

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($\frac{1}{6}$)、津($\frac{1}{4}$)、琵琶湖($\frac{1}{10}$)、狭山($\frac{1}{5}$)、尼崎($\frac{1}{4}$)、丸亀($\frac{1}{31}$)、芦屋($\frac{1}{4}$)、若松($\frac{1}{12}$)、児島($\frac{1}{22}$)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）

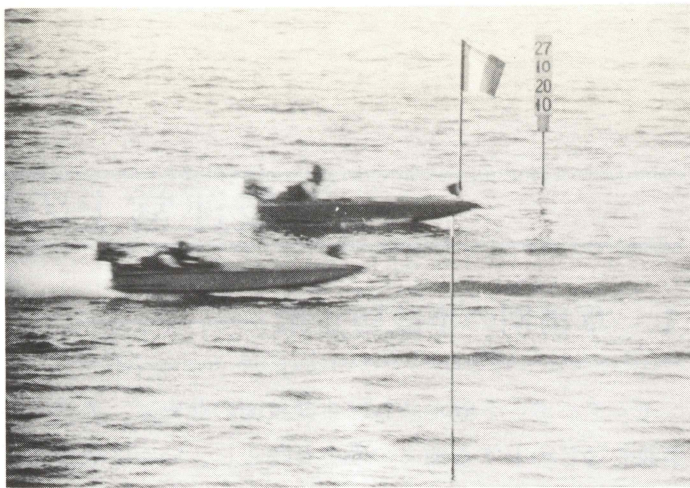
競艇の歴史はフライングよりはじまった？

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位のフライング。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位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



▲日付板(昭和27年・大村)

は選手なんですから、そう思うようには参りません。（笑声）

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、全く何をしていたのかかわからず、今から考えると恐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いた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、しばらく続けましたねえ。

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が、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？

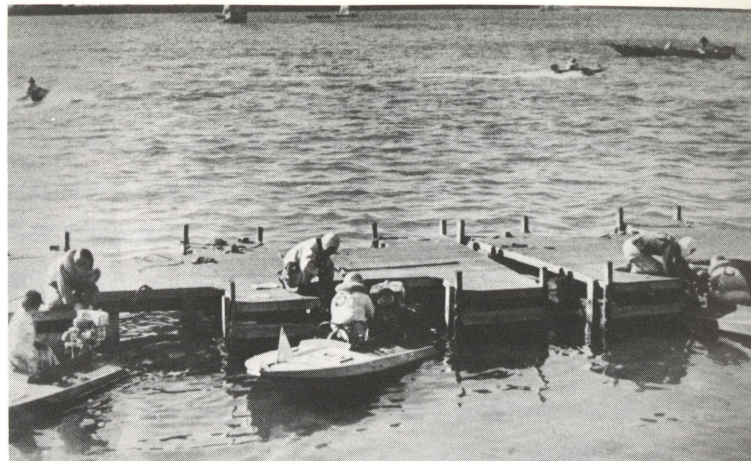
原田 そうなんです。天地神明の話ですか、各レースごとに何ばいも何ばいもフライングするんです。技量も未熟ですから、まともに出るのはいない、それをフライングだ、と返還したら大変なんです。天地神明の時は（両手をひろげて）こんなに切ってるんです。お客だって横から見ていりゃ、わかりますよ。そこで文句をいって来る、返還すると3万円返さなくちゃならないというんです。これは大変だ、なんとかお客を納得させて、セーフになくてはと——3万円のために5、6回もそんなことがありました。

