



スタートゾーンさらに変更1秒へ(一部改正)

認可年月日 昭和41年12月26日

認可番号 船監801号

実施年月日 昭和42年4月1日

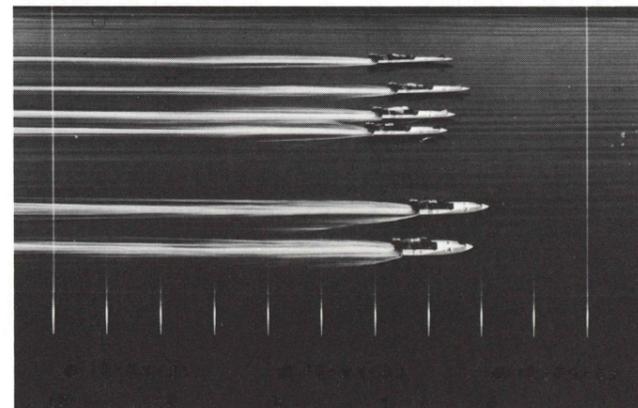
昭和36年4月、モーターボート競走業界は激論の末フライング返還に踏み切り、同年7月、公営競技調査会は抑制基調を取りつつも公営競技の存続を認める答申を出して、公営ギャンブル廃止論に一応の終止符が打たれた。翌37年にはモーターボート競走法の改正が行われ、交付金に付されていた時限がなくなり、モーターボート競走法は恒久立法となった。

昭和34年を基点として急成長を続けたモーターボート競走は、法的な基盤が確立したこともあってより積極的に施設改善を行い、施設の拡大と高級化をはかり、日本経済の高度成長とも相まって売上は急激に上昇し続けていった。

改正に至る経緯

競技規程は昭和36年、フライングについて出走資格の喪失を中心とする条文、用語の整備が行われ、併せて名称も競技規則から競技規程とするなど実質的な全面改正を、また、形式的には競技規程の制定を行って、よく整備された規程となっていた。

このため、競技規程の解釈等に関する疑義も次に掲載する通達以外にはなく、競技規程制定以来はじめて「6年間も改正が行われない」という安定した時代となった。



1. 競技規程に関する当時の通達

(1) モーターボート競技規程の解釈に関する疑義について (昭36.5.11船監第255号運輸省船舶局 監理課長から九州海運局船舶部長あて)

〔通達〕

昭和36年3月10日付九海監第130号をもってご照会のあった標記については、左記の通り回答します。

① 出走資格喪失艇(F L艇等)より妨害を受けることがあっても、その艇は返還の対象にはならない。

回答 貴局の解釈でさしつかえない。

② 他艇が出走資格喪失艇(F L艇等)を妨害しても、妨害失格、返還の対象にはならない。

回答 出走資格喪失事由に該当するモーターボートは、出走資格喪失の宣言により、スタート時にさかのぼって出走資格を取り消される。

一方「競技規程(昭和36年1月30日船監第12号運輸大臣認可)第17条の「他のモーターボート」とは、有効に競走を継続しているモーターボートをいうと解されるから出走資格喪失事由に該当するモーターボートは、同条にいう「他のモーターボート」ではなく、このようなモーターボートに対し宣言前にいわゆる妨害行為を行ったとしても、失格とはならない。実際の取り扱いとしては、できるだけすみやかに出走資格喪失について判定を行うこととし、その宣言前の妨害行為等については、宣告後において有効と確定されたモーターボートに対する妨害行為のみについて失格条項に該当するか否かの判定を下すのが適当である。

他方、本件における他艇は競技規程第25条の各号に該当しないから、出走資格を喪失せず、

したがってもちろん返還の対象にはならない。

③ 上記2項は、審判委員長の出走資格喪失の宣告の時期如何を問わない。

回答 第2項の回答通り、実質的に宣告の時期如何を問わないことになる。

本件写送付先

関係各海運局船舶部長

全国モーターボート競走会連合会

各モーターボート競走会

(2) フライング返還に伴う疑義について

(昭和36.3.10 九海監第130号九州海運局船舶部長から運輸省船舶局監理課長あて)

標記について、今般競技規程の改正により36年4月1日からフライングの返還を実施することになったので、当管内の各施行者、競走会の技術専門委員会を3月9日に開催し審議の結果、下記事項につき疑義があるので至急検討の上、回答願います。

〔記〕

審判委員長が、フライング艇、出遅れ艇を宣告する前後において該艇が他艇を妨害し、または妨害を受けた場合は法第12条及び競技規程第25条により出走の資格を喪失することが優先して処理されるが、他艇については、次の通り取り扱って差しつかえないか。

① 出走資格喪失艇(F L艇等)より妨害を受けることがあっても、その艇は返還の対象とはならない。

② 他艇が出走資格喪失艇(F L艇等)を妨害しても妨害失格返還の対象とはならない。

③ 上記2項は、審判委員長の出走資格喪失の宣告の時期如何を問わない。

(註)第2項中、返還という字句を挿入しているのは、ファンを重点的に考慮して用いたものである。

また妨害についても出走できない艇であるので、真の意味では妨害でなく、ファンにわかりやすくするために用いたものである。

2. 再びスタートゾーン問題

制定当時としては、完成されたかに思われた競技規程であったが、選手の操縦技量が向上し、ボート・モーターの性能も安定して、横一線のスタートが多くなって来ると、ファンはこれまで以上にスタートを厳しい目で見ようになり、1.5秒のスタートゾーンでは次第に満足しなくなっていった。

当時のモーターボートのスピードは、秒速約20m程度であるから、1.5秒の間にボートは約30mを走ることになる。モーターボート競走では、もともと先航艇が有利であるから、現行の直線300m、2点マークの競走において20mとか30mとかの差は勝者となるためには絶望的な大差であった。

このため、艇団から著しく遅れたスタートに対してはファンの不満が多く時には騒擾の原因となることさえもあった。この騒擾事故を防止するため、多くの競走場で競技規程25条3号「その他モーターボートがスタート前またはスタート時において、競走の公正または安全を著しく害する状態にあるとき」を拡大解釈して適用し、出走資格の喪失として取り扱っていた。

連合会は、こうした25条3号の適用について統一をはかることを検討したが、スタートには多くのケースがあり、仮に1艇だけ正0秒に近いスタートで他の5艇が1秒のスタートであった場合に、艇団から離れているという理由でこれを出走資格の喪失とするわけにはいかず、また、スタートが3艇、3艇または2艇4艇等に分れた場合、どれを正しい艇団とするか、また、スタートゾーンに入っており、特に異常なく航走しているモーターボートを3艇も4艇も

一度に出走資格を喪失させることはできないなど、統一をはかるのはかなり困難なことであった。

しかし、統一をはかるのが困難であるからといって、そのままにしておけば、「前回はこの程度の遅れに適用したのに今回はなぜ適用しないのか」とか「〇〇競走場ではこの程度で適用するのにこのレース場ではなぜ適用しないのか」といった適用をめぐる苦情や紛争が頻発するという状況であった。

連合会は、艇団遅れのスタートに対し、①25条3号を適用する競走場と適用しない競走場がある。②適用する競走場についても艇団からの遅れの程度に差がある。③25条3号の適用について適用を統一することは困難である。④25条3号にかかわる苦情が極めて多く、時には騒擾事件の原因ともなっている。などの事情を重視し、あらかじめ各地ごとに検討を行った上で会議に出席することを条件とし昭和41年9月7日、大阪において審判長会議を開催した。

この会議の開催結果について、連合会事務局は、昭和41年9月25日に開催された「昭和41年度定例常任役員会」で次のように報告を行っている。

(1) 第25条3号の適用めぐって…

〔審判長会議より〕

「去る9月7日大阪において審判長会議を開催し、スタートの

1) 1.5秒の制限を1.0秒に短縮する。

2) 他艇より遅れた艇を欠場とする25条3号を廃止する。

この2点について検討を行った。

この結果、①1.0秒に短縮して、25条3号を廃止する。12競走会 ②1.0秒にして、25条3号を存続する。2競走会 ③1.5秒のまま、25条3号を廃止する。1競走会 ④現状のまま。4競走会 という結果になったが、大勢により他に協調する余地ありとするとところが、広島、東京、神奈川、

埼玉の4競走会で、これを考慮すると、

①1.0秒にして、25条3号を廃止する……………13競走会

②1.0秒にして、25条3号を存続する……………5競走会

③現状のまま……………1競走会

となる。19競走会のうち、

1) 1.0秒に短縮することについては、滋賀県を除く18競走会の意見がまとまるが、

2) 25条3号を存続するか廃止するかについては、廃止14に対し、存続5と廃止の意見にくらべ存続の意見が予想外に多い。これはスタートを、今1.0秒に制限しても、他艇より遅れる艇については観客は欠場しないと納得せず、必ず苦情を言うてくることは明らかであり、騒擾事件にもなりかねないので、1.0が0.5になってもこの問題は解決されない。

時間制限は、1.5秒ないし1.0秒としても、他艇より遅れる艇に対する審判長の自由裁量を残しておくという考え方を主張するもので、この考え方を主張するところは、現在25条3号を適用しているところで、今更これを廃止することは、対観客問題があるのでできないと言うものである。

一方25条3号の廃止を主張する側は、現在自分の競走場ではこの25条を適用していないが、他の競走場で使っているためファン交流の結果、観客の苦情が多く、1.0秒に短縮して、先頭艇と後ろの艇との差をつめ、この際一気に25条3号の適用を廃止しようとするもので、対観客上自由裁量よりも、写真により証拠の残る時間制限のみ採用すべきであると言っている。

この会議において、以上のような意見の集約をみたが、連合会としてはこの問題については、今後競走会協議会において意見の統一をはかり、また、他の利害関係者である施行者、選手会等の意見も参考とした上で規程改正の必要がある場合は、当局との折衝に入る。

3. 「一部改正」成る

連合会はその後、競走会、施行者、選手会と折衝を行い①スタートゾーンを1.5秒から1.0秒に短縮する。②競技規程25条3号の拡大解釈は行えないよう改正する。ことで大方の意見の一致を見た。このため昭和41年11月27日に開催された「昭和41年度第7回定例常任役員会」に、上記の内容で改正する旨を、また同年12月13日に開催された「第8回定例常任役員会」において改正条文を審議し、これを解決した。

改正内容は、①スタートゾーンを1.5秒から1.0秒に短縮する。②25条3号の条文を改正し拡大解釈をできないようにした。の2点であった。

以下は、運輸大臣への認可申請書に添付された改正理由書および競技規程の新旧対照表である。

(1) 競技規程の一部改正について

全連発第49号 昭和41年12月13日

運輸大臣 大橋武夫殿

観全国モーターボート競走会連合会 会長 笹川良一
モーターボート競技規程の一部改正について

昭和41年12月13日、当会第51回理事会において、モーターボート競技規程の一部改正を議決いたしましたので、モーターボート競走法施行規則第22条の規程にもとづき、別紙の通り、同一部改正規程に改正理由書及び新旧規程の条文対照表を添え、認可申請いたします。

〔改正理由書〕

●モーターボート競技規程の一部改正についての理由

モーターボート競走が開始されてここに14年、今や国民大衆の健全娯楽の場としての揺るぎない地位を確保しつつあります。もちろん、今日に至るには競走場施設の改善は

言うに及ばず、競走の運営面についても年々時代感覚に合致した合理的な方法を採用し、常に近代的なレースを目途に努力してまいりました。就中モーターボートレースのスタート法は、他の競技には類例を見ないレース最大の妙味を示し、醍醐味を持つもので、当初より漸次スタートゾーンを縮め、適切な方法に改正され、その時代の競技条件に合致した最良の方式を採って今日に至りました。

しかるにここ1、2年来、この現行スタートゾーン 1.5秒はいかようにも広く、現用モーターの性能、あるいは選手の技量等から判断しこのゾーンは不合理で、競技としては妙味を減殺するとのファンの声が次第に高まりつつあります。すなわち、ファンは出来得る限り1線に揃ったスタートを期待し、著しく遅れたモーターボートは競走から除外するのが当然と考えており、今日のボート、モーターの性能、選手の技量から考えても許されるものではないとまで極論するに至っており、レースにおけるスタートは厳しい条件で実施すべきであるとの要望が強く、時としてこのような不満が騒擾事件の発生原因ともなっております。

昭和34年6月、出遅れ制限時間を3秒から1.5秒に短縮してモーターボートレースのスピード化、合理化を図った当時より、現在のボート、モーターの性能は向上し、スピードに於ても著しく速くなり、構造においても大幅に改良されており、34年当時は秒速20mを目標にしておりましたが、現在すでに20mは軽く突破し、1.5秒で30m以上の幅をもったスタートゾーンに至っております。従って合法的にスタートした6隻の内には、先頭艇と1.5秒ラインのボートの間隔は、約10艇身を超え、30mを超えるようなスタートが現出されます。この間隔は、進歩向上した今日の選手の技量でも如何に優秀な選手といえども、これをレース中に追い抜くことは不可能と思われます。すべて競走は、公平な条件で行われることが望ましく、スタート時に既に明らかに勝負が決っているかのような競走は最早や競走とは言

