モーターボート競走30年史

競技運営篇

総論　はじめに …… 2

審判部の運営
1.草創期の審判部運営 …… 5
2.審判部運営の変遷 ……21

競技部の運営
1.草創期の器材事故と競技部運営……43
2.競技部運営の変遷 ……61

競技運営上の事故とその防止策
1.草創期の事故防止策 ……85
2.事故防止策の変遷……104

1 総論
競技運営篇

はじめに

モーターボート競走は、昭和27年４月６日、長崎県大村市で初開催を迎えた。しかし、ようやく実現にこぎつけたとはいうものの準備万端ととのえて初開催に至ったわけではなく、どうしても早い時期に初開催を実施しなければならなかった大村市側の事情と熱意に押し切られた形で〝テストレース〟の意を含めての開催であった。

初開催前夜までかかって施設の手直しを行い、これに並行して模擬レースをする。一方では、できあがった投票所に大きな図面を拡げ、紙で作ったボートを動かしながら競走の進行を説明するという状況である。

その説明を行った連合会の職員ですらモーターボートのレースを見たこともない、文字どおりの暗中模索で、〝なんとしても初開催を成功させなければならない〟とする関係者の熱意だけで初開催へと突き進んだのであった。

初開催が実施された昭和27年という時代を公営競技の側から見ると、昭和23年11月に福岡県小倉市で初開催された競輪が予想以上の成果をおさめたことから、財政赤字に悩む地方自治体は我も、我もと競輪の施行を決定し、その数は60ヵ所にも達するという勢であった。

また、昭和25年10月に千葉県船橋市で初開催を実施したオートレースも、当時すでに５場が開設していた。

さらに、長い歴史を持つ競馬もあったから、新旧公営競技が互いに競争し合うという厳しい時代でもあった。

そこへ、日本では極めて馴みの薄いモーターボート競走が誕生したのである。モーターボート競走法が成立した時点ですでに、公営競技に財源を求める地方自治体の大部分は競輪やオートレースを実施しているという状態にあった。

こうした状況の中で、モーターボート競走を実施したいと名乗りをあげる地方自治体の大部分は、後背地人口が少なく公営競技を実施しても成算がたたないため、公営競技の実施をためらった自治体であったり、条件が悪いため競輪の誘致に失敗したというような自治体であったりした。しかし、〝ともかく財源が欲しい〟の一心で名乗りをあげた施行者は、最低限の経費で競走を実施し、急場しのぎの財源としなければならないという「お家の事情」を抱えており、一日も早く開催しなければならなかったのである。

そのような状況の中でできあがった施設といえば、土盛りのスタンド、水面に何本かの杭を打って標識を立て、やっと雨露をしのげる競技部といったような粗末なものばかりであった。

困難は施設の建設だけではなかった。レースの最低要件である選手がいない、ボート・モーターがない、審判員、検査員もいなければ整備員もいない。もっと正確に言えば要員の指導教育にあたる「モーターボート競走に精通した人」さえもがわずか１・２名という状況であったのである。

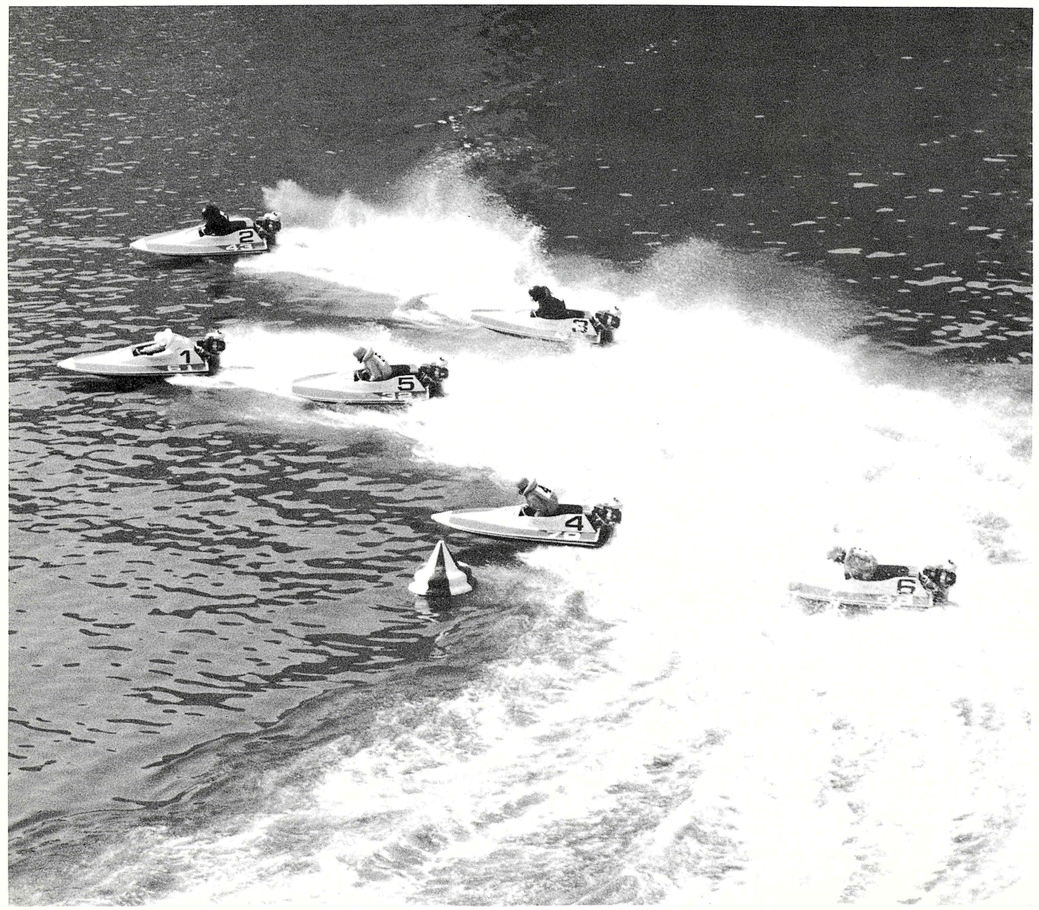
このように「無」から「有」を生まなければならないといった最悪の条件下で、財政赤字に追われる施行者は初開催を急ぎ、運輸省、連合会をはじめとする関係者はモーターボート競走事業の浮沈をかけてこれに応えたのである。

それから30年を経た今日、モーターボート競走は公営競技中最高の売上をおさめ、施設も小規模ではあるが一番充実していると言われている。

モーターボート競走が他の公営競技を上回る成長をとげた理由として、ある人は早くから施設改善に着手したことをあげ、ある人は高配当の出やすいレース形態をあげ、また、ある人は競技運営の厳格さをあげる。そのどれもが全て正解であろう。しかし、真にモーターボート競走が今日の発展をとげた理由は、〝ファンあっての、ファンのためのモーターボート競走〟の理念をつらぬき、その時代、時代に応じて常にファンの求めるレースを、競技運営を提供してきたからにほかならない。

モーターボート競走は30年の歴史の中で幾度か大きな改革を行ってきた。数回に亘って実施されたスタートゾーンの短縮、昭和36年のフライング返還、失格条項の厳格な適用、関係者自らが申し合せで実施した施設改善、そのどれもが自ら己れに苦しみを与えるものであった。それが実行できたのは、常に「ファンのために……」の基本理念があったからである。

競技運営の歴史は創意と工夫の歴史であり、合理化の歴史である。〝世界中に前例がない〟という不利な条件を逆に〝改善を重ねることを恐れない〟という強靱なフロンティア意識に置き変えていった先人の努力とその歴史をふり返ってみたい。



▲第18回鳳凰賞競走（昭和58年３月・平和島競走場）

2 審判部の運営
競技運営篇

審判部の運営

1. 草創期の審判部運営

モーターボート競走の競技運営を人的構成面から見ると選手、審判員、検査員、整備員が中心となっている。現在、これらの人々に対してはいずれも登録、公認制度がしかれているが、当初は選手と審判員のみ登録制で検査員、整備員は何ら資格を要しなかった。

なぜ選手、審判員を登録制にしたかについては、両者が運営の中枢であるといった認識のほかモーターボート競走法が成立した当時、先発類似競技には公正の確保に疑問を持ったファンや、運営の不手際を不満とするファンによる騒擾事故が多発し世間のひんしゅくを買っていたという社会背景があった。

このため後発のモーターボート競走は、公正の確保と運営に万全の処置を講ずる必要があったのである。そこで運営の中心となる審判員は単に競走についての専門知識を有するだけでなく、一般社会人として相当な教養と社会的な経験を有する人物であることが要求されたのである。

したがって登録の要件としては、旧制中学卒業程度の学力を有すること、25才以上であること、モーターボート競走に関する経験を３年以上有することなどがあげられた。

しかしながら、当時そのような経験を有する人物はいようはずもなく、初めから登録規則に列記された要件を満たさない審判員により競走を実施しなければならなかったのである。

審判員の養成についてはモーターボート競走30年史（草創期篇、養成訓練篇）で詳述したとおり、短期間の講習会で最低限必要な知識を得てすぐに本番レースに臨むというものであった。

テストレースという名目こそついたが事実上の初開催であった大村の場合は、現地には１名の審判員も居なかったばかりか、現地競走会の役職員が実際の競技運営を理解したのは、開催準備のために連合会の職員が現地に到着し、投票所に大きな図面を広げ説明を聞いてからであったという。

このような状態であるから審判員の中心となったのは連合会の職員で、審判長は原田競技部長、第１副審菊池課員、第２副審青木課員であった。しかし、この３名にしても原田審判長以外は審判の経験がないばかりか実際にモーターボート競走を見たことさえもなかったという。

ともかく大村初開催の３日間は連合会職員が中心となり現地役職員が補助につくという形で、競走の審判は運営されたのである。

また、この３日間は現地役職員に対する唯一の実務教育期間でもあった。２節目の開催に先立ち審判員の登録試験を実施し、職員から峰、松永の両氏と、初開催では選手として出場した藤村・山田両氏の計４名が合格。連合会職員以外で初の審判員登録を行ったのである。

登録の翌日は２節目の初日であったが、この４名は前記

▲審判員の執務（昭和27年・芦屋）

３名の連合会職員の指導を受けながら審判を運営し、３節目以降は全く自分達だけで審判運営に当った。

今から思えば全く無茶なやり方ではあるが、それでもその後次々と開設した他場に比べればまだ恵まれたスタートであったかも知れない。

大村初開催が一応の成果を収めたことで全国の開催気運は急激に盛り上がり、各地が一斉に開催準備を開始した。だが当時の連合会の陳容では、各場毎に応援体制を執ることは不可能であった。そこで運営の中心となる審判員の大量養成が必要となり、第１回の近江神宮を皮切りに津、芦屋で講習会が実施される。

講習会と言っても、半月とか１ヵ月の長期間のものではなく、５日から７日間の短期日の間に関係法規を中心に審判員として最低限必要な知識・技能を付与しょうというものである。しかし、そうは言っても実際にそのようなかたちで知識が身につくはずはなく、モーターボート競走を見たこともない審判員が次々と誕生することになるのである。

「我が双肩にモーターボート競走の将来を担う」の気概はすばらしいものであっても、審判に関する知識技能ははなはだ稚拙であったと推察される。

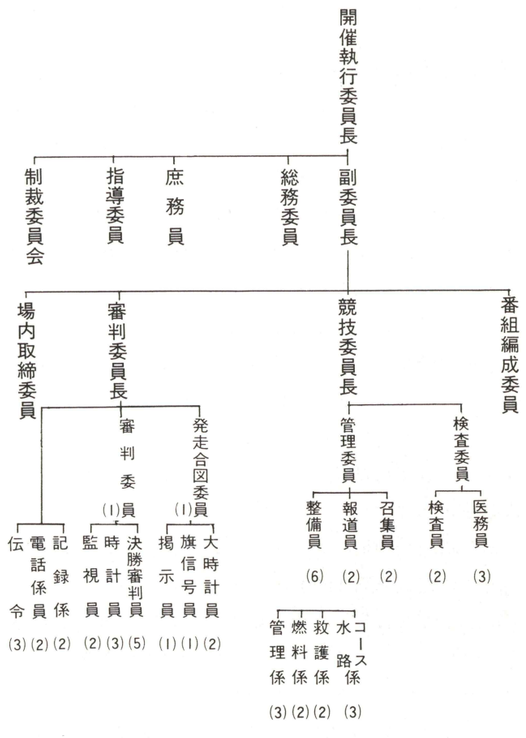
加えて審判器材も整備されておらず、選手の技量は未熟ボート・モーターの性能は安定していない、という状態であったから、審判運営は文字どおり緊張の連続という毎日であった。

(1)草創期のレースと審判運営

●草創期のレース状況

昭和27.8年当時のレースは今と比較すればひどいもので、大時計がまわり始めた（１分前）ばかりなのにもうスタートラインを通過していくフライングがあるかと思えば、一方では、大時計などまったく見ないで沖に向かって走っている者がある、といったふうで揃ったスタートなどというものは１日にほとんどなかった様な状況であったという。

大村初開催組織図



大村初開催の初日にあまりにもスタートが揃わないため「これでは観客が興味を失ってしまう」と、開催２日目からは〝大時計が０秒の時にスタートラインの60ｍ手前に集まりそれから揃ってスタートラインに向えば接戦レースとなり観客にも喜んでもらえるし、多発するフライングの防止にもなる〟ということで予備ラインを設けなければならなかった。このことからしても、当時のレース状況はおよそ推察できようというものである。

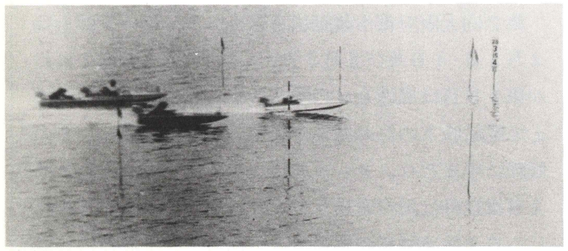
当時の統計を見ると２レースに１件程度はフライングが発生し、エンスト・接触・転覆といった事象も同様に発生

している。また、当初の競技規則には〝出遅れ制限〟がなかったため統計は残されていないが、相当数の出遅れ、欠場があったものと思われる。

平均的に見れば、毎レースフライングやエンスト等の失格が発生し、これと同数程度の出遅れや欠場も発生していたものと思われる。また、欠場防止策として予備艇を使っていたから、レースが開始されてからのボート変更、レース中の工作艇による整備、失格件数に応じての救助活動などさまざまな場面が入り乱れているというのが通常レースであったと推察される。

以下、昭和27.8年度の近畿海運局から運輸省船舶局長にあてた報告書の中から当時のレース状況をいくつか紹介したい。

▼日付板（昭和28年・大村）



昭和27年12月26日

大阪府都市競艇組合営第６回競走は前後節共12レースを予定していたが第１日第６レース（エンジン・ヤマト出走艇７隻）において５隻はエンジン故障１隻は艇折損となり完全なる艇は１隻のみとなったので本レースは中止し、また第11レースは全艇フライングしたので券面全額を返還の上再レース実施、結局11レースとなった以外は12レースを実施した。

また、第５日第７レース（エンジン、ヤマト出走艇６隻）において２号、６号の両艇以外の艇はスタートが遅れ殊に本命である１号艇はスロットルレバー故障のため先頭艇より約100メートル遅れスタートしたが、審判長は除外措置を採るべきや否や判断に苦しみレース終了まで除外措置を講じなかったため、観衆の一部は審判長に対し投石したために手に軽い打撲傷を受け審判室の硝子５枚破損したので観衆の３名は警察に検束され当日のレース終了後厳重説諭の上釈放された事件があったがレースは遅滞なく進められた。

昭和27年10月15日

滋賀県営第３回モーターボート競走は第１日、第２日は、11レースを第３日目より12レースを行ったが第４日目、風雨のため、波高12メートルとなり、第３レースＢ級３点ハイドロプレン（エンジンマーキュリー）は出走艇６隻のうち３隻フライングスタートし単勝式は投票者がなく、複勝式には、的中者なしと云う事態を生じた。第５レースＡ級ハイドロプレン（エンジンミクロ）は、完全にスタートした艇がなく再レース、第６レース及び第12レースに予定されていたＣ級３点ハイドロプレン（エンジンミクロ）は危険であると思料されたため中止した。第５日は雨のため１日順延して12レースを実施したが第１レースＡ級ハイドロプレン（エンジンミクロ）は波高18センチで出走６隻中エンスト４隻、反則１隻となり結局1800ｍ競走に１隻のみが４分45秒を要し入着した状況であった。

昭和27年10月15日

今回の競走に出場した選手は39名であるが比較的新人選手が多く展示に際しスターティングロープを忘却したる者スタート時を誤る者、荒天の際に於けるボート操縦に不慣れの者等あり、事故も別表の通り比較的多く一層の練磨精進を要するものと考えられる。

昭和27年10月30日

今回競走に出場した選手は、前節40名（内新人５名）後節40名（内新人７名）であるが新人選手は注意力、判断力共に欠け、事故多く殊に第５日第１レースに於いては待機水面航走中防波円材及び防波円材修理中の和船に衝突、艇を中破せしめる等、同日の返還４件中３件までが新人選手の不注意によることに誠に遺憾であり、かくては再教育か又は出場回数を減ずるも已むをえないと考えられる。

●草創期の審判部運営

草創期の審判に関する逸話で最も有名な話は、『大村初開催の第１レースで先頭艇は10メートル以上のフライングであったが、原田審判長はフライング失格とすると観客が興味を失いモーターボート競走の発展に悪影響を与えると考えそのままレースを続行した。レース終了後、大時計付近で見ていた観客から「今のはフライングではないか」と抗議が出たが原田審判長は「審判長である私が自信を持って判定したのですから天地神明に誓って間違いはございません」と答えた。観客も「東京から来た専門家がそういうのだから間違いはあるまい」と言って納得した。という話であろう。

また、これも大村初開催の話であるがスタート判定には写真を参考とすることになっており、当時としては貴重品のカメラを借りて大時計と連動するようセットしたのであるが、連動のセットに使ったバネが強すぎたため第１レースでカメラが破損してしまったという。

全国どの競走場へ行ってみてもこの種の逸話にはこと欠かない。実際のレースを見たこともない審判員がいきなり本番レースに臨むのであるから不手際もあり、誤審もあっただろうし、レース状況のことに混ってまれではあるが審判についての逸話も残されている。

審判運営についても近畿海運局の報告の中から当時の状況を紹介してみよう。

競技委員ならびに審判委員については何分始めての経験のため出走艇の誤報をし、あるいはモーター不調のボートに対する出走除外の機を逸する等々によって一時観衆の騒擾を誘発せしめた事は真に遺憾であった。

競技委員および審判員たるものは事に応じて沈着、冷静であるべきは当然のことであるが競技規則をよく理解するとともにその競技に応じて臨機の運用を図るべきであると痛感した、又競技規則そのものも再考の余地が多々あるものと思料せられるので、競走会連合会においてはこれが規則の統一的解釈を速かに各競走会の審判委員に指示すべきである。

今回の競走は前節各日共11レース、後節各日共12レースを実施したが競技委員ならびに審判委員は次第に競走に馴れ、経験を重ね前回のような観衆よりの苦情申出等の問題は全然なく競走は円滑に実施され、殊に最終日の第12レース（３点ハイドロプレン、距離3600ｍ、エンジンヤマト）の優勝競走においては、観衆の拍手喝さいを得る等好印象を与え盛況裡に幕を閉じたことは必ずや次回の競走に効果的であったと思料せられる。

第２回大阪府都市競艇組合営モーターボート競走は２月１日・４日及び２月７日・８日に亘って開催されたが第１日目は風速８ｍの西風による風圧及びかてて加えて電圧低下のため発走合図用大時計が故障し、その修理に手まどり、９レースしか実施で来なかったが第２日目以降は出走表通り12レースを何等事故なく実施し、日々寒冷強風の悪条件にも拘らず、予想外の好成績を納めて終了した。

①大阪競艇27年第2回第4日（9月30日）第1レース（6隻立）

スタートに於て１号艇及び５号艇はフライング失格となったが、フライング艇の発表に際し、誤って１号艇及び６号艇がフライング失格であると発表し１号はこれを確認してピットに帰投したが、６号艇はそのまま航走し、６号、５号、３号、２号、４号の順でゴールインした。着順発表に当り、前号フライング艇の発表が誤りであることに気付き、フライング艇の訂正発表を行ったところ観衆数名が６号艇の舟券を破ったとの申出があったが、主催者が陳謝して解決した。フライング艇の発表に際しては、審判の判定と写真の確認により慎重に行うべきである。

②大阪競艇27年第3回第4日（10月29日）第6レース（5隻立）

３号艇エンジン不調の為欠場と決定し、発走30秒前に他艇が待機水面より競走水面に向って航走して来た際、欠場と発表された３号艇が突如スタートラインに向け航走し来りレースに参加しようとしたので、審判席より直ちに除外旗、（紅白）および艇番号表示旗を振り３号艇にピット帰投を促したところ、そのままスタート２周目に差かかる際、これを確認して待避したが、レースはそのまま続行された。

かかる場合は実施規程第49条により発走に事故あるものとして再スタートを行うべきである。

③大阪競艇第6回第5日（12月23日）第7レース（6隻立）

1号艇が待期水面航走中スロットルレバー故障のため他艇より遅れてスタートした。この時、既に他艇は１周第１マークに差しかかって居り、これを除外にすべきか否か、その判断が困難な状態であった。審判長はレース終了後除外の発表をした為に観衆はそのレース中に返還を要求して審判台に詰めかけたのであったが、今後は除外にすべきか否か判断が困難な場合はむしろ除外の処置をとり、速かに発表すべきである。

④大阪競艇第1回第6日（1月7日）第6レース（6隻立）

２号艇が１着に入着したあと、２着に3、４両艇が殆んど同時にゴールインし、その確定について審判部においても審判長と決勝審判の意見が分れ、加えて、電圧の低下と悪天候のために写真が撮れておらず、審判長は已むを得ず３、４両艇を同着と判断した。

この場合としては、諸種の条件を総合して、この処置が妥当なものであると認めたので、監督官としてもこれを了承した。

⑤スタート時、審判台において観衆にスタートを周知さす

スタート時、審判台において、観衆にスタートを周知さす方法として、ドラを叩いたり、アナウンサーが「スタート」と放送しているが、１秒の何百分の１を争うスタートにかかる方法を用いる事は観衆にスタート時の判断を誤らせるのみならず、ひいては、騒擾の因ともなりかねないので、今後は競技規則の市松模様旗のみでスタートを表示すべきである。

右の一例として、大阪第７回４日目、第11レースに於て次の如き事態があった。即ち、６艇が殆んど相接して、スタート線に航走して来、アナウンサーが「スタート」と放送した時は、すでに先頭を走っていた３号艇は、スタート線を突破していた様に思われたが、そのままレースは終了し６、３と確定した。この時、観衆は、３号艇がフライング失格であると審判台に押し掛けた。そこで審判長はスタート写真を掲示し説明したが、生憎、ピンボケのため、画面が不明瞭であり、騒擾を一層増すような結果となった。然し、写真が不明瞭であったとは云え、先頭艇（３号艇）が適法にスタートした事は辛うじて、認める事は出来たのである。従って、審判長の判定は正しかったが、アナウンサーの放送が、正スタート時よりややおくれていたため、観衆のスタート時に対する判断を誤らせ、加えて写真のピンボケと云う悪条件と重なって、騒擾を惹起したと見るべきである。幸いに、騒擾は平穏に鎮ったが、この事に鑑みても、スタート時の、放送及び、ドラは、廃止すべきであると痛感するのである。

⑥滋賀県営第３回第５日（10月8日）第1レース（6隻立）

６隻立Ａ級ハイドロプレン（エンジン・ミクロ）1,800ｍ競走は波高18センチの状況下に行われたが、５号、２号、４号、６号の各艇が順次エンスト、更に３号艇が900 ｍを残しエンスト、１号艇のみゴールインしたので、審判長は状況判断の上、レース終了を発表した処、３号艇が再度好調と

なった。

かかる場合に鑑み、レース中エンスト等に依り、完走しない艇を失格と判定するに当り、エンジンの級別及び距離に応じ、レース所要時分を設け該時分中にゴールインしない艇を失格と取扱う事が望ましい。

(2) 草創期の審判部組織

モーターボート競走の審判組織として記録に残っているのは大村初開催の配置で、それ以前に組織について検討したという記録は残されていない。

当初の審判組織に関する記述としては、昭和37年に大村競走場開催10周年記念式典を実施した際、座談会が行なわれており、その中で当時連合会の事務局長であり、大村初開催時のコーナー審判員でもあった青木氏が「当時、原田氏が審判長をやる。菊池と私が両コーナーの副審をつとめるという計画で東京を出発したわけです。」と述べているのみである。

大村初開催の運営については、すべて連合会が準備し指導したのであるが、その連合会職員もアマチュアボートレースさえ見たことがなかった。審判組織についても競輪の組織を研究し、あとは机上の理論で「こうやったらいけるだろう。」という程度であったというから、現地に到着してのち相当の手なおしを行ったのではないかと思われる。

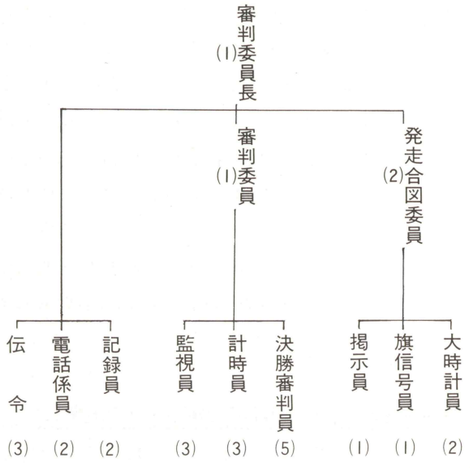
以下、第１回連絡協議会（昭・27・５・19）長崎県競走会発行の競艇記念史から当時の状況をうかがってみたい。

●大村初開催の審判部組織

第１回連絡協議会の大村市テストレース結果報告書は審判について次のように述べている。

審判関係

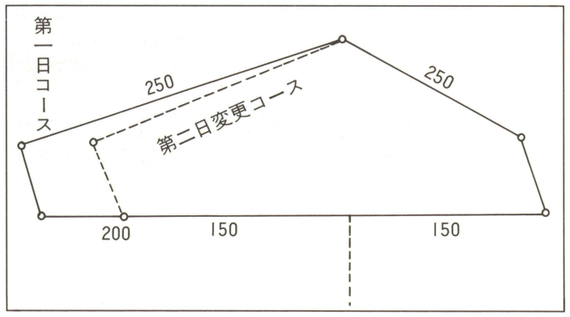
審判部は実情を考慮して左の通りの構成を行った。



審判部は審判員候補者に実力がなく検定試験を延期した有様で、且つ審判部要員として採用された者には経験がなく連合会競技部長が審判長を務め殆独力で判定しなければならない状態であった。

然しアルバイトの学生達は特に熱心で服務態度良好であり団結もよく、悪条件を克服して大過なきを得たことはまことに幸であった。

レースコースは選手の技量と観客の興味を勘案して次の様に設定したが第２日には波の影響を考慮して変更せざるを得なかった。

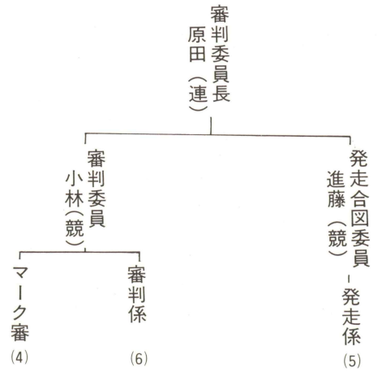


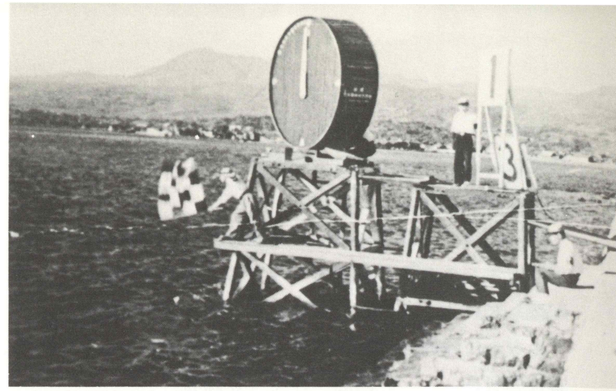
審判は判定写真器がなく、大時計は電動式であるがモーターが小さいために回転に自信が持てず、且つ選手の技量と観客の動向、並びに運営全般の事をにらみ合せつつ審判をしなければならない状態であり、判定に関しては諸種の問題を提起したが、次回以後は必ず判定写真器を整備し、審判員の練度を高め、科学的に裏付けある厳格公正な審判を実施し得る様にしなければならない。

演出方法については、フライングスタートが、兎角物議の因となり易く、又機械力に依る関係上決勝に追い込みのスリルが少いのを克服しなければならないのであるが、前者は判定写真器の設置による厳正な判定と選手の訓練により、後者は追抜賞、敢斗賞等の設置、選手のモーター愛護精神の徹底レースの真の面白さに対する理解により解決されると思われるので、この点十分に指導する必要がある。

なお初期に於ては、競技規則の解説其の他適時適切なる説明放送を行い観客の理解を得ることが大切である。

この組織図とは若干異るが「競艇記念史」に収録されている西謙太郎氏（大村市議会議員・競艇誘致委員長）の「競艇誘致の思い出」は、初開催の開催執行委員組織（審判組織のみ引用）を次のように記録している。




▲大時計（昭和27年・大村）

この２つの組織図と関係者の話を総合すると、主審判台には原田審判長と小林氏・両コーナーに菊池・青木氏、発走合図委員に進藤氏というのが主な配置で、そのほかにマーク審判、決勝審判、計時員といった多数の補助員が配置されていたということであろう。

さらに２日目からは予備ラインが設置されたので予備ライン審判には峰氏があたった。

実際にモーターボートレースを見たこともない連合会の職員が競輪の審判配置を基本に作成した審判組織は、本番レースの経験によって多少の手なおしが行われ、第１回連絡協議会の議を経て執行委員執務要領として確立されるのである。

●最初の審判執務要領

大村初開催の経験でモーターボート競走は急速にその形を整えるのであるが、審判執務要領も執行委員執務要領の一部として第１回連絡協議会で決定される。

執務要領はのちに収録するとおりであるが、この要領によれば登録審判員は審判長（１名）副審判員（２名）の計３名の配置を考えていたものと思われる。

そのほか、判定を行わないので登録は必要としないが登録者と同様の人格識見を有する発走合図委員を配置し、これに多数の補助者が各々の業務を受け持つということで審判部の運営が行われる。

執務要領では発走合図委員は登録者であることを義務付

けてはいないがその業務の重要性からすれば登録者であることが理想であったに違いない。

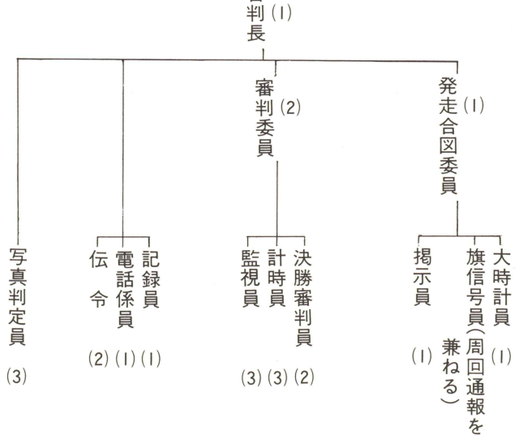
大村に続いて同年６月に初開催を行った津競走場の初開催を見ると３名の登録者のうち１名を発走合図委員として配置していることからしても当時の考え方が推察される。

ちなみに津競走場初開催の人員配置は次のとおりである。

審判委員長	西島　好夫	（登録者）
発走合図委員	内山　重夫	（　〃　）
審判委員(主審)	坂倉　赳夫	（　〃　）
応援者		
連合会	板倉弥三郎	審判部にて審判員の指導
長崎県競走会	山田平次郎	中央審判所にて審判長応援
	松永辰三郎	検査員兼第2審判業務応援
	藤村　魁一	第１審判所応援

なお、この後相次いで開設した競走場の初開催には連合会職員のほかに長崎、三重県競走会をはじめ先に開催した競走会の職員が応援という形で指導を行うのが通例であった。

① 審判部の構成及び人員配置



審判長

1.審判長は選手が競走に参加の目的を以て水面に出た時から(展示の為の出走)競走が終了してピットに帰る迄の審判に関する責任を負う。

2.審判長は審判部を主掌し、審判に関する事項を掌り、各係員の執務分担を明示する。

3.審判台は主審判台及び副審判台として之を定置し副審判台には登録審判員及び監視員を配置し監視範囲を定める。

4.審判長は投票委員と密接なる連絡をとり、投票締切りの通報があった場合は直ちに発走合図委員として審判部全員を配置につかせる。

5.審判長は標旗又は電話を準備して主審判台の定位置につき、投票委員の投票集計完了の通報により直ちに発走合図委員及び審判部全員に基の旨徹底する。この場合各係の準備完了の返答を確認する。

6.審判長は競走開始前水路の状況を良く監視せしめ競走水域に危険のない事を確認しなければならない。

7.事故により発走合図を取り消した場合改めて確認連絡を繰返す。

8.審判長は競走状態を全般に亘って監視し、反則の有無、事故の原因及経過につき慎重に注意すると共に競走終了後各係員より意見を聴取する。

9.審判長は出発線通過の経過、決勝戦通過の順位を判定すると共に審判委員より通過順位の報告を受け、副審判員より反則の有無の報告を受けた後着順を確定し投票委員へ速かに通報し、掲示員をして着順確定を掲示させ、かつ、放送員をして放送させる。

10.審判長は出発線及び決勝線通過の順位判定に写真を必要とする場合写真判定係に連絡の上、確認する。払戻に関係ある場合は速かに写真を参考として判定する旨を放送させる。

11.審判長は審判部より各委員に通報すべき事項を確認し、書類には署名捺印する。

12.競走中事故或は失格艇のあった場合は各係に連絡の上明確に判定を下し標旗を以て競走中の艇に知らせる。この場合速かに放送員をして競技規則第〇条違反により第〇号艇失格」と放送させる。

13.審判長は競走に関し異議の申立てのあった場合之を裁定する。又、必要ある場合は制裁審議会に連絡する。

14.競走中の事故、失格については執行委員長及び監督官に報告する。

副審判員

1.副審判員は登録審判員を当て副審判台を定位置として定められたる監視範囲内の事故反則を審判する。

2.副審判員は審判長と緊密な連絡をなし事故反則のあった場合は直ちに之を審判長に報告すると共に標旗を以て出走中の艇に知らせる。

発走合図委員

1.発走合図委員は主審判台を定位置とし、審判部員の配置及び発走掲示に関する総ての事項を掌る。

2.発走合図委員は競走開始前、大時計、旗、掲示板等発走に関する器具の点検確認を行う。

3.大時計員は発走合図員の指示に従い発走前１分間の経過を大時計により示す。

4.旗信号員は発走合図委員の指示に従い発走、周回、決勝の旗信号に当る。

5.掲示員は掲示板により発走前３分間の毎分の掲示に当り且つ着順が確定した時は審判長の指示により確定板の掲示に当る。

決勝審判員

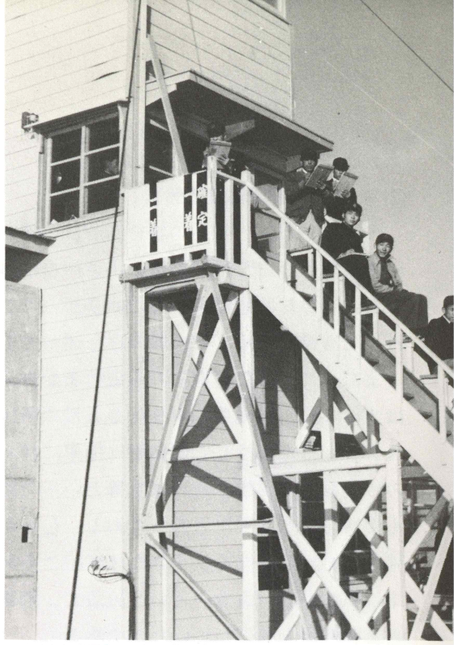
1.決勝審判員は審判長の指示に従い出発線通過の経過及び決勝線到着の順位を判定して之を審判長に報告する。

2.計時員は完走し決勝線に到着した艇の競走に要した時間をストップウォッチに依り計時する。

3.計時員は計時の結果を審判長に報告する。

4.監視員は主審判台と副審判台にあり待機水面、競走水面の全般を監視し、漂流物、浮遊物等競走に支障あるものを発見した時は直ちに審判長に報告すると共に水路救急係員に連絡し除去させる。

5.監視員は競走全般の監視を行い事故反則のあった場合は主審判及び副審判を補佐する。


▲審判台（昭和28年・常滑）

記録員

1.記録員は主審判部を定位置とし、審判部に関する記録を掌る。

2.着順確定があった時は審判長の指示に従い確定順位計時記録気象状況を所要の用紙に記入（事故反則のあった時は審判長の裁定の結果をも）の上執行委員長、投票委員、番組編成委員、競技委員長、総務委員、競走監督官(賞金係)に通報せしめる。

3.記録には審判長の署名捺印を受けなければならない。

電話係員

1.電話係は着順確定その他電話連絡に当る。

伝　令

1.審判長の指示の下に書類の送達及び連絡に当る。

写真判定員

1.判定写真の撮影、現像、焼付、拡大、其の他一切の業務に当る。

2.写真判定員は競走開始前、写真機のセンターを主審判台の定位置に置かれたスリットを競走水面上に見透した出発線（決勝線）に規整し審判長の確認を受ける。

3.判定写真は競走の出発、決勝毎に撮影し、審判長の要求

あれば直ちにその結果を提出する。

(3) 草創期の審判施設と器材

モーターボート競走の施行者が、一部の施行者を除いては市町村といった行政単位の小さい自治体であり、財政的にも逼迫した状態にあるものが多かったことについてはこれまでも機会あるごとに繰り返し述べてきた。

また、こうした事情にある施行者が立派な施設を造れるはずはなく、競走場の中心となる投票所は旧兵舎の古材・スタンドは土盛りした傾斜面に簡単に板を並べ、雨露をしのげる程度の屋根があれば上等といった施設であったこともすべて述べてきたとおりである。したがって審判関係の施設も例外ではなく、小さな休憩室こそあったものの執務中は屋根も囲いもないという施設で、雨風にさらされながら審判業務を遂行していたのである。

● 審判施設

モーターボート競走場の施設が「モーターボート競走場登録規格」(草創期の競技運営末尾参照) に合致したものでなければならないのはもちろんであるが、これに加え、連合会は「モーターボート競走場建設指導要項」により次のような指導を行っている。

モーターボート競走場登録規格(審判関係のみ)

(省　略)

二　競走場施設

競走場には、少くとも左に掲げる施設が設けてあること。

1　下の要件に適合する主審判台

(1)　スタートラインの延長上のなるべく水面に近い箇所にあること。

(2)　長さ12メートル以上、幅4メートル以上で、少くとも12名の人員を収容できるものであること。

(3)　適当な高さを有し、全コースを充分に見透すことができるものであること。

(4)　専用電話又は旗その他の信号ですべての補助審判台と連絡ができるものであること。

(5)　所要の審判器具が備えてあること。

2　左の要件に適合する補助審判台

(1)　ターンすべきマークの近くであって、ターンするボートを充分看取することができる位置にあること。

(2)　少くとも2名の人員を収容できるものであること。

(3)　陸上にある場合には専用電話で、水上にある場合には旗その他の通信方法で主審判台と連絡できるものであること。

(省　略)

12　競走執行委員長席、主審判台、選手控室相互間及び勝舟投票券発売所、払戻所その他競走の運営に必要な箇所相互間を連絡する直通電話

(省　略)

14　発走信号用時計(直計2メートル以上)

15　勝舟投票券発売所及び払戻金交付所の附近に設けられた掲示設備並びに主審判台附近に設けられた掲示設備

(省　略)

モーターボート競走場建設指導要項

(省　略)

二、競走場施設に就いて

(イ)　主審判台には写真判定室のほか、審判員が競走を行っていない時に休息し、且つ打合せ等を行える室を設けておく(3―5坪程度)

尚、主審判台の周辺は金網を以て囲いをするか、設計上観客と全くしゃ断される様に施工するのは不測の事態に対応するため特に必要である。ガラス窓の場合は割れないガラスを使用すること(別図1-C)

▲審判施設(昭和29年・多摩川)

(ロ)　補助審判台は主審判台の両陸上に設置し、三角コースの場合は主審判台に於て第2コーナーを審判するか、両翼補助審判台に於て業務する様にする。補助審判台は3m以上の高さを有し、ターンするボートを充分に看取できる様な地点に設置する。

尚、補助審判台も観客席と隔離することが必要である。(別図1-D)

(ハ)　地形上補助審判台を水中に設置する場合には櫓を構築する。又、水深あり櫓の構築が不可能である場合は船上にて審判しても最支えない、櫓の場合、水垢等で滑り易くなり、危険の場合があるから簡易なる滑止の設備を施す。この際、特に留意されたいことは主審判台との連絡機関である。

(省　略)

十二　電　話

(イ)　競走場の連絡は殆んどが電話に依るものであるから、設計上その配線を充分考慮に入れる。

(省　略)

十四　発走信号用時計

別図(5-F)の如きものとし、選手、審判員、観客より充分見る事の出来る位置に設置する。

尚、写真判定の際、時計の文字盤が画面に入る如くスタート線上に設置出来得れば理想的である。

十五　掲示設備

観客に充分見えるだけの大きさを有するもの、主審判台附近の掲示設備は競走の邪魔にならない様設置する。

(省　略)

▲副審塔(昭和29年・下関)

競走場建設指導は運輸省、連合会を中心に行われていたが、この時点では両者ともモーターボート競走に関する詳細な知識を持っていなかったから競輪・競馬の施設を参考に考え出されたいわば机上論であった。

特に審判施設については、モーターボート競走が他の競技と異なり水上の競技であるために、ほかに参考とする施設もなくレース形体を想定し、その上でどのような施設が最も効率的であるかを考えなければならなかったのである。

(イ)大村初開催の審判施設

①主審台

大村初開催の審判施設を語るには、昭和26年11月実施された西日本モーターボート選手権の開催の経緯について述べなければならないが、ここで問題となったのが〝審

判をどうするかであった。〟まず、審判長をはじめ審判員は東京のボートメーカー等から派遣してもらうことになった。ところが大会の前日、諸準備が整い東京からの応援者も到着したというのに審判長の位置からレースコース全体を見透すことができないのである。

適当な台をつくるにも時間がない。関係者が集まって相談した結果、隣接する陸上競技場から審判台を借用しょうということになった。一時しのぎのつもりの審判台であったがこの階段状の審判台がまたまことに使い勝手の良いものであったのである。審判長が最上段に立つとレースコースのほか審判員の状態も一目瞭然、階段には決勝審判員と計時員が並ぶ、階段状であるから人が重なっても視界をさまたげることもない。陸上競技用の審判台はモーターボート競走の審判台に考案されたのではないかと思うほどピッタリと合ったのである。

このことが東京の運輸省や連合会に報告されたかどうかについては定かでないが、全国当初の審判台はいずれも階段状でありいまも決勝審判員、時計員席を有している。

②補助審判台（第１・２コーナー）

草創期のレースコースは５点マーク、４点マーク、３点マーク、２点マークと競走場によって異なっていたが、補助審判台は主審判台の両翼に各１棟が建てられていた。

その構造については、比較的条件が悪く、前述の競走場登録規格で定められているとおり①ターンすべきマークの近くであって、ターンするボートを充分看取することができる位置にあること。②少なくとも２名の人員を収容できるものであること。③陸上にある場合には専用電話で、水上にある場合はは旗その他の通信方法で主審判台と連絡できるものであること。この３つの要件を満たせばよかったのである。

このため大部分の競走場が第１補助審判台は第１ターンマークの近くに櫓を組み、第２補助審判台は競技本部の上に小部屋をつくるといった形で施設が建設されたのである。

●その他の施設・器材

現在の審判運営には時代の先端をいく各種の器材器具が使用されているが、競走開催当初は最小限の施設、器材で運営がなされていた。

しかも、それらの多くは運営者自身が考え、自らそれを作製し使用していたものである。

連合会職員といえども原田競技部長を除いてはアマチュアレースさえ見たこともなかったのであるが、それでも当時の関係者としては連合会の職員が最も専門的知識を持っていた。

大村初開催の諸準備も当然連合会の職員が担当したが、類似競技の経験さえもない職員が机上で計画を練り、いきなり本番レースを実施しょうというのだから当然、計画とのくい違いや実情に合わないこともたくさんあったと思われる。

審判運営についても、基本的な構想はできていたものの大時計や失格板、確定板の表示方法については実情に合わない点もあったようである。

(イ)　当時の審判器材

初開催の準備段階でどのような審判器材を考えていたかは明らかでないが、昭和27年11月に出された通達は次のように審判器材を掲げている。

審判器具、救命用具の管理

舶工第88号

昭和27年11月27日

九州海運局長あて　　船舶局長

審判用器具、硬質ヘルメット及び救命胴衣の管理者は左記の通りとする。

それ等物品の準備は夫々その管理者が行うよう指導されたい。

記

一、審判用器具については左の区分によるべきと思料されるが、モーターボート競走実施に際し、専ら競技及び審判の面を委任される競走会としては、審判の公正円滑を期するためにも、２各号の器具を自ら準備し、管理することが望ましい。

1.競走場所有者の管理すべきもの（競走場登録規格他の１の(5)関係）

イ．スリット

ロ、勝舟判定用写真器

ハ、標示盤

ニ、発走信号用大時計

ホ、その他主審判台に設備されるべき審判用器具

2.施行者と競走実施の委任をうける競走会との取り決めによって、そのいずれかが管理すべきもの

イ．ストップウォッチ

ロ．信号用旗

ハ．双眼鏡

ニ．メガフォン

ホ．呼笛

ヘ．その他前各号に掲げるもの以外の審判器具

二、硬質ヘルメット及び救命胴衣については、施行者が整備するものとする。

以下、各種の施設、器材について大村初開催を例にとり当時の実情を推察してみたい。

（ロ）大時計

大村初開催に、大村養成の教官であり、初開催時の検査員でもあった松永辰三郎氏が考案した大時計、通称〝松永時計〟が使用されたことは大時計の設置に関する逸話とともに有名であるが、運輸省や連合会は準備段階では電動式の大時計が必要であるとは考えていなかったようである。

現在残されている当時の書類を調べてみても、大時計の大きさについては直径２メートル以上と定めているが、精度については何らふれていないことや、当時のアマチュアレースや選手養成が全て手回しの大時計で実施されていたことからしても、連合会は手回しの大時計を使用するものと決めてかかっていたと推察される。

しかしながら、実際に現地に到着し模擬レースを行ってみるとどうしてもスタートが揃わない。選手の技量が低いこともあるが手回しの大時計では運針が必ずしも滑らかでないこともその一因ではないかと思われるふしもあった。なによりも、大切なお金を賭けた観客が手回しの時計に疑いを持たないかということであった。

ついに初開催の前日を迎えたが、スタートは一向にうまくいかない。関係者が集まってなにか対策はないかと協議していると、大村ではすでに電動式の時計ができているという。

この時計は、町の発明家としても評判の高い松永氏が大村養成の教官をしている時に大時計の運針がうまくいかないのでこの対策として電動式の大時計を考案したもので、この時計は初開催の10日以上前にすでにでき上がっていた。のちに〝松永式大時計〟として実用新案の認可がおり、各地競走場で使用された程であるから相当以上の精度があったものと思われる。

急遽、この時計を使うこととなり、投票所の建設に当っていたトラックを派遣して競走場に運んだが、手まわしの大時計を想定して造られた発走台には重くて載せることができない。そうかといって翌日までに造りかえることもできない。

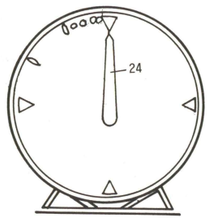
困り果てて水面に目をやると、はるかなかたに海水浴場の飛込台が見えるではないか。あれならば使用に耐えられる。競走場の最後の仕上げにかかっていた作業員を総動員して飛込台を運び、脚の長さを調整し、夜までかかって大時計を据着けやっと初開催に間に合ったという。

その後相次いで開催した各場には自家製の大時計を開発したものあり、服部時計店や愛知時計といったメーカーが作製したものあり、松永時計ありとさまざまであるが、どの時計も精度的に完璧ではなかったようである。

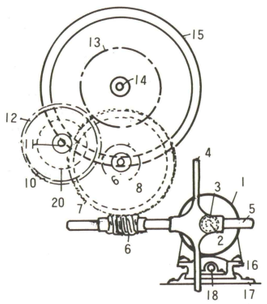
運針が30秒を越えて上りにかかると動きが遅くなるので電圧調整のダイヤルを回して調整したとか、スタートのタイミングに合せて運針速度を変えたとか、分銅式の時計の分銅を十分にまき上げなかったために時計が途中でとまってしまったとか、信じられないような逸話も数多く伝えられている。

登録第四四〇一一〇號
実用新案登録證
長崎県大村市下波止五三三番地
松永辰三郎
考案者同右
費用新案の名講競艇用電気大時計の連動機構
附記実用新案は登録すべきものと確定したり仍て実用新案原簿に登録し本證を下附す
昭和三一年二月十日　特許庁長官　井上尚一

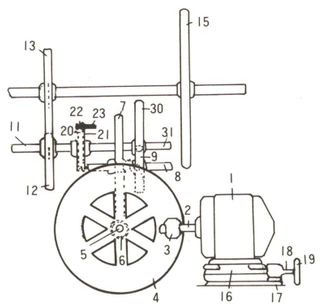
第1図



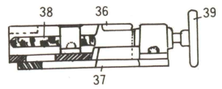
第2図



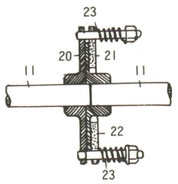
第3図



第4図



第5図

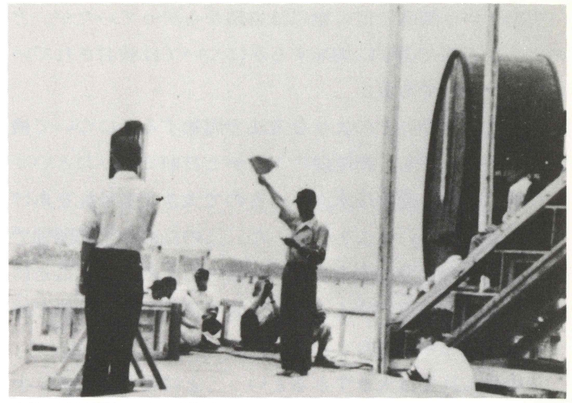


（ハ）タイムデスク

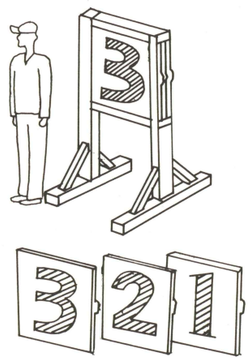
制定当初の競技規則第10条は「発走合図員は、発走前３分間の毎分の経過を信号により選手に知らせる。」とタイムデスクの設置を義務付けている。

当初のタイムデスクは黒幕式や紙芝居式が多かったようだが、いずれの方式も発走合図委員がストップウォッチを持って「用意、打て」の号令をかけ、この号令で黒幕をかけ、中で数字板を操作し「打て」の動作で表示するものであり、紙芝居式は「用意」で数字板に手をかけ、「打て」で素早く抜きとると新たな数字板が表示されるものである。

