

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ず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、さらに総会にかける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か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わ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発発線を通じたのち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わったのち、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った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号を以っ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、より現実に即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其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なしとし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付きなければならない。

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。

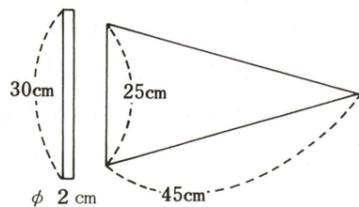
◎ 塗り分けの方法は右の前方を白とし後方を赤として左側はこれにならって塗り分ける。

◎ 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。

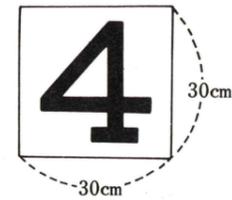
種類		級別	乗員
アボウトド	ハイドロブレン	A・B・C・D	各1名
	ランナバウト	A	各1名
		B・C・D	各1名又は2名
イボンド	ハイドロブレン	K・L・M・N・P・Q	各1名又は2名
	ランラバウト	K・L・M・N・P・Q	各1名又は2名

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

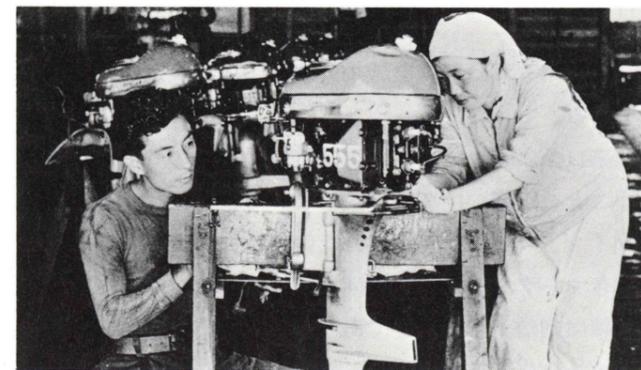
第3章 燃料

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、モーターの総合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周程度を適当とするが、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できる。

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、モーターに起因する不調、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מיד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相当と認められるようなものは正しい状態とは言い得ない。

◎ モーターボートが発走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מיד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寸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。
 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微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。

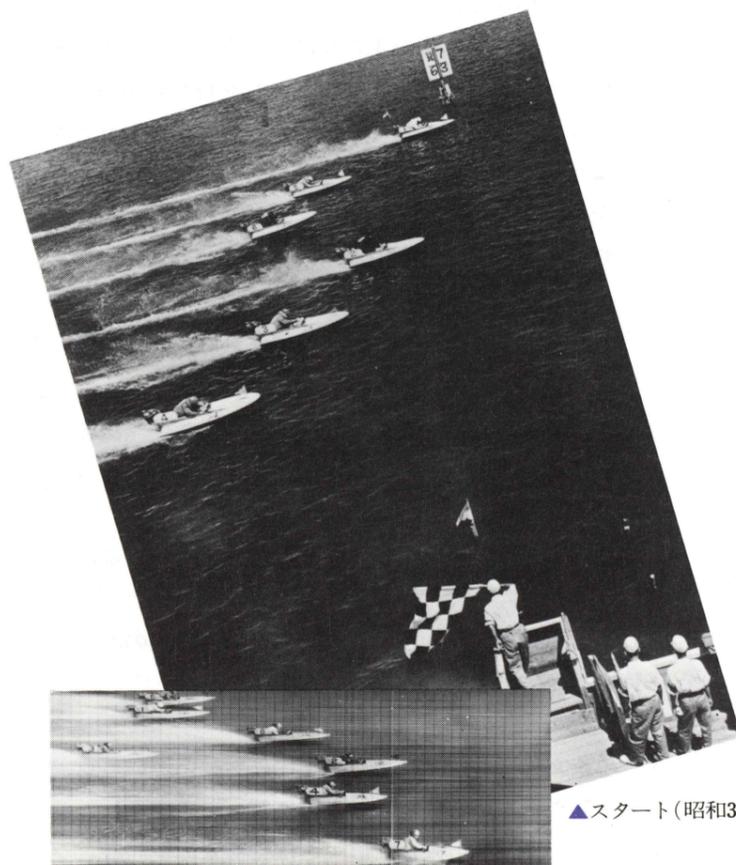
第14条 発走はフライングスタート又はオンラインスタートとし、何れの方法でもよいが、各競走についてはあらかじめ定められた発走方法をもってする。

