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。

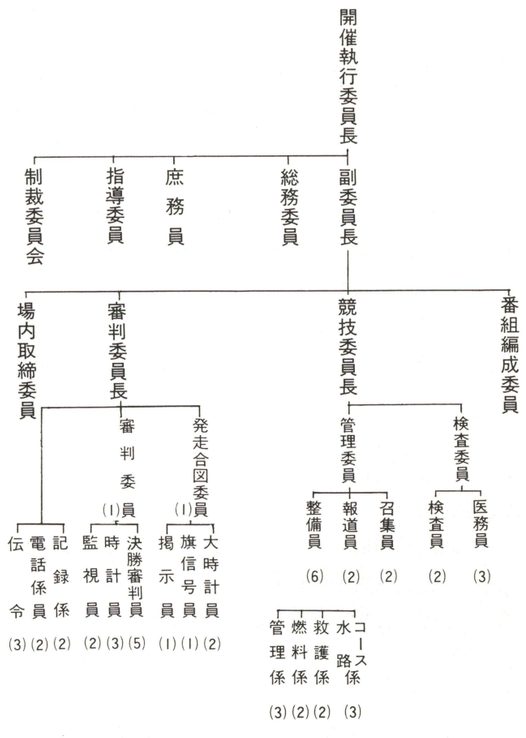
加えて審判器材も整備されておらず、選手の技量は未熟ボート・モーターの性能は安定していない、という状態であったから、審判運営は文字どおり緊張の連続という毎日であった。

(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。

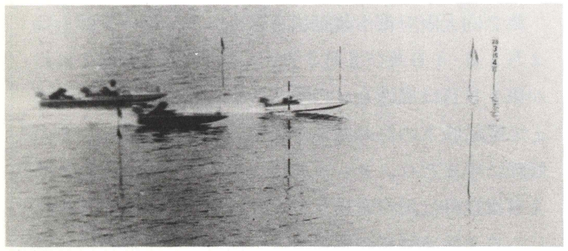
当時の統計を見ると２レースに１件程度はフライングが発生し、エンスト・接触・転覆といった事象も同様に発生

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。

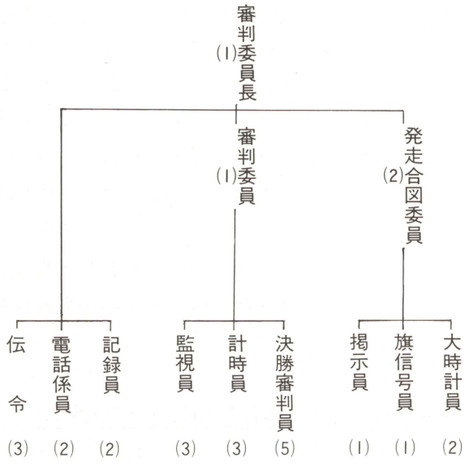
以下、第１回連絡協議会（昭・27・５・19）長崎県競走会発行の競艇記念史から当時の状況をうかがってみたい。

