

ばんえいまんがどくほん

発刊のことば

本年は、競馬法施行三十周年、本道の市営競馬施行二十五周年、並びに本会が昭和四十三年四月創立されてより、ここに十周年を迎えるに至りました。

これを記念して、各市の公営競技関係者におきましては、それぞれ記念行事を計画されている処であります。本会は「ばんえい漫画読本」を発刊いたすことになりました。

この発刊につきましては、本会初代事務局長でありました内田靖夫氏が、執務の傍ら、ばんえい競馬PRのため、TVに放映した「ばんえい一口メモ」の漫画を主題として、ばんえい競馬の今日までの発展を、歴史とともに歩み続けてきた各市の関係者、及び本会の苦節十年を回想するものであります。

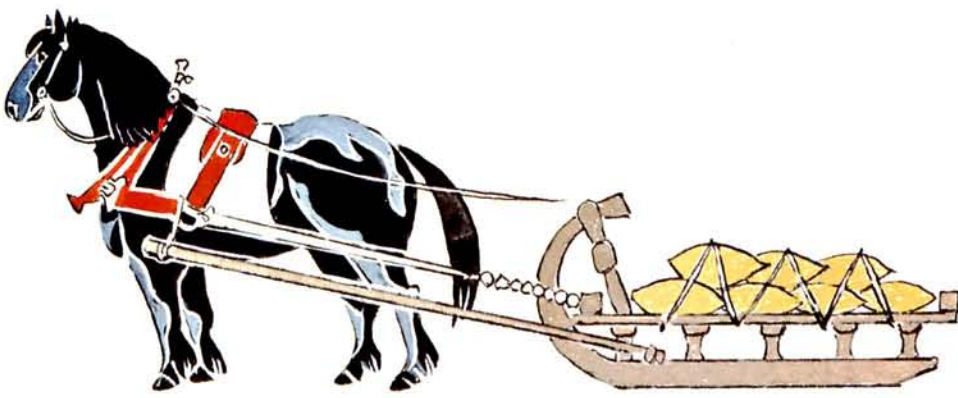
ばんえい競馬は、関係者一同、常に研究を重ね、急伸成長を続けて参りましたが、これを期に、今後益々ばんえい競馬の真髄を追求し、全国唯一のばんえい競馬の発展に、努力する所存であります。

昭和五十三年五月

北海道市営競馬協議会

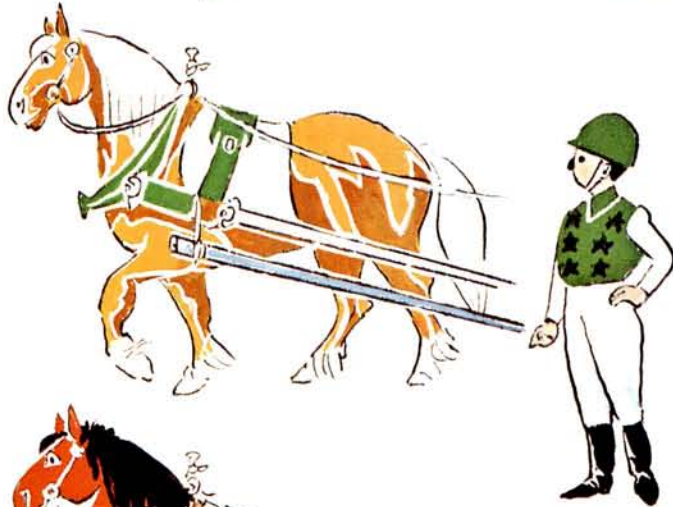
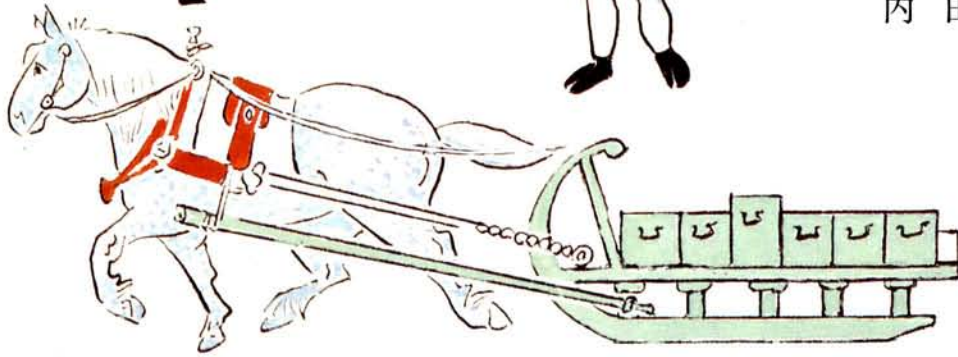
会長

松本勇



ばんえい
まんが どくほん

内田靖夫



創立10周年記念出版

昭和53年4月1日

北海道市営競馬協議会



ばんえいまんがどくほん

もくじ

まえがき	1
ばんえい競走法にのる(草創編)	5
過ぎこしかたを眺むれば(歴史編)	21
ばんえい競走とはどんな競走か(現代編)	55
ばんえい競走とはどんな競走か(特殊編)	117
競走用具装着図	131
ばんえい競走とはどんな競走か(会報No.5転載分)	135

まえがき



「まんがどくほん」としたので、なにかばんえい競走の解説書のように思われるかもしれないが、適当な題名が思いつかなかったため、なんとなく語呂がいいのでこうしただけのこと。これはばんえい競走法の解説書でもない、勿論教本でもない。

世界でも類例のない珍しい「輓曳競馬」が北海道で行われている。

一体これはどんな競走なのか我々もわからないことが多く、勉強しなければならぬ。専門にやっている者が、わからなければ、一般の人はなおさら、判らないことが多いにちがいない。

そんなことから、この競馬を主催している四市で組織している市協は、その理解をひろめるために昭和四十六年から、ばんえいのPR誌、年刊「ばんえい」を発刊してきた。

ばんえい一ロメモ
タイトル画



51年



内田 靖夫

52年

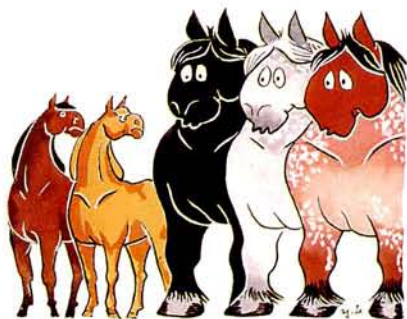


ばんえい馬は平地馬の2倍

更にばんえい愛好者の旭川市道北振興KKがスポンサーになって、昭和四十八年からHBCテレビにより「ばんえいハイライト」を、全道向け放送することになり、その中に「ばんえい一ロメモ」を取入れた。

放送時間は始め十五分、五十年からは十分、一ロメモは四十九年三分、そのほかのときは一分十秒、私は一ロメモを担当したが、四十九年は、一回につき原稿三枚に画が十枚、そのほかの年は原稿一枚に画が四枚、ときには五枚、原稿の中には若干の写真も入れたが、この五年間で一部重複修正したものを含め、約七百枚に達した。

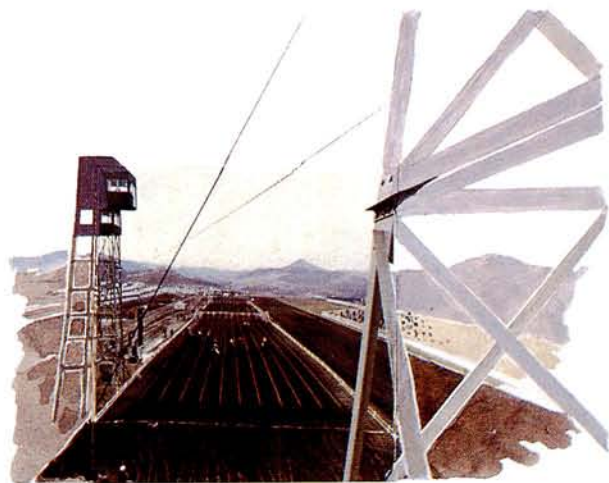
平地馬の95%は鹿毛と栗毛だがばんえいは色とりどり



日本の馬はみな外国馬系ばかり
日本馬はほんのわずか

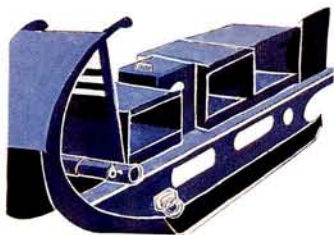
五十一年春、会報第一号から第八号までに掲載された「ばんえい競走とはどんな競走か」一回約四十枚八年間約三百二十枚とを合せて、出版してはどうかという話がでた。
翌五十二年春にそれが本きまりになって、五十三年の市協創立十周年記念事業のひとつとしてやろうということになった。

ばんえいコース



さて開催執務も時には休んで準備に入ったが、これだけの量を一冊にまとめる作業は予想外に大変で、夏中に計画したり、切り貼りしたものはほとんど用をなさず、徒労に終わってしまうという失敗もやらかした。
開催が終わってからは大いに頑張ったが、でき上ったものはどうも意に沿うようなものにはならず、いささか撫然たる気持ちである。
しかしこのような仕事は、おそらく会心の作にすることは至難であろうから、このあたりで一応完結としなければならぬだろう……という心境である。

51年新型競走鉄棧



どんなスポーツでも、その始めはきつと遊技のようなものだったにちがいない。
それがだんだん普及されて大勢の人がやるようになり、大勢の人が見物する中でやるようになれば、ルールはしだいに整理精密化して、合理的公平なルールができ上り、それを厳守してやることによって、ファイナブレが成り立つものと思われる。
使用する用具も施設も併行して精巧となり、美しく壮麗なものになっていくだろう。
ばんえい競走は農村の祭典ばんばから生れた農民のスポーツだが、それが法にもとづき、馬

券を発売して行く競馬ということになれば、発
足以来三十年間に目まぐるしい改善がなされた
ことは当然のことともいえる。



ばんえい騎手のぎよ法ポーズ

このおかしな文、おかしな画、おかしな書は
「ばんえいとはどうして生れ、どんな使命があ
り、どのようにしてやっているか」を、特に順
序もたてずに、そのときそのときの思いつきで
書き、描いたものを、ともかくまとめてみたも
のである。

主催市の方達がこれを計画したとき、私はこ
れは面白い稀有の発想だと思った。

そのユニークな企画にも係らず、出来上った
ものは不備だらけである。なにか相済みぬ気持
と、もう少しのんびりとやったら面白いものが
書けるような気もする。



尾花とち栗毛がやってくる まるで鏡師子のように

用語について

☆ 数字が「五十三」「五三」「53」とまちま
ちになっているが、公文書でもないのので、そ
のときどきの気分で、そうなったのである。

☆ 「ばんえい競走」「ばんえい競馬」「ばん
えい」とまちまちだが、右と同じ、

☆ 「馬丁」「厩務員」とあるのも、その時代
の呼び方で、同意語である。

☆ 馬の足は「肢」と書く、人間の足は脚とも
いう、この書ではしばしば馬を擬人化するこ
ともあり、これも適当に使い分けている。

☆ 法規には「平地競走」とあるが、この書で

は「普通の競走、競馬」といつている。
☆ 「下そり」とはそりから下りること、「下
馬」と同じ、「落そり」は「落馬」と同じで
ある。

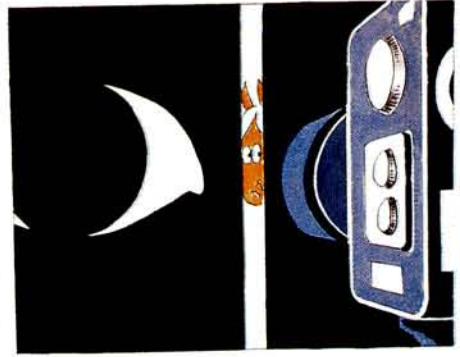
☆ 地全協とは「地方競馬全国協会」のこと。
☆ 全公営とは「全国公営競馬主催者協議会」
のこと。

☆ 馬連とは「北海道馬匹組合連合会」のこと。
☆ 市協、本会といっているのは「北海道市営
競馬協議会」のこと。

☆ この書は「草創編」「歴史編」「現代編」
「ばんえいの特殊性」に区分されて、書いて
あるが、中には前後混淆していることもある。

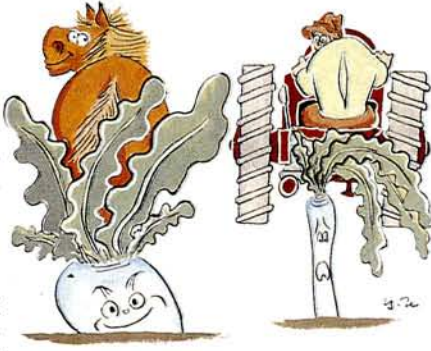


馬は全地平線360度みな見える



スリ・フトカメラは細いスキ間を内蔵しているカメラ

機械化無機肥料は土地やせる



文に合わない画があるため、新たに約三十枚を追加し、約三十枚を修正したが、なお約二百二十枚が残った。
この欄にのせた画は、その中からやや出色と思われるものを選び出したもので、このまえがきとは関係がない。

私の描く馬

さて、私の描く馬の眼はしばしば顔の前面に、ふたつ並べてビックリしたような表情に描いている。

顔の前面に並んでいるのは人間や、猿やみみずく、ふくろうの類などで、多くの哺乳動物は顔の横についている。

特に私は、横についていることによって、馬は全地平線が見えるのだと説明もしている。こんなふうを描く理由は、平常な描き方では説明しにくいときや、強調したいときに擬人法を用いるのと同じなのである。

この眼は真剣さと、どこかおどけた漫画的表現で人目をひこうとしているのである。

長い顔の人を馬顔とあって、とかく馬顔は長い顔の代表のようにいわれている。キリンでも、鹿でも、猪でも長い顔なんだが、馬がその代表になったのは、人間とのつきあいがあったからだと思われる。

そして頭のほうが大きく、鼻のほうが細くなっているのが正常だが、私の描く馬は逆に先きのほうをふとく描いたりしている。

それは重ばん馬の顔を描くと、そんなふうになり、そうしたほうがナニカ親しみがあるように見えるからである。



(1)

ばんえい競走法にのる(草創編)

(1) ばんえいのおこり

ばんえい競走は北海道農民の厳しい生活環境の中から湧き出るように生れた。

はじめは綱引のように二頭の馬がたがいに引っぱり合うやり方で、そのあとには荷馬車の車を歯どめにして動かないようにし、何人乗せて引いたかで、馬の値段をきめたり、力をきそいあったりした。今のようなそりの上に重い物をのせてやる方法は、明治の終り頃からだといわれている。



もともと競馬というものは、馬力を利用する人間生活の中から自然に発生したもので、古代の人達が人間の力以上の仕事をしたという気持ち、人間の働らきをより大きく、より多く、

より便利にしようとする知恵から、従順で運動性に富み、力の強い馬を利用する発明が生れ、それが人間生活に定着すると、やがて競争心、娯楽、尚武と結びついて馬の競走をやるようになった。



競馬として形をなしたのは紀元前七七六年とあるから、今から二、七五四前の事になるが、ギリシヤでおこったオリンピックの第二十三回目に、馬車競走を競技種目に入れたのが最初だと伝えられている、日本の競馬の起源は文武天皇



の頃大宝元年五月五日、天皇臨観の下に行われた賀茂のくらべ馬がその初めという。
洋式競馬のおこりが馬車競走であったとは面白いことで、ばんえい競走は歴史が浅いといわれるが、実際には普通競馬より兄貴分だったのである。

(2) ばんえい競走 法にのる

戦後、ばんえい競走が競馬法の中にいれられ、馬券を売ってやる公式競馬として、ファンの前で行われるようになった。

そのように歴史は浅く、昭和二十一年十一月公布された地方競馬法施行規則第九条で「競走の種類は駈歩、速歩、障害、ばんえいの四種と



する」ときめられてから、もう三十二年目ということになる。

なぜ、ばんえいが競馬法の中に入れられたのか、当時この地方競馬法を審議制定した第九十帝国議会の記録によると、

「本地方競馬法案は、産業用役馬の能力増進と、馬事思想の普及による馬産の奨励とその収益金を馬事施設に使い、かくして食糧増産その他産業の発達を期するを目的としております。」

(中略)

「わが国現在の食糧問題解決のためには肥料



の増産と耕地の拡張改良が急務中の急務であります。厩肥は無機肥料の不足を補ない、地力を増進し、食糧増産上非常な効果がありますことは周知のことです。又耕地の開墾、干拓、耕うんなどは馬の力を要するところ莫大であります。

しかるに馬は近年著るしく減少して既墾地の耕作にも極度に不足する状態にありまして、馬の生産増加と、優良役馬の維持は急務中の急務とするところであります。これがためには地方競馬を施行し、馬産意欲を高揚し産業用馬の造成を促進することは緊急事項であります。」



なお畜産振興資金の獲得、インフレ防止、無統制に行なわれている競馬を統制する趣旨から法の制定が必要だとしている。

(3) 敗戦の失意へ贈られたばんえい

ばんえいの法制化は、日本人が有史以来経験したことのない敗戦の衝撃と、荒廃の中から生れたと思うのが当を得ているかもしれない。その頃の国土は焦土と化し、昭和十二年以来八年間の戦乱と敗戦に国民は疲れ果てていた。食なく、家なく、衣料はない有様だった。そこへ戦地から帰る軍人、満州朝鮮台湾樺太からの引揚者達が巷にあふれた。食糧増産は国民の叫びでもあったのだ。

食糧と役馬の増産を大目標とした立法の精神



からみれば、ばんえい競走が競馬法に加えられたのは当然のことであった。

それは又、永年軍馬生産に骨身をけづり、今その目標を失って打ちのめされた農民に對する贈り物であり勇気づけでもあった。

ばんえい競走馬即産業用馬の生産基盤は農村にあり、馬と共に生活する農村地帯でなければばんえいは開催しえないものであったからである。

敗戦という未曾有の混乱の中にあつて、わが国の馬産はもはや軍馬としての目標を失つたが新地方競馬法が発足したとき、馬は本道のような馬産地では絶えることなしに生産されていた。それは当時の社会事情にもよるが、また馬産農

家の馬への愛着がそうさせたのであつた、当時誰が現代のような車の氾濫を予想したものがあつたらうか、馬はやはりその頃、農耕輸送の大きな機動力として、また肥料資源として重要であつた。



(4) 馬産の今昔

学説によれば、我国に始めて馬を伝えたものは、原始的高架索系の人種である古代アイヌ民族であろうといわれているから、東北、北海道の農民とは特に伝統的な親密関係ができたものと思われる。

馬は北海道開拓時代、軍用産業用としての増



産時代、敗戦と混乱、食糧増産時代をへて、しだいに馬の稼ぎ場所が機械化されていく現代に到るまで、常にその消長は馬政と国情に影響されてきた。

わが国馬政の始まりは、遠く王朝時代にさかのぼるといふが、おそらくは百済、高麗からの貢馬を土台として、朝廷の親政によって、生産改良されたものといわれている。

わが国の草創とされている神武天皇の頃農耕養蚕と共に既に産馬の業おこり、使役騎乗に供せられ、応神天皇の頃百済から良馬二頭が献ぜられ、以来顕宗天皇の頃には大いに増加して馬匹野を蔽うの盛況を呈したという。

孝徳天皇時代には皇族、朝臣は乗馬を繋畜すべき法令が發布され、天智天皇の代には牧場も設けられたという。



文武天皇の頃になって、有名な大宝令の中に、厩牧法が制定されて馬産は大いにあがった。

本道馬産の起源は前記のとおりだが、元正天皇の養老二年、東北、北海道の蝦夷八七人が馬千匹を献上して位を貰ったとあるから、今から六百年前既にかんりの馬がいたわけである。

文政五年には千五百五十三頭という記録が見られる。

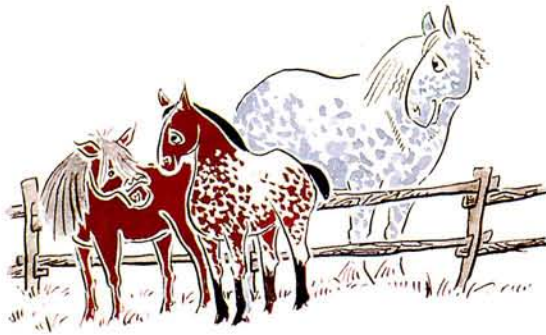
明治前後から開拓に従事していた農民が使っていた馬は小型で四尺（一米二〇）そこそこの土産馬であったようだ。



種馬として移入した南部馬も四尺一寸から、三、四寸（一米三〇）位で、たて髪長く貧相粗野な和種（ドサンコ）は開拓民と共に、原始林の伐採に、農耕運搬に縦横の活躍をしたのである。明治二十年には四万五千頭、同三十年五万七千頭余となったが、日清日露の戦役では、日本馬の劣等と不足が、しばしば苦戦を招き重大事項となった。

明治三十九年勅令によって、いわゆる兵農両全、軍産両途に基盤をおいた馬政三十年計画がたてられ、以来欧米濠洲等各国から盛に外国馬が輸入されて、産馬改良の実は大いにあがった。

計画は着々その効果をあげ、昭和七年全国の総馬数は百五十万頭を突破し、百五十四万一千八十六頭の頂点に達した。本道もまたこの年後未曾有の三十万三千百九十六頭を数えた。



生産頭数は軍馬増産の国家大号令の下に昭和十八年、最高の七万六千二百七十四頭の記録を作った。

終戦の昭和二十年から馬は二十五万頭前後の頭数を保ち、昭和三十年には二十九万余頭に一旦盛り返すのであるが、漸次減少し、特に農耕馬は昭和三十八年頃から俄然急坂を滑り落ちるように、年間一万五千頭乃至二万頭の落調はとどまるところを知らず、昭和四十年には十八万四千余頭、その約十年後の昭和五十一年には二万一千四百頭、今や二万頭を割る激減にまでできてしまった。

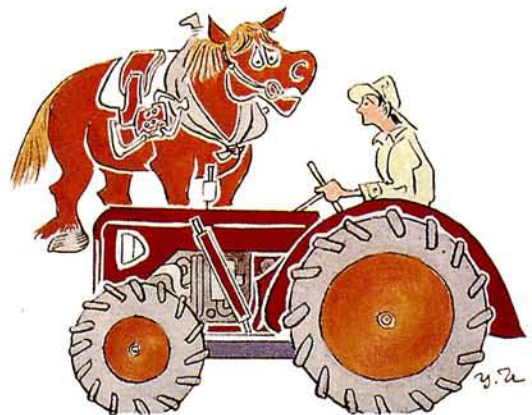


このような減少は主として農林産業の機械化によるものであるが、果して馬はいらんのだらうか。

イヤ、いるのである。私達のすぐ身近にあることがらが、よくそれを説明している。

毎年岩見沢のばんえい競馬に、愛馬をつれて働きにくる川瀬さんと武田さんは、いずれも同市宝水町で農業をいとむお百姓さんである。

二人はスタート地点において、一レース毎にゴールのほうから送られてくる、鉄槓と重量物をトロッコから下ろし、スタートラインまで運搬する仕事をやっている。また、スタートやり直しをするときなど、第一障害手前まで前進した槓をゲートまで引き戻す仕事もやっている。力仕



事はみな馬である。

川瀬さんは水田五ヘクタール(ha)、畑3ha、
武田さんは水田一ha、畑、六haを耕作している。
ご兩人とも自動車やトラクターを持っているの
だが、馬がいなければ百姓をやってゆけないと
いう。それは田畑が傾斜地にあるからである。
冬には市街から五キロもある山麓の家まで、道
路の雪が深く、馬橇でなければ往復が不可能な
ときがある。馬橇は馬の体幅と同じ幅に造られ
ているので、馬と共に積雪をかき分けて進んで



いく、岩見沢は深雪地帯である。

これはひとつの例にすぎない。
農林産業の機械化と、食糧(米)の過剰によ
って馬はいらなくなってきたとはいえ、まだま
だ馬の働き場所はあるのである。造林事業のう
ち急斜面の運搬には馬がよいし、間伐、択伐、
除伐には馬のほうが樹木を痛めなくてよい、そ
のほか障害物の多い地形、道なき原野、丘陵、
凹凸、狭隘、積雪など複雑な地形の搬送、乗用
車では及ばぬ細道行進、一八〇度回転、一点全



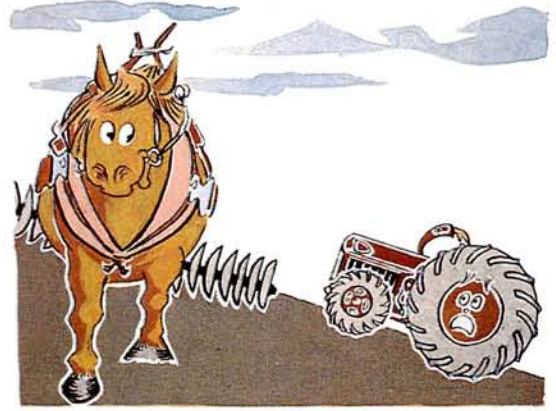
回転など、とも角一歩一歩足を上げて進むとい
う動物ならではの機動性は高く評価されている。



前記の川瀬さん達のお話のように、六度以上の
傾斜地にはトラクターはむかないということも
ある。そのほか毎年二十万頭分前後の馬肉が輸
入されているということもある。

馬が必要であるなら、馬の生産は続けなけれ
ばならない。

馬が高く売れなければ生産経済は成り立たな
い。馬産地の農家の人はばんえい用の馬を目
標に生産意欲を燃やしている。馬市場は、ばん
えい競走馬の販売で活気を呈している。



(5) 馬産振興上ばんえい競走の意義

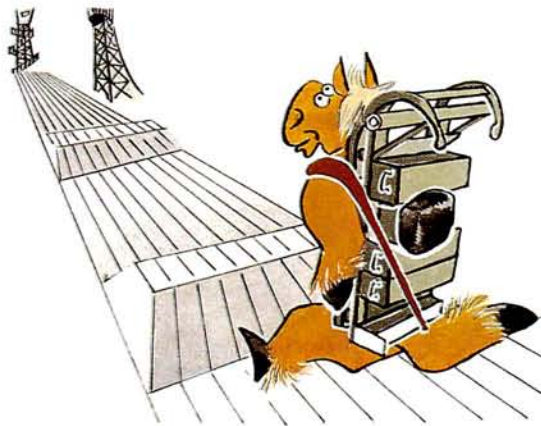
ばんえい競馬の主催者は、ばんえい競馬を施行することによって、農耕馬の生産振興を策すると同時に、生産者賞、種牡馬管理者賞の交付祭典ばん馬保存奨励事業などの助成を行っているが、更にこれを拡大していく検討をしている。



元酪農大講師故田垣住雄氏の文献によると「ばんえい競走は体重が基本になって強力な腕力を発揮するが、競馬の勝敗では特にばんえい

い意志力の強弱、持久力の強弱が影響する。重大格の馬はとかく鈍重に陥りやすく、その鈍重化を防ぐにはいろいろな繁殖上や、育成上の技術が進められている。そんな技術方式よりばんえい競走を励行すれば、自然にばんえい意志力の強い、持久力のあるものが優勢になるので、この競走は重大鞍馬の鈍重化を阻止する役割を持っている。

体重だけ偉大であっても、鈍重で意思力の乏



しいものは、ばんえい競走馬に不向きであるというところが、きわめて馬産上有意義であるばかりでなく、それが北海道農ばん馬の資格として符合するところに、この地方競馬は重大な意義がある。

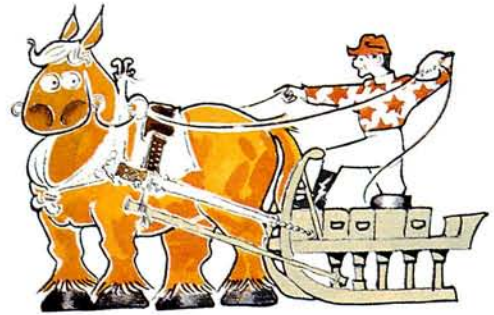


農用、冬山造材その他のばん用など産業に通ずる競馬として、また農村に通ずるレクレーションとして、大衆の盛り上げる意欲から、だんだん今日まで進歩してきたばんえい競馬は、北海道の大きな特色である」とあり、この競馬は競走意志力の充実、馬格資質の改良に大きな効果を及ぼすと論及している。

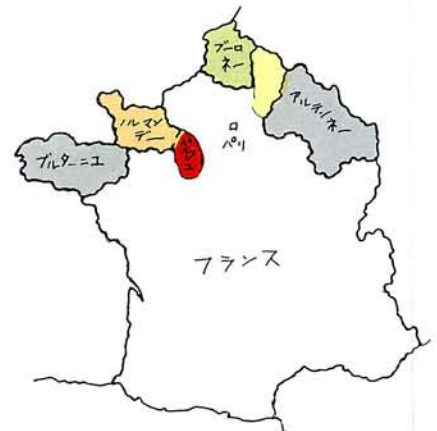
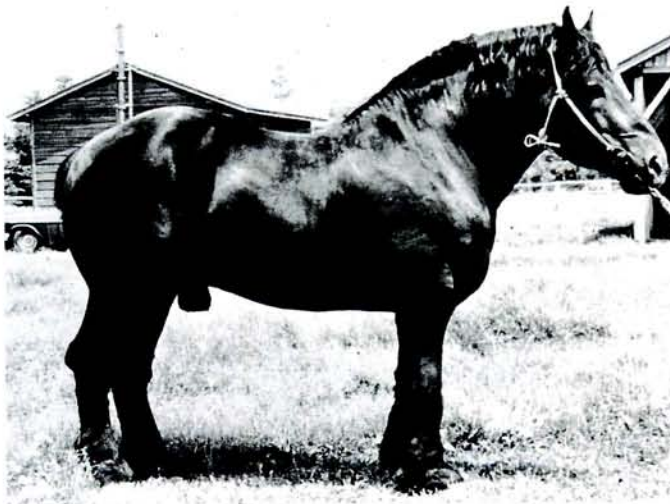
(6) ばんえい競走馬

普通の競馬は軽快でスマートなサラブレッド種、アラブ種及びそれらの系統種で行われる。原産はサラブレッドが英国、アラブは主としてアラブ地方である。

ばんえい競走馬は仏国ベルシュロン地方が原産のベルシュロン種と、同国西部にあるブルターニュ半島が原産のブルトン種及びそれらの系統種がほとんどである。戦前ブラバンソン、クライズデル、シャイヤ、サッフオーク、コブ型ノルマンなどが輸入されて農輓馬の改良が試みられたが、結局ベルシュロンとブルトンが力量、機動性、風土への順応性から最適とされた。最近アメリカからクライズデル種、ベルジャン



ベルシュロン



種などが輸入されて、道産ベルブルと稱を競っている格好だが、今のところベル系の力と重厚な体型が最も人気があり、その混血がばんえい界の中心をなしている。

ばんえい競馬に集ってくる馬はほとんど八百キロ以上の馬である。現在は四才以上の馬は七五〇キロ以上、三才馬は七〇〇キロ以上ときめられているが、昭和五十二年の出走馬についてみると四才以上の馬は八〇〇キロ以上が四〇四頭、以下が僅か四頭で、平均体重は九二八キロ、三才は七五〇キロ以上が一八五頭で、以下は二



ブルトン

頭、平均八四六キロであった。

現在ばんえいに出場している重ばん馬は、戦前戦後を通じて、一番充実した馬格を備えるようになった。これは、ばんえい三十年の歴史がつくり出した所産といえよう。これだけ大きな馬が六百頭も一堂に集まるということは珍らしく、正に世界一ということが出来る。

その堂々たる体軀、均整のとれた体型はまさに力の象徴だ。柔和な顔、ピンと張った耳、重厚な頸、脛、幅広くそして深い胸（背から胸下までの長さ）厚く盛り上った急斜面の肩、頑強



クライズデル

なふとい肢、大きな蹄、ガッシリとした尻と股は力の中心である。そしてしぶとい尾根、サラブレッドが人間の造った、スピードを象徴する芸術品なら、ベルシユロンは堂々たる偉観性を圧する力を象徴する芸術品といえる。

ベルジャン



(7) 公式ばんえいの幕あけ

戦後、新競馬法の公布により、それまで農村のレクレーションとして、お祭などに行われていたばん馬競走は、そのままの姿で北海道と、青森県の競馬フアンの前に躍り出てきた。

昭和二十二年馬連（北海道馬匹組合連合会）主催の下に旭川十月十六日、十七日、岩見沢十一月二、三日各二日間行われたばんえい競走は、本道における法に拠るばんえいの嚆矢となった。旭川では出走馬一一四頭、売上二〇八万円（一



日平均一〇四万円）岩見沢では出走馬六四頭、売上げは雨に祟られたとはいえ、僅か九〇万円（一日平均四五万円）、そのとし普通競馬の成績は旭川一日平均一一一万円、岩見沢同一四五万円であったから、それに比較して意外な不振のすべり出しであった。

とも角ばんえいはその歴史の第一歩を踏み出

昭和22年 4日間				
公式ばんえい競馬 開幕のし				
場所	月日	頭数	売上げ	平均
旭川	10月16,17日	114頭	208万円	104万円
岩見沢	11月2,3日	69頭	90万円	45万円

第1回旭川競走

出走馬	頭数	売上	平均
旭川	114頭	208万円	104万円
岩見沢	69頭	90万円	45万円



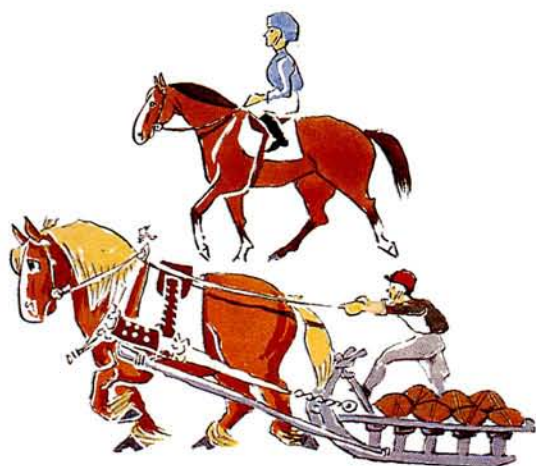
したのである。騎手はてんでの服装に胸ゼッケンをつけて、馬具や橇もみな自前、土をつめた俵を積んで、ねじり鉢巻で意気盛んであった。その頃の積載重量は貫目制で丁組一四〇貫、甲組二〇〇貫というものであった。

規則ルールなども開催の前日、半日かかってつめ込み式に教えた位のものである。平地競走そのものも当時はだいたい幼稚であったから、そんなことでやれたのだ。

それは産業用馬の生産振興、能力増進、維持改良の使命を帯びて出発したばんえいの幕あけであった。

昭和二十三年九月改正競馬法の発足で日本競





馬会の競馬は国営となり、地方競馬は公営となつて、ばんえい競走もそのまま受け継がれた。法にもとづいてばんえい競走を実施したのは、北海道と青森県のみだが、北海道では、ばんえいは、ばんえいのみ番組一本槍でやったのに対し、青森県では一日十二レースの中にもばんえいを二レース組み入れるという方法で行われた。浜館村浪打にできた新装の青森県有競馬場も残念ながら不振つづきで、昭和二十六年廃場となってしまった。僅か三年の寿命であった。

北海道でも馬不足のため、昭和三十一年北見で平地、速歩競走の中にもばんえい二レースを組み込んでやったことがあるが人気がなかった。

これは北見市営でやってくれたものだったが、青森県の例や、速歩競走のように、平地レースの中に何レースかを編入してやる方法は失敗らしく、貴重な教訓となった。北海道のばんえいが成功した一因は、ばんえい単独開催にあったといえる。

昭和二十二年呱呱の声をあげた公式ばんえい競馬は、全地方競馬が都道府県主催（公営）に移管された昭和二十三年は、前年の不成績もあり、最検討を要するとして休催となった。

23年休み



(8) 道営ばんえい競馬の発足

前記のように馬連主催のばんえい競馬は意外な不振で、再びこれを開催するためには十分な検討が必要とされ、道主催は二の足を踏んだ格好だった。この主な理由は、当時道競馬課職員は三一名で、平地競馬を開催していくだけでも手不足だったことと、赤字必至と考えられたことであった。

当時旭川市と帯広市の輓馬組合が、五十嵐旭



川、山帯広の両組合長を陣頭に熱心な開催促進運動をやった。

赤字は出さぬ、赤字にならないような予算で

やればよい。開催実務も二人位くればよい、あとはみな地元で引受けるという意気込みだった。道営ばんえいはそのような熱意と、馬産地としての使命から立ち上ったものであった。

当時の主催権は都道府県に限定されていたので、公営のばんえいは道主催をもって昭和二十四年旭川と帯広で各二日間開催されたのが始めてである。

経費はギリギリの線までつめてやったものだ



が、この道営初の開催は昭和二十二年の不振に反し黒字となり、ばんえいの将来に大きな光明を与えた。

特に旭川の売上成績は抜群であった。九月二

北海道競馬協会の報告

第四回旭川競馬

道営初の旭川競馬競走

道営初の競馬は、旭川市の中央競馬場にて、九月二日、三日の二日間、道営初の旭川競馬競走として開催された。この競馬は、道営主催として初めての開催であり、旭川市の競馬ファンにとって大きな喜びであった。競馬の結果は、各レースとも競馬ファンに好評であった。競馬の売上は、旭川市の競馬ファンにとって大きな収入源となっており、競馬の発展に大きく貢献している。競馬の開催は、旭川市の競馬ファンにとって大きな楽しみであり、競馬の開催は、旭川市の競馬ファンにとって大きな収入源となっており、競馬の発展に大きく貢献している。

八、二九日二日間で四、三九九、九〇〇円一日平均二二〇万円、昭和二十二年に比較して一躍二倍余、そのとしの旭川平地競馬は一日平均一六万円だったのだから、いかにこの旭川ばんえいが記録的なものであったかが想像できよう、当時は全国的に競馬不振の時代で、普通競馬も成績不振、道営七年の苦難時代がつづくのである。

このような苦難時代に発足したばんえいは、真にこれを愛好した者が、馬主となり、騎手となり馬丁ともなったのである。

当時の一着賞は平場で丁組一千円甲組五千円、優勝は丁組五千円、甲組一万円だった。手当なども開催二日間で三百円で、今からくらべると問題にならなかった。



こうした節約がばんえいを支えて、一年も休まず開催をつづけ今日の隆盛を迎えるに到ったともいえる。その陰の功労者は当時の主催者、馬主騎手達であるといっても過言でない。

(9) 市営ばんえいの発足

昭和二十六年競馬法が改正されて、戦災地、激甚災害地に加えて、地方競馬場所在地の市町村も競馬を開催できるようになった。

この改正にもとづき昭和二十八年市営旭川、帯広、北見、岩見沢競馬が誕生した。

各市は当初道職員の派遣を受けて、道営と同じように平地とばんえい競馬を開催し、開催執務員派遣委託料として一回につき十万円及び旅費を道に支払った。しかし当時は競馬不振時代で、新発足の市営競馬も御多分に洩れず赤字すれすれの成績で、翌年から委託料を廃止して、



市営競馬発足の経緯について、
競馬場再建の費用捻出のため、北海道に割当てられている開催指示回数のうち一回が旭川に配分された。更に昭和四十一年同市及び岩見沢市の競馬場移転新設経費に充てるため、道営ばんえい開催分を両市に譲った。残るは北見市ただ一ヶ所となったが同市も又競馬場大規模改修計画をたて、その経費として道分の譲渡を希望した。ここは北見市営が二回八日、道営は一回四日の計十二日間しかやっていないなかったので、日数を譲ったことになり、一回分が浮いたので、これを道営平地競馬に充てた。

執務員の旅費実費を負担することに改められた、以来道は市営競馬開催についてその点で援助する形となったが、道においては平地とばんえいを同時に開催するだけの陣容は整っておらず、ばんえい競馬は道営といえ共、道からは主要部門（総務、投票、審判、番組編成）の委員のみが出向き、他は全部地元市から出るという体制で行われた。

市営競馬発足当時は道の全面支援によって、前記のように平地の競馬も行われたが、多額の経費を必要とする平地競馬は、しだいに敬遠されて、昭和三十七年から市営競馬は、すべてばんえい一本にしぼられた。

昭和二十八年には旭川競馬場スタンドの焼失により、競馬場再建の費用捻出のため、北海道に割当てられている開催指示回数のうち一回が旭川に配分された。更に昭和四十一年同市及び岩見沢市の競馬場移転新設経費に充てるため、道営ばんえい開催分を両市に譲った。残るは北見市ただ一ヶ所となったが同市も又競馬場大規模改修計画をたて、その経費として道分の譲渡を希望した。ここは北見市営が二回八日、道営は一回四日の計十二日間しかやっていないだったので、日数を譲ったことになり、一回分が浮いたので、これを道営平地競馬に充てた。



かくて同年をもって道は平地競走を、市はばんえい競走を行うという北海道地方競馬二分経営方式が歩み出した。

もしこの方式が、確立していなければ、当時擡頭していたばんえい敬遠の風潮におされて道市は古い伝統をもつ平地競馬のみを開催することとなり、開催執務員、調教師、騎手、厩務員、馬のすべてを甲乙二班編成しなければならず、



極軟鋼	アルミニウム合金
巾19.8 ^{mm}	巾10 ^{mm}
厚 9.9 ^{mm}	厚 6 ^{mm}
重 950g	重 75g

公正保持の困難等経営上多くの問題を生じ、今日の両者安定は見られなかったであろうし、特にばんえい競馬の廃止によって農耕馬生産は潰滅してしまつたであろう。



そのとりの開催は旭川市四回二十四日、帯広二回十二日、北見二回十二日、岩見沢三回十八日の計十一回六十六日間となり各市は法定の一回六日間をフルに開催し、ばんえい近代化の第一歩を踏み出した。

開催日数の増加と、逐年上昇の一途をたどる売上高に対処するため、執務体制を強化する必



要に迫られ、主催四市はかねてから懸案の競馬一部事務組合結成について検討を始めたが、先ずその足がためとして北海道市営競馬協議会を創立し、昭和四十三年四月一日発足させた。

ばんえい競馬開催執務委員

- 1 委員長
- 2 副委員長
- 3 総務委員
- 4 番組編成委員
- 5 馬場管理委員
- 6 発走委員
- 7 走路監視委員
- 8 決勝判定委員
- 9 検量委員
- 10 整理委員
- 11 獣医委員
- 12 公正審判委員
- 13 投票委員



(2)

過ぎこしかたを眺むれば(歴史編)

昭和二十二年以来今や三十余年！
 すぎこしかたを眺むれば、ばんえい競馬は改善改善の歳月であった。
 そして今、なおその改善研究は絶え間なくつづき、将来に向けて続けられていくのだろう。
 今振り返ってそのいくつかを記録し、将来の語り草ともしたい。



(10) 開催日数

昭和二十二年北海道馬匹組合連合会主催で、旭川、岩見沢で各二日間行われたばんえい競馬は、戦後新たに制定された競馬法によって認められた公式ばんえいの夜明けであった。

北海道以外の県では青森で始められたが、残念ながら不振つづきで、四年間の短命で廃止となり、ばんえい競走はこの競馬場と運命を共にした。

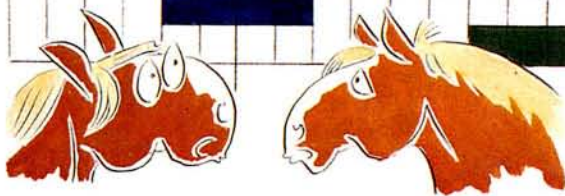
以来ばんえい競走は北海道の独壇場として、発展を繰り返して行くのである。しかし経営が安定したのはごく最近のことで当初十数年間



はいばらの道であった。

その頃はみなばんえい競走は祭典ばん馬の延長くらいに考えていたので、馬主も騎手もこれで生活していこうなどは考えておらず、勿論

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
日	日	火	水	木	金	土	日	日	火	水	木	金	土	日
16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
日	火	水	木	金	土	日	日	火	水	木	金	土	日	日

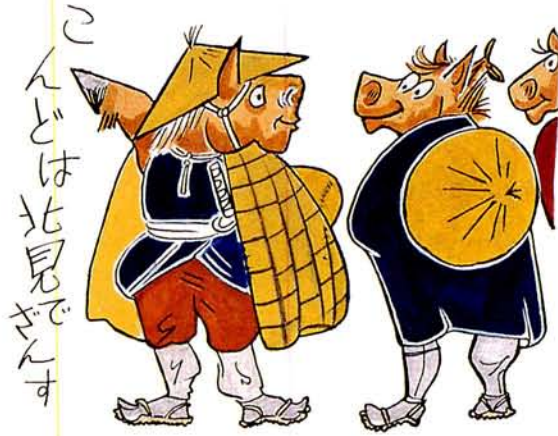


喰っていけるものでもなかった。

競馬の開催日数もフアンズのフトコロを考えた、赤字を出すのを極度に警戒して、始めは二日間、三日間、それから三日間となり四日間となり、四つの競馬場を次から次と、旅がらすのよう巡行したものである。

公営ばんえいが始まった昭和二十四年は、ばんえい四日間の開催に対し、平地は八十六日間、

市営競馬発足の昭和二十八年にはばんえい二十日間に對して平地は六十八日間開催されている。これをもて平地は古い伝統から騎手厩務員はプロとしての処遇を受けており、ばんえいは別



に立派な本職をもつ人達ばかりであった。

現在のように一回に六日間を開催するようになったのは昭和四十三年からで、僅か十年前からなのである。今は二回連続十二日間となり、昭和五十一年帯広は四回連続二十四日間を打ち上げて好成绩をおさめている。

今は開催も十七回百二日となり、昭和四十九年以来報償費も大きく増額され、調教師騎手厩務員はプロとして生活していけるようになった。

発足以来そのとしの開催日数を振り返って、ばんえいの歩いて来た道を偲んでみよう。

昭和二十二年は四日間、これは前記の北海道馬連主催の民営、昭和二十三年は競馬が公営となったのだが、前年の不振もあり、ばんえいは休んでいる。

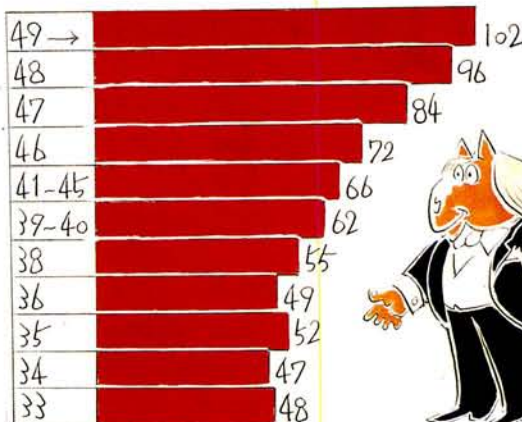
昭和二十四年と二十五年は五日間、二十六、二十七年は二十日間、二十八年は市営競馬が発足して、ばんえいは道市主催となって同じく二十日間、二十九年は二十五日となり、三十年は三十三日と増加した。それから五年毎の日数をみると、三十五年五十二日、四十年六十二日、四十五年六十六日、五十年以降は百二日となっ



ている。

十年前とくらべて三十二日、市営競馬発足当時にくらべると八十三日間の増加である。

北海道でひっそりとやっていたばんえい競走は、今や特殊なローカル競馬として全国に刮目され、斜陽にある農ばん馬の生産保留という大役を果しつつ、着実に振展の道を進んでいる。



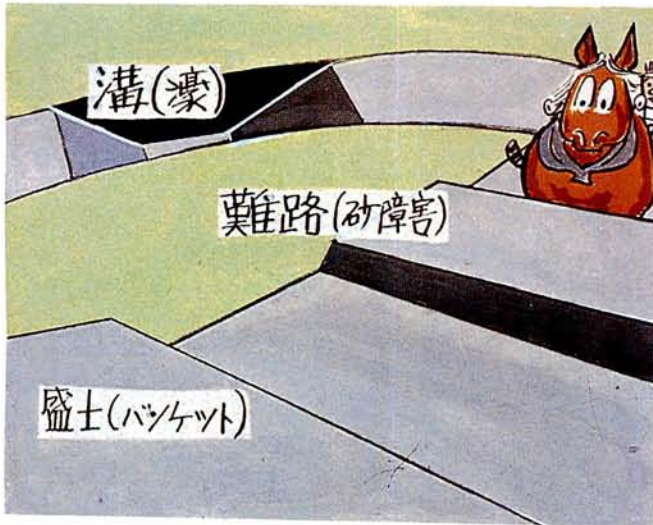
(11) ばんえいコース

発足当時はいずれも馬蹄型とかU字型といわれるコースであった。

これは以前からやっていた祭典ばん馬で試験済みのもので、ゴールインした櫓をすぐスタートラインに運搬できるように工夫されたものである。祭典ばん馬には全く円型のものもあって、スタートとゴールが一緒のものもあったという。

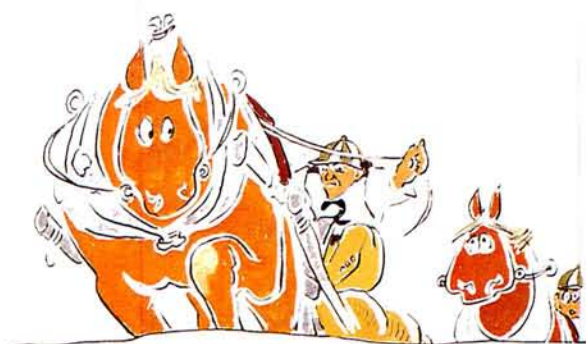


当時の実施規程には「競走において障害を設けて行うことがある。その種類は溝（濠）と難路（砂障害）盛土（土堤）の三つで、数と呈度はその時の状況により委員長が定める」となっていた。



濠は旭川と北見のコースにあった。スタート間もない地点に深さ三〇―五〇釐、幅約三米で設けられ、濠を登るとすぐカーブにかかる。この、カーブはU字型コースの、Uターンするコーナーで、オープンコースだから各馬が殺到した。ここでスピードがかかると危険だということで砂を盛って難路とした。これがのちの砂障害である。