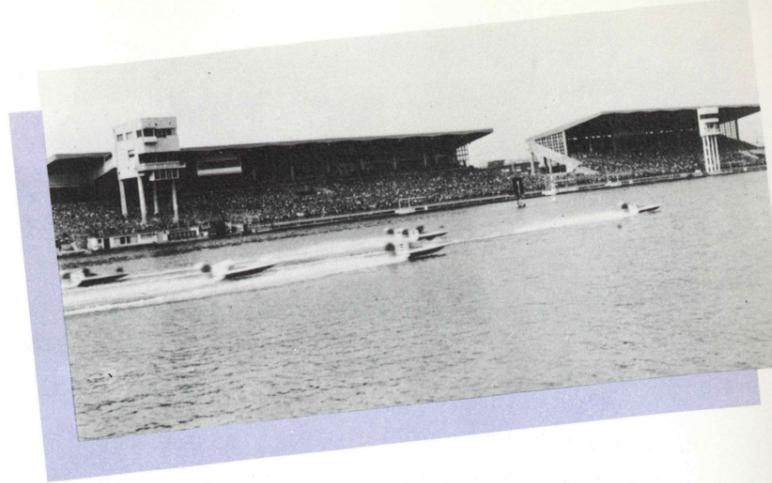
えないのであります。

また、現今の選手のスタート技量につきましても、ここ数年のスタートタイミングの全国平均は0~0.5秒に62.6% 0.5~1.0秒に34.1%、すなわち1.0秒以内に96.7%のボートが入っており、かなり安定した数値を示しております。さらに今後ますます改善されます施設と相まって、選手の技量向上も期待されます。

以上のような点を考え合せますと、ファンの要望もさることながら、これからのモーターボート競走の合理化、高度化を図るためには少なくとも現在の出遅れ制限1.5秒を1.0秒に改正し、今後の発展を期したいと存じます。

●モーターボート競技規程新旧対照表

現行規程	改正規程
第1条より第12条まで省略	同 左
第13条 フライングスタートにおいては、モーターボートは係員の指示に従い、出走のため待機水面に出るものとする。	同 左
2 省略	同 左
3 フライングスタートにおいては、モーターボートは、スタート時刻以後1.5秒以内にスタートしなければならない。	3 フライングスタートにおいては、モーターボートは、スタート時刻以後1.0秒以内にスタートしなければならない。
第14条より第24条まで省略	同 左
第25条 審判委員長が次の各号の一に該当すると認めるときは、そのモーターボートは出走できない。	同 左
一 省略	同 左
二 省略	同 左
三 その他モーターボートがスタート前又はスタート時において競走の公正又は安全を著しく害する状態にあるとき。	三 モーターボートがスタート前又はスタート時において、モーターボートの不調又は浮流物により著しく速度低下したとき。



さらに規程の一部解釈上疑義を生じやすい表現がありますのでこれを明確に表現整備し、あわせて改正を行い、もって公正安全な競走実施に万全を期したいと存じます。



進入方法を規定化(一部改正)

——スタート進入は第2マークを左舷に見て——

認可年月日 昭和44年 5月16日

認可番号 船監第397号

実施年月日 昭和45年 6月1日

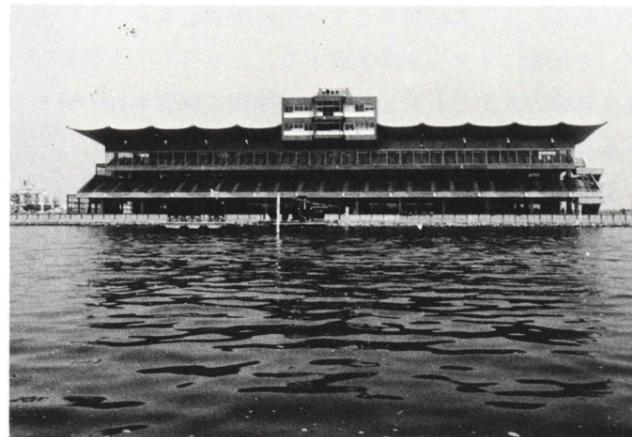
1. 業界の状況

主要改正事項

1. 「正常に展示航走が終らない」場合の解説から「概ね2分経過」を削除した。
2. 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みてスタートラインに向うものとした。
3. 25条2号に「モーターの火災、選手の落水」を加えた。

モーターボート競走初まって以来、業界の悩みごとと言えば売上不振、騒擾事件、八百長事件、スタート事故多発等いろいろであったが、こと八百長事件に関していえば昭和29年から高野山で行われた定期訓練で、みそぎを行いつつ再出発を誓って以来ピタリと姿を消した。売上面では昭和34年を起点として年々20%以上、時には30数パーセントという急成長を遂げ、売上不振は遙か遠い日のこととなっていた。

しかし、騒擾事件とスタート事故多発は依然として業界の悩みの種であった。



▲移転直後の津競走場、中央は主審(昭和44年)

特に、昭和45年は安保改正の年とあって、各野党はこの年を目指して活発な運動を展開し、これに対する学生運動が異常なほどの盛り上がりを見せるなど、世情は騒然としていた。このような世情を反映してか公営競技界にも紛争騒擾事件が頻発していた。

昭和44年度版「モーターボート白書」は騒擾事件の発生状況及びその原因について次のように記述している。

「昭和43年度における騒擾(紛争)事故は、42年度の8件を一挙にその3倍に当たる24件と頻発し、昭和32年度の25件に次ぐモーターボート創設以来第2の多発年度であった。

しかもその規模はますます拡大し、内容においても投石、放火等による施設の破壊と、投票所を襲撃して現金を強奪するという悪質極まる暴挙に出て、全国各競走場にわたり連鎖的に発生し、遂に43年9月22日、児島競走場に発生した騒擾事件及び、44年2月18日唐津競走場における騒擾事件は、共に主催者側の事態収拾の不手際によって、それぞれ1ヶ月間の競走開催停止命令を受けるというまさに業界はかつてない最悪の事態に直面した。

これら43年度に発生した騒擾(紛争)事故は、全国競走場24ヵ所のうち事故のなかったのが蒲郡、津、三国、琵琶湖、鳴門、徳山、芦屋、福岡、大村の9競走場のみ、紛争程度ではあるが宮島競走場で4回、平和島競走場が3回、児島競走場に至っては、43年5月25日の紛争事故に続いて9月23日に前述の開催停止命令を受ける大騒擾事件が発生した。

また、桐生競走場においては、43年5月13日投石、放火による施設の破壊と、投票所に乱入して現金1,200万円を強奪されるという大騒擾事件が発生し、その後12月23日またも紛争事故が発生している。

なお、1回にとどまったが、43年8月1日多摩川競走場では競技部に乱入した暴徒によってボートが破壊され、同11月29日に丸亀競走場では、停電によるレース中止に端を

発して騒擾となり、全投票所、スタンドの窓ガラス等が破壊されるという事件が発生し、同12月31日には常滑競走場において、これまた投票所の窓ガラスが破壊されるという騒擾事故が発生し、大小の事件に明け暮れた年度であった。

このように事件の発生した各競走場では、その都度、その発生原因を追及し、またその事件から得た教訓等によって問題点を是正改善に努力された筈にもかかわらず、次々と同じ競走場が狙われたことは大いに注目反省すべきであろう。

イ、次にこの43年度における騒擾(紛争)事故発生の直接原因についてみると、

- 展示不良艇2位となる……………1
 - ターンマーク回らずスタート進入する……………1
 - 本命艇出遅れ気味で着外になる……………10
 - 失格板誤認……………3
 - 最終周回で2位艇が3位になる……………1
 - 本命艇エンジン不調で着外になる……………2
 - 停電により後半レース中止……………1
 - 荒天のためレース中止……………1
 - 降雪のためレース中止……………1
 - 払戻しに手間どり発売時間を短縮する……………1
 - 写真機の故障でスタートやり直し……………1
- となっており、43年度においても本命あるいは有力視された艇の出遅れ気味のスタートによる着外が24件のうち10件と断然多く、次に失格表示誤認によるものが3件、本命艇のエンジン不調による着外が2件というように選手の航走態度に起因するものが、18件を占めている。

このように多発する騒擾事件に対し、監督官庁である運輸省は、昭和43、44年度だけでも

- S43. 7. 6 モーターボート競走場における騒擾事故に伴う措置について
- S43. 10. 3 モーターボート競走法第23条第1項に基

- づく命令(児島競走場の開催停止命令)
 - S43. 10. 16 倉敷市営児島競走場における騒擾事件に対する措置について
 - S43. 12. 27 モーターボート競走場における警備対策について
 - S44. 2. 28 モーターボート競走法第23条第1項に基づく命令(唐津競走場の開催停止命令)
 - S44. 3. 1 唐津市営唐津競走場における騒擾事故に対する措置について
 - S44. 6. 11 公営競技場における現金奪取事案の防止対策について
 - S44. 11. 20 公営競技における紛争等の防止について
- と8件の通達を出し、関係者の注意を喚起している。

2. 一部改正に至る経緯

騒擾事件は監督官庁から注意を受けるまでもなく業界の大問題であり、決して業界関係者が安閑としていたわけではない。

モーターボート競走の最大の特徴はフライングスタート法にあり、レースに対するファンの興味もスタートにあるが、それ故にスタートに失敗することも多く、人気艇が出遅れ気味のスタートをしたことが原因で騒擾事件の発生をみることも多かった。

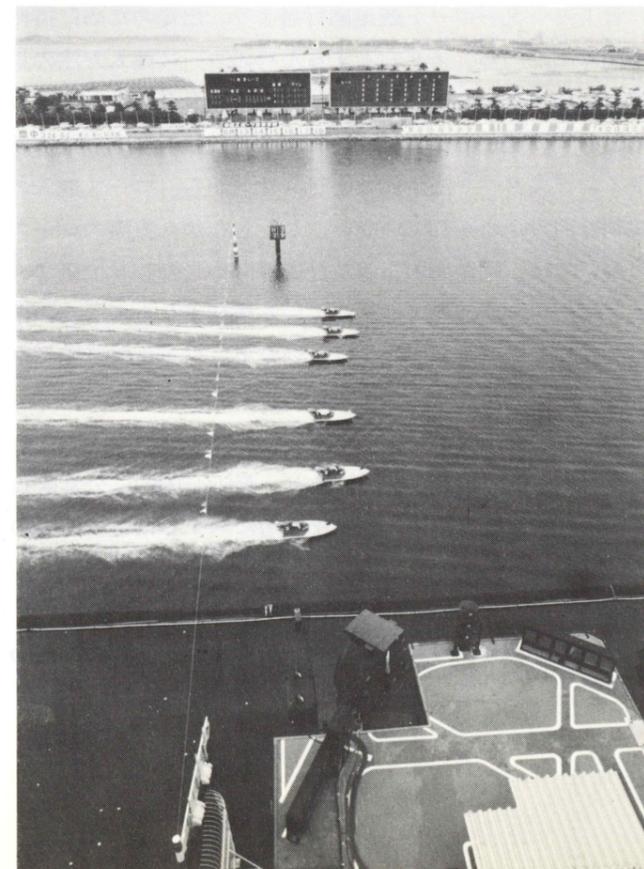
このため競技規程でも昭和29年に「先頭のモーターボートが審判委員長の定位置より第1ターンマークを見透した延長線を通過するも、なお出発線を過ぎ得ないモーターボートは出走の資格を失なう」と出遅れ制限を定めたのをはじめ、その後も3秒、1.5秒、1秒とスタートゾーンを短縮して来た。しかし、このようにスタートゾーンが短縮されて来たにもかかわらず、艇団から遅れたスタートに対しては依然として観客の不満が多く、前述の通り昭和43年度に

発生した24件の騒擾、紛争のうち10件は人気艇の出遅れ気味のスタートによるものであった。だからといってスタートゾーンを無限に短縮していけば、結局はオンラインスタートにするほかはなく、スタート事故は関係者の最も頭の痛い問題となっていた。

昭和43年9月4日に開催された競走会懇談会の席上でもスタート事故問題が論議され、大阪府競走会から「スタートゾーンを現行の1秒としたまま、1秒ラインについては艇の先端とせず、後端で判定したらどうか」という実質的なスタートゾーンの短縮が提案された。

騒擾事件防止に懸命な関係者は、この問題を実務者レベルで検討することとし9月14日、大阪府農林会館において審判長、競技委員長会議を開催し、この問題を検討した。

しかしながらこの実質的なスタートゾーン短縮問題は、この当時のスタート事故発生状況等を勘案すると時期早尚、



または反対の意見を持つ競走会が多く、実現するには至らなかった。

また、競技規程の運用上「ある程度幅を持たせ、競走場によって出遅れ判定に差を持たせてはどうか」の動議に対しては「ファンの交流もあることであり、あくまでも全国統一の線に進むべきである。」との意見が絶対多数であった。

この当時スタートに関する問題は、艇団遅れのスタートばかりでなく、待機行動中、エンスト等のトラブルにより第2ターンマークを左に見て進入する時間的余裕を失った選手が、バックストレッチから直接進入コースに入ってくる場合があり、これにも観客の不満が集中していた。

第2ターンマークを左に見ないで進入したスタートがどの程度あったか、具体的な件数については明らかでないが、次に紹介するように九州地区施行者協議会ではこれを防止するため九州海運局に対し競技規程の改正を要望していることからして何件かはそのような事象があり、紛争の原因となっていたものと思われる。

