モーターボート競走30年史

競技規程篇

総論

はじめに …… 2

競技規則の誕生
昭和27年3月18日

1. 競技規則制定に至る経緯 …… 7
2. 制定当時の競技規則 …… 9

全面改正へ
昭和29年4月1日

1. 改正に至る経緯 …… 25
2. 当時の競技規則に関する通達 …… 26
3. 改正の手順と重点(経験を生かし実務的な規則へ) …… 30
4. モーターボートレース必携改訂版 …… 31

3秒ゾーンめぐって再び全面改正
昭和32年4月1日

1. 全面改正以後の競技規則に関する通達 …… 47
2. 再改正に至る経緯(選手の技量向上、観客の目も厳しくなって) …… 47
3. 認可された改正「競技規則とその解説」 …… 51

二重針大時計の出現による一部改正
昭和34年6月11日

1. 二重針大時計考案さる …… 67
2. モーターボート競技規則の一部改正 …… 67

スタートゾーン変更(1.5秒)で一部改正へ
昭和34年11月1日

1. 昭和34年当時の状況(内部体制確立の機運盛り上がる) …… 69
2. スタート事故多発に防止対策展開 …… 69
3. 改正に至る経緯 …… 70
4. 改正条文 …… 71

競技規程の制定
昭和36年4月1日

1. 「経験」のすべてを投入した改正 …… 74
2. フライング返還是非をめぐる大論争 …… 74
3. 当時の業界の状況 …… 77
4. 制定に至る経緯 …… 78
5. 新しく制定された「競技規程とその解説」 …… 81

スタートゾーンさらに変更(1秒へ)で一部改正
昭和42年4月1日

1. 競技規程に関する当時の通達 …… 95
2. 再びスタートゾーン問題 …… 96
3. 「一部改正」成る …… 98

スタート進入めぐる一部改正
昭和45年6月1日

1. 業界の状況 …… 101
2. 一部改正に至る経緯 …… 102
3. 競技規程の一部改正認可 …… 106

競技運営スピードアップのため一部改正
昭和49年11月1日

1. 競走運営の態様の変化に伴って改正 …… 110
2. 改正競技規程について …… 113

判定基準作成による一部改正
昭和56年11月1日

1. 改正に至る経緯 …… 116
2. 判定基準を作成 …… 119

1 総論

競技規程篇

はじめに

競技規程は、モーターボート競走法施行規則に連合会が定めるべき規程、基準として列挙された規程の一つであるが、モーターボート競走法に基づくすべての競走はこの規程に従って実施することが義務づけられている極めて重要な規程である。

同規程の内容は、競走法が競走の実施にあたって最も重要な眼目としている〝競走の公正かつ安全な実施〟を精神として、選手の競走に臨む心構えから航法の細部にまでわたり、こと細かに規定した競走のルールブックであり、審判規則である。

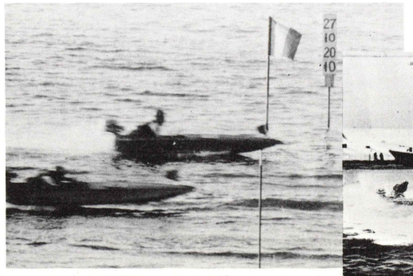
施行者は、競走の実施にあたり競走の施行に関する一切の事項を網羅したモーターボート競走実施規程を、条令または規則として定めることが義務づけられている。本来、同規程には競走の公正かつ安全な実施に関する事項として〝競技に関する規程〟も入れるべきであるのだが、競技の実施に関する事項は著しく技術的、専門的なことであるばかりでなく、全国を通じて統一的に規定すべき事項であるため、各個の施行者が実施規程の中で定めるのは不適当であった。

このため、競技に関する規程(競技規程、実施検査規程)については連合会が定めることとし、実施規程には連合会の定める規程により競技を実施するとしたものである。

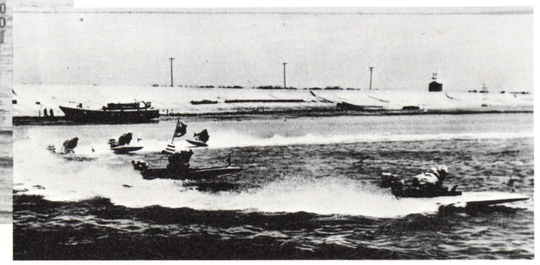
昭和27年3月、連合会は総力を結集して競技規則(昭和36年の改正から競技規程)を制定、以来今日まで常にその時代、時代に最も良く適合した競技規程とするために幾度も改正を重ねてきた。

競技規程は、その時代の選手の操縦技量とボート、モーターの性能に密接に関連しているばかりでなく、水上施設、審判機器、投票業務等々とも深い関連があり、かつ、投票によって結び付けられたファンと競技との間にあって、競技を裁くルールとして両者の接点にあるという性格をも有するため、時代に応じて各種の要請によりその内容を変えてきた。その意味では、競技規程の変遷は競技運営の歴史であることはもちろん、モーターボート競走の歴史そのものとも言える。

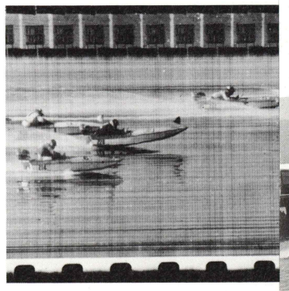
このようなことから、競技運営篇の編纂にあたっては、他の競技運営に関する事項とは別に、競技規程の変遷をでき得る限り詳細に記録することとした。



▲スタート(昭和27年 大村)



▲2マーク旋回(昭和28年半田)



▲スタート(昭和33年大村)

1．競技規則の制定

モーターボート競走法に続いて、昭和26年7月9日付で同法施行規則が公布され、その日から施行された。

同規則には、連合会の定めるべき規程、基準として、「競技に関する規定」をはじめ各種の規程、基準が列挙されているが、この頃、連合会は未だ設立されておらず、草創期篇で述べたように、のちに銀座派、歌舞伎派と呼ばれる2つの設立準備会がそれぞれに設立準備を急いでおり、各種の規程、基準も独自の案を作成中という状況であった。

競技規程は、各種の規程、基準の中でも特に重要な規程であり、競技としてのモーターボート競走の形態を決める規則であるから、どちらの設立準備会でも早くから検討を進めており、昭和26年の秋頃には一応の案がまとまっていたという。

しかし、この当時モーターボート競走の知識を持っている人といえば、アマチュアとしてモーターボート競走にかかわりを持つごく少数の人々であり、参考になる規則といえば(財)舟艇協会競技委員会の「船外機艇競走規則」のみという状態であったから、公営競技としてのモーターボート競走競技規則を作成するとはいっても、実際はアマチュアレースの規則を他の規程、基準とのかかわりの中でいかに整備するかにかかっていたと思われる。

昭和26年11月28日付で設立が認可された連合会は、運輸省、舟艇協会の協力を得て、競技規則をはじめ各種の規程基準の作成に入るが、舟艇協会の人達を除いてはアマチュアのレースさえも見たことのない人々が世界に例のないプロレースの競技規則を作ろうというのであるから、その苦労は大変なものであった。

同年秋には一応の成案を持っに至りながら、競技規則の認可申請が、大村初開催を間近かに控えた翌27年3月15日であることからしても、検討事項がいかに多かったかが推察される。

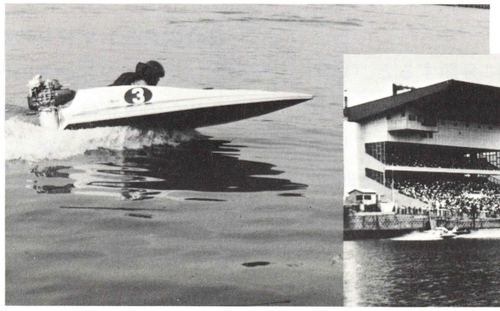
認可成ったこの競技規則により、いよいよ初期のモーターボート競走は実施されるのであるが、選手の技量未熟とボート・モーターの性能不安定のため欠場が多発、またスタートの不揃いが続出するなど、レースの興味を盛り上げられぬまま、公営競技であるが故に返還をめぐるトラブルも発生するなど、公営競技のレースのルールとしては整備すべき問題点をかかえる競技規則ではあった。

2．競技規程の改正

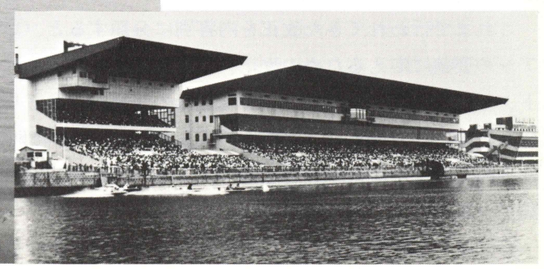
(1) 競技規程の変遷

競技規程はこの30年間に3回の全面改正を含む9回の改正が行われた。

▲1マーク旋回(昭和39年桐生)



▲安全性ボート実験風景(昭和56年三郷研究所)



▲1マーク旋回(昭和56年平和島)

これら改正の中には、規程自体の不備を補うための改正もあったが、その多くは選手の操縦技量の向上、ボート、モーターの性能の向上等により当規程が実情に合わなくなった、あるいはフアンの競走を見る目が厳しくなり、規程を改正しないことにはフアンの要望に応えられない、などのためにやむにやまれず規程を改正するというような形で行われたのである。改正内容はその都度広範囲にわたるが、ごく大雑把に変遷をたどると次の表のようになる。

認可年月日	認可番号	実施年月日	改正規模	主な改正内容
29年3月1日	舶工 第30号	29年4月1日	全面改正	◎出遅れ制限の制定 （先頭艇が審判長の定位置から第1ターンマークを見透した延長線を通過するも、なお、出発線を過ぎ得ないモーターボートは出走の資格を失う。）
32年1月24日	舶工 第16号	32年4月1日	全面改正	◎スタートゾーンを正発走時より3秒間とする。
34年6月11日	舶監第298号	34年6月11日	部分改正	◎発走信号用時計の別図に「二重針装置」を加えた。
34年9月1日	舶監第521号	34年11月1日	部分改正	◎スタートゾーンを1.5秒とする。
36年1月30日	舶監 第12号	36年4月1日	全面改正	◎競技規則を競技規程に改めた。 ◎フライングを失格から出走資格の喪失とする。
41年12月26日	舶監第801号	42年4月1日	部分改正	◎スタートゾーンを1.0秒とする。 ◎25条3号の条文を整理し、拡大解釈が生じないようにする。
44年5月16日	舶監第397号	45年6月1日	部分改正	◎スタート時、モーターボートは第2ターンマークを左舷に見てスタートラインに向かうものとする。 ◎展示航走において、先頭艇がピットに帰投しても、なおピットを離れられない場合は欠場とする。
49年8月7日	舶監第441号	49年11月1日	部分改正	◎待機行動を2分間とする。 ◎ゴール制限を30秒間とする。
56年11月1日	舶監第679号	56年11月1日	部分改正	◎待機行動中における航法を規制する。 ◎判定基準を設ける。

(2) 改正内容とその意義

これまで行われてきた改正を内容別に分類すると、①フアンの要請に応えるための改正、②操縦技量の向上、ボート、モーターの性能の向上、各種機器の開発などにより規程が実情に合わなくなったための改正、③ルールの細則等を定め、規程の解釈や適用を統一するための改正、とに分類できる。

①に属する改正としては、出遅れ制限の制定とその後の一連のスタートゾーンの短縮、フライングを出走資格の喪失とした改正などがその代表的なものである。

これらの改正は、選手の操縦技量の向上やボート、モーターの性能向上等の裏づけの上にスタートゾーンを短縮しても、あるいはフライングを返還の対象としても、なお十分に競走を運営できるという見込みのもと改正に踏み切ったことはもちろんであるが、時には売上金の返還ということにもつながるため、関係者の意見が分かれ大論争となり、

最後まで全員の賛同を得られぬまま、多少の反対を押し切るような形で改正が行われたこともあるが、最終的には業界の総意として改正が行われてきた。

また、これらの改正は必ずしも業界内部からの発案で行われたわけではなく、時には騒擾事件の頻発の末にようやく改正に踏み切られたというものもあるが、いずれにせよファンの気持を次々と先取りして行ったフライング返還を含む一連の返還施策こそ、モーターボート競走を今日の姿にまで発展させた最大の要因であるともいえる。

次に、②に属する改正としては、ゴール制限、展示欠場制限時間の短縮や、トータリーゼーターの導入に伴う投票集計時間の短縮によって実現された待機行動時間の短縮などがあり、スピーディでスマートな今日の競技運営の基本的要素ともなっている。

③に属する改正は、昭和56年の部分改正や41年の25条3号、44年の25条2号の改正に代表されるように、同一事象に対しある競走場では、欠場、失格とし、他の競走場では正常な航法とする、あるいは同一事象の反則に適用条項が異なるなどといった弊害を除去し、フアンにわかり易い競技運営を行うことにより、競走場間のフアンの交流を容易にすることを図ったものである。

また、競技規則を改正した間接的な効用としては、選手の著しい技量向上があげられる。たとえば幾度かの〝スタートゾーン短縮〟は、選手のスタート技量向上があって初めて可能となったものであるが、いざ「短縮」実施となると今度はそのスタートゾーンへ確実に入るためさらにスタート技量を磨くこととなり実際に著しい向上が見られた。

また、選手のコーナーテクニックの向上は安全航法の判定基準に対する解釈を変えさせたが、これにより、選手はさらに高度なテクニックを開発することとなり、プロ競技にふさわしい今日の姿が完成されるに至ったのである。

同じように、展示欠場やゴール制限タイムの短縮はモーター性能の向上を促進し、水上施設をはじめとする各種の競技施設の改善をうながす結果をもたらした。

競技規程の根底にある精神は、「公正」と「安全」である。何時、如何なる時でもルールを厳守し、その中で全能力を発揮して勝負を競うという公正の精神は不変のものである。「安全」についてもその精神は不変のものであるが、安全の基準は、選手の操縦技量、ボート、モーターの性能、水上施設などの諸要素により総合的に決まるものであるためその時代、時代の要求に応えてこの30年間に幾度も内容を変え、表現を変えてきた。

競走開催当初の頃と現在では、同じ「安全なる間隔」と表現されていてもその意味する艇間隔は異なっているし、ターンマークの周辺の航法なども大きく変化している。30年前の開催当初と比較するまでもなく、10年前に危険な航法とされていたテクニックまでが今日では常識となっているものも珍らしくない。

競技規程は、これからも時代の変遷とともに、操縦技量の向上や機器の開発、さらにはフアンの要請に応えて魅力ある競技として存続するために変って行くであろう。しかし、その根底に流れる公正と安全の精神は、どんな時代が来ようとも、幾度改正を重ねようとも永久に、いささかも変わることなく受け継がれて行かねばならない。

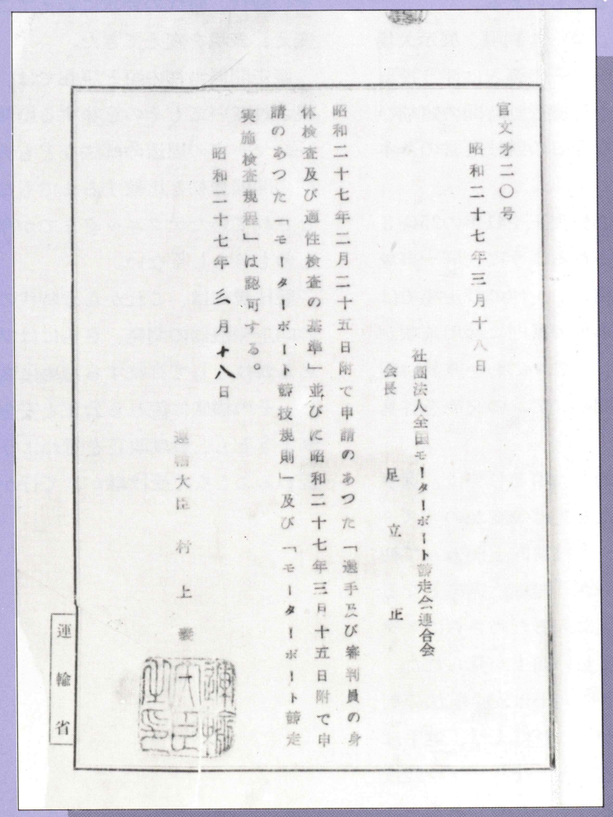
2

競技規則の誕生

認可年月日　昭和27年３月18日

認 可 番 号　官文第20号

実施年月日　昭和27年３月18日



官文第二〇号

昭和二十七年三月十八日

社團法人全國モーターボート競走会連合会
会長　足立正

昭和二十七年二月二十五日附で申請のあつた「選手及び審判員の身体検査及び適性検査の基準」並びに昭和二十七年三月十五日附で申請のあつた「モーターボート競技規則」及び「モーターボート競走実施検査規程」は認可する。