これを過ぎると高さ約一米六〇の土堤に、砂を深々と盛った第三障害があった。この障害通過には「一度通過した箇所を、後続馬は通って



はならない」という内規があった。

これは当時申合せのにきめられた「立ち追いしてはならない」「べん打してはならない」などの内規と共に極めて厳しいルールで、のちにこれが正規にきめられた条例の規定の如く混同して波乱をおこした事例もおきた。

このような厳しいルールが単に申合せのにきめられて行われたとは、誠に揺らん時代のばんえいが偲ばれて愉快である。

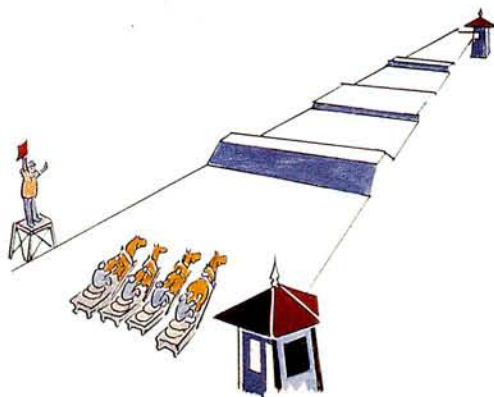
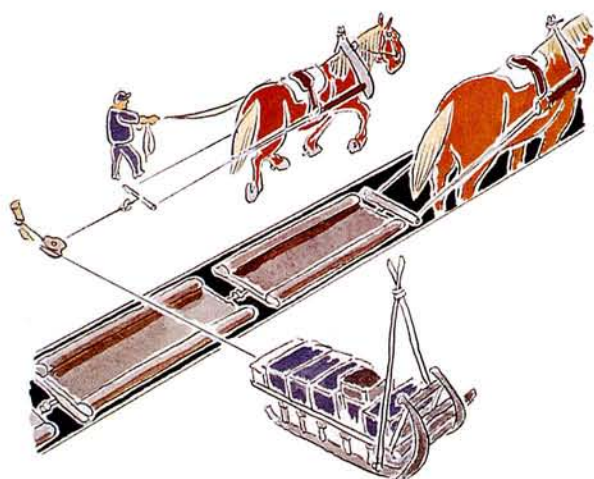
コーナーの地点には走路監視台があつて、コースの監視も行われたが、先陣を争う各馬はこの急カーブの内側より殺到した。なにしろ百八十度のカーブが自由コースなんだから内廻り

と、外廻りでは大変な差があるのである。こんなこともあった、スタートにならぶと、外コースの馬は不利だというので、セパレートコースのように外枠を前に出して、スタートラインを引いてやったことがある。ところが外枠の馬は第一障害の前でスタートすることになり、スタートするやいきなり障害をこえてしまふ。内枠の馬はスタートから障害までの疾走によってスタミナを消耗するというので、それが問題になった。その上外枠の馬はカーブへの距離が短かく有利なコースを先取するなどの疑問が出て中止になった。



このように多くの問題をほらんだU字型コースが、昭和二十四年公営発足以来十五年も続いたのである。

「U字型コースを廃止して直線セパレートコースにするべきだ」「ゴールからスタートラインまでの橇重量物の運搬はどうする」「莫大な費用がかかる」「それなら一レース毎に決勝点を変えて、第一レースはあちらから、第二レースはこちらから走らせるといふ方法はどうか、橇を廻れ右すれば、運搬の必要はない」などの笑えぬ難問珍問も出たが、昭和三十八年旭川市が先ず直線セパレートコースに切換えを断行した。



櫓はコースわきに敷設したレールを走るトロツコを馬で運ぶ、トロツコへの積みこみは地面に滑車を装置して、これ又馬で引っぱり上げるという方法であった。

一コースは二米幅十五頭立て、スタートから高さ約一米三〇の第一障害までが約四〇米、第一障害から約五〇米の地点に高さ五〇センチ、長さ二〇米の第二障害（砂障害）がある。それから高さ一米六〇の第三障害までは約三〇米、第三障害からゴールまでは約六〇米という直線セパレートコースがお目見得した。

それから五年後の昭和四十三年、岩見沢市は利根別町の旧競馬場から現在の日の出町に移転した際、二番目の直線コースを造り上げた。これをきっかけに北見、帯広も突貫工事でこれに同調し、全ばんえい競馬場は直線二〇〇米、幅一米八〇のコースが十本並び、旭川同様三ヶの障害を設置するという、ばんえい独特のセパレ

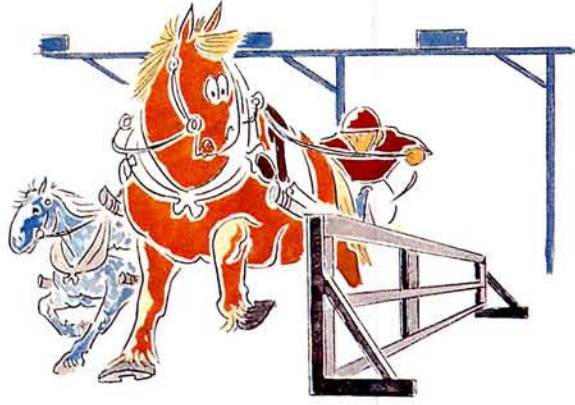


ートコースを完成した。

ただ各障害間の距離は三市の場合、スタートから第一障害まで約四五米、第一障害から第三障害まで約八五米、第三障害からゴールまで約七〇米で、旭川は現在の新競馬場に移転するまでは旧のままであった。

その後競走の公正化、残酷観の解消をねらって昭和四十九年第二障害（砂障害）を廃止することになった。もともと第一障害から第三障害までの間は平地競走における「馬をひかえ目にしていく区間」と同じであるから、殊更に五〇糎もの深い砂を二〇米もしいて、馬に苦闘を強いる必要はないとの判断からそうしたのである。

なお出走頭数が少なく外枠コースがいている場合、三才馬のように調教がまだ不安定なレースでは、昭和五十二年から一番外枠のコースのそばに仮置柵をおいて、外のほうへ飛んでいかないようにした。



トロッコに櫓、重量物を積みこむ方法も、現在は滑車方式をやめて、ゴールインした各馬がそのままひいていってトロッコに積みこむという方法をとっている。

これは当初岩見沢が、トロッコの引込線をカーブさせてゴール前まで敷設し、ゴールインし

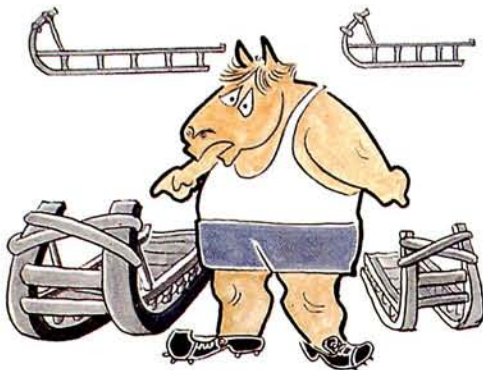
た馬が、そのままトロッコにのせるようにしたのが始まりである。この名案もしばしばカーブで脱線する事故が重なりやめになったが、これは素人仕事の結果らしく、現在引込線でやっているのは旭川と北見で、岩見沢と帯広は直線式である。



(12) そりとどっこい

三〇年前公式ばんえいが始まった頃、そりはみな騎手達が持ちよってやった。そのため長さや重さが違っていたので忽ち問題になった。

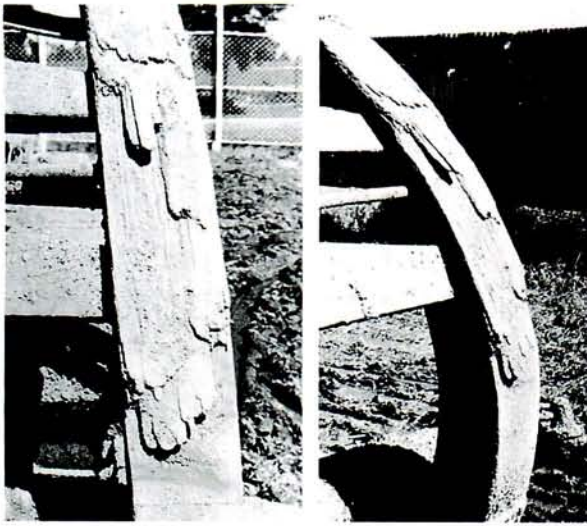
ばんえいの勝敗はそりの後端できめることになっていたので、長さの違うそりでは、同じ速さの馬が同時にゴールインした場合、長いそりのほうが負けることになる。そうなると引っぱる胴引はどうか、手綱やかじ棒はいいのか、みな個人持では、長い短かい、古い新しい、重い軽いがあって駄目だということになり、これは主催者が統一して造ることになった。



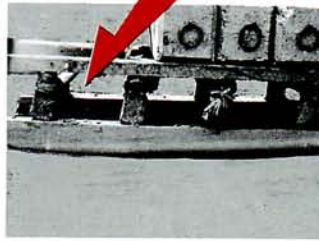
はげしい調教ではそのズリ（接地面）についている裏金もすり切れてしまうので、そのたびに取りかえなければならぬ、競走用も調教用もすべて主催者が用意して貸与した。

ばんえいを使用した木そりは柴そりといって本道の道央から東北部にかけて古くから使用されていた荷棧で各地で多少の差はあったが、桁幅は前部が六四センチ、後部が六七センチ、長さが二米三三センチ、重さ一二五キロ乃至一三〇キロあった。

この木製荷そりを使用していた時代は二十四年間も続いた。木そりには大きな欠陥があった。乾燥しているときと、雨に濡れているときとでは五キロも二〇キロもの差ができること、古く



枯化による変形
 柝木の腐脱
 束木の前傾

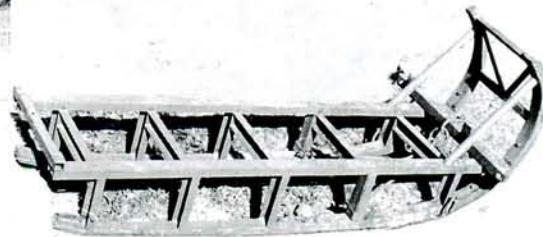
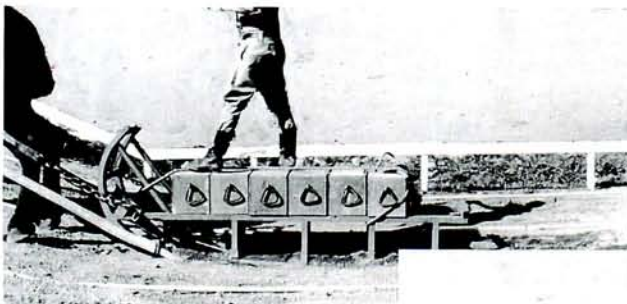


なると木目にささくれれができたり、変形したり、接続部が離れてきたりして、危険や不公平が起きてくることなどである。

その上そりを造る木材を取得することが困難になってきたので、早急に対策をたてなければならなかった。

昭和四十四年北見市が鉄製の棧を試作して、厩舎の連中に試用を依頼したが、使ってみた者は二、三人でしかなかった。多くの人は、馬が蹴ったら蹄が割れてしまうと敬遠した。

無理もない、木棧は永い間農民と農耕馬に親しまれてきた肉体の一部のようなものである。



市町村の祭典ばん馬でも、二〇余年のばんえい競馬においても親しみ馴じてきたものだった。

昭和四十五年十月地方競馬全国協会主催実務

研究会において、北見市試作第2号と、各市の依頼を受けて市協事務局が考案したものと、中西調教師の試作した三種の鉄櫓を研究課題とし、試用試験を行った。

その結果この三台の長所をとって、新しいばんえい競走用鉄櫓を造ることとなり、昭和四十六年からそれがお目見得した。

重さは引木(どっこい)を含めて二四二キロ、



長さは二三三センチ、前幅六七センチ後幅七〇センチ、ズリ幅(接地面)は十センチと広くな

った。
同時に引木(どっこい、かせ、遊導根)も鉄製に造りかえた。従来の引木はタモや、樫の木で造った堅牢なものであったが、それでも競走中に折れてしまうことがあった。これを鉄製にする考えは前からあったので、木櫓廃止を機会



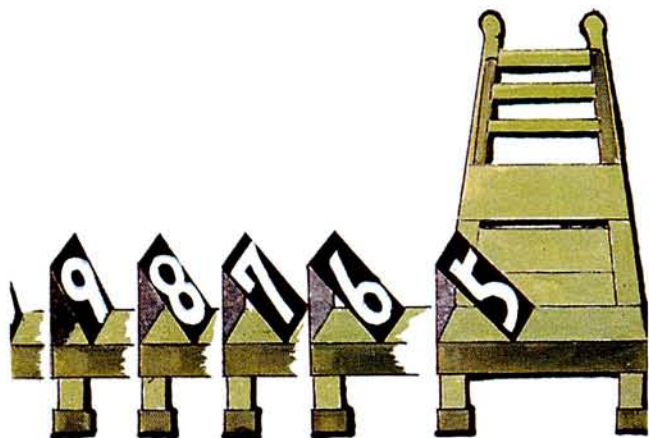
にこれも鉄製とし、四十六年から使用した。爾来六ヶ年を経たがこの折損事故はない。

木櫓の場合には重量物の両側に馬番号を下げてやったことがあるが、鉄櫓ではさし込みナンバプレート(櫓の後端横側に、レース毎にとりつけた。その後更に改良して櫓後端の棧木の上に立てて、向正面のタワーからよく見えるように工夫された。タワー上の着順判定写真は十五米の高所から撮影するので、プレートの馬番がハッキリとれるよう、外枠になるに従って傾斜をきつくしている。

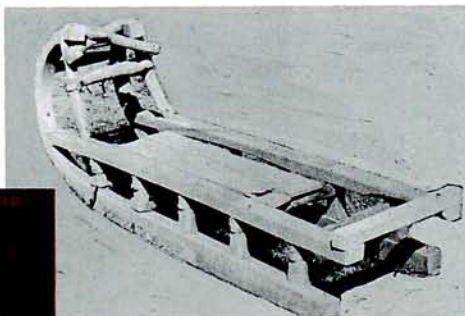
この鉄櫓は昭和五十年まで使用されたが、そ

の骨格となっている、ズリ、桁、束木、ハナ木後端棧木などはすべて角型鋼管を使用していたので、何者かがズリの内部に、秘かにコンクリートを流しこむという、前代未聞の不祥事が発生し、使用五年にして急きよ改造鉄櫓を考案製作することとなった。

五十年型ともいふべき現在の鉄櫓は再びこのような不正が行われないように、根本的な改造が施されている。製作費も四十六年型の約八倍を要したが、それは節約時代の終末期(一一回六六日)に造られたものと、ばんえい全盛の道



を歩みつづける中に、未曾有の試練を受けた衝撃の昭和五十年（一九七〇年二月一日）に造られたという時代背景の差であった。

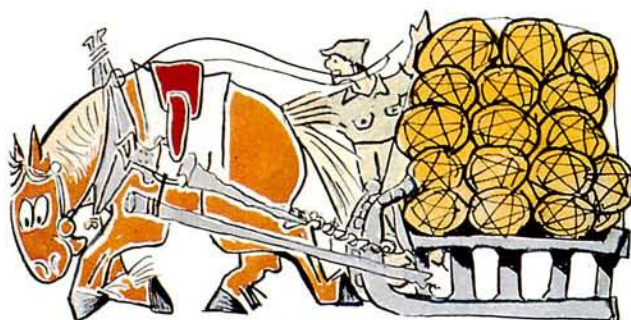


尤も新機
は持廻り
使用制である



(13) 重量物

い幕 ばんえい 走競 引スリ 余興



橇の上のせるオモリを重量物という、今は重量物と橇の重量を合せて「ばんえい重量」といっているが、昭和五十一年までは積載重量とあって、重量物の重量と騎手重量が負担重量として公表された。

公式ばんえいの始まった昭和二十四年頃は吠の中に土砂をつめて二〇貫としたものを使った。そのほか優勝一回につき二〇貫増というので、これは吠又は麻袋（俗に南京袋といっている）で造った。

吠の重量物は雨が降ると重くなるので、レース終了後、馬場の近くに角材を置いてその上に積み、テントをかぶせて保管したが、テントも完全でなく、雨が降ると上の吠は重くなり、みな競って下のほうの吠を取りあつたという笑えぬ話もあった。

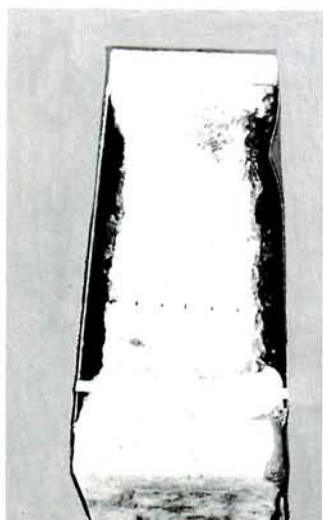
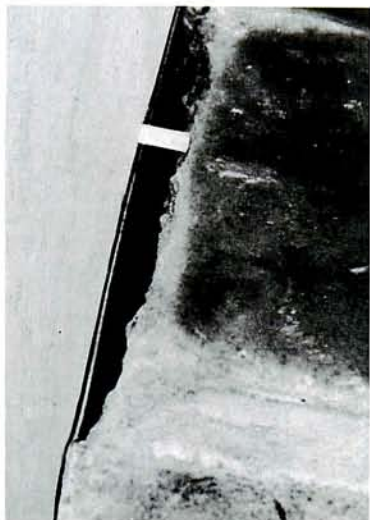
吠はこわれやすく、雨の日は重くなつたりして公平を欠くというので昭和三十五年に把手のついたコンクリート製に取り変えた。

これは画期的な改正であつたが、としがたつと角が欠けて丸味を帯びてしまい、修理をしてみたが復元は全く不可能だつた。



昭和三十七年には上部と側面を鉄板で包んだものに改造した。これならば大丈夫、運搬や積みこみの時にぶつかりあう面を保護したのだから完璧と考えた。

しかしこれも年を経るに従って、コンクリートと鉄板の間がひどく欠潰していった。それを鉄櫓とする改正をきめた昭和四十五年頃には、その欠潰ぶりは最早や修理の方法もないほどになっていった。程度の大きいものは約五キロの差があった。



昭和四十六年鉄そり初登場と同時に、全面を鉄板で包んだ新重量物がお目見得した。

だがしかし、悪魔はどこにひそんでいたのだろう。四面鉄板で包んだ重量物の底を焼き切つて、中のコンクリートをくり抜いた者がいたのである。

格納する倉庫が建てられ、監視人もいた。あの競馬場ではこの倉庫を電線で囲み電線を通して警戒を厳重にしたが、木の葉一枚、紙片一キレでもこの線に触れれば反応するため、警告ブザーはほとんど切れ間なく鳴りひびくというので、一年で廃止した。

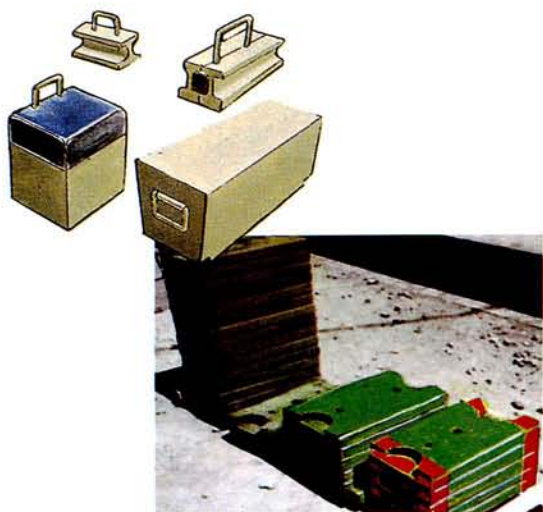
昭和五十年ばんえい競馬創設以来の重大不祥事「そり不正仕かけ事件」と共に発覚した不正事件であった。

昭和五十一年新型鉄櫓の使用と共に、全鋼鉄製の重量物が使用されることになった。

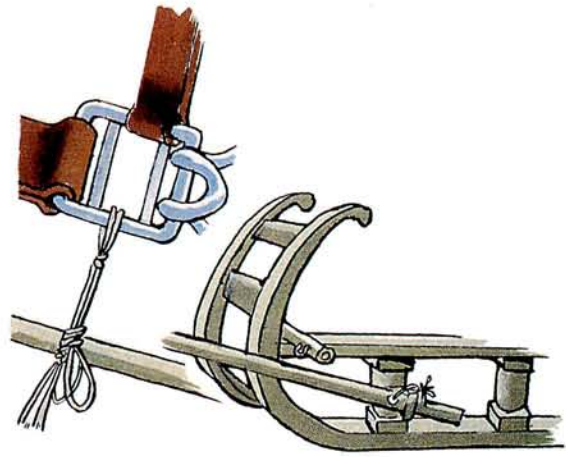
積載された重量物の保定は、発足当時からロープを使用し、騎手厩務員三、四人がかりで櫓に縛りつけた。

それではあまり野暮だということで、タンパツクを使用した者もあるが、乗ったとき邪魔になり、危険でもあったのですぐやめになり、ロープ緊縛の方法はつい最近まで続いた。四十六年に鉄そりが使用されたときに、中重量物とその前に積んでいる重量物をナットで櫓に固定する方法をとったが、後部重量物はやはりロープを使用した。

現在はそりに箱型重量物をナット止めして固定し、箱の中に重量物を納め更にナットで固定する方式となったため見た目には大変垢ぬけてスッキリしてきた。



(14) かじ棒と胴引



かじ棒とはその名のとおりに、櫓を左右に動かし、後退させ、また馬の後退を制限する役目をもった道具である。別にえん木、えん棒ともいわれている。

二輪の馬車はかじ棒が固定して、大八車のように車体の一部となっている。四輪馬車は前輪の心棒に連絡する自在式である。櫓の場合も四輪馬車のように自在式で、かじ棒の後部は櫓のかじ棒通し金にはめ込み、はずれないように根付ロープでゆわえている。

前部はよびだし、つり革、胴引を連絡してい

る箱金にかじ棒ロープで縛りつける。

元来タモの木から採取したものが、山にはすでに資材が涸渇してしまつたので、昭和四十六年グラスファイバーで試作品を造つてやつてみたところ、堅牢で柔軟性があり、結果は頗る良好だったので翌四十七年からこれを採用した。

胴引は櫓を曳く重要な用具である。永い間使用した胴引は麻製の平打縄部分と十二連の鉄鎖から出来ており、しばしば縫合部分が腐蝕して切損したので、この部分の検査に重点をおき、かつ鉄板を捲いて補強したりしたが、現在は平打縄部分を頑丈なナイロン製とし若干長くし、

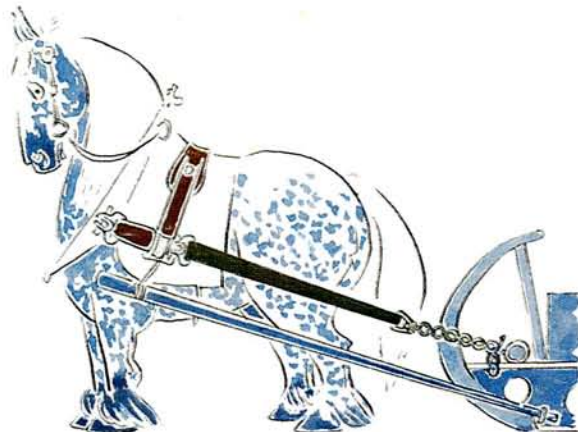


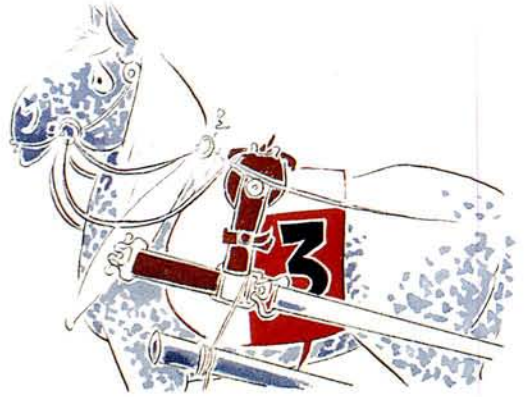
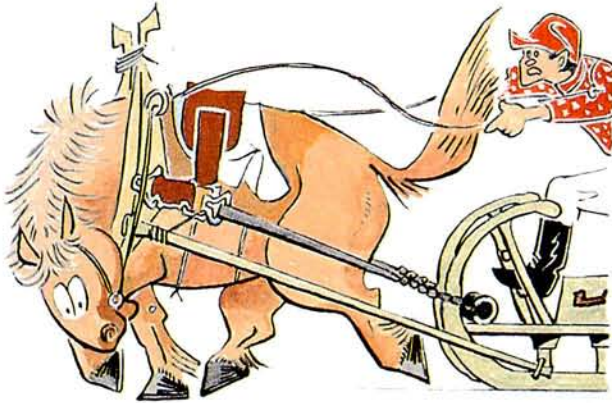
鎖部分を八連として停止時のたるみを減じたので、胴引またぎなどの事故が著しく減少した。

(15) 手綱とゼツケン

取者手綱は牛の背皮で造るといふ高級なもので、七・八米の革二本で出来ている。資材不足、耐用年数、伸長性などから代替品の研究につとめているが、まだ牛革に匹敵するものがない、他の競走用具がすべて改良変更されている中で、これだけは未だに更改されていない。

乗馬手綱は従来美麗なひき綱、革製品、ロープなど雑多であったが、五十二年からズック製乗馬手綱を貸与することにして統一した。





鞍下番号ゼッケンは永い間白地に黒字のものを使用していたが、帽色が従来の一帽から八色の枠別に統一されたのを機会に、昭和四十五年同色の枠別ゼッケンを採用した。その後白黒の着順判定写真にうつりの良い配色を求めてしばしば変更した。現在はその布地も大型化し、三ヶ所にとめ革をつけて装着するよう工夫されている。このため従来レース中に馬の動きによっておきる「捲くれ」「番号かくれ」が解消された。

(16) 服装

法によるばんえい競走が始めて開催されたときの騎手の服装はどうだったろう。

永い間、市町村のお祭などで、一日の仕事を休んだ農家の人達が、家庭ぐるみで楽しんできた「ばんば」が、ファンの前に躍り出てきたのである。

帽子はどうする、服はどうする、頬かぶりはどうまくないから皆ねじり鉢巻でいこう、服はなるべく白いシャツにしよう、半そで、長そで、ワイシャツ、ランニングシャツ、軍隊シャツ、オッサンシャツ、いろいろあったがまずは白一色で揃えたという。

馬番号は土俵の上に「番号を書いた旗」を立てることにしたが、ひらひらするのでこれは桃太郎の旗のように木でささえ棒をつくり、番号がよく見えるように工夫した。



ズボンや靴は自由だったので、色も型もいろいろ、半ズボンあり、乗馬ズボンあり、ゴム長靴あり、地下足袋ありといった具合だった。公営で始めて行われたのは昭和二十四年から、馬番号は普通競馬と同様白色ゼッケンにかえた。帽子は運動帽に揃え、白シャツに胸ゼッケンをつけることにした。

昭和三十三年西瓜のような縞がらのある帽子に変え、みなこれを「西瓜帽」といった。この頃騎手服も胸ゼッケンを縫いつけた濃いグリーン半袖シャツに改善した。

厩務員服もえんじ色の上衣に統一したが、これはレース毎に主催者から貸与するという仕



組になっていて、レースが終ると女子従事員にはぎ取られるように返納した。

昭和四十三年ばんえい主催者は北海道市営競馬協議会を新たに設立し、競馬の専門家をここに集め、各市一丸となって改善のテンポを早やめた。昭和四十四年普通競馬と同じように服装を統一することとなり、騎手個人の服色がきまっていた。昭和四十五年には騎手帽も普通競馬のように、一番から白、黒、赤、青、黄、緑、橙、桃の八色とした。これは中央も地方も同じで全国で統一している帽色である。馬につける鞍下ゼッケンも帽色と同じ色で統一した。なお昭和五十年からヘルメットを着用するようになった。

ズボンは白一色、靴は黒の長靴ときめた。調教のときの騎手は黒帽、調教助手は赤帽をかぶ

り、馬は調教ゼッケンをつけた。厩務員服は貸与方式をやめて、昭和四十五年から個人持ちとなり色も濃紺とし、昭和四十九年にはズボンもクリーム色に統一した。

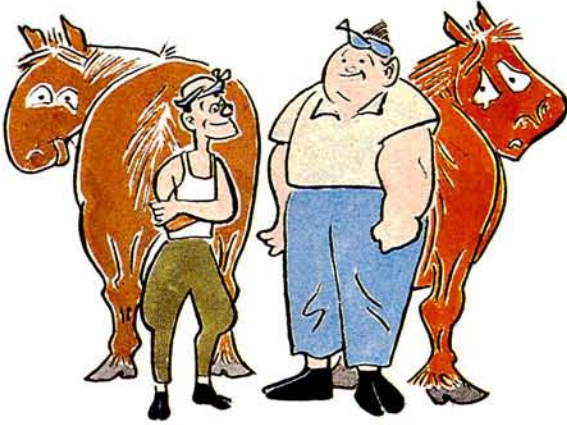


(17) 騎手重量

競走において馬が負担する重量は、主催者がきめることになっている。ばんえいの負担重量は騎手と、橇の上に積載する重量物の重量のことをいい、これは下見所掲示板に公表された。(現在はこれに橇の重量が加わってばんえい重量となっている。)

ばんえい競馬が始まった頃は騎手の重量は制限がなかった。

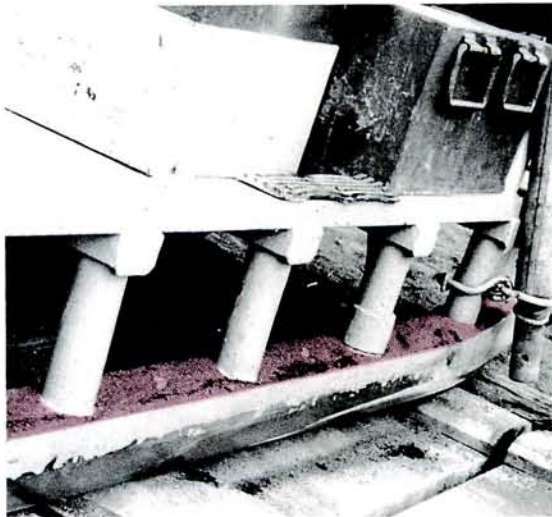
公営になってから四年目の昭和二十八年に一律七五キロ、約二〇貫ということになった。軽い騎手はてんでに布製の袋を作って、それ



に砂や石を入れて重量を補った。中には風呂敷や、手拭を使った人もいた。それからやがて南京袋に紐をつけて、大きさも統一することにした。

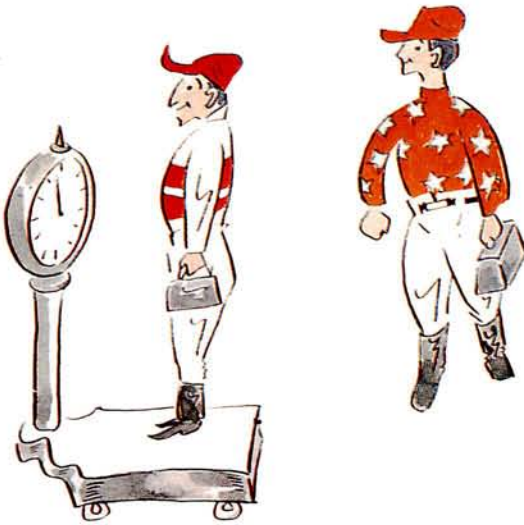
全体からみると、目方の軽い騎手が多いので、昭和四十二年騎手会からの要望もあって七二キロに改正された。

ところが又、ばんえい競走には相当腕ちから、体力も必要だという意見や、重量騎手が減食によって体力が減退するのはよくないという配慮もあって、昭和四十九年から七十三キロに改正した。規定ではいずれも三キロまでのオーバーが認められていたので、重い騎手はその規定の許容する範囲内の七十三、四キロ位の重量で出



場していた。

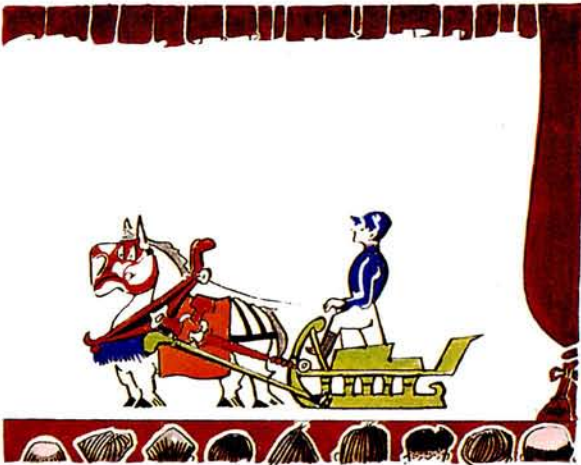
それは普通競馬と異なり一キロや二キロの騎手重量差は従来あまり神経質に考えなかったからである。普通競馬の負担重量は極めて重要でたとえ一キロ半キロでも鋭敏に能力に影響すると考えられているが、ばんえいの場合には当時の櫓はズリの上に一キロ以上の砂がある場合もあり、午前晴天でも午後は雨で積載物の土糞は水を含んで重くなったりする。その上木櫓は乾湿によって大きく差が出来る。各コースの差、馬具重量の差（から、わらび型、背づり、つり革、よび出しを一緒にした馬具、その重量差は馬によって三キロもある）などから、多少の重量差



があっても気にしないものであった。その上騎手重量は下見所掲示に公表されるからファンにとってはあまり問題ではなかったようだ。重量袋も格好が悪いし、汚れやすいというので昭和四十五年から現在のような重量鞆に統一した。この中にはそれぞれ必要な重量の鉄片が入っている。けい駕速歩競走で車輛につける鉛囊によく似ている。

(18) 競馬番組

むかしのばんえい競走のやり方には、いろいろと面白いことがある。



ばんえいは普通の馬番号くらべるとだいぶ変わっていて、多分にお祭りのなものがあつた。しかし競馬法の中に規定され、馬券を発売してやる競馬となつたのだから、祭典ばん馬のように楽しいだけではうまくない。ファンの前でやる桧舞台は、厳しい規制の中で公正に行われてこそ、明るい楽しさが湧いてくるのである。

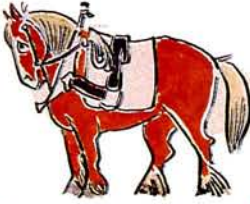
昭和二十二年発足当時の岩見沢ばんえい競走の競走番組をみると、積載重量は貫目制で、三才の甲組が百四十貫、乙組が百二十貫となっている。キロになおすと甲組五百二十五キロ、乙は四百五十キロとなる。現在の三才全馬三百五

22年		50年	
3才	甲148 ⁰ 212 ⁰	525 ⁰ 450 ⁰	240 ⁰
4才以上	甲20 ⁰ 218 ⁰ 丙160 ⁰ T140 ⁰	750 ⁰ 675 ⁰ 600 ⁰ 525 ⁰	260 ⁰ (70 ⁰) ~370 ⁰ (100 ⁰)

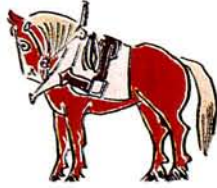
五キロ（ばんえい重量五百キロから、昔の木そり、引木重量を差引いた重量）に比較すると、大型三才は百七十五キロ、中型馬以下は九十五キロも重い、体型は現在より一般に劣っていたから大変な負担だったと思われる。

四才以上では一番下っぱの丁組でも百四十貫七百五十キロだったから、現在四、五才三百十五キロ（現在七十万円未満五百六十キロから、昔の櫓引木重量百四十五キロを差引いた重量）六才以上四百四十五キロ（同上）にくらべると大変な重量をよわせていたものである。

賞金も一着の最低は一千円也、現在は二十万円だから二百倍である。重量競走の一着賞は当時五千円から最高一万円、現在は百万円から五



甲体重 90kg以上
積載重量 200kg (750kg)
+木重量 = 895kg
52年木70kg x 2700kg



TB体重 65kg以上
729kg
積載重量 140kg (525kg)
+木重量 = 670kg
52年木100kg x 600kg

物價 5x?

30 x < 200 / 1000



百万円となっている。手当のほうも、「未着馬には二日間を通じて三百円の手当を支給する。但し第一日のみの出場馬には百五十円を支給する」とあり、また

「厩舎料補助は馬体検査の日より競走終了日まで、一日につき三十円を支給する」

などと誌されている。現在は「ひきつけ手当三万五千円」、それにいろいろな手当を加えると、これ又、二百倍以上になっている。

競走名の中に「新古馬甲組輓曳競走」などというのが見られる。

その頃の競馬規則には「競走に出たことのある馬を古馬といい、新馬とは古馬でない馬をいう」という規定があつて、新馬とは初めて競走に出る馬のことをいい、新古馬競走とはそのと

しの新馬レースのことをいっただのである。ばんえいも一般競馬と同じように、その呼称を使った。戦前には呼吸の呼を使い、呼馬、俗によび馬といひ一回走った馬を新よびといつた。

さてここで実施規程の中の珍らしい条項をひき出してみると

第三条は「コースの中に造る障害の規定で、

⑥ 第5回岩見澤競馬

昭和22年11月3日(月曜日)

北海道馬事協会立

第1競走		第2競走		第3競走		第4競走	
新古馬内閣後良馬競走		新古馬内閣後良馬競走		新古馬内閣後良馬競走		新古馬内閣後良馬競走	
距離 200米		距離 200米		距離 200米		距離 200米	
馬名	馬主	馬名	馬主	馬名	馬主	馬名	馬主
トビ
...
...
...

一、溝巾（濠障害のこと）

二、難路（砂障害のこと）

三、盛土（現在の障害と同じ）

の三種類があつて、それぞれの長さ、深さ、厚さ、高さがきめられている。

第五条は平地競走の一勝一キロ、速歩競走の一勝三十米にならつて、「一回勝つと三貫を加算する」ときめられている。

第七条「前検量は競走前に橇と加重物を検重するほかは各競走については行わない」とある。現在は橇、重量物は開催前、開催日朝、レース

北海道馬協会連合畜馬院競走實施規程

第一條 この規程は地方競馬に於ける競走（以下競走といふ）はこの規程によつてこれを實施する。この規程は別に定められた本地方競馬實施規程に優先する。

第二條 競走は前記の規程に於ける各競走の種別は左の如きものとす。第一種 競走は前記の規程に於ける各競走の種別は左の如きものとす。第二種 競走は前記の規程に於ける各競走の種別は左の如きものとす。第三種 競走は前記の規程に於ける各競走の種別は左の如きものとす。第四種 競走は前記の規程に於ける各競走の種別は左の如きものとす。第五種 競走は前記の規程に於ける各競走の種別は左の如きものとす。第六種 競走は前記の規程に於ける各競走の種別は左の如きものとす。

第四種 競走は前記の規程に於ける各競走の種別は左の如きものとす。第五種 競走は前記の規程に於ける各競走の種別は左の如きものとす。第六種 競走は前記の規程に於ける各競走の種別は左の如きものとす。第七種 競走は前記の規程に於ける各競走の種別は左の如きものとす。第八種 競走は前記の規程に於ける各競走の種別は左の如きものとす。第九種 競走は前記の規程に於ける各競走の種別は左の如きものとす。第十種 競走は前記の規程に於ける各競走の種別は左の如きものとす。

毎に検量委員が点検計量している。

「加重物」とか「検重」といふ言葉も面白い、第十三条には「騎手は競走中馬を勉勵するため発する高声以外、みだりに喧嘩してはならない」とあり、つまり大きな声はよいが、騒いでは駄目だとしている。

第十四条には「後検量は審判委員が橇及び加重物を点検するにとどめる」とあり「騎手重量



検重



と検量委員」の規定はどこにも見あたらない。当時は騎手の重量は含まれていなかったのである。

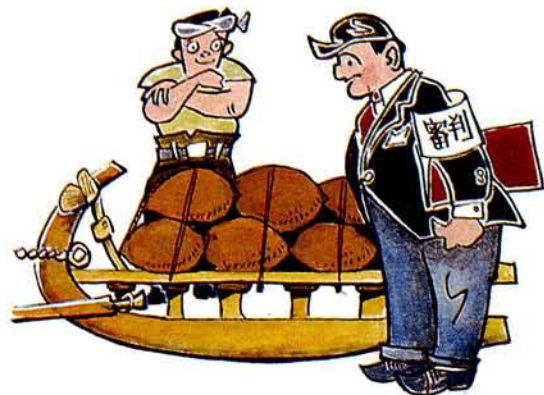
附記——ばんえいコースに設けられている障害のことを、略して従来「B」といい、第1障害を「1B」、第2障害を「2B」といつているが、これは英語のB>Z>X（土手、堤防）からとつたものと思われる。むしろオブスタクルのBSTACLE（障害）とするのが正しいのではないが、但し「10」といった場合、0がゼロに見えてまぎらわしいので今のままでよいだろう（川村寛氏）という意見がある。

BARRICADE OBSTACLE

防柵 往來 障害



1B 和障
2B 和障

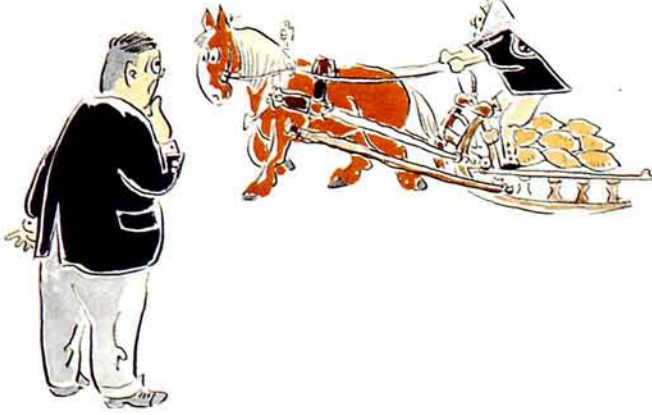


(19) 格付区分のうつり変り

昭和二十二年競馬法によるばんえい競馬が始めて旭川で行われた。

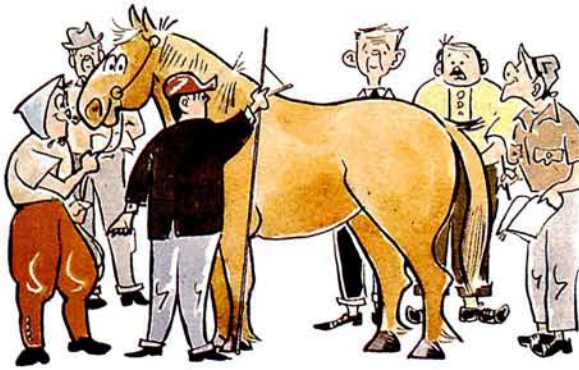
当時の主催者は北海道馬匹組合連合会だったが一体ばん馬競走とはどうしてやるのか。見たことはあってもどんな仕組でやるのか知っている職員は一人もいない。

地元には祭典ばん馬をやってきたベテランがいて、自分達がやってやるから心配するなという。そこでよく気転のきく心臓の強そうな、わがりの早い職員を一人選んで派遣することになった。



馬は百十四頭も集まった。祭典ばん馬の慣習によつて、馬体検査をして馬の組分け（格付区分）をする。地元鞍馬組合の役員、農家の顔役、派遣職員が三者が検査員である。

馬の体高、胸囲、足の太さを計って、検査員は一頭一頭の体型と健康状態をチェックした。個体検査が終ると検査員は、どの馬はどのクラスに組ませるかを協議してきめる。



祭典ばん馬では格付名称を町村によつて一流馬二流馬といったり、甲乙丙丁といったりしてまちまちである。この第一回の会議では格付名称をどうしようかというので、かなりの時間をついやしたが、結局その頃、平地競馬では甲乙



丙丁という名称でやっていたので、それにならつてばんえいも甲乙丙丁にきまった。後年馬不足のため特に勧誘して出走して貰った馬を「管内馬」として別待遇をしたことがあるが、これを「TB」とし、T級をA Bに区分してやるようになった。

検査の結果は結局大きな馬は上級に、小柄の馬は下級になった。少数の馬が「大きくとも胸がせまい、肢が細い、頸が薄い」といった理由で格下げになったりした。祭典ばん馬の成績が良かったというので上級に編入される馬もあつた。そこで大体のクラス分けが終り次は比較検査である。

一列目は甲、二列目は乙といった具合に区分されて全馬が並ぶ、検査員は「うまく分けたナア、うまいもんだよ」と自画自讃して、少しばかりの馬を入れ替えることもあったが、おおよ



の馬は個体検査の結果どおりにきまった。この方法は昭和三十八年まで十七年間も続いたが、人間の眼で馬の強さを判定するということは大変面倒なことなのである。



検査員の中には馬の腹から生れてきたように、馬のことならなんでも判っている、俺に委せておけばかり、天狗になっていいる人もいたが、百頭以上の馬を強い順に分けられる人は一人もない筈で、うまく分けたとしても上級と下級

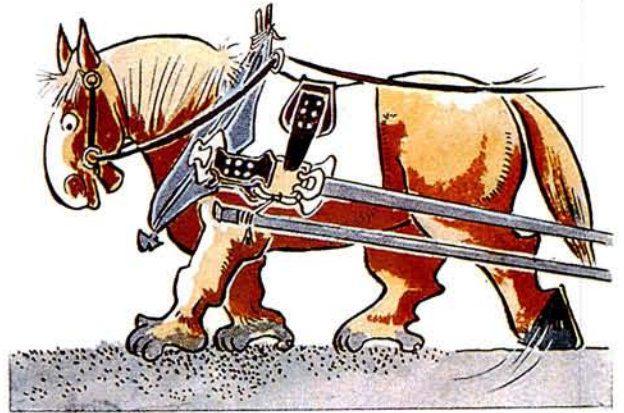
の境界線上にいる馬は、どこから見ても上か下かはハッキリしていないから、この方法は常に不平不満が多く、時には検査しなおすという事態までおき、年を逐つて激しくなっていた。主任として道から派遣された職員こそ御苦労なことであつたが、公平という信頼と時代が守ってくれたようなものだった。



例えば祭典ばん馬の成績を考慮するといっても、全道の成績を洩れなく集めているわけでもなく、地元から出ている検査員の記憶に頼るだけで、不公平のそしりを受けるのも当然といえる。

かねて主催者はこれを改善する方法を研究していたが、結局各国の文献なども参考として「馬のばん曳力は概ね体重に比例する」と結論し、これを実行することにきめた。

とかく大きな改革をやるときは大きな反対にあうもので、このときも大勢の人が何回も反対にやってきたが、不動の自信をもって主催者はその方針を押し進めた。



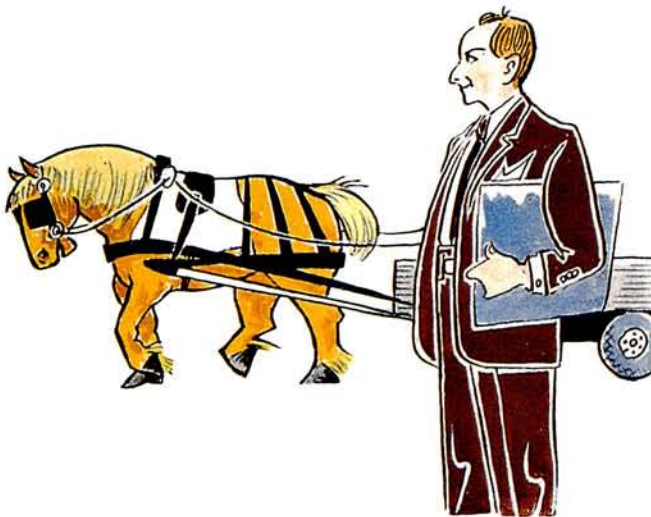
当時の決定に有力な資料となった文献の一部を紹介すると

キャピテンハイエス氏は「体重の大なるものは挽曳に有利である」とし

サンソン氏によれば「重大な頸、厚大な肩、重大な体重を持つものは挽曳力大なり」とあり
ダウイット氏及びチエース氏によれば「体重重大なれば重大なほど馬体は地上にこう着して挽曳力を増し、これに地盤把持力が適当に合致すれば更に強大となる」とあり、

羽部義孝氏によれば「重厚にして体型良好なるものはけん引力大なり」とし、

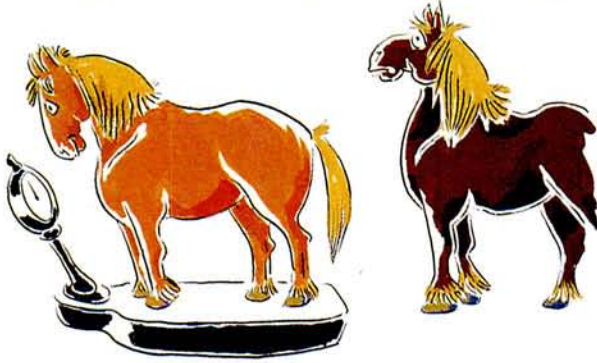
高亀元獣医大佐によれば「馬の最大挽力は大体において体重に等しく、且つ概ねそれと比例して増減する」とあり、
旧砲兵取法教範によれば「馬の挽曳力は自己の体重と地面の摩擦係数との乗積に等しい」とある。
体重による格付区分は昭和三十九年から実施された。



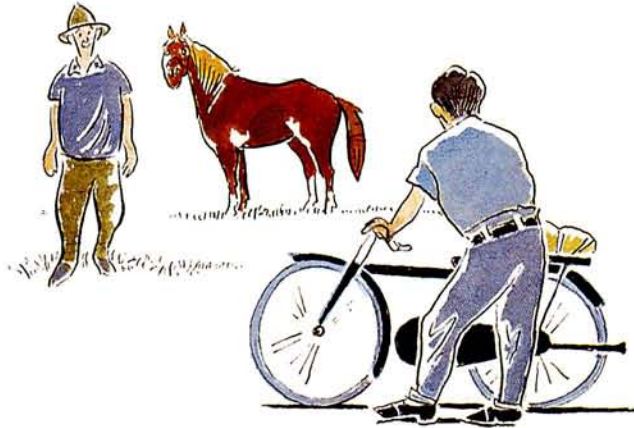
当時の道管競馬協力会報に「ばんえいのあゆみ」という一文がのせられているが、その末尾に「従来馬の資格区分は競走担当者、各地の協力員の協議によって格位されてきたが、その場の状況から多少の差異があったので、その格差是正のため、三十九年に資格は全馬重量制により区分格付することとなり、不合理を一掃して明朗化を画した」とある。

