

モーターボート競走

30

年史

連合会・競走会篇

連 合 会	はじめに.....	2
	連合会の設立.....	18
	初開催に向って.....	26
	競走運営にかかわる諸制度の確立.....	38
	恒久法めざして試練の時代.....	47
資 料	飛躍を支えたもの.....	59
	“競艇元年”を期して.....	84
	連合会役員就任一覧.....	86
	常任理事会主要審議事項.....	90
	年表.....	92
競 走 会	連合会事務局組織図.....	94
	群馬県競走会.....	97
	埼玉県競走会.....	101
	東京都競走会.....	105
	神奈川県競走会.....	111
	静岡県競走会.....	116
	愛知県競走会.....	120
	三重県競走会.....	125
	福井県競走会.....	129
	滋賀県競走会.....	133
	大阪府競走会.....	138
	兵庫県競走会.....	142
	岡山県競走会.....	147
	広島県競走会.....	152
	山口県競走会.....	156
	徳島県競走会.....	161
	香川県競走会.....	166
	福岡県競走会.....	171
	佐賀県競走会.....	177
	長崎県競走会.....	181
	茨城県競走会.....	186
	千葉県競走会.....	187

連合会



連合会・競走会篇

はじめに

昭和史におけるもっとも暗い時期——とされる昭和16年から20年にかけての『戦争の時代』は、20年8月15日の終戦をもって幕を閉じた。

国土は焦土と化し、産業施設は破壊され、国民の多くが人間らしい「生活」を失ってはいたが、ともかく平和が戻ったのである。人々は生きることに関心し始めていた。しかし、それはとりも直さず「生きるための戦い」の始まりでもあった。そして、ヤミ市の出現、インフレが無秩序化した社会の混乱を一層悪化させていった。

一方、そうした混乱の極みの中で早くも、心ある人々は日本の将来を模索し、復興への計画を練り始めていた。多くの官僚、政治家が優れた復興計画を立案し、発表もした。しかし、計画を実行に移すには資金が要るが、それらの計画の中には残念ながら「資金の調達方法」が何ひとつ示されていないかった。資金の裏づけのない計画は、絵に描いた餅にひとしく、日本の復興はおろか1人の飢えた国民を救うこともできない。

同じころ、民主化政策を推進しようとするGHQによって行政の「地方分権政策」が指令され、多くの業務が中央政府から地方自治体へと委譲された。それだけでなくとも税収不足で四苦八苦していた地方自治体は、これによって一層の財源不足に悩まされることとなったのである。以来、いずれの地方自治体も血眼になって財源を捜し始めるが、戦争によって産業施設は破壊され、生産のすべてが停止状態にある日本国内で、これ以上税金のとれる企業などあるはずもなく、各地方自治体の財政赤字は拡大するばかりであった。

1. モーターボート競走の発想

戦後の混乱もおさまらぬ昭和21年、戦前からの唯一の公営競技であった競馬が再開された。娯楽に飢えていた人々にとっては恰好の息抜きとなった。

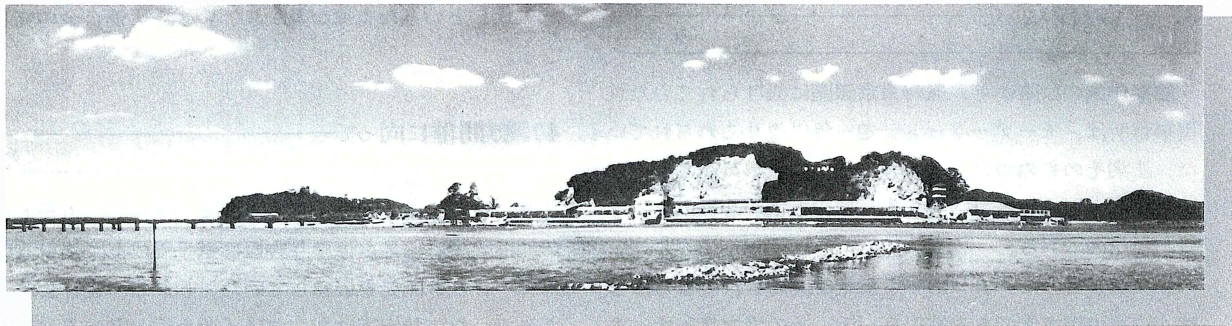
次いで昭和23年8月には「自転車競技法」が公布され、11月には福岡県小倉市で初開催された。新たな公営競技の誕生である。

「競馬以外の公営競技が果たして国民に受け入れられるのかどうか」、の関係者の心配をよそに、小倉初開催は見事に成功した。と同時に、赤字財政に頭をかかえていた地方自治体は、われ先にと施行者の名乗りをあげ、競輪は急激に拡大することとなるのである。

このように、競馬に続く公営競技として制定され受け入れられていった競輪であるが、同様の発想は他の競技にもあった。すなわち、昭和25年に制定公布された小型自動車競走法がそれであり、翌26年に制定公布されたモーターボート競走法がそれである。さらには、ついに日の目を見ることのなかった「ハイアライ」「ドッグレース」「闘鶏」「闘牛」なども「戦列」に加わり、制定を期して名乗りをあげていた。

競輪の法案が国会で審議されている丁度その頃、笹川良一会長はA級戦犯容疑者として巣鴨プリズンに勾留されていた。そしてこの間に、ライフ誌に載ったモーターボートの記事を読み、「海国日本を復興し、併せて地方財政の窮乏を救うには、公営競技としてこのモーターボート競走を実施し、その収益金を財源とするのが最もふさわしいのでは」という考えに至るのである。

やがて、3年間の勾留期間を経て巣鴨プリズンを出た笹川会長は、依然勾留中の戦犯諸氏をはじめその家族の救援



▲芦屋競走場(昭和27年当時)

に献身的な活動をするかたわら、公営競技としてのモーターボート競走に関心を示した人々の考えをも参考にしつつ、ついに「モーターボート競走法案」を作成、運輸省の協力を要請する。

当時を知る人々、特に30年史草創期篇の「運輸省関係者座談会」に出席された4氏は、こもごもの思いをこめてこう語る。『笹川氏の考えは、海国日本の復興を図るにはモーターボート競走による収益金を生かし、それを基にして国の政策では手の届かないような中小の船舶関連産業を保護育成しなければだめだ、という趣旨のものであった。われわれ(運輸省)もむろんそうは考えていたが、案はあっても金がない。そこへ、目的はびたり符合していてその上必要な資金の調達法まで示された法案が出てきたのだから、ここでこの法案を通さなければ日本の海運業を復活させることはできないと思った。』

この思想こそまさにモーターボート競走の原点である。この「想い」がなかったならば、モーターボート競走自体もハイアライやドッグレースなど廃案となってしまった他の競技同様、日の目を見ることはなかったに違いない。

2. モーターボート競走法の制定

国会(昭和26年)に提出されたが、この法案は笹川会長

の原案に深く共感した運輸省が総力をあげて作成したものであった。また、議員提案に際しては50名ののぼる議員の賛同を得ているが、これもこの競走法に盛り込まれている卓抜した思想と、笹川会長個人の幅広い人間関係によるものと言えよう。

昭和26年3月29日、法案は衆議院運輸委員会、同本会議で可決。さらに6月2日参議院運輸委員会で可決されるが同本会議では社会党の反対にあい否決される。

こうして参議院本会議で否決された法案は、衆議院本会議で再審議されるが、再審議可決の前例はなくモーターボート競走の実現はもはや不可能かとも思われた。

しかし、笹川会長は最後まで望みをすてなかった。国粋大衆党時代からの同志吉松正勝、板倉弥三郎の両氏を通じ、これまた国粋大衆党以前からの同志である藤吉男氏に、モーターボート競走法復活に最高最善の方法でもう一度努力してみるよう命じたのである。

そこで藤氏は、東京都議会議員時代の同僚でもあった時の自由党総務会長・広川弘禪氏と直談判を行い、法案成立のための協力方を要請する。こうした必死の努力はやがて実を結び、昭和26年6月5日、第10回国会の最終日に衆議院本会議で再審議され、「可決」と劇的な逆転。同年6月18日、制定公布となるのである。

3. 連合会の設立

法案作成の段階から、当時東京銀座に設けられていた笹川事務所は、モーターボート競走一色に塗りこめられていた。法案そのものの準備はもちろん、国会議員への根回し等に至るまで、競走に関する一切の事柄がこの事務所で行われたのである。

したがって、モーターボート競走が開始されたならば当然、法案の作成者である笹川良一氏、その協力者矢次一夫氏を中心として、「連合会」が設立されるものと誰れもが信じていた。ところが、法案が提出されてしばらく経つと、衆議院運輸委員会の委員長である前田郁氏を中心とする「連合会設立準備会」がつくられ、東京銀座は歌舞伎座の地下に事務所を構えてしまう。笹川事務所を「銀座派」と称したのに対するいわゆる「歌舞伎派」である。

しかしこの歌舞伎派は、ほとんど具体的な活動をするまでには至らず、結局落着くべきところに落着いて、連合会は銀座派により設立されるのである。

モーターボート競走を実施し、その収益金で地方財政を潤すとともに海国日本を復興させる一との強い信念に燃える笹川会長は、連合会設立に当っても私財を投じその準備を推進した。同時に一方では、モーターボート競走を健全に育成していくためには公正に運営される競走会と資質の優れた選手が必要不可欠であると考え、旧知の財界著名人に働きかけて競走会の設立を急ぐとともに、琵琶湖では佐藤与吉氏の協力を得て選手養成を開始していったのであった。

この間にも「歌舞伎派」との調整は進められており、昭和26年10月18日には連合会設立総会を開催。同日付けて認可申請を行い、翌11月28日にはめでたく設立認可となる。

初代連合会長には、笹川良一氏が「追放中」の身であったこともあって、のちに日本商工会議所の会頭となった足立正氏が就任。次いで理事長滝山敏夫氏、運営委員長矢次

一夫氏、といった布陣が敷かれ、いよいよ連合会の発足となる。

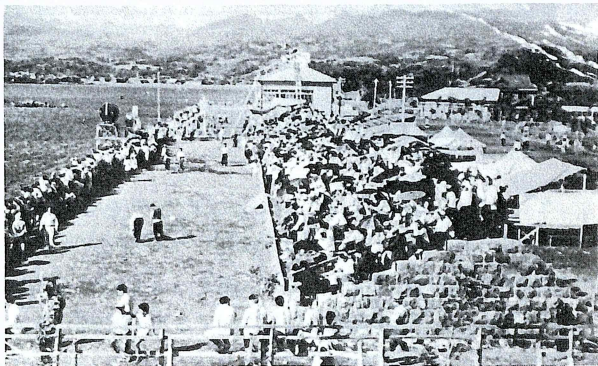
4. 初開催に向って

笹川良一氏は、連合会設立以前よりモーターボート競走の開催実現に備え、佐藤与吉氏に選手養成を、黒川五郎氏にモーターの開発を依頼していた。しかし、連合会が設立されていない状況下にあっては、「連合会が定めるべき規程規則」のほうは本格的な検討もできぬまま、いたずらに時が過ぎるばかりであった。連合会の日も早い設立が切望されたゆえんでもある。

連合会は発足と同時に山積した「開催準備」に取りかかる。まず急を要するのが競走場建設用地の決定、続いて各種規程、規則の制定、審判員、選手の養成、さらには競走場、審判員、選手の登録と、いずれも「大きな仕事」ばかりである。しかも、連合会職員たるやわずか数名、収入はゼロという状態。加えて「競走会」のほうは、まだ結成されていないという県もあれば、2つあるいは3つの競走会設立準備会が結成され設立認可が競合している県もある。また、モーターボート競走が経営的に成り立つかどうかを見極めるまではと施行の決意ができず、互に様子を見合っていて施行者としての名乗りを率先してあげる自治体も少ない、という状況である。

これを見た笹川良一氏は、「追放中」とあって表面にこそ名を出さなかったが、競走会が設立されていない県に対しては地元の政・財界人に呼びかけて競走会設立のお膳立てをし、競合となっている県ではその調整役を務め、施行を決めかねている地方自治体にはモーターボート競走の将来性を説き、まさに席の暖まる暇もない精力的活動を続けたのであった。

そのかいあって昭和26年から27年にかけて、ほとんどの県で競走会が設立され多くの自治体がモーターボート競走



▲大村初開催(昭和27年)

の施行を決定する。

連合会事務局では申請のあった競走場建設用地を次々と調査し、建設を決定し、建設指導を行い、規程、規則の作成を着々と行っていった。

一方、長崎県競走会では初代会長の坪内八郎氏が競走法の共同提案議員の1人であると同時に、当時、衆議院運輸委員会の委員であったこともあって、早くから競走場の建設に取りかかっていた。そしてそれは、そのまま長崎県大村市の財政上の事情による「競走の早期開催」の強い願望でもあったのである。

これに対し連合会は、設立以来日も浅く本格的活動を始めたのは設立以後であって、にわかに「初開催」準備が整うはずもなかった。また、世間の耳目が集中するであろうモーターボート競走の初開催については、その後の発展にも大きな影響を与えることになるため売上面でもそこそこの成果を納めたい、それには後背人口の多い都会で、しかも施設の立派な競走場で初開催を実現したい、と考えていたため「その日」はなかなか決定しなかった。

しかしながら、「なんとしても大村で初開催を」という大村関係者の熱意は強かった。連合会はもとより運輸省までの中央の関係者を説得し続け、ついに、昭和27年3月3日の第3回連合会常務理事会において、「テストレース」とし

て4月6日から9日まで開催することを決定させたのである。もちろん、テストレースとはしたものの事実上の初開催には違いない。連合会は、この初開催に間に合うようすべての準備を整えなければならない立場に追い込まれた。

この時点では未だ競走場や選手、審判員の登録もされていなければ競技規程、実施検査規程といったどうしても必要な規則の認可申請さえもされていない。一方、強引なまでに初開催を求めた大村競走場側でも、ただ競走場をつくったというだけの状況で、どうしたらモーターボート競走というものが実施できるのかさえ理解できていないという有様であった。

連合会は初開催が決定されるや規程の最終的なツメを急ぎに急いだ。そして3月15日にはとにかく認可申請を行うところに漕ぎつけ、3日後の18日には「選手及び審判員の身体検査及び適性検査の基準」「競技規則」「実施検査規程」の認可を得る。わずか3日間で認可という超スピード認可ではあったが、それでも初開催に向ってのタイムスケジュールに迫れる連合会は、認可の日までを待ちきれず3月15、16日の日程で琵琶湖養成の選手の登録試験を実施し、25名の合格者を決定。3月末には選手、審判員の登録試験、競走場の登録、初開催までに行う職員の教育計画までの一切の書類を、大型カバンに詰め込んで、幹部役員から末端の職員まで連合会をあげて大村競走場へ乗りこんだ。

「あげて」といったところでその人数は10名にも満たないほど…。しかし、「世界初の賭事のモーターボート競走を、われわれの手で実施するのだ」というその決意は、堂々の大陣容をもはるかにしのぐものであった。が、現実はいえややはり資金は極端に乏しく、競走場の登録料をはじめ選手、ボート、モーターの登録料が入らなければ帰りの汽車賃はおろか、滞在中の旅館代すらも無い状態であったという。

大村に着くとすぐ選手の登録試験を実施。続いて審判員の登録試験を行う。しかし受験者全員がモーターボート競

走を見たこともないとあって、試験にはならず中止のやむなきに至る。同時に審判員については急拠、連合会の青木、菊地両部員を登録し、急場をしのぐことになる。

ともあれ審判員の登録試験受験者すらがこんな調子であったから、競走会も施行者もモーターボート競走の運営については、その知識はほとんど皆無にひとしかった。

こういう状況は連合会でもある程度予測していたもののやはり実際はさらに厳しく、大きな誤算ともなった。やむを得ず投票所には大きな絵図が広げられ、ボール紙を切り抜いたボートを動かしての説明が繰り返される。このときこの部署は、この仕事がある。などという具体的な説明によって、モーターボート競走の運営を理解してもらうしかなかったのである。

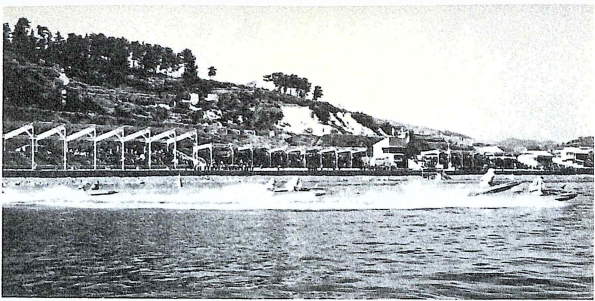
こうして関係者の教育から施設の手直し、模擬レースの実施と、寝る間も惜しんでの活動によってようやくどうか準備を整え、さていよいよ初日を迎えることとなる。

全国関係者の注目のうちに開催された大村テストレースは、その初日売上が約260万円、入場者は8,226名と、まずまずの成果をあげた。これを見て、経営的に成り立つと判断した地方自治体は多く、モーターボート競走開催への気運は次第に大きく盛り上がっていくことになる。

5. 競走運営の確立

「大村テストレース」は、デモンストレーションとしての効果も予想以上に大きかったが、それ以上に競走運営面で貴重な資料を提供した。机上の計画とはまったく異なる体験が得られたことが、その後の各地における開催にも大きく力を発揮するのである。

この体験をより生かすためにも昭和27年5月19日、テストレースの反省と将来対策を兼ねての「第1回連絡協議会」が開かれ、これまで机上でのみしか論じ得なかった諸種の事項を、現実の資料に基づき再検討を行う。関係者に



▲児島競走場(昭和27年当時)

とって、わずか3日間ではあったが「実戦」を経験したことは、すべての事柄が具体的につかめることであり、検討もまた具体的となり、結論までも出せるようになったのである。モーターボート競走運営に関する真の基礎が確立されたのは、実にこの時点であったと言える。

モーターボート競走はその後7月に津及び琵琶湖、9月には狭山、尼崎と急速に拡大。昭和27年9場、翌28年に8場、29年に5場、30年に2場、31年に1場と増加していくが、関係者にとって最大の悩みは、売上が思うように伸びないこととギャンブル批判の世論の台頭であった。

当時、モーターボート競走が経営的に成り立つ最低限の売上は、1日400万円ないし500万円であったというが、まだまだ500万円以下という売上の競走場が多かった。しかも昭和29年には大部分の競走場が前年を下回る売上となる。財政危機を救う救世主とまで期待され、施行されたモーターボート競走が、赤字のためかえって財政の負担となるといった現象を招いている競走場も少なくなかった。

一方、娯楽に馴れていない民衆の中には、公営競技にのめり込んで商売が左前になった、あるいは一家が離散という羽目に落ちたなどという人もいて、それらの事件の発生原因、その責任はすべて公営競技に向けられた。そうでなくとも騒擾事件が発生したりすると新聞はこれを大々的に報道し、ギャンブル批判の一大キャンペーンをはる、といった時代であった。

加えて、シャープ勧告により財政の再検討を余儀なくされた政府は、昭和29年度から公営競技の国庫納付金制度を廃止。代って自転車競技法等の臨時特例に関する法律を制定公布し、モーターボート競走にあっては交付金の納入先

を連合会と指定した。さらに、この交付金の使途については、「主務大臣の定める計画及び指示に従い、機械興業の振興にあてる」と定めたのである。赤字経営に悩むモーターボート競走の施行者にとっては、国庫納付金時代の売上上の3%が約半額に減少するのであるから、経営的には大いにプラスであった。しかし一方で、この臨特例法には時限が付されておりそのため時限がくるたび存廃問題を検討されるという、極めて苦しい状態に置かれたのであった。

この頃、笹川会長は、昭和27年の競技委員長、28年の副会長を経て、29年会長代理、30年には会長と、名実ともにモーターボート競走運営の頂点にあった。すなわち、この苦難の時代を迎えてモーターボート競走の将来はひとり笹川会長の双肩にかかっていたのである。

ところでモーターボート競走法は、「最後に誕生した公営競技」であったため、他の先発公営競技の欠点を補い、利点を伸ばすという形でその政策を進めてきていた。特に「公正の確保」と「円滑な競技運営、には十分すぎる程の気を使ってもいたが、こと選手養成に関しては急激な競走開催拡大に応えるために養成を急ぎ、養成段階での人物調査まで完全にするには至っていなかった。そのため素行に問題のある選手も中にはおり、不正の噂は事の実偽を問わず業界の将来を危くさせるものとし徹底浄化に乗り出した。

まず、昭和27年より選手再訓練として5日間から1週間の日程による合宿訓練をする一方で、連合会に審査室を設置して実情調査ならびに選手指導にあたったのである。

こうした一連の活動により、不良分子は次々と登録を削除されモーターボート業界を去っていった。だが連合会はなおも手をゆるめず、昭和31年からは「選手精鋭化要領」を実施し、一層の引き締めを図った。

次に、売上不振に対しては、ファンがより興味を持ち得るような競走としなければならないというところから、選手の技量向上、スタート事故の防止に力を入れ、さらに、エンスト防止のためのモーター改良にも積極的に取り組ん

だ。また、「売上向上対策委員会」を組織し、全国の施行者、競走会が協力してモーターボート競走そのものの普及宣伝にと長距離レース、写真コンクール、競走場以外での模擬レースなど各種催物を行う一方、直接的な売上向上対策としてはポスターの工夫改良、選手の級別による格差あわせん、女子レースの実施など、数々の施策を実施していった。

いずれにせよ、この昭和27年から31年という時代はモーターボート競走にとって最もつらく苦しい時代ではあったが、それにも増して、あらゆる意味でモーターボート競走の基礎が築かれたのもまた、この時代ではあった。

客観的な見方をするならば、世論が非常に厳しかったからこそ、より厳格な不良分子の排除が実行でき、内部体制の確立が果たせたとし、また臨特例法によって国庫納付金から交付金に切り代えられたことで、時限立法、という苦勞はあったものの、「収益金の効果的な使い方」ができるようになったのである。もし、この臨特例法が施行されなかったとしたら、日本船舶振興会の設立もなかったであろうし当初、笹川会長や運輸省の幹部が考えたような船舶関連産業の底辺の強化、もできなかった、と思われる。その意味で臨特例法は、モーターボート競走の収益金を海運立国の実現に向ってきめ細かく役立てる、という当初の思想を元どおりに正した法律とも言えるのである。

6. 競走法の改正

モーターボート競走法は、昭和26年の制定以来今日まで10回の改正を行っているが、内容的に大きい改正としては昭和29年の臨特例法施行に関する改正、32年の臨特例法失効に伴う改正、37年の公営競技調査会答申(長沼答申)の趣旨に添っての改正、の3回がある。

(1)昭和29年臨特例法の施行に関する改正

「自転車競技法等の臨時特例に関する法律」(1年間の時限立法)が施行されたことに伴う改正で、モーターボート

競走法自体の主なる改正としては開催回数、日数の制限のみである。しかし、臨特例法として、①国庫納付制度を停止し、これに代る納入先として連合会を指定、②国庫納付が売上^の3％であったのに対し連合会への納入は1.7％に引き下げ、等を定めており、しかも「1年間の時限法」というものであった。

当時の時代背景というものを全く考慮せずに臨特例法だけを読むとこれは、同法が失効すれば元のモーターボート競走法に優先する法律がなくなることだけであって、何の問題もない。しかし当時は、公営競技自体に騒擾事件や不正事件が多発しているばかりでなく、公営競技に熱中するあまり破産したり、一家離散したりといった記事が新聞紙上を賑わせているという時代である。社会的な風潮をして公営競技への批判は痛烈を極めていた。しかも、参議院商工委員会では、「自転車競技等は、戦後の異常な時期に対処する制度であって、社会経済の安定化に伴い廃止されるべきものであるから、政府は社会経済の安定度を勘案しつつ、なるべく速かに善処すべきである。」と附帯決議を付してさえている。

このような時代背景のもとでは、時限の失効と同時に公営競技が廃止されてしまうという可能性も、極めて強かったのである。そこで連合会は、このような公営競技批判を乗り切るには、世間に向って釈明するよりも自らを厳しく律して信頼を得る努力をすべきだと考え、運営に万全をはらうと共に検査員、整備員の公認制度、選手精鋭化要領の実施、そして選手、審判員、検査員をはじめ業界関係者の資質向上をめざし、教育に力を入れていった。

●河野発言

公営競技に対する社会的な批判の風潮に対し各公営競技は、相互に連絡をとりあい自らを厳しく律していったが、その傾向は一向におさまらなかった。しかもこれに追打ちをかけるかのように、昭和30年1月、時の農林大臣河野一

郎氏は、土、日曜及び祭日以外の公営競技開催は自粛すべきであると閣議で提案し、これが直ちに閣議了解事項となるのである。29年の臨特例法による「開催日数の制限」に継ぐ「自粛」の通達であった。

しかし、最後発競技であるモーターボート競走は土・日開催だけで成り立って行く程に成熟してはいなかった。昭和29年の開催日数の制限でも月間12日と、他の公営競技に比べれば多くの開催日数を認められている。今回の自粛処置も、①開催は土、日の前後いずれか1日を含む3日制、もしくは土・日を含む4日制をとる。②休日には地方的祭日を含むものとする。③平日は午後から開催するものとする。と、3つの原則を守ることが条件と付されただけであった。

昭和29年から30年にかけてはモーターボート競走の売上が最も不振な時期であり、これ以上の制限を付ければ経営的に成り立たなかったのである。

●臨特例法と連合会の業務

臨特例法に付された時限は、競走の存続をおびやかした。そのため関係者は一丸となってあらゆるミスの防止に走り自らの内部体制を固めていくしかなかった。たった一つの騒擾事件が、小さな不正事件が、競走の廃止に結びつくかも知れない。関係者にとってはまさに薄氷を踏む思いの毎日であったに違いない。

しかし、臨特例法がこの業界に残したのも大きい。その1点は「納入金の率の引下げ」である。売上不振で赤字にあえいでいた施行者にとって、3％から1.7％への引下げが経営的ピンチをどれほど救ってくれたことか。この引下げがなければ、あるいは赤字のため廃止の憂き目をみた競走場があったかも知れないのである。

次に、その2点は「納入先が国庫から連合会へ」代ったことである。このため「国庫納付」時には国の政策面でしか使われなかった収益金は、よりきめ細かな使われ方へと変っ

ていく。国家という大きな行政の中では配慮しきれなかった部分へも手が届くようになったのである。

船舶関連産業の底辺強化が戦後の船舶関連産業復興の礎になったとするならば、臨特例法こそその立役者とも言えよう。のちにこの臨特例法の納入金制度は、「19条交付金制度」へと移行するが、それによって船舶工業振興会が発足しさらに発展して今日の日本船舶振興会の誕生となるのである。

(2)昭和32年臨特例法の失効に伴う改正

1年間の時限法でもあった臨特例法は、その後何回か延長され、昭和32年の競走法改正ではその趣旨を競走法に盛り込むかたちとなる。つまり、32年の改正により「19条交付金」が制定されるが、この交付金には臨特例法時代と同様、時限が付されるのである。

この頃になると、昭和29年の臨特例法施行当時は赤字で悩んでいた幾つかのモーターボート競走場も、徐々に売上を伸ばして一般会計へも多少の繰り入れ金を出せるまでに成長していた。業界内部の体制確立も軌道に乗り、モーターボート競走自体は技術的にも日ごと安定の度合いを高めていた。ただ心配事としては、依然としておとろえぬ公営競技批判、そして時限ごとに取り上げられる存廃問題があった。そんな中で昭和32年の競走法改正は実施される。

この昭和32年の競走法改正における主要点としては、①法目的の拡大、②19条交付金の制定、③連合会の業務拡大④健全化を旨とする監督の強化、の4点があげられる。

しかし、この改正をかちとるに至るまでには、笹川会長を中心とする関係者のなみなみならぬ苦労があった。当時の会報77号(32年5月30日発行)には、「法律改正とはまことに難事業、こういうことは孫子の代まで決して携わらせるものではないと痛感。」とあり、同時に「〃会長の髪が急に白くなった。〃という職員間の風評と併せ考えて、この言葉には実感がこめられており、会長はじめ関係各位のご苦勞の

程が察しられる。」と、法改正に関する記事を載せている。

では、法改正がこれまでに難航したその理由は一切何であったのだろうか――詳細は各論で述べるとして、昭和29年臨特例法が施行された直後の6月19日、連合会常務理事会は当時副会長の笹川良一氏を委員長とする「法律改正対策委員会」を発足させている。これはいうまでもなく、先の臨特例法が1年間の時限法であり、ましてや法案審議の段階で参議院商工委員会により「社会経済の安定に伴い、廃止されるべき云々…」の付帯決議が付されていることを重視し、これに対処するため設置されたものである。

臨特例法は当初の予定と異なり、何回か時限を延長されて結局は32年まで施行されるのであるが、その間この付帯決議は生き続けていたわけで、何時なんどき廃止の命が下るかも分らなかった。社会的弊害が強い、と見なされれば即「廃止」の方向で検討されるのは明らかであったから、運営に万全を期すとともに国会関係の対策等にも常に細心の注意を払う必要があったのである。

それにしてもモーターボート競走は、競輪やオートレースに比べ問題も少なく、法改正も比較的順調に行われている。法目的の拡大、19条交付金の制度など、普通では望んでもなかなか得られないような内容で改正が行われているのであるが、この背景にはやはり、法案作成時点から変らぬ「競走の収益金で船舶関連産業の底辺を強化。」という思想があることを忘れてはならない。この思想が監督官庁である運輸省をはじめ連合会、競走会、さらには1選手、1従業員に至る全関係者にゆきわたっていて、各自がまたそれぞれの持場で最大の努力をしたことが、そのまま評価されたのだということにほかならないのである。

こうして、ある程度思いどおりの成果を得た法改正ではあったが、交付金には依然として時限が付されていた。しかしその期間は「1年」から「3年」に延長されており、関係者は昭和29年の臨特例法施行以来3年に及ぶ緊張からようやく解き放たれたのであった。

(3)昭和37年法改正(公営競技調査会答申の趣旨に添って)

昭和32年の法改正でも交付金に時限は付されていたものの、臨特例法時代の1年あるいは半年という短期間の時限から3年間に延長されていた。法改正の国会審議においても競輪、オートレースには数多くの問題点が指摘されたのに比べ、モーターボート競走はほとんど問題になることもなく順調に審議が進み、しかも、最も望ましい方向で改正が行われたことで関係者は臨特例法施行以来始めてモーターボート競走の先行きに明るい見通しを持った。

しかし、モーターボート競走の建設は始まったばかりで成すべきことは山積していた。連合会を中心に新たな施策が実行に移された。

競走事業発展の源は、真にファンが楽しめるレースにある。そのためには継続的に新人選手を養成して、常に清新の気風を吹き込み選手の新陳代謝と技量の向上を図っていくことが必要となる。しかしながら昭和29年以来モーターボート競走の将来は見通しが明確にできなかったこと、また選手の不祥事件が頻発したことなどから、選手養成のあり方を再検討するためあって昭和30年来、選手養成を行っていないかった。

それが昭和32年に入り法改正の見通しもついてきたところで、2月より養成訓練再開。一方では1月より選手精鋭化要領を実施して精神教育の強化を図るとともに選手の技量練磨を厳しく求めた。さらに翌33年には施設改善、技術改善、競技改善の3委員会を発足させたのをはじめ、全国的規模でフライング防止運動を展開、また、同時発艇機の研究開発を進めるなど、積極的な活動を行った。

だが、世論は依然として厳しかった。そして昭和33年7月には、「公営競技場の新設は認めない」ことが閣議了解事項となる。

昭和34年ともなると日本経済は上昇の一途、31年の神武景気を上回るとして「岩戸景気」ともいわれる程の良好ぶりである。もちろんモーターボート競走の売上も好調で、35年

から15年間に及ぶ「2桁成長」期に入ることになる。しかし一方では松戸競輪の騒擾事件に代表される公営競技騒擾事件頻発が社会問題となり、再び存廃問題へとその身をさらすことになるのである。

世論が公営競技に批判的であることから、昭和33年4月には国会議員有志による公営競技審議会が発足し、各公営競技の実情調査、関係者との懇談会等を行う。しかし、昭和34年に入ると松戸競輪、戸田ボートと飯塚オートと公営競技に大きな騒擾事件が続発する。特に松戸競輪の騒擾は社会問題として大きく取りあげられ、公営競技廃止論がまたもや盛りあがるのである。政府は存続の可否を決めかねて公営競技審議会にその判断をゆだね、公営競技関係者は公営競技事故防止合同懇談会を開催して「昭和35年の法改正を前にして、世論の刺激は避けるべきであり、このため内部体制の確立をはかり、世論緩和のためのPRを十分に行う」との申し合せをする。



▲騒擾事件(昭和43年児島競走場)

こうした情勢のもとでは、業界念願の「恒久法」など思いもよらないことであった。それでもせめて長期間の時限をと望む関係者の願いも空しく、昭和35年の法改正では3年の時限が4年へと、実質1年の延長がはかられたに止まる。

昭和35年に入っても公営競技批判の世論はますます強く政府は総理府設置法の一部改正を行い、昭和36年2月、公営競技調査会(会長長沼弘毅、国際ラジオセンター会長)を設置し、今後の基本的方策について意見を求めることとした。公営競技に厳しい世論の中であって委員会の答申い

かんによっては廃止の憂き目を見るかも知れず、ここに公営競技は再び存廃の岐路に立ったのである。

公営競技調査会は、昭和36年3月15日から同年7月25日までの約4ヵ月の間に10回の会合と4回の現地調査を実施し抑制基調をとりながらも存続を認めるべきであると答申した。

この答申の趣旨を受けて昭和37年の法改正が行われるのであるが、この存続の危機に立たされた間もモーターボート競走は確実に歩み続けていた。

連合会は昭和34年に審判員の養成訓練を開始するが、のちに日本船舶振興会へと発展する日本船舶工業振興会もこの年発足。翌35年には二重針大時計の採用決定、選手養成訓練の2ヵ月間から3ヵ月間への延長、選手臨時訓練の開始、検査員養成訓練の開始。役員研修会の実施。そして36年にはフライング返還の実施へと踏みきる。