◎ 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、出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当とする。
- ◎ 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さ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は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。

◎ 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、手漕ぎ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。

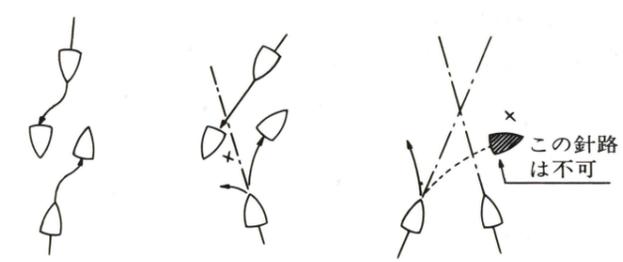
- 1 2隻のモーターボートが相向い、衝突の危険があるときは、各モーターボートは右舷に進路を変える。
- 2 モーターボートの進路が交叉するときは、2隻の

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18条第1項の場合 第18条第2項の場合 第19条の場合

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つては、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

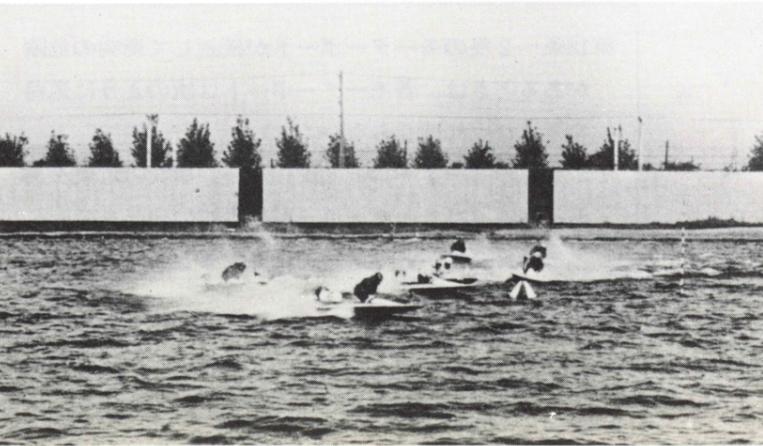
応じて安全な競走を行うべきである。

◎ 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

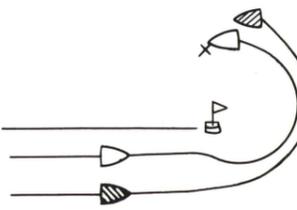
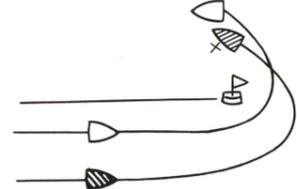
側艇を極度に外側へ

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、先行艇は自由で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び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異なるときがある。
- ◎ 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。

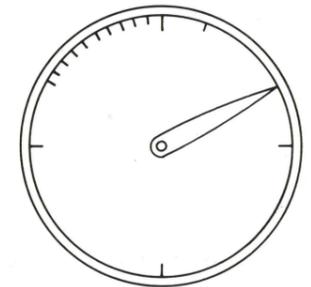
1. 市松模様旗 発走又は決勝線到着を示す。
2. 緑 色 旗 最終回周を示す。
3. 黄 色 旗 競走中止又は再競走を示す。
4. 赤 色 旗 反則を示す。
5. 黄 赤 旗(二等分の横縞)危険があることを示す。

