

3 競技部の運営 競技運営篇

競技部の運営

1. 草創期の競技部運営

審判部運営の中心となる審判員が登録制度を取ったのに対し、競技部運営の中核である検査員、整備員、管理員は何らの資格制度も敷かずにスタートをきった。

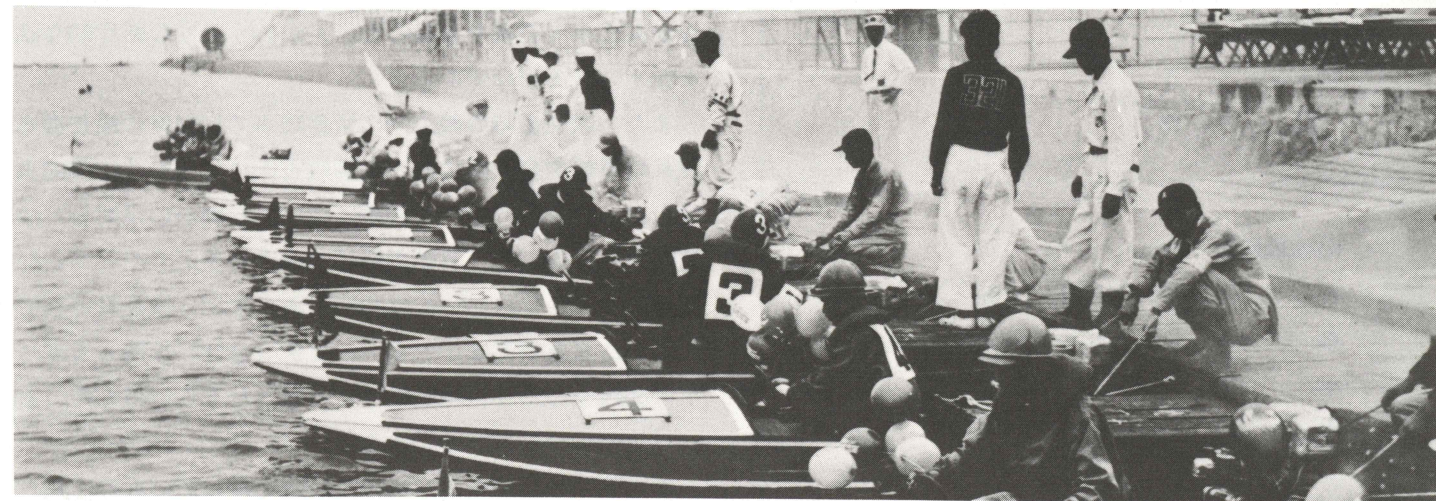
審判員が登録制度を採った時代背景については審判部の運営の章でも詳述したように、当時、先発公営競技に騒擾事件が頻発しておりその原因の多くが運営の不手際にあったことから、審判員は観客に対する競技運営の要点にあたるとして登録制としたのである。

これに対し競技部の運営は直接観客に影響を与えることも少なく、特に資格制度をとって権威付けする必要はなかったのであるが、その重要性については審判と並び車の両輪であると考えられていた。

しかしながら、今日我々が考えている競技部の運営から見れば基本的なところで考え方が異なっていたと言えよう。

モーターボート競走法はオープンオーナー制度を建て前としている。開設当初は、まだ海のものとも山のものともわからないモーターボート競走であったからオーナーとなる人も少なく、やむなく施行者がオーナーとなって競走を実施するという競走場が多かったし、その後に至っては極

▼モーター始動(昭和29年・常滑)



度の売上不振から施行者がオーナー賞金を大切な収入源としたことから単一オーナー制が定着したのであるが、少なくとも草創期において競技部の運営はオープンオーナー制を前提として考えられていたのである。

このため検査員はボート・モーターが基準に適合しているか否かを検査し、合否を決定することが業務であり、整備員はボート・モーターのオーナーが行うものであると考えられていたから、競走場としては整備員の採用を考える必要もなかったのである。

ところが実際に競走が開始されてみると法の建て前とは異なり、施行者またはオーナー会社の単一オーナー競走場が大部分であった。加えて、ボート・モーターの所有数が少ないため一基のモーターを2人の選手が使用といったケースも多く、また、整備不良や破損、操縦技量未熟による転覆、接触等で使用できないボート・モーターも多かった。

この当時の選手はボート・モーターに関する知識が極めて浅く、自分の使用するモーターの整備を自分でできるという選手はほとんどいなかったから、予定どおりスムーズにレースが運営できるかどうかは検査員、整備員の能力いかににかかっているという状況であった。

(1)大村初開催の競技部運営

第1回連絡協議会(昭27. 5. 19)の資料によれば連合会は大村初開催の競技部運営について次のように報告している。

競 技 部

競技部の委員補助職員は実務の経験者は全然なく、又分担業務に関する理解も不十分で開催前日に至るまで円滑な運行に確信を得られない状態であった。

競技部の業務は特に運営進行が主なる部分を占めているのであるが、業務の範囲は広範に亘り、部署も離ればなれて統轄指揮が非常に困難であり、従って委員の指揮掌握力と各部署の連絡は最高度に要求されており、かかる有様ではと極度に危惧されたが三日間を通じ大過なく運行し得たのは人力と言うよりは全く天祐と云うべきである。競走運行を阻害する最大かつ根本的な欠陥は何と言ってもモーターボートの絶対量の不足で今回総ゆるやりくり算段の結果30台で何とか終了し得たと言う結果のみを以て次回以後の基準としてはならないのである。

競走中の事故件数は

第1日	3
第2日	7
第3日	5
計	15

出場艇延数 180

事故 15 事故率 8%

参考 オートレース再開第1日(川口)

出場 〃 90

事故 15 事故率 14%

事故の原因

調整技術未熟 3

操縦技術未熟 3

操縦上の不注意 2

不可抗力 4

整備不完全 3

計 15

第3日に至っては事故艇の代用のためモーターボートのやりくりは極度に達し、整備検査が展示航走の時間に迄喰込む状態であった。今後少くとも一選手一モーターを最低の原則とし、これに若干の予備を配することが必要である。

競技部の運営には進行係を設け全般の進行を規制しつつ円滑な進展を企てる必要がある。

大村初開催の競技部運営については書類がまったく残されておらず、当時の関係者に聞いても「水面に近い所に指揮台があって競技委員長がこれに乗って“競技始め”の号令をかけ、それによって作業を開始した。」とか「ピットの浮力が弱く、たくさんの人が乗ると沈むので足を水につけながらピットを走りまわった。」とかいうような断片的な話が伝えられるだけである。

また、設立当時の競走会の常務理事で初開催の検査委員長埼玉県競走会々長である馬場政吉氏にしても、「初開催当時、私はモーターボート競走についての細かい規則などは何も知らなかった。自動車関係の商売を手広くやっていた関係でエンジンについては知識もあったが、検査員としてやったことと言えば小さなトンカチ(金槌)を持ってボートの底板をたたき“検査終了”と言ったくらいのも。といった記憶があるだけである。

審判関係の人がかなり明確な記憶を持っているのに比べ

競技部関係の人々は断片的な記憶しか残していないのである。

その理由としては、審判委員は直接業務を担当したのに対し、競技部関係の執行委員は多数の部下を持ち、部下が業務を代行する場合が多かったこと審判が一応完成した組織と業務内容を持っていたのに対し、競技部は実情に合わないことが多く変更に継ぐ変更という状況であったこと、さらには業務の範囲があまりにも多岐にわたりひとつの業務にじっくりと取り組む暇がなかったこと、などのためではなかったかと思われる。

大村初開催10周年を記念して行われた座談会で、初開催のコーナー審判員と競技部の指導を兼務し、当時連合会事務局長でもあった青木氏は、大村初開催の競技部運営について次のように語っている。

競技部関係は、私の考えでは、審判も非常に大事であるが、競技の進行運営は、もっと重要で難かしいであろうと考えまして、私は東京を出るまで、専ら競技の運営をどうやったら良いかという事の研究をしていました。最初は道明氏が指導しておりましたが、レースの始まる3日位前に私が急遽、競技部の方に行って一緒に勉強するという形になりました。皆様方にも随分御無理を申し上げました。特に時間的にもキッチリ運営するという事につきましては、スケジュールをきっちり組みまして此のスケジュール通りに是が非でも動かすのだという事で、大分御無理を願ったと覚えて居ります。(中略)

競輪がどうやっているのか、2、3回見学に行った程度の事であって、あとは理屈で考えて、こうやったらいけるだろうという事だけであったのです。皆様の前で能書を伝える状態ではなかったわけであります。一応競輪の通りやろうという事で実施規程、その他も大体競輪の丸写しでやり始めてみますと、実施規程の通りではうまく動かないという事がわかった。これも

非常に幸いになってきていると思います。

規程違反ではあるけれども、違った形でやらなければ、スムーズに動かん。それからこの10年間をふりかえってみますと、常に不断の改善という事をモットーとし、今日迄、刻々と状況を判断しながらその改善をはかってきた。これは最初の競輪へ右へならえがうまくいかなかった為に今日の不断の改善の形がでてきていると、これがモーターボートに大きく幸して来たことのように考えております。

つまり組織や運営に関しまして、予定しておった事と全然違ったのであります。それを無理矢理にやってきたのですから、皆様方の御苦勞も、又、私共も同様に苦勞をして来たわけですが、察して余りがあるという事です。基本になるものが何もなかったという事でございます。ですからそれを刻々改善し乍ら、今日に至ったが、今日、尚かつ、体制を変え切らずに不合理な面が沢山残ってきておるというのが実情だろうと思います。

レースの当日になりまして、その当時は管理委員、競技委員長というのは、競輪の管理委員に等しい者であるから、中に入ってはんこを押しておれば良いという考えでおったものですから、これではこわくて出来ない、競技委員長は前線に出るべしという事で実は幸尾さんは中に引っこんでいただいて、私が第二コーナーとかけ持ちでやりました。第二コーナーの台の上から進行をやり乍ら審判をつとめた。その時からモーターボートの競技本部が前に出るという体制が出来上がった。それ迄の考え方は、競輪同様、管理室の中に管理委員がおさまっているのだという体制であったのです。大村の最初から、競技委員長は最前線、現場、水面の見える第一線で指揮をしろということになってきたわけでございます。



▲土盛のスタンド(昭和27年・大村)

青木氏の発言どおり、競技部の運営は競輪を模範とし研究を重ねて初開催に備えたのであるが、実情に合わずその都度臨機の処置で切り抜けてきたといえよう。

ボート・モーターの所有数が少なく、思いもかけない事故の続発する中でなんとか出走隻数を揃えようと実にさまざまな処置が講じられた。時にはその臨機の処置が規程に反するような場合もあったがまず現場で解決し、然るのちに規則を改正するといったことも決して珍らしいことではなかった。

(2)草創期の器材事故と競技部の運営

草創期の器材事故については「第4章競技運営上の事故とその防止策」の章でも取りあげているが、ボート・モーターの性能が悪い上に選手の技量未熟もあって始動困難、エンスト、調整不良等の事故が多発した。加えて交換部品の不足、選手の知識不足に起因する燃料への異物混入、プロペラやガasketの加工による人為的な事故の発生等が次から次へと発生したのである。

大村初開催に参加した選手の話によれば、エンジン調整を知っていたのは選手となる前、軍隊で自動車整備の経験のあった選手くらいのもので、他の選手はニードルを絞ることさえ知らず黒煙をなびかせてボートが走るということも珍しくはかったという。

この当時の器材事故の状況について近畿海運局の報告書

や各地の年史は次のように記録している。

●近畿海運局報告書より

琵琶湖第1回(昭和27年7月18日～20日、25日～26日)

(2) モーター及びボートについて

本開催に参加したボートは105隻、モーターは84基であったが特に注目すべきは国産ヤマトモーター(16基)産マイクロモーター(20基)が使用された事であるがその整備については決して良好とは言えず又外国産モーターの成績も意外に悪かったためレース開始前の欠場除外、レース進行中における失格等続出し観衆をして多大の興味を喪失せしめ、又払戻所係員に無用の繁忙を来たさしめ、あまつさえ施行者の収入の面にも甚大な影響を与えた事は真に遺憾であった。

これを要するに小企業によって製造されつつある国産モーターの現状では、需要の面においてもまさに又技術の面においても競走を円滑に実施することは困難であると思われるので、この際大企業のメーカーによって製造せられるよう措置することがモーターの性能の向上等品質の改善にも役立つものと思料せられる。

ボートについてはトランサム の角度とモーターの固定した時との角度が一致しないため、レース開始前において若干手なおしを要するものがあったため、既に発表済の出走表の変更をしたが、かかることは観衆に対して無用の疑惑を生ぜしめる恐れがあるので国産モーターメーカー、あるいはボートメーカーの何れかにこの点を統一する様連合会より指示をすることが急務である。

又ボートの色別のうち特に4番艇の青色と6番艇の緑色とは呼称の場合応々にして混同する恐れがあるので、出来れば全艇を競輪と同様の色別にの方が観衆にとっても色別判断の馴じみがあり投票が容易であると思われる。

琵琶湖2回(昭和27年8月6日～11日)

(3) 選手について

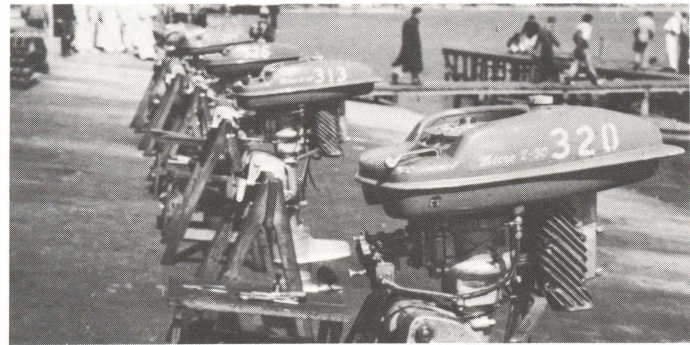
今回の競走に参加した選手は40名でその競走意欲は極めて旺盛であったが未だ操縦技術拙く転覆こそなかったが反則失格は第1日2件、第3日3件、第4日4件、第5日1件、第6日1件あり一層技術の向上に精進すべきである。

なお、当競走に参加した選手の内、競走の条件をよりよくするため、規定外のガソリンを燃料タンクに注入するがごとき不正なる手段を構じたる者があったが、未然に発覚されたことは不幸中の幸いであった。

モーター事故発生状況

エンジン名	エビン ルード	マーキ ュリー	ミクロ	ヤマト	合 計
出場艇台数	215	101	119	31	466
欠 場	3	0	4	1	8
除 外	4	2	6	0	12
エンスト	7	4	10	2	23

なお、ボートについてはランナーバウト20隻、ハイドロプレ ン49隻、計69隻が今回使用されたが別に取り上げる事故もなかった。



▲ミクロ・モーター(昭和27年・琵琶湖)

琵琶湖(昭和27年9月23日～25日、9月29日～10月1日)

(2) 競技の運営について

今回の競走は6日間共10レースを実施したが、特に第2日目は雨天のためヤマトモーターが調整不能になり、1レース取り止めとなった他は各日共異常なく終了した。

尼崎2回(昭和27年10月5日～11日)

尼崎市営第2回モーターボート競走は10月5日、6日、8日、9日、10日、11日の6日間行われたが第1回の結果をあらゆる角度より検討し最善の準備をもって臨み競走場の地理的好条件と相伴って前回よりはるかに優秀な成績を収めて終了した。

3日は早朝より雨天のため止むなく1日順延したが8日には高松宮殿下の御台臨を仰ぎ尼崎センタープールの歴史に輝かしい1頁を残した、監督並に一般状況は下記の通りである。

記

1. 競走場の状況について

場内の整地は漸次行われ第1回に比して相当進歩してあるが未だ完全でなく、第2期工事に於て整地植樹設備等すべて計画されているプールは常置人夫数名をもって清掃し、水位に留意し絶好の条件のもとに競走が行われた。

2. 競技運営について

役員一同緊密な連絡を保ち前述の通り第1回よりも第2回と回を重ねるに従って、好成績を挙げるべく終始熱心に運営にあたったため極めて円滑に進められた、特に連合会職員の適切な競技指導と献身的努力に敬意を表する。

3. ボート及びモーターについて

準備せられたモーター及びボートは、

(1) ボート

3 Bハイドロプレ ン 40隻 1PWハイドロプレ ン 7隻

尼崎市営第2回エンジン別事故表

区分	ヤマト			エビンルード			マーキュリー			クリスクラフト				計
	欠場	除外	失格	欠場	除外	失格	欠場	除外	欠場	除外	除外	失格		
1	4	1		1									6	
2	1	1	2				①		②				7	
3	1	2	2						④					
4	1	1②	①										5	
5			1										1	
6		1				①							2	
計	7	6②	5①	1		①	①		⑥				30	

註：1.出場延基数 ヤマト108 エビンルード132 マーキュリー144 クリスクラフト32
2.○印はエンジン以外の事故 内 選手負傷1 フライング9 衝突・エンスト1 転覆1