昭和二十七年三月十八日

運輸大臣　村上勇

運輸省

1．競技規則制定に至る経緯

昭和26年６月18日、モーターボート競走法が制定公布され、続いて７月９日、モーターボート競走法施行規則が制定された。

その施行規則のうち第21条には、連合会として定めるべき規程、基準等が列挙されていたが、当時連合会は設立されておらず、のちに銀座派、歌舞伎派と呼称される二つの連合会設立準備会なるものがあり、これが独自に設立準備を進め各種の規程、基準案等につき検討をしているという状況にあった。

参考：制定当時の施行規則第21条

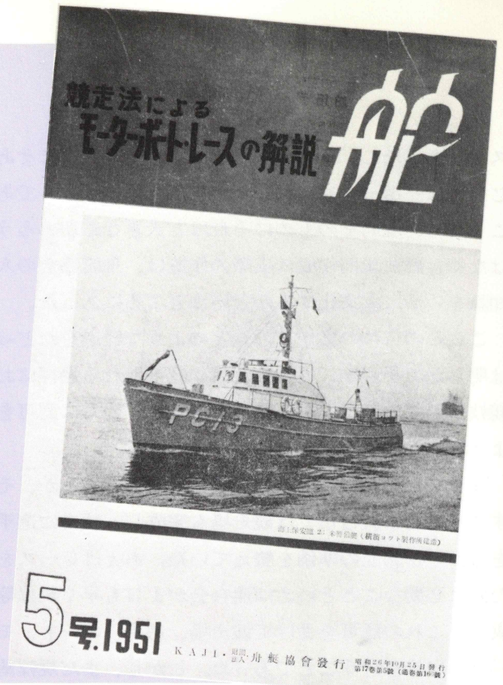
1．全国競走会連合会は、競走に関する規程、選手及び審判員の身体検査及び適性検査の基準並びに競走会に対する賦課金の徴収基準、登録料及び手数料に関する規程を定めなければならない。

2．前項の規程は、運輸大臣の認可を受けなければその効力を生じない。これを変更したときも同様とする。

当時のアマチュアモーターボート界の状況については、トピックス篇に掲載の通り米日対抗競走というかたちでようやくレースが復活したばかりであり、モーターボート競走についての知識を持った人と言えば極く少数のアマチュア関係者にすぎなかった。

従って、競艇用の競技規則をつくる参考となるものと言えば、舟艇協会競技委員会の定める「船外機艇競走規則」（P.20）のみというまことに心細い状況でもあった。

雑誌「舵」は、昭和26年10月号において競艇を特集した記事を掲載しているが、競技規則については『連合会及び関係筋で規程されるべきものであるが、昭和６年以来アマチュアレースを実施して来た舟艇協会の現行「レースルー



▲〝舵〟競艇特集号

ル」のうち、極めて一般的且つ観客にも必要であると思われる事項だけ簡単に解説する。本競走のルールは、追って前記の筋道によって決定発表される事であろうが、大体これと軌を一にすると考えてさしつかえなかろう。』として、前記の「船外機艇競走規則」の主要内容を掲載している。

(1)　大村初開催控えて〝背水の陣〟

競技規則案の作成は前記二つの連合会設立準備会でそれぞれ行われ、昭和26年の秋には別々に案が固まったようであるが、いずれも前記の「船外機艇競走規則」を参考に作成されたもので、実際に施行された競技規則とは大分異なる内容のものであった。

競技規則の制定準備は別々に行われていたが、当時モーターボート競走について知識を有するのはアマチュア関係者のみであり、特に舟艇協会の人々は競技規則等のレース関係の規則や競走施設、器材についての唯一のスペシャリ

ストであったし、また、プロとアマチュアの差こそあれ同じモーターボートレースを実施するためのルールであるところから、規則そのものにそれほど大きな差があろうはずはなく、競技規則作成の実際の作業は、舟艇協会の人々の知識をいかに成文化するかというところにあった。

これらの二つの案がその後どのような経過をたどったかは明らかでないが、連合会が設立認可される過程において競技規則についても歩み寄りが行われ、のちに認可を得たような成案が作成されたものと思われる。

連合会の設立認可は昭和26年11月28日であるが、その頃すでに長崎県大村市では競走場も完成し、独自に選手養成をも行い初開催の準備を整えていた。あとはレースを行うために必要なことといえば連合会が1日も早く規程等を作成し、これの認可を受けて競走場、選手、ボート、モーター等の登録を行うことであった。しかし、まだ規程基準すらも出来上がらず、大村市は競走場の登録はもちろん、1人の選手、1隻のボート、1基のモーターの登録もないまま昭和27年2月26日、大村初開催は4月6日と決定したのである。連合会はなんとしても規程、規則を整備し登録を行い、この大村初開催を無事スタートさせる必要に迫られていた。

参考：施行規則第21条に定める規程、基準の認可

競技規則	昭和27月3月18日　官文第20号
モーターボート競走実施検査規程	昭和27年3日18日　官文第20号
選手及び審判員の身体検査及び適性検査の基準	昭和27年3月18日　官文第20号
賦課金の徴収基準	
登録料及び手数料徴収規程の解釈	昭和27年1月30日　舶機第15号

(2) 初の「競技規則」で早くも問題点が……

競技規則は昭和27年3月15日付で認可申請を行い、同月18日付で「モーターボート競走実施検査規程」「選手及び審判員の身体検査及び適性検査の基準」とともに認可されたが、この事実からみてもいかに初開催の準備がぎりぎりの状態で進行していたかがわかろうというものである。しかしこのように追いこまれた状況の中で作成された諸規程、基準が、体裁もある程度整い、多少の不備はあれ一応全ての事柄を網羅できたというのは、草創期篇に収録した対談の中にもある通り、舟艇協会の方々の知恵と経験を連合会が運輸省と相談しながら成文化していくという絶妙のチームワークによるものと言ってよいのではなかろうか。

しかしながら、この規則をもって大村初開催に臨んだ原田綱嘉審判長（当時連合会競技部長）は、選手の技量未熟によるスタートの不揃い、フライング、出遅れ、モーターの始動困難による欠場の多発、公営競技ゆえの観客の不満など、アマチュアレースでは考えられない多くの事象に遭遇することになる。

公営競技としてのモーターボート競走を裁くには、競技規則そのものにいま少し細かな配慮がたりなかったといえよう。特に出遅れ判定の時期が明確となっておらず、失格条項にさえもなっていないことが大きな問題であったと考えられる。

「出遅れ及び欠場」については、昭和27年5月19日行われた第1回連絡協議会（構成：運輸省、施行者、連合会、競走会、施設会社、選手養成所。詳細はトピックス篇参照）での決定事項として、競技規則第12条2項の解説で次のように述べられている。

「競走は定められた時間内にスタートしゴールインする事が必要である。1隻か2隻のボートが非常に遅れて発走し、のろのろといつまでも走っていられては全般の運営に支障をきたし、また観客の興味も削減せられ、およそ勝舟投票の対象としての競走とはなり得ないので、このような状態の競走は正しい競走とは認められない。少なくとも発走予定時刻には出走ピットを離れ、正常な状態で航走しているべきであり、またゴールインは如何に遅くとも次の競走開始までに行わなければならない。

出遅れ及び欠場判定については、とかくトラブルの原因となるところから明確にする必要があり、のちに判定の時期について通達が出されているが、競技規則上スタートゾーンが明確にされるのは、昭和29年3月1日付で認可された競技規則の全面改正の時からである。

2．制定当時の競技規則

以下は制定当時の競技規則と、大村初開催（昭和26年4月6日～4月8日）2回1節（5月8日～5月10日）の審判長を務め、且つアマチュアレースの権威者でもあった原田綱嘉氏を中心に、連合会が解説を加えた、昭和27年5月19日開催の連絡協議会にて決定された競技規則の統一解釈である。

●モーターボート競技規則と解説

第1章　通　　則

第1条　モーターボート競走法による競走の施行者は競技の公正且つ安全を確保するため、この規則によって競走を実施するものとする。

モーターボート競走法による競走の施行者とは、昭和26年6月18日法律第242号の第2条に指定された都、道、府、県か、地方財政委員会が指定した市町村で、その県会または市会等で競走を行うと議決した場合に限って生じる資格を得たモーターボート競走の主催者の事である。

モーターボート競走を行う場合は、競走の実施に当りこの規則により行わなければならない。本規則は施行規則第21条に、全国競走会連合会は競走に関する規程を定めなければならない、とある条文に基き作成されたものであり、運輸大臣の認可を経て効力を発生するものとなっている。しかも競走を行う場合は、施行規則第11条の規定により、本規則に従わなければならないと義務付けられている。

なお公正且つ安全とは、いわゆる八百長等不正のない、また事故等危険のない競走を行うという意味である。

第2章　選手及びモーターボート

第2条　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。

これはいろいろな場面に当って適用される。

モーターボート競走においては、競走水面に出る前にモーター及びボートの整備をするが、これも競走の一部をなすものであり、むしろこれが勝敗のポイントとなる事が多く、従ってモーター及びボートの整備調整に怠慢な所があり、競走中故障を生じて勝つ事の出来なかった者は、勝つ意志がなかったと疑われても止むを得ないであろう。

選手は如何なる場合にも全力を挙げて競走を行うべきであり、負けそうな場合にも、また負けるとはっきり判っている場合にも最後まで頑張り、競走を完遂しなければならない。負けると判った場合でも最善を尽くし、最後まで勝つ努力を続けないならば、それは競走を放棄し、勝つ意志を放棄したものとして第2条違反に取り扱われ、反則の対象となる。全員が勝つ意志をもって常に自己の最善を尽くして競走を行うならば、八百長等絶対に成立し得ないはずである。

次に外からの助力を受けてはならないと定められている

のは、例えば競走中のモーターボートがストップしたような場合、他のモーターボートが来てこれを引っ張ったり、押し進めたり、あるいは選手が発見し、修理し得ない故障を、他人が排除したりしてはならないという事である。即ち競走は選手自らの力だけで行われるべきものであるという事である。但し選手あるいは同乗者が落水してボートに乗員がなくなった場合、救助艇が来て助け上げ、ボートに乗せて競走が続けられたときは、外からの助力を受けたものとは認めない。

第３条　出場選手及び同乗者は、係員の指示により、ボート番号を記載した布を着用し、且つ、次の如くボート番号に応ずる色の標識旗をボートの前部甲板に附さなければならない。

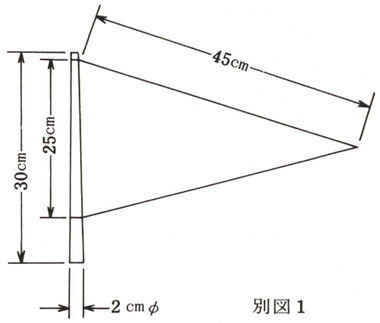
ボート番号	色別	ボート番号	色別
1	白	8	白赤（２等分の横縞）
2	黒	9	白青（　〃　）
3	赤	10	白黒（　〃　）
4	青	11	赤青（　〃　）
5	黄	12	黄黒（　〃　）
6	緑	13	白黄（　〃　）
7	桃	14	桃緑（　〃　）

出場選手及び同乗者は救命胴衣の上から胸と背にボート番号を記入した布を着けるのであって、この布は施行者が準備して管理委員が指示して着けるようになっている。背番号は白地に黒文字で記入し、遠くからでも明瞭に見えるようにする。

ボート番号の標識旗は、ボートの先端に旗を立て、旗の色によりボートの番号を表示するのである。ボート番号８番より14番までは２色が２等分の横縞となるように定められているが、三角形の旗を中央で上下に区切って色分けを行うので、細かい横縞では遠方からの色別判断が困難である。また色彩はすべて水と空とを背景にして明瞭に見える事を第一に考えるべきである。

２　標識旗のポールの位置は、ボートの前端より30センチメートル前部甲板の中心線上とする。
３　標識旗及びポールの形状及び寸法は別図１の通りとする。

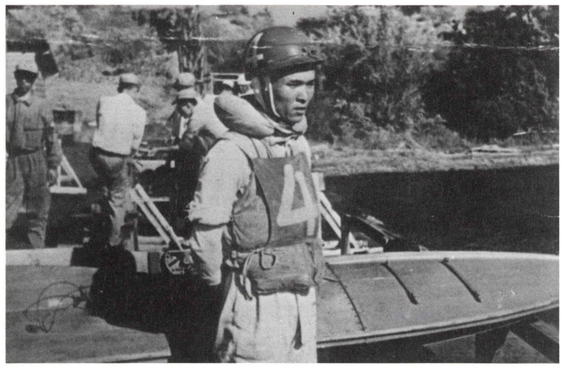
標識旗の形状、ポールの直径寸法は下図の如く定められているが、ボートが競走場を転々と移動する場合、甲の競走場と乙の競走場で準備しているポールの寸法が一々若干の違いがあるかも知れず、自分のボートへの取り着け工合が悪い場合も起り得るであろうし、調子の悪いポールを使用して競走中に旗が飛ぶような事があってはならないから特に注意し、ポールは選手自身がボートに合わせて作製しておくべきである。



別図１

４　出場選手及び同乗者は、第１項の規定による外、硬質ヘルメット、救命胴衣、長袖シャツ及び長ズボン並びに靴又は足袋を着用しなければならない。

帽子は硬質のものが使用される。ラグビーにしても、あるいは競輪オートレースにおいてもヘルメットによって万一の場合の事故に対して頭部を保護するため、普通一般に使用されている布製の軟いものでは不十分であるとして硬


▲ 開催当初の乗艇服装

質のものを使用しているが、同様モーターボート競走においても硬質ヘルメットが採用されている。

長袖シャツ及び長ズボンは、選手は多くの観客の前で技を競う関係上、見苦しい風態では困るというのが本旨で、あわせて危害予防の観点から肉体の露出を避けるために用いられている。同様に靴または足袋の着用が規定されているが、盛夏の候ともなれば暑さに負けてとかく服装が乱れ易いので、特に注意しなければならない。

第４条　出場するモーターボートの種類、級別並びに乗員の数は次の通りとする。

種類		級別	乗員
アウトボード	ハイドロプレン	A・B・C・D	各１名
	ランナバウト	A・B	各１名
		C・D	各２名
インボード	ハイドロプレン	K・L・M・N・P・Q	各１名又は２名
	ランナバウト	K・L・M・N・P・Q	各２名

乗員の数は指定された通りでなければならない。

各１名とある所は１名でなければならず、各２名とある所は１名で走っては規定違反として失格の扱いを受ける。１名または２名とある所は、１名でも２名でもどちらでもよいという事である。

２　前項の規定にかかわらずアウトボード・ランナバウトＢ級の乗員は２名とすることができる。

これは普通の競走では１名に限っているが、主催者の都合によっては２名同乗の競走を行うことができるのであって、婦人同伴のレース等が行われ得る事を考えている。

但し２人乗り競走の場合は、その競走には全艇２名乗っていなければならず、その場合１名だけで走ったボートは失格となる。しかし同乗者によって八百長が行われると思われるようなものは番組に組み入れる事を避けるべきで、あくまでもよりよい、公正な競走を行い得るように心を配らねばならない。