(1) 「モーターボート競技規程」の一部改正について

〔要望〕

(昭43.6.7 九施協第807号 九州地区競艇施行者協議会会長阿部源蔵から九州海運局長近能善雄あて)

モーターボート競走事業運営につきましてはかねてより格別のご指導を賜わり厚くお礼申し上げます。さてスタート時における諸般の事故防止につきましては競艇事業関係者の常に苦慮しているところでありますが、特にスタートライン進入時の態勢についてこれを規制する必要から施行者の強い要望により先般九州地区競艇連絡協議会において慎重に検討した結果、九州地区競艇施行者として「モーターボート競技規程」の一部改正の上申方をお願いして騒擾の防止を計ることになりましたので同規程の改正が早期に実現いたしますよう参考としてつぎの「モーターボート競

技規程」改正希望(案)を付して格別のご配慮をお願いいたします。

(規程改正希望案)

「モーターボート競技規程」第4章第13条につきの通り第4項を設ける。

4 フライングスタートにおいてモーターボートは、スタートする際第2ターンマークを左に見て進入しなければならない。

(改正を要望する理由)

現行の競技規程においては出走の際スタート前に待機水面を回遊しながらスタートラインを正0秒時に通過すればよいことになっております。しかしこれでは極端な場合スタートライン直前で待機したりあるいは待機水面内側から斜めに進入してスタートすることも考えられ選手人身事故の原因ともなり、また、いっせいにスタートラインに進入する現在の競走形態を否定することにもなって公正安全なレースの運営が崩壊するおそれがあります。

ただ現在では選手の良識あるいは関係者の指導により第2ターンマークを左に見ながらスタートラインに進入する態勢をとっているのが現状ですが、選手の良識にいつまで頼れるか予測はできません。九州においても上記の進入方法と異なったスタートをしたために騒擾事件をひき起したことはまだ記憶に新しいところであります。

モーターボート競走においては有利なスタートコースを得ることによりレースの上位入着が決まるときえ言われているため待機水面回遊瞬時に起る選手の精神的動揺等による進入態勢の乱れがファンの疑惑を招きあるいはスタート事故につながる大きな原因であることは関係者の常識であり、関係者はその防止に苦慮しているのが実情であります。

以上申述べました通りスタート事故ひいては騒擾事故防止の見地からも「モーターボート競技規程」の一部改正が早期に実現するようその促進方を強く願望いたすものであり

ます。

なお特に九州地区においては先述の実例もありスタート時に第2ターンマークを左に見て進入しなかった場合には騒擾の原因となることは必定と判断され、しかも現下全国的に公営競技において騒擾等事故が多発している状況からしても早急に規制することが急務でありますので「モーターボート競技規程」の改正に日時を要するようであれば通達もしくは指導等によってでも早急にご措置いただきますようお願いいたす次第であります。

(2) フライング・スタート法によるコース進入方法の規制について

〔要望〕

(昭和43.7.9 九州海監第212号 九州海運局長から運輸省船舶局長あて)

管下モーターボート競走施行者より、出走のために待機水面に出たのち、スタートするためのコース進入方法の規制について今般九州地区競艇施行者協議会会長から別添写のとおり要望がありましたが、現在の競技規程第13条はフライングスタート法で競技を行う建前から、コース進入の規制は別段定められていない。しかしながら実際のレースにおいては、関係者の指導及び選手間申し合わせで第2ターンマークを左に見て進入している現状よりみて、この申し合わせを破っても違法ではないため、ファンに疑惑を招くおそれもあり得ると考えられる。

ついでには過去において、これに起因する騒擾事故が発生した例(下関、芦屋競艇場)もあり、最近全国的に公営競技の騒擾事故多発の折から競走施行者に対する指導上何分のご指示をお願いします。

〔通達〕

フライングスタート法によるコース進入方法の規制について

(昭43.7.30 船監第551号 船舶局長から九州海運局長あて)

標記について、昭和43年7月9日付け九海監第212号をもって照会があったが下記のとおり取り計らわれたい。

記

モーターボート競走に関する競技規程は、モーターボート競走法第22条第2項同施行規則第22条に基づいて、全国モーターボート競走会連合会が運輸大臣の認可を受けて規定しているものであるから、これを改正しようとするときは、九州地区競艇施行者協議会は要望事項を施行者の全体の意見として取りまとめた上全国モーターボート競走施行者協議会から全国モーターボート競走会連合会、日本モーターボート選手会及び運輸省に対し提案すべきものと思われるのでその旨を指示されたい。

(3) 改正を求めて意見続々

この要望がなされている最中の昭和43年7月15日、若松競走場において待機行動中にエンストしたモーターボートが、第2ターンマークを左に見ないでバックストレッチ側から直接第2コースに入り、やや出遅れ気味のスタートながら2着に入着するというレースがあり、これを不満とするファンが騒ぐという紛争が発生した。

競技規程改正の具体的な動きとしては、昭和43年12月26日付で九州、山口地区競走会連絡協議会から「騒擾事故防止対策について提案の件」と題する文書が、連合会および全国モーターボート競走会協議会宛に寄せられ、続いて東京都競走会からも「第2ターンマーク旋回の進入について」と題する文書が寄せられている。

文書の主な内容は、いずれも進入に際しては第2ターンマークを左舷に見て進入しなければならないというものであったが、九州、山口地区競走会協議会はこのほかに旧規程25条3号を復活させるべきであるとし、東京都競走会の

意見は旧規程25条3号のように競技規程の拡大解釈を防止する意味からも早急に競技規程の改正を行うべきであるという点に大きな差があった。

これを受けた連合会は、昭和44年1月17日付で各地競走会会長宛文書を出し、競技規程改正に関する意見を求めたところ次のような意見が寄せられた。

条 項	内 容	改 正 希 望
第3条 第5条	全 能 力 装 備	違反者は失格にすべきである。 番号札(防水板)を規定化すべきである。
第8条	展 示 航 走	解説(イ)「……係員の指示するときより概ね1分経過しても……」と時間を短縮すべきである。
第10条	周 回	周回誤認を条文上明確にすべきである。
第13条 1項	フライング スタート	係員の指示に従い「スタート時刻1分前までに」出走のため……とすべきである。
3項	違 反 スタート	「第2ターンマークを左に見て進入する」を規定化すべきである。 1～6号艇のスタートコースを指定すべきである。
第15条	ゴールイン	解説、競走中のエンスト、落水は直ちに失格とすべきである。
第25条 2号	異 常 スタート	「モーターが火災を起こし」、「選手が落水したとき」を挿入すべきである。 「スタート前」を除くべきである。 「競走の公正または安全を著しく害する状態にあるとき」を挿入すべきである。

これらの意見をもとに昭和44年1月29日、2月12日の2回に亘り大阪中之島公会堂において実務担当者会議を開催

し、①第3条、第5条、第10条、第15条の解説および第25条3号は現行通りとする。②第8条の解説(イ)については「おおむね2分を経過しても」を削除する。③第13条1項は結論を保留する。④第13条3項は「第2ターンマークを左に見て進入する」を挿入する。⑤第25条2号は「モーターが火災を起こし」、「選手が落水したとき」を挿入し、「スタート前」を削除することで意見の統一を見た。

連合会は会議の結果を施行者協議会、日本選手会に伝え意見を求めたところ、4月4日付で日本選手会から、①第25条2号は改正案が適当である旨の意見が寄せられ、続いて4月9日付で施行者協議会から8条の解説(イ)、第13条1項については意見が分かれ反対する施行者も多かったが、第13条3項、第25条2号については改正案通りを適当とする、旨の意見が寄せられた。

さらに4月12日に開催された連絡協議会競技運営専門委員会は、これらの意見を参考に審議した結果、①第8条の解説(イ)、第13条3項、第25条2号は改正案通り改正すべきである。②第13条1項は現行通りが適当である、との結論に達した。

3. 競技規程の一部改正認可

連合会は改正案を作成し、4月28日開催された昭和44年度第2回定例常任役員会、5月16日に開催された第60回理事会の議を経て同日付で認可申請を行い、6月1日から改正規程が実施されることとなった。

以下は改正理由および新旧対照表である。

(1) 競技規程及び同解説の一部改正について

全連発第9号 昭和44年5月16日

運輸大臣 原田 憲 殿

全国モーターボート競走会連合会 会長 笹川良一

モーターボート競技規程及び同解説の一部改正について
昭和44年5月16日、当会第60回理事会において、モーターボート競技規程及び同解説の一部改正を議決いたしましたので、モーターボート競走法施行規則第22条の規定にもとづき、別紙の通り、同一部改正規程に改正理由書及び新旧規程の条文対照を添え、認可申請いたします。

〔改正理由書〕

●モーターボート競技規程及び同解説の一部改正についての理由

モーターボート競走が開始されてから、ここに約18年を経過し、今や一般大衆の健全娯楽として揺るぎない地位を保ちつつありますが、もちろん、今日に至るまでには競走場の施設改善はいうに及ばず、競走の運営面においても、時代感覚に合致した合理的な方法に改善し、常に近代的なレースを目指して努力してまいりました。

なかでも競走は公平な条件で実施するのが第一条件でありますので、これが達成されるために、その時代の競走条件に合致した最良の方式を採って今日に至ったものであります。

しかるに、現行競技規程におきましては、スタート時刻の3分前の表示と同時にピットから離れ、待機水面において第2ターンマークを左舷に見て航走しながら暖気運転しスタート体制を整え、スタートのタイミングを合せスタートラインに向うのでありますが、この待機行動中にエンジンが止ったり、または勘のずれ等により他艇が進入体制に入っているのに、正常の進入体制がとれず第2ターンマークを旋回せず短距離をとってスタートラインに向いスタートする場合があります。このような事象でスタートしたボートが着外となった場合に騒擾事件の発生原因となる可能性があります。

またモーターが火災を起したり、選手が落水するような



▲高度成長により自家用車も増加(三国)

●モーターボート競技規程新旧対照表

現 行 規 程	改 正 規 程
第1条より第7条まで省略	同 左
第8条 選手は、出場準備の完了後、係員の指示に従い、自己の使用するモーターボートで、競走水面を正常に展示航走しなければならない。 ◎ 「正常に展示航走が終らない」場合とは (イ) 故障等の理由で、係員の指示する時にこれに従って、展示航走のためピットを離れることが出来ないモーターボートがあるときは、レースの進行上、長時間待つことは出来ないので、正常な状態で展示航走を終った先頭艇がピットに帰投してから概ね2分経過しても、尚ピットから離れ得ない場合。	同 左 ◎ 「正常に展示航走が終らない」場合とは (イ) 故障等の理由で、係員の指示する時にこれに従って、展示航走のためピットを離れることが出来ないモーターボートがあるときは、レースの進行上、長時間待つことは出来ないので、正常な状態で、展示航走を終った先頭艇がピットに帰投しても、なおピットから離れることができない場合。
第9条より第12条まで省略	同 左
第13条 フライングスタートにおいては、モーターボートは係員の指示に従い、出走のため待機水面に出るものとする。	同 左
2 省略	同 左

状態でスタートした場合に現行規程では欠場とする事が出来ません。すべて競走は公平な条件で行われるのが望ましく、スタートにおいて公正を欠くような競走は最早競走とはいえないと思われます。

以上のような点を考え合せこれからのモーターボート競走の合理化、高度化を図るためには少なくとも現在の規程を改正し、今後の発展を期したいと存じます。

さらに解説につきましても解釈上疑義が生じ易い点がありますので、明確に整備し、あわせて改正を行い、もって公正安全な競走運営に万全を期したいと存じます。

3 フライングスタートにおいては、モーターボートは、スタート時刻以後 1.0 秒以内にスタートしなければならない。

第14条より第24条まで省略

第25条 審判委員長が次の各号の一に該当すると認めるときは、そのモーターボートは出走できない。

一 省略

二 スタート前又はスタート時において、モーターボートが転覆若しくは沈没し、又はモーターが停止したとき。

三 省略

第26条より第27条まで省略

3 フライングスタートにおいては、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うものとし、スタート時刻以後 1.0 秒以内にスタートしなければならない。

同 左

同 左

同 左

二 スタート時においてモーターボートが転覆若しくは沈没し、又はモーターが火災を起し、選手が落水し若しくはモーターが停止したとき。

同 左

同 左



待機行動時間を短縮(一部改正)

——競技運営の合理化をめざして——

認可年月日 昭和49年 8 月 7 日

認可番号 船監第441号

実施年月日 昭和49年11月1日

競技運営スピードアップのため一部改正

—競走運営の態様の変化に伴って改正—

主な改正点

1. 第13条2項（スタート時刻の3, 2, 1分前の表示）から3分前を削除した。
2. 第15条（ゴールイン）先頭艇がゴールインした時から1分以内を30秒以内とした。

昭和48、49年といえば、公営競技はいずれも好調に売上を伸ばしており、48年10月、中東に勃発した戦争による石油ショックさえも公営競技界にはさほど大きな影響を与えないというほどの勢いであった。

モーターボート競走業界では、政府の石油・電力等の使用節減政策に協力し、昭和49年1月1日よりこれまでの1日12レースから10レースに削減したが、それでも一日平均売上伸び率は昭和48年度が39.0%増と史上最高の伸び率を記録する程の勢いであった。

