

モーターボート競走
30
年史

競技規程篇

総論	はじめに……………	2
競技規則の誕生 昭和27年 3 月18日	1. 競技規則制定に至る経緯 ……………	7
	2. 制定当時の競技規則 ……………	9
全面改正へ 昭和29年 4 月 1 日	1. 改正に至る経緯……………	25
	2. 当時の競技規則に関する通達 ……………	26
	3. 改正の手順と重点(経験を生かし実務的な規則へ) ……………	30
	4. モーターボートレース必携改訂版 ……………	31
3秒ゾーンめぐって再び全面改正 昭和32年 4 月 1 日	1. 全面改正以後の競技規則に関する通達 ……………	47
	2. 再改正に至る経緯(選手の技量向上、観客の目も厳しくなって) ……………	47
	3. 認可された改正「競技規則とその解説」……………	51
二重針大時計の出現による一部改正 昭和34年 6 月11日	1. 二重針大時計考案さる ……………	67
	2. モーターボート競技規則の一部改正……………	67
スタートゾーン変更(1.5秒)で一部改正へ 昭和34年11月 1 日	1. 昭和34年当時の状況(内部体制確立の機運盛り上がる) ……………	69
	2. スタート事故多発に防止対策展開……………	69
	3. 改正に至る経緯……………	70
	4. 改正条文……………	71
競技規程の制定 昭和36年 4 月 1 日	1. 「経験」のすべてを投入した改正……………	74
	2. フライング返還是非をめぐる大論争……………	74
	3. 当時の業界の状況……………	77
	4. 制定に至る経緯……………	78
	5. 新しく制定された「競技規程とその解説」……………	81
スタートゾーンさらに変更(1秒へ)で一部改正 昭和42年 4 月 1 日	1. 競技規程に関する当時の通達……………	95
	2. 再びスタートゾーン問題……………	96
	3. 「一部改正」成る……………	98
スタート進入めぐる一部改正 昭和45年 6 月 1 日	1. 業界の状況……………	101
	2. 一部改正に至る経緯……………	102
	3. 競技規程の一部改正認可……………	106
競技運営スピードアップのため一部改正 昭和49年11月 1 日	1. 競走運営の態様の変化に伴って改正……………	110
	2. 改正競技規程について……………	113
判定基準作成による一部改正 昭和56年11月 1 日	1. 改正に至る経緯……………	116
	2. 判定基準を作成……………	119

総論

はじめに

競技規程は、モーターボート競走法施行規則に連合会が定めるべき規程、基準として列挙された規程の一つであるが、モーターボート競走法に基づくすべての競走はこの規程に従って実施することが義務づけられている極めて重要な規程である。

同規程の内容は、競走法が競走の実施にあたって最も重要な眼目としている“競走の公正かつ安全な実施”を精神として、選手の競走に臨む心構えから航法の細部にまでわたり、こと細かに規定した競走のルールブックであり、審判規則である。

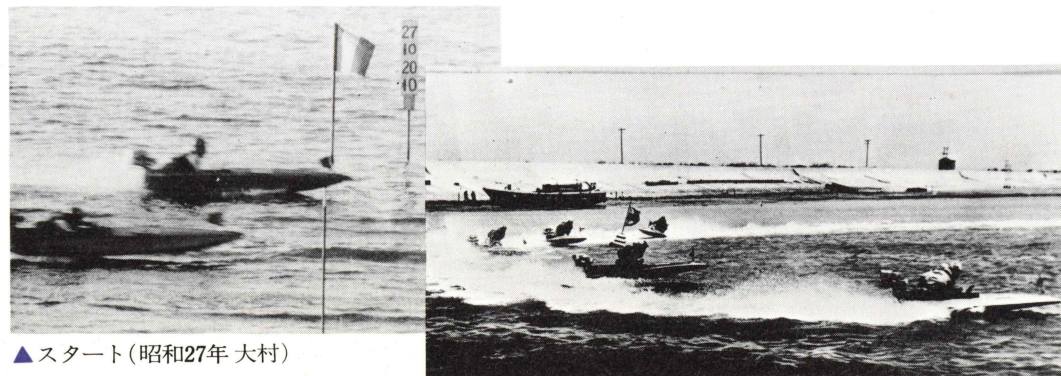
施行者は、競走の実施にあたり競走の施行に関する一切の事項を網羅したモーターボート競走実施規程を、条令または規則として定めることが義務づけられている。本来、同規程には競走の公正かつ安全な実施に関する事項として“競技に関する規程”も入れるべきであるのだが、競技の実施に関する事項は著しく技術的、専門的なことであるばかりでなく、全国を通じて統一的に規定すべき事項であるため、各回の施行者が実施規程の中で定めるのは不適當であった。

このため、競技に関する規程(競技規程、実施検査規程)については連合会が定めることとし、実施規程には連合会の定める規程により競技を実施するとしたものである。

昭和27年3月、連合会は総力を結集して競技規則(昭和36年の改正から競技規程)を制定、以来今日まで常にその時代、時代に最も良く適合した競技規程とするために幾度も改正を重ねてきた。

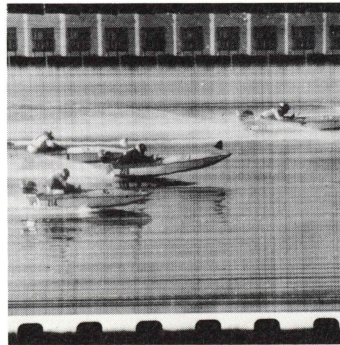
競技規程は、その時代の選手の操縦技量とボート、モーターの性能に密接に関連しているばかりでなく、水上施設、審判機器、投票業務等々とも深い関連があり、かつ、投票によって結び付けられたファンと競技との間にあって、競技を裁くルールとして両者の接点にあるという性格をも有するため、時代に応じて各種の要請によりその内容を変えてきた。その意味では、競技規程の変遷は競技運営の歴史であることはもちろん、モーターボート競走の歴史そのものとも言える。

このようなことから、競技運営篇の編纂にあたっては、他の競技運営に関する事項とは別に、競技規程の変遷をでき得る限り詳細に記録することとした。



▲スタート(昭和27年 大村)

▲2 マーク旋回(昭和28年半田)



▲スタート(昭和33年 大村)

1. 競技規則の制定

モーターボート競走法に続いて、昭和26年7月9日付で同法施行規則が公布され、その日から施行された。

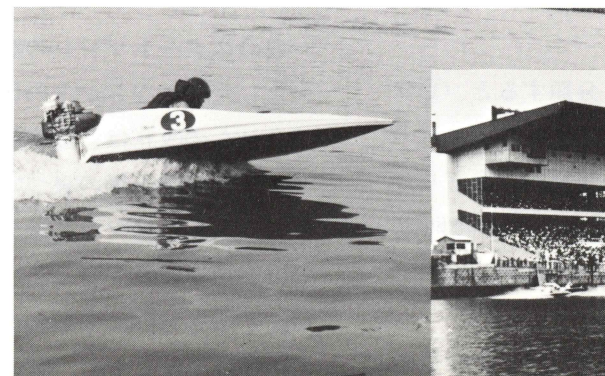
同規則には、連合会の定めるべき規程、基準として、「競技に関する規定」をはじめ各種の規程、基準が列挙されているが、この頃、連合会は未だ設立されておらず、草創期篇で述べたように、のちに銀座派、歌舞伎派と呼ばれる2つの設立準備会がそれぞれに設立準備を急いでおり、各種の規程、基準も独自の案を作成中という状況であった。

競技規程は、各種の規程、基準の中でも特に重要な規程であり、競技としてのモーターボート競走の形態を決める規則であるから、どちらの設立準備会でも早くから検討を進めており、昭和26年の秋頃には一応の案がまとまっていたという。

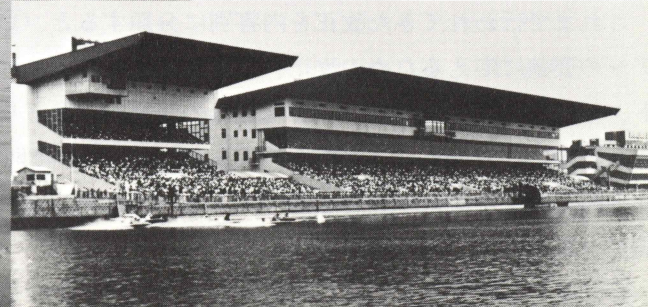
しかし、この当時モーターボート競走の知識を持っている人といえば、アマチュアとしてモーターボート競走にかかわりを持つごく少数の人々であり、参考になる規則といえば(財)舟艇協会競技委員会の「船外機艇競走規則」のみという状態であったから、公営競技としてのモーターボート競走競技規則を作成するとはいっても、実際はアマチュアレースの規則を他の規程、基準とのかかわりの中でいかに整備するかにかかっていたと思われる。



▲1 マーク旋回(昭和39年 桐生)



▲安全性ボート実験風景(昭和56年 三郷研究所)



▲1 マーク旋回(昭和56年 平和島)

昭和26年11月28日付で設立が認可された連合会は、運輸省、舟艇協会の協力を得て、競技規則をはじめ各種の規程基準の作成に入るが、舟艇協会の人達を除いてはアマチュアのレースさえも見たことのない人々が世界に例のないプロレースの競技規則を作ろうというのであるから、その苦労は大変なものであった。

同年秋には一応の成案を持ちに至りながら、競技規則の認可申請が、大村初開催を間近かに控えた翌27年3月15日であることからしても、検討事項がいかに多かったかが推察される。

認可成ったこの競技規則により、いよいよ初期のモーターボート競走は実施されるのであるが、選手の技量未熟とボート・モーターの性能不安定のため欠場が多発、またスタートの不揃いが続出するなど、レースの興味を盛り上げられぬまま、公営競技であるが故に返還をめぐるトラブルも発生するなど、公営競技のレースのルールとしては整備すべき問題点をかかえる競技規則ではあった。

2. 競技規程の改正

(1) 競技規程の変遷

競技規程はこの30年間に3回の全面改正を含む9回の改正が行われた。

これら改正の中には、規程自体の不備を補うための改正もあったが、その多くは選手の操縦技量の向上、ボート、モーターの性能の向上等により当規程が実情に合わなくなった、あるいはフアンの競走を見る目が厳しくなり、規程

を改正しないことにはフアンの要望に応えられない、などのためにやむにやまれず規程を改正するというような形で行われたのである。改正内容はその都度広範囲にわたるが、ごく大雑把に変遷をたどると次の表のようになる。

認可年月日	認可番号	実施年月日	改正規模	主な改正内容
29年3月1日	舶工 第30号	29年4月1日	全面改正	◎出遅れ制限の制定 (先頭艇が審判長の定位置から第1ターンマークを見透した延長線を通過するも、なお、出発線を過ぎ得ないモーターボートは出走の資格を失う。)
32年1月24日	舶工 第16号	32年4月1日	全面改正	◎スタートゾーンを正発走時より3秒間とする。
34年6月11日	舶監第298号	34年6月11日	部分改正	◎発走信号用時計の別図に「二重針装置」を加えた。
34年9月1日	舶監第521号	34年11月1日	部分改正	◎スタートゾーンを1.5秒とする。
36年1月30日	舶監 第12号	36年4月1日	全面改正	◎競技規則を競技規程に改めた。 ◎フライングを失格から出走資格の喪失とする。
41年12月26日	舶監第801号	42年4月1日	部分改正	◎スタートゾーンを1.0秒とする。 ◎25条3号の条文を整理し、拡大解釈が生じないようにする。
44年5月16日	舶監第397号	45年6月1日	部分改正	◎スタート時、モーターボートは第2ターンマークを左舷に見てスタートラインに向かうものとする。 ◎展示航走において、先頭艇がピットに帰投しても、なおピットを離れられない場合は欠場とする。
49年8月7日	舶監第441号	49年11月1日	部分改正	◎待機行動を2分間とする。 ◎ゴール制限を30秒間とする。
56年11月1日	舶監第679号	56年11月1日	部分改正	◎待機行動中における航法を規制する。 ◎判定基準を設ける。

(2) 改正内容とその意義

これまで行われてきた改正を内容別に分類すると、①フアンの要請に応えるための改正、②操縦技量の向上、ボート、モーターの性能の向上、各種機器の開発などにより規程が実情に合わなくなったための改正、③ルール of 細則等を定め、規程の解釈や適用を統一するための改正、とに分類できる。

①に属する改正としては、出遅れ制限の制定とその後の

一連のスタートゾーンの短縮、フライングを出走資格の喪失とした改正などがその代表的なものである。

これらの改正は、選手の操縦技量の向上やボート、モーターの性能向上等の裏づけの上にスタートゾーンを短縮しても、あるいはフライングを返還の対象としても、なお十分に競走を運営できるという見込みのもと改正に踏み切ったことはもちろんであるが、時には売上金の返還ということにもつながるため、関係者の意見が分かれ大論争となり、

最後まで全員の賛同を得られぬまま、多少の反対を押し切るような形で改正が行われたこともあるが、最終的には業界の総意として改正が行われてきた。

また、これらの改正は必ずしも業界内部からの発案で行われたわけではなく、時には騒擾事件の頻発の末にようやく改正に踏み切られたというものもあるが、いずれにせよフアンの気持を次々と先取りして行ったフライング返還を含む一連の返還施策こそ、モーターボート競走を今日の姿にまで発展させた最大の要因であるともいえる。

次に、②に属する改正としては、ゴール制限、展示欠場制限時間の短縮や、トータリーゼーターの導入に伴う投票集計時間の短縮によって実現された待機行動時間の短縮などがあり、スピーディでスマートな今日の競技運営の基本的要素ともなっている。

③に属する改正は、昭和56年の部分改正や41年の25条3号、44年の25条2号の改正に代表されるように、同一事象に対しある競走場では、欠場、失格とし、他の競走場では正常な航法とする、あるいは同一事象の反則に適用条項が異なるなどといった弊害を除去し、フアンにわかり易い競技運営を行うことにより、競走場間のフアンの交流を容易にすることを図ったものである。

また、競技規則を改正した間接的な効用としては、選手の著しい技量向上があげられる。たとえば幾度かの“スタートゾーン短縮”は、選手のスタート技量向上があって初めて可能となったものであるが、いざ「短縮」実施となると今度はそのスタートゾーンへ確実に入るためさらにスタート技量を磨くこととなり実際に著しい向上が見られた。

また、選手のコーナーテクニックの向上は安全航法の判定基準に対する解釈を変えさせたが、これにより、選手はさらに高度なテクニックを開発することとなり、プロ競技にふさわしい今日の姿が完成されるに至ったのである。

同じように、展示欠場やゴール制限タイムの短縮はモー

ター性能の向上を促進し、水上施設をはじめとする各種の競技施設の改善をうながす結果をもたらした。

競技規程の根底にある精神は、「公正」と「安全」である。何時、如何なる時でもルールを厳守し、その中で全能力を発揮して勝負を競うという公正の精神は不変のものである。「安全」についてもその精神は不変のものであるが、安全の基準は、選手の操縦技量、ボート、モーターの性能、水上施設などの諸要素により総合的に決まるものであるためその時代、時代の要求に応じてこの30年間に幾度も内容を変え、表現を変えてきた。

競走開催当初の頃と現在では、同じ「安全なる間隔」と表現されていてもその意味する艇間隔は異なっているし、ターンマークの周辺の航法なども大きく変化している。30年前の開催当初と比較するまでもなく、10年前に危険な航法とされていたテクニックまでが今日では常識となっているものも珍らしくない。

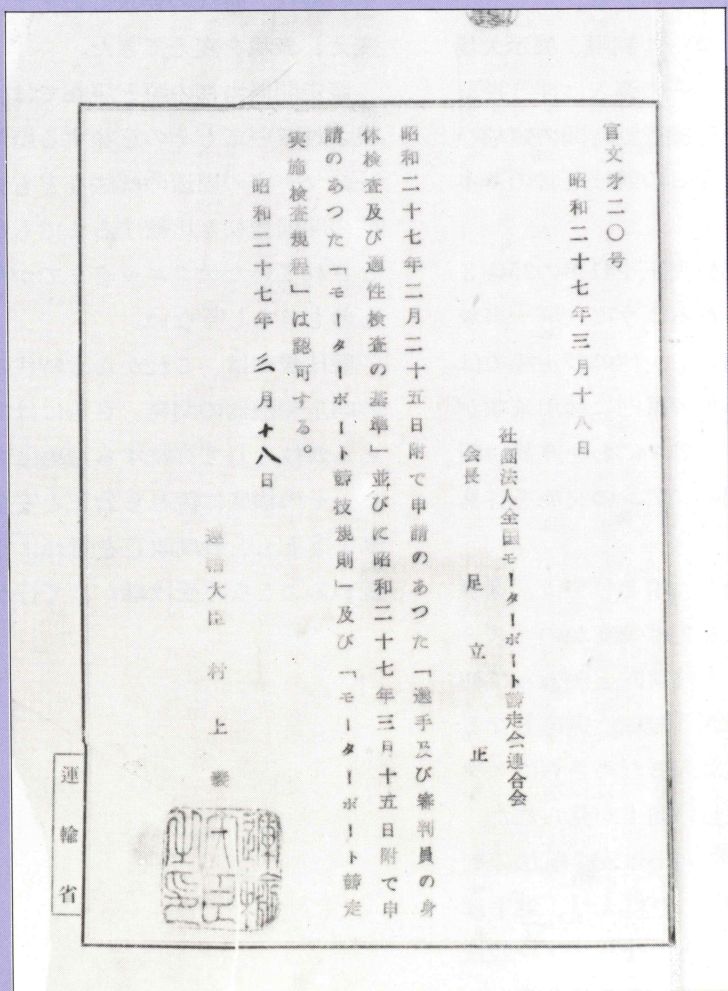
競技規程は、これからも時代の変遷とともに、操縦技量の向上や機器の開発、さらにはフアンの要請に応じて魅力ある競技として存続するために変わって行くであろう。しかし、その根底に流れる公正と安全の精神は、どんな時代が来ようとも、幾度改正を重ねようとも永久に、いささかも変わることなく受け継がれて行かねばならない。

競技規則の誕生

認可年月日 昭和27年3月18日

認可番号 官文第20号

実施年月日 昭和27年3月18日



1. 競技規則制定に至る経緯

昭和26年6月18日、モーターボート競走法が制定公布され、続いて7月9日、モーターボート競走法施行規則が制定された。

その施行規則のうち第21条には、連合会として定めるべき規程、基準等が列挙されていたが、当時連合会は設立されておらず、のちに銀座派、歌舞伎派と呼ばれる二つの連合会設立準備会なるものがあり、これが独自に設立準備を進め各種の規程、基準案等につき検討をしているという状況にあった。

参考：制定当時の施行規則第21条

1. 全国競走会連合会は、競走に関する規程、選手及び審判員の身体検査及び適性検査の基準並びに競走会に対する賦課金の徴収基準、登録料及び手数料に関する規程を定めなければならない。
2. 前項の規程は、運輸大臣の認可を受けなければその効力を生じない。これを変更したときも同様とする。

当時のアマチュアモーターボート界の状況については、トピックス篇に掲載の通り米日対抗競走というかたちでようやくレースが復活したばかりであり、モーターボート競走についての知識を持った人と言えば極く少数のアマチュア関係者にすぎなかった。

従って、競艇用の競技規則をつくる参考となるものと言えば、舟艇協会競技委員会の定める「船外機競艇競走規則」(P.20)のみというまことに心細い状況でもあった。

雑誌「舵」は、昭和26年10月号において競艇を特集した記事を掲載しているが、競技規則については『連合会及び関係筋で規程されるべきものであるが、昭和6年以来アマチュアレースを実施して来た舟艇協会の現行「レースルー



▲「舵」競艇特集号

ル」のうち、極めて一般的且つ観客にも必要であると思われる事項だけ簡単に解説する。本競走のルールは、追って前記の筋道によって決定発表される事であろうが、大体これと軌を一にすると考えてさしつかえなからう。」として、前記の「船外機競艇競走規則」の主要内容を掲載している。

(1) 大村初開催控えて「背水の陣」

競技規則案の作成は前記二つの連合会設立準備会でそれぞれ行われ、昭和26年の秋には別々に案が固まったようであるが、いずれも前記の「船外機競艇競走規則」を参考に作成されたもので、実際に施行された競技規則とは大分異なる内容のものであった。

競技規則の制定準備は別々に行われていたが、当時モーターボート競走について知識を有するのはアマチュア関係者のみであり、特に舟艇協会の人々は競技規則等のレース関係の規則や競走施設、器材についての唯一のスペシャリ

ストであったし、また、プロとアマチュアの差こそあれ同じモーターボートレースを実施するためのルールであるところから、規則そのものにそれほど大きな差があらうはずはなく、競技規則作成の実際の作業は、舟艇協会の人々の知識をいかに成文化するかというところにあった。

これらの二つの案がその後どのような経過をたどったかは明らかでないが、連合会が設立認可される過程において競技規則についても歩み寄りが行われ、のちに認可を得たような成案が作成されたものと思われる。

連合会の設立認可は昭和26年11月28日であるが、その頃すでに長崎県大村市では競走場も完成し、独自に選手養成をも行い初開催の準備を整えていた。あとはレースを行うために必要なことといえば連合会が1日も早く規程等を作成し、これの認可を受けて競走場、選手、ボート、モーター等の登録を行うことであった。しかし、まだ規程基準すらも出来上がらず、大村市は競走場の登録はもちろん、1人の選手、1隻のボート、1基のモーターの登録もないまま昭和27年2月26日、大村初開催は4月6日と決定したのである。連合会はなんとしても規程、規則を整備し登録を行い、この大村初開催を無事スタートさせる必要に迫られていた。

参考：施行規則第21条に定める規程、基準の認可			
競技規則	昭和27年3月18日	官文第20号	
モーターボート競走実施検査規程			
	昭和27年3月18日	官文第20号	
選手及び審判員の身体検査及び適性検査の基準			
	昭和27年3月18日	官文第20号	
賦課金の徴収基準			
登録料及び手数料徴収規程の解釈			
	昭和27年1月30日	舶機第15号	

(2) 初の「競技規則」で早くも問題点が……

競技規則は昭和27年3月15日付で認可申請を行い、同月18日付で「モーターボート競走実施検査規程」「選手及び審判員の身体検査及び適性検査の基準」とともに認可されたが、この事実からみてもいかに初開催の準備がぎりぎりの状態で進行していたかがわかろうというものである。しかしこのように追いこまれた状況の中で作成された諸規程、基準が、体裁もある程度整い、多少の不備はあれ一応全ての事柄を網羅できたというのは、草創期篇に収録した対談の中にもある通り、舟艇協会の方々の知恵と経験を連合会が運輸省と相談しながら成文化していくという絶妙のチームワークによるものと言ってよいのではなかろうか。

しかしながら、この規則をもって大村初開催に臨んだ原田綱嘉審判長(当時連合会競技部長)は、選手の技量未熟によるスタートの不揃い、フライング、出遅れ、モーターの始動困難による欠場の多発、公営競技ゆえの観客の不満など、アマチュアレースでは考えられない多くの事象に遭遇することになる。

公営競技としてのモーターボート競走を裁くには、競技規則そのものにいま少し細かな配慮がたりなかったといえよう。特に出遅れ判定の時期が明確となっておらず、失格条項にさえもなっていないことが大きな問題であったと考えられる。

「出遅れ及び欠場」については、昭和27年5月19日行われた第1回連絡協議会(構成：運輸省、施行者、連合会、競走会、施設会社、選手養成所。詳細はトピックス篇参照)での決定事項として、競技規則第12条2項の解説で次のように述べられている。

「競走は定められた時間内にスタートしゴールインする事が必要である。1隻か2隻のボートが非常に遅れて発走し、のろのろといつまでも走っていられては全般の運営に支障をきたし、また観客の興味も削減せられ、およそ勝舟

投票の対象としての競走とはなり得ないので、このような状態の競走は正しい競走とは認められない。少なくとも発走予定時刻には出走ピットを離れ、正常な状態で航走しているべきであり、またゴールインは如何に遅くとも次の競走開始までに行わなければならない。

出遅れ及び欠場判定については、とかくトラブルの原因となるところから明確にする必要があり、のちに判定の時期について通達が出されているが、競技規則上スタートゾーンが明確にされるのは、昭和29年3月1日付で認可された競技規則の全面改正の時からである。

2. 制定当時の競技規則

以下は制定当時の競技規則と、大村初開催(昭和26年4月6日～4月8日)2回1節(5月8日～5月10日)の審判長を務め、且つアマチュアレースの権威者でもあった原田綱嘉氏を中心に、連合会が解説を加えた、昭和27年5月19日開催の連絡協議会にて決定された競技規則の統一解釈である。

●モーターボート競技規則と解説

第1章 通 則

第1条 モーターボート競走法による競走の施行者は、競技の公正且つ安全を確保するため、この規則によって競走を実施するものとする。

モーターボート競走法による競走の施行者とは、昭和26年6月18日法律第242号の第2条に指定された都、道、府、県か、地方財政委員会が指定した市町村で、その県会または市会等で競走を行うと議決した場合に限って生じる資格を得たモーターボート競走の主催者の事である。

モーターボート競走を行う場合は、競走の実施に当りこの規則により行わなければならない。本規則は施行規則第21条に、全国競走会連合会は競走に関する規程を定めなければならない、とある条文に基き作成されたものであり、運輸大臣の認可を経て効力を発生するものとなっている。しかも競走を行う場合は、施行規則第11条の規定により、本規則に従わなければならないと義務付けられている。

なお公正且つ安全とは、いわゆる八百長等不正のない、また事故等危険のない競走を行うという意味である。

第2章 選手及びモーターボート

第2条 選手は、勝つ意志をもって競走をし、競走中は外からの助力を受けてはならない。

これはいろいろな場面に当って適用される。

モーターボート競走においては、競走水面に出る前にモーター及びボートの整備をするが、これも競走の一部をなすものであり、むしろこれが勝敗のポイントとなる事が多く、従ってモーター及びボートの整備調整に怠慢な所があり、競走中故障を生じて勝つ事の出来なかった者は、勝つ意志がなかったと疑われても止むを得ないであろう。

選手は如何なる場合にも全力を挙げて競走を行うべきであり、負けそうな場合にも、また負けるとはっきり判っている場合にも最後まで頑張り、競走を完遂しなければならない。負けると判った場合でも最善を尽くし、最後まで勝つ努力を続けないならば、それは競走を放棄し、勝つ意志を放棄したものとして第2条違反に取り扱われ、反則の対象となる。全員が勝つ意志をもって常に自己の最善を尽くして競走を行うならば、八百長等絶対に成立し得ないはずである。

次に外からの助力を受けてはならないと定められている

のは、例えば競走中のモーターボートがストップしたような場合、他のモーターボートが来てこれを引っ張ったり、押し進めたり、あるいは選手が発見し、修理し得ない故障を、他人が排除したりしてはならないという事である。即ち競走は選手自らの力だけで行われるべきものであるという事である。但し選手あるいは同乗者が落水してボートに乗員がなくなった場合、救助艇が来て助け上げ、ボートに乗せて競走が続けられたときは、外からの助力を受けたものとは認めない。

第3条 出場選手及び同乗者は、係員の指示により、ボート番号を記載した布を着用し、且つ、次の如くボート番号に应ずる色の標識旗をボートの前部甲板に附さなければならない。

ボート番号	色別	ボート番号	色別
1	白	8	白赤(2等分の横縞)
2	黒	9	白青(")
3	赤	10	白黒(")
4	青	11	赤青(")
5	黄	12	黄黒(")
6	緑	13	白黄(")
7	桃	14	桃緑(")

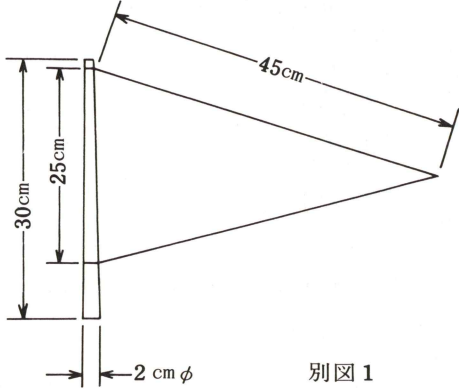
出場選手及び同乗者は救命胴衣の上から胸と背にボート番号を記入した布を着けるのであって、この布は施行者が準備して管理委員が指示して着けるようになっている。背番号は白地に黒文字で記入し、遠くからでも明瞭に見えるようにする。

ボート番号の標識旗は、ボートの先端に旗を立て、旗の色によりボートの番号を表示するのである。ボート番号8番より14番までは2色が2等分の横縞となるように定められているが、三角形の旗を中央で上下に区切って色分けを

行うので、細かい横縞では遠方からの色別判断が困難である。また色彩はすべて水と空とを背景にして明瞭に見える事を第一に考えるべきである。

- 2 標識旗のボールの位置は、ボートの前端より30センチメートル前部甲板の中心線上とする。
- 3 標識旗及びボールの形状及び寸法は別図1の通りとする。

標識旗の形状、ボールの直径寸法は下図の如く定められているが、ボートが競走場を転々と移動する場合、甲の競走場と乙の競走場で準備しているボールの寸法が若干の違いがあるかも知れず、自分のボートへの取り着け工合が悪い場合も起り得るであろうし、調子の悪いボールを使用して競走中に旗が飛ぶような事があってはならないから特に注意し、ボールは選手自身がボートに合わせて作製しておくべきである。



別図1

- 4 出場選手及び同乗者は、第1項の規定による外、硬質ヘルメット、救命胴衣、長袖シャツ及び長ズボン並びに靴又は足袋を着用しなければならない。

帽子は硬質のものが使用される。ラグビーにしても、あるいは競輪オートレースにおいてもヘルメットによって万一の場合の事故に対して頭部を保護するため、普通一般に使用されている布製の軟いものでは不十分であるとして硬



▲ 開催当初の乗艇服装

質のものを使用しているが、同様モーターボート競走においても硬質ヘルメットが採用されている。

長袖シャツ及び長ズボンは、選手は多くの観客の前で技を競う関係上、見苦しい風態では困るというのが本旨で、あわせて危害予防の観点から肉体の露出を避けるために用いられている。同様に靴または足袋の着用が規定されているが、盛夏の候ともなれば暑さに負けてとかく服装が乱れ易いので、特に注意しなければならない。

第4条 出場するモーターボートの種類、級別並びに乗員の数は次の通りとする。

種 類		級 別	乗 員
アウト ボード	ハイドロブレン	A・B・C・D	各1名
	ランナバウト	A・B C・D	各1名 各2名
イ ン ボード	ハイドロブレン	K・L・M・N・P・Q	各1名又は2名
	ランナバウト	K・L・M・N・P・Q	各2名

乗員の数は指定された通りでなければならない。

各1名とある所は1名でなければならない、各2名とある

所は1名で走っては規定違反として失格の扱いを受ける。

1名または2名とある所は、1名でも2名でもどちらでもよいという事である。

- 2 前項の規定にかかわらずアウトボード・ランナバウトB級の乗員は2名とすることができる。

これは普通の競走では1名に限っているが、主催者の都合によっては2名同乗の競走を行うことができるのであって、婦人同伴のレース等が行われ得る事を考えている。

但し2人乗り競走の場合は、その競走には全艇2名乗っていないなければならない、その場合1名だけで走ったボートは失格となる。しかし同乗者によって八百長が行われると思われるようなものは番組に組み入れる事を避けるべきで、あくまでもよりよい、公正な競走を行い得るように心を配らねばならない。

- 3 第1項の規定にかかわらず、ランナバウトとハイドロブレンが混合競走を行う場合は、当該競走に出場するランナバウトの乗員は1名とすることができる。

ランナバウトとハイドロブレンが混合競走を行う事は極めて特殊な事であり、普通のプログラムには混合競走は編成されないものである。

アマチュア・レースにおいては、プログラムの最後に全参加艇が一斉に参加するレースがあつて、このレースがランナバウトとハイドロブレンの混合競走であるが、勝舟投票券を発売する競走においては、勝抜決勝戦とか何かの目的のために行われるかも知れない極めて特殊な番組に限られるであろう。

この場合はランナバウトの乗員は1名でよい事になる。

ハイドロプレンは船型上ランナバウトより速度が出るのが通例であるから、遅い側の乗員を2名と限定せず、1人でもよい事にしてボートの負う荷重の平均を計ったものである。

4 乗員が2名のときは、1名は選手でなくてもよい。

選手とは選手資格検定試験を受けて連合会に登録せられた者の事であるが、同乗者は登録を受けた人でなくてもよいという事である。しかし服装については選手同様、硬質ヘルメット、救命胴衣等所定の服装を着け、背番号を着け、あるいは出走前医師によって身体検査を受ける事は選手と全く同じである。

但し旅費、宿泊料、日当、傷害保険等は別途に考慮され、施行の都度競走の公報をもってあらかじめ通知さるべきものである。

第5条 出場するモーターボートには、その番号を明記した30センチメートル平方の番号札を甲板首尾線の両側に付さなければならない。

番号札は施行者が準備して出走艇に取り付けるのであり、見物の人々が自分が舟券を買った選手、あるいはボートが競走中何処を走っているかを明瞭に知る事が出来るようにはっきり判別の出来るような番号札を付けなければならない。番号札は自由に取り換えの出来るものでなければならないし、また取り付けは完全に丈夫でなければならないので、一定した様式に統一される必要があり、施行者あるいは競走会で準備する場合、厳重に規格に従ったものを作っておく必要がある。

所有者はその番号札の取り付けられるような構造にボートの甲板を作っておかないと、思わぬ不便に会うであろう。

第3章 燃 料

第6条 ガソリンと潤滑油の混合の割合は、全国モーターボート競走会連合会が定める。

ガソリンと潤滑油の混合割合は連合会が定めるが、その混合割合は各種モーターに出来得る限り満足せしめるような混合比にして配給される。連合会が定める理由は、必要以上に多量の潤滑油をガソリンに混合して爆発力を低下させ、競走を故意に失敗させようとする事や、逆に極めて薄い混合燃料を用いる事により事故を起し、その対責任を他に転嫁しようとするような選手、あるいは所有者の企図にする対策であり、本来ならば善良な意味で、あるいは善意の計画の下においては、混合割合は自由な形で、自由な研究の下に放置すべきものと考えられる。

インボードモーター、または4行程のモーターにおいて、ガソリンと潤滑油の混合を必要としないものには、もちろんガソリン及び潤滑油が別々に支給されるのは当然である。

2 出場選手は、前項に定める燃料を使用しなければならない。

施行規則第11条に全国競走会連合会が支給する燃料を選手に使用させなければならないという規程が、特に競走の公正を確保するための措置として定められており、前項に定められた混合割合の燃料の使用を義務付けたものである。

ガソリンは日本全国何処でも普通入手できるもので、特別な競走用燃料は使用しない。オクタン価は60～70のものにし、潤滑油も上質のものが指定される。

第4章 選手及びモーターボートの紹介

第7条 出場選手は、出場準備を完了して発走予定時刻30分前までに所定の場所に集合し、係員の指示に従い、自己の使用するモーターボートで競走水面を周回する。

30分前までに集合しとあるは、30分前にはいつにても直ちに走り出せる状態にして待機している事をいうのであり、進行委員の指示により、あるいは運営の都合によっては1時間も前から集合する事もあり得るので、必ずしも30分に拘泥することなく、各競走場の特殊事情に基き、自然に要求される時間を満たすべきである。

集合を終わって待機するモーターボートは、その前の回の競走が終了し、全艇が競走水面から退避したのち、進行委員の合図により競走水面を周回して観客に選手及びモーターボートの紹介を行う。丁度競馬における下見に相当するものである。ここの場合進行委員の指示に従い競走水面を1周または2周する。選手及びモーターボートの展示紹介を終ったボートは、観客の目の届く場所に設けられた待機場所（出走ピット）に集合し出走時間を待つのであるが、この間に観客は舟券を買うのである。

観客の見える場所で待機する事は、競走の演出技術からいって相当に重要な事であり、観客は自分の買った舟が、紹介ののち見えない所に引込んでしまい、いざスタートという時になっても万一走り出して来なかったとしたら、理由が如何に明確であってもあるいは八百長ではなかろうかという疑念を生ずる。施行者は格納庫前のモーターの発着所とは別に、出走ピットを考慮し、その位置設備等については格別の注意を払う必要があろう。

第8条 出場選手は、前条の規定する競走水面の周回が終った後、係員の指定する場所に待機し、係員の指示により待機水面に出る。

係員の指定する場所とは、前条に述べた出走ピットであり、その大きさは14隻位のボートを収容、発着させられるものでなければならない。

待機水面に出る時期は発走定刻の3分前より発走合図員が時間の経過を知らせてくれるから、その3分前の合図と共に係員の指示により始動出発する。

第5章 競 走

第1節 発走及び到着

第9条 発走前3分間は、モーターボートはいずれの方向からも出発線を通してはならない。

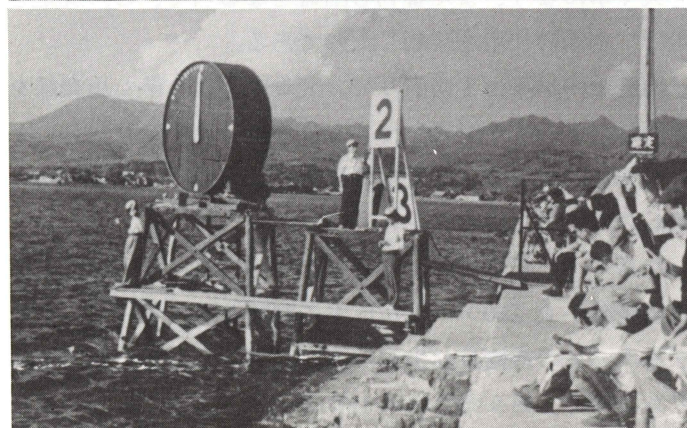
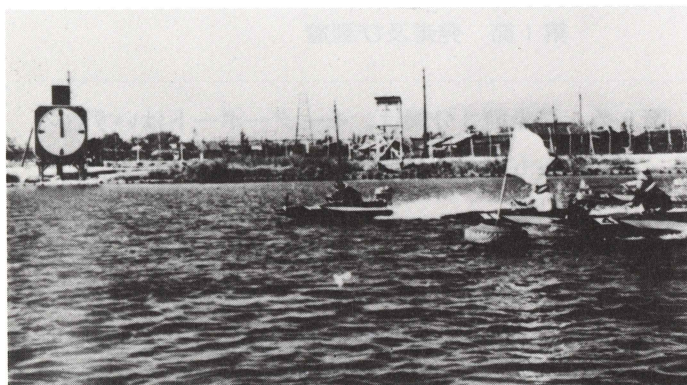
競走開始前に出発線附近を待機航走中のボートがうろうろ走り回ると、観客はいつスタートするかとかたずをのんで注視している折柄まことにまぎらわしく、競走の面白味を欠く事になり、また審判も困難となるので、この規定を設けて水面の使用を規制したのである。

出発線の通過は1回限りで、発走定刻より早く出発線を通過したボートが引返して、もう一度出発をやり直したとしてもこれは失格として取り扱われ、角力のような仕切り直しの考え方は許されない。

なおモーターボート競走場登録規格において、待機水面は出発線から150メートル以上の間隔をもっていて、出走するボートの待機及び出走に適する位置にあることと定めてあるので、第9条でこの150メートルの間に入って来たボートは引返しが認められない事になる。従ってこの出走水面には定刻の15秒前から入って来るべきである。

第10条 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。

この場合の信号とは大形の板（3尺角、あるいはそれ以上の大きさの板）に算用数字を書いて、3分前には③を、2分前には②を出して示すのであるが、このような形式の掲示板が待機航走中の選手からは一番見易いと思われる。この外、ボールを揚げ、あるいは電灯をつける等選手から見易く、観客からも判り易い方法があれば採用することは差支えないが、出来得れば前述の板に書いた形式に統一されることが望ましい。



▲上：1マーク旋回、大時計はコース正面に設置(尼崎)
下：開催当初の大時計とタイムデスク(大村)

2 発走前3分間の最後の1分間は、発走合図用大時計（文字板の様式は別図2の通りとする。）によるものとし、その指針が1回転を終り0の位置を示した時を正発走時とする。

発走用大時計は電動式と手動式の併用構造になっているものが望ましい。発走の時間はこの大時計の針が1回転を終り正0の位置を示した時が定刻であって、他の計時器は従であり、審判員はこの時計の時間を標準にする。

大時計は1分間だけ動くのであるから標準時計とは別があり、競走の運行はこれによって行われる。

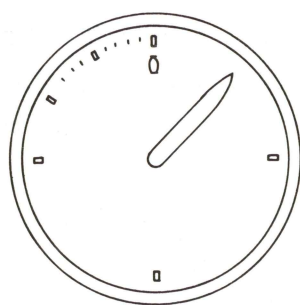
モーターボート競走

はその特質上、発走の時間が非常に問題となるものであるから、時間に関して問題が起きた場合はあくまで大時計が正0を示した時を以て基準とする。従って出発や決勝の旗が振られていて、その旗の振り方に早い遅いがあっても、あくまでも審判台の大時計が標準であり、旗信号は従である事を銘記すべきである。

第11条 出発線及び決勝線は、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線とする。
2 前項の出発線及び決勝線は、適当な方法により標示する。

モーターボート競走の出発及び決勝は、主審判台のスリットをもって行い、ランニングや競輪のようにコース上に

別図2 発走合図用大時計



テープを張ったり線を引いたりする事はない。スリットは水路と直角に置かれ、競走前に十分正確に設置せられていなければならない。またスリットがぐらぐらしてはそその都度出発及び決勝線が変り、正確な審判が出来ないから、審判台は固着安定したものでなければならず、舟や筏の上に設ける等可動的なものであってはならない。

出発及び決勝はすべてこのスリットをもって判定の基準とする。

第12条 モーターボートの最前端が出発線及び決勝線を過ぎる時を発走及び到着とする。但し完走しなかったモーターボートについては、この限りでない。

モーターボートの最前端とは、必ずしもボートの首尾線上の最前端即ち船首である事を要しない。換言すれば出発線及び決勝線をボートの何処でも一部分が、一番早く通過した時が、発走及び到着であり、またその部分がその場合の最前端と見なされるわけである。極端なる場合、何かのはずみで横向きに滑り込んだり、船尾のほうから振りこんだりしても、これを発走及び到着と見るのである。

発走及び決勝はボートの最前端が出発線及び決勝線を通過すればよいので、必ずしもボートの全部が通過する事を要しない。但しこの場合、出発、到着の判定は最前端の通過だけで十分であるが、ボートの全部が通過を完了するまで本規則の適用と制約を受ける。

2 前項の「完走」とは、所定の乗員の乗ったモーターボートが正しく発走し、ターンすべきマークを確実に回り、定められた周回を終って決勝線に到着したことをいうものとする。

第3条、第4条に定められた所定の服装をした所定数の

乗員が発走定刻時に発走し、定められたマークを定められた回数だけ回ってから決勝線に到着した事である。

同乗者のある場合、その中の1人が落水した時は直ちに救助の上競走を続行すべきで、落水者をそのままにして競走を続け、1周回後、あるいは最終回で救い上げて決勝線に到着したものは完走とは見なされない。

またターンすべきマークは、マークを左に見て回るべきで、もし右回りをした時は、もう1度正しく回り直して競走を続けなければならない。

マークとは完走航路を示す標識で、水面上に現れた本来の部分といい、水面下、あるいは偶然または一時的に標識に附着したものはマークとは認めない。

また競走は定められた時間内にスタートしゴールインする事が必要である。1隻か2隻のボートが非常に遅れて発走し、のろのろといつまでも走っていられては全般の運営に支障をきたし、また観客の興味も削減せられ、およそ勝舟投票の対象としての競走とはなり得ないので、このような状態の航走は正しい競走とは認められない。

少なくとも発走予定時刻には出走ピットを離れ、正常な状態で航走しておるべきであり、またゴールインは如何に遅くとも次の競走の開始までに行わなければならない。

第2節 航 方

第13条 競走は、選手の左手が内側になるようにして行う。

水上航行の国際慣行に従って右側通行が競走の原則となっている。従って競走は競走場の如何に関わらず、コースの長短形状に関わらず、常に時計の針と反対回りで行う。

第14条 競走中の各モーターボートは、相互に安全な距離間隔を保持しなければならない。

この間隔とは3 ㍎の事をいう。

この条文は、次に出る第3，4，5節の各条文中、安全な距離の定義となるものであって、反則、妨害等の場合の適用の基礎となるものである。

3 ㍎は互の艇の距離、間隔共に要求され、先行艇に追いつく場合は先行艇の船尾と追抜艇の船首の距離が、追い抜く場合は舷と舷との間隔が3 ㍎以内に接近してはならない。

3 ㍎以内に接近した場合は、寄って行ったほうが反則に問われるべきである。

競技規則の本条文だけを見ると、平行して走る艇と艇との間隔が僅か1 尺しかなくても安全であれば差支えない事になり、また危険とか安全とかいう事は感じる人、人によってその距離感と緊迫感は違って来るもので、必ずしも3 ㍎と考える事は適当でないようにも解釈出来るが、本規則の根本精神と過去の経験とにより、各艇の距離間隔は一応3 ㍎以上なければ安全とは認められないので注釈を加えた訳である。

第15条 2隻のモーターボートが接近して衝突の危険がある時は、各モーターボートは、次のように進路を避けなければならない。

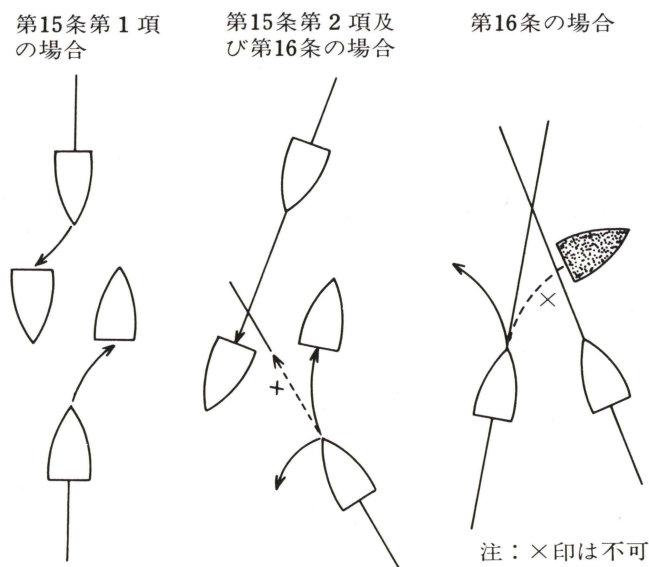
- 1 2隻のモーターボートが相向かい衝突の危険があるときは、各モーターボートは右舷に進路を変える。

