人々にとって競輪は、競馬同様格好の息ぬきの場となり、関係者の経営不安を吹きとばして小倉初開催は見事に成功を納める。これにより、赤字財政に頭をかかえていた地方自治体はわれ先にと施行者の名乗りを挙げ、競輪はまたたく間に拡大していくのである。

競輪の法案が国会で審議されているころ、後にモーターボート競走の生みの親となる笹川良一会長は、A級戦犯容疑者として巣鴨プリズンに拘留されていた。

自らの生命は、日本が世界に対し戦争の償いをするのであれば、これに捧げて悔いなしの覚悟であったが、折々に考えることは、戦争で完膚なきまでに破壊された日本の復興をどうすればよいのか、ということばかりであった。

そんなある日、見るともなしにめくっていたライフ誌で、疾走するモーターボートの写真を見る。それは、日本では考えられぬ明るさとスピード感に溢れており、衝撃的ともいえるインパクトで笹川会長の琴線をふるわせたのであった。

一命は捧げるつもりで自ら入った巣鴨プリズンであったが、満３年と12日の歳月を要した調査と裁判により戦犯容疑は晴れ、昭和23年12月24日、笹川良一会長は無罪放免となる。思いもかけぬ生還であった。

笹川会長の目に映った世間は、すでに活気を取り戻していた。しかし、「海国日本の復興」という点では特段の進歩は見られない。そんな中、競輪が小倉で開始されて大成功を納め、これに続けとばかり多くの自治体が先を争うように開催準備を急いでいるといううわさを聞く。

笹川会長の脳裏にはまたしてもあのライフ誌で見た「疾走するモーターボート」が浮かぶのであった。「海国日本の復興には、公営競技としてモーターボート競走を実施し、その収益を財源として造船、海運を復興させるのが最もふさわしい」。会長の心は決まった。

笹川良一会長は、公営競技としてのモーターボート競走に関心を寄せた人々と協力して「モーターボート競走法（原案）」を作成し、運輸省に協力を求めた。

原案の骨子は、「公営競技としてモーターボート競走を実施し、その収益金で、国では手の届き難い中小の造船関連産業の育成を図るとともに、地方財政に寄与する」というものであった。

この法案は、議員提案の法案として国会に提案されることになるのであるが、この趣旨に深く共感した運輸省は、政府提案の法案にも増して全力を結集、その法案作成に取り組んだ。

こうしてモーターボート競走法案は国会に提出され、昭和26年３月29日、衆議院運輸委員会、同本会議で可決。さらに６月２日参議院運輸委員会で可決されるが、同本会議では社会党の反対にあい否決される。

衆議院本会議で否決された法案は、制度として衆議院本会議で再審議されるが、再審議可決の前例はなく、この時点でモーターボート競走の実現は不可能かと思われた。

しかし、笹川良一会長は最後まで望みをすてず、法案成立のため必死の努力を続けた。その結果、昭和26年６月５日、第10回国会の最終日に衆議院本会議で再審議され『可決』。同年６月18日制定交付された。

参議院本会議で否決された法案を衆議院本会議で再審議可決、という前例のない快挙へ導いたのは「日本の復興という大きな目的に向かって民間人とこれを理解する政界、官界の人々が一致協力した」ことにほかならない。これこそがモーターボート競走を世に出した原動力であった。

1 競走会の設立

非常な難産の末、モーターボート競走法は制定交付された。だが、日本人の大部分はレーサー用のモーターボートなど見たこともない。競走の実施を担当する競走会ですら、モーターボート競走とはどんなものなのか、競走会とは何をどう行う団体なのかわからない。

それでも、競走法の制定交付は世間の注目を集め、「モーターボートを使って競輪のようなことをやるのだから、やればなんとかなるだろう…」と興味をもった人も多かった。

▲ 逗子アマチュアレース（S25年当時）

法の精神に惹かれたものもあれば、個人の思惑だけがひとり歩きしているようなものもある。まさに玉石混交で、各々の思いを込めた蠢動が始まった。

ひと口に「競走会」といっても、大部分の日本人は見たことも聞いたこともないモーターボート競走の、その運営の一切を行う団体なのであるから、競走会の運営には相当の苦労が予測された。その上、競走が開始されるまでは全く収入がないのである。また、競走が開始され順調に運営されたとしても、公益法人（社団法人）であるから出資者に利益を分配することはできない。そういう団体を創るのである。