３　第１項の規定にかかわらず、ランナバウトとハイドロプレンが混合競走を行う場合は、当該競走に出場するランナバウトの乗員は１名とすることができる。

ランナバウトとハイドロプレンが混合競走を行う事は極めて特殊な事であり、普通のプログラムには混合競走は編成されないものである。

アマチュア・レースにおいては、プログラムの最後に全参加艇が一斉に参加するレースがあって、このレースがランナバウトとハイドロプレンの混合競走であるが、勝舟投票券を発売する競走においては、勝抜決勝戦とか何かの目的のために行われるかも知れない極めて特殊な番組に限られるであろう。

この場合はランナバウトの乗員は１名でよい事になる。

ハイドロプレンは船型上ランナバウトより速度が出るのが通例であるから、遅い側の乗員を２名と限定せず、１人でもよい事にしてボートの負う荷重の平均を計ったものである。

4　乗員が２名のときは、１名は選手でなくてもよい。

選手とは選手資格検定試験を受けて連合会に登録せられた者の事であるが、同乗者は登録を受けた人でなくてもよいという事である。しかし服装については選手同様、硬質ヘルメット、救命胴衣等所定の服装を着け、背番号を着け、あるいは出走前医師によって身体検査を受ける事は選手と全く同じである。

但し旅費、宿泊料、日当、傷害保険等は別途に考慮され、施行の都度競走の公報をもってあらかじめ通知さるべきものである。

第５条　出場するモーターボートには、その番号を明記した30センチメートル平方の番号札を甲板首尾線の両側に付さなければならない。

番号札は施行者が準備して出走艇に取り付けるのであり、見物の人々が自分が舟券を買った選手、あるいはボートが競走中何処を走っているかを明瞭に知る事が出来るようにはっきり判別の出来るような番号札を付けなければならない。番号札は自由に取り換えの出来るものでなければならないし、また取り付けは完全に丈夫でなければならないので、一定した様式に統一される必要があり、施行者あるいは競走会で準備する場合、厳重に規格に従ったものを作っておく必要がある。

所有者はその番号札の取り付けられるような構造にボートの甲板を作っておかないと、思わぬ不便に会うであろう。

第３章　燃　　料

第６条　ガソリンと潤滑油の混合の割合は、全国モーターボート競走会連合会が定める。

ガソリンと潤滑油の混合割合は連合会が定めるが、その混合割合は各種モーターに出来得る限り満足せしめるような混合比にして配給される。連合会が定める理由は、必要以上に多量の潤滑油をガソリンに混合して爆発力を低下させ、競走を故意に失敗させようとする事や、逆に極めて淡い混合燃料を用いる事により事故を起し、その対責任を他に転嫁しようとするような選手、あるいは所有者の企図にする対策であり、本来ならば善良な意味で、あるいは善意の計画の下においては、混合割合は自由な形で、自由な研究の下に放置すべきものと考えられる。

インボードモーター、または４行程のモーターにおいて、ガソリンと潤滑油の混合を必要としないものには、もちろんガソリン及び潤滑油が別々に支給されるのは当然である。

２　出場選手は、前項に定める燃料を使用しなければならない。

施行規則第11条に全国競走会連合会が支給する燃料を選手に使用させなければならないという規程が、特に競走の公正を確保するための措置として定められており、前項に定められた混合割合の燃料の使用を義務付けたものである。

ガソリンは日本全国何処でも普通入手できるもので、特別なる競走用燃料は使用しない。オクタン価は60～70のものにし、潤滑油も上質のものが指定される。

第４章　選手及びモーターボートの紹介

第７条　出場選手は、出場準備を完了して発走予定時刻30分前までに所定の場所に集合し、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。

30分前までに集合しとあるは、30分前にはいつにても直ちに走り出せる状態にして待機している事をいうのであり、進行委員の指示により、あるいは運営の都合によっては１時間も前から集合する事もあり得るので、必ずしも30分に拘泥することなく、各競走場の特殊事情に基き、自然に要求される時間を満たすべきである。

集合を終って待機するモーターボートは、その前の回の競走が終了し、全艇が競走水面から退避したのち、進行委員の合図により競走水面を周回して観客に選手及びモーターボートの紹介を行う。丁度競馬における下見に相当するものである。

ここの場合進行委員の指示に従い競走水面を１周または２周する。選手及びモーターボートの展示紹介を終ったボートは、観客の目の届く場所に設けられた待機場所（出走ピット）に集合し出走時間を待つのであるが、この間に観客は舟券を買うのである。

観客の見える場所で待機する事は、競走の演出技術からいって相当に重要な事であり、観客は自分の買った舟が、紹介ののち見えない所に引込んでしまい、いざスタートという時になっても万一走り出して来なかったとしたら、理由が如何に明確であってもあるいは八百長ではなかろうかという疑念を生ずる。施行者は格納庫前のモーターの発着所とは別に、出走ピットを考慮し、その位置設備等については格別の注意を払う必要があろう。

第８条　出場選手は、前条の規定する競走水面の周回が終った後、係員の指定する場所に待機し、係員の指示により待機水面に出る。

係員の指定する場所とは、前条に述べた出走ピットであり、その大きさは14隻位のボートを収容、発着させられるものでなければならない。

待機水面に出る時期は発走定刻の３分前より発走合図員が時間の経過を知らせてくれるから、その３分前の合図と共に係員の指示により始動出発する。

第５章　競　　走

第１節　発走及び到着

第９条　発走前３分間は、モーターボートはいずれの方向からも出発線を通過してはならない。

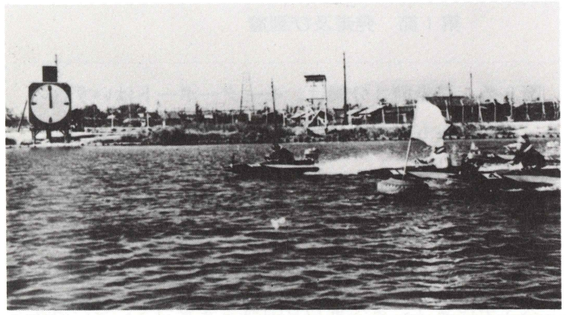
競走開始前に出発線附近を待機航走中のボートがうろうろ走り回ると、観客はいつスタートするかとかたずをのんで注視している折柄まことにまぎらわしく、競走の面白味を欠く事になり、また審判も困難となるので、この規定を設けて水面の使用を規制したのである。

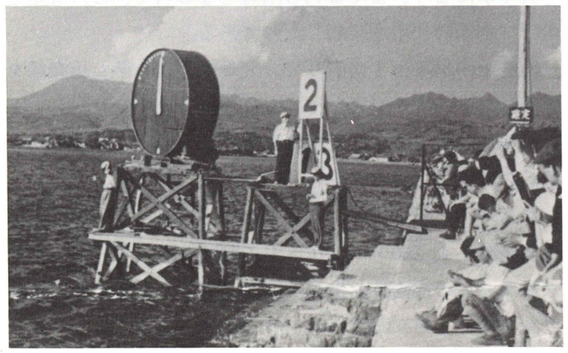
出発線の通過は１回限りで、発走定刻より早く出発線を通過したボートが引返して、もう一度出発をやり直したとしてもこれは失格として取り扱われ、角力のような仕切り直しの考え方は許されない。

なおモーターボート競走場登録規格において、待機水面は出発線から150メートル以上の間隔をもっていて、出走するボートの待機及び出走に適する位置にあることと定めてあるので、第９条でこの150メートルの間に入って来たボートは引返しが認められない事になる。従ってこの出走水面には定刻の15秒前から入って来るべきである。

第10条　発走合図員は、発走前３分間の毎分の経過を信号により選手に知らせる。

この場合の信号とは大形の板（３尺角、あるいはそれ以上の大きさの板）に算用数字を書いて、３分前には3を、２分前には2を出して示すのであるが、このような形式の掲示板が待機航走中の選手からは一番見易いと思われる。この外、ボールを揚げ、あるいは電灯をつける等選手から見易く、観客からも判り易い方法があれば採用することは差支えないが、出来得れば前述の板に書いた形式に統一されることが望ましい。





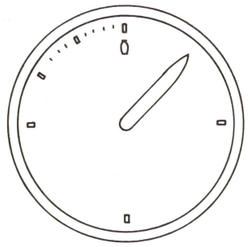
▲上：１マーク旋回、大時計はコース正面に設置(尼崎)
下：開催当初の大時計とタイムデスク(大村)

２　発走前３分間の最後の１分間は、発走合図用大時計（文字板の様式は別図２の通りとする。）によるものとし、その指針が１回転を終り０の位置を示した時を正発走時とする。

発走用大時計は電動式と手動式の併用構造になっているものが望ましい。発走の時間はこの大時計の針が１回転を終り正０の位置を示した時が定刻であって、他の計時器は従であり、審判員はこの時計の時間を標準にする。

大時計は１分間だけ動くのであるから標準時計とは別にあり、競走の運行はこれによって行われる。

別図２　発走合図用大時計



モーターボート競走はその特質上、発走の時間が非常に問題となるものであるから、時間に関して問題が起った場合はあくまで大時計が正０を示した時を以て基準とする。従って出発や決勝の旗が振られていて、その旗の振り方に早い遅いがあっても、あくまでも審判台の大時計が標準であり、旗信号は従である事を銘記すべきである。

第11条　出発線及び決勝線は、主審判台の定位置に置かれたスリットを競走水面上に見透した線とする。
２　前項の出発線及び決勝線は、適当な方法により標示する。

モーターボート競走の出発及び決勝は、主審判台のスリットをもって行い、ランニングや競輪のようにコース上にテープを張ったり線を引いたりする事はない。スリットは水路と直角に置かれ、競走前に十分正確に設置せられていなければならない。またスリットがぐらぐらしていてはその都度出発及び決勝線が変り、正確な審判が出来ないから、審判台は固着安定したものでなければならず、舟や筏の上に設ける等可動的なものであってはならない。

出発及び決勝はすべてこのスリットをもって判定の基準とする。

第12条　モーターボートの最前端が出発線及び決勝線を過ぎる時を発走及び到着とする。但し完走しなかったモーターボートについては、この限りでない。

モーターボートの最前端とは、必ずしもボートの首尾線上の最前端即ち船首である事を要しない。換言すれば出発線及び決勝線をボートの何処でも一部分が、一番早く通過した時が、発走及び到着であり、またその部分がその場合の最前端と見なされるわけである。極端なる場合、何かのはずみで横向きに滑り込んだり、船尾のほうから振りこんだりしても、これを発走及び到着と見るのである。

発走及び決勝はボートの最前端が出発線及び決勝線を通過すればよいので、必ずしもボートの全部が通過する事を要しない。但しこの場合、出発、到着の判定は最前端の通過だけで十分であるが、ボートの全部が通過を完了するまで本規則の適用と制約を受ける。

２　前項の「完走」とは、所定の乗員の乗ったモーターボートが正しく発走し、ターンすべきマークを確実に回り、定められた周回を終って決勝線に到着したことをいうものとする。

第３条、第４条に定められた所定の服装をした所定数の乗員が発走定刻時に発走し、定められたマークを定められた回数だけ回ってから決勝線に到着した事である。

同乗者のある場合、その中の１人が落水した時は直ちに救助の上競走を続行すべきで、落水者をそのままにして競走を続け、１周回後、あるいは最終回で救い上げて決勝線に到着したものは完走とは見なされない。

またターンすべきマークは、マークを左に見て回るべきで、もし右回りをした時は、もう１度正しく回り直して競走を続けなければならない。

マークとは完走航路を示す標識で、水面上に現れた本来の部分をいい、水面下、あるいは偶然または一時的に標識に附着したものはマークとは認めない。

また競走は定められた時間内にスタートしゴールインする事が必要である。１隻か２隻のボートが非常に遅れて発走し、のろのろといつまでも走っていられては全般の運営に支障をきたし、また観客の興味も削減せられ、およそ勝舟投票の対象としての競走とはなり得ないので、このような状態の航走は正しい競走とは認められない。

少くとも発走予定時刻には出走ピットを離れ、正常な状態で航走しておるべきであり、またゴールインは如何に遅くとも次の競走の開始までに行わなければならない。

第２節　航　　方

第13条　競走は、選手の左手が内側になるようにして行う。

水上航行の国際慣行に従って右側通行が競走の原則となっている。従って競走は競走場の如何に関わらず、コースの長短形状に関わらず、常に時計の針と反対回りで行う。

第14条　競走中の各モーターボートは、相互に安全な距離間隔を保持しなければならない。

この間隔とは3㍍の事をいう。

この条文は、次に出る第3，4，5節の各条文中、安全なる距離の定義となるものであって、反則、妨害等の場合の適用の基礎となるものである。

3㍍は互の艇の距離、間隔共に要求され、先行艇に追いつく場合は先行艇の船尾と追抜艇の船首の距離が、追い抜く場合は舷と舷との間隔が3㍍以内に接近してはならない。

3㍍以内に接近した場合は、寄って行ったほうが反則に問われるべきである。

競技規則の本条文だけを見ると、平行して走る艇と艇との間隔が僅か1尺しかなくても安全であれば差支えない事になり、また危険とか安全とかいう事は感じる人、人によってその距離感と緊迫感は違って来るもので、必ずしも3㍍と考える事は適当でないようにも解釈出来るが、本規則の根本精神と過去の経験とにより、各艇の距離間隔は一応3㍍以上なければ安全とは認められないので注釈を加えた訳である。

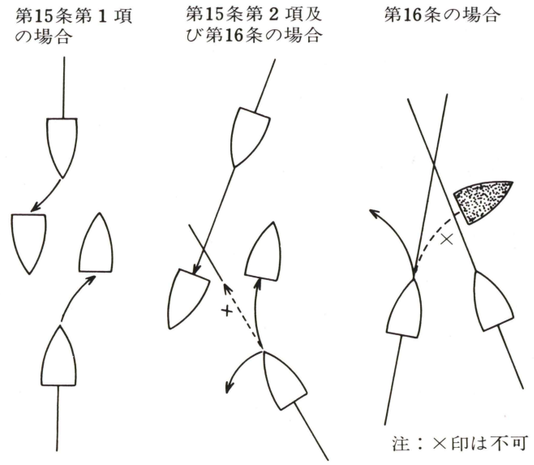
第15条　2隻のモーターボートが接近して衝突の危険がある時は、各モーターボートは、次のように進路を避けなければならない。

1　2隻のモーターボートが相向かい衝突の危険があるときは、各モーターボートは右舷に進路を変える。

これは危険を生じてからではいけないのであって、危険を生じる心配のある時は競走中でも、競走前の選手の紹介、待機水面における待機航走中も、または退避の場合もこの規定は適用される。この規定に反して生じた事故の責任は規定違反したボートの選手が負うべきものである。

ここにいう衝突の危険とは、2隻の艇が互に他の艇と己の艇の関係位置について何らの懸念なく全く安易に航走できる状態でない、即ち衝突の危険を伴うような位置にいることをいう。

もちろん各艇が左側通行をしていても、広い水域、あるいは相当な間隔をもって行交うような時まで右側通行を強制するものではない。



2　モーターボートが交差するときは、2隻のモーターボートのうち、他のモーターボートを右舷側に見るモーターボートは他のモーターボートの進路を避けなければならない。

第16条　他のモーターボートの進路を避けるときは、なるべく他のモーターボートの前面を横切らないようにしなければならない。

第17条　モーターボートがまさにマークを通過しようとする際外側のモーターボートは、内側のモーターボートがマークを通過するのに充分且つ安全な余地を与えなければならない。

旋回しているモーターボートは内側のボートが権利艇であり、外側にいるボートは義務艇であって、コースを内側のボートに譲る事を原則とする。

内側艇が横滑りを生じている場合は、外側艇はそれを避けるべきである。但し内側艇が悪意をもって意識的に横滑りを行い、外側艇にコースを変えさせた場合は第19条の規定により内側艇が反則であり、衝突の危険のある事が判っていながら内側艇が速度を上げ、横滑りまたは旋回のふくらみが生じるような事は、同じく第19条に相当する場合と見る。