これは危険を生じてからではいけないのであって、危険を生じる心配のある時は競走中でも、競走前の選手の紹介、待機水面における待機航走中も、または退避の場合もこの

規定は適用される。この規定に反して生じた事故の責任は規定違反したボートの選手が負うべきものである。

ここにいう衝突の危険とは、2隻の艇が互に他の艇と己の艇の関係位置について何らの懸念なく全く安易に航走できる状態でない、即ち衝突の危険を伴うような位置にいることをいう。

もちろん各艇が左側通行をしていても、広い水域、あるいは相当な間隔をもって行交うような時まで右側通行を強制するものではない。



- 2 モーターボートが交差するときは、2隻のモーターボートのうち、他のモーターボートを右舷側に見るモーターボートは他のモーターボートの進路を避けなければならない。

第16条 他のモーターボートの進路を避けるときは、なるべく他のモーターボートの前面を横切らないようにしなければならない。

第17条 モーターボートがまさにマークを通過しようとする際外側のモーターボートは、内側のモーターボートがマークを通過するのに充分且つ安全な余地を与えなければならない。

旋回しているモーターボートは内側のボートが権利艇であり、外側にいるボートは義務艇であって、コースを内側のボートに譲る事を原則とする。

内側艇が横滑りを生じている場合は、外側艇はそれを避けるべきである。但し内側艇が悪意をもって意識的に横滑りを行い、外側艇にコースを変えさせた場合は第19条の規定により内側艇が反則であり、衝突の危険のある事が判っているながら内側艇が速度を上げ、横滑りまたは旋回のふくらしが生じるような事は、同じく第19条に相当する場合と見る。

何れにしても本条は、競走艇が安全に旋回点を走る事を要求しておる条文で、目茶苦茶に走って事故が起れば本規定により裁定されると思うのは規定の解釈が逆であり、あくまでも事故を未然に防止するため危険を避ける事を義務付けたものである事を銘記すべきである。

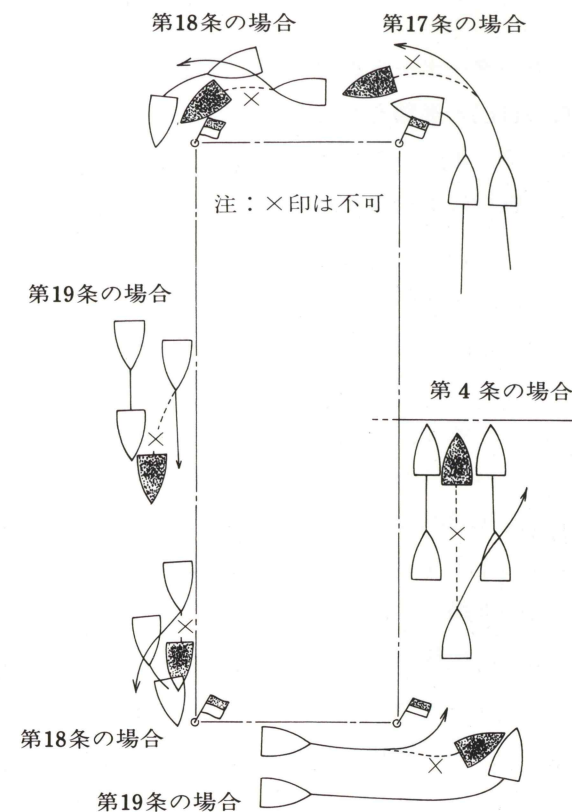
第3節 追い抜き

第18条 競走中他のモーターボートを追い抜く場合は、右側から行わなければならない。但し左側に十分且つ安全な間隔がある場合は、この限りでない。

追い抜きは右側から行わねばならぬ。

先行艇の左側から追い抜こうとした時に、先行艇が左へ転舵して追い抜きを邪魔したとしても、異議を申立てることは出来ない。であるから、左側を追い抜こうとする場合は、余程の間隔があるか、自己の速度に自信がない限り出

来ない事である。



第19条 選手は、右舷を追い抜こうとする他のモーターボートを故意に妨害するため、自己のモーターボートを転舵してはならない。

前条において、追抜艇には右側追い抜きの原則を義務付けたが、内側艇には第17条の如くコース保持の優先権を認めているので、本条においては内側艇に対して、右舷を追い抜こうとする艇に邪魔をしてはならぬと義務付けたのである。すなわち右側に追抜艇がある限り自分のコースを変更しないで追い越させるべきで、もし右へ転舵の必要がある場合には、速度を落して追抜艇の後からコースの変更をしなければならない。

第4節 進路の変更

第20条 モーターボートが障害物に接近しつつあり、このため自己の進路を変えなければならないときはそのモーターボートの合図があれば、他のモーターボートの航行に安全な距離間隔をあけなければならない。

モーターボート競走を安全に行うために、前述のような航方を定め各艇の間に自己の進路に関する権利、義務を定めて来たが、今各艇がそれぞれ正しい進路を保持し、航路権を主張し得る立場にあったとしても、あらかじめ予想される、あるいは突発的な障害物の出現に際し、他の艇が衝突の危険に陥らんとする時は、その艇が安全に航走出来るように、自己の進路を変えて余裕をあけてやらなければならないということが規定されている。この場合、自己の進路を変える事により不利益を被るとも、他の艇の危害を防止するためには自己の権利をも犠牲にすべき事が義務付けられるのである。

もちろん他の艇を障害物に押しつけ、危険な状態に陥れるような圧迫を加える事は断じて許されず、あくまで正々堂々たるフェアプレイが望まれる。

第5節 救助又は退避

第21条 競走中乗員が水中に落ちた場合、その同乗者は直ちにこれを救助して競走を継続しなければならない。但し、その場合、当該モーターボートに乗員がなくなったときは、救護係員は競走を妨げないようにして、できるだけ速かに、これを救助しなければならない。

2人乗りのモーターボート乗員のうちいずれか一方が、何かの理由で落水した場合、落ちずに残った他の1人は、他からの助力なく落水者を救助しなければならない。

これは「完走」の所でも述べたが、救助は落水したその場所で行うべきで、落水者をそのままにして競走を継続し、次の回周で、あるいは最終の回周で救助して決勝線に到着しても、それは失格となる。

これはすなわち規定の乗員なく周回が行われた事で、第12条2項違反である。

次に当該モーターボートに乗員がなくなった場合とは、1人乗りのボートで、その1人が落水し、あるいは2人乗りのボートで2人とも落水した場合にボートに搭乗者がなくなる事で、この場合自分で泳いでボートに這い上り、競走を続ける事ができれば問題はないが、ボートが独りで遠くへ走り去ったり、または転覆したような時は、救護係員は直ちに救助に出動するのである。

救助艇は出動の場合、競走の邪魔にならないように活動しなければならないのは当然で、救助艇の作業は極めて慎重且つ機敏を必要とする。

転覆艇あるいは事故艇を生じた時は審判台において黄赤旗（危険あり、注意して競走を続けよ）を左右に振らなければならない。選手はこの旗が出れば自艇の速度及びコースに注意して、危険の起らないように走らなければならない。

救助のために出て来た救助艇と衝突または事故を起したモーターボートはそのために入賞を逸したとしても、自己の不注意による止むを得ない事態と見られ、抗議の対象とすることは出来ない。この場合生じた損害に対する弁償に関しては、当事者間において協議解決すべきで、場合によっては審判員の裁定を求める事が出来るが、それは競技の勝敗とは関係のないものである。

落水とか転覆、衝突のような危険な事故の生じた場合、人命の尊重が第一に取り上げて考えられるのは当然である。

救助艇が出動する場合、救護係員は救助に名をかりて他艇の妨害をしてはならない。将来起り得る種々様々な事故を予測し、危険と不正をあくまで防止するため、念を入れて規定された条文である。

第22条 失格、故障及び競走終了等により退避するモーターボートは、他のモーターボートの邪魔にならないように、速力をゆるめて艇庫に帰らなければならない。

退避とは競走中失格した事がはっきりと確認され、コースから競走列外に出るボート、あるいはモーター、ボートに故障を生じて競走の継続が出来なくなったもの、または競走を終了したボートが、直ちにコースの外側に出て速度を落とし、格納庫に帰ることをいう。

競走で第1着にゴールインしたような場合も、この退避の条文に従ってコース外に出なければならないが、後続ボートが全速力で追隨して来ているのであるから、それ等の邪魔にならぬように注意しなければならない。

第6章 失格

第23条 次の各号の一に該当するときは、その選手は失格とする。

1 第2条又は第6条の第2項に違反した場合

第2条とは、選手は勝つ意志をもって競走し競走中は他からの助力を受けてはならないという項であり、第6条の2項とは、競走に使用する燃料で連合会の指定したものを使用する事である。

2 故意に第3条又は第5条の規定に違反した場合

第3条とはボート番号や選手の服装についての指定であり、第5条とはボートに取付ける番号札の指定であって、故意にこれに違反した場合には失格となるのである。

3 第9条、第15条、第17条ないし第21条の各条の一に違反したと審判長が認めた場合

第9条はスタートラインをスタート3分前からは何れの方向からも横切ってはならない。

第17条ないし第21条の各条とは航路権の問題であり、コース違反をしたと審判長が判定を下した時が反則であり、これ等の判定は極めて微妙な関係にあるので、その反則か否かは審判長の判定によって定められるのである。

4 その他不正の競走をなし、又は不正の協定をした場合

本条文においては、競走に出走した選手が失格する条件を規定している。

失格は審判長が宣言するのであるが、ボートが決勝線に到着して1, 2, 3着の着順を確定発表する前に行われる。しかし不正の競走をなし、または協定をした事が判明した場合は、勝舟の判定の行われた後においても失格の宣言をすることが出来る。

この失格により、すでに入着した選手は着順を失い、受取った賞金及び賞品は返還しなければならない。

第 7 章 雑 則	
第24条 旗信号を次の通り定める。	
1 市松模様旗	発走及び競走終了
2 緑 色 旗	最終回周を示す
3 黄 色 旗	競走中止又は再競走
4 赤 旗	反則あり
5 黄 赤 旗	危険あり、注意して競走を続 (2等分の横縞) けよ
第25条 競走するモーターボートの級別、及び隻数と競走水面の幅の関係は別表によるものとする。	

巾、級別	A 級	B 級	C 級	D 級
70	8 隻	8 隻	6 隻	5 隻
75	9 "	9 "	7 "	5 "
80	9 "	9 "	7 "	6 "
85	10 "	10 "	8 "	6 "
90	10 "	10 "	8 "	7 "
95	11 "	11 "	9 "	7 "
100	12 "	12 "	9 "	7 "
105	12 "	12 "	10 "	8 "
110	13 "	13 "	10 "	8 "
115	13 "	13 "	11 "	9 "
120	14 "	14 "	11 "	9 "
125			12 "	9 "
130			12 "	10 "
135			12 "	10 "
140			13 "	11 "
145			13 "	11 "
150			14 "	11 "
155				12 "
160				12 "
165				13 "
170				13 "
175				13 "
180				14 "

※備考：本表にいう「巾」とはマーク間における最小巾をいうものとする。

〈資料〉 船外機艇競走規則	
1951年度 財団法人舟艇協会競技委員会	
第 1 条 管 理	
競走は舟艇協会競技委員会の管理及び指導の下に行われる。総ての事柄は同委員会の承認と指導に置かれ起ることが予想される総ての疑問及び論争は同委員会により裁定され、且つその決定は最終のものとする。	
第 2 条 競 走 申 込	
すべて競走申込は競技委員会から渡される規定用紙に記入の上申込みものとし、申込締切は競走前 1 週間とする。	
第 3 条 競走参加申込	
競走参加申込は選手艇及び機関の所有者、機関及び艇に対して責任を有する申込者によってなされなければならない。	
第 4 条 賞 品	
すべての賞品は競走に優勝した競走申込者に与えられる。	
第 5 条 (条文なし)	
第 6 条 機関の級別	
機関は下記の通り級別される	
級別 ピストン排気量	
A	250cc以下(15.25立方吋)
B	250cc以上(15.25立方吋) 350cc迄 (21.35立方吋)
C	350cc以上(21.35立方吋) 500cc迄 (30.50立方吋)
D	500cc以上(30.50立方吋) 1,000cc迄 (61.01立方吋)
第 7 条 艇 の 級 別	
(a) ハイロドプレーン	
乗員 1 名 A 級より D 級までの各級の機関 1 台により駆動される。ハイドロプレーンとは滑走を目的とする艇型であって、ステッパ― (1 段又は多段) あるいは	

安定出張三点支持型 (張出安定板をもつもの) およびシングルスボトム型等の艇をいう。	
(b) ランナバウト	乗員 2 名 A 級より D 級までの各級の機関 1 台により駆動される。ランナバウトとはキール及びチェーンが連続したものであって、長さの方向の艇底に段を持たない艇をいう。(但し A 級ランナバウトは乗員 1 名)
第 8 条 検 測 及 び 審 査	
本規則に準拠する機関、艇及び其他の装備品は検査委員によって検査され、反則行為は速かに競技委員会に設定を仰ぐものとする。	
第 9 条 競 走 延 期	
競技委員会は競走を延期することがある。	
第10条 発 走 信 号	
時計発走が使用される。発走のときはクロノメーターを用いる次の信号によって順次通報される。	
1. 発走時計	
2. クラスレーターデスク	
3. タイムデスク	
4. 号 砲	
5 分前	クラスレーターデスクが掲げられ号砲が鳴る。 タイムデスク (板) の 5 が掲げられる。
4 分前	タイムデスクの 4 が掲げられる。
3 分前	タイムデスクの 3 が掲げられる。
2 分前	タイムデスクの 2 が掲げられる。
1 分前	タイムデスクの 1 が掲げられ発走時計が回り始める。
30秒前	発走時計は30秒前を指示する。
発走時	発走時計は発走時を示し号砲が轟く。 タイムデスク、クラスレーターデスクは降ろされる。
先頭艇が発走線を通過したときチェッカー旗 (碁盤縞	

旗) が振られる。	
第11条 発走及び到着	
1. 発走はすべてフライングスタートと時計スタートを併用する。	
2. 発走前 5 分間はいずれの方向からもスタートラインを通過してはならない。	
3. 特に再発走を命ぜられない限り各艇は 1 つの競走において 1 回以上の発走をしてはならない。	
4. 1 着の艇がゴールインして後発走する艇はすべて失格である (第24条第 9 項参照)	
5. 発走時刻前に発走した艇はすべて失格である。	
6. 全発走艇が発走時刻前に発走した場合は 1 回だけ再発走を命ずることが出来る。	
7. 既にゴールインした艇は未だ競走中の他の艇を妨害し同艇の到着時間を遅らせる如き行為をなしてはならない。しかる場合、先の艇は失格させられる。	
8. 発走時刻前 5 分間に発走線50m以内において発走線に対して斜めの角度、あるいは並行に近い角度で接近する艇およびジグザグ航走で接近する艇は失格させることがある。	
9. 航走中のすべての旋回はいかなる場合も左方にきらなければならない。	
10. 再発走が命ぜられた場合、発走時と再発走時との間隔は 5 分間 (またはそれ以上) とする。	
11. 各艇が周回を終り到着線を通過する時チェッカー旗が降られる。	
12. 発走線と到着線は同一である。	
第12条 旗 信 号	
1. 碁 盤 縞 旗	発走および終了
2. 緑 色 旗	最終回周が始まったことを示す
3. 黄 色 旗	延期又は中止、指示を受けるためにピットに帰れ

4. 白 色 旗 失格を示す
5. 赤 色 旗 再発走を命ずるとき示される。
- 第13条 マーク
1. コースの上のすべてのマークは艇、ブイ、ポールおよび旗によって示される。
2. スタートラインの両端は白のポールに  のマークではっきり明示しなければならない。
- 第14条 発走及び到着（計時法）
- 競走において全艇の発走時は先頭艇首がスタート線を正しく通過したときに始まる。各艇の到着のときはその艇の艇首が到着線を通じてするときとする。
- 第15条 航路の権利
1. 2艇が衝突の危険を生ずる様に近接するとき、1艇は左記の様に他艇の航路を避けなければならない。
2. 2艇が相向ひつつあるときは、各艇は右に航路を変えること。
3. 2艇が交叉する際、甲艇の右舷側に乙艇が在る際は、甲艇は航路を避けなければならない。
4. この規則が遵守され甲艇が航路を避けた場合乙艇は現航路を進みかつ速力を速めるべきである。
5. 本規則が遵守される限り、事情が許す限り他艇の航路前を通過する事は避けるべきである。
6. 本規則を遵守して他艇に近接する際は必ず速力を落とし、あるいは停止、逆転をなすべきである。
7. 他艇を追い抜く艇は被追抜艇の航路を避けなければならない。
- 第16条 オーバーラップ
- 2艇が同じコースにあり、追着いた艇が通過するのにいずれの側にも自由選択を持たないときのみオーバーラップが成立する。1艇がオーバーラップを成立させようと試みることは不正である。即ち、例えば他の艇がマークを廻るために同艇の船首を変えたあとで、旋回点で他

- 艇とマークとの間に割込むが如きである。
- 第17条 追い抜き
- 追い抜く艇はオーバーラップが存在する限り、追い抜かれた艇と離れて在らねばならない。艇と艇との通過には最小限度両艇との間は10呎離れて行わなければならない。従って先頭は追いついて来る艇が10呎以内に通過しなければならない様強制するために、艇のコースを変えてはならない。
- 第18条 マーク通過
- 2艇においてオーバーラップが存在し、両艇共にマークを通過しようとする場合、外側の艇は内側の艇にマークを通過するに充分な余地を与えねばならない。マークを回るのに失敗した選手は直ちに引返し、コース内側から左旋回し更に適当な側で失敗したマークを通過しなければならない。総ての旋回は選手の左側を回らなければならない。
- 第19条 コース変更
- 甲乙両艇のうち、甲艇が乙艇から離れなければならないとき、乙艇は失格の危険に巻込まれないように艇のコースを変えてはならない。
- 第20条 転 舵
- 艇は右舷を通過する他艇を妨害する為に艇を転舵してはならない。
- 第21条 障 害 物
- 甲艇が海岸、暗礁岩、および障害物に接近しつつあり、かつ其のために航路を変えた結果、乙艇に近接し過ぎたときは甲艇から合図された場合、乙艇は所定の距離を明けてやらなければならない。
- 第22条 事 故
- すべての艇は、艇および人が危険に瀕した場合、あらゆる可能な手段で援助しなければならない。
- 第23条 抗 議

- 艇、選手、コース、役員の選定に関するすべての抗議は、それが発見されたと同時になされなければならない。競走の発走は抗議のない状態で行わなければならない。競技委員会は想定された違反のより重要な報知が認められ、証明されたならば競走後集められたすべての抗議は却下されねばならない。従って調査期間中により重要な報知が証明されたならば如何なる抗議も最後には支持されない。
- 競走に対する抗議は当該競走終了後5分以内に競技委員会に提出されなければならない。競走参加者は競走規則の如何なる反則にも抗議する権利をもつ。
- 第24条 失 格
1. すべての艇は競走注意書に従って正しくコースを回り、総てのマークを通過しなければならない。
2. 前記諸規則の不履行の結果甲艇が乙艇を侵害し、あるいは乙艇をして他艇および障害物に反則せしめ、座礁せしめる様に仕向けた場合は失格させられる。
3. 競走委員会は艇が反則したという通報が当該競走終了後5分以内に到着した場合、如何なる艇も抗議の有無に拘らず失格せしめる。
4. 艇はそのモーターの力で到着線を通じてない限り完走したとは見なせない。
5. 救命用具を着けなくて競走に出場する選手、同乗者は失格させられる。
6. 不正発走後続けられた競走、外部からの援助を受けること、到着線を通じて前に競走コースから退いた艇は失格させられる。
7. すべてのマークは運転者の左側にみて通過しなければならない。マークを回るのに失敗した如何なる艇もマークまで引返し、マークを正しく回り直し、更に自己のコースを持続しなければならない。さもなければその艇は失格する。余分に一回廻っても正しい旋回と

- はならない。
8. 競走中、艇機関、選手を変更した場合は失格となる。但し僅かの調整や修理は差支えない。
9. 競走発走時刻後〇分を過ぎるも発走する艇が1隻もなかった場合、〇分後以後に発走するすべての艇は失格である。また発走時刻後〇分以後にゴールインするすべての艇は失格である。
10. 同乗者が落水した場合は必ず救助しなければならない。さもなければ失格となる。
- 第25条 レースコース
- レースコースの全長は次の通りとする。
- | | |
|----------|-----------|
| 1 周 | 1,000 呎以上 |
| 全長 B 級以下 | 4,000 呎以上 |
| C 級以上 | 8,000 呎以上 |
- 第26条 混合レース
- ランナバウト、ハイドロプレンが混合レースを行う場合は当該レースに出走するランナバウトの乗員は1名にても差支えない。

出遅れの規定化成(全面改正)

認可年月日 昭和29年 3 月 1 日

認可番号 船工第30号

実施年月日 昭和29年 4 月 1 日

1. 改正に至る経緯

(1) 何もかもすべてが初体験の中で

当然のことではあるが大村初開催は運営者にとっても観客の側にとっても全く初めてのことであり、経験を持つ人間といえば初開催の審判長を務めた連合会競技部長原田綱嘉氏ただ一人であった。

もちろん選手の操縦技量も極めて未熟なうえ、琵琶湖養成の選手は大村に着いて初めてキヌタモーターを見るといった状況であった。ポイントを磨こうとしてアマチュアカバーをはずした選手が、ポイントが1個（キヌタは同時爆発方式）しかないが、あと1つのポイントはどこについているのだと捜しまわったという話もあるくらいである。

また、観客もモーターボート競走を初めて見るといった人が大部分であり、ましてやモーターボート競走のルールについては全くなんの知識ももっていなかった。

運営者側としては選手の技量からして、まずなによりも安全なレースを行うことが最大の目標であったが、一方では、モーターボート競走の浮沈をかけた初開催であるから観客に興味を持ってもらえるようなスリリングなレースをしなければならないという相反する面を持ちながら開催初日を迎えたのである。

レースが始まると選手は当然勝ちたい一心でフライングをする。競技規則上は失格であるがこれを反則とすればレースの興味は失われてしまう。原田審判長はフライングのでるたびに、競技本部へ足を運び選手に注意をする。選手も真剣に注意を聞く、しかし水面へ出るとまたフライングをする者が続出という状況であったという。

観客も何レースか見ているうちにモーターボート競走に馴れてきて、「今のはフライングではないか」と言い始めた。原田審判長は、「専門家の私が見てフライングではないのだから天地神明に誓ってフライングではない。」と答える。観

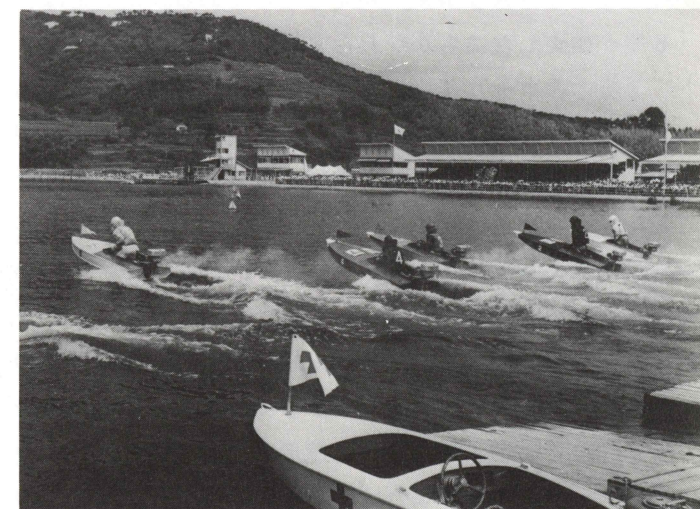
客も「東京から来た専門家がそういうなら間違いないだろう」と言って納得した、というような逸話も残されている。こうした逸話には誇張された部分もあるだろうが、観客がそれ程までに無知であったことも確かといえよう。

(2) 公営競技廃止の世論うずまく

しかし、モーターボート競走が大切な金を賭けたレースである以上、このようなのだかな笑い話ばかりではなかった。

津競走場では、開催間もない昭和27年8月13日、ゴールの判定に起因するモーターボート競走業界最初の騒擾事件（トピックス篇参照）が発生したし、また各地競走場でも出遅れ判定にかかわるトラブルが頻発したのである。

昭和27・8年当時のモーターボート競走の状況はといえば、売上は極度の不振、世評には不正事件の噂が大きく取沙汰され、他の各種公営競技にも騒擾事件が頻発し、果ては「公営競技廃止論」が各地で起こるといった状況で、モーターボートのみならず全ての公営競技にとって最も苦しい時代であった。



▲ 競走場全景(昭和28年徳山)

加えて、大蔵省が財政上のモラルを理由に、国家財政に競馬以外の公営競技の収益金を繰り入れないことを意志表示したため、昭和29年6月にはいわゆる臨特法が成立、これに時限が付されて、以後昭和37年まで続く永い不安定時代を迎えようとしていたのである。

競技規則の改正は昭和29年3月1日であるから、臨特法の制定より3か月前にさかのぼるのであるが、当時すでに関係者は臨特法制定の動きを熟知していたと思われる。いま一つ大きな騒擾事件でも発生すれば、たちまち廃止論に飲み込まれそうな世情の中で、モーターボート競走業界としては競技規則の整備も急ぎ行われなければならないことの一つであったと推察するに難くないからである。

2. 当時の競技規則に関する通達

開催当初の通達を見ると「投票の無効」に関するものが非常に数多く出されている。運営に不馴れなことによるものであろうが、実際にレースが行われるまでは考えられなかったような特異な事象が頻発したのである。たとえば、「6隻が出走したにもかかわらず、荒天のため全艇エンスト、1隻のみゴールイン」とか「舟券発売時には6隻であったが待機水面においてエンストまたは転覆のため2隻が発走できなくなった」など、実にさまざまな事象のあったことが記録に残されている。

参考（施行規則）

第6条 単勝式投票法、複勝式投票法及び連勝式投票法のうち2種以上の投票法を併用する場合においては、勝舟投票券発売開始の時に、当該競走に出走すべきモーターボートが4隻以下の場合は複勝式投票券を、2隻以下の場合は連勝式投票券を発売することができない。

競技規則に関する通達としては、昭和27年3月18日の制定から昭和29年3月1日の改正までの約2年間、次の5つが出されている。

(1) モーターボート競走実施上の質疑について

（昭27.10.4 舶工第44号 運輸省船舶局長から各海運局長あて）

〔通達〕…全文の内より関係箇所を抜す（以下同じ）

① スタート3分前（出走）に際してエンジン始動不能の艇に対する処置

右の場合大村モーターボート競走開催当初は着順確定前までに出走すれば完走せしめて有効として取り扱ったが、非常にファンに不評でありまた不体裁であるので、現在においては他艇がスタートラインを突破して第一マークにさしかかるまでにピットを離れ得ない艇に対しては、欠場を命じ之に対する舟券は全額返還として処理しているが、これはむしろもっと明確にして、発走時までにピットを離れ得ないものは欠場として前記の処置をとるべきである。

② 待機行動中に事故を生じた艇に対する処置

右の場合大村においては、他艇がゴールインして勝者確定するまでにスタートラインを突破し得ない艇は、発走し得ない艇として第1項と同様券面金額の返還を行っているが、之も勝者確定前という不明確なものにすると紛争の因となるので、先頭艇のゴールインまでにスタートラインを突破し得ないものは発走し得ないものとして返還の処置をなすべきである。

この通達は欠場の時期を明確にしたことと、当時の状況を記述しているものとして注目される。この時点では第1回連絡協議会の決定事項である競技規則の解釈中、「少なくとも発走予定時刻には出走ピットを離れ、正常な状態で航走しているべきであり、またゴールインは如何に遅くと

も次の競走開始までに行わなければならない。」となっており、判定の時期が明確でなかったのをこれを明確にし「発走時までにピットを離れ得ないものは欠場とすべきである。」「先頭艇のゴールインまでにスタートラインを突破し得ないものは発走し得ないものとすべきである。」と判定の時期を明らかにしている。この考え方がゾーンを短縮して昭和29年の改正で本条として成文化されることになる。連合会報は会議の模様と決議事項を次のように掲載している。

審判長競技委員長等合同協議会開かる

各地モーターボート競走の発展はすこぶる顕著なるものあり、来る陽春以降の飛躍期に備え、本事業の運営の刷新強化が要求されるに至ったので、当会では去る1月14日午前9時より滋賀県大津市近江神宮において各地競走会の審判長、競技委員長及び総務部長（事務局長）の合同協議会を開催。関係法規の解釈統一、競走関係事務運営等につき、参集者の貴重なる体験等にもとずき諸懸案を協議の上別項の如く決議し今後の事業運営に万全を期することとなった。

この日雪化粧された比叡おろし肌に沁む近江神宮社務所大広間に参集、長崎、福岡、岡山、香川、兵庫、大阪、三重、滋賀、愛知、福井の各競走会競技委員長、審判長、総務部長、当会からは滝山理事長以下7名が出席し、会場をうずめ尽くす盛況。定刻9時に開会、会議に先立ち、全員正式参殿、藤原権宮司司掌のもとに厳かに神事を執行、当会滝山理事長玉串を奉奠、権宮司モーターボート競走発展を祈念する祝詞を奏し、終って議事に入り、各種協議事項について終始熱心に検討が行われ、今後の運営の指針となる別項諸案件を議決した。

特に審判長は過去競走の失敗談等何ら臆することなく披瀝し、あるいは各自の美挙を披露し、全く腹臆ない意見の交換を行い、個々の実例を黒板一杯に書き白墨の粉に時ならぬ粉吹雪を降らせる熱心さ。



▲電光確定表示装置。左はロイヤルボックス(昭和27年琵琶湖)

昨年の審判員講習会の体験から各自起居から炊事の手伝いまで進んで行い、全員完全なる気分の隔和と真剣なる態度に終始し、昼休みの時間も惜しみ、盛沢山な議題を次々に十分掘り下げ検討し、午後5時、会議を終了、薄暮の中に浮かぶ琵琶の湖水を眺めホッと一息ついた一同は、この日の有意義なる行事を讃え、異口同音にかかる会合を年2・3回開いて欲しいと要望、この尊い体験を今後の競走に生かし競走発展に尽力すべく心に固く誓い合った。

〈審判長競技委員長協議会議決事項〉

●前日検査に性病検査を実施する件

現在登録選手中の一部に性病にかかっている者あり、登録選手身体検査基準及びモーターボート実施検査規程により伝染疾患且つ身体上の支障あるものと認め出場を停止する。これが対策として各競走会は前日検査において性病検査を実施する。

●5艇フライングした場合

5艇フライングした場合の1隻の入着については競走が成立しているとの解釈は観客側の立場から考えると非常に不合理であり、現在まで大阪、津、尼崎、児島においては騒ぎが起った事例もある。法第12条及び実施規程第50条を併せ考慮し、発走に事故を生じた場合は審判委員長の判断として再レースを行うことができるを適用し下記の如く決議した。

◎有効に2隻以上発走しない場合再レースを行うことができる。

●特配の問題

現在75円と80円の返還が行われているので、本件は運輸省及び施行者と協議の結果、全国の統一をはかる。

●予備ライン

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㍎とする。正ラインの罰則は現行通りとする。

●待機水面における反則

スタート線より決勝線までを競走とし、待機水面は準備行動とする。なお、待機水面上の反則も競技規則を準用する。出遅れ艇に対する罰則はこれをよく調査し、制裁審議会において処遇する。待機水面上における反則も同様とする。

●出遅れ艇に対する限界

審判長が審判長の正位置（スリットを見通せる位置において先頭艇の先端が第1マークの旗棒の左側を見通した線を通過したと判定したとき、未だスタートラインを通過できない艇は欠場と見なし、欠場の宣告をする。

●第2マークを回らずにコースに入った艇の処置

各競走場の立地条件にかんがみ各地グランドルールを定める。

●再スタート

欠場防止の手段として待機水面のエンスト等を3分前の掲示が出ているにもかかわらずピットに帰し再スタートを行った事例があるが、これは何回もやり直す形を生んで行く。3分前よりの文字板の掲示のやり直しは行わない。

●競技規則第14条の安全なる距離間隔

選手にはおおむね3㍎の線を保持させ、実害のないようにする。

●失格艇欠場艇に接触した場合の処遇

審判長が失格及び欠場を宣言し、赤旗の上がった時が限度で失格欠場が確定される。失格艇、欠場艇に関しての接触は反則と認めない。

●救助艇の行動及び処置

救助艇は人身事故がありと認めた場合赤十字の旗を掲げ競技委員長指揮のもと審判長の指示に従い適時適切な処置をとる。この場合競走中の艇はこれによって起る競走の被害は受理しない。冬期は単純なる転覆の場合も速かに救助するよう処置する。

●転覆艇、障害艇によるコースのとり方

危害予防を第一とし、転覆艇を認めた場合先行艇が外回りコースをとった場合、後続艇はこれに従うようシーマンシップによるレースを行うように競技委員長より指示する。

●インコース取りの問題

今後の事例により研究課題とする。

●ゴール寸前のエンスト艇

風の力、またはパドルをもってゴール線に入っても有効である。

●モーター部品の選手所持品使用

現在、ポイント、プロペラ等部品を選手が自ら携帯し使用希望している者があるが、現段階においては連合会より指示あるまで使用は許可しない。

●競技委員長と審判長の地位

競走開催中においては同格である。

●選手係

管理は厳重に、指導方法はなお一層懇切であるよう各競走会において注意する。

(2) 競技委員長及び審判長協議会の決議事項送付について

(昭和28年2月25日舶工第30号 船舶局長から各海運局長あて)

〔通達〕

次について過般連合会の主催により大津市において開催された協議会の決議事項が別紙の通り連合会から提出されたのでその写しを送付する。なお、決議事項中当局の解釈は下記の通りであるから了承されたい。

① 決議事項第2

「モーターボート競走法第12条第1項の解釈について」(27年8月29日付舶工第12号)の通牒に示す通り2隻以上のモーターボートが適法にスタートすることが競走成立の要件であると解釈している。従って6隻レースにおけるスタートにおいて5隻がフライングしたときは、当然不成立である。

② 決議事項第3

全国的に統一する必要性があると思われるが、施行者協議会の意見を尊重することにしたい。

③ 決議事項第4

予備ライン設置については差しつかえないが、罰則については考慮の余地があると思われる。

④ 決議事項第6

レース終了時の設定と共に将来競技規則に包含すべき事項であると思われる。

⑤ 決議事項第9

安全な距離間隔を3㍎と定めることは、判定上困難であるので選手の心構えとし、実害のあった場合の判定基準

とするものである。

⑥ 決議事項第11

審判員の判定は、権威をもって行うべきであり、本規定は実施規程(例)第82条及び第83条の異議の申立に関連のある事項である。

(3) モーターボート競走実施に関する質疑について

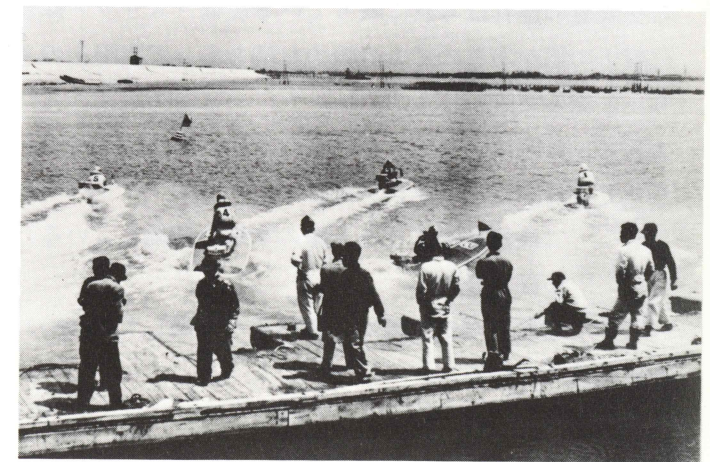
(昭和28年3月3日舶工第35号船舶局長から中国海運局長玉野支局長あて)

問(玉野支局長)

競走中、審判より失格を宣せられないボートでありながら自己が失格したものと誤認してレースコースから退避してボートピットへ帰投する直前、ピットマンその他から注意を受け自己の誤認を知って再びレースに参加し、ゴールインした場合当該ボートは完走したものと見なし得るかどうか(競技規則第2条関係)

答(運輸省船舶局長)

競技規則第2条の「助力」とは、物理的な「力」を他から与えることをいうものである。従って当該ボートは競技規則第23条第1号に該当しないので失格とはならない。



▲「全艇出走!」(昭和28年半田)

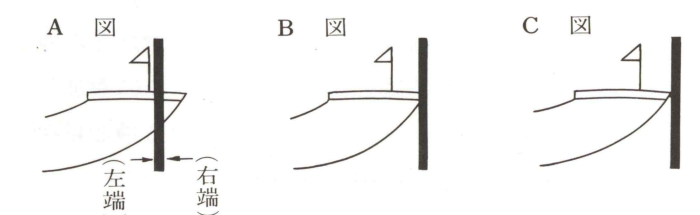
(4) フライング失格の判定について

(昭和28年5月27日舶工第83号運輸省船舶局長から若松市長吉田敬太郎あて)

問(若松市長)

モーターボート競技規則第12条の規定に基づき出発線を過ぎる時の判定写真に現われたる影像についての解釈を、下記の通り実行しておりますも、しばしば観客より異論を生じ紛争の原因をなす危険性あり、よって本市の取り扱いが適正と認められるにおいては速かに各関係者に通牒せられますよう質疑いたします。

●下の図示の如き場合



A図は明らかにスリット線を過ぎて最前端が明瞭に判る。

B図は最前端がスリット線の中に突入している。

C図は最前端がスリット線の左端に接触している。

若松競艇の審判は写真に映っている黒線(スリット線)に若干の幅があるのでこの線の左端をもって実際上のスリット線とする。

よって、A図はフライング失格

B図はフライング失格
(最前端がスリット線の左端を通過している)

C図は合格
(最前端が接触はしているが通過していない)
として扱っている。

答(船舶局長)

モーターボート競走における出発及び到着は、競技規則第11条第2項によりスリット線をもってその判定をして

いるのであるが写真判定をする場合は、スリット線か幅をもった線で表われるので、モーターボートの最前端が写真に表われたスリット線の左側に接触するときをその出発及び到着とみなして取扱うことが妥当であると思われる。従ってC図を除いたA図及びB図を失格とした貴市の扱いは至当である。

3. 改正の手順と重点

(経験を生かし実務的な規則へ)

当時の競技運営上の問題点を最も的確に表わしたのが「参考」として掲載した「審判長競技委員長等合同協議会」の決議事項であろう。そのどれもが運営上の大問題であり騒擾事件の種であった。

議決事項のうち競技規則関係は、①待機水面における反則、②出遅れ艇に対する限界、③第2マークを回らずにコースに入った艇の処理、④再スタート、⑤安全なる距離間隔、⑥救助艇の行動および処置、⑦転覆艇、障害物によるコースの取り方、⑧ゴール寸前のエンスト艇などの統一見解がまとめられ、その後は議決事項に基き判定を行うことになっている。

競技規則は前記のような通達や申し合せにより補われて来たが、昭和28年末に至り、初開催以来の各種の経験を生かし競技規則の改正を行う気運が高まり、いよいよ改正作業に取りかかることとなった。

改正の要点は、①これまで通達や申し合せで処理して来た事項を規則に盛り込む、②条文、字句を整備し規則として整える。③2年間の経験を生かしてできるだけあいまいなものを整理し、実務的な規則にする、この3点に重点をおいて検討が進められることとなった。

改正は、昭和28年11月から運輸省と連絡を密にしつつ、条文ごとに審議、検討を加えて原案作成し、翌年1月21日

に開催された第7回常務理事会での了解を得、同月27、28の両日、兵庫県芦屋会館で開催された審判会議で検討され、さらに運輸省と協議して最終案を作成、2月4日付で認可申請を行い、3月1日付で認可された。

1) 改正条文とその解釈

競技規則の改正から2か月経過した昭和29年5月、舟艇協会出版部より3月初版発行の「モーターボートレース必携」が、改訂出版されているのでこれを掲載し、説明に代えたい。

4. モーターボートレース必携改訂版

●改訂増補版発行に際して

本書は法定モーターボート・レースの実施の当初、関係者の大部分がこのレースに習熟しておられなかった実情に照応し、一応の手掛りを供与するものとして刊行されたものでしたが、その内容の具体的、実証的な点で好評を博し半歳を出でずして売切れとなり、なお多くの要望がありましたけれど、その後競技規則改正の気運が生じたため、これが公布をまって、新たな解説を付して発行するのが至当と考え、その機を待っておったものであります。

今回、再版するに当りましては、競技規則解説の全文を改訂し、エンジンその他についての資料を大幅に増補改訂いたしました。

前者については全国連合会原田業務部長(元競技部長)が執筆監修せられ、さらに運輸省船舶局の当該担当官下川技官が校閲を施されたもので、今後のルールの定訳となるべきものと確信いたします。他の増補または改訂部分については、プロペラーの項はわが国小型高速艇の推進に関する研究の権威者である大津義徳氏の稿を載録させていただき、エンジン等の項については、各メーカーより原稿の提

供を受けたもので、ルール以外の項以外は当出版部が編集致しました。

上記各位に深甚なる謝意を表する次第であります。

昭和29年5月 舟艇協会出版部

以下は改訂理由書と改正条文及び「モーターボートレース必携」に掲載された競技規則の解説である。

●モーターボート競技規則と解説

第一章 通 則

第1条 モーターボート競走法によるモーターボートの競走はこの規則によって行う。

〔注〕本規則はモーターボート競走法施行規則第21条に従い全国モーターボート競走会連合会が作成し、運輸大臣の認可を得たものである。モーターボート競走法による競走を行う場合は、施行規則第11条の規定により、本規則に従って競走を実施しなければならない。即ち他の規則で競走を実施してはならないのである。

競技規則の本旨は法第18条の定める通り公正かつ安全を確保して競走を実施するにある。

本規則中用いられる「競走」という字句は色々な場合に使われていて、細大漏らさず「競走」の定義を定めるためには法律を初め凡ての規則の中の競走の字句を分類し、その各々に定義がつけられない限り徹底し得ないので、日本語の通念として考えその用いられる場所により適用せられなければならない。

第1章にある競走とはモーターボートが水面にある、はるか以前の準備等も当然含まれているものであり、第5章中の競走はスタートラインを通過し初めて競技が行われている事を意味する場合もあるので、そのいずれも正しいと

考えるべきである。

第2条 本規則に定めた以外の突発的事項の裁定は、当該事項を所掌する競走執行委員が、公正且つ安全を本旨としてこれを行う。

〔注〕突発的事項とは、現在想定し得られない事象のことである。予想せられるいろいろな極めてまれにしかないであろう事についても、一応できるかぎり規則の中に取り入れられてはあるが、現在われわれの考えていない事が突然起きた時のことを考慮したものである。規則に定められていない事をあらかじめ想定して事を行う場合は本条の適用を受けられない。

裁定は、審判に関する突発的な規則以外の事象について審判長が行う。

ボート、モーターの整備等は競技委員長が当る。

展示の場合は競技委員長と審判長が相互に責任のある事であるが、競技委員長が裁決すべきである。

審判長と競技委員長との責任の限界は明確につけるべき性質のものでなく、共に競走の遂行に努力しなければならないが、一応区分をつけるとすれば、レースの発走3分前の発走合図が行われモーターボートがピットを離れてから、レース終了しピットに帰投するまでの事象は審判長における責任の任務であり、選手紹介は競技委員長の責任区分とすべきである。

規則中に競走執行委員とあるがその委員は所掌の長をいい、その最終責任は開催執行委員長にあるものとする。

第二章 出場選手及びモーターボート

第3条 選手は、勝つ意志をもって競走をし、競走中は他からの助力を受けてはならない。

〔注〕勝つ意志とは、競走中はもちろん、その準備の時においても万全を期し勝つ意志で行われなければならない。

他からの助力の限界は失格か否かの適用について考えると、スタートライン以前において行われた助力は失格の対照とはならない。

また競走中といえども、声や、手真似、身振等をもって注意を与え、それによって選手が利する事があっても、他からの助力とは認めない。

運営の面からは、競走のため発走時間前にピットを離れたモーターボートに対し整備艇が出て待機水面で助力を与える事は、好ましくない。

第4条 出場選手は、係員の指示によりモーターボート番号をその服装に明記し、且つ、次の如く各モーターボート番号に應ずる色の標識旗をボートの前部甲板に附さなければならない。

モーターボート番号	色別	モーターボート番号	色別
1	白	8	白赤(二等分の横縞)
2	黒	9	白青(")
3	赤	10	白黒(")
4	青	11	赤青(")
5	黄	12	黄黒(")
6	緑	13	白黄(")
7	桃	14	桃緑(")

2 標識旗のポールの位置は、ボートの前端より30センチメートルの前部甲板の中心線上とする。

3 標識旗及びポールの形状及び寸法は、別図(1)の通りとする。

4 出場選手は、第1項の規定による他、長袖シャツ長ズボン及び靴(足袋を含む)並びに全国モーターボート競走会連合会(以下「連合会」という。)が別

に定める硬質ヘルメット及び救命胴衣を着用しなければならない。

〔注〕本条の服装規定中硬質ヘルメットにモーターボート番号8号以下を附する場合は、帽子を上より見て4等分して、色を交互に塗り分ける。

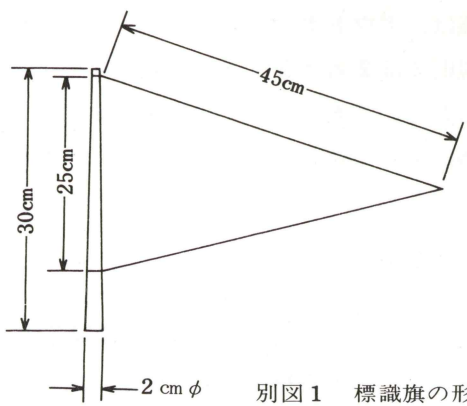
長袖シャツを染め分ける場合は、縦の縞を用いる方が見易い。

旗及び服装の色分けは汚損したものは出来る限り染め直して常に新鮮に見分け易いものを使用すべきである。



▲「表彰式」乗艇服装の進歩に注目

ポールの位置が30^分と規定されているのは、30^分に特別の理由があるのではなく、競走に参加するモーターボートの全部について、ポールの位置が前端から同一になるように統一するためである。スタート及びゴールインにおいてはそれぞれ判定写真機をもって判定しているから着差の判定は明確であるが、モーターボートの最前端は相当に鋭利に尖ったものであるから、同着に近い接戦を演じたような時はその判定が困難と思われるので、判定の補助として旗棒の位置をもってすればポールが垂直の線で表わされているから、よりはっきりとする。そのためモーターボートの



製造者の如何にかかわらず、前端より30^分と一定したものである。

連合会が定める硬質ヘルメット及び救命胴衣とは、救命胴衣およびヘルメットの規格を定めるものであって、救命胴衣はその浮力が必要であることはもちろんの事であり、また落水した場合その浮力の作用以外に、衝撃に対しても選手を保護しなければならないので、その厚み等も一応規定し、その規定に合ったものが使用せられなければならない。

