

Hippophile

ヒポファイル

No. 26

別刷(古林英一)



㊤
E.F.

日本ウマ科学会

目 次

馬事往来

- 寒冷地における通年屋外飼育乗用馬の冬季の飼養管理古村 圭子1
ダービー発送山口 洋史6
ライトコントロールによる繁殖牝馬の排卵促進南保 泰雄8
『内国産乗用馬は今!』—乗用馬を取り巻く環境について—藤田 知己12

研究論文

- 鞍馬大会から鞍曳競馬へ—1960年の資料を中心に— (1)古林 英一16

特別記事

- 福島県立博物館『馬と人との年代記 (クロニクル)』訪問記小山 良太26
映画・風のダドゥ松尾 圭二31

海外学術集会参加報告

- 第9回世界馬獣医学会 (9th Congress of the World Equine Veterinary Association) に参加して徳力 幹彦33

お知らせ37

賛助会員名簿39

編集後記

Hippophile No. 26

—編集委員—

編集顧問	林 良博 (東京大学)	
編集担当常務理事	局 博一 (東京大学)	田谷 与一
編集委員長	兼子 樹廣	松尾 圭二 (日本軽種馬協会)
編集委員	近藤 誠司 (北海道大学)	草野 信一 (JRA馬事部)
	柴田 眞美 (文化女子大学)	山野 浩一 (作家)
	末崎 真澄 (馬の博物館)	吉原 豊彦 (JRA総研)
	田中 義朗	

表紙絵：騎手 (The Jockey)：アンリ・ド・トゥールーズ＝ロートレック (1864-1901) 1899年 49.8×34.1センチ多色刷りリトグラフ 馬の博物館蔵

「騎手」は、晩年に近い療養中に一連のサーカスシリーズとともに表した作品である。ロートレックは、少年の頃に父親とともに乗馬をし、競馬場にもしばしば通った経験があり、晩年に再びその情景を思い巡らしている。後ろ姿の騎手は、あるいは馬と競馬を愛した父と自分の姿を映し出しているのかもしれない。

日本ウマ科学会

Japanese Society of Equine Science

研究論文

輓馬大会から輓曳競馬へ — 1960年の資料を中心に — (1) 古林英一



古林英一（ふるばやし えいいち）

1958年兵庫県生まれ。北海学園大学経済学部教授。1987年京都大学大学院農学研究科農林経済学専攻博士課程中退。南九州大学園芸学部、北海道大学水産学部を経て2000年から現職。1999年から軽種馬生産費調査委員。2001年10月～2003年9月北海道地方競馬運営委員。

1. はじめに

輓曳競馬はわが国独自の馬事競技であり、競馬法に定める競馬の一種として北海道で公営競技として開催されている。この輓曳競馬は比較的古くから農村娯楽として行われてきた輓馬大会を元に誕生したものである。

しかしながら、近縁競技である馬力大会^{*1}が東北地方でおこなわれてはいるものの、公営競技の競馬として開催されているのが現在では北海道に限定されている^{*2}ことや、古い記録が整理・保存されてこなかったことから、輓曳競馬の歴史についてはこれまで十分な研究はおこなわれていない。

今日の輓曳競馬は、他の地方競馬や公営競技と同様、専門化された人と馬によって競走が行われるプロスポーツである。しかしながら、平地競馬^{*3}が比較的早い段階において、騎手・調教師などの人も馬も専門職業化していたのに対して、輓曳競馬では馬や人が競馬で専門職業化するのはかなり遅く、現行のように専門的な競技者・馬によって競馬が行われるようになったのは1970年代以降のことである。

金銭的収入を第一義的な目的としない競技をアマチ

ュア競技、競技者が金銭的収入を目的とし、職業としておこなう競技をプロ競技と定義するならば、草創期



写真1 2005年夏、足寄輓馬大会



写真2 2005年夏、足寄輓馬大会

^{*1}馬力大会は人が馬を曳かたちでおこなわれ、馬が曳く檣に騎手が乗って競走をおこなうものではないので、北海道の輓馬大会やばんえい競馬とは異なった競技である。

^{*2}地方競馬法施行後の一時期青森競馬場で輓曳競馬が、平地競走とあわせて開催されたという記録が残されているが詳細は定かではない。

^{*3}本稿では輓曳以外の競馬を平地競馬と総称する。

の輓曳競馬は明らかにアマチュア競技であり、その後、20数年という長い時間をかけて、徐々にプロ競技として完成したのである。

競馬が公営競技として成り立つためには、1. 競走資源としての馬と人の存在、2. 競技体系・ルールの確立、さらに、3. 馬券需要の存在という3つの条件が必要であると思われる。いうまでもなく、この3つは不可分一体のものであり、なかでも馬券需要の存在は公営競技として競馬が成立するための最も重要な要件であるが、本稿ではこの馬券需要についての分析・考察は捨象し、馬券需要は所与の前提としている。馬券需要そのものの歴史的な分析はそれ自体重要な課題ではあるが、この点についての考察・分析は他日を期したい。