どんな苦労があろうとも「私利私欲に走ることなく、海国日本の復興と地方財政に寄与する」との趣旨に賛同する士による競走会を設立しなければ、理想は高くとも運営が私利私欲でゆがめられないとも限らない。真の目的に着実に向かわなければとの思いが、笹川会長を再び駆りたてた。

笹川良一会長は、戦前からの幅広い人間関係を生かして、政財官界の志を同じくする人々を中心に各地域を取りまとめ、競走会を設立していった。

2 初開催に向けて

競走開催に不可欠なものとしては競走場、ボート、モーター、選手、審判員、検査員、その他各種規程、規則等々、さまざまなものが挙げられるが、その中でもとくに、一朝一夕にはできないのが「人の教育」である。

笹川良一会長は、競輪やオートレースと違いモーターボート競走が日本人には馴染みの少ない競技であるところから、当時滋賀県自転車振興会理事であった佐藤与吉氏に選手養成の協力を求める。そして昭和26年８月28日、「琵琶湖国際モーターボート選手・審判員養成所」を開き、同年９月３日には選手の養成を開始。一方、ボート、モーターの開発も協力者を得て着々と手筈を整えていった。

こうして、初開催へ向けての準備は進められていったが、思うようにならないのが競走場適確地の選定であった。

▲国際モーターボート選手、審判員養成所

戦後、競馬の再開、競輪、オートの新設などで全国的に公営競技が急増、とくに競輪はわずか３年余の間に50数場を数えるまでに発展していた。このため、県や大きな市といった後背人口を多く有しかつ公営競技に関心の深い自治体は、すでにいずれかの公営競技を実施しており、いまさら国民に馴染みのないモーターボート競走で冒険をする必要はなかったのである。

したがって、施行者として名乗りを上げる自治体には、大きな湖があるとか波静かな湾があるとかの特別有利な条件を有する県や大きな市を除けば、最低の基準とされた「後背人口３万人」にも満たない小さな町村が多く、競走場建設に要する資金を捻出する余裕などほとんどないという有様であった。

また一方では、近隣の自治体が共に競走場の建設を計画したため、両方がそのまま進行すれば“共倒れ”の恐れがあるにもかかわらず、調整はままならない…といった状況も数多くあった。

これら自治体の調整や競走場建設資金の調達のために、笹川良一会長が間に入ることも度々で、多くの競走場の中には、会長が個人として金融機関の債務保証を行い、やっと融資が得られたといったケースさえもあったという。

全国各地の競走会設立もようやく軌道に乗り、その設立認可が相次ぐ昭和26年10月、すでに設立許可を得た13競走会は同月９日、運

▲連合会事務所前 S.29年当時

輸省会議室において連合会設立発起人総会を開催。18日付設立認可の申請を行い、昭和26年11月28日、連合会が設立認可された。いよいよ初開催へ向けて正式に活動を開始するのである。

連合会は、発足と同時に山積した「開催準備」に取りかかる。

まず急を要するのが、競走場建設用地の決定、各種規程・規則の制定、さらには競走場、審判員・選手の登録などで、いずれも大変なことばかりであった。

競走場の登録に行ったところ、まだ工事中で検査のしようがなかったとか、レースの前日になっても競走に使うボート、モーターが届かず、夜中になってから検査を行ったとか、今日では考えられないような珍事やハプニングも多々あった。しかしそれもすべて乗り越えて、昭和27年３月までには一応すべての準備を終了。同年４月６日、長崎県大村競走場で初開催を迎えることとなる。