硬質ヘルメットにおいても選手の保護については同様である。現在のもので必ずしも安全とはいいい切れないので、より完全なものが規定せられるであろう。これ等はすべて事故に対して選手の安全を考えたものである。

第5条 出場するモーターボートの種類及び級別並びに乗員の数は、次の通りとする。

種	類	級 別	乗 員
アウトボード	ハイドロブレン	A・B・C・D	各1名
		A	各1名
	ランナバウト	B・C・D	各1名又は2名
インボード	ハイドロブレン	K・L・M・N・P・Q	各1名又は2名
	ランナバウト	K・L・M・N・P・Q	各1名又は2名

この条は、アウトボードランナバウトB・C・D級の乗員が前規則では2名となっていたものを各1名または2名と変更したものであって、その級の乗員数は、あらかじめ番組要項によって定められている通りに行われなければならない。1名のボートと2名のボートとが一緒にレースを行う事はない。

第6条 乗員が2名ある場合は、操縦者以外の者を同乗者とし、その資格は連合会が別に定める。
2 出場選手に関する規定は、同乗者に準用する。

第6条の規定は、前規則によれば同乗者に対しては何等制限が設けられていなかったので年少者でも老人でも差支えはなかったが、今日の如くレースが烈しくなって来ては無制限では困るのであって、同乗者の資格を連合会が別に規定する事になっている。すなわち同乗者といえども一応の操縦技術を持ち、または身分においても当然責任のあるように規定せられて、競走に参加する者の信頼性を強化したものである。

また諸規則は当然選手と同様に適用せられる。賞金および災害の補償あるいは罰則の適用もあらかじめ施行者が番組要項において明確にしておかねばならないし、参加同乗者も当然それ等を充分承知して競走に参加するものであって、それ等を知らなかった事を理由として、事後の抗議、異議の申立は成立しない。

第7条 出場するモーターボートには、そのモーターボート番号を明記した番号札を前部甲板の中心線の両側に附さなければならない。
2 番号札の材料は薄板とし、形状、寸法及び色は別図(2)の通りとする。

番号札は、施行者が準備して出走艇に取り付けるものである。ある1隻のモーターボートが競走に参加する場合、今日の第1回レースには3番のモーターボート番号であったが、次のレースには4番の番号に変わる事があり得るので、番号札は自由に置き換え得るものでなければならない。この番号とはボートの登録された番号ではなく、その各々のレースの時のモーターボートの番号である。

舟券を買った観衆が、当該選手あるいはボートが、競走中どこを走っているかを明瞭に知る事が出来るように、はっきり判別の出来るような番号札を付けなければならない。番号札は前に述べた理由により自由に置き換えの出来るものでなければならないし、また取り付けは完全なもので且つ丈夫でなければならないので、一定した様式に統一される必要があり、準備せられる場合、厳重に規格に従ったものを作っておく必要がある。

ボートの所有者は、この番号札を取り付け得るような構造に、ボートの甲板を作っておかないと、思わぬ不便を感じる。

第3章 燃 料

第8条 競走に出場するモーターボートに使用する燃料は、連合会の定める燃料油及び潤滑油とし、ガソリンと潤滑油を混合して使用する場合は、その混合割合は連合会が定める。
2 出場選手は、前項に定める燃料を使用しなければならない。

燃料に関する規定は、旧6条と新8条とでは字句の上で

の訂正はあるがその趣旨においては何等変っていない。燃料の規制に対する考え方の参考として旧規則の解説を一応引用すると次の通りである。

『ガソリンと潤滑油の混合割合は連合会が定めるが、その混合割合は各種モーターに出来得る限り満足せしめるような混合比にして配給される。連合会が定める理由は、必要以上に多量の潤滑油をガソリンに混合して爆発力を低下させ、競走を故意に失敗しようとする事や、逆に極めて薄い混合燃料を用いる事により事故を起し、その責任を他に転嫁しようとする選手、あるいは所有者の企図に対する対策であり、本来ならば善良な意味で、あるいは善意の計画の下においては、混合割合は自由な形で、自由な研究の下に放置さるべきであろう。

インボードモーター、または4行程のモーターにおいてガソリンと潤滑油の混合を必要としないものには、もちろんガソリン及び潤滑油が別々に支給されるのは当然である』

またガソリンおよび潤滑油の質についても連合会が指定する事になっているが、これは決して特定のメーカーの製品を指定するが如きものではなく、競走が公正に行われるためにのみ規制するのであって、新しい工夫や発明に対してこれを抑圧するのではない事は当然である。ただ放任しておいて、競走が円滑に行い得ないような燃料、その他が使用せられる事のないための措置である。

第4章 選手及びモーターボートの紹介

第9条 出場選手は、出場準備を完了し、係員の指示に従い所定の場所に集合し、自己の使用するモーターボートで競走水面を周回しなければならない。

〔注〕選手紹介の回周は指定しないが、普通2回周をする。特別な状況、すなわち荒天とか、激しい降雨、降雪の様な

2周をする事がかえって事故の原因となる様なときは1周でもよい。展示は、全能力を発揮してやらねばならない。航方が不充分と競技委員長または審判長の認めた場合は、その選手のみに1回又は2回の展示を行わしめる事がある。
選手紹介を行わないで舟券の発売が行われたり、あるいは、競走を行ってはいけないという事を制限規定として定めている。理由の如何にかかわらず、この規定に違反した選手は反則となる。

第10条 出場選手は、前条に規定する競走水面の周回が終った後、係員の指示に従い、所定の場所に待機するものとする。

所定の場所とあるのは、競走場登録規格による選手が待機する場所の事を指している。

第11条 出場選手は、定められた競走水面を走り、ターンすべきマーク（以下「ターンマーク」という。）を順次確実に回り定められた周回を終って決勝線に到着しなければならない。

〔注〕定められた競走水面を走らなければならないとは、障害物や操縦装置の故障その他やむを得ない事情の認められない限り、レースコースをそれではならないのである。
日付板の裏を回った場合でも、やむを得ない事情のない限り失格となる。スタート時において日付板の裏を通った場合は、出走しないと見て返還する。その状況の判定はもちろん審判長が行うものである。

定められた周回を終る事なくピットに帰る様な場合、選手の周回誤認等を理由として再レース等を行う事はない。
また周回の途中において第18条に違反した事があって、そのために1回余分に周回を行ったとしてもその違反は解

消しない。余分に回ったのは競走外のものとして、競走とは何ら関係がない。

第12条 出場選手は、係員の指示に従い、競走のため待機水面に出るものとする。

競走を見た事のある人がこの第12条を1カ条だけ見れば本条は極めて意味のとりにくい、むしろ滑稽にも感じられるであろうが、この規定は、第9条から第11条までに続いているレースの形態を示したものであり、次に続いて挙げられる条文に従い、レースは待機水面を回遊しながら大時計の指針に従ってスタートを切るものである事を規定しているのである。

2 発走合図員は、発走前3分間の毎分の経過を信号により知らせる。

3分間の経過を知らせる信号は、次の如くいろいろな方法がとられているが、これは選手が都合よくスタートラインを通過することが出来るための案内であって、観客に対してその経過を知らせるためのものではない。

- (1) 電灯を用いるもの
- (2) 柱を立ててボールを挙げるもの
- (3) タイムディスクを用いるもの

上のようなものが用いられており(3)のタイムディスクを用いるものが一般に多く使用されている。

Aの方法は1辺3尺の立方体で、その高さ4尺程度のものである。構想としては面白いが余り多く使用されていない。

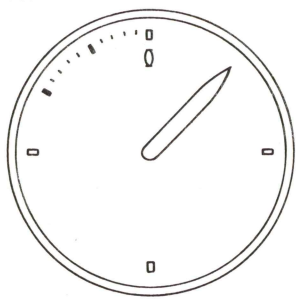
B方法、これが一番簡便であり、この型のものを使用している競走場が最も多い。

これは紙芝居と同じ要領で板を横に引き抜くもので③②①の順に重ねて枠の中に入れておき、使用し終わった時、選

手が誤認しないように前方に布を当てるように工夫されている。

3 発送前3分間の最後の1分間の経過は、発走合図用大時計(文字板の様式は別図3の通りとする)によるものとする。

競走場登録規格により発走合図用大時計は直径2尺以上のものでなければならないと規定されている。この時計は選手が出発線を一齐に通過するために設けられるもので、別図3 発走合図用大時計

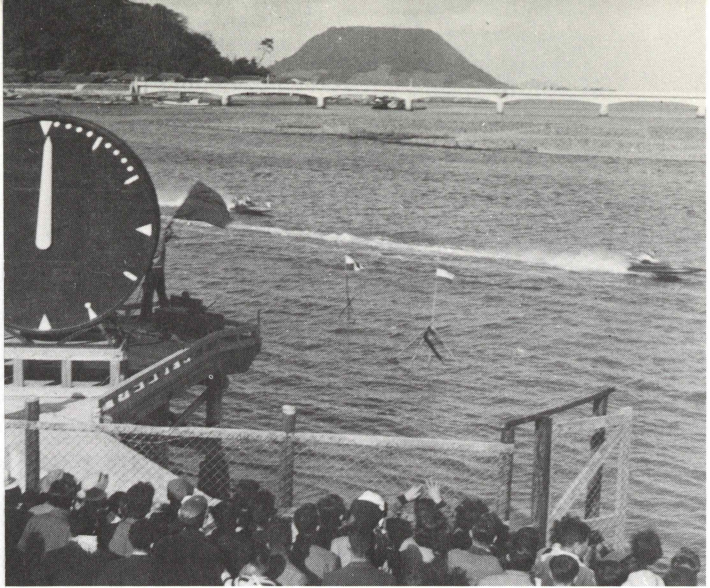


世界共通のものである。内部構造に対しては別段に制限が加えられていないが、1分間に1回転を終って停止するものでなければならない。時計が大きくなっ

ているので構造上、針も大きくなるので、下りの15秒附近においては針の重みで回転速度が速くなり、45秒附近になると上りのために回転速度が遅くなるようなことがあるので、製作上特に留意しなければならないところである。

また、大時計は、時間の経過に従って発走合図員に対してブザーを鳴らして信号を送り、正発走時を知らせる方法がとられ、判定写真にも連動しているので、これらブザーおよび写真用の電氣的接点がかかなり面倒なものであるから注意しなければならない。

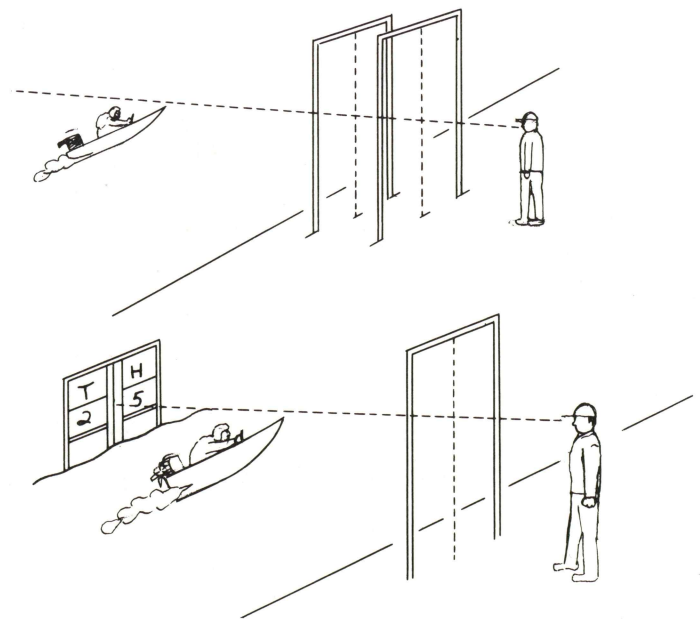
4 出場選手は、発送合図用大時計の指針が1回転を終り0の位置を示した時(以下「正発走時」という。)出発線を過ぎるものとする。



▲ レース風景(昭和28年旧唐津)

第13条 出発線及び決勝線は、所定の位置に定置された二本の垂直線を競走水面上に見透したものとす。
2 出発線及び決勝線は、適当な方法により標示する。

定置された2本の垂直線とは、出発線通過および決勝線に到着したモーターボートを判定するために用いられるも



のであり、通常審判台前方判定写真用日付板の中央に印された垂直線と審判台に固定された垂直線(前図参照)を結んだもので、その線上を通過する時を出発および到着としているが、日付板附近の水深が極めて深い場合は、これを正確な意味において固定する事はほとんど不可能であろう。出発線、決勝線は動揺している事が許されないので、かような場合は陸上に2本の垂直線を固定し、その2本の垂直線を見透したものとす。

(2)項の適当な方法とは、通常赤白2等分の横縞の旗を立てて表示している。

第14条 発走は、モーターボートの最前端が出発線を過ぎるとき、到着は、モーターボートの最前端が決勝線に達したときをもって判定する。

〔注〕出発線通過の判定は、スリット写真においては、スリット線の右端をもって行い、線の右端にモーターボートの最前端が接した時を発走および到着の基準として判定する。

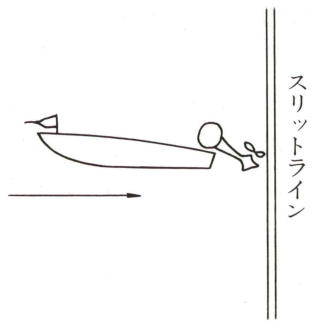
同着の判定の範囲は次の通りとする。

判定写真の幅をカビネ型写真の幅一杯に引伸し、同着の状態を肉眼をもって観察して、そこに着順の差が認められない場合は、これを同着という。

判定写真をカビネ型以上の大きさに拡大し、あるいは画面を拡大鏡により観察した場合、その着順に微差を認めたとしても、これは前同様同着として扱う。

2 出発線及び決勝線におけるモーターボートの最前端とは、必ずしも中心線上の前端即ち船首であることを要しない。

(2)項の船首であることを要しないという事は極端な場合、



前図のように船尾の方向から、モーターをチルトアップしたボートが流れ込み、そのモーターの一端が決勝線に入ったとしても、そのモーターの一端が到着した瞬間をもってそのボートのゴールインとするのである。

〔注〕審判員が選手の競走所要時間を計測する場合は、正しくスタートする最初のモーターボートの前端が出発線を過ぎる瞬間から計り、各モーターボートの前端が決勝線に達した時までとする。

A・P・B・Aのルールを引用すれば

「競走における全ボートの公式計時は、正しくスタートする最初のボートの船首がスタートラインを過ぎるときから計られる」

「各ボートの終りの時間はそのボートの船首がゴールラインを過ぎる時にとられる」

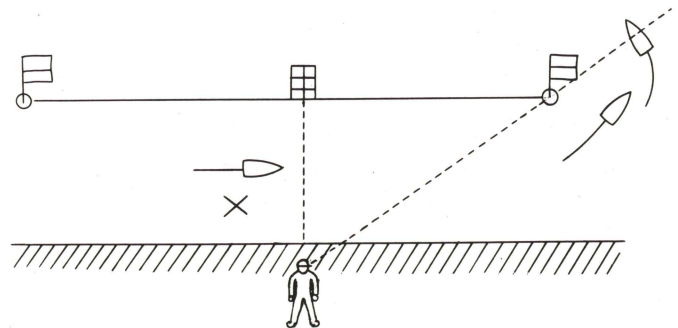
と定めてある如く、モーターボートの一般通念として、計時の方法はこのように行われる。

仮に出発のときに、一番後ろから出たモーターボートが1着にゴールインした場合、そのモーターボートの計時は厳密に言えば正しいものでなく、スタート時に先頭のボートと一番後尾のボートの距離だけその1着のボートの計時に誤着を生じている。この誤差をなくそうとするならばその競走に参加するモーターボートの数だけストップウッチを揃えればその正しい計時が出来るわけであるが、アルバニー・ニューヨーク・マラソンの如き百数隻のモーター

ボートが参加するレースにおいて、百数個のストップウォッチを用意する事は出来ない。これは他のスポーツにおいても同様で計時の通念として（注）の初めの如く行われるものとする。

3 先頭のモーターボートが審判委員長の定位置より第一ターンマークを見透した延長線を通過するも、なお出発線を過ぎ得ないモーターボートは出走の資格を失う。

本項は、スタートの時、著しく戦列を外れてあとから出るボートに対して制限を加えたものであり、出走の資格を失うとは競走法第12条の2項に定める投票の無効に該当し舟券は券面金額をもって返還されるものとする。普通の失格の場合は、舟券は的中しないものとして「タダ」になってしまうが、この場合は100円券が100円で返ってくる事になる。



4 モーターボートが、まさに転覆の状態で決勝線に到着した場合、乗員がモーターボートから離れていない限り有効に到着したものとする。

〔注〕万一モーターが不調のまま正発走時に出発線を通過してもそれは発走したものとして扱う。

また、出発線手前において、あるいは待機水面において航方の反則行為があっても、正発走時において出発線を通過した限り、正しく発走したものとして扱う。この場合、かかる不良航方のあった選手に対しては制裁審議会において競走とは別に取り上げて審議を行うものとして、勝者の判定には関係はない。

転覆してしまったモーターボートが惰性で決勝線に入った場合、またはモーターボートは転覆していないが選手が落水し、無人のモーターボートが決勝線に達した場合は、本規定の救済は受けられない。2人乗りのモーターボートで1名が落水している場合も失格である。

「乗員がモーターボートから離れていない」の限界は操縦席の近くに身体の一部が接触していたか否かを判定の基準とする。モーターの一部に足のつま先が接触していたり、ボートの裏側に手先が触れている状態では、離れていたものとする。また転覆の状態が審判部より反対の側にある場合等も予想せられるが、この様な場合は審判長の判定により決定し、異議申立の対照としては採り上げられない。

5 先頭のモーターボートが、決勝線に到着した後3分間を経過しても、なお決勝線に到着し得ないモーターボートは着順の資格を失う。

〔注〕先頭艇が決勝線に到着して「3分」を経過しても決勝線に入らないと明らかに認められた場合、その状況によって審判長は3分間以前に、当該モーターボートに失格の宣言をしてもよい。

競走が、何かの事故によって無制限に長びく事を禁ずる趣旨によりつくられた規則であって、先頭のモーターボートが決勝線に入った時、仮に丁度スタートラインを通過したモーターボートがあったとすれば、3周1800回の競走においては、もしこのモーターボートが成績のよいモーター

ボートであるならば、2分30秒位でゴールインする事が出来る。

このようなとき、先頭のモーターボートがゴールインした瞬間、遅れているモーターボートが快調に走り出したとしたら、その決勝線到着までこれを待たねばならないであろう。

審判長はこのような事態の時は正確にタイムを計り、出来得れば放送をもってその時間の経過を放送するのが適切な措置である。

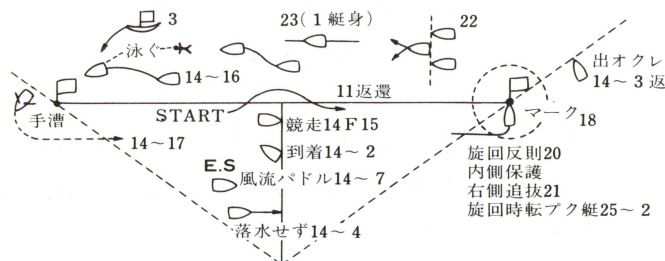
正3分間を経た時は、そのモーターボートがゴール寸前であっても失格を宣せねばならない。

次の同様な状況においても、その遅れているモーターボートが不調で、速度が著しく遅いとすれば、3分を経過しても当然ゴールインする事は出来ないから、明確な判定のつく限り、徒らに3分間の経過を待つ必要はない。

6 選手が競走中落水した場合、自力で再び競走を続けることができれば、そのモーターボートは、着順の資格を失わない。乗員が2名の場合、1名が落水し他の1名がこれを救助した場合も同様とする。

選手が落水し、再びモーターボートに乗って競走を続け、先頭のモーターボートが決勝線に到着後、3分以内に自ら決勝線に達するというような場面はきわめてまれにしかない事であり、またボートが転覆もしないで、選手だけが落水し、モーターをかけて走るという事はほとんどないが、このような時は失格とはならない。但し、ターンマーク附近の手前で落水し、無人のボートがターンマークの内側を旋回し、選手がそれに泳ぎついて乗艇し、そのまま走ったとすると、第11条の条件が満されていないので、第11条によって失格となる。同じような時、ボートは旋回点を回り、選手のみ近道をして再びボートに乗り競走を続けた場合、

第11条によって失格として取り扱われるのが正しい。



また落水した選手が、救助艇によって救助せられ、自己のモーターボートまで送られて乗り移った場合は第3条による他からの助力を受けたものとして失格とされる。

救助艇は救助を目的とし、また人命第一主義は絶対に動かし得ないから、選手の意志如何によらず当然救助しなければならない。

7 モーターボートが故障を起し、風、波、流れ等で決勝線に到着した場合、及び最終回周の最終ターンマークを回った後、手漕で決勝線に到着した場合は、着順の資格を失わない。

〔注〕最終ターンマークを回ったとは、本条3項の第一マーク通過の判定と同様に審判長の定位置から第二マークを見透した延長線をもって判定の基準とする。最終マーク前から手漕ぎを行っていたとしたらこれは失格である。

マーク通過前にモーターが停止した場合、調整中、流れ、風等でマークを回った艇が手漕を始め、先頭艇のゴールインより3分以内に決勝線に入る事が出来ればこれは有効である。

手漕ぎとは艇が正常に航走の常態にある時の事であって

転覆して裏返しになっているモーターボートの船底の部分に乗っているのはいけない。浸水等により前部甲板に乗り出しているような場合はこれは認められる。

最終回周の以前にモーターの故障等でボートが停止し、再びモーターが始動する時、ボートの方向位置が悪いためパドルを出して手漕で方向の修正を行っても、これは手漕とは認めない。従って本条文の違反行為には含まれない。

第15条 モーターボートは、発走のため正発走時にはいずれの方向からも出発線を過ぎてはならない。

本条は、フライングしたボートを失格とする規定であって、モーターボートレースとしての国際法である。他のスポーツと特に異った点であり、また興味もある処である。

競走開始前に出発線附近を、待機航走中のボートがうろうろ走り回ると、観客はいつスタートするかと片唾をのんで注視している折柄、まことに紛らわしく、競走の面白味を欠く事になり、また審判も困難となるので、この規定を設けて水面の使用を規制したのである。出発線の通過は1回限りで、発走の定刻より早く出発線を通過したボートが引返し、もう1度発走をやり直したとしても、これは本条により失格として取り扱われるのであって、相撲のような仕切り直しの考え方は許されない。

なおモーターボート競走場登録規格において、待機水面は、出発線から150m以上の間隔をもって、出走するボートの待機及び出走に適する位置にあること、と定めているので、最終ターンマーク附近へ発走のために進入して来た艇は、引き返すことを認められない事になる。従ってこの水面には定刻の15秒前位から入って来るべきである。

発走のためでなくピットを離れた時に、モーターが停止し、流れ、風等が強く、モーターを調整している間に出発線を横切るような事があったとすれば、これは発走の動

作でないから、このような場合は再発走してもこれを認めるべきである。

このような事態は観念としては考えられるが実際にはほとんど起り得ない事である。

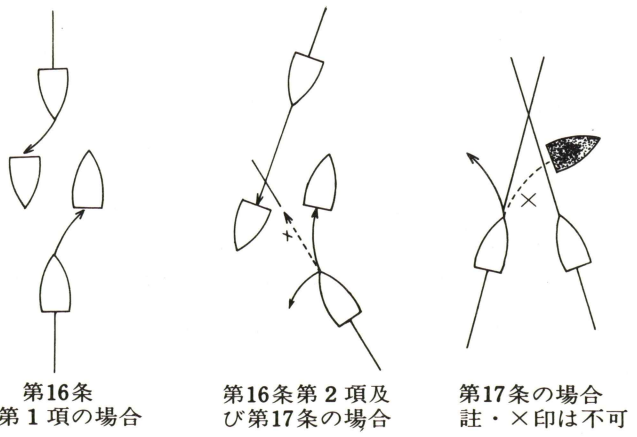
第2節 航 方

第16条 2隻のモーターボートが接近して衝突の危険があるときは、各モーターボートは次のように進路を避けなければならない。

1 2隻のモーターボートが相向い、衝突の危険があるときは、各モーターボートは右舷に進路を変える。

2 モーターボートが交叉するときは、2隻のモーターボートのうち他のモーターボートを右側に見るモーターボートは、他のモーターボートの進路を避ける。

第17条 他のモーターボートの進路を避けるときは、なるべく他のモーターボートの前面を横切らないようにしなければならない。



第16条、第17条の規定は一般海上の慣習による船舶の基本航方であって、モーターボートレースとしても当然これに従うべきものと考えられている。

本規則の第16条は海上衝突予防法第3節第18条、同第17条は同4節19条の精神に基くものである。

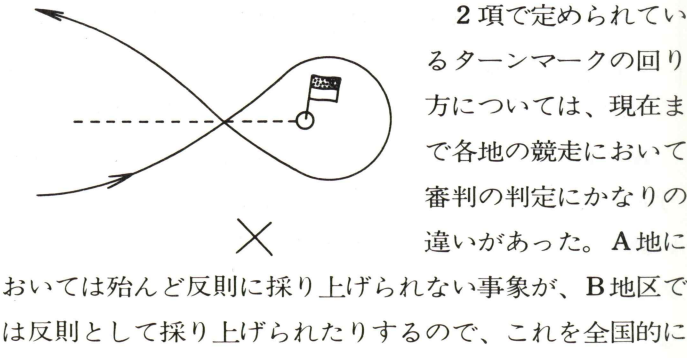
第18条 競走中のモーターボートは、競走水面及びターンマークを時計の針と反対の方向に回らなければならない。

2 ターンマークを回る場合、これを押し倒し、乗り越え、又は破損しないように廻らなければならない。但し、他のモーターボートの妨害等によるやむを得ない事由がある場合はこの限りでない。

競走の方向を指定したもので、モーターボートレースにあっては、競馬の如くその回周方向を、競走場の自由採量に委ねていない。

発走用の時計の位置や、ピットの位置などは簡単に移動が出来ないので、これらのために一応競走の方向を一定するものであり、また競走中もターンマークを回る方向が自由であれば航路に交叉を生じて危険があるので、一方通行に定められているものである。

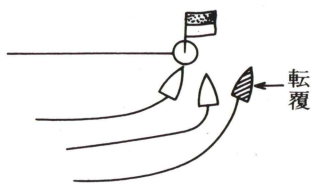
下図の如き事態が何かの都合により生じて、これは適法とは認められない。



統一するために、細かい条文によって規定したものである。

結局、軽くターンマークに接触した程度は反則とはならない。但しこれは選手がターンマークの通過に粗暴であってもよいという意味は全く含まれていない。軽い接触はよいからといって、ことさらに乱暴な競走を行ったとすれば、その選手自身、安全を侵しているものであって、勝者の判定には何ら影響がないとしても、選手個人に対しては、競技規則の基本精神である公正且つ安全の趣旨に反したものとして評価されるであろう。

また他艇の妨害によって止むを得ず衝突した場合は、そのまま走り続けても反則ではない。この場合は、衝突した艇ではなく妨害行為のあったボートが、失格に問われるものである。マークに衝突した原因が他艇の妨害による止むを得ないものであった場合、またその妨害を加えたボートもその妨害の原因が、避け得ない事態によって生じたものである場合、例えば右図のような場合は、不可抗力としていずれのボートも失格とならない場合もある。



第19条 競走中のモーターボートは、相互に安全な距離間隔を保持しなければならない。但し、他のモーターボートの妨害その他やむを得ない事由がある場合は、この限りでない。

A・P・B・Aの競走規則第16条においては「追い越そうとするボートはオーバーラップが成立している限り、追い越されるボートに航路をあけなければならない。航走中のボートの相互の距離間隔は少なくとも10㍎なければならない。また先行のボートは、追い越そうとするボートが追

い越すときに10㍎以内の所を無理に通過しなければならないようにその航路を変えてはならない」と規定していて、安全な距離間隔を10㍎と押えているが、本競技規則においては物差しの長さをもってその距離が安全か否かを定めてはいない。相互の航路の角度によっては、それより以上の距離があっても危険であり、またそれ以内でも安全な場合はあり得るので、その場の状況に応じて選手、審判が判断して安全な競走を行うべきものである。

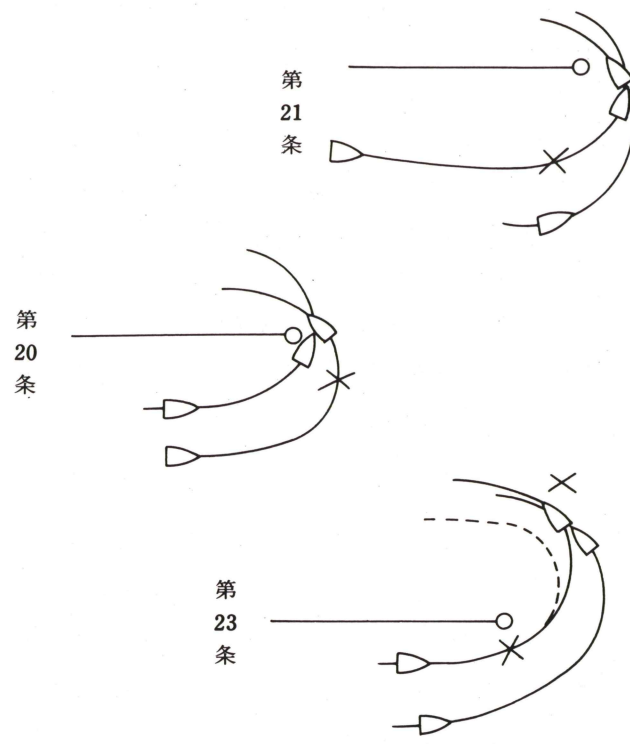
また安全な距離以内に近寄らざるを得ないような不可避免的な事態のあった場合は、もちろん本条の適用からは除外される。

第20条 2隻以上のモーターボートが、同時に同一のターンマークに接近して、まさにこれを廻ろうとするときは、外側のモーターボートは、内側のモーターボートがターンマークを回るのに充分且つ安全な余地を与えなければならない。

第20条は一般航方の中で、ターンマークを廻る時に限り内側のボートの危険を防止し、公正な競走が行えるようにするための特別規定であり、マークに接近している時にのみ適用されるのであって、ターンマークの遙か外側においては、内側のモーターボートは本規定の保護はうけられない。

充分且つ安全の距離とは、コースの形状、ボート及びモーターの種類により当然相異なるものである。

またマークに接近して内側にあるボートといえども自由自在わがまま一杯に走り回る事まで許されてはいない。またそのようなボートに対してまでも外側艇が義務を負うことはない。危険に対しては内側艇も当然義務を分担しなければならない。



第3節 追 い 抜 き

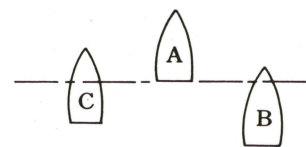
第21条 競走中他のモーターボートを追い抜く場合は右側から行わなければならない。但し、左側に充分且つ安全な距離間隔がある場合は、この限りでない。

右側追抜きに対する安全な距離間隔は、第19条の規定する精神によるものとする。

第22条 選手は、他のモーターボートが右舷又は左舷にある間は、自己のモーターボートを転舵してはならない。但し、障害物等を避ける場合その他やむを得ない事由がある場合は、この限りでない。

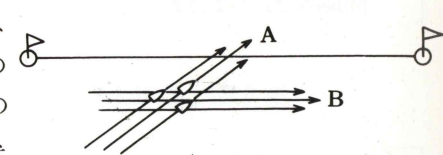
〔注〕モーターボートの船首よりモーターの後端までの中心線の水平直角線上に相手の船がかかっている場合を、右舷にあるモーターボートあるいは左舷にあるモーターボートという。

下図のような場合、A艇は当然右にも左にも転舵できない。B・Cのボートが遙か後方から追いついて来て図のよ



うな状態になったとしても、重なりを生じた時にはAはその義務を負わされた事になる。またB艇は左方に、C艇は右方に対しては転舵をして、危険な相互の状態に入る事はできない。B・Cはその外側に対して、危険のない場合にのみ、当然転舵の自由があるものとする。

右図のようにコースに対して相互に斜めの角度でいる場合、Aの方向が転舵している状態であり、Bの方向が正しい航路であると解釈しなければならない。この解釈は次の23条に対しても同様に適用される。

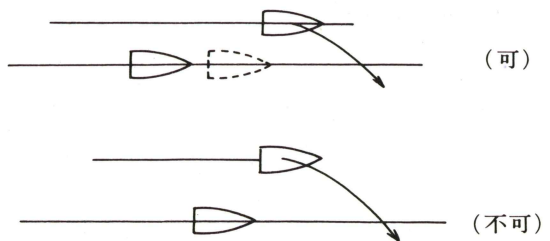


第4節 進路の変更

第23条 先行するモーターボートは、その後端から後続するモーターボートの前端までの距離が、おおむね一艇身以上なければ後続するモーターボートの進路に入ってはならない。

〔注〕先行及び後続とは2隻のモーターボートの関係で、進行方向の先を行くモーターボートを先行するモーターボートと呼び、後にあるモーターボートを後続するモーターボートとする。一群の最先行艇と最後部を行くモーターボ

ートとの関係ではない。



第24条 モーターボートが障害物に接近しつつあり、この為自己の進路を変えなければならない時は、他のモーターボートに合図をし、合図をうけたモーターボートは当該モーターボートの航行に安全な距離間隔をあげなければならない。

第5節 救助及び退避

第25条 選手は、救助艇の航行及び作業を、妨害しないようにしなければならない。
2 モーターボートは、ターンマーク附近に転覆したモーターボート（故障したモーターボート、落水した選手及び救助艇等も同様とする。）がある場合は、内側に2隻以上のモーターボートが平行して通過するのに充分且つ安全な距離間隔のない限り、転覆したモーターボートの外側を危険のないように航走しなければならない。

第26条 決勝線到着、失格等の場合は、他のモーターボートの邪魔にならないように退避し、速度をゆるめて帰投しなければならない。

〔注〕これは競走中の人身事故及び不測の事故をなくし、人命尊重を主眼とし、救助艇の作業を妨害せぬよう選手を義務づけたものである。

救助艇の救助作業及び救助のための航行等により、競走中の選手が航方、着順に不利を占めるようなことがあってもこれは異議申立の対象とはならない。また第26条により、決勝線に到着、失格等の場合も速力をゆるめて帰投しなければならないと同じく選手を義務づけてある。決勝線に到着した艇が他の艇を妨害した場合はこれは制裁審議会において競走とは別個に取り上げることになるが、勝者の判定には関係ない。失格の場合もまた同様である。

第6章 失 格

第27条 次の各号の一に該当するときは、その選手は失格とする。
1 第8条第2項又は第9条の規定に違反した場合
2 故意に、第4条又は第7条の規定に違反した場合
3 競走中、第3条、第11条及び第15条から第25条までの規定の一に違反したと審判委員長が認めた場合
4 競走に関して不正の協定をし且つその協定を実行した場合

第1項は事情の如何にかかわらず違反した場合は失格となり、2項は故意に行った時にのみ適用をうけるのであって、過失の場合は失格とはならない。3項は失格に当るか否かは審判長の認定によるものであって、事故とか反則がほとんど似ている時において、ある時は失格となりある時は失格としない場合がある。何故ならば、止むを得ず生じたものかどうかは当然類似しているとはいえ、同一の条件で

はないので、それ等はすべて審判長の判定をもって最終とする。

4項は不正な行為のあった場合で、この場合は当然失格となり、勝者の確定後不正な事実が分った時も当然失格となる。そして賞金、賞品は施行者によって没収される。この場合、勝者の確定そのものは変えられない。

第14条の違反事故に対し第27条に失格として取り扱わなければならないのは、第14条そのものが、失格か否かを一つひとつ定めているので、当然その項に照合して失格を定めるものである。

第7章 雑 則

第28条 旗信号を次の通り定める。
1 市松模様旗 発走又は決勝線到着を示す
2 緑 色 旗 最終回周を示す
3 黄 色 旗 競走中止又は再競走を示す
4 赤 色 旗 反則を示す
5 黄 赤 旗 (二等分の横縞)危険があることを示す

旗信号は、それぞれの事象を示すものであって、発走の際、信号旗の振り方に多少の遅速があっても、モーターボートの発走そのものに間違いがなければ抗議の対照とはならない。極端な場合、何かの都合で、ゴールインするボートに対して市松模様旗（チェッカー）が振り降されなかったとしても、ゴールインした事実そのものは覆す事は出来ない。他の信号旗に対しても同様である。

但し発走合図員は最善の努力と注意を払って、それぞれの事態に応じた信号旗を、見易く振ってやる義務がある。

第29条 競走水面の幅に応ずるモーターボートの級別及び隻数は次表によるものとする。

幅 級別 m	70	75	80	85	90	95	100	110	120	130	140	150	160
A 級	6隻以下	6	6	7	7	7	8	8	9	9	10	10	10
B 級	—	—	—	6	6	6	7	7	8	8	9	9	9
C 級	—	—	—	—	—	—	6	6	7	7	8	8	8
D 級	—	—	—	—	—	—	6	6	7	7	8	8	8

〈備考〉 本表にいう幅とはターンマーク間における最小幅をいうものとする。

本表によるコースの幅以外に当然、競走場登録規格による待機水面、水深、波の状態等の制約を受ける。

またこの数字は、競走水面としてこれだけが必要であるという基準を示すものであるから、より安全のためにはこのほかに適当な水域の幅が含まれることが望ましい。

スタートゾーン変更3秒へ(全面改正)

認可年月日 昭和32年1月24日

認可番号 舶工第16号

実施年月日 昭和32年4月1日

1. 全面改正以後の競技規則に関する通達

昭和29年の競技規則の改正は、昭和28年1月24日近江神宮で開催された審判長、競技委員長、総務部長合同協議会での議決事項を中心に、競技規則の全面改正を行ったものであるが、改正が行われたからといって競技規則上の問題がすべて解決されたわけではなかった。

改正競技規則が実施された昭和29年4月1日直後の5月18日、大阪商工会議所会議室で開催された第1回審判長、競技委員長会議では、①競走水面、②スタート写真の判定基準等、競技規則について次のような申し合せを行っている。

(1) 第1回審判長競技委員長会議での申し合せ、

- ① 競技規則第4条及び第28条中、2色の染め分け旗は濃い色を上部にして使用すること。
- ② 第11条に関連し、スタートラインにおいてコース岸寄りに制限旗を設けた場合、その外側制限旗と審判台の間を通過した場合は定められた競走水面を走ったものとは認めない。但し実際には間違っって航走することのないよう制限旗の外側を回れないような小旗を立てるよう工夫をし、これが防止を図ることとした。
競走水面中に浅瀬等の危険信号旗を立てた場合、その外側を回っても反則とはならない。この場合競走水域の旗と危険物の旗とは識別のつくものを使用すること。
- ③ 第14条の発走時の写真判定の基準は、写真のスリット線の右端としたいが、これが改正その他事務的な手続きを要するので、追って正式実施の発表を行う。
- ④ 第14条の判定において、同着の判定写真をカビネ型(4.8倍)に引伸し、肉眼をもって判定し得ない微差の場合これを同着とする。
「35^{mm}」のネガフィルムは、画面幅25^{mm}、カビネ部幅120^{mm}に引伸す。即ち4.8倍となる。同着のボートの部分

のみ引伸すのではない」

- ⑤ 改正競技規則を選手に対して充分熟知せしめるために、前検日等に各競走会において選手に説明願うこととする。また、この議決事項を受けてスタート写真の判定基準については次のような通達が出されている。

(2) モーターボート競走における発走の判定について

(昭和29年6月14日舶工第101号 運輸省船舶局長から各海運局、施行者、連合会、競走会へ)

〔通達〕

これについては、従来舶工第84号(28.5.27)の通牒により処理され、発走写真判定は、写真に現われたスリット線の左端をもってその判定基準とされていたが、今後はこれを改めて、写真に現われたスリット線の右端を基準として取扱うようにされたい。

参考：昭和29年5月28日全連業第13号連合会より運輸省船舶局長あて

問 モーターボート競走における発走の判定について
モーターボート競走における出発時のスリット線による写真判定の基準は、現今まで舶工第84号(昭28.5.27)による写真上のスリット線の左端を基準と致しておりましたが、競技規則の改正に伴い昭和29年5月18日全国モーターボート競走審判長、競技委員長会議において、右端を基準とし判定致すよう決議しましたので、前通牒の改変につきご審議賜りたいと存じます。

2. 再改正に至る経緯

(選手の技量向上、観客の目も厳しくなって)

昭和29年から32年当時のモーターボート競走業界の状況は、売上面から見れば一日平均売上が500万円から600万円

へと徐々に増加し、ようやく軌道に乗り始めた時代といえ開催場数から見れば進出の遅れた関東地区も29年平和島、多摩川、戸田、30年江戸川、31年桐生と、開場が相次いで全競走場が出揃った時期であった。しかし、一方世論は、昭和30年の河野発言に代表されるように公営競技を不健全なものとする思想がかなり強い時代でもあった。

そして、モーターボート競走業界内部にあっては、のちに高野山事件と呼ばれる不祥事件があり、これをいかに解決するかが最大の課題であった。いわゆる「高野山訓練」が行われ、選手精鋭化要領が制定されたのもこの時代である。また、この時代はモーターボート競走に限らず公営競技全般に騒擾事件の多い時代でもあったが、モーターボート競走においては、出遅れ気味のスタートに起因する観客の不満が根強くあり、しばしば騒擾事件の原因ともなっていた。

このためスタートゾーン短縮についての議論は昭和29年の競技規則改正直後から幾度となく繰り返されてきたが、スタートゾーン短縮にともない返還金が増加することから反対意見もまた多く、競技規則の改正までには至らなかった。しかしながら、競走開始以来5年を経た昭和31年当時において選手の技量が向上し、モーター性能も安定してきたため、先頭艇が1マーク旋回の後期に入っている頃スタートラインを通過したのでは連勝に入ることもほとんどなくなり、観客のレースを見る目も非常に厳しいものになってきていた。

連合会はこれらの状況の中で、スタートゾーンを短縮しても十分にやって行けるという見込みのもと「スタートゾーンを3秒とする」ことを中心とした競技規則の全面改正案を作成し、本格的に競技規則の改正に取り組むこととなった。しかしながら、一部競走会、施行者には3秒間のスタートゾーンによって出遅れが続出し、返還額が大幅に増加することを恐れる強固な反対論があり、ゴール制限を1



▲審判風景、手前はサーチライト(昭和32年江戸川)

分間とすることに対しても防波堤等が完備していない当時の施設では、制限時間内に2着艇がゴールインできないため、連勝式のレースが不成立になることを心配する反対意見があった。3秒ゾーンを主要な改正点とするこの改正は業界をあげての大論争となり競技規程の改正までには何回となく意見調整を行わなければならなかった。

以下は競技規則改正までの主な経過である。

(1) 連合会原案成る(昭31. 6 .21)

連合会は、選手の技量向上とともに競走がますます熾烈化し、観客の競走に対する観察眼も極めて進歩し日に日に厳しさを増している状況下、スタートゾーンを短縮しても現在の選手の技量をもってすれば十分にこれを消化し得ると見て、より公正安全な競走を実施しモーターボート競走の健全なる発展を期するためには、競技規則の改正を行う必要があるとし、たたき台として次の4点を骨子とする原案を作成した。

- ① スタートゾーンを正発走時から3秒間とする。
- ② ゴール制限を先頭艇のゴールイン後1分間とする。
- ③ オンラインスタートの条文を盛り込む。
- ④ 字句の修正、章の組み換え等を行い規則を整備する

①の「スタートゾーンの短縮」は、当時の選手技量からして先頭艇が1マーク施回の後期にさしかかっている時にスタートラインを通過したのでは勝負に勝てないが、これを返還をしないことで観客は不満を持っており、それを起因としてしばしば騒擾が発生している。

当時の緊迫した社会状況からして、騒擾事件をひき起こすことはモーターボート競走の廃止論にまで世論をたかめる可能性を生じさせることであり、一方では、選手の技量向上とモーター性能の向上により、スタートゾーンを3秒間に制限しても極端に返還は増加しない、という見込みのもとに改正案を打出したものである。

②の「ゴール制限の短縮」は、スタートゾーンの短縮と同様の理由で競技運営のスピードアップを図ったものである。

③の「オンラインスタートの条文化」は、当時オンラインスタート装置の開発が行われており相当の成果をおさめていたところから規定化を図ったものであり、④の「規則の整備」は、改正を機に規則の整備を図ったものである。

(2) 競技員審判員会議にて改正案の検討(昭31. 7. 4・5)

昭和31年7月4、5日の両日にわたり名古屋商工会館で開催された競技員審判員会議の冒頭、連合会秋山専務理事は次のようなあいさつを行った。

あいさつ(要旨)

モーターボート競走も4年を経過し、各種規程を改正して現状に即した方向にもっていくことの必要性が近時諸会合の席上問題とされるようになったが、運輸省においても本件主旨に賛同されている。

連合会は元来競走の実施運営の指導の立場にあるが、現在は地方の各位が実情に明るく、今回改正に当っては、現場にたずさわる人々の意見を充分に取り入れたいと思うので、忌たんのない意見をご披露いただきたい。

今日の会議の結果をそっくり頂戴して、その最大公約数

をもって連合会案をつくり、常任理事会にはかり、さらに総会にかけべく予定いたしております。

このような会議は幾多行われてきましたが現在までにはっきりした結論は出ておらず、つまりは現状でよろしいのではないと思われる節もあるが、フライング等の重大問題もあるので、ご意見を充分受け賜って今後の改正案の参考としたい。

連合会は本日何らの改正案も準備いたしておらず、議事進行中このような意見もあるということを述べさせていただくかも知れない。

秋山専務理事のあいさつが終ったところで競技員審判員会議は、競技規則の改正案について検討に入った。

会議は白熱した雰囲気の中で進行し、それぞれの競走場が各自の立場から激しく意見を戦かせているが、主な発言内容は次のとおりである。

① 展示航走は、荒天等で1周としている場合もあるので1周以上とすべきである。(原案は2周以上)

② ゴール制限は、荒天等で1分を超える場合もあるので「2分ないし3分」または「2着艇がゴールしてから1分とすべきである。」(原案は先頭艇がゴールしてから1分)

③ スタートゾーンを3秒に短縮することには賛否両論があり、代案としては「先頭艇がスタートしてから3秒」案が採用された。(原案通り)

④ オンラインスタートの規定化については賛否両論

⑤ 規則の整備については連合会一任

⑥ フライング返還論(東京都競走会を中心とする少数意見)

