モーターボート競走30年史

売上篇

総論

○はじめに……1
○草創期(昭和27年度～33年度)……2
○第一成長期(昭和34年度～40年度)……4
○第二成長期(昭和41年度～48年度)……7
○安定成長期(昭和49年度～55年度)……10

年度

昭和27年度（大　村）……14
昭和28年度（若　松）……16
昭和29年度（多摩川）……18
昭和30年度（児　島）……20
昭和31年度（浜　山）……22
昭和32年度（琵琶湖）……24
昭和33年度（鳴　門）……26
昭和34年度（半　田）……28
昭和35年度（福　岡）……30
昭和36年度（江戸川）……32
昭和37年度（平和島）……34
昭和38年度（芦　屋）……36
昭和39年度（特別レース）……38
昭和40年度（戸　田）……40
昭和41年度（尼　崎）……42
昭和42年度（浜名湖）……44
昭和43年度（三　国）……46
昭和44年度（　津　）……48
昭和45年度（下　関）……50
昭和46年度（桐　生）……52
昭和47年度（連合会）……54
昭和48年度（宮　島）……56
昭和49年度（唐　津）……58
昭和50年度（常　滑）……60
昭和51年度（蒲　郡）……62
昭和52年度（丸　亀）……64
昭和53年度（浜名湖）……66
昭和54年度（住之江）……68
昭和55年度（徳　山）……70

資料

○公営競技別売上表……73
（昭和27年度～55年度）
○競走場別(年度)売上表……78
（昭和27年度～55年度）

総論

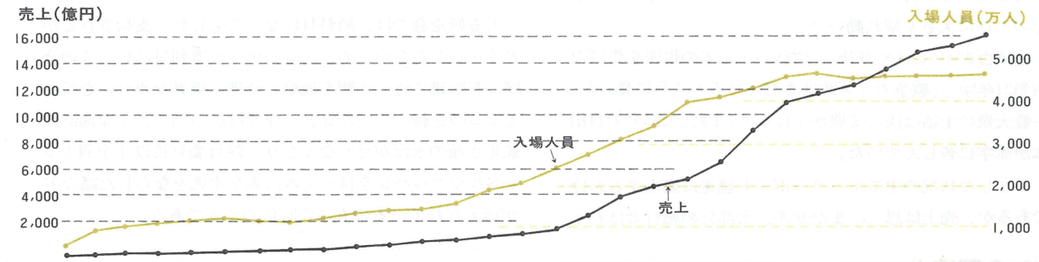
は・じ・め・に

モーターボート競走法は非常な難産の末、昭和26年６月制定公布され、翌27年４月６日、長崎県大村市において初めて開催された。

開催初日はもの珍らしさもあって、8,226名という入場者があったが、売上は260万円と関係者の思惑を下回る結果となった。しかし、日本ではもちろん世界でも初めての、「公営競技」として実施されたモーターボート競走という面から見れば、今後に期待を持ち得る売上ではあった。

それから30年を経た今日、年間の売上は１兆6,300億円、１日売上記録は29億1,700万円に達するまでに成長をした。30年という年月は決して長いとは言えないが、売上面から見る限り、年間売上では24億円から１兆6,300億円に、１日売上では開催初日の260万円から現在の売上記録29億1,700万円へと、その差はあまりにも大きく、競走場数、開催日数等も大きく変化しており、一つの基準で比較することは無理を生ずる。

今回、連合会創立30周年を記念して売上記録をまとめるに当っては、便宜上、昭和27年～33年度までを「草創期」、34年～40年度までを「第一成長期」、41年～48年度までを「第二成長期」、49年～55年度までを「安定成長期」と分類し、それぞれの期間の〝特徴〟をまとめ参考に供することとした。



年度	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	年度
モーターボート	大村競走場で初開催	全日本選手権競走開催	級別決定基準制定	自粛対策研究会開催	琵琶湖養成所解散	連合会で選手養成	売上向上対策	二十秒針発明考案される	審判自動化始まる	フライング、返還となる	交付金条項、恒久法に	ギャンブルポリティ設置	一日売上一億円を突破	選手養成五ヶ月に	善導運動開始	スタート制限一秒になる	騒優事件が続発する	万国博協賛レース実施	選手養成一年に	BGプラン発表	広報対策各地で積極化	10レース制を実施	待機行動2分になる	売上公営競技のトップに	あっせん法定基準八号制定	年間優秀選手表彰式典	大時計十二秒針に	F・I同等規制答申される	優秀選手講習会実施	
社会一般	メーデー事件	TV放送始まる	国家予算一兆円を超える	経済規模戦前に復帰	神武景気始まる	なべ底景気	一万円札発行	岩戸景気	所得倍増計画発表	東京株式市場大暴落	全国総合開発決定	ケネディ大統領暗殺	東京オリンピック開催	戦後初の赤字国債発行	人口一億人を突破	革新美濃部都知事誕生	郵便番号制開始	アポロ人類初の月着陸	万国博開催	ニクソンショック	円の大巾切上げ	石油危機が到来	不況が続き倒産続出	沖縄海洋博開幕	景気回復中だるみ	戦後最大の不況	円高戦後最高	東京サミット開催	日米自動車摩擦	

