

モーターボート競走

30

年史

トピックス篇

25年

- 5/6 日米対抗「モーターボートレース」再開(逗子)
- 10/8 第2回日米対抗レース開催

26年

- 6/18 モーターボート競走法公布
- 8/10 長崎県競走会設立認可
- 8/25 選手養成訓練開始
- 11/28 連合会設立認可

世相 ● 朝鮮戦争により特需景気おこる  
● 公務員のレッドバージ開始

競輪 ● 選手級別制度実施  
● 選手養成開始(教育期間=30日)  
● 第1回競輪祭開催  
● 川崎騒擾  
● 2カ月間の開催自粛  
● 開催日数4日間から6日間に制限緩和

競馬 ● 重勝式投票券発売開始

オート ● 船橋・園田・長居・柳井開設

# 25 “騎士のスポーツ”モーターボートレース

●5月6日/日米対抗モーターボートレース、再開(逗子)

日本におけるモーターボートレースは、昭和14年以来絶えていたが、逗子観光協会等の手により『日米対抗レース』というかたちで復活した。

開催日は5月6日・7日の2日間。レース実行面での企画は原田綱嘉氏(連合会を経て、日本モーターボート協会前専務)、審判長は堤徳三氏、日本側選手は高梨、山本、安宅、渡辺、小林等の諸氏、アメリカ側の選手は、プロ級の技術を持つといわれたトーマス・T・クラークをはじめ、トーマス・イグ、ジャコビス・ゲッチェル等の諸氏であった。

レース結果はアメリカ側の圧倒的優勢であったが、最終の「混合レース」では小林選手が優勝し、大いに気炎をあげた。終戦後の娯楽に飢えた国民は、このビッグショーに押しかけ、その数8万人とも10万人ともいわれる。

後日、T・クラーク選手は雑誌「舵」に寄稿して、この大会関係者の努力に最大級の賛辞を述べたのち、競馬が王侯のスポーツであるならば、「モーターボートレースは騎士のスポーツでなければならない」と述べている。

●10月8日/第2回日米対抗レース開催

逗子大会での成功に自信を得た関係者は、江戸川区観光開発協会主催により「第2回日米対抗レース江戸川大会」を企画、実行した。この江戸川大会の様子は、雑誌「舵」は、「中川放水路直線コースにおいて、日米選手30余名の出走下に挙行された。コンディション最良、各選手ともややレース馴れして好記録が見られた。」「C級以上混合第1位・田村(なお、このレースにおいて高梨選手[C級]は、途中エンジン停止のため5位に落ちたが、本大会における最高ラップ・スピード40・75マイルを發揮して満場の喝采を拍した。……」と報じている。

逗子大会に続く江戸川大会の成功は、単にアマチュアの再興だけでなく、プロレースとしても十分やっていると自信を関係者一同に持たせることとなった。



航跡

トム・クラーク



# 26 モーターボート競走法の制定

●6月18日/モーターボート競走法公布

モーターボート競走は、笹川会長を中心とする関係者のひたむきな情熱によって誕生した。この誕生にまつわる詳細や、数多くの逸話は「草創期篇」にゆずるが、法案提出に至る苦難の道程、参議院での否決、関係者の失意、笹川良一会長の意を受けて今は亡き藤吉男東京都競走会会長が演じた時の自由党総務会長広川弘禅氏との直談判事件、そして劇的な衆議院再審議決と、そのどれもがモーターボート競走を生むドラマであり歴史である。30年を経た今日、年間売上1兆6,300億円、と公営競技第一の売上高を誇るモーターボート競走の誕生日である。

●8月10日/長崎県競走会設立認可

全国の競走会に先かけ、長崎県競走会が設立認可された。出資金総額120万円、会員総数46名。事務所開きは五島町・坪内氏の表玄関に机1脚、椅子3脚を並べたのみであった。

●競走会の設立認可

9/9 滋賀 9/19 三重 9/21 大阪 10/1 愛知・兵庫  
10/4 埼玉 10/5 神奈川・静岡 10/19 岡山・福井  
11/14 東京・山口・佐賀 27年 1/27 千葉 1/30 香川  
3/12 徳島 3/20 群馬 4/22 広島 7/25 福岡  
29年 7/29 茨城

●8月25日/選手養成訓練開始

モーターボート競走法が公布され、各地で開催の機運は盛り上がっていたが、実際にレースが行われてみるまで賭としてのモーターボートレースが成立するかどうか、半信半疑であった。ましてモーターボートレースを見たこともない当時の人々にとっては当然の疑問である。



まずレース場がない、エンジンがない、ボートがない、選手がいない、というのが当時の状況であった。こうした中で笹川会長は、選手養成こそ急務であると考え、実弟春二氏(故人)に協力を要請、同氏は人を介して佐藤与吉氏に会い、選手の養成を依頼。佐藤氏は8月25日、「琵琶湖国際モーターボート選手審判員養成所」を開所、選手養成を開始した。(この養成所を経て登録された選手を、琵琶湖養成と呼んでいる。)

このころ長崎県大村市では、すでに競走会ができ上がっており、8月10日には設立認可も下り、市は施行者となることを決定していた。あとはボート・モーターと選手さえいれば、いつでもレースができる状況にあった。そこで、臨機の処置として大村市と長崎県モーターボート競走会が協力して、選手養成を行うことを決定。琵琶湖に遅れること5日、8月30日に長崎県モーターボート選手養成会にて選手養成を開始する。(この養成所を経て登録された選手を、

大村養成と呼んでいる。)

のちにこの養成所では、若松・芦屋競走場から選手養成を依頼され養成を行うことになる。この養成を経て選手登録をした選手は、今でも大村養成と分けて、誇らし気に「芦屋一期生」「若松一期生」と称している。

当時の様子を関係者は次のように語っている。

琵琶湖で選手養成を始めた当時は、「ボート・モーターも2隻しかなく、ガソリンも配給制であった。また、モーターボートに乗った経験のある人もいなかった。

養成所では、午前中一般学科(国語、数学、社会)をやり、午後は操縦を行ったが、なにせモーターボートが2隻しかなかったので、待機時間が長く、1日に1回乗艇できれば良い方で、時には1回も乗艇できない日もあった。

乗艇といっても、水面を大きくひと回りして帰る、今で言えば始動発着のようなもので、本格的な旋回の練習などはしていない。

訓練の多くは、手回しの大時計によるスタート訓練であったが、いずれにしても訓練期間中の乗艇時間は1時間程度で2時間も乗艇した者はいないだろう。

しかし、訓練規律は厳しく、学科にしても、乗艇の待機時間にしても実に行儀よくしていた。それも教官に教えられたわけではなく、訓練生に軍隊出身者が多かったので自分達で規律を定め、それを守り、後輩にはそれを指導してきた。

乗艇の時の敬礼にしても自分達で考えてやったものである。大村初開催のときにあちらの出身者も敬礼をしていた



ので、どこでも同じことを考えるものだった。」

大村養成は、施行者が早期に開催用の器材を準備したため、15馬力のモーターボート20隻、救助艇2隻を使用して訓練が行われた。

訓練期間は1ヵ月であったが、施回練習、スタート、整備等の実技を中心に訓練を行った。このため乗艇時間も一人数時間はあったという。

実技にしても、法規等の専門課目にしても、経験のある教官はいなかったが、操縦実技には東京・隅田川造船より教官を招いたりして、かなり専門的な訓練が行われたという。

ここの訓練生も、軍隊経験者がおり、訓練生自ら訓練規律を定め厳格な訓練を行った。訓練期間が2ヵ月になるのは、若松、芦屋養成以後のことである。

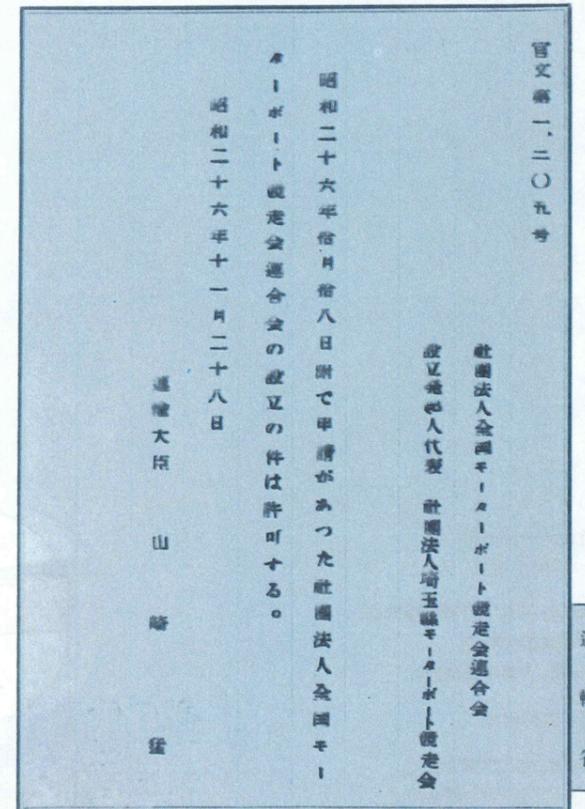
●11月28日/連合会設立認可

モーターボート競走法制定から5ヵ月余りを経た10月9日、運輸省局長会議室において連合会設立総会が開催され、同18日設立認可申請が行われた。

連合会設立が遅れた裏には、モーターボート競走の発案者である笹川会長を中心とするいわゆる銀座派、時の衆議院運輸委員会委員長・前田郁氏を中心とするいわゆる歌舞伎派の2つの連合会設立の動きがあり、この調整に時を要したことがうかがわれる。

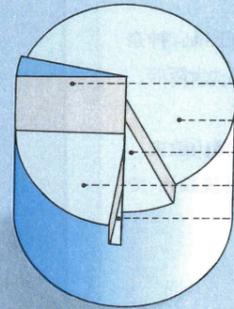
設立発起人代表は埼玉県競走会、設立者は埼玉県、神奈川県、長野県、静岡県、愛知県、三重県、滋賀県、大阪府、兵庫県、奈良県の各競走会であった。

当時の役員機構は 会長/足立正 理事長/滝山敏夫 運営委員長/矢次一夫 競技委員長/笹川良一(後設)であった。



- 3/17 第1回選手資格検定試験
- 4/6 大村競走場初開催
- 5/15 第1回モーターボート競走連絡協議会開催
- 6/3 "選手に告ぐ"第1号  
—他の範となれ・国際的スポーツマンであれ—
- 6/21 第1回審判員講習会
- 8/13 業会初の騒擾事件起こる一律—
- 12/16 施行者協議会設置
- 12/20 連合会会報第1号発行

- 世相 ●メーター事件  
●「君の名は」ブーム
- 競輪 ●全日本プロ選手権開催  
●選手会設立  
●女子選手養成開始
- 競馬 ●濠州馬輸入
- オート ●船橋に四輪車登場  
●川口開設、長居廃止



	年度売上	1日平均売上
モーターボート	24億2,100万円/	490万円
競輪	571億0,700万円/	1,340万円
中央競馬	86億4,200万円/	4,540万円
地方競馬	192億9,100万円/	830万円
オートレース	10億9,000万円/	700万円

● 3月17・18日/第1回選手資格検定試験

大村競走場の開催を間近に控えた3月17・18日大津で、同月28・29日大村で「選手資格検定試験」が実施され、大津では40名が受験、25名合格、大村では44名受験、26名が合格した。資格検定試験は、一次試験が学科(ボートに関するもの、法規、国語、数学、地理)、人物試験、技術試問。二次試験でスタート、実技、適性となっている。しかし、可否の基準等は今日のものとは大部異なり、二次試験、所見欄を見ると、「おおむね良好なるも整備関係に従事すべきである」(合格者)。「極めて平凡、動作を迅速にせよ」(合格者)。「技量未熟、沈着たれ」(不合格者)。「技量未熟、モーター取扱不良・見込なし」(不合格者)。「練習不足なれど将来を期待し得る」(不合格者)、などと記されている。

大津受験組は3月26日、大村受験組は3月30日に、それぞれ登録された。

● 4月6日/大村競走場初開催

世界に類のない「賭」の対象としてのモーターボートレース、の成否をかけて、初開催の日は到来した。この日は全国の関係者が待ちこがれ、期待した日であり、そしてひそ



かに恐れていた日でもあった。

●初日売上=2,641,700円 入場者=9,149名  
関係者の期待を下回る売上ではあったが、当時の損益分岐点は、おおむね200万円であったと言われることを考え合せるとまずまずの成果ではあった。

連合会は「大村開催」を次のように評価している。

〔緒言〕(抜すいー以下同)

大村市第1回テストレースの実施経過並びに結果を顧みるに、これがテストレースとしての当然の帰結として幾多改良を要する点を見出し、将来本格的レースの実施に備え、本競走関係者は等しく反省、厳肅なる自己批判によってその足らざる点を急速に解決する必要性が痛感される。……

〔概況〕

……予想外の人気を呼び、売上高においては当初予想額には達しなかったが、レース自体は技術的に一応成功の域に達し、本事業の将来に輝かしい希望を斉し、且つ全国的に急速開催準備促進の積極的気運を醸成することができた。以下、10数項目に亘り詳細な検討を加えている。

● 5月19日/第1回モーターボート競走連絡協議会開催

運輸省局長会議室で開催された連絡協議会の配布資料によれば、開催の目的を次の3点にあるとしている。

1. 運輸省、各地施行者、全国競走会連合会、競走会、施設会社、サービス会社および選手養成所との連絡を密にして、意志の疎通を図ると共に競走実施までの諸準備を協議決定する。
2. 昭和27年におけるモーターボート競走育成計画の概要の趣旨に沿い、大村市開催テストレースの尊い体験を資として、客観的立場から検討を加えて競走の準備および実施方法について、徹底的研究を行うため意見交換をする。
3. 今夏新たに競走を実施する各地の施行者、および競走会に対しては、大村市にあったような失敗を繰返さぬよう

しかも最少の時間と労力と経費をもって完璧な競走を実施できるように、種々の問題について協議する。

●第1回連絡協議会の資料は、わら半紙100枚にも達する膨大なもので、そのどれもが今日の業界の基礎となっている。参考までに同会議の主な議題を記すと、次の通りである。

○運輸省説明（甘利船舶局長）

- ①連絡指導会議の目的
- ②昭和27年モーターボート育成計画

○連合会説明（滝山理事長）

- ①大村テストレースの結果報告（一部「大村初開催」欄に掲載）
- ②競走場建設、モーターボート整備および選手養成計画

○協議事項

- ①施行者と競走会が負担すべき業務および経費の限界、または基準
- ②賞金の額または率およびその区分、あるいは分配基準
- ③競走参加選手の待遇等の基準
- ④選手配分要領
- ⑤賦課金徴収基準の決定要領
- ⑥サービス会社設立の趣旨およびその目論書について
- ⑦公認選手養成所の設立の趣旨とこれが運営について
- ⑧審判員養成のための講習会について

○連合会説明事項

- ①競走実施要領
- ②競走執行委員執務要領

○参考事項

- ①規程、告示、範例等の改正案について
- ②競走場建設指導要領について
- ③競走会、競走場、施行者、モーターボート、選手一覧表

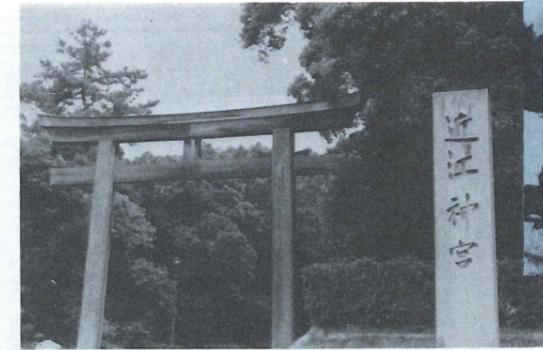
●6月3日／「選手に告ぐ」第1号  
—他の範となれ、国際的スポーツマンであれ—

現在、一般の人々が「選手に告ぐ」と聞いたならば、「なんと大時代な！」「なんと尊大な！」と感じるに違いない。しかし、モーターボート業界にあっては「選手に告ぐ」と聞いただけで襟を正す緊張感が漂う。「選手に告ぐ」を通じて行われた指導が、業界の今日の隆盛を築く大きな力であったことを誰もが知っているからである。

記念すべき第1号は、「他の範となれ」と将来選手の中心となる自覚を促し、「国際的スポーツマンであれ」とボートマンとしての誇りを持ち、同時に社会にあっては紳士であれと説く。さらに「遵法精神に徹せよ、運営に協力せよ、勉強せよ、愛されるボートマンになれ」と、モーターボート業界の置かれている立場を説き、選手としての心構えを語っている。

●「選手に告ぐ」主な項目

- 27.6.3 他の範となれ
- 27.7.11 モーターボート競走は終生練磨の道である
- 27.9.23 ボートマンの体面を汚すな
- 28.9.10 精進を期待す
- 29.4.1 勝敗のみに囚われるな
- 33.8.25 事故多発に対する警告の件
- 35.9.22 私生活における品位の保持について
- 39.3.31 自己の行動に責任を持つ
- 42.8.1 続発する選手の不良航法に一層の自重を望む
- 43.5.11 一層の自重自戒を望む
- 43.9.6 やればできる、職場の防衛は自分達の手で
- 45.8.22 選手の本分を忘れるな
- 46.7.1 新生活設計をたてよう
- 49.8.26 競走参加に新たな自覚をもて
- 52.2.1 心を一新せよ、選手に猛省を促す
- 52.10.28 親愛なる選手諸君に告ぐ（笹川連合会長）

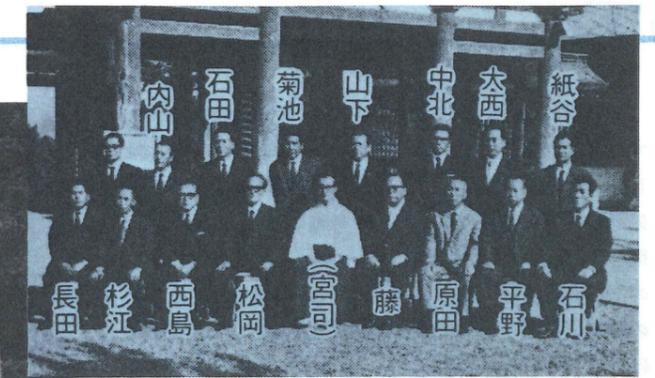


●6月21日～27日／第1回審判員講習会

大村競走場ではすでに競走が行われ、選手養成もおおむね軌道に乗り、各地に続々と競走場の建設が進んでいたが競走の実施にどうしても必要な「審判員の養成」は行われていなかった。

連合会では、津競走場の初開催を間近に控え、競走の審判に万全を期すべく近江神宮において「第1回審判員講習会」を開催した。この講習会には全国各地の競走会から22名が参加し、蚊取線香を焚きながら、夜遅くまで研鑽を重ねた。

課目は、法制定の経緯、連合会・競走会の性格、その他政省令、レース運営等であった。当時、競艇用の競技規程は未だ制定されておらず、アマチュア用のものをそのまま適用していたという。とりわけ、審判実技を行うのに模擬レースを行うボートがなく、ボート番号を示す8色の紙旗を鉢巻にさして、座敷の中を中腰で歩き回り、お互いがぶつかり合って、「君が権利艇」「あなたが義務艇」と勉強した、という。いま考えるとまことに頼りない話であり、滑稽でもあるが、機材不足の中で開催に備えてなりふりかまわず勉強する姿を垣間見るおもしろいではある。



●8月13日／業界初の騒擾事件起こる—津—

公営競技と騒擾事件は、過去の歴史をみる限り切っても切りきれぬものがある。いかに運営が公正であっても、命の次に大切な金を賭けたファンにとって、思い通りに走らない選手は、時に不正であり、時には許せない罪人となる。まして、例えどのように少しであろうと運営に不手際があったなら、ファンは決して許してはくれない。

騒擾事件は業界を揺がし、時には社会を揺がして、業界の存廃にまでも発展する。

モーターボート競走業界最初の騒擾事件は8月13日、津の第9レースで発生した。当時の模様を「津競艇沿革史」は、次のように記録している。

●レース事故発生（27.8.13）

昭和27年8月13日、第4回レースの第1日は東の風強く波浪のため第2レースは中止した。第3レースより第7レースまでの間において欠場3、失格4件を出した。第8レースは不成立となり全額返還した。第9レースにおいて、2隻は欠場となり、残り4隻のうち2隻は第1マークまでの間にエンジンが停止して失格となり、残り2隻のうち4号艇石本登志夫選手は正常航走により3分53秒で入着したが、5号艇池村判選手は第1マークを過ぎる頃より片肺となって鈍航していた。

投票場においては4号艇ゴールインの通知を受けてよりすでに7分を経過したので、単勝式のみ成立と判断して払戻しおよび返還を開始した。当時執行委員長室には志田市長始め増田課長等多数いたが、5号艇の敢斗状況を見て、時間をかけても入着せしめるべきであるとの意見が強かったので12分24秒してゴールのチェッカー旗を振りし、4-5の確定板を掲げた。連勝および複勝不成立として返還を受けた観衆の騒擾が当然起こって、遂に審判部と投票所の入口は群衆でとり囲まれるにいたった。このためファン代表と折衝の結果1人500円を支払うこととし、43万円の出血によって沈静したが、第10レース以後は中止した。〔註〕このことがあって、9月からはゴール制限を3分間とした。

●12月16日/施行者協議会設立

会員の構成は津市、大村市、滋賀県、大阪都市競艇組合、児島市、丸亀市、若松市、芦屋町外2ヶ村競艇施行組合、尼崎市。この外に未開催の施行者として半田市、常滑市、鳴門市、唐津市があった。初代会長は津市長志田勝氏、事務局は津市役所内であった。