(3) 連合会にて「修正案」をまとめる

この会議の意見を受けて7月10日、連合会は原案に手入れを行い、①正発走時から3秒間のスタートゾーンを、先頭のモーターボートが出発線を通じたのち3秒間に、②

航走周回（展示航走）を2周以上から1周以上に、③ゴール制限を3分から1分に変更したのをはじめ、その他の条文の一部字句修正を行い、7月11日付全連業162号で改正案を各地競走会あてに送付し、再度意見を求めた。

(4) 運輸省との協議（昭31.7.14）

連合会は修正案を競走会に送付する一方、昭和31年7月14日には運輸省と協議を行い、「第4章 選手及びモーターの紹介」を「展示航走」に改めたのをはじめ、一部条文の変更及び字句の修正を行い、7月14日付で全連業172号、173号で競走会、施行者に送付し全連業162号とあわせて意見を求めた。

各地競走会、施行者の主な意見
修正案に対する各地競走会の反応はさまざまであるが、3秒のスタートゾーンについてのみの意見を分類すると、①全面的に賛成、②先頭艇というあいまいなものを基準としないで正発走時を基準とすべきである。③正発走時を基準に4秒または5秒とすべきであるとする、の3つに分類できる。4秒または5秒のゾーンにすべしとする意見が多く見られる。

(5) 最終案の送付（昭31.8.4）

連合会は8月4日付全連業204号をもって、下記の競技規則改正案を最終案として各地競走会、施行者へ送付報告している。連合会がこの案をもって最終案としたうらには、①競技規則改正については十分意見を聞き、合意を得られたものは修正した。②スタートゾーンについては短縮する方向で意見の一致を見ているが3秒、4秒、5秒の主張があり意見の一致を見ることはない。しからば、最も進歩的で横一線のスタートという理想に少しでも近い3秒にすべきだとする考え方が根本にあったものと思われる。
この案に対して多くの競走会、施行者がスタートゾーン

を4秒または5秒とすべしと従来からの主張を繰り返し、施行者協議会からは8月13日付で改正の延期を要請する文書が連合会へ寄せられた。

以下はこの折の「競技規則改正案」である。
〔競技規則改正案〕

第4章 展示航走

第9条 出場選手は出場準備を完了し、係員の指示に従い展示航走（選手及びモーターボートの紹介のため、自己の使用するモーターボートで競走水面を周回することをいう。以下同じ）をしなければならない。

2 展示航走は「モーターボート」の性能を最高度に発揮して競走水面を一回以上周回するものとする。

第10条 出場選手は展示航走が終ったのち、係員の指示に従い所定の場所で待機していなければならない。

第12条 出場選手は係員の指示に従い競走のため発走時3分前に出走して待機水面に出るものとする。

5 荒天等による水面状況によっては第一項の3分とあるを2分とすることが出来る。

第14条

3 正発走時より3秒間経過してもなお出発線を通過し得ない「モーターボート」は出走の資格を失う。

4 「モーター」不調等の正常でない状態で、正発走時より3秒以内に出発線を通過しても直ちに航走を停止し又はそのままの状態を持続する「モーターボート」は出走の資格を失う。

第25条

2 「モーターボート」はターンマーク附近に転覆したモーターボート（故障したモーターボート、落水した選手及び救助艇等も同様とする）がある場合は、安全な距離間隔のない限り、転覆したモーターボートの外側を危険のない様に航走しなければならない。

(6) 第5回連合会常務理事会にて事務局原案通る（昭31.8.23）

事務局は競技規則の改正に関するこれまでの経過を報告するとともに改正案そのものの説明を行い、常任理事会ではこれを一部条文の表現、字句について審議したが、原則的には事務局案通りとなった。

(7) 再び運輸省と協議（昭31.9.11）

昭和31年7月11日、連合会々議室において、運輸省と連合会により競技規則改正案が検討された。

中心議題はスタートゾーンの短縮及びゴール制限であったが、前者について運輸省側は「スタートゾーンの広いことがなぜ騒擾のファクターとなるのか理解しかねる。一部施行者の反対を押し切るかたちでの規則の改正には賛成しかねる」と最終結論を保留し、連合会はこれをそのまま常任理事会に報告することとなった。同時に、後者についてはゴール制限を1分としても特に支障はでないとの認識のもとに、前記のような競技員審判員会議の意見があったにもかかわらずゴール制限は再び1分ということになったのである。

その他各条文ごとに字句の修正が行われているが、運輸省の提案で「航走周回」の用語に替わり「展示航走」という用語が採用されたのもこのときである。

(8) 第10回臨時総会で満場一致（昭31.9.19）

連合会は、施行者、競走会に意見の一致が見られず、しかも施行者協議会から規則改正の延期の要請もあることからその後も慎重に審議を重ねた。そして、モーターボート競走の将来の発展を期するためにはやはり勇気をもって競技規則の改正を行うべしとの結論に達し、再び精力的な働きかけを行い、やがて競走会協議会を経て、遂に競走会関係者の同意を得たのである。9月17・18日の第6回常任理

事会、第10回臨時総会にはかり満場一致で競技規則改正案を可決し、長きにわたったスタートゾーン3秒をめぐる論争に終止符を打つこととなり、同年11月14日付で認可申請を行った。

以下は、翌昭和32年1月24日付で認可された競技規則と2月28日付で連合会が発行した競技規則の解説である。

3. 認可された改正「競技規則とその解説」

(1) 改正モーターボート競技規則の実施について

モーターボート競技規則は昭和27年3月18日運輸省官文第20号によって認可され、その後一部を改正し昭和29年3月1日舶工第30号により認可を受けて競走を実施してきたが、諸般の情勢の推移に従い更に昭和32年1月24日舶工第16号を以て運輸大臣より改正の認可を得たので昭和32年4月1日よりこれを実施する。

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

●緒言

昭和27年4月、大村湾頭にわが国において最初のモーターボート競走法によるモーターボート競走が挙行せられて以来、ここに5周年を迎えんとしている。

この間、競走場も全国に25ヵ所設置せられ、ボート、モーターと、競走の技術は長足の進歩を遂げ、開催当初を顧みるに隔世の感がある。

モーターボート競走が国民大衆に喜んで受け入れられ、愛され、親しまれるものとなるためには、これに携わる全関係者が常に不断の精進を重ねると共に、諸施設、諸器材の整備充実に努め、更に競技の技術的向上に努め、運営に留意して時勢の進展に即応させることが肝要であることは言をまたない。

将来の発展に思いをいたすとき現行競技規則の欠点、不備を改訂し、より合理的、より現実に対応する競技方法を確立し、公正且つ、安全にしかも円滑なる運営の出来る競技規則を制定することになり、ここに法的諸手続きを完了して昭和32年4月1日より実施する運びとなった。

各位のご理解あるご協力により所要の準備態勢を整え、本書を参考として、支障なく実施に移されんことを希望する。

昭和32年2月28日

●モーターボート競技規則と解説

第1章 通 則

第1条 モーターボート競走法によるモーターボートの競走は、この規則によって行う。

◎ 本規則はモーターボート競走法施行規則第21条に従い全国モーターボート競走会連合会が作成し、運輸大臣の認可を得たものである。

◎ 施行者がモーターボート競走法による競走を行う場合は、施行規則第11条の規定により、本規則に従って競走を実施しなければならない。すなわち他の規則で競走を実施してはならないのである。

◎ 本規則中用いられる「競走」という字句はいろいろな場合に使われていて、その意味する範囲はそれぞれ異りこれを一つに定義づけることは困難であるから、その用いられる場所により説明を加えてゆく。

◎ 第1章にある「競走」とはモーターボートが競走に出場するために水面に出る以前の準備等も当然含まれているものであり、第5章における「競走」は出発線を通過して決勝線に至る純粋な競走の部分のみを意味している。

第2条 本規則に定めた以外の突発的事項の裁定は、当該事項を所掌する競走執行委員が、公正且つ安全を本旨としてこれを行う。

◎ 競技の実施に当りてはこの競技規則に準拠して行うべきは当然であるがこの競技規則を適用し、審判を行う主たる責任者は言うまでもなく審判委員であり審判委員長であるが、もしこの競技規則に定めた以外の突発的な事象が起った場合は、当然これを所掌する競走執行委員が裁定すべきであり、この場合準拠すべき規則がないのであるから、立法の精神たる公正、且つ安全を本旨としてこれを行うべきことを規定したのである。

◎ 競走の審判については当然これを所掌する審判委員が行うべきであるが、競技運営の実際上からは、競走の準備等に関しては競技委員長の所掌すべき点多くあり、従ってそれぞれの所掌する分野において裁定の権限を持つべきものとする。

◎ 突発的事項とは、あらかじめ想定し得られない突発的に起る事象のことである。極めてまれではあるがあらかじめ予想せられるような事象についてはできる限り規則の中に取り入れておくべきであるが、あらかじめ想定し得られない事が突然起きた時のことをも考慮してその場合の裁定の責任者と裁定の基本方針を定めたのである。

◎ 審判委員長と競技委員長との責任の限界は明確につけるべき性質のものではなく、競走の遂行には完全な連絡のもとに相協力して円滑な運営に努力しなければならないが一応区分をつけるとすれば、発走3分前の合図が行われ、モーターボートがピットを離れて水面に出たときから競走が終了してピットに帰投するまでの事象については審判委員長の責任とし、競走に出場するための諸準備については、競技委員長の責任と区分するのが適当で

ある。展示の場合は審判委員長、競技委員長のいずれにも責任があると思われるが、第9条第2、3項を考慮して競技委員長が裁定を下すべきであろう。

第2章 出場選手及びモーターボート

第3条 選手は、勝つ意志をもって競走し、競走中は他からの助力を受けてはならない。

◎ およそ競走である限り、勝つ意志を失ってはその意義をなさないのみならず、本競走が単に選手の名誉や賞金のためのみに行われるものでなく、一般観客の勝舟投票の対象手段として行われるものであるから瞬時も勝つ意志を放棄し、観客の期待を裏切るようなことがあってはならない。すなわち観客は全出場選手が最善を尽くして勝利のため敢闘するであろうと信じ、その能力を判断して投票しているのであるから、この期待にそむくことは観客を欺くことであり、また不正に繋るおそれもないので選手は常に勝つ意志をもって競走しなければならない。

◎ すなわち勝つ意志は単に出発線より決勝線に至るまでの純粋な競走に止らず、広く、ボート、モーターの整備、装着、試運転、調整等の準備をはじめとし、心身のコンディションの調整に至るまで総て勝利の獲得を目指し最善を尽くして万遺漏なきを期さなければならない。

◎ ここに言う助力とは物理的な力を加える助力を言い、精神的なものは含まない。すなわち声や拍手、手真似、身振り等で注意を与えあるいは元気づけ、それによって選手に利することがあってもこれは他からの助力とは認めない。

◎ ここに言う「競走中」とは出発線より決勝線までの純粋な競走中を言い、この間において他から物理的な助力

を受けたものは審判委員長の判定により失格となる。スタートライン以前において行われた助力は失格の対象とならない。

◎ 競走のため発走時前にピットを離れたモーターボートに対し整備艇が出て待機水面で助力を与えることは観客に対し無用の疑惑を招くおそれがあるので運営面からは好ましくなくこれは極力避けるべきであろう。

第4条 出場選手は、係員の指示によりモーターボート番号を明記した服装を着け且つ、次の如く各モーターボート番号に應ずる色の標識旗をボートの前部甲板に附さなければならない。

モーターボート番号	色別	モーターボート番号	色別
1	白	8	白赤(二等分の横縞)
2	黒	9	白青(")
3	赤	10	白黒(")
4	青	11	赤青(")
5	黄	12	黄黒(")
6	緑	13	白黄(")
7	桃	14	桃緑(")

2 標識旗のボールの位置は、ボートの前端より30センチメートルの前部甲板の中心線上とする。

3 標識旗及びボールの形状及び寸法は別図(1)の通りとする。

4 出場選手は、第1項の規定による外、長袖シャツ、長ズボン及び靴(足袋を含む)並びに全国モーターボート競走会連合会(以下「連合会」という。)が別に定める硬質ヘルメット及び救命胴衣を着用しなければならない。

◎ 本条の服装規定中硬質ヘルメットにモーターボート番



▲発走台での表彰式(昭和32年住之江)

号8号以下を附する場合はヘルメットを上より見て4等分として色を交互に塗り分ける。

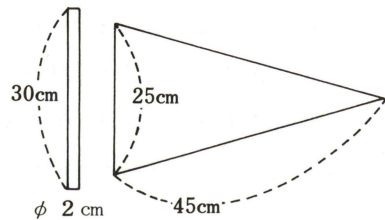
◎ 塗り分けの方法は右の前方を白とし後方を赤として左側はこれにならって塗り分ける。

◎ 長袖シャツを染め分ける場合は、縦の縞を用いるほうがよい。

◎ 旗及び服装の色分けは汚損したものは出来る限り染め直して常に新鮮で見分け易いものを使用されるべきである。

◎ ポールの位置が前端より30センチと規定されているのは、スタート及びゴールインにおいてはそれぞれ判定写真機で判定しているから着順は明確であるが、ボートの最前端は相当尖ったものであるか

別図(1)
標識旗の形状寸法



ら同着に近い接戦の場合にはその判定が困難となるので、判定の補助として旗棒の位置をもってすればポールが垂直の線で表わされているから、よりはっきりとする。

そのためボートの製造者の如何にかかわらず前端より30センチに統一したものである。

◎ 連合会が定める硬質ヘルメット及び救命胴衣とは、昭和29年9月10日制定のモーターボート競走用硬質ヘルメット検査基準及び昭和29年6月1日制定の救命胴衣検査基準に規定された規格に適合し且つ、試験に合格したものでなければならない。

第5条 出場するモーターボートの種類及び級別並に乗員の数は、次の通りとする。

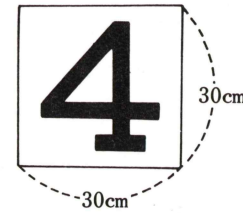
種 類		級 別	乗 員
アボ ウ ト	ハイドロブレン	A・B・C・D	各1名
	ランナバウト	A	各1名
		B・C・D	各1名又は2名
イボ ン ド	ハイドロブレン	K・L・M・N・P・Q	各1名又は2名
	ランラバウト	K・L・M・N・P・Q	各1名又は2名

第6条 乗員が2名ある場合は、操縦者以外の者を同乗者とし、その資格は連合会が別に定める。

2 出場選手に関する規程は、同乗者に準用する。

第7条 出場するモーターボートには、そのモーターボート番号を明記した番号札を前部甲板の中心線の両側に附さなければならない。

2 番号札の材料は薄板とし、形状、寸法及び色は別図(2)の通りとする。



別図(2)
番 号 札

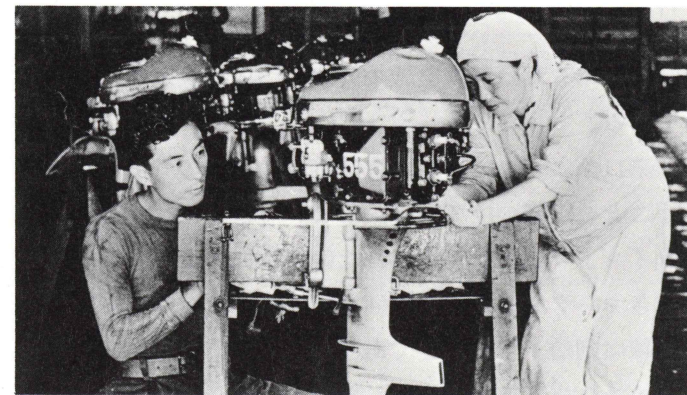
第3章 燃 料

第8条 競走に出場するモーターボートに使用する燃料は、連合会の定める燃料油及び潤滑油とし、燃料油と潤滑油を混合して使用する場合は、その混合割合は連合会が定める。

2 出場選手は、前項に定める燃料を使用しなければならない。

第4章 選手及びモーターボートの紹介

第9条 出場選手は、出場準備を完了し、係員の指示に従い、自己の使用するモーターボートで競走水面を展示航走しなければならない。



◎ 選手は出走表に発表された自己のボート、モーターを整備して出場準備を整え、モーターボート競走実施検査規程に基く身体検査並びにボートモーターの出走前検査を受けたのち、競技委員長より出場確定を指示され、確定通りの状態で展示航走をしなければならない。展示航走に当っては係員の指示に従って行動し、その命令指示を逸脱してはならない。

2 展示航走は、一周以上とし、モーターボートの性能を高度に発揮して行わなければならない。

◎ 展示は、出場する選手、ボート、モーターの紹介と、観客の投票のための予想資料を提供することが最大目的であるから、特に選手は、全能力を傾注し、選手とボート、モーターの総能力を最高に発揮しレースにおいて発揮するそのままの状態を観客に示さなければならない。展示において最善を尽くさず、レースにおいて異った結果を示すときは、トラブルの因となり易いので特に戒心しなければならない。

◎ 現在の選手の技量、現在のレースコース、現用のモーターボートの実情において、その性能を高度に発揮して展示を行うためには周回は2周程度を適當とするが、高波、降雨、降雪、荒天等特別な状態にて2周することがかえって好ましくない結果を招来すると思われるときは1周としても差支えない。

◎ 展示航走において、モーターの調整不良、滑走状態不良その他により、性能を十分に発揮していないと競技委員長が認めた場合はその選手のみ別にさらに1周または2周の再航走を行わしめることが出来る。

3 正常に展示航走を終らないモーターボートは、出走の資格を失う。

◎ 「正常に展示航走を終らない」とは次のような場合をいう。

1 展示航走を行わなかったモーターボート及び展示航走が出来なくなったモーターボート。

2 ボート、モーターに基因する不調、エンスト、あるいは水面状況、浮遊物等のため航走状態に異常をきたしたとか、選手が故意にモーターボートの性能を十分に発揮させなかったり、または指示に反して競走水面外を航走する等、最高の性能を発揮しなかったとき。

◎ 前述の第1項は競走の運営上長時間に亘り展示のための出走を待つことは出来ないので正常な状態で展示航走を終った先頭艇がピットに帰着してからおおむね2分を経過するもピットより出走し得ないモーターボートのことをいうのである。

◎ 第2項のボート、モーターの不調、エンスト、水面状況等により航走状態に異常を来したとか、選手が故意にモーターボートの性能を発揮させなかったような場合には、再展示を行わしめ、なお正常な展示航走と認められないようなモーターボートをいうのである。

◎ 以上により正常に展示航走を行ったか、否かの判定は競技委員長が審判委員長の意見を参考として行う。

第10条 出場選手は、前条に規定する展示航走が終了後、係員の指示に従い、所定の場所に待機しなければならない。

◎ 観客は舟券購入に際し、ボート、モーターの展示状況はもちろんのこと選手の技量、態度をも判断の要素とし

て相当に評価しているので展示後の選手の行動にはかなりの関心をもっていることは論をまたない。また競走の公正を確保する上からもあるいは観客に対し無用の疑惑を抱かせないためにも展示を終ってピットに帰着したならば、モーターボートをよく点検の上速かに定められた出走選手待機所に入り出走のための乗艇を指示されるまで行儀よく待機しみだりに出入りをしてはならないのである。

◎ 展示航走を異常なく終了した選手はピットに帰投した以後において展示航走時の状態が変るような部品の交換及びボート、モーターの装着状態を修正してはならない。

◎ 展示航走を終了した選手は疲れを生ずるような行動をしたり、展示航走時の健康状態が変るような行動をしてはならない。

第5章 競 走

第1節 発走及び到着

第11条 出場選手は、正しい状態で発走し、定められた競走水面を走り、ターンすべきマーク（以下「ターンマーク」という）を順次確実に回り、定められた周回を終って 決勝線に到着しなければならない。

◎ この第5章は競走実施の方法について規定されたものである。

◎ 第11条においては競走とはどうゆうものであるかということ定義づけている。すなわち競走とは「スタートラインより発走し定められた競走水面を走り、ターンすべきマークを順次確実に回り定められた周回を終って決勝線に到着」することであり、スタートより始まりゴールラインに終ることを規定している。さらにまた発走に当っては正しい状態で発走すべきことを定めている。

◎ 正しい状態とは

展示航走において示された選手、モーター、ボートの総合的な力が最高度に発揮し得る状態にある場合を言い、発走の時に転覆、沈没、エンスト、極度の速力低下（モーター、ボート及び水面等に原因がある）等およそ公平な条件で競走を行うに不適當と認められるようなものは正しい状態とは言い得ない。

◎ モーターボートが出発線に到達するまでに、これら正しからざる状態の原因が存在すると審判委員長が判定したときは出走の資格を失わしめるのが当然であり、出発線以後に起った事象に関しては第28条を適用し失格として取り扱うべきであろう。

◎ 定められた競走水面を走らなければならないとは、障害物や、操縦装置の故障、その他止むを得ない事情の認められない限り定められたレースコースを定められた順序により航走しみだりにそれてはならない。

◎ 出発線を通過あるいは決勝線に到着する場合に日附板の裏側を通過したのはその理由の如何を問わず正しいスタートあるいはゴールインとは認めない。但し、決勝の場合回り直して正規の決勝線を通過すれば失格とはならない。

◎ ターンマークの内側を旋回したのはターンマークを順次確実に回ったことにならないから失格となる。但し回り直せば失格の対照とならない。

◎ 以上の判定はすべて審判委員長が行うものとする。

第12条 出場選手は、係員の指示に従い、競走のため待機水面に出るものとする。

◎ この条文は第9条より第11条までに引続いているレースの状態を示したものであり、次に続いて挙げられる条文に従い、レースに入る前ボートは待機水面を回遊しな

がら発走信号用大時計の指針によりスタートを切るものであることを規定したものである。

2 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。

◎ レースを実施する場合には正発走時の3分前より時間の経過を毎分選手に最も良くわかる方法で知らせることが主目的である。

◎ この信号は選手に自己のモーターの調子を整え、都合よくスタートさせるための案内であって必ずしも観客に対して知らせるためのものではない。

◎ 3分間は正2分間(180秒)を原則とし、毎分はそれぞれ60秒を原則とする。

3 発走前3分間の最後の1分間の経過は、発走合図用大時計（文字板の様式は別図(3)の通りとする。）によるものとする。

◎ 競走場登録規格には直径2 1/2 以上を要すると規定され昭和31年11月22日運輸省認可の「モーターボート競走発走信号用大時計取扱調整要領」には、位置、形状、構造、性能、操作等が正確なもので性能度の高いものでなければならないことを規定されており、同時に大時計を所掌する審判員は毎競走毎に大時計の性能確認を行わなければならないよう責任を持たされている。またこの大時計は6ヶ月毎に連合会の定期検査を受けることに規定されている。

4 出場選手は、発走合図用大時計の指針が一回転を終り0の位置を示した時（以下「正発走時」という。）に出発線を過ぎるものとする。

第13条 出発線及び決勝線は所定の位置に定置された2本の垂直線を競走水面上に見透したものとする。
2 出発線及び決勝線は、適当な方法により標示する。
3 発走は、モーターボートの最前端が出発線を過ぎるとき、到着は、モーターボートの最前端が決勝線に達したときをもって判定する。

◎ 出発線通過の判定は、スリット写真においては、スリット線の右端をもって行い、線の最右端にモーターボートの最前端が接したときを発走及び到着の基準として判定する。

◎ 写真の判定基準は次の通りとする。

イ、判定写真の幅をカビネ型写真の幅一杯に引伸し、肉眼をもって観察し判定する。

ロ、判定写真をさらにカビネ型以上の大きさに拡大し、あるいは画面を拡大鏡により観察した場合そこに徴差を認めたとしても、これは前項の判定を変更し得ない。

4 出発線及び決勝線におけるモーターボートの最前端とは、必ずしも中心線上の前端、即ち船首であることを要しない。

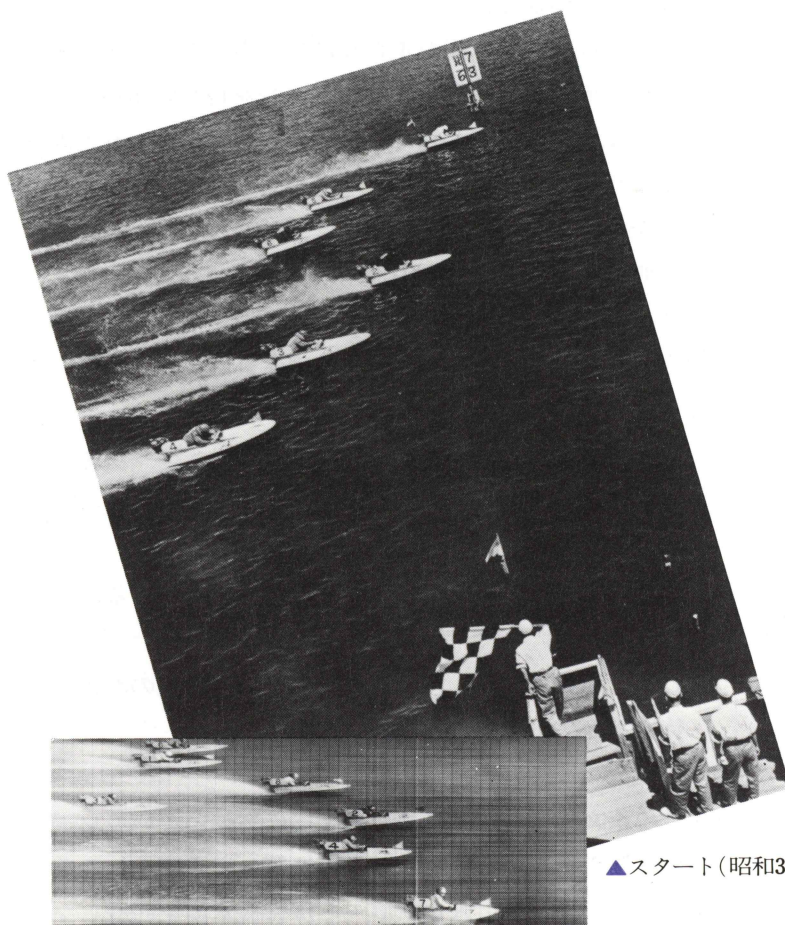
第14条 発走はフライングスタート又はオンラインスタートとし、何れの方法でもよいが、各競走についてはあらかじめ定められた発走方法をもってする。

◎ 発走方法はいずれの方法でもかまわないが、オンラインスタート法を採用する場合には、公正、且つ安全を期することの出来る完全な機械装置を有するもので、第31条に定められた連合会の検査を受けて合格したものでな

ければならない。

◎ 各競走における発走の方法はフライングスタートを行うか、オンラインスタートを行うか、あらかじめ番組によって定めておき、出走表その他適当な方法により発表して観客及び関係者に周知徹底をはかり発表後の変更は避けるべきである。

第15条 フライングスタートにおいて、モーターボートは、発走のため正発走時前にはいずれの方向からも出発線を過ぎてはならない。



▲スタート(昭和32年住之江)

◎ 本条文はフライングしたボートを失格とする規定であって、モーターボートレースの国際法であり他のスポーツと特に異った点であり、興味もある処である。

◎ 競走開始前に出発線附近を、待機行動中のボートがうろうろ走り回ると、観客はいつスタートするかと片睡をのんで注視している折柄まことに紛らわしく、競走の面白味を欠く事になり、また審判も困難となるので、この規定を設けて水面の使用を規制したのである。

◎ 出発線の通過は1回限りで、発走の定刻より早く出発線を通過したボートが引返し、もう一度発走をやり直したとしても、これは本条文により失格として取扱われるのである。

◎ 発走のためでなくピットを離れたのちに、モーターが停止し、流水、風等により、モーターを始動または調整している間に発発線を横切るような事があっても、これは発走の動作でないから失格の対象にはならない。

2 正発走時後3秒間を経過しても、なお出発線を過ぎ得ないモーターボートは出走の資格を失う。

◎ スタート時における出遅れがレースの興味を減殺し、観客の信頼を失墜する事は今更言をまたない。モーターボートレースが公正に行われ、将来の発展を期するためには定められた時刻に全艇が一線に揃ってスタートし迫力あるレースが展開されなければならぬことは初開催以来の宿命的問題であった。近時の観客の要求は既に選手に相当高度の技量を要求し、選手もまたこれに応えなければならない段階に到着している。現在の選手の技量とボートモーターの性能並びに競技運営の観点より考慮してここに3秒間の余裕を与えたものであるが、選手は大時計の回転に合わせて、無理のない、安定した航走状態でボートを進め正発走時以後3秒以内にはスタートライ

ンを通過しなければならない。

◎ 3秒間の判定は正発走時の判定に準じて行うを適當とする。

◎ 正発走時以後3秒を過ぎても発走し得ないモーターボートはすべて出走の資格を失うのである。また、全艇が規定の範囲内にスタート出来なかった場合とか、1艇が規定の範囲内にスタートし他艇が3秒以内にスタート出来ない場合には競走法第12条第1項第1号に該当することになる。

◎ なおこの場合は競走法第12条第1項第1号の「出走すべきモーターボートがなくなり、または1隻のみとなったこと」であるから実施規程例第50条によって再レースを認められている「発走に事故のある場合」に該当しない。

◎ 2隻以上のモーターボートが適法にスタートしていながらたまたま完走したボートが1隻もなくなったため、競走法第12条第1項第2号の「競走が成立しなかったこと」に該当している場合には、実施規程例によって再レースを認められている「発走に事故のある場合に」に該当しないのである。但しこの場合には競走を実施の実体を考慮し、執行委員長の判断により、それに代るレースを1日を通じて1回に限り行うことが認められている。

第16条 オンラインスタートにおいて、各モーターボートは、あらかじめ定められた発走機にけい留し、発走前より係員の指示に従いモーターの始動を行う。
2 オンラインスタートにおける発走は、機械装置により一斉にけい留を解き、同時に発走するものとする。
3 同時に発走しなかった場合、その発走は無効とする。

◎ 同時に発走したか、しなかったかの判定は、審判委員長が行うものとする。

◎ 発走機は同時に繫留を解き発走出来る完全なものに整備、調整されていなければならないことはもちろんであるが、万一、発走機の装置に故障を生じて同時に発走し得なかった場合、これは選手の技量や作戦の成否によるものではなく、機械装置の物理的現象による故障であり、充分公正に競走の出来る状態にある選手、モーターボートに事故を発生せしめたものであるから、モーターボート競走実施規程例第50条に言う発走に事故のあったものと解される。

但しこの場合これは当然競走運営者側の責任であり、機械装置は再び事故を起こないと確信を持って使用し得る状態でない場合は完全に修理されなければ再発走を行うことは不適當である。

第17条 モーターボートが、まさに転覆の状態で決勝線に到着した場合、乗員がモーターボートから離れていない限り有効に到着したものとする。

◎ 転覆してしまったモーターボートが隋性で決勝線に入った場合、またはモーターボートは転覆していないが選手が落水し、無人のモーターボートが決勝線に達した場合は本規程の救済は受けられない。

◎ 2人乗りのモーターボートで1名が落水している場合も失格である。

◎ 「乗員がモーターボートから離れていない」の限界は操縦席の附近に身体の一部が接触しているか否かを判定の基準とする。

◎ モーターボートの一部分に足のつま先が接触していたり、ボートの裏側に手先が触れている状態では、離れているものとする。

◎ 転覆の状態が審判部より反対側にある場合等も予想せられるが、このような場合は審判委員長の判定により決

定し、異議申立の対象として採り上げられない。

2 先頭のモーターボートが、決勝線に到着した後1分間を経過しても、なお決勝線に到着し得ないモーターボートは、着順の資格を失う。

◎ 先頭のモーターボートが決勝線に到着してから「1分間」を経過しても決勝線に入らないモーターボートはたとえ第2位を航走しているモーターボートであっても失格とする。

◎ 競走状況によって制限時間内に決勝線に入ることが出来ないと審判委員長が判断した場合は「1分間」以前に失格を宣言してもよい。

◎ 転覆、落水、不完走等で決勝線に達することの出来ないモーターボートは本条によって失格とする。

3 選手が、競走中落水した場合、自力で再び競走を続けることができれば、そのモーターボートは、着順の資格を失わない。
乗員が2名の場合、1名が落水し他の1名がこれを救助した場合も同様とする。

◎ 選手だけが落水し、乗艇してモーターを始動し航走するような場合は失格とはならない。

◎ 但しターンマーク附近の手前で落水し、無人のボートがターンマークの内側を旋回し選手がそれに泳ぎついて乗艇し、そのまま航走したとすると第11条に抵触し失格となる。

◎ ボートはターンマークを回り、選手のみ近道をして再びボートに乗り競走を続けた場合も第11条によって失格となる。

◎ 落水した選手が、救助艇で救助せられ、自己のモータ

ーボートまで送られて乗り移り、航走してもこれは第3条による他からの助力を受けたことになるから失格となる。

4 モーターボートが故障を起し、風、波、流れ等で決勝線に到着した場合及び最終回周の最終ターンマークを回った後、手漕で決勝線に到着した場合は、着順の資格は失わない。

◎ 最終ターンマークを回ったとは、審判委員長の定位置から第2マークを見透した延長線をもって判定の基準とする。

◎ 最終ターンマークの手前から手漕ぎを行っていたとしたらこれは失格である。

◎ マーク通過前にモーターが停止した場合、調整中、流水、風等でマークを回った艇が手漕ぎを始め、先頭艇のゴールインより1分以内に決勝線に入る事が出来ればこれは有効である。

◎ 手漕ぎとは艇が正常に航走の状態にある時の事であって、転覆して裏返えしになっているモーターボートの艇底の部分に乗っているのはいけない。浸水等により前部甲板に乗り出して手漕ぎをしているのは有効として認められる。

第2節 航 方

第18条 2隻のモーターボートが接近して衝突の危険があるときは、各モーターボートは次のように進路を避けなければならない。

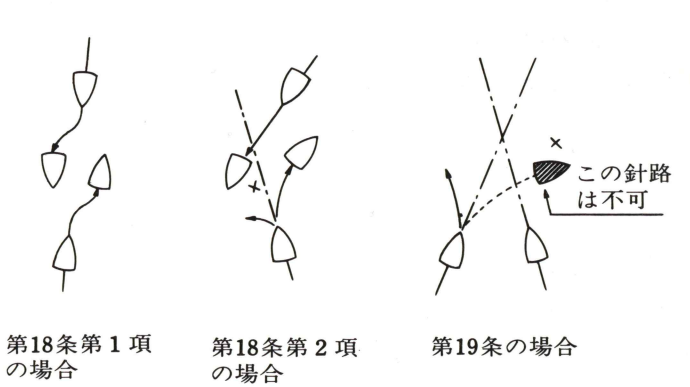
1 2隻のモーターボートが相向い、衝突の危険があるときは、各モーターボートは右舷に進路を変える。
2 モーターボートの進路が交叉するときは、2隻の

モーターボートのうち他のモーターボートを右側に見るモーターボートは、他のモーターボートの進路を避ける。

第19条 他のモーターボートの進路を避けるときは、なるべく他のモーターボートの前面を横切らないようにしなければならない。

◎ 第18条及び第19条の規定は一般海上慣習による船舶の基本航方であってモーターボートレースにおいても当然これに従うべきものである。

◎ 本規則の第18条は海上衝突予防法第3節第18条、同第19条は同第4節第19条の精神に基くものである。



第20条 競走中のモーターボートは、競走水面及びターンマークを時計の針と反対の方向に回らなければならない。

◎ 競走の方向を指定したもので、モーターボートレースにあっては、競走中ターンマークを回る方向が自由であ

ると航路に交叉を生じて危険であるので、一方交通に統一し競走場の自由裁量に委していないのである。

2 ターンマークを回る場合、これを押し倒し、乗り越え、又は破損しないように回らなければならない。但し、他のモーターボートの妨害等によるやむを得ない事由がある場合は、この限りでない。

- ◎ 軽くターンマークに接触した程度は反則とはならない。但しこれは選手がターンマークの通過に粗暴であってもよいという意味は全く含まれていない。軽い接触はよいからといって、ことさらに乱暴な競走を行ったとすれば、その選手自身、安全を侵しているものであって、勝者の判定には何等の影響がないとしても、選手個人に対しては、競技規則の基本精神である公正且つ安全の本旨に違反しているものと評価される。

- ◎ 他艇の妨害によって止むを得ず衝突した場合は、そのまま航走しても反則とはならない。この場合は、衝突した艇でなく妨害行為のあったボートが失格に問われるのである。

第21条 競走中のモーターボートは、相互に安全な距離間隔を保持しなければならない。但し、他のモーターボートの妨害その他やむを得ない理由がある場合は、この限りでない。

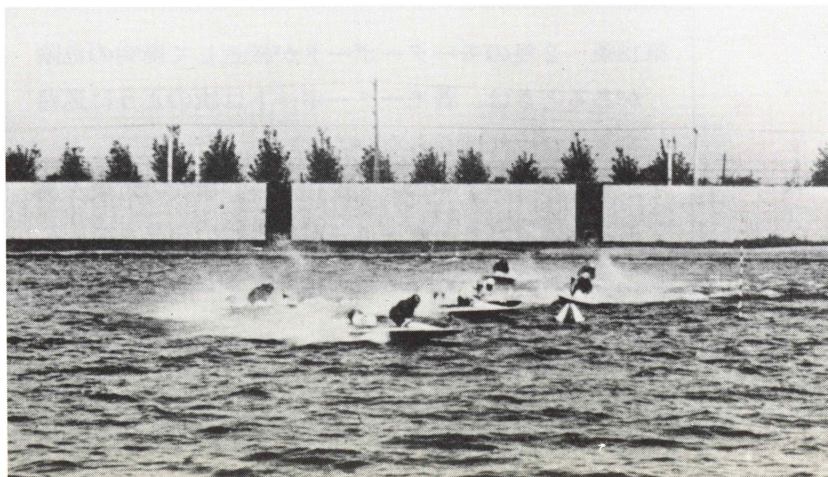
- ◎ A・P・B・Aの競走規則では安全な距離間隔を10フィートと押えているが、本競技規則においては物差しの長さをもってその距離間隔が安全か否かを定めていない。
- ◎ 安全尺度を設けても各艇の相互の航路角度によっては、より以上の危険が生ずる場合もあり、またそれ以内でも安全な場合があり得るので、その状況、各艇の占位等に

応じて安全な競走を行うべきである。

- ◎ 安全な距離以内に近寄らざるを得ないような不可避的な事態のあった場合は、本条の適用から除外されることがある。

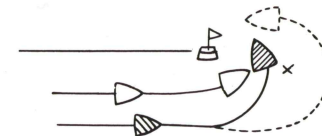
第22条 2隻以上のモーターボートが、同時に同一のターンマークに接近して、まさにこれを回ろうとするときは、外側のモーターボートは、内側のモーターボートがターンマークを回るのに充分且つ安全な余地を与えなければならない。

- ◎ 本条は一般航法の中で、ターンマークを回る時に限り、内側のボートの危険防止と、公正安全な競走が行えるようにするために設けられた特別規定であり、マークに接近している時にのみ適用されるのであって、ターンマークのはるか外側においては、内側のモーターボートは本規定の保護は受けられない。
- ◎ ターンマークを2隻以上のモーターボートが接近した状態でマークを回るときのみ内側艇が保護されるのであるが、内側艇といえども、自由自在、わがまま一杯に走り回ることまで許されていない。またそのようなボートに対してまでも外側艇が義務を負うことはないのであって、旋回初動以前の占位、初動開始の位置、相互の旋回速度、旋回半径等を判定の要素として考えるべきである。

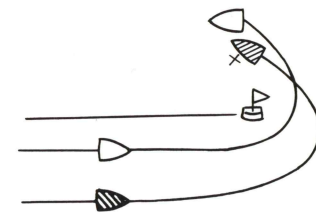


- ◎ 充分且つ安全の距離間隔とは、コースの形状、ボート、モーターの種類、水面の状況等により当然相異なるものである。

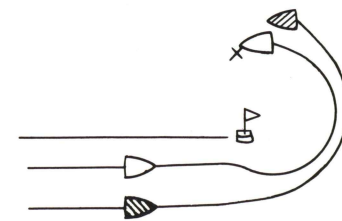
- ◎ 今ここに事例をあげて説明すると
- 外側艇は内側艇を完 全に無視し自艇がターンマークに近いところで有利にターンしようとして内側艇を圧迫した不良航法で外側艇は特別な自己防衛となる理由が無い限り失格となるべきである。



- 内外の両艇とも正常な旋回をしているが、旋回の末期に外側艇の操縦不良と、レバー操作の不良により内側艇から外側艇に変位した艇に追突し妨害した場合は特別な理由の無い限り失格となるべきである。



- 内側艇は本条により保護されることについて誤った解釈により義務艇とされた外側艇を極度に外側へ圧迫したのであるから当然妨害航法方して違反に問われるべきである。



第3節 追 い 抜 き

第23条 競走中他のモーターボートを追抜く場合は、右側から行わなければならない。但し、左側に充分且つ安全な距離間隔がある場合は、この限りではない。

- ◎ この条文は、危険を防止し、安全を本旨として第20条に規定してある如く、競走の旋回方向が全国一定に統一されているのであって、左側すなわち最短距離を航走し得られる可能性のある内側より無理な追抜き航法をとると、危険と競走の破壊を伴うので基本原則として規定したものである。

- ◎ 前項において原則が示されたのであるが、左側すなわち内側に後続艇が追抜航走あるいは、追抜き旋回を行うのに他艇の妨害にならず競走が出来ると判断して完全に航走すれば作戦勝ちとなるが、完全航走が出来ると判断はしたものの他艇に妨害を加へ実害（着順変更の有無に不拘ず）を与えたものは違反に問われるべきである。

- ◎ 左側追抜きに対する安全な距離間隔とは第21条に規定する精神によるものである。

第24条 選手は、他のモーターボートが右舷又は左舷にある間は、自己のモーターボートを転舵してはならない。但し、障害物等を避ける場合その他止むを得ない事由がある場合は、この限りでない。

- ◎ 「右舷または左舷にある間は」とは、モーターボートの艇首よりモーターボートの後端までの中心線の水平直角線上に相手の艇がかかっている場合を、右舷にあるモーターボート、左舷にあるモーターボートという。
- ◎ 本条は第21条より第23条までに規定されてある航法上

の一般原則であり、安全規定であって、ボートの中心線の水平直角線上に他艇があるから10m離れていても転舵することは出来ないかというのではなく、相互に転舵出来得る安全間隔は当然あるのであって、その範囲は第21条の精神によるものである。

◎ 相手艇（後続艇）が追抜きあるいは他の目的等により接近してきて重なってきたのであるから、先行艇は自由に権利があるからといって相手にコースを変えさしめるような転舵をしてはならない。この場合先行艇は義務を負わされ、相手艇に対し義務艇となるのである。

第25条 モーターボートが障害物に接近しつつあり、このため自己の進路を変えなければならないときは、他のモーターボートに合図をし、合図を受けたモーターボートは、当該モーターボートの航行に安全な距離間隔をあけなければならない。

◎ 本条も第21条より前条までと同様に航方上の一般原則を示した安全規定であるから前条までの精神に立脚して取り扱うこと。

第4節 救助及び退避

第26条 選手は、救助艇の航行及び作業を、妨害しないようにしなければならない。
2 選手は、転覆したモーターボート（故障したモーターボート、落水した選手及び救助艇等も同様とする。）がある場合は、危険のないように航走しなければならない。

◎ 本条は、競走中の人身事故及び不測の重大事故をなくし、人命尊重を本旨とし、救助艇の作業を妨害しないよ

う選手に義務づけたものである。

◎ 「危険のないよう」とは第25条までに規定されている安全規定により適確なる判断をなして航走することを義務づけたものである。

◎ 救助艇の救助作業及び救助のための航行等により、競走中の選手が航方、着順に不利を占めるような事があっても異議申立の対象にはならないのである。

第27条 決勝線到着、失格等の場合は、他のモーターボートの邪魔にならないように退避し、速力をゆるめて帰投しなければならない。

◎ 競走終了艇及び失格した艇が帰投する際には、競走中のモーターボートの妨害にならないよう航走することを義務づけたものである。

◎ 競走終了艇または、失格艇が競走中のモーターボートを妨害した場合は制裁審議会において競走とは別個に取り上げて処理すべきであるが勝者の判定には関係ない。失格の場合もまた同様である。

第6章 失 格

第28条 次の各号の一に該当するときは、その選手は失格とする。
1 故意に第4条又は第7条の規定に違反した場合。
2 第8条第2項の規定に違反した場合。
3 競走中、第3条、第11条、第15条第1項及び第18条から第26条までの規定の一に違反したと審判委員長が認めた場合。
4 競走に関し不正な協定をし、且つ、その協定を実行した場合。

◎ 第1項は、故意に行った時のみ適用を受け、過失によるものまたは取付け不良、材質不良等により競走中破損及取り外れの場合は失格とはならない。

◎ 第2項は、事情の如何にかかわらず違反した場合は失格となる。

◎ 第3項は、操縦上に現われる事象は、すべて条件が異ってくるのでその瞬間の状況判断で失格に該当するか否かは審判委員長の判定によらなければならない。航走上の事象が類似している場合が多いから失格となるときとないときがある。

◎ 第4項は、競走に不正な行為のあった場合で、協定、実行いずれの場合も失格となり勝者の確定後不正の事実が発見された時も当然失格となる。

不正を実行して得た賞金、賞品は施行者によって没収される。この場合舟券の対象になる勝者の確定そのものは変えられない。

◎ 第15条第2項、第16条各項及び第17条各項は指示された各条項文に対する違反及び不適合のような場合が生じても当該条項によりそれぞれの処理が出来得ようになっているので第28条では取り扱っていないのである。

以上の如き選手の失格や、周回誤認、失格板無視、救助艇の妨害等を理由として再レースを行うことは出来ない。

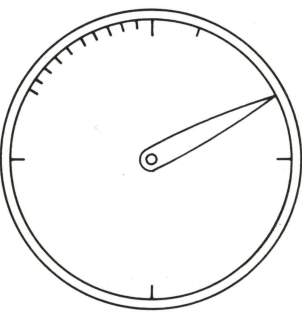
第7章 雑 則

第29条 旗信号を次の通り定める。
1. 市松模様旗 発走又は決勝線到着を示す。
2. 緑 色 旗 最終回周を示す。
3. 黄 色 旗 競走中止又は再競走を示す。
4. 赤 色 旗 反則を示す。
5. 黄 赤 旗(二等分の横縞)危険があることを示す。

第30条 競走水面の巾に応ずるモーターボートの級別及び隻数は次の通りとする。

幅(m) 級別	70	75	80	85	90	95	100	110	120	130	140	150	160
A 級	6隻以下	6	6	7	7	7	8	8	9	9	10	10	10
B 級				6	6	6	7	7	8	8	9	9	9
C 級								6	6	7	7	8	8
D 級								6	6	7	7	8	8

第31条 第16条に規定するオンラインスタートに使う機械装置は、連合会の行う検査に合格したものでなければならない。
2 前項に規定する検査の基準は、別に定める。



別 図 (3) 発走合図用大時計

二重針大時計を規定化(一部改正)