本稿は、輓曳競馬が公営競技として確立しながらも、なお、人や馬が専門化してはいなかった1960年頃の状況を、当時の競走成績書を初めとする資料や、関係者からの聞き取りなどをもとに整理し、後の専門職業化の基礎がどのように形成されてきたのかを明らかにすることを目的としている。

なお、紙幅の都合上、2回にわけて論述する。

2. 輓曳競馬の成立と展開 — 1946～1960年 —

平地競馬に供用される馬に求められる資質は何よりも速力であるが、輓曳競馬で供用される馬(本稿では輓馬とよぶ)に最も強く求められる能力は牽引力である。もちろん、ゴールラインを最も先に通過する馬を勝馬とするのが競走であるから、速力も無視はできないが、輓馬の場合はあくまでも牽引力を前提として、さらに加えて速力が求められる。

1946年の地方競馬法制定以降、全国的に地方競馬が開催されたものの、その大部分は十数年の間に姿を消してしまい、今となっては、そこに競馬場が存在したことを地元の人でさえ知らないところも少なくない。これは平地競馬で使用される馬が産業基盤としての馬

産と結合していなかったことによるところが大きいのではないだろうか。すなわち、平地競馬の競走馬に求められる資質である速力は、20世紀半ばには既に産業動物としての馬に求められる資質ではなくなっていた。それゆえに、馬そのものがまだ豊富に存在していたものの、それらは平地競馬に適した馬ではなく、農耕・運搬その他に供用される馬をそのまま平地競馬に供用しようとしたことに無理があったとみるべきであろう*。

また、競技者の方に着目すると、これもいうまでもないことだが、平地競馬の騎乗技術は農耕・運搬の技術とは大きく異なる。第二次大戦前から草競馬・祭典競馬や地方競馬が各地で開催され、それなりの騎乗技術を有した乗り手がいたとしても、競技者の層は必ずしも厚いものではなかった。さらに調教についても同様のことがいえる。スピードを要求される平地競走の調教は馬の日常的な使役とは全く異なったものである。通常の使役馬を平地競馬に出走させるというのは、無理な例えかもしれないが、相撲の練習をしている選手を徒競走にかり出すようなものといっていられない。

馬券発売を前提とする競馬を開催するためには、少なくとも1日に10レース近くの競走を行う必要があるが、平地競馬を開催するためには、地域に存在する馬・人は、ともに質・良共にそうした競馬興行に耐えうる蓄積がなかったということである(このことが馬券の売り上げが低調であった遠因かもしれない)。

しかしながら、輓曳競馬の場合、馬が日常的な使役で要求される資質と競走で必要とされる資質は同じ牽引力であり、また競技者に要求される技術も輓馬を御す技術であって、それは日常的な馬の使役で要求され

*現在、わが国の平地競馬ではサラブレッドとアングロ・アラブのみが供用されているが、かつての競馬はアングロ・ノルマンや中半血など、種々雑多な品種が使われていた。

る技術と本質的な差違はない。もちろん、現在の輓曳競馬の騎手の技術が素人同様であるという意味では決してない。騎手の技量は輓曳競馬の勝敗を左右する重要なファクターである。ともすれば、輓曳競馬における騎手の優劣が勝敗に与える影響は平地競馬におけるそれよりも大きいかもしれないくらいである。だが、形を真似るだけであるなら、輓曳競馬では素人でも騎乗そのものはそう困難なものではない^{*5}。まして、馬を使役する仕事に従事している人ならば糧を牽引させることは日常的な仕事そのものであり、敢えて特殊な技能を修得する必要もないし、日常の業務そのものが馬の調教といってもよかつたであろう^{*6}。