当然入場人員も増加の一途をたどり、昭和48年度の年間入場者4,112万人、49年度は4,441万人にも達していた。各地競走場の施設所有者は年々施設改善を行い、収容人員の増加を図り、窓口を増加し、さらに場内混雑を緩和するためトータルレーザーを採用、発売能力の向上に日々努めていたが、それでも年末年始、日曜、祭日、特別競走の時などは発売時間が足りず、買いきれない観客が残るといったような状況であった。

トータルレーザーは、一つの窓口ですべての舟券が発売できるために観客は横移動する必要がなくなり、また、特定の窓口で観客が集中することもなくなるため、場内混雑が緩和され、観客はもみくちゃにならずに舟券が購入できるとして採用されたものであるが、他面窓口を締め切ると同時に集計が終る特徴をもっている、

従来、手売りで発売を行っていた時代は集計に3分から5分を要するのが普通で、この時間をスタート練習、3分間の待機行動の時間等にあててレース運営が行われていた。

年末年始に代表されるような特定の日だけとはいえ、舟券を買いきれないというファンもいて、時にはそれがトラブルの原因ともなることに頭を痛めていた関係者が、この時間をなんとか有効に利用できないかと考えたのは当然であろう。

(1) 待機行動時間の短縮案も……

また、昭和45年の競技運営合理化研究会において、スタート進入の制限は撤廃しオープンとすることで全国统一していたにもかかわらず、実際の競技運営においてはスタート事故防止のため、インコースを取るためのスロウダウンの時間制限をはじめ各種の制限を行っている競走場も多く、スタート進入の全国统一は行われていないに等しい状況であった。

しかしそれにもかかわらず、十分な暖機運転をしないまま長時間スロウ運転をするため、待機行動中のエンストが多発し、進入コースにも変更があることから観客の不満も多く、選手側からもまた3分間の待機時間の短縮を希望する意見が出されていた。

昭和48年度競技運営専門委員会の現地調査はこのような状況のもとに、①昭和46年3月18日付、船監第130号「モーターボート競走場の競走水面及び競走のための待機水面の厳守について」の充足状況について、②競技運営上の問題点の把握について、を重点に実施されたが、この答申の中でも「……より公正円滑なる競技の運営上からも規則、規程の改正及び運営方法の最低基準事項の統一を図ることが望ましく、競技運営全般に対する再検討が必要であると思われ……」と競技規程改正の必要性が指摘されている。また昭和48年度選手定期訓練のグループ研究の中でも待機行動時間の短縮等の意見が聞かれたことから、連合会はこの競技規程の改正を決意し、各地競走会に競技運営上の諸問題についての意見を求めたところ、競技規程関係では次の諸点について意見が寄せられた。

〔各地競走会より寄せられた諸意見より〕

- 1) 待機行動時間（待機行動時間に対する当初の目的と、現行モーターでの待機行動のあり方、及び選手間の申し合せ等について）

13条2項 待機行動時間の短縮

現在のモーターの性能から見て、3分間の暖機運転は、必要なくなってきている。また、進入のオープン制から待機行動時間のほとんどがスロウ航走に費されており、エンスト、片発、L等の事故になりやすい。したがって現行の3分から、2分へ短縮したほうがよいのではないか。また、このことによって発売時間が増え、売り上げの増加につながる。

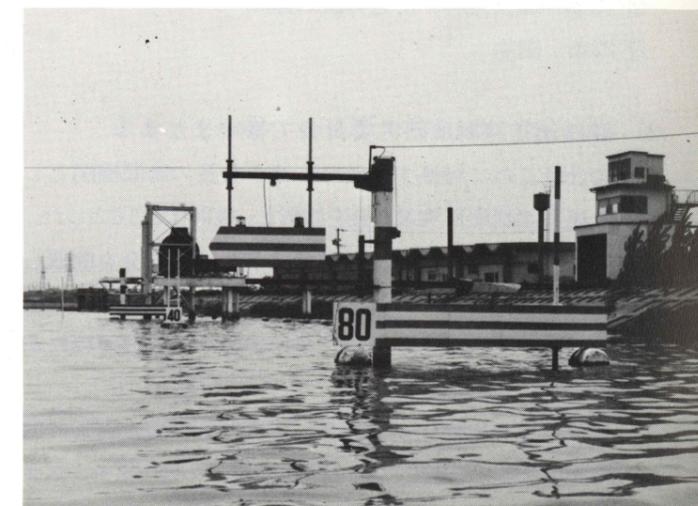
2) 防水板について

① 規定化

現在、防水板は写真判定上必要不可欠となっている。したがって形状、サイズ、数字の大きさ、色等を規格化して、競技規程に条文化するのが望ましい。

② 数字板のみへ一本化（統一事項として）

現在、スタート練習用と本番用の2種類が使用されているが、これはつけ間違いの事故が発生する原因となっているのでスタート練習の時は他の方法でファンに知らせるようにし、防水板を本番用へ一本化するべきである。



▲可動式水上標識(碧南訓練所)



▲トータルレーザーの採用(左:中央制御室、右:発売機)

3) その他

① 8条、条文、解説の一部改正

- ・「全力疾走」の語句を条文に入れる。
- ・現行ボート、モーターの性能均一化により、再展示は時間のロスでもあり廃止する。
- ・8条、解説中「正常な状態で、展示航走を終った先頭艇がピットに帰投しても、なおピットから離れることができない場合」を「順次ピットから離れることができない場合」と改正する。

② 13条3項、進入時、スタートゾーンの改正

- ・進入の定義を明確化
- ・スタートゾーンを0秒～0.8秒へ短縮

③ 15条、失格判定、制限時間の改正

- ・制限時間、30秒ぐらいに短縮
- ・エンスト、落水はただちに失格とする。

④ 「失格条項」統合整理して簡素化する。

⑤ 「艇旗」接触等で折損脱落の場合有害となる。(折損しない方法を検討)

⑥ 23条 帰投方法、待避方法の徹底

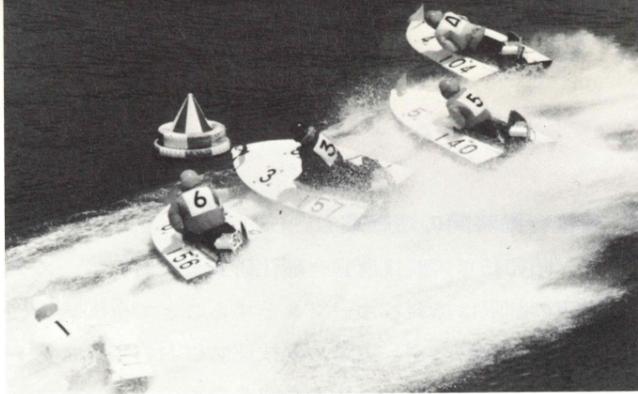
⑦ 22条 削除

(2) 競技運営諸制度研究委員会で答申まとまる

連合会はこれに対処するため、連合会長の諮問機関として競技運営諸制度研究委員会を設置し、検討することとした。

同委員会は、昭和48年12月5日に第1回委員会を開催して以来、昭和49年3月28日までの間に7回にわたり委員会を開催し答申を取りまとめた。答申書のうち競技規程にかかわる部分は次の通りである。

「投票業務の近代化が促進されるに伴い、競走運営の態様も徐々に変化してきている。特にトータリーゼータシステムの採用による発売集計能力の向上はめざましいものがあり、新たに競走運営の流れを変えることはまさしく現時代



▲各地で接戦レース増加する

の要請でもある。

また、昨今の入場者の増加に伴い場内の混雑化は急激であり、そのような環境の下でのファン心理を考慮して、事故防止効果があり、ファンにとって1分でも多くの推理の時間と購入し得る時間をつくり、ファンの焦燥感をなくするような競技運営の方法を考える必要がある。

そこで、競技運営専門委員会の現地調査結果並びに連合会が行ったアンケート調査の結果なども参考として次の問題点を摘出し、ファンの立場、競技運営上からみて、レースの興味を減殺する恐れはないか、事故防止効果があるか否かなどの観点から慎重に検討した。

1) 待機行動時間の短縮

現在の競技運営では、投票券発売締切りからおおむね7～8分を経過してスタートしているが、その間にも発売枚数の集計、スタート練習、待機行動時間があるため、現在の競技運営のままでは締切りからスタートまでの時間短縮は困難である。

この発売締切りからスタートまでの時間が、ファンにとってスリリングな時間として受けとられているか否かが最も重要なことであるが、全競走場の平均的競技進行の実態を見る限り、発売時間に比し、余りにも競技に費やす時間が多く、(投票締切りから次レースの展示終了までに要する時間=12分30秒<全国平均>)“推理”して勝舟投票をする。ファンの立場からもまた、運営者側からみても現在の競技進行は望ましい形態とは考えられない。

したがって、競技進行の時間を短縮する方法としては、

①事故防止施策として実施している本番時のスタート練習を廃止する。

②本番前のスタート練習は、3分前から表示をしないですぐに大時計を回す。

③スタート3分前からの待機行動を2分前からとする。などが考えられる。

本番前のスタート練習については元来プロ選手が本番直前に行くということは好ましいことではないが、年月の経過が今日では展示航走的要素として、ファンに受けとめられているため各地ではこれを廃止したくないという意向が強く、また従来通り実施を希望するのであればスタート練習の待機時間のみを短縮することは実施の本来の趣旨にも反することとなるので、本番と同様の形態でやるべきと思われる。

そこで本委員会では、待機行動中のエンスト事故防止にも効果があると思われる「待機行動時間の短縮」を図るべきであるという結論に至った。

なお、現行競技規程のままでも2分前から待機行動に出ることは構わないが、全国が統一して実施する際にはファンに徹底することを考慮し、スタート3分前からの表示を2分前から表示するように規程の改正を行うべきである。

2) 展示航走の方法

競技運営を円滑に実施するため展示航走を正常に終わらないものについては、再展示をせずして即欠場とすべきであるという意見が出されたが、これは種々のケースが考えられ、逆に競走運営上好ましくない場合が生じる恐れがあるので、競技規程上で再展示を禁止するように規定すべきでない。

3) 先頭艇ゴールイン後の入着時間制限の短縮

現行競技規程では、先頭艇がゴールインしたのち1分以内にゴールインしないモーターボートを失格としているが競技運営を円滑に実施する必要性から1分以内の時間制限

を30秒以内で制限するようにすべきである。

2. 改正競技規程について

この答申に基づいて連合会は競技規程改正案を作成し、5月22日、審判委員長、競技委員長会議、6月10日、競技運営専門委員会に付議、了解を得た上で7月4日に開催された「昭和49年度第4回定例常任役員会」、「第79回理事会」の議を経て認可申請を行い、11月1日から改正競技規程により競走を実施することとした。

認可申請書に添付された改正理由書および競技規程の新旧対照表は次の通りである。

(1) 競技規程及び同解説の一部改正について

〔改正理由書〕

モーターボート競技規程及び同解説の一部改正についての理由

近年モーターボート競走は順調にファンの増加を示し、広く一般大衆の健全娯楽として隆昌の途にあるが、これに伴い、競走運営の態様も徐々に変化せざるを得ない実情となってきた。

すなわち入場者の増加は、場内の混雑化につながり、ひいてはこれがファンサービスの低下となり、さらには、トータリーゼータシステムの採用による投票業務の近代化への移行が新たな競技運営の方法を要求している。

このためこのような場内環境の下でファン心理を考慮し、発売時間の増加によるファンサービスの向上、また待機行動中の長時間スロー運転によるエンスト事故等、各種事故の防止を図るとともに、競走運営のスピード化をもってファンの焦燥感をなくするような競技運営の方法に改め、公正安全な競走運営に万全を期したい。

これが本規程の改正理由である。

現 行 規 程	改 正 規 程
<p>第13条 2 前項の場合において、スタート時刻の3分前、2分前及び1分前は数字板その他の適当な方法により、1分前からの経過は、発走信号用時計により知らせる。</p> <p>第15条 モーターボートがゴールインする場合には、選手（2名乗る場合はその2名の選手）がモーターボートに乗っており、かつ、先頭のモーターボートがゴールインした時から1分以内でなければならない。</p> <p>◎ 出走中転覆、落水、モーターの故障及び操縦不能等によってゴールインできないモーターボート及び航走中ではあるが先頭艇がゴールインしてから1分間以内にゴールインできないモーターボートは、本条違反として失格とする。</p> <p>◎ この制限時間内にゴールインすることができないと審判委員長が状況を判断した場合は1分間を経過しなくとも失格を宣言することができる。</p>	<p>第13条 2 前項の場合において、スタート時刻の2分前及び1分前は数字板その他の適当な方法により、1分前から経過は発走信号用時計により知らせる。</p> <p>第15条 モーターボートがゴールインする場合には、選手（2名乗る場合はその2名の選手）がモーターボートに乗っており、かつ、先頭のモーターボートがゴールインした時から30秒以内でなければならない。</p> <p>◎ 出走中転覆、落水、モーターの故障及び操縦不能等によってゴールインできないモーターボート及び航走中ではあるが先頭艇がゴールインしてから30秒間以内にゴールインできないモーターボートは本条違反として失格とする。</p> <p>◎この制限時間内にゴールインすることができないと審判委員長が状況を判断した場合は30秒を経過しなくとも失格を宣言することができる。</p>



▲1周1マーク旋回



待機行動中の航法を規制(一部改正)