●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	周別 区 分		第 一 周				第 二 周				第 三 周				其 他	合 計
	エ ン ス ト	接 触	転 覆	計	エ ス ト	接 触	転 覆	計	エ ス ト	接 触	転 覆	計	エ ス ト			
関 東	大府	森 中	53	12	20	85	31	1	15	49	7	0	5	12	8	154
			9	1	8	18	10	1	5	16	4	0	4	8	4	46
東 海	名 湖	浜 田	55	6	36	97	80	3	42	125	19	0	13	32	91	345
			198	17	56	271	155	18	47	220	131	7	17	155	133	779
			130	55	77	262	93	29	38	160	86	11	17	114	77	613
			90	69	45	204	64	45	25	134	47	17	14	78	134	550
近 畿	三 国	琵琶湖	82	70	16	168	52	51	14	117	40	26	5	71	0	356
			121	34	18	173	88	19	9	116	79	9	6	94	84	467
			73	38	18	129	49	19	6	74	24	11	3	38	68	309
			124	25	28	177	117	10	12	139	47	0	0	47	204	567
瀬戸内海	児 島	丸 亀	175	174	39	388	151	51	27	229	96	42	17	155	81	853
			174	126	19	319	166	63	12	241	89	42	3	134	131	825
			171	23	60	254	157	3	34	194	115	6	20	141	43	632
			82	57	68	207	60	19	42	121	40	3	18	61	76	465
九 州	若 松	唐 津	94	77	83	254	71	23	26	120	61	12	26	99	31	504
			98	56	63	217	88	24	22	134	70	12	22	104	45	500
			43	31	54	128	26	10	36	72	26	4	30	60	52	312
			56	94	53	203	38	29	31	98	38	20	18	76	46	423
			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^①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%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%
	吸 水	868 //	0.736 //
	キャビテーション	86 //	0.079 //
	電 気 系 統	980 //	0.83 //
	モ ー タ ー 本 体	277 //	0.23 //
	駆 動 系 統	270 //	0.22 //
	燃 料 系 統	673 //	0.57 //
	冷 却 系 統	53 //	0.044 //
	ボ ー ト 操 舵 系 統	109 //	0.092 //
	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
マリキ	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つてはおらず、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

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

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せる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。

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で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。それだけでなく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50mにては追拔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50mの差があるため一着に入賞可能な場合が多い、よって賞金、

賞品を度外視してファンより買取される効算大である。

(2) 現在設置中の50m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) 20mないし30m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あります。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	全連競第188号	昭和27年12月27日
小泉 秀雄 印	鍋島 敏宏 印	登録選手 殿	

(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月開幕以来現在では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步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し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し上げます。

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慮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幸事が発生し、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、ポート、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の中にはあろうが、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也多発した。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、繫留機、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

④堅固なる防水カバーを装着する法

⑤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繁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	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

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はなく、選手が自己の名誉の為にみに競走する、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

は、このよう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失格となれば、レースに出ない中に、賭けた金がファイとなる。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、公平とか言う所課公平の概念で、ここに根本的な見解の差が生じていた結果である。

ボートを繫留した儘で始動させ、繫留を同時に解いて一斉に発走させるのが繫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、迂濶なことには、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_{メートル}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_{メートル}、20_{メートル}、10_{メートル}、5_{メートル}、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も技術未熟で思うに委せず、50匁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、フライング防止に嚴重なる罰則を設け、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、連合会より嚴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

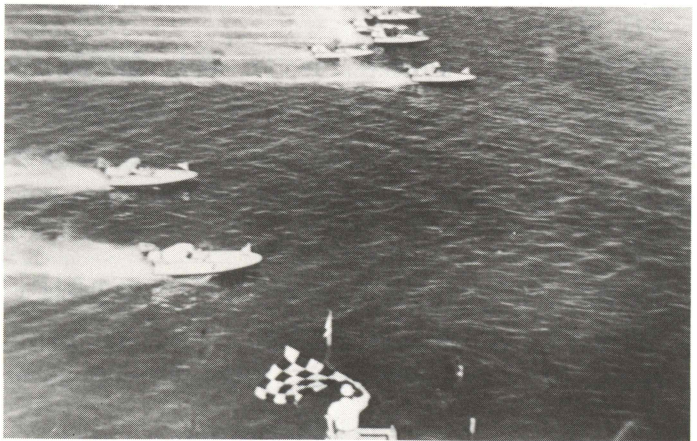
28年1月 10.3レースにつき1件

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



▲チェッカー(昭和32年・住之江)