競技としての輓曳競馬のルーツは農村娯楽である輓馬大会にある。輓馬大会は現在もなお北海道内の各地で盛んにおこなわれているが、農村や都市で馬が日常的に使役されている時代にあつては、馬を所有・使役している人びとはすべて輓馬大会の競技者・馬でありうる。潜在的な存在も含めれば、輓曳競馬を施行するための馬・人の資源は極めて豊富であつた。この点が平地競馬とは大きく異なっている。また、競技そのものも、現在の輓曳競馬と形態はかなり異なつてはいるものの、基本的な競走形態やルールについては既に輓馬大会で確立していた。

以上のように、前節で述べた競馬の成立条件の1. 競走資源としての馬と人の存在、2. 競技体系・ルールの確立の2点がそろつていたことが輓曳競馬の成立を可能としたのである。

1946年11月に公布された地方競馬法にともなつて施行された地方競馬法施行規則（昭和21年11月20日農林省令第67号）によつて「輓曳」が競馬の競走種類に含まれた^{*7}。第二次大戦前に施行された地方競馬規則に含まれていなかった輓曳競走が、第二次大戦後施行された地方競馬法施行規則に含まれた経緯は明らかではないが、少なくとも輓曳競馬を公営競技として開催しようと企図した北海道の人々の意向が強く働いていたことは確かであろうと思われる。

初の公営競技としての輓曳競馬（以下、公営競技として開催される輓曳競走を輓曳競馬、馬券発売を伴わない輓曳競走は輓馬大会とよぶことにする）は、北海道馬匹組合連合会（以下、馬連）の主催で1947年旭川と岩見沢で各2日間ずつの計4日間開催された。このときの馬券の売得金は4日間で298万円であつたという^{*8}。10月16・17日の旭川は出走馬114頭、売得金額208万円で、続く岩見沢では11月2・3日の2日間で出走頭数はわずか69頭、売得金額は90万円にとどまつた。売得金額の1日平均は、旭川が104万円、岩見沢は45万円である。同じ年の平地競馬の1日あたりの売得金額が、旭川では114万円、岩見沢では145万円であつたというから、岩見沢での不振は特に目をひく^{*9}。開催経費がどの程度かかつたのかは不明だが、関係者が期待した売得金額にはほど遠かつたようで、翌48年の輓曳競馬は休止となっている。

1948年7月新競馬法が公布され、地方競馬の主催者が都道府県となつたことを受け、1949年に北海道の主

^{*5} 映画「雪に願うこと」（原作・鳴海章『輓馬』）に騎手役で出演した吹石一恵はレースシーンに自ら騎乗している。もちろん、十分な練習を積んだ上での撮影であつたのだろうが、それにしても短期間の練習で形だけは素人でも真似できるのである。平地競馬ではまず無理であろう。

^{*6} たとえば輓曳競馬が休催となる冬季は、冬山作業の季節であり、そこでは多くの馬が使役されていた。冬山作業での使役が馬の調教としての役割を担っていた、もしくは過酷な冬山作業のトレーニングとして輓曳競馬を使ったという。

^{*7} 地方競馬法施行規則「第9条 競走の種類は駈歩競走、速歩競走、障害競走及び輓曳競走の4種とする」（宇井延壽『日本の競馬Ⅰ 法令等の変遷及び主要事項』近代文芸社、1999年、p.131）。

^{*8} 輓曳競馬の歴史については、内田靖夫『ばんえいまんがどくほん』（北海道市営競馬協議会、1978年）および『軌跡』（社団法人ばんえい競馬馬主協会、2001年）などによるところが大きい。

^{*9} 内田靖夫、前掲書、p.15。



写真3 2004年秋、ばんえい北見



写真4 2004年1月 ばんえい帯広 (佐藤希世子騎手)

催で旭川および帯広において各2日間計4日間開催された^{*10}。1951年の競馬法改正で、都道府県に加え指定市にも開催権が与えられたことを受け、1953年からは、

^{*10}内田前掲書によると、当時の北海道は輓曳競馬の開催には消極的であったが、「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」(p.16)をおこない、さらに「開催実務も二人位くればよい、あとは地元で引き受けるという意気込み」(p.17)で北海道を輓曳競馬開催に踏み切らせたという。

これまでの道営に加え、旭川・岩見沢・帯広・北見の4市による市営競馬がおこなわれるようになり、今日に至るまで4つの市で開催が継続されている^{*11}。当初、市営競馬でも平地競走をおこなっていたが、1962年から市営競馬は輓曳競馬のみとなり、北海道は平地競走のみを主催することになった。さらに、1968年には後の北海道市営競馬組合の実質的な前身である市営競馬協議会が組織され、1989年には一部事務組合である北海道市営競馬組合が設立された。