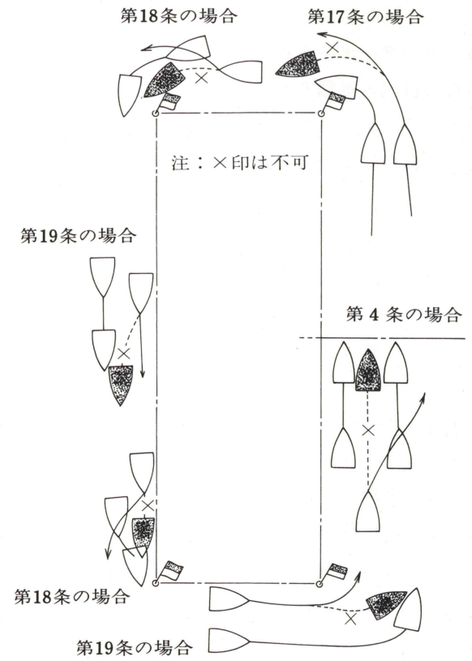
何れにしても本条は、競走艇が安全に旋回点を走る事を要求しておる条文で、目茶苦茶に走って事故が起れば本規定により裁定されると考えるのは規定の解釈が逆であり、あくまでも事故を未然に防止するため危険を避ける事を義務付けたものである事を銘記すべきである。

第3節　追い抜き

第18条　競走中他のモーターボートを追い抜く場合は、右側から行わなければならない。但し左側に十分且つ安全な間隔がある場合は、この限りでない。

追い抜きは右側から行わねばならぬ。

先行艇の左側から追い抜こうとした時に、先行艇が左へ転舵して追い抜きを邪魔したとしても、異議を申立てることは出来ない。であるから、左側を追い抜こうとする場合は、余程の間隔があるか、自己の速度に自信がない限り出来ない事である。



第19条　選手は、右舷を追い抜こうとする他のモーターボートを故意に妨害するため、自己のモーターボートを転舵してはならない。

前条において、追抜艇には右側追い抜きの原則を義務付けたが、内側艇には第17条の如くコース保持の優先権を認めているので、本条においては内側艇に対して、右舷を追い抜こうとする艇に邪魔をしてはならぬと義務付けたのである。すなわち右側に追抜艇がある限り自分のコースを変更しないで追い越させるべきで、もし右へ転舵の必要がある場合には、速度を落して追抜艇の後からコースの変更をしなければならない。

第４節　進路の変更

第20条　モーターボートが障害物に接近しつつあり、このため自己の進路を変えなければならないときはそのモーターボートの合図があれば、他のモーターボートの航行に安全な距離間隔をあけなければならない。

モーターボート競走を安全に行うために、前述のような航方を定め各艇の間に自己の進路に関する権利、義務を定めて来たが、今各艇がそれぞれ正しい進路を保持し、航路権を主張し得る立場にあったとしても、あらかじめ予想される、あるいは突発的な障害物の出現に際し、他の艇が衝突の危険に陥らんとする時は、その艇が安全に航走出来るように、自己の進路を変えて余裕をあけてやらなければならないということが規定されている。この場合、自己の進路を変える事により不利益を被るとも、他の艇の危害を防止するためには自己の権利をも犠牲にすべき事が義務付けられるのである。

もちろん他の艇を障害物に押しつけ、危険な状態に陥れるような圧迫を加える事は断じて許されず、あくまで正々堂々たるフェアープレイが望まれる。

第５節　救助又は退避

第21条　競走中乗員が水中に落ちた場合、その同乗者は直ちにこれを救助して競走を継続しなければならない。但し、その場合、当該モーターボートに乗員がなくなったときは、救護係員は競走を妨げないようにして、できるだけ速かに、これを救助しなければならない。

２人乗りのモーターボート乗員のうちいずれか一方が、何かの理由で落水した場合、落ちずに残った他の１人は、他からの助力なく落水者を救助しなければならない。

これは「完走」の所でも述べたが、救助は落水したその場所で行うべきで、落水者をそのままにして競走を継続し、次の回周で、あるいは最終の回周で救助して決勝線に到着しても、それは失格となる。

これはすなわち規定の乗員なく周回が行われた事で、第12条２項違反である。

次に当該モーターボートに乗員がなくなった場合とは、１人乗りのボートで、その１人が落水し、あるいは２人乗りボートで２人とも落水した場合にボートに搭乗者がなくなる事で、この場合自分で泳いでボートに這い上り、競走を続ける事ができれば問題はないが、ボートが独りで遠くへ走り去ったり、または転覆したような時は、救護係員は直ちに救助に出動するのである。

救助艇は出動の場合、競走の邪魔にならないように活動しなければならないのは当然で、救助艇の作業は極めて慎重且つ機敏を必要とする。

転覆艇あるいは事故艇を生じた時は審判台において黄赤旗（危険あり、注意して競走を続けよ）を左右に振らなければならない。選手はこの旗が出れば自艇の速度及びコースに注意して、危険の起らないように走らなければならない。

救助のために出て来た救助艇と衝突または事故を起したモーターボートはそのために入賞を逸したとしても、自己の不注意による止むを得ない事態と見られ、抗議の対象とすることは出来ない。この場合生じた損害に対する弁償に関しては、当事者間において協議解決すべきで、場合によっては審判員の裁定を求める事が出来るが、それは競技の勝敗とは関係のないものである。

落水とか転覆、衝突のような危険な事故の生じた場合、人命の尊重が第一に取り上げて考えられるのは当然である。

救助艇が出動する場合、救護係員は救助に名をかりて他艇の妨害をしてはならない。将来起り得る種々様々な事故を予測し、危険と不正をあくまで防止するため、念を入れて規定された条文である。

第22条　失格、故障及び競走終了等により退避するモーターボートは、他のモーターボートの邪魔にならないように、速力をゆるめて艇庫に帰らなければならない。

退避とは競走中失格した事がはっきりと確認され、コースから競走列外に出るボート、あるいはモーター、ボートに故障を生じて競走の継続が出来なくなったもの、または競走を終了したボートが、直ちにコースの外側に出て速度を落し、格納庫に帰ることをいう。

競走で第１着にゴールインしたような場合も、この退避の条文に従ってコース外に出なければならないが、後続ボートが全速力で追随して来ているのであるから、それ等の邪魔にならぬように注意しなければならない。

第６章　失　　格

第23条　次の各号の一に該当するときは、その選手は失格とする。

１　第２条又は第６条の第２項に違反した場合

第２条とは、選手は勝つ意志をもって競走し競走中は他からの助力を受けてはならないという項であり、第６条の２項とは、競走に使用する燃料で連合会の指定したものを使用する事である。

２　故意に第３条又は第５条の規定に違反した場合

第３条とはボート番号や選手の服装についての指定であり、第５条とはボートに取付ける番号札の指定であって、故意にこれに違反した場合には失格となるのである。

３　第９条、第15条、第17条ないし第21条の各条の一に違反したと審判長が認めた場合

第９条はスタートラインをスタート３分前からは何れの方向からも横切ってはならない。

第17条ないし第21条の各条とは航路権の問題であり、コース違反をしたと審判長が判定を下した時が反則であり、これ等の判定は極めて微妙な関係にあるので、その反則か否かは審判長の判定によって定められるのである。

４　其の他不正の競走をなし、又は不正の協定をした場合

本条文においては、競走に出走した選手が失格する条件を規定している。

失格は審判長が宣言するのであるが、ボートが決勝線に到着して１，２，３着の着順を確定発表する前に行われる。しかし不正の競走をなし、または協定をした事が判明した場合は、勝舟の判定の行われた後においても失格の宣言をすることが出来る。

この失格により、すでに入着した選手は着順を失い、受取った賞金及び賞品は返還しなければならない。

第７章　雑　　則

第24条　旗信号を次の通り定める。

1　市松模様旗　　発走及び競走終了
2　緑　色　旗　　最終回周を示す
3　黄　色　旗　　競走中止又は再競走
4　赤　　旗　　反則あり
5　黄　赤　旗　　危険あり、注意して競走を続けよ
（２等分の横縞）

第25条　競走するモーターボートの級別、及び隻数と競走水面の幅の関係は別表によるものとする。

巾＼級別	A　級	B　級	C　級	D　級
70	8隻	8隻	6隻	5隻
75	9〃	9〃	7〃	5〃
80	9〃	9〃	7〃	6〃
85	10〃	10〃	8〃	6〃
90	10〃	10〃	8〃	7〃
95	11〃	11〃	9〃	7〃
100	12〃	12〃	9〃	7〃
105	12〃	12〃	10〃	8〃
110	13〃	13〃	10〃	8〃
115	13〃	13〃	11〃	9〃
120	14〃	14〃	11〃	9〃
125			12〃	9〃
130			12〃	10〃
135			12〃	10〃
140			13〃	11〃
145			13〃	11〃
150			14〃	11〃
155				12〃
160				12〃
165				13〃
170				13〃
175				13〃
180				14〃

※備考：本表にいう「巾」とはマーク間における最小巾をいうものとする。

〈資料〉船外機艇競走規則

1951年度
財団法人舟艇協会競技委員会

第１条　管　　理

競走は舟艇協会競技委員会の管理及び指導の下に行われる。総ての事柄は同委員会の承認と指導に置かれ起ることが予想される総ての疑問及び論争は同委員会により裁定され、且つその決定は最終のものとする。

第２条　競走申込

すべて競走申込は競技委員会から渡される規定用紙に記入の上申込むものとし、申込締切は競走前１週間とする。

第３条　競走参加申込

競走参加申込は選手艇及び機関の所有者、機関及び艇に対して責任を有する申込者によってなされなければならない。

第４条　賞　　品

すべての賞品は競走に優勝した競走申込者に与えられる。

第５条　（条文なし）

第６条　機関の級別

機関は下記の通り級別される

級別	ピストン排気量	
A		250cc以下(15.25立方吋)
B	250cc以上(15.25立方吋)	350cc迄　(21.35立方吋)
C	350cc以上(21.35立方吋)	500cc迄　(30.50立方吋)
D	500cc以上(30.50立方吋)	1,000cc迄　(61.01立方吋)

第７条　艇の級別

(a)　ハイロドプレーン

乗員１名A級よりD級までの各級の機関１台により駆動される。ハイドロプレーンとは滑走を目的とする艇型であって、ステッパー（１段又は多段）あるいは安定出張三点支持型（張出安定板をもつもの）およびシングルズボトム型等の艇をいう。

(b)　ランナバウト

乗員２名　A級よりD級までの各級の機関１台により駆動される。ランナバウトとはキール及びチャインが連続したものであって、長さの方向の艇底に段を持たない艇をいう。(但しA級ランナバウトは乗員１名)

第８条　検測及び審査

本規則に準拠する機関、艇及び其の他の装備品は検査委員によって検査され、反則行為は速かに競技委員会に設定を仰ぐものとする。

第９条　競走延期

競技委員会は競走を延期することがある。

第10条　発走信号

時計発走が使用される。発走のときはクロノメーターを用いる次の信号によって順次通報される。

1．発走時計
2．クラスレターデスク
3．タイムデスク
4．号　砲

5分前　クラスレターデスクが掲げられ号砲が鳴る。タイムデスク（板）の５が掲げられる。
4分前　タイムデスクの４が掲げられる。
3分前　タイムデスクの３が掲げられる。
2分前　タイムデスクの２が掲げられる。
1分前　タイムデスクの１が掲げられ発走時計が回り始める。
30秒前　発走時計は30秒前を指示する。
発走時　発走時計は発走時を示し号砲が轟く。タイムデスク、クラスレターデスクは降ろされる。

先頭艇が発走線を通過したときチェッカー旗（碁盤縞旗）が振られる。

第11条　発走及び到着

1．発走はすべてフライングスタートと時計スタートを併用する。
2．発走前５分間はいずれの方向からもスタートラインを通過してはならない。
3．特に再発走を命ぜられない限り各艇は１つの競走において１回以上の発走をしてはならない。
4．１着の艇がゴールインして後発走する艇はすべて失格である（第24条第９項参照）
5．発走時刻前に発走した艇はすべて失格である。
6．全発走艇が発走時刻前に発走した場合は１回だけ再発走を命ずることが出来る。
7．既にゴールインした艇は未だ競走中の他の艇を妨害し同艇の到着時間を遅らせる如き行為をなしてはならない。しかる場合、先の艇は失格させられる。
8．発走時刻前５分間に発走線50㍍以内において発走線に対して斜めの角度、あるいは並行に近い角度で接近する艇およびジグザグ航走で接近する艇は失格させることがある。
9．航走中のすべての旋回はいかなる場合も左方にきらなければならない。
10．再発走が命ぜられた場合、発走時と再発走時との間隔は５分間（またはそれ以上）とする。
11．各艇が周回を終り到着線を通過する時チェッカー旗が降られる。
12．発走線と到着線は同一である。

第12条　旗信号

1．碁盤縞旗　　発走および終了
2．緑　色　旗　　最終周回が始まったことを示す
3．黄　色　旗　　延期又は中止、指示を受けるためにピットに帰れ

4．白　色　旗　　失格を示す

5．赤　色　旗　　再発走を命ずるとき示される。

第13条　マ　ー　ク

1．コースの上のすべてのマークは艇、ブイ、ポールおよび旗によって示される。

2．スタートラインの両端は白のポールに ⇧ のマークではっきり明示しなければならない。

第14条　発走及び到着（計時法）

競走において全艇の発走時は先頭艇首がスタート線を正しく通過したときに始まる。各艇の到着のときはその艇の艇首が到着線を通過したときとする。

第15条　航路の権利

1．2艇が衝突の危険を生ずる様に近接するとき、1艇は左記の様に他艇の航路を避けなければならない。

2．2艇が相向ひつつあるときは、各艇は右に航路を変えること。

3．2艇が交叉する際、甲艇の右舷側に乙艇が在る際は、甲艇は航路を避けなければならない。

4．この規則が遵守され甲艇が航路を避けた場合乙艇は現航路を進みかつ速力を速めるべきである。

5．本規則が遵守される限り、事情が許す限り他艇の航路前を通過する事は避けるべきである。

6．本規則を遵守して他艇に近接する際は必ず速力を落し、あるいは停止、逆転をなすべきである。

7．他艇を追い抜く艇は被追抜艇の航路を避けなければならない。

第16条　オーバーラップ

2艇が同じコースにあり、追着いた艇が通過するのにいずれの側にも自由選択を持たないときのみオーバーラップが成立する。1艇がオーバーラップを成立させようと試みることは不正である。即ち、例えば他の艇がマークを廻るために同艇の船首を変えたあとで、旋回点で他艇とマークとの間に割込むが如きである。

第17条　追 い 抜 き

追い抜く艇はオーバーラップが存在する限り、追い抜かれた艇と離れて在らねばならない。艇と艇との通過には最小限度両艇との間は10呎離れて行わなければならない。従って先頭は追いついて来る艇が10呎以内で通過しなければならぬ様に強制するために、艇のコースを変えてはならない。

第18条　マーク通過

2艇においてオーバーラップが存在し、両艇共正にマークを通過しようとする場合、外側の艇は内側の艇にマークを通過するに充分な余地を与えねばならない。マークを回るのに失敗した選手は直ちに引返し、コース内側から左旋回し更に適当な側で失敗したマークを通過しなければならない。総ての旋回は選手の左側を回らなければならない。

第19条　コース変更

甲乙両艇のうち、甲艇が乙艇から離れなければならないとき、乙艇は失格の危険に巻込まれないように艇のコースを変えてはならない。

第20条　転　　舵

艇は右舷を通過する他艇を妨害する為に艇を転舵してはならない。

第21条　障　害　物

甲艇が海岸、暗礁岩、および障害物に接近しつつあり、かつ其のために航路を変えた結果、乙艇に近接し過ぎたときは甲艇から合図された場合、乙艇は所定の距離を明けてやらなければならない。

