

タイトル	ばんえい競馬の「近代化」 公営競技としての確立・定着
著者	古林, 英一; FURUBAYASHI, Eiichi
引用	北海学園大学学園論集(163): 15-35
発行日	2015-03-25

ばんえい競馬の「近代化」

—— 公営競技としての確立・定着 ——

古 林 英 一

1. はじめに
2. 高度経済成長期の公営競技
3. 馬の「近代化」—— 産業用馬から競走馬へ ——
4. 競技の「近代化」—— ミスターばんえい金山明彦 ——
5. 施設・設備の「近代化」—— インフラ整備 ——
6. 施行体制の「近代化」—— 一部事務組合化への動き ——
7. むすび

1. はじめに

古林英一（2014）では、高度経済成長期以前の段階において、重要な産業動力であった馬の生産振興を第1の目的に競馬が位置づけられ、その延長線上にばんえい競馬が生まれた経緯を追った。

しかしながら、戦後復興に欠くことのできない産業動力であった馬は、モータリゼーションの急速な普及——それはおそらく多くの人々の予想を超えるスピードで進展した——により、産業現場からの退場を余儀なくされる¹⁾。

その一方で、競馬を含む公営競技は高度成長下で大きく成長をとげ、主催する自治体の財政を大いに潤すこととなった。公営競技は、公営競技を主催する自治体にとって、まさに打ち出の小槌のような存在となっていった。

ばんえい競馬もその例外ではない。ばんえい競馬を主催する旭川・帯広・北見・岩見沢の4市（1968年までは北海道も）にとって、ばんえい競馬は重要な財源となっていった。その一方で、古林英一（2014）などで述べたように、高度経済成長期前期まで、ばんえい競馬はあくまで産業用馬のレースであった。競走馬の殆どは競馬場の近隣で馬車をひいたり、農耕に従事する馬であり、

1) 産業動力としてだけでなく、農村においては馬は厩肥の供給源としての役割も大きかった。有名な南部曲り家の厩舎では深く掘り下げた上に厚く敷きわらを積み上げ、その上で馬を飼養していた。これは冬のあいだに多くの厩肥を生産するための工夫であった。しかしながら、化学肥料の普及で厩肥生産もその重要性を失ってしまい、単に農耕の動力化だけでなく、肥料生産の面からも馬飼養の必要性が喪失された。

騎手も自らの愛馬とともに出走する人たちであった。

騎手の多くは馬主でもあり、ばんえい競馬への出走は余暇のアルバイトもしくは副収入をとまなう趣味的なものであった。開催日数を増やすことで増収が期待されるとしても、競走馬資源を産業用馬に依存する限り、そこには自ずから限界があった。1947年に地方競馬法に基づき旭川と岩見沢で各2日間開催され、1948年に制定された競馬法に基づき、北海道の主催で1949年に旭川と帯広で各2日間計4日間開催された後、開催日数は毎年のように増やされ、1966年には66日間の開催となった。しかし、1966年から1970年の5年間は66日のままであった。

馬券の発売額は1966年は約8億円だったのが、1970年には約25億円と3倍以上に膨らんでいた。賞金・手当の財源は十分に存在する。産業用馬の競馬から専門的な競馬へのテイクオフの条件は整いつつあった。

だが、発売額が急増したことだけが、専門的な競馬へのテイクオフを可能ならしめたわけではない。そこには多分にばん馬需要に関わる偶然的な要素も含め、いくつもの諸条件が整っていたことを見逃してはならない。

本稿では、副業的・趣味的な競馬から専門的な競馬への転換を「近代化」とよぶこととする。本稿の課題は、ばんえい競馬の「近代化」の内容の検討と、それをもたらした主体的・客観的諸条件を明らかにすることにある。

2. 高度経済成長期の公営競技

1948年11月に小倉で産声をあげた競輪は、翌1949年度には25場で135億円、1950年には57場で330億円と、急速な成長を遂げた。1949年度の国営競馬と地方競馬の発売額は、それぞれ50億円、56億円であったから、誕生後わずか2年目にして競馬を凌駕したことになる。1950年には船橋でオートレースが、1952年に大村で競艇が、それぞれ初めて開催され、現在の公営競技が出揃う。

高度経済成長にともなって、各競技はいずれも順調に発売額を伸ばしていった。公営競技興隆期の王座にあったのは競輪だった。

競輪は爆発的な広がりをみせた。1948年度には3か所だった競輪場は、数年のうちに、北は札幌から南は熊本まで全国60か所を超えるまでになった²⁾。競走馬資源に制約される競馬と異なり、初期の競輪は専門的な訓練も必要とされない選手をかき集め、簡便な施設で開催されたため、財政難にあえぐ市町村が次々と飛びついたのである。娯楽の乏しい時代にあって競輪は多くの人々に熱狂的に支持された。競輪は、高度経済成長期が終わる1974年まで公営競技で最大の発売額を維持し続けた(図1)。1961年に発売されたハナ肇とクレージーキャッツのヒット曲「ドント

2) 開設された競輪場は63か所であったが、すぐに廃止されたところも少なくない。

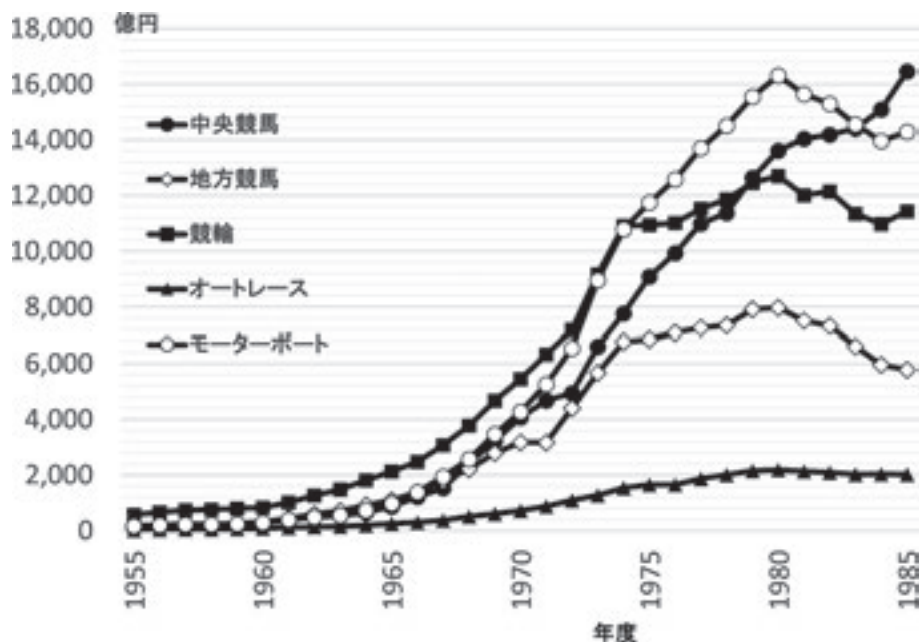


図1 各種公営競技の発売額

注：中央競馬の年度は1～12月，その他は4～3月

資料：日本自転車振興会『競輪30年史』など

節³⁾は「競輪，競馬にパチンコ，麻雀」と歌ったが，この歌詞のとおり競輪，競馬の順なのである。競輪・競馬などの公営競技は勤労者の娯楽としてしっかりと根付いていった。

競輪の車券発売額が急増する一方，いくつもの大規模な騒擾事件⁴⁾が発生し，大きな社会問題となる。1949年から10年間で112件の紛争・騒擾事件が発生し，うち10件は「観衆の暴行等でレース続行不能となった」騒擾事件である⁵⁾。騒擾事件が発生したのは競輪だけではない⁶⁾が，社会的なインパクトは競輪が他の競技を圧倒していた。

