



モーターボート競走年史

●競艇元年からのあゆみ●

'81—'90

第3章

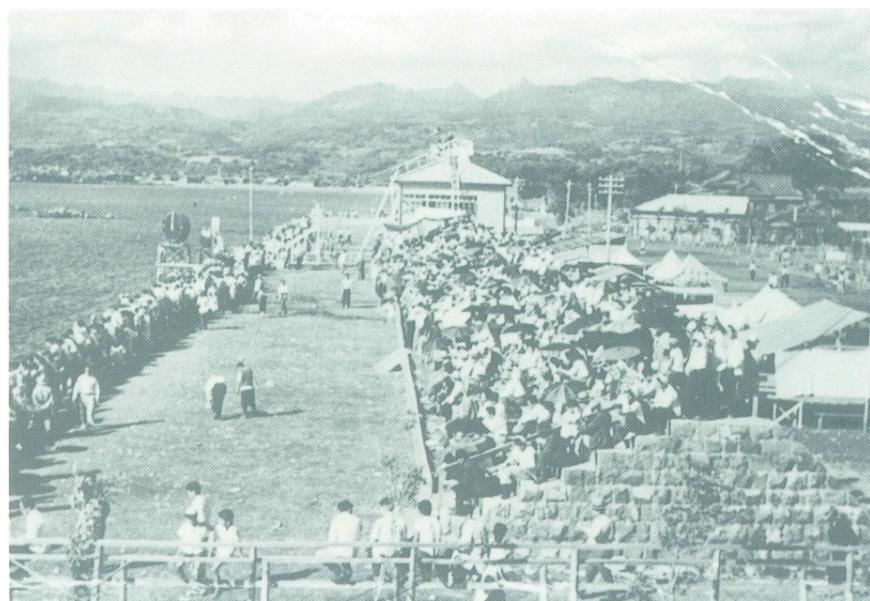
競技運営

はじめに

モーターボート競走法が制定された昭和26年当時、「公営競技」は、戦時中一時中断していた競馬が昭和21年に再開されたのをはじめ、昭和23年には競輪が、同25年にはオートレースが、新しく参入し、それぞれに予期以上の成果を上げているという状況にあった。

しかし一方では、運営者側の不慣れや選手の急造による教育不足、観客側の理解不足など、さまざまな不安定要素の複合から、騒擾や不正事件等も頻発。これが社会問題となって、一部には公営競技廃止論さえも囁かれていた。

このため、モーターボート競走関連法規には、これら不祥事を防止するため選手、審判員等、直接運営にたずさわる者の遵守事項がこと細かに定められている。また、競走運営の中核となる競技運営面における公正確保ならびに円滑な運営に、さまざまな配慮もなされていた。



▲初開催当初の大村競走場

昭和27年4月6日、モーターボート競走は長崎県大村市で初開催を迎えた。

以来、幾多の困難を乗り越え、わずか数年にして「モーターボート競走は信頼できる競技」としてファンの中に定着する。そして昭和30年代の前半には、早くも今日の隆盛の基礎を確立するのである。

この“驚くべき成長”の理由を、ある人は「早い時期に施設改善に着手したことにある」と言う。また、ある人は「フライング返還制度がファンの心をつかんだ」と見る。「高配当の出やすい、推理性に富んだ競走形態」を言う人もいれば、「厳正公正な競技運営」を挙げる人もいる。

いずれも“真理”であり、どのひとつが欠けても今日の隆盛はなかったに違いない。しかし、いま一步深く踏み込んで考えるとき、真にモーターボート競走の今日を築いたのはやはり、“ファンあつてのモーターボート競走”たる理念を貫き、「その時代時代に沿いファンの求めるレースを行う」ことに徹した先人た

ちの改革を恐れぬフロンティア精神であったと言えよう。

その一貫した姿勢は、「競技運営」史にも歴然と刻まれている。

競技運営の歴史は、まさに創意と工夫と合理化の歴史であった。同時に、人身事故やスタート事故をはじめとする各種事故を、いかに防止するか〜の営々たる“戦い”の歴史でもあった。

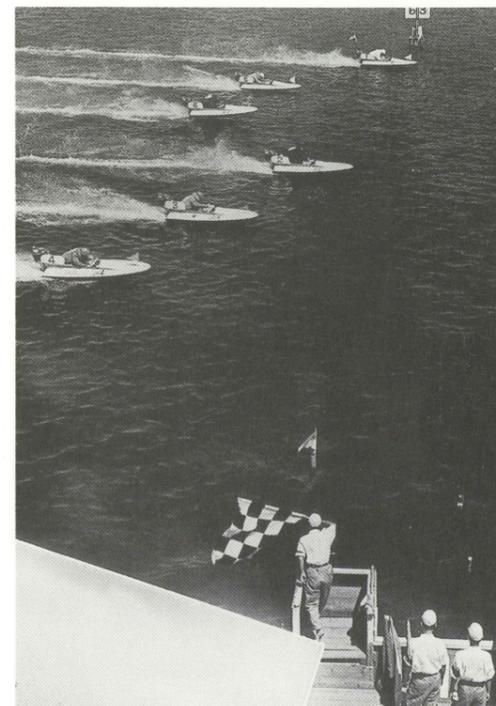
草創期、選手の操縦技量は当然のことながらはなはだ未熟であり、ボートやモーターに関する知識は浅く、したがって使用するモーターの整備を自分でできる者は、ほとんどいなかった。

加えて、当時は戦後の物不足の時代。ボート、モーターさえも十分には手に入らない。また、入ったとしても性能が悪く、かつ性能の均一性に欠ける状態であった。このため、1機種で必要数を揃えることができず、1基のモーターを2人の選手が使用するケースや逆に1人の選手が2種類のモーターを管理する、というケースも数多く見られた。

さらには、選手の技量未熟からくるスタート事故の多発、レース中のエンストや転覆接触なども多く、ひいては破損等による使用不可能のボート、モーターも出るなど、悪条件が重なっていた。

このようなことから、草創期の競技運営は混乱を極めたが、その中で「6隻のモーターボートが揃ってレースに出られるように」するため、あらゆる努力が傾注された。また出走したモーターボートが、トラブルなく完走できるさまざまな工夫が重ねられた。

昭和36年、業界は「フライング艇の舟券を

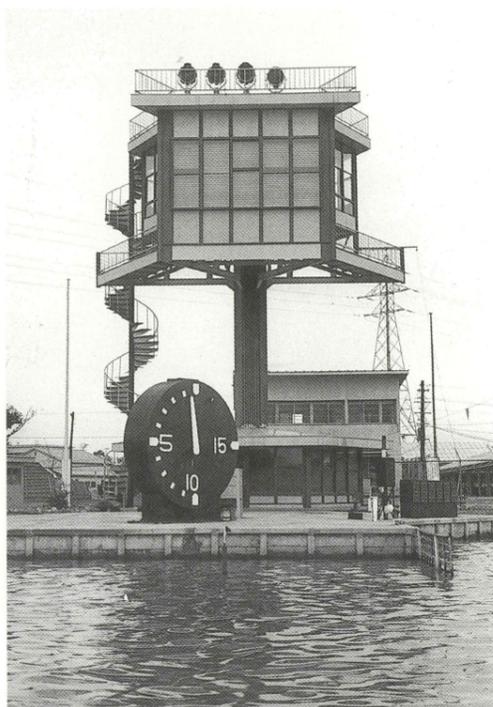


▲住之江競走場・スタート風景（昭和32年）

返還する」という大改革を行う。そして、これを機に、モーターボート競走の売上は急上昇していくのである。

しかしながら、競技運営面では、頻発する騒擾事件が相変わらず大きな問題となっていた。騒擾のきっかけの多くは、本命選手が着外になった、大時計等の機器が故障した、選手の航法を失格にとった、とらなかった…などというものであったが、ひとつにはお客様の理解不足による面もあった。だが、いったん騒擾事件発生となるや、興奮した一部のお客様は、施設への放火、投石、窓ガラスの破損等の暴挙におよび、時には競技部内へ進入するなどの状況さえあった。

したがって、この頃の競技運営は「公正の確保、ファンにとって納得のできるレース、事故防止」等、どちらかという騒擾事件の誘発を防ぐための“内部体制強化”に力が注



▲多摩川競走場主審棟（昭和38年）

がれていた。

やがて時代は昭和40年代へ。日本経済そのものが急激な成長を遂げていく時代である。だが、モーターボート競走はそれをさらに上回る成長をみせた。そして昭和50年度、モーターボート競走の売上は、公営競技界“最後発”にもかかわらず、斯界第1位に躍進していた。

勿論、この間に選手の技量は格段の進歩を見せ、ボート、モーターにも種々の改良が加えられ、レースそのものにもスピードアップが図られてきた。

この頃になると騒擾事件はほとんどなくなるが、レースのスピードアップ、競走の熾烈化に伴い、スタート事故や人身事故が増加の気配をみせはじめてくる。

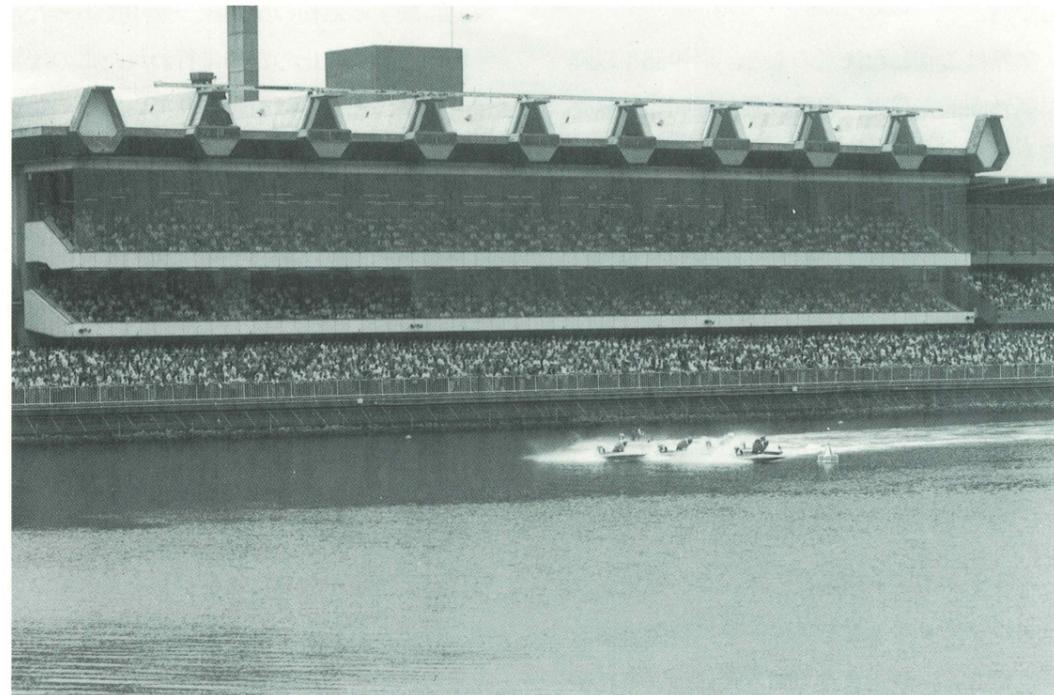
“ファンあつてのモーターボート競走”とともに、業界は昭和56年を迎えた。法定定以

来30年—という大きな節目である。競艇を生み、育て、繁栄へと導いてきた笹川会長は、この年を『競艇元年』と命名し、「モーターボート競走が今後とも、永遠に発展し続けてゆくためには、めまぐるしく変化する社会に対応できる体制づくりを成し、大胆に発想の転換を図る必要がある」と、関係者に、将来へ向けての新たな出発を促した。

競艇30年の繁栄の歴史は、まことに輝かしいものではある。だが、その延長線上に必ずしも同様の未来があるとは限らない。時代は、そしてファンのニーズは、かつてない速さでめまぐるしく移り変わっている。先人たちが汗にまみれて模索しつつ、これまでの歴史を築いたと同様、関係者は初心に戻ってこの新しい時代に対応し得るモーターボート競走を考えていかなければならない。法定定から30年、業界は新しく大きな岐路に立っていた。

昭和56年、つまり『競艇元年』からの10年間のモーターボート競走、なかでも「競技運営」の歩みは、実に多彩を極めたといつてよい。あらゆる面にわたって多くの改革が試みられ、イメージ刷新ともいえる新風が吹きこまれた。その核となったのは“発想の転換”であり、ひいては“真にファンの立場に立ったサービスの徹底”である。言葉を替えていうなら、それは「マニアからの脱却」でもあったろう。誰にも分かり易い競走、という新たな目標が、何よりもそのことを鮮明に物語っている。

昭和56年当時、モーターボート競走は、誕生からわずか30年にして、場内売上一本で1兆6,000億円を超えるという、一大レジャー産業に成長していた。だが、この年後半頃から



▲浜名湖競走場（昭和56年）

は、上昇が続いていた売上に減少傾向が顕著となる。世の中の変貌ぶりも目を見張るばかりであった。そんな状況下、将来に向かってさらなる飛躍を図り、真に国民的レジャーとして定着していくためには、これまで競走の原動力となってくれた熱心なファン、つまり競艇マニアだけのための競艇ではなく、世間一般の人々にも気軽に参加していただけるシステムにしていくこと、分かり易い競走のしくみへと整備していく必要があった。

こうしてモーターボート競走は、競艇元年を機に、新たな目標“いつでも、どこでも、おもしろい”競走の実現を掲げ、その体制整備に向かって再び模索の時代へと入ったのである。

以下、昭和56年から平成2年までに行われた、主な競技運営の改革について詳述していくこととする。

1. 競技運営の見直し

～分かり易い競技運営をめざして～

モーターボート競走が、公営競技として成り立つための絶対条件は“公正安全の確保”すなわち「公正」「安全」こそ、競技運営の原点なのである。

だがこの原則にこだわりすぎると、時には“ファンあつてのモーターボート競走”の理念を飛び越えてしまい、お客様のニーズを満たすことなく、本来あるべき競走の魅力を低下させてしまう可能性も出てくる。

競技運営は、運営者サイドの“こだわり”よりも、まずは、お客様にとって“分かり易い”ことを最優先させるべきであろう。そしてそのためには、時代の流れを的確に捉え、お客様のニーズを先取りしていかなければな

らない。

業界はこうした決意のもと、昭和56年以降早朝外向前売発売、電話投票、場間場外発売等を実施していった。モーターボート競走もいよいよ「競走場でレースを直接見ないで舟券を買ってもらう時代」を迎えたのである。

当然、これら発売形態の多様化と並行して競技運営面での改善も行われていった。

進入時30秒以前のエンスト 即回り直しルールの改正

モーターボート競走は、オープン進入、フライングスタートと、スタートに特徴のある競技である。競走を良く知る人には、それがまたたまらない魅力となっている。したがって、スタートに関する規制はできるだけ少ないことが原則でもある。

しかしながら“まったくの制限なし”では選手が自分の欲しいコースを確保するため無理な航法をとったり、モーターの暖気運転を十分に行わず早い時期にスローダウンして、エンストの原因となったりもする。そこで、これら事故を防止し、円滑な競技運営を実施するための「若干の制限」は、やむを得ないという事情もあった。

そのひとつに「スタート進入規制」があるが、これは各地競走場の内規として定められていた。当然、内容は各競走場によりまちまちである。

しかし昭和43年6月時点において、スタート事故をはじめとする各種事故を防止すべくスタート1分前のスローダウンの禁止等、進入規制が実施される。これは、スタート進入

規制に関する最初の全国統一事項であった。

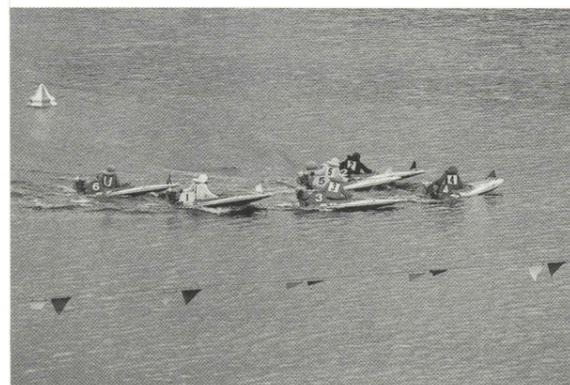
だが、事故防止のために行われたこの規制は、選手にとっては束縛されているとの感が強く、選手間においては“廃止”の意見が、また、従来より進入規制をオープンとしている競走場からは、「進入制限をオープンにしたからといって事故が多発することはない」との意見が強くあった。

これらのことから、昭和45年9月にこの制度は撤廃され、改めて『スタートにおける進入はオープンとする』との全国統一がなされたのである。しかしながら、“進入がオープン”とはいえ選手が故意にエンジンをストップさせ、自己に有利なコースを取ることも十分に考えられたところから、これを防止するため「スタート30秒以前のエンストは回り直して進入する」方法を、選手間のルールとして全国統一的に実施する。このルールは、その後約15年間にわたり行われた。

だがその間にも、このルールによってお客様が推理した進入コースが大幅に変わるということも多々あるところから、改正を望む声は強くあった。

連合会では、オープン進入の原則を“スタート30秒以前のエンストに限り、すべて回り直し”とするルールは、エンストを悪用する選手がいるとの前提に立つものであり、これは選手のモラル向上によって十分にカバーできると判断。昭和59年夏から、選手会との協議に入った。

協議における検討事項は、15年間格別の問題もなく適用されてきたルールの抜本的改正であるだけに数多くあったが、選手会の理解を得て、当時「選手道航法」と呼称されてい



▲待機航走（昭和58年）

た選手間ルールの廃止について合意する。

次いで、昭和60年3月13日の審判委員長、競技委員長会議において、現行進入規制（内規）を強化しないことを前提に、「進入時30秒以前のエンスト即回り直しルール」改正を行った。

その内容は、「エンスト回復後の進入方法は、30秒以前の場合であっても、前方に進入する艇間隔があれば、同一コースを進入するものとする。ただし、前方を遮断され、進入する艇間隔がないときには右に転舵し、可能な限りイン寄りに近いコースから、または回り直して、艇間隔のあるコースから進入するものとする。なお、曳波防止等の面から130cmブイと第2ターンマークの間は、今後とも通過させないこととする」というもので、昭和60年6月1日以降を初日とする競走から全国一斉に実施された。

進入固定レースの導入

モーターボート競走は、30年の長きにわたって研究・改善を重ね、現行のレース形態を確立した。お客様がレース場に来て、スタート練習、展示航走を見て、舟券を購入するという競技方法である。

しかしながら、モーターボート競走は他の公営競技と違い、オープン進入でなおかつフライングスタートという、特殊な方法を採用している。これは、既存のお客様にとっては確かに“たいへん面白い”。だが、初めて競艇を見た人や女性ファン、あるいは他の公営競技に馴染んでいる人には、むしろ“分かり難い”との印象を与えていることも否めない。

だが一方では、早朝前売発売やSG競走の特別発売など発売形態の多様化が進み、さらには電話投票等、新しい投票様式もどんどん



▲平和島競走場進入固定レース

採用されている。

これら“実情”に合わせていくためには、お客様の推理要素となり得る情報とは何か…どのような情報を提供していくべきか…なども、業界にとっては大きな課題となっていた。

これらのことから“他公営競技とレース形態を同じようにすることで、お客様が入り易くする”“モーターボート競走の特徴でもある現行のスタート方法と比較することによって、他にはない「面白さ」を理解していただく”…などを目標に、勝敗に大きく影響する進入コースを確定情報として提供する「進入固定レース」を、一部レースに限り採用すること

が考えられた。

昭和59年3月、平和島競走場はこの進入固定レース実施の意向を、東京都競走会を通じて連合会へ正式に表明し、競技方法の検討、選手会への協力要請、運輸省当局への折衝等を要請した。

これを受けた連合会は、その趣旨を運輸省に伝え、指導を受けた後、競技運営研究委員会で協議。同年5月、実施に関する基本的考え方をまとめた。

その後数回にわたって、関係者間で協議がなされ、同年8月には、平和島競走場において進入固定レースのテストが行われる。

進入固定レースとは、待機水面進入コース固定用の標識パイを設置し、各艇とも、あらかじめ定めたコースからフライングスタートするというもの。したがって、各艇が定められたコースを進入しなかった時は、当該競走を中止し再進入させることとなる。

こうして昭和60年4月19日、平和島競走場において、進入固定レースは開始された。

以後、多摩川（S.61.8.20）、丸亀（S.62.2.14）、浜名湖（S.62.8.22）、常滑（S.63.10.27）で導入され、新たなレース形態の一つとして定着している。

スタート練習、展示航走の一括方式の推進

スタート練習と展示航走を一括して行う方法は、過去に戸田、浜名湖競走場等で実施されていたが、昭和45年9月に、スタート練習については前レースの本番直前に実施し、展示航走については前レースの本番終了後に実施するという方法に全国統一された。この方

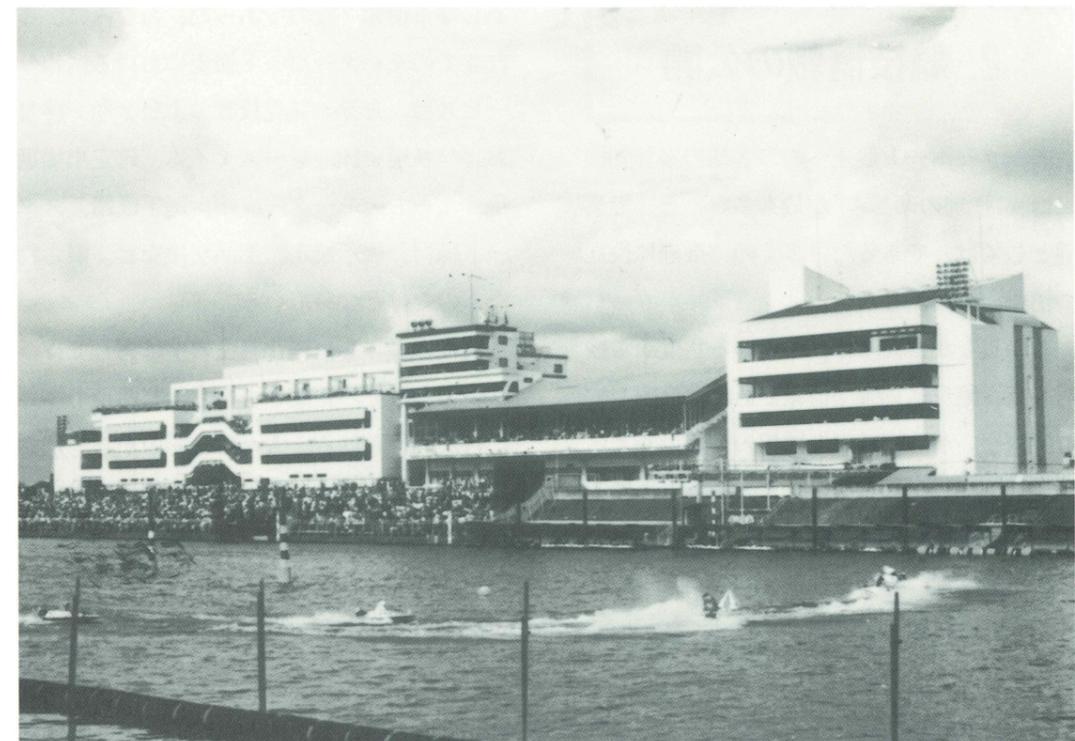
法を採用した当初は、投票の集計にコンピュータが採用されていなかったため集計に時間を要したことから、投票の締切と本番レース開始までの空白時間を有効に活用できるということもあって、ファンの間への定着も早く、誰もがいつしか、あたかもこの方法がベストであるかのように思うようになっていた。