●12月20日/連合会会報第1号発行

連合会創立から1年余を経て、連合会会報1号が発行された。

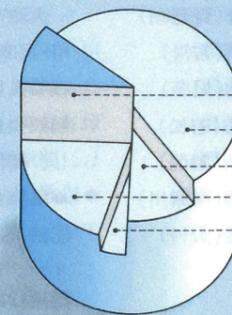
会報には足立正会長が「創立一周年に際して」と題し、創立以来の1年間を回顧、「心を新たに業界発展に邁進する」と決意を述べているほか、滝山理事長、矢次運営委員長、笹川競技委員長等連合会幹部全員がそれぞれの分野で意欲的な短文を掲載している。

その後、この会報が果たしてきた役割は今更語るまでもなく、業界の情報資料、各種意見などを掲載し、関係者の緊密なる連絡をはかる一方、資料集としての機能をも十分に果たしている。

現在の会報発行部数3200部、選手、競走会、施行者、その他の業界関係者はもとより報道関係者、オピニオンリーダー等に配布され、業界のイメージアップにも一役買っている。

- 1/17 登録第302号西塔選手殉職
- 1/20 第1回選手講習会
- 1/24 審判長・競技委員長・総務部長の合同協議会開催
- 1/28 検査員公認試験実施
- 3/26 整備員公認試験実施
- 4/17 連合会副会長に笹川氏・石川氏選任さる
- 6/10 選手災害保障制度発足
- 8/10 1日13レースを実施
- 11/7 第1回ダービー開催

- 世相 ●吉田首相/バカヤロ解散
- 伊東絹子ミスユニバース3位
- 競輪 ●選手会共済会設立
- 九州地区風水害により7月開催中止
- 競馬 ●騎手服の制定
- 発馬機の採用
- オート ●選手養成開始
- 甲子園開設



## ● 1月17日／登録第302号西塔選手殉職

各種の制度も整い、ようやく隆盛期を迎えようとしたモーターボート競走業界に突然、禍いがやってきた。

児島市営第1回3日目、第1レースに出場した西塔選手は、後続艇の追突を受け、後頭部打撲、頭骨骨折により、関係者の折りもむなしく死亡した。

連合会は会長自ら弔慰金募金に乗出し、葬儀には笹川競技委員長、原田業務部長が参列、厚く弔意を捧げた。

この初めての死亡事故が業界に与えた影響は大きく、連合会を中心に検討中であった選手災害対策は、6月10日「選手災害保障制度」として発足、運輸省は「モーターボート競走中の事故防止について」および「選手配分についての要望」の2つの通達を出して業界に注意を喚起した。

前者は、連合会が配分した以外の選手を競走に出場させたことを戒める通達であり、後者は児島の配分に比較的新人選手が多かったことを指摘し、今後の配分には遺漏なきを要望する通達であった。

その後、関係者の懸命な努力にもかかわらず、30年間に16名の殉職者を出すに至っている。ここに事故発生日と氏名を掲げ、深く弔意を捧げるとともにご冥福をお祈りする。

- |                     |                    |
|---------------------|--------------------|
| 28. 1. 7 西塔莞爾(児島)   | 28.12.24 横溝幸雄(唐津)  |
| 29. 2. 22 大井手善信(唐津) | 37. 1. 6 中島常价(琵琶湖) |
| 37. 7. 24 小笠原政敏(鳴門) | 38. 7. 9 大西 昭(常滑)  |
| 40. 2. 12 川染一夫(若松)  | 40. 3. 23 和泉定治(児島) |
| 40.12.22 中井紘司(芦屋)   | 43. 5. 14 半田弘志(若松) |
| 43.10.14 中村五喜(唐津)   | 45.10.31 蛇山 清(鳴門)  |
| 47.11. 6 石塚一雄(平和島)  | 48. 7. 1 池田 博(多摩川) |
| 52. 9. 30 筒井博利(若松)  | 53. 8. 14 一瀬 隆(大村) |

## ● 1月20日／第1回選手講習会

モーターボート競走の発展を阻害するものが不正事件であることは昔も今も変わらない。創設当時、関係者は懸命な努力を続けたが、馴染みのないモーターボート競走の悲しさか、売上は思うにまかせなかった。折りも折り、巷にはモーターボート競走の八百長の噂が流れ始めていた。

連合会は6月1日、考査室を設置(初代室長は藤吉男(故人)、指導調査に乗り出した。その結果、噂は必ずしも根も葉もないものではないことが判明、この対策が健全な発展をめざすモーターボート競走の死命を制する課題となった。一方、モーターボート競走に馴れ、目のこえたファンは、技量伯仲のレースを要求するようになってきていた。

これらの対策として選手講習会が企画され、1月20日から近江神宮で開始された。訓練は50名単位で、精神教育を中心に早朝から深夜まで行われ、参加者は心を新たに、業界の発展に誠心誠意努力することを誓ったという。この選手講習会のはちに選手定期訓練として規程化され、モーターボート競走業界の強い団結の基となっている。

## ● 1月24日／審判長、競技委員長、総務部長 合同協議会開催

大津市の近江神宮社務所大広間に、長崎・福岡・岡山・香川・兵庫・大阪・三重・滋賀・愛知・福井の競走会の審判長、競技委員長、総務部長、連合会からは滝山理事長を始め笹川競技委員長、矢次運営委員長、平野・原田両部長等が出席し、開催された。

●協議会決定事項の要旨は次の通りである。

- ①前日検査において性病検査を実施する。②5艇以上フライングした場合：5艇フライング、1艇のみ入着した場合競走は成立しているとの解釈は、観客側の立場から考える

と非常に不合理であり、大阪・津・尼崎・児島では騒擾の原因ともなっている。このため、実施規程50条(発走に事故を生じた場合は、審判長の判断により再レースを行うことができる)を適用して—◎有効に2隻以上発走しない場合再レースを行うことができる。③特配の問題：現在75円と80円の返還が行われているので、本件は運輸省、施行者と協議の結果、全国統一を図る。④予備ライン：予備ラインは従来通り設置し、その意図は連合会から選手に対し教育する。⑤待機水面における反則：競技規程を準用する。⑥出遅れ艇に対する限界：審判長が正位置において先頭艇の先端が第1マークの旗棒の左側を見通した線を通過したと判定したとき、未だスタートラインを通過できない艇は欠場とする。⑦第2マークを回らずにコースに入った艇の処置：各競走場の立地条件にかんがみ、各地グランドルールを定める。⑧再スタート：欠場防止の手段として待機水面のエンスト艇を3分前の掲示が出ているにもかかわらずピットに帰した実例があるが、これを何回もやり直す形を生んでゆく。⑨安全なる距離間隔：選手にはおおむね3艇の線を保持させ、実害のないようにする。⑩競技委員長と審判長の地位：競走開催中においては同格である。⑪その他：「失格艇・欠場艇に接触した場合の処置」「救助艇の行動および処置」「転覆艇・障害物によるコースのとり方」「インコースとりの問題」「モーター部品の選手所持品使用」「選手係について」等の協議を行った。

## ● 1月28日／検査員公認試験実施

モーターボートの整備および検査の良否は、レースの公正かつ安全な実施に欠かせざる要素であると同時に審判、検査は競技運営の両輪である。審判が当初から登録制度をとったのに比し、検査員には登録制度も公認制度もなく、文書的な裏付けのある権限も与えられずに出発した。

連合会は連絡協議会における決定に基づき、運輸省の了解を得て試験による公認制度を発足させ、4月1日以降の競走実施には公認検査員2名を保有しなければならないと定めた。

第1回公認検査員試験は、尼崎競走場で実施された。受験者は開催当初から検査員として業務についている人達であったが、一般学科、整備実技、乗艇、口述の各科目について試験が行われた。

実技は、分解されているマーキュリーのモーターを組立て、装着し、競走水面を一周する程度であったが、現在のようにエンジンに親しむ機会のない当時においては、経験のない者には合格できない高レベルの試験であったという。

翌29日には初の検査員講習会を実施している。

## ● 3月26日／整備員公認試験実施

モーターがかかれば1着、完走すれば3着以内と言われた創設当時と状況は変わってはいたが、6隻を揃えてレースに出し、完走させることは大変困難なことであった。

それにはまず、なによりも整備員の技能の向上を図ることが必要であった。連合会は、整備員公認規程にモーターボートの整備員は、整備員公認試験に合格したものでない



ればならないと定め、3月26日、芦屋競走場において第1回公認整備士試験を実施した。試験課目は次の通りである。  
①学力試験(一般常識、モーターボートの構造、各部の名称および機能、法規) ②口頭試問 ③整備実技(モーターの分解組立、調整、故障の探求および排除) ④基礎操縦

#### ●4月17日/連合会副会長に笹川氏、石川氏選任さる

丸の内ホテルにおいて開催された通常総会において、笹川良一氏、石川一衛氏が連合会副会長に選任された。

笹川氏がモーターボート競走創設の第一の功労者であることは、業界の誰もが認めるところであるが、同氏は連合会の競技委員長を勤める他は陰の力として、モーターボート競走の発展に尽力するばかりで表面には立っていない。しかし、売上も振わず、不正問題が世評にのぼるまさにモーターボート競走の危機の時に、連合会副会長として登場したわけで、これ以降、表面の力として辣腕をふるうことになる。



#### ●6月10日/選手災害補償制度発足

連合会は、競走会発足当時から選手災害保障の必要性を説き、関係者の理解を求めてきたが、選手災害補償制度の確立は一朝にはならなかった。当時は個々の施行者が番組要項で災害補償について定め、これに基づいて災害補償を行っていたが、全国的な統一はとれなかった。

しかし、関係者の統一への理解も月日を迫るごとに深まり、27年10月21日、第3回連絡協議会の諒解が得られ、翌年1月7日、熱海で開催された中央運営協議会で協議したのち、同日の連合会役員会で事務局案を決定した。

連合会は暫定緊急処置として、6月10日登録番号562号までの544名の選手を対象とした制度を発足させ、続いて7月12日常任役員会、7月28日連絡協議会、7月30日施行者協議会で再確認を行い大正海上火災保険株式会社と契約を結び、7月1日に遡及して適用することとし、災害補償制度の確立を見た。

災害補償表の主な項目は、次の通りである。

- 医療補償……1日2,000円
- 不具廃疾補償(12項目)  
終身自用を弁ずること能わざるとき  
両眼の視力を失いたるとき……1,000,000円
- 死亡補償……1,000,000円

#### ●8月10日/1日13レースを実施

各地で初開催が相次ぎ、モーターボート競走は軌道に乗ったかに見えたが、売上は思うにまかせず、関係者は売上対策に汲々とする毎日であった。この状況の中で、7月28日、岡山市で開催された第4回連絡協議会において、連合会滝山理事長は、連合会・競走会の要望として、1日13レースを主張した。

運輸省は、原則的には夏季の日長をゴールデン・アワーとして利用することには賛成であるが、選手・従業員の身心の疲労については十分に配慮すべきである旨の見解を示した。その後、連合会を中心に厚生省、労研等の協力を得て調査を行い、8月10日、船工第135号でこの年をテストケースとして次のような条件をつけ、1日13レースの開催が認められた。

[条件]①1日のレース回数は8月から10月までの間13レースとすることができる。②レース回数を増加させる場合にも、実施規程の変更は行わず、レース回数を増加することについての特例を定め、運輸大臣の認可を受けるものとする。③1日のレース回数を増加した場合でも、ボート・モーターおよび選手の1日の出走回数は2回を超えることはできない。④1日のレース回数の増加に伴う諸般(開催執行委員ならびにボート・モーター および選手に関すること)の準備については連合会と緊密に連絡し、公正かつ安全なレースを実施できるよう万全の措置を講じておかなければならない。



#### ●11月7日/第1回ダービー開催

第1回のダービーは、11月7日から10日まで、若松競走場で開催され、登録第52号友永慶近選手が優勝した。

売上面では、初日955万円、2日目1,810万円(新記録)、3日目1,321万円、4日目1,854万円(新記録)、と連日1,000万円台をおさめ大盛況であった。

運営、PR面で注目されるのは、このダービーのために「奥洞海駅」を臨時駅として新設したこと、連合会がポスターを作成しPRにつとめたことなどであるが、開催地の決定について次のような条件が付されていたことが注目される。

- (1)施行者が営利観念を離れて開催を強く希望している。
- (2)過去における売上成績が良好である。
- (3)全国的宣伝に便利である。
- (4)行事を行うに適切な場所である。

- 1/1 選手級別決定基準制定
- 1/21 売上向上対策臨時委員会設置
- 3/1 〃出遅れ、競技規程に盛りこまれる
- 3/2 オール女子レース芦屋で開催
- 4/19 笹川副会長会長代理に
- 6/1 フライング失格者に配分保留
- 6/9 臨特法による施行規則の改正、開催回数・日数制限
- 7/15 売上向上対策積極化、ポスター図案募集
- 8/1 海事思想の普及に水上パレード  
模型モーターボート大会
- 10/1 写真コンクール開催
- 12/5 連合会創立3周年記念式典挙行
- 12/11 モーターボート競走写真コンクール入選作品展示会

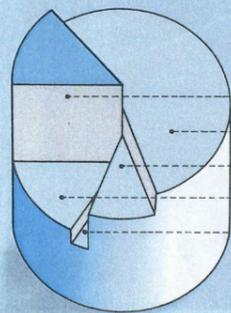
世相 ●造船疑獄、洞爺丸事件  
●地下鉄丸の内線開通

競輪 ●軽合金JUMの使用承認  
●「日本放送」で宣伝開始

中央 ●日本中央競馬会設立  
●東京4日、京都5日初開催

地方 ●関東騎手教養所を開設

オート ●競走場所在の市町村に施行権付与  
●大井開設(舗装走路)



	年度売上	1日平均売上
モーターボート	138億4,300万円/	500万円
競輪	587億7,100万円/	1,350万円
中央競馬	112億2,900万円/	5,390万円
地方競馬	180億1,300万円/	750万円
オートレース	15億9,000万円/	490万円

●1月1日/選手級別決定基準制定

モーターボート競走の「華」は、なんといっても選手である。選手が技量を磨き、自らを厳しく律し、好ましからざる噂を打ち消さなければ競走の信頼は得られず、従って成功もないことは誰もが判っていた。

近江神宮の訓練で、再出発を誓ったはずの選手たちであったが、好ましからざる噂はあとをたたく、関係者はこの対策に頭を痛めていた。

そのためもあって、技量練磨と士気の高揚を図る一石二鳥の対策として「選手級別制度」が発足した。

級別決定基準は、下記の通りであるが、A級選手になったからと言って、実質的な利益はなにもなく、あっせん日数もまったく全選手平等であった。

特典といえば、A級選手にランクされるとバッヂを授与され、心技共に優れていることを客観的に評価される、ということだけであった。

級別が、幹旋日数の格差として使われるようになるのは翌年1月20日に開催された番組編成会議で、売上向上策の一環として優勝劣敗を打ち出したのちのこととなる。

●選手級別決定基準の概要

1. A級 出走回数200回以上、1・2着入着率35%以上  
事故率15%以内。
2. B級 出走回数100回以上、1・2着入着率25%以上  
事故率20%以内。
3. C級 A・B級以外の者。

$$\text{※事故率は} \frac{\text{事故件数}}{\text{出走回数}}$$

成績対象は前年1～12月

(その他、各地競走会より人物評価をとり、決定に当たって参考にした)

●1月21日/売上向上対策臨時委員会設置

昭和28年度の売上は約109億円、1日平均554万円(27年度491万円)、対前年比12.8%増と、極めて順調な伸びを示しているように思えるが、当時の関係者は満足していなかったようである。

昭和27年12月9日に開催された連合会常務理事会では、「全国17競走場の売上成績を概観すると、当初の予想を覆して、恰好の地の利にありながら極めて低調なところ、またはこれに反して地の利の劣勢を克服して著しい成功を取めているところがあり、地元民の気風、気質が売上面に影響するところ多大とみられるので、現行一律の6枠制に必ずしも固執せず、地方の実情に応じて5枠制・4枠制をも行うこととするため、運輸省の見解を正式に徴し、また地方の意向も十分に参酌する」と売上向上対策を練っている。さらに28年1月12日開催された常務理事会では「各地売上成績の画期的増進を図るため、売上向上対策臨時委員会」を設け、あらゆる面に亘って研究し、対策を練り、下半期には顕著な成果を上げ得るようにする。この委員会は常務理事、職員その他関係者より構成するもので、目的達成後は発展的解消を遂げ、その一部は企画部として当会の新組織となる」と定めている。

この委員会は、早川芳太郎氏(東京都競走会理事長)ほか4名の委員と3名の幹事により構成され、売上不振競走場の現地調査等を行った模様である。

昭和28年度の売上状況は次の通りである。  
浜名湖=5,771,100/半田=4,367,400/常滑=4,522,900  
津=5,266,400/琵琶湖=3,222,000/三国=2,371,400  
狭山=3,535,000/尼崎=6,489,200/児島=7,037,300  
丸亀=4,549,900/鳴門=4,720,600/徳山=5,955,800  
若松=9,807,700/芦屋=7,998,200/福岡=11,102,100  
唐津=5,277,300/大村=3,669,500 平均=5,541,100

### ● 3月1日／出遅れ、競技規程に盛りこまれる

フライングについては、当初から競技規程に「発走前3分間は、モーターボートはいづれの方向からも出発線を通ってしてはならない」と規定され、違反者は失格となっていたが、「出遅れ」について当初の競技規程はふれていない。

昭和29年3月1日、競技規程が改正されるまでは、先頭艇がゴールしてもなおピットを離れられないボートは欠場としていたが、現在と違い展示航走終了後は、欠場もフライングも一切返還の対象とはしていなかった。

いわゆる「出遅れ」は、昭和29年3月1日の競技規程の改正で、「先頭のモーターボートが審判委員長長の定位置より第1ターンマークを見透した延長線を通り過ぎるも、なお、出発点を過ぎ得ないモーターボートは出走の資格を失う」と規定された時から始まり、その後、昭和32年1月24日の改正で3秒に、34年9月1日の改正で1.5秒に、そして現在では1秒に短縮されている。

### ● 3月2日／オール女子レース芦屋で開催

女子選手が初期のモーターボート競走の発展に果たした役割は大きなものがある。

当時のモーターは馬力も小さく、スピードも現在のものとは大きな差があり、女子選手の技量と男子選手の技量の差もほとんどなかったと推察される。

昭和31年から実施された選手所得調査においても、男子選手とほぼ同様の賞金を獲得している。また、6月に制定された「特別競走配分要領」では、「オール女子競艇」は特別競艇の一つに定められていることからしても、女子選手の人気の程がうかがえる。



モーターボート競走に馴染みのない当時であった、女子選手の華やかさは宣伝効果の上からも十分に魅力的であったと思われる。

第1回オール女子は芦屋で、特別競艇としてのオール女子は「女子ゲービー」と銘打って大村で開催されている。

### ● 4月19日／笹川副会長会長代理に

第11回常務理事会の席上足立会長は、「今後、会長不在の場合には、定款第18条の規程により、笹川副会長に会長の職務を代行してもらうことにしたい」旨を述べ、万場一致でこれを諒承。続いて4月21日、東京ステーションホテルで開催された理事会に報告、万場異議なくこれを諒承した。

この理事会以降、事実上の会長として笹川氏は活躍することになる。

### ● 6月1日／フライング失格者の配分保留

大村初開催以来、競技運営面での最大の問題はフライングであった。当時、関係者はフライングは起こり得ないも

のと考えていたようであるが、実際には第1レースからフライングの続出であったという。

大村初開催の原田審判長は、フライングのたびに競技本部まで足を運び、「フライングしたらいかんではないか」と、選手に注意を繰り返したという。選手も純情で、涙を浮かべて注意を聞き、2度としないと誓うのであるが、技量未熟と勝ちたい一心で、水面に出ると20にも30にもフライングしてしまう、というのが実情であった。

連合会は、続発するフライングの防止策として、大村初開催では50m手前に予備ラインを設け、これを正0秒以前に通過した選手に戒告状を出したが、効果は上がらなかったようである。その後、選手の技量向上とともに予備ラインは30m、20mと5mまで短縮され、罰則も戒告状から賞金申し送り強化されたが、やはりはかばかしい成果は得られなかった。そこで連合会は各地関係者と十分に協議の結果、「フライング失格者の配分保留事務実施要領」を作成し、6月1日からの競走に適用することにした。

主な内容は、フライング1回につき1ヵ月間の配分を停止するというもので、フライングとあっせんを結びつけた制度は、幾多の変遷を経て今日まで引き継がれている。

### ● 6月9日／臨特法による施行規則改正

#### 開催回数・日数制限

戦後、競輪、オート、モーターボート競走と相ついで公営競技が開始され、全国いたる所で公営競技が開催されるようになった。その普及の早さは、関係者の予想を上回る早さであったものと思われる。それだけに施設も十分でなく、選手の質にも問題があり、運営者もファンも不馴れであった。当然のように、運営の不手際による騒擾事件が起こり選手の不正事件の噂が流れ、世間では公営競技に対する批判がうずまいていた。

政府は、このような公営競技の収益金を国庫納付金とい

うかたちで歳入に繰り入れることを廃止する方針を打ち出し、大蔵省は28年度限りで国庫納付金を廃止すると同時に富くじの国営も廃止する声明を発表した。しかし、国庫納付金はなくなったが、モーターボート競走法の法目的の一つである関連産業振興を図る業務は、連合会が行うことで受けつがれ、納入金の取扱いは商工組合中央金庫に委託することとなった。

政府の国庫納付金廃止の声明を受けて、「臨特法（自転車競技法等の臨時特例に関する法律）」が制定された。この法律により、国庫納入金の休止、休止期間中の納入金は連合会に納付することを始めとし、これまで開催回数・日数等に制限のなかったモーターボート競走も、施行規則の改正が行われ、開催回数、日数の制限を受けることとなった。