となってしまった。

然し事実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。

其の後引き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すら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つ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つ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。従つ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ないこと当然である。

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ない理由がある。

今もしスタートが同時スタートの如く平平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ふ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件の割となつていた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つて、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か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。

今若し前二者によつ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ないと思う。

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ヂ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わらず、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(S 29. 1. 1)

選手級別決定基準

29. 1. 1 制 定
褒賞の意味で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(S 30. 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(S 31. 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(S 32. 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又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日まで
- 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用。 |
| 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用。 |
| C 級 | A、B 級
以外の者 | A、B 級を選出した残りとする。
10% |
- 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) 登録及び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回に満たない者は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回に満たない者は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回に満たない者は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、噂は事実には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(S 32. 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。

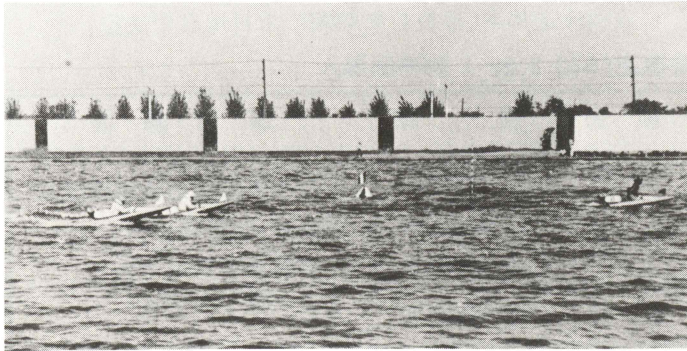
このため、同年内こそ4,876件とフライングの多発をみ
たものの翌33年は3,986件と減少し、続く34年には出遅れ
制限がさらに1.5秒へと短縮されたにもかかわらず、フライ
ングは3,565件、出遅れ3,214件(前年対比約1,000件増)に
とどまっている。またこの間、昭和33年からはスタート手
帳携帯が義務付けられ、選手のスタート状況を把握した上
で指導にあたるとの方法が取り入れられている。さらに同
年、初めて水上施設統一基準が制定され、全国競走場の水
上施設がおおむね統一された。こうして事故防止の環境が
整備され、選手の技量が向上していったこともむろんあろ
うが、精鋭化要領の実施が事故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(S 37. 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

▼第1マークの攻防(昭和31年・児島)



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(S 38. 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。

●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 ヶ月以上の者）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 ヶ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た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(S 28.1.1)

●予備ラインの配分保留を廃止(S 29. 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(S 29. 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、新春を迎えるに当り、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ものであり、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(S 32. 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

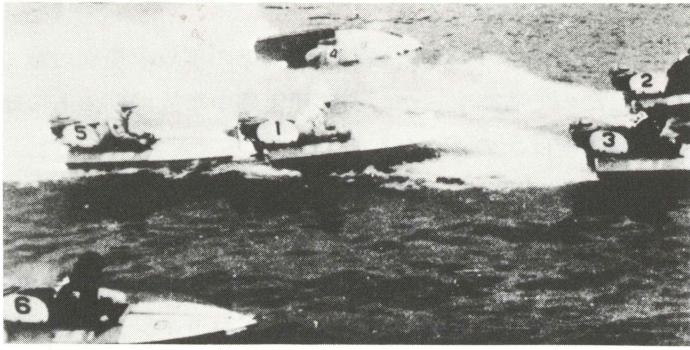
は配分を保留し、当該審査対象期間終了後再訓練を行い、その後残りの審査対象期間を出場せしめ、なおかつ右の基準に達した者は配分を保留せられる。