第22条　事　　故

すべての艇は、艇および人が危険に瀕した場合、あらゆる可能な手段で援助しなければならない。

第23条　抗　　議

艇、選手、コース、役員の選定に関するすべての抗議は、それが発見されたと同時になされなければならない。競走の発走は抗議のない状態で行わなければならない。競技委員会は想定された違反のより重要な報知が認められ、証明されたならば競走後集められたすべての抗議は却下されねばならない。従って調査期間中により重要な報知が証明されたならば如何なる抗議も最後には支持されない。

競走に対する抗議は当該競走終了後5分以内に競技委員会に提出されなければならない。競走参加者は競走規則の如何なる反則にも抗議する権利をもつ。

第24条　失　　格

1．すべての艇は競走注意書に従って正しくコースを回り、総てのマークを通過しなければならない。

2．前記諸規則の不履行の結果甲艇が乙艇を侵害し、あるいは乙艇をして他艇および障害物に反則せしめ、座礁せしめる様に仕向けたる場合は失格させられる。

3．競走委員会は艇が反則したという通報が当該競走終了後5分以内に到着した場合、如何なる艇も抗議の有無に拘らず失格せしめる。

4．艇はそのモーターの力で到着線を通過しない限り完走したとは見なせない。

5．救命用具を着けないで競走に出場する選手、同乗者は失格させられる。

6．不正発走後続けられた競走、外部からの援助を受けること、到着線を通過する前に競走コースから退いた艇は失格させられる。

7．すべてのマークは運転者の左側にみて通過しなければならない。マークを回るのに失敗した如何なる艇もマークまで引返し、マークを正しく回り直し、更に自己のコースを持続しなければならない。さもなければその艇は失格する。余分に一回廻っても正しい旋回とはならない。

8．競走中、艇機関、選手を変更した場合は失格となる。但し僅かの調整や修理は差支えない。

9．競走発走時刻後○分を過ぎるも発走する艇が1隻もなかった場合、○分後以後に発走するすべての艇は失格である。また発走時刻後○分以後にゴールインするすべての艇は失格である。

10．同乗者が落水した場合は必ず救助しなければならない。さもなければ失格となる。

第25条　レースコース

レースコースの全長は次の通りとする。

1周		1,000㍍以上
全長	B級以下	4,000㍍以上
	C級以上	8,000㍍以上

第26条　混合レース

ランナバウト、ハイドロプレンが混合レースを行う場合は当該レースに出走するランナバウトの乗員は1名にても差支えない。

3

出遅れの規定化成る(全面改正)

認可年月日　昭和29年３月１日

認 可 番 号　舶工第30号

実施年月日　昭和29年４月１日

競技規程篇

１．改正に至る経緯

(1)　何もかもすべてが初体験の中で

当然のことではあるが大村初開催は運営者にとっても観客の側にとっても全く初めてのことであり、経験を持つ人間といえば初開催の審判長を務めた連合会競技部長原田綱嘉氏ただ一人であった。

もちろん選手の操縦技量も極めて未熟なうえ、琵琶湖養成の選手は大村に着いて初めてキヌタモーターを見るといった状況であった。ポイントを磨こうとしてアマチュアカバーをはずした選手が、ポイントが１個（キヌタは同時爆発方式）しかないが、あと１つのポイントはどこについているのだと捜しまわったという話もあるくらいである。

また、観客もモーターボート競走を初めて見るといった人が大部分であり、ましてやモーターボート競走のルールについては全くなんの知識ももっていなかった。

運営者側としては選手の技量からして、まずなによりも安全なレースを行うことが最大の目標であったが、一方では、モーターボート競走の浮沈をかけた初開催であるから観客に興味を持ってもらえるようなスリリングなレースをしなければならないという相反する面を持ちながら開催初日を迎えたのである。

レースが始まると選手は当然勝ちたい一心でフライングをする。競技規則上は失格であるがこれを反則とすればレースの興味は失われてしまう。原田審判長はフライングのでるたびに、競技本部へ足を運び選手に注意をする。選手も真剣に注意を聞く、しかし水面へ出るとまたフライングをする者が続出という状況であったという。

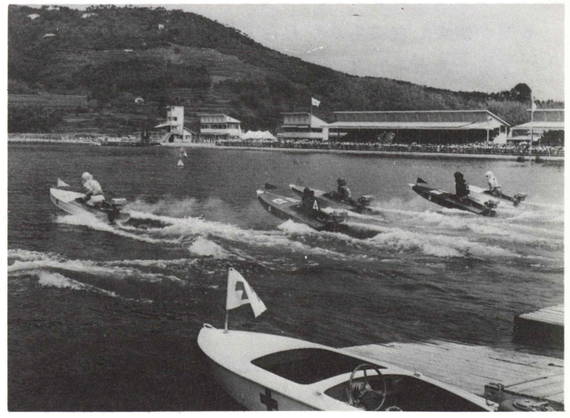
観客も何レースか見ているうちにモーターボート競走に馴れてきて、「今のはフライングではないか」と言い始めた。原田審判長は、「専門家の私が見てフライングではないのだから天地神明に誓ってフライングではない。」と答える。観客も「東京から来た専門家がそういうなら間違いないだろう」と言って納得した、というような逸話も残されている。こうした逸話には誇張された部分もあろうが、観客がそれ程までに無知であったことも確かといえよう。

(2)　公営競技廃止の世論うずまく

しかし、モーターボート競走が大切な金を賭けたレースである以上、このようなのどかな笑い話ばかりではなかった。

津競走場では、開催間もない昭和27年８月13日、ゴールの判定に起因するモーターボート競走業界最初の騒擾事件（トピックス篇参照）が発生したし、また各地競走場でも出遅れ判定にかかわるトラブルが頻発したのである。

昭和27・８年当時のモーターボート競走の状況はといえば、売上は極度の不振、世評には不正事件の噂が大きく取沙汰され、他の各種公営競技にも騒擾事件が頻発し、果ては「公営競技廃止論」が各地で起こるといった状況で、モーターボートのみならず全ての公営競技にとって最も苦しい時代であった。



▲競走場全景（昭和28年徳山）

加えて、大蔵省が財政上のモラルを理由に、国家財政に競馬以外の公営競技の収益金を繰り入れないことを意志表示したため、昭和29年6月にはいわゆる臨特法が成立、これに時限が付されて、以後昭和37年まで続く永い不安定時代を迎えようとしていたのである。

競技規則の改正は昭和29年3月1日であるから、臨特法の制定より3か月前にさかのぼるのであるが、当時すでに関係者は臨特法制定の動きを熟知していたと思われる。いま一つ大きな騒擾事件でも発生すれば、たちまち廃止論に飲み込まれそうな世情の中で、モーターボート競走業界としては競技規則の整備も急ぎ行われなければならないことの一つであったと推察するに難くないからである。

2．当時の競技規則に関する通達

開催当初の通達を見ると「投票の無効」に関するものが非常に数多く出されている。運営に不馴れなことによるものもあろうが、実際にレースが行われるまでは考えられなかったような特異な事象が頻発したのである。たとえば、「6隻が出走したにもかかわらず、荒天のため全艇エンスト、1隻のみゴールイン」とか「舟券発売時には6隻であったが待機水面においてエンストまたは転覆のため2隻が発走できなくなった」など、実にさまざまな事象のあったことが記録に残されている。

参考（施行規則）

第6条　単勝式投票法、複勝式投票法及び連勝式投票法のうち2種以上の投票法を併用する場合においては、勝舟投票券発売開始の時に、当該競走に出走すべきモーターボートが4隻以下の場合は複勝式投票券を、2隻以下の場合は連勝式投票券を発売することができない。

競技規則に関する通達としては、昭和27年3月18日の制定から昭和29年3月1日の改正までの約2年間、次の5つが出されている。

(1) モーターボート競走実施上の質疑について

（昭27.10.4舶工第44号　運輸省船舶局長から各海運局長あて）

〔通達〕…全文の内より関係箇所を抜すい（以下同じ）

①　スタート3分前（出走）に際してエンジン始動不能の艇に対する処置

右の場合大村モーターボート競走開催当初は着順確定前までに出走すれば完走せしめて有効として取り扱ったが、非常にファンに不評でありまた不体裁であるので、現在においては他艇がスタートラインを突破して第一マークにさしかかるまでにピットを離れ得ない艇に対しては、欠場を命じ之に対する舟券は全額返還として処理しているが、これはむしろもっと明確にして、発走時までにピットを離れ得ないものは欠場として前記の処置をとるべきである。

②　待機行動中に事故を生じた艇に対する処置

右の場合大村においては、他艇がゴールインして勝者確定するまでにスタートラインを突破し得ない艇は、発走し得ない艇として第1項と同様券面金額の返還を行っているが、之も勝者確定前という不明確なものにすると紛争の因となるので、先頭艇のゴールインまでにスタートラインを突破し得ないものは発走し得ないものとして返還の処置をなすべきである。

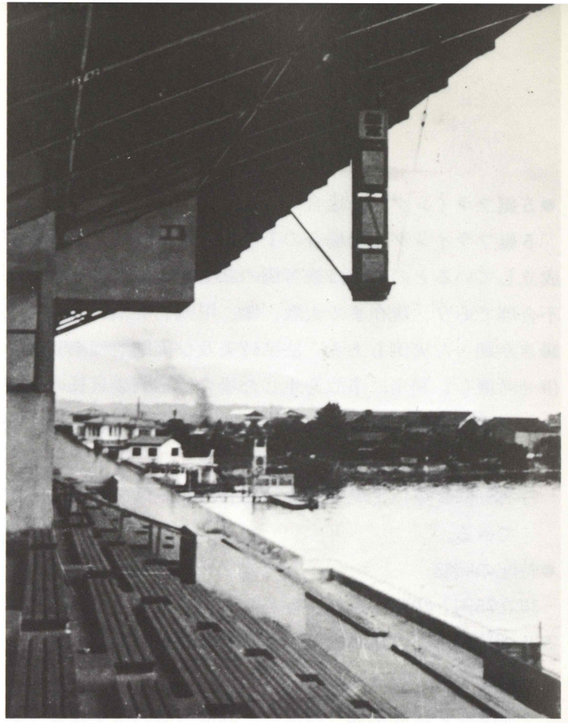
この通達は欠場の時期を明確にしたことと、当時の状況を記述しているものとして注目される。この時点では第1回連絡協議会の決定事項である競技規則の解釈中、「少なくとも発走予定時刻には出走ピットを離れ、正常な状態で航走しているべきであり、またゴールインは如何に遅くとも次の競走開始までに行わなければならない。」となっており、判定の時期が明確でなかったのでこれを明確にし「発走時までにピットを離れ得ないものは欠場とすべきである。」「先頭艇のゴールインまでにスタートラインを突破し得ないものは発走し得ないものとすべきである。」と判定の時期を明らかにしている。この考え方がゾーンを短縮して昭和29年の改正で本条として成文化されることになる。連合会報は会議の模様と決議事項を次のように掲載している。

審判長競技委員長等合同協議会開かる

各地モーターボート競走の発展はすこぶる顕著なるものあり、来る陽春以降の飛躍期に備え、本事業の運営の刷新強化が要求されるに至ったので、当会では去る1月14日午前9時より滋賀県大津市近江神宮において各地競走会の審判長、競技委員長及び総務部長（事務局長）の合同協議会を開催。関係法規の解釈統一、競走関係事務運営等につき、参集者の貴重なる体験等にもとずき諸懸案を協議の上別項の如く決議し今後の事業運営に万全を期することとなった。

この日雪化粧された比叡おろし肌に泌む近江神宮社務所大広間に参集、長崎、福岡、岡山、香川、兵庫、大阪、三重、滋賀、愛知、福井の各競走会競技委員長、審判長、総務部長、当会からは滝山理事長以下7名が出席し、会場をうずめ尽くす盛況。定刻9時に開会、会議に先立ち、全員正式参殿、藤原権宮司司掌のもとに厳かに神事を執行、当会滝山理事長玉串を奉奠、権宮司モーターボート競走発展を祈念する祝詞を奏し、終って議事に入り、各種協議事項について終始熱心に検討が行われ、今後の運営の指針となる別項諸案件を議決した。

特に審判長は過去競走の失敗談等何ら臆することなく披瀝し、あるいは各自の美挙を披露し、全く腹臓ない意見の交換を行い、個々の実例を黒板一杯に画き白墨の粉に時ならぬ粉吹雪を降らせる熱心さ。



▲電光確定表示装置。左はロイヤルボックス（昭和27年琵琶湖）

昨年の審判員講習会の体験から各自起居から炊事の手伝いまで進んで行い、全員完全なる気分の隔和と真剣なる態度に終始し、昼休みの時間も惜しみ、盛沢山な議題を次々に十分掘り下げ検討し、午後5時、会議を終了、薄暮の中に浮かぶ琵琶の湖水を眺めホッと一息ついた一同は、この日の有意義なる行事を讃え、異口同音にかかる会合を年2・3回開いて欲しいと要望、この尊い体験を今後の競走に生かし競走発展に尽力すべく心に固く誓い合った。

〈審判長競技委員長協議会議決事項〉

● 前日検査に性病検査を実施する件

現在登録選手中の一部に性病にかかっている者あり、登録選手身体検査基準及びモーターボート実施検査規程により伝染疾患且つ身体上の支障あるものと認め出場を停止する。これが対策として各競走会は前日検査において性病検査を実施する。

●5艇フライングした場合

5艇フライングした場合の1隻の入着については競走が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、現在まで大阪、津、尼崎、児島においては騒ぎが起った実例もある。法第12条及び実施規程第50条を併せ考慮し、発走に事故を生じた場合は審判委員長の判断として再レースを行うことができるを適用し下記の如く決議した。

◎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。

●特配の問題

現在75円と80円の返還が行われているので、本件は運輸省及び施行者と協議の結果、全国の統一をはかる。

●予備ライン

予備ラインは従来通り設置し、設置の意図は全連より選手に対し教育する。予備ラインの距離は5㍍とする。正ラインの罰則は現行通りとする。

●待機水面における反則

スタート線より決勝線までを競走とし、待機水面は準備行動とする。なお、待機水面上の反則も競技規則を準用する。出遅れ艇に対する罰則はこれをよく調査し、制裁審議会において処遇する。待機水面上における反則も同様とする。

●出遅れ艇に対する限界

審判長が審判長の正位置（スリットを見通せる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見なし、欠場の宣告をする。

●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。

●再スタート

欠場防止の手段として待機水面のエンスト等を3分前の掲示が出ているにもかかわらずピットに帰し再スタートを行った実例があるが、これは何回もやり直す形を生んで行く。3分前よりの文字板の掲示のやり直しは行わない。

●競技規則第14条の安全なる距離間隔

選手にはおおむね3㍍の線を保持させ、実害のないようにする。

●失格艇欠場艇に接触した場合の処遇

審判長が失格及び欠場を宣言し、赤旗の上がった時が限度で失格欠場が確定される。失格艇、欠場艇に関しての接触は反則と認めない。

●救助艇の行動及び処置

救助艇は人身事故がありと認めた場合赤十字の旗を掲げ競技委員長指揮のもと審判長の指示に従い適時適切の処置をとる。この場合競走中の艇はこれによって起る競走の被害は受理しない。冬期は単純なる転覆の場合も速かに救助するよう処置する。

●転覆艇、障害艇によるコースのとり方

危害予防を第一とし、転覆艇を認めた場合先行艇が外回りコースをとった場合、後続艇はこれに従うようシーマンシップによるレースを行うように競技委員長より指示する。

●インコース取りの問題

今後の実例により研究課題とする。

●ゴール寸前のエンスト艇

風の力、またはパドルをもってゴール線にっ入ても有効である。

●モーター部品の選手所持品使用

現在、ポイント、プロペラ等部品を選手が自ら携帯し使用希望している者があるが、現段階においては連合会より指示あるまで使用は許可しない。

●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。

●選手係

管理は厳重に、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。

(2) 競技委員長及び審判長協議会の決議事項送付について

（昭和28年2月25日舶工第30号 船舶局長から各海運局長あて）

〔通達〕

次について過般連合会の主催により大津市において開催された協議会の決議事項が別紙の通り連合会から提出されたのでその写しを送付する。なお、決議事項中当局の解釈は下記の通りであるから了承されたい。