その頃の体重区分は甲乙丙丁の四階級に分れ、丁級には更にA Bの二段階あり、実際は五階級であった。最上級の甲は体重八百キロ以上の馬、最下級のT Bは六百四十九キロ以下で下限がなかった。

甲 800キロ以上
乙 750キロ以上
丙 700キロ以上
TA 650キロ以上
TB 649キロ以上



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。



しかし開催日数も三十九年に六十二日となり、四十年からは六十六日と増加し、出走馬は急速に増加し、管内馬を勧誘するどころか、能力検査を行って劣弱馬を除外する時代になってきた。馬の体格も、能力も年を逐って改良され丁Bの特別扱いをする必要はなくなり、むしろその不合理が目立ってきた。昭和四十五年格付名称をA B C Dと改正した。

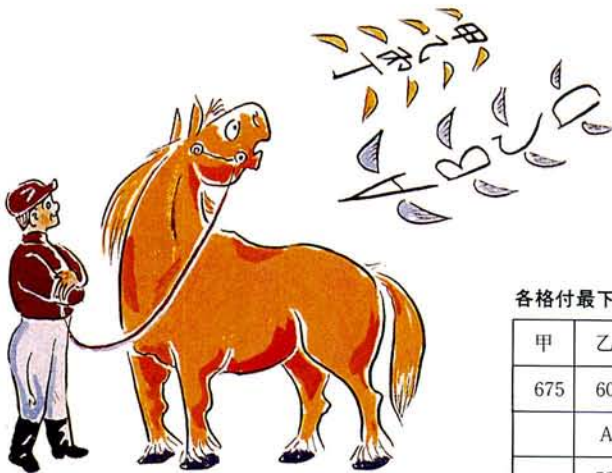
当時の格付区分と積載重量を、甲乙丙丁時代と比較すると表のとおりである。

馬体重は四才以上四十三年に下限が六百キロ以上、翌四十四年には六五〇キロ以上となり、最上級は四十四年八八一キロ、四十五年には九百一キロ以上と改正された。

しかし体重区分も理想どおりにはゆかず、

各格付最下位積載重量

甲	乙	丙	TA	TB
675	600	550	500	450
	A	B	C	D
	580	500	420	340

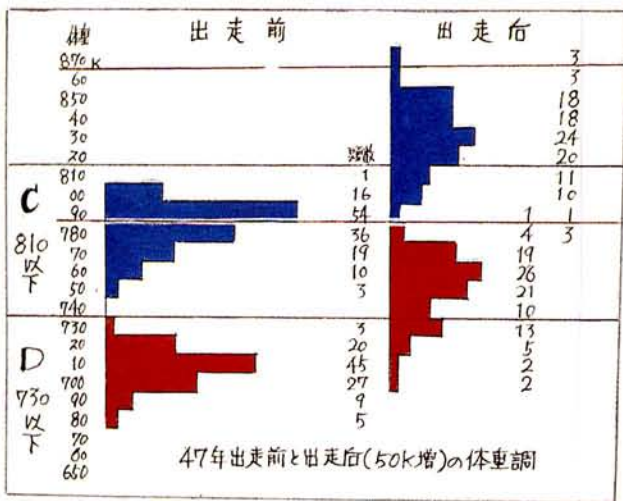


年がたつにつれて弊害が出てきた。

体重の重いものは上級に入れられるというので体重調整に浮身をやっすことになってしまったからである。

体重の重い馬、つまり強い組に入って競走することは、それだけ重い重量を負担して強い相手と勝負しなければならぬ。なんとか下のクラスにおさまっていたという気持は、やむをえないことだったかもしれない。体重をふやさないようにするため、懸命の努力をすることが常識のようになってきた。

表をみると判るようにDクラスは七百三十キ



ロ以下の馬であるため、七百三十キロ以下のところにかたまり、Cクラスは八百十キロ以下なので、八百十キロ以下のところにダングとなる。一旦競走に出た馬は五〇キロまで体重がふえても、上級の組にはいれない「きめ」なので、こんどは、七百八十キロ以下のところに押すな押すなとなる。

遂には装あん所で急病になる馬も出る始末、つまりここへ入所するときは馬体重を計られるが、そのとき上級の体重になっているものは一旦出走すると、勝敗に係らず次回から上級に上げられるというので、急病で出走しなければ元



級にとどまれるというわけである。このような既舎側の苦労はややもすれば競走の公正にも影響する懸念を生じたので、体重制を実施してからちようど十年目にこれを撤廃して取得賞金制に切りかえた。

こんどは慎重にやった。とかく大きな改革をやるときは反対がおこり勝ちである。実施前に十二分に既舎側の理解を得るよう徹底的な研究を行った。

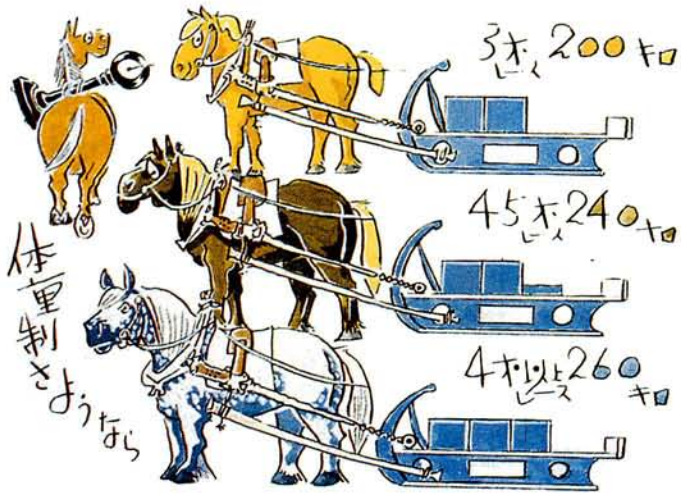
四十六年の各市最終回四回分、四十七年八月

までの五回分計九回において、上級よりも下級の成績が良い事例をひき出してみた。
それによると同日に行われたレースの中で、上級よりも下級の重量が重いか、同じの場合に下級のタイムが速い事例が三十四レースもあった。

それを見ると体重により区分された各クラスの能力はあまり変わらないことが判った。
それは体重を人為的に調整しているために、真の体重区分にはなっていないのである。重即強、軽即弱という定説は体重調整によって崩れていた。



更に総まとめとしてA B C D全クラス混合のオールカマーレースを四回やってそれを証明した。

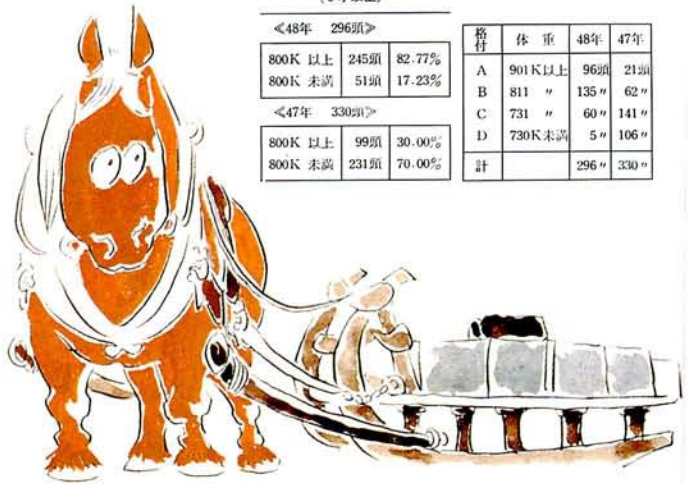


四十七年は春開幕以来毎回開催前日に行われる騎手講習会で、体重制の矛盾と改正の必要を強調してきた。調教師諸君も共に研究するよう呼びかけたが、結局競馬終了の頃には主催者側の考えに同調した形となった。

取得賞金制格付区分に切り替えた四八年（体重撤廃の年）第一回旭川競馬の馬体検査における体重を前年に比較すると別表のとおりである。

諸検査合格頭数の前年比較
(5才以上)

<<48年 296頭>>			格付		48年	47年
800K 以上	245頭	82.77%	A	901K以上	96頭	21頭
800K 未満	51頭	17.23%	B	811 "	135 "	62 "
<<47年 330頭>>			C	731 "	60 "	141 "
800K 以上	99頭	30.00%	D	730K未満	5 "	106 "
800K 未満	231頭	70.00%	計		296 "	330 "



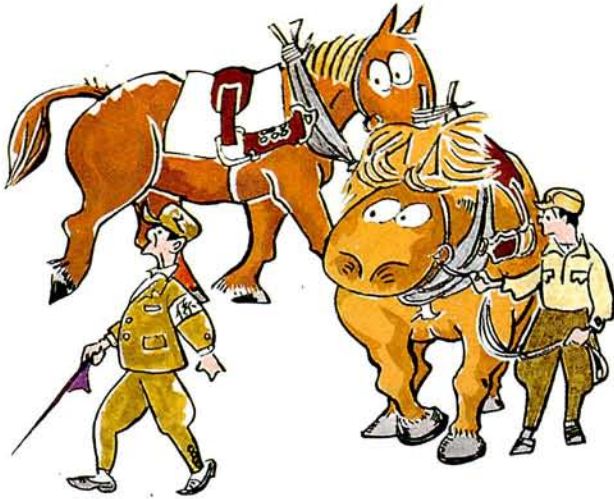
(20) 乗馬入場

ばんえい競馬では永い間、馬をひいて入場していた、重ばん馬は馬車や造材の運搬、プラオなどをひくように調教されており、馬を使う人は歩いたり馬車に乗ったりして、乗馬の必要がないからである。

そのため下見所から馬場に出るときは係員が先頭に立って、馬丁さんが馬の口をとり、徒歩で入場したものである。

審判台の前に来ると一巡してスタート地点の方へ向った。

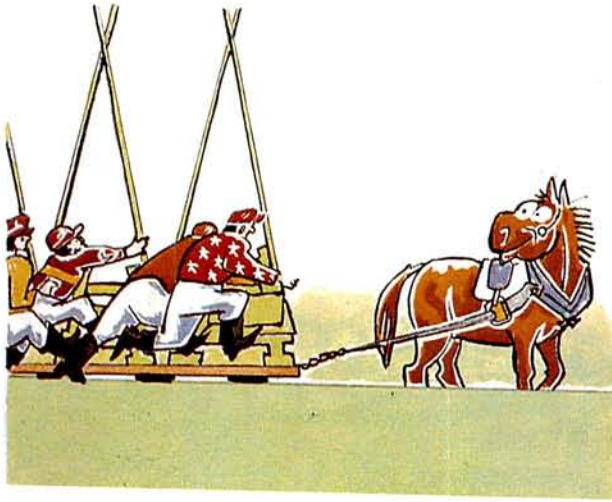
四十七年と四十八年で八百キロ以上と以下の頭数が逆転している。更にそれを体重別してみると、四十七年のA級はわずか二十一頭、D級が一〇六頭もいたのには、体重制を撤廃した四十八年はA級体重の馬は九十六頭にもふえ、D級体重は僅か五頭に減ってしまっている。



戦前の規則には馬場に入場したときは「審判委員の前を常歩で通過しなければならぬ」と規定されていたので、その習慣が残っていたのである。

騎手達はノコノコと歩いて行った。尤もその頃の馬場はU字型であったからスタートラインはゴールのすぐあちらにあった。

昭和四十三年全市の馬場がセパレート直線コースにかわり、ゴール地点からスタートラインに、トロッコで櫓を運ぶようになると、馬は厩務員にまかせ、騎手はトロッコに乗っていった。なかには出発際にバラバラと駆けこみ乗車をする者もあり、これではどうも統制がとれず、みっともない。幼年の頃から馬に馴染んできた連中だから、馬に乗れない者はいない筈だといふので、昭和四十五年から今のように乗馬入場となった。このときの第一回は北見で、往年の速歩騎乗の名人沢崎氏が馬場管理委員の一人だつ



たのは好都合、しぶい顔する騎手もいたが強引にやってしまった。

ばんえい競走では鞍がなく、足をかける鎧がない。背中には「背づり」という馬具がつけてあり、騎手はそのうしろにまたがり、両側に脚を下ろしているという格好である。乗鞍とちがい安定度は極めてうすく、裸馬に乗っているようなものだが、騎乗は大変上手で中には一挙動で飛び乗ってしまう若手騎手もおり心配はなかった。しかしなかなか上手になれずよじ登るよ

うに乗馬する年配騎手もいた。

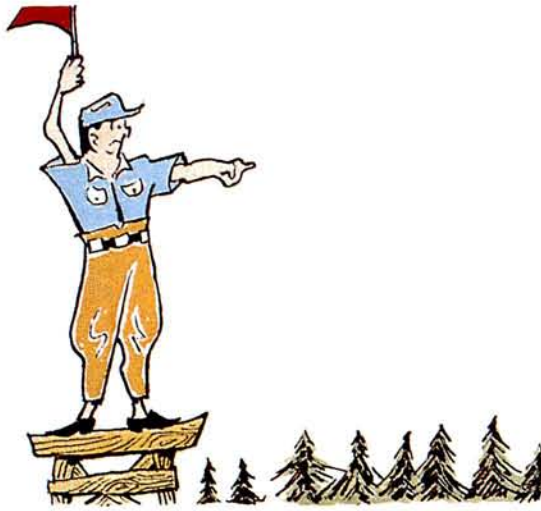
鎧がないので馬が暴れると一寸馴しにくいわけだが、一旦乗ってしまうと絶対落ちないと豪語するほど、皆馬乗りはうまく落馬はいまだに皆無である。



(21) スタート

道営平地競馬が昭和二十三年発足以来赤旗合図でスタートを切っていたのが、昭和二十九年札幌競馬を始めるにあたってバリヤー発馬機となり、昭和三十二年には宮地式バリヤースタートングゲートを採用、芝生を痛めるといふので昭和三十六年には地金協の補助を得てウッド式に改善した。このように平地のほうではスター

ト方式の目まぐるしい改善が行われたが、ばんえい競走は永い間手旗信号でやっていた。それはサラブレッド、アラブ、トロッターと異なり、ばん馬はジーツと立たせておいてスタートすることが出来る。つまり完全駐立から発進させることができたからだ。



しかし競走馬として調教すると、重種とはいっても、自然に悍も強くなってきて、櫓の上に乗った騎手一人で、スタートラインにピタリと停止していることは頗るむつかしく、馬一頭一頭に必ず口取り馬丁が一人ずつ、つのが慣例となっていた。

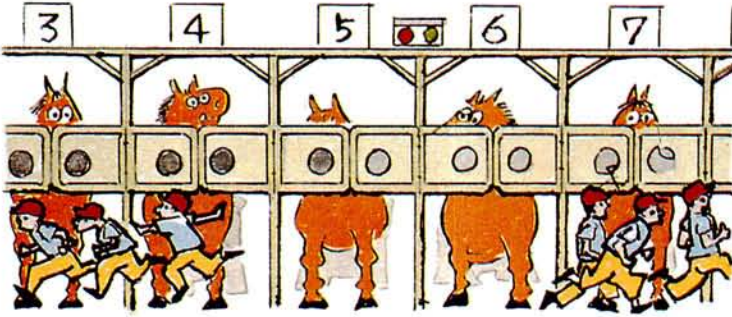
スターターの赤旗がサッと下りると、口取りは直ちに馬を放すわけだが、中には勝たせたい一心で馬の尻をひっぱりたいたり、五、六メートルも馬を引っばって走る者があったり、かくし持った鎖むちで叩きつけて処分になった者もあった。



ばんえい用発馬機の考案は主催者の課題となっていたが、当時櫓の後端を一線に並べる点に構想の重点がありなかなか進まなかった。旭川で四十四年各コースに発走枠を設け、翌四十五年には手動式前扉はね上げ式の発馬機が試作され試用したところ前扉式でも櫓の後端は一列に並び、櫓の前進に支障なく馬の駐立も良好なのに自信を得て、地全協に対し平地競馬同様の助成を懇請した。

手旗発走、口取り馬丁付の慣習は二十四年間をもって終止符をうち、地全協貸与の電動式スタートングゲートは、昭和四十六年、その偉容をスタートラインに現した。平地競走におくれること頂度十五年であった。

新ゲートの使用開始と共に口取り馬丁は一斉に馬から離れ、発走の公正は確保されて、鮮やかで豪快なばんえいのスタートが実現した。



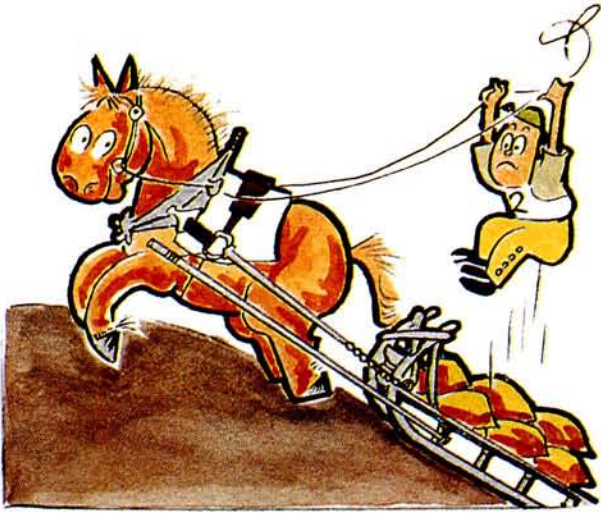
(2) 馭法

騎手が馬を操作する方法を馭法（御法）という、自動車の運転をするのと同じようなものでアメリカでは車に乗って馬を馭すけい驚速歩競走の騎手のことをドライバーといい、馬に乗る騎手のことをジョッキーマンといっている。

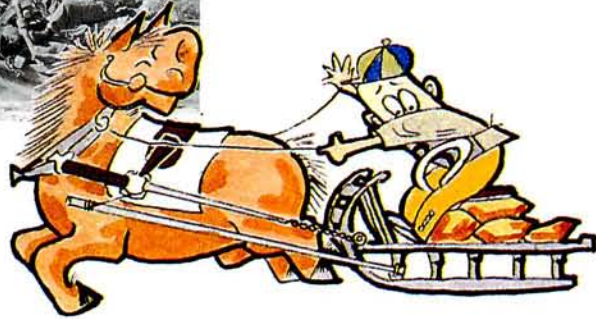


ばんえい競走も同じように、騎手でなく馭者（又は馭手）というべきでないか、騎乗でなく乗馭でないかと思われるが、競馬法には騎手とあるからそう簡単にはいかない。とも角自動車のように運転手というのはおかしい、馬には生物としての立派な意志があるからそんなことしたら馬に怒られるかもしれない。

それはともかく、公式ばんえいが始まって以来、騎手は幼少の頃から教えられ、習い覚えた技術と経験で、思い思いの馱法で馬を追った。みな得意の立乗り式で、積み上げられた吠の上から馬をあやつった。障害を登るときにはピョンピョンと飛び上って、一瞬重量を軽くする策をとる者が多かった。しかし落下したときは重量が増加するので、たいした効果はないともいわれたが、危険もあるしみつともないというので飛上りは禁止ということになり、更に立乗りも禁止されることになった。



騎手は中重量物上のフトンに坐ったまま馬を追うことになったが、その中重量物は坐椅子のように造られ、前の方にツツカイがあつて身体を前に伸ばして馬を手打ちできないようになっていた。



この立乗り禁止時代は永い間続いたが、騎手が懸命になって追うと、どうしても立上ってしまう。そのため「立っていた、立っていない」ということで審判委員の決定に不満が爆発し、大騒ぎになったことさえあった。

主催者は少からぬ反対もあったが昭和三十八年立乗り禁止を解除した。

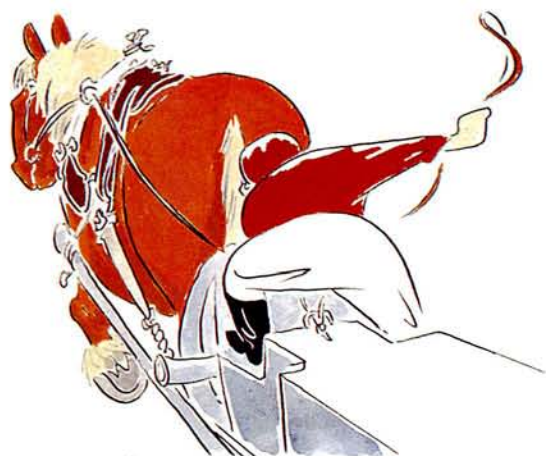
ばんえいのことはひとつも判っていないかった主催者も、十数年の経験と責任感から、全般の執務について、しだいにばんえいの知識を身につけ熟練の域に近づいていたので、その頃から主導権を握ったようだ。

馬の全能力を発揮するには立ち追いでなければならぬ。調教のときなど坐ってやっている者は一人もない、技術的にも危険はない。

それが今日のばんえい取法姿勢を基本的にきめていった自然の流れであった。しかし一部にはその頃の静かな追い方が身につけて、最近の「動く取法」の中で、手先きひとつで馬をよく動かす孤高の技術をつらぬいている年配の騎手もいる。



草創の頃はばんえいにも鞭を使わせるべきだ、イヤただでさえ重い荷物をひかせる競走だから残酷に見られる。使わせるべきでない、両論あつてなかなか決まらなかったが、遂に鞭党が勝



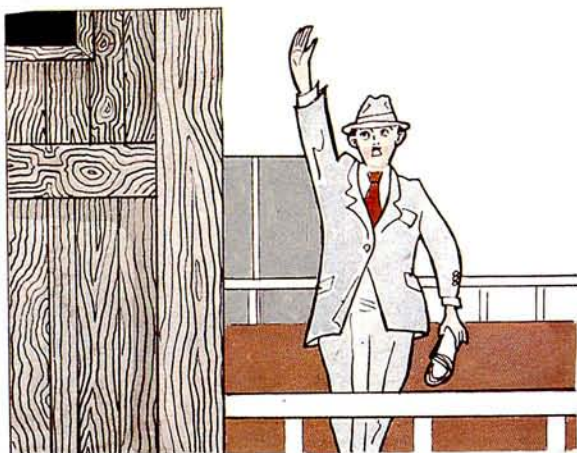
って野砲兵ばん馬の驂馬鞭を使うことになった。ところがこれは第一回目で忽ち全部が折れてしまい、物資不足時代に補充もできず廃止してしまつた。

以来べん打禁止時代は長く続いた。しかし馬の口から三米もの後方から馬を取す技術は、騎乗の場合と異なりむつかしく、立ち追いは禁止、べん打は駄目、第三障害は一度こえた場所を後続の馬は通つてはならないと、「ならない」の多い内規に金しばりになっていては馬の全能力を発揮することがむつかしく、且つ内規違反が多くて、ファンの不満も多くなつていた。

馬に全能力を出させるためには「打つ」ことも必要といふので昭和四十年、手綱の余分でべん打してもよいことになった。

長い取者手綱の後端は中重量物の把手に縛りつけることとした。この方法だと条例にある「手綱の端で馬を鞭打してはならない」規定が遵守され、「打つ力」も大きく制限され、べん打は馬の条件反射を刺激するにとどまり、痛さの効果はうすく、残酷にはならないという結論だつた。



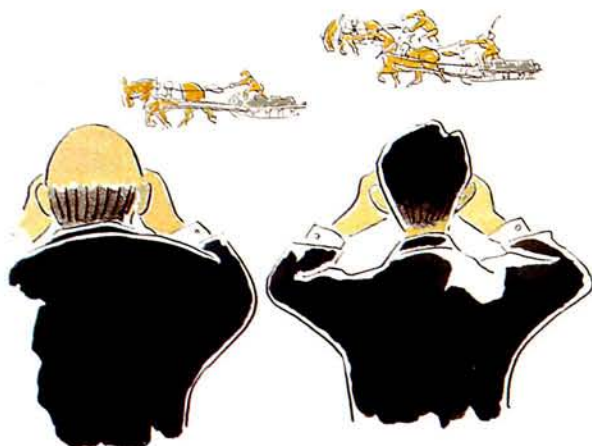


ばんえい競走の審判委員は発足当時から昭和四十一年まで走路審判と着順審判の二係でやっていた。

着順係は槓の後端がゴールに入った順番をきめる。走路係はスタートからゴールまでの進路のとおり方、騎手の追い方にルール違反はないか、事故がなかったかを監視し審判する。レースが終って騎手の検量と、重量物の点検が終ると、着順を確定した。

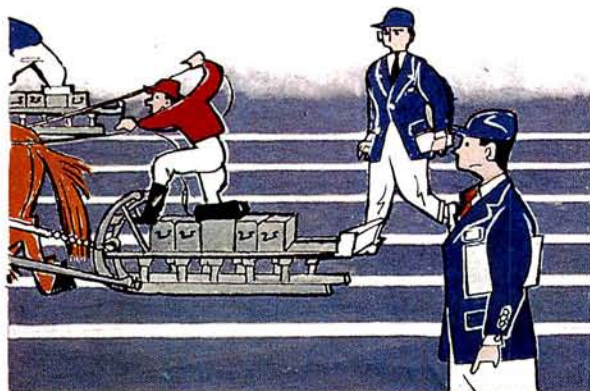
現在は公正審判委員、走路監視委員、決勝判定委員にわかれている。

公正審判委員は昭和四十二年から置いた公正係審判委員が、五十二年条例改正によって正式に独立した委員で、大きく変わったのは勝馬の確定、制裁権の一部が附与されたことである。



この委員はスタンド上階にある公正審判委員席からレース全般を監視して勝馬の確定、ルール違反の有無、異議の裁決、制裁、馬の出走停止などの保安措置、公正を害する行為の取締り、騎手からの事情聴取、注意などを担当しているが、また委員長の側近にあって競技上の全般にわたって協議に応じている。この委員にはVTRが附属している。

走路監視委員は競走中の騎手と馬の動向を監視する役目をしている。そのほかスタート前の騎手整列注意、再発走の支援、下そりの許可、レース中に発生する事故の処理などをやっている。事故があればレース終了後直ちに公正審判委員に連絡する。



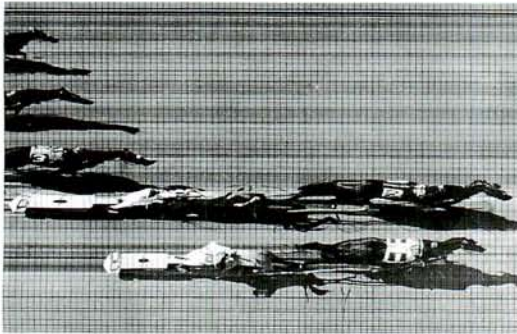
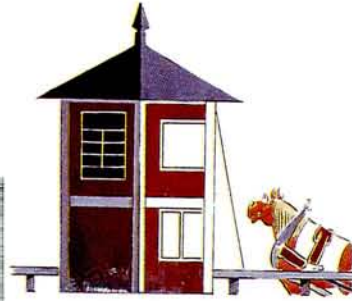
決勝判定委員はゴールを通過した馬の順番をきめる役目である。以前はすべて肉眼でやってきたが、平地競馬が昭和二十八年に着順判定写真を採用したのに十年おかれて昭和三十八年からこれを取入れ、早くも翌三十九年、旭川で対面側に判定写真機を備えつけた。ばんえい主催四市が全部対面写真方式を採用したのは昭和四



十三年である。この対面写真はいずれも八米のタワーの上に備えつけられていたが、昭和四十五年地全協が十六米のタワーを建設貸与することとなり、競馬場移転の計画がない帯広競馬場に先ずそれが実現した。現在各市の競馬場は移転を完了し、いずれも同型のタワーがスタンド正面向う側に建っている。

タイム測定も以前はすべて係員のストップウォッチでやったが現在はスタートと同時に着順判定用フィルムにタイムが刻みこまれる仕掛となっている。

以前は決勝線のところに俗に六角堂といわれた審判台があって、審判委員はそこからゴールインする馬の順位を判定し、写真機もそこにあったが、今はもう全国的にこの審判台は姿を消してスタンドの審判席から肉眼で見、望遠レンズで写真をとるといふ方式に変わっている。



(24) 馬場水分

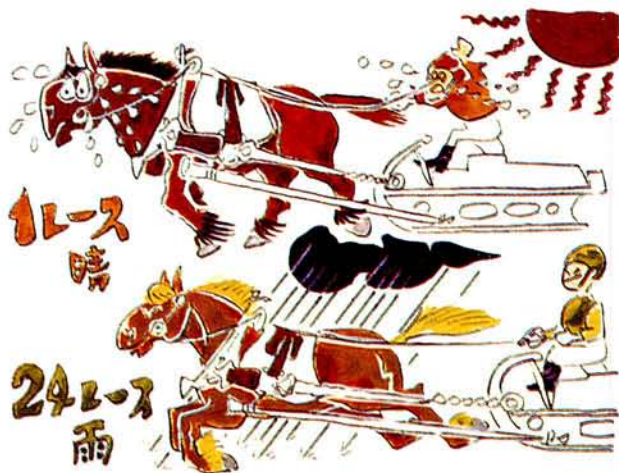
馬場湿度はばんえい競走にとって極めて重要である、同じ重量で走っても雨の日と、晴天の日とでは僅か二〇〇米で一分もタイムが違う場合がある。

始めは普通の競馬と同じように「良、稍良、稍



不良、不良」という表示法を用いた。勿論「良」は晴天の乾燥馬場で、「不良」は雨降り泥馬場である。その後普通競馬は不良をやめ重にした。ところがばんえいはチョット違う点がある。

普通の競馬は晴天馬場は走りやすく、タイム



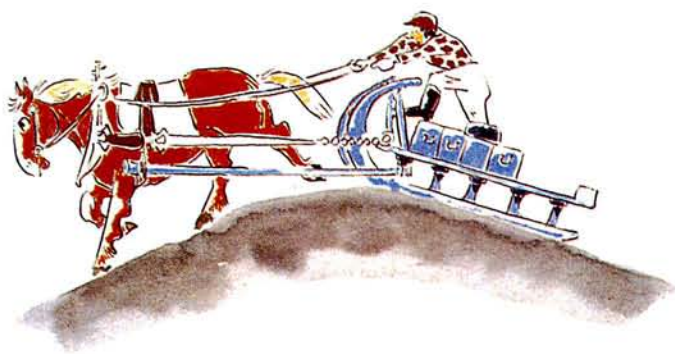
もよい、雨天馬場は走りにくくタイムもかかる、その上晴天は馬の気分も爽快になり、雨を特にイヤがる馬もいる。

ばんえいでは雨を嫌う馬もあるかもしれないが、概して野性的な動物だから人間のように顔をしかめるほどには苦にしない筈である。

タイムのほうは全く反対だ。

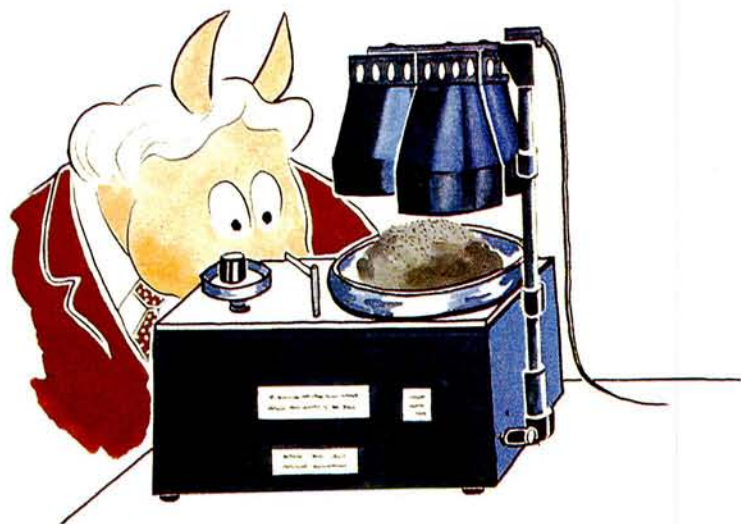
ばんえいでは雨馬場は荷物も軽く滑り、走りやすくタイムは速い。晴天のカンカン馬場では荷物は重く、タイムはぐんとかかるのである。

そのため昭和三十五年に馬場状況の表示を雨



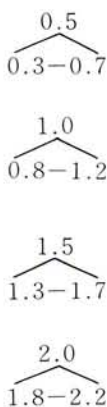
降り泥馬場を「軽」とし、晴天つづきのカンカン馬場を「重」とすることにし、「軽、稍軽、稍重、重」の四種類で表示することになった。以上はいずれも肉眼的観察によってきめたものである。そのため人によっては多少違った見方をした場合も少くなかった。

このように肉眼判定では正確でないので、昭和四十八年水分計を購入して一年間試用した上、翌四十九年からこれによる測定水分を表示することになった。



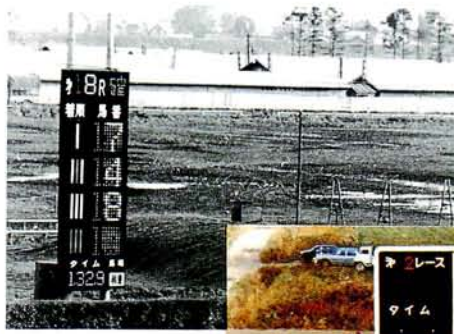
%ならば03から07まで、1%ならば08から12までといった具合に次の通り掲示している。

例



目下の計測法は第二障害前五米の地点で、3、5、7の三コースを選び、五センチの深さから百瓦の砂を採取して、三台の水分計で測定し、その平均値で表示することになっている。

このような計器でやれば、肉眼による目測と

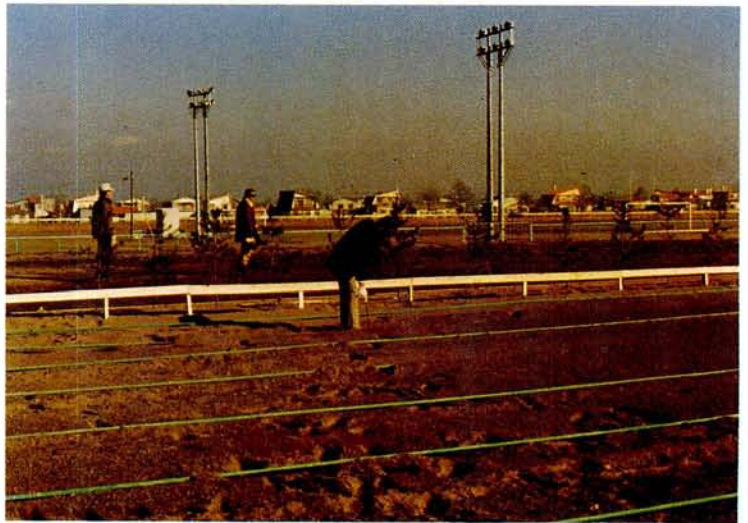


は比較にならないほど正確な測定ができるのだが、しばしば矛盾する掲示やタイムも出る。例えば朝から晴天で見た目にはすっかり馬場も乾いているのに、表示される水分はワリと多かったり、雨が降っているのにそれほど水分がなかったりする。

また同じ水分なのに重いほうのタイムが早かったり、水分が無いのに逆にタイムが早かったりすることがままある。

これは砂採取の方法が十能型小スコップを使用するという精密さを欠くくらいもあるが、それはさしたる影響でない。

晴天つづきでも撒水したあとなどは、水分が



残っているし、その浸透度、蒸発消失度、気温、ハローかけの前後、砂の厚い薄い、水ひきのよしあしなど、見た目のようにはいかな場合もあるのである。ともかく敏感な計器は常に正直に事実を反応していることには間違いない。

なお表示方法などについては、検討中である。

ばんえい用語

- ☆ ギンヤ 駈者手綱
- ☆ 発火 前進始動
- ☆ しゃくる 手綱を瞬間的にひいて馬に前進を促したり、方向を指示したり、両手をしゃくりつけて後退させたりする。
- ☆ ヤキ入れ レース前に馬を激しく打って緊張させる行為で、禁じられている。
- ☆ テスト 出走資格検査の最難関である能力調教検査のこと。
- ☆ わく 調教師に割当てられている厩舎馬房数
- ☆ よじれ 障害登坂のとき前進を嫌い左右に動くこと。
- ☆ ぼう 馬を前進させる行為、追うと同意語。

(3)

ばんえい競走とはどんな競走か(現代編)

(25) ばんえい競馬場

永い間、農村娯楽として行われてきた「祭典ばんば」は今もなお、素朴な姿で全道四十数ヶ所で行われている。



近頃ばんえい競馬場は近代建築となり、スタンドも競走方法も、あらゆる面で近代化し、昔の泥臭さ素朴さがなくなつたと慨嘆する人もいるが、それは農村の「草ばん馬」を見にいけば充分に味わえる馬券を発売してやる競馬は厳し



い規制の中であらゆる層の人達を対象として行わなければならぬ。

そのためには施設を完備して、美しく、気分よき環境をつくり、その中で施行することによって、競馬の公正と楽しさが達成できると主催者は考えている。

ばんえい競馬は不振にあえぎながらも、農ばん馬の維持改良という目標を見失うことなく、一年も休まずに続けられてきたが、最近漸やく経営安定のきざしが見えるようになった。

その努力の結果である新設競馬場について簡単に紹介してみたい。

☆ 岩見沢

ばんえい競馬場としては一番先に移転新設している。

岩見沢の競馬は明治二十三年五月鳩ヶ丘（今の市役所のあるあたり）で行ったのが最初といわれている。以来ここを競馬山といった。空知管内では各村で盛に競馬が行われ、明治二十四年九月十五日には祭典奉納ばん馬があり岩見沢ばんえいの第一歩を踏み出した。

大正十二年に利根別町駒ヶ台に移転し四十余年の歴史をくりひろげる。



しかしここも市街化が大いに進み、正門前は幹線国道に面して、車輛の切れ間がないほど、交通は頻繁となる一方、場内はせまく建物は荒廃していた。

新しい競馬場建設地が、現在の場所に決定したのは昭和三十八年で、人里離れた荒涼たる笹ヤブと密林に被われた丘と谷であった。

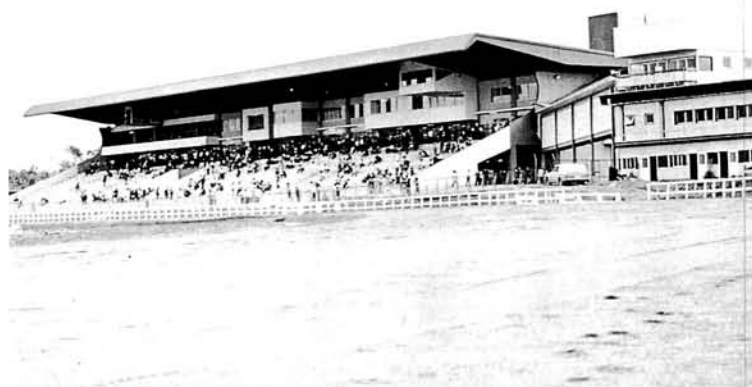
今はもう住宅建築物がところせましとたち並び、まるで押しよせるように競馬場を包んでしまった。これを見ると競馬場は都市開発の先駆になっていく観がある。



新競馬場は昭和四〇年完成
そのとしはかき型走路で市営ばんえい競馬を
開催した（翌年直線に改造）。

この競馬場は中央の事務棟を残し取りこわされ、昭和四五年総合スタンド（観覧席、投票所、払戻所、委員席、事務室、会議室等を包含）が完成、その後追加工事をつづけ、昭和五一年スタンドを東方に五三メートル延長した。

名所の少ない岩見沢にとって、ここは周囲の緑林と共に新しい公苑として市民に親しまれている。日の出町四四四にあり、駅から約五キロ、市有。



☆ 北見

東陵町にあった競馬場は市街化したこと、狭隘、老朽、不備等のため移転することとなり昭和四四年から土地買収にかかり、四五年秋から整地工事が始まった。

それから五年目、昭和四九年に市街の東北、若松町の丘陵に華麗な競馬場が完成した。

そこへの道は美幌へ抜ける補装道路だが、両側には丘と小高い山がどこまでもつづき、北へ



んの地方特有の風光が美しく展開する、途中世界の花三万株が植えこまれたというフラワーパラダイスがあり、温泉があり、競馬場へ登っていく道路をすぎれば、やがて市立の自然休養センターがあり、左手にスキー場、その近くに冒険公園がある。

おそらくは今後北見市の一大市民レクリエーションエリアとして発展していくであろう。

若松町三〇六にあり、駅から約六・五キロ、市有。

なおこの地方では昭和二年公布された地方競馬規則によって、網走郡女満別村に競馬場ができた、昭和七年秋、北見市の前身である常呂郡

野付牛町東陵に移転された。
昭和十四年軍用保護馬資源保護法の制定により地方競馬は軍用保護馬鍛錬競走と変り、北海道では旭川、岩見沢、帯広の三ヶ所に限定され他は廃場となった。



戦後の地方競馬法でも、この三ヶ所の限定は継承され、主催者の道馬連は引き続き右三ヶ所で開催することとし指定を受けた。
翌二十二年四月三十日早くも法の改正があり北海道は六ヶ所、都府県二ヶ所と増加され、本道は小樽、室蘭、根室、函館、網走、北見の六ヶ所が立候補して、それぞれの理由を開陳して譲らず、激論の末小樽、室蘭、北見と決まった。





その後全国的な競馬苦難時代がつづき小樽、室蘭は相次いで廃場となり、札幌、函館の中央競馬場を借受けて開催するということになった。当時の競馬不振は中央競馬会でさえ赤字に悩み、両場休催という年もあったほどである。

戦後再興された地方競馬場の中では、現在北見だけが残り、十勝に次ぐ農ばん馬馬産地を背景に、ばんえい一本で開花したのである。

☆ 帯広

もとの競馬場は既に四〇年以上を経て、老朽化していたので、数年来修理を重ねて使用してきたが危険な状態にあった。

所有者の十勝農協連は昭和四九年六月豪壮な競馬場を完成した。

馬場はもとの一哩から少し短かく、一、五七



○米となったが正門から観覧席構内は面目を一新する大改造が行われた。

南側にあった正門は、もとの共済連事務所、同診療所跡の東側に移り、イレネー号の銅像も構内に包容してしまった。

他の競馬場は新設を機会に遠くへ移転したが、ここだけは四〇有余年市民に親しまれてきたこの地から離れず駅からは一番近い。

根室本線下りの列車が帯広に近づくと車窓から、南方にそびえる帯広競馬場のスタンドが、立ち並ぶ住宅の屋根ごしに見える。それは市の建造物の中で一番高く一番大きい。

それはあたかも伝統ある馬産地十勝を象徴しているようだ。



今は市街の中心化した柏林台団地と、その以西の街に通ずる道路が、正門堀に沿って走っている。交通も頻繁だが都会の中心に広大な緑地が存在していることは、防災や清澄な空気を保存する上に必要だという考えのようだ。

馬場内はスポーツセンターになっていて、ゴルフ場、サッカー、ラクビー競技場、ポニー馬場、七面のテニスコートなどがある。

ばんえいは開催中でもこれらを中止しないのが特徴、スポーツを楽しむ人達とともに、ばんえいレースが豪快に展開する。なんともほほ笑ましい風景だ。

市内西十三条南九丁目にあり、駅から約二キ



ロ、十勝農業協同組合連合会有。

略史、帯広競馬は明治三十年の秋、帯広町東三条十丁目に半哩馬場を造って開催したのがそもその始まり、明治四十四年十勝産牛馬組合がその経営にあたり、国有未開地二十八町六反余を北海道庁から借受け同町南二線西八番地に一哩馬場をつくり面目を一新した。しかしこも市街地に編入されて、昭和七年現在地を選定し一哩馬場幅員三十米の道内随一の施設を持つ競馬場を完成した。

☆ 旭川

旭川は戦前第七師団のあった軍都である。

明治四十四年八月皇太子（大正天皇）行啓の折、ご覧になったのが旭川競馬の濫觴といわれる。その後軍の年中行事の一ツとなったというから珍しい歴史をもっている。

地方競馬規則が公布された翌昭和三年上川畜産組合が開催指定を受け、戦時中に上川馬匹組合と変り、競馬も鍛錬競走となった。

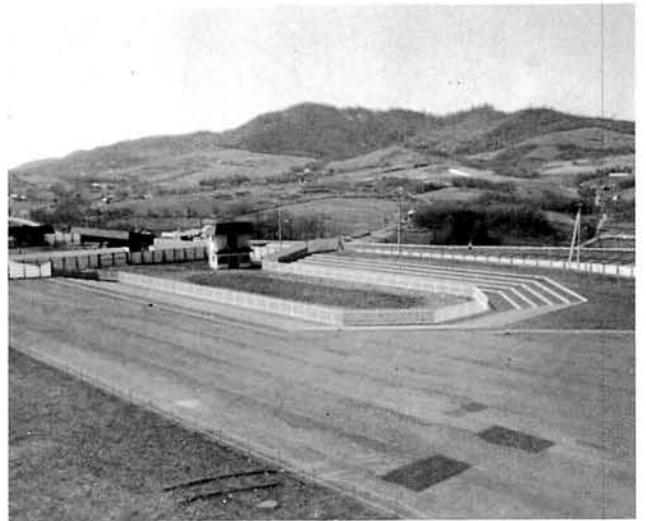
所在地は近文一線から花咲町四丁目と変る。終戦後昭和二十三年、GHQの指令により馬事団体は解散し、馬匹組合の財産は組合員と共に上川農協連に移ったが、土地の所有者は元来国と半々であった。





昭和四十年国はここに法務センターを建設することとなり、農協連と協議の上土地の交換分合を行ない境界を新に設定した（既定境界線は土地を概ね斜に等分していたが、新境界により四角形に分割し、国側は国道面を所有することになった）

このことにより荒廃していた競馬場は取りこ



わされ、同地南側にいざるように移転新築した。それまでの馬場は一哩の五角円型で第一コーナーはやや急カーブであった。新設の競馬場は土地もせまくなり、馬場は一、〇七七米に短縮された。

仄聞するところによれば、土地交換の際、国は、従来の事業を五年間継続実施するよう条件を附した模様で、農協連はこれを励行したもののようである。しかし人口三十二万余、本道第二の都会にある旭川競馬場は、五年後すでに場内狭隘にすぎ、木造バラック建の施設は逐年補修を重ねて使用する状態であって、昭和四十四・五年頃移転新設計画が立てられ土地の物色に入



った。四十七年上川生産連は現在地を選定取得し、昭和四十九年整地工事を始め、秋にはスタンドの一部構築にも入り、翌五〇年九月完成した。用地七二ヘクタール、一万五千人収容のスタンドと共にばんえい競馬場としては最大の規模である。

旭川市神居町の丘陵にある新競馬場は、はるかに十勝大雪の連山を眺望し、殺倉上川の水田が前方に拡がり、背後はなだらかな丘々を包む緑と森の中に、農家が点在するという風光明媚の地にある。

旭川市神居町上雨粉にあり、駅から約十二キロ、上川農業協同組合連合会所有。

(26) 大移動

北海道の競馬シーズンは四月の末から十一月中旬までである。トテツもなくデカイ屋内競技場でもできない限り、このシーズンオフは変りなくやってくる。

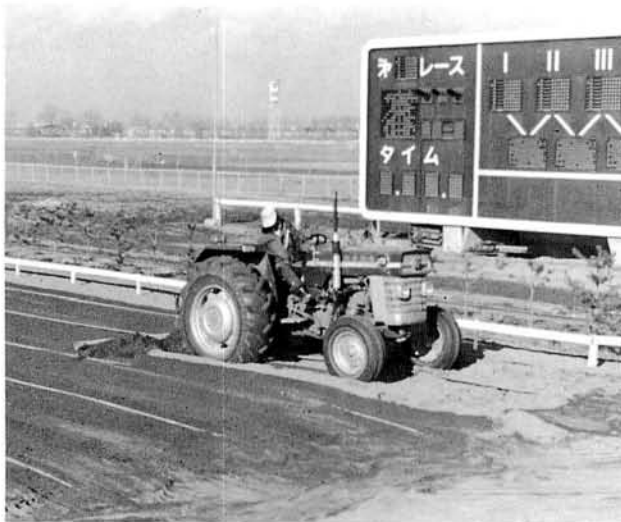
雪にとじこめられた冬、吹雪、雪どけ、みぞれの季節がすぎて、春の陽が降りそそぐように野山を覆うと、若芽は一斉に萌えて、緑は日一日と濃くなっていく。

四月は冬のスポーツから夏のスポーツにうつり変る季節でもある。



開幕第一回の競馬場は施設の点検整備などの準備に忙殺される。

除雪、厩舎周囲と馬道、積卸場、馬場などの整地整備、砂利、砂入れ、汲取り、給排水の整備、厩舎、売店、馬診療所、装蹄所、検体(尿)採取所などの補修清掃、配電。



籠、重量物、馬具等競走用具の検査補修、関係者との接渉連絡、契約、厩舎馬房配分、従業員募集、競馬番組の作成配付、暖房、飼料薬料の手配、入厩受入れ、馬診療所の開設、伝貧症検査、流脳子防注射等々

四月はまだ残雪もあり夜は寒い、みぞれ降る深夜に、馬が到着することもある。ねむい眼をこすりつつ、ぬかるみの中を厩舎に案内するときなど、起こり勝ちな競馬のもめごとなどを考え合せて、役所仕事としてはやはり特異なものをつくづく思ったことがある。

四月末から十一月なかばまでの開催は十七回百二日となる。各回は六日間、日曜祭日を中心に前半後半に分れて中休日は三日位、その場所を終つて次の場所への移動は四日位しかなく、馬が入ってくるのは開催直前だが、開幕第一回に限って大体一ヶ月前から馬を入れる。