競輪は社会問題化し存続の危機を迎える。競輪だけではなく，公営競技全体に厳しい目が向けられた。1955年5月，参議院商工委員会の自転車競技法等の臨時特例に関する法律の一部を改正する法律案に関する附帯決議では「競輪・競馬・オートレース・モーターボートレース等一切の射倖的行為は，現下の社会的情勢に鑑み，速かに禁止もしくは制限せられるべきであり」と述べられている。こうした公営競技廃止論の盛り上がりは，競輪以外の公営競技にとっては競輪のと

3) 作詞・青島幸男，作曲・萩原哲晶。ちなみに，ドント節をはじめ，当時数多のヒット曲をつくった萩原哲晶は旧制北海中学の卒業生である。

4) 1950年2月の川崎事件，同9月の鳴尾事件，1959年6月の松戸事件などが有名である。

5) 日本自転車振興会(1971)，p.9。

6) ばんえい競馬や道営競馬の騒擾事件については道新スポーツ(1989)年に詳しい。

ぱっちりを蒙ったという受け止め方もされていた⁷⁾ようだ。

一方で、競技を主催する自治体にとって公営競技が重要な財源となっていたことから、存続への道を模索する動きもあらわれている。1958年4月には国会議員有志による公営競技⁸⁾審議会が発足している。また、1959年11月政権党の自民党は公営競技特別委員会を設置し、翌60年2月自民党政務調査会に答申をおこなった。

政府は1961年2月に総理大臣の諮問機関として公営競技調査会を発足させる。同調査会は10回の会合と4回の現地視察をおこない、7月におこなわれた第10回目の会合で答申をおこなった。これが有名な長沼答申⁹⁾である。

長沼答申の結論は、「現行公営競技の存続を認め、少なくとも現状以上にこれを奨励しないことを基本態度とし、その弊害を出来る限り除去する方策を考慮した」というものであった。この長沼答申は、1979年に公営競技問題懇談会による意見書が出されるまで、ながらく公営競技全体のあり方を規制する役割を果たした。

長沼答申は、公営競技が戦後混乱期の時限的な事業ではなく、恒久的な事業として社会的に認知するという点では大きな意味をもっていたが、その一方で事業としての展開・成長は規制するという意味ももっていた。

公営競技で騒擾事件が相次いだことには、競技の形態そのものの未成熟、観客の知識不足、さらに判定業務を含む施行体制の不備など、いくつかの要因がある。さらには、現在に比べ、社会全体が、よくいえば元気、悪くいえば粗暴¹⁰⁾であったこともあろう。

美濃部亮吉東京都知事による東京都の公営競技からの撤退や黒田了一大阪府知事による春木競馬の廃止などもあったが、長沼答申をひとつの契機として、その後公営競技は社会的に認知され、マスコミでスターホースやスター選手がとりあげられることも多くなっていった。マスコミでスターホースやスター選手が取り上げられることで、公営競技につきまっていた後ろ暗いイメージ（今でも完全になくなったとは言えないだろう）が払拭されていった。

その象徴が競馬のハイセイコー号であった。三好円（2009）が「そして、この馬の存在が競馬を変えた。そう指摘する人は少なくない。それまで鉄火場だった競馬場は、次第に家族連れでも行ける場所になっていった。そして、それは競輪や競艇、オートレースにも波及していった」（p.137）と述べているとおりである。

7) たとえば地方競馬全国協会（1974）では「（松戸事件によって）競輪廃止の世論に拍車がかかり、以後、連日マスコミの攻勢は紙上を賑わした。その余波を地方競馬も受けている」と記している（p.91）。

8) 「公営競技」という言葉が競輪・競馬・オートレース・モータボートレースを総称する用語として使用されたのはこれが初めてであるとされている。

9) 会長が長沼弘毅（当時国際ラジオセンター会長、元大蔵官僚）であったことからこうよばれている。

10) 当時は様々な興行において、今で言う反社会的勢力（当時はそのようには認識されていなかった）の介在があり、公営競技においても、ノミ行為といった明らかな犯罪行為から、合法的な各種利権まで、こうした勢力が陰に陽に力をもっていたこともあろう。

1972年のニクソンショックに続き、第4次中東戦争を契機とする第1次オイルショックによって、わが国の高度経済成長期は終焉をむかえた。1974年は実質成長率が第二次大戦後初のマイナス成長を記録し、わが国の経済は深刻な不況に陥った。しかしながら、公営競技の成長は続いていた。「不況に強いギャンブル」としばしばいわれるのは、このときの経験に基づくものである。実のところ、長期データをみれば、景気低迷期には馬券・車券などの発売額も停滞し、先に掲げた図1をみてもわかるように、1975年頃は競輪、地方競馬、オートレースでは発売額の伸びが鈍化している。とはいえ、第1次オイルショック期の不況は発売額が前年を下回るといった大きな停滞をもたらすことはなかったし、中央競馬や競艇では影響が殆どなかったかのようにみえる。

ハイセイコーが地方競馬である大井競馬場でデビューしたのが1972年、中央競馬に移籍し皐月賞を制し、日本ダービー(東京優駿競走)で空前の圧倒的一番人気に支持されたのが翌1973年である。1974年に宝塚記念を制し、1975年1月の現役引退に際してつくられた『さらばハイセイコー』という歌が、主戦騎手だった増沢末夫が歌ってヒットした。まさにハイセイコーブームはオイルショック不況のまっただ中の現象だった。

三好円(2009)がいうように、鉄火場だった競馬場・競輪場などが家族連れで行ける場所になったことで、公営競技は新たなマーケットの開拓に成功し、そのことが不況によるマイナス効果をカバーしたという見方ができるかもしれない。

不況は別のかたちで公営競技に影響をもたらした。地方競馬全国協会(1993)は「発展を遂げた公営競技の収益に対する各界からの思惑は、近年にない不況時代を迎えただけに次第に強まり、特に収益の配分、施行権の均てん、ノミ行為等についての議論が日に日に高まり、“公営競技を見直せ”との声が随所に上がってきた」(p.36)と述べている。不況による税収不足が地方自治体の目を公営競技に向けたと考えられる。

長沼答申の時代には公営競技廃止論の急先鋒であった社会党が姿勢を変えたことが、新たな方針策定の契機となったことが注目される。1977年2月18日、第80国会衆議院予算委員会で社会党の小林進が公営競技のあり方について見直しを求める質問をおこなった。小林は「国家、地方財政両方合わせて五千億近くの金がギャンブルによって潤されているということ。それをやはりこのままに放置していることは、私は一つの行政の失敗だと思います。行政のミスだと思う。」¹¹⁾と公営競技をとりあげた。

小林は、1972年に設置された社会党内に設置された公営競技対策特別委員会で数年にわたっておこなわれた調査結果をもとに、公営企業金融公庫納付金を含めた財政問題、各競技の施行体制、地方競馬と中央競馬の併存、競馬と他種競技における払戻金算定方式の違い、さらには払戻金の端数切り捨てといった諸問題を具体的にあげて政府を追及し、「第二次の公営競技調査会、いわゆ

11) 衆議院予算委員会議事録。

る長沼調査会が第一次ならば第二次の調査会というものを、官房または総理府に設けること¹²⁾を要求した。

かつては公営競技、とりわけ競輪廃止論の先鋒に立っていた社会党も、公営競技の存在を前提とし、その改革を求めるという姿勢を打ち出している。さらに、1977年10月、社会党は『公営競技の現状と問題 公営ギャンブルのあり方について(その1)』という詳細なレポートを公表した。

この社会党の動きに対応し、自民党は5月に政務調査会内閣部会に「公営競技に関する小委員会」を設置し、政府は11月11日に総理府総務長官の諮問機関として「公営競技問題懇談会」を設置した¹³⁾。