AB級ランナバウト 10隻 1 PSハイドロプレン 10隻
B級ランナバウト 10隻
計 77隻

(2) エンジン

マーキュリー 30基(第2日目より使用) ヤマト 40基
クリスクラフト 5基
エビンルード 20基 計 95基であった。

モーター事故件数は別表第2の通りであるが国産ヤマト30基(尼崎市所有)の中整備の関係上レースに使用されたものはその半数に満たず、しかも事故件数の多い事は誠に遺憾である。

モーターボート競走法の趣旨からいっても国産エンジンが益々改善されると共に、直ちに競走に使用し得る完全に整備されなものが競走場に送られることが要望せられる。

4. 選手について

参加選手は37名で健康状態おおむねよく終始真面目に行われた事は喜ばしい。当競走場に於ては技術的にも精神的にも最も優秀な選手が益々立派なレースを実施する事を特に希望する。

5. 一般注意事項

前回に於て注意した事項はほとんど改善せられた。

狭山(昭和27年10月)

今回はボート60隻(AH20、BR10、B3PH30)モーター60基(EV20、Y20、M15、C5)を使用し概して順調に運営された。

なお特にモーター事故の原因による返還事故の減少を図るため、早期に欠場の措置を講ずる様申入れたところ、前回に比して好成績であったので将来なお一層これが減少する様指導する方針である、又競技委員長の指示により選手のモーターに対する不正な作為を防止するため、モーターの点検は特に厳重に行いレース直後使用燃料の再検査を実施する等、かかる執行部の公正なレース実施に対する積極的努力は大いに賞讃さるべきである。

狭山(昭和28年4月)

出走モーター及びボートが既に相当老朽化してあるやに認められるので、早急に何等かの対策を講ずる要がある。
今回より使用されたヤマトS1モーターは非常に好調で、特に始動が容易なため出遅れ等の原因による返還が減少したのは心強い。

尼崎(昭和28年4月)

競走場の新設増加と共に選手が急増しつつある現状に於いて是非ない事とは思われるが、配分された選手の技量差が余りにも大きすぎ競走面に明かに表われ興味も半減されるので選手の配分に考慮を望む。

エンジンの補修にオーナーは苦心しておるが、機関製造業者も受注部品の直送と故障機関の修繕を速に行われたい。

●各地競走会年史

福井県競走会沿革史より

●初開催日

昭和28年4月12日諸準備も概ね完了し模擬レースを実施した。全国モーターボート競走会連合会より原田業務部長・青木部員並びに三重県競走会より実務者若干名応援にかけつけ各部門の指導にあたり万全を期した。特に競技部内で唯1名の女子電話係が青木部員の指導を受け涙を浮かべて受講していたのが印象的であった。

昭和28年4月14日競走初開催第1日を迎え関係官庁並びに連合会笹川副会長、各地役職員が多数来場され来賓より祝辞激励の言葉があった。

この日は好天に恵まれ、桜花咲き乱れる競走場は早朝よ



▲宣伝ガール(昭和27年・津)

りボートレースを始めて見るファンで埋まった。午前11時花火の打上げを合図に第1レースが開始された。当日は順調なレース運びで終始した。特にモーター事故が皆無であったことに対して笹川副会長より整備員に金一封が贈られ激励された。

津競艇沿革史(15年の歩み)より

●開催風景あれこれ

1. 選手の整備技術は今日に比べると、格段劣っていて、殆んど整備員に依存した。エンジンの始動さえ満足にできないものがむしろ多かった位である。また女子選手は女王様扱いかいで、男子選手がすべて世話をし、サーお乗り下さいと云った光景であった。
2. エンジンを陸上の台上で始動して、かかりさえすれば「これでよし」と艇を卸す。それを整備員が始動すると選手が乗って出る。エンスト艇ができると予備艇(エンジンを装備してある)に整備員が乗ってかけつけ、エンスト艇に横着けし、選手が乗り換えて展示に出た。
3. 第1日において、欠場3、転覆2、失格3を出している。出遅れの制限規程はなく、ゴールの時間制限もなく、フライングは返還しない。エビンルードは鈍重で『ドン亀』の仇名が与えられ、キヌタはエンストが多く、一度ピットを離れると帰らないというので『特攻艇』と呼ばれた。
4. 市の公企業課には正規の整備員はおらず、艇とモーターの整備は国際競艇KKに一任していた。国際競艇からは、塩飽氏を長として、片山氏、高坂氏ら4名が来ていた。
5. 3日間のレースが終ると、エンジンは水洗した上、艇庫の一隅に格納して国艇の入々は帰ってしまった。次回レースに格納庫から取り出して見たら錆びていた。そこで、臨時雇のような整備員候補者を常出勤とした。そこまでは艇庫の一隅に小さくなっていたエンジンのために、エンジン庫を急造したが、穴だらけの古トタン屋根で夜業が

- 続いた。星が洩れたので「星の家」と称していた。
6. エンジンの試運転用水槽は、畳1丈位の大きさと、1台試運転をすると水が無くなった。
7. 中央審判台の前にピットをおいて、展示前の選手は一旦ここに着け、ファンに向って自己紹介をした。このピットは展示ピットと称した。
8. ピットの浮力に孟曹竹を束ねて用いた。耐久力がなくて浸水すると浮力不足で足が水浸しになることもあった。乗艇して始動したがピットの上に脱いだゴム草履が流れて裸足で整備員が引き上げる光景もあった。
9. 選手の受もちエンジンはなく、毎朝黒板掲示で知るだけであった。優秀な選手の調整したエンジンを2回目にあたって得をする選手もあれば、その逆もあった。
10. その日エンストしたエンジンには、選手はFをつけて宿舎に引きあげて行く、整備員は残業してF付きのエンジンを整備した。
11. 13号台風までは護岸提防がなく、贅崎の状況はスタンドから丸見えであった。整備員の裸姿が対岸から指摘されて、早速作業服を貸与することになった。
12. 国際競艇は艇の修理についての準備は十分して来なかった。幸にして近くに藤川造船所があったので、故障の都度修理を頼んだ。航走中底板が剥げて、ずぶずぶと沈むこともあった。良い接着剤がないので、グリースとパテで修理した。
13. 或若い女子選手は、先頭を切って走っていたが、危く抜かれそうになって「待ってくれ！」と叫んだ。
14. 初日のレース中、干潮時に水深が浅く、1時間近くもレースを中止休憩した。その間ファンに対しては事情を説明し音楽を流した。水上係が竹竿で水深を計ったり、舟から下りて藻を取り除くなどの醜態を演じたが、ファンは「競艇とはこんなものか」といった様子で苦情は出なかった。
15. このような水面状況を知らずに競走場の登録をしたの

- は連合会の責任ではないかと、応援に来ていた実務者から責められて、連合会側では急に埋まったのかも知れぬと苦しい言いわけをするという場面もあったが、連合会には随分ご迷惑を掛けたものである。
16. 三重県競走会では、競技運営習得のため20日間にわたって松阪競輪場に職員を派遣せられた。その結果競輪運営様式が相当とり入れられた。写真に示す中央審判の光景もその一つである。また、最終回を知らすために、半鐘を連打したこともあった。
17. 3Pハイドロは、エビンの燃料タンクを搭載するために座席が長く造られていたので、エンジンの調整には一旦ハンドルを離さないと手が届きかねる程であった。また、ランナーは坐席の幅が広すぎたので、荒天のときなど、坐席を狭くするために、両側に枠を取りつけた。これは、2人乗の設計で作られていたためである。
18. ボートの塗色は原色のケバケバしい思い思いの模様で、その上に選手の着衣の色も勝手であったから、見た所ははなやかであったが識別は困難であった。
19. キヌタは、燃料タンクとマフラーが近いので、よく火災を起した。火を吹きながら走っているのを「かちかち山」と呼んだ。
20. 多くの選手はエンジンの調整は、スローのときはニードル半回転、全速のときは1回半と、養成所で教えられた通りやった。養成所の使用エンジンの種類によって、長崎県選手はキヌタが得意で関西の選手は外国産が得手であった。(選手談。)
- 長々と各地の実状を紹介してきたが器材不足、施設不備、技量未熟、専門知識不足と、最悪の条件を抱えながらもなんとかレースを実施できたのは関係者の情熱とその都度とられた臨機の処理であったといえよう。

(2)当時ならではの競技運営

草創期にどのような臨機の処置が取られたかについてはほとんど記録がないが、当時の関係者の話から代表的な例として「予備艇」「工作艇」について紹介してみたい。

●予備艇

津競艇沿革史に見られるように、当時は始動困難による欠場が多かったため欠場防止対策として予備艇を準備しておき、どうしても始動しない場合選手は乗りかえて出場した。ファンも展示航走とは異なる艇で出走してもなんの抗議もしなかったという。

この制度がどの時期まで続いたのかは明らかでないが、「予備艇を使っても良い」とする規則はなかったのであるから開設当初一時的に実施されたものと思われる。

●工作艇

「工作艇」もエンスト対策の一環としてできた制度で、「待機行動中にエンスト艇があると整備員が工作艇でかけつけプラグ交換等を行い再始動をしてやる」といった役目をしていた。工作艇の作業範囲については、レース中のエンスト艇に対しても同様の処置をしていたとする説もあるが、制定当時の競技規則でも第2条で「選手は、勝つ意志をもって競走をし、競走中は外からの助力を受けてはならない」としているのであるから作業範囲は待機行動中であつたと思われる。

この2つの例からすると展示航走や助力がどのように考えられていたのか疑門を持たれるむきもあろうが、展示航走については「……係員の指示に従い、自己の使用するモーターボートで競走水面を周回する」となっており、「助力」についても前述のように定められていたのである。

ただし現在のように厳密に考えていたわけではなく、展示航走終了後部品交換を行うとか落水して救助艇に助けてもらった程度は「良し」とされていたのである。

競技運営の要点は、「なにがなんでも隻数を揃えて出走さ

せ、いかに多くの隻数をゴールインさせるか」にあったのである。

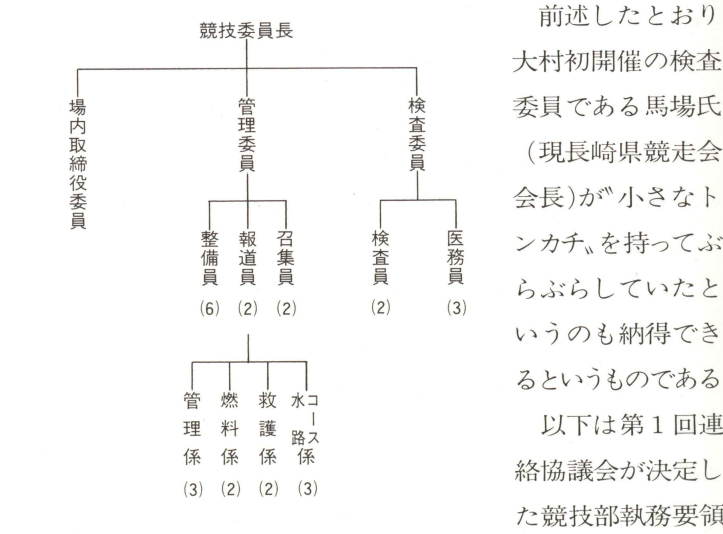
(3)草創期の競技部組織

大村初開催の記録によれば競技部の組織は図のとおりであるが、このほかに何人の臨時備員が勤務していたかは記録されていない。

開設当初はボートの繫留機が開発されていなかったので、1隻ごとに係員を配し繫留ロープを押えていたということであるから、この要員だけでも最低12名は必要であつたはずであり、さらに艇運般要員や掃海艇要員、警備員なども加えると少なくとも30名～40名の臨時要員が勤務していたと思われる。

大村初開催にあたつてどのような組織、各執行委員の執務内容が定められていたかは明らかではないが、先に収録した座談会でも語られているとおり、競輪の組織をそのまま移し換えた程度のものであつたに違いない。

したがって各執行委員の業務内容も明確ではなかったと思われるが、大村初開催の執行委員組織やのちに収録する第1回連絡協議会(昭27. 5. 19)で決定された競技部執務要領によれば管理委員、検査委員、進行委員は各々多数の部下を持っており、その業務を代行させていた。



である。

●競技部執務要領

- 2. 競技委員長は管理委員、検査委員、進行委員及各係員を統轄し競技運営の指揮統率に当る。
- 3. 管理委員は選手係員、警備員、保管係員及補助員を指揮し選手及び競技部に属する地域並びに設備の管理に当る。

選手係員

- イ 選手係員は競走開催期間中（選手が前日検査に到着した時から解散迄の間）選手の管理に当る。
- ロ、選手が前日検査に到着した時は之を受け付、宿舍の指定割当を行い宿泊に於ける生活及び競走場への往復等生活規律の指導を行う。

- ハ、選手の給与、接待、更衣所、休憩所に於ける盗難予防等生活全般の世話をする。

ニ、災害保証に関する事務を掌る。

警 備 員

- イ、警備員は競技部に属する地域及び設備の警備管理に当る。
- ロ、競技部の出入口を警備し開催執行員、選手、オーナー、その他執行委員長又は競技委員長の許可ある者の他通行を許さない。

- ハ、モーターボートの格納庫の管理に当り管理委員の許可ある者の他は、モーターボートに手を触れる事を許さない。

ニ、競技部に属する地域内の風紀を維持し常に環境を整理し衛生に留意する。

- ホ、格納庫、モーター整備場、選手控室、事務所等建物施設の火元責任者となる。

ヘ、必要ある場合宿直警備する。

保管係員

- イ、保管係員は競技部に於ける物品の保管出納事務を掌る。
- ロ、救命胴衣、ヘルメット、背番号、艇番号板、標旗等の

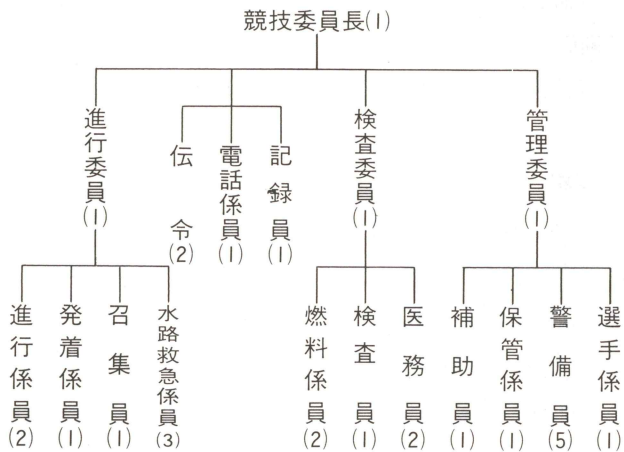
整備、保管出納に当る。

- ハ、修理機材、備品消耗品の保管出納に当る。

補 助 員

- イ、補助員は炊事、湯茶接待、掃除、風呂炊、其の他雑用に当り環境の整理及衛生に留意する。
- 4. 検査委員はモーターボート競走実施検査規程に基き、選手及びモーターボートが公正安全且支障なく出場し得るか否かを検査し且之が出場確定をなし、競技委員長に報告すると共に、直ちに確定書を作成して執行委

競技部の構成及び人員配置



▼競技本部(昭和28年・福岡)



員長、番組編成委員、審判委員、投票委員に通報する。

医 務 員

- イ、医務員は常に所定の場所に在って出場選手の身体検査をなし、その結果を検査委員に報告する。
- ロ、選手の前日検査及出走前検査は検査医師が視診、問診打診、聴診を行い競走の公正且安全なる実施に不適當と認められる者は出場させない。
- 必要に応じ血液沈降速度検査又は血圧測定検査を行う。
- ハ、下記の各号の者は出場させない。

1. 頭部打撲により脳震盪を起した場合
2. 打撲其の他の原因により顔面がはれ上り或は眼巢、眼の周囲等を打撲して視野を狭くした場合。
3. 眼疾等により視力不十分なりと認めた場合。
4. 鼻炎其の他鼻汁多量にして出場に適しない場合。
5. 外傷、骨折、腫物、筋違ひ炎症等で諸関節の運動不活発な場合。
6. 心臓の心音異常或は、弁膜症の場合。
7. 疾病又は外傷により出場不適當と認められる場合。
8. 精神異常と認められた場合。
9. 女子の生理等
10. 飲酒又は刺激剤を使用しておると認められる場合。

ニ、選手の負傷、発病を治療し、必要に応じその状況を競技委員長に報告する。

- ホ、その他医務に関する事一切を行う。

検 査 員

- イ、検査員は出場モーターボートの検査をなしその結果を検査委員に報告する。
- ロ、モーターボートの前日検査及出走前検査の要領は下記の通り。

1. ボートの検査は競走実施検査規程に基いて検査を行うものであり出走申込の書類に従って登録標識番号の確認を行う。
2. ボートが登録後修理により原型と相違していないかを