北海道の津々浦々から馬はやってくる。農家が手塩にかけた初陣の、美事な三才もやってくる。

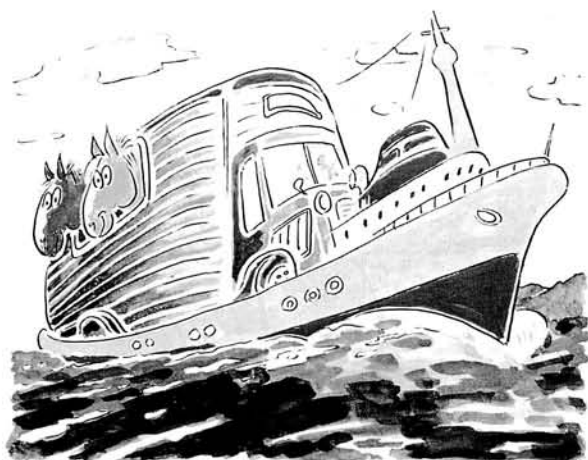


青森、秋田からは毎年五十頭近い馬が海峽を渡ってくる。ばんえい始まって以来のお馴染みさんだ。

青森、秋田は昔からばん馬競走が盛んで、毎年多数の道産二才馬が買われていき、ばんえい競走馬に仕上げられてくる。

昭和五十一年と五十二年の農林大臣賞を獲得したタイニミハルとニジョウホウの馬主は、秋田のTさんという人だ。T氏は会社の社長さんで、ばんえいがめしより好きとあって、奥様を

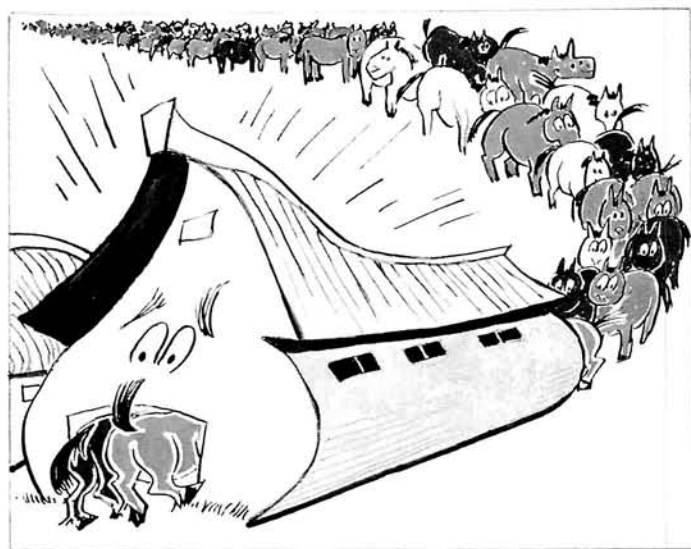
始め一族郎党をしたがえて、大型の専用馬運搬車を仕立ててやってくる。



馬約六〇〇頭、調教師、騎手約八五名、厩務員約一五〇名とそれらの家族約八〇名で厩舎は一ぺんにふくれあがる。

馬の診療所も開設されて、激しい調教が始まる。いろいろな出走資格検査を目指して、冬期間の鍛錬の仕上げである。

入厩から開催までの行事はぎっしりとならんでいる。第一回目の準備は二回目以降の開催と異なり特に多忙で、諸行事は年間全開催のためのものであり、経費もかかるので各主催市が支



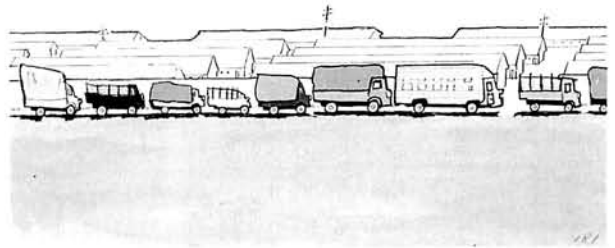
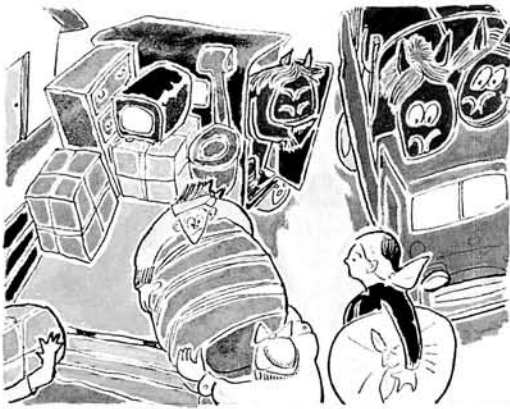
援する習慣になっている。

家郷をはなれて八ヶ月の厩舎生活、開催日程を追って次から次へと、四つの競馬場を転戦する。人約三〇〇名馬約六〇〇頭車輜約一四〇台の大移動である。

この移動は開幕時の入厩、全終了時の退厩のほか年間七―八回行われる。

商社のトラックもあるが、多くは個人持ちのトラックが厩舎に横付けとなる。

馬と人のほかに、馬と人のあらゆる生活用具



が積みこまれる。

かいは、馬の飼養管理用具、調教籠、馬具、清掃具、食料、食器、台所用具、戸棚、食卓、光熱用具、冷蔵庫、寝具、衣類、テレビ等々、撤収そして設営。

みな多年の熟練で手馴れたものだが、雨風や吹雪の日の移動は大変である。皆雨具をつけて荷物をほうり上げる者、これを受けて車の上に要領よくならべ積上げていく者。

ときにはこの移動日が三日間位しかないときがある。帯広と旭川、岩見沢間には狩勝峠があり、北見からは石北峠こえがある。彼等は黙々



新馬調教

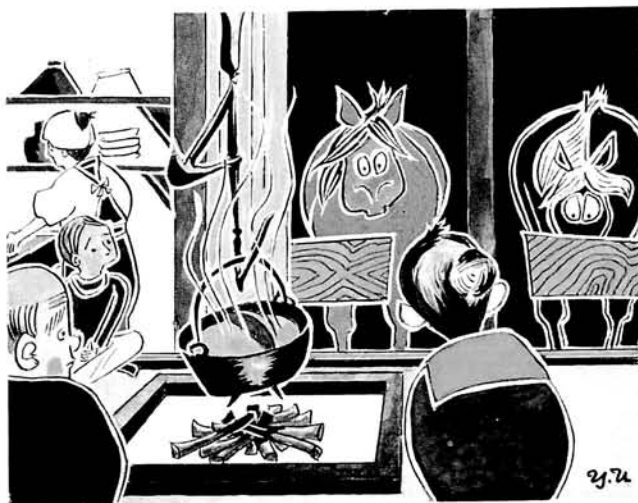
として明日の勝利目ざして旅していく。彼等と同様移動していく開催執務員がいる。市協、地全協、写真判定KK、V T R KK、発馬機KKの職員たちである。春夏そして秋も過ぎて十一月中旬、早や遠山は真白く、雪がくる。三分の一ほどの馬は厩舎に残留して越冬するが、多くは家郷に帰る。そこには新たに購入した三才馬が待っている。彼等は新馬調教と冬調教にかかる。以前は大半の馬が冬山造材や客土の力仕事に出稼ぎしたが、現在はすべて機械化したことと、ばんえいの収入が良くなったこともあって、冬



仕事に従事するものはごく僅かになった。

馬ははたらき、喰い、たれる

汗とほりにまみれる
馬と共に生活する人達。そこには朝寝坊も夜



ふかしも週休制もない。

ひたすら馬を愛し、馬に明け暮れる。馬を誇りとして馬キチ連中である。

馬キチこそ、この偉大な重ばん馬を創造し、ばんえいを支えてきた人達といえるだろう。

(27) 競走用具

ばんえいの競走用具は、普通の競馬にくらべて、大変多いのがひとつの特徴である。

普通の競馬は頭絡、手綱、鞍、ゼッケンの四つだが、ばんえいはその三倍十二個もある。大きく分けて馬を操作する馭具、そりをひくための挽具、ひかせるそりと重量物の三種類になる。そのほか馬をまっすぐ走らせる矯正具(いたいた、遮眼革、引返し手綱、マルタンガール)などがある。

馭具とは頭絡と手綱をいう、挽具はわらび型、がら、よび出し、背づり、つり革、胴引、かじ棒、どっこいなどである。もうひとつひかせる物、そりと、そりに積みこむ重量物である。

どっこいはそりに附層しているので、そりと共に三〇〇キロに統一している。

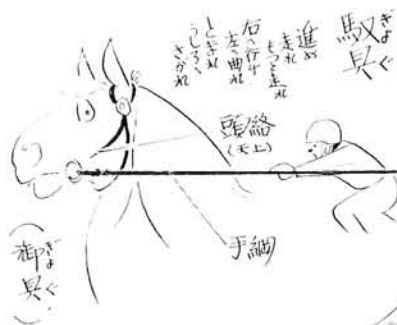


馭具

頭絡は、俗に「天上」といっている。これは馬の口にくわえさせる銜(ハミ)と、ハミをしっかり保持する革でできている。

馬の歯は前歯(門歯)と奥歯(臼歯)に分かれていて、その間がちょうどハミをくわえるのに都合よく離れている。

騎手はハミに接続している手綱によって、自分の意志を馬につたえる。これを「ハミ受け」といっている。



ばんえいでは乗馬してスタート地点まで行くときの乗馬手綱と、それに乗って馬をあやつる馭者手綱とがある。

馭者手綱のことを騎手達は単に「ギシヤ」といっているが、これは馭者手綱の略語のようだ。我々が「たづな」といっても通じないほど、ギシヤの呼称は一般化してしまっている。

ばんえいの騎手は馬の口から約三米の後方から、それに乗って馬を操作するのである。

乗馬手綱は一本のグラスファイバー芯入手打線製品と尾錠でできており長さは三米ある。馭者手綱は七・五米の牛革製一本でできており、その後端を中重量物の金具に通して尾錠で結合する。

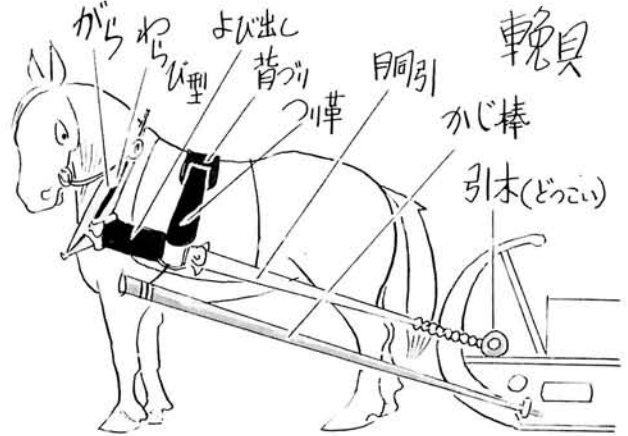


— 輓具 —

「わらび型」はちようど野に生えるわらびの格好に似ているところからこの名がついたと思われる。そりをひくとき最も力が入る部分で、二本の鋼鉄でできている。上部は上じめで、下部は胸じめで結着する。

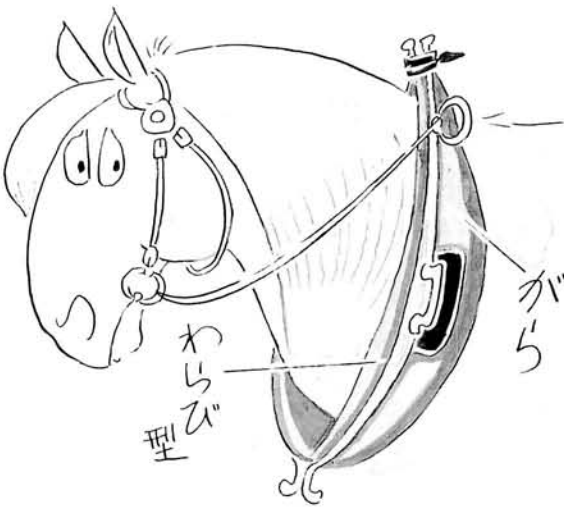
「がら」はわらび型が直接皮膚にあたらないうように馬体を保護している蒲團のようなものである。その語源は「襟当て」「カラー」からきているといわれている。

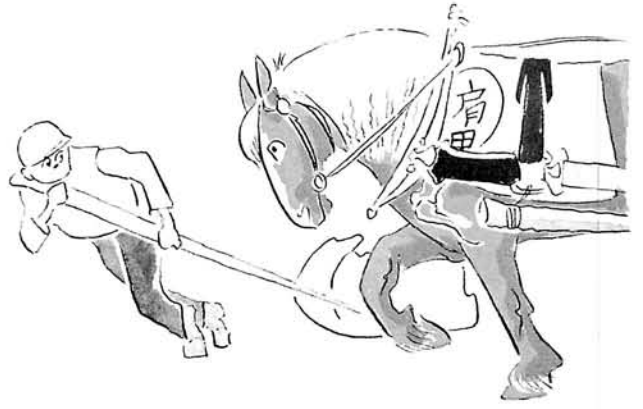
これは一本になっていて上部にがら上じめがついており、尾錠で結着するようにになっている。装着するときは先ずさかさに頸にかけて、下



で尾錠をはめ、廻転して装着する。こうすれば六尺近い重ばん馬にも容易に装着できる。これを頸にかけるとちようど馬の肩の前方に位置するようになる。つまりばんえい競走は一般の馬車や馬そり運搬のように肩でそりをひくのである。軍隊の車輻、乗用馬車、けい駕速歩などは胸でひくようになってる。

「よびだし」はわらび型と背ぶり、銅引、かじ棒に連結し、強靱な革でできている。そりをひくための重要な役目があり、銅引とわらび型の間にあつて、そりの動きが直接肩に影響しないよう調整する。緩衝的な役目をしている。「背ぶり」はちようど鞍のように背中につけ、つり革でよびだしと銅引をつり下げている。





「番号ゼッケン」は背ぶりの下に敷いて、しわのよらないように、背ぶりとり革にとめ革で結着し、腹紐で固定されている。

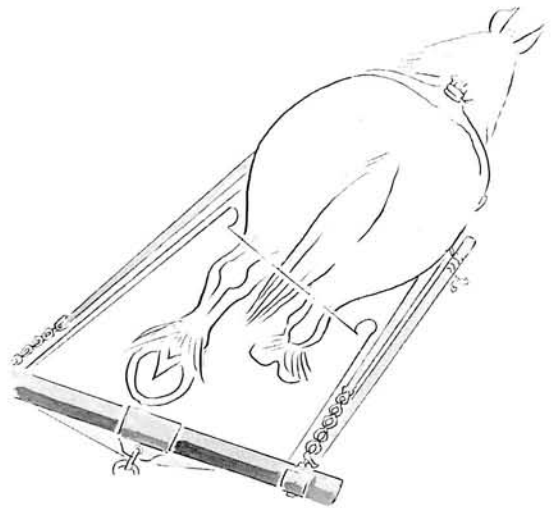
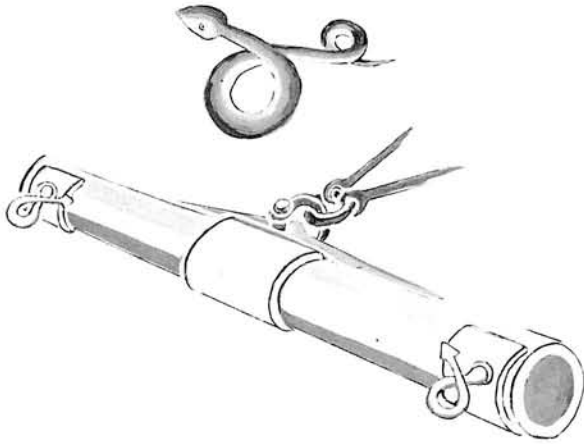
「胴引」はナイロン糸で編んだ平打繩の部分が一三〇センチ、五分鉄で造った鎖が八個で六〇センチ、前のほうについている「お多福」(鉤環)と鎖に連結する「だるま」(角環)各一〇センチを合せて全長は二一〇センチになる。

それに附属している「どっこい」は挽具のうちのひとつ、鋼鉄製で正式の名は「引木」という。

「どっこい」はその中央部から二本の鉄棒によってそりに接続する。その接続部はその両壁面内部にある鋼鉄箱に取り付けられている。どっこいの両端には「蛇がね」があつて、これに胴引の鎖をかける。

このようにどっこいは中央の鉄棒接続点を中心として、両端が前後に動き、馬が多少左右に動いても直ちにそりの方向が変わらないように工夫されている。

馬の後肢の動きによっても、そりは右左のど



ちらかが強くひかれ、その都度左右に動くわけだが、どっこいは「ドッコイそうはさせないぞ」と、そりがまっすぐ進むように調整しているのである。

どっこいの一方がハナ木と、ハナ木支柱にかかったとき、かじ棒を扶けてそりの方向を変える役目もする。

「かじ棒」はその名のとおり、そりの方向をきめていく、かじの役目をする道具である。

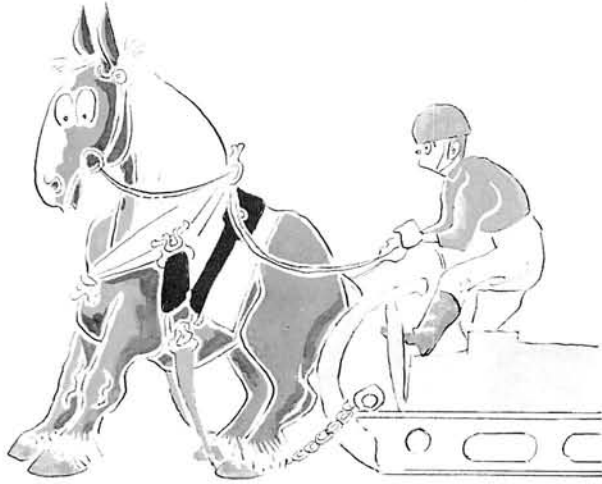


かじ棒本来の効用は、かじをとることとそりを後退させるためだが、よく滑る雪の上とはことなり、砂の上のそりに後退の役目はない。

むしろばんえいで重要な役目は、馬が前進を嫌って後退する場合に、ある程度以上それができないように、歯どめの役を果していることだ。

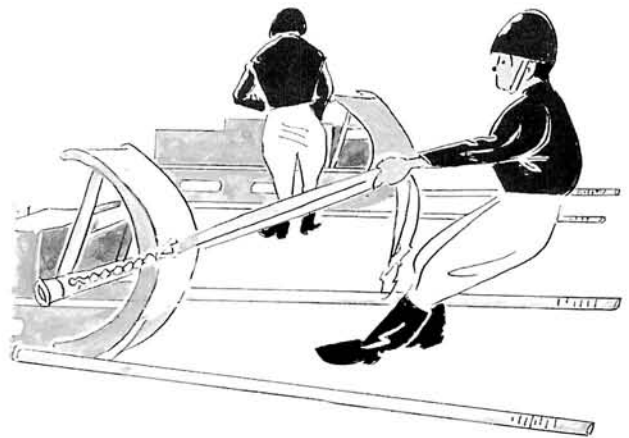
もしかじ棒がなければ、馬は後退してそりにもたれかかり、胴引がたれ下がってこれを踏みつけたり、横向きになったりする。

特に障害を登る際、馬が一服したとき、一旦



うしろに後退させ突進する、瞬間腕力を利用するいわゆる「収縮前進法」をとるが、こんなときどこまで後退してよいかの限度をかじ棒は示しているのである。

かじ棒はグラスファイバー製で、長さは二・一メートルと、二・二メートルの二種類があって、重さは八・五キロ、二本で十七キロある。

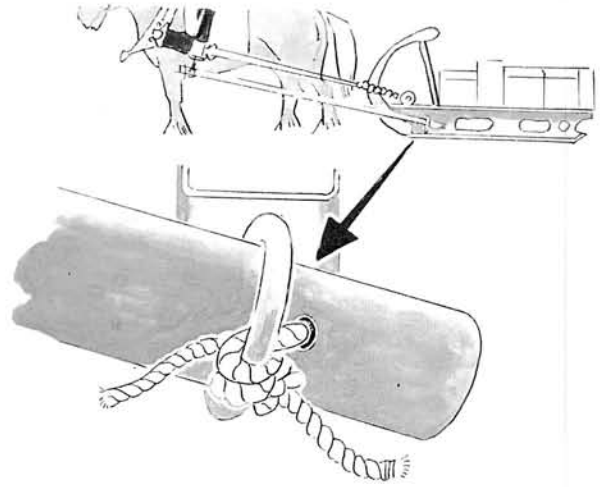
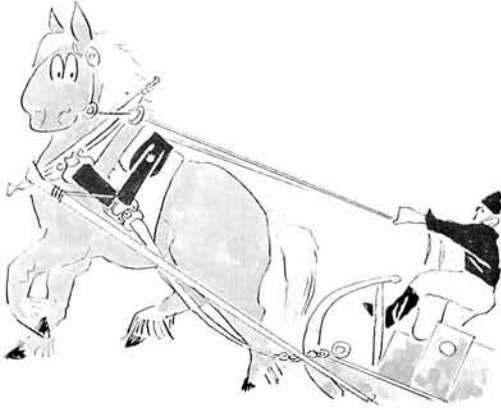


☆ 挽具のつけかた

「胴引」の長さは、馬の大きさ、積載重量の重さ、馬場の重い軽いによってきめる。

馬場が乾いて重いとき、重量の重いとき、障害の坂がきつい馬場などでは、多少長めにする騎手もいるが、おおかたは三才馬のように身体の小さい馬は鎖二ヶ位、四才以上の馬は五つ位につけるのが多い。

鎖は八個あるので、あまった部分は「蛇がね」にかけておく、その場合落ちないように、あまった部分を先にかけるようにする。

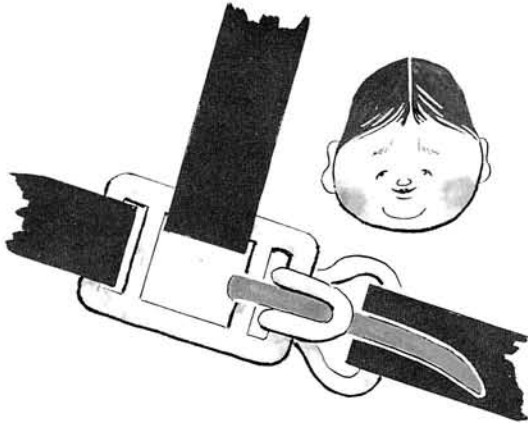


「かじ棒」の後部はかじ棒支環（かじ棒通し金）の中にさしこみ、かじ棒の穴に通してある根付ロープでしっかりと結着する。

前のほうはよび出しの「はこがね」（連結環）についているかじ棒ロープでゆわえつける。その場合馬場や重量が重く、後退前進を繰り返さなければならぬと考えたときは、ロープを長目にしてその効果をあげるようにする。

通常ロープの長さは一五センチから二〇センチくらいが良いとされ、長くしても三〇センチが限度といわれている。

ばんえい競走用具のうち、挽具が一番力が入り、よく動揺するところなので、レース中破損しないように、また落ちないように、こまかい配慮がなされている。



わらび型の箱がねにかかっているよび出しの「お多福」（かぎかん）と、よび出しの箱金（連結かん）にかかっている胴引の「お多福」にはいずれも小さな「とめ革」を通して、はずれないようにしてある。

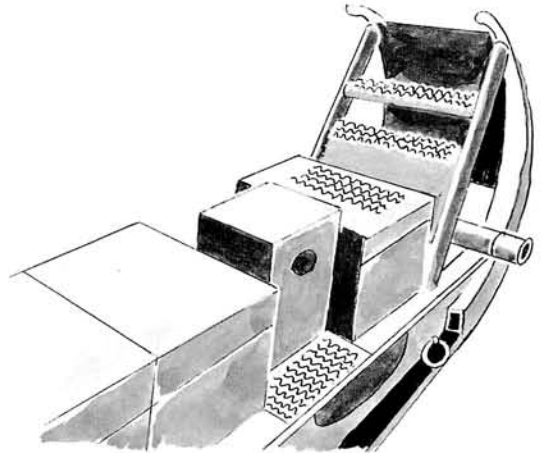
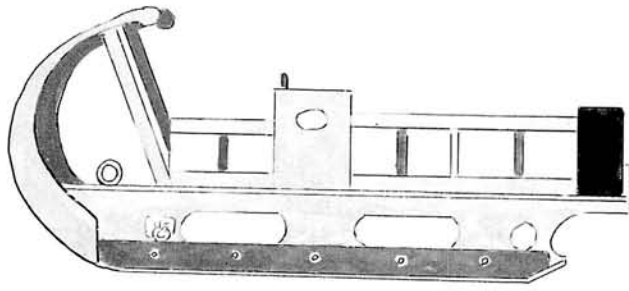
なおよび出しについている鉤環のことを「お多福」といい、胴引の平打繩と鎖を連結している輪がねを「だるま」といっているが、ナルホドその形はお多福さんの顔やだるまさんの姿によく似ている。なお「だるま金」とチェーンを連結する金を「よりもどし」といっている。

以上馬を操作する駄具と、それをひく挽具について書いてきたが、これらの馬具には眼をみはるような美しいかざりがしてある。

今はもう良い挽馬具を造る職人は三人位しか北海道にはいないといわれている。

ばんえいを観覧される方は、千キロ、千五百キロもの重量にビックともしない、馬の肌にはピタリと合った馬具を造り上げる老名工達の、馬による愛情と芸術をも、とくとご鑑賞いただきたいものと思う。

「そり」はそりに附属しているドッコイを含めて全部鋼鉄製で、重量は三〇〇キロ、前後の長さは二・二五メートル、幅は前のほうが六七センチ、後部は七〇センチとなっている。



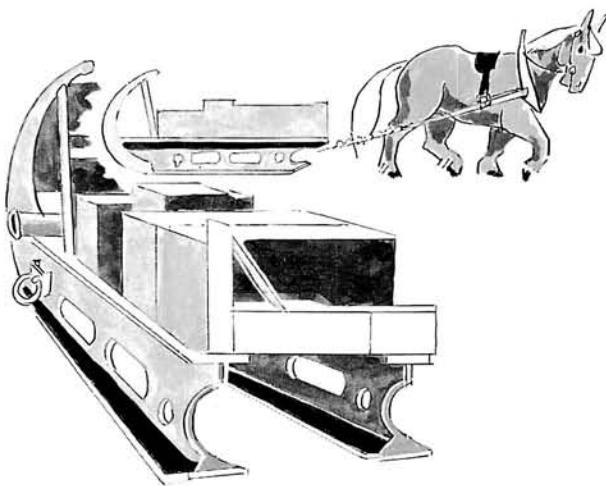
前のわん曲している部分をハナ木といって、泥よけ板が張ってある。今迄のそりにはこの部分に棧木がついていたが、そりを蹴り上げた馬の蹄が、そのスキ間にはさまってしまい容易にとれず、遂にレースから除外するという事故があったので今回の改造ではこれをベタリと張りつけた。

その後方にはハナ木をささえる支柱が二本立ち、これには二段の「足かけ」がついており、ここにも泥よけ板が張ってある。ハナ木の泥よけ板は上部にあり、支柱の泥よけ板は下部についている。

そりの本体は鉄骨コンクリート建築に使用する通常日鋼といわれる鉄骨材を使用している。接地面のズリは幅一二センチで、後尾を五センチ上げ、後方にけん引するとき便なようにしてある。

桁はズリ面から三〇センチの高さにあって、幅は同じく一二センチ、騎手の脚をのせる桁の中央部、前箱型重量物のフタ上、足かけなどにはギザギザのついた「踏盤」(スパーメダル)が貼ってある。

そりには四個の鉄箱がのせてあって、ナットでそりに固定されている、これは箱型重量物として四個を合せてちょうど百キロになる。



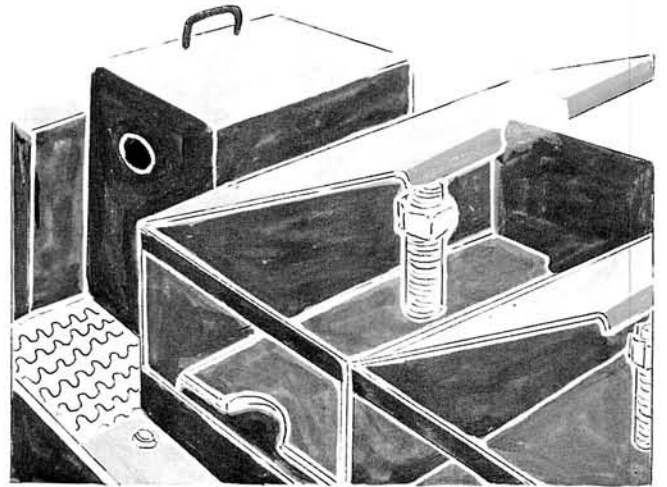


一番前の鉄箱は騎手の前の脚をのせるのに使
なように低くしてある（桁上二五cm）。

中央の鉄箱は騎手の膝があたるような高さ（三
四・五cm）で、中箱型重量物といっている。

騎手は、きき足を桁の踏盤の上におき、膝を
中重量物の横にあて、前足をハナ木の足かけか
前重量物の踏盤の上にきめる。

後部にあるふたつの鉄箱は同型、同寸法に造
られており、これと前の鉄箱の三箇には、上に
鉄のフタがついていて、それぞれ重量物を納め

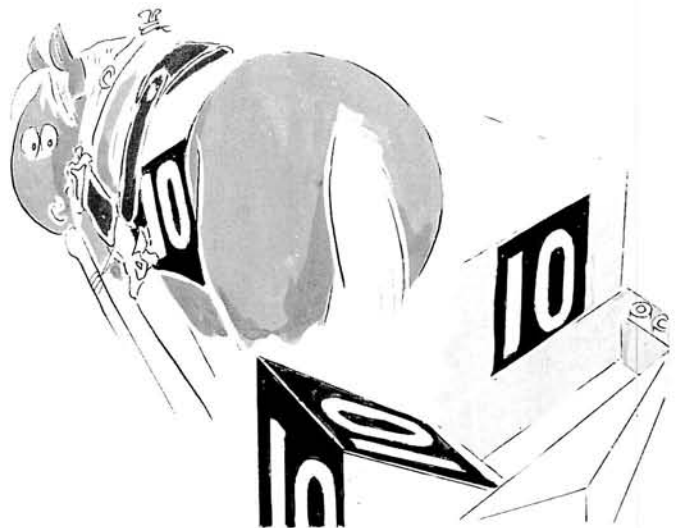


るようになっていいる。中重量物は箱だけで中
カラにしてある。

「重量物」は鋼鉄板を捲くようにして造って
あり、一〇キロ、三〇キロ、五〇キロの三種類
があつて、中央に四八・六ミリの穴があり、こ
れに箱の中央に立っているボルトをさしこみ、
ナットでしめて固定する。

その後端は三角形になっていて、その尖端
が最後端となる。

この後端の一部は箱になっていて、体重の軽



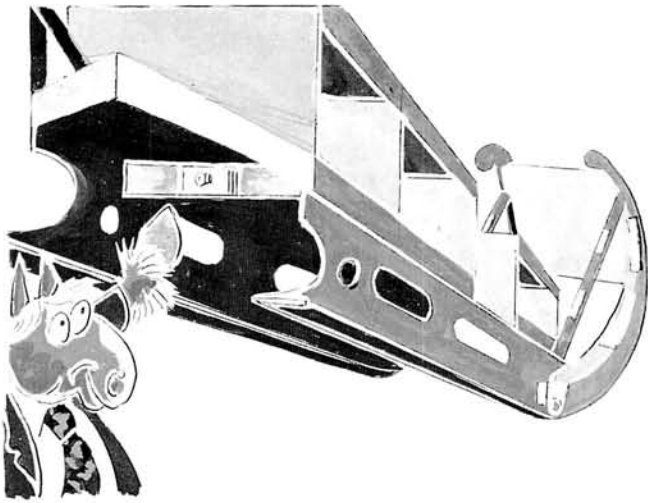
い騎手の補充重量靴を入れる。

馬の番号は鞍下ゼッケンに大きく書かれてい
るが、そのの後部三ヶ所でもこれを表示してい
る。重量物の後方については番号はVTR用
左端後方についているのは着順判定用のもの
である。

十五メートルの高所からこれを撮影する対面
タワー用のプレートは、内コースから外コース
のほうへ、漸次その斜面角度を変えて、適確に
撮影できるように工夫されている。

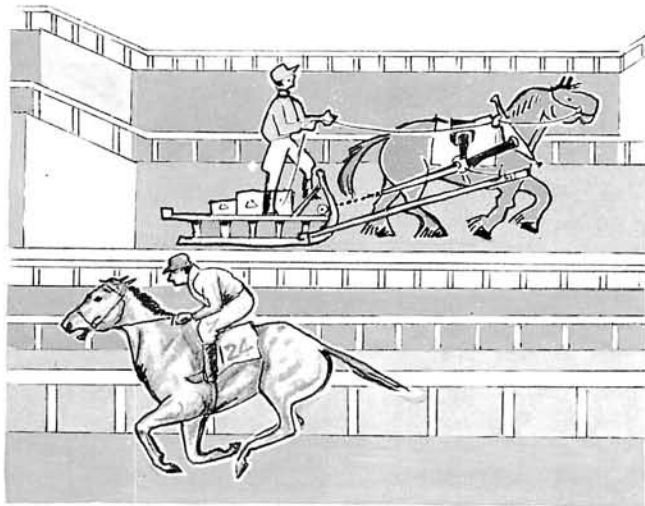
そのほか、このそりには両側にかじ棒をつける金具、ズリに砂が上らないようにする砂防ゴム、そりの重量を一定にする微量調整装置などがついている。

この競走橇の大きな特徴は、構造の内部その他どんな部分でもよく見えて、精密検査ができるようになってきていることである。



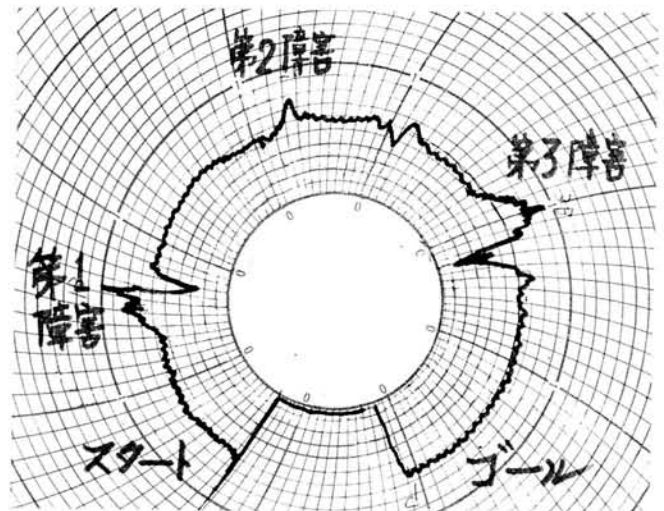
(28) 調教馬場

各場とも本走路と並行して同じ距離、同じ型の練習馬場をもっている。



なかには広大なスロープ調教場や、幅四〇米長さ四〇〇米の特設練習場に急坂障害を設けているところもある。ばんえい調教は各調教師が持っている調教鉄橇に二〇〇キロ程度の重量物を積んでやるのが多く、これでは重量の重いレースのための調教としては、必ずしも適当でないで、斜面を利用して調教するのである。

テンションメーターではかってみると、平坦



地をひくときは実重量よりも稍軽くなり、坂を登るときは五割以上も重くなることが判る。

仮りに一三〇キロの鉄橇に二〇〇キロ積んでいたとしたら、騎手の重量も含めて四〇〇キロ位あるわけだが、斜面を登るときには六〇〇キロ位になるのである。坂が急なほど、坂が長いほど重量調教ができるわけである。

調教

馬の調教のことを「せめ馬」というが、普通競馬の場合、馬の口にくわえさせたハミをがちり受けさせて、収縮駈歩という、制限された歩度で馬場を二廻りも三廻りもする。これは全力疾走による消耗を防止しつつ常に体力を充実して、ハミの操作ひとつで全力疾走に移行できるように心肺骨を鍛練すると同時に、騎座、脚の扶助動作によって自由に方向を指示する訓練をするのである。そして上り二ハロンか、三八ロンを上げるといふ方法をとる。



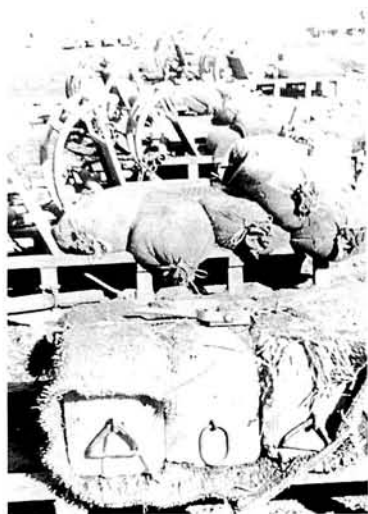
ばんえいの調教でも、多くの場合軽い重量の練習を何回もやる方法をとってやる。

それは体力の消耗が少くない上に、重いレースにおいて十分に実力を発揮できるからだという。重くするととまる癖がついてうまくいかないというもの、いやレースと同じ重い重量でやるべきだ。ただしこの場合調教馬場までの往復も重量調教となるので、その点を考慮して競走と同じようにスタートからゴールまで飛ばすという方法ではやらない、適宜馬に休息を与えながらやるのだというもの、要するに心臓の鍛練に重点をおいてやればいいのだというものなどがある。

五二年一月帯広競馬開催中に、調教馬場に

整頓整列している調教櫓二二〇台について、調査したところ次のとおり

百キロ重量物（コンクリート製又は砂をつ



めた麻袋)の積載箇數別調教橇台數調

七箇(七百キロ) 三台

六(六百) 五

五(五百) 八

四(四百) 三七(四、五箇一台入)

三(三百) 五三(三、五三)

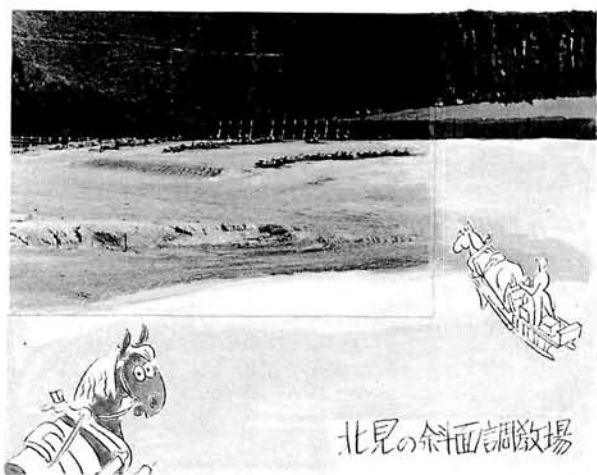
二(二百) 八二(二、五一一)

一(一百) 三〇(一、五一一)

〇〇〇 二

五個(五百キロ)以上積載しているのは僅かに一六台(七%)最も多いのは二個(二百キロ)であった。

これらはその地に滞在する期間中変えること



北見の斜面調教場

はほとんどないといわれ、ときには橇を融通し合つて重い重量の調教をやる場合もあるといふ。調教橇の重量は一〇〇キロ位から一八〇キロ位まで、多くは一三〇キロ程度と思われる。調教馬場にひろいスロープと急坂コースを設けているのは、そのいずれの調教方法にも適合させることができて理想的である。



(29) 馬の食事

暴飲暴食することを「牛飲馬食」というが、馬の食欲は物凄い、一般馬の中には放っておくと喰いすぎて「胃破裂」をおこしてしまうものもいる位だからケタはずれである。

しかし少量であっても軍馬のように、適量であればそれに馴れて、健康と充実した体力を維持できるのである。

馬にも物喰いの良いものと、悪いものがあり、喰いのいいものが当然好調である。



市協で毎年発行している「ばんえい関係資料」によれば、その一日量は次のとおりである。

- えん麦 一〇・〇キロ
- ふすま 六・〇〃
- 牧乾草 五・〇〃
- 塩 一〇〇グラム
- 稲藁 一五・〇キロ

これはサラブレッド、アラブに与える量の約二倍である。

道営競馬馬主会と調教師会が、馬の預託料金の協定交渉をやるときの標準飼料日量は次のようになっている。

品目	ばんえい	普通競馬
えん麦	10.0kg	5.0kg
ふすま	8.0〃	1.5
ぼし草	10.0〃	5.0
塩	100	40
稲わら	15.0	7.5



えん麦 五・〇キロ

ふすま 一・五〃

牧乾草 五・〇〃

塩 四〇グラム

いなわら 七・五キロ

これを見るとふすまが約五倍のほかは、全く二倍である。

飼料の給与量は年令、体質、運動、季節などによっても加減するが、なんととってもからだの大小、体重によるから、ばんえい馬は普通競走馬に比較して二倍もあるのて食べ物が一・五倍であつてもおかしくない。



品目	YK	YM	MH
えん麦	八〇	八〇	八〇
ふすま	八〇	六〇	八〇
牧乾草	五〇	五〇	七〇
塩	盃二杯	同上	同上



しかしみんながこの量をやっているわけではない。或る三人の調教師によると

品目 YK調教師 YM調教師 MH調教師

えん麦 八・〇キロ 八キロ ハキロ

ふすま 八・〇〃 六〃 八〃

牧乾草 五・〇〃 五・六キロ 七〃

塩 盃二杯 同上 同上

以上のとおりで三人の話では個々の馬によって多少差をつけているという。

人間や犬、猫の食事とこととなり、草食獣である馬の食事は単純である。これだけであの活力、力量、持久力がつくのであるから不思議である。一般の使役馬には維持飼料と作業飼料とがあるように、前記の量は競馬シーズンの量である。

調理は細断（乾草、稲藁）挽割、押割（燕麦、とうもろこし）味付（塩、人参、麩）浸漬（大豆）してやる。

多くは細切した牧乾草二・五キロに、一八〇リバケツ一杯の水を入れ、えん麦二・五キロ、ふすま二キロ、塩若干の順に入れて、よくかきまぜ、ねり飼（水を多くしてグア飼ともいう）として与える。



人参は馬の最も好む、嗜好栄養飼料である。日量は三キロ位とも、四・五本位ともいう。細断してねり飼にまぜて与える。

MH調教師によれば人参が品切れになったときは代替としてりんご（一日五〜六ヶ）を与え、切らしたことはないという。

そのほか強壯飼料として卵（五〜六ヶ）粉ミルク（六〇〇グラム）にんにく（一ヶ）魚粕、などを与える場合があり、整腸強壯剤としてカルシウムやせんぶり粉を混ぜて与えている馬も

ある。

食事時間（飼付時間）は調教師によって多少の差はあるが、次のように一日四回となっている。

朝飼 七時〜七時半
 ひる飼 十一時半〜十二時
 夕飼 十六時〜十七時

朝飼	7.00 - 7.30
ひる飼	11.30 - 12.00
夕飼	16.00 - 17.00
夜飼	19.00 - 20.00



夜飼 十九時—二十時半

MH調教師によれば朝と夕には塩を少なく一にぎり位やり、ひると夜は塩ぬきだという。また夏は青草を朝とひるの間に与えるという。

勝負の日は、YM調教師によれば第六レースまでに出走する馬についてはひる飼をやらぬ、第七レース以後に出走する馬についてはひる飼をひかえ目にやる、YK調教師の場合は第四レースまでの出走馬にはひる七分飼とし、第五レース以後に走らせる馬には平常通り与えるという。



(30) 番組

競馬番組

いづれの競馬にも「競馬番組」が作られ、その競馬の出走申込締切日の二〇日前までに公表される。戦前はこれを「ガイテイ」と呼んでいた。集った馬によって必ず変更されるからである。

その頃は番組表のおもてにも「何々競馬概定番組」と印刷されておった。今でも「ガイテイを下さい」などといってくる人もいる。

昭和二十二年 岩見澤競馬概定番組 第四回

- 一、場 所 岩見澤町 右 岩見澤競馬場
- 二、出走申込締切期 五月二十日 午後五時
- 三、開 演 期 五月二十日 午後六時
- 四、休 場 期 五月二十一日 午後六時

昭和二十二年 北見競馬概定番組 第一回

- 一、場 所 北見市 北見競馬場
- 二、出走申込締切期 北見市役所 北見競馬組合支部
- 三、開 演 期 (九月二十二日) 午後九時
- 四、休 場 期 (九月二十二日) 午後九時より於て競馬場

昭和52年度 市営第1・2回 競馬番組



- 1 主 催 市 営 競馬場
- 2 競 馬 場 市 営 競馬場
- 3 開 演 期 第1・2回
- 4 開 演 日 時

出走	回	第1日	第2日	第3日	第4日	第5日	第6日
午 1	回	5月20日金	5月21日土	5月22日日	5月23日日	5月27日金	5月28日土
午 2	回	5月29日日	5月30日日	6月3日金	6月4日土	6月5日日	6月6日日

これには規則によって、次のことを記載しなければならぬことになっている。

主催者、競馬場名、年度、回、日、出走申込、騎乗申込、馬検査の場所と日時、各開催日の競走、種類、名称、距離、出走資格、ばんえい重量、加増重量、賞金、発走時刻その他開催に必要な事項の十八項目である。

馬主、調教師はこの競馬番組をみて出走の申込をする。その場合一番関心がもたれるのは、特別、重賞レース、平場レース(重賞特別競走以外の一般レースのこと)の数、ばんえい重量、賞金の額、申込切日、入厩日、調教時間などであろう。

出走申込

出走申込の切日は少なくとも開催日の一週間以前となっているが、これは馬主の委任を受けた調教師がすることになっている。申込みをした以上、馬主調教師は番組に記載されたすべての事項を承認したものである。

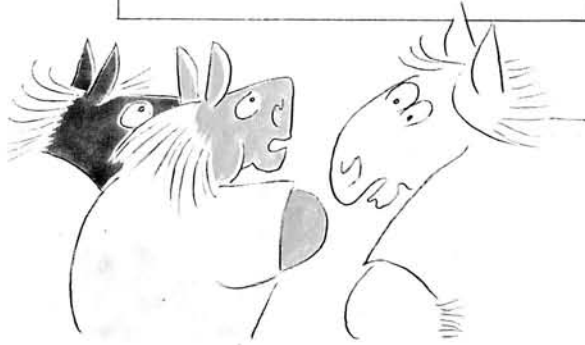


このほか出走投票というのがある。これは競走に出走することを前日、所定の投票用紙に記載して番組編成委員のきめた時刻までに投票するのである。これは馬主調教師がその競走の諸条件をすべて承認して出走を約束した行為である。

現在は集合頭数が五五〇頭以上なので、一回六日間六〇レースに割り振りすると大方の馬は一回一走となっている。

なお出走投票の結果五頭以下の場合はその競走を取止め別にレースを編成することになっている。

オクヤマ	ウスイ	オラム	ソブネー	ヨタレー	オワッカ	イロハニン	ホヘー	イナリヌル	オニエス
------	-----	-----	------	------	------	-------	-----	-------	------



出馬表

競馬へ行くと、その日のプログラムをのせた「出馬表」(出走馬一覽表)が貰える。以前にはこれを「でんまひょう」と呼んでいた。これにはその日のレース番号、競走名、馬番、連勝番号、馬名、騎手名、騎手重量、ばんえい重量、



帽色、性、毛色、年令、血統、馬主、調教師名、装あん所集合時刻、発走時間、クラス区分、賞金、副賞などが掲載されている。

裏面には前日の成績表がのっている。その他いろいろな注意事項や、おしらせ、場内施設や交通案内図などを掲載していることもある。

要するに出馬表とか場内放送は、主催者のサービスとしてやっていることで、正式な公表方式は条例又は規則によって主催者に義務づけられているものである。

昭和五二年春第一回のばんえい競馬は四月二十九日帯広で幕をあけた。入厩は四月十日からであったが、約六百頭を収容する厩舎は忽ち一杯となった。

このとし申込馬は頗る多く、一月に市協が出走希望馬をとりまとめたときは一、〇九七頭もあり、一月と三月に行なわれた地方競馬全国協会が行なった馬名登録検査を受けた三才馬は五六四頭に達した。



初めてばんえいに出る馬のことを新馬といい、既に出たことのある馬のことを古馬といっている。現在ばんえいの新馬は三才馬だけに限られ、古馬はことしから十才以下の馬に制限されている。

これは新旧交替の時期を早めて、出走馬の消流、補充の廻転を円滑にし、生産経済の好転安定をはかって、ばんえい競走馬即産業用馬を確保していかうとする方針によるものである。



外国産馬

母馬

盲馬

痼疾馬

盲馬



体重制限

三才馬は七〇〇キロ以上、四才以上は七五〇キロ以上の馬に制限している。

その他の制限

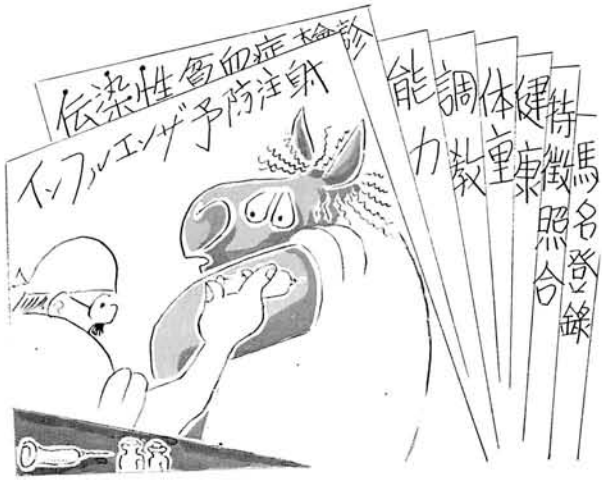
外国で生れた馬
失明馬（片眼失明馬を含む）
スタートの悪い馬など競走上の悪癖馬
たとえ健康上なんともなくても外観上みにくい痼疾のある馬などは出走できない。

六つの検査と二つの証明

さて申込の資格は揃った。こんどは出走の資格をとらねばならない。

ばんえいに出る馬は馬名登録、特徴照合、健康、体重、調教、能力の各検査に合格したもの、伝染性貧血症の検診に可となり健康証のあるもの、インフルエンザの予防注射済証のあるものでなければならぬ。