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。

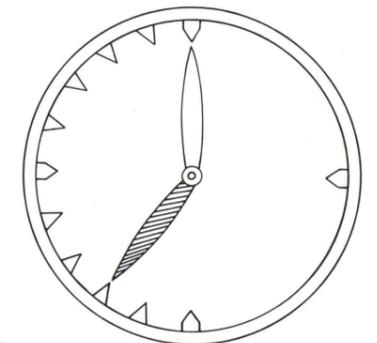
「現在使用している発走用大時計の1回転は1分間であるが、先般発明考案審査委員会が入賞した二重針は20秒で1回転するので、約3倍の早さとなり非常によく判るためフライング防止のうえにも効果的である。

然し、改造費用その他の点で今直ちに使用するのでは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、会長にご一任願いたい。」

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が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、潮流、潮位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。

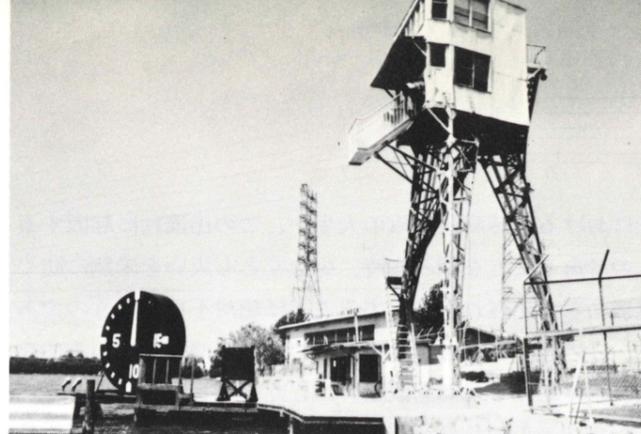
しかしながら、昭和34年当時には艇団遅れのスタートを不満とする騒擾事件の頻発と、こうした騒擾事件のたびにもちあがる公営競技批判、ギャンブル廃止論の前にスタートゾーン短縮論は大勢を占めるに至ったのである。

(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せ、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に達し、3秒の出遅れは即ち60の出遅れを意味し、この

7 競技規程の制定

——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

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、発生の時に転覆または、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相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。

状態からの勝は到底望み得ない実情となってまいりました。

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。	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。
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。	
第十五条	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。	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	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。	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。

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

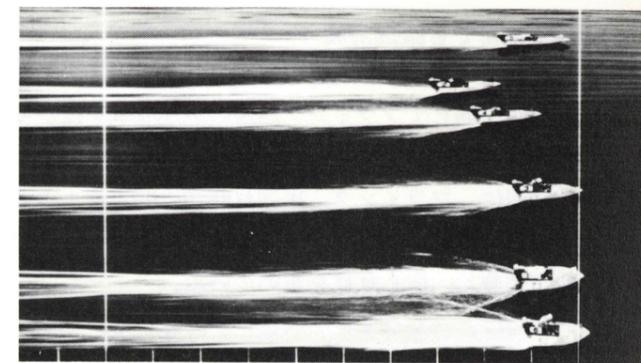
走のスタート方式の特殊性から考えて少なくともモーターボート競走においてはこの種の失格を認めるべきであってモーターボート競技規則の失格規定もこのことを考えにいれていたものであると思う。」として触れている。

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「東京にはギャンブル競技場が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らえるのではない。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ブ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らえたのが最初であった。

(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ら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、反対する根拠はなかつ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ふわけか、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は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、スタート法の練習習熟を中心に整備、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、日課時間はもちろん、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