草創期　（昭和27年度～33年度）

終戦から10年前後というこの時代は、政治的にも経済的にも不安定要素が強くめまぐるしい変化の時代であった。

政治面での主なでき事を拾ってみると、昭和28年吉田内閣の「バカヤロー解散」、29年造船疑獄、30年自由民主党の結成、31年日ソ国交回復、32年石橋首相の病気退陣・岸内閣の成立、などがあり、また経済面では昭和30年の経済白書が「もはや戦後ではない」と日本の復興を告げ、翌31年には神武景気といわれる大好況となる。しかし長くは続かず32年には、「なべ底景気」と呼ばれた比較的周期の長い不景気に見舞われるなど、社会の変化は大きく、誕生したばかりでまだ十分に力のついていないモーターボート競走は、そのたびに大きく揺れ動いた。

経済白書が「もはや戦後ではない」と日本の復興を告げた昭和31年頃も、戦争のキズ跡はまだいたるところに見られ、一般大衆の生活は決して豊かではなく、また、大部分の自治体が赤字に苦しんでいた。

こうした状況の中でモーターボート競走は誕生するわけであるが、売上は思うにまかせず、大部分の施行者はわずかな収益金をあげるのみで中には赤字の施行者さえあった。

競走会は当然赤字経営で、施行者から交付金を前借りし銀行からは借入れを行い、それでも運営できずに人員カット、賃金カットを行って人件費の削減をはかるなど、あらゆる面で経費をきりつめ、かろうじて運営していた。

連合会においても、審査室主席であった藤吉男氏（のちに東京都競走会会長、連合会副会長）を始め、数人の職員が「後進に道をゆずる」として経費節減のため勇退したのもこの頃である。売上向上は業界関係者全員の最大目標で、施行者、競走会の区別なく、連合会を中心に「売上向上対策委員会」を設置し売上対策を検討した。

ある競走会では、給料日になっても給料が支給されるかどうかわからないため、２コーナーの審判員はレースの合間に双眼鏡で近くの駅を観察、経理の職員がカバンを持ってくるのを待っていたなど、今では笑い話のような逸話や競走水面の水深が足りなくなり、執行委員長以下全員がシャベルやツルハシを持って水に入り水底をならした話などが伝えられているのもこの時代のことである。

(1) 全国売上

開催初年度である昭和27年度は、総売上24億円、１日平均売上490万円、とまずまずの成果をおさめ、翌28年度は競走場も17ヵ所に増えて総売上109億円、１日平均550万円と順調に伸び、このまま軌道に乗るかと思われた。しかし、29年度は新設競走場があったため総売上こそ138億円と増加したものの、１日平均では500万円強に逆もどりし、そのまま500万円台の売上が31年度まで続くことになる。

当時、1日平均600万円売れれば施行者は収益金を計上でき、競走会も運営できると言われた時代であったが、その600万円の目標達成はなかなか困難であった。

年度	売上	一日平均売上	前年比△減(%)	入場者	一日平均入場者	前年比△減(%)
27	24億2,113万円	492万円		152万人	3,092人	
28	109 3,818	554	12.6	431	2,185	△29.3
29	138 4,388	507	△8.4	553	2,031	△7.1
30	171 0,015	525	3.4	686	2,109	3.8
31	205 1,443	585	11.5	735	2,101	△0.4
32	225 5,496	622	6.2	774	2,138	1.8
33	225 7,836	617	△0.8	750	2,052	△4.0

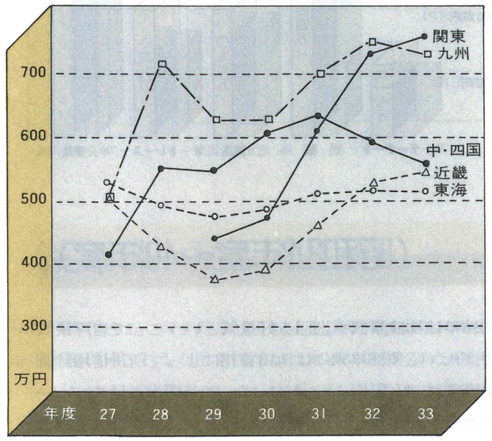
ようやく１日平均600万円に達したのは、日本中が神武以来の好景気に浮かれた31年度後半から32年度にかけてのことで、32年度の１日平均売上は620万円となった。

ところが関係者がようやく愁眉を開いたのも束の間で、次にくるなべ底景気と呼ばれる不況に加えて、内部的にはすでに解決済であった高野山事件が司直の手で明らかにされ、競走の信用を失遂したことも手伝って、33年度はまたもや610万円と減少した。

モーターボート競走の施行者になることによって財政赤字を解消し、余裕を持たせることを意図した施行者であったが、思うように収益をあげることができず、中には競艇廃止論も出るなど将来の見通しさえたたない状況であった。

(2) 地区別売上

草創期当時の売上が最も高かったのは九州地区で、昭和27年度は若松、芦屋、大村の３場が開催、１日平均売上502万円を、28年度からは福岡、唐津が加わって725万円、29･30年度は大幅に売上が低下したものの625万円、620万円と、600万円台の売上を維持し、32年度からは再び700万円台の売上に達している。



特に福岡競走場は、28年に開催するやいきなり1,000万円台の売上を記録し、34年度まで連続日本一の座を維持している。

九州地区に次いで売上の高かったのは関東地区で、モーターボート競走が関東進出を果たした29年度こそ435万円と、期待の売上をあげることはできなかったが、その後は順調に売上を伸ばし、33年度には１日平均売上756万円と九州地区を追い越している。

当時関東で最も売上の高かったのは江戸川競走場で、昭和33年度には１日平均1,327万円を売上げ、全国第２位となっている。反対に、最も売上の低かったのは多摩川競走場で、昭和33年度の売上はわずかに381万円であった。

