

競馬史発掘

正史に書かれなかったあんな話こんな話

矢野吉彦

星海社

380



SEIKAISHA
SHINSHO

はじめに

競馬の周回コースに左回りと右回りがあるように、競馬新聞とスポーツ新聞の「馬柱」にも縦書きと横書きがある。関東以东（以北）では縦書きが多く、東海北陸から西はほとんどが横書きだ。

私は関東の人間なので、もともとは「縦書き派」の一員だったが、かなり前に「横書き派」になった。思い返してみると、そのキツカケはばんえい競馬にあったようだ。1986（昭和61）年夏、今はなき岩見沢競馬場に初めてばんえい競馬を見に行ったとき、『競馬ブック・ばんえい版』を頼りに馬券を買った。ただし、予想の印に素直に従ったわけではない。他紙に比べるとレース検討に必要な情報がより多く盛り込まれていて、ばんえい初心者のようにいろいろなヒントを与えてくれたのだ。その流れで、岩見沢の後に行った道営の旭川、中央の札幌でも『競馬ブック』を手を取った。それ以来、同紙が「競馬の友」となり、「縦派」から「横派」にクラ替えした。

1990（平成2）年春にテレビ東京『土曜競馬中継』（現『ウイニング競馬』）のレース実

況を仰せつかり、同時に『週刊競馬ブック』の定期購読も始めた。もちろんそれは、実況の準備に必要と考えたからだ。

同誌には「一筆啓上」というコラム欄があり、新聞記者や生産者ら、競馬関係者が週替わりで各自の持論や提言などを披露している。2013（平成25）年5月、そのレギュラー執筆陣の1人に、なんとこの私が選ばれた。かつては『土曜競馬中継』の解説者・原良馬さんや血統評論家の山野浩一さんといった方々が健筆を振るわれていた名物コラム欄に、まさか私が寄稿することになるうとは！

身の引き締まる思いで担当した初回には、「ただいま競馬中継の歴史を調査研究中」ということを書いた。そして、これが何とも図々しい話なのだが、その調査研究の成果をまとめて記事にしたいと同誌編集部の方に申し入れた。すると、ありがたいことにこころよくGOサインを出してくださった。

そんな経緯があつて掲載されたのが「日本競馬中継事始め」（第3章に掲載）。それ以降、調子に乗った私は次から次へと競馬史にまつわる話のネタを見つけ出し、『週刊競馬ブック』への記事掲載を“定着”させてしまう。中でも、2015（平成27）年8月31日発行号に載せた「競馬と駅との深い関係」は、後にJRA競馬博物館での特別展示やトークショー、さらには書籍化へと発展。交通新聞社から上梓した拙著『競馬と鉄道―あの“競馬場駅”は、

こうしてできたー』(交通新聞社新書)が2018(平成30)年のJRA賞馬事文化賞を拝受するまでに至った。

その後も同誌への寄稿は続いた。挙句の果てに「競馬史発掘」というタイトルを付けて「シリーズ化」。我ながら図々しいにも程があると思う。とはいえ、初回の寄稿からはまる10年が過ぎ、掲載された記事の本数はかなりのものになった。とにもかくにも、『週刊競馬ブック』にはさまざまな形で長らくお世話になってきた。

2025(令和7)年5月、とある競馬トークイベントに出演したのを機に、星海社の持丸丸さんとご縁を持つことができた。図々しさを極めた私は、持丸さんに記事の書籍化を持ちかけた(シヤレではない)。すると今度も、再びありがたいことに、すぐさまGOサインをいただいた。

こうして上梓できたのが本書だ。持丸さんに感謝、というのはもちろんのこと、『週刊競馬ブック』の発行元である株式会社ケイパブックには心から感謝申し上げる。なお、本書を編さんする際には、『週刊競馬ブック』掲載時の文章の一部を書き直し、写真や図表なども取捨選択を行った。元の記事には原文をそのまま載せた古い新聞記事や書籍の記述の中にも、読みやすいように書き換えたところがある。さらに敬称の一部も省略した。

目次

はじめに 3

第1章 2大競馬場のナゾと変遷 11

東京競馬場はなぜ左回り? 12

左回りにも古い歴史が 27

アメリカにも右回りがあった 35

京都競馬場外伝 44

コラム 私の競馬史Ⅰ 競馬中継の思い出 62

第2章

明治時代の競馬場跡を訪ねて

65

横浜／洋式競馬発祥の地 66

東京／日本人が始めた洋式競馬 73

函館・札幌／開拓時代の北海道と競馬 80

神戸・大阪・東北／各地に広がる洋式競馬 89

函館こぼれ話／あの老舗と競馬の縁 97

コラム 私の競馬史2 競馬中継で起きた椿事

103

第3章

戦前戦中の競馬秘史

107

日本一の地方競馬場物語・羽田

108

戦時下の“無観客競馬”

122

日本競馬中継事始め

138

日本ダービー初放送

146

コラム 私の競馬史 3 実況アナウンサーとして

156

第4章

各地の競馬史をたどるぶらり旅

159

高知編 1 / “伝説の地”の草競馬

160

高知編 2 / 各地に残る草競馬場跡

166

高知編 3 / 山内一豊と田辺良顕

173

高知編 4 / 土佐の高知は競馬とともに

180

高知編 5 / 100年の歩みと名馬たち

187

北陸編 / 戦前地方競馬の痕跡

197

宇部編 / “宮競馬”の跡を訪ねて

212

巻末・資料 222

現存するイギリスの競馬場／デアアサリ全成績／カモイ全成績

初出一覧 232

おわりに 230

写真／矢野吉彦 図版／ジエオ

第1章
2 大競馬場のナゾと変遷

東京競馬場はなぜ左回り？

東京競馬場のモデルは右回り

2021（令和3）年11月19日、大井競馬場で左回りのレースが行われた。これで大井は（同日時点で）世界唯一の左右両回りコースを擁する“二刀流”の競馬場となった。

そもそも競馬場のコースに右回りと左回りがあるのはなぜか？ 東京競馬場の前身・目黒競馬場は右回りだったのに、府中にできた東京競馬場はどうして左回りになったのか？ ヨーロッパの競馬場には右回りも左回りもあるのに、なぜアメリカの競馬場は左回りばかりなのか？ それらのナゾに迫ってみた。

まずは、今の東京競馬場が左回りになったのはなぜ？ という話から。目黒競馬場を府中に移転させ、東京競馬場が開場したのは1933（昭和8）年のこと。目黒は右回りだったが、府中移設とともに左回りの競馬場ができた。これに関して、『東京競馬場50年史』（日本中央競馬会東京競馬場、1983年刊）には次のような記述がある。

「日本の従来 of 駆歩競走コースはすべて右回りであるのに対し、東京競馬場は初めて左回り

を採用したが、この理由と経緯については正確な資料が現在も見当たらない」

ここに書かれているとおり、東京競馬場開設当時、日本にあった競馬場はほとんどが右回りだった。しかし、一部の記述は正確さを欠いている。その頃、札幌競馬場では左回りの競走が行われていた。また、中山競馬場のルーツで明治〜大正時代に存在した松戸競馬場は左回り。さらに、盛岡では、明治時代開設の先々代（黄金競馬場）から、1933（昭和8）年にできた先代、そして1996（平成8）年オープンの現競馬場に至るまで、左回りを継承している。

それはさておき、『東京競馬場50年史』の編さんにあたり、執筆者は東京競馬場が左回りになったワケをあれこれ調べたようだ。ところが、確たる証拠の資料は見つけられず、先の記述に続いてこう記すしかなかった。

「地形上右回りにするとゴール地点の設定の関係上スタンドが府中町から遠ざかってしまう。すなわち、決勝ゴール前の直線走路を長くし、かつ上り坂を設けることによって、レースはよりスリリングなものとなるが、これを右回りにすれば坂の勾配も逆になり、決勝点も東側に大きく移動しなければならなくなる。また、直線走路に急勾配の上り坂を設けることは、屈強な馬をつくり、軍馬としての国産馬の改良を目ざすという陸軍の要請もこれに遠因している。諸種の計画案があったものの左回りでこれを解決したのではないかと推察する向きも

ある。また単に欧米、とくに当時すべて左回りを採用していると考えられていたアメリカに倣ったのではないかとする説もある」

この推測は当たっているのだろうか？ それを検証していくと、次第に真の理由らしきものが見えてきた。

東京競馬場新設を主導したのは、安田記念に名を遺す安田伊左衛門^{いざえもん}。1925（大正14）年6月、安田は目黒競馬場の移転準備として、オーストラリア競馬の視察に赴く。当時の安田は、目黒競馬を主催する東京競馬倶楽部の副会長兼常務理事を務めていた。

安田が欧米ではなくオーストラリアに向かった理由について、『東京競馬場50年史』には「もともと欧米の競馬場、特にヨーロッパのそれは牧場の自然地形をそのまま活かし、広大な草野に走路を設けたものであり、観覧には極めて不便なものが多い。これに対して新しい豪州の競馬場はよりレクリエーション的指向性が強く、運営、施行方法や馬場・スタンド等の諸施設においても合理的であると考えたため」と記されている。

安田らによる視察団はブリスベン、シドニー、メルボルンの主要競馬場を視察。その結果、模範とする競馬場と判断されたのがシドニー郊外のウォーウィックファーム競馬場だった。安田らは、同競馬場の設計書を譲り受けて帰国した。

ウォーウィックファーム競馬場のコースは右回りだ。それを模範とし、設計書まで持ち帰

ったのなら、安田らも新競馬場のコースに関して右回りをイメージしていたと考えるのが自然だ。視察後、新競馬場の設計にあたりアメリカを模して左回りにした、とは思えないのだが……。

余談になるが、シドニー市街地とウォーウィックファーム競馬場との位置関係と、東京都心部と東京競馬場との位置関係はよく似ている。これは、拙著『競馬と鉄道―あの「競馬場駅」は、こうしてできた―』の中でも書いたのだが、両競馬場の鉄道アクセスを通して見比べると、驚くほどソックリなのだ。東京競馬場がウォーウィックファーム競馬場を模範にして建設されたのは「奇縁」と言ってもいいだろう。

スタンドは西、厩舎は東？

オーストラリアでの視察が終わると、新馬場建設候補地の選定が始まった。当初は羽田の埋立地や世田谷の今は馬事公苑になっているあたり、小金井市と小平市にまたがる現小金井カントリー倶楽部ゴルフ場周辺などなど、10数カ所が候補地に挙げられた。その中から、地元住民の誘致への熱意に加え、競走馬の飼養に必要な良質で豊富な水と青草が確保できるところが決め手となり、1928（昭和3）年、東京府北多摩郡府中町南側の現在地が選ばれた。そのあたりは、そもそもほぼ平坦な土地だった。ところが、陸軍から農林省を通じて、コ

ースには競走馬の鍛練に必要な起伏を設けるべき、との要請があった。『たてがみ・第六巻第六号』（日本中央競馬会、1968年6月刊）の「座談会・東京競馬場開場当時の思い出―目黒から府中へ―」によると、競馬場建設にあたっては、多摩川対岸の山から土を取り、第3コーナーとホームストレッチの中ほどに急勾配を造ったという。

つまり、東京競馬場の「坂」はもともと土地の起伏を利用したものではなく、左回りコースの設計を基に造成されたものだった。コースが右回りに設計されていたら、それに合わせて「坂」を造れば済んだはずで、地形によって左回りにせざるを得なかったという説は否定するしかない。

一方で、コースを右回りにするとスタンドが府中町から遠くなってしまうという問題は残る。これについては、先の座談会の中で、司会役の元東京競馬場長・鈴木栄次氏と移転時の府中町助役・栗林喜三郎氏との間でこんなやりとりが交わされていた。

「鈴木 スタンドをどちら側にもっていくということで、町の有力者から町に近い方に建ててくれという要請があったかないか、ご記憶ないですか。日本の従来の競馬場だと右回りなんです、ところが右回りにすると厩舎が西側になるんです。そうすると、スタンドが府中町から遠ざかってしまう。いろんな計画案があって、それを町の皆さんがなるだけ町に近い方につくってもらいたいというふうな希望を申しでたようなことはありませんでしたか。」

栗林 そんなことはなかったと思いますが、よく覚えておりません。」

府中町は新競馬場誘致に熱心だった。その町で助役を務めていた人物が「覚えていない」と言うのだから、スタンドを町寄りの西側に建ててほしいという町の有力者の要請はなかったと考えていいだろう。

厩舎には水が不可欠

そこで浮上するのが水だ。先に書いたように、府中が新競馬場の建設地として選定されたのは、良質で大量の水を確保できる場所だったから。それがすべてではないが、大きな理由の1つとなった。

東京競馬場の北側一帯は高台になっている。それは多摩川の浸食によってできた河岸段丘で、その崖線^{がいせん}をハケと言う。新競馬場の建設地に選ばれたのはハケと多摩川とに挟まれた土地。当時、ハケの下にはわさび田があったそう。わさびの栽培には清らかな水が欠かせない。府中のわさび田の水は、競馬場北側に沿って東西に延びるハケから湧き出していた。

競馬場の東門から歩いて4〜5分のところに瀧神社がある。そこは、ハケから湧き出る水が流れ落ちる場所。かたわらに「お滝のゆわれ」（現地表記のまま）を記した案内板が立っていて、それには次のように書かれている。

「この滝は大國魂神社の末社である」、「水道が施設される以前は湧水時でもその水が絶えたことが無い為、多くの人がその恩恵を受けた滝であります」、「府中市内で立川段丘のハケから水の湧く二ヶ所の内の一つで『清水ヶ丘』の町名もこの滝によるもので、大へん貴重な滝です」

実はこの神社の南隣は、東京競馬場清水ヶ丘舎宅公園になっていて、それに面してJRAの職員住宅が建っている。滝をまつる神社前の土地をJRAが所有しているというのは、東京競馬場にとってこの水源がたいへん貴重なものだったことを表しているのではないか？

さらに、東京競馬場に隣接する厩舎で生まれ育った大久保洋吉元調教師の話によると、競馬場東門の斜め向かいにある駐車場の一角には、かつて湧水をたたえた池があって、子供たちの水浴び場になっていたとのことだ。

そこで、こんな仮説を立ててみた。ハケの湧水、中でも古くから重宝がられていた瀧神社脇の滝の水を厩舎で利用するのに都合がよかったのが競馬場の東側。そちらを厩舎地区にし



東京競馬場の東、京王線東府中駅南のハケ沿いにある瀧神社

て、西側にスタンドを建てた。それにあわせて、コースを左回りにしたのではないか。しかしこれも、東京競馬場のコースを左回りにした「決定打」にはならなかった。

湧水はハケの至るところから

東京競馬場建設前の府中町（当時）の市街図には、競馬場北側を東西に伸びる崖線（ハケ）が描かれている。府中に競馬場を新設する際に決め手となったのがそこから湧き出る水。私は「競馬場の東にある瀧神社の湧水を厩舎で利用するには、それに近いほうに厩舎を建てたほうが都合がいい。それでスタンドを西側に持って行き、コースを左回りにしたのではないか」と考えた。

しかし、府中の歴史に詳しい方の話によると、「その昔、湧水はハケの至るところから流れ出ていた」という。つまり、競馬場北側のハケ沿いには、豊富な水源がいくらでもあったわけだ。となると、厩舎をあえて瀧神社側に建てる必要はなくなってしまう。

それでも、「水起因説」は捨てがたい。なにしろ滝を祀った古社があるくらいだから、そのあたりの湧水の量が周辺では最も多かったとも考えられる。厩舎をそれに近いほうに建てたのは、東京競馬場のコースを左回りにした理由の1つではないか。

ちなみに、厩舎は当初、東京競馬場の敷地内に建てられたが、目黒競馬場周辺から移り住

んだ調教師たちは敷地外にも自宅と厩舎を構えた。『府中史談・第42号』（府中市史談会編、2016年5月刊）に掲載された小澤幸治著「『東京競馬場』が来た、馬が走った」には「今の『清水が丘』に尾形厩舎、北郷厩舎、『八幡町』に藤本厩舎、『矢崎町』に二本柳厩舎がありました」と書かれている。かつては競馬場を中心に東の清水が丘、北の八幡町、西の矢崎町に厩舎が点在していた。

鉄道がそうさせた？

東京競馬場を左回りにした理由が瀧神社の湧水だけではないとなると、ほかにどんなことが考えられるのか？ ひよつとしたらそれは、「鉄道アクセスの利便性」だったかもしれない。

目黒競馬場の移転候補地に府中がリストアップされていることを知って、当地への招致を推進しようとした人物がいた。今のJR南武線の前身、南武鉄道株式会社の野村龍太郎社長だ。野村は、府中に競馬場ができれば自社の鉄道がいわゆるアクセス路線となり、利用客を増やせると考えた。そこで、自身の人脈を通じて東京競馬倶楽部の幹部と接触、同社技師長の野崎信一郎に競馬場の設計図を書かせて招致実現を目指した。

この動きも功を奏したためか、府中に新競馬場を作ることが決まる。ただ、野崎の設計図は採用されず、スタンドは鉄道省出身の建築家・久野節（くののむさお）（東武鉄道浅草駅・松屋浅草、近鉄宇

治山田駅、南海なんば駅・大阪高島屋などを手がけた」の設計で建てられた。

とはいえ、はじめに「野崎の設計図ありき」だった。当時の日本の競馬場は右回りが主流で左回りは珍しかったが、野崎にとってみればそんなことは関係ない。南武鉄道が走るのは競馬場の西側。野崎がそれを考慮して競馬場を設計すれば、当然ながらスタンドは西側になる。言うまでもなく、利用客にとってはそのほうが駅に近くて便利だ。あとはそれに合わせてコースを左回りとし、東側に厩舎地区を配置すればいい。東京が左回りになったのは、そういう理由だったのではないか？

これが東京左回りの「鉄道起因説」。野崎の設計図が競馬場全体を描いたものだったら、この推論はかなり「いい線行っている」と思う。一方、それがスタンドだけのものなら、コースや厩舎などを含めたレイアウトは見えてこない。設計図、いや、せめてそのコピーだけでも残っていれば、この説を裏付ける確かな証拠になり得るのだが……。

鉄道好きが我田引水しているわけではないが、「鉄道起因説」を推す材料はほかにもある。新競馬場にとって、鉄道による来



国鉄「競馬場線」東京競馬場前駅跡。
中央の島式ホーム跡と両側の線路跡が判別できる形で残っている。
奥に南武線の線路、その先に東京競馬場がある

場者輸送体制の強化はオープン前からの大きな課題だった。南武鉄道は府中への競馬場招致を後押ししたものの、川崎・立川間の路線で東京都心には直結していない。また、今でこそ都心と競馬場とを結ぶ太いパイプとなっている京王線も、当時は「路面電車に毛が生えた程度」の鉄道で、大観衆が詰めかける競馬場へのアクセス路線としては極めて頼りなかった。

その弱点を解消するため、東京競馬倶楽部は鉄道省による新線敷設と新駅設置を目論んだ。もともと競馬場の西側には、中央線国分寺駅から多摩川の河川敷に至る砂利運搬用の貨物線があった。同線は1921（大正10）年12月以降、営業を休止していたが、これを復活させた上で途中から分岐線を新設、その終点到競馬場のアクセス駅を作れば、東京都心と同駅との間に直通電車を走らせることができる。競馬倶楽部の幹部はこの鉄道が移転成功の絶対条件と位置付け、鉄道省に強く働きかけた。その結果、1933（昭和8）年秋の開場には間に合わなかったものの、翌年4月2日、春季競馬の開幕とともに新線と東京競馬場前駅が開業する。

東京競馬倶楽部が鉄道アクセスを重視していたことは、『日本競馬史・第三卷』の「第一編・東京競馬場」の項にも書かれている。競馬場西側に南武鉄道の府中本町駅があり、それに加えて新駅の設置が見込まれるのなら、スタンドはそちら側に建てるのが理想的。そこからコースを左回りにするという結論が導き出されたのではないか？ “鉄道起因説”も十分に

あり得ると思う。

そして、最も有力な推測

それやこれやを考えつつ、東京競馬場開場当時のコース図を眺めていたら、ハッと息を呑んでしまった。「コースを左回りにしないと大変なことになるかもしれない！」と思ったのだ。

東京競馬場名物の1つが、3、4コーナー内側の「大ケヤキ」（実はケヤキではなく榎なのだ）。その下には井田一族の墓があり、「大ケヤキ」は井田家ゆかりのご神木とされている。井田一族のうち最も有名なのが、1600年頃に（安土桃山時代から江戸時代にかけて）この地を開拓し、村の礎を築いた井田是政^{これまさ}。今もなお、この付近の地名や西武多摩川線の駅名にその名を残す人物だ。

東京競馬場を建設するにあたり、この墓をどうするかが大問題になった。『府中市史』には、問題解決へ向けての経緯が記されている。要約すると、まず1929（昭和4）年10月、墓地を東京府（当時）指定の史蹟として永久保存し、井田家による墓参は競馬倶楽部の事業に差支えない限りいつでも自由にできるとの覚書が、競馬倶楽部と井田家との間で取り交わされた。つまり、墓地は競馬場内に永久に残すことになったわけだ。

ところが、翌11月になって倶楽部側はこれをひっくり返す。墓地を無償で近所の寺に移し、

樹木は伐採すると申し出た。『ちゃぶ台返し』と言ってもいいこの提案に対し、井田家側は当然ながら猛反発、倶楽部は再考を余儀なくされる。結局、1931（昭和6）年に当初の覚書どおり墓地を永久保存するという証書が改めて作成され、墓地問題は決着。新競馬場は1932（昭和7）年に着工の運びとなった。

この経緯に、東京競馬場のコースを左回りにした理由が見え隠れしているのではないかと、倶楽部側がはじめに墓地を残すとした時点では、右回りのコースが計画されていたのかもしれない。しかし、そうすると墓地は極めて厄介な場所に存在することになる。そのため、倶楽部は墓地の移転と樹木の伐採を申し出たが、井田家はこの提案を頑として受け入れなかった。そこで倶楽部は、用地買収が長引くことを避けようと当初の設計を見直し、コースを左回りにすることで問題を解決した。そう推測したのだが、いかがなものだろうか？

ために、東京競馬場開場当初のコース図を左右反転させ、同じレイアウトで右回りのコースにした場合を仮想してみたところ、『大ケヤキ』は芝コースの内側、練習馬場の第1、2コーナーの上に重なってしまうことがわかった。

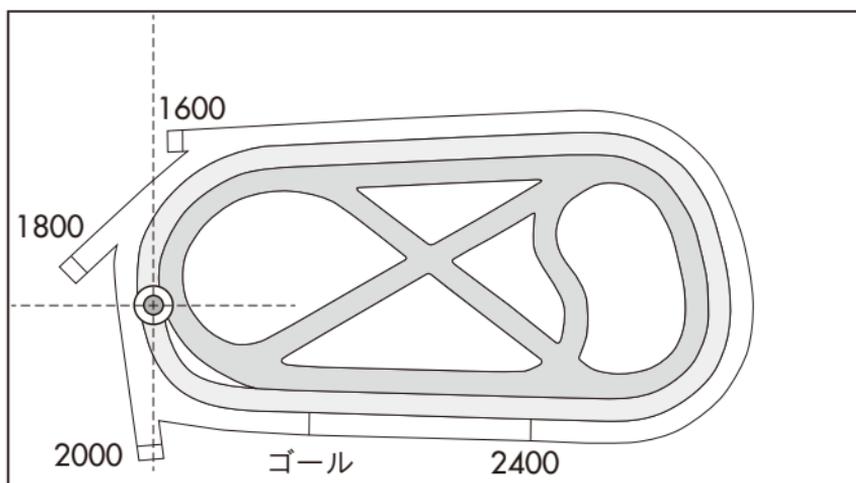
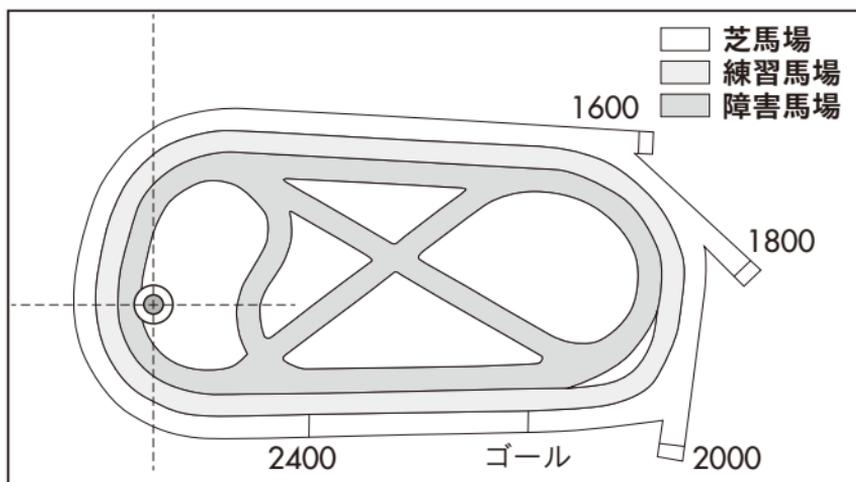
『東京競馬場50年史』によると、目黒から府中に競馬場を移転させる際の基本方針とされたのが、ほぼ1周で1マイル半（2400メートル）のレースを実施できるコースを作ることだった。そう、日本ダービーの舞台としてふさわしい競馬場にすることだった。

イギリスのダービーにならった東京優駿大競走の創設が提唱され始めたのは大正末期。政府から開催の承認を得たのは1930（昭和5）年のことだ。東京競馬倶楽部としては、府中に新設する競馬場を何が何でも理想的なものにしたかったはず。そこで2400メートル戦の実施を軸にコース設計が行われた。しかし、目黒と同じ右回りにすると、井田家の墓地を避けてコースをレイアウトするのが難しくなる。墓地をそのまま残すには左回りにするしかなかった。イギリスのダービーが開催されているエプソムダウンズ競馬場も左回りだ（周回コースではなく、右にカーブする部分もあるが）。だったらむしろそうしたほうがいい。『井田家墓地起因説』が最も有力な理由に思えてきた。

結局のところ、確かな資料が見つからない限り、東京競馬場を左回りにしたワケは『諸説あり』としておくしかない。ただ、その『諸説』を総合すると、東京競馬場はコースを左回りにしたこと、さまざまな『いいとこ取り』をしたように思われる。厩舎は良質で豊富な水源を苦もなく利用でき、スタンドは鉄道によるアクセスに便利で、井田家の墓地も無事に残った。加え



東京競馬場の“大ケヤキ”。「櫛ステークス」というレース名にもなっているほどの“名物”だが、実は榎。
この根元に井田家の墓がある



東京競馬場開場当時のコース図（上）と、その左右を逆にした図（下）。●が“大ケヤキ”のある場所。同じコース形態で左右の回りを逆にする、“大ケヤキ”は練習馬場に重なってしまう。練習馬場をいくら小回りにすれば、木は芝馬場と間に収まるかもしれないが、そうすると障害馬場が窮屈な形になるだろう

て、日本ダービーがイギリスのダービーと同じく左回りで行われ、そのゴールはもちろん、スタートの瞬間も正面スタンドの目の前で見られるようになったのだ。そう考えると、今後、東京競馬場のレースを見る目が変わりそうな気がする。

左回りにも古い歴史が

日本競馬黎明期の左回り競馬場

日本の競馬場は右回りが主流。とはいえ、その歴史をたどると、左回りのレースも連綿と続けられてきたことがわかる。その「振り出し」は幕末の競馬だった。

1860（万延元）年9月1日、今の横浜・元町のあたりで居留外国人が競馬を開催した。これが日本で行われた最も古い洋式競馬とされている。プログラムには平地、速歩競走に加え、障害（ハードル）競走もあったとのこと。しかし、馬蹄形だったと伝えられるコースが左右どちらにカーブするものだったかは不明だ。

1865（慶應元）年4月6日にイギリス第20連隊が駐屯地内で開催した競馬では「日本

人騎手限定競走”が行われた。ちょんまげ頭の武士が騎乗したレースの様子は、『イラストレイテッド・ロンドン・ニュース』という新聞の挿絵になった。同紙はそのタイトルにもあるとおり、イラスト付きの記事を売り物にした世界初の絵入り新聞だ。ページ全面を使って掲載された挿絵に生き生きと描かれているのは、左回りのレースが今まさにスタートしたところ。『イギリス軍横浜駐屯地競馬場』は左回りだった。

それから約2年後の1867年1月（慶應2年12月）、日本初の本格的競馬施設として、根岸（横浜）競馬場がオープンする。自然の地形に沿って作られた同競馬場の周回コースは、左回りにすると第3コーナーが下り坂、第4コーナーがかなり急な上り坂になってしまう。そこで、レースを行うのに都合な右回りが採用されたと考えられる。その後に行ける日本の競馬場の大半が右回りになったのは、これにならったから、というのが通説だ。

不忍池競馬場は左か右か？

その昔、上野しのぼすのいけ不忍池の周りは競馬場だった。初回競馬が行われたのは1884（明治17）年11月1日。以後しばらくの間、ここが東京名所の1つとなり、レースの様子は多くの錦絵や写真に収められた。それらを見ると、左回りのレースを描いた（写した）ものが多い。ところが、中には馬が右回りで走っているものもある。これはどういうことか？

『しのばず文化情報活用プロジェクト』というサイトの「不忍今昔・上野不忍池競馬場」によると、同競馬場はいびつな形だった不忍池の一部を埋め立て、ほぼ楕円形の池にした上で、それを取り巻く周回コースを造成して設けられたという。埋め立てられたのは池が北西側に張り出していた部分（今の上野動物園西園のあたり）で、そこ（同・ケープペンギン舎付近）にスタンドが設けられた。競馬場ができる前の地図を見ると、池の周りは上野の山や民家、商店で囲まれ、そこ以外にスタンドを建てられるような空き地は見当たらない。池の張り出し部分の埋め立ては、コース造成とスタンド建設の一石二鳥を狙って行われたようだ。

そのスタンドからコースを眺めると、すぐ右手がコーナーで、左手には短いながらも直線部分がある。それなら、レースは左回りにしたほうがいい。それで、同競馬場は左回りになったと思われる。縦長の周回コースはオーストラリア・メルボルのムーニーヴァレー競馬場によく似た造りだ。右回りの写真があるのはいわゆる裏焼き（ネガフィルム of 表裏を逆にして現像したため、左右が逆になってしまうこと）だった可能性が高い。

実のところ、これも推測にすぎない。ただ、ここまで書いて「ひよつとしたら」と思ったことがある。それは、黎明期の高知競馬にまつわる話（第4章参照）。1886（明治19）年3月12日、高知城に隣接する公園で高知競馬会社による高知初の洋式競馬が開催された。

今も残る錦絵に描かれたそのレースは左回りだ。この競馬は当時の高知県令・田辺良顕よしあきの

主導で行われた。田辺は、1879（明治12）年に陸軍戸山学校競馬場で催された“グラント元アメリカ大統領来日歓待競馬”に関わったと思われる明治政府の役人。その後、同競馬場での競馬を主催した共同競馬会社では幹部の1人に名を連ねていた。不忍池競馬場は、同社が陸軍戸山学校競馬を移設させたものだ。

これらを重ね合わせると、アメリカの元大統領を歓待するために陸軍戸山学校で行われたのは、アメリカで主流だった左回りの競馬で、それが不忍池競馬や明治19年の高知での競馬に受け継がれたのではないか、とも考えられる。

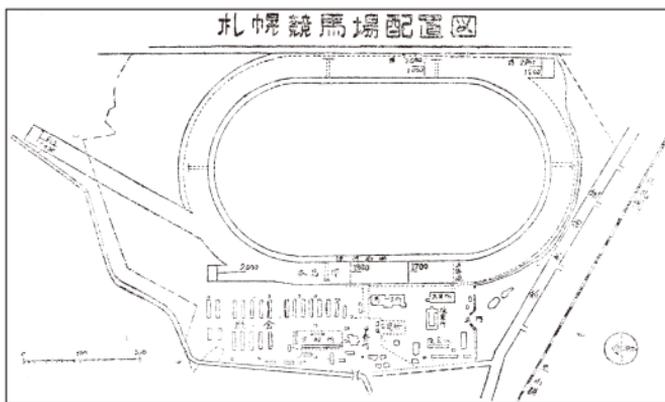
札幌競馬場の変遷

札幌の競馬は、アメリカ競馬の影響を受け左回りでスタートした。先述した“グラント元大統領歓待競馬”より一足早く、札幌には1878（明治11）年に初の常設競馬場として開拓使（札幌）育種場競馬場が建設された。これを推進したのが、アメリカから来日したエドウィン・ダンというお雇い外国人。ダンは開拓使に対し、楕円形コースの設置を提言した。アメリカ人が積極的に関与して作られたコースが左回りになるのは“自然の流れ”で、同競馬場だけでなく、その後これを移転させてきた中島公園競馬場も左回りになった。