認可年月日 昭和34年 6 月11日

認可番号 舶監第298号

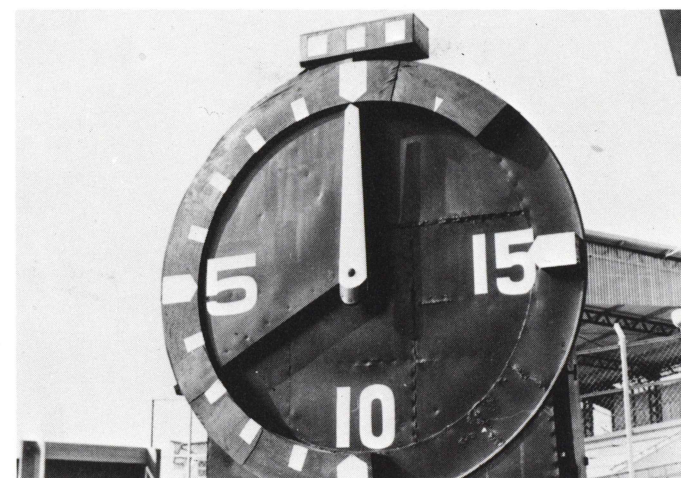
実施年月日 昭和34年 6 月11日

1. 二重針大時計考案さる

昭和29年度から連合会が行っていた「第5回発明考案審査会」に、福岡県競走会審判部が応募した「発走用大時計の二重針の考案」は、昭和34年3月23日に開催された審査委員会において「秀逸」に入賞した。同委員会はこの考案を次のように評している。

「今までに類似品が出品されているが、今回のものが着想も良く実験データ等が詳細に明示されており、構造上一部改良する余地はあると思われるが、実用上における効果があると認められるので入賞審査の結果秀逸と決定する。」

一方、昭和33年当時のスタート事故発生状況はフライングが月間 330件、選手責任の出遅れ70件、選手外責任の出遅れ 120件、事故率1.68という状況であり、業界をあげてスタート事故防止に取り組んでいた。



▲“20秒針大時計” 改造の跡もなまなましく

そこにこの時計の出現である。連合会は、この二重針大時計は従来の時計と比べ、秒の間隔が広く見やすいためスタート事故防止の上からも、迫力あるスタートを生むという可能性からも有効であると判断し、直ちに試作にかかる

とともにこの時計を採用できるように競技規則を改正することを決意し、昭和34年4月16日に開催された昭和34年度第1回常任役員会、同年4月25日に開催された第25回理事会の議を経て競技規則の一部改正を行った。

連合会事務局は第25回理事会において改正理由を次のように説明している。

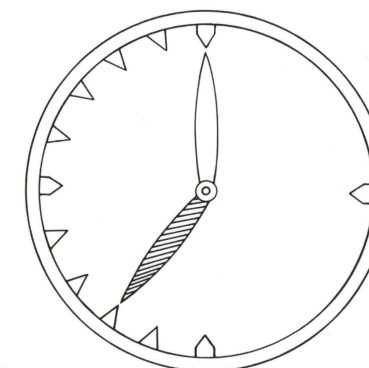
「現在使用している発走用大時計の1回転は1分間であるが、先般発明考案審査委員会で入賞した二重針は20秒で一回転するので、約3倍の早さとなり非常によく判るためフライング防止のうえにも効果的である。

然し、改造費用その他の点で今直ちに使用するのでなく使用するまでには若干の間があると思われるが、競技規則に定めておいて、いつからでも使用が出来るという事にご審議を願いたい。

なお競技規則の一部を改正すれば運輸大臣の認可も必要であり、従って配布した二重針大時計の図表や字句の若干修正等が伴うと思われるので、会長にご一願いたい。」

2. モーターボート競技規則の一部改正

モーターボート競技規則（昭和27年3月18日官文第20号 運輸大臣認可）の一部を次のように改正する。



二重針装置

スタートゾーン変更1.5秒へ(一部改正)

認可年月日 昭和34年 9 月 1 日

認可番号 舶監第521号

実施年月日 昭和34年11月 1 日

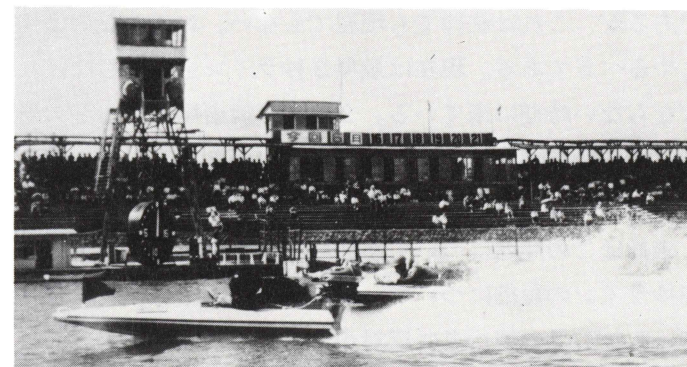
1. 昭和34年当時の状況

(内部体制確立の機運盛り上がる)

昭和34年といえば、30年史「売上篇」で『第一成長期』と呼称したように、この年を境として飛躍的にモーターボート競走の売上が伸び始めた年であるが、当時の業界としては売上好調とはいうもののそれがいつまで続くものやら、確たる見込みは立てられなかったであろうから、売上面での危機感は依然として持っていたに違いない。

ただ、売上面で多少なりとも軌道に乗ってきたという、やや明るい見込みというのは持っていたであろう。しかし、一方では翌昭和35年の「法改正」に当り、ギャンブルに批判的な世論がどのような反応を見せるか、最悪の場合には再び廃止論が高まるかも知れないなどという厳しい現実を控えており、しかも4年前、昭和30年の河野発言に端を発した公営競技の自粛問題が頭上に重くのしかかっていた。加えて、昭和34年6月23日、松戸競輪場で発生した大規模な騒擾事件は、折からのギャンブル廃止論に拍車をかけており、政府もその処置を決めかねて公営競技審議会に判断をゆだねるほどであった。

この競輪松戸事件と相前後して発生した戸田競艇、飯塚オートの騒擾事件に代表されるように、いずれの公営競技



▲スタート風景(昭和34年尼崎)

にも騒擾事件が頻発しており、その他の問題にしても似かよった実情にあるところから、公営競技審議会は単に競輪のみでなく公営競技の問題とし、存廃問題をも含めて審議する意向であったことを思えば、公営競技業界全体が未曾有の危機を迎えていた時代であったとも言えよう。

これに対処するため公営競技業界は、モーターボート、競輪、オートレースの各中央団体で公営競技事故防止合同懇談会を開き、「昭和35年の法改正を前にして、世論への刺激は極力避けるべきであり、このため内部体制の確立をはかり、世論を緩和するためのPRを十分に行う」ことの申し合せを行ったのである。

2. スタート事故多発に防止対策展開

昭和30年代前半、モーターボート競走のスタートゾーンは3秒と広かったため、正規のスタートではあるがスタートの時から勝負にならない、いわゆる艇団遅れのスタートがあり、これを不満とする騒擾事件がしばしば発生していた。このため、連合会では昭和33年1月から「フライング、出遅れ防止運動」を数回にわたって実施したり、昭和34年に入ってはスタート事故防止のためにはスタート直前に練習を行い、風向、風速、潮位、潮流等水面状況を把握することが最も有効であるという認識のもとに、「スタート直前のスタート練習」(待機行動の時間を事実上2分程度延長し練習終了後正規の待機行動に入る)を提唱するなど次々と事故防止対策を打ち出していた。

これ等の諸対策は相当の効果をあげてはいたが、昭和32年度4,876件、33年度3,986件、34年度3,563件のフライングが発生しており、出遅れも2,200件程度発生していたため、現在のスタート事故率でいうと昭和33年度の事故率は1.68となるほどスタート事故が多発していた。

このため、事故防止に効果があると思われるものについ

ては積極的に改善がはかられている。昭和33年7月には水上施設統一基準が制定され、翌34年には前述のとおり二重針大時計が採用されたのもその一例である。

昭和32年の競技規程の改正は、各地競走会、施行者の意見を十分に参考にして行われたことと、競走開催以来約6年にわたる経験が活かされたこともあって解釈にかかわる疑義はなかったものと思われる。

この間に出された競技規程関係の通達は、水上施設統一基準の制定にかかわる次のひとつだけである。

(1) 当時出された唯一の通達

〔通達〕

モーターボート競走中におけるターンマークの失格について

（昭34. 6 .12船監第308号運輸省船舶局長から福岡市長奥村茂敏、若松市長吉田敬太郎、芦屋町長黒山高磨あて）
昭和34年5月26日付福事第591号、若事第264号及び芦事第375号で申越しのあった標記については差しつかえない。問（運輸省船舶局長あて）

本市(町)競走場においては、昭和33年7月18日付全連業第121号水上施設の統一についての通り、ターンマークの形状及び構造を変更したいと存じますが、これに伴い従来のターンマーク失格の規定も変更する必要があると思われる。ついては、モーターボート競技規則中ターンマーク失格に関する規定が改正されるまでの間を暫定的措置として左の通りをターンマークの失格として取り扱いたいのでご承認くださいますようお願い申し上げます。

記

○ターンマークの押し倒し

ターンマークが裏返しになった場合。ただし、起きあがれば、この限りでない。

○ターンマークの破損

ターンマークの円垂帽、またはタイヤを離脱せしめた場合、ターンマークを沈没せしめた場合

3 . 改正に至る経緯

「スタートゾーンを短縮すべし」とする議論は昭和31年の改正直後から行われていたが、一方では「スタートゾーンを短縮することにより返還が大幅に増加する」、「艇団遅れのスタートをしても2着に入ることもある」ことなどを理由に反対する意見も少なくなかった。

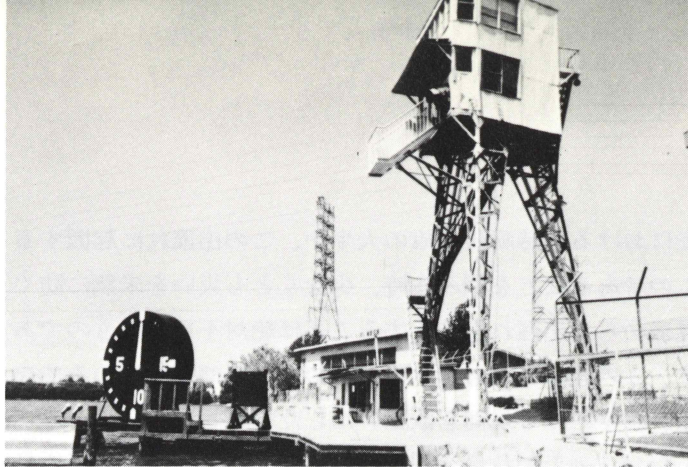
しかしながら、昭和34年当時には艇団遅れのスタートを不満とする騒擾事件の頻発と、こうした騒擾事件のたびにもちあがる公営競技批判、ギャンブル廃止論の前にスタートゾーン短縮論は大勢を占めるに至ったのである。

(1) 第5回定例常任役員会で議題にのぼる(昭34.7.14)

従来、競技規程の改正は事務局案の作成、審判長競技委員長会議、連合会常任役員会、理事会、認可申請の手順で行われて来たが、この時の「改正」はこれらの手順を経ずにいきなり常任役員会から始まっている。

昭和34年度第5回常任役員会「騒擾事件について」の議題の中で「騒擾は主として出遅れが問題となっているようであるが、これは法律でも理屈でもない。おこさないようにやるべきである。現在は最早2秒ラインを採用しなければならない時期に来ている。2、3の競走場はもっと大局的に順応してついて来なければならないと思う。………」旨の発言がなされている。

議長はこの問題について事務局に説明を求め、事務局は「3秒ラインの短縮について、競走会は大体において賛成しているが2、3の施行者に反対がある。3秒は長すぎると思うが、これを制限せずに審判長の裁断に託すというのも一方法である。問題は現在の3秒を縮めることで数字的には



▲大時計と主審(昭和34年尼崎)

定めないほうが望ましい。」と応えていることから見て、事務局は積極的な案を持っていなかったものと思われる。

しかし、この議論は結局「この際だから大いに改めるべきである。治療と予防はあわせて行わなければならない。とりあえず1.5秒位が至当のように思う。」という議長の意見で満場の一致を見、同日午後から開催される理事会に緊急提案されることとなった。

(2) 第26回理事会で改正案議決(昭34. 7 .14)

午前の常任役員会の議決に基き、事務局は競技規則の一部改正を緊急提案し、議長は最近の騒擾事件の理由を次のように説明した。

「最近競輪における騒擾事件が頻発し、わがモーターボート界においても法律改正を控えてこれに影響することをおそれ、まず治療よりも予防が大切かと考える。そこで、これらの騒擾の主なる原因はその大部分が出遅れにあり、これは万人の認むるところである。したがってこれについて現行競技規則の3秒ラインを短縮する必要が生じ、午前の常任役員会においても異議なく可決した次第である。」

引続き事務局から「提案理由についてはただいま議長からの説明の通りで、いずれにしても3秒ラインを短縮しなければならないことは最早周知の事実である。競技規則第15条の2項の出遅れ3秒制限を短縮する基本方針を定めて短縮の限度、字句の修正案については会長に一任という附帯決議をいたされたい。」旨の提案をし、万場一致で次のと

おり決定された。「競技規則第15条2項の出遅れ3秒制限は短縮する。短縮の限度の裁定及び改正字句の表現については会長に一任。」

この議決を受けて連合会は7月23日付で認可申請を行い9月1日認可を受け、10月1日から実施されることとなった。以下は改正理由書、改正条文および会報に掲載された改正条文の解釈である。

4 . 改正条文

(1) モーターボート競技規則の一部改正認可申請について

（昭和34年7月23日 全国モーターボート競走会連合会笹川良一会長より檜橋渡運輸大臣あて）

7月14日の当会第26回理事会においてモーターボート競技規則(昭和27年3月18日官文第20号運輸大臣認可)の一部を別紙のように改正することを議決いたしましたので、モーターボート競走施行規則（昭和26年7月9日運輸省令第59号）第22条の規定に基き、ご認可賜りたく、申請いたします。

〔改正理由書〕

およそ競走におけるスタートというものは、すべて公平な条件のもとに行われるべきであって、少なくともスタート時において既に勝敗が決定してしまうような競走は、最早競走ではないと思われます。

従って、モーターボート競走においても、スタート時における出遅れがレースの興味を全く減殺し、観客の信頼を失墜せしめることは、今更言をまちませんが、現行規則においては、「正発走時後3秒間を経過しても、なお出発線を過ぎ得ないモーターボートは出走の資格を失う」と規定し、甚しい出遅れ艇は競走の出場資格を失わしめ、全艇がおおむね一線に揃ってスタートするよう配慮されております。

しかるに最近のモーターボートの速度の増加は秒速20^{センチメートル}に達し、3秒の出遅れは即ち60^{センチメートル}の出遅れを意味し、この

状態からの勝は到底望み得ない実情となつてまいりました。
さらにまた、観客の知識及び選手の技量も漸次向上して
来ている実情にかんがみ、競技規則もこれに答えなければ
ならない段階に来ているのであります。モーターボート競

●モーターボート競技規則改正新旧対照表

改 正 規 則	旧 規 則
第十一条 出場選手は、定められた競走水面を走りターンすべきマーク（以下「ターンマーク」という）を順次確実に回り、定められた周回を終って決勝線に到着しなければならない。 2 正しい状態で発走し得ないモーターボートは出走の資格を失う。	第十一条 出場選手は、正しい状態で発走し、定められた競走水面を走り、ターンすべきマーク（以下「ターンマーク」という）を順次確実に回り、定められた周回を終って決勝線に到着しなければならない。
第十五条 2 正発走時後一・五秒間を経過しても、なお出発線を過ぎ得ないモーターボートは出走の資格を失う。	第十五条 2 正発走時後三秒間を経過しても、なお出発線を過ぎ得ないモーターボートは出走の資格を失う。
第二十八条 3 競走中、第三条、第十一条第一項。第十五条第一項及び第十八条から第二十六条までの規定の一に違反したと審判委員長が認めた場合。	第二十八条 3 競走中、第三条、第十一条、第十五条第一項及び第十八条から第二十六条までの規定の一に違反したと審判委員長が認めた場合。

走における近時騒擾事故の大半が、この出遅れに起因するものであることを顧みる時、少なくとも災いを未然に防ぐ見地からも出遅れを防止することは絶対不可欠のものであり、この意味からも選手の技量の向上に期待するのみでなく、根本的に本規則を改正いたしたく存じます。

なお、選手の技量は最近とみに向上し、スタート平均秒時は0.6秒～0.7秒に達しており、現行の3秒の出遅れを認めていること自体が騒擾の原因となっており、この際出遅れ制限をさらに短縮する必要があるのであります。

また現行規則(第11条及び第28条第3項)において、「正しい状態で発走」し得ないモーターボートは失格の対象となっておりますが、これも前記の趣旨にかんがみる時不合理なので、この際あわせて「出走の資格を失う」よう改正いたしたく存じます。

●第11条第2項の解釈

正しい状態とは
展示航走において示された選手、モーター、ボートの総合的な力が合法的且つ最高度に発揮し得る状態をいう。

正しい状態で発走し得ないモーターボートは、出走の資格を失う。

正しくない状態とは、発生の際に転覆または、沈没しつつ、あるいは、極度の速力低下（モーターボート及び水面等に原因がある。）等およそ公平な条件で競走を行うのに不適当とみとめられるような状態、及び正発走時以前の出発線の通過、正発走時以後1.5秒以上の出遅れ等、第15条に定められた規定に合致しない状態をいい、いずれも出走の資格を失うべきものと考えられる。

従って、第15条の1項のフライングについても、出走の資格を失わしめるのが、当然と考えられるが、現競走の段階においては、諸般の状況を考慮してフライングに限り、当分の間、第28条による失格とする。

競技規則の制定

——フライング返還遂に成る!——

認可年月日 昭和36年1月30日

認可番号 舶監第12号

実施年月日 昭和36年4月1日

1. 「経験」のすべてを生かした大改正

モーターボート競走の競技に関する規程は、昭和27年3月18日「モーターボート競技規則」として制定され、以後4回にわたって改正を重ねてきた。

このモーターボート競技規則が、昭和36年4月1日より「モーターボート競技規程」とその名称を変えるのであるが名称の変更については施行規則第21条に「全国競走会連合会は、競技に関する規程、………を定めなければならない。」とあるため、「規則」を「規程」としたのであり、特別の意味を持つものではない。そのまま「競技規則の5回目の改正」と受取るのが自然であろう。

むしろこの昭和36年の「競技規程の制定」で重要なのはこれまで失格であったフライングが出走資格の喪失となったことである。これによってフライング艇に投票された舟券は券面金額で返還されることになったのであるから、これは単に競技規則の改正というにとどまらず、モーターボート競走における革命とも言うべき一大変革であったと言ってよからう。

フライング返還は、のちにモーターボート競走を今日の姿にまで発展させた大きな要因の1つとして評価されることになるが、当時はなかなか関係者の合意が得られず、本格的に検討され始めてから実施されるまでには2年有余の年月を要し、業界あげての大論争の末にようやく「業界の総意、として決定されたのである。

また、フライング返還を別にしたとしても、昭和36年の競技規程の制定では、競走開始以来10年の経験のすべてが結集された。もちろん条文、用語の整備も綿密にはかられほぼ現在の競技規程と同様のものが制定されたのである。まさに「大改正」と呼ぶにふさわしい「競技規程」の誕生であった。

2. フライング返還是非をめぐる大論争

フライングスタート法は、正発走時刻以後にスタートラインを通過したもののみが有効なスタートであり、正発走時刻以前にスタートラインを通過したものはフライング反則として競技に参加する資格を喪失するという「スタートの方法」である。

その意味では、偶然に発生する正0秒のスタートを除き大部分のスタートが「出遅れ、と言える。アマチュアの競技においては、スタート時刻が遅くなれば遅くなる程自分が不利になるだけであって、スタートゾーンを定め、ゾーンに入らないものは競技に参加させないというような考え方はない。

われわれのモーターボート競走においても、当初制定された競技規則では「出遅れ、の考え方はなかったが、賭の対象としてのレースということになれば、スタートの時点で全く勝負にならない極端な「出遅れ、をそのままにしておくわけにもいかず、またファンの側からしても納得できない事象であることから、しばしば騒擾事件の対象ともなってきたのである。そのため一定のゾーンを設け、ゾーンに入らないものは「出遅れ、として出走資格を喪失させる制度をとってきた。

この「出遅れ、を出走資格の喪失とした時点でフライングの出走資格問題についても検討されたものと推察されるが、ではなぜフライングを出走資格の喪失とせず失格としたかを知る手掛りとして、当時、運輸省事務官であった真島健氏によって昭和28年7月10日に発行された「モーターボート競走法の解説」がある。その第7章の2、投票の全部無効について」の中で、「競走の開始は正発走時である、としたのち、フライング問題にふれ「失格ということは競走中にのみ起り得ることであって、競走開始前の失格ということはおかしいとの論もあるが、モーターボート競

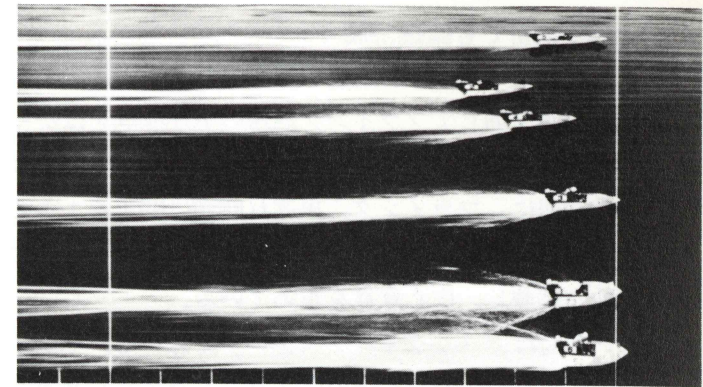
走のスタート方式の特殊性から考えて少なくともモーターボート競走においてはこの種の失格を認めるべきであってモーターボート競技規則の失格規定もこのことを考えにいられていたものであると思う。」として触れている。

公式なものとして残されている「フライング返還論」としては、昭和29年10月28日付で連合会が行った「フライング失格及び出遅れ防止を目的とする罰則適用制度に関する調査」において、千葉県競走会の意見として「フライングがあった場合、舟券の返還と選手の配分を一節停止する」とあるのが最初である。

会議の席上で「フライング返還論」が述べられたのは、昭和31年7月4・5日、名古屋市商工会館で開催された「審判長、競技委員長会議」(主要議題：競技規則の改正、特に出遅れの3秒ゾーンについて)の折で、東京都競走会が「東京にはギャンプル競技場が8ヵ所もある。それらとの競争に打ち勝つ意味において、フライングの返還を断行し、競走の信頼性をたかめたい。」、「東京はフライングの件数が少いからフライング返還論をとえろのではない。真にモーターボート競走の将来を思うならば、競輪、競馬等のスタートやりなおしに対抗する手段としてフライングは返還すべきである。モーターボート競走の信頼性を他のギャンプルと同様の線まで持って行くためには、このあい路を除く必要がある。世論を待たず連合会の強力な力で実行して欲しい。」と、フライング返還論をとえたとのが最初であった。

(1) 売上への影響案じる施行者

その後も審判、競技関係の会議ではたびたびフライング返還論が展開されてきたが、当時はフライングが多発しており(昭和29年2558件、30年3544件、31年3814件、32年4876件、33年3986件、34年3563件)、これを返還とすることは売上にも大きな影響を与えるところから、施行者を中心とする根強い反対があり、具体的な動きのないままに数年が推



移して行った。

しかしながら、その間にも審判員、検査員を中心に「フライングは返還すべし」とする主張は拡大を続け、昭和33年12月24日、大阪船舶クラブで開催された審判員会議においては、出席17競走会中フライングは返還すべしとする競走会11、条件付で返還すべしとする競走会1、返還に反対の競走会3、態度を明らかにしない競走会2と、フライング返還論が大勢を占めるまでになっていた。

連合会においては、昭和34年3月10日、連合会会議室で開催された「昭和33年度第15回定例役員会」で「フライング返還及び同罰則の廃止」についての審議が行われ、「フライング返還は行う。また罰則は実績を見た上でなるべく早い機会に廃止していく」と基本方針を定めている。

それから約1年後の昭和35年4月21日、大阪船舶クラブにおいて開催された「緊急競技委員長会議」(滋賀県競走会欠席)では、「フライング返還及び出遅れ制限撤廃」について審議が行われ、フライング返還については、1競走会を除く全競走会が賛成、実施時期については、「早期実施希望、4競走会、6ヵ月後、が4競走会、事故率がさらに減少してから、が5競走会、競技規則第15条2項(出遅れ)の廃止を条件として、が1競走会、その他意見を明らかにしない競走会が3と、フライング返還への具体的な検討が行われている。

（２）会報誌面でも議論沸騰

一方、連合会事務局は、前述の役員会の基本方針のもとに各種会議等を通じてフライング返還の気運醸成をはかってきたが、さらに幅広く気運醸成をはかるべく昭和35年2月15日の会報に、フライング、出遅れ問題に関する1つの考え方として「出遅れ制限廃止とフライング返還」と題する小論文を掲載し、広く意見を求めている。

論文の要旨は、「フライングスタートにおいて、フライングは定められた出発時間の前にスタートラインを通過するのであるから本質的に規則違反であるが、出遅れについては、スタートが正発走時以後に行われるべきものである以上、多少の出遅れがあるのが当然である。しかるにこの出遅れが時間的に制限され、出遅れ艇に関する舟券が返還の取扱いを受けているのはモーターボート競走がギャンブルの対象として実施されているからである。

ボート、モーターの性能や選手技量の実情からして、スタートの立遅れを挽回して競走に勝つことは極めて難しく、観客に対しスタートにおいて勝負が決ってしまうような印象を与え興味を減殺するので、ある程度の制限を設け観客からみておおむね妥当と思われる程度にスタートを整える必要があった。このためその時々スタートゾーンを定め、これに入らないものを出遅れ艇として返還の対象としてきた。しかし、このままに放置すれば、現行1.5秒のゾーンもさらに短縮を検討しなければならない時期が来ることは必然である。

今や、単にスタートゾーンの時間的短縮を検討するのではなく、根本的に「出遅れ制限」の廃止について考究すべきである。

現行の競技規則はフライングを失格としているが、これは実際には有効にスタートしないにもかかわらず、一応出走してレースを継続する資格を与えられ、しかも直ちに失格としてレース継続の資格を剥脱されるという矛盾した方

式である。

競走開催当初、選手の技量未熟からフライングの多発が予測され、フライングを出走資格の喪失とするとレースが破壊されることを考慮したものと思われるが、現状での競走ではむしろフライングを単なる失格と見なすことが競走の発展にマイナスする事態となっている。

出遅れに関する制限が撤廃され競走本来の姿に戻るとすれば、フライング問題も、競走開始の時刻と定められた正発走時以前に既に失格となることは、少なくとも時刻と線の二つの要素で規制されたスタート法において、そのひとつの要素である時刻について満足しないフライングは正常なスタートの条件を満足しないものとして、当然出走資格を失わしめるべきであり、今こそ不合理を解決して本来のあり方に帰るときである』というものであった。

この論文が呼び水となり、会報に掲載されただけでも8篇の論文が寄稿されている。論文には賛否両論が見られるが、その多くは賛成の論文であり、反対の論文でもフライングを返還しないことの理論的矛盾は認めながらもスタート事故の多発、売上に与える影響から時期尚早とするものが多い。

いずれにしても、このような賛否両論の中でフライング返還論は業界全体の問題として論じられ、理論は徐々に成熟して行った。

（３）受け入れムード高まる

このような状況の中で競走会関係者は、競走の実務を担当する関係からフライングスタートの理論、競技の開始時刻等についても熟知しており、フライング返還論を受け入れるムードは出来上がっていたのだが、一方で施行者のほうは売上の減少、投票所の混乱などを理由に大部分が反対の立場を取り続けていた。

昭和35年9月19日、連合会で開催された第5回定例常任役員会議事録は次のように当時の状況を記録している。

〔第5回定例常任役員会(昭35. 9. 19)議事録より〕

（施行者協議会、議会協議会との合同会議の開催結果について事務局より報告）

「去る9月8日、9日の両日箱根において開催され、議会側からは会長代理松永幸四郎氏(福岡市議)、副会長柏木勇氏(津市議)、同徳山市議会副議長。施行者側からは、会長黒神直久氏(徳山市長)、副会長小林義一郎氏(府中市長)、同若林義孝氏(箕面市長)の出席があった。

まず事務局側よりフライング返還に関するあらゆる資料を提供し、フライングは返還しなければならない理論的根拠と現実のレースにおける矛盾等を詳細にわたり説明をしたところ、よく理解が出来たというので討論に入ったが、反対する根拠はなくなたなどなく売上が低下する心配、あるいは投票が混乱するというようなことだけを唯一の理由にして時期を延ばして欲しいとの意向である。と申すのは、①何分役所のこととて既に組まれてある予算にもし売上が低下した場合、また補正しなければならないという心配。並びに②二重針大時計採用によるレースの実施が大変遅れていて、選手が十分に慣れていないためフライング数が増えても困るので、選手がこれに慣れる頃まで時期を延ばしてもらいたい。とのことであるが、事務局側より重ねて詳細な説明により結局「フライングは返還する」という方針で進むという結論になった。

本件に関して、施行者理事会等においては反対が多いので、連合会としては個別に当たって見たところ、只今11ヶ所の同意を得ている。このように施行者は個々に当ると同意をするが、公式の場合においては反対的意見が多いので、各地競走会におかれては、施行者を正しく理解せしめ時局を認識させるよう思想統一を図られたい。」

（４）遂に合意、実施、決定さる

「モーターボート競走が一大飛躍をするためにはなんとし

てもフライング返還を実施すべきである。」とする連合会、競走会は、その後も各個にあるいは会議で根強く説得を続けた。そして遂に昭和35年12月、施行者側もフライング返還にふみ切り4月1日から実施することで合意したのである。

昭和35年12月16日、連合会会議室で開催された昭和35年度第8回常任役員会の議事録はこの間の経緯を次のように記録している。

〔第8回常任役員会(昭35.12.16)議事録より〕

（フライング返還の実施について議長より報告）

「フライング返還の実施については、施行者、議長会、連合会の三者で最近までたびたび折衝してきたが、一進一退で決定出来なかったところ、過般三者が集まり意見の交換をした結果、先方より来年4月から実施してもらいたいという線が出てきた。その理由は、予算が伴うので補正予算を組まなければならないという事であった。

連合会は、来年1月1日より実施を主張、なぜならば出遅れ返還については補正予算もなにも関係なく実施出来たのに、フライング返還については補正を組むというのはどういうわけか、また、皆様が騒擾事件云々というがその件については、箱根の会議において説明、皆様は納得しているのでないか、と説明したところ施行者、議長会よりさらに二重針大時計の設置の遅れ、設備の改善等が出来ない点などの理由で4月1日より実施したいといわれるので、一応承知したが、あやふやな事をいわれては困るので、4月1日より実施するということを宣言させ決定した次第である。」

こうして、フライング返還をめぐる永い論争に終止符が打たれたのである。

3．当時の業界の状況

フライング返還が決定したとはいえ、やや強引に返還論を進めてきた連合会、競走会側にとっては、これを本当に

価値あるものとするためにはフライングを減少させなければならぬという困難な事業が残っていた。

フライング、出遅れの多発は、モーターボート競走の最大の弱点であり、これを防止するための予備ライン制度、スタート事故とあっせん保留を結びつけた制度、選手精鋭化要領による高事故率選手の淘汰制度、級別決定基準に事故率を加味する制度、スタート事故防止運動、水上施設統一基準の制度、二重針大時計の採用等、物心両面にわたってあらゆる手段がとられてきたのであるが、いずれも思うような成果はあげられなかった。ちなみに昭和35年当時のグラフをのぞいてみると、月間200件から250件のフライング発生という状況である。

（１）「臨時訓練」の実施

このままでフライング返還が実施されたならば、施行者の多くが憂慮したとおり投票所の混乱、売上の減少をきたすおそれは十分にあった。

そこで連合会は、現行の「あっせん保留制度」につき、事故発生後２～３ヵ月後に１ヵ月間のあっせん保留であるためその間スタートのカンや技量の維持ができないばかりでなく、長期にわたるに従い技量が著しく低下し、最も悪いコンディションでの再出場となり事故再発の危険性もあるとして、この不合理を是正し、事故発生後速かに訓練を施して、最良の条件にして再出場させ事故を未然に防ぐという「臨時訓練」を決定し、９月30日発行の会報でこれの実施要項を発表した。

【臨時訓練実施要綱の概要】

①フライング及び出遅れを起こした者に実施する。②１回の訓練は４日間とし、各地区ごとに１ヵ月１回実施する。③訓練は養成訓練に準じ、スタート法の練磨習熟を中心に整備、学科もあわせて行う。④教官は連合会２名、各地の審判員、検査員３名とする。⑤訓練期間中に操縦、機器取

扱い、口述、学科について修了試験を実施する。但し、操縦課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できる。⑥試験不合格者は、さら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。⑦訓練費10,000円は参加者負担とする。などである。

このほかに「選手臨時訓練生活規定」が定められており、日課時限はもちろん、掃除、敬礼、相互の呼称に至るまでこと細かに定められていた。

さらに、修了試験の合格基準が当時としては大変厳しいものであった。主な内容、①法規、機構ともに50%以上、②スタート実技試験は、F・Lが１本でもあれば不合格、全部ゾーンに入っているにもかかわらず遅いと不合格。というものであった。

（２）「フライング」減少の傾向へ

この実施要綱が発表されるとフライングは減少傾向を示し始め、臨時訓練が実施される11月にはフライングはかつての多い月の1/4、出遅れも1/2程度にまで減少していった。

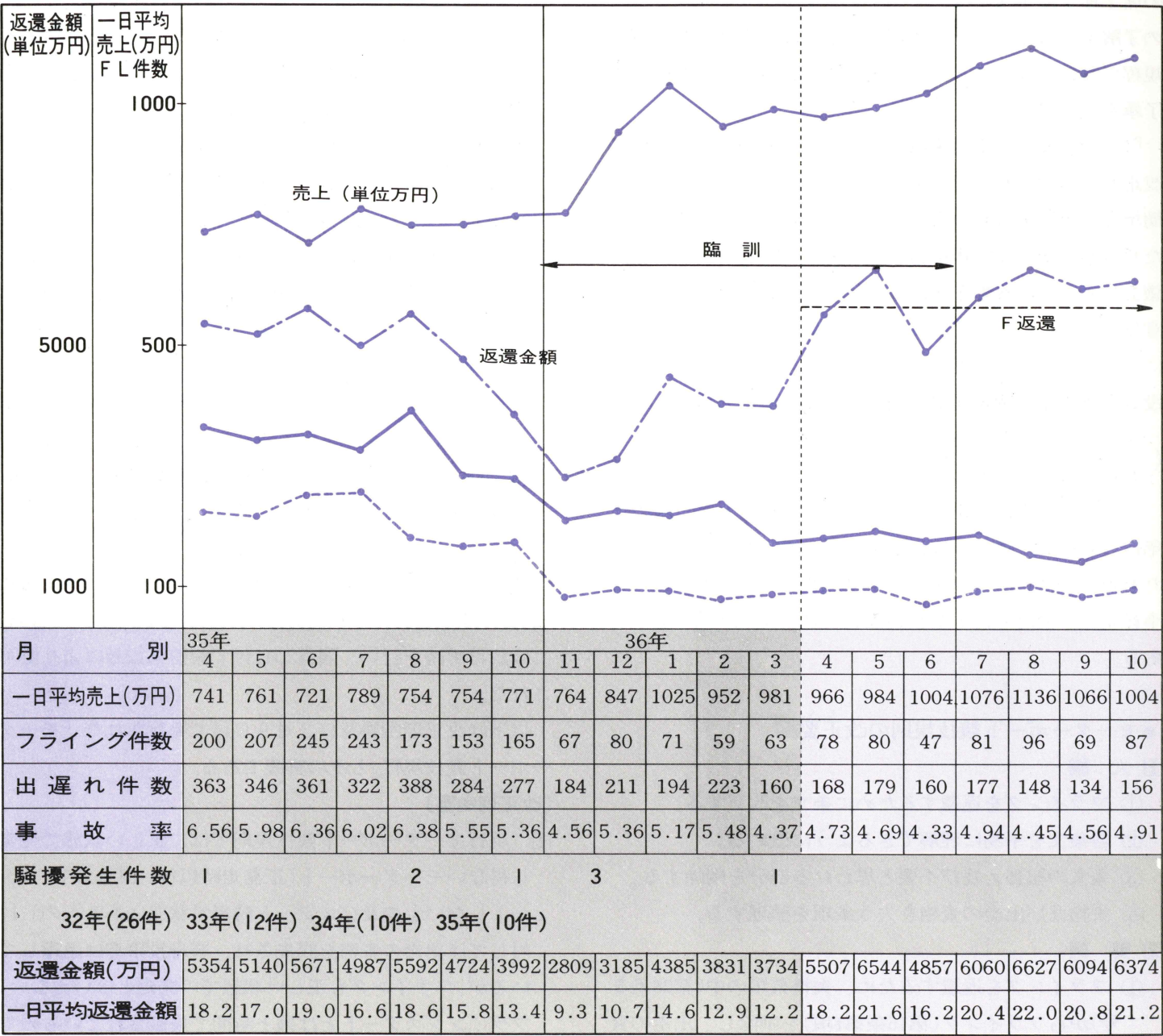
こうしたスタート事故激減のうえに立って、フライング返還制度はようやくスタートし、やがて大成功をおさめるのである。

なお、直接の関係はないにしても、昭和34年頃からモーターボート競走の売上は順調に伸びており、昭和35年度になると一日平均売上が820万円にまで達していたこともまた、フライング返還に踏みきらせた大きな要因であったと思われる。

4．制定に至る経緯

昭和36年、２年有余に及ぶ「フライング返還」是非の大論争に結論が出て、いよいよ競技規程の制定準備となるのであるが、この「制定」は10年の経験をいかに整備した形

連 合 会 会 報



で規定化するかということであって根本的な問題というの
はなかった。

昭和35年12月16日の「昭和35年度第8回定例常任役員会」
の席上連合会事務局は、フライング返還について施行者側
の了解が得られたことを報告すると共に、これに伴う競技
規程の改正について次のような説明を行い、各常任役員の
了承を得ている。

「フライング返還を円滑に実施するために競技規則の一部
改正を行わなければならないが、この際現在の競技規則を
簡単なものにすることが適切と存じ、今月14、15日両日にわ
たり各地競走会の実務担当者及び実務担当者会、施行者協
議会の代表にご参集をいただき意見を聞いて経験者の尊い
意見を尊重しつつ充分研究をいたしておりますが、改正案
については、会長、事務局にご一任いただきたい。1月の
役員会にはその案を運輸省の内諾を得たうえで提出したい」

（１）「競技規則改正研究会」改正案を検討

この説明の中にある「競技規則改正研究会」とは、昭和35
年12月14・15の両日、連合会世田ヶ谷寮において開催され
たもので、その内容は競技規則改正要綱に基づき、連合会
事務局案の検討であった。競技規則改正要綱は次の通りで
ある。

●モーターボート競技規則の改正要綱

① 大 綱

- ① フライングを返還するために条文を改正する。
- ② 各条文を平易に理解できるように改める。
- ③ 条文の組替え及び不要と思われる部分を削除する。
- ④ 失格及び出走の資格を失う条項を整理する。

② 要 綱

- ① フライングを返還するため、失格条項の中(第28条3
号)からフライング(第15条第1項)を削除し、出走の資

格を喪失せしめる。

- ② 競技規則の用語のなかで、関係諸法令の用語と紛らわ
しい意味のもの、あるいは不明確な意味のものがある
ので、これらの用語の統一または整理を図る。
- ③ 表現の不適正な点を訂正すると共に、表現の難解ある
いは紛らわしい字句はつとめて避け、条文は簡潔明瞭
平易なものに改める。
- ④ 審判自動化を促進していくことを考慮して、信号に燈
火式を採用できるようにする。
- ⑤ 発走合図用大時計の別図のうち、1分針装置によるも
のを削除する。
- ⑥ 「着順の資格を失う」条項は失格の条項に統合する。
- ⑦ 失格条項中第4条(標識旗の装着及び硬質ヘルメット、
救命胴衣等の着用)及び第7条(モーターボート番号札
の装着)は失格としないで、出走資格の喪失として取
り扱う。
- ⑧ 出走資格の喪失及び失格となる条項を1章にまとめる。

（２）「モーターボート競技規程」認可さる

この研究会により成案を得た連合会は、昭和36年1月12
・13日に開催された常任役員会・理事会の議を経て、同13日
には認可申請を行い、同月30日付で舶監第12号により認可
された。

以下は改正理由書及び2月9日付で発行された「モータ
ーボート競技規程」とその解説である。

〔改正理由書〕

- ① 現行モーターボート競技規則では、正しい状態で発走
し得ないモーターボート(正発走時以後1.5秒以内にスタ
ートしないもの及びスタート時異常状態にあるもの)に
対しては出走の資格を喪失させ、勝舟投票券は返還して
いるが、フライングも正しい状態での発走とはいえない。
フライングスタートとは線と時間で規制されているので

あって、フライングはこの時間を充足しない、つまり時
間的には競走に入る以前の違反事象であるから理論的に
も、観客の利益擁護の見地からも、当然出走の資格を喪
失させて勝舟投票券は返還するのが正しいのであるけれ
ども、このフライングについては、当初選手の技量未熟
等諸般の事情を考慮し、変則的ではあるが出走の資格を
喪失させずに、失格として取り扱ってきたのである。

しかしながら今日の段階においては選手の技量向上等
諸般の事情にかんがみ、フライングは本来の正しい理論
的根拠にしたがい出走の資格を喪失させて勝舟投票券は
返還するのが至当と考えられる。

② 前1項の主理由とあわせて次の整備を図りたい。

- ① 競技規則の用語のなかで、関係諸法令の用語と紛らわ
しい意味のもの、あるいは不明確な意味のものがある
ので統一する。
- ② 表現の不適正な点を訂正すると共に、表現の難解ある
いは紛らわしい字句はつとめて避け、条文は簡潔且つ
平易にする。
- ③ 条文の体裁を整えるため、条文の組替え及び不要部分
の削除を行うと共に必要と思われるものを新たに加える。
- ④ 現行第4条(標識旗の装着及び硬質ヘルメット、救命胴
衣等の着用)及び第7条(モーターボート番号札の装着)
は失格の対象としているが、これは本規定の趣旨及び
現競走の実態を考慮するとき不合理なので、出走資格
の喪失として取り扱う。

5. 新しく制定された「競技規程とその解説」

●はしがき

昭和27年4月大村湾頭において、わが国最初のモーター
ボート競走法によるモーターボート競走が開催せられてか
ら、早くもここに10年めを迎えようとしております。

この間、関係者各位のご尽力により、選手の技量、ボー
ト、モーターの性能向上はもちろん、競技運営の面におい
ても長足の進歩を遂げてまいったのでありますが、今更言
うまでもなく、モーターボート競走が国民の大衆娯楽とし
て受け入れられ、愛され、親しまれるようになるためには
これに関係するすべての者が、常に不断の改善進歩を図る
と共に、時勢の進展に即応して適切な対策を講じてゆかな
ければならないのであります。

この趣旨にのっとり、現行競技規則の最大の問題点とさ
れて参りましたフライング取扱問題につき従来の不備欠陥
を補い、より合理的に、現実に対応するものとするため出
走資格を喪失せしめるよう改正することを主眼目とし、あ
わせてこの機会に全般の文章を簡潔平易化し、体裁を整え
るための改正を行ったのであります。

現行競技規則は今回「モーターボート競技規程」と改め運
輸大臣の認可を得て、いよいよ来る昭和36年4月1日より
実施の運びとなりました。

つきましては、各位におかれてもご理解あるご協力によ
り、所要の準備態勢を整え、本書を参考として支障なく新
規程の実施に移られますことを切に希望いたします。

全国モーターボート競走会連合会

会長 笹川良一

第1章 通 則

第1条 モーターボート競走法に基づいて行なうモーターボート競技に関する事項は、この規程の定めるところによる。

- ◎ 本規程はモーターボート競走法施行規則(以下「施行規則」という。)第22条に基づいて、全国モーターボート競走会連合会が制定し、運輸大臣の認可を得て実施するものである。
- ◎ 施行者が、モーターボート競走法による競走を行う場合には、施行規則第11条の規定により、本規程に従って競技を行わなければならない。
- ◎ 本規程の用語のうち、特に必要と思われるものを次の通り定義する。
 - (イ)「競走」とは、モーターボート競走法に定められた競走即ちモーターボートの競技、勝舟投票券の発売、払戻、場内の秩序維持等全般を含めた広義の競走をいう。
 - (ロ)「競技」とは、モーターボートが展示航走のためピットを離れてから、待機行動、スタートし、ゴールインしてピットに帰投するまでの間の狭義の競走をいう。従来の「競走」という語は、その都度広狭両様に解し使用されて来たが今回これを「競走」と「競技」にわかり易く区別した。
 - (ハ)「出走」とは、競技中においてスタートからゴールインまでの航走をいう。
 - (ニ) 第2章及び第3章でいう「モーターボート」とは、物としてのボートとモーターを指しているが、第4章及び第5章でいう「モーターボート」は、選手が競技を行

うためモーターボートに乗っている三位一体の総合的な姿を指している。

第2条 この規程に定める事項以外の事項の裁定は、執行委員長が、競走の公正及び安全を旨としてこれを行なう。

- ◎ すべて規程の制定には、あらかじめ予想し得る事象は出来得る限り具体的に明文化しておくのが原則であるが、たまたま本規程に規定されていない事象及びこの規程またはこの解説に準拠できないような事象が起った場合の裁定は、競走開催の最高責任者である執行委員長が「競走の公正及び安全」を本旨として裁定すべきことが規定されたものである。
- ◎ 審判委員長及び競技委員長の職務は、モーターボート競走実施規程(例)に定められており、責任の限界もほぼ明らかであるが、実際には両者の職務が交錯することが少なくないので、競技中及びその前後を通じ、相互に緊密な連絡をとるのが望ましい。

第3条 選手は、競走の公正及び安全を旨とし、全能力を発揮しなければならない。

- ◎ 選手が競走に参加する以上、諸規則を守り公正安全に競技を行うと共に、常に勝利を得る目的をもって最善の努力を払うべきは当然のことである。しかもこの競技が単に選手の名誉や、賞金獲得のためのみに行われるものでなく、観客の勝舟投票の対象として行われるものであるから選手はこの点を十分に銘記し、全能力を発揮して悔いなき努力をしなければならない。
特に観客は選手が最善を尽して技を競うであろうと信じ、その能力を判断して投票するのであるからこの期待