輓曳競馬が黒字となり、何とか経営的に成り立つメドがたったことから、開催日数は年を追うごとに増えているが、それでも1960年の段階では52日間の開催にとどまっている。

平地競馬が第二次大戦前からの歴史を有し、競技のルールや形態が確立していた^{*12}のに対して、農村娯楽である輓馬大会の歴史があったとはいえ、専門の競技者がいるわけでもなく、ルールも事前に競技者に完全に周知されていたわけでもなかったようである^{*13}。こうした事情は、輓曳競馬に限らず、1948年11月に産声をあげた競輪などの他の公営競技でも同様であり、歴史を重ねるに従い、たびたび競技規則が改正され今日に至っている。

以上の輓曳競馬発足時の事情は、その後の輓曳競馬の展開にいくつかの影響を与えたといえる。

^{*11}輓曳競馬の開催場は草創期から殆ど変わっていないが、それに対して、道営の平地競馬はかなり変化がある。2005年現在は札幌、旭川、門別での巡回開催となっているが、かつては岩見沢、帯広、函館、室蘭、小樽(銭函)などでも開催されていた。

^{*12}さらにいうと、わが国の近代競馬が欧米から移植されたものであることを考えると、競技のルール・形態は数百年の歴史を有しているといえる。

^{*13}内田・前掲書には「騎手はてんでの服装に胸ゼッケンをつけて、馬具や櫛もみな自前、土をつめた俵を積んで、ねじり鉢巻で意気盛んであった」(内田、前掲書、p.15)、「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」(同上)と記述されている。

まず、競技ルールが未確立の状態に出発したことである。このことは、その後、今日の形態にたどりつくまでに、ルールの改正や馬場形態の変更が何度もおこなわれることにつながった。つまり、競技としても未完成の状態からの出発であったということである。

第二に、地元の強い要望で開催されたということである。当時の北海道の競馬担当職員は31名しかおらず、職員不足が輓曳競馬の道主催に積極的でなかった理由のひとつであるといわれる（前頁、脚注10を参照されたい）。北海道の競馬担当職員不足をおぎなうための地元関係団体による支援が、輓曳競馬から北海道の撤退後、輓曳競馬を4市で開催するためのノウハウと人的資源の蓄積につながったのではないだろうか。

さらに、専門競技者・馬を前提としない競馬の開催であったことである。輓曳競馬は2日間ずつ2回の4日間開催から出発した。その後、徐々に開催日数を増やしてはいったものの、長らくプロフェッショナルな競技者・馬を生み出すまでには至っていない。このことは、賞金や騎乗手当といった報償経費を相対的に安く抑えることができ、競馬経営が比較的少ない費用で営まれ得たということである。もっとも、このことは、報償費が少ないがために、専門競技者・馬を生み出すには至らなかったという逆の見方もできるので、喩えていえば鶏と卵の関係に等しいともいえる。ともあれ、プロフェッショナルな競技者・馬を内部に抱え込むことをせずに済んだことが、経営的な観点からみて、輓曳競馬の基盤形成に寄与したことは確かであろう^{*14}。

^{*14} 今日、地方競馬のはほぼすべてが苦しい経営を余儀なくされ、開催経費の削減は全ての主催者の共通課題となっているが、経費削減の対象費目のなかで、比較的実行されやすいが、中長期的にみると大きな問題をはらんでいるのが報償費である。報償費の削減は、出走競走馬・馬主の減少につながり、競馬開催そのものの低質化を招来し、このことがファンの競馬離れを促進し、さらなる経営悪化を引き起こす。また、調教師・厩務員・騎手の生活確保という点でも大きな問題となる。

3. 1960年当時の競走馬資源

輓曳競馬という競技が、人・馬双方にとって、技能・技術的な点からみて日常的な仕事の延長であったことは既に述べたとおりであるが、それはあくまでも人が馬を使役して仕事をおこなうことが一般的であった時代のことである。