しかし、そこからさらに移転して、1907（明治40）年に今の場所に建設された札幌競



昭和初期に札幌競馬で行われていた左回りのレース。
 1932（昭和7）年8月10日付け『北海タイムス』。
 その頃に札幌競馬場で行われていた左回りレースを写した貴重な写真



札幌競馬場配置図
 (『国営競馬成績書昭和25年秋季』競馬研究社編、JRA図書室所蔵)。
 戦後、左回りで再開され、北側に直線馬場が伸びていた頃のコース図。今と
 違って、南側の入場門から入るとすぐにメインスタンドとゴール地点があった

馬場では、基本的に右回りのレースが行われた。これは、馬券発売黙許時代に東京周辺に作られた池上や目黒、板橋、川崎の競馬場が右回りだったことや、明治も半ばを過ぎてエドウィン・ダンの影響が薄れていたことによるものだろう。

当時のコースは左右対称の楕円形で、ホームストレートの真ん中に決勝線が設けられていた。つまり、左右どちらの回りにしてもいいような形態だった。そのため、札幌では左手前競走（左回りのレース）も行われ、名物になっていた。1932（昭和7）年8月14日に澄宮（後の三笠宮）殿下が競馬を観戦された際、『北海タイムス』は「札幌競馬特有の左手前（左廻り）競馬には特に御興深く拝された」と伝えている、昭和初期まで、札幌では、この連載を書くキツカケとなった大井の左回りと同じようなスタイルでレースを行っていたわけだ。

札幌競馬は、太平洋戦争による中断を経て、1946（昭和21）年7月のアメリカ独立記念日を祝う「進駐軍競馬」から再開された。進駐軍は戦時中に畑になったコースをわずか1日の突貫工事で見えがえらせてしまう。当然ながらそれは本国にならった左回り。以来、札幌競馬場では、1975（昭和50）年に右回りに大改修されるまで左回りのレースが続けられた。さらに、周回コースの第4コーナー途中に合流する約300メートルの直線コースを増設。そこから「逆への字形」に走る800メートル戦と直線＋周回コース1周の2400メートル戦を行っていた時期もあった。

盛岡伝統の左回り

明治時代、不忍池や札幌（育種場、中島公園）の他にも、左回りの競馬場は作られていた。

中山競馬場のルーツ・松戸競馬場や、今の盛岡競馬場の先々代にあたる黄金競馬場がそうだ。松戸競馬場は今の札幌と同じ1907（明治40）年の開場。現在の松戸駅東側の高台に、地形に沿って“β（ござとへん）”を崩したようなコースが作られた。その複雑な形を読み取れる当時の地形図を見ると、左回りにしたほうが右回りにするよりもホームストレートへ向かうカーブが緩やかになることがわかる。さらに、左右どちらに回っても、第4コーナーではパリ・ロンシャン競馬場の“ブオルスストレート”のような直線を通るのだが、その距離は左回りにしたほうがいくらか長くなる。

一方、岩手の黄金競馬場は今の盛岡市高松2〜4丁目のあたりに作られ、1903（明治36）年11月3、4日に第1回の競馬が開催された。次いで同月22日には、日本赤十字社の閑院宮かんいんのみや載仁親王が同社の岩手支部総会臨席のため来訪されたことを記念する競馬が行われた。黄金の名は、近くに明治天皇ゆかりの清水・黄金水こがねみずがあったことにちなんで、同親王によってこの時命名されたものだ。

同競馬場の第4コーナー手前には、松戸と同じような短い直



岩手・黄金競馬場の競馬風景（『赤十字社岩手支部総会雑報』に掲載）

『図説盛岡四百年』郷土文化研究会編から転載）

左回りのレースは盛岡競馬の伝統として受け継がれている

線部分があった。そして、カーブの形は第1コーナーより第4コーナーのほうが緩やかだ。おそらく松戸も黄金も、ラストスパートのかけやすさを考慮して左回りにしたものと思われる。

黄金競馬場の左回りは、1932（昭和7）年に現・盛岡市上田^{うえだ}字毛無森^{あざけなしもり}付近に新設された先代の盛岡競馬場や、今の盛岡競馬場にも受け継がれていく。右回りが主流の日本において、盛岡は明治の昔から左回りを伝統とする希有な競馬場と言えるだろう。

東京競馬場の右回り競走

さて、ここまでの締めくくりとして、左回りの代表格である東京競馬場で、かつて右回りのレースが行われていたことをご紹介しておこう。私と同年代かそれより高齢の競馬ファンならご存じかもしれない。東京では、1984（昭和59）年秋まで、右回り芝1200メートルのレースが組まれていた。1961（昭和36）年2月にダートコースが新設された時の略図を見ると、芝では左回りの800〜3200メートル戦に加え、右回りの1000、1200メートル戦も設定されていたことがわかる。2021（令和3）年秋に大井競馬で始まった左回りのレースは、東京の右回り廃止以来、約37年ぶりとなる“左右二刀流”の復活でもあった。

アメリカにも右回りがあった

アメリカはなぜ左回りばかり？

競馬の周回コースに右回りと左回りがあるのはなぜか？ その答を探したものの、確かな理由はわからなかった。しかし、これまでご紹介してきたように、トリビア的な話のネタは数多く見つかった。

アメリカの競馬と言えば左回り。だが、かつては右回りの競馬場も存在した。

1665年、ニューヨーク郊外、ロングアイランドのソールズベリープレインズ（別名ヘンプステッドプレインズ）に“ニューマーケットレースコース”が作られた。これが北米大陸初の競馬場とされている。その前年、オランダ植民地だったこのあたりの土地にイギリス軍が侵攻、オランダの総督が無抵抗で降伏したため、イギリスによる植民地支配が始まった。侵攻からわずか1年で競馬場を作ったのはその象徴と言えるだろう。歴史的に見れば、競馬場の建設はニューアムステルダムと呼ばれていた町がニューヨークと改称されたのに匹敵する出来事なのかもしれない。

当時の競馬は1/4マイル(約400メートル)ほどの直線を走るマッチレースが多かったが、「ニューマーケット」では草原に設けられた右回りの周回コースでレースを行った可能性がある。

これ以降、ニューヨーク周辺でイギリス風の競馬が行われるようになった。ただしそれらは、イギリスの競馬がそうだったようにエリート(上流階級)に支配されていて、コースは芝の右回りが主流だった(らしい)。

すると、これに反旗を翻す者が現れた。1749年にバージニア州で生まれたウィリアム・ホイットリーというアイルランド移民の子だ。彼は1790年頃、ケンタッキー州のクラブオーチャードという町の西側に入植、そこを永住の地とした。その時に建てた住居は同州で初めてのレンガ造りの家として、今も残されている。

彼は家のそばのスポーツマンズヒルという丘に1周半マイル(約800メートル)の周回コースを擁する競馬場を造成した。それは左回りで、アメリカ初の粘土(ダート)コースだった。彼はイギリス人とその伝統の維持を嫌っていて、芝の右回りとは真逆のコースを意図的に作ったという。これがアメリカ人の共感呼び、その後には作られる競馬場は言わば「左にならえ」で、このスタイルが踏襲されていった。

アメリカにも右回りはあった

とはいえ、アメリカにもイギリス風を好む人たちもいた。2007年にブリーダーズカップを開催したニュージャージー州のモンマスパーク競馬場は、その昔、右回りだった時期があった。19世紀末（1890年代）に同競馬場を所有していた政治家や財界人のグループが、イギリスのアスコット競馬場にならって、ここを“アメリカのアスコット”にしようとしたためだ。ところが、同競馬場は同州によるギャンプル規制強化により、わずか数年で閉鎖に追い込まれてしまう。再開されたのは第2次世界大戦後の1946年。そのコースは左回りとなった。

アメリカを代表する競馬場の1つ、ニューヨークのベルモントパーク競馬場も、当初は右回りで作られた。いや、場合によっては左回りで走る部分もある、空前絶後のコース形態だった。

次頁の図は、1905年5月4日の“こけら落とし開催”で配付された記念プログラムなどを参考に作成した、ベルモントパーク競馬場開場時のコース図。“メイントラック”は1周約12ハロン（約2400メートル）の右回りダートコースで、その内側に芝、最内に障害コースがあった。2コーナリーのシュートからはワンターンの1+1/8マイル（約1800メートル）と1+1/4マイル（約2000メートル）、4コーナリーのシュートからは直線4〜7ハロ

ン(約800〜1400メートル)のダート戦ができるようになっていた。

それより何より異彩を放っているのが、メイントラックの3、4コーナー中ほどに接する“もう1つの周回トラック”だ。これは左回りになっていて、そこからスタートしてホームストレートに至る5〜12ハロン(約1000〜2400メートル)のレースも実施可能だったと思われる(実際にどの距離でレースが行われたかは不明)。

この競馬場を作ったのはオーガス・ベルモント二世という実業家。金融業と鉄道業で財をなした人物で、ニューヨーク地下鉄の開業を資金面から支え、その運営会社の社長、会長を務めた。一方で、父のI世に次ぐ親子2代の競馬ファンで、オーナーブリーダーとして多くの名馬を生産、所有。加えて、1894年に設立されたアメリカジョッキークラブの初代会長やニューヨーク競馬協会(NYRA)の委員長も歴任した。

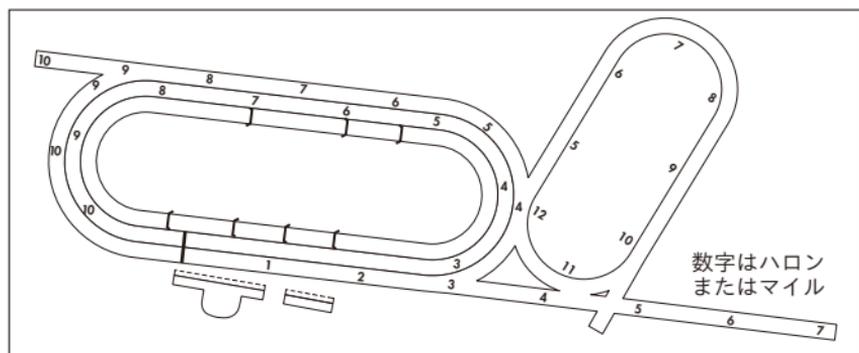
1905年のベルモントパーク競馬場開場時、彼はその場長と、主催団体であるウエストチェスターレーシングアソシエーションの会長を兼任していた。同団体の顧問だったのが、イギリス人のトーマス・アンソニー・ウィリアムズ。本国ではロンドンに近いサンダウンパーク競馬場の経営に携っていた。ベルモント二世にとって、芝右回りのサンダウンパークは、伝統的なイギリス風の競馬場だった。ベルモントパークは、それをイメージした右回りのコースとアメリカンスタイルの左回りコースを併設した壮大な競馬場に仕立て上げられた。欧

米折衷”の競馬場と言ってもいいだろう。

ベルモントII世は所有馬をイギリスの伝統あるレースに挑戦させていた。事実、彼がアメリカで生産したNormanは、1908年の英2000ギニーを制している。そこから彼は、「(所有馬が)アメリカの左回りレースだけを走っていたら、イギリスで右回りのレースに出た時に対応できない」と考えていたのではないか? 「だったら、まず競馬場を“欧米折衷”にしよう」。ベルモントパークの空前絶後のコース形態には、彼の大志が込められていたのかもしれない。

ところが当時、アメリカの騎手も競馬ファンも、左回りのレースに慣らされていた。

中でも騎手の感覚には、左回りが染みこんでしまっていた。彼らは、不慣れな右回りレースの実施に猛反発。ついにはベルモントII世を「非アメリカ人」とする論調が導き出されるまでに至る。彼はこの流れに逆らうことができなくなり、1921年に同競馬場は左回りに改修された。ちなみに、その前年、1902年のベルモントステークスを制したのは彼の代表的生産馬マンノウォー。同馬は右回りで行われた同レースの最



1905年開場時のベルモントパーク競馬場コース図。記念プログラムには、これに加えてS字カーブ部分のある2本の障害用周回コースが描かれている

後の優勝馬となった。そして、開場当初に作られた左回りの“もう1つの周回トラック”は調教コースに転用され、それは今もなお残されている。

イギリスはどちらが主流？

18世紀末、イギリス嫌いのウィリアム・ホイットリーが、ケンタッキー州の自宅近くにイギリス風の右回り芝コースとは真逆の左回りダートコースを作った。これが、アメリカの競馬場を左回りにするきっかけとなった、とのこと。それなら、イギリスの競馬場は右回りが主流なのだろうか？

巻末の表（P224、225）は、イギリスに現存する59の競馬場を開設年（一部は、当地で競馬が行われ始めたと思われる年）の古い順に並べたものだ。そのうち右回りは21カ所で左回りは35カ所。左回りコースの数が右回りコースの倍近くに及んでいる。

さらに、ホイットリーの左回りコースが作られた1790年代以前から存在していた競馬場は19カ所あるが、そのうちの9カ所が左回り。馬蹄形のエプソムダウنزは3、4コーナーが左カーブで、弓なりのブライトンもコース途中のカーブは左向きだ。

もちろん、廃止された競馬場は数多くある。さらに、改修で周回の向きを変えたところもあるかもしれない。それでも、18世紀末の時点で右回りがイギリス競馬の主流だったとは思

えない。ホイットリーは、当時のアメリカで行われていた“イギリス人が支配する競馬”に對して反旗を翻した。それが芝右回りだったため、彼はダート左回りのコースを作った。もしもその頃、イギリス人たちが左回りの競馬を催していたら、あるいは、ホイットリーのよいうな“イギリス風”とは正反対のものを作ろうとする人物がいなかったら、今のアメリカの競馬場はどんなコース形態が主流になっていただろうか？

左回りと右回りがあるおかげで

アメリカと同様、オーストラリアもイギリスの植民地となったことで競馬が盛んになった。オーストラリアでは、州によって回る向きが違う。シドニーのあるニューサウスウェルズ州とブリスベンがあるクインズランド州は右回り、メルボルンがあるビクトリア州、アデレードがあるサウスオーストラリア州、パースがあるウエストオーストラリア州と離島のタスマニア州は左回りだ。

同国初の近代競馬は、1810年、シドニーのハイドパークに作られた右回りのコースで行われた。一方、メルボルンの入植者は、1838年にバットマンズヒル（今のサザンクロス駅近くにあった丘）で左回りの競馬を開催した（と思われる）。シドニーとメルボルンは事あるごとに対立。首都をどちらにするかで長年揉め続けたほか、両都市を擁する州の鉄道は異な

る線路幅で建設されてしまう。後に両都市を結ぶ直通列車を走らせる際には、ビクトリア州内にニューサウスウェルズ州と同じ幅の線路を別に敷設したり、車輪の幅が違う車両を同じ線路で走らせるための“3線区間”を設けたりしなければならなかった。両州の競馬の回り方も、そのような対抗意識を象徴するものだった。

それ以降、他の地方の人たちは、自分たちに近い土地の回り方を取り入れて競馬を行ったと考えられる。そのため、オーストラリア競馬のコースは、まるで国を二分したような形になった。

ここまで書いてきたように、日本だけでなく海外の競馬場にも、右回りと左回りにまつわるさまざまな“話のネタ”があった。競馬場のコースに左回りと右回りがあると、レースにはバラエティが生まれる。回る方向の違いもレースを予想する際のファクターの1つだ。ほとんどの馬は左右どちらの回りにも対応しているが、どちらかが得意で、もう一方は苦手という馬がいるのもおもしろい。競馬の左回りと右回りにまつわる話は、けっこう奥が深いのである。

本稿執筆にあたっては、以下の記事を参考にした

THE FREE LIBRARY/Why are all American racetracks left-handed? David Ashforth reveals how a long forgotten racetrack set the tone for racing in the US.

HORSE RACING SENSE/Horse Races Are Run Counter-Clockwise, Do You Know Why?

QNS/Our History: American horseracing began in early Queens.

京都競馬場外伝

初代競馬場跡の発掘

2023（令和5）年4月22日、新・京都競馬場がグランドオープンの日を迎えた。京都の競馬は島原、須知^{しゅうち}、淀と場所を移しながら100年以上にわたって歴史の糸を紡いできた。新競馬場開場を記念して、その歩みを振り返ってみた。

京都の競馬史をひもとくといっても、ここでは「正史」に記されていないような話をいくつか拾い上げていくことにする。なにとぞご容赦のほどを。

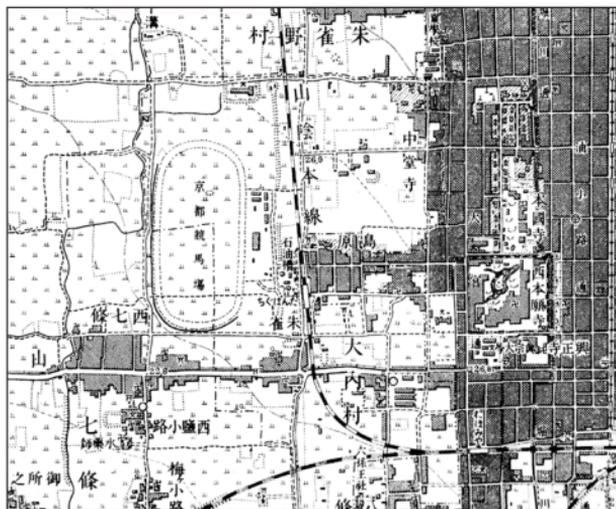
1908（明治41）年5月16日、初代京都競馬場で最初のレースが行われた。競馬場が設けられたのは、JR山陰線丹波口駅西側。それは、同駅の東側に島原遊郭があったことから島原競馬場と呼ばれた。

今、その場所には京都リサーチパークの施設や一般住宅などがビッシリと建ち並んでいる。30年ほど前、京都市埋蔵文化財研究所によってこの周辺の発掘調査が行われた。

京都に詳しい方ならご存じだろうが、丹波口駅や二条駅付近の山陰線は、794年に建造



京都市立七条中学校敷地内から見つかった島原競馬場の側溝跡。写真右奥から左手前にかけて掘られている。京都市リサーチパーク建設時と同様、同校校舎新築の際にも発掘調査が行われ出土した。2コーナー外ラチ沿いの側溝とのことだ（京都市埋蔵文化財研究所蔵）



2万正式図「京都南部」。大日本帝国陸地測量部、明治42（1909）年測図、大正元（1912）年8月15日発行。今回取り上げた島原（初代京都）競馬場や丹波口駅、島原遊郭などの位置関係がわかる地形図。競馬場のスタンド裏から山陰本線に沿って北へ延びる“御土居”も記されている。山陰本線と中堂寺の文字を東西に貫いているのは五条通り。この当時は線路の東側で行き止まりになっていた

された平安京の南北の中心線（朱雀大路^{すざく}）に沿って走っている。もともとはその両側に人々の居住地が広がっていたが、朱雀大路の西側（右京）は土地が低くたびたび浸水被害に見舞われたため、次第に東側（左京）に人口が集中するようになった。埋蔵文化財研究所の発掘調査は、その右京に人々が生活していた頃の痕跡を求めて行われた。

その際、平安時代の広大な住居跡とともに、かなり新しい時代の堀状遺構が見つかった。発掘を主導した同研究所調査課長の南孝雄さんによると、「最初はそれが何の跡だかわからなかった」という。調査員の1人が堀の場所と大正時代の地図とを見比べたところ、溝跡は島原競馬場の馬場に重なっていることがわかった。

今もそうだが、馬場の両側には水はけをよくするための側溝が設けられている。発掘調査で見つかったのはまさにそれ。ただ、溝の規模はかなり大きく、馬場内側は5・6〜6メートル、外側は4・4〜5メートルくらい幅で掘られ、ともに0・4メートルの深さがあった。そして、内外の側溝が両方見つかった部分はなかったものの、それに挟まれた馬場の幅を推定したところ、約33メートルになったという。当時の馬事情報誌『馬匹世界・明治41年第8月号』には、馬場の幅は17間と記されている。1間1・82メートル×17=30・94メートルなので、調査から得られた推定値はこれとほぼ一致した。

さらに、発掘の過程では馬場の北西側（右回りコースの3コーナー付近）から蹄鉄が1つ出土している。島原競馬場は土地の貸借期限が迫った1912（大正元）年11月に火事で焼失、そのまま廃用となった（競馬場は現・京丹波町に移転）。跡地がすべて発掘されたわけではないが、そこから1つだけ蹄鉄が見つかったというのは、何やら運命的な導きを感じてしまう。

余談になるが、拙著『競馬と鉄道―あの「競馬場駅」は、こうしてできた―』には、丹波

口駅や列車の窓から島原競馬場がよく見えたに違いないと書いた。ところが、これは間違っていた。当時、線路と競馬場との間には、豊臣秀吉の命で築かれた御土居おどいの一部が残っていた。その高さは約3メートル。1909（明治42）年測量の地形図にも御土居はハッキリと描かれている。それを見ると、鉄道側から競馬場を眺められるところは限られていたことがわかる。

IR・統合型リゾートの誕生

島原競馬場ができた当時、その名前の由来となった島原遊郭は全盛期とは比べものにならないほど衰退していた。立地が京都の町外れだったので、祇園や上七軒など手軽に足を運ぶるところに客足を奪われていたこと、幕末には近くの壬生みぶに新撰組が屯所（駐在所）を置いたため、その周辺が近寄りがたい場所になってしまったことなどが影響していた。とはいえ、もともとそういうレジャー施設があったところに、明治になって鉄道の駅ができた。その近くに競馬場が建設されると、たちまち最新の交通アクセスを有する斬新なエンターテインメントエリアが誕生した。要はIR・統合型リゾートのオープンだ。

当然ながら、競馬場と遊郭との間には“WIN WIN”の関係が生まれた。ちなみに、遊郭は男性の遊び場という印象が強いが、島原遊郭には女性客も訪れていた。お茶屋の座敷

に芸妓を呼んで宴席を楽しんでいたのは男性ばかりではなかったのだ。競馬の主催者は、エンターテインメント施設の先輩である遊郭から観戦客が流れてくることを期待して、初開催の数日前から島原の店々に開催期間中通用の招待券を配った。一方、遊郭のほうでも競馬帰りの客が立ち寄ってくれるよう、開催を祝う飾り付けを施して前景気をおおった。島原競馬場の開設は、周辺地域の再開発にもつながったと言えるだろう。

平安神宮は「京都競馬発祥の地」

島原の競馬を主催したのは京都競馬会。1906（明治39）年に始まった馬券黙許時代に政府から開催認可を受けた施行団体の1つだ。今の中央競馬はすべてこの時代に公認された団体の競馬をルーツとしている。

東京競馬会が池上競馬を開催して成功したのをきっかけに、全国各地で馬券発売を伴う競馬を主催したいという団体が名乗りを上げた。京都でも、地元政財界の有力者たちが複数の団体を組織して公認競馬の開催を目論んだ。その後、紆余曲折はあったものの、それらは1つにまとまり、1907（明治40）年3月に京都競馬会が設立された。同会は、それを記念して同年4月14、15日の両日、「関西二府四県連合大競馬会」を開催した。競馬場が設けられたのは平安神宮桜馬場^{さくらのみばんば}。今はロームシアター京都などがあるあたりだ。

そこでは、1895（明治28）年に第4回内国勸業博覧会が開催されていた。当時の京都は、幕末の戦乱や明治維新の東京遷都などを経て衰退の一途をたどっていた。博覧会はそのからの起死回生を狙い、平安遷都1100年を記念して開催されたビッグイベント。これにあわせて平安神宮が創建され京都の新名所となったほか、日本初の路面電車も開業して博覧会のアクセスマスに大活躍した。

1907（明治40）年の連合競馬会は同博覧会の跡地を利用して行われた。それは馬券発売を伴うものではなかったが、本格的な体裁は整えられていた。審判員には、明治前期に大阪・城南練兵場で競馬を開催した大阪鎮台の流れをくむ第四師団騎兵連隊の幹部らを招へい。レースは1周7丁（約760メートル）の馬場を1〜3周する距離別を実施された。さらに賀陽宮、久邇宮両殿下が臨席。いくつかの競走には大阪朝日新聞、大阪毎日新聞、京都日出新聞（京都新聞の前身）、大阪時事新報のほか、「兼松」の創業者・兼松房治郎がメダルや賞杯などを寄贈した。

島原競馬場は、この桜馬場のコースが小さすぎたために新設された。「関西二府四県連合大競馬会」は京都競馬の前史にあたるものだが、京都競馬会主催で開催されたことは確かだ。平安神宮は「京都競馬発祥の地」と言っても差支えないと思う。

初回開催を観戦した人たち

1908（明治41）年5月の初回島原競馬には、関西一円だけでなく関東などからも馬券目当ての観客が来場した。中でも目立ったのが東京の歌舞伎役者一行。当時の新聞がそれを報じている。その顔ぶれは以下のとおり（敬称略）。

◎六代目尾上梅幸 1870（明治3）年生。

◎十五代目市村羽左衛門 1874（明治7）年生。

◎六代目尾上菊五郎 1885（明治18）年生。2012（平成24）年に亡くなった十八代目中村勘三郎の母方祖父。野球も好きで、本姓を冠した「寺島ベースボールクラブ」を結成した。歌舞伎界ではさまざまな名跡に六代目が存在するが、単に「六代目」というとこの人を指すほどの名優。

◎八代目市川高麗蔵 1870（明治3）年生。1911（明治44）年に七代目松本幸四郎を襲名。2021（令和3）年に亡くなった二代目中村吉右衛門の祖父。十三代目市川團十郎白猿（故・小林麻央の夫）、十代目松本幸四郎、松たか子の曾祖父。

いずれも20〜30代で、1903（明治36）年に大名跡を襲名したばかりのそうそうたるメ

ンバー。映画もテレビもなかった時代の日本を代表する超一流芸能人たちだ。彼らは新橋や赤坂の料亭（お茶屋）の女将や芸妓たちを引き連れ、東海道線の一等車を貸切にして京都に乗り込んだ。彼らが往路に利用したと思われるのは新橋を朝8時に出て京都に夜7時半すぎに着く最急行列車。一等運賃は三等3円75銭の3倍で11円25銭。これに一等急行料金1円を加えた12円25銭が片道の交通費だ。1910（明治43）年頃の食堂のカレーライスは1人前5〜10銭だったそうで、今の値段は当時の約1万倍と考えていい。すると、先の片道交通費は今の12万円強で、往復すれば約25万円。それに京都での宿泊費やすべての飲食費、さらに肝心の競馬場一等観覧席入場料5円（約5万円）、馬券代1枚10円（約10万円）を含めたら、1人あたりの旅行総費用は約50万円以上かかっただろう。その程度の金額なら、今の時代に国際線のファーストクラスで海外旅行に出かけるよりは安いと思われるかもしれない。しかし、今から100年以上前、わずか数日間の競馬観戦旅行にそれだけの金額を注ぎ込めたのは、ごく限られた人しかいなかったはず。歌舞伎役者一行の島原競馬観戦ツアーは、新聞記事になるほどの、人もうらやむ大遊興だった。

ちなみに、当時の入場料や馬券の金額がかなりの高額に設定されたのは、もともと賭け事が違法とされる中で、競馬を庶民の手が届かないようなものにしたから。当時の政府は、馬券を黙許するにあたって、それを今のように手軽に買えるものにする、庶民の射幸心があ

おられ、賭け事禁止の原則が崩壊してしまうことを恐れたのだ。

そういうわけで、馬券発売を伴う競馬は、先の歌舞伎役者をはじめとする人気の芸能人、会社や銀行の重役、大寺院の貫首といったいわゆる上級市民たちだけがたしなめる贅沢な道楽だった。初日の様子を報じる新聞には、新派の人気俳優だった静間小次郎が穴馬券を的中させ、217円の払戻金を手にした、という記事が載っている。今の金額にして約217万円。静間小次郎は「競馬芸人さん」の元祖に違いない。

須知移転の思惑

1908（明治41）年5月、華々しくスタートした京都競馬だが、同年秋の開催を前に馬券発売が禁止されたため、たちまち苦境に立たされてしまう。政府からの補助金を主な収入源に競馬を続けたものの、経営状態は悪化の一途をたどった。そうした中、1912（大正元）年11月1日の火災で施設の大部分が焼失。競馬場用地の賃貸期限が同年末日に迫っていたこともあって、京都競馬倶楽部（京都競馬会を改組した主催団体）は競馬場の移転を決めた。『日本競馬史・第三巻』によると、移転先の候補には山科、岩倉、鳥羽など、京都市街周辺の土地が上がっていたという。しかし、最終的に同市から遠く離れた船井郡須知町（現・京丹波町）の蒲生野（こも）に競馬場を新設することになった。市街地に近いところよりも土地代が安

く、移転経費を圧縮できることが決め手となったようだ。それでも資金は足りず、先の『日本競馬史』には、関東一の俠客と言われた金子政吉に10万円（今の金額にして約4億円？）を融通してもらい、ようやく移転できたと記されている。

一方、須知町側にも、たとえ馬券発売のない競馬場だとしても、集客が期待できる施設を誘致したいという切実な思いがあった。

須知は古くから山陰道（現・国道9号線）と舞鶴街道（同27号線）の分岐点として栄えてきた。ところが、1910（明治43）年に山陰線（当時は京都線）の園部・綾部間が日吉（当時は殿田）、胡麻経由で開通する。この区間が山陰道と舞鶴街道から外れ、須知を通らずに建設されたのは、胡麻出身で京都府会議員だった木戸豊吉の「我田引鉄運動」があったから。今、日吉駅前には、その功績をたたえた「木戸豊吉翁頌徳碑」が建っている。

一方、鉄道の恩恵にあずかれなくなった須知は時代の流れに乗れず、一気に衰退してしまった。須知への競馬場誘致は、そうした状況を打開するために打ち立てられた「町おこしの大黒柱」だった。

須知には「競馬場ができれば鉄道新設のきっかけとなる」と考えていた人たちもいた。大正時代には山陰道に沿って園部と福知山とを結ぶ鉄道が計画され、請願が行われたとの記録がある。しかしそれは実現せず、代わりに国鉄バス（現・JRバス）の園福線が開設された。

数年前、私が初めて須知競馬場跡を訪ねた時は園部からこのバスを利用した。ところが近年、同路線はコロナの影響などで収支が大幅に悪化、廃止の危機に瀕している。

競馬は始まったもの

須知での初めての競馬は、1913（大正2）年9月28日から3日間にわたって行われた。馬券の発売が禁じられていた当時、主催者が頼みの綱の補助金を得るには、1年間に春秋2回の競馬を実施することが要件となっていた。須知への競馬場移転決定に時間がかかり、事務所を移したのが同年6月。競馬場新設の認可が下りて建設工事が始まったのは9月になってからだった。

グズグズしていると冬の足音が聞こえてきてしまう。何はともあれ春季競馬を開催しておかなければならない。そのため、工事は昼夜を分かたず、夜は松明を灯して進められた。それでもスタンドの竣工は開幕に間に合わなかった。そんなバタバタのスタートだったが、当時の新聞は、開催初日に7000人の観衆が詰めかけたと報じている。

京都からの観客は鉄道で胡麻駅まで来て、そこから馬車に乗り換えて来場したという。1912（大正元）年の鉄道ダイヤからすると、競馬観戦に利用されたのは以下の列車だろう。

〔往路〕 京都発 5時55分 新舞鶴行き 胡麻発 8時10分

京都発 7時47分 大社行き 胡麻発 9時31分

京都発 9時40分 福知山行き 胡麻発 11時28分

〔復路〕 胡麻発 16時07分 福知山始発 京都着 18時11分

胡麻発 18時10分 大社始発 京都着 19時45分

(下り列車の胡麻着時刻は不明)

京都・胡麻間の片道運賃は3等50銭、2等75銭。今の金額に換算すると、それぞれ3等2000円、2等3000円くらいか。明治中頃に比べて鉄道がかなり身近になってきた時代とはいえ、3等で今の運賃(2025年末現在11860円)の2倍以上もかかった。しかも、列車の本数はごくわずかで、胡麻駅と競馬場とを結ぶ交通機関も頼りない。もちろん、馬券の発売は禁止されたまま。そういう競馬を遠路はるばる見に行く客が大勢いたとは思えない。新聞記事に記された7000人の入場者のほとんどは、それまで競馬はもとよりスポーツのイベントなど見たことがないという近郷近在の人々だったと考えられる。

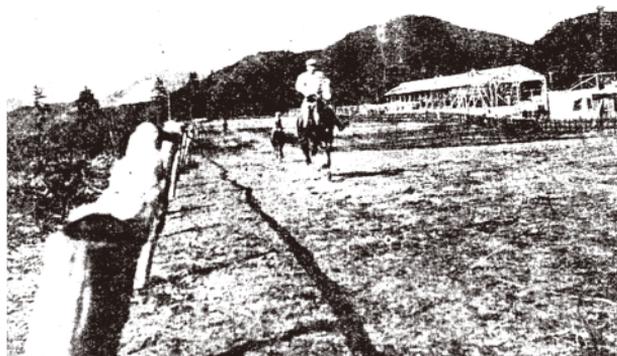
同年の秋季須知競馬は11月に開催された。春季競馬の後に完成したスタンドが暴風雨で倒壊するという災難に見舞われたものの、秋季競馬までには修復を済ませ、ようやく新競馬場