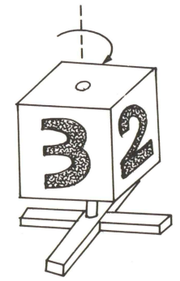
このほかには図のようなものが使用されていた。



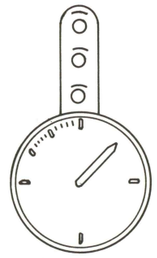
▲計時員（昭和28年・唐津）



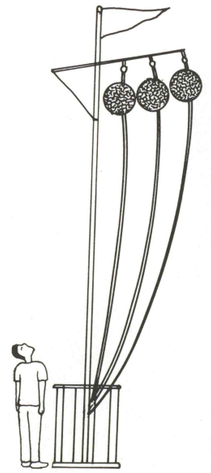
（B）（タイムディスク）



（A）タイムディスク
（高さ４尺、３尺角）



（電燈式）



（籠玉式）

（ニ）失格板

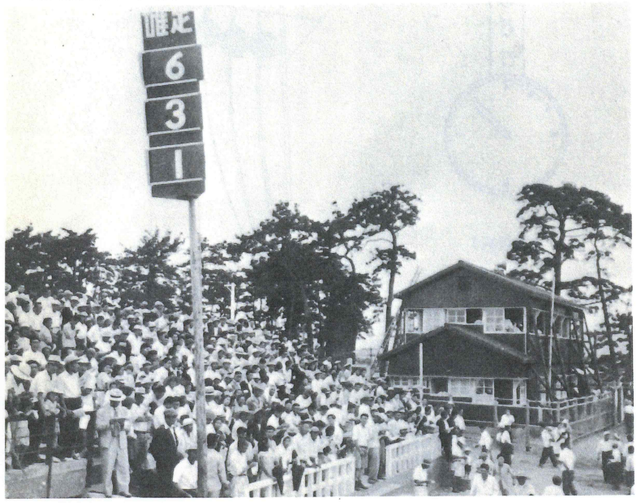
失格という制度と信号旗点は当初から決っていたが、どのような方法で選手に周知するかについては検討されていなかったようである。

水面上の選手にどのような方法で周知するかについて検討が行われたのも、初開催の１日か２日前であったという。

検討の結果、選手は水面にいるので大きな番号札をあげて知らせようということになった。このため大村初開催ではベニヤ板の半分に大きな数字を書いたものを出すことになったが、少し風が吹くと係員１人ではささえきれぬため２人でこれをささえたという。

その後これでは大きすぎるということになり、除々に小さくなったということである。小さくなった時期ははっきりしないが、津の初開催では普通の大きさであったというから極端に大きなものを使用したのは１節か２節だけであったと思われる。

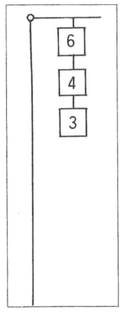
▼確定板（昭和27年・津）



（ホ）確定板

審判長の着順確定放送が十分に聞き取れない観客に、着順確定をどのように徹底するかという問題も現地（大村）で発生した。

この問題についても連合会では、場内放送は隅々まで明瞭に行き渡るものと考えていた。しかし、現地で実際に調査してみると放送の明瞭度が欠ける所もあればほとんどなにを放送しているのかわからたいといった状態の所もある。



このままでは無用の混乱が生ずることも予想されたため、最低限度必要な事項については〝文字による表示〟を考えなければならなかったのである。

モーターボート競走をギャンブルスポーツとして実施するからにはどんなことがあっても着順確定だけは正確に周知しなければならない。「どこに、どんな方法で標示するか」早急に決定し、処置しなければならなかった。

各種の意見が出されたが結局18リットルの石油カンの４面に数字を書いたものを準備しておき、着順確定と同時に主審台の近くに柱をたててぶら下げることとなった。

この方法は関係者の１人が戦前に近くの海軍運動会を見に行ったおり、グランドに柱をたてて組別の得点を表示していたのを思い出して提案したのがそのまま採用されたのだという。

（ヘ）審判相互間の連絡

①電話連絡網

競走場登録規格に明文化してあるとおり、審判相互間の連絡は専用電話が主で電話が設置できない場合には旗その他の通信方法で連絡できるようになっていた。

特に不都合はないように思えるが連絡のたびに呼出しの合図を送り、受信側はそのたびに受話器を取らなければならないのである。それに主審には最小限でも第１・２副審発走台、競技本部、執行本部、投票所と６台の電話が必要で、その各々の相手から入る連絡を審判員１人で処理することは不可能に近かった。そこで電話係を配置し、簡単な連絡の任に当らせる方法が採られたのである。

また、この当時の電話には故障も多く、電話が不通の場合には艇の番号札を使って合図を送るといった方法により相互の連携を保つといったこともあったという。

②伝令

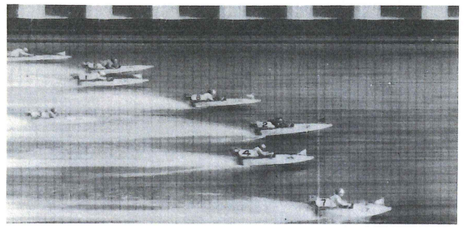
大村初開催の人員配置を見ると、主審に３名の伝令が配置されている。伝令が何処と何処の間の連絡に当ったかについては各場により差があるようであるが、その多くは競技本部や投票所へスタート写真・着順確定等の書類の運搬を担当していたのである。

③スリット写真機

大村初開催ではスリット写真は使われていないが、同年６月近江神宮で実施された審判員講習会では、スリット写真の原理について講義が行われており、その直後に初開催を実施した津競走場では最初からスリット写真を使用している。

当時の関係者の話を総合すると大部分の競走場では当初からスリット写真を使い、スリット写真を使わなかった競走場では一枚撮りの写真を使ったということである。

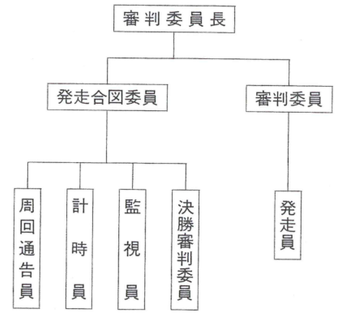
しかし当初はいずれの写真機も故障が多く写真なしでレースを実施するといったこともしばしばあったという。



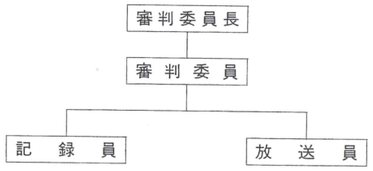
▲スリット写真（昭和34年・下関）

2.審判部運営の変遷

モーターボート競走の開始に先立ち制定された「モーターボート競走実施規程（例）」は、審判委員の業務を「失格及び勝者の判定に関する事項を掌る。」と定め、審判部の組織については「競走執行委員及び係員構成基準」の項で下図のように示している。



これに対し現行実施規程（例）（昭和54年改正）は、審判委員の業務を「出走資格、失格及び勝舟の判定に関する事項を司る。」とし、審判部組織は下図のように定めている。



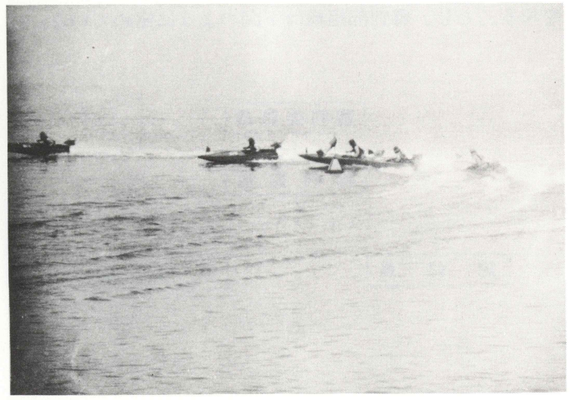
つまり審判委員の業務そのものには変化がないのに対し審判部組織は著しく簡略化されているのである。

その理由としては、この30年の間に各分野における技術は飛躍的に向上したが、同時に電子機器等の発達もめざましく、モーターボート競走業界はこれらを積極的に導入して合理化を推進、その結果大幅に業務の省力化が実現された、ということがあげられよう。

さてこのように開催当初から現在までの30年間、実施規程(例)の審判委員業務は変わっていないのであるが、しかしその内容は日々刻々と変化してきている。審判判定の根拠である競技規程でさえ９回もの改正を重ねているのである。具体例をあげるなら、たとえばターンマーク付近の航法ひとつとってみても、開設当初はターンマークに接触すれば失格となっていたが、やがてターンマーク中心にたてられた旗が水面につくまで倒したら失格へと変化、そして現在では破損、沈没させた場合のみ失格となっているのである。またこのほかスタート判定にしても、航法の判定にしてもその内容は著しく変わってきている。

このように審判業務の内容に触れれば枚挙にいとまはないが、この章では審判部の施設と器材、有資格者の配置と組織の変遷をたどってみることとする。

▼１マークの攻防(昭和27年・大村)



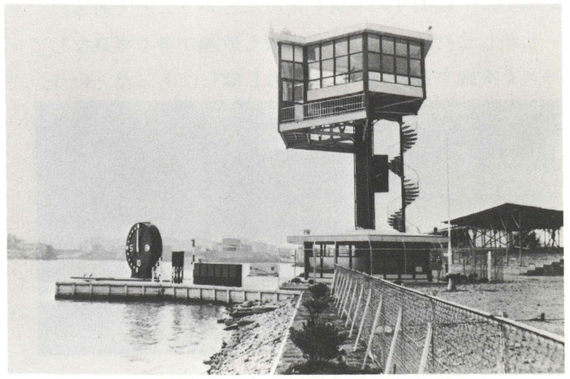
(1) 審判部の施設

広い意味での審判部施設といえば、主審塔(室)、副審判塔(室)、発走台など本来の施設のほか大時計、失格板、信号機などの審判器材も含まれることになろうが、この項では主審、副審、発走台についてのみその変遷をたどってみることとする。

開催当初における主審塔施設は、まず何よりも正しい判定をくだすためとして〝できるだけ競走水面に近い位置にあること〟に重点がおかれていた。しかも、通信機器がまだ開発されていなかったから、発走台と審判長の位置は〝声が届く範囲にあること〟も必要であった。さらに、審判員や審判補助員が互いに視野を妨げないため、〝階段上に配置できる〟機能を持つこともひとつの条件であった。

こうして設けられた施設は、機能的には確かに優れてもいたが、屋根もなければ囲いもないというものであったから、雨が降れば審判長以下全員がズブぬれ、夏は直射日光をあび冬は寒風にさらされるという状態であった。一方、観客の側からすれば最もレースの見易い場所を占領されていることになり、視野を妨げる最大の障害物がこの主審塔という皮肉な状況にあった。しかもそれは観客の真只中にあって、簡単に金網をめぐらしただけの10メートルにも満

▼審判塔(昭和38年・多摩川)



たない櫓である。審判員は観客全員の監視の中で勤務することにもなり、警備の面からすればこれ程危険をはらんだ施設もないことになる。実際、判定を不満とした観客が石を投げる、金網をゆさぶるといったことも珍しくはなかったのである。

機能面はともかくこのような〝欠点〟を持った施設が、全面的な改善へと向かうのは昭和37･8年以降となるが、部分的改善は昭和29年頃からすでに行われていたようである。

昭和29年から30年にかけて開設した関東地区の競走場では、審判施設に対し次のような工夫改善を行っている。

●昭和29年、審判台の位置をスタンドの列まで後退(戸田)

昭和29年10月20日発行の会報は、同年10月14日初開催を行った戸田競走場の施設を次のように紹介している。

「投票場の平面よりスタンドに向って降りて行き、スタンドの最下段は水面より約五寸位の高さの位置にある。またスタンドの最下段はレースコース水面より約３メートルの距離にあるので、見物席の真前をボートが走りあるいはその飛沫が見物人にもかかりかねない状態にある。

審判台の位置をスタンドの列まで後退させてあるので、見物席のいずれの場所からも全レースコースが見透せるのが特長の一つであろう。

一節のみの観察をもって批評をする事は出来ないが今までも各方面から聞いていた見物席とレースコースが接近しているほうがよいとする意見に近づいたものであり、隣接する川口オートレース場においても、コースと見物席が接近しているのでスピード感を一層盛り立てて、平常1200万円の売上を挙げいるのに馴れた観客層をもつ戸田コースとしては一応成功したものと言えよう、この点については笹川全連副会長も賛意を表していられ新しく建設される競走場としても参考とすべきであると語られた。

第１コーナーより第２コーナーまで屋根はスタンドが直線に並んで収容六千人と言うのも、他の競走場と比較して変った点である。

他の一つは主審判台直前対岸にスコアーボードを造ってあるのが全国モーターボート競走場の前例を破った新しい試みである。

スコアボードそのものは野球においては極めて古いものであり、また競輪においては東京の後楽園において立派なものが造られ事珍らしいものではないが、モーターボートレースに採り入れたのは戸田が初めてであり、着順の確定配当金、タイムを放送に合せて表示している。観客は座ったままの位置においてレースの結果を明瞭に知る便利がある。

この施設も他の競走場としても応用の出来る処は多いであろう。

つまりこの記事によれば、審判台の位置、確定配当金、レースタイムの表示方法に画期的な工夫改善がなされたことがわかる。

●昭和30年、江戸川でラベルマイクを使用

昭和30年９月５日付の会報は、同年８月11日に開設した江戸川競走場の審判施設を次のように報じている。

「同競走場の特色は他の競走場と異なり、主審判台が上下２段に分れている事で、その連絡には、全国でもはじめての試みである、ラベルマイクを使用、なかなか好評である。

また主審判台が、観客席の屋根の上にあるため、観客は何物にも邪魔される事なく、競走水面の全部を見渡すことが出来る。」

江戸川競走場は、立地条件もあって主審判室と発走台を至近距離に建設することができなかった。この問題点を解決するため主審判室と発走台にラベルマイク（インターホンと同機能のマイク）を使用したのである。

ラベルマイクを使用するという工夫で主審塔という障害物がなくなり、観客は競走水面の全部を見わたすことがで

きるようになった。

●主審塔近代化の第一歩は階段の除去

開催当初の審判施設の最大特徴は、タイム計測員等が配置していた階段である。〝階段がどの時代に消えたか？〟は審判施設の近代化をたどる上で重要なポイントになる、その時期はおそらく昭和35年当時であったものと推察される。

連合会は、昭和34年の審判員再訓練で審判自動化案を示し、翌35年からは会報でしきりに〝競技運営のオートメーション化〟を提唱している。また、昭和36年からは、同じく会報で審判関係の施設改善をシリーズで紹介している。

シリーズの１号を飾ったのが、昭和36年４月15日発行の会報に掲載された桐生競走場の審判施設であるが、この主審塔からはすでに階段がなくなっているのである。これ以降審判施設の近代化推進として紹介された主審塔に階段がないところを見れば、昭和35年から同36年当初にかけて主審判塔の階段に関する改善が行なわれたものと推察できるのである。

以下は会報に掲載された桐生競走場主審判塔の紹介記事である。

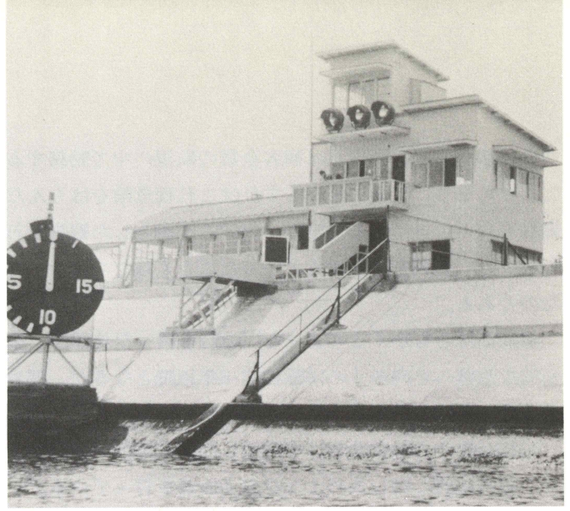
連合会会報 36.4.15 114号

桐生競走場主審を改善

桐生競走場では、この程審判台（主審）を写真の如く改造した。

これは有蓋スタンドの新設等競走場諸施設の充実、改善の一環として実施されたものであるが、この主審は、全国にその例を見ないものであろう。

軍艦でいえば、艦長室（指令室、操舵室）の如きもの、三方は、ガラスで覆われ、その視野は、きわめて広く、また明るい。



▲主審判塔（昭和36年・津）

雨や、風の自然の猛威にも、びくともしない。

すべての機械装置を包合せる、この指令塔、いや主審は、競走水面をしつかと見下ろしている。

未だ、改造後日時が浅いが、その有用性は序々に発揮されつつある。

これで、桐生競走場にも名物が誕生した訳である。

また、これと併行して、約363平方メートルにわたる、有蓋スタンドの新設が行われたが、日一日と桐生競走場は、面目を一新していく。

●主審塔がなくなる

審判施設の近代化は草創期の審判施設から階段のない主審塔の建設へと移って行くが、昭和40年代の前半までは階段のある審判施設をそのまま使っているという競走場もそう珍しいこのではなかった。

昭和40年代の前半と言えばすでに、優秀な性能を持つ審判関係の機器が採用されていたからタイム計測員が階段に座ってタイムをとるようなことはなくなっており、したがって階段も使用されてはいなかったが、施設改善がされないままに階段が残っている競走場もあったということである。

しかし、いずれにせよ観客の側からすれば、レースコースの中央に主審判台があるというのはレース観戦に巨大な障害物があるということであり、それが審判施設の改善ということで年を追うごとに立派になるということは、障害物が大きくなるということでもあった。

この巨大な障害物が無くなったのはいつの時代であろうか。

明確な記録はないが、琵琶湖競走場では昭和37年の３・４月頃に主審室を現在の位置（スタンドの上）に移したという。

昭和37年の競走法改正により交付金に付されていた時限規定が削除されると、永続的な企業として施設の整備等が開始されたが、続く38・９年頃からは、施設改善も本格的に考えられるところとなり、その一環として鉄筋スタンド、観客のレース観戦に障害とならない主審室などということが考えられるようになったものと思われる。

●昭和42年　モーターボート競走場の構造及び設備の規格（運輸省告示第27号）

施設改善は昭和38・９年頃から実施され始めるが、当時の施設改善は規模もまだ小さかった。

昭和38年以来、モーターボート競走業界は運輸省、連合会、学識経験者による施設改善委員会を設置し、競走場の現地調査を行い、改善箇所を指摘するという方式で施設改善を進めていたが、昭和42年に至り、競走場の施設を抜本的に改善するには競走場の構造及び設備に関する基準を根本的に改める必要があるとして、昭和42年１月28日付で運輸省告示第27号により「モーターボート競走場の構造及び設備の規格」を定めた。

同規格は、競走場施設全般について詳細に条件を定めており、昭和43年から同44年にかけて移転した浜名湖、三国、芦屋、津などの競走場はすべてこの規格に伴ったものであり、同規格を語らずしてモーターボート競走場の施設改善を語ることはできない。

この時代は悪質な騒擾事件が多発した時代でもあったため、同規格は観客と運営者、選手の隔離にも重点を置いているが、その中で審判施設については次のように定めている。

この規定により、審判は一層厳重に観客から遮断され、審判設備の堅牢化が促進されることになる。

1.主審判台は、次に掲げる要件に適合するものであること。
- イ．スタートライン及びゴールラインを含む鉛直面上にあること。
- ロ．審判業務実施上適当な高さ及び広さを有すること。
- ハ．鉄骨造りまたはコンクリート造りであること。
- ニ．観客が立ち入ることができないように遮断されたものであること。
- ホ．発走信号用時計装置、信号装置、失格者・欠場者表示装置、写真判定用撮影装置その他モーターボート競技の審判に必要な設備を有すること。

2.補助審判台は次に掲げる要件に適合するものであること。
- イ．ターンマークに近い位置にあること。
- ロ．前号ロ、ハ及びニの要件に適合するものであること。

●大規模施設改善の中で……。

競走場の大規模施設改善は昭和40年頃から開始され、同42・３年頃から本格化する。従来からの木造スタンドを取り壊し鉄骨のスタンドに、さらに鉄骨のスタンドから鉄筋の本格的なスタンドへと施設改善が進行するが、その中で主審塔はスタンド最上部へと移って行く。

昭和43年から移転した競走場は各々特徴を持っているがスタンドの主審判室はどの競走場でもスタンド最上部に建設された。

主審判室がスタンド最上部に移転した主な理由としては①主審塔が観客のレース観戦の障害物にならないよう配慮したこと、②高位置から角度をもってレースを見ることが正確な判定を行う上で有効であったこと、③審判関係機器の

▲主審判塔(昭和38年・平和島)

自動化が進み遠隔操作が可能になったこと、④騒擾事件等発生の折に、観客の攻撃目標にされないこと、などがあげられる。

現在の主審判室は、大部分がスタンド最上部に移転している。しかし、スタンドの列までさがったとはいうものの主審判塔がまだ残っているという競走場もあれば、スタンド最上部に移転したとはいっても建設された年代によっては、審判室の重量を支えるため特別の支柱を用いているという施設もあり、中には工法が進歩したここ数年の間に建設された主審判室のように、観客の視界を妨げないためゴンドラ式にしたというものもあるなど、実にさまざまである。

(2) 審判部の合理化

開催当初審判部で使用された器材と言えば、関連部署をつなぐ直通電話のほかはすべて人力によって動かされていた。たとえば、こんな具合である。

まず、レース開始に先立ち日付板のレース番号を変えるため、係員が櫓舟をこいで日付板までの間を往復する。次いで定刻となると、発走台では発走合図員の指揮のもと旗信号係、大時計係、掲示員がそれぞれ位置につく。同じ頃主審では時計員、電話係、伝令、放送員、記録員が配置され、予備ライン審判員が配置につく。また、第1副審、第2副審では記録用バインダーを持った審判員と補助員が配置につく。こうしてすべての〝配置〟が終ると、発走合図委員は大声で「配置完了」を報告。第1、第2副審の補助員は直通電話で配置完了の報告をする。主審では電話係がこれを受けて大声で復唱する。全員の配置を確認してのち審判長が定位置につく。

このように、全員が配置についたのを確認するだけでも何回となく直通電話を受け、電話係はこれを審判長への報告も兼ねて大声で復唱をくり返すのである。

やがてレースが始まり、チェッカーが振られる。第1、第2コーナーの審判員はレースを見ながら旋回の状況を把握し、大声で状況を語る。補助員はその都度直通電話で主審に報告し、主審では電話係がこれを受けて復唱する。

場内興奮のうちにレースが終り、審判長は着順を確定する。発走合図委員の指揮で掲示員は確定板に番号を入れ、備えつけのポールに掲げる。確定番号を書いたメモを持った伝令が投票所に向かって走る。

▼自動日付板(昭和36年・住之江)

以上はかなり省略した上での状況説明であるが、まったく事故のない通常のレースでもこれだけの人間が休みなく動きまわらなければならなかったのである。ただ、こうした見るからにキビキビとした審判の流れ、その態度が、観客の信頼を得る上でも大いに効果的であったことは確かである。しかし、人手が多く過程が複雑であればあるほど、やはり判定や連絡にミスの起こり得る心配も多かった。

そのため業界は、モーターボート競走開催当初から審判の合理化には殊のほか留意し研究を進めたのであった。そして実際に多くの工夫改善が行われ、審判の合理化が進められていくのであるが、昭和48年発行の「年史」の中で静岡県競走会は、その審判部合理化推進の状況を次のように述べている。

審判の機械化

開催当初においては次のような諸装置でもって審判を行っていた。

1　大時計は1分針のものを使用。
2　発走とゴールイン時はチェッカー旗を使用。
3　失格及び欠場の標示は赤旗を振りながら番号板を出す。
4　危険物があるときは赤黄旗を振る。
5　最終周回を示すときは緑色旗を振る。
6　確定標示は確定塔に当該番号板を掲載する。
7　経過時間標示は番号板を出す。

以上のうち2―7は、信号係員が審判長の指示に基づいて表示をしていた。この様式は確実ではあったがその努力は大変なものであった。

昭和34年全国モーターボート競走会連合会はこの作業の合理化を提唱し、省力化を推進したので、各地の競走場がこれに呼応して、徐々にではあるが機械化への道を歩んできた。

浜名湖競艇はまづ確定板と失格板の改良から始め、主審判台の南北両側にこの装置を設置し、主審室で操作を行うように改めた。

昭和37年1月「ファンサービスが第一」という見地から、日綿実業製作の配当金の標示盤及び確定盤が設置されて、確定表示は電光表示で知らされるようになった。続いて、昭和38年6月失格板が電光表示となった。もちろん確定、失格、欠場の表示の操作は主審判室で行われ、失格板と同時に赤、青の回転灯も設置された。しかし黄旗、赤旗はまだ手振りで行い、また航走の最終回を示すには表示と同時に鉄板を打つ音響によっていたが、青灯の設置とともにこれは廃止された。

昭和38年11月には主審判室内に判定写真用ネガ拡を大してみる「微差測定器」が設置された。これが設置されるまでは、自家製の「ネガ透視器」と特製のスケールを利用していた。

競走場の移転を機に審判の機械化を完成するため、種々の考慮がはらわれた結果、「綜合操作盤装置(赤羽電気製作)」が設置されてすべての信号装置が電化された。

昭和44年4月、大時計の微差をなくすための「水晶発振装置」が設置され、1,000分の1秒までの誤差測定が可能となり、同年3月には無停電装置が設置された。また判定写真ITV装置が完了し新競走場移転直後の5月3節から使用を開始した。

競走が始まっても、観客がいちいち水面近くに寄る必要のないように、新競走場オープンと同時に場内VTRを取り付け、昭和47年12月からはこれをカラー化した。

ビデオコーダーについては、審判判定の研究資料としてレース状況を撮影して残しておくことが必要であることと、一層強力に選手の指導ができるようにとの

配慮の下に、カメラの取り付け場所、影像追跡の方法、機器の取り扱い等について種々研究した結果、昭和45年12月にその取り付けを完了した。とりあえずモノクロームとし、第１副審、第２副審の画室にカメラを、主審に操作テーブルと再生器、コーダーを取り付け約１ヵ月試運転を行ったのち、使用を開始したが、取り扱いも簡単で予想どおり審判員の研究に、選手の指導にと大きな役割を果たしている。なお昭和48年２月には中央部主審室にもカメラの設置を完了した。モノクロームをカラーにすることが課題として残っているがこれも近い将来実現される見通しである。

この浜名湖競走場の場合が全国の代表例というわけではないが、しかし、同場は昭和43年に弁天島から現在地へ移転しており、以後急速に近代化を促進していった競走場であることを併せ考えるとき、同場の合理化の歴史は審判部施設合理化の歴史であると言えなくもない。

その後、新たに全国的普及を見せた審判機器としては、昭和52年桐生競走場で採用された「電子スリット」があるがそほのか審判用ビデオシステム、対岸オッズ盤の設置とともに開発された審判関係の表示方法なども数多く、審判部運営の合理化はとどまるところをしらない。

以下、各項目ごとにその変遷を述べていくこととする。

●審判部の合理化の提唱

競技運営の近代化、審判部の合理化は早くから言われていたが、昭和34年頃からは具体的にその実施が図られ、審判員再訓練などで積極的に行われていった。

昭和53年２月15日発行の会報102号は、この審判員再訓練にも触れた〝競技運営のオートメーション化を!!〟と題する小論を掲載している。内容は「公営競技に批判的な世論の中で、真にモーターボート競走を理解してもらうために、名実ともに充実した実積を築き上げていかなければならない。」として、具体的に、①競艇場内諸設備、備品の改善②審判、競技運営器材器具の自動化③投票場内事務能率の向上　④競走運営方針機構の再検討、の４項目を列挙している。さらに「昭和34年実施の審判員再訓練で、審判器具の自動化について一案を提示し、審判員各位の賛意を得た」と述べている。

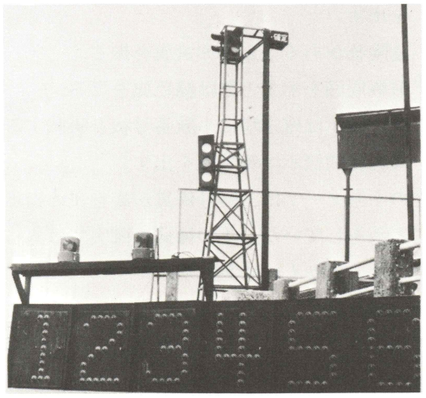
この「審判員再訓練」で連合会が示した審判自動化案の提唱こそは、いわば審判部内合理化の第一歩でもあったと言ってよかろう。

〔審判自動化のしおり〕

昨今、競走の進歩と、近代化に対応するために、現行審判方式の改善が問題となっており、競走の推移に応じて、より一層的確なる、科学的、判定を下すためにも、競走の初開催以来の旧弊を打破する必要に迫られている、実状におります。

顧りみれば、多くの競技が進歩、改善の歩みを迫っているのに反して、わがモーターボート競走は、その特殊な環境に左右され、いささか他より劣っているようにも推察されます。

▼失格板(昭和38年・浜名湖)



ボート、モーター、選手の性能及び技量の向上は、めざましいものがある現在連合会では、審判自動化と共に、これによる実務分担にメスを加え、もって、各地関係者の審判自動化に対する気運を醸成せしめ、競技運営近代化の一助とすべく企画されたものであり、この審判自動化は、本年度の審判員再訓練にも教課の一つとして加えられている。

審判自動化表示装置

１．概　要

本装置は操作盤、失格盤、着順表示盤の三盤より成り、操作盤の押釦スイッチを操作する事により時間経過、失格及び着順を表示し、大時計を作動させる事が出来ます。またスナップスイッチを操作することにより、信号灯「黄」「緑」「赤」を点滅させます。

２．構　成

本装置の構成は下記の３盤より成り、操作盤と失格表示盤および着順表示盤はコネクターにより接続されています。

２．１　操作盤

操作盤には、大時計作動用、失格及び着順表示用の押釦スイッチ及び継電器類主開閉器等が筐体に収容されています。

２．２　失格表示盤

失格表示盤は、「１～３」表示盤、「４～６」表示盤に別れ、各数字個数にスクリーン開閉装置が付加されています。また失格表示板は、スタート前のスタート練習及び本番スタートの時間表示をも兼ねております。

２．３　着順表示盤

本盤は、電光式表示盤で、１着表示盤２着表示盤の２盤に別れ、自立鉄架に実装されています。各数字の表示はそれぞれ１から６まで、電球の点燈により字画を構成します。

３．　各部の動作

３・１　失格表示盤

平常の状態ではスクリーンが閉じていて、失格表示盤の押された釦の番号のモーターに電圧が送給され、モーターは回転し始め、逆転止めの爪が外され、スクリーンは上部ローラ軸のゼンマイバネにより瞬間的に上部ローラーに巻取られて、失格番号が表示されます。

スクリーンを閉じるときは戻の押釦スイッチを押すとモーターの回転と同時に主動軸にクラッチされているチェン車によってスクリーンは、下部ローラに巻取られ、逆転止めの爪によって固定されます。

審判自動化方式による職務分担区分

	審判長	副審判長	信号審判員	中央審判員	第一副審判員	第二副審判員
各担当区分執行委員職務分	宣告、指揮統轄確定レース記録	人員掌握、判定放送、レース記録	信号灯、確定灯、失格（欠場）板表示、大時計、時計経過板周回灯	写真判定、電話、記録(タイプ)、気象観測	コーナー判定、コーナー認録及び中央との連絡	コーナー判定、コーナー記録及び中央との連絡
機材配置点検確認	各部署人員配置の確認	放送（レコードプレーヤーを含む）装置中央審判記録用装置	信号表示装置、確定表示装置、失格（欠場）板表示装置、大時計回転灯（赤・青・黄）装置、ヘッドホォン装置、タイム測定装置、電源（停電用発電含む）装置、工具、テスター類	判定写真（写真員、カメラセット、ネガ判定、拡大鏡含む）装置、電話通信（伝令含む）装置、記録（タイプ記録用紙、報告用紙含む）装置、気象観測（風速、風向、気温、水温、流向、流速）装置、文房具、双眼鏡、日付板	ヘッドフォン、電話装置、コーナー記録備品、双眼鏡、その他コーナー計器備品、コーナー判定写真及び輸送装置	同　左

３・２　着順表示盤

着順表示盤の１着「３」番、２着「６」番の押釦スイッチを押すと、上部パネルの電球が「３」を描き、下部パネルの電球が「６」を描き、着順を表示します。

３・３　信号灯

操作盤の黄の彫刻の下のスナップスイッチを接にすると黄の回転灯が点燈し回転をはじめ、「競走中止」を表示します。同じく緑は最終回、赤は失格を表示します。

競技運営合理化の提唱は大きな反響を呼び、各地競走場で各種表示操作の電化をはじめとする合理化対策が実施された。さらに新しい審判機器の採用に伴い、昭和35.6年からは主審塔の改善が盛んとなっていった。

こうして審判部の合理化は年ごとに進展を続け、昭和38年には審判自動化統一基準制度委員会が設置されるまでとなった。

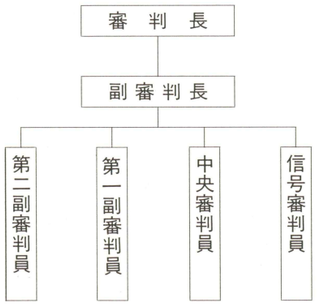
連合会は、昭和40年に移動用の総合操作盤システムを作成し、審判員養成に使用した。これは競技進行上のミスを防止する二重確認装置でもあり、東京オリンピック時休催して施設改善を行い、その後再開した戸田競走場が採用したのに次いで、本栖研修所ではこれを移動審判室、つまり主審車に搭載し使用したものである。

これに続き連合会は、昭和42.3年頃からビデオシステムの開発に成功、審判員定期訓練で実用テストを行った。

連合会がメーカーと共に開発したこれらのシステムには改良すべき点も多かったが、審判部の合理化を示す指針の上では大きな足跡を残した。

一方、折からの電子産業の急激な発展に伴い新製品も次々と開発され、具合の悪い箇所は漸次改良されていった。各地競走場は各々に工夫をこらしながらこれら器材を採用昭和45.6年には大部分の競走場が総合操作盤システムを、続いては審判用ビデオシステムを採用していくのである。

審判自動化方式による実務構成表（６人制）

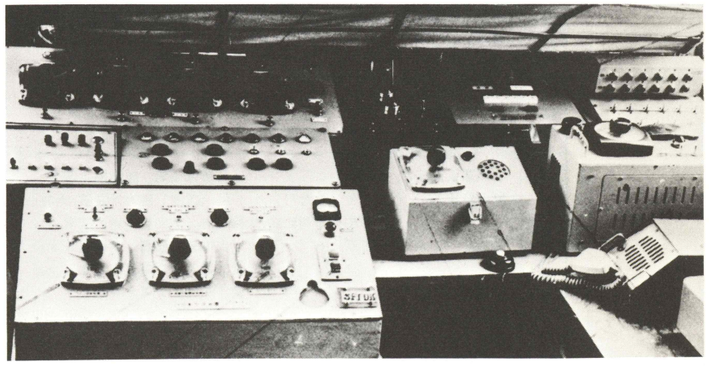


●審判部合理化を促進した〝発明考案〟

審判部合理化には、さまざまな分野でのさまざまな工夫改善が大きく寄与していくが、なかでもひときわ効力のあったものに「発明考案の募集」がある。これに応募された作品は、いずれもその時代の〝問題点〟について考えたともいうべき作品ばかりで、その流れを見ることは、あるいは合理化のプロセスを知ることにもなるかと思われる。そこで、各時代を代表する作品をとり上げ列挙してみたい。

なお、この発明考案の募集は昭和29年から55年まで行われ、その間で最も応募の多かったのは競技運営施設改善関係の170件余であった。以下はその中からピックアップしたものである。

▼審判器機（昭和37年・平和島）



●新案ネガ判定拡大器（昭和33年）

フライング等の写真判定の時間短縮と正確を期するため考案されたもので、スタート写真をコンデンサーレンズを通してランプ照射し、すりガラス面に投影する装置。

●展示速度測定装置（昭和34年）

主審及び競技本部に押釦スイッチをセットし、定位置において展示タイムを測定できる。

●自動発走信号装置（昭和35年）

●電光表示タイムデスク（昭和35年）

従来の掲示員に代るオートメーション機器で、電光表示式タイムデスクとして並行して製作された。待機行動の３分前、２分前、１分前がタイマーによって自動点灯し、大時計を回転させ、スタート後一定時間に停止するというもので、この間の操作は自動、手動の両方でできる。昭和35年６月に完成し、江戸川、平和島の両競走場で使用された。

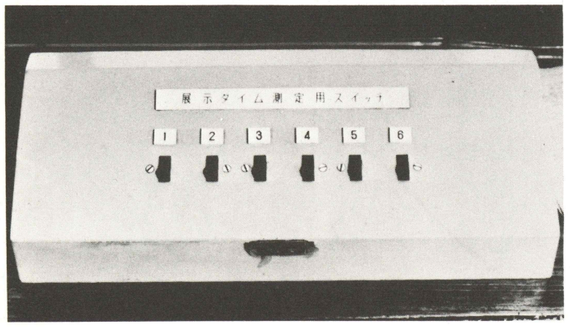
●自動制御装置（昭和36年）

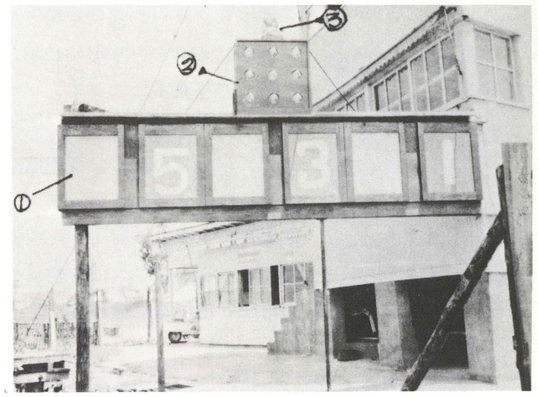
前年に出された自動発走信号装置を改良し、発展させたもので、スタート時のチェッカー灯、周回灯（緑色回転灯）の点灯及び消灯までを自動化。さらに正０秒にデカトロンが発動しレースタイムも測定できるようになった。

●電動式日付板（昭和36年）

日付板は水面に設置されているため、費用面を含め改善が遅れていたが、この考案では信号線の処理、費用面をも

▼展示タイム測定用スイッチ（昭和36年・住之江）



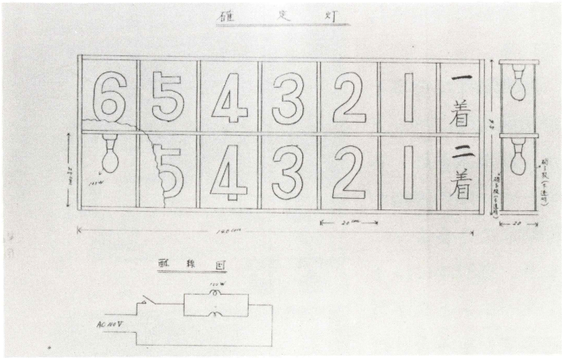


▲電動失格表示装置（昭和38年・三国）

考慮して、布に１～12再（再レース用）までの数字を入れこれを電動で機械的に巻取るものとした。

●電動失格板（昭和27年）

外観は黒枠で、赤地に白の数字を示し硝子張りとなっている。構造は２本の木製ロールにより帆布が回転、数字が表わされるようになっている。

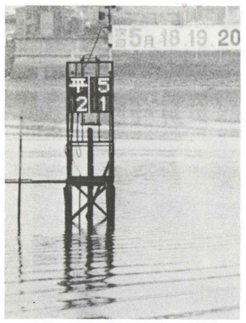


▲電動確定表示装置図（昭和38年・三国）

●自動日付板（昭和37年）

軽金属の字板に数字（レース番号）を焼付塗装し、この表示板をチェーン及びレールでセットするもの。

▼日付板(昭和37年・平和島)



・透視スクリーン式判定用ネガプロジェクター（昭和43年）

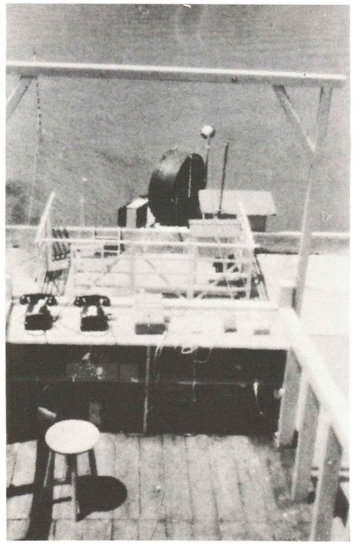
階上の写真室にスライドプロジェクターを置き、天井に穴をあけてレンズを通し、審判室に設置したスクリーンボックスに拡大投影する。反射ミラーを使用しているので写真係審判員や審判長は定位置に腰かけたまま観察できる。

以上のほかにも数々の優秀作品がこの発明考案募集に寄せられている。

●通信方法

開催当初は各部署に伝令を配置し、各コーナーを含む競技本部、投票所間は電話による連絡を行っていた。これが昭和30年開設された江戸川競走場では、ラベルマイク（インターホンのような電話装置）が取付けられ連絡に使用されている。

▼審判台(昭和30年・江戸川)



昭和36年になると戸田競走場にヘッドホンが導入され、各コーナー間の連絡が即時にできるようになり、翌37年にはインターホンと文字電送装置を組み合せたインターライターが琵琶湖、東京の３競走場に登場、投票所への着順の内定、確定、欠場、返還艇の通知等が正確、迅速に伝えられるようになった。

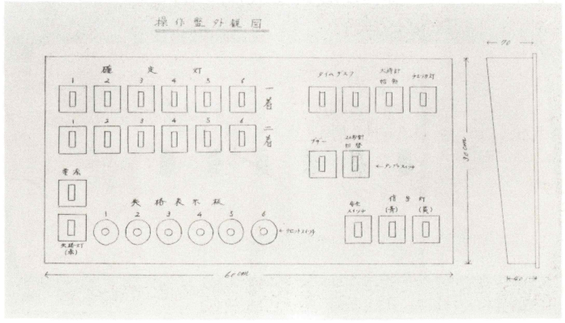
さらに、昭和44年６月に移転した津競走場ではエアーシューターも完備されて一層正確となり、これはやがて各場で採用されるところとなって従来の伝令などは完全に廃止されていくのである。

●操作盤装置

昭和30年代前半の人手による競技進行は、個々の器材を導入接続しながら自動化の方向へと歩み、40年代へ入ってからはますます本格化、関連機器は次第に連結大型化していった。これを代表するのが全自動総合操作盤であるが、この装置を最初に登場させたのは東京オリンピックの時休催して施設改善を行った戸田競走場で、昭和42年10月の再開時より使用した。

さらに本栖研修所で養成訓練のため主審車にこの総合操作盤が設置(昭和43年)された頃から、全国各競走場でも総合化の気運が高まった。まず浜名湖競走場が昭和43年４月新競走場のオープンを機会に総合操作盤装置を設置、その後、他の施設改善等と並行して信号装置の総合化、完全自動化はますます促進されて現在のコンパクトなものへと推移。もちろん各競走場がこれを採用して、競技進行の正確迅速、円滑化は時代と共に緻密さを増していった。

▼操作盤外観図(昭和38年・三国)



●確定、失格表示板等の表示装置

(1)確定板

確定板については多くの競走場が、当初、数字板をはめ込みロープを用いて掲げていたが、琵琶湖競走場だけは初開催時より電光式を採用していた。他競走場では昭和36.7年頃から電光式となり、昭和44年には常滑競走場が対岸防波提に着順確定と配当金を電光掲示盤に表示するなど、40年代後半には多くの競走場がこの方式を用いるようになった。さらに近年に至っては研究も一段と深まり、投票システムの自動化ともあいまって昭和48年７月には、三国競走場にオッズ、着順、タイム等をも含む現在普及型の対型オッズ盤が登場している。

(2)失格表示板

開催当初は失格を数字板と赤色旗で表示していたが、昭和36年夏に住之江競走場で初めて自動式失格盤が登場した。17枚の羽根を回転させて失格盤を表示するという機械式である。この頃から審判自動化はいよいよ本格的となり、その後審判自動化方式の統一基準も示されて、続く37.8年頃からは各場で電光式を採用するようになった。さらに、昭和42年頃からは１、２マークのどちらからも確認できるよう、大時計の両側に設置され現在に至っている。

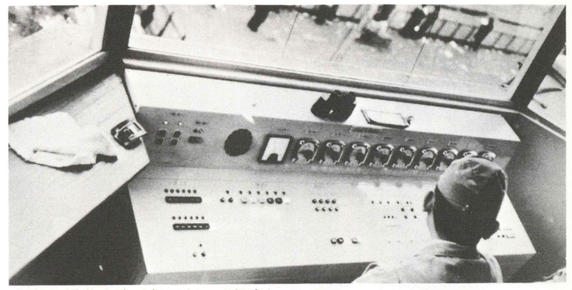
▲失確板(昭和36年・住之江)

●タイムデスク

当初、人手により紙芝居式に行われていた３分前からの表示も、昭和35年には平和島、江戸川両競走場に自動発走信号装置と連動する方式の電光表示式タイムデスクの登場を見る。また、翌36年には住之江に表示板を機械的に入れ替えるタイムデスクが登場。これに失格板、日付板を含めすべての数字表示を板に記し、機械的に作動させるものであったが、これについて当時の記録は、「ランプ類のガラスを使用したものは、逆光時等の反射によっては判別が困難であり、そのため機械的方法を採用した。」と記している。

昭和37年ともなると、他の競走場においても〝電化〟が普及しはじめるが、当時はまだ表示の型、設置場所等は各場バラバラの状態であった。これが統一されるのは翌38年制定の自動化統一基準によるもので、電光の大きさ、横一列の配列等が示され、昭和40～42年の間に設置場所も大時計の上部に乗る型となって各場の統一がなった。

その後、競技規程の改正により待機行動時間が２分に短縮され、また１分前の表示が不要となったため、昭和50年に現在の２灯式へと移行した。



▲審判操作盤(昭和38年・平和島)

●審判記録装置

従来からレース経過は航跡表により記録されていたが、昭和30年代に入るとより科学的に航跡を記録するための方法が各地でいろいろ考案されてきた。

先ず、連合会は昭和32年11～12月の審判員再訓練において、第１周目１マークのレース状況を機械的に判定する実験を行った。これは市販カメラを使用して「連続速写」した

ものを短時間の内に現象して記録として残すというものであった。この方法は、翌33年１月多摩川競走場で実際のレースに応用され予期した結果が得られた。

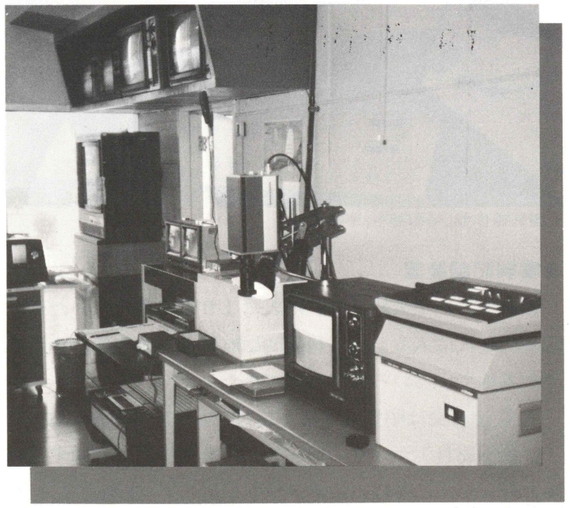
昭和34年桐生競走場では、この「連続速写」方式が実用化された。

昭和36年江戸川競走場で初の有線テレビを利用したレース録画実験が行われ、次いで同38年には平和島競走場で改良型の有線テレビによるレース実況の放映が実験的に一般公開された。

昭和50年代を迎えると全国的にＶＴＲの導入が進み、特に昭和52年に住之江競走場に導入された〝審判判定用ＶＴＲシステムは同54年に入りカメラの死角を克服するために、多数のカメラを設置し、コンピューター制御するという方法の研究が進められていった。

一方、昭和54年度には多摩川競走場で〝ビデオディスクレコーダー〟が導入されて、瞬間局面を録画すると共に反復再生して、事故判定や事故原因の糾明等に活用されてきた。

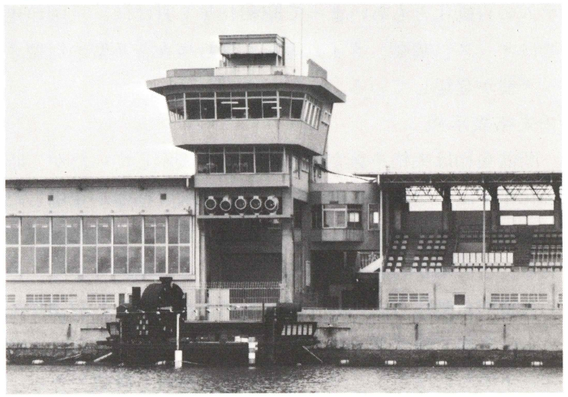
▼審判電子器機（昭和56年・戸田）



●大時計

大時計については初開催時より電動式であったが、その精度は12秒針となった現在には当然及ぶべきもない。しかし、昭和31年に発走信号用時計調整要領が制定されてからは、精度も飛躍的に向上し、開催当初の１分針大時計は昭和35年、20秒針大時計に変身、さらに昭和53年には現在の12秒大時計へと躍進するのである。（競技規程篇 120 ページ参照）

▼主審判塔（昭和56年・常滑）



●インバーター

時計の精度を上げるためのもので、昭和42年頃より水晶発振インバーターを利用した大時計が各場で設置されはじめた。電源、電圧、温度変化等があっても常に安定した作動が得られる、つまり万一の停電にも自家発電で大時計の回転にはまったく支障をきたさず、したがってレースも順調に行える、というものであった。

●電子スリットカメラ

電子スリットカメラは昭和50年代に入ってから開発された機器であるが、その研究は昭和42年頃からすでにはじめられていた。そして昭和51年、その性能に自信を得た連合会はこれを審判員定期訓練等で使用実験し、広く審判員に

も紹介。翌52年には早くもこの機器の迅速性、手軽さが認められるところとなり、法的根拠こそなかったが各競走場に採用され、スタート判定写真と並び審判の補助機器として活用されるようになった。

一層熾烈なレース転開も予想される末来に向って、電子スリットカメラは審判機器の今後の方向をも示すものとして大きな可能性を秘めていると言えよう。

●日付板

開催当初は木枠に施行者名、開催回数、開催日、レース番号を示し、その差し替えは掃海艇により人手で行っていた日付板であるが、昭和36年に住之江で初めてレース番号を自動的に差し替える電動化が行われた。その後これはさらに電光式標示方法となり、多くの競走場が採用するが、昭和49年、戸田競走場では回転ドラム式日付装置を、また昭和57年には写真フイルムに直接写し込む方法を採用している。