その他の地区はどこも同じような売上で、33年度で500万円を少し越える程度であった。

また、現在では競艇を代表する売上を誇る住之江競走場も、狭山時代には200万円台の売上で低迷に悩み、住之江に移転した31年度も446万円、33年度になってやっと600万円台の631万円とかろうじて全国平均の617万円を越える程度であった。

(3) その他

①開催日数

開催日数は競走場の新設により、毎年大幅に増加した。

昭和27年度は既開催競走場９場、総開催日数492日、28年度は17場・1974日、29年度は22場・2726日、というように31年の桐生競走場の初開催まで、新設競走場の開催による日数の増加が続く。

また、昭和32年の施行規則改正までは、開催日数の制限に関する規程はなく、日程調整会議で開催を調整するのみ

であったため競走場によって開催日数もまちまちで、昭和28年度の尼崎競走場の年間開催日数は204日間にも達している。

これに対し、同じ近畿地方の琵琶湖競走場は81日間しか開催していないなど、競走場毎に大きな差が見られた。

各地競走場の開催日数が揃ってくるのは昭和30年から31年以降のことである。

年度	開催日数	対前年増減	施行者数	備考
27	492		12	
28	1,974	1,482	19	三国冬期非開催（12月～2月、但し、正月レース除く）
29	2,726	752	25	大津市、彦根市28～34年度休催
30	3,255	529	28	長浜市29～34年度休催
31	3,503	248	28	
32	3,625	122	30	埼玉県営廃止
33	3,658	33	29	

②類似競技との比較

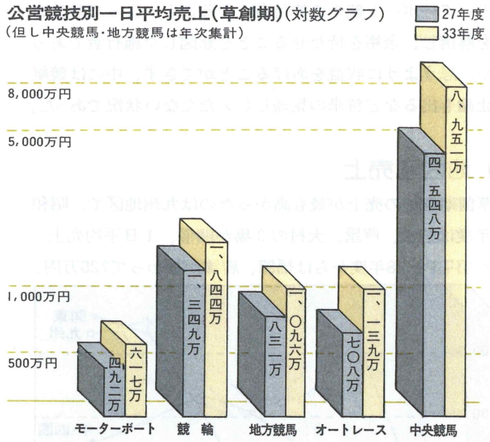
類似競技の売上との比較は年度毎に比較表を掲載しているので詳細は割愛するが、モーターボート競走が開始された昭和27年度の1日平均売上490万円に対し、競輪は1,340万円、地方競馬830万円、オートレース700万円に達しており、中央競馬は4,540万円とモーターボート競走の約10倍の売上であった。

③施設

モーターボート競走開催当初、最も立派な施設といわれていたのは琵琶湖競走場で、ここだけが他の類似競技と比肩できる施設であり、他はまったく貧弱な施設であった。

その様子は年度編の写真で見るとおり各場毎の差こそあったが、多くの競走場のスタンドは土盛りをして傾斜をつくり、板を並べて椅子とするなど、現在の施設からは考えられぬ貧弱さであった。

公営競技別一日平均売上（草創期）（対数グラフ）
（但し中央競馬・地方競馬は年次集計）



第一成長期　（昭和34年度～40年度）

モーターボート競走の売上が本格的に伸び始めるのは、昭和34年度からのことで、その成長ぶりは誕生以来の低迷を一気に挽回するかのように急であった。

またこの時代は、日本経済も急激に拡大した時期であり、昭和34年は神武景気を上回る好景気ということで岩戸景気と呼ばれ、昭和35年末には池田首相によって所得倍増計画が発表され、好況ムードをあおった。38年頃からはスーパーマーケットが出現し、「消費は美徳」とか、「消費者は王様である」などと消費が美化され、造れば売れる時代が出現した。

企業は時代の要請に合わせるため大規模な設備投資を行い増産体制を確立した。

借入れの金利負担を考慮しても設備投資をし、事業の拡大を図ることが企業の発展に結びついた時代でその結果他人資本比率が非常に高い世界に類を見ない企業体質をつくり出した。

借金のできる大企業が積極的な設備投資を行い、先進技術を取り入れたのに対し、信用もなく借入れのしにくい中小企業は、旧態依然とした家内工業的な経営を続けるというように、日本全体としての経済体質はまだまだ脆弱であり、景気が下向きになると昨日までの優良企業が大きな負債をかかえ、相次いで倒産するという時代であった。

モーターボート競走の収益金が船舶関連の中小企業の保護育成に充当され、造船業界の底辺強化に貢献して日本を世界一の造船国家へと発展させる原動力として力を発揮し始めるのはこの頃からである。

モーターボート競走自体もこの頃は大きな変革期を迎え河野声明に端を発する自粛体制、存廃問題等を含め議論された公営競技調査会の答申（長沼答申）を経て、19条交付金問題に終止符がうたれた。そして37年には、いわゆる〝法の恒久化〟が行われ法的基盤が強化されたのである。

存廃論にさらされることもなくなったこと、売上向上により資金的に設備投資のための余裕ができたことなどにより本格的な施設改善を行う基盤ができた時代でもある。

(1) 全国売上

昭和34年度を境に、モーターボート競走の売上は上昇の一途をたどっているが、その外的要因としては、日本経済が全般的に好況で、その結果、国民の収入が大幅に伸びたこと、池田総理の所得倍増計画が好況ムードをあおったこと、があげられよう。

内的要因としては、売上増により経営的に余裕が生じ、法の恒久化を機会に施設の改善、拡大が行われたことがあげられる。

1日平均売上で見ると、34年度688万円であったのが、40年度には2,762万円と、わずか7年の間に4倍強に成長し、入場者も2,033人から3,749人へと増加している。