調べる。

3. 前項の確認と同時に改装修理等が十分競走に耐え得る程度に出来ているかを調べる。
4. 釘、鋸、木捻子、接着剤等が安全な運転に支障ないかを調べる。
5. 重量が規定の範囲より減じていないかを検量する。
6. 操縦装置特にハンドルに破損がないか円滑に動くかを調べる。
7. 操縦索に破損がないか、完全に取付けられているかを検査する。
8. 操縦索、滑車、軸、取付鋸、金具に折損がないかを検査する。
9. モーターと結合部分のシャックル域はフック等が堅確であるか。
10. 自動閉塞スロットルが完全に固着されているか。スロットルが自由に精密且完全に操作作動出来るかを調べる。
11. 旗差しの金具が確実に取付けられているか。旗棒が折損していないか、且寸法が所定通りであるかを調べる。
12. パウ及スターンハンドルが頑丈で運転に支障ないかを調べる。
13. ボート番号札取り付け装置が完全であることを確認する。
14. フィンは正常な形をしており取り付け捻子が破損或は緩んでいないかを調べる。
15. ボート全体として見苦しくない程度に塗装せられ手入の行届いていないボートは公正なるレースを行い得ないものとして再整備、又は塗替えを要求すべきである。

モーター

1. モーターの検査は出走申込書及び登録票に基き記載事項の照合と登録標識の確認を行う。連合会の登録標識はシリンダーヘッド、気化器、プロペラに刻印してある。

2. シリンダのコンプレッションの減圧が甚しいものは再整備の上検査をする。
3. タイマーレバーのストッパーが連合会の行った登録検査のままであるか其の作動に支障ないかを調べる。
4. コイルナットの緩みの有無を木槌で調べる。
5. 気化器の機能が完全であるかどうかを調べる。
6. プラグは指定のプラグを用いているか。
プラグフードからリードワイヤーを取り発火状態が少く共手動に於て6000以上でなければならない。
7. 排気部が登録検査のままであるかを注意する。
8. プロペラが登録検査のままでピッチ、ダイヤ、エリヤ材質等に変化がないかを調べる。
9. プロペラのシャープピン及び歯車のキーの具合に異常はないか。
10. 冷却水系統の循環作用は円滑であるか。
11. 燃料配管系統の各部の取付けに異常はなか漏れはないか。及び燃料の循環の具合は円滑であるか。
12. 電気系統の配線及び取付は確実であるか。
13. ローワーユニットの機構に異常がないか。
14. 注油及び注脂の状態は適当であるか。
15. フライホールの固着の具合。
16. モーターは少なくとも3回の始動でスタート出来る様



▲乗艇！(昭和30年・戸田)

- に整備されている事が必要である。
17. 燃料は連合会より支給されたもので且つ積載量は十分競走に間に合う量でなければならない。
 18. 選手は予備品として指定のプラグ2以上シャープピン割ピン及び応急工具としてドライバー、スパナ等携行しているかを注意する。
- ハ. 検査員はモーターボートの検査の為検査場を指示し予め検査の準備を整えさせておく事が必要である。
- ニ. 事故が起った場合は直ちに事故の原因、経過、処置の状況を調査し調査の結果を事故報告書に取りまとめ競技委員長に報告する。
- ホ. 事故報告書は当事者は勿論総ての関係者、目撃者から事情を聴取し正確を期すると共に定期的に統計表を作成し資料とする事が大切である。

燃料係員

- イ. 燃料係員は燃料の管理、配給に当る。
- ロ. 燃料庫の周囲5mは火気厳禁地帯とし、火災予防に努めると共に競技委員長より許可ある者の他立入りを禁止する。
- ハ. 燃料と潤滑油の混合は連合会の定める割合に基き、検査委員の指示に従って行い、毎日その使用量を報告する。
- ニ. 燃料の配給注油は特に細心の注意を以て行い漏洩のない様留意する。
5. 進行委員は選手の出走召集より競走終了後のモーターボートの収納迄の競技進行の指揮と水路の管理救急に当る。
特に審判委員投票委員と連絡を密にし、全般の運行状態と聴み合せ乍ら競技の進行を規制する。

召集員

- イ. 召集員は選手出走の2時間前迄に集合を命じ、点呼の上検査を受けさせる。
- ロ. 検査の終了した選手は所定位置に待機させる。

発着係員

- イ. 発着係員は検査の終ったモーターボートを所定水面に降させ、所定時刻迄に出走態勢を整へさせる。
- ロ. この時選手の服装、モーターボートの装備装着の状況を点検し遺漏のない様に注意する。
- ハ. 水面を準備、出発、帰着水面に区分しその使用及び発着を規制する。
- ニ. 進行委員の指示に従た展示及び競走の出発、帰着の管理を行う。

進行係員

- イ. 進行委員の指示に従い進行全般の補助をなす。

水路救急係員

- イ. 毎朝競走開始の2時間前迄に所定コースの設定をなし障害物塵芥等浮遊物の除去を行い水路の管理を行う。
- ロ. コース設定に必要なマーク標旗其の他機材器具の管理に当る。
- ハ. 競走中の行動は進行委員の指示に従い特に危害予防に留意する。
- ニ. 救急船はモーターボートが競走待機水面に航走している間常に出発態勢を整へ所定位置に待機していなければならない。
- ホ. 事故発生せる場合は進行委員の指示に従い機を失せず救助に赴る。
- ヘ. 毎日気象状況観測し、气象台或は測候所と連絡、天気予想をなし競技委員長に報告する。
- ト. 各レース毎に風向、風速、波高、気温を測定し審判委員に通報する。
6. 記録係員は各種資料の蒐集、整理、記録、其の他庶務的事項を掌る。
7. 電話係員は電話連絡に当る。
8. 伝令は書類、伝達、其の他連絡に当る。

(4)草創期の競技部施設と設備

モーターボート競走の施行者の大部分は行政単位、財政規模の小さな自治体が多く、厳しい財政事情の中から競走場の建設資金を捻出し、どうにか最低限度必要な施設を整える状況にあったことはこれまでも繰り返して述べてきたとおりである。

スタンド、投票所といった観客関連施設ですらそんな状況であったから、観客とは直接関係のない競技部の施設はまことに粗末なものであった。

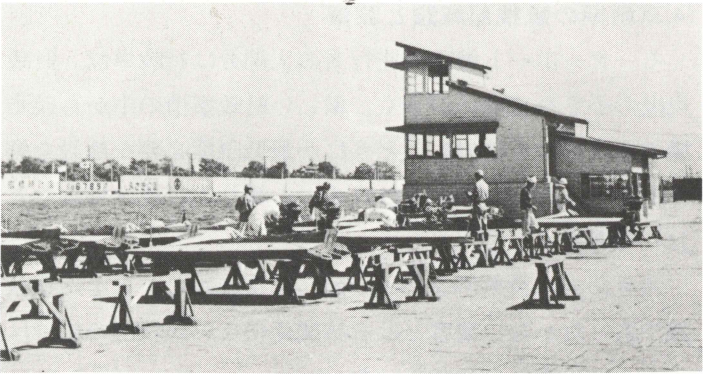
また、関係者といえどもモーターボート競走について十分な知識があったわけではなく、しかもオープンオーナーを建て前としていたから、粗末な上に実情にも合わない施設が建設されていたのである。

●競走場の登録規格

競走場登録規格は競技部関係の施設、設備について次のように定めている。

モーターボート競走場登録規格(競技部関係のみ)

- 4 観客の座席と完全に区別されている左の諸設備を有する建物
- (1) 選手及びモーターボート所有者の受付所。
 - (2) 選手の衣類、貴重品等の保管設備。
 - (3) 医務室及び身体検査場。
 - (4) 出場準備及び待機の場所。
 - (5) 選手及びモーターボート所有者の控室(シャワー及び便所の設備のあるものを含む)。
 - (6) 賞金及び旅費支払所。
 - (7) 番組編成室(省略)。
- 5 観客と完全にしゃ断された左の設備。
- (1) モーターボート格納庫(百隻以上を収容することができるもの)。
 - (2) モーター整備場(20台以上を同時に整備することが



▲装着場(昭和32年・住之江)
できるもの)

- (3) 燃料貯蔵庫(1600リットル以上を貯蔵できるもの。)
但し、競走場外に適当な貯蔵庫がある場合には、1600リットル以上貯蔵できるもの。)
- (4) モーター及びボートの検査場(65平方メートル以上あるもの。)
- (5) ボートけい留場(10隻以上を同時にけい留できるもの。)
- (6) ボート揚降設備。

●競走場建設指導要項

また、連合会はこれに加え「競走場建設指導要項」により次のように指導している。

競走場建設指導要項(競技部関係のみ)

- 4 観客の座席と完全に区別されている適当な広さの建物(別図3)
- (1) 選手及びモーターボート所有者の受付所
電話設備を有し且つ常時2人以上の人員を収容出来る様にする(約2坪)
- (2) 選手の衣類、貴重品等の保管設備
(イ) 80箇以上のロッカーの設備を有し、且つ貴重品の保管には少くとも、監視係兼受付係2名以上を附するため、この室は大体6～10坪の面積を必要とする。
- (3) 医務室及び身体検査場
(イ) 医務室には所要の医療器具及び薬品を完備し、且つ

寝台は2個以上、タンカ等の救護器具を常備しておく。

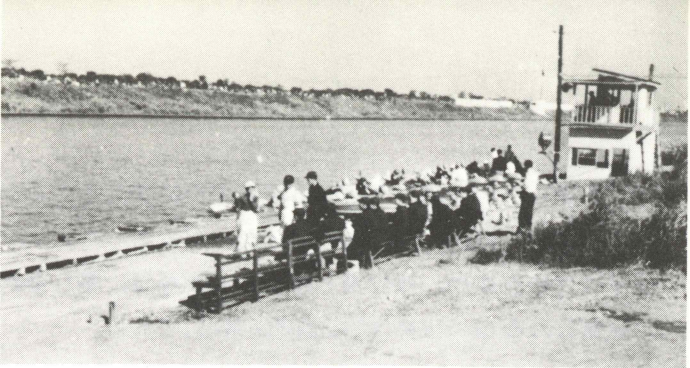
- (ロ) 身体検査場は医務室と隣接し、一度に10人以上の人員が身体検査をなし得る広間を有すること。

医務室、身体検査場を合せて大体10～15坪の広さが必要である。

- (4) 出場準備及び待機の場所
(イ) 競技に正に出場せんとする際の待機の場所で、腰掛、椅子の設備を備え、10人程度の人員が休息し得る程度のもので、次項の選手控室の一部に包含するか、建物の外部の一画にするのが便利である(約2～3坪)
- (5) 選手及びモーターボート所有者の控室
(イ) 選手は大体1日の競走日程の終了までは控室で休息している関係上、出来得れば畳を入れ、充分休息出来る様に設計する。(別図3-A) 大体約40坪を要するが少く共20坪程度を必要とする。
- (ロ) 選手とモーターボート所有者の控室は別々に之を設置する方が良い(約10坪)
- (6) 賞金及び旅費支払所
(イ) 子銭を扱う関係上窓口支払式とし定員は3名以上、大体4～5坪程度が必要である。
(省 略)
- 5 観客と完全にしゃ断された左の設備
- (1) モーターボート格納庫
(イ) モーターボート格納庫は勿論、水際であり、且つ(別図4-A)に示す如く片側から艇の出し入れが出来る様な棚を2段～3段設ける様に設計するのが取扱い上便利な点及び経費の少額な点に於て最も適当である。
モーターの格納に際しては、出来れば各格納庫に鍵のかかる様にしたい。
格納庫には坪当り約1.2隻(モーターボート共)を見込んだ120坪程度を必要とする。
- (ロ) 尚、モーター格納庫とボート格納庫との2つに分け隣接して設計するか。別図(4-A)の如く両方同時に

格納することが出来る様に設計するのも、その内部的構造に於ては変りはないが、後者の方が経費面に於て前者より優る。

- (ハ) モーターの格納はモーターを車のついた金属製の台若しくは水製の架台等につけ収納する様にする。(別図4-A)
- (2) モータ整備場
(イ) モーター整備場は格納庫附近の広場を利用する約25～30坪の広さが適当であり且つその広場はコンクリート・タタキ仕上とすることが必要である。尚、経費が許し簡単な屋根を付けることが出来れば更に適当である。
- (ロ) 整備場に備付けの器具として移動式の器具置台(2寸台程度)万力、ベンチドリル(2台)ベンチグラインダー(1台)、及び架台(10台)等は常備しておかねばならず、且つそれ等を収納しておく5坪程度の倉庫を設置しておかねばならない。
- (3) 燃料貯蔵庫
(イ) その性質上危険を伴うものであるから、安全条令及び火災条令に依る対策は勿論、一層の万全を期し、不測の災害、漏失等のない様施工する。
- (ロ) ポンプ及び計量バケツ、漏斗等の小器具を常備しておく、又火災に備え消化器具を備えておく。
- (ハ) 付近は関係役職員のほか、立ち入るのを禁止し、危険標示、禁煙等の立札を設ける。
- (4) モーター及びボートの検査場
(イ) モーターボート格納庫前の広場及び整備場の広場等を適宜使用することとする。
この際、艇を置く台(船台)を20台分程度常備する。(別図5-A)
- (ロ) ボートの重量測定用の「はかり」を1台設備しておかねばならない。
- (5) ボートけい留場
(イ) ボートけい留場は水面の変化のない所では棧橋式が



▲待機所(昭和29年・戸田)

- 良く、地形に依り岸線に平行又は直角に作り、その両側に10隻以上計20～25隻位まで、ボートがけい留出来る様にするのが普通である。(別図5-B・C)
- (ロ) 棧橋の「渡り」の手摺は高さ40程程度の低い方が器具其の他の運搬の都合上便利である。
- (ハ) 干満の遅良が激しく、又は水深が相当以上あり施工するのに不適な場合は浮舟式にても差支えない。
- (ニ) けい留場の全建坪(表面積)は約10坪～15坪程度が必要である。
- (ホ) 競走開始前観客にボートを見せる意味で、競走水面の真中辺りにけい留場を設けることも良い企画である。(別図5-D)
- (6) ボート揚降設備
(イ) 揚降設備は(別図5-E)の如くスリップウエーが最も便利が良い。
- (ロ) ボート揚降に用いる台車は、リヤカー式の車輪の低いものを用いる。(別図5-F)

●競技本部棟

こうしてみると一応きめ細かな指導が行われているようにも思えるが、実際に建築するとなるとはなはだ具体性を欠いている面もあったようである。例えば当時最も立派な施設であった琵琶湖競走場では、競技部が第1ターンマーク側に建設されており、狭山では競技委員長席から競走水面全域が見えないといったふうであった。

全国の競走場を代表する両競走場がこんな状況であるから、他場ではさらに問題があったものと思われる。特に全国で2番目の開催を行った津競走場は、初開催の前夜まで

徹夜で作業したが登録に必要な事項を完全に満たすことができず条件付で登録、初開催を迎えたほどであった。

以下は近畿海運局の報告書と津競走場が登録に際し誓約書に記載した事項の抜粋(競技部関係事項)である。

狭山第 1 回(昭和27年 9 月 5 日～10日)

1. 競艇場施設について

競艇場施設は大阪競艇施設株式会社が約 6,000 万円の巨費を投じて建設されこの種施設としては「びわこ」競艇場と並び称される全国屈指の豪華な施設であるがスタンドの日覆、俄雨の際の退避所、ならびに湯茶の接待場等観客に対するサービスに欠ける処があるので至急善処するよう申込れた、又地形の関係上競技委員長席より競走水面の全域を看取出来ない難点があり、且つ審判長席との連絡にも支障があるので、これ又適宜措置する様申入れた。

誓約書記載事項抜粋

1. 法的に必要な事項

- (1) 競走水面の水深は不備であるから浚渫を要する。
- (2) モーターボート格納庫は、100 隻以上の収客力を有しなければならない。
- (3) 燃料貯蔵庫の設備を要する。

2. 要望事項

- (1) ボート繋留所を完備すること。
 - (2) ボート揚降設備を完全にすること。
 - (3) 水上警備、清掃、救難及び連絡のために適当なモーターボートを用意すること。
- (別 紙)
- (1) なるべく早い時期に浚渫して1.5米以上とする。
 - (2) 艇庫の収容力を100 隻以上とするため増築する。また別に格納棚の構造を改善して、収容力を増す方法を考える。

- (3) 競技部内にある道路のつけ換えに関しては、速かな時期に着手する。差し当り警備を強化して、交通を管制する。尚将来は、競技場を南岸に移転することを研究する。
 - (4) 速かにボート繋留場の設備を完備する。
 - (5) なるべく早い時期にボート揚降設備を完全なものにする。
 - (6) 水上警備、清掃、救護及び連絡用としての舟艇に関しては、適当な性能のものを使用し、用途は兼用とせず、軽快性あるものを使用することとする。
3. なるべく早い時期に完全な燃料庫を設ける。差し当り艇庫の道路上の一側を、燃料補給場として天幕を張る。

(5)競技部諸施設

現在の自動化された競技部にはたくさんの設備、器材が使用されているが、開設当時は設備も貧弱でこれといった器材も使用されておらず、もっぱら人海戦術で業務を処理している。