●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

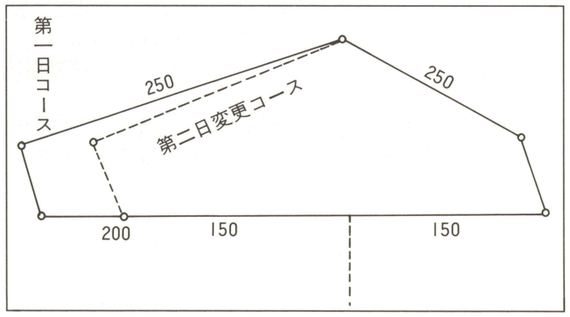
審判部は実情を考慮して左の通りの構成を行った。



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。

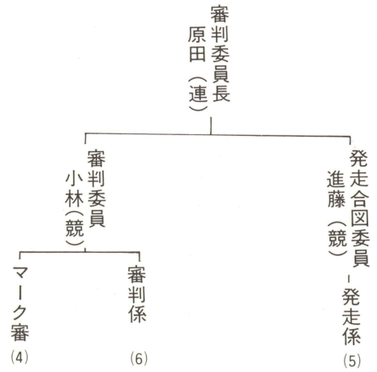


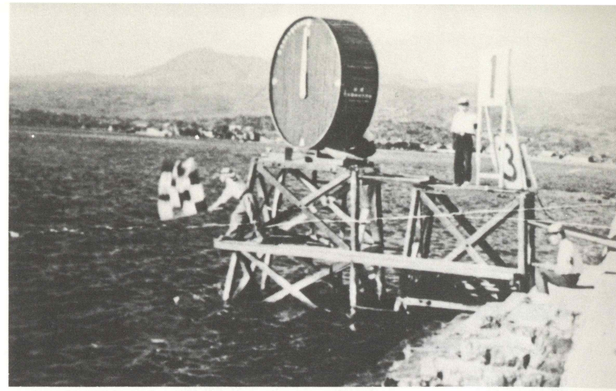
審判は判定写真器がなく、大時計は電動式であるがモーターが小さいために回転に自信が持てず、且つ選手の技量と観客の動向、並びに運営全般の事をにらみ合せつつ審判をしなければならない状態であり、判定に関しては諸種の問題を提起したが、次回以後は必ず判定写真器を整備し、審判員の練度を高め、科学的に裏付けある厳格公正な審判を実施し得る様にしなければならない。

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。

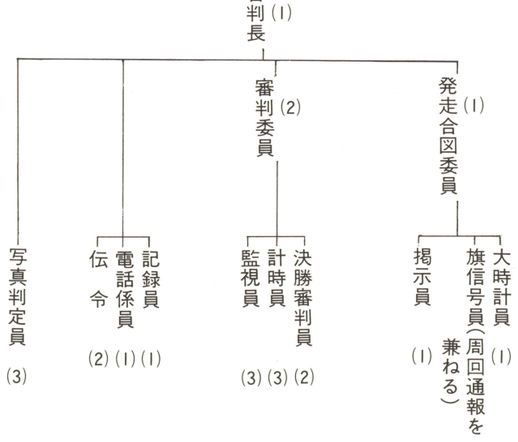
大村に続いて同年６月に初開催を行った津競走場の初開催を見ると３名の登録者のうち１名を発走合図委員として配置していることからしても当時の考え方が推察される。

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

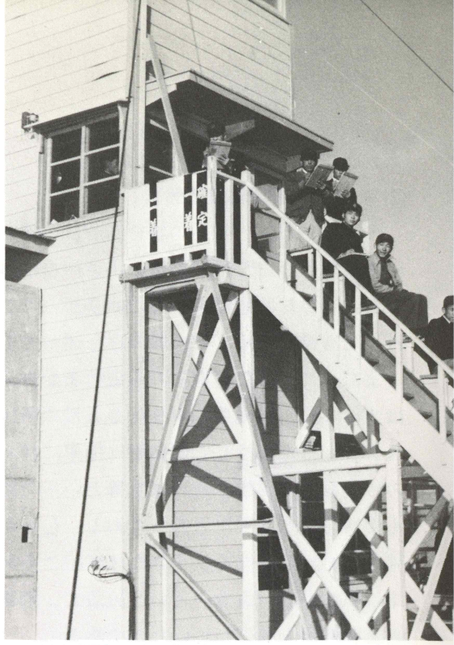
1.決勝審判員は審判長の指示に従い出発線通過の経過及び決勝線到着の順位を判定して之を審判長に報告する。

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。

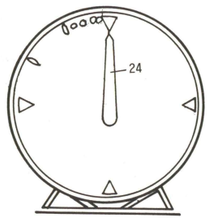
困り果てて水面に目をやると、はるかなかたに海水浴場の飛込台が見えるではないか。あれならば使用に耐えられる。競走場の最後の仕上げにかかっていた作業員を総動員して飛込台を運び、脚の長さを調整し、夜までかかって大時計を据着けやっと初開催に間に合ったという。