しかし最近では、コンピュータシステムの採用により集計時間が著しく短縮されたこともあって、運営上の必然性が薄れてきた。また、初めて競艇を見た人や、他の公営競技に馴染んでいる人、あるいは女性ファンなどには、スタート練習と本番レース等の区別が付き難く、分かり難いという問題点もクローズアップされてきた。

このような状況の中で昭和63年3月、審判委員長、競技委員長会議が開催され、江戸川競走場より「スタート練習と展示航走を一括実施し、レースとレースの区切りを明確にしたい」との提案がなされた。検討の結果、舟券の発売時間等を考慮すると、施行者サイドとの絡みもあるので全国一斉に実施することは難しいが、場単位ならば良いであろうとの結論に達した。

これにより江戸川競走場は、同年6月よりこの一括方式を採用。お客様より“レースの区切りがはっきりし、分かり易い”と好評を博したのであった。

次いで翌平成元年9月には、浜名湖競走場でも採用され、お客様の好評を得た。そこで連合会は、平成2年2月に開催された審判委員長、競技委員長会議において、「SG競走の場間場外発売が全国で行われ、テレビ中継等も実施されている中、競技進行がまちまちで



▲江戸川競走場全景

あるのは好ましくない」として、この分かり易い一括方式を、施行者との調整を行いながら順次導入していただきたい旨、各地競走場に依頼した。

その結果、平成2年4月から12月にかけて次のとおり、すべての競走場で「スタート練習、展示航走一括方式」が採用され、全国統一がなされた。

●スタート練習・展示航走一括方式実施状況

競走場	実施年月日	競走場	実施年月日
桐生	平成2年6月2日	尼崎	平成2年4月26日
戸田	平成2年6月6日	鳴門	平成2年8月22日
江戸川	昭和63年6月9日	丸亀	平成2年6月20日
平和島	平成2年4月7日	児島	平成2年4月6日
多摩川	平成2年12月2日	宮島	平成2年11月22日
浜名湖	平成元年9月7日	徳山	平成2年8月11日
蒲郡	平成2年4月5日	下関	平成2年6月29日
常滑	平成2年11月17日	若松	平成2年6月30日
津	平成2年11月22日	芦屋	平成2年6月29日
三国	平成2年5月3日	福岡	平成2年12月20日
琵琶湖	平成2年6月8日	唐津	平成2年11月6日
住之江	平成2年4月19日	大村	平成2年11月21日

2. 競技情報の公開

モーターボート競走へのお客様の参加動機には、“推理の楽しみ”が最も多い。そこで業界としては、できるだけ多くの“推理に役立つ情報”を提供したい。

しかしながら従来は、「あらゆる角度から検討して、絶対に正確な情報であれば公表しても問題ないが、不確実な情報の公表はかえって混乱を招く恐れがある」との関係者の考え方から、情報の公開(VTRの放映、展示タイムの公表等)は控えられてきた。

関係者の杞憂とも思えるその“不確実性”とは、たとえばVTRの放映であれば、スタンドのお客様の視線と、サービス用テレビカメラでは視線の高さや角度が違う。したがって、失格事象等の審判判定とテレビカメラが捉えた映像に微妙な差が生じたり、あるいはカメラ操作や水面の反射等で映像の鮮明さを欠いたりして「確実」と見られないのではないか。また展示タイムでは、水面上の波や風向き、選手が走るコース等でタイム差が生じることや手動式の測定器によるタイム計測のため、人的エラーが出たりして正確性に欠け、実際には他艇と変わらない性能がありながらタイムの悪い艇が追い抜き等をした場合の問題等がある、などである。

お客様から苦情を招くのではないかとの懸念が、関係者を消極的にさせていた。しかし、ファンアンケート調査等によれば、こうした関係者とお客様の考えには若干の違いが見られる。

お客様が望んでいるのは、“競走にかかわる

あらゆる情報”なのであった。ちなみに、これまでのモーターボート競走における情報サービスは、舟券の発売枚数および金額、勝舟および払戻金額、レースタイム、確定出場選手、ボート・モーター成績、選手成績、スタート練習、展示航走、部品交換など、限られたものだけとなっている。

現代のような情報化社会の中にあっては、「情報」はその正確さよりもむしろ量の多さに目が向けられる。人々はその中から“選びたい”のだ。遊びや推理にも主体性が求められる時代…と言えよう。

たとえば、お客様にとってVTRは、次のレースの参考になるし、選手の走りの状態を見たりもできる。展示タイムは、それだけで判断するのではなく進入コースや選手勝率、モーター勝率など総合的に見ることもできるのである。

こうした状況から関係者も、「より良い情報を可能な限り提供する」ことこそ真のファンサービスである、と考えるに至った。

モーターボート競走における情報サービスは、今後のモーターボート競走の発展を左右する重要な部門である。より充実した、より適確な情報を、いつでも、どこでも、素早くいかに提供していくかは、今後とも大きな課題であろう。

競走のVTR放映、スタート練習写真の公表

競走のVTRについては、難しい判定事象等(判定とテレビカメラの映像との微妙な差など)があった場合、競走運営に支障を来す

恐れもあるとして、各競走場ともレースの再放映を見あわせていた。

しかし、業界全体のムードが競技情報の公表に傾く中、昭和57年3月に開催された審判委員長、競技委員長会議で「実況サービス用として放映した映像については、同年4月1日から再放映しても差し支えない」こととなった。

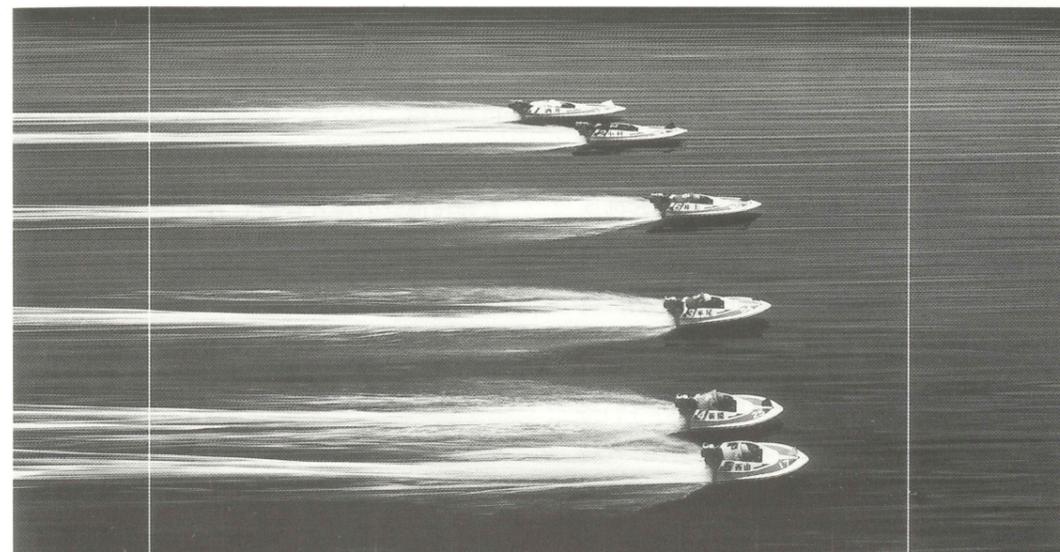
以後、各競走場で、当日もしくは翌日(早朝サービス)レースのVTR放映が行われている。

一方、スタート練習写真の公表についてはこれはあくまでも練習であり、選手のスター

方法については、あらかじめ検討を行うものとした。

その後、昭和59年6月に開催された審判委員長、競技委員長会議において、スタート練習写真公表の是非について検討し、その結果今後はファンサービスの一環として、同写真の公表を可とすることを決定した。

これにより、まずスタート練習のVTR放映を住之江競走場で開始。たいへん好評を得たことから、しだいに各地競走場でスタートタイミングを発表(放送・VTR放映)するところとなった。今日ではスタート練習VTRも、ほとんどの競走場で放映されている。



▲スタート写真

トタイミングや進入コースが大幅に変わることも懸念されること、あるいは選手自身が練習であると割り切って意識的にタイミングの調整をしない場合もあり、“不真面目”との誤解を招く恐れもあるなどとして、同会議は公表しないこととした。しかしお客様のほうでは、スタート練習を単なる練習とは見ず舟券購入のための参考として重視しているところから、今後、公表の必要を生じた場合の発表

展示タイムの公表

モーターボート競走における展示タイムの公表については、その是非が、昭和51年から61年にかけて、審判委員長、競技委員長会議の場を中心に検討が重ねられてきた。

当初は、お客様に混乱を生じさせないようにとの配慮等から、全国的に非公開が申し合

わせられていた。しかし、一般社会の情報化が進む中、あらゆる企業が情報サービスの充実を図り、個性化を求めお客様に対し、より利便性のある施策を次々と打ち出している現状である。モーターボート競走業界にも、さらなる「企業努力」が求められていた。

昭和56年に入り、業界は法制定30周年という記念すべき節目を迎えた。しかし一方では売上や入場人員の顕著な減少など、厳しい情勢下に入ってもいた。

連合会はこの難局を打開するため、同年9月、全国競走会会長会議を開催。今後の競走運営、ファンサービス、競技運営等はどうあるべきかを検討し、業界の長期発展を期すべく各種施策を実行していくことを決めた。

その後、発売・投票に関する種々の新システムも発足し、業界は“いつでも、どこでもおもしろい競走”を戦略のかなめに、各種施策を積極的に推進していく。こうした中で連合会は、おもしろい競走を提供するためには

「競技情報の公開」こそ急務であると考え、昭和61年3月開催の審判委員長、競技委員長会議において、展示タイム非公表の申し合わせを「廃止」することを提案。各競走場の合意を得る。

各競走場の任意とされた展示タイムの公表は、昭和61年4月25日、尼崎競走場が最初に踏み切って以来、順次、各地競走場で公表されていった。

以下は、展示タイム公表にかかわる、歴史的な経緯の記述である。

1 タイム計測の由来 (昭和27年～31年)

競走初開催以来数年の間は、展示タイムは計測されていない。昭和30年代に入ってから予想を業とする、今日でいう情報協会の人たちが、これをストップウォッチで計測し始めるが、勿論それは、みずからの推理・予想の資料にするためにすぎなかった。

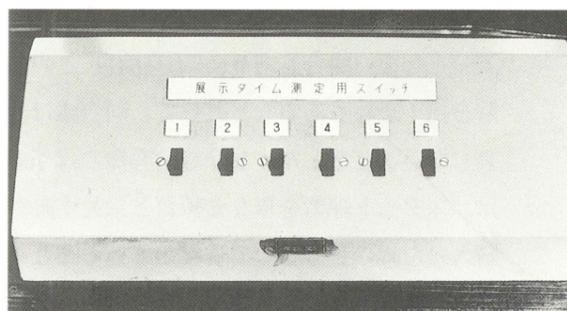
しかしこれにヒントを得た運営者サイドはタイム計測に正確性を期せば、展示航走の状態を科学的に判断できるとして、タイム計測の導入を決意した。

2 競技運営の参考資料としてタイム計測を要望 (昭和32年)

昭和32年、連合会は、審判委員長、競技委員長会議において、展示航走各艇のタイム計測の実施を各競走場に要望するが、あくまでも競技運営の参考資料であって公表はしないことを申し合わせ指導を行った。

3 展示速度測定装置が開発される (昭和34年)

採用決定となったタイム計測は、よりいっそうの正確性をめざして種々の工夫・改善が行われた。昭和34年には、主審および競技本部に押釦スイッチを設置。定位置において展示タイムを測定できる展示速度測定装置 (東京都競走会と関東興業株が共同研究し第6回



▲展示タイム測定器 (昭和36年)

発明考案作品審査で優秀賞)が開発され、今日の展示タイム計測の原形が出来上がる。しかしながら、当時は展示タイムを公表しないことが競技運営関係者の常識であって、公表に関する議論はその素振りさえもなく、そのまま15年が経過したのであった。

4 展示タイムの公表についての検討を提言 (昭和51年)

昭和51年2月、連合会は地区別実務担当者会議において「近時、モーターボート競走に対するファンの要望や期待は、耳目に値すること多く、真に“ファンあつてのモーターボート競走”であるためには、競技運営上の演出や競技情報の充実を図り、情報化社会への対応はもとよりファンやマスコミ等の要求に答えていかなければならない。今後は、許される範囲で競技運営上の改革を行うべきである」とし、はじめて、展示タイム公表について検討していきたい旨、提言した。

しかしながら、展示タイム公表の是非については各競走場とも、現状の測定方法や使用器材の性能に問題点が多いこと、あるいは予想を業とする情報協会への配慮もあって、反対論が圧倒的に多く、一部には「ファンの推理する楽しみがなくなってしまう」「斜めに走ったりする選手もいる」との理由から“将来も公表の要なし”という意見も出て、結論的には、現時点では公表しないほうがよいということになった。

次いで昭和51年3月、審判委員長、競技委員長会議において、「展示タイムの公表の是非」が論じられるが、同じ理由により、展示タイムの公表はしないという申し合わせを行うに

とどまった。

なお、展示タイムの公表に消極的であった関係者の意向は、概ね次のようなものであった。

- ①舟券的中率が高くなり、配当金が減少し、売上に影響を及ぼす。
- ②展示タイムの劣るボートが、タイムの早いボートを直線で追い抜く可能性があり、競走の信頼性を欠くばかりかトラブルの原因ともなる。
- ③展示タイムの公表は、ファンの推理要素をひとつ奪うことになる。
- ④荒天時のタイムはほとんど参考にならない。
- ⑤専門紙、予想業者の死活問題が生じる。
- ⑥手動測定方法では誤差を生じるので、計測ミスのない自動測定器が必要である。

5 展示タイム自動測定装置の開発研究 (昭和52年～54年)

連合会は、「展示タイムは公表しない」との結論を出したものの、測定機器の開発は必要であるとして積極的に研究を推進。昭和52年から54年にかけては、約3,000万円投入し「レーザー光線を利用した展示タイム自動測定器」の開発を、キヤノン販売と共同で行った。

しかし、レーザー光線をコーナーキューブで反射させるとのアイデアを利用したこの測定機器も、最終的には試用テストを行うところまで漕ぎつけながら、実用化にまでは至らなかった。理由は、水面上の乱反射や、ボートに取りつけた反射面を隠してしまう波が、測定ミスを誘発してしまい、100%の確率で計測することができない、というものであった。

6 審判委員長、競技委員長会議で2回目の検討 (昭和53年)

連合会は、昭和53年7月に開催された審判委員長、競技委員長会議において、再度、展示タイムの公表について検討を行った。

この中で、展示タイムとレースの着順についてのデータをとっている尼崎、住之江両競走場に状況を聞いたところ、共に、展示タイムの速いボートが入着率も高い(約50%)、という報告であった。

これを参考に、各競走場の意向を聞いたところ、次のような反対意見が出された。

- ①正確な測定器が必要であり、測定方法が不正確であるから発表しないほうがよい。
- ②タイム上位者が入着しなかった場合、ファンとのトラブルが起こる。
- ③予想業者との軋轢が生じる。…など。

一方、少数ではあるが「現状では非常に情報が少なく、ファンの要望に応えるためにも正確なタイムが計測できるのであれば、即公表を行うべきであり、現在、レース終了後、施行者が新聞社向けに展示タイムを発表している住之江、尼崎両競走場は褒められるべきである」との意見もあった。もっとも、この事例は、施行者サイド情報として流していることであり、競走会としては発表したくないとのことであった。

検討の後、展示タイムの公表について賛否を求めたところ、賛成は戸田、琵琶湖、尼崎の3競走場のみで、圧倒的に反対が多く、競走会としては、今後も展示タイムを公表しない、との申し合わせを再確認するにとどまった。

7 展示タイムと入着率の関係についての調査結果発表 (昭和54年)

連合会は、展示タイムと入着率の关系到配当低下、売上減少を憂う関係者の意向を汲んで、全国17競走場の協力のもと、昭和53年9月から12月までの3か月間にわたり「展示タイム順位と選手成績の関係について」調査を実施。その因果関係を分析したところ、展示タイムが1位で1コースを走った場合47.0%が一着となり、展示タイムと入着率の関係がかなり高い確率であることが判明し、昭和54年5月にこれを発表した。

8 競走会会長会議で検討 (昭和56年9月)

連合会は、業界の長期発展を期すべく、昭和56年9月22日全国競走会会長会議を開催した。

会議では、事前に各地競走場で検討された意見が報告され、今後の競走運営の方向付け等について種々検討がなされた。

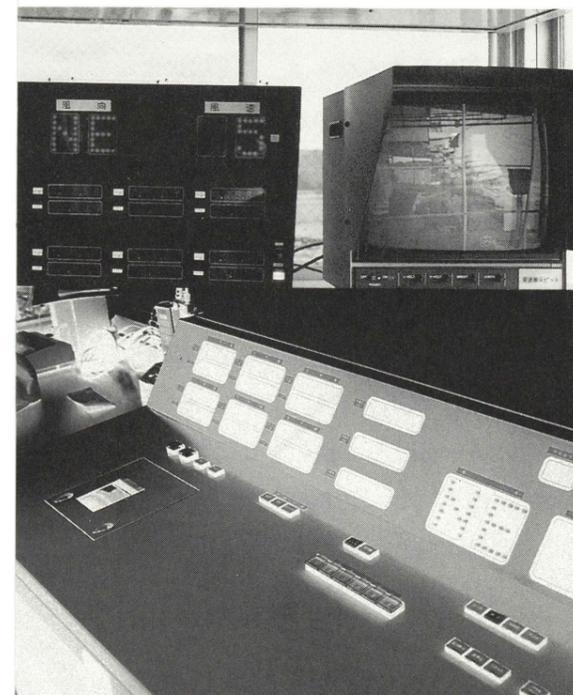
その結果、展示タイムの公表の是非については、社会環境の変化やファンのニーズに即応した“諸データ”は今後は提供していく必要があるとして、この種問題を決定すべく、審判委員長、競技委員長会議に付議し再検討すべきであるとした。



▲競走会会長会議

9 審判委員長、競技委員長会議で3回目の検討 (昭和56年9月)

昭和56年9月開催の審判委員長、競技委員長会議において、連合会は「競走の推理や予想における知的な楽しみを助長するためにも今後は、多種多様な情報を提供していくべきではないか。ファンはこれを自由に選択し投票券を購入することで、はじめてレースを満喫することができるということを認識すべきである」とし、展示タイムの公表について検討を行った。しかし格別な進展は見られず現行のままの結論になった。



▲琵琶湖競走場展示タイム測定装置 (昭和56年)

10 競技運営懇談会で検討 (昭和59年2月)

昭和59年2月、競技運営に関する諸問題について討議する機関である「競技運営懇談会(昭和57年設立)」において、展示タイムの公表問題につき検討を行った。

主な意見は次のようなものであった。

- ①公表しても配当には問題ないと思う。むしろ計測機器の精度が問題だ。
 - ②ファンが予想業者からタイムを買うより、運営者からタイムを公表したほうがよい。(精度としても運営者のほうがよい)
- 結論としては、基本的には公表すべきである。公表によって配当金が著しく下がるとの心配はない。ただ公表に当たっては、精度の高いデータをファンに提供できるよう考慮すべきである。しかしながら、現状の手動式では無理があると思われるので、自動計測装置の開発を望みたい等であった。

11 展示タイムと入着率の関係について再調査 (昭和59年10月)

連合会では全国17競走場の協力を得て、昭和59年1月から6月までの間、展示タイムと着順の関係について再度調査を行った。

次いで、展示タイムと入着率の関係を浮き彫りにするため同年11月、日本電気の協力を得て、入着要因の分析を実施した。結果は、展示タイム公表が必ずしも勝敗要因として反映してはいないという意外なものであった。

ちなみにモーターボート競走の勝敗要因の順位付けは、

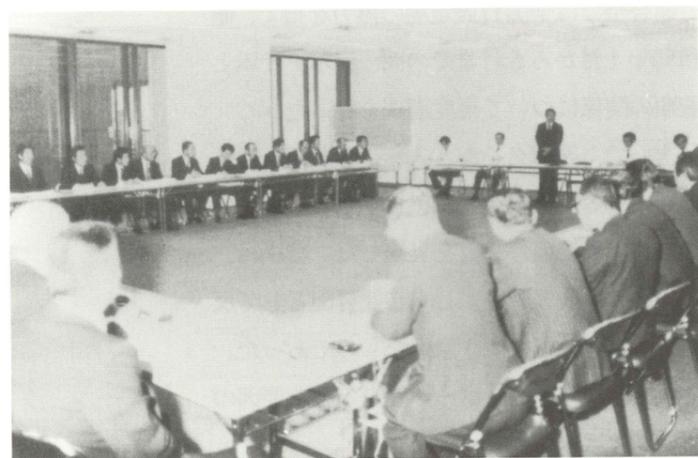
- 1位：スタートタイミング (差)
- 2位：進入コース
- 3位：選手勝率
- 4位：モーター勝率差
- 5位：枠順