それでも無から有を生み出すのであるから、少しでも便利なものをと関係者は必死になって工夫をこらしていたのである。

(イ)浮ピット

池や沼のように水面が一定している所では固定のピットを造れるが、海や河口のように潮の干満があったり、河川のように増水、減水のある所では浮ピットを造らなければならない。しかも 2 レース分のボートを繋留するとなると 20 名近い人間が乗ることになる。

当初、浮ピットは簡単にできると考えられていた。そこで初めは石油カンが浮力材とされたがこれは浮力が不足して使えず、次にドラム缶を使ってみたところ今度は浮力は十分にあるものの固定方法や浮力のバランスに問題があったて人が片方の端に集まると急に傾くという欠点がある。

いろいろと試してみた結果、大村市周辺にたくさんある孟原竹を浮力材にすると、浮力にはやや欠けるがバランスがよくかなり長期間浮力を維持することがわかったので竹

を浮力材として採用することにした。

しかし、それもレースでたくさんの人が乗ればピットは沈み、足を濡らさずに作業ができる程の浮力はなかったという。

(ロ)水槽

海水の競走場では、モーターの使用後は必ず水槽運転を行い塩分を除いておかなければならない。

このため大村競走場でもどのような水槽を造るかを長崎市の三菱造船の技師に設計依頼した。三菱造船で考えたのは、プロペラの圧力で押し出された水流が水槽の壁に当たると壁の角度で下にもぐり上下に対流するという方式のものであった。

この頃、松永氏もまた水槽の必要性を感じ、円形の水槽が最も便利であると考えていた。大村市では両案を検討した結果、費用も安く作業も簡単な松永氏の案を採用したのである。

その後開設した競走場の多くは大村競走場を見学してその設備をまねたためほとんどのレース場が円形水槽を造ったが、前述の津競走場⁶⁾開催風景あれこれによれば 1 台試運転をすると水がなくなるといった水槽もあったようである。

(6)選手管理

草創期における選手管理は、管理委員の指揮のもとに選手係員が選手が前日検査に到着した時から解散までの間行っていた。しかし実際面では、選手の自主性を尊重するあまり厳しさに欠けるところも多く、管理中の選手の外出や飲酒などといったことがかなり広汎に行われていた。

一方、当初のモーターボート競走に対する世論は厳しかったから、選手ひとり一人の行動についても見方は厳しくその一挙手一投足がモーターボート競走の将来を決めかねぬ状況もあった。

このため連合会は、モーターボート競走に対す信頼を確保するためにもと、あらゆる機会を通じて選手の管理体制確立を図っていくのである。その第 1 は⁷⁾選手に告ぐ⁸⁾によ

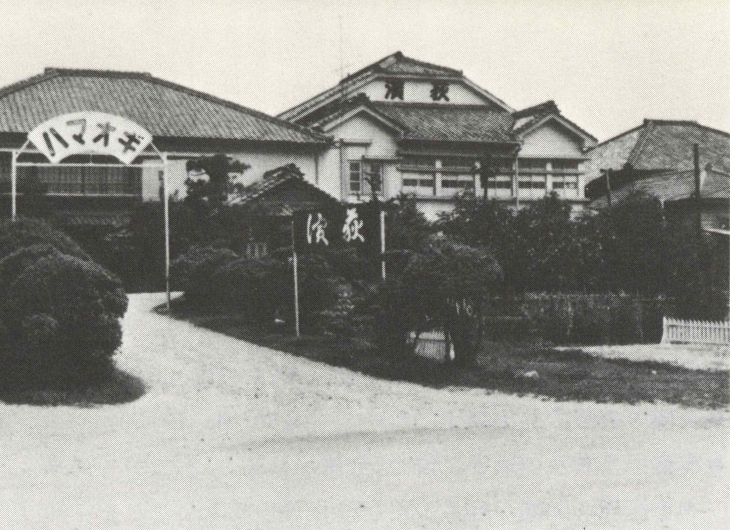
るもので、管理中の生活指導に関する主な項目としては次のようなものがある。

- 選手の管理について (S 27. 7. 29)
- 賭事の禁止について (S 27. 12. 4)
- 管理中は禁酒及び選手は挙手礼 (S 28. 10. 20)
- 管理下選手の外出禁止について (S 30. 4. 19)
- 実務担当者及び選手に告ぐ(会報・S 30. 12. 20)…従来選手管理の問題が起こるたびに指導してきたことを、初めて体系的にまとめて全国に周知徹底を図った。
- 私生活における品位の保持について (S 35. 9. 22)
- 自己の行動に責任を持て (S 39. 3. 21)
- 他人に迷惑はかけるな！ (S 41. 3. 19)
- 自己の行動を律せよ (S 42. 2. 1)
- 品位の保持について (S 43. 5. 9)
- 初心に帰れ (S 46. 10. 1)
- 選手管理規程の遵守 (S 48. 4. 6)
- 責任ある行動をとれ (S 53. 10. 20)
- 自己の行動は厳しく律せよ (S 55. 7. 1)

(7)選手宿舎

草創期、選手の宿舎についての設置基準、規格といったものは何ら設けられていなかった。ただ、昭和27年の第 3 回連絡協議会で、「宿泊設備は逐次競走場に附帯して建設し選手が低廉なる宿泊料で競走に参加したり、あるいは平素練習のために滞在し得るものとする」と、辛うじて将来の建設目標を掲げている。

こうした状況下にあったから昭和27年から、31年の桐生競走場開設までの間における選手宿舎はほとんど、一般旅館を借り上げるかたちで利用するというものであった。その後、昭和29年に福岡県下の芦屋、若松、福岡の 3 場専用選手宿舎が完成されるが、全国的に見ればこれはあくまでも「少数派」であったと言えよう。



▲選手宿舎(昭和28年・津)

登録選手災害補償表(昭和28年)

り上部)を失いたるとき	八〇、〇〇〇円
十、一手の示指(第二指関節より	一〇〇、〇〇〇円
九、一耳の耳殻を失いたるとき	二〇〇、〇〇〇円
八、一耳の聴力を失いたるとき	二〇〇、〇〇〇円
七、一手の親指を失いたるとき	二五〇、〇〇〇円
六、鼻を失いたるとき	三五〇、〇〇〇円
五、一眼の視力を失いたるとき	五〇〇、〇〇〇円
四、両耳の聴力を失いたるとき	五〇〇、〇〇〇円
るとき	五〇〇、〇〇〇円
下肢(足関節より上部)を失いた	五〇、〇〇〇円
三、上肢(腕関節より上部)又は	一〇〇、〇〇〇円
二、両眼の視力を失いたるとき	一〇〇、〇〇〇円
ざるとき	一〇〇、〇〇〇円
一、終身自用を弁ずること能わ	八〇、〇〇〇円
▽不具廃疾補償(第四条)	八〇、〇〇〇円
一日に付	二一、〇〇〇円
▽医療補償(第三条)	二一、〇〇〇円

して状況によりその都度定む	死亡補償の五分の一を基準と	三、死亡の場合	定む	準として状況によりその都度	不具廃疾補償の五分の一を基	二、不具廃疾の場合	して状況によりその都度定む	医療補償の五分の一を基準と	一、負傷の場合	▽見舞金(第六条)	一〇〇、〇〇〇円	▽死亡補償(第五条)	三〇、〇〇〇円	より上部)を失いたるとき	三、第一趾外の趾(第二指関節	き	五〇、〇〇〇円	指関節より上部)を失いたると	三、親指、示指外の一指(第二	八〇、〇〇〇円	部)を失いたるとき	二、足の第一趾(趾関節より上
---------------	---------------	---------	----	---------------	---------------	-----------	---------------	---------------	---------	-----------	----------	------------	---------	--------------	----------------	---	---------	----------------	----------------	---------	-----------	----------------

●救急体制

草創期における救求体制はすべて競技委員長の指揮のもとに行われていた。すなわち、検査員の下に医務員を置いて選手の出場前の身体検査並びに負傷事故や発病した場合の治療に当らせ、進行員の下には水路救急員を配して水路の維持管理と人身事故発生時の救助の任に当らせていた。しかし当時は、医師を常駐させているという競走場は少なく、また救助艇の一隻を割当てて使用するというのが普通で、ときには漁船等が使用されることもあったという。

さらにその要員は、救急法にもあまり精通していないという有様であった。

やがて、モーターボート競走が拡大していくにつれてレースは熾烈化し、並行して人身事故も急増するところとなって、救急体制はその改善方が強く求められるようになっていった。

(8)選手災害補償制度

昭和27年から36年頃までの、いわゆる草創期における選手災害補償制度の流れを見ると大きく次のようにわけられる。そのひとつはまず、各地施行者補償時代ともいべき初期の制度であるが、これは開催施行者とその都度、番組要項に災害補償条件を明示するというもので、昭和27年から翌28年6月まで実施されている。

次に、これにとって代るのが連合会による災害補償制度である。当初より選手は全国交流が建前とされていたから補償問題についても「全国统一」が望ましいとの声があった。昭和27年10月の第3回連絡協議会はこれを検討して、災害補償の原則を全国统一することとしたのであった。しかし、翌28年1月7日児島競走場でモーターボート競走では初めての死亡事故が発生するに及び、急遽、連合会は「中央共済金庫(案)」という選手災害補償制度を提唱する。ところがこの案はその後本格的に検討されたもののその実施には問題も多いことが判明して、結局は不採用となった。そこで、これの代案として「選手災害補償緊急措置」が出され、同年7月1日より実施されるのである。

この制度の概要は、連合会と保険会社との間で「団体普通傷害保険」を締結し、連合会がその実質的業務を行うというものであった。詳細は前項のとおりである。

2. 競技部運営の変遷

競技部内で行われる業務やその運営は、開催当初から現在まで基本的には全く同じである。これに比べ競技部の施設、器材の改善、改良は著しく、そのため運営そのものが変わってきたのかと感じられさえする。

開催当初の競走場設備が粗末であったことは繰り返して述べてきたが、なかでも競技部内の施設、設備はとくに粗末であった。たとえば、大村に次いで全国2番目に初開催を実現した津競走場の場合、モーター格納庫の屋根には穴だらけの古トタンが使われていたため、夜ともなれば中から星が見え別名“星の家”とも呼ばれていたというし、浮力が十分でないピットはともすれば沈みがちで、選手や整備員の足がぬれることなどむしろ“普通”のこととして受けとめられていたという。

また、選手をはじめ競技部内で勤務する検査員、整備員等のモーターボート競走に関する知識、技能は今日に比べて雲泥の差があり、モーターの整備ができる人など極く少数、中にはニードル調整さえ知らぬ選手も少なくなかったという。加えてボート、モーターの性能が悪く、モーターは始動が困難、交換部品も十分には無く、ボートは漏水が激しい、その上これらボート、モーターの絶対数が少ないと、悪条件が重なっていた。

こうしたことから競技部の運営は混乱を極め、なんとか6隻のモーターボートが揃ってレースに出られるようにとあらゆる努力が傾注され、迷案珍案も含めての創意工夫が重ねられていくのである。

競技部の運営そのものは選手、検査員、整備員が馴れてくるにつれ、1〜2年ですっかり軌道に乗るが、その施設、設備の改善が本格的に行われるようになるのは昭和40年代に入ってからである。

モーターボート競走業界の基本的な考え方のひとつに、“まず、観客に気持ちよくレースを観てもらえる施設を造り

そののちに関係者の施設を整える。」とする考えがある。

一方、審判部はその構造上からもスタンドと同時に建設されなければならないが、競技部のほうは観客関連施設とは完全に切り離されており、かつ、その利用者は運営関係者であるという“事情”もある。自然、その施設改善はあとへと延期されざるを得なかったわけでもある。

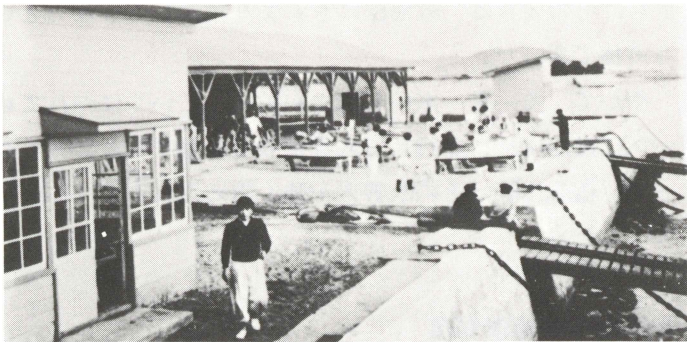
しかし、昭和34.5年頃から合理化の研究が盛んとなり、新たな設備、新しい機器の導入も開始され、やがて観客関連施設の改善が一段落すると、ようやく競技部施設の改善も本格的に行われるところとなり、ついには観客関連施設に勝るとも劣らぬ近代的施設、設備を容するに至ったのである。

以下、競技部の施設、設備、検査員、整備員制度、選手管理関係事項等、その変遷の足跡をたどってみることとする。

(1) 競技部の施設

昭和27年に連合会が作成した「競走場建設指導要領」から競技部の主な施設をたどてみると、建物の中に収容する施設としては、①選手の衣類、貴重品の保管設備、②医務室及び身体検査場、③出場準備及び待機の場所、④モーターボート格納所、⑤燃料貯蔵庫、等が列挙されており、モーター整備場については、「モーター整備場は格納庫附近の広場を利用することとし約25～30坪の広さが適当であり、かつその広場はコンクリート、タタキ仕上とすることが必要。なお、経費が許し、簡単な屋根を付けることが出来ればさらに適当である」、また、モーター及びボートの検査場（装着場を兼ねるものと思われる）については「モーターボート格納庫前の広場及び整備場の広場等を適宜使用することとする……」となっている。

現在の競技部の施設からは全く想像もできないが、整備場や装着場も広場があればという程度に考えていたのである。当時を知る関係者によれば、整備場は一応建物の中に



▲装着場(昭和29年・下関)

収容されていたので雨風にさらされるというようなことはなかったが、装着場は室外にあったから夏は汗を流しながら、冬は寒さに震えながら雨風の中で装着を行い、装着検査を行うのがあたり前であったという。

以下は、競技部の施設、設備についての概略である。

●昭和27年、冬季対策に乾燥室と暖房設備

この時代は一般社会でも冷暖房の概念は極めて薄く、モーターボート競走場が建設された関東以南では、暖房と言えば火鉢かこたつ、冷房の概念はほとんどなく、暑ければうちわを使う程度であったと思われる。

昭和27年秋、モーターボート競走業界は初めての冬を迎えるにあたり、第3回連絡協議会(昭和27年10月21日)において次のようにその対策を講じている。

冬期対策に関する条件

首題については既に開催の第3回連絡協議会において方針の大綱を決定致しましたが、連合会においては右決定に基き次の事項を冬期開催についての必要条件と定め、これが充足を見たる競走場に対してのみ12月以降の選手配分を確定する方針でありますから、12月以降3月末までの間にレース開催予定の施行者は至急これが実現を図られたくご通知致します。

記

1. 選手控室附近に着衣類の乾燥室を設けること。
2. 選手控室の暖房設備を完備すること。
3. 出走直前の選手のために暖房設備を持った「出走選手控所」を設けること。
4. その他主として屋外に作業する要員のために適当なる暖房設備を準備すること。
(註)以上4項はガソリン等引火し易い危険物のある附近に設けられる場合が多いと思われるので、その設計上特に火災防止に充分の配慮が望ましい。
5. 艇の揚げ降しに際し、選手及び係員等の足が水に浸ることなどのないようスリップ、棧橋、台船等に対し特に充分の改善を加えること。
6. 審判部、競技部、ピット附近の諸施設に対し凍水のおそれなきよう充分に配慮すること。
7. 常に充分の量の湯沸設備を有すること。
8. 耐え難きほどの寒気を感じるような箇所(審判部、競技部、観覧席等において)例えば寒風に吹き曝されるような場所に対しては競走実施上支障なき範囲において適当なる遮閉方法を講ずること。
9. 救助艇の性能を向上しかつその配置に充分考慮を払うこと。
各競走場における救助艇の性能とその配備状況は、従来おおむね不満足の状態にあるから、この際再検討を加え、規則に定められた所要数の救助艇は始動容易にして迅速に行動し得るものとする。