普通競馬の馬にくらべて二倍もあるばんえい競走馬は、こうした関門を突破して、すべてに合格してきた馬なのである。



録
特
健
体
調
査



最後の難関は能力検査だ。

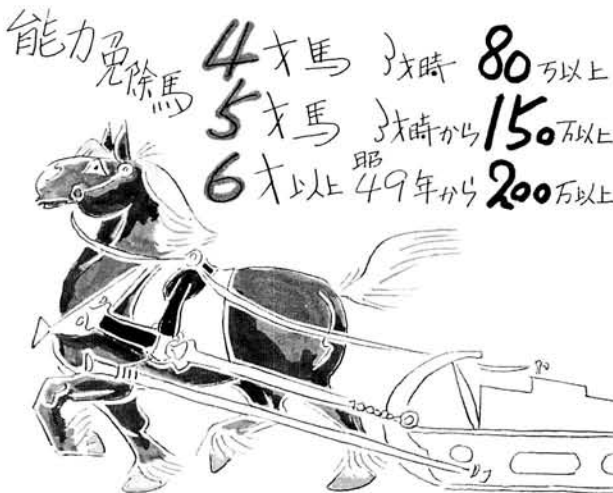
昭和五二年は四月一九、二〇日の二日間帯広で行われたのを第一回として、六月二日岩見沢で終るまで全部で五回行われた。

能力検査は新馬である三才に重点がおかれ、五回の受検チャンスがあるが、四才は三回だけ、五才以上は二回しか検査を受ける機会が与えられていない。

第一回の能力検査には四三六頭の馬が受検したが、合格したのは三分の一の一五七頭、そのうち三才馬は三一八頭出て、一〇四頭の合格というきびしさであった。

ところがこのような厳しい検査を受けなくともよいという、特典を与えられている能力検査免除馬というのがある。

これは前年までの競走成績が良い馬、つまり力のある馬で、三才のとき賞金八〇万円以上を取得した四才馬、三才のときから一五〇万円以上を稼いだ五才馬、昭和四九年から二〇〇万円以上を得た六才以上の馬である。(五二年の場合)。



この優遇は最近出走希望馬が多すぎて、入る厩舎が不足なこと、二日間能力検査をやってしまうのが困難であることなどの理由によるものである。



能力検査は同じ天候と、同じ馬場状況の中でやらないと可否の決定が不均等になってくるおそれがある。

一旦合格して出走している馬が毎年毎年新馬と一諸になってテストを受けるといふことは、他競技にはその例を見ないものである。

このように厳しい検査に合格した馬は、愈々晴れのレースに出場することになる。出場の榮譽に輝やく重ばん馬は、途端に値段もぐんと上るといふ。

不合格馬の多くは馬主会主催の臨時市場に出で売られていく。

基礎重量と加増重量

ばんえいに出る馬はあらかじめ定められたばんえい重量を負担する。これを基礎重量といっている。

三才馬は一律に五〇〇キロ、これは積載重量二〇〇キロと、橇の重量三〇〇キロを合計したものである。



四、五才馬は三才四才で獲得した賞金額による基礎重量。

六才以上の馬と、このクラスに編入された四、五才の馬の基礎重量は、昭和四九年以降に獲得した賞金額別にきめられた重量を負担する。

この基礎重量は、そのとし始めて出走するときの負担重量である。

4才以上レース (6才中心レース)

260キロ 150万円 20キロ



それ以後はことし稼いだ賞金額で重量がふえたり、クラスが上がったりしていくのである。

つまり三才では八〇万円を獲得する毎に一〇キロづつ加算されていく。

四、五才では七〇万円毎にクラスが上り、重量も二〇キロづつふえていく。

六才以上の馬を中心とする四才以上のレースでは八〇〇万円取得するまでは一五〇万円毎にクラスが上り、重量二〇キロづつ加算され、八〇〇万円以上稼ぐと、一〇〇〇万円まで昇格はなく、一〇〇〇万円以上で最高のオープンクラスに入り、二〇キロの加増がある。

一〇〇〇万円以上となると四〇〇〇万円に一〇キロ加増する仕組になっている。

——レース編成の仕組——

ばんえい競走は大きく分けて、三才馬レースと、四、五才馬レース、六才以上を中心とした四才馬以上のレースと、三つに区分されて行なわれる。

三才馬レースは新馬三才だけのレース、四、五才馬レースは、四、五才だけのレースだが、三才のときから賞金三五〇万円以上を稼いだ馬は四才以上のレースに編入される。

四才以上のレースとは、六才以上の馬が中心になっているレースだが、前述の成績の良い四、五才馬が入っているので「四才以上のレース」というている。

つまりこれはレースの名称であるため、四才



4才以上のレースは
強い4.5才馬



以上のレースといっても、時には四才馬が一頭も出ていない場合もあるのである。

そのように区分された馬が、更にどのように各レースに配分され、どのように負担重量がきまるのか。

それは従来その年その年によって検討され、改正されてきたので、決定版とするものはない。現在は取得賞金制であるから当分大きな変革はないと思われるので、ここでは昭和五二年の例をあげておこう。

その年始めてレースに出る場合、三才は抽せ



んで各レースの顔合わせがきまる。

四、五才レースは、三才四才のときの賞金額によって七〇万円未満から三五〇万円未満までの五段階に分けられる。

四才以上のレースでは、四九年以来三年間の賞金額によって一〇〇万円未満から、一〇〇〇万円以上まで八段階に分けられている。

この区分を格付といい俗にクラスともいっている。この区分のほかにはほとんどのレースに指定馬というのがある。

これは番組編成委員が、そのレースに出走す

収得賞金	ばんじり重量
1000万円以上	700キロ
1000万円未満	700 "
800 "	680 "
650 "	660 "
500 "	640 "
350 "	620 "
200 "	600 "
100 "	600 "



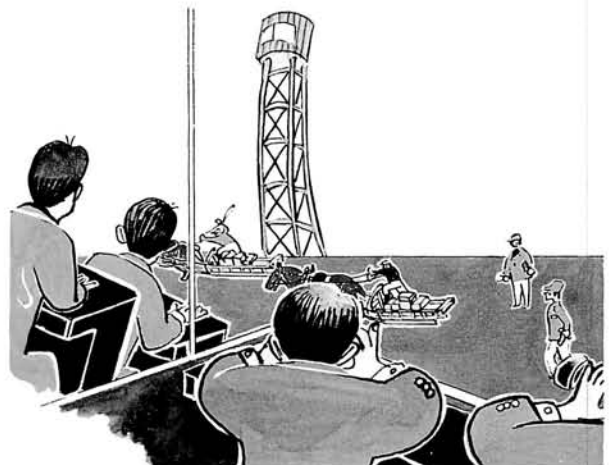
収得賞金	ばんじり重量
350万円未満	640キロ
280 "	620 "
210 "	600 "
140 "	580 "
70 "	560 "

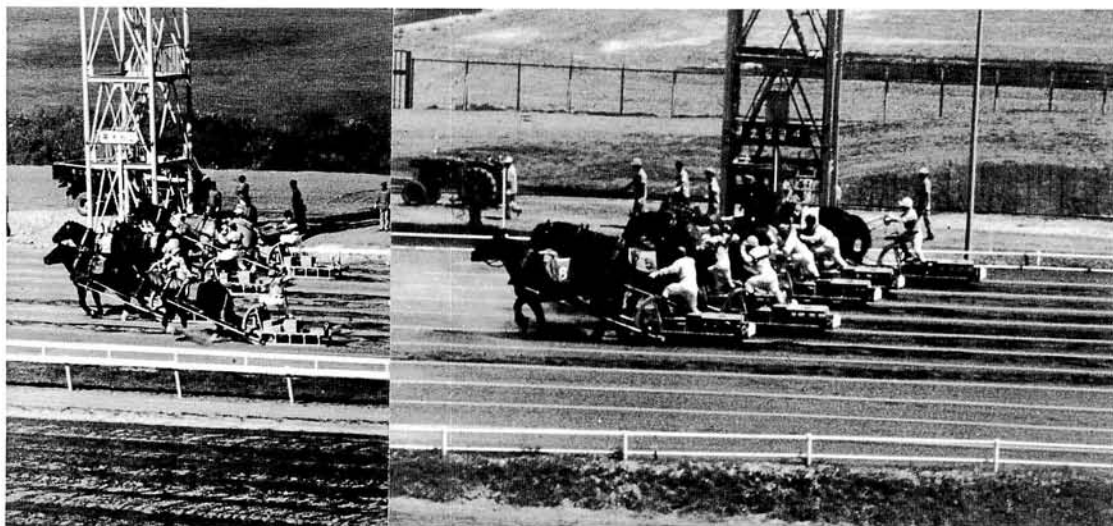


馬 226 ⑤	第6競走	4才以上	200米(9頭)	騎乗所組合 発 12:55	12:55
賞金 1,300,000円 350万円未満 (指定馬) 2,120,000円 3,750,000円 4,445,000円 5,330,000円					
馬 227 ⑤	第7競走	4才以上特別	200米(9頭)	騎乗所組合 発 13:35	13:35
賞金 1,800,000円 650万円未満 (指定馬) 2,320,000円 3,200,000円 4,120,000円 5,200,000円					
馬 228 ⑤	第8競走	大雪賞	200米(10頭)	騎乗所組合 発 14:05	14:05
賞金 1,200,000円 5才オープン (指定馬) 3,500,000円 4,300,000円 5,200,000円 購取1着 旭川市長賞 全門公認競馬主催者協議会賞					
馬 229 ⑤	第9競走	4才以上特別	200米(9頭)	騎乗所組合 発 14:40	14:40
賞金 1,180,000円 オープン (指定馬) 2,720,000円 3,450,000円 4,270,000円 5,180,000円					
馬 230 ⑤	第10競走	4才以上	200米(9頭)	騎乗所組合 発 15:10	15:10
賞金 1,350,000円 500万円未満 (指定馬) 2,140,000円 3,885,000円 4,520,000円 5,335,000円					

る馬を指定するもので、ひとつの強制措置である。
あるグループ、例えば三五〇万円未満クラス
の馬が三〇頭いたとすれば、これを三レースに
分けなければならない。これを調教師の任意に
委せれば、当然同数均一には区分されず、出走
投票の中は極秘になっているから仮りに強そ
うな馬が投票したと推断すれば、同じレースに
出走することを回避して投票が一方にかたよる
のは必然だ。頭数が多くなれば抽せんで落とし
てあとのレースへ廻すとしても、毎日の事務は
煩雑を極める。
そんなことから厩舎側はむしろ指定を希望し

て、合意がなかったのである。
賞金額によって大きく区分された馬を、更に
取得賞金額その他によって各レースに配分して
「指定馬」としているのである。
現在のばんえいにはハンデキャップレースが
ない。ハンデキャップレースとは、番組編成委
員（ハンデキャッパー）が、各馬の能力を判断
して、各馬の力に応じた負担重量をきめるもの
で、俗に見込ハンデーともいっている。その目
的はゴールに同時に近い状況で飛び込ませ、勝
利の機会を均等ならしめる、ことにある。



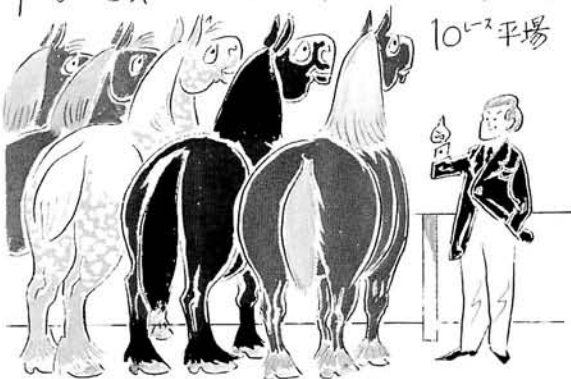


アマチュアとことなり、いずれの馬にも勝利の機会を与える。連戦連勝負け知らずの王者をつくってはならない。弱者にも勝利を与えるべきだというものである。

過去においてこれをやってみたことがあるが、その日その日の馬場水分、負担重量と馬場構造によって大きく変化するばんえいでは、他の競馬に比較して、適正なハンデをつけることは極めてむづかしい。しかも現在の方法による馬合わせによって、能力を接近させ、好レースが多いのだから、あえてハンデキャップレースをやる必要はないようだ。

さて、一回（一期ともいう）の開催期間中に

1レース3X 4レース6平場 7レース9特別賞 10レース平場



は一日十レースとすれば六日間で、六〇レースが行われるが、各格付の頭数に応じてレース配分がきまる。

五二年第一回帯広では、三才一五レース、四、五才一六レース、四才以上二九レースが編成された。

レースの進行順序をきめているのは、番組編成委員だが、第一レースから三レースまでは、まだ能力にムラの多い三才レースをおき、七レースあたりから興味ある特別レース、第九レースにその日のメインレースをやるように組んでいる。

—— 新人騎手と牝馬の減量 ——

競走経験のない、又は少ない新人騎手は、どうしても技量が未熟であるのは当然といえよう。そのため新人騎手の騎乗は少ない。

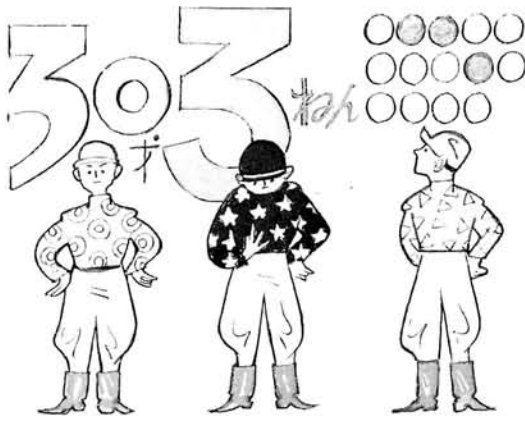


天与の才能の如何によって熟達の度合には個人差ができてくるが、騎乗経験の多い者、長い者にはそれだけ馭法技術、勝負度胸、かけひきがうまくなってくる。

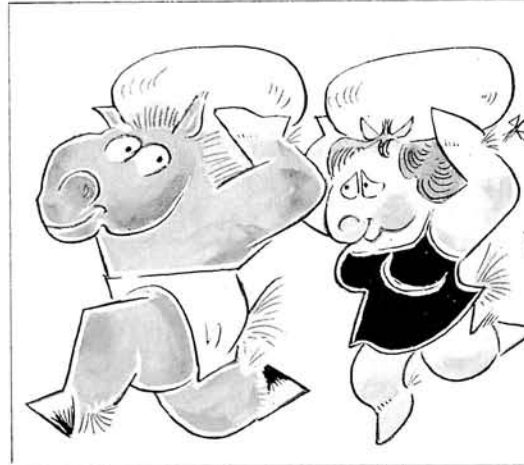
新人騎手に対して減量の特典を与え、古参騎手より有利な状態にして、騎乗経験をより多くするよう仕向ける方法が、普通の競馬では以前から行われている。

ばんえいでは四九年から、これを採用して新人騎手に対しては一〇キロの減量をすることになった。出馬表のばんえい重量欄に☆印のついているのがそれである。

新人騎手とは数え年三〇才以下、二〇勝以下の者をいう。



男つて強いわネツ



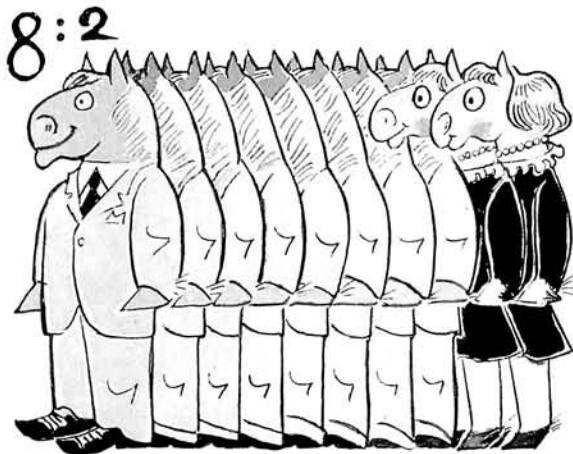
この恩典は重量、特別競走には適用されないことになっている。

減量つきの新人騎手に騎乗を依頼する馬主、調教師もふえているし、思わぬ勝利を得た者もいる。

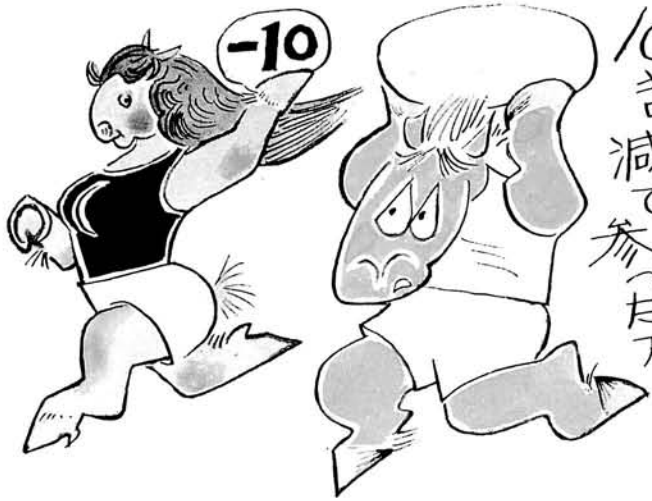
この減量の恩典は牝馬にもある。牝馬はすべてのレースにおいて一〇キロの減になっている、出馬表をみると判るように、出場馬の約八割以上が牡馬と騾馬で、牝馬は二割にもならない。日本ダービーは五二年まで既に四四回目をやったが、牝馬が勝ったのはヒサトモとクリフジの二頭だけでその勝率は五%にもならない。

ばんえいでもこれと同じように、牡馬、せん馬が強いとされている。

五二年の三才登録馬は五六七頭いたが、そのうち牝馬は一六二頭二八・五四%、出走馬は一八七頭牝馬は僅か二八頭一四・九七%であった。馬に経済効果がないと農家は飼っていることがむつかしく、やがて馬がいなくなってしまう。それでは産業用馬の生産維持を自途とするばんえい本来の開催目的を逸脱していくことになる。そのため牝馬の負担重量を軽くして、牡馬と



10キロ減で参ったア



の能力差をなくし、出走しやすくするよう配慮したのである。果して一〇キロでいいのかどうかは今後の課題である。

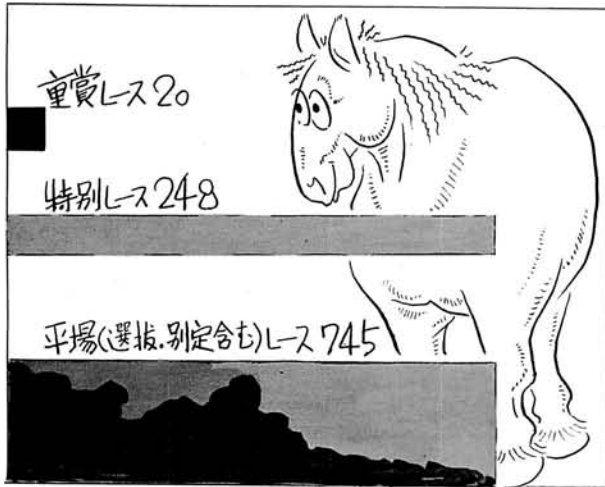
なお牝馬については特別に「ばんえいオークス」などの特別競走を設けることとし、生産者賞についても牝馬については二万円を加算して授賞することになっている。

——特別競走と平場レース——

ばんえい競走にも、重賞、特別、選抜、別定、平場といわれる五種類のレースがある。

重賞競走とは、年当初にあらかじめ計画された、賞金の最も大きい、各競馬場のメインレースとそれに匹敵するレースをいう。負担する重量も一般に重くして行われる。年間開催日程表、各競馬の競馬番組にその計画がのっている。

ばんえい最高の伝統となっている農林大臣賞典レースは、各場持廻りで行われている。



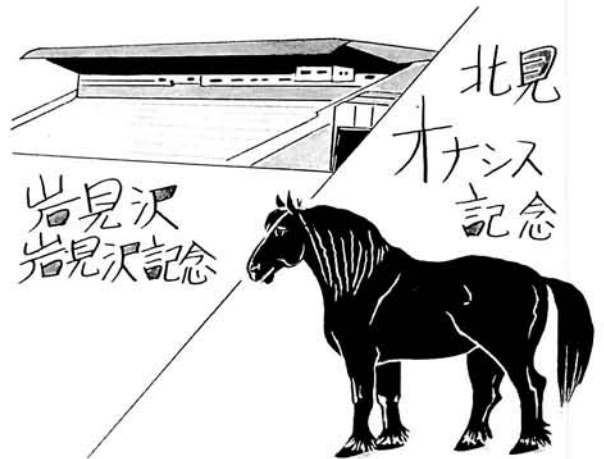
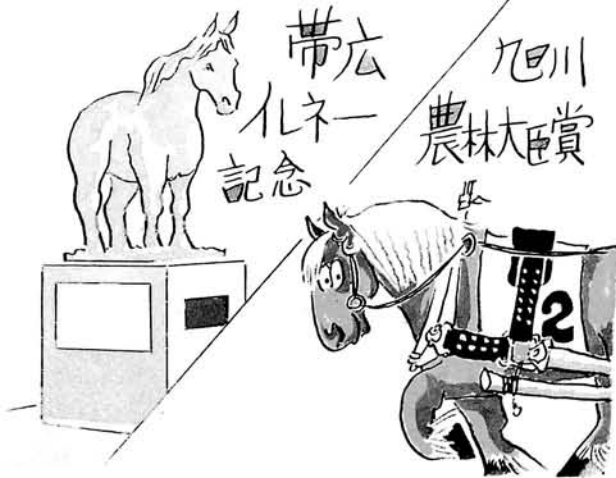
平場
選抜
別定



このレースはその年の最高の賞金と、最高の重量で行われるのが例となっているが、その決定は馬場の乾湿にもよるので必ずしも最高重量とはならない場合もある。今迄の最高は昭和四四年旭川の一〇〇キロである。積載重量が一〇〇キロであるから、今のようにばんえい重量にすると、当時の木櫃一三〇キロを加えて一二三〇キロとなる。優勝は中西騎手騎乗のハルトカチであったが、この大重量で全馬が完走した。

各競馬場の代表的重賞競走は旭川ではオープンクラスの旭王冠、五二年には帯広で行われた農林大臣賞と同額の一着賞五〇〇万円が出された。帯広は全国一の馬産地にふさわしいイレネー記念、三才馬の重賞レースである。同競馬場には正門横に名種牡馬ペルシユロン種イレネー号の銅像が建っている。

北見は道北地方の優秀ばん馬生産に大きな功績を残した種牡馬オナシスを記念するオナシス記念、オープンクラスの強豪が出場する。岩見沢はこの街の名所となった競馬場を象徴する岩見沢記念がある。



特別競走とあるのは、重賞レースに次ぐ賞金の高いレースのことで、〇〇賞と個有名称のついているのと、単に特別競走とあるのとふたつある。五二年は全一〇二〇レースのうち重賞レース二〇、特別競走、二四八レースが行われた。平場レースは最も数の多い生活レースともいべきもので普通の賞金で行われる。基礎重量、加増重量の基準はすべて平場レースを対象としてきめられている。これを俗に「規定」といっており、平場レースを「規定レース」といっている。



選抜レースとは或るクラスの中から、番組編成委員が、式的能力群を選抜してやるレースのことをいう。別定レースとは番組編成委員が、或る設定されたレースに出でくる馬を予想して、負担重量を調整したり、新味を出すために、規定基準によらず、別に一定の負担重量をきめてやるレースのことをいっている。その点中央競馬の重賞競走のほとんどが、別定重量となっているのは、だいぶおもむきがちがっている。

——ばんえい四オクラシックレース——
ばんえい四オの重賞レースは、本場英国の五
大クラシックレース、中央競馬のそれに見なら
って設定してはという構想はあるが、まだ本も
のではない。

2000ギニー (ニューマーケット)	月賞 (中山)	ばんえい文月賞 (旭川)
1000ギニー (ニューマーケット)	桜花賞 (阪神)	プリンセス賞 (帯広)
ダービー (エピソム)	優駿 (東京)	ばんえい優駿 (岩見沢)
オークス (エピソム)	優駿牝馬 (東京)	ばんえい優駿牝馬 (岩見沢)
セントレジャー (ドンキャスター)	菊花賞 (京都)	ばんえい菊花賞 (帯広)

五二年は五月岩見沢で行われた「ばんえい優
駿」は東京タービーの日に、「ばんえい優駿牝馬」
は東京優駿牝馬特別（オークス）のあった日に、
七月旭川でやった「ばんえい文月賞」は中山さ
つき賞に対応するものとして、十月帯広の「ば
んえいプリンセス賞は阪神桜花賞の対応レース
として、十一月帯広の「ばんえい菊花賞」は京
都の菊花賞と同日に行われ、そのほかに九月北
見でばんえい大賞典をやっている。

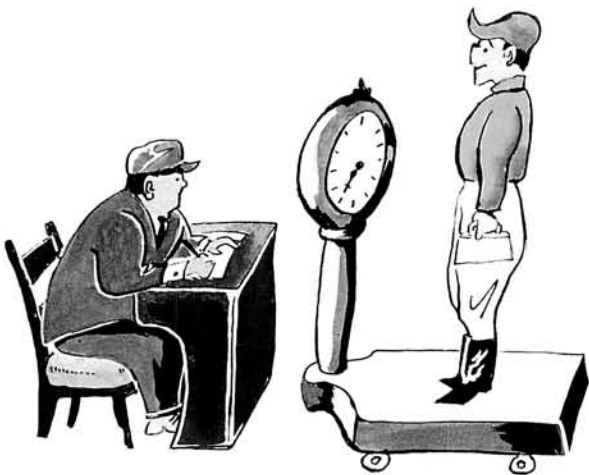


これは北海道優秀農働馬の生産振興と、ばん
えい競馬内容の充実をねらって計画されたもの
である。
将来これが「ばんえい四オクラシック」とし
て大成し、三冠馬などでもできるようにしたら
楽しいことだろう。



(3) 検量

レースは発走（スタート）時刻に合せて進行
する。
発走時刻の六〇分前から三〇分前までに、騎
手は自分の体重を計っておかなければならない
連続して騎乗するときは二レース分を一時に
受けておくことができる。
ばんえいの騎手重量は七五キロときめられて
いる。もし目方が不足のときは鉛の板を入れた
バンドや、チョッキをつけたり、重量靴を持っ
たりして不足分をおぎなうことになっている。

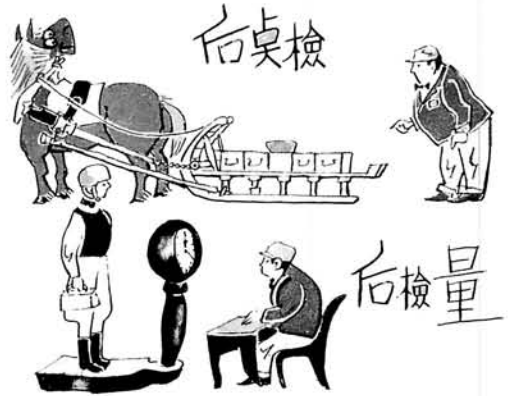




体重の重い騎手は食事をへらしたり、熱い風呂に長い時間入ったりして汗を流し、目方を減らす、これを汗取りといっている。

汗取り浴場は周囲にビニールの幕を張ったりして、湯気を外に逃さないようにして「汗出し」の効果をあげるようにしてある。勿論秤がおかれている。

普通競馬の騎手（五〇〜五六キロ）にくらべて重いので、減量の苦労はないようにみえるが体重のある者にとっては「からだづくり」は大変な努力である。



ばんえいの検量委員は騎手の体重をはかる係と槓、重量物を点検する係の二名以上がおかれている。

普通の競馬と比較して大きく違うところは、騎手重量のほかに、五〇〇キロ（三才最下級ばんえい重量）以上の槓、重量物があることだ。槓重量物係の委員及び係員は早朝からスタート地点に集合して、その精密検査と計量を行っている。

なおこの検査と計量は開催前にも行われ、その結果は開催執務委員長に報告される。

(32) 装あん所（楽屋入り）

出走する馬は発走時刻の五〇分前までに装あん所に集合する。ここは馬の楽屋である。

そこにはタイムレコーダーがあって、馬の入所した時刻を正確に記録している。

ここでは先づ体重をはかり、馬が間違っていないか性特徴毛色を合せ、禁止蹄鉄をつけていないかの装蹄検査、馬に外傷や病気はないか、治療を受けていないかなどの健康検査がある。

もし集合時刻におくれたり、馬に異常があったり、事故が発生したりすると競走から除外される。ここでは番号ゼッケンと乗馬手綱が貸与され、鞆具と共に馬につけられる。

装あん所は馬が出陣する身仕度をする場所で、普通競馬の鞍をつけるところなのである。

ばんえい競馬の場合は調教師の責任において、頭絡（天上）がら、わらび型、番号ゼッケン、



背ぶり、つり革、よび出し、乗馬手綱が装着される。

それらの馬具が完全かどうか、おかしな加工はしていないか、しっかりと間違いなく装着されているかどうかの馬装検査が行われる。

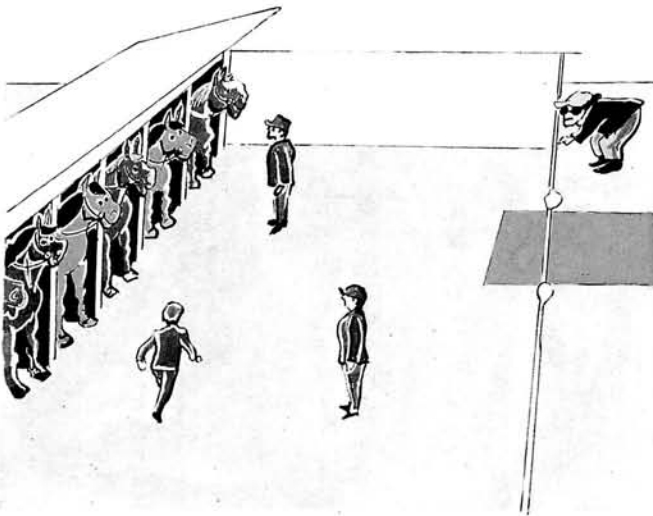
このような厳重な検査が終って出走する馬が確定すると、馬券の発売が始まり、下見所掲示板に出走馬が公表される。

さて、馬はそれらの検査中と合せて、この装あん所で約三十五分間をすこすのである。

この三十五分はレース前の、大変重要な時間で、関係執務員と出走する馬の調教師、厩務員



騎手のほかは絶対に入ることができず、外部との接触は完全に遮断される。馬の安全を厳重に監視する装あん所の機能が最も発揮される時間なのである。



装あん所で馬具をつけた馬は、自分の出る前のレースのファンファーレが鳴りわたる頃、下見所に出る。ここは出走する馬が、ファンに「いざ出陣」の晴姿を見て貰う場所である。

馬は番号順に常歩で歩くが、時には牝馬にうるさい馬もいて、順序を変える場合もあるし、気性が荒くて「ひき馬」が不可能な馬には既務員が二人ついたり、時には乗馬して廻ることもある。

普通の競走馬と違って、からだは二倍以上の大きさ、頭も大きく首ふとく、胸幅はガツシリとひろくて、背中から胸部は深く、



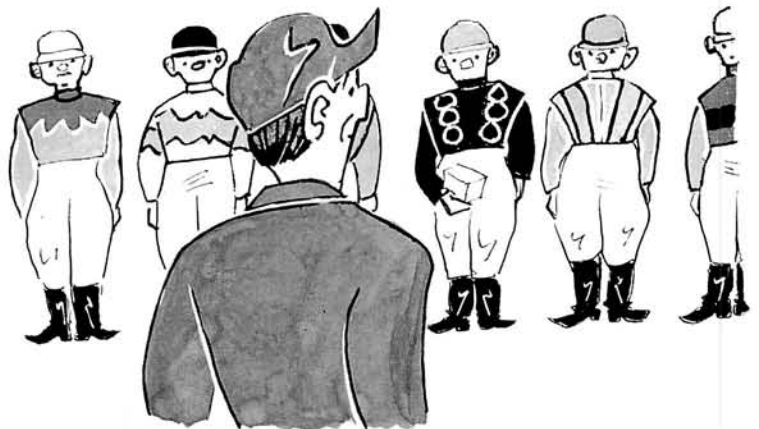
胴は概して長い。肩の角度はやや立ち気味で、蹄と球関節の間の「つなぎ」は短かい。普通競馬の馭肩長繫とは対照的である。

猛烈元気のいいもの、静かなもの、頭をグンと上げて、あたりを睥睨しているもの、水平にして歩くもの、腰、尻、股、関節、筋腱の充実、眼の輝やき、毛のつや、踏み込みの広いもの、せまいもの、歩様、全体の動きとリズム、その馬の競走成績と照し合せて、一頭一頭について鋭い観察の眼をそそぐ。

なかには一屯前後の堂々たる重挽馬の偉容に驚嘆したり感心したりして、ただもう見とれている人もいる。

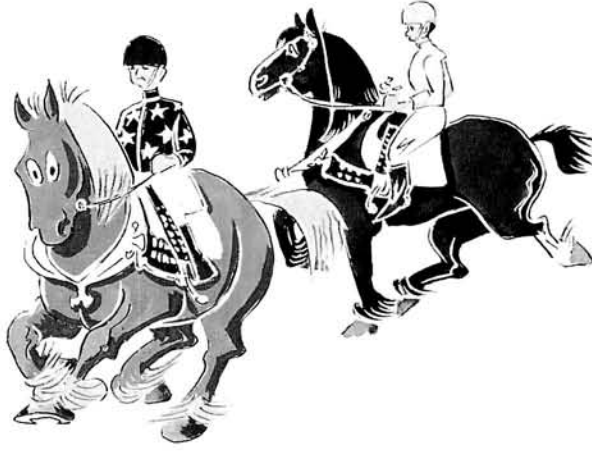


発走時刻の二〇分前までに、騎手はここに集合する。稀には遅れる騎手もいるが、それは前のレースに乗っていた騎手であって、公正審判委員から何にかの事情を聴取されているものに限られている。ここでも集合時刻におくれたり、事故がおきたりすると競走から除外される。



「乗馬」

発走時刻の十七、八分前に騎手は控室の前に整列して委員から乗馬の命令を受ける。乗馬すると途端に跳ねたり、駆け出したりするハリキリ馬もいる。



それは動物中最も運動性に富むといわれる馬の本能的なものかもしれない。馬は人間が乗ることによって、数分後に蓄積されたエネルギーが発動することを予知するのである。逸りに逸るのである。

ばんえいは「馬の競走」だといわれている。馬の意志力が人間の意志以上に発動される競走のようである。

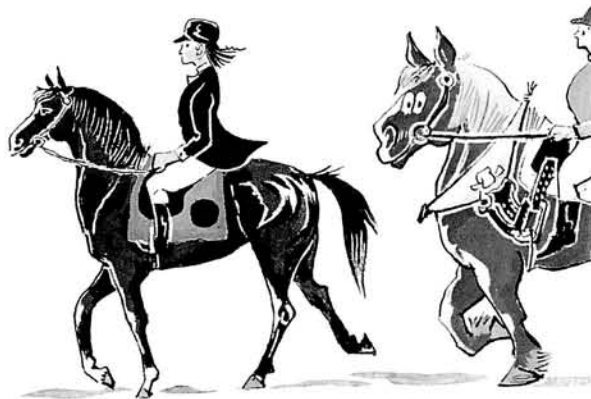


どちらかといえばハリキリ馬はレースの成績もよい。しかし落ちついて、歩様もしっかりしていて目が輝やき、色つやもよく筋肉の充実している馬は更に良いのである。

同じハリキリ馬でも、五本足の馬はきまったように勝つことができない。イヤ駄目だという人もいる。このような妙な元気旺盛は快調というより、むしろ怪調というものらしい。

馬場入場

馬は誘導係の先導で馬場に入場する。ばんえいの誘導係は開催地元市の配慮で女性がつとめてくれることが多い。



たて髪が多く、ふとく逞しい猛牛のような重大ばん馬と、体格頑丈なばんえい騎手達を誘導していく女性達は夫人もいれば、娘さんもいるが、いずれも地元乗馬クラブの会員で、揃って美人である。馬と人の武骨さ素朴さと、サラブレッドと女性の優雅さが、場内の熱気をやわらげると評判は悪くない。

さてよく見るとばんえいの乗馬入場は普通の競馬とチョット違ってている。鞍がないことだ。騎手は鞍に似た「背ぶり」という馬具のうしろにまたがっている。

乗鞍には足をかける鍔がある。鍔に足をかけることによって馬を操作することが容易にでき乗馬が楽であり安定するのである。

ばんえいの乗馬入場は昭和四五年から始まった。これは観衆に対する礼儀と、規律を正しくしようというねらいもあったが、馬の馭法はまづ基本馬術を身につけなければならないというのが本旨であった。



乗鞍をつけていない馬の背にまたがっていく、ばんえいの騎手は、鍔もなく、まるで裸馬に乗っているようなもので、相当熟練していないと危険に見える。

ばんえい騎手は幼年の頃から馬に親しみ馴れている人が多いから、馬乗りはなかなかうまい。いささか我流もあるが、乗ってしまったら絶対落ちることはないといっている。ナルホド今迄に落馬した人はいない。

しかし中には家に馬がいても、農具や馬車をひかせる仕事に専念して、あまり馬に乗らなかつたため、まるでよじ登るように乗る人や、台がないと乗れない人もいた。

その一方一八〇センチ以上もある、ポイラーのような重ばん馬に、ヒョイと一挙動で飛び乗ってしまふ若手騎手も少なくない。スタンド前を常歩で整列行進した馬は、誘導馬と別れてスタート地点にむかうのである。アメリカ、カナダでは一頭一頭にポニーボーイか、ポニーガールがついてスタート地点まで行く慣習になっている。



(34) スタート

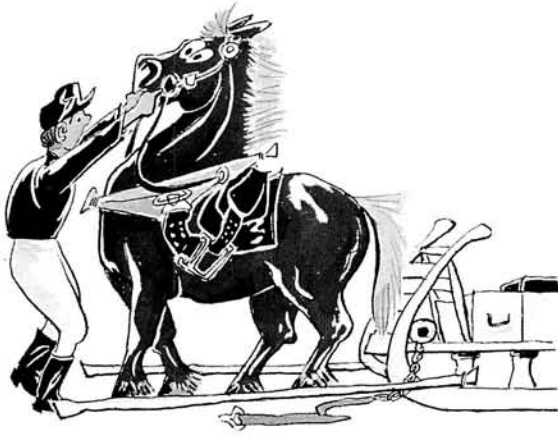
——スタート前——

レースが始まる前は、スタート付近でひき馬運動をしたり「馬繋所」で待機する。

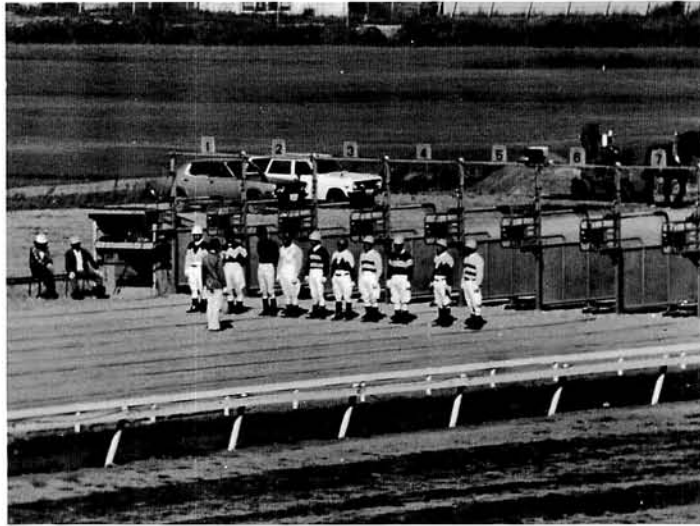
騎手は胴引の長さをきめ、鎖を「どっこい」の蛇金にかけ、橇や重量物、重量靴、かち棒などの点検をして、更にかち棒や胴引の接着部がはづれないように注意深く結びつける。

重量物検査委員は重量物の個数や、騎手の重量靴が間違いなく積み込まれているかを、点検する。

愈々OK、騎手は係員の指示によって馬を橇につける。用意はできた。



騎手はゲート前に整列して、走路監視委員からレース上の注意を受ける。これはばんえい独特の慣習になっている。



騎手は最後の点検をして橇に乗り、利き足を橇の台木の踏盤の上におき、もう一方の足を「足かけ」か、前箱型重量物の上にかきめる。これがばんえい騎手の、きめられた乗取ポーズである。

——スタート——

愈々スタートの時刻がせまる、スタートが発走台にのぼる。

すべての準備を完了した騎手達は、スタート（発走委員）の合図で一旦ゲートの前に馬をとめて整列する。

ゲートイン（はいれ）

各馬は厩務員の口取りでそれぞれのゲートに入る。

ばんえい競走のスタートは全長二〇米のスタートゲートによってやっている、一頭分の枠幅は一米八〇あって、普通競馬と大きく違うところは枠幅が二倍以上もひろいこと、後方の



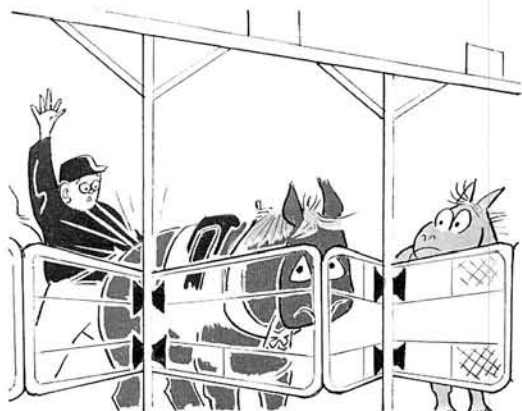
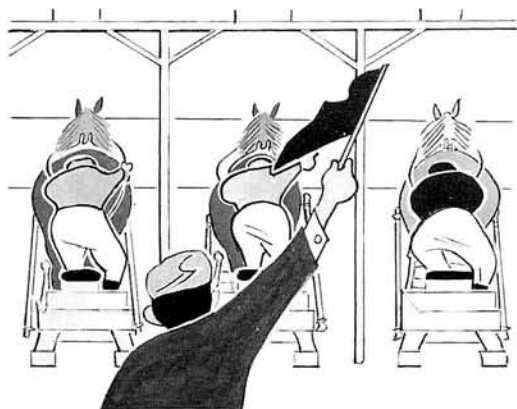
扉がないこと、固定式で移動出来ないことなどである。

VT Rバトロールは作動を始めた。

スターターは備えつけのインターフォンで各馬について注意を与える。

ファンファアレが場内に鳴りわたった。

さあスタート!! 一瞬、緊張のあまり、中には脱糞する馬もいるが、そんなとき騎手は片手を上げてスターターに合図をすることになっている。スターターは赤旗でその馬の方向を指して、全騎手にそのような状態があることを示し、終るのを待つ、ときにはそんな馬が五、六頭もあることがある。もしスタートの瞬間に脱糞したときは、かまわず騎手は馬を発進させる、馬は走りながら脱糞することができからだ。



スタート係はスターターを中心に、ゲート後方に赤旗を持った整列係が二名、第一障害の先方に白旗係が一名、ゲート機械係が一名いる。スタートの諸準備が完了して口取り厩務員は一斉にゲートを離れた。

「後方整列完了 異状なし」

整列係の赤旗がサツと上った。

愈々スタート!!