公営競技問題懇談会は16回の会合と3回の現地調査をおこない、1979年6月に意見書を提出した。この意見書は座長であった吉國一郎(当時地域振興整備公団総裁、元法制局長官、後にプロ野球コミッショナー)にちなみ吉國意見書と通称されている。

吉國意見書は「(長沼答申当時に比べ)ファンの数が大幅に増加し、売上げ規模、収益金額も飛躍的に巨額となり、その経済的、社会的影響ははるかに大きくなっている」と公営競技の存在を肯定し、「弊害の除去と大衆娯楽の場としての明るい環境の整備に努力することが肝要である」と、述べ、長沼答申の基調であった「公営競技=必要悪」的なカラーは払拭されている。

長沼答申の「少なくとも現状以上にこれを奨励しない」という方針のもと、場外発売施設などの設置は抑制されていたが、吉國意見書では、ノミ行為¹⁴⁾防止の観点から弾力的に運用すべきなど、今でいう規制緩和の方向に舵を切っている。

吉國意見書以降、各競技主体は場外発売施設の増大や、在宅投票システム(当時は電話投票、後にインターネット投票が主流となる)の開発に積極的に取り組むようになっていく。既に本場への入場人員数は各競技とも減少傾向に転じていた。せつせと本場に足を運ぶファン以外のマーケットを開拓せねばならない時代になりつつあった。

図2は全競技の発売額の合計額の推移をみたものである。公営競技全体での発売額は増大を続け5兆円を突破するが、図1をみるとその内訳には競技ごとに差異がみられる。すなわち、中央競馬や競艇が成長を続けた反面、競輪や地方競馬はすでに停滞傾向に転じているのである。

1975年には競艇が発売額において競輪を上回り、公営競技の首座につく。さらに、1984年になると中央競馬が競艇を上回り、公営競技の首座につき、この後は中央競馬の一人勝ちの様相を強めていくことになる。

12) 同上。

13) このかんの動きについては、地方競馬全国協会(1993) p.37~46などにまとめられている。

14) ノミ行為防止は吉國意見書でも強く指摘されている。古林が学生時代だった1970年代終わり頃から80年代初頭、日本中央競馬会が漫画「じゃりん子チエ」の人気キャラクターである猫のコテツが「ノミは怖いで」と言っているポスターがあったが、今思えば、「ノミ行為が違法であることの広報に努めること」と吉國意見書にあるのを受けてのものだったのだろう。

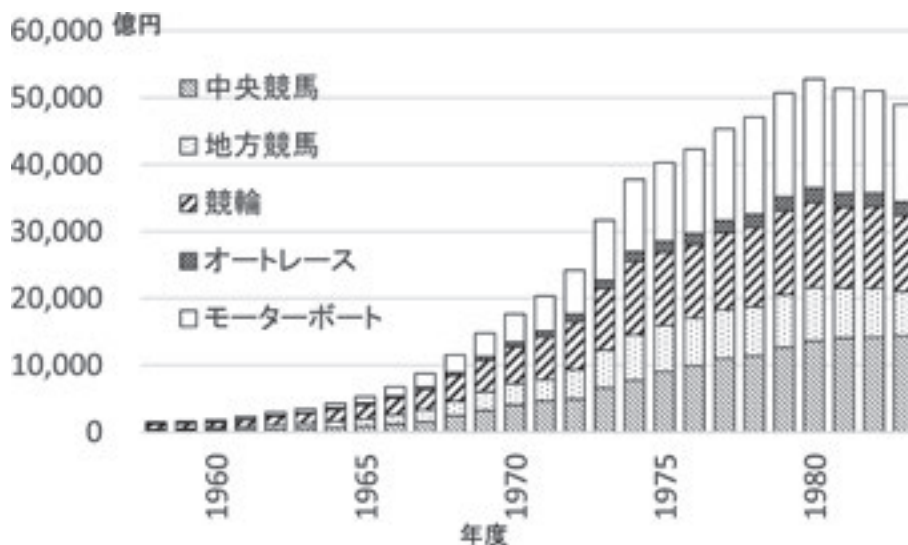


図2 公営競技発売額の推移

資料：図1と同じ

3. 馬の「近代化」——産業用馬から競走馬へ——

米軍施政下にあった沖縄県を除く全ての都道府県で地方競馬開催されたが、1964年度までに24の府県が競馬事業から撤退した。撤退の大きな理由のひとつが競走馬資源の不足であった。産業用馬の利用という地方競馬法制定時のプランは、急速なモータリゼーションの普及で馬が産業現場から姿を消したことによって、その前提条件が崩壊してしまった。競馬事業を継続した都道府県は競走専用馬である軽種馬を導入することで事業を継続した。その結果、競技的には中央競馬と地方競馬の差はなくなり、先にふれた小林進の国会での質問にある、中央競馬と地方競馬の併存という現象が問題とされたわけである¹⁵⁾。

馬券発売額の急成長が、軽種馬の生産を刺激し、中央競馬と地方競馬の平地競走の競走馬資源が確立していった。平地競走が興隆をみせるなかで、消えていった競走種目もある。速歩競走である。かつては地方競馬を構成する重要な競走種目であったが、産業用馬から競走専用馬への転換が進行するにともない、レース数が少なくなり、多くの競馬場から姿を消してしまう。スピード感に欠けることや、走法違反が多いことなどから、ファンの興味をあまりひかなかったことも速歩競走衰退の理由である。

十勝地方では、速歩競走用のトロッター種の生産もおこなわれたが、速歩競走そのものが広が

15) 中央競馬と地方競馬の壁は高く存在し、その壁に本格的に風穴があくのは1990年代半ば以降のことであった。

りをみせることもなく消失してしまったため、トロッター種の生産も産業的に広がりを見せることはなかった。

馬券売上高の増大にともない、競走専用種であるサラブレッドやアングロアラブの生産が、北海道日高地方を中心に成長し、平地競馬は完全にサラブレッドやアングロアラブによる競馬に変化した。

軌曳競走は北海道でのみ続いた競馬であり、産業用馬を競走資源として成り立っていた競馬である。したがって、産業用馬が産業現場から姿を消すと、競走馬資源も枯渇し、速歩競走と同じように消えていく可能性は多分にあったと思われる。しかしながら、現実はそのようではなかった。

ばんえい競走馬を供給する馬産が継続し得たのは肉畜としての需要による。高度経済成長が日本人の食生活を大きく変化させたことは今さらいうまでもないが、その一つの大きな変化が食肉消費の増大であった。九州や東北での伝統的な馬肉消費と、ハム・ソーセージ原料¹⁶⁾としての利用による価格の下支えで、農用馬¹⁷⁾は肉畜としての位置が与えられた。

広い放牧場や高価な種付け料を要する軽種馬生産と異なり、農用馬は広い土地が不要で、種付け料も軽種馬に比べれば安価であることから、牛・豚の生産・飼養や耕種農業を営む傍ら生産・飼養することができる。

ばんえい競馬の興隆にともない賞金・手当の水準が大きく上昇し、馬主として競走馬を所有しようとする人が増えると競走馬として産馬が高く売れることが期待できるようになる。とはいえ、北海道の4市で年間数十日しか開催されないばんえい競馬の競走馬需要はピーク時でも年間200頭前後に過ぎない。実際には大部分の産馬は競走馬にはなることはないのだが、肉畜として販売しても生産コストが低いため、さしたる損にはならない。副業的・趣味的に生産するのであれば、何頭かに1頭競走馬として高く売れば十分である。

競馬の隆盛による軽種馬の需要増に、1970年代頃からは減反政策による競走馬生産への転業が加わり、軽種馬生産は専門的な牧場によって生産が担われるようになったのに対して、農用馬の生産はごく一部の例外を除き、副業的・趣味的生産によって担われてきた。このことが農用馬生産が根強く続いた要因であった。その反面、この副業的・趣味的生産への依存は農用馬生産の脆弱性ともなったのだが、その脆弱性が顕在化するのははるか後のことである。