全国の関係者注目のうちに開催されたモーターボート競走は、初日の売上が約260万円、入場者は8,226名と、まずまずの成果を挙げた。

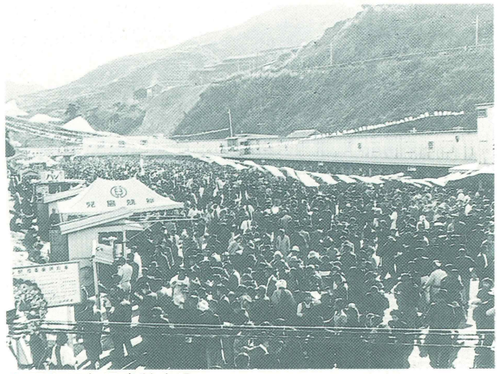
こうしてモーターボート競走は、公営競技としての第一歩を踏み出したのである。

▲ 大村初開催優勝者表賞式

3 公営競技廃止論の台頭

大村競走場での初開催は、わずか３日間であったが、関係者は「実践」を経験したことで大きな自信を得た。

モーターボート競走はその後、７月に津および琵琶湖、９月には狭山、尼崎と急速に拡大。競走場は昭和27年９場、翌28年に８場、29年に５場、30年に２場、31年に１場と増加していった。



▲ 昭和27年児島競走場

国民にまったく馴染みのない競技が、果たして受け入れられるであろうかという関係者の心配は杞憂に終わり、売上もわずかではあるが年々増加していった。

大部分の公営競技は概ね順調に売上を伸ばし、地方財政の貴重な財源となるとともに地域の雇用をも促進するなど、その経済的効果は大いに評価されてよいものであった。

しかし一方では、平和が訪れたとはいえ世相はまだまだ混乱しており、加えて運営者側も顧客側も競走の運営に馴れていないため、数々のトラブルも発生した。

トラブルの中には、施設へ放火したり、建物になだれ込んでお金を奪うなどの騒擾事件にまで発展するものもあれば、競技におぼれ込むあまり家庭の崩壊をきたす例もあり、それがギャンブルの弊害ということで批判を浴び、すべては公営競技があるからだ、というふうに片づけられてしまうのであった。

加えて、シャープ勧告による財政の再検討の中で、政府は昭和29年度から公営競技の国庫納付金制度を廃止。代わって「自転車競技法等の臨時特例に関する法律」を制定公布した。しかもこの臨特例法には時限が付されていたため、その時限がくるたびにギャンブル弊害が大きく取り上げられ、存廃問題まで検討されるという、極めて苦しい状態に置かれたのであった。

4 時限法から恒久法へ

モーターボート競走法は、昭和26年に制定されてから今日までの40年間に12回の改正が行われているが、内容的に大きな改正は、昭和29年の「臨特例法」に伴う改正、昭和32年の臨特例法の失効に伴う改正、昭和37年の公営競技調査会の答申（長沼答申）の趣旨に添っての改正、の３回といえよう。

これらの改正は、内容的にはいずれも現在の19条交付金に関するものである。昭和29年の改正は、シャープ勧告を受けてそれまでの国庫納付金が、期限を限って中央団体の取扱いになったことによる改正であり、昭和32年の改正は、モーターボート競走法の第19条に交付金の納付先が「全国モーターボート競走会連合会」と明示された改正、昭和37年の改正は、19条交付金の納付先が「日本船舶振興会」へと改正されたものである。

この３回の大改正は、交付金の納付先が国から連合会へ、連合会から振興会へと移行し、その都度、社会の変化に対応した法目的の見直し、あるいは競走運営制度の民主化がはかられたと捉えることができる。

したがって正確には、巷間伝えられているようなモーターボート競走法自体が時限法であった時代は無いのである。ただ、昭和29年の法改正の折り、参議院商工委員会では改正を認めながらも「自転車競技法等は、戦後の異常な時期に対処するための制度で、社会経済の安定に伴い廃止されるべきものであるから、政府は社会経済の安定度を勘案しつつ、なるべく速やかに善処すべきである」と付帯決議を付しており、明言はしていないもののニュアンスとしては「臨特例法」に盛り込まれた競輪、オート、競艇は戦後復興の役割が済んだら廃止することが好ましい、との見解であると解されるものであったことから、実質的には競走法自体が時限法であると同様であったといえよう。