スターターはゲート内の人馬の状態をみて、体勢よしとみた瞬間、電動式ゲートの扉はサツと左右に開き、サクシヨンカップはタコの吸盤のように扉の鉄板に吸いつき固定する。



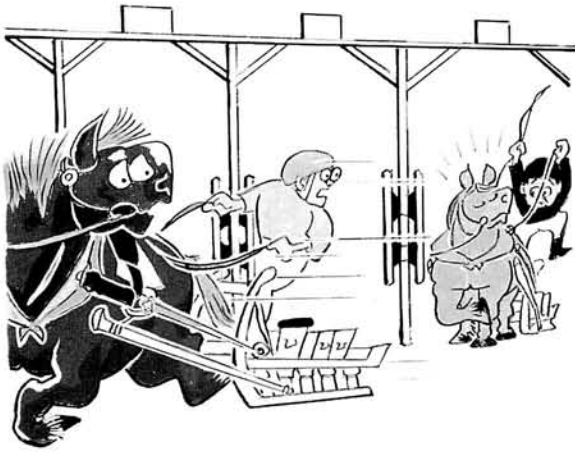
同時にゲート中央の赤ランプは青に変わり、タイム測定装置付フォトチャートカメラは作動を開始する。

一屯前後の馬が秒速五米から八米のスピードで地響き立てて飛出していく。

十頭出ておれば十屯の豪快なスタートである。スタート後方とゴール地点と、スタンドにあるパトロールVTRは三方向から、驚進する馬群を追って、これをテープに記録する。

——カンバイ——

もしゲートに故障があったり、甚だしくこう着して発進しなかった馬がいたりして、スタートが真正でなかったとスターターが判断した場



合は「スタートのやりなおし」を断行する。
 スターターは直ちに赤旗を左右に振り、白旗係はこれに呼応して白旗を左右に振る。俗にこれをカンバイといっている。
 昔洋式競馬が初めて日本で行われたのは、外人居留地のあった横浜根岸で、そのとき外人達がカンバックと言っていたのをもじって、競馬用語化したものだといわれている。

(35) 競走

馬は一斉にスタートした。騎手は熟練した技術を駆使して二〇〇米の距離とふたつの障害を、馬に全能力を発揮させて走破する。

調教師はその日のばんえい重量、馬の体調、天候、馬場状況をよく観察して、いかに速くゴールに到達させるかについて、騎手と策戦を練る。



☆ 第一区間

特に重い重量競走でない限り、スタートから第一障害をこえるまでは、最もスタミナが充実しているから一気に駆け抜けてしまう。尤も重賞特別競走を除く平場競走では第一障害でストップしてはならないことになっている。

騎手は馬の伸縮に合わせて、激しく両腕を動かす、或は上体を前後して追う。この区間は平地競走のスタートダッシュの区間と似ている。

第一障害まで



☆ 第二区間

第一障害をこえると少し馬を楽にして、他馬とのかねあいを見計らいつつ、隊列から離れないように追って行く、ここは馬の気分のままに走らせる方法、いわゆる「馬なり」でよい区間だが、多くは先きへ先きへと急ぐ騎手が多く、馬も先行が多く、追込み馬は少ない（はじめひかえてあとを追込む走法）

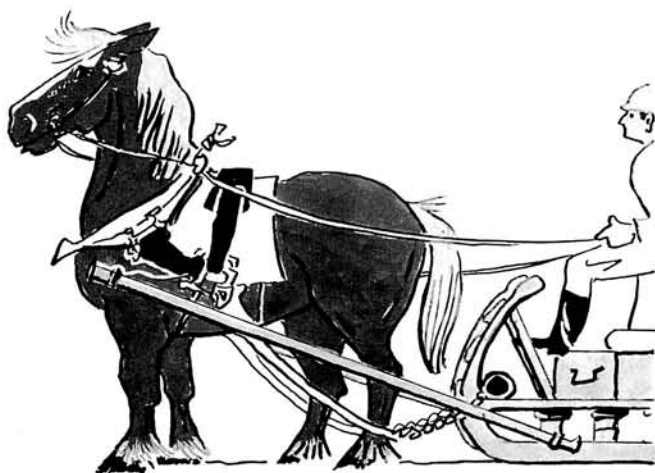
第二障害の前に到着すると、積載重量が軽く、馬場水分が多いときはとまらずにこえていくが、多くはここで停止して一息入れる、この息入れ時間は二秒から六秒位が断然多く昭和五一、五二年二年間の調べでは、砂煙のため計測不能の

ものを除いて出走馬延一五八六頭のうち一〇

八七一頭六六・二九%であった。

ストップからこえるまでの所要タイムは四〇秒以内が断然多く計測頭数一七三二六頭のうち一〇九二三頭六三・〇四%である。重量の重い競走や、水分の少ない乾燥馬場、走路の構造が重く出来ているところでは、休息时间も通過時間も多くかけている。

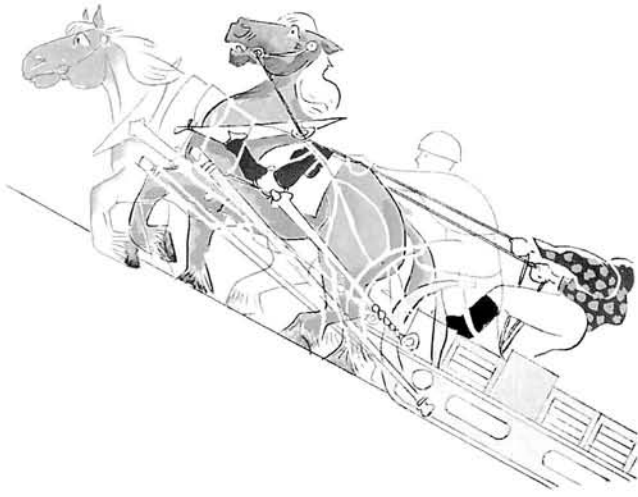
この区間は普通競馬のスタートダッシュを終わって、馬を好位置につけ、最後の追込みにそなえて、馬の力をためていく区間とよく似ている



☆ 第三区間

第二障害は騎手の腕の見せどころで、日頃の調教がモノをいうところだ、ここで多くの騎手は「収縮前進法」によって馬を追い上げる。これは馬を後退させて、胴引をたるませ、体重の三倍もあるという馬の瞬間腕力を爆発させて、一気に引上げていく馭法である。

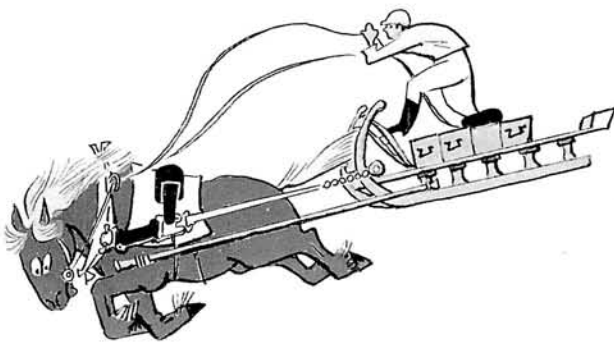
そのほか騎手のチョットした動きにこたえていく馬、騎手の命令を待たずに進み出す馬、騎手の命令毎にチョットずつ進む、いわゆる一寸引きの馬、馬を動かす馭法はいろいろである。



それに反していくら追っても左右によじれたり、肢をバタバタさせて少しも前進しない馬もいる。騎手は飽くことなく自己の技術のすべてを投入して努力する。

最後の難関を突破してからは一目散、ゴール目にかけて全力をもって追込む、もうここでは力をためる余裕は許されない。

この区間は普通競馬の、俗に三分三厘というあたりから仕かけて直線を全力で追込むのと同じである。



積載重量が重く、馬場が乾き切っているときのレースタイムは三分半も四分もかかる。積載重量が軽かったり、雨馬場だったりするとスタートからゴールまで飛ばしてしまい、タイムは一分を切る。そこがばんえい競走の大きな特徴で、ばんえいの重量は、普通競馬の距離と同じような影響を持っているのである。

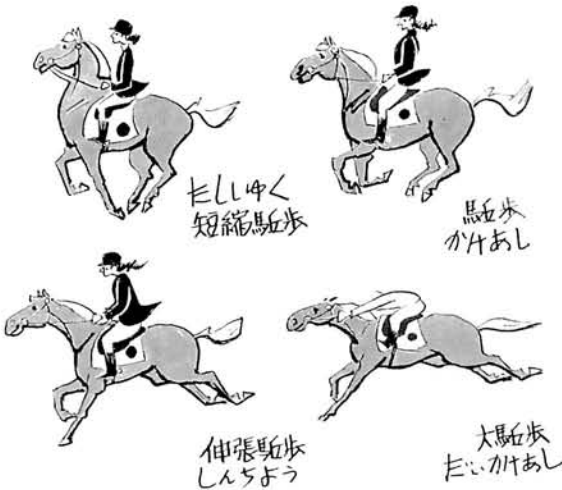


馬の歩法（歩様ともいう）には馳歩、速歩、常歩の三種類がある。

普通の競馬は馳歩、速歩競走（騎乗とけい駕がある）は速歩の歩法で走らなければならない。ばんえい競走は、どの歩法で走ってもよく、制限がない。

馳歩は馬の一番はやい歩法で、四本の肢で素ばやく大地を蹴って（着地期）、空間を飛んでいく（浮揚期）歩法のことをいい、その蹄音は三つにきこえる。

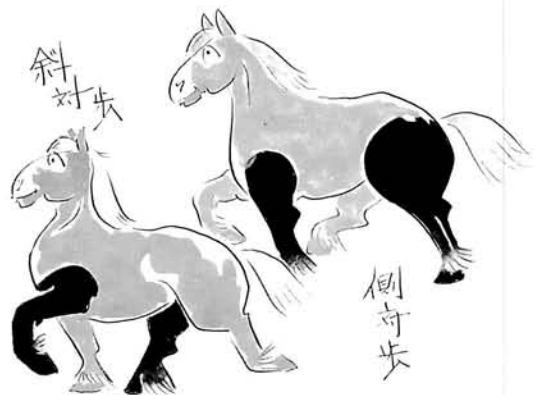
馳歩には左馳歩と右馳歩の二種類がある。左馳歩ではまず右後肢が着地し、ついで右前肢と左後肢がほぼ同時に着地する。つぎに右後肢が地面をはなれてから、左前肢が着地し、つづいて右前肢と左後肢が同時に地をはなれ、一番最後に左前肢が地面をけて浮揚するのである。速度を増してくると同時に着地していた対角方向の前後肢がわかれて着地し、蹄音は四つにきこえるようになる、これを伸暢馳歩という。最もはやいのを競走馳歩といい、又「襲歩」ともいう。戦前騎兵が全速力で襲撃するとき用いたことばである。



速歩は対角線方向の前後肢、例えば右前肢と左後肢が同時に着地し、次にはその反対の前後肢が着地し、その間にならず全部の肢が地面からはなれる浮揚期がある歩法である。これを斜対速歩という。速歩には短縮、普通、伸暢の三種類がある。

斜対速歩に対し側対速歩というのがある。これは一方の前後肢、例えば右の前後肢が同時に着地して空間に飛び上り（浮揚期）こんどは左前後肢が着地して飛び上るといふ歩法で蹄音は二つである。

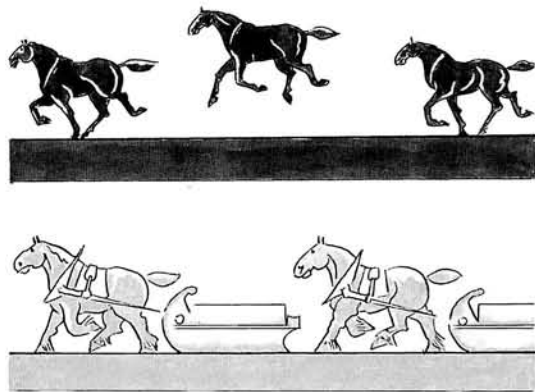
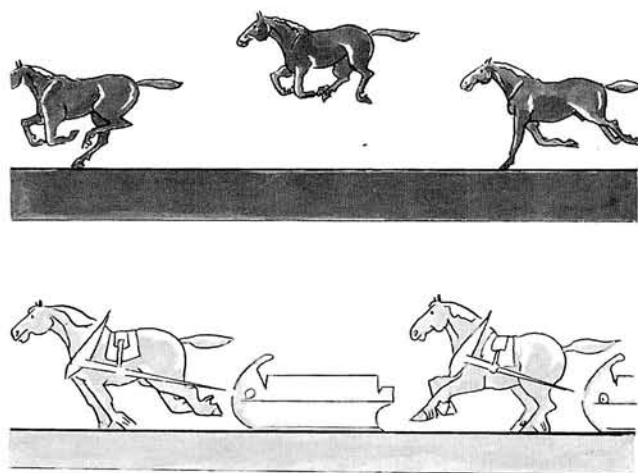
外国ではこの歩法の速歩競走が多く行われている。斜対速歩レースのときは、側対歩で走れば失格となる。



そのほか後肢駆歩（飛行調子、トモキヤンタともいう）などがある。日本では斜対速歩競走が多く行われ、駆歩、常歩、側対歩、後肢駆歩などは異歩法として失格となった。

同じ駆歩速歩でも、ばんえい競走の駆速歩様は違っている。重い橇をひいていることと、砂の上の橇には加速度や、動く惰性がないため空間に浮揚することがない。

ばんえいの駆歩は、うしろの肢でふんばってグツとひき、前方に伸張して前肢に体重を移し、前肢でもひきつつ後肢を踏みこんでいく、という歩法を繰り返すのである。



速歩の場合も駆歩と同じように、四本の肢が空間に浮ぶということがないため、はやい常歩のような歩法になる。

第一障害通過後は雨の軽馬場では駆歩となり、晴天の重馬場では速歩か常歩で歩くことになる。

第二障害からゴールまでの間は、馬の一番おそい歩法、人間のあるくと同じような常歩である。常歩とは四本の肢のどれかひとつの肢だけが空間に上っていて、他の三本の足は地面についている歩法で、四蹄音である。

ばんえい競走最後の頑張り、勝負は常歩で争われる。

(37) 取法

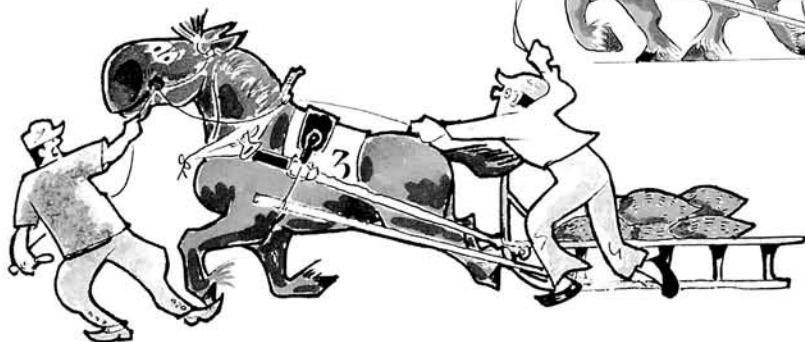
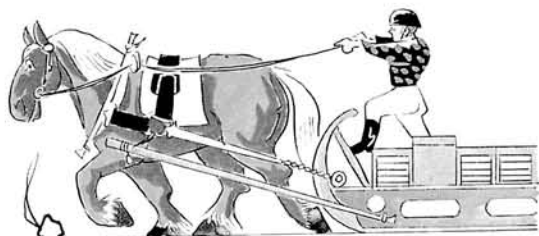
北海道の開拓にはケブロン、クラーク、エドウィンゲンなど、多くの外人達が招聘されて、親しく農業技術を指導している。その頃からプラオ、ハロー、カルチペーターなど洋式農機具がどんどん移入されて、北海道開拓農民は一人で馬を動かす方法を会得し、現在に至るまでその技術を受継いできた。

東北などで行なわれるばん馬競走は、騎手は地面にいて追ったり、曳いたりして馬を動かすか、又は一人がひき、一人はうしろから追うという二人取法で行われている。

戦前中央の馬事団体には一人馬耕の先生がいて、馬耕技術にかけては日本一といわれていたが、そのような指導講習会は北海道では必要なかった。北海道ばんえいの一人取法は、今日の

ばんえいを繁栄させたひとつの要因であったともいえよう。

騎手が自分の考えどおり馬を操作することを



「馭す」「御す」という。

日本の競馬法では、馬の乗り手のことを、普通競馬でも、ばんえい競馬でも一様に「騎手」といつているが、馬にまたがって操作するのと、後方に離れて操作するのでは、だいぶ違うと思われる。

乗馬で馬を馭す方法は、手綱と脚と騎座によって騎手の意志を馬に伝える。これを主扶助といい鞭とか、舌打ち、かけ声などを副扶助といっている。

手綱は馬の口に噛ませているハミに接続しており、これらによって完全に馬を掌握する。ところがばんえいの主扶助は手綱一本だけで、

騎手はハミの位置から約三米の後方に位置して、馬を操作しなければならない。

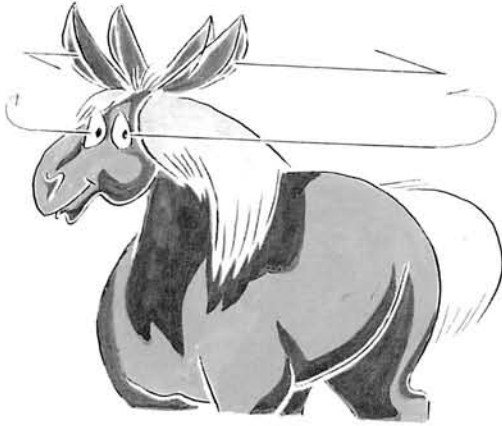
副扶助としてはかけ声、手綱によるべん打、（手綱の後端は中重量物の金具に結着され、その余っている部分で打つことができる）、騎手独自の馭法動作などがある。

ばんえいでは鞭の使用が禁ぜられ、手綱はその後端を櫓に結着して打力を制限している。

馬を自由に動かすには、平素からよく馬を馴らし、騎手の意志に対して鋭敏な反応を示し、キビキビと行動するよう調教しておくことが必要である。

馬は機械でないから動物としての意志力があ





り、しかも人間の意志をよく解する数少ない動物のひとつでもある。

ばんえい競走の騎手はよく動く、あまり動かない騎手もいるが、これは立ち乗りや、べん打が禁じられていた時代の騎手に多い。馬は騎手の動き方で、その気持ちをよく感じとり、意志を行動に反応する。

馬の眼は横についていること、少々出目であること、それに前後によく動く耳、長い頸、人間の何百倍もある嗅覚、などに援けられて三六〇度皆見える。つまり魚眼レンズのようにグルリ全部が見えるので後方の気配はよく判る筈である。

騎手の動き方には個々の流儀があるが、その動作は手綱さばきや、べん打と同じように重要な馭法とされている。

馬は従順で頼る運動性に富んでいる。つまり運動したがる動物なのである。

馬は草食動物で飼い易いこともあって、古代の人が家畜として飼い馴らし、人間の労働力の手助けとしたことは賢明であった。

しかし馬はいかに馴らしても人間の言葉はわからない。言葉の判らない馬が前進後退、横向き、廻れ右、歩け、走れ、もつと走れ、ゆつくり走れ、とまれを命ずると、自由自在に行動するのはどうしてだろう。

静かに立っていることを命ずると馬はいつまでもチーツと立っている。

それは前記した方法とハミ受けて馬を完全



に掌握すること、馬に対する「さわり」とでもいうような、感触と心なのである。

馬車馬をとめておいて、そこを離れて話に夢中になっていたり、一杯のんだりしていても馬は動かずに待っている。暫くして帰ってきた主人も静かに立っている。暫くして帰ってきた主人が車に乗れば、特別な合図をしなくとも馬は歩き出す、これこそ人馬一体の「心が通じ合っている」ひとつの馬術といえる。

誠に馬は愛すべき動物である。

ことしの正月「午（馬）のとし」を記念して



元旦に、札幌動物園は入場者に絵馬に蹄鉄を飾りプレゼントした、それには「交通安全」と書いてあった。馬には交通事故がないのである。簡単に乗馬における扶助の使い方を書いてみると、前進では手綱をゆるめ、脚で腹を軽く叩く、馴れると手綱はそのまま脚で一寸腹をおさえるだけで馬は前進する、右へ廻るときは右の手綱を一寸控えるだけで馬は右へゆく。「右前肢旋回」というのは、右の前肢を軸と

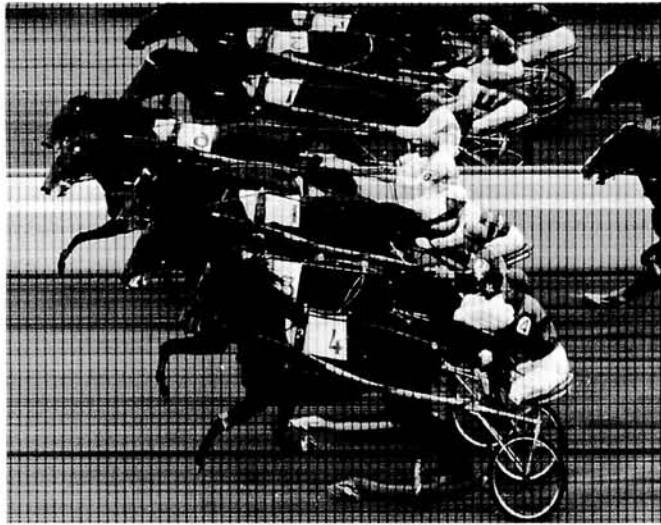
して右向け停止をする方法だが、この場合右の手綱をひらくようにし、右脚で馬の右腹を軽く押していく。この場合左の手綱は左の頸にかけて、左肩から逃げないようにする、こうすると馬は右前肢を中心として右へ向く、手前変え、輪乗り、巻乗りに横歩と馬術は進み、高度なものでは美しいスペイン常歩、パッサージュ、ピアフエ、馬を立ち上らせるクールベット、飛び上って後方を蹴飛ばすカプリオール、高障害飛越などがある。

さて重い重量物を積んだ何百キロもある鉄楯

クールベット

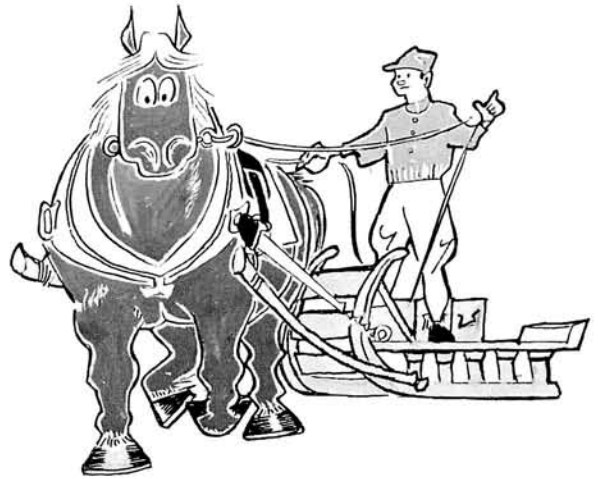
カプリオール





をひかせるばんえいの扶助はどうなのか、同じ手綱一本でも、けい駕速歩競走では、馬が負担する重量は標準良馬場で実重量の一六〇分の一位だといわれている。騎手七〇キロとけい駕車輻四〇キロとしてその一六〇分の一ならば約七〇〇グラムである。その上長い鞭がある。鞭はただ前進のためばかりでなく、馬に命令を伝達する上に効果があるのであって前進はもとより、あらゆる操作に役立っているのである。

ばんえいの負担重量は軽いレースでも五〇〇キロ位あるから、けい駕速歩競走のようにガッ



チリとハミにかけていく追い方では馬は動かない。

騎手は熟練の手綱操作、かけ声、手綱によるべん打と「大きな動作」によって、自分の意志を馬に伝える方法をとる。

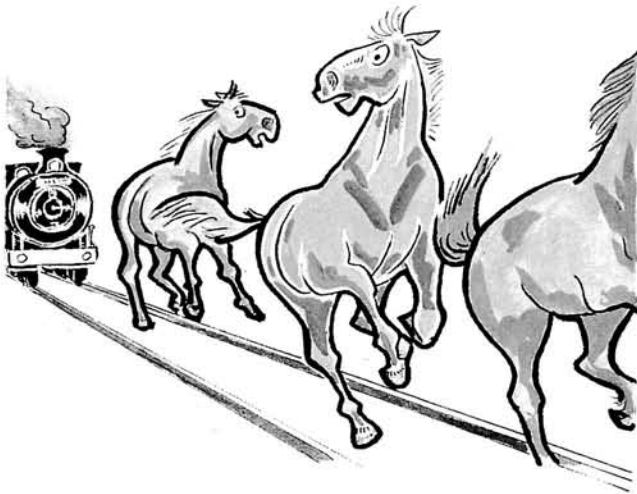
馬は直進する習性があつて、厳しく調教するとコースの中をまっすぐ進むようになる。畑を耕作するプラオの場合などでも、馴れた馬は人間の命令がなくとも、耕作した部分と、してない部分を見分けて、まっすぐに歩いていく。

昔放牧してある馬が突然鉄道線路の中に入りこみ、列車の警笛にただもうレール上をまっす

ぐ逃げるばかりで、遂にはねとばされてしまったという話がよくあつた。

馬が蛇行したり、コース外へそれたりするのは三才のように調教が不十分か、力の不足な馬に多い。

騎手はその直進する習性をよく活かして馬をまっすぐ走らせるよう操作する。中には手綱を放し櫓のハナ木にとまってべん打の効果をあげる騎手もいる。



(38) アクシデント

—— てん倒、進路影響 ——

競馬には競走中落馬や、馬の故障、進路妨害などの事故が起きる。

ばんえいでも同じように競走中に事故がおきることがある。たとえば障害を登るのを嫌って左右によじれ、胸引やかち棒をまたいだり、てん倒したり、馬具がからんだりすることが稀にあるのである。

こんなときコースのそばを馬と一緒に走っている厩務員が、いち早く馬の口をとってやり、騎手は櫓から下りて補正することができる。



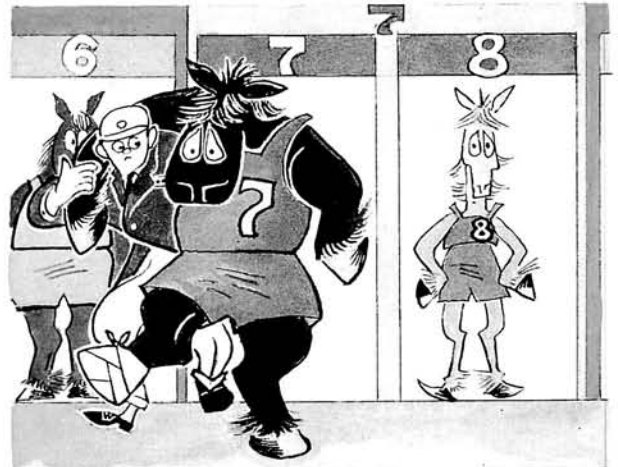
もし馬がコースから切れて、他の馬の進むのを妨害すると、その馬は失格になる。

他の馬の邪魔をしたかどうかは、その影響の程度や、発生した地点などで、公正審判委員が走路監視委員の報告、VTRなどを参考にして断定する。



—— 同枠除外 ——

出馬表には馬名の横に馬番と連勝番号というのが印刷されている。馬番というのは馬一頭一頭につけられた番号で、一着馬をあてる単勝式馬券と、一着二着又は三着をあてる複勝式馬券の番号である。



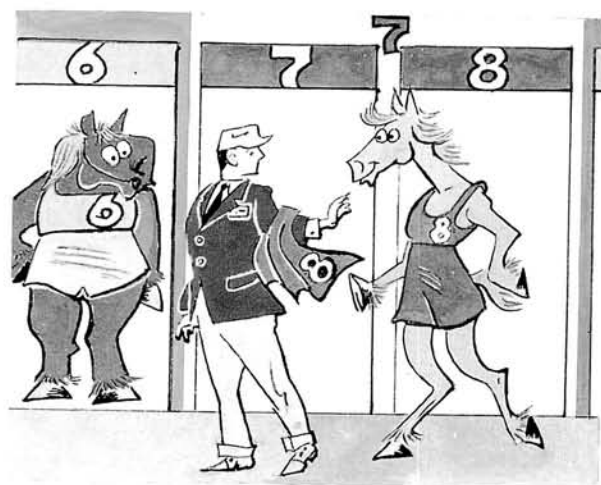
連勝番号とは一、二着をあてる連勝式馬券の番号である。連勝式は八枠にきめられているので、出走馬が8頭までの時は馬番と同じ番号だが、9頭になると8の枠の中に8、9の馬番が入り、10頭になると7の枠の中に7、8が入り、8の枠の中に9、10が入る。これは「組」ともいうが一般に「枠」といっている。

さてもし馬券が発売されてから、同じ枠の中にある一頭が外傷のような事故で競走から除外された場合、その馬を目標に馬券を買っていた人は、残ったもう一頭の馬では気に入らないのだから、大変迷惑なことになる。

そこで現在の地方競馬主催者は一致して同枠除外という方法をとっている。俗にこれを「友引」ともいっている。

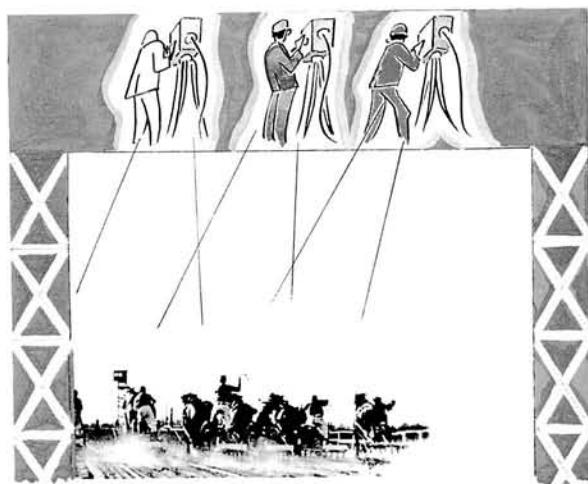
同枠にいる馬の一头が除外になると、残りの馬も除外してその枠をなくし、関係の馬券を返還するのである。

残った馬がたとえ本命と目される馬であっても除外される。競馬には絶対の本命馬はいないのだから、どの馬であっても同じ扱いをしなければならぬ。



(39) VTR

ばんえい競走監視用のパトロールVTRはスタート後方のタワーに三台、スタンドゴンドラに一台、ゴール前方に一台、計五台がすえつけられて、競走中の馬群をテープに記録している。スタート後方にある三台は、五一年に新設されたもので、ばんえい審判技術の革新ともいわれた画期的な改善であった。

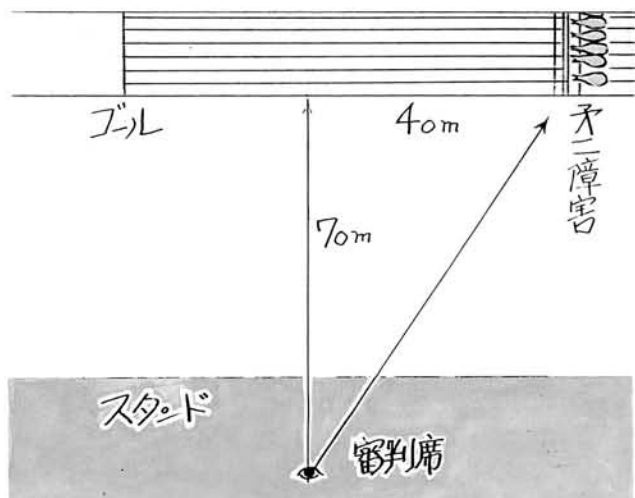


ばんえい審判の死角

ひとかたまりになって走る平地競走と異なり、幅十八米のセパレートコースに散開し、時には前後八十米以上にも離れて競走するばんえいでは、一人の審判委員が同時に全馬を視界におさめることが不可能な場合があるので、その点がばんえいのむつかしいところである。

スタンドの最上階にある公正審判員席から眺めると、平坦地を進む各馬各騎手の動きはよく判るが、障害の蔭になった人馬の動作は全く見ることができない。

第一障害は全般的にスピードのある場所なの

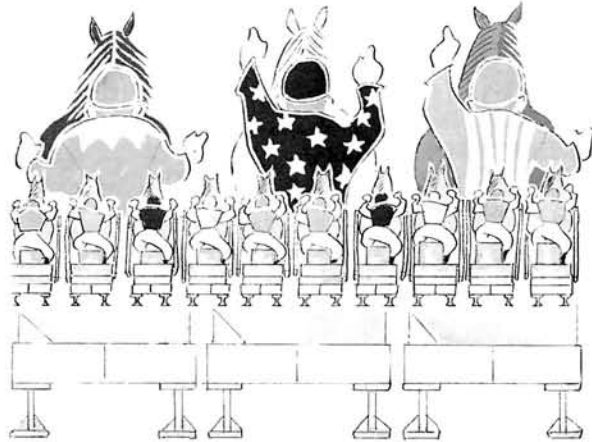


で、特に重い重量レースのほかはあまりとまる馬もないので概ね判定はつくが、ストップを認められている第2障害の裏は外側コースの一、二頭を除き全く見えず、追い方の判定は従来走路係に一任されていた。ともかく判らないではすまされぬ。走路係も懸命な研究と馴れでその役目を果してきたのだが、馬に接近すれば左右十八米の走路に一列横隊に並んだ馬や騎手の動作をつぶさにキャッチすることは神技にひとしく、特に或るコースで異状がおきると、その方へ眼がいき、他がおろそかになるきらいもあった。

私は一週間ばかり走路に出てみたことがある

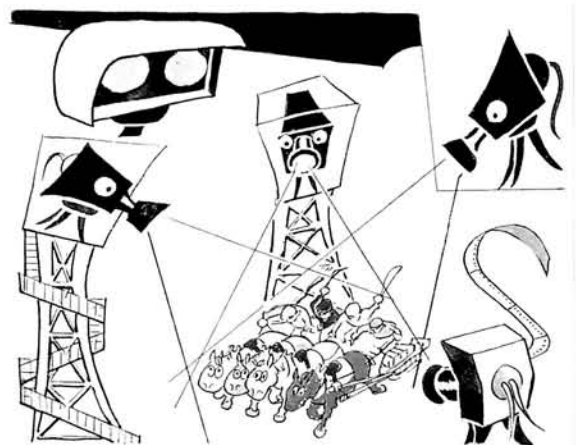


が、馴れないせいもあって、せいぜい並んでいる二頭位の動作しか見ることができなかった。もし見落しがあったとしても一度走り去れば雲散霧消、再び確認の方法はなく、すべては終りである。



— V T R の採用 —

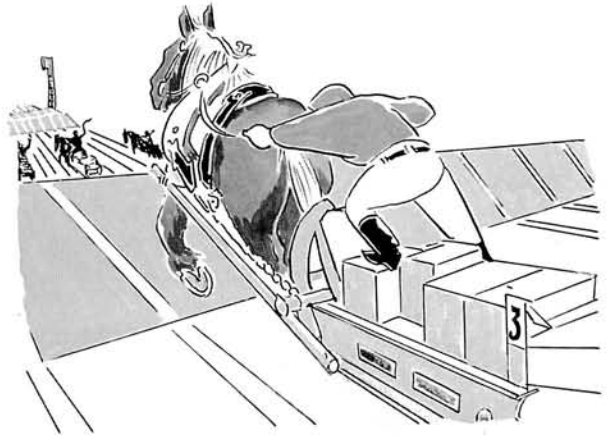
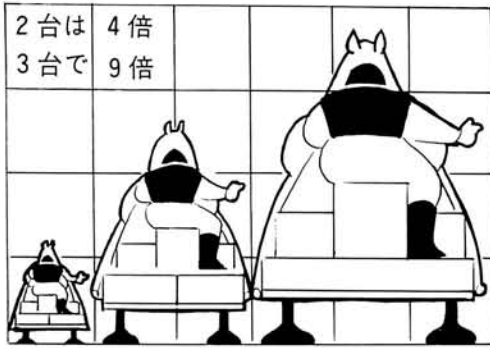
V T R バトロールを採用したのは本会(市協)創立翌年の四四年だったが、当時はO君(現市協課長)を主任として、いわば素人芸で側面一機だけ、四七年後方に一機を増設し翌四八年前方にも一機取付けともかく三方から馬群をキャッチ、機具と業務の一切を専門商社に委託することとなり技術的にもグッツと改善された。



特に後方のV T Rはスタートからゴールまでの全馬をとらえ、障害前の状態をキャッチして最も活躍した。

しかし画面に十頭の馬を並べるとその映像は小さく、進路のとり方判定には効果をあげたが、騎手の追い方、馬の動きを詳細に知ることは困難であった。

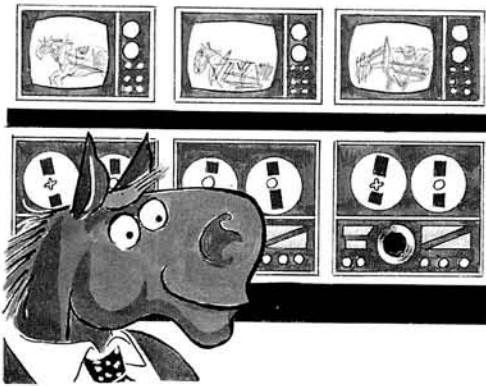
特に先頭と最後馬が大きく離れたときなど、前方の馬は粟粒のように小さくなってしまっている。



月の裏側を見た

月の生成は四〇億年の昔だといわれる、地球が宇宙に創造されたとき月もできた。地球の自転によって月は東から西へと動いていくが、地球に向ける月面は動かず、いつも同じ面を地球に見せているのだという。既に月の周囲を迂廻した機械も人間もいるので我々は月の裏側を知ることができた。

月とばんえい障害の裏側を一緒にするのは千ヨット滑稽だが、VTRの増設は我々にとってそれほど大きな感激があった。五〇年に後方VTRを二台としたことによりその映像は四倍に拡大され、翌五年更に一台を増設したので映像は一躍九倍、これによって「ばんえい審判技術の歴史的な進歩」を期待できるようになった。



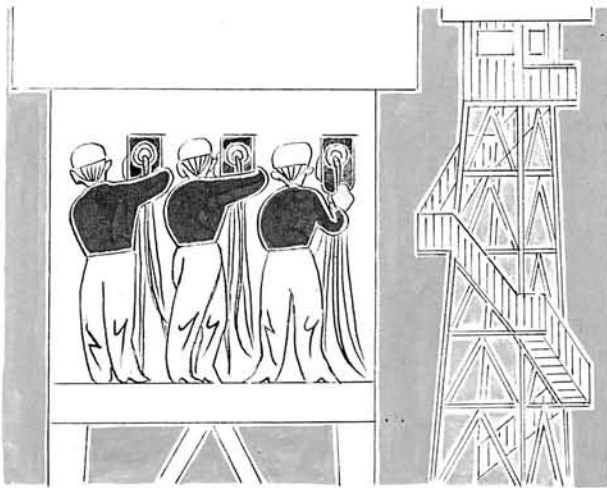
周知のとおりVTR効果は競走終了と同時にテープを巻き戻し、直ちにレースを再現することができ、必要があればその部分を何回も反復して映写し、状況を把握することができるのである。



ばんえいのVTR効果は抜群

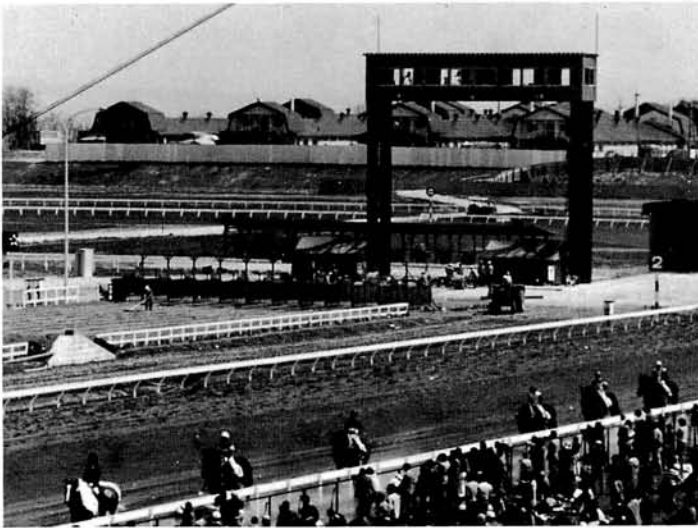
競馬におけるVTRの利用は珍らしいことではないが、ばんえいのVTR効果は他の競技に比較して抜群である。

つまり直線二百米のセパレートコースであるから各馬が重なり合わず、距離が短かく一直線に進む一頭一頭の動向が手に取るように見られるからである。



私達の研究はこの機会に年間の全レース全馬について、第二障害前のストップと超えていく経過を一頭残らずタイムを測定しつつ詳細に監察することであった。私の場合は更に取法速記を試みた。これは馬個々によって取法がどう行われるか、その扶助動作に対して馬はどう感応するかを記録するものである。

こうした方法が将来執務要領となることはむつかしいが、ともかく一人で遂行することは不可能である。幸い永年走路審判をやっていたS

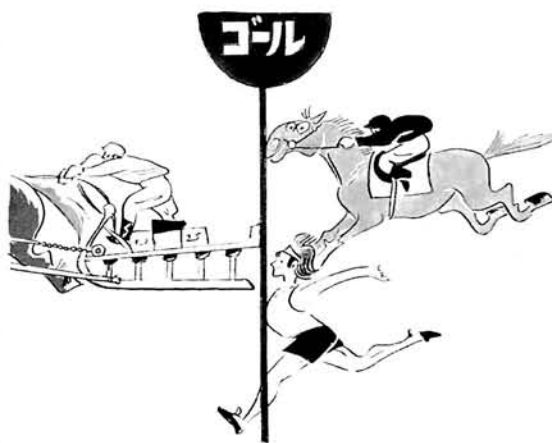


君が同じ席にいたので半分ずつ分担してやることにした。

なにしろタイム測定だけでもかなりの時間を要する。例えば五一年十月旭川農林大臣賞各馬の第2障害通過時間合計は十五分十一秒ともなり、これにレース全体をみる時間、第一障害ストップタイム計測、テープ巻戻し、カード記入などの時間を加えると、二人でも次の発走までに終るのはむつかしい。その反面全馬ノーストップのレースなどは五分位で仕事は終る。

(40) 着順判定写真

ばんえいの勝ち負けは、櫓の後端できめる。普通競馬はハナ、人間の陸上競技は胸、水泳は手の先きと、とかく前のほうにある部位で勝敗をきめるのに、ばんえいは櫓のうしろできめる。これは「ばんえい」はとまることのできるレースだからである。



もし馬のハナ先がゴールに入るとまじり、ふんばるためにあとへ引き、また出る、出たり、引っこんだりしているうちに、ほかの馬が追いかけて行ったら、ハナ先きだけチョットゴールインしただけの馬を勝ちにするのはおかしい、どだいゴールを出たり引っこんだりする「点」で勝敗をきめるのは不合理である。



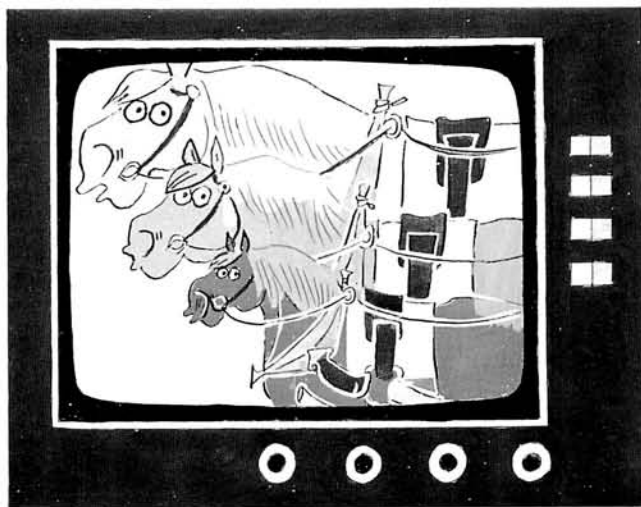
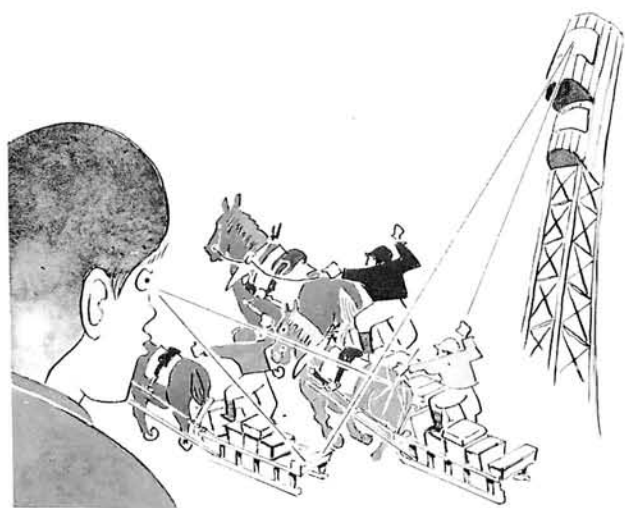
理由はもうひとつある。ばんえいは北海道開拓農民の生活の中から生れたものだが、その頃から荷物を全部目的地に運びこまなければ、レースは終らないという理屈があった。

ばんえいを知らない人が、普通の競馬と同じようなつもりで、頭が先きにゴールインしたのに負けにしたのはおかしいと、聞きにくることがある。それは前のほうが勝っていても、スピードのない馬は、橇の後端が負けていることがあるからである。

馬が決勝線に接近してくると、着順判定委員は、全神経をゴールラインに集中して、入ってくる各馬の橇の後端を見守る。

馬が一団となってゴールに殺到したりすると橇の後端が、馬体にかくれて見えない場合がある。そのため「ばんえい」のゴール判定写真はスタンド側と、向う側の両面から撮影して、決勝判定の正確を期している。

特にゴールのすぐそばに高くそびえて、見下すように立っている向側の対面タワーに重点をおき、そこに二台のカメラをおいて、たとえ一台が故障をおこしても、他の一台が作動しているように、万全の措置を講じている。



対面タワーで撮影した写真は、テレビ送像装置によって、いちはやく審判委員席に送られてくる。接戦のため判定が面倒なときは画面を三倍まで拡大して勝ち負けを確認する。

ばんえいの着順判定写真は普通の競馬と同じスリットカメラである。

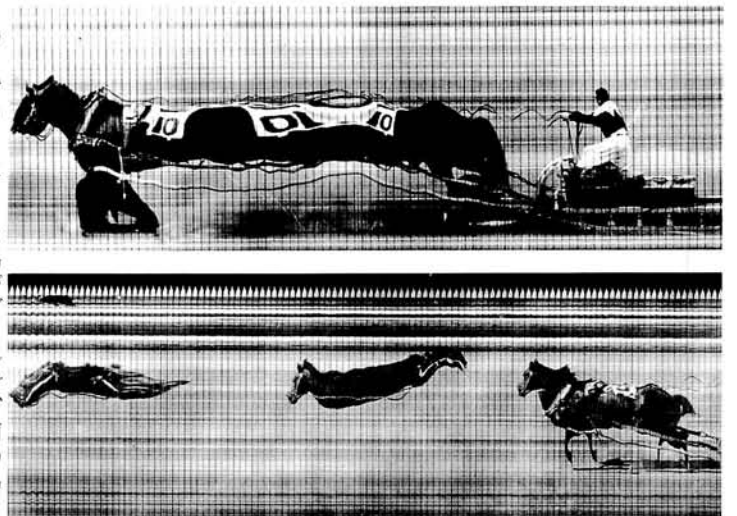
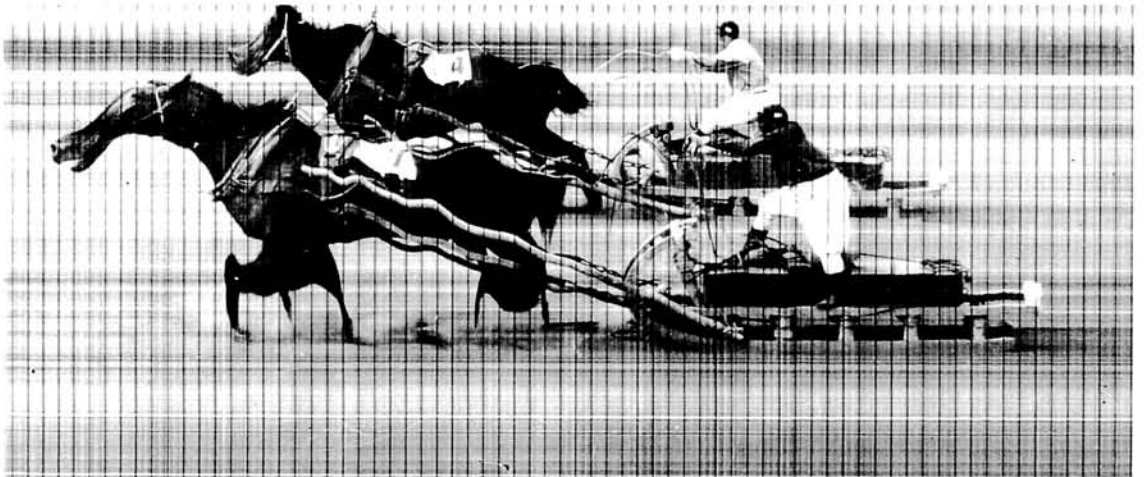
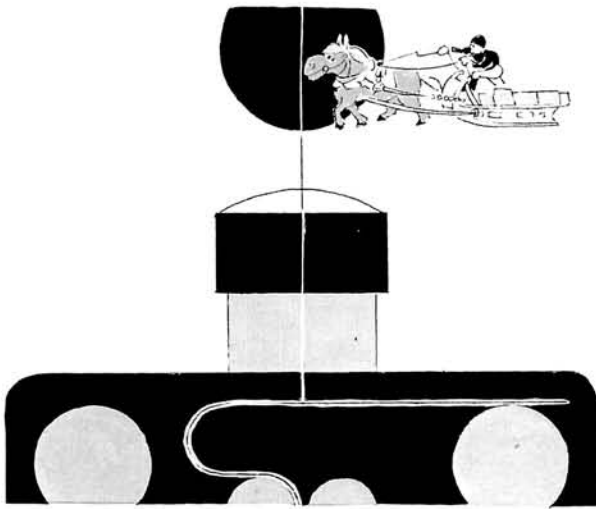
ファイルムの前に二〇分の一ミリという髪の毛も通らないような細いスキ間があって、そこから覗くように、ゴールラインを撮影していくシャッターの無いカメラである。

そのため動いているものがうつり、とまっているものは流れてしまつてうつらない。

普通の写真機では、シャッターをおそくと、動いているものはボヤケ、固定しているものはハッキリとれる、それとは丁度逆になるワケである。

スリットカメラは、細いスキ間からゴールを通過した瞬間瞬間を撮影しているわけで、その映像のすべてがゴールの連続なのである。

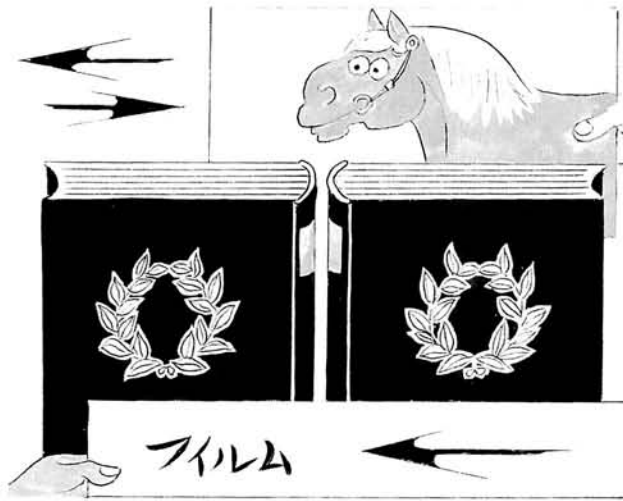
したがって速い馬は、スキ間の前を速く通過するから短くなり、おそい馬は長くなつてうつる。



あとからさしてきた馬がゴールで、前の馬を追いついたとすると、前のほうの馬のハナ先きが速くゴールを通過していても、櫓の後端は負けているわけである。

ばんえいはレース中とまることがあるから、ゴール通過中にもとまることが珍らしくない。その場合普通の競馬には見られないような、不思議な映像となつて写ることがある。

もし馬の頭がゴールインしてストップし、勢をつけるために後方へ下がったとしたら、スリットカメラのフィルムにはどう写るだろう。

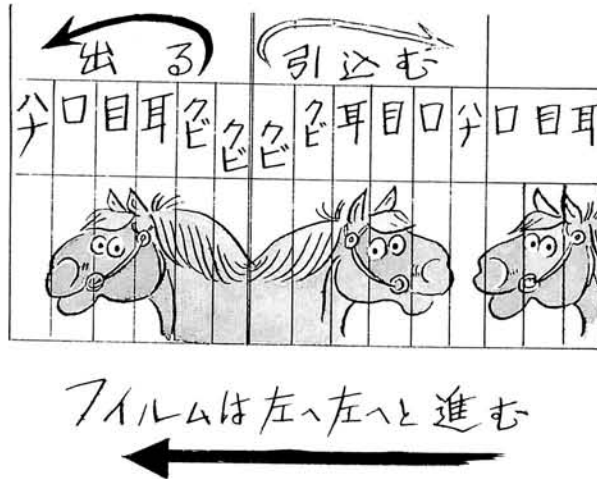


ゴールインした部分が「かたまり」か点となくって写るのである。その理屈を実験してみよう。二冊の本を立ててスキ間をつくる。そのスキ間から覗くようにして、あちらに馬を描いた紙をおく、こちらの紙をフィルムとする。このフィルムを左のほうに動かしつつ、馬の画を同じ方向に動かす。馬の鼻がスキ間に見えたらフィルムにハナと書く。ハナから眼、耳の順でフィルムに写っていくわけである。

こんどは逆に馬を後方に動かす、フィルムは左のほうに動き続けているから、こんどは耳から眼、ハナ、鼻先と写っていくのである。

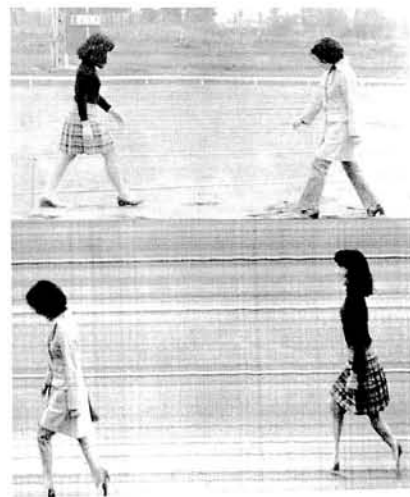
ここに二人の女性にその実験をして貰った写真がある。二人は右と左から歩いてきてゴールですれちがった。

普通の写真機で撮影した女性は、反対の方向を向いている。周囲の風景も正常にとれているが、すれ違った瞬間をうつした、スリットカメラの写真は二人共同じ方向を向いてしまっている。



つまりゴールインした馬は鼻から眼、耳の順に写っていくが、ふんばるため後方に下がったときはその逆に写っていくのである。

これでいろいろの不思議な映像の理屈がわかった。それなら二頭の馬が右と左からゴールに飛びこんだとしたらどう写るだろう。



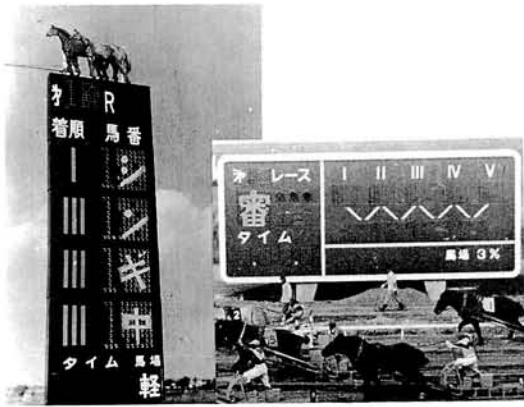
る。周囲の風景は全部流れている。その理由は既に説明したとおりである。

(41) 電光掲示

権の後端がゴールラインに到着した順位、つまり勝ち負けの順位は、馬場内の電光掲示で発表される。

これは「未定」と「確定」とに分けて発表されるが、未定の場合は「未」と掲示され「まだきまっていない」ことを示し、なお電光が点滅して「未定」であることの注意を促している。これは競走中の事故や後検量の過不足などによって失格馬があったりすると順位を変更する場合があるからである。

このような事故がある場合は「審議中」であることを示す「審」という電光掲示が出る。北見のタテ型電光掲示ではタテに、片仮名で



「シンギ中」という字が出る。

「未」とか、「番」の掲示が、「確」の字に変わるまでは、絶対に馬券をすててはならない。「勝馬が確定にならない前」に、「未定」の掲示で不的中と思いきみ、たとえ馬券をすててしまったとしても、それは早合点として損害の補償はしてくれない。