となっており、展示タイムは6位から8位程度の順であった。

12 審判委員長、競技委員長会議で4回目の検討（昭和59年10月）

モーターボート競走の売上状況はマイナスに転じ、さらに悪化していた。連合会は、早い時期に歯止めをかけるためにも各種施策を積極推進し、情報サービス等もより充実していく必要があるとして、昭和59年10月、審判委員長、競技委員長会議を開催。展示タイムの公表について論じた。

席上、連合会は「この問題は売上、配当にも大きな影響があり、当会議のみでは決定できないと思うが、施行者ともよく協議し、各場ごとに結論を出していただいて、次回会議には連合会の態度を決定したい」旨、周知した。



▲審判委員長・競技委員長会議

13 競技運営研究委員会で検討（昭和59年10月）

連合会会長の諮問機関である競技運営研究委員会が、昭和59年10月開催され、競技運営上の諸問題について検討。情報の公開（展示タイムの公表）についても検討がなされた。

はじめに事務局より「展示タイムと着順の関係」について、次いで委員長より「従来は

タイム計測の正確さや配当との関係等が懸念され、公表はしないとしてきたが、最近は情報の提供ということで再三にわたり“公表の是非”が問題提起されている」旨を説明し、各委員の意見を求めた。

主な意見としては、

- ①展示は商品展示であり、本来的には公表すべきと思うが、的中の確率が高くなるかどうかは不明。
- ②公表することによりファンの投票意欲を助長すると思う。
- ③公表することにより低配当が続き、ファン離れが起きると思う。
- ④公表を前提とするならば、競走場によって機器も異なるので、ある程度地域・地区を考慮し、公表方法等は統一すべきではない。
- ⑤ファンに対するサービスとして実施するならよい。
- ⑥機器については、ボートが走る位置が同一ではないので、100%を求める必要はない。等が出され、展示タイムについては「ファンサービスの一環として情報を公開すべき」であり、方法等では「内部関係者の意見を統一し、条件等の制約をつけずに認めたらどうか」ということで、結論をみた。

14 展示タイム公表にかかわるアンケート調査を実施（昭和59年10月）

連合会は、展示タイムの公表に関する各地競走場の意向を取りまとめるため、その検討とアンケートを各地競走場関係者に依頼した。

アンケートの結果は、公表に賛成が5場、反対が18場、その他1場であった。

それぞれの理由としては、賛成では「ファ

ンサービスの向上や新規ファンの獲得、推理データの提供」が、反対では「配当に片寄りが生じる、測定機器の問題、予想業者に対する問題、荒天時の信頼性がない」等が挙げられている。

15 競技運営研究委員会で再検討（昭和60年2月）

競技運営研究委員会では、昭和60年1月に発表した展示タイム公表の是非についてのアンケート結果を踏まえ、検討の場はあくまでも実務担当者の会議に委ねるべきであるとした上で、近い将来に公表すべきではあるが対処には慎重を要するとした。

16 審判委員長、競技委員長会議で5回目の検討（昭和60年9月）

展示タイム公表の問題について連合会は、審判委員長、競技委員長会議で取り決めていく方針であること。競走の実情—すなわち電話投票、臨時場間外発売等にかかわる情報提供のあり方という観点からも、多少の問題はあるが、今後積極的に展示タイムの公表を推進したい、旨を説明。各場の了承を得た。

17 競技運営懇談会で展示タイム非公表の申し合わせ廃止を提案（昭和61年2月）

これまでの諸会議における経緯を踏まえた上で、事務局より「電話投票、場間外発売との関連から、展示タイム非公表の申し合わせを廃止したい」旨を説明し検討に入った。

この懇談会での主な意見は以下のとおり。

- ①全国統一で公表するのは難しい。各場の任意としたらどうか。

②第1段階として、レース終了後に公表してはどうか。

③展示タイムにおける人的エラーは大きい。

④1ヶ所が公表すれば全国で公表しなければならない。

⑤公表するのであれば、地区で足並をそろえるべきである。

⑥展示タイム測定器を開発して欲しい。

以上のことから、実際の取り決めを行う審判委員長、競技委員長会議においては「あくまでも公表ではなく、この申し合わせを“解く”ことを提案する」とした上で、懇談会としては“できるところから”の考え方で展示タイム非公表の申し合わせを廃止していくべきであるとした。

18 審判委員長、競技委員長会議において展示タイム非公表の申し合わせを廃止することを合意（昭和61年3月）

昭和61年3月開催の審判委員長、競技委員長会議において連合会は、「展示タイム公表の是非を論じてほぼ10年を経過する中で、電話投票等競走の状況もかなり変化してきた。米場ファンはもちろん米場できないファンに対しても、いかに競技情報を提供していくかが



▲審判委員長・競技委員長会議

大事である」との考えを示し、展示タイム公表については今後、非公表の申し合わせを廃止し各競走場の任意としたい、として賛否をとったところ、全競走場の了承を得た。

以上のように、展示タイム公表問題は永きにわたって検討され、各競走場も重要な問題であるとの認識を強くして、最終的には公表へと踏み切ったのであった。

● 展示タイムの公表状況

競走場	実施年月日	競走場	実施年月日
桐 生	昭和61年 6 月27日	尼 崎	昭和61年 4 月25日
戸 田	昭和61年 7 月18日	鳴 門	昭和62年 3 月13日
江戸川	昭和61年 6 月18日	丸 亀	昭和61年 9 月 7 日
平和島	昭和61年 6 月26日	児 島	昭和61年 9 月 4 日
多摩川	昭和61年 6 月24日	宮 島	昭和61年 9 月10日
浜名湖	昭和61年 5 月24日	徳 山	昭和62年 2 月15日
蒲 郡	昭和61年 7 月31日	下 関	昭和62年 2 月 7 日
常 滑	昭和61年 7 月30日	若 松	昭和61年12月19日
津	昭和63年 4 月30日	芦 屋	昭和61年12月11日
三 国	昭和61年 6 月19日	福 岡	昭和61年 9 月12日
琵琶湖	昭和61年 6 月 5 日	唐 津	昭和62年 3 月 6 日
住之江	昭和61年 5 月 2 日	大 村	昭和61年12月30日

競技情報システムの開発

オンライン発売集計システムの稼働（昭和62年10月）に伴い、臨時場外発売場では本場の発売締切5分前まで、舟券の発売が可能となった。これにより、臨時場外発売場のお客様に対し迅速、正確な推理情報の提供が必要となり、連合会中央情報処理システムを利用した「競技情報伝送システム」が開発された（昭和62年10月）。本場の端末機で入力された競技情報が連合会センターを経由、各臨時場外発売場の端末機プリンターへ数秒で印字されるというシステムである。



▲ 競技情報入力端末機

しかしながら、こうして送られた情報を場内のお客様に周知させるまでには、審判室・TV室で、場内表示装置に表示するための入力、書き替えて掲示するなどの作業を行わなければならない、迅速性に欠けるばかりか人手を介するため表示ミスの可能性も考えられた。

競技運営上の諸問題の多くが、“ファンあつてのモーターボート競走”という理念の基に見直される方向にあるが、展示タイムの公表もその一環に外ならない。業界30有余年の禁を破る「競技情報の公開」は、ファンにとって長年の夢の実現であった。当然、マスコミ等の反応も極めて良好であり、これに取り組む関係者の姿勢は高く評価された。

そこで開発されたのが回線制御装置(KCC)である。その特徴は、

- ①臨時場外発売日に本場で入力された競技情報が、回線制御装置(KCC)を経由し、情報自動表示(MIS)システムに伝送され、そこでリアルタイムに文字、画像に変換され、場内ファンに提供される。
 - ②通常開催日において、競技場内で発生する競技情報を①と同様、リアルタイムに文字画像として場内ファンに提供する(臨時場外における本場となった場合、ポートピアが設置された場合も同様に提供できる)。
 - ③連合会センターとオンライン化された端末機(N5200、N5300)を増設し、いつでもどこでも、必要なデータをオンライン出力できる。
- …などで、現在、住之江(S.63.12)、蒲郡(H.1.3)、ポートピア姫路(H.3.1)、平和島(H.3.3)で運用され、お客様より好評を博している。
- なお、取扱情報の内容は次表のとおり。

取扱情報の内容	競技情報①	気象状況 着順
	競走成績	コース レースタイム スタートタイミング (コースタイミング)
取扱情報の内容	スタート練習 展示タイム 払戻金 再レース	
	競技情報②	体重 選手情報(途中帰郷・内規違反) モーター取付 部品交換・整備状況 ボート・モーター変更

3. 上位志向を制度化

～努力する者が良い結果を得るために～

モーターボート競走の基本は、お客様に面白いレースを提供することにある。したがって競走に参加する選手が、自己の持つ操縦技量、整備力、気力、体力、智力等を最大限に発揮して、迫力あるレースを行うことは、プロとしての責任であり義務でもある。

では、選手の能力を最大限に引き出すためにはどうすれば“よりベター”なのか…。

「選手の能力を最大限に引き出せる環境づくり」は、常に大きな課題の一つであるが、一口に言うならば、努力して実力をつけた選手が良い成績をあげ、より多くの賞金を得られるような制度に賞金体系を整備し、勉強したい選手がいつでも勉強できる環境を整えることである。

しかしながら、従来の制度では、操縦技量は自由に発揮できる制度になっているが、整備は互いに協力することができたり整備士の力を借りることが自由であるために、必ずしも自分自身で実力を有しなくともモーター性能を上げることができるような制度になっており、かつ、賞金体系も競走間格差、レース間格差もなだらかであった。それは、従来の賞金体系、整備方式等をもよく分かる。

たとえば、賞金のレース間格差がなく、朝の1レースに出場する選手と、後半のメインレースに出場する選手の賞金が同じである。また、整備を不得意とする選手は、先輩選手や同僚選手、あるいは整備士に整備を依頼でき、自分は汗を流さないで済む、等である。

そこからは、努力する者がむくわれるという図式があまり見えてこない。

このため業界は、努力する者が良い結果を得るためにも、賞金体系の見直し、選手主体の整備方式、プロペラの選手持ち制度、級別決定基準の改正等を順次行い、すべての選手が上位志向を持って競走に臨めるよう、新たな活性化促進策をとったのである。

賞金体系の見直し

モーターボート競走における選手の賞金は当初、定額制度が取り入れられていた。

しかし競走場の増加と共に、競走場別の売上に相当の格差が見られるようになったことから、昭和34年、運営者側はやむをえず、「売上の高い競走場は賞金を高く、低い競走場は低く」し、4段階の号基準に分けた賞金制度へと改めた。

一般的には“同一労働、同一賃金”という原則があるが、当時は競走法も時限立法であり、馴染みの薄いモーターボート競走が安定した売上を確保するのは、各場とも難しい状況にあった。

一方、約1,200名の選手にしても、その経験年数は浅く、素質のある者とならない者の技量差もかなり大きかった。当然のことながら、技量のない選手はそのままでは生活もままならぬ状態となる。そこで業界は、やむを得ぬ処置として、プロ選手の賞金体系としては、優勝劣敗がなだらかな賞金体系とせざるを得なかったのである。

昭和37年、モーターボート競走法は時限立法から恒久化へと改まる。売上は、そのころ

から急上昇をみせ、号基準を基本とした賞金制度も改正されていくこととなる。

昭和39年度には、モーターボート連絡協議会選手処遇専門委員会において選手の賞金に関する審議が行われ、選手処遇の適正化を図る必要があるとの答申が出された。その内容は、「選手は一般勤労者とは異なり、特殊な職業であるため収入の標準は定め難いが、選手生活を営むためには一般勤労者収入のほか、必要諸経費、選手寿命等を考慮して、一般勤労者収入の約3倍を目安とすることが望ましい」というものであった。

賞金制度は、その後増額されながら昭和40年には売上額に応じて7段階へ。昭和42年には10段階にまで細分化される。しかし選手会の要望もあり、徐々にではあるが細分化は縮小され、昭和51年には3段階となった。

「賞金」そのものは一体化されることが理想である。だが、「売上」というものが常につきまとうから、なかなか理想どおりにはいかないというのが現実であり、関係者のジレンマでもあった。

昭和58年になると、賞金の今後のあり方を見直すべく、全施協から公平な立場にある第三者機関・(財)日本生産性本部へ、「賞金についての研究」が委託された。

その報告書(昭和58年9月全施協に提出)では、概ね優勝劣敗の考え方に基づく指針が示されている。主な内容は以下のとおり。

- ①選手が常に上位志向を持ち得る賞金体系ですでに特別競走においては号基準が撤廃されていることを考えれば、号基準の一体化が望ましい。
- ②これを実施することによって、号基準の格

落ちによる選手賞金の実質的目減りの問題や、競走場によって賞金額が異なる不合理から生ずる選手の競走意欲の問題は一挙に解決する。

- ③現行体系より優勝劣敗をより強める体系にすべく、一般レースの入賞は1着から3着までとし、着差による賞金差は大きくし、4着から6着までは完走手当と考え、その差は僅少とする。

全施協の選手関係委員会は、この提案をベースに幾度も検討を重ねた結果、報告書の内容を高く評価しながらもこの報告書の内容が号基準の一体化を基幹とするものであり、施行者の選手費負担額の格差問題等があるとして、その実施を見送ることを決定した。ただし、昭和53年度から実施されている一般レースの6着者には、賞金としてではなく完走手当としたと同様、昭和59年度からは一般競走の4着、5着についても、賞金としてではなく完走手当とした。

同委員会では引き続きその後も、号基準の

競走新設、賞金アップで選手の意欲助長

業界は、選手の上位志向をより強めるべく特別競走等の新設についても力を注いだ。女子選手のための女子リーグ戦、女子王座決定戦競走、若手選手の登龍門となる新鋭リーグ戦、新鋭王座決定戦競走、ランナ選手のためのランナリーグ戦、ランナ王座決定戦競走、モーターボート大賞競走、一般企業の冠がつくタイトルレース、そして極めつけは優勝賞金3,000万円(平成2年より4,000万円)の賞金王座決定戦競走などなどである。

一体化を軸とした「新賞金体系」の策定につき検討するが、1号基準競走場の高額負担が問題となり、継続的に審議を行うこととなった。

昭和61年、同委員会は、一般競走におけるレース間格差について検討し、新たに一般特賞レースを設けて賞金の増額を行うとともに特別競走の賞金を増額した。さらに昭和62年度には、優勝劣敗をより強化した賞金体系とするため、一般競走の特選レースの新設および特賞レースの完走手当の増額を行なった。

●平成3年度 号基準別競走場一覧表

	競走場名	数
1号基準	徳山、下関、芦屋、唐津、大村	5
2号基準	津、三国、琵琶湖、児島、鳴門、若松	6
3号基準	桐生、戸田、江戸川、平和島、多摩川、浜名湖、蒲郡、常滑、住之江、尼崎、宮島、丸亀、福岡	13

これら数々の競走の新設により、選手はそれぞれの立場で新たな目標設定を行うとともに、上位志向を強めていった。

昭和63年度を迎えると、選手関係委員会は選手の意欲をより一層助長するため、一般競走の優勝賞金の増額を行うとともにSG競走の賞金を増額する。しかし競走場間の売上高の格差が年々著しくなる現状において、一般競走賞金の号基準格差縮小を行い、賞金の一体化を今後も推進していくことは極めて難しいとの判断に至った。



▲ランナ王座決定戦競走

次いで生じたのは、選手賞金にかかわる消費税の取扱いについて。もともと、平成元年度中にはその結論を見送っていたところから平成2年度からは“消費税分を改定総額の中に含むこと”とした。その結果、一般競走については1着～3着の賞金を増額。さらに、懸案であった競走のグレード別に格差を設け

た賞金基準を設定し、SG競走、G1競走の賞金をそれぞれ増額した。

これにより、賞金体系に関する諸問題については賞金基準の一本化こそならなかったが、競走のグレード別賞金格差、レース間格差は、選手の実力が獲得賞金額として繁栄される体系づくりに概ね整備されたといえよう。

●競走の格付け(グレード制)の一覧表(平成3年度例)

グレード	競走名	開催回数	開催月	開催日数	下付賞	優勝賞金(万円)	臨時場外発売の有・無	級別	主たる条件	対象期間
SG	総理大臣杯競走	年1回	3月	6日	内閣総理大臣旗	2,500	有	A級	優勝回数	(1/1-12/31)
	全日本選手権競走	年1回	10月	6日	運輸大臣旗	2,500	有	A級	勝率上位	(8/1-7/31)
	笹川賞競走	年1回	5月	6日	笹川杯	2,100	有	A級	ファン投票	(1/1-12/31)
	モーターボート記念競走	年1回	8月	6日	自治大臣杯	2,100	有	A級	施行者希望	(6/1-5/31)
	賞金王決定戦競走	年1回	12月	3日	連合会長杯	4,000	有	問わない	獲得賞金上位	(1/1-11/30)
	グランドチャンピオン決定戦競走	年1回	6月	6日	連合会長杯	2,500	有	A級	SG出場者	(4/1-3/31)
G I	新鋭王座決定戦競走	年1回	1月	6日	連合会長杯	800	無	問わない	リーグ戦成績	(1/1-12/31)
	地区選手権競走	年1回	2月	6日	連合会長旗	800	有	A級	施行者希望	
	周年記念競走	年24回	申請月	6日	連合会長杯	800	有	A級	施行者希望	
	施設改善記念競走	申請場	申請月	6日	連合会長杯	800	無	A級	施行者希望	
G II	高松宮記念競走	年1回	申請月	6日	高松宮杯	600	無	A級	施行者希望	
	競艇祭競走	5年毎	4月	6日	連合会長杯	600	無	A級	施行者希望	
	ランナ王座決定戦競走	年1回	2月	6日	連合会長杯	600	無	問わない	勝率上位	(1/1-12/31)
	女子王座決定戦競走	年1回	3月	6日	連合会長杯	600	無	問わない	リーグ戦成績	(1/1-12/31)
	モーターボート大賞競走	年8回	申請月	6日	連合会長杯	600	無	A級	施行者希望	
	賞金王シリーズ競走	年1回	12月	6日	連合会長杯	600	有	問わない	獲得賞金上位	(1/1-10/31)
G III	特別タイトル競走	年24回	申請月	6日	企業杯	200	無	A・B級		
	新鋭リーグ戦競走	申請場	毎月	4-6日	連合会長杯	100-200	無	問わない	登録7年未満	
	女子リーグ戦競走	申請場	毎月	4-6日	連合会長杯	100-200	無	問わない	女子選手	
	ランナリーグ戦競走	申請場	毎月	4-6日	連合会長杯	100-200	無	問わない		
一般	タイトル競走 一般競走									

※SG競走の優勝賞金は、日本船舶振興会会長賞副賞として、(300万円)を含む。※賞金王決定戦競走と賞金王シリーズ競走は、同一節とする。

選手主体の整備方式

「競艇元年(昭和56年)」を機に業界は、“いつでも、どこでも、おもしろい競走”の実現へ向け動き出した。とくに、外向前売発売、場間場外発売等、発売方式の多様化は、モーターボート競走業界にとって極めて大きな変化であった。

一方、競技運営では“展示タイムの公表”という業界30年の禁を破っての情報公開、サマータイムレース、あるいは進入固定レース等、これまた飛躍的な展開があった。

ところが、昭和61年も終わりに近づいた10月末頃から、平和島競走場がテスト的に実施した選手主体の整備方式をめぐる、賛否両論、議論百出と、競技関係者挙げての議論が全国的に始まるのである。

“賛成派”は「これこそ本来の整備のあり方で、努力する選手がむくわれる。しかもファンは、当然整備も選手が行っていると思っている」と言う。“反対派”は「理論は分かるが、整備士がまったく手を出さないとするとモーターの性能はバラツキ、まるで展示航走のようなレースになる」と言う。

そのほかにも「事実上の整備士締め出しになる」「部品費がかさむ」「新人選手や女子選手に整備ができるのか」等々…。

しかしながら業界全体としては、「本来の整備のあり方に戻すもの」であり、“実施すべし”との意見が大勢を占めた。

その後、この選手主体の整備方式は全国へ広がり、昭和62年1月末にはすべての競走場で導入された。

以下は、実施に至る経過の記録である。

1 整備士中心の整備体制

競走開催当初から業界関係者は、選手の実力とは操縦と整備の総合力であり、したがって整備も選手自身が行うべきであると考えてきた。

だが開催当初は、選手の整備能力が低く、モーターの数も少ない上、性能も悪いといういわば最悪の状況であった。その中でレースを実施するためには、そしてモーターによる事故を未然に防止するには、選手が行う整備の範囲をできるだけ限定して、専門家の手にゆだねざるを得なかったのである。

またそうすることが、モーター耐用年数を確保する上で、さらに部品費を節約する面でも必要であった。

これらのことから、選手の整備範囲は「電気系統、キャブレター、リードバルブ、プロペラ等の調整」が中心。「本体やギヤケースの分解組み立て、主要部品の交換」といった本格的な整備は、整備士の業務となっていく。つまり、整備士中心の整備体制である。この結果、選手は何でも整備士に依頼する、あるいは、本来競い合うべき選手同士がこと整備に関しては互いに協力し合う、という変則的な体制が定着していった。

2 努力する選手が良い結果を得る体制へ

業界は、各種施策を積極的に推進しているが、その根本となるのは「おもしろい競走」の実現である。そのためには、常に新たな観点から競技運営を見直すことも怠れない。

そうした中で、現行の整備体制、つまり整備士中心の整備は、いったいどのような役割を果たしているのか? という疑問が関係者

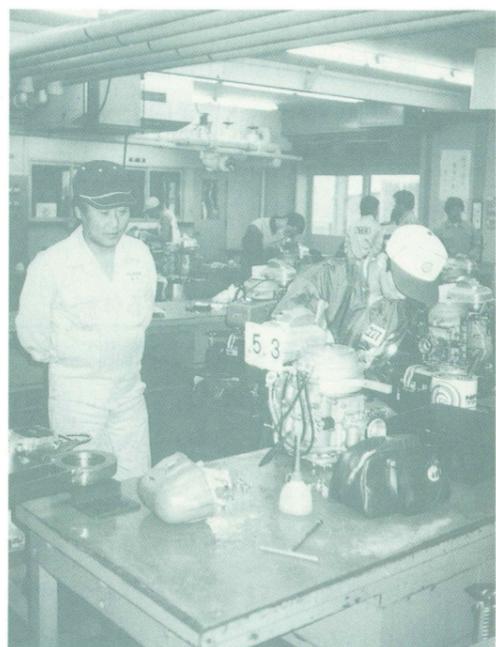
の間に浮上してきた。これまでの整備体制は選手の整備士依存や仲間選手への依存体質を生み、努力することを忘れさせたキライがある。選手の“努力”を促すことは最高の「活性化」となるに違いない…。