### ● 7月15日／売上向上対策積極化・ポスター図案募集

モーターボート競走の関東進出を記念して、1等賞金5万円を付して全国に宣伝用ポスターの図案募集を行った。

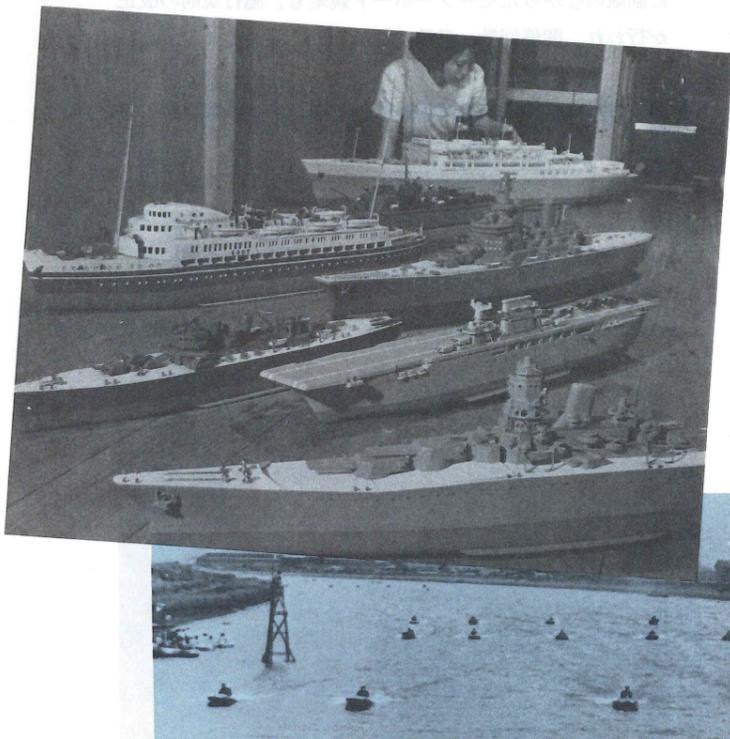
この募集は、賞金が高額なこともあって全国各地に非常な反響を呼び、1,553名の応募者から2848点の作品が寄せられた。作品は専門家により審査され、1等広島市の中尾氏以下9名等が入賞した。



●8月1日/海事思想の普及に水上パレード、  
模型モーターボート大会

●水上パレード：8月1日、海水浴客でにぎわう「江の島」において、東京選手会9名(女子2名)の協力を得てモーターボートの水上パレードを行った。この日の人出13万人。

●模型モーターボート全国大会：全日本模型船舶競技連盟主催の模型モーターボート大会を連合会は文部省、運輸省、毎日新聞とともに後援した。豊島園で開催されたこの全国大会に参加した代表選手は160名。いずれも各地競走場での予選を経て選ばれた少年たちで、大会の様子は文化放送、NHKのラジオを通じ全国に報道された。



●10月1日/写真コンクール開催

モーターボート競走の広報活動に使用すべき宣伝材料を確保し、併せて広汎な大衆層に競走の真の姿を理解せしめファン層の拡大を図ることを目的とし、次のような要領で写真を公募した。(応募作品=718点)

- ①作品内容：モーターボート競走の特色または明朗なる場内風景を捉え、本競走の真姿を広く一般大衆に紹介し、印象づける秀れた作品。
- ②募集期間：10月1日～11月15日
- ③賞典：1等=3万円、2等=2万円、3等=1万円  
佳作A=3千円、B=2千円

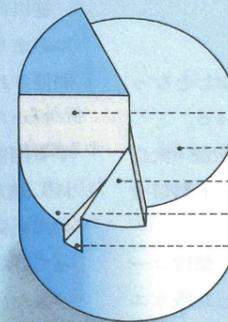
これら応募作品のうち入選作を12月11～20日の10日間、小西フォトギャラリーにて展示会を行ったところ、延べ5万4千人の見学者があった。

●12月5日/連合会創立3周年記念式典挙行

待望の関東進出を果たした昭和29年、連合会創立3周年記念式典が東京国際ホテルで実施された。式典は、創立記念式典と各種表彰式の2部から成り、「連続無事故選手」「十連勝」「発案考案論文」「完走月間運動①施行者②競走会③選手会」「実務担当者」の表彰等を行った。

- 1/10 河野発言
- 4/9 防水板採用される
- 4/16 藤審査室首席勇退—各地競走会で人員整理—
- 5/11 笹川良一氏連合会会長に就任
- 5/13 第1回全国地区対抗競走
- 6/5 競走艇で、大島～東京渡洋、琵琶湖縦断レースを初め各地で外洋レースを実施
- 7/17 宇品～宮島レース
- 7/19 明石海峡横断レース
- 7/20 琵琶湖縦断レース「笹川会長陣頭に立つ」  
渋谷～児島レース 三國～東尋坊レース
- 7/26 大村湾縦断レース
- 7/31 鳴門海峡横断成功す
- 8/20 第1回モーターボート記念競走
- 9/29 相次ぐ台風、競走場を襲う
- 12/1 モーターボート体操決まる
- 12/2 自粛対策研究会

- 世 相 ●自由民主党発足、河野声明  
●経済白書「もはや戦後ではない」
- 競 輪 ●選手養成期間60日に延長  
●17市新設申請却下される
- 中 央 ●競馬法改正(1日12レース以内)
- オート ●坂本兵庫県知事甲子園廃止表明



	年度売上	1日平均売上
モーターボート	170億0,000万円/	520万円
競輪	572億6,900万円/	1,410万円
中央競馬	110億9,700万円/	5,630万円
地方競馬	173億1,000万円/	750万円
オートレース	20億7,200万円/	600万円

## ● 1月10日 / 河野発言

所用で群馬県前橋市に出張していた河野一郎農林大臣は記者会見を行い、「11日の閣議に、競馬は土曜、日曜および祭日以外は開催しないことを提案するつもりである。国民生活が安定せず、国民が熱心に働いているときには当然な措置であり、新生活運動の一環でもある。競輪についても、通産大臣と相談してこの線に沿うようにしたい。」旨の発言をした。

いわゆる「河野発言」である。

翌11日の閣議に河野農相は、前日談話の通りの提案を行い、直ちに閣議了解事項として、行政措置で平日開催抑制の方針を決め、関係各省はこれにしたがい具体案を練って実行に移すことになった。

これを受けて運輸省では、次官通達に続いて「モーターボート競走の開催自粛について(依命通達)」を出し、①開催は土・日の前後いずれか1日の平日を含む3日制、もしくは土・日を含む4日制をとる。②休日には地方的祭日を含むものとする。③平日は、午後から開催するものとする。と、3つの原則を示した。

1日13レースを行えなくなったのもこの影響のひとつである。

## ● 4月9日 / 防水板採用される

第2回発明考案審査会では優秀作品こそ該当なしとなっているが、入選作品には実用的な作品が揃っている。

その作品のひとつが防水板(東京都競走会・渡辺毅・大森水上くり・一瀬光男)であり、競走用モーターボート繫留金具(奥村海事<株>・奥村芳男)である。

われわれはごく当然のように防水板を使用し、繫留ロープを引いているが、当時毎レースのように発生した吸水エ

ンストをどうにか減少させようと研究した人々があり、一艇に1人の人がついてボートをおさえる不合理に取り組んだ先輩の研究の上に現在があることを忘れてはならない。

## ● 4月16日 / 藤審査室首席勇退

——各地競走会で人員整理——

不景気に加え、河野発言に端を発した開催自粛によって各地とも売上不振が目立ち、人員整理も含めた合理化が図られたのもこの頃である。

連合会では、藤審査室首席、菊地同次席を始め、職員2名が勇退した。当時の状況を会報は次のように報じている。

「いまやモーターボート競走界のみならず、他の類似競技においても打ち続く一般社会の不景気と、河野発言に端を発した土・日開催以外の開催自粛旋風によって、一大危機の秋を招来している事は周知の通りである。…(一部省略) …そのため既に地方競走会では、各地で人員の整理、冗費の節約が行われ、一部競走会では酷寒の候、会長自らが水面の氷割り作業に従事したという事実さえある……(以下省略)…」

## ● 5月11日 / 笹川良一氏連合会会長に就任

笹川会長が連合会会長に選任されたのは、連合会創立3年半あまりを経た、30年5月11日、東京・国際観光ホテルで開催された第6回通常総会である。

折から、モーターボート競走業界は、河野発言に端を発する開催自粛問題と売上不振とで業界最大の危機を迎えており、強力な指導者を必要としていたことと足立会長が多忙のため辞任したこともあって、会長代理として辣腕をふるっていた笹川副会長を満場一致で連合会会長に選任した。

また、この総会で理事長制度を廃し、専務理事制度とし秋山兼良氏を選任している。



● 5月13日 / 第1回全国地区対抗競走開催

四大競走の一つとして長い間ファンに親しまれた全国地区対抗競走は、この年児島競走場で開催され大成功をおさめた。業界をめぐる内外の情勢が極めて厳しい時にあって、売上・運営の両面で、この大会の成功は明るい話題として関係者を喜ばせた。また、この全国地区対抗競走は数々の名勝負とスターを生み、第19回住之江大会を最後に廃止されかわってファンの投票で出場選手が決定される笹川賞競走が生まれている。

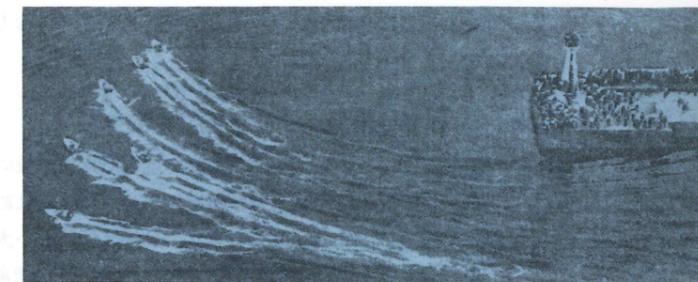
## ● 競走艇で大島～東京渡洋、琵琶湖縦断レースを初め各地で外洋レースを実施

海事思想の普及を目的に、競走艇を使用した外洋レースが各地で実施されたのもこの時期で、各地とも大成功をおさめ、海事思想の普及に多大の成果をあげた。加えて、競走艇、選手の技術的な信頼性を得るとともに話題をよぶこ

とによりモーターボート競走の宣伝にも大いに効果があったものと思われる。

## ● 6月5日 / 大島～東京レース

伊豆大島をスタート、110キロの外洋を走破して平和島競走場にゴールする外洋レースが世間の注目のうちに実施さ



れ、大成功をおさめた。

①主催者＝連合会 ②警備救護計画(イ)全般の警備は第3管区海上保安部が担当し、重点を東京湾外とする。(ロ)警救出動船は玄海(450噸)外4隻 (ハ)各船はコース上北進、ボート通過の有無を無線にて連絡 ③計画の公表(イ)6月6日・東京都庁内記者クラブを訪問「実施要領」を配布 ④参加選手(着順)＝友永照茂、山本和男、三浦康男、引馬節雄、杉浦誠、渡辺研

## ● 7月17日 / 宇品～宮島レース

広島県競走会は、「海の記念日」を記念して、救奉隊の機動訓練と海事思想の普及を目的に、宇品～宮島間レースを実施した。(1着：浜岡福一、参加選手6名中1艇転覆)

## ● 7月19日 / 明石海峡横断レース

兵庫県競走会では、須磨～岩屋(淡路島)間往復24\*。レースを実施した。

複雑な潮流のため「魔の海」と恐れられる海域と、折から



発生した台風の影響で不気味にうねる水面にてレースは行われ、一艇はプロペラ破損、2艇は激波のためトランサム破損で救助艇に収容されたが、他の3艇は人機1体となり航走を続け、ゴールインした。

● 7月20日／琵琶湖縦断レース「笹川会長陣頭に立つ」

琵琶湖縦断93kmレースは、湖周辺に発生した水害事故に対し、彦根に待機集結する水害救援奉仕隊が急拠救援に赴くという想定の下に、前半リレー方式、最終区間堅田～大津14km区間は紅白2艇団に分かれ、長距離記録を争う競走として実施された。

このレースには、当時57歳の笹川連合会長も現役選手にまじって覆面選手として参加し、好成績をおさめ、「まさか笹川会長が選手とは」と関係者および観衆の度胆をぬくとともにモーターボート競走業界においては、一朝有事の際に当っては「老若男女、身分の高下を問わず、すべての者がこれに当らなければならない」との、日頃の主義を身をもって示した。

● 7月20日／洪川～児島レース

岡山県競走会では8.5km長距離レースを実施し、和泉選手が11分1秒で優勝した。

● 7月20日／三国～東尋坊レース

福井県選手会では、競走会、施設会社の応援を得て長距離レースを実施した。

● 7月26日／大村湾縦断レース

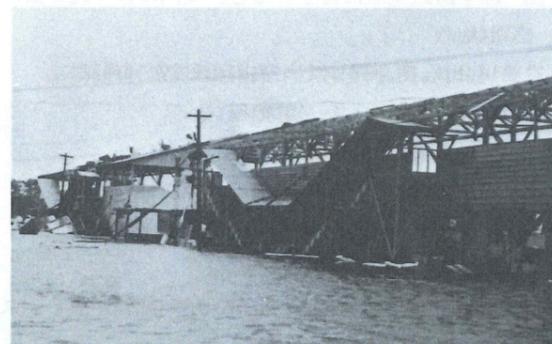
長崎県競走会では、大村～佐世保間32kmの長距離レースを行い、1着には山下正義選手が33分0秒でゴールした。

● 7月31日／鳴門海峡横断成功す

当時の会報は、「世人の注目と期待の中に、7月31日鳴門海峡事件は、関係各位の絶大なる支援と協力を得て実施されたが、十分なる準備を行えば、鳴門の渦流、潮流といえども決して恐るるに足らずとの結論を得、遂にモーターボートによる鳴門海峡横断に成功。また、未だ設立浅いとはいえ、救奉隊の当日の華々しい活躍は、いかなる氾濫、洪水に対してもその機能を十二分に発揮し得ると期待と信頼感を関係者始め一般大衆に対し深く銘記させた」と記載している。なお、選手は勘川、大西、谷川の3選手であった。

● 8月20日／第1回モーターボート記念競走

29年4月7日に開催された施行者協議会総会で、「競艇の発祥を記念して、競艇記念日を定め記念行事を行ったかどうか」の提案が出され、その後、5月18日に開催された臨時総会で「4月6日を競艇記念日」と定めると共に、記念行事および記念レースを開催することを定め、第1回開催は大



村、第2回は津、以下初開催の順序で開催する旨決定した。

翌30年8月20日から23日までの4日間にわたり、第1回モーターボート記念競走が開催され、ハイドロは登番第38号真島勝義、ランナーは登番1005号豊島清選手が優勝した。

● 9月29日／相次ぐ台風競走場を襲う

9月29日、鹿児島南端佐多岬より上陸した台風22号は、各地に猛威を振いつつ九州を縦断、その傷跡も癒えぬ中にさらに台風23号が豊後水道より本土を縦断、続いて台風25号は房総半島沖をかすめて関東地区を暴風雨に巻きこむなど、各地競走場は甚大な被害を受けた。

● 主な被害状況

- 宮島：スタンド屋根大破一部流出、主審時計台流出、第2副審・選手待機室倒壊流出、艇庫屋根破損流出、その他建物浸水延720坪
- 徳山：場内施設は管理室・審判塔を除き全壊、投票所は辛うじて立っている程度
- 下関：電気通信系統全滅、防波堤・ピット・選手控室・検査室・日付板大破
- 唐津：スタンド倒壊(55坪)、売店4戸倒壊

以上のほか各地競走場に多大の損害を与えた。この台風により宮島4日、徳山4日、丸亀1日、福岡1日と各々開催を取りやめた。

● 12月1日／モーターボート体操決まる

現在毎日行われているモーターボート体操が作られたのもこの頃である。

会報59号(12月20日発行)には、図解入りで体操を紹介し「この体操には改善の余地が多々あるので、さらに各位のご意見等を取り入れ、より良き体操として育てていきたい」としている。

● 12月2日／自粛対策研究会

この「自粛対策研究会」と称する訳のわからない名を付した研究会は、その名称以外に名称のつけようがなく、そうかと言って放っておけば業界の存在さえも否定してしまいそうな当時の苦境をなによりもよく表わしている。

この研究会は、世間にレースの不正を始めとして、選手の素行等にかくのうわさがあるところから、指導的立場にある選手が参加し、選手の真の在り方について研究するために開催されたもので、参加選手は連合会および選手連合会が選出した。

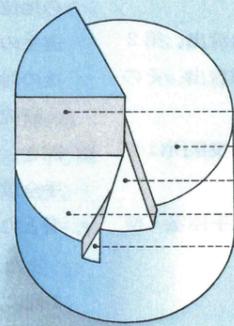
研究会では、競走法の立法精神、連合会の責任および選手の地位等について連合会が説明を行い、この趣旨に基づき選手の自由討論、連合会役員を囲む座談会等を通じ、今後の対処策の検討が行われた。

研究会を終了した選手は、各選手会毎に緊急臨時総会を開き、研究会の成果を報告し、その趣旨を周知徹底して選手全般の自覚を促し自粛態勢を確立すると共に第2回終了者と力を合せて自粛啓蒙運動に立ち上がることになる。

また、実務者サイドでは競走会実務担当者自粛研究会を2回に亘って開催し、この運動を盛り上げた。

- 3/20 赤字財政克服に寄与したと、鳴門市より連合会に感謝状
- 3/31 〃 笹川会長、病を押して高野山訓練で毎回講話
- 4/3 PRに長距離レース、模擬レース  
広島県因島市で模擬レース
- 4/14 福岡県競走会、博多湾横断長距離レースを実施
- 6/19 住之江競走場誕生す
- 7/7 山陰地方初の模擬レース開催
- 7/22 広島～宮島間レース、丸亀～鳴門間長距離レース
- 8/10 玄海灘横断スピードレース
- 9/20 受験者76名中65名が不合格  
—第35回選手登録試験—
- 11/29 連合会創立5周年記念式典挙行  
—笹川会長に全競走会から感謝状—

- 世 相 ● 神武景気。日本、国連加盟  
太陽族横行
- 競 輪 ● オリンピック後援特別競走開催  
● 第1回オールスター競走開催  
● 選手養成期間85日に延長
- 中 央 ● テレビによる実況中況開始  
● 短波放送による実況中継開始  
● 第1回有馬記念競走開催
- 地 方 ● 南関東に単勝のみのトーターシステム登場
- オート ● 浜松開設



● 3月20日 / 赤字財政克服に寄与したと鳴門市より  
連合会に感謝状

鳴門市では、施行3周年を迎えるに当たり、競艇事業が同市の赤字財政克服の有力財源となっていること、および海事思想の普及に大きく貢献していることにかんがみ、競艇事業の正常な振興発展に尽くしている連合会に対し、同市長近藤尚之氏、同市議会議長田中要氏連名の感謝状を授与することを市議会満場一致で可決し、笹川連合会長に感謝状を授与した。

● 3月31日 / 〃 笹川会長、病を押して高野山訓練で毎回講話

年は変わったが、モーターボート競走の置かれた立場は少しも好転しなかった。年頭のわずかに明るい話題といえば、1月の売上が18億4千万円と、これまでの最高を記録したことくらいであった。

不景気、河野発言に端を発する開催自粛ムード、業界内に見られる腐敗の事実、関係者の意気を上げようにも明るい話題を見つけるのさえ困難な状況にあった。



このように、少しでも手を抜けばすぐにも沈没してしまいうような「競艇丸」の中であって、笹川船長の必死の舵取りは続く。

業界内に巣くった腐敗を一気に退治しようとして実施された高野山における選手講習会には、「一耳をつぶすとも悔いなし」と、病を押して毎回参加し、深夜にまでわたって選手を諄々と話し、下山しては当時大人気であった女子選手の講習会を訪れ激励をする。一方、レースで重傷を負い、選手生活を引退した選手(木村薫)が東京築地にお汁粉店を開店したと聞けば、寸暇をさいて開店早々の同店を訪れ、お汁粉を食べながら激励するという人情家的な面も見られる。

この折、笹川会長は、「木村君の再起の姿を見て非常にうれしい。本競走に関係した者は、たとえその職をやめた後でも、いつまでも同じ水につながった縁として、助け合っ て行かなければならない」と語っている。

● 4月3日 / PRに長距離レース、模擬レース

● 広島県因島市で模擬レース

「因島市」は、工具5千名を擁する日立造船所を中心とする新興都市であった。ここの「島まつり」の最終日、5レースの模擬レースを行い、因島市始まって以来の人出を記録した。

● 4月14日 / 博多湾横断長距離レースを実施

福岡市、および福岡県競走会では、モーターボート競走のスポーツ性をPRすると共に、折から福岡競走場で開催中の宣伝を兼ねて博多湾横断長距離レースを実施した。

14日は博多～志賀島間往復、15日は博多～能古島間往復レースを行った。レースは人気をよび、午前10時には6千人のファンがスタンドをうずめつくした。

優勝は14日、中村五喜選手(25分16秒5)、15日、田中淳選手(18分9秒8)。この模様は、地元西日本新聞、夕刊フクニチを始め、朝日、毎日新聞等に大きく取り上げられた。

この宣伝効果により、売上面においては第1日目の入場者6,433名、売上1,511万円、2日目入場者7,700名、売上1,820万円と、前年ダービーに次ぐ好成績をあげ、特に1日目、2日目とも第1レースの売上は福岡競走場の最高記録を出すなど、多大の成果をおさめた。

#### ● 6月19日/住之江競走場誕生す

昭和27年9月5日、全国4番目の競走場としてスタートした「大阪狭山競走場」は、市街地から遠いという地理的悪条件の上に、干ばつにも見舞われるなど不利な諸要素のため、売上は思うにまかせず長らく不振をかこってきたが、昭和31年4月10日をもって閉鎖した。

そして、のちにもモーターボート業界を代表する競走場となる「住之江競走場」が誕生する。

当時、住之江地区は造船所、鉄工所等、多数の工場を持つ大阪有数の工業地帯で、競走場を中心とする6<sup>km</sup>以内の人口は120万人を数え、交通機関としては南海電車、市電、市バス、南海バスがあり、絶好の立地条件にあると見られていた。