世間の批判をよそに、昭和30年以降、公営競技は急激にその売上を伸ばしていった。だが一方では、臨特例法等で時限が定められており法的な基盤は弱く、場合によっては廃止もあり得るといった状況の中で、大規模な設備投資は控えられていた。施設は狭く汚く、屋根や囲いも整備されていないため雨が降ればコウモリ傘をさし、ぬかるみに足をとられながら、また夏は炎天下で、冬は寒風をさえぎるものもなく…、といった状態が続いた。

▲昭和34年当時の宮島競走場

加えて、運営者は不馴れ、選手は急造、お客様も戦後の荒廃した心を引きずっているとあって、ちょっとした不手際から騒擾事件へと発展する。それを見てギャンブル廃止論に拍車がかかる、といった悪循環が繰り返されていた。

こうした状況の中で世間の悪評に耐えるには、関係者自らが襟を正し、運営に万全を期して僅かな間違いも犯さぬよう、最大の努力をすること以外になかった。

しかしながら公営競技批判は一向に収まらず、政府は昭和36年２月、総理府設置法の一部改正を行い、知識人20名からなる公営競技調査会（会長＝長沼弘毅）を設置、存廃を含めて、公営競技のあり方について諮問することとなった。

調査会は、昭和36年３月から同年７月までの間に10回の会合と４回の現地調査を行い、公営競技の弊害は認めながらも関連産業の助成、社会福祉事業、スポーツの振興、地方団体の財政維持に役立ち、また、大衆娯楽として果たしている役割も大きいとして「抑制基調をとりながらも存廃を認めるべきである」旨の答申を行った。

この答申を受けて、モーターボート競走法の全面見直しが行われ、法目的の拡大、競走の健全化の促進、日本船舶振興会への交付金の制度化等々とともに、昭和29年以来、常に交付金につきまとった時限規程がなくなり、モーターボート競走の法的基盤が確立したのである。

▲船舶振興会ビル　昭和39年当時

ファンサービスは施設から

笹川会長は、法案づくりの段階から機会あるごとに、公営競技がいかに世の中に役に立つものであっても、そのことにあぐらをかいてはいけない。お客様に接する態度は常に、「ファンあってのモーターボート競走でなければならない」と言い続けてきた。お客様を大切にもてなし、お客様に信頼されることが商売を発展させる唯一無二の方法である、というのが経営者・笹川良一の信念であった。

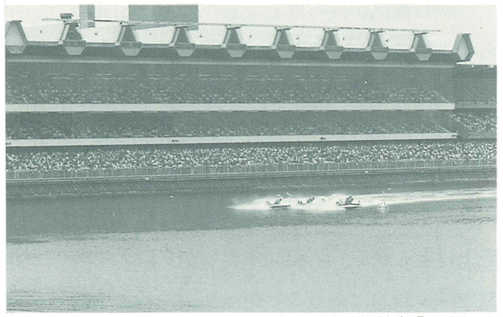
勿論、こうした“商売の基本”自体は誰しもわかっている。ただ、実行するとなるとつい“手抜き”もでてくるのが人間の常。ましてや法律に守られ、独占的に行える商売となればなおさらである。

モーターボート競走関係者が、「ファンあってのモーターボート競走」を運営の基本理念と位置づけた根底には、「常に原点を忘れるな」との自戒も込められていた。

これほどまでに、お客様を大切にすることの重要さを知る業界であったが、昭和37年までは法的基盤が確立していなかったため、施設改善ということでの大規模投資もままならず、お客様に不便をかけていた。

それだけに、法改正となるや早速、競走場の施設改善が始まった。もっとも、施設改善とはいっても今日のように立派なものではない。

昭和30年代は、屋根をつける、囲いをつけるといった、いわば「全部のお客様に雨露をしのいでいただくための施設」を造る…のが当面の目標であった。40年代に入るとようやく鉄骨のスタンドができはじめ、場内が舗装される。次いで40年代半ばに鉄筋の建物となり、初めて冷暖房が取り入れられまたたく間に普及した。どうやらお客様を“お客様らしくおもてなし”できるようになったのであった。