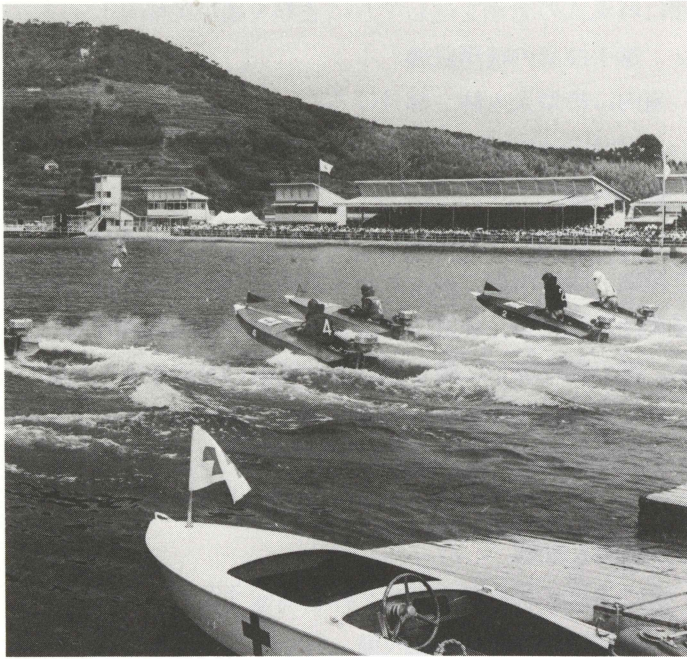
なお救助員に対し冬期における救助法の訓練を施す必要がある。

この議決事項に対し、各競走場ではさまざまな対策を講じたが、その一例(狭山競走場)は次のとおりである。

1. 選手着衣類の乾燥方法
選手控室附近の一室を充当中央にストーブを設置その周

囲に屏風式の金鋼を巡しそれに衣類を掛け乾燥せしめる

2. 選手控室の暖房設備
室内に箱型大火鉢2個付ける
3. 出走直前の選手及び屋外に従事する要員の控所並びに暖房設備
現在の空地(岸壁に添い)を利用11坪の木造建平屋1棟を新築・選手控室、ピットマン詰所並びにその他屋外勤務要員控室に充当、各室には箱型大火鉢一個宛設備する。
4. 艇の揚げ降しに際し選手及び係員の足の水浸し防止
ピットの浮揚を充分にするためピット一個に対し5個のドラム缶を括付け足が水に浸ることのないよう十分浮揚せしめる。
5. 湯沸し設備
常に係員2名を配し大釜2杯を準備する。
6. 観覧席その他の防風設備
観覧席は見透しに支障のない程度の腰板を3段に巡し風除け設備を行う。
審判部、競技部も同様の腰板を以て防風処置を構ずる。
7. 救助艇
救助艇は新規に市会議決されたので来る9日増田公企業課長上京の上準備する予定。
8. ライフジャケットの完備
現在の物を修理、洗濯の上万全を期す。
9. 主審判の増設
係員の保温並びに業務遂行上の便を図り主審判台の増設を行う。
10. ガソリンスタンド移転
ガソリンスタンドを競技本部横に移転の上鉄板張り防火施設を行い係員室を拡張する。
11. 整備員休憩室新設
整備員のため現在整備室附近に休憩室を新設。
12. 改札口風除
改札係員のため風除2ヶ所を設ける。



▲救助艇(昭和28年・徳山)

13. エンジン保温設備

径4メートルの水漕を新設、陸上運転をもってエンジンの保温保持に努む。

14. 女子選手風呂新設

女子選手専用として浴場新設。

15. 選手防水用着衣備付

ライフジャケットその他下着類の防水のため色別ユニホームを防水木地をもって新調。

追記右防水用着衣は選手各自が自費をもって携行することが妥当と認められる意見も出ておりますが御参考までに貴会の御高見を承りたし。

●昭和28年、13レース実施で夏季対策

売上不振対策として、日照時間の長い夏期に限り1日13レースを実施する、いわゆる“13レース制”は、昭和28年8月から同年10月までの3ヵ月間、丸亀、児島、尾崎、芦屋競走場等で実施された。

13レースの実施の手続等の詳細については、昭和28年8月10日付船工第153号に示されているが、その概要は①期間8～10月、②実施を希望する施行者は、1日のレース回数を増加することについての特例に関する規程を定め、運輸大臣の認可を受ける。③ボート、モーター、選手の1日の出走回数は2回以内、④諸般の準備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処置を講ずることであった。

その実例として、昭和28年9月1日発行の会報11号は、丸亀市の例を次のように掲載している。

○施行者関係の準備・対策

①従来の12レース開催における所要時間が計画時間より約30分乃至1時間くらい伸びているので諸般の協議研究の結果、この範囲(註＝従来の所要時間)内に終了させるべく努力する。

②従来より各係には予備員を配しているから、交替制を採る。

③冷房についてはとりあえず来客用及び選手控所各職場別に氷柱を立てるべく準備中。

④衛生保健には特に留意し事故発病に対して万全を期する。

⑤選手控所ピット選手待機所及び投票所、観覧席に日覆を完備する。

の諸点を挙げている。

○競走会関係の施策

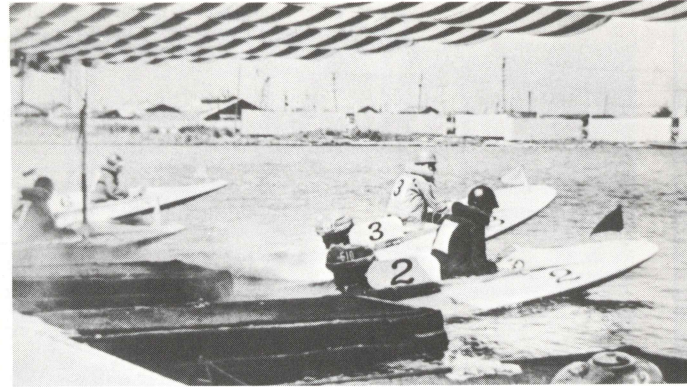
①従来第一レース開始時刻を客の入場具合に合わせて若干遅らせていたが爾今は時間厳守を励行する。

②各レース間の進行を円滑に行い、計画時間を厳守する。

③執行員を増加する。

④夏季期間中氷により湯茶を冷して配給する。

⑤選手、執行員の保健衛生には特に留意すると共に選手に対して「あつけ(註＝暑気当り)」の予防薬を支給する。



▲ピットの日覆(昭和31年・住之江)

このように各種の対策が講じられているが、“選手控所、ピット、選手待機所に日覆を完備する。”としていることや、“湯茶を冷して配給する。”“暑気当り”の予防薬を支給する。”としているところからも、当時の競技部の施設がいかに粗末であったかがうかがえる。

●昭和29年、繫留機の開発

競走開催当初ピットでは、ボート1隻に対しピットマン1名がつき、船尾に控えてロープを保持し合図によって離すという方法がとられていた。そのため、ピットマンあるいは艇運搬係などといった係員も多数いたわけである。

その後各地で、ロープに代って金具を使い、乗艇選手自らの手で出走できるという“繫留機”が開発され、使用されるようになった。戸田競走場の初開催を報じた会報35号(29年10月号は、その記事の中で「運営においては不馴れのため剰員もあるが、一面ピットには“三国製”の繫留金具を採用してピットマンの節減を図っている」と、この繫留機に触れている。

続いて、同年実施の第2回発明考案募集には、「競走用モーターボート繫留金具」なる作品が寄せられたが、これは上記“三国製”つまり三国競走場で最初に使用された繫留金具をさらに改良したものであった。また、第12回(40年)発明考案作品では、風浪等の動揺では解離せず繫留を確実に

した「ピット発着器」が出現している。

繫留機の改良はその後も重ねられていったが、昭和51年には同時発走を目的とした「自動発艇装置」が桐生競走場に設置され、以後、各地で採用されるようになった。

●昭和35年、合理化の提唱

●昭和37年、整備場及び整備機械器具の設置基準を制定

極めて粗末な施設、売上不振、根強い公営競技廃止論、交付金に時限が付されていた——等々さまざまな悪条件が重なったため、競走開催当時の施設は、昭和38.9年頃まではたいした手入れもしないままに使われていた。しかしそれでも、観客関連施設や審判部施設は昭和32年の法改正を機に、わずかつづではあったが改善が行われたのに対し、競技部施設はほとんど放置されたままであった。

昭和35年2月発行の会報102号は「競技運営のオートメーション化を！」なる小論文を載せ、審判、競技部の機械化、合理化案を提唱しているが、それですら審判部の自動化策により重点がおかれている。

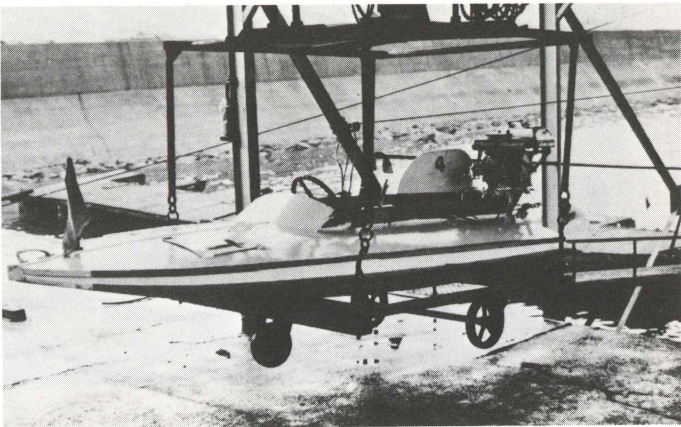
本当の意味で競技部施設設備の充実が提唱されるのは、昭和37年の法改正の見込みが確実となつてからである。

昭和37年2月13日、連合会会議室において検査整備の実務担当者、オーナー両会議が開催された。笹川会長はその両会議共にあいさつに立ち、競技部施設に投資することがより良いレースを演出する源となり、ファンの期待にも応えられることとなり、ひいては売上向上に結びつくと、競技部内近代化の必要性を説いた。

この会議では、大は整備作業場基準から、小は計測器具工具に至るまで詳細な基準を定めているが、ここではその概要をたどってみたい。

競技部の施設、設備はこの基準の実施によってようやく全国競走場揃って一応のレベルを備えることになる。

モーター整備場及び機械器具等の基準	期別	計	計	合	計	計
	第一	第二	第三	計	計	計
	昭和二十七年四月三十日までに完備	昭和二十七年六月三十日までに完備	昭和二十七年九月三十日までに完備			
区分	工具の部 計器の部 試験機械の部 作業機械の部	工具の部 試験機械の部 作業機械の部	試験機械の部		ヤマト六〇型特殊工具 ヤマト三〇型特殊工具	
価格	六五五、一一〇 二四八、五七〇 一三六、一五〇 一八、三〇〇 二五二、〇九〇	五八〇、八〇〇 六〇二、一四〇 五二、一六〇 三二五、〇〇〇 二二四、九八〇		一、八三八、〇五〇 五八〇、八〇〇	一六二、七〇〇 八七、九〇〇 七四、八〇〇	二、〇〇〇、七五〇



▲揚降装置(昭和40年当時)

整備作業場基準	区分	整備作業場	区分	精密作業室	機械室	屋外整備場	装着場	パッキリーナー室	架台・分解台	作業台
	基準	置のこと。 ベンチレーター二個以上を設 床コンクリート仕上のこと。 広さを有すること。 一基当り一・五平方メートル以上の	基準	ベンチレーター設置のこと。 床コンクリート仕上のこと。 各種試験器を設置する。 シンター等の検査に用いる ロット、クランクシャフト 電装品試験、探傷試験、コン	ベンチレーター設置のこと。 床コンクリート仕上のこと。 を設置。 ホーニングマシン、加熱炉等 卓上グラインター、ボール盤 機械加工に用いる電気ドリル	ベンチレーター設置のこと。 床コンクリート仕上のこと。 砂塵、雨雪等を防止できる遮 上屋のみの整備場にあつては	床コンクリート仕上のこと。 遮蔽物を設置のこと。 雨雪等かからぬような上屋を ること。 二五隻以上を同時に装着出来	ベンチレーター設置のこと。 床コンクリート仕上のこと。 隔離した場所に設置すること。 火災防止のための施設より 床コンクリート仕上のこと。 設ける。	ベンチレーター設置のこと。 床コンクリート仕上のこと。 とし分解台は移動できるもの 架台はモーター一基懸のもの で、各二〇個以上備付けること。	堅固なものを設置のこと。 が取付けられる広さを有する 整備作業内に万力三台以上
	基準	広さの基準 三〇平方メートル以上	広さの基準	三平方メートル以上	四平方メートル以上	二五〇平方メートル以上	四平方メートル以上	四平方メートル以上	四平方メートル以上	
	照明基準	二〇〇ルクス以上	照明基準	三〇〇ルクス以上	二〇〇ルクス以上	一〇〇ルクス以上	一〇〇ルクス以上	一〇〇ルクス以上		

●昭和40年、ボート昇降装置

モーターボート競走開設以来、競走艇の揚げ降しは人力で行われていたが、1日70～80回から100回にも及ぶボートの揚げ降しは大変な重労働で、多数の人手を必要とした。したがって艇運搬のための経費もかさみ、そのためにはさまざまな工夫改善も試みられてきたのであるが、潮の干満による水面の高低や、着水地点が遠いなど難しい条件も多かったため、昇降装置らしきものはなかなか開発されなかった。

しかし、昭和40年度を迎えると、この年の発明考案作品に愛知県競走会と常滑市競艇事業課の協同開発による昇降機が、優秀作品として入選し、戸田競走場、桐生競走場でも新しく昇降装置を使用しはじめている。

その後、昇降装置はさらに改良され、近年では6隻のボートを同時に揚げ降しできるものまで開発されている。

●昭和42年「競走場の構造及び設備の規格」制定

競技部の堅牢化を指向

昭和37年の基準制定を契機に競技部は大きく変貌をしていくことになるが、当初の競技部改善はまだまだ小規模なものであった。

昭和42年1月28日、運輸省告示第27号で「モーターボート競走場の構造及び設備の規格」が制定されるや、モーターボート競走場の施設改善はいよいよ本格化するが、同規格は其中で競技部における各種建物の最低収容能力を定めたほか、「観客が立ち入ることができないよう遮断されたものであること」と、改めて“公正確保”の意を強調している。

各地の競走場はこの規格に基づいて施設の改善計画を立案し、うち数ヵ所の競走場では移転を決めるなどその気運は盛り上がりを見せていった。こうした競走場の全体計画の中で、競技部の改善も着々と進められていくのである。

同時に、この頃は売上も著しく伸びた時代で、スタンド

の増改築や建てなおしなども多く、こうした拡張計画の中で、やがて従来の競技部用地にまで進出させてスタンドを増設し、もともとはそこに位置した競技部を他へ移転させるという競走場すら出はじめるのである。

一方、この時代は騒擾事故が相次いだ時代でもあって、昭和40年頃から放火、執行本部や投票所への乱入、現金強奪と凶悪化していった暴徒が、42年頃からは競技部にまで乱入するなど、その内容も一段とエスカレートの傾向にあった。そんな中で昭和43年9月23日、児島競走場では一部の暴徒化したファンが競技部に乱入し、競走艇や救助艇を勝手に乗り回すという騒擾事件が発生した。こうした競技部へファンが乱入するという事件は、同年8月多摩川競走場でも発生しており、これを契機に競技部の警備ということがにわかにはクローズアップされ、その堅牢化が強く指向されることとなった。

●昭和43年、競技部近代化の幕開け

昭和42.3年頃になると競技部の施設や設備はかなりの充実を見せてくるが、全般的にはまだ開設当初の建物を一部改築したり装着場に屋根をつけたり、あるいは検査、精密測定 of 機器の充実を図ったりと、その場しのぎとも言える改善も多く、競技部全体の近代化というには至っていなかった。そのため各地競走場でこれは検討されていくのであるが、そのモデル的役割を果たしたとも言えるのが昭和40年の戸田競走場の再開、さらには昭和43年3月の本栖研修所の整備棟の建設、同年4月の浜名湖、7月の三国競走場の移転であろう。とくに本栖研修所の場合、整備棟建設と同時にI T V装置を導入しており、この“選手やピットの状況がリアルタイムでわかる”装置は、以後各競走場競技部において広く応用されることとなるわけであるから、その意味からもこれは文字通り競技部における新しい時代の幕開け、その契機となったと言ってもよからう。

そして、本栖をはじめとする上記各競走場の新しい施設

の特徴は、従来の増改築によって機能的充実を図ったという施設とは異なり、当時における最も進歩的な考え方を一元的に具体化した点にある。すなわち色彩、機能、照明度など、あらゆる面で細心、かつ十分な配慮が払われていたということである。

戸田競走場については昭和40年12月1日発行の会報166号で、本栖研修所の整備棟については昭和43年7月1日発行の会報197号で、また浜名湖競走場については静岡県モーターボート競走会15年史から、それぞれ記事を引用し、当時は振り返ってみたい。

●本栖研修所整備室

整備室

整備室及び艇庫は本年3月末、本栖厚生施設の第二次建設事業として完成されたもので、延床面積1,280平方メートル、建築面積1,211平方メートル、鉄筋コンクリート2階建一部中2階であり、1階に艇庫、整備室、エンジン庫、機械室、電気室、ボイラー室、計測室、部品庫等があり、中2階には乾燥室、シャワー室、2階には管理人室、教室等がある。

内部設備としてはボートモーターの洗浄器が天井から降ろされ、また整備室にも各作業台ごとにパーツクリーナー、エアガン等があっていずれもワンタッチ作業が可能である。これで従来のように部品をもって洗浄室に行くためおきていた作業時間の非能率や油による整備の汚れ等が防げ、清潔さを保つことができる。