1955年頃からわが国は高度経済成長期に突入する。自動車の普及によって近距離輸送の主役はトラックとなり、小型耕作機械の開発・普及によって牛耕や馬耕は姿を消していく。馬が産業動物として重要な役割を果たしていたのはもっと昔の話のように考えがちだが、高度経済成長期前半の1960年当時、馬は産業動物としてまだまだ活躍していた。「北海道統計書」（元データは農業基本調査）によると1960年7月1日現在、北海道で馬を飼養していた農家は154,345戸、そこで飼養されていた馬の頭数は238,754頭とされている。この数値は馬を飼養していた農家戸数とそこで飼養されていた馬の頭数である。農家以外で飼養されていた馬、例えば運送業者が飼養していた馬や炭坑や港湾で使役用に飼養されていた馬、さらには砂利採取などに使われていた馬などは含まれていない。冬山での伐採・運搬作業に使役されていた馬の多くは農家が飼養していた馬であろうと思われるが、なかには農家以外の人でも自らの馬を使って山仕事をやっていたケースもあろう。こうした馬は上述の数値には含まれない。

農家以外で飼養されていた馬の頭数を知る統計はみあたらない。「北海道農林水産統計」によると、1960年2月1日現在で、馬を飼養している農家戸数は163,950戸、飼養頭数は256,460頭であるが、飼養頭数の78.3%にあたる200,880頭が牝である。まことに雑な推定であるが、毎年ほぼ同数の牝馬と牡馬が生産され、牝馬の殆どが農家で繁殖使役兼用に飼われ、牡馬の大多数は農外向けに販売され、牡馬と牝馬の耐用年数はほぼ同じと仮定し、道外への移出が無視できると仮定すれば、農家・非農家を問わず、牡馬・牝馬を合

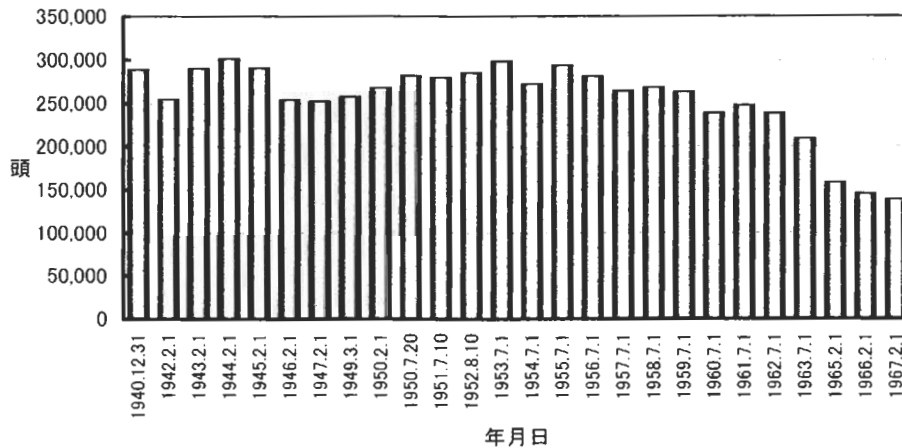


図1 北海道における馬飼養頭数
出所：「北海道統計書」(元資料は農業基本調査)

表1 北海道における馬のと畜頭数

年	と畜頭数
	頭
1954	17,742
1955	22,651
1956	26,762
1957	15,363
1958	20,051
1959	32,583
1960	38,902

出所：北海道農林水産統計

表2 馬の道外移出

年	実数			比率		
	健康移出 頭	と場直行 頭	計 頭	健康移出 %	と場直行 %	計 %
1954	29,130	5,224	34,354	84.8	15.2	100.0
1955	24,407	7,797	32,204	75.8	24.2	100.0
1956	24,605	20,286	44,891	54.8	45.2	100.0
1957	15,954	11,330	27,284	58.5	41.5	100.0
1958	11,528	11,336	22,864	50.4	49.6	100.0
1959	8,899	15,106	24,005	37.1	62.9	100.0
1960	6,039	12,393	18,432	32.8	67.2	100.0

出所：「北海道農林水産統計」

計すると、概ね40万頭程度の馬が道内で飼養されていたのではないと思われる^{*15}。

農家以外にも馬が数多くいたことを踏まえた上で、あくまでひとつの目安として、農家が飼養していた馬の数の経年変化をみたのが図1である。第二次大戦後のピークは1953年の298,350頭で、その後少しずつ飼養頭数は減少してはいるが、急速な減少を示すのは

1963年頃以降のことである。ただ、非農業分野での馬の減少はやや早く進んだと思われる。このことは、道内にと畜される馬の数が1959年から一気に増えている(表1)ことから推測される。いずれにせよ、産業動物としての馬の地位が急速に低下し始めたのが1950年代後半から1960年代前半にかけてのことであった。このことは道外に移出される馬の統計でもうかがわれる。表2は馬の道外移出の変化である。移出頭数の合計が1957年から急速に減少するだけでなく、1958年までは都府県のと場に直接送られるのではない道外移出