このように2倍近くにまで増加した入場人員を、施設改善により最大限に売上増加へと結びつけたところに、他の類似競技とはひと味異なるモーターボート競走業界の姿勢がある。

34・35年の頃300万円台の売上であった競走場も、37・38年頃には600万円台に達し、どの施行者も一般会計に収益金を繰り入れることができるようになり、競走会の経営もようやく軌道に乗ってきた。

売上は毎年30%近い成長を続け、入場者もまた10数%づつ増加していた。経営上の心配事といえば日曜、祭日、特別競走の折の場内混雑と施設拡充のことだけであった。

年度	売上	一日平均売上	前年比(%)	入場者	一日平均入場者	前年比△減(%)
34	244億6,616万円	688万円	11.5	722万人	2,033人	△0.9
35	295 1,677	820	19.2	776	2,159	6.2
36	399 3,657	1,107	35.0	878	2,437	12.9
37	482 6,970	1,370	23.8	975	2,769	13.7
38	547 9,136	1,600	16.8	979	2,862	3.4
39	730 9,491	2,110	31.9	1,121	3,239	13.2
40	983 3,321	2,762	30.9	1,334	3,749	15.7

(2) 地区別売上

各地区共に、順調に売上を伸ばした時代ではあるが、特に近畿地区の急成長が目立った。

昭和34年度は関東地区の890万円、九州地区の750万円に次いで第3位の660万円であった近畿地区が、40年度には、

4,230万円で第１位になるという急成長ぶりであった。

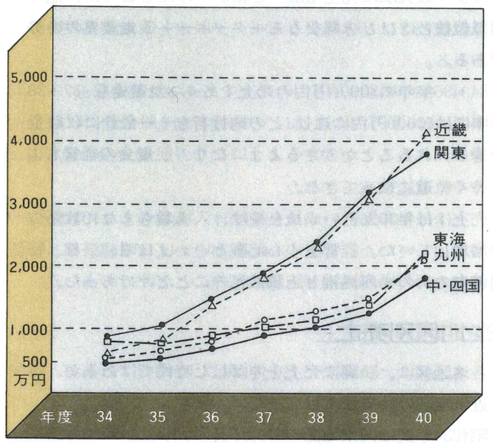
特に、昭和36年度を中心とする3年間の伸び率は著しく高く、35年度33.5%、36年度58.7%、37年度35.7%と、この３年間で660万円から1,910万円へ約３倍に成長している。

この急成長は、住之江、尼崎両競走場の急激な伸びによるもので、特に36年度は住之江75.7%、尼崎67.9%と大幅に売上を伸ばし、近畿地区大躍進の原動力となった。

このほか関東地区も、トップの座を空け渡したとはいえ好調に売上を伸ばしており、35・36年度は江戸川競走場が全国一の売上をあげた。また、業界関係者の永年の目標であった1日売上3,000万円を見事達成したのも同競走場であった。

伸び率では多摩川競走場がすばらしく、34年度には１日平均500万円で全国17位であったが、40年度には3,360万円で全国第6位と7年間で７倍に達する急成長を遂げている。

トップの座が入れ代った大きな要因の一つとして売上の多い戸田競走場が東京オリンピックのため、３年間に亘って休催したことがあげられよう。



(3) その他

①入場人員の増加と施設改善

モーターボート競走の１日平均入場者は、開催当初から2,000人前後で、昭和28年度からは減少の傾向にあった。その入場者が増加し始めるのは昭和34年度からで35年度以降は急激に増加している。

昭和34年度に2,033名であった入場者が、40年度には3,749名と約1・9倍、人員にして1,716名が増加した。当然、施設は手狭となり、このため主として施設の拡大を図る改善が行われたが、当時の施設改善費用は1,000万円程度のものであった。

モーターボート競走場の施設改善は、昭和37年頃までは存廃論が活発であったことも影響して、ほとんど行われていなかった。しかし、昭和37年に法律が念願の恒久法に改正されるや、関係者は施設の拡大とレベルアップを目指し、38年度頃から徐々に施設改善を始めたのである。

施設改善費用の全国総額は、38年度２億9,000万円、39年度２億5,000万円、40年度は戸田競走場再開の５億1,000万円、下関競走場スタンド建設の１億7,000万円を含んで８億4,000万円と年々増えていたが全国的に本格的な施設改善が行われるのは、新しく「競走場の構造・規格」が告示された42年度以降のことである。

年度	開催日数	対前年増減	施行者数	備考
34	3,555	△ 103	31	伊勢湾台風の為、半田廃止 蒲郡、常滑―10・11月、津―10月休催
35	3,597	42	33	
36	3,605	8	33	大津市、彦根市、長浜市の三市で30日開催後廃止 戸田組合、埼玉県10市、東京オリンピックのため37年11月～40年９月まで休催
37	3,521	△ 84	30	
38	3,423	△ 98	28	
39	3,463	40	30	
40	3,559	96	32	

②１日最高売上

昭和34年度までの最高売上は、昭和30年11月23日、福岡競走場で開催された第3回ダービー最終日の2,697万円であり、関係者の目標は3,000万円台を達成することにあった。