選手の活性化は業界の活性化であり、ひいては「おもしろい競走」づくりへの強力なエールとなるはずだ。

かくて、“努力する者が良い結果を得られる”体制づくりは、まず、整備を本来のあり方に戻す…方向から始められた。「整備は選手自身が行う」ことは、同時にモーターの管理責任を明確化することとなり、また、将来の競技関係情報公開へ向けての体制整備にもつながっていくとの考えである。

3 平和島競走場でのテスト実施

平和島競走場ではテストケースとして、昭和61年10月24日から3節間にわたり、選手主体の整備方式を実施することとなった。



▲自主整備を見守る整備士（平和島競走場）

これに際し連合会は、競走会、オーナー、選手会と、数回にわたって意見調整を行い、全選手に対しては文書でその趣旨を説明。平和島への参加に際しては積極的に整備に取り組むよう、また常日頃から整備技量の向上に努めるよう、指導を行った。

テスト実施の情報は、すぐに全国へと広がり注目を集めることとなった。

一方、整備士サイドからは、「われわれの仕事がなくなり、やがては人員整理にも結びつくのでは」等、新方式を不安とする意見も種々出されていた。

このため連合会では、地区ごとに「検査、整備業務に関する懇談会」を開催。今後の整備士業務についての説明を行って、理解と協力を求めた。

4 新体制のもとに何が生まれるか

この当時、さまざまな議論が交わされる中で、連合会は新しい整備体制に移行した場合の効果を次のように考えていた。

「選手主体の整備方式」は、特別新しい事を始めようというのではなく、現行の整備体制を見直し、変則的となっている一部を改正して本来のあり方に戻そう、というものである。当然とも言うべき簡単なことであった。

だが実際には、業界が30余年間かかってなお果たし得なかった“革命的なこと”でもあったのである。

そのウラには、さまざまな事情が存在していた。たとえばモーターの性能格差が大きかった時代、器材不足、部品費激増の懸念等。しかしその最大は、なんといっても「モーターの性能にバラツキが出て、競走中に事故が



▲フロペラを調整する選手

発生するのではないかと懸念」にあったと思われる。

だが、お客様のことを第一義に考えるのであれば、できる限りの対策を講じた上で“一時的なつまづきは覚悟し、勇気をもって”実行に移していくべきであった。そして、そこからはかならずや「新しい芽」が生まれ育つはずである。たとえば次のような…。

★選手の整備力の向上

選手の実力は、操縦と整備力のバランスにある。そのうち操縦については、選手が自由に自己の技量を発揮できる。しかし整備については、現行体制では、さまざまな制限はあるものの整備士や仲間選手の力を借りることができ、そのため“実力発揮”ということにはならない。かくして「整備力の著しく不足しているA級選手」の出現、ということにもなってしまう。

選手主体の整備方式へ意向するためには、一時的に若干の支障がでるかも知れない。しかし選手はプロであり、生活を賭けてレースに臨むわけであるから、たちまちのうちに整備についても力をつけてくるであろうし、そ

れがまた当然である。そうなればおのずと選手の活性化も図れることになる。

★モーター管理責任の明確化

モーターは、前検日抽選により各選手に割り当てられ、選手は各自で受領検査を行ったのち、それぞれが責任をもって1節間管理することとなっている。だが、現行体制にあつては、整備に関する問題が後から生じた場合その責任の所在が明確でないケースも起きている。

これについては、選手主体の整備方式にすることによって、選手間の整備協力もなくなり、選手個人の責任が明確となるため、誰が整備したのかわからないなどという事案など皆無になることは明白である。



▲モーター格納庫（尼崎競走場）

★整備士の真価の発揮

選手主体の整備を実施するには、出場申込時におけるモーターの性能が安定し、均一化されていることが前提となる。

このため整備士にとっては、非開催日等におけるモーター整備が最も重要な業務となる。また、開催日においては、従来の整備作業の補助者的立場から整備業務全般にわたる指導者兼アドバイザー…すなわち、選手の行う整備が適正かつ円滑に行われるよう指導監督す

る立場になる。したがって整備士は、常日頃からモーターの個性を十分に把握し、選手からの質問にも十分対応できるよう、万全の態勢で臨む構えていなければならない。

選手主体の整備方式は整備士にとっても、現状から一步前進、整備技量の向上に努め、整備業務全般の管理者の一員としてこの方式を円滑に実施。競技部全般を活気あるものにさせ、自分も真価を存分に発揮していけるなど、「やり甲斐のある」ものとなるのである。

★業界の活性化

選手主体の整備方式の導入は、二つの意味において、競技運営上の革命的な出来事と言えよう。

一つは、業界が30数年間やろうとしてできなかったことを実施した、という意味において。もう一つは、整備のできない優秀選手はなくなる…ことによってもたらされる「選手の活性化」という意味において。

“減量だけしていればいい”などとも言われた選手たちも、この方式の導入により、日頃からの努力なしでは勝てない時代となった。

一つの制度の改革が選手の活性化を促し、やがてそれは業界全体へと広がっていくのである。

5 導入後の状況

選手主体の整備方式は、昭和62年1月末までに全競走場で導入された。これは、競走会施行者、オーナー、整備士、選手等、関係者の理解と協力によるものにほかならない。

なかでも整備士の対応は積極的であった。導入のパイオニア的役割を果たした平和島競走場では、整備室の一角に透明な仕切りを設

け、開催中であっても、非出場モーターの性能均一化が図れるよう設備面でも万全の態勢をとった。また、選手に対しても、積極的に指導・アドバイスを行い、組立作業に手間どる選手のそばで、細かくアドバイスしている姿も見られた。

他競走場でも、選手の不得意とするギヤケースの分解写真を掲示したり、選手の中へ積極的に入って行って、担当モーターの成績や整備状況・性能の推移等についてアドバイスするなど、整備長以下全員が競技部全般を活気あるものにしようと努力している姿があった。

一方選手の間には、これまで以上に真剣に取り組む姿勢があちこちで見受けられ、「努力のし甲斐がある」との意見も聞かれた。

各支部では、競走会の指導・助言を得て、整備中心の研修会も開かれ、選手主体の整備方式はしだいに浸透していった。

6 有料整備セミナー実施

選手主体の自主整備方式は順調にスタートしたが、新人選手や女子選手をはじめとする大半の選手は、整備力不足といった状況にあった。

連合会は、定期訓練、各種臨時訓練、女子選手訓練等に、整備に関する科目を取り入れ選手の整備技量向上に努めた。

こうした状況の中、東京都競走会が昭和62年4月7日・8日の2日間、平和島競走場においてまことにタイムリーな企画「選手の整備技量の向上とプロ意識の昂揚を目的とした有料の整備セミナー」を開講した。

開講にあたり東京都競走会は、全選手に案



▲女子選手臨時訓練（芦屋競走場）

内状を送付。申込書とアンケートを兼ねた調査を行った。結果は、参加の意思ありと回答した選手が、568名にもおよび、不参加と回答した選手も大半は「遠距離」、がその理由であった。これを近隣での開催であれば参加の意思あり…と解釈すれば、1,000名以上が注目したこととなり、選手の“前向きな姿勢”がうかがわれた。

講師陣には、東京3競走場から各2名のベテラン整備士が選任された。講義は、競走場の水面の特徴を生かしたプロペラ調整の仕方、ギヤケースシム調整など整備の坎どころを実技を交えながら説得力豊かに説明するといった状況で進行。第1回目に参加した18名の選手は、それぞれ熱心にメモをとりながら聞き入っていた。

ところで、この整備セミナーが“有料”とされたのには、深いワケがあった。

関係者には、全選手になるべく早くプロとしての整備力をつけてもらいたい…との願い

がある。そのためには、いかなる努力も惜しまぬ覚悟もある。しかし、技量を身につけるのは選手自身であるから、何よりもまず選手自身に本気になってもらわねばならない。

●新整備方式導入状況

競走場	新整備方式開始日
桐生	昭和61年12月30日から
戸田	昭和62年1月31日から
江戸川	昭和61年12月5日から
平和島	昭和61年10月24日から
多摩川	昭和61年12月18日から
浜名湖	昭和61年12月30日から
蒲郡	昭和62年1月17日から
常滑	昭和62年1月8日から
津	昭和61年11月29日から
三国	昭和62年1月18日から
琵琶湖	昭和62年1月25日から
住之江	昭和62年1月16日から
尼崎	昭和62年1月30日から
鳴門	昭和62年1月22日から
丸亀	昭和61年12月28日から
児島	昭和61年12月30日から
宮島	昭和62年1月24日から
徳山	昭和62年1月29日から
下関	昭和62年1月29日から
若松	昭和62年1月23日から
芦屋	昭和62年1月9日から
福岡	昭和62年1月15日から
唐津	昭和62年1月24日から
大村	昭和62年1月15日から



▲有料整備セミナーで選手に指導する整備士（平和島競走場）

一方選手にしても、本当に勉強しようと思うのであれば相応の負担をすべきであり、費用を負担することによってセミナーに臨む心構えもでき、整備に取り組む姿勢も確固たるものになるはずだ…。

こうして、“あえて有料”の整備セミナーを実施したのである。

有料セミナーに対する選手の反応は極めて良好で、「今後は全国で、このような機会を設けて欲しい」との声も多く聞かれた。

その後、有料整備セミナーは各地競走場において臨時開講され、選手は予想以上の早さで整備能力を身につけ、関係者の諸種の心配も杞憂に終わった。そのウラには、慎重に議論を重ね、議論の過程における意見の違いはあっても、いったんやると決めれば前言にこだわることなく協力し合うという、業界の良き伝統があることを忘れてはならない。

プロペラの選手持ち制度の導入

業界は、昭和62年1月末までに全競走場が「選手主体の整備方式」を導入し、選手はレースに臨んで個々の操縦・整備の総合力を発揮できるよう、体制を整えてきた。

その後、同じく大多数の競走場で実施されたのが「プロペラの2枚配備」であった。これは選手にも好評で、レースの作戦に多様性を持たせられると評価されていた。しかしな



▲浜名湖競走場整備室

がら、プロペラ自体はオーナー所有ということで、調整には制限もあり、必ずしも選手自身に合ったものとはならず、さらには時間的余裕もなかった。なぜなら、選手はモーター抽選後に各部の点検、モーターの取付、試運転、各部の調整、簡単なプロペラ調整、パワーアップのための整備等を行うが、本格的なプロペラ調整はその後になるからである。

これらの問題を取り除き、選手が自由に整備技量を発揮できるようにするには、選手が自宅等において予め仕上げた数枚のプロペラを持参する。つまり「プロペラの選手持ち制度の導入」が望まれた。

この制度が確立されれば、選手は、その日出場するレースごとに対戦相手を検討し、持参したプロペラの中から任意に選択してモーターに取り付け、万全の態勢でレースに臨むことができる。

当然、水面での作戦も多様化し、選手の個性も際立ち、レースは白熱した展開となることが期待できる。

このような考えのもとに関係者間では、自主整備方式の一連としての選手持ちプロペラ使用の議論がにわかにな本格化した。

その結果、まずは試行期間を設けて、予測できない問題点にも十分対応できる体制で臨むこととなり、その先行試行が、昭和63年1月から平和島、住之江、福岡の各競走場で実施された。

次いで同年5月から全競走場で、先行試行での“問題点”を改善した上で、一年間の試行が実施された。

このような長期にわたる試行の末、競技運営上特別の問題はないとして、平成元年5月1日より全競走場において、プロペラの選手持ち制度はいよいよ実施の運びとなった。

1 プロペラの選手持ちに関する議論

「プロペラを選手持ちにすべし」との議論は過去にも幾度となく繰り返され、総論としては“望ましい”としながらもその都度、検査業務の繁雑さやモーター本体に与える悪影響、選手の整備技量の不足等の理由から、時期尚早として見送られてきた。

こうした経緯の要因としては、ある時は完全選手持ちであったり、加工範囲がオープンであったり、あるいは加工範囲を明確にしないままの観念的議論であったりしたことが挙げられよう。

一方、昭和56年以降、業界は新たな観点から各部門について積極的施策をとる。たとえば、発売方式を中心とした一大変革などである。そして、昭和60年頃からは売上も上昇しはじめた。しかし入場人員については、現状維持が精一杯という状況であった。これに対応するためには、“若いファン、新しいファンに面白いと感じてもらおうレース”を行うしかない。

連合会はこのような観点から、ボート・モーターの開発を行い、その早期採用と、同時にメカニク的な面での魅力もアピールし、レースをより楽しんでいただこうと考えた。

2 選手持ちプロペラ使用は選手主体の整備方式の一連の流れ

選手主体の自主整備体制が定着しつつある中で、選手は、自分の考え方と技術によって自由にモーターの整備ができることとなり、その環境づくりも順調に進んでいた。だが、整備の成果を最終的に出力に変えるプロペラについては、なおもさまざまな制限が課せられていた。



▲整備士よりプロペラについて指導を受ける選手

メカニク面でアピールするためには、それ自体が精密機械といわれるプロペラが最適である。特に、直線での伸びや旋回時の性能を左右する単一部品としては、数少ないパーツでもある。

ところで、プロペラの整備といえば、自主整備方式導入後も、許可されたのは木製ハンマーによる修整のみであり、逆打ちや金台で

の修整等は禁止。カップにしてもリップカップは禁止など、数多くの制限があった。もっとも、これら制限は主としてプロペラの破損を防ぐという観点によるものであった。

さらに、いまひとつは、現行制度の中で何ら制限を付けず自由にオーナーのプロペラを整備させるとなると、当然、加工に伴い、特定の選手が自分に合わせて加工したものは、次の選手には使えないという問題もあって部品費の飛躍的増加は明らかであり、これをオーナーが負担するのは無理という問題もあった。

このような状況の中で、「選手が整備力を十分に発揮でき、かつ、部品費は極端な増加をしない方法」として考えられたのが、「選手持ちプロペラの使用」である。

自分のプロペラを持つことで、選手は、レースに参加する以前に個々の好みやレース場の特質に合わせた加工修整を行うことができる。さらには整備に要する時間の再配分も考えられ、ひいては他の部分の整備の充実やメカニクな話題の提供も期待できる等、副次的効果も大きくなることは明白であった。

しかしまったく問題がないわけではなく、選手サイドの経費の増大、持ち運びの不便、管理の二重性、工具検査機器の配備、加工修整の部外者依頼等、考えるべきことは多々残されていた。だが、長期的な視点で捉えればいずれも乗り越えていかなければならないことであった。

3 選手持ちプロペラ使用の先行試行

競技運営上、特に問題はないと考えられた「選手持ちプロペラ使用」であるが、業界始



▲福岡競走場・装着場

まって以来のことでもあり、その実施に当たっては試行期間を設け、万全を期す必要があった。

連合会は、「選手持ちプロペラ使用の試行について」基本的考え方を取りまとめると、昭和62年7月下旬から8月下旬にかけ、全国24競走場の施行者、競走会をはじめとする関係者に説明を行い、その趣旨の理解と意見を聞き、概ねの了承を得た。

またこの間に、選手会の理解と協力を得るため数回にわたって実施の方法、期間等につき議論を重ねた。

選手会は8月20日、9月16日と、2回にわたり合同会議を開催し、その結果、経費の増加など選手にかかる負担は大きいですが、試行期間を長く取るということ。その間のプロペラについては、連合会が各選手に1枚貸与するとの条件で合意した。

以上のような経緯を経て、連合会は、競走場関係者ならびに選手会の意見を総合的に勘案し「選手持ちプロペラ使用の試行に関する要領」を取りまとめ、10月7日開催の連合会常任役員会に付議。試行実施についての承認がなされた。



▲福岡競走場・装着場

次いで、10月15日開催された技術連絡会議において、「選手持ちプロペラの検査および加工修整に関する要領」「選手持ちプロペラの貸与および交換に関する要領」が、基本的に了承され、同時に試行期間中に適用される「整備規程」および「整備規程運用要領」の一部改正についても了承された（これらについては、12月4日の連合会常任役員会において正式決定され、12月31日より適用実施がなされた）。

翌16日、連合会は「選手持ちプロペラ使用先行試行競走場の希望申請について」、各地競走場へ文書を送付するとともに、20日には登録選手全員に、選手持ちプロペラ使用の先行試行について、周知徹底を図った。

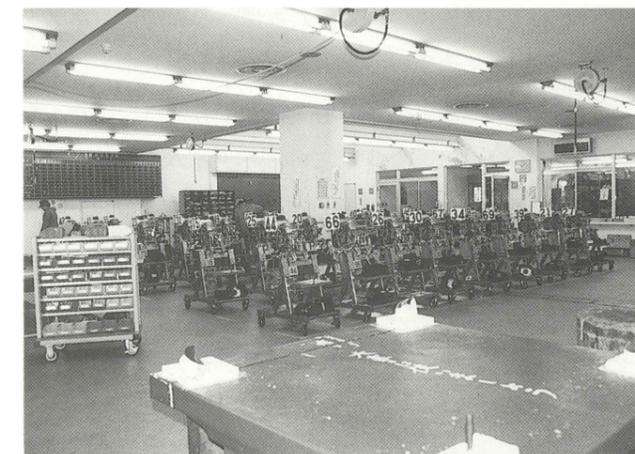
一方、連合会が貸与するプロペラについては10月5日、メーカーにおいて、連合会担当者・選手会役員ならびに各地区代表とともにプロペラの重量検査等を実施。プロペラが公平に各支部選手に行き渡るよう配布作業が行われ、11月上旬、各選手に配分された。

また、選手持ちプロペラ使用の先行試行競走場は、11月12日、11競走場の希望申請の中から平和島、住之江、福岡の3競走場が選ば

れ決定された。

その後、先行試行競走場担当者による事前打合わせ会議が行われ、ファンへの周知方法等が検討された。

先行試行は、5月からの全場試行に向け、昭和63年1月から平和島、住之江、福岡の3競走場で実施された。なおこの期間中、連合会と選手会の間では2回にわたりプロペラに関する連絡会議が持たれたが、プロペラの加工修整器具についての要望があった程度で問題はなく、4月7日には、選手会貸与のプロペラが各支部宛送付され、全場試行を迎える態勢はいよいよ整ったのであった。



▲福岡競走場整備室

4 長期間にわたる試行

業界はこれまでも種々の新施策を実施してきたが、「選手持ちプロペラ使用」ほど長い試行期間を取った例はない。しかも、先行試行と全国試行に分け、その都度問題点があれば対策を講じられるような態勢をとったのも初めてであった。そこには、あらゆる面で万全を期す〜との強い決意が現れていた。

その成果もあってか、選手持ちプロペラ使用の制度は、昭和63年5月1日から平成元年

4月30日までの1年間にわたり、全競走場で試行されたが、当初危惧されたモーターへの悪影響も、プロペラを薄くすることによる破損や人身事故の増加なども見られなかった。

また選手自身も、自分なりの工夫で加工、修整を行うことができ、そのためにこれまで整備を不得手としていた者も努力するようになるなど、選手全体の整備力もレベルアップした。その結果、自主整備方式ともあいまって、選手個々の整備技量が十分に発揮でき、それが選手のやる気にもつながって、迫力あるレースが続々と登場するようになっていった。

試行についてのお客様への周知は、ポスター、チラシ、出走表等のほか、スポーツ紙記者の協力を得て新聞紙上でも行ったほか、場内の放送やTVでの展示タイム公表時などに合わせて、「選手持ちプロペラ使用の選手」等の文字を組み込み、公表を行う競走場もみられた。その結果、お客様からの苦情はほとんどなく、反対する声や質問なども聞かれなかった。

一方選手たちは、競走参加に当たるほとんどの選手が2枚の「選手持ちプロペラ」を持参。レースに臨んでも95%前後の選手が自分のプロペラを使用し、モーター所有者のプロペラを使用する選手は1節間に2～3名程度であった。

また女子選手も、当初こそ半数近くがモーター所有者のプロペラを使用した。次第に自分のプロペラを使用するようになっていった。

試行開始以後、連合会は、選手会とプロペラに関する連絡会議を数回にわたって開催。

本実施についての検討を行ったが、この制度は選手の整備技量を向上させ、競走の活性化にもつながるものであるとの見地から、今後は試行から本実施への移行が望ましいとして合意に達した。

5 試行から本実施へ

連合会は、関係団体と連絡会議を開催するとともに、平成元年3月24日開催の連合会常任役員会に「選手持ちプロペラ使用に関する要領」ならびに関連の「整備規程および整備規程運用要領の一部改正」を付議。試行期間中の状況を説明した上で、これら要領等の承認を得た。これにより平成元年5月1日から「プロペラの選手持ち制度を試行から本実施へ移行する」ことが決定された。

なお、本実施に伴い、新たに制定された要領や一部改正された整備規程等は、平成元年5月1日より適用されることとなった。

また、選手が競走場に持ち込めるプロペラの枚数については、選手自身は3枚あれば十分に対応できるとのことであったが、前日検査におけるプロペラ重量検査時間なども考慮し、受け入れ態勢に万全を期すため、5月1日から7月31日までは2枚以内、8月1日以降は3枚以内とした。

プロペラの選手持ち制度は、この長期にわたる試行期間を経て、本実施へと移行したが、その波及効果は予想以上に大きく選手全体の活性化を促し、それが、お客様の期待する“迫力あるレース、おもしろいレース”へと結びついていったことは、改めていうまでもない。

選手級別決定基準の改正

連合会では競走開設当初より、「競走成績によりランク付けすることで選手の向上心を助成し、技量向上にも役立てたい」との考え方を持っていた。もっとも、当初の“上位ランク”は、そのまま実質的利益へと結びつく（現在のような「級別によりあっせん日数に格差がつく」など）ものではなく、むしろ模範選手のしるし…つまり名誉称号的なものであった。

制度としての「選手級別決定」が実施されたのは、昭和29年1月1日からである。前年（28年）の競走成績を対象に、A・B・C級の各ランク付けが行われた。その基準は以下のとおりである。