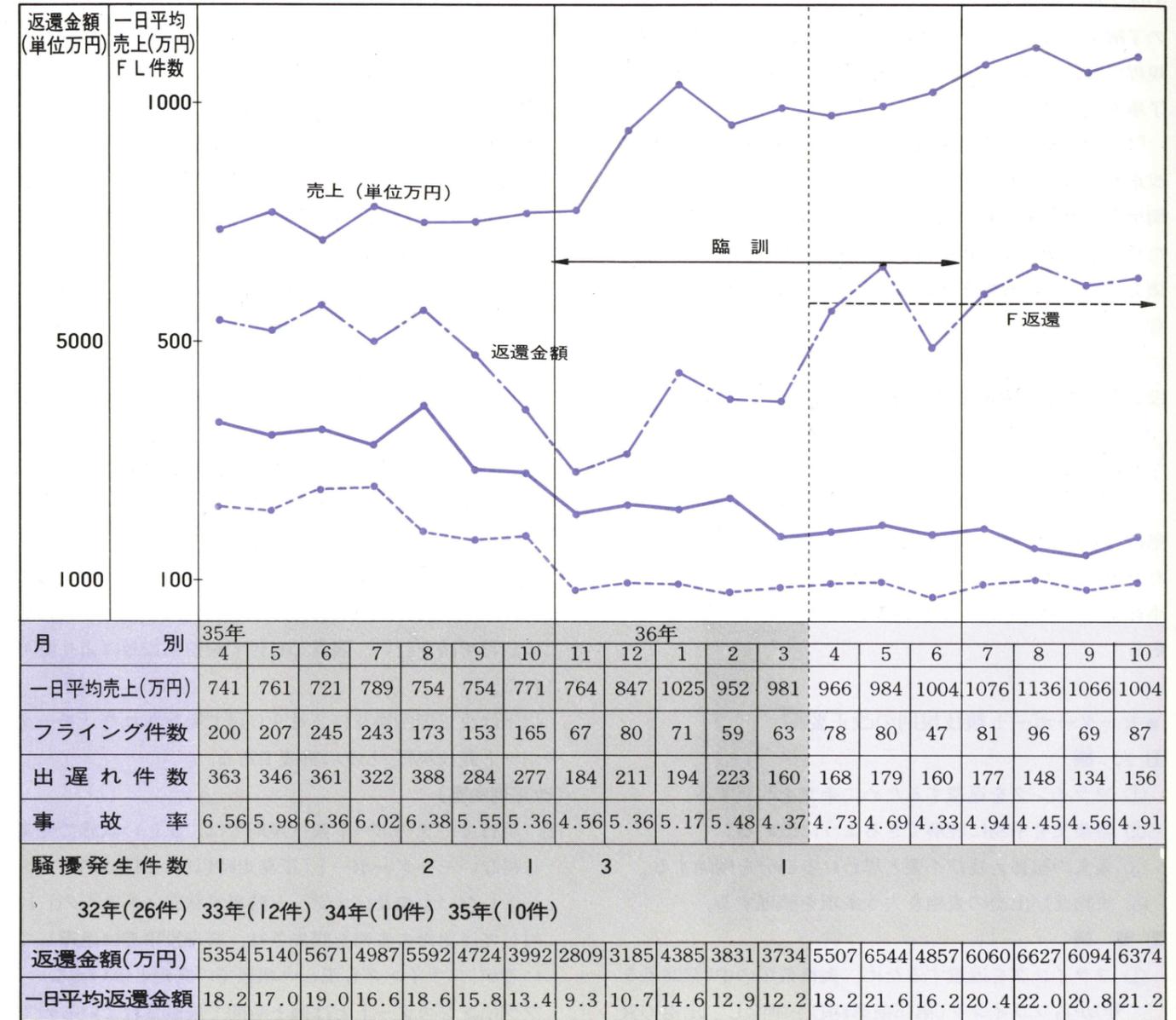
この実施要綱が発表されるとフライングは減少傾向を示し始め、臨時訓練が実施される11月にはフライングはかつての多い月の1/4、出遅れも%程度にまで減少していった。

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



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
簡単なものにするのが適切と存じ、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日付で船監第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、ポー
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

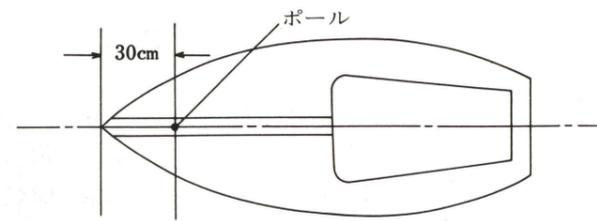
- ◎ 硬質ヘルメットのモーターボート番号8号以下の色はヘルメットを上から見て4等分として色を交互に塗り分ける。
- ◎ 塗り分ける方法は右の前方を白として後方を赤として左側はこれと反対に塗り分ける。
- ◎ 長袖の上衣を染分ける場合は縦の縞を用いる。
- ◎ 服装の色分けのあせたものや或は汚損したものはなるべく染め直して常に鮮明で見分け易いものを使用すべきである。