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。

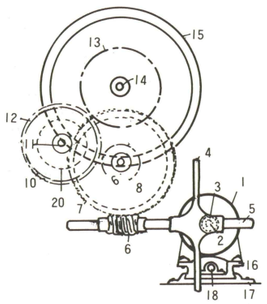
運針が30秒を越えて上りにかかると動きが遅くなるので電圧調整のダイヤルを回して調整したとか、スタートのタイミングに合せて運針速度を変えたとか、分銅式の時計の分銅を十分にまき上げなかったために時計が途中でとまってしまったとか、信じられないような逸話も数多く伝えられている。

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

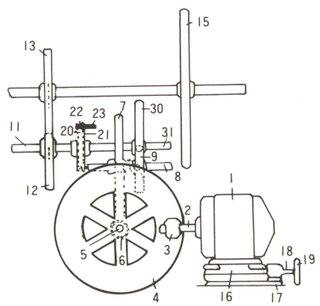
第1図



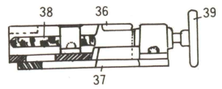
第2図



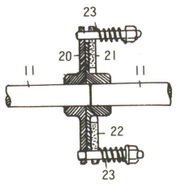
第3図



第4図



第5図

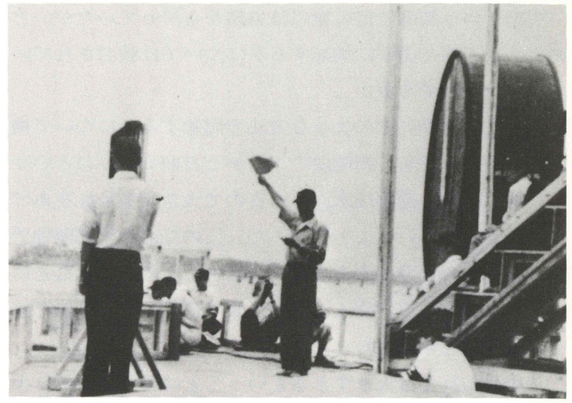


（ハ）タイムデスク

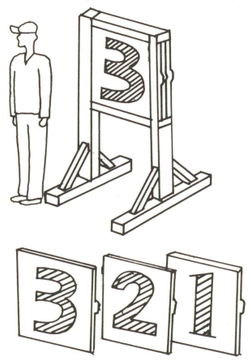
制定当初の競技規則第10条は「発走合図員は、発走前３分間の毎分の経過を信号により選手に知らせる。」とタイムデスクの設置を義務付けている。

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。

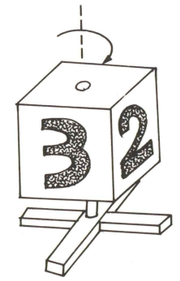
このほかには図のようなものが使用されていた。



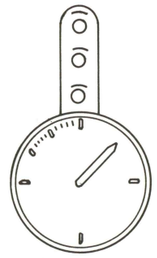
▲計時員（昭和28年・唐津）



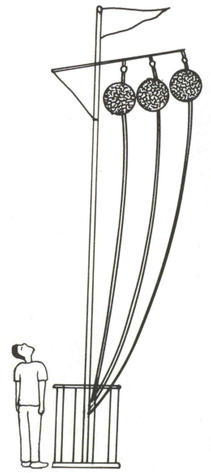
（B）（タイムディスク）



（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

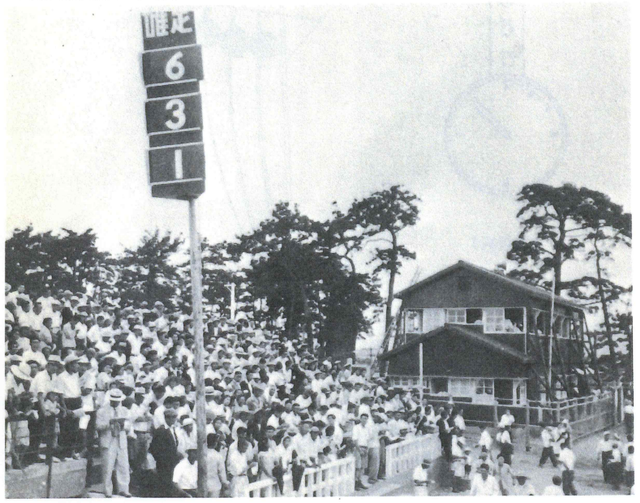
失格という制度と信号旗点は当初から決っていたが、どのような方法で選手に周知するかについては検討されていなかったようである。