開催初日の模様を会報は次のように伝えている。

「今日の初レースを観んものとファンは続々とつめかけ、場内は約2千、対岸には数百のファンが今か今かとレースの開催を待ちかねていた。12時20分、競技委員長の号令一下、記念すべき第1レースの展示が開始され、中島達雄、山本武彦、福田博、長谷部義一、堀金文夫、下村鈴子の6選手の乗艇するヤマト装着3Pハイドロブレンは、轟々たる爆音をひびかせ、住之江競艇の前途を飾ったのである。

かくて初日の総売上508万、2日目590万、と順調な滑り



出しをみせ、第1節の平均売上520万という好成績で今後の同競走場の躍進が期待されている。

ちなみに、移転前後の売上を見ると――

30年度の売上は3億7千6百万円で、最下位の琵琶湖3億5千万円と2千6百万円差の、24場中20位であったのが31年度には6億9千万円で25場中の17位、32年度には9億7千1百万円を売上げて11位に上がり、中堅クラスの競走場となっている。

#### ● “海の記念日”の行事に長距離レース

この年も“海の記念日”を中心に各地で長距離レースなど各種の催しが行われ、海事思想の昂揚、小型国産内燃機関の進歩向上に多大の貢献をすると共にモーターボート競走のスポーツ性のPR、ひいては競艇の宣伝にも大いに成果があがった。

#### ● 7月7日/山陰地方初の模擬レース開催

広島県競走会では、島根県石見江津市から懇願されて山陰地方初の模擬レースを行った。レースには2万5千人の大観衆が押しかけ、暑さを忘れて熱心に観戦した。

#### ● 7月22日/広島～宮島間レース

広島県競走会、宮島競艇施行組合主催、中国海運局、中国新聞等の協賛を得て、相生橋から競艇場に至る16.5<sup>km</sup>のコースで実施し、竹中選手(16分39秒5)が優勝した。

#### ● 7月22日/丸亀～鳴門間長距離レース

香川・徳島県競走会および丸亀・鳴門市共催による丸亀～鳴門間長距離レースが実施され、徳島県側は全艇完走、香川県側は4艇が完走、記録的には香川県の下地艇が2時間24分8秒4で優勝した。

このレースは、従来の長距離レースとは異なり、香川県側は鳴門より、徳島県側は丸亀より出発し、それぞれの競艇場をめざして洋上100<sup>km</sup>に及ぶコースに2艇団が競走を行うという方法で実施された。

#### ● 8月10日/玄海灘横断スピードレース

福岡県競走会では、玄海灘横断(福岡～芦屋～若松)90<sup>km</sup>レースを開催した。

参加選手9名は、福岡競走場のファン2000人と僚友に送られて出発。全員が玄海灘の荒波を乗り越り芦屋競走場にゴールインした。

翌11日、帰路についたが荒天のため若松競走場でレース打ち切りのやむなきに至った。

往路優勝者：234田中淳 選手(1時間54分54秒)

当時の模様を田中選手は、「私が芦屋レース場の近くまで来ると、レースを中止して迎えてくれた。万場のファンの拍手を受けてピットに着くと医者、看護婦、関係者がだきかかえるようにして医務室に連れて行き、栄養剤の注射を

するなど、ともかく手厚くもてなしてくれた。なによりもびっくりしたのは、食堂に準備された長距離レース出場者用の特別食の豪華さである。ピフテキを始め、当時のごちそうが全部あったように思う」と語っている。

#### ● 9月20日/受験者76名中、65名が不合格

##### ――第35回選手登録試験――

この当時、業界が抱えている大問題の一つは多発するフライング失格であり、他の一つが不正事件の噂であった。

いかに精鋭選手を揃えるかは、今も昔も変らぬ重大事であるが、当時の状況を考えるとその比重はさらに大きかったであろうと推察される。

この問題を解決するため登録試験を厳格に実施する方針が定められ、第35回登録試験は規程により許される最大限の厳しきで行うことになった。まず、旧制中卒程度の学科試験に合格した者、76名中27名、さらに身体検査不合格が出て、第1次試験の合格者はわずか20名であった。

これらの選手に集団生活の態度を考慮しつつ操縦、整備の実技試験を行い15名が合格、この15名の合格者に対し5日間の適性検査を実施し4名を不合格としたため、結局最終合格者は11名のみとなった。



●11月29日／連合会創立5周年記念式典挙行

——笹川会長に全競走会から感謝状——

連合会創立5周年記念式典は、帝国ホテルにおいて衆参両議員20数名をはじめ300名の来賓を招いて盛大に挙行された。式典は第1会場の表彰式から始まり、過去5年間、ひたすらモーターボート競走の発展に身心を捧げ、その歩みと共にしてきた実務指導者、各地実務担当者、選手に対する表彰が行われた。

続いて、万雷の拍手の中に、東長丸連合会副会長（当時山口県競走会会長）から、競艇生みの親である笹川連合会会長に対し「本競走が本日の隆昌発展を期し得たのは、一に貴殿の高邁なる人格と、卓越せる識見によるものであり、心魂を傾注して精励せられし賜に外ならず、ここに本状を呈してその功績を讃えんと共に全競走会関係者の感謝の微意を表す」旨の感謝状の贈呈が行われた。

その後、連合会長挨拶、来賓祝詞があり、和気あいあいのうちにパーティが行われた。

表彰者は次のとおりである。

実務指導の功労者

日本モーターボート協会常務理事	原田綱嘉
連合会業務部長	青木芳香
競艇新聞副主幹	菊地武比古

実務担当者

東京都競走会総務課長	萱場 進
静岡県競走会競技委員長	石川喜代松
愛知県競走会庶務課長	小林 務
福井県競走会競技委員長	山下 勲
滋賀県競走会審判員	三浦彌一
三重県競走会職員	浜口文子
大阪府競走会審判長	領家 巖



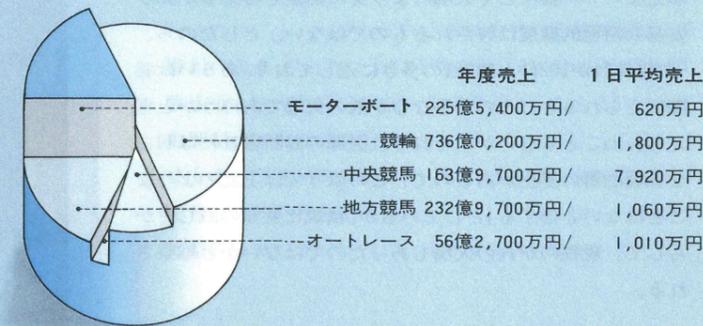
兵庫県競走会	市村忠一
山口県競走会審判長	国広堅太郎
徳島県競走会審判長	野間昭光
香川県競走会職員	片山樹三郎
福岡県競走会競技委員長	吉谷秀四郎
佐賀県競走会競技委員長	深川重雄
長崎県競走会検査員	馬場政吉

優秀選手

登録第 13号	三津川 要
〃 299号	伊藤昭次
〃 243号	鷺渕道子

- 1/1 モーターボート選手精鋭化要領実施
- 1/14 選手会連合会結成  
笹川会長に全選手の総意をこめて感謝状
- 4/30 連合会養成第一期選手誕生
- 6/10 競走法全面改正——19条交付金制定さる——
- 11/30 善行選手にあっせんを一節増加

- 世 相 ●ソ連人工衛星打上げ成功  
●5,000円札、100円硬貨登場
- 競 輪 ●世界選手権に初参加(ベルギー)  
●日本自転車振興会発足
- 中 央 ●馬丁の労働争議おこる
- 地 方 ●枠順による色別帽の採用  
●騎手保護帽の使用開始
- オ ート ●全日本選手会発足  
●審判員登録制となる  
●飯塚開設、柳井休止



## ● 1月1日 / モーターボート選手精鋭化要領実施

モーターボート競走業界の浮沈をかけた一連の施策の一つとして打ち出されたのが「モーターボート選手精鋭化要領」であり、「モーターボート選手管理規程」である。

精鋭化要領の主要内容は

- (1) 競走態度、素質、品性、日常行動等が選手として不向きと思われる者を善導する。
- (2) 高事故率、低勝率選手に対しては、連合会が特殊訓練を実施して技量向上につとめる。
- (3) 前記(1)、(2)項で、不適者と判断された者は、競走の目的を阻害する者として排除する。

以上の3点を基本方針とし、さらに細部に亘って

- ① 不良選手を排除する方法
- ② 配分の拒否と希望
- ③ 低勝率者の淘汰
- ④ 事故多発者の淘汰

と、それぞれ細目を定めている。

精鋭化要領の実施がいかに厳しいものであったかは、「欠場選手の激増を憂う」と題して出された「選手に告ぐ」の中で「……選手はいたずらに事故恐怖症におちり、苦手競走場を忌避するか如き言動をなす者のあることは甚だ寒心に堪えない……軽々しく欠場により身の保全を考えるが如き安易な消極的態度は許されるものではない」としたのち、「欠場件数が102件と約2倍の多きに達しており、あるいは巷間伝えられるところの苦手なるが故の欠場であろうかと考えられぬこともないが、それぞれ医師の診断書または明白なる理由書の提出があるので、この限りでは上記のようなことはない」としているが、精鋭化要領の厳しさからして、規程のがれの欠場もあったのではないかと推察される。

## ● 1月14日 / 選手会連合会結成

— 笹川会長に全選手の総意をこめて感謝状 —

昭和31年6月、大阪中之島公会堂で開催された総会で発展的解散したモーターボート選手連合会は、1月4日、大森選手宿舎において選手会連合会結成総会を開催し、選手会連合会を結成するとともに、以下の役員を選任した。

会長 四宮竜三郎  
副会長 原 富夫  
理事長 佐藤 庄一

翌15日、東京赤坂プリンスホテルにおいて、結成祝賀会を挙行了た。

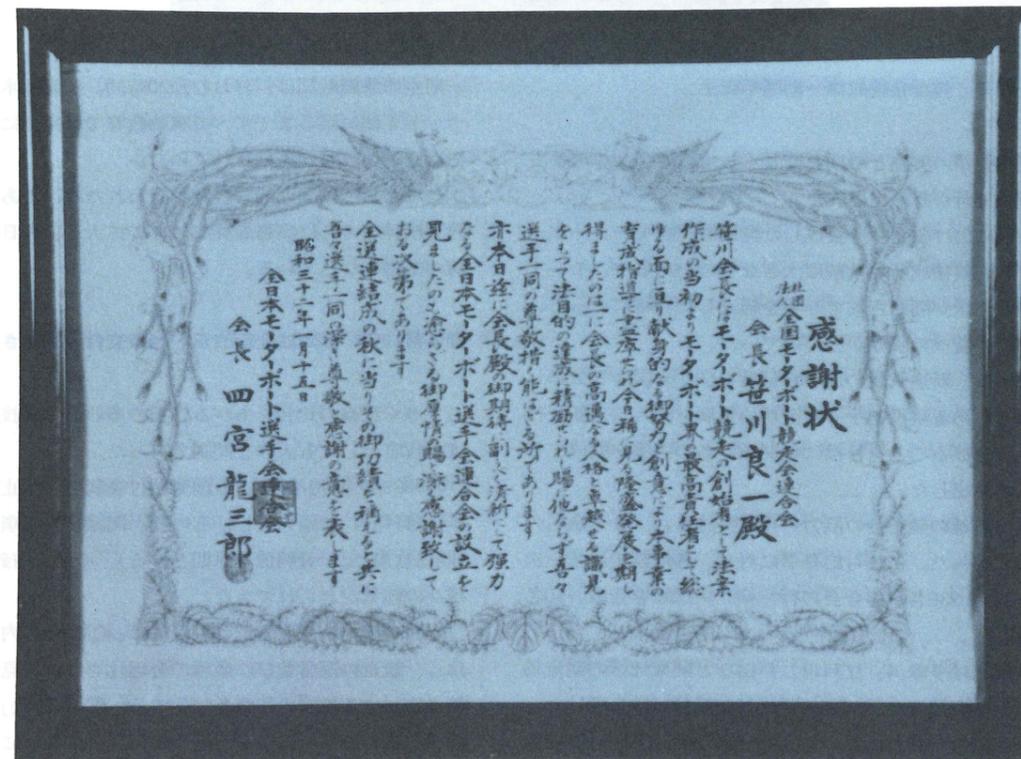


連合会からは、病気をおして笹川会長が出席したのを始め副会長、各常任理事、各部長が出席、選手会の結成を祝った。

式は笹川会長が発声不能(咽喉部手術)のため、東副会長が業界および選手の置かれている立場について訓示を行い続いて四宮会長が全選手を代表して宣誓を行ったのち、全選手の総意をこめて笹川会長に感謝状が贈られた。

## ● 全選手の総意をこめて(笹川会長に感謝状)

選手会連合会は、競走関係者期待の中に創立をみたが、前選連が解散以来今回の再建をみるに至ったのは、笹川連合会会長の変らざる厚情の賜であり、また同会長が本競走の創始者として法案作成の当初より献身的な努力を続けられ、本競走界の今日稀に見る隆昌発展をみるに至ったのは、同会長の高邁なる人格と卓越せる識見に外ならず、全選手一同の尊敬措く能わざる所であるとして写真の如き感謝状が、全選手を代表する四宮選連会長より笹川連合会会長に手交された。





#### ● 4月30日／連合会養成第一期選手誕生

精鋭化要領の実施と時期を同じくして、連合会が選手養成を行う方針が打ち出された。

草創期における選手を養成した琵琶湖国際モーターボート選手審判員養成所の役割は大きなものがあるが、モーターボート競走が開始されて5年を経過した当時あって、個人が行う養成の限界が近づいていた。

連合会は、新進気鋭の選手希望者を広く全国より公募し沈滞気味にある現役選手層に清新の気風を注入し、新陳代謝の実をあげることを目標に年間200名の選手を養成する方針を打ち出した。

募集は各地の競走会の協力を得て実施され、2千余名の応募者があった。これら応募者に対し、各地競走会で一次試験を行い、230名が連合会の行う第二次試験を受験、50名が合格した。

養成訓練は多摩川、江戸川、戸田など関東地区の競走場を借用して実施され、36名の養成員が登録試験を受けた。

登録試験は一般の応募者も含め59名が受験、35名(養成員34名、聴講生1名)が合格、連合会養成第一期生が誕生した。

一期生の乗艇時間は、おおむね20時間、整備はネジ1本、ナット1個に至るまですべて実物教育で、完全に覚えるまで徹底的な教育が実施されていた。

当時としては画期的な教育が行われたわけであり、この教育精神はのちに実務者養成にまで拡大し、今日の養成訓練の基礎となっている。

#### ● 6月10日／競走法全面改正—19条交付金制定さる—

とかく世論の比判をあびることの多い公営競技の健全化は、政府としても大きな問題であった。

昭和29年「臨特法」による国庫納付金制度の休止、昭和30年「河野発言」に端を発し、その後、閣議了解事項となった「開催自粛(土・日開催を原則とする)、不拡大方針」など、種々の施策がとられてきた。

今回の競走法全面改正の主目的は、①競走の内容を健全化し、競走の運営並びに経理の合理化をはかる見地から、競走に対する政府の監督を強化する。②「臨特法」により、機械工業の振興をはかるための振興費の取扱いに関し、臨時的な措置として制定していたが、「臨特法」の趣旨を競走

法に組み入れることになった。

このため、①競走場の登録制を廃し、運輸大臣の許可制とする。②払戻金の最高限度額を定める。③施行者、競走会、連合会、競走場設置者に対する監督を強化する。④19条交付金を新設する(臨特法で規定していた額と同額)と共に、使途については運輸大臣の認可制とする。等が改正の要点となった。

主な改正事項は次の通りである。

(1)法の趣旨を整備。造船関連工業の振興を追加

(2)市町村の指定に関する規定の整備

市町村の指定、取消権限、期限または条件付とする

(3)競走場設置の許可制度

登録制を廃止し、運輸大臣の許可事項とする

(4)勝舟投票券購入禁止の適用範囲の拡大

競走に係る政府職員および施行者職員を追加

(5)払戻金の最高限度額を規定

(6)投票無効に関する規定の整備

(7)納入金制度の廃止および法第19条交付金制度の新設

(8)モーターボート競走の施行者、競走会に対する監督強化

①運輸大臣の関係者に対する業務停止、役員解任とその命令権

②施行者、施設所有者事務所の立入検査

③競走会、連合会の役員任免、事業計画、収支予算を大臣の認可事項とした

(9)罰則および罰金を増加し、他競技との調整を図る

(10)連合会の業務を規定

①審判員、選手並びにボート、モーターの登録

②選手のあっせん、養成訓練その他競走の公正円滑を図る業務

③造船、船舶用品の製造および海難防止等の事業の振興に関すること

④19条交付金の受入れ(19-1)

#### ● 11月30日／善行選手にあっせんを一節増加

箱根芦の湖で実施されていた選手再訓練に参加中の選手が、宿舎(芦の湖ホテル)の近所で発生した火災の消火活動に大活躍を演じ、地元民の賞讃を浴びた。

養成訓練生や選手が火災や台風の折に目覚ましい活躍をし地元消防署や役場等から感謝状を授与された例は、このほかにも多数あるが、この時代に選手の善行が世評の賞讃を受けることは、業界にとってこの上もない味方を得ることであり、喜ばしいことであった。

選手の善行が報告されると同時に、連合会では参加全選手に対し、モーターボート競走従事者の真姿を世論に示すところが大であるとして賞状交付を決定、藤連合会専務理事、青木業務部長は直ちに箱根に向い、その労をねぎらうとともに、その表彰方を伝達している。

また、次回の常任役員会では、モーターボート選手の社会的信用を増大する上に大きな功績があったとして、昭和33年3月までの間に、これら参加選手に対し、出場日数を一節増加することを決定している。

活躍のあらまは次の通りである。

11月29日、課業終了後、夜食として「お汁粉」が給食された。選手間には、お汁粉が出た夜は非常呼集が行われるという評判があり、参加者はその心構えをしていた。

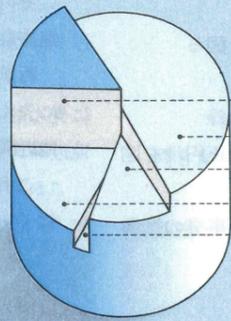
その夜、午前2時40分頃、宿舎から150mの距離にある巡査駐在所に火災が発生した。

再訓練参加中の選手は、中北教官指揮のもとに、消防署に先んじて現場に急行し、人命救助、危険物の搬出、その他近隣民家の類焼防止に目覚ましい大活躍を演じた。

これら選手の秩序ある活動により、火災の損害を最少限に食い止めることができたというものである。

- 1/1 フライング・出遅れ防止運動
- 5/23 体重別レース開催
- 5/30 最後の戦犯18名出所
- 7/29 “競走場の新設は認めない”と閣議了解
- 8/1 連合会事務局移転(銀座東8-19)
- 8/13 売上対策研究会開催さる
- 8/25 選手宿舍の実態調査
- 9/10 長期欠場選手に技能検定試験を実施
- 9/ 笹川会長“参議院選挙に立候補せず”と表明  
——競艇界と共に生き抜かん——

- 世相 ● 売春防止法施行  
● 1万円札登場
- 競輪 ● 京都市長廃止を表明  
● ハンディ賞金制の新設  
● 社会福祉等特別競走承認
- 中央 ● 競馬の父安田伊佐衛門氏逝去  
● 競走馬育成協会創立
- オート ● 選手の拒否問題おこる



### ● 1月1日/フライング・出遅れ防止運動

この当時の月間開催日数は304日、事故はその月によって変動はあるが平均的にフライング350件、選手責任の出遅れ90件、選手外責任110件、反則失格300件、選手責任失格300件、選手責任外失格80件、選手責任欠場100件、選手責任外欠場180件程度の事故が発生していた。

この事故を少しでも防止しようという努力は競走開催以来行われてきたが、ファンが目も肥えてきたこの時代において、競技上の事故、特にスタート事故を防止し、最後までファンに競走を楽しんでもらうことがなによりも必要であった。

昭和33年には1月から3月、6月から8月、10月から12月の3回に亘り、「フライング・出遅れ防止運動」が実施され、第1回の運動では、前年5月から10月の実績に対し20%減、第2回は1回の実績に対し8.4%減、第3回は第2回の実績に対し3.4%減と多大の成果をおさめた。

### ● 5月23日/体重別レース開催

全国初の試みとして、体重別レースが住之江競走場において開催された。

軽量級レースは、5月23日から26日までの3日間、重量級レースは29日から6月1日までの3日間に亘り開催されたが、関係者が考えていたような結果ばかりではなかったようである。

体重別レースを実施するに当り関係者は、①従来のレースより着差がせばまる。②追い抜きがしばしば起る。③接戦レースが多くなると考えていたようである。

しかし結果は、軽量級の場合は事故も少ないが素直なレースが多く、レース自体にあまり面白味がなく、重量級

は勝率を上げるチャンスと闘志が先走り、フライングが多発した。反面、接戦レースも多く、大方のファンに喜んでもらえたというどちらにも一長一短の結果となった。

ちなみに軽量級出場者の平均体重は52.0kg、重量級出場者66.4kgであった。

### ● 5月30日/最後の戦犯18名出所

笹川会長のご母堂が「巣鴨の皆さまが帰られるまでは、自分の葬儀をしてはならぬ」と固く言い残されてご永眠された話はあまりにも有名である。

その巣鴨最後の釈放が5月30日に行われた。その時の模様を会報は次のように報じている。

なお、笹川会長ご母堂の葬儀は、6月17日、東京青山斎場においてしめやかに執り行われた。

### ● 最後の戦犯18名出所—笹川会長、釈放に蔭の盡力—

よくぞ耐えた忍苦の13年「巣鴨最後の釈放組、米国関係・B・C級戦犯、元陸軍中将寺田済一氏(61)=終身刑、ら18人が30日あさ巣鴨刑務所をあとにし、終戦以来13年間この日を待ちわびた家族のもとに帰った…以下略(産経時事新聞より) —との朗報に、日本国民すべてが、心から長い間のご苦勞をねぎらい、拍手を送ったことであろう。