単純に馬体が大きいから馬力も強いとはいえないが、馬体重が650 kgそこそこの馬と1,000

16) スーパーの店頭などではみかけなくなったが、1970年代まで、ハムはプレスハムが中心であった。プレスハムは第二次大戦後にわが国で開発された製品で、豚肉に様々な畜肉を混合して生産されたものである。国内産のみならず、メキシコなどからの輸入馬肉も使用された（プレスハムの誕生については伊藤記念財団（1991）などを参照されたい）。

17) 産業現場で使役された馬を農用馬と総称する。品種的にはベルシュロンやブルトンといった大型馬の血が入った交雑種である。牛の場合は役牛が専ら肉畜として飼養されるようになった段階で肉用牛という用語が用いられ定着したが、馬の場合は事実上肉畜として生産・肥育されるようになっても肉用馬という呼称はあまり使用されていない。

kg 近い馬格を誇る馬ならば明らかに大きい方が牽引力はあって当然である。しかしながら、軍隊で輜重用挽馬として利用する場合、あまりに馬格があると荷物が積みづらいし、扱いにくい。産業用馬も同様で、馬格がありすぎると飼料費もかかるし、産業現場で扱いづらい。

そのため、産業用馬として利用されていた当時の馬は現在のばんえい競走馬に比べると格段に小さかった上に、馬格の差には著しいものがあった。いうまでもなく、同じレースに出走する馬は出来るだけ能力差が小さい方がレースとしても、馬券の対象としても面白い。平地競馬では早くから能力差を表す指標として獲得賞金額が採用されている。

ばんえい競馬では、番組編成にあたり、当初は競走担当者と各地の協力員が協議して馬の格付けをおこなっていたが、客観性に欠けることから、1964年から馬体重による格付け区分がおこなわれることとなった。多様な馬が出走するばんえい競馬ならではの工夫であった¹⁸⁾。

当初の体重区分は、甲・乙・丙・丁A・丁Bの5階級に区分された。甲級馬は馬体重800kg以上、乙級馬750kg以上800kg未満、丙級馬700kg以上750kg未満、丁A級650kg以上700kg未満、そして最下級の丁B級¹⁹⁾は650kg未満で下限はなかった。現在からみると、最上級でも800kg以上というのはいぶか小さい。古馬の最高峰のレースは今も昔も農林水産大臣賞典ばんえい記念競走(かつては農林大臣賞典競走という名称であった)だが、2014年の出走馬10頭の馬体重は、最大が1,145kg(シベチャタイガー)、最小がアモンドヤワラの1,055kgであったから、今と当時では馬格が大きく異なることがわかる。現在では2歳の新馬戦でも800kgを下回る馬はかなり少ない。ついでながら、最下級の丁Bクラスの最下位積載重量は450kgであった。実際に馬がひくのは積載重量+その重量+騎手の体重であるから、650kgそこそこの馬が自己の体重にほぼ等しいそりをひいていたことになる。現在、もっとも重い荷物をひくレースがばんえい記念で、1トン(その重量+積載物の重量)であることを思うと、当時のレースの方が現在よりも馬にとってははるかに苛酷だったといえる。

総じて馬格があるほど牽引力は強い。また、肉畜として販売する場合も馬格があるほど高く売れる。産業用馬としての使役から切り離され、肉畜としての下支えがあって、ばんえい競走馬は現在みられる雄大な馬格の馬になっていった。競走馬需要を上回る大型馬の生産がおこなわれるようになり、農耕馬に出走を懇請するという時代ではなくなっていった。

体重区分も年を追って変更されている。1970年には甲乙丙丁からABCDに名称が変わる。体重制は1972年までおこなわれ、1973年からは平地競走と同じように獲得賞金別のクラス編成となった。獲得賞金別編成となった1973年のデータをみると、古馬296頭のうち、901kg以上が96

18) この時期になると、中央競馬はもとより、地方競馬でも出走馬はほぼ軽種馬(サラブレッド、アングロ・アラブ)によって競走がおこなわれている。

19) 「もともと丁Bとは馬不足に悩んだ岩見沢、北見が、管内の農家に懇請して出て貰った特別な農馬で、これを別組として歴戦の古馬との混成をさせたクラスである」(内田靖夫(1978), p.42)という。

頭, 811 kg 以上 900 kg 以下が 135 頭となっている²⁰⁾ わずか 10 年ほどの間に馬格がかなり向上していることがわかる。

そもそもサラブレッドが競走専用種として極めて厳格な血統管理が行われているのに対して、産業用馬は品種的な純血性は求められてこなかった。明治期以降、馬産改良という名目で在来種の馬に各種の西洋種の馬がかけあわされてきた。現在のばんえい競走馬は遠い祖先はともかくとして、血統的にはペルシュロン種、ベルジャン種、ブルトン種の交雑種²¹⁾である。ちなみに、大きければいいだろうということで、最も大きな馬の品種であるクライズデール種が交配されたこともあるが、登坂力に難点があったのか、ばんえい競走馬としては成功しなかった。

ばんえい競走馬で最も重視される資質は牽引力であるが、この牽引力はペルシュロン種の特徴である。ペルシュロン種はフランス原産で、ブドウの収穫作業などで馬車を牽引しながら斜面を登り下りするのに適しているという。北海道の開拓に適した品種であるということで明治期から導入され、十勝地方で生産されたペルシュロン系の馬は「十勝ペル」とよばれ産業現場で高く評価されていた。

しかしながら、ペルシュロンは牽引力には優れるものの、スピードに欠ける。1972年に活馬の輸入が自由化され、大型でスピードのあるベルジャン種がアメリカから導入された²²⁾。サラブレッドの生産者としても名高い橋本善吉氏（橋本聖子参議院議員の父君である）がアメリカから輸入したマルゼンストロングホースはそうした種雄馬を代表する1頭である。産業用馬としては要求されることのない速力が競走馬には求められ、それに対応して交配されたのがベルジャン種であった。

生産される馬が大型化するとともに、馬体の格差も縮小していったことから、1973年からは、平地競馬と同じように、取得賞金による格付け区分が採用され、今日に至っている。

4. 競技の「近代化」—— ミスターばんえい金山明彦 ——

ばんえい競馬の「近代化」は産業現場との遊離にともなって進展した。競走馬の変化については前節で述べたとおりであるが、当然のことながら、馬だけが変化したわけではない。人も変化したし、人と馬を結びつける馬具も競走用に変化した。

古林英一（2014）では、ばんえい競馬の確立期を象徴する人物として、名人と賞賛された中西関松をとりあげた。中西は産業現場とばんえい競馬が密接に結びついていた時代を象徴する騎手であったが、ばんえい競馬が産業現場から遊離し、「近代化」が完成した時期を象徴する人物として、ここではミスターばんえいと称された金山明彦（現調教師）をとりあげる。

20) 内田靖夫（1978），p.45。

21) 馬の交雑種は「半血」と表記されてきたが、昨今は純血種以外のばんえい競走馬はいずれも「日本純系種」と表記されるようになっていく。

22) ベルジャン種はその名の通り、ベルギー原産であるが、わが国にはアメリカから導入された。

金山は1951年10月滝川市に生まれた。父は家畜商を営んでおり、中西関松と親交があった。小学生のとき、父に連れられ岩見沢競馬場に行ったのが、ばんえい競馬との出会いだった²³⁾。この頃全盛を極めていた中西関松の騎乗姿が金山少年の心に強く焼き付いた。当時の岩見沢競馬場には十分な数の厩舎がなく、仮設の厩舎に出走馬が集まっていたという。全道各地で頻繁に開催されていた鞍馬大会(草ばん馬)とは違い、厳格なルールのもとで開催されていたことで、厳しい世界だなと金山少年は思ったという。