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。

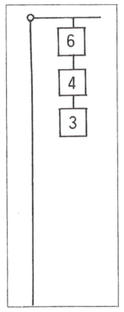
▼確定板（昭和27年・津）



（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

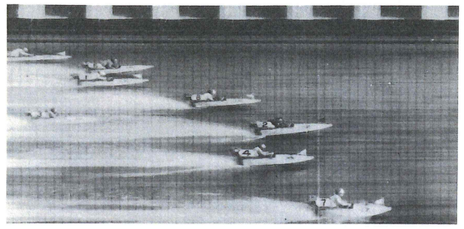
大村初開催の人員配置を見ると、主審に３名の伝令が配置されている。伝令が何処と何処の間の連絡に当ったかについては各場により差があるようであるが、その多くは競技本部や投票所へスタート写真・着順確定等の書類の運搬を担当していたのである。

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。

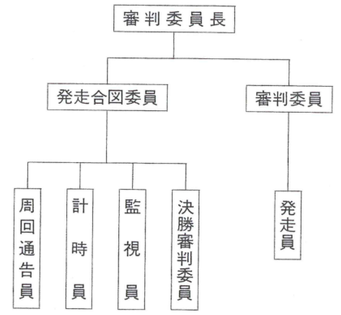
しかし当初はいずれの写真機も故障が多く写真なしでレースを実施するといったこともしばしばあったという。



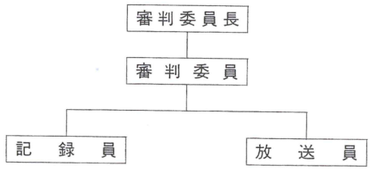
▲スリット写真（昭和34年・下関）

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。



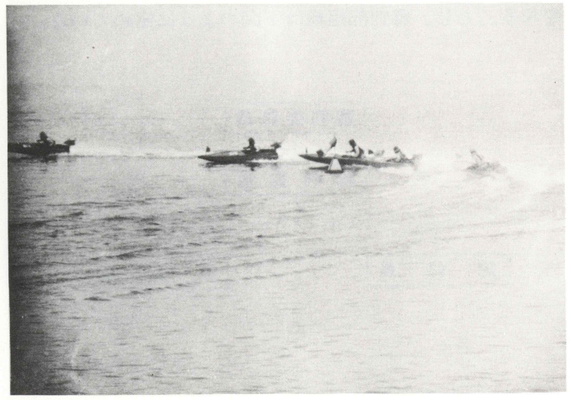
つまり審判委員の業務そのものには変化がないのに対し審判部組織は著しく簡略化されているのである。

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)