こうした一連の事業がすべて「ファンのためのモーターボート競走」を目指しての改善であり、ファンの投じた大切なお金をより有効に活かすための改善であることはいうまでもない。

昭和37年の法改正の主なる点は、①19条2号交付金の新設に伴う法目的の拡大、②競走の健全化に関する事項、③日本船舶振興会の設立、④交付金に関する時限規定の削除であるが、これらの中で最も関係者が喜んだのは、29年以来常に付されていた「時限」がはずされたことであった。

モーターボート競走にとって最も好ましかったこととなった今回の法改正であるが、この背景にはやはり、業界関係者が自らを厳しく律し、不正や騒擾といった問題を最小限に押え、運営の合理化を図って「ファンのためのモーターボート競走」を目差した前向きの姿勢があった。

(4)昭和39年税法改正(民間の活力を生かして)

臨特例法の失効に伴う昭和32年の法改正、長沼答申の趣旨に添っての昭和37年の法改正は、いずれもモーターボ

ート競走法だけでなく、自転車競技法等にもほぼ同等の改正が行われたもので、その中で公営競技の健全化、監督権の強化が図られていった。

しかしモーターボート競走関係団体は、他の公営競技団体とはその性格を多少異にしており、また業界自体に問題点も少なかったところから法人格にも変更は求めず、昭和32年に中央団体、37年に地方実施団体と段階的に特殊法人に移行していった他の公営競技とは、やや異なる道を歩むのである。

この「関係団体の特殊法人化問題」は、昭和37年に一応の結論を得るのであるが、昭和39年の税法改正により受任業務が請負業とみなされ、課税の対象となる。このため各競走会は、課税対象団体となるか特殊法人となるか、いずれかの道を選択しなければならなかった。

競走会幹部はいずれの方法をとるか検討を重ねるが、笹川会長の「企業として発展を期するならば、民間の活力を生かせる民法法人とすべきであり、収益金に対し税金を払うのは国民の義務である」との意見が大勢を占め、社団法人としての道を歩むのである。

その後、モーターボート競走が独自の積極政策にのっって他競技を上回る成長をとげた一因に、この「税金を払ってでも民間の活力を生かせ、の心意気があげられるのではなかろうか。

7. モーターボート競走の飛躍

モーターボート競走は昭和29年の臨特例法施行以来、常に存続の危機と戦いながらも「ファンのためのモーターボート競走」を旗印に内部体制を整え、競技運営の改善をしつつ、その確立を図ってきた。

ファンは競走関係者がこぞって自らを厳しく律する運営姿勢に好感を持ち、信頼の度合を深めていった。このため他の競技に比べ騒擾事件等も少なく、幾度か繰り返された

国会の議論の中でもモーターボート競走の運営姿勢は高く評価されていた。

そのかいあって最後発の公営競技として苦しいスタートを切ったモーターボート競走も、昭和36年には1日平均売上1100万円、対前年比35.0%増という好成績をおさめるまでに成長していた。

前述したとおり、昭和36年には公営競技調査会が「抑制基調を取りながらも存続を認めるべきである。」とする答申を出した年である。売上は順調に伸びている。存続の目安も立った。お祭り気分に浸ったとしても不思議ではないその年昭和36年に、連合会はあえて「フライング返還」を実施、さらに競走会幹部を中心とする施行者施設会社幹部の研修会を開催、笹川会長自ら先頭に立っての乗艇訓練を行っている。また、この年10周年を迎えた連合会であったが、その記念式典もまことに質素なものにとどめられた。

しかし、その意気はますます高く、連合会職員の永年勤続者表彰にあたって笹川会長は、「今日の発展は、連合会職員はじめとする関係者各位のご努力のたまもので、10周年という関所をいまこうして乗り超えたが、今後とも前進に前進を重ねて一刻も早く他の公営競技をあらゆる面で凌駕したい。」と、決意のほどを述べている。

(1)施設改善

モーターボート競走発足当時の施行者の大部分は、財政規模も小さくその状況も極めて悪いものであった。そのため競走場の建設も最小限の費用でまかなわざるを得なかった。したがって、屋根もない土盛りのスタンドに象徴されるように、まことに貧弱な施設でのスタートとなったのである。その後も何年間かは売上が思うように伸びず、赤字の競走場すらある有様であったから、とても施設のほうにまでは手がまわらないという時代が続いた。しかし昭和31、32年頃からは売上が上昇しはじめたこともあって、「ファンに落着いてレースを楽しんでもらえる。」ような施設にして

いかなければとの考えが強くなる。そして実際、昭和33年には施設、技術、競技改善委員会を設置して各部門別の検討を行うなどもしているのだが、当時は未だ交付金に時限が付されている時期でもあり、存続の見通しも明確についていないこともあって、多額の費用を要する施設改善にはほとんど手がつけられていない。

昭和37年、法改正により存廃問題にも終止符が打たれるや業界は、初期施設が限界に近付いてきたという事情もあって、間髪を入れず「施設改善推進策」を打出すが、ただ、当時は「施設改善」といっても、ペンキを塗る、柵をつくる屋根を修理するといったような応急手当が主であった。それ以上の本格的施設改善への着手は、なお1、2年の歳月を要するのであるが、それでも他の公営競技もまだ粗末な施設であった当時としては、モーターボート競走施設のこの「改善」はファンに好感をもって迎えられたのである。

しかし、連合会はこの程度の施設改善では満足しなかった。競走法が恒久化された以上競走場も、機会あるごとに恒久的な施設を建設してファンサービスに努めなければならぬ。多少の経費を要したとしても、主催者側が誠意をもって運営にあたればそれは必ず売上に反映する、と力説したが、本格的な施設改善に着手する競走場はなかなか現われそうになかった。ただ、「施設改善を行わなければならない。」とする考えのほうは徐々に、関係者間に浸透していったのである。

こうして施設改善の気運は高まっていったが、それにしても、施設改善調査会を組織し、現地調査を行うなどして施設改善を勧告する方針をも打出すのである。運輸省もこの方針には全面的協力を惜しまず、調査会を意義あらしめるためにと船舶局長名でモーターボート競走場の施設改善調査会の権威づけを行っている。

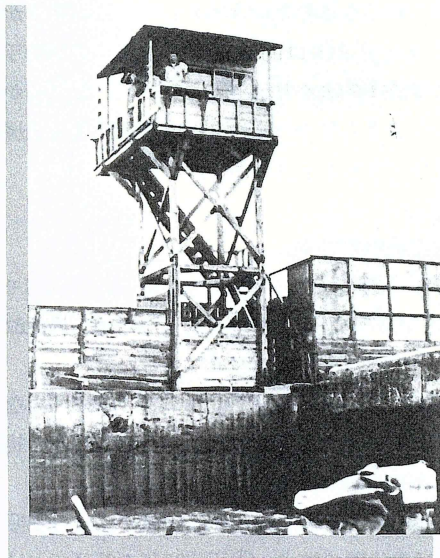
「施設改善調査会」は、学識経験者、競輪競馬の権威者、船舶局関係者、施行者協議会、連合会、選手会の中央委員と現地の施行者、競走会、警察署、消防署、海運局関係官

からなる調査団で、現地調査を実施するとその場で協議の上、改善事項を決定し直ちに勧告を行う。この勧告に違背する者に対しては、必要あれば競走法の規定により競走場改善命令を発するというものであった。

硬軟併せたこれらの政策により、モーターボート競走場の施設は競走開催当初の簡単な建物から鉄筋、鉄骨の建造物へと移行を始める。また、大規模な施設改善を行わない競走場も施設改善調査会の勧告に従って建物の維持管理、補修に相当の費用を費やしていった。

このように、モーターボート競走開始当初の建物から恒久的建造物への移行は昭和38年から昭和42年頃まで続くのであるが、この当時の代表的な施設改善としては、昭和40年の戸田、下関、昭和41年から42年にかけての桐生、児島、昭和42年の多摩川、尼崎、児島、福岡などがあげられよう。

観客は施設改善に敏感に反応した。大規模な施設改善を行うと翌年は売上が40%も50%も増加するのである。施設改善に投じた費用は1、2年のうちに回収されていった。



▲福岡競走場第2副審(昭和29年当時)

この昭和38年から昭和42年までの時代は、施設のレベルで見るとモーターボート競走の施設が他の公営競技の施設に追いついた時代と言える。

モーターボート競走場の施設は数年の間に大きくレベルアップしたが、一方に面目を一新した競走場があるかと思えば、他方では当初の建物そのままの競走場もあるといった状況である。モーターボート競走全体のイメージアップを図るためには最低の限度を定め、引き上げを図らなければならなかった。

モーターボート競走開設時に制定された競走場登録規格が、すでに実情に合わなくなっているとする認識は、運輸省にも施設改善調査会にも同様にあった。

運輸省は、昭和42年1月28日付運輸省告示第27号で、「モーターボート競走場の構造及び設備の規格」を発表する。この規格は競走水面の要件のひとつとして、「波高がおおむね0.45メートル以上にならず、かつ、モーターボート競走を妨げる波浪及び潮流（河川の場合にあっては流れ）のないこと。」と定めているほか、競走場の構造及び設備に数多くの条件を付していた。

この規格が定められたことにより大部分の競走場は、かなり規模の大きい施設改善を行わなければならない。同時に、立地条件が適合しないため移転するという競走場も出現するのである。まず昭和43年に三国、翌44年に浜名湖、芦屋が、そして45年には津競走場が移転、いずれも競走場の規模としては小さいながらバランスのとれた競走場を建設している。

一方、モーターボート競走の売上は依然として好調で年々30%を越す伸びを示していた。今年増設したスタンドが翌年の正月には超満員となる、といった状況である。しかし施設改善の費用も年々巨額となり、昭和38年から41年頃までは年間3億円程度であったものが、昭和43年から48年頃には40億円から60億円にも達している。

「改善」の主な内容は、まずファンのための施設からとい

うことから鉄筋スタンドの増設、特別観覧席の冷暖房設備、舟券発売にトータルレーザシステムを採用、というもので競技関係はそののちということになる。

こうしたモーターボート競走業界の積極経営は、公営競技間でも注目を集めるところとなったが、国民所得の増大生活水準の向上とよくマッチし、売上増加率は他の公営競技を大きく上回っていた。同時にモーターボート競走場の施設も他の公営競技のそれを上回っていたのであるが、連合会を中心とする関係者はさらに高い理想を描いていた。

緑に囲まれた広大な敷地、完備した駐車場、完全冷暖房のスタンド、投票システムの完全自動化、これらの諸条件を一貫した計画のもとにバランスよく実現することであった。

この理想を実現したのが昭和50年に新設された唐津競走場である。初開催以来松浦川の河口で台風に悩まされ、川から流れ込む土砂で競走水面の水深を保つには常に浚渫を行わなければならないという立地条件に見切りをつけ、内陸部に移転するという発想は先に移転した競走場と同様ではあったが、100億円を超す巨額を投じて新設したその競走場は、規模においても内容においても他場とは一線を画するものであった。

広大な敷地には、程よく駐車場が配置され、余地は芝と植樹で明るく華やかな雰囲気营造された。ホテルと見まごうばかりの建物、完全冷暖房のスタンド、エスカレーター3基を配した機能性、投票システムの完全自動化と、この競走場では観客は寒風にさらされることもなければ夏の暑さに汗することもなく、ゆったりとレースを楽しむことができた。

そしてこの年、モーターボート競走は公営競技売上のトップに立つがこれをひとつの機として、これまで天井知らずに伸び続けたモーターボート競走にも入場人員減少傾向が表われはじめるのである。

(2)内部体制の強化

モーターボート競走が、他の公営競技のそれを上回る急成長をとげた理由に、逸早く施設の改善に取組み、他の競技に先んじて近代的施設を完成させたことがあると言われている。確かに、極めて正当な見解ではあろう。しかし、角度を変えて見るならば、施設改善はひとつの結果であって、むしろそうした結果を出せる強力な施策を、それも業界が一丸となって推し進めることができたという内部体制こそ真の原動力、といえるのではなからうか。

昭和37年の法改正までは、何か問題を起こせばそれがすぐ存廃問題につながる状態で、業界関係者の共通の目的は唯一「存続をかちとる」ことにあった。したがって、多少自分の側が不利とわかっているようなことも業界全体の利益の前には我慢をし、協力をしてきた。これを最もよく知りながら業界のリーダーとして存廃論とも戦ってきた連合会が、それ故にこそ最も心配したのは”問題解決以後。”のことであった。法改正によって存廃問題がなくなれば、多少なりともゆっくりした気分に戻りたい人もいるだろう。自分の側の利益を選びたい人も出てくるにちがいない。しかしたとえその目的が正しくとも、各自勝手な方向に走ったのでは全体の力が半減する……。なんとか業界の団結を保ちつつ、さらにモーターボート競走を発展させていくには、一体どうしたらよいのか――。

(3)各種運動の提唱

昭和37年の法改正から50年に至る、いわばモーターボート競走の“飛躍期。”をリードしたのは、施設改善と内部体制の強化という両輪の施策であった。

施設改善では、強引とも思えるほどの強力な施策を次々と打出す一方で、各種の運動や行事も続々と提唱、実施し関係者の団結の強化を図ったのである。

主な運動、行事を年代順に列記すると、①昭和37年：水難救援奉仕隊の結成、②昭和39年：笑顔でおはよう・こん

にちわ運動、整備競技大会、永年勤続功労者の表彰、③昭和40年：競走会幹部セミナー、④昭和41年：緑一杯・花一杯・場内完全舗装運動、善導運動の提唱、教練体育指導者講習会、⑤昭和42年：家族ぐるみの善導運動、⑥昭和43年：サービス精神高揚運動、永年勤続功労者表彰式典の制度化、⑦昭和44年：総合警備訓練、第1回武道大会、正・副執行委員長会議の定期開催、⑧昭和45年：場内美化運動、⑨昭和46年：3S（清掃、清潔、サービス）運動、⑩昭和47年：ビジョンづくり、等々常に業界をあげて取組むスローガンが掲げられている。

これらの運動・行事のうち最も大きな盛り上がりを見せたのは「家族ぐるみの善導運動」、そして「総合警備訓練」であった。前者は、「革新陣営は昭和45年の安保条約改定の年を目差して、条約廃棄、政権獲得を基本方針とし活発な運動を展開している。公営競技に反対するこの革新陣営が政権をとることになれば再び存廃問題に発展しかねない。」という認識のもとに、業界関係者はもとよりその家族も一致団結し、業界防衛にあたらなければとする運動で、時局認識と関係者及びその家族の相互理解、団結強化を目的としたものであった。したがって、時限立法当時の苦しみを知る人々を中心に大きな盛り上がりを見せ、全国各地で競走会幹部による時局講演、各地競走場単位での親睦会が頻繁に開かれるなど、団結の強化に重要な役割を果たすのである。

一方「総合警備訓練」は、世間に落ち着きがないときは人の心も荒み騒擾事件なども発生しやすい、これに対処するためには日頃からしっかりした基本の警備訓練を行っておかなければ、との趣旨から出発したものである。

世情に対する危惧は図ずも当然、全国各地の公営競技場では大きな騒擾事件が頻発することになる。モーターボート競走でも騒擾事件への対応に不手際があったとして児島、唐津の両場に“開催停止命令。”が出されるが、業界では早くから騒擾事件の頻発を予想し訓練を重ねていたため、大



▲美化運動(昭和47年津競走場)

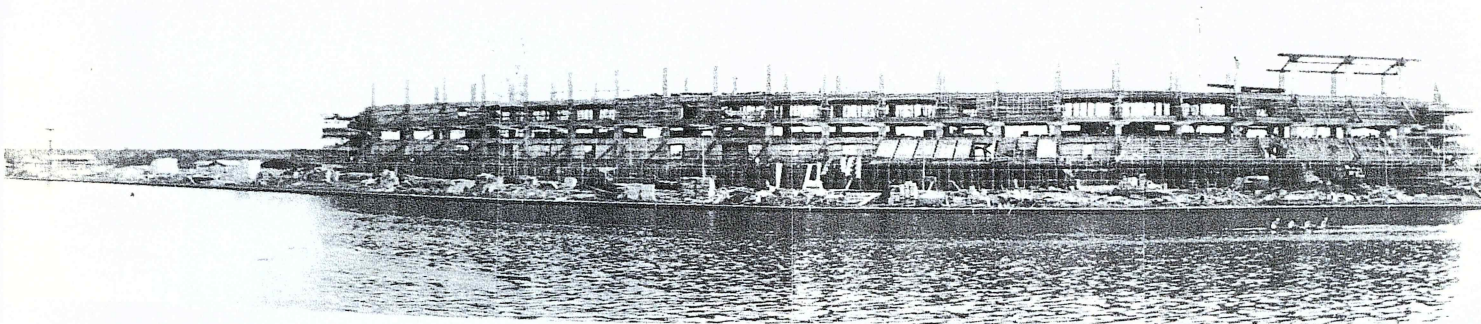
事件に至らず終わったものも少なくなかった。

こうして各種運動を活発に展開している間にも競走場の施設改善は着々と進み、草創時の仮設的な木造建築は徐々に姿を消して、鉄筋の恒久的建物へと変っていった。

この時期は日本経済そのものも年々急激な成長をとげていく時代ではあるが、モーターボート競走はそれをさらに上回る成長を見せる。施設にしても、ある程度の余裕をもって拡張してもすぐに手狭になるといった状況で、やむを得ず“挟ぎはぎ。”となることも少なくなかった。

連合会はこうした状況を見るにつけ、10年、20年先の将来を的確に見通してのモーターボート競走全体のあり方、個々の競走場のあり方を策定し、一貫性のある計画を練らなければいけないと痛感しはじめていた。

モーターボート競走はそれまで連合会の施策を中心に成長をとげてきているが、今後10年、20年先のあり方を考えてとなると現実には相当の開きがあった。つまり、連合会が将来のビジョンを策定したとして、その規模が遠大であればあるほどそれは“夢物語。”として受けとられかねないこと、また施策を実行するのは競走場単位のことであり各地に真の理解者がいなければ施策の推進は不可能なこと、などという“現実。”があったのである。そこで連合会は昭和46年、各地競走会から職員の出向を求めて「原案」をつ



▲戸田競走場の建設(昭和39年当時)

くり、業界全体の了解事項として出発することとした。

かくしてモーターボート競走のビジョンづくりは開始されるのであるが、それにしても将来の見通しを立てることはそれ自体むずかしいことであり、その上でモーターボートの競走のあり方を決めていくとなると各人各様の考え方もあり、進むべき方向はなかなか定まらなかった。

こうして約2年間、出向者を中心に議論が重ねられていくが、やはり業界として統一された考えをまとめるには至らずに終る。しかしながら、広く業界関係者に意見を求めるとして出向職員を中心に編成した「ビジョン策定チーム」が、各地競走場を巡回し意見を交換しあったことなどが副次的な効果を生み、この頃には各地競走場がそれぞれ総合プランを策定し、年次計画で実行するといった施策が定着しつつあったのも事実である。

8.新たな時代に向けて

モーターボート競走は、昭和34年頃から急激な成長を続け、50年までの17年間で売上は約50倍に入場者数は約5.5倍にと増加している。

その売上に不安の影がさしたのは昭和51年、入場者数がわずかながら減少の傾向を見せたことであろうか。しかし当時は、石油価格の急激な上昇による世界的な大不況に見

舞われており、日本経済も戦後初めてというマイナス成長に落ちいった時代である。入場者数の減少は不況によるもので、景気回復とともに再び成長に向うものと考えられても不思議ではなく、ましてやこの時点でモーターボート競走が長期の低迷時代に入ったと予想する人は誰れひとりいなかった。また実際に、入場者数こそわずかに減少の傾向にあったものの売上は数パーセントの成長を続けていたのである。

だが、モーターボート競走業界がこのひとつの“傾向”を軽く見過していたわけではない。業界の積極姿勢は変わらず、施設改善は量的拡大の時代を終えたという認識のもとに、質的な充実ということに力を入れていったし、また業界の総意のもとに年次目標を定め、それを達成するための努力を惜しまなかった。

さらに、連絡協議会の現地調査は施設改善、警備対策、競技運営、環境対策の4専門委員会によって毎年実施されており、それぞれ専門的な立場から厳格な調査を行っては改善改良を勧告していた。

高度成長におごることなく、よく団結を保ち、一瞬たりとも休むことなく前進を続けるモーターボート競走である。施設改善はもちろん宣伝広告にも、急成長時代をはるかにしのぐ巨額の費用を投じての真剣な対策が講じられてきた。しかし、入場者数の減少傾向はとどまらず、ついに昭和56

年度においては売上も減少に転じる。

モーターボート競走は、創設以来常に向上を目差し最大限の努力をしてきた。その結果は他の公営競技にも見られぬ長期急成長時代の維持となって現在までに至ったのであるが、ここへ来て世の中の変化、若者の意識の変革は大きく、モーターボート競走の経営努力をはるかに上回ったと見てよからう。気がついてみれば、常に最善の努力をしてきたと思われる施設でさえも大部分の競走場では、公営競技の施設としては一流であっても、郊外レストランのスマートさには遠く及ばない。また、30年の長きにわたり観衆を魅了してきたレースそのものにしても、豊かな社会に育ち、レジャーも与えられるより選ぶほうに慣れ親しんでいる若者にとっては、魅力も乏しく、その結果ファンの“高齢化”が徐々に進行していた、ということであろうか。

昭和56年度、初めて売上が低下したもののモーターボート競走は、年間売上1兆5,640億円余と公営競技中第1位を占めている。しかし、モーターボート競走を生み、育てた笹川会長は、競走30周年をして自ら「競艇元年」と命名し、モーターボート競走が新たな挑戦の時代に入ったことを宣言した。

思えば、モーターボート競走が30年の歴史に刻んだこの巨大な実績は、ある時は強引とも思える連合会の施策にも競走会、施行者、選手諸君、施設会社といったすべての関係者が、全員一致協力して前進を続けたその記録でもある。

この実績に立ち、さらに輝かしい未来を創るため再びチャレンジの時代を迎えたいま、モーターボート競走業界は昭和57年度に入り、4大競走における他場特別発売、外向き発売、ファンクラブの結成、数々の若者対策と、新しい施策を実施した。未来へ向っての小さな、だが希望の一步である。

未来は限りなく遠く、その姿は見えない。そこへの道のりは険しく厳しいにちがいないが、モーターボート競走は「ファンのためのモーターボート競走」の理念と、「議論を



▲特別発売(昭和57年尼崎競走場)

つくして目標を定めたならば、小異を捨て一致団結して事にあたる」の伝統を持っている、この、変らぬ理念、良き伝統を生かしつつ未来へ向って模索を続けるならば、必ずや“輝かしき未来”は、その全貌を見せてくれるにちがいない。

連合会の設立

昭和26年6月18日、モーターボート競走法は制定公布された。同年3月19日に衆議員運輸委員会で審議が開始されて以来約3ヵ月という短期間での可決ではあったが、途中、参議員本会議では否決されるなどその歩みは決して平坦なものではなかった。

険しく厳しい関門を経ての法案成立であったが、この制定当時の競走法は「連合会設立」につき、第4条で以下のとおり定めている。

●第2章 施行者並びにモーターボート競走会及び全国モーターボート競走会連合会 (競走会及び全国競走会連合会)

第4条 競走会は、競走の実施を目的とし、都道府県内に各1個を限り設立するものとする。

2 すべての競走会は、国内において1個の全国モーターボート競走会連合会(以下「全国競走会連合会」という。)を設立し、その会員となるものとし、各会員は、1個の平等の表決権を有し、多数決をもって全国競走会連合会の総会の議事を議決する。

3 全国競走会連合会は、モーターボート競走場(以下「競走場」という。)、競走に出場する選手、競走に使用するボート及びモーター及び審判員の登録、各施行者の競走日程の作成その他の競走の実施に関する事項の振興を目的とする。

4 競走会及び全国競走会連合会は、民法(明治29年法律第89号)第34条(公益法人の設立)の規定により設立される法人とする。

しかしながら、各地の競走会の設立状況は必ずしも順調ではなく、ある県では競走会設立が2派、3派に別れての

競願に、また、ある県では競走会設立の動きすらまったく無いなど、これら競走会を会員とすべき連合会の設立に至っては、まったく手のくたしようもないといった有様であった。

1.競走会の設立

モーターボート競走法が誕生した昭和26年という年は、競馬、競輪、オートレースの各公営競技がすでに開始されており、これらの競技運営をめぐるトラブルや不正事件なども、広く社会問題として取り上げられ始めた時代でもあった。そのためモーターボート競走法には、運営の中核となる審判員を登録制にするなど、競技をより公正、円滑に運営するためのさまざまな配慮が払われている。

しかし、モーターボート競走の発案者である笹川良一氏は、法案作成のときからすでにこう考えていた。すなわち、「モーターボート競走を行うのも運営するのも人間である以上、法律や規則だけで公正を確保し、円滑な運営を行うというのは無理である。故に、最も大切なのは“モーターボート競走を構成する人間、で、特に、競技の実施団体である競走会はあらゆる面において立派な人材をもって構成しなければならない。モーターボート競走の早期開催を急ぐあまり、競走の目的を真に理解していない人々によって競走会が設立されたならば、将来に重大な禍根を残すことにもなりかねない。」

こうした“理想”を実現するには、各地において一流の名士に競走会会長として就任してもらう必要があった。そのため笹川氏は、戦前からの幅広い政・財界活動を通じての旧知を説き、会長として就任してもらう、あるいは2派、3派の競願となった県ではその調整にあたるなど、努力に

努力を重ねるのである。このため競走会の設立には思わぬ時間を要する県も少なくなかったが、結成された競走会はいずれも各地名士の手によるものとなった。

その後、公営競技は幾たびか窮地に立つことになるが、それでもなおかつモーターボート競走が健全な競技として社会の信頼を得てきた背景の一因には、こうした草創期の人物起用があったともいえる。

2.連合会の設立

全国各地の競走会設立もようやく軌道にのり、その設立認可が相次ぐ昭和26年秋、すでに設立が認可された13競走会は、10月9日を迎え運輸省局長会議室において連合会設立発起人総会を開催、定款の制定及び会長・副会長の選任を行い、10月18日付をもって連合会設立認可の申請をする。連合会設立発起人総会の議事録(抜すい)、定款、役員の氏名・略歴、及び財産目録は次のとおりである。

●全国モーターボート競走会連合会

発起人総会議事録(抜すい)

日時 昭和26年10月9日午前10時30分(開会)
午後2時50分(閉会)

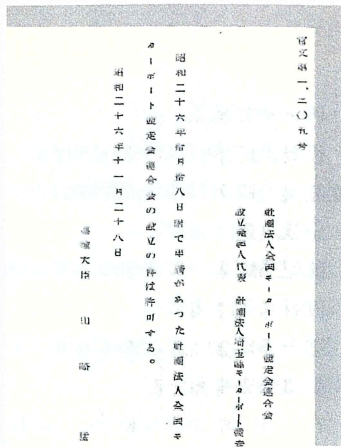
場所 運輸省局長会議室

出席者

競走会代表

石川 一衛(埼玉県競走会会長)
山本 正一(神奈川県競走会会長)
神田 博(静岡県競走会会長)
上條 勇(長野県競走会常務理事)
下條 康麿(愛知県競走会会長)
西山 良一(三重県競走会専務理事)
黒川 寛一(滋賀県競走会会長)
杉本 甚七(奈良県競走会会長)

▶連合会設立許可証



伊藤 武雄(大阪府競走会会長)

小林 勝利(兵庫県競走会理事)

三浦 孝治(長崎県競走会理事長)

運輸省側

関谷政務次官 甘利船舶局長

(要領)

1 定刻、まず懇談会の形式にて開会、船舶局長及び政務次官の挨拶ののち退場、次いで座長の選任に移り多数の推薦にて神田博氏座長に就任する。

2 座長より議事録署名人を選任したいがどうか、またその選任方法をいかにすべきやはかるに、座長の指名にてこれを選任すべしとの提案あり、満場これを承認、よって座長は石川(埼玉)黒川(滋賀)及び杉本(奈良)の三氏を指名、本人等の承諾を得てこれを決定する。

3 次いで連合会定款案の審議に移る。逐条審議ののち、下條康麿氏(愛知)より左の発言あり、第14条における学識経験者中より選任さるべき理事数は会員中より選任さるべき理事数より少くすべきである。

① 右提議に対し全員賛成、討議の結果、学識経験者より選任すべき理事数を10名以内に制限するよう、原案を変更する事に決定。

② 次いで加入金について審議し、討議ののちこれを30万

円とする事に決定。

③ 役員の総数については原案を承認

設立発起人総会における決議事項は次の通りである。

1 定款決定に関する件
前記懇談会において審議せる修正案を承認

2 役員選任に関する件
選衡委員会によって選衡する事とし、座長指名にて左記諸氏委員となる。

石川 一衛 山本 正一 下條 康麿
西山 良一 黒川 寛一 小林 勝利

右6名に座長を加え別室において協議の結果左記の通り報告せられた。

会 長 足立 正
副会長 石川 一衛 伊藤 武雄

右の内副会長選任の基準は関東より1名関西より1名という含みを持つものである。

なお爾余の役員は会長、副会長及び座長に一任する。

●社団法人 全国モーターボート競走会連合会定款

第1章 総則

第1条 本会は、社団法人全国モーターボート競走会連合会と称する。

第2条 本会は、モーターボート競走法（以下「競走法」という。）に規定する社団法人であって、モーターボート競走場、競走に出場する選手、競走に使用するボート及びモーター及び審判員の登録、各施行者の競走日程の作成その他の競走の実施に関する指導調整並びにモーターボートに関する事項の振興を目的とする。

第3条 本会は、主たる事務所を東京都中央区に置く。

第4条 本会の公告は、日刊の新聞紙または本会及びモーターボート競走会（以下「競走会」という。）の事務所の掲示板並びに本会会報に掲げて行う。

第2章 会員

第5条 本会の会員は、各都道府県に設立されたすべての競走会とする。

第6条 会員になろうとする者は、入会に当り加入金を払い込まなければならない。

第7条 加入金は、30万円とし、全額を一時に払い込まなければならない。

第8条 会員は、競走法第21条の規定による金額の交付を受けたときは、賦課金として、あらかじめ定められた基準に従って算出される金額を、交付を受けた日から1週間以内に本会に払い込まなければならない。

第9条 会員は、会員権の行使については、すべて平等とする。

第10条 会員は、解散したときはその資格を失う。

第11条 会員は、その資格を失った場合でも、加入金及び賦課金の返還を請求することはできない。

第3章 事業

第12条 本会は、第2条の目的を達成するため左の事業を行う。

1 競走法及びこれに基く命令の規定による競走場、ボート、モーター、選手及び審判員の登録

2 前号の登録に伴う検査及び試験

3 競走に関する規程、選手及び審判員の身体検査及び適性検査の基準並びに競走会に対する賦課金の徴収基準、登録料及び手数料に関する規程の作成及び変更

4 各施行者の競走日程の作成

5 競走の実施に関する指導調整

6 選手及び審判員に対する各種便宜の供与

7 競走の実施に必要な職員及び選手の養成及び指導

8 モーターボートに関する普及宣伝及び展示会等の開催

9 諸外国の競走界との連絡並びに優秀なモーターボート及び選手の海外派遣

10 国産モーターボートの海外宣伝並びにその海外出品

及び海外展示会の開催

11 造船造機業界に対するモーターボートの総合的研究成果の提供

12 モーターボートの性能その他品質の向上に関する試験研究

13 競走会が行う各種事業の指導

14 競走に使用する燃料の支給

15 全国モーターボート競走会連合会報及び諸出版物の刊行

16 その他本会の目的を達成するため必要な事業

第4章 役員、顧問及び相談役

第13条 本会に左の役員を置く

会 長 1名 副会長 4名以内
理事長 1名 常務理事 若干名
理 事 40名以内 監 事 3名以内

※前項の理事の定員の外、会長、副会長、理事長及び常務理事は、理事の資格を有する。

●役員の氏名及び略歴一覧表

役 名	氏 名	略 歴
会 長 理 事	足立 正	元三井物産(株)勤務、元王子製紙(株)社長、東洋パルプ(株)社長(株)ラジオ東京社長
副 会 長 理 事 (埼玉)	石川 一衛	元東京土木(株)社長、元日本蹄鉄(株)社長、前参議院議員 日米建設(株)会長
副 会 長 理 事 (大阪)	伊藤 武雄	大阪商船(株)社長
理 事 長	瀧山 敏夫	元船舶局長
常務理事 (滋賀近畿)	黒川 寛一	京阪電気鉄道(株)取締役 琵琶湖汽船社長
常務理事 (山口中国)	東 長丸	元宇部商工会議所副会頭 東工(株)社長
常務理事 (本部)	北村 隆	元兵庫県警察部長 東京鉄道写真工業社長

役 名	氏 名	略 歴
理 事 (東京)	岡田 忠彦	元衆議院議長 瀬戸内海観光貿易社長
理 事 (神奈川)	山本 正一	元衆議院議員 弁護士
理 事 (福井)	一瀬伊太郎	高浜商工会会長
理 事 (山梨)	樋貝 詮三	元内閣恩給局長 衆議員議員
理 事 (長野愛知)	下條 康麿	元貴族院議員 元賞勲局総裁
理 事 (静岡)	神田 博	元北陸軽金属(株)社長 衆議院議員
理 事 (兵庫)	小林 勝利	神戸港湾食糧会社社長
理 事 (奈良)	杉本 甚七	元朝日繊維(株)代表取締役 奈良県商工協会会長
理 事 (岡山)	安藤 健一	松葉合資会社代表者 岡山商工会議所常議員理事
理 事 (佐賀)	金子 道雄	元日本食糧品工業社長 佐賀県観光協会会長
理 事 (長崎)	坪内 八郎	元長崎県会議員 衆議院議員
理 事	森 幸太郎	元滋賀県漁連会長 衆議院議員
理 事	村上 勇	元村上組社長 衆議院議員
理 事	有田 喜一	元大阪通信局長 衆議院議員
理 事	土井 直作	県社会党神奈川県支部連合会書記長、衆議院議員
理 事	稻生 光吉	元三菱重工(株)取締役 日本船用発動機協会会長
理 事	千葉 四郎	元日本造船(株)副社長、舟艇協会顧問、横浜ヨット(株)社長
理 事	平山 孝	元運輸次官 全日本観光連盟副会長
理 事	渡邊 浩	元木造船統制会理事長 木造船協議会会長