を裏切らぬ敢斗が望まれる。

- ◎ 全能力を発揮するとは、選手自身のもつ、智力、体力、気力、技術を最高度に発揮することはもちろん、ボート、モーターを完全に整備駆使し、人機一体となって持てる力の全てを総合発揮することである。

第2章 選手及びモーターボート

第4条 選手は、次の各号に掲げる服装を着用しなければならない。

- ◎ 選手は所定の服装を着用していないと出場することができない。
- ◎ 展示中または待機行動中に所定の服装を脱いだ場合は、出場資格を喪失させる。
- ◎ 出走中故意に所定の服装を脱いだ場合は、失格または出走資格を喪失させることはないが、状況により制裁審議会において処分すべきである。

一 自己の使用するモーターボートの番号を明記した布を背部に付した長袖の上着
二 全国モーターボート競走会連合会(以下「連合会」という。)が別に定める硬質ヘルメット及び救命胴衣

- ◎ 硬質ヘルメット及び救命胴衣は、昭和29年9月10日制定のモーターボート競走用硬質ヘルメット検査基準及び同年6月1日制定の救命胴衣検査基準に定める規格に適合し、かつ認定検査員の行う試験に合格したものでなければならない。

三 長ズボン及び靴(足袋を含む。)

2 前項第1号及び第2号に掲げる長袖の上衣及び硬質ヘルメットの色は、自己の使用するモーターボートの番号に応じ、次の表によるものとする。

モーターボートの番号	色	モーターボートの番号	色
1	白	8	白 赤
2	黒	9	白 青
3	赤	10	白 黒
4	青	11	赤 青
5	黄	12	黄 黒
6	緑	13	白 黄
7	桃	14	桃 緑

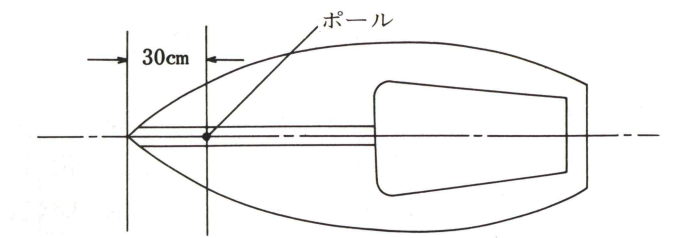
- ◎ 硬質ヘルメットのモーターボート番号8号以下の色はヘルメットを上から見て4等分として色を交互に塗り分ける。
- ◎ 塗り分ける方法は右の前方を白として後方を赤として左側はこれと反対に塗り分ける。
- ◎ 長袖の上衣を染分ける場合は縦の縞を用いる。
- ◎ 服装の色分けのあせたものや或は汚損したものはなるべく染め直して常に鮮明で見分け易いものを使用すべきである。

第5条 選手は、標識旗及び2枚の番号札を自己の使用するモーターボートに装着しなければならない。

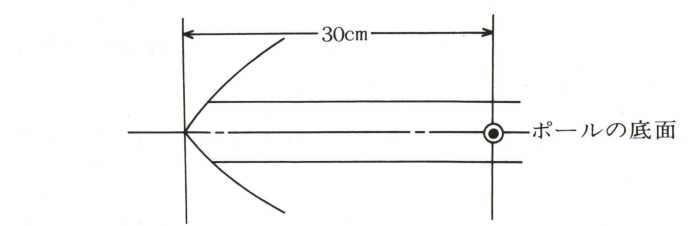
- ◎ 展示中または待機行動中故意に標識旗や番号札を脱いだ場合は、出走資格を喪失させる。
- ◎ 出走中故意に標識旗や番号札を取り出した場合は、失格または出走資格を喪失させることはないが、状況によ

り制裁審議会において処分すべきである。

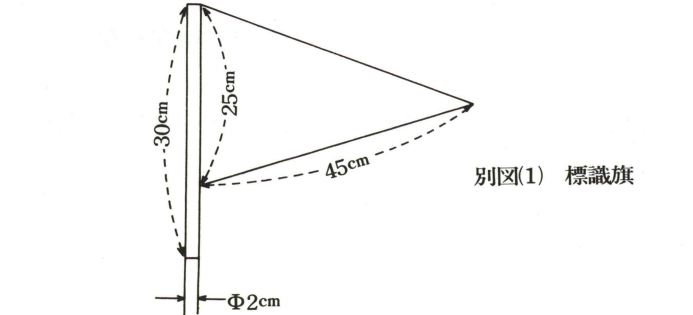
- 2 前条第2項の規定は、標識旗の色に準用する。
標識旗のモーターボート番号8号以下の色は二等分の横縞に塗り分ける。
- 3 標識旗のポールを立てる位置は、モーターボートの甲板の中心線上において前端から30センチメートルの点とする。



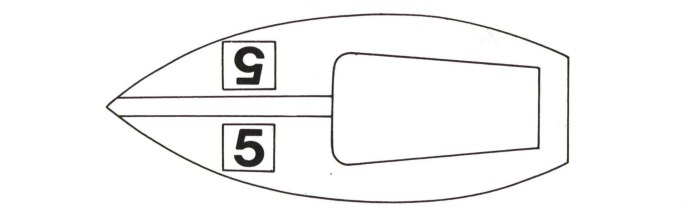
◎ ポールを立てる位置は、このポールの底面の中心点と「30センチの点」との合致したところを云うのである。



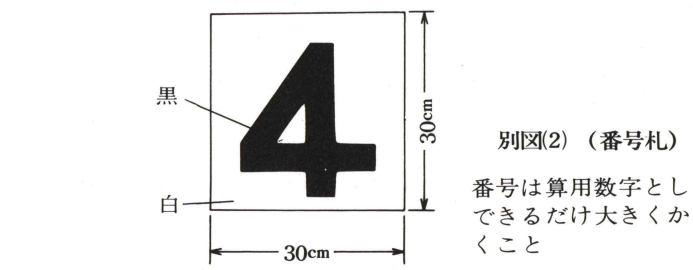
- 4 標識旗の形状及び寸法は別図(1)のとおりとする。



- 5 番号札の位置は、モーターボートの前部甲板の中心線の両側とする。



- 6 番号札の形状、寸法及び色は別図(2)のとおりとする。



- 第6条 モーターボートに乗る選手の数、モーターボートの種類及び級に応じ、次の表のとおりとする。

種類		級	選手の数
インボード	ハイドロブレン	A・B・C・D	1名
	ランナバウト	A・B・C	1名
		D	1名又は2名
アウトボード	ハイドロブレン	K・L・M・N・P・Q	1名又は2名
	ランナバウト	K・L・M・N・P・Q	1名又は2名

◎ モーターボート競技を行う者は選手のものに限られる。従って乗員が2名の場合は2名共登録された選手でなければならない。

- 第7条 選手は、燃料として、連合会が別に定める燃料油及び潤滑油を使用するものとする。

第3章 展示航走

- 第8条 選手は、出場準備の完了後、係員の指示に従い、自己の使用するモーターボートで、競走水面を正常に展示航走しなければならない。

- ◎ 「展示航走」とは出場する選手、ボート及びモーターを観客に紹介するための航走であるが、観客はこの航走状態を参考として予想資料を得ようとしているから、展示航走は正常に行わなければならない。
- ◎ 正常に展示航走を終らない、モーターボートは出走することができない。
- ◎ 「正常に展示航走が終らない」場合とは
- (イ) 故障等の理由で、係員の指示する時にこれに従って展示航走のためピットを離れることが出来ないモーターボートがあるときは、レースの進行上、長時間待つことは出来ないで、正常な状態で展示航走を終った先頭艇がピットに帰投してからおおむね2分経過しても、尚ピットから離れ得ない場合。
- (ロ) ボート、モーターの不調、停止あるいは水面状況、浮遊物等のため、航走状態に異常を来した場合、この場合状況により更に1周または2週の展示航走を行わせることがある。
- (ハ) 選手が故意にモーターボートの性能を充分発揮させなかったり、または指示に反して競走水面外を航走したりした場合。
- (ニ) モーターボートが転覆したり選手が落水したりして

- 展示航走が出来なくなった場合。
- ◎ 現在の選手の技量、モーターボートの性能、レースコースの実情より勘案して展示航走はおおむねコースを2周以上する必要があると思われるが、高波、降雨、降雪、荒天等の場合或はレース進行の関係から、2周以上行うことがかえって事故の原因となり好ましくない結果を招来すると思われるときは、1周としても差支えない。

- 第9条 選手は、前条の展示航走が終った後、係員の指示に従い、所定の場所に待機しなければならない。

- ◎ 観客は舟券購入に際し展示航走において示された選手や、ボート、モーターの状態を判断の要素として相当高く評価し参考とするものであるから、展示航走後の状態保持には大なる関心を持っている。従って競走の公正を確保し、かつ観客に無用の疑惑を抱かせないためにも、展示航走を終ってピットに帰投したならば、モーターボートをよく点検の上速やかに定められた出場選手待機所に入り、係員の指示があるまで、行儀よく待機しמידりにその場所を離れてはならないのである。
- ◎ 展示航走を終了した選手は、疲れを生じ、健康状態が変るような行動をしてはならない。
- ◎ 展示航走を終りピットに帰投した選手は、展示航走時の状態が変るような部品の交換、及びボート、モーターの装着状態を修正してはならない。

第4章 出走

- 第10条 モーターボートは、競走水面を時計の針の回転方向と反対の方向に走り、ターンマークを順次回り、定められた周回を終ってゴールインしなければならない。

- ◎ 本条はレースコースの周回方法について定めたもので、スタートの方法については第13条3項に、ターンマークの旋回方法については第20条に、またゴールインの要件については第15条にそれぞれ定められている。
- ◎ レースコースを時計の針の回転方向へ周回したり、定められたレースコースを逸れて走ったり、あるいは周回誤認等定められた周回回数を走らなかったモーターボートは本条の違反として失格となる。

第11条 選手は、出走中は、他からの助力を受けてはならない。但し、選手が2名乗るモーターボートにおいて、これらの選手が互に助け合う場合を除く。

- ◎ 「助力」とは、物理的な力を与える行為をいい、精神的なものは含まない。即ち声や拍手、手真似や身振り等で選手に注意を与えたりあるいは元気つけて、それがため当該選手に利することがあってもこれは他からの助力とは認めない。
- ◎ 他からの助力が失格の対象となるのは、出走中のものについてだけであるが、出走中は選手が自ら助力を依頼する、しないにかかわらず本条の適用をうける。
- ◎ スタート前に他からの助力を受けた場合、競走の公正、安全を害さない限り出走資格を失わしめられることにはならないが、一旦競技のためピットを離れたモーターボートに対し、整備、工作艇等により助力を与えることは、観客から無用の疑惑を招くおそれもあり、運営面からは好ましくないので、これは極力避けるべきである。

第1節 スタート及びゴールイン

第12条 スタートライン及びゴールは、所定の位置に標示された2本の垂直線を競走水面上に見透した線

とする。
2 スタートライン及びゴールは、適当な方法により標示する。
第13条 フライングスタートにおいては、モーターボートは、係員の指示に従い、出走のため待機水面に出るものとする。

- ◎ フライングスタート法で競技を行う場合には、スタート前に待機水面を回遊しながら、モーターボートの調整を行うとともに最も有利にスタートするための作戦をねることができる。

2 前項の場合において、スタート時刻の3分前、2分前、及び1分前は、数字板その他の適当な方法により、1分前からの経過は、発走信号用時計により知らせる。

- ◎ これは、選手に最もわかり易い方法で、時間の経過を知らせることが目的であり、必ずしも観客に対して知らせるためのものではない。
- ◎ 発走信号用時計は、運輸省告示の規格で直径2尺以上と定められているが、この精度については、運輸省が定めた「モーターボート競走発走信号用時計調整要領」に基づき年間3回以上時計を調整し正確を保持しなければならないことになっている。

3 フライングスタートにおいては、モーターボートは、スタート時刻以後1.5秒以内にスタートしなければならない。

- ◎ 定められたスタート時刻から1.5秒までがスタートの制限時間であり、この制限時間より早くスタートしたモーターボートはフライング、また遅くスタートしたモーターボートは出遅れとなり、この場合共に出走することができない。

- ◎ フライングしたモーターボートが引返して1.5秒の制限時間内にもう1度スタートをやり直したとしても出走できないものとして取扱われる。
- ◎ 出走のためのスタートでなく練習または慣熟のため及びモーターが停止し、流れ、風等によりスタート時刻前にスタートラインを通過した場合は、本条の違反とはならない。

第14条 オンラインスタートにおいては、モーターボートは、係員の指示に従い、機械装置に係留し、スタート前にモーターの始動を行なうものとする。

- ◎ オンラインスタート法を採用する場合には、その旨を、あらかじめ番組によって定めておき、出走表その他適当な方法により発表して、発表後スタート方法を変更することは避けるべきである。

2 オンラインスタートにおいては、モーターボートは、機械装置により一斉に係留を解き、同時にスタートするものとする。

- ◎ 機械装置は、同時に係留を解いて、スタートできるよう完全なものに整備、調整されていなければならないことはもちろんであるが、万一この機械装置に故障を生じて同時にスタートしなかった場合は、モーターボート競走実施規程例第50条にいう「発走」(スタート)に事故のあったものと解する。
これは選手の技術や、作戦の成否によるものでなく、機械装置の物理的現象による故障であり、充分公正に競

走のできる状態にある選手、モーターボートに事故が発生せしめたものであるからこれは当然、競走運営者側の責任であり機械装置は再び事故を起さないと確信をもって使用し得るよう完全に修理しなければ再スタートを行うことは不適當である。

3 同時にスタートしなかった場合、そのスタートは無効とする。

- ◎ 同時にスタートしたか、否かの判定は、審判委員長が行うものとする。

4 第1項及び第2項の機械装置は、連合会が行う検査に合格したものでなければならない。
第15条 モーターボートがゴールインする場合には、選手(2名乗る場合はその2名の選手)がモーターボートに乗っており、かつ、先頭のモーターボートがゴールインした時から1分以内でなければならない。

- ◎ 「モーターボートに乗っている」とは、選手の両足が操縦席のなかにある状態をいう。
- ◎ 本条後段は、先頭艇がゴールインしてから2位以下のモーターボートが何時までもゴールインせず、着順の確定が延引されることは競技の円滑な運営進行上好ましくないもので、一定の時間を限り競技を打切のために定めたものである。
- ◎ 出走中転覆、落水、モーターの故障及び操縦不能等によってゴールインできないモーターボート及び航走中ではあるが先頭艇がゴールインしてから1分間以内にゴールインできないモーターボートは本条違反として失格となる。
- ◎ この制限時間内にゴールインすることができないと審

判委員長が状況を判断した場合は、1分間を経過しなくとも失格を宣言することができる。

- ◎ ゴールインにおいて、定められたゴールに到着しない場合は、適法なゴールインと認めない。但し、回り直してゴールを通過すれば失格とはならない。

第16条 スタートは、モーターボートの前端がスタートラインを過ぎる時、ゴールインは、モーターボートの一端がゴールに達した時をもって判定する。

- ◎ スタートにおけるモーターボートの前端とは、艇首であり、ゴールにおけるモーターボートの一端とは、必ずしも、艇首であることを要しない。
- ◎ スタート及びゴールインの判定をスリット写真を参考として行うときは、スリット線の右端を基準として判定する。
- ◎ 右の写真判定基準は、次の通りとする。
 - (イ) 判定写真の幅(フィルムの中)をカビネ型写真の幅一ぱいに引伸し肉眼をもって観察し判定する。
 - (ロ) 判定写真を更にカビネ型より大きく拡大し、あるいは、画面を拡大鏡により観察した場合、そこに微差を認めたとしても、前項の判定を変更することはできない。

第2節 航 法

第17条 モーターボートは、他のモーターボートに接触し、又は極度に接近することにより、競走の安全を害してはならない。
但し、他のモーターボートにより妨害された場合その他やむを得ない場合を除く。

- ◎ 本節は一般海上慣習による船舶の基本航法で、モータ

ーボート競技においても当然これに従って安全保持に努めなければならない。

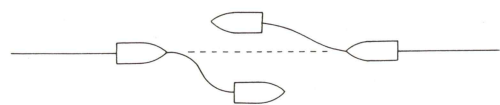
- ◎ 原則として航走中他のモーターボートに接触したり極度に接近することは危険であるから、相互に安全な距離間隔を保持しなければならない。

参考：A・P・B・Aの競技規則では10フィートとおさえている。

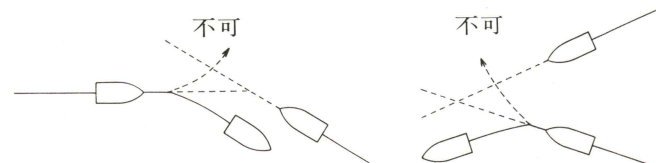
- ◎ しかし、相互の速度、進路、占位等そのときの状況によっては危険でない場合もあるので、一概に他艇に接触したり接近した故を以て競走の安全を害するとは言えないが、原則として安全に競技を行うため義務づけられたものである。
- ◎ 他艇の妨害、その他の原因により不可避的な状態にあった場合には本条の適用を受けない。

第18条 2隻のモーターボートが接近して衝突の危険がある場合は、その航法については、次の各号による。

- 一 向いあったときは、各モーターボートは、右舷に進路を変えなければならない。



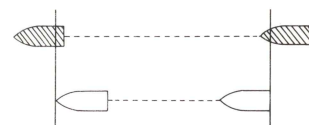
二 進路が交叉するときは、他のモーターボートを右舷に見るモーターボートは、他のモーターボートの前面を横切らないようにしなければならない。



- 2 モーターボートが障害物に接近し、進路を変えなければならないときは、他のモーターボートに合図をし、これを受けたモーターボートは、合図をしたモーターボートの航走に危険のないようにしなければならない。

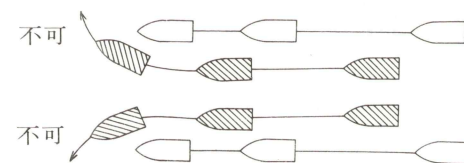
第19条 2隻以上のモーターボートが接近して並行しているときは、並行している他のモーターボートの側に転舵してはならない。但し、障害物を避ける場合その他やむを得ない場合を除く。

- ◎ 「並行」とはモーターボートの艇首から後端までの中心線の水平直角線上に相手のモーターボートがかかっている状態をいう。

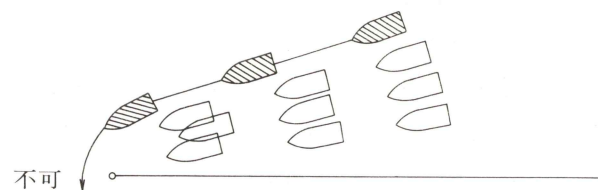


- ◎ 並行しているからといって10mも20mも離れているのに転舵することができないかと言うと、そうではなく、相互に転舵できる安全な間隔は当然あるのであって、互に危険を及ぼすような間隔にあるときは急激な転舵を禁じているのである。

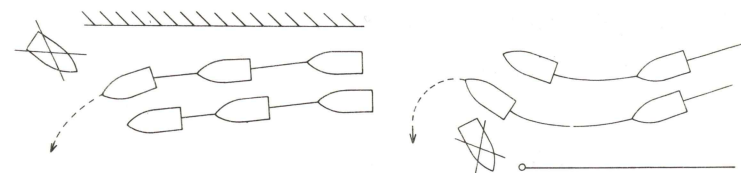
- ◎ 例えそれが左後方より、モーターボートが追抜きの目的をもって、接近し並行してきた場合で先航艇は航路選択の自由と権利があっても相手に危険を及ぼすような急激な転舵は安全保持の見地から許されない。
この場合先航艇といえども安全保持の義務を負わされた義務艇として取り扱われる。



- ◎ 並行して航走している外側艇は自己が有利に旋回せんがために内側艇を左側に極度に圧迫し内側艇が安全に旋回できないように斜航することは避けなければならない。

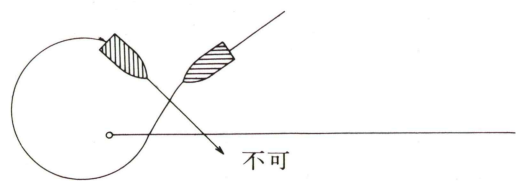


- ◎ 「障害物を避ける場合その他止むを得ない場合」とは並行して航走しているとき前方に転覆艇、救助艇、或は落水者、障害物等があり、危険を認め並行している他のモーターボートの反対側に転舵出来ないようなとっさの事象をいう。



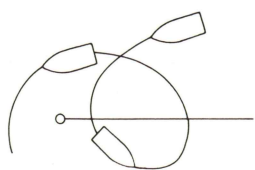
第20条 モーターボートは、ターンマークを時計の針の回転方向と反対の方向に回らなければならない。

- ◎ 第10条に定められたレースコースの周回方向と同様ターンマークの旋回方向も時計の針の回転方向と反対でなければならない。



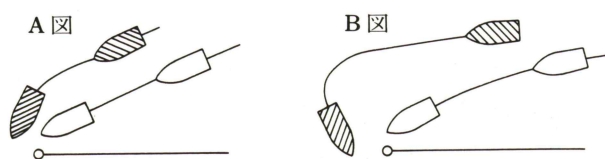
2 前項の場合において、モーターボートは、ターンマークを破損又は沈没させないようにしなければならない。但し、他のモーターボートにより妨害された場合その他やむを得ない場合を除く。

- ◎ 「破損」とはターンマークとしての用に役立たないような状態になったこと、及び係留が放れ移動したことをいい、ターンマークに穴があいたとか、変形したとかの程度では破損とみなさない。
- ◎ 「沈没」とはターンマークの通常水面上に出ている部分が水没して視認が困難となった状態をいう。
- ◎ ターンマークを破損、沈没させなければ接触したり、押し倒したり、または乗り越えても失格とはならないが、これはターンマークの通過が粗暴であってもよいという意味は全く含まれていない。従って公正且つ安全を本旨として回らなければならないことは言うまでもない。
- ◎ 他艇の妨害によって止むを得ず破損させたときは失格とならないが妨害を加えたモーターボートは失格とする。
- ◎ ターンマークの内側を回ったときはその理由の如何を問わず失格となるが、正しい方法で回り直せば失格とならない。

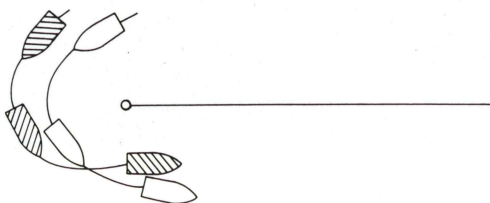


3 2隻以上のモーターボートが同時にターンマークを回ろうとするときは、外側のモーターボートは、内側のモーターボートに安全な余地を与えなければならない。

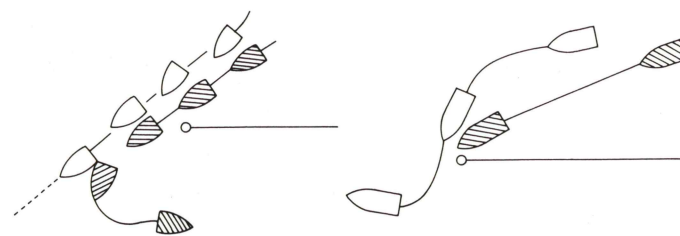
- ◎ 本項は一般航法のなかでターンマークを回るときに限り内側のモーターボートの危険防止のために定められた特別規定であり、マークに接近している時にのみ適用されるのであって、ターンマークの遙か外側においては内側のモーターボートは本規定の保護はうけない。
- ◎ 2隻以上のモーターボートが接近した状態でマークを回るときにのみ、内側艇が保護されるのであるが内側艇と雖も自由自在、わがまま一杯に走り回ることまでは許されていない。
またそのようなボートに対してまでも外側艇が義務を負うことはないのであって、旋回の初動以前の占位、旋回開始の位置、相互の旋回速度、及び旋回半径等を判定の要素として考えるべきである。
- ◎ 「安全な余地」とは、コースの形状、ボートモーターの種類、性能、水面の状況により当然異なるものである。
- ◎ 事例を挙げて説明する。
(イ) 外側艇は内側艇を完全に無視し、自艇がターンマークに近い所で有利に旋回しようとして内側艇を圧迫した不良航法（A図参照）
外側艇は特別な自己防衛となる理由がない限り失格となる。（B図参照）



- (ロ) 内外側両艇とも正常な旋回をしているが旋回の末期で外側艇の操縦不良により外側から内側に入ろうとして追突妨害した。特別の理由がない限り失格となる。



- (ハ) 内側艇は20条3項により保護されることについて誤った解釈をなし、義務艇とされた外側艇を極度に外側へ圧迫したのであるから妨害として失格とする。



第21条 他のモーターボートを追い抜く場合は、そのモーターボートを左舷に見て行なわなければならない。但し、安全な間隔がある場合を除く。

- ◎ 他艇の左側より追い抜こうとする場合、被追い抜き艇を妨害せず安全に追い抜くことができれば差支えないが判断を誤り被追い抜き艇を妨害し実害を与えたものは違反となる。

第3節 その他

第22条 モーターボートは、故障した場合その他やむを得ない場合を除き、風、波、流れ、手漕ぎ等によって走ってはならない。

- ◎ モーターボート競技は、モーターの駆動力で競技を行うのが原則であるから風、波、流れ、手漕ぎ等で走るとは許されない。

但し次の場合は例外として有効と認められる。

- (イ) モーターの落水及び故障のためモーターの駆動力により推進することができなくなった場合。
- (ロ) 艇体や、操縦装置等に故障を生じ、モーターの駆動力で推進することが危険な場合。
- (ハ) モーターが停止し、再び始動する間、あるいはモーターの停止中に方向を変換する場合、他艇の妨害とならないようにするため、または危険を避ける場合。
- (ニ) 選手に傷害事故等のあった場合、その他止むを得ないと審判委員長が判断した場合。

第23条 モーターボートは、救助艇の航行及び作業を妨害してはならない。

- ◎ 本条は人命尊重を本旨とし、選手に対して救助艇の作業を妨害しないよう義務つけたものである。
- ◎ 救助艇の航行及び救助作業等により、競走中のモーターボートが不利になるようなことがあっても異議申立の理由とはならない。

2 転覆したモーターボートがある場合は、安全な距離間隔をおいて航走しなければならない。故障したモーターボート及び落水した選手がある場合も同様とする。

- ◎ 安全な距離間隔とは、そのときの状況により異なるので尺度をもってきめることはできない。従って選手は適確な判断をなして相当の距離間隔をあけて危険のないように走らなければならない。

第24条 ゴールインし、失格となり又は出走できなくなったモーターボートは、速やかに帰投しなければならない。

2 前項により帰投することとなったモーターボートは、他のモーターボートの航走を妨げてはならない。

◎ ゴールインし、または失格となり、あるいは出走できなくなったモーターボートが帰投する際には、出走中のモーターボートの妨害にならないよう速かにレースコースより退避すべきことを義務づけたものである。

第5章 出走資格の喪失、失格

第25条 審判委員長が次の各号の一に該当すると認めるときは、そのモーターボートは出走できない。

一 第4条、第5条、第8条又は第13条第3項の規定に違反したとき。

二 スタート前又はスタート時において、モーターボートが転覆若しくは沈没し、又はモーターが停止したとき。

三 その他モーターボートがスタート前又はスタート時において競走の公正又は安全を著しく害する状態にあるとき。

◎ スタート前またはスタート時においてモーターボートが転覆、沈没しつつある状態またはモーターが停止した場合は、たとえ制限時間内にスタートラインを通過しても出走できない。

◎ 「スタート時」とはモーターボートがスタートラインを通過しつつあるときをいう。

◎ スタート前またはスタート時にボート、モーターの不



▲回転式失格・欠場艇表示盤

調、浮流物等による速度低下、その他器材上の原因による事故を生じ公平な条件で競技に参加させるには不適当であると審判委員長が認めた場合はたとえ制限時間内にスタートラインを通過しても出走できない。

◎ スタートにおいて、定められたスタートラインを通過しなかった場合は、理由の如何を問わず出走できない。

第25条 第1号	第4条	服装違反	背番号付上衣 硬質ヘルメット 救命胴衣 長ズボン 靴又は足袋
	第5条	装備違反	標識旗 番号札
	第8条	展示不正常	
	第13条 3項	違反スタート	フライング 出遅れ
第2号		異常スタート	転覆、沈没 モーター停止
第3号		不適スタート	公正安全を阻害

第26条 審判委員長が第7条、第10条、第11条、第15条又は第17条から第23条までの規定に違反すると認めるときは、そのモーターボートは失格とする。

◎ 第7条、第10条、第11条は事情の如何に問わず違反したときは失格となる。

◎ 第15条または第17条から第23条までの規定は操縦上現れる事象であって総て条件が異なってくるのでその時の

第26条	第7条	燃料	周回方向、周回回数、 競走水面
	第10条	周回	
	第11条	助力	搭乗姿勢、制限時間 接触、接近禁止 向い合い、進路交叉 危険物接近
	第15条	ゴールイン	
	第17条	安全な距離間隔	
	第18条	避航	
	第19条	急転舵	旋回方向、破損沈没 内側艇保護
	第20条	マーク旋回	
	第21条	追抜き	波、風、流れ、 救助作業、転覆艇、人命保護
	第22条	手漕ぎ	
	第23条	緊急避讓	

●「競技規則」から「競技規程」へ、その変遷

モーターボート競技規則(昭和27年3月18日 官文第20号)の沿革

改正認可年月日	認可番号	実施年月日	改正要点
昭和29年3月1日	舶工第30号	昭和29年4月1日	全面改正
昭和32年1月24日	舶工第16号	昭和32年4月1日	全面改正
昭和34年6月11日	舶監第298号	昭和34年6月11日	発走信号用時計の別図に「二重針装置」を加えた
昭和34年9月1日	舶監第521号	昭和34年11月1日	出遅れ制限3秒を1.5秒にし、かつ、正しい状態で発走しないモーターボートは出走の資格を喪失せしめるよう改めた

「モーターボート競技規程」の制定

昭和36年1月30日	舶監第12号	昭和36年4月1日	競技規則を競技規程に、フライングを出走資格の喪失に改める等全面改正
------------	--------	-----------	-----------------------------------

状況判断で失格に該当するか否かは審判委員長の判定によらなければならない。

航走上の事象が類似している場合が多いから失格となる場合とならない場合がある。

第6章 信号

第27条 競技に使用する旗信号及び燈火信号の種類及びその示す内容は、次の表のとおりとする。

種類	内容
市松模様旗(色は白と紺)(燈)	スタート又はゴールイン
緑色旗(燈)	最後の周回
黄色旗(燈)	競技の中止
赤色旗(燈)	失格又は出走資格の喪失
黄赤旗(2等分の横縞)(燈)	危険の存在

◎ 信号については、機械化して確実を期してゆく必要があるので灯火信号を新たに加えた。



スタートゾーンさらに変更1秒へ(一部改正)

認可年月日 昭和41年12月26日

認可番号 舶監801号

実施年月日 昭和42年4月1日

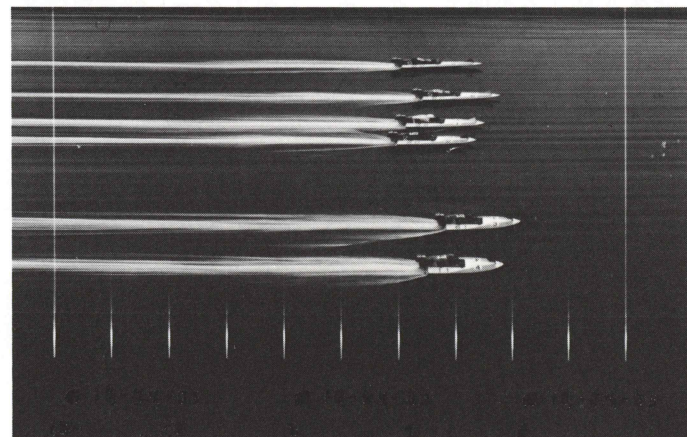
昭和36年4月、モーターボート競走業界は激論の末フライング返還に踏み切り、同年7月、公営競技調査会は抑制基調を取りつつも公営競技の存続を認める答申を出して、公営ギャンブル廃止論に一応の終止符が打たれた。翌37年にはモーターボート競走法の改正が行われ、交付金に付されていた時限がなくなり、モーターボート競走法は恒久立法となった。

昭和34年を基点として急成長を続けたモーターボート競走は、法的な基盤が確立したこともあってより積極的に施設改善を行い、施設の拡大と高級化をはかり、日本経済の高度成長とも相まって売上は急激に上昇し続けていった。

改正に至る経緯

競技規程は昭和36年、フライングについて出走資格の喪失を中心とする条文、用語の整備が行われ、併せて名称も競技規則から競技規程とするなど実質的な全面改正を、また、形式的には競技規程の制定を行って、よく整備された規程となっていた。

このため、競技規程の解釈等に関する疑義も次に掲載する通達以外にはなく、競技規程制定以来はじめて「6年間も改正が行われない」という安定した時代となった。



1. 競技規程に関する当時の通達

(1) モーターボート競技規程の解釈に関する疑義について(昭36.5.11舶監第255号運輸省船舶局監理課長から九州海運局船舶部長あて)

〔通達〕

昭和36年3月10日付九海監第130号をもってご照会のあった標記については、左記の通り回答します。

- ① 出走資格喪失艇(F L艇等)より妨害を受けることがあっても、その艇は返還の対象にはならない。

回答 貴局の解釈でさしつかえない。

- ② 他艇が出走資格喪失艇(F L艇等)を妨害しても、妨害失格、返還の対象にはならない。

回答 出走資格喪失事由に該当するモーターボートは、出走資格喪失の宣言により、スタート時にさかのぼって出走資格を取り消される。

一方「競技規程(昭和36年1月30日舶監第12号運輸大臣認可)第17条の「他のモーターボート」とは、有効に競走を継続しているモーターボートをいうと解されるから出走資格喪失事由に該当するモーターボートは、同条にいう「他のモーターボート」ではなく、このようなモーターボートに対し宣言前にいわゆる妨害行為を行ったとしても、失格とはならない。実際の取り扱いとしては、できるだけすみやかに出走資格喪失について判定を行うこととし、その宣言前の妨害行為等については、宣告後において有効と確定されたモーターボートに対する妨害行為のみについて失格条項に該当するか否かの判定を下すのが適当である。

他方、本件における他艇は競技規程第25条の各号に該当しないから、出走資格を喪失せず、

したがってもちろん返還の対象にはならない。
③ 上記2項は、審判委員長の出走資格喪失の宣告の時期如何を問わない。

回答 第2項の回答通り、実質的に宣告の時期如何を問わないことになる。

本件写送付先

関係各海運局船舶部長

全国モーターボート競走会連合会

各モーターボート競走会

（2）フライング返還に伴う疑義について

（昭和36.3.10 九海監第130号九州海運局船舶部長から運輸省船舶局監理課長あて）

標記について、今般競技規程の改正により36年4月1日からフライングの返還を実施することになったので、当局管内の各施行者、競走会の技術専門委員会を3月9日に開催し審議の結果、下記事項につき疑義があるので至急検討の上、回答願います。

〔記〕

審判委員長が、フライング艇、出遅れ艇を宣告する前後において該艇が他艇を妨害し、または妨害を受けた場合は法第12条及び競技規程第25条により出走の資格を喪失することが優先して処理されるが、他艇については、次の通り取り扱って差しつかえないか。

① 出走資格喪失艇（F L艇等）より妨害を受けることがあっても、その艇は返還の対象とはならない。

② 他艇が出走資格喪失艇（F L艇等）を妨害しても妨害失格返還の対象とはならない。

③ 上記2項は、審判委員長の出走資格喪失の宣告の時期如何を問わない。

（註）第2項中、返還という字句を挿入しているのは、ファンを重点的に考慮して用いたものである。

また妨害についても出走できない艇であるので、真の意味では妨害でなく、ファンにわかりやすくするために用いたものである。

2. 再びスタートゾーン問題

制定当時としては、完成されたかに思われた競技規程であったが、選手の操縦技量が向上し、ボート・モーターの性能も安定して、横一線のスタートが多くなって来ると、ファンはこれまで以上にスタートを厳しい目で見えるようになり、1.5秒のスタートゾーンでは次第に満足しなくなっていった。

当時のモーターボートのスピードは、秒速約20m程度であるから、1.5秒の間にボートは約30mを走ることになる。モーターボート競走では、もともと先航艇が有利であるから、現行の直線300m、2点マークの競走において20mとか30mとかの差は勝者となるためには絶望的な大差であった。

このため、艇団から著しく遅れたスタートに対してはファンの不満が多く時には騒擾の原因となることさえもあった。この騒擾事故を防止するため、多くの競走場で競技規程25条3号「その他モーターボートがスタート前またはスタート時において、競走の公正または安全を著しく害する状態にあるとき」を拡大解釈して適用し、出走資格の喪失として取り扱っていた。

連合会は、こうした25条3号の適用について統一をはかることを検討したが、スタートには多くのケースがあり、仮に1艇だけ正0秒に近いスタートで他の5艇が1秒のスタートであった場合に、艇団から離れているという理由でこれを出走資格の喪失とするわけにはいかず、また、スタートが3艇、3艇または2艇4艇等に分れた場合、どれを正しい艇団とするか、また、スタートゾーンに入っており、特に異常なく航走しているモーターボートを3艇も4艇も

一度に出走資格を喪失させることはできないなど、統一をはかるのはかなり困難なことであった。

しかし、統一をはかるのが困難であるからといって、そのままにしておけば、「前回はこの程度の遅れに適用したのに今回はなぜ適用しないのか」とか「〇〇競走場ではこの程度で適用するのにこのレース場ではなぜ適用しないのか」といった適用をめぐる苦情や紛争が頻発するという状況であった。

連合会は、艇団遅れのスタートに対し、①25条3号を適用する競走場と適用しない競走場がある。②適用する競走場についても艇団からの遅れの程度に差がある。③25条3号の適用について適用を統一することは困難である。④25条3号にかかわる苦情が極めて多く、時には騒擾事件の原因ともなっている。などの事情を重視し、あらかじめ各地ごとに検討を行った上で会議に出席することを条件とし昭和41年9月7日、大阪において審判長会議を開催した。

この会議の開催結果について、連合会事務局は、昭和41年9月25日に開催された「昭和41年度定例常任役員会」で次のように報告を行っている。

（1）第25条3号の適用めぐって…

〔審判長会議より〕

「去る9月7日大阪において審判長会議を開催し、スタートの

1) 1.5秒の制限を1.0秒に短縮する。

2) 他艇より遅れた艇を欠場とする25条3号を廃止する。

この2点について検討を行った。

この結果、①1.0秒に短縮して、25条3号を廃止する。12競走会 ②1.0秒にして、25条3号を存続する。2競走会 ③1.5秒のままで、25条3号を廃止する。1競走会 ④現状のまま。4競走会 という結果になったが、大勢により他に協調する余地ありとするとところが、広島、東京、神奈川、

埼玉の4競走会で、これを考慮すると、—————

①1.0秒にして、25条3号を廃止する……………13競走会

②1.0秒にして、25条3号を存続する……………5競走会

③現状のまま……………1競走会 となる。19競走会のうち、

1) 1.0秒に短縮することについては、滋賀県を除く18競走会の意見がまとまるが、

2) 25条3号を存続するか廃止するかについては、廃止14に対し、存続5と廃止の意見にくらべ存続の意見が予想外に多い。これはスタートを、今1.0秒に制限しても、他艇より遅れる艇については観客は欠場しないと納得せず、必ず苦情を言うてくることは明らかであり、騒擾事件にもなりかねないので、1.0が0.5になってもこの問題は解決されない。

時間制限は、1.5秒ないし1.0秒としても、他艇より遅れる艇に対する審判長の自由裁量を残しておくという考え方を主張するもので、この考え方を主張するところは、現在25条3号を適用しているところで、今更これを廃止することは、対観客問題があるのでできないと言うものである。

一方25条3号の廃止を主張する側は、現在自分の競走場ではこの25条を適用していないが、他の競走場で使っているためファン交流の結果、観客の苦情が多く、1.0秒に短縮して、先頭艇と後ろの艇との差をつめ、この際一気に25条3号の適用を廃止しようとするもので、対観客上自由裁量よりも、写真により証拠の残る時間制限のみ採用すべきであると言っている。

この会議において、以上のような意見の集約をみたが、連合会としてはこの問題については、今後競走会協議会において意見の統一をはかり、また、他の利害関係者である施行者、選手会等の意見も参考とした上で規程改正の必要がある場合は、当局との折衝に入る。

3. 「一部改正」成る

連合会はその後、競走会、施行者、選手会と折衝を行い①スタートゾーンを1.5秒から1.0秒に短縮する。②競技規程25条3号の拡大解釈は行えないよう改正する。ことで大方の意見の一致を見た。このため昭和41年11月27日に開催された「昭和41年度第7回定例常任役員会」に、上記の内容で改正する旨を、また同年12月13日に開催された「第8回定例常任役員会」において改正条文を審議し、これを解決した。

改正内容は、①スタートゾーンを1.5秒から1.0秒に短縮する。②25条3号の条文を改正し拡大解釈をできないようにした。の2点であった。

以下は、運輸大臣への認可申請書に添付された改正理由書および競技規程の新旧対照表である。

(1) 競技規程の一部改正について

全連発第49号 昭和41年12月13日

運輸大臣 大橋武夫殿

観全国モーターボート競走会連合会 会長 笹川良一
モーターボート競技規程の一部改正について

昭和41年12月13日、当会第51回理事会において、モーターボート競技規程の一部改正を議決いたしましたので、モーターボート競走法施行規則第22条の規程にもとづき、別紙の通り、同一部改正規程に改正理由書及び新旧規程の条文対照表を添え、認可申請いたします。

〔改正理由書〕

●モーターボート競技規程の一部改正についての理由

モーターボート競走が開始されてここに14年、今や国民大衆の健全娯楽の場としての揺るぎない地位を確保しつつあります。もちろん、今日に至るには競走場施設の改善は

言うに及ばず、競走の運営面についても年々時代感覚に合致した合理的な方法を採用し、常に近代的なレースを目途に努力してまいりました。就中モーターボートレースのスタート法は、他の競技には類例を見ないレース最大の妙味を示し、醍醐味を持つもので、当初より漸次スタートゾーンを縮め、適切な方法に改正され、その時代の競技条件に合致した最良の方式を採って今日に至りました。

しかるにここ1、2年来、この現行スタートゾーン1.5秒はいかようにも広く、現用モーターの性能、あるいは選手の技量等から判断しこのゾーンは不合理で、競技としては妙味を減殺するとのファンの声が次第に高まりつつあります。すなわち、ファンは出来得る限り1線に揃ったスタートを期待し、著しく遅れたモーターボートは競走から除外するのが当然と考えており、今日のボート、モーターの性能、選手の技量から考えても許されるものではないとまで極論するに至っており、レースにおけるスタートは厳しい条件で実施すべきであるとの要望が強く、時としてこのような不満が騒擾事件の発生原因ともなっております。

昭和34年6月、出遅れ制限時間を3秒から1.5秒に短縮してモーターボートレースのスピード化、合理化を図った当時より、現在のボート、モーターの性能は向上し、スピードに於ても著しく速くなり、構造においても大幅に改良されており、34年当時は秒速20mを目標にしておりましたが、現在すでに20mは軽く突破し、1.5秒で30m以上の幅をもったスタートゾーンに至っております。従って合法的にスタートした6隻の内には、先頭艇と1.5秒ラインのボートの間隔は、約10艇身を超え、30mを超えるようなスタートが現出されます。この間隔は、進歩向上した今日の選手の技量でも如何に優秀な選手といえども、これをレース中に追い抜くことは不可能と思われます。すべて競走は、公平な条件で行われることが望ましく、スタート時に既に明らかに勝負が決っているかのような競走は最早や競走とは言

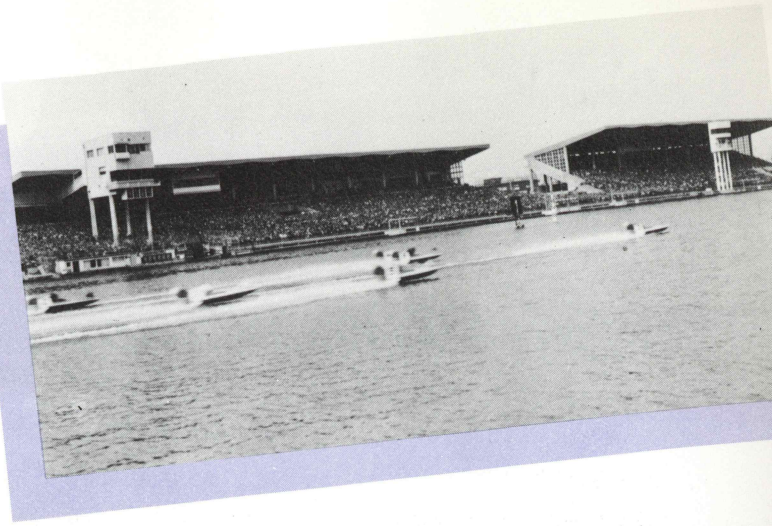
えないのであります。

また、現今の選手のスタート技量につきましても、ここ数年のスタートタイミングの全国平均は0～0.5秒に62.6% 0.5～1.0秒に34.1%、すなわち1.0秒以内に96.7%のボートが入っており、かなり安定した数値を示しております。さらに今後ますます改善されます施設と相まって、選手の技量向上も期待されます。

以上のような点を考え合せますと、ファンの要望もさることながら、これからのモーターボート競走の合理化、高度化を図るためには少なくとも現在の出遅れ制限1.5秒を1.0秒に改正し、今後の発展を期したいと存じます。

●モーターボート競技規程新旧対照表

現 行 規 程	改 正 規 程
第1条より第12条まで省略	同 左
第13条 フライングスタートにおいては、モーターボートは係員の指示に従い、出走のため待機水面に出るものとする。	同 左
2 省略	同 左
3 フライングスタートにおいては、モーターボートは、スタート時刻以後1.5秒以内にスタートしなければならない。	3 フライングスタートにおいては、モーターボートは、スタート時刻以後1.0秒以内にスタートしなければならない。
第14条より第24条まで省略	同 左
第25条 審判委員長が次の各号の一に該当すると認めたときは、そのモーターボートは出走できない。	同 左
一 省略	同 左
二 省略	同 左
三 その他モーターボートがスタート前又はスタート時において競走の公正又は安全を著しく害する状態にあるとき。	三 モーターボートがスタート前又はスタート時において、モーターボートの不調又は浮流物により著しく速度低下したとき。



さらに規程の一部解釈上疑義を生じやすい表現がありますのでこれを明確に表現整備し、あわせて改正を行い、もって公正安全な競走実施に万全を期したいと存じます。

進入方法を規定化(一部改正)