●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

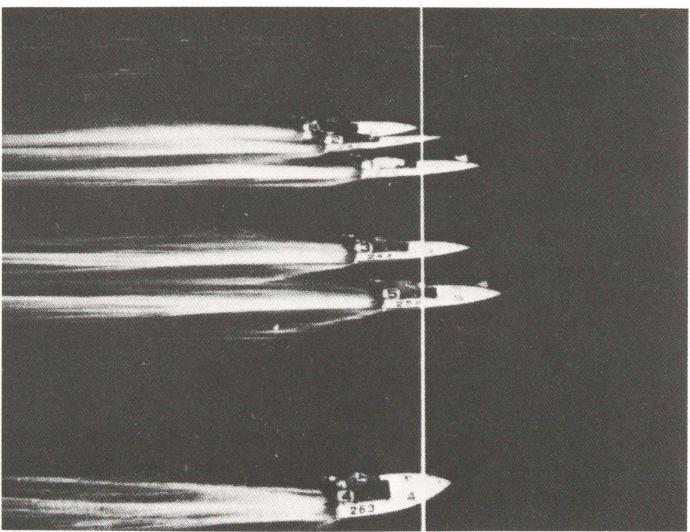
昭和36年にスタートした事故罰則が、臨時訓練から選手会の自主訓練へと切り換えられると、フライング事故は再び増加に転じ昭和37年度で1,192件、38年度には1,503件、39年になると1,665件と上昇し続けた。

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。その拳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 巖
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 ヶ月 (30日) | 訓練納付金 1 万円 |
| 2 回 | あっせん辞退 3 ヶ月 (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、改正等に当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らう。

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、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 ヶ月、2 件目 3 ヶ月、3 件目で 6 ヶ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らうか。

●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。

ファンあつ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名へと落ち着いたのであった。

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年に出走遅れ制限を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、これに歩調を合わ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走遅れは、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ヵ月目に出場あっせん保留の措置をとってきたが、1ヵ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ィ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)及び出走遅れ(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ヵ月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せめると共に整備、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		点	呼					
7:00		体	操					
8:00	入	①機	②ス	①ス	②機	①ス	②整	
9:00	所	構	タ	タ	構	タ	備	
10:00	式	一	ー	ー	一	法	そ	
11:00	①ス	②整	般	法	般	(試)	他	
12:00	タ	(計)					ス	
13:00	ー	測)					タ	
14:00	①整	②ス	①ス	②整	①整	②ス	の	ス
15:00	備	タ	ー			ー	他	法
16:00	(計)	ー	法	備	備	法	所	式
17:00	測)	法						
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 } 連合会
教 官 1名 }

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

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	

%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。

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つ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ぬほどであった。

●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つた。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—とするものであつたが、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つた。

これら相反する論の中にあつて連合会は、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、というものであつたから、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、という考え方もあつたようである。

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F L(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つたが、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、ば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緯については、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ち切りを要請し、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、防波堤といえは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機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。

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

競走場	項 目	防波堤抗築	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

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。

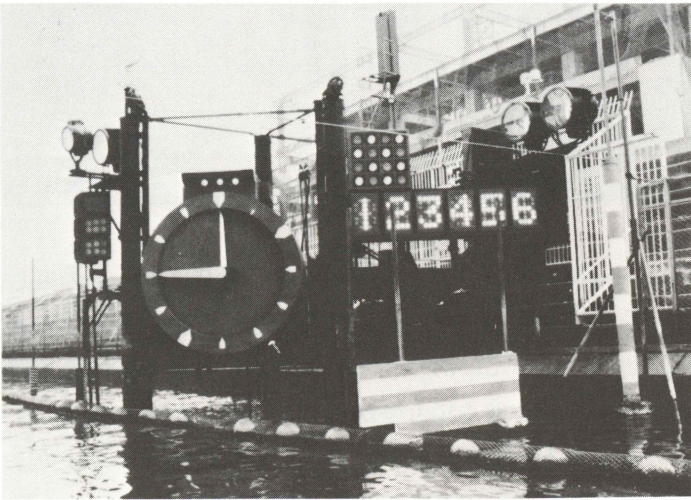
続いて、昭和45. 6年頃ともなると「高速旋回、ガレースの主流を占めるようになり、モーターボート競走はいよいよ高速レースの時代へと突入した。このため危険防止の観点から新たに「緩衝装置」の開発も盛んとなり、各地でさまざまな緩衝装置が採用されていった。