役 名	氏 名	略 歴
監 事	安井 謙	元東京都知事秘書官 参議院議員
監 事	宮崎彦一郎	元大同貿易㈱専務取締役 兵庫県商工会議所連合会理事長

- 財産目録（昭和26年12月18日現在）
- 一金 570万円也 連合会加入金 以上

(1)臨時総会

競走法が制定公布された昭和26年6月の時点で、この法制定に係ってきた人々は、“遅くとも同年秋頃には初開催を行いたい。”との考えをもっていた。しかし、競走会、連合会の設立に思わぬ時を要したため、当初の計画は不可能となっていた。

連合会は、昭和26年10月8日に設立発起人総会を、同月18日に認可申請を行ったのであるが、各地競走会は競走の早期開催を望むあまり、連合会の設立認可がおりるのを待ちきれず「臨時総会」の開催を求めるのである。

臨時総会開催通知は、この当時の事情を次のように述べている。

- 臨時総会開催の件
- （全国モーターボート競走会連合会 会長足立 正）
- 謹啓 益々ご清祥の段大慶に存じます。

陳者あらかじめ申請中の全国連合会の社団法人設立許可の件はその後著しく遅延致しておりますため、各競走会とも全く開店休業の状態を余儀なくせしめられており、特に地方議会の開期等の関係もあって、早急に具体的計画の確立を図らなければ来春早々の第1回開催も実現困難となるおそれか極めて濃厚になってまいりました。これ以上荏再日を送るにおいては、地方競走会の存立にも重大なる影響を及ぼすものであるから、速かに適切なる処置を講じられたいとの要望も強く、特に近畿、関西5競走会からは、連

合会の設立はいずれにせよ早晚当然許可せらるべきものであるから、この際前もって決定し得べき性質の事項は、速かにこれを決定し置き、開催準備の促進に資すべきであるとの強い申入れがありました。

実施関係の細かい規則の大部分は、定款によっておおむね総会の決議を経る必要がありますので、どうしても総会を招集しなければ、具体的事項を決定することができません。連合会の許可以前に総会を開催するのはいかがかと存じましたが、お申入れの主旨も洵にごもっともでありますので、種々協議の結果、左記要領によって臨時総会を開催することに致しました。何卒万障繰合せご出席くださるようお願い致します。

なおさきに開催の発起人会以後、さらに6地方競走会が許可されましたので、当日のご出席御案内致しました。

追伸 定款による連合会加盟金30万円也、当日までにご送金くださるかあるいはご持参お払込みくださるようあわせてお願い申し上げます。

- 記
1. 日時 11月29日(休)午後2時（時間厳守）
2. 場所 運輸省本省船舶局長室
3. 議案
- ① 経過報告
- ② 審議事項
- イ、事業計画に関する件
- ロ、収支予算に関する件
- ハ、競走実施に関する各種規程の決定に関する件
- ニ、登録料及び手数料の決定に関する件
- ホ、来春第1回開催準備に関する件
4. 出席資格 1競走会ご1名
- （代表者もしくは代表者を適法に代理する者）
- 別紙により総会開催致すにつきましては、あらかじめ諸般のお打合せを致したく、当日午前10時銀座の連合会事務所においでくだされたくこの段併せてご案内致します。

(2)モーターボート競走の全般的指導要綱

昭和26年11月28日、連合会は設立認可され、翌29日の臨時総会を経ていよいよ正式に活動を開始するのであるが、当時のモーターボート競走の基本的な考え方はおよそ次のようなものであった。

●モーターボート競走の全般的指導要綱

全国モーターボート競走会連合会（以下「連合会」という。）は、各地のモーターボート競走会（以下「競走会」という。）及び関係者に対して左記の方針及び要領を以てこれが指導運営に当るものとする。

○総合方針

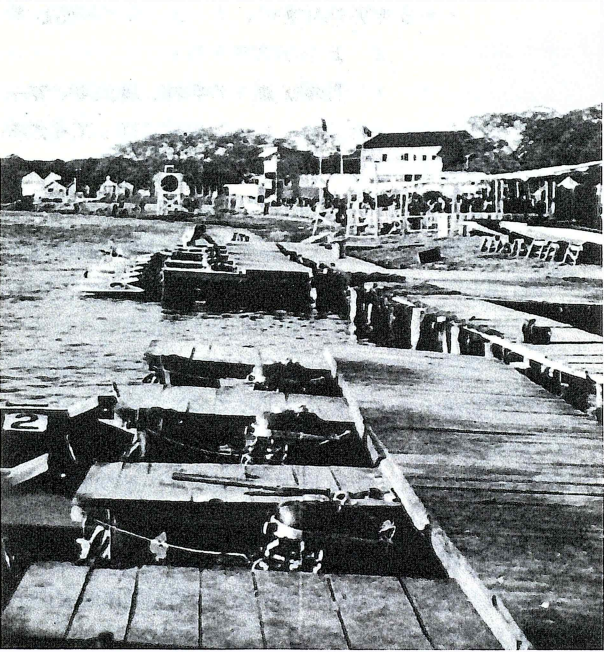
各地競走会及び連合会並びに本邦モーターボート界の現状にかんがみ、連合会業務として定款に掲げた16項目の事業を勘案配列し左記の要領に示した序列をもって逐次実行に移すものとする。しこうしてその運営に当り総合方針として各地施行の収益増大を計るために努めて堅実な運営を計り政策的な分野への損耗は極力これを避けるべきである。すなわち法第1条の精神を具現する理念を堅持して本競走を国際的な特色ある競技たらしめるよう、競馬、競輪、オートレースの長を採り短を補い特に共通点の多いオートレースの失敗の徹をふまぬように留意する必要がある、その方途としてあくまで観客の興味を振起させる点に根本方針を置き、具体的な要領もこれに集中させしかも徒らに観客に阿附迎合した非正常な曲芸的競技に惰さぬよう品位の保持を計り、本競走独特の景勝な立地と相まって自らなる観客の興味に食い入る要素の把握をなすような指導啓蒙を計るものとする。

○要領

1. 定款に掲げた事業実施の序列

A(3)競走に関する規程、選手及び審判員の身体検査及び適性検査の基準並びに競走会に対する賦課金の徴収基準、登録及び手数料に関する規程の作成及び変更

- B(7)競走の実施に必要な職員及び選手の養成及び指導
- C(1)競走法及びこれに基く命令の規定による競走場、ボート、モーター、選手及び審判員の登録
- D(2)前号の登録に伴う検査及び審判員の登録
- 以上4項目を第1着手事業として、一括実行に移すと同時に
- E(5)競走の実施に関する指導調整
- F(13)競走会が行う各種事業の指導
- G(15)連合会会報及び諸出版物の刊行
- の3項目を適宜併行して行うものとする。しこうして各地競走会が実施状態に近づくに従って
- H(4)各地施行者の競走日程の作成
- I(14)競走に使用する燃料の支給を行い
- J(8)モーターボートに関する普及宣伝
- K(9)諸外国の競走界との連絡並びに優秀なモーターボート及び選手の渉外派遣



▲三国競走場(昭和28年当時)

L(10)国産モーターボートの海外宣伝並びにその海外出品及び海外展示会の開催

M(11)造船、造機業界に対するモーターボートの総合的研究成果の提供

N(12)モーターボートの性能その他品質の向上に関する試験的研究等 JよりNに到る5項目はA項よりG項に到る緊急要務に対して二次的事業として当分の間これを保留し、連合会の実力充実した時期において適宜実行に移すものとする。

しかしながら、外部よりの問合せまたは止むを得ざる事由によってその発動を迫られた時には当該的の事業着手状態を勘案して、一次的事業の遂行に支障の無い限り適当に処理するものとする。

○選手、審判員、モーターボートの育成に対する方針

本競走法による競技は前人未踏の新企画であるため、現在まで行われてきたアマチュア競技とは異なり、記録の向上を中心とする航法を固執せずに、あくまで終始観客に興味を持続させて置くような演出方法を採用。したがって企画及びモーターボートの整備、選手の訓練、練度等一切を挙げて本方針に合致させるように左記要領に従ってその実施の指導をするものとする。

○要領

1. 選手の訓練に対しては、航法の状態を最高速度取得に目標を置かず水中浮遊物等の避け方、モーターの停止(エンスト)時に処する処置の練度に重点を置き、スタート、ターン、並列行進の技術等一切の技術を観客に興味を持続させかつエンスト等によって起こる紛争を引起させぬような演出方法に合致する指導を行うと共に選手の品位、態度を競輪、競馬の上位に目標を置きその演練を計るものとする。

2. 審判員に対しては当初その員数の不足を予期せられるため、舟艇協会の助力を仰ぎ、広く各関係業者間に散在する有資格者に呼びかけてその勧誘に努め、なおその不

足は当分続く公算が大であるから一日も早く仮登録者をして後継者の育成に助力させその所望数の獲得に努めるものとする。

3. 競技実施の演出方法としては、その企画に当ってあくまで正常な航法によるものとし、ジャンプまたは障害競走の如き非正常な競技方法は努めてこれを執らざる方針を堅持して、万一観客が本競走に興味を示さぬ事態が起こった際もその挽回策を正常航法の再検討により、あくまで曲芸的存在に情さないよう留意する。

4. モーターの採択に当っては各級別の製品中始動の容易、運転の円滑な製品に重点を置き、同時に各メーカーに対しての希望条件としてこの点を申入れ、その調整に留意させ、出来得れば設計にまで本項の趣旨を取入れさせるものとする。

5. モーターメーカーの現状からみて外国製品を取入れる必要が生じた際は、努めて中古品を避け運輸省を通じ正規な手続により連合会が統一した指導方針に従って斡旋入手の上、これが実施は連合会の定めた方針に従って誘導する。この場合の指導方針は臨時処置として別途指示するものとする。

3.連合会事務局の動き

(1)設立準備会事務局

モーターボート競走法に関する作業は、その原案作りの段階からすべて笹川良一氏所有の中央区銀座7丁目銀座ストア2階で行われてきた。法制定という最も困難な事業が、こうして正式な事務所もないまま、もちろん運動資金もない状況の中、笹川会長を中心とし、志を同じくする人々の手によって行われたのである。

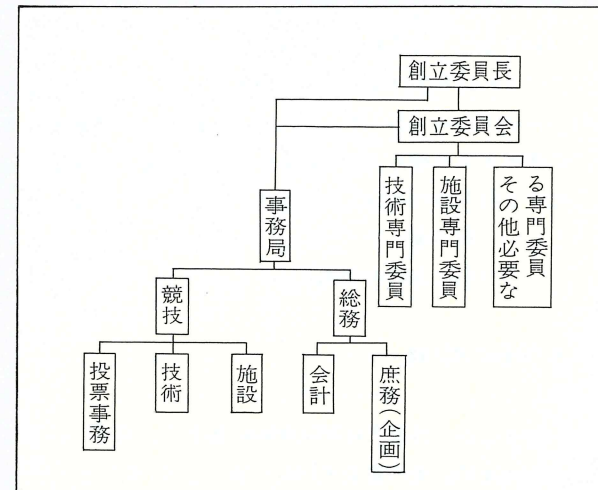
連合会の「設立準備会」が正式に発足となったのは、モーターボート競走法が制定公布されてより5日後の6月23日であった。この日、工業船舶クラブで第1回の設立準備

会総会が開催され、設立委員長に足立正氏を選任。続いて副委員長、顧問、実行委員を選出、正式に設立準備会として発足するのである。

この総会で決定された事務局組織、ならびに事務局の主な業務は次のとおりである。

●所在地 東京都中央区銀座7の1 銀座ストア2F

●設立準備会の組織



●事務局の業務

- ①将来連合会として作成するを要する各種規程等の案を逐次作成しておくこと。
- ②創立事務職員等の処遇に関する事項は、明確にしておくこと。
- ③業務日誌(要点のみ)、会議の議事録、会計諸帳簿等は、明確に記載しておくこと。

(2)連合会事務局の発足

連合会の設立が認可されると、設立準備会は解散、代って連合会定款に基き「事務局」が発足することになるが、実質的には設立準備会事務局がそのまま移行したため、その職員は10名に満たないものであった。

連合会組織図と、運営・技術両委員会の業務は次のとおりである。

●専門委員会の業務

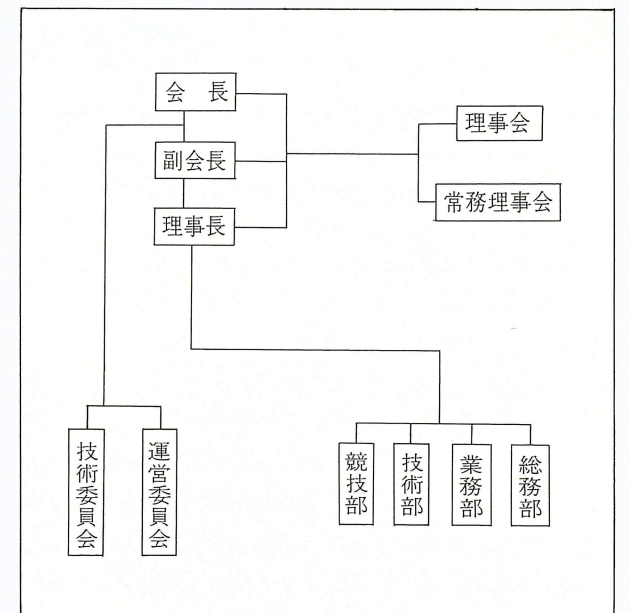
運営委員会

- ①競走場の選考
- ②モーターボートの整備
- ③選手及び審判員の構成、指導及び配置
- ④競走日程の作成

技術委員会

- ①モーターボート及び器材に関する調査、研究。
- ②競走方法及び競走場、選手、審判員に関する技術検討。

●事務局組織



初開催に向けて



▲琵琶湖養成所第8期生(昭和27年)

競走法が制定公布された昭和26年6月当時、関係者の多くは具体的スケジュールもないままに、同年秋頃には初開催を実現したいと考えていた。しかし実際には、前述のとおり競走会、連合会の設立が遅れ、連合会認可の実現が暮れも近づいた11月28日ということになる。

苦しい財政事情の中でモーターボート競走の施行を決定した地方自治体とすれば、1日も早い初開催実施を望むしかなかった。しかし当該自治体、競走会自身、モーターボートに関する知識を持ち合わせていたわけではなく、なかにはモーターボートそのものを誰れひとり見たこともない、という自治体さえある状況であった。

したがって多くの自治体は、早期開催を望みながらも何ら具体化できず、精神論としてのそれを語り合うばかりであった。

連合会が設立されるや各地の自治体、競走会から実にさまざまな問い合わせや早期開催を熱望する声が続々と寄せられるが、連合会といえどもモーターボート競走を熟知していたわけではなかった。いわば白紙の状態から、この世界に類のない公営競技としてのモーターボート競走の開催準備にあたらなければならなかったのである。

連合会は、昭和27年4月下旬から5月上旬にかけての初開催実現を目標に、急ピッチで準備を開始する。

まず、最低限の準備として諸規程の作成、選手・審判員の養成及び登録、競走場の建設及び登録、ボート・モーターの登録等を行う必要があった。

文章にすればわずかこれだけかとも思えるが、これらの業務には前例というものがまったく無い上、指導する側も実際に準備をする側も、モーターボート競走に関する特別な知識など持ち合せのない素人であったことを考えれば、途方もない“難事業”であったろうことがうかがえる。

以下、項目別に当時の準備状況を振り返ってみたい。

1. 諸規程の作成

連合会は、設立後直ちに開催準備に取組み、12月には競走場建設予定地の事前審査を開始するが、その忙しい合間をぬって「規程・基準」の作成を進めていった。

公営競技としてのモーターボート競走の諸規程を、乗ったこともなければ法律の専門家でもない人々が集まって作るのである。どの規程のどの条文にしろ、先発公営競技である競輪、オートレースの規則を参考とし、アマチュア・モーターボート競走の権威者の意見を聞き、運輸省の法律専門家の協力を仰ぎつつ作っていくしかなかった。

しかも、当初4月下旬から5月初旬にと予定していた初開催が、3月の常務理事会で「4月初旬、長崎県大村市において初開催を実施」と、約1ヵ月も繰り上がったため、規程、基準のすべてもその日に間に合うよう準備しなければならなくなっていた。したがって、連合会の担当者、運輸省の担当官は、初開催日が近づくのを目の前に寝る間も

惜しんで作業に没頭したという。

当時の作業がいかに急がれていたかは、「身体検査、適性検査の基準」(3月18日付で認可)の認可を待ちきれず、直前の3月15、16日に第1回選手登録試験(琵琶湖)を行っていることや、「競技規則・実施検査規程」が、申請後わずか3日で認可されていることなどからもはっきりとうかがえる。

しかし、それ程急いでも「賦課金徴収基準」や施行者と競走会の「委託契約例」などはついに定められぬまま、大村初開催を迎えることになるのである。

大村初開催までに定められた法律、省令、各種の規程、基準は次のとおりである。

年 月 日	法 律 ・ 省 令
26. 6. 18	モーターボート競走法
26. 7. 9	モーターボート競走施行規則
26. 8. 28	競走場、ボート、モーター、選手及び審判員登録規則
26. 8. 28	モーターボート競走場登録規格
26. 8. 28	モーターボート競走用モーター登録規格
26. 8. 28	モーターボート競走用ボート登録規格
26. 8. 28	選手資格検定試験規則
26. 8. 28	審判員資格検定試験規則
通 達	
26. 12. 5	モーターボート競走場の建設指導方針
27. 1. 17	モーターボート競走場審査基準手続等について
認 可 規 程	
27. 1. 30	登録料及び手数料徴収規程
27. 3. 18	選手・審判員の身体検査及び適性検査の基準
27. 3. 18	モーターボート競技規則
27. 3. 18	モーターボート競走実施検査規程

指導または標準例

27. 2. 8	モーターボート競走実施規程(例)
27. 3. 30	モーターボート競走場モデル設計図面及び建設指導要項

2. 競走場の建設と登録

登録規則(26. 8. 28)競走場の建設指導方針(通達26. 12. 5)によれば競走場の建設は、①競走場を建設する時は競走場登録規格に合致しているかどうか連合会が事前に審査を行う、②運輸省は連合会の審査報告と海運局の意見を参考としてモーターボート競走運営連絡会で審議し、その結果を連合会に通知する、③連合会は事前審査の結果を伝える、といった手順で競走場の建設が決定されていた。

競走場の建設が決定すると「競走場モデル設計図面及び建設指導要項」に基づき競走場を建設し、連合会はこの施設が登録規格に合致しているかを検査し登録する。

先のような手順で競走場が登録されるのであるが、当初は“一都道府県に一場”の原則があったため連合会はこの候補地を逐一検査し順位付けをしなければならなかった。

連合会は初開催に向けての準備に追われる中で昭和26年12月から翌昭和27年3月までの4ヵ月間に36ヵ所の事前審査を行っている。

以下、事前審査、建設指導、登録等について当時の実情を紹介することとする。

(1) 競走場事前審査

モーターボート競走場の建設指導方針は、昭和26年12月5日付、船機第183号、「モーターボート競走場の建設指導方針」により基本的な考え方が出されている。

同通達は“競走場の建設には相当量の資材と資金を要するが、競走場が乱設された場合、ボート、モーター、選手



▲多摩川競走場建設予定地(昭和28年当時)

が不足し、結果的に競走場が休遊するおそれがある。このような事態をさけるためには、競走開始当初は一都道府県一場を原則とし、爾後、ボート、モーター、選手数の増加及び各都道府県の立地条件を勘案して、適宜増設して行くべきである。..として、**“競走場を建設しようとする者に対して、競走法第三条による事前審査を連合会に要求するよう海運局を通じて指導する..”**としている。

また、昭和27年1月17日付、舶機第5号、「モーターボート競走場審査基準手続等について」で次の条件を掲げ、各条件に詳細な説明を付している。

●必須的条件

- ①法規に適合すること。
- ②確実に建設されること。
- ③確実に収益が期待できること。

●附帯的条件

- ①観光事業に益すること。
- ②モーターボートの整備に対して協力すること。
- ③競馬場又は競輪場と併置されないこと。
- ④建設費の少ないこと。
- ⑤建設者の財政的負担能力が確実であること。
- ⑥競走場の地域的条件が良好であること。

これらの通達により、連合会には事前審査の申請が殺到した。連合会は、これらの競走場候補地を次々と審査し、その適否を判断し、順位を決定していった。

昭和26年12月だけでも23候補地の審査を行い、その結果を次のように報告している。

●競走場候補地審査経過報告（第一報）

1 前がき

本報告は、すでに運輸省からの「モーターボート競走場建設指導方針」の通牒の趣旨及び当局の審査についての意向に沿い、各地の競走場の候補地について審査した経過報告である。

事前審査申請の提出者に対する正式回答は、本審査経過及び決定事項について運輸省の意見を求めた上行う。

2 審査の概略

このたびの審査は、運輸省の示す審査基準に沿って競走場候補地を十分に調査するために、現地調査に主力を置き、その結果を運営委員会及び常務理事会によって決定する慎重な手続によった。

3 現地調査

今回報告する現地調査は別表1の8府県23候補地について12月3日より12月22日にわたって行われたもので、本調査には運輸省から舟艇班長が終始同行された。

3のA 説明懇談会

現地の実地調査に先立ち、所轄海運局に、府県当局、競走会及び関係市町村の参集を求めて、海運局の担当官も列席の上、説明懇談会を開催した。すなわち、舟艇班長より「競走場建設指導方針」及び「競走場審査意向」等の運輸省の方針についての説明があったのち、今後の運営方針、見透し等について隔意なく種々懇談した。

3のB 現地実地調査

説明懇談会終了後、海運局担当官及び競走会役員同行のうえ、順次競走場候補地の実地調査を行った。実地調

査は候補地の現場を視察したのち、市町村の関係者の方々と懇談の形で行った。懇談の際には、「審査意向」に唱われてある諸種の条件について市町村当局の隔意なき意見を求めると同時に、建設の確実性と収益の確実性について最も慎重に検討した。

3のC 調査結果

現地調査の結果は、24日運営委員会に、また26日常務理事会に報告すると同時に、4の審査経過と共に、順位を決定した案を上程してその承認を得た。

4 審査経過

各競走場候補地を親しく調査した一般的結論としては、自然的条件に左右される関係上各候補地はそれぞれ一長一短あり、すべての点において充分と断定できる地点の発見出来なかったことである。

競走場を建設せんとする市町村はそれぞれ最適と思える候補地を各々選定して、極めて熱心にその実現に努力していられた。ただ最も痛感したことは、極めて熱心ではあるが、競走場建設資金の調達については他力を頼る向が多く、確実に建設が実現されるか否かにつき幾分疑

●説明会及び現地調査日程表(別表1)

府県名	愛知県	“	“	“	“	“	三重県	“	“	兵庫県	“	“	岡山県	“	山口県	“	“	“	“	“	大阪府	奈良県	滋賀県
市町村名	大野町	常滑町	半田市	河口	高浜町	蒲郡町	津市	鳥羽町	的矢村	西宮市	伊丹市	神戸市	玉野市	児島市	下関市	“	光市	徳山市	床波町	宇部市	“	“	湖
候補地	海岸	河和町	“	“	海岸	“	河口	海岸	“	“	池	海岸	海岸	“	“	長府海岸	海岸	“	“	池			
調査日	4日	4日	4日	4日	4日	5日	5日	6日	6日	14日	14日	14日	15日	15日	17日	17日	18日	18日	19日	19日	20日	21日	22日
説明会	岐阜県 12月3日午後3時より東海海運局において愛知県、三重県、岐阜県										兵庫県、岡山県 12月14日午前10時より神戸海運局において兵庫県、岡山県					福岡県、佐賀県、長崎県、鹿児島県 12月17日午前10時より九州海運局において山口県、大分県、福岡県、佐賀県、長崎県、鹿児島県					滋賀県、福井県 12月20日午前10時より近畿海運局において大阪府、和歌山県、奈良県、京都府		

問を生ずる地点が多かった。

以下各府県別に、審査経過の概略及び順位を記す。

4のA 愛知県

愛知県については、常滑町の候補地を第一順位とする。半田市及び蒲郡町に対しては、モーターボートの整備に協力されるならば、1県1競走場の原則には拘泥しない。

イ 大野町

建設資金調達の確実性がない。

ロ 常滑町

建設資金が高額を要するようであるが、競走場建設は、埋立に附帯して行われる点、資金調達の確実な点、地元町民の熱心な点、採算の見透しの良好な点、さらに、モーターボートの整備に積極的に協力せられる意志のある点より最適と思える。

ハ 河和町

建設資金調達が不確実であり、採算も危険性がある。

ニ 半田市

資金調達、地元市民の熱意及びモーターボートの整備に対する協力の点において常滑町に比較して幾分劣って

いる。

ホ 高浜町

資金調達が不確実であり、採算も幾分危険性がある。

ヘ 蒲郡町

資金調達の見越し、地元町民の熱意、採算点及びモーターボートの整備に対する協力の点において半田市より幾分劣る。

(省略)

5 その他有力候補地

今回は日程の都合上、前述の8府県についてのみ現地調査の上、その順位を決定した。未だ現地調査は行っていないので、最終的に順位決定には至らないが、各地競走会からの報告によれば、左の有力な競走場候補地があり、恐らくこれらは現地調査の上正式に競走場として承認せられるであろう。

イ 埼玉県 戸田橋

ロ 山梨県 河口湖

ハ 福井県 三国町

ニ 佐賀県 唐津市

ホ 長崎県 大村市

6 施行者に対する希望

競走場候補地について審査し、建設の順位を決定するに至った理由はすでに1で記した運輸省の通牒によって明白な如く、本競走を成功させ協力者に成功していただきたい当局の親切心からにはほかならない。したがって本競走が成功した暁には全国にわたって次々と競走場の建設が承認されることになる。

今回の審査の結果、不幸第一順位に入らなかった候補地も、したがって競走成功の際には次々と競走場として生れ出る望みがある。この点を充分了解せられ、本競走を成功させるべく各市町村の格別のご協力をお願いする。

なお今回第一順位に競走場を建設せられる市町村も、他の市町村の希望を受入れて、気持ちよく協力態勢を敷

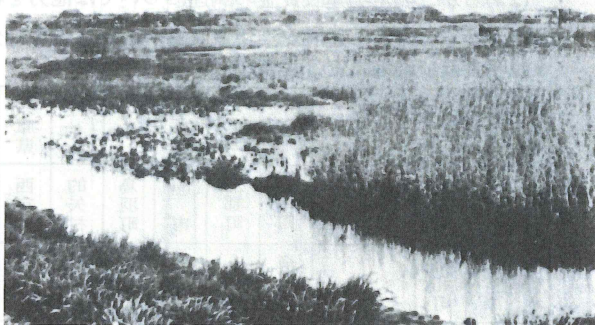
かれて、本競走成功のため、努力せらることを希望する。

(2) 競走場の建設指導と登録

モーターボート競走場は、昭和27年開設の大村競走場から昭和31年に開設した桐生競走場までの間に26場（半田、狭山競走場を含む）が建設されているが、競走場の事前審査ともなると昭和26年の36ヵ所をはじめ昭和29年までに合計57場にもおよんでいる。

こうして競走場の建設は開始されたが、苦しい財政状況のもとでまだ海のものとも山のものともわからないモーターボート競走に多額な投資をすることはできず、琵琶湖、狭山などを除く大部分の競走場はバラック建ての投票所、土盛りのスタンドといった粗末な施設であった。

連合会は、劣悪な施設が乱造されることを憂い、昭和27年3月30日付で競走場施設の最低基準ともいべき「モーターボート競走場モデル設計図面及び建設指導要領」（競技運営篇参照）を発表し、施設のレベルアップにつとめた。



▲尼崎競走場建設予定地(昭和26年当時)

しかしながら、実際に建設された競走場の多くは、建設指導要領の条件を満たさないばかりか競走場登録規格にさえ適合しないという状況であった。

この当時の初開催というと、競走場の建設半ばで初開催の日が決まり、この時点ではまだボート、モーターの手配も十分ではないといった状況にあった。このため初開催の

前日になっても登録規格の条件を満たせず、だからといって不合格にしたのでは初開催ができなくなるため、初開催日の朝まで徹夜で施設の手おしを行い、それでも間に合わず条件付で登録し初開催に間に合わせるということも珍しくはなかったという。

3. ボート、モーターの準備

戦前のわが国には相当数の外国産ボート、モーターが輸入されていた。また、国産のボート、モーターも作製の気運にあったという。しかし戦後のボート、モーター事情となるとその様相は一変するのである。

第2次世界大戦末期には、ボート、モーターに限らず国中のあらゆる資材が徴用されたが、そのためもあって戦後の日本には競走用ボート、モーターの類はほとんど無いにひとしい状況であった。一方、国産メーカーの技術水準はまだ低く、安定した性能を期待するのは無理であったばかりでなく、資材不足のため量産することなどまったく不可能な状態でもあった。

こうした状況下では外国産モーターを輸入するのが最良の方策とも思われたが、それにしても衣食にもこと欠く当時の情勢の中では、競走用モーターボートの輸入に外貨割当を得るというのもまた至難なことではあった。

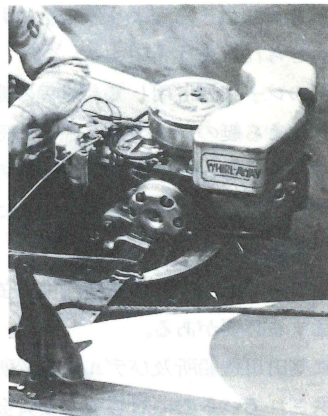
笹川会長はこのような事態を早くから予測し、選手養成を佐藤与吉氏に、ボート、モーターの開発を黒川五郎氏に依頼していた(「草創期篇」に詳述)が、それでもなお、続々と新設される競走場の需要を完全に満たすことは難しかった。このため運輸省は、競走場建設指導方針により選手、ボート、モーターの数が少ないという理由のもと、競走開始当初は1都道府県1競走場を原則とし、かつ、競走場設置者はボート、モーターの整備(調達)に協力することを条件づけている。

ことほど左様にボート、モーターの確保ということは難

事業であったが、連合会はこの問題について昭和26年12月26日、第1回常務理事会で「輸入外国産モーターと既存国産モーターの並用で当面の競走を行い、早急に新規国産モーターの開発を促進する。」との基本方針を打出し、引続き技術委員会で具体策の検討を行うことを決定する。

また、同常務理事会では、ボート、モーターの確保には相当の困難が予測されたため、ボート、モーターの製作、確保、出走等を主たる業務とするところのサービス会社を設立する構想も打出している。

この常務理事会の基本方針を受けて技術委員会は具体策を検討、2月2日付で4月に初開催を実施することを目標とした「ボート及びモーター整備に関する根本対策、並びにその具体策」と題する答申を行った。以下はその内容である。



▲キヌタ・モーター(昭和27年当時)

●答申と所見

1 標準艇型決定の件

- (1) 単一型艇によるレース方法を採用するという建前に基き、各級艇につき早急に標準型を決定する必要がある。
- (2) しかし、新たに設計を書きおろすことになると、担当高額の経費を必要とし、また相当期間を要するものと思われるので、さし当り経験の豊富な左記各社に対し既成

設計の提供方を依頼し、これを技術委員会において検討の上、決定し公表する事にする。

墨田川造船所、ABC各級アウトボード、ハイドロプレ

ン

デルタ造船所、上に同じ

横浜ヨット、インボード

南国特殊造船、上に同じ

(3) 採用された設計に対しては、相当額の設計料を支払うのが本来であるが、目下連合会においては予算上その余裕がないので、各メーカーの好意に期待し、無償提供を懇望する、ただし本設計の建造を希望する造船業者は原設計者よりこれの設計を引受けるのが一般通念に基く手順であるから、可及的速やかな機会において、本設計図使用者よりロイヤリティの如き形によって、原設計者に対し適正額を支払わしめるよう連合会においてしかるべき措置を講ぜられるよう希望する。

(4) 標準艇のレースと併用して、規程の範囲内においての自由設計による艇のレースを実施し、その優秀艇に対しては賞金の授与あるいは設計買上げ等の措置を講じて、優秀設計の推奨並びに造船技術の向上に資せられたい。

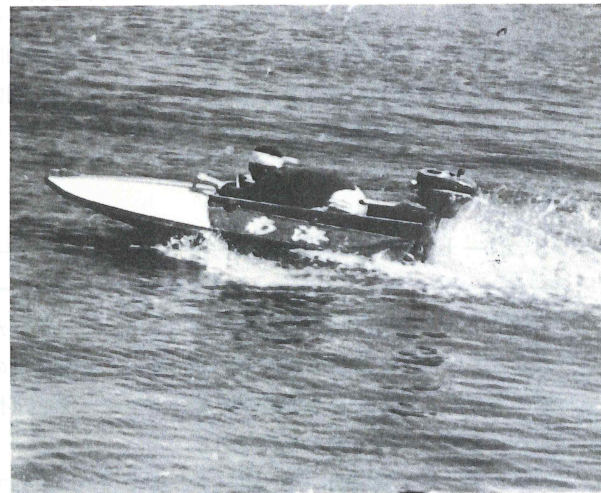
●本件に関する所見

① 本件については、設計の無償提供方依頼の点に関し、特に留意する必要がある。

すでに墨田川造船所及びデルタ造船所が快く所要の図面を提供されているのに対して本委員会は深く感謝の意を表するものである。

② 設計図を一片の青写真の集成と見るのは、技術者の最も遺憾とする所である。青写真は設計の内容を具体的に示すものであるのには相違ないが、1枚の青写真を得るまでにはたとえ数フィートのモーターボートのそれといえども多大の労力と時間、従って多大の経験が費されているのである。艇船の設計は大規模な模型実験を経て完成されるが、モーターボートの類において優秀設計