▲浜名湖競走場スタンド

しゃにむにやり遂げたとも言えるこれらの施設改善は、モーターボート競走をここまで育ててくださったお客様に対し、旧来の施設のままでは申し訳ない…との思いがさせたと言ってもよい。そして、お客様はそういう関係者の姿勢を高く評価してくれた。

以後、施設改善と比例するように入場者が増大、売上は伸びた。昭和37年から同49年までの間、少ない年で20％台、多い年では40％台の率で伸びた売上は、法改正が行われた昭和37年482億円であったのが、昭和50年には１兆1,745億円にまでなったのである。

昭和26年に、最後発の公営競技としてスタートしたモーターボート競走は、25年の歳月を走り続けて、公営競技界最高の売上を得られるまでに成長したのである。

安定成長から冬の時代へ

順調に推移していたモーターボート競走の売上に、不安の影がさしたのは、昭和51年であった。当時は、昭和48年のオイルショック等により、世界的な大不況に見舞われており、日本経済も戦後初めてというマイナス成長に陥っていた。

しかし、モーターボート競走にあっては、入場者数こそわずかに減少傾向にあったものの売上は数パーセントの成長を続けており、関係者は、どうやらこのまま不況を乗り切れるのではないかと考えはじめていた。モーターボート競走業界の積極姿勢は変わらず、施

設改善についても質的な向上に力を注ぎ、居心地のよい競走場づくりに取り組んでいた。

世界経済の崩壊とまでいわれた石油ショックであったが、日本経済はこれを短期間に消化し、景気は戻りつつあった。ところが、モーターボート競走における入場者数の減少傾向は止まらず、昭和56年度には売上も減少に転ずる。この傾向は、モーターボート競走だけではなく、中央競馬を除く全公営競技がほぼ同時に売上不振に陥ったのである。

30年間、成長の一途をたどってきたモーターボート競走の関係者にとっては、まさに初めての経験であった。

世間一般の景気がかんばしくないから…といえばその通りではあったが、それだけが原因とも思えない。現に、同業他種ともいえる中央競馬は、多少ペースダウンしたとはいえ確実に売上を伸ばしているのである。何故のマイナス成長なのか？

諸々の要因が重なりあってのことには違いないが、いまひとつ大きな視野で捉えれば、「世の中の流れが変わった」ことを挙げないわけにはいかなかった。

となると、日曜・祭日であろうとウィークディであろうと、午前11時ごろから３時ごろまでに競走場へ行き、入場料を払って場内に入り、推理のための資料を手に入れ、窓口に並ばなければ舟券を買えないという制度。つまり普通の勤めをもっている人や時間のない人は極めて参加し難い制度では「世の中の変化」に対応できないのではないだろうか？

モーターボート競走は創業以来、本場主義を貫いてきた。昭和26年当時の社会では、そうすることが海事思想の普及という目的に最も適した方法であったし、昭和37年の長沼答申でいう抑制基調、健全化路線にも適合する運営方法であったからである。

しかし、それから20年の間に社会は大きく変貌した。すべてが豊かになり、さまざまなレジャーが満ちあふれ、映像媒体・活字媒体が飛躍的に発展した社会にあって、本場主義を貫くことだけが、法目的に最も適合する方法なのであろうか。業界は、「ファンあってのモーターボート競走」を標榜する競走運営のあり方として、現状が真に正しい方法であるのかどうかを見直さなければならない時を迎えたのである。

7 「競艇元年」の提唱

モーターボート競走に、漠然とした翳りがさしたのは昭和50年であった。昭和30年代の半ばごろから10数年の長きにわたり、20%から40%という勢いで急成長してきた売上が、50年から急に１桁成長へとダウンしたのである。

当初、この売上ダウンは、石油ショックの影響による不景気から来るものであり、景気の回復とともに再び２桁成長に戻るものと思われていた。

しかし景気が持ち直しても、売上は相変わらず１桁成長が続いた。

当時、日本経済も急成長の時代から安定成長の時代に入ったといわれていたこともあり、モーターボート競走も同様に安定成長の時代に入ったのだとする考え方もあった。だが、売上はともかく、昭和50年をピークに入場者数が減少傾向にあることが一部関係者の不安を募らせていったが、売上がそのままマイナス成長になるという見通しを持つ人はほとんどいなかった。