また機械室には電気炉、油圧プレス、アパープレス、ボール盤、ホーニングマシン、電気溶接機、ガス溶接機、動力計室などがあり、計測室には動釣合試験機、プロペラバランス試験機、プロペラピッチゲージ、エアーマイクロメーター、電気総合試験機、ハイゲージ、オートコリメーター等数十種類の計測器具が完備しており、訓練効果を高めるように配慮されている。

さらにこの施設特有のものとして、装着場からピットま



▲本栖研修所整備場(昭和45年)

でモーターボートを運ぶためのユニカー、ボート格納時に使用するフォークリフト等も数台ずつ完備しており能率を充分考慮している。

●戸田競走場

中央スタンドは冷暖房完備の特設スタンド516席を含め収容人員約1万名。附属棟は開催本部(78坪)選手管理控室(84坪)艇庫(127坪)エンジン庫(73坪)競技本部(21坪)燃料貯蔵庫(5坪)ボイラー及び変電室(19坪)入場門(13.5坪×2)副審判塔(1坪×2)といずれもモダンで明るい建物である。さらに艇運搬の合理化のためクレーン装置を採用、確定板も電光掲示板にするなど、名実共にボート界日本一の施設と呼ぶにふさわしい。

●競技部の機械化

最低の競走場といわれながら発足した浜名湖競艇では、競技部内もまた最低であったが、年を経るにしたがって、順次整備が行われ、競技部らしい形態を整えてきた。しかし競技部内の機械化などほど遠いもので、ボートの揚げ降しなど相変わらず人力によっていた。

昭和34年ごろ「審判競技の機械化」が連合会で提唱されたものの、当競走場の競技部の機械化は遅々として進まなかった。昭和38年競走場の移転がきまり、43年4月には新競走場がオープンしたのを機会に競技部内の機械化が全面的に促進され、生れ変わった近代的な競技部となったのであ

る。

競走場移転に際して設置された機器は次のとおりである。

①リフト式ボート揚降機 / 日立製作所の製作で500kgリフト式揚降機2基

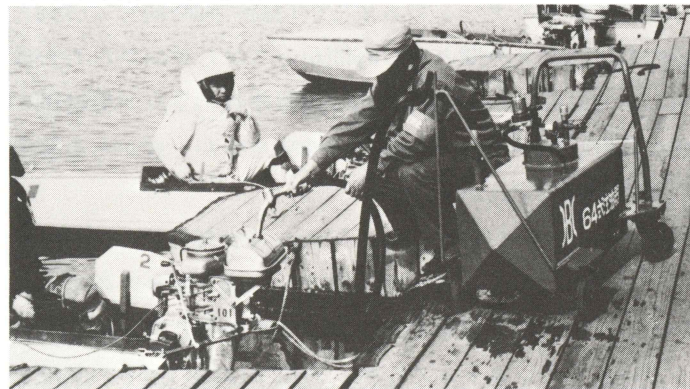
②競技集中操作盤 / 競技本部から選手への指示伝達及び投票所との連絡用で、赤羽電気製作所の製作、選手に必要な指示伝達をすべて競技本部の1つの操作盤で操作できるもので、そのうちの必要事項は(例えば展示終了)投票所にも連結されていて、いちいち電話で連絡しなくてもよいしくみとなっている。

③燃料給油機 / 内田ハカリ株式会社の製作で100リットル入り2台。移転前の給油はジョロような油つぎ容器を使用してモーターに給油していたが、競走場移転のころ住之江競走場で非常に良い給油機を使用していることをきき、内田ハカリの技術者を住之江に派遣して研究させ、特別に作らせたものが現在使用中の給油機である。

④エアーシューターの設置 / エアーシューターの設置によって競技本部、審判部間の伝達が機械化され、今まで伝令によって伝達していた事項が非常に能率化された。

⑤ピットにテレビカメラを設置 / 新競走場に移転した後は競技部もまた全国競走場の上位にランクされる位立派なものとなったが、ピットに屋根がなく雨が降るたびに頭を痛めていた。昭和45年3月ピットに待望の屋根が取り付けら

▼注油器(昭和39年・尼崎)



れた。しかしそのため競技本部からピットの状況を掌握することが困難となったので、それを解消するため、ピットにテレビカメラ3台を設置して、ピットの状況が一目でわかるようにした。

⑥救助艇、えい航艇にトランシーバー取り付け / 昭和48年8月NECの超短波携帯無線電話機を競技本部、救助艇1号、2号、えい航兼掃海艇に取り付けた。このため競技本部から競技委員長の指示が出され、配下のすべてを手足のごとく動かすことができるようになった。

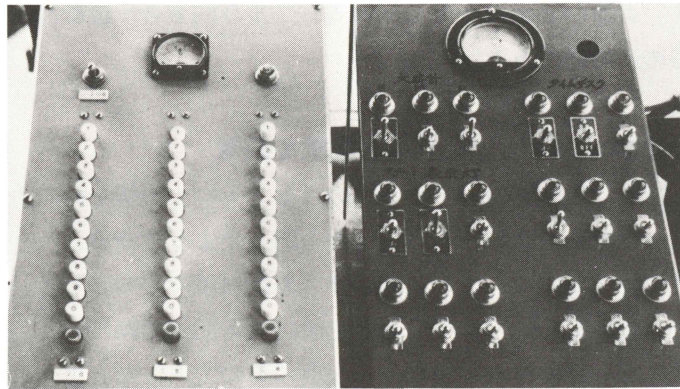
今までは救助艇員、掃海艇要員が自分の判断で行動していたためファンから苦情のおこることもあったが、それも改善され、軽覆した選手の負傷状況なども、早く知り適切な処置ができるようになった。

●昭和43年、冷暖房設備を設置

医務室、選手控室、整備場といった競技部内の施設に空調設備を導入し、快適な作業環境をつくろうとする考えは開催当初からあったものと思われるが、競技部内はガソリンやオイルを使用するために火災の心配があり、暖房装置を入れることは大変なことであった。

それでも暖房装置は比較的早い時期に入ったようであるが、多数の人々が絶えず出入りするため快適な温度を保つことは難しく、冷房においてはさらに困難であるとされて

▼制御装置(昭和38年・浜名湖)



いた。

どの競走場で最も早く冷房装置が採用されたかは明らかでないが、昭和43年9月1日発行の会報は、浜名湖競走場では同年8月14日から整備場の出入りをエアーカーテンにし、冷房設備を導入して選手の好評を得たと報じている。

●昭和47.8年 競技部の移転

競技部の移転は、昭和43.4年から同47.8年にかけての移転と、昭和49年の競技規程改正後の移転とに分けて考える必要があろう。

前者はスタンド増設と深いかかわりがあり、競走場全体計画の中で競技部の位置を変えたもので、その位置はおおむねスタンドと横並びにある。

この移転では、静岡県競走会の15年史が述べているとおりボート揚降装置、競技集中操作盤、エアーシューター、競技部内の監視用カメラ等の設備が導入されているのが一般的で、この時代に移転しなかった競走場でも競技部施設の一新を図り、同様の施設を導入した競走場も多く見られる。

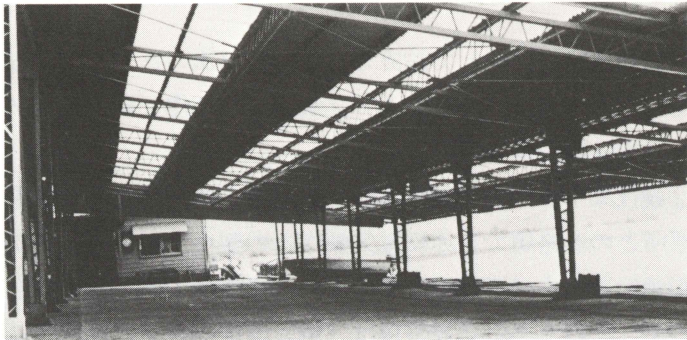
後者も競走場の敷地の有効利用と深いかかわりがあるのはもちろんであるが、競技部だけの理由から考えれば、①出走ピットの位置の変更に伴う競技部の合理化、②選手の競技部内における生活環境の整備などがあげられよう。

この移転による競技部の位置はスタンド正面に直角をなす、あるいはスタンドと反対側、つまり向き合う位置にあるのか特徴である。

●昭和48.9年 ピットに上屋根を設置

選手の作業環境を整えるため“ピットに上屋根を設ける”、という考え方は競走開設当初からあったようである。

昭和28年の13レース実施に伴う夏期対策の1つとして、丸亀競走場ではピットに日覆を設けたと記録されている。この場合は直射日光を避ける程度のものであったと思われる。



▲装着場・ピット(昭和39年・蒲郡)

るが、昭和34年12月14日発行の会報100号では“全国唯一が3つある”と題する記事の中で、住之江競走場では、①入場門からスタンドまでに屋根を設けること、②ピットに屋根が設けられており選手に大変好評であること、③観客が展示航走中のボートのタイム計測に便利のように目印を設けていることが紹介されている。

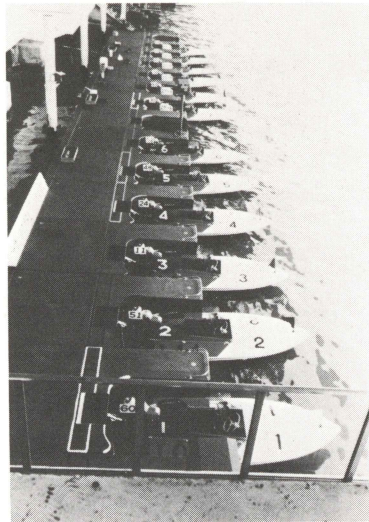
これからもわかるように、一部の競走場ではかなり古い時代からピットに屋根を設置していたようであるが、これが一般的になったのは昭和48.9年以降のことであった。

昭和48年度の現地調査によれば、11競走場について“ピットに上屋根を設けるべきである”もしくはピットの上屋根を改善すべきである”となっている。

●昭和49年 出走ピットの位置を変更

競技規程はその制定にあたり、モーターボートがピットを離れてからスタートするまでの待機行動時間を3分間と定めた。この3分間という時間がどこから算出されたかは明らかではないが、開設当初は投票票数の集計所要時間の面からも、選手のコース取りの妙味を味わう面からも極めて適当な時間ではあった。

モーターボート競走ではインコースが有利だと言われている。そのためインコースを取りたい選手が多いのであるが、インコースを取るためにあまり長時間スロー運転を行っていると思えば、各選手は他の選手の気配を



▲ピット(昭和56年・浜名湖)

うかがいながらタイミングをはかる。ファンの側からすれば、この争いがスタート前の見どころでもあった。

また、運営面から見れば、開設当初はエンジンが始動した順番に順次ピットを離れて行っても、コース取りに影響を与えることはなかったのである。

しかし、モーターの性能は向上し、長時間のスロー運転にも耐えられるようになると、選手はピットを離れるとすぐにスロー運転でインコースを取りに出るためエンストが多発し、そのための出遅れも多くなった。

これへの対策として、スタート1分前までのスロー運転を禁止した時代もあったが、投票券票数の集計にトータリーゼーターシステムが使われるようになると集計時間はほとんどゼロになり、3分間の待機行動で集計時間を稼ぐ必要もなくなり、また、モーターの性能もさらに向上し長時間のスロー運転にも十分耐えるようになってきたため、連合会は昭和49年3月28日付の競技運営諸制度研究委員会の答申の趣旨に沿って競技規程の改正を行い、待機行動時間を2分間に短縮したのである。

この“短縮”と1分前までのスロー運転禁止の廃止により、ピットを離れたボートはターンマークへ直進し、そのまま

スロー運転でインコース取りを争うレース形態へと変っていった。

このため、ピットを離れるタイミングが合わなければインコース争いから取り残されるのはもちろん、同時にピットを離れると全艇がターンマークを目標として殺到するため、従来の位置に出走ピットがあったのでは接触、転覆事故が発生することとなった。

このため、出走ピットをターンマークと対峙する位置に移転する競走場が始め、また、ピットを離れるタイミングを合わせるため同時発艇装置を使用する競走場も多くなっていくのである。

●昭和50年 インタビュールームの設置

モーターボート競走が“観るスポーツ”として世間の注目を浴びてくるにつれ、開催中の選手に対する新聞記者等の取材攻勢も激しくなり、昭和46.7年頃からはさらに取材の頻度も増えていった。しかし、各競走場とも競技部内に適当な取材場所がなく、このため食堂や廊下、時には整備場内で行われる場合もあった。

もちろんこれら取材は、当初から管理委員立会いのもとに行われていたが、記者の数が増えると管理上問題が出てくることも想定されるようになったのである。

これに対処するとして、住之江競走場では昭和50年3月に「インタビュールーム」を設けている。

また、昭和54年には「選手取材要領」が新しく定められた。

●昭和51年 自動発艇装置

現在多くの競走場で使用されている自動発艇装置が、最初に使われたのは昭和51年6月4日、桐生競走場においてであった。以後、各競走場がこれを採用しはじめるが、この装置の導入によって、これまで各選手が自力で繫留機を操作するためやり直しの多かった出走も改善され、全員が同タイミングで離れられるようになった。

●昭和53年 ポート乾燥装置

競走に同一規格のポート使用するようになる前、つまり昭和40年代の半ば頃までは、種々のポートが使用されており、なかには自家製のものもあった。そこで、これらのポートは使用可能の範囲内で登録の更新を行い、2年、3年と競走に使用したのであるが、ポートによってかなり重量も異なるなど、規格のちがいによる影響も多かった。

その後、登録の更新は行われなくなり、ポートの競走使用期限は1年間ということになって、昭和50年代に入ると自家製ポートは姿を消す。しかし、同時にポートの中間検査の必要性も説かれはじめる。つまり、ポートを登録時と同じ状態、同じ重みを保つことの重要性、登録時とあまりに異なってきたポートの違和性が言われはじめたのである。

そして昭和51年10月から、ポートの性能維持を図るための中間検査が業界の努力目標となり、昭和53年4月からは制度が強化され規定化されていった。このため各競走場ではポートの重量を一定の増加範囲内に維持しなければならなくなった。そこで、ポートの乾燥室が設置され、艇庫内に換気扇を設置するなどの改善が行われ、とくに住之江、三国、下関各競走場に専門の乾燥室、熱風機等が設置されるところとなった。

(2)競技部の組織と有資格者の配置

右の図1.2は、競走開設当時の実施規程(例)及び現行(昭和58年実施規程(例))に示されている競技部の組織図である。

これを比較すると大きな変化としては、整備の重要性が認識され、創設当時管理委員の指揮下にあった整備員が整備委員となっていることがわかる。

しかしながら、当初の実際の競技部組織は図3に示すとおりのものであった。ここに引用した組織図は、昭和27年5月19日開催の第1回連絡協議会で決定された執務要領に示されているもので、大村初開催の経験をふまえて作成さ

図1

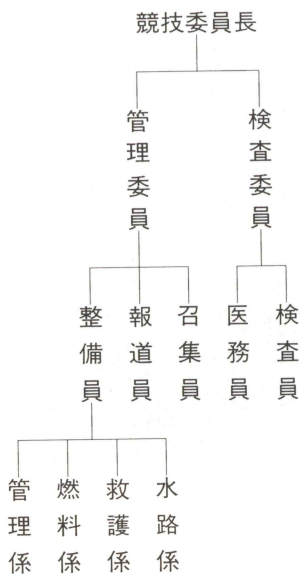


図2

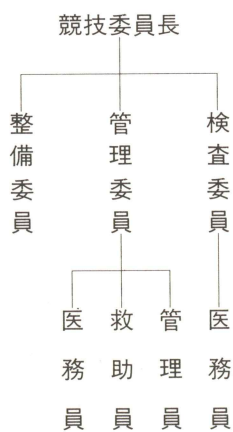


図3

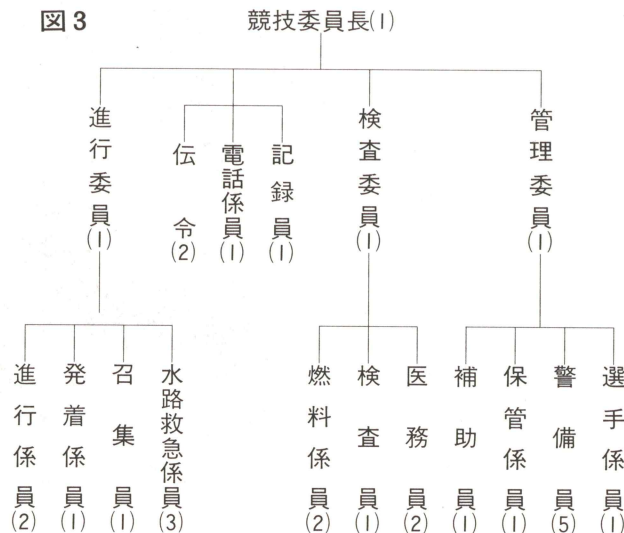
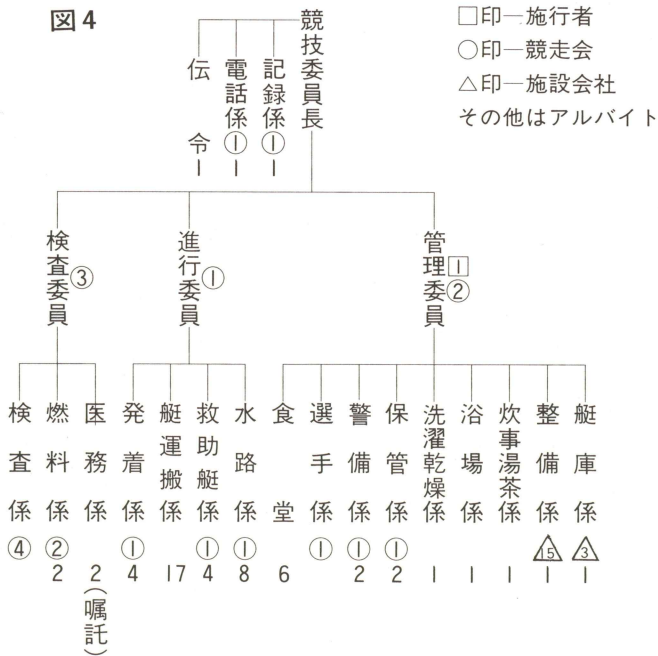