の体裁が整った。しかし、都会からほど遠い土地の馬券発売のない競馬が賑わいを見せることはなかった。『日本競馬史・第三巻』には、1914（大正3）年競馬の開催実績が記されている。それによると、出走頭数は初日16頭、2日目17頭、最終日21頭、入場者数は3日間合わせて700人足らずだったそうだ。

1913（大正2）年の宮崎競馬を皮切りに各地の公認競馬場での中者に商品券などの金券を贈呈する「勝ち馬投票」が始まり、1915（大正4）年からは須知競馬にも導入された。しかし、これも起死回生とはならず、同競馬は全国10場中最低の収支レベルで細々と続けられていった。

再移転先・淀の土地とは

1923（大正12）年3月、国会で競馬法が可決成立し、認可を受けた主催団体は馬券を発売できるようになった。須知でも馬券発売を伴う競馬開催が計画されたが、同年5月11日からの春季競馬には認可が間に合わず、従来通りの「勝ち馬投票」が行われた。その後、秋季競馬での馬券発売を目指したものの、9月1日の関東大震災で被災した主催者（京都競馬



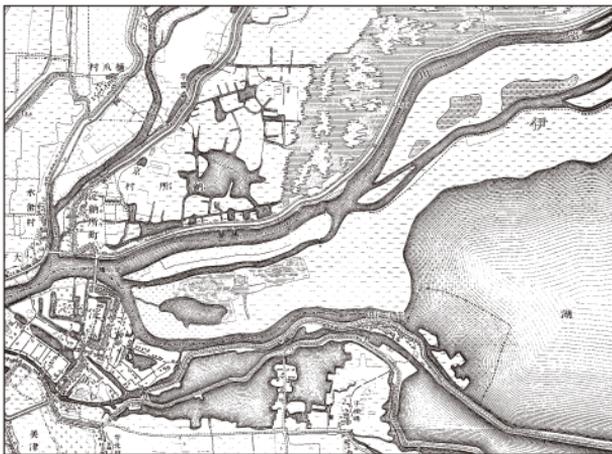
1913（大正2）年9月30日付け『日出新聞』。須知競馬場での調教風景。「27日写」との付記があり、同月28日の初回須知競馬開幕の前に撮影されたことがわかる。右手に見えるスタンドはまだ工事中だ

倶楽部)の会長が死亡。震災後の混乱で認可が先送りされたこともあって、開催そのものが取り止めとなった。

そうこうしているうちに、須知は馬券付きの競馬を実施するのには不便で貧弱すぎるという話が浮上する。京都競馬倶楽部は競馬場の再移転を模索、この動きに京阪電気鉄道が呼応した。京阪は国策(軍馬増強)貢献と沿線開発を主眼として、淀への競馬場誘致を決定。これを受け、新競馬場の建設が始まり、着工から約1年半の工事期間を経て1925(大正14)年10月に3代目となる京都競馬場が完成した。

先に書いたとおり、2代目の須知競馬場はわずか3カ月ほどで馬場を造成、スタンドも半年足らずで完成させていた。3代目の工期はそれよりかなり長い。これは、建設地の地盤が極めて軟弱で、難工事を強いられた証だ。

宇治川、桂川、木津川が合流する淀には、その昔、巨大な遊水池である巨椋池おぐらいけが形成されていた。周辺では豊臣秀吉の時代から河川改修や新田開発などが繰り返され、池の形や川筋は常に変化してきた。明治になると、宇治川の流れを変える大規模



2万分1仮製図『淀』大日本帝国陸地測量部・1892(明治25)年3月31日発行。図右部分の大半を占めるのが巨椋池。その左、北に2本、南に1本流れる川の間に見え、京都競馬場の池の“ルーツ”が表記されている。北の2本の川は元の宇治川。これが後に池の南側を流れるように改修され、さらに池を取り囲んで京都競馬場の馬場が設けられた

な工事が行われた。それまでの宇治川は、今の京都競馬場の北側にあたるところを流れていたが、この工事での南側を直線的に流れるようになった。

1910（明治43）年4月、古い宇治川を埋め立てたところに沿って京阪電気鉄道の路線が開業。同社は、その線路と新しい宇治川とに挟まれた土地の大部分を所有した。しかしそこは、もともと宇治川や巨椋池などの水があふれていた低湿地。一部が干拓され新田となっていたものの、ほとんど活用されないまま取り残されていた。そんな場所だったからこそ、新競馬場の建設用地として提供されたわけだ。

京都馬主協会の会報『心ゆたかに・2023年号』に京都競馬場馬場造園課長・東良剛さんの話が載っている。1925（大正14）年12月の初回開催時には、馬の脚が膝のあたりまで刺さってしまうほど軟弱な馬場だったとのこと。そこで、担当者は夜を徹して京都中から畳をかき集め、それをぬかるんだ馬場に敷き、上から土をかぶせて急場を凌いだという。

今の京都競馬場の正式な所在地は京都市伏見区葭島渡場島町^{よしまわたしば しまちよう}32（噛まずに読めたらエライ）。これは、かつて巨椋池に大小さまざまな島があったことを示す地名だ。馬場の大部分がある同区向島^{むかいしまたべ}又兵衛^えも、向島村の又兵衛島^{またへいゑ}がその由来となっている。さらに、今の競馬場北側に沿って伸びる道路と競馬場の敷地との間に挟まれた“細長い不思議な部分”は、古い宇治川跡の水路を暗渠にしたところ。そして、京都競馬場名物の池は、もともとは巨椋池の

一部で、周囲を干拓して島々を地続きにした後に残されたものだ。今の京都競馬場は“地理好き”にとって実に興味深い場所と言える。

3 冠制覇の菊花賞と入場者数

では、今回の締めくくりに、今の京都競馬場の入場者数にまつわる話を。

デュープリンパクトの3冠制覇がかかった2005（平成17）年10月23日の第66回菊花賞当日、同競馬場の総入場者数は13万6701人に達した。レース後、大観衆が帰路につくと、京阪電鉄にあった競馬場最寄りの踏切には淀駅に向かう大勢の人々が押し寄せ、いつ重大事故が起きてもおかしくない状況に陥った。競馬場付近を走る線路が今のように高架化される前のこと。淀駅は現在の駅より300メートルほど西の地上にあり、そこまで行くには狭い道を通り抜けなければならなかった。

この状況を憂慮した同電鉄は、可能な限り多くの乗客をさばいて安全を確保しようと、前例のない措置をとった。それは、京阪間を走る特急電車の淀駅臨時停車。その日まで、京阪では京都を訪れて大阪方面へ戻る観光客と競馬帰りの人々とを分けるため、競馬場がどんなに混雑しても特急を淀駅に停めることを避けてきた。しかし、当日はその大原則が打ち破られ、特急電車も競馬帰りの足として活用された。デュープリンパクトは京阪電鉄の歴史を変

えたわけだ。

ところが、京都競馬場で最多の入場者数が記録されたのはこの日ではない。1995（平成7）年11月12日、第20回エリザベス女王杯当日の14万3606人というのが、いまだに残る京都のレコードになっている。当時はインターネット投票が普及する前で、電話投票ができる人も限られ、ほとんどのファンが競馬場や場外発売所に行つて馬券を購入していた。つまり、競馬場が最も賑わっていた時代だ。それにもかかわらず、この年のエリザベス女王杯当日に京阪電鉄の大原則が覆されなかったのは、競馬終了後に帰路につく人々が、2007（平成19）年の菊花賞の時ほど多くなかったから。言い換えれば、1995年はメインレースを前に馬券を買つて帰つた人たちがかなりいたのに対し、2005年はディーピンパクト3冠達成の瞬間を見ようと、ほとんどの来場者が場内に滞留し、レース後に一齐に退出し始めたと考えられる。2005年の人混みの中には私もいたが、確かにあの時の大混雑は、ひとつ間違えたら大惨事を招いていたかもしれないほどだった。ちなみに、戦後の菊花賞で3冠制覇が達成されたときの京都競馬場の総入場者数は表のとおりだ。

馬名	開催日	入場者数(名)
シンザン	1964.11.15	40660
ミスターシービー	1983.11.13	70482
シンボリルドルフ	1984.11.11	63583
ナリタブライアン	1994.11.6	121274
ディーピンパクト	2005.10.23	136701
オルフェーヴル	2011.10.23	68289
コントレイル	2020.10.25	1018

戦後の菊花賞で3冠制覇が達成されたときの京都競馬場入場人員 注

私個人の感想だが、京都競馬場のスタンド上階からの眺めは、日本の競馬場の中で一番の絶景だと思う。今後も末永く、ファンに親しまれる競馬場であり続けてほしい。

注 2020年はコロナによる入場制限あり。1992年11月8日、ミホノブルポンの3冠がかかったときは

12万1774人を記録。

コラム 私の競馬史Ⅰ 競馬中継の思い出

さまざまな幸運と多くの方々のご厚意のおかげで、めでたく拙著を上梓することができた。その記念に、“私の競馬史”を書き留めておく。どうかお付き合いのほどを。

あちこちで語ったり書いたりしてきたが、私が競馬に興味を持ったのは亡き父の影響だ。父はごくふつうの会社員だった。勤め始めた頃、職場の先輩から馬券買いの“おつかい”を頼まれ、それがきっかけで自分も馬券をたしなむようになる。「トキノミノルが走っていた」というから、1951（昭和26）年頃の話（当時の父の年齢は内緒。理由はわかりただけだろう）。職場は東京・南千住にあり、浅草の場外によく足を運んだそうだ。

我が家の日曜日。父は職場仲間や上司とのゴルフで不在、という日が多かった。家にいるときは、ほぼ例外なくテレビで競馬中継を見ていた。時々、家族サービスで外食に連れて行ってくれたが、食事の前に浅草場外に立ち寄り、昼を食べたらすぐに家に帰って競馬中継を見る、というスケジュール。そんなところから私の競馬との関わりが始まった。ついでに言うと、初めて父の馬券買いに付き合ったとき、浅草場外は老舗遊園地「花やしき」の裏手にあり、今のウインス浅草の場所には「新世界」という“レジャービル”が建っていた。上層階が子供の遊

び場で、そこへ行くのが楽しみだったことを覚えている。模型の電車を操作できるジオラマがあったからだ。

父に連れられて競馬場に行ったこともある。中山競馬場の広場で遊んでいると、父が「もうすぐ馬がそこにある障害を飛ぶぞ」と教えてくれた。だいぶ後になって、それが中山大障害の大竹柵だったことに気がついた。東京競馬場にも行ったようだが、それについては全く記憶がない。当時、テレビの競馬中継でよく名前を聞いていたのが、アローエクスプレスやタニノムーティエ、スピードシンボリ、タケシバオーなどなど。『メジロなんとか』という馬がしょっちゅう走っていたような覚えがある。1970（昭和45）年前後、私が10歳くらいの頃に活躍した名馬たちだ。

それらの馬名は、フジテレビの鳥居滋夫さんや盛山毅さん、NHKの北出清五郎さん、杉山邦博さんといった名アナウンサーの声とともに記憶に残っている。NHKのお二人は大相撲の実況で有名だった方。「相撲を喋るアナウンサーが競馬も担当するんだな」という印象があった。そうそう、草野仁さんが競馬を実況されていたことも、おぼろげながら覚えている。

その後まもなく、次第に自分でもレースを予想して競馬を見るようになった。同時に、小学校で放送部に入ったこともあって、アナウンサー、それもスポーツの実況アナウンサーになることが将来の目標にもなった。その『中心』には野球があったが、競馬の実況も「いいなあ」

と思った。いよいよ興味を持って、テレビやラジオの競馬中継を見たり聴いたりし始めた。フジテレビの「競馬中継」に、東京12チャンネル（現テレビ東京）の「土曜競馬中継」、ラジオ関東（現ラジオ日本）の「土曜競馬&日曜競馬実況中継」が加わった。ちょうどその頃、ニッポン放送の「日曜競馬ニッポン」がスタート。それまでラジオ関東に出ていた大橋巨泉さんが、専門紙「競馬エイト」の看板予想コラム「巨泉でバツチリ」を執筆するとともに、ニッポン放送に移ってメイン解説者となった。それにあわせて12チャンネルを辞め、ニッポン放送でレース実況を担当したのが小倉智昭さんだった。

同じ頃、NETテレビ（現テレビ朝日）が大井競馬の重賞競走を中継していた。放送枠は平日の午後3時から4時までの1時間で、実況アナウンサーは舟橋慶一さん。中継がある日は学校から急いで帰ってそれを見ていた。その頃の忘れられない話は次のコラムで。

第2章

明治時代の競馬場跡を訪ねて

横浜
洋式競馬発祥の地

横浜・元町からスタート

江戸時代末期の開国直後、海を渡ってやってきた外国人たちによって洋式競馬が日本国内に持ち込まれた。明治時代に入ると、全国各地でそれを模した競馬が行われるようになる。当時の競馬場はどんなところに設けられたのか？

タイトルに「明治時代の」とうたったものの、まずは江戸時代末期に横浜で行われた洋式競馬の軌跡をたどる。なにしろそれらは、日本近代競馬のルーツにあたる開催だからだ。

スタート地点は元町。北を中村川、南を山手の丘に挟まれた細長い土地で、東西に伸びる元町ショッピングストリートには横浜屈指の老舗や名店が軒を連ねている。1860年9月1日（万延元年7月16日）、この一角に馬場が設けられ競馬が開催された。その様子を今に伝えるのが、アメリカから来日したフランシス・ホルルの日記。それによると、コースは半マイル（約800メートル）。杭とロープで区切られ、山手の丘側をホームストレッチとして（その斜面を「天然のスタンド」にするため？）、そこで平地、障害（ハードル）、速歩のレースが行

われた。そして、後のホールの回想によれば、コースは円形ではなく馬蹄形だったとのこと。障害戦でもわずか800メートルの距離で争われたようだ。

では、その競馬場はどこにあったのか？ 1860年9月に競馬が行われる前、元町には外国人居留地を作るために立ち退きを余儀なくされた人たちが移住し、すでに民家が建ち並んでいた。元町の東は海、西はJR根岸線の駅名にもあるように石川町（当時は石川中村）と地名が変わる。これらを考え合わせると、馬蹄形の馬場を作れた場所は限定されてくる。それはおそらく、今の元町5丁目、元町仲通りを囲む一帯だったのでないか。

日本近代競馬発祥の地

ホールは日記に「今日が、日本における西洋文明伝播の歴史の上で、初めて競馬が開催された日として記録されることになるだろう」と書いた。しかし、「日本初の近代競馬」は、この開催ではなく、1862（文久2）年に横浜新田競馬場で行われたものとされている。



本牧通りに面した元町5丁目の町並み。
1860年9月に日本初の近代競馬が行われたのはこのあたりと思われる

同競馬場では同年5月1、2日(同4月4、5日)に春季競馬、10月12日(同うるう8月8、9日)に秋季競馬が開催された(春季については数日順延の可能性あり)。主催したのは横浜在留の外国人有志。秋季開催までには、「ヨコハマ・レース・クラブ」という、日本初の「競馬クラブ」が設立されていた。さらに、当時の英字新聞にはプログラムが掲載され、秋季競馬の収支報告書も遺されている。こうしたことから、横浜新田の開催が「日本初の近代競馬」と位置づけられ、2012(平成24)年の「近代競馬150周年記念事業」もこれに基づいて実施された。しかし、ホールの日記が見つかり、そこにもっと古い開催が記されていたからには、「日本近代競馬始まりの年」を1860年とするか1862年とするかは、改めて検討する必要があると思う。

それはさておき、横浜新田は江戸時代前期に海を埋め立てて造成された耕作地で、中華街がある山下町一帯に広がっていた。開国後、周辺の埋立地を取り込んで外国人居留地が作られる。海と堀割に囲まれた土地に外国人を住ませ、堀割に架かる橋に関所を設けて人の出入りを管理した。関所の内側(外国人居留地側)に由来して「関内」の地名が生まれた、という話をご存じの方も多いただろう。中村川は埋立地と元町との間にできた堀割。元町の老舗洋菓子店「喜久家」の裏手には、当時からある前田橋が架かり、その北詰には中華街への入口の1つ、朱雀門が立っている。それをくぐった先の西側一帯が競馬場だった。当時の新聞『イ



『イラストレイテッド・ロンドン・ニュース』に掲載された挿絵。山手の丘から現・山下町を描いた絵の一部。競馬場があった1862年当時の写真をもとに描かれたという。手前に前田橋、その先にV字型に広がる横浜新田競馬場のコースが見える



上図の絵が描かれたのと同様場所にある山手の元町百段公園から見た現在の風景。手前の集合住宅の右手奥に前田橋が架かっている。横浜新田競馬の開催から160年を経て、風景はこんなに変わった

ラストレイテッド・ロンドン・ニュース』の挿絵を見れば、そこに馬場があったことがわかる。コース1周は3/4マイル(約1200メートル)。4コーナーからゴールまでは約200メートルで幅は約11メートル。幅がちよつと狭いものの、現代の競馬場に勝るとも劣らない堂々たる規模だった。1862年の秋季開催前には、今の山下町143番地、「聚楽」という

中華菓子店があるあたりにグラウンドスタンドも建てられたそうだ。横浜関帝廟も山下町公園も、この競馬場の敷地にすっぽりと収まる。また、新聞のイラストを描いたのとはほぼ同じ場所には元町百段公園があり、元町や山下町の競馬場跡を見下ろすことができる。もちろんその風景は160年前を想像することができないほど大変貌を遂げているが。

“その間”の競馬

1860年9月の元町競馬から1862年5月の横浜新田競馬までの間に競馬は行われなかったのだろうか？ 『文明開化に馬券は舞う・日本競馬の誕生』の中で、著者の立川健治氏は「開かれた可能性がなくもない」と書いている。根拠は1932（昭和7）年に出版された『横浜市史稿風俗編』。その「第六節娯楽・競馬」の項には、文久元年（＝1861年）に洲干弁天社裏の馬場と横浜新田の堤塘（土手）沿いに築造された道路敷で競馬が行われたと記されている。

古地図と今の地図とを見比べると、洲干弁天社裏の馬場があったのは、現・横浜市役所のあたりと思われる。古地図を見る限り小さな馬場だが、京都・上賀茂神社の“競馬”のような短い直線でのマッチレースなら実施できたかもしれない。また、横浜新田の土手沿いの道路というのは、中村川に架かる西の橋の北詰から中華街の加賀町警察署に至る道に違いない。

ここでもそれと同様の直線競馬が行われた可能性がある。

1859年7月1日(安政6年6月2日)の横浜開港からわずか1年2カ月で元町競馬を開催したほどの「競馬大好き外国人」が横浜にやってきていた。彼らが、その後の1年8カ月間に何もしなかったというのは考えにくい。洲干弁天社裏の馬場や横浜新田土手沿いの街路での直線競馬は実在した可能性が高いと思う。それらが積み重なって、横浜新田競馬の開催へと発展していったのではないか。

「その後」の競馬

横浜新田の競馬場は路盤や設備などが不十分だったようで、そこでの開催は1年限りで幕を閉じる。競馬開催を恒例化したい外国人たちは幕府に競馬場新設を要求し続けていたが、事は簡単には進まなかった。この間、組織的な近代競馬は2年以上も中断した。

再開されたのは1865年2月22日(元治2年1月27日)。英国駐屯軍が同軍訓練場(訓練場)で競馬を開催した。次いで4月6日(慶應元年3月11日)に第2回を開催。この日に行われたのが日本の武士が騎手を務めたレースで、その様子は『イラストレイテッド・ロンドン・ニュース』にまるまる1面を使った挿絵付きで報じられた。

訓練場は、元町から「ひと山」越えた諏訪町付近にあった。横浜市立北方小学校と、キリ

ンビール発祥の記念碑が建つキリン園という公園のあたりだ。しかしそこは、三方を丘に囲まれた狭い窪地。馬場は1周270メートル足らずしかなく、落馬事故も発生したため、ここでの開催も長続きしなかった。

次に馬場が設けられたのは、英国駐屯軍向けに貸与された射撃訓練場だった。〃鉄砲場〃と呼ばれたその場所は、JR根岸線山手駅付近から本牧通りの山手駅入口交差点あたりまでの細長い平地。今はその中央を市道鉄砲場通線が貫き、通り沿いは昭和の香り漂う大和町商店街に生まれ変わっている。

鉄砲場競馬場では1865、66年（慶應元、2年）に競馬が行われた。先の調練場競馬が英国駐屯軍主催だったのに対し、この競馬は「ヨコハマ・レーシング・コミッティ」が主催した。民間の〃競馬クラブ〃の手による開催は、1862年秋の横浜新田競馬以来3年半ぶりのことだった。

鉄砲場競馬が行われた頃、居留外国人用レクリエーション施設としての常設競馬場を根岸に建設することが本決まりとなった。それまでには、競馬場が転々と場所を変えたようにさまざまな紆余曲折があったが、ここでは省略する。1866年10月（慶応2年9月）、根岸競馬場が竣工（正確な日付は不明）。1867年1月11、12日（慶應2年12月6、7日）の両日、同競馬場で初めての競馬が開催された。

東京 日本人が始めた洋式競馬

始まりは招魂社競馬

在留外国人が横浜に持ち込んだ洋式競馬は、根岸競馬場の開場とともに今の競馬につながる本格的な開催へと“進化”した。そして、時代が明治に変わると全国各地で日本人が主導する近代競馬も始まった。

1870年10月7日（明治3年9月23日）、東京・九段の招魂社大祭に際し、兵部省（陸・海軍の前身）が主導して、境内に設けられた楕円形の馬場で競馬が開催された。これが日本人主導による洋式競馬の始まりとなった。

東京の招魂社（今の靖国神社）は、戊辰戦争など、倒幕の戦いで命を落とした人々の霊を慰めるため、明治天皇の命によって創建された。日本には古くから京都・上賀茂神社の“競馬”のような、祭礼に伴って奉納する直線競馬があり、招魂社大祭の競馬もそれらにならって行われたと思われる。とはいえ、これを陸軍が主導し、楕円形の馬場で争う洋式競馬にしたのには、新時代の象徴にしようという意図が込められていたに違いない。考えてみれば、当時

は招魂社そのものが、前年（1869年）にできたばかりの新しい施設だった。なお、靖国神社の年史などには1871（明治4）年春の例大祭で競馬が催されたと記されている。しかし、1870（明治3）年の競馬に先立つ兵部省の公示やその様子を描写した昇齋一景の浮世絵『東京於招魂社境馬図』が遺っていることから、招魂社競馬が始まったのは同年と断定している。

招魂社競馬場は、今の靖国神社第一鳥居と第二鳥居の間に作られた。東西に長いが、南北の“幅”は50メートルほどしかない。東京競馬場芝コースの最大幅が41メートルなので、それをちよつと広げたほどの幅に周回コースを収めたことになる。騎手には相当な技量が要求されたはず。1870（明治3）年の競馬では、ここで函館大経が見事な騎乗ぶりを披露し、広くその名をとどろかせるきつかけを作った。ついでに言うところ、一部の資料にこれが天覧競馬だったとあるのは間違い。明治天皇が初めて同社に行幸したのは、1874（明治7）年1月のことだ。



靖国神社第一鳥居と第二鳥居の間に広がる広場。“日本人主導による洋式競馬発祥の地”だ。中央にあるのは、招魂社をこの地に建立することを決めた大村益次郎の銅像

三田育種場競馬

車がない時代の「戦」には馬が欠かせなかった。乗馬術は武士に求められた素養の1つ。明治維新後、世界を相手にすることになった「日本軍」にとっても、その技能の向上は喫緊の課題と位置づけられた。陸軍が競馬を主導したのはそのためだ。

また、当時は野球やサッカーが日本に持ち込まれる前。今の柔道（嘉納治五郎が創始した講道館柔道）もまだ生まれていなかった。招魂社で開催される競馬は、庶民にとって相撲や撃剣（けん）（けん）と並ぶ人気の「見るイベント」となった。

もちろん、軍事力強化に直結する馬と馬具の性能向上も求められた。そこで政府は三田育種場を開設、農産物や農機具などとともにそれらの改良に乗り出す。その一環として場内に馬場を設けて競馬を開催した。初回競馬は1877（明治10）年9月30日、同育種場の開場式に伴い、内務省農局の主催で行われた。

三田育種場競馬場があったのは、現在の港区芝3丁目や5丁目周辺、ホテル・ザ・セレスティン東京芝や日本電気本社ビルなどがある一帯。江戸時代は薩摩藩邸だった場所ので、1874（明治7）年以降、その跡地がいわゆる農業試験場として利用されていた。今、日本電気本社ビル北側には「薩摩屋敷跡」の碑があり、セレスティンの建物脇には「芝さつまの道」という歴史を伝える空間がしつらえられている。しかし、明治時代にそこで競馬が行われて

いたことを示すものは何もなかった。

戸山の競馬と共同競馬会社

九段、三田の次は新宿・戸山。1879（明治12）年8月20日、来日中のグラント元アメリカ合衆国大統領を歓待するため、陸軍戸山学校の敷地に競馬場を新設して競馬が開催された。その場所は新宿区大久保3丁目と戸山3丁目にまたがっている。東は都立戸山高校、西は早稲田大学西早稲田キャンパスと都立戸山公園を取り込むほどの広大な敷地。『日本競馬史第二巻』には東西に長い楕円形馬場の横幅が731間 \parallel 約1300メートルと書かれているが、それだと東京競馬場より大きくなってしまふ。実際には、馬場1周がそのくらいの距離だったようだ。

この競馬場は今の迎賓館に匹敵するような施設だった。当日は明治天皇が行幸、各国公使や外国艦隊司令官、日本政府要人らも多数観戦に訪れた。国賓歓待のための競馬なら当然のことだろう。後にも先にも、日本の競馬がこれほどの国家的行事になったことはない。

グラント氏歓待競馬の開催をきっかけに、同年中に日本人の手による初の競馬主催団体「共同競馬会社」が設立された。会社とはいえ、実体は「カンパニー」ではなく「クラブ」で、同社の幹事には松方正義（後の内閣総理大臣）、蜂須賀茂韶（後の東京府知事、文部大臣）、副幹

事には田辺良頭が名を連ねた。田辺は高知競馬黎明期の話に出てくる人物。当時は陸軍在籍中で、後に高知県令（今の県知事）となり高知初の洋式競馬開催を主導した（第4章参照）。共同競馬会社の役員には、田辺のほか、1870年の招魂社競馬以降の日本競馬を取り仕切るようになった陸軍の関係者が多く含まれている。

ところで、本稿執筆に備えて資料を集めていた際、北海道立文書館所蔵の『開拓使文書』の中には、「競馬会社規則」という小冊子が挟み込まれているのを見つけた。そこに書かれているのは「競馬共同会社設立大旨」（最後に『明治十二年六月』と記されている）や、「本会ハ東京

ニ於テ開設スル所ニシテ……」という第一条で始まる26カ条の「共同競馬会社規則」と、全18カ条の「競馬会社役員ノ心得」。さらに「当社ニ控ヘ置ク帳簿ノ雛形」として、今で言う競走馬登録名簿の見本も掲載されていた。冒頭の設立大旨を誰が書いたか、規則などを誰が定めたかは不明だが、この小冊子は、グラント氏歓待競馬の開催を前に日本人有志たちが共同運営による競馬を始めようとしていた証と言える。ただし、『日本競馬史』にこの小冊子に関する記述はない。競馬



早稲田大学西早稲田キャンパス正門前にあるプレート。説明の文言は正確さを欠いているものの、戸山に競馬場があったことを示している（撮影協力・川口大和氏）

史研究家の田島芳郎さんにその理由を伺ったところ、「同書が編さんされた時点ではそれが見つかっていないからだろう」とのこと。ひよっとしたらこの私、歴史的発見をしてしまったのかも？

戸山から上野へ

「共同競馬会社」主催の初回戸山競馬は1879（明治12）年11月30日に行われた。翌1880（明治13）年、三田育種場競馬の主催者として「興農競馬会社」が設立され、横浜・根岸競馬の主催者「ニッポン・レース・クラブ」には日本人会員が参入する。日本近代競馬の形がいよいよ整い始めた。

このうち戸山の競馬は、当時としては市街地から離れた交通不便なところにあつたため、客足が伸びなかった。そこで会社は有数の繁華街・上野に競馬場を移転させた。馬場ができたのは不忍池の周り。今の上野動物園内、フラミンゴやペンギンがいるあたりにスタンドが設けられた。不忍池競馬場の初開催は1884（明治17）年11月1〜3日。その頃、すでに上野には



上野動物園西園内の不忍池畔。競馬場のホームストレッチとスタンドがあつたあたりを望む。もともとの池はいびつな形だったが、競馬場建設のために北西側の一部が埋め立てられ、南北に長い楕円形になった

埼玉・大宮に至る鉄道のターミナル駅があった。また、横浜に通じる鉄道が発着する新橋を起点として、上野、浅草、浅草橋をヘアピン形に走る馬車鉄道が開業していた。戸山に比べてアクセスは格段に向上。初日の様子を伝える新聞によれば、「東京中の市民が残らずここに集まったかと思うほどの賑わい」だったという。もちろんこの当時、馬券は発売されていない。それでも一般市民が大挙して見物に訪れたのは、洋式競馬がまだまだ珍しいもので、何より明治天皇を筆頭に多くの要人が参集するビッグイベントだったからに違いない。

横浜・平沼と鎌倉の競馬

ここで、当時の「流れ」を受けて神奈川にできた2つの競馬場もご紹介しておく。1つは1890（明治23）年3月9日に開場式と開場記念競馬を挙行了した横浜・平沼（岡野新田）の競馬場だ。この馬場は東京や根岸の競馬に出走させる馬を調教するための施設として、有志たちが開設した。場所は横浜駅西口から東海道線、相鉄線の線路に沿って保土ヶ谷方向に歩き、新横浜通りを越えた岡野町1丁目あたり。そこにあった貯木用の池の周りに馬場を作って調教場にした。今で言えば私設のトレーニングセンターだ。当日の様子を伝える新聞記事には神奈川県知事や横浜の豪商、紳士たちが多数来場したと記されている。ただ、当地の競馬は長続きしなかったようだ。

もう1つは鎌倉・鶴岡八幡宮競馬場。1894（明治27）年4月の新聞に「鎌倉大競馬」と銘打ち、境内蓮池の周囲で競馬を開催するという広告が載っていた。八幡宮に問い合わせたところ、明治中頃からしばらくの間、流鏑馬とは別の競馬開催が行われていたことを示す記録を見つけていただいた。また、翌1895（明治28）年11月の競馬には、オーストラリアから輸入された競走馬が、根岸の競馬を前に鎌倉競馬に出場するとの新聞記事もあった。鶴岡八幡宮競馬も、非公式ながら「馬券黙許」以前の日本近代競馬に確かな足跡を残していた。

函館・札幌 開拓時代の北海道と競馬

函館の始まりは遊郭で

明治初期、東京都内に勝るとも劣らない早さで今に繋がる競馬を始めたのが函館と札幌だ。1943（昭和18）年4月に発行された『日本競馬会函館競馬場沿革』は、「函館ニ於テハ明治八年以来毎年六月十五日函館招魂社祭典ニ市内蓬萊町ニ直線競馬ヲ設ケテ競馬ヲ施行セリ」と記し、これを当地での競馬の始まりとしている。

函館招魂社は今の函館護国神社。同社は箱館戦争の政府軍側戦没者を慰霊するため、18

69（明治2）年に建立された。1874（明治7）年から、箱館戦争で政府軍の勝利が決定的となった明治2年5月11日（西暦6月20日）にちなみ、毎年その日を招魂祭の祭日とした。同社に確認したところ、今は函館の桜の時期に合わせて西暦の5月11日を祭日としているが、明治のその頃に西暦6月20日の祭日を動かしたことはないようだ。すると、先の資料の6月15日というのは誤りと思われる（その理由は後述）。

ただ、蓬萊町で直線競馬が行われたというのは間違いない。当時、現在の函館市電宝来町電停を取り囲む一带には遊郭があり、今は電車が走る通りに馬場が設けられた。娯楽の少ない時代、市内随一の繁華街で行われたこの競馬には多くの人々が詰めかけ、大いに賑わったという。

亀田八幡宮では江戸時代から

函館駅の北、約2・5kmのところの亀田八幡宮がある。室町時代の1390年が起源ともいわれる古社で、江戸時代から周辺住民の信仰を集めていた。



明治初期に招魂社祭競馬が行われた函館宝来町の電車通り。市電が通過している交差点は当時あった遊郭の中心地。その交差点を写真左方向に進むと函館護国神社に突き当たる

ここでは5月5日(旧曆)の祭礼に伴い、隣接する街路で競馬が行われた。幕末に医師として函館に入り、後に函館奉行となった栗本鋤雲は『匏菴遺稿』という著書の中で、この競馬で優勝するのは馬主にとって極めて名誉なことで、南部(岩手)、仙台、三春(福島)などから優秀な馬が導入され、良馬は高値で取引された、などと記している。