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。

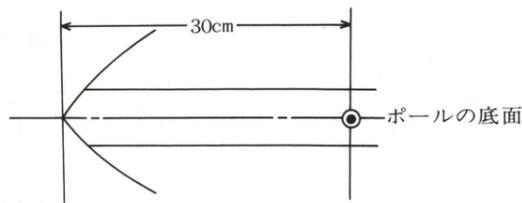
- ◎ 展示中または待機行動中故意に標識旗や番号札を脱いだ場合は、出走資格を喪失させる。
- ◎ 出走中故意に標識旗や番号札を取り出した場合は、失格または出走資格を喪失させることはないが、状況によ

り制裁審議会において処分すべきである。

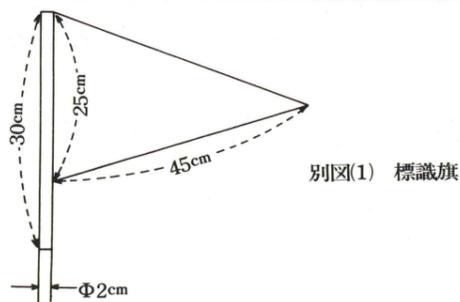
- 2 前条第2項の規定は、標識旗の色に準用する。
標識旗のモーターボート番号8号以下の色は二等分の横縞に塗り分ける。
- 3 標識旗のポールを立てる位置は、モーターボートの甲板の中心線上において前端から30センチメートルの点とする。



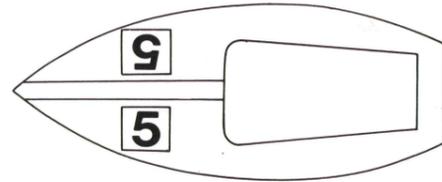
◎ ポールを立てる位置は、このポールの底面の中心点と「30センチの点」との合致したところを云うのである。



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みに限られる。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周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わった後、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ため、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 ϕ 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ため、一定の時間を限り競技を打切る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。

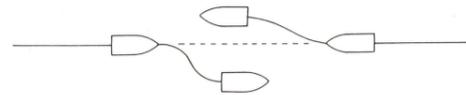
- ◎ 原則として航走中他のモーターボートに接触したり極度に接近することは危険であるから、相互に安全な距離間隔を保持しなければならない。

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。

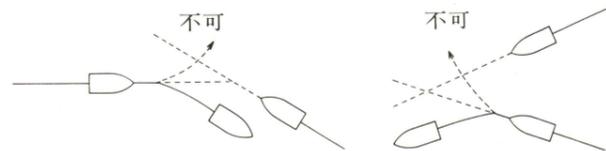
- ◎ しかし、相互の速度、進路、占位等そのときの状況によっては危険でない場合もあるので、一概に他艇に接触したり接近した故を以て競走の安全を害するとは言えないが、原則として安全に競技を行うため義務づけられたものである。
- ◎ 他艇の妨害、その他の原因により不可避的な状態にあった場合には本条の適用を受けない。

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。

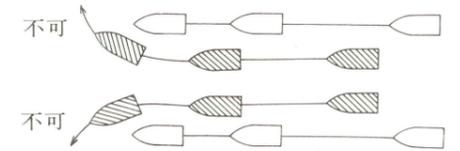
- ◎ 「並行」とはモーターボートの艇首から後端までの中心線の水平直角線上に相手のモーターボートがかかっている状態をいう。



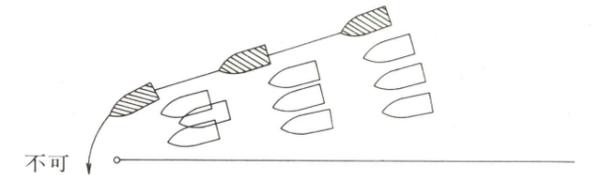
- ◎ 並行しているからといって10倍も20倍も離れているのに転舵することができないかと言うと、そうではなく、相互に転舵できる安全な間隔は当然あるのであって、互に危険を及ぼすような間隔にあるときは急激な転舵を禁じているのである。