▲昭和27年当時の尼崎競走場ビット風景

★選手級別決定基準

A級…出走回数200回以上。1・2着入着率35%以上。事故率15%以内。

B級…出走回数100回以上。1・2着入着率25%以上。事故率20%以内。

C級…A・B級以外の者。

翌30年になると、これらランク付けに加えさらに“優秀な選手にはより多く出場の機会を与えよう”との考えのもと、「級別によりあっせん日数に格差」が設けられた。

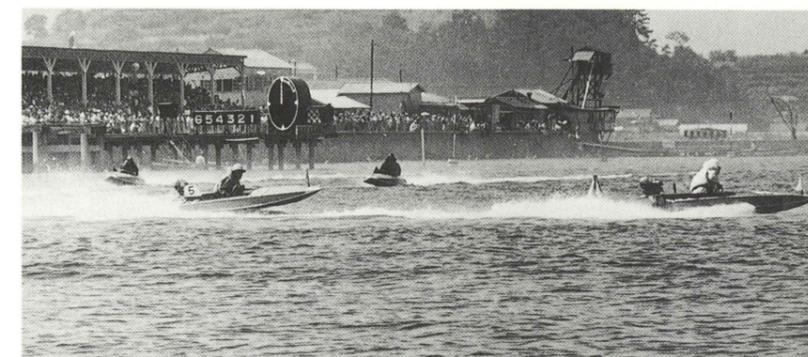
この「格差あっせん」は、選手の所得に直接結びつくことから、選手はひとつでも上位のランクを目指すこととなり、技量向上はもとより事故防止にも大いに効果を発揮したのであった。

選手級別決定基準は、その後、数回にわたる改正を経て、昭和32年の選手精鋭化要領の制定に伴いそれに包含された。この精鋭化要領の狙いは、選手の質的レベルの向上を目的とした低勝率者・高事故率者の淘汰と、態度・品性等の悪い者の排除にあり、これらを中心に制定された。

この要領では、級別の審査対象期間がそれまでの1年から、年2回の2期に分けられ、「A級25%（勝率上位）、B級65%（A級を除く勝率上位）、C級A・B級を選出した以外」とされたが、同年3月には複勝率（1・2着回数の出場回数に対する100分率）が導入され、A級40.1%以上、B級40.0%以下10.1%以上、C級10%以下となった。

さらに同年11月には勝率制が取り入れられA級5.51以上、B級5.50以下3.01以上、C級3.00以下となった。

“一部改正”を重ねた選手精鋭化要領も、昭和34年3月には廃止されるが、その中の選手級別決定基準だけは存続された。



▲昭和31年当時の児島競走場

以後、「選手級別決定基準」は、一部改正を加えながら昭和39年11月には、着順点基準を一般競走と特別競走の2本立てへ。さらに事故点基準も返還欠場20点、失格・欠場10点、選手責任外の返還欠場・失格・欠場0点となる。

次いで昭和42年8月には、次のような改正がなされた。

★選手級別決定基準

A級…勝率5.51以上。事故率0.50以下。

B級…勝率3.51以上。事故率0.70以下。

C級…A・B級以外の者。

※新登録および再登録（消除期間から3ヶ月以上の者）された者はすべてC級とする。

※競走の事故、疾病、自己の都合等で3ヶ月以上出場しなかった者、ならびに審査対象期間内の出場回数が50回に満たない者はすべてC級とする。

昭和43年1月、A級選手の制帽着用が開始され、各選手は新たな意欲を燃やす（ただしこの制度は昭和49年6月、廃止となる）。

一方、A級事故率については昭和45年9月に、これまでの「0.50以下」から「0.40以下」へと改正された。その後、昭和57年2月には、連合会会長の諮問機関である選手関係諸制度委員会が答申、その中で選手級別決定基準につき、およそ次のような内容でその問題点が提起される。

「選手級別決定基準は従来より、選手出場あっせん日数の格差の基準として、選手自身の励み等にもなっており、相応の成果を上げているが、近時、競走に対するファンの要求は誠に厳しく、競走自体のさらなる熾烈化も求められてくるものと思われる。したがって、

選手級別決定基準も、それら要求に即するようなものへと改善していかなければならない」。

さらに現行基準における問題点としては、(a)現行の基準は、“1・2着の入着率が低くても一定の勝率を確保すればA級になれる”制度となっているが、これはファンが選手を評価する基準と必ずしも一致していない。また、C級は勝率が低い選手と思われがちであるが、中には勝率が高く、事故率でC級となっている者もいる。これについては、1・2着の入着率である複勝率を新たに導入し、A・B・C級に応じて複勝率を定めその中で勝率の高い者から順に、級別を決定するのが適当と考える。

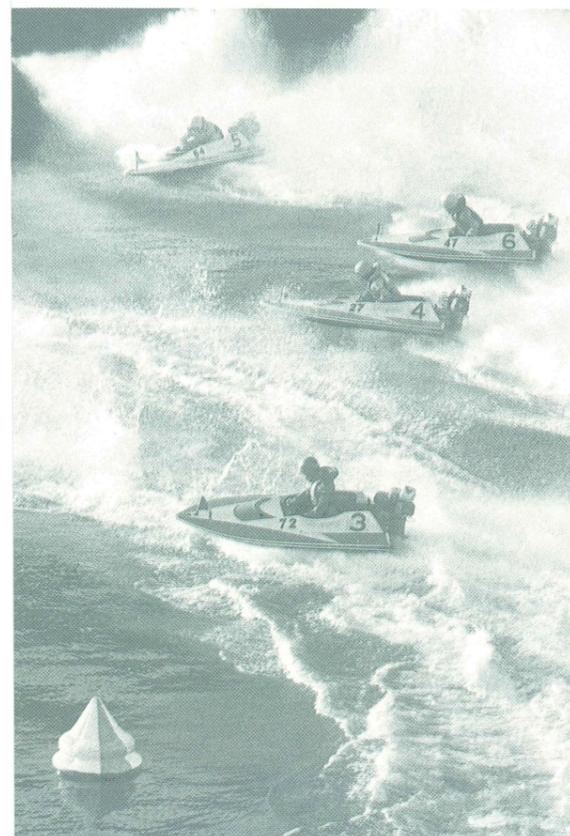
さらに複勝率は、過去の成績の分布状況およびあっせん上の必要選手数等を勘案し、A



級35%以上、B級15%以上とすることによって複勝率、勝率制の特色を生かし、それぞれの欠点を改善することができると思う。

事故率については、級別決定の要素から、これを完全に分離すると事故の多発が懸念されるので、A・B級の事故率は0.70以下としC級はこれを越えた者とする。ただし、A級の中でも事故率が0.40以下の者とこれを越えた者を区別し、これによって、あっせん格差を設けるべきである。

(b)期末において、一定の成績をとった者の不参加、欠場、途中帰郷等が急増したり、A級またはB級が確保できると思われる成績をとった後の競走における敢闘精神の欠如等については、従来から問題があると指摘されている。これについては、定員制または定率制に



▲複勝率導入により競走もさらに熾烈化

よる級別の実施が効果的と思われるので、A級を480名、B級を850名とするのが適当であるとする。

以上

これを受けた連合会は、2月13日の選手出場あっせん委員会の議を経て、2月22日開催の連合会常任役員会において、選手級別決定基準の一部改正を次のとおり決定した。

★選手級別決定基準

A級…定員480名。複勝率35.00%以上で勝率上位の者。事故率0.70以下。

B級…定員850名。複勝率15.00%以上でA級を除く勝率上位の者。事故率0.70以下。

C級…A級・B級以外。

このように、一部改正された選手級別決定基準では定員制、複勝率を採用。これによって優勝劣敗はより高められ、お客様の期待に応えた選手がA級になれる—という制度になったのであった。

以後、数年が経過したが、この間に選手数も増加。定員制は次第に実情にそぐわないものとなっていく。同時に、12レース制の復活や競走の多様化等から、“選手のあっせん依頼人員の増加”が各地競走場から求められるところとなり、A級選手の増加が強く望まれた。

このため、あっせん制度全般を見直すべく昭和62年に「あっせん制度研究会」が設立され、同年11月にはその答申がなされた。

この中で、級別決定基準については「現行選手数を基準とするならばA級550名、B級820名、C級150名程度になるよう、同基準を見直す必要がある。なお、この見直しに当たっては、お客様に与える印象を考慮し、現B

級を B1級に、現C級を B2級と呼称することが望ましい」とされている。

さらに技術的な問題について競技運営研究委員会において検討がなされ、次のような定率制を導入した選手級別決定基準にすることが望ましいとの答申に基づき、昭和63年1月連合会常任役員会において選手級別決定基準の一部改正が審議され、原案どおり承認可決された。

この選手級別決定基準は、昭和63年5月1日の競走より適用され、現在に至っている。

★選手級別決定基準

A級…定率 35.00%。複勝率 30.00%以上で勝率上位の者。事故率0.70以下。

B1級…定率 55.00%。複勝率 15.00%以上で勝率上位の者。事故率0.70以下。

B2級…A級・B1級以外。

優先出場制度の導入

連合会は、昭和51年6月、「優秀選手表彰規程」を制定した。これは、選手のプロ意識の昂揚を図るとともに、スター選手の育成、話題提供等を目的とするもので、以後、その年に活躍した優秀選手の表彰を大々的に行いその栄誉を讃えるなど、全選手の上位志向を積極的に図った。

また、選手に関する現行の諸規程や制度がファンの要望に沿うものか否かを見直すため、昭和56年11月に「選手関係諸制度委員会」を設置した。

同委員会は、選手に関係のある規程、制度を積極的に改善していくこととし、翌昭和57年2月5日に、選手級別決定基準、特別競走

開催要綱、スタート事故規制、新陳代謝制度等について答申を行った。

答申の中で、級別決定基準については複勝率、定員制等が盛り込まれたが、中でも特に注目すべきは、『年間を通じ、優秀な選手を「優秀選手表彰規程」に基づいて表彰しているが、表彰を受けた選手をより一層顕彰し、広くファンにアピールするためにも、該当選手を“4大特別競走に優先的に出場させる”ことが適

平成2年優秀選手表彰式



▲平成2年優秀選手表彰式典

当である』としたことであった。(ただし、この特例はスタート事故1本まで)。

これを受けた連合会は、第80回選手出場あっせん委員会の議を経て、2月22日開催された連合会常任役員会において特別競走開催要綱の一部改正を決定した。

これにより、昭和57年8月に開催されたモーターボート記念競走から、それぞれの特別競走に合った「優先出場制度」が、次のとおり適用されることとなった。

★優先出場制度

「鳳凰賞競走」……………

・出場資格=A級選手/過去1年間(1月1日~12月31日)の優勝回数の多い者。

・優先出場=①前年度同競走の優勝者②前年

の「優秀選手表彰規程」に基づき表彰を受けた最優秀選手、最高勝率選手③周年以上の優勝者

「全日本選手権競走」……………

・出場資格=A級選手/過去1年間(8月1日~7月31日)の勝率上位の者。

・優先出場=①前年度同競走の優勝者②前年の「優秀選手表彰規程」に基づき表彰を受けた最優秀選手、最高勝率選手、最多優勝選手。

「笹川賞競走」……………

・出場資格=A級選手/ファン投票および選手選考委員会で選出。

・優先出場=①前年度同競走の優勝者②前年の「優秀選手表彰規程」に基づき表彰を受けた最優秀選手、新人優秀選手、最高勝率選手、最多優勝選手。

「モーターボート記念競走」……………

・出場資格=A級選手/過去1年間(6月1日~5月31日)の競走成績優秀選手の中から当該施行者の希望により選出。

・優先出場=①前年度同競走の優勝者②前年の「優秀選手表彰規程」に基づき表彰を受けた最優秀選手、新人優秀選手、最高勝率選手、最多優勝選手、優秀選手。

「優先出場制度」は、ファンはもとより選手にも大いに歓迎され、好評であった。

昭和61年になるとグランプリ競走や新鋭王座決定戦競走が新設されるが、これを契機に同制度は、次のとおり一部改正(同年9月)がなされた。

優先出場制度およびスタート事故によるあっせん辞退の優遇は、こうして、競走の状況に沿いつつ変遷を遂げてきた。だが、特別競走等におけるスタート事故は相変わらず多発傾向にあり、さらにはSG競走の優勝戦でも

●優先出場者等の特別競走の出場あっせんについての取扱い

項目 競走名	前年度同競走の優勝者および年間優秀表彰規程による優先出場者		出場選手選考期間内の実績による優先出場者および出場選手選考基準による出場者	
	級別	スタート事故(選責)件数	級別	スタート事故(選責)件数
鳳凰賞競走	(1) 級別を問わず競走に出場できる。ただし、選手出場あっせん保留基準第8項該当者は出場できない。	(2) スタート事故(選責)件数を問わず競走に出場できる。	競走に出場できる者はA級選手とする。	(3) 選手出場あっせんの時点でスタート事故(選責)3本による90日以上のおっせん辞退期間を有する者は競走に出場できない。
全日本選手権競走				
笹川賞競走				
モーターボート記念競走				
グランプリ競走	優先出場規程該当なし。	優先出場規程該当なし。	(1)に同じ取扱いとする。	(2)に同じ取扱いとする。
新鋭王座決定戦競走	(1)に同じ取扱いとする。	(3)に同じ取扱いとする。	(1)に同じ取扱いとする。	(3)に同じ取扱いとする。

発生するなど、せっきくの優遇制度もマイナス面を見せはじめた。

このため、競技運営研究委員会では改めてこれを検討。優先出場者に対する特例に“制限”を加えることとし、平成2年1月、答申を行った。

これにより、SG競走等の出場予定選手のスタート事故による競走辞退は“繰り延べせずそのまま適用”、また、選考期間内のスタート事故も“2本以内”と制限された。

さらに、優勝戦のスタート事故者については、翌年の同競走まではSG競走（賞金王決定戦は除く）の選考から除外、SG競走への優先出場の対象となる前年度優勝者、優秀選手表彰規程に基づく表彰選手についても、選考期間内のスタート事故は2本以内とされ、平成2年5月から適用されることとなった。

4. 事故防止と安全対策

モーターボート競走における競技運営の歴史は、“事故防止対策”の歴史であったといっても過言ではない。スタート事故をはじめとする各種事故は、競走の魅力著しく低下させ、業界の指標をも大きくはばむものであった。

いうまでもなく、競技運営の基本は公正安全かつ円滑にレースを進行することにある。業界が目指す“おもしろい競走”とは、そうした基盤の上に白熱したレース展開、あるいは節度ある的確な運営等が加わってはじめて成り立つものであった。

逆説的にいうならば、競技運営中に事故が

発生するということは、公正、安全、円滑性等をことごとく妨げることであり、結果として、お客様のレースへの興味を著しく阻害してしまうこととなる。

このためモーターボート業界は、連合会を中心に総力を挙げて「事故防止と安全対策」に取り組み、種々の施策を次々と打ち出していくのである。

以下は、それぞれの分野におけるそれぞれの努力と対策、施策等について、その変遷とともに記すものである。

ボート・モーターの開発研究

競走用ボート・モーターは、競走30年の歴史の中で育てられてきた。だが、それは主として“人間の勘”によるものでもあった。

特にボートについては、系統的な研究、学問的な裏付けといったものがなく、艇の形にしてもまったくといってよいほど変化していなかった。

“お客様を魅了し、若者の心を捉える、魅力あるモーターボート競走”を目指す業界にとって、近代的なスピードを競うボート・モーターは不可欠である。

このため、競艇元年（昭和56年）を機に連合会は、「おもしろい競走」を具現化すべく、ボート・モーターの開発に着手した。

学問的、科学的にこれを研究し、デザイン的にも安全性にも優れた、スタイリングの良いボート、追い抜き可能なモーターを造っていかうというのである。

翌昭和57年3月、連合会は「ボート技術開発懇談会」を設置。魅力あるレースづくりを



▲競走用ボート・モーター開発研究委員会

していくための、ボート等の開発研究の指針についての検討を依頼した。

その結果、ボート等の開発には、体系的、定量的な調査研究が必要であり、別に専門の委員会を設け、開発テーマを絞って、短期的開発および中期的開発に取り組んでいくべきである、との提言がなされた。

これを受け連合会は、昭和57年8月、「競走用ボート・モーター開発研究会」を設けた（～昭和61年度）。さらに、昭和62年度には「競走用モーターボート開発研究委員会」を設置して、調査研究を推進する。その内容は①性能調査分野 ②モーター開発分野 ③プロペラ性能調査分野 ④ボート構造調査分野 ⑤ボート開発分野 に大別され、あらゆる角度から調査研究を行う態勢となっている。

調査の概要は次のとおりであった。

性能調査

ボートの開発は、これまでは体験的な現状改善が基本ベースとなっており、将来的な新艇の開発設計のためのデータ蓄積等は皆無であった。そこで委員会は、“ボートの性能を定量的に捉えて評価し蓄積していく”ための「ボートの運動性能」に関する調査研究を行った。

調査は、模型によるものと実艇によるものの両面にて実施された。

(a) 模型による運動性能

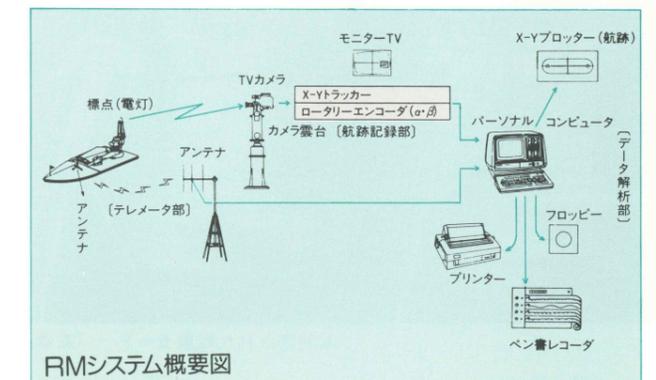
実艇の5分の1の模型を制作。これを水槽

で曳航し、波との関連等について、ボートの運動、派生する各分力等を計測。その特性をコンピュータでシミュレーション化することによりボートの安定性、限界性能等を調査する研究を、外部研究機関に委託して行った。

また、ボートカウリングの導入に当たっては、風洞における（模型による）空力特性に関する基礎調査を行い成果をおさめた。

(b) 実艇による運動性能

ボートの性能が第三者にも分かり易く評価でき、かつデータベースとしてこれが蓄積、記録されることで、将来のボート開発設計に有用な資料ともなることを目的として、新しい実験システム「リモート・モニタリング・システム」=RMSを開発。これにより、ボートの航跡、方位、速度、エンジン回転数、スロットル開度、エンジン舵角、その他の情報を同時に記録分析することが可能となり、モ



▲リモートモニタリングシステム

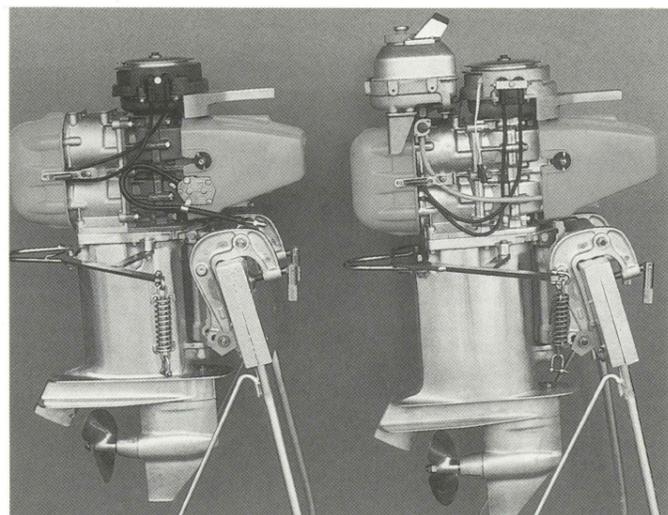
ーターボートの旋回性能、加速性能等の運動特性を計測し、記録し、分析することができることとなった。

2 モーター開発

モーターボートの操縦応答性をよくするため、モーターについてもその軽量化を図る開発研究を行った。また、レース展開をより変化のあるものとするため、加速性能を保有させた「加速装置付きモーター」の開発も同時に進められた。

(a) 軽量モーターの開発

昭和60年、モーターの軽量化を図るべく学識者、エンジンメーカー技術者等による「競



▲開発された軽量モーター（左側）

走用エンジン軽量化対策検討会」を開催。それぞれの立場から、具体策について検討を行った。

次いで同年、ヤマト発動機の協力を得て軽量化モーターを試作（燃料タンクのセパレート化、ローユニットのショートカット、電気系のCDIの試用、素材としてマグネシウム合金や樹脂の試用などの改善も）し、約5kgの重量軽減を図った。

これらのうち、ローユニットのショート化などは直ちに実用化（モーターに導入）され、また電気系などはこれを機に、トランジスタマグネット方式が開発され、実用化が推進された。その他の技術も、その後の性能改善に大きく生かされている。

(b) 加速装置モーターの開発

●ターボ過給に関する調査研究

昭和59年、モーターに余剰出力を発生させる機構であるとして、「排気ターボによる過給装置に関する基礎調査」を、外部専門機関に委託して実施した。2サイクルにおけるターボ機構は実例がなく、そのため850ccのトワハツエンジンをうい、台上における基礎調査を行ったものである。

この結果、多くの基礎資料を得ることができた。そして、出力的には約20%の増加を得ることができたものの、実用化には、機構的な面や重量的に解決すべき問題が残る～として、この研究は中断されたのであった。

●亜酸化窒素ガス（N₂O）を応用した加速装置付きモーターの開発

亜酸化窒素ガス（N₂O）の“高温で分解し酸素を供給する”特性を利用した、加速性能を持つモーターの開発を行った。

昭和59年度に、N₂Oの物性に関する予備調査を行い、翌60年から61年度にかけて現用モーターを改造したモーターを試作し、台上航走試験を行った。この結果、出力的には、35%以上の出力増を得ることができた。しかし、ピストンの焼付き、バックファイヤによる失火、N₂Oの噴射量の定量制御等の問題が残った。