(3)審判部組織と担当各業務の内容の推移

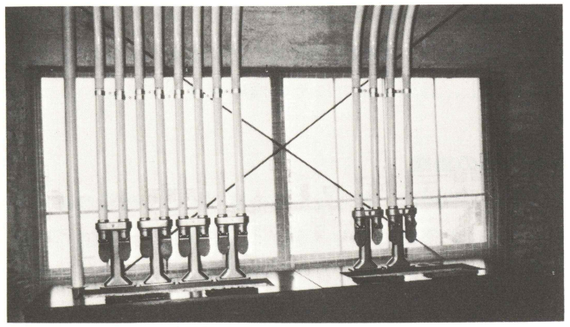
開催当初の審判部は、３～４名の有資格者が15～16名の無資格職員やアルバイトを指揮しながら行うという方法で運営されていた。当然、これら審判員相互の通信方法も、各種表示装置やレースタイムの計測器、投票所、競技部への連絡等においても、あらゆる面で器材器具はまだ未開発の状態であったから、すべての業務が人力によるものであったと言ってよい。そして、これら業務を完遂させるためには、多数の人間が必要であった。

たとえば、現在ならエアーシューターで瞬時に送れるスタート写真や着順確定表も、当時は伝令がこれを手にして走り、また、ボタンを押すだけで表示される失格や確定の表示は、いちいち係員が掲げ、信号旗を振って示さなければならなかったのである。一事が万事こんな調子であったから、20名を超える審判部員全員が汗水たらしてかけずり回らなければ運営が成りたたなかったとも言える。

しかもこの時代は、選手の技量は未熟、ボート、モーターの性能は悪い、加えてレースは８隻立てがほとんど、時には10隻立てもあったから、審判部はまさにてんてこまいの忙しさであった。

このような状況を少しでも緩和し、しかもより正確、円滑に審判運営を行っていきたいとして、多くの工夫改善が遂行されていくのであるが、では、機器の開発によって審判部の組織はどのように変わっていったのであろうか。

昭和25.6年当時は先発公営競技に運営上のトラブルが多発していたこそもあって、モーターボート競走は当初から審判員を登録制とし、審判員はモーターボート競走に関する専門知識をもつことはもちろん、社会的には十分に信頼



▲エアーシューター（昭和43年・尼崎）

▲タイムテーブル（昭和27年・児島）

され尊敬され得る人物であることを条件とした。その上でこれら登録審査員の業務を補佐するため多くの補助員を置き、業務の万全を期したというのが当初の審判組織であった。ただし大村初開催では現地に審判員がいなかったため連合会職員の原田、青木、菊池ら３名の登録者が審判長、第１、２副審判員を務め、レースを実施している。

その後、大村で審判員登録試験を実施し、４名の審判員の登録試験を実施し登録者の増加を図っていくが、それでもなお競走場の増加には追いつかず、昭和27・８年に初開催を迎えた競走場の多くは登録審判員２・３名でスタートせざる得なかったのである。

しかし、連合会をはじめモーターボート競走関係者は登録者２、３名の配置で十分とは考えておらず、昭和27年10月21日に開催された第３回連絡協議会では当時の状況を次のように説明し、翌28年２月20日、全連競第215号をもって各地競走会に次のような文書を出している。

審判員所要数の確保とその養成計画並びに訓練方針に関する件

1.競走会当りの所要審判員数を最低6名とおさえて、現在19競走会で114名を必要とすることになり、現在71名が不足であるから、新規競走開催とにらみ合せて急速かつ厳正なる養成計画を立てる必要があり、開催一ヵ月前には所要審判員の登録を完了しておかなくてはならない。

全連競第215号
昭和28年２月20日

県モーターボート競走会　殿

社団法人　全国モーターボート競走会連合会

実務担当者養成について

審判員は法に定められた一定の資格検定試験に合格して連合会に登録されることが必要条件となっておりますが、検査員整備員もまたその優秀な素質を確保する観点より、４月１日以降公認制を採用いたすことになりました。

連合会においては、競走開催に当っては登録審判員は最低６名、公認検査員は２名を確保することが必要であるとの結論に達し、各競走会にこれが充実方をお願いいたしておりますが、特に新規開催に際しては、開催前に実務担当者の育成にご留意の上、運営の円滑を期せられたく、出来得れば既開催地において関係事務の実習を行い技量を向上させる等、万全の準備をお願いいたしたいと存じます。

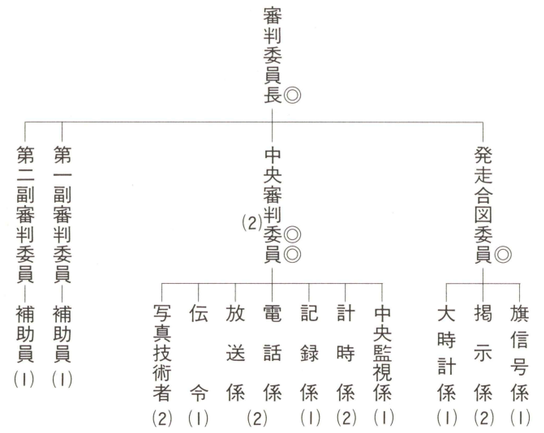
このようにモーターボート競走業界は、開催当初から６名の登録審判員の配置を目標としたのであるが、その登録試験たるやなかなかに厳格でこれに合格するのは難しく、一方、開催当初は売上もかんばしくなく、競走会の運営が苦しかったこともあって、登録者の充員配置はなかなか実現できなかった。しかし業界は挙げてこれに取り組み、目標に向かって努力を続けた。

ともあれ、審判部の組織がどのように変わってきたかは有資格者の配置、審判関係機器の開発と非常に密接な関係がある以上、各項目ごとにその概略を述べてみたい。

●審判部の組織

審判部の組織は、各地競走場の審判施設、機器の導入状況あるいは執務要領の内容等によって異なり、近年でも競走場により多少の差はあるが、昭和33年３月25日付で連合会が示した執務内容を掲げその推移を知るよすがとしたい。

審判員配置基準表



◎印登録審判員（審判部総員20名）

○審判委員長

開催当初から現在までその業務内容は変わらず審判部門の最高責任者である。

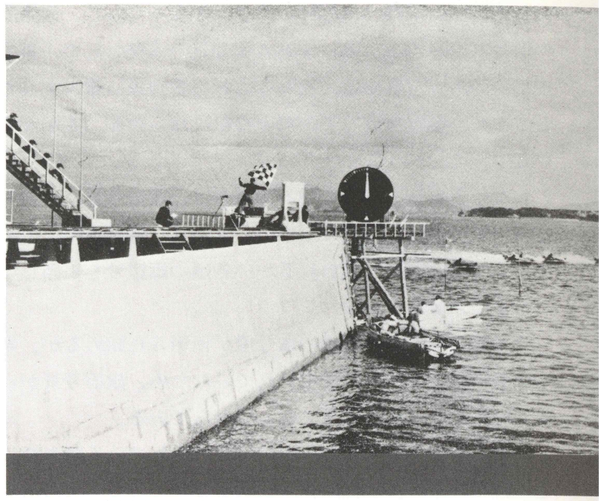
○発走合図委員

発走合図委員は、審判の自動化が普及する昭和42・3年頃までは非常に重要な任務を持っており、発走台に位置し、係員を指揮して大時計、信号旗、各種掲示の責任者を務めた。しかし審判自動化の普及とともにその業務の多くは自動化し、現在では信号審判員１名でその業務を行っている。

○中央審判員

昭和33年の配置図から見られる職名で、その業務は中央監視、時計（レースタイム）、記録、電話、放送伝令、写真技術者等の係を指揮し、審判長を補佐するというものであった。

この業務も審判の自動化とともに合理化が図られ、補助員の数は大幅に縮小されている。



▲スタート（昭和30年・宮島）

○第1.2副審判委員、同補助員

主要業務はターンマーク付近の航法を審判することであるが、開催当初の執務要領では事故艇の艇番と信号旗をあげることになっており、そのために補助員が必要であったものと思われる。

また、昭和35・6年頃まではヘッドホンもまだ使用されておらず、補助員は審判長との連絡を直通電話で行っていたため電話係としても必要であったと思われる。

なお、補助員はヘッドホンの採用とともに少なくなっている。

○大時計員

執務要領では「発走合図委員の指示に従い発走前１分間の経過を大時計により示す。」となっている。その主要業務は大時計の起動と運針の異状の有無を監視することであった。

○旗信号員

開催当初の執務要領によれば「発走合図委員の指示に従

い発走、周回、決勝の旗信号に当る」となっており、失格等の信号については、第1．2副審判委員の業務として、「事故、反則」のあった場合は、直ちにこれを審判長に報告するとともに「標識旗をもって出走中の艇に知らせる。」となっている。

しかしながら、開催当初の関係者は、〝旗信号員は失格や危険信号の旗信号も出していた〟という。各競走場によって多少の差はあると思われるが、各種の旗信号を担当していたものと推察される。

昭和36.7年頃から電動の信号燈が使用され始めるが、当初は信号旗との併用で使用されていたため、旗信号員がいなくなるのは昭和40年代になってからである。

なお、チェッカー旗のみ旗信号員で出している競走場はその後もあるが、これはショー的な要素が強く本来の信号員とは分けて考えるべきであろう。

○掲示板

掲示員の業務はタイムデスクの掲示と確定板の指示であるが、この業務内容も各競艇場の表示器機の採用状況によって大きく異なっている。

たとえば、琵琶湖競走場は初開催からタイムデスク、確定板ともに電光表示をしていたし、その他の競走場でもタイムデスクは電動式のものを使っていた。

また、掲示員が失格板を表示していたという競走場もある。このように競走場によってその業務内容が異なり、また、完全自動化採用の時期によって掲示員がいなくなる時期も異なるが旗信号員と同様、昭和36･7年頃から自動化が強く推進されてはいくものの、全国の競走場から掲示員が完全に姿を消すのは昭和40年代になってからである。

○決勝審判員

決勝審判員の業務は、「出発線通過の経過及び決勝線到着の順位を判定しこれを審判長に報告する。」というものであった。

その後、この業務は中央審判員の業務となったが、開設当初のレースはスタートもばらばら、レース中のエンスト転覆なども多く、８隻立、10隻立のレースも多かったことから特別に決勝審判員を置いたものと思われる。

○計時員

計時員の業務は「決勝戦に到着した艇の競走に要した時間をストップウォッチに依り計時する。」とある。

レースタイムを計測するためには２～３名の計時員を配置する必要があったのである。計時員が廃止された時期は明らかでないが、審判自動化の一環として昭和35.6年頃からデカトロンが採用され始めているので、これに伴い人員の減少がはかられたものと思われ、その後は昭和40年代に入ってから信号または中央審判員の業務に包含された。

○監視員

監視員の業務は「主審判台と副審判台にあり、待機水面、競走水面の全般を監視し、漂流物、浮流物等競走に支障あるものを発見した時は直ちに審判長に報告すると共に水路救急係員に連絡し除去させる。」とある。

もっぱら水面監視を専門とする業務であるが、開設当初の競走水面は川囲いや防波提などをもうけていなかったり、海からの流入物などが多く競走場によっては漁船その他の船が入ってくることも珍しくなかったところから、このような係がおかれたものと思われる。

この係も昭和35･6年頃から防塵網が設置され、続いて同40年代の中頃からは防波提が設置され、競走場が専用の閉水面になるのにつれて廃されていった。

○記録員

記録員は２、３名配置されるのが普通となっているが、ＯＡの導入によって開催当初とはその業務において大きな相違ができている。

○電話係

電話係の業務は、「着順確定その他電話連絡に当る。」となっている。開催当初の通信手段と言えば、もっぱら直通であった。審判長は電話係が各コーナーや発走合図員からの報告を大声で復唱するのを聞いてその内容を把握していたし、投票所に着順確定を連絡するのも、競技本部との連絡もすべて電話係の業務であり、非常に重要な業務であった。

昭和35･6年頃から審判相互の連絡にヘッドホンが、投票所との連絡にはインターライターをといったように新たな通信器材が導入され始めると、電話係は競走運営になくてはならぬ係員ではなくなり、通常の事務要員としての性格が強くなり、記録員が兼務するという競走場が多くなった。

○伝令

開設当初、審判部には３～５名の伝令がいて投票所、競技本部、執行委員長室などへ書類を運ぶなど、重要な役割を持っていた。

しかし、昭和35、６年頃からインターライターが採用されさらに昭和45、６年頃からは本格的な施設改善が行われ、エアーシューターが導入されるなど自動化が進むと、これらに伴って伝令も漸次縮少されていった。

○写真判定員

当初、３名を配置することとなっていた写真判定員であるが、審判施設、水上施設等の改善、写真判定機器の性能の安定化と、技術の進歩により大部分の競走場で１名、多くても２名へと減少されている。

○予備ライン審判員

昭和29年の予備ラインの廃止とともになくなったが、予備ラインの審判の判定により、配分保留や賞金申し送りを実施していた時代があり、競走場によってはスタート判定に準じ、写真機をセットして判定を行っていた競走場もあった。

○放送員

当初の配置図には載っていないが、非常に重要視された業務のひとつで、審判員講習会とともに開設当初は連合会が放送員講習会を開催し、その養成を図っていた。

その後は各地で女子職員を養成し放送員として勤務につかせる競走場が多くなったが、昭和40年代の後半からはその任務の重要性が再認識され、放送専門の教育を受けた男子職員を採用したり、職員に放送専門の教育を受講させるなど、審判とは別に放送の専門職として独自の立場を築きつつある分野である。

●有資格者の配置

モーターボート競走は、その運営に万全を期すため、競技運営の要点に立つ審判員を登録制とすることを競走法に定め、かつ、昭和27年10月21日開催の第３回連絡協議会で審判員６人の配置、つまり６人制を決定した。

しかし現実には、全競走場においてこの６人制が達成されるのは昭和40年代に入ってからのことであった。

以下、充員配置の提唱と審判員養成、競走会別有資格者数の変遷についてその概要を述べることとする。

○審判員の変遷

登録審判員６名、公認検査員２名(のちに４名)の配置という目標に対し連合会は、この執務体制を確立すべく機会あるごとにその重要性を説き、実現への努力を重ねた。

しかし昭和32、３年頃までは売上不振の影響などもあって有資格者の配置は遅々として進まず、しかし世論の公営競技批判は高まる一方の傾向にあった。

このため昭和32年の法改正は〝建全化〟の方針を強く打出し、選手、審判員の養成は連合会の業務であると定めた、

苦しい財政下での人材育成が本格的にはじめられたのである。昭和34年度から審判員養成が、翌35年度からは検査員養成が開始されることになった。しかしその間にも騒擾事件は頻発したのであった。

運輸省はこれを重視し、「モーターボート競走における騒擾事故対策について」(昭和34年２月10日付）と題する通達を出し、その中で審判員、検査員は有資格者を配置すべきであるとし、次のように述べている。

「委任をうけた競走会は、競技の運営に従事する要員を適正に配置することは当然であるが従来の事故の例をみても要員の配置に適性を欠き事故を生じている例もあるので今後早急に適材適所に配置し競技の運営に万全の措置を講ずるべきである。特に審判員、検査員の配置は有資格者を配置し公正な運営を図らなければならない。」

○当面の目標(審判員４人)をかかげ、達成へ

上記通達を受けて同年２月13日、連合会常任役員会は、昭和34年度中に審判員４人、検査員３人の配置を実現し、翌35年度中に審判員６人、検査員４人の達成を努力目標とすることを議決した。

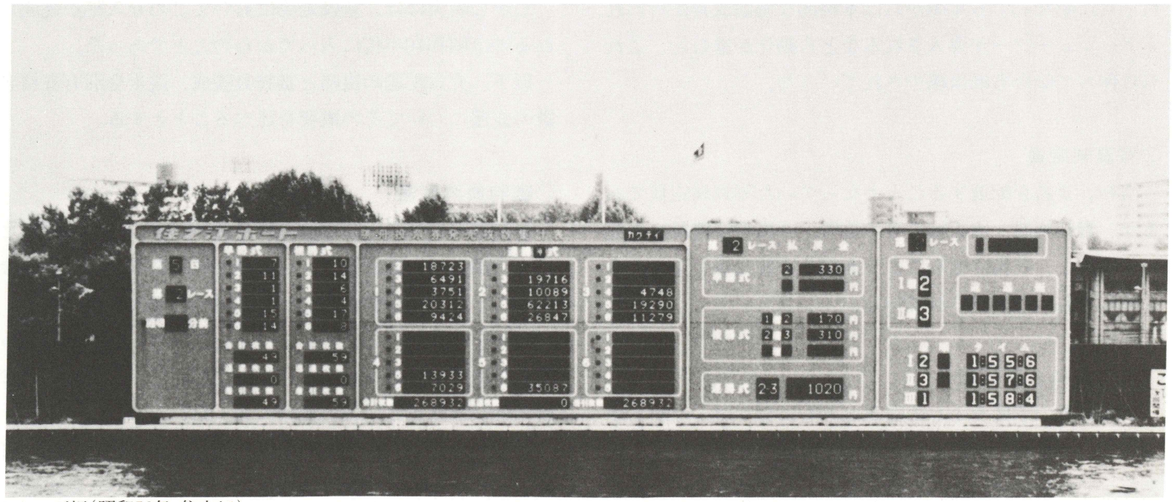
昭和34年度は連合会が審判員養成を開始したこともあって、新登録者は20名に達し、審判員の登録者総数123名となった。

○審判員６人制を達成

昭和34年を機にモーターボート競走の売上は急上昇するが、これをひとつの背景に、昭和37年の法改正で交付金に付されていた時限規程が削除されるや各地競走会は、いよいよ職員の採用にも本腰を入れはじめた。これにしたがって審判員養成の入所者は増加し、以後毎年15～20名の新登録者も出るようになって、昭和42年度には当面の目標「４：３」制を完全に達成、大部分の競走場が「６：４」制実現目前というところまできていた。

そして昭和46年、この目標はついに達成されたのである。

以上、審判部の変遷についてその概略を述べてきたが、



▲オッズ板(昭和56年・住之江)

いつの時代も「正確、迅速、円滑」という基本的考え方に変りはなかった。その意味では、審判部門の変遷はすなわち新しい機器の開発、採用による合理化の歴史であると言ってよかろう。通信機器、各種表示装置の開発で施設改善が可能となり、水面真近にあった主審室はいまやスタンド最上段に移転、当初発送台や主審室にいた10名を超える補助員は姿を消した。

レースが終了するたびに日付板を変更するべく櫓をこいで行った舟はなくなり、ワンタッチで自由に文字が変えられるようになった。いや、すでに日付板の文字はスリットカメラに内蔵され、危険防止の観点(頑丈な柱を要するため)からいまや日付板そのものがなくなる方向にさえある。

また、審判の判定を補助する機器も年を追って増加している。大型の総合操作室、インバーター、デカトロン、電子スリット、ビデオ装置等々、そのほとんどが草創期には単なる〝希望〟でしかなかったものである。これら新しい機器は正確な微差判定を可能にし、観客の疑問にも明解な答えを出した。

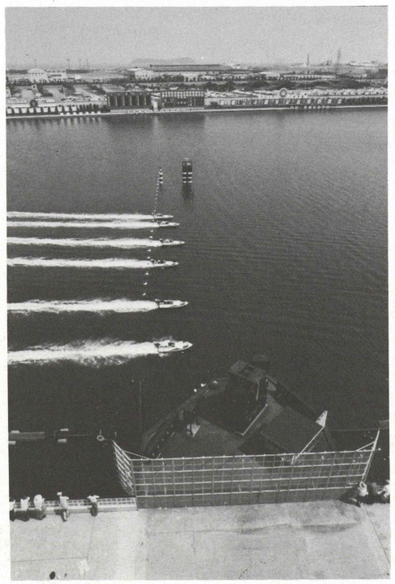
近代科学の粋を集めてモーターボート競走は、なおも躍進を続けていく。しかし、いかに機械の，電子の力がその威力を発揮しようとも、最後の判定を下すのは人間である。人が近代機器を使いこなしてはじめて審判は生きたものとなるのである。

そのためにも審判長はじめ関係者全員が自己を磨き、人間性を高めていくことは大切であり、ある意味では機器の開発以上に今後とも大きな業界目標となるのではなかろうか。

審判員数の推移

競走会名＼年	初開催時	30	35	40	45	50	55	57
群馬	2		5	9	12	11	10	10
埼玉	6	4	6	6	16	17	18	17
東京	23	13	14	21	25	26	27	28
神奈川					1			
静岡	0	6	5	5	6	6	7	7
愛知	4	7	7	10	11	14	16	17
三重	4	4	5	4	4	6	7	7
福井	3	3	6	8	13	12	17	15
滋賀	2	5	5	6	7	7	7	8
大阪		4	7	7	10	11	14	15
兵庫	1	3	6	6	8	9	12	14
徳島	0	4	4	9	9	9	11	11
香川	3	8	6	9	9	8	10	9
岡山	1	5	4	7	10	14	14	12
広島	1	2	6	6	7	9	13	13
山口	1	5	6	11	16	18	18	15
福岡	2	6	8	16	19	21	23	22
佐賀	4	6	5	8	7	10	12	12
長崎	0	4	3	4	7	8	9	9

▼スタート(昭和55年・蒲郡)



3 競技部の運営

競技運営篇

1.草創期の競技部運営

審判部運営の中心となる審判員が登録制度を取ったのに対し、競技部運営の中枢である検査員、整備員、管理員は何らの資格制度も敷かずにスタートをきった。

審判員が登録制度を採った時代背景については審判部の運営の章でも詳述したように、当時、先発公営競技に騒擾事件が頻発しておりその原因の多くが運営の不手際にあったことから、審判員は観客に対する競技運営の要点にあたるとして登録制としたのである。

これに対し競技部の運営は直接観客に影響を与えることも少なく、特に資格制度をとって権威付けする必要はなかったのであるが、その重要性については審判と並び車の両輪であると考えられていた。

しかしながら、今日我々が考えている競技部の運営から見れば基本的なところで考え方が異なっていたと言えよう。

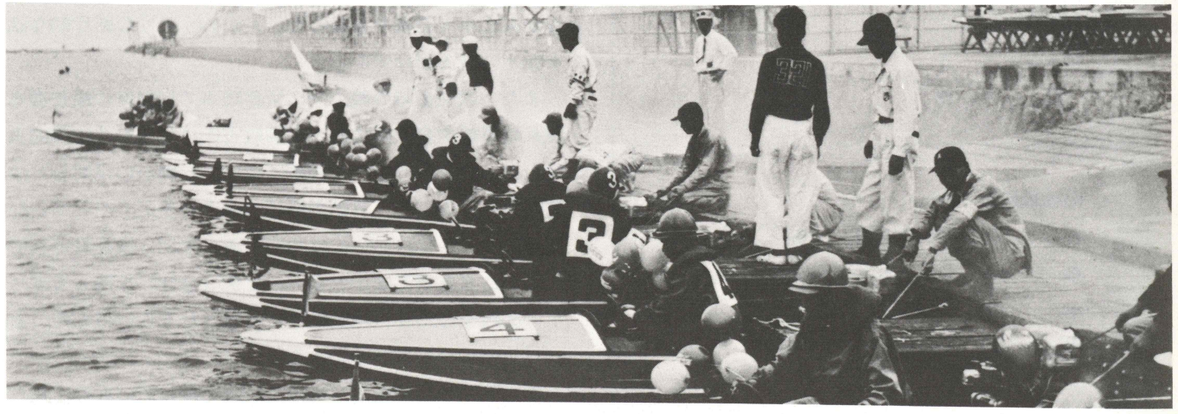
モーターボート競走法はオープンオーナー制度を建て前としている。開設当初は、まだ海のものとも山のものともわからないモーターボート競走であったからオーナーとなる人も少なく、やむなく施行者がオーナーとなって競走を実施するという競走場が多かったし、その後に至っては極度の売上不振から施行者がオーナー賞金を大切な収入源としたことから単一オーナー制が定着したのであるが、少なくとも草創期において競技部の運営はオープンオーナー制を前提として考えられていたのである。

このため検査員はボート・モーターが基準に適合しているか否かを検査し、合否を決定することが業務であり、整備員はボート・モーターのオーナーが行うものであると考えられていたから、競走場としては整備員の採用を考える必要もなかったのである。

ところが実際に競走が開始されてみると法の建て前とは異なり、施行者またはオーナー会社の単一オーナー競走場が大部分であった。加えて、ボート・モーターの所有数が少ないため一基のモーターを２人の選手が使用といったケースも多く、また、整備不良や破損、操縦技量未熟による転覆、接触等で使用できないボート・モーターも多かった。

この当時の選手はボート・モーターに関する知識が極めて浅く、自分の使用するモーターの整備を自分でできるという選手はほとんどいなかったから、予定どおりスムースにレースが運営できるかどうかは検査員、整備員の能力いかんにかかっているという状況であった。

▼モーター始動（昭和29年・常滑）



(1)大村初開催の競技部運営

第１回連絡協議会(昭27．５．19)の資料によれば連合会は大村初開催の競技部運営について次のように報告している。

競 技 部

競技部の委員補助職員は実務の経験者は全然なく、又分担業務に関する理解も不十分で開催前日に至るまで円滑な運行に確信を得られない状態であった。

競技部の業務は特に運営進行が主なる部分を占めているのであるが、業務の範囲は広範に亘り、部署も離ればなれで統轄指揮が非常に困難であり、従って委員の指揮掌握力と各部署の連絡は最高度に要求されており、かかる有様ではと極度に危惧されたが三日間を通じ大過なく運行し得たのは人力と言うよりは全く天祐と云うべきである。競走運行を阻害する最大かつ根本的な欠陥は何と言ってもモーターボートの絶対量の不足で今回総ゆるやりくり算段の結果30台で何とか終了し得たと言う結果のみを以て次回以後の基準としてはならないのである。

競走中の事故件数は

第１日	3
第２日	7
第３日	5
計	15

事故の原因

調整技術未熟	3
操縦技術未熟	3
操縦上の不注意	2
不可抗力	4
整備不完全	3
計	15

第３日に至っては事故艇の代用のためモーターボートのやりくりは極度に達し、整備検査が展示航走の時間に迄喰込む状態であった。今後少くとも一選手一モーターを最低の原則とし、これに若干の予備を配することが必要である。

競技部の運営には進行係を設け全般の進行を規制しつつ円滑な進展を企てる必要がある。

出場艇延数	180		
事　　故	15	事故率	８％
参　　考	オートレース再開第１日(川口)		
出　　場	〃	90	
事　　故	15	事故率	14％

大村初開催の競技部運営については書類がまったく残されておらず、当時の関係者に聞いても「水面に近い所に指揮台があって競技委員長がこれに乗って〝競技始め〟の号令をかけ、それによって作業を開始した。」とか「ピットの浮力が弱く、たくさんの人が乗ると沈むので足を水につけながらピットを走りまわった。」とかいうような断片的な話が伝えられるだけである。

また、設立当時の競走会の常務理事で初開催の検査委員現長崎県競走会々長である馬場政吉氏にしても、「初開催当時、私はモーターボート競走についての細かい規則などは何も知らなかった。自動車関係の商売を手広くやっていた関係でエンジンについては知識もあったが、検査員としてやったことと言えば小さなトンカチ（金槌）を持ってボートの底板をたたき〝検査終了〟と言ったくらいのもの。といった記憶があるだけである。

審判関係の人がかなり明確な記憶を持っているのに比べ競技部関係の人々は断片的な記憶しか残していないのである。

その理由としては、審判委員は直接業務を担当したのに対し、競技部関係の執行委員は多数の部下を持ち、部下が業務を代行する場合が多かったこと審判が一応完成した組織と業務内容を持っていたのに対し、競技部は実情に合わないことが多く変更に継ぐ変更という状況であったこと、さらには業務の範囲があまりにも多岐にわたりひとつの業務にじっくりと取り組む暇がなかったこと、などのためではなかったかと思われる。

大村初開催10周年を記念して行われた座談会で、初開催のコーナー審判員と競技部の指導を兼務し、当時連合会事務局長でもあった青木氏は、大村初開催の競技部運営について次のように語っている。

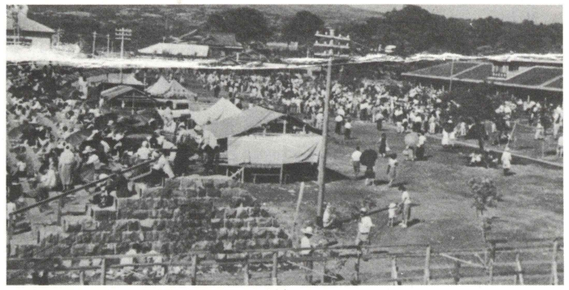
競技部関係は、私の考えでは、審判も非常に大事であるが、競技の進行運営は、もっと重要で難かしいであろうと考えまして、私は東京を出るまで、専ら競技の運営をどうやったら良いかという事の研究をしていました。最初は道明氏が指導しておりましたが、レースの始まる３日位前に私が急遽、競技部の方に行って一緒に勉強するという形になりました。皆様方にも随分御無理を申し上げました。特に時間的にもキッチリ運営するという事につきましては、スケジュールをきっちり組みまして此のスケジュール通りに是が非でも動かすのだという事で、大分御無理を願ったと覚えて居ります。(中略)

競輪がどうやっているのか、２、３回見学に行った程度の事であって、あとは理屈で考えて、こうやったらいけるだろうという事だけであったのです。皆様の前で能書を伝える状態ではなかったわけであります。一応競輪の通りやろうという事で実施規程、その他も大体競輪の丸写しでやり始めてみますと、実施規程の通りではうまく動かないという事がわかった。これも非常に幸いになってきていると思います。

規程違反ではあるけれども、違った形でやらなければ、スムースに動かん。それからこの10年間をふりかえってみますと、常に不断の改善という事をモットーとし、今日迄、刻々と状況を判断しながらその改善をはかってきた。これは最初の競輪へ右へならえがうまくいかなかった為に今日の不断の改善の形がでてきていると、これがモーターボートに大きく幸して来たことの様に考えております。

つまり組織や運営に関しまして、予定しておった事と全然違ったのであります。それを無理矢理にやってきたのですから、皆様方の御苦労も、又、私共も同様に苦労をして来たわけでございますが、察して余りがあるという事です。基本になるものが何もなかったという事でございます。ですからそれを刻々改善し乍ら、今日に至ったが、今日、尚かつ、体制を変え切らずに不合理な面が沢山残ってきておるというのが実情だろうと思います。

レースの当日になりまして、その当時は管理委員、競技委員長というのは、競輪の管理委員に等しい者であるから、中に入ってはんこを押しておれば良いという考えでおったものですから、これではこわくて出来ない、競技委員長は前線に出るべしという事で実は幸尾さんは中に引っこんでいただいて、私が第二コーナーとかけ持ちでやりました。第二コーナーの台の上から進行をやり乍ら審判をつとめた。その時からモーターボートの競技本部が前に出るという体制が出来上がった。それ迄の考え方は、競輪同様、管理室の中に管理委員がおさまっているのだという体制であったのです。大村の最初から、競技委員長は最前線、現場、水面の見える第一線で指揮をしろということになってきたわけでございます。



▲土盛のスタンド（昭和27年・大村）

青木氏の発言どおり、競技部の運営は競輪を模範とし研究を重ねて初開催に備えたのであるが、実情に合わずその都度臨機の処置で切り抜けてきたといえよう。

ボート・モーターの所有数が少なく、思いもかけない事故の続発する中でなんとか出走隻数を揃えようと実にさまざまな処置が講じられた。時にはその臨機の処置が規程に反するような場合もあったがまず現場で解決し、然るのちに規則を改正するといったことも決して珍らしいことではなかった。

(2)草創期の器材事故と競技部の運営

草創期の器材事故については「第４章競技運営上の事故とその防止策」の章でも取りあげているが、ボート・モーターの性能が悪い上に選手の技量未熟もあって始動困難、エンスト、調整不良等の事故が多発した。加えて交換部品の不足、選手の知識不足に起因する燃料への異物混入、プロペラやガスケットの加工による人為的な事故の発生等が次から次へと発生したのである。

大村初開催に参加した選手の話によれば、エンジン調整を知っていたのは選手となる前、軍隊で自動車整備の経験のあった選手くらいのもので、他の選手はニードルを絞ることさえ知らず黒煙をなびかせてボートが走るということも珍しくはかったという。

この当時の器材事故の状況について近畿海運局の報告書や各地の年史は次のように記録している。

●近畿海運局報告書より

琵琶湖第１回(昭和27年７月18日～20日、25日～26日)

(2)　モーター及びボートについて

本開催に参加したボートは105隻、モーターは84基であったが特に注目すべきは国産ヤマトモーター（16基）産ミクロモーター（20基）が使用された事であるがその整備については決して良好とは言えず又外国産モーターの成績も意外に悪かったためレース開始前の欠場除外、レース進行中における失格等続出し観衆をして多大の興味を喪失せしめ、又払戻所係員に無用の繁忙を来たさしめ、あまつさえ施行者の収入の面にも甚大な影響を与えた事は真に遺憾であった。

これを要するに小企業によって製造されつつある国産モーターの現状では、需要の面においてもまさに又技術の面においても競走を円滑に実施することは困難であると思われるので、この際大企業のメーカーによって製造せられるよう措置することがモーターの性能の向上等品質の改善にも役立つものと思料せられる。

ボートについてはトランサムの角度とモーターの固定した時との角度が一致しないため、レース開始前において若干手なおしを要するものがあったため、既に発表済の出走表の変更をしたが、かかることは観衆に対して無用の疑惑を生ぜしめる恐れがあるので国産モーターメーカー、あるいはボートメーカーの何れかにこの点を統一する様連合会より指示をすることが急務である。

又ボートの色別のうち特に4番艇の青色と6番艇の緑色とは呼称の場合応々にして混同する恐れがあるので、出来れば全艇を競輪と同様の色別にする方が観衆にとっても色別判断の馴じみがあり投票が容易であると思われる。

琵琶湖２回（昭和27年８月６日～11日）

(3)　選手について

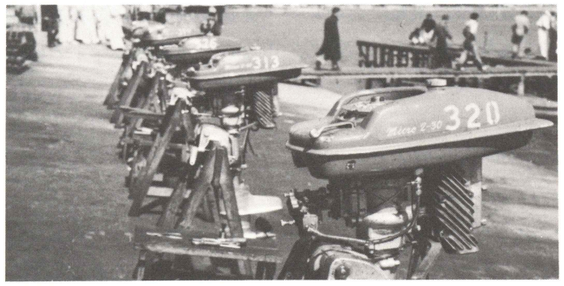
今回の競走に参加した選手は40名でその競走意欲は極めて旺盛であったが末だ操縦技術拙く転覆こそなかったが反則失格は第１日２件、第３日３件、第４日４件、第５日１件、第６日１件あり一層技術の向上に精進すべきである。

なお、当競走に参加した選手の内、競走の条件をよりよくするため、規定外のガソリンを燃料タンクに注入するがごとき不正なる手段を構じたる者があったが、未然に発覚されたことは不幸中の幸いであった。

モーター事故発生状況

エンジン名	エビンルート	マーキュリー	ミクロ	ヤマト	合　計
出場艇台数	215	101	119	31	466
欠　　場	3	0	4	1	8
除　　外	4	2	6	0	12
エンスト	7	4	10	2	23

なお、ボートについてはランナーバウト20隻、ハイドロプレン49隻、計69隻が今回使用されたが別に取り上げる事故もなかった。



▲ミクロ・モーター（昭和27年・琵琶湖）

琵琶湖（昭和27年９月23日～25日、９月29日～10月１日）

(2)　競技の運営について

今回の競走は6日間共10レースを実施したが、特に第２日目は雨天のためマヤトモーターが調整不能になり、１レース取り止めとなった他は各日共異常なく終了した。

尼崎２回（昭和27年10月５日～11日）

尼崎市営第２回モーターボート競走は10月５日、６日、８日、９日、10日、11日の６日間行われたが第１回の結果をあらゆる角度より検討し最善の準備をもって臨み競走場の地理的好条件と相伴って前回よりはるかに優秀な成績を収めて終了した。

３日は早朝より雨天のため止むなく１日順延したが８日には高松宮殿下の御台臨を仰ぎ尼崎センタープールの歴史に輝かしい１頁を残した、監督並に一般状況は下記の通りである。

記

１．競走場の状況について

場内の整地は漸次行われ第1回に比して相当進歩しているが未だ完全でなく、第２期工事に於て整地植樹設備等すべて計画されているプールは常置人夫数名をもって清掃し、水位に留意し絶好の条件のもとに競走が行われた。

２．競技運営について

役員一同緊密な連絡を保ち前述の通り第1回よりも第2回と回を重ねるに従って、好成績を挙げるべく終始熱心に運営にあたったため極めて円滑に進められた、特に連合会職員の適切な競技指導と献身的努力に敬意を表する。

３．ボート及びモーターについて

準備せられたモーター及びボートは、

(1)　ボート

３Ｂハイドロプレン　40隻　1PWハイドロプレン　７隻

尼崎市営第２回エンジン別事故表

区分	ヤマト			エビンルート			マーキュリー			クリスクラフト			計
	欠場	除外	失格	欠場	除外	失格	欠場	除外	欠場	除外	除外	失格	
1	4	1		1									6
2	1	1	2				①		②				7
3	1	2	2						④				
4	1	1②	①										5
5			1										1
6		1				①							2
計	7	6②	5①	1		①	①		⑥				30

註：1.出場延基数　ヤマト108　　エビンルート132　　マーキュリー144　　クリスクラフト32
　　2.○印はエンジン以外の事故 内 選手負傷１　フライング９　衝突・エンスト１　転覆１

AB級ランナバウト　10隻１PSハイドロプレン　10隻
B級ランナバウト　10隻
計　77隻

(2) エンジン

マーキュリー　30基(第２日目より使用)　ヤマト　40基
クリスクラフト　５基
エビンルート　20基　　計　95基であった。

モーター事故件数は別表第2の通りであるが国産ヤマト30基（尼崎市所有）の中整備の関係上レースに使用されたものはその半数に満たず、しかも事故件数の多い事は誠に遺憾である。

モーターボート競走法の趣旨からいっても国産エンジンが益々改善されると共に、直ちに競走に使用し得る完全に整備されなものが競走場に送られることが要望せられる。

４．選手について

参加選手は37名で健康状態おおむねよく終始真面目に行われた事は喜ばしい。当競走場に於ては技術的にも精神的にも最も優秀な選手が益々立派なレースを実施する事を特に希望する。

５．一般注意事項

前回に於て注意した事項はほとんど改善せられた。

狭山（昭和27年10月）

今回はボート60隻（AH20、BR10、B３PH30）モーター60基（EV20、Y20、M15、C５）を使用し概して順調に運営された。

なお特にモーター事故の原因による返還事故の減少を図るため、早期に欠場の措置を講ずる様申入れたところ、前回に比して好成績であったので将来なお一層これが減少する様指導する方針である、又競技委員長の指示により選手のモーターに対する不正な作為を防止するため、モーターの点検は特に厳重に行いレース直後使用燃料の再検査を実施する等、かかる執行部の公正なレース実施に対する積極的努力は大いに賞讃さるべきである。

狭山（昭和28年４月）

出走モーター及びボートが既に相当老朽化してあるやに認められるので、早急に何等かの対策を講ずる要がある。

本回より使用されたヤマトS１モーターは非常に好調で、特に始動が容易なため出遅れ等の原因による返還が減少したのは心強い。

尼崎（昭和28年４月）

競走場の新設増加と共に選手が急増しつつある現状に於いて是非ない事とは思われるが、配分された選手の技量差が余りにも大きすぎ競走面に明かに表われ興味も半減されるので選手の配分に考慮を望む。

エンジンの補修にオーナーは苦心しておるが、機関製造業者も受注部品の直送と故障機関の修繕を速かに行われたい。

●各地競走会年史

福井県競走会沿革史より

●初開催日

昭和28年４月12日諸準備も概ね完了し模擬レースを実施した。全国モーターボート競走会連合会より原田業務部長・青木部員並びに三重県競走会より実務者若干名応援にかけつけ各部門の指導にあたり万全を期した。特に競技部内で唯１名の女子電話係が青木部員の指導を受け涙を浮かべて受講していたのが印象的であった。

昭和28年４月14日競走初開催第１日を迎え関係官庁並びに連合会笹川副会長、各地役職員が多数来場され来賓より祝辞激励の言葉があった。

この日は好天に恵まれ、桜花咲き乱れる競走場は早朝よりボートレースを始めて見るファンで埋まった。午前11時花火の打上げを合図に第１レースが開始された。当日は順調なレース運びで終始した。特にモーター事故が皆無であったことに対して笹川副会長より整備員に金一封が贈られ激励された。

▲宣伝ガール（昭和27年・津）

津競艇沿革史（15年の歩み）より

●開催風景あれこれ

１．選手の整備技術は今日に比べると、格段劣っていて、殆んど整備員に依存した。エンジンの始動さえ満足にできないものがむしろ多かった位である。また女子選手は女王様扱かいで、男子選手がすべて世話をし、サーお乗り下さいと云った光景であった。

２．エンジンを陸上の台上で始動して、かかりさえすれば「これでよし」と艇を卸す。それを整備員が始動すると選手が乗って出る。エンスト艇ができると予備艇（エンジンを装備してある）に整備員が乗ってかけつけ、エンスト艇に横着けし、選手が乗り換えて展示に出た。

３．第１日において、欠場３、転覆２、失格３を出している。出遅れの制限規程はなく、ゴールの時間制限もなく、フライングは返還しない。エビンルードは鈍重で〝ドン亀〟の仇名が与えられ、キヌタはエンストが多く、一度ピットを離れると帰らないというので〝特攻艇〟と呼ばれた。

４．市の公企業課には正規の整備員はおらず、艇とモーターの整備は国際競艇ＫＫに一任していた。国際競艇からは、塩飽氏を長として、片山氏、高坂氏ら４名が来ていた。

５．３日間のレースが終ると、エンジンは水洗した上、艇庫の一隅に格納して国艇の入々は帰ってしまった。次回レースに格納庫から取り出して見たら錆びていた。そこで、臨時雇ようの整備員候補者を常出勤とした。そこまでは艇庫の一隅に小さくなっていたエンジンのために、エンジン庫を急造したが、穴だらけの古トタン屋根で夜業が

続いた。星が洩れたので〝星の家〟と称していた。

6．エンジンの試運転用水槽は、畳１丈位の大きさで、１台試運転をすると水が無くなった。

7．中央審判台の前にピットをおいて、展示前の選手は一旦ここに着け、ファンに向って自己紹介をした。このピットは展示ピットと称した。

8．ピットの浮力に孟曹竹を束ねて用いた。耐久力がなくて浸水すると浮力不足で足が水浸しになることもあった。乗艇して始動したがピットの上に脱いだゴム草履が流れて裸足で整備員が引きあげる光景もあった。

9．選手の受もちエンジンはなく、毎朝黒板掲示で知るだけであった。優秀な選手の調整したエンジンを２回目にあたって得をする選手もあれば、その逆もあった。

10．その日エンストしたエンジンには、選手はＦをつけて宿舎に引きあげて行く、整備員は残業してＦ付きのエンジンを整備した。

11．13号台風までは護岸提防がなく、賛崎の状況はスタンドから丸見えであった。整備員の裸姿が対岸から指摘されて、早速作業服を貸与することになった。

12．国際競艇は艇の修理についての準備は十分して来なかった。幸にして近くに藤川造船所があったので、故障の都度修理を頼んだ。航走中底板が剝げて、ずぶずぶと沈むこともあった。良い接着剤がないので、グリースとパテで修理した。

13．或若い女子選手は、先頭を切って走っていたが、危く抜かれそうになって「待ってくれ！」と叫んだ。

14．初日のレース中、干潮時に水深が浅く、１時間近くもレースを中止休憩した。その間ファンに対しては事情を説明し音楽を流した。水上係が竹竿で水深を計ったり、舟から下りて藻を取り除くなどの醜態を演じたが、ファンは「競艇とはこんなものか」といった様子で苦情は出なかった。

15．このような水面状況を知らずに競走場の登録をしたのは連合会の責任ではないかと、応援に来ていた実務者から責められて、連合会側では急に埋まったのかも知れぬと苦しい言いわけをするという場面もあったが、連合会には随分ご迷惑を掛けたものである。

16．三重県競走会では、競技運営習得のため20日間にわたって松阪競輪場に職員を派遣せられた。その結果競輪運営様式が相当とり入れられた。写真に示す中央審判の光景もその一つである。また、最終回を知らすために、半鐘を連打したこともあった。

17．３Ｐハイドロは、エビンの燃料タンクを搭載するために座席が長く造られていたので、エンジンの調整には一旦ハンドルを離さないと手が届きかねる程であった。また、ランナーは坐席の幅が広すぎたので、荒天のときなど、坐席を狭くするために、両側に枠を取りつけた。これは、２人乗の設計で作られていたためである。

18．ボートの塗色は原色のケバケバしい思い思いの模様で、その上に選手の着衣の色も勝手であったから、見た所ははなやかであったが識別は困難であった。

19．キヌタは、燃料タンクとマフラーが近いので、よく火災を起した。火を吹きながら走っているのを〝かちかち山〟と呼んだ。

20．多くの選手はエンジンの調整は、スローのときはニードル半回転、全速のときは１回半と、養成所で教えられた通りやった。養成所の使用エンジンの種類によって、長崎県選手はキヌタが得意で関西の選手は外国産が得手であった。（選手談。）

長々と各地の実状を紹介してきたが器材不足、施設不備、技量未熟、専門知識不足と、最悪の条件を抱えながらもなんとかレースを実施できたのは関係者の情熱とその都度とられた臨機の処理であったといえよう。

(2)当時ならではの競技運営

草創期にどのような臨機の処置が取られたかについてはほとんど記録がないが、当時の関係者の話から代表的な例として〝予備艇〟〝工作艇〟について紹介してみたい。

●予備艇

津競艇沿革史に見られるように、当時は始動困難による欠場が多かったため欠場防止対策として予備艇を準備しておき、どうしても始動しない場合選手は乗りかえて出場した。

ファンも展示航走とは異なる艇で出走してもなんの抗議もしなかったという。

この制度がどの時期まで続いたのかは明らかでないが、〝予備艇を使っても良い〟とする規則はなかったのであるから開設当初一時的に実施されたものと思われる。

●工作艇

「工作艇」もエンスト対策の一環としてできた制度で、〝待機行動中にエンスト艇があると整備員が工作艇でかけつけプラグ交換等を行い再始動をしてやる〟といった役目をしていた。工作艇の作業範囲については、レース中のエンスト艇に対しても同様の処置をしていたとする説もあるが、制定当時の競技規則でも第2条で「選手は、勝つ意志をもって競走をし、競走中は外からの助力を受けてはならない。」としているのであるから作業範囲は待機行動中であったと思われる。

この２つの例からすると展示航走や助力がどのように考えられていたのか疑問を持たれるむきもあろうが、展示航走については「……係員の指示に従い、自己の使用するモーターボートで競走水面を周回する。」となっており、「助力」についても前述のように定められていたのである。

ただし現在のように厳密に考えていたわけではなく、展示航走終了後部品交換を行うとか落水して救助艇に助けてもらった程度は「良し」とされていたのである。

競技運営の要点は、「なにがなんでも隻数を揃えて出走させ、いかに多くの隻数をゴールインさせるか」にあったのである。

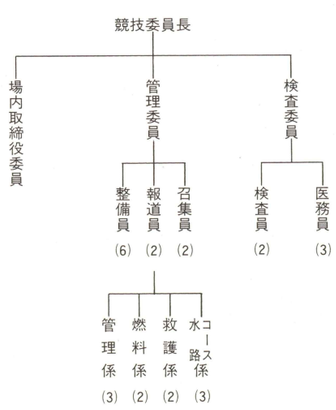
(3)草創期の競技部組織

大村初開催の記録によれば競技部の組織は図のとおりであるが、このほかに何人の臨時傭員が勤務していたかは記録されていない。

開設当初はボートの繋留機が開発されていなかったので、1隻ごとに係員を配し繋留ロープを押えていたということであるから、この要員だけでも最低12名は必要であったはずであり、さらに艇運般要員や掃海艇要員、警備員なども加えると少なくとも30名～40名の臨時要員が勤務していたと思われる。

大村初開催にあたってどのような組織、各執行委員の執務内容が定められていたかは明らかではないが、先に収録した座談会でも語られているとおり、競輪の組織をそのまま移し換えた程度のものであったに違いない。

したがって各執行委員の業務内容も明確ではなかったと思われるが、大村初開催の執行委員組織やのちに収録する第１回連絡協議会（昭27．５．19）で決定された競技部執務要領によれば管理委員、検査委員、進行委員は各々多数の部下を持っており、その業務を代行させていた。



前述したとおり大村初開催の検査委員である馬場氏（現長崎県競走会会長）が〝小さなトンカチ〟を持ってぶらぶらしていたというのも納得できるというものである。

以下は第１回連絡協議会が決定した競技部執務要領

である。

●競技部執務要領

2．競技委員長は管理委員、検査委員、進行委員及各係員を統轄し競技運営の指揮統率に当る。

3．管理委員は選手係員、警備員、保管係員及補助員を指揮し選手及び競技部に属する地域並びに設備の管理に当る。

選手係員

イ　選手係員は競走開催期間中（選手が前日検査に到着した時から解散迄の間）選手の管理に当る。

ロ．選手が前日検査に到着した時は之を受け付、宿舎の指定割当を行い宿泊に於ける生活及び競走場への往復等生活規律の指導を行う。

ハ．選手の給与、接待、更衣所、休憩所に於ける盗難予防等生活全般の世話をする。

ニ．災害保証に関する事務を掌る。

警 備 員

イ．警備員は競技部に属する地域及び設備の警備管理に当る。

ロ．競技部の出入口を警備し開催執行員、選手、オーナー、其の他執行委員長又は競技委員長の許可ある者の他通行を許さない。

ハ．モーターボートの格納庫の管理に当り管理委員の許可ある者の他は、モーターボートに手を触れる事を許さない。

ニ．競技部に属する地域内の風紀を維持し常に環境を整理し衛生に留意する。

ホ．格納庫、モーター整備場、選手控室、事務所等建物施設の火元責任者となる。

ヘ．必要ある場合宿直警備する。

保管係員

イ．保管係員は競技部に於ける物品の保管出納事務を掌る。

ロ．救命胴衣、ヘルメット、背番号、艇番号板、標旗等の整備、保管出納に当る。

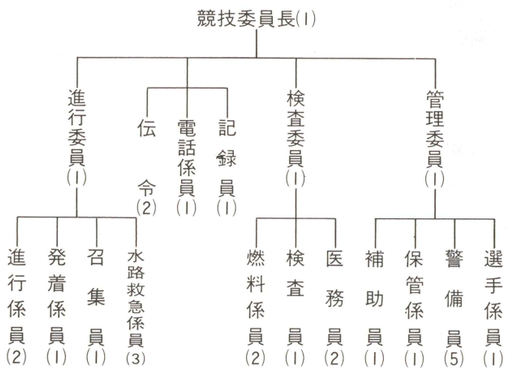
ハ．修理機材、備品消耗品の保管出納に当る。

補 助 員

イ．補助員は炊事、湯茶接待、掃除、風呂炊、其の他雑用に当り環境の整理及衛生に留意する。

4．検査委員はモーターボート競走実施検査規程に基き、選手及びモーターボートが公正安全且支障なく出場し得るか否かを検査し且之が出場確定をなし、競技委員長に報告すると共に、直ちに確定書を作成して執行委