この日あることを、1日も早かれと願いつつ、本年1月17日、83歳のご高齢をもって「巢鴨の皆さまが帰られるまでは自分の葬儀をしてはならぬ」と遺言ご永眠された、笹川会長ご母堂の慈愛と敬虔なご遺志が、ここに結ばれた。定めし地下に眠られるご母堂もご満足のことであろう。

ご母堂と共に、戦犯者の早期釈放の促進に尽力された笹川会長は、5月28日の夜、最後の釈放組18名を自宅に招かれ、永い間の苦勞をねぎらわれ、今後のことについても何くれと意を配せられた。

また笹川会長は、13年来戦犯の全員釈放まで「禁酒、禁煙」を誓われこれを完全に実行されていたが、当日はまた、これが晴れの解禁の日でもあった。

久方振りにコップを手にされ、如何にも美味しそうにビールを呑みほされる会長の笑顔は、印象的だった。

これで笹川会長はじめ、故ご母堂の、いや国民の念願が、遅まきながら達せられたのである。

ここに故ご母堂のご冥福を心から祈ります。

#### ●7月29日／競走場の新設は認めない、と閣議了解

河野発言に端を発する公営競技自粛の動きは、開催日数の限界、また開催は原則として土、日曜日とするなど、公営競技の開催を制限する方向で、数々の制限、健全化にかかわる指導が行われたが、7月29日には閣議了解事項として、今後は公営競技場の新設は認めないことになり、自治省次官通達が出された。

#### ●競馬・競輪等競走事業の取扱方針について

(昭和33.8.11自丁理発第27号自治庁財政局理財課から運輸省船舶局監理課長あて)

標記のことについて別紙写の通り都道府県知事および5大市長あて、通達したので連絡する。

(別紙)

競馬、競輪等競走事業の取扱方針について

(昭和33.8.11自乙理発第132号自治事務次官)

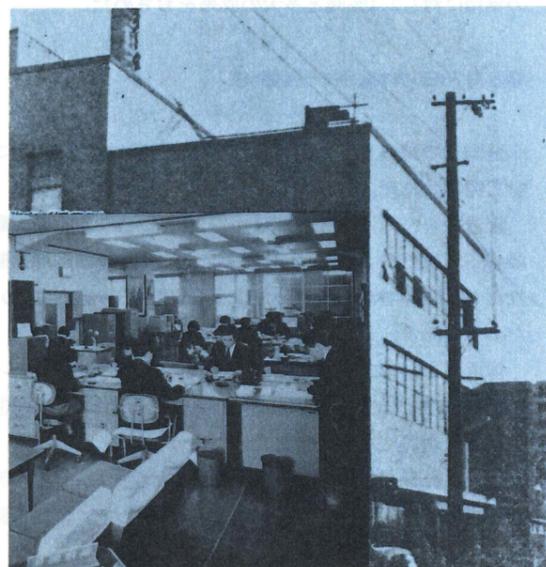
競馬、競輪、モーターボート競走および小型自動車について、本年7月29日「競馬、競輪等競走事業の取扱方針について」別紙の通り閣議了解がなされたので、その運営の健全化に格別の配慮を煩わしたく通知する。おって上記のことについて、管下市町村に対しても周知徹底させるよう格別のご配慮を煩わしたい。

(別紙)

競馬、競輪等競走事業の取扱方針について

(昭和33.7.29閣議了解事項)

競馬、競輪、小型自動車競走およびモーターボート競走については、今後これらの事業の競走場の新設は認めないよう措置するほか、既設のものについてもその運営の健全化をはかるよう配慮するものとする。



#### ●8月1日／連合会事務局移転 (銀座東8-19)

連合会創設当時、事務局は笹川会長所有の中央区銀座7丁目1番地、銀座ストア2階の一室からスタートし、昭和27年には豊島区目白の運輸省技術研究所内、昭和28年には中央区明石町の日本海員救済会内と間借りを続けてきたが、この年6月に「南国船舶ビル」を購入、一国一城の主として居を構えることになった。

電話番号も引越しを記念して銀座局3381とした。(昭和33年8月1日)

この事務局は、昭和50年5月に現在の港区三田3丁目12番に引越すまでの17年間という長きに亘り、モーターボート競走大躍進の作戦本部として使われることになる。

#### ●8月13日／売上対策研究会開催さる

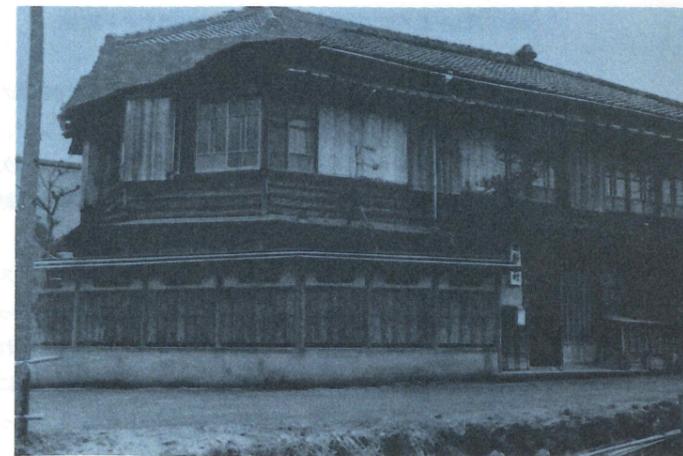
昭和33年度の1日平均売上は約617万円、対前年比0.6%減と30年に亘るモーターボート競走の歴史の中で昭和29年度とともに2回の対前年比減少した年度である。

このため、会報にも随所に売上対策の記事が見られ、当時の切迫した状況が推察される。

売上対策研究会はこの年、8月13日、9月1日の2回にわたり開催され、連合会笹川会長を始め、運輸省、施行者協議会、選手連合会の幹部が出席し、終日、細部にわたる検討を行った。

#### ●8月25日／選手宿舎の実態調査

この当時、専用選手宿舎を使用していたのは江戸川、平和島、多摩川、琵琶湖、尼崎、徳山、下関、若松、芦屋、福岡の10競走場で、他は旅館を選手宿舎にしている状況であった。



選手宿舎の実態調査は、環境、食事、寝具、娯楽、使用人のサービス、建物の6項目について、900名の選手からアンケートをとる方式で行われた。

項目別の調査結果は次の通りである。

- 環境：おおむね良好、一部に交通騒音や建物の揺れのため安眠できない所がある。
- 食事：選手宿舎はおおむね良好、旅館は一般的に悪い。
- 寝具：一般的に清潔さに欠ける。特に冬期においては、長身の選手が体に合うものがなく、非常に困る。
- 娯楽：一般的に娯楽設備が極めて少ない。具体的にはラジオ、新聞等を各部屋ごとに配置すること。書物をもっと備えて欲しいことが希望されている。
- 使用人サービス：全般的に感じが良くないとする者が多い。
- 建物：一部にバラック建設のような建物がある他、おおむね良好。

この調査の結果、総合判定で「A」の評価がなされたのは琵琶湖、若松、芦屋、福岡の4競走場で、これらはいずれも専用の選手宿舎であった。

●9月10日/長期欠場選手に技能検定試験を実施

選手が事故や病気で長期欠場した場合、欠場期間中の技量の低下が大きな問題となるのは現在も同様であるが、まして、選手の技量が必ずしも高くない当時としては、欠場期間中の技量低下は直ぐにスタート事故や人身事故に結びつくような状況であった。

これまで長期欠場選手に対しては、連合会が実技テストを行い、技量が著しく低下している選手には、一時あっせんを保留し、その間本人の練習を求め、技量が回復すれば各地競走会において第2次技能検定を行い、競走出場に相当と認められる場合は、連合会に報告し、その後 あっせんを開始する方法をとっていた。

この方法は、競走会の負担も大きいところから技能検定制度を取り入れることになったものである。

技能検定試験は、競走の事故、疾病、自己の都合などで6ヵ月以上出場しなかった選手および再登録された選手はこの試験に合格しなければ競走出場することはできないというものであった。

試験課目と合格基準は次の通りである。

試験	課目	合格基準
操縦	発着	航走状態で適確な調整が行えること。 安全確実な定着岸ができること。
	編隊	確実な隊形保持ができること。
	スタート	単独にて5回連続実施しフライングおよび1秒以上の出遅れのないこと。
器材取扱	整備	競走実施の上から想定されるボート、 モーターの事故に対し充分なる整備調整能力を有すること。
学科	法規	選手資格検定試験に準ず
口述試問		選手資格検定試験に準ず

合格基準は、選手全般の技量水準の向上に伴い変更する。

●9月/笹川会長「参議院選挙に立候補せず」と表明

—競艇界と共に生き抜かん—

売上不振に悩む業界の将来は楽観を許さず、特に昭和35年には、競走法を改正すべしとする参議院の動向が業界の前途を左右すると思われる重大時期を迎えていた。

折しも、昭和34年には参議院改選があるところから、笹川会長に「出馬」の要請が各方面から寄せられ、会長も一応出馬を表明していたが、諸般の事情から参議院選出馬を取りやめ、競艇界と苦楽を共にすると表明した。

当時の状況を連合会会報は次のように報じている。

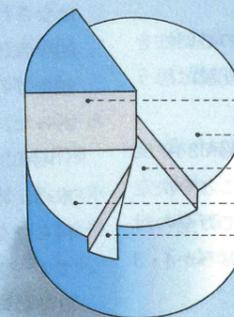
●競艇界と共に生き抜かん—笹川会長「立候補せず」と表明—

競艇界も7年の歩みを続けておりますが、自粛体制の強化、法の改正等、競艇界に課せられた幾多の問題解決の多難な秋でもあり、前途必ずしも楽観を許さず明後年には競走法の一部改正を中心とする参議院の動向は競艇界の前途を左右するといっても過言ではありません。

この難局に臨み、明年の参議院改選に際し、競艇界をはじめ政・財界、各大衆層等多方面から、強大卓越の政治力をもつ笹川連合会会長に出馬の懇請があり笹川会長も一応出馬の意志を表明されましたが、モーターボート競走の法目的達成のため、その責任者としてあくまでも競艇界と苦楽を共にする決意を示され、かつまた、世界恒久平和を念じ万国戦争受難者の霊を慰めんとする真摯な精神の発露から、大阪府下茨木市春日山に「万国戦争受難者の慰霊塔」の建立も、ややもすれば、選挙に出馬せんとするためと誤解され易く、笹川会長の公明正大を理想とする信念がこれを許さず、競走法改正問題は院外に在っても十分に活動できると、業界優先主義の信条を堅持し、今は政界に復帰すべき時でないと、慎重熟慮の結果遂に「立候補せず」との固い決意を表明せられました。

- 3/23 二重針大時計発明考案で入選
- 4/12 審判員養成訓練始まる
- 4/18 笹川会長「オープンオーナー制問題、調停に乗り出す
- 5/16 公営競技審議会主催による懇談会開かる
- 7/24 第1回競技委員長実務講習会開催
- 8/4 公営競技事故防止合同懇談会を開催
- 8/25 日本船舶工業会発足
- 9/15 スタートゾーン「1.5秒」へ
- 9/26 「伊勢湾台風」愛知3競走場を襲う
- 11/24 選手再訓練で「宣誓」
- 12/10 住之江に全国唯一が「3ツ」ある

- 世相 ● 皇太子殿下御成婚
  - 伊勢湾台風により空前の被害
- 競輪 ● 選手養成期間90日に延長
  - 松戸騒擾事件
  - 坂本兵庫県知事全廃論表明
- 中央 ● ハクチカラ米国々内競走で優勝
- オート ● 皇太子御成婚奉祝パレード参加
  - 飯塚、川口騒擾事故

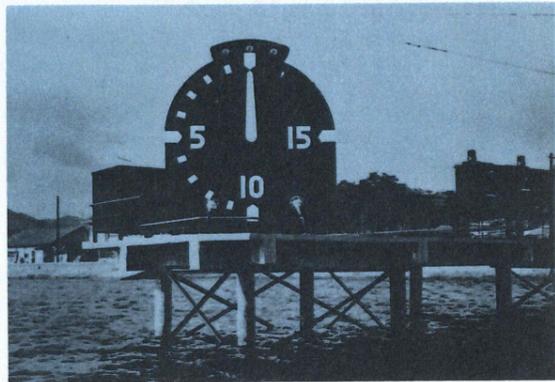


## ● 3月23日／二重針大時計発明考案で入選

第5回発明考案の応募作品として、「発走用二重針大時計の考案」が福岡県競走会より応募され、秀逸作品として入選している。

この考案を基本に改良を加え、二重針大時計が作成され昭和35年5月頃から54年10月まで使用されることになる。

考案から実用実験開始まで、期間わずか6ヵ月余である。新しいものに取り組む積極的姿勢にも、当時の関係者がスタート事故の多発にいかにも悩んでいたかが想像される。



## ● 4月12日／審判員養成訓練始まる

連合会は初開催当初から有資格実務者の配置の必要性を説き、6・4制を主張してきたが、有資格者の配置は思うように進行しなかった。

連合会常任役員会はその重要性にかんがみ、昭和34年度においては審判員4名、検査員3名を確保することを決定しており、運輸省も有資格者の適正配置について万全の対策を構ずよう通達を出していたが、6・4制はおろか4・3制も充足できない状況であった。



これ等の状況をふまえ、連合会は、4月12日より審判員の養成を開始、養成訓練の期間は3ヵ月(選手は2ヵ月)、専門知識はもちろん、操縦をも含めて選手を十分に指導できる能力を付与することを目標とした。

しかしながら、養成訓練に入所した者5名、途中退所者2名と有資格者配置は遠い道程であった。

## ● 4月18日／笹川会長“オープン・オーナー制問題、調停に乗り出す

オープン・オーナー制問題は、選手の処遇改善に伴う副次的な問題として発生した。

選手賞金は、昭和27年に制定されて以来、幾たびか検討はなされたが、各地施行者の売上格差が障害となり、根本的な改正は行われず、特別競走、優勝、準優、選抜、勝抜競走等の名目でわずかに賞金の増額が行われている状況であった。

昭和34年当時、選手連合会は賞金アップ、退職金助成を求め、施行者協議会と交渉を行っていたが誠意ある解答が得られないとし、処遇改善にかかわる一切の要望を撤回してオープン・オーナー(選手オーナー)制への移行を求め、交渉は暗礁に乗りあげ、選手のストライキ突入も予想され

る事態となった。

施行者協議会、選手連合会共に最悪の事態をさけるには笹川連合会長に調停をお願いする以外の方法はないとして双方、無条件で調停を依頼し、施設所有者協議会も無条件一任を申し出たので、笹川会長は調停に乗り出した。

この調停により選手の処遇改善が行われ、選手賞金の大幅アップ、退職金制度の発足を見ることになる。

## ● 5月16日／公営競技審議会主催による懇談会開かる

競輪の“松戸競輪騒擾事件、は公営競技業界にとって大事件であった。

競輪には昭和25年に“鳴尾事件、と呼ばれる騒擾事件があり、全国の競輪開催を2ヵ月間自粛したことがあるが、“松戸事件、は、これを上回る世論の批判をあげた。

政府も存続を決めかね、公営競技審議会(国会議員有志により結成。以前は、公営競技調査会と称した)にその判断をゆだねたほどの問題であった。しかし、騒擾事件は競輪にばかりあったわけではなく、ボートでは戸田、オートでは飯塚に大きな騒擾事件が発生し世論の批判をあげていた。

このような状況の中で、競輪の存廃問題が論議されていたが、公営競技審議会は、公営競技全体の問題としてとらえるべきであるとして、各種公営競技関係者と懇談会を行っていた。

モーターボート関係者との懇談会は、5月16日大阪船舶クラブ、5月19日天津センターにおいて開催されている。

公営競技審議会側の主な出席者は次の通りである。

- 専務理事 佐々木秀世
- 理事 土井直作
- 事務局長 二田健蔵

ちなみに、“公営競技、という言葉が初めて使われたのがこの審議会だと言われる。

## ● 7月24日／第1回競技委員長実務講習会開催

実務担当有資格者の充員配置が強く叫ばれ、実務担当者の精鋭化が緊急事となっている折、競技運営の思想統一を図り、併せて競技委員長の処務能力の向上を図る目的で講習会が実施された。

第1回は7月24日から27日まで浜名湖競走場で、第2回は8月9日から12日まで宮島競走場で実施され、計22名の競技委員長が参加した。

主な講習科目は次の通りである。

- (1)ボート、モーター、救命胴衣及びヘルメットの検査実技
- (2)電気系統、気化器の分解組立(タイム計測)
- (3)始動発着、慣熟航走、編隊航走
- (4)法規
- (5)救急法
- (6)競技運営法
- (7)一般情勢の検討(特に騒擾防止)

競技委員長の申し合せ事項として次の点が確認された。

- ①頻発せる騒擾事故に対処するため、警備体制の強化および建造物の改造強化を図る。
- ②モーターボート性能の均一化およびフライング、出遅れなど、事故防止対策の一環として、ボートおよびモーターの組合せ抽籤による割当てを実施する。

## ● 8月4日／公営競技事故防止合同懇談会を開催

競輪の“松戸競輪騒擾事件、は、公営競技界にとって大事件であるが、モーターボート競走業界では戸田競走場の騒擾事件、オートレースでは飯塚オートレース騒擾事件と各競技に騒擾事件が頻発し、世論の批判をあげている状況にあった。

これら頻発する騒擾と不正事故を防止するため、競輪、オート、競艇の中央団体の関係者が出席し懇談会を開催した。その結果、昭和35年に行われる法律改正を前にして、世論の刺戟は極力さけるべきであり、このため内部体制の確立をはかり、世論緩和のためのPRを十分に行うと共に今後ともこの種懇談会を続けていくことを申し合せた。

#### ●8月25日/日本船舶工業会発足

国庫納付金制度が廃止されて以来、臨時的な措置として連合会が振興業務を行ってきたが、昭和32年6月10日の競走法改正により19条交付金が正式に制定されたことを機に振興業務を専門に行う団体として「財団法人日本船舶工業振興会」が発足することとなった。

日本船舶工業振興会の創立総会は、東京八重州口のホテル国際観光で開催され、

○会長 笹川良一（連合会会長）

○理事長 甘利昂一（志村化工常務取締役）

以下理事、監事を選任し正式に発足した。

時の基本財産は5億4,106万3,000円であった。

設立趣意書（抜粋）は次の通りである。

…ここに「財団法人日本船舶工業振興会」を設立し、基金として社団法人全国モーターボート競走会連合会より、モーターボート競走法第19条に規定する交付金の財産の一部を一括して寄付を受け、利益を離れ、真に公益的な立場より船舶、船舶用機関および船舶用品の性能品質の改善、および輸出の振興、ならびにこれらの製造に関する事業および海難防止に関する事業の振興を図り、もって海運造船に関する事業の進歩、発展に寄与したい。

#### ●9月15日/スタートゾーン「1.5秒、へ

騒擾事故を起し世論をいたずらに刺戟することは、直ちに存廃問題に結びつくという状況の中において、「3秒のスタートゾーン」は実情に合わなくなり1.5秒に短縮された。

競技規則（昭和36年より競技規程）改正理由書によれば、①モーターボートは秒速20 $\frac{1}{2}$ に達し、3秒遅れのスタートでは勝てない。②艇団遅れのスタートが騒擾事故の大きな原因となっている。③スタートの平均タイミングが0.6秒～0.7秒になっている、ことをあげている。

#### ●9月26日/「伊勢湾台風」愛知3競走場を襲う

伊勢湾台風は、9月26日夜紀伊半島に上陸、三重、愛知両県下に甚大なる損害を与え、日本列島を縦断、北海道へ消え去った。

モーターボート競走発足以来、競走場は海や川の近くにあり、しかも今日のような強固な建物ではなかったこともあって、壊滅的な被害を受けた競走場は数多い。

しかし、台風の被害から立ち直れずそのまま廃止に至った競走場は半田競走場ただ一場のみである。

伊勢湾台風の被害はそれ程に大きかった。当時の記事を見ても、常滑、蒲郡がどうして復興できたのか不思議に思える程の被害である。



常滑は焼物の町である。この町に400本近くあった煙突が一夜にして2百数十本に減ったという。競走場は投票所の一部を除いて完膚なきまでに破壊され、あるいは流出した。

蒲郡は常滑に比べれば被害の程度は軽かったが、建物の半分は流出か全滅、残りの半分も半壊という状況で、当時の金額にして2千数百万円の被害を受けた。

最もひどかったのは半田競走場で、競走場も付近の住宅群も流出し、見渡す限りの荒地の中に、競走会事務所であった建物だけが、そこがかつて競走場であったことを示すようにボツンと残っていたという。

会報は「……無い、何も無いね。これが半田競走場をみた時に発したいつわらざる一言である。見渡す限りの荒地の中に、競走会事務所であった建物がボツンと唯一、あとは何も残っていないのである。……」と報じている。