——判定基準を作成——

認可年月日 昭和56年9月30日

認可番号 船監第679号

実施年月日 昭和56年11月1日

昭和49年度、50年度を境として、公営競技の入場者は減少傾向を示し始め、売上伸び率も20%、30%台の伸び率から1桁台の、それも低い数字の伸び率へと変化していった。しかし、売上の絶対額は増加の一途をたどり、昭和55年度では5兆3,000億円にも達し、入場者は1億2,000万人にものぼるという巨大な産業に成長していた。

これをモーターボート競走だけでみても売上は1兆6,300億円、入場者は4,430万人の巨大産業である。

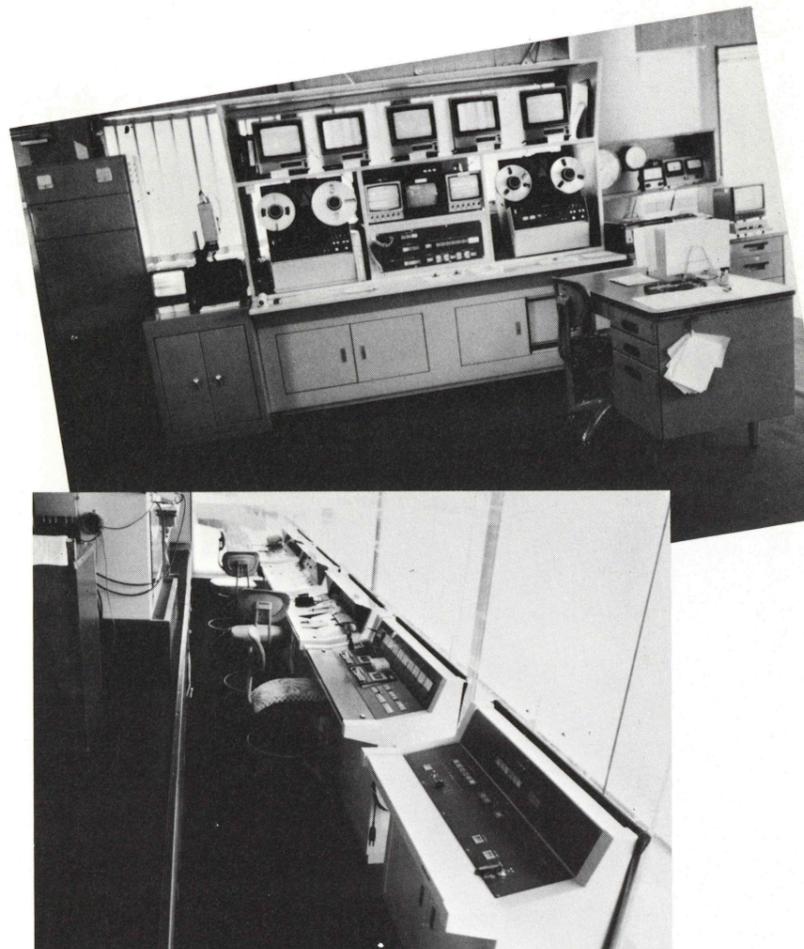
同時に交通機関の発達とともにファンは遠隔の競走場へも平気で出かけるようになったため、運営の全国統一ということがますます重要になってきていた。

主な改正案

1. 第5条中「標識旗」を削除し、番号札の形状等を改めた。
2. 第9条第2項として、展示航走後の状態の変更を禁止した。
3. 第13条第1項を、速やかに待機水面に出なければならないとした。
4. 第13条第2項として、待機航走中における航法を規制した。
5. 第13条第3項として、待機航走中における助力を禁止した。
6. 第26条第2号として、出走中におけるモーターボートの転覆、沈没、選手の落水は失格とした。

1. 改正に至る経緯

連合会では競走場開催以来、常に競技運営の統一に心をくぐり全国統一をはかって来たが、昭和50年度からはさらに競走場間の連絡を密にするため、地区別実務担当者会議



▲ 審判機器の自動化(上:ビデオ装置、下:審判機器操作盤)

を実施し、運営の細部にまでわたる意見交換を行い、必要に応じて全国統一を行ってきた。

競技規程については、直接条項の不統一等の問題はあるもののファンに直接の影響はないとして改正を見合せてきたが、昭和54年度の地区別実務担当者会議の開催に先立ち、競技運営上の諸問題についてそれぞれの意見を求めたところ、多数の意見が寄せられた。競技規程にかかわるものは次の通りである。

(1) 競技運営諸制度研究委員会にて7回にわたり検討

連合会は、地区別実務担当者会議でこれ等の問題について意見を求めたが、問題点が多岐にわたるため、単に実務担当者の意見であって結論は出せないという問題も多く、また、早急に結論を出すべきではなく慎重に取り組みたい問題でもあると判断して、別に連合会、競走会、施行者、選手会からなる連合会長の諮問機関としての「競技運営諸制度研究委員会」を設置し、検討することとした。

同委員会は、昭和54年7月19日に第1回委員会を開催して以来10月29日までの間に、7回にわたり委員会を開催し答申を行った。答申のうち競技規程にかかわる部分は次の通りである。

〔競技規程〕

競技規程は、競技運営における具体的な競走実施の規則であり、また教則ともいべきものである。これまでボート、モーターの改善やまた投票業務の機械化等による競技運営の改善に伴い、競走の公正、安全且つ円滑、合理的な実施を旨に改正が行われている。

しかしながら、これからの競走の実施に当っては、このように公正、安全な確保を図ることはもとよりであるが、入場者数に伸び悩み傾向がみられ、これが売上げ面に及ぼす影響が懸念される昨今では、特にファンの興味を削ぐ要因を排除し、より一層の競走の信頼を高める施策を講ずる必要がある。

競技規程については、このような観点からあくまでもファン重視という姿勢に基づき、競技運営のスピード化、合理化を図り、事故判定においても明確で統一を欠くことのないものとするを基本的態度としてその弊害を除き、次に掲げる事項に基づき早急に改正すべきである。

(1) 第4条及び第5条について

選手の服装及びモーターボートの装着について細部に至るまで本規程で規定することは、今後モーターボート

の改造等の行われた場合、これに伴う規程改正の手続きにおいても、また競技に関し規定している本規程の趣旨に照らしてもその必要性は特に認め難いので、条文としては装備、装着について義務づけるにとどめ、細部については他に規定したほうがよいと考える。

(2) 第7条について

施行規則第11条において「連合会が定める燃料を選手に使用させる」と定め、また実施規程(例)第30条において「競走会の提供するもの」と規定されており、しかも本条は第26条により失格の対象となっているが、現状ではこれを適用することは不可能であり、実情に照らしあわせて本条を削除すべきである。

(3) 第10条について

本条文の解釈及びこの適用を明確にするため、これを航法の項に移行し「競走水面の航法及びターンマークの旋回方向」に関する条項と「定められた周回を終わってゴール」即ち「周回」に関する条項とにそれぞれ独立分離させる必要がある。

(4) 第11条について

「スタート前の助力」については、解説中において好ましくないとはしているものの、これを是認するかたちになっているが、待機行動中の助力についても規制し、これに反したときは出走資格を喪失させるべきである。

(5) 第12条について

第2項は、第1項があればあえてラインの表示方法を示さなくても問題がないと思われるので、これを削除する。

(6) 第13条について

(イ) 第1項

スタート時刻1分前までに出走のため待機水面に出られないモーターボートは申し合せにより欠場として扱っているので、実情にあわせてこれを条文化すべきである。

(ロ) 第2項
水上施設統一基準の改正により、スタート時刻1分前の表示は不要と思われるので、これを削除する。

(ハ) 待機行動中の航法については、現在各地において内規または指導事項により取り扱っているが、現規程では審判委員長^{（イ）}の裁定の及ばぬところであり、不良航法者に対する指導の徹底を欠く面もあるので、待機行動中の航法についても審判委員長^{（イ）}の指示によるものとし、これに反したときは制裁審議会にて処分できる旨新たに規程化する必要がある。

(7) 第15条について
現在、この条項を適用させている「転覆」「落水」については競走中の危険防止及び迅速な運営を図るために、事象が生じた時点で失格の対象とすべきである。但し「落水」についての判定基準を明確にする必要がある。
なお、「エンスト」については、これを一律即失格とすることは運営上諸種支障をきたすおそれが多分にあるので好ましくない。

(8) 第17条以下の航法に関する条項について
現行規程においては、内容が類似しているものがあるためややもすればその適用に差異を生じ易く、各地において解釈に統一を欠く面がみられるので、これを
(イ) 周回に関する条項
(ロ) 直線時の航走に関する条項
(ハ) 旋回時の航走に関する条項
(ニ) その他の事象に関する条項
(ホ) 追い越しに関する条項
に分類し、これを骨子とし解釈に不統一をきたさないよう整理すべきである。

(9) 第22条について
本条項を削除することは手漕ぎによるゴールインを認めることになるので、条文は残し解説中の止むをえず手

漕ぎによらざるを得ない事象について整理すべきである。

(10) 第23条について
事故艇があった場合及び救助作業時の航法を規定化することについては、
(イ) 状況によっては事故時の航法規制に無理を生ずる場合がある。
(ロ) 規程に反した場合、これを失格とすることもなお問題が残る。
等の問題が派生するおそれも充分予測されるところから、これらの航法については現状どおり原則的には選手の判断にゆだね、指導事項として対処していくべきである。

(11) その他
規程全般にわたり、条文及び解説において表現に不適切と思われる箇所がみられるので、第24条を「ゴールインまたは失格となり、あるいは出走できなくなった…」と改める等字句をはじめこれらの修正を図るべきであり、また今後規程解釈、運用において甚だしい差異を生ずることのないよう「審判判定要領」等を作成し、基本的な解釈の統一を図ることが望ましい。

(2) 競技規程改正研究会で基本方針決定検討続ける
連合会は、委員会の答申の主旨に沿って競技規程の改正と適用条項の全国統一をはかることとし、連合会1名、各地区の審判長5名をメンバーとする競技規程改正研究会を設置、昭和54年12月12・13日に第1回研究会を開催して、
① 現競技規程の条文は競技運営諸制度研究委員会の答申にそって整理する。
② 現競技規程の解説は、「判定要領」として別途まとめ、改正の基本方針を定めた。
同研究会は、昭和55年2月22日までの間に5回にわたって研究会を開催し、競技規程改正案及び審判判定要領案を

取りまとめた。
この改正案は、競技規程に新たな条項をもうけたほか、不必要な条文の削除、条項の組み換えを行い、解説と判定基準を加えるという全面改正であったが、運輸省との折衝の過程において、「競技規程は、レース形態が変るとか、現行の規程があるために競技運営上重大な不具合があるとか、基本的な変更や重大な不具合がない限り、現行規程を尊重すべきで改正する必要はない。また改正するにしても必要最小限度とすべきである。」とする運輸省の考え方との間に齟齬^{（イ）}があり、改正案のままでは認められないところから、航法および待機行動中の航法にしばって再検討を行うこととなった。

このため、昭和56年2月17日から7月28日までの間、4回にわたり再度競技規程改正研究会を開催、新たに競技規程、同解説、判定基準改正案を作成した。

2. 判定基準を作成

判定基準改正案は、昭和56年8月19日に開催された審判委員長会議、9月30日に開催された審判委員長会議で一部手直しを行ったのち、9月22日に開催された「昭和56年度第5回定例常任役員会」、「第99回理事会」の議を経て認可申請を行い、11月1日の競走から実施された。

競技規程の改正理由および新旧対照表は次の通りである。なお、解説および判定基準は認可事項とはされていないが、解説は従来の解説の見直しを行い条文の解釈を明確にし、誤まった解釈や拡大解釈を生じさせないためのものだけを解説として、また、判定基準は判定および適用条項の統一をはかるために運輸省の了解を得て作成されたものである。

(1) モーターボート競技規程一部改正について 〔改正理由〕

モーターボート競走は、今年、モーターボート競走法制定以来30年を経過し、今や健全娯楽として揺るぎない地位を築いております。
この間、競技運営においても、常に近代的な運営を目指すため、競技規程も時代の進展に応じた合理的改正を行ってまいりました。

しかしながら、近時モーターボート競走の熾烈化に伴い一層厳正な運営を期すため、展示終了後の装着状態の変更や待機航走中における助力の禁止、さらに待機水面における航法について規制を設ける必要が生じてまいりました。また、落水、転覆者の救助を速やかに行い安全を確保することや、新型ボートの装備面の改善の必要等、運営上実情にそぐわない面が生じておりますので、これを現状に則するよう競技内容について改め、競走の公正かつ円滑な運営を図りたいと存じます。

これが、競技規程の一部改正理由であります。

〔参考〕

●12秒針大時計の採用（昭和53年11月1日）
モーターボート競走のスタートには、開催当初には1分針の大時計、昭和34年頃からは1分針と20秒針併用の大時計が使用されてきた。このことは、これまでの競技規程の変遷の中で述べてきたが、昭和36年の競技規程の改正により、大時計の盤面図が同規程から削除され、水上施設統一基準に盤面図が入ることとなった。

このため、競技規程としては、大時計の変更と直接の関係はないこととなったが、昭和53年11月から改良された大時計が使用されるようになったので参考までにその概要を掲載することとする。