競技部の構成及び人員配置



▼競技本部（昭和28年・福岡）

員長、番組編成委員、審判委員、投票委員に通報する。

医 務 員

イ．医務員は常に所定の場所に在って出場選手の身体検査をなし、その結果を検査委員に報告する。

ロ．選手の前日検査及出走前検査は検査医師が視診、問診打診、聴診を行い競走の公正且安全なる実施に不適当と認められる者は出場させない。

必要に応じ血液沈降速度検査又は血圧測定検査を行う。

ハ．下記の各号の者は出場させない。

1.頭部打撲により脳震盪を起した場合

2.打撲其の他の原因により顔面がはれ上り或は眼巣、眼の周囲等を打撲して視野を狭くした場合。

3.眼疾等により視力不十分なりと認めた場合。

4.鼻炎其の他鼻汁多量にして出場に適しない場合。

5.外傷、骨折、腫物、筋違い炎症等で諸関節の運動不活発な場合。

6.心臓の心音異常或は、弁膜症の場合。

7.疾病又は外傷により出場不適当と認められる場合。

8.精神異常と認められた場合。

9.女子の生理等

10.飲酒又は刺激剤を使用しておると認められる場合。

ニ．選手の負傷、発病を治療し、必要に応じその状況を競技委員長に報告する。

ホ．その他医務に関する事一切を行う。

検 査 員

イ．検査員は出場モーターボートの検査をなしその結果を検査委員に報告する。

ロ．モーターボートの前日検査及出走前検査の要領は下記の通り。

1.ボートの検査は競走実施検査規程に基いて検査を行うものであり出走申込の書類に従って登録標識番号の確認を行う。

2.ボートが登録後修理により原型と相違していないかを調べる。

3.前項の確認と同時に改装修理等が十分競走に耐え得る程度に出来ているかを調べる。

4.釘、鋲、木捻子、接着剤等が安全な運転に支障ないかを調べる。

5.重量が規定の範囲より減じていないかを検量する。

6.操縦装置特にハンドルに破損がないか円滑に動くかを調べる。

7.操縦索に破損がないか、完全に取付けられているかを検査する。

8.操縦索、滑車、軸、取付鋲、金具に折損がないかを検査する。

9.モーターと結合部分のシャックル域はフック等が堅確であるか。

10.自動閉塞スロットルが完全に固着されているか。

スロットルが自由に精密且完全に操作作動出来るかを調べる。

11.旗差しの金具が確実に取付けられているか。

旗棒が折損していないか、且寸法が所定通りであるかを調べる。

12.バウ及スターンハンドルが頑丈で運転に支障ないかを調べる。

13.ボート番号札取り付け装置が完全であるかを確認する。

14.フィンは正常な形をしており取り付け捻子が破損或は緩んでいないかを調べる。

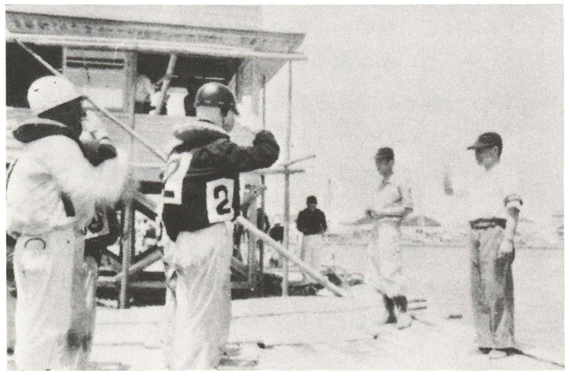
15.ボート全体として見苦しくない程度に塗装せられ手入の行届いていないボートは公正なるレースを行い得ないものとして再整備、又は塗替えを要求すべきである。

モーター

1.モーターの検査は出走申込書及び登録票に基き記載事項の照合と登録標識の確認を行う。

連合会の登録標識はシリンダーヘッド、気化器、プロペラに刻印してある。

2.シリンダのコンプレッションの減圧が甚しいものは再整備の上検査をする。
3.タイマーレバーのストッパーが連合会の行った登録検査のままであるか其の作動に支障ないかを調べる。
4.コイルナットの緩みの有無を木槌で調べる。
5.気化器の機能が完全であるかどうかを調べる。
6.プラグは指定のプラグを用いているか。
プラグフードからリードワイヤーを取り発火状態が少く共手動に於て6000以上でなければならない。
7.排気部が登録検査のままであるかを注意する。
8.プロペラが登録検査のままでピッチ、ダイヤ、エリヤ材質等に変化がないかを調べる。
9.プロペラのシャーピン及び歯車のキーの具合に異常はないか。
10.冷却水系統の循環作用は円滑であるか。
11.燃料配管系統の各部の取付けに異常はなかか漏れはないか。及び燃料の循環の具合は円滑であるか。
12.電気系統の配線及び取付は確実であるか。
13.ローワーユニットの機構に異常がないか。
14.注油及び注脂の状態は適当であるか。
15.フライホールの固着の具合。
16.モーターは少なくとも３回の始動でスタート出来る様に整備されている事が必要である。
17.燃料は連合会より支給されたもので且つ積載量は十分競走に間に合う量でなければならない。
18.選手は予備品として指定のプラグ２以上シャーピン割ピン及び応急工具としてドライバー、スパナ等携行しているかを注意する。



▲乗艇！（昭和30年・戸田）

ハ．検査員はモーターボートの検査の為検査場を指示し予め検査の準備を整えさせておく事が必要である。
ニ．事故が起った場合は直ちに事故の原因、経過、処置の状況を調査し調査の結果を事故報告書に取りまとめ競技委員長に報告する。
ホ．事故報告書は当事者は勿論総ての関係者、目撃者から事情を聴取し正確を期すると共に定期的に統計表を作成し資料とする事が大切である。

燃料係員

イ．燃料係員は燃料の管理、配給に当る。
ロ．燃料庫の周囲５ｍは火気厳禁地帯とし、火災予防に努めると共に競技委員長より許可ある者の他立入りを禁止する。
ハ．燃料と潤滑油の混合は連合会の定める割合に基き、検査委員の指示に従って行い、毎日その使用量を報告する。
ニ．燃料の配給注油は特に細心の注意を以て行い漏洩のない様留意する。

５．進行委員は選手の出走召集より競走終了後のモーターボートの収納迄の競技進行の指揮と水路の管理救急に当る。
特に審判委員投票委員と連絡を密にし、全般の運行状態と聡み合せ乍ら競技の進行を規制する。

召 集 員

イ．召集員は選手出走の２時間前迄に集合を命じ、点呼の上検査を受けさせる。
ロ．検査の終了した選手は所定位置に待機させる。

発着係員

イ．発着係員は検査の終ったモーターボートを所定水面に降させ、所定時刻迄に出走態勢を整へさせる。
ロ．この時選手の服装、モーターボートの装備装着の状況を点検し遺漏のない様に注意する。
ハ．水面を準備、出発、帰着水面に区分しその使用及び発着を規制する。
ニ．進行委員の指示に従た展示及び競走の出発、帰着の管理を行う。

進行係員

イ．進行委員の指示に従い進行全般の補助をなす。

水路救急係員

イ．毎朝競走開始の２時間前迄に所定コースの設定をなし障害物塵芥等浮遊物の除去を行い水路の管理を行う。
ロ．コース設定に必要なマーク標旗其の他機材器具の管理に当る。
ハ．競走中の行動は進行委員の指示に従い特に危害予防に留意する。
ニ．救急船はモーターボートが競走待機水面に航走している間常に出発態勢を整へ所定位置に待機していなければならない。
ホ．事故発生せる場合は進行委員の指示に従い機を失せず救助に赴る。
ヘ．毎日気象状況観測し、気象台或は測候所と連絡、天気予想をなし競技委員長に報告する。
ト．各レース毎に風向、風速、波高、気温を測定し審判委員に通報する。

６．記録係員は各種資料の蒐集、整理、記録、其の他庶務的事項を掌る。
７．電話係員は電話連絡に当る。
８．伝令は書類、伝達、其の他連絡に当る。

(4)草創期の競技部施設と設備

モーターボート競走の施行者の大部分は行政単位、財政規模の小さな自治体が多く、厳しい財政事情の中から競走場の建設資金を捻出し、どうにか最低限度必要な施設を整える状況にあったことはこれまでも繰り返し述べてきたとおりである。

スタンド、投票所といった観客関連施設ですらそんな状況であったから、観客とは直接関係のない競技部の施設はまことに粗末なものであった。

また、関係者といえどもモーターボート競走について十分な知識があったわけではなく、しかもオープンオーナーを建て前としていたから、粗末な上に実情にも合わない施設が建設されていったのである。

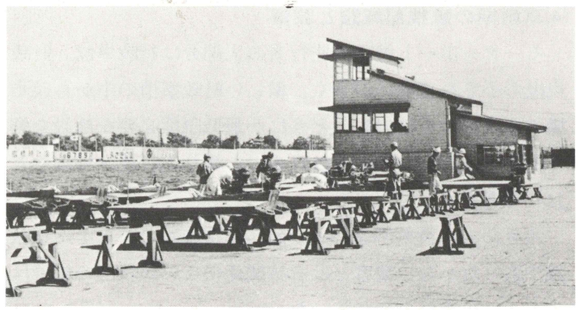
●競走場の登録規格

競走場登録規格は競技部関係の施設、設備について次のように定めている。

モーターボート競走場登録規格(競技部関係のみ)

4　観客の座席と完全に区別されている左の諸設備を有する建物
(1)　選手及びモーターボート所有者の受付所。
(2)　選手の衣類、貴重品等の保管設備。
(3)　医務室及び身体検査場。
(4)　出場準備及び待機の場所。
(5)　選手及びモーターボート所有者の控室（シャワー及び便所の設備のあるものを含む。）
(6)　賞金及び旅費支払所。
(7)　番組編成室(省略)

5　観客と完全にしゃ断された左の設備。
(1)　モーターボート格納庫（百隻以上を収容することができるもの。）
(2)　モーター整備場（20台以上を同時に整備することが



▲装着場（昭和32年・住之江）

できるもの）

(3)　燃料貯蔵庫（1600リットル以上を貯蔵できるもの。）但し、競走場外に適当な貯蔵庫がある場合には、1600リットル以上貯蔵できるもの。）

(4)　モーター及びボートの検査場（65平方メートル以上あるもの。）

(5)　ボートけい留場(10隻以上を同時にけい留できるもの。)

(6)　ボート揚降設備。

●競走場建設指導要項

また、連合会はこれに加え「競走場建設指導要項」により次のように指導している。

競走場建設指導要項（競技部関係のみ）

4　観客の座席と完全に区別されている適当な広さの建物（別図３）

(1)　選手及びモーターボート所有者の受付所

電話設備を有し且つ常時２人以上の人員を収容出来る様にする（約２坪）

(2)　選手の衣類、貴重品等の保管設備

(イ)　80箇以上のロッカーの設備を有し、且つ貴重品の保管には少くとも、監視係兼受付係２名以上を附するため、この室は大体６～10坪の面積を必要とする。

(3)　医務室及び身体検査場

(イ)　医務室には所要の医療器具及び薬品を完備し、且つ寝台は２個以上、タンカ等の救護器具を常備しておく。

(ロ)　身体検査場は医務室と隣接し、一度に10人以上の人員が身体検査をなし得る広間を有すること。

医務室、身体検査場を合せて大体10～15坪の広さが必要である。

(4)　出場準備及び待機の場所

(イ)　競技に正に出場せんとする際の待機の場所で、腰掛、椅子の設備を備え、10人程度の人員が休息し得る程度のもので、次項の選手控室の一部に包含するか、建物の外部の一画にするのが便利である（約２～３坪）

(5)　選手及びモーターボート所有者の控室

(イ)　選手は大体１日の競走日程の終了までは控室で休息している関係上、出来得れば畳を入れ、充分休息出来る様に設計する。（別図３－Ａ）大体約40坪を要するが少く共20坪程度を必要とする。

(ロ)　選手とモーターボート所有者の控室は別々に之を設置する方が良い（約10坪）

(6)　賞金及び旅費支払所

(イ)　子銭を扱う関係上窓口支払式とし定員は３名以上、大体４～５坪程度が必要である。

（省　略）

5　観客と完全にしゃ断された左の設備

(1)　モーターボート格納庫

(イ)　モーターボート格納庫は勿論、水際であり、且つ（別図４－Ａ）に示す如く片側から艇の出し入れが出来る様な棚を２段－３段設ける様に設計するのが取扱い上便利な点及び経費の少額な点に於て最も適当である。

モーターの格納に際しては、出来れば各格納庫に鍵のかかる様にしたい。

格納庫には坪当り約1.2隻（モーターボート共）を見込んだ120坪程度を必要とする。

(ロ)　尚、モーター格納庫とボート格納庫との２つに分け隣接して設計するか。別図（４－Ａ）の如く両方同時に格納することが出来る様に設計するのも、その内部的構造に於ては変りはないが、後者の方が経費面に於て前者より優る。

(ハ)　モーターの格納はモーターを車のついた金属製の台若しくは水製の架台等につけ収納する様にする。（別図４－Ａ）

(2)　モータ整備場

(イ)　モーター整備場は格納庫附近の広場を利用する約25～30坪の広さが適当であり且つその広場はコンクリート・タタキ仕上とすることが必要である。尚、経費が許し簡単な屋根を付けることが出来れば更に適当である。

(ロ)　整備場に備付けの器具として移動式の器具置台（２寸台程度）万力、ベンチドリル（２台）ベンチグラインダー（１台）、及び架台（10台）等は常備しておかねばならず、且つそれ等を収納しておく５坪程度の倉庫を設置しておかねばならない。

(3)　燃料貯蔵庫

(イ)　その性質上危険を伴うものであるから、安全条令及び火災条令に依る対策は勿論、一層の万全を期し、不測の災害、漏失等のない様施工する。

(ロ)　ポンプ及び計量バケツ、漏斗等の小器具を常備しておく、又火災に備え消化器具を備えておく。

(ハ)　付近は関係役職員のほか、立ち入るのを禁止し、危険標示、禁煙等の立札を設ける。

(4)　モーター及びボートの検査場

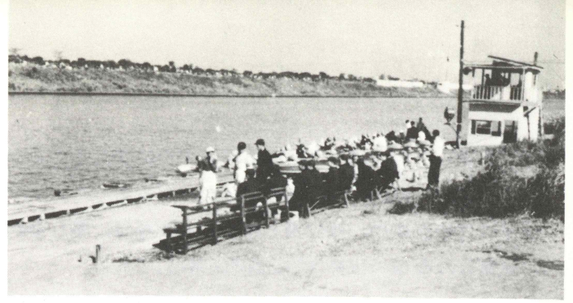
(イ)　モーターボート格納庫前の広場及び整備場の広場等を適宜使用することとする。

この際、艇を置く台（船台）を20台分程度常備する。（別図５－Ａ）

(ロ)　ボートの重量測定用の「はかり」を１台設備しておかねばならない。

(5)　ボートけい留場

(イ)　ボートけい留場は水面の変化のない所では桟橋式が良く、地形に依り岸線に平行又は直角に作り、その両側に10隻以上計20～25隻位まで、ボートがけい留出来る様にするのが普通である。（別図５－Ｂ・Ｃ）



▲待機所（昭和29年・戸田）

(ロ)　桟橋の「渡り」の手摺は高さ40糎程度の低い方が器具其の他の運搬の都合上便利である。

(ハ)　干満の遅良が激しく、又は水深が相当以上あり施工するのに不適な場合は浮舟式にても差支えない。

(ニ)　けい留場の全建坪（表面積）は約10坪～15坪程度が必要である。

(ホ)　競走開始前観客にボートを見せる意味で、競走水面の真中辺りにけい留場を設けることも良い企画である。（別図５－Ｄ）

(6)　ボート揚降設備

(イ)　揚降設備は（別図５－Ｅ）の如くスリップウエーが最も便利が良い。

(ロ)　ボート揚降に用いる台車は、リヤカー式の車輪の低いものを用いる。（別図５－Ｆ）

●競技本部棟

こうしてみると一応きめ細かな指導が行われているようにも思えるが、実際に建築するとなるとはなはだ具体性を欠いている面もあったようである。例えば当時最も立派な施設であった琵琶湖競走場では、競技部が第１ターンマーク側に建設されており、狭山では競技委員長席から競走水面全域が見えないといったふうであった。

全国の競走場を代表する両競走場がこんな状況であるから、他場ではさらに問題があったものと思われる。特に全国で２番目の開催を行った津競走場は、初開催の前夜まで

徹夜で作業したが登録に必要な事項を完全に満たすことができず条件付で登録、初開催を迎えたほどであった。

以下は近畿海運局の報告書と津競走場が登録に際し誓約書に記載した事項の抜粋(競技部関係事項)である。

狭山第１回(昭和27年９月５日～10日)

１．競艇場施設について

競艇場施設は大阪競艇施設株式会社が約6,000万円の巨費を投じて建設されこの種施設としては「びわこ」競艇場と並び称される全国屈指の豪華な施設であるがスタンドの日覆、俄雨の際の退避所、ならびに湯茶の接待場等観客に対するサービスに欠ける処があるので至急善処するよう申込れた、又地形の関係上競技委員長席より競走水面の全域を看取出来ない難点があり、且つ審判長席との連絡にも支障があるので、これ又適宜措置する様申入れた。

誓約書記載事項抜粋

１．法的に必要な事項

(1) 競走水面の水深は不備であるから浚渫を要する。

(2) モーターボート格納庫は、100隻以上の収容力を有しなければならない。

(3) 燃料貯蔵庫の設備を要する。

２．要望事項

(1) ボート繋留所を完備すること。

(2) ボート揚降設備を完全にすること。

(3) 水上警備、清掃、救難及び連絡のために適当なモーターボートを用意すること。

（別　紙）

(1) なるべく早い時期に浚渫して1.5米以上とする。

(2) 艇庫の収容力を100隻以上とするため増築する。また別に格納棚の構造を改善して、収容力を増す方法を考える。

(3) 競技部内にある道路のつけ換えに関しては、速かな時期に着手する。差し当り警備を強化して、交通を管制する。尚将来は、競技場を南岸に移転することを研究する。

(4) 速かにボート繋留場の設備を完備する。

(5) なるべく早い時期にボート揚降設備を完全なものにする。

(6) 水上警備、清掃、救護及び連絡用としての舟艇に関しては、適当な性能のものを使用し、用途は兼用とせず、軽快性あるものを使用することとする。

３．なるべく早い時期に完全な燃料庫を設ける。差し当り艇庫の道路上の一側を、燃料補給場として天幕を張る。

(5)競技部諸施設

現在の自動化された競技部にはたくさんの設備、器材が使用されているが、開設当時は設備も貧弱でこれといった器材も使用されておらず、もっぱら人海戦術で業務を処理している。

それでも無から有を生み出すのであるから、少しでも便利なものをと関係者は必死になって工夫をこらしていったのである。

(イ)浮ピット

池や沼のように水面が一定している所では固定のピットを造れるが、海や河口のように潮の干満があったり、河川のように増水、減水のある所では浮ピットを造らなければならない。しかも２レース分のボートを繋留するとなると20名近い人間が乗ることになる。

当初、浮ピットは簡単にできると考えられていた。そこで初めは石油カンが浮力材とされたがこれは浮力が不足して使えず、次にドラム缶を使ってみたところ今度は浮力は十分にあるものの固定方法や浮力のバランスに問題があって人が片方の端に集まると急に傾くという欠点がある。

いろいろと試してみた結果、大村市周辺にたくさんある孟原竹を浮力材にすると、浮力にはやや欠けるがバランスがよくかなり長期間浮力を推持することがわかったので竹を浮力材として採用することにした。

しかし、それもレースでたくさんの人が乗ればピットは沈み、足を濡らさずに作業ができる程の浮力はなかったという。

(ロ)水槽

海水の競走場では、モーターの使用後は必ず水槽運転を行い塩分を除いておかなければならない。

このため大村競走場でもどのような水槽を造るかを長崎市の三菱造船の技師に設計依頼した。三菱造船で考えたのは、プロペラの圧力で押し出された水流が水槽の壁に当ると壁の角度で下にもぐり上下に対流するという方式のものであった。

この頃、松永氏もまた水槽の必要性を感じ、円形の水槽が最も便利であると考えていた。大村市では両案を検討した結果、費用も安く作業も簡単な松永氏の案を採用したのである。

その後開設した競走場の多くは大村競走場を見学してその設備をまねたためほとんどのレース場が円形水槽を造ったが、前述の津競走場〝開催風景あれこれ〟によれば１台試運転をすると水がなくなるといった水槽もあったようである。

(6)選手管理

草創期における選手管理は、管理委員の指揮のもとに選手係員が選手が前日検査に到着した時から解散までの間行っていた。しかし実際面では、選手の自主性を尊重するあまり厳しさに欠けるところも多く、管理中の選手の外出や飲酒などといったことがかなり広汎に行われていた。

一方、当初のモーターボート競走に対する世論は厳しかったから、選手ひとり一人の行動についても見方は厳しくその一挙手一投足がモーターボート競走の将来を決めかねぬ状況もあった。

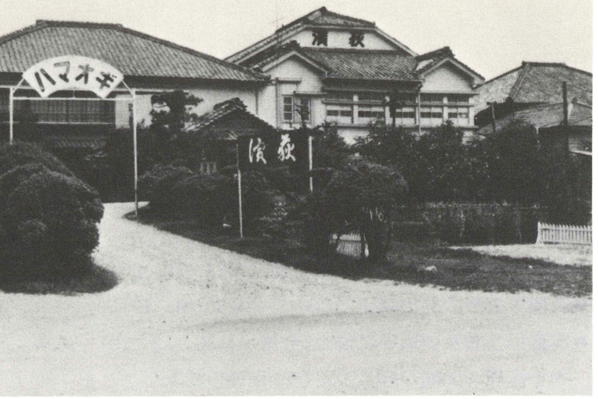
このため連合会は、モーターボート競走に対す信頼を確保するためにもと、あらゆる機会を通じて選手の管理体制確立を図っていくのである。その第１は〝選手に告ぐ〟によるもので、管理中の生活指導に関する主な項目としては次のようなものがある。

- ●選手の管理について（S27．7．29）
- ●賭事の禁止について（S27．12．4）
- ●管理中は禁酒及び選手は挙手礼（S28．10．20）
- ●管理下選手の外出禁止について（S30．4．19）
- ●実務担当者及び選手に告ぐ(会報・S30．12．20)…従来選手管理の問題が起こるたびに指導してきたことを、初めて体系的にまとめて全国に周知徹底を図った。
- ●私生活における品位の保持について（S35．9．22）
- ●自己の行動に責任を持て　（S39．3．21）
- ●他人に迷惑はかけるな！（S41．3．19）
- ●自己の行動を律せよ（S42．2．1）
- ●品位の保持について（S43．5．9）
- ●初心に帰れ（S46．10．1）
- ●選手管理規程の遵守（S48．4．6）
- ●責任ある行動をとれ（S53．10．20）
- ●自己の行動は厳しく律せよ（S55．7．1）

(7)選手宿舎

草創期、選手の宿舎についての設置基準、規格といったものは何ら設けられていなかった。ただ、昭和27年の第３回連絡協議会で、「宿泊設備は逐次競走場に附帯して建設し選手が低廉なる宿泊料で競走に参加したり、あるいは平素練習のために滞在し得るものとする」と、辛うじて将来の建設目標を掲げている。

こうした状況下にあったから昭和27年から、31年の桐生競走場開設までの間における選手宿舎はほとんど、一般旅館を借り上げるかたちで利用するというものであった。その後、昭和29年に福岡県下の芦屋、若松、福岡の３場専用選手宿舎が完成されるが、全国的に見ればこれはあくまでも〝少数派〟であったと言えよう。



▲選手宿舎(昭和28年・津)

●救急体制

草創期における救求体制はすべて競技委員長の指揮のもとに行われていた。すなわち、検査員の下に医務員を置いて選手の出場前の身体検査並びに負傷事故や発病した場合の治療に当らせ、進行員の下には水路救急員を配して水路の維持管理と人身事故発生時の救助の任に当らせていた。

しかし当時は、医師を常駐させているという競走場は少なく、また救助艇の一隻を割当てて使用するというのが普通で、ときには漁船等が使用されることもあったという。

登録選手災害補償表(昭和28年)

八〇、〇〇〇円	り上部)を失いたるとき
一〇〇、〇〇〇円	十、一手の示指(第二指関節よ
一〇〇、〇〇〇円	九、一耳の耳殻を失いたるとき
一〇〇、〇〇〇円	八、一耳の聴力を失いたるとき
二〇〇、〇〇〇円	七、一手の親指を失いたるとき
二五〇、〇〇〇円	六、鼻を失いたるとき
三五〇、〇〇〇円	五、一眼の視力を失いたるとき
五〇〇、〇〇〇円	四、両耳の聴力を失いたるとき
五〇〇、〇〇〇円	下肢(足関節より上部)を失いた
一、〇〇〇、〇〇〇円	三、上肢(腕関節より上部)又は
一、〇〇〇、〇〇〇円	二、両眼の視力を失いたるとき
一、〇〇〇、〇〇〇円	ざるとき
一、終身自用を弁ずること能わ	
▽不具廃疾補償(第四条)	
一日に付 二、〇〇〇円	
▽医療補償(第三条)	
して状況によりその都度定む	
死亡補償の五分の一を基準と	
三、死亡の場合	
定む	
準として状況によりその都度	
不具廃疾補償の五分の一を基	
二、不具廃疾の場合	
して状況によりその都度定む	
医療補償の五分の一を基準と	
一、負傷の場合	
▽見舞金(第六条)	
一、〇〇〇、〇〇〇円	
▽死亡補償(第五条)	
三〇、〇〇〇円	
より上部)を失いたるとき	
三、第一趾外の趾(第二指関節	
き	
五〇、〇〇〇円	
指関節より上部)を失いたると	
三、親指、示指外の一指(第二	
八〇、〇〇〇円	
部)を失いたるとき	
二、足の第一趾(趾関節より上	

さらにその要員は、救急法にもあまり精通していないという有様であった。

やがて、モーターボート競走が拡大していくにつれてレースは熾烈化し、並行して人身事故も急増するところとなって、救急体制はその改善方が強く求められるようになっていった。

(8)選手災害補償制度

昭和27年から36年頃までの、いわゆる草創期における選手災害補償制度の流れを見ると大きく次のようにわけられる。そのひとつはまず、各地施行者補償時代ともいうべき初期の制度であるが、これは開催施行者がその都度、番組要項に災害補償条件を明示するというもので、昭和27年から翌28年６月まで実施されている。

次に、これにとって代るのが連合会による災害補償制度である。当初より選手は全国交流が建前とされていたから補償問題についても〝全国統一〟が望ましいとの声がだんだん強くなり、昭和27年10月の第３回連絡協議会はこれを検討して、災害補償の原則を全国統一することとしたのであった。しかし、翌28年１月７日児島競走場でモーターボート競走では初めての死亡事故が発生するに及び、急遽、連合会は「中央共済金庫(案)」という選手災害補償制度を提唱する。ところがこの案はその後本格的に検討されたもののその実施には問題も多いことが判明して、結局は不採用となった。そこで、これの代案として「選手災害補償緊急措置」が出され、同年７月１日より実施されるのである。

この制度の概要は、連合会と保険会社との間で「団体普通傷害保険」を締結し、連合会がその実質的業務を行うというものであった。詳細は前項のとおりである。

2．競技部運営の変遷

競技部内で行われる業務やその運営は、開催当初から現在まで基本的には全く同じである。これに比べ競技部の施設、器材の改善、改良は著しく、そのため運営そのものが変ってきたのかと感じられさえする。

開催当初の競走場設備が粗末であったことは繰り返し述べてきたが、なかでも競技部内の施設、設備はとくに粗末であった。たとえば、大村に次いで全国２番目に初開催を実現した津競走場の場合、モーター格納庫の屋根には穴だらけの古トタンが使われていたため、夜ともなれば中から星が見え別名“星の家〟とも呼ばれていたというし、浮力が十分でないピットはともすれば沈みがちで、選手や整備員の足がぬれることなどむしろ“普通〟のこととして受けとめられていたという。

また、選手をはじめ競技部内で勤務する検査員、整備員等のモーターボート競走に関する知識、技能は今日に比べて雲泥の差があり、モーターの整備ができる人など極く少数、中にはニードル調整さえ知らぬ選手も少なくなかったという。加えてボート、モーターの性能が悪く、モーターは始動が困難、交換部品も十分には無く、ボートは漏水が激しい、その上これらボート、モーターの絶対数が少ないと、悪条件が重なっていた。

こうしたことから競技部の運営は混乱を極め、なんとか６隻のモーターボートが揃ってレースに出られるようにとあらゆる努力が傾注され、迷案珍案をも含めての創意工夫が重ねられていくのである。

競技部の運営そのものは選手、検査員、整備員が馴れてくるにつれ、１～２年ですっかり軌道に乗るが、その施設、設備の改善が本格的に行われるようになるのは昭和40年代に入ってからである。

モーターボート競走業界の基本的な考え方のひとつに、“まず、観客に気持ちよくレースを観てもらえる施設を造り

そののちに関係者の施設を整える〟とする考えがある。

一方、審判部はその構造上からもスタンドと同時に建設されなければならないが、競技部のほうは観客関連施設とは完全に切り離されており、かつ、その利用者は運営関係者であるという“事情〟もある。自然、その施設改善はあとへと延期されざるを得なかったわけでもある。

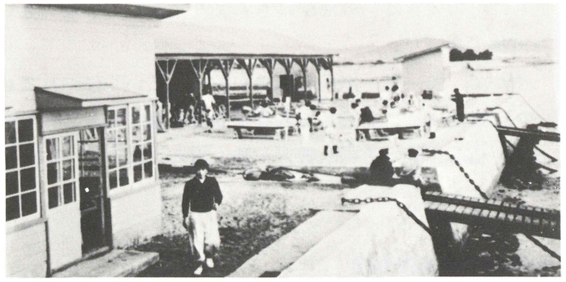
しかし、昭和34.5年頃から合理化の研究が盛んとなり、新たな設備、新しい機器の導入も開始され、やがて観客関連施設の改善が一段落すると、ようやく競技部施設の改善も本格的に行われるところとなり、ついには観客関連施設に勝るとも劣らぬ近代的施設、設備を容するに至ったのである。

以下、競技部の施設、設備、検査員、整備員制度、選手管理関係事項等、その変遷の足跡をたどってみることとする。

(1)競技部の施設

昭和27年に連合会が作成した「競走場建設指導要領」から競技部の主な施設をたどってみると、建物の中に収容する施設としては、①選手の衣類、貴重品の保管設備、②医務室及び身体検査場、③出場準備及び待機の場所、④モーターボート格納所、⑤燃料貯蔵庫、等が列挙されており、モーター整備場については、「モーター整備場は格納庫附近の広場を利用することとし約25～30坪の広さが適当であり、かつその広場はコンクリート、タタキ仕上とすることが必要。なお、経費が許し、簡単な屋根を付けることが出来ればさらに適当である」、また、モーター及びボートの検査場（装着場を兼ねるものと思われる）については「モーターボート格納庫前の広場及び整備場の広場等を適宜使用することとする……」となっている。

現在の競技部の施設からは全く想像もできないが、整備場や装着場も広場があればという程度に考えていたのである。当時を知る関係者によれば、整備場は一応建物の中に



▲装着場（昭和29年・下関）

収容されていたので雨風にさらされるというようなことはなかったが、装着場は室外にあったから夏は汗を流しながら、冬は寒さに震えながら雨風の中で装着を行い、装着検査を行うのがあたり前であったという。

以下は、競技部の施設、設備についての概略である。

●昭和27年、冬季対策に乾燥室と暖房設備

この時代は一般社会でも冷暖房の概念は極めて薄く、モーターボート競走場が建設された関東以南では、暖房と言えば火鉢かこたつ、冷房の概念はほとんどなく、暑ければうちわを使う程度であったと思われる。

昭和27年秋、モーターボート競走業界は初めての冬を迎えるにあたり、第３回連絡協議会（昭和27年10月21日）において次のようにその対策を講じている。

冬期対策に関する条件

首題については既に開催の第３回連絡協議会において方針の大綱を決定致しましたが、連合会においては右決定に基き次の事項を冬期開催についての必要条件と定め、これが充足を見たる競走場に対してのみ12月以降の選手配分を確定する方針でありますから、12月以降３月末までの間にレース開催予定の施行者は至急これが実現を図られたくご通知致します。

記

１．選手控室附近に着衣頻の乾燥室を設けること。

２．選手控室の暖房設備を完備すること。

３．出走直前の選手のために暖房設備を持った「出走選手控所」を設けること。

４．その他主として屋外に作業する要員のために適当なる暖房設備を準備すること。

（註）以上４項はガソリン等引火し易い危険物のある附近に設けられる場合が多いと思われるので、その設計上特に火災防止に充分の配慮が望ましい。

５．艇の揚げ降しに際し、選手及び係員等の足が水に浸ることなどのないようスリップ、桟橋、台船等に対し特に充分の改善を加えること。

６．審判部、競技部、ピット附近の諸施設に対し凍氷のおそれなきよう充分に配慮すること。

７．常に充分の量の湯沸設備を有すること。

８．耐え難きほどの寒気を感ずるような箇所（審判部、競技部、観覧席等において）例えば寒風に吹き曝されるような場所に対しては競走実施上支障なき範囲において適当なる遮閉方法を講ずること。

９．救助艇の性能を向上しかつその配置に充分考慮を払うこと。

各競走場における救助艇の性能とその配備状況は、従来おおむね不満足の状態にあるから、この際再検討を加え、規則に定められた所要数の救助艇は始動容易にして迅速に行動し得るものとすること。

なお救助員に対し冬期における救助法の訓練を施す必要がある。

この議決事項に対し、各競走場ではさまざまな対策を講じたが、その一例（狭山競走場）は次のとおりである。

１．選手着衣類の乾燥方法

選手控室附近の一室を充当中央にストーブを設置その周囲に屏風式の金鋼を巡しそれに衣類を掛け乾燥せしめる

２．選手控室の暖房設備

室内に箱型大火鉢２個付ける

３．出走直前の選手及び屋外に従事する要員の控所並びに暖房設備

現在の空地（岸壁に添い）を利用11坪の木造建平屋１棟を新築・選手控室、ピットマン詰所並びにその他屋外勤務要員控室に充当、各室には箱型大火鉢一個宛設備する。

４．艇の揚げ降しに際し選手及び係員の足の水浸し防止

ピットの浮揚を充分にするためピット一個に対し５個のドラム鑵を括付け足が水に浸ることのないよう十分浮揚せしめる。

５．湯沸し設備

常に係員２名を配し大釜２杯を準備する。

６．観覧席その他の防風設備

観覧席は見透しに支障のない程度の腰板を３段に巡し風除け設備を行う。

審判部、競技部も同様の腰板を以て防風処置を構ずる。

７．救助艇

救助艇は新規に市会議決されたので来る９日増田公企業課長上京の上準備する予定。

８．ライフジャケットの完備

現在の物を修理、洗濯の上万全を期す。

９．主審判の増設

係員の保温並びに業務遂行上の便を図り主審判台の増設を行う。

10．ガソリンスタンド移転

ガソリンスタンドを競技本部横に移転の上鉄板張り防火施設を行い係員室を拡張する。

11．整備員休憩室新設

整備員のため現在整備室附近に休憩室を新設。

12．改札口風除

改札係員のため風除２ヶ所を設ける。

▲救助艇(昭和28年・徳山)

13．エンジン保温設備

径４メートルの水槽を新設、陸上運転をもってエンジンの保温保持に努む。

14．女子選手風呂新設

女子選手専用として浴場新設。

15．選手防水用着衣備付

ライフジャケットその他下着類の防水のため色別ユニホームを防水木地をもって新調。

追記右防水用着衣は選手各自が自費をもって携行することが妥当と認められる意見も出ておりますが御参考までに貴会の御高見を承りたし。

●昭和28年、13レース実施で夏季対策

売上不振対策として、日照時間の長い夏期に限り１日13レースを実施する、いわゆる“13レース制„は、昭和28年８月から同年10月までの３ヵ月間、丸亀、児島、尼崎、芦屋競走場等で実施された。

13レースの実施の手続等の詳細については、昭和28年８月10日付船工第153号に示されているが､その概要は①期間８～10月、②実施を希望する施行者は、１日のレース回数を増加することについての特例に関する規程を定め、運輸大臣の認可を受ける。③ボート、モーター、選手の１日の出走回数は２回以内、④諸般の準備は連合会と緊密に連絡し、公正かつ安全なレースを実施できるよう万全の処置を講ずることであった。

その実例として、昭和28年９月１日発行の会報11号は、丸亀市の例を次のように掲載している。

○施行者関係の準備・対策

①従来の12レース開催における所要時間が計画時間より約30分乃至１時間くらい伸びているので諸般の協議研究の結果、この範囲（註＝従来の所要時間）内に終了させるべく努力する。

②従来より各係には予備員を配しているから、交替制を採る。

③冷房についてはとりあえず来客用及び選手控所各職場別に氷柱を立てるべく準備中。

④衛生保健には特に留意し事故発病に対して万全を期する。

⑤選手控所ピット選手待機所及び投票所、観覧席に日覆を完備する。

の諸点を挙げている。

○競走会開係の施策

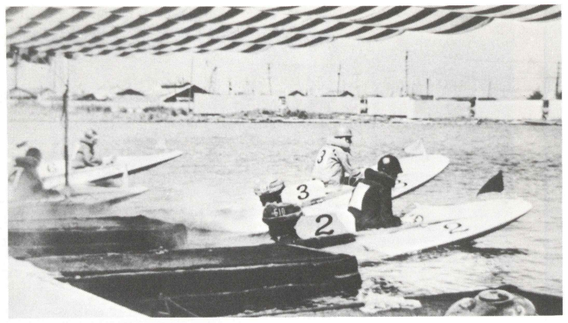
①従来第一レース開始時刻を客の入場具合に合わせて若干遅らせていたが爾今は時間厳守を励行する。

②各レース間の進行を円滑に行い、計画時間を厳守する。

③執行員を増加する。

④夏季期間中氷により湯茶を冷して配給する。

⑤選手、執行員の保健衛生には特に留意すると共に選手に対して「あつけ(註＝暑気当り)」の予防薬を支給する。


▲ピットの日覆(昭和31年・住之江)

このように各種の対策が講じられているが、“選手控所、ピット、選手待機所に日覆を完備する„としていることや、“湯茶を冷して配給する„“「暑気当り」の予防薬を支給する„としているところからも、当時の競技部の施設がいかに粗末であったかがうかがえる。

●昭和29年、繋留機の開発

競走開催当初ピットでは、ボート１隻に対しピットマン１名がつき、船尾に控えてロープを保持し合図によって離すという方法がとられていた。そのため、ピットマンあるいは艇運搬係などといった係員も多数いたわけである。

その後各地で、ロープに代って金具を使い、乗艇選手自らの手で出走できるという“繋留機„が開発され、使用されるようになった。戸田競走場の初開催を報じた会報35号(29年10月号は、その記事の中で「運営においては不馴れのため剰員もあるが、一面ピットには“三国製„の繋留金具を採用してピットマンの節減を図っている」と、この繋留機に触れている。

続いて、同年実施の第２回発明考案募集には､「競走用モーターボート繋留金具」なる作品が寄せられたが、これは上記“三国製„つまり三国競走場で最初に使用された繋留金具をさらに改良したものであった。また、第12回(40年)発明考案作品では、風浪等の動揺では解離せず繋留を確実にした「ピット発着器」が出現している。

繋留機の改良はその後も重ねられていったが、昭和51年には同時発走を目的とした「自動発艇装置」が桐生競走場に設置され、以後、各地で採用されるようになった。

●昭和35年、合理化の提唱

●昭和37年、整備場及び整備機械器具の設置基準を制定

極めて粗末な施設、売上不振、根強い公営競技廃止論、交付金に時限が付されていた――等々さまざまな悪条件が重なったため、競走開催当時の施設は､昭和38.9年頃まではたいした手入れもしないままに使われていた。しかしそれでも、観客関連施設や審判部施設は昭和32年の法改正を機に、わずかづつではあったが改善が行われたのに対し、競技部施設はほとんど放置されたままであった。

昭和35年２月発行の会報102号は「競技運営のオートメーション化を!」なる小論文を載せ、審判、競技部の機械化、合理化案を提唱しているが、それですら審判部の自動化策により重点がおかれている。

本当の意味で競技部施設設備の充実が提唱されるのは、昭和37年の法改正の見込みが確実となってからである。

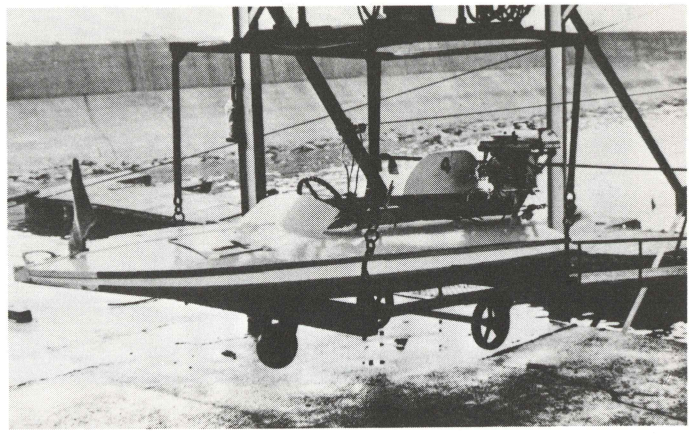
昭和37年２月13日、連合会会議室において検査整備の実務担当者、オーナー両会議が開催された。笹川会長はその両会議共にあいさつに立ち、競技部施設に投資することがより良いレースを演出する源となり、ファンの期待にも応えられることとなり、ひいては売上向上に結びつくと、競技部内近代化の必要性を説いた。

この会議では、大は整備作業場基準から、小は計測器具工具に至るまで詳細な基準を定めているが、ここではその概要をたどってみたい。

競技部の施設、設備はこの基準の実施によってようやく全国競走場揃って一応のレベルを備えることになる。

モーター整備場及び機械器具等の基準

期別	区分	価格
第一期 昭和三十七年四月三十日までに完備	作業機械の部	二五二、〇九〇
	試験機械の部	一八、三〇〇
	計器の部	一三六、一五〇
	工具の部	二四八、五七〇
計		六五五、一一〇
第二期 昭和三十七年六月三十日までに完備	作業機械の部	二二四、九八〇
	試験機械の部	三三五、〇〇〇
	工具の部	五二、一六〇
計		六〇二、一四〇
第三期 昭和三十七年九月三十日までに完備	試験機械の部	五八〇、八〇〇
計		五八〇、八〇〇
合計		一、八三八、〇五〇
	ヤマト三〇型特殊工具	七四、八〇〇
	ヤマト六〇型特殊工具	八七、九〇〇
計		一六二、七〇〇
総合計		二、〇〇〇、七五〇


▲揚降装置(昭和40年当時)

整備作業場基準

区分	基準	広さの基準	照明基準
整備作業場	一基当り一・五平方米以上の広さを有すること。床コンクリート仕上のこと。ベンチレーター二個以上を設置のこと。	三〇平方㍍以上	二〇〇ルックス以上
精密作業室	電装品試験、探傷試験、コンロット、クランクシャフトシリンダー等の検査に用いる各種試験器を設置する。床コンクリート仕上のこと。ベンチレーター設置のこと。	三平方㍍以上	三〇〇ルックス以上
機械室	機械加工に用いる電気ドリル卓上グラインダー、ボール盤ホーニングマシン、加熱炉等を設置す。床コンクリート仕上のこと。ベンチレーター設置のこと。	四平方㍍以上	二〇〇ルックス以上
屋外整備場	上屋のみの整備場にあっては砂塵、雨雪等を防止できる遮蔽物を設置のこと。床コンクリート仕上のこと。	二五〇平方㍍以上	一〇〇〇ルクス以上
装着場	二五隻以上を同時に装着出来ること。雨雪等かからぬような上屋を設ける。床コンクリート仕上のこと。	四平方㍍以上	一〇〇ルックス以上
パーツクリーナー室	火災防止のため他の施設より隔離した場所に設置すること。床コンクリート仕上のこと。ベンチレーター設置のこと。	四平方㍍以上	一〇〇ルックス以上
架台・分解台	架台はモーター一基懸のものとし分解台は移動できるもので、各二〇個以上備付けること。		
作業台	整備作業内に万力三台以上が取付けられる広さを有する堅固なものを設置のこと。		

●昭和40年、ボート昇降装置

モーターボート競走開設以来、競走艇の揚げ降しは人力で行われていたが、1日70～80回から100回にも及ぶボートの揚げ降しは大変な重労働で、多数の人手を必要とした。したがって艇運搬のための経費もかさみ、そのためにはさまざまな工夫改善も試みられてきたのであるが、潮の干満による水面の高低や、着水地点が遠いなど難しい条件も多かったため、昇降装置らしきものはなかなか開発されなかった。

しかし、昭和40年度を迎えると、この年の発明考案作品に愛知県競走会と常滑市競艇事業課の協同開発による昇降機が、優秀作品として入選し、戸田競走場、桐生競走場でも新しく昇降装置を使用しはじめている。

その後、昇降装置はさらに改良され、近年では6隻のボートを同時に揚げ降しできるものまで開発されている。

●昭和42年「競走場の構造及び設備の規格」制定

競技部の堅牢化を指向

昭和37年の基準制定を契機に競技部は大きく変貌をしていくことになるが、当初の競技部改善はまだまだ小規模なものであった。

昭和42年1月28日、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」が制定されるや、モーターボート競走場の施設改善はいよいよ本格化するが、同規格はその中で競技部における各種建物の最低収容能力を定めたほか、「観客が立ち入ることができないよう遮断されたものであること」と、改めて"公正確保"の意を強調している。

各地の競走場はこの規格に基づいて施設の改善計画を立案し、うち数ヵ所の競走場では移転を決めるなどその気運は盛り上がりをみせていった。こうした競走場の全体計画の中で、競技部の改善も着々と進められていくのである。

同時に、この頃は売上も著しく伸びた時代で、スタンドの増改築や建てなおしなども多く、こうした拡張計画の中で、やがて従来の競技部用地にまで進出させてスタンドを増設し、もともとはそこに位置した競技部を他へ移転させるという競走場すら出はじめるのである。

一方、この時代は騒擾事故が相次いだ時代でもあって、昭和40年頃から放火、執行本部や投票所への乱入、現金強奪と凶悪化していった暴徒が、42年頃からは競技部にまで乱入するなど、その内容も一段とエスカレートの傾向にあった。そんな中で昭和43年9月23日、児島競走場では一部の暴徒化したファンが競技部に乱入し、競走艇や救助艇を勝手に乗り回すという騒擾事件が発生した。こうした競技部へファンが乱入するという事件は、同年8月多摩川競走場でも発生しており、これを契機に競技部の警備ということがにわかにクローズアップされ、その堅牢化が強く指向されるところとなった。

●昭和43年、競技部近代化の幕開け

昭和42.3年頃になると競技部の施設や設備はかなりの充実を見せてくるが、全般的にはまだ開設当初の建物を一部改築したり装着場に屋根をつけたり、あるいは検査、精密測定の機器の充実を図ったりと、その場しのぎとも言える改善も多く、競技部全体の近代化というには至っていなかった。そのため各地競走場でこれは検討されていくのであるが、そのモデル的役割を果たしたとも言えるのが昭和40年の戸田競走場の再開、さらには昭和43年3月の本栖研修所の整備棟の建設、同年4月の浜名湖、7月の三国競走場の移転であろう。とくに本栖研修所の場合、整備棟建設と同時にITV装置を導入しており、この"選手やピットの状況がリアルタイムでわかる"装置は、以後各競走場競技部において広く応用されるところとなるわけであるから、その意味からもこれは文字通り競技部における新しい時代の幕開け、その契機となったと言ってよかろう。

そして、本栖をはじめとする上記各競走場の新しい施設

の特徴は、従来の増改築によって機能的充実を図ったという施設とは異なり、当時における最も進歩的な考え方を一元的に具体化した点にある。すなわち色彩、機能、照明度など、あらゆる面で細心、かつ十分な配慮が払われていたということである。

戸田競走場については昭和40年12月１日発行の会報166号で、本栖研修所の整備棟については昭和43年７月１日発行の会報197号で、また浜名湖競走場については静岡県モーターボート競走会15年史から、それぞれ記事を引用し、当時を振り返ってみたい。

●本栖研修所整備室

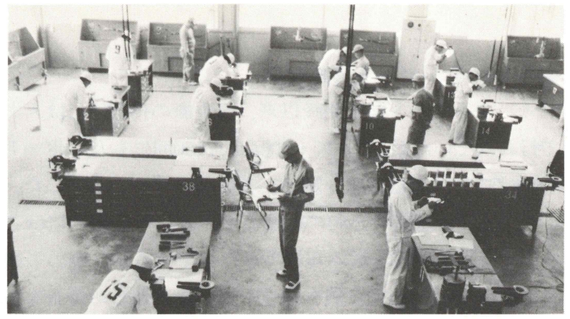
整備室

整備室及び艇庫は本年３月末、本栖厚生施設の第二次建設事業として完成されたもので、延床面積1,280平方メートル、建築面積1,211平方メートル、鉄筋コンクリート２階建一部中２階であり、１階に艇庫、整備室、エンジン庫、機械室、電気室、ボイラー室、計測室、部品庫等があり、中２階には乾燥室、シャワー室、２階には管理人室、 教室等がある。

内部設備としてはボートモーターの洗浄器が天井から降ろされ、また整備室にも各作業台ごとにパーツクリーナー、エアーガン等があっていずれもワンタッチ作業が可能である。これで従来のように部品をもって洗浄室に行くためおきていた作業時間の非能率や油による整備の汚れ等が防げ、清潔さを保つことができる。

また機械室には電気炉、油圧プレス、アバープレス、ボール盤、ホーニグマシン、電気溶接機、ガス溶接機、動力計室などがあり、計測室には動釣合試験機、プロペラバランス試験機、プロペラピッチゲージ、エアーマイクロメーター、電気総合試験機、ハイゲージ、オートコリメーター等数十種類の計測器具が完備しており、訓練効果を高めるように配慮されている。

さらにこの施設特有のものとして、装着場からピットまでモーターボートを運ぶためのユニカー、ボート格納時に使用するフォークリフト等も数台ずつ完備しており能率を充分考慮している。



▲本栖研修所整備場（昭和45年）

●戸田競走場

中央スタンドは冷暖房完備の特設スタンド516席を含め収容人員約１万名。附属棟は開催本部(78坪)選手管理控室（84坪）艇庫(127坪）エンジン庫（73坪）競技本部(21坪）燃料貯蔵庫（５坪）ボイラー及び変電室（19坪）入場門（13.5坪×２）副審判塔（１坪×２）といずれもモダンで明るい建物である。さらに艇運搬の合理化のためクレーン装置を採用、確定板も電光掲示板にするなど、名実共にボート界日本一の施設と呼ぶにふさわしい。

●競技部の機械化

最低の競走場といわれながら発足した浜名湖競艇では、競技部内もまた最低であったが、年を経るにしたがって、順次整備が行われ、競技部らしい形態を整えてきた。しかし競技部内の機械化などほど遠いもので、ボートの揚げ降しなど相変らず人力によっていた。

昭和34年ごろ「審判競技の機械化」が連合会で提唱されたものの、当競走場の競技部の機械化は遅々として進まなかった。昭和38年競走場の移転がきまり、43年４月には新競走場がオープンしたのを機会に競技部内の機械化が全面的に促進され、生れ変った近代的な競技部となったのである。

る。

競走場移転に際して設置された機器は次のとおりである。

①リフト式ボート揚降機／日立製作所の製作で500kgリフト式揚降機２基

②競技集中操作盤／競技本部から選手への指示伝達及び投票所との連絡用で、赤羽電気製作所の製作、選手に必要な指示伝達をすべて競技本部の１つの操作盤で操作できるもので、そのうちの必要事項は（例えば展示終了）投票所にも連結されていて、いちいち電話で連絡しなくてもよいしくみとなっている。