そこで、高圧ガス専門メーカーの技術協力



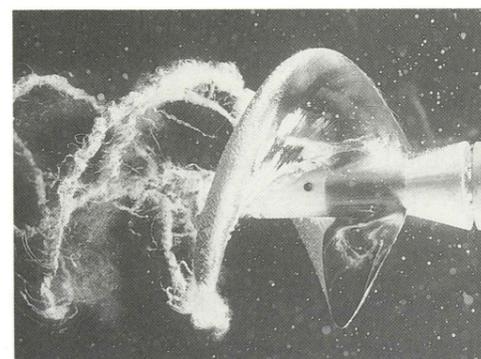
▲N₂Oを応用した加速装置付きモーター

を得て、ガスの流量制御の機構を固めるとともに、本格的なN₂Oモーターの設計を行い昭和63年度から平成2年度にかけてこれを試作、各種試験を実施した。

この結果、ハード面においてはほぼ実用レベルに達するモーターの完成を見るに至った。ソフト面での調査研究は、引き続き行われている。

3 プロペラ性能の調査

モーターボートが航走中、特に旋回時にはプロペラはキャビテーションを生じており、これが航走中事故の起因のひとつとも考えられるところから、委員会では、キャビテーション状態でも効率の優れる「スーパーキャビテーションプロペラ」開発のため、調査研究に取り組んだ。

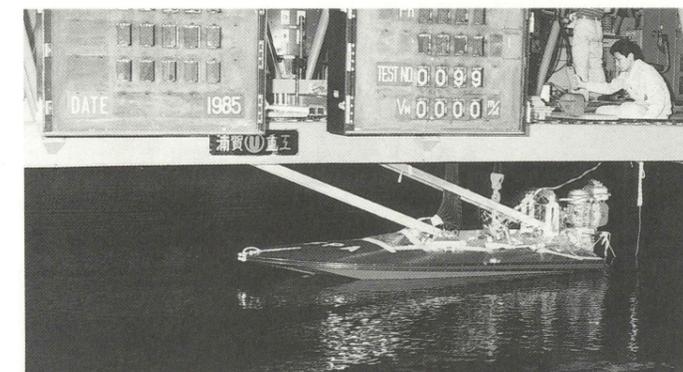


▲スーパーキャビテーション状態（加速時）

まず、外部研究機関に委託して2翼または3翼のプロペラを設計、制作。これを水槽試験、航走試験することで性能評価しながら調査を続行した。その結果平成2年度に、一連の研究結果が設計チャートとしてまとめられた。今後はこれを元にした、実用プロペラの応用試作が期待されている。

4 ボート構造調査

ボートの基本設計を進めるに当たって、ボートの強度等に関する資料は皆無に等しい状況であった。委員会は、競走の将来的な展望からも、ボートに関する基礎資料は不可欠であるとして、各種試験を行うこととした。たとえば、ボートの各素材、フレーム等の構造部、艇全体に関する総合的な強度、などについての試験である。



▲実艇落下試験

特に構造試験では、専門機関に委託して、有限要素法による構造解析を行ったが、これらの結果は、後述する軽量化ボートの設計等にしっかりと活かされている。

5 ボートの開発研究

ボートの開発研究については、いくつかのテーマが挙げられたが、開発目標に対する関

係者のコンセンサスが得られ難い状況にあったため、当面は、現状改善を図る方向で進められた。内容は、「軽量ボート」「3Pボート」、ややグレードを上げた「New-1Pボート」、さらには将来的な技術開発を踏まえた「新素材ボート」の開発、等であった。

また、ボート設計のための構造に関する資料を得るため、素材をはじめ部分構造の強度および艇体強度に関する構造調査も並行して行った。

(a) 軽量ボート

軽量ボートは、ボートの軽量化を図ることにより、操縦応答性を良くし、選手技量の発揮しやすいものにするとともに安全性の向上を図ろうとするものである。

最初の試作およびテスト実施は、昭和61年に行われた。基本構想は、それまで研究を重ねてきた構造解析に基づくもので、各部材の厚さを極力減らし組立構造を簡略化しても、全体剛性を現状程度に維持しようというものである。トランサムニーを廃止し、コーミングとストリンガーを一体化し、これを縦通材



▲試作された軽量ボート

の主要構造にするとともに、敷板を固着することにより強度を持たせた。艇体重量は57kgで、競走用艇の10kg軽減化を果たしたのであった。

しかしながら、艇体の全体剛性は確保できたものの、部分強度はやや不足し、このため接触事故時の破損が大きくなる…などの問題も残した。

一方、軽量ボートに関する研究は、当時、選手会でも取り組んでいた。そこでこれらの各々を整合させたかたちで新しい軽量ボートとし、その実用化を図った。

また、これら軽量ボートの開発では、それまでに進めてきた新しい素材、技術に関する調査結果を参考に、ケブラー複合材による試作も行われた。これはボートのデッキ部分のみをカウリング形状と一体化したかたちで、ケブラーとカンタコアを積層した材料で製作したものであり、その構造強度および航走試験を行ったものである。

(b) 3Pボート

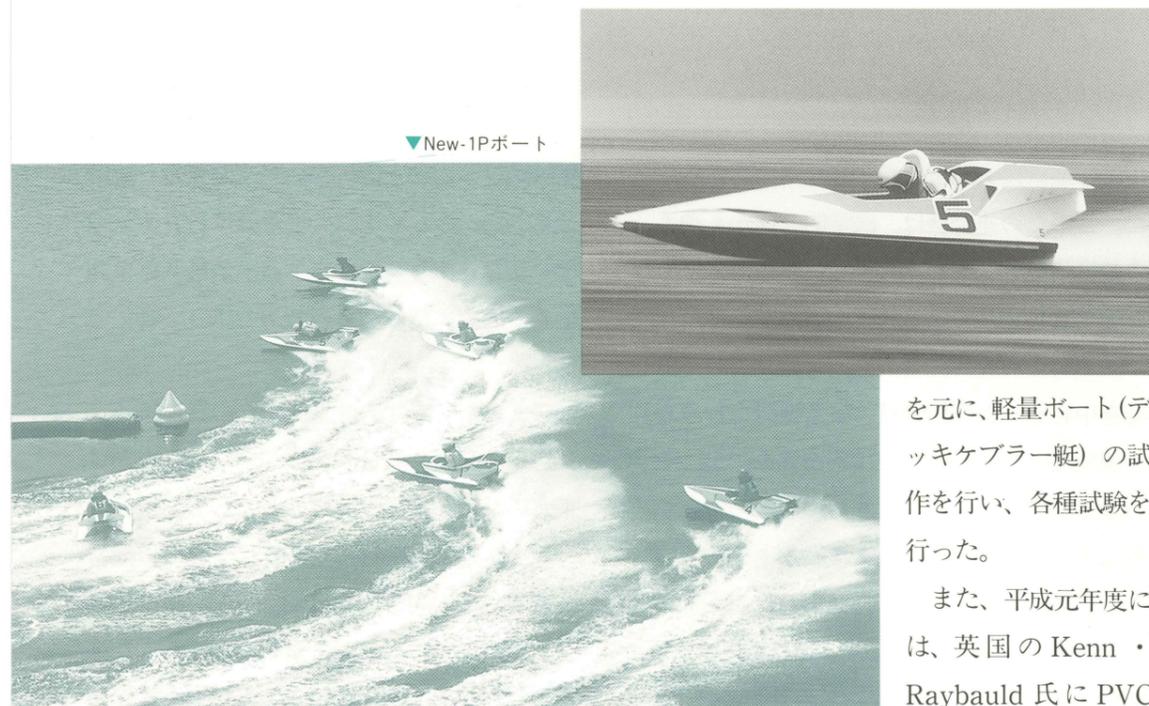
3Pボートは、本来直線の高速度性能に優れたボートであるが、これに旋回性能の改善を加え、競走用として導入していくべく開発調査を行った。

予備調査、設計については、昭和58年頃から行われ、昭和60年度から昭和61年度にかけて試作。全長3m、最大幅1.45m、重量62kg、デッキのデザインも考慮されたものであった。

最終的には、模擬レース形態での性能確認を行い、所期の開発目的は概ね達成された。

(c) New-1Pボート

競走用ボートの主流となっている1P hidroボートのグレードアップを図り、「より迫力あるレース展開ができるボート」をねらいとして、New-1Pボートの開発へ。その主な目標は、スピードアップと、より高い安定性、



を元に、軽量ボート(デッキケブラー艇)の試作を行い、各種試験を行った。

また、平成元年度には、英国のKenn・Raybauld氏にPVC

安全性の確保、デザインアップ等であった。

モーターも、競走用を改造したヤマト202-SS型(40Ps/8000rpm)の開発をメーカーに依頼し、それまでの予備調査をもとに試作試験(昭和60年度)を行った。次いで昭和61年度には、7隻の改造試作を行い、総合的な性能試験を行った。

このボートの概要は、全長3.26m、最大幅1.34m、重量76kg(カウリング付き83.5kg)最高直線速度は、88km/hである。また、デザイン的にも斬新で、通産省の「グッドデザイン選定商品」に選定されている。

このボートは、桐生、尼崎、丸亀の各競走場に導入された。

(d) 新素材に関する調査

素材の均質性、軽量高強度、デザイン性の有利さ等、その特性を活かした将来的な技術開発を目指し、新素材に関する調査研究を行った。

まず当初は、基礎調査としてケブラーとガラス繊維およびカンタコアの積層材の単板に関する強度試験を、次いで、この試験結果

(ポリ塩化ビニール)およびケブラーコアーマットを主材とした競走用ボートの設計を依頼。翌2年度に米国 Seemann 社へ、これの製作を発注した。このボートの形状は、レース用として実際に使用している軽量ボート Y-K型と同型で目標重量60kg以内としている。今後も、艇体強度等の構造試験をはじめ各種の構造試験を重ね、さらに調査研究を進めていくこととしている。

選手の最低体重制度の導入

小馬力、高性能で比較的性能均一のモーターを使用するモーターボート競走においては、選手の操縦技量、整備力のほかに“体重差”も、勝敗の大きな要因となる。

このため、大部分の選手は体重を減らして競走に臨む。プロ選手としては当然のことであろう。だが、一部選手には、勝負にこだわるあまり極限に近いまでの無理な減量を行う者もあった。その結果、選手自身の健康に及ぼす悪影響はもとより、競走の公正安全かつ

円滑な運営に支障を来す恐れさえ懸念された。このため連合会は、医学的な面から選手の健康状態を把握して、正しい減量の方法を指導する必要があると判断。昭和50年9月に「減量防止対策研究委員会」を発足させ、医師を中心とした専門委員による検討を行った。

翌51年5月、同委員会は答申書を提出。その中で「調査時点では、直ちに競走の将来が危ぶまれるほど選手の健康状態が悪化しているとは言えないまでも、長期にわたる減量生活が健康上好ましくないことは医学的見地から明白であり、指導の必要性がある」と提言した。

この答申に添い、連合会および関係者はその後、あらゆる機会を捉えては選手に対し、「正しい減量の方法」を指導し、同時に選手自身の自覚をも促したのであった。だが、体重が軽ければ軽いほど競走に有利であることは選手間共通の認識であり、多くの選手は依然として自己流減量法（たとえば一番簡単な方法としては“食べない”という減量法がある）を続けていた。

中でも、特別競走等のビッグレースに出場する一流選手たちは、操縦技量、整備力がほとんど互角であるため、“体重”を極限まで落としてレースに臨んでいた。そのため、レース終了後は“動くのさえやっ”という状態に陥る選手も見られたほどである。

「プロ選手として減量は当たり前で、減量したからこそレースに勝てた」という優勝者のコメント…。しかし、インタビューに応える選手のその表情は頬もこけ、精悍さなど少しも感じられない…といった光景も、決して珍しいことではなかった。

連合会は、減量合戦にも等しいこれら“過

度の減量”の防止策について、関係者と協議を重ねた。そして遂に、昭和63年11月1日以降を初日とする競走から、「選手の最低体重制度」の導入に踏み切るのである。

1 望まれた「過度の減量防止」の具体策

選手の過度の減量問題については、当初は正しい減量法等の指導にとどまっていた。

過去、連合会が行った調査によれば、通常の選手の平均的な体重は53.4kgで、標準体重マイナス7%程度の若干痩せ型、スリムな体型。これが競走参加時になると、標準体重の15%から20%近くまで減量するというのが普通のパターン~となっている。

しかしながら、昭和62年の5大特別競走で優勝した選手の中には、標準体重のマイナス20%以上という極限まで減量した結果が優勝につながった、という者もいた。マスコミもまたこぞって、これを「勝負に賭けるプロの厳しい姿勢」として賞賛し、新聞等で大きく報道したのである。これを契機に、選手間には「減量さえすればレースで勝てる」という意識がさらに定着し、ますます無理な減量をする者が増えていった。

だが、関係者の多くは「これが果たしてプロスポーツ選手のあるべき姿なのか」と、次第に疑問を抱くようになっていく。長期にわたる過度の減量は、選手の心身を蝕むばかりか競技運営にも諸種支障を生じるのではないか…。「過度の減量防止」のための、早急な具体策を望む声は日一日と高まっていった。

2 過度の減量の問題点

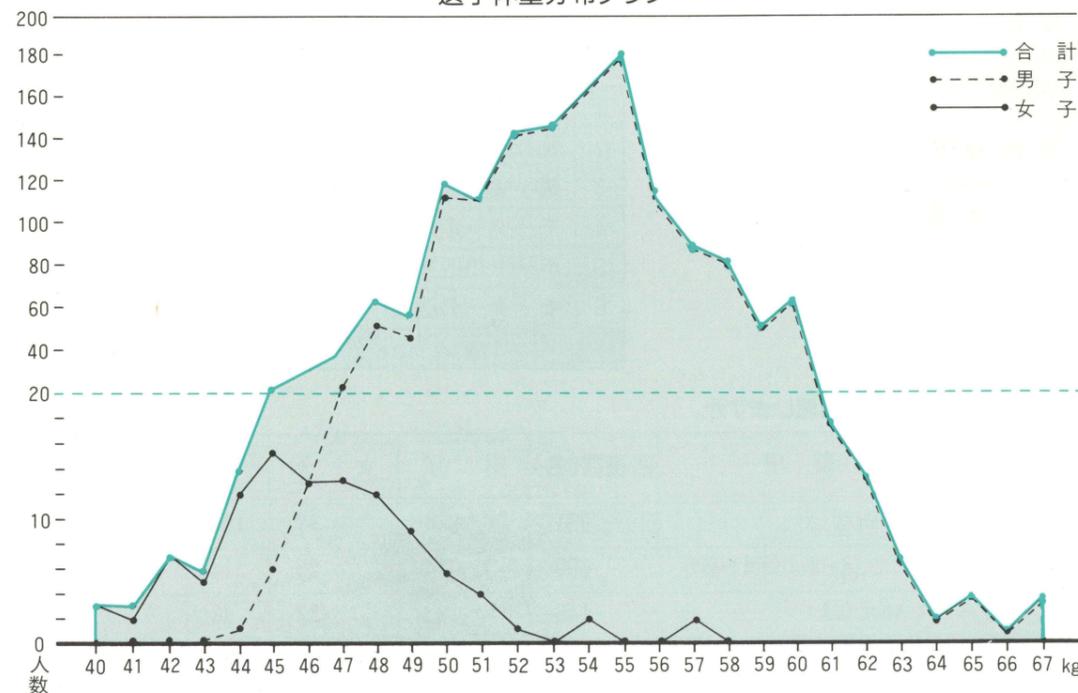
選手の過度の減量による問題点としては、

以下の諸点が挙げられる。

- (a) 操縦、整備技量の向上を図る努力、およびトレーニングを怠りがちとなり、安易に食事制限等による減量法に専念して、体重差のみで勝負しようとする好ましくない風潮がでてくる。
- (b) 風邪等の病気にかかりやすく、不本意ながら競走への不参加、欠場せざるを得なくなる事例や、参加しても半健康の状態で十分に敢闘できない場合がでてくる。
- (c) 減量が昂じて拒食症状がでたり、極度の減量の場合は、精神的にも異常を来し、各種事故を惹起させる原因ともなる。
- (d) 体調を崩し、体力減退、腰痛等の症状がでたり、さらにはこれらに起因して選手生活を短くせざるを得なくなる。
- (e) 負傷した場合等において、基礎体力不足により、体力が回復するまで手術等ができない場合がある。

…等々、数え上げればきりが無いほどである。

選手体重分布グラフ



3 選手の体重分布状況

連合会では、選手の「過度の減量による健康障害」の実情を把握するため、昭和62年12月から翌年1月にかけて、全選手に対し「減量に関するアンケート調査」を実施した。

1,505名の選手を対象としたアンケートの集計結果は、平均年齢=37.6歳、平均経験年数=15.9年、平均身長=163.4 cm、平均体重=53.4kg。つまり、全選手の平均体重は標準体重のマイナス7%弱であり“やせ型のスリムな体型”というのが平均的な選手像であることがわかる。

また、体重を男女別に見ると、男子選手では48kgから57kgまでに80%以上が分布。うちA級選手は、52~53kgを中心に50~55kgまでに60%が集中している。一方、女子選手は、50kg以下90%以上、44~48kgに60%以上が分布している。

4 約半数の選手が減量防止対策を希望

連合会が全選手に対し実施したアンケート調査の中には、減量問題についての設問もあったが、これによれば、76%の選手が減量すれば他艇に差をつけて競走を有利に展開し、好成績を上げられると回答。レースに臨む際には通常より2~4kgの減量を行っているという実態も判明した。また、減量の方法としては、食事の制限をするケースが最も多く、

食事をとらないことと合わせると約50%を占めた。その次に多かったのが“サウナ、浴室等で汗を流す”というもので約35%。“トレーニングで”と答えた選手は11.5%であった。

さらに、“トレーニング”以外で減量を行った選手の「結果」としては、約60%弱の者が何らかのかたちで体調を悪くし、腰痛、体力減退の具体的症状を訴えていた。中でも、気力減退、貧血、めまいは、約27%にも達して

減量に関するアンケート集計(昭和63年3月)

回答選手数	1,505名	
男女別	男子	1,399名
	女子	106名
級別	A級	465名
	B級	860名
	C級	180名

平均年齢	37.6才
平均経験年数	15.9年
平均身長	163.4cm
平均体重	53.4kg

① 減量方法はなんですか。主に該当するものを2つ以内で選んで下さい。

	回答事項	回答数(名)
1	トレーニング	201
2	食事の制限をする	762
3	食事をとらない	110
4	サウナ、浴室等で汗を流す	609
5	下剤等の薬を使う	55
6	睡眠時間を短くする	11
合計		1,748

② どのような対策が望ましいですか。

	回答事項	回答数(名)
1	重量ハンデ制レースの採用	313
2	競走出場選手の最低体重を設定する	255
3	選手養成員の体重制限を上げる	93
4	モーター取付オープン	0
5	ボートの改良	7
6	モーターの改良	54
合計		722

③ 減量問題についてどう思いますか。

	回答事項	回答数(名)	級別				
			男子	女子			
1	職業上止むを得ない	581	524	57	190	308	83
2	好ましくないので、何らかの対策が必要	699	674	25	214	427	58
3	どちらともいえない	145	123	22	42	72	29
合計		1,425	1,321	104	446	809	170

おり、これらは明らかに「競技運営上にも諸種の支障を生じかねない恐れ」を示唆していた。

そして最終的には約半数の選手が、過度の減量防止策を「必要」と考え、その具体策として「最低体重を設置」し、何らかの方法で重量調整を行うよう望んでいるのであった。

5 競技運営研究委員会で検討

減量にかかわる問題点および選手のアンケ

ート調査結果については、昭和63年3月23日開催の連合会常任役員会に報告され、「防止策の推進」について了承を得た。

これを受けて3月25日、「競技運営研究委員会」が開催された。

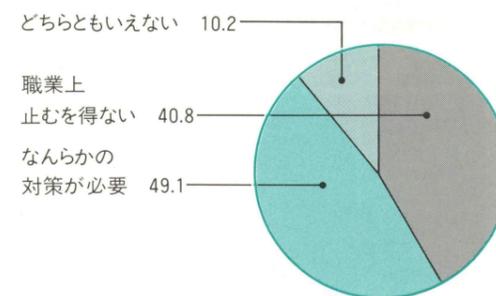
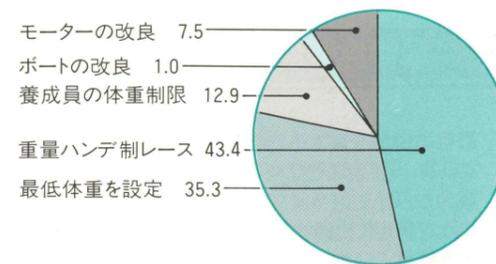
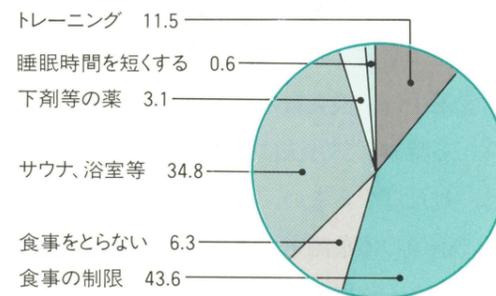
事務局は「理想としては選手の身長から割り出した標準体重を考慮し、個別に基準値を設定することが望ましいが、実行面で難しい。そこで男子と女子の体格差等も考え、それぞれに基準値を設定することが適当と思われる。体重の重い選手は当然、減量を行うであろうが、これはあくまでも選手の健康を考えたの策である。したがって、基準値さえ設定すれば、過度の減量を行わなくても十分互角に戦えるという意識をもつ。この基準値は、あくまでもプロとしての自覚を生かせる範囲の数値でなければならない」旨を説明した。

続いて、具体的対策について検討がなされた結果、概ね次のような結論に達し、連合会長に答申された。

- 競走に出場する選手に対して、体重の基準値を設定し、選手自らが健康保持に努めるよう指導を行うとともに、基準値以下の選手に対しては一定の重量調整を行い、競走に出場させることが望ましい。
- 体重の基準値は、選手の平均体重より若干軽い数値に設定し、男女選手間では、体重の基準値に格差を設けることが望ましい。

以上

その後、連合会は同委員会の答申に沿い、運輸省当局をはじめ選手会、競走会、施行者等関係者間で、具体策の推進について検討を続けていった。



6. 審判委員長、競技委員長会議で具体的に検討

昭和63年3月30日、審判委員長、競技委員長会議が開催され、選手の最低体重制度について検討がなされた。

その結果、最近の“選手の過度な減量”の現状を見ると、競走の実施に重大な支障を及ぼすことが懸念されるため、選手の健康を保持する手段・方法として体重の基準値を設定し、基準値以下の選手に対しては一定の重量調整をすることが望ましいとの合意に至った。また、選手の体重の下限と重量の調整方法等、具体案ができ次第さらに検討することとした。