その3,000万円台を達成したのは昭和36年2月22日、江戸川競走場での3,060万円で、これ以降次々と記録が更新されていく。

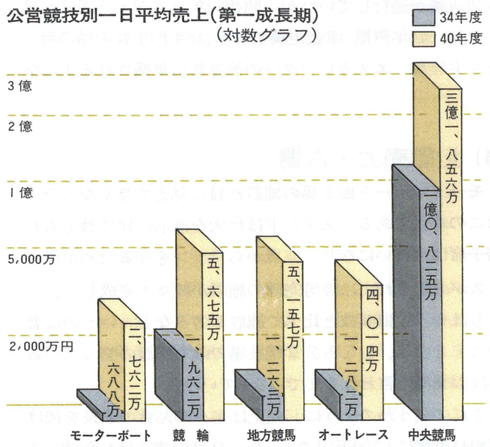
昭和35年度は江戸川の3,237万円、36年度は住之江の5,654万円、37年度は平和島の6,909万円、38年度は住之江7,889万円、39年度は平和島で、これは待望の１億台にのり1億278万円、40年度は住之江１億4,816万円、と毎年記録が更新された。

③類似競技との比較

昭和34年度から40年度までの７年間に、モーターボート競走は総売上で４倍、１日平均売上でも４倍、入場人員1.9倍と成長したのに対し、競輪は総売上2.7倍、１日平均売上2.9倍、入場人員1.5倍であった。

その他の類似競技では、売上総額で中央競馬3.8倍、地方競馬4.1倍、オートレース3.8倍であったため、競輪の伸び悩みが目立った。

しかしながら競輪の売上は総額2,124億円と、２位の地方競馬の1,092億円を大きく引き離して総額で第１位を占めており、モーターボート競走は983億円と総額で第３位であった。また、１日平均では中央競馬が３億1,800万円、競輪5,600万円、地方競馬5,100万円、オートレース4,000万円、モーターボート競走は2,700万円でまだまだ最下位であった。



第二成長期　（昭和41年度～48年度）

モーターボート競走が次々と大規模な施設改善を行い、毎年20数%から30数%という驚異的な成長を続けた時代で経済面では繊維、テレビ等で国際競争力をつけた日本が鉄鋼、自動車等の重工業部門でも大いに力をつけ、世界の経済大国たる基礎をつくった時代でもあった。

しかしながら、日本経済も順調に成長を続けてばかりいたわけではない。昭和46年にはニクソンショックに続き、スミソニアンの合意により円の切上げが行われ、日本経済の発展もこれまでと評された。これを徹底した合理化と技術革新で乗り越えた日本経済は、昭和48年10月に勃発した中東戦争を起因とする第１次石油ショックという経済危機にまたもや遭遇することとなるのである。

政治的には佐藤首相の長期政権、これに続いたのは日本列島改造論をひっ下げて登場した田中政権と保守政権が続

いてはいたが、昭和45年の安保改定を目標に野党も活発な動きを展開し、国会は保革伯仲の時代を迎え、地方では、昭和42年東京の美濃部知事、46年大阪の黒田知事が誕生し、京都の蜷川知事と合せて一都二府が革新知事となるなど、大きな変革期を迎えていた。

モーターボート競走では、昭和37年の法の恒久化を機に施設改善が進行していたが、昭和43年浜名湖・三国競走場の移転、44年芦屋・津競走場の移転、46年桐生競走場の新スタンド建設、エスカレーターの設置等に象徴されるような、大規模な施設改善とトータリーゼーターシステムの導入などのレベルの高い施設改善が行われたのはこの時代で、これらの施設改善は、ファンからも好評を得、売上を急激に伸ばしていった。

しかしながら一方では、安保改定をめぐる世情の悪化に伴い、各地競走場で騒擾事件が頻発して開催停止命令さえも出された。また新しい問題として、投票所従業員問題、均てん化問題等がでてきたのもこの時代であった。

(1) 全国売上・入場

モーターボート競走場の施設が目に見えて良くなったのはこの時代である。スタンドは巨大な鉄筋に建て替えられ椅子席はきれいになり、寒風からファンを守るため前面ガラスが設置され、冷暖房完備の施設が続々と完成した。

もはや、類似競技と比べて施設が劣るなどというのは昔のこととなり、むしろ公営競技場で最も施設の整っているのは競艇場と言われるまでになっていた。

これに従うかのように、売上は年々30%台の成長を続け昭和41年度に3,700万円であった一日平均売上は45年度に1億円を超え、48年度には2億3,300万円に達した。

入場人員の伸びも好調で、毎年10%から20%にも達する伸び率で増加を続け、施設改善により収容人員の増加を図った翌年正月には、早くもスタンドが手狭となる程であった。こうして、昭和41年度4,437名であった一日平均入場人員は、48年には10,740名と約2.5倍にもなった。

このようにすべてが順調に推移していく中にあって、昭和48年10月、中東に勃発した戦争は石油不足という事態を呼び、モーターボート競走も石油節約のため49年1月から2レースを削減したのであった。

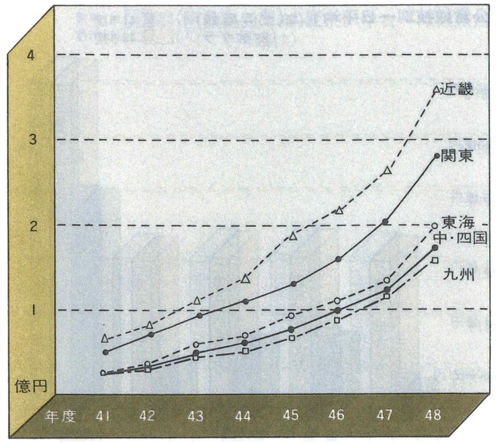
また、石油価格の大幅上昇という現実は、石油を輸入に頼る日本経済を根底から揺がし、将来の経済見通しは暗いものとなっており、モーターボート競走の将来予測も厳しいものであった。