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桿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。

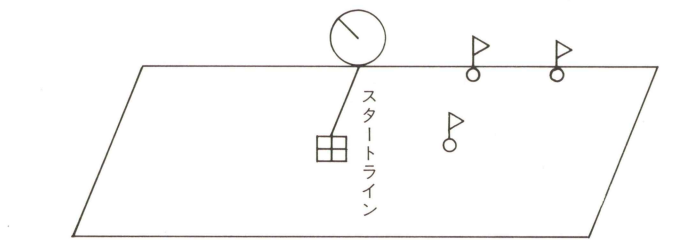
予備ラインについては、配分上の制裁は廃止されたが、選手の要望や、目標設置の意味で、予備ラインそのものの完全撤去は各地とも行っていない。

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。」

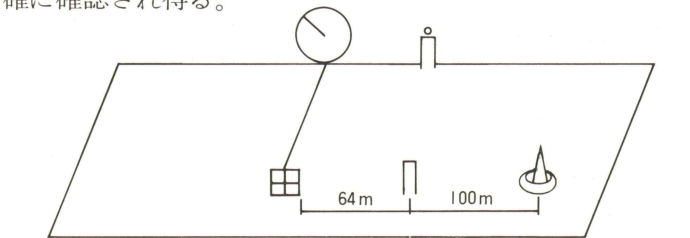


②目標位置の電気点灯(29年夏頃から唐津で使用開始)

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。

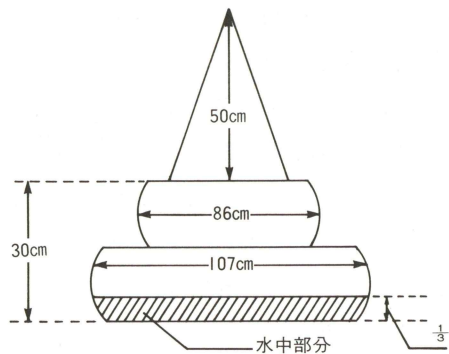
1. 大きさ

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。

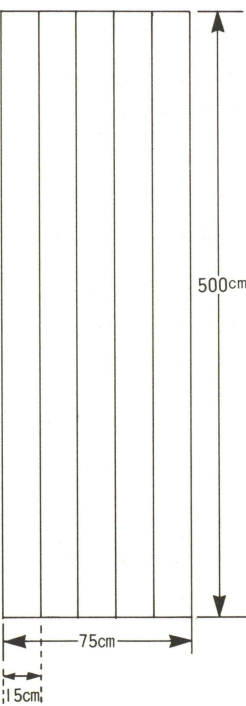
1. 盤面及び指針…略

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



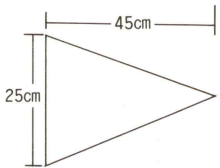
- (1) 標識ポールは70_ℓ、5_ℓ、セクターポールの3ヵ所とする。
- (2) 構造
 - (イ) 径10センチ以上で最高水面上2_ℓの高さに出ているもの。
 - (ロ) 旗、吹き流しは着けない。
 - (ハ) イン、アウト側にそれぞれ設ける。
- (3) 色分けは70_ℓポールにあっては青、白、5_ℓポールにあっては赤、白とする。