——スタート進入は第2マークを左舷に見て——

認可年月日 昭和44年 5 月 16日

認可番号 舶監第397号

実施年月日 昭和45年 6 月 1 日

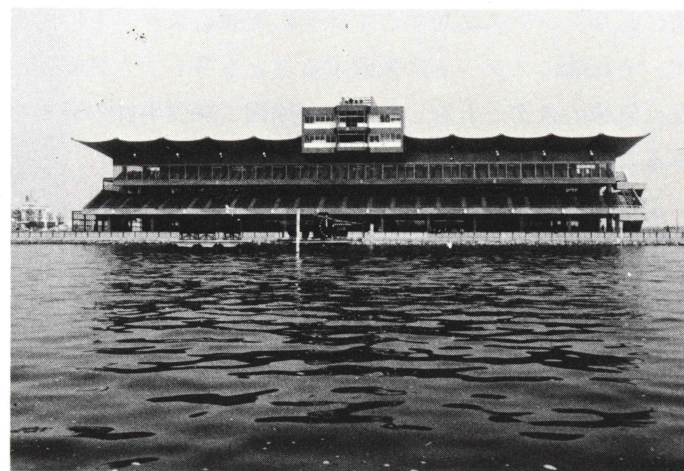
1. 業界の状況

主要改正事項

1. 「正常に展示航走が終らない」場合の解説から「概ね2分経過」を削除した。
2. スタート時、モーターボートは第2ターンマークを左舷にみてスタートラインに向うものとした。
3. 25条2号に「モーターの火災、選手の落水」を加えた。

モーターボート競走初まって以来、業界の悩みごとと言えば売上不振、騒擾事件、八百長事件、スタート事故多発等いろいろであったが、こと八百長事件に関していえば昭和29年からの高野山で行われた定期訓練で、みそぎを行いつつ再出発を誓って以来ピタリと姿を消した。売上面では昭和34年を起点として年々20%以上、時には30数パーセントという急成長を遂げ、売上不振は遙か遠い日のこととなっていた。

しかし、騒擾事件とスタート事故多発は依然として業界の悩みの種であった。



▲移転直後の津競走場、中央は主審(昭和44年)

特に、昭和45年は安保改正の年とあって、各野党はこの年を目指して活発な運動を展開し、これに対する学生運動が異常なほどの盛り上がりを見せるなど、世情は騒然としていた。このような世情を反映してか公営競技界にも紛争騒擾事件が頻発していた。

昭和44年度版「モーターボート白書」は騒擾事件の発生状況及びその原因について次のように記述している。

「昭和43年度における騒擾(紛争)事故は、42年度の8件を一挙にその3倍に当る24件と頻発し、昭和32年度の25件に次ぐモーターボート創設以来第2の多発年度であった。

しかもその規模はますます拡大し、内容においても投石、放火等による施設の破壊と、投票所を襲撃して現金を強奪するという悪質極まる暴挙に出て、全国各競走場にわたり連鎖的に発生し、遂に43年9月22日、児島競走場に発生した騒擾事件及び、44年2月18日唐津競走場における騒擾事件は、共に主催者側の事態収拾の不手際によって、それぞれ1ヶ月間の競走開催停止命令を受けるというまさに業界はかつてない最悪の事態に直面した。

これら43年度に発生した騒擾(紛争)事故は、全国競走場24ヵ所のうち事故のなかったのが蒲郡、津、三国、琵琶湖、鳴門、徳山、芦屋、福岡、大村の9競走場のみ、紛争程度ではあるが宮島競走場で4回、平和島競走場が3回、児島競走場に至っては、43年5月25日の紛争事故に続いて9月23日に前述の開催停止命令を受ける大騒擾事件が発生した。

また、桐生競走場においては、43年5月13日投石、放火による施設の破壊と、投票所に乱入して現金1,200万円を強奪されるという大騒擾事件が発生し、その後12月23日またも紛争事故が発生している。

なお、1回にとどまったが、43年8月1日多摩川競走場では競技部に乱入した暴徒によってボートが破壊され、同11月29日に丸亀競走場では、停電によるレース中止に端を

発して騒擾となり、全投票所、スタンドの窓ガラス等が破壊されるという事件が発生し、同12月31日には常滑競走場において、これまた投票所の窓ガラスが破壊されるという騒擾事故が発生し、大小の事件に明け暮れた年度であった。

このように事件の発生した各競走場では、その都度、その発生原因を追及し、またその事件から得た教訓等によって問題点を是正改善に努力された筈にもかかわらず、次々と同じ競走場が狙われたことは大いに注目反省すべきであろう。

イ、次にこの43年度における騒擾(紛争)事故発生の直接原因についてみると、

展示不良艇 2 位となる……………	1
ターンマーク回らずスタート進入する……………	1
本命艇出遅れ気味で着外になる……………	10
失格板誤認……………	3
最終周回で 2 位艇が 3 位になる……………	1
本命艇エンジン不調で着外になる……………	2
停電により後半レース中止……………	1
荒天のためレース中止……………	1
降雪のためレース中止……………	1
払戻しに手間どり発売時間を短縮する……………	1
写真機の故障でスタートやり直し……………	1

となっており、43年度においても本命あるいは有力視された艇の出遅れ気味のスタートによる着外が24件のうち10件と断然多く、次に失格表示誤認によるものが3件、本命艇のエンジン不調による着外が2件というように選手の航走態度に起因するものが、18件を占めている。

このように多発する騒擾事件に対し、監督官庁である運輸省は、昭和43、44年度だけでも

S 43. 7. 6	モーターボート競走場における騒擾事故に伴う措置について
S 43. 10. 3	モーターボート競走法第23条第 1 項に基

	づく命令(児島競走場の開催停止命令)
S 43. 10. 16	倉敷市営児島競走場における騒擾事件に対する措置について
S 43. 12. 27	モーターボート競走場における警備対策について
S 44. 2. 28	モーターボート競走法第23条第 1 項に基づく命令(唐津競走場の開催停止命令)
S 44. 3. 1	唐津市営唐津競走場における騒擾事故に対する措置について
S 44. 6. 11	公営競技場における現金奪取事案の防止対策について

S 44. 11. 20	公営競技における紛争等の防止についてと 8 件の通達を出し、関係者の注意を喚起している。
--------------	--

2. 一部改正に至る経緯

騒擾事件は監督官庁から注意を受けるまでもなく業界の大問題であり、決して業界関係者が安閑としていたわけではない。

モーターボート競走の最大の特徴はフライングスタート法にあり、レースに対するファンの興味もスタートにあるが、それ故にスタートに失敗することも多く、人気艇が出遅れ気味のスタートをしたことが原因で騒擾事件の発生をみることも多かった。

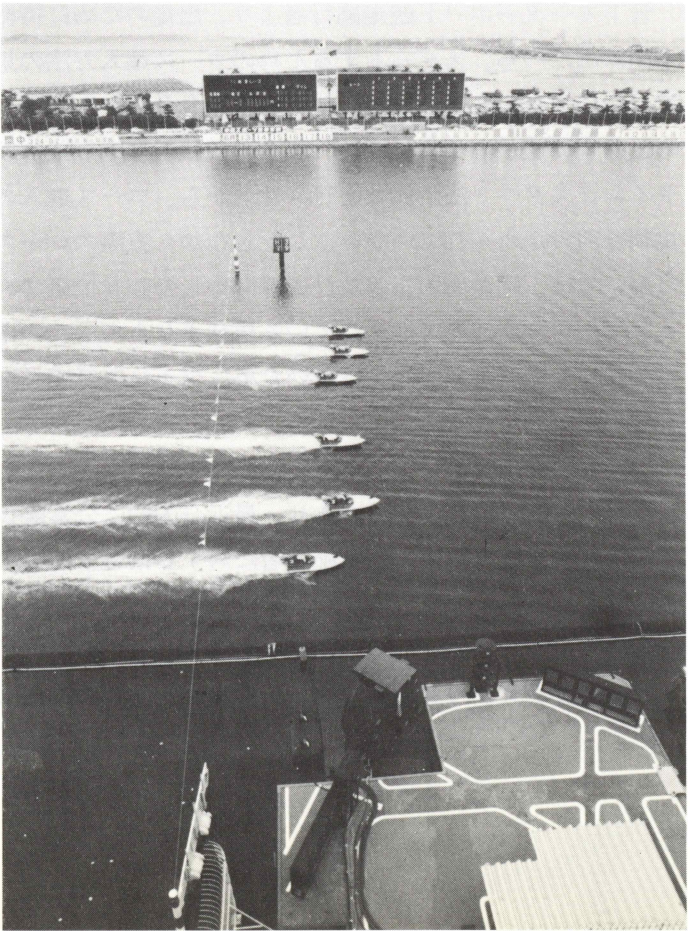
このため競技規程でも昭和29年に「先頭のモーターボートが審判委員長の定位置より第 1 ターンマークを見透した延長線を通過するも、なお出発線を過ぎ得ないモーターボートは出走の資格を失なう」と出遅れ制限を定めたのをはじめ、その後も 3 秒、1.5 秒、1 秒とスタートゾーンを短縮して来た。しかし、このようにスタートゾーンが短縮されて来たにもかかわらず、艇団から遅れたスタートに対しては依然として観客の不満が多く、前述の通り昭和43年度に

発生した24件の騒擾、紛争のうち10件は人気艇の出遅れ気味のスタートによるものであった。だからといってスタートゾーンを無限に短縮していけば、結局はオンラインスタートにするほかはなく、スタート事故は関係者の最も頭の痛い問題となっていた。

昭和43年 9 月 4 日に開催された競走会懇談会の席上でもスタート事故問題が論議され、大阪府競走会から「スタートゾーンを現行の 1 秒としたまま、1 秒ラインについては艇の先端とせず、後端で判定したらどうか」という実質的なスタートゾーンの短縮が提案された。

騒擾事件防止に懸命な関係者は、この問題を実務者レベルで検討することとし 9 月14日、大阪府農林会館において審判長、競技委員長会議を開催し、この問題を検討した。

しかしながらこの実質的なスタートゾーン短縮問題は、この当時のスタート事故発生状況等を勘案すると時期早尚、



または反対の意見を持つ競走会が多く、実現するには至らなかった。

また、競技規程の運用上「ある程度幅を持たせ、競走場によって出遅れ判定に差を持たせてはどうか」の動議に対しては「ファンの交流もあることであり、あくまでも全国統一の線に進むべきである。」との意見が絶対多数であった。

この当時スタートに関する問題は、艇団遅れのスタートばかりでなく、待機行動中、エンスト等のトラブルにより第 2 ターンマークを左に見て進入する時間的余裕を失った選手が、バックストレッチから直接進入コースに入ってくる場合があり、これにも観客の不満が集中していた。

第 2 ターンマークを左に見ないで進入したスタートがどの程度あったか、具体的な件数については明らかでないが、次に紹介するように九州地区施行者協議会ではこれを防止するため九州海運局に対し競技規程の改正を要望していることからして何件かはそのような事象があり、紛争の原因となっていたものと思われる。

(1)「モーターボート競技規程」の一部改正について〔要望〕

(昭43.6.7 九施協第 8 0 7 号 九州地区競艇施行者協議会会長阿部源蔵から九州海運局長近能善雄あて)

モーターボート競走事業運営につきましてはかねてより格別のご指導を賜わり厚くお礼申し上げます。さてスタート時における諸般の事故防止につきましては競艇事業関係者の常に苦慮しているところでありますが、特にスタートライン進入時の態勢についてこれを規制する必要から施行者の強い要望により先般九州地区競艇連絡協議会において慎重に検討した結果、九州地区競艇施行者として「モーターボート競技規程」の一部改正の上申方をお願いして騒擾の防止を計ることになりましたので同規程の改正が早期に実現いたしますよう参考としてつぎの「モーターボート競

技規程」改正希望(案)を付して格別のご配慮をお願いいたします。

(規程改正希望案)
「モーターボート競技規程」第4章第13条につぎの通り第4項を設ける。

4 フライングスタートにおいてモーターボートは、スタートする際第2ターンマークを左に見て進入しなければならない。

(改正を要望する理由)
現行の競技規程においては出走の際スタート前に待機水面を回遊しながらスタートラインを正0秒時に通過すればよいことになっております。しかしこれでは極端な場合スタートライン直前で待機したりあるいは待機水面内側から斜めに進入してスタートすることも考えられ選手人身事故の原因ともなり、また、いっせいにスタートラインに進入する現在の競走形態を否定することにもなって公正安全なレースの運営が崩壊するおそれがあります。

ただ現在では選手の良識あるいは関係者の指導により第2ターンマークを左に見ながらスタートラインに進入する態勢をとっているのが現状ですが、選手の良識にいつまで頼れるか予測はできません。九州においても上記の進入方法と異なったスタートをしたために騒擾事件をひき起したことはまだ記憶に新しいところであります。

モーターボート競走においては有利なスタートコースを得ることによりレースの上位入着が決まるとさえ言われているため待機水面回遊瞬時に起る選手の精神的動揺等による進入態勢の乱れがファンの疑惑を招きあるいはスタート事故につながる大きな原因であることは関係者の常識であり、関係者はその防止に苦慮しているのが実情であります。

以上申述べました通りスタート事故ひいては騒擾事故防止の見地からも「モーターボート競技規程」の一部改正が早期に実現するようその促進方を強く願望いたすものであり

ます。
なお特に九州地区においては先述の実例もありスタート時に第2ターンマークを左に見て進入しなかった場合には騒擾の原因となることは必定と判断され、しかも現下全国的に公営競技において騒擾等事故が多発している状況からしても早急に規制することが急務でありますのでし「モーターボート競技規程」の改正に日時を要するようであれば通達もしくは指導等によってでも早急にご措置いただきますようお願いいたす次第であります。

(2) フライング・スタート法によるコース進入方法の規制について

〔要望〕
(昭和43.7.9 九州海監第212号 九州海運局長から運輸省船舶局長あて)

管下モーターボート競走施行者より、出走のために待機水面に出たのち、スタートするためのコース進入方法の規制について今般九州地区競艇施行者協議会会長から別添写のとおり要望がありましたが、現在の競技規程第13条はフライングスタート法で競技を行う建前から、コース進入の規制は別段定められていない。しかしながら実際のレースにおいては、関係者の指導及び選手間申し合わせで第2ターンマークを左に見て進入している現状よりみて、この申し合わせを破っても違法ではないため、ファンに疑惑を招くおそれもあり得ると考えられる。

つについては過去において、これに起因する騒擾事故が発生した例(下関、芦屋競艇場)もあり、最近全国的に公営競技の騒擾事故多発の折から競走施行者に対する指導上何分のご指示をお願いします。

〔通達〕
フライングスタート法によるコース進入方法の規制について

(昭43.7.30 船監第551号 船舶局長から九州海運局長あて)

標記について、昭和43年7月9日付け九海監第212号をもって照会があったが下記のとおり取り計らわれたい。

記
モーターボート競走に関する競技規程は、モーターボート競走法第22条第2項同施行規則第22条に基づいて、全国モーターボート競走会連合会が運輸大臣の認可を受けて規定しているものであるから、これを改正しようとするときは、九州地区競艇施行者協議会は要望事項を施行者の全体の意見として取りまとめた上全国モーターボート競走施行者協議会から全国モーターボート競走会連合会、日本モーターボート選手会及び運輸省に対し提案すべきものと思われるのでその旨を指示されたい。

(3) 改正を求めて意見続々

この要望がなされている最中の昭和43年7月15日、若松競走場において待機行動中にエンストしたモーターボートが、第2ターンマークを左に見ないでバックストレッチ側から直接第2コースに入り、やや出遅れ気味のスタートながら2着に入着するというレースがあり、これを不満とするファンが騒ぐという紛争が発生した。

競技規程改正の具体的な動きとしては、昭和43年12月26日付で九州、山口地区競走会連絡協議会から「騒擾事故防止対策について提案の件」と題する文書が、連合会および全国モーターボート競走会協議会宛に寄せられ、続いて東京都競走会からも「第2ターンマーク旋回の進入について」と題する文書が寄せられている。

文書の主な内容は、いずれも進入に際しては第2ターンマークを左舷に見て進入しなければならないというものであったが、九州、山口地区競走会協議会はこのほかに旧規程25条3号を復活させるべきであるとし、東京都競走会の

意見は旧規程25条3号のように競技規程の拡大解釈を防止する意味からも早急に競技規程の改正を行うべきであるという点に大きな差があった。

これを受けた連合会は、昭和44年1月17日付で各地競走会会長宛文書を出し、競技規程改正に関する意見を求めたところ次のような意見が寄せられた。

条 項	内 容	改 正 希 望
第3条 第5条	全 能 力 装 備	違反者は失格にすべきである。 番号札(防水板)を規定化すべきである。
第8条	展 示 航 走	解説イ)「……係員の指示するときより概ね1分経過しても……」と時間を短縮すべきである。
第10条	周 回	周回誤認を条文上明確にすべきである。
第13条 1項	フライング ス タ ー ト	係員の指示に従い「スタート時刻1分前までに」出走のため……とすべきである。
3項	違 反 ス タ ー ト	「第2ターンマークを左に見て進入する」を規定化すべきである。 1～6号艇のスタートコースを指定すべきである。
第15条	ゴールイン	解説、競走中のエンスト、落水は直ちに失格とすべきである。
第25条 2号	異 常 ス タ ー ト	「モーターが火災を起こし」、「選手が落水したとき」を挿入すべきである。 「スタート前」を除くべきである。 「競走の公正または安全を著しく害する状態にあるとき」を挿入すべきである。

これらの意見をもとに昭和44年1月29日、2月12日の2回に亘り大阪中之島公会堂において実務担当者会議を開催

し、①第3条、第5条、第10条、第15条の解説および第25条3号は現行通りとする。②第8条の解説(イ)については「おおむね2分を経過しても」を削除する。③第13条1項は結論を保留する。④第13条3項は「第2ターンマークを左に見て進入する」を挿入する。⑤第25条2号は「モーターが火災を起こし」、「選手が落水したとき」を挿入し、「スタート前」を削除することで意見の統一を見た。

連合会は会議の結果を施行者協議会、日本選手会に伝え意見を求めたところ、4月4日付で日本選手会から、①第25条2号は改正案が適当である旨の意見が寄せられ、続いて4月9日付で施行者協議会から8条の解説(イ)、第13条1項については意見が分かれ反対する施行者も多かったが、第13条3項、第25条2号については改正案通りを適当とする、旨の意見が寄せられた。

さらに4月12日に開催された連絡協議会競技運営専門委員会は、これらの意見を参考に審議した結果、①第8条の解説(イ)、第13条3項、第25条2号は改正案通り改正すべきである。②第13条1項は現行通りが適当である、との結論に達した。

3. 競技規程の一部改正認可

連合会は改正案を作成し、4月28日開催された昭和44年度第2回定例常任役員会、5月16日に開催された第60回理事会の議を経て同日付で認可申請を行い、6月1日から改正規程が実施されることとなった。

以下は改正理由および新旧対照表である。

(1) 競技規程及び同解説の一部改正について

全連発第9号 昭和44年5月16日

運輸大臣 原田 憲 殿

御全国モーターボート競走会連合会 会長 笹川良一

モーターボート競技規程及び同解説の一部改正について

昭和44年5月16日、当会第60回理事会において、モーターボート競技規程及び同解説の一部改正を議決いたしましたので、モーターボート競走法施行規則第22条の規定にもとづき、別紙の通り、同一部改正規程に改正理由書及び新旧規程の条文対照を添え、認可申請いたします。

〔改正理由書〕

●モーターボート競技規程及び同解説の一部改正についての理由

モーターボート競走が開始されてから、ここに約18年を経過し、今や一般大衆の健全娯楽として揺るぎない地位を保ちつつありますが、もちろん、今日に至るまでには競走場の施設改善はいうに及ばず、競走の運営面においても、時代感覚に合致した合理的な方法に改善し、常に近代的なレースを目指して努力してまいりました。

なかでも競走は公平な条件で実施するのが第一条件でありますので、これが達成されるために、その時代の競走条件に合致した最良の方式を採って今日に至ったものであります。

しかるに、現行競技規程におきましては、スタート時刻の3分前の表示と同時にピットから離れ、待機水面において第2ターンマークを左舷に見て航走しながら暖気運転しスタート体制を整え、スタートのタイミングを合せスタートラインに向うのでありますが、この待機行動中にエンジンが止ったり、または勘のずれ等により他艇が進入体制に入っているのに、正常の進入体制がとれず第2ターンマークを旋回せず短距離をとってスタートラインに向いスタートする場合が生じるのでありますが、このような事象でスタートしたボートが着外となった場合に騒擾事件の発生原因となる可能性があります。

またモーターが火災を起したり、選手が落水するような



▲高度成長により自家用車も増加(三国)

●モーターボート競技規程新旧対照表

現 行 規 程	改 正 規 程
第1条より第7条まで省略	同 左
第8条 選手は、出場準備の完了後、係員の指示に従い、自己の使用するモーターボートで、競走水面を正常に展示航走しなければならない。	同 左
◎ 「正常に展示航走が終らない」場合とは (イ) 故障等の理由で、係員の指示する時にこれに従って、展示航走のためピットを離れることが出来ないモーターボートがあるときは、レースの進行上、長時間待つことは出来ないので、正常な状態で展示航走を終った先頭艇がピットに帰投してから概ね2分経過しても、尚ピットから離れ得ない場合。	◎ 「正常に展示航走が終らない」場合とは (イ) 故障等の理由で、係員の指示する時にこれに従って、展示航走のためピットを離れることができないモーターボートがあるときは、レースの進行上、長時間待つことはできないので、正常な状態で、展示航走を終った先頭艇がピットに帰投しても、なおピットから離れることができない場合。
第9条より第12条まで省略	同 左
第13条 フライングスタートにおいては、モーターボートは係員の指示に従い、出走のため待機水面に出るものとする。	同 左
2 省略	同 左

状態でスタートした場合に現行規程では欠場とする事が出来ません。すべて競走は公平な条件で行われるのが望ましく、スタートにおいて公正を欠くような競走は最早競走とはいえないと思われます。

以上のような点を考え合せこれからのモーターボート競走の合理化、高度化を図るためには少なくとも現在の規程を改正し、今後の発展を期したいと存じます。

さらに解説につきましても解釈上疑義が生じ易い点がありますので、明確に整備し、あわせて改正を行い、もって公正安全な競走運営に万全を期したいと存じます。

3 フライングスタートにおいては、モーターボートは、スタート時刻以後 1.0 秒以内にスタートしなければならない。

第14条より第24条まで省略

第25条 審判委員長が次の各号の一に該当すると認めたときは、そのモーターボートは出走できない。

一 省略

二 スタート前又はスタート時において、モーターボートが転覆若しくは沈没し、又はモーターが停止したとき。

三 省略

第26条より第27条まで省略

3 フライングスタートにおいては、モーターボートは第 2 ターンマークを左舷に見てスタートラインに向うものとし、スタート時刻以後 1.0 秒以内にスタートしなければならない。

同 左

同 左

同 左

二 スタート時においてモーターボートが転覆若しくは沈没し、又はモーターが火災を起し、選手が落水し若しくはモーターが停止したとき。

同 左

同 左



待機行動時間を短縮(一部改正)

——競技運営の合理化をめざして——

認可年月日 昭和49年 8 月 7 日

認可番号 舶監第441号

実施年月日 昭和49年11月1日

競技運営スピードアップのため一部改正

＝競走運営の態様の変化に伴って改正＝

主な改正点

1. 第13条2項（スタート時刻の3, 2, 1分前の表示）から3分前を削除した。
2. 第15条（ゴールイン）先頭艇がゴールインした時から1分以内を30秒以内とした。

昭和48、49年といえば、公営競技はいずれも好調に売上を伸ばしており、48年10月、中東に勃発した戦争による石油ショックさえも公営競技界にはさほど大きな影響を与えないというほどの勢いであった。

モーターボート競走業界では、政府の石油・電力等の使用節減政策に協力し、昭和49年1月1日よりこれまでの1日12レースから10レースに削減したが、それでも一日平均売上伸び率は昭和48年度が39.0%増と史上最高の伸び率を記録する程の勢いであった。

当然入場人員も増加の一途をたどり、昭和48年度の年間入場者4,112万人、49年度は4,441万人にも達していた。各地競走場の施設所有者は年々施設改善を行い、収容人員の増加を図り、窓口を増加し、さらに場内混雑を緩和するためトータリーゼーターを採用、発売能力の向上に日々努めていたが、それでも年末年始、日曜、祭日、特別競走の時などは発売時間が足りず、買いきれない観客が残るといったような状況であった。

トータリーゼーターは、一つの窓口ですべての舟券が発売できるために観客は横移動する必要がなくなり、また、特定の窓口で観客が集中することもなくなるため、場内混雑が緩和され、観客はもみくちゃにならずに舟券が購入できるとして採用されたものであるが、他面窓口を締め切ると同時に集計が終る特徴もっている、

従来、手売りで発売を行っていた時代は集計に3分から5分を要するのが普通で、この時間をスタート練習、3分間の待機行動の時間等にあててレース運営が行われていた。

年末年始に代表されるような特定の日だけとはいえ、舟券を買いきれないというファンもいて、時にはそれがトラブルの原因ともなることに頭を痛めていた関係者が、この時間をなんとか有効に利用できないかと考えたのは当然であろう。



▲トータリーゼーターの採用(左：中央制御室、右：発売機)

(1) 待機行動時間の短縮案も……

また、昭和45年の競技運営合理化研究会において、スタート進入の制限は撤廃しオープンとすることで全国统一していたにもかかわらず、実際の競技運営においてはスタート事故防止のため、インコースを取るためのスロウダウンの時間制限をはじめ各種の制限を行っている競走場も多く、スタート進入の全国统一は行われていないに等しい状況にあった。

しかしそれにもかかわらず、十分な暖機運転をしないまま長時間スロウ運転をするため、待機行動中のエンストが多発し、進入コースにも変更があることから観客の不満も多く、選手側からもまた3分間の待機時間の短縮を希望する意見が出されていた。

昭和48年度競技運営専門委員会の現地調査はこのような状況のもとに、①昭和46年3月18日付、舶監第130号「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厳守について」の充足状況について、②競技運営上の問題点の把握について、を重点に実施されたが、この答申の中でも「……より公正円滑なる競技の運営上からも規則、規程の改正及び運営方法の最低基準事項の統一を図ることが望ましく、競技運営全般に対する再検討が必要であると思われます……」と競技規程改正の必要性が指摘されている。また昭和48年度選手定期訓練のグループ研究の中でも待機行動時間の短縮等の意見が聞かれたことから、連合会はこの競技規程の改正を決意し、各地競走会に競技運営上の諸問題についての意見を求めたところ、競技規程関係では次の諸点について意見が寄せられた。

〔各地競走会より寄せられた諸意見より〕

- 1) 待機行動時間（待機行動時間に対する当初の目的と、現行モーターでの待機行動のあり方、及び選手間の申し合せ等について）

13条2項 待機行動時間の短縮

現在のモーターの性能から見て、3分間の暖機運転は、必要なくなっている。また、進入のオープン制から待機行動時間のほとんどがスロウ航走に費されており、エンスト、片発、L等の事故になりやすい。したがって現行の3分から、2分へ短縮したほうがよいのではないか。また、このことによって発売時間が増え、売り上げの増加につながる。

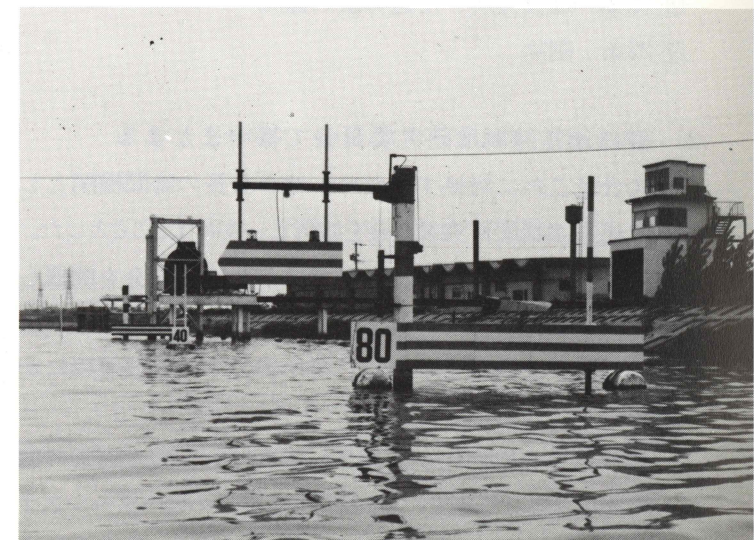
2) 防水板について

①規定化

現在、防水板は写真判定上必要不可欠となっている。したがって形状、サイズ、数字の大きさ、色等を規格化して、競技規程に条文化するのが望ましい。

②数字板のみへ一本化（統一事項として）

現在、スタート練習用と本番用の2種類が使用されているが、これはつけ間違いの事故が発生する原因となっているのでスタート練習の時は他の方法でファンに知らせるようにし、防水板を本番用へ一本化するべきである。



▲可動式水上標識(碧南訓練所)

3) その他

① 8条、条文、解説の一部改正

- ・「全力疾走」の語句を条文に入れる。
- ・現行ボート、モーターの性能均一化により、再展示は時間のロスでもあり廃止する。
- ・8条、解説中「正常な状態で、展示航走を終った先頭艇がピットに帰投しても、なおピットから離れることができない場合」を「順次ピットから離れることができない場合」と改正する。

②13条3項、進入時、スタートゾーンの改正

- ・進入の定義を明確化
- ・スタートゾーンを0秒～0.8秒へ短縮

③15条、失格判定、制限時間の改正

- ・制限時間、30秒ぐらいに短縮
- ・エンスト、落水はただちに失格とする。

④「失格条項」統合整理して簡素化する。

⑤「艇旗」接触等で折損脱落の場合有害となる。(折損しない方法を検討)

⑥23条 帰投方法、待避方法の徹底

⑦22条 削除

(2) 競技運営諸制度研究委員会で答申まとまる

連合会はこれに対処するため、連合会長の諮問機関として競技運営諸制度研究委員会を設置し、検討することとした。

同委員会は、昭和48年12月5日に第1回委員会を開催して以来、昭和49年3月28日までの間に7回にわたり委員会を開催し答申を取りまとめた。答申書のうち競技規程にかかわる部分は次の通りである。

「投票業務の近代化が促進されるに伴い、競走運営の態様も徐々に変化してきている。特にトータリーゼータシステムの採用による発売集計能力の向上はめざましいものがあり、新たに競走運営の流れを変えることはまさしく現時代



▲各地で接戦レース増加する

の要請でもある。

また、昨今の入場者の増加に伴い場内の混雑化は急激であり、そのような環境の下でのファン心理を考慮して、事故防止効果があり、ファンにとって1分でも多くの推理の時間と購入し得る時間をつくり、ファンの焦燥感をなくするような競技運営の方法を考える必要がある。

そこで、競技運営専門委員会の現地調査結果並びに連合会が行ったアンケート調査の結果なども参考として次の問題点を摘出し、ファンの立場、競技運営上からみて、レースの興味を減殺する恐れはないか、事故防止効果があるか否かなどの観点から慎重に検討した。

1) 待機行動時間の短縮

現在の競技運営では、投票券発売締切りからおおむね7～8分を経過してスタートしているが、その間にも発売枚数の集計、スタート練習、待機行動時間があるため、現在の競技運営のままでは締切りからスタートまでの時間短縮は困難である。

この発売締切りからスタートまでの時間が、ファンにとってスリリングな時間として受けとられているか否かが最も重要なことであるが、全競走場の平均的競技進行の実態を見る限り、発売時間に比し、余りにも競技に費やす時間が多く、(投票締切りから次レースの展示終了までに要する時間＝12分30秒<全国平均>)“推理”して勝舟投票をする。ファンの立場からもまた、運営者側からみても現在の競技進行は望ましい形態とは考えられない。

したがって、競技進行の時間を短縮する方法としては、

①事故防止施策として実施している本番時のスタート練習を廃止する。

②本番前のスタート練習は、3分前から表示をしないですぐに大時計を回す。

③スタート3分前からの待機行動を2分前からとする。などが考えられる。

本番前のスタート練習については元来プロ選手が本番直前に行くということは好ましいことではないが、年月の経過が今日では展示航走的要素として、ファンに受けとめられているため各地ではこれを廃止したくないという意向が強く、また従来通り実施を希望するのであればスタート練習の待機時間のみを短縮することは実施の本来の趣旨にも反することとなるので、本番と同様の形態でやるべきと思われる。

そこで本委員会では、待機行動中のエンスト事故防止にも効果があると思われる「待機行動時間の短縮」を図るべきであるという結論に至った。

なお、現行競技規程のままでも2分前から待機行動に出ることは構わないが、全国が統一して実施する際にはファンに徹底することを考慮し、スタート3分前からの表示を2分前から表示するように規程の改正を行うべきである。

2) 展示航走の方法

競技運営を円滑に実施するため展示航走を正常に終わらないものについては、再展示をせずして即欠場とすべきであるという意見が出されたが、これは種々のケースが考えられ、逆に競走運営上好ましくない場合が生じる恐れがあるので、競技規程上で再展示を禁止するように規定すべきでない。

3) 先頭艇ゴールイン後の入着時間制限の短縮

現行競技規程では、先頭艇がゴールインしたのち1分以内にゴールインしないモーターボートを失格としているが競技運営を円滑に実施する必要性から1分以内の時間制限

を30秒以内で制限するようにすべきである。

2. 改正競技規程について

この答申に基づいて連合会は競技規程改正案を作成し、5月22日、審判委員長、競技委員長会議、6月10日、競技運営専門委員会に付議、了解を得た上で7月4日に開催された「昭和49年度第4回定例常任役員会」、「第79回理事会」の議を経て認可申請を行い、11月1日から改正競技規程により競走を実施することとした。

認可申請書に添付された改正理由書および競技規程の新旧対照表は次の通りである。

(1) 競技規程及び同解説の一部改正について

〔改正理由書〕

モーターボート競技規程及び同解説の一部改正についての理由

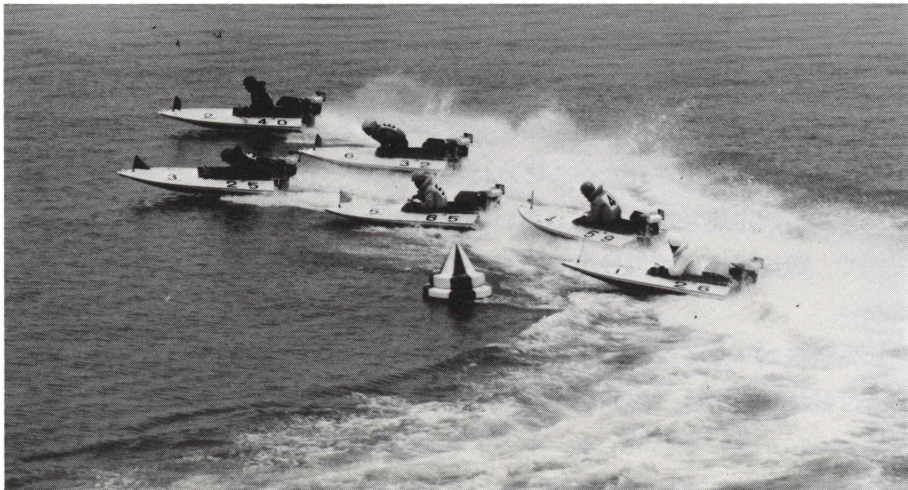
近年モーターボート競走は順調にファンの増加を示し、広く一般大衆の健全娯楽として隆昌の途にあるが、これに伴い、競走運営の態様も徐々に変化せざるを得ない実情となってきた。

すなわち入場者の増加は、場内の混雑化につながり、ひいてはこれがファンサービスの低下となり、さらには、トータリーゼータシステムの採用による投票業務の近代化への移行が新たな競技運営の方法を要求している。

このためこのような場内環境の下でファン心理を考慮し、発売時間の増加によるファンサービスの向上、また待機行動中の長時間スロー運転によるエンスト事故等、各種事故の防止を図るとともに、競走運営のスピード化をもってファンの焦燥感をなくするような競技運営の方法に改め、公正安全な競走運営に万全を期したい。

これが本規程の改正理由である。

現 行 規 程	改 正 規 程
第13条 2 前項の場合において、スタート時刻の3分前、2分前及び1分前は数字板その他の適当な方法により、1分前からの経過は、発走信号用時計により知らせる。 第15条 モーターボートがゴールインする場合には、選手（2名乗る場合はその2名の選手）がモーターボートに乗っており、かつ、先頭のモーターボートがゴールインした時から1分以内でなければならない。 ◎ 出走中転覆、落水、モーターの故障及び操縦不能等によってゴールインできないモーターボート及び航走中ではあるが先頭艇がゴールインしてから1分間以内にゴールインできないモーターボートは、本条違反として失格とする。 ◎ この制限時間内にゴールインすることができないと審判委員長が状況を判断した場合は1分間を経過しなくとも失格を宣言することができる。	第13条 2 前項の場合において、スタート時刻の2分前及び1分前は数字板その他の適当な方法により、1分前から経過は発走信号用時計により知らせる。 第15条 モーターボートがゴールインする場合には、選手（2名乗る場合はその2名の選手）がモーターボートに乗っており、かつ、先頭のモーターボートがゴールインした時から30秒以内でなければならない。 ◎ 出走中転覆、落水、モーターの故障及び操縦不能等によってゴールインできないモーターボート及び航走中ではあるが先頭艇がゴールインしてから30秒間以内にゴールインできないモーターボートは本条違反として失格とする。 ◎この制限時間内にゴールインすることができないと審判委員長が状況を判断した場合は30秒を経過しなくとも失格を宣言することができる。



▲ 1周1マーク旋回

待機行動中の航法を規制(一部改正)

——判定基準を作成——

認可年月日 昭和56年 9 月30日

認可番号 船監第679号

実施年月日 昭和56年11月 1 日

競技規程篇

昭和49年度、50年度を境として、公営競技の入場者は減少傾向を示し始め、売上伸び率も20%、30%台の伸び率から1桁台の、それも低い数字の伸び率へと変化していった。しかし、売上の絶対額は増加の一途をたどり、昭和55年度では5兆3,000億円にも達し、入場者は1億2,000万人にものぼるという巨大な産業に成長していた。

これをモーターボート競走だけでみても売上は1兆6,300億円、入場者は4,430万人の巨大産業である。

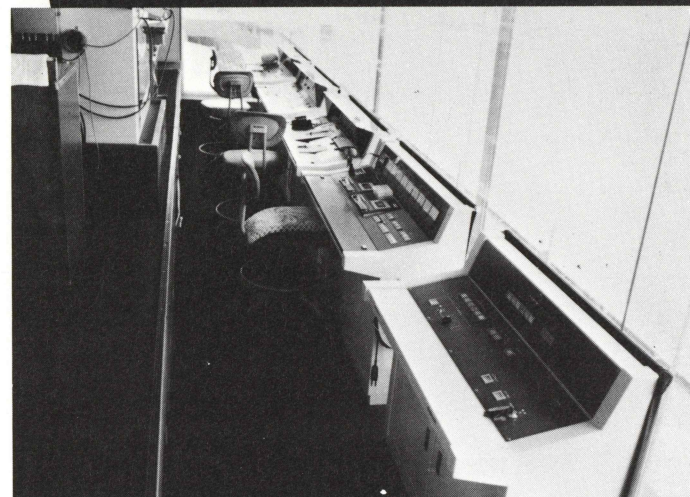
同時に交通機関の発達とともにファンは遠隔の競走場へも平気で出かけるようになったため、運営の全国統一ということがますます重要になってきていた。

主な改正案

1. 第5条中「標識旗」を削除し、番号札の形状等を改めた。
2. 第9条第2項として、展示航走後の状態の変更を禁止した。
3. 第13条第1項を、速やかに待機水面に出なければならなかったとした。
4. 第13条第2項として、待機航走中における航法を規制した。
5. 第13条第3項として、待機航走中における助力を禁止した。
6. 第26条第2号として、出走中におけるモーターボートの転覆、沈没、選手の落水は失格とした。

1. 改正に至る経緯

連合会では競走場開催以来、常に競技運営の統一に心をくだき全国統一をはかって来たが、昭和50年度からはさらに競走場間の連絡を密にするため、地区別実務担当者会議



▲審判機器の自動化(上：ビデオ装置、下：審判機器操作盤)

を実施し、運営の細部にまでわたる意見交換を行い、必要に応じて全国統一を行ってきた。

競技規程については、直接条項の不統一等の問題はあるもののファンに直接の影響はないとして改正を見合せてきたが、昭和54年度の地区別実務担当者会議の開催に先立ち、競技運営上の諸問題についてそれぞれの意見を求めたところ、多数の意見が寄せられた。競技規程にかかわるものは次の通りである。

(1) 競技運営諸制度研究委員会にて7回にわたり検討

連合会は、地区別実務担当者会議でこれ等の問題について意見を求めたが、問題点が多岐にわたるため、単に実務担当者の意見であって結論は出せないという問題も多く、また、早急に結論を出すべきではなく慎重に取り組みたい問題でもあると判断して、別に連合会、競走会、施行者、選手会からなる連合会長の諮問機関としての「競技運営諸制度研究委員会」を設置し、検討することとした。

同委員会は、昭和54年7月19日に第1回委員会を開催して以来10月29日までの間に、7回にわたり委員会を開催し答申を行った。答申のうち競技規程にかかわる部分は次の通りである。

〔競技規程〕

競技規程は、競技運営における具体的な競走実施の規則であり、また教則ともいえるべきものである。これまでボート、モーターの改善やまた投票業務の機械化等による競技運営の改善に伴い、競走の公正、安全且つ円滑、合理的な実施を旨に改正が行われている。

しかしながら、これからの競走の実施に当っては、このように公正、安全な確保を図ることはもとよりであるが、入場者数に伸び悩み傾向がみられ、これが売上げ面に及ぼす影響が懸念される昨今では、特にファンの興味を削ぐ要因を排除し、より一層の競走の信頼を高める施策を講ずる必要がある。

競技規程については、このような観点からあくまでもファン重視という姿勢に基づき、競技運営のスピード化、合理化を図り、事故判定においても明確で統一を欠くことのないものとするを基本的態度としてその弊害を除き、次に掲げる事項に基づき早急に改正すべきである。

(1) 第4条及び第5条について

選手の服装及びモーターボートの装着について細部に至るまで本規程で規定することは、今後モーターボート

の改造等の行われた場合、これに伴う規程改正の手続きにおいても、また競技に関し規定している本規程の趣旨に照らしてもその必要性は特に認め難いので、条文としては装備、装着について義務づけるにとどめ、細部については他に規定したほうがよいと考える。

(2) 第7条について

施行規則第11条において「連合会が定める燃料を選手に使用させる」と定め、また実施規程(例)第30条において「競走会の提供するもの」と規定されており、しかも本条は第26条により失格の対象となっているが、現状ではこれを適用することは不可能であり、実情に照らしあわせて本条を削除すべきである。

(3) 第10条について

本条文の解釈及びこの適用を明確にするため、これを航法の項に移行し「競走水面の航法及びターンマークの旋回方向」に関する条項と「定められた周回を終ってゴール」即ち「周回」に関する条項とにそれぞれ独立分離させる必要がある。

(4) 第11条について

「スタート前の助力」については、解説中において好ましくないとはしているものの、これを是認するかたちになっているが、待機行動中の助力についても規制し、これに反したときは出走資格を喪失させるべきである。

(5) 第12条について

第2項は、第1項があればあえてラインの表示方法を示さなくても問題がないと思われるので、これを削除する。

(6) 第13条について

(イ) 第1項

スタート時刻1分前までに出走のため待機水面に出られないモーターボートは申し合せにより欠場として扱っているので、実情にあわせてこれを条文化すべきである。

- (ロ) 第2項
水上施設統一基準の改正により、スタート時刻1分前の表示は不要と思われるので、これを削除する。
- (ハ) 待機行動中の航法については、現在各地において内規または指導事項により取り扱っているが、現規程では審判委員長の裁定の及ばぬところであり、不良航法者に対する指導の徹底を欠く面もあるので、待機行動中の航法についても審判委員長の指示によるものとし、これに反したときは制裁審議会にて処分できる旨新たに規程化する必要がある。
- (7) 第15条について
現在、この条項を適用させている「転覆」「落水」については競走中の危険防止及び迅速な運営を図るために、事象が生じた時点で失格の対象とすべきである。但し「落水」についての判定基準を明確にする必要がある。
なお、「エンスト」については、これを一律即失格とすることは運営上諸種支障をきたすおそれが多分にあるので好ましくない。
- (8) 第17条以下の航法に関する条項について
現行規程においては、内容が類似しているものがあるためややもすればその適用に差異を生じ易く、各地において解釈に統一を欠く面がみられるので、これを
- (イ) 周回に関する条項
(ロ) 直線時の航走に関する条項
(ハ) 旋回時の航走に関する条項
(ニ) その他の事象に関する条項
(ホ) 追い越しに関する条項
- に分類し、これを骨子とし解釈に不統一をきたさないよう整理すべきである。
- (9) 第22条について
本条項を削除することは手漕ぎによるゴールインを認めることになるので、条文は残し解説中の止むをえず手

- 漕ぎによらざるを得ない事象について整理すべきである。
- (10) 第23条について
事故艇があった場合及び救助作業時の航法を規定化することについては、
- (イ) 状況によっては事故時の航法規制に無理を生ずる場合がある。
(ロ) 規程に反した場合、これを失格とすることもなお問題が残る。
等の問題が派生するおそれも充分予測されるところから、これらの航法については現状どおり原則的には選手の判断にゆだね、指導事項として対処していくべきである。
- (11) その他
規程全般にわたり、条文及び解説において表現に不適切と思われる箇所がみられるので、第24条を「ゴールインまたは失格となり、あるいは出走できなくなった…」と改める等字句をはじめこれらの修正を図るべきであり、また今後規程解釈、運用において甚だしい差異を生ずることのないよう「審判判定要領」等を作成し、基本的な解釈の統一を図ることが望ましい。

- (2) 競技規程改正研究会で基本方針決定検討続ける
連合会は、委員会の答申の主旨に沿って競技規程の改正と適用条項の全国統一をはかることとし、連合会1名、各地区の審判長5名をメンバーとする競技規程改正研究会を設置、昭和54年12月12・13日に第1回研究会を開催して、
- ① 現競技規程の条文は競技運営諸制度研究委員会の答申にそって整理する。
② 現競技規程の解説は、「判定要領」として別途まとめる。
- と、改正の基本方針を定めた。
同研究会は、昭和55年2月22日までの間に5回にわたって研究会を開催し、競技規程改正案及び審判判定要領案を