年度	売上	一日平均売上	前年比(%)	入場者	一日平均入場者	前年比△減(%)
41	1,385億9,727万円	3,734万円	35.2	1,646万人	4,437人	18.4
42	1,946 0,138	5,142	37.7	2,026	5,357	20.7
43	2,576 6,718	6,802	32.3	2,355	6,218	16.1
44	3,475 1,533	8,580	26.1	2,798	6,911	10.8
45	4,270 1,146	1億0,982	28.0	3,006	7,734	11.9
46	5,261 2,568	1 3,525	23.1	3,426	8,809	13.9
47	6,543 0,775	1 6,833	24.5	3,674	9,454	7.3
48	8,956 4,879	2 3,391	39.0	4,112	10,740	13.6

(2) 地区別売上

昭和41年度と48年度の1日平均売上を比較すると、東海地区7.3倍、中・四国地区6.8倍、近畿地区6.1倍、関東地区5.9倍、九州地区5.7倍となる。

東海地区、中・四国地区が大幅に売上を伸ばした要因としては、東海地区では津競走場が1,710万円から1億6,210万円へと9.5倍に、常滑競走場が1,860万円から1億7,450万円と9.4倍に急成長したことがあり、中・四国地区では



児島・丸亀両競走場を中心に万遍なく売上を伸ばしたことがあげられる。

関東地区では、昭和35・36年当時全国一の売上であった江戸川競走場や、平和島競走場の伸び悩みがあり、桐生競走場が全国4位と健闘したものの5.9倍にとどまった。

九州地区は石炭産業の不振以来、若松競走場の売上が思うように伸びず、昭和27年の開催当時全国一の売上を誇った競走場が48年度には全国22位まで下がったこと、また大村・唐津の伸び悩みなどが原因となった。

このように各地とも伸び悩みがあったとはいうものの、いずれも相対的な意味での伸び悩みであって、個々とすれば十分に成長していた時代で、どの競走場も売上、入場人員ともに順調に推移していたといえる。

しかしながら、売上額で比較すると地区別、競走場別の格差が広がった時代で、昭和48年度地区別では、近畿地区の3億6,300万円に対し、九州地区は1億6,600万円、と大きな差が生じている。

(3) その他

①施設改善と入場人員

昭和42年度からの施設改善は大規模となり、その内容もかなり高度なものとなった。

これを全国トータル金額で見ると、昭和42年度15億円、43年度39億円、44年度34億円、45年度61億円、46年度50億円、47年度41億円、48年度43億円と巨額になっており、内容的には、浜名湖、三国、芦屋、津、各競走場の移転、トータリゼーターシステムの導入、桐生競走場のエスカレーターに代表される施設の高級化が促進されるなど、モーターボート競走場の施設が類似競技の施設に追いつき、遂に追い越した時代といえる。

入場人員も年々増加を続け、昭和48年度一日平均入場者は10,740名に達した。

②開催日数

施行者の増加による開催日数の増加が見られ、昭和40年度に32施行者であったのが、44年度には42施行者と、10施行者が増え、規程上の最大限の日数を開催すると3,888日まで開催できるようになっていた。

加えて、万国博協賛競走が43年度に6日間、44年度には173日開催したため、44年度の開催日数は4,050日となった。

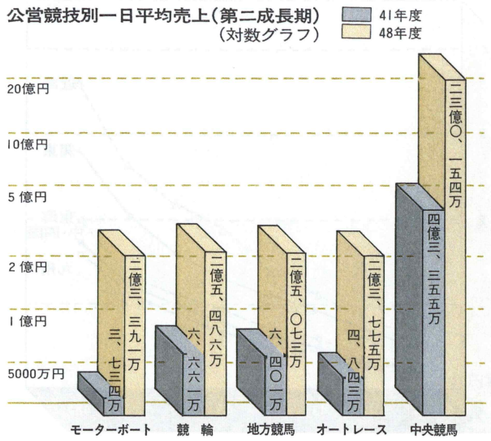
年度	開催日数	対前年増△減	施行者数	備考
41	3,711	152	36	
42	3,784	73	38	
43	3,788	4	41	特別協賛競走（万国博） 6日
44	4,050	262	42	〃 （〃） 173日
45	3,888	△ 162	42	
46	3,890	2	42	
47	3,887	△ 3	42	東京都営廃止
48	3,829	△ 58	42	宮島長期スト11／10～49.5／22

③類似競技との比較

昭和41年度と48年度の１日平均売上を比較すると、モーターボート競走6.2倍、中央競馬5.3倍、オートレース4.9倍、地方競馬3.9倍、競輪3.8倍と、モーターボート競走は他を圧する成長を続けていた。

48年度のモーターボート競走の年度売上は8,956億円と競輪の9,167億円に211億円差までせまり、公営競技売上トップの座は目前であった。

しかしながら、１日平均では２億3,300万円で、競輪の２億5,400万円、地方競馬の２億5,000万円、オートレースの２億3,700万円に比べ、公営競技中未だ最下位にあった。



安定成長期　（昭和49年度～55年度）

昭和48年10月、第４次中東戦争における中東産油国の「石油輸出を制限する」という石油戦略は、安価で豊富な石油に支えられて高度成長を続けてきた日本経済にとって、一大ショックとなった。

政府は石油緊急対策要綱を決め、国民に石油の節約を訴えた。モーターボート競走は、49年１月より１日２レースを削減すると共に、来場者へマイカー自粛を呼びかけ、石油節約につとめた。

石油不足は「物価狂乱」と言われる程の関連商品の大幅値上げを招き、これに不安を感じた消費者は日用品の買いだめに走り、モノ不足現象が引き起こされた。スーパーの入口に、トイレットペーパーや洗剤を求める主婦の行列ができたのは、48年の末から49年初頭のことであった。