標識板

- (1) 70_ℓ、5_ℓのアウト側に設置する。
- (2) 構造は左図の通りとする。
- (3) 70_ℓにあっては青、白、青、白、青、5_ℓにあっては赤、白、赤、白、赤とする。

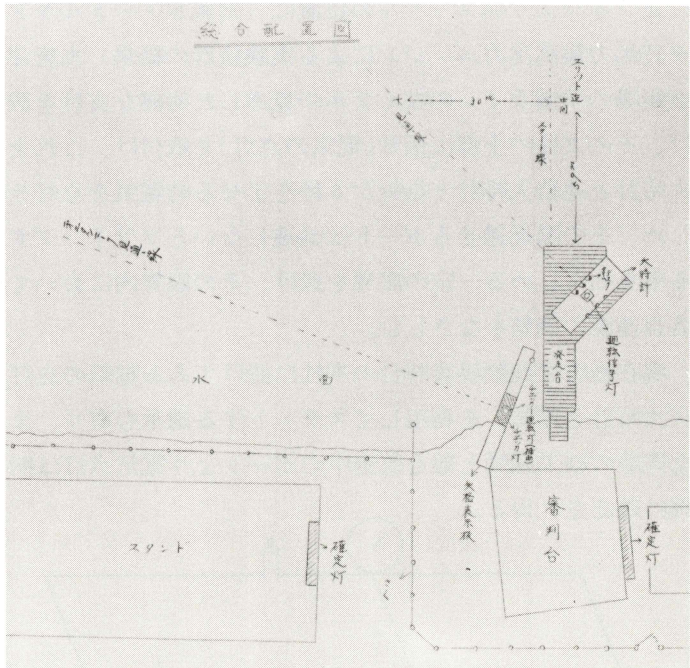
危険標識

- (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_{センチ}、横50_{センチ}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



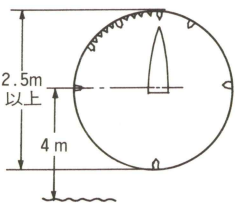
▲総合配置図(昭和38年・三国)

○改正の沿革

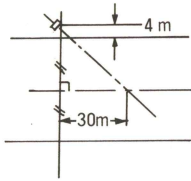
1. 発走信号用時計

33.7制定

① 大時計

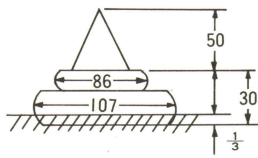


② 据付位置



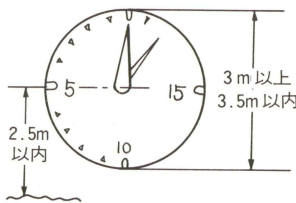
2. ターンマーク

33.7制定



35.9一部改正

① 2重針大時計(20秒計)



42.2一部改正

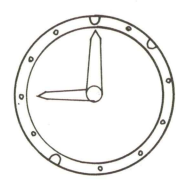
- ① 目盛標示板、針を鋭角にした。
- ② 1分針を白色、20秒針目盛標示板を黄橙色（螢光塗料）とした。
- ③ 15、10、5秒前標示を削除

43.1一部改正

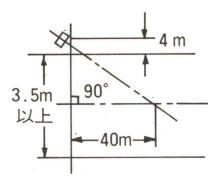
- ① 盤面の大きさを3_ℓ以上として上限を外した。
- ② 20秒針及び目盛標示板の目盛寸法を一部変更した。

52.9一部改正

① 12秒針大時計

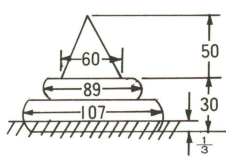


② 据付位置



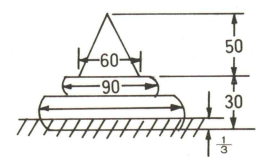
43.1一部改正

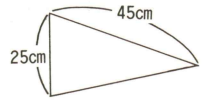
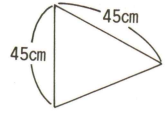
- ① 耐久性、復元力を有することを規程