- 取りまとめた。
- この改正案は、競技規程に新たな条項をもうけたほか、不必要な条文の削除、条項の組み換えを行い、解説と判定基準を加えるという全面改正であったが、運輸省との折衝の過程において、「競技規程は、レース形態が変るとか、現行の規程があるために競技運営上重大な不具合があるとか、基本的な変更や重大な不具合がない限り、現行規程を尊重すべきで改正する必要はない。また改正するにしても必要最小限度とすべきである。」とする運輸省の考え方との間に齟齬があり、改正案のままでは認められないところから、航法および待機行動中の航法にしばって再検討を行うこととなった。
このため、昭和56年2月17日から7月28日までの間、4回にわたり再度競技規程改正研究会を開催、新たに競技規程、同解説、判定基準改正案を作成した。

2. 判定基準を作成

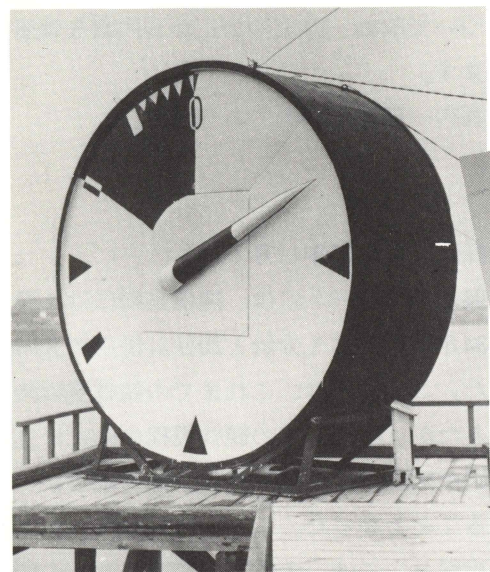
- 判定基準改正案は、昭和56年8月19日に開催された審判委員長会議、9月30日に開催された審判委員長会議で一部手直しを行ったのち、9月22日に開催された「昭和56年度第5回定例常任役員会」、「第99回理事会」の議を経て認可申請を行い、11月1日の競走から実施された。
- 競技規程の改正理由および新旧対照表は次の通りである。
なお、解説および判定基準は認可事項とはされていないが、解説は従来の解説の見直しを行い条文の解釈を明確にし、誤まった解釈や拡大解釈を生じさせないためのものだけを解説として、また、判定基準は判定および適用条項の統一をはかるために運輸省の了解を得て作成されたものである。

- (1) モーターボート競技規程一部改正について
〔改正理由〕
モーターボート競走は、今年、モーターボート競走法制定以来30年を経過し、今や健全娯楽として揺るぎない地位を築いております。
この間、競技運営においても、常に近代的な運営を目指すため、競技規程も時代の進展に応じた合理的改正を行ってまいりました。
しかしながら、近時モーターボート競走の熾烈化に伴い一層厳正な運営を期すため、展示終了後の装着状態の変更や待機航走中における助力の禁止、さらに待機水面における航法について規制を設ける必要が生じてまいりました。
また、落水、転覆者の救助を速やかに行い安全を確保することや、新型ボートの装備面の改善の必要等、運営上実情にそぐわない面が生じておりますので、これを現状に則するよう競技内容について改め、競走の公正かつ円滑な運営を図りたいと存じます。
これが、競技規程の一部改正理由であります。

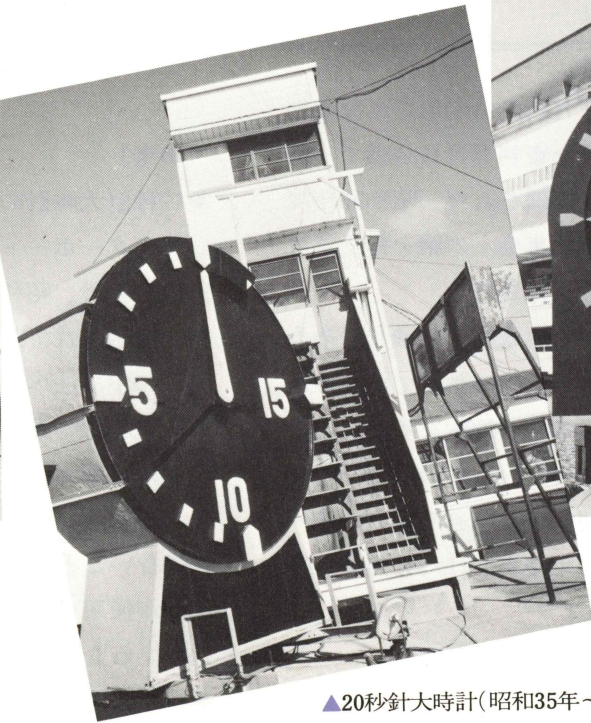
- 〔参考〕
●12秒針大時計の採用（昭和53年11月1日）
モーターボート競走のスタートには、開催当初には1分針の大時計、昭和34年頃からは1分針と20秒針併用の大時計が使用されてきた。このことは、これまでの競技規程の変遷の中で述べてきたが、昭和36年の競技規程の改正により、大時計の盤面図が同規程から削除され、水上施設統一基準に盤面図が入ることとなった。
このため、競技規程としては、大時計の変更と直接の関係はないこととなったが、昭和53年11月から改良された大時計が使用されるようになったので参考までにその概要を掲載することとする。
●採用に至る概況

初開催当時の競走用モーターボートのスピードは、秒速14～15m程度であったから、1回転1分間の運針速度の大時計でも不都合はなかったようであるが、その後、モータボートのスピードアップがはかられ、選手のスタート技量が向上しタイミングも早く、揃ったスタートが要求されるようになると1分針大時計では盤面が明確に視認できないという欠点が出てきた。

その頃、福岡県競走会審判部により1分針と20秒針併用の大時計が考案され、昭和34年頃から各地競走場で使用され、その後20年近くもの間この大時計が使用されてきた。しかしながら、昭和40年代の後半になると、競走用モーターボートの直線スピードは時速80キロ以上、秒速23m～24mにも達し、長年使用された20秒針大時計も運針速度が合わなくなり始めていた。



▲開催当初使われた1分針大時計
(初開催～昭和35年)

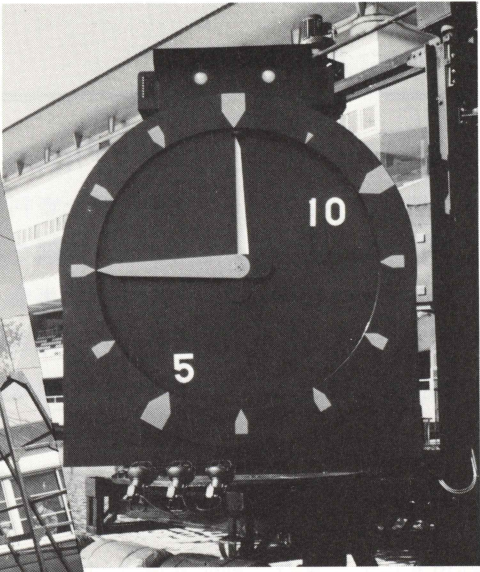


▲20秒針大時計(昭和35年～昭和53年)

昭和48年度の競技運営諸制度研究委員会は、答申の中で、現在のスピードにマッチした運針速度の発走用大時計の研究開発を行なうべきであるとし、翌49年度の競技運営改善研究委員会も発走用大時計の運針速度はデーターにより判断すべきであると答申した。

連合会は、この答申に基づき、発走信号用大時計研究委員会を設置し、昭和50年、51年度の2年間にわたり、大時計の研究開発と実験を行い、多くの実験データーをもとに1回転12秒の運針速度が現行モーターボートのスピードに最も良くマッチした大時計である旨の答申を行った。

この改良大時計は、全国の関係者の同意を得て採用が決定され、昭和53年11月1日以降を初日とする競走に使用された。

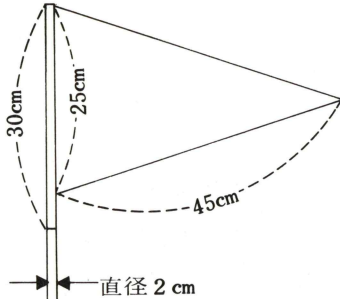
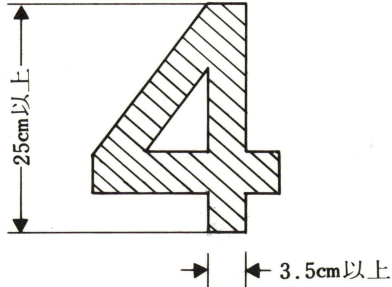
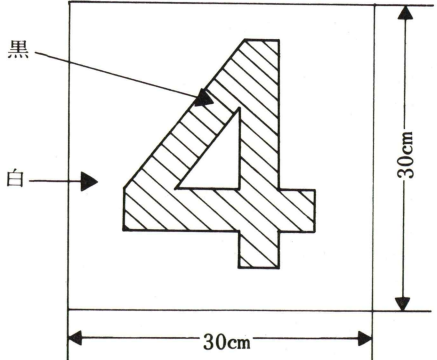


▲12秒針大時計(昭和53年～現在)

〔アンケート調査結果〕

(S.54.4)

			群	埼	東 京			静	愛	三	福	滋	大	兵	徳	香	岡	広	山 口		福	佐	長	備 考		
1. 競 技 規 程			馬	玉	江 戸 川	平 和 島	多 摩 川	岡	知	重	井	賀	阪	庫	島	川	山	島	徳 山	下 関	岡	賀	崎			
(1) 削除した方が 良い条項	4条2項	7番以下削除	○		○				○										○	○	○	○	○	群－8番以下		
	5条2項	標識旗不要			○							○							○	○	○	○	○			
	6条	インボードの項目削除			○				○											○	○	○	○	○		
		ランナバウトD級－選手1名							○																	
	7条	削除（燃料）		○	○	○	○	○		○									○	○	○	○	○	○		
	8条	解説(○)後段削除（再展示不要）										○														
	11条	「但し」以下削除（2名乗り不要）							○	○									○	○	○	○	○	○		
	15条	削除（スタートライン）						○																		
	12条2項	削除（オンラインスタート）				○			○	○									○	○	○	○	○	○		
	14条	（ ）内削除（2名乗り不要）							○										○	○	○	○	○	○		
	18条	削除（2隻のモーターボートの航法）	○			○		○			○				○											
	20条2項	削除（ターンマーク破損沈没）						○											○	○	○	○	○	○		
22条	削除（手漕ぎ）				○				○										○	○	○	○	○	平－一部削除		
(2) 改正を要する 条項	5条	防水板取付の規定化	○			○	○					○	○	○										平－競技規程外で		
	7条	（燃料）															○		○							
	10条	（周回）競走水面の定義				○						○								○	○	○	○	滋－第1条に定義		
		20条1項（TM旋回）との統合整理	○	○		○					○															
	13条1項	待機行動での調整運転不要															○									
	13条3項	「及び1分前」、を削除										○														
	15条	落水、転覆、エンスト → 即失格																		○	○	○	○			
	17条	19、20、21条と併せ統合整理	○	○	○	○					○				○		○			○	○	○	○	○		
		条文に「失速をきたす航走」挿入										○														
	20条2項	TM破損、沈没の解説を明確化				○		○																※群－8条(展示)		
	25条3項	「スタート前」を削除						○																ビットを離れてからの		
	26条	7、18条等の削除等整理	○			○		○		○						○				○	○	○	○	○	制限タイムの規定化	
27条	燈火を主に																			○	○	○	○	※群－13条1項（スタート）		
(3) 追加すべき 条項	10条	日付板裏通過の航法													○									待機行動にビットを離れ		
	13条	進入に関する航法の明確化 （待機行動についての規定化）										○	○						○	○	○	○	○	る時間制限の規定化		
	20条3項	旋回時の速度低下による妨害禁止の 規定化									○															
	23条	TM附近における救急作業時等の 航法の明確化									○	○		○	○											
	25条	13条3項（違反スタート）に「TMを 左に見て…」を本文として挿入				○																				
	27条	失格盤、時間表示、発走用時計を追加				○																				
(4) その他		全般に亘る条項の整理	○								○								○							
		図解等による解釈の明確化 （適用条項の統一）		○																○	○					
	24条	字句修正（例：ゴールイン又は）																			○	○	○	○		
2. 水上施設統一基準																										
発用 定時 信号 計	目盛の大きさの検討		○							○														埼－0.5秒前に小目盛設置		
	目盛の 形状 の検討				○																			平－0～1秒過ぎを同一目盛に		
	目盛の 色 の検討					○																				

改正規程	現行規程
第5条 選手は、2枚の番号札を自己の使用するモーターボートに装着しなければならない。	第5条 選手は、標識旗及び2枚の番号札を自己の使用するモーターボートに装着しなければならない。 2 前条第2項の規定は、標識旗の色に準用する。 3 標識旗のポールを立てる位置は、モーターボートの甲板の中心線上において前端から30cmの点とする。 4 標識旗の形状及び寸法は別図(1)のとおりとする。 別図(1) 標識旗の形状及び寸法 
2 番号札の位置は、モーターボートの甲板の中心線の両側とする。 3 番号札の番号は、明りようなものとし、その寸法は、別図のとおりとする。 別図 	5 番号札の位置は、モーターボートの前部甲板の中心線の両側とする。 6 番号札の形状、寸法及び色は別図(2)のとおりとする。 別図(2) 番号札 

第9条 省 略 2 選手は、展示航走が終ったモーターボートの状態を変更してはならない。 第13 フライングスタートにおいては、モーターボートは、速やかに出走のため待機水面に出なければならない。 2 モーターボートは、待機水面において、他のモーターボートの航走を妨げてはならない。 3 第11条の規定は、待機水面における航走中について準用する。 4 省 略 5 省 略 第25条 省 略 1 第4条、第5条、第8条、第9条第2項、第13条第1項、同条第3項又は同条第5項の規定に違反したとき。 2 省 略 3 省 略 第26条 審判委員長が次の各号の1に該当すると認めたときは、そのモーターボートは失格とする。 1 第7条、第10条、第11条、第15条又は第17条から第23条までの規定に違反したとき。 2 出走中において、モーターボートが転覆若しくは沈没し、又は選手が落水したとき。

第9条 省 略 第13条 フライングスタートにおいては、モーターボートは、係員の指示に従い、出走のため待機水面に出るものとする。 2 省 略 3 省 略 第25条 省 略 1 第4条、第5条、第8条又は第13条第3項の規定に違反したとき。 2 省 略 3 省 略 第26条 審判委員長が第7条、第10条、第11条、第15条又は第17条から第23条までの規定に違反すると認めたときは、そのモーターボートは失格とする。
--

モーターボート競技規則(昭和27年3月18日認可官文第20号)		
(改正認可年月日)	(認可番号)	(実施年月日)
昭和29年3月1日	舶工第30号	昭和29年4月1日
昭和32年1月24日	舶工第16号	昭和32年4月1日
昭和34年6月11日	舶監第298号	昭和34年6月11日
昭和34年9月1日	舶監第521号	昭和34年11月1日

モーターボート競技規程

昭和36年1月30日	舶監第12号	昭和36年4月1日
昭和41年12月26日	舶監第801号	昭和42年4月1日
昭和44年5月16日	舶監第397号	昭和45年6月1日
昭和49年8月7日	舶監第441号	昭和49年11月1日
昭和56年9月30日	舶監第679号	昭和56年11月1日

●モーターボート競技規程

(附 解説・判定基準)

第1章 通 則

第1条 モーターボート競走法に基づいて行うモーターボートの競技に関する事項は、この規程の定めるところによる。

- ◎ この規程は、モーターボート競走法施行規則(以下「施行規則」という。)第22条に基づいて、全国モーターボート競走会連合会が制定し、運輸大臣の認可を得て実施するものである。
- ◎ 施行者は、モーターボート競走法による競走を行う場合は、施行規則第11条の規定に基づき、この規程に従って競技を行わなければならない。
- ◎ この規程の用語のうち、特に必要と思われるものを次の通り定義する。

- (1) 「競走」とは、モーターボート競走法に定められた競走、すなわちモーターボートの競技、勝舟投票券の発売、払戻、場内の秩序維持等全般を含めた広義の競走をいう。
- (2) 「競走」とは、モーターボートが展示航走のためピットを離れてから待機航走、スタートし、ゴールインしてからピットに帰投するまでの間の狭義の競走をいう。
- (3) 「出走」とは、競技中においてスタートからゴールインまでの航走をいう。
- (4) 「モーターボート」とは、ボート及びモーターをいうが、第4章及び第5章では選手が競技を行うためモーターボートに乗っている三位一体の状態をいう。

第2条 この規程に定める事項以外の事項の裁定は、執行委員長が、競走の公正及び安全を旨としてこれを行う。

- ◎ この規程に準拠できない事象が生じた場合の裁定は、執行委員長が競走の公正及び安全を旨として、これを行うよう規定したものである。
- ◎ 審判委員長及び競技委員長の職務は、モーターボート競走実施規程(以下「実施規程」という。)に定められており、責任の限界もほぼ明らかであるが、実際には両者の職務が交錯することが少なくないので、競技中及びその前後を通じ、相互に緊密な連絡をとるのが望ましい。

第3条 選手は、競走の公正及び安全を旨とし、全能力を発揮しなければならない。

- ◎ 選手は、諸規則を守り公正安全に競技を行うと共に、常に勝利を得る目的をもって最善の努力を払うべきは当

然のことである。しかもこの競技が単に選手の名誉や、賞金獲得のためのみに行われるものでなく、観客の勝舟投票の対象として行われるものであるから、選手はこの点を十分に銘記し、全能力を発揮して悔いなき努力をしなければならない。特に観客は選手が最善を尽くして技を競うであろうと信じ、その能力を判断して投票するものであるからこの期待を裏切らぬ敢闘が望まれる。

◎ 「全能力を発揮する」とは、選手自身のもつ智力、体力、気力、技術を最高度に発揮することはもちろん、ボート、モーターを完全に整備駆使し、人機一体となって持てる力の全てを総合発揮することをいう。

第2章 選手及びモーターボート

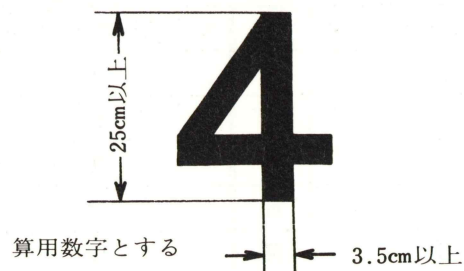
- 第4条 選手は、次の各号に掲げる服装を着用しなければならない。
- (1) 自己の使用するモーターボートの番号を明記した布を背部に付した長袖の上着
 - (2) 全国モーターボート競走会連合会(以下「連合会」という。)が別に定める硬質ヘルメット及び救命胴衣
 - (3) 長ズボン及び靴(足袋を含む。)
- 2 前項第1号及び第2号に掲げる長袖の上着及び硬質ヘルメットの色は、自己の使用するモーターボートの番号に応じ、次の表によるものとする。

- ◎ 硬質ヘルメット及び救命胴衣は、昭和29年9月10日制定のモーターボート競走用硬質ヘルメット検査基準及び同年6月1日制定の救命胴衣検査基準に定める規格に適合し、かつ検査員の行う試験に合格したものでなければならない。

モーターボートの番号	色	モーターボートの番号	色
1	白	8	白赤
2	黒	9	白青
3	赤	10	白黒
4	青	11	赤青
5	黄	12	黄黒
6	緑	13	白黄
7	桃	14	桃緑

- ◎ 硬質ヘルメットのモーターボート番号8号以下の色はヘルメットを上から見て4等分として色を交互に塗り分ける。塗り分ける方法は右の前方を白として後方を赤として左側はこれと反対に塗り分ける。
- ◎ 長袖の上着を染め分ける場合は縦の縞を用いる。
〔判定基準〕
- 1 展示航走中に服装違反を認めた場合は、ピットに帰投後、服装を正させ、当該選手のみ改めて展示航走を行う。故意に所定の服装を脱いだ場合は、出走資格を喪失させる。
- 2 待機航走中故意に所定の服装を脱いだ場合は、出走資格を喪失させる。
- 3 出走中故意に所定の服装を脱いだ場合は、失格または出走資格を喪失させることはないが、状況に応じ制裁審議会において処分することがある。

- 第5条 選手は、2枚の番号札を自己の使用するモーターボートに装着しなければならない。
- 2 番号札の位置は、モーターボートの甲板の中心線の両側とする。
 - 3 番号札の番号は、明りょうなものとし、その寸法は、別図のとおりとする。



〔判定基準〕

- 1 第4条の判定基準に準ずる。

第6条 モーターボートに乗る選手の数、モーターボートの種類及び級に応じ、次の表のとおりとする。

種 類		級	選手の数
アウト ボード	ハイドロプレン	A・B・C・D	1名
	ランナバウト	A・B・C	1名
		D	1名又は2名
イ ン ボード	ハイドロプレン	K・L・M・N・P・Q	1名又は2名
	ランナバウト	K・L・M・N・P・Q	1名又は2名

第7条 選手は、燃料として、連合会が別に定める燃料油及び潤滑油を使用するものとし、これらを混合して使用する場合は、連合会が別に定める割合によるものとする。

第3章 展 示 航 走

第8条 選手は、出場準備の完了後、係員の指示に従い、自己の使用するモーターボートで、競走水面を正常に展示航走しなければならない。

◎ 「展示航走」とは、出場する選手、ボート及びモーターを観客に紹介するためにレースコースを周回する航走をいう。展示航走は、通常レースコースを2周航走させるが気象条件等により1周としても差しつかえない。

◎ 「競走水面」とは、モーターボート競走の用に供する水面で、標識物等により明確に区分された水域をいう。

◎ 正常に展示航走を終らないモーターボートは出走することができない。

〔判定基準〕

1 「正常に展示航走が終らない」とは、次に掲げる場合をいう。

(1) 故障等の理由で、係員の指示する時にこれに従って、展示航走のためピットを離れることができないモーターボートがあるときは、レースの進行上、長時間待つことはできないので、正常な状態で、展示航走を終った先頭艇がピットに帰投しても、なおピットから離れることができない場合。

(2) ボート・モーターの不調、停止あるいは水面状況、浮流物等のため、航走状態に異常をきたした場合。

(3) 選手がボート・モーターの性能を十分に発揮させなかったり、または競走水面外を航走した場合。

(4) モーターボートが転覆、沈没し、または選手が落水した場合。

2 前項に掲げるもののうち、(2)に該当する場合及び(4)の選手が落水した場合は、状況によりさらに1周または2周の展示航走を行うことができる。

第9条 選手は、前条の展示航走が終った後、係員の指示に従い、所定の場所に待機しなければならない。

2 選手は、展示航走が終ったモーターボートの状態を変更してはならない。

◎ 観客は舟券購入に際し展示航走において示された選手やボート・モーターの状態を判断の要素として相当高く評価し参考とするものであるから、展示航走後の状態保持には大なる関心を持っている。従って競走の公正を確保し、かつ観客に無用の疑惑を抱かせないためにも、展示航走を終ってピットに帰投したならば、モーターボートをよく点検の上速やかに定められた出走選手待機所に入り、係員の指示があるまで待機し、みだりにその場所を離れてはならない。

〔判定基準〕

- 1 展示航走を終った選手が、部品の交換を行ったり、ボート・モーターの装着状態を変えた場合は、出走資格を喪失させる。
- 2 当該選手以外の者が、行った場合も同様とする。

第4章 出 走

第10条 モーターボートは、競走水面を時計の針の回転方向と反対の方向に走り、ターンマークを順次回り、定められた周回を終ってゴールインしなければならない。

〔判定基準〕

- 1 定められた競走水面をはずれて航走したり、周回誤認等定められた周回回数を航走しなかったモーターボートは失格とする。

第11条 選手は、出走中は、他からの助力を受けてはならない。但し、選手が2名乗るモーターボートにおいて、これらの選手が互に助け合う場合を除く。

◎ 選手は、独自の力で競技を行わなければならないし、

観客に無用の疑惑を抱かせ競技に対する信頼を損わせないためにも、他からの助力を受けてはならない。

◎ 「助力」とは、物理的な力を与える行為をいい、精神的なものは含まない。

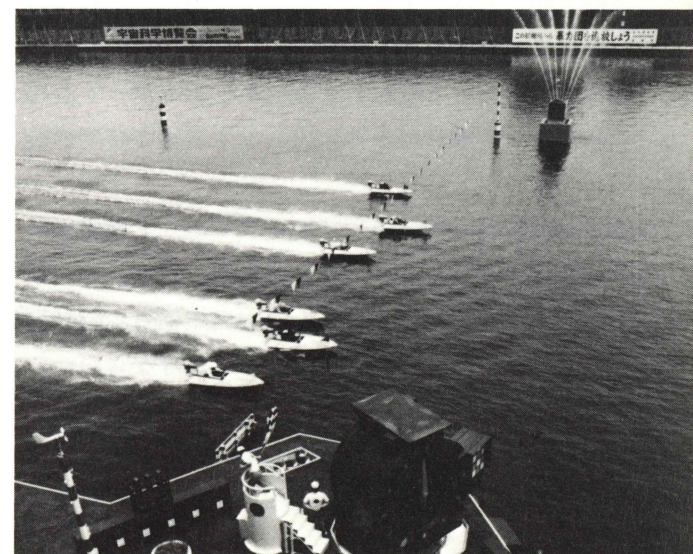
〔判定基準〕

- 1 選手の意思の有無にかかわらず、助力を受けた場合は本条を適用する。
- 2 他の選手に助力を与えた選手は、失格または出走資格の喪失とはしないが、制裁審議会において処分することがある。

第1節 スタート及びゴールイン

第12条 スタートライン及びゴールは、所定の位置に標示された2本の垂直線を競走水面上に見透した線とする。

2 スタートライン及びゴールは、適当な方法により標示する。



▲ 12秒針大時計を使用したスタート(住之江)

第17条 モーターボートは、他のモーターボートに接触し、又は極度に接近することにより、競走の安全を害してはならない。但し、他のモーターボートにより妨害された場合、その他やむを得ない場合を除く。

◎ 原則として航走中他のモーターボートに接触したり、極度に接近することは危険であるから、相互に安全な距離間隔を保持しなければならない。

◎この規程は競走の安全を確保するための基本的な規定であり、第18条から第21条までの規定に該当しないような妨害航法があった場合に適用される。

〔判定基準〕

1 直線航走中または旋回中、失速または追突して、他のモーターボートに実害を及ぼした場合は、失格とする。ただし、他の個別条項に該当する場合は、当該条項による。

「失速」とは、モーターボートがキャビテーション、エンスト等により通常予測される速度を著しく減じた場合をいう。なお、転覆、沈没または落水により他艇を妨害した場合を含む。

「追突」とは、避航しうる距離があったにもかかわらず、先行するモーターボートに接触した場合をいう。

〔判定例〕

① 直線航走中自らの操舵不良により失速した場合。



◎ 「モーターボートに乗っている」とは、選手が落水していない状態をいう。

〔判定基準〕

1 30秒の制限時間内にゴールインすることができないと審判委員長が判断した場合は、30秒を経過しなくても失格を宣言することができる。

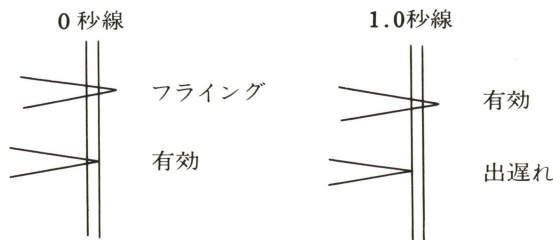
2 定められたゴールに到着しない場合は、適法なゴールインとはみなされない。

第16条 スタートは、モーターボートの前端がスタートラインを過ぎる時、ゴールインは、モーターボートの一端がゴールに達した時をもって判定する。

◎ スタートにおけるモーターボートの前端とは、艇首であり、ゴールにおけるモーターボートの一端とは、必ずしも艇首であることを要しない。

〔判定基準〕

1 スタートの判定をスリット写真を参考として行うときは、スリット線の右端を基準として判定する。



2 スタート及びゴールインの判定は、フィルムの幅をキャビネ型写真の幅一ぱいに引き伸ばし、肉眼で観察し判定する。

3 判定写真をさらにキャビネ型より大きく拡大し、あるいは、画面を拡大鏡により観察した場合、そこに微差を認めたとしても、前項の判定を変更することはできない。

2 選手が自己に有利なコースを得るために蛇行、割り込み等を行い、または他のモーターボートに著しく不利益を与えたと認めた場合には、出走資格を喪失させることはないが、実施規程に基づき処分することがある。

3 出走のため、スタート時刻前にスタートラインを通過した場合は「フライング」、スタート時刻から1.0秒経過してもスタートラインを通過しない場合は「出遅れ」として出走資格を喪失させる。

4 出走のためのスタートでなく待機水面における航走中モーターが停止し、流れ、風等によりスタート時刻前にスタートラインを通過した場合は、本条違反とはならない。

第14条 オンラインスタートにおいては、モーターボートは、係員の指示に従い、機械装置に係留し、スタート前にモーターの始動を行うものとする。

2 オンラインスタートにおいては、モーターボートは、機械装置により一斉に係留を解き、同時にスタートするものとする。

3 同時にスタートしなかった場合、そのスタートは無効とする。

4 第1項及び第2項の機械装置は連合会が行う検査に合格したものでなければならない。

◎ 「同時にスタートしなかった場合」とは、機械装置の故障等により、同時にスタートしなかったと審判委員長が判定した場合であり、実施規程に定める「発走に事故を生じた場合」として扱う。

第15条 モーターボートがゴールインする場合には、選手（2名乗る場合はその2名の選手）がモーターボートに乗っており、かつ、先頭のモーターボートがゴールインした時から30秒以内でなければならない。

第13条 フライングスタートにおいては、モーターボートは、係員の指示に従い、速やかに出走のため待機水面に出なければならない。

2 モーターボートは、待機水面において、他のモーターボートの航走を妨げてはならない。

3 第11条の規定は、待機水面における航走中について準用する。

4 フライングスタートにおいては、スタート時刻の2分前及び1分前は、数字板その他の適当な方法により、1分前からの経過は、発走信号用時計により知らせる。

5 フライングスタートにおいては、モーターボートは第2ターンマークを左舷に見てスタートラインに向うものとし、スタート時刻以降1.0秒以内にスタートしなければならない。

◎ 「速やかに」とは、でき得る限り速くということであり、必ずしも同時刻という意味ではない。

◎ 「待機水面」とは、モーターボートが出走のため待機の用に供する水域をいう。

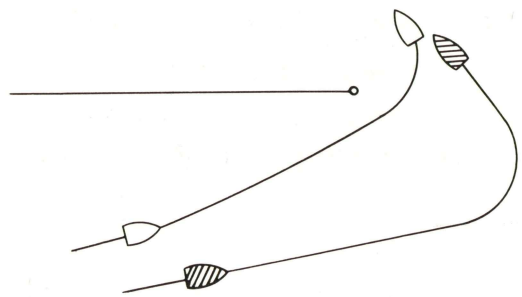
◎ 「待機水面における航走」とは、モーターボートが出走のためピットを離れてからスタートするまでの間の航走をいう。

◎ 発走信号用時計の構造は、「モーターボート競走場の構造及び設備の規格」及び「水上施設統一基準」に、精度については、「モーターボート競走発走信号用時計調整要領」にそれぞれ合致するものでなければならない。

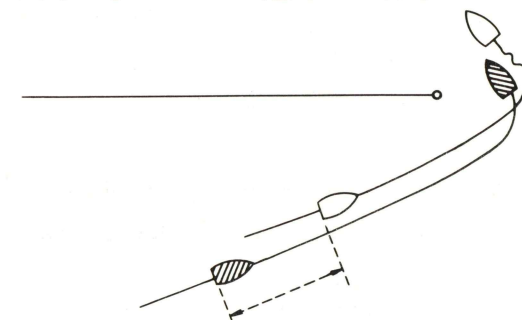
〔判定基準〕

1 係留機の故障等により、モーターボートが速やかにピットを離れることができない場合は、改めてやり直すことができる。

- ② ターンマークを旋回中、コースの選定及び速度の処理を誤り先航するモーターボートに追突した場合。



- ③ 直線航走中、またはターンマークを旋回中前方に失速したモーターボートがあるとき、十分これを避航し得る間隔があるにもかかわらず追突した場合。



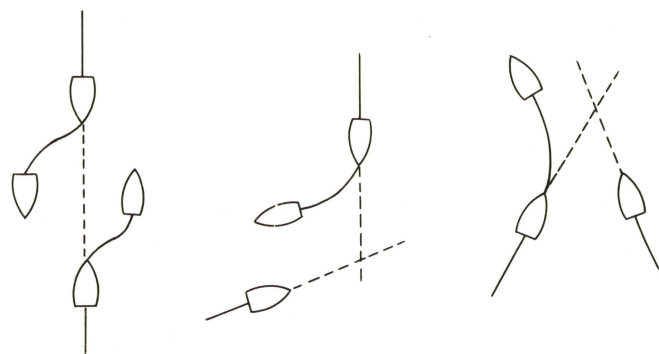
第18条 2隻のモーターボートが接近して衝突の危険がある場合は、その航法については、次の各号による。

- (1) 向いあったときは、各モーターボートは、右舷に進路を変えなければならない。
- (2) 進路が交叉するときは、他のモーターボートを右舷に見るモーターボートは、他のモーターボートの前面を横切らないようにしなければならない。

2 モーターボートが、障害物に接近し、進路を変えなければならないときは、他のモーターボートに合図をし、これを受けたモーターボートは、合図をしたモーターボートの航走に危険のないようにしなければならない。

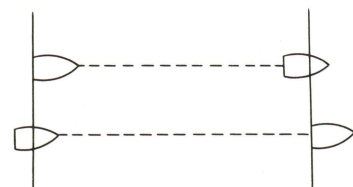
- ◎ 本規定は、一般海上慣習による船舶の基本航法であり、モーターボート競技においても当然これに従って安全保持に努めなければならない。

〔判定基準〕



第19条 2隻以上のモーターボートが接近して並行しているときは、並行している他のモーターボートの側に転舵してはならない。但し、障害物を避ける場合その他やむを得ない場合を除く。

- ◎ 「接近して並行しているとき」とは、転舵することにより、互いに危険を及ぼすおそれのある間隔であって、モーターボートの艇首から後端までの中心線の水平直角線上に相手のモーターボートがかかっている状態をいう。

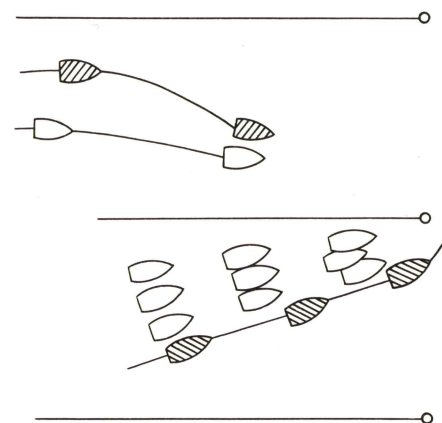


〔判定基準〕

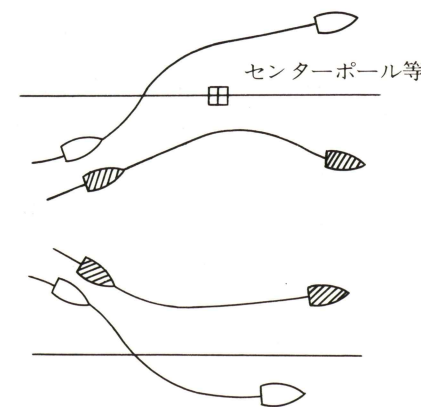
- 1 他のモーターボートと並行しているときに、他のモーターボートの側に転舵し、妨害した場合は、失格となる。

〔判定例〕

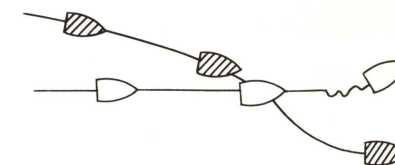
- ① 旋回初動前に斜航し、他のモーターボートを圧迫した場合。



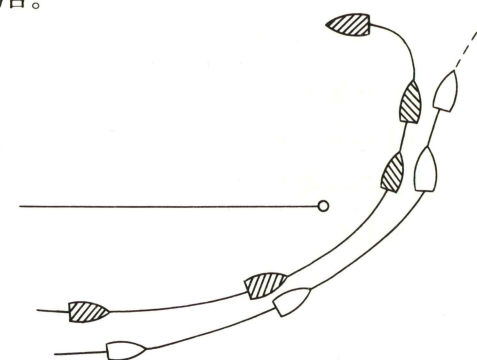
- ② 他のモーターボートを圧迫し、センターポール等の反対側または競走水面外を航走させた場合。



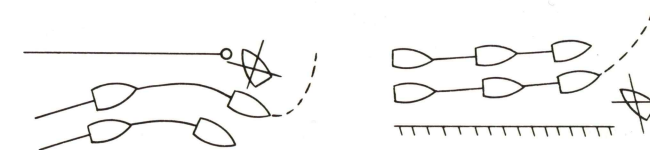
- ③ コースを変更しようとして転舵し、妨害した場合。



- ④ 内側のモーターボートが外側のモーターボートを押圧した場合。



- ⑤ 非失格一転覆艇、救助艇、あるいは落水者、障害物等があり、危険を認め、やむを得ず転舵した場合。



第20条 モーターボートは、ターンマークを時計の針の回転方向と反対の方向に回らなければならない。

- 2 前項の場合において、モーターボートは、ターンマークを破損または沈没させないようにしなければならない。但し、他のモーターボートにより妨害された場合その他やむを得ない場合を除く。

3 2隻以上のモーターボートが同時にターンマークを回ろうとするときは、外側のモーターボートは、内側のモーターボートに安全な余地を与えなければならない。

◎ 「ターンマークを回る」とは、モーターボートの中心がターンマークの中心を回った場合をいう。

◎ 「破損」とは、ターンマークとしての用に役立たないような状態になったこと及び係留が放れ移動したことをいう。

◎ 「沈没」とは、ターンマークが水没して視認が困難となった状態をいう。

◎ 第3項は、ターンマークを回るときに限り、内側のモーターボートの危険防止のために定められた特別規定であり、2隻以上のモーターボートがターンマークに接近して回るときにのみ適用されるものであって、ターンマークから遠く離れたところでは、内側のモーターボートは本規定の保護はうけない。

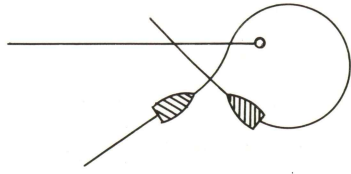
◎ 「同時にターンマークを回ろうとするとき」とは、2隻以上のモーターボートが接近して旋回している状態をいい、必ずしも並行している状態のみを示すのではない。

◎ 「安全な余地」とは、ボート・モーターの性能、水面状況等を勘案して内側のモーターボートが正常に旋回できる範囲をいう。

〔判定基準〕

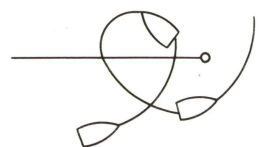
1 ターンマークを時計の針の回転方向と同じ方向に回った場合は、失格となる。

〔判定例〕



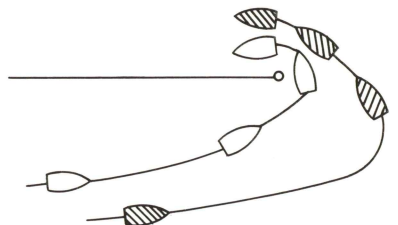
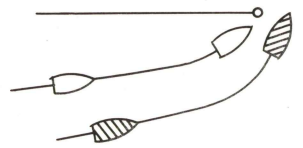
2 ターンマークの内側を回ったときはその理由の如何を問わず失格となるが、正しい方法で回り直せば失格とならない。

〔判定例〕



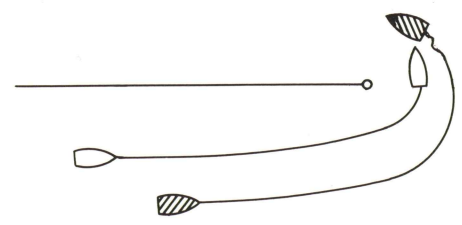
3 外側のモーターボートが内側のモーターボートを圧迫し、ターンマークに接触させたり、またはその内側を旋回させる等の妨害をした場合は、失格となる。

〔判定例〕



4 ターンマークを旋回中自己の操舵不良により失速し、内側のモーターボートを妨害した場合は失格となる。

〔判定例〕

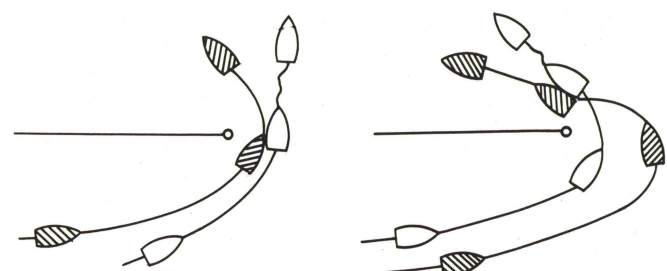


第21条 他のモーターボートを追い抜く場合は、そのモーターボートを左舷に見て行わなければならない。但し、安全な間隔がある場合を除く。

〔判定基準〕

安全な余地がないにもかかわらず、他のモーターボートの左舷側を追い抜こうとして妨害した場合は、失格とする。

〔判定例〕



第3節 そ の 他

第22条 モーターボートは、故障した場合その他やむを得ない場合を除き、風、波、流れ、手漕ぎ等によって走ってはならない。

◎ モーターボート競技は、モーターの駆動力により競走を行うのが原則であるから風、波、流れ、手漕ぎ等で走することは許されない。

〔判定基準〕

次の場合は例外として失格とならない。

(1) モーターの駆動力により推進することができなくなっ

た場合。

(2) 操縦装置等に故障を生じ、モーターの駆動力で推進することが危険な場合。

(3) モーターを停止し、再び始動する間、あるいはモーターが停止中に方向を変換する場合、他艇の妨害とならないようにする場合、または危険を避ける場合。

(4) 選手に傷害事故等のあった場合、その他止むを得ないと審判委員長が判断した場合。

第23条 モーターボートは、救助艇の航行及び作業を妨害してはならない。

2 転覆したモーターボートがある場合は、安全な距離間隔をおいて航走しなければならない。故障したモーターボート及び落水した選手がある場合も同様とする。

◎ 本条は、人命尊重を本旨として定められたものであり、救助艇の航行及び救助作業等により、競技中のモーターボートが不利になるようなことがあっても、異議申し立ての理由とはならない。

〔判定基準〕

1 救助作業の妨害をした場合は、失格とする。

2 転覆、沈没または故障したモーターボートもしくは落水した選手があるときに、著しく安全を阻害する航法をとった場合は、失格とする。

第24条 ゴールインし、失格となりまたは出走できなくなったモーターボートは、速やかに帰投しなければならない。

2 前項により帰投することとなったモーターボートは、他のモーターボートの航走を妨げてはならない。

第5章 出走資格の喪失・失格

第25条 審判委員長が次の各号の一に該当すると認めるときは、そのモーターボートは出走できない。

(1) 第4条、第5条、第8条、第9条第2項、第13条第1項、同条第3項、又は同条第5項の規定に違反したとき。

(2) スタート時においてモーターボートが転覆若しくは沈没し、又はモーターが火災を起し、選手が落水し若しくはモーターが停止したとき。

(3) モーターボートがスタート前又はスタート時において、モーターボートの不調又は浮流物により著しく速度低下したとき。

- ◎ 「スタート時」とは、モーターボートがスタートラインを通過する時をいう。
- ◎ 「スタート前」とは、モーターボートがスタートラインを通過する直前のことをいう。
- ◎ 「落水」とは、選手の身体の大部分が水中にある状態をいう。

第25条 第1号	第4条	服 装 違 反	背番号付上着 硬質ヘルメット 救命胴衣 長ズボン 靴または足袋
	第5条	装 備 違 反	番号札
	第8条	展 示 不 正 常	
	第9条第2項	展示後の状態変更	部品交換 装着変更
	第13条第1項 第3項 第5項	離 岸 不 能 助 力 違 反 ス タ ー ト	
第2号		異 常 ス タ ー ト	転覆、沈没 モーター停止
第3号		速 度 低 下	不調または浮流物

第26条 審判委員長が次の各号の一に該当すると認めるときは、そのモーターボートは失格とする。

(1) 第7条、第10条、第11条、第15条又は第17条から第23条までの規定に違反したとき。

(2) 出走中において、モーターボートが転覆若しくは沈没し、又は選手が落水したとき。

- ◎ 第15条または第17条から第23条までの規定は、操縦上現われる事象であって、すべて条件が異なってくるので、その時の状況判断で失格に該当するか否かは審判委員長の判定によらなければならない。

〔判定基準〕

- 規定に抵触する疑いのある航法については、その原因、経過及び結果からみて、他のモーターボートに実害を与えたと判断される場合は、当該モーターボートを失格とする。
- 前項の実害とは、次の場合をいう。
 - 他のモーターボートを航走困難または航走不能にした場合。
 - その他競走の公正、安全を阻害した場合。
- 実害があっても、次に該当する場合は失格とはしない。
 - 連鎖的に起こった事象であって、第一次事象の影響を蒙ったために第二次以降の事象の加害行為となった場合。
 - 失格（第23条に該当する場合を除く）または出走資格を喪失したモーターボートに対する加害の場合。

第26条	第7条	燃 料	
第1号	第10条	周 回	周回方向、周回回数、競走水面
	第11条	助 力	
	第15条	ゴ ー ル イ ン	搭乗姿勢、制限時間
	第17条	安全な距離間隔	接触、接近禁止
	第18条	避 航	向い合い、進路交叉、危険物接近
	第19条	急 転 舵	
	第20条	マ ー ク 旋 回	旋回方向、破損、沈没、内側艇保護
	第21条	追 抜 き	
	第22条	手 漕 ぎ	波、風、流れ
	第23条	緊 急 避 讓	救助作業、転覆艇、人命保護
第2号		転覆、沈没、落水	

第6章 信 号

第27条 競技に使用する旗信号及び燈火信号の種類及びその示す内容は、次の表のとおりとする。

種 類	内 容
市松模様旗（色は白と紺）（燈）	スタート又はゴールイン
緑 色 旗（燈）	最後の周回
黄 色 旗（燈）	競技の中止
赤 色 旗（燈）	失格又は出走資格の喪失
黄赤旗（2等分の横縞）（燈）	危険の存在

附 則
この規程は、昭和36年4月1日から実施する。

附 則
この規程は、昭和42年4月1日から実施する。

附 則
この規程は、昭和44年6月1日から実施する。

附 則
この規程は、昭和49年11月1日から施行し、同日以後の日を初日として開催される競走から実施する。

附 則
この規程は、昭和56年11月1日から施行し、同日以後の日を初日として開催される競走から実施する。

モーターボート競走30年史／競技規程篇

昭和57年4月30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