1860(万延元)年の亀田八幡宮競馬を見た外国人がいた。イギリスの初代函館領事、クリストファー・ホジソンだ。『ホジソン長崎函館滞在記』(多田實訳、1984年刊)に競馬の様子が書かれている。それによると、レースには約30頭が出走、街路を何度も往復して、最後まで走っていた馬が優勝というものだった。さらに、その数日前に付近の砂浜で競馬を見たことを示す記述もあった。横浜・元町で日本初の洋式競馬が行われたのは1860年9月1日(万延元年7月16日)。ホジソンが亀田の競馬を見たのはその2カ月ほど前だ。『ホジソン長崎函館滞在記』の記述は、『外国人が記した最も古い日本競馬の記録』と言えるのではないかと？

八幡宮付近の街路も砂浜も昔と今では大きく様変わりしていて、競馬を催した場所を特定することはできない。しかし、函館競馬のルーツは確かにそのあたりにあった。

ちなみに、函館招魂社祭の由来となった旧曆明治2年5月11日は幕府軍の土方歳三が戦死した日でもあり、同5月18日は亀田八幡宮で同軍の榎本武揚らが政府軍に対し降伏を誓約して、箱館戦争が終結した日とされている。また、創刊間もない1878(明治11)年7月2

日の『函館新聞』には、今の松前（当時の福山）でも、招魂社の祭礼に伴い6月19日に蔵町（今の松前警察署があるあたり）の街路で40頭ほどが集まって競馬が催された、という記事が載っている。これらに出走した馬の何頭かは、翌20日には函館に“転戦”したかもしれない。いずれにせよ、函館の招魂社祭競馬は江戸時代に始まった亀田八幡宮競馬と後の近代競馬との橋渡し役を担ったものと言えるだろう。

函館の近代競馬

1883（明治16）年、函館の競馬は近代化へ向けての歩みを始める。同年10月26、27日の両日、海岸町に新設された円形コースを擁する競馬場で洋式競馬が開催された。主催は北海共同競馬会社。この会社は函館大経、園田実徳（さねのり）らが発起人となって同年9月26日に設立された。園田実徳は開拓使官吏や実業家、政治家として北海道近代化に尽力した薩摩出身の人物。武豊騎手の曾祖父・武彦七の実兄で、今で言うオーナーブリーダーとして名を馳せ、東京競馬会（目黒競馬の主催者）の会長を務めるなど、競馬の近代化にも貢献した。函館海岸町競馬場では1896（明治29）年6月まで原則的に春秋2回の競馬が行われた。この競馬場があったのは、今の市立北星小学校や函館西警察署があるあたり。ここでは1881（明治14）年秋にも第2回農業博覧会の余興として競馬が行われたらしい（『日本競馬会函館競馬場沿

革』にはそう記述されているが、『函館新聞』にはそれに関する記事が見当たらなかった。

札幌は琴似街道の直線競馬から

今では道庁所在地として北海道第一の都市となった札幌だが、その発展の第一歩は、1869（明治2）年、開拓使開拓判官の鳥義勇よしたけが銭函よしたけに仮役所を開設したことで記された。

札幌での競馬の起源を伝える資料が、1911（明治44）年に発行された『札幌競馬沿革誌』。そこには、明治5年9月14日（1872年10月16日）、札幌神社の祭礼に馬を連れて集まった人たちが申し合わせ、同神社近くの琴似街道の街路で直線競馬を挙行したのが当地での競馬の始まり、とある。札幌神社は今の北海道神宮。1869（明治2）年に政府が蝦夷地を北海道と命名すると、天皇の命により、その開拓・発展の守護神を祀るため、東京で「北海道鎮座神祭」が行われた。これが同神社の起源で、1871（明治4）年に現在地に鎮座した。北海道神宮に改称されたのは1964（昭和39）年のこと。琴似街道は



1876（明治9）年とその翌年の競馬でホームストレッチとなった札幌駅前通り。この写真右手、今の札幌フコク生命越山ビル、太陽生命札幌ビル、太陽生命ひまわり札幌ビル、朝日生命札幌ビルを取り囲む街路に、西3丁目通り側の向正面がホームストレッチ側より短い台形の馬場が設けられた

今の道道453号線で、札幌初の競走は市立円山小学校東側あたりの街路で争われた。

競馬は、産声を上げたばかりの札幌の恒例行事になった。開催日は札幌神社祭礼日の6月15日だ。『日本競馬会函館競馬場沿革』の「函館招魂社祭礼の競馬が毎年6月15日に行われた」という記述に疑問符を付けた根拠はこれ。編者が札幌と函館の祭礼日を混同したから、と思われる。

『札幌競馬沿革誌』によると、競馬は1875（明治8）年以降、開拓使が主導し、馬場は北6条通りに移された。さらに翌年には、今の札幌駅前通り東側に面してあったホップ園を囲む街路を走路として、右回りの競馬が開催された。当時の開拓使本庁の敷地は駅前通りの西側に接していたので、この競馬はその正面で行われたことになる。

北大構内に初の本格的競馬場

札幌競馬の重要性と人気は年々高まり、開拓使は本格的な競馬場の開設を計画する。そして、アメリカから来日していたお雇い外国人で農業指導者のエドウィン・ダンの提言などを基に、当時の開拓使育種場内に初の洋式競馬場が建設された。ここでの競馬は、1878（明治11）年6月15日の札幌神社祭礼競馬に始まり、1886（明治19）年まで定期的に行われた。同競馬場は、今の北海道大学農学部棟やその前の広場周辺に設けられた。今、東の端と思

われるあたりには、クラーク像が競馬場跡を見つめるように建てられている。

ところで、『札幌競馬沿革誌』には、この当時、日本に競馬場があったのは東京・三田（育種場）、横浜・根岸、越中富山と札幌だけだったと記されている。しかし、その頃に富山で競馬を開催していたという記録はない。どうやら、札幌育種場競馬開設の翌年、1879（明治12）年に洋式競馬を始めた東京・戸山の競馬場と取り違えているらしい。これは競馬史研究家の田島芳郎さんと私の一致した見解だ。

同年には、札幌育種場競馬を主催する共同競馬会社が設立された。先に、戸山競馬の主催者として同名のクラブが立ち上げられ、その規則などをまとめた小冊子が北海道立文書館所蔵の開拓使文書に挟み込まれていた、と書いた。それは、札幌の競馬会社創設を主導した開拓使が参考資料として東京から持ち帰ったものと考えられる。ちなみに同文書の中には、ホップ園周辺街路で競馬を開催した際、開拓使庁正門南側に棧敷（観覧席）を設けたことがわかる図面や、1878年の育種場競馬初開催日に場内での茶屋（飲食店）の臨時営業を認める通



北海道大学構内、クラーク像前から見た農学部棟とその前に広がる広場。札幌初の洋式競馬場は当時育種場だったこのあたりにできた

達などもあった。

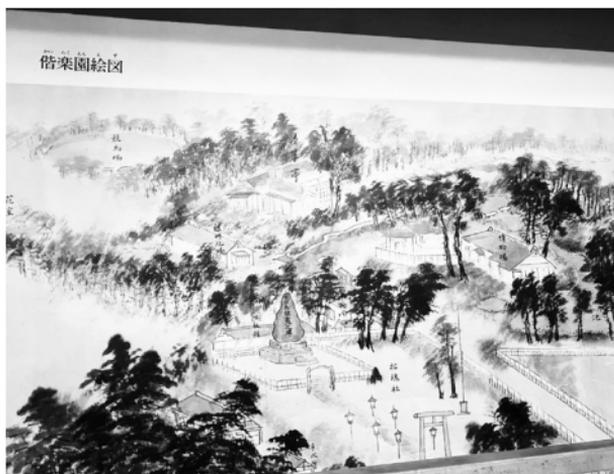
2代目は中島公園

育種場競馬場は1887（明治20）年に今の中島公園（当時は中島遊園地）南側に移転。同年8月2日から2日間、こけら落としの開催が行われた。これが、札幌で2代目の洋式競馬場となった中島遊園地競馬場だ。

ここで競馬が開催されると、札幌の競馬熱はさらに高まっていく。8月2日というのは、西南戦争で戦没した屯田兵の慰霊を目的に創建された札幌招魂社の祭礼日。当地では、しばらくの間、この日と札幌神社祭礼日の恒例行事として競馬が催された。中島遊園地競馬場の開催は1906（明治39）9月で終了。翌1907（明治40）年に、新設された現在地の競馬場に移転した。



中島遊園地競馬場があったあたり。現・中島公園の南端で、当時からある鴨々川が南（写真手前）から北へ流れている。馬場は、この川を2度、橋で渡る形で設けられた



札幌の史跡「清華亭」に展示されている『倍楽園絵図』。明治時代、今の北海道大学南側周辺は倍楽園という“遊園地”だった。絵図の左奥に育種場競馬場が描かれている。その手前があるのが1878（明治11）年に建立された「屯田兵招魂之碑」。札幌招魂社の起源で、後に中島公園に移された

神戸・大阪・東北 各地に広がる洋式競馬

神戸の居留地競馬

横浜だけでなく、神戸の外国人たちにとっても、競馬は重要な催しだった。『神戸居留地における競馬』（立川健治、富山大学人文学部紀要25、26号）によると、外国人居留地の東北部、今の神戸市

役所西側一帯で1868年12月25日（明治元年11月12日）に初めて競馬が行われた。そして、翌年春にはHiogo Race Clubが設立され、生田神社東側に新たな競馬場を作った。

そこは飲食店などがひしめく繁華街に変貌を遂げたが、その中にある東門街の通りは内側に湾曲していたコースの面影を今に伝えている。ここでの競馬は1869年11月12、13日（明治2年10月9、10日）を皮切りに、1874（明治7）年秋まで春秋2回ずつ開催さ



神戸・三宮の東門街。写真右側一帯に競馬場があった。内側にくびれていた走路と同じように道が湾曲している。北が高く南が低い傾斜地で、コーナーのカーブもきつく、高度な騎乗技術が必要とする難コースだった

れた（1872年春から73年春までは記録がなく、開催されたかどうか不明）。

大阪の競馬開催を発見

『朝日新聞クロスサーチ』というデータベースで検索したところ、大阪市内でも明治10年代に競馬が行われていたことがわかった。

まずは1880（明治13）年6月20日に初開催された城南練兵場での競馬。当時、大阪城には陸軍の拠点の1つである大阪鎮台が置かれていた。その南隣にあった練兵場に馬場が設けられ、鎮台の兵士たちが洋式競馬を披露した。それは、KKRホテル大阪やアネックスパル法円坂などがある一帯。この競馬は、後に偕行社（陸軍将校らの親睦と軍事研究を目的に設立された組織）の主催となって、数年間続けられた。

そしてもう1つ、1882（明治15）年5月20～22日には難波御蔵跡東手でも競馬が催された。難波御蔵というのは江戸時代に作られた米蔵。今はなきプロ野球南海ホークスの本拠地・大阪スタジアムはその跡地にあった。そこに併設されていた中



1872（明治5）年の『摂州神戸山手取開図』。

こうべまちづくり会館前の案内版を撮影。競馬場と生田神社の間にある赤い線が今の東門街の通り。競馬場のコースはそれに沿って作られたようだ

中央競馬の難波場外発売所は、大阪スタジアムがなんばパークスに生まれ変わった今も、ウインズ難波として生き残っている。明治時代に競馬場が設けられた場所を正確に特定することはもはやできないが、難波は競馬に縁のある土地だったのだ。

1886（明治19）年1月の難波競馬の新聞広告には、大阪競馬会という主催者が明記されている。城南練兵場と難波の競馬が始まったのは、1879（明治12）年に東京・戸山でグラント元アメリカ大統領歓待競馬が開催された後、それを見聞させた軍人が城南練兵場で競馬を開催し、その後、新設されたクラブの主催で難波の競馬が催されるようになったと考えられる。

東北初の洋式競馬はどこで？

話の舞台を東北に移す。『いわての競馬史』（岩手県競馬組合編、1983年刊）は、1871（明治4）年に県産馬会が盛岡の菜園に楕円形の馬場を新設、競馬を開催したと記している。一方、1936（昭和11）年に出版された『福島競馬の式拾年』には、1887（明治20）年春に、



ウインズ難波のそばにある「難波御蔵・難波新川の碑」。難波新川は道頓堀川と難波御蔵を結んでいた運河で、今は埋め立てられ、阪神高速1号環状線が通っている。競馬場があったのは、この碑の後ろ側、なんばCITY南館のあたりと思われる

福島・信夫山の麓で東北のトップを切って洋式競馬を行つたとある。これはどう解釈すればいいのか？

盛岡の菜園といえ、盛岡城跡公園の西側、デパートのカワトクなどがある繁華街。そのすぐ北側に岩手競馬の場外発売所・テレトラックUMACC盛岡大通がある。このあたりで明治4年に洋式競馬が行われたというのはかなり怪しい。理由は、岩手の産馬会の設立が1881（明治14）年のことだからだ。さらに、明治4年というと東京・靖国神社の競馬が行われた翌年で、札幌神社や函館招魂社の直線街路競馬の開始よりも前。居留外国人による競馬と靖国神社の競馬以外に洋式競馬がなかった時代に、盛岡でそれが行われたとは考えにくい。明治14年を4年としてしまったのではないか？と思う。

菜園の競馬場では1884（明治17）年9月15、16日に岩手調馬会社主催による初回競馬が開催された。同社はその頃各地にできた競馬クラブと同じようなものだ。県産馬会も調馬会社も中心にいたのは上田農夫という地元出身の県会議員。盛岡の競馬は、軍人や薩摩出身の官僚が主導した競馬とは一線を画している。とはいえ、県産馬会と調馬会社は違う組織だ。



初代・黄金競馬場跡を見下ろす丘の斜面に今も遺る「黄金競馬場の碑」。その丘の麓には、コース跡らしき湾曲した道もある

菜園での初めての競馬が県産馬会主催だったとすると、それはいつ行われたのか？

菜園競馬の始まりについては、資料によつて「明治15年頃から」とか「明治16年に」など、記述にバラツキがある。確かな記録がないので推測するしかないが、県産馬会創設の明治14年春から調馬会社主催の競馬が行われた明治17年秋までの間に、県産馬会が「知られざる競馬」を開催した可能性はなきにしもあらず、だろう。

1903（明治36）年、菜園の馬場は郊外の八幡森に移される。これが初代・黄金競馬場。近くの黄金清水という湧水にちなんでその名が付けられた。そこは高松神社の西、現・高松2丁目一帯。今の盛岡競馬場は、この競馬場から数えて3代目にあたる。

さて、盛岡競馬の始まりが1884（明治17）年だったとしても、福島より早い。盛岡市菜園が東北の洋式競馬発祥の地という結論を出そうとしたのだが、それには「待った」がかかった。

東北の洋式競馬は山形から？

仙台市地下鉄南北線とJR仙山線が交わる北仙台駅の近くに青葉神社がある。1889（明治22）年5月24、25日、その近くに設けられた馬場で仙台競馬会社による初めての競馬が行われた。しかし、宮城県内ではこれより一足早く、別の場所で洋式競馬が開催されていた。

それは栗原競馬会社主催の築館村伊豆野原での競馬。今の栗原市築館伊豆という地区がかつての築館村伊豆野原だ。その中に作られた競馬場の位置は不明だが、そこでは仙台より1週間早く、5月18、19日に競馬が行われた。

栗原の競馬を教えてくれたのは当時の『奥羽日日新聞』。同紙をさらに探っていると、同年5月11日の紙面にこんな記事を見つけた。

「本年の春季競馬会を例年の如く来る二十五六日の両日より千歳園内円馬場にて催さるるはずにて目下それぞれ準備中の由なり」

千歳園が山形市内にあった千歳公園のことで、その円馬場が今の山形市球技場のあたりにあったことはすぐにわかった。問題は「例年の如く」という文言。明治22年にはすでにそれが恒例になっていたことを示している。

そこで今度は『出羽新聞』をあたった。すると、1887（明治20）年6月1日の紙面に、山形共同競馬会の主催で同8日に第5回春期競馬会を開催するとの広告が載っていた。同年



その昔、千歳公園の円馬場があった山形市球技場。もともとの千歳園は今の県立山形東高校のあたりにできた。それが北側に移され、さらに競馬場が併設された。球技場南隣の薬師公園は千歳公園の名残

が5回目なら、第1回は1883（明治16）年に行われたことになる。ところが、その年の『出羽新聞』にはそれに関する記事が見当たらず、翌年、翌々年の春に発行された同紙は残っていないかった。

ただ、1886（明治19）年8月12日には、7月末に初代福島県知事に転任した折田平内おりたへい（明治15）年に着任した2代目の山形県令で、先代（初代）の三島通庸みちつねは山形県内でさまざまな公共工事を手がけ、「土木県令」との異名をとった。折田も三島も、明治初期の競馬に深く関わっていた人物たちと同じ、薩摩出身の官僚だ。2人とも、1879（明治12）年のグラント元アメリカ大統領歓待競馬や、その後の共同競馬会社のことなどはよく知っていたはず。そうすると、1883（明治16）年に山形で第1回競馬会が開催された可能性は高い。ひょっとするとそれが東北初の洋式競馬だったのかもしれない。

ついでに、三島通庸は1875（明治8）年から翌年にかけて内務省勸業寮と北海道開拓使からサクラノボの苗木を初めて山形に取り寄せ、それが同県の名産となるきっかけを作ったと伝えられてきた。しかし、山形大学・小幡圭祐教授の研究によると、最初にそれを持ち込んだのは北海道開拓使監事から山形県参事に転任した薄井龍之だった、とのこと。薄井は、移住者のほとんどが男性だった開拓初期の札幌で遊郭の建設に携わった。それは薄井の名に

ちなんで薄野遊郭と名付けられ、ススキノの由来となったという説がある。薄井が開拓監事だった頃のトップは岩村通俊みちとし開拓判官。札幌神社の競馬は岩村判官の時代に始まり、市内には岩村の主導で偕樂園という公園も造成された。薄井がサクランボの移入だけでなく、岩村の影響を受けて千歳園の開設や競馬の開催にも絡んでいたと考えるのは「行き過ぎ」だろうか？

そして、福島・信夫山競馬

三島と折田は、ともに山形県令から福島県令（折田は県知事）に転任した。先に書いた福島・信夫山の競馬は1887（明治20）年に始まった。たぶんこれも折田が主導したのだから、盛岡や山形よりも後のこと。福島は東北の洋式競馬発祥の地ではなかった。

信夫山競馬場があったのは、福島テレビ本社東隣の同市御山町みやまちょうと宮下町にまたがる一帯。当地の競馬は翌年に折田が警視總監となって福島を離れた後は次第に勢いを失い、郡山・開成山競馬に取って代わられた。

函館こぼれ話 あの老舗と競馬の縁

老舗すき焼き店のデーアサリ

明治前期の競馬場跡を探訪する旅の途中、「函館の街で思わぬ『掘り出し物』が見つかった。市電宝来町停留所前にある「阿佐利本店」は、1901（明治34）年創業の『阿佐利精肉店』が営むすき焼きの名店。その周辺はかつての遊郭で、今の電車通りでは明治初期に招魂社祭競馬が行われた。そこに店を構える老舗とあつては、訪れてみるしかない。評判のすき焼きを味わいにのれんをくぐった。

2階の座敷に案内され階段を上がると、突き当たりの壁に古い競走馬の写真が掲げてあった。それには「目黒優勝 デーアサリ號 騎手秋山信 馬主土橋多次」と書かれている。係の女性に尋ねてみたところ、土橋多次^{どばしたじ}は店の創業者だが、それ以上はわからないという。

旅から戻って調べた結果が巻末（P226、227）の成績表。同馬は大正から昭和にかけて活躍したオーストラリア産サラブレッドだった。今とは「走らせ方」がまるで違う時代だが、2年半で48戦25勝（うち障害13戦6勝）というのは立派だ。

これを、今のご主人・土橋孝多さん（4代目）にお伝えすると、「よく走った馬だったんですね」と感心されていた。あわせて「曾祖父は函館競馬場の近くの人見町に牧場を持ち、そこに馬を置いていたのですが、デアサリ以外はほとんど走らなかつたようです（笑）」とも打ち明けてくださった。

目黒優勝写真の謎

ところで、写真（P228）はいつ撮影されたものだろうか？ 同馬の成績を調べ上げた当初は、「目黒優勝」の添え書きから、引退レースとなった障害優勝戦の直後と考えていた。しかし、その競走は2頭立て。なのに同馬は10番のゼッケンを付けている。これはどういうことか？ 新たな謎解きをしなければならなくなつた。

たどり着いた答えは以下のとおりだ。当時の競馬は4日間開催。番組は平地、障害、繋駕速歩という競走形式のほか、内国産かオーストラリア産か、呼馬（自由購買馬のこと）か抽籤馬か、新馬（当該開催デビューの満3歳馬。今の馬齢で言う2歳のレースはなかつた）か古馬（当該開催より前の開催に出走を経験していた馬）か、などによって分別されていた。1～3日目にそれぞれの「カテゴリー」で勝ち抜けの予選が実施され、最終日にはその「カテゴリー」ごとに、予選を勝った馬同士の決勝（優勝戦）が行われた。そして、3日目までの各馬の馬番

は、開催前に登録馬が揃った時点で割り当てられ、それは原則的に3日とも変わらなかった（優勝戦は別）。つまり、1928（昭和3）年秋の目黒競馬で、デアアサリには10番が与えられ、同馬は初日と2日目のレースにその番号のゼッケンを付けて走った、ということ。あの写真が勝利後のものなら、開催2日目の11月25日に撮影されたと考えられる。

ちなみに、この開催でデアアサリの手綱を取ったのは、帝室御賞典や中山大障害などを制した名騎手・秋山辰治。写真の名前が信となっている理由はわからない。

五島軒とカモイ

函館屈指の名店、洋食の「五島軒」にも「自慢の馬」がいた。本店の「レストラン雪河亭」でランチをとったついでに、併設されている資料室を見学すると、プロミエルカモイ号の絵が展示されていた。これには「カモイ／神威号 日本競馬会（現JRA）が購入し、希望馬主に抽選で配布されたもの。当時の大会で4度の優勝、2着3着共に4回と好成績を残し、本店設備購入の大きな助けとなった」との説明がある。当然ながらこの馬についても調べてみた。

カモイは、デアアサリより少し後に走った浦河産サラブレッド。主戦騎手はあの尾形藤吉で、巻末（P228、229）の成績表のとおり、29戦20勝2着7回3着2回というすばらし

い成績を残していた。それが絵の説明と違うのは、「五島軒」に詳細な記録が残っていないからだろう。

1879（明治12）年創業の同店は、1900（明治33）年に函館競馬場で場内食堂を開業するなど、競馬には縁がある。現社長・若山豪さんにも、カモイの戦績をお伝えしてお話を伺った。豪さんは5代目で、同馬のデビュー当時の馬主・若山徳次郎さんは先々代（3代目）。カモイが引退した後、1934（昭和9）年の函館大火で本店が全焼してしまっただが、再建の際の備品調達などに同馬の賞金が充てられたそうだ。「その功績に感謝してプロミエルカモイという名前が与えられたようです。『プロミエル』の由来はわかりませんが、おそらく『ブレミア』という意味だと思います」とのこと。今もそれは「十字街プロミエルカモイ店」という直営ショップの店名に残されている。

2頭の名馬とその時代

デアサリとカモイが走った頃の競馬には、「満量引退」という制度があった。競走馬の数が少なかった当時、平地のレースでは勝つごとに負担重量が重くなっていった。そして、一定の重量で勝つと、引退するか障害に転向するかの選択を迫られた。そのまま平地競走に出続けると馬への負担が大きくなりすぎるだけでなく、ほかの馬の勝機が限られてしまう恐れ

があつたからだ。戦績を見ると、デアアサリは“満量引退”寸前で障害に転向、カモイは満量の75kgを背負って優勝し現役を退いたことがわかる。また、馬主が持ち馬を出走させるには開催競馬場（＝主催倶楽部）ごとに会員登録しておく必要があつた。2頭の馬主が頻繁に替わっているのはそのためで、実際には元々の馬主が各倶楽部の会員馬主の名義を借りて走らせていたと考えられる。

尾形藤吉が泊まった馬宿

こぼれ話をもう1つ。カモイの主戦騎手も務めた尾形藤吉は、1908（明治41）年夏、生まれ育った北海道伊達町（現・伊達市）から上京した。その際、セリで買った馬を連れて、函館海岸町の「照井」という馬宿に泊まった。海岸町と言えば、1883（明治16）年に当地初の洋式競馬場が作られたところ。それが今の競馬場所在地に移転した後、跡地は初代函館駅に転用されていた。

実はそこに、「照井」の流れをくむ宿が現存している。近くで建築設計事務所を経営されていた照井勉さんの奥様・いく代さんが営む「パリサラブレッド」というペンションだ。

勉さんのお話によれば、曾祖父・與兵衛さんは江戸時代に東北から函館（当時は箱館）に移り住み、馬の売買や馬宿の経営などを始めたそうだ。そして、祖父の一郎さんは横浜・根岸

で装蹄の修行を積んだ後、地元に戻ってその腕を活かしたほか、函館大経に認められ騎手としても活躍したという。ペンションの名前にそんな馬との縁が込められていることは言うまでもない。

ちなみに、尾形藤吉は姓名判断を元に景造と改名したことがある。「阿佐利本店」のデアサリの写真で、主戦騎手・秋山辰治の名前が信になっているのは、それと同じ理由によるものだろうか。

函館は「競馬の歴史が息づく町」。競馬観戦のついでにゆかりの店を巡ってみるのも楽しいと思う。

コラム 私の競馬史2 競馬中継で起きた椿事

その昔、NETテレビ（当時）の「大井競馬中継」を見ていたら、とんでもないことが起った。発走時刻が大幅に遅れ、ゲート近くの待機所で輪乗りを続ける出走馬の様子が延々と放映されただけで、番組が終了してしまったのだ。

これは、1974（昭和49）年6月6日、第1回中央競馬招待競走で起きた伝説の椿事。原因は、馬券を買おうとするファンの行列が解消せず、「無理に窓口を閉めたら、買いそびれたファンが暴動を起こすかもしれない」と考えた主催者がやむなく発売を続けたから。断じて売上を優先したわけではないという。

この事件の少し前、大井から中央に移籍したハイセイコーが活躍して、競馬には一大ブームが巻き起こっていた。その熱が冷めやらぬ中、新たな試みとして創設されたのが中央と地方の交流競走。大井の中央招待は、前年に東京で行われた地方競馬招待競走を受けて実施された。今と違って、大井の馬券は大井に行かないと買えなかった時代。馬券を買って注目レースを観戦しようという大勢のファンが競馬場に押し寄せたために起きた事件だ。当時をご存知ない方々のために付け加えると、その頃の発売窓口は“穴場”と言った。窓口には、握りこぶしより少

し大きいサイズの半円形の“穴”が空いていて、そこを通じてお金と馬券をやりとりする。そこから“穴場”という言葉が生まれたらしい。

また、私が大学を卒業して馬券を買えるようになった1983（昭和58）年頃の馬券は、200円、500円、1000円単位でしか買えなかった。窓口はその単位別に分けられ、それぞれの馬券は機械で1枚ずつ印刷して発売された。そのため、200円券の窓口で1つの買い目を1万円買うと、それだけで50枚の馬券の束を手にするようになった。もう1点、別の買い目を1万円買えばプラス50枚。その買い目は口頭で窓口の女性に伝えなければならない。当然、発売には手間がかかり、地方競馬では発売時刻が遅れることがたびたびあった（中央競馬には場外発売所も多く、レースはほぼ定刻に発売していたが）。

1枚あたりの金額が最も高い1000円券は“特券”と呼ばれた。しかし、私はそのはるか上をいく“超特券”を買ったことがある。大井の500円券窓口で、1つの買い目を1万円買おうとしたら、窓口の女性から「お客さん、“マンケン”にしてもいいですか？」と問われた。「いいですよ」と答えると、別の女性が奥のほうへ向かい、そこにあつた機械で1枚の馬券を発売して戻ってきた。そして受け取ったのが1万円単位の馬券。ところが、それは的中しなかった。捨てた覚えはないものの、“貴重な馬券”の行方はわからない。今、オークションに出したら、かなりの“高配当”になると思うのだが。

的中馬券の払い戻しも大変だった。例えば大井では、払戻金額（倍率）ごとに、各単位的的中馬券が何枚あったらいくら払い戻すかを一覧表にして、大判の冊子を用意していた。払戻金額が確定すると、係の女性が机の上に該当する一覧表を広げる。客は的中馬券を発売窓口と同じサイズの“穴”から係に渡す。係はそれを最大で10枚並べ、的中を確認してスタンプを押していく。すべて押し終わったら改めて枚数を数え、一覧表の金額と照合して払戻金を客に渡す。もちろん、その紙幣と硬貨の数も、係が正しく数えなければならない。説明するだけでこれだけの字数を要する手間がかかっていたのだ。

加えて、前のレースが終わらないと次のレースの発売が始まらなかった（一部に“当日前売窓口”があったとは思うが）。そのため、当てたレースの払戻金で直後のレースの馬券を買うには、まず払戻窓口に並び、右記の手順を経て“配当”を受け取った後に発売窓口に並び直す必要があった。その昔の大井の椿事は、そういう時代だったからこそ起きたと言える。

第3章 戦前戦中の競馬秘史

日本一の地方競馬場物語・羽田

羽田競馬の発祥

南関東3冠レースの第1戦と言えは「羽田盃」。ご存じの方も多いと思うが、このレースは昭和初期に存在した羽田競馬場を記念して命名された。

羽田は、今で言う地方競馬場でありながら絶大な人気を博し、“日本一の地方競馬場”と賞賛された。しかし、競馬が行われたのは1927（昭和2）～1939（同14）年の間だけ。大平洋戦争突入前の時局緊迫化により、あっけなく幕を下ろしてしまった。その歴史はどのようなものだったのか。

1935（昭和10）年3月発行の『羽田競馬会沿革史』という本がある。そこには、同競馬場の草創期から中興期にかけての（といっても、わずか5年ほどの期間だが）経緯がまとめられている。以下はその書き出し。「馬事思想の普及馬匹の改良増殖による競馬施行が一般に認められ、同時に羽田競馬開催の必要が識者の間に唱えられて、ここに昭和二年七月十五日より四日間羽田入船耕地に約六万坪の土地を借入れて競馬場を建設し初めて優勝馬投票による

佐喜子さんが6歳くらいの時（1921＝大正10年頃）、店には馬が「三十頭ほどいて、毎朝たいそう賑やかだった」そうだ。

杉崎は「馬力運送店」の経営にとどまらず、競馬の開催にも意欲を燃やしていた。関東大震災直前の1923（大正12）年3月、同氏は有志数名とともに、自宅近くの大森海岸埋立地で「京浜競馬大会」を開催する。これには、翌4月の競馬法成立を見越して、競馬主催の既得権を確保しておきたいという思惑があったものと思われる。

この競馬は羽田のルーツだ。ところが、主だった競馬歴史書にも大森競馬に関する記述はなく、「幻の競馬」となっている。唯一の資料は、ある事件に関する同年3月5日付けの新聞記事。ここでは、『都新聞』（『東京新聞』の前身）から原文をそのまま引用する。「四日午後一時頃大森町北原三十五杉崎運送店方入川安蔵（四二）同ノ蔵（三七）の両名は二日より開場されて大森競馬場に馬を一匹曳き大森八幡海岸迄行くと馬は活動写真の旗に驚にて暴れ出しその付近に遊んで居た八幡八三神谷龍造二男義一（二二）四男多吉（六つ）両名を蹄に掛け両人の頭部面部等に重傷せしめた（後略）」。

北原は今の大田区大森北3丁目付近。八幡海岸やはたの活動写真というのは、おそらくその近くにあった「豊年館」という映画館だろう。大森海岸埋立地の競馬場は、現・同区大森本町2丁目あたりに作られたのではないか。それにしても、杉崎の持ち馬が騒動を起こすとは！

充てるための1万円もの大金（東京市電Ⅱ路面電車に7銭で乗れた時代）を、主催を補佐した団体の組合長らが流用してしまったのだ。当然ながら「地主始め工事請負人商人等ことごとく執務一切の代表者杉崎欽八宅に押寄せての嚴談」（『沿革史』）という事態に至る。これに対し杉崎は「個人保証で高利の借財をして」（同）すべての支払を完了、責任を果たした。