7. 選手の最低体重に関する重量調整要領制定

昭和63年6月24日開催の連合会常任役員会において、事務局は「先般（3月）開催された役員会において、選手の過度の減量防止策の推進について承認をいただいた後、選手会をはじめ全協等、関係者と協議を重ねる一方、本栖研修所、浜名湖競走場において基準値以下の選手の重量調整法として重量調整用ベストおよび同敷ゴムを試作し身体への装着方法、ボートへの荷重方法について実験を行ってきたが、その結果を取りまとめた」旨を報告。次いで、「選手の最低体重に関する重量調整要領」の説明を行った。

その結果、要領の制定については原案どおり承認可決され、昭和63年11月1日から施行されることとなった。

なお、「選手の最低体重に関する重量調整要領」は以下のとおりである。

★選手の最低体重に関する重量調整要領

1. 目的

この要領は、競走の公正な確保を図ることを目的とし、選手が競走に出場する際の重量の調整に関する必要な事項について定める。

2. 最低体重

施行者が競走実施規程に基づき実施要領に定める体重（男子選手=50.0kg、女子選手=45.0kg）を、競走に出場する選手の最低体重とし、この体重に満たない場合には重量の調整を行うこととする。

3. 体重の測定

- ①選手は、検査員の指示に従い、別に定めるときおよび方法により体重測定を受けなければならない。
- ②前項の体重測定の結果、0.5kg未満の端数がある時はこれを0.5kgとし、0.5kgを超え、1.0kg未満の端数がある時はこれを1.0kgとする。

最低体重制度のお知らせ

選手の健康を害する行き過ぎた減量を防止する為、当競走場では来る11月 日の競走から男子選手は50kg、女子選手は45kgを競走に出場する際の最低体重といたしますので、ご了承下さい。



なお、この体重に満たない選手は、下表のように重量調整を行い、競走に出場いたします。

例 重量調整用ベスト、敷ゴムの装着方法		
スタート練習開始1時間前に体重測定	装着方法	出走時
48kg	①体(ベスト)に2kg ②ボート(敷ゴム)に2kg ③体に1kg+ボートに1kg	50kg
選手は①②③を自由に選択できます		

最低体重に満たない選手は、前検日から最終日までの試運転時においても所定の重量調整を行います。

競走執行委員長

4. 調整重量の決定

競技委員長は、体重測定の結果に基づき、調整を行う選手および当該選手の調整重量を決定する。

5. 調整の方法

- ①重量の調整は、身体およびボートに調整用重量物を装着または積載する方法により行い、基準値に達するまで0.5kg単位で調整する。
- ②身体に装着する場合の調整は、所定の重量調整ベストにより行うものとし、2.0kg以内をもって限度とする。
- ③ボートに積載する場合の調整は、当該選手が使用するボートへ所定の調整用重量物を積載することによって行うものとし、重量物は1kgごとに荷重する。
- ④選手は、前2項の調整方法を任意に選択することができるものとする。

6. 出走前検査等

- ①検査員は、調整を必要とする選手が出場する当該レースのスタート練習開始前に競技委員長が定めた調整重量の調整用重量物を装着または積載していることについての確認を行う。
- ②検査員は、当該レース終了後、前項の調整用重量物について事後点検を行う。

附則

この要領は、昭和63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。

8. 体重測定に関する実施細則制定

昭和63年7月15日、審判委員長、競技委員長会議が開催され、選手の最低体重制度に関

する具体案の検討を行った。

その結果、重量調整に関しては前検日、開催日を問わず、朝の体重測定の後、該当者に対しては、試運転時でもウエイトを積む~等の申し合わせがなされた。また同時に、「体重測定に関する実施細則」を制定、11月1日から施行されることとなった。

「体重測定に関する実施細則」は、以下のとおりである。

★体重測定に関する実施細則

(昭和63年7月15日)

1. 目的

この細則は、選手の最低体重に関する重量調整要領に基づき行う体重の測定時期および方法、その他必要な事項について定める。

2. 体重測定の時期

- ①検査員（または管理員）は、前検日から最終日までの間毎日、原則として身体検査時に出場選手全員の体重測定を一斉に行う。（以下「一斉測定」という）。
- ②検査員（または管理員）は、一斉測定の結果、男子選手52.0kg以下、女子選手47.0kg以下の者については、当該選手が出場するレースのスタート練習の開始時刻前、概ね1時間以内に直前の測定を行う（以下「直前測定」という）。
- ③1日のうちに2回の競走に出場する選手にあつては、当該選手にかかわる本番レースの間隔が3レース以内の場合には、2回目の競走にかかわる直前測定は省略する。

3. 体重測定の場所

- ①体重測定の場所は、医務室、選手控室および管理員室等の場所であつて、競技委

員長が定めるところとする。

4. 体重測定時の服装および体重測定の方法

- ①一斉測定時の服装は、原則として選手会制定のトレーニングウェア(上、下)姿とする。
- ②直前測定時の服装は、原則として作業衣(選手管理規程に定める選手登録番号が明記されている上衣)姿とするが、乗艇時の服装であっても可とする。ただし、救命胴衣、ヘルメットおよびプロテクターは除く。
- ③測定時における作業衣等の重量は、一斉測定時1.0kg、直前測定時2.0kgとして測定値から控除するものとする。
- ④体重の測定は、原則としてデジタル式体重計(最低表示目盛100g)により行うものとする。

5. 調整重量の決定

調整重量の決定は、直前測定の結果に基づき行う。

附則

この細則は、昭和63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。

9 全選手に対する指導文書発送

昭和63年11月1日以降を初日とする競走から、選手の最低体重制度を導入するに当たり連合会は、7月25日付で連合会、全施協、選手会の3団体連名で、登録選手全員に「過度の減量防止について」の文書を発送。競走出場時の最低体重の設定等、必要事項の指導を行った。

また、翌26日には、連合会、全施協、全施設協、選手会の4団体連盟で運輸省当局へ、

業界が一致して「選手の健康保持」と「競走の公正かつ安全の確保」について必要な措置を講ずる旨、報告を行った。

10 最低体重制度順調にはじまる

“指導文書発送”後、多くの選手はすばやく反応を示し、11月の実施までに体重の調整あるいは筋力トレーニング等を行い、体力増強に努めた選手もあった。また、基準値以下の男子選手は、アンケート調査を実施した当時に比べ、50kg未満であった選手が相当数50kg以上となるか、それに近い数値となった。

かくして、「選手の健康維持」と「競走の公正かつ安全の確保」を目的として制定された「選手の最低体重制度」は、11月1日以降を初日とする競走から、全競走場で一斉に開始された。



▲重量調整用ベストを着けた今村豊選手

この制度の開始後、以前のような過度の減量をする選手はなくなり、競走参加中においても、選手の食事の量が増えるとともに、減量による気力減退や注意力散漫といった選手は見られなくなった。当然のことながら、体力も増強され、お客様に迫力のあるレース、気力の充実した選手の勇姿を披露できるようになったのであった。

人身事故防止について

連合会は、レース中の人身事故の軽減化を図ることを目的として、防護具等の改善を中心に調査研究を進めてきた。その根底に「レースにおいてより高い安全性を確保することで、選手は自己の能力を最大限に発揮でき、ひいては、お客様の望む“迫力のある、おもしろいレース”を提供することができる」との、初開催以来の考え方があることはいまでもない。

昭和56年12月に設置された「モーターボート競走安全対策研究委員会」では、防護具をはじめとする競走全般にわたって、安全性の向上に関する検討が重ねられた。特に、救命胴衣や硬質ヘルメットについては従来の規格を見直し、検査基準と検査要領の改正(昭和57年11月)を行って安全性の向上を図った。

人身事故の“さらなる軽減化”を図るための事故の調査分析、防護具等の改善は、その後においても綿密かつ積極的な調査研究が続けられている。

1 救命胴衣の改善

ボートの接触事故時に生ずる打撲、骨折事故の軽減を図るため、“選手の運動機能を妨げずしかも緩衝効果は高める”べく、救命胴衣の左肩・上腕部に「肩当て」を取り付け、素材についても、従来浮力材として用いていた「カボック」に代わり「発泡ポリエチレン」を取り入れ、外装には「強化プラスチック」板を重ねて、浮力中心から衝撃に強い構造へと改善。外被材についても耐吸水性、乾燥性等に優れたナイロン地を採用するなど、大幅な改



▲改善された救命胴衣

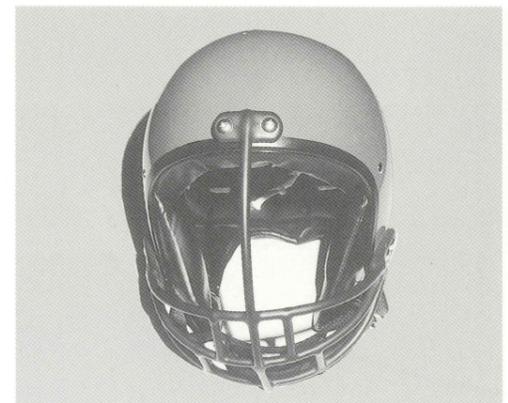
善を行った。当然ながら、管理面での利便も考慮されている。

この救命胴衣については、昭和59年5月までに全競走場が採用。以後、人身事故は減少傾向にある。

さらに、脳挫傷、頸椎損傷、失神時の気道確保等、重傷事故の軽減化に主眼を置き、運動機能性の向上も図ることを目的として、素材、構造等、抜本的な改善を図る方向で、なおも試作研究が重ねられている。

2 硬質ヘルメットの改善

ヘルメットについては、競走中におけるボートの転覆時あるいは落水時における選手の



▲あごガードが取り付けられた硬質ヘルメット

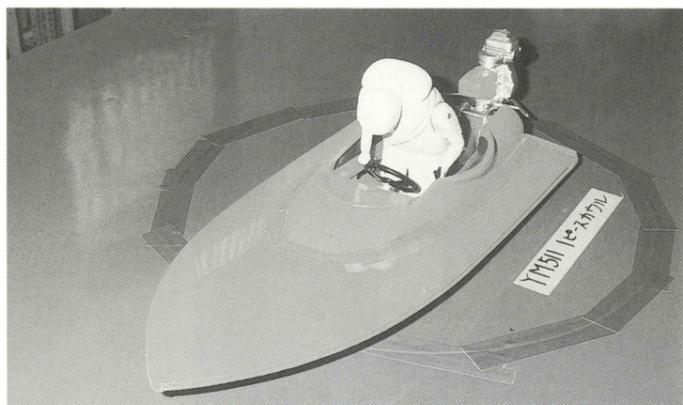
顔面部の保護を目的として「あごガード」を取り付け、防護する部分を拡大。同時に、強度の基準として「スネル財団ヘルメット規格(米1980年)」を適用した。

このヘルメットは、昭和58年7月までに全競走場で採用されたが、その後、あごガードの防護効果を高めるための補強を行い、これとともにプロペラによる顔面負傷対策として帽体前部のエッジ部にアラミド繊維ケブラーを積層する改善が加えられた。さらに、これら改善に伴う重量増に対処するため、新素材の導入をメーカーに依頼。強度および衝撃吸収性を低下させることなく、重量の軽減化を図ることに成功した。

3 ポートカウリングの導入

レースの魅力を向上させ、現代の若い人たちにアピールするための重要な要素といえはやはり、モーターボートならではの「スピード&スリル」であろう。

しかし、現用ボートは競走30年の歴史の中で育てられたものであり、その成果は技術的に高い評価を受けてはいるものの近代社会に適合しているとは言えず、また、科学的データも皆無といった状況にある。



▲模型ボートによる風洞実験

このため連合会では、安全対策とボートデザイン向上を図ることを目的に、昭和56年からポートカウリングに関する調査研究を実施。カウリングの構造強度に関する基礎調査をはじめ、デザイン開発、さらには模型および実艇の風洞実験による空力特性に関する調査を進め、多角的な検討を行っていった。

その結果、昭和58年からカウリングをボートに導入することとなり、順次、各競走場で採用されていった。これにより、乗艇時の選手の左手の保護をはじめとする安全性が高まり、重傷事故の軽減が図られた。以後、デザイン、構造等に改善を加えながら現在に至っている。

4 ユニフォーム等の改善

連合会では、昭和56年当時から新素材として注目されつつあった“耐せん断性に優れるアラミド繊維”「ケブラー」の活用について調査を進めてきた。

これは、選手のプロペラによる負傷を少しでも防止できるものはないか~ということからはじまったものである。

調査は、強度、耐侯性、耐油性等に関する基礎的なことから、各種の試作テストを重ねながら進められ、昭和61年からはレース用ユニフォームの袖部にケブラーを縫着させる型式のものを採用した。また、同時期に「ケブラー製ズボン」も開発されていたが、これについては当初、選手からは動き難く重くなることから、競走会サイドからは選手が着用しているかどうか検査が大変であるとの一部反対意見もあるなどしたため、その着用は“選手の任意”とされたのであった。



▲ケブラー製靴

しかしながら、転覆時や落水時にこのズボンを着用していた選手のプロペラによる怪我が軽傷ですんだことから、これがきっかけとなって、以後全選手がケブラー製ズボンを着用するようになった。

さらに、任意ではあるが同製品の靴、靴下、手袋等も使用されるようになり、プロペラに

●競走中における選手の殉職者

	登録番号	氏名	支部	殉職年月日	事故年月日	発生競走場
1	302	西塔 莞爾	三重	昭和28年1月7日	昭和28年1月7日	児島
2	37	横溝 幸雄	長崎	昭和28年12月14日	昭和28年12月14日	唐津
3	863	大井手善信	佐賀	昭和29年2月25日	昭和29年2月22日	唐津
4	591	中島 常价	福井	昭和37年1月6日	昭和37年1月6日	琵琶湖
5	1299	小笠原政敏	長崎	昭和37年7月25日	昭和37年7月24日	鳴門
6	148	大西 昭	徳島	昭和38年7月9日	昭和38年7月9日	常滑
7	1106	川染 一夫	岡山	昭和40年2月22日	昭和40年2月12日	若松
8	910	和泉 定治	岡山	昭和40年3月23日	昭和40年3月23日	児島
9	1874	中井 紘司	東京	昭和40年12月23日	昭和40年12月22日	芦屋
10	1371	半田 弘志	群馬	昭和43年5月14日	昭和43年5月14日	若松
11	262	中村 五喜	広島	昭和43年10月14日	昭和43年10月14日	唐津
12	2356	蛇山 清	徳島	昭和45年11月1日	昭和45年10月31日	鳴門
13	1335	石塚 一雄	静岡	昭和47年11月12日	昭和47年11月6日	平和島
14	1100	池田 博	長崎	昭和48年10月7日	昭和48年7月1日	多摩川
15	2189	筒井 博利	徳島	昭和52年9月30日	昭和52年9月30日	若松
16	2467	一瀬 隆	長崎	昭和53年8月14日	昭和53年8月14日	大村
17	2310	花田 龍美	埼玉	昭和56年8月24日	昭和56年8月24日	大村
18	1747	勝股 勇	愛知	昭和57年1月23日	昭和57年1月23日	江戸川
19	2753	安心院信行	福岡	昭和58年1月24日	昭和58年1月24日	三国
20	2482	宮本 力	東京	昭和60年1月3日	昭和60年1月2日	江戸川
21	3366	清水 正博	群馬	昭和64年1月6日	昭和64年1月6日	桐生

よる重傷事故は大きく“軽減化”されている。

5 競走中における選手の死亡事故

モーターボート競走業界は、初開催以来、人身事故をはじめとする各種事故の防止に全力を傾注してきた。

しかしながら、競走中に発生する人身事故は後を絶たず関係者を悩まし続けている。

競走中に発生する人身事故の原因として一般的に挙げられるのは、

- ①気分の弛緩からくる不注意
- ②不安定な乗艇姿勢
- ③操縦技量の未熟
- ④無謀操作…等で、連合会は日頃よりこれらの点を指摘して、選手の注意を喚起するとともに、ボート・モーターの開発や、

防護具の開発に全力で着手してきた。

一方、競走場では、競走参加選手に対して前日検査、出走直前時の注意等で人身事故防止についての指導の徹底を図ってきた。

しかし、不幸にも競走中に殉職された選手は、21名もの多数にのぼっている。今日の業界繁栄の陰にこのような尊い犠牲があったことを肝に銘じ、関係者は今後も人身事故の軽減に最善の努力を尽くしていかなければならない。

スタート事故防止

モーターボート競走におけるスタート方法は、初開催当初よりフライングスタート法が採用され、現在に至っている。

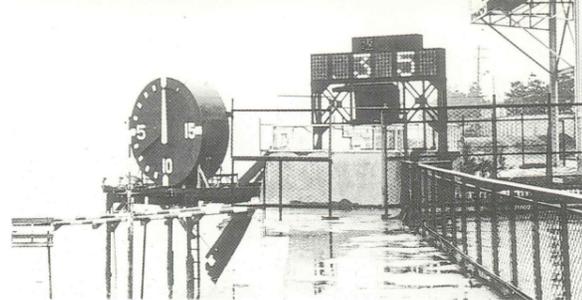
こうしたなか連合会は、頻繁に発生するスタート事故防止のため、試行錯誤を重ねながらその都度防止策を実施してきた。たとえば草創期には予備ラインをはじめ、フライング失格者の配分保留、級別決定基準の制定、あっせん保留制度の導入を行う。さらに、選手の操縦技量を向上させることが各種事故防止につながるとして、特別訓練をも実施してきた。また、一方では水上施設統一基準の制定等を行い、事故防止のための環境づくりにも力を注いできた。

だが、選手はどうしても勝ちたいがために意識的に早いタイミングのスタートを狙う。そのため、出遅れ事故は減少するもフライング事故は一向に減らなかった。

折も折(昭和35年5月)、福岡県の3競走場が20秒針大時計を採用、フライング防止に効果を上げた。やがて、この大時計は全国の競走場に普及していく。

これに歩調を合わせるかのように、連合会はスタート事故者に対する臨時訓練制度を実施する。この訓練の効果は顕著に現れ、年間3,500件あまりあったフライング事故が、年間1,000件ほどに激減するのである。

このスタート事故減少により翌36年、業界は懸案であったフライング返還に踏み切り、売上も急上昇していく。これを機に連合会の行う訓練は終了し、その後は選手会が自主訓練として実施する。さらに昭和42年には、選



▲20秒針大時計（昭和37年）

手会によるあっせん辞退制度が発足した。

その後、スタート事故に対する罰則は、事故の増減とともに厳しくなったり、緩められたりを繰り返しながら変遷していく。

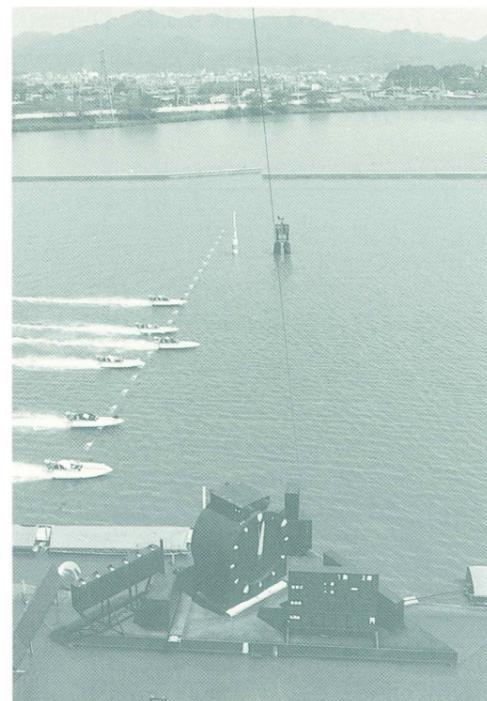
この間にも連合会は、スタート事故防止運動を全国的に展開。スタート事故率の防止目標を設定し、好成績を上げた競走場、選手会支部等の表彰を行い、関係者の意識高揚にも努めてきた。

昭和53年、スタート事故防止策の一環として連合会が研究開発を進めていた12秒針大時計が完成、同年11月から全国一斉に導入がなされた。

この年は、スタート事故率の防止目標が、これまでの0.40から0.35以内に設定され、年間1,200件以上発生しているフライング事故を、1,000件以内にするを目標に、事故防止運動が展開された。

しかし、関係者の努力とは裏腹に、スタート事故は減少せず、事故率は0.38という結果であった。以後、事故率は0.37前後で推移し、防止目標の0.35を達したのは昭和58年、目標を掲げてから実に6年後のことである。

一方、これまで順調に推移してきた売上も昭和56年以降、低迷傾向を見せはじめる。関係者はこれに歯止めをかけるべく、発売形態の多様化等、各種施策を積極的に推進していく。外向前売発売、4大特別競走の特別発売等である。加えて、昭和60年9月には施行規則の一部が改正され、業界待望の場外発売場の設置が可能となり、翌61年3月からはSG競走の後半2日間に限り、競走場を利用した場間場外発売が実施されることとなった。



▲12秒針大時計（昭和53年）

また、競技運営面でも見直しが行われて、展示タイムの公表をはじめ、選手主体の自主整備方式、選手持ちプロペラ使用等、従来にない改革が進められていった。

この間、スタート事故に対する罰則は、一律40日のあっせん辞退から、一律30日間へと改正(昭和59年11月)された。

しかしながら平成元年5月、SG競走の場間場外発売が定着していくなか、下関競走場で開催された第16回笹川賞競走の優勝戦で、2艇の集団フライングが発生。返還金は19億3,514万円にものぼり、各地競走場では払い戻しのため長時間混雑が続き、多数のお客様にご迷惑をかける結果となった。

このようにSG競走における場外発売のスタート事故は、お客様に与える影響も大きくレースそのものもつまらないものになってしまう。

このため、従来のあっせん辞退制度では抑止効果が少ないとして、平成2年1月、競走の出場辞退に関する規程(選手会)の一部改正が、次のようになされた(平成2年5月1日より適用)。