*¹⁵ちなみに、1960年に道外に移出された馬は約18,000頭で、道外からの移入は数頭に過ぎない(「北海道農林水産統計」による)。

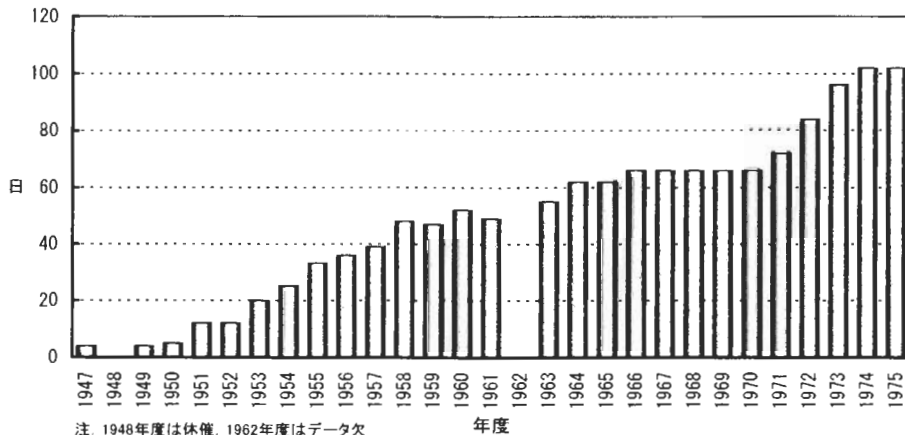


図3 開催日数の推移 (1947～1975)

出所：『ばんえいまんがどくほん!』、北海道市営競馬組合資料

の2場で同時開催がおこなわれているが、それ以外は各場持ち回りで開催されている。

また、開催日数の推移は図3にかかげたとおりである。1949年に北海道の主権になって以来、1950年代を通じて開催日数は増加してきているが、1958年以降は年間50数日の開催でめだった増加はしばらくなくなる。このことは軌道競馬の開催形態がある程度安定したことを物語っている。1964年に若干増えたものの、1970年までの開催日数は60日程度でほぼ固定されていた。

1960年度の開幕は6月4日の旭川であるが、この時期は毎年旭川護国神社の招魂祭が行われる時期である。近郷近在から旭川に人が集まるこの時期を選んで軌道競馬が開催されたのである。当時の馬券発売は本場のみであり、本場への集客以外に馬券発売の方法がないことから、旭川に人が多く集まる時期をねらって開催されたものであるが、神社の祭礼を集客の手段とするあたりは祭典競馬の名残をみるようである。

制度的に言えば1開催は6日を原則としているが、実際には3日間を一区切りとした開催がおこなわれている（市営競馬組合に残された資料をみると、連続した開催日は「期」とよばれている）。基本的には土・日・月が1期であり、この曜日設定は現在の軌道競馬

の開催日と同じである^{*16}。

番組編成の事例として、この年最後の旭川開催（4日間）とその前の週に開催された帯広開催（3日間）の番組表を掲げる（表4、表5）。

現在と大きく異なるのは、競走に参加する馬は、3日間開催の場合、1日に1走し3日間とも出走するのが原則だったことである。4日間開催の場合は4日間のうち3日間出走というのが一般的だったようだ。馬に対して過酷なようにもみえるのだが、現在もおこなわれている軌道大会をみると、1日の大会でも各馬が2走する番組が組まれている。つまり、そもそも軌道競走というものは、勝ち上がり方式でチャンピオンを決定するものとされていたことに由来するのであろう^{*17}。

土・日・月という曜日設定がなされた理由は定かではない^{*18}。勝ち上がり方式を前提とすれば、今日の競輪や競艇のように、最終日の最終レースに決勝戦を用意すればいいようなものであるが、なぜか期の真ん中

*¹⁶その後4日間を1期とする開催がおこなわれていた時期もある。また、今日でも部分的にはおこなわれている。

*¹⁷現在おこなわれている軌道大会をみると、予選と決勝というようなかたちで、1日2走などという番組も組まれている。

*¹⁸平地競走開催との兼ね合いもあったであろう。

表4 番組表 (1960年10月旭川)