その直後、地方競馬規則公布に伴って、荏原を含む府内9つの畜産組合は「東京府馬匹畜産組合連合会」を結成。同府に認められた競馬場の数は1カ所だったため、あらためて開催場所を定めることとした。「なるべく既設競馬場で開催する」と事前に申し合わせた上で多数決に委ねたのだが、なんと江東組合の多数派工作が奏功して同地区での開催が決定。洲崎の埋立地に砂町競馬場が新設され、せっかく先手を打って7月の競馬を開催した羽田は、たちまち閉場に追い込まれた。

砂町競馬場が作られたのは、現・江東区新砂1丁目の、江東運転免許試験場やゴルフ練習場があるあたり。最初の競馬は同年11月に行われた。都心から近いこともあって、客足も馬券の売上も上々。当時の競馬雑誌『馬の世界・昭和2年12月号』には「眺望絶佳なる上に用地が広いからスタンドを初めその他建造物等将来いかようにも理想通りに改築が出来、回を重ねるにしたがつてひとかどの競馬場になるであろうと評判されていた」という記事が載る。ところが、翌年4月の開催直後、莫大な使途不明金が生じるなどの乱脈経営が発覚。砂町競

馬は存続不能となってしまった。

その結果、同秋以降、再び開催場所が羽田に戻されることになった。砂町の不始末によって生じた負債約3万2000円は、またしても杉崎が個人負担。ひとまず5000円を支払い、残額は羽田競馬の開催ごとに、その売上から2000円を順次返済することとした。

ちなみに、砂町競馬場跡地の西側には、後に洲崎球場が建設され、巨人軍・沢村、タイガース・景浦が相まみえた日本プロ野球初の年度優勝決定試合（1936年＝昭和11年）の舞台となった。

話を競馬に戻す。杉崎は、羽田競馬再開のための資金集めに奔走した。『沿革史』は「杉崎家の存亡をかけての金策は涙ぐましいものであった」と記している。ひとまず同氏の奮闘は実を結び、羽田競馬が復活した。

羽田競馬と杉崎家

再開後の競馬は以前にも増して活況を呈し、組合長となった杉崎の一家と運送店の従業員は総動員体制で運営に携わった。その様子を、長女・佐喜子さんの『冬萌』から引用する。

「家は朝から夜まで競馬関係の人たちが来ていた。開催の始まりのときは、朝、穴場（馬券を売る場所）の女の人たちが集まった」。「店の人たちも整備員や券の売場の方にゆく人たちが

腕章をつけて羽田へ行った。裏の家は印刷物やその他のものがはこびこまれ、ここも人がせわしげに仕事をしている。「朝、仏様のお膳と父の茶碗にお初のご飯をつけて、それから電話と人の出入りで日が暮れるような有様だ」。

ある日のこと。「袴にステッキをついた四、五人の人たちが土足であがり、ステッキでテールの上のものをなぎたおし、裏の家の方まであばれまわった」。これがいつかはわからないが、1928（昭和3）年12月10日付けの『都新聞』には「羽田競馬三度大紛擾を起し醜態を極めた第二日目」という記事が載っている。その日は進路妨害や「出遅れカンパイ」による発走やり直しなどトラブルが続発、観客と主催者が揉めに揉めた。先の騒ぎは、この「延長戦」だったのかもしれない。佐喜子さんは子供心に「競馬を開催するということは容易なことでは出来ぬものだ」と知った。

新羽田競馬場オープン

復活後の競馬が盛況になるにつれ、新たな問題も生じた。地主からの地代値上げ要求が激しさを増したのだ。加えて、「入船耕地」の競馬場は狭く、増え続ける観衆をさばききれなくなってきた。そこで杉崎は競馬場の移転を計画。「羽田鈴木新田御台場耕地に適当な候補地のあるのを発見」（『沿革史』）、その土地を借り入れて新競馬場建設に着手した。1932（昭和7）

年7月、2代目となる羽田競馬場がオープン。7年後に幕を閉じるまで、ここで競馬が開催された。

「鈴木新田御台場耕地」は、現在の羽田空港第3ターミナル周辺の海を埋め立てて造成された土地。当時、その西側、旧空港ターミナル（1993年平成5年まで供用）が建っていたりは、羽田穴守町、羽田鈴木町と称する市街地だった。羽田穴守町の由来はもちろん穴守稲荷。当時の京浜急行の終点・穴守稲荷駅は隣の鈴木町にあった。

『地方競馬史・第一巻』の巻末に掲載された「座談会」地方競馬むかしばなし」で、当時の新聞記者が思い出話を披露している。それによると、「競馬場へは穴守稲荷駅から徒歩で約20分かった。途中にあった橋は、大潮になると渡れなくなってしまうので、引き潮になるのを見計らって渡った」。その頃の競馬は春秋2開催制。南関東の地方競馬（1開催は3日間。後に4日間に拡大）は、春秋の公認競馬の合間に、開催日なるべく重ならないようにして行われていた。羽田は2開催を夏に集中させることが多く、競馬に皆勤すると「新調した洋服がひと夏でダ



昭和9年版模範新大東京全図。

右下に羽田競馬場、左上に初代荏原畜産組合競馬場の表記がある

メに」なった。とはいえ、「一周1600メートル、幅30メートルのコースを完備し、関東一円の地方競馬場の中では施設が一番よくできていた」。

一方、競馬開催日の賑わいについては佐喜子さんが次のように振り返っている。「人があふれるように正面の門に向かって歩いてゆく。右は海、左は六棟ほど厩舎がやや小高くなつて並び、正面の門までの道には予想屋、食べもの屋台が並んでいた」。

1932（昭和7）年7月と言えば、4月に第1回東京優駿大競走（日本ダービー）が行われた直後。同競走の創設を期に、日本競馬は大正末期をしのご戦前最大のブームに突入した。新装なった羽田競馬場はその勢いに乗る。こけら落とし開催の売上は3日間で55万円あまりに達し、「本邦初めての記録を作りついに公認競馬の壘を摩するにいたつた」（同年7月6日付け『読売新聞』。「壘を摩する」は「敵陣に迫る」ということ。いきなり中央競馬と肩を並べたわけだ。でもこれはほんの序の口。1934（昭和9）年7月の4日間開催では、なんとそのほぼ倍近く、100万5000円もの売上を計上した。驚異的な右肩上がりの増収で、主催者は当初から抱えていた負債を完済（『沿革史』はここまでの紆余曲折をまとめたもの）。黒字分は賞金増額や施設改善などに注ぎ込まれ、それがさらなる人気を呼ぶという好循環につながっていった。

黄金時代の大攻勢

羽田の目標は、公認競馬に勝るとも劣らない競馬場を作り、他の地方競馬の模範となるような競走を実施すること。そのための施策も次々に繰り出した。移転前の1931（昭和6）年3月の開催からは地方初の複勝式投票を開始。そして、いつ頃始めたかは定かではないが、1934（昭和9）年9月14日付けの『都新聞』にはこんな取り組みも紹介されている。「速歩は最も隠馬の弊害が多いので、あらかじめ各馬に標準速試験を施して故意に脚力を隠し、ないし試験に合格せぬ駄馬等は出場を許さぬ方針をとるとの事」。

当時の地方競馬は、開催ごとに参戦馬を募り、馬体を検査した上で出走メンバーを決めていた（その後、各レースの結果を受けて出走馬を入れ替え、最終日に優勝戦を実施する。今の競輪などに似た方式）。その顔ぶれは、各地方競馬場を転戦していた馬や、公認競馬に出走していた馬など、玉石混淆。馬主の中には、馬名を変えて過去の実績を隠そうとする者も少なからずいた。これが「隠馬」。弱い馬と思わせておいて人気を落とし、レースで「まともに」走らせて穴馬券を手に入れようというのだ。そういう悪巧みが、と



羽田競馬場風景。繫駕（けいが）競走の様子が写っている
（出典：水島芳静著『大東京と郊外の行楽』荻原星文館 1935年刊）

くに速歩競走で横行していたため、羽田では今で言う「能検」を実施して公正確保を目指した。

また、「最近壮麗を極めた貴賓席が新設され場内の名利馬頭観音も増築の落慶を見ると共に、競馬場のオアシスたる大庭園を拡大改良」（『都新聞』）。さらに、有料ではあったが子供たちを馬に乗せるなど、来場者サービスにも力を入れた。ハードとソフトの両面から攻勢を続けたのである。

日本初の騎手学校

さまざまな面で地方をリードするだけでなく、公認（中央）もしのぐほどだった羽田競馬。その極めつきは、日本初といわれる騎手学校、「少年騎手養成所」の創設だろう。1936（昭和11）年2月、第1期生の採用試験が行われ、10名が合格した。

実はこの中の1人が、1971（昭和46）年の第38回日本ダービーを制したヒカルイマイの調教師、谷八郎さんである。JRA・谷潔調教師の父で、試験合格時のお名前は「宮代八太郎」だった。2016（平成28）年2月、ご自宅にお邪魔してお話を伺った。

谷さんは神奈川県二宮のお生まれ。実家には馬が1頭いて、幼い頃からこれに跨がっていた。その甲斐あって乗馬経験は豊富。同期生の中では一步先を行く存在で、時には馬術競技

会に出場したこともある。教習生は、競馬場に隣接する厩舎で馬1頭をあてがわれ、その世話をしながら練習に励んだ。競馬場が埋立地にあつたので、雨が降ると厩舎が水浸しになり、下駄だの何だのがプカプカ浮いてしまった。谷さんは、多摩川の土手で青草を刈り、馬に与えた。「それが馬にいいんだよ。でもそんなことをしたのはワシだけだった」。

教習所の教官は武部省三。同氏は公認競馬の騎手で、平地、障害はもとより繋駕速歩競走にも騎乗したほか、馬主として羽田競馬に持ち馬を出走させていた（そういうことがOKだった時代）。指導は軍隊式で厳しかった。また、乗馬実習だけでなく国語や算術などの授業もあった。その時は専門の先生が教えに来てくれた。

1年間の教習を終え、1937（昭和12）年6月の開催でプロデビュー。当時の成績表を見ると、初戦は初日の第4レース・アラブ系新馬駆歩競走で、ムサシアキヤスに騎乗して2着となっている。初勝利は最終4日目の第7レースで挙げた。アラブ系新馬駆歩の優勝戦で1着賞金は800円。この時騎乗したムサシモモタロウは、初日の第4レースでムサシアキヤスに大差勝ちした馬だった。

谷さんは、この2戦を含め、騎手がもらえるはずの賞金をすぐには受け取っていない。武部がすべて預かっていたのだ。谷さんが羽田を辞め東京競馬場の川崎敬次郎厩舎に入門するとき、武部はそれをまとめて渡してくれた。谷さんはその金で古くなっていた実家を新築し

た。わずか1、2年の間に、そこまでまとまった金を稼ぐことができたわけで、羽田の羽振りの良さがうかがえる。その一方で、それだけの金をまだ10代半ばの少年に与えたらどうなるか。当時の若手騎手の稼ぎは師匠が管理するものと決まっていたのかもしれないが、武部は指導者にふさわしい人格者だったに違いない。

谷さんは、話の始めにまず武部省三、次いで杉崎欽八の名前を挙げた。この人を抜きにして羽田競馬は語れない、ということだろう。両氏の尽力で名実ともに日本競馬界のパイオニア的存在となった羽田競馬は、谷さんの他にも優秀な人材を輩出した。戦後の大井競馬草創期に活躍した天間三之助、大山末治、田中利衛といった調教師は、いずれも羽田の騎手だった方々だ。

羽田競馬の終焉と杉崎欽八のその後

羽田で最後の競馬が行われたのは1939（昭和14）年7月26日。しかし、翌日の新聞には成績の記載があるだけで、廃止や閉鎖の文字はない。この後、同年に施行された軍馬資源保護法により、地方競馬は鍛錬馬競走（軍馬供給のための能力検定）へと移行。東京府内（当時）の競走は八王子競馬場での開催に集約される。当時、同法の施行で姿を消した地方競馬場は少なくなかった。羽田もその1つとなり、時代の奔流の中でひっそりと幕を閉じた。

戦後、競馬場の跡地や羽田穴守町、羽田鈴木町は進駐軍が空港建設のために接收。住民は48時間以内の強制退去命令を受ける。「競馬場の建物も一部が残っていたが、ガソリンをかけて燃やされてしまった」(『冬萌』)。

そして、羽田競馬の開催に文字通り心血を注いだ杉崎欽八は、1954(昭和29)年9月30日、長女・佐喜子さんから大勢の人に看取られてこの世を去った。享年八十四。その4年前、自宅のほど近くに大井競馬場が開場している。羽田の流れを汲む懐かしい人たちが、目と鼻の先で活躍していたわけだ。

ところが『冬萌』には、「父がそれを見に行つた」というような記述が全く見当たらない。高齢のために行けなかつたからなのか、それとも、何か理由があつてのことなのだろうか……。(文中で引用した『冬萌・父の思い出』は、著者のご親族、杉崎美知子様から拝借しました。この場を借りて厚く御礼申し上げます)

戦時下の「無観客競馬」

「競馬」から「能検」へ

新型コロナウイルスの大流行により、2020（令和2）年春以降、競馬はしばらくの間、世界各地で「無観客開催」を強いられた。もちろん中央競馬も観客のいない競馬場で行われた。その際、よく引き合いに出されたのが、第2次世界大戦のさなか、1944（昭和19）年に実施された「能力検定競走」。一般客の入場を不可とし、馬券発売もなく、ひっそりと開催されたと言われているレースだ。

それでも、同年春に行われた「優駿競走」は「第13回日本ダービー（東京優駿）」、「帝室御賞典競走」は「第14回天皇賞・春」として、それぞれ競馬史の1ページに刻まれている。一方、秋の「農商省賞典4歳長距離特別競走」（馬齢は生まれ年に1歳と数える当時の表記。現3歳。以下同じ）は「菊花賞」の歴史に加えられるはずだった。しかし、出走全馬が正しいコースを走らなかつたため同競走は不成立、「幻のレース」となってしまった。

おそらくこのあたりまでのことは、「無観客開催」に伴い、当時の新聞などでたびたび紹介

されていたので、多くの競馬ファンに知れ渡ったかもしれない。とはいえ、「能力検定競走」についてはほとんどが闇の中。詳細を記した資料は極めて少ない。それはいつたい、どのようなものだったのか？

1943（昭和18）年12月17日、「競馬の開催を一時停止する」という閣議決定が下された。主な理由は、決戦段階に突入した戦局に対処し競馬場施設を戦力増強部門に充てるため。言い換えれば、競馬場を軍事施設などに転用するためだった。

一時停止となった「競馬」は、競馬場に観客を入れ、馬券を発売して実施する競走のこと。しかし、軍馬の性能向上を図るため軽種馬生産は間断なく続けるという基本方針のもと、種牡馬、繁殖牝馬の選定を目的としたレースの実施は認められた。それが「能力検定競走」（以下「能検」と表記）だ。当時の「競馬」は春秋の2シーズン制だったので、「能検」も翌1944（昭和19）年春から行われることになった。

1943（昭和18）年秋季に全国10カ所の競馬場で開催されていた「競馬」は、東京、京都両競馬場の「能検」に集約された。開催延べ日数の大幅削減を余儀なくされたため、競走をサラブレッド系（すべて呼馬Ⅱよびうま。自由購買により馬主が所有）とアラブ系（すべて抽籤馬。日本競馬会が購入し、所有を希望する馬主に抽籤で配付）の平地、障害競走に限定。さらに、出走馬には4歳以上6歳以下という馬齢制限を設けた（当時、国内の競走馬はすべて4歳

Ⅱ現3歳以降にデビュー。

それに伴い、サラ系とアラブ系の7歳以上馬が出走資格を喪失。繫駕・速歩競走は廃止されたため、すべての速歩馬の競走生活にも終止符が打たれた。これらの馬に対しては種牡馬、繁殖牝馬としての検定検査が行われ、「合格馬」は繁殖入りできた。

また、サラ系、アラブ系の4〜6歳馬も、「能検」実施の前に札幌、函館、福島、中山、東京、京都、小倉、宮崎の各競馬場で同様の検定検査を受けた。その結果、サラ系673頭、アラブ系502頭の計1275頭が「能検」への出走を認められ、「現役競走馬」の数は前年(1943Ⅱ昭和18年)の登録馬数2133頭、出走実頭数1733頭から激減した。

こうして多くの馬が整理されたが、今と違って軍人の騎乗や物資運搬などのために多くの馬が使われていた時代。さらに満州や台湾などでは引き続き「競馬」が行われていた。整理されたとはいえ、乗馬、馱馬(背中に荷物を載せて運ぶ馬)、輓馬(馬車を曳く馬)などに用途変更されたり、「外地競馬」の競走馬に転用されたりした馬は少なくなかった。

この時、持ち馬を転用させなければならなくなった馬主に対しては、日本競馬会から品種と馬齢に応じて補償金が交付されている。1頭あたりの金額は、最も高かったサラ系5歳馬が1100円、7歳以上馬はサラ系650円、アラブ系160円、遠歩馬は馬齢を問わず一律134円。ちなみに、当時の都電運賃は10銭、新聞の月極め購読料は1円30銭だったとい



「優駿」昭和19年7月号の写真ページ。

巻頭に「帝室御賞典」、巻末に「優駿競走」の様子を撮影した写真が掲載されている。



1944（昭和19）年「優駿競走」の下見所の様子。多数の来場者の姿が見られる

う。そして、競走馬数の削減に伴い競馬関係者の人員整理も行われ、調教師154人中54人、騎手（見習を含む）205人中55人、厩務員（当時の呼び名は馬丁^{ばてい}）1059人中559人が廃業、転業した。馬主の中にも、これを機に競走馬の所有を取りやめる人たちが続出した。「能検」出走を認められた馬は、春のシーズンを前に東京と京都の競馬場に集められた。遠

方からの輸送には国鉄の貨車があてがわれたものの、戦時中の非常時とあって北海道から京都競馬場への“直送”はできず、東京競馬場経由とせざるを得なかったという。

春季能力検定競走

1944（昭和19）年春の「能検」は、東京で4月22日から6月18日までの計18日間、京都で4月22日から6月11日までの計17日間にわたって実施された。東西の日数を揃えられなかったのは、両競馬場の調教師数や入厩頭数をほぼ均等になるよう調整することができなかったためとされている。

競走は各場1日あたり平地と障害をあわせて計10レース、春季通算では計350レースが組まれ、それらは今の重賞競走に相当する特殊競走とその他の普通競走に分けられた。さらに、各競走は上級から順にⅠ級、Ⅱ級、Ⅲ級の3階級に細分化され、出走馬は成績に応じて昇級した。

各競走では馬主に対し入着賞金が授与されたほか、特殊競走では馬主に副賞や賞品生産者に賞金、さらにその一部では、騎手調教師に賞金が与えられた。「優駿競走」の1着賞金は15000円、副賞10000円、生産者賞1500円、騎手調教師賞は750円だった。

「能検」の実施にあたり、馬齢別の負担重量が以下のように規定された。

• 平地競走

4歳馬 Ⅱ 57 kg、5歳馬 Ⅱ 60 kg、6歳馬 Ⅱ 62 kg、牝馬各 1・5 kg 減

• 障害競走

5歳馬 Ⅱ 62 kg、6歳馬 Ⅱ 65 kg、牝馬各 1・5 kg 減

ほとんどの競走はこの規定に従って行われたが、中には取得賞金によって重量を加増する競走や「整量特殊競走」と称するハンディキャップ重賞などもあった。

「能検」は「競馬」と違って競走に「馬券的妙味」を加える必要はない。しかし、取得賞金により重量を加増するレースやハンディキャップ競走は従前の「競馬」と同じように実施された。番組編成にあたった日本競馬会の吉崎公明競走課長は、同会の機関誌だった『優駿・昭和19年4月号』の記事で、「これらはいずれも、馬ごとに異なる能力に応じた重量を負担」させて能力検定を行うのが趣旨で、「従来のように強い馬を勝たせないようにする」ものではない、と説明している。しかし、負担重量を変えずに競走を続けられ、ひと握りの「強い馬」が常に上位を独占し、それらの馬主に入賞金の授与が集中してしまう恐れがある。そのような事態を避ける（なるべく多くの馬主に賞金を行き渡らせ、競走馬を所有する意欲を持ち続けて

もらう) ためには「能検」といえども、賞金別定競走やハンデ戦の実施が必要だったようだ。それとは逆に「能検」で新設されたのが4歳馬の特別重量競走。若駒にあえて高重量を背負わせて走力を見極めようとするもので、春は京都で60kg、秋は東京で65kgを負担させて行うこととした。

埋もれていた事実と生じた疑問

「能検」の競走成績を今に伝える資料は、当時の『優駿』しかない。新聞紙面(主要紙でも4ページ立て)の大半は戦争関連の情報で埋め尽くされ、「能検」の結果は一切報じられなかった。

1944(昭和19)年の「優駿競走」はカイソウ、「帝室御賞典」はヒロサクラが勝った。また、「皐月賞」にあたる「農商省賞典4歳馬」ではクリヤマト、「桜花賞」に相当する「4歳牝馬特別」はヤマイワイが1着となった。

これらはそれぞれ、今も行われているGIの1競走に数えられている。ところが、ほかにも現存する重賞名を冠した特殊競走が実施されていた。「中山記念」、「目黒記念」、「京都記念」の3レースだ。いずれも、「競馬」開催時代に創設された競走だが、中央競馬の記録によるとこの年には行われていないことになっている。それがどういう理由によるものかはわか

らない。とはいえ、従来のレース名をそのまま引き継いでいるのだから、これら3レースもそれぞれの競走史の中に書き加えていいのではないか？

そしてもう1つ。『優駿・昭和19年7月号』では、「優駿競走」と「帝室御賞典」の詳細を写真付きで報じている。注目したいのは、両競走の下見所の様子を撮影した写真。そこには多数の来場者の姿が見られる。それらのほとんどは出走馬の馬主とその家族、そして日本競馬会が招待した人たちだった。つまり、「能検」にはわずかではあったが「観客」がいたのだ。

一方、2020（令和2）年の「日本ダービー」や「天皇賞・春」開催日の競馬場には、出走馬の馬主でさえも入場することができなかつた（日本馬主協会連合会が入場自粛を決めたため。報道関係の限られた人たちは入場できたが）。そういう点からすると、コロナ禍中の「無観客開催」を戦時下の「能検」以来とするのは正確さに欠ける。むしろそれは日本競馬史上初の開催形態と言っていいただろう。

さらに、当時の成績表を見ているうちに、ちよつとした疑問が生じた。カイソウの負担重量についての疑問だ。

カイソウの負担重量は？

1944（昭和19）年春季の「能検」は計350レースが行われ、サラ系379頭、アラ

ブ系346頭が出走した。サラ系4歳(現3歳)馬の中で際立った結果を残したのがカイソウだった。4月23日の京都での初出走戦から6月18日の東京「優駿競走」まで、約2カ月間に10戦して7勝。戦時下に京都から東京への遠征もこなして「日本ダービー」制覇というのは驚異的だ。

前にも書いたように、「能検」の競走結果が掲載されている資料は当時の『優駿』しかない。それによると、カイソウは6月2日の「特別重量競走」(京都・2000メートル)で、65kgを背負い、2分8秒3の新記録(レコード)をマークして1着になっている。

しかしこの競走は、全馬に定量の60kg(牝馬1・5kg減)を負担させ、その能力を見極めるという趣旨で実施された。結果を見ると、2着ハイマサル、3着ヤマトマストラフ、4着サツマゴロー(いづれも牡馬)の重量は60kg、5着の牝馬ヒデギクのそれは58・5kgとある。これらはいいとして、カイソウだけが65kgなのは競走の趣旨から考えるとかなりの違和感を覚える。さらに、その前の5月28日に行われた4歳Ⅱ級戦は、57kgを基本とし取得賞金により重量を増加する競走だった。ここでは、カイソウ(1着)は59kg、ヤマトマストラフ(4着)とサツマゴロー(4着)は58kgを負担している。「特別重量競走」がこれと同じく取得賞金で重量を増加するレースに「突如」変更されたのなら、5月28日のレースで58kgだった2頭の重量も増加されていないかならないうらう。

ためしに、当時の「級別賞金一覧表」をもとに「特別重量競走」上位5頭の取得賞金を計算してみた。

5月28日II級戦		
	レース前	レース後
カイソウ	10350円	13650円
ヤマトマストラ	6150円	6450円
サツマゴロー	4900円	5050円
ヒデギク*	2700円	2700円
ハイマサル*	1700円	1700円

(*の2頭は5月28日の競走に不出走、または着外で賞金なし)

こうして見ると、「特別重量競走」に「取得賞金10000円以上は5kg加増」というような条件を「特別に」つけない限り、カイソウの負担重量が他馬より5kgも重くなることはないはずだ。

カイソウの戦績はさまざまな文献で紹介されているが、6月2日の競走で同馬が背負った重量は、すべて「65kg」と記されている。しかし、本当は60kgだったのかもしれない。ただ、

今となつてはそれを証明する証拠が見つかる可能性は極めて低く、結果を書き換えるまでには至らないだろう。

戦況の悪化と秋の「能検」

約2カ月にわたつて行われた1944（昭和19）年春の「能検」は、ひとまず大過なく終了した。ところが、日本の戦況はますますひつ迫。秋の「能検」はさらなる規模縮小を迫られた。

まず、東京競馬場の軍事転用が決定。秋の「能検」は、サラ系が京都競馬場で、アラブ系が東京世田谷の日本競馬会修練場（現在の馬事公苑）と宝塚（阪急逆瀬川駅近く）に建設中の阪神競馬場用地で行われることになった。しかし、阪神は準備が間に合わず、その分の競走は京都に振り替えられた。

それに加えて検定馬もさらに絞り込まれ、すべての対象馬を日本競馬会の所有とし、秋以降の「能検」出走馬を4歳馬に限ることにした。その結果、「能検」出走が認められたのはサラ系139頭、アラブ系126頭の計265頭となり、その数は春の「能検」からほぼ半減した。また、「能検」の目標を種牡馬、繁殖牝馬の選定に限定。「馬主が所有する軽種馬を競走させることで、その生産と流通を維持する」という目標をそぎ落とした。

そうなる、調教師や騎手、厩務員から馬主の期待に応えようとして日々の調教に励んだり、競走で腕前を發揮したりする意欲を失わせる恐れがある。そこで日本競馬会では、「能検」全競走で上位3着に入った馬の生産者、調教師、騎手、馬丁（厩務員）に対し賞金を授与することを決めた。賞金額が最も高かったのは、最終日に組まれたサラ系種牡馬と種牝馬（繁殖牝馬）の「選定競走」で、1着賞金は生産者賞が2000円、調教師賞が750円、騎手賞、馬丁賞が375円だった。

加えて、レコードタイムを叩き出した馬の調教師、騎手に「記録賞」、同会が設定したタイム以内で1着となった馬の調教師、騎手に「能力賞」を交付することとした。その金額は、「能検」終了後の1945（昭和20）年1月に「記録賞」200円、「能力賞」100円と決まり、該当馬の関係者に渡された。

東京競馬場の軍事転用に伴い、同競馬の厩舎は京都競馬場と修練場へ移転させられた。中でもサラ系馬は京都への輸送を強いられ、配置転換される調教師、騎手らとともに、米軍機が来襲し始めた東海道を列車で西下した。

さまざまな準備に時間を要したため、「能検」の開始は遅れた。それでも、サラ系競走は12月1日から23日までの計9日間に45回、アラブ系競走は京都で同5日から20日までの計6日間に31回、修練場で同3日から17日までの計7日間に34回実施された。競走はすべて平地で

障害は取りやめ。春秋に行われていた「帝室御賞典」は、御賞典賜与の対象である馬主が存在しなくなったため、その拝載^{ほしい}を辞退、競走を実施しないことになった。

この年の「農商省賞典4歳馬長距離特別競走」（現『菊花賞』）は、前年までの「内回り↓外回り」から「内回り2周」への走路変更が騎手に周知徹底されず、全出走馬が前年同様に走ったため不成立となった。この時の決勝線を1位で駆け抜けたダービー馬・カイソウは「2冠馬」になり損ねた。同馬の運はこれで尽きてしまったのか、次走、全馬65kgの負担重量で行われた「農商省賞典重負担特殊競走」は6着、最終日の「種牡馬選定特殊競走」では12着に惨敗した。

ところで、春の「能検」にわずかながら「観客」がいたことは先に書いたとおりだが、秋の「能検」も全くの「無観客」ではなかった。『日本競馬史・第六卷』によれば、京都の「サラ系能検」には9日間で「旧馬主」20人、招待者43人、「その他」510人の入場者がいたという。そして、「その他」のうちの500人は宇治町菟道^{とどう}国民学校（現・宇治市立菟道小学校）の児童だったそう。なぜ小学生が入場していたのかはわからないが、学校から約10km離れたところにある競馬場を折返点（昼食場所）として、その間を徒歩で往復する「軍事教練」が行われたのかもしれない。

それ以降の「能検」と競走馬たち

1944（昭和19）年秋季「能検」終了後、その最終日に行われた「種牡馬、種牝馬選定競走」の結果などを元に繁殖入りする馬が選抜され、「不適格馬」は用途変更された。

翌1945（昭和20）年に入ると、米軍による本土空襲は一段と激しさを増した。日本競馬会では「能検」の地方への疎開を決定。検定馬をさらに絞り込んだ上、厩舎関係者とともに宇都宮、東北（菓子^ニす^ゴ）。現・岩手県滝沢市）、北海道（静内）の競馬会施設に移送し、「能検」を東北と北海道で実施することにした。

このうち北海道の競走に関しては、『日本競馬史・第六卷』に若干の記述がある。それによると、「第1次能検」が、空襲や雨天により一部を順延しながら8月6、7、11、14日に、「第2次能検」が、終戦を受けて9月下旬に開始を遅らせ、9月29〜10月2日にそれぞれ実施された。つまり、同年の「能検」は戦中から戦後にまたがって行われていたわけだ。

これらの「能検」を経て繁殖入りした馬の中で、1941（昭和16）年と42（同17）年生まれの種牡馬は、「競馬」の出走を経験していない。別の言い方をすれば「能検世代」の種牡馬だ。そのうちのマルゼアは1944（昭和19）年暮れに青森で種牡馬入りしたものの、1946（昭和21）年に廃用になったとされている（『優駿・昭和23年1月号』、「現代の種牡馬」による）。しかし、その後再び種付けを始め、今で言うGI馬を輩出した。

戦後の競馬は1946（昭和21）年秋に4歳（現3歳）馬だけで再開された。翌年秋には3歳（現2歳）馬戦がスタート。競走数の増加に伴い、競走馬需要も高まっていった。マルゼアも、そのような状況の中で種牡馬として呼び戻されたようだ。

また、1947（昭和22）年夏の札幌、函館競馬からは6歳（現5歳）以上馬の出走が可能となり、戦時下を生き抜いた馬のうちの何頭かが「競馬」への出走を果たしている。ハクチカラの父トビサクラは、1945（昭和20）年に東北の「能検」や終戦直後の「闘競馬」（新競馬法制定前に地方自治体が独自に公認するなどして各地で行われた「正史」に残らない競馬）への出走を経て、1948（昭和23）年の小倉競馬で「中央デビュー」。平地と障害であわせて3勝を挙げ、その後に種牡馬となった。さらに、同じ東北の「能検」を走っていたミネオカは、いったん種牡馬入りした後、1947（昭和22）年夏の札幌、函館競馬で活躍。それから再び種牡馬に復帰した。「能検世代」の種牡馬たちは、多かれ少なかれ、戦後の日本競馬の復興に貢献していたのである。

一方、1944（昭和19）年春の「能検」で主役を務めたカイソウは、秋の「菊花賞」での不運以降、輝きを失ってしまった。それに加え、母の先代に血統不明の馬がいたため由緒正しいサラブレッドではなかった（サラ系の馬だった）ことや、たびたび競走前に「興奮焦燥」状態になっていたことなどが災いしたらしく、種牡馬不適合とされてしまった。

同馬のその後については確かな資料がないため不明だが、名古屋の東海軍管区司令部に引き取られ司令官の乗馬に「転身」。翌1945（昭和20）年5月14日の名古屋大空襲で厩舎が焼失した際に行方不明になったと推定されている。「競馬」の一時停止以降、多くの競走馬が用途変更され競馬場を去った。乗馬や駄馬、輓馬などに転用されたとしても、ほとんどはカイソウのような運命をたどったに違いない。

なお、1945（昭和20）年に北海道で行われた「能検」のうち、8月15日より前の競走が「有観客」で行われたかどうかは不明だが、9〜10月の競走にはあわせて1000人ほどの観客が詰めかけたという。

ちなみに、軍馬の確保を目的に地方競馬の代用として実施されていた「鍛錬馬競走」には「優等馬票」という馬券の発売があり、当然ながら一般客も入場できた。『日本馬事会雑誌・昭和19年9月号』に、富山県高岡の「鍛錬馬競走」で「馬券」がかつてないほど売れた、という記事が載っている。ただし、これらの「代用地方競馬」も同年末までに休止せざるを得なくなった。