小学校6年生のときには草ばん馬に騎乗するようになり、中学に入ると、金山は父に自分用の馬を買ってもらった。土日はあちらこちらで盛んに開催されていた鞍馬大会に出場するようになる。この頃になると、金山ははっきりとばんえい競馬の騎手を志していた。そして、中学を卒業すると同時に、中西関松の厩舎に入り、厩務員として働くこととなった。今でもそうだが、ばんえい競馬の騎手はいきなり騎手にはなれない。厩務員として働いた上でないと騎手試験を受けることができない。金山も2年間の厩務員生活をおくり、1969年6月14日初騎乗・初騎乗という派手なデビューを飾った。「スタート以降の事はよく覚えていない。無我夢中で、他のものは目に入らず、気付いた時はゴールにいた」²⁴⁾という。後にミスターばんえいと称された金山であったが、デビュー戦は他の騎手と同様無我夢中だった。金山に初勝利をもたらしたのはヤマトオーザ号であった。この馬の馬主は金山の父・三郎である。中西の世話で息子のために買った馬だった。

「当時の騎手は親父みたいな世代の人たちが殆どで、自分に近い世代といえば木村さん²⁵⁾や山本さん²⁶⁾がいただけだった」という。中西関松や松原仁三郎といった草創期からのベテラン騎手たちがまだ覇を競っていた時代である。なかには明治生まれの騎手もいた。金山にしてみれば父親の世代の騎手たちである。

ヤマトオーザは優秀な馬だった。このヤマトオーザと、後に農林大臣賞典を勝ったカツタロー(この馬も父・三郎の所有馬)の2頭のおかげで今の自分があると金山はいう。

記録を調べると、ヤマトオーザは父がベルシュロンの第四エタン、母がベル系の旭香、青毛の7歳(現在の表記法では6歳)。この年24戦して7勝という好成績をあげ、年度初めに丁Aの格付けであったのが、年度の終わりには丙クラスに上がっている。

「デビューした頃は乗せてもらえなかったし、なかなか勝てなかった」と金山は当時を振り返る。確かに後の金山の驚異的な活躍と比較するならば、デビューした年の騎乗成績はたいしたものではないかもしれないが、89戦して10勝をあげている。勝利数は112名中20位、獲得賞金額でも27位という堂々たる成績である。まして、当時は新人騎手の減量措置もない。他のベテラン騎手

23) 以下は筆者による金山へのインタビューによるところが大きい。

24) 金山明彦(1983)。

25) 木村卓司。1948年生まれ。騎手成績は通算14,856戦1,822勝。後に調教師。父は木村与惣治騎手(後に調教師)。

26) 山田勇作。1945年生まれ。騎手としては1,110勝をあげ、調教師としても1,635勝(2015年1月12日現在)をあげている。

たちと、まったく同じ条件でこの成績を上げているのだから立派なものである。ちなみにこの年、師匠の中西関松は、309戦して67勝をあげ、騎乗回数、勝利数、獲得賞金額いずれも他を引き離して1位である。

1970年には83戦10勝、71年には一気に騎乗数が174に増え25勝をあげ、受賞額(騎乗した馬の獲得賞金額)で5位となる。72年は167戦30勝。金山は名実ともにトップジョッキーの仲間入りをしていた。

この頃になると、主催者はばんえい競馬の近代化の一環として、騎手(当時の呼称では騎乗騎手)と調教師(同、調教騎手)の分離を推し進めていった。草創期からのベテラン騎手は次々に調教専業となっていった。

調教師・騎手の分業化とともに、調教師・騎手の専門化も進行する。産業現場での馬の活躍の場がなくなっていったことと、開催日数が増加し、馬券発売額の増大にともない報償金もあがったため、騎手・調教師・厩務員がプロ競技者として生活できるようになっていた。表1は金山がデビューする前の1967年度と金山がトップジョッキーの仲間入りをした1972年を比較したものである。開催日数は66日から84日と28%増加しているが、騎手は175人から86人に半減している。その結果、騎手1人あたりの年間平均騎乗数は48.9回²⁷⁾から83.4回と70.6%増加している。1967年度には騎手の7割が年間騎乗回数50回未満だったのが、1972年には半数以上の騎手が年間50回以上騎乗している。

表2は1970年度と1977年度の冬季休催時の馬の稼働状況の変化をみたものである。すでに馬が産業現場からかなり姿を消しつつあった1970年でも過半数の馬は休催期間中に何らかの仕事をしている。ところがその7年後になると、労役についている馬は例外的な存在になっている。

表1 騎乗回数別騎手数

		1967年度	1972年度
開催日数		66	84
登録騎手数		175	86
騎乗回数別	1～9回	52	12
	10～49回	72	26
	50～99回	25	23
	100～149回	12	9
	150～199回	3	8
	200回以上	11	8
平均騎乗回数		48.9	83.4
最多騎乗回数		447	304
最少騎乗回数		1	1

資料：各年度の市営競馬協議会『ばんえい競馬成績書』

27) このなかで、中西関松の騎乗数は2位以下を大きく引き離す447回であった。

表2 休催期間中の馬の稼働状況

労役内容	1970年		1977年	
	頭	%	頭	%
冬山造材	81	39.1	2	0.4
客土	29	14.0	—	—
石炭運搬	4	1.9	—	—
除雪運搬	2	1.0	—	—
小運搬	2	1.0	2	0.4
木材運搬	1	0.5	—	—
小計	119	57.5	4	0.7
休養	88 ^{*1}	42.5	531	99.3
計	207	100.0	535	100.0

※1 不明を含む

資料：北海道市営競馬協議会『ばんえい競走に関する資料』(各年次)

金山もばんえい競馬の世界に身を投じてから最初の2, 3年は冬山の仕事に行ったことがあるが、それ以降はばんえい競馬だけが馬との仕事になったという。おそらく産業現場で馬と働いた経験を有する最後の世代ということになる。金山以降にデビューした騎手は産業現場で馬と共に働いた経験はないと思われる。

1973年9月2日、旭川競馬場で実施された農林大臣賞典競走において、金山が操るカツタロー号²⁸⁾は、山田勇作騎乗²⁹⁾のシャリイチ号、中西関松騎乗のヒシショウ号、木村卓司騎乗のタカラオーらを押さえ優勝した。金山にとっては3回目の大臣賞典への挑戦だった。

ばんえい競馬に移籍した当時のカツタローは2障害で転倒することが多かったが、金山が騎乗し4, 5勝する頃には障害も上手にこなすようになり、大臣賞典をこの馬で獲れると金山は確信していたという。この年、金山はリーディング1位になり、名実共にばんえい競馬の頂点に君臨することとなった。金山は「ミスターばんえい」とよばれるようになっていた。カツタローと彼の勇姿が『少年マガジン』の表紙を飾ったのもこの頃である。先にふれた三好円(2009)のいう「鉄火場だった競馬場は、次第に家族連れでも行ける場所が変わっていった」ことの象徴といえよう³⁰⁾。

金山にあこがれてばんえい競馬の世界に入る若者も相次いだ。彼の薫陶を受け、成長した騎手は多い。

28) カツタローの所有者は父・三郎。この馬は東北地方で盛んにおこなわれていた馬力大会で活躍した馬で、5歳になってばんえい競馬に転入した。

29) 本来、騎乗とは馬に乗って馬を御することをいうので、その上から馬を操るのは騎乗とはいえないが、ばんえい競馬においても慣例的に騎乗といっているのが、本稿でもこれにならう。

30) ばんえい競馬は、北海道でしか見ることができないという希少性や、その独特なレース形態により、他の地方競馬にくらべると、マスコミに取り上げられることも多く、テレビドラマや映画の素材となることが多かった。