半田競走場は、その後遂に再建されなかった。昭和28年4月4日に初開催以来、わずか5年半、天災がもたらした廃場であった。

#### ●11月24日/選手再訓練で「宣誓、

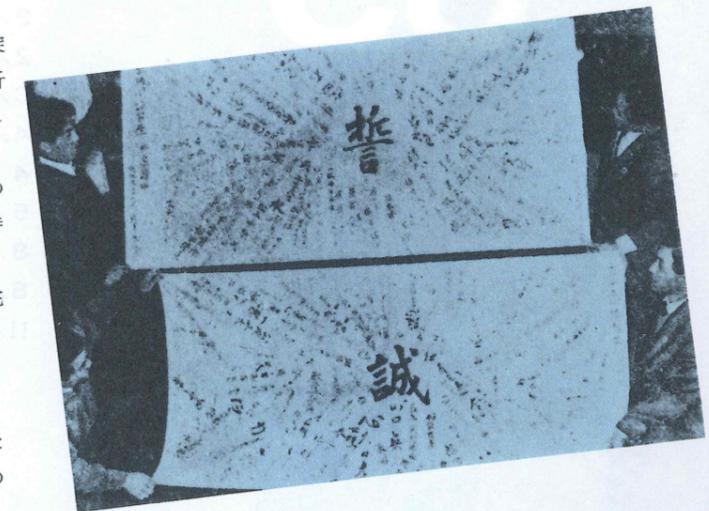
昭和34年度の選手再訓練も箱根芦の湖で実施された。翌年に法改正を控えて、業界が一丸となって一つのミスもおかすまいと訓練に臨む姿勢がうかがわれる。再訓練の開始に当り、次のように選手宣誓を行っている。

##### 選手宣誓

昭和34年度第1回選手訓練に参加の訓練生一同は、再訓練の意義を体し、率先修練に努め、法改正を目前にした重大時期を認識し、業界の健全発展に寄与することを誓います。

昭和34年11月24日

第1回訓練生代表 藤川義男



#### ●12月10日/住之江に全国唯一が「3ツ、ある

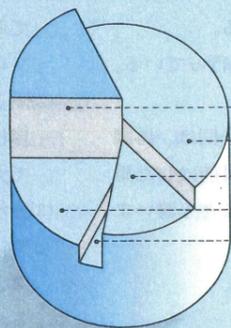
会報100号に、「全国唯一が「3ツ、ある」という見出しで、住之江競走場の施設が紹介されている。

現在を基準に考えるとまったく粗末な施設、設備ではあるが、当時の施設を知る上で貴重な記事であるので紹介したい。

- (1)ヌレずに買える雨よけ通路：入場門の改築を機に、入口よりスタンドまでの30 $\frac{1}{2}$ の通路に雨よけの屋根を設けてあり「雨でもヌレない、ヌレずに買える」のキャッチフレーズで好評を博している。
- (2)陽よけ雨よけピットの屋根：ピットに陽よけ雨よけ用の屋根を設けてあり、出場選手は全国唯一のレース場として大喜びをしている。
- (3)展示タイムを測定する目印：ストップウォッチ持参のファンのために、直線200 $\frac{1}{2}$ を示す標示を設けている。これにより正確なタイムが測れるとファンの好評を得ている。

- 2/4 ファンの実態調査を実施
- 2/15 審判自動化を提案
- 3/15 伸びる売上、満員のスタンド
- 4/12 笹川会長皇室主催の園遊会に招かる
- 4/23 検査員養成訓練を開始
- 5/3 二重針大時計福岡3場で採用さる
- 8/3 第1回役員研修会実施さる
- 8/15 選手養成訓練を3ヵ月に延長
- 11/10 選手臨時訓練を実施

- 世相 ● 安保反対闘争で女子東大生死亡  
● 所得倍増計画発表
- 競輪 ● 過剰宣伝・広告・サービスの禁止通達  
● 1日12レース～10レース制となる
- 中央 ● 全国競馬労働組合24時間スト  
● 小倉でウッド式発馬機採用
- オート ● 小型自動車連合会創立10周年



● 2月4日/ファンの実態調査を実施

公営競技特別委員会への提出資料として、運輸省からの観客実態調査の要請に基づき、連合会は各地競走会・施行者の協力を得て、12競走場、5,112名のファンの実態調査を実施した。

主な調査結果は次の通りである。

- (1)年齢：20代=14.2% 30代=28.1% 40代=24.7% 50代=25.4%
- (2)性別：男=92.1% 女=7.9%
- (3)職業：会社員=26.9% 商業=17.7% 無職=15.4% 工業=12.7%
- (4)経験年数：5年以上=32.1% 3年以上=21.0% 1年以上=15.4%
- (5)購入金額：3,000円=32.7% 1,000円=24.4% 5,000円=13.8%
- (6)月間来場回数：10回=22.2% 5回=21.4% 3回=20.5% 2回=14.3%
- (7)枠数：6枠別=66.5% 4枠別=9.1%

● 2月15日/審判自動化を提案

会報102号に「促進せよ、競技運営のオートメーション化を」と題する審判自動化促進の記事が掲載されている。

この小論文は、「世論の批判の前に消極的に出る必要はなく、むしろモーターボート競走の恒久的存続を願うならば積極的に社会的有用性を世人に訴え、目的達成のため努力を必要とする。その一手段として、競走場内諸設備の改善、審判自動化の促進、投票場内事務能率の向上、競走運営方針機構の再検討等を提案している。審判、競技部門の自動化は、この年から急激に促進される。

● 3月15日/伸びる売上、満員のスタンド

会報103号(3月号)では、「今日の話題」に「伸びる売上、満員のスタンド風景」の記事が見られる。

会報が発行されて以来、売上不振の記事は随所に見られるが、売上好調の記事はこれまで見られなかった。

記事によれば、「昨年後半以来、漸増を示した売上は、1月に入り一段と好調で、1月度の売上243億円、1日平均807万円と過去最高を記録した。

従来の月間記録は、昭和32年1月の213億円、1日平均では昭和34年1月の725万円が最高であった。これは単に「岩戸景気」がもたらしたものではなく、スタートゾーンを1.5秒に短縮したことなど、関係者の積年の努力がようやく実を結びつつあるものと感じられる。

しかし一方では、国会における法改正の審議があり、競走存続に対する世論の動きが活発化している折、売上の好成績に自らおぼれることなく不断の努力が必要である」としている。

昭和35年度の売上伸び率は21%に達し、34、35年を機に第1次石油ショックまでモーターボート競走は上昇一途をたどることになる。



## ● 4月12日／笹川会長皇室主催の園遊会に招かる

所属団体のトップが皇室主催の園遊会に招かれることはその業界にとって最大の名誉である。

昭和35年4月12日、天皇、皇后両陛下が皇居で催された園遊会に皇族、閣僚、駐日各国大使、国会議員等招待者の1人として、笹川連合会長が招待された。

この喜びを当時の会報は次のように報じている。

「……同じ公営競技である競輪、オートレース等の関係者は招かれていないことをみると、健全なる歩みを続けている本競走の真姿が、強く関係者に認識を与えている好結果の現れであろう。」

笹川会長は、このことについて、「……関係者の努力の賜であり、私個人の名誉ではなくモーターボート界全部の名誉であり誇りである。」と謙虚に語られている。

## ● 4月23日／検査員養成訓練を開始

審判員養成に遅れること1年、各地競走会の要請により検査員養成訓練が桐生競走場において開始された。

この養成訓練の修了式には笹川会長も出席し、若者の前途を祝した。



## ● 5月3日／二重針大時計福岡3場で採用さる

昭和34年の発明考案の入選作品となった二重針大時計は直ちに試作され、実用実験の結果、事故防止に役立つばかりでなく、迫力あるスタートに有力であることが証明された。

連合会は、二重針大時計の積極的導入を促すため各地区5競走場において「二重針大時計指導研究会」を実施した。

その結果、大部分の競走会は有効性を認め、導入を希望したが、費用の関係もあり全国同時採用は望めない状況であった。

全国の競走場に先かけ、競走会がこの時計の考案者でもある福岡3競走場が採用した。

## ● 8月3日／第1回役員研修会実施さる

昭和34年から35年にかけて、選手、審判員の再訓練をはじめとして、検査員、競技委員長、管理委員の訓練が続々と実施され、モーターボート業界は訓練に明け暮れていた。

この緊迫した状況に対処するため、笹川会長以下全国競走会の役員20名が出席して、役員研修会が実施された。

訓練は水品政雄船舶局長以下、一流講師による講演、懇談をはじめ操縦実技まで取り入れ、高齢者には厳しい内容であったが参加者は終始熱心に訓練に取り組んだ。

モーターボート競走の今日の繁栄の一つに役員から一従業員に至るまでの固い団結があるとされるが、「役員も訓練に入れば一訓練生」として規則に従う業界の体質が、この訓練を機に強化されたことも団結の一要因であろう。

## ● 8月15日／選手養成訓練を3ヵ月に延長

選手養成訓練は開始当初を除き、大部分は2ヵ月間で実施されてきた。大村、琵琶湖での養成訓練も初期を除き2ヵ月間で実施されていたし、連合会養成もすべて2ヵ月間であった。

当初の養成期間中の乗艇時間は2時間にも満たなかったと言われている。連合会養成になってからは乗艇時間もおおむね20時間程度となり、操縦の技量もかなりのレベルまで向上していたが2ヵ月間の教育では、どうしても限界があり、日々熾烈化する競走の実情に合わなくなっていた。

連合会は養成期間を1ヵ月延長すると共に訓練の充実を図り、ファンの期待に応え得る選手を養成すべく、8月15日から、連合会養成第8期選手養成訓練を開始した。



## ● 11月10日／選手臨時訓練を実施

スタート事故の罰則としてあっせん保留をすることは、事故防止上大きな効果はあるが、一方では長期間の出場停止は技量低下を来すこともある。

この弊害を除去し、同時に事故防止の実をあげようとし

て考案されたのが臨時訓練である。

臨時訓練実施要項の要点は、①フライングおよび出遅れを起こした者を実施する。②1回の訓練は4日間とし、各地区毎に1ヵ月1回実施する。③訓練は養成訓練に準じ、スタート法の練磨習熟を中心に整備、学科も併せて行う。④教官は連合会2名、各地の審判員、検査員3名とする。⑤訓練期間中に操縦、機器取扱、口述、学科について修了試験を実施する。但し、操縦課目中スタートについては、希望により2回まで受験することができる。⑥試験不合格者は、さらに訓練に参加し、試験に合格するまであっせんを保留する。⑦訓練費10,000円は参加者負担とする。などである。

このほかに「選手臨時訓練生活規程」が定められており、日課時限はもちろん、掃除、敬礼、相互の呼唱に至るまでこと細かに定められていた。

さらに、終了試験の合格基準が当時としては大変厳しいものであった。主な内容は、①法規、機構ともに50%以上、②スタート実技試験は、F・Lが1本でもあれば不合格、全部ゾーンに入っているにもかかわらずタイミングが遅いと不合格。というものであった。

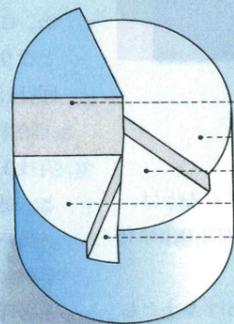
この臨時訓練実施要綱が9月号の会報で発表されるとスタート事故が激減した。

当初予定されていた訓練の内、宮島、琵琶湖、丸亀、若松、江戸川は事故激減による訓練該当者の減少により中止となり、第1回は11月10日から13日まで芦屋競走場、第2回は18日より21日まで浜名湖競走場で実施された。

結果は、第1回の参加者20名中3名不合格（学科2名、実技1名）、第2回の参加者16名中不合格2名（共に学科）と、選手が恐れていた結果となった。

当時を知る選手は異口同音に「実技には自信があったが学科試験に自信がなかったから絶対に事故は起こすまい、と必死であった。」と語る。

- 2/21 江戸川売上3,000万円を突破
- 3/30 静岡県漁業気象連絡会より感謝状
- 4/1 フライング返還実施
- 4/1 「モーターボート競技規則」から、「モーターボート競技規程」へ
- 7/7 大平洋1,000キロマラソン(東京~大阪)を実施
- 7/12 役員研修会に施行者、施設会社幹部も参加
- 7/25 「公営競技の存続を認む」公営競技調査会が答申
- 11/28 連合会創立10周年記念日



	年度売上	1日平均売上
モーターボート	399億3,600万円/	1,100万円
競輪	1,010億7,700万円/	2,610万円
中央競馬	373億1,500万円/	1億7,350万円
地方競馬	435億9,100万円/	2,140万円
オートレース	113億4,200万円/	2,240万円

- 世相 ●ケネディ大統領就任
- 日紡貝塚チーム「東洋の魔女」と異名をとる
- 競輪 ●第1回アジア選手権大会開催
- 中央 ●民間放送記者クラブ結成
- 重賞式勝馬投票券の発売中止
- オート ●選手入着賞金の大幅アップ

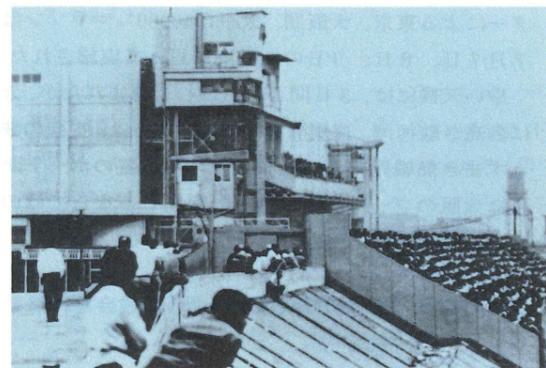
### ●2月21日／江戸川競走場1日売上3,000万円を突破

モーターボート競走業界永年の夢であり、昭和36年の目標でもあった1日売上3,000万円は、江戸川競走場で達成された。

その日は、正月でも盆でもなく、日曜でも祭日でもなく、ダービーでも、周年競走でもなかった。ただ好天に恵まれた冬の最終日であっただけであった。

この日は、朝から売上が好調で、あれよ、あれよという間に3,064万円を売上げ大目標はあっけなく達成された。

売上は全国的に好調で、35年度の対前年度比は20%増、36年度は35.3%増を記録し、江戸川競走場の35年度1日平



均売上は1,796万円と全国第1位となった。

### ●3月30日／静岡県漁業気象連絡会より感謝状

連合会では、昭和34年11月以来、海難事故防止事業の一環として、日本短波放送により「海上気象通報並びに解説」を行って来た。

この放送によって、年々海難事故が未然に防止されているとして、静岡県漁業気象連絡会より感謝状が贈られた。

### ●4月1日／フライング返還実施

出遅れが早くから返還の対象であったのに対し、フライングは失格として取り扱われてきた。

「フライングが失格である」とする論拠について、運輸省事務官、真島健氏は「モーターボート競走法の解説(昭和28年7月10日)」の中で「失格は競走中にのみ起り得ることであって競走開始前の失格はおかしいとの論もあるが、モーターボート競走のスタート方式の特殊性から考えて、少くともモーターボート競走においてはこの種の失格を認めるべきである。」という意味のことを述べている。

フライングがどのような論拠で失格であったとしても、観客は競走開始前の中的可能性が全くなくなることに違いはない。それ故に「フライング防止対策」は健全なるレースを行う上の重要施策として取りあげられてきた。

また、この時期は「選手臨時訓練実施要綱」発表以来スタート事故が激減しており、売上は長い低迷の時期を抜け上昇傾向にあった。

連合会は、「フライングを単なる失格とせず、出遅れと同様出走資格の喪失として返還の対象とすることこそ、ようやく定着してきたモーターボート競走をさらに発展させる」として関係者の理解を得て、昭和35年12月9日、東京赤坂都市センター会議室において施行者協議会、全国競艇施行地議会協議会、連合会の三者会談を行い、昭和36年4月1日よりフライングを返還とすることを基本方針とし、細部事項について次の通り決定した。

### ●フライング返還実施の基本方針

- (1)フライング返還は、36年4月1日より実施する。(4月1日以後最初に初日を迎える節の競走から実施する。3月から4月にまたがる節の競走は回節の呼称にかかわらず含まない。)

- (2)実施に伴う細部事項については、連合会に一任する。
- (3)フライング返還を円滑かつ効果的に実施するため、実施までの期間に各関係者は、それぞれの立場において最善の努力を尽し準備の万全を期す。
- ①施行者、競走場設置者および所有者は、対外的な啓蒙普及宣伝並びに観客に対する周知徹底に努めると共に、競走場施設および器材器具等の改善を図る。
- ②競走会は事故防止を図るため競技運営、選手指導等の改善強化に努力する。
- ③連合会は法的措置を講じ、規則取扱い上の指導その他公正円滑な実施をはかるため、必要な措置を行う。
- (4)フライング返還実施に関する対外的発表は、昭和36年1月1日を期し最も効果的な方法をもって全国一斉に行う。各関係者はそれまでに最も効果的な方法を研究する。

#### ●4月1日／「モーターボート競技規則」から「モーターボート競技規程」へ

現在、競技規程と言えは業界では知らない人はいないが、当時は競技規則と呼ばれていた。

フライングが返還になったのを機に、全面改正を行ったもので、改正内容としては、用語の統一、条文の組替、失格条項と出走資格喪失条項の整理統合である。

主な改正点は次の通りである。

- 題名を施行規則第21条の「競技に関する規程」との関連より「規程」とした。
- 精神規定と技術規定とを分離し明確にした。
- フライング艇は、出遅れ同様出走できない旨規定した。従って返還ができることとなった。

#### ●7月7日／太平洋1000キロマラソン（東京～大阪）を実施

東京～大阪間、太平洋1,000\*。マラソンレースの計画は、6月7日発行の会報で大々的に発表された。

主催は日本モーターボート連盟、連合会。趣旨は、世界に前例もなく、最大、最高、そして最も困難な外洋1,000\*。レースを行い、海事思想の普及とボート、モーターの性能確認を行おうというものである。

レースの様子を会報は次のように伝えている。

##### ●世紀の大レース成功裡に終る……

未だ全世界にその比をみざるアウトボード、モーターによる東京、大阪間、太平洋1,000\*。マラソンは、7月7日、8日、9日の3日間に亘って実施された。

幸い天候には、3日間ともおおむね恵まれたが、天下に名高き駿河湾、遠州灘、熊野灘の荒海は、丈余の波がうずまき熱戦死闘よく出場14隻の中5隻のボートが無事に大阪のゴールにとび込み、海国日本ならではの壮挙として関係者の注目をあびた。

#### ●7月12日／役員研修会に施行者、施設会社幹部も参加



昨年に引き続き実施された役員研修会には、笹川連合会会長を始め競走会幹部21名、施行者15名、施設会社4名の合計41名が参加して実施された。研修内容は、運輸省増岡補佐官による「法改正問題」、競輪施行者協議会事務局長による「類似競技の現状について」「操縦」その他外部一流講師による時事問題などであった。

特に操縦においては、『研修会でボートに乗れないのは恥だ！』とばかりに、事前に猛練習をつんで参加した人が多く、参加者全員が乗艇し、長距離航走を行った。

#### ●7月25日／「公営競技の存続を認む」と公営競技調査会が答申

昭和34年6月の松戸競輪騒擾事件、同年秋の近畿ダービー事件以来、競輪廃止の議論が強く、他の公営競技に対する批判にも強いものがあった。

このような世論に対応するための動きとして、自由民主党では公営競技特別委員会、国会議員有志の組織である公営競技審議会、民主社会党の公営競技特別委員会、通産大臣の諮問機関である競輪審議会等があり、それぞれ答申、または意見の発表等を行っていた。

特に自由民主党の公営競技特別委員会は、次のような答申を行った。

##### ●公営競技に関する答申(自由民主党公営競技特別委員会)

政府は、内閣に法律による審議会を設け、今後における公営競技の存廃並びにこれに伴う経過措置につき、1年以内に政府に答申せしめ、それに基づき必要な措置を講ずべきである。なお、同措置に伴い、昭和35年9月30日までを期限とする「機械産業等の振興費に関する規定」は、向う1ヵ年を延期することが必要である。

この答申に基づき、自由民主党ではこれを党議として決

定し、次のような申し入れを行った。

##### ●公営競技に関する申し入れ(自由民主党)

公営競技に関し、党政務調査会に公営競技特別委員会を設けて検討中のところ別紙の通りの答申を得、党は本日の総務会においてこれを党議として決定しましたので、右に基づき必要な措置を講ぜられるよう申し入れます。

政府は総理府に附属機関として、公営競技調査会を設置するための総理府設置法の一部改正法案および振興費の規定の期間延長のための自転車競技法案等の一部改正法案を昭和35年第34通常国会に提出したが、両案とも継続審議となり、第35臨時国会においては、自転車競技法等の一部改正法案のみが成立し、総理府設置法の一部改正案は審議未了となった。

結局、この法案が可決成立したのは、昭和35年12月22日第37国会となった。

このような経過を経て設置された公営競技調査会は、20名の委員で構成され、長沼弘毅氏(国際ラジオセンター)を会長に選任した。この委員会はその後10回におよぶ会合と4回に亘る現地調査を行い、公営競技存廃問題に結論を出した。答申の前文は次の通りである。

##### ●公営競技調査会答申(長沼答申)

公営競技は、その運営の実情において、社会的に好ましくない現象を惹起することが少なくないため、多くの批判を受けているが、反面関連産業の助成、社会福祉事業、スポーツの振興、地方団体の財政維持等に役立ち、また大衆娯楽として果たしている役割も無視することはできない。

また、これらの競技が公開の場で行われていることは、より多くの弊害を防止する上において、なにがしかの効果をあげていることは否みがない。

従って、公営競技に関する今後の措置に関しては、代り財源、関係者の失業対策その他の方策等を供与せず公営競技を全廃することは、その影響するところ甚大であるのみならず非公開の賭博への道を開くことになる懸念も大きいので、本調査会としては現行公営競技の存続を認め、少なくとも現状以上にこれを奨励しないことを基本的態度とし、その弊害をでき得る限り除去する方策を考慮した。

●11月28日／連合会創立10周年記念日

連合会創立3周年記念式典は東京国際ホテル、5周年記念式典は帝国ホテルに多数の来賓を招待し盛大に実施されているが、記念すべき10周年の記念式典は実施されていない。

当時の会報は、「時節柄、記念式典、来賓の招待はとりやめとなり、永年勤続職員の表彰式もつつましく行われた。」とだけ報じている。

昭和36年当時の情勢としては、長沼答申により公営競技は存続を認めるべきであるとされており、4月1日から実施されたフライング返還も順調に行われ、売上も目覚ましい上昇を続けていた。