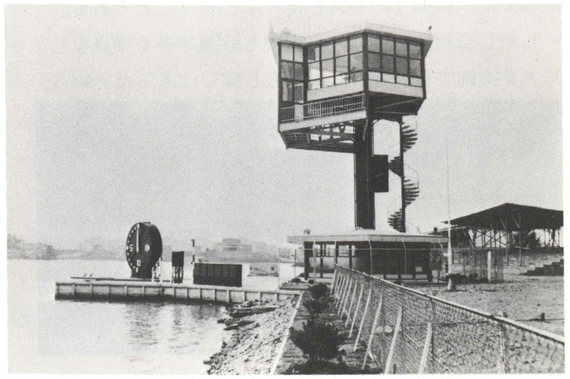
(1) 審判部の施設

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。

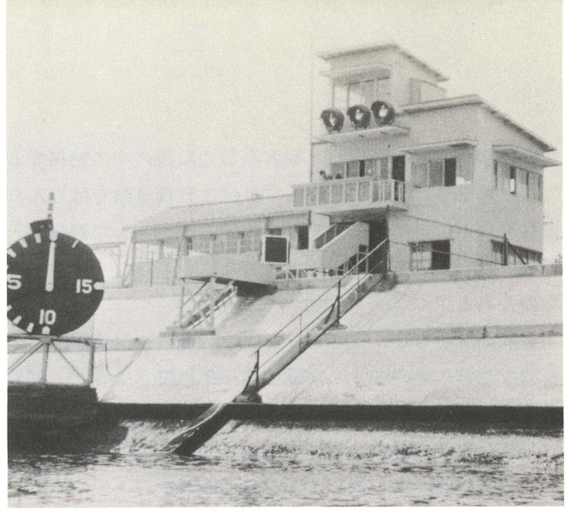
連合会会報 36.4.15 114号

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。

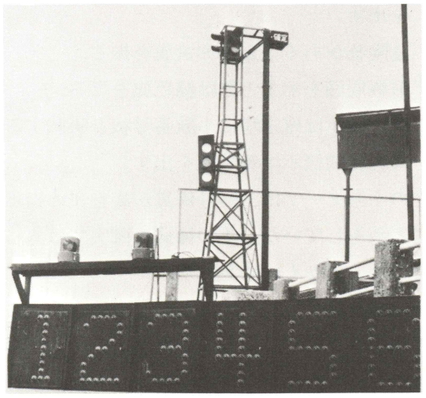
この「審判員再訓練」で連合会が示した審判自動化案の提唱こそは、いわば審判部内合理化の第一歩でもあったと言ってよかろう。

〔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。

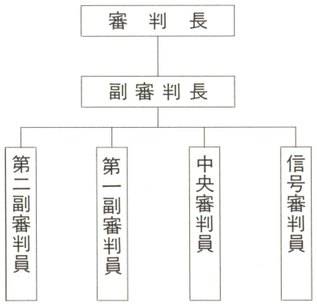
連合会は、昭和40年に移動用の総合操作盤システムを作成し、審判員養成に使用した。これは競技進行上のミスを防止する二重確認装置でもあり、東京オリンピック時休催して施設改善を行い、その後再開した戸田競走場が採用したのに次いで、本栖研修所ではこれを移動審判室、つまり主審車に搭載し使用したものである。