●採用に至る概況

〔アンケート調査結果〕

1. 競技規程	項目	群	埼	東	京	静	愛	三	福	滋	大	兵	徳	香	岡	山	山	山	山	備考		
		馬	玉	江	平	多	岡	知	重	井	賀	阪	庫	島	川	山	山	山	山			
(1) 削除した方がよい条項	4条2項	7番以下削除	○	○	○															群-8番以下		
	5条2項	標識旗不要		○							○											
	6条	インボードの項目削除		○																		
		ランナバウトD級-選手1名									○											
	7条	削除(燃料)	○	○	○	○																
	8条	解説(回)後段削除(再展示不要)										○										
	11条	「但し」以下削除(2名乗り不要)								○	○											
	15条	削除(スタートライン)									○											
	12条2項	削除(オンラインスタート)									○	○										
	14条	()内削除(2名乗り不要)									○											
	18条	削除(2隻のモーターボートの航法)	○		○						○											
	20条2項	削除(ターンマーク破損沈没)									○											
22条	削除(手漕ぎ)									○										平-一部削除		
(2) 改正を要する条項	5条	防水板取付の規定化	○		○	○					○	○									平-競技規格外で	
	7条	(燃料)																				
	10条	(周回)競走水面の定義			○							○										滋-第1条に定義
		20条1項(TM旋回)との統合整理	○	○	○						○											
	13条1項	待機行動での調整運転不要													○							
	13条3項	「及び1分前」、を削除																				
	15条	落水、転覆、エンスト → 即失格																				
	17条	19、20、21条と併せ統合整理	○	○	○	○																
		条文に「失速をきたす航走」挿入																				
	20条2項	TM破損、沈没の解説を明確化			○	○																※群-8条(展示)
	25条3項	「スタート前」を削除																				ピットを離れてからの
	26条	7、18条等の削除等整理	○		○	○	○	○														制限タイムの規定化
27条	灯火を主に																				※群-13条1項(スタート)	
(3) 追加すべき条項	10条	日付板裏通過の航法																			待機行動にピットを離れる時間制限の規定化	
	13条	進入に関する航法の明確化(待機行動についての規定化)																				
	20条3項	旋回時の速度低下による妨害禁止の規定化																				
	23条	TM附近における救急作業時等の航法の明確化																				
	25条	13条3項(違反スタート)に「TMを左に見て…」を本文として挿入																				
27条	失格盤、時間表示、発走用時計を追加																					
(4) その他		全般に亘る条項の整理	○																			
		図解等による解釈の明確化(適用条項の統一)		○																		
		字句修正(例:ゴールイン又は)																				
2. 水上施設統一基準																						
発走用時計番号計		目盛の大きさの検討	○																			埼-0.5秒前に小目盛設置
		目盛の形状の検討																				平-0~1秒過ぎを同一目盛に
		目盛の色																				

初開催当時の競走用モーターボートのスピードは、秒速14~15m程度であったから、1回転1分間の運針速度の大時計でも不都合はなかったようであるが、その後、モーターボートのスピードアップがはかられ、選手のスタート技量が向上しタイミングも早く、揃ったスタートが要求されるようになると1分針大時計では盤面が明確に視認できないという欠点が出てきた。

その頃、福岡県競走会審判部により1分針と20秒針併用の大時計が考案され、昭和34年頃から各地競走場で使用され、その後20年近くの間この大時計が使用されてきた。

しかしながら、昭和40年代の後半になると、競走用モーターボートの直線スピードは時速80キロ以上、秒速23m~24mにも達し、長年使用された20秒針大時計も運針速度が合わなくなり始めていた。

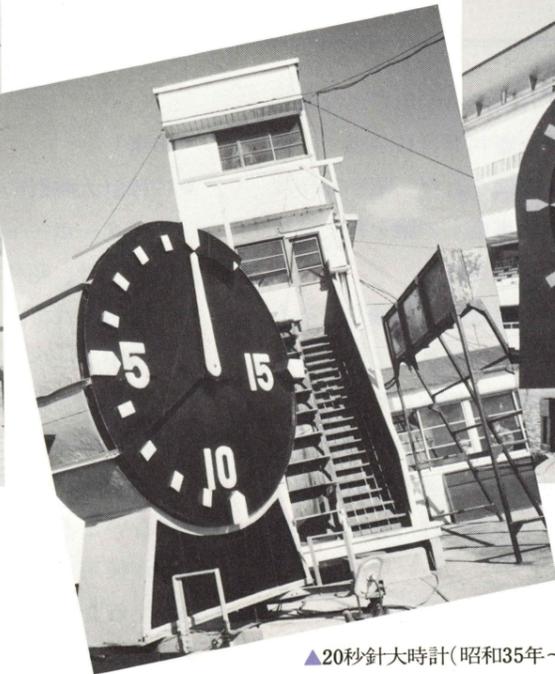
昭和48年度の競技運営諸制度研究委員会は、答申の中で、現在のスピードにマッチした運針速度の発走用大時計の研究開発を行なうべきであるとし、翌49年度の競技運営改善研究委員会も発走用大時計の運針速度はデーターにより判断すべきであると答申した。

連合会は、この答申に基づき、発走信号用大時計研究委員会を設置し、昭和50年、51年度の2年間にわたり、大時計の研究開発と実験を行い、多くの実験データーをもとに1回転12秒の運針速度が現行モーターボートのスピードに最も良くマッチした大時計である旨の答申を行った。

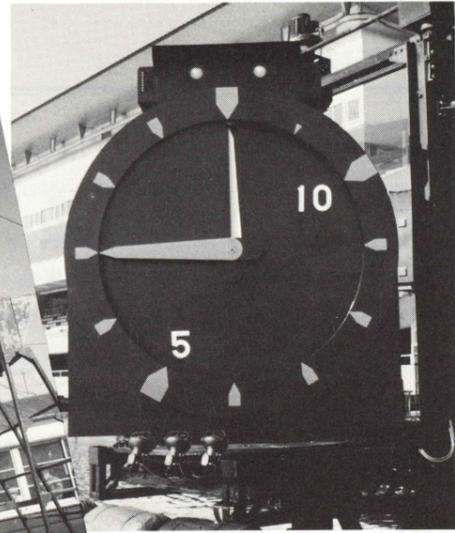
この改良大時計は、全国の関係者の同意を得て採用が決定され、昭和53年11月1日以降を初日とする競走に使用された。



▲開催当初使われた1分針大時計 (初開催~昭和35年)

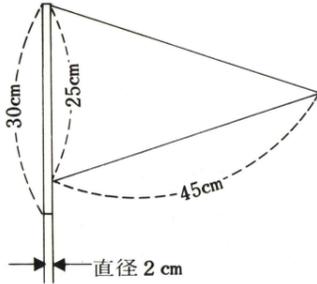
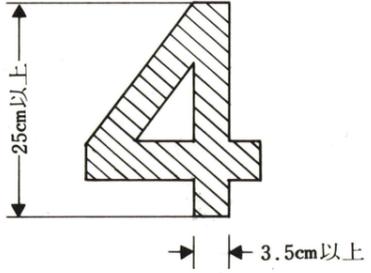
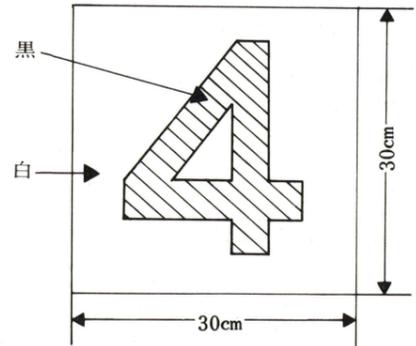


▲20秒針大時計(昭和35年~昭和53年)



▲12秒針大時計(昭和53年~現在)

●モーターボート競技規程新旧対照表

改 正 規 程	現 行 規 程
<p>第5条 選手は、2枚の番号札を自己の使用するモーターボートに装着しなければならない。</p>	<p>第5条 選手は、標識旗及び2枚の番号札を自己の使用するモーターボートに装着しなければならない。</p> <p>2 前条第2項の規定は、標識旗の色に準用する。</p> <p>3 標識旗のポールを立てる位置は、モーターボートの甲板の中心線上において前端から30cmの点とする。</p> <p>4 標識旗の形状及び寸法は別図(1)のとおりとする。</p> <p>別図(1) 標識旗の形状及び寸法</p> 
<p>2 番号札の位置は、モーターボートの甲板の中心線の両側とする。</p> <p>3 番号札の番号は、明りようなものとし、その寸法は、別図のとおりとする。</p> <p>別図</p>  <p>算用数字とする。</p>	<p>5 番号札の位置は、モーターボートの前部甲板の中心線の両側とする。</p> <p>6 番号札の形状、寸法及び色は別図(2)のとおりとする。</p> <p>別図(2) 番号札</p>  <p>番号は算用数字とし、できるだけ大きくかくこと。</p>

<p>第9条 省略</p> <p>2 選手は、展示航走が終ったモーターボートの状態を変更してはならない。</p> <p>第13条 フライングスタートにおいては、モーターボートは、速やかに出走のため待機水面に出なければならない。</p> <p>2 モーターボートは、待機水面において、他のモーターボートの航走を妨げてはならない。</p> <p>3 第11条の規定は、待機水面における航走中について準用する。</p> <p>4 省略</p> <p>5 省略</p> <p>第25条 省略</p> <p>1 第4条、第5条、第8条、第9条第2項、第13条第1項、同条第3項又は同条第5項の規定に違反したとき。</p> <p>2 省略</p> <p>3 省略</p> <p>第26条 審判委員長が次の各号の1に該当すると認めるときは、そのモーターボートは失格とする。</p> <p>1 第7条、第10条、第11条、第15条又は第17条から第23条までの規定に違反したとき。</p> <p>2 出走中において、モーターボートが転覆若しくは沈没し、又は選手が落水したとき。</p>	<p>第9条 省略</p> <p>第13条 フライングスタートにおいては、モーターボートは、係員の指示に従い、出走のため待機水面に出るものとする。</p> <p>2 省略</p> <p>3 省略</p> <p>第25条 省略</p> <p>1 第4条、第5条、第8条又は第13条第3項の規定に違反したとき。</p> <p>2 省略</p> <p>3 省略</p> <p>第26条 審判委員長が第7条、第10条、第11条、第15条又は第17条から第23条までの規定に違反すると認めるときは、そのモーターボートは失格とする。</p>
--	--

モーターボート競技規則(昭和27年3月18日認可官文第20号)		
(改正認可年月日)	(認可番号)	(実施年月日)
昭和29年3月1日	舶工第30号	昭和29年4月1日
昭和32年1月24日	舶工第16号	昭和32年4月1日
昭和34年6月11日	舶監第298号	昭和34年6月11日
昭和34年9月1日	舶監第521号	昭和34年11月1日

モーターボート競技規程

昭和36年1月30日	舶監第12号	昭和36年4月1日
昭和41年12月26日	舶監第801号	昭和42年4月1日
昭和44年5月16日	舶監第397号	昭和45年6月1日
昭和49年8月7日	舶監第441号	昭和49年11月1日
昭和56年9月30日	舶監第679号	昭和56年11月1日

●モーターボート競技規程

(附 解説・判定基準)

第1章 通 則

第1条 モーターボート競走法に基づいて行うモーターボートの競技に関する事項は、この規程の定めるところによる。

- ◎ この規程は、モーターボート競走法施行規則(以下「施行規則」という。)第22条に基づいて、全国モーターボート競走会連合会が制定し、運輸大臣の認可を得て実施するものである。
- ◎ 施行者は、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条の規定に基づき、この規程に従って競技を行わなければならない。
- ◎ この規程の用語のうち、特に必要と思われるものを次の通り定義する。

- (1) 「競走」とは、モーターボート競走法に定められた競走、すなわちモーターボートの競技、勝舟投票券の発売、払戻、場内の秩序維持等全般を含めた広義の競走をいう。
- (2) 「競走」とは、モーターボートが展示航走のためピットを離れてから待機航走、スタートし、ゴールインしてからピットに帰投するまでの間の狭義の競走をいう。
- (3) 「出走」とは、競技中においてスタートからゴールインまでの航走をいう。
- (4) 「モーターボート」とは、ボート及びモーターをいうが、第4章及び第5章では選手が競技を行うためモーターボートに乗っている三位一体の状態をいう。

第2条 この規程に定める事項以外の事項の裁定は、執行委員長が、競走の公正及び安全を旨としてこれを行う。

- ◎ この規程に準拠できない事象が生じた場合の裁定は、執行委員長が競走の公正及び安全を旨として、これを行うよう規定したものである。
- ◎ 審判委員長及び競技委員長の職務は、モーターボート競走実施規程(以下「実施規程」という。)に定められており、責任の限界もほぼ明らかであるが、実際には両者の職務が交錯することが少なくないので、競技中及びその前後を通じ、相互に緊密な連絡をとるのが望ましい。

第3条 選手は、競走の公正及び安全を旨とし、全能力を発揮しなければならない。

- ◎ 選手は、諸規則を守り公正安全に競技を行うと共に、常に勝利を得る目的をもって最善の努力を払うべきは当

然のことである。しかもこの競技が単に選手の名誉や、賞金獲得のためのみに行われるものでなく、観客の勝舟投票の対象として行われるものであるから、選手はこの点を十分に銘記し、全能力を発揮して悔いなき努力をしなければならない。特に観客は選手が最善を尽くして技を競うであろうと信じ、その能力を判断して投票するものであるからこの期待を裏切らぬ敢闘が望まれる。