この「石油不足」は、49年春に解決するが、その間に石油価格は４倍にも達し、さしもの日本経済もマイナス成長へと転じることになる。52年にはこれに円高旋風も手伝って大型倒産が続き、日本経済はインフレ、不況、国際収支赤字のトリレンマにあえいでいた。

昭和53年には一旦は好転するかと思われた日本経済も、54年にはイラン革命による第２次石油危機に襲われ、好況の波には乗ることができず年数％程度の成長を続ける、いわゆる安定成長型の経済情勢が続くことになる。

政治面では、49年田中政権の崩壊、51年ロッキード事件、新自由クラブの誕生、53年総裁公選、55年現職総理大臣大平総理の衆・参議院同時選挙中の死亡、自民党の圧勝などがあげられる。

モーターボート競走業界にあっても、日本経済と同様、49年度から50年度を境に年間１桁台の売上伸び率、入場人員の減少と停滞傾向が続いているが、関東各競走場のコンピューターシステムの導入、平和島、児島、徳山、下関等の大規模な施設改善など、新しい形の施設改善が好結果を生んでおり再度の飛躍に向う新しい動きとして期待されている。

(1) 全国売上・入場

石油ショックが日本に与えた影響は、予想よりもはるかに大きく、日本経済は完全に停滞してしまった。

モーターボート競走の売上は、停滞こそしなかったが、伸び率は４～５％と著るしく低下し、入場人員はマイナスに転じた。

「ギャンブルは不景気に関係ない」とか、「不景気の時ほど良く売れる」とかは、一般によく言われてきた。実際、昭和34年頃から49年頃までは、多少景気が落ち込んでも売上は順調に伸びていた。しかし、現実には可処分所得の伸び率と売上伸び率はほとんど同じ傾向を示しており、世間で言われるような、〝特に不景気に強い〟産業ではなかった。

殊に、今回の石油ショック後は、景気の落ち込みと共に売上伸び率が低下し、景気が回復のきざしを見せても以前のようには売上に敏感な反応を示さず、売上停滞の傾向が続いた。そればかりでなく、入場人員は昭和50年の１日平均、11,163名をピークに漸減傾向を見せている。

もはや「消費は美徳」でもなければ、「所得倍増計画」でムードをあおられる時代でもない。日本経済そのものが、過去10数年間の急成長の時代から安定成長の時代に入ってきたのである。

年間売上１兆6,300億円にも達したモーターボート競走が昭和48年度までのような急成長を続けるのは困難であろうが、しかし、大衆娯楽として安定的な繁栄を得るためにはより積極的な対策が望まれる。

年度	売上	一日平均売上	前年比(%)	入場者	一日平均入場者	前年比△減
49	1兆0,786億9,754万円	2億7,021万円	15.5%	4,441万人	11,125人	3.6%
50	1,745 3,376	2 9,130	7.8	4,500	11,163	0.3
51	2,582 8,179	3 1,114	6.8	4,413	10,913	△2.2
52	3,696 3,525	3 3,373	7.3	4,474	10,904	△0.1
53	4,507 5,265	3 4,941	4.7	4,428	10,666	△2.2
54	5,552 9,638	3 7,458	7.2	4,411	10,624	△0.4
55	6,309 6,134	3 9,281	4.8	4,433	10,678	0.5

(2) 地区別売上

日本の経済同様、モーターボート競走の売上も安定成長時代に入り、年間伸び率も数％に低下した。

昭和50年度以降には、対前年度比マイナスとなる競走場も出始め、55年度には九州地区の全競走場が対前年度比マイナスとなった。

この時代の特徴は、関東、近畿地区の大都市を近隣に持つ競走場が、比較的順調に売上を伸ばしているのに対し、中・四国、九州地区等後背人口の少ない競走場の売上がきわめて苦しい、東高西低の傾向にあると言えよう。

関東地区は、大きな落ち込みもなく推移しており、特に戸田競走場はひと味違ったファンサービスと施設改善で、ファンの人気を得、売上を伸ばしている。また、平和島、多摩川競走場も地の利と施設改善とで大幅に売上を伸ばしている。

東海地区は後背人口が少ないため、大幅な売上の伸びはないが、浜名湖、蒲郡競走場が比較的順調に推移し、常滑津競走場が苦しい状況にある。

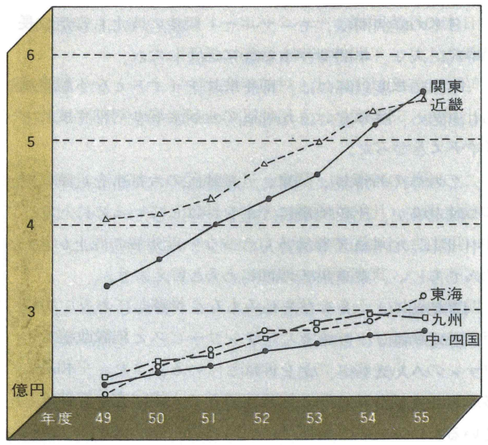
近畿地区はこの時代の前半から中頃にかけて三国、琵琶湖競走場が順調に売上を伸ばしたものの、そののちは各場とも伸び悩みの状況にある。

中・四国地区は、前半割合順調に推移したが、後半には全般的に苦しい状況にある。しかしながら、児島、徳山、下関が近代的なスタンドを建設し、ファンの好評を博して

いる。

特に徳山競走場は、昭和55年度の1日売上が対前年度比12.7％増と、近年にない伸び率を見せており、施設改善の成果が期待される。

九州地区は、49・50年度は好調であったが、51年度以後伸び悩み現象が顕著となり、55年度には全競走場がわずかではあるがマイナスとなっており、不況の打撃を最も強く受けている地区だけに、さらに積極的な対策が望まれる。