第1日 10月22日			第2日 10月23日			第3日 10月24日			第4日 10月25日		
競走 番号	級別	1着賞金	競走 番号	級別	1着賞金	競走 番号	級別	1着賞金	競走 番号	級別	1着賞金
		円			円			円			円
1	丁B	5,000	1	丁B	4,500	1	丁B	4,000	1	丁B	3,500
2	丁B	5,000	2	丁B	4,500	2	丁A	4,500	2	丁A	4,000
3	丁A	5,500	3	丁B	4,500	3	丙	5,500	3	丙	5,000
4	丁A	5,500	4	丁A	5,000	4	丙	5,500	4	丙	5,000
5	丙	6,500	5	丁A	5,000	5	三才	6,000	5	三才	6,000
6	丙	6,500	6	丙	6,000	6	乙	6,000	6	丙	6,000
7	丙	6,500	7	丙	6,000	7	丁B 特別	14,000	7	丁B 優勝	12,000
8	三才	7,000	8	三才	6,500	8	丁A 特別	15,000	8	丁A 優勝	13,000
9	三才	7,000	9	三才	6,500	9	丙 特別	20,000	9	丙 優勝	16,000
10	乙	7,500	10	乙	7,000	10	甲 農林大臣賞典	50,000	10	三才 優勝	18,000
11	乙	7,500	11	乙	7,000	11	三才	25,000	11	乙 優勝	28,000
12	甲	18,000	12	甲	20,000	12	乙	35,000	12	甲 優勝	40,000

出所：北海道市営競馬組合資料

表5 番組表 (1960年10月帯広)

第1日 10月15日			第2日 10月16日			第3日 10月17日		
競走 番号	級別	1着賞金	競走 番号	級別	1着賞金	競走 番号	級別	1着賞金
		円			円			円
1	丁B	4,500	1	丁B	4,000	1	丁B	3,500
2	丁B	4,500	2	丁B	4,000	2	丁B	3,500
3	丁B	4,500	3	丁B	4,000	3	丁B	3,500
4	丁B	4,500	4	丁A	4,500	4	丁A	4,000
5	丁A	5,000	5	丙	5,000	5	丙	5,000
6	丁A	5,000	6	三才	5,000	6	三才	4,500
7	丙	6,000	7	丁B 特別	9,000	7	丁B 優勝	8,000
8	丙	6,000	8	丁A 特別	11,000	8	丁A 優勝	10,000
9	三才	6,000	9	丙 特別	13,000	9	丙 優勝	12,000
10	三才	6,000	10	三才 特別	14,000	10	三才 優勝	12,000
11	乙	7,000	11	乙 特別	16,000	11	乙 優勝	14,000
12	甲	8,500	12	甲 特別	18,000	12	甲 優勝	15,000

出所：表4に同じ

にあたる日曜日に3日間のうち最も重要なレースが組まれる番組編成がおこなわれている。旭川開催の3日目、帯広開催の2日目にそれぞれ「特別」が組まれて

いるが、1着賞金をみてもわかるように、これが各級のチャンピオン決定戦である。最終日の「優勝」戦はいずれも特別1着の馬は出走できないことになってお

り、「優勝」戦は事実上2位決定戦的な位置づけになっている。

コースも現行の輓曳競馬とは大きく異なっており、U字型のコースが使用されており、距離も北見が200 m、岩見沢と帯広が210 m、旭川は220 mとなっていた。U字型コースは輓馬大会では今でも一般的である。

現行の200 m直線セパレートコースは1963年の旭川に設置されたのが最初であり、それまでは4場ともU字型コースでの競走がおこなわれていた。障害も現在は大小の盛土が2か所であるが、発足当時は2か所の盛土の他に難路（砂障碍）や溝（壕）^{*19}などが設けられていた。ただし壕があったのは旭川と北見だけのようだ。

U字型オープンコースが公正性や安全性に問題があったのは確かであるが、それでも十数年にわたってU字型コースが供用されてきた最大の理由は馬橇の運搬の問題であった。当然のことながら、直線コースであればゴールインした後、競走用馬橇をスタート地点ま

で運搬せねばならないが、U字型コースであればゴール地点とスタート地点の距離はわずかで、ゴールインした馬がそのまま橇をスタート地点まで牽引しても大丈夫なことではない。

U字型コースの問題点については当初から様々な議論がおこなわれていた^{*20}ものの、直線セパレートコースが採用されるまで、U字型オープンコースでの競走がおこなわれていた。直線走路採用の最大の難点であった橇の運搬も、競走コース横に線路を設置し、貨車でゴール地点からスタート地点まで橇を運搬するということが最終的に解決された。貨車の牽引は、当初は馬、現在はディーゼル機関車が用いられている。