▲競艇元年の提唱をする笹川会長

昭和56年、入場者数の微減、売上の微増といった構図のままモーターボート競走は法制定30周年を迎えた。

年頭、笹川良一会長は、法制定30周年記念の年であるこの年を『競艇元年』と命名した。

競艇元年の意味するところは、『モーターボート競走は法制定以来、幾多の困難を乗り切り、１兆6,300億円という公営競技界最高の売上を得るまでに成長してきた。この成長は、常に「ファンあってのモーターボート競走」の基本理念のもとに、関係者が一丸となって努力したこと、それをファンが認めてくれたことによるものではあるが、この延長線上にそのままモーターボート競走の未来が開けるというものではない。今後は、この30年間の成果の上に、21世紀へ向かって急激な変化を見せる世の中に対し、十二分に対応できる体制を創っていかなければならない。30周年の節目である今年はその出発点、すなわち競艇元年である』という強い危機認識の下での提唱である。

言い替えるならば、モーターボート競走が現在もなおファン第一主義と、自信をもって言えるほど時代の変化に対応しているのかどうか…。30周年を機に、全面的な見直しを行って、改革すべき点があれば勇気をもって改革に取り組まなければ競艇はこのまま衰退するという警鐘であった。

8 いつでも、どこでも、おもしろい競走

モーターボート競走業界は、昭和37年以後施設のレベルアップを中心に、従事員の接客マナーの向上、競走場内外の緑化の促進など居心地の良い競走場づくりと厳正公正な競技運営を行うことによってお客様の信頼を確保すべく、最大の努力を傾注してきた。

また、お客様もそのような業界の姿勢を高く評価してくださった。このことは売上、入場人員ともに年々記録的な大幅成長を遂げたことからしても明らかである。

だが、改めて時代を振り返って見れば、草創期の娯楽が極端に少なかった時代からレジャー全盛の時代へ、新聞と電話だけであった通信手段がコンピュータと映像へ、そして何よりも物不足と貧しさの時代から飽食と豊かさの時代へと、世の中は変わっているのである。

業界が最も力を入れて取り組んだ環境整備は、いまや必要条件ではあるが、お客様にとっては満足する条件ではなくなっていた。

入場人員の激減、売上伸び率の低下という現実は、業界が時代の変化に十分対応していないことを指摘するお客様の厳しい評価であった。

競艇元年の提唱を機に、モーターボート競走はいかにあるべきかについて精力的に競走運営の諸要素の見直しが行われ、モーターボート競走が進むべき方向は、『ファンあってのモーターボート競走の基本理念のもとに、“いつでも、どこでも、おもしろい競走”を実現することにある』と、とりまとめられた。

いまにして想えば、至極あたり前の目標設定であったが、30年の長きにわたり本場主義を貫いてきた当時のモーターボート業界にとっては、大改革を経なくては到達できない遙かなる目標であった。

ファン拡大推進委員会

問題点の共通認識はできた。進むべき方向も明確になった。だが、それは理論として整理されたということであって、実現するとなるとその立場、立場によってさまざまな考え方があり問題がある。

たとえば、最も簡単に思える早朝外向前売発売だけを取り上げてみても、法解釈、施設の新築もしくは改善、従事員の確保、コンピュータの立ち上げ時間、駐車場対策、来客へのサービス、競技情報の提供等々、すべての問題をクリアーしなくてはならない。しかも諸々の問題を解決して実施したところでどれだけ売上があるかわからない。

▲早朝外向前売発売所　江戸川競走場

ある意味では、収益を無視してでも、ウィークディには勤めがあって来たくとも来られないお客様の要望に応えることが、本当のサービスであるという信念が先行しなければできないことである。

早朝外向前売発売は一例であるが、これに類する70項目の改革を行うのである。そのためには施行者、競走会、施設所有者、選手が時局の重大性をよく認識し、互いに協力し合うことがどうしても必要であった。