▼琵琶湖養成訓練(昭和27年当時)



を得るの道は、ただ実艇試験によるの外、適確な方法はない。したがって唯一隻の設計を完成するにも、過去幾多の実験のデータに頼るの外、実物を建造し何度か乗り潰し、その結果満足する艇の設計を実現するのである。故にこの点の技術的価値は、いかなる場合にも十分尊重されなくてはならない。これを公開する事は、ある意味において自社の秘中極意を公開することであるから、メーカーがこの点について慎重な態度を示すのはけだしもつともなことといわざるを得ない。

③ 優秀艇の設計が公開され、工作上の技術指導が適当に構想され、かつ一度条件を具備した造船所が得られるならば、いかなる僻陬の地においても類似艇を建造することは可能である。したがって我々は、この際多くの優秀な設計が広く公開されることを希望するが、同時にまた原設計者の損益が正当に擁護されることをも併せて希望する。何故ならば原設計者は前述の意味において自己の利益を放てきしたことになるのであって、自己の意志によらずして利益の放てきを求めることは、あえて次なる良きものへの熱意を失わしめ、従って技術的進歩が阻まれざるを得ないからである。優秀な技術を期待するために

は技術の基本ともいべき設計を尊重し、技術的創意、熱意に対し冷水を浴びせるようなことをしてはならない。

④ 設計に対し、これを一片の型録や仕様書と同一視し、軽視することは技術を基盤とする本事業をして究極において成功せしむるゆえんではない。

幸い各メーカーが本事業の現況を推察し、その優秀設計を無償提供されたことはモーターボート・レース界の発展に協力し、かつ本連合会に対し、理解ある態度を示されたものとして各競走会共々、十分謝意を表すべきであると考ええる。

2 国産モーター(船外機)に関する件

(1) モーターの耐用時間

モーターの競走に対する耐用時間は練習時間を含めて約1ヵ年(400時間)を適当と認める。ただしこれは相当数の部品の交換及び修理を加えると見ての耐用時間である。

(2) モーターの回転数について

毎分6,000回転の全速回転に対して、約75%の4,500回転程度に抑えておく

(3) 燃料及び潤滑油について

ガソリンは60~65オクタン価のものを使用し、モーターは良質のものを連合会が支給するようにしたい。

(4) プラグについて

プラグはさし当り日本では試作以外に優良商品が作られていないから、輸入に手を打つ必要がある。

NGK804番の量産も考えられるが、これは運輸省に量産奨励方を依頼するとし、さし当りはチャンピオンR-7サイズ18mmを採用するのを適当と認める。

(5) モーターのさし当っての所要台数及び生産割当並びに需注支払方法について

4月末におけるモーターの最小限度所要数は先ず100台と抑えられたのでこれが生産割当につき協議の結果、各メーカー共次の数量の生産の可能なるを認めた。

A級モーター ミクロ20台
キヌタ10台 } 計30台

B級モーター キヌタ 50台

C級モーター ミクロ 20台

上記需注に基く支払方法については4月完納を目標とすれば1月15日及び1月末日に各30%、4月末日完納払いとされたいとの申入れがメーカーよりあった。

ただし、その後本件については進展を見ずすでに時期も経過しているのでこの点に関しては改めてメーカーと協議する必要があることを附加える。

(6) モーターの価格

A級(ミクロ、キヌタ共) 14万円

B級(キヌタ) 15万円

C級(ミクロ) 16万9千円

(ただし物品税を含まず、物品税はこれまでの慣例からすると造船所が支払うことになっている)

上記の通り申出があった(1月4日現在)

●本件についての意見

モーターについてはすでに外国製品及び国産品併用の方針が確認されているが、外国製品については輸入許可の問題が前提であるので、これが解決は監督官庁の指導及び連合会最高機関の政治的措置に期待することとし、今次連合会は専ら国産品について前記報告に基き討議した。

(以上第3回技術委による答申)

3 標準型艇型の線図及び外国モーターの適品について

(1) 標準型艇型の線図を審議のうえ、墨田川造船所提供のABC各級ハイドロプレッソ及びランナバウト合計6種を適当と決定

(2) 外国モーターに関しては第2回技術委員会で審議したエルトファーストツインB級モーターがタンク別の形式であるため、モーター交換に難点があるとの運営上の意見に従い、同級のクリスクラフーコンマンドーと代置したので、外国モーターの適品は次の通りとなった。

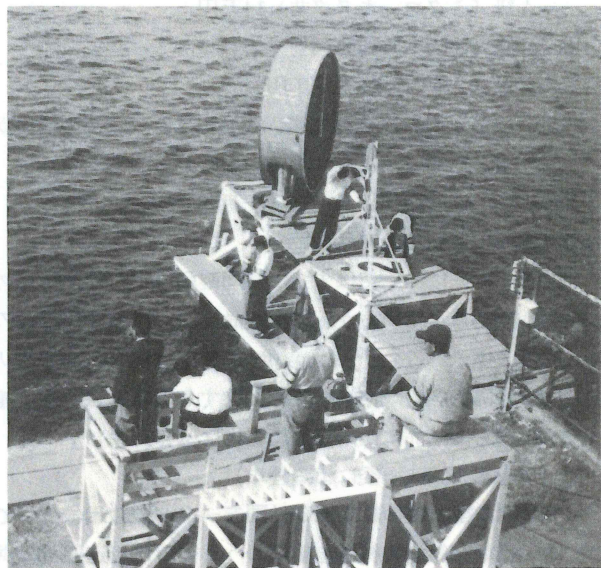
A級 マーキュリートKG4ハリケーン

B級 クリスクラフトコマンダー

なお決定した標準艇の図面は今月中に連合会が適当な方法で配布するよう準備を進めている。

(以上第4回技術委員会による答申)

このような基本方針に基き、初開催地大村市では国産ボート、モーター各30基を購入。また、大村に次ぐ津、琵琶湖、狭山、尼崎等の開催に当っては、大阪に設立されたオーナー会社、国際競艇興業株式会社がボート、モーターの確保に大きな力を発揮した。



▲大村競走場審判台(昭和27年当時)

4.各種登録と大村初開催

選手、審判員の養成、大村初開催の状況については「養成訓練篇」、「競技運営篇」で詳述したのでここでは概略を述べるにとどめるが、まず選手については、琵琶湖国際モーターボート選手審判員養成所の養成を中心に、長崎、大阪

福岡、和歌山各競走会で養成が行われ、草創期における急激な需要増をまかなっていった。

また、大村初開催の競技運営については、これの指導にあたる連合会でさえ原田競技部長を除いては全員素人という状況を、観客の好意と関係者の熱意、創意、団結で乗りきり、競走運営を確立していったのである。

大村初開催に至る各種登録、準備推進状況は、以下のとおりである。

●各種登録

日 時	準備推進事項
27.2.29	審判員登録(連合会原田)
27.3.12	モーター検査(キヌタ11基)
27.3.15・16	選手登録試験(大津)
27.3.22	モーター検査(キヌタ19基)
27.3.26	選手登録25名(大津養成)
27.3.28・29	選手、審判員登録試験(大村)
27.3.30	競技場、ボート(30隻)、モーター(30基) 選手登録26名(大村養成)
27.4.1	審判員登録(連合会菊地、青木)

5.連合会事務局の動き

設立から大村初開催までの4ヵ月間、連合会は、各種規程、基準の作成、競走場候補地の事前審査、各種登録と競走開催に必要なすべての準備に繁忙をきわめた。職員の数はずか数名、忙しいからといって新たに職員を採用するには支払うべき給料の予算がまったくなかった。

当時の状況について初代理事長の龍山敏夫氏、初代総務部長の平野晃氏は、次のように語っている。

●龍山氏「会報119号、連合会創立10周年記念特集号より」

大村側の立場なり、申されることは、重々ごもっとものことばかりでありましたので運営委員長とも相談しまして、ついに、連合会内に大村競艇実施委員会を特設いたしまして、その年、陽春4月6日の開催を目途として、内外の全力をこれに集結して準備を進めることに妥結いたしました。

それからの事務局内は、すべて戦場のような騒ぎでありました。

4月6日、連合会からは、ほとんど全員が参加致しまして大村競艇の開催の応援にまいりました。幸いにも競輪の創始者やらモーターボートのヴェテラン達が総力をあげて指導されましたので、予想以上の成果を収めまして、この日本競艇史上記念すべき初開催が無事感激のうちに終了いたしました。

●平野氏(競艇沿革史より：施行者協議会発行)

平野 春4月だけど寒くてねえ、みんな運動靴と作業服カーキ色の——笹川先生が大村へ着いたときでした、

先生はすーっと洋品屋へ入って、みんなに何か買ってくださった。私は紺のセーターをいただいたんですが、いまでももっています。着れるんです。

混乱のうちにちも、とにかく初開催のお手伝いの大任を終えて、帰りがけにお土産をいただき「若い者が大勢で、ずいぶんご無礼があったと思います」「いいえご苦労さまでした」「ひとつ、そういうことにお願いして」「では、これをどうぞ」というわけで、連合会として市から受取る競走場その他登録料の入った封筒を、隣の部屋へ入ってあけて見たら——11、12万円の予定が7万しか入っていない。連合会の台所は火がつくようなところで、7万じゃあ帰れないんです。また部屋へ戻って、恐る恐る「大変申しあげにくいんですが、実はこれじゃあ帰れないんです」とやったんですよ。

原田 ねばっていましたねえ、私も知ってました。

平野 つらかったね、それで猪川さんらに、いっぺん市役所へ帰ってもらい、何かの金を足してもらって—。

司会 大村のとき売上げが大したことなくて、競走会のほうが困ったとか？

原田 初日が240万、2日目か100何万、3日目260万、3日間で600何万——。

司会 600万の5%、それじゃ競走会は合わなかったでしょう。

藤、平野 合いませんねえ。

原田 当時は120万平均あれば、競走会はペイしたと思うんですが——大村の初開催の一日平均200何万は、…

●大村初開催準備推進状況

日 付	運 輸 省	連 合 会	競 走 会	施 行 者
2月21日	開催準備			モーターボート発送20台 東京より
25日		規程提出、開催準備委員 会結成	宣伝開始	宣伝開始、モーター発送 10基
26日		1 大村市競走場審査 2 制服バッヂの制定		
27日	競走会、施行者へ開催通 牒			
28日	運営連絡会規則の承認			
29日	規則の認可	規程作成完了		
3月1日	地財委指定の連絡	1 規程類印刷発注 2 検査登録用紙印刷発注 3 日程作成、番組要項作 成	1 日程作成 2 番組要項作成	1日程作成 2番組要項作成
2日				施行条令実施、規程作成
3日		1 制服バッヂ発注 2 検査委員の選考		
4日		1 審判員選考準備 2 検査員委嘱		地財委の指定
5日		1 規程類印刷仕上 2 検査登録用紙印刷仕上		開催届出
6日		検査委員打合会	委任契約	委任契約
7日		検査試験広告		入場券、舟券印刷
8日	燃料配給	燃料配給申請	制服救命衣類発注	
9日				燃料受配
10日		1 執行委員任命打合会 2 検査器具整備	執行委員任命打合会	執行委員任命打合会
14日		執務要領作成 必携作成		
15日		試験問題作成		臨時雇用対策
16日		検査用具整備大津選手試験		

日 付	運 輸 省	連 合 会	競 走 会	施 行 者
20日	競走監督官服務心得	1 制服バッヂ出来上り 2 審判器具整備	競走場整備	1 モーター整備完了20基 2 モーター検査20基
21日		競走場検定 モーター検査20台（東京）		競走場検査 モーター発送20台
22日		選手審判員登録受付作成		
23日		競走場登録	放送原稿作成	警備関係打合会
24日			制服救命衣出来上り	モーターボート出来上り
25日		モーター検査10基（東京） 登録モーター10台（東京）		検査ボート10、ボート、 モーター登録10
26日		試験選手審判員（大村）		モーター到着20基選手登録
27日		ボート検査（大村）		検査ボート登録
28日		精算様式作成登録、大村 選手審判員試験		
29日		大村選手審判員試験		
30日		総合打合会	総合打合会	総合打合会
31日		予行演習	予行演習	予行演習 選手登録
4月1日			開催宣伝広告	開催宣伝広告、ボート・モ ーター到着10台
2日		競走開催打合会	競走開催打合会	競走開催打合会
3日		模擬レース	模擬レース	模擬レース
4日		集合	選手・ボート・モーター管理	集合
5日		予行演習	予行演習、番組編成	予行演習、番組編成
6日	監督官来場、競走開催	競走開催	競走開催	競走開催

競走運営にかかわる諸制度の確立

昭和27年4月、関係者待望の初開催が長崎県大村市で実施された。競走法の制定から10ヵ月、連合会が設立されてより4ヵ月、初開催の決定をみてからは2ヵ月にも満たないという中での開催である。

信じられない程の短時日のうちにすべての準備が一応整えられたのであるが、モーターボート競走の経験者がいたわけでも、相応の準備期間があったわけでもなかったからいよいよレース開始という段になってみると、予想だにできなかった事態も続出する。

しかしながら一方では、全国各地で競走場の建設が進みそれぞれの初開催日も近づいていた。

連合会は、競走場候補地の事前審査や建設指導を行うかたわら、これら相次ぐ初開催に備えての選手、審判員の登録、そして大村初開催の経験を踏まえての執務要領の作成諸規程の手直し等を行っていかねばならなかった。

モーターボート競走の競技運営ということでは、大村初開催の経験のもと、昭和27年5月19日に開催された第1回連絡協議会でその大綱が整備され、その後、津、琵琶湖、狭山、尼崎の初開催を経て、同年10月21日に開かれた第3回連絡協議会で一応の完成をみる。さらに第1回ダービー（若松）開催という実績の上で、昭和29年3月に実施された「競技規則の改正」をもって完成したといってよからう。

こうして「競技運営」面が順調に整備されていったのに対し、「売上」のほうはなかなか軌道に乗らず、当初は多くの競走場が“赤字”の状態に悩んでいた。その上、まるで追い打ちをかけるかのように選手の不幸事件が発生するのである。このため連合会は、機構の改革を行い新たに審査室を設けてこの事態に対処しなければならなかった。

“迅速正確な運営”、“厳格な選手管理”は、モーターボート競走の一大特色であるが、のちにこれまたモーターボート

競走の特徴ともなる競技運営の形態、精神的な礎が確立されたのはまさしく、昭和27年から29年頃にかけてのこの時代であるといつてよい。

1. 競技運営の確立

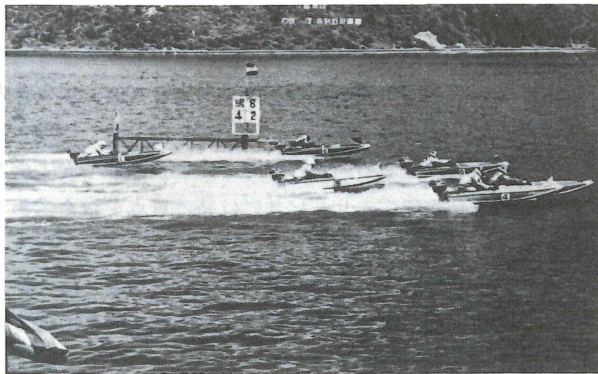
連合会は大村初開催に向って、考えられる限りの“万全な準備”をして現地へと乗り込むが、到着してみればまず、“競技運営を担当するはずの競走会職員が多くがモーターボート競走を見たこともない”という。また選手は“ボート、モーターの整備はおろか調整運転も知らない”始末、しかも、“連合会が苦心して作成した諸規程には実情に合わない面もある。さらに、“フライングはあるまいとの予測に反し、フライング続出。——といった状況で、誰れの目から見ても、「見込み違い」「準備不足」は明らかであった。

したがって、急場しのぎの臨機の処置により初開催こそ大過なく終ったものの、改善すべき事項は山積していた。

これら問題点に関する対応策と、その後のモーターボート競走の基本的な考え方につき検討したのが、大村初開催から約40日のちの昭和27年5月19日に開催された第1回連絡協議会である。

この連絡協議会は、昭和27年から28年にかけて運輸省、連合会が共催したもので、参加者は施行者、競走会はもとより設備会社、サービス会社、選手養成所と、競走関係者全域に及んでいる。そして、同会議ではまた、モーターボート拡大の基本戦略から競技規則の解説に至るあらゆる事項が検討されている。

昭和27年5月19日の第1回から同年10月21日の第3回まで、計3回にわたって開催された連絡協議会は、それぞれの回において重要な議決を行い、モーターボート競走の運



▲鳴門競走(昭和28年当時)

営にかかわる諸制度の確立に大きな役割を果たしている。

以下は3回にわたる連絡協議会の概要と主要議題である。

(1) 第1回連絡協議会(S27.5.19)

3回にわたる連絡協議会のうち、最も注目すべきは昭和27年5月19日に開かれた「第1回連絡協議会」である。

この会議では、16の議題につき検討が行われているが、そのいずれもがのちのモーターボート競走の基礎となる。

会議のため添付された資料は、大村初開催からわずか40日の間に準備されたものとは考えられぬ程膨大かつ密度も高い。内容も、大村初開催の詳細な結果報告とその対応策執行委員執務要領、競技規則の解説、委任契約(例)等々、そのどれをとってみても今日の規程規則の基礎を成すものばかり——いかに“質の高い”ものであったかがわからうというものである。

ここでは紙面の都合もあり全資料を収録することはできないが、一部を紹介したい。なお、他の篇において収録したものについては(注)を加えたので、これを参照されたい。

●連絡協議会の設置目的

(1) 運輸省、各地施行者、全国競走会連合会、競走会、施設会社、サービス会社及び選手養成所との連絡を密にし

て意志の疎通を図ると共に競走実施までの諸準備及び実施上の諸準備を協議決定する。

(2) 昭和27年におけるモーターボート競走育成計画の概要の趣旨に沿い、大村市開催のテストレースの尊い体験を基とし客観的な立場から検討を加えて競走の準備及び実施方法について徹底的な研究を行うために意見を交換する。

(3) 今夏新たに競走を実施する各地の施行者及び競走会に対しては、大村市にあったような失敗を繰返さないようにしかも最少の時間と労力と経費をもって完璧な競走を実施できるように種々の問題について協議する。

●議題とその概要

(1) 昭和27年モーターボート競走育成計画

(1) 準備期(27年6月末まで)

①大村市において開催されたテストレースの結果に深刻な反省検討を加える。

②大村市のテストレースの検討結果を基礎として明確な方針をたて、かつ詳細な指導要領を作成して万全を期する。

③主要数ヵ所の競走場を完成しこの競走場において競走を実施するために必要な諸準備を完成する。

④全国的に組織的に活発な宣伝を行う。

⑤現行規則及び範例について実施上の問題を検討し必要な措置を講ずる。

(2) 試験期(27年7月)

①準備期において研究検討せる成果を総合結果して一応理想的形態において津及び琵琶湖において競走を実施する。

②この競走の実施に際しては連合会を始め全国の関係者あげてその成功のために応援する。

③この競走の結果を反省検討し次の飛躍期に備える。

(3) 飛躍期(8月以降)

①10数ヵ所の競走場を完成しこの競走場において円滑に競走を実施できるようにすべての諸準備を完成し活発に競

走を実施する。

②この時期において本競走の基礎を確立し続く時期への飛躍の素地を固める。

③この時期における到達水準としては

(イ)売上目標を競馬及び競輪におく

(ロ)競走会その他関係者の業務及び組織を完全に軌道にのせる。

(4) 関係規則及び範例を理想的な形態に完備する。

(5) 競走実施の実績及び検討により法律の改正すべき点については充分研究する。

●大村市テストレースの結果報告

結果報告の全文は10章から成る膨大なものであるが、競技運営に関する事項は“競技運営篇”に掲載したので参照されたい。諸言および結論は次のとおりである。

緒言

大村市第1回テストレースの実施経過並びに結果を顧みるに、これがテストレースとしての当然の帰結として幾多改良を要する点を見出し、将来本格的レースの実施に備え、本競走関係者は等しく反省し、厳粛なる自己批判によってその足らざる点を早急に解決する必要性が痛感される。

本報告書の作成に当り、実施の指導に当たった連合会職員
の批判の冷厳なるゆえんは、ひたすら将来理想的なレースの実施を願う熱意のしからしむる所である事を附言すると共に、連合会指導員の指導に対する批判は関係各方面の忌憚なきご高見をいただき、万全の態勢を早急に樹立いたしたく思うものである。

結論

右を要するに今回は諸準備が非常に不完全なままに開催が強行されたもので、これらの欠陥の露見自体が今回のテストレースの成果の第一であったと言える。

これらの欠点に対する改善策は、運輸省、施行者、競走会、連合会、及び関係業者において早急に行なれるべきであり、第2回には少くとも同じ欠陥を露呈してはならない

のである。これがため

① 競走会はあらかじめ実際に実勢を担当できる人間を養成して実力の培養に勤め、施行者とさらに密接な協力態勢を整えること。

② 施行者は全般の運営の指導と売上金額の増大に全力を傾注し、宣伝広告サービスには特に重点をおくべきである。

③ 連合会に於てはこの経験より推して指導要領を確立し、かつ規則告示範例等で実施に不便を感じるものは改良するよう研究しなければならない。

④ 選手はモーターボート競走の将来を担う立役者として、なお一層の技術の向上を企み精進すべきである。

競走関係者はこの結果よりして全国的に急きょ開催の気運を促進し、速かに本事業の発展への基礎としなければならない。

(3)競走場建設、モーターボート整備及び選手養成計画(省略)

(4)施行者と競走会の業務及び経費分担の限界及び基準主要内容

①施行者及び競走会の委任受任の際の心構え

②委任契約の際の基本方針

③業務分担の限界及び基準

④経費分担の限界及び基準

⑤注意事項

⑥委任契約書(例)

(5)賞金額又は率及びその区分並びに分配基準

(省略)

(6)競走参加選手の待遇等の基準

(7)選手配分要領

(8)賦課金の徴収基準の決定要領

(9)サービス会社設立の趣旨及び目論見書について

第2 設立の理由(その他の事項は省略)

① 現状においては、モーターボート所有者を勧誘して所

要数のモーターボートを整備することはなかなか困難で、従って当初においては、モーターボートの整備については、かなり強力にその実現を推進しなければならない。

② 施行者自身がモーターボートを所有してこれを競走に出場させることは、厳正なる競走を確保するという点において危惧がある。

③ モーターボートの保管、修理及び競走出場は、モーターボートの性格としてその取扱いにはかなりの練達を必要とし、現状においては、かかる点を施行者競走会または艇主に期待するのは難しい。

④ モーターボート競走による宣伝業務についても、施行者、競走会または艇主に期待できない。

⑤ モーターボートの数が十分に整備できない初期においては、競走の開催の際全国的にモーターボートを融通することが必要であるが、かかる斡旋の労をとるなんらかのものが必要である。

⑥ 1 選手1 モーターの原則は絶対に確立すべきであるが、モーターと選手を結びつけると共に、かかる選手に対して斡旋またはお世話をするなんらかのものが必要である。

⑦ その他競走実施のための諸準備を整える際に、施行者、



▲津競走場主審判台(昭和27年当時)

競走会または艇主の行い得ない、また行うことの困難な業務を代行するなんらかの機関が必要である。

(10)公認選手養成所の設立の趣旨及びこれが運営について(省略、養成訓練篇参照)

(11)審判員養成のための講習会について

(省略、草創期篇参照)

(12)試験期及び飛躍期における競走実施要領

(省略)

(13)競走執行委員執務要領

(省略、競技運営篇参照)

(14)規則、告示、範例等の改正案について

(省略)

(15)その他

参加申込手続(省略)

モーターボート競技規則の解説(省略、競技規程篇参照)

(2)第2回連絡協議会(S27. 6. 23)

第2回連絡協議会は、第1回の会議で検討不十分と思われた事項についての再検討、並びに津及び琵琶湖の初開催についてというのがその主な内容で、議題は次に示すとおりである。

この議題からしても、大村開催の経験をふまえて津、琵琶湖の開催には万全を期した様子がかうかがえる。

●議題

①第1回連絡協議会開催後の各地の準備進行状況

②第2回連絡協議会開催に関する件

③協議事項

○モーターボートの配分要領

○審判員及び整備員の配分要領(選手は第1回において決定)

○競走日程調整についての方針

○選手会等の育成指導に関する件

○宣伝の計画的実施に関する件

- ボート及びモーターの性能検査及び公認に関する件
- 施行者、競走会、設備会社、サービス会社等の役員兼任の可否に関する件
- サービス会社の指導に関する件
- モーターボートの運搬費、修繕費、部品費等の分担責任者の決定に関する件

④津及び琵琶湖競走の実施対策

⑤その他懇談事項

(3)第3回連絡協議会(S27.10.21)

第3回連絡協議会は、①第1回連絡協議会において、7月中を試験期、8月中を飛躍期として方針を樹立したが、その後の状況はこの計画に若干の遅れを生じている。②すでに開催を行っている大村、津、琵琶湖、狭山、尼崎はおおむね所期の成果を収めており、モーターボート競走事業の基盤は一応確立したものと見られるが、全般的には、なお満足すべき状態にあるとは言えない。③今後、本年度中に開催を予定されている8場については、万全の策を講じ、強力なる発足を期さなくてはならない。等の現状認識のもとに、“これまでに蓄積された経験を克明に分析・解明し、個々の問題について具体的対策を講じると共に、飛躍期にふさわしい普遍的方針を確立し、いま一段の発展を図り、かつ、新規開催に対する有効適切な措置を立案する。”ために開催されたものである。

この会議で注目されるのは、売上不振への対策として早くも競技運営上の事故防止を考え、選手、審判員、検査員、整備員の技量向上や宣伝のあり方を検討していることである。

また、これと同時に選手の“災害補償制度”や“褒賞・懲戒制度”についても、このように早い時期から検討されていることは、やはり特筆すべきことと言えよう。

●議題

①公正かつ安全なるレースを円滑に実施するについての諸

対策

- モーターの故障防止対策
- ボートの性能改良
- 審判員所要数とその養成計画
- 選手の所要数とその養成計画
- 選手並びに審判員の技能向上を図るための再教育実施
- 選手の災害補償制度確立
- 選手並びに審判員の処遇向上
- 選手の褒賞、懲戒制度制定
- 検査員、整備員の公認制度制定
- 競技監督設置

(2)売上向上についての諸対策

- 観客誘致に有効なる宣伝対策について
- 競走開催の日程調整について
- 勝舟券の購入を勧奨すること
- 競走運営上改正すべきこと
- 番組編成上、ボート及びモーターの保有量並びにその種類分布の適否について
- 輸入モーターに関すること
- 冬期開催に関すること

2.選手及び実務者の養成と資質の向上

草創期当時の競技運営については「競技運営篇」、「養成訓練篇」に詳述したが、とにかく、選手の乗艇時間は2時間に満たない有様だし、審判員は1週間の講習を受けただけで実際にモーターボートが走るのを見たこともないまま審判にあたり、検査員にいたってはその講習会すらなく初開催の執務につく、という状態での出発ではあった。

したがって競技そのものも、横一線のスタート、接戦レースは稀有のこと、今日までも語り伝えられるといった珍プレーが続出する。一方、観客のほうも初めて見るレースではあり、執拗な抗議などしようもないといった状況で、

競技運営は不馴れなりにまづまづの運びとはなる。

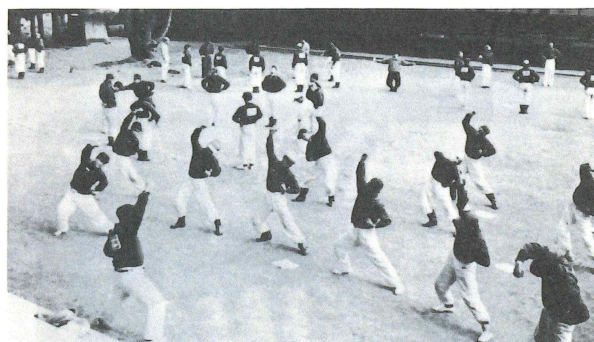
しかし、モーターボート競走が公営競技である以上、観客からすれば大切な金を賭けてのレースにはちがいない。選手や運営者のほうも日増しにその技量を向上させてはいたが、観客はそれを上回る早さで勝負のポイントを把握し、操縦技量の巧拙を読みとっていったのである。

こうした観客の要請に応えるため業界は、選手の養成訓練期間を延長し、技量未熟の選手には地元競走場で練習させるなどの策を講じるのであるが、これがなかなか思うような成果を上げてくれない。

また、売上とはいえばこれも思うようには伸びず、“赤字開催”の競走場も多いとあって、モーターボート競走自体、細々と生き長らえているといった状況を呈していた。

この、昭和27、28年という時代は、昭和23年の競輪、25年のオートレース、27年の競艇と、次々に初開催を行い急激に拡大していった公営競技が、そのためにひずみを招き一部の不心得な選手に素行の問題があったり、八百長事件が発生するなど、公営競技にとっては苦難の多かった時代である。

そんな中で、最後発の公営競技であるモーターボート競走は、選手養成にあたっては人物を優先、競走の開催にあたっては厳重な管理体制をしくなど、万全の対策をとるのであるが、それでも昭和27年秋頃には不正レースの噂が流れはじめていた。



▲選手定期訓練(昭和28年当時・高野山)

このままでは、モーターボート競走の健全な発展は望めないと考えた連合会は、全選手の合宿訓練を行い精神教育の徹底をはかるとともに技量向上に資することとするのである。

(1)選手定期訓練

選手定期訓練は、当初の選手講習会を選手再訓練、選手定期訓練と名称を変え今日も続けられているが、その第1回は昭和28年1月20日、近江神宮で開始されたものである。

この時代、連合会が最も腐心した施策は選手の精神教育で、連合会は機構改革を行い審査課(28年4月からは審査室に拡充)を設置してこの施策の執行にあたった。昭和28年の12月からは場所を高野山に移して実施した選手定期訓練では、一般座学とは別に精神教育の徹底がはかられ、違反者には厳罰をもって臨んでいる。

この高野山訓練で徹底的にウミを出きったことが、その後、公正なレースとして観客の信頼を得る原点になっていると言えよう。

(2)検査員、整備員公認制度

選手、審判員は当初から登録制度を採ったが、検査員、整備員は、なんらの資格制度もなかった。

しかしながら、実際にレースを開始してみると、当時のモーター性能、選手の整備技能、知識では満足にモーターが始動しない。選手を上手に指導し、整備を手伝い、全艇を揃えて出走させることのすべてが検査員、整備員の双肩にかかっていた。

連合会は、これらの実情に合わせ、昭和28年1月から検査員の公認試験を、同3月からは整備員の公認試験を実施して資質向上につとめたのである。

(3)各種会議、講習会の実施

この当時のレースには、現在では考えられないような珍

しい事象が続出しているが、これを裁く規則はまだ十分に整備されていなかった。

したがって各地競走場が相互に情報を交換し、要すれば規則の改正を行うことが必要、大切と思われた。

このため審判長、競技委員長といった現場責任者や総務部長による会議や講習会が頻繁に開催されている。

(4)第1回ダービーの開催

昭和28年11月7日から10日までの4日間、福岡県若松競走場で第1回ダービーが開催されるが、この競技運営は、全国の優秀審判員によって行われた。全国の優秀なる実務者が一致協力して運営にあたることは運営の模範であると同時に、その技術の公開であり、競技運営の思想統一であり、またとない情報交換でもあった。

3.選手関係諸制度の整備

大村初開催当時51名であった登録選手も昭和27年度末には552名、同28年度末には1,057名とその数を増し、かつ、選手数の増大とともに選手関係諸制度も整備されていった。この時代に整備された選手関係諸制度は次のとおりである。

27.5.9 選手配分要領

賞金額又は率及びその区分並びに分配基準
競走参加選手の待遇等の基準

28.1.1 フライング配分保留制度

5.1 褒賞懲戒審議会規則、選手、審判員、公認検査員及び公認整備員褒賞規則、選手、審判員、公認検査員及び公認整備員懲戒規則

28.6.10 選手災害補償制度

29.1.1 選手級別決定基準

12.24 格差配分制度

4.売上対策

競走場は次々と新設されていったが売上不振は目を覆うばかりで、収益金の中から外部の業者への支払いや投票所従業員の賃金を払うと、競走会への交付金も満身に払えないといった赤字開催の競走場さえあった。

そこで少しでも売上を向上させるために、多くの競走場では施行者、競走会、施設会社等競走場の全関係者が一団となってキャラバン隊を組み、阿波踊りをおどったり、チンドン屋になったりしながら宣伝をしてまわる、あるいは、国鉄駅やバスターミナルで呼びこみをやるなどまさになりふりかまわぬ宣伝活動が展開されるのである。

こうした直接的な宣伝が、それなりの効果を挙げたことはもちろんであるが、それでも根本的な対策とはなり得ず、業界全体としての対策はやはり連合会が中心となって画策しなければならなかった。

この当時連合会が実施した主な売上向上対策は次のとおりである。

①面白いレースの提供/(イ)事故防止(F規制、エンスト、接触、転覆防止)、/(ロ)人気選手の出場(優秀選手、地元選手のあっせん)、/(ハ)特別競艇の設置、/(ニ)“出遅れ”の制度化(返還)

②売上分析、調査/(イ)売上向上対策臨時委員会の設置、/
▼美人コンテスト(昭和29年大森開設時)