- ◎ 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。

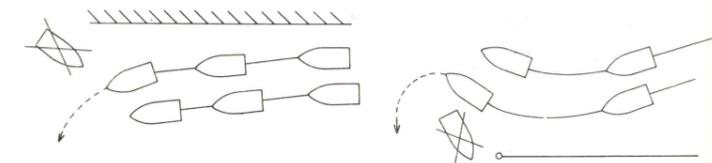
この場合先航艇といえども安全保持の義務を負わされた義務艇として取り扱われる。



- ◎ 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。

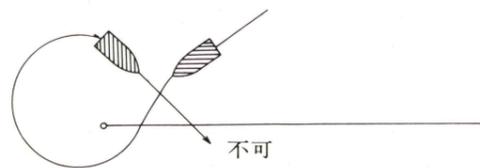


- ◎ 「障害物を避ける場合その他止むを得ない場合」とは並行して航走しているとき前方に転覆艇、救助艇、或は落水者、障害物等があり、危険を認め並行している他のモーターボートの反対側に転舵出来ないようなとっさの事象をいう。



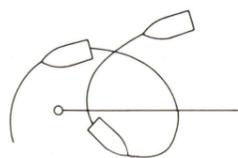
第20条 モーターボートは、ターンマークを時計の針の回転方向と反対の方向に回らなければならない。

- ◎ 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。



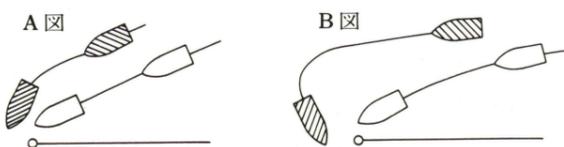
2 前項の場合において、モーターボートは、ターンマークを破損又は沈没させないようにしなければならない。但し、他のモーターボートにより妨害された場合その他やむを得ない場合を除く。

- ◎ 「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。

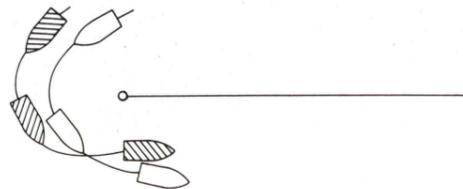


3 2隻以上のモーターボートが同時にターンマークを回ろうとするときは、外側のモーターボートは、内側のモーターボートに安全な余地を与えなければならない。

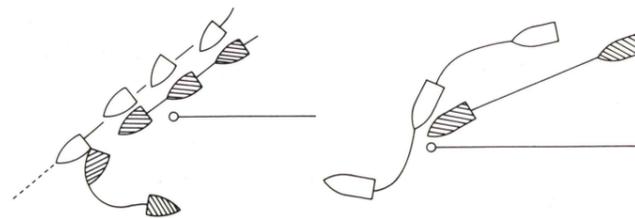
- ◎ 本項は一般航法のなかでターンマークを回るときに限り内側のモーターボートの危険防止のために定められた特別規定であり、マークに接近している時にのみ適用されるのであって、ターンマークの遙か外側においては内側のモーターボートは本規定の保護はうけない。
- ◎ 2隻以上のモーターボートが接近した状態でマークを回るときにのみ、内側艇が保護されるのであるが内側艇と雖も自由自在、わがまま一杯に走り回ることまでは許されていない。
またそのようなボートに対してまでも外側艇が義務を負うことはないのであって、旋回の初動以前の占位、旋回開始の位置、相互の旋回速度、及び旋回半径等を判定の要素として考えるべきである。
- ◎ 「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か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定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。



▲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られたときは、そのモーターボートは失格とする。

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

◎ 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	
	第10条	周回	周回方向、周回数、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

●「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、機械化して確実に期してゆく必要があるため灯火信号を新たに加えた。