49.6一部改正

(許容範囲±5_{センチ})



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倍の幅としおのこ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。			

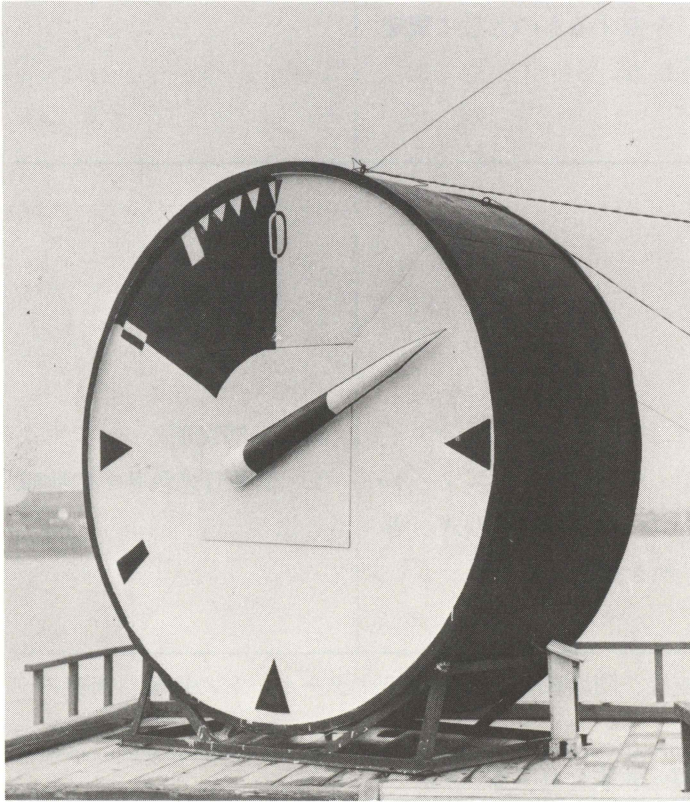
③大時計

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わ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。

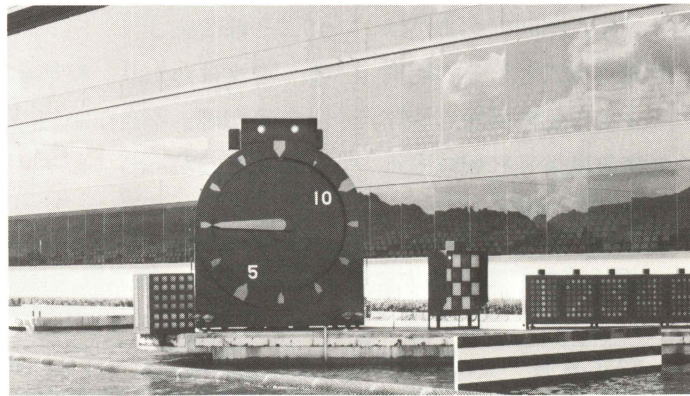
開催当初におけるスタート事故の最大原因は選手の技量不足にあったろうが、不正確さが事故を助長していたことも多分にあったものと思われる。

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



▲20秒針大時計(昭和40年・常滑)



▲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秒の長さ	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			
31年11月22日 制 定	60秒針 0～3.0	$\frac{4}{10}$ 秒以内	$\frac{1}{10}$ 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	$\frac{4}{10}$ "	$\frac{1}{10}$ "	—	—	—	数回連続	年3回以上
34年9月17日 改 正	60秒針 0～1.5	$\frac{4}{10}$ "	$\frac{1}{10}$ "	—	—	—	"	"
42年4月14日 改 正	20秒針 0～1.0	$\frac{15}{100}$ "	—	$\frac{5}{100}$ 秒以内	—	$\frac{3}{100}$ 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	$\frac{15}{100}$ "	—	—	$\frac{3}{100}$ 秒以内	$\frac{3}{100}$ "	"	"