(ロ)売上不振競走場の現地調査、/(ハ)初開催競走場のファン実態調査

③イメージアップ/(イ)ポスター図案の募集、/(ロ)写真コンクール開催、/(ハ)水上パレードの実施、/(ニ)模型モーターボート大会、/(ホ)女子レースの実施

④その他/(イ)日程調整、/(ロ)美人コンテスト

5.事故防止

事故防止については、競技運営篇に詳述したのでここでは概略を述べるにとどめるが、モーターボート競走開設当初は全艇が揃って走るのは極めて珍しいこと、つまりはそれ程までに事故が多発したのである。

スタート事故に例をとってみても、フライングは失格、出遅れについては制限なしであったから、観客にしてみればスタートの瞬間に買った舟券の当る可能性がなくなってしまうということもしばしばであった。

こうしたスタート事故、特にフライングを防止するためとしてやがて予備ライン制度ができ、その罰則として戒告状、選手間での賞金申し送り、配分(あっせん)保留制度が採用されることになる。

当時採用されたこれらの事故防止策が成功するか否かは、せつかくモーターボート競走に来てくれた観客がファンになってくれるか、面白くないとして見捨てるかを決めた重要な要因であったとも言えるのである。

6.連合会事務局の動き

(1)事務所の移転

①S27.9.3 運輸省技術研究所へ移転

競走が開始されると事務局の業務が急激に拡大し、事務局が手狭になったことや、東京の中央に事務局を構えていると費用もかさむこともあって、東京都豊島区目白の運輸

省技術研究所の一部を借用し移転する。

②S28.4

その後も競技場の開設が相次ぎ、事務局の業務も繁忙をきわめたため、4月には4名、5月には2名の職員が採用され、事務局職員はようやく16名に達した。

また、各地競走場の開設により連合会の収入も増加し、同時に再び事務所も手狭になったため、交通の便利な中央区明石町の海員救済会ビルに移転。

連合会設立と同時に理事長に就任、3年半にわたって初代理事長として業界発展の基盤を作った滝山敏夫氏は、連合会報119号(10周年記念号)の中で、当時の状況を次のように振り返っている。

「当時、連合会は現会長の格段のお思召しで、銀座の事務所を無償で拝借しておりましたが、収入の面におきまして予想通りにまいきりませず、あの目抜き場所では何かと出費もかかりますし、基金も心細くなりますし、段々不義理を重ねるようなことにも相成り、特に局員の給与の面も滞り勝ちとなりましたので、意を決しまして、そうまでしなくてもという会長のご親切なお言葉がありましたにもかかわらず、あえて暫し木の葉の下をもぐる積りで、27年の9月3日、秋雨煙る銀座をあとに目白の運研の一室へ移転しまして耐乏の生活に入りました。

ここでの環境と生活とは、自然に全員の気持を引締め、万難を排して新事業の開発に邁進しようという開拓者精神を涵養するのに大に役立ったのではないかと思います。

それに致しましても、社会各層から、とかく批判の対象となっておりました連合会の窮状に同情されて、よくも事務所を貸与して頂けました、当時の運研所長、さらには管理部長のご俠気に対しましてはお礼の言葉もございません。

そのうちに、各地で引続いて開催の運びと相なりまして、それも段々と規模は壮麗となり、成績も向上してまいりまして、ついに福岡の如き競艇界における横綱格のところが

出現いたしましたことは、それまでにいろいろと開催の踏み切りに逡巡していた方面に対しまして、魂を打ちこんでやれば、この事業は行けるという信念を与えた決定打となりましたことは記念すべき快事ではありました。

このように連合会の経営も漸次軌道にのってまいりましたし、陣容も増強し、地方との連絡もいよいよ頻繁緊密性を増してまいりましたので、28年の4月、目白の奥から事務局を明石町の海員掖済会のビルへ移すに至りました。

目白へ逃避いたしますときは、重要書類その他ささやかな什器を、リヤカー1台に積んでまいったのでありますが、明石町へはトラック2台という大掛りなもので引越してまいりました。これこそ地方競走会の血と汗との尊い結晶で膨れ上った資産でありまして、感激のほかありませんでした。

積み上げられた荷物を見上げて歓喜の涙にむせんだのも故なしではありませんでした。」

(2)事務局の組織

①競技委員会の設置(S27.10.1)

各地競走場で競走が開始されるようになると、連合会の業務は競技実施団体の中央団体として、競技運営の指導、統一等を行う仕事が必要な地位を占めるようになってきていた。

このため、従来の2専門委員会に加え新たに競技委員会を設置、その任にあたらせることとなり、これまで表面に立たなかった笹川良一氏が委員長に就任した。

また、この当時は選手数が急激に増加している時期でもあり、選手指導が重要な業務となってきたため、10月1日付で組織の改正を行い、総務部に経理課、審査課を設置し、審査課は専門的に選手指導を行うこととなった。

②専門委員会を廃止、審査課を審査室に(S28.7.17)

競走開催当初、3専門委員会がはたした役割は極めて大きい。競走場の事前審査、登録、ボート、モーターの登録

規格、調達手段、その他主だった業務はすべて専門委員会が中心となり進められてきた。

しかし、この頃になると一応競走運営の基礎も確立し、専門委員会の役割はすでに十分に果たしたとの判断から、今後は事務局を充実し、この種の業務を引き継ぐこととして、4月17日開催の常務理事会により専門委員会を廃止を決定する。

次に選手指導の重要性が一段とクローズアップされてきたため、7月17日付で審査課を審査室に格上げし選手指導に関する事項は理事長直轄とするとの組織改正を行った。

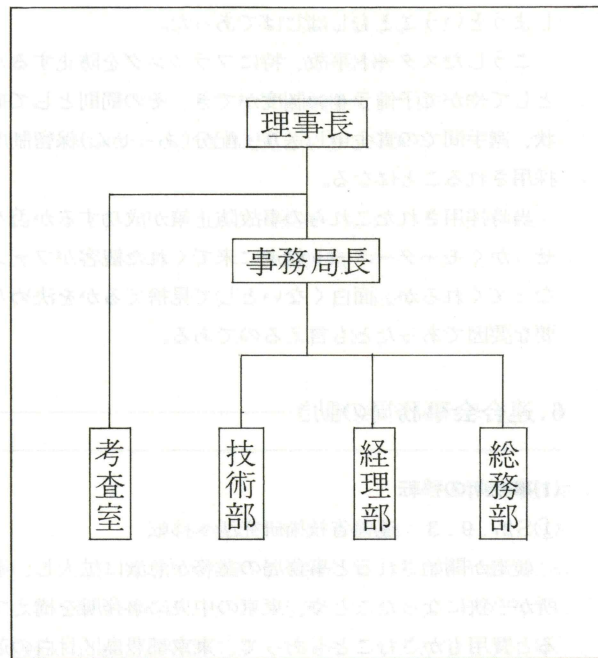
なお、この年4月から笹川良一氏、石川一衛氏が副会長に就任し連合会はより一層の強化を図っている。

7月17日付で改正された事務局組織は次のとおりである。

※なお、この年、褒賞懲戒審議会が設置された。

●所在地 東京都中央区明石町51番地海員掖済会ビル

●事務局組織



恒久法めざして試練の時代

モーターボート競走法は、昭和26年の制定以来今日までに、大小10回にもおよぶ改正が行われているが、内容的に大きな改正は次の3回に限られる。

①国庫納付金の停止を定め、時限が付された“臨特例法”の施行に伴う改正。②昭和32年の臨特例法の失効に伴い、19条交付金制度を定め交付金規程に時限を付した改正。③長沼答申の趣旨に沿って法の健全化を図り、時限を削除した改正。

これら3回の改正は、いずれも時限規定にかかわるもの——つまり、昭和29年から37年までの間におけるモーターボート競走の歩みは、時限失効となるたびに吹き荒れる公営競技廃止の世論をいかに押え、またいかにして恒久法へと結びつけるかの“戦いの歴史”でもあったのである。

昭和27年から29年頃までのいわゆる「草創期」の時代は、公営競技全般に経験も浅く、また選手や実務者の技量も未熟であったから、そのための不手際、あるいは選手の資質を不満としての騒擾事件も頻発した。さらに、観客自身も“遊び”には慣れていないためつい“のめり込んで”しまい、身近に種々の問題を起してしまう。それがまた短絡的に「ギャンブル弊害」としてとりあげられる…とまさに公営競技“あらしの時代”でもあった。

こうした時代背景のなかでの臨特例法の施行、しかもその法は1年間という時限付きであったから、“時限の失効と同時に公営競技は廃止すべきである。”との世論がだんだんにエスカレートしていくのも無理はなかった。

しかし、モーターボート競走業界は、こうした世論に対処するには自らを厳しく律し、その姿勢を明示して理解を得ていくしかないと、連合会を中心に団結を強化し、選手・実務者の資質向上を図り、競技運営に万全を期していく一方で、法改正にも積極的に取り組んでいった。

モーターボート競走における選手管理、競技運営の厳格さには定評があり、いまやモーターボート競走の一大特色ともなっているが、こうした体制も草創期当時の業界の姿勢がそのまま反映し、残されたものといつてよからう。

こうした業界の姿勢は当然世間からも高く評価され、昭和32年の法改正に当たってもモーターボート競走にはなんら付帯決議もなく、ほぼ、関係者の望みどおりの結果を得ることができるのである。

この法改正では19条交付金が制定され、時限も3年間と延長をみた。普通ならここで関係者も“ホッと一息”というところであるが、モーターボート競走関係者はむしろ気を引締め、いよいよその運営に清新の気を吹きこんでいった。たとえば昭和32年では選手精鋭化要領の実施、連合会による選手養成の開始を、同33年にはFL防止運動、体重別レースの開催、同34年は審判員養成の開始、スタートゾーンの短縮(1.5秒)、日本船舶工業振興会の発足、同35年は検査員養成の開始、二重針大時計の採用、役員研修会の実施、選手臨時訓練の実施、と選手や実務者の資質向上をはかり競技運営の万全を期して、“ファンのためのモーターボート競走”へとその体制を整えていくのである。

一方、昭和32年の法改正により一旦はおさまったかに見えた公営競技廃止論が、昭和34年の松戸競輪騒擾事件を機にまたもや再燃し、政府はその判断を公営競技調査会にゆだねる。

同調査会は10回におよぶ検討の末、昭和36年7月25日付で、“抑制基調をとりつつも、存続を認めるべきである。”と答申。この答申の趣旨に沿って37年4月、法の改正が実施され、8年間におよぶ存廃問題によりやく終止符が打たれたのである。

このような長期間にわたる苦難の時代を、ただ耐えるだ

けでなく選手、審判員、検査員といった登録者はもちろん全関係者の資質向上を積極的に図り、団結を強化しつつ競技運営の改善を行い、たゆまず前進を続けた業界関係者の努力は、やがて時を得て大きく花開いていく。

1. 影響大きかった時限付「臨特例法」

終戦後、政府はGHQの指導のもとに中央集権的な行政から地方自治体へその権限を大幅に委譲する、いわゆる地方分権の行政をすすめたが、併せて税制改革をも実施し、補助金、助成金のあり方についても検討を重ねていた。

臨特例法は、この政策の延長線上のものであるが、同法が具体化した直接のきっかけは昭和28年当時の不況とインフレであった。

当時の日本経済は、朝鮮戦争による特需ブームも去って深刻な不況とインフレに悩まされていた。このため政府は昭和29年度の予算編成にあたって1兆円超緊縮予算構想を打ち出し、併せて財政上のモラルから競馬以外の公営競技の国庫納付金を廃すことを決定した。しかしながら、公営競技の納入金を財源としていた関連工業振興策にそれが必要でなくなったわけではないから、停止することはできない。そこで、臨時的な処置として打ち出されたのがすなわち、臨特例法であった。

同法の概要は、国庫納付金制度に代え、各公営競技の中央団体への納入金制度を定め、これを財源として主務大臣の定める計画及び指示により関連工業の振興策を継続していく、というものである。同法の趣旨についてはのちに詳述するが、公営競技にとって最も大きな影響はその法自体が“時限”付きであったことである。

臨特例法の施行は“公営競技廃止論”に油をそそぐ結果となり、公営競技業界は“時限”のたびに存廃の危機に立たされる。そして、これは昭和37年の法改正まで、8年余の長きにわたることとなるのである。



▲宮島競走場(昭和30年当時)

しかし反面、臨特例法は公営競技業界に思わぬ大きな功績を残すことにもなったのである。たとえば、モーターボート競走業界に例をとるなら、厳しい世論に対処するとしてとられた「競技運営の合理化促進」「選手・実務者の資質向上策」などがそれである。

また、納入金が運輸大臣の計画及び指示によって振興事業へ充当されることで、よりきめ細かな配慮が行き届き、十分にその効果を発揮できるような仕組みとなったこと。さらには、この制度がのちに日本船舶振興会へと発展すること等々、臨特例法の施行によって生じた“発展”の道もまた、多々あったと言わなければならない。

(1) 臨特例法の概要

臨特例法は本条9条、附則11項からなる法律であるがその主な内容は次のとおりである。

- ①本法の定めにかかわらず、国庫納付金を一時停止し各競技の中央団体に納入金をおさめる。
- ②納入金は、主務大臣の定める計画および指示に反して他の経費に充ててはならない。
- ③納入金の率は別表で定める。(売上6,000万円～8,000万円の場合は売上金の100分の1)
- ④本法を改正し、開催回数、日数の制限をもうける。(モーターボート競走の回数、日数制限は現行と同じ)
- ⑤1年間の時限法であった。

⑥廃止を前提として検討すべき旨の附帯決議が付けられた。

●参考

〈自転車競技法等の時限特例に関する法律案附帯決議〉

- 1. 自転車競技法等の時限特例に関する法律案は、産業振興の緊急性にかんがみ一年限りの暫定措置として止むを得ざる制度と認められるが、いかにも当を得ない機構、措置であって、政府は速かにこれが是正をなすよう措置すべきである。
- 2. 自転車振興会等の運営については、遺憾の点すくなくあらざるものありと認められるから、政府は、速かにこれが監督を強化し、その改善に努むべきである。
- 3. 自転車競技法等は、戦後の異常な時期に対応する制度であり、社会経済の安定に伴い、廃止さるべきものであるから、政府は、社会経済の安定度を勘案しつつなるべく速やかに善処すべきである。

(2) 臨特例法が与えた影響と業界の対応

臨特例法の施行は、それ自体の影響もさることながら最大のそれは、なんといっても“公営競技廃止論の台頭”にあった。そこでモーターボート競走業界は、これへの対応策として世論の批判的となる騒擾事件や、選手の不幸事件の発生を防止し、少しでも早く競走法を改正に持ちこんで時限規定の削除を実現しようと考え、またしても血のにじむような努力を開始するのである。

公営競技廃止論への対抗

①選手指導の強化と競技運営諸制度の確立

当時の公営競技といえば、施設はバラック建て、選手の技量は稚拙、競技運営は不馴れ、加えてどの公営競技でも選手の資質問題を抱えている、というのが実情であった。そのため各公営競技ともに、レース自体やその運営を不満とする騒擾事件が頻発していた。

モーターボート競走業界は、こうした騒擾事件を防止するためとして選手指導の強化を図り、競走に対する信頼感を高めるべくその技量の向上を図った。また一方では、競技運営に関する諸制度を確立し運営に万全を期したいとして、連合会を中心に各種の施策を実施していったのである。

この当時実施された主な事業は、次のとおりである。

●選手及び実務者の資質向上に関する事業

日 時	事 柄
28. 1. 20	選手講習会開催
28. 1. 28	検査員公認試験実施
28. 3. 26	整備員公認試験実施
29. 1. 1	選手級別決定基準制度実施
30. 12. 2	自粛対策研究会開催(高野山)
31. 3. 31	高野山での選手定期訓練開催(笹川会長が毎回講話)
31. 9. 20	選手登録試験の強化(76名中65名が不合格)
32. 1. 1	選手精鋭化要領実施
32. 2. 26	連合会による選手養成の開始

●競技運営の確立、合理化に関する事業

日 時	事 柄
28. 1. 24	審判長、競技委員長、総務部長合同会議
28. 6. 10	選手災害保障制度発足
29. 3. 1	競技規則改正(“出遅れ”の制度化)
29. 6. 1	フライング失格者の配分保留実施
30. 4. 9	防水板の採用

●イメージアップ、海事思想の普及に関する事業

日 時	事 柄
28. 11. 7	第1回ダービー開催
29. 8. 1	模型モーターボート大会開催
29. 10. 1	写真コンクール開催
30. 6. 5	競走艇による外洋レース実施(大島一平和島)(その後、各地で開催)

(3)法改正へ向って準備開始

法律改正対策委員会

モーターボート競走業界は臨特例法の施行、それに伴う公営競技廃止論の台頭に対して内部体制の確立を第1と考え、連合会を中心に各種の事業を実施し成果をあげていったが、同時に法改正に対しても積極的な姿勢をみせていた。

臨特例法が施行された直後の昭和29年7月には、法改正の研究と改正に持ち込むための運動を目的とした法律改正対策委員会を設置し、委員長に当時副会長の笹川良一氏を推して積極的に法改正の研究を開始した。

同委員会の組織、並びに設置目的は次のとおりである。

●組織

委員長 笹川副会長

副委員長 滝山理事長

委員 1.常務理事会全員…5名

2.全国競走会の役員及び連合会の理事監事のうち、会長が特に委嘱する者…5名

幹事 倉茂事務局長

●設置目的

- 1.モーターボート競走法の改正に対する根本方針を決定する。
- 2.モーターボート競走法の改正案の要綱を決定する。
- 3.法律改正のための運動方針を決定する。
- 4.法律改正のための各部運動計画を確定し、かつこれを推進する。
- 5.法律改正に伴い生起する各種問題を処理する。

法律改正対策委員会の活動は極秘扱いで、文書等も残されていないためその活動の詳細は明らかではないが、昭和29年10月13日付でまとめられている“基本的考え方”によれば、およそ次のような言葉で結ばれている。

『——現行の競走法における運営形態は、理論的にも、実

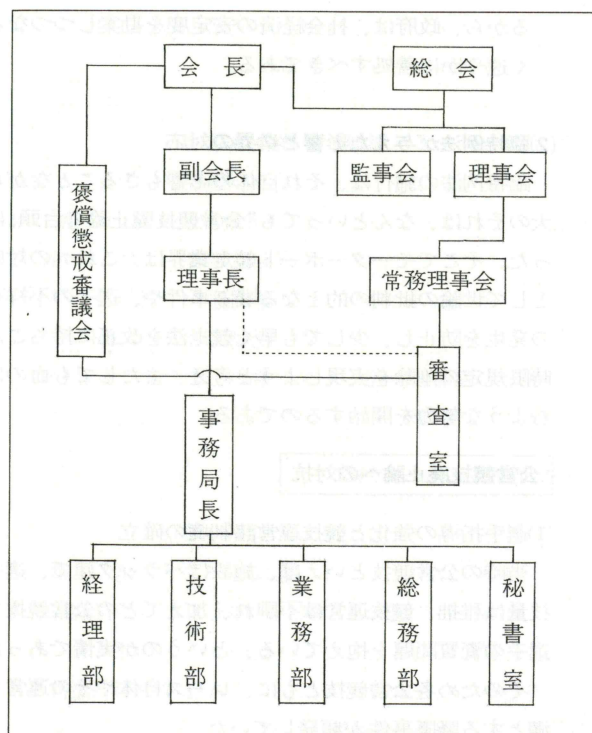
際問題としても、不都合であることを指摘し得るし、早急かつ大幅に民営の方向に転換せしめる必要がある、この改正をまたねば諸々の問題を解決することは困難であり、競走の飛躍的發展を期することもまた至難と——』

(4)事務局の動き

組織の一部改正

●事務局長を設置

臨特例法の施行が決定的となった昭和29年4月、定款の一部変更を行い、事務局長を置くことを定めた、よって、5月1日付で次のとおり改正し、審査室首席に藤吉男氏、事務局長に倉茂貞助氏を、それぞれ起用した。



●理事長制を廃し、専務理事制を発足させる

昭和27年に開始されたモーターボート競走は、翌28年にかけて順調に推移しこのまま軌道に乗るかに見えたが、昭和29年に入ると臨特例法の施行による日数制限などから売上減少、売上不振を招き、同時に事務局の運営も経済的に窮地に追い込まれていった。

各地競走会の事情も同様で、人員削減、賃金カットが相次いだ。

連合会においても藤審査室首席が後進に道を譲るとして退任したのをはじめ、苦しい財政状況を勘案して数人の幹部職員が自ら身を引いて行った。

役員においても同様で滝山理事長が辞任を申し出ていた。昭和30年5月11日、第6回通常総会は、総会で選任される会長と理事会で選任する理事長があったのでは組織として混乱をきたすおそれがあるとして、この機会に理事長制を廃し、専務理事を置くこととし、初代専務理事には秋山兼良氏が就任した。

また、モーターボート開設当初表面に立たなかった現笹川良一会長は、競技運営の基礎作りが連合会の重要業務となった昭和27年10月、競技委員会委員長に就任。翌昭和28年5月には石川一衛氏と共に副会長に就任し、臨特例法の施行が確実となった昭和29年4月には、足立会長が多忙で会務に専念できないため会長代理に選任され、以後事実上の会長として執務していたが、開催日数の減少と売上不振でモーターボート競走が一大危機に陥った昭和30年5月11日、第6回通常総会で会長に選任され名実ともにモーターボート競走業界を指導して行くこととなった。

●3部5課制をとる

売上不振による経営難から、幹部職員が自ら身を引き経費の節減をはかるといった状況も、連合会を中心に打ち出した種々の施策が効を奏し、昭和29年には8%以上もの減少をみた売上も、同30年には3.4%増、翌31年には11.5%増



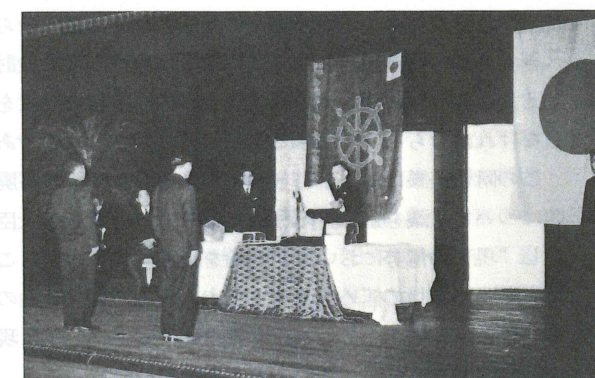
▲連合会事務所(昭和27年・運・研)

と回復し、モーターボート競走業界も一息つける状況になっていた。

昭和31年11月、連合会創立5周年を機に事務局は組織の整備をはかり次のように組織改正を行った。

昭和31年11月29日、どうやら法改正の見透しもつき売上不振による経営危機も一応切り抜け、連合会は帝国ホテルに来客300名を招いて創立5周年記念式典及び永年勤続の実務指導功労者、実務担当者、優秀選手表彰式典を挙行、笹川会長は自らケーキカットを行ってこれを祝った。

当時の陣容は部長または部長代理は3名、課長または課長代理は5名、職員数29名(内女子6名を含む)であった。



▲連合会創立5周年記念式典(昭和31年)

2. “法目的の拡大”等を中心に改正実現へ

(1) 時代背景

1年限りの臨時措置であったはずの臨特例法は、その後3回の延長を重ね結局3年6ヵ月の間施行された。同法がこれように長期間にわたり施行されたのは、同法の附帯決議に基づき競輪の存廃問題を検討していた政府が結論を出しかねていたからである。

世論は公営競技の弊害を過大に取りあげていたが、公営競技はある一面では確かに弊害を引き起こしていたものの、地方財政の改善や関連工業の育成に果たす役割ということではその弊害をはるかにしのぐものがあった。

昭和30年5月、参議院商工委員会は臨特例法の審議にあたり、前主婦連合会副会長・船田文子氏、日本自転車産業協議会会長・大蔵公望氏、産業経済新聞社政治部長・塚本寿一氏、読売新聞社編集局次長・高木健夫氏を参考人として招き4氏の意見を求めた。

4氏は各々の立場から独自の意見を述べたが、いずれも廃止論ではなく今後のあり方を考えるべきであるとするものであった。

その結果、臨特例法は1年10ヵ月の延長となるのであるが、この延長にも同法制定時と同様、“一切の射倖的行為は現下の社会情勢にかんがみ速かに禁止もしくは制限せらるべきであり、特に競輪については政府は現行制度に検討を加え、その改廃に関し次の通常国会までに適切な措置を講じなければならない。”とする附帯決議が附されたのである。

この附帯決議に基づき、競輪運営審議会は競輪の存廃問題について審議を重ね。昭和32年1月19日付で通産大臣に対し“現下の情勢において、競輪を全面的に禁止することは実際問題として極めて困難と認められるので、競輪の弊害を最小限度に止めて、これを健全化する方針の下に現行の競輪制度を改革すべきである。”旨の答申を行った。

この答申の趣旨に基づき、臨特例法の趣旨は各公営競技の根拠法に盛り込まれることとなる。

こうしてモーターボート競走法は、法目的の拡大及び19条交付金制度の新設等を中心に改正、となったのである。

(2) 法改正の概要

昭和32年の競走法改正の主な内容は、①法目的の拡大、②19条交付金の新設、③一連の健全化策である。

前述したとおり、モーターボート競走業界は、昭和29年以来各種の健全化策を実施し、競技運営の確立をはかってきた。

業界をあげての努力はみごとに実を結び、この頃には公営競技中最も問題のない競技となっていた。この実績が高く評価され、他競技の根拠法には交付金規程の時限をはじめ数多くの附帯決議が付されたのに比し、モーターボート競走法は交付金規程に時限が付されたのみで、他にはなんらの附帯決議もなされなかった。

以下は第26回国会に提案された改正理由と、主なる改正点である。

●改正理由

自転車競技法等の臨特例法に関する法律の失効に伴い、モーターボート、船舶用機関及び船舶用品に関する事業の振興のための交付金に関する業務を全国モーターボート競走会連合会に行わせることとするともに、モーターボート競走場の設置を許可制とし、モーターボート競走の施行者、モーターボート競走会及び全国モーターボート競走会連合会に対する監督を強化し、払戻金の最高限度額を定めることができることとする等モーターボート競走の公正かつ円滑な実施を図るため、モーターボート競走に対する規制を強化する必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

●改正の要点

- (1) 法の趣旨を整備
造船関連工業の振興を追加
- (2) 市町村の指定に関する規定の整備
市町村の指定、取消権限、期限または条件付とする。
- (3) 競走場設置の許可制度
登録制を廃止し、運輸大臣の許可事項とする。
- (4) 勝舟投票券購入禁止の適用範囲の拡大
競走に係る政府職員及び施行者職員を追加
- (5) 払戻金の最高限度額を規定
- (6) 投票無効に関する規定の整備
- (7) 納入金制度の廃止及び法第19条交付金制度の新設
暫定措置的であった納入金制度は法が改正され法第19条交付金となりモーターボートや船舶用製造或いは海難防止事業の財源としては従来通り連合会が商工中金に委託することで据置かれ、同年10月1日より施行となる。しかしながら法第19条の規定に関しては、昭和35年9月30日までの有効期限が付された。
- (8) モーターボート競走の施行者、競走会に対する監督の強化
 - (イ) 運輸大臣の関係者に対する業務停止、役員解任とその命令権
 - (ロ) 施行者、施設所有者事務所の立入検査
 - (ハ) 競走会、連合会の役員の任免、事業計画、収支予算を大臣の認可事項とした。
- (9) 罰則及び罰金を増加し、他競技との調整を図る。
- (10) 連合会の業務を規定
 - (イ) 審判員、選手並びにボート、モーターの登録。
 - (ロ) 選手のあっせん、養成訓練その他競走の公正円滑を図る業務。
 - (ハ) 造船、船舶用品の製造及び海難防止等の事業の振興に関すること。

(3) 法改正の影響と業界の対応

昭和32年の法改正でも交付金規程が付されるが、その期間は3年間と長く、しかもモーターボート競走の場合それ以外にはなんらの附帯決議も付されていなかったから、臨特例法時代と比べれば業界の置かれた立場は天と地ほどの相違があった。

臨特例法時代は、時限の失効と同時に廃止か—の心配が常にあったが、法改正ののちはこのまま問題なく3年間が経過すれば、時限の失効に伴い時限規定が消除されるのではないかという、むしろ期待さえもてる状況となったのである。

しかし現実には、昭和34年発生の松戸競輪騒擾事件をきっかけに公営競技批判が再び激しくなって、存続の可否を決めかねた政府が公営競技審議会にその判断をゆだねるという事態となって表われるのであるが、この時点ではもちろん関係者一同知る由もない。

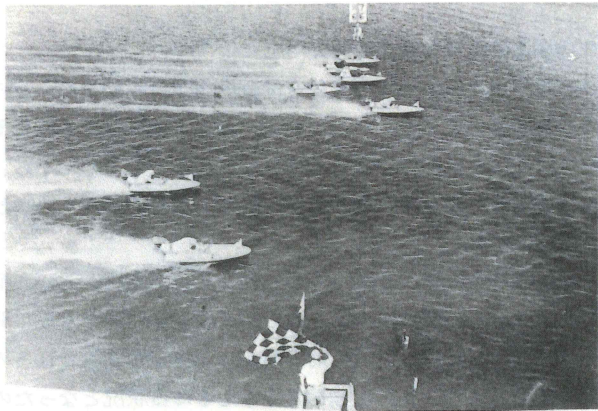
ともかく、積年の労苦が実を結び、ほぼ希望どおりの法改正を獲得したモーターボート業界であったが、関係者は競走存続の見とおしが立ったのを機に、“ファンのためのモーターボート競走”の基礎づくりにと一層の拍車をかけるのである。

昭和32年から37年の法改正までに実施された主な施策には、次のようなものがある。

“ファンのためのモーターボート競走”目指して

●フライング返還の実施(S 36. 4 . 1)

モーターボート競走開設当初は、「出遅れ」の制度がなくフライングは失格となっていた。したがって返還制度もむろんなかったのであるが、それではあまりに不都合だということで、昭和29年の競技規則改正の折に「出走資格の喪失」という考え方を採り入れ、売上金の返還が行われることとなった。



▲住之江競走場(昭和32年当時)

その後、スタートゾーンは3秒、1.5秒と短縮されたが、フライングは失格のままであった。

出遅れ返還制度ができた直後あたりから、連合会と一部の競走会は、「フライングは返還すべし」との主張をしていたが、返還を実施することは即売上減少にもつながるため施行者の賛同を得るには至らなかった。

そこで連合会は、フライング返還を実現するためにはその件数を減少させることが最も有効な手段であるとして、各種の事故防止策を実施しつつ機会あるごとにフライング返還論の醸成をはかっていった。

そして、昭和35年当時には、フライング返還論が業界の大勢を占めるまでになるが、それにしても最大の問題点はフライングの多発であった。この年連合会は、フライングに関する一切の規制を廃し、スタート事故者には臨時訓練を実施することを発表するが、これを機にスタート事故は激減の方向へと歩むのである。

連合会は、業界発展のためにはフライング返還こそ重要との考えを変えず、強硬に反対する一部施行者を説得してついにフライング返還に踏み切ったのである。

●競走のレベルアップと競技運営の合理化

「フェアなレース、ファインプレー、完璧な運営」こそは

最大のファンサービスであり、連合会はモーターボート競走開設以来、この3つの目標を達成すべくさまざまな施策を実施してきた。

すなわち高野山訓練に代表される精神教育、厳重にすぎるほどの選手管理、養成訓練の充実と期間延長、審判員・検査員・整備士の登録制、公認制、そのいずれもがこれらの目標を達成するための手段であったと言える。

昭和27年のモーターボート競走開始以来、昭和32年の競走法改正までの5年間にこれら3大目標は一応達成されたとも言えるが、これをさらにレベルアップしていったのがこの時代——である。

昭和32年には連合会による選手養成が開始され、訓練中の乗艇時間は飛躍的に増加する。新人選手の技量が向上すれば既存選手も負けじと技量を磨く…。そして、昭和35年になると養成期間は3ヵ月に延長され、新人選手たちの技量はさらに向上していくのである。

連合会は、こうした選手の技量向上に伴ってスタートゾーンを短縮し、ファンの利益を図っていった。また、競技運営面でも積極的に合理化を推進し、審判器材や各種の表示装置を自動化、水上施設の統一を図っていった。

この時代に実施された競技運営関係の施策には次のようなものがある。

日 時	事 柄
33. 7. 18	水上施設統一基準制定
33. 9. 10	長期欠場選手の技能検定試験制度発足
34. 3. 23	二重針大時計発明考案で入選
34. 4. 12	審判員養成訓練開始
34. 9. 15	スタートゾーン1.5秒へ
35. 6. 7	選手養成3ヵ月に延長
35. 10. 20	審判自動化(6人制)を審判員再訓練で指導
35. 11. 10	スタート事故者臨時訓練開始
36. 4. 1	フライング返還実施

日本船舶工業会の発足

国庫納付金制度が停止されて以来、臨時的な措置として連合会が納入金の受入れ業務を行ってきたが、元来、連合会は競走実施団体であるため、振興業務を実施するのに適当な機構を備えていなかった。

昭和32年の競走法改正により、19条交付金が時限付ではあるが制度化されたのを機会に「財団法人日本船舶工業振興会」を設立し、これまで連合会が扱っていた振興事業関係の業務を引き継ぐこととした。

(4)事務局の動き

●南国船舶ビルへ移転

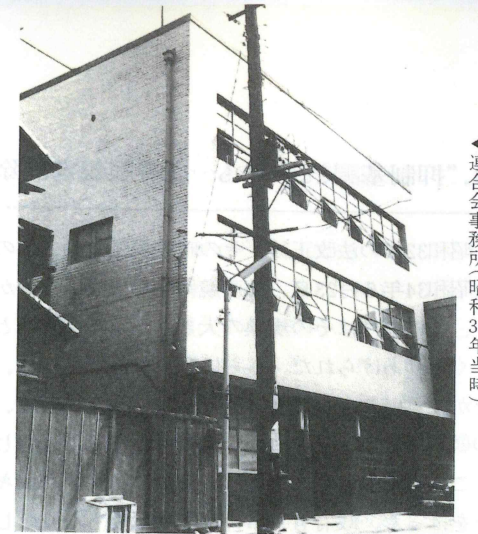
法改正の見込みが立つと連合会は、掖済会ビルの事務局が手狭となっていたこともあって、昭和32年度予算編成にあたり事務局ビル取得の方針を決定、会館建設積立金3,300万円を計上した。