「能検」や「鍛錬馬競走」が戦況ひっ迫によってその身を縮めていったのに対し、コロナ禍中の「競馬」は全く規模を縮小することなく続けられた。それは、新型コロナウイルス感染防止に細心の注意を払いながら競馬開催を継続させた関係者の「自制」に負うところが大き

かった。しかしそれ以上に、馬券を購入しているファンの支えがあったからこそ、と言うこともできるだろう。

日本競馬中継事始め

こんな放送が聞きたい

「『スターターの白旗がまだへんばん翩翻として初夏の微風になびいております、出馬十頭いずれも元氣一杯、ハリ切って容易にそろいません、段々発馬機前に騎首を並べて来ました、アッ！切りました、一団となって飛び出しました。審判台前エイコク、ナインスターの順、ジャパンスしんがりを追って通過しました。只今四ハロン、ナインスター出ました、エイコクさるもの又うつちやりました。アッ、ジャパン突込んで来ました、グングン抜いております、スタンドの観衆総立ち……』と言ったような放送をいつになったら聞かれることか」。

これは、戦前の競馬雑誌『馬の世界・昭和6年（1933）8月号』に掲載された「競馬の放送」というコラムの冒頭部分だ。「ファン生」と名乗る筆者は見事に競馬実況の手本を示し

ている。しかしそれは筆者の「独創」だった。彼は、ラジオの野球中継が視聴者の関心を呼び、ファン拡大に貢献しているのだから、競馬の普及、振興にも中継放送が必要として早期の実施を訴えた。筆者の耳に実際の放送はまだ届いていなかったのだ。

札幌競馬の勝敗

白熱した午後の競技

札幌競馬場（札幌市）の競馬は、昨日（七月三日）の夜、第一回競馬が行われ、大いに盛り上がり、観衆も大に沸騰した。競馬は、午前八時開始、午後二時開始、午後七時開始の三回競馬が行われ、大いに盛り上がり、観衆も大に沸騰した。競馬は、午前八時開始、午後二時開始、午後七時開始の三回競馬が行われ、大いに盛り上がり、観衆も大に沸騰した。

拓博を機に臨時大掃除の日割

札幌競馬場では、拓博を機に臨時大掃除の日割が行われ、大いに盛り上がり、観衆も大に沸騰した。競馬は、午前八時開始、午後二時開始、午後七時開始の三回競馬が行われ、大いに盛り上がり、観衆も大に沸騰した。



札幌競馬

と技競の熱白
送放オ宇ラ

日本初の競馬中継の様子を伝える当時の新聞
（『小樽新聞』昭和6年7月4日付け朝刊）

競馬中継には慎重論

日本のスポーツ中継は1927（昭和2）年に始まった。もちろんラジオしかない時代。日本放送協会大阪放送局⇨JOBK（今のNHK大阪放送局の前身）が全国中等学校優勝野球大会（現・全国高校野球選手権大会⇨夏の甲子園）を実況中継した。以後、相撲や東京六大学野球などの放送もスタート。いずれも爆発的な人気を博し、スポーツはラジオのキラコンテンツとなっていく。

ちょうどその頃、競馬には一大ブームが巻き起こっていた。1923（大正12）年に「旧競馬法」が成立し馬券発売が認められて以来、年を追うごとにファンの数が増えていったからだ。「競馬も放送しよう」。放送局がブームを黙って見過ごすはずがない。しかし、たとえば公認であつてもギャンブルに関わる放送を良しとしない逓信省（放送を管轄）と、競馬を中継すれば競馬場への客足が遠のき、ノミ行為の助長につながるという農林省（競馬を管轄）の双方に慎重論があり、なかなか実現には至らなかつた。

それは札幌から始まった

重い扉は1931（昭和6）年7月に開く。先駆けは札幌放送局⇨JOIK。同局では「その筋に放送認可申請中であるから認可あり次第札幌競馬の実況放送を行う事となつた」（7月

1日付『小樽新聞』。札幌春季競馬の開幕は7月3日。そのわずか2日前でまだ「申請中」だったわけだ。それでも無事認可が下り、3日から12日まで6日間にわたって開催された札幌競馬の様様を連日電波に乗せた。

『札幌とともに半世紀・NHK札幌放送局のあゆみ』（同局刊）によると、当時のJOIKでは、ローカル枠（地方局が独自番組を放送する時間帯。それ以外の時間帯は東京放送局⇨JOAKの番組を放送）を埋めるのに苦労していた。ネタが尽きるとすぐ民謡の江差追分ばかり流していたので、「追分放送局」とアダ名されていたこともあったそうだ。

そこで考え出されたのが「なんでも実況中継」。市内で何かめぼしい催しがあれば、そこにマイクを立てて実況放送することにした。中でも札幌競馬は格好のコンテンツだった。

初放送の実態は？

競馬ブームに後押しされたのは間違いないだろうが、地方局がローカル枠を埋めるために行われた日本初の競馬中継。この時の放送内容を伝える記録は見つかっていない。放送席の様子を写した写真が、当時の『小樽新聞』や『札幌放送局のあゆみ』に残っているだけだ。

JOIKでは、1928（昭和3）年、同局初のスポーツ放送となる「北海道樺太少年野球大会」の中継を実施している。これも「なんでも実況中継」の1つだった。この時、同局

には野球に詳しいアナウンサーがおらず、函館の社会人チームの関係者に実況を依頼した。ところが、その人はルールには精通していたものの放送は初体験で四苦八苦。札幌の社会人チームの名選手が助けに入り、ようやく放送を終わらせたという。

また、元NHKアナウンサーの杉山邦博さん（大相撲放送で有名。競馬も担当されていた）からは次のようなお話も伺った。1957（昭和32）年2月、NHKテレビが中京競馬の金鯱賞を中継した際、当時名古屋放送局の若手アナウンサーだった杉山さんが実況を担当することになった。杉山さんにとって競馬実況は「初挑戦」。そのため「隣に座った競馬場の場長さんが双眼鏡で馬を見ながら『先頭は〇〇、2番手は△△』と言ってくれたのをそのまま喋った」そうだ。この2つの話から推測すると、日本初の競馬放送は、札幌競馬場の「それなり的人物」がレース実況（らしきもの）を担当し、アナウンサーは結果の読み上げと解説の聞き役に徹していたのではなからうか。

それはさておき、この中継はあくまで地方局による実験的放送にすぎなかったようだ。初めに引用した『馬の世界・昭和6年8月号』には同年7月発令の農林省人事などが掲載されている。同誌が札幌での競馬中継実施後に発刊されたことを示す記事だ。しかし、「競馬の放送」のコラムに同じ月のJOIKの中継についての記述はない。その後には発刊された同誌をはじめ他の競馬雑誌にも、それに関する記事は見当たらなかった。つまり、大多数の競馬関

係者やマスコミ、ファンに同局の放送は認知されていなかったと考えられる。

BK、AKを制す

翌1932（昭和7）年。4月24日の「第1回東京優駿大競走」開催を控え、JOAKが4月からの目黒競馬の放送を許可するよう農林省に申請した。すると、これまで「賭博類似行為を一般ラジオファンに助長させる」として不許可の姿勢を貫いてきた同省が方針を転換。「こうした弊害は野球にだって認められるし競馬も純然たるスポーツであるというので（中略）近く許可される模様」（同年2月18日付『読売新聞』）となり、JOAKでの放送開始へ向けた準備が開始された。おそらく、前年のJOIKの放送が農林省（と逓信省）の懸念をある程度払拭したのだろう。

この動きをJOBKが察知する。3月29日の『東京朝日新聞』に「競馬放送実施、まづBKから」の記事が載った。それには「BKではAKに先んじて四月三日の鳴尾競馬からこれを実施する計画を樹て逓信省の認可を求めて来た（中略）一両日中には発令の運びとなるべく競馬ファン多年あこがれの『ア俄然追い込みました・・・』といったような中継放送が聞かれる訳だ」と記されている。当時のBKにはAKに対する強烈な対抗意識があったとのこと。「AKに先を越されてなるものか」。競馬中継に関しても、その精神が発揮された（もちろん、

前年のIKの放送は眼中にない。

こうして、JOBKによる同年4月3日の「鳴尾競馬・帝室御賞典競走」実況中継が実現した。同日の『大阪毎日新聞』は「放送史を飾るきょうからの競馬中継、BK大馬力で放送様式の研究」という見出しでこんな記事を載せた。「何しろ競馬中継は本日が最初のこととて、技術上にも、放送様式にも新機軸を開くものであるから、BKでもそれこそ大馬力、競馬に明るい永原芳雄アナウンサーを第一線に立たせ、出場馬の状態から、スタートの緊張振り、騎手の一挙一動、コースの模様を詳細に放送し、馬蹄の音までもマイクに入れて競馬場の気分を描き出さんとしている」。

「只今発馬!! 発馬!」

そして迎えた本番。競馬雑誌『馬の友・昭和7年4月号』に掲載された「鳴尾帝室御賞典競走実況放送録」が、永原アナウンサーの業績を今に伝えている。第一声は「こちらは阪神沿線鳴尾、阪神競馬倶楽部競馬場でございます、一時野球の中継を中止いたしました。この中まから阪神春季競馬第三日目の第八競馬、帝室御賞典競走の実況を放送いたします」。この中に出てくる野球とは選抜中等学校野球大会のことだ。以下、競馬の必要性や帝室御賞典の概要などを説明した後、いよいよレース実況が始まる。

「前は春霞む茅渟ちぬめの海（大阪湾のこと）、右に松柏を隔てて甲子園、左は武庫川堤の青松、背後に六甲の連山を負う、正に一幅の巻絵であります」、「各馬はスターターの命令に正しく整列しました。瞬間にスタートは、切られんとしております。発馬信号のベルは高鳴ります。馬と騎手との心持が渾然として一致する瞬間。春のスポーツの豪華版、その一頁は開かれんとする……。只今発馬!! 発馬! 発馬機が上りました! 一斉に見事スタート、先頭はカオルです、カオルがトツプを切っています!」、「第四コーナーを過ぎました。いよいよ最後の直線コース。カオル、ロビンオー、セカイイチ、フクハチ、フクシユク、トリーキングの順。ロビンオー、先頭のカオルをつかまえました」、「ゴール前百メートル! ロビンオー一馬身離しております。カオル、セカイイチ、半馬身の差。ロビンオー、ゴールイン! ゴール通過! ロビンオー一着」。

この記事の末尾には、永原アナウンサーが「日本で初めての放送というので、一週間も前からプランを立てて毎夜二時過ぎまでも研究」、「そして発熱して氷のうで冷やす始末だった」という後日談が載っている。その奮闘努力の末に生み出されたのが先の名実況だった。脱帽。

札幌は試験放送、大阪は本放送

業界用語で言えば、前年のJOIKの中継は「試験放送」。それに対し、JOBKの中継は

『馬の世界』で「ファン生」が模範を示したものに近く、われわれの口調のルーツにもなっているので、「本放送」といったところか。ちなみに永原アナウンサーは後に大学教授に転身。元ラジオNIKKEIの白川次郎さんは永原さんの講義を受けたそうだ。

それから2週間後の4月17日、JOAKが目黒競馬の帝室御賞典を中継した。実況には「前畑ガンバレ」の河西三省アナウンサーが起用されたらしいが、定かではない。しかし、翌週24日に行われた「第1回東京優駿大競走」は、早慶戦の「カラスが一羽二羽三羽四羽、戦雲いよいよ急を告げております」で有名な松内則三アナウンサーによって全国放送され、その一言一句は『馬の世界・昭和7年6、7月号』に連載された。

日本ダービー初放送

実況担当は松内アナ

1932（昭和7）年4月24日に行われた第一回東京優駿大競走（日本ダービー）。記念すべきそのレースの実況は、JOAKの松内則三アナウンサーが担当した。松内は東京六大学野

球の中継で名を馳せたスポーツ実況先駆者の1人。当日の一言一句は、『馬の世界』に連載された。もちろん本稿でもこれを引用する。

放送は、発走予定時刻少し前の午後2時30分過ぎから、六大学野球中継を中断して行われた。東京放送局のマイクが神宮球場から目黒競馬場に切り換えられ、松内による実況が始まった。

「JOAK、JOAK。お待たせ致しました。これから目黒競馬場より東京優駿大競走の実況放送でございますが、これは全国中継で、北は北海道から南は九州のはてまで、すべて中継でお知らせすることになっておりまして、まだ各局の都合で放送中の所もございまして、はなはだ恐縮でございますが、そのまましばらくお待ちを願いたいと思います（しばらくの間）くお待たせ致しました。これから東京府目黒競馬場より東京優駿大競走の実況放送でございます」。

「各局の都合で放送中」とは、地方局で独自番組が放送されている、ということだろう。各局がJOAKからの番組転送に切り換えるまで「しばらくお待ちを」と断った後、松内は沈黙。その間がどれほどあったかはわからないが、なんともどかな放送だった。

次に松内は放送態勢の説明に入る。マイクは「メインスタンドの上、農林省監督官席の1隅」と「下見所」、それに「賞品授与の場所」の3カ所に設置された。マイクは3本でも実況

アナは1人だけ。3週間前にJOBK（大阪放送局）が鳴尾競馬・帝室御賞典競走を初中継した際も、複数のマイクの間を1人のアナウンサーが慌ただしく移動して実況した。それを報じる競馬雑誌の記事にはこう書かれていた。「アナウンサーは咽喉ばかりでなく、脚も強くなくてはならぬ」。

東京優駿とは、ダービーとは

以後、東京優駿大競走とダービーについての懇切丁寧な解説が続く。

「さて、これから挙行されます東京優駿大競走、これは競馬界に一大エポックを画すべき大競走でありまして、日本全国、南は九州から北は北海道の産馬地、これに一大センセーションを巻き起こしまして（中略）、この三分足らずの短い時間で終わる所の、このただ一つのレースを見んものと、日本全国からこの目黒競馬場を集る人の、そのおびただしい人数、そのすばらしい人気、この場内に渦巻く物恐ろしい興奮（中略）。このすばらしい日本最初の優駿大競走、人はこれを日本ダービーと呼んでおります」。だんだんと松内氏お得意の語り口になってきた。

次に、イギリスから世界中に広まっていったダービーというレース名が、創設に関わった人たちのコイントスで決まった、という逸話を紹介。「わずか投げた一つの金貨の、裏か表か

が出ただけのことで、このダービーの名前が千古不朽のものとなったのは、まことに世知辛い世の中に、余りに皮肉なユーモアではないかと思えます」とまとめる。

六大学野球中継で名を馳せた松内ならでのくだりが以下の部分だ。「英国ではこのダービー競走の時期になりますと、競馬関係者はもちろん、いずれの社交界でも、話題はすべてのダービーの評判で持ち切ります。そうしてちょうど我々が、春秋二期に行われる例の早慶戦に憧れを持ちまして、憧れと興奮と、そうして感激を持つように、またアメリカで野球がワールドシリーズとして、あの大きなセンセーションをあのアメリカ全土に巻き起こすように、すべてダービーの時期には、英国の話題は全くダービーによって上下共に終始されるという話であります」。同氏が野球に例を求めたのは、当時の日本でその人気がいかに高かったかの証明とも言えるだろう。

発走が「多少延刻いたしました」

「只今の所、東京地方は昨夜来の雨でございます。グランドコンディションが悪く雨中のレースでありますために、多少延刻いたしました。只今第十競馬であるこの東京優駿大競走のレースの、すぐ一つ前の第九競馬が行われているのでございます」。延々と続くダービーについての解説は、発走時刻が遅れているための「つなぎ」だった。しかしそれは、東京優駿

大競走創設の核心部分にも迫る。

いわく、東京競馬倶楽部が農林省の許可を受けて、「競馬の競技にあまりに偏重される弊に陥る事を避けまして、そうして一意、我が国情に照らし、堅実強健で、しかも持久力に富む馬を産することをもって、広く日本全国の優駿な馬を求め、そうして競馬と生産者と、または育成者と、つまり直接産馬家との連繋をますます密接たらしめまして、そうしてこの競馬をして、真に馬匹改良施設の資料たらしめることを目的とし、広く日本全国の、昭和四年生まれの内産馬の優駿を求めたのが、そもそもこの優駿大競走の趣意とする所であります」。その言い回しが少々堅いのは、東京競馬倶楽部や農林省提供の資料を引用したからだろう。

この後も、東京優駿の開催計画発表以来、どのように出走馬が絞り込まれてきたかを、競走馬の生産と育成システムの説明を交えながら解説。競馬入門書も顔負けの話を続けた末に、次のような「念押し」までしてしまふ。

「なおお断りを致しますことは、ほかのスポーツ、野球とかあるいは陸上競技のように始終躍動するものをお知らせするものではありませんので、多少これには我が軍馬主義、我が国家国防上馬事奨励、こんなような意味も多少含んでの実況放送でございますから、お飽きにならることなく、これから約十五六分後に行われる所の、天下の名馬を誇る十九頭が鼻先を合せて競い合う、この馬場の活況を御想像願つて（中略）、お好みの馬に対し称讃と感激と、それか

ら興味を持って実況放送をお聞き下さることをお願いする訳でございます」。ここまでたたみかけられたら、謹んで聞くしかない！

ようやく出走馬が下見所に

放送が始まってから、400字詰原稿用紙にして18枚強、約7400字にも及ぶ解説を終えても、「まだ下見所には、ちよつと遅れまして馬が出ないそうでございます」。そこで今度は、出走各馬の血統に話を移す。全馬についてひと通り語り終わると、ようやく馬が現れ、松内はパドックへと移動した。

「まず最初に下見所に現われて参りました馬は、ワカタカでございます。函館騎手を乗せたワカタカでございます、それに続いてはクラックミンテン、これは騎手は伊勢君であります」。こうして1頭ずつ、出走馬の血統、生産者、毛色、騎手、斤量などを紹介していった。実はここまでが『馬の世界・昭和7年5月号』の記事。あまりにも長すぎて、レース実況の部分まではたどり着かなかったのだ。

続きは『同・6月号』。出走馬が本馬場へ入場すると、松内は馬場を見下ろす放送席へ戻る。そこで改めて各馬を紹介。さらに騎手の思惑や展開予想について語り、「この馬場の広さとしてはほとんど限度で、十九頭並んでスタートを切るのですから、一瞬の差で追い

ぐんぐん、ぐんぐん……

さあ、ついにスタートの時間が近づいてきた。「ただ今、花の散った葉桜、青々とした蔭、緑濃き葉桜の下に、十九頭の馬とユニフォーム華々しい騎手がずらりと並んでおります。見渡した所、日本全国の名馬が競い、十九頭のいずれが先陣を争うか。距離は二千四百メートル、二千四百メートル。ちょうどこの馬場から見まして半マイル前方に、ただいま並んでおります」。

そして……。 「いよいよスタートを切ります。切りました、スタートを切りました。ワコー、トップ、ワコー、トップ。第三コーナーを越しました。ワコー二馬身離れております、ワカタカ続いてぐんぐん出ました、第四コーナーにかかる所、ワコー、ワカタカの順でございます。ワコーは内側、ワカタカは外側（中略）。只今アサハギ、ぐんぐん出ております。しかし、かなり騎手は手綱を絞っております」。

目黒競馬場の馬場1周半の勝負。各馬は1周目のマイクロフォン前を通過し、1、2コーナーから向正面、さらに2周目の3、4コーナーへ向かう。

「いよいよ三分三厘。ただいま第四コーナーにかかる所。トップはワカタカ。アサハギ、ワコー、アサハギ、ワコー。アサハギがぐんぐん肉薄しております。続いてワコーでございます。あとからオオツカヤマが躍進しています」。

「ただいま直線コースにかかります。四百メートル、あと三百五十メートル、トップは依然として内枠でワカタカ、外枠でアサハギがぐんぐん出ております。がぜん内枠からオオツカヤマがぐんぐん出ております。オオツカヤマ、ぐんぐん追い込んでいきます。トップはワカタカであります。ワカタカがぐんぐんムチを当てて出ております。あと五十メートル。続いてオオツカヤマ。あと十メートル、五メートル、三メートル、二メートル、一メートル、ゴールイン。トップはワカタカ。ワカタカ、オオツカヤマ、アサハギ。ワカタカ、オオツカヤマ、アサハギの順で、結局ワカタカが内枠の有利に、そのままぐいぐい第四コーナーを終えまして、最後の直線コースにかかるや、あおりにあおって、ぐんぐん抜いて、ワカタカがトップになりました」。

19頭立てだったが、実況に出てきたのはワカタカ、オオツカヤマ、アサハギ、ワコーと、レイコウ（2周目3コーナーの手前で1度登場）の5頭だけ。一方、「ぐんぐん」という言葉は、スタートからゴール後の「フオロー」の部分までに11回も発せられた（プラス『ぐいぐい』が1回）。レースの走破タイムは2分45秒5分の2。この間を、松内氏は文字数約10000字で実況している。ここでは一部を省略したが、学校の授業で教科書を朗読するくらいの速さを意識してお読みいただければ、ちょうどいいペースと思われる。今に比べればノンビリしたものだ、練習の機会も少なく、ほとんどぶっつけ本番の状態でこの淀みのなさ。ただただ感服

するばかりだ。

画期的大競走、実況の榮譽

無事にワカタカカの優勝を伝えて、放送は終盤へ。「ただいま馬主がワカタカカの所に参りました。騎手の函館、疲れながらも馬上豊かに乗っております。馬はあおりにあおって、馬は満面にぬかるみの泥を浴びまして、顔といわずユニフォームといわず、馬、騎手、真っ黒に汚れたワカタカ、函館騎手、ただいま記念の撮影でございます」。

続いて3カ所目のマイクに移り表彰式の様子を実況。優勝馬ワカタカカをはじめ、2着馬オツカヤマ、3着馬アサハギの生い立ちや血統背景、勝ち時計の優秀さをひとしきり説明すると、ついに松内の実況は、万感の思いを込めた「締めくくり」に至る。

「葉桜緑濃き武蔵野の大平野、目黒競馬場にマイクロフォンを置きまして、マイクロフォンの進出によりまして、この画期的の大競走の実況を及ばずながらうつつし得た光栄を、全国の数百万のラジオ聴取者各位と共にわかち得たのを喜びと致しまして、この放送を終わりたいと存じます。なお最後に、農林省並びに東京競馬倶楽部から、この放送に際しまして賜った色々の御配慮を感謝して、この放送を終わります。ではどなたも御機嫌よう、さようなら、J O A K」。

コラム 私の競馬史 3 実況アナウンサーとして

元NHKの杉山邦博さんや元ラジオNKKKEEの長岡一也さん、園田・姫路競馬の元実況アナウンサー・吉田勝彦さんから、大御所の方々の足元には遠く及ばないものの、この私も長らく競馬実況の仕事に携わってきた。

テレビ東京『土曜競馬中継』の実況を始めた1990（平成2）年は歴史的な年だった。番組のために収録した最初のG1レース・皐月賞はハクタイセイが優勝。結果的に、これがハイセイコー産駒による最後の重賞制覇となった。

ダービーはアイネスフウジンが制し、20万人近い大観衆が詰めかけた東京競馬場に伝説の“ナカノコール”が湧き起こった。実況を終えてひと息ついていた私は、前代未聞の大合唱に安然とするしかなかった。

そして、同年暮れの有馬記念ではオグリキャップが奇跡の復活を果たして優勝。今度は“オグリコール”に圧倒された。レース後、帰りのファンでござった返す中をすり抜けて電車に乗り、羽田から千歳に飛んで札幌で1泊。翌日に帯広競馬場でばんえい競馬の一番・農林水産大臣賞典（今のばんえい記念）を初観戦したのもいい思い出になっている。

当時、馬券を全国発売するレースはごくわずかしかなかった。重賞のない土曜日はなおさら。そのため、午後2時半から4時までの『土曜競馬中継』の番組内で生中継できるのは2、3レースだけ、というのがふつうだった。レースの合間は予想トークや企画モノの取材映像で埋めたほか、当日の放送前に行われたレース（アラブ系競走と障害戦を除く）の結果を、スタートからゴールまでの実況を生かしながらお伝えしていた。その実況を私1人でこなしていたので、とてもいい練習になった（そのワリに大して進歩しなかった？はい、どうもすみません）。

実況アナウンサーが私1人という番組の態勢が、思わぬ恩恵をもたらしてくれたこともあった。凱旋門賞を含むデーブインパクトのG1全レースを現場で実況することができたのだ。

他局なら日によって担当アナウンサーが替わる。関東と関西では中継する局も違うので、例えばフジテレビのアナウンサーが関西テレビで実況することはなく、その逆もあり得ない。だから、そんなことができたのは私1人だけ。実にありがたいことだったと思う。

ちなみに凱旋門賞は、日本のマスコミ関係者向けに用意されたゴンドラ席に陣取り、大勢の人に囲まれながら、ダメ元で持って行った自前のカセットテープレコーダーで実況を録音した。その音源は翌週の番組で使われたが、あまりにも音質が悪く、それ以降、再び使われることはなかった。

そうそう、コーエーテクモゲームスから発売されている競馬シミュレーションゲーム・『ウイ

ニングポスト』のシリーズに声の出演をするようになって、約17年が過ぎた。

出演初年度には、多くの細切れにされたフレーズと数千頭の馬名を、レース序盤、中盤、終盤の3パターンのテンションで収録。以後、テンションのパターンは序盤、終盤の2つになったものの、フレーズと馬名の追加収録を毎年欠かさず積み重ねてきた。

これまで音声データとして収められた馬名の数は、国内、海外の実在競走馬と同社スタッフが考案した架空の馬を合わせ、2万1000頭を超えるまでに至っている。しかも、それらすべてを少なくとも2つのテンションで収録したわけだ。今後、もしもゲームの声を他の誰かが担当することになったら、馬名だけでも約4万2000頭分を撮り直す必要が生じる。

Aーに任せれば、私が喋れなくなった後も、永遠に私の声を再現してくれるかもしれない（それはそれで恐ろしい）。しかし、コーエーテクモの方からはこう言われた。「生身の人間の『心』が込められたスポーツ実況を、Aーで作り出すことはできません!」。だったら、もうしばらく頑張ってみようか。

第4章 各地の競馬史をたどるぶらり旅

高知編 1 “伝説の地”の草競馬

楽園の天地

高知競馬が熱い。けっこう使い古された表現だが、ここ数年の“夜さ恋ナイター”は、そう言いたくなるほどの活況を呈している。ネットで馬券が売れまくっていることからすれば、間違いなく“バズリ中”だ。

高知は、昔から競馬に熱いところだった。そのルーツをたどると、初代土佐藩主山内一豊の時代にまで遡ることができる。そこで、県内各地に残るさまざまな痕跡を訪ね、高知競馬のルーツを探る旅に出かけた。

まずは、星ヶ窪の草競馬場跡へ。高知市中心部から西へ車で約1時間半、仁淀川町の長者という集落を経て山の中の細道を進むと、星ヶ窪キャンプ場にたどり着く。周りを緑濃い木々に囲まれ、民家が建っていれば『ポツンと一軒家』というテレビ番組が取材に行きそうな場所だ。

キャンプ場は小さな池の畔にある。池は、昔、隕石が落ちてきてできたと言われ、星ヶ窪

という地名はそれにちなんで名付けられたそうだ。その「伝説」の真偽は明らかではないが、言われてみれば確かにそのように見えてしまうたずまいになっている。

このキャンプ場は、もともと草競馬の競馬場だった。江戸時代末期の1866（慶應2）年、近くの山中に琴平神社が建立され、1899（明治32）年から「奉納競馬」が行われるようになった。太平洋戦争中は軍用馬の鍛錬競走場に転用されたが、戦後再び草競馬場となり、1959（昭和34）年まで開催が続けられた。

1963（昭和38）年刊行の『仁淀村長者郷土誌』に、「星の窪競馬場」と題した記述がある。当時の様子や競馬場の雰囲気や詩情豊かに伝えてくれるものなので、少々長くなるが引用する。

「競馬が催される」この日は仁淀村の人々を初め、近郷の佐川町、越知町、吾川村、東津野村等から観客が押しよせ、一万以上の人出があり、出場馬も百頭にも近く、山では珍しい大競馬である。この日限りは大賑やかで、人々の歓声とひびく音の音が山々にこだまして、楽園の天地となり、騎馬のかける勇ましい姿に観客はただ陶醉するのである。」



星ヶ窪競馬場跡（現・キャンプ場）。2021（令和3）年5月25日撮影。
“ゴール地点”を見下ろす斜面から“3コーナー”方向を写したもの。手前に池、奥にP163の新聞写真にあるのと同じ山並みが見える

り、別の男が小枝のようなもので馬の尻を叩いているところをとらえている。今なら動物虐待との指摘を受けること確実だろう。しかし、それには「飲むほどに酔うほどにヒイキの馬の走らぬのにたまりかねて馬の尻を引っぱたく、これも草競馬のならない」との一文が添えてある。

その上の酒盛りの様子を写した一コマには「草競馬とは飲むこととみつけたり、かくれた名酒キビチュウをかこんで馬よりヤミチュウときめこむのが断然多い」というキャプション。酌み交わされていたのはヤミで作られたキビ焼酎だったことがわかる。

さらに記事本文は「寄付投票と称し寄付十円につき一枚の馬券の如きものがさばかれたが、

八百長のない力一杯のレースであれば大穴も出ず最高二十円最低は勝ちながら半値の五円という珍配当？が行われ、しかも観衆の大半は競馬をサカナに飲むのが夢中というありさまで、およそあさましい巷の公認競馬とはかけはなれたお山の中ののんびりした競馬風景を描いていた」と締めくくられている。ヤミの馬券にヤミの酒。観客が馬の尻を叩いてもおかまいなし。そんな“なんでもアリ”が“公認”（今の中央競馬や地方



1950（昭和25）年11月22日付け『高知新聞』「お山の中の競馬」。記者も“楽園の天地”での1日を大いに楽しんだようだ

競馬)よりもマシ、というのだから、星ヶ窪の草競馬は記者にとつてもよほど楽しかったに違いない。

そういう時代が遠い昔のものになった後も、『高知新聞』は県内各地を巡る特集や郷土史をひもとく連載などで、たびたび星ヶ窪の競馬を題材にしている。それらの記事の中から、地元の人々の思い出ばなしを拾い集めてみた。

まずは1979(昭和54)年8月9日付け「ふるさと・バス路線」の「長者」の回で紹介された、とある老人の話。「(出走馬には)なかなかの名馬もおった。むしろ、馬見るだけで目がさめよった。だから、ここらの年寄りには馬を見る目は肥えちよりまっせよ」。その老人は「今でもテレビで競馬が始まると、何もかも放ちよいて……」となったそう。

続いて、2000(平成12)年1月20日付け「わが町の100年・20世紀ワンショット」の「星ヶ窪競馬場1950年代」と題した記事から。長者の旅館のご主人によれば「草競馬の日は朝から大忙し。客が多く、競馬を見る暇もないほど」で、ご主人の二男は「斜面の草を刈って観覧席を確保した。三、四メートル先を馬が走る姿は迫力満点」と語っている。そして、戦後の競馬に毎年出場した元騎手の「自分の馬や他人の馬など一日何回も乗った。優勝も多々、時計などをもたらった」、「年に一回のお祭りや、親せきが集まり大宴会。若い人は着飾って、お見合いなどしていた」という話も載っていた。

長山先生と西森鶴さん

ところで、運転免許を持たない私がそんな人里離れた競馬場跡に行けたのは、長く高知競馬場の獣医を務め、高知の「馬」にまつわる話を多数執筆されてきた長山昌広先生のおかげ。各地に残る「いにしえの競馬の跡」へは先生の愛車、赤いマーチで連れて行っていただいた。その途中で承ったさまざまな研究成果については追ってご紹介するとして、長者の集落から星ヶ窪へは、先述のとおり、車一台分の幅しかない細い道を駆け上った。それは、キャンプ場に車で往来できるように、西森建設という地元企業の企業によって整備された林道だ。同社の創業者はニシケンモノノフやホワイトフーガなどの馬主として知られる西森鶴さん。旅から帰った後、電話でお話を伺った。

草競馬の記憶は今もハッキリと残っているという。「競馬場へは、馬を出す者も見物人も、みんな何時間もかけて山道を歩いて行った。もちろん帰りも歩き。行きはいいが、酒に酔って帰るのはタイヘンだった。でも、あの競馬場は高知で一番。そこから眺める景色も素晴らしかった」。西森さんは昔を懐かしみながら、そう語ってくださった。

星ヶ窪の競馬は、その近郷で馬産が盛んに行われ、草競馬もあちこちで催されていたことを象徴するものだった。

高知編 2 各地に残る草競馬場跡

郷土史に記された草競馬

星ヶ窪の草競馬が西日本一の規模を誇ったのにはワケがある。かつて高知県は四国一の馬産地だった。さらに、草競馬も県内至るところで催されていた。その正確な数はわからないが、一説には200〜300カ所あったとも言われている。実は高知は、古くから「競馬に熱い国」だった。

