

戦後日本における競艇の発祥と展開に関する一考察

古江真之

キーワード：戦後日本、公営競技、競艇、尼崎

1. 研究の動機

現在日本では、競馬、競輪、オートレース、競艇の四種目の公営競技が全国各地の競走場で行われている。先行したのは競馬であった。1923年には競馬法が制定され、馬券発売を伴う競馬が行われた。そして第二次世界大戦敗戦後、各産業の振興や疲弊した地方財政の増収という大義名分を掲げて、競輪・オートレース、そして競艇が誕生した。公営競技のなかで最後に発祥した競艇は、1951年の「モーターボート競走法」の施行とともに第一歩を踏み出したのであるが、その時点で競馬、競輪は、入場人員、数売上金額から見れば、十分成功していた。その反面、八百長疑惑やレースに対する不服不満による観衆の暴動、騒擾事件も発生しており、公営競技反対論が一定の勢力を持ちつつあった。そのような状況下でいかに競艇が発祥し、どのような時代背景のなかで全国に展開を見たのか、という点に疑問を抱いた。

2. 研究の目的と意義

以上の動機から、日本における競艇の発祥と展開を解明することを本研究の目的とする。また、発祥以降、政府や地方自治体が関与し、様々な困難を乗り越えて競艇が発展してきた経緯を明らかにすることで、競艇のさらなる普及・発展の一助とすることを、本研究の意義とする。

3. 先行研究の検討

競艇以外の公営競技に着目した先行研究には、山田貴史(2004)、萩野寛雄(2004)の論考がある。また、石川義憲(2010)は、公営競技の特別法や関連団体について検討している。古川岳志(2002)は、公営競技四種の発祥について明らかにしており、競艇に関連する部分では、競艇の生みの親とされる笹川良一の生涯や功績について

究明されている。しかし、法制度や競艇の全国的な拡充、地方の競艇場に着眼した競艇の地域的な発展についての研究は見られない。

4. 研究の課題と方法

以下の三点を、本研究の課題と方法とする。

- 1) 戦後日本における競艇の発祥と展開の背景
競艇の発祥と展開を究明するに先立ち、競艇発祥の背景を検討する。
- 2) 戦後日本における競艇の発祥と展開
1)で明らかにしたことを踏まえて、戦後日本における競艇の発祥、全国的な展開を跡付ける。
- 3) 戦後日本における競艇の地域的展開
尼崎競艇場を事例として、戦後日本における競艇の地域的展開の具体像を明らかにする。

5. 主な研究史料

モーターボート競走法の成立過程については、国会議事録に基づき検討した。また、競艇場の全国的な展開に関しては、二次文献である『競艇沿革史』に依拠したが、同時代の新聞記事や国会議事録と見比べながら考察を進めた。

尼崎競艇場に関しては、『競艇沿革史』、『尼崎競走場 40 周年誌』を主たる論拠としたが、合わせて尼崎市議会関連史料、新聞記事を参照した。

6. 本論

6.1 戦後日本における競艇の発祥と展開の背景

19世紀に日本に伝来した競馬は、馬券黙許時代、馬券禁止時代を乗り越え、1923年に競馬法を制定し、日本初の公営競技として根底を作り上げた。競馬は当初、軍馬増強という大義のもとに行われていたが、1948年の新競馬法制定により、その大義は失われた。第二次世界大戦敗戦後、1948年には競輪が、1950年にはオートレースが

発祥した。これらは各産業の振興、地方財政への補助という大義名分のもとに特別法が制定され、全国各地に浸透していったのである。

6.2 戦後日本における競艇の発祥と展開

議員立法として国会に提出されたモーターボート競走法案は、衆議院をスムーズに通過したものの参議院では否決された。具体的な反対意見としては以下の四点があげられる。①船舶事業と賭博要素を掛け合わせる必要性の有無。②判別し難い「機械」という部分での八百長問題。③公営競技による弊害の拡大。④さらに新しい公営競技が増えていき、限度がなくなるのではないかと

これらの反対意見に対して、モーターボート競走法案においては既存の公営競技の制度に比べて厳密すぎるほど規定を設けており、八百長問題を未然に防ぎ、弊害も最小限にとどめることが可能であるという意見が出された。しかし参議院では否決された。その後、衆議院で再可決されて成立した。日本の憲政史上ではじめての、衆議院での再可決による法案として1951年に「モーターボート競走法」は制定された。法案成立後、競艇選手の育成やレースで用いる設備の開発、競艇場の建設が進められ、長崎県の大村競艇場を筆頭に5年間で25もの競艇場が建設され、全国各地で競艇が開催された。その一方で競艇のみならず、競馬や競輪においても八百長問題、騒擾事件が多発しており、警察や機動隊が出動して暴動を鎮圧することで世間を賑わせることもあった。また、射幸心を煽られ生活が破綻するものや青少年への悪影響という懸念も大きく、公営競技に反対する声も多かった。そして1959年、松戸競輪場での騒擾事件を発端に活発化した公営競技廃止運動は国会でも取り上げられ、長沼弘毅を会長とする公営競技調査会は公営競技に関する現行制度の基本的方策について、池田勇人首相に答申を行った。これがいわゆる「長沼答申」と呼ばれ、公営競技の存続を認めるものであった。

6.3 戦後日本における競艇の地域的展開- 尼崎競艇場を事例に-

尼崎市の財政は戦災復興や水害対策によって

貧困を極めており、財源確保の手段として競艇事業に取り組んだ。全国で五番目に建設された尼崎競艇場は、初の1競技場2施行者制を取り入れ、尼崎市と伊丹市によって順調に運営された。しかし、前述した松戸競輪場での騒擾事件を発端に公営競技廃止論の余波が全国に拡充し、1960年に尼崎競艇場の廃止が決定された。その後二回の廃止延期の末、廃止期限の1964年3月を迎えたが、この間売上げも順調に伸び教育施設の充実に貢献した実績があり、市民各層から競艇存続の要望が多く、市議会においても多数をもって競艇事業の存続が議決された。

伊丹市においても尼崎市と同様の理由から財政難に陥っており、神戸市、芦屋市、加古川市、豊岡市とともに尼崎競艇場での施行を申請していた。しかし伊丹市以外の四市はそれほど積極的に動かず、伊丹市のみが尼崎競艇場の施行権利を獲得した。尼崎市が初開催を迎えてから約1年後の1953年、伊丹市の初開催により全国初の1競技場2施行者という体制が完成したのである。現在24ある競艇場の約半数が取り入れているこの制度によって、多くの地方自治体が競艇の施行に関与し、地方財政の一助となっている。

7. 結論

本研究を通して、以下の二点が明らかになった。

第一に、公営競技は戦後日本に好影響と悪影響を与えた。好影響とは地方財政の改善、各産業の振興、大衆の新しい娯楽、悪影響とは騒擾事件や八百長問題による暴動・治安悪化、生活破綻者の産出、青少年の不良化である。特に地方財政への影響は大きく、モーターボート競走法成立後、5年間で25もの競艇場が建設され、地方公共団体が独立して財政を運用できるようになった。

第二に、尼崎において競艇事業の必要性が市民各層に認められた。競艇事業廃止という事態に直面したことにより、その財政への貢献や産業の振興を大衆が実感し、世情が競艇事業を認めたということが示された。(指導教員 秋元忍准教授)