- ◎ 「全能力を発揮する」とは、選手自身のもつ智力、体力、気力、技術を最高度に発揮することはもちろん、ボート、モーターを完全に整備駆使し、人機一体となって持てる力の全てを総合発揮することをいう。

第2章 選手及びモーターボート

第4条 選手は、次の各号に掲げる服装を着用しなければならない。

- (1) 自己の使用するモーターボートの番号を明記した布を背部に付した長袖の上着
 - (2) 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
 - (3) 長ズボン及び靴(足袋を含む。)
- 2 前項第1号及び第2号に掲げる長袖の上着及び硬質ヘルメットの色は、自己の使用するモーターボートの番号に応じ、次の表によるものとする。

- ◎ 硬質ヘルメット及び救命胴衣は、昭和29年9月10日制定のモーターボート競走用硬質ヘルメット検査基準及び同年6月1日制定の救命胴衣検査基準に定める規格に適合し、かつ検査員の行う試験に合格したものでなければならない。

モーターボートの番号	色	モーターボートの番号	色
1	白	8	白赤
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

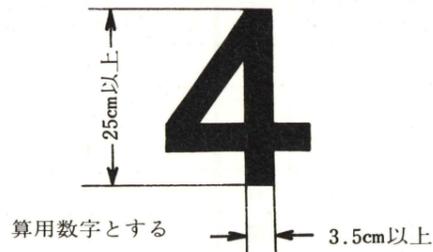
- ◎ 硬質ヘルメットのモーターボート番号8号以下の色はヘルメットを上から見て4等分として色を交互に塗り分ける。塗り分ける方法は右の前方を白として後方を赤として左側はこれと反対に塗り分ける。

- ◎ 長袖の上着を染め分ける場合は縦の縞を用いる。
〔判定基準〕

- 1 展示航走中に服装違反を認めた場合は、ピットに帰投後、服装を正させ、当該選手のみ改めて展示航走を行う。故意に所定の服装を脱いだ場合は、出走資格を喪失させる。
- 2 待機航走中故意に所定の服装を脱いだ場合は、出走資格を喪失させる。
- 3 出走中故意に所定の服装を脱いだ場合は、失格または出走資格を喪失させることはないが、状況に応じ制裁審議会において処分することがある。

第5条 選手は、2枚の番号札を自己の使用するモーターボートに装着しなければならない。

- 2 番号札の位置は、モーターボートの甲板の中心線の両側とする。
- 3 番号札の番号は、明りょうなものとし、その寸法は、別図のとおりとする。



〔判定基準〕

- 1 第4条の判定基準に準ずる。

第6条 モーターボートに乗る選手の数は、モーターボートの種類及び級に応じ、次の表のとおりとする。

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

第7条 選手は、燃料として、連合会が別に定める燃料油及び潤滑油を使用するものとし、これらを混合して使用する場合は、連合会が別に定める割合によるものとする。

第3章 展示航走

第8条 選手は、出場準備の完了後、係員の指示に従い、自己の使用するモーターボートで、競走水面を正常に展示航走しなければならない。

◎ 「展示航走」とは、出場する選手、ボート及びモーターを観客に紹介するためにレースコースを周回する航走をいう。展示航走は、通常レースコースを2周航走させるが気象条件等により1周としても差しつかえない。

◎ 「競走水面」とは、モーターボート競走の用に供する水面で、標識物等により明確に区分された水域をいう。

◎ 正常に展示航走を終らないモーターボートは出走することができない。

〔判定基準〕

1 「正常に展示航走が終らない」とは、次に掲げる場合をいう。

(1) 故障等の理由で、係員の指示する時にこれに従って、展示航走のためピットを離れることができないモーターボートがあるときは、レースの進行上、長時間待つことはできないので、正常な状態で、展示航走を終った先頭艇がピットに帰投しても、なおピットから離れることができない場合。

(2) ボート・モーターの不調、停止あるいは水面状況、浮流物等のため、航走状態に異常をきたした場合。

(3) 選手がボート・モーターの性能を十分に発揮させなかったり、または競走水面外を航走した場合。

(4) モーターボートが転覆、沈没し、または選手が落水した場合。

2 前項に掲げるもののうち、(2)に該当する場合及び(4)の選手が落水した場合は、状況によりさらに1周または2週の展示航走を行うことができる。

第9条 選手は、前条の展示航走が終った後、係員の指示に従い、所定の場所に待機しなければならない。

2 選手は、展示航走が終ったモーターボートの状態を変更してはならない。

◎ 観客は舟券購入に際し展示航走において示された選手やボート・モーターの状態を判断の要素として相当高く評価し参考とするものであるから、展示航走後の状態保持には大なる関心を持っている。従って競走の公正を確保し、かつ観客に無用の疑惑を抱かせないためにも、展示航走を終ってピットに帰投したならば、モーターボートをよく点検の上速やかに定められた出走選手待機所に入り、係員の指示があるまで待機し、みだりにその場所を離れてはならない。

〔判定基準〕

1 展示航走を終った選手が、部品の交換を行ったり、ボート・モーターの装着状態を変えた場合は、出走資格を喪失させる。

2 当該選手以外の者が、行った場合も同様とする。

第4章 出走

第10条 モーターボートは、競走水面を時計の針の回転方向と反対の方向に走り、ターンマークを順次回り、定められた周回を終ってゴールインしなければならない。

〔判定基準〕

1 定められた競走水面をはずれて航走したり、周回誤認等定められた周回数回数を航走しなかったモーターボートは失格とする。

第11条 選手は、出走中は、他からの助力を受けてはならない。但し、選手が2名乗るモーターボートにおいて、これらの選手が互に助け合う場合を除く。

◎ 選手は、独自の力で競技を行わなければならないし、

観客に無用の疑惑を抱かせ競技に対する信頼を損わせないためにも、他からの助力を受けてはならない。

◎ 「助力」とは、物理的な力を与える行為をいい、精神的なものは含まない。

〔判定基準〕

1 選手の意思の有無にかかわらず、助力を受けた場合は本条を適用する。

2 他の選手に助力を与えた選手は、失格または出走資格の喪失とはしないが、制裁審議会において処分することがある。

第1節 スタート及びゴールイン

第12条 スタートライン及びゴールは、所定の位置に標示された2本の垂直線を競走水面上に見透した線とする。

2 スタートライン及びゴールは、適当な方法により標示する。



▲ 12秒針大時計を使用したスタート(住之江)

第13条 フライングスタートにおいては、モーターボートは、係員の指示に従い、速やかに出走のため待機水面に出なければならない。

2 モーターボートは、待機水面において、他のモーターボートの航走を妨げてはならない。

3 第11条の規定は、待機水面における航走中について準用する。

4 フライングスタートにおいては、スタート時刻の2分前及び1分前は、数字板その他の適当な方法により、1分前からの経過は、発走信号用時計により知らせる。

5 フライングスタートにおいては、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うものとし、スタート時刻以降1.0秒以内にスタートしなければならない。

- ◎ 「速やかに」とは、でき得る限り速くということであり、必ずしも同時刻という意味ではない。
 - ◎ 「待機水面」とは、モーターボートが出走のため待機の用に供する水域をいう。
 - ◎ 「待機水面における航走」とは、モーターボートが出走のためピットを離れてからスタートするまでの間の航走をいう。
 - ◎ 発走信号用時計の構造は、「モーターボート競走場の構造及び設備の規格」及び「水上施設統一基準」に、精度については、「モーターボート競走発走信号用時計調整要領」にそれぞれ合致するものでなければならない。
- 〔判定基準〕
- 1 係留機の故障等により、モーターボートが速やかにピットを離れることができない場合は、改めてやり直すことができる。

- 2 選手が自己に有利なコースを得るために蛇行、割り込み等を行い、または他のモーターボートに著しく不利益を与えたと認められた場合には、出走資格を喪失させることはないが、実施規程に基づき処分することがある。
- 3 出走のため、スタート時刻前にスタートラインを通過した場合は「フライング」、スタート時刻から1.0秒経過してもスタートラインを通過しない場合は「出遅れ」として出走資格を喪失させる。
- 4 出走のためのスタートでなく待機水面における航走中モーターが停止し、流れ、風等によりスタート時刻前にスタートラインを通過した場合は、本条違反とはならない。

第14条 オンラインスタートにおいては、モーターボートは、係員の指示に従い、機械装置に係留し、スタート前にモーターの始動を行うものとする。

2 オンラインスタートにおいては、モーターボートは、機械装置により一斉に係留を解き、同時にスタートするものとする。

3 同時にスタートしなかった場合、そのスタートは無効とする。

4 第1項及び第2項の機械装置は連合会が行う検査に合格したものでなければならない。

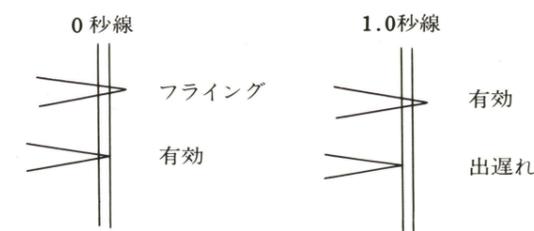
- ◎ 「同時にスタートしなかった場合」とは、機械装置の故障等により、同時にスタートしなかったと審判委員長が判定した場合であり、実施規程に定める「発走に事故を生じた場合」として扱う。

第15条 モーターボートがゴールインする場合には、選手（2名乗る場合はその2名の選手）がモーターボートに乗っており、かつ、先頭のモーターボートがゴールインした時から30秒以内でなければならない。

- ◎ 「モーターボートに乗っている」とは、選手が落水していない状態をいう。
- 〔判定基準〕
- 1 30秒の制限時間内にゴールインすることができないと審判委員長が判断した場合は、30秒を経過しなくても失格を宣言することができる。
- 2 定められたゴールに到着しない場合は、適法なゴールインとはみなされない。

第16条 スタートは、モーターボートの前端がスタートラインを過ぎる時、ゴールインは、モーターボートの一端がゴールに達した時をもって判定する。

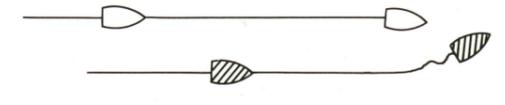
- ◎ スタートにおけるモーターボートの前端とは、艇首であり、ゴールにおけるモーターボートの一端とは、必ずしも艇首であることを要しない。
- 〔判定基準〕
- 1 スタートの判定をスリット写真を参考として行うときは、スリット線の右端を基準として判定する。



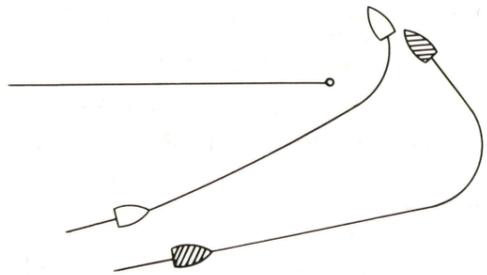
- 2 スタート及びゴールインの判定は、フィルムの幅をキャビネ型写真の幅一ぱいに引き伸ばし、肉眼で観察し判定する。
- 3 判定写真をさらにキャビネ型より大きく拡大し、あるいは、画面を拡大鏡により観察した場合、そこに微差を認めたとしても、前項の判定を変更することはできない。

第17条 モーターボートは、他のモーターボートに接触し、又は極度に接近することにより、競走の安全を害してはならない。但し、他のモーターボートにより妨害された場合、その他やむを得ない場合を除く。

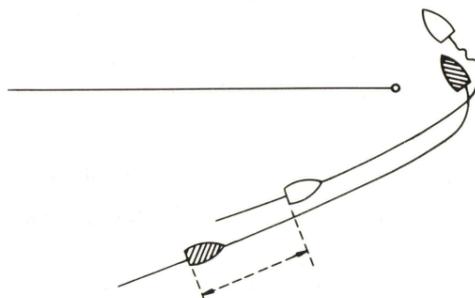
- ◎ 原則として航走中他のモーターボートに接触したり、極度に接近することは危険であるから、相互に安全な距離間隔を保持しなければならない。
 - ◎ この規程は競走の安全を確保するための基本的な規定であり、第18条から第21条までの規定に該当しないような妨害航法があった場合に適用される。
- 〔判定基準〕
- 1 直線航走中または旋回中、失速または追突して、他のモーターボートに実害を及ぼした場合は、失格とする。ただし、他の個別条項に該当する場合は、当該条項による。
- 「失速」とは、モーターボートがキャビテーション、エンスト等により通常予測される速度を著しく減じた場合をいう。なお、転覆、沈没または落水により他艇を妨害した場合を含む。
- 「追突」とは、避航しうる距離があったにもかかわらず、先行するモーターボートに接触した場合をいう。
- 〔判定例〕
- ① 直線航走中自らの操舵不良により失速した場合。