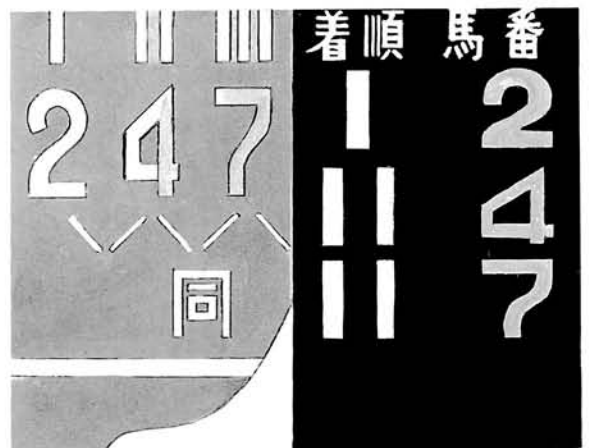
同着の場合は、同着馬の中間下に「同」という字が掲示され、タテ型の電光掲示では、同着の順位が上下にふたつ出る。例えば一着が同着の場合は到着順位の欄に、1-1-2と出、二着が同着の場合は1-2-2と出て、「1着が2頭おります」「2着が2頭おります」と表示されるのである。



競走が終ると指定された馬（多くは一、二着馬及び三着以下の指定馬）は、薬物検査のため検体採取所へ行って尿をとられる。

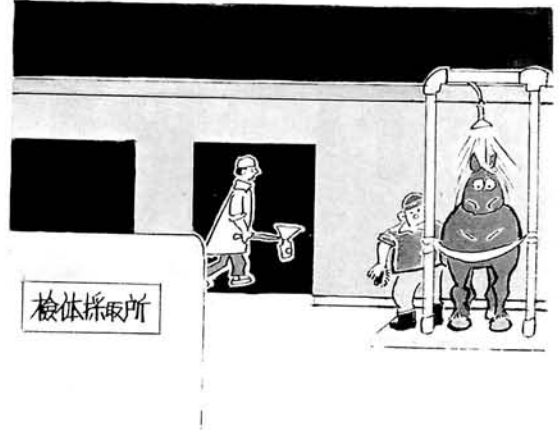
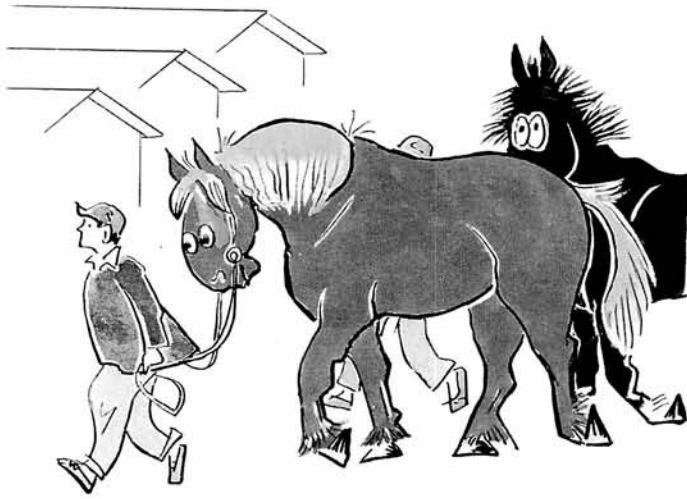
そこには三頭分の枠場があつて、ぬるま湯で全身を洗って貰い、いい気分になったところで、深々と寝薬の敷かれているうす暗い馬房に入れられる。採尿員が「シーシー」といったり、軽く口笛を吹くと馬は忽ち尿意を催うして排尿する。これを自然排尿という。採尿器、尿道カテートルでとる方法もあるが、そのような強制採尿は治療の場合に行われるもので、ここではやらない。

(42) 薬物検査



ばんえいの採尿成績は頗る良好だが、時には長時間を要するものもあり、熟練と忍耐が必要である。あまりに長時間を要するものは唾液をもって替えることがある。

一レースに三頭の薬物検査をしている現在では、一日一〇レースとして三〇頭、一期六日間で一八〇頭の尿又は唾液を採取しているわけである。



昭和五二年のばんえい採尿成績をみると次のとおりである（検体採取所主任広川健治獣医師による）

場所	回数	採取頭数	尿	唾液
旭川	四回	七二〇頭	七一四頭	六頭
帯広	五回	九〇〇頭	八九九頭	一頭
北見	四回	七一九頭	七二七頭	二頭
岩見沢	四回	七一九頭	七二七頭	二頭
計	一七回	三〇五八頭	三〇四七頭	二頭

この表によれば検体採取率は尿九九・六四％に対し、唾液は〇・三六％となっている。

なお北見の一頭欠は六月一九日第九レース二着カツエイ号の馬洗場における外傷により中止したものである。

岩見沢の一頭欠は八月六日第六レース一着馬ラッキー号がゴールイン直後急死したため採尿不可能となったものである。

採尿に要した時間は、発走時刻から起算して最低七分（馬洗場において尿意を現し採尿したもの）最高二時間一〇分であった。（最高帯広第五回）

唾液採取馬の所要時間は最低一時間、最高二時間〇八分であった。（最高岩見沢第二回）

採尿量は二五〇cc以上三一〇ccまでとしたが二八〇cc、二九〇ccのものが多く、装あん所入所後発走直前まで、及びレース中放尿した馬に



ついでには二〇〇ccしか採尿できなかった。レース中の放尿は牡馬に限られその数は数頭にすぎなかったという。レース中放尿とは便利なこと。さすが馬である。

採取された検体（尿）は航空速達便で、東京の競走馬理化学研究所に送られ、精密な化学検査が行われ、その結果は開催執務委員長に至急便で通報される。

とびら画について

これは、ばんえい三十年間に改善されたもののうち、騎手服装、そり、重量物のうつり変りと、ばんえい競馬の毛色（青、鹿、栗、芦、柏）歩様（駆、速、常、佇立）を示したもの。


人間の早さ（参考）

体力

テスト

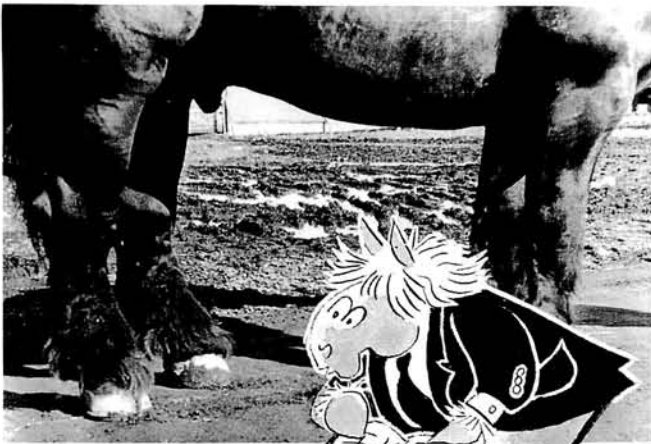
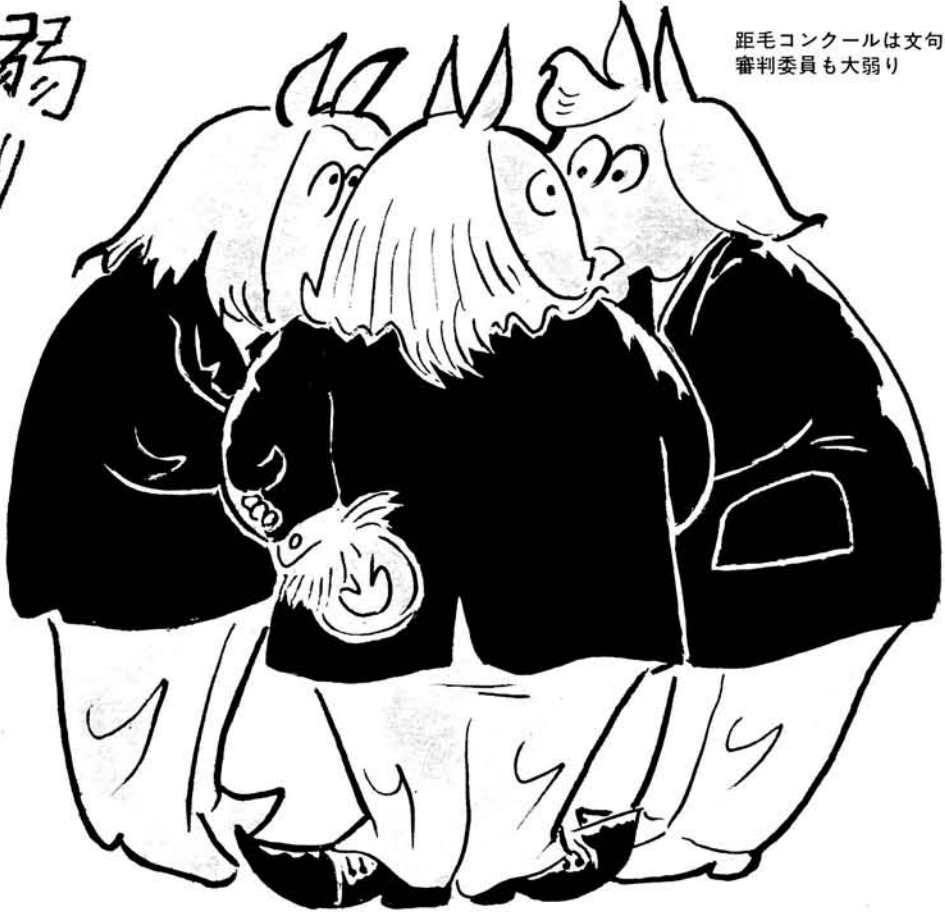
じぶんの体力は、いくらぐらいあるのか、はかってみよう。



年 令	学 年	へ い き ん		は か り 方	
		(男)	(女)		
五十メートル	8	才	3年	9.9 (秒)	 五十メートルを力いっぱい走って、何秒かかるか。
	9	才	4年	9.6 (秒)	
	10	才	5年	9.3 (秒)	
	11	才	6年	9.0 (秒)	

距毛コンクールは文句続出
審判委員も大弱り

弱
リ
ま
し
た
な



ばんえいの
勝敗は後端できめる



ばんえい馬は距毛が多い
(タカラボタン号)

(4)

ばんえい競走とはどんな競走か (特殊編)

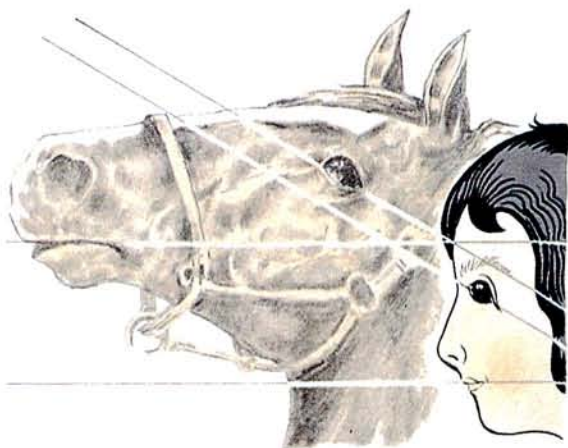
(43) ばんえいのたのしさ

—馬の顔—

始めてばんえい競馬を見る人は、馬の大きいのに眼をみはる。なんととっても世界的な大型ばん馬が五百頭余も集まっているのだ。一屯以上もある飛び抜けた重ばん馬が、これだけ集ることは世界のどこにもない。

よく見るとどの馬も大きな図体はしているが顔は実に可愛い、こんな武骨な馬の顔がどうして可愛いのか。

たれ目のせいではないだろうか、稀にはきつい感じのものもあるが、総じて馬の眼は口の角度に対して「たれ眼」になっている。



人間は怒ったとき目尻が吊り上がり、笑うときは下がる。下がりすぎもよくないが、概ねたれ眼は柔和な相といえる。

精悍なサラブレッドと異なり、ばんえい馬の顔はなんとなくポツタリとしている。これは皮下脂肪が多い関係だが、大きな顔に小さなたれ眼、それが馬の顔を可愛くしているように思う。

—毛色—

普通の競馬では鹿毛が多く、五〇年の道営競



馬に出走した馬について調べてみたところ、その七〇%が鹿毛、栗毛二六%、僅か四%が青毛でであった。

ばんえいでは青毛の馬が一番多く、同じく五〇年の調べでは全体の三七%が青毛、鹿毛二九%、栗毛二二%、芦毛一一%、そのほかに粕毛というのが六、七頭いた。

栗毛と芦毛、粕毛には、またいろいろ変わった毛色があつて、入場してくる馬馬を見ているとまるでそれは、色とりどりの服装を着かざったファッションショウを見ているようである。

額のところにある毛をまえ髪、頸から肩にあるのをたて髪、肢元の球節のうしろにあるのを

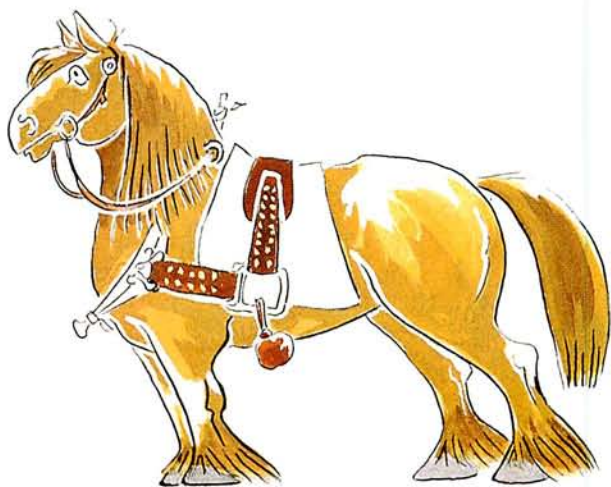


距毛といい、尾毛と共にその毛はいづれも長い
そこでひとつ、ばんえいファッションショウを
やってみよう。

☆青毛

ばんえい馬のなかで一番多い青毛、全体が真
黒い毛の馬で、髪の毛も顔も身体も全体が黒い
夏の被毛はみぢかく、うるしのように黒さがあ

るが、冬には長くなり少しあせてくるものもいる。
☆かけ（鹿毛）
全身の被毛の色が、茶褐色で、まえがみ、た
てがみ、尾毛、四肢の下部と距毛が黒いものを

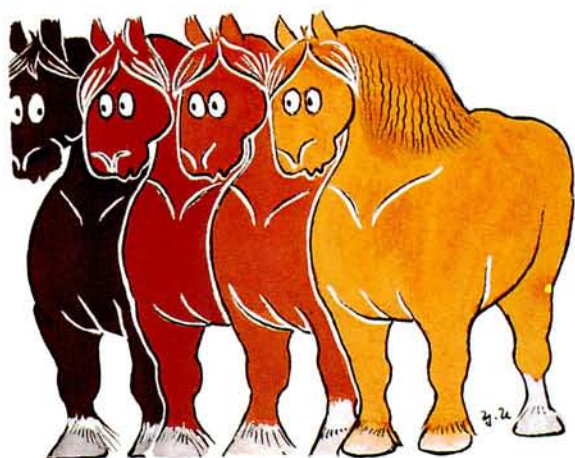


いう。被毛の色はこいもの、うすいものがある。
特に暗褐色のもの、または全身が青毛と見まち
がうほど黒色で、眼のまわり、くちびるのまわ
り、腹の部分などが褐色にみえるものを黒鹿毛
といい、赤いのを紅鹿毛という。

なかには銅貨を並べたような斑のある馬がい
る。これは脂紋といって栄養の良い馬に多く見
かける。

☆栗毛

次は栗毛に登場してもらおう。先づオール栗



毛、これはたてがみや尾、身体の全体が黄褐色か、赤褐色であるが、色の濃淡は色々である。なかには長い髪が金色に輝いていて美しいものもある。

色彩は濃いものから淡いものまであって区別すれば七、八種にもなろう。だんだん濃くなつて柘の木の実の色になつたのを柘栗毛といっている。栗毛には白い特徴が多く、多くの馬は肢元が白っぽくなっている。

たてがみ、まえがみ、尾毛、四肢が白いものを尾花栗毛といっている。

アメリカのベルジャン種という重ばん馬は、尾花栗毛で、尾を短かく統一しているといわれ

る。日本にもこの美しい尾花栗毛は多数見ることがができる。

髪と尾が真白く、濃い柘栗毛の馬が、たて髪をふり乱し、ばく進してくるさまは、まるで芝居の鏡獅子をみているようで、実に素晴らしい☆あし毛

これは白い馬のことだが、顔やからだ、肢な



どに黒い毛がまじっていて、黒っぽい被毛の中に白い斑があったり、白の被毛の中に黒い斑があったりする。

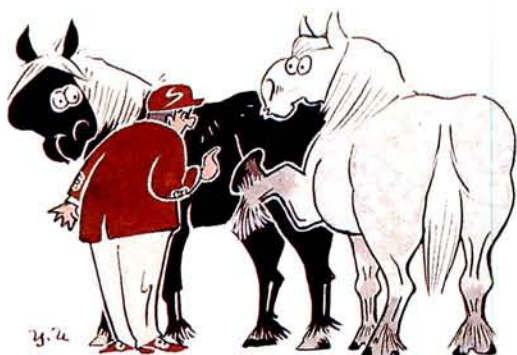
「あし毛」に悪馬なしという人もあるほど、あし毛には均整のとれた体型の馬が多い。



多くの芦毛には貨幣を並べたような斑があるこれを連銭あし毛といっている。

若いあし毛馬にはまるで青毛と間違えるような黒い馬がいる。これは近くに行つてよく見ると、白い毛が全体にまじっているのがわかる。歳をとつてくるとだんだん白くなつていくのである。

黒い被毛がだんだん白くなっていくとき、奇妙な紋様となつて、おかしな顔になるあし毛もある。



いる。

たて髪や尾が白く、顔がまだらになっている馬や、からだの白くして肢が黒く、髪がグレーの馬がいたりして、ばんえいの大きな体軀と毛色を見ているだけでも楽しいという人がいる。

外国にはあし毛の優秀馬が非常に多いが、日本には元来あまりない。これは戦前の馬政は軍馬が目標だったから、白は敵に発見されやすいという理由で敬遠されたものらしい。

☆ 粕毛

最後は粕毛である。日本には勿論日本人が住んでいるが、馬はほとんどが外国馬で、日本の馬は天然記念物のように、ごく僅かな数が保存されているだけだ。その中に北海道和種ドサンコがいる。

粕毛はそのドサンコと外国馬の間にできた毛色でないかといわれている。

ばんえいに出てくる粕毛はすでに何回かの交配によって、ドサンコの面影はなくなり、堂々たる体型をもっている。ただ毛色だけが粕毛を伝承しているのだ。

かげ粕毛、青粕毛、くり粕毛と母系の毛色を受け継いでできた、さまざまな色あいは、楽しくも不思議なおとぎの馬を思わせる。

顔から頸にかけて赤く、全体に赤褐色の斑があつて、たて髪と尾と肢元が黒っぽい馬、顔が青っぽくて尾の黒い馬など、ベルギーとフランスの国境をはさんだ地方に生産される。アルデンナー種とはこんな毛色の馬だという。



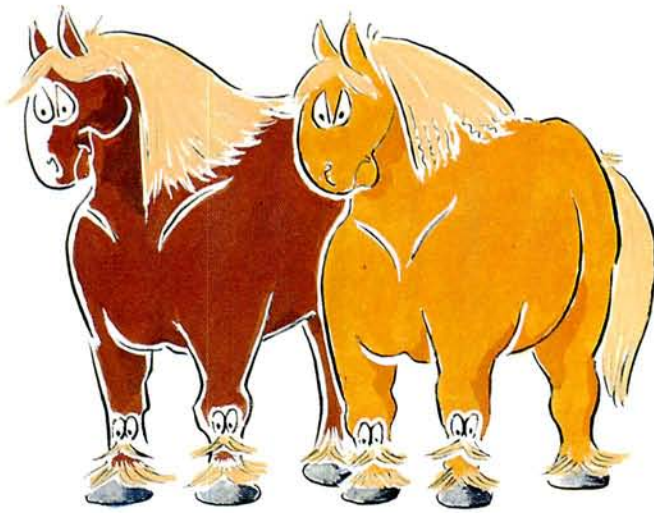
— 距毛 —

こんどは距毛コンクールといこう。
距毛とは肢の下元にはえている長い毛のことをいう。

ばんえいの馬は普通の競走馬とちがって、
距毛が頗る多く、フサフサとしている。歩くとき、上げた肢が反転して下りる瞬間、フワリと浮いて見事だ。
さてその見事な肢の持主の中から十頭を選んで優劣をきそつてもらった。



厳選の結果シャルマントオーとタカラボタン号が残り、この二頭で決勝ということになったが、昭和五〇年度「ミスター距毛」の栄冠は、タカラボタン号に輝やいた。



ところがトヨカツとクロエルムが不服そうな顔をしているので、よくよく見ると、この二頭は前ひざのあたりに距毛がはえているのである。これには審判委員もおどろき再審議を始めた。しかし、そうなるとミスヨシタカ嬢も黙って



はいない。

彼女は女性だというのに、顎の下に長いひげをモツサリとたくわえていたのだ。

イヤハヤ、審判委員はすっかり慌てて、「審議中」の掲示を出すやら、場内に「放送」するやらで、ひたいを集めて審議を重ねる始末、フト気がついてみると、ばんえいの「実施規

則」には「勝敗は後端できめる」とあり、タカラボタン号の後肢には立派な距毛があるのでホツと一息、同君の優勝は確定して、前年の覇者ハチアサヒ君から晴れの栄冠をいただいた。おめでとう。タカラボタン君 乾杯!!



(44) ばんえいの特異性

☆標準タイム

一体どの程度のタイムが、ばんえいに適当なのか、それはどの程度の重量が適当かということでもある。このことについては昭和四十七年に馬場やや重で、四才以上の平場レースの場合一分四十秒位ではないかということになった。



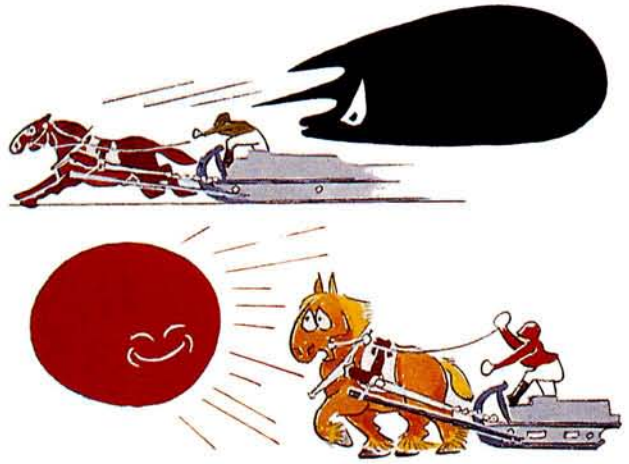
1600m



1分40秒
?

一分四十秒とは、丁度普通の競馬の千六百メートルと同じ位の早さで、この程度なら開催運営上、レース進行上適当であろう、馬に対する労働も過酷とならず、競走用具の保全にもよいということになったのである。

このタイムは、四才以上の一番下のクラスを標準としているが、ばんえいではクラスの上る毎に重量も重くなっていく仕組なので、このタイムにピッタリと合せることは、すこぶる面倒である。



当時旭川の馬場で、積載重量三百キロがこの標準タイムに合致していた。それでも雨降り馬場では一分そこそこ、晴れ続きの重馬場では二分もかかった。

☆馬のレース

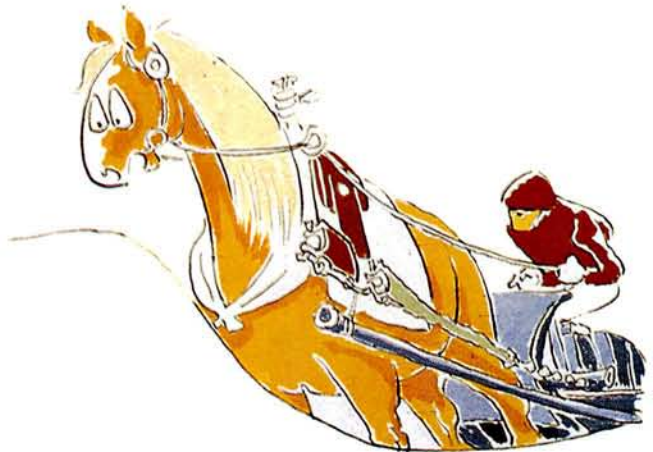
すべてのレースが僅か二百米の短距離で行われるばんえいの単純さは、橇に積まれる重量の重い、軽い、雨の日、晴れの日による馬場水分の変化の中で、ふたつの障害をこえていくところに、絶妙の変化を生ずる。

特筆すべきことは、ばんえいは「馬のレース」だといわれるほど、馬の気合に乗って、巧みに操作していくレースなのである。

ゴールも近い最後の追込みで、多くの馬はストップしては進むという走法になる。騎手の懸命の操作もべん打も、かけ声もなんのその、チョット休ませて頂きますとばかり、勝手に一服しては歩き出す。そんなとき一服したあとの馬の歩様はイキイキとして軽快になるのである。最後の追込みは騎手の意志で馬をとめてはならないことになっているので、この区間のストップ、前進は全く馬のペースである。



☆とめる、とまる、とまらせる。
雨が降って水分が多くなると、橇のすべりがよくなって、ゴールまで一気に走ってしまう場合もあるが、水分が二%以下になると大方の馬は、第二障害の前でストップして息を入れる。馬がとまるのは、騎手が「とめる」場合と、騎手がいくら追っても馬が勝手に「とまる」場合と、もうひとつ、騎手と馬の意志が同じように働いて「とまらせる」場合とがある。
騎手が「とめる」のは、最後の追込みにそなえて力をためておこうとするときにやるものでそれは第二障害前ということになる。



騎手がいくら追っても叩いても、一服したい

という気が馬におきたとき、馬は「とまる」。

そのほかにストップしたい意志が馬におきたとき、騎手にも同じような意志が動くとき、馬はとまる。これは「馬なり」ともみえるが、それとは又別の状態（馬に同意する）である。

これは特別に重量の重いレースのとき、第一障害前から第二障害の登りまでの間に見ることがある。



☆スピードをセーブしているスピードレ

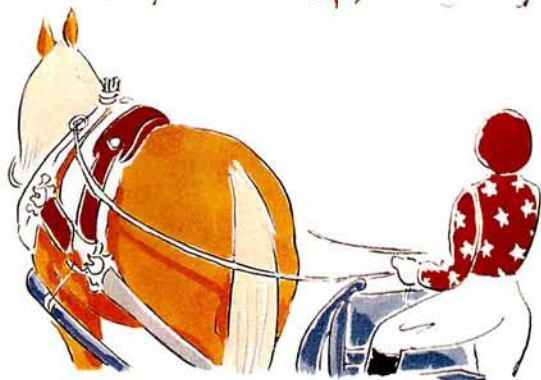
ース

ばんえい競走は、他のスポーツには見られない特殊なものがある。

そのひとつは重い橇を引っばって、早く決勝線に到着するレースであることだ。

多くのスピードを争うスポーツでは、競技する者が最も走りやすい軽装で、早さを競う、例えば陸上競技ではランニングシャツとパンツといった格好でやるし、普通の競馬では騎手と鞍の重量が四八〜五六キロ位、以前にやっていたけい駕速歩は、七百グラム位の負担でしかなかった。

ばんえい競走は四才以上の最低重量が六百キ



ロであるから、力量のある重挽馬でなければ出場の資格がとれないわけだ。

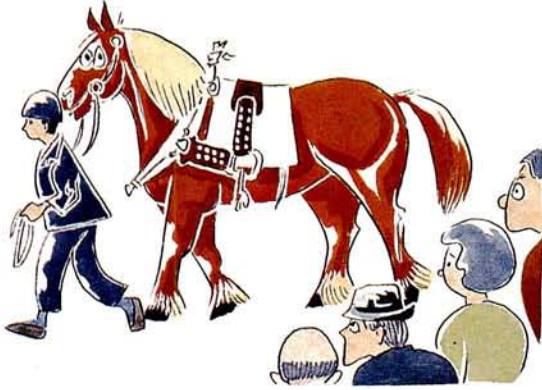
いいかえれば、ばんえい競走は、一定の重量負担によって速度をセーブして、早さを競い合うレースなのである。

僅か二百米のコースの中でいろいろな変化をたのしむスポーツともいえる。

(45) 馬のみかた

どんな馬が最もよいコンディションにあるのか、下見所と馬場に馬が出たとき、じっくりと見るのが競馬の常識である。

馬はどんなのが良いのか、力の強い馬の体型、スピードに向く体型はどんなのがよいのか、「馬学的なみ方」は昔から相馬法でまわっているようなものである。しかし「馬だけを見て勝つ馬をあてる」ということは、楽しみとしては一つの方法だろうがなかなかむづかしい。その馬の能力をよく調べた上で選び、選んだ馬の調子がいいかどうかをみるというのが普通のやり方である。



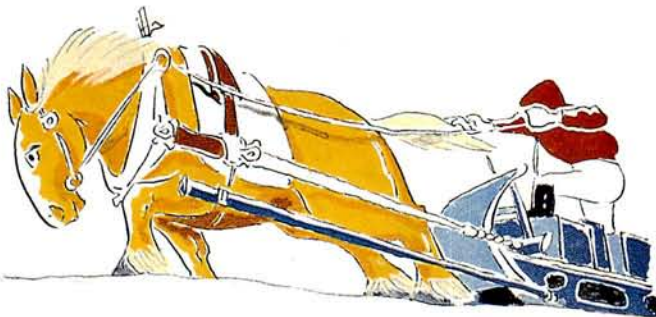
しかし思わぬ馬が勝って大穴が出ることもあるから、絶対というものはない。
一応レースに出ってくるからには能力検査の合格馬であり、優勝劣敗のいばらの道を乗りこえてきた歴戦のつわもの達と考えてよい。
動物である以上、常に好調を保つことはむづかしいことだが、それも出てくるからには一応好調の馬ばかりと考えてよいと思う。
したがってその中から特に好調の馬を見出すことは容易なことではない。



☆ 前進意欲

ばんえいについて一番大事なことは「旺盛な前進意欲」があるかどうかということである。砂コースと重い櫓、二カ所の障害をひとつもイヤがらずに、強力を発揮して、ひるまず前進していく根性とエネルギーは、日頃の調教と健康によつてつちかわれる。

その日その馬に「旺盛な前進意欲」があるかどうかを見抜くことは、一番のコツだが並大抵のことではない。



ある専門家は「その馬にやる気があるかどうか」を感じとれとっている。
そのカンこそは多年の経験と研究熱心によって、自然に湧いてくるのが理想である。

結局それは身体全体にハリがあるかどうかを見抜く方法である。



☆ 毛つやと毛色

馬の調子を見るのに「毛つや」というのがあ
る。毛つやはただ光っているというのでなく、
よく手入れされた皮膚全体に脂肪がのって、底
光りのする光沢がなければいけない。

昔から「濡れ馬千両」といわれているのは、
毛つやと皮膚がしっとり輝いている状態をい
ったもので、それが健康と好調のしるしだとし
たのである。

毛つやは晴れた日と曇った日、明るいときと
暗いとき、毛色の種類などによってちがって見
えるが、どちらかといえば色彩の濃い毛色ほど
よくわかる。



☆ 眼と視覚

顔は特に人目につきやすいばかりでなく、内
臓諸器官の関門として最も重要なところだ。馬
の眼は人間と違って顔の横についている。人間
が眼玉を左右に動かすと一八〇度まで見えるの



にくらべ、馬は全地平線、つまり三六〇度全部
を見ることができなのだ。

近くへ行つてよく見ると瞳孔は人間と違って
横に長い。しかし眼底にうつる結像は人間と変
りはない。

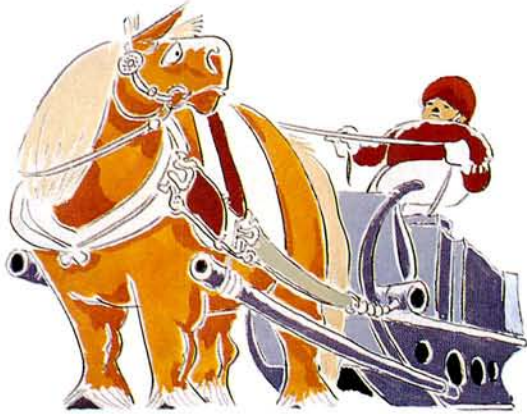
眼軸が人間のように並行していないので両眼
視に不利なため距離の判定には不便だといわれ、
片眼視となることが多く、乱視遠視でないかと
もいわれている。

眼に底光りがあつて時折り遠くを眺めるよう
な風情があるのは好調という。特に乗馬して馬
場へ出るとき、らんらんと眼がきらめいている
のは關志満々の相である。

きらめきがなくとも清く澄んで、眼光に鋭さを感じるのは好調だ。ドンヨリと濁って生彩がないのは不調のしるしである。これはキヨロキヨロとして落ち付きがないとき、血走っているときなどにもみられる。

☆ 鼻のとと嗅覚

馬の呼吸は平常一分間に六回ないし十五回だが、レース中第二障害あたりからゴールまでには六〇から八〇位に増加し、それと並行して脈搏も体温も上昇する。



人間にくらべてみると脈搏の場合、激しい運動によって人間は二倍位、馬は五倍位に増加するが、人間は極度に疲労しなかなか回復しない。馬はすぐ平静に戻って草を食べたりする。尤も心臓の大きさも人間の五倍位ある。呼吸数は脈搏数と並行して増減する。

鼻は呼吸の閘門として最も重要で、その形は人間と同様大きく、拡がっているのがよい。

咽喉は激しい呼吸がよく流れるように円く、鈍角であるのがよいとされている。

下見所ですでに興奮して呼吸が忙しくなっているのはよくない。

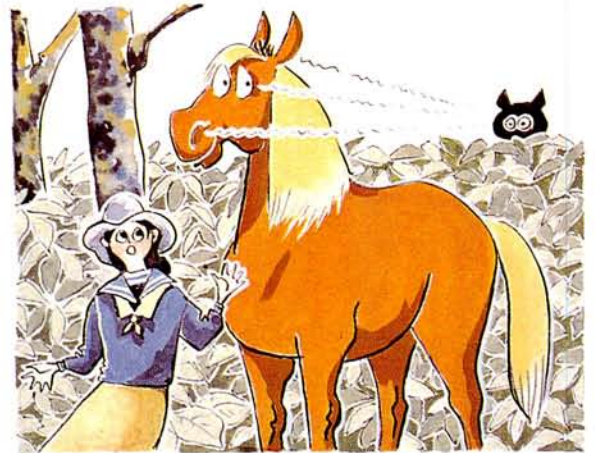
いるのはよくない。



鼻にはそのほかに「におい」をかく嗅覚と、人間の指先と同じような触覚の役目がある。人間の何百倍もあるという鋭敏な嗅覚は、はるか遠くの水を探し出し、毒草や、鮮度の落ちた水を嗅ぎ分け、危険な橋を渡らないという話もあるほど素晴らしい。競走に際してはコース内の馬の歩いた蹄跡を感じとり、騎手や他馬の状態を、眼や耳と一緒に素早くキャッチする役目をしている。

☆ 耳と聴覚

馬は人間にくらべて、「頭で考える、記憶する、計算する、作り出す」などの能力は問題にならないほどない。



脳の重さは陸軍獣医学学校調査によると

区分 重量 体重比

人 一、四六〇グラム 二・五〇%

馬 六三〇グラム 〇・一七%

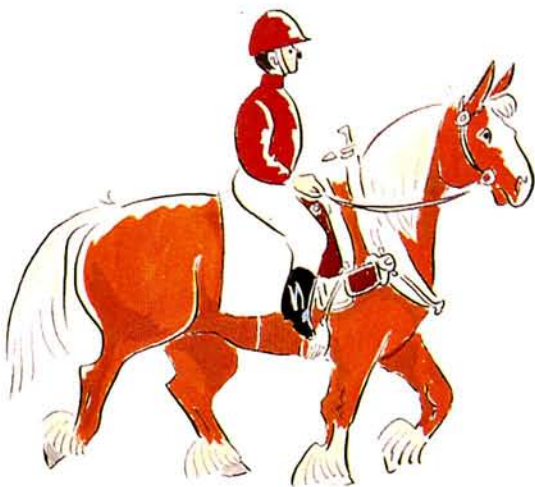
犬 一一七グラム 〇・二五%

重さだけで智力の尺度とすることは当を得ていないだろうが、とも角大変な差がある。

しかし聴覚、嗅覚、前後左右が見える視覚、鼻先の触覚、反射機能などは人間の想像を超えるほどの能力をもっている。

竹をそいだような切りたつた耳が、キリツとして形の良いのはサラブレッドも重ばん馬も同じだ。その耳は馬の一番高い、頭の頂点についており、前後左右に、時には右と左を逆の方向に向けて、四方八方の僅かな音をも鋭敏にとらえる。

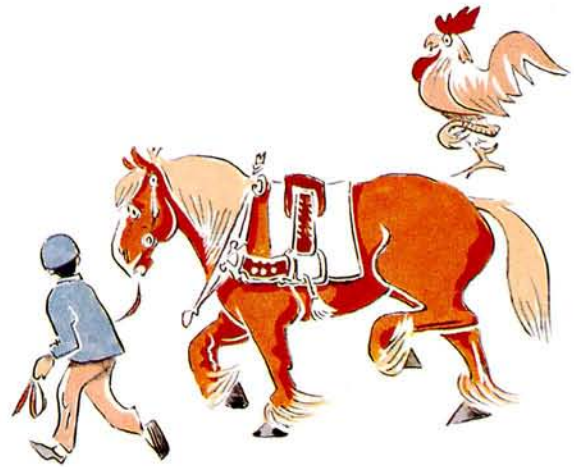
下見所や馬場に出たとき、あたりの音に注意深く耳を動かしているのは好調のしるしである。あまり動きがいがしいのは落ちつきのない証拠で、うしろへ寝せてしまっているのは、なにか気に入らないことがある馬で、勿論いい調子とはいえない。



☆ 歩様と尾

一歩一歩が確実に地面を踏みしめているか、一方が強く一方が弱くないか、捻ったりまがったりしていないか、歩幅が左右同じか、あと足の踏みこみが浅すぎはしないか、頭の上げ下げが歩様に合っているか、一定のリズムで歩いているかなどをみる。

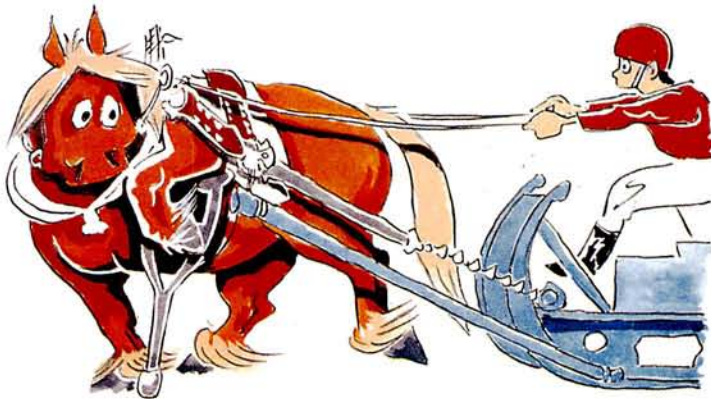
ひき運動が終って、騎手が乗馬すると急に眼が輝やきだし、尾を水平に高くあげて歩様がキビキビと軽快になるのは絶好調とみてよい。尾筋の力強さと肛門のしまりのよいのは好調のしるしである。



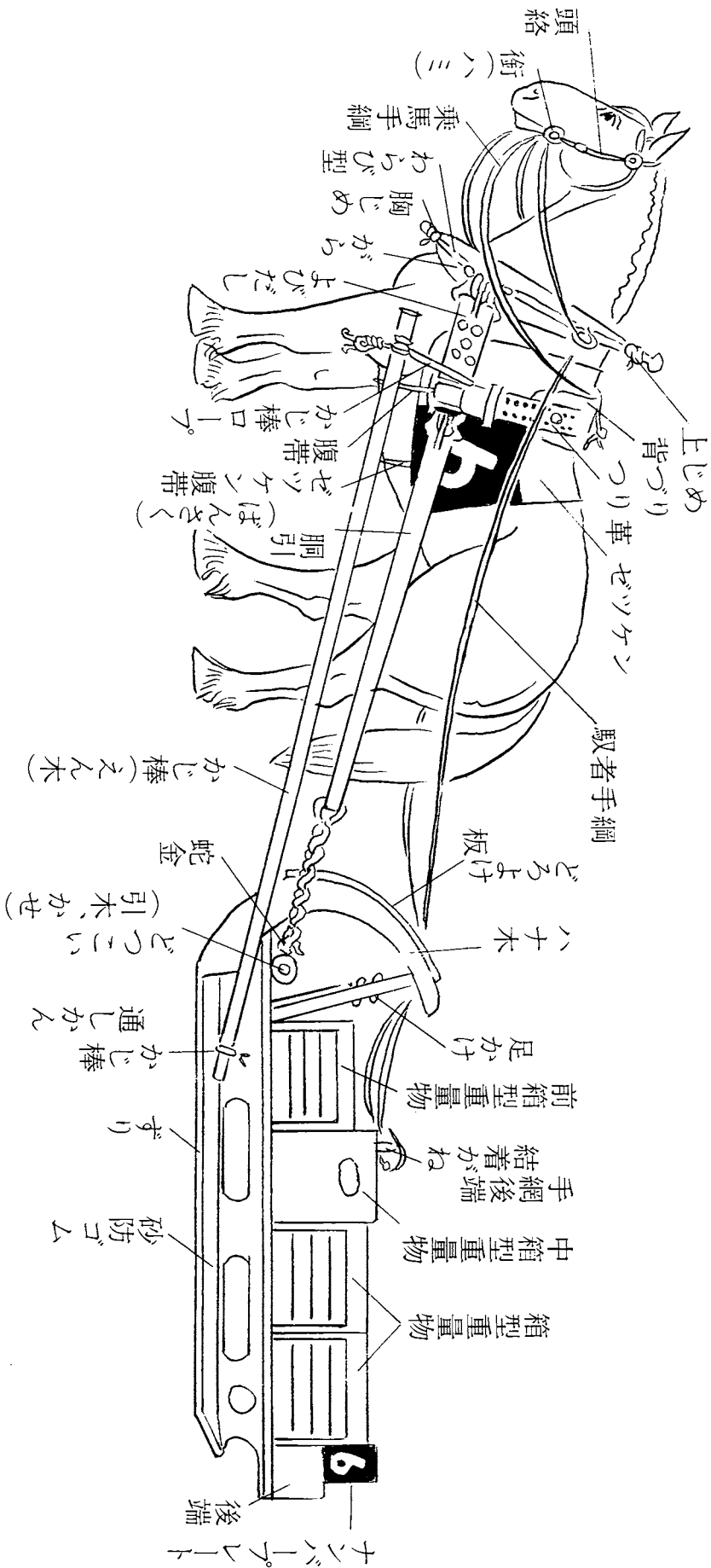
変った歩様としては一年に一―二頭、鶏跛とって鶏のように一方の後肢を高く上げて歩く馬がいる。鶏跛は普通の競馬でも、ばんえいでもよくない歩様とされているが、出てくる以上はその欠点を補う長所があるものである、例えば五一年の鶏跛馬ビホロコマは十四戦一着一回を含め三着以内九回、四着以下五回の成績をあげている。

中にはゴール近くになって跛行のような歩き方をする馬がいる、その多くは橇や馬具をはずすと平常となり、なんの異常もないことがわかる、馬は仮病を使うことはないから、どこかにこたえるところがあったにちがいない。

さてもうひとつ大事なことは騎手の動作に対して馬が今迄、どのように反応したか、騎手などのようにしてその馬の前進意欲を燃え上らせたいかを研究しておく必要がある。



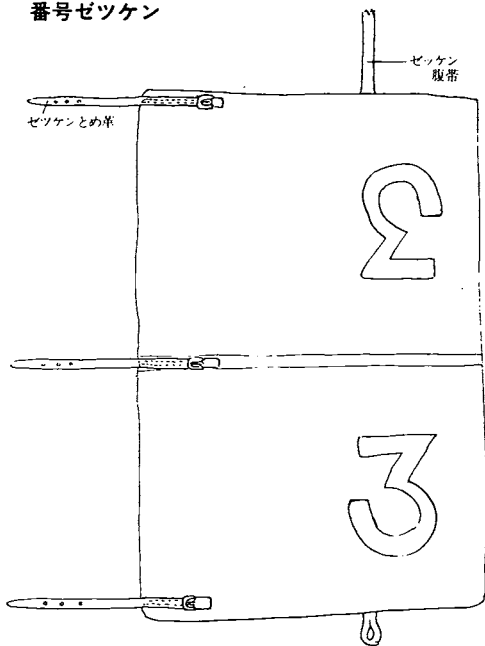
競走用具装着図



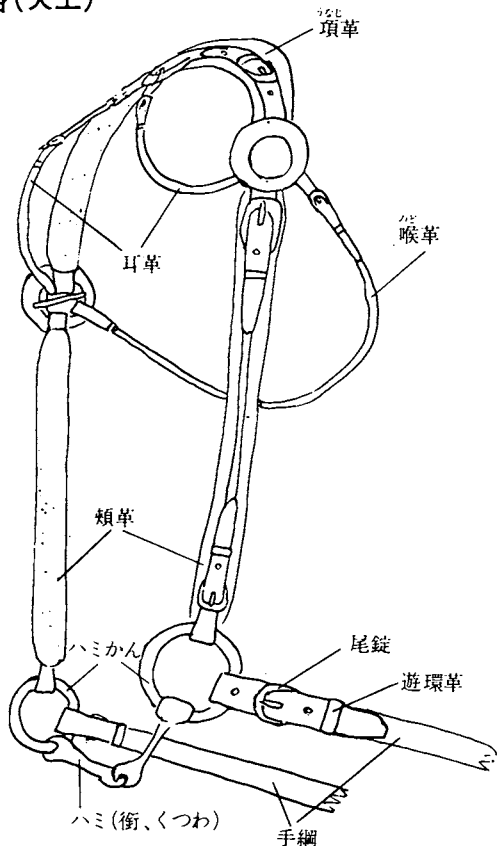
ばんえい競走

用具各部の名称

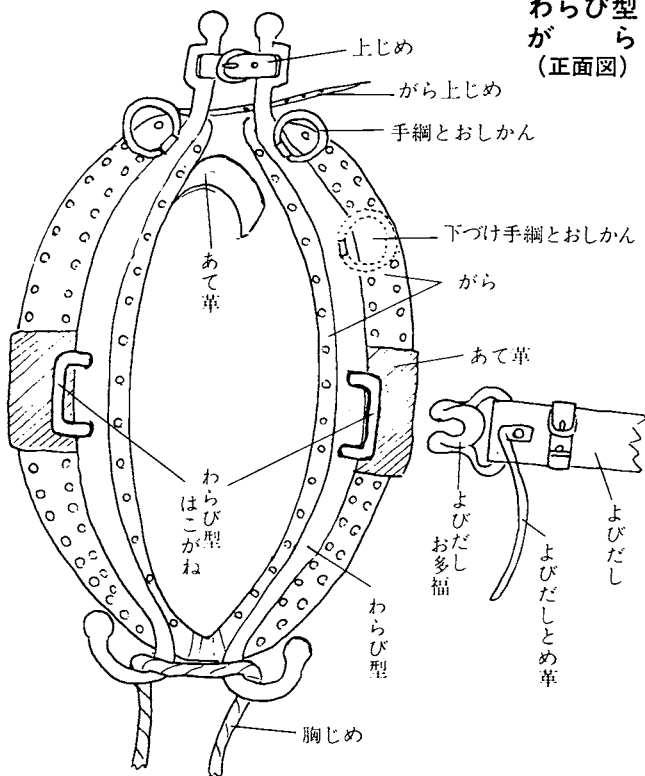
番号ゼツケン



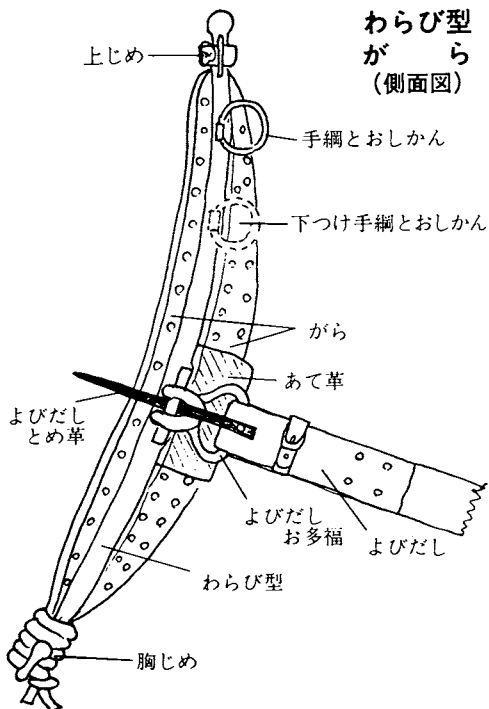
頭絡(天上)



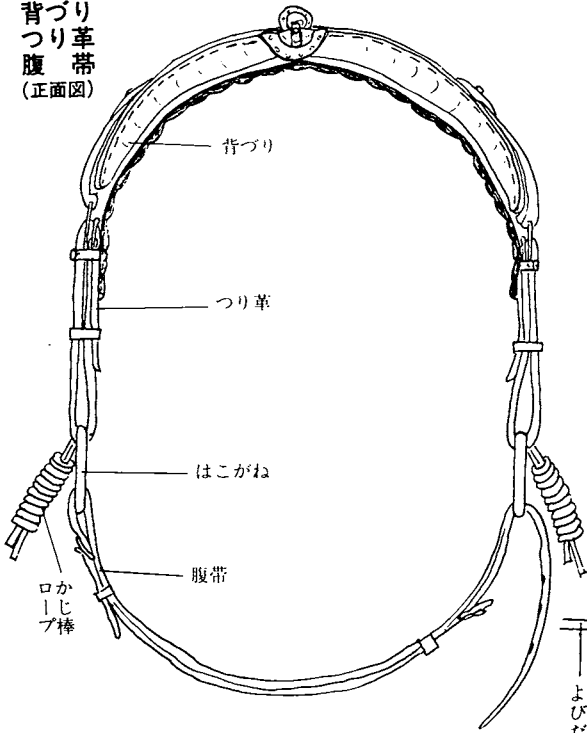
わらび型がら (正面図)