高知県内で特に草競馬が盛んだったのは、高知市の西、高岡郡津野町、越知町、佐川町など。それらの地域の町村史や郷土史には、競馬に関する記述がいくつも見られる。

そのうちの1つ、日高村（佐川町の東隣にある）の『日高村史』には「競馬は昭和初年ごろまで、学校、役場、神社などの建築落成や橋、道路などの大きな落成行事の呼び物としてよく行われた。沖名、本郷などの田圃たんぼに臨時の馬場を作って、近郷遠近の駿足が多数集まってくるにぎわい、高岡、佐川の競馬大会につぐ城西（高知城から見て西の地域）の競馬地として知られていた」という記述がある。また、『越知町史』によれば、それらの競馬は「主として日常

農耕に使う飼育馬を訓練しての素人愛馬家の集まりであった」そうだ。

明治の名馬の慰霊碑

『日高村史』にはこんな記述もあった。「かて鹿児の戸梶信吾さんが飼育した愛馬『旭駒』は城西の名馬として知られていたが明治三十二（1899）年十一月黒岩村に催された競馬場において事故死した。名馬旭駒の供養に建てられた記念碑が鹿児部落の路傍にある」。

静岡県の鈴川や石川県羽咋はくの競馬場跡近くにも、明治、大正時代の競馬で命を落とした馬を悼む古い碑がある。「旭駒碑」が今も残っているのなら、ぜひ見てみたいと思った。

日高村に問い合わせたところ、鹿児はJR土讃線岡花駅の南西、総合運動公園の東側に、ある集落とのこと。そこで、この旅の「先導役」をお願いした高知競馬獣医の長山昌広先生に、現地への同行も持ちかけてみた。

すると先生は、前もって碑のある場所を探し当てた上で、愛車の赤いマーチでそこに連れて行ってくださった。「そう簡単には見つけられんところになりましたよ」。先生がおっしゃるとおり、その碑は道端の草むらに身を隠すようにたたずんでいた。高さは1メートルくらい。一部が草に覆われてはいたものの、「旭駒碑」という揮毫は読み取れた。

ところで、『日高村史』に記された黒岩村というのは今の佐川町北部にあった村。『佐川町

史』では「近代の佐川競馬史にのこるもの」として、1899（明治32）年に黒岩製糸会社の創立を記念して行われた競馬を挙げている。また、『越知町史』にも、そのときの競馬が「越知近郊の競馬上話題にのこるもの」で、「数十頭の駿馬と多くの観衆が、遠近から集まって熱狂的人気であった」と書かれていた。

当時の地元紙『土陽新聞』でさらなる手がかりを探すと、同年12月6日付けの紙面に、同10日の黒岩製糸開業・上棟式の余興に競馬と投餅（餅まき）を行うという広告が載っていた。『日高村史』では、旭駒が「11月に黒岩村で催された競馬」で悲運に見舞われたとしているが、それは、12月の「黒岩製糸創立記念競馬」だったのかもしれない。なお、『佐川町史』には、式典と余興が同15日に挙行されたとの記述がある。何かの都合で順延されたのだろうか。また、黒岩の競馬場は村内を流れる柳瀬川の設けられたようだが、その場所も特定できなかつた。



（右）日高村鹿兒集落にある「旭駒碑」。道端の草むらに隠れていたのを長山先生が探し出した。写真ではわかりにくいですが、その揮毫はハッキリと見てとれる。（左）1899（明治33）年12月6日付け『土陽新聞』 黒岩製糸開業式上棟式広告。余興に競馬、投餅を行うとの告知。旭駒が致命傷を負ったのはこの時の競馬が

曾我磧（磧＝川原）に

各地の競馬場跡を訪ねて

さて、高知県内には、星ヶ窪の他にも草競馬場の跡がいくつか残っている。長山先生の赤いマーチでそれらを訪ねてみた。

まずは仁淀川畔、高知市春野町森山の新川大師堂近くにあった競馬場跡。長山先生によれば、ここでは戦前から草競馬が行われ、戦後はいわゆる闇競馬（終戦で競馬を取り締まる法律の効力がなくなっていた一時期に、さまざま主催者が各地で催した馬券付きの競馬）も開催されたそうだと。

雨の中、細長い楕円の馬場跡を歩いていると、農作業中の男性に出会った。競馬について尋ねたところ、戦後の一時期、男性が中学生だった頃に確かに行われていて、「けっこう賑わった」と話してくれた。ただ、すぐにトラクターが普及し始めて馬の数が激減。それに伴い、新川の競馬も「やらんようになった」という。

次は佐川。『佐川町史』には、「岡崎川原（昭和初年閉鎖）や柳瀬川原（昭和三十年閉鎖）にあった常設競馬場では毎年春秋の定期競馬があった」と書かれている。古い空中写真や地形図でその所在地を探してみた。すると、約90年前に姿を消した岡崎はわからなかったが、約70年前まで存在した柳瀬の競馬場は特定できた。それは、柳瀬川に架かる柳瀬橋の北詰西側、川と土佐街道に挟まれたところだった。

現地に行ってみると、柳瀬橋のたもとに柵で囲まれた狭い空き地があった。その入口の両側には小さな門柱が立っていて、左側のほうに「馬場公園」という「表札」が掲げられていた。これこそ、公園が佐川（柳瀬）競馬場のコース跡に作られたことを示す証。さらに、近くにあるホームセンター佐川の駐車場も端の部分が弧を描き、コーナーの名残を留めていた。



佐川（柳瀬）競馬場跡の「馬場公園」。中央奥が、柳瀬川に架かる土佐（松山）街道の柳瀬橋。ただの空き地とはいえ、競馬場があったことを示す証だ



下半山の競馬場跡。今は運動公園に生まれ変わった馬場の跡。右手の斜面がソフトボール場造成のために削られていることがわかる

そしてもう1カ所は、しもはやま下半山の競馬場跡。1953（昭和28）年4月8日付け『高知新聞』に、高岡郡下半山村姫野々の春日神社境内に競馬場が完成、「人気投票」付きの記念競馬が催され、3000人の観衆で賑わった、という記事が載っている。

下半山村は今の津野町中心部を占めていた村。姫野々の地名は今も残り、地図でそのあたりを探すと春日神社を発見した。神社と新荘川に挟まれた境内らしき場所には「かわうそ自然公園」と「葉山運動公園総合センター」がある。そのどちらかが競馬場跡に違いないと目星を付けた。赤いマーチで、まずは「かわうそ公園」に到着。そこにいた年配の男性に聞くと、「運動公園」が競馬場跡だと教えてくれた。さっそくそちらに向かい運動場に立った時、「オオッ」と思った。先の『高知新聞』の記事に添えられた写真には、馬場を疾駆する馬の姿と大勢の人で埋め尽くされた観客席が写っている。その風景が目の中の景色とピッタリ重なったからだ。

今の「運動公園」にも階段状の観客席があった。ただ、運動場が馬場跡だとすれば、それは不自然に奥まったところに設けられている。コンクリートの客席も「今ふう」で、戦後すぐに作られたものとは思えない。なぜそうなっているのか、運動場を歩いていた男性が教えてくれた。「競馬をやっていた頃の観覧席はもつと前のほうにあった。2002（平成14）年の国体でここがソフトボール会場になった時、斜面を削ってグラウンドを広げ、新たに観客

席を作った」。ついでに言うと、男性は前日に病が癒えて退院、リハビリのためにそこを歩いていたとのこと。絶妙すぎるタイミングの出会いがそこにあった。

この旅では、四万十川河川敷の競馬場跡も探してみた。そこで競馬が行われたことも、『高知新聞』の記事で知った。1954（昭和29）年4月、中村市（現・四万十市）の発足を記念して、『第1回中村競馬』が四万十川に架かる赤鉄橋の下で行われたという。

現地には、長山先生の赤いマーチではなく、私1人で土佐くろしお鉄道中村駅からレンタサイクルを漕いで行った。赤鉄橋とは県道346号線の四万十川橋のこと。駅からは10分ほどで到着した。

橋のたもとにバイク屋さんがあり、そのご主人らしき男性に競馬について尋ねると、「競馬は橋の下流側で行われていた。中村近辺はもちろん、愛媛の宇和島のほうからも馬や客が来ていた」と話してくれた。河川敷を歩いてみたものの、競馬場の痕跡は全くなし。それでも、バイク屋のご主人のおかげで、競馬場があった場所はほぼ特定できた。

痕跡が残るところはわずかでも、明治から昭和中頃に至るまで、高知県内では何かにつけて競馬が催されていた。それは、県内で馬産が盛んに行われ、馬好きの人たちが大勢いたから。でも、話はそれだけにはとどまらない。

高知編 3 山内一豊と田辺良顕

明治19年の高知競馬

高知競馬のルーツを探っていくと、2人の歴史上の人物が深く関わっていたことがわかってきた。それを軸に、高知競馬草創期の歴史をひもといてみる。

1886（明治19）年3月12日、高知城北側、今は県警本部などがあるあたりで「高知競馬会社」による競馬会が開催された。

当時の『土陽新聞』の記事や広告から、この競馬の概要が浮かび上がってきた。

まずは2月25日からの3日間、県内各地から参加馬を集め、競走の組合せを決めるための訓練が実施された。現在、地方競馬で行われている能力検定競走のようなものだろう。その結果を受けて、本番では6つのレースが生まれ、最高格付けの競走は円馬場2周で争われた。これには4頭が出走し、久徳宗徳騎手が手綱を取った長浜の鹿毛馬が勝って、一等賞品の反物（白ちりめん）を獲得した。ちなみに、この馬を含め、出走馬に名前が付けられていたかは不明で、新聞紙上では受賞馬はすべて飼われていた地名と毛色で表記されている。

ところで、『地方競馬史』には、この競馬が高知・徳島間の国道開通を記念して、4日間
にわたって行われた、とある。同年3月の新聞記事からそれらしい催しを探すと、同月10、
11日に挙行された新道開鑿かいさくと浦戸港浚しゅんせつの起工式が見つかった。しかしそれは国道開通記
念ではない。また、同起工式の余興として11日に競馬が行われる予定だったが、12日に順延
された。その日は、すでに告知されていた「高知競馬会社」の競馬会開催日と重なる。そし
て、競馬の様子を報じた記事は13日付けの新聞にしか載っていない。これはどういうことな
のか？

それらの疑問点について、この旅でお世話になった長山昌広先生は次のように推測する。
「明治19年3月の国道絡みの式典は先の「起工式」だけなので、「開通」は誤りだろう。その
余興競馬と12日の競馬会は別モノで、余興のほうはなぜか順延され、競馬会のエキシビショ
ンとして行われたようだ。また、4日間の開催には、2月に実施された3日間の「能検」が
含まれているのではないか」。実は、競馬会で一等賞を獲得した久徳宗徳騎手は、「長浜鹿毛」
とともに、それとは別に右回り1周競走の「特別勝ち」を収めている。ひよっとしたら、こ
れが余興の競馬だったのかもしれない。

馬好きの県知事

それはさておき、1931（昭和6）年発行の『土佐史談・第35号』に載った「闘犬と競馬と相撲・上」という投稿には、「土佐の競馬の嚆矢は、明治十六七年の頃であった」と書かれている。嚆矢とは始まりのこと。先述した1886（明治19）年の「高知競馬会社」による競馬会より前に、西洋式の競馬が行われていたようだが、確かなことはわからなかった。ただ、確実に言えるのは、高知での近代競馬の開催に大きな影響を与えた人物がいたということ。それが当時の高知県令、田辺良顕だ。

田辺は江戸時代末期、福井藩士の家に生まれ、明治政府の内務官僚として数々の要職を歴任。1883（明治16）年2月に高知県令（後の知事）の職に就くと、県民の生活基盤の1つとなる交通インフラの整備に取り組んだ。

その核となったのが、四国4県を結ぶ「四国新道」の建設。巨額の財政支出を要する大事業だけに強硬な反対論はあったものの、田辺の執念が実り、浦戸港の改良とともに着工を迎える。これを記念して、競馬を余興に取り入れた「新道開鑿浦戸港浚渫起工式」が行われた。

先の「闘犬と競馬と相撲」によると、田辺は大の馬好きで、高知赴任後「土佐平馬会」を発起し、会長の座に就いたようだ。平馬とは乗馬のこと。そこで騎乗技術を教えた西川楠彌太という人物は、「高知競馬会社」の発起人の1人でもある。さらに、『土陽新聞』には、1

886（明治19）年3月の同会主催の競馬に対し、県庁が補助金を支給するらしいとの記事も載っていた。それらを考え合わせると、田辺が明治初期の高知での競馬開催に深く関わっていたのは間違いない。

田辺が馬好きになったのは、警察や陸軍の要職にあった頃に乗馬を経験していたからだろう。加えて、田辺は1879（明治12）年に東京で発足した「共同競馬会社」の副幹事に就任している。同社は、欧米にならない、社交場としての競馬の開催を目的に政府主導で設立されたもの。そのきっかけが、同年8月に東京の陸軍戸山学校隣接地で催された競馬会だ。これは、来日中のアメリカ合衆国前大統領、ユリシーズ・グラントを歓待するため、陸軍の運営で行われた。当時、陸軍幹部の1人だった田辺は、当然ながらこの競馬に関わっていたはずで、競馬の必要性を十分に認識していたと考えられる。

山内家伝統の「御馭初」

一方、高知には、明治維新直後まで「御馭初おのりまほ」という名物行事があった。これは、城下の街路を馬に乗った家臣たちが駆け抜け、藩主がその走りっぷりを観覧する「閲兵式」のようなもの。初代土佐藩主、山内一豊が近江（滋賀）・長浜の城主だった頃に始まり、山内家の伝統行事となった。そして、1601（慶長6）年正月、一豊が高知・浦戸城に入城した際に

は、長浜（滋賀の長浜と同じ地名なのは偶然）にある若宮八幡宮前の馬場に一豊が陣取る櫓を設けて挙行された。

一豊が高知入り直後に「御馭初」を行った理由は「それが山内家の最重要行事だったから」というのが通説だ。これに異を唱えるつもりはないが、私は、一豊が土佐の新たな最高権力者であることを誇示する目的もあつたのではないかと考えている。若宮八幡宮は浦戸城に近い場所にあるだけでなく、かつての領主、長宗我部元親が初陣戦勝を祈願した神社でもあつた。そこの「御馭初」には、権力移行の象徴という意味が込められていてもおかしくない、と思うのだ。

また、山内一豊と言えば「内助の功」の逸話が付き物になっている。妻がヘソクリを差し出して一豊に馬を購入させ、一豊がその馬で織田信長の「京都御馬揃」おうまぞろえに参上したところ、信長の目にとまって出世を果たした、という話だ。この「美談」は史実ではないらしいが、信長は天下掌握を内外に知らしめるため「御馬揃」という「大規模軍事パレード」を行ったとされている。一豊もそれを十分に認識した上で、新しい領地で「御



若宮八幡宮。付近には「馬場ノ元児童遊園」という“それらしい”名前の公園もある

馭初」を挙行したのではないだろうか。

いったん浦戸城に収まった一豊は、その後、おおたかさやま大高坂山に新たに築いた高知城に移る。「御馭初」は、築城に伴って整備された城下の街路で行われることになった。

それが、今はとさでんの路面電車が走るとさでんグラント通交差点から堀詰停留場付近に至る1km弱の通り。その長さは若宮八幡宮の馬場（8町。1町＝約109・1メートル）を模したものだ。とさでんのグラント通停留場は、そこが「御馭初」のスタート地点だったことから、かつては乗出のりだしと称していた。また、その西隣の停留場名にもなっている枳形ますがたの地名は、兵の数を概算するための四角い囲いが由来。「御馭初」ではそこを人馬の待機場所とした。

「御馭初」は、競馬のように複数の馬が同時に走るのではなく、一騎ずつ次々に駆け抜けていく形で執り行われた。乗り手は意匠を凝らした馬具で馬を飾り、自らは鎧兜に身を固め、旗さしものをひるがえして、勇壮に街路を疾駆した。最も盛大なときには約千騎が参集、朝方から夕方まで城下に蹄の音を響かせていたという。それは、「土佐と言えば『御馭初』」と



高知市内、とさでんグラント通停留場から東、堀詰方向を望む（長山先生撮影）。一豊が高知城に移った後、「御馭初」を行った街路。写真左手、鉄塔のある建物の手前、現・高知電気ビル付近に櫓が設けられ、山内家代々の当主はそこから騎馬が疾駆する様子を上覧した

言っつていくくらいのビッグイベントだった。

そんな「一大スペクタクル」を毎年目の当たりにしていた土佐の人々は、古くから馬が走ることに親しみを覚えていた。高知に競馬好きを生み出す「下地」は整っていたわけだ。

幕末に生まれ、馬好きだった田辺良顕も、県令着任にあたって「御馭初」のことを知っていたと思われる。当時の高知は、板垣退助に代表される自由民権運動の中心地。中央政府にとっては対抗勢力も多く、「難治県」とさえ言われていた。そこへ乗り込んだ新県令は近代競馬の開催を奨励した。田辺は、我こそが高知の「長」であることを県民に示すためには、山内一豊が土佐入りした直後に伝統の「御馭初」を行ったのと同様、馬の催しをやることが一番と考えたのではないか？ そう思いたくなるくらい、高知には人と馬との深い縁があった。ちなみに板垣退助も大の競馬好き。「競馬の目的」という論文を書いただけでなく、今の中央競馬に繋がる「京浜競馬倶楽部」の会頭も務めている。

高知編 4 土佐の高知は競馬とともに

始まりは明治19年、ではなく

明治中期、初代県令によって高知にもたらされた近代競馬。それは次第に「県民的娯楽」として根付いていった。『地方競馬史』では、1886（明治19）年3月に徳島・高知間の国道開通を記念して開催された競馬が、「高知県における現行類似の競馬の最初のもの」となっている。しかし、先に書いたとおり、同月に行われたのは直前に設立された高知競馬会社が主催した競馬会。そこに、四国新道開鑿浦戸港浚渫起工式の競馬が余興として加えられたと思われる。

実はそれ以前にも競馬は行われていた。当時、高知県内で大流行していたのが懇親会の開催。その多くは自由民権運動の有志らが主催した政治集会だったようだが、新聞社が購読者数拡大を狙って催したと思われるものや、近隣住民の宴会らしきものなど、さまざまな懇親会が盛んに開かれていた。そしてそれには、撃剣（＝剣術）や旗奪い（運動会で行われたような、柱の上に掲げられた旗を奪い取る競争）などの余興が付き物だった。

そのうち、1883（明治16）年9月11日に土佐郡地藏寺村（現・土佐町地藏寺）で行われた“自由懇親会”では競馬が余興のプログラムに取り入れられ、12〜13頭がこれに参戦した。

また、1884（明治17）年4月6日の高知市上町（かみまち）（坂本龍馬の生家があるあたり）の懇親会でも、余興として競馬が催された。同8日付けの『土陽新聞』には、競馬はおもしろく、限りなく勇ましかったものの、馬場をしっかり作っていなかっただけに騎手が技量を十分に発揮できなかつたのは遺憾、という記事が載っている。

高知の近代競馬は、1883（明治16）年2月に馬好きの田辺良顕が県令に赴任した直後から行われるようになった。地藏寺村と上町の懇親会余興競馬はその一例と考えられる。ついでに言えば、地藏寺村の“自由懇親会”は、タイトルからして自由民権運動に関係していたことは間違いない。明治政府から送り込まれた田辺県令とは対立していたはずの人たちも懇親会に競馬を取り入れていた、というのは興味深い。こちらは、同じく馬好きだった板垣退助の息がかかっていたような気もする。

その話はさておき、1886（明治19）年3月の高知競馬会社による競馬会は“余興”ではなかつた。それは、競馬開催を目的に設立された団体が高知で初めて催した“独立した競馬”、と解釈していいだろう。

草競馬隆盛期の到来

明治中期以降、高知の近代競馬は、隆盛と衰退を繰り返しながらも県内各地に広まっていた。

先に引用した『土佐史談・第35号』の「闘犬と競馬と相撲・上」には、いったん流行が下火になった1890（明治23）年頃、〃競馬の灯〃を絶やさぬようと、地元有志が高知市内の雁切橋（がんきりばし）のたもとに競馬場を新設したことが記されている。それを頼りに当時の新聞をあつたところ、同年3月23日付けの『土陽新聞』に、「去る十八日雁切の競馬場にて（中略、男性2人が）馬に蹴られて大怪我をなしたるとは気の毒」という記事が載っていた。そんな〃気の毒なケガ人〃のおかげで、雁切橋（今の紅葉橋）のあたりに競馬場が作られたことが裏付けられた。

明治30年代に入ると、高知の競馬は何度目かのブームを迎える。星ヶ窪の初回競馬大会や、伝説の黒岩製糸開業記念競馬が行われたのは、ともに1899（明治32）年のこと。また、『土佐山田町史』には、同年7月8日に県内を襲った台風により、町内を流れる物部川（ものがわ）が氾濫、物部川橋西岸の堤外地にあった競馬場が流失した、との記述がある。これは、その頃すでに当地で草競馬が行われていたことを示している。

これらの競馬に出走したのは、ふだんは農耕に使われていた馬だった。平坦地が少ない高

知で、馬は棚田のような狭い土地の耕作や物資の運搬に便利だけでなく、その排泄物からは「厩肥」を作れた。数はそれほど多くなくても、馬の生産と飼養は、農民たちの暮らしに欠くことのできない生活基盤でもあったのだ。

日露戦争で軍馬の重要性が認識されると、馬の増産増強が国策に位置付けられた。その一環として競馬が奨励され、1906（明治39）年11月には、東京・池上で今の中央競馬に繋がる馬券黙許の競馬が初めて行われた。しかし、高知の人たちはそれより一足早く各地で競馬を催し、良馬の生産にも励んでいた。馬産拡大の国策はそれに拍車をかける。1912（大

正元）年には、他県との競争の末に誘致に成功した四国唯一の国立種馬所が東又村（今の高岡郡四万十町黒石）に開設され、軍馬増産改良の拠点として稼働し始めた。シーズンになると、そこから県内数カ所に設けられた種付所に種牡馬が「出張」し近隣の農家が飼養する牝馬との交配が行われた。

そうして生まれた馬を集め、各地の田んぼや畑、河原などに設けられた馬場で草競馬が盛んに開催された。前にも書いたが、高知県内には多い時で200〜30



仁淀川町森の仁淀デジタルテレビFMラジオ中継局のとなり、松尾観音堂そばにひっそりとたたずむ松尾競馬場の記念碑。1928（昭和3）年建立の碑には「本競馬場八大正六年春、田村万太郎氏発起ノ元ニ開設セリ」と刻まれている。草競馬隆盛期の貴重な遺構だ。ちなみにここの馬場は1周約220メートル、幅5メートルしかなかったという

0カ所もの競馬場があったという。多くの市町村史に記述のある競馬は、ほとんどがこの時代に行われていたもの。明治末期から第2次世界大戦が終結して軍馬の需要がなくなる1945（昭和20）年までが、高知の草競馬の最盛期だった。

『葉山と馬』に見る高知の草競馬

その頃の競馬の様子を記した貴重な資料がある。1988（昭和63）年から1990（平成2）年にかけて、谷脇和太郎という方が『はやま史談』（葉山史談会発行）に44回にわたって寄せた「葉山と馬」という投稿だ。葉山は現在の津野町周辺にあたり、かつては馬産と草競馬が盛んだった地域。この旅の先導役、長山昌広先生が津野町役場を訪ねてそれを探し当てた。そこに記されたのは、おそらく昭和初期の草競馬にまつわる話。せっかくなので、その一部を抜粋させていただく。

「農村の娯楽といえは競馬、相撲、素人芝居、盆踊りしかない時代の草競馬。（中略）危険なものともせずに勝負に挑む若い騎手。その雄々しさ。その勇氣。そしてまた人馬一体の妙技に、たまらなく興奮を覚え、老いも若きも男も女も目の色を変えて、それぞれの馬を応援したので、その喚声は山に飴くだまし終日村中がどよめくほどであった」

「番組編成が大変だった。当日集まった数十匹の馬を、実力に応じて特甲、甲、乙、丙、丁、二歳馬の甲、乙に分けて組み合わせをするのだが、日頃、馬自慢の連中もこの日ばかりは、甲よりは乙、乙よりは丙に下がってでも、とにかく勝ちたい一念から、色々文句を並べてなかなか承知をしない」

「馬場の中央に馬検場といって、組み立ての櫓を設けて総ての差配をし、そこでスタートを切り、又着順の決まるゴールでもあった」

「スタートの合図は鐘で行われた。(中略)この鐘切りがまた大変であった。騎手はよいスタートを切るべく、あの手この手と秘術を尽すので、なかなか馬がそろわない。鐘の切り方が悪いと群衆が抗議に押しかけて、馬検場がゆらゆら揺れるほどの大騒動になるので、この鐘切りを嫌がり、やる人が雇えなくなって、ついに高知競馬の涼さんいずみという専門家を雇ったこともあった」

「馬場は幼駒運動場という名目で、県から補助金をもらってつくったが、最初は300メートル、その後拡張して公称800メートル、実際は500メートル足らずであった」

「この狭い馬場で、新茶や蝮等マムシで興奮させた馬で先を競うのだから騎手は命懸けである。特甲馬で五、六回。最低の二歳馬でも一周半走らすので、国営競馬や地方競馬の大きな馬場では、馬が目の前を通過するのは一回だけしか見えないのを、五回も六回も通過する草競

馬は、騎手や馬の様子がよく分かり愛好家にとっては、誠にたまらない醍醐味を覚え興奮の極に達したものである」

「馬券の発売は法で禁じられているが人気投票は差し支えないだろうということになって、一枚二十銭の人気投票を発売した。今で言う単勝馬券と同様である。勘定方に農業会や役場の算盤（そろばん）達者を雇い、三割を引き落とし七割を勝馬に配当したが、意外に人気があり、投票券が売り切れて狼狽することもしばしばであった。（中略）競馬法違反の疑いで警察から警告のあるうちはよかったが、代表者が本署へ呼ばれて取調べを受けることも度々あった。その都度代表者は何の彼の言い訳をしたり、泣きついたりして、どうにか犠牲者を出さずに済んだが、今でも冷汗三斗の思いがする」

さらに、葉山で馬産が盛んだった理由について、以下のような記述がある。「第一に優秀な野草に恵まれていたこと」、「第二に村民の勤勉性であろう。馬を立派に育てるのは家族そろっての愛馬心とコマメな管理が大切」、「次は農耕と肥料源として欠くことができなかつたためである」

まだまだ抜粋したい部分はあるが、最後に当時の農林省が求めた母馬の標準的体型に関する記述も引用しておく。それは、母馬にとどまらず、軍馬としても同じような体型が理想と

されたことを物語っている。

「頭頸とうけい高からず、起肯きこん（両肩間の隆起部。正しくは鬚甲）はなはだしく突起せず、背腰はいよう短直にして力あり、四肢強靱」

藩政時代の「御馭初」や「要馬術」（馬を使った武術）に端を発する土佐の高知の馬文化は、こうした明治以降の草競馬に受け継がれ、さらに今の高知競馬の「源流」となる地方競馬へと繋がっていった。

高知編 5 100年の歩みと名馬たち

棧橋競馬場の開設から終戦まで

明治30年代以降、高知の草競馬は隆盛期を迎えた。その中から、今に繋がる地方競馬が産声を上げ、以来100年にわたって歴史の糸を紡いできた。

現・高知競馬場は1985（昭和60）年4月のオープン。それ以前の高知競馬は、通称「**棧橋の競馬場**」で行われていた（以下、**棧橋競馬場**と表記）。同競馬場は、1916（大正5）年6月に潮江村の海岸埋立地に1周800メートルの馬場を擁して開場した。潮江村が高知市に編入されると、競馬場のあるところは「**棧橋通6丁目**」となった。開場から閉場まで、同競馬場はずっと同じ場所であり、正しい住居表示は「**棧橋通**」だ。このことから、その所在地を「**棧橋通り5丁目**」としている『地方競馬史・第一巻』の記述は誤りと言える（注1）。

それ以降、1945（昭和20）年の終戦まで、高知の地方競馬には以下のような動きがあった。

■1926（大正15）年8月 香美郡山田町（現・香美市土佐山田町宝町付近）に新設された馬場1周800メートルの山田競馬場で初回競馬を開催（注2）

■1927（昭和2）年12月 同年に施行された地方競馬規則に基づき、すでに棧橋競馬場で競馬を主催していた高知県畜産組合連合会が、右記の山田競馬場でも競馬を主催



高知南中学校・高等学校（2023＝令和5年に廃校）の西側にある棧橋競馬場の名残。馬場の1、2コーナー跡に沿って、道が弧を描いている（2021＝令和3年5月撮影）

■1929（昭和4）年2月 地方競馬規則で正規の競馬場は馬場1周が1000メートル以上であることを求められていたため、棧橋競馬場をそのように拡張

■1933（昭和8）年 右記の要件を満たしていない競馬場での開催を認める“猶予期間”が終了し、山田競馬場で“最後の競馬”が行われる

■同年11月 山田競馬場に代わり、県畜産組合連合会が若宮八幡宮近くに長浜競馬場を新設し、初回競馬を開催

■1939（昭和14）年 軍馬資源保護法の施行により、全国の地方競馬は鍛錬馬競走に移行。高知の競走場は長浜1カ所に集約される（棧橋競馬場での競馬は前年限りで終了）

『地方競馬史』によると、1927（昭和2）年に全国で開催された地方競馬の中で、棧橋は東京・羽田に次いで第2位、山田は第4位の馬券売上をマークしたという。草競馬の隆盛期は地方競馬の黄金期でもあったわけだ。

しかし、戦争がすべてを変えた。戦時体制下で行われた鍛錬馬競走は、戦況の悪化により1944（昭和19）年限りで中止。高知の地方競馬もその動きを止めてしまった。

闇競馬、草競馬、地方競馬

終戦後、軍馬資源保護法は廃止され、地方競馬を取り締まる規則がなくなった。以後、1946（昭和21）年11月20日の地方競馬法公布までの間は無法状態となり、いわゆる闇競馬が全国各地で開催された。

そんな混沌とした状況の中で、高知の競馬は復活する。『高知新聞データベース』で検索したところ、1946（昭和21）年2月1日付け紙面に、高知県愛馬会が同月3、4日に長浜競馬場で農民慰安と農耕馬奨励の競馬大会を開く、という記事が掲載されていた。これが戦後初の競馬に関する記事だ。告知が載っていただけなので、競馬は行われたものと想像するしかない。また、それ以前にどこかで草競馬が行われた可能性もあるが、戦後の高知競馬はここから始まったと思われる。

『高知新聞』の記事によると、終戦から1946（昭和21）年の地方競馬法施行までの間に、長浜のほか、少なくとも以下の場所で競馬が行われた。

○佐川町柳瀬競馬場

○香美郡野市町十善寺（現・香南市野市町西野付近?）

○明治村高磧競馬場（現・香南市土佐山田町山田付近?）

○川内村仁淀川原（現・いの町の仁淀川右岸河川敷）

○中村町不破競馬場（現・四万十市不破の四万十川河川敷？）

○越知町遊行寺競馬場

○星ノ窪（星ヶ窪）競馬場

○窪川町金上野馬匹運動場（現・四万十町金上野の高樋橋バス停東側付近）

○伊野町鉄橋下（現・いの町の仁淀川橋下、川の左岸側河川敷？）

○香美郡片地種畜牧場競馬場（現・香南市土佐山田町宮ノ口の高知工科大香美キャンパス付近。こ

の競馬に限り、馬券発売なしとの表記）

○東又村県種畜場競馬場（現・四万十町東又黒石の高知県立農業担い手育成センター付近）

競馬復活の流れは地方競馬法制定後も続く。草競馬が各地で開催され、戦前に次ぐ2度目の隆盛期を迎えた。さらに、旅の先導役、長山昌広先生とともにコース跡を歩いた仁淀川畔の新川競馬場や、高知市内の万々、五台山では、農家が飼っていた牛を使って「競牛」も催され、このうち少なくとも五台山の大会では人気投票と称する「牛券」の発売も行われた。

しかし、この隆盛期は長続きしなかった。草競馬の主役だった農耕馬の生産が農業の近代化で激減。代わりに地方競馬の馬を走らせようとしても、馬場が小さすぎて危険だったこと

などから、草競馬は1960年代前半（昭和30年代後半）に姿を消していった。

一方、長浜競馬場では、数回の闇競馬に続き、地方競馬法制定後は正規の地方競馬が開催された。しかし、同競馬場は高知市街から遠く、客足の伸びが見込めなかったため、1950（昭和25）年限りで廃止。高知地方競馬の舞台は再び檜橋競馬場に戻った。