しかし、項目上の会館建設積立金はできてもそのような大金が連合会にあらうはずはなく、昭和33年6月のビル購入の実際にあたっては笹川会長がこの3,300万円を立替えている。

当時の連合会の財政状況は、上記ビルの購入により事業費が不足となったため、昭和33年度から計画していた審判員養成を翌34年度へと延期していることから推察できるが、購入資金はともかくとして連合会はここによく、自社ビルを所有することとなるのである。昭和26年11月28日に設立されて以来、銀座ストアー、運輸省技術研究所、日本海員掖済会ビルと足掛け8年におよぶ借事務所との別れでもあった。

●振興部、教養課等の設置

昭和32年の法改正で競走の置かれた立場が安定すると、連合会は昭和33年3月10日付で事務局の組織の改正を行い組織の整備をはかった。

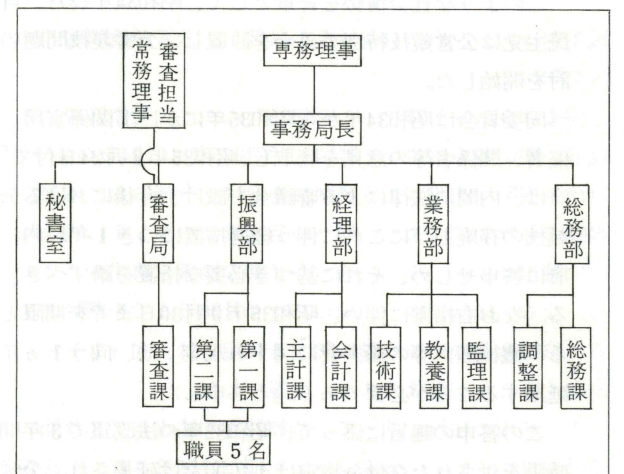


▲連合会事務所(昭和33年当時)

組織の中で、特に注目されるのは振興部、教養課の新設である。振興部の新設は、法改正により19条交付金が制度化されたことによるものであるが、業務的には特に変更はない、教養課を新設したことは選手養成をはじめ新たに審判員、検査員の養成を実施する計画があり、その体制を整えたものと思われる。

連合会は、いつの時代でも関係者の資質向上を重要施策としているが、選手再教育が一段落したこの時代から特に新人教育に力を入れたことがうかがわれる。

昭和33年に改正された事務局組織は次のとおりである。



3. “抑制基調をとりつつも…”と時限規定削除へ

昭和32年の法改正後、その時限失効を約1年のちに控えた昭和34年6月23日、松戸競輪場で大騒擾事件が発生するが、この事件はその規模の大きさから社会問題としても大きくとりあげられた。さらに同年11月12日には、追い打ちをかけるかのように朝日新聞が社会面トップで、昭和32年の競輪近畿ダービーに談合レースがあったと報じた。

この日を境にマスコミは一斉に競輪廃止の大キャンペーンをはった。政府も、事件の真偽はともかくとしてなんらかの処置を講じなければならなくなる。

競輪の騒擾事件がきっかけであるだけに世論も“競輪の廃止、”が中心で、競輪は新興公営競技の代表として社会の批判を一身に受けているかに見えた。しかしそれはあくまでも公営競技を代表するものとしての競輪であったから、その意味ではモーターボート競走もオートレースも、まったく同じ立場に置かれていたと言える。

公営競技が営々と築いてきたあらゆる実績も、世論とマスコミの大合唱の前にはなんの効力もなさず、ここに再び存廃の危機を迎えるのである。

このような社会情勢を背景として、昭和34年12月、自由民主党は公営競技特別委員会を設置し、公営競技問題の検討を開始した。

同委員会は昭和34年から昭和35年にかけて関係官房、主催者、関係者等の意見を聴取し、昭和35年2月24日付で「政府は、内閣に法律による審議会を設け、今後における公営競技の存廃並びにこれに伴う経過措置につき1年以内に政府に答申せしめ、それに基づき必要な措置を講ずべきである。なお右措置に伴い、昭和35年9月30日までを期限とする「機械産業等の振興費に関する規定」は、向う1ヵ年を延期することが必要である。」と答申した。

この答申の趣旨に添って、昭和32年の法改正で3年間の時限を付された交付金規定は1年間だけ延長され、公営競

技問題を検討するために総理府設置法の改正が行われ、内閣総理大臣の諮問機関として公営競技調査会が設置された。

公営競技業界は、この1年間に存廃をかけねばならなかった。自らは戦うことのできない戦いである。新設された公営競技調査会が、この異常なまでに厳しい世論の中で、公営競技業界が築いたこれまでの実績とその有効性をいかに評価するか…もまったくの未知数ではあった。

しかし、この危急存亡の時にあってもモーターボート競走は前進の速度をゆるめなかった。まず、昭和35年2月には審判部門の自動化を提案、4月に検査員養成の開始、5月・二重針大時計の採用、8月・選手養成訓練の延長、11月・選手臨時訓練の開始、そして翌36年4月1日にフライング返還の実施と、次々に新しい施策を実施している。

一方、公営競技調査会は、昭和36年3月15日に第1回の会合を開催してから同年7月25日までの間に10回開き、精力的に公営競技問題を検討した。その結果、“抑制基調をとりつつも存続を認めるべきである、”とする、いわゆる長沼答申を出したのである。

(1) 昭和37年法改正の概要

昭和37年法改正の主内容は①競走の健全化、②振興事業の拡大と日本船舶振興会の設立、③交付金に関する時限規定の削除である。

この改正で特に注目すべきことは、時限規定の削除と19条2号交付金制度の新設、日本船舶振興会の設立である。今日、モーターボートの収益金が体育、文教、社会福祉などに幅広く使われる根拠はこの改正でできたわけである。

以下、昭和37年法改正の要点は次のとおりである。

●改正の要点

- | |
|-------------------------|
| (1) 競走の健全化に関する事項 |
| (イ) 検査員を登録制とする。 |
| (ロ) 競走開催の日取りを運輸省令で規定する。 |

- | |
|---|
| (ハ) 入場料の最低額を運輸省令で規定する。 |
| (ニ) 勝舟投票法の種類を限定し、細目は運輸省令で規定する。 |
| (ホ) 選手の福利厚生を増進を図るための規定を追加する。 |
| (2) 収益金の使途に関する事業 |
| (イ) 法第19条交付金の中、1号交付金のほか新たに体育事業等の振興のための2号交付金制度を追加する。 |
| (ロ) 施行者の収益の使途に関する施策目標を決定する。 |
| (3) 日本船舶振興会の設立 |
| (イ) 法第19条交付金の受入れ及びこれによる振興事業は、財団法人日本船舶振興会の業務とする。 |
| (ロ) 振興会の目的、業務、業務の方法、交付金の区分経理及び監督について規定する。 |
| (4) 交付金制度に関する限時規定を削除する。 |

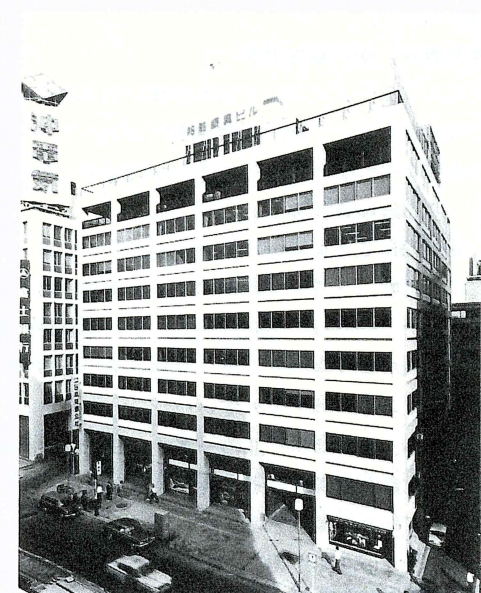
(2) 法改正の影響と業界の対応

昭和37年の法改正で時限規定が削除されたことにより、以後モーターボート競走業界は廃止論におびやかされることなく、恒久的な事業としての施策を打ち立てていく。

この法改正後の施策については次章で詳述するが、基本方針は関係者の資質向上と施設の改善であった。

モーターボート競走業界は草創期から人材育成に力を入れて来たが、競走法改正によって時限規定が削除され、今後恒久的な事業として繁栄して行くなれば、まず事業を構成する人々の資質が観客の信頼に応え得るものでなければならず、さらに、その技量は真にプロフェッショナルとして他の追随を許さないものでなければならなかった。

この理想はのちに、選手、審判員、検査員といった登録者の養成訓練、定期訓練の充実に始まり、昭和42年の本栖研修所完成と共に、年に一度は業界関係者全員がなんらか



▲日本船舶振興会(昭和39年当時)

の形で同研修所において研修を受ける、といったところまで徹底されていく。

また、施策のもう一方の柱である施設改善は、法の改正と同時に提唱されたもので、木造建築から鉄筋の施設に、部分改善からマスタープランによる総合的な施設改善へ、雨風を凌ぐ、暑さ寒さを凌ぐといったことから快適性の追求へとそのレベルをあげていき、関係者の資質向上策とあいまってモーターボート競走の今日の繁栄を築く大きな要因となったのである。

一方、法改正のもうひとつの重点である19条2号交付金制度の発足と日本船舶振興会の設立については、改正法が施行された10月1日、日本船舶工業振興会をより充実させる形で日本船舶振興会が発足し、昭和39年6月には船舶振興ビルも完成して、幅広い活躍をみせる現在の日本船舶振興会の基礎が確立されていった。

(3) 事務局の動き

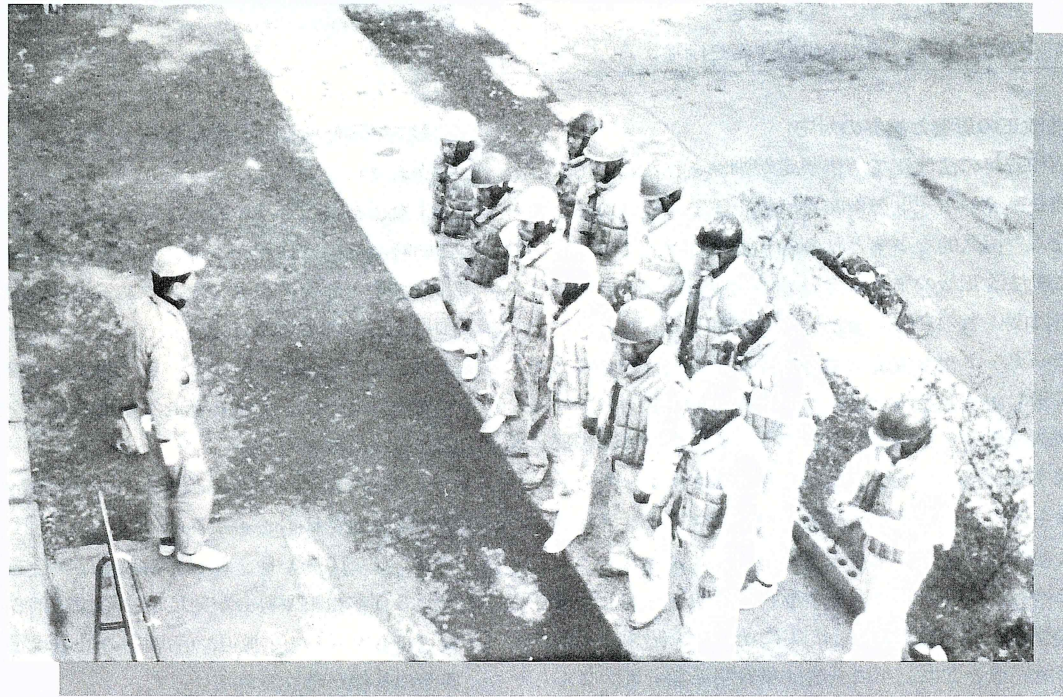
●教養部を新設、振興部を廃す

法改正によりモーターボート競走事業が恒久的な事業としての足場を固めると、連合会は直ちに企業としての基本的な施策を明らかにした。そのひとつは関係者の資質向上、他のひとつは施設改善である。

連合会事務局は6月12日付で組織改正を行い、来るべき事業開始に備えた。すでに昭和32年から選手の、34年からは審判員の、35年からは検査員のと、すべての登録者の養成を行っていた連合会であるが、法改正後はその内容を一段と充実していく方針を固めていた。

このため、従来は業務部の一課であった教養課を教養部に昇格、教育を主業務とする教養課と、教育器材の管理を主業務とする器材課の2課を置いた。

また、法改正により財団法人船舶振興会を設立させると、



▲選手養成訓練(昭和40年当時)

それに伴って9月11日付で振興部を廃している。

●新人職員の定期採用

昭和37年の法改正頃になると連合会職員は50名を超える大所帯となっていたが、それまでは競走法に時限が付されていたこともあって職員の定期採用は行われていなかった。

そこで連合会は、企業の将来をも考え合せて、資質が高く年齢層も一定した職員を、定期的に採用することによって組織の活力増強を図り、ひいては将来対策への布石としたいとして、昭和38年度より大学新卒者の定期採用を開始した。

飛躍を支えたもの

昭和29年の臨特例法審議を契機として、以後その時限失効が近付くたび「公営競技廃止論」が叫ばれることとなるがこうした世論をよそに各公営競技は、昭和32年頃から入場、売上がともに上昇傾向を見せはじめ、「岩戸景気」と呼ばれた昭和34年からは、さらに急激な成長期へと入っていく。

その売上は年20%から30%もの増加を続け、その入場者は10%から20%という勢いで増加するなど、公営競技は大衆娯楽としてその地位を確かなものへと移行させていったのである。業界の心配事といえば、やがて来る昭和35年の時限失効をどう乗り切るかにかかっていた。

しかし、その前年の昭和34年、松戸競輪場での大騒擾事件発生を見て、公営競技廃止論は再び台頭し、翌35年政府は、その存廃を決めかね総理府設置法を改正して公営競技調査会を設置、存廃問題をも含め公営競技のあり方を諮問する事態となる。

ところがこの公営競技調査会は翌36年、存続を認めるべきである旨を答申し、昭和37年の法改正では交付金に付されていた時限規定が削除されて、公営競技の存廃問題によりやく終止符が打たれる。これによって公営競技業界は、存廃問題におびやかされることなく、永続企業としての施策を打ち出せる環境を整えることができたのであった。

これに先だちモーターボート競走業界では、すでに昭和32年の法改正で競走業界の将来に見通しがたつたとし、連合会は、昭和32年に選手、同34年に審判員を、同35年には検査員の養成を開始、また一方では昭和33年に施設改善、競技改善、技術改善の3委員会を設置し、さらに昭和36年にはフライング返還を実現させている。つまり、昭和37年以降、施策の中心となる関係者の「教育＝資質向上」及び「施設改善」という重点は、すでに昭和32年当時から実施されていたと言ってよからう。

しかしながら、昭和32年当時はまだ売上も少なかったため、大規模な施設改善には着手できず、施設の手直し程度に止められており、またこの間には前述のとおり、再び公営競技廃止論が台頭して存廃問題にまで発展したため、施設オーナーである施行者や施設会社は、施設の改善をも手控えざるを得なかったのである。

ともあれ連合会は、昭和32年にしても同37年にしても、公営競技の存廃問題に見通しがつくや間髪を入れず「施設改善」と「関係者の資質向上」を、以後の施策の重点として掲げ、これに沿ってすべてを推進し展開してきている。

連合会が、こうして施設改善と教育を最重点施策として打出したその背景としては、次のようなことがあげられる。

①競走開設当時、大部分の施行者は財政状況が極めて悪く、競走場の建設に多額の費用を投ずることは不可能であった。そのため、当初建設の施設は最低限の条件を満たすのがようやくといった有様であった。しかもその後、売上が思うように伸びなかったため、施設改善にまで手が回らず、公営競技の中でもモーターボート競走場の施設が最も悪いという状況におかれていた。

②昭和27・28年当時、大部分の人々はモーターボートそのものさえ見たこともない、という状況にあった。このため競走を開始するに当っては選手、審判員をはじめ、すべての関係者に対し教育を行ったのであるが、これは期間も短かく、器材も満足にはなかったため十分には実施できなかった。とくに、大量養成を必要とする「選手」の養成は、事務局の陣容からいってもまた財政的にも連合会には無理であったため、「琵琶湖国際モーターボート選手審判員養成所」で実施するのであるが、これもまた乗艇時間は短かく、技量も未熟の域を出ることはできなかった。

このため運営上のトラブルが発生することも多く、騒擾

事件の要因となることも少なくなかった。また、昭和28・29年頃までは選手の中に素行に問題のある者もいて、これら選手の不始末が公営競技批判を呼び、存続問題に拍車をかけることともなっていたため、連合会は『教育』の重要性を十二分に認識していた。

しかし、これらの「背景」にも増して、モーターボート競走が大衆娯楽として発展していくためには施設を改善し、良い環境の中で良いレース、良い運営を実施することが、最高のファンサービスであるとの認識がより強かったことも確かであった。

以下、昭和37年当時から現在に至るモーターボート競走業界の主な施策を追ってみることとする。



▲第3期選手養成訓練修了式(昭和32年)

1. 施設改善

モーターボート競走場の当初施設が非常に粗末であったことやその背景、また、開始当初は売上不振、昭和32年当時からは時限規定に伴う存廃問題があって、昭和37年の法改正まではほとんど施設改善が行われなかったことについてはすでに述べてきたとおりである。

昭和37年の法改正により存廃問題にピリオドが打たれた

時点では、モーターボート競走の施設は公営競技中で最も悪く、売上もまた最低であった。

モーターボート競走業界は、昭和37年から施設改善に取り組むが、10年後の昭和46年、桐生競走場がエスカレーター付の大スタンドを完成する頃には、公営競技中最も施設が整っていると言われるまでになるのである。

このように短期間で施設を整備するためには、運輸省、連合会、施設改善調査会といった中央機関が高い目標を掲げ、現地がこれを確実に実行していくことが必要であった。

連合会は、機会あるごとに施設改善の必要性を説いたが、改善には多額の費用を要するため、現地側はなかなか腰をあげようとしなかった。

このまま特別な措置を講じることなく、現地側が施設改善に着手するのを待っていたのでは、モーターボート競走の施設が良くなるのはいつの日になるかわからない。

連合会は、運輸省と詳細に検討し合った結果「モーターボート競走場施設改善調査会」を設置し、積極的に施設改善策を押し進めることとしたのである。

(1)施設改善調査会が改善勧告

雨に濡れない競走場づくり

今でこそモーターボート競走場の施設改善は各場が主体となって実施しているが、初めから現地側に現在のような姿勢があったわけではない。施設改善調査会の勧告、あるいは施設改善を行えば施設改善競走が実施できるという、いわば外的条件によって改善実施の方向へと動きはじめるのである。その意味でモーターボート競走場の施設改善を見ていく上に、昭和38年は『施設改善元年』ともいうべき重要な年であった。

昭和38年3月2日付で運輸省船舶局は次のような通達を出し、施設改善調査会の設置並びに同委員会改善勧告の完全実施を義務付けている。

●モーターボート競走場の施設改善について

標記について、モーターボート競走の公正かつ安全な実施を確保し、併せてその運営の健全化に資するため、当局の勧奨により別紙のとおりモーターボート競走場施設改善調査会を設置せしめ、自主的にモーターボート競走場の施設の改善を促進したいので貴局管内各モーターボート競走施行者、施設所有者、モーターボート競走会、その他関係団体に協力するよう周知徹底願いたい。なお、実行計画については、追って通知する。

(別紙) モーターボート競走場施設改善調査会要領

目的：モーターボート競走の公正かつ安全な実施を確保し併せてその運営の健全化に資するため、現地を調査し施設の改善について直ちに勧告を行い、これが改善刷新を図るものとする。

実施要領：①中央参加／学識経験者、競輪競馬の権威者、施行者協議会、モーターボート競走会連合会、モーターボート選手会、船舶局関係官 ②地方参加／現地の施行者、競走会、警察官、消防官、海運局関係官

調査勧告の方法：あらかじめ提出させた競走場現況書（現場図面添付）によって現地を調査し、その場で協議の上改善事項を決定し、直ちに勧告（速急改善、半年改善、1年改善）を行う。この勧告に違背する者に対しては、必要あれば、法22条の11の規定により競走場改造命令を発するものとする。

実施時期：昭和38年3月

調査会事務局：調査会の事務局は、全国モーターボート競走会連合会に置く。

①施設改善調査会の活動

施設改善調査会は、昭和38年3月15日から同年5月9日までに全国23競走場（戸田競走場は東京オリンピックのため休催中）の調査を行い、各地競走場の実情に合せた指導を行っているが、会報134号（昭和38年4月1日発行）及び136号（同6月1日発行）は次のように活動方針と調査

結果を掲載している。

『この調査会は法改正の趣旨にそい、競走場を健全なレクリエーションの場として再建するため、すでに競走場設置者においては自発的に改善の気運がみられていたのであるが、この傾向に対しては全関係者が協力していかなければならないとの見解から、この施設改善をより促進奨励し、競走の公正安全な実施と運営の健全化を図るために設けられたものである。

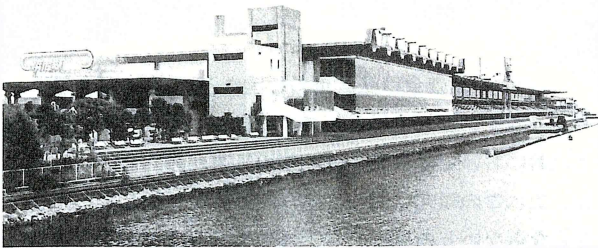
調査会は必要に応じ現地指導を行うことを目的の一つにしているが、全国1本の画一的な指導は避け、各地それぞれの特殊事情を十分に勘案の上、実情に応じた指導を行う方針と言われている。

調査会の設置者に対する要望は、即時改善すべき点と、早急に改善すべき点の2つに分け、「即時改善」は現状で大衆を集めて安全に競走を行うためにどうしても配慮しなければならない事故防止、環境衛生、治安保持等の観点から、公衆の秩序と安全を確保することと、競技の公正円滑実施に必要な諸施設の整備を目途としてとりあえず措置をしなければならない点が指摘され、早急に改善すべき点としては健全なレクリエーションの場とするために必要な諸施策が実情に応じ可及的速かに実施されるよう要望されている。』

●欲しい設置者の心使い

①各競走場はいずれも、法改正問題(存廃問題)の帰すうがわからなかったため、ここ数年積極的な施設改善は手控えており、従って競走場は必要最低限の補修もできていず、荒れ放題にまかされてきた観がある。

②現在競走場設置者は競走永続の目途をつかんだが現状では類似競技と互角の太刀打ちはできない。売上を維持向上させようとするれば、どうしても施設を改善しなければならぬという点を十分に理解し、改善の意欲を燃やしはじ

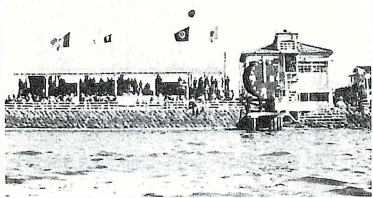


▲浜名湖競走場(昭和43年当時)

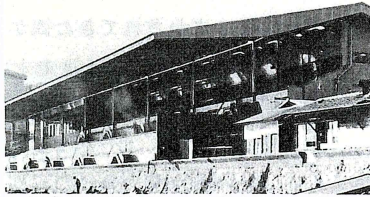
めているようであるが、施設の改善には何分大きな予算を伴うので、せっかく理解しても、さて実行となると意にまかせぬ点が多く、特に施工者が設行者である所は議会を控えているので理事者側にはなかなか苦勞があるようである。

その中で何とか改善しようと当事者は苦勞を重ねられている訳であるが、所によってはこの困難であるということをお口に隠れ蓑として、なすべき事も怠って来たと思われる節も見受けられないではない。従ってこの際この種隘路打開のために全関係者の協力を得るようにすることが急務であると思われる。

③モーターボート競走開始後約10年を経て、その間いろいろな問題が起って今日に及んでいるので、およそ当初予想したことと異なる考え方で諸施設に対する配慮をしなければならぬ訳であるが、特に場内の秩序保持、騒擾防止及び



▲大村競走場
(昭和35年当時)



▲児島競走場(昭和40年当時)

鎮圧に対する考慮をこの際十分に配慮する必要がある。④環境衛生に対する配慮は各所共常軌を逸する無関心振りで、不潔、乱雑、非衛生のきわみである。

特に観客席側の便所の保全維持は論外であり、食堂、売店等の衛生状態も極めて不良である。

これらについては殆んど関心が払われて来なかったと思われぬ状態、逆説すれば平素関係者がちょっとした心使いと、僅かな経費を投じておれば清潔、整頓、衛生が保たれて来たはずである。

施設が立派であるか否かの問題でなく観客を迎え入れる暖い心使いがあったか否かという問題である。

1.施設改善費：施設を改善するには何分多額の予算を伴うので、まず予算を獲得することが先決問題である。各地ともそれぞれ特殊事情があろうが、ある程度施設の改善が軌道に乗るまでは当分の間収益金の1割程度を改善費に振り当てるとか、あるいは入場料や端数切捨金を改善費にまわすことを義務づけるというようなもっと積極的指導措置を講ずる必要があるように思われる。最低の施設で最大の利益をもくろむような無理な計画はこの際改めるべきである。

2.施設の配置計画：建物の配置が個々ばらばらで全体的にまとまりがない。建物はそれぞれの用途、使用頻度、他施設との関連性を考慮に入れて最も合理的場所に配置する必要がある。

3.駐車場

4.舗装・天蓋：場内の整地・排水・舗装については、どこでも一応の関心をもっているが、大部分のところが中途半端に終わっている。出来る限り全面的に舗装すべきであるが、それが出来なければ、せめてファンが遊歩する範囲や、利用度の多い売店や便所等につながる歩道だけでも舗装すべきである。

天蓋もなるべく多く設置する必要がある。重点的にやってもらいたいところは投票場とスタンドの間、入場門から

スタンドまでの歩道、スタンドと便所、売店間の通路及びその周辺である。設置する場合には雨天及び日射の両面から考慮し、人の密集するところは熱気の排除や明るさの保持に配慮する必要がある。

5.環境衛生：イ、便所／便所は各所とも配置場所が悪くあまり利用されていない。利用しやすい位置に設けると同時に設備も水洗式に改善していくことを考えるべきである。それが出来るまでの間は、現在の施設の保全管理を強化すべきである。特に清掃や消毒を励行し、毎日掃除する必要がある。また扉や窓、壁等についても常時点検して補修すべきである。

ロ、食堂売店／食堂売店の環境衛生に対する配慮は各所とも常軌を逸している。建物が粗末である上に給、排水設備が不完全で、火災防止上も問題がある。売店に対しては保健所の検査を定期的に受けさせると共に従業員に対しても必要な指導を行なう必要がある。

ハ、塵芥焼却場／開催中は舟券や新聞、その他屑物等が場内一面に散乱しているので、紙くず箱を出来るだけ多く設置し、場内美化につとめると同時に場内の隅には焼却場を設置する必要がある。

- 6.火災予防
- 7.警備
- 8.水上施設
- 9.緑化

(2)施設改善記念競走

施設改善調査会の現地調査で厳しく改善事項を指摘し、その完全実施を勧告する一方で、大規模な施設改善を実施した競走場は施設改善記念競走を実施することができるとしたのも昭和38年であった。

モーターボート競走の特別競走には、4大競走、地区選手権競走、周年記念競走等があり、これらの競走には一流選手がこぞって出場するところから人気も高く、売上も多

くあげることができる。

このため施工者は特別競走をより多く実施したいのであるが、特別競走は開催条件が決まっています年に何回も開催することはできない。そこで、大規模な施設改善を実施した競走場には、施設改善記念競走として特別競走に準じる競走を実施できるとしたのである。

この施設改善記念競走の制度化は、施設改善の推進に大きく貢献することとなる。

モーターボート競走の施設が短期間のうちに著しく向上した理由としては、施設改善を実施するとファンが増し、売上向上に結びついたことが一番にあげられるが、その動機付けをし、現地の重い腰を上げさせたのは施設改善調査会の活躍と施設改善記念競走の実施であったといえよう。

施設改善記念競走の実施状況は次のとおりである。

●昭和38年から40年当時の施設改善

スタンド増改築と有料観覧席の建設

昭和38年から昭和40年頃までの施設改善には、施設改善調査会の勧告による施設の手なおしと本来の施設改善のふたつがある。

施設改善調査会の勧告事項とは、駐車場を拡大する、場内の整地、排水、舗装を促進する、トイレ、食堂等の環境衛生を向上する、場内緑化を促進するといったもので、観客がよく利用する施設をいつでも気持ち良く使えるようにしておこうというものである。

一方、本来の施設改善というのは、スタンドや有料観覧席の増改築や新設といったものであるが、この当時の施設改善は金額的にも1,000万円からせいぜい5～6,000万円といったところで、施設の全面改築や移転といった大規模な施設改善は行われていない。

例えば、施設改善競走を最初に行った芦屋競走場は、総工費1,200万円、改善内容はスタンドおよび有料観覧席の改善である。そのほか、昭和38年から同40年までに12競走

場が施設改善競走を行っているが、それらはすべてスタンド増設、有料観覧席の増改築、場内舗装、通路やコンコースの屋根建設といった内容で、"場内に入れば雨に濡れない、といった程度の施設改善であった。

現在から見れば、"その程度の改善、と一蹴されそうな施設改善ではあるが、しかし当時としてはかなり高水準な改善であり、ファンには非常に好評であった。

公営競技場の施設といえば、まず汚れた椅子の並ぶスタンド、雨が降ればぬかるみと化す通路、臭気を放つトイレ、決して清潔とは言えない食堂といった調子で、こうした競走場に馳れていた観客は、ペンキを塗り清掃を徹底するといったいわば主催者として当然のことをし始めただけで、その心使いを敏感に感じとっていった。

加えて、スタンドの増築や有料観覧席の新設など施設の改善が行われると、観客は主催者の熱意をそのまま反映するかのよう、目に見えて増加していったのである。

観客の増加、売上の向上に、当時の日本経済の目覚しい拡大とこれによる所得の昇が大きく関与したことはもちろんではあるが、それにしても、これまでいくら説明をしてもなかなか腰をあげようとしなかった施行者、施設所有者の間にもようやく、施設を改善すれば必ず売上増に結びつく、との考え方が定着し始めた。

ところでこの時代の施設改善を「工法」に見るならば、当初の木造建築が鉄骨の建造物に変わっていった時代——とすることができる。しかし、当時のこれら施設改善の費用が比較的小額であった理由のひとつには、それが本格的な鉄筋建造物でなく、鉄骨にモルタルを張りスレートの屋根をのせるというのが大部分で、見かけは豪華であっても恒久的建造物ではなかった、ということもあげられよう。

すなわちこの時代とは、それを関係者の意識でとらえるなら"施設改善の効果が認識され始めた時代、"と言え、建築工法からとらえるならば、"木造から鉄骨への移行の時代、"と言えるのではなからうか。

(3)競走場の構造及び設備の規格制定

浜名湖、三国、津、芦屋が移転

昭和42年1月28日、運輸省告示第27号をもって「モーターボート競走場の構造及び設備の規格」が告示された。

この告示は、昭和33年運輸省告示第112号を廃し新たに競走場の構造及び設備の規格を定めたもので、競走水面の要件、建物、施設の要件ともに従来の施設を一変させるものであった。河口や海を利用して建設された競走場などの中には、すべての条件を満足させることが難しいという競走場も少なくなかったのである。

この告示を契機に、浜名湖、三国、芦屋、津といった競走場は移転に踏み切り、他の競走場にあっても多額の設備投資を行うことになるのであるが、この大規模な施設改善こそは、モーターボート競走が飛躍的に発展する基礎となるのである。

(1)「競走場の構造及び設備の規格」に定められた競走水面の条件

「競走場の構造及び設備の規格」は競走場のあらゆる施設について詳細に条件を定めているが、その最も厳しい条件は競走水面の要件であった。

建物や施設は、建設すればどんな条件でも満たすことができるが、広大な面積を要し、しかも波浪や潮流といった競走水面に関する自然条件を満たすことは極めて困難であった。

「競走場の構造及び設備の規格」に定められた競走水面の要件は次のようなものである。

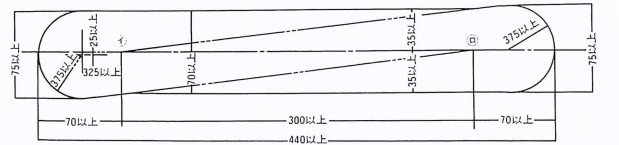
●モーターボート競走場の構造及び設備の規格(抜すい)

モーターボート競走場の構造及び設備の規格は、次に掲げるとおりとする。

①モーターボート競走の用に供する水面（以下「競走水面」という。）は、次に掲げる要件に適合するものであること。
(イ)別図に示された規格に適合していること。(ロ)水深は、常

時1.5メートル以上であること。(イ)当該競走場において競走を行う時期に、通常、波高がおおむね0.45メートル以上にならず、かつ、モーターボート競走を妨げる波浪及び潮流(河川の場合にあっては、流れ)のないこと。(ニ)(ホ)に掲げるもののほか、モーターボート競走を妨げるような障害のないこと。