度高精度を要求する基準へと変っていった。

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尺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。

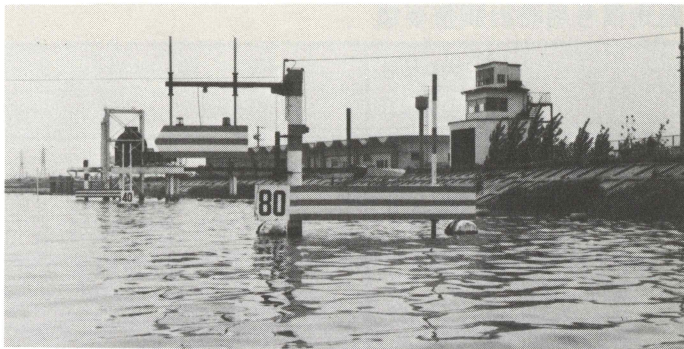
近時モーターボート競走はますます熾烈化し観客の発走
に対する観察眼は極めて進歩し、モーターボート競走の醍
醐味はその発走にありと論ぜられ選手の競走心理はいよい
よエキサイトし、技量もまた長足の進歩を遂げ、発走には
心魂を傾注して1秒の何10分の1を相争う段階となってい
ております。

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時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。

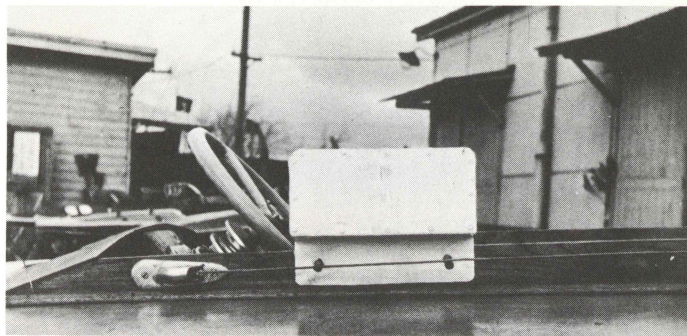


▲カウリング付ボート(昭和57年)

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ボック・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となります。また、事故の内容についても全治30日以上、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いました。現在の状況からみると決して充分とはいえないと思われます。

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十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十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。



▲改良型カボック(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年に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V T R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

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	西武建設・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	㈱平和嶋	15	秀 逸
44年	発走信号用時計昇降装置	関東興業㈱	関東興業(株)	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	㈱平和嶋	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Kk	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	〃
〃	無給油ハンドル	東京都船研工業	小 滝 真 吾	10	〃
〃	起倒式スロットルレバー	福岡県競走会	鶴 沢 雄 介	10	〃
〃	グリップ式速度制御装置	〃	渡 辺 研	10	優 秀
〃	自動安全スロットルレバー装置	〃	山 田 平次郎	10	〃
40年	合板フレーム方式	〃	四 宮 竜三郎	10	〃
43年	トランサムニーのない新構造艇体	ヤマト発動機	〃	10	秀 逸
47年	人身事故防止防具付スロットルレバー	富士モーターボート㈱	小 幡 茂 寅	12	秀逸・努力
52年	操縦ワイヤースプリング張力調整具	選 手	金 井 邦 夫	15	秀 逸
		上師田孝之・浅見敏夫・町田正明	苗村昭男・向井捷英	19	〃
		東京都競走会・マリン興業㈱		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(株)	馬場和夫・佐藤進一	6	優	秀
35年	石井式ギヤートルクテスター	大阪競艇施設(株)	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	蒲都市競艇事業課・ 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	改良フライホイール引抜具	西 武 建 設 (株)	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	蒲都市競艇事業部	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わ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十分に駆使し、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不

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わってはいない。そして、良いレース、面白いレースとは、事故が多発したり、迫力が無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