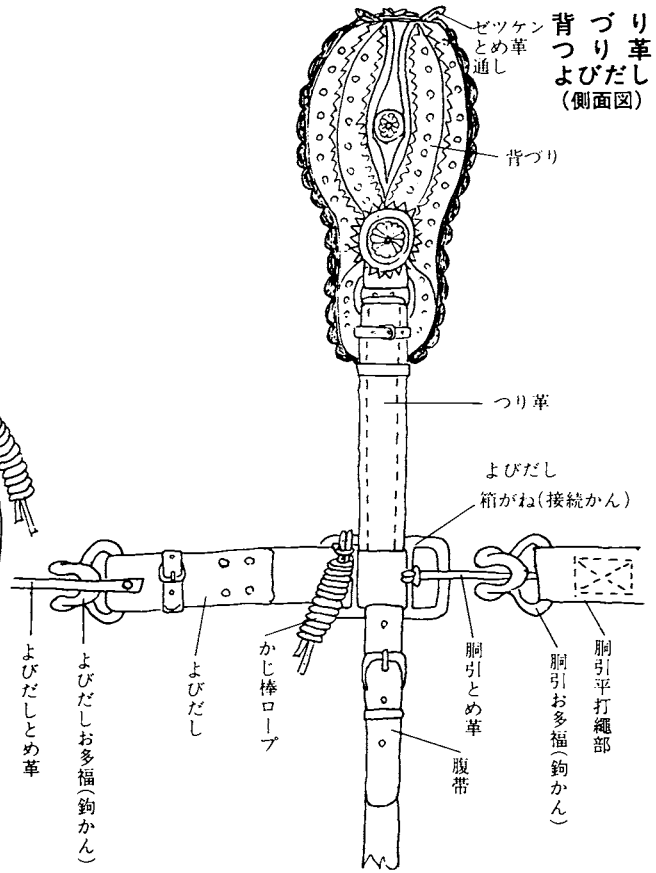
わらび型がら (側面図)



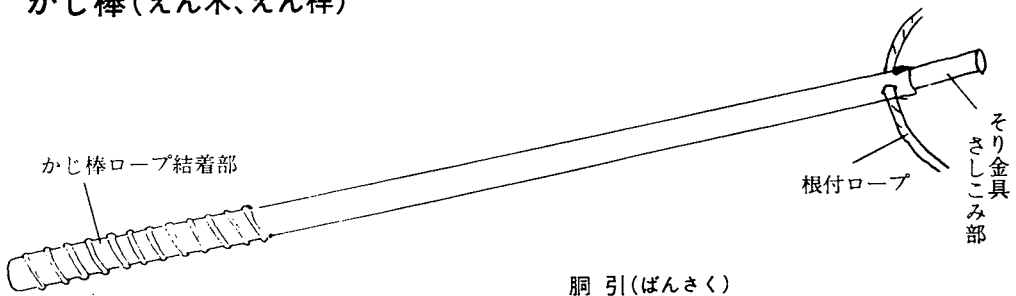
背づり
つり革
腹帯
(正面図)



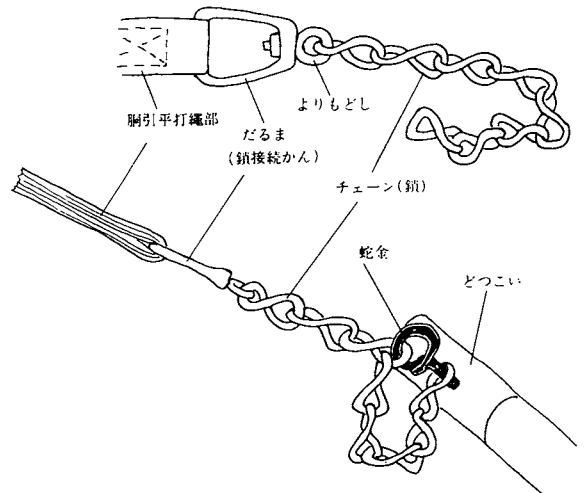
背づり
つり革
よびだし
(側面図)



かじ棒(えん木、えん桿)

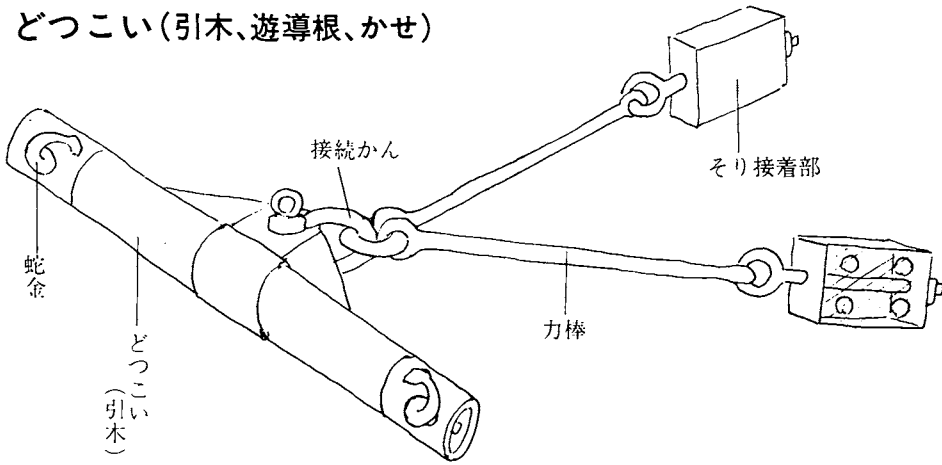


胸引(ばんさく)

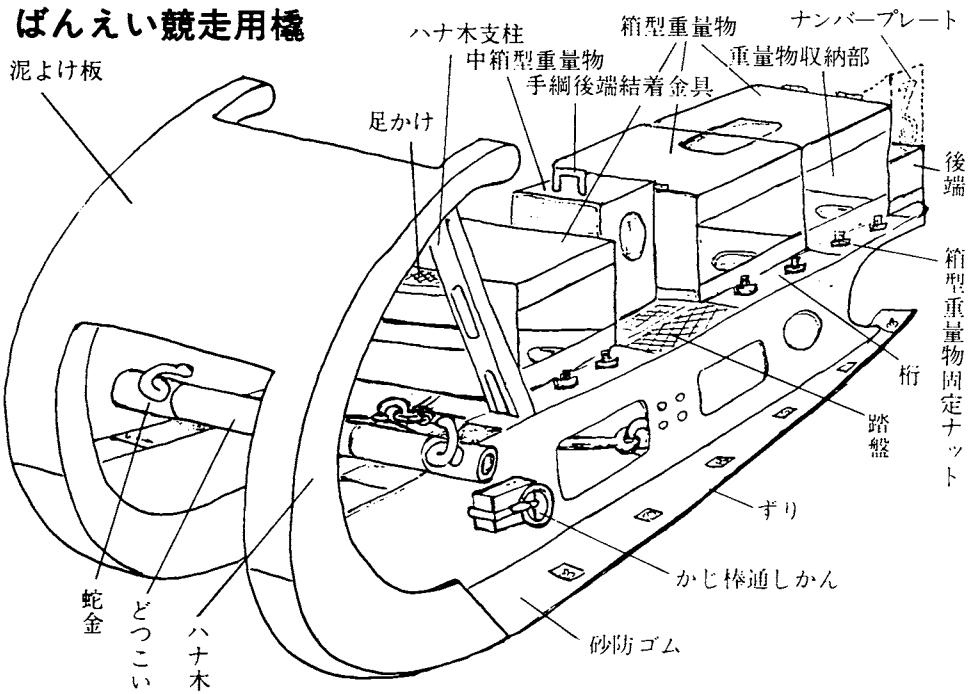


ここに掲載した図面は
地方競馬全国協会専門
役渋谷昌己氏の提供による

どっこい(引木、遊導根、かせ)

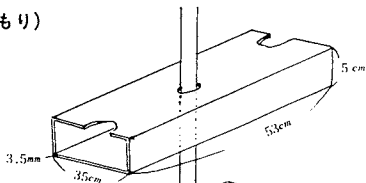


ばんえい競走用櫓

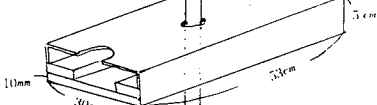


重量物(おもり)

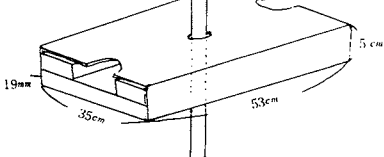
(10kg)



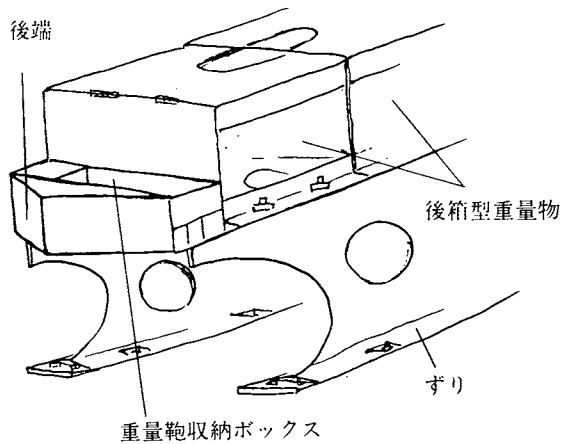
(30kg)



(50kg)



そり後部



ばんえい競走とは どんな競走か

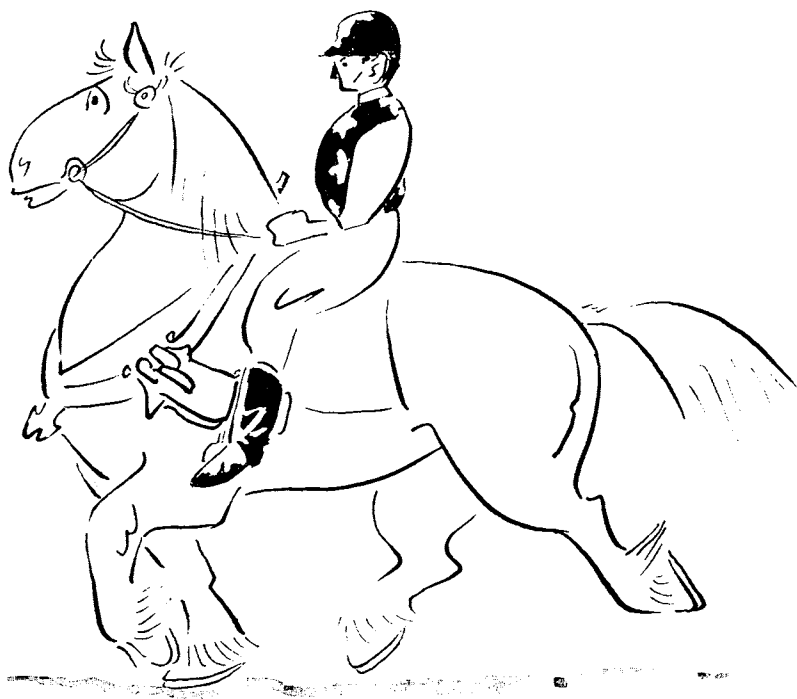
昭和50年刊
「ばんえい」

市協会報
No. 5 掲載

1 ばんえい競走は競馬でないか

昨年六月、全国協会会長さんの招待で
全道の地方競馬主催者が札幌の山荘に集
まって懇談した。

道の部長さんも開会間際に出席された
が、太田会長さんは開口一番



「部長さん、ばんえいはとまるレース
だから駄目だと言っておられたが、私は
旭川で始めてばんえいというものを見て
あれはそんなものでない、立派な競馬だ
と思いますよ」と言って、部長さんを
苦笑させていた。

部長さんはあまり「ばんえい」を二存

じないはずだから、それだけで早速納得
するとは思われないが、また判っていない
だけに思いなおしも早かったかもしれ
ない。同じ席上私は久々で道議会の先生
にもお会いしたので、そばへ行って懇談
する機会を得た。

ところが先生はハナから、ばんえいな
んで君、競馬じゃないよ、昔賀茂川のほ
とりで、祭事に「くらべ馬」をやったの
が日本の競馬の始まりだというが、ばん
えいは町村のお祭りなどで、余興として
やっておればよいもの、公式の競馬とい
うのは、おかしいよ。重いそりを引っぱ
って走り、障害の前でとまる、息を入れ
てから障害をこえる、これでは競馬とし
て成り立つものではない。第一不正やっ
たって判らんだろう。

どだい先生は競馬にくわしい方、右隣
りには北見の市長さん、私の左には岩見
沢の助役さんが坐っておられたので、競
馬の専門家でない方達がそんな話をきい
たらどう思われるかしらんと、いささか
気になったが、立ちもできずにいると、
その日の先生は久し振りの会見にご気嫌
よろしく、益々調子が高まっていった。

私はそこそこにして、いずれこの話は
別席でゆつくりさせて頂きますと打切
りにしていただいたが、ばんえいに対す
るこのような考え方は、実は私も専門に
ならない前は持っていたのだから、先生
の話は決して無理だとは思えない。

昨年この会報で一、二の批判につい
て書いたとおり、まだまだ指導者層の中

には、このような考えが残っているのは否めないことである。

その後北見市長さんは新競馬場完成のとき、馬場内から観衆に向って、「我々は馬産地としてこれからもばんえい競走を愛し、大いに育ててゆく、よろしく」と挨拶されたが、それは私にとって堂々たるものにきこえた。

ばんえいは北海道の土から生れた競馬である。

かつて戦後新競馬法の制定に際して、国会の農林委員会が競馬の目的について議論が沸騰したとき、松村真一郎委員(参議院議員、元貴族院議員、元農林次官)は競馬の施行の目的が、もし財政寄与であるなら大蔵省所管で、スポーツなら文部省で、ギャンブル対策なら法務省で所管すべきである。我国の競馬は馬産振興と、その関連産業の振興にあるのであって、その意義を忘れては競馬の大義名分はない。農林省所管たる基本精神を今更



開場の挨拶をする北見市長さん



造材運搬にはげむばん馬(南坂俊雄氏提供)

論するのはおかしい」と喝破されたことが想起される。

2 競馬とは何ぞや

競馬とは一体何だろう。字句そのままで解釈すれば「馬が競う」ことだから、ばんえいは競馬にお仲間入りしてもよいと思う。そもそも競馬のおこりは馬車競走だったと、本誌創刊号に書いたことがある。その後戦車競走、騎馬競走などもあったが、みな馬を競わせるのだから字句どおり競馬と解してよいようだ。今の世の中で「競馬」といえば、それは馬券を売ってやる競馬のことをいうのだと思う。新聞紙上を賑わす「競馬競輪」というのは、馬券車券を売ってやる競馬競輪のことをいうのである。とすればばんえいは競馬でない、ということにはならない。

速歩競走はトロツティングレース、けい駕速歩競走はソルキーとかハーネスとかいうが、これが競馬でないとは誰もいわない。何百年もの伝統あるサラブレッドレース、集まる紳士淑女、これこそ競馬であって、ドクドク馬の農耕馬が重い荷物を引っぱって走る「ばんえい」は競馬だろうか……競馬でないとするのはそんなところから来ているようだ。



レース前の規律・誓いも新たに

これでは競馬とは既成概念で作られたスイスイ走るサラブレッドレースをいうのであると、定義づける必要がある。障害競走も騎乗速歩も、けい駕速歩も競馬であって一向に差支えないのである。短距離を二〇秒以内で走って終るコーターホースレースも、ばんえい競走も競馬であってよい。

3 競馬法に定められた競走が

公正に行われれば

それは競馬である

ばんえい競走は競馬でなくともよい。ばんえい競走法でやっても一向に差支えないが、一般の競馬規定でほとんどやれるものを、また別の法律で定める無駄は必要がない。ほかの競走と一緒にばんえいを規定化したことは全く合理的である。

公正に行ない得るか!!
むしろ このことが

ばんえいを競馬にして貰えるか
貰えないかの堺目だと思ふ
とまるレース、とまってもよいレース、

競走中にとまっては進む、というレース、そこに不正はやり易くないか、しかもそれを見抜く技術は至難でないか。

何といってもこのことが我々として一番の問題点だったから、本誌創刊以来毎号それに触れてきた。我々の研究、我々の結論を説明してきたわけである。

地方競馬全国協会が昨年行なった大規模な世論調査「地方競馬ファン実態調査報告書第三輯岩見沢ばんえい篇」の第6章1の(6)「運営の公正に関する意見」によると、やはりファンもばんえいの問題点は「そこだ」と指摘している。

我々は年を逐うて増加するファン、売上げの増大によって、「ばんえい」に対する理解と信頼が高まったと解釈している。確かに主催していく者の努力と、既舎側の自覚によってそれは間違いないと思うが、それは高まっただけで成就した

ということにはならない。

我々は平地競走と同じ水準の審判技術をもつて会得したと考へてはいる。厩舎側も執ようなほどの教育と、本質的に素朴な人達の集まりであるだけに、そのような不心得者はいなくなつたと思つてよい。競走の方法も不正がやれないような改善を思い切つてやつてゐる。私達はもう平地競走に比較して一つも遜色のない技術を身につけた自信を持つてゐる。

むしろ今はファンがもつてゐる不安をどうして解きほぐしていくかに心をくだいてゐるのである。

それは言葉よりも宣伝よりも、ただひとつ、主催者厩舎側がすべての力を競馬の公正化に結集し、全力をあげて不正絶滅の実をあげていくことに尽きるのである。

4 とまるレースこそ

ばんえいの醍醐味

ばんえいの公正化を阻むといわれる、「とまる」ということ、ばんえいの不安ばんえいの不正はそこに根源がある、との考へ方はもう古い。

私も実は二十年前には同じような疑いを持つてゐた。ばんえい競馬のある時代の先覚であり功労者であつた坂本春吉さんも「ばんえいは将来廃止すべきだ、これが盛んになつて馬券が売れ出すと危険だ。八百長をやられると大騒ぎになる、そのようなことにならないうちに、いつの日か、ナルベク早い内に廃止を予告す



49年岩見沢

べきだ」と言つてゐた。今思へばそれは全く杞憂にすぎなかつたのである。

我々は大いに研究をつづけ、改善を重ね、そしてそれは絶えることなしに将来へ向つて続けられていくだろう。

何百年もの歴史をもつ普通の競馬でさえも研究事項は絶ることなしにあるのだ。かつて四十一年に函館の道宮競馬で大型の八百長事件があつた。その冬、道は画期的な改善方針をたてた。それに対し道議会で

「知事はこの改善策の実行で不正を絶滅できるか」との質問があつたが、当時の町村知事は元警視總監という経験もあつてか

「我々は絶滅を期してゐる、しかし犯罪というものは、対策を立てればまたその上の手口を考える者が出てくる。防止対策を実行すると共に、我々は精神的技術的指導を徹底する。決して放漫にはしないということて了解を得たい」と答弁してゐる。

これこそ私達担当者の代弁であつて、その上の手口を考える者のないように、我々も厩舎側も「不信のカケラ」もなくなるまで努力しなければならぬのだ。

「とまる」ということは、普通競馬の「ひかえる ためる 馬なり」ということと全く同じである。

騎手の意志で馬をとめたか、馬が一寸一服したくてとまるかの差は素人でもよく判る。



49 年 帯 広

ばんえい競馬には時折、普通の競馬ではみられないような大歓声が湧く。

それは昨年の本誌にも「どこが面白いのか」というテーマで詳しく書いた。

ファンは自分の買った馬がとまると、ワーツと気をもむ、相手馬がとまるとワ

ーツと歓声をあげる。そこへまた別の馬が出てくる。とまる、出る、とまる!!

そのたびに歓声は湧くのだ。
考えてみると、

とまることこそ、ばんえい一番の面白い味である、ともいえる。

それなら大いにとまるように荷物を重くしたらよいではないか、ということになるがそうはいかない。

重くなるやと不正とみられやすく、また不正もやりやすい。馬をそれだけ苦しめる惨酷観がある。馬具や道具もこわれやすい。

5 三つの投書

さてここで三つの投書をお目にかけてよう。先ず鷹栖町のYさん、この方はかなり二年配の老ファン、雨の日も風の日も欠かさず、ばんえいにきている古いファンである。(六月三日)

「重量を重くすると動物保護法では、必要以上に強度の苦痛を与える」こととなり「虐待の定義」になると書いてありましたが、私旭川で五月三日より六月二日ばんえいを見た時に、現在では荷物があまり軽くてファンの皆さんは面白くないという人が沢山おりました。内田さんで

は一分四〇秒をメドにかんがえておられるように書いてありますが、これではお客さんがだんだん少なくなると思っています。

ばんえい競走であれば二〇〇米二分五〇秒から三分五〇秒かかるのがよいと思

います。そうするには現在より三割方荷物を重くして三障害を急登りにすればお客

さんが沢山よろこんでくれると思います。本年こんな競馬式のばんばなら北見も帯

広も行くのを止めるという人も沢山おりました。原文のまま 以下略

次は四月二十九日付のばんえい競走ファン者一同という差出人の投書である。

「誠に忠一御座います。ばん馬競走ファン者の要望を申し上げます。昨年は荷物の重量が大へん軽くて二〇〇米を一分三〇秒より一分五〇秒で走っているから全く競馬のようではん馬競走でないから明年競馬ののりかえるといふ人が大へんおりました。」

旭川で四月二十四日と二十五日テストがあったが本年も昨年同様に重量が軽くて面白くないという人が大へんおりました。何としても二〇〇米を三分から四分かかる重量にして戴きたく存じます。

左に書いてあるようにすればファン者が大へん喜んで沢山の人が集って、馬券を買うようになると思存じます。農林省のお役人様とご相談致し初日より実行致すようにお願い申し上げます。

二〇万以下二八〇Kを三八〇Kに

三才、二四〇Kを三四〇Kに

四、五才、二六〇Kを四〇〇Kに

四〇万以下二九〇Kを四三〇Kに
六〇万以下三〇〇Kを四八〇Kに

九〇万以下三一〇Kを五二〇Kに
一〇〇万以下三二〇Kを五六〇Kに

B級 六〇〇K A級七〇〇K

農林大臣は八〇〇Kに（原文のまま）

さてその次は六月二十七日放送されたNHKの「ばんえい競馬」を見て、その迫力ある描写の影響か、ある主婦から道新にあった投書である。

ばんえい競馬の馬がかわいそう

「ほっかいどう7・30」

六月二十七日のNHK「ほっかいどう7・30」のばんえい競馬（札幌ローカル）を見て思ったことですが、普通の競馬とちがって、重荷をひいて騎手から終始革ムチでたたかれ、動物虐待という感を強くします。人馬一体となつての真剣な迫力が好きだと意見もあるけれど、現実を冷静に直視すれば、とても馬が哀れに思います。これが生産的な仕事に役立つ馬力の労働ならともかくとして、単なる人間の遊びのゲームに使われることは馬族にとっては辛いことでしょう。

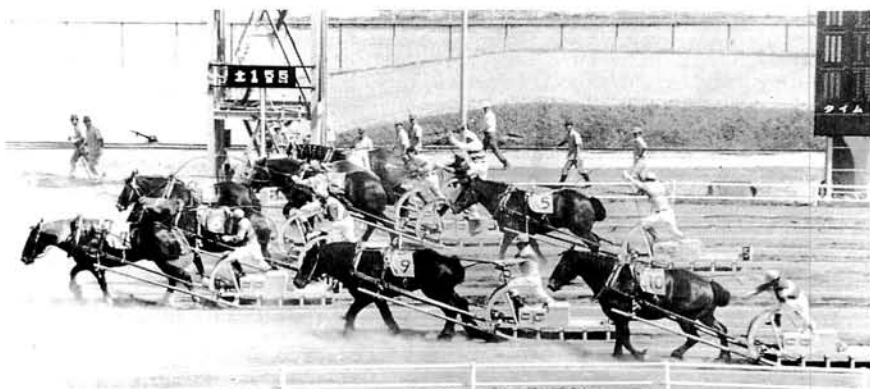
上野動物園のおサルが動物愛護の上から廃止が存続かの論議が煮つめられて、六月いっぱいまで廃止と決定したそうですが、ばんえい競馬はおサルや電車からみれば、なお一層の動物虐待としか考えられません。馬の鼻息の苦しそうなあえぎを聞きながら悲しくなりました。

（三笠市・河合多美子・57歳）

この三つの投書は、前者は負担重量を



ゴール20m前の接戦

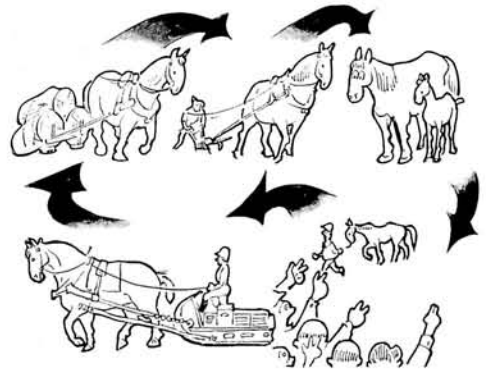


ゴール前の接戦

重くせよというのであり、後者は惨酷だ
というのである。これは表現の差はあれ
一方は重くして力くらべに重点をおけと
いうことになり、一方は馬をラクにして
一般の競馬やスポーツのように軽やかに
せよということになる。

このふたつのご意見は全く対照的である
が、単にこの奥さんだけでなく同じよ
うな批判はほかにも少なからずあるので
ある。かつて動物愛護協会からも抗議を
受けたこともあり、現に本年一月号の全
国協会機関紙「地方競馬」の目玉記事「対
談・競馬今昔物語・現代競馬に苦言を提
す」に農林省競馬懇談会の楠見座長さん
はこう語っておられる。

「競馬の跛行性といえは、そういう問
題が随分あるだろうね。僕は最近テレビ
で北海道のばんえいを初めて見たんです
よ……あれをいったい競馬といえるだ
ろうか、競馬には違いないけれども、他
のものと同じ範ちゅうに入れた競馬とい
つていいのかどうか。競馬法なら競馬法
で、十把一からげにしてその範ちゅうの
中に入れてあるんだけれど、あれはあれ
としてまたいいところがあるんだから、
何とかしないと、とにかく初めからしま
いまで尻をたたきばかりだからね。動物
愛護協会の人なんか見ると何と言うだろ
うと思うような。とにかく初めから最後
まで尻をたたきつめだものね。ああい
う競馬というものは、何か同じ範ちゅうに
入れていいのかどうか、跛行性とは違
うけれど、そういう問題もありますね。」



馬産経済循環

6 ばんえいはラクなスポーツ

以上二種類のご意見について先ず奥さんのほうから、私達の考えを申し上げます、これは八月七日の道新紙上にも次のとおりお答えしている。

「北海道新聞七月五日付朝刊「放送みてきて」の河合多美子さんの「ばんえい競馬の馬がかわいそう」の投書には少々誤解の点がありますので、ばんえい競馬を主催している四市側として、今後もこれを続けていこうとしているその開催趣旨を述べさせていただきます。

ばんえい競走は北海道の開拓に従事した農民生活の中から生まれました。初めは馬二頭がお互い引っぱり合うやり方で今のようになったのは明治の終りごろか

らだといわれ、現在でも道内数十カ所でお祭りなどに盛んに行なわれております。今の公式ばんえい競馬は敗戦のころ、食糧増産、耕地の拡張、肥料の自給、輸送力確保のため競馬法に取り入れたもので、その目的は馬の生産を促し、資源を保持することにあります。

力くらべに始まったばんえい競馬は現在、速度に重点をおいて荷物をグット軽くしております。ムチは使わず手綱の余分で打つようにして、馬の反射作用を刺激するだけに止めております。

人間にもマラソンとか五〇キロ耐久レースとか、猛調とか「しごき」とかあらゆるスポーツには厳しい勝負の原則があります。普通の競馬に比べてばんえい競走馬の事故が三%にもならないことから考えても、決して残酷ということはないのです。

ご指摘のことは十分に注意して施行してまいりますのでよろしくご理解願います。

さて競馬には命から二番目に大事なお金がかかっている。騎手も馬も全力をあげて追い、走らなければならぬ。

普通の競馬ではハミ（頭にかけているくつわの一部を馬の口に噛ませている金具の部分）をガッチリと口角にかけている。これを「ハミ受け」というが、こ

がユルんでいたり、きつすぎたりすると馬は走れない。騎手の命令を馬に伝える一番大事なところである。

馬が走るときは大地を蹴って空間を飛

んでいくわけだが、その馬体の伸びちぢみに合わせて騎手は、上体や尻股を微妙にほどよく合わせて馬を推進し、かちをとり、足でしめつけたり、蹴ったりして馬を走りやすく、走る意志を高揚させる



打つのは手綱のあまりで

のである。

ところがばんえいの騎手はそりという馬の口から、かなり遠い位置から、前方にいる馬に自分の意志を伝えなければならぬ、その上重い荷物を引いていること、馬はサラブレットなどちがいが動きや神経も鈍重であること、冬期間造材や客土などに働いている馬であることなどから、その馭法動作はかなり激しくやらないと馬をよく動かすことはむずかしい。そのため手綱のあまった部分で打つてもいいことにしたのである。

これは鞭ではない。柔かいグニャグニャした手綱の余分（手綱の後端は、荷物にくくりつけてあるから、ムチとして使える部分は馬を取すのに必要な部分を除いた余りである）で打つてもいいことになっている。そのたたく影響力はちよ



ど母親が子供のいたづらを戒めるために
思わずひっぱたいた程度といわれている。
それはみみず腫れになるようなものでは
ない。馬は冬になると被毛が長くなって
寒さに耐える体表をつくるが、夏冬に係
らず皮膚は人間にくらべて、比較になら
ないほど厚い。

奥さんや楠見座長さんが惨酷でないか
とおっしゃるが、馬を使い馴れている農
家の人達は造材や客土で働らく時とくら
べてラクすぎるほどラクなのだといっ
ている。

あれほど激しく見えても馬は騎手や馬
丁さんや家族になつき、甘え、鼻を鳴ら
して顔をすりよせてくる。それを見ても
その愛情にみちた家族の関係はうなずけ
るのである。

素人の方にはただ残酷に見えるだけで
ある。普通の競馬では一主催者一年間に
少なくとも二、三〇頭以上の死傷馬が出
るが、ばんえい競走では外科的死傷馬は
全く皆無である。心臓麻痺のような内科
的疾患による事故が稀に発生することが
あるが、それも普通競馬に比較するとズ
ーッと少ない。このことからみても他の
競走スポーツと比較して、決して残酷と
いうことにはならない。

奥様、ばんえいをやめたら、馬は全部
喰われてしまつて、いなくなつてしま
うかもしれないですよ。鰻供養とか、ふ
ぐ供養などもやっているようですが、鰻
もふぐも黙っています。

農林業の機械化によって馬は必要でな



いというので、どんどん減つてしまひ、
生産しても売れないとなれば、農家は生
産しないようになる。

機械化農業は金肥農業となり、畑はや
せてゆく、石油危機以来馬は見なおされ
て、生産は少しづつふえてきている。そ
のテコになっているのがばんえい競走で
ある。

ことしは一千頭に近い出走申込みがあ
つた。ばんえいを盛んにすればそれを目
標に生産意欲は燃え上がる、その理由は
簡単である。馬が高く売れるから……馬
が好きだからである。

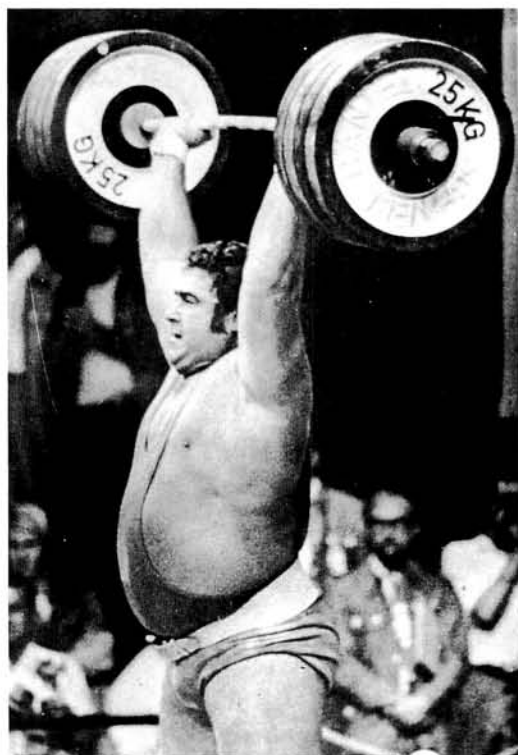
それではこんどはY老人とファン者一
同様の「重量を重くせよ」というご意見
について検討してみよう。

7 ばんえい競走は力くらべてはない

ばんえい競走の起源は力くらべてであつ
た。前人未踏のうっそうたる原始林を切
りひらいた開拓農民達が、無聊をなくさ
めるために始めたドサンコの力くらべが
馬車ひき力くらべとなりばん馬競走とな
つた。

競馬法による公式ばんえい競走が始ま
つたのは昭和二十二年だが、村落の力く
らべばん馬競走をそのまま取入れたため
積載重量は三才でさえ、一四〇貫(五二
五キロ)、一番上の甲組で二〇〇貫(七五
〇キロ)もしよわした。

もしばんえい競走が力くらべならば、
アメリカでやっているようにやるべきだ。
これは人間の重量挙げのように、より重



重量挙げ競争

いものを三〇米ばかり動かせば勝つのであって、勝敗は力の強さで決定する。

そのような力くらべは「馬券を売ってやる公式競馬には適合しがたい」。力の強い馬が勝つということにすると競走の方法を全く変えなければならぬし時間的にも不可能であろう。

ばんえいは力とスピードをマッチしたスポーツなのである。

8 勝敗は先にゴールイン

したもの（スピード）で決る

現在のばんえい競走は距離を二〇〇米に限定している。そこには二つの障害がある。同じ重さのものを引いて二〇〇米のコースをより早くゴールに到達した馬が勝つのである。そこに速度の興味を中

心に考えなければならぬ根本的なものがある。

速度と負担重量とレース展開、そして馬券関係について検討してみよう。

各クラスの最低積載重量（一番下級の組）は次のとおり

- 三才 二四〇キロ
- 四、五才 二八〇キロ
- 六才以上 三〇〇キロ

そのほかに、そり二四二K、騎手七三K、馴引二〇K、かじ棒三〇K、引木一五K、がら、わらび型、よび出し、背づり、つり革計二二K、合計四〇二K。

これは出走する全馬が一率に負担するものである。これに積載重量をアラスすれば馬の引っぱる総重量が判る。六才以上は最低で七〇ニキロとなる。現在の重

量では軽いという意見もあるが、一番軽いところでもこれだけの負担をさせているのだから軽いということにはならない。

9 重ければバラバラになり

軽くすればダンゴになる

重量を重くすれば一番先きにいる馬と一番あとにいる馬の差は離れていき、軽くすればその差は接近する。

少し極端な例ではあるが、ばんえいの最高峰レース農林大臣賞は毎年一番重い重量で行なわれるが、昭和四十四年の一、一〇〇キロというのが最近の最高重量だったので、それから三年間の農林大臣賞の重量とタイムと、昭和四十七年に三〇〇キロという軽量でやったオールカマーレースとを比較して検討してみよう。

表1をみればわかるように農林大臣賞のように重量を重くすれば、四十五年の軽馬場でさえ一着とドンジリの差は五分一秒六もかかり、四十六年は重量八五〇キロだったが暗重馬場で約七分も差がついたのである。

それにくらべて昭和四十七年にやったオールカマーレースでは重量三〇〇キロの軽量で、一着馬とドンジリ馬の差は三レースが二〇秒前後、一レースが二七秒一レースが四〇秒であった。

しかもこれはばんえい初のABC D混合格強弱入りまじっての競走だったのである。

(表1)

農林大臣賞3年間成績

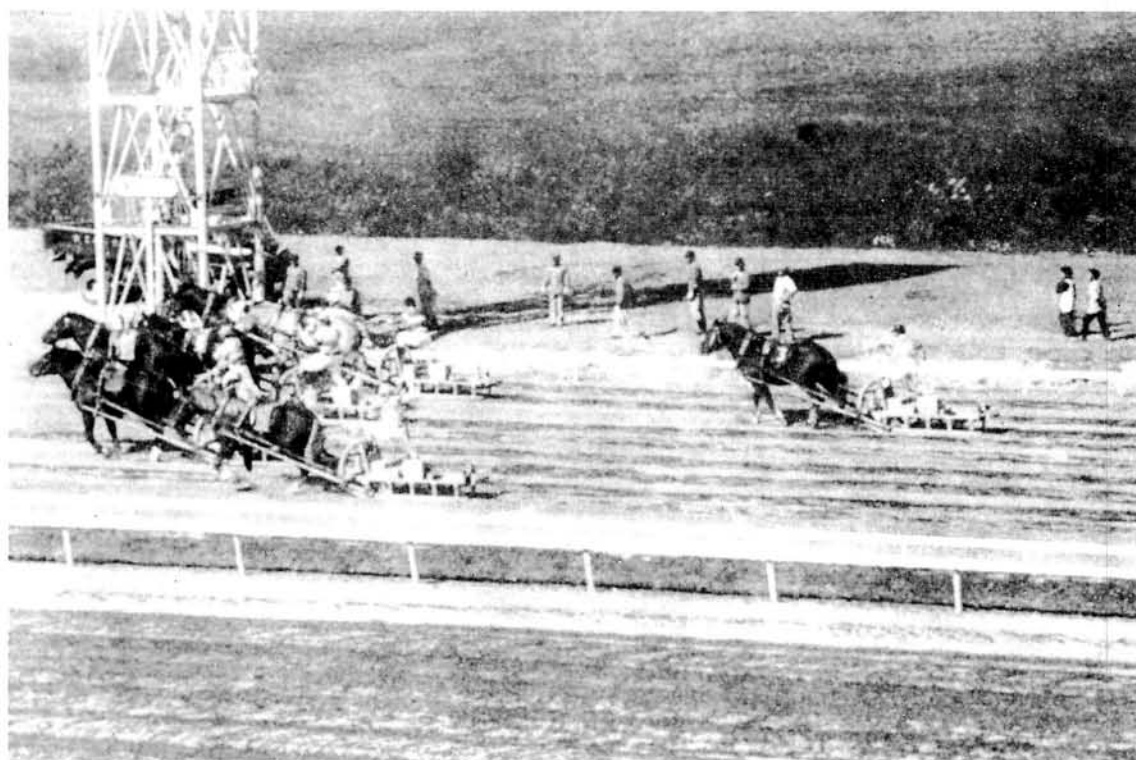
年次	重量	1着馬	タイム	最後尾馬	タイム	着差タイム	馬場
44年	1100K	ハルトカチ	6:10.8	ダイニユウシン	11:12.5	5:01.5	晴重
45	900	ハルトカチ	3:48.9	フェニックス	9:00.5	5:11.6	曇軽
46	850	シヤリイチ	5:50.0	ハナタカラ	12:49.0	6:59.0	晴重

47年オールカマーレース成績(300キロ)

場所	回	日	レース	出走頭数	1着馬	タイム	最後尾馬	タイム	着差タイム	馬場
岩	2	2	6	9頭	Cハクリキ	1:36.4	Cナガヌマ	1:58.6	0:22.2	晴重
岩	2	6	6	10	Aヒッショウ	1:13.5	Bフジイサミ	1:53.5	0:40.0	晴重
北	2	3	6	9	Cウルトラゴ	1:20.3	Aバンツバメ	1:39.7	0:19.4	雨軽
北	3	2	10	10	Aタカラオー	1:13.6	Aメジロタイヨーゴ	1:33.0	0:19.4	曇軽
北	4	5	3	10	Cトカチマル	1:35.6	Bカツミネ	2:03.2	0:27.7	晴重



ゴール前 30m の接戦



こんな接戦が多くなった

重量を重くすれば馬と馬の差はひらき、軽くすれば混戦となる。力くらべとすればバラバラとなり、先頭争いとなれば一団となる。ゴールまで先頭を争うレースとしなければ、新らしい観客層が激増している今日、ばんえい競走はおそらく崩壊してしまうだろう。

これと同じ理屈になるのが馬場の重い軽いである、馬場が乾いてカンカン馬場となるに従って重い重量と、軽い重量の影響差は大きくなり、雨馬場雪馬場と馬場が軽くなるに従って軽重の差は小さくなってくる。

表2を見ると判るように、晴馬場で五、四〇キロの競走タイムは四分一三秒三、三〇〇キロでは二分三八秒七、その差は一分三四秒六もあるのに、雨軽馬場ではわずかに三〇秒六の差にちぢまっている。馬場が重ければ重量差は大きく作用し軽ければ少ないのである。

10 いろいろな角度から検討してみよう。昭和四十七年と四十九年で比較してみよう。この兩年の積載重量は表3のとおりである。この表をみてわかるように四十七年にくらべ四十九年の積載重量は大きく減ぜられている。上のクラスの減が大きいのは現在ほとんどの馬が体重八〇〇キロ以上で、上下の能力差が接近してきたことによる。

市営競馬協議会創立当時四十三年の積載重量は

甲 六七五K

(47年)

馬場状態とタイムの関係

(表2)

積載重量	レース数	最高タイム 最晴重	最低タイム 最雨軽	最高最低タイム差
300K	23	2:38.7	1:18.1	1:20.6
390	34	3:26.7	1:18.8	2:07.9
450	16	3:49.3	1:33.6	2:15.7
540	15	4:13.3	1:48.5	2:24.8
最高最低タイム差	—	1:34.6	30.4	—

(47, 49, 50年)

積載重量の比較

(表3)

区分	47年	区分	49年	減	区分	50年
A	540K	オープン	380K	160K	600万上	400K
B	450	180万下	340	110	300万下	340
C	390	90 "	310	80	200 "	320
DE	300	20 "	280	20	100 "	300
4才	280	4,5才	260	20	4,5才	280
3才	260	3才	240	20	3才	240

(4) 1着馬と最後着馬のタイム差調 (3才)

47年 155レース
49年 312レース

年次	タイム						計	1レース 平均タイム
	30秒以下	1分00以下	1分30秒以下	2分00以下	2分30秒以下	3分00以下		
47年	28	65	31	17	10	4	155	1:01.4
49年	124	154	26	7	1	—	312	38.2

47年 最高 2:49.9 最低 13.1
49年 最高 2:41.5 最低 6.5

つて各馬の能力はさしたる差はないと判断し、上級下級の差を接近することにした。その場合重いほうに接近させるよりも軽いほうへ接近させるのが妥当と考えた結果、上級の減が大きくなったのである。

さて四十七年と四十九年の成績を比較すると表4及び表5のようになる。

この二つの表は一着馬とドンジリ馬との間隔差タイムを調べたものであるが、三才では四十七年一レース平均一分〇一秒四(全一五五レースのタイム差を合計し、一五五で除したのもの)もはなれていたのに、四十九年では三八秒二となり、(表4)四才以上では四十七年一分〇五秒〇に対し、四十九年は二九秒六に短縮している。(表5) これをみても軽いほうが接戦混戦となることがわかる。

11 どこまで軽くすればよいか

昨年六才以上は二八〇キロ、四、五

あるが、ばんえいも少しスピード観をつける必要があると思う。

12 そこまで軽くして

馬券はあたるか

これをふたつの角度から検討してみよう。一つは予想屋さんの勝馬予想成績から、もう一つは的中した馬券が多かったかどうかの点から、

表6は予想屋さんがうまくあてたかどうかを調べた表である。

○ 予想数とは◎○△▲×のしるしのついた全部の数を示し

○ 印的中数とは、しるしのついたものどれかを組合せると的中している数を示している。

全体的に眺めると、四十七年に比較して重量を軽くした四十九年のほうが的中率はいささか悪い。

四十九年新たに参加したE F 2社を除いて、A B C D 4社だけで比較すると四十七年の二・四〇％に対し四十九年は二・三二％となり、ほとんど同じである。ただB社だけがだいぶ落ちる。

次に馬券配当金額についてみると(表7)のようになる。「配当金が少ないということとは的中が多いワケだが、この兩年の千円以下の低配当レースは四十七年四四・八％に対し四十九年は四六・六一％と、むしろ四十九年の的中数が多かったのである。

このふたつの統計から考えてみると、軽くなった上に第二障害がなくなり騎手

の追い方に戸惑いがあった、予想屋さんも苦しんだのかもしれないし、接戦レースの増加によって、偶然性が多く予想がむずかしかったのかもしれない。

だが配当金からみるとそうでなく、お客さん達は「予想屋さんの予想は単に参考にするだけ」で、自ら冷静に判断して的中率を高めたのかもしれない。

昔のばんえいを懐かしむYさん、ファン者一同さん達は今の競馬は軽すぎるから面白くないとおっしゃる。

もしお説のように一番下を三八〇キロにし、オーブンクラスを七〇〇キロとしたら、馬が引っぱる実際重量は一番下で七八〇キロとなり、上は一〇〇キロ余となる(そり、騎手などの重量を加えること)。

ファンの皆様が一番面白くないと思うこと、イヤがること、憎むことは「八百長」ということであろう。今の程度に軽

くすれば接戦が多くなり、どの馬にも勝つチャンスがあり、不正はやりにくくなる。

重い重量の競走はやめるワケではない。各級強豪の決戦である重賞特別競走は重い重量でやり、ばんえいの豪快なレースぶりはいつまでも保存されよう。

今回はご指摘ご批判のあったことを中心課題としてばんえい競馬を語ってみたいと思つた。

公式ばんえい競馬は創設以来日なお浅く我々にとつても判っていない点が多い。今後もよろしく問題点を指摘いただき

(表7) 馬券配当金額別の中レース調 (47~49)

年度 配当金	47年 的中レース数	49年 的中レース数
500円以下	130レース 15.53%	164レース 15.86%
1,000円 "	245 29.27	318 30.75
1,500円 "	137 16.37	174 16.83
2,000円 "	92 11.00	107 10.35
5,000円 "	182 21.74	200 19.34
10,000円 "	38 4.54	57 5.51
10,000円以上	13 1.55	14 1.35
計	837 100	1,034 100

(表6) 勝馬予想成績調 (47~49)

昭和47年 14回83日 (1日 10.8レース 計 838レース)

予想業者名	予想 レース数	予想 数	印的 中数	本命 的中数	レース数 に対する 印的中率	予想数 に対する 印的 中率	レース数 に対する 本命 的中率	予想数 に対する 本命 的中率
A	838	4,471	543	90	64.80	12.14	10.74	2.01
B	838	4,601	573	114	68.38	12.44	13.60	2.48
C	838	4,418	549	96	65.51	12.43	11.46	2.17
D	838	4,151	523	125	62.41	12.60	14.92	3.01
平均	838	4,412	547	106	65.27	12.40	12.65	2.40

昭和49年 17回102日 (1日10.1レース 計 1,031レース)

A	1,031	5,287	617	110	59.84	11.67	10.67	2.08
B	1,031	5,235	588	68	57.03	11.23	6.60	1.30
C	1,031	5,154	611	157	59.26	11.85	15.23	3.05
D	1,031	5,086	620	145	60.14	12.19	14.06	2.85
E	1,031	5,292	643	130	62.37	12.15	12.61	2.46
F	1,031	5,583	647	90	60.75	11.59	8.73	1.61
平均	1,031	5,273	621	117	60.23	11.78	11.35	2.22

才を二六〇キロ、三才二四〇キロまで下げた。ことしは前に戻して六才以上は三〇〇キロ、四、五才を二八〇キロとし、三才はそのままとした。このへんの重量が、積載重量軽量化の限度と見られる。我々はレース時間にして一分四〇秒(百秒)位が理想でないかと考えた。これは場所によって異なるが旭川の重馬場で、二八〇キロから三〇〇キロ位のところなのである。

一分四〇秒とは普通競馬では、速い馬で一六〇〇米の早さであり、おそい馬で一五五〇米位のタイムと同じである。現在の地方競馬では一、六〇〇米は中長距離となっている。競馬の進行上にもこれ以上のタイムはかけないほうが良い。

私達の考えた一分四〇秒とは一着タイムのことであったが、もしドンジリの馬が一着馬より二〇秒あとにくるとすればそれは二分となる。頭とドンジリの差が二〇秒以内ならばんえいでは混戦レースとなる。現在は最後尾は四〇秒以内に入らなければ差がありすぎることにしている。

ばんえい競走で一番早いタイムが出たのは四十七年岩見沢の雪馬場三七秒四であるが、このタイムは人間にすると小学校四年生位の早さなのだそうである。これでは一寸早すぎるとしても一分を割って、仮りに五〇秒前後で来たとしても、それはやはりばんえい競走らしい独特のタイムである。二〇〇米五〇秒、百米換算二五秒である。

(表5) 1着馬と最後着馬のタイム差調 (4才以上)

47年 683レース
49年 719レース

年次	タイム						計	1レース平均タイム
	30秒以下	1分00以下	1分30秒以下	2分00以下	2分30秒以下	3分00以下		
47年	レース 136	レース 319	レース 163	レース 47	レース 11	レース 7	レース 683	1:05.0
49	442	244	28	4	—	—	719	29.6

47年 最高 2:58.0 最低 4.2
49年 最高 2:20.4 最低 3.6

早すぎる。これではまるで競馬だという人もいるが、普通の競馬は二〇〇米十一秒ないし十二秒、人間は二十一秒から二十四秒、やはりばんえいらしい速度である。

アメリカにコーターホースの競馬があることは前述したが、これは物凄いスピードでアツという間にレースが終るので



接戦 接戦 北49-5-1-5 対面写真タワーから

非 売 品

発行日 昭和五十三年四月一日

著 者 内 田 靖 夫

発行者 北海道市営競馬協議会

札幌市北区北十条西四丁目
TEL(七四二)五三四五

印刷所 山藤印刷株式会社

札幌市中央区大通西六丁目
TEL(二二一)〇〇二六