②モーターボート競走に出走するモーターボートの待機の用に供する水面は、次に掲げる要件に適合するものであること。(イ)一辺が70メートル以上であって2万平方メートル以上の面積を有する長方形またはこれに類する形の水面であること。(ロ)スタートラインから150メートル以の間隔を有し、かつ、出走するモーターボートの待機に適する位置にあること。(ハ)面積の2分の1以上が競走水面と重複しないこと。(ニ)水深は、常時1.5メートル以上であること。(ホ)当該競走場において競走を行う時季に、通常、波高がおおむね0.45メートル以上にならず、かつ、モーターボートの待機を妨げる波高及び潮流(河川の場合にあっては、流れ)のないこと。(ハ)(ホ)に掲げるもののほか、モーターボートの待機を妨げるような障害のないこと。



備考 ①—②間は、直線とする。 単位：メートル

(2)戸田再開で始まった大規模改善

戸田競走場は昭和37年10月開催を最後に、東京オリンピックのための休催に入り、オリンピック終了後もアマチュア関係者との間で各種調整に手間取ったが、昭和40年5月再開を決定、施設の建設にかかった。

メインスタンド等の総工費6億円、関連の付帯設備及び車を含めると7億円余という、これまでのモーターボート競走場では類を見ない規模による鉄筋コンクリート6階建

(スタンドは4階まで)の建設である。当時、モーターボート競走では最もデラックスな施設であった。

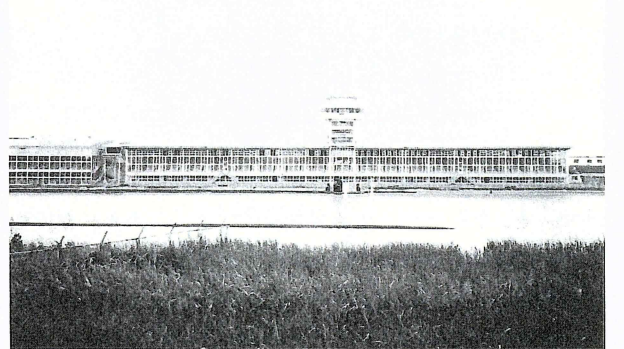
関係者の注目をあびて再開した戸田競走場は、交通不便な立地条件にもかかわらず売上好調でまたたく間に平和島とならび関東を代表する競走場となった。

この戸田競走場の成功は、のちに浜名湖をはじめとする競走場の移転を決意させる重要な資料となり、また、これに続く、多摩川、尼崎、児島、福岡競走場建設の口火ともなったと言えよう。

(3)競走場の移転

昭和43年から同45年の間に浜名湖、三国、芦屋、津の4場が移転をするが、移転前における4場共通の条件は、共に河口や潮流の激しい海を競走水面にしていることであった。この立地条件では、昭和42年より施行された「競走場の構造及び設備の規格」に定められた条件を満足させることができなかったため、これが移転の第1の理由ではあったが、それに加えて現地関係者には、"巨費を投じ移転しても必ず採算がとれる、"との見込みもまた十分にあったのである。

モーターボート競走の売上は、昭和39年度から同43年度までの5年間に連続30数パーセントもの伸びを示し、なおも昇り坂にあったが、それにしても当時の金額で10数億円という投資は、やはり相当勇気のいることではあった。



▲三国競走場(昭和44年当時)

しかし、モーターボート競走の成長は関係者の予想をはるかに上回るものであった。それを具体的に語るものとしてこんなエピソードがある。

ある競走場が移転に際し、当時としては破格の3,000台収容という駐車場を計画した。しかしこれを知った連合会のある幹部は、もっと収容能力のある駐車場を準備すべきだと主張する。これに対しその関係者は一様に、〃ホラを吹くにも程がある。〃といった感じで誰れも聞き入れるものなし。そして、その競走場がオープンして1年後、周年記念レースでは駐車場から車が溢れ、付近の道路は大混雑。主催者はあわてて駐車場の拡張を図ろうとし隣接の土地を求めるが時すでに遅し、建設の時点ではいくらかでもあった土地が1年後のその時には数倍の値段となっていた、というのである。

(4)昭和38年から45年当時の施設改善

恒久的施設めざし本格的鉄筋構造へ

モーターボート競走の施設改善がその途についた昭和38年、施設改善のための費用は全国トータルで2億9,000万円であった。その後、改善費用は徐々に増加していくが、昭和42年には急激な増加を見せ15億6,000万円へ。さらに43年には39億5,000万円、同44年34億2,000万円、同45年61億5,000万円と、年々その額を大きく増やしていつている。もちろん施設の改善内容も当初の小規模なものから、移転、場内全面改装、鉄筋大スタンドの建設といった大規模なものへと変わっていった。

全体的に見てこの時代は、モーターボート競走の売上が急成長した時代ではあるが、特に、大規模な施設改善を行い収容人員を増やすとそれに平行するように、売上も40パーセント、50パーセントと伸びていったのである。ちなみに昭和43年度に移転した浜名湖、三国両場における同年度の伸び率は、62.2パーセント、57.5パーセント。また翌44年度の津では60.2パーセント、芦屋が40.2パーセントとな

っている。〃施設改善を実施すれば売上が伸びる。〃、などという神話がつくられたのもまたこの時代ではあった。

〃木造から鉄筋へ〃に象徴される機能を重視した施設の改善、〃収容人員の量的拡大。〃――モーターボート競走業界はこうしてまた一步、大きな未来へとその歩みを進めたのである。

(5)〃量〃から〃質〃の充実へ

桐生競走場にエスカレーターを設置

住之江ではトーターシステムを採用

モーターボート競走の売上は、依然として20数パーセントの伸びを続け、入場人員も10数パーセントの割合で増加していた。そして、大部分の競走場は、収容人員の増加をはかるためにスタンドを増設し、投票所窓口の増設を図り併せて初開催以来の木造スタンドを鉄筋コンクリートへと変えていた。

この昭和46、47年当時の公営競技場といえば、入場者の増加に施設の改善が追いつかず、観客は人の波にもまれ、洋服も靴もグシャグシャにして投票券を手に入れる、といった状態がもう当りまえであった。

こうした中、他競技に先がけて施設改善を実施したモーターボート競走業界は、すでに、〃量的拡大の時代は終わった、これからは一層の量的拡大に併せて質の向上を図るべきである。〃との見解に立っていた。

これより一時代前の昭和42、43年から同45年当時、公営競技業界には騒擾事件が頻発し、このため投票所は金網でおおわれるなど競走場は〃砦〃の様相を呈していた。これを誰れより早く、誰れよりも熱心に提唱したのはほかならぬ連合会であったが、〃砦化〃の反面で場内の緑化をはかり、清掃に留意し、警備員のサービス教育を徹底し、柔らかな雰囲気を醸成しようと提唱してきたのも連合会であった。

昭和45年の安保改定も終了し、世間が落ち着きを取り戻してくるや連合会は、今こそサービスを充実させ、投票所

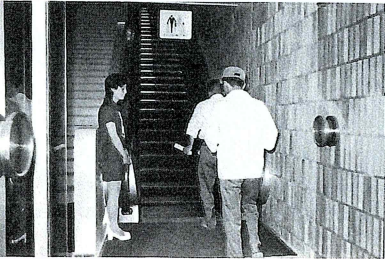
からは金網を取りはずし、窓口は銀行のようにすべきであり、それこそが真のファンサービスである。同時に施設全般もそれに合せて高級化を図るべきだと提唱する。

これに呼応して再び各地競走会は施設の高級化を図るために必要な行動を開始した。

①桐生競走場でエスカレーターを採用

量から質へ、とも言える転換をいち早く実現したのが、昭和46年完成の桐生競走場における施設改善である。昭和45年から23億円余を投じて建設したそのスタンドは、従来の公営競技のスタンドの概念を一変するものであった。

特に、有料観覧席の設備はすばらしく、エスカレーターで上ると広々としたロビーがあり、ゆったりと観戦できる豪華な指定席が並ぶ。投票所にはトーターシステムが導入されており、窓口が混み合うこともない、完全空調の室内



▲桐生競走場(昭和46年当時)

は快適な温度に保たれているといった施設である。桐生競走場の施設改善は、〃量から質への転換。〃の一つの象徴であった。

②住之江競走場で全面トーターリーゼーターシステムの採用

桐生競走場における〃量から質への転換〃が、有料観覧席に限られたものであり、一般席は従来の施設の延長のまま――つまり新スタンド一般席は、椅子席こそ整然と並んでいるものの暑さ寒さから守られるといった設備はなく、旧スタンドでは発売方式も従来のまま、であったのに対し、住之江競走場は昭和45年、発売方式を全面的にトーターリーゼーターシステムに切り換えた。

住之江競走場は昭和31年に前身の狭山競走場から移転以来、地の利を得て年々30パーセントから50パーセント近い割合で入場者を増やし、昭和45年当時も年々10数パーセン

トづつ入場者を増加させていた。

この成長率は、急成長をとげるモーターボート競走の中でも群を抜くもので、施設改善が観客動員に追いつかず場内混雑は増すばかりであった。

これへの対策として、発売方式を全面的にトーターリーゼーターシステムに切り換えたのであるが、移転しても10数億円という時代に、11億円もの巨額を投資して全面トーターリーゼーターシステムにしたということは、発売方式の革命でもあった。

③丸亀競走場で一般席の前面をガラスに!!

この時代になると、有料観覧席は完全冷暖房が普通となっていたが、その一方で一般席はなんのおおいもなく暑さ寒さにさらされるというのもまた〃常識〃であった。

こうした通念を打ち破ったのが丸亀競走場である。ここでは昭和45年に、一般席の前面をガラスでおおい、寒さから観客を守った。

こうしたきめの細かい施設改善もまた、量から質への方向を示す代表的な例である。

(6)質の充実はさらに〃快適性の追求〃へ

唐津競走場が移転に100億円を投入

昭和40年代も終り近くなる頃には、モーターボート競走場の施設はもはやその質において他の公営競技を大きく上回っていた。ほとんどの競走場はスタンド増設を完了し、施設は清潔に保たれていた。日曜、祭日、特別競走といった特別の日を除けば、場内の混雑もそう気になるほどでもなくなっていた。

しかしそれでもなお、モーターボート競走業界は施設改善に関し手を抜こうとはしなかった。混雑をできるだけ少なく、少しでもよい環境で、と量から質の充実へと向ってその歩みを続けるのである。

この時代の施設改善の主流は、全面トーターリーゼーターシステムの採用と、一般席の充実であった。従来の、有料

観覧席並みの施設が一般席に採用され始めていた。前面をガラスでおおい、空調設備を設置し、観客を寒暑から守り、トーターゼーターシステムを採用して窓口の混雑緩和を図る、といったものである。

これらの考え方を具体化したのが、昭和49年の唐津競走場の移転である。広大な敷地、十分な緑化スペースに完全な植樹、完全空調のスタンド…モーターボート競走場は現段階での到達目標に達したのである。

しかし、それは唐津競走場だけのことであって、他の競走場はまだまだ理想に向って歩み続けなければならなかったのも事実であった。

昭和50年以降モーターボート競走場の施設改善費用はトータルで100億円を超え、同56年は198億円、同57年は272億円にも達している。モーターボート競走場は快適性の追求へ向って今スタートを切ったのである。

昭和37年の法改正を機に連合会が打ち出した施策の2本柱の1つ「競走場の施設改善」を概観してきたが、これまで見てきたとおりこれらは4つの段階に分けることができる。

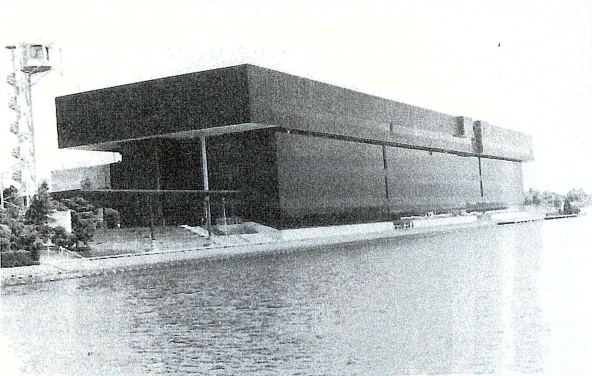
その第1段階は、いかにして施設改善を押しすすめるかといった動機付の段階であり、第2の段階は競走場の構造及び設備の規格に適合するため大規模な施設改善が推進されるという段階である。

ところで、昭和37年から同44、45年の間、連合会は運輸省と協力して施設改善を推進するための施設改善調査会を設置し、期限付の改善勧告を行う一方、施設改善を実施した競走場は「施設改善記念競走」が実施できるとのメリットをつくり出し、これの推進を図っている。しかし、第2段階である大規模改善を実行に移すためには、法的な裏付けのある指導力が必要であることに着目し、競走場の構造及び設備の規格づくりに協力して競走場施設の底辺アップを図ることとしたのである。

そして「大規模改善」は、「売上に必ず反映する」との神話を生むと共に、「1人歩き」の方向へと進み始めた。

さらに第3、第4の段階となると、量の拡大から質の向上へということになるが、連合会では「1団体が強力な指導を発揮して推進」する段階は過ぎたとの認識のもと、連絡協議会の一員としての立場から「量から質へ」の方向転換と快適性の追求を提唱し、施設改善の方向をリードしてきたのであった。

連合会が法改正を機に打ち出した施策の一つである施設改善策は、公営競技中最も整備された設備を持つ競技として評価されるまでになり、モーターボート競走の売上向上に大きな力を発揮してきたのである。



▲唐津競走場(昭和49年当時)

施設改善記念競走年度別実施概況			
競走場	開催年月	主な改善箇所	費用合計
芦屋 鳴門	38年7月	有料観覧席	約1千万円
	39年2月	穴場スタンド間屋上・子供遊園地	約1千万円
多摩川	39年2月	正門前道路舗装・入場券売場前拡張・スタンドの新築	
常滑	39年5月	第2・第3スタンドの改築	約2千万円
		防波堤・払戻所・特別有料観覧席	
若松	39年9月	緑化工事・堀改修工事 入場券売場新築・スタンド	約3千万円
丸亀	38年11月	スタンド屋根工事・払戻所回廊新設・場内屋上新設	約2千万円
平和島	38年11月	スタンド建設	約7千万円

競走場	開催年月	主な改善箇所	費用合計
津	39年11月	レースコース浚渫・特別観覧席・駐車場拡張	約5千万円
蒲郡 住之江	39年12月	スタンド・レース場浚渫	約6千万円
	40年3月	スタンド・特別席・第2投票所	約1億2千万円
丸亀	40年3月	スタンド屋根・払戻所回廊新設・休憩所	約4千万円
徳山 唐津	40年4月	観覧席	約4千万円
	41年12月	スタンド改築・冷暖房施設・入場門・入場券・発売所	約9千万円
戸田	42年3月	スタンド(主審・特席含む)・競技本部・指定席専用投票所	約5億円
福岡 桐生 尼崎	42年11月	観覧席・投票所・支払所	約7億円
	42年6月	観覧席・投票所・競技本部	約1億5千万円
浜名湖 尼崎	43年3月	スタンド・審判	約3億5千万円
	44年4月	競走場移転	約11億4千万円
大村 丸亀 津	45年2月	スタンド増築	約4億3千万円
	46年3月	投票所・観覧席・選手管理棟	約6億9千万円
三国	45年10月	競走場移転	約14億6千万円
	45年8月	移転(43年・竣工記念)・払戻所新築	約7億5千万円
住之江 常滑 津	46年5月	トーターゼーターシステム導入	約11億円
	46年12月	スタンド・特観席・競技本部	約11億4千万円
丸亀	47年4月	スタンド棟増築・防風壁新設	約10億2千万円
	47年5月	競技部改築・スタンド増築・払戻所増築	約8億6千万円
鳴門	48年1月	特観席新設・投票所新設・特観冷房	約12億4千万円
三国 宮島	48年3月	観覧席・投票所	約4億4千万円
	48年7月	投票所・スタンド・選手管理棟	約6億3千万円
浜名湖 徳山	49年1月	スタンド・特観席	約16億円
	49年2月	一般席増設・投票所増設、駐車場舗装	約7億8千万円
三国 唐津 津	48年12月	トーターシステム導入	約4億円
	50年7月	競走場移転	約107億3千万円
多摩川	50年11月	トーターシステム導入	約9億円
	51年3月	特観席改築・大屋根新設・食堂改設	約22億9千万円
芦屋	51年5月	トーターシステム導入	約9億7千万円
下関	51年8月	トーターシステム導入	約9億6千万円
浜名湖	52年3月	町道新居舞阪雄踏線新設・競艇新大橋新設	約29億6千万円
	52年3月	トーターシステム導入	約9億8千万円

(注・昭和58年3月末集計)			
競走場	開催年月	主な改善箇所	費用合計
丸亀	52年3月	丸亀市富士見町地元埋立、富士見大橋新設	約30億2千万円
戸田	52年9月	スタンド棟増築、選手管理棟、子供遊園地	約54億4千万円
蒲郡	52年12月	スタンド増築、入場門新設、投票所新設	約21億4千万円
浜名湖 琵琶湖	53年1月	トーターシステム導入	約14億2千万円
	53年4月	トーターシステム導入、スタンド新築、電算機器管理センター工事	約15億8千万円
丸亀	54年3月	東汐入川埋立、丸亀港改良、入場門新築	約16億8千万円
児島	54年9月	スタンド棟・投票所新設工事・仮設副審塔新設工事	約43億2千万円
浜名湖 尼崎	55年1月	競技部移転新築工事	約13億7千万円
	55年3月	計算センター新築・投票所窓口改造等	約11億9千万円
平和島	55年3月	投票業務機械化工事	約12億3千万円
徳山	55年7月	スタンド棟・投票所改築	約22億円
丸亀	55年12月	トーターシステム導入	約9億9千万円
平和島	56年2月	スタンド棟完成	約57億円
住之江 多摩川	56年3月	トーターシステム導入	約37億6千万円
	56年6月	トーターシステム・シングルユニット式導入	約7億7千万円
下関 若松 蒲郡 三国	56年5月	新西スタンド建設	約40億円
	56年8月	第2スタンド改築	約32億5千万円
	56年9月	西スタンド増改築	約16億3千万円
	56年12月	シングルユニットシステム完成	約8億6千万円
桐生 芦屋 戸田	57年5月	スタンド新築	約80億円
	57年8月	シングルユニットシステム等	約21億5千万円
	57年9月	シングルユニット発券機全面機械化	約23億8千万円
浜名湖	57年12月	シングルユニット発券機全面機械化	約10億4百万円
江戸川 琵琶湖	58年2月	スタンド改築工事	約30億円
	58年3月	シングルユニット発券機導入他	約9億9千万円
福岡	58年3月	競技棟新築 シングルユニット化 (今後の予定)	約27億2千万円
蒲郡 宮島	58年4月	シングルユニットシステム等	約10億8千万円
	58年4月	支払所増設、電子表示設備	約32億円
江戸川	58年6月	防波堤 トーターシステム導入	約13億2千万円

2.関係者の資質向上

モーターボート競走が開始された昭和27年当時、モーターボートは極く一部の先進的な上流社会の人々が変わった趣味として楽しんでいる程度のもので、大衆の大部分は見

たことも聞いたこともないという状況であった。先発公営競技の競輪やオートレースがかなりの底辺を持っていたのに対し、モーターボート競走は全く底辺を持っていなかったのである。このため、モーターボート競走の開始にあたっては選手、審判員、検査員、整備員等の直接運営に当る要員はもちろんのこと、執行委員長から投票所従業員まですべての関係者を教育することから始めなければならなかった。

どのような組織で、どの程度の期間、どんな教育を行ったかについては「養成訓練篇」、「競技運営篇」で詳述したので割愛するが、結論的に言えば、モーターボート競走場の急激な拡大に養成が追いつかず、心ならずも教育不十分のままに競走の第一線に送り出していったと言えよう。

特に選手は大量に養成する必要があったため、養成を急ぐあまり人物調査にまでは十分に配慮もゆき届かず、そのまま養成訓練へと送り出していかなければならなかった。

モーターボート競走は、関係者の予想を上回る早さで急激に拡大していった。競走場が増えればそれだけ選手、審判員、そして各種要員も多く必要となる。琵琶湖国際モーターボート選手審判員養成所では、業界の意を受けて次々と選手を養成し、連合会は審判員養成のための講習会を開催する一方、各地の初開催にあたっては必ず現地におもむいて諸々の指導をし、かつ必要とされる要員教育を実施するなど、その急激な拡大に懸命に應えていったのである。

モーターボート競走は、順風満帆ともいえる状態でスタートしたが、その急激な発展に対しいわば速成の養成で応えたことは、のちに思いもかけぬ大きなつげとなって業界の発展をはばむことにもなるのである。

選手の技量未熟や運営の不手際を原因とするトラブルが頻発し、騒擾事件にまで発展して社会の批判を浴びたこともあれば、一部選手の不心得から「高野山事件」と呼ばれる不祥事件に発展したりもした。

連合会はこのような経験から、関係者の資質向上が業界発展の基本的条件であることを、誰よりも深く認識し心にとめていたのである。

昭和32年の法改正に目途が立つと、連合会は直ちに自らの手による選手養成を開始する。苦しい財政の中から多額の募集費を捻出すると全国から優秀素質者を募って、厳正な人物考査の末入所者を決定。同時に、大量の器材と事務局の総力を結集した教授陣をしいて、その教育に万全を期した。さらに、昭和34年からは審判員、同35年からは検査員と、教育の手も順次広げていくのである。

昭和37年の法改正以降、関係者の資質向上にどれほど多くの施策が講じられたか、以下その概略を追ってみることにする。

(1)養成訓練

①期間延長

選手、審判員、検査員の養成訓練については、「養成訓練篇」で詳述したが、下表に見られるとおり、連合会は次々と養成期間を延長している。

	選 手	審 判 員	検 査 員
32年	33年 ~~~~~		
35年	3 ヲ月	34年養成開始 3 ヲ月	35年養成開始 3 ヲ月
40		36年 2 資格 3 ヲ月	36年 2 資格 3 ヲ月
	5 ヲ月	43年 1 資格 3 ヲ月	43年 1 資格
		46年 1 資格 5 ヲ月	46年 1 資格 5 ヲ月
50	1 年	48年 1 資格 1 年	48年 1 資格 1 年
57			

では、連合会はなんのためにこのように次々と期間延長を図ったのであろうか。

1つは、言うまでもなく教育のレベルアップである。選手養成に例をとれば、選手全体の技量を向上させるには短期間の養成では目的のレベルにまで達することができない、そこでそのギャップを埋めるために期間を延長した、ということ。2つには、ボート、モーターの性能向上により競走がスピードアップされたが、これに対応するにはやはり訓練時間を多くとる必要があったこと。そして3つめには養成訓練のレベルアップによって既成選手に刺激を与え、競走全体のレベルアップを図ること、にあったと思われる。

中でも、養成訓練における期間延長の主なるねらいは3つめの理由、つまり競走全体のレベルアップを図るためにあったと言ってよいのではなからうか。

審判員、検査員の場合は、選手とは異なり、運営の機械化が進み、教育の範囲を広げなければならなかったことと選手を的確に指導して行くのには、選手を上回る知識と経験がなくてはならないことがその第一の理由と思われるがこれとても気鋭の新人を送りこむことにより、組織の活性化をはかることに真の目標があったと言えなくもない。

②本栖研修所の建設

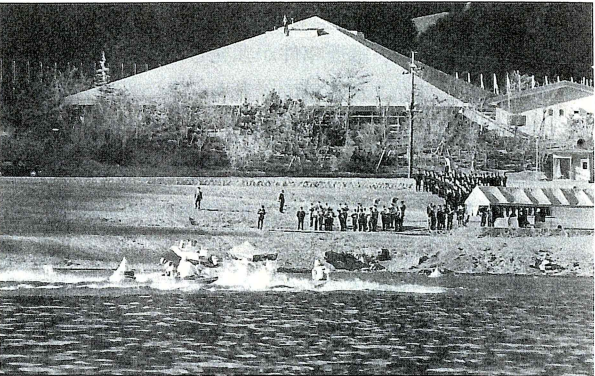
昭和41年11月28日、山梨県富士五湖の1つ、本栖湖畔にモーターボート競走業界の常設研修所が建設された。

全館完全暖房で、広々としたロビー、洋風の居室、各居室には応接セットが備えられ、浴室、洗濯室、乾燥室等も完備と、当時としては近代設備の粋を集めたもので、関係者が肝をつぶすほどの施設であった。

この頃、連合会事務局は銀座8丁目の南国船舶ビルにあったが、床は補修だらけ、雨が降るとどこからともなく水がしみ出してくるといった状態で、書類、ロッカーも古ぼけ、事務用の机や椅子にしてもまことに貧弱なものばかりであった。その事務局には手入れもせずに近代設備の粋をつくした研修所を建設したのである。

5億5,000万円というその建設費用の大部分は、賦課金を増額して積み立てたものであった。各地競走会にとっては、売上向上により多少余裕がでてきたとは言うものの5億円の負担増は苦しいことであったが、業界の将来を担う選手や実務者のためこの贅沢とも思える研修所を建設することについては誰れ1人反対するものはなかった。

常設訓練所ができたことにより養成訓練、登録者の定期訓練の充実はもとより、従来実施できなかった放送員、救助艇要員、食堂従事員といったモーターボート競走にかかわる全関係者を対象とした講習会等も開催できるようになり、連合会による教育は新しい時代を迎えるのである。



▲本栖研修所(昭和49年当時)

③競走会一般職員の訓練

本栖研修所の完成に伴い実施された訓練のひとつに競走会一般職員の訓練がある。

競走会職員のうち審判員、検査員は養成訓練に入所するので組織的な教育が実施され、モーターボート競走業界で必要な知識の基礎はしっかりと教育されたが、登録者以外の職員については長期間にわたり組織的に教育する機会がないために本人も苦勞し、競走会としてもこれに苦慮していた。

そこで幹部研修会の席上この問題が討議され、一般職員についても2ヵ月間の養成訓練に準じた教育を実施することを決定、昭和41年5月から競走会一般職員訓練を開始した。

④警備員指導訓練

競走場内の秩序維持は、現在ではガードマン会社に全面委託している競走場もあるが、この当時は各場が自衛警備隊を設置し、場内外の警備を行っていた。

通常、警備隊は警察や自衛隊で組織的な訓練を受けた職員を隊長とし、隊員の多くは開催時だけ臨時的に雇用するという形で組織されていた。このため、隊長は警備の専門家であってもモーターボート競走の知識には乏しく、また競走場という特殊な場所を警備することにかけては組織的な教育を受けていなかった。さらに、隊員に至ってはその雇用形態からしても教育を実施することは難しい状況にあった。

しかしながら、騒擾事件が頻発した昭和42、43年当時の状況からして、これら警備隊員をいかに教育していくかは重大な問題であった。昭和42年11月、東京で開催された全国警備対策会議は、警備対策委員会の設立と競走場警備指導員の訓練を行うことを決定し、連合会に訓練の実施を依頼した。

連合会は、昭和42年4月から“警備員であると同時に良きサービスマンであれ”をモットーに、競走場警備の基礎とモーターボート競走の基本的な知識を中心とする1ヵ月間の警備員指導者の訓練を開始した。

この訓練は、指導者教育であり、訓練終了者は現地に帰ってから隊員教育にあたったため、警備員資質向上の大きな推進力となった。

(2)登録者の定期訓練

養成訓練と並ぶ教育の2本柱は登録者の定期訓練で、選手は昭和27年、審判員は32年、検査員は35年、整備士は44年から今日まで継続的に実施されている。

定期訓練では毎年、モーターボート競走業界の置かれている立場、それぞれの分野の問題点、各種の最新技術の紹介、業界の努力目標などが取り上げられた。

運営の中心的立場にある登録者が、最低でも年に1度はモーターボート競走の進もうとしている方向や問題点を的確に理解する機会を持ち、さらに検討し合えるということ、これこそはモーターボート競走業界の教育の原点であると言える。

(3)各種講習会、研修会

養成訓練、または養成訓練に準ずる訓練は期間が長いために高度な教育を実施できるのであるが、これを、モーターボート競走の全関係者に実施することは不可能である。

しかし、モーターボート競走業界が真に教育の徹底をはかろうとするならば、いずれかの形で全関係者の教育の場が引き出されなければならない。

そこで、長期間の訓練ではなく2泊3日、あるいは3泊4日程度の講習会を実施し、一応訓練の体験も積ませ、本来業務の能力向上を期そうということで計画されたのが各種の講習会、研修会である。

本栖研修所を中心にさまざまな講習会、研修会が実施されたが、その主なものと開始された時期は次のとおりである。

①幹部研修会

昭和35年から実施されている研修会で、その対象は主として競走会役員である。業界の現状認識及び問題点の検討、新しい知識、技術に関する講話等を中心とするものであるが、一般的な幹部研修会と異なるところは、連合会職員を教官とする乗艇訓練、教練等が実施されることである。

笹川連合会長をはじめ各地競走会の会長、役員といえども、訓練中は教官の命令に絶対服従である。

②教練体育指導者講習会

昭和41・42年と実施されたもので、この訓練による節度ある動作は観客から見ても心地良く、信頼感を抱かせる上、自分自身の精神を引き締める上にも役立つとして、養成訓練、定期訓練で重点的に行われていたのであるが、これを

さらに徹底させるには指導者を養成して日常不断に訓練する必要があるとし、その養成を行ったものである。



▲第1回全国競艇主催地議会議長懇談会(昭和44年)

③救助艇要員講習会

昭和40年頃における救助艇要員は、そのほとんどが臨時雇用であったため救助艇の操縦訓練はもちろん、救助方法、応急措置などの訓練も十分にはされていない状態にあった。これら救助艇要員に、小型船舶操縦士及び救急員の資格を取得させることによって、本来業務の能力向上を図ると共にモーターボート競走の基本的な規則等をやさしく解説し総合的にレベルアップすることを目的として、昭和41年から実施した講習会である。

④その他の講習会

昭和41年から昭和42、43年にかけてはあらゆる分野の職員を対象に講習会が実施されており、そのひとつひとつを取りあげることはできないが、競走会的女子職員、選手宿舍の従業員といった女子職員から一部施行者の事業部職員あるいは新採用職員までもが本栖研修所の訓練を体験したのは事実である。

こうして、本栖研修所を業界全関係者が共通の体験の場所として行ったところにモーターボート競走の団結が生まれ、教育の徹底がなされていったのである。連合会の積年の目標であった業界関係者全員の教育は、昭和41年の本栖研修所建設を契機に達成されたと言える。

この時代に実施された主な講習会、研修会は次のとおり

である。

●主な講習会、研究会

37.9.13 業界幹部研修会を芦の湖で開催。

40.6.26 第1回総務経理講習会を開催。

41.6.4 競走会女子職員講習会を本栖で開催。

41.6.21 宿舍従業員講習会を本栖で開催。

41.9.21 救助員講習会を本栖で開催。

41.9.21 教練体育指導者講習会を多摩川競走場で開催。

41.10.12 警備員講習会を本栖で開催。

44.10.15 第1回モーターボート整備士講習会を開催。

47.11.8 食品衛生指導員講習会を開催。

(4)関係者の意識昂揚運動はじまる

マンネリからの脱却を軸に精神昂揚への展開

連合会は養成訓練、定期訓練、各種講習会、研修会等で業界全関係者を教育の場へと引き出してきた。しかし、そのいずれもが期間の長短こそあれ一時的なものであったこともいえない。

真に教育を徹底しようとするなら、できるだけその機会を多く設け、底辺を拡大し、各自がそれぞれの立場で自らを高めていかなければならないし、それがまた教育の理想でもある。

モーターボート競走業界は開設以来、幾度となく存廃の危機にさらされてきたが、そのための危機感から関係者全員が常に国会や閣議の動向に関心を持ち、各自の立場で業界防衛の意識に燃えていた。すなわち、存廃の危機にさらされてきたことは不幸ではあったが、反面、それが団結を強化し、関係者全員が自らを律し得るというメリットもあったのである。

昭和37年の法改正で時限規定が削除され、存廃問題に終止符が打たれると、これよりのちさらに業界が団結し、より発展を続けていくためには、新たな目標づくりが必要

であった。

このため連合会は、法改正の翌年、昭和38年に「競技部内の美化運動」を提唱したのにはじまり、次々とその時々に応じた〃精神昂揚運動〃を提唱し、団結の強化と意識の高揚を図るのである。

主な精神高揚運動、および各種行事は次のとおりである。

●昭和38年 競技部内の美化運動

●昭和39年 笑顔でこんにちは、おはよう運動

この2つの運動は、主として競技部内での運動で、選手と実務者が相互に各自の立場を理解し、気持ちよく毎日をすごす中から団結が生まれるとした運動である。

●昭和41年 緑一杯、花一杯、場内完全舗装運動

競走場の施設改善と歩調を合せた運動で、当時は施設改善も途についたばかりで実用一点張りの施設改善が多かったところから、緑化を推進し、花を飾ることで柔らかな雰囲気感を醸成しようとする運動である。

●昭和41年 善導運動

●昭和42年 家族ぐるみの善導運動

各種運動の中でも最高の盛り上がりを見せた運動で、昭和45年の安保条約改定を機に左翼団体の活動が活発となり公営競技批判も強くなるとの予想から、業界を防衛するには関係者全員が業界の置かれている立場をよく理解し、各々の立場から業界防衛意識を昂揚していこうとしたもの。

家族ぐるみの善導運動は、この運動をさらに発展させたもので、直接の業界関係者だけでなく、その家族や近隣の人々も含めてモーターボート競走をよく理解してもらい、公営競技批判に対処して行こうとする運動である。

この運動の頂点に立ったのは各競走会の幹部で、当初は競走参加選手や競走会職員にモーターボート競走の置かれている立場を理解させることから始まり、のちには地元選

手会支部員、その家族へと運動を拡大させていった。

●昭和43年 サービス精神昂揚運動

モーターボート競走場の施設は年々改善され、緑化も促進されていたが、世情不安定を反映してか騒擾事件が頻発していた。

これを防止するには、日頃から心通うサービスを行うことが何よりも大切であるという認識のもとに〃場内に微笑みを、〃ファンは王様である〃のキャッチフレーズのもとに展開した運動である。