唯一の心配事といえば、長沼答申を受けて競走法がどのように改正されるかにおったのではないかと考えられる。

情勢は好転してきているものの、このような時期に盛大な式典を実施し、世間の注目をあびることは好ましくないという配慮があったのであろう。

10周年式典こそ行われなかったが、笹川会長を始めとして職員の意気は高かった。

この記念日に会長は、「今日の発展は、連合会職員を始め関係者各位のご努力の賜であり、10周年という関

所をいま乗り越えたが、今後も前進に前進を重ね一刻も早く他の公営競技をあらゆる面で凌駕したい。」と、職員に対し挨拶を行い決意のほどを披露している。

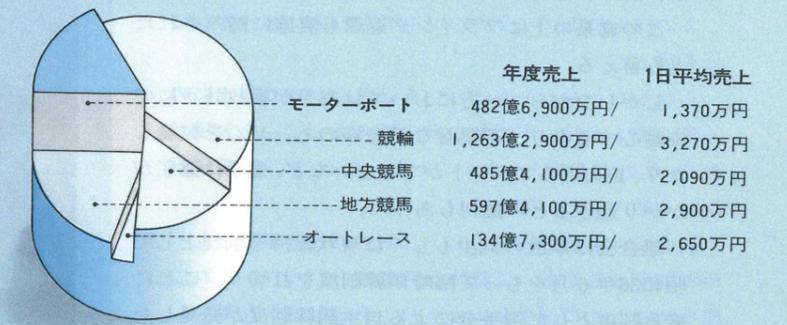
職員もまた、青木事務局長が代表して、業界諸先輩に対する感謝を述べたのち「会長が日夜、東奔西走席暖まる暇なくご活躍くださりますのは、まことに結構であります。私共といたしましてはかえって補佐の任が至らず、申し訳ない次第と存じております。私共にできますことは、至らぬながらも紛骨砕心、ご期待に添いたいと存じますので何卒ご無理をなさらずご下命くださいますようお願い申し上げます。」とこたえている。

この信頼と熱き情熱こそモーターボート競走が誇るなものにも代えることのできない財産である。



- 1/20 養成訓練費用の一部貸与制度
- 3/7 緊急競技委員長会議開催さる
- 3/16 連合会、競走会職員相互に出向
- 4/10 モーターボート競走、巡回写真展
- 4/20 競走法恒久化する
- 7/3 水難救済隊全国演習
- 7/7 第2回大阪～東京間 太平洋1000キロマラソン
- 7/20 笹川連合会会長運輸大臣から表彰さる
- 7/20 審判員再訓練で、小型船舶操縦士資格試験を実施
- 10/1 日本船舶振興会設立

- 世 相 ● 国鉄三河島駅で三重衝突事故  
● 北陸トンネル、若門大橋開通
- 競 輪 ● 選手賞金全額施行者負担となる  
● 各地振興会解散、競技会発足
- 中 央 ● オリンピック基金協賛競走開催  
● 200円券発売、連勝複式採用
- 地 方 ● 地方競馬全国協会設立  
● 騎手養成開始
- オ ート ● 日本小型自動車振興会設立  
● 選手養成開始



## ● 1月20日／養成訓練費用の一部貸与制度

3ヵ月の養成訓練の一人当り直接経費は約30万円、その他に訓練中の宿泊費45,000円は訓練生の自己負担金として入所時に一括納入する制度がとられていた。

連合会は養成訓練を開始するにあたり、多数の応募者の中から優秀素質者を選別し、訓練を実施することを目標としたが、第1期養成訓練には238名の競走会推せん者があったのに対し、第7期以降急激に減少し第10期にはわずか55名となった。

その原因の一つとして、入所時の自己負担金が準備できないことがあげられた。

そこで、「選手養成費の一部貸与に関する取扱要領」を定め、自己負担金の3分の2を限度に貸付を行うこととなった。

## ● 3月7日／緊急競技委員長会議開催される

臨時訓練が事故防止に与えた影響はまことに大きかった。

1ヵ月250件から300件も発生していたフライングは60件から80件に、選手責任の出遅れは250件から300件が、50件から70件程度に減少した。

この成果の上にフライング返還も実施に踏みきれたとも言える。

しかしながら、一方においては選手が事故防止にのみ腐心する余り、不得意な競走場のあっせんを欠場したり、迫力あるスタートができないなど、選手に重圧がかかり過ぎるとの批判もあった。

連合会は事故の減少もしくは現状維持を前提として昭和36年6月をもって臨時訓練制度を打ち切り、これに変わる制度として選手会による自主訓練制度が発足した。

自主訓練制度に切り変ると再びスタート事故は微増傾向が表われ、昭和37年1月1日、出遅れを自主訓練の一般訓練の対象からはずすとさらにスタート事故は増加傾向を示し、3月には再び出遅れを訓練の対象とする状況にあった。この状況をなんとか打破しようと緊急競技委員長会議が開催され、選手指導の強化を始め各種事故防止対策を打ち出した。

## ● 3月16日／連合会、競走会職員相互に出向

3月16日に開催された緊急常任役員会は、昭和37年度収支予算の一部修正について審議を行ったのち、連合会、競走会職員の相互出向について審議し、満場一致で可決した。

出向制度は4月3日に開催された「昭和37年度第1回競走会協議会」の了承を得て、5月から実施されることになった。

## ● 4月10日／モーターボート競走巡回写真展

一般大衆にモーターボート競走の有用性を認識してもらおうと同時に、競走本来の姿を紹介することにより



選手募集にも役立つせよと、4ヵ月間に亘り巡回写真展を開催し、延べ62万9,000名の入場者があった。

開催場所は競走場が多かったが、西鉄香椎花園、福岡動物園、徳山動物園等の行楽地や桐生市産業会館、徳山市民会館等においても開催され、モーターボート競走を知らない層にモーターボート競走を理解させ、競走のイメージアップを図るうえにおいてもまた、新しいファンを開拓するうえでも多大なる効果があった。

## ● 4月20日／競走法恒久化する

現在の19条1号、2号交付金制度に至る経緯は、国庫納付金時代、競走法の改正は行わず臨特法により交付金を連合会が扱った時代、競走法を改正し国庫納付金制度を廃し19条交付金制度として連合会が扱った時代、日本船舶工業振興会(日本船舶振興会の前身)が19条交付金の一部を扱った時代、そして現行制度時代、と分けることができる。

このうち、法の効力に時限を付したのは臨特法と、昭和32年から37年の法改正が行われるまでの19条交付金である。

従って、モーターボート競走法の一部に時限が付されていたのは、正確には昭和32年から37年までということになるが、臨特法にも時限が付されていたので、昭和29年から37年までということもできる。

また、この時代は公営競技に不正事件、騒擾事件が頻発し、ギャンブル廃止の世論が強かったために時限を付された交付金制度が国会で検討される折に、公営競技の存廃問題がもちあがり、関係者はその度に大変な苦勞をしてきた。

昭和32年の法改正(19条交付金の制定)を報じた会報77号の記事は、笹川良一会長談として、「法律改正とい

うことはまことに難事業だ。こういうことは孫子の代まで決して携わらせるものではないと痛感した。」としたのち「会長の髭が急に白くなった、という職員間の専らな評言と併せ考えれば、この言葉は実感をおび、会長始め直接関係各位のご苦勞の程が察しられる。」と、法改正の苦勞を報じている。

公営競技調査会の答申の趣旨に沿い、健全化を図ることを主眼として競走法の見直しが行われ、その結果、時によればモーターボート競走の死命を制する19条交付金の「限時的効力」が取りはずされた。これを称しわれば、「競走法の恒久化」と言っている。

この法的基盤の確立により、本格的な施設改善が行われるようになり、モーターボート競走はさらに発展の度合いを速めることになる。

## ● 7月3日／水難救奉隊全国演習



各地競走会は水難救奉隊を編成し、夏期における海、河川等の水難防止、台風来襲時の緊急避難等に多大の貢献をしてきたが、7月3日全国救奉隊の一斉動員演習が実施された。

この一大動員演習は、「大型台風の接近に伴い相当の被害が予想されるので水難救済隊統合本部は、隊員の待機命令を出し、引き続き出動命令を出した」という想定のもとに実施された訓練でモーターボート全関係者が水難災害時に社会に対し奉仕できる人員、器材等動員量の正確なる把握と、有事の災害時に備えていかになく、その成果を発揮するための訓練であり、併せてモーターボート競走の有用性とその真姿を広く世間に認識理解せしめるためのPRを兼ねた動員演習であった。

この種の全国的動員演習は初めて実施されたのであるがあくまでも実際の活動を基本とした演習として真価が発揮され、また各新聞は大々的にこの動員演習模様を報道し、所期の目的は十分達成された。

#### ●7月7日/第2回大阪～東京間 太平洋1,000キロマラソン

第1回に引き続き第2回太平洋1,000キロマラソンは、コースを変更し、大阪出発、東京ゴールで実施された。

好天には恵まれたが、当時世界で最も困難といわれたレースは、2日目、3日目共に風速9メートル、波高4メートルの悪天候にたたられ、11隻の参加艇中9隻が失格または棄権し、ゴールインしたのは第1回大会で優勝の実績がある堀内浩太郎氏他2名の乗艇する「芦の湖クラブ艇」(優勝)、第1回大会4位の実績を持つ内田四郎氏他2名の乗艇する「芦の湖水上スキークラブ」(2着)の2隻のみであった。

連合会からは白水クラブとして、島田、水越がボルボペンタで、若松、野上がマーキュリーでそれぞれ参加したが前者は浸水棄権、後者は時間切れ失格となり、御前崎を前に無念の涙をのんだ。

#### ●7月20日/笹川連合会会長運輸大臣から表彰さる

笹川連合会会長は、船舶工業の振興並びに海事思想の普及に寄与し、モーターボート競走の健全な発展につとめた功績により、運輸大臣より表彰を受けた。

会報は次のように報じている。

「これはモーターボート関係者一同にとっても大変喜ばしいニュースで、斯界の健全なる発展にご努力された笹川会長の人徳のもたらしたものと見えよう。

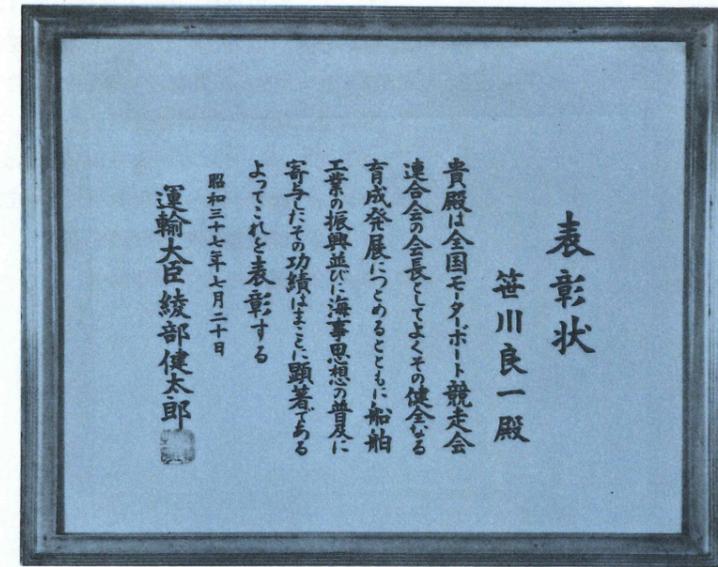
しかしもちろん、会長が独力でこの斯界の今日の発展をもたらしたのではなく、施行者の皆さま始め各地競走会のアルバイトに至るまで、競走の運営に日夜努力をされている人々の努力が実ったものといえよう。今回の表彰は斯界全部が受けた名誉として永くモーターボート競走の歴史に残るであろう。」

#### ●7月20日/審判員再訓練で 小型船舶操縦士資格試験を実施

連合会では、法の恒久化に伴い各実務者の資格制度を研究していたが、その一環として審判員再訓練で小型船舶操縦士の資格取得を計画し、運輸省船舶局と折衝の結果、審判員として登録されて以後の実務経歴2年以上を有する者については、受験資格の乗船履歴1年以上の者とみなされることになり、審判員再訓練で資格を取得することとなった。

#### ●10月1日/日本船舶振興会設立

国庫納付金制度の廃止以後、連合会が振興業務を行ってきたが、連合会はその性格上役員構成その他に



おいて競走の専門団体としての色彩が強く、また、競走関係に従事する者は競走の公正かつ円滑なる実施を確保するため、これに専念する必要がある、振興業務のような異質の業務を併せて行うことはややもすれば競走関係業務の完全な遂行をそこなう恐れがあった。

また、連合会がこのような振興業務を行うことになったのは、昭和29年に国庫納付金制度が休止された際、振興業務を行う交付金の納付先として、適当な団体が他になかったこととこの制度が恒久的なものでなかったことにより、暫定的措置として採られたものであり、昭和32年に19条交付金に改められた際、そのまま連合会で行うこととされたのも同じ事情によるものであった。

このような事情により、政府としても昭和32年以来、振興業務を連合会とは別の団体に行わせるべく検討していたのであったが、昭和34年に至って新たに振興業務の相当な部分を実質的に行うことを目的とする、「日

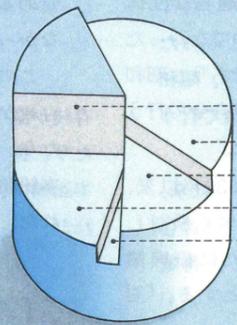
本船舶工業振興会」の設立を許可したのである。

政府としては、日本船舶工業振興会を設立許可する際、この団体を法律に明記することを検討したのであるが、設立当時、振興業務は3年間の限時とされており、交付金制度の帰趨が不明であったこと、また昭和35年に交付金制度を3年から4年に延長した際には、振興業務についても競走全般との関連において公営競技調査会の結論を待って定める方針が決っていた関係上、法制化することは適当でなかったため法的な処置はなされていなかった。

このような経緯の上に、昭和36年の答申において制度の存続が認められたことと関連して競走法の改正を行うにあたり、振興業務を適正かつ能率的に運営する団体として日本船舶振興会が設立され、初代会長に笹川良一氏が選任された。

- 1/1 笹川会長「箕面市名誉市民」に
- 2/8 「施設改善記念競走」実施要領決まる
- 2/26 「ときわ丸沈没」乗船の3選手遭難
- 3/2 施設改善調査会発足
- 3/20 (財)日本モーターボート協会発足
- 3/31 競走会に法人税課税 競技部内の美化運動
- 7/10 競走場設置者会議開催
- 9/13 選手宿舎の実態調査

- 世相 ●ケネディ暗殺ニュース宇宙中継  
●大鵬6場所連続優勝
- 競輪 ●選手養成期間100日に延長  
●連勝複式投票法を採用
- 中央 ●8枠制採用
- 地方 ●関東競馬組合創立15周年で解散
- オート ●全日本選手会設置



	年度売上	1日平均売上
モーターボート	547億9,100万円/	1,600万円
競輪	1,481億7,800万円/	3,840万円
中央競馬	535億1,300万円/	2億2,200万円
地方競馬	712億8,100万円/	3,590万円
オートレース	152億2,000万円/	2,990万円

●1月1日/笹川会長「箕面市名誉市民」に

この年、笹川会長が箕面市名誉市民に推戴された。とかく批判を受けることの多い公営競技業界では初めてのことであり、業界の一大朗報であった。

箕面市は大阪府に隣接する住宅都市で、住民には知識人、文化人が多い市である。従来、いわゆる知識階級といわれる人々は、何かにつけ公営競技を目の仇にする傾向にあり、公営競技反対の立場をとるのが通例であるにもかかわらず、しかもこれらの人々が非常に多いといわれる箕面市において、モーターボート競走の会長が議会の万場一致で名誉市民に推挙されたことが業界の喜びを一段と大きいものにした。



●2月8日/「施設改善記念競走」実施要領決まる

施設改善の奨励策の一つとして、昭和38年1月1日以降に大規模な施設改善を行った施行者は1場1回に限り、特別競走に準じる施設改善記念競走を開催できることが連合会常任役員会において決定された。

この要領が最初に適用されたのは芦屋競走場で、改善内容はスタンドおよび有料観覧席等の改善で工事総額は1,200万円であった。

●2月26日/「ときわ丸」の沈没、乗船の3選手遭難

2月26日未明、神戸港外荻藻島南方約3<sup>km</sup>の海上において、鳴門から神戸港に向かって宝海運所属貨物船「ときわ丸」と神戸港を出て名古屋に向け航行中の大同海運所属貨物船「リッチモンド丸」がT字型に衝突、「ときわ丸」は船体を大破して浸水、船尾から棒立ちになって沈没した。

乗客が熟睡中の突発的な事故であったことと、沈没が瞬時的であったため大惨事となり、多数の犠牲者を出した。この乗客49名の中に、23日から25日までの鳴門競走に出場後、次の転戦地並びに家路へと急いでいた、登録第794号八木茂(群馬)、1444号森和茂(埼玉)、1512号上村重敏(群馬)の3選手が含まれており、この惨事に遭遇、関係者の祈りもむなしく不帰の人となった。



## ●3月2日／施設改善調査会発足

法基盤が確立したのち、モーターボート関係者が考えたのは鉄火場からレジャー施設への移行であった。

モーターボート競走業界の監督官庁と、類似競技団体とその監督官庁との関係の大きな差の一つに、モーターボート競走業界は常に自主的に問題を解決する姿勢をもち、監督官庁もその点を十分に配慮してくださっているのに対し、類似競技では比較的細かい事まで規則で定められていることがあると考えられる。

そのような伝統は、この時代に作られたと言っても過言ではあるまい。不正防止、競技運営の合理化、各種登録者の再訓練等々、業界自らが計画立案し、時には監督官庁の助けを借りながらも常に自主的に行おうとしてきた。

施設改善調査会の設置、実施要領については3月2日付で通達(「モーターボート競走場の施設改善について」)が出されているが、施設改善についてはかねてからその必要性を感じ、業界としてもその方向に進みつつあった。

施設改善調査会は3月15日の鳴門競走場を皮切りに5月9日まで全国23場(戸田競走場は東京オリンピックのため、休催が決定していた。)の調査を行い、早急改善、半年間改善、1年間改善の3段階に分けた指摘を行って、モーターボート競走場はレジャー施設を目標にスタートを切ることとなった。

## ●3月20日／(財)日本モーターボート協会発足

経済事情の好転による国民の生活水準の向上と運輸省、モーターボート競走関係団体の普及宣伝等により、モーターボートの需要は年を追って上昇の一途をたどっていたが、競艇用を除きその大半は外国製のモーターを使用している状況であった。

貿易自由化を控え、国産のモーターボートが外国製品に伍して内外市場に進出するには何よりも優秀な製品を安価に生産する必要があった。

これまで連合会は、本来業務のかたわらモーターボートの性能向上、品質改善等の調査研究に多大の経費と労力をついやしてきたが、これらの業務を充実していくには専門の団体が必要と考え、昭和37年以来運輸省と折衝を重ねてきたが、ここに実現を見ることになった。基本財産は連合会が単独で出捐して「(財)日本モーターボート協会」が設立され、初代会長には鹿倉吉次氏が就任した。

## ●3月31日／競走会に法人税課税

競走会に法人税を課する問題は昭和28年、33年、35年の3回に亘り起ったが、その都度運輸省と国税庁の間で意見調整が行われ取りやめとなっていた。昭和38年3月31日に法人税施行令の改正が行われ、第5条第1項の10、請負業(事務処理の委託を受ける業を含む)が加えられ、競走会への法人税課税問題が再燃してきた。

モーターボート競走関係者は、競走会の業務は請負事業ではないとして大蔵省に陳情を行う等、数々の働きかけを行ったが、結局、昭和38年度開始の日から収益事業を開始したものとして法人税の課税対象とされることとなった。

## ●3月31日／競技部内の美化運動

施設改善を促進する施策がとられる中で、施設を使用する者は安全に能率よく作業ができるような職場にするため、施設の保全や周辺の環境の美化について格段の協力をする必要がある。

特に競技部内はボート、モーターを始めたくさんの器材と選手、整備士、検査員等々、多くの関係者が活動してい

るので、環境の整理整頓が必要であるとして、連合会は競技部内の美化運動を提唱した。

各地競走場はこれに呼応し、一定期間を美化運動月間とか、美化運動週間と定め運動を推進した。

## ●7月10日／競走場設置者会議開催

この会議は、競走場施設の積極的改善を図るため運輸省の要請に基づいて開催されたもので、船舶局長自らこの会議に出席し、「今回の法改正は公営競技調査会答申に基づき射倅性の希薄化と競走の健全化を建前として行われたものであり、特に競走の健全化のためには競走場の施設を立派にし、環境を整備し、品位のあるものに改善していかなければならない。」旨を力説し、しかも早急に改善の実をあげるよう要請した。

これに応じて施行者協議会若林会長から「運輸省のご指示を体し調査会の勧告を承わって、今まで以上に一層の努力と熱意を傾注して改善の実をあげていきたい。」旨、施行者としての心構えの一端を述べた。

この後、調査委員から調査結果の総合発表、続いて運輸省担当官から施設の改善については、現行規準をそのまま適用することには多少無理な点があり、それかといって今すぐに基準を改正するわけにもいかないので、施設改善調査会のまとめた「施設改善の考え方」を手がかりとして、施設改善をして行きたい旨の説明が行われた。

最後に笹川連合会会長から、全関係者がそれぞれの立場において総力を結集して施設改善に努力するよう要請が行われた。

運輸省を始め業界をあげて施設改善に取り組む熱意が感じられる。

## ●9月13日／選手宿舎の実態調査

現在の選手宿舎はホテル並みとは行かないまでもおおむね満足できる状態で運営が行われているが、当時は各地競走会の姿勢により積極的改善を行う宿舎がある一方、他方では管理中の宿舎において飲酒が行われたり、あるいは集団下痢が発生するなど問題もあったため、全競走場の選手宿舎の実態調査を行ったものである。