ばんえい競馬の歴史を語る上で、金山は単にスーパージョッキーであっただけではない。彼の騎乗スタイルは革命的なものであった。ばんえい競馬草創期、騎手はその上に座って馬を御することが義務づけられていたことには驚かされるように、それまでの騎手は体をあまり動かさず長手綱一本で馬を操っていた。ところが、金山の騎乗スタイルはその上でダイナミックに体を左右に動かすというものであった。それは「当時のボクシングのヘビー級王者、カシアス・クレイ(モハメド・アリに改名する以前の名前)を形容するたびに使われた「蝶のように舞い、蜂のように刺す」の表現のごとく、まるで馬ソリの上でボクシングをしているようにあの巨大なばん馬の尻の陰から、右、左と上半身を見え隠れさせる騎乗法³¹⁾であった。

この金山の編み出した騎乗法はもはや産業現場での馬の制御法ではない。産業現場、特に山林作業のような不安定な場所で馬を長時間使役する場合、御者の安全性と疲労を考えると御者はあまり体を動かさない方が理にかなっている。体を動かさず手綱ひとつで馬を自由自在に御することが馬を操る男達のプライドでもあった。金山の制御法はこうした産業現場でのやり方とは全く異なったものであった。もちろん、金山の優れた身体能力³²⁾や工夫があつてのことではあるが、馬を産業動力として使役する仕事のパートナーとしてではなく、子供の頃から競技のパートナーとして馬と親しんできた金山自身の世代的な背景もあるとみるべきだろう。

現在のばんえい競馬では当たり前の騎乗方法であるが、金山の編み出した騎乗法は馬事競技としての馬の制御法である³³⁾。そうした意味でも金山はばんえいの新時代を体現した名騎手であった。

用具にも種々の改良・変更が加えられた³⁴⁾。

まずそりである。現在のばんえい競馬で使用されているそりは鉄製であるが、産業現場では木製のそりが使われていた。ばんえい草創期はそりも出場者が自分のそりを使っていた。当然、長さや重さに差が生じる。積載する重量物が同じでもそりの重量に差があると公平とはいえず、比較的早い段階から主催者が競走用・調教用のそりをつくり貸与することになっていた。

産業現場で使用されていたそりは木製で、接地面(ズリという)にはそり本体の保護とすべりをよくするために鉄板が装着されている。木そりは雨に濡れた状態のときと、乾燥しているときとでは重量に20kgもの差が生じる上に、古くなるとささくれが生じ、さらには変形したり破損したりする。

1969年には鉄製そりの試作がおこなわれ、試行錯誤の末、1971年から鉄製そりが使用されることとなった。1975年には不正防止をはかるために新たなそりが製作された。

31) 小寺雄司(2001)。

32) ばんえい競馬では利き腕側のみに手綱で馬を鞭打する。したがって右利きであれば馬を右から鞭打するのであるが、金山は左右どちらからでも鞭打できたという。

33) 金山の騎乗スタイルの革命性は、現代ではごく一般的な平地競走の騎乗スタイルであるモンキー乗り(あぶみをごく短くする騎乗スタイル)やポートレースにおけるモンキーターンに匹敵するといえる。

34) 用具の変遷については内田靖夫(1978)によるところが大きい。

そりに積載する重量物も、当初はカマスや麻袋に土砂をつめていたが、雨に濡れると重くなる上に破損しやすいため、1960年には取っ手のついたコンクリートブロックになり、さらには鉄板で覆うかたちになったが、破損や不正が起こったため、1976年からは現在と同じ鉄板の重量物が使用されるようになった。

馬が左右に振れすぎないように制御しているのがかじ棒である。これは元来はタモで作られていたが、タモが入手困難になってきたことから、1971年からはグラスファイバー製のかじ棒が使われるようになった。

グラスファイバー製かじ棒については面白い話が伝わっている。関係者は木製に変わる素材を模索していたが、当初適切な材質がみあたらなかった。たまたま棒高跳びをみた関係者の一人が棒高跳びのポールに着目し、早速、スポーツ用品大手のミズノに発注して制作したという（現在はミズノ製ではない）。さしものミズノも馬車用品など作ったことはないだろうから、さぞ面食らったのではなかろうか。

馬とそりを連結する用具を胴引きという。この胴引きも、産業現場では鎖であったり、麻製の平打ち縄と鎖から構成されていたりするが、耐久性と強度を増すために現在は平打ち縄部分はナイロン製である³⁵⁾。

以上述べ来たように、現在のばんえい競馬は、産業現場での馬具や用具のスタイルを踏襲してはいるものの、いずれも競走用に改良されたものであり、馬が産業現場から切り離され、開催日数も増え、プロフェッショナルな馬事競技として確立する過程で生み出されてきたものなのである。

さらに加えて、こうした用具の改良が速やかにおこなわれたのは、馬券の発売額が順調に伸び続け財源に事欠くことがなかったことも見逃せないだろう。

5. 施設・設備の「近代化」——インフラ整備——

(1) 着順判定の機械化

2節でふれたように、公営競技のマイナスイメージは相次ぐ騒擾事件によるところが大きい。競輪の騒擾事件が特に有名ではあるが、ばんえい競馬においても騒擾事件は何度か発生している。

着順判定が騒擾事件の発端となることもある。ゴール前が接戦になる場合、ばんえい競馬は着順を最も目視しにくい競技のひとつであろう。ばんえい競馬のゴールインはそりの後端がゴール線を通じた瞬間である。陸上競技もそうであるが、多くの競走競技においては体の一部がゴール線を通じた瞬間がゴールインであるから、ばんえい競馬のこのゴールインはやや特殊なルールである。おそらく、荷物を完全に引き終わってこそゴールインであるという理念に基づくもの

35) 一見すると、鉄鎖の方が強度的に優れているように思われるが、急に大きな負荷が加わると鎖は破断することがあり、布製の胴引きのほうが丈夫である。

だと思われる。

だが、ゴール前が混戦となると、その後端は馬や騎手の陰になるため、その後端の通過順を目視で確認することはなかなか難しい。特に走路近くで観戦している観客には見えづらい。着順判定をめぐる紛争は平地競走に比べるとそもそも起こりやすいルールなのである。

着順判定の合理化はあらゆる競技における大きな課題であった。この問題を解決したのがスリット写真の開発である。通常のカメラはシャッターを一瞬開き画像をフィルムに記録するのであるが、スリット写真はスリット状のシャッターをゴールに向けて開きっぱなしにし、フィルムを高速で巻き取り続けるものである。当然現象された写真は細長いテープ状のものとなるが、そこに写っている映像はすべてがゴール線上のものである。したがって、最も右端に写っているのが先頭の馬である。いわば通常の写真が広い範囲の一瞬の映像を写し取るのに対して、スリット写真は一定の場所を広い範囲の時間写しとったものであるといえる。この機械は瞬時の差を競う競輪で絶大な威力を発揮した。競輪では着差の単位として、1車身差、1輪差といった単位が使用される。1輪差というのはタイヤの直径程度の差である。これより小さい単位として、タイヤ差という単位がある。これはタイヤの太さ、すなわち5cm程度の差をいう。さらに小さい差に微差というのもある。こうなると数cm程度の着差しかない。時速70km近い速度で目の前を通過するとき、この差を肉眼で正確に判断することは至難の業である。

スリット写真が発明されたのは1950年で、オートレースや競輪に次々に導入されていった³⁶⁾が、ばんえい競馬に導入されたのはかなり遅れ1963年のことである³⁷⁾。