③燃料給油機／内田ハカリ株式会社の製作で100リットル入り２台。移転前の給油はジョロようの油つぎ容器を使用してモーターに給油していたが、競走場移転のころ住之江競走場で非常に良い給油機を使用していることをきき、内田ハカリの技術者を住之江に派遣して研究させ、特別に作らせたものが現在使用中の給油機である。

④エアーシューターの設置／エアーシューターの設置によって競技本部、審判部間の伝達が機械化され、今まで伝令によって伝達していた事項が非常に能率化された。

⑤ピットにテレビカメラを設置／新競走場に移転した後は競技部もまた全国競走場の上位にランクされる位立派なものとなったが、ピットに屋根がなく雨が降るたびに頭を痛めていた。昭和45年３月ピットに待望の屋根が取り付けられた。しかしそのため競技本部からピットの状況を掌握することが困難となったので、それを解消するため、ピットにテレビカメラ３台を設置して、ピットの状況が一目でわかるようにした。

⑥救助艇、えい航艇にトランシーバー取り付け／昭和48年８月ＮＥＣの超短波携帯無線電話機を競技本部、救助艇１号、２号、えい航兼掃海艇に取り付けた。このため競技本部から競技委員長の指示が出され、配下のすべてを手足のごとく動かすことができるようになった。

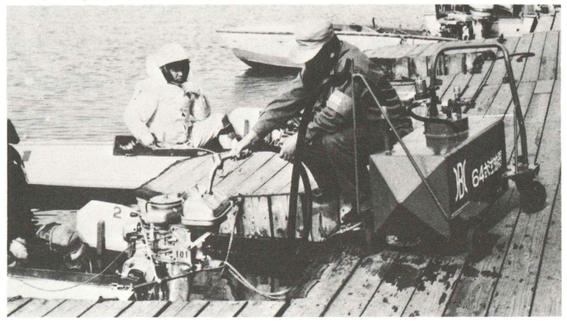
今までは救助艇員、掃海艇要員が自分の判断で行動していたためファンから苦情のおこることもあったが、それも改善され、軽覆した選手の負傷状況なども、早く知り適切な処置ができるようになった。

●昭和43年、冷暖房設備を設置

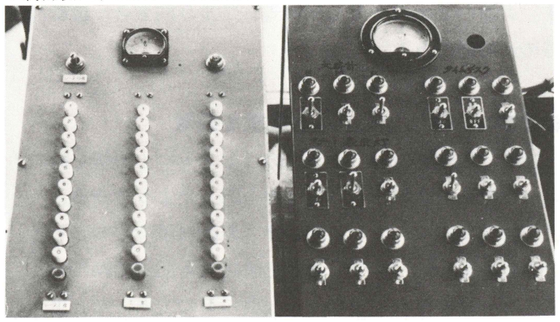
医務室、選手控室、整備場といった競技部内の施設に空調設備を導入し、快適な作業環境をつくろうとする考えは開催当初からあったものと思われるが、競技部内はガソリンやオイルを使用するために火災の心配があり、暖房装置を入れることは大変なことであった。

それでも暖房装置は比較的早い時期に入ったようであるが、多数の人々が絶えず出入りするため快適な温度を保つことは難しく、冷房においてはさらに困難であるとされて

▼注油器（昭和39年・尼崎）



▼制御装置（昭和38年・浜名湖）



いた。

どの競走場で最も早く冷房装置が採用されたかは明らかでないが、昭和43年９月１日発行の会報は、浜名湖競走場では同年８月14日から整備場の出入りをエアーカーテンにし、冷房設備を導入して選手の好評を得たと報じている。

●昭和47.8年　競技部の移転

競技部の移転は、昭和43.4年から同47.8年にかけての移転と、昭和49年の競技規程改正後の移転とに分けて考える必要があろう。

前者はスタンド増設と深いかかわりがあり、競走場全体計画の中で競技部の位置を変えたもので、その位置はおおむねスタンドと横並びにある。

この移転では、静岡県競走会の15年史が述べているとおりボート揚降装置、競技集中操作盤、エアーシューター、競技部内の監視用カメラ等の設備が導入されているのが一般的で、この時代に移転しなかった競走場でも競技部施設の一新を図り、同様の施設を導入した競走場も多く見られる。

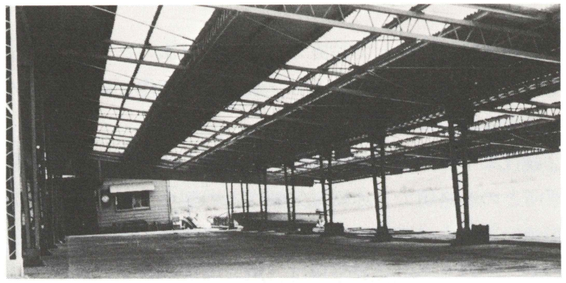
後者も競走場の敷地の有効利用と深いかかわりがあるのはもちろんであるが、競技部だけの理由から考えれば、①出走ピットの位置の変更に伴う競技部の合理化、②選手の競技部内における生活環境の整備などがあげられよう。

この移転による競技部の位置はスタンド正面に直角をなす、あるいはスタンドと反対側、つまり向き合う位置にあるのが特徴である。

●昭和48.9年　ピットに上屋根を設置

選手の作業環境を整えるため“ピットに上屋根を設ける„という考え方は競走開設当初からあったようである。

昭和28年の13レース実施に伴う夏期対策の１つとして、丸亀競走場ではピットに日覆を設けたと記録されている。この場合は直射日光を避ける程度のものであったと思われ



▲装着場・ピット（昭和39年・蒲郡）

るが、昭和34年12月14日発行の会報100号では“全国唯一が３つある„と題する記事の中で、住之江競走場では、①入場門からスタンドまでに屋根を設けること、②ピットに屋根が設けられており選手に大変好評であること、③観客が展示航走中のボートのタイム計測に便利なように目印を設けていることが紹介されている。

これからもわかるように、一部の競走場ではかなり古い時代からピットに屋根を設置していたようであるが、これが一般的になったのは昭和48.9年以降のことであった。

昭和48年度の現地調査によれば、11競走場について“ピットに上屋根を設けるべきである。„もしくは　ピットの上屋根を改善すべきである„となっている。

●昭和49年　出走ピットの位置を変更

競技規程はその制定にあたり、モーターボートがピットを離れてからスタートするまでの待機行動時間を３分間と定めた。この３分間という時間がどこから算出されたかは明らかではないが、開設当初は投票票数の集計所要時間の面からも、選手のコース取りの妙味を味わう面からも極めて適当な時間ではあった。

モーターボート競走ではインコースが有利だと言われている。そのためインコースを取りたい選手が多いのであるが、インコースを取るためにあまり長時間スロー運転を行っているとエンストするため、各選手は他の選手の気配を

▲ピット（昭和56年・浜名湖）

うかがいながらタイミングをはかる。ファンの側からすれば、この争いがスタート前の見どころでもあった。

また、運営面から見れば、開設当初はエンジンが始動した順番に順次ピットを離れて行っても、コース取りに影響を与えることはなかったのである。

しかし、モーターの性能は向上し、長時間のスロー運転にも耐えられるようになると、選手はピットを離れるとすぐにスロー運転でインコースを取りに出るためエンストが多発し、そのための出遅れも多くなった。

これへの対策として、スタート１分前までのスロー運転を禁止した時代もあったが、投票券票数の集計にトータリーゼーターシステムが使われるようになると集計時間はほとんどゼロになり、３分間の待機行動で集計時間を稼ぐ必要もなくなり、また、モーターの性能もさらに向上し長時間のスロー運転にも十分耐えるようになってきたため、連合会は昭和49年３月28日付の競技運営諸制度研究委員会の答申の趣旨に沿って競技規程の改正を行い、待機行動時間を２分間に短縮したのである。

この“短縮„と１分前までのスロー運転禁止の廃止により、ピットを離れたボートはターンマークへ直進し、そのままスロー運転でインコース取りを争うレース形態へと変っていった。

このため、ピットを離れるタイミングが合わなければインコース争いから取り残されるのはもちろん、同時にピットを離れると全艇がターンマークを目標として殺到するため、従来の位置に出走ピットがあったのでは接触、転覆事故が発生することとなった。

このため、出走ピットをターンマークと対峙する位置に移転する競走場が出始め、また、ピットを離れるタイミングを合わせるため同時発艇装置を使用する競走場も多くなっていくのである。

●昭和50年　インタビュールームの設置

モーターボート競走が“観るスポーツ„として世間の注目を浴びてくるにつれ、開催中の選手に対する新聞記者等の取材攻勢も激しくなり、昭和46.7年頃からはさらに取材の頻度も増えていった。しかし、各競走場とも競技部内に適当な取材場所がなく、このため食堂や廊下、時には整備場内で行われる場合もあった。

もちろんこれら取材は、当初から管理委員立会いのもとに行われていたが、記者の数が多くなると管理上問題が出てくることも想定されるようになったのである。

これに対処するとして、住之江競走場では昭和50年３月に「インタビュールーム」を設けている。

また、昭和54年には「選手取材要領」が新しく定められた。

●昭和51年　自動発艇装置

現在多くの競走場で使用されている自動発艇装置が、最初に使われたのは昭和51年６月４日、桐生競走場においてであった。以後、各競走場がこれを採用しはじめるが、この装置の導入によって、これまで各選手が自力で繋留機を操作するためやり直しの多かった出走も改善され、全員が同タイミングで離れられるようになった。

●昭和53年　ボート乾燥装置

競走に同一規格のボート使用するようになる前、つまり昭和40年代の半ば頃までは、種々のボートが使用されており、なかには自家製のものもあった。そこで、これらのボートは使用可能の範囲内で登録の更新を行い、２年、３年と競走に使用したのであるが、ボートによってかなり重量も異なるなど、規格のちがいによる影響も多かった。

その後、登録の更新は行われなくなり、ボートの競走使用期限は１年間ということになって、昭和50年代に入ると自家製ボートは姿を消す。しかし、同時にボートの中間検査の必要性も説かれはじめる。つまり、ボートを登録時と同じ状態、同じ重みを保つことの重要性、登録時とあまりに異なってきたボートの違和性が言われはじめたのである。

そして昭和51年10月から、ボートの性能維持を図るための中間検査が業界の努力目標となり、昭和53年４月からは制度が強化され規定化されていった。このため各競走場ではボートの重量を一定の増加範囲内に維持しなければならなくなった。そこで、ボートの乾燥室が設置され、艇庫内に換気扇を設置するなどの改善が行われ、とくに住之江、三国、下関各競走場に専門の乾燥室、熱風機等が設置されるところとなった。

(2)競技部の組織と有資格者の配置

右の図１．２は、競走開設当時の実施規程(例)及び現行（昭和58年実施規程（例））に示されている競技部の組織図である。

これを比較すると大きな変化としては、整備の重要性が認識され、創設当時管理委員の指揮下にあった整備員が整備委員となっていることがわかる。

しかしながら、当初の実際の競技部組織は図３に示すとおりのものであった。ここに引用した組織図は、昭和27年５月19日開催の第１回連絡協議会で決定された執務要領に示されているもので、大村初開催の経験をふまえて作成さ

図１

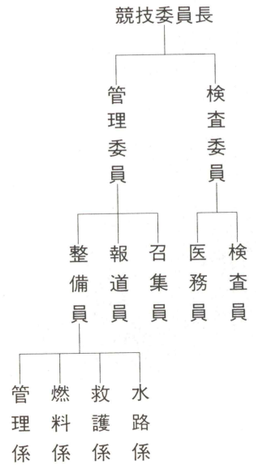


図２

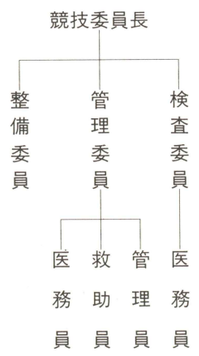


図３

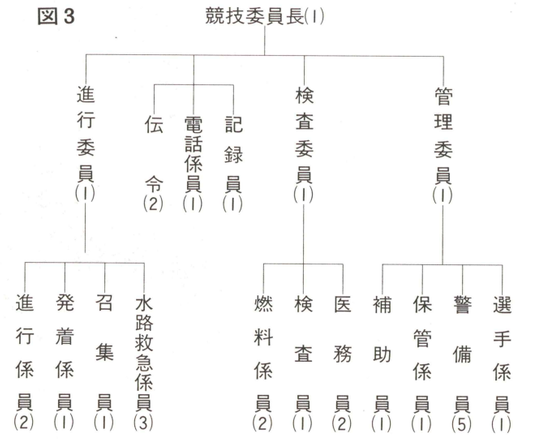
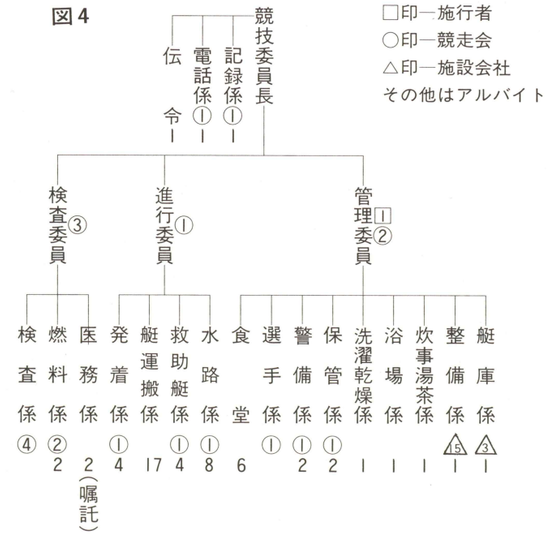


図４



れたものだけに当時の実情に最もよく合った組織であったと思われる。

執行委員の業務はのちに詳述するが、開設当初は計画どおりレースを進行することが最大の課題であったのである。

開設当初はボート、モーターの性能は悪い、選手の技量も低い、整備員も検査員もモーターのことをよく知らない、さらにボート、モーターの所有数が少ないといった条件が重なっていたため、所定の時間に全艇を揃えて出すことは大変難しいことであった。そのためレースの進行をつかさどる進行委員の業務は極めて重要であったのである。

また、整備員がその業務の重要性にもかかわらず“係員„となっている理由としては、開設当初ボート、モーターについてはオープンオーナー制をとるとされていたため、整備はオーナー側の業務であり、執行委員としての整備は極く軽微なものと考えられていたとも推察される。

競技部の組織を実施規程(例)で見る限り、整備員を整備委員として検査委員、管理委員とともに競技部運営の３本柱となったこと以外に大きな変化はないが、その業務内容はその時代、時代の機器の開発、ボート、モーターの性能向上、選手の技量向上等により大きく変化してきている。

以下、昭和32年に連合会がまとめた人員配置表を中心に有資格者の配置組織の変遷を述べていくこととする。

●管理委員及び補助員

昭和32年の人員配置表によれば、管理委員のもとには９係38名が配置されている。各地競走場によって多少差はあるが、その後整備係が指揮下から抜けたものの新たに救助艇係、艇運般係、選手宿舎係等が加わり、管理委員が指揮掌握する範囲が広くなっているのが一般的である。

各係の業務は乾燥室、給湯設備、洗濯機の採用、食堂の効率的な運用などにより業務が簡略化された面もあれば、モーターボート競走の発展に伴い報道関係者が競技部に出入りすることが多くなるなど新たな業務も広まりつつある。

●進行委員及び補助員

昭和27年、第１回連絡協議会で制定された執務要領によれば、「進行委員は選手の出走召集から、競走終了後のモーターボートの収納までの競技進行の指揮と水路の管理救急にあたる。特に審判委員、投票委員と連絡を密にし、全般の運行状態とにらみ合せながら競技の進行を規制する。」となっている。

つまり、進行委員は競技施行の全責任を負っていたのである。この業務を遂行するために水路係、救助艇係、艇運搬係、発着係、召集員等の補助員が配置されていた。

これらの補助員のうち水路係の業務は、①競走開始の２時間前までに所定コースの設定をすること、②コース内の障害物、浮遊物等の除去、③マーク、その他の器材器具の管理であったが、これらはいづれも常設コースでは必要のない業務であり、また発着係の①所定時間までに出走態勢を整える、②服装、装備の点検、③準備、出発、帰着の指示等の業務は、昭和40年頃から漸次機械化されていった。また、艇運般係の業務も繋留機やボート昇降装置の開発により係員が縮少されていったことから、進行委員の業務は著しく簡略化されたのである。

このため、各地競走場の実情により実施の時期と内容に差はあるが、昭和40年頃までには艇運般、掃海、救助艇の各係を管理委員の指揮下に統合、召集から出走までの指示の機械化をはかるとともに進行業務を競技委員長の直轄業務とし、進行係を配することで組織の簡略化が図られた。

●検査委員及び補助員

検査委員とその補助係である検査員は、業務的にも組織的にも最も大きく変化し、かつ競走の近代化とともに重要性を増していった分野である。以下は検査委員及びその補助員、さらには有資格者の配置、ボート、モーターの検査等についての概略である。

○草創期の検査委員及び検査係

草創期の検査業務の内容についてはすでに述べたとおりであるが、検査委員の補助員に検査係がいて、実務はこの検査係が行っていた。

検査係は登録または公認といった資格は必要としなかったが、ボート検査係は小型艇作製の経験者、モーター検査係は自動車整備の経験といったふうにボートやモーターに関する知識、技能を十分に有する人々で構成されていたという。

この検査係が実務を担当し、検査委員は検査係の報告に基づいて判断を下すという執務体制がとられたのは、各地競走場の実情によっても相違はあるが、およそ昭和35.6年頃までと言われている。

●公認検査員制度

審判員が当初から登録制をとり、モーターボート競走全般についての基本的知識と相当の専門知識を有したのに対し、検査員はなんら資格を必要とせず、そのため検査委員検査係ともたとえボート、モーターに関し専門知識や技能は持っていたとしても、モーターボート競走について、あるいは競走艇や２サイクルエンジンについての知識はほとんど持ち合せていないというのが実情であった。

一方、競走を開始してみると大部分の選手はまったく整備ができぬばかりかニードル調整さえ知らない。これに加えて検査員、整備員も２サイクルエンジンに関する知識や技能に乏しいとあって、競走を行うに当ってモーターの始動さえままならないという有様であった。

連合会はこの事態に対処するため、昭和27年10月21日開催した第３回連絡協議会で検査員、整備員を公認制として知識と技能の向上、並びにその権威の確立を図ることを決め、翌28年４月１日以降のレースに公認検査員２名の配置を義務付けた。

同連絡協議会における会議資料は、検査員、整備員の公認制度制定の理由を次のように述べている。なお、この検査員の公認制度は昭和37年の競走法改正で検査員の登録制がしかれたためそのまま登録制度へと引き継がれた。

検査員　整備員の公認制度制定の件

検査員及び整備員に対しては従来その資格上別段の制限を加えていないが、その職能は極めて重要なものであり、レースの円滑なる進行と完走を期しレース前の不正防止等のためには一定水準の技量の確保と自己の職分に対する強い自覚とが要望されるので、

1　選手、審判員に準ずる資格検定制度を設けこれに合格した者に連合会公認の資格を附与し、その資質の向上を期する。

2　競走開催に当っては、必ず特定数の有資格検査員及び同整備員を置くようにする。

●有資格者の配置

有資格者の配置ではまず、昭和28年４月１日から公認検査員２名の配置が義務付けられ、登録審判員６名、公認検査員２名のいわゆる「６：２制」が目標として掲げられた。

さらに昭和34年には、これの理想的配置として「６：４制」が打ち出されたが、登録審判員の配置がなかなか思うように進まないこともあって、同じく34年に当面の実行可能の目標として「４：３制」の達成が決められたのであった。

これは翌35年から連合会の検査員養成が開始されたことも手伝って、昭和40年には登録検査員数についてのみは必要数への達成をみることとなる。しかし一方の、登録審判員の充員配置が遅れたため目標はそのまま据え置かれ、昭和43年の「４：３制」達成を見てのち、終局の目標であった「6:4制」を改めて掲げ、昭和46年にこれを達成させたのであった。

競走会別公認検査員数の推移は次表のとおりである。

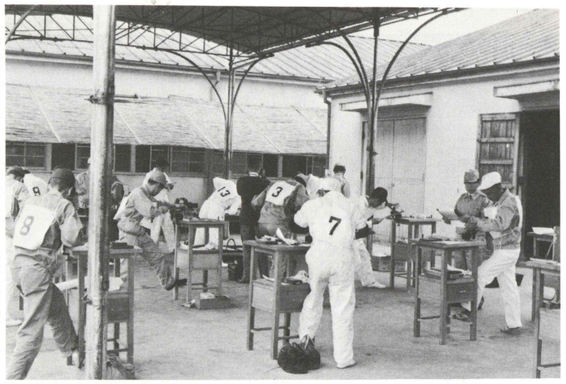
検査員の推移

競走会名＼年度	初開催時	30	35	40	45	50	55	57
群馬	2		6	8	9	7	10	10
埼玉	5	4	6	6	17	17	19	17
東京	24	14	19	28	28	28	29	30
神奈川					3	1	1	
静岡	0	6	5	3	5	5	5	6
愛知	0	3	3	8	9	8	12	15
三重	2	2	2	3	2	5	5	6
福井	2	2	2	4	7	9	13	12
滋賀		1	1	3	6	4	6	6
大阪		2	7	9	12	14	13	13
兵庫	1	2	2	3	9	11	13	15
徳島	0	3	2	8	9	8	12	12
香川	0	3	2	6	8	8	8	8
岡山	0	2	2	4	6	9	10	8
広島	4	5	5	5	7	6	13	11
山口	0	2	4	11	18	17	17	16
福岡	3	11	9	17	21	23	22	22
佐賀	2	3	4	6	8	8	7	7
長崎	0	2	2	3	8	8	8	8

●整備員の資格制度

整備員は検査員同様、開催当初からその業務の重要性が認められ、検査員とともに昭和28年から公認制度がしかれていた。しかしその所属するところが施行者、もしくは施設会社であったため地方公務員法との問題、身分上の問題等があって、昭和35年にはついに公認制度の廃止を余儀無くされる。

こうして整備員は再び“無資格時代„へと戻るのであるがそうなってみると整備に関する知識、技能の面で、また資質の面で、好ましからざる人物が業務につく可能性も出てき



▲整備競技大会(昭和39年・多摩川)

て、以後業界関係者はこの問題に頭を悩まされることとなった。しかし昭和40年代に入り、モーターボート競走の売上、運営がともに軌道に乗ってくると同時に、これら整備問題に関する理解も深まってきて、モーターボート競走連絡協議会が整備員制度のあり方を競技運営専門委員会に諮問、同委員会の答申を得て１、２級整備士制度をしく。以後、整備士の資格を有しない者は整備作業を執務することができないことになっている。

昭和27年４月大村競走場をはじめとして、現在24の競走場で連日競走が行われておりますが、初開催当時に購入したボート、モーターで２年あるいは３年もの長い間同じボート、モーターで変化のない単々たるレースを実施していて、甚しいものでは、４年以上にもなる老朽化した廃品同様のものを小手先の小細工整備で一時を糊塗するような整備をなして、無理矢理競走に押し出しているのが現状であるようです。

登録更新検査を実施した結果により競走場は好ましくない理由を申し述べると、売上成績が低くて新艇新モーターの購入予算が無いので致し方ないと簡単に片付けているようであるが、さらに１年２年経過したのちには、どうなるかと憂慮しているのは筆者一人だけであろうか。

売上成績を向上せしめるについてはいろいろの方法施策を練って、行い果てているはずで唯一つの方法としては、新艇、新モーターによる進歩性に富んだレースの実施以上にはないものと確信する。

（以下省略）

●ボート、モーターの性能維持

モーターボート競走を公正、安全、かつ円滑に行うにはボート、モーターの性能が安定している上、その性能の均一化が図られていることが重要である。

近年では登録時の性能を維持するため多くの手段が講じられ、使用期間も１年間という短期間になっているが、競走開設当初は思うように売上があがらなかったこともあって、老朽化したボート、モーターもそのまま使用されていたのである。

当時の状況につき昭和31年10月25日発行の会報70号は、「ボート、モーターの現状と登録更新について」と題する論文の中で次のように述べている。

この文中に見られるとおり、登録更新の焼印が押せないほど水を含んだボートもあった、あるいは航走中のボートの底板がめくれて沈没するなどの事故もあったようである。

連合会は、よりよいレースを行うため使用期間の短縮と登録更新基準の強化を図る一方、新登録のモーターの性能安定と均一化を図るため、部品検査を行うなどさまざまな処置を講じてきた。

ボート、モーターの検査内容の推移は大要次のようなものであったが、この表からもわかるとおりボートの使用期間が１年に短縮されたのは昭和33年、モーターの使用が１年間に短縮されたのは昭和42年のことである。

モーター検査内容の変遷

年度	モーター種類	性能合格基準 航走タイム	性能合格基準 加速タイム	性能合格基準 圧縮圧力	内部検査	摘要	備考
30〜31	ヤマト　28型 キヌタＢ25型	18.0秒以内		120ＬＢ以内		航走タイムは直線300ｍ間のタイム	
32	ヤマト　30型 キヌタＢ30型	17.5秒以内		120ＬＢ以内	抽出検査	タイム、圧縮圧力が基準以内に達しないものは不合格	
33	ヤマト　30型 キヌタＢ50型 キヌタＢ35型	17.0秒以内		ヤマト110±7ＬＢ キヌタ100±7ＬＢ	抽出検査	登録の日から起算して２年以上経過したものは登録しない	
34	〃	16.8秒以内		〃	外観並びに外部動作、構造検査の強化	ボート、モーター登録及び更新検査必携を作成し検査の強化画一化をはかる	
35	ヤマト　60型 キヌタＢ35型	〃	7.5秒以内	〃	更新検査は全機分解検査を実施 新登録は抽出	直線70ｍ間の加速タイムを計測する 計測器具の整備強化	
36	ヤマト　60型 キヌタ　40型	〃	〃	〃	〃	〃	
37	〃	16.6秒以内	〃	8 ±0.5kg/cm²	〃	圧縮圧力の計測値をメートル制に切替える 整備作業場及整備器材の基準制定	
38	ヤマト　60型	標準型 20.0秒以内	消音型 20.5秒以内	〃	内部検査基準の強化	加速タイムと直線航走タイムを一括測定し合理化をはかる 部品検査実施	

年度	モーター種類	性能合格基準 航走タイム	加速タイム	圧縮圧力	内部検査	摘要	備考
39	ヤマト　60型	標準型 20.0秒以内	消音型 20.5秒以内	8 ±0.5kg／cm²	エアーマイクロ及びクランクケース平行度測定器具使用	内部検査器具の整備強化 整備規程の全国統一	モーター1年制実施指導住之江、浜名湖1年
40	ヤマト　60型 ヤマト　65型	〃	〃	ヤマト 8.2±0.5kg／cm²	新モーター抽出・更新モーター・エアーマイクロ・クランクケース内径	性能検査実施せず登録規格上の検査 更新検査は従来どおり	蒲郡モーター1年制となる
41	ヤマト　65型 ケニッヒFC型	〃		ヤマト 8.2±0.5kg／cm² ケニッヒ 11±0.5kg／cm²	〃	本年度末で部品検査制廃止他同上	モーター江、琵、三、宮他は1年制実施
42	ヤマト　65型 KB－1型	〃		ヤマト 8.2±0.5kg／cm² KB 11±0.5kg／cm²	新モーター抽出・更新モーター・クランクケース内径・平行度・シリンダスリーフ外径	登録規格上の検査 更新モーター検査強化	モーター1年制実施
43	ヤマト　65型 KB－1型 KB－2型	〃		〃	〃	〃	
44	ヤマト65-B型 KC－2型 KB－2型	〃		〃	〃	〃	
45	ヤマト　70型 KC－2型 KB－2型	〃		〃	〃	〃	
46	ヤマト　70型 KC－2型 KB－3型	〃	C級モーター標準型 18.0秒以内 消音型 18.5秒以内	〃	抽出検査	登録規格上の検査	
47	ヤマト　70型 KC－2型 KB－3型	〃		〃	〃	〃	
48	ワールド80型 ヤマト　70型 フジKB-3型	〃		ワールド80型 8.5～10.0kg／cm²	〃	〃	
49～50	ワールド80型	〃		〃	〃	〃	

年度	モーター種類	性能合格基準 航走タイム	加速タイム	圧縮圧力
51～54	ワールド　80型 ワールド80-SIB型	C級、D級ボートを使用する場合 ● B級モーター 標準型 7.5秒以内 消音型 7.7 〃 ● C級モーター 標準型 7.3秒以内 消音型 7.5 〃 B級ボートを使用する場合 ● B級モーター 標準型 7.3秒以内 消音型 7.5 〃 ● C級モーター 標準型 7.1秒以内 音型 7.3 〃		80型 8.5～10.0kg／cm² 80-SIB型 8.2～9.7kg／cm² ※上・下気筒の差は0.5kg／cm²以内
55～58	ヤマト　101型 ヤマト　102型 ヤマト　104型	C、D級ボートを使用しC級モーターの場合 標準型 7.3秒以内 消音型 7.5 〃		8.0～9.5kg／cm² ※上下気筒の差は0.5kg／cm²以内 ※温間時に測定

ボート検査内容の変遷

年度	検査要領
30～31	老朽化したもの、破損、腐触、漏水の甚だしいもの、各部寸法、構造及び滑走面に凹凸があり、競走に不適格なものの排除指導する。
32	滑走面の凹凸及びネジレは3㎜以下で、しかも船底の勾配は左右均等であることを数値で表示し、不適格なものは不合格とし、検査範囲の強化をはかる。検査基準の作成。
33	(1)ボート計画図面と実際との照合強化。 (2)最大幅及び重量の上限を限定統一する。 (3)主要構成部材の交換を禁止する。 (4)登録の日より起算して1年以上経過したものは、原則として検査の対象より外し、ボート1年制の実施強化。
34	ボート、モーター登録及び登録更新検査必携を作成し、検査方法の画一適正化を強化する。
35～36	滑走面の凹凸及びネジレは2㎜以下で、船底左右勾配の角度誤差は±1°以内であること及び各部構造部材の精度検査の強化をはかる。
37	FRP競走用ボートの開発により、FRP競走用ボートの検査基準を制定し、この基準に則り検査要領も強化する。
38	ボート性能向上型式の標準化をはかるため、型式承認を計画する。
39～40	従来通り検査強化。(40年度は全国1年制に踏切った)
41～45	登録検査は規格に定める検査とし、実施場所を現地競走場とする。
46～50	計測個所を最大幅と重量にした。(全艇)
51～53	〃　(〃)、中間検査を努力目標とする
54～57	〃　(〃)、中間検査を規程化する

(3)選手管理の変遷

選手管理について連合会は、昭和27年6月3日の第1号「他の範となれ」にはじまる“選手に告ぐ„をもって、その時代、時代の要望を強く訴え、率先努力してきたのであるが管理そのものの方向を明示したものとしては昭和28年開催の「審判長競技委員長協議会」における議決事項に、『管理は厳重に指導方法はなお一層懇切であるよう各競走会において注意する』とした“選手係„の項目が見られる。

続いて昭和28年10月7日、第1回競技委員長会議が開かれて、「選手管理」はより具体的に示されることとなったがその主な内容は“規則正しい生活をせしめ、遅くも10時には就寝せしめる„“他との隔離を充分に行い……„などというものであった。さらに同月20日には“選手に告ぐ„をもって、管理下にある選手の外出を禁止した。

しかし、当時はまだ“管理„というにはいささかゆるやかな面もあり、そのためかともすれば羽目をはずしがちの選手も出てくるなど、連合会としてはさらに管理の内容を強

化していかざるを得ない情勢が続いた。そして昭和31年12月１日、「モーターボート選手管理規程」が制定され選手管理は抜本的に見つめ直されることとなったのである。

この規程は、競走開催に伴う選手の管理について定められたもので、その目的は選手を外部圧力から完全に隔離し擁護して秩序ある生活を送らせ、これによって心身両面にわたって全能力を発揮してもらおうというものであった。

以来、選手管理は他公営競技には見られぬほどの厳しさと秩序を保ち、昭和30年代終り頃には一応の基礎が確立されるに至った。このため昭和39年11月６日には、上記管理規程も選手の自主性尊重を柱に必要最小限の項目にとどめるとの簡略化が実施されたのであった。

その後、昭和45年を迎え競技運営全般が見直されて、全国統一事項が決定されると同時に、選手管理についても従来の規程にはなかった細かな問題点も検討され、統一事項として決定された。

●救急体制

モーターボート競走における救急体制の第一に救助艇があるが、これについては各地競走会が昭和30年代に入った頃からレジャー用ボートを利用したものを逐次導入していた。しかし連合会は、救急体制を根本的に確立するためにはまず関係者の意識改革が必要と考え、昭和34年７月に第１回競技委員長講習会を開催して、医師及び看護婦による救急法の講義と実習を行ったのである。だが各地の実情はこれに伴わず、救急要員の資質向上、救助艇、医師の配置などといった救急体制の改善はなかなか思うようには進展しなかった。

しかし、昭和37年「救助艇並びに救助艇要員の基準」が制定されるに及び、事故等に対する機動性も高まり、救急処置もより適切となるなど“人命尊重„にますます力が入れられていくこととなった。

“基準„の内容は以下のとおりである。

救助艇並びに救助艇要員の基準

1. モーター
   - 機関の種類：船外機、船内機いずれでも可
   - 出　　力：40馬力以上
   - 始動方法：手動または電動
   - コントロール方式：前進・中立・後退ができるもの
   - 速　　度：40km/H以上
2. ボート
   - ボートの種類：ランナバウトタイプで安定性があり引波のたたないもの
   - 全　　長：４メートル以上
   - 最大幅：1.5メートル以上
   - 最大深さ：0.5メートル以上
   - 座席定員：３名以上
3. 救助艇要員
   - 資　　格：救助法、応急手当法、止血法、人工呼吸法、通信、結索等について必要な訓練または講習を受けた男子。救助艇要員の定員は2名とし、内1名は競走会職員または上記資格を有するものとする。
4. 救助艇の隻数　：２隻

なお、救助艇の改造または、新艇（モーター購入を含む）の購入を完了するまでの猶予期限は昭和37年６月30日までとする。

その後、昭和42年９月に連合会は全国各地の救助艇要員の資質向上を図るため、本栖研修所において講習会を実施した。内容は救急処置法、救急法、モーターの整備点検法さらには連合会が製作したモデル救助艇を使っての救急実務などといったもので、救助艇要員の技量向上と人命尊重意識の昂揚に大いに効果を上げた。

昭和40年代も終り近くなると、ボート、モーターの改良が進み選手の技量も向上して、モーターボート競走はますます熾烈化していく傾向にあった。そのため救急体制も、これら実情に即すべきであるとして昭和49年６月、「救助艇並びに救助艇要員等の基準」は改正された。

こうした業界挙げての救急体制確立の気運の中で、各競走場は新型救助艇や救急車までも導入するなど、それぞれ着実にその救急体制を整えていったのであった。

引続き昭和50年代に入ると、競走の熾烈化はより高まりそれとともに選手の人身事故も漸増の気配を見せはじめる。「人命あってのモーターボート競走」を標傍する連合会は、この徴候に対しいち早く次のような綿密なる救急体制をしくことを提唱、以後これの実現に全力を傾注していった。①救急車の車種及び種類、②救急車の積載器具、③救急指定病院、④競走開催に伴う緊急病院の受入体制及び医師の確認方法、⑤医師及び看護の委託、⑥救助訓練の状況、内容、⑦救助艇の仕様、⑧救助艇の携帯用具、⑨救助艇要員の構成及び資格

●選手宿舎

モーターボート競走が試練の草創期を経て次なる“拡大„期へ向う頃ともなると選手総数も急増し、そのため選手の管理ということが改めて見直されるところとなり、昭和31年には「選手管理規程」が制定された。その中で選手宿泊所については、次のような厳しい規定が設けられている。

第３　選手宿泊所

１　選手宿泊所は、選手と外部との接触を完全に断ち、充分に休養をとり得るよう配慮しなければならない。選手と一般外来者が同宿することは禁止する。

２　宿泊所は常に火災、盗難予防に万全を期し衛生、清潔、整頓に留意しなければならない。

３　宿泊所の従業員に対しては、管理の趣旨を十分理解させ、公平、親切誠意をもって選手に当らせ、外部に対する機密の保持秩序、風紀の維持に注意させなければならない。

全国選手宿舎実態調査結果一覧表

調査項目＼競走会	群馬	東京			静岡	愛知		三重	福井	滋賀	大阪	兵庫	岡山	広島	山口		徳島	香川				福岡			佐賀				長崎
競走場	桐生	多摩川	江戸川	平和島	浜名湖	蒲郡	常滑	津	三国	琵琶湖	住之江	尼崎	児島	宮島	徳山	下関	鳴門	丸亀				若松	芦屋	福岡	唐津				大村
宿舎名	つるや旅館	選手宿舎	選手宿舎	選手宿舎	新大村旅館	健碧寮	半田寮	さちなみクラブ	九頭竜荘	スポーツ会館	選手宿舎	選手宿舎	ボート会館	大野屋旅館	選手宿舎	選手宿舎	ボート会館	トキワホテル	獅々友旅館	金波旅館	興亜館	選手合宿所	選手合宿所	選手合宿所	梅家旅館	常盤旅館	水上旅館	選手宿泊所	選手宿泊所
経営管理別 競走会一部委託		○	○	○		○	○		○			○	○		○	○	○					○	○	○				○	
経営管理別 全面委託	○				○			○		○	○			○				○	○	○	○				○	○	○		
従業員 調理人	14	18	17	35	25	25	12	14	26	316	23	12	25	14	15	17	16	15	14	23	15	63	44	26	13	24	14	14	14
従業員 女中																													
収容人員	50	85	50	40	46	49	53	48	40	100	42	52	41	40	40	40	42	45	35	21	30	40	75	60	26	30	23	47	47
一人当りの広さ（畳）	2.2	2	2.1	2	2.5	2.4	2.9	2	1.8	ベット	1.5	2	2.2	2	2.5	2.4	2.1	2.3	2	2.4	2.3	2.2	2	2	2	2	2	2	2

昭和50年代に入ってからは平和島、江戸川合同宿舎（以上50年）、丸亀（56年）の宿舎などがある。

この規定では直接的に専用選手宿泊所の建設を求めてはいないが、それでも当時の業界内外の情勢からしてその必要性は日々高まっていった。そして、昭和31年の下関、32年の徳山、33年の三国、児島、36年の戸田、38年の鳴門、というように各競走場がこれを実現していったのである。

しかし、これら選手宿舎の実態については種々の風評もあり、連合会はこれを把握するとして昭和33年、選手に対しアンケート調査を行った。内容は宿舎の環境、食事、寝具、娯楽施設等細かい項目にわたるものであったが、このアンケートの結果を見て連合会は、選手からの意見と断わりながらも諸々の"選手宿舎の改善„を要望した。

ところが昭和38年を迎えると再び選手宿舎における不詳事が相次ぐこととなり、またもや連合会は"実態調査„を行うことになる。結果は前頁のようなものであったが、これをひとつの参考に翌39年には「モーターボート選手管理規程」も抜本的に改正され、宿舎のよりレベルアップが図られるところとなった。

これを契機に各地競走場で実施された選手宿舎の建設は競走場自体の施設改善とも歩調を合せ、木造から鉄筋コンクリート製へ、和式から洋式へとその様相を変えていったが、これは昭和41年に完成した近代的建物、本栖研修所からの影響も大であった。

その後モーターボート競走が予想を超える発展をとげていくにつれ、選手宿舎もますます近代化され、居住性を重視したものへとレベルアップされていった。

(4)日本選手会の共済制度

「日本モーターボート選手会」は、昭和35年10月29日に社団法人として設立認可された。

一方、選手災害補償制度に関しては連合会が従来よりその運営を行っていた。ところが昭和35年３月10日、常任理事会で「選手災害補償納付金納付規程」の廃止が決定され、連合会は選手災害補償制度の運営から手を引くこととなった。そこで引続きこの問題は、「災害補償事務の取扱いは、直接利害関係にある選手会もしくは施行者協議会において行うべきである」との方針のもとに選手会、施行者協議会の手にゆだねられ、両者間で協議が続けられていった。

その結果、昭和35年度末に至り両者の合意が成立、"昭和36年度以降の選手災害補償保険事務の取扱い„ についてはこれを日本選手会で行う、ことが決定された。つまりは、本来あるべき姿に戻されたと言ってよかろう。

かくして、日本選手会の「会員共済規程」時代はその幕を開けた。

現行災害補償の概略(昭和58年現在)

1．療養給付	(1)療養給付金	５年間まで本人負担額支給
	(2)歯科補てつ科	5,000円／１本
	(3)入院付加金	支給金額×入院日数 傷病区分：入院１日当り額 公傷 A：5,000円 〃 B：4,500円 〃 C：4,000円 私傷者：1,500円
	(4)看護料	実費
	(5)差額室料	5,000円／１日
	(6)家族招致旅費 家族滞在費	旅費実費＋8,000円／１日
2．休養給付	(1)休養給付金	支給金額×休養日数
3．傷病年金		区分／等級：第１級／第２級／第３級 公傷 A：420万円／372万円／328.5万円 〃 B：378 〃／334.8 〃／295.65 〃 〃 C：336 〃／297.6〃／262.8 〃 私傷病：126 〃／111.6〃／98.55 〃
4．廃疾給付	(1)廃疾年金	別表１及び同２により支給する……省略
	(2)廃疾一時金	同上……省略
5．退職給付	会員共済規模の別表３に定める額……省略	
6．結婚給付	20,000円	
7．分娩給付	会員　20,000円　　会員の配偶者　10,000円等	
8．罹災給付	火災の場合　家屋の全焼　500,000円 〃　半焼　500,000円 水震その他　〃　流失　500,000円 〃　全壊　300,000円 〃　半壊　200,000円 〃　床上侵水　100,000円	
9．遺族給付	会　員　業務上　30,000,000円 業務外　10,000,000円＋埋葬料100,000円 会員の配偶者、子、父母　50,000円	
10．特別給付	選手登録更新検査不合格(登録規則第19条４)となり退会したとき　300,000円	

以上、競技部運営の概略を見てきたが、その変遷はまさに試行錯誤の歴史であり、不断の改善の歴史であったと言ってよかろう。

連合会は、昭和27年５月19日に開催された第１回連絡協議会の席で大村初開催における競技部運営を振り返って、「……３日間を通じて大過なく運営し得たのは人力というよりは全く天祐と言うべきである」と述べている。

この反省こそは競技部運営改善の原点ともなっていくのであるが、それにしても競技部は審判部と共に競技運営の両輪でありながら、観客の目にはふれないという裏方でもあるため、"ファン優先„ の精神から改善の立ち遅れを余儀なくされてきた。

競技部の運営といえば選手、検査員、整備員など10を超える職種の人々が、各々の立場でモーターボート競走のなんたるかを理解し、専門の知識や技能を身につけていること、性能の良いボート、モーターを必要にして十分な数だけ確保すること、さらには施設設備の合理化を図ること、などといったことの総合力によって行われていくものである。しかし草創期の競技部では、人的面で考えてみても選手、検査員、整備員等いずれもモーターボート競走に関して何らかの教育を受けたという人は極く少数であり、艇運般や燃料係、洗濯乾燥係、炊事湯茶係、保管係、艇庫係といった人々はその大部分が特別な教育など一切受けていない臨時傭員、アルバイトで占められていた。したがってこれらの人々を改めて教育するということは、その雇用形態からしても大変に困難であった。

また、ボート、モーター等の器材面では、売上不振による経済的理由から所有数も少なく、使用期間が２年、３年と長かったためもともと性能の良くないボート、モーターの性能はさらに低下するという始末。加えて施設の改善は観客関連施設に重点が置かれたため、観客に直接関係のない競技部内の施設は、その改善もなかなかに手が回らないという状況下にあった。

このため競技部運営は困難を極めたのであるが、これら悪条件のもとでなんとか運営されてきたということは、ひとえに関係者の創意工夫とモーターボート競走に対する熱意によるものと言えよう。

競技運営の近代化が本格的に行われるようになるのは昭和40年代に入ってからで、昭和40年の戸田競走場の再開、43年の本栖研修所の整備棟の完成、浜名湖をはじめとする一連の競走場移転等が契機となって施設設備の近代化が促進されることとなる、一方モーターボート競走の急激な発展とともにスタンドが狭溢となりこれを増設するため競技部を移転させる競走場が相次ぐなどして、競技部内の近代化も昭和44.5年から一気に実現へと向ったのであった。

その後、昭和49年の競技規程の改正により待機行動時間が３分間から２分間へと短縮され、同時に申し合せによる１分前以前のスロー禁止も解かれたことから、出走ピットの位置を変えた競走場が多くなり、その関係もあって昭和49年頃から競技部の位置を変える競走場が出はじめ、その移転とともに超近代的な施設設備を持つ競技部も出現するのである。かくし、競走開設当初から近代化が遅れがちであった競技部も、他の施設、設備に歩調を合せるに至り、運営そのものも次代へのステップを大きく踏み出したのである。

4 競技運営上の事故とその防止策

競技運営篇

競技運営上の事故とその防止策

1．草創期の事故防止策

モーターボート競走における競技面の歴史は、スタート事故をはじめとする種々の事故を防止し、いかに観客に喜んでもらえるレースを実施するかにある。

昭和27年当初に作成されたと思われる「モーターボート競走の全般的指導要綱」は、選手の訓練に臨む姿勢として、「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こさせる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。」と明記している。

モーターボート競走の特色が小型高速艇によるスリルに満ちた競技の実施にあることは十分承知しながらも、当時の選手養成の実情からして、観客の興味を持続させるには接戦レース、競技上の事故のないレースを当面の目標としたのである。

また、同要綱は「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惰さないよう留意する。とも述べ、あくまで本来あるべきレース姿勢をくずさず、その中で観客の興味を持続させていくのだと宣言しているのである。

連合会をはじめとする当時の関係者は、このような方針のもとでレースを実施すれば選手もこれに協力するものと考えていたようである。のちに収録する対談の中で「フライングをしてはいけないと書いてあるからフライングをする者はいないと思った。」と発言しているなどもその例である。

“事故の少ない接戦レース„を目標に大村初開催からレースは開始されるが、実際レースが開始されてみると選手の技量不足、「勝ちたい」一心での規則違反、器材の品質不良等によってフライング、出遅れ、エンストなどが多発し、そのまま放っておけばせっかく見に来てくれた観客にも見捨てられそうな状況であった。

なにしろ「揃ったスタート」など１レースもないという有さまである。

このため、大村初開催初日のレース終了後には早くも緊急執行委員会を開いて対策を練らなければならなかった。

こうして生まれたのが、“フライングを防止し揃ったスタートをするための目標となる予備ライン„であるが、それでも事故はあとを絶たず次々と対策を講じていかなければならなかった。

以下、いくつかの時代に分けて事故発生状況とその防止策を取りまとめることとする。

(1)草創期のレース

モーターボート競走開始当初のレースの状況については資料も少なく、選手がどれだけの操縦技量を持っていたかも正確にはわからないが、養成訓練篇で詳述したように訓練中の乗艇時間が２～３時間ということからみても、操縦技量が稚拙であったろうことは十分に推察される。

昭和27年には大村（4/6）、津（7/4）、琵琶湖（7/18）、狭山（9/5）尼崎（9/14）、丸亀（11/31）、芦屋（11/7）、若松（11/12）児島（11/22）の９場が開設し延べ開催日数は492日に達している。

乗艇する機会を得るとともに実戦を経験することによって、選手の操縦技量は著しく向上したものと思われる。各種の座談会で語られた大村初開催の状況や近畿海運局から運輸省に報告されたレース状況と福岡県競走会に保存されている芦屋競走場の初開催（昭和27年11月７日）の16ミリ映画のレースと比べてみると、その間の技量進歩の度合がわかる。

芦屋初開催の記録映画は30年の年月を経て画質は劣り、見たこともないターンマークやピット、だぶだぶのトレパンをはいた選手などが次々と画面に現われるが、レースそのものは十分にレースの形態をなしている。

前述したとおり、初開催当時の記録は極めて少ないが各種座談会、各地競走会等の年史、近畿海運局の報告書などがら引用してみよう。

●連合会報86号より（昭和33年６月10日発行）

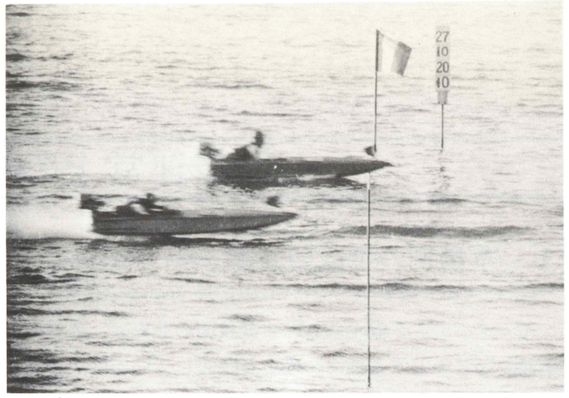
競艇の歴史はフライングよりはじまった？

司会　初日の第１レースでチェッカー旗を振ったのは大村の市長さんでした。

菊地　トップを走ってスタートしたのは毎態選手、悠々30㍍のフライング。続く白浜選手もフライング。１着が山下勇で、これも危かった。何しろスタート写真は１枚撮りで、30㍍もフライングしたボートは写りようがない。

司会　モーターボートの歴史はフライングから始まった。エンジンのことなんかさっぱりわからないのにいざ出走と言う時になってエンジンがかからない。選手は土色の顔をして、私の顔を上目づかいに見上げて肩で息をしている。（笑声）吸い過ぎだとか吸い足らずだとか、そんな事はさっぱりわからない。選手だって恐らくわかっていなかったでしょうね。ただもうひたすらロープを引くだけで。

私が上から睨んでいれば、必ずかかると言う信念だけで、僕の気持ちでかけて見せると貫一ばりに祈っているだけでね。祈っているのは私で、ロープを引いているのは選手なんですから、そう思うようには参りません。（笑声）



▲日付板（昭和27年・大村）

西掘　かかるとレースに出なけりゃならぬ。ボートが早過ぎる。かかってくれるな、かかってくれるな。かかればレースに出るのがこわくって。（笑声）

尾上　整備の方も全く無我無中で……。

開催前、キヌタの実習に行き一通り勉強してまいりましたが、レースの時はそれどころではなく、全く何をしてよいのかわからず、今から考えると恐しいようなものでした。

白浜　選手の方も、整備なんて何をしてよいのかさっぱりわからない。誰かが何かしていると、それを見て来て自分も何かしないと心配になる。ボートの底など皆が競争で磨き上げてピカピカでした。

●施行者協議会競艇沿革史

原田　エンジンのかかるまでが大変なんです。なかなか、かからなくて——ですから予備艇を用意して置いて、出番のエンジンがかからなければ、急いで旗と番号を付け替えてかかるエンジンを出す。予備艇というのは、しばらく続きましたねえ。

平野　２、３隻は用意して置きました。

原田　津のときも狭山のときも予備艇があるわけです。スタート５分前……４分前……３分前でエンジンがかからないと、代わらせる。いま滋賀県で審判をやっている佐竹君。大津の第１期生ですが大村の第１回レースで、もちろん初出場ですね、待機水面でエンストして、ようやくエンジンのかかったのが２分前。２分前だからスタートの方へ、とろとろと来ればいいものを沖へ向かって走って行くあの広いところで——どうなることかと思いましたよ、すぐ入って来たけれども——出おくれの判定が甘かったですからねえ。