また、橇や重量物、さらには騎乗姿勢や走行方法に関するルールなど、発足以来、様々な変化がある。詳しくは他日を期したいが、こうした事柄の変遷をみると、単純素朴な輓馬大会の段階から、徐々に競技として洗練されていったことがうかがわれる。

（つづく）

^{*19}内田・前掲書では濠と記載されている（p.26など）が、水をたえたわけではなさそうなので壕が正しいのではなかろうか。

^{*20}直線コースにして、スタートとゴールをレースごとに入れかえるという案も出たという（内田・前掲書、p.25）

編集後記

今年は極暑の夏休みのなか、夏の高校野球は早実高校と駒大苫小牧高校との再試合決勝戦で終えたが、1回戦から高校生らしい爽やかさを感じさせる戦いが多くみられました。指導者・監督のもとに一糸乱れぬ選手たちの行動は、教育のなせる業なのでしょう。しかし、最近の児童・生徒・学生の学力・体力低下が叫ばれ先生の質の低下も言われている状況は、翻ってみればウマの関係者にも当て嵌まるような気がしてならないのは小生だけでしょか。

馬事往来4編のうち、古村氏の「寒冷地における通年屋外飼育乗用馬の冬季の飼養管理」は、厳寒期における北海道和種馬、サラブレッド、サラ雑種らが先住馬であるドサンコの行動を学びながら群れ生活を送る様子について、飼養管理の面から観察した記録です。山口氏の「ダービー発走」は、スターターの合図とともに発走する緊張の一瞬が伝わる内容です。南保氏の「ライトコントロールによる繁殖牝馬の排卵促進」は、長日性の季節繁殖動物であるウマを、馬房内に電球を照らただけで人口的に初回排卵を早期化させ、計画的な管理を可能にする調査・研究内容です。藤田氏の「内国産乗用馬は今」は、乗用馬生産地の地域振興と乗馬普及の拡大を願い、国内における乗用馬を取り巻くスポーツホースやレジャーホースとしての事情について、生産や育成の場面からの記事です。

研究論文として、古林氏から「鞍馬大会から鞍曳競馬へ—1960年の資料を中心に—」を寄稿頂きました。北海道のウマ文化の一つである鞍曳競馬の成り立ち、ウマ資源、開催状況等から論じています。

特別記事として、小山氏から相馬野馬追や三春駒などの馬文化で知られる福島県で開催された「福島県立博物館—馬と人との年代記(クロニクル)—」を訪問した際の内容について紹介させて頂きました。一方、松尾氏からは「映画・風のダドゥ」を鑑賞した際の記事ですが、《ダドゥ》とは命の音、馬の体の中から聞こえる風のうねりのような音だそうで、内容は元競走馬と少女との心の交流から希望と再生を与える物語で、今後は各地で放映予定のようです。

海外学術集会参加報告として、徳力氏が第9回世界馬獣医学会に参加した内容を開催場所のモロッコ王国の旅先での状況などをまじえて紹介しています。

お知らせ記事として、今年のウマ科学会の学術集会は11月27、28日に開催されますが、口演の応募要領が決まりましたので、奮って応募・参加下さい。また、全国公営競馬獣医師協会からは、年1回の研修事業の開催案内状が来ています。この機会に自ら進んで研修を受け、獣医師の技術向上と知識の修得に励んで下さい。

(兼子樹廣)

入会申し込み方法

下記宛にお申し込み下さい。入会申込書をお届けします。年会費は5,000円(国内)です。

日本ウマ科学会事務局

〒320-0856 栃木県宇都宮市砥上町321-4

競走馬総合研究所内

電話028-647-0656 FAX 028-647-0686

Hippophile, No. 26, 2006

2006年10月発行

<http://www.equinst.go.jp/JSES/>

編集委員長：兼子樹廣

発行者：小川 諄

〒320-0856 栃木県宇都宮市砥上町321-4

競走馬総合研究所内

電話 028-647-0656 FAX 028-647-0686

郵便振替口座番号 00130-3-539393

加入者名 日本ウマ科学会

足利銀行本店 普通口座 3483253

口座名義 日本ウマ科学会一般 会長 小川 諄

印刷者：有限会社 アイベック

〒170-0002 豊島区東鴨1-24-12

電話 03-5978-4067