長浜に競馬場の痕跡を探しに行ったが、何も残っていなかった。それでも、子供の頃に競馬を見たという年配のご婦人にお話を伺うことができた。今の高知市立南海中学校のあたりに下見所や観戦エリアがあり、何年か前までスタンドの土台が校内に残っていたようだ。

高知の大種牡馬、マンペイ

1950～60年代に檜橋競馬場で活躍したのは主にアラブ系の馬。それを支えたのがマンペイという種牡馬だった。

同馬は1940（昭和15）年に青森の大平牧場で生まれ、1943（昭和18）年の春季東京競馬でデビュー、初戦から10連勝をマークした。通算成績は、翌年に行われた戦時体制下の能



高知競馬場に残るマンペイの記念碑。2006（平成18）年5月、長山先生が撮影。檜橋の競馬場に建立されてから60年近くが過ぎた今も、パドックを歩く馬たちを静かに見守っている

力検定競走も含め、17戦12勝2着3回3着1回1位入線失格1回。1944（昭和19）年の『優駿・新年号』には「この馬は小柄で、他の百歩のところを百十歩で行くくらい跳びが小さいが、ただ実に早い脚捌きがある」と書かれていた。

その後、同馬は国有種牡馬として農林省青森種馬所で繋養されたが、1948（昭和23）年、高知種畜牧場への“転勤”が決まる。『高知新聞』は「汽車より早い馬」の見出しを付け、「重量六十一キロを背負って千八百米を一分五十七秒五分の四という自動車、汽車そのものの記録を持つ日本競馬界の名馬」と紹介した。このタイムは、1943（昭和18）年の春季福島競馬で叩き出されたもの。それ以来、「汽車より早い馬」は同馬の代名詞となった。

高知に移ったマンペイは一時代を築く。1951（昭和26）年秋の棧橋競馬では、同馬の産駒だけを集めたレースが行われたほど。同時期に下半山村（現・津野町）で種牡馬として活躍していたユキシゲ（アラブ系。戦後の国営競馬で28戦4勝の競走成績を残した）とともに、『高知新聞』の元日の紙面を写真入り記事で飾ったこともあった。

マンペイは1962（昭和37）年にこの世を去る。2年後の1964（昭和39）年秋、棧橋競馬場に同馬の記念碑が建てられた。除幕式の様子を伝える記事によれば、同馬は443頭と交配、約200頭の産駒を競馬場に送り出したという。

今、その記念碑は現・高知競馬場のパドック脇にある。一時期、「マンペイ記念」というア

ラブ系の重賞競走が行われていたが、それも昔の話となってしまった。

棧橋競馬場を走った名馬たち

最後に、棧橋競馬場で活躍した昭和の名馬をご紹介する。競馬史に詳しい田島芳郎さんから伺ったのは、1955（昭和30）年の第1回東京大賞典（当時のレース名は『秋の鞍』）で2着に入ったイチサチホマレ（国営競馬在籍時の馬名はサチホマレ）が、最後は高知で走ったらしい、というお話。調べてみると、同馬は1948（昭和23）年生まれで、1951（昭和26）年秋と1952（昭和27）年春の京都記念を制覇していた。そして、1957（昭和32）年4月25日付け『高知新聞』に掲載された「組合けいば開催広告」の「第12レース平地A1、2、3級知事賞出走馬”に、イチサチホマレの名前があった。これを含め、同馬は高知で少なくとも2回出走していたと思われる。

また、フロリダホープという馬は、1972（昭和47）年から翌年にかけて、高知で16戦10勝（7戦目から10連勝）の戦績を残し中央へ転出。後に障害馬に転向し、1976（昭和51）年秋の京都大障害、阪神障害ステークスなどを制して「1億円収得馬」となった。

そしてもう1頭、ヤシマナシヨナルを紹介しておかなければならない。同馬は、1969（昭和44）年の第15回東京大賞典などを制し、南関東の強豪として活躍。1971（昭和46）年

3月10日の宇都宮競馬では76kgを背負って1着となり、戦後のサラブレッド競馬の“最重量優勝記録”を作った。

同年12月、高知の西浦孫一（西浦勝一JRA元調教師の父）厩舎に転入、初戦で2着、2戦目は3着に敗れたが、翌年5月21日の3戦目から1973（昭和48）年1月21日まで9連勝を飾る。

しかし、その快進撃には突如終止符が打たれた。同27日夜に発生した厩舎火災で命を落としてしまったのだ。

同馬の死を悼んで建立された慰霊碑が越知町の円福寺境内えんぷくじに今も残っている。長山先生とともに寺を訪ねると、住職の田中伸宙しんちゆうさんが碑のある場所へ案内してくれた。馬主だった小野百合子さんは檀家としてご健在で、今は亡きご主人とともに多くの馬を所有していたという。ニシケンモノノフやホワイトフーガなどの馬主、西森鶴さんと奥様の美智代さんらも“お仲間”だったようだ。慰霊碑には、同じ火事でこの世を去った美智代さんの持ち馬、イチセキホマレの名も刻まれている。

山内一豊の時代から明治維新を経て、長浜や棧橋の競馬場の



越知町円福寺に残る“愛馬の碑”。火事で命を落とした馬などの名と、ヤシマナショナルに手向けられた鎮魂の詩が刻まれている。その碑文は以下のとおり。「五月の風に颯爽と みどりのたてがみ靡かせて 群がる駿馬寄せつけず 天馬將に空を行く 栄光ここに幾数年 名馬の王座守りぬく 勇者の姿今はなし ああ痛恨 その名も高しヤシマナショナル」

時代に至るまでが、今の高知競馬のルーツ。その痕跡は県内各地にあった。長い歴史のペー
ジを積み重ねてきた高知の競馬が、末永く存続されることを願っている。

注1

本稿は2021（令和3）年7月から9月にかけて『週刊競馬ブック』に連載された。その後、棧橋競馬場開設に関する新聞記事などを新たに見つけた。それらを総合すると、棧橋競馬場では1917（大正6）年3月31、4月1日に初回競馬を開催したことがわかった。同競馬場を建設したのは、1916（大正5）年8月設立の南海馬匹改良株式会社。ただし、それ以前には、土佐電気鉄道が造成した「公園埋立地」がすぐそばにあり、そこに設けられた馬場で明治末期から競馬が行われていた。文中にある1916（大正5）年6月の競馬が開催されたのはこの馬場。1939（昭和14）年発行の『地方競馬沿革誌』ではその時を棧橋競馬場の始まりとしていて、多くの文献の記述も同書に基づいて記されている（私もそうだった）。しかしそれは事実と異なることが判明したわけだ。

注2

本稿連載後に見つかった新聞記事によると、山田では1917（大正6）年1月に競馬が行われたようだ（開催を前にした記事はあるものの、開催日直後の新聞が保存されていないため、開催されたどうかを確認できない）。

北陸編
戦前地方競馬の痕跡

羽咋の供養塔

石川県の羽咋は能登半島の西側にある海沿いの町。ここに地方競馬場が存在したのは、1931（昭和6）年から翌年にかけてのわずか2年間だけだった。しかし、この競馬場には実に興味深い「前史」がある。

羽咋競馬場は、羽咋川の河口手前、「オオタの崖」と呼ばれる急斜面の近くにあった。駅を出て羽咋川と子浦川しおがわに架かる羽咋大橋を渡り、右岸側に広がる住宅地を進むと、その奥に「オオタの崖」が見えてきた。崖下には白鷺公園の草野球場が広がっている。この公園が競馬場跡かと思つたが、古い地形図を見ると、コースはそれよりいくらか川寄り、今は住宅が立ち並んでいるあたりにあつたようだ。

住宅地の中にある菜園から出てきた男性に尋ねてみると、「この一帯が競馬場だったことは知っている。昔は川の氾濫原で、競馬場がなくなつた後は何も無い土地だったが、戦後になつて宅地開発された」とのこと。さらに、「川の向こう側に馬頭観世音のようなものがある」

と教えてくれた。

すぐさま、川の左岸側へ渡ってみた。教わったとおり、川沿いの道を上流方向に向かって歩いて行くと、ほどなくその道端に、川を背にして建つ墓石のようなものを見つけた。

石碑の表面には「馬畜類之霊 一切衆生悉有佛性 如是畜生 頓生菩提 供粮塔也」、礎石には「長龍號」と刻まれている。どうやら「長龍」という馬の墓、慰霊碑のようだ。碑文は「この世に生けるものはすべて亡くなれば仏。畜生（長龍号）も極楽往生できますように」と解釈していいだろう。愛馬の死を悼む馬主の慈悲深い思いが伝わってくる。そこにたどり着いたのも多生の縁。しばらく目を閉じて手を合わせた。

ところで、この供養塔はどうして競馬場の対岸に建っているのか。そして、長龍号は羽咋競馬に出走した競走馬なのだろうか？ さっそくそのナゾを解くための調査に取りかかった。

現地を後にしてから、



“オオタの崖”上から見下ろした羽咋競馬場跡。草野球場の先に見える住宅地にコースがあった

千里^{ちり}浜^{はま}での競馬

すると、「オオタの崖」近くの競馬場ができる前は、石碑のある羽咋川の左岸側で競馬を開催していたことがわかった。これが羽咋競馬の「前史」にあたるもの。『千里浜のれきし』（羽咋市千里浜町刊）という本に、「今の羽咋自動車学校の北西側から島出^{しまで}町^{まち}下の海岸にかけて競馬場がありました」と記されていた。羽咋自動車学校は現在の千里浜なぎさドライブイングスクール。その裏手の海岸には、大型バスでも砂浜を走れることで有名な千里浜なぎさドライブウェイが延びている。千里浜での羽咋競馬会は、自動車学校と羽咋川にはさまれた島出町の砂丘に、1周800メートルの馬場を仮設して行われていた。

大正と昭和初期の地形図を見比べてみた。かつて羽咋川は「オオタの崖」に沿って大きく蛇行、それに子浦川が合流していた。崖は、長い年月をかけて羽咋川の流れが大地を削ってきたものだろう。その付近ではたびたび水害が発生していた。先の男性はそのことを語ってくれたわけだ。

昭和の初めまでに水害回避などを目的とした河川改修が行われると、右岸の平地ができた。一方で、1927（昭和2）年に地方競馬規則が制定され、競馬を開催するには1周1000メートル以上の馬場を備えた常設競馬場が必要になった。そこで、新しくできた羽咋川北側の平地（地名は北新）に、要件を整えた競馬場が建設された。ことによると、河川改修と競

馬場新設は一挙両得を狙って行われたのかもしれない。

長龍号の悲劇

『千里浜のれきし』には、石碑のいわれについての記述もあった。そこには、大正末期、千里浜競馬の最終レースに出走した同馬が競走中に突然倒れ息を引き取った、石碑はその供養のために建てられた、ということが書かれていた。

これを報じた『北國新聞』の記事もあった。1925（大正14）年7月17日の紙面に載っていたものだ。要約すると、前日（6日）の羽咋競馬会最終競走、選抜駆足競馬8頭立てで、高浜町の長名又吉が所有する長龍（騎手福本栄七）が1周目に転倒、直ちに死んでしまった、とのこと。そして、翌1926（大正15）年7月17日付けの同紙には「同馬匹忠魂碑において同馬匹の招魂祭」を執行した、という記事も掲載されている。毎年同じような日取りで開催された競馬会の開幕にあたり、前年の競馬で事故死した長龍の慰霊祭が行われていた。



長龍号の供養塔。石碑の背後は子浦川と羽咋川。
左手奥に“オオタの崖”も見える

長龍は確かに競走馬だった。これでナゾが解けた。しかし、千里浜で行われていた羽咋競馬会の歴史を調べていると、さらなるナゾが見つかったのである。

馬産地だった能登半島

今はほとんど馬と無縁の能登半島だが、かつては体が強く性格温厚な「能登馬」を育む馬産地だった。

高草操著『人と共に生きる日本の馬』によると、「能登馬」には、能登町柳田の「虎松馬」、宇出津の「梅木馬」、輪島の「鈴の馬」、羽咋の「高田馬」といった主要系統があつたそうだ。中でも優秀だったのが青毛の「虎松馬」。虎松というのは柳田の名家・竹内家の当主が代々襲名してきた名前前で、同家は江戸時代から馬産に携わってきた。明治後期、第15代の虎松が「地の鉄道事業や殖産興業に力を注ぐ一方、馬産に並々ならぬ情熱を傾け」、「虎松馬」はその性能を向上させる。そして、「金沢第九師団の将校たちに愛用」されたほか、荷物を背に乗せて運搬する「駄馬」や荷車を曳く「輓馬」として、各地で大いに活躍したという。

羽咋競馬の多彩な番組

このような「下地」があつたためか、能登では競馬があちこちで開催された。千里浜での

羽昨競馬会は、その先がけとして1913（大正2）年に始まった。

1918（大正7）年に行われた第6回大会の様子を報じた『北國新聞』の記事からは、多彩だった当時の番組をうかがい知ることができる。その内容は以下のとおり。

◎初 日（7月15日）

普通競馬5回、萬歳競馬5回、早足競馬1回。その間に幌引2回、かるのり軽乗2回など。最後に選手競馬予習2回。

◎2日目（同16日）

普通競馬5回、幌引、輓馬各2回、萬歳競馬、早足競馬、特別競馬、景品取競馬各1回。最後に選手競馬1回。

記事からは多種多様な競走が行われたことがわかる。ところが、それらがどういうものだったかはナゾに包まれている。

たぶん、今の平地競走にあたるのが普通競馬だろう。選手競馬は選手権競馬という意味で、初日に予習⇨予選、2日目に決勝を行う仕組みになっていたのではないか。特別競馬は当初の予定になかった番外競走かもしれない。景品取競馬はその名のとおり勝者に賞品が授与さ

れた競走と考えていい。

それでもまだナゾは残る。そこで、競馬史に詳しい田島芳郎さんに伺ってみた。しかし、田島さんにも確証はないという。以下は田島さんの推測だ。

萬歳競馬 〓 騎手が「バンザイ状態」（手放し）で走るレース

早足競馬 〓 騎乗速歩競走

幌 引 〓 騎手が合戦時の武士のように母衣（ほろ風船状の防具）を背中に付けて走るレース

軽 乗 〓 騎手が馬の背に立つか後ろ向きに乗って走るレース

どうやら、競馬のほかに騎手の技量を披露するアトラクションも行われていたようだ。

ただ、それにしても萬歳競馬の数が多すぎるような気がする。ひよつとしたらこれは、明治時代に池上や目黒、鳴尾などで行われていた撫恤競走（ぶじゅう）〓 負け馬同士を競わせる敗者復活戦だったのかも。馬主が再挑戦の場を与えられてバンザイしたとか……。いずれにせよ、今となつては確かなことはわからない（もしご存じの方がいらつしやったら、星海社宛てにご連絡を！）。

ばんえい競馬のルーツ？

ナゾの解明は行き詰まってしまったが、この番組には注目すべき点がある。それは輓馬競走が行われたというところ。先に書いたように、「能登馬」は物資の運搬に適していた。そこで、それらを集めた競走が行われたと思われる。

いくつかの『北國新聞』の記事を元に推測すると、この競走で馬が曳いたのは櫓こしではなく荷馬車だったようだ。また、日本馬事協会の『70年のあゆみ』の中で田島さんが執筆された「ばんえい競馬　さまざまなルーツ」の項には、これが「騎手は馬の前から手綱を曳き、北海道式に櫓に乗るのではなかった」とも記されている。

羽咋競馬の輓馬競走は、地方競馬規則によって、実施できるレースが今で言う平地、障害の競走と速歩競走に限定されるまで続けられた。そのため、旧競馬法施行後の1925（大正14）年と翌年の競馬会では「勝馬投票券」（入場券を買うと付いてくるもの。勝ち馬を予想し、現金を添えて投票する。的中すれば一定の限度額以内で「配当」の商品券がもらえた）も発売された。田島さんによれば、これが日本初の馬券発売を伴う輓曳競走だという。

前にも書いたとおり、1931（昭和6）年に開場した常設の羽咋競馬場は、わずか2年で姿を消した。こけら落としの開催直後、『北國新聞』に掲載された記事には、折からの不景気と宣伝不足で思ったほどの馬券売上が得られなかったと書かれている。さらに、もともと

氾濫原だった砂地に造成された馬場は状態が悪く、馬主や観客の不評を買ってしまったという。県内最大の都市・金沢からはかなり遠かったことも客足が伸びなかった要因だろう。とはいえ、羽咋競馬会の歴史には、興味深い事柄がギッシリと詰め込まれていた。

和倉温泉の競馬場跡へ

羽咋の話が長くなってしまった。そろそろ次の目的地、和倉温泉へ向かおう。

大正〳昭和戦前の地方競馬草創期には、温泉地の誘客事業の一環として競馬場を設けたところがいくつもあった。大分県の別府、鳥取県の皆生（かいげ）、静岡県の長岡や、2003（平成15）年まで開催していた山形県の上山（かみやま）などが好例。和倉温泉競馬場もそのうちの1つだった。

和倉温泉に競馬場があったことは、昔の旅館のパンフレットで知った。そこに載っていた案内図（鳥瞰図）に、旅館街近くの山中にあった競馬場が大きく描かれていたのだ。

2019（令和元）年秋、突如ひらめいて先の鳥瞰図を手がかりにGoogle Mapで探索してみた結果、ついに跡地らしき場所を発見した。そこは、温泉街南側の山の中、今は「わくらの郷公園」になっているところだった。

ただし、Google Mapの上では、すぐにそれが競馬場跡だとは想像できなかった。画像を衛星写真に切り替えて、初めて「これかも？」と思えた。なぜなら、周りを森に囲ま

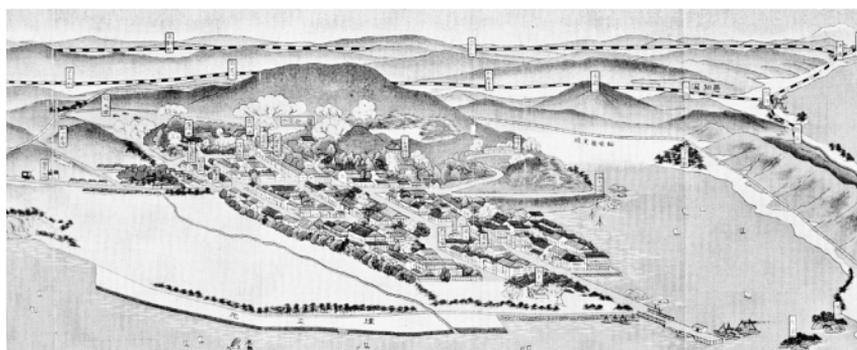
れた中、そこ（公園）だけがポツンと空き地になっていて、コースがスッポリと収まりそうな広さと形を兼ね備えていたからだ。

念のため、和倉温泉観光協会に問い合わせたところ、たしかにそれは競馬場の跡とのこと。「こうなったら、そこを見に行くしかない」。そう思っ、て、「ぶらり旅」に出かけたという次第だ。実を言うと、先の羽咋と後に取り上げる越中八尾に行ったのは、その「ついで」だった。

羽咋の選手競馬

ここまでの拙稿をご一読いただいた田島芳郎さんから「1918（大正7）年の羽咋競馬で行われた選手競馬は、選手権競馬という意味ではなく、選ばれた馬⇨洋種馬によるレースだったのでは？」とのご指摘を頂戴した。当時珍しかった洋種馬は「能登馬」などとは走力が段違いで、一緒に競わせたなら勝負にならない。そこで、別の競走が組まれたのではないか、という推測だ。

先に書いたとおり、当時の様子を伝える新聞記事によれば、選手競馬は初日に予習2回、2日目に1回が行われたという。しかし、予習2回



『和歌崎館パンフレット鳥瞰図』。今のJR七尾線が和倉まで開通した1925（大正14）年12月以降に制作されたもの。競馬場（図の左奥、3頭の馬が描かれている）は名物の1つだったようだ。しかし、その後まもなく、地方競馬規則によって競馬場の数が制限された影響で、和倉温泉競馬場は姿を消してしまう

については1、2着馬の馬名などが報じられているが、2日目の結果を伝える記事はなぜか掲載されていない。それがわかれば、初日予選↓2日目決勝という形式だったかどうか、察しをつけられるかもしれないのだが……。それはともかく、田島さんの推測は有力な説として承っておきたい。

忘れ去られた場所に

さて、Google Mapで目星を付けた和倉温泉の競馬場跡。それは、温泉街とJR和倉温泉駅付近とを結ぶ抜け道沿いにあった。訪れたのは秋の夕暮れ。海に面した旅館にチェックインして荷物を置き、時おり車が通る以外に人の気配を全く感じない山道を20分くらい登って現場にたどり着いた。

林の中がそこだけ開けていて、大木を“H形”に組んだ門がポツンと立っている。それをくぐって中に入ると、ただの空き地が広がっていた。ところどころに木製のベンチがしつらえられてはいるが、どれも古びていて頻繁に人が利用しているとは思えない。競馬場跡だったことはもちろん、公園になっっていることさえもわからないような、“忘れ去られた場所”だ。日暮れも迫り、雑草をかき分けてコース跡と思われる場所をひと回りしようという気持ちにはなれず、早々に宿へと引き返した。

和倉温泉競馬場は1922（大正11）年に竣工、同年9月6、7日に最初の競馬会が行われた。その後、地方競馬規則に基づき競馬の開催地が羽咋と金沢に限定されたため、同競馬場の歴史には終止符が打たれる。

現場を訪れた翌日、和倉温泉観光協会の平野正樹さんのご紹介で、郷土史家の古川正俊さんにお話を伺った。古川さんによると、跡地は運動場や射撃練習場などへの転用を経て、2004（平成16）年に「わくらの郷公園」としてオープン。しかし、桜の季節以外はほぼ何もない公園で来場者は少なく、開場から20年近くたった今、先に書いたような状態になってしまったそうだ。

また、和倉の海岸はケガをした馬の治療に利用され、「嘯虎巖^{がん}」と呼ばれる奇岩のあたりには、「馬つなぎ」という場所があったとのこと。訪ねてみると、そこはかの有名な「加賀屋」のすぐ脇だった。

和倉では、羽咋と同じく、普通競馬、速足（速歩）競馬、輓馬競走のほか、幌引（母衣引き）の披露などが行われた。開催日には、私が歩いた道を通して、多くの出走馬や関係者、



和倉競馬場跡の「わくらの郷公園」入口。木の“門”の手前に公園の名前を記した石組みがあるが、伸び放題の草の陰に埋もれている

湯治客などが競馬場を訪れたのだろう。変わり果ててはいるものの、和倉に競馬場があった証は確かに残っていた。

越中八尾の馬頭観世音碑

この旅では、越中^{えっちゅうやつお}八尾の競馬場跡にも立ち寄った。そこには今、富山県立八尾高校の野球場などがある。

高校のテニスコートの片隅に大きな石碑が建っていた。正面に「馬頭観世音」の文字。裏側には次のような由緒が刻まれていた（原文のまま。なお、立ち入りは八尾高校に事後承諾していただいた）。

「昭和三年八月八尾競馬場開設に伴い馬頭観世音の碑が建立されたが昭和十二年日華事変勃発戦争激化と共に競馬場閉鎖の為に観音碑もその存在を忘れられた。然るに昭和三十七年十二月五日より八夜にわたり塚田芳次郎の枕頭に霊夢があり驚き探したところ校地の一隅に三片に割れて埋没した観音碑を発見直ちに再建せんとしたが修復不能のため当塚中に安置し当碑を改めて再建したものであります。昭和三十九年七月十八日再建之」

今はなき競馬場の跡地近くには馬頭観世音が遺されているところがある。それらは競馬場が存在していた頃に建立されたもの。騎手や馬の安全を祈願して、競馬開催の始まりにあわせて祀られることが多かった。

しかし、地中に埋まっていた“破片”が掘り起こされ、再び建てられた馬頭観世音に出会ったのはこれが初めて。しかもそれは、塚田芳次郎なる人物が見た夢のおかげで見つかったという（どういう人だったかは今のところ不明）。なんとも貴重な競馬場遺跡だ。

ちなみに、八尾での初競馬は1930（昭和5）年4月27日に開催された。また、1933（昭和8）年10月13日付けの『富山新報』には、同日午後3時から馬頭観音の開眼式を挙行する、との記事が載っている。先の碑文に刻まれた内容には、事実と異なるところがあるのかもしれない。



富山県立八尾高校のテニスコート脇に立つ馬頭観世音碑。表面にユニークな由緒が刻まれている。とても珍しい競馬場遺跡の1つだ

八尾おわら資料館に遺るポスター

「おわら風の盆」で知られる八尾は、古くから養蚕業で栄え、交通の要衝だったこともあって、荷物を運ぶ馬も多く繋養されていた。しかし、神通川右岸を南北に直進する通称「ぶり街道」（今の国道41号線）が富山と飛騨地方を結ぶ道の本流とされたため、対岸の八尾は次第に衰退してしまう。そこで、地元の有志が丸となって鉄道を誘致。1927（昭和2）年、その甲斐あって、八尾を通るために蛇行させた飛越線（現・JR高山本線）が開通する。競馬場は、それを足がかりに、八尾へのさらなる誘客を狙って設けられた。「風の盆」と並ぶ「町おこしの目玉」として競馬が開催されたわけだ。

そのことを示す遺品が、八尾おわら資料館に展示されている。競馬と盆踊りの開催告知をひとまとめにして描いたポスターだ。これはいつごろ作られたものだろうか？

「風の盆」が行われるのは毎年9月1〜3日と決まっている。一方、競馬の日取りは同13、14、15日とあるので、それを頼りに調べてみた。すると、1930（昭和5）年の秋開催であることがわかった。



八尾競馬と「おわら風の盆」の告知ポスター。後に行われる競馬のほうが上に描かれていて、地元の期待のほどがうかがえる（八尾おわら資料館で常設展示されている）

こうした貴重な品を目の当たりにするのも「ぶらり旅」の楽しみ。和倉温泉競馬場跡を見つげ出し、ぜひそこへ行ってみたいと思つてでかけたこの旅では、和倉だけでなく羽咋、越中八尾でも、なかなか「いいもの」に巡り会えた。

宇部編 “宮競馬”の跡を訪ねて

きっかけは松江八幡宮

山口県の宇部では、1947（昭和22）年から1954（昭和29）年にかけて地方競馬が開催されていた。競馬場は、甲子園に春夏あわせて5回出場している宇部鴻城高校野球部の練習グラウンド付近にあった。その東隣にある「輝きの里」という社会福祉施設の脇に、「宇部競馬場跡」と刻まれた記念碑が建っている。

2019（令和元）年8月、記念碑の写真を撮影するため、現



「松江八幡宮競馬場審判台」。今回の“ぶらり旅”に出かけるきっかけとなった宇部の“競馬場遺跡”

地を訪れた。あらかじめ調べたところ、かつて宇部周辺に点在する八幡宮では、秋祭りの余興として競馬が盛んに行われていたことがわかった。しかも、その遺構がいくつも残っているという。

そこで、宇部競馬場跡とあわせ、同市東須恵にある松江八幡宮しやうごうにも行ってみた。もちろんそれは、かつて競馬が行われていた八幡宮の1つ。社殿右奥の黒石公園が昔の馬場跡で、一隅には石を積み上げて作った立派な決勝審判台が遺されていた。

ぜひ、ほかの遺構もぜひ見てみたい。そう思って、2020（令和2）年11月、2度目の探訪に出かけた。

琴崎八幡宮の競馬場跡

最初に訪ねたのは琴崎八幡宮。859年に創建された宇部地方の“総鎮守社”で、同八幡宮のホームページには「地元の皆様からは『はちまんさま』と長年慕われ、県内外からも多くの参拝者で賑わっております」と記されている。

この八幡宮の競馬場跡も本殿右奥にあった。北東から南西の向きに細長く広がる琴崎公園（運動場）がそれで、南西側のコーナー跡以外は丘の斜面に囲まれている。その斜面は“天然の観覧席”。馬場は斜面の裾の部分にしつらえられた。

琴崎の競馬場跡には、松江八幡宮にもあった決勝審判台に加え、特別観覧席が遺っていた。2つの石垣に挟まれて立つ案内板には次のように書かれている。

「琴崎八幡宮では江戸時代に流鏝馬が行われていた。この広場は円形馬場で、明治以後にはじまった西洋形式の競馬場であった。鐘台の台座に『市制十周年記念競馬場大拡張』と刻まれており、1931（昭和6）年に市制10周年の記念事業として馬場の拡張工事が行われた様子がわかる。1964（昭和39）年まで競馬は続いた」

ここにあるとおり、決勝審判台には発走の際に鳴らす鐘が取り付けられていた。それを吊り下げた金具は、今も台座上に残っている。一方、台座には「勝敗場」の文字。隣の特観席には「供進使・神官惣代席」と刻まれていた。供進使とは、神に幣帛（へいはく）（＝供え物）を奉る使いのこと。戦前、琴崎八幡宮は「県社」とされ、山口県が奉幣していた。特観席からは、その昔、県の使者が神官総代とともに競走を観戦していたのだろう。台座の文字は、琴崎八幡宮が「県社」だったことの証でもある。



「琴崎競馬場の勝敗場と供進使・神官惣代席」。「勝敗場」は決勝審判台。台座の上に、発走の合図に鳴らす鐘を取り付ける金具が残されている。その右にある「特別観覧席」は琴崎ならではの設備

琴崎は「八幡宮競馬発祥の地」？

1915（大正4）年12月1日発行の地元紙『宇部時報』に、大正天皇即位御大典の奉祝行事として、琴崎八幡宮で競馬や相撲、宝探し、福引き、餅まきなどの余興が行われた、との記事が載っている。

それらの余興は周辺集落の住民たちが思い思いに催したものだ。競馬は「恩田以東沖宇部方面（現JR宇部線東新川、宇部岬駅周辺）」の住民による企画だった。

1920（大正9）年に刊行された『山口縣之農業』によると、「旧藩時代」に県内各地で盛んに行われていた馬産は、一時期「廃類（はいたい）（＝すたれて衰えること）、ほとんど跡なき」までに至ってしまった。しかし、1900（明治33）～1901（明治34）年ごろ、それを再興するために県が東北地方から種牡馬と牝馬を購入。これらを産馬組合に貸し付け馬産を奨励すると、「産駒の成績年々上進の傾向」を示すようになったという。

山口県が馬産の再興に乗り出した時期は日清戦争（1894～95年）の後。軍馬の必要性が高まってきた時代と重なる。県の取り組みの背景には国からの要請もあったに違いない。産駒の成績が向上してきたのは、おそらく日露戦争（1904～05年）の後くらいだろう。

ちょうどそのころ、軍馬育成とそれを支える馬産の振興には競馬の開催が不可欠とされ、今のJRAのルーツとなる競馬主催団体が次々に発足。1906（明治39）年11月に馬券発

売を伴う競馬を開催した東京の池上をはじめ、西洋式の競馬場が各地に設けられた。宇部周辺でも、産馬事業の復興とともに農耕や物資の運搬などに多くの馬が使われるようになり、そういう馬を集めて、流行の最先端を行く競馬が催されたと考えられる。

今回調べた限りでは、琴崎での“御大典奉祝競馬会”を報じた1915（大正4）年の新聞記事は、宇部周辺の西洋式競馬に関する記録としてはもともと古かった。しかも、琴崎八幡宮は宇部の総鎮守社。当地で最も重要な行事がそこで執り行われるのは当然のことである。それらを考え合わせると、琴崎競馬場は宇部の“八幡宮競馬発祥の地”と言っていいたいだろう。

競馬が欠かせない催しに

琴崎八幡宮での競馬は、秋の例大祭にあわせ、毎年10月15日に行われるのが通例となった。それに加え、大きな行事に付き物の催しとして、事あるごとに開催されていたようだ。堀雅昭著『琴崎八幡宮物語／宇部を育んだ歴史と文化』には、1927（昭和2）年5月の「宇部市馬匹畜産組合発会式」当日や、1946（昭和21）年5月に戦後初めての「新川市まつり」が催された際にも競馬を行ったという記述が見られる。

また、同著によれば、1923（大正12）年8月に競馬場を拡張する計画が持ち上がり、寄

付を募ったものの、関東大震災の発生で頓挫してしまったとのこと。結局その計画は、1931（昭和6）年の宇部市制10周年記念事業として実現する。それと同時に設置されたのが、先に書いた「^{しょうはいば}勝敗場」と「供進使・神官惣代席」の台座だったわけだ。

さらに同著は、1928（昭和3）年7月2日、宇部市馬匹畜産組合の組合長が山口県庁に出向いて、地方競馬場設置の要望を述べたという『宇部新報』の報道を紹介している。先述した同組合の発会は、地方競馬規則に基づく競馬開催の要件を満たすためのものだった。

「『八幡宮競馬』を正式な地方競馬に」との願いはすぐには叶わなかったが、それが戦後の宇部競馬場開場に繋がったことは間違いない。