発券業務もかつては手作業であった(手売りという)ため人手を多く要した。我が国の多くの競馬では、長沼答申以降長らく、単勝、複勝、枠番連勝複式の3つの賭式の馬券が発売されていた。最も売れていたのが8枠制の枠番連勝複式である。今のばんえい競馬の場合、フルゲートは10頭である。10頭立てのレースであれば、1番ゲートから10番ゲートまですべてが利用され、1番ゲートから6番ゲートまではそれぞれゲートの番号と枠の番号は同じであるが、7番ゲートの馬と8番ゲートの馬を一括して7枠、9番ゲートの馬と10番ゲートの馬を一括して8枠とする。したがって、枠番連勝複式の馬券は異なった枠番の組み合わせ28通りに、いわゆるゾロ目といわれる7-7と8-8の2通りが加わり全部で30通りとなる。手売りではそれぞれの買い目ごとに窓口を分けて発売するのである。観客が3通りの馬券を購入する場合には3つの窓口には並ばねばならない。

当然ながらそれぞれの組み合わせの馬券が均等に売れるわけではない。有力馬の組み合わせの窓口には多くの観客が集まることになる。主催者は限られた窓口をどの組み合わせにどう配分するかを事前に判断し、多く売れそうな組み合わせの窓口は多く、人気薄の組み合わせの窓口は少

36) スリット写真は現在の日本写真判定の創業者渡辺俊平が発明したものである(日本写真判定株式会社のウェブサイト <http://www.shashin-hantei.co.jp/gaiyo/enkaku.html>, 2015年2月3日閲覧)。

37) 内田靖夫(1978), p.51-52。

なく配分してた。そのため、当時は、発売業務の担当者は毎朝各種の予想紙（一時は十数紙あったという）を眺め、レースごとに客が集まりそうな窓口を多く、そうではなさそうな窓口は少なく配分するのが重要な業務であった³⁸⁾。

馬券の発売を締め切ってからそろばんを駆使して発売額を集計していた。したがって、発売締切から発走までは現在のように数分というわけにはいかなかった。最も早く投票業務の機械化に着手したのは日本中央競馬会であり、1966年11月に中山競馬場に導入されたシステムが最初であった³⁹⁾。地方競馬では1968年に大井競馬場にトータリゼータシステム（集計・発券を機械的にこなすシステム）が導入された。このシステムは発券業務の省力化・迅速化に大きく貢献したが、導入には多額の資金を必要とする。そのため、導入時期は競馬場ごとに大きく異なっていた。

北海道（道営・ばんえい）では、1977年に岩見沢（定額券）、1979年に北見（シングルユニット）、1980年に旭川（シングルユニット）、1981年に帯広（シングルユニット）の発売が始まっている。

(2) コースの変更

現在のばんえい競馬は直線200mのセパレートコースであるが、かつてはU字型のオープン走路であった⁴⁰⁾。当然のことながら、少しでも走行距離が短いほうが有利であるから、10数頭の馬⁴¹⁾がコースの内側に殺到する。古林英一（2014）でとりあげた名人・中西関松はコース取りに卓越した技量を発揮したという。しかしながら、多数の馬がインコースに殺到すると、互いのかじ棒が交差して破損するなどの事故も多発する。

直線セパレートコースの採用は早くから課題になっていたものの、長らく実現に至らなかったのは、ゴール後にそりをスタート地点に回送する方法が見いだせなかったことによる。

内田靖夫（1978）によると、ゴールとスタートをレースごとに入れ替えるという案まで出たという。最終的にはコースのわきにレールを敷設し、トロッコで運搬するという方式が採用され、1963年の旭川競馬場を皮切りに順次コースの直線セパレート化がおこなわれた。

そりの運搬は現在でもこの方式でおこなわれているが、最初は馬でトロッコを牽引していたのが、現在は小型の機関車で牽引している。ちなみにレールには「北炭」の刻印があることから、廃鉱になった鉱山から持ってきたものであろうと思われる⁴²⁾。

38) 観客の側からすると、予想紙をみなくても、窓口の多い馬券は本命サイドだということがわかる。ベテランの観客になると、各窓口の行列の長さでオッズ（配当金の倍率）が判断できたという。また、窓口の数を決めるのは主催者であるから、これは主催者の予想行為ではないかという批判もなされた。

39) 集計・発券業務の機械化の経緯については日本トータリゼータ（1998）に詳しい。

40) 道内各地で開催されるばん馬大会はいまでもU字型走路でおこなわれている。

41) 当時は1レースに10頭以上の馬が出走することもあった。

42) 持田誠氏（帯広市百年記念館学芸調査員）のご教示による。持田氏によると、軌道幅は1000mmで、この軌道幅はかなり珍しいとのことである。

(3) 競馬場の移転・改築

現在は帯広競馬場だけで開催されているばんえい競馬であるが、発足以来ながら旭川・北見・岩見沢・帯広の4市4場での開催が続けられてきた。いずれの競馬場も第二次大戦前からの沿革をもっているが、帯広競馬場以外の3場は高度成長期以降に移転・新築されたものである。

旭川競馬場はそれまで市内花咲地区にあったものを市内神居町の丘陵地帯に移転・新築し、1975年に完成したものである(所有者は上川生産農業協同組合連合会)。北見競馬場は市内東陵町にあったものを市内若松町の丘陵地帯に移転・新設したもので、1974年に完成している(所有者は北見市)。岩見沢競馬場は国道12号線そばの市内利根別駒ヶ台にあったものを、市内日の出町の丘陵地帯に移転・新築したもので、1965年に完成した(所有者は岩見沢市)。岩見沢競馬場は札幌から近いため集客力があり、1970年に総合スタンドが完成し、さらに1976年にはスタンドの増築工事が完成した。当時の地方競馬の競馬場としては、全国的にみても大きなものであった。帯広だけは第二次大戦前からの場所にあるが、ここの1974年に施設の大改修がおこなわれた(所有者は十勝生産農業協同組合連合会)。

ばんえい競馬馬主協会(2001)が各競馬場について、「はるか十勝、大雪の連山を眺望し、穀倉上川の水田が前方に拡がり」(旭川競馬場)、「両側には丘と小高い山々がどこまでもつづき」(北見競馬場)、「(移転が決定した1963年当時)人里離れた荒涼たる笹藪と雑木林に覆われた丘と谷であった」(岩見沢競馬場)と描写している⁴³⁾ように、旭川、北見、岩見沢はいずれも市内から郊外の丘陵地帯への移転であり、観客の利便性を軽視したものであった。

6. 施行体制の「近代化」——一部事務組合化への動き——

以上述べたように、ばんえい競馬では1960年代後半から1980年代初頭にかけて、大規模な設備投資がおこなわれた。これは図3を見るとわかるように、馬券発売が好調に推移したことにより可能となった。他の地方競馬の多くが第1次オイルショック後に発売額が、減少はしなくとも、多少伸び悩んだにも関わらず、ばんえい競馬の発売額は伸び続けた。4つの競馬場の新築または改築が完成し、発券業務の機械化が完了した時期、ばんえい競馬の発売額はピークを迎えていた。

1960年代初めには年間50日前後だった開催日数は、1970年代半ばには倍増し100日程度となっていた。発売額の増大は開催日数の増大によるだけではない。1日あたりの発売額も増大し続けた。1960年の1日あたりの発売額は約400万円だったのが、1964年には2倍の800万円、1966年には1224万円と1千万円の台を突破し、その7年後の1973年には1億円を突破した。開催日数の増大と1日あたり発売額の増大の相乗効果でばんえい競馬の発売額はうなぎ登りに増えていった。潤沢な資金は主催4市の財政に大きく寄与しただけでなく、先に述べた「近代化」の原動力となった。