① 決議事項第2

「モーターボート競走法第12条第1項の解釈について」（27年8月29日付舶工第12号）の通牒に示す通り2隻以上のモーターボートが適法にスタートすることが競走成立の要件であると解釈している。従って6隻レースにおけるスタートにおいて5隻がフライングしたときは、当然不成立である。

② 決議事項第3

全国的に統一する必要性があると思われるが、施行者協議会の意見を尊重することにしたい。

③ 決議事項第4

予備ライン設置については差しつかえないが、罰則については考慮の余地があると思われる。

④ 決議事項第6

レース終了時の設定と共に将来競技規則に包含すべき事項であると思われる。

⑤ 決議事項第9

安全な距離間隔を3㍍と定めることは、判定上困難であるので選手の心構えとし、実害のあった場合の判定基準とするものである。

⑥ 決議事項第11

審判員の判定は、権威をもって行うべきであり、本規定は実施規程（例）第82条及び第83条の異議の申立に関連のある事項である。

(3) モーターボート競走実施に関する質疑について

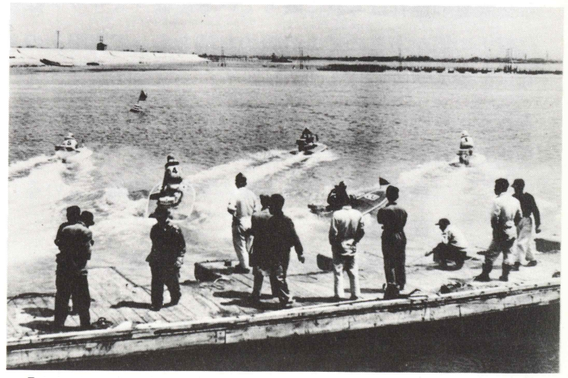
（昭和28年3月3日舶工第35号船舶局長から中国海運局長玉野支局長あて）

問（玉野支局長）

競走中、審判より失格を宣せられないボートでありながら自己が失格したものと誤認してレースコースから退避してボートピットへ帰投する直前、ピットマンその他から注意をうけ自己の誤認を知って再びレースに参加し、ゴールインした場合当該ボートは完走したものと見なし得るかどうか（競技規則第2条関係）

答（運輸省船舶局長）

競技規則第2条の「助力」とは、物理的な「力」を他から与えることをいうものである。従って当該ボートは競技規則第23条第1号に該当しないので失格とはならない。



▲「全艇出走！」（昭和28年半田）

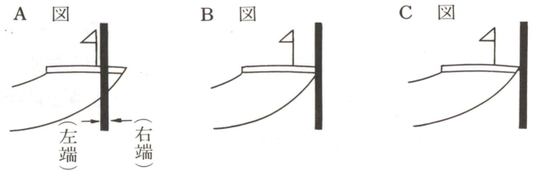
(4) フライング失格の判定について

（昭和28年5月27日船工第83号運輸省船舶局長から若松市長吉田敬太郎あて）

問（若松市長）

モーターボート競技規則第12条の規定に基づき出発線を過ぎる時の判定写真に現われたる影像についての解釈を、下記の通り実行しておりますも、しばしば観客より異論を生じ紛争の原因をなす危険性あり、よって本市の取り扱いが適正と認められるにおいては速かに各関係者に通牒せられますよう質疑いたします。

●下の図示の如き場合



A図は明らかにスリット線を過ぎて最前端が明瞭に判る。

B図は最前端がスリット線の中に突入している。

C図は最前端がスリット線の左端に接触している。

若松競艇の審判は写真に映っている黒線（スリット線）に若干の幅があるのでこの線の左端をもって実際上のスリット線とする。

よって、A図はフライング失格

B図はフライング失格

（最前端がスリット線の左端を通過している）

C図は合格

（最前端が接触はしているが通過していない）

として扱っている。

答（船舶局長）

モーターボート競走における出発及び到着は、競技規則第11条第2項によりスリット線をもってその判定をしているのであるが写真判定をする場合は、スリット線が幅をもった線で表われるので、モーターボートの最前端が写真に表われたスリット線の左側に接触するときをその出発及び到着とみなして取扱うことが妥当であると思われる。従ってC図を除いたA図及びB図を失格とした貴市の扱いは至当である。

3．改正の手順と重点

（経験を生かし実務的な規則へ）

当時の競技運営上の問題点を最も的確に表わしたのが「参考」として掲載した「審判長競技委員長等合同協議会」の決議事項であろう。そのどれもが運営上の大問題であり騒擾事件の種であった。

議決事項のうち競技規則関係は、①待機水面における反則、②出遅れ艇に対する限界、③第2マークを回らずにコースに入った艇の処理、④再スタート、⑤安全なる距離間隔、⑥救助艇の行動および処置、⑦転覆艇、障害物によるコースの取り方、⑧ゴール寸前のエンスト艇などの統一見解がまとめられ、その後は議決事項に基き判定を行うことになっている。

競技規則は前記のような通達や申し合せにより補われて来たが、昭和28年末に至り、初開催以来の各種の経験を生かし競技規則の改正を行う気運が高まり、いよいよ改正作業に取りかかることとなった。

改正の要点は、①これまで通達や申し合せで処理して来た事項を規則に盛り込む、②条文、字句を整備し規則として整える。③2年間の経験を生かしてできるだけあいまいなものを整理し、実務的な規則にする、この3点に重点をおいて検討が進められることとなった。

改正は、昭和28年11月から運輸省と連絡を密にしつつ、条文ごとに審議、検討を加えて原案作成し、翌年1月21日に開催された第7回常務理事会での了解を得、同月27，28の両日、兵庫県芦屋会館で開催された審判会議で検討され、さらに運輸省と協議して最終案を作成、2月4日付で認可申請を行い、3月1日付で認可された。

(1) 改正条文とその解釈

競技規則の改正から2か月経過した昭和29年5月、舟艇協会出版部より3月初版発行の「モーターボートレース必携」が、改訂出版されているのでこれを掲載し、説明に代えたい。

4．モーターボートレース必携改訂版

●改訂増補版発行に際して

本書は法定モーターボート・レースの実施の当初、関係者の大部分がこのレースに習熟しておられなかった実情に照応し、一応の手掛りを供与するものとして刊行されたものでしたが、その内容の具体的、実証的な点で好評を博し半歳を出でずして売切れとなり、なお多くの要望がありましたけれど、その後競技規則改正の気運が生じたため、これが公布をまって、新たな解説を付して発行するのが至当と考え、その機を待っておったものでありました。

今回、再版するに当りましては、競技規則解説の全文を改訂し、エンジンその他についての資料を大幅に増補改訂いたしました。

前者については全国連合会原田業務部長（元競技部長）が執筆監修せられ、さらに運輸省船舶局の当該担当官下川技官が校閲を施されたもので、今後のルールの定釈となるべきものと確信いたします。他の増補または改訂部分については、プロペラーの項はわが国小型高速艇の推進に関する研究の権威者である大津義徳氏の稿を載録させていただき、エンジン等の項については、各メーカーより原稿の提供を受けたもので、ルールの項以外は当出版部が編集致しました。

上記各位に深甚なる謝意を表する次第であります。

昭和29年5月　　舟艇協会出版部

以下は改訂理由書と改正条文及び「モーターボートレース必携」に掲載された競技規則の解説である。

●モーターボート競技規則と解説

第一章　通　　則

第1条　モーターボート競走法によるモーターボートの競走はこの規則によって行う。

〔注〕本規則はモーターボート競走法施行規則第21条に従い全国モーターボート競走会連合会が作成し、運輸大臣の認可を得たものである。モーターボート競走法による競走を行う場合は、施行規則第11条の規定により、本規則に従って競走を実施しなければならない。即ち他の規則で競走を実施してはならないのである。

競技規則の本旨は法第18条の定める通り公正かつ安全を確保して競走を実施するにある。

本規則中用いられる「競走」という字句は色々な場合に使われていて、細大漏らさず「競走」の定義を定めるためには法律を初め凡ての規則の中の競走の字句を分類し、その各々に定義がつけられない限り徹底し得ないので、日本語の通念として考えその用いられる場所により適用せられなければならない。

第1章にある競走とはモーターボートが水面にある、はるか以前の準備等も当然含まれているものであり、第5章中の競走はスタートラインを通過し初めて競技が行われている事を意味する場合もあるので、そのいずれも正しいと

考えるべきである。

第２条　本規則に定めた以外の突発的事項の裁定は、当該事項を所掌する競走執行委員が、公正且つ安全を本旨としてこれを行う。

〔注〕突発的事項とは、現在想定し得られない事象のことである。予想せられるいろいろな極めてまれにしかないであろう事についても、一応できるかぎり規則の中に取り入れられてはあるが、現在われわれの考えていない事が突然起きた時のことを考慮したものである。規則に定められていない事をあらかじめ想定して事を行う場合は本条の適用を受けられない。

裁定は、審判に関する突発的な規則以外の事象について審判長が行う。

ボート、モーターの整備等は競技委員長が当る。

展示の場合は競技委員長と審判長が相互に責任のある事であるが、競技委員長が裁決すべきである。

審判長と競技委員長との責任の限界は明確につけるべき性質のものでなく、共同に競走の遂行に努力しなければならないが、一応区分をつけるとすれば、レースの発走３分前の発走合図が行われモーターボートがピットを離れてから、レース終了しピットに帰投するまでの事象は審判長における責任の任務であり、選手紹介は競技委員長の責任区分とすべきである。

規則中に競走執行委員とあるがその委員は所掌の長をいい、その最終責任は開催執行委員長にあるものとする。

第二章　出場選手及びモーターボート

第３条　選手は、勝つ意志をもって競走をし、競走中は他からの助力を受けてはならない。

〔注〕勝つ意志とは、競走中はもちろん、その準備の時においても万全を期し勝つ意志で行われなければならない。

他からの助力の限界は失格か否かの適用について考えると、スタートライン以前において行われた助力は失格の対照とはならない。

また競走中といえども、声や、手真似、身振等をもって注意を与え、それによって選手が利する事があっても、他からの助力とは認めない。

運営の面からは、競走のため発走時間前にピットを離れたモーターボートに対し整備艇が出て待機水面で助力を与える事は、好ましくない。

第４条　出場選手は、係員の指示によりモーターボート番号をその服装に明記し、且つ、次の如く各モーターボート番号に応ずる色の標識旗をボートの前部甲板に附さなければならない。

モーターボート番号	色別	モーターボート番号	色別
1	白	8	白赤（二等分の横縞）
2	黒	9	白青（　〃　）
3	赤	10	白黒（　〃　）
4	青	11	赤青（　〃　）
5	黄	12	黄黒（　〃　）
6	緑	13	白黄（　〃　）
7	桃	14	桃緑（　〃　）

２　標識旗のポールの位置は、ボートの前端より30センチメートルの前部甲板の中心線上とする。

３　標識旗及びポールの形状及び寸法は、別図(1)の通りとする。

４　出場選手は、第１項の規定による他、長袖シャツ長ズボン及び靴（足袋を含む）並びに全国モーターボート競走会連合会（以下「連合会」という。）が別に定める硬質ヘルメット及び救命胴衣を着用しなければならない。

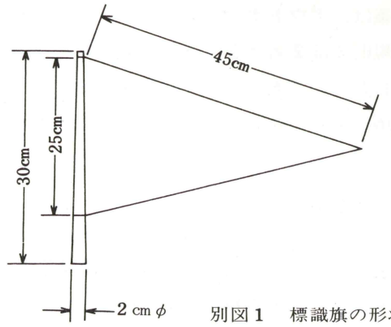
〔注〕本条の服装規定中硬質ヘルメットにモーターボート番号８号以下を附する場合は、帽子を上より見て４等分して、色を交互に塗り分ける。

長袖シャツを染め分ける場合は、縦の縞を用いる方が見易い。

旗及び服装の色分けは汚損したものは出来る限り染め直して常に新鮮に見分け易いものを使用すべきである。

▲「表彰式」乗艇服装の進歩に注目

ポールの位置が30㌢と規定されているのは、30㌢に特別の理由があるのではなく、競走に参加するモーターボートの全部について、ポールの位置が前端から同一になるように統一するためである。スタート及びゴールインにおいてはそれぞれ判定写真機をもって判定しているから着差の判定は明確であるが、モーターボートの最前端は相当に鋭利に尖ったものであるから、同着に近い接戦を演じたような時はその判定が困難と思われるので、判定の補助として旗棒の位置をもってすればポールが垂直の線で表わされているから、よりはっきりとする。そのためモーターボートの製造者の如何にかかわらず、前端より30㌢と一定したものである。



別図１　標識旗の形状寸法

連合会が定める硬質ヘルメット及び救命胴衣とは、救命胴衣およびヘルメットの規格を定めるものであって、救命胴衣はその浮力が必要であることはもちろんの事であり、また落水した場合その浮力の作用以外に、衝撃に対しても選手を保護しなければならないので、その厚み等も一応規定し、その規定に合ったものが使用せられなければならない。

硬質ヘルメットにおいても選手の保護については同様である。現在のもので必ずしも安全とはいい切れないので、より完全なものが規定せられるであろう。これ等はすべて事故に対して選手の安全を考えたものである。

第５条　出場するモーターボートの種類及び級別並びに乗員の数は、次の通りとする。

種類		級別	乗員
アウトボード	ハイドロプレン	A・B・C・D	各１名
	ランナバウト	A	各１名
		B・C・D	各１名又は２名
インボード	ハイドロプレン	K・L・M・N・P・Q	各１名又は２名
	ランナバウト	K・L・M・N・P・Q	各１名又は２名

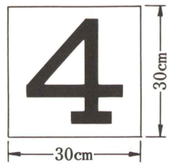
この条は、アウトボードランナバウトB・C・D級の乗員が前規則では2名となっていたものを各1名または2名と変更したものであって、その級の乗員数は、あらかじめ番組要項によって定められている通りに行われなければならない。1名のボートと2名のボートとが一緒にレースを行う事はない。

第6条　乗員が2名ある場合は、操縦者以外の者を同乗者とし、その資格は連合会が別に定める。
2　出場選手に関する規定は、同乗者に準用する。

第6条の規定は、前規則によれば同乗者に対しては何等制限が設けられていなかったので年少者でも老人でも差支えはなかったが、今日の如くレースが烈しくなって来ては無制限では困るのであって、同乗者の資格を連合会が別に規定する事になっている。すなわち同乗者といえども一応の操縦技術を持ち、または身分においても当然責任のあるように規定せられて、競走に参加する者の信頼性を強化したものである。

また諸規則は当然選手と同様に適用せられる。賞金および災害の補償あるいは罰則の適用もあらかじめ施行者が番組要項において明確にしておかねばならないし、参加同乗者も当然それ等を充分承知して競走に参加するものであって、それ等を知らなかった事を理由として、事後の抗議、異議の申立は成立しない。

第7条　出場するモーターボートには、そのモーターボート番号を明記した番号札を前部甲板の中心線の両側に附さなければならない。
2　番号札の材料は薄板とし、形状、寸法及び色は別図(2)の通りとする。



別図2

番号札は、施行者が準備して出走艇に取り付けるものである。ある1隻のモーターボートが競走に参加する場合、今日の第1回レースには3番のモーターボート番号であったが、次のレースには4番の番号に変る事があり得るので、番号札は自由に取り替え得るものでなければならない。この番号とはボートの登録された番号ではなく、その各々のレースの時のモーターボートの番号である。