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）

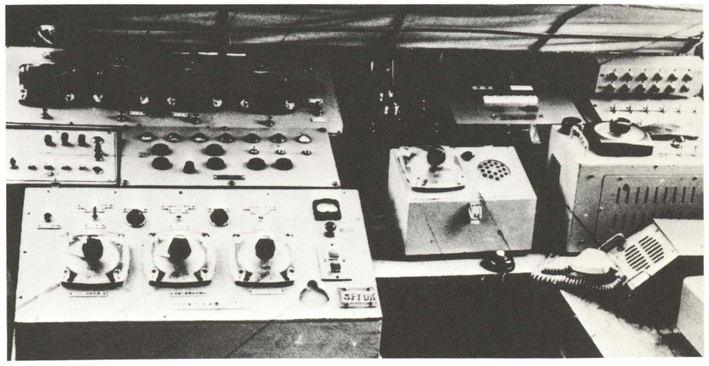


●審判部合理化を促進した〝発明考案〟

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。

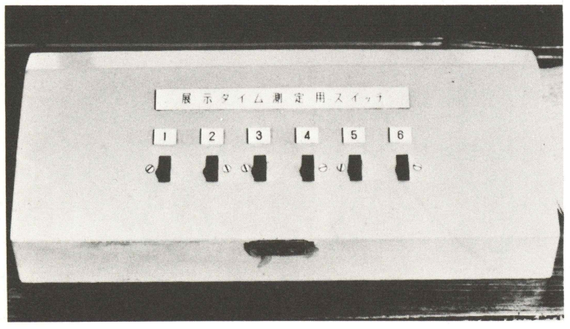
●自動制御装置（昭和36年）

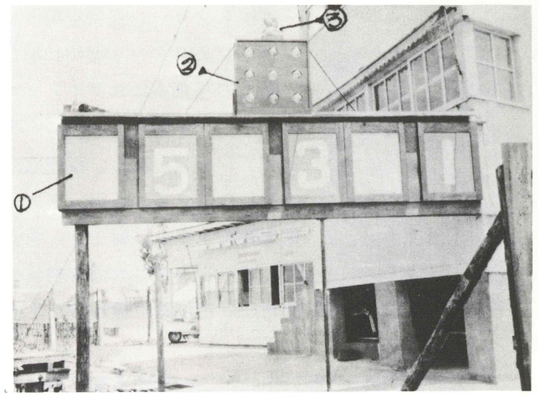
前年に出された自動発走信号装置を改良し、発展させたもので、スタート時のチェッカー灯、周回灯（緑色回転灯）の点灯及び消灯までを自動化。さらに正０秒にデカトロンが発動しレースタイムも測定できるようになった。

●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）



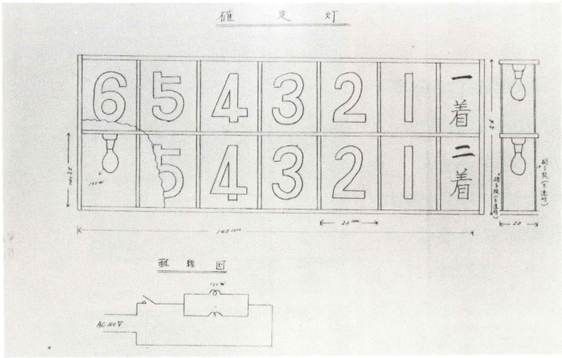


▲電動失格表示装置（昭和38年・三国）

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。

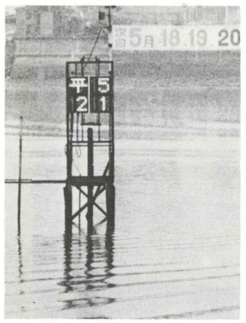


▲電動確定表示装置図（昭和38年・三国）

●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）

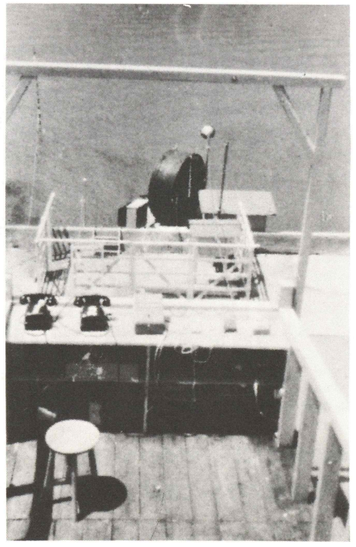
階上の写真室にスライドプロジェクターを置き、天井に穴をあけてレンズを通し、審判室に設置したスクリーンボックスに拡大投影する。反射ミラーを使用しているので写真係審判員や審判長は定位置に腰かけたまま観察できる。

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。

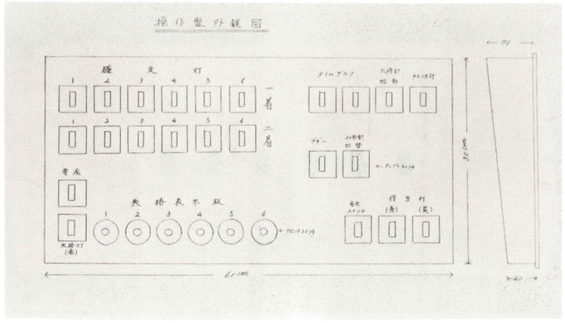
さらに、昭和44年６月に移転した津競走場ではエアーシューターも完備されて一層正確となり、これはやがて各場で採用されるところとなって従来の伝令などは完全に廃止されていくのである。