(3) その他

①開催日数

昭和49年度から沖縄海洋博、B&G財団に対する特別協賛競走が開始され、49年度133日、50年度144日、51年度156日、51年度216日、53年度からは264日の開催を行っているため年間開催日数は4,152日と増加している。

開催日数の増加により累計売上、入場者数は、落込みがカバーされている傾向にある。

年度	開催日数	対前年増減	施行者数	備考
49	3,992	163	42	特別協賛競走（海洋博） 133日
50	4,032	40	43	〃 （〃） 144
51	4,044	12	43	〃 （BG） 156
52	4,104	60	43	〃 （〃） 216
53	4,152	48	43	〃 （〃） 264
54	4,152	0	43	〃 （〃） 264
55	4,152	0	43	〃 （〃） 264

②入場者

過去15年間に亘り、年々10数％の増加を続けてきた入場者も、石油ショックを機に方向を転じ、51年度以後は減少の傾向が見られる。

このため1日平均入場者は、50年度の1万1,163名をピークに減少し、54年度は1万624名となったが、昭和55年度にはわずか0.5％ではあるが、5年振りに増加し、1日平均入場者は1万678名となっている。

③施設改善

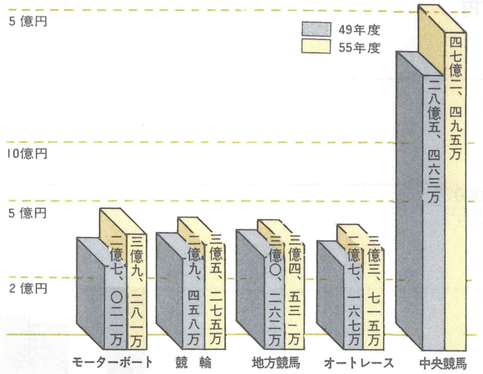
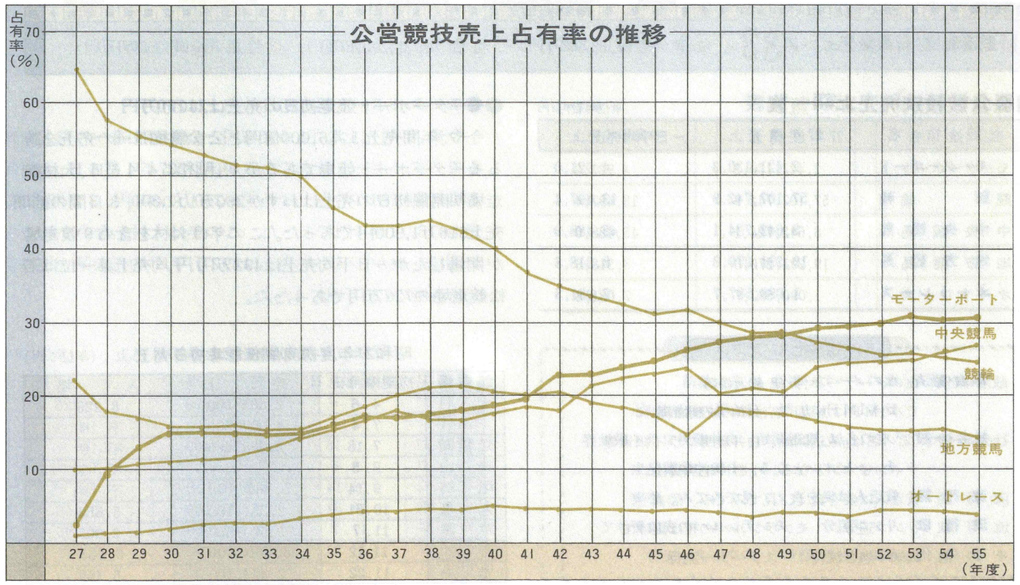
この間の施設改善のほとんどは施設の充実、トータリーゼーターシステムの導入で、施設は拡大から充実の時代に入ったといえる。

全国トータルで見ると、49年度は唐津競走場の移転107億円を含んで150億円、50年度は多摩川競走場のスタンド建替え23億円を含んで65億円、51年度は浜名湖、丸亀競走場が各々30億円の大規模改善を行い86億円、52年度は戸田競走場が54億円の改善を行い138億円、53年度は平和島競走場53億円、児島競走場42億円のスタンド建て替えがあり170億円、54年度は児島、若松競走場がそれぞれ44億円、34億円のスタンド建て替えを行い135億円、55年度は77億円と、多額の設備投資による施設の充実がはかられ、ファンの好評を得ている。

④ 類似競技との比較

永年にわたり、「競輪に追いつき、追い越せ」を合言葉としてきたモーターボート競走が総売上で競輪を追い越したのは昭和50年度、1日平均では翌51年度であった。

50年度、モーターボート競走は1兆1,740億円、競輪は1兆930億円でモーターボート競走は公営競技第1位の売上となり現在に至っている。

しかしながら、50年度9000億円であった中央競馬が、場外投票所の新設、電話投票制度の拡充、施設改善等積極的な対策を伸ばしてきており、一方では、モーターボート競走の売上が思うように伸びないこともあって、昭和55年度の総売上ではモーターボート競走の1兆6,300億円に対し1兆3,800億円と2,500億円差まで迫って来ている。

公営競技別一日平均売上（安定成長期）（対数グラフ）