図4



れたものだけに当時の実情に最もよく合った組織であったと思われる。

執行委員の業務はのちに詳述するが、開設当初は計画どおりレースを進行することが最大の課題であったのである。

開設当初はポート、モーターの性能は悪い、選手の技量も低い、整備員も検査員もモーターのことをよく知らない、さらにポート、モーターの所有数が少ないといった条件が重なっていたため、所定の時間に全艇を揃えて出すことは大変難しいことであった。そのためレースの進行をつかさどる進行委員の業務は極めて重要であったのである。

また、整備員がその業務の重要性にもかかわらず“係員”となっている理由としては、開設当初ポート、モーターについてはオープンオーナー制をとるとされていたため、整備はオーナー側の業務であり、執行委員としての整備は極く軽微なものと考えられていたとも推察される。

競技部の組織を実施規程(例)で見ると、整備員を整備委員として検査委員、管理委員とともに競技部運営の3本柱となったこと以外に大きな変化はないが、その業務内容はその時代、時代の機器の開発、ポート、モーターの性能向上、選手の技量向上等により大きく変化してきている。

以下、昭和32年に連合会がまとめた人員配置表を中心に有資格者の配置組織の変遷を述べていくこととする。

●管理委員及び補助員

昭和32年の人員配置表によれば、管理委員のもとには9係38名が配置されている。各地競走場によって多少差はあるが、その後整備係が指揮下から抜けたものの新たに救助艇係、艇運般係、選手宿舍係等が加わり、管理委員が指揮掌握する範囲が広がっているのが一般的である。

各係の業務は乾燥室、給湯設備、洗濯機の採用、食堂の効率的な運用などにより業務が簡略化された面もあれば、モーターボート競走の発展に伴い報道関係者が競技部に出入りすることが多くなるなど新たな業務も広まりつつある。

●進行委員及び補助員

昭和27年、第1回連絡協議会で制定された執務要領によれば、「進行委員は選手の出走召集から、競走終了後のモーターボートの収納までの競技進行の指揮と水路の管理救急にあたる。特に審判委員、投票委員と連絡を密にし、全般の運行状態とにらみ合せながら競技の進行を規制する。」となっている。

つまり、進行委員は競技施行の全責任を負っていたのである。この業務を遂行するために水路係、救助艇係、艇運搬係、発着係、召集員等の補助員が配置されていた。

これらの補助員のうち水路係の業務は、①競走開始の2時間前までに所定コースの設定をすること、②コース内の障害物、浮遊物等の除去、③マーク、その他の器材器具の管理であったが、これらはいずれも常設コースでは必要のない業務であり、また発着係の①所定時間までに出走態勢を整える、②服装、装備の点検、③準備、出発、帰着の指示等の業務は、昭和40年頃から漸次機械化されていった。また、艇運搬係の業務も繫留機やボート昇降装置の開発により係員が縮少されていったことから、進行委員の業務は著しく簡略化されたのである。

このため、各地競走場の実情により実施の時期と内容に差はあるが、昭和40年頃までには艇運搬、掃海、救助艇の各係を管理委員の指揮下に統合、召集から出走までの指示の機械化をはかるとともに進行业務を競技委員長の直轄業務とし、進行係を配することで組織の簡略化が図られた。

●検査委員及び補助員

検査委員とその補助係である検査員は、業務的にも組織的にも最も大きく変化し、かつ競走の近代化とともに重要性を増していった分野である。以下は検査委員及びその補助員、さらには有資格者の配置、ボート、モーターの検査等についての概略である。

○草創期の検査委員及び検査係

草創期の検査業務の内容についてはすでに述べたとおりであるが、検査委員の補助員に検査係がいて、実務はこの検査係が行っていた。

検査係は登録または公認といった資格は必要としなかったが、ボート検査係は小型艇作製の経験者、モーター検査係は自動車整備の経験といったふうにボートやモーターに関する知識、技能を十分に有する人々で構成されていたという。

この検査係が実務を担当し、検査委員は検査係の報告に基づいて判断を下すという執務体制がとられたのは、各地競走場の実情によっても相違はあるが、およそ昭和35.6年頃までと言われている。

●公認検査員制度

審判員が当初から登録制をとり、モーターボート競走全般についての基本的知識と相当の専門知識を有したのに対し、検査員はなんら資格を必要とせず、そのため検査委員検査係ともたとえボート、モーターに関し専門知識や技能は持っていたとしても、モーターボート競走について、あるいは競走艇や2サイクルエンジンについての知識はほとんど持ち合せていないというのが実情であった。

一方、競走を開始してみると大部分の選手はまったく整備ができぬばかりかニードル調整さえ知らない。これに加えて検査員、整備員も2サイクルエンジンに関する知識や技能に乏しいとあって、競走を行うに当ってモーターの始動さえままならないという有様であった。

連合会はこの事態に対処するため、昭和27年10月21日開催した第3回連絡協議会で検査員、整備員を公認制として知識と技能の向上、並びにその権威の確立を図ることを決め、翌28年4月1日以降のレースに公認検査員2名の配置を義務付けた。

同連絡協議会における会議資料は、検査員、整備員の公

認制度制定の理由を次のように述べている。なお、この検査員の公認制度は昭和37年の競走法改正で検査員の登録制がしかれたためそのまま登録制度へと引き継がれた。

検査員 整備員の公認制度制定の件

検査員及び整備員に対しては従来その資格上別段の制限を加えていないが、その職能は極めて重要なものであり、レースの円滑なる進行と完走を期しレース前の不正防止等のためには一定水準の技量の確保と自己の職分に対する強い自覚とが要望されるので、

- 1 選手、審判員に準ずる資格検定制度を設けこれに合格した者に連合会公認の資格を附与し、その資質の向上を期する。
- 2 競走開催に当っては、必ず特定数の有資格検査員及び同整備員を置くようにする。

●有資格者の配置

有資格者の配置ではまず、昭和28年4月1日から公認検査員2名の配置が義務付けられ、登録審判員6名、公認検査員2名のいわゆる「6：2制」が目標として掲げられた。

さらに昭和34年には、これの理想的配置として「6：4制」が打ち出されたが、登録審判員の配置がなかなか思うように進まないこともあって、同じく34年に当面の実行可能な目標として「4：3制」の達成が決められたのであった。

これは翌35年から連合会の検査員養成が開始されたことも手伝って、昭和40年には登録検査員数についてのみは必要数への達成をみることとなる。しかし一方の、登録審判員の充員配置が遅れたため目標はそのまま据え置かれ、昭和43年の「4：3制」達成を見てのち、終局の目標であった「6：4制」を改めて掲げ、昭和46年にこれを達成させたのであった。

競走会別公認検査員数の推移は次表のとおりである。

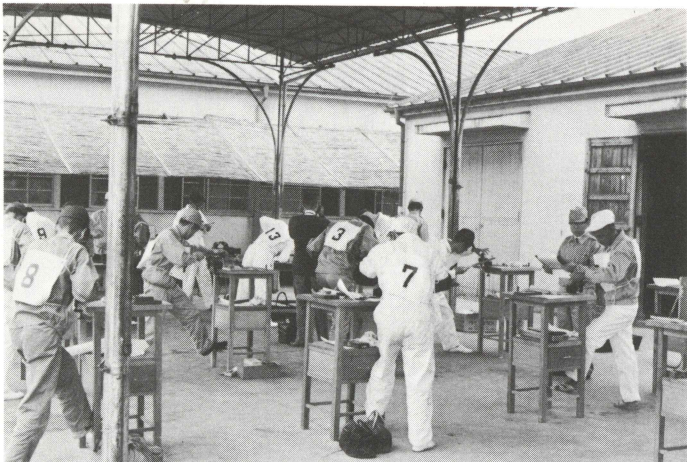
検査員の推移

競走会名	年度		初開催時	30	35	40	45	50	55	57
	群	馬								
群馬	馬		2		6	8	9	7	10	10
埼玉	玉		5	4	6	6	17	17	19	17
東京	京		24	14	19	28	28	28	29	30
神奈川	奈	川					3	1	1	
静岡	岡		0	6	5	3	5	5	5	6
愛知	知		0	3	3	8	9	8	12	15
三重	重		2	2	2	3	2	5	5	6
福井	井		2	2	2	4	7	9	13	12
滋賀	賀			1	1	3	6	4	6	6
大阪	阪			2	7	9	12	14	13	13
兵庫	庫		1	2	2	3	9	11	13	15
徳島	島		0	3	2	8	9	8	12	12
香川	川		0	3	2	6	8	8	8	8
岡山	山		0	2	2	4	6	9	10	8
広島	島		4	5	5	5	7	6	13	11
山口	口		0	2	4	11	18	17	17	16
福岡	岡		3	11	9	17	21	23	22	22
佐賀	賀		2	3	4	6	8	8	7	7
長崎	崎		0	2	2	3	8	8	8	8

●整備員の資格制度

整備員は検査員同様、開催当初からその業務の重要性が認められ、検査員とともに昭和28年から公認制度がしかれていた。しかしその所属するところが施行者、もしくは施設会社であったため地方公務員法との問題、身分上の問題等があって、昭和35年にはついに公認制度の廃止を余儀無くされる。

こうして整備員は再び“無資格時代”へと戻るのであるがそうしてみると整備に関する知識、技能の面で、また資質の面で、好ましからざる人物が業務につく可能性も出てき



▲整備競技大会(昭和39年・多摩川)

て、以後業界関係者はこの問題に頭を悩まされることとなった。しかし昭和40年代に入り、モーターボート競走の売上、運営がともに軌道に乗ってくると同時に、これら整備問題に関する理解も深まってきて、モーターボート競走連絡協議会が整備員制度のあり方を競技運営専門委員会に諮問、同委員会の答申を得て1、2級整備士制度をしく。以後、整備士の資格を有しない者は整備作業を執務することができないことになっている。

●ボート、モーターの性能維持

モーターボート競走を公正、安全、かつ円滑に行うにはボート、モーターの性能が安定している上、その性能の均一化が図られていることが重要である。

近年では登録時の性能を維持するため多くの手段が講じられ、使用期間も1年間という短期間になっているが、競走開設当初は思うように売上があがらなかったこともあって、老朽化したボート、モーターもそのまま使用されていたのである。

当時の状況につき昭和31年10月25日発行の会報70号は、「ボート、モーターの現状と登録更新について」と題する論文の中で次のように述べている。

昭和27年4月大村競走場をはじめとして、現在24の競走場で連日競走が行われておりますが、初開催当時に購入したボート、モーターで2年あるいは3年もの長い間同じボート、モーターで変化のない単々たるレースを実施していて、甚しいものでは、4年以上にもなる老朽化した廃品同様のものを小手先の小細工整備で一時を糊塗するような整備をなして、無理矢理競走に押し出しているのが現状であるようです。

登録更新検査を実施した結果により競走場は好ましくない理由を申し述べると、売上成績が低くて新艇新モーターの購入予算が無いので致し方ないと簡単に片付けているようであるが、さらに1年2年経過したのちには、どうなるかと憂慮しているのは筆者一人だけであらうか。

売上成績を向上せしめるについてはいろいろの方法施策を練って、行い果てているはずで唯一つの方法としては、新艇、新モーターによる進歩性に富んだレースの実施以上にはないものと確信する。
(以下省略)

この文中に見られるとおり、登録更新の焼印が押せないほど水を含んだボートもあった、あるいは航走中のボートの底板がめくれて沈没するなどの事故もあったようである。

連合会は、よりよいレースを行うため使用期間の短縮と登録更新基準の強化を図る一方、新登録のモーターの性能安定と均一化を図るため、部品検査を行うなどさまざまな処置を講じてきた。

ボート、モーターの検査内容の推移は大要次のようなものであったが、この表からもわかるとおりボートの使用期間が1年に短縮されたのは昭和33年、モーターの使用が1年間に短縮されたのは昭和42年のことである。

モーター検査内容の変遷

年 度	モーター 種 類	性 能 合 格 基 準			内 部 検 査	摘 要	備 考
		航走タイム	加速タイム	圧 縮 圧 力			
30 ～ 31	ヤマト 28型 キヌタ B 25型	18.0秒以内		120 L B 以内		航走タイムは直線 300m間のタイム	
32	ヤマト 30型 キヌタ B 30型	17.5秒以内		120 L B 以内	抽出検査	タイム、圧縮圧力が 基準以内に達しない ものは不合格	
33	ヤマト 30型 キヌタ B 50型 キヌタ B 35型	17.0秒以内		ヤマト 110±7 L B キヌタ 100±7 L B	抽出検査	登録の日から起算し て2年以上経過した ものは登録しない	
34	//	16.8秒以内		//	外観並びに外部動作、 構造検査の強化	ボート、モーター登 録及び更新検査必携 を作成し検査の強化 画一化をはかる	
35	ヤマト 60型 キヌタ B 35型	//	7.5秒以内	//	更新検査は全機分解 検査を実施 新登録は抽出	直線70m間の加速タ イムを計測する 計測器具の整備強化	
36	ヤマト 60型 キヌタ 40型	//	//	//	//	//	
37	//	16.6秒以内	//	8 ± 0.5 kg / cm ²	//	圧縮圧力の計測値を メートル制に切替え る 整備作業場及整備器 材の基準制定	
38	ヤマト 60型	標 準 型 20.0秒以内	消 音 型 20.5秒以内	//	内部検査基準の強化	加速タイムと直線航 走タイムを一括測定 し合理化をはかる 部品検査実施	

年 度	モーター 種 類	性 能 合 基 準			内 部 検 査	摘 要	備 考
		航走タイム	加速タイム	圧 縮 圧 力			
39	ヤマト 60型	標 準 型 20.0秒以内	消 音 型 20.5秒以内	8 ± 0.5kg / cm²	エアーマイクロ及び クランクケース平行 度測定器具使用	内部検査器具の整備 強化 整備規程の全国統一	モーター 1 年制実施指 導住之江、 浜名湖 1 年
40	ヤマト 60型 ヤマト 65型	//	//	ヤマト 8.2 ± 0.5kg / cm²	新モーター抽出・更 新モーター・エアー マイクロ・クランク ケース内径	性能検査実施せず登 録規格上の検査 更新検査は従来どお り	蒲郡モータ ー 1 年制と なる
41	ヤマト 65型 ケニッヒ FC 型	//		ヤマト 8.2 ± 0.5kg / cm² ケニッヒ 11 ± 0.5kg / cm²	//	本年度末で部品検査 制廃止他同上	モーター江、 琵琶、三、宮 他は 1 年制 実施
42	ヤマト 65型 K B - 1 型	//		ヤマト 8.2 ± 0.5kg / cm² K B 11 ± 0.5kg / cm²	新モーター抽出・更 新モーター・クラン クケース内径・平行 度・シリンダスリー フ外径	登録規格上の検査 更新モーター検査強 化	モーター 1 年制実施
43	ヤマト 65型 K B - 1 型 K B - 2 型	//		//	//	//	
44	ヤマト 65-B 型 K C - 2 型 K B - 2 型	//		//	//	//	
45	ヤマト 70型 K C - 2 型 K B - 2 型	//		//	//	//	
46	ヤマト 70型 K C - 2 型 K B - 3 型	//	C 級モータ ー標準型 18.0秒以内 消音型 18.5秒以内	//	抽出検査	登録規格上の検査	
47	ヤマト 70型 K C - 2 型 K B - 3 型	//		//	//	//	
48	ワールド 80型 ヤマト 70型 フジ K B - 3 型	//		ワールド 80型 8.5 ~ 10.0kg / cm²	//	//	
49 └ 50	ワールド 80型	//		//	//	//	