執行委員長自ら入場門に立ち、お客様に〃ありがとうございます〃とあいさつする姿がどの競走場でも見られたものである。投票所従事者や湯茶接待係の従事者にサービス教育を実施し始めたのも、入場門に若い女性が立ち〃ありがとうございます〃のあいさつを行うようになったのもこの運動が契機となっている。

●昭和44年 総合警備訓練の実施

安保条約改定を直前に控えて世情は騒然としており、世情を反映してか公営競技場では騒擾事件が頻発していた。この当時の状況からして世情はさらに悪化し、騒擾事件も悪質化するであろうという見込みのもとに、モーターボート競走業界はいち早く全競走場で実際の騒擾さながらの警備訓練を実施した。

その後見込みどおり世情は悪化し、公営競技場では悪質な騒擾事件が続発したが、モーターボート競走業界は早くから訓練を実施しておいたお蔭で被害を最小限に食い止めることができた。

●昭和45年 場内美化運動

●昭和46年 3S運動(清掃、清潔、サービス)

●昭和47年 競走場内清掃運動

この一連の運動は、施設改善で立派な施設を建築しても

維持管理が悪くてはその効果も十分に発揮できない。また、建物が立派でも清掃が不十分であったり、湯茶接待所や食堂の食器や従業員の服装などが不潔な感じを与えるものであれば、せっかくの巨費を投じての施設改善もその効果を半減するものになってしまう。

施設改善の効果を十分に発揮するためにも、従業員のサービス教育の徹底をはかり、食堂や湯茶接待所等を清潔に保ち、さらに観客が舟券を巻き散らすのをためらうようになる程に清掃を充実し、モーターボート競走場のイメージアップをはかろうという運動である。

●昭和47年 ビジョンの策定

草創期から昭和30年代までのモーターボート競走の方向を定めるような施策は、連合会が強力な指導力を発揮し、これに従うといった方法で施策が講じられてきた。モーターボート競走そのものが常に存廃の危機にさらされているような時代では、強力なリーダーのもとに団結し、その施策を一致協力して推進することが最も効率的な方法でもあった。しかし、この体制にはおのずから限界があり、理想的な体制としては全員が自由に論議し、結論がでたならば各々が当時者意識を持って施策を推進するという方向である。

連合会は、昭和37年法改正後の重点施策の1つである施設改善を推進するにあたり、昭和38年に施設改善調査会を設置し、この調査会の勧告によってこれを推進するという集団指導制をとった。これを皮切りにその後開催された各種運動では、競走会幹部が中心となり各地ごとの施策を打ち出すといった体制をとり、予期以上の成果を収めてきた。

この体制をさらに進めたのが昭和44年の「モーターボート競走連絡協議会」の充実であり、執行委員長、執行副委員長会議を開催し、業界努力目標を定めていく方式である。

連合会自身、〃連合会が単独で業界をリードして行く時代は終り、学識者も含めた集団指導体制をとるべきだ、と考

えていた。連合会が最も力を入れた〃関係者の資質向上〃の成果がこの体制をとれるまでにしたのである。

しかし、集団指導体制を採るには関係者全員が参画したと認識できる〃業界の進むべき方向〃、言いかえるなら〃到達目標〃が必要であった。そこで打ち出された施策がビジョンの策定である。



連合会は昭和45年2月、全国競艇主催地議会議長会議を開催し、競走の現況を報告するとともにビジョン策定の必要性を説き、議会の協力を要請、同年7月には正副執行委員長会議を開催し当面の諸問題を検討すると共にビジョンを策定し、これが推進をはかること思想統一を行った。〃ビジョンを策定すべし〃の気運が盛り上がった昭和46年4月、全競走会から職員が連合会へと出向し、モーターボート競走のあり方に関する研究を総合的に開始した。モーターボート競走は将来どうあるべきかについて、全競走場の代表者が連合会に参集し検討を行うとの体制がしかれたのである。

これら出向者を中心とした連合会企画研究室は、昭和46、47年の2年間にわたってモーターボート競走の本来のあり方を研究する一方、各地競走場を巡回してモーターボート競走業界として、将来をどう考えていかなければならないかの啓蒙活動にあたった。

しかし、この昭和46、47年という時代は、ニクソンショックや円的大幅切り上げなどに代表されるように、世情が

大きく揺れ動き、将来予測も極めて難しいという時代でもあったため、研究され検討されたものをまとめ、関係者の了解事項とするまでには至らなかった。だが、各部門別のビジョンを策定したほか、関係者に長期計画の必要性を認識させたこと、また、いたずらに現在の規則・規程や従来 の概念にとらわれることなく、自由に考えることから新しい可能性が生まれるといった思考方法を啓蒙した、という意味で大きな成果を残したのであった。

(5)その他の施策

連合会が昭和37、38年頃より打ち出してきた関係者の資質向上に関する施策を、それぞれ養成訓練、定期訓練、各種講習会、研修会、意識昂揚運動と分けて見てきたが、これら以外にも講じられた施策は数多くあった。

例えば、昭和28年に開始された「発明考案作品の募集」は関係者の資質向上に大きな成果をあげたばかりでなく、競技運営の変遷を語るには欠かせない多くの作品を生んでいるし、昭和39年から開始された整備競技大会、昭和47年開催のスピードトライアル等は整備員の能力向上と活性化に重要な役割を果たしている。

このほかにも関係者の意欲を助長し、能力向上あるいは活性化に大きな役割を果たした施策は数多い。

連合会が、関係者の資質向上を目的として打ち出してきた施策には、次のようなものがある。

●新人選手の臨時訓練

養成訓練における期間の延長は、新人選手の技量を向上させるばかりでなく既成選手の技量をも向上させる。1年養成開始当初、新人選手の技量は中級既成選手のそれをしのぐほどであった。このため「5ヵ月養成当時の新人選手」(登録後3年未満)には1ヵ月の臨時訓練を行うなどしている。しかし訓練が進みその内容が充実してくるにつれ、新人選手が優秀な成績をおさめることは次第に困難となって

いる。これに対し連合会は、昭和55年より経験年数3年未満の低勝率選手の臨時訓練を実施したのをはじめ、高事故率選手、女子選手の臨時訓練を適宜行い、競走のレベルアップを図っている。

●発明考案作品の募集

関係者はもとより広く業界内外から、モーターボート競走の合理化、事故防止等に関する発明考案作品を募集したもので、昭和29年の開始当初における賞金も優秀作品一席10万円と、この種の作品募集としては賞金額、募集規模ともに大きなものであった。

この作品募集がモーターボート競走の競技運営改善に残した足跡は極めて大きい。その詳細については「競技運営篇」で述べるが、たとえば20秒針大時計にしても、審判自動化関係の機器、防水板等にしてもみなこれによるもので、現在なお使用されている器材も少なくない。

また、これを機会に業界関係者全員が、「改善」という意識のもとにモーターボート競走を見つめたということ自体、「関係者の資質向上」に果たした役割は大きかった。

●連合会職員の教育

連合会の職員教育は、養成訓練に入所するところから始まる。連合会職員は入社すると、審判員や検査員の養成訓練が未実施の時代は「選手養成訓練」に、実施となってからは審判員、もしくは検査員養成訓練に入所し、モーターボート競走の基礎を学ぶ。そして訓練終了後は、毎日の業務の中でその知識、技術を身につけていくのであるが、連合会職員は配属部署によっては養成訓練の教官を務めなければならないため、「教官教育」と称する職員訓練を受ける。

期間は1週間程度であるが、連合会男子職員の大部分が参加し、新人職員が教官となって操縦、整備、法規、機構、訓練生活の指導を行う。ベテランである先輩職員を訓練生に見たてての訓練であるから、新人職員にとってはかなり

厳しく、苦痛を伴うが、それを克服しやがて自他共に認められる「教官術」を身につけていくのである。

●整備競技大会

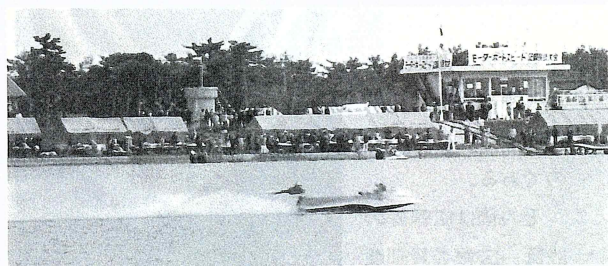
昭和39年から実施されたこの大会は、モーターの分解組立、精密計測、テーマ作品の工作などのスピードと正確度を競う競技会である。

まず各競走場で技量優秀な整備員を代表として選出する。代表となった整備員は1年間技を磨き、この大会に臨む。翌年は、また違う整備員が選手として選ばれ、競走場の名誉をかけて技を競うのである。この大会が整備員の技量向上に果たした役割は極めて大きい。

●国際レースへの参加

モーターボート競走開設当初、日本のボート、モーターは外国のそれに比べ著しく性能が劣っており、そのためモーターは外国から輸入してレースを実施するという有様であった。

しかし、それから20年を経た昭和45年5月6日、日本のモーターボートは世界選手権に向けて羽田を出発した。国際レースに馴れていなかった日本チームは、思わぬトラブルに見舞われてレースでは惨敗するが、この時モーターボートの性能についてはそれがもはや世界のレベルにまで到達していることを確認したのであった。それを証明するように同年11月7日、フジモーターが時速150.24キロメータ



▲モーターボート・スピード記録大会(昭和47年)

一のB級モーター世界新記録を樹立した。

それから1年間、外国から持ち帰った技術を再検討し、新モーターを開発。翌46年には見事に世界選手権を制したのであった。

これら一連の世界選手権への挑戦によって新しく開発された技術は、競艇用モーターの性能向上に大きく貢献した。

●優秀選手講習会

モーターボート競走は、いまや大衆レジャーとしてその位置を固め、1兆5千億円余の売上を誇る巨大産業となり優秀選手はギャブルスポーツのヒーローとしてスポーツ誌、テレビ、週刊誌でもてはやされるようになった。

連合会は、こうした情報化時代に対応しかつ競艇のイメージアップを図る事業の一環として、昭和55年度から優秀選手に対し選手の心構え、日常生活のあり方、報道関係者との対応などを内容とする特別講習会を実施することとした。

●「新しいモーターボート競走を考える」作品募集

これはビジョン策定の気運醸成を図るため実施された事業で、業界内外から50件を超過作品が寄せられた。論文の部では引地修、安保良三の両氏と福岡県競走会の深見昌彦大谷満の両氏が、表現図の部では榎本保氏が作品の一席で入選した。

●競走関係者スピードトライアル

昭和47年11月1日、茨城県鹿嶋市の常陸川で実施された競艇関係者スピードトライアルでは、競艇用エンジンを使用する条件にもかかわらず120.79km/hのスピードを記録した多摩川チームが優勝した。

この大会は、各競走場ごとに関係者がチームを組んで出場することにより団結の強化を促進し、ボート、モーターに関する研究意欲を助長するため行われたもので、モーターの性能向上に対する関心を予想以上に高め成果を挙げた。

●整備士資格制度の発足

整備士の資格制度は、昭和27年のモーターボート競走の発足に際し、検査員と同様特定の資格を要さぬ無資格で開始されたが、その後業務の重要性が認識され、昭和29年から検査員とともに公認制がしかれた。しかし、整備員の大部分が施行者職員(または準職員)の身分であったため地方公務員法上の問題もあり、昭和34年、整備員については公認制度が廃され、検査員の資格制度については昭和37年の法改正を機に選手、審判員と同様登録制となった。

連合会は機会あるごとに、競走運営上重要な地位にある整備員資格制度の重要性を説き、関係者の理解を求めてきたが、なかなか実現には至らなかった。

しかし昭和44年4月、モーターボート競走連絡協議会は整備士資格制度の発足を決定し、運輸省は舶監第276号をもって整備士制度を速やかに確立されたい旨の通達を出したのである。これによって整備員は再び登録に準ずる資格を要することとなり、定期訓練についても整備士講習会の参加が義務付けられることとなった。

●競艇関係者武道大会

モーターボート競走業界における武道の目的は、礼と節の奨励であり、武道を通じて関係者の団結を一層強化することにある。

昭和44年、武道奨励の見地から第1回競艇関係者武道大会を実施して以来、年ごとに隆盛の度合を重ね、今日では毎年本栖研修所で開催される全国大会の参加者は350名にも及んでいる。

3. 競技運営合理化等の施策

施設改善と関係者の資質向上についてこれまで述べてきたが、連合会はこれらの施策にのみ傾注していたわけではない。施策の中心はあくまで上記2本の柱であったが、そ

のほかにもその時代に応じた多くの施策を実行に移している。例えば競技運営の合理化がある。事故防止対策がある。広報活動の充実があり業界努力目標の設定があり、オンラインシステムの導入がある等々これらの施策はあまりにも多く、そのひとつひとつについて詳述することはできない。そこで、ここではその代表的なものについてのみその概要を述べることにする。

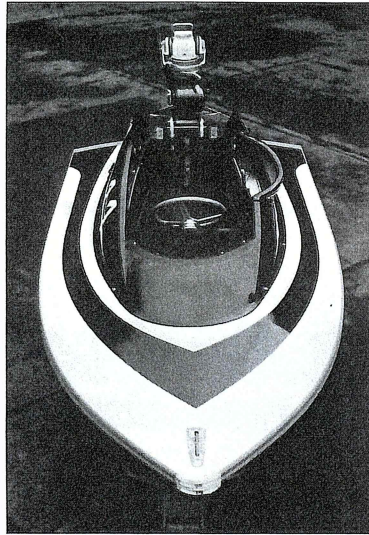
●広報活動の充実

モーターボート開設当初から、業界の関係事項が報道されるといえばその大部分は選手の不幸事件、騒擾事件、廃止論と、業界にとってはかんばしからぬことばかりであった。このため連合会は、業界の広報活動については当初かなり消極的であったのも事実である。

連合会がこれに力を入れはじめたのは昭和41、42年頃からのことで、その頃にはモーターボート競走も、年々20パーセント、30パーセントと売上を伸ばす、厳格な運営などとして世間の注目を集めはじめており、多少興味本位のところがあったとしても公営競技への偏見は払拭されつつあった。

連合会はこの機会にマスコミを使ってモーターボート競走のイメージアップを図るべきであると決意し、養成訓練や人気選手の取材に協力する一方、4大レースの中継等を積極的に働きかけはじめてのである。

その後は広報課の設置、広報委員制度



▲カウリング付ボート・YM511
(昭和57年)

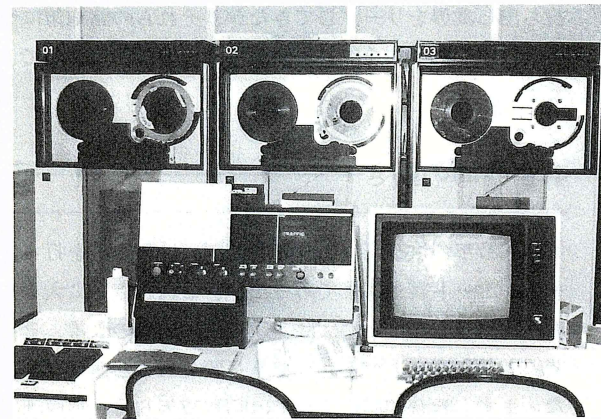
の発足、パブリシティ活動の積極化、各種取材協力、電波媒体の積極利用、スポーツ記者クラブの設置、競技部内の取材要領の統一、テレビ・ラジオ番組の提供など、広報活動の充実を図りモーターボート競走のイメージアップに役立たせている。

●中央情報処理システムの導入

昭和50年11月12日、第1次中央情報処理システムの試験運用が開始された。このシステムの特徴は、当初から全国の競走場を完全にオンライン化していくことにあった。

当時としては画期的なシステムでもあったが、さらに誇れることはシステムのセンターである連合会コンピュータ室を中心に、情報の一元管理をすることについて業界あげての協力体制があったことである。

その後、昭和55年からは情報処理能力もさらに大幅に増加された。第2次中央情報処理システムが稼動し、売上、選手成績、選手賞金の集計をはじめ各種の業務を処理しているが、合理化推進の成果はもちろん全競走場の情報を一元管理できること、ひいてはそれがファンへのきめ細かなサービスにつながる、などといったところにモーターボート競走業界のたゆまぬ努力、新しい時代への姿勢が示されているといえよう。



▲連合会第一次中央情報処理システム(昭和50年)

●業界努力目標の設定

業界努力目標を設定し、全競走場がその達成に向って努力すること、これはモーターボート競走の一大特色であり、モーターボート競走を今日の姿にまで発展させた有力な施策のひとつである。

現在では、この業界努力目標は連絡協議会が設定し、最高責任者会議で決定。各場はこれの達成計画を立案し実行に移す——という方法が採られているが、ここへ至るまでにはやはり関係者の地道な努力とその積み重ねがあった。

これら努力目標がいつから設定されるようになったかについては、昭和38年の競走会幹部研修会で競走会サイドの努力目標を設定、同41年からは連合会が「モーターボート競走白書」の中で努力目標を提唱、などといった経緯もあるが、現在のような形式で努力目標が設定されるようになったのは昭和44年以降のことである。

当時連合会は、モーターボート競走業界として事業の成果をあげるには施行者、競走会、施設会社、選手といった業界を構成する諸団体が、それぞれ個々に目標を設定しても思うような成果をあげられるものではない。これら諸団体が共通の目標を持ち、各分野が一致してその目標達成に努力してこそ成果も上り大きく得られる、と考えていた。

そこで、競艇主催地議会議長会議を開催し、議会のバックアップ体制をとりつけるなど、関係者間の気運醸成を図り現在の体制をつくり上げてきたのである。

●各種安全対策

選手の技量向上、ボート、モーターの性能向上は競走のスピードアップ、熾烈化という形となって表われる。開催当初2分30秒を超えたレースタイムがいまは1分50秒に短縮され、なおも毎日のように新記録が樹立される。

その最大の要因はボート、モーターの性能向上にあるが選手の技量向上もまた大きな要因となっている。例えば、スピードを落す旋回から全速ターンへ、かましとか、つ

けまい、と呼ばれる旋回の技術が開発されて、全速で回る旋回が主流となった。また、当初一艇身と言われていた安全な艇間隙が、いまや状況によっては接触してさえ失格にとれないのである。このような競走の熾烈化は観る側にとっては面白いが、操縦する選手にとっては危険度が倍加することになる。

連合会が競走開設当初より「第一義的命題」として関係者に徹底させたことに「人命の尊重」がある。いかにレース展開が面白く、なろうと、人命にかかわるようなことがあっては絶対に許されないのである。

しかし現実には、重傷事故件数が年々増加の状況にあった。このため各競走会においても防護具に工夫を凝らすなど事故防止に余念がなかったが、連合会では各界の権威者の協力を得て委員会を設置し、昭和56年度から57年度にかけて安全性に重点を置いたボートの改良（カウリングの開発）、救命胴衣、ヘルメットの改良等を行った。

● 4 大特別競走の特別発売、外向き前売り

モーターボート競走は、開催当初場外発売を行わないことを建て前としてきた。しかしながら、発足以来30年を経て全公営競技中売上第1位の隆盛をみるに至ったモーターボート競走にも、時代の波は容赦なく押し寄せている。すなわち、大衆のレジャー嗜好の多様化が進む中で、モーターボート競走のみならず公営競技全般にわたりファン離れの現象が目立ちはじめているのである。

今後ともモーターボート競走が大衆の健全娯楽としてより幅広いファンの支持を得ていくためには、こうした時代のニーズに的確に伝えていく必要があった。

そこで、全国から選抜された代表選手の出場する4大特別競走の優勝戦及び準優勝戦の勝舟投票券を、一般競走を開催している他の競走場内において、その競走場へ入場するファンへのサービスの一環として発売したいということで、ファンからの要望も強かった特別競走における勝舟投

票券の発売方法について、その改善措置を講ずることによりファンサービスのより充実を図っていこうというものである。事実、昭和56、57年からの実施以来、多くのファンに喜ばれている。

● ファンクラブの結成

各競走場ごとにファンクラブを結成し、モーターボート競走の熱心なファンを組織化して一般ファンでは興味を持たないような競艇の課題や出来事などを公表し、より深く競艇を楽しんでもらうと共にモーターボート競走の楽しみ方を普及してもらおうとする試みで、昭和57年度中には全レース場に誕生する。



▲ファンクラブ会員募集(昭和57年・浜名湖競走場)

以上述べてきたもののほかにも、連合会は各種の施策を打ち出し業界をリードしてきたが、それらの諸施策については「競技運営篇」をはじめ他篇において詳述したので、ここでは割愛する。

4.事務局の動き

昭和37年の法改正により存廃問題には終止符を打ったモーターボート競走事業であったが、これをさらに大きく発展飛躍へともっていくには、競走場の施設の改善、そして関係者の資質向上がどうしても必要であると連合会は考えた。まず、教育関係については昭和37年6月、養成訓練を

担当する部門である教養課を〃部〃に昇格させて組織の強化と教官陣の充実を図った。さらに、各地競走会の協力のもと常設訓練所の建設についてもこれを具体化していった。

また、施設改善関係については昭和38年2月、施設改善記念競走実施要項を定め、翌3月には施設改善調査会を設置し、施設の改善等を推し進めていった。

(1)本栖研修所の完成に伴う組織改正について

昭和41年11月28日、連合会創立15周年記念式典を兼ねて本栖研修所の開所式が華々しく挙行され、各地競走会施行者の幹部が一堂に会した。

5億円余の費用を投じたこの近代設備は、急激な発展を続けるモーターボート競走事業の象徴でもあるかのように、紅葉した山々を背景にその姿を湖におとしていた。本栖研修所は富士箱根国立公園内に位置するため各種の制約が厳しく、開設当初は本格的な養成訓練を行うための水面使用の場が得られず、養成訓練は陸上での訓練を主とする前半2ヶ月間だけを実施しており、名称も本栖水上スポーツセンターとされていた。

連合会は本栖研修所の完成に先だち、昭和41年4月、総務部に厚生施設課を設置し、同研修所の運営管理にあたらせていた。本栖研修所で一貫した選手、実務者の養成訓練が実施できるようになったのは、昭和43年からのことで、本格的な養成訓練の実施に先立ち、同年3月22日までに事務局組織規程の一部を改正し、教養部を全面的に本栖研修所へ移して名称も研修所と変更、さらに従来から教養部であった教養課、管財課に加えて庶務課を新設するなど従来からの本栖研修所の管理、同研修所で行う教育の一本化をはかっていった。なお、研修所庶務課の新設に伴い、総務部厚生施設課は廃止された。

(2)企画研究室を新設(S46.4.1)

昭和45年1月1日発行の連合会報は、その冒頭の記事に

「1970年を迎えて、善導運動から競走のビジョンづくりへ」と題する論文を掲げ、「善導運動が指向した1970年の安保改定問題はいつれにしても今年で一応決着し、5年間にわたる善導運動の使命も今年をもってひとまず終るわけである。問題はこの善導運動以降である。」と問題を提起し、「とかくこの数年間は、当面の諸問題にのみ目が向けられがちだった。これからは将来のモーターボート競走はこうであるべきだ、といったビジョンを研究、策定し、モーターボート競走100年の大計を確立したいものである。」とビジョンづくりを提唱した。

その後、2月5日全国競艇主催地協議会、7月5日執行委員長、副執行委員長会議、8月25日連合会常任役員会で原則的な了解を取りつけ、この業務の推進は各地競走会からの出向者を中心に進めるべきであると決定した。その受皿として、昭和45年9月14日の連合会常任役員会で企画研究室の新設が決定された。

同研究室は、翌昭和46年4月1日、各地競走会の出向者の到着を待って活動を開始し、モーターボート競走のビジョンの策定、関係者の啓蒙等の業務を行うこととなった。



▲新型防護具(昭和57年)

(3)建設部を新設

本栖研修所が完成すると、これまで研修所建設にあてられていた賦課金の一部を、今後はモーターボート会館（仮称）の建設にあてることとなり、積立てを開始する。同時に、会館の建設に関する重要事項を定めるためモーターボート会館建設委員会を設置した。

昭和46年になると積立金も相当額に達し、会館建設に関する事項も具体的に検討する段階と達した。このため、昭和49年9月建設委員会は、「連合会事務局に建設事務を処掌する部門を設け、人員を配置して積極的に事業の推進をはかるべきであると答申した。この答申を受けて、連合会事務局は同年10月1日付で建設部を設置する。

なお、会館建設は昭和46年から地質調査、基本設計を開始し、翌47年11月30日起工式、同49年8月1日上棟式、同50年5月1日に完工した。会館の名称については日本モーターボート会館、モーターボート会館、笹川記念会館等数種類の案があったが、昭和50年2月28日、ホテルニューオータニで開催された昭和49年度第11回定例常任役員会の席上満場一致で笹川記念会館と命名された。

(4)広報課を設置（S 50. 4 . 1）

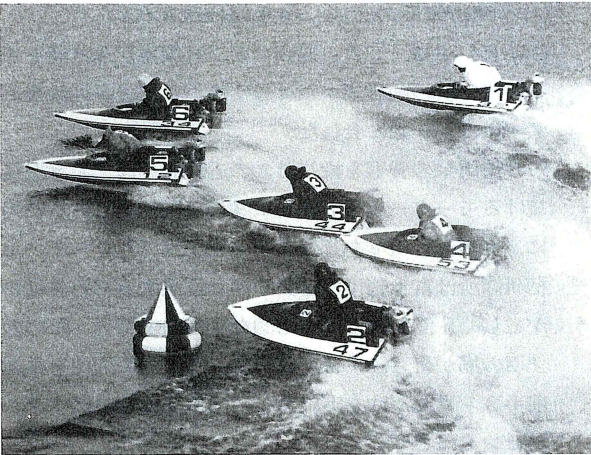
昭和47年度をもって会館建設積立金が目標額に達したため、昭和42年以来会館建設のため割増し徴収していた分の賦課金は、徴収の必要がなくなったのであるが、昭和48年度からの賦課金徴収基準の改正にあたり、連合会は「モーターボート競走の健全かつ飛躍的な発展を期するために、今後は啓蒙宣伝等の事業を積極的に行いたい。」として元々の徴収率には引き下げず、広報対策費に充当する財源を残したのである。

このため、昭和47年度までは数百万円であった広報対策費が昭和48年度には1億8,000万円、翌49年度には4億3,000万円と一気に数億円までへと増加するのである。

広報に関する業務は、昭和49年度まで企画研究室で行っ

てきたが、事業の拡大に伴い総務部に広報課を新設することとなる。

この改正では企画研究室が企画部に名称を変更し、従来のスタッフ的な業務からライン的な業務に移行したのをはじめ、業務部監理課を業務課に名称変更したほか、従来教養課、管材課に分れていた教育関係の2課を教養課1本に統合した。



▲第29回全日本選手権競走(昭和57年・桐生競走場)

(5)広報課を企画部に統合（S 52. 4 . 1）

連合会は昭和50年4月に第1次中央情報処理システムを開発し、各地競走場の売上集計等の業務を一括処理していたが、引き続き能力を大幅にアップした第2次情報処理システムの開発を手がける必要に迫られていた。また一方では、広報対策関係の業務が拡大してきたため広報課を企画部に統合し、この企画部で広報に関する業務並びに第2次システムの開発をも含めた中央情報処理システムに関する業務を行うことになった。

(6)企画部に企画課、資料課を新設（S 56. 4 . 1）

昭和55年度にも業務の担当範囲を明確にするため、教育全般を担当する教養課を、養成訓練担当の教養1課と定期

訓練、その他の臨時的な訓練を担当する教養2課とに分類。また、広報と中央情報処理システムの開発、運用管理を担当する企画部を、広報課と中央情報処理システムを担当する電算機課に分けるといった組織改正を行っているが、“競艇元年”を迎えた昭和56年にはさらに3課を新設する組織改正を実行した。

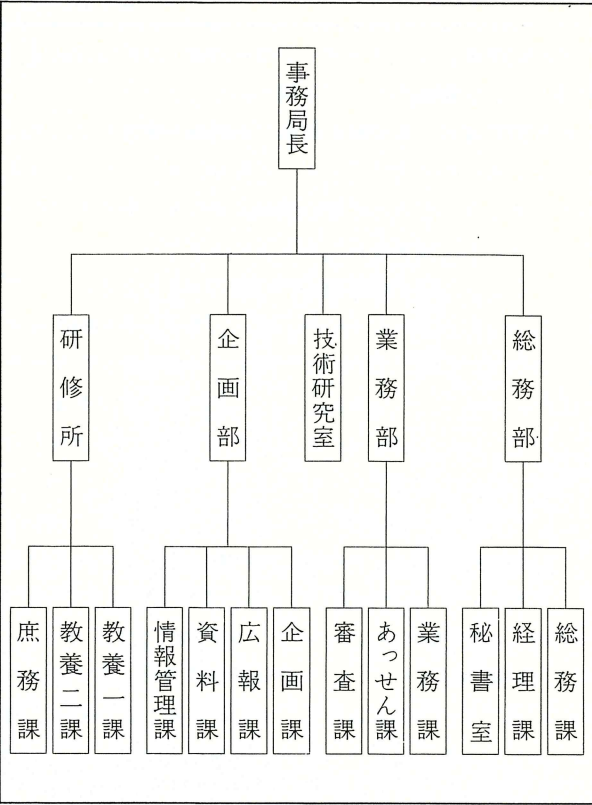
改正の内容は、ここ数年ライン的な業務に専念していた企画部に、スタッフ部門の業務を担当する企画課を新設したことをはじめとして、広報課の業務がますます拡大しているところから、資料部内を切りはなして資料課を新設、従来の電算機課を情報管理課と名称変更するなど企画部の充実をはかるとともに、業務部業務課を業務指導、登録等の業務を中心とする業務1課と、技術開発とボート、モーターの登録等を担当する業務2課とに分けたものである。

(7)業務二課を技術研究室に昇格（S 57. 4 . 1）

連合会は、“競艇元年”と命名された昭和56年度を契機に4大競走の他場併用発売、外向前売の採用、ファンクラブの発足、選手級別決定基準の改正、4大レースの優先出場制度、各種のイベントの開催、新デザインボートの採用など各分野で新機軸を打ち出してきた。

これらの施策の基本となるものは、“ファンに喜んでもらえる迫力あるレース”である。迫力あるレースを提供することは、レースの熾烈化につながる。そして、熾烈化するレースを安全に実施するためには各種防護具の開発、ボート、モーターの改良などといった新たな技術開発が不可決の条件となる。これらすべての要件に対応するため、業務2課を部扱いの技術研究室に昇格させ、組織の活性化と要員の充実をはかったのが今回の組織改革である。

以上、30年来の連合会の事務局組織の変遷を辿ってきたが現行組織は次のとおりである。



〃競艇元年〃を期して

昭和50年度、モーターボート競走の売上は1兆1,745億円に達し、公営競技のトップに躍り出た。

昭和27年4月、長崎県大村市で初開催を実施して以来、〃ファンのためのモーターボート競走〃をモットーに関係者が一丸となって営々と積み重ねてきたその努力が、売上というカタチで評価されたとも言えよう。

しかし、売上で公営競技の頂点に立ったからといって喜んでばかりはいられなかった。その一方で、昭和34年以来毎年2桁成長、時には40パーセントにも迫る伸びを見せてきたモーターボート競走も、いまや売上伸び率は2.2パーセント減、入場者は6.6パーセント減までにと低下をみせていたのである。

この傾向は他競技においてはさらにひどく、長年にわたる公営競技のトップの座にあった競輪では、売上こそ対前年比0.7パーセント増と前年をわずかながら上回ったが、入場者は、昭和49年3.0パーセント、50年度で5.8パーセントと大幅に減少している。また、競輪以外の競技でも売上こそ増加したものの入場者はいずれも減少に転じているのである。もちろんモーターボート競走も例外ではなく、昭和51年から売上はわずかに増加するが入場者は減少をたどる傾向を続ける。

一方、16年間という長期にわたる未曾有の高度成長に馴れ切った関係者の多くは、売上低下の原因はオイルショックに端を発した経済不況にあるとし、経済の再健と共にまた再び以前の成長に戻ると楽観視していた。

しかし、安い原油価格を基礎に続いた高度成長経済は、その繁栄の根底がゆるがされたことで不況へと一転、期間をも長びかせることになる。そして、経済がやや小康状態をとり戻してから、公営競技における〃入場者の減少〃傾向は影をひそめなかった。当初楽観していたモーターボート関係者も、この事態にいち早く気づき、従来にも増して

施設の改善に力を入れ、その質的充実をはかり、また業界の総意として定めた努力目標に向ってこれの達成に力をそそいだ。連合会も、広報活動の再検討を行う一方、ファンの実態調査、売上分析などの基礎資料収集にも重点を置いて、売上向上対策を講じていった。

しかし、モーターボート競走業界のこうした企業努力を上回る速さで、世の中も人々のライフスタイルも変化し、多様化していくのである。この時代にあってもなお、ファンの目をモーターボート競走へ惹きつけるにはどうすればいいのか――新しい課題への挑戦がいま始まったのである。

モーターボート競走を生み、育て、繁栄へと導いてきた笹川会長は、その30周年を〃競艇元年〃と命名し、今日の発展をもたらした関係者の努力を是としながらも、「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」と語っている。

30年の繁栄の歴史はまことに輝しいものではあるが、その延長線上に必ずしも同じような輝しき未来があるとは限らない。先人が汗にまみれて模索し、繁栄の歴史を築いたと同様に、いま、われわれは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し、そのためには関係者が一丸となって努力しなければならないのである。

いま、モーターボート競走業界は新たな未来に向って舟出したばかりである。〃競艇元年〃の昭和56年から実施された「4大特別競走の特別発売」、「外向前売」、「ファンクラブの結成」等の施策は、30年の歴史というひとつの殻を破る第一歩であり、新しい時代の新しい魅力に溢れたレースめざしてのボート・モーターの開発研究、そして演出効果への新しい試みは、やがて多くの若者たちを再び競走場へと呼び戻すにちがいない。