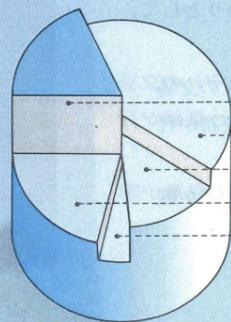
調査は開催中の競走場に連合会職員を派遣し、昼間は施設、設備関係の調査を行い、夜は管理委員、選手代表、宿舎管理人との懇談を行い、関係者の意見を取りまとめるという方法で行われた。調査結果は次の通りである。

- (1)経営管理：1競走場で2ヵ所の宿舎を使用している所があるため、28ヵ所(直営8、一部委託7、全面委託13)
- (2)食事：直営宿舎は良、委託宿舎はやや問題あり
- (3)便所：水洗式8ヵ所、他は汲取式
- (4)浴室：大部分の浴槽が狭く、拡張を要す



- 3/26 競技運営指導委員会
- 3/ 選手の職業病調査を実施
- 6/25 船舶振興ビル完成
- 7/15 第11回ダービーで1日売上1億円を突破
- 7/22 永年功労者表彰さる
- 8/5 “笑顔でおはよう、こんにちわ、運動を提唱
- 9/11 モーターボート海外調査団出発
- 10/13 第1回整備競技大会を開催
- 11/15 スタート実技試験を開始  
第1回スタート実技試験を実施

- 世相 ● オリンピック東京大会開催  
● 東海道新幹線開通
- 競輪 ● 第1回新人王決定戦開催  
● 選手養成期間120日に延長  
● 名古屋を最後に女子競走廃止
- 中央 ● 中山、京都でオッズ、馬体重発表  
● シンザン3冠馬となる
- 地方 ● 騎手教養所を栃木県へ移転
- オート ● 特別レース運営要綱制定



● 3月26日/競技運営指導委員会

競技運営の近代化を図るため、審判、競技の施設、設備の機械化および合理化が促進されていたが、これらの設備に不備、欠陥があったり、取扱いの不馴れ等による運営上の不手際から事故が相次ぎ発生している実情にあった。

このため、競走の公正かつ円滑なる運営を図る見地から関係者の衆知を集め、競技運営全般の調査および指導を行うことを目的として競技運営指導委員会が発足することとなった。

委員構成は次の通りである。

運輸省=1名 施行者協議会=1名 選手代表=1名 競走会各地区1名 連合会=若干名

● 3月/選手の職業病調査を実施

連合会では労働科学研究所の協力を得て、2ヵ月間に亘り職業病調査研究を行った。

調査項目は、従来、選手の職業病と考えられていた

- 1.肉体的負担度合
  - 2.精神神経的な負担度合
  - 3.環境条件(騒音中心)
  - 4.選手の生活時間構造
  - 5.選手の膝関節
- の5項目に限定し、多摩川、桐生競走場における模擬レース、アンケート調査、日大病院での検診と、あらゆる面から調査を行った。

調査の結果、選手のトレーニング時間が1日2・3分と、著しく短いこと、夜行寝台車の利用等により過労が蓄積される等がいわゆる職業病を引き起している要因であり、選手個々の生活管理により予防できるとの結論を得た。



● 6月25日/船舶振興ビル完成

関係諸団体の相互連絡、協調を密にすると共に関係者の知識の向上、親睦、意志の疎通をはかり、関係事業の改善、技術の開発に資することを目的として船舶振興ビルの建設が行われていたが、6月25日落成式を行った。

● 7月15日/第11回ダービーで1日売上1億円を突破

モーターボート競走の売上は順調に伸びていたが、“1日売上1億円、の大目標の壁は厚くなかなか突破できなかった。だが、その厚い壁も遂に破られる日が来た。7月15日、平和島競走場の第11回ダービーの初日1日売上は1億278

万円に達し、関係者の永年の夢が達成された。

この前日の夜10時頃、京浜工業地帯で「ニトロセルローズ」を保管していた倉庫が爆発を起し、消防士19名が殉死するという事故があり、大井競馬の馬舎も被害を被ったため当日の開催を中止していた。

大井競馬の中止という売上面で有利な一面があった反面当日が30度を越すむし暑い日であったため、競走場と隣接するプールにも3千人を越す人が押しかけ、これが競艇ファンと合し、唯一の定期輸送手段であるバス輸送を困難にしまった。

消防署は競艇場の入場者を1万5百名でストップするよう施行者に申し入れ、施行者は「札止」を行った。

しかし、この日の入場者は延べ1万3,874名に達している。なお、第11回ダービーの売上累計は4億6,900万円、優勝者は経験5年余の北原友次選手であった。

#### ●7月22日永年功労者表彰式

競走法の恒久化に伴い、モーターボート競走も安定の基礎を確保するに至ったが、この間競走の第一線にあって、競走の発展に寄与した関係者を表彰する永年功労者表彰式典が東京虎の門の船舶ビル10階大会議室において盛大に挙行された。

この日栄えの表彰を受けたのは、草創当時から永年業界



発展に貢献してきた役員17名、職員37名、選手14名の計68名で、それぞれ家族を伴って参集した。

笹川連合会長は、「モーターボート競走の今日の隆盛は諸君の精励の賜である。」と力強く感謝のことばを述べたのち、表彰者ひとり一人と固い握手を交し、永年に亘る功労をたたえた。

続いて、日本船舶振興会山下理事長より受彰者全員に感謝状が渡されたのち、来賓の施行者協議会逸見会長、運輸省丸居監理課長の祝辞があり、11時30分表彰式を終了した。

このあと会場を変えて祝賀パーティが開かれ、受彰者は笹川会長を囲んでなごやかな歓談のひとつきを過した。

#### ●8月5日／「笑顔でおはよう、こんにちわ運動、を提唱

連合会は、若松競走場で行われた選手再訓練入所式において、競走関係者相互の人心の和を図ることが競走の円滑な実施を図る上に最も必要なことである旨を強調し、まず顔を合せたら笑顔であいさつを交そうと、「笑顔でおはよう、こんにちわ運動、を提唱した。

この運動を提唱した趣旨は、選手の処遇問題をめぐり選手と運営者の間が気分的になんとか離反ムードにあるばかりでなく、年齢的にも運営者側には40歳以上の年長者が多く、選手は20歳代が多いことから時代的なギャップもある。両者が離反した感情を持っては円滑な競走運営は望めない。お互いに相手の立場を尊重し、理解していこう。その手初めとして、まず顔を合せたら笑顔であいさつを交そうというものであった。

#### ●9月11日／モーターボート海外調査団出発

連合会および日本モーターボート協会では、米国におけるモーターボートの市場調査並びに技術調査のため、連合



会笹川会長以下5名の調査団を編成し、初の海外調査を実施した。

一行は10月2日に調査を終えて帰国し、翌3日連合会で開催された緊急モーターボート競走会協議会の席上、大要次のような調査報告を行った。

「米国のモーターボート事情は、そのスケールの大きさに驚くばかりである。大統領杯争奪戦には飛行機に使用する2200馬力のエンジンを2台も搭載しているボートが30隻も参加する。シカゴにモーターボートの基地は幾つあるかを質問すると、31ヵ所あるという。では1ヵ所の広さほどの位かと聞くと、向うから向うまでだという。ざっと見ただけでも数百隻のボートがあるというように、とにかくスケールが大きい。」

また、ハワイでラジオ放送のインタビューを受けた折、「私はA級戦犯である。ハワイの二世が米国民として日本と戦ったのは国民として最大の義務を果たしたことである。このことは、二世の諸君が日本人の誇りを堅持し、日本の名誉を高め、ひいては日本人の信用を高めたことと信じ、最高の敬意を表する。

また、私は米国を愛する日本人として申しあげるのであ

るが、アメリカは諸外国に多大の援助をしておりながら、その結果が必ずしも良くなく、時には反米化さえしている。それはアメリカがあまりに物資を持っているからで、日本では金で面をはるという言葉で表現されるのと似たケースだと思う。この対策を施さねばアメリカは国際社会で孤立する。アメリカはもっと目を見開き互助の精神を世界に押し進めてもらいたい。それには謙虚さが必要である。」と語ると、これこそ真に世界を愛する人であると大変な反応があった、と笹川会長の面目躍如たる報告を行ったのち、「百聞は一見にしかず」という格言があるが皆さんも財政の許す限り海外に渡り先進国の良いところは取り入れて行かなければならないと思うと語っている。

なお、会長はこの年3月にも香港、マカオの競馬、ドッグレースの調査に出向いている。

#### ●10月13日／第1回整備競技大会を開催

モーターボート競走整備員日本一の座を競う「第1回整備競技大会」は、去る10月13日から15日までの3日間、東京多摩川競走場に全国競走場より選ばれた精鋭整備員（多摩川代表は病欠）を集めて華々しく開催された。

抽籤により決められた大きなゼッケンを胸につけ、緊張の面持で所定の席につく。会場正面には賞品の金メダルお



よびトロフィーが並べられ、開会式定刻に笹川連合会会長並びに施行者協議会高橋専務のあいさつに続いて、審査委員の紹介があり競技者を代表して巻島健吾氏（旭産業㈱）が正々堂々競技することを誓う力強い宣誓をし、第1回目の競技に入った。競技結果は下記の通りであったが優勝の栄冠は、第1日目より終始トップにあった向井捷英氏（関東興業㈱）の頭上に輝いた。

表彰式は関東海運局木村監理課長並びに運輸省自動車局大河原技官参列のもとに開始され、中北審査委員長の成績発表のあと、入賞者に対し、笹川連合会長から表彰状並びに賞金、矢部全施協副会長より優勝メダル、そして高橋全施協専務から賞品授与があり、そのあと審査委員を代表して石津委員から競技講評があつて競技大会は、盛會理に終了した。

- 入賞者氏名：第1位＝向井捷英（関東興業㈱整備主任）
- 第2位＝森脇哲夫（㈱永和整備部長） 第3位＝川村一郎（大阪競艇㈱技術課長）
- 第4位＝中西忠範（丸亀市事業課技術補） 第5位＝桜井栄一（津市経済部公企業課）

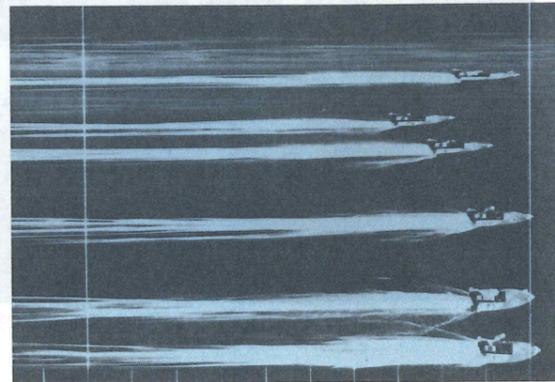
●11月15日／スタート実技試験実施

臨時訓練制度を廃止し、自主訓練制度に切り変わるとスタート事故は大幅に増加し、各種の対策にもかかわらず減少しなかった。

競走会関係者は、事故防止の観点から連合会がスタート実技試験を行うべきであるとの思想統一を行い、さらに運輸省、選手会、施行者協議会関係者が協議した結果、昭和38年11月をめどに実施することとし、スタート実技試験の実施時期は、連合会長に一任されていたが、できることならば試験を実施しなくてもすむように選手自身の手による事故防止の成果を期待し、試験の実施時期を延してきたが、事故は減少せず、遂に昭和39年11月からスタート実技試験

を実施することとなった。

試験は、2隻立、1秒以内連続5回を合格（不浮物によるスタート不能、回数間違いによりスタートを行わなかつ



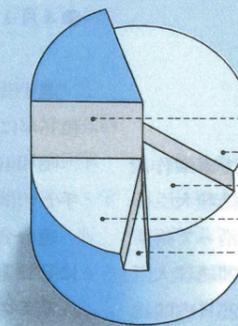
た場合のスタートのやり直しは認めない）、不合格者はあつせん取消し（合格するまであつせんしない）という方式で実施されることになった。

業界注目のうちに第1回スタート実技試験は、晴天無風の津競走場において実施されたが試験ということで慎重にと考えたのか0.8秒～0.9秒と遅いタイミングのスタートが数多く見られ、遂に受験者中1名は適切なタイミングで100mラインを通過しながらアジャストして出遅れ、不合格となった。

連合会によるスタート実技試験の制度は、昭和54年度に設置された諸制度研究委員会において総合的に検討され、「自主訓練およびスタート実技試験は事故規制の一環として実施されてきた制度であり、選手の自主制を尊重し、内容の充実および実効を期する方向で強化を図るべきである。なお、スタート実技試験は同趣旨から選手会が行うものとし、結果を連合会に報告するにとどめる」旨の答申を受け、昭和55年4月で廃止された。

- 2/1 訓練生消火活動に協力、大野町町長より感謝状
- 3/25 内閣総理大臣杯下付さる
- 4/1 選手養成期間を5ヵ月に延長
- 6/26 第1回総務経理担当者講習会
- 9/16 海外調査続く
- 10/28 戸田競走場待望の再開
- 11/11 即日帰郷の足並み揃う

- 世相 ●日韓基本条約調印
- 国鉄「みどりの窓口」開設
- 競輪 ●ファンモニター制度発足
- 松本勝明選手1000勝達成
- 中央 ●シンザン5冠馬達成
- オート ●第1回日本選手権開催
- 第1回オールスター開催



	年度売上	1日平均売上
モーターボート	983億3,300万円/	2,760万円
競輪	2,124億8,200万円/	5,670万円
中央競馬	866億5,000万円/	3億1,850万円
地方競馬	1,092億8,500万円/	5,150万円
オートレース	247億6,800万円/	4,010万円

## ● 2月1日／訓練生消火活動に協力 大野町町長より感謝状

2月11日午後3時半頃、宮島競走場西側の山陽線沿いの木工所に火災が発生し、これを全焼した。

折から宮島競走場で訓練中の今期訓練生38名は直ちに訓練を中断し、細谷、野上、小原各教官指揮の下に消火器、バケツ等を手に急行し消火に努め、山積みされた木材や附近の民家への延焼をくい止め、その規律ある消火活動は地元民の感謝と称賛的となっている。

現場は大野町消防団が目と鼻の先ではあるが、水の便も悪く、出火場所が山陽線をはさんで消防団と反対側にあるという悪条件のため、消防団の消火作業が著しく遅れた。

このため、訓練生の活動が初期消火活動の主力となり、この時とばかりに日頃の訓練の成果を遺憾なく発揮した。火災訓練通りに、消火班、防火班、救護班、警備班、搬出班等に分れ、水や消火器で火を消す者、やじ馬の接近を止める者、物品を搬出する者、飛び火を見張り知らせる者等、すべてに沉着冷静な判断と敏速な行動とをもってし、消防団に劣らぬこれらの諸作業は見る者をして、これは現実の火災ではなく、消火訓練かと疑わせるような見事なものであった。

これに対し、大野町町長は訓練生一同に金一封を添えて感謝状を贈った。

## ● 3月25日／内閣総理大臣杯下付さる

笹川連合会長は、かねてから岸信介総理、佐藤栄作総理など要路筋に対し、モーターボート競走への総理大臣杯の交付方を要請しており、事務局もその方針に沿って折衝を重ね、2月11日には施行者協議会と連名で内閣総理大臣杯の申請を運輸省へ提出していたところ、3月25日内閣総



理大臣杯を交付される旨の通知を受けた。

このことは、モーターボート業界が公益に資するという国家目的のために果たした実績が高く評価され、今後の働きをさらに期待されているということであり、モーターボート競走が生まれて15年を経て社会的な評価を得られたと解すべきであろう。

内閣総理大臣杯を機に鳳凰賞競走が定められ、従来の3大競走に加え4大競走となった。

## ● 4月1日／選手養成期間を5ヵ月に延長

選手養成の期間は当初は2ヵ月間で実施されていたが、昭和35年に3ヵ月に延長された。

昭和40年頃になると、選手全般のレベルが向上し新入選手との間に大きな差が出てきた。

連合会は、養成訓練の期間を2ヵ月延長し、この2ヵ月間に登録選手の1年に相当する経験を積ませることにより新入選手のレベルアップをはかり、登録、即舟券の対象とな

る選手の養成を目指した。

選手界という枠をはなれ競走全体、ファンの立場に立つて考えるならば新人選手であるからと言って、特別な区別があるわけでもなく、公正安全に競走を運営して行くには一定のレベルに到達している必要があった。

5ヵ月養成は乗艇時間100時間、スタート練習2000回、模擬レース100回を目標に4月29日芦屋競走場において第20期選手養成訓練から開始された。

## ● 6月26日／第1回総務経理担当者講習会

審判員、検査員は再訓練制度により、毎年各種の講習や思想統一を行ってきたが、総務経理担当者に対してはこれまで講習会を開いていなかった。

審判員、検査員は法的に再訓練を義務付けられていたことがその主な原因ではあるが、モーターボート競走の発足の経緯からして、「ともかくレースに間に合わせるのだ」という姿勢があり、現地中心主義的な色彩が強かったとも考えられる。

総務経理に必要な思想統一は毎年1回会議を開き、最低限度必要な事項の取扱いを行うという実情にあったが、競走法改正後、一つの企業体としての競走会の方途を定める必要が生じ、また法人税課税問題等もあって総務経理の重要性が認識されつつあった。

このような状況から連合会では6月26日から29日までの日程で、多摩川競走場において講習会を開催した。

講習会には38名が参加し、①20条交付金の経緯、②内規類の整備と今後のあり方、③法人税問題とその手続等の問題について、内外講師による講習および意見交換等を行った。その後、総務経理担当者講習会は定例化し、今日に至っている。

## ● 9月16日／海外調査続く

売上も入場も順調すぎる程順調に伸びてはいたが、いかにしてこのままの勢いで大飛躍するかは、施設、競技両面でファンのニーズにどう応え得るにかかっていた。

景気変動は激しく、失業者もいたが、日本は確実に高度成長の軌道に乗り、国民所得は年々向上し、レジャーは選ばれる時代に入っていた。

モーターボート競走は時限立法の時代に、法的基盤が安定していないことと施行者の収益も十分でなかったことから、設備投資があまり行われず、競馬、競輪等と比べ、施設面で劣る状況にあった。

この頃になると施行者も施設改善に本腰を入れて取り組む姿勢を見せ始めていた。そうなるに良い施設、良いレースを見ること、知ることがなによりも必要な知識であった。このため連合会では前年笹川会長がアメリカ、香港、マカオの視察に出たのを始め数度にわたり役員を諸外国に派遣し、海外の知識を吸収し、関係者の啓蒙につとめた。

モーターボート競走の施設改善は競馬、競輪に追いつこうとせず、一気にその上のレベルを目標としたとも言える。

のちにモーターボート競走は公営競技随一の施設を持つことになるが、業界の幹部が早い時期に先進諸国を視察したことが考え方の上で大いにプラスしたものと考えられる。

## ● 10月28日／戸田競走場待望の再開

東京オリンピックのため昭和37年10月以来中断されていた戸田競走場は、開設9周年記念競走をもって約3年振りに再開された。

この日、関東地方は雲ひとつない秋晴れに恵まれ、総工費7億2,000万円をかけて完成したメインスタンドには、朝から続々とファンが詰めかけ、昭和37年の中断当時の1



日平均売上2,000万円を大幅に上回る、5,086万円を売上げ、好調なすべり出しであった。

だが、一方では3年間のブランクは大きく、日本漕艇協会との関係で、競走水面の使用については「アマチュア優先」の原則があり、開催日程を決める上で大きな障害となっており、駐車能力もわずかに540台と狭く、解決すべき問題を山積した再開でもあった。

#### ●11月11日/即日帰郷の足並み揃う

スタート事故を起すと即日帰郷させるという制度は、スタート事故が多発している実情にかんがみ、1月26日に開催された競走会協議会においてスタート事故防止対策の一環として打出された。

この制度が業界に及ぼす影響が大きいところから、2月10日、緊急のあっせん事務連絡会議を大阪中之島公会堂で開催し、①即日帰郷制度は3月1日より実施する。②即日帰郷によって生ずる選手の人員不足については、あっせん

委員会の会議を経て追加あっせんを行う。③施行者は選手の人員不足をさけるため、あっせん依頼人員を最低42名に増員するよう協力することを決定した。(九州地区施行者は態度を保留したが、後日、このような重要な施策については全関係者が足並みを揃えないと効果が望めないとして賛意を表した。江戸川の施行者である東京都は欠席のため文書にて連絡したが賛同しなかった。)このような経緯を経て即日帰郷制度は、江戸川競走場を除き3月1日より実施された。しかしながら、10月27日大阪中之島公会堂で開催されたあっせん事務連絡会議において、関東地区施行者協議会の決定事項として、即日帰郷制度の実施には反対であるとの動議が出された。

事務局は、この動議の採択の可否についてはかかったところ、関東地区を除く他の施行者は、「本席で採択する必要はない」として否決。すると関東地区施行者は「動議を否決されたことは残念であり、面子がないので退場する。開会の連合会長のあいさつの中で、『多数決で決定したことは実行して欲しい。これを守らない者は異端者として取り扱う』と言われたが、われわれは異端者扱いされてもやむを得ない」として、事務局の再三の慰留にもかかわらず退場した。

笹川連合会長は、「関東地区の施行者が、動議不採決を不満として会議途中で退場したことは、関東地区競走会協議会会長の責任である。同協議会の会長が田辺東京都競走会専務理事であったところから、田辺専務理事の責任は東京都競走会の会長でもある自分の責任である。」として、11月4日、東京都競走会会長を辞任した。

またその日(11月4日)、関東地区施行者協議会が開催されており、関東地区施行者も今後は全国統一の即日帰郷実施の線に進むことを決め、これまで全国唯一カ所だけ即日帰郷を実施していなかった江戸川競走場も、11月11日より即日帰郷を実施することになり全国の歩調が揃った。