☆出場辞退に関する規程の一部改正

フライング…級別審査対象期間内のフライング本数に30日に乗じた期間。

出遅れ……一律30日間。

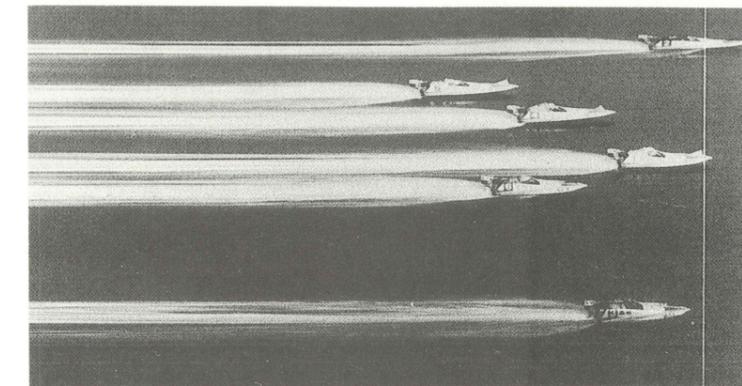
優遇処置……グランプリ(賞金王決定戦)

および賞金王シリーズ競走に出場あっせんされる場合は、別途指定した期間から上記の期間。

罰則を厳しくしたことにより、事故率は極端に減少し、平成2年度には0.28というこれまでにない成果をもたらした。

スタート事故の発生はお客様にとって、レースに対する興味を著しく失わせるばかりかそのために返還窓口へ行って舟券を券面金額と交換しなければならないという手間をまかしてしまう。

この種事故は、選手の自覚や心理面の影響が大きく、乗艇者である選手のそうした認識なくして効果を期待することは甚だ難しい。正常なスタートを行ってこそそのモーターボ



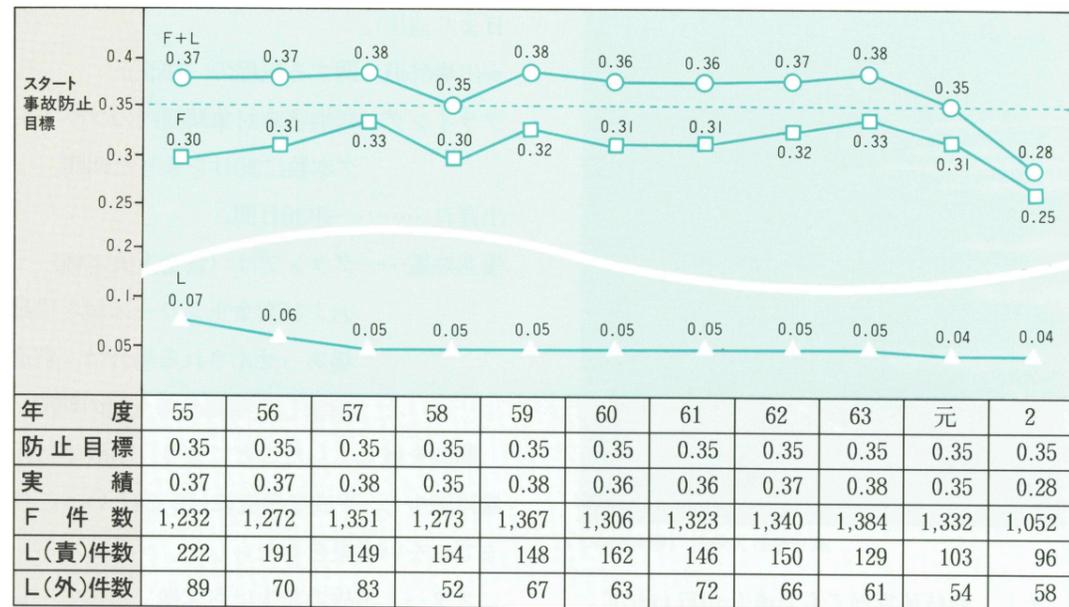
▲第16回笹川賞競走優勝戦・スタート写真

ト競走であり、選手は常に多くのファンの期待を担っていることを忘れてはならない。

業界関係者にとって、スタート事故防止は

永遠のテーマである。今後もなお、問題解決のための競走関係者の努力と合わせ、研究努力が続けられていくことに変わりはない。

● 年度別スタート事故率推移状況



5. 公正を確保

モーターボート競走は、草創以来いかなる場合にも「公正の確保」を最も優先して競技運営を実施してきた。また、運営者も選手もともに、「公正の確保」は公営競技としての絶対条件であることをよく理解してもいた。しかしながら、「公正」に対する認識となると、競走における不正とは八百長であり、八百長以外の公正を害する事案、つまり整備違反や航法違反は内規の違反で、公正を害するとは言い難い、というのが一般的であった。

連合会は競走の草創期である昭和20年代、30年代の法解釈はどうであろうとも、故意に加工部品等を持ち込み使用するような整備違反は、競走の公正を害するのは勿論のこと、お

客様の信頼を著しく失墜する行為であり、競走の不正とも解される事案であるとして、全選手に文書指導を繰り返したばかりでなく、選手会と協力して全支部で支部研修会を開催し、直接指導も幾度か行ってきた。

しかしながら、選手の自覚はなかなか思うにまかせず、整備違反事案は一向に減少しなかった。加えて、昭和62年～63年にかけて一部の心無い選手による悪質な整備違反が相次いだことから、業界関係者の間には「競走の公正」とは何か、について改めて考え直すべきではないかとの声が、遅ればせながら上がりはじめた。従来の「不正＝八百長」とする概念だけではなく、整備違反についても不正とする考え方が必要なのではないか、というのである。

特に、現在求められている「公正」とは、

単に関係諸規則の遵守をするだけでなく、誰がどのような角度から見ても納得できるような行動をとることである。

また、関係者は、常日頃から自己を厳しく律し、高い倫理意識を持ってその職務を全うすることこそが不正防止につながることを認識していかなければならない。

モーターボート競走が今後さらに発展し続けていくには関係者一人ひとりが公正に対する自覚を持ち、お客様の信頼を裏切る行為である整備規程違反等の不正を出さぬよう、日頃からその防止に全力を傾注していくことが何よりも大切なのである。

選手の整備違反

モーターボート競走業界は、「ファンあってのモーターボート競走」を基本理念として常に公正・厳正な競走の運営に努めてきた。こうした業界の姿勢は、お客様からも高く評価され「モーターボート競走に不正はない」といわれるまでの信頼を得、支持されてきたのである。

しかしながら、昭和62年から63年にかけて相次いだ“一流有名選手の整備違反事案”は公正の最も基本的な部分を侵犯することとなり、競艇に対するお客様の信頼は地に落ちたと言っても過言ではない。

業界関係者は一様に、いま一度原点に立ち返り、総力を挙げて信頼回復に努めなければならぬことを強く認識、厳しく対応していくこととした。

当時の「整備違反」の傾向は、いずれも私物部品の持ち込み使用等、計画的で悪質かつ

巧妙な内容であった。しかも違反行為を発見されたのはいずれも有名なA級選手であり、桐生、宮島、大村競走場の違反にいたっては周年記念競走に出場中の地元看板選手という有様であった。

昭和62年9月に桐生で発生した「私物部品の持ち込み使用」発見後、連合会は全競走場参加の検査員会議を開催し、検査体制の見直しと検査内容の充実を図った。また選手会もこの種事案により退職する選手の退職金を、「20%カット」することを決定するとともに支部研修会を開催して選手の自覚を促した。

しかしこうした厳しい対応にもかかわらずその後も整備違反の発生は相次ぎ、関係者はその病根の深さを改めて認識せざるを得なかった。

何よりも「公正」を大事とし、それ故にお客様の信頼を得て今日の繁栄を築いた業界にとって、信頼を覆すこの種行為の頻発は、最大の屈辱でもあった。

連合会は、競走会会長会議、業務担当役員会議を相次いで開催し、選手指導、内部体制の強化を図るとともに、この種違反を根絶するためには司直の手を借りることも辞さぬ姿勢を互いに確認、すべての施策に優先してお客様の信頼回復に努めることとした。

そして悩み抜いた末、業界関係者は、昭和63年4月3日、大村競走場で発生した“不正加工のプロペラを使用した整備違反”が多く疑念に包まれているところから、長崎県競走会と連合会との連名で当該元選手を告発。司直の手により事案の徹底解明を行うこととしたのであった。

長崎県警は、事案の当事者である石橋元選

手を6月28日、モーターボート競走法違反の疑いで逮捕。さらに同元選手の供述に基づき現役選手である江川選手が、不正に加工したプロペラを国光、蒲原選手を介して石橋選手に交付したとして、これら3選手を逮捕（7月11日）した。

この事件は一般紙、スポーツ紙をはじめテレビ等でも大々的に報道され、関係者は、現役選手がこの事案に関与していたことに大きなショックを受けた。

選手会は、昨年の「退職金20%カット」に続き自粛欠場期間の延長、退職年金の受給資格剥奪を、そして7月にはついに「退職金100%カット」を決定し、制裁を強化する。

だが、それでも、昭和63年9月4日には桐生競走場の周年記念競走においてスーパースター…数々の輝かしい記録を打ち立ててきたあの彦坂選手が、私物部品の持ち込みという整備違反を犯すのである。

この違反は、前述の選手逮捕事件との相乗作用も働いて一般紙、スポーツ紙、週刊誌等でも取り上げられ、業界にとっては大きなイメージダウンとなった。

事件発生後のこれら報道以来、彦坂選手の進退をめぐるのは、お客様、マスコミおよび業界のあいだでも諸種の風説や憶測が乱れ飛んだが、連合会は、業界に対するこれまでの功績と今回の行為は別とし、徹底した真相の究明の後に褒賞懲戒審議会に付議することとした。

一方、昭和62年11月に宮島競走場で発生した加工シリンダーヘッド使用の整備違反について、独自に捜査を進めていた広島県警は、9月13日武智貞己元選手、他1名をモーター

ボート競走法違反で逮捕した。この元選手の逮捕は、業界に対する世間の不信感をさらに強めるものとなってしまった。

その後、9月22日に開催された第162回褒賞懲戒審議会は彦坂選手が所有していた減摩剤、エアージェット等、数点の私物部品を確認し、慎重に審議した結果、出場停止10ヶ月の処分を決定し答申を行った（これにより彦坂選手は、選手会を除名され、事実上選手として競走に出場できなくなった）。

これらの違反事案、警察による選手の逮捕は、マスコミでも大々的に報道され、関係者は業界はじまって以来ともいえる非常事態に直面する。このため連合会は、全関係者に現状を正しく認識してもらおうと同時に、選手関係をめぐる今後の対策を検討するため、緊急に競走会会長会議、施行者幹部会議、会社、オーナー幹部会議等を開催。整備違反を未然に防止するための特別委員会を設置して、業界全体としての方向づけを行うこととした。

モーターボート競走にとって「公正」は絶対の条件であるが、それは当然のことであり、さらに一歩進んで、誰の目から見ても「一点の疑いもない」よう日頃の生活を律していくことでもあり、業界関係者は、再び不祥事を繰り返すことのないような体制づくりに、今後も全力を傾注していかなければならない。

整備規程違反防止対策特別委員会設置

連合会は、整備規程違反を防止するため、連合会長の諮問期間として「整備規程違反防止対策特別委員会」を設置。昭和63年11月17日から平成元年2月6日までの間に、5回に

わたり会議を開催した。

同委員会は、関係団体を代表する12名の委員によって構成されており、業界を挙げて整備規程違反を未然に防止していこうとの見地から、より具体的防止策を検討するべく設置されたものである。

同委員会では緊急を要する問題として、整備規程違反の具体的防止策を検討。短時間ながらも極めて活発な意見が各委員より出された。その内容は、単に選手のみを責めるのではなく連合会、競走会、施行者、会社オーナーを含め、全関係者が総反省するという共通の認識のもと、心を新たにして整備規程違反の防止に努め、社会およびお客様の信頼を回復すべく、整備業務全般の諸制度や諸規則等について見直しを行うというもので、全員がその必要性を改めて確認した。

次いで同委員会は、共通の認識として、現行の諸制度、諸規則に特段の問題があるということではないが、整備規程違反が頻発していること、それが業界の秩序を乱しているばかりでなく社会およびお客様の信頼をも失墜させたこと。したがって今後は違反防止に全関係者が一丸となって当たらなければならないこと。そのためには諸規則等の遵守は勿論、社会およびお客様から見てもいささかの疑念も抱かれることのないように、諸制度、諸規則を整備していくべきであり、同時に選手および関係者の倫理意識を高めていく必要があること等を挙げた。そしてこれらの観点から

- ①選手および関係者の倫理意識の高揚
- ②整備規程違反を防止するための内部牽制システムの確立
- ③諸規程の整備

…の3項目について意見を取りまとめ、連合会長に答申を行った。

以後、業界は選手および関係者の倫理意識の高揚をはじめとして、社会およびお客様に競走の公正な運営を納得していただくため、諸制度を整備し、よりよい環境づくりを目指すべく答申内容の早期具現化を推進していくのである。

整備規程、管理規程の見直し

整備規程違反防止策について検討するため設置（昭和63年11月）された「整備規程違反防止対策特別委員会」は、平成元年2月6日までの間5回にわたって開催され、業界全体のこの種対策についてその方向づけを審議。「現行諸規程の中で整備規程、モーターボート選手管理規程等については、私物部品の持ち込み禁止、不正整備の禁止、私物検査の実施等、解釈上疑義が生じないよう改正し、成文化することが必要である」との答申を行った。

連合会はこれを受け、平成元年3月24日開催の連合会常任役員会において、整備規程、同運用要領、モーターボート選手管理規程の一部改正を討議、承認可決された。

その後、審判委員長、競技委員長会議および技術連絡会議において、この答申内容について報告を行い、整備規程違反防止に全力を注ぐよう要請した。

また、整備規程、同運用要領については、4月26日に開催された連合会常任役員会においてさらに一部改正が行われたが、これは選手持ちプロペラの加工または修整時の禁止事

項を新たに加えたもので、鉛等の異物の埋め込み・使用、選手同士の整備作業協力を禁止した内容となっている。

この規程については平成元年5月1日から施行されることとなった。

一方、3月24日に改正されたモーターボート選手管理規程については、同日付で実施されたが、従来は前検日の前日、選手が選手宿舎に宿泊する場合に私物検査を実施できる根拠がなかったのを、検査できるように根拠付ける内容であった。

これらの規程等は平成2年2月27日、さらに改正された。

モーターボート競走実施規程(例)の改正に伴い、同規程(例)第72条の制裁審議会の審議対象項目に、連合会の定めるモーターボート選手管理規程および整備規程に違反した場合が新たに明文化され、違反選手に対する戒告または出場停止の処分根拠が明確化されたため、モーターボート選手管理規程および整備規程(従来の整備規程、同運用要領を一本化)の見直しを行うとともに、全面的な改正が行われた。

モーターボート選手管理規程については平成2年4月1日から、整備規程については同年6月1日から、それぞれ実施されることとなった。

6. あっせん執務総合支援システム

昭和50年11月、連合会は第1次中央情報処理システムを導入、試験運用を開始した。

システム導入の目的はいうまでもなく、全

国の競走場を完全オンライン化し、システムのセンターである連合会コンピュータを中心に情報の一元管理をすることにある。

次いで昭和55年からは、第2次中央情報処理システムが稼働、情報処理能力も大幅に増加された。

現在では業界のデータバンクの役割を果たし、売上、選手成績、選手賞金をはじめ各種のデータを処理し、全国競走場の情報を一元的に管理して、対ファン・対マスコミ・対関係者の方々への情報サービスの提供を行っている。

一方では、場間場外発売時に、全競走場の発売集計を行い、その重責を果たしている。

また、あっせん業務においても、コンピュータシステムを活用。出場あっせん選手一覧表をはじめ、選手の辞退・拒否の集計、参加・不参加手続き等の処理も行っている。

1 電話による参加申し込みの手続き

電話による参加・不参加申し込み手続きは昭和62年10月から実施しているが、システム導入前までの選手の競走参加手続きは、施行者からの参加通知書が届いて当該競走の開催10日前までに、参加・不参加の意思をハガキ(簡易書留郵便)で施行者と連合会へ提出、緊急の場合はハガキの代わりに電報を使用する、というものであった。当然ながら、この手続き方法では、ともすると出し忘れや記入ミス等を招くことも多く、また、施行者、連合会サイドは内容の認識、整理などかなりの仕事量を要していた。

電話方式の導入は、選手にとっては参加手続きの簡略化と経費の軽減、ミス防止を、連

合会や施行者にとっては業務の省略化をもたらしたのであった。

このシステムは、音声応答装置を介して連合会のコンピュータへ、自宅あるいは出先の電話機(プッシュホンの0から9までの数字を使って)から参加・不参加の手続きをしたり、自分がどこの競走場にあっせんされているのか、どこまで参加・不参加の手続きが済んでいるのかなどの状況照会を音声で確認し手続きを行うことができる、というものである。したがって、従来は施行者が参加通知書を選手に送付してから参加・不参加が分かるまでに、日数にして10日ないし2週間程度はかかっていたものが、2~3日後に端末機の画面を見ることによってその状況(参加・不参加)が確認できるようになった。

さらには全選手の経費も、従来は年間2,000万円ほどかかっていたのが、電話では800万円程度で済むことになり、このシステムの導入はまさに一石二鳥となったのである。

2 電子あっせん原簿の登場

連合会では、モーターボート競走誕生以来選手のあっせんを行っているが、これを行う上で特に大切なものに「あっせん原簿」と呼ばれるカードがある。

カードは選手個々に1枚ずつあって、あっせんを発表する時、日程と競走場が分かるようハンを押して記録にとどめるほか、選手の拒否・辞退・更新検査・定期訓練等を、担当者が手で記入していた。このカードが、あっせん担当者のいわば商売道具であったのである。だが、この手作業の量たるや大変なもので、何とかコンピュータによるものにできな

いか、との検討が重ねられていた。

昭和63年4月1日、関係者の希望は実現、コンピュータシステムを利用するのあっせんが行われることとなった。

このシステムにより、従来の“あっせん原簿というカードに手作業で情報を記録する”は、“コンピュータに情報を入力して記憶させ画面を通じて見る”へと変わった。しかしその内容は従来のものとは異なり、掲載情報量を減らし「原簿としての本質的な要素のみの表示」であった。

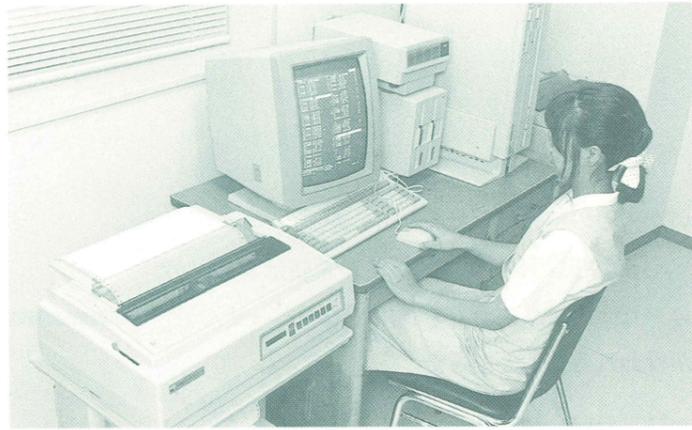
では、これまであっせん原簿に掲載されていた選手側の情報は…ということになるが、これは別のファイルに記憶され、記憶されたデータはいろいろな形に編集し直され、同じく画面で見られるようにしたのである。

このシステムのことを「選手情報検索」というが、端末機の操作ひとつで短時間のうちに必要な情報を探してくれる、大変便利なシステムである。

「電子あっせん原簿」の登場で従来の“手作業”はなくなり、大幅に労力の減少が図られたのはいうまでもないが、このほか記入ミスの防止に大きく役立っており、また自動あっせんも可能となるなど、あっせん業務の強い味方として幅広く活用されている。

3 番組支援システム

競走場における番組編成業務は、連合会からあっせんされた選手について、コンピュータ端末からの各種情報、あるいは各競走場独自の台帳等により管理している情報に基づき番組編成員が選手単位のカード(編成パイ)を作成、そのカードを並べ替えることにより



▲番組支援システム

行われていた。

番組編成員の重要な作業としては、ほかにも報道機関やお客様へのPRデータの作成、番組編成終了後の出走概定表（前夜版）の作成等がある。その大半は手作業によって行われるものであり、かなり複雑かつ複雑な状況となっていた。

番組支援システムは、これらのことを踏まえ、番組編成業務を円滑に実施するため、また報道機関へのPRデータの充実、出走概定表（前夜版）のプリンター出力をポイントと考え、さらには各種データ、番組編成結果等を番組編成員とコンピュータ端末との対話により行えるようにとの配慮から、開発されたものである。

このシステムでは、番組編成に必要な下準備段階である比較的単純な作業についてはコンピュータが処理。ミス防止に大きく役立ち読み合わせの不要等、労力の軽減化にも抜群の貢献。さらに番組編成作業については、その基本的部分はコンピュータにやらせ、ポイント部分は番組編成担当がじっくり時間をかけて検討、最終的に編成結果を前夜版としてプリント出力できるようになっている。

「番組支援システム」は、平成2年度までに23競走場で導入され、番組担当者のよきパートナーとして好評を博している。

以上、述べてきた通り、法制定30周年からの10年間は、業界にとって初めて経験するこ

との連続であった。

昭和34年以来、16年間続いた売上の2桁成長が、昭和50年以降1桁成長に落ち込み、更に昭和56年から業界は初めて4年間に亘るマイナス成長を経験した。

この業界始まって以来の危機を克服するため、関係者は様々な施策を試みた。

発売形態だけを見ても、早期外向前売発売、電話投票、場間場外発売、専用場外発売等が新たに採用された。

発売形態の多様化と対応して競技運営面についても幾つかの改革が行われた。展示タイムの公表等競技情報の公開をはじめ、進入固定レースの採用、競技進行の改善、選手の自主整備の制度、プロペラの選手持ち等関係者は未曾有の危機をむかえてこれまで禁とされたこと、多くの障害があり実行が難しいとされたことを勇断をもって実行したのである。

これらの改革は、競艇が従来からのファンだけでなく、世間一般の人々にも知的でスリリングなゲームとして理解していただける、気軽に参加していただける誰にも分かり易い競走のシステムを再構築し、幅広い参加層を得ることが時代の変化に対応する施策であり、競艇の進むべき方向であると考えたからである。

これから、更に発売形態が多様化し、売上の本場比率が低くなっていくことが予測される。

発売形態が変わればそれにふさわしい競技運営があり、情報サービスがあるのは当然である。

今後とも、競艇は時代とともに歩み、競技運営は改革の歴史を重ねながら輝かしい未来に向かって進み続けることであろう。