- ② ターンマークを旋回中、コースの選定及び速度の処理を誤り先航するモーターボートに追突した場合。



- ③ 直線航走中、またはターンマークを旋回中前方に失速したモーターボートがあるとき、十分これを避航し得る間隔があるにもかかわらず追突した場合。

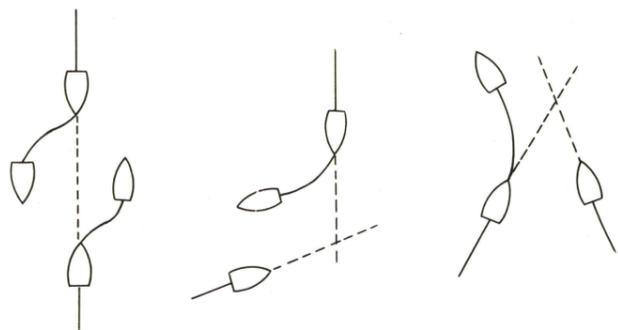


第18条 2隻のモーターボートが接近して衝突の危険がある場合は、その航法については、次の各号による。

- (1) 向いあったときは、各モーターボートは、右舷に進路を変えなければならない。
 - (2) 進路が交叉するときは、他のモーターボートを右舷に見るモーターボートは、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。
- 2 モーターボートが、障害物に接近し、進路を変えなければならないときは、他のモーターボートに合図をし、これを受けたモーターボートは、合図をしたモーターボートの航走に危険のないようにしなければならない。

- ◎ 本規定は、一般海上慣習による船舶の基本航法であり、モーターボート競技においても当然これに従って安全保持に努めなければならない。

〔判定基準〕



第19条 2隻以上のモーターボートが接近して並行しているときは、並行している他のモーターボートの側に転舵してはならない。但し、障害物を避ける場合その他やむを得ない場合を除く。

- ◎ 「接近して並行しているとき」とは、転舵することにより、互いに危険を及ぼすおそれのある間隔であって、モーターボートの艇首から後端までの中心線の水平直角線上に相手のモーターボートがかかっている状態をいう。

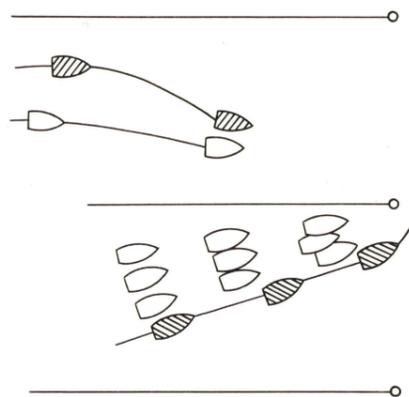


〔判定基準〕

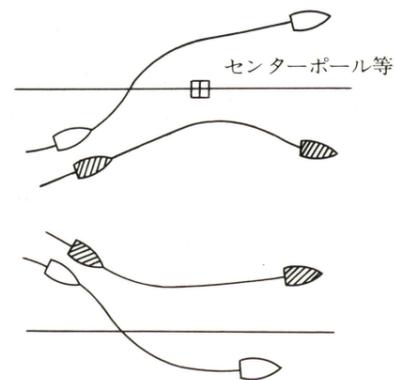
- 1 他のモーターボートと並行しているときに、他のモーターボートの側に転舵し、妨害した場合は、失格となる。

〔判定例〕

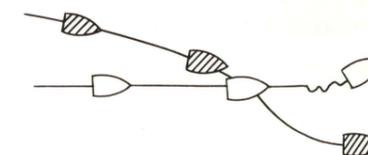
- ① 旋回初動前に斜航し、他のモーターボートを圧迫した場合。



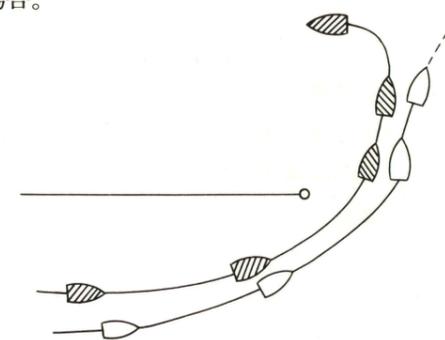
- ② 他のモーターボートを圧迫し、センターポール等の反対側または競走水面外を航走させた場合。



- ③ コースを変更しようとして転舵し、妨害した場合。



- ④ 内側のモーターボートが外側のモーターボートを押圧した場合。



- ⑤ 非失格一転覆艇、救助艇、あるいは落水者、障害物等があり、危険を認め、やむを得ず転舵した場合。



第20条 モーターボートは、ターンマークを時計の針の回転方向と反対の方向に回らなければならない。

- 2 前項の場合において、モーターボートは、ターンマークを破損または沈没させないようにしなければならない。但し、他のモーターボートにより妨害された場合その他やむを得ない場合を除く。
- 3 2隻以上のモーターボートが同時にターンマークを回ろうとするときは、外側のモーターボートは、内側のモーターボートに安全な余地を与えなければならない。

◎ 「ターンマークを回る」とは、モーターボートの中心がターンマークの中心を回った場合をいう。

◎ 「破損」とは、ターンマークとしての用に役立たないような状態になったこと及び係留が放れ移動したことをいう。

◎ 「沈没」とは、ターンマークが水没して視認が困難となった状態をいう。

◎ 第3項は、ターンマークを回るときに限り、内側のモーターボートの危険防止のために定められた特別規定であり、2隻以上のモーターボートがターンマークに接近して回るときにのみ適用されるものであって、ターンマークから遠く離れたところでは、内側のモーターボートは本規定の保護はうけない。

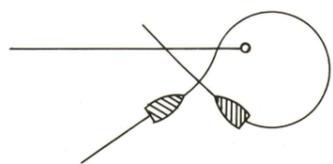
◎ 「同時にターンマークを回ろうとするとき」とは、2隻以上のモーターボートが接近して旋回している状態をいい、必ずしも並行している状態のみを示すのではない。

◎ 「安全な余地」とは、ボート・モーターの性能、水面状況等を勘案して内側のモーターボートが正常に旋回できる範囲をいう。

〔判定基準〕

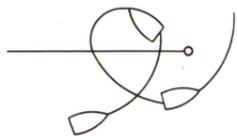
1 ターンマークを時計の針の回転方向と同じ方向に回った場合は、失格となる。

〔判定例〕



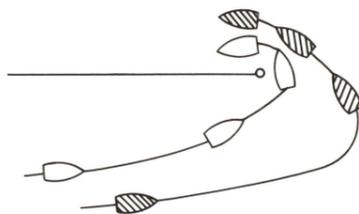
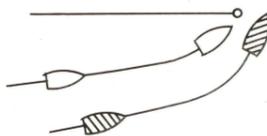
2 ターンマークの内側を回ったときはその理由の如何を問わず失格となるが、正しい方法で回り直せば失格とならない。

〔判定例〕



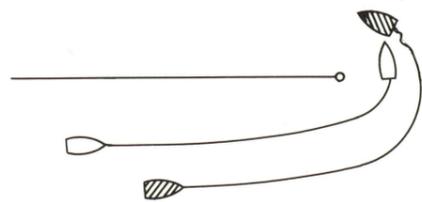
3 外側のモーターボートが内側のモーターボートを圧迫し、ターンマークに接触させたり、またはその内側を旋回させる等の妨害をした場合は、失格となる。

〔判定例〕



4 ターンマークを旋回中自己の操舵不良により失速し、内側のモーターボートを妨害した場合は失格となる。

〔判定例〕

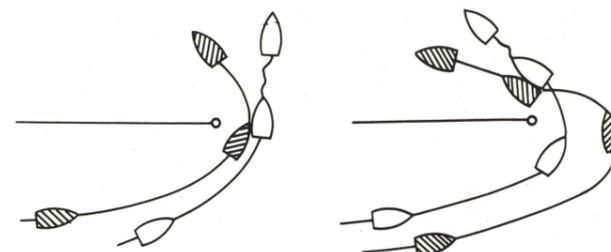


第21条 他のモーターボートを追い抜く場合は、そのモーターボートを左舷に見て行わなければならない。但し、安全な間隔がある場合を除く。

〔判定基準〕

安全な余地がないにもかかわらず、他のモーターボートの左舷側を追い抜こうとして妨害した場合は、失格とする。

〔判定例〕



第3節 その他

第22条 モーターボートは、故障した場合その他やむを得ない場合を除き、風、波、流れ、手漕ぎ等によって走ってはならない。

◎ モーターボート競技は、モーターの駆動力により競走を行うのが原則であるから風、波、流れ、手漕ぎ等で走ることが許されない。

〔判定基準〕

次の場合は例外として失格とならない。

(1) モーターの駆動力により推進することができなくなっ

た場合。

(2) 操縦装置等に故障を生じ、モーターの駆動力で推進することが危険な場合。

(3) モーターを停止し、再び始動する間、あるいはモーターが停止中に方向を変換する場合、他艇の妨害とならないようにする場合、または危険を避ける場合。

(4) 選手に傷害事故等のあった場合、その他止むを得ないと審判委員長が判断した場合。

第23条 モーターボートは、救助艇の航行及び作業を妨害してはならない。

2 転覆したモーターボートがある場合は、安全な距離間隔をおいて航走しなければならない。故障したモーターボート及び落水した選手がある場合も同様とする。

◎ 本条は、人命尊重を本旨として定められたものであり、救助艇の航行及び救助作業等により、競技中のモーターボートが不利になるようなことがあっても、異議申し立ての理由とはならない。

〔判定基準〕

1 救助作業の妨害をした場合は、失格とする。

2 転覆、沈没または故障したモーターボートもしくは落水した選手があるときに、著しく安全を阻害する航法をとった場合は、失格とする。

第24条 ゴールインし、失格となりまたは出走できなくなったモーターボートは、速やかに帰投しなければならない。

2 前項により帰投することとなったモーターボートは、他のモーターボートの航走を妨げてはならない。

第5章 出走資格の喪失・失格

第25条 審判委員長が次の各号の一に該当すると認めるときは、そのモーターボートは出走できない。

- (1) 第4条、第5条、第8条、第9条第2項、第13条第1項、同条第3項、又は同条第5項の規定に違反したとき。
- (2) スタート時においてモーターボートが転覆若しくは沈没し、又はモーターが火災を起し、選手が落水し若しくはモーターが停止したとき。
- (3) モーターボートがスタート前又はスタート時において、モーターボートの不調又は浮流物により著しく速度低下したとき。

第26条 審判委員長が次の各号の一に該当すると認めるときは、そのモーターボートは失格とする。

- (1) 第7条、第10条、第11条、第15条又は第17条から第23条までの規定に違反したとき。
- (2) 出走中において、モーターボートが転覆若しくは沈没し、又は選手が落水したとき。

◎ 第15条または第17条から第23条までの規定は、操縦上現われる事象であって、すべて条件が異なってくるので、その時の状況判断で失格に該当するか否かは審判委員長の判定によらなければならない。

[判定基準]

- 1 規定に抵触する疑いのある航法については、その原因、経過及び結果からみて、他のモーターボートに実害を与えたと判断される場合は、当該モーターボートを失格とする。
- 2 前項の実害とは、次の場合をいう。
 - (1) 他のモーターボートを航走困難または航走不能にした場合。
 - (2) その他競走の公正、安全を阻害した場合。
- 3 実害があっても、次に該当する場合は失格とはしない。
 - (1) 連鎖的に起こった事象であって、第一次事象の影響を蒙ったために第二次以降の事象の加害行為となった場合。
 - (2) 失格(第23条に該当する場合を除く)または出走資格を喪失したモーターボートに対する加害の場合。

第26条 第1号	第7条	燃 料	
	第10条	周 回	周回方向、周回数、競走水面
	第11条	助 力	
	第15条	ゴールイン	搭乗姿勢、制限時間
	第17条	安全な距離間隔	接触、接近禁止
	第18条	避 航	向い合い、進路交叉、危険物接近
	第19条	急 転 舵	
	第20条	マ ー ク 旋 回	旋回方向、破損、沈没、内側艇保護
	第21条	追 抜 き	
第2号	第22条	手 漕 ぎ	波、風、流れ
	第23条	緊 急 避 讓	救助作業、転覆艇、人命保護

附 則
この規程は、昭和49年11月1日から施行し、同日以後の日を初日として開催される競走から実施する。

附 則
この規程は、昭和56年11月1日から施行し、同日以後の日を初日として開催される競走から実施する。

第6章 信 号

第27条 競技に使用する旗信号及び燈火信号の種類及びその示す内容は、次の表のとおりとする。

種 類	内 容
市松模様旗(色は白と紺)(燈)	スタート又はゴールイン
緑 色 旗(燈)	最後の周回
黄 色 旗(燈)	競技の中止
赤 色 旗(燈)	失格又は出走資格の喪失
黄赤旗(2等分の横縞)(燈)	危険の存在

附 則
この規程は、昭和36年4月1日から実施する。

附 則
この規程は、昭和42年4月1日から実施する。

附 則
この規程は、昭和44年6月1日から実施する。

第25条 第1号	第4条	服 装 違 反	背番号付上着 硬質ヘルメット 救命胴衣 長ズボン 靴または足袋
	第5条	装 備 違 反	番号札
	第8条	展 示 不 正 常	
	第9条第2項	展示後の状態変更	部品交換 装着変更
	第13条第1項 第3項 第5項	離 岸 不 能 助 力 違 反 ス タ ー ト	フライング 出遅れ
第2号	異 常 ス タ ー ト	転覆、沈没 モーター停止	
第3号	速 度 低 下	不調または浮流物	

モーターボート競走30年史／競技規程篇

昭和57年4月30日発行

●発行 (社) 全国モーターボート競走会連合会

印刷 (株) ワコー印刷



社団法人 全国モーターボート競走会連合会
東京都港区三田3丁目12番12号 ☎03(454)5051