司会　そういうものをセーフにしたんですか？

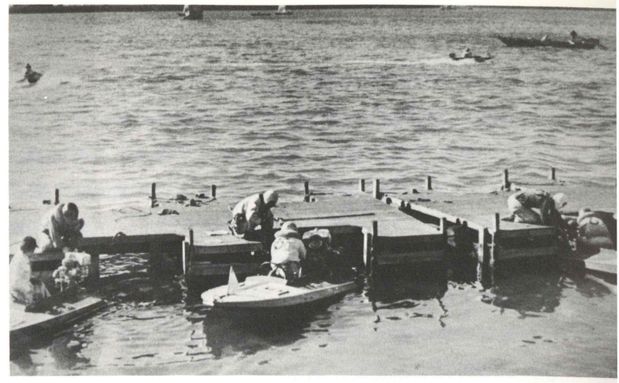
原田　そうなんです。天地神明の話ですか、各レースごとに何ばいも何ばいもフライングするんです。技量も未熟ですから、まともに出るのがいない、それをフライングだ、と返還したら大変なんです。天地神明の時は（両手をひろげて）こんなに切ってるんです。お客だって横から見ていりゃ、わかりますよ。そこで文句をいって来る、返還すると３万円返さなくちゃならないというんです。これは大変だ、なんとかお客を納得させて、セーフにしなくてはと——３万円のために５、６回もそんなことがありました。

●津競艇沿革史—15年の歩み—（昭和42年8月1日津市発行）

エンジンを陸上の台上で始動して、かかりさえすれば「これでよし」と艇を卸す。これを整備員が始動すると選手が乗って出る。エンスト艇ができると予備艇（エンジンを装備してある）に整備員が乗ってかけつけ、エンスト艇に横着けし、選手が乗り換えて展示に出た。

初日のレース中、干潮時に水深が浅く、１時間近くもレースを中止休憩した。その間ファンに対しては事情を説明し音楽を流した。水上係が竹竿で水深を計ったり、舟から下りて藻を取り除くなどの醜態を演じたが、ファンは「競艇とはこんなものか」といった様子で苦情は出なかった。

これらの談話はいずれも10年以上の歳月を経て語られているため多分に誇張された面もあろうが草創期のレースは思わぬハプニングの連続であったようである。


▲エンジン始動（昭和28年・丸亀）

(2)事故発生状況

前章で引用した対談や談話、草創期篇の対談に見られるとおり、選手は技量未熟、ボート・モーターの性能は悪い、整備のできる者はいないといった状況であるから、競技上の事故は当然多発していたものと思われるが、昭和27年・28年は統計資料が残されていないため正確な発生件数は把握できなくなっている。

そこで、競走開始当初の事故は近畿海運局の報告書から、昭和29年当時の事故については会報から引用し、当時の事故発生状況を推察することとする。

●開催当初の事故発生状況

琵琶湖競走場における競技運営上の事故（近畿海運局報告書より昭和27年７月18日～７月20日＝初開催）

モーター及びボートについて

本開催に参加したボートは105隻、モーターが特に注目すべきは国産ヤマトモーター（16基）と国産ミクロモーター（20基）が使用された事であるがその整備については決して良好とは言えず又外国産モーターの成績も意外に悪かったためレース開始前の欠場除外、レース進行中における失格等続出し観衆をして多大の興味を喪失せしめ又払戻所係員に無用の繁忙を来たさしめあまっさえ施行者の収入の面にも甚大な影響を与えた事は真に遺憾であった。

（以下省略）

選手について当競走に参加した選手は50名であったがその操縦技量は比較的低く衝突、転覆、接触等の事故が多かったがその競走意欲は極めて旺盛でレース態度も亦終始真面目に行われた事は特筆に値する処であった将来選手の養成についてはモーターの調整に重点を置き又レース参加の時は特にその個々の競走場の競技諸施設の特異性を会得する様、教育すべきである。

なおレースの運営上選手の均量によるハンディについても大いに研究する必要がある。

「エンスト」接触転覆発生時機調査集計表

競艇場＼区分＼周別		第一周 エンスト	第一周 接触	第一周 転覆	第一周 計	第二周 エンスト	第二周 接触	第二周 転覆	第二周 計	第三周 エンスト	第三周 接触	第三周 転覆	第三周 計	其他 エンスト	合計
関東	大森	53	12	20	85	31	1	15	49	7	0	5	12	8	154
関東	府中	9	1	8	18	10	1	5	16	4	0	4	8	4	46
東海	浜名湖	55	6	36	97	80	3	42	125	19	0	13	32	91	345
東海	半田	198	17	56	271	155	18	47	220	131	7	17	155	133	779
東海	常滑	130	55	77	262	93	29	38	160	86	11	17	114	77	613
東海	津	90	69	45	204	64	45	25	134	47	17	14	78	134	550
近畿	三国	82	70	16	168	52	51	14	117	40	26	5	71	0	356
近畿	琵琶湖	121	34	18	173	88	19	9	116	79	9	6	94	84	467
近畿	大阪	73	38	18	129	49	19	6	74	24	11	3	38	68	309
近畿	尼崎	124	25	28	177	117	10	12	139	47	0	0	47	204	567
瀬戸内海	児島	175	174	39	388	151	51	27	229	96	42	17	155	81	853
瀬戸内海	丸亀	174	126	19	319	166	63	12	241	89	42	3	134	131	825
瀬戸内海	鳴門	171	23	60	254	157	3	34	194	115	6	20	141	43	632
瀬戸内海	徳山	82	57	68	207	60	19	42	121	40	3	18	61	76	465
九州	若松	94	77	83	254	71	23	26	120	61	12	26	99	31	504
九州	芦屋	98	56	63	217	88	24	22	134	70	12	22	104	45	500
九州	福岡	43	31	54	128	26	10	36	72	26	4	30	60	52	312
九州	唐津	56	94	53	203	38	29	31	98	38	20	18	76	46	423
九州	大村	308	138	100	546	155	40	50	245	91	16	14	121	33	945
合計		2,176	1,103	861	4,100	1,653	458	493	2,604	1,110	238	252	1,600	1,346	9,650

昭和29年当時の事故発生状況

●フライング

昭和29年度からはフライング事故の統計が残されているが、それによると年間開催日数2,726日、フライング数2,558件、事故率（事故件数÷開催日数）0.95となっている

1日1件弱の発生率であるから開催当初と比べれば著しい進歩であり、まずまず一応の水準に達したと評価することができよう。

昭和29年4月1日からは競技規則が改正され、審判長の定位置から第1ターンマークを見透した線を通過してもスタートラインを通過しない選手は出遅れとするようになったのであるが、これも選手のスタート技量が向上したからこそ実施できたもので全般的にスタート技量の進歩が著しかったことがうかがえる。

競技規則が改正されたにもかかわらず出遅れに関する統計はなにも残されていない。

●その他の事故

昭和29年11月20日発行の会報37号に収録されている「エンストに関する研究」第6報の資料によれば、延出走数118,060に対し、エンスト6,285件、接触1,799件、転覆1,606件、合計9,650件の事故が発生している。

表に見られるとおりフライング、出遅れを除いて延べ出走回数の8%強の事故が発生していたのである。6隻立のレースに換算すると約2レースに1艇がエンスト、接触、転覆のいずれかの事故を起こしていたことになる。

特にエンスト事故は多く事故件数の⅔がエンストであった。このためエンスト防止はフライング防止とともに事故防止策の中心となるが、その原因となると選手の操艇不良による冠水、モーターの構造上の弱点である選手の操舵不良、整備不良による故障とモーターボート競走を構成するすべての要素がからみ合っている状況であった。

モーターボート競走はどの部分をとってみても未完成で、ようやく1人歩きができるようになった子供のようなもの、まことに頼りない様相を呈していた時代であったとも言えよう。

▲予備ライン（昭和31年・児島）

「エンスト」原因別集計表

原因	冠水	2,607件	2.21%
原因	吸水	868〃	0.736〃
原因	キャビテイション	86〃	0.079〃
原因	電気系統	980〃	0.83〃
原因	モーター本体	277〃	0.23〃
原因	駆動系統	270〃	0.22〃
原因	燃料系統	673〃	0.57〃
原因	冷却系統	53〃	0.044〃
原因	ボート操舵系統	109〃	0.092〃
原因	浮遊物・その他	160〃	0.135〃
合計		6,053	
延艇数		118,060	
比率%		5.142	

※会報37号より（発生件数との差は報告書に原因の明細がないため削除した）

●第２回（８月17日～19日、８月22日～24日）

第２回の報告書からは、選手も関係者もモーターボート競走に馴れるに従い事故も減少していったことが推察されるが、この当時は競走場の新設に備えほぼ毎月選手が新登録される状況にあったから、昭和27年から28年にかけては以下に引用するような状況が続いたものと思われる。

報告書中の「除外」とは、著しい出遅れなどを「当該レースから除外する」ということで返還を行っていたことをさす。全国的に実施されていたルールではない

選手について

今回の競走に出場した選手は45名でその競走意欲は極めて旺盛で且つレース態度も真面目に行われた。又反則失格も第２日２件、第３日１件、第４日１件、第５日２件、第６日１件、計７件で前回よりも４件の減少を示しており好成績であったが、エンストは選手の不注意に基くものが比較的多く一層技術の向上に精進すべきである。

エンジン成績表

	前節				後節				計				計
	出場延台数	欠場	除外	エンスト失格	出場延台数	欠場	除外	エンスト失格	出場延台数	欠場	除外	エンスト失格	
エルビンド	106	3	3	0	114	0	1	1	220	3	4	1	8
マーキュリー	36	0	0	0	36	0	0	1	72	0	0	1	1
ミクロ	60	3	3	0	60	0	0	0	120	3	3	0	6
ヤマト	30	1	4	5	24	0	0	4	54	1	4	9	14
計	232	7	10	5	234	0	1	6	466	7	11	11	29

(3)事故防止策

開催当初のモーターボート競走にいかに事故が多かったかはこれまで述べてきたとおりであるが、では関係者はいかなる事故防止策を講じたであろうか。

草創期の事故原因は、選手の技量未熟によるフライング出遅れ、転覆、エンストと器材不良による欠場(始動困難)エンストとに大別できる。

開催当初の事故防止対策はフライング防止とエンスト防止が２本柱であった。30年を経過した現在でも事故防止は業界あげての大目標であるが、初開催当時は最後発の公営競技であるモーターボート競走にとって事故多発のために観客が「面白くない競技である」と考えたとするならば、それはそのままモーターボート競走の破滅に至ることであった。

以下、逸話などをまじえながら当時の事故防止策を追ってみることとする。

●フライング防止策、予備ライン

予備ラインとは、競技規程上のスタートラインとは別に正規のスタートラインの手前に目標となるラインを設け、このラインを目標にスタートすることによってフライング防止を図ったラインである。

①予備ラインは大村初開催２日目に設置された

予備ラインがどんな目的でいつから設けられたかに関する正式な記録は残されていないが、昭和30年１日５日発行の連合会会報第40号に「フライング罰則軽減についての１考察」と題する論文が掲載されている。

この論文はのちに収録したとおりモーターボート競走のスタートに対する考え方、フライング防止策の経緯、問題点など、スタートに関するすべてに論及した秀作である。

論文によれば、連合会は大村初開催にあたって“出遅れ„をいかに防止し、一斉に揃ったスタートをさせるかについては十分に研究したが、フライングについては、競技規則でフライングをしてはならないと定められている以上フライングをする者はあるまいと考えていたため、防止策は研究していなかったとある。

しかし、実際に大村でレースが開始されてみると選手は勝ちたい一心と技量未熟とでフライング、出遅れともに多発し、揃ったスタートは全く見られない状況であった。

このようにスタート事故が多発したのでは、フライングスタートの妙味はおろか初めてモーターボート競走を見る観客の信頼を失いモーターボート競走は破滅してしまうことにさえなりかねない。なんとしてもフライングを防止し揃ったスタートを行い、競走に興味を持ってもらわなければならなかったのである。

このため初開催初日のレース終了後緊急に執行委員会議を開催し、連合会の競走運営の指導措置としてスタートラインの手前50メートルに旗をたて、大時計の正０秒の時に全艇がこのラインに揃うこととしたのである。

これが予備ライン制定の経緯であるが、制定当初はのちの予備ラインのように拘束力を持ってはおらず、あくまでも全艇がおおむね揃ったスタートを行うための目標のラインでしかなかった。

②予備ライン違反者には戒告状

執行委員会議で予備ラインは正ラインの手前50メートル違反者には連合会から戒告状を出すことになったが、正ライン違反者（フライング）が失格となるのに対し予備ライン違反者は連合会から戒告状が出されるだけで、賞金はもちろん勝者であることの名誉も得られるのであるから予備ライン違反者は一向に減少しなかったのである。

当時の記録によれば50メートル手前に予備ラインを設けながら正ライン違反者(フライング)も多発していることを考えると、守る意志はあっても技量未熟でタイミングを合わすことができず違反する者も少なくなかったものと思われる。

表は大村市の報告書から作成した予備ライン違反者一覧表であるが、これに見られるとおり、はなはだしきは３日間のうちに５回の違反を犯しているのである。

モーターボート競走の将来を憂う連合会、大村競走場の関係者の心配をよそに、選手は目先の賞金、勝利のみにこだわり続けたのである。

予備ライン違反者一覧表（大村市５月度開催）

回	節	日程	違反回数					F
			1	2	3	4	5	
2	1	5/8.9.10	13	6				8
2	2	5/16.17.18	6	5	7	6	3	

※第１回違反者は不明

③予備ラインの短縮

予備ラインは設置されたが大部分の選手が違反する状況では関係者の意図した効果は一向に表われなかった。

違反者が続出する中にあって予備ラインを守った選手はスタートにおいて50メートルのハンデを負うことになる。それでなくとも先行艇が有利なモーターボート競走において50メートルのハンデーを負ったのでは勝つチャンスは無くなってしまう。勝つためには予備ラインを犯さざるを得なかったとも言えるのである。

大村競走場では予備ラインの実を上げるため予備ラインの短縮を企画し、連合会に了解を得て６月21日のレースから20メートルに短縮し実施した。

大村市では短縮の理由として次の３点をあげている。

(1)予備スタートライン50㍍にては追抜が困難であり不正レース惹起の処あり。

例えば正ラインを定刻（０秒）にスタートすれば50㍍の差があるため一着に入賞可能の場合が多い、よって賞金、

賞品を度外視してファンより買収される効算大である。
(2) 現在設置中の50㍍ラインはファンに対してスタート線２線あるやの不安を生ぜしめる。
(3) 20㍍ないし30㍍程度に短縮すれば優秀選手は例へ出発は遅れて追抜の効算が大である。

大村競走場では、予備ラインは当分の間20メートルで実施されたようであるが、その後７月には津、琵琶湖に、９月には狭山、尼崎にと続々と開設されるや20メートルでは観客の理解を得られないとして10メートルあるいは５メートルとする競走場も現われたようである。

予備ラインの全国統一がはかられたのは昭和28年１月24日、滋賀県大津市近江神宮で開催された審判長、競技委員長、総務部長合同会議でのことである。同会議では予備ラインについて次のように議決している。

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

④罰則の強化

予備ライン違反者の罰則は前述の戒告状と、昭和28年からの配分保留であるが、このほかに選手の申し合せによる「賞金申し送り」があった。

戒告状の時代に違反者が続出したことは前述のとおりであるが、連合会も施行者も手をこまねいていたわけではない。連合会は大村市第２回開催(５月度)の違反者の報告を求める文書の中で次のように述べている。

「御地レースに於ては予備スタートラインについての指示を無視する選手が可成りおるかの如く承知していますが、執行委員は如何御取扱い相成りましたか貴意を伺い度く存じます。連合会としては競走をよりよくせんが為の協約を無視するが如き選手に対しては、初期レースの万全を期す意味に於て競走実施規定第79条及び登録規則第36条に違反せるものとして審議機関に計り、反省の色なきものについては断固たる処置を執る所存でおります。ついては第２回レースの予備スタートライン通過状況の記録至急御送付相成り度く依頼申し上げます。」
と決意を示し、大村市では前検日に特別訓戒を行っている。

(i)賞金申し送り

選手も連合会の決意を知ると自ら「賞金申し送り」という思い切った規制措置を構じ、大村市に提出している。詳細は次に収録するとおりであるが、この賞金申し送り制度は予備ライン制度が廃止されたのちも昭和32年頃まで続いた。

この頃を知る選手は口々に「前の５艇が予備ラインをきっていて賞金総取りをしたことがある。」「初めて優勝したが予備ラインをきっていたので賞金も優勝旗もなにももらえなかった。」「金はいらない、勝率が欲しい!!と言ってどんどん予備ラインきった。」などと、それぞれに思い出を語る。

予備スタートラインに対する大村モーターボートレース選手協約文

１．各レースに於て違反選手を生じた場合は同人の賞金を違反せざる選手に順次繰下げる
２．剰余賞金を生じたる場合は違反選手以外の完走者にて公平に分配する
３．レースに於て全員違反選手を生じた場合の賞金の処置は選手代表者に一任決定する。（別記４名の者）
４．副賞は右に準ずる

右の如き協約を結び予備スタートラインを厳守することを誓います
昭和27年６月18日

フライングに関する統計

28．5．14調査

競走期間	競走日数	レース数	フライング数			一件当りレース数
			正ライン	予備ライン	計	
27年11．1～11．31	70	840	83	239	322	2.6レース
12．1～12．31	55	600	64	244	308	1.9レース
28年 1．1～ 2．10	86	1,032	27	73	100	10.3レース
2．16～ 3．20	91	1,092	21	124	145	7.5レース
3．16～ 4．11	81	972	43	113	156	6.2レース
4．12～ 5．10	129	1,548	86	254	340	4.5レース

各地区選手代表
夫津木栄次郎　印　　山下　勇　印
小泉　秀雄　印　　鍋島　敏宏　印

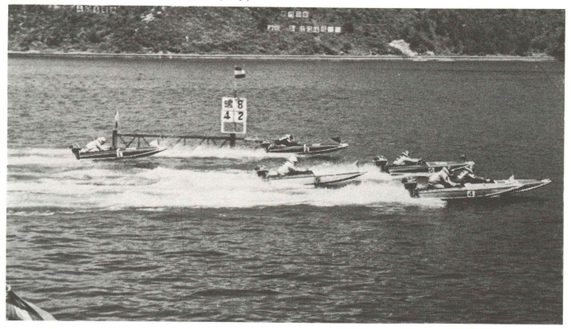
(ii)配分保留

賞金申し送り制度はそれなりの効果をあげたものと思われるがそれでも予備ライン違反者は相当の数にのぼった。

表は現在連合会に残されている最も古いフライングに関する統計であるが、配分保留が実施されるまでは正ライン、予備ライン違反者を合計すると２レースに１件程度の違反があった。

連合会は関係者の意を体してフライング防止策として配分保留制度を打ち出すのである。

▼ランナー戦(昭和29年・鳴門)



全連競第188号　　昭和27年12月27日
登録選手　殿

全国モーターボート競走連合会
正ライン及予備ラインの違反について

モーターボート競走も本年４月開幕以来現在は9ヶ所の開催地を有し明年度は一大飛躍期の段階となりました。モーターボート競走に対する理解も深まりつつある今日、観客諸賢の興味を如何に生かし如何に昂揚するかは一に諸君の双肩に懸っているものと云っても過言ではないと信じます。即ち諸君の競技に対する態度、日常の生活等の一つ一つが観客の批判の対象となっているのであります。

諸君等は各地競走場に於て諸種の制定を巡り遺憾乍ら執行本部、審判部と観客の間に紛糾があった例を察知していると思いますがこの内ラインの違反に依て起こる事態が相当数に及ぶ事も承知していると思います。

正ライン違反と云う事は競技規則違反であり、予備ラインの違反は執行委員長の命に従はなかったものである事は明らかであります。
予備ラインを侵してまで競走に勝ち、自己の人気を上げようと企画する選手が諸君の中にいるやに聞きまくがこの行為が一歩間違えば正ラインの違反に通じ関係者

各位に多大の迷惑をかけ且つ観客諸賢の興味を半減するばかりでなく違反選手に対し勝舟投票券を購入せられた方々に誠に申訳ない損失を負はせており、モーターボート競走の将来に暗影を投じるものであります。故に連合会と致しましては今後かかる違反行為をなさざる様全選手に勧告すると共に選手として当然とるべき責任に対し爾今後記の如き方針を以て臨む事に決定致しましたので御通知申上げます。

記

予備ライン違反の場合　次の１回出場配分保留
正ライン違反の場合　　１ヶ月出場配分保留
尚右の実施は昭和28年１月１日よりのレースに適用し違反に就ては選手手帳に記入する事とする。

関係者の意を体しての配分保留制度の実施ではあったが、この制度は出足から難行した。実施初期には、「新人の多いレースであり、競走意識に馳られた余りスタートをあやまりたるものとしか考えられず、同情すべき点多々ありと認められる元気に燃え将来のある選手の士気にも大いに影響することかと存じます故、ご処分上特別のご配意賜りますようお願い申し上げます。」とか「フライング事案は策戦に起因すること故ではなく勝たんがための強い発露から迫って出たる行為と見られ、したがって優秀選手の侵犯事故も多くしかる事案の厳罰主義は各選手がレースに著しく恐怖心を抱しめ、真のレース展開も望めないきらいも無いではないの感もいたしましたので、一応反則選手の報告を延引いたしたのであります。」といったように、報告が十分になされなかったものもあったようである。

このため昭和28年10月27日に開催された常務理事会では次のような決議をしなければならなかった。

フライング防止
「正ラインのフライングの厳罰はもとより、予備ラインの設定もいまだ必須のものであり、これのフライングにも従来通り罰則を以て臨むこととしこのため急速かつ厳正な報告の提示を求める。若し審判長等が報告の義務を怠り又は厳正ならざる判定若くは虚偽の報告などを行った場合は登録抹消又は適当な処罰のあるのは当然である。」

関係者の選手への同情論をおして、一旦定めた規制措置に例外をつくるわけにはいかないと連合会はがんばり続けたが、この措置を続けるにはさらに困難な条件が出現したのである。

⑤予備ラインの廃止

昭和29年当時はモーターボート競走業界の最も乱れた時代でもある。のちに高野山事件と言われる選手の不祥事が発生し、連合会はこれらの不良選手を次々と登録消除、出場停止といった厳罰に処した。

このため選手数に不足が生じ、配分保留時期の延期や分割などまで行われたと言われる。連合会は選手数の不足と関係者の反対から効果半ばにして配分保留制度の再検討をしなければならなかった。

昭和29年５月18日、大阪で開催された審判長競技委員長会議において「予備ラインは一応廃止し、正ラインを切った者に対し厳重な処置をとる。」ことを決議、同月27日山口市で開催された競走会懇談会の了解を得て５月30日をもって予備ラインは廃止となったのである。

⑥予備ラインと賞金申し送り制度のその後

昭和29年５月30日をもって予備ラインは廃止されたが、賞金申し送り制度は残されたのである。

賞金申し送り制度は、制度というよりは半ば自然発生的に選手間で定められた約束事である。連合会、競走会、施行者など業界関係者はそれを承知していたが、会議等で定めたものではないためあくまでも選手間の協約として扱われていたのである。

したがって、その開始の時期についても昭和27年の津の初開催から実施されたという者もあれば昭和28年頃であったという者もいる。また、初期の間はその節の選手班長が決定したからその節により異なっていたという者もある。

この賞金申し送り制度は、フライング防止に効果があるところから非公式に公認されてきたとも言えよう。

予備ライン制度は廃止されたが賞金申し送り制度が残されたということは、非公式ながら予備ラインが残されたということにもなる。

予備ライン違反の制定は、選手班長が審判からスタート写真をもらいスタートのタイミングから予備ライン違反の有無を逆算し選手に通告する方法がとられた。

予備ラインがフライング防止策として有効であったことは確かであるが、反面では予備ライン違反を恐れるあまり迫力のないレースとなるといったマイナス面もあった。

昭和30年６月30日、大阪船舶倶楽部で開催された審判長競技委員長会議の席上、東京都競走会はフライングおよび予備ラインに関し次のような発言を行っている。

「フライングをした場合、全額返還するか、あるいは特配による返還はできないものか。スタートでの失格はファンに迷惑である。失格の多いレースでは発展は難しい。特配制度をとれば施行者も納得するし両方うまくいくのではないか。

予備ラインの賞金申し送りは、迫力のないレースを生むから廃止すべきである」

賞金申し送り制度に反対する関係者はその後も徐々に数を増やし、選手も関係者の意を汲んで昭和32年早々に自然消滅的に廃止されたということである。

賞金申し送り制度の廃止に関する文書が残されていないのは、昭和31年４月に選手連合会は解散するが、日本選手会が結成されたのが翌昭和32年１月のことでその間、公式機関が無かったことによるものと思われる。

こうして、モーターボート競走の誕生とほぼ同時に生まれたフライング事故防止策は、名実ともに廃止となり新たな事故防止施策の時代へ入っていくのである。

●エンスト防止策

昭和29年頃になるとフライングは１競走場１日１件程度に減少し、一応揃ったスタートが普通の状態となった。

開設当初からスタート事故防止一本槍で対策を講じてきたのが、昭和29年の秋頃からスタート事故以外の事故防止にも手がまわるようになったのである。

スタート事故防止対策の場合は予備ライン制度、配分保留制度など対策がはっきりしているが、「エンスト、接触、転覆」事故の防止策となると選手の技量向上、ボート、モーターを初めとする競走用器材の性能向上、検査員、整備員の能力向上等、その範囲が極めて広いためどれとどれが事故防止策であったのか明確に分けることは難しい。

以下、事故防止上効果があったと思われる制度や研究等についてその内容を紹介したい。

(1)草創期のエンスト対策――工作艇――

草創期の座談会で必ず出る話は、「大村初開催で天地神明に誓って……」の名せりふで観客を説得した原田審判長の逸話と、「エンジンが始動しなくて、エンジンが始動すれば入着、エンジン調整ができたのは軍隊で自動車整備の経験のある××選手ただ１人、あとの選手は黒煙をふきあげて走っていた。」という逸話である。

モーターボート競走初期の小型船外機の実情については草創期篇に収録した座談会で語られているとおり、現在のモーターと比べれば著しく性能が劣っていたことも確かであるが、ニードルで燃料調整をするような選手は１人か２人で、あとの選手はただひたすらにスターターロープを引

っぱりエンジンが始動すればレバーを握るだけであったという。

遠い昔をなつかしんでの話ということもあって誇張された部分も中にはあろうが、エンジン調整を知っている選手がごく少数であったということは間違いのないところであろう。

このような状況であるからエンストも多発した。そのため対策として「工作艇」が配置されたのである。

工作艇の役割は「競技部の運営」の章で詳述したとおり、待機行動中やレース中にエンスト艇がでると整備員が乗った工作艇がかけつけ、プラグ交換等を行い再始動を手伝うというものであった。

具体的な対策としては、これが最初のものであろう。

(2)検査員、整備員の公認制度と講習会

検査員の公認制度実施にあたって、「モーターボートの整備及び検査の良否はレースの公正かつ安全なる実施のうえに重大なる影響があるので、当会ではつとにこれが措置に万全を期して来たが……」と公認試験の実施と講習会の開催とを通知している。

審判員が当初から登録制度をとったのに対し、検査員、整備員は登録制度をとらないばかりでなく就任についての条件も付されていなかった。

このため適切な人材のあった競走場では自動車や機械に詳しい人を採用したが、競走場によってはその方面の知識、技能を全く有しない人を採用することもあったのである。

その結果、検査員、整備員といってもエンジンについての基本的な知識、技能のまったく無い者や、基本的な知識技能はあっても２サイクルエンジン、船外機の知識はほとんどないという者が大部分であった。

そこで、これらの人々に公認試験というかたちで勉強してもらい、かつ、公認者の講習会という形式で知識技能を付与し、指導者として育成することとなった。

▲装着場(昭和31年・児島)

検査員公認試験は昭和28年１月28日、整備員公認試験は同年３月26日に実施されている。こうして専門知識と技能を有する指導者が育成され、この指導者を頂点として正しい知識と性能が普及していったのである。

(3)各種発明考案

連合会は昭和29年からモーターボート競走に関する発明考案作品の募集を行い、委員会で審査して優れた作品については表彰するとともに会報等に掲載し関係者の参考に供する制度を発足させている。

審判部の運営、競技部の運営の章でも述べたとおり、この発明考案の応募作品が競技運営の改善にはたした役割は非常に大きい。たとえば、20秒針大時計、審判の自動化、繋留機、防水板、ボート、モーターの改良など、モーターボート競走の形態を変えるような数々のアイデアが次々と生み出されている。

第１回の応募作品には、この当時大問題であったエンスト防止に関する発明考案が多く、30点の応募作品の大部分が何らかの形でエンスト防止にかかわるものであるが、そのうち特に関係の深いものを取りあげてみると吸水防止対策を中心に次のようなものがある。

■エンスト防止対策の研究
　ⓐ堅固なる防水カバーを装着する法
　ⓑプラグ位置を安全なる位置に変位する法
■キヌタモーター冠水防止用として生ゴム使用の研究報告
■キヌタ吸水濾過装置

■キヌタプラグに対する冠水防止対策
■キヌタ吸水防止板
■ヤマト吸水防止板

第２回の応募集品には現在でも使用されている「防水板」が考案され、秀逸作品として入選するなど数多くの発明考案がなされている。

(4)会報によるエンスト防止キャンペーン

会報に掲載されたエンスト防止に関する記事では、昭和28年９月20日発行第13号の「エンスト防止に新工夫」(現地の整備状況所見) と題する実情紹介があるが、翌29年に入ると技術資料として「２サイクルエンジンに関する理論や滑走理論」が掲載されるようになり、同年10月には技術資料第25号に「エンスト」に関する研究第１報が掲載され、これを皮切りにその後エンストに関する詳細データー、各種の防止対策が掲載されるようになる。

これらのデーターを紹介することによって関係者の認識をたかめ、注意を喚起し、創意工夫を奨励していこうとしたのである。その結果、先に述べたような数々の発明考案やボート、モーターの改良が行われ、エンストの件数は徐々に減少していったものと思われる。昭和30年末頃まで毎号のように会報に掲載されている「エンスト防止に関する研究」シリーズが翌31年に入ると姿を消していることからも発生件数が減少していったことが伺われる。

モーターボート競走草創期のレース、事故発生状況、主な事故防止策はおおよそ以上のようなものであるが、審判部の運営、競技部の運営、選手管理の章で述べてきたとおり、各部ともにそれぞれ早急に解決しなければならない多くの問題を抱えていた。

また、選手の技量、ボート、モーターの性能、関係者のモーターボート競走に関する知識、技能、経験なども、そのいずれをとっても現在では想像できない程そのレベルは低く、加えて施行者も競走会も知識、財源ともに至極貧しかったため、理屈でわかってはいても新ボート、モーターを購入して事故防止をはかることはなし得なかったのである。

さらに、この篇では騒擾事件の発生にはふれてはいないが、選手の航走態度や運営者側の不手際による騒擾事件も頻発していた。

このような状況のもとで行われる事故防止策といえば、取りあえず観客の不満が集中する事故を防止すること、次いで観客のモーターボート競走に対する興味を阻害する事故を防止することが何よりの緊急事であった。

このため昭和27、28年当時はフライング防止、選手の操縦技量の向上と予備ライン制度が、そしてあっせん辞退制度により一応フライング件数が落着くとエンス転覆、接触事故の防止へと移っていったのであった。

事故防止の目的は、揃ってスタートをきり完走することにより、せっかくモーターボート競走を観にきてくれたお客さんにモーターボート競走への興味を継続してもらうというところにあった。

草創期のスタート事故防止策の経緯とその考え方については昭和30年１月５日発行の連合会会報に論文が掲載されているのでその全文を収録し参考に供されたい。

連合会会報　昭和30年１月５日発行

フライング罰則軽減についての一考察(昭29.10.10)

フライングスタートと同時スタートとの論争は、モーターボート競走法が制定され連合会が発足するまでの、昭和26年夏から秋にかけての間に於て、最も華々しく展開され、その余塵は本日尚くすぶっている。

当時連合会の創立準備が、所謂歌舞伎派（当時の運輸委員長前田郁氏を中心とする一派）と銀座派（現連合会副会長笹川良一氏、前運営委員長矢次一夫氏を中心とする一派）の間に於て、火の出る様な全国組織の競合が行われていたが、この政治的対立と併行して、両者が競走技術面の対立

として取り上げた最大問題がこのスタート方法の問題であった。

フライングスタート採用を主張するオーソドックス銀座派に対し繋留同時スタート法を主唱したのが歌舞伎派でその論拠は次の如くであった。

凡そ競走と言うものは選手が同一条件の下に於て勝敗を争うべきものであると言う既成概念がある以上、スタートの瞬間に於て既に明瞭な差を生ずるフライングスタート方法を以て、一般観客を納得させることは容易なことでなく、選手が自己の名誉の為のみに競走する、選手本位のアマチュアレースならいざ知らず、命から２番目の多額の金を賭けた殺気立った観客大衆を相手とするプロのレースに於て

月別平均配分日数表（自昭和29.1.1至昭和29.12.31）

月別	開催日数	開催回数(節)	競走場	月間延参加選手数			実働選手数			平均配分日数	
				一般	新人	計	一般	新人	計	一般	新人
1	196	42	17	(11～845) 7,400	(846～939) 374	7,774	(11～845) 811	(846～939) 93	904	(11～845) 9.21	(846～939) 4.02
2	161	40	17	(11～845) 5,909	(846～985) 547	6,456	(11～845) 813	(846～985) 139	952	(11～845) 7.27	(846～985) 3.94
3	184	40	17	(11～845) 6,159	(846～1,031) 1,023	7,182	(11～845) 808	(846～1,031) 185	993	(11～845) 7.62	(846～1,031) 5.53
4	210	48	17	(11～845) 7,115	(846～1,067) 1,200	8,315	(11～845) 815	(846～1,067) 221	1,036	(11～845) 8.73	(846～1,067) 5.43
5	203	47	17	(11～985) 7,731	(986～1,067) 370	8,101	(11～985) 959	(986～1,067) 81	1,040	(11～985) 8.06	(986～1,016) 4.57
6	211	50	19	(11～985) 7,968	(986～1,101) 582	8,550	(11～985) 925	(986～1,101) 115	1,040	(11～985) 8.61	(986～1,101) 5.06
7	228	52	19	(11～1,031) 9,027	(1,032～1,101) 321	9,348	(11～1,031) 980	(1,032～1,101) 69	1,049	(11～1,031) 9.21	(1,032～1,101) 4.65
8	235	52	19	(11～1,067) 9,314	(1,068～1,134) 321	9,635	(11～1,067) 858	(1,068～1,134) 65	923	(11～1,067) 10.86	(1,068～1,134) 4.94
9	203	49	19	(11～1,101) 7,989	(1,102～1,134) 131	8,120	(11～1,101) 891	(1,102～1,134) 29	920	(11～1,101) 8.97	(1,102～1,134) 4.52
10	234	56	21	(11～1,101) 7,041	(1,102～1,178) 319	9,360	(11～1,101) 872	(1,102～1,178) 75	947	(11～1,101) 10.37	(1,102～1,178) 4.25
11	247	57	22	(11～1,101) 9,271	(1,102～1,178) 413	9,684	(11～1,101) 872	(1,102～1,178) 75	947	(11～1,101) 10.01	(1,102～1,178) 5.51

は、この様なレース開始瞬間に於ける不公平が許されるはずがない、而もフライングして反則夫格となれば、レースに出ない中に、賭けた金がフイとなる。競馬、競輪、オートレース等、既成ギャンブルレースのオンラインスタート法に慣れた観客を納得させるには如何にしても、競走を同一条件に於て開始し同一条件に於て勝敗を争はしめるべきであると言う意見であった。

この論争の中心となったのは、スタート時に於ける同一条件とか、公平とか言う所謂公平の概念で、ここに根本的な見解の差が生じていた結果である。

ボートを繋留した儘で始動させ、繋留を同時に解いて一斉に発走させるのが繋留同時スタートであるがこのスタート法に於ても、発走時のモーターの回転数、モーターの暖気程度、選手の体重やボートの重量、重心位置、滑走までの時間距離、風当り、潮流等諸種の条件を考慮すると、一見公平に見えても、果して公平であるか、どうか。

一見不公平に見えるフライングスタート法に於ては、各人が予め自由航走を行いながら定められた時刻以後に、スタートラインを通過するのであるからスタートが厳密に一線に揃うことはますます不可能に近いが自己の能力に応じベストを尽す「能力に応じる公平」と言うことが一応肯首され、この両輪の何れがより公平であるか、両者の見解には何れも理があったように思われる。

結論は、27年11月、銀座派に連合会設立の許可が下り、大勢はフライングスタート法を以て来るべき競走開催に臨むこととなったのである。昭和27年４月、大村テストレース開始当時に於ける、連合会事務局の競走指導の第一問題は、フライングスタートを採用する以上、必然的に生じるであろう出遅れ艇に対する懸念から如何にして出遅れなく、一斉に揃ってスタートさせるかに指導の重点が置かれ、各種方法の研究に腐心していたが、迂闊なことには、フライングを防止する方法は、研究されていなかった。何故ならば、競走規則にフライングしてはならぬと定められている以上フライングする者は万あるまいと考えていたからである。

然るに、レースを始めるや、初日第一レースより先頭艇は約30米のフライング、続く２、３番艇も悠悠飛び出してしまった。

第１レース出走の選手は毎熊、磯村、白浜、山下勇、真島、浜田の６名である。

現在のベテラン選手も、当時は全くの新人でその技術は問題でなく、スタートは先づ現在の展示航走と思へば大差なく、甚しきは、10秒前位にスタートラインに尻を向けて、待機水面を直進している者があると言う有様で、全く只今から思うと隔世の感があった。

開催初日２日目、３日目と早くもフライング問題で、審判長原田（現連合会業務部長）が連続吊し上げられると言う事件もあり、予て覚悟はしていたものの、フライングスタート法を観客に理解させることは並々ならぬ難事であると痛感せしめられた。

開催初日のフライング数は約半数、見頃のスタート等は薬にし度くもない有様で、これではフライングスタートの妙味はおろか観客の理解を得ることさえ到底不可能であると前途を憂慮されるに至った。初日レース終了後急拠執行委員会を開催、フライング、出遅れ防止対策を協議した。

その結果連合会の競走運営の指導措置としてスタートラインの手前50㍍に旗を立て、之を目標に正０秒を合はして丁度位だと言うことで予備ラインを設定したが、この予備ラインは現在考えやれているような拘束力をもったラインではなく、スタートをフライング、出遅れなく、概ね一線に揃える為の目印しとしてのラインであった。

爾後予備ラインは、30㍍、20㍍、10㍍、５㍍、とだんだん接近させて現今に及んでいるが、先づはフライングが予期以上に多発し、モーターボートの命取りとなるであろうことは誰しもが考える所となり、これが防止に種々の対策が考えられるようになったのである。

選手の指導は、時の原田競技部長が先頭に立って強力に実施したが、選手の中には目先きの勝敗に気をうばわれ、モーターボートレースの置かれた運命の大本を考える者が少なく、又仮りモーターボートレースの将来を憂うるも技術未熟で思うに委せず、50㍍の予備ラインは勿論、正ラインを悠々突破してフライングする者が続出する有様で、連合会よりフライング戒告状を貰った選手が参加者の大半であったが、紙一枚の戒告状ではさしたる痛傷を感じぬのか2枚、3枚戴いた者も少くなかった。

27年6月津に於ける第1回開催に於て、選手は相互の間に於て自然的予備ライン違反者の賞金の申送りを始めたが、以てフライング者の如何に多く且選手の遵法精神が罰則によらなければ維持出来なかったかを物語っていると共にフライングの実質的な罰則が先づ選手相互の間より起っていることを我々は見逃しはならない。

競走場の建設が琵琶湖、大阪、尼崎と進むにつれて、初開催の度毎にフライング問題が起こり、このスタート法を如何に観客に納得させるかが関係者の最大問題となって来た。一方フライング防止の重要性が力説され、遂にはプロのレースはアマチュア出身者では指導出来ぬと言う極論迄飛び出す情勢となり、何よりも先づ施行者から防止策を強行に推進するよう要請が起こって来た。

曰く。フライングにより直接最大の精神的苦痛と経済的犠牲とを強いられるものは観客である、観客の不興により売上げ不振を来し経営に苦慮しなければならなくなるのは施行者、競走会である、之等の大きな犠牲に対し選手の負う責任は一体何であるか、それは反則失格と言う事だけである。勿論予備ライン違反の賞金の申送りによる経済的負担はあるかも知れぬが、それは選手相互間の申合せで公的に第三者に対し得るものではない、観客の失望不満は騒擾の因となり引いてはモーターボート競走の運命を衰退せしめる。

斯る大影響を及し、迷惑をかけた選手の犠牲は単なる失格と言うだけでよいのか、選手の犠牲が余りにも小さい為、選手は観客や施行者競走会の大いなる犠牲に大した考慮を払うこともなく安易な気持でレースに臨み、軽い気持でフライングするのである。

当時配分日数10数日を数へた選手にとって1回や2回の反則失格による賞金の不取得は大した犠牲でもなかった。

昭和27年秋丸亀、芦屋、若松、児島と競走場が開設されて来た頃、モーターボート競走の大発展を期する為に今にして、フライング防止に厳重なる罰則を設け、之が絶滅を期さなければ切角築いて来た本事業の基礎が根底より破壊され破滅に陥るであろう、連合会はよろしく善処すべきであると言う声が澎湃として起こって来た。

当時連合会の事務局は斬る全国の喧々たる厳罰論にも不拘、凡そ指導的立場に立つ者が被指導者に対し罰則を以て臨む程自己の不徳、無能力を暴露するものはない、罰則は策としては下の下の策である。よろしく競走場設備の改善と、適切な指導を以て選手の技術を向上せしめ、又遵法精神を喚起して以てフライング防止対策とすべきであるとの立前をとり設備改善の研究と選手や、関係者のモーターボート競走に対する責務と自覚の喚起を中心とする精神的指導に専心していた。

乍然、時の施行者、競走会の意見は愈々フライング罰則論に固り且甚だ強固となり、連合会としてもこの大勢を黙過し得ない情勢となって来た。

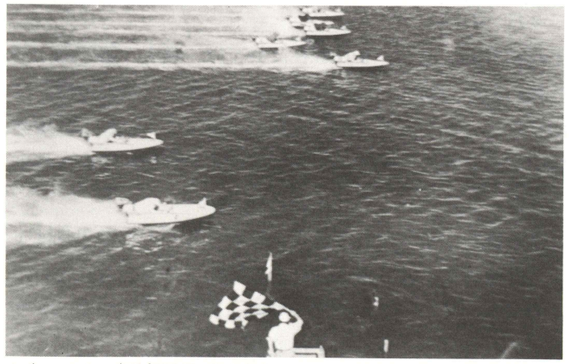
昭和27年11月児島競走場初開催中、時の連合会矢次運営委員長は児島参加中の古参選手（西堀、宮川、福田、磯村、真島、山下勇等）を一夕集合せしめ、連合会平野、原田、菊地、青木を交えて、フライング問題に対する選手の意見を徴した所、選手は全員選手間に於てもフライング防止に自発的な努力を重ねているが中には不心得者があって、正直者が馬鹿を見る現況にあり、之等の者に対しては賞金申送りの自粛罰則程度では防止に効果を挙げ得ないので、連合会より厳重な罰則を以て臨んで貰い度いと言う意見となり、

ここに施行者、競走会、選手の意見が総てフライング防止には罰則を以て臨むことが最も近道であると言う結論に一致したのである。茲に連合会としては周囲の情勢を考慮の上、下の下の策であると承知し乍ら、遂いに罰則採用の決心をしたのである。

罰則は3ヶ月、1ヶ月、罰金等種々の意見が出されたが結局は正ライン1ヶ月予備ライン一部出場停止の線に落ちつき28年1月1日より実施すると言うことに決定した。この罰則の適用によりフライング発生件数は次の様に漸減した。

27年11月　2.6レースにつき1件
27年12月　1.9レースにつき1件
28年1月　10.3レースにつき1件
28年2月　7.5レースにつき1件
28年3月　6.2レースにつき1件
28年4月　4.5レースにつき1件

所が実施1ヶ月にして罰則適用に対し早くも猛烈な反対が起こって来た。連合会としては施行者、競走会、選手の意見が総て罰則適用と言う線に一致して強力に実施を迫られたので、下の下の策と承知しながら止むなく採用した筈であったのに何時の間にか罰則適用は最初から連合会が計画し周囲の反対を押切って強行したものであるとして、情も涙もない鬼畜の様な表現を以て無慈悲さを攻撃される立場となってしまった。


▲チェッカー（昭和32年・住之江）

然し事実はもっと雄弁に罰則適用が選手の自制に卓効を挙げていることを証明していた。

ところがこの様な罰則反対が強硬に主張され始め或は一部に罰則適用の分割払いが噂され始めるとフライング発生数はこれに伴って再び増加し始めて来た。

加うるに当時の選手の絶対数の不足が各競走場の同時開催を妨げ、勢、選手配分上罰則適用に若干の時期的ずれを生じ始めるや選手の心理は罰則廃止の方向に希望を持ち始め愈々フライング数は増加して来たのである。

ここに8月連合会としては罰則は実施し始めた以上効果の有無の明瞭となる迄継続して実施し、廃止する意志はないとの声明を出したのであるが途端再びフライング数は激減し、選手のレースに対する心理作用がフライング防止の絶対的効果であることを如実に見せつけられたのである。

其の後引続きフライング罰則を厳格に実施すべき所諸般の事情により実施時期に若干の差異を来し罰則適用は有名無実の態となって来た観があり、フライング徳政論が台頭し始めるとこれについて再び増加を示して来た。

ここに29年5月改めて罰則の軽重を再検討の上、山口に於ける競走会協議会及び29年5月19日第1回常務理事会に諮り6月1日より厳格実施の決定をなし、本日に及んで来たのである。

フライングの罰則が設けられたのは、以上の様な経緯によりフライングがモーターボート競走の命脈を左右すると考えられ、これを放置する場合モーターボートに対する観客の興味を激減し、惹いてはレースに対する信頼感を失い、モーターボート競走の発展に重大なる悪影響を与えると考えられたからであり、この考え方は現在も尚解消されてよいとは考えられない。

翻ってフライングは絶滅し得るかと言うに、これは至難である、敢えて言うならば不可能であると思はれる。

生命を賭けて行う艦戦機操縦者の母艦着艦に於ても、時

にして失敗し身命を損うもののあることを思へば、選手が多額の賞金を眼前に、エキサイトした雰囲気で争うフライングスタートに於ては、又スタート失敗により犠牲の前者に比し遙かに僅少であることを考えれば、フライングの絶滅を期することは絶対に不可能であろう。

さればフライングはその絶滅を計る必要があるかと言うに、吾々は必ずしも発生件数０の絶滅を期する必要はないと考へる。

ある意味ではフライングはある程度あっても差支えないではないかとも考える。

競馬に於ける障碍レースは転倒落馬があるからこそスリルがあるので、どの馬でも全部楽に飛び越し或はどの馬も全く飛び越せないものであっては問題にならない。

即ち障碍自体に或程度の危険性がありスリルがある所に観客の心理は誘惑を感じるのではないか。

モーターボート競走は競輪、競馬等の如く人力、馬脚等限界ある力を如何にレース適程に分配するかにより勝敗を決するものと異り、モーターと言う機械力を基礎として行われる競走であるから、力をセーブして前後に全力を傾注すると言うことは困難であり、追込みの少くなるのは当然である。従ってレースの面白さがゴール直前よりはスタート時に求められなければならぬこと当然である。

ここにモーターボート競走に於けるスタートの重要性が存在し、又スタート自体がゴールの追込みに勝る興味あるものとならなければならぬ理由がある。

今もしスタートが同時スタートの如く平々凡々なものであるならば、モーターボートはレースの何処に迫力を求めんとするか、勿論各旋回は他の競技に見ない迫力を持つているとはいうもののゴールに於ける追込みのスリルに替るべき迫力はこのスタートを除いてはないのである。

ここにフライングスタートが適当な危険性と偶然性を持つて賭を左右することが必要であり、こうした観点からフライングがある程度在存しても営業政策上、又興業価値判断上観客を楽しませ喜ばせる要素として認められるのではないだろうか。

此処に問題となるのはどの程度のフライングが営業政策上或は興業価値判断上許容されるか、又フライングの絶滅が不可能とすれば、どの程度まで減少せしめ得るかが問題となつて来る。

フライングが毎レース何隻もあると言うのでは、観客は到底納得しないであろう。何10レースかに１回か２回なら観客も諦めがつくであろうし、寧ろこの失敗を一つのスリルとして受け入れ満足感すら感じるであろう。

即ち観客がフライングを一つのスリルとして納得して受け入れる範囲はどの程度であるかと言うことが問題なのである

フライングの罰則を関係者の総てが挙つて設けようとしたのは、フライングの件数が余りにも多く到底観客を納得せしめることが出来ぬと判断されたからであり、フライングを観客の納得出来る範囲まで抑制する必要があると考えられたからである。

現在フライングの罰則実施以来

４月	0.203	
５月	0.235	
６月	0.168	フライング者数
７月	0.142	実働選手数
８月	0.166	
９月	0.128	

と漸減の勢にあり、９月現在に於ては一競走一節開催に対し約2.5件の割となつているのであるが果して観客は現状に満足しているであろうか、現在のフライング件数に理解を寛容を示し或は之をスリルとして喜んで許容しているであろうか。

若し観客が現状に於て満足しておるものとして現状は１ヶ月配分停止と言う重大罰則の適用により支えられているものであって、これが罰則の軽減、撤廃に際しては必ずやもとの状態に立ち戻ることは必至である。

選手の現状の如き遵法観念の度合では残念ながら罰則適用により抑制された現状を罰則軽減後も維持することは困難であろうと思はれる。

最近フライング罰則軽減論の流布されるに伴いフライング数は増加の勢を示しており、過去２回の例がそのままに表われて来つつあり歴史は繰り返されるの感がある。

現在、去る６月１日フライング罰則適用を実施し始めた頃に比し、観客がフライングに対し理解を深め或は自己の損失に対しても寛大となつたと言うなら話は別であるが、フライングが野放図に行われてよいと言う意見は殆んど問題になっていない。

先述の如くフライングを防止するには競走場設備の改善と適切な指導訓練並びに罰則の適用の三者が併せ必要である。

競走場設備の改良はフライングし易き要素を排除する意味に於て最も基礎的なものであるが如何に設備を完璧にしても選手が、これを無視しこれに協力しなければ何の役にも立たない。

選手が自己のモーターボート競走に占める位置と競走発展に対する責務を自覚し遵法精神に徹すると共に、操縦技術を練磨して自らフライングしないよう努力することが最も肝要であり、之には適切な精神的技術的指導と不断の訓練が必要である。罰則は以上によつて防止し得ない点を選手の罰則適用による苦痛を避けようとする心理により強制的効果を挙げようとするもので、策とすれば先述の如く、選手の人格を無視した又指導者自ら己の不徳無能力を恥ずべき下の下の策である。

今若し前二者によって解決されない問題を罰則により解決せんとするなれば、その刑量を定めなければならないが、原則としてその刑量は観客が納得し得る範囲にフライングを抑制し得るに足るものでなければならず、これを上廻ることも下廻ることもならないと思う。

モーターボートレースは1,200名の選手の為のみのものではない。

モーターボートレースはこれに直接関係する何万関係者のものであり、これが収益により潤わされる全国何十何百万の善良なる市民のものでなければならない。

勿論、檜舞台に立つて幾多の危険を冒し敢斗する選手諸君に対し、斯る罰則を以て臨まねばならぬこと自体が、その名誉を傷つけ、生活権をおびやかすものであり、まことに遺憾なことであり、不幸にして善意により過つてフライングした選手諸君にこの罰則が適用されることを衷心より気の毒に思うものである。