年 度	モーター 種 類	性 能 合 格 基 準		
		航走タイム	加速タイム	圧 縮 圧 力
51 └ 54	ワールド 80型 ワールド 80-SIB 型	C 級、D 級ボートを 使用する場合 ● B 級モーター 標準型 7.5秒以内 消音型 7.7 // ● C 級モーター 標準型 7.3秒以内 消音型 7.5 // B 級ボートを使用する 場合 ● B 級モーター 標準型 7.3秒以内 消音型 7.5 // ● C 級モーター 標準型 7.1秒以内 音型 7.3 //		80型 8.5 ~ 10.0kg / cm² 80-SIB 型 8.2 ~ 9.7kg / cm² ※上・下気筒の差 は 0.5kg / cm² 以内
55 └ 58	ヤマト 101型 ヤマト 102型 ヤマト 104型	C、D 級ボートを 使用し C 級モーターの場合 標準型 7.3秒以内 消音型 7.5 //		8.0 ~ 9.5kg / cm² ※上下気筒の差は 0.5kg / cm² 以内 ※温間時に測定

ボート 検査内容の変遷

年度	検 査 要 領
30 └ 31	老朽化したもの、破損、腐蝕、漏水の甚だしいもの、各部寸法、構造及び滑走面に凹凸があり、競走に不適格なものの排除指導する。
32	滑走面の凹凸及びネジレは 3 mm 以下で、しかも船底の勾配は左右均等であることを数値で表示し、不適格なものは不合格とし、検査範囲の強化をはかる。検査基準の作成。
33	(1)ボート計画図面と実際との照合強化。 (2)最大幅及び重量の上限を限定統一する。 (3)主要構成部材の交換を禁止する。 (4)登録の日より起算して 1 年以上経過したものは、原則として検査の対象より外し、ボート 1 年制の実施強化。
34	ボート、モーター登録及び登録更新検査必携を作成し、検査方法の画一適正化を強化する。
35 └ 36	滑走面の凹凸及びネジレは 2 mm 以下で、船底左右勾配の角度誤差は ± 1° 以内であること及び各部構造部材の精度検査の強化をはかる。

37	FRP競走用ボートの開発により、FRP競走用ボートの検査基準を制定し、この基準に則り検査要領も強化する。
38	ボート性能向上型式の標準化をはかるため、型式承認を計画する。
39 └ 40	従来通り検査強化。(40年度は全国 1 年制に踏切った)
41 └ 45	登録検査は規格に定める検査とし、実施場所を現地競走場とする。
46 └ 50	計測個所を最大幅と重量にした。(全艇)
51 └ 53	// (//)、中間検査を努力目標とする
54 └ 57	// (//)、中間検査を規程化する

(3)選手管理の変遷

選手管理について連合会は、昭和27年 6 月 3 日の第 1 号「他の範となれ」にはじまる“選手に告ぐ”をもって、その時代、時代の要望を強く訴え、率先努力してきたのであるが管理そのものの方向を明示したものとしては昭和28年開催の「審判長競技委員長協議会」における議決事項に、『管理は嚴重に指導方法はなお一層懇切であるよう各競走会において注意する』とした“選手係”の項目が見られる。

続いて昭和28年10月 7 日、第 1 回競技委員長会議が開かれて、「選手管理」はより具体的に示されることとなったがその主な内容は“規則正しい生活をせしめ、遅くも10時には就寝せしめる”、“他との隔離を充分に行い……”、などというものであった。さらに同月20日には“選手に告ぐ”をもって、管理下にある選手の外出を禁止した。

しかし、当時はまだ“管理”、というにはいささかゆるやかな面もあり、そのためかともすれば羽目はずしがちの選手も出てくるなど、連合会としてはさらに管理の内容を強

化していかにざるを得ない情勢が続いた。そして昭和31年12月1日、「モーターボート選手管理規程」が制定され選手管理は抜本的に見つめ直されることとなったのである。

この規程は、競走開催に伴う選手の管理について定められたもので、その目的は選手を外部圧力から完全に隔離し擁護して秩序ある生活を送らせ、これによって心身両面にわたって全能力を発揮してもらおうというものであった。

以来、選手管理は他公営競技には見られぬほどの厳しさと秩序を保ち、昭和30年代終り頃には一応の基礎が確立されるに至った。このため昭和39年11月6日には、上記管理規程も選手の自主性尊重を柱に必要な最小限の項目にとどめるとの簡略化が実施されたのであった。

その後、昭和45年を迎え競技運営全般が見直されて、全国統一事項が決定されると同時に、選手管理についても従来の規程にはなかった細かな問題点も検討され、統一事項として決定された。

●救急体制

モーターボート競走における救急体制の第一に救助艇があるが、これについては各地競走会が昭和30年代に入った頃からレジャー用ボートを利用したものを逐次導入していた。しかし連合会は、救急体制を根本的に確立するためにはまず関係者の意識改革が必要と考え、昭和34年7月に第1回競技委員長講習会を開催して、医師及び看護婦による救急法の講義と実習を行ったのである。だが各地の実情はこれに伴わず、救急要員の資質向上、救助艇、医師の配置などといった救急体制の改善はなかなか思うようには進展しなかった。

しかし、昭和37年「救助艇並びに救助艇要員の基準」が制定されるに及び、事故等に対する機動性も高まり、救急処置もより適切となるなど“人命尊重„にますます力が入れられていくこととなった。

“基準„の内容は以下のとおりである。

救助艇並びに救助艇要員の基準

1. モーター	機関の種類：船外機、船内機いずれでも可 出力：40馬力以上 始動方法：手動または電動 コントロール方式：前進・中立・後退ができるもの 速度：40km/H以上
2. ボート	ボートの種類：ランナバウトタイプで安定性があり引波のたたないもの 全長：4メートル以上 最大幅：1.5メートル以上 最大深さ：0.5メートル以上 座席定員：3名以上
3. 救助艇要員	資格：救助法、応急手当法、止血法、人工呼吸法、通信、結索等について必要な訓練または講習を受けた男子。救助艇要員の定員は2名とし、内1名は競走会職員または上記資格を有するものとする。
4. 救助艇の隻数：2隻	なお、救助艇の改造または、新艇（モーター購入を含む）の購入を完了するまでの猶予期限は昭和37年6月30日までとする。

その後、昭和42年9月に連合会は全国各地の救助艇要員の資質向上を図るため、本栖研修所において講習会を実施した。内容は救急処置法、救急法、モーターの整備点検法さらには連合会が製作したモデル救助艇を使っでの救急実務などといったもので、救助艇要員の技量向上と人命尊重

意識の昂揚に大いに効果を上げた。

昭和40年代も終り近くなると、ボート、モーターの改良が進み選手の技量も向上して、モーターボート競走はますます熾烈化していく傾向にあった。そのため救急体制も、これら実情に即すべきであるとして昭和49年6月、「救助艇並びに救助艇要員等の基準」は改正された。

こうした業界挙げての救急体制確立の気運の中で、各競走場は新型救助艇や救急車までも導入するなど、それぞれ着実にその救急体制を整えていったのであった。

引続き昭和50年代に入ると、競走の熾烈化はより高まりそれとともに選手の人身事故も漸増の気配を見せはじめる。「人命あつてのモーターボート競走」を標榜する連合会は、この徴候に対しいち早く次のような綿密なる救急体制をしくことを提唱、以後これの実現に全力を傾注していった。①救急車の車種及び種類、②救急車の積載器具、③救急指定病院、④競走開催に伴う緊急病院の受入体制及び医師の確認方法、⑤医師及び看護の委託、⑥救助訓練の状況、内容、⑦救助艇の仕様、⑧救助艇の携帯用具、⑨救助艇要員の構成及び資格

全国選手宿舍実態調査結果一覧表

調査項目		競走会		群馬	東京		静岡	愛知	三重	福井	滋賀	大阪	兵庫	岡山	広島	山口	徳島	香川				福岡			佐賀			長崎			
		競走場		桐生	多摩川	江戸川	平和島	浜名湖	蒲郡	常滑	津	三国	琵琶湖	住之江	尼崎	児島	宮島	徳山	下関	鳴門	丸亀			若松	芦屋	福岡	唐津		大村		
		宿舍名		つるや旅館	選手宿舎	選手宿舎	選手宿舎	新大村旅館	健碧寮	半田寮	さちなみクラブ	九頭竜荘	スポーツ会館	選手宿舎	選手宿舎	ボート会館	大野屋旅館	選手宿舎	選手宿舎	ボート会館	トキワホテル	獅々友旅館	金波旅館	興亜館	選手合宿所	選手合宿所	選手合宿所	梅家旅館	常盤旅館	水上旅館	選手宿泊所
		経営管理別	競走会委託 全面委託	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
従業員	調理人中	14	18	17	35	25	25	12	14	26	316	23	12	25	14	15	17	16	15	14	23	15	63	44	26	13	24	14	14		
収容人員		50	85	50	40	46	49	53	48	40	100	42	52	41	40	40	40	42	45	35	21	30	40	75	60	26	30	23	47		
一人当りの広さ(畳)		2.2	2	2.1	2	2.5	2.4	2.9	2	1.8	ベット	1.5	2	2.2	2	2.5	2.4	2.1	2.3	2	2.4	2.3	2.2	2	2	2	2	2	2		

昭和50年代に入ってから平和島、江戸川合同宿舍（以上50年）、丸亀（56年）の宿舍などがある。

●選手宿舍

モーターボート競走が試練の草創期を経て次なる“拡大„期へ向う頃ともなると選手総数も急増し、そのため選手の管理ということが改めて見直されるところとなり、昭和31年には「選手管理規程」が制定された。その中で選手宿泊所については、次のような厳しい規定が設けられている。

第3 選手宿泊所
1 選手宿泊所は、選手と外部との接触を完全に断ち、十分に休養をとり得るよう配慮しなければならない。選手と一般外来者が同宿することは禁止する。
2 宿泊所は常に火災、盗難予防に万全を期し衛生、清潔、整頓に留意しなければならない。
3 宿泊所の従業員に対しては、管理の趣旨を十分理解させ、公平、親切誠意をもって選手に当らせ、外部に対する機密の保持秩序、風紀の維持に注意させなければならない。

この規定では直接的に専用選手宿泊所の建設を求めているが、それでも当時の業界内外の情勢からしてその必要性は日々高まっていった。そして、昭和31年の下関、32年の徳山、33年の三国、児島、36年の戸田、38年の鳴門、というように各競走場がこれを実現していったのである。

しかし、これら選手宿舍の実態については種々の風評もあり、連合会はこれを把握するとして昭和33年、選手に対しアンケート調査を行った。内容は宿舍の環境、食事、寝具、娯楽施設等細かい項目にわたるものであったが、このアンケートの結果を見て連合会は、選手からの意見と断わりながらも諸々の“選手宿舍の改善”を要望した。

ところが昭和38年を迎えると再び選手宿舍における不祥事が相次ぐこととなり、またもや連合会は“実態調査”を行うことになる。結果は前頁のようなものであったが、これをひとつの参考に翌39年には「モーターボート選手管理規程」も抜本的に改正され、宿舍のよりレベルアップが図られるところとなった。

これを契機に各地競走場で実施された選手宿舍の建設は競走場自体の施設改善とも歩調を合せ、木造から鉄筋コンクリート製へ、和式から洋式へとその様相を変えていったが、これは昭和41年に完成した近代的建物、本栖研修所からの影響も大であった。

その後モーターボート競走が予想を超える発展をとげていくにつれ、選手宿舍もますます近代化され、居住性を重視したものへとレベルアップされていった。

(4)日本選手会の共済制度

「日本モーターボート選手会」は、昭和35年10月29日に社団法人として設立認可された。

一方、選手災害補償制度に関しては連合会が従来よりその運営を行っていた。ところが昭和35年3月10日、常任理事会で「選手災害補償納付金納付規程」の廃止が決定され、

連合会は選手災害補償制度の運営から手を引くこととなった。そこで引続きこの問題は、「災害補償事務の取扱いは、直接利害関係にある選手会もしくは施行者協議会において行うべきである」との方針のもとに選手会、施行者協議会の手にゆだねられ、両者間で協議が続けられていった。

その結果、昭和35年度末に至り両者の合意が成立、“昭和36年度以降の選手災害補償保険事務の取扱い”についてはこれを日本選手会で行う、ことが決定された。つまりは、本来あるべき姿に戻されたと言ってよかろう。

かくして、日本選手会の「会員共済規程」時代はその幕を開けた。

現行災害補償の概略(昭和58年現在)

1. 療養給付	(1)療養給付金	5 年間まで本人負担額支給			
	(2)歯科補てつ科	5,000円／1 本			
	(3)入院付加金	支給金額×入院日数			
		傷病区分	入院 1 日 当り 額		
		公 傷 A	5,000円		
		// B	4,500円		
// C		4,000円			
	私 傷 者	1,500円			
	(4)看護料	実費			
	(5)差額室料	5,000円／1 日			
	(6)家族招致旅費 家族滞在費	旅費実費＋8,000円／1 日			
2. 休養給付	(1)休養給付金	支給金額×休養日数			
3. 傷病年金		区分 等級	第 1 級	第 2 級	第 3 級
		公傷 A	420万円	372万円	328.5万円
		// B	378 //	334.8 //	295.65 //
		// C	336 //	297.6 //	262.8 //
		私傷病	126 //	111.6 //	98.55 //
4. 廃疾給付	(1)廃疾年金	別表 1 及び 同 2 により支給 する……省略			
	(2)廃疾一時金	同上……省略			
5. 退職給付	会員共済規模の別表 3 に定める額……省略				

6. 結婚給付	20,000円		
7. 分娩給付	会員	20,000円	会員の配偶者 10,000円等
8. 罹災給付	火災の場合	家屋の全焼	500,000円
		// 半焼	500,000円
	水震その他	// 流失	500,000円
		// 全壊	300,000円
		// 半壊	200,000円
		// 床上侵水	100,000円
9. 遺族給付	会 員	業務上 30,000,000円	+埋葬料100,000円
		業務外 10,000,000円	
	会員の配偶者、子、父母 50,000円		
10. 特別給付	選手登録更新検査不合格(登録規則第19条4)となり 退会したとき 300,000円		

以上、競技部運営の概略を見てきたが、その変遷はまさに試行錯誤の歴史であり、不断の改善の歴史であったと言ってよかろう。

連合会は、昭和27年5月19日に開催された第1回連絡協議会の席で大村初開催における競技部運営を振り返って、「……3日間を通じて大過なく運営し得たのは人力というよりは全く天祐と言うべきである」と述べている。

この反省こそは競技部運営改善の原点ともなっていくのであるが、それにしても競技部は審判部と共に競技運営の両輪でありながら、観客の目にはふれないという裏方でもあるため、“ファン優先”の精神から改善の立ち遅れを余儀なくされてきた。

競技部の運営といえば選手、検査員、整備員など10を超える職種の人々が、各々の立場でモーターボート競走のなんたるかを理解し、専門の知識や技能を身につけていること、性能の良いボート、モーターを必要にして十分な数だけ確保すること、さらには施設設備の合理化を図ること、などといったことの総合力によって行われていくものである。しかし草創期の競技部では、人的面で考えてみても選手、検査員、整備員等いずれもモーターボート競走に関して何らかの教育を受けたという人は極く少数であり、艇運般や燃料係、洗濯乾燥係、炊事湯茶係、保管係、艇庫係とい

った人々はその大部分が特別な教育など一切受けていない臨時傭員、アルバイトで占められていた。したがってこれらの人々を改めて教育するということは、その雇用形態からしても大変に困難であった。

また、ボート、モーター等の器材面では、売上不振による経済的理由から所有数も少なく、使用期間が2年、3年と長かったためもともと性能の良くないボート、モーターの性能はさらに低下するという始末。加えて施設の改善は観客関連施設に重点が置かれたため、観客に直接関係のない競技部内の施設は、その改善もなかなか手が回らないという状況下にあった。

このため競技部運営は困難を極めたのであるが、これら悪条件のもとでなんとか運営されてきたということは、ひとえに関係者の創意工夫とモーターボート競走に対する熱意によるものと言えよう。

競技運営の近代化が本格的に行われるようになるのは昭和40年代に入ってからで、昭和40年の戸田競走場の再開、43年の本栖研修所の整備棟の完成、浜名湖をはじめとする一連の競走場移転等が契機となって施設設備の近代化が促進されることとなる、一方モーターボート競走の急激な発展とともにスタンドが狭溢となりこれを増設するため競技部を移転させる競走場が相次ぐなどして、競技部内の近代化も昭和44.5年から一気に実現へと向ったのであった。

その後、昭和49年の競技規程の改正により待機行動時間が3分間から2分間へと短縮され、同時に申し合せによる1分前以前のスロー禁止も解かれたことから、出走ピットの位置を変えた競走場が多くなり、その関係もあって昭和49年頃から競技部の位置を変える競走場が出はじめ、その移転とともに超近代的な施設設備を持つ競技部も出現するのである。かくし、競走開設当初から近代化が遅れがちであった競技部も、他の施設、設備に歩調を合わせるに至り、運営そのものも次代へのステップを大きく踏み出したのである。