舟券を買った観衆が、当該選手あるいはボートが、競走中どこを走っているかを明瞭に知る事が出来るように、はっきり判別の出来るような番号札を付けなければならない。番号札は前に述べた理由により自由に取り換えの出来るものでなければならないし、また取り付けは完全なもので且つ丈夫でなければならないので、一定した様式に統一される必要があり、準備せられる場合、厳重に規格に従ったものを作っておく必要がある。

ボートの所有者は、この番号札を取り付け得るような構造に、ボートの甲板を作っておかないと、思わぬ不便を感じる。

第3章　燃　　料

第8条　競走に出場するモーターボートに使用する燃料は、連合会の定める燃料油及び潤滑油とし、ガソリンと潤滑油を混合して使用する場合は、その混合割合は連合会が定める。
2　出場選手は、前項に定める燃料を使用しなければならない。

燃料に関する規定は、旧6条と新8条とでは字句の上で

の訂正はあるがその趣旨においては何等変っていない。燃料の規制に対する考え方の参考として旧規則の解説を一応引用すると次の通りである。

『ガソリンと潤滑油の混合割合は連合会が定めるが、その混合割合は各種モーターに出来得る限り満足せしめるような混合比にして配給される。連合会が定める理由は、必要以上に多量の潤滑油をガソリンに混合して爆発力を低下させ、競走を故意に失敗しようとする事や、逆に極めて淡い混合燃料を用いる事により事故を起し、その責任を他に転嫁しようとする選手、あるいは所有者の企図に対する対策であり、本来ならば善良な意味で、あるいは善意の計画の下においては、混合割合は自由な形で、自由な研究の下に放置さるべきであろう。

インボードモーター、または4行程のモーターにおいてガソリンと潤滑油の混合を必要としないものには、もちろんガソリン及び潤滑油が別々に支給されるのは当然である』

またガソリンおよび潤滑油の質についても連合会が指定する事になっているが、これは決して特定のメーカーの製品を指定するが如きものではなく、競走が公正に行われるためにのみ規制するのであって、新しい工夫や発明に対してこれを抑圧するのでない事は当然である。ただ放任しておいて、競走が円滑に行い得ないような燃料、その他が使用せられる事のないための措置である。

第4章　選手及びモーターボートの紹介

第9条　出場選手は、出場準備を完了し、係員の指示に従い所定の場所に集合し、自己の使用するモーターボートで競走水面を周回しなければならない。

〔注〕選手紹介の回周は指定しないが、普通2回周をする。特別な状況、すなわち荒天とか、激しい降雨、降雪の様な2周をする事がかえって事故の原因となる様なときは1周でもよい。展示は、全能力を発揮してやらねばならない。航方が不充分と競技委員長または審判長の認めた場合は、その選手のみに1回又は2回の展示を行わしめる事がある。

選手紹介を行わないで舟券の発売が行われたり、あるいは、競走を行ってはならないという事を制限規定として定めている。理由の如何にかかわらず、この規定に違反した選手は反則となる。

第10条　出場選手は、前条に規定する競走水面の周回が終った後、係員の指示に従い、所定の場所に待機するものとする。

所定の場所とあるのは、競走場登録規格による選手が待機する場所の事を指している。

第11条　出場選手は、定められた競走水面を走り、ターンすべきマーク（以下「タンーマーク」という。）を順次確実に回り定められた周回を終って決勝線に到着しなければならない。

〔注〕定められた競走水面を走らなければならないとは、障害物や操縦装置の故障その他やむを得ない事情の認められない限り、レースコースをそれてはならないのである。

日付板の裏を回った場合でも、やむを得ない事情のない限り失格となる。スタート時において日付板の裏を通った場合は、出走しないと見て返還する。その状況の判定はもちろん審判長が行うものである。

定められた周回を終る事なくピットに帰る様な場合、選手の周回誤認等を理由として再レース等を行う事はない。

また周回の途中において第18条に違反した事があって、そのために1回余分に周回を行ったとしてもその違反は解

消しない。余分に回ったのは競走外のものとして、競走とは何ら関係がない。

第12条　出場選手は、係員の指示に従い、競走のため待機水面に出るものとする。

競走を見た事のある人がこの第12条を1カ条だけ見れば本条は極めて意味のとりにくい、むしろ滑稽にも感じられるであろうが、この規定は、第9条から第11条までに続いているレースの形態を示したものであり、次に続いて挙げられる条文に従い、レースは待機水面を回遊しながら大時計の指針に従ってスタートを切るものである事を規定しているのである。

2　発走合図員は、発走前3分間の毎分の経過を信号により知らせる。

3分間の経過を知らせる信号は、次の如くいろいろな方法がとられているが、これは選手が都合よくスタートラインを通過することが出来るための案内であって、観客に対してその経過を知らせるためのものではない。

(1)　電灯を用いるもの

(2)　柱を立ててボールを挙げるもの

(3)　タイムディスクを用いるもの

上のようなものが用いられており(3)のタイムディスクを用いるものが一般に多く使用されている。

Aの方法は1辺3尺の立方体で、その高さ4尺程度のものである。構想としては面白いが余り多く使用されていない。

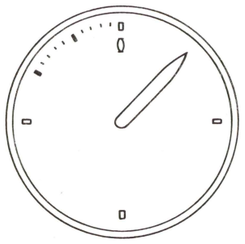
B方法、これが一番簡便であり、この型のものを使用している競走場が最も多い。

これは紙芝居と同じ要領で板を横に引き抜くもので③②①の順に重ねて枠の中に入れておき、使用し終った時、選手が誤認しないように前方に布を当てるように工夫されている。

3　発送前3分間の最後の1分間の経過は、発走合図用大時計（文字板の様式は別図3の通りとする）によるものとする。

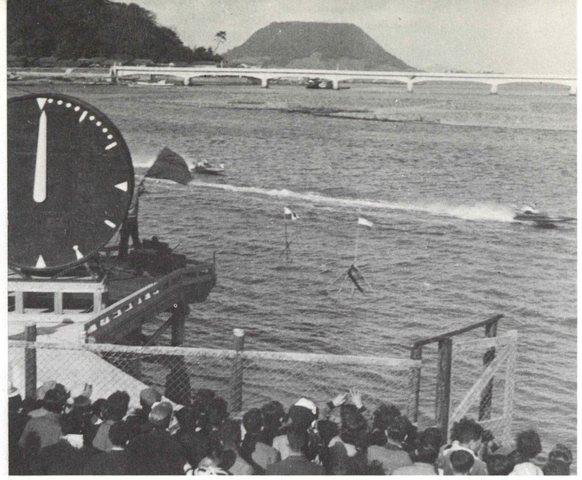
競走場登録規格により発走合図用大時計は直径2㍍以上のものでなければならないと規定されている。この時計は選手が出発線を一斉に通過するために設けられるもので、世界共通のものである。内部構造に対しては別段に制限が加えられていないが、1分間に1回転を終って停止するものでなければならない。時計が大きくなっているので構造上、針も大きくなるので、下りの15秒附近においては針の重みで回転速度が速くなり、45秒附近になると上りのために回転速度が遅くなるようなことがあるので、製作上特に留意しなければならないところである。

別図3　発走合図用大時計



また、大時計は、時間の経過に従って発走合図員に対してブザーを鳴らして信号を送り、正発走時を知らせる方法がとられ、判定写真にも連動しているので、これらブザーおよび写真用の電気的接点がかなり面倒なものであるから注意しなければならない。

4　出場選手は、発送合図用大時計の指針が1回転を終り0の位置を示した時（以下「正発走時」という。）出発線を過ぎるものとする。

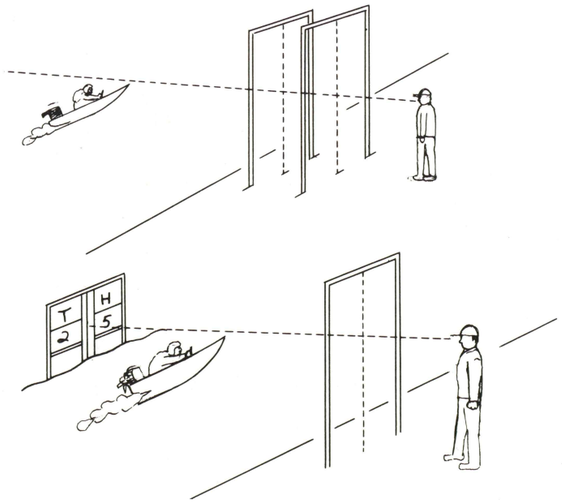


▲ レース風景(昭和28年旧唐津)

第13条　出発線及び決勝線は、所定の位置に定置された二本の垂直線を競走水面上に見透したものとする。

2　出発線及び決勝線は、適当な方法により標示する。

定置された2本の垂直線とは、出発線通過および決勝線に到着したモーターボートを判定するために用いられるものであり、通常審判台前方判定写真用日付板の中央に印された垂直線と審判台に固定された垂直線（前図参照）を結んだもので、その線上を通過する時を出発および到着としているが、日付板附近の水深が極めて深い場合は、これを正確な意味において固定する事はほとんど不可能であろう。出発線、決勝線は動揺している事が許されないので、かような場合は陸上に2本の垂直線を固定し、その2本の垂直線を見透したものとする。



(2)項の適当な方法とは、通常赤白2等分の横縞の旗を立てて表示している。

第14条　発走は、モーターボートの最前端が出発線を過ぎるとき、到着は、モーターボートの最前端が決勝線に達したときをもって判定する。

〔注〕出発線通過の判定は、スリット写真においては、スリット線の右端をもって行い、線の右端にモーターボートの最前端が接した時を発走および到着の基準として判定する。

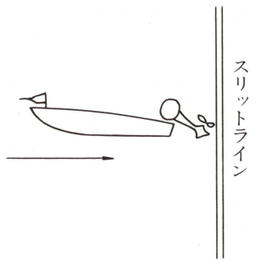
同着の判定の範囲は次の通りとする。

判定写真の幅をカビネ型写真の幅一杯に引伸し、同着の状態を肉眼をもって観察して、そこに着順の差が認められない場合は、これを同着という。

判定写真をカビネ型以上の大きさに拡大し、あるいは画面を拡大鏡により観察した場合、その着順に微差を認めたとしても、これは前同様同着として扱う。

2　出発線及び決勝線におけるモーターボートの最前端とは、必ずしも中心線上の前端即ち船首であることを要しない。

(2)項の船首であることを要しないという事は極端な場合、



前図のように船尾の方向から、モーターをチルトアップしたボートが流れ込み、そのモーターの一端が決勝線に入ったとしても、そのモーターの一端が到着した瞬間をもってそのボートのゴールインとするのである。

〔注〕審判員が選手の競走所要時間を計測する場合は、正しくスタートする最初のモーターボートの前端が出発線を過ぎる瞬間から計り、各モーターボートの前端が決勝線に達した時までとする。

A・P・B・Aのルールを引用すれば

「競走における全ボートの公式計時は、正しくスタートする最初のボートの船首がスタートラインを過ぎるときから計られる」

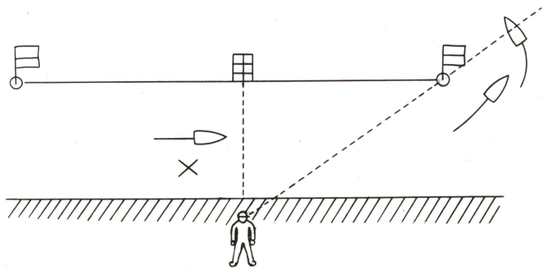
「各ボートの終りの時間はそのボートの船首がゴールラインを過ぎる時にとられる」

と定めてある如く、モーターボートの一般通念として、計時の方法はこのように行われる。

仮に出発のときに、一番後ろから出たモーターボートが1着にゴールインした場合、そのモーターボートの計時は厳密にいえば正しいものでなく、スタート時に先頭のボートと一番後尾のボートの距離だけその1着のボートの計時に誤着を生じている。この誤差をなくそうとするならばその競走に参加するモーターボートの数だけストップウッチを揃えればその正しい計時が出来るわけであるが、アルバニー・ニューヨーク・マラソンの如き百数隻のモーターボートが参加するレースにおいて、百数個のストップウォッチを用意する事は出来ない。これは他のスポーツにおいても同様で計時の通念として（注）の初めの如く行われるものとする。

3　先頭のモーターボートが審判委員長の定位置より第一ターンマークを見透した延長線を通過するも、なお出発線を過ぎ得ないモーターボートは出走の資格を失う。

本項は、スタートの時、著しく戦列を外れてあとから出るボートに対して制限を加えたものであり、出走の資格を失うとは競走法第12条の2項に定める投票の無効に該当し舟券は券面金額をもって返還されるものとする。普通の失格の場合は、舟券は的中しないものとして「タダ」になってしまうが、この場合は100円券が100円で返ってくる事になる。



4　モーターボートが、まさに転覆の状態で決勝線に到着した場合、乗員がモーターボートから離れていない限り有効に到着したものとする。

〔注〕万一モーターが不調のまま正発走時に出発線を通過してもそれは発走したものとして扱う。

また、出発線手前において、あるいは待機水面において航方の反則行為があっても、正発走時において出発線を通過した限り、正しく発走したものとして扱う。この場合、かかる不良航方のあった選手に対しては制裁審議会において競走とは別に取り上げて審議を行うものとして、勝者の判定には関係はない。

転覆してしまったモーターボートが惰性で決勝線に入った場合、またはモーターボートは転覆していないが選手が落水し、無人のモーターボートが決勝線に達した場合は、本規定の救済は受けられない。2人乗りのモーターボートで1名が落水している場合も失格である。

「乗員がモーターボートから離れていない」の限界は操縦席の附近に身体の一部分が接触していたか否かを判定の基準とする。モーターの一部分に足のつま先が接触していたり、ボートの裏側に手先が触れている状態では、離れていたものとする。また転覆の状態が審判部より反対の側にある場合等も予想せられるが、この様な場合は審判長の判定により決定し、異議申立の対照としては採り上げられない。

5　先頭のモーターボートが、決勝線に到着した後3分間を経過しても、なお決勝線に到着し得ないモーターボートは着順の資格を失う。

〔注〕先頭艇が決勝線に到着して「3分」を経過しても決勝線に入らないと明らかに認められた場合、その状況によって審判長は3分間以前に、当該モーターボートに失格の宣言をしてもよい。

競走が、何かの事故によって無制限に長びく事を禁ずる趣旨によりつくられた規則であって、先頭のモーターボートが決勝線に入った時、仮に丁度スタートラインを通過したモーターボートがあったとすれば、3周1800㍍の競走においては、もしこのモーターボートが成績のよいモーターボートであるならば、2分30秒位でゴールインする事が出来る。

このようなとき、先頭のモーターボートがゴールインした瞬間、遅れているモーターボートが快調に走り出したとしたら、その決勝線到着までこれを待たねばならないであろう。

審判長はこのような事態の時は正確にタイムを計り、出来得れば放送をもってその時間の経過を放送するのが適切な措置である。

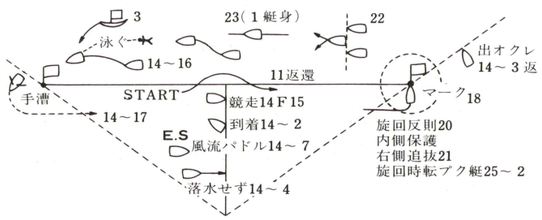
正3分間を経た時は、そのモーターボートがゴール寸前であっても失格を宣せねばならない。

次の同様な状況においても、その遅れているモーターボートが不調で、速度が著しく遅いとすれば、3分を経過しても当然ゴールインする事は出来ないから、明確な判定のつく限り、徒らに3分間の経過を待つ必要はない。

6　選手が競走中落水した場合、自力で再び競走を続けることができれば、そのモーターボートは、着順の資格を失わない。乗員が2名の場合、1名が落水し他の1名がこれを救助した場合も同様とする。