若しモーターボート関係者全員がフライングによる影響を甘受出来るならば罰則を云々する必要がないではないか。

若し選手がフライング者を心よく許すことが出来るならば競技規則に定められた反則失格以外の罰則は撤廃してもよいではないか。

正直に規則を守る選手がフライング選手に航路を妨害され馬鹿を見てもよいのなら、予備ラインの賞金申送りも云々する必要はないではないか。幾万、幾十万の関係者の生活を危険に陥れてまで、選手のそれも規則を守らない不良選手の生活擁護しなければならないか。

仮令それが悪意ないフライングであつたとしても、結果が善良なる人々を苦しめるものであれば、その責任は選手自ら負はねばならぬのではないか。

ここにフライング罰則適用により、精神的、経済的に多大の打撃を受け生活に苦しんでいる選手諸君に対しては大村初開催以来、共々茨の道を歩んで来た吾々としては衷心より同情の念を禁じ得ないが、本問題は単なる人情論に終始することなく、モーターボート発展の大局的見地に立つて論じられなければならぬと思う。

連合会事務局としては如上の観点より、当分の間現行罰則を継続し、選手の自覚と技術の向上を俟つて、ファンが納得し得るフライング数にまで抑制することが望ましいと考えるが、現行罰則を軽減することにより現状が維持され或は減少されるであろうと考えることは自信がない。

2.事故防止策の変遷

草創期におけるレースでは、想像もつかぬほど事故が多発していた。

いうまでもなく、競技運営の基本は公正、安全、かつ円滑にレースを進行することであり、その上に白熱したレース展開や節度ある適確な運営などといった諸要素が加わってはじめて、〝面白いレース〟が構成される。したがって、競技運営の中で事故が発生するということは上記の基本、すなわち公正、安全、円滑のいずれかを妨げることとなり結果としてレースへの興味を著しく阻害する。そのため時には観客の不満が爆発し、騒擾事件の原因とさえもなった。

とくに開催当初は、大衆にとってモーターボート競走は極めて馴みの薄い競技でありその楽しみ方も十分には理解されていなかったから、〝事故の発生〟に遭遇しないまでもその興味の対象は、より身近な自転車という乗物を使用する競輪へと向けられがちであった。

このような状況の中でモーターボート競走を普及し繁栄させていくためには、なんとしても観客に〝モーターボート競走は面白い〟と思わせなければならなかった。そのためにも、事故の発生は最小限におさえなければならなかったが、草創期においては選手の技量不足、ボート、モーターの性能不良、運営者側の不手際といった悪条件が重なり事故の多発をみることとなった。

このためモーターボート競走業界は、連合会を中心に事故防止のための施策を次々と打ち出していった。そして、それは選手の技量向上、ボート、モーターの性能向上、審判、競技部関係の器材開発、競走水面の改善、水上施設の改善などともあいまって、やがて事故は減少の一途をたどるのである。しかしもとより、事故の減少は総合的な施策の結果であって、単に１つの事故防止策がどれだけの効果をもたらしたとは言いきれないが、この章では事故の細かい分類にとらわれることなく、どの時代にどのような事故

▲再訓練（昭和29年・高野山）

防止策がとられ、どのような効果をあげていったかについて現在に至るまでの主要施策を概観することとしたい。

(1)級別決定制度で選手の向上心助長

連合会は競走開設当初から、競走成績により選手をランク付けすることで選手の向上心を助長し、技量向上にも役立てたいとする考えを持っていた。この〝ランク付け〟についての基本的な考え方は、〝選手に告ぐ15号〟でも「従来の戦績と平素の行状とを審査し……」と述べているとおり、当初は、現在のような「選手の級別によりあっせん日数に格差をつける」といった実質的利益のあるものではなく、いわば模範選手のしるしともいうべき名誉称号的なものであった。したがって、選手級別制度は昭和29年１月１日より、前年28年の競走成績を対象に実施されＡ、Ｂ、Ｃ級のランク付けが行われているが、この時点ではＡ級選手にその名誉を表わすバッチが交付されるというかたちにとどまっている。

その後、折からの売上不振に対する意味もあって翌30年からは、級別によりあっせん日数に格差をもうけることとなるが、しかし級別制度の基本的考え方は変らず、社会人として立派な人物であり、かつ競走成績優秀、事故も少ない、いわばモーターボート競走のイメージアップにもつながるような選手をＡ級、それに準ずる選手をＢ級、その他の選手をＣ級としてランク付けし、各選手の向上心の助長に努めたのであった。

以下、級別決定基準を中心とした事故防止策について、その概略を述べることとする。

●選手級別制度の実施（Ｓ29．1．1）

選手級別決定基準

29．1．1制　定

褒賞的意味で200名程度のＡ級選手を選び全選手に精励の１目標を与える。

1．Ａ級　出走回数200回以上、1・2着入着率35％以上、事故率15％以内。

2．Ｂ級　出走回数100回以上、1・2着入着率25％以上、事故率20％以内。

3．Ｃ級　Ａ・Ｂ級以外の者。

事故率は $\frac{\text{事故件数}}{\text{出走回数}}$

成績対象は前年１～12月。

上記の基準に見られるとおり、級別決定は当初から優秀選手の一要素として事故の少ないことをあげている。制定当初、名誉称号的な意味あいであった級別も、翌30年に入ると売上不振に対処するため〝優秀な選手により多く出場の機会を与えよう〟という考えのもと、級別によりあっせん日数に差をもうける、いわゆる〝格差あっせん〟が開始される。

この格差あっせんは、直接選手の所得に結びつくところから名誉的な意味からも、実質的な意味からも選手は１つでも上位のランクを目差そうとするようになり、選手の技量向上、事故防止に効果を発揮した。

○改正（Ｓ30．4．1）

褒賞懲戒規則により戒告以上の処分を受けた者は１ランク降級する。

○改正（Ｓ31．5．1）

登録有効期間中に6カ月以上出場しなかったものはＣ級。級別審査対象期間中の出場回数が30回に満たない者はＣ級。登録を抹消された後再登録をされた者はＣ級。

高野山事件による登録消除、長期間の出場停止等があったための対策としての意味もあるが、この当時は、まだ選手の技量が未熟であったため長期間競走に出場しないとすぐに技量が低下し、円滑なレース運営に支障をきたすということもあって〝長期間レースに出場しなかった選手は地元競走場での練習を義務付ける〟などの対策を講じたのもこの時代である。

●選手精鋭化要領の判定、級別決定基準の廃止（Ｓ32．1.1.）

制定　昭和32年１月１日

Ｃ　級別決定基準（審査対照期間の末日現在で決定）

モーターボート選手精鋭化要領

1．目的

選手の精鋭化を促進して、健全なる運営の可能性を強化し、競走の成績を増大し、かつ社会の諸情勢に即応せしめ、モーターボート競走の本旨を一層に増進する。

2．基本方針

① 競走態度、素質、品性及び日常行動等が選手として不向きと思われるような者に対しては適時現地において善導する。

② 技量程度の低い者、事故の多い者に対しては特殊訓練を連合会が実施して向上に努める。

③ 前項の指導または訓練の結果で選手として不適者と判定される者は競走の目的を阻害するものとして次の要領により排除して行く。

3．精鋭化要領

1 不良選手を排除する方法として次の通り定める。

(1) 競走の発展及び健全な運営を阻害するような悪質事犯

者に対しては褒賞懲戒審議会及び現地制裁審議会等で厳罰をもって処置する。

(2) 競走の運営を健全化してゆくためにモーターボート競走実施規程により定められた制裁審議会は規程の範囲内において最大限に活用する。

A 現地における問題は原則として現地において処分し速かに連合会に報告する。

B 現地における戒告及び出場停止処分を受けた選手名は連合会がまとめて発表する。

C 現地制裁審議会における戒告及び出場停止等の処分が3回を超えた場合は、褒賞懲戒審議会に附議する。

(3) 褒賞懲戒審議会は現地より特に審議の申請のあったもの、又は選手の制裁審議会等に対する異議裁定或は特に重要な問題を取扱う。

(4) 競走態度、素行等悪く、選手にあるまじき行為等があり、競走運営の阻害となるような不良選手は施行者と競走会連名で連合会に対し配分拒否の申請をすることができる。

(5) 各地競走会に調査委員若干名を設け選手等の内面指導に当らせ審査業務に協力させる。

(6) 調査委員は地方競走会長が連合会長より委嘱を受けて、競走会長がその任に当る者を任命する。

(7) 調査業務は連合会審査担当理事に協力することを本旨とし、各地競走会所属の調査委員の指導調整は連合会審査担当理事が行う。

（必要に応じて会議を開催する）

(8) 連合会の審査部門を強化し地方調査委員と密接な連絡のもとに内面指導を行う。

2 配分の拒否と希望について次の通り定める。

(1) 配分の希望及び拒否は施行者と競走会が連名でその都度連合会に提出する。

(2) 配分は希望を尊重する。

(3) 配分拒否を五カ所以上の競走場より受けた選手については褒賞懲戒審議会に附議する。

3 低勝率者の淘汰

(1) 級別決定基準を次の通り変更する。

A 級別の審査対照期間は年2回とする。

前期―5月1日より
10月31日まで
後期―11月1日より
4月30日まで
の2期に分ける。

B 級別実施期日

前期7月1日より12月31日迄
後期1月1日より6月30まで

C 級別決定基準（審査対照期間の末日現在で決定）

級別	人数	選定基準
A級	25%	勝率の上位より選出し同率者のあった場合は上位着順率の多い者を採る。
B級	65%	A級を選出した残りの内より上位から順次選出し、同率者のあった場合は、上位着順率の多い者を採る。
C級	A、B級以外の者 10%	A、B級を選出した残りとする。

右の基準は「低勝率者の淘汰」の第4項「事故多発者の淘汰」の第3項並に次の第2項、第3項の適用を受けた者を除外した者とする。

(2) 登録及再登録されたものはすべてB級とする。ただし抹消時C級であった者はC級とする。

(3) 競走の事故、疾病、自己の都合等で3カ月以上出場しなかった者は、B級とする。ただし、欠場時C級であった者はC級とする。出場回数が20回に充たない者はB級とす。

(4) C級となった選手は直ちに再訓練を行い、当該級別実施期間の残りを出場せしめなおかつC級となった者は配

▼高野山再訓練（昭和29年）

分を保留する。

4 事故多発者の淘汰

現行級別決定基準より事故率を除外し、次の方法により事故多発者を減少せしめる。

(1) 現行フライング罰則は継続実施し、かつ第2項を適用する、なお出遅れ罰則も同様に取扱う。

(2) 級別審査対照期間内（6カ月）に次の基準に達した者は、配分を保留し、当該期間終了後再訓練を行う。

A 欠場・失格が15回以上となった者

B フライングまたは出遅れ計5回以上となった者

C 「A」、「B」の事故を併せて15回以上となった者

（選手の責に帰するもののみとし、その判定は、競技委員長、審判委員長、検査委員で公正を期して行うものとする。）

(3) 再訓練を受けたのち残りの審査対照期間出場せしめ、なおかつ右の基準に達した者は配分を保留する。

C級別決定基準（審査対象期間の末日現在で決定）

●改正（S32.3.20 ）勝率制導入

級別	勝率	選出基準
A級	40.1%以上	1、2着回数の出場回数に対する100分率（小数点2位以下を4捨5入する）
B級	40.0%以下 10.1%以上	
C級	10.0%以下	

(2) 登録及び再登録されたものはすべてB級とする。

審査対象期間の始めにおいて初出場以来の出場回数が100回に達していない者はB級とする。

ただし抹消時C級であった者はC級とする。

(3) 競走の事故、疾病、自己の都合等で3カ月以上出場しなかった者、並びに出場回数が50回に充たない者はB級とする。

ただし、欠場時C級であった者並びにC級で出場回数が20回に充たない者はC級とする。

(4) C級となった選手は再訓練を行い、当該級別実施期間の残りを出場せしめ、なおかつC級となった者は配分を保留する。

4．高事故率者の淘汰

(1) 事故率17.0%（選手責任による事故）に達した者は再訓練を行い、当該級別実施期間の残りを出場せしめ、なお事故率が17.0%に達したものは配分を保留する。

(2) 現行フライング、出遅れ罰則は継続実施する。

この改正要領は昭和32年3月20日より実施するが、審査対象期間に関しては、今期に限り1月～4月の4ヵ月間とする。

昭和29年は、時限法である臨特例法が施行されたことから、にわかに公営競技廃止論が高まりはじめた年でもある。モーターボート競走業界でもあちこちで〝ひょっとしたら廃止か〟の噂がささやかれていた。

その一方で、連合会を中心に〝臨特例法の期間延長から、競走法の改正へ〟とする懸命な努力がなされてはいたが、しかし業界関係者の動揺はなかなか納まりそうにもなかった。中でもとくに選手の動揺は著しく、さらにこれを反映したかのような〝事件〟なども一部にあって、噂は事実に輪をかけて広がっていった。

このため連合会は全選手を高野山に集め、体制の建て直しを図ったが、その新体制の指導方針ともいうべきものが「精鋭化要領」であった。

制定当初における精鋭化要領の骨子は、不良選手の排除級別決定基準、低勝率者、事故多発者の淘汰などというものであった。とくに低勝率者、事故多発者に対する措置は厳しく、全選手中10パーセントのC級選手と事故多発者には再訓練を実施し、効果のない者は〝あっせんを保留〟するとした。ところがこの基準によれば再訓練該当者は200名にも達することとなり、そのまま実施となると選手の生活保証問題にも発展しかねなかった。そのため、前掲のとおり３月20日付で改正を行ったのである。こうして選手精鋭化要領を実施した結果、昭和32年中の再訓練該当者は42名であった。

○改正(Ｓ32．11．1)事故点制の導入

1．Ａ級　勝率　5.51以上
　Ｂ級　〃　3.01～5.50
　Ｃ級　〃　3.00以下
2．事故率が1.00に達した選手は勝率の如何にかかわらずＣ級とする。
3．２期間を通じＣ級となった選手はあっせんを保留。

着順点基準		事故点基準	
１着	10点	Ｆ・返還欠場	10点
２〃	8〃	反則失格	8〃
３〃	6〃	失格・欠場	4〃
４〃	4〃	その他	0〃
５〃	2〃		
６〃	1〃		

昭和32年１月に精鋭化要領が実施されると、時期を同じくして同年４月、出遅れ制限が３秒間に短縮された。従来は、「審判長の定位置から第１ターンマークを見通した線上へ、先頭艇が到達するまでにスタートラインを通過すれば正常のスタートとする」というものであったから、この短縮は画期的なものと言える。

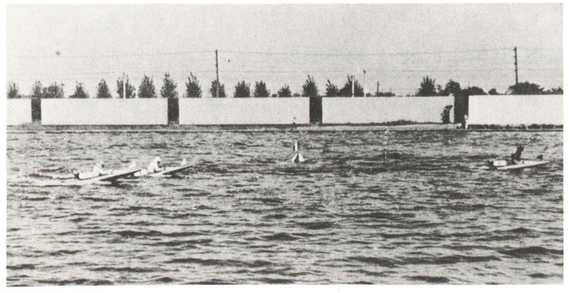
このため、同年内こそ4,876件とフライングの多発をみたものの翌33年は3,986件と減少し、続く34年には出遅れ制限がさらに1.5秒へと短縮されたにもかかわらず、フライングは3,565件、出遅れ3,214件（前年対比約1,000件増）にとどまっている。またこの間、昭和33年からはスタート手帳携帯が義務付けられ、選手のスタート状況を把握した上で指導にあたるとの方法が取り入れられている。さらに同年、初めて水上施設統一基準が制定され、全国競走場の水上施設がおおむね統一された。こうして事故防止の環境が整備され、選手の技量が向上していったこともむろんあろうが、精鋭化要領の実施が事故に対し大きな抑制力となったこともまた事実である。

昭和34年３月、精鋭化要領はその役割りを果たしたとして廃止されたが、級別決定基準はそのままの形で存続した。

●事故点制の廃止(Ｓ37．11．1)

事故点制及び期間を通じてＣ級となった選手のあっせん保留を廃止する。審査対象期間において、スタート事故が２件を越える者、及び同期間の２期間を通じてスタート事故が３件を越える者はＣ級とする。

▼待機行動(昭和32年・住之江)



選手級別決定基準は、昭和33年に事故点制度を導入して以来、昭和36年フライング返還の実施に伴う事故点の手なおしを行っただけで、昭和37年までに大きな改正を行っていない。

しかし、事故防止策としては臨時訓練を実施することで、また、機械面では20秒針大時計を採用し、スタート事故の大幅減少を実現、その後、選手の自主訓練制度へと移していった。

自主訓練に移行してからスタート事故は，またもや徐々に増加しはじめ、昭和37年にはその傾向も顕著となっていた。こうした状況の中で連合会は、事故点制の廃止に踏み切るが、これには１期２本、２期で３本のスタート事故を起こした者はＣ級とする、という非常に厳しい条件がつけられていた。

昭和37年度におけるフライング発生件数は1,192件、出遅れ2,107件であるが、これに対し選手数は約980名であったから、平均１期1.3件程度のスタート事故を起こしていることになり、上記条件の該当者は膨大な数にのぼるはずであった。しかしながら、この施策は昭和37年10月30日開催の競走会事務局会議において、「この基準をそのまま実施したのでは影響極めて大きいため、事故防止は競走会側で責任をもって実施することとし、基準の適用は当分の間保留とする」ということで意見の一致をみる。このため連合会はこれを再け入れ、当分の間その基準の適用を見合わせることとした。

●事故点の大幅アップ(Ｓ38．11．1)

38.11.1 一部改正
1.事故率が1.0以上の者は勝率にかかわらずＣ級とする。
2.事故点基準

返還欠場	30点
失格・欠場	15〃
責任外	0〃

昭和36年に臨時訓練制度を廃止して以来、スタート事故は年々増加を続けており、昭和37年１月に出遅れを自主訓練の対象からはずし、さらに11月から事故点制度を廃止すると、スタート事故はますます増加を示していった。昭和36年に944件であったフライングが38年には1,503件に、1,906件であった出遅れは2,107件と増加している。

連合会はこれを放っておけず、級別決定基準に事故点制度を復活させた。事故点の基準は以前の倍以上であったが、それでも増加傾向にあるスタート事故は押さえきれず、翌39年にはスタート実技試験制度を導入しスタート事故の抑制をはかっていくのである。

▼第１マークの攻防(昭和31年・児島)

●事故率を段階的に適用

42.8.22 一部改正
事故率を厳しく加味する。
1.Ａ級　勝率5.51以上
　　事故率0.50以下
　Ｂ級　勝率3.51以上
　　事故率0.70以下
　Ｃ級　Ａ・Ｂ級以外
2.登録及び再登録（消除期間が３ヵ月以上の者）された者はすべてＣ級とする。
3.競走の事故、疾病、自己の都合等で３ヵ月以上出場しなかった者並びに出場回数が50回に満たない者はすべてＣ級とする。

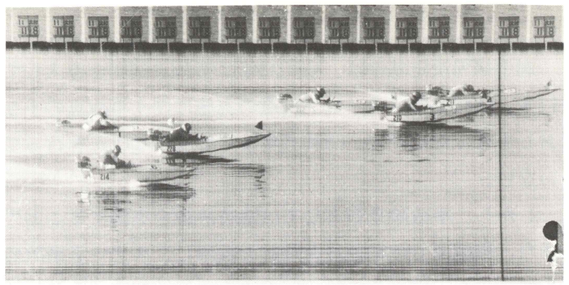
この頃になると選手の技量も向上し、ボート、モーターの性能も安定してきたため、選手の自覚次第では事故を防止できるような体制になっていた。

昭和42年、連合会は出遅れ制限を１秒以内に短縮するとともに選手級別制度の改正を行い、級別ごとに勝率の基準と事故率の基準をもうけ、その両方の条件を満した者を当該級にランクすることとした。

この方式は、昭和45年にＡ級の事故率を0.50から0.40へ、昭和49年に妨害失格の事故点を15点とするなど、細かな改正を行いながら昭和57年まで、15年間という長きにわたって実施され、事故防止史上に大きな足跡を残した。

(2)あっせん保留あっせん辞退等によるスタート事故防止

スタート事故の防止に予備ラインが設けられたり、正ラインや予備ライン違反者に対し一定期間あっせんを保留したこと、また、選手間の申し合せ事項として予備ライン違反者の賞金申し送り制度があったことについてはこれまで



▲４号艇フライング（大村）

述べてきたとおりであるが、これらに類似する事故防止策は今日に至るまで連綿と実施されており、事故防止に大きな役割を果たしてきている。ここではその変遷をたどってみることにする。

●正ライン1ヵ月、予備ライン1節のあっせん保留（S28.1.1）

●予備ラインの配分保留を廃止（S29. 6.1）

正ライン１ヵ月、予備ライン１節の配分保留については、選手数の不足等により保留実施時期にずれを生じたり、場合によっては分割実施するような事態も出現し、事実上支障を生じた。

そこで、昭和29年６月１日からは予備ライン罰則を廃し正ライン罰則を厳格に実施していくこととなった。

○フライング失格者の配分保留事務実施要領（Ｓ29. 6.1）
1.フライング失格者に対する制裁
　連合会は、本要領により正ライン（侵犯）１回に対して、１ヵ月間の配分を停止する。
2.実施の時期及び連合会の措置
　①違反時の翌々月とし２本以上違反したる場合は、連続配分を停止する。(例えば６月中の該当者は８月度の配分を保留し、２本の場合は、引続き９月度に及ぶ。)
　②連合会は、配分保留選手名を各施行者及び各競走会に通知すると共に、当該選手にその旨通知する。
3.省　略

●フライング２件で１ヵ月あっせん保留（S31. 1.1）

フライング１件で１ヵ月間のあっせん保留という罰則があったにもかかわらず、フライング発生件数は多く、昭和31年11月には420件、同12月は490件にも達した。

連合会は、このようにフライングが多発したのではあっせんに支障が生ずるため選手の自覚を促すとともに、フライング２件で１ヵ月、２件を超えた場合には１件につき１ヵ月を加算することとした。

当時の状況について、昭和31年１月10日発行の連合会会報は次のように報じている。

フライング防止策については、関係各部により、再々研究、通達されているのであるが、近時フライング発生件数が急増し、11月度の如きは、実に420件を数えるに至った。

かくの如きは、関係者の迷惑はもちろん、観客の興味を大いに削減し、今や一大飛躍の年を迎えんとする、モーターボート競走界の将来にとって誠に寒心に堪えない状況となったのである。

ここにおいて、関係者始め選手諸君の重大なる覚悟と自戒がなされねばならないのであるが、新春を迎うるに当り、31年こそは、スタート技術の徹底的かつ合理的研究を強く要望する次第である。

諸君の一挙手一投足はすべてこれ、全競艇界の公正なる発展に密接につながっているのであり、１回のフライング反則は自らの手で己れの首を締めつつあるのだという冷厳なる事実を改めて銘記すべきである。

１．フライング失格者に対する制裁(配分保留)
　(1) フライング件数２件につき１ヵ月間
　（フライング件数２件とは累計２件の意）
　(2) フライング件数が累計３件以上になったときは、１件につき１ヵ月間

●精鋭化要領の実施（S32. 1.1）

●F・L同罪（S32. 4.1）

精鋭化要領については級別決定基準の事故率規制の章で引用したので省略するが、同要領実施中事故罰則のあっせん保留制度は次のようなものである。

○従来からのフライング罰則

精鋭化要領の実施に合せ従来からのフライング罰則に適用されていたが、昭和32年の競技規則の改正で出遅れ制限が３秒となったのを機に、〝出遅れ〟もフライング同様１件として数えられるよう強化された。

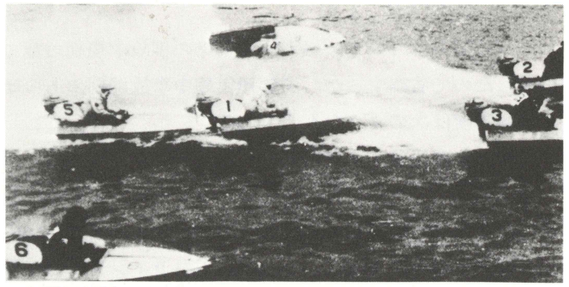
○精鋭化要領による罰則
　①　反則失格、失格が15回以上となった者
　②　フライング、出遅れが計５回以上となった者
　③　①②の事故を併せて15回以上となった者

は配分を保留し、当該審査対象期間終了後再訓練を行い、その後残りの審査対象期間を出場せしめ、なおかつ右の基準に達した者は配分を保留せられる。

●フライング１件で１ヵ月のあっせん保留（S32. 11）

精鋭化要領は所期の目的を達したとして昭和34年３月に廃止されたが、フライング、出遅れ事故のあっせん保留はそのまま継続適用された。事故の罰則は軽減されたが、当時のスタート事故発生状況からして規制をゆるめるわけに

▼同時発艇機（昭和29年・府中）



▲転覆艇(昭和34年・住之江)

はいかず、同年11月１節の競走からスタート事故の罰則は再び強化されるのである。

新罰則は、フライング１件について１ヵ月の配分保留を行うというものであった。しかし、出遅れについては同年４月から出遅れ制限が1.5秒に短縮されたこともあって罰則は廃止された。

●あっせん保留制度の廃止(Ｓ35．11)

連合会は昭和28年以来フライング防止策として、あっせん保留制度を採ってきた。しかしこのあっせん保留は、選手の収入に直結するため事故防止策としては極めて有効な手段であったが、一方では一定期間レースに出場しないため選手の技量が低下をきたすという、いわば事故防止とはうらはらの一面をも持っていた。

昭和35年、連合会はこのような矛盾を解決するとして、あっせん保留に代りスタート事故者に臨時訓練を実施することとし、あっせん保留制度を廃することにした。しかし、フライング事故防止策として驚異的な成果をおさめた臨時訓練制度も、その厳しさ故に反対する者も多かった。そのため、年間のフライングが臨時訓練実施以前の3,000数百件から1,000件以下に減少したこともあり、これを機に選手会への自主訓練へと移行していくのである。

これ以後もスタート事故防止策は幾多の変遷をたどることになるが、それらはすべて選手会による自主訓練、または選手の申し合せによるあっせん辞退制度が中心となるもので、スタート事故の罰則として連合会があっせん保留を行うという制度は、これをもって最後となるのである。

●即日帰郷制度の実施

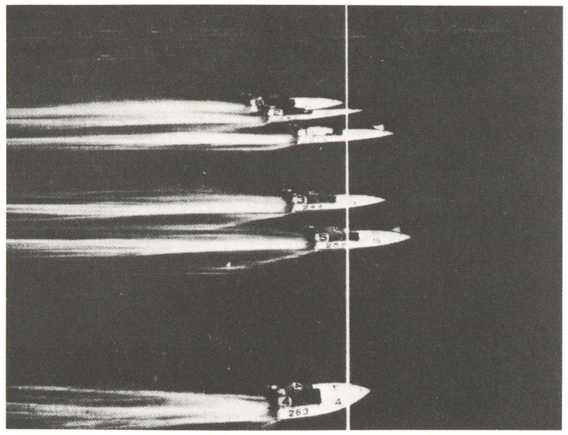
昭和36年にスタートした事故罰則が、臨時訓練から選手会の自主訓練へと切り換えられると、フライング事故は再び増加に転じ昭和37年度で1,192件、38年度には1,503件、39年になると1,665件と上昇し続けた。

自主訓練への移行に際し連合会と選手会は、〝現在程度の事故防止の成果をあげる〟ことを了解事項としていたが、それにもかかわらずフライングだけに限って言えば移行時(昭和36年)の944件から、かくも大幅な増加をみせたことになる。もちろんこのようなフライングの多発は、レースへの興味を減殺してしまう。モーターボート競走業界としてはなんらかの対策を急ぎ講じる必要があった。

このため昭和39年２月10日、大阪で開催されたあっせん事務連絡会議を経て、同年３月１日の競走からは自主訓練に加え「即日帰郷制度」を実施することとなった。スタート事故を起こした選手は、当日のレース出場後帰郷させるという制度である。

この制度の実施は、選手会の自主訓練に加え、再び連合会が事故防止対策に乗り出したという精神的影響もあってか、翌40年におけるフライング発生件数は1,200 件と大幅に減少した。だが、それも少し馴れてくると、スタート事故を起こしても当該節の残り日数に参加できないだけで、選手としてはたいして痛痒を感じることもなく、そのため翌昭和41年度からはまたもやスタート事故はじりじりと増加しはじめたのである。

こうして即日帰郷制度は、昭和42年に設置された事故防止対策委員会の答申を受けて同年11月１日から廃止された。



▲５艇フライング(昭和42年・尼崎)

●あっせん辞退制度の発足(Ｓ42．11．1)

昭和35年、臨時訓練制度の発足を機にあっせん保留制度は廃止され、スタート事故を起こした選手が長期間あっせんを保留されるということはなくなった。しかしこの制度がスタート事故防止策として適当な方法であるか否かについての疑義はあろうとも、間違いなく成果のあがる方法であることは確かであった。

昭和42年10月10日、第14回ダービー(尼崎)の優勝戦においてスタート事故のため〝覇者〟を決定できないという事態が発生した。５艇がフライングしたためレースは不成立となったのである。

当時はフライング多発の傾向が続いている時期でもあったが、ダービーでは初日から10件のフライングが発生するなどとくに事故が多く、〝日本一〟を決定するレースにふさわしくないとして関係者のひんしゅくを買っていた。その挙句のこの不祥事である。業界としては、従来にもまさる厳しい対策を打ち出さなければならなかった。

モーターボート競走開設以来、この種の事故防止対策は連合会が打ち出すのが通例であり、またその対策は厳しさの点でも定評があったが、選手会はこの事件を重視し自ら事故を起こした選手には登録消除の勧告、もしくは下記のように厳格な規制措置を打ち出したのである。

決　　議

スタート事故は本年４月に競技規程を改正して以来、事故防止目標を超え、本会は、その防止策に全力を傾注してきたが、去る10月５日より尼崎競走場において開催された第14回全日本選手権競走に至って、集団スタート事故が発生し、モーターボート競走に対する信用を一挙に失望せしめ、業界の歴史に一大汚点を残す最悪の事態となりました。これ偏えに本会の選手指導の至らざることと痛感し、深く反省するとともに衷心より陳謝の意を表する次第であります。

本会では10月13、14日両日にわたり緊急に全国の役員を招集し事故の原因を究明するとともに「スタート事故防止対策」を中心として、白熱の討議を重ねた結果強力な緊急対策を決定しました。

その目標は、来る11月以降業界の指示する事故率以下を死守することにあり、この目標に達しないような事態に立ち至ったなればこの決定に関与した役員全員は、自らその質を負い役職を辞する決意をもちあえてスタート事故撲滅の悲願を達成し、もってファン並びに関係者各位の信頼に応えんとするものであります。右決議します。

昭和42年10月14日

社団法人　日本モーターボート選手会
会　　長　山中　弘
副 会 長　西山　巌
理 事 長　友永照茂
理事・支部長　一　同

スタート事故者に対する規制措置

(1)　フライング(Ｆ)
　１回　あっせん辞退１ヵ月（30日）訓練納付金１万円
　２回　あっせん辞退３ヵ月（90日）訓練納付金４万円
　３回　登録消除勧告若しくは除名
(2)　出遅れ(選責Ｌ)……従来どおり
　１回　　訓練納付金　７千円
　２回　　同　　１万円
　３回以上　　同　　１万５千円
(3)　周年記念競走以上の優勝戦のスタート事故については別途考慮する。
(4)　Ｌ事故多発者についても別途考慮する。

選手会自らがこのような厳しい規制措置を打ち出したため、連合会はこれ以上の事故規制措置はとらないこととし、連絡協議会はモーターボート競走業界としての自主規制を受け入れた。しかしその規制は単なる自主規制ではなく業界全体の了解事項であるから、改正等にあたっては相応の手続きをとることを条件とし、この規制措置を受け入れたのである。

こうして、昭和35年以来廃止されていたあっせん保留は、選手会の自主規制、選手のあっせん辞退と形を変えて昭和42年11月に事実上復活するのである。

●フライング３件で６ヵ月に改正(Ｓ46．5.1)

〝フライング３件で登録消除勧告、これを受け入れない場合は選手会を除名〟という処置は、この規制を実施すれば、１期間に３件のフライングをする選手はいないであろうという想定のもとに実施された施策だと思われる。ところが該当者がでたのである。

その数はわずかであったが、もともとフライングというのはこれをしようと思ってする選手はいないわけで、いわば〝勝ちたい〟一心からの勇み足である。したがって、その過失だけで選手としての資格を奪うのはあまりにも厳しすぎるとして行われたのがこの改正で、その内容はフライング３件で６ヵ月のあっせん辞退訓練納付金５万円、実施期日は昭和46年５月１日というものであった。

その後、改正前の措置（フライング３件）により登録を消除されていた選手のうち希望者はこれを復職することとなった。

●Ｆ・Ｌ各１件に40日間のあっせん辞退(Ｓ55.5.1)

昭和42年、選手の自主規制という形であっせん辞退が開始されるや、翌43年にはフライング発生件数は1,095 件と、約 450件もの大幅減少をみせたが、その後10数年間にわたってフライング発生件数は1,200件台を続けている。これは一見、選手の技量に進歩がなかったかのような印象も与えるが、この間一方では〝出遅れ〟が順調に減少の方向をたどっているのである。数字の上からも昭和42年の2,392件に対し昭和56年度には311件と激減している。

これを内容的に見ると、42年度の2,392件ではそのうち選手責任の事故が1,364件、選手責任外が1,028件というのに対し、56年度では選手責任222件、選手責任外89件となっている。

ところでこの〝出遅れ〟と〝フライング〟では、事故の性格もおのずと異なり、一方のフライングが勝ちたいがため意識的に早いタイミングのスタートをねらうのに対し、出遅れのほうはタイミング不良というのが大部分であった。

その意味からすると選手責任である〝出遅れ〟の減少は選手の技量向上を、選手責任外の事故の減少はボート、モーターの性能向上、水上施設の改良、防波防塵、防風等の施設の充実を物語っていると言ってよかろう。

同じスタート事故であるフライングと出遅れを、同等に扱おうとする考え方はモーターボート開始当初からあるにはあったが、フライングが選手の心構えによって防止できるのに対し、出遅れはその大部分が選手の失敗であり、心構えでその効果を左右できるものでもなく、加えて各競走場の施設による影響も大きいところから、精鋭化要領実施時代を除いては異なる罰則が適用されてきたのである。

しかし昭和50年代に入ると、各地競走場の施設のレベルが向上し格差がなくなってきた。このためフライング、出遅れを同じスタート事故として同罪とすべきであるとの考えが漸次多くなっていった。

このような背景から昭和55年に設けられたスタート事故罪則は、フライング、出遅れの各１件に対し40日間のあっせん辞退というもので、両者の罰則を同じくしたこと、スタート事故の１件め、２件めに罰則の差を設けていないことなどが注目されるところである。こうした制度が採用できたのは各競走場の施設、設備、器材等のレベルアップに負うところが大きいが、もう一方の件数によって罰則に差をつけなかったというのは、ひとえに〝スタートをできるだけ規制しない〟という事故防止策による。つまり、スタートは勝負のポイントでもあり、迫力あるスタートをきらせるということはすなわち観客に興味深いレースを提供することである。との考え方に基づいたものであった。

従来の罰則は、１件目１ヵ月、２件目３ヵ月、３件目で６ヵ月のあっせん辞退という累進罰方式を採用していたがこの場合１件目のフライングをおかした選手は、２件目をおかすことを極端に恐れるあまり、積極的勝負に出るのを避けるという傾向があった。こうした弊害を避けるために行われたのがこの改正で、スタート事故規制もいよいよ新しい時代に入ったということが言えるのではなかろうか。

●あっせん保留基準第８号の制定（Ｓ52.5.1)

選手級別決定基準に基づき、勝率3.00未満の者及び事故率1.00以上の者は、次の期の級別実施期間。

ただし、級別審査対象内の出場回数が40回に満たない者は除く。

あっせん保留基準第８号は低勝率、高事故率の選手のあっせん保留制度である。

連合会は、あっせん保留基準の制定にあたり、その理由を次のように述べている。

「業界発展を支えてくれたファンの競走運営に対する期待や要求も、次第に厳しいものとなり、特に選手の新陳代謝も期待通りに行われず、また、１部選手の中には敢闘精神に欠けるものが目につくなど、迫力のあるレース展開を望む声が各地で広がりつつあるのが現状である。

ファンあっての競走という前提からも、このようなファンの声や期待は決して無視出来ないものであり、すでに選手会においても積極的に会員数の適性化等、精鋭化策を打ち出してはいるが、売り上げが低迷し将来のために抜本的施策を講じなければならないと関係者が苦慮している今日、この問題は前向きに解決しなければならないと考えられている。

そこで、競技運営改善研究委員会においても多角的な見地から慎重に本問題を検討した結果、次のような精鋭化案をまとめたので早急に実施すべきである。

①　級別決定基準(案)について
②　選手出場あっせん保留基準(案)について」

(3)訓練の実施による精鋭化対策

草創期以降連合会は、自身の体制が整ってくるに従い新人、女子、低勝率、高事故率選手の訓練を積極的に実施するなど、選手の技量向上に力をそそいできた。まして、昭和28.9年当時ではモーターボート競走そのものの歴史も浅く選手の技量もかなり未熟であったから、選手全体のレベルを上げるということは即、事故防止につながることでもあったのである。ただしこの頃はまだ、その訓練が〝事故防止策〟として制度化されるまでには至っていなかった。

連合会が本格的に〝策〟としてこれら訓練を採り入れるのは、昭和32年の精鋭化要領実施以後のことで、そののち

▲新人選手訓練(昭和29年)

は「連合会による訓練」、「選手会の自主訓練」とその形こそ変えていくが、訓練そのものは現在に至るまで継続的に行われている。

以下、事故防止策として実施された訓練について、その概略を述べていくこととする。

●選手精鋭化要領による訓練

昭和32年１月１日から実施された選手精鋭化要領(「級別決定制度と事故防止」の章参照）は、かつてない程厳しい内容のものであった。この基準がそのまま適用されるとなると、当時約 1,260名だった選手のうち 200名を超える者が再訓練の対象となり、そのうちの半数以上があっせん保留に該当したと思われる。

しかしこの基準は実施されることなく同年３月20日付で①Ｃ級選手は全体の10パーセントから、勝率10パーセント以下へ、②事故発生件数による訓練対象者は出走回数の17パーセント以上の事故発生率へと改正された。このため訓練対象者は、結果的に42名へと落着いたのであった。

それにしてもこの基準は、従来の罰則に訓練を加えたものであるから、罰則としてはかなり強化されたわけであるが、当初非常に厳しいものが発表され、わずか３ヵ月後にそれがゆるめられたことから、選手にとって感覚的には罰則が緩和されたかのような印象となり、競技運営上の事故防止策としては十分な成果を挙げ得なかった。

しかし、実際に訓練が実施され始めてみると選手の認識は変わり、事故防止の効果を発揮するようになる。この選手精鋭化要領は、選手の生活指導、出場中の管理等を強化し、競走の健全化を促進していくことに目標をおいていたが、実質面でその効果は極めて大きく、公正、安全を第一とするモーターボート競走の基礎を固めたとも言えよう。

●臨時訓練の実施

選手精鋭化要領は、昭和34年に出遅れ制限を 1.5秒に短縮したのを機に所期の目的を達成したとして廃止され、事故防止策として訓練を実施するとの施策は一時中断することになる。

昭和34.5年当時のモーターボート競走の最大のテーマは、どの時点でフライング返還に踏み切るかであった。そのためには年間3,500件から4,000件近くも発生するフライングを、なんとしてでも大幅に減少させなければならなかったのである。折も折の昭和35年５月、福岡県の３競走場が20秒針大時計を採用、フライング防止にすばらしい効果のあることを立証した。やがてこれは全国の競走場に普及していったが、これに歩調を合せるかのように連合会は同年11月、スタート事故によるあっせん保留制度を廃し、代って臨時訓練制度を実施することを発表した。

かくて、昭和34年度に 3,563件も発生したフライングは、翌35年1,726件、翌々36年には944件へ、また選手責任である出遅れは、34年1,731件、35年1,857件、36年 499件と、まさに〝激減〟するのである。このようなスタート事故の激減を背景に連合会は、やがてフライング返還に踏み切るのであるが、それにしてもそれ程の効果をあげた、つまり選手に恐れられた臨時訓練とは一体どんな訓練であったのだろうか。

昭和35年８月10日発行の連合会会報は、７ページにわたってこの臨時訓練をとり上げ詳細に報告している。ここではその一部を掲載し、参考に供したい。

臨時訓練実施計画

近時のモーターボート競走の諸般の情勢にかんがみ、競走の事故を極力防止し公正健全なる運営を図らねばならない。

従来フライング事故者に対しては事故発生後２ヵ月ないし３ヶ月目に出場あっせん保留の措置をとってきたが、１ヶ月以上の出場停止はその間技量及びスタート時の勘の維持が出来ないばかりでなく、長期にわたるに従い技量が著しく低下し最もコンデイションの悪い状態になった時期に再出場することになり、ひいては事故を再発する危険性があるので、この不合理を是正し、事故発生後速かに訓練を施し、最良の条件のもとに再出場せしめて、この種の事故を未然に防止し観客に信頼される健全な競走を実施することを主眼として審判員、選手養成訓練規程第11条の規定に基き臨時訓練を実施することになった。

実施要綱

(1)　訓練開始　　昭和35年11月より

(2)　訓練対象者

フライング（競技規則第15条第１項）及び出遅れ（競技規則第15条第２項）事故を発生した者に対し、事故後可及的速かに実施する。

(3)　訓練期間

１回４日間とし各地区別訓練所において１ヶ月１回（２回実施の場合もある）実施するも競走開催日程等を勘案しその都度決定する。

(4)　訓練場所

関東地区　各地区に１～２ヶ所を指定する。
東海地区　〃
近畿地区　〃
中国地区　各地区に１～２ヶ所を指定する。
四国地区　〃
九州地区　〃

(5)　訓練内容

別に定める教務日程表に従いかつ養成訓練に準じて行うも本訓練の主旨に則り、スタート法の練磨習熟を行わしめると共に整備、実技、学科等も併課する。

選手臨時訓練教務予定表

月日								
曜日								
延日数	1		2		3		4	
6：00			呼操					
7：00			点体					
8：00	入所式		①機構一般	②スタート法	①スタート法	②機構一般	①スタート法(試)	②整備その他(試)
9：00	①スタート法	②整備(計測)						
10：00								
11：00								
12：00								
13：00								
14：00	①整備(計測)	②スタート法	①スタート法	②整備	①整備	②スタート法	①スタート法(試)	②整備その他(試)
15：00								
16：00							退所式	
17：00								
18：30								
20：00	自習研究会		〃		〃			

(6)　訓練教官

連合会より派遣の係員の内１名を主任教官とし他は次の通りとする。

主任教官　１名
教　　官　１名　} 連合会

教官　３名以内（各地区共）各地競走会の登録審判員、認定検査員の協力を要請する。

(7)　訓練終了試験

訓練期間中に操縦、器材取扱、口述試問及び学科について試験を実施するが、操縦科目中スタートについては希望により２回まで受験することが出来る。

なお、試験の合格基準は別表の通り。

(8)　試験不合格者の取扱い

終了試験に合格しなかった者は更に訓練に参加し、試験に合格するまであっせんを保留する。

なお、訓練参加者の決定は競走会よりの報告により可及的速かに適当訓練場所を選定し、本人宛文書をもって行うほか全連配文書で公表する。

(9)　費用

訓練参加者は交通費、宿泊費は自弁とし、その他訓練費として10,000円を負担納入する。

（ただし訓練参加人員により増減することがある。）

選手臨時訓練合格基準

1　学力試験は、別に定むる採点基準により法規、機構が共に50%以上のものを合格とする。

2　実技（スタート）試験は別に定むる採点基準により50%以上のものを合格とする。

なお会報は、このほか臨時訓練生活規則と訓練の内容についても詳細な説明を加えている。

試験	科目	着眼	合格基準
操縦	スタート	安定	選手資格検定試験に準ずる
器材取扱	整備	分解結合 故障探究計測	
学科	法規	競走法規全般	選手の常識事項について簡単な方法をもって試問し著しく劣る者以外は合格とす。
	機構	一般	
口述		全般	

実技試験		
科目	満点	採点基準
スタート（単独）	50（附加点10を含む）	実施回数(単独)連続５回 得点 （１回につき）

タイミング	得点
フライング	－8
0.0秒～0.5秒未満	＋8
0.5秒～1.0秒　〃	＋6
1.0秒～1.5秒　〃	＋2
1.5秒以上	－8

附加点

要件	得点
0.5秒未満　5回	＋10
1.0秒　〃　5〃	＋8
1.0秒　〃　4〃	＋6
1.0秒　〃　3〃	＋4
1.5秒　〃　5〃	＋2
5回のうち１回でもフライング出遅れがあった場合	0

学力試験			
科目	法規	機構	合計
満点	50	50	100

選手がこの臨時訓練をいかに恐れたかはスタート事故の激減を見ても明らかであるが、しかし訓練を恐れるあまり変則コースの競走場や潮流があったり波浪対策の十分でない競走場についてはこれのあっせんを欠場するといった事態も出現したのであった。

このため連合会は、〝選手に告ぐ〟で選手の自覚を促さなければならないほどであった。

●臨時訓練から自主訓練へ

臨時訓練は事故防止策としてすばらしい成果を発揮したが、その厳しさ故に実施当初から選手をはじめ一部の業界関係者の間には反対論もあった。その多くは選手会を中心に、臨時訓練を廃止し選手会が行う自主訓練に切り換えるべきである―とするものであったが、施行者、競走会等はむしろ臨時訓練の成果を高く評価しており、スタート事故が低水準に落着くまで継続すべきであるとの論もまた強かった。

これら相反する論の中にあって連合会は、中立的立場をとり続けた。つまり、臨時訓練の基本的考え方は、スタート事故を罰則で防止するとの方法を廃し、訓練によって選手の技量を向上させることで事故防止をしよう、というものであったから、いずれにしろ訓練が続けられ、技量向上並びにスタート事故の防止が図られていくならば、その訓練を誰が行うかについては特にこだわる必要もない、としたからである。しかし、選手間には自主訓練への移行がならないのであればストライキも辞さない、という考え方もあったようである。

そんな中で連合会は、昭和35年３月15日及び同年４月21日の常任役員会において慎重審議の結果、①スタート事故を現状程度に維持すること。②もし増加した時は責任をとること。③施行者や施設会社等に訓練場所の借用の了解を取り付けること、などを条件に、昭和36年７月１日をもって自主訓練に移行することとした。

自主訓練実施計画の要旨は次のとおりである。

◎目　的

事故防止を中心に選手の技術の修正と向上を図りもって業界発展に寄与する。

◎訓練対照者

７月１日以降のＦＬ(選手責任)のみ事故者

◎訓練内容

訓練期間は３泊４日で訓練相当日協議の上決定する内容により実施する。成果が一定期間に達しない者はできるまで実施させるか、特に不成績な者、統制を乱すものは再度訓練を受けさせる。

◎特別訓練

Ｆ.Ｌ(責任のみ）事故が６ヵ月間に３回以上に達するものは特別訓練を実施する。(内容は自主訓練に準ずる)

◎訓練費用

訓練参加費用の納付金は１回につき１万円とし、器具消却、維持燃料、写真、宿泊費等にあてる。

一度納入された訓練費は返さないが特別な理由で途中帰省する者には日割返還する。(この場合訓練が終了した者とは認めない)

●自主訓練の対象から出遅れ〟を除外(Ｓ.37.1)

選手会の自主訓練に移行してからスタート事故はわずかながら増加する傾向をたどったが、選手会は昭和37年１月１日から適用の「自主訓練実施規程」の制定にあたり、出遅れを自主訓練の対象から除外した。

山中選手会会長は、昭和37年１月15日発行の「競艇選手新聞」でこの件について次のように述べている。

「出遅れ」に関しては選手責任数が1ヵ月30件程度に安定

を見たこと、及びオープン整備実施等を考慮して１月１日から「出遅れ」事故を普通訓練の対象から外す新規定を実施することに踏み切った。このことについては一部有識の方から時期尚早の反対意見もあったのであるが、その真意は飽くまで選手全体に対し気のゆるみから生ずる事故数の増加の傾向に対しての重要な警告であるとして、誠意をもってこれを受け入れなければならない。われわれ選手がこれに応える為は一つしかない。それは飽くまでスタート事故を、自らの手で、ぼくめつすることである。

●再び出遅れを訓練対象に（S.38.1.1）

選手会幹部はもとより、全関係者の心配をよそにその後もスタート事故は増加を続け、業界としてこのまま選手会の自主訓練だけにまかせておく訳にはいかぬ状況にまで至っていた。そこで連合会は、事故防止策として水上施設統一基準の改正、事故点制の復活などの施策を講じ、選手会では昭和38年１月１日から出遅れを自主訓練の対象に復活させるなどしたが、スタート事故は一向におさまらずなおも増加するばかりであった。

連合会常任役員会はこの事態に対処するため、自主訓練の成果を確認する意味もこめて昭和38年11月１日からスタート実技試験を行うことを決定した。しかし選手会は、責任をもって事故防止の成果をあげるので当分の間実施を見合わせて欲しいと陳情し、連合会はこれを受け入れて当分の間事故発生状況の推移を見ることになった。

●スタート実技試験を実施（S.39. 11. 1）

スタート事故の増加傾向はおさまらず、昭和38年に1503件であったフライングが翌39年には1,665件に、選手責任の出遅れは303件から611件へと増加した。

スタート試験の実施につきすべてを一任されていた笹川会長は、ついにその実施を決断、10月12日付の〝選手に告ぐ〟をもって周知をはかった。

昭和39年10月12日

選　手　各　位　殿

社団法人　全国モーターボート競走会連合会

スタート実技試験の実施について

連合会は、昭和39年11月１日以降のスタート事故者に対して、スタート実技試験を実施することを正式に決定した。

連合会が、スタート実技試験を実施しなければならなくなった経偉については、すでに関係者から聞いていると思うが、もう一度この概略について述べてみたい。

連合会は昭和35年当時のスタート事故の激増を憂慮して、この防止策として同年11月からスタート事故者に対して、「臨時訓練」を実施することにした。

この臨時訓練は、訓練期間中に学科と実技の訓練を行い、最終日にこれらについて試験を行うもので、試験に不合格となったものは、これに合格するまでの間あっせんを保留させることになっていた。

この臨時訓練実施の結果事故率は急激に減少し、事故防止の効果は顕著にあらわれたが、反面選手にとってはこの訓練が非常に大きな精神的負担と苦痛になった。

このため選手会は、選手の強い要求に動かされて、連合会に自主訓練の打切りを要請し、そのかわり選手自身の手によって事故を当時の現状程度（事故率0.7前後）におさえることを確約して今日に至ったのである。

ところがスタート事故は抑圧されるどころか逆に漸増の一途を辿り今日では収拾のつかないような状況を呈しつつある。

以上のようなことから関係者間で昨年来スタート事故の具体的防止策を検討した結果事故が減少しないようならば、

連合会がスタート実技試験を行うべきであると思想統一がなされさらに運輸省、日選、施協等関係者の協議した結果これが決定され昨年11月から実施される予定であった。

スタート実技試験の実施時期は、連合会長に一任されているが、できることならば試験を実施しなくてもすむように選手自らの手により事故を防止しその成果を期待して今日に及んでいるが、事故はいかんながら減少せず、増加の一途を辿っているので、連合会としても遂にスタート実技試験の実施に踏み切らざるを得ない状態に至ったのである。