●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。



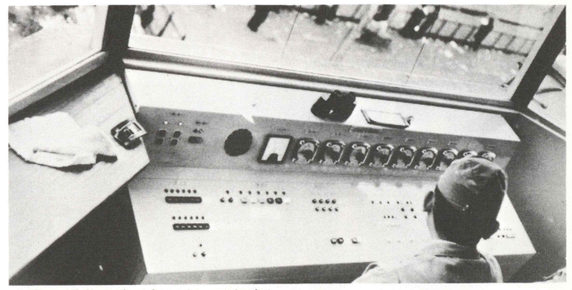
▲失確板(昭和36年・住之江)

●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。

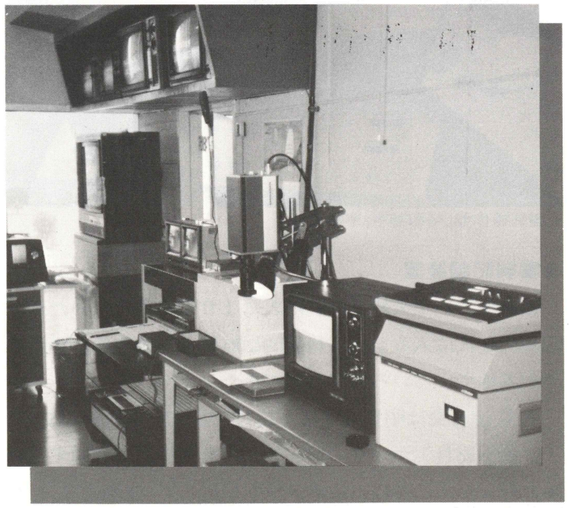
昭和34年桐生競走場では、この「連続速写」方式が実用化された。

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。

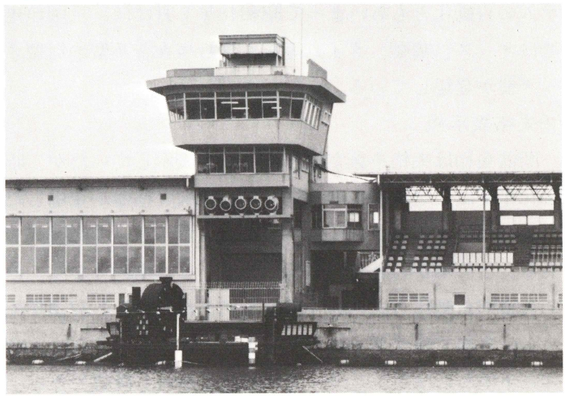
▼審判電子器機（昭和56年・戸田）



●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

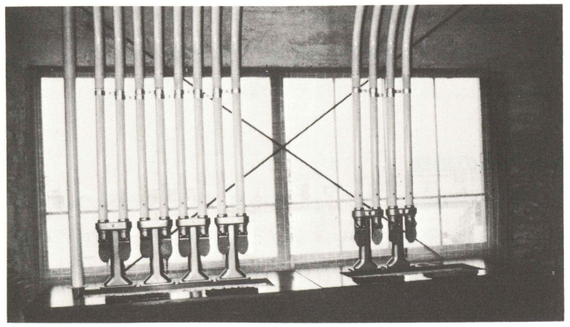
開催当初の審判部は、３～４名の有資格者が15～16名の無資格職員やアルバイトを指揮しながら行うという方法で運営されていた。当然、これら審判員相互の通信方法も、各種表示装置やレースタイムの計測器、投票所、競技部への連絡等においても、あらゆる面で器材器具はまだ未開発の状態であったから、すべての業務が人力によるものであったと言ってよい。そして、これら業務を完遂させるためには、多数の人間が必要であった。