43) ばんえい競馬馬主協会(2001), p.58-60。

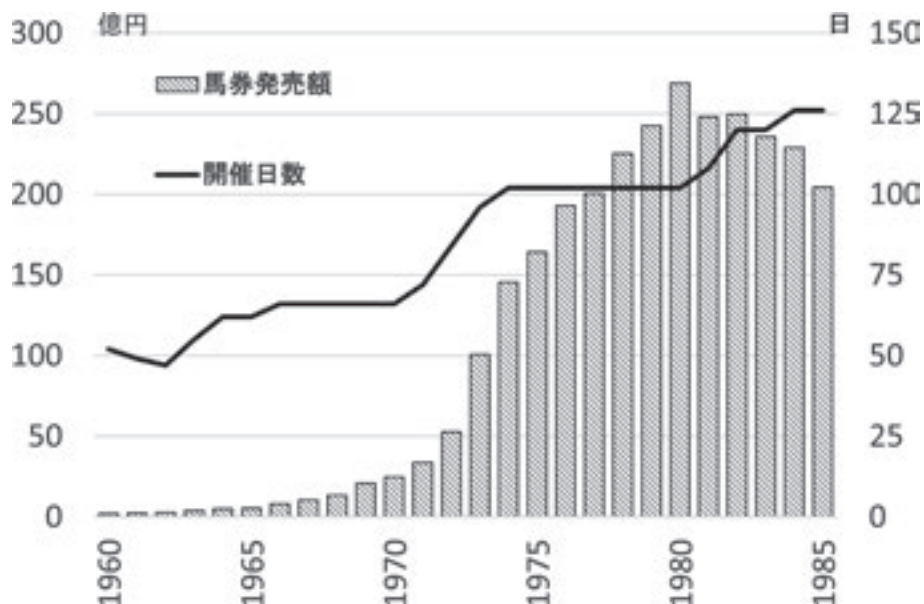


図3 ばんえい競馬の馬券発売額・開催日数

資料：北海道市営競馬組合

4市それぞれの開催日数が数日程度であった時期は、各市から派遣される職員が、道営競馬を主催していた北海道の協力を得つつ開催していた（4市は平地競走からは比較的早く撤退していたが、北海道は1968年までばんえい競馬を開催していた）。

1968年2月に4市は「北海道市営競馬協議会」（以下、協議会）を設立し、専門職員を協議会に配置し、協議会の専門職員と各市から派遣される市職員で競馬を開催する体制が整えられた。

市から派遣される職員は開催の手続き、従事員の雇用、予算・決算の作成といった総務的な業務をおこない、競走の実施に関わる業務を協議会の専門職員がおこなっていた。1978年に市営協議会に採用され、4市体制から帯広1市体制への移行期に中心的な役割を担い、先年惜しくも病没された本川達夫氏によると「協議会自体が専門家集団として一目おかれていた」⁴⁴⁾という。また、協議会はあくまで競走の実施に関わる部分を担当しており、売上げ対策などのプロモーションはすべて主催する市がおこなっていた。

市による直営方式は4市の連絡調整などでやや不便な点があり、統一的に競馬を開催するために、一部事務組合方式への変更が早くから模索されていた。また、「長沼答申」でも一部事務組合方式が望ましいとされていたため、4市は1966年4月、北海道知事に対して4市と北海道による一部事務組合設立を陳情した⁴⁵⁾。しかしながら話がまとまらず、1970年11月に、改めて4市によ

44) 2009年4月におこなったインタビューによる。

45) 一部事務組合設立の経緯については地方競馬全国協会（1993）p.197-200によるところが大きい。

る一部事務組合設立の方針を決定し、北海道に見解を求めた。これに対し北海道は翌年7月に、農林省事務次官通達による都道府県単位又は競馬場単位の一部事務組合ではないなどの理由で、設立は困難であるとの見解を示した。

これにより、一部事務組合化はいったん延期となったが、1975年になると再び一部事務組合設立の機運が盛り上がったものの、このときも設立には至らなかった。さらに、1983年には農水省も設立を強く指導し、1984年には「事務組合設立準備委員会」がたちあがり、紆余曲折の後、1989年になって一部事務組合が誕生する。

一部事務組合の設立は本稿がとりあげる時期よりもかなり遅れるので、詳述は別稿にゆだねることとするが、市が競馬事業に直接関わるものがなくなったことは、競馬実施の上では効率的ではあったが、その反面、主催者である4市当局が当事者意識を喪失したことのマイナス面もあったように思われる。

7. む す び

第二次世界大戦後の混乱期に生まれた公営競技は、高度経済成長のなかで成長し、国民的な娯楽として定着した。元々、ばんえい競馬を含む地方競馬は産業用馬と馬と共に産業現場で働く人がおこなうものとして構想されていた⁴⁶⁾。したがって、高度経済成長期になり、モータリゼーションの普及で馬が産業現場から退場を余儀なくされるとともに、地方競馬は姿を消すはずであった。

ところが、馬券発売額の伸びが地方競馬を独立したプロスポーツとして成立せしめることとなった。平地競馬にくらべ遅くまで産業とのつながりを色濃く残していたのがばんえい競馬だが、それでも1970年代半ば以降、産業から遊離していくなかで、馬・人は競馬に特化していった。

競馬を含む公営競技の急成長は社会問題化し、その存廃が問われる事態も招来したが、国民的娯楽として定着するとともに、地方自治体の収益源としての地位を確立していたことから、制限付きながら永続的な事業として政府も認知する。これが「長沼答申」である。

「長沼答申」により、公営競技の発展には一定の枠がはめられたのであるが、勝者投票券の発売額は長期的に大きく成長をとげていく。ばんえい競馬もその例外ではなかった。多くのファンに支えられ、ばんえい競馬を含む公営競技は成熟過程にはいっていく。「長沼答申」の制約はもはや不要となり、政策的な転換がおこなわれた。このことを明示したのが「吉國意見書」である。

本稿では馬・人が競馬に専門化していく過程で、プロフェッショナルな馬事競技としての形を整えていく過程を「近代化」ととらえ、その「近代化」を馬・人の面、さらに施設などの変化からみてきた。

1960年代から1980年代にかけ、競馬をおこなう馬と人、競技形態、施設は専門化・高度化していき、現在みられるばんえい競馬が確立する。馬券発売額の増大がばんえい競馬の「近代化」を

46) この点については古林英一(2014)で詳述したとおりである。

もたらしたのだが、この「近代化」によって競馬事業の「重装備化」が進行していった。主催者がさしたる営業努力をしなくても馬券発売額が右上がりであった時代には問題は生じなかった。

皮肉なことに、発券業務の機械化がほぼ完成した頃から、馬券の発売額は減少傾向に転じた。1980年に年間の発売額が269億円、1日あたりの発売額が2億6,400万円と過去最大を記録した後、発売額は総額でも1日あたりでも減少を続ける時代となる。重装備化した競馬事業は多額の固定費用を要する事業となっていた。

バブル経済による一時的な回復はあったが、その後は近年にいたるまで果てしない低落の時代が続くことになるのだが、この点については稿を改めて論じることにした。

参考文献

- 伊藤記念財団(1991):『日本食肉文化史』財団法人伊藤記念財団。
- 内田靖夫(1978):『ばんえいまんがどくほん』,1978年4月。
- 金山明彦(1983):「一千勝の思い出」市営競馬協議会『ばんえい』第13号,1983年3月。
- 小寺雄司(2001):「輓曳名人列伝 3299勝という金字塔を打ち立てた,ミスターばんえい〜金山明彦〜」地方競馬全国協会『Furlong』2001年9月号。
- 地方競馬全国協会(1974):『地方競馬史第三巻』,1974年3月。
- 地方競馬全国協会(1993):『地方競馬史第四巻』,1993年3月。
- 道新スポーツ(1989):『北の蹄音 ホッカイドウ競馬四〇年史』,1989年6月。
- 日本自転車振興会(1971):『競輪二十年史』,1971年8月。
- 日本トータリゼータ(1998):『日本トータリゼータ株式会社30年史』,1998年3月。
- ばんえい競馬馬主協会(2001):『輓馬の軌跡』,2001年10月。
- 古林英一(2014):「ばんえい競馬の成立過程——馬産振興から公営競技へ——」『北海学園大学学園論集』162号,2014年12月。
- 三好円(2009):『バクチと自治体』集英社新書,2009年5月。