しかしながら連合会としては、この制度も事故防止の成果が挙り、将来とも事故が増える懸念がなく安定したと見極められた場合には廃止する考えであるから、諸君等においても真剣に事故防止に努力してもらいたい。

なお、試験の具体的実施要領は別紙のとおりであるから、精読のうえ間違いがないようにされたい。

（以下省略）

●スタート練習20回（S.43.6.19）

昭和43年６月19日、連合会は大阪船舶倶楽部において緊急事故防止責任者会議を開催し、以下のような事故防止対策を打ち出して、実施可能のものから即時実行するとした。

①選手により多く練習の機会を与えるため、前検日に20回以上のスタート練習、２回以上の模擬レースを実施する。②選手管理を強化し、気分の引締めを図るため４～10月は６時起床、11～３月は７時起床とする。③２サイクルエンジンの特徴を考慮し、１分間以上のスロー運転を禁止する。

各地競走会では直ちにこれを実行に移し、事故防止に多大の成果をおさめた。

●スタート練習の時期統一（45.7.22）

連合会は事故防止策として、昭和33年当時からレース直前のスタート練習を提唱し、また大部分の競走場でこれを採用していたが、その内容となると練習回数、時期ともにさまざまであった。

昭和45年度に設置された競技運営合理化研究会は、同年７月22日付の答申でスタート練習の時期及び回数に言及し、前レースの本番スタート直前に１回のスタート練習を行うよう統一すべきであるとし、全国統一がはかられることとなった。

●スタート実技試験を廃止（S.55.5.1）

スタート実技試験は、昭和39年から15年余にわたり実施されてきたが、選手の操縦技量が著しく進歩した今日にあっては試験で不合格となる選手の割合は極めて少なく、実質的な試験の意味はなくなっていた。

昭和54年度に設置された競技運営諸制度研究委員会は、このような状況を勘案し、その答申の中で「自主訓練及びスタート実技試験は、事故規制の一環として実施されてきた制度であり、選手の自主性を尊重し、内容の充実及び実効を期する方向で強化を図るべきである。なお、スタート実技試験は同趣旨から選手会が行うものとし、結果を連合会に報告するに留める。」と、連合会によるスタート実技試験の廃止を答申した。

連合会はこの答申を受け入れ、昭和55年５月１日以降のスタート事故者に対するスタート実技試験を廃止した。

(4)各種設備等の改善・改良に一致協力

モーターボート競走の各種事故防止策のうち、フライング防止に関しては、あっせん保留に代表される心理的な抑制策もあるにはあったが主流はやはり選手の技量向上、各種設備の改善、器材・器具の改良であった。

たとえば20秒針大時計の採用は、臨時訓練の実施ともあいまって、昭和34年度3,565件と多発したフライングを、翌35年には1,726件にまで減少させている。また、昭和34．５年当時3,200件～3,300件も発生した〝出遅れ〟が、近年ではその10分の１以下の300件程度にまで減少したのも、選手

の技量向上とボート、モーターの性能向上によると言われている。そのほか、今日では珍らしいこととなった欠場、転覆、エンスト等が減少したその原因も、これまた選手の技量向上と競走水面の整備、ボート、モーターの性能向上によるところが大きかった。そこでこの項では、競走水面の整備と水上施設の改良を中心に事故防止策を見ていくこととする。

●競走水面の整備

モーターボート競走開設当初の水面状況は写真や記録映画としても残されているが、これによれば当時の競走水面には、単にマークと日付板があるのみで各種の水上施設、防波堤などといったものはまったく見られない。もっとも防波設備については、「モーターボート競走場建設指導要項」の中に、『特に海面及び波高に変化のある地点にあっては、競走水面の外側に丸太等を浮べて防波設備をなし得るよう準備しておくことも、競走場によっては必要である』とあるのみである。

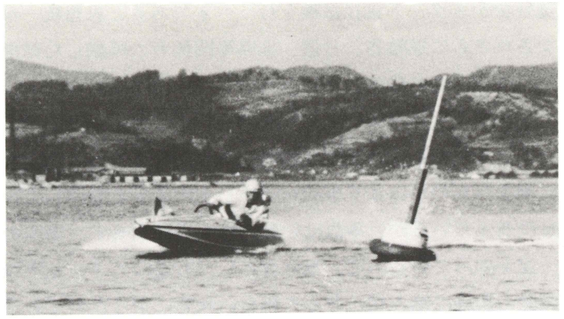
しかしいずれにしても現在の状況からすれば、〝この水面で本当にレースを行ったのか？〟と驚くほど殺風景ではある。

さらに福岡県競走会保存の記録映画には、若松競走場で使用していた荒天用ボートが、重ランのまわりに自動車のチューブを改良した帯を取りつけて航走している姿も残されている。

これらを総合してみると、当時は海を利用した競走場であっても、防波堤といえば幾つかの筏を並べただけという程度のものであったことが容易に想像できる。

その後、この筏は延長され競走場の周囲を取り囲むような形となり、昭和37．８年頃からは浮流物を防ぐため筏から魚網をたらすような対策も講じられた。

また当時は、スタートラインが第１ターンマーク側に寄っているという競走場や、競走水面と観客席の境(海岸線)



▲ターンマーク(昭和27年・児島)

が曲っている〝変則コース〟というのも多く、これらがスタート事故防止の面での大きな障害ともなっていた。この変則コースの改善に手がつけられたのは、施設改善が本格的に行われるようになってからであるから、昭和40年代に入るまではこうした例も多かったのであろう。

競走水面の整備が本格的に行われ始めたのは昭和42年、「モーターボート競走場の構造及び設備の規格」が定められてからである。

水面の要件満たせ！　船舶局長から通達

さきに、モーターボート競走連絡協議会に答申、承認された「水上施設統一基準の一部法制化」について、３月13日の競技運営専門委員会の席上、運輸省担当官から「防波堤、防塵網の設置については、その該当競走場に対し、速やかな設置方を通達する」と説明があったが、３月18日付船監第130号をもって「別紙」のとおりこれが各地該当競走場施行者に対し通達がなされた。

船監第130号
昭和46年３月18日

運輸省船舶局長
　田　坂　鋭　殿

モーターボート競走場の競走水面及び競走のための待期水面の要件の厳守について

モーターボート競走を行う競走水面（以下「競走水面」という。）及び競走に出走するための待機水面（以下「待機水面」という。）の要件については、モーターボート競走場の構造及び設備の規格（昭和42年運輸省告示第26号以下「規格」という。）第１号及び第２号に規定されており、関係者においては、この規格の要件に適合する水面を保持するよう鋭意努力されているところであるが、貴殿の競走場については、未だに防波堤または防塵網の設置が不完全のため波浪、潮流または浮遊物等によるスタート事故が多発している現状である。

このような状況では公正かつ安全な競走の実施に支障をきたす恐れがあるので、規格の要件に適合する水面を保持するために防波堤または防塵網の完備につき、すみやかに措置されるよう強く要望する。

なお、これが実施計画をすみやかに立案し、その計画を所轄の海運局長を経由して運輸省船舶局長あて報告されたい。

そして、この規格の施行を機に浜名湖、三国、津、芦屋、唐津は現在の地へ移転するのである。

本格的な防波堤が完成した時期は右のとおりである。

競走場＼項目	防波提抗築	移転期間	形態
桐生			プール
戸田		40．10．28再開	
江戸川			
平和島	46．8		
多摩川			プール
浜名湖		43．4．4	〃
蒲郡			〃
常滑	45．		プール化
津		44．6．29	プール
三国		40．7．18	〃
琵琶湖	46．3		プール化
住之江			プール
尼崎			〃
鳴門	47．3		プール化
丸亀	47．3		〃
児島	47．3		〃
宮島	54．3		〃
徳山	45．6(一部)		
下関	29.10		プール化
若松			〃
芦屋		44．4．10	プール
福岡	46．6		プール化
唐津		50．3．13	プール
大村	45．7		プール化

①消波、緩衝装置

競走水面、水上施設は時代を追って整備され、競走場として完成の度合を高めていったが、その一方で整備される以前には問題のなかったところに新たな問題点も出てきたのであった。

まず、防波堤が建設されたことによって外海の波が競走場へ入ってくることはなくなったが、代りにボートの返し波が出るようになった。もっとも返し波による事故は競走開催当初からすでにあり、その対策として捨て石による消波を行っている競走場も多かった。しかし競走水面がプール方式となると広さに限界ができてくるためこの方法では問題があり、そうかと言ってそのままでは返し波による事

故はまぬがれない。

そのため各自いろいろと研究を進めていたが、昭和43年に三国競走場がその移転にあたって独自の消波装置を開発したのをはじめ、各地で次々と新方式の消波装置が生み出されたのであった。

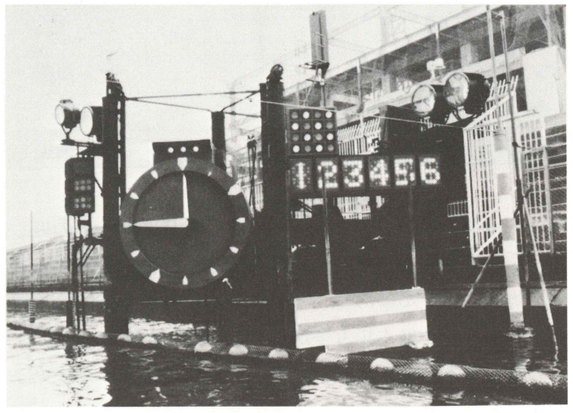
続いて、昭和45．6年頃ともなると〝高速旋回〟がレースの主流を占めるようになり、モーターボート競走はいよいよ高速レースの時代へと突入した。このため危険防止の観点から新たに「緩衝装置」の開発も盛んとなり、各地でさまざまな緩衝装置が採用されていった。

一方、消波と緩衝を同時に行おうとする研究も盛んで、昭和50年度発明考案作品の募集では、元選手浜村敏夫氏考案の緩衝器付き消波装置が優秀作品に選ばれている。

そのほか消波、緩衝に関する発明考案応募作品には次のようなものがある。

昭和43年	連孔式消波装置	（住之江興業）富士　仁孝
〃　45〃	消波装置	（日本選手会）福岡支部
〃　46〃	三角波吸収装置	（埼玉県競走会）審判課
〃　47〃	危険防止水面表示	（大　村　市）渡海　正孝
〃　48〃	標式ポール緩衝装置	（　　〃　　）原田福次郎

▼審査機器（昭和47年・江戸川）



●水上施設統一基準

当初の競走場登録規格に定められた競走水面の要件は、水面の広さとターンマークだけであり、水上施設統一基準も定められていなかったから各地競走場毎に水上施設も異なっていた。

例えば、尼崎競走場の大時計は第１ターンマーク正面に据え付けられていたし、大村初開催は５点マークのレースコースである。また、ターンマークにしても竹、樽、タイヤチューブと様々であった。

その中で、ほぼ全国的に共通して設置されていた水上施設といえば、ターンマーク、日付板、予備ラインの位置を示す旗棹くらいのものであった。

水上施設統一基準の制度は、昭和33年まで遅れるが、スタート事故防止対策として各地各様の工夫で水上目標物を設置していたようである。

昭和29年９月発行の会報第32号は、同年８月に開催された競技委員長、審判長会議でフライング防止策としての目標物設置状況を次のように報じている。

①第５回審判長会議（Ｓ29．８．25）

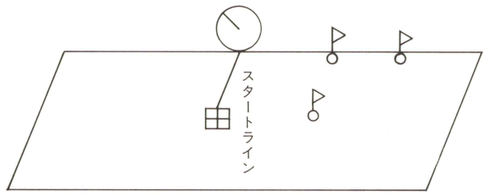
②目標の設定については、予備ラインから50メートル（大村、唐津）60メートル（福岡、若松、芦屋）、正ラインより50メートル（尼崎）とそれぞれで、また無意義として設定していないところもある。

予備ラインについては、配分上の制裁は廃止されたが、選手の要望や、目標設置の意味で、予備ラインそのものの完全撤去は各地とも行っていない。

これらについて、選手側から述べられた参考意見は――「予備ラインは目標として残置しておいてもらいたい。ただし罰則の適用は避けて欲しい。

目標物設置は、５．60メートルところに置いてもらえば、非常な参考となり、良いスタートができる。予備ライン以外にやはり目標が必要である。予備ライン間近に来てしまえば、最早、速度の調整が絶対に不可能であり、50メートル位手前の目標が一番いい。

さらに 100メートルのところにあればなおいい。50メートルの所ではアウト、インの両側に 100メートルのものは、外側だけで良く、こうすれば待機行動の雅魔とはならないと思う。」

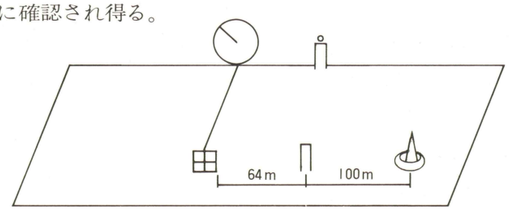


②目標位置の電気点灯（29年夏頃から唐津で使用開始）

競走水面の施設。

正ラインより64メートルの位置に（追風８メートルキヌタ15馬力最高出力エンジンによる実験統計の結果）当唐津競艇場の予備ラインの如く２本の見透した明確な支柱を設け、その支柱の上部に信号（電気の点灯）を取付け、これを大時計と連絡大時計と指針が４秒を示せる時電気を点灯せしめ、その際通過せるボートは減速しないとフライングする事を知らしめる一定の限界を設け、その限界内において、各自速度の調整をなさしむ。

現在当唐津競艇場審判台の本柱に設けてある電気の点灯（大時計と連結）を利用してスタートする選手も有り、また実験の結果昼間と難も航走中のボートより電気点灯は明確に確認され得る。



その後も各競走場で、スタート事故の防止策あるいは周回誤認や人身事故防止などの目的で、各種水上施設が設置されていった。しかし、その標識がどんなにすぐれたものであっても、選手の側から見れば各競走場ごとに異なっていたのではやりにくい。たとえばスタートの目標とするにしても競走場によって通過のタイミングを変えていかなければならず、また、失格板の設置が変っていたのでは確認もしにくい、ということになる。

連合会はこれらの欠点を補うため、全国会議を開催しては各地の水上施設状況や事故防止策等を紹介し、あるいは検討を繰り返した。そして、これらを全国的に統一するべく制定したのが、「水上施設統一基準」であった。

昭和33年に制定されたこの水上施設統一基準、及びその後における同基準の概要は次のとおりである。

○昭和33年制定時の概要

大時計

１．位置（別図(1)参照…略）

(1)　大時計の文字板の中心が競走水面より４メートルとする。

(2)　大時計の前端がスタートラインの延長線上にあるものとする。

(3)　競走場の立地条件等により右に適合せざる場合は、出来る限り前項に近い位置に設置するものとする。

１．角度（別図(1)参照…略）

スタートラインより30メートル手前の競走水面の中央に大時計の文字板が正対する。

１．大きさ

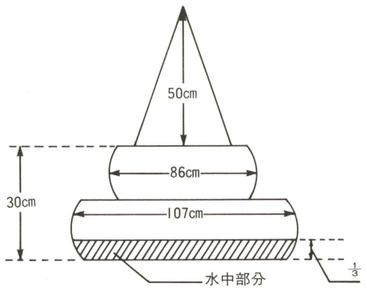
前記定位置において直径２メートル50以上を可とする。

なお競走水面より離れるに従い、直径を大きくする必要がある。

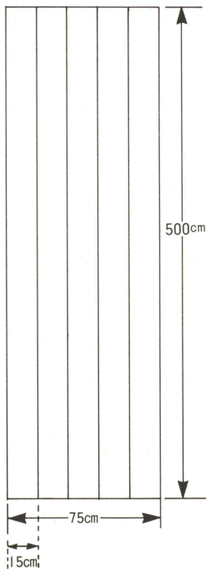
１．　盤面及び指針…略

ターンマーク

※　色は赤白縦八等分とする。
※　旗、吹き流しは使用しない。
※　水中部分については各地の水面状況に応じて設置するものとする。



標識ポール



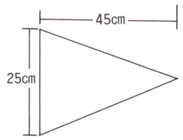
(1)　標識ポールは70㌢、5㍍、センターボールの3ヵ所とする。
(2)　構造
　(イ)　径10センチ以上で最高水面上2㍍の高さに出ているもの。
　(ロ)　旗、吹き流しは着けない。
　(ハ)　イン、アウト側にそれぞれ設ける。
(3)　色分けは70㌢ポールにあっては青、白、5㍍ポールにあっては赤、白とする。

標識板

(1)　70㌢、5㍍のアウト側に設置する。
(2)　構造は左図の通りとする。
(3)　70㌢にあっては青、白、青、白、青、5㍍にあっては赤、白、赤、白、赤とする。

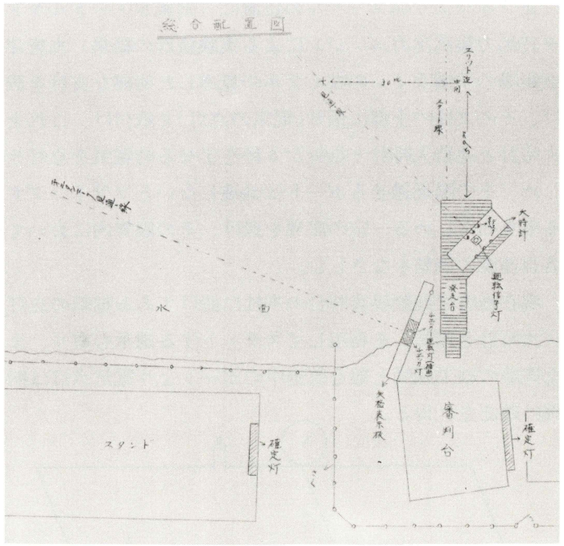
危険標識

(1)　標識旗は左図の通りとし、ポール、旗共に赤色とする。
(2)　浮漂物（タル）を使用する際も赤色とする。



失格板

(1)　掲示は主審のみとし、大時計付近とする。
(2)　大きさは縦60㌢、横50㌢以上とする。
(3)　色は赤地白ヌキ文字とする。
(4)　数字の書体については例示する。……略

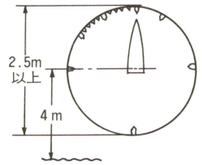


▲総合配置図（昭和38年・三国）

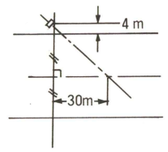
○改正の沿革

1．発走信号用時計

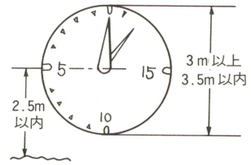
33.7制定
①　大時計



②　据付位置



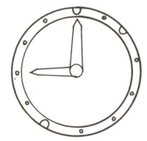
35.9一部改正
①　2重針大時計（20秒計）



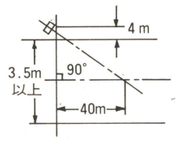
42.2一部改正
①　目盛標示板、針を鋭角にした。
②　1分針を白色、20秒針目盛標示板を黄橙色（螢光塗料）とした。
③　15、10、5秒前標示を削除

43.1一部改正
①　盤面の大きさを3㍍以上として上限を外した。
②　20秒針及び目盛標示板の目盛寸法を一部変更した。

52.9一部改正
①　12秒針大時計

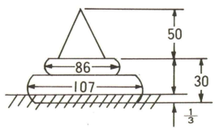


②　据付位置

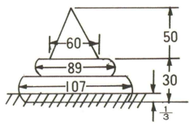


2．ターンマーク

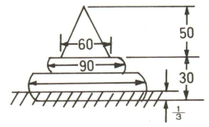
33.7制定

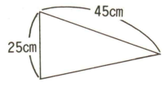
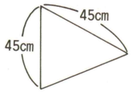


43.1一部改正
①　耐久性、復元力を有することを規程



49.6一部改正
（許容範囲±5㌢）



3．標識ポール 33.7制定 ① 70m 、 5m 、センターポール	35.9一部改正 ① 100m 、70m 、 5m 、センターポール	38.1一部改正 ① 100m 、80m 、(40m)、 5m	43.1一部改正 ① 色別はポールの直径の２倍の幅としおのおのの色別の順序を規程した。 ② 100m 、80m ポール距離標示を廃止した。
4．標識板 33.7制定 ① 70m 、 5m	35.9一部改正 ① 100m 、70m 、35m 、5m	38.1一部改正 ① 100m 、80m 、40m 、5m	43.1一部改正 ① 干満の差による上下移動を規定した。 55.4一部改正 ① 150m 、100m 、80m 、40m 、 5m
5．空中線標識 38.1追加 ① 80m 、 5m ② 艇旗大の赤白の三角旗を交互にした。	43.1一部改正 ① 標識旗の寸法を一辺45cmとし、空中線への取付間隔を90cmに規定した。 ② 5m ―赤白、80m ―青白		
6．危険標識 33.7制定 ① 赤色旗 	35.9一部改正 ① 		

7．時間表示装置 38.1追加 ① タイムデスクは明確に区別できるものであり、第2ターンマーク附近から鮮明に確認できる到達照度または明確度を有すること。	43.1一部改正 ① 電光式に統一規定した。	49.6一部改正 ① 両端の２個の電球を点灯し、灯火した場合、スタート２分前を示す。	
8．失格、欠場艇表示装置の表示盤 33.7制定 ① 掲示は主審のみとし、大時計附近とする。	38.1一部改正 ① 失格板は明確に区別できるものであり、第２ターンマーク附近から鮮明に確認できる到達照度または明確度を有すること。	43.1一部改正 ① 第１ターンマーク及び第２ターンマーク附近から確認できる位置と明度を有するものとして規定した。	
9．失格、欠場信号灯、競技中止信号灯、最終周回信号灯、ゴール信号灯及び危険信号灯 43.2追加 ① 電光点滅回転式または電光点滅式としその配列を上から最終周回信号灯、失格欠場信号灯競技中止信号灯とし規定した。	49.6一部改正 ① 全文にわたり、整理統合不明確、不当な字句の修正をした。	51.1一部改正 ① 危険信号灯、スタート・ゴール信号灯の型式、場所を規定した。	55.4一部改正 ① 信号灯光色基準の明確化

10．49.6追加　競走水面にある標識ポール、標識板、日付板の支柱、防塵網の支柱等はモーターボートの接触、衝突の際に衝撃を緩和する装置を有すること。

11．49.6追加　大時計側の競走水面境界線上またはその外側に消波装置を有すること。

12．43.1追加　モーターボート競走場水上施設は汚れの附着、故障等のないよう常に保守点検がなされていること。

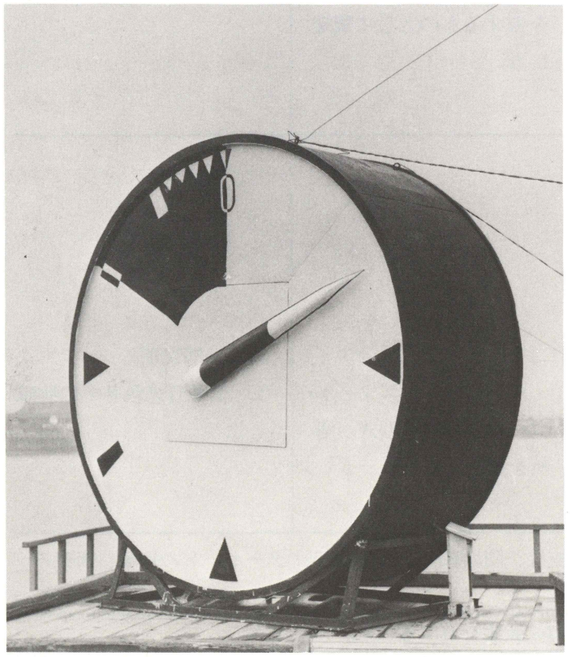
③大時計

大村初開催以前のモーターボートレースのスタートは、アマチュアレースはもちろんのこと選手養成訓練でも手回しの大時計を使用していた。

大時計に対する考え方も現在では“正確に時を刻む大時計„であるのに対し、開催当初は、“大時計は信号機の１種„であって、正確に１回転１分間でなくとも滑らかに運針すればそれで良いという、まことに大雑把な考え方をしていたようである。

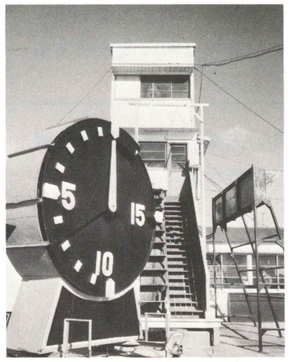
大村初開催で電動式の大時計が使われたいきさつについては、草創期の競技運営の章で述べたが、これの影響もあって、その後、開設した競走場でも電動式あるいは分銅式の大時計が使用された。

▼１分針大時計（昭和29年・大森）



これらの時計は、手回しの大時計と比べれば確かに滑らかな回転ではあったろうが、それでも正確に１回転１分間であったかどうかについては、はなはだ疑問である。

当時の関係者も、“自家製の時計でもモーターの出力が小さかったから、針が上りになると速度は遅くなった。„とか“分銅式の時計だったため、まきあげが不十分であったりすると針の速度が変ったりすることもあった。„など、大時計の運針が必ずしも正確でなかったことを認めている。

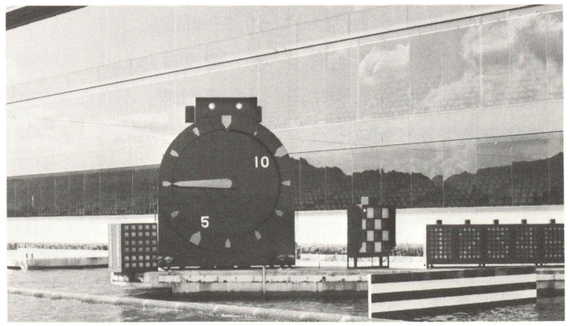


▲20秒針大時計（昭和40年・常滑）

開催当初におけるスタート事故の最大原因は選手の技量不足にあったろうが、不正確さが事故を助長していたことも多分にあったものと思われる。

大時計は、開催当初から昭和35年までは１分針のみの時計、昭和35年から昭和55年までは二重針（１分針、20秒針）時計、昭和55年からは二重針（１分針、12秒針）時計がそれぞれ使用されている。

また、大時計の精度検査については昭和31年にその基準が制定されたが、その後４回にわたって改正され、その都度高精度を要求する基準へと変っていった。



▲12秒針大時計（昭和50年・唐津）

発走信号用時計調整要領

	大時計種類	60　秒　針		20秒針	12秒針	0秒～1秒	試験方法	測定回数
	スタートゾーン	一回転誤差	最後の15秒の誤差	1回転	1回転	の長さ		
31年11月22日 制定	60秒針 0～3.0	－4/10秒以内	－1/10秒以内	——	——	——	3回以上	認定章発行 6ヵ月有効
34年1月17日 改正	60秒針 0～3.0	－4/10〃	－1/10〃	——	——	——	数回連続	年3回以上
34年9月17日 改正	60秒針 0～1.5	－4/10〃	－1/10〃	——	——	——	〃	〃
42年4月14日 改正	20秒針 0～1.0	－15/100〃	——	5/100秒以内	——	3/100秒以内	3回連続	年4回以上
53年9月13日 改正	12秒針 0～1.0	－15/100〃	——	——	3/100秒以内	3/100〃	〃	〃

選手の操縦技量の向上にともない大時計も高精度が要求されたわけであるが大時計の改良、特に20秒針の採用はスタート事故防止の上からも、また迫力あるスタートという意味からも、革命的な改革であったと言えよう。

大時計調整要領制定の趣旨及びその変遷は上のとおりである。

運輸省船舶局長
山下正雄　殿

全連発第78号
昭和31年10月12日

社団法人　全国モーターボート競走会連合会
会　　長　笹　川　良　一

モーターボート競走発走信号用大時計取扱調整要領について

モーターボート競走に使用する発走信号用大時計については競走場登録規格及び競技規則により、その設備及び寸法等が規定されているだけで、性能等に関しては特別の規定がありませんので、別紙趣旨のとおりこれが性能等の確保のため適当な指導をする必要があると認められます。

当会において右趣旨により発走信号用大時計の性能、取扱い及び調整の要領を定めて、これに基いて指導いたし、公正な競走の実施を確保いたしたいと思いますが、競走場登録規格により登録した競走場の設備に関しこのような措置が差支えないものかどうかご照会いたします。

モーターボート競走発走信号用大時計取扱調整要領作成の要旨

モーターボート競走に使用する発走信号用大時計に関しては、モーターボート競走場登録規格（昭和26年８月23日運輸省告示第201号）により、直径２㍍以上の大きさを有すべきことのみを規定され、またモーターボート競技規則においては、文字板の様式を定められておりますが、その機構、性能、取扱い、調整細部の点については規定がありません。そもそもモーターボート競走の発走においては他の競技にあまり類例のないフライングスタート法が採用され、発走すべき所と時刻を規制しておりますが、現在各競走場にお

いては、時間の推移並びに正発走時刻は旗信号、タイムデスク並びに正発走時刻の一分前より回転させる大時計の指針をもって標示いたしております。

昭和26年より27年にかけて、現在のモーターボート競走に関する諸規程が定められた当時このフライングスタート法における発走は選手が発走合図用の大時計の指針の動きに合わせて規定時刻に発走すべきものであります。

大時計は時計と言うよりは、信号機として考えられ、運針は円滑かつ速やかであれば回転は必ずしも正確に１分間すなわち60秒であることを要しないという大雑把な考え方で取扱われ、規程、規則においても詳細には規定されなかったと承わっております。

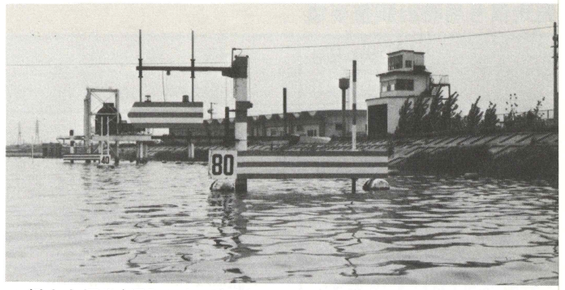
近時モーターボート競走はますます熾烈化し観客の発走に対する観察眼は極めて進歩し、モーターボート競走の醍醐味はその発走にありと論ぜられ選手の競走心理はいよいよエキサイトし、技量もまた長足の進歩を遂げ、発走には心魂を傾注して１秒の何10分の１を相争う段階となってきております。

しかるに現在各地に設置されている大時計の実情は、中には運針の状態が不等速あるいは毎回時間の異なるものがあり、また、人為的に随時回転速度を変化せしめ得るような状態にあるものもあって瞬時を争う選手に対して多大の不信感を与えており、また各地各様の大時計が著しい性能差をもっている実情では各地を転戦する選手にとっては所によりタイミングを変更せしめられ不便不利この上なく競走の公正を期し難い状態にあります。

この際発走信号用大時計の性能、取扱い、調整に関する要領を別紙の如く定め、競走の公正かつ安全な実施を確保いたしたく、連合会において各地の大時計を検査し全国的に統一実施出来るよう指導いたしたいと存じます。

④水上標識の支柱を競走水面外に

水上標識は、目標物としては非常に有効であるが、一方



▲新水上標識（昭和49年・碧南）

では障害物ともなる。このため昭和47.8年頃から、水上標識にも緩衝装置がほどこされることとなったが、昭和49年になると選手会では人身事故防止のため、競走水面外に支柱を設置するとの方法を考案し碧南訓練所に設置した。この方式は下関競走場でも採用している。

⑤ゴム製ターンマーク

モーターボート競走開走開設当初は、選手の操縦技量が未熟であったためターンマークに接触すれば失格、となっていた。その後これは、ターンマークに付けられた旗が水面につくまで倒れたら失格、あるいは乗り越えたり破損させてしまったりすると失格に変っていき、現在では破損または沈没させた場合は失格となっている。

選手のテクニックが非常に高度となった近代モーターボート競走では、１センチ、２センチの誤差で勝負するほどになってきてはいるがそれでもなお、レースともなればさまざまな条件が入り組んできて、そのためターンマークに接触することも多い。

従来、このターンマークには自動車のタイヤが利用されていたのであるが、その場合接触すると衝撃が大きく、人身事故やボートの破損事故が発生することもしばしばであった。そこで、こうした事故を防止するため唐津競走場では、昭和54年からゴム製のターンマークを採用。今日では多くの競走場がこれを用いている。

●ボートの改良

①カウリング

連合会及び日本モーターボート協会は、昭和54、55年度事業として、近代のモーターボート競走にふさわしい、見た目にスマートで安全性の高い競走艇を開発した。このため連合会は、当初このボートを競走艇として採用する予定でいた。ところが、コストや生産ラインその他諸々の、対応しきれない諸要素がでてきたためこれを断念した。

その新開発のボートに代るものとして、メーカー側が開発したのがカウリングである。

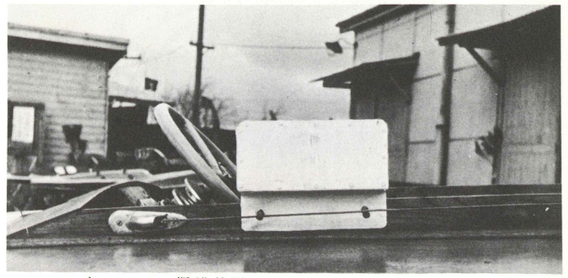
カウリングは従来のボートに取り付けるという構造になっており、これを取り付けると見た目はもちろん安全性においても新開発のボートとほぼ同様になるというものである。このカウリングの採用により、他艇との接触による傷害事故あるいは落水事故は減少の傾向にあり、今後の成果が期待されている。

▲カウリング付ボート（昭和57年）

②スロットルレバー保護装置

ボート、モーターの開発にあたっては、常に人身事故防止の観点からさまざまな配慮がなされてきたが、これらの工夫改善のひとつにスロットルレバー保護装置がある。

昭和39年の発明考案作品募集に応募された福岡市事業課


▲スロットルレバー保護装置

の池田末松氏の考案によるもので、小さなプラスチック板を取り付けるだけの簡便な、だが選手の左手保護に大きな効果をもたらしたものであった。そのため長期間にわたり全国の競走場で使用された。

この考えをさらに発展させ考案されたのが、埼玉県の選手グループ（土師田孝之、浅見敏夫、町田正明各選手）による「人身事故防止防具付スロットルレバー」である。これは、前者が手を傷つけないという面では効果大なるも、指や手をはさんで押しつぶすのを防止するという面ではあまり効果がないところから、〝アルミ製の防護具を取り付ける〟というもので、その取り付けも比較的簡単にできたためかなり多くの競走場で使用された。

なお、この人身事故防止防具付スロットルレバーも、昭和48年度の発明考案作品で秀逸に入選している。

●救命胴衣、ヘルメット

大村初開催では、選手たちがかぶるべきヘルメットがなかったため、競輪から借りてきて間に合せたという。しかしそうまでしても実際には、ボートのスピードは遅く、接戦レースもないとあって、人身事故に結びつくような状況は一切見られなかったのである。

その後、レースのスピード化に沿ってカポック・ヘルメットはもとより各種防護具が身につけられるようになり、ボート、モーターは改良され、競走水面も整備されていく

▲改良型ヘルメット（昭和57年）

など、事故防止のための対策は次々と講じられてきた。

しかし競走はますます熾烈化しており、最近に至っては年間300件に近い人身事故が発生している。

連合会はこれらへの防止策を検討するとして昭和56年、モーターボート競走安全対策研究委員会を設置し、救命胴衣、硬質ヘルメットの開発など、各種安全対策に力を注いだ。この委員会の答申に基づいて開発されたのが、昭和58年から使用される救命胴衣及びヘルメットで、救命胴衣は外側に強化プラスチックを入れ衝撃に強くしたこと、ヘルメットは〝あごガード〟を付けて顔面を保護するようにしたこと、が特徴である。

この新開発に伴って救命胴衣、ヘルメットの検査基準及び検査要領が改正されたが、その改正理由は次のとおりである。

救命胴衣検査基準
モーターボート競走用硬質ヘルメット検査基準
救命胴衣検査要領
モーターボート競走用硬質ヘルメット検査要領
の改正理由

近年レース中における選手の負傷事故は、漸次増加する傾向を示しており、その発生件数は年間300件を数え、選手５名当り１名が何らかのかたちで負傷していることになります。また、事故の内容についても全治30日以上の、いわゆる重傷事故の発生率が著しく高まっています。このように負傷事故が多発してきた背景としては、時代の推移に伴い、ファンの要望する魅力あるレースを実施することを目的として、レースが次第に熾烈化してきたことが主な要因と思われます。これまでも安全対策については、各種水上施設をはじめボート・モーターの改良及び防護具等の改善を行なってまいりましたが、現在の状況からみると決して充分とはいい難いと思われます。

そこで連合会は、昭和56年12月に競走会、選手会及び防護具の製造者等の代表からなる安全対策研究委員会を設置し、かかる選手の負傷事故の未然防止並びに軽減化を図るための事故原因の調査と防護具等の試作改良を重ねてまいりました。その結果現用の救命胴衣は、事故の状況によってボート等の衝撃に対し充分に保護し得ない場合があります。そこで、その対策として胴衣の外側に外部からの衝撃に対し分散させる効果のある硬質防護材として「強化プラスチック板」、その内側には、衝撃を吸収させる効果があり浮力材としての役目を兼ねる「発砲ポリエチレン」を用いまた左上腕部の保護には、肩当てとして「強化プラスチック板」を用いることが、安全対策の上から効果があるとの結論を得ました。

また、現用硬質ヘルメットについては、最も重大な事故となりやすい顔面部の保護が不充分であると判断され、この対策としてヘルメット本体に上下顎部を覆うアルミ棒材の保護ネットを取付け顔面保護を図るべきとの結論を得ました。

そこで、この委員会の答申に基づき製作された救命胴衣並びに硬質ヘルメットの採用にあたり、現行の救命胴衣及び硬質ヘルメットの検査基準並びに同要領を改め、競走の公正且つ安全な運営を図りたいと存じます。

●防護具の改良

①膝あて

防護具として一番最初に考案されたのが、この膝あてであろう。というのも、昭和42、3年頃までのボートには敷ゴムというのがなかったから、選手は直接板の上へ正座に近い乗艇姿勢をとらなければならなかった。したがって当時の選手は思いおもいに自分の膝を保護する方法を考え、小さな座ぶとんをくくりつけたり、自転車のチューブを巻きつけたりしていたのである。しかしそれは、乗艇着の上からすることであったからいずれにして格好の悪いことこの上ない。そこで、乗艇着の内側につけるようにとの指導もするのであるが、ボートの座席にスポンジを張るといったごくありふれた方法には、当初なかなか思い至らなかったのである。

昭和37、8年頃になってようやく、養成訓練で敷ゴムを使いはじめるが、選手たちは〝ふわふわして姿勢が安定しない〟とか〝落水しやすい〟などを理由に、敷ゴム採用を反対するものも多かった。

それでも昭和41、2年頃になると敷ゴムを採用する競走場も出現し、使ってみるとこれが大変具合が良い。そのうち反対論もすっかり影をひそめ、昭和42、3年頃ともなると敷ゴムのあるのが当然となり膝あては姿を消すこととなった。

②プロテクター

プロテクターは、ある意味で近代的レースの象徴とも言えよう。つまり開催当初においては、ボートが接触すればそれでもう失格であったから、接触による衝撃から体を守る必要もなかったのである。

モーターボート競走は選手の技量向上とともに熾烈の度合いを増していったが、これと同時にボートの接触も多くなり、選手が指を傷つけたり腕や肘を打撲するという事故が増加していった。

このため選手は、手袋に工夫をこらしたり独自のプロテクターを作るなどしはじめた。

昭和38年を迎えた頃、日本選手会では左手防護用プロテクターを開発した。そして53年以降はこれがレース場備えつけとなるのである。

なお、このプロテクターは昭和38年発明考案作品として応募されたもので佳作に入選している。

▲改良型カポック（昭和57年）

●発明考案作品の募集

発明考案作品の募集は昭和29年から開始されたが、これへの応募作品が事故防止あるいは競技運営の改善に果たした役割はまことに大きい。当初の応募作品でそのまま現在も使用されているもの、役割を十分に果たし消えていった作品などその行方はさまざまであるが、いずれにせよ応募作品の傾向を見ればその集中度から時代ごとの問題点が把握できる。そこには関係者全員が問題点の解決のため各々の立場から創意工夫を重ねた、その歴史さえもうかがえる。

たとえば、作品募集が開始された当初の昭和29、30年ではエンスト防止関係の作品が多く、キャブレターの吸水防止、電気系統の防水、荒天用ボートなどの作品が集中している。とくに第２回（昭和30年）の秀逸作品である防水板はその後改良が加えられはしたもののほぼ同様の形のまま、現在もレースに使われている。

また、昭和32、3年になるとフライング防止に関する作品が目立ち、第５回（昭和34年）ではフライング防止に大きな効果をあげた20秒針大時計が秀逸作品として入選。これが昭和37、8年ともなると競技運営の自動化に関する作品に、42、3年では救助艇、緩衝装置付き消波装置などの安全対策作品が、さらに40年代後半からは大時計の昇降装置、審判

用ＶＴＲシステムなどモーターボート競走がミクロの時代へ入ったことを示す作品が多くなっている。

こうして昭和29年から54年まで 26年 の永きにわたって実施された発明考案作品募集は、応募作品 500 点余を集めて業界に貢献したが、うち優秀、秀逸作品は次のようなものであった。

1．競技運営施設改善

年　度	作　品　名	所　属	氏　名	回	入賞種目
33年	発走用大時計の二重針の考案	福岡県競走会	審判部	5	秀逸
35年	電光表示式タイムデスク	東京都競走会	審判部	7	〃
36年	自動制御装置	〃	〃	8	優秀
〃	電動式日付板	群馬県競走会	下田〃寅雄	8	秀逸
〃	特殊分解写真	福岡県競走会	審判部	8	〃
37年	電動失格板	福井県競走会・三国競艇施設㈱	審判部・電気部	9	〃
40年	ピット発着機	西弐建設・多摩川	山崎菊治	12	優秀・努力
〃	オンラインスタート用ボート射出機	福岡県競走会	藤村魁一	12	〃
〃	３分前、２分前連続経過報知装置	福岡県選手会	佐々木昭男	12	〃
〃	競走用ボート昇降装置	愛知県競走会	常滑市事業課	12	優秀・奨励
41年	大時計改造	三国施行組合	桶師義徳	13	優秀
42年	スタート事故防止装置	施行者協議会	加藤真一	14	秀逸
〃	正副切換式大時計装置	尼崎財政局事業課	金井正男	14	優秀
〃	スタートネガ写真判定望遠鏡	埼玉県競走会	伊集院久乗・玉城昇和	14	秀逸
〃	揚降装置付救助艇の試作	日本船舶振興会	中北清	14	優秀
43年	連孔式消波装置	住之江興業㈱整備課	富士仁孝	15	〃
〃	騒擾対策用地下金庫	㈱平和嶋	㈱平和島	15	秀逸
44年	発走信号用時計昇降装置	関東興業㈱	関東興業㈱	16	〃
〃	判定写真機自動制御装置	東京都競走会	尾沢俊郎	16	〃
45年	ガス清浄器	浜名湖企業団整備課	石牧正三	17	〃
46年	ボート昇降機フロート式自動スイッチ	福岡市経済局（技術吏員）	河田茂穂	18	〃
47年	改良型救助艇	大阪府競走会	鈴木幸夫	19	優秀
〃	緩衝器付き消波装置	元選手	浜村敏夫	22	〃

2．モーター関係

年　度	作　品　名	所　属	氏　名	回	入賞種目
29年	フライホールマグネットの改良	キヌタ内燃機K．K．	製作所	1	秀逸
30年	新型フライホイールマグネトー	国際競艇K．K．	製作所	2	〃
31年	クランクシャフト折損対策	埼玉県施行者協議会	関孫衛	3	〃
36年	ヤマト60型モーター飛沫防止装置	福岡県競走会	技術吏員課（検査部）	8	〃
37年	ヤマト60消音型モーター	平和島・ヤマト発動機	長屋績・野口旭	9	優秀
〃	カード式モーター履歴一覧表	㈱平和島	長屋績	9	秀逸
38年	フレキシブルシャフトの接合ソケット	福岡県競走会	四宮竜三郎	10	〃
40年	プラグ間隙調整器	福岡市経済局事業課	増本迪男	12	秀逸・努力
41	気化器メーンニードル先端修正器	浜名湖競艇組合	石牧正三	12	〃
43年	新型フロート調整気化器	福岡市事業課	河田茂穂	13	秀逸
43年	プラグプロテクターの改良	常滑市競艇事業課	沢田吾助	15	優秀

3．ボート関係

年　度	作　品　名	所　属	氏　名	回	入賞種目
29年	荒天用ボートの研究	福岡県競走会	福岡県競走会	1	秀逸
30年	防水板	東京都競走会	渡部毅	2	〃
		大森水上リクリエーション㈱	一ノ瀬光男		
37年	改良型防水板	蒲郡市事業課	鈴木静	9	〃
38年	ステアリングワイヤー引止め及び緩衝装置の改良	福井県競走会	検査部	10	〃
			小滝真吾		〃
〃	無給油ハンドル	東京都船研工業	鵜沢雄介	10	〃
			渡辺研		
〃	起倒式スロットルレバー	福岡県競走会	山田平次郎	10	優秀
〃	グリップ式速度制御装置	〃	四宮竜三郎	10	〃
〃	自動安全スロットルレバー装置	〃	〃	10	秀逸
40年	合板フレーム方式	ヤマト発動機	小幡茂寅	12	秀逸・努力
43年	トランサムニーのない新構造艇体	富士モーターボート㈱	金井邦夫	15	秀逸
47年	人身事故防止防具付スロットルレバー	選手	上師田孝之・浅見敏夫・町田正明	19	〃
52年	操縦ワイヤースプリング張力調整具	東京都競走会・マリーン興業㈱	苗村昭男・向井捷英	24	金賞

4．計測及び試験器

年　度	作　品　名	所　属	氏　名	回	入賞種目
31年	磁力計	日本特殊装置(研)	柄多勇四郎	3	秀　逸
32年	電気系統試験器及び試験結果	埼玉県競走会	岩崎弘・阿久津健一	4	〃
33年	光電式回転計	連合会	加藤幸太郎	5	優　秀
34年	展示速度測定装置	東京都競走会・関東興業㈱	馬場和夫・佐藤進一	6	優　秀
35年	石井式ギャートルクテスター	大阪競艇施設㈱	石井記林	7	〃
〃	コイルコンデンサー試験器	鳴門市競艇課	小山辰夫	7	秀　逸
36年	新型光電気スピードメーター	福岡県競走会	技術2課	8	〃
〃	レースタイマー	東京都競走会	渡部毅	8	〃
〃	翼車水圧計測定	福岡市経済局(事)	福岡市経済局(事)	8	〃
〃	電波速度計	蒲郡市競艇事業課・川崎航空機	石黒寛・関口裕	8	〃
46年	エレクトロタイミングテスター	福岡県競走会	真島勝義	18	〃
47年	ユニバーサルスターティックバランスゲージ	滋賀県競走会	鈴木正三	19	〃
51年	プロペラピッチ測定器	鳴門市競艇部施設課	新宮勇	23	優　秀

5．燃料及びオイル

年　度	作　品　名	所　属	氏　名	回	入賞種目
33年	モーターボート競走用燃料混合油調整補給器	佐賀県競走会	中川範治	5	秀　逸
41年	燃料給油抜取兼用器	大阪府競走会	競技部	13	優　秀

6．工　具

年　度	作　品　名	所　属	氏　名	回	入賞種目
46年	改良フライホーイル引抜具	西武建設㈱	吉野五郎	18	秀　逸
48年	テールフレンチオイルシール引抜工具、尻栓オイルシール引抜工具、同挿入ガイド	蒲郡市競艇事業部	竹内慧	20	優　秀

以上、主な事故防止対策についてその推移を見てきたがこのほかにも業界は、事故防止運動、無事故選手の褒賞、各地競走場の規制(内規)、選手会の高事故率者・低勝率者の淘汰制度等々、競走の事故防止策に総力を挙げ、関係者の英知を集めて努力してきた。

競技運営の歴史は事故防止の歴史とも言われるが、ことほど左様に事故防止策はモーターボート競走にとって重要な施策であった。とくに競走開設当初においては、馴みのないこの競走に観客が興味を持ってくれるかそれともつまらないとしてそっぽを向くか、その分かれ目が事故の有無、迫力の有無にかかっていたとも言え、「事故防止」はモーターボート競走の命運をも握っていたのである。

こうした状況の中で各種事故防止策は進められてきたが、当初はフライング防止、エンスト防止が中心、その後はボート、モーターの性能向上に伴ってフライング防止が最大の施策へ。さらにこれが40年代に入ると、レースのスピード化に合せるように人身事故対策が重要な位置を示めるなど、時代に沿うようにその内容も目的も、少しずつ形を変えている。

ところで、競技運営上の事故にはスタート事故をはじめエンスト、接触、転覆、そしてそれらの事故に付随して発生する人身事故とさまざまであるが、これら事故の原因の多くは、結果的に見れば選手の心構え、瞬時の判断ミスにある。

たとえば、事故防止策の中心的施策でもあったフライング防止は、現在の選手の操縦技量からすれば〝早すぎるか〟と迷った瞬間にレバーを落せば、フライングは半減どころが10分の1にも減少すると思われる。ただ、早いかなと思った時に〝行かなければ勝てない〟、あるいは〝早いけれど、大丈夫かも知れない〟と思ったり、いったんタイミングを決めておきながら大時計を確認しなかったりで、結果的にフライングとなってしまうのである。

そんなところから事故防止に関する施策は、ともすれば選手を精神的に拘束する傾向にあることも確かである。しかし業界の考え方はあくまでも、事故、とくに人身事故をなくして観客により楽しんでもらえる〝良いレース〟を提供したい、そのためには選手により充実した施設、よりすぐれた器材を提供する。したがって選手各自にはそれらを充分に駆使し、精神的にも向上して欲しい――というところにある。防波堤の建設、水上施設の充実、大時計の改良、救命胴衣やヘルメットの開発、ボートの改良等々、いずれもこの理念に基づくもので、できる限りの条件を整えた上で精神面において選手を拘束するのはいわばやむお得ない策ともいえよう。

しかし、このように各種対策を講じても事故はなかなか減少しない。それでも中には、昭和35年に実施した臨時訓練のような事故防止効果を上げた策もあったが、これも規制を厳しくし過ぎると選手が事故を恐れるあまりレースに迫力がなくなるなど、かえって逆の事態を生じ、それではと規制をゆるめるとまたもや事故が増加する、といった〝いたちごっこ〟の歴史もある。

いずれにせよモーターボート競走の基本理念は、〝ファンのためのモーターボート競走〟にある。最高のファンサービスとは、〝良いレース、面白いレースの提供〟であるとする精神は創設以来変ってはいない。そして、良いレース、面白いレースとは、事故が多発したり、迫力がないレースなどでは決してないのである。

モーターボート競走業界の今後の課題として、事故防止と〝面白く迫力のあるレース〟とのバランスをいかに近代的に、かつ巧妙にとっていくか、それをどう追求していくかは実に重要であり、草創期同様モーターボート競走の明日をになうテーマとも言えるのではなかろうか。

モーターボート競走30年史／競技運営編

昭和58年６月末日発行

●発行　（社）　全国モーターボート競走会連合会

印刷　（株）　ワコー印刷

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