笹川会長は、ここでも率先し団結の先頭に立った。昭和56年5月、各団体のトップと実務に精通する役員で構成するモーターボート競走運営懇談会（昭和57年よりファン拡大推進委員会）を設置、自ら座長に就任し、新規施策を精力的に推進していった。

この10年間、業界は幾多の新施策を実施してきた。発売方式の多様化だけをとってみても、①早朝外向前売発売　②前日発売　③SG、GI競走の場間場外発売　④電話投票　⑤場外発売、等がある。

これらのひとつ一つを実行に移すには対内対外ともに多くの障害があった。

対内的には、(a)30年の長きにわたり実施してきた本場主義を変更することに対し、業界のコンセンサスを得ること。(b)新施策を経済性だけで評価しないで、お客様に対する当然のサービスあるいは将来対応という観点から理解する必要があること。等々であり、対外的には、法制上の各種制限のクリアー、各々の議会の理解、等々であった。

▲浜名湖競走場の食堂

新施策の実施には数々の問題点があったが、それらの解決に長い時間をかけている余裕はなかった。事務局が提案する。ファン拡大推進委員会が判断する。良しとなれば各競走場に置かれた企画実行委員会と直結して実行に移す。というトップダウン方式で行われたのである。業界は、売上、入場者の激減という非常事態を、将来対応という難事と併せて最良の方法で解決したのである。

明るく楽しい競走場を目指して

モーターボート競走業界は、昭和56年以降再飛躍を期して発売形態の多様化、競技運営諸制度の改革、SG競走の新設等々、お客様の立場に立った競走づくりと快適性に重点を置いた施設整備を行ってきた。

確かに、モーターボート競走は変わりつつあるが“明るく、楽しい競走場”という観点から見れば、他のレジャー産業のほうが遙かに先行していると言えよう。

施設そのもの、競技そのものというようにひとつ一つを取り上げれば、相当高いレベルにありながら、全体の印象としては「くらい、きたない、こわい」イメージが色濃く残っている場所ということになるのである。

現在の若者は、清潔で明るい雰囲気の場所でないと集まってこない。それ故に、トータルとしてこのマイナスイメージから脱却できるか否かが、モーターボート競走が新しいファン層を得て、21世紀に生き残れるかどうかを占うことになるのである。

業界は、本当に「明るく、楽しい競走場」をつくるため、平成2年度から“競艇場クリーン大作戦”を推進している。

清潔で明るい施設、きれいでのびのびとした環境、心地よいサービス。そして、それらを正しく伝える広報。これらがあいまってはじめて、イメージの転換は可能となる。

非常に難しく、つかみどころのないテーマではあるが、レジャー産業が満ちあふれ、人々は上等のサービスを受けることに慣れている、といった現代社会にあって、生き残り、繁栄し続けていこうとするならば、なんとしても成し遂げなければならないのである。

ものごとを変えるということは非常に難し

く、新しくつくり出す以上の精力を要する。長年にわたって評価されてきたものには、必ずそれなりの良さがある。しかし、時代に対応できなくなったものは変えていかなくてはならないのもまた事実である。

そして、その判断が正しいか否か判定を下すのは常に世間であり、お客様であり、かつキャスティングボードを握るのは、いつの時代も若者であることを忘れてはならない。

幸い、現代の若者に“ギャンブル”への妙なこだわりはない。良いもの、好きなものであれば、自分の感覚で消化し楽しむ、それが若者たちのやり方だ。

長い長いギャンブル蔑視の時代を経て、いま、業界待望の「フォローの風」が吹きはじめたのである。どんな試練があろうとも“この風に乗る”のは、いまという時代を生きているわれわれの役目であり、責務であろう。

以上、モーターボート競走法が制定されてから今日までの、業界の40年を振り返ってみたが、その道は厳しい試練の連続であった。すべてを詳細に記述することはできないが、草創期から昭和55年までの30年の歴史は、法制定30周年を機に発行した『モーターボート競走30年史』に詳述したので、本編では競艇30年の節目となった昭和56年から平成２年までの10年間の主だった事項を紹介し、参考に供したい。

▲競艇場クリーン大作戦・トータルファッション