選手が落水し、再びモーターボートに乗って競走を続け、先頭のモーターボートが決勝線に到着後、3分以内に自ら決勝線に達するというような場面はきわめてまれにしかない事であり、またボートが転覆もしないで、選手だけが落水し、モーターをかけて走るという事はほとんどないが、このような時は失格とはならない。但し、ターンマーク附近の手前で落水し、無人のボートがターンマークの内側を旋回し、選手がそれに泳ぎついて乗艇し、そのまま走ったとすると、第11条の条件が満されていないので、第11条によって失格となる。同じような時、ボートは旋回点を回り、選手のみ近道をして再びボートに乗り競走を続けた場合、

第11条によって失格として取り扱われるのが正しい。



制限タイム14－5、安全距間19、周回誤認11、失格27

また落水した選手が、救助艇によって救助せられ、自己のモーターボートまで送られて乗り移った場合は第3条による他からの助力を受けたものとして失格とされる。

救助艇は救助を目的とし、また人命第一主義は絶対に動かし得ないから、選手の意志如何によらず当然救助しなければならない。

7　モーターボートが故障を起し、風、波、流れ等で決勝線に到着した場合、及び最終回周の最終ターンマークを回った後、手漕で決勝線に到着した場合は、着順の資格を失わない。

〔注〕最終ターンマークを回ったとは、本条3項の第一マーク通過の判定と同様に審判長の定位置から第二マークを見透した延長線をもって判定の基準とする。最終マーク前から手漕ぎを行っていたとしたらこれは失格である。

マーク通過前にモーターが停止した場合、調整中、流れ、風等でマークを回った艇が手漕を始め、先頭艇のゴールインより3分以内に決勝線に入る事が出来ればこれは有効である。

手漕ぎとは艇が正常に航走の常態にある時の事であって転覆して裏返えしになっているモーターボートの船底の部分に乗っているのはいけない。浸水等により前部甲板に乗り出しているような場合はこれは認められる。

最終回周の以前にモーターの故障等でボートが停止し、再びモーターが始動する時、ボートの方向位置が悪いためパドルを出して手漕で方向の修正を行っても、これは手漕とは認めない。従って本条文の違反行為には含まれない。

第15条　モーターボートは、発走のため正発走時前にはいずれの方向からも出発線を過ぎてはならない。

本条は、フライングしたボートを失格とする規定であって、モーターボートレースとしての国際法である。他のスポーツと特に異った点であり、また興味もある処である。

競走開始前に出発線附近を、待機航走中のボートがうろうろ走り回ると、観客はいつスタートするかと片唾をのんで注視している折柄、まことに紛らわしく、競走の面白味を欠く事になり、また審判も困難となるので、この規定を設けて水面の使用を規制したのである。出発線の通過は1回限りで、発走の定刻より早く出発線を通過したボートが引返し、もう1度発走をやり直したとしても、これは本条により失格として取り扱われるのであって、相撲のような仕切り直しの考え方は許されない。

なおモーターボート競走場登録規格において、待機水面は、出発線から150㍍以上の間隔をもっていて、出走するボートの待機及び出走に適する位置にあること、と定めてあるので、最終ターンマーク附近へ発走のために進入して来た艇は、引き返すことを認められない事になる。従ってこの水面には定刻の15秒前位から入って来るべきである。

発走のためでなくピットを離れた時に、モーターが停止し、流れ、風等が強くて、モーターを調整している間に出発線を横切るような事があったとすれば、これは発走の動作でないから、このような場合は再発走してもこれを認めるべきである。

このような事態は観念としては考えられるが実際にはほとんど起り得ない事である。

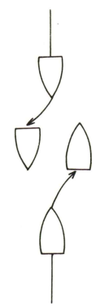
第2節　航　　方

第16条　2隻のモーターボートが接近して衝突の危険があるときは、各モーターボートは次のように進路を避けなければならない。

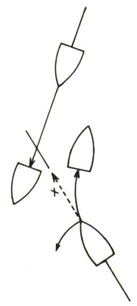
1　2隻のモーターボートが相向い、衝突の危険があるときは、各モーターボートは右舷に進路を変える。

2　モーターボートが交叉するときは、2隻のモーターボートのうち他のモーターボートを右側に見るモーターボートは、他のモーターボートの進路を避ける。

第17条　他のモーターボートの進路を避けるときは、なるべく他のモーターボートの前面を横切らないようにしなければならない。



第16条
第1項の場合



第16条第2項及び第17条の場合

第17条の場合
註・×印は不可

第16条、第17条の規定は一般海上の慣習による船舶の基本航方であって、モーターボートレースとしても当然これに従うべきものと考えられている。

本規則の第16条は海上衝突予防法第3節第18条、同第17条は同4節19条の精神に基くものである。

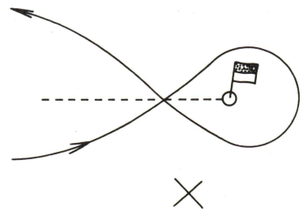
第18条　競走中のモーターボートは、競走水面及びターンマークを時計の針と反対の方向に回らなければならない。

2　ターンマークを回る場合、これを押し倒し、乗り越え、又は破損しないように廻らなければならない。但し、他のモーターボートの妨害等によるやむを得ない事由がある場合はこの限りでない。

競走の方向を指定したもので、モーターボートレースにあっては、競馬の如くその回周方向を、競走場の自由採量に委ねていない。

発走用の時計の位置や、ピットの位置などは簡単に移動が出来ないので、これらのために一応競走の方向を一定するものであり、また競走中もターンマークを回る方向が自由であれば航路に交叉を生じて危険があるので、一方通行に定められているものである。

下図の如き事態が何かの都合により生じても、これは適法とは認められない。

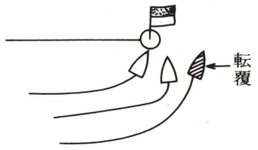


2項で定められているターンマークの回り方については、現在まで各地の競走において審判の判定にかなりの違いがあった。A地においては殆んど反則に採り上げられない事象が、B地区では反則として採り上げられたりするので、これを全国的に

統一するために、細かい条文によって規定したものである。

結局、軽くターンマークに接触した程度は反則とはならない。但しこれは選手がターンマークの通過に粗暴であってもよいという意味は全く含まれていない。軽い接触はよいからといって、ことさらに乱暴な競走を行ったとすれば、その選手自身、安全を侵しているものであって、勝者の判定には何ら影響がないとしても、選手個人に対しては、競技規則の基本精神である公正且つ安全の趣旨に反したものとして評価されるであろう。

また他艇の妨害によって止むを得ず衝突した場合は、そのまま走り続けても反則ではない。この場合は、衝突した艇ではなく妨害行為のあったボートが、失格に問われるものである。マークに衝突した原因が他艇の妨害による止むを得ないものであった場合、またその妨害を加えたボートもその妨害の原因が、避け得ない事態によって生じたものである場合、例えば右図のような場合は、不可抗力としていずれのボートも失格とならない場合もある。



第19条　競走中のモーターボートは、相互に安全な距離間隔を保持しなければならない。但し、他のモーターボートの妨害その他やむを得ない事由がある場合は、この限りでない。

A・P・B・Aの競走規則第16条においては「追い越そうとするボートはオーバーラップが成立している限り、追い越されるボートに航路をあけなければならない。航走中のボートの相互の距離間隔は少なくとも10㍍なければならない。また先行のボートは、追い越そうとするボートが追い越すときに10㍍以内の所を無理に通過しなければならないようにその航路を変えてはならない」と規定していて、安全な距離間隔を10㍍と押えているが、本競技規則においては物差しの長さをもってその距離が安全か否かを定めてはいない。相互の航路の角度によっては、それより以上の距離があっても危険であり、またそれ以内でも安全な場合はあり得るので、その場の状況に応じて選手、審判が判断して安全な競走を行うべきものである。

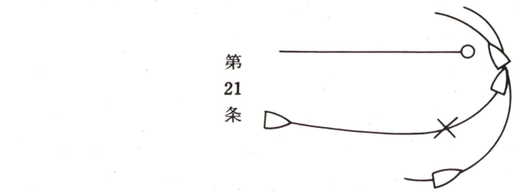
また安全な距離以内に近寄らざるを得ないような不可避的な事態のあった場合は、もちろん本条の適用からは除外される。

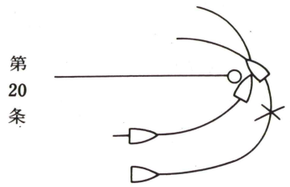
第20条　2隻以上のモーターボートが、同時に同一のターンマークに接近して、まさにこれを廻ろうとするときは、外側のモーターボートは、内側のモーターボートがターンマークを回るのに充分且つ安全な余地を与えなければならない。

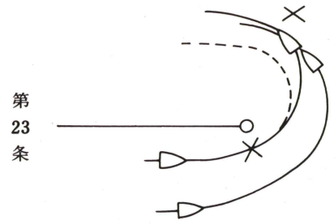
第20条は一般航方の中で、ターンマークを廻る時に限り内側のボートの危険を防止し、公正な競走が行えるようにするための特別規定であり、マークに接近している時にのみ適用されるのであって、ターンマークの遙か外側においては、内側のモーターボートは本規定の保護はうけられない。

充分且つ安全の距離とは、コースの形状、ボート及びモーターの種類により当然相異るものである。

またマークに接近して内側にあるボートといえども自由自在わがまま一杯に走り回る事まで許されてはいない。またそのようなボートに対してまでも外側艇が義務を負うことはない。危険に対しては内側艇も当然義務を分担しなければならない。







第3節　追　い　抜　き

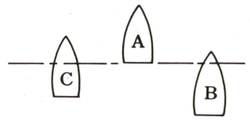
第21条　競走中他のモーターボートを追い抜く場合は右側から行わなければならない。但し、左側に充分且つ 安全な 距離間隔がある場合は、この限りでない。

右側追抜きに対する安全な距離間隔は、第19条の規定する精神によるものとする。

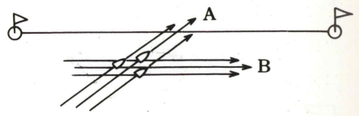
第22条　選手は、他のモーターボートが右舷又は左舷にある間は、自己のモーターボートを転舵してはならない。但し、障害物等を避ける場合その他やむを得ない事由がある場合は、この限りでない。

〔注〕モーターボートの船首よりモーターの後端までの中心線の水平直角線上に相手の船がかかっている場合を、右舷にあるモーターボートあるいは左舷にあるモーターボートという。

下図のような場合、A艇は当然右にも左にも転舵できない。B・Cのボートが遙か後方から追いついて来て図のような状態になったとしても、重なりを生じた時にはAはその義務を負わされた事になる。またB艇は左方に、C艇は右方に対しては転舵をして、危険な相互の状態に入る事はできない。B・Cはその外側に対して、危険のない場合にのみ、当然転舵の自由があるものとする。



右図のようにコースに対して相互に斜めの角度でいる場合、Aの方向が転舵している状態であり、Bの方向が正しい航路であると解釈しなければならない。この解釈は次の23条に対しても同様に適用される。

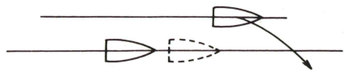


第4節　進路の変更

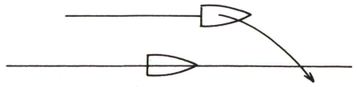
第23条　先行するモーターボートは、その後端から後続するモーターボートの前端までの距離が、おおむね一艇身以上なければ後続するモーターボートの進路に入ってはならない。

〔注〕先行及び後続とは2隻のモーターボートの関係で、進行方向の先を行くモーターボートを先行するモーターボートと呼び、後にあるモーターボートを後続するモーターボートとする。一群の最先行艇と最後部を行くモーターボ

ートとの関係ではない。



（可）



（不可）

第24条　モーターボートが障害物に接近しつつあり、この為自己の進路を変えなければならない時は、他のモーターボートに合図をし、合図をうけたモーターボートは当該モーターボートの航行に安全な距離間隔をあけなければならない。

第５節　救助及び退避

第25条　選手は、救助艇の航行及び作業を、妨害しないようにしなければならない。

２　モーターボートは、ターンマーク附近に転覆したモーターボート（故障したモーターボート、落水した選手及び救助艇等も同様とする。）がある場合は、内側に２隻以上のモーターボートが平行して通過するのに充分且つ安全な距離間隔のない限り、転覆したモーターボートの外側を危険のないように航走しなければならない。

第26条　決勝線到着、失格等の場合は、他のモーターボートの邪魔にならないように退避し、速度をゆるめて帰投しなければならない。

〔注〕これは競走中の人身事故及び不測の事故をなくし、人命尊重を主眼とし、救助艇の作業を妨害せぬよう選手を義務づけたものである。

救助艇の救助作業及び救助のための航行等により、競走中の選手が航方、着順に不利を占めるようなことがあってもこれは異議申立の対象とはならない。また第26条により、決勝線に到着、失格等の場合も速力をゆるめて帰投しなければならぬと同じく選手を義務づけてある。決勝線に到着した艇が他の艇を妨害した場合はこれは制裁審議会において競走とは別個に取り上げることになるが、勝者の判定には関係ない。失格の場合もまた同様である。

第６章　失　　格

第27条　次の各号の一に該当するときは、その選手は失格とする。

１　第８条第２項又は第９条の規定に違反した場合

２　故意に、第４条又は第７条の規定に違反した場合

３　競走中、第３条、第11条及び第15条から第25条までの規定の一に違反したと審判委員長が認めた場合

４　競走に関して不正の協定をし且つその協定を実行した場合

第１項は事情の如何にかかわらず違反した場合は失格となり、２項は故意に行った時にのみ適用をうけるのであって、過失の場合は失格とはならない。３項は失格に当るか否かは審判長の認定によるものであって、事故とか反則がほとんど似ている時において、ある時は失格となりある時は失格としない場合がある。何故ならば、止むを得ず生じたものかどうかは当然類似しているとはいえ、同一の条件でまないので、それ等はすべて審判長の判定をもって最終とする。

４項は不正な行為のあった場合で、この場合は当然失格となり、勝者の確定後不正な事実が分った時も当然失格となる。そして賞金、賞品は施行者によって没収される。この場合、勝者の確定そのものは変えられない。

第14条の違反事故に対し第27条に失格として取り扱わないのは、第14条そのものが、失格か否かを一つひとつ定めているので、当然その項に照合して失格を定めるものである。

第７章　雑　　則

第28条　旗信号を次の通り定める。

１　市松模様旗　発走又は決勝線到着を示す

２　緑　色　旗　最終回周を示す

３　黄　色　旗　競走中止又は再競走を示す

４　赤　色　旗　反則を示す

５　黄　赤　旗（二等分の横縞）危険があることを示す

旗信号は、それぞれの事象を示すものであって、発走の際、信号旗の振り方に多少の遅速があっても、モーターボートの発走そのものに間違いがなければ抗議の対照とはならない。極端な場合、何かの都合で、ゴールインするボートに対して市松模様旗（チェッカー）が振り降されなかったとしても、ゴールインした事実そのものは覆す事は出来ない。他の信号旗に対しても同様である。

但し発走合図員は最善の努力と注意を払って、それぞれの事態に応じた信号旗を、見易く振ってやる義務がある。

第29条　競走水面の幅に応ずるモーターボートの級別及び隻数は次表によるものとする。

級別＼幅 m	70	75	80	85	90	95	100	110	120	130	140	150	160
A 級	6隻以下	6	6	7	7	7	8	8	9	9	10	10	10
B 級	—	—	—	6	6	6	7	7	8	8	9	9	9
C 級	—	—	—	—	—	—	—	6	6	7	7	8	8
D 級	—	—	—	—	—	—	—	6	6	7	7	8	8

〈備考〉本表にいう幅とはターンマーク間における最小幅をいうものとする。

本表によるコースの幅以外に当然、競走場登録規格による待機水面、水深、波の状態等の制約を受ける。

またこの数字は、競走水面としてこれだけが必要であるという基準を示すものであるから、より安全のためにはこのほかに適当な水域の幅が含まれることが望ましい。