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。

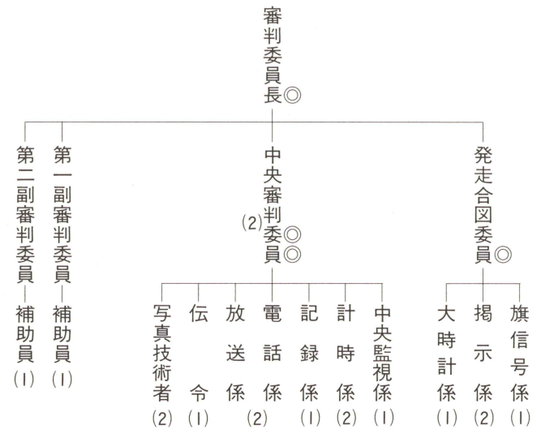
このようにモーターボート競走業界は、開催当初から６名の登録審判員の配置を目標としたのであるが、その登録試験たるやなかなかに厳格でこれに合格するのは難しく、一方、開催当初は売上もかんばしくなく、競走会の運営が苦しかったこともあって、登録者の充員配置はなかなか実現できなかった。しかし業界は挙げてこれに取り組み、目標に向かって努力を続けた。

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。

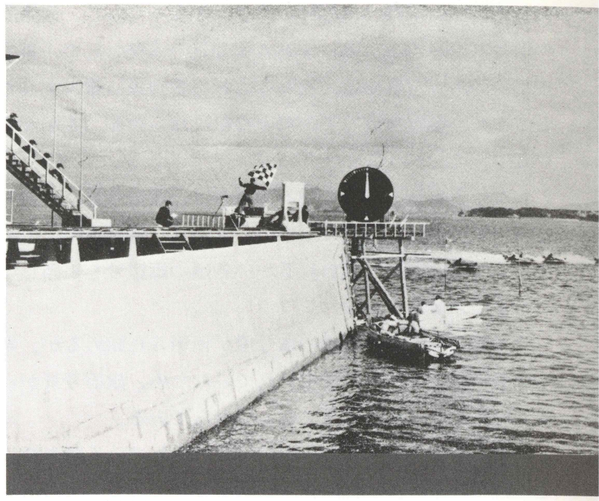
○発走合図委員

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。

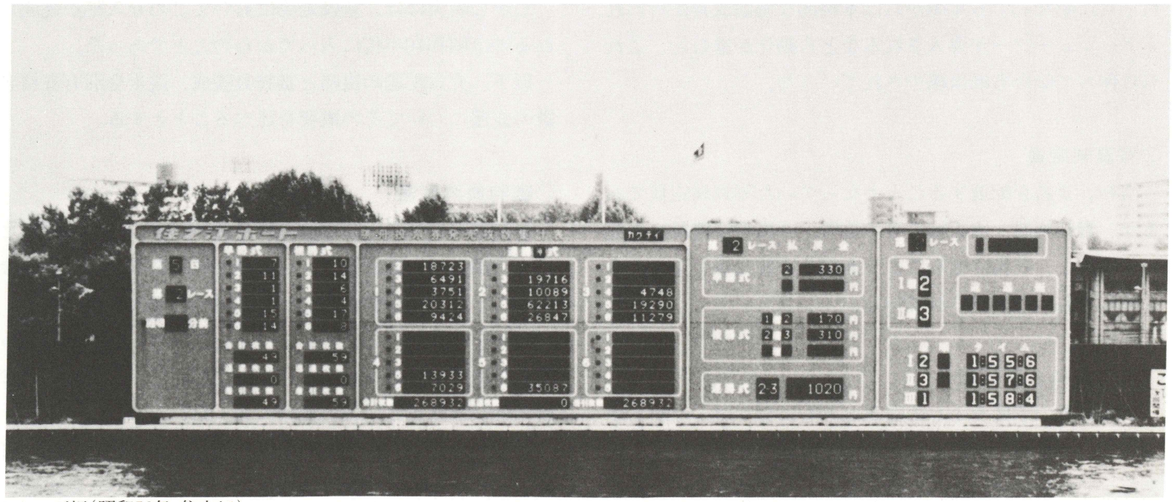
昭和34年度は連合会が審判員養成を開始したこともあって、新登録者は20名に達し、審判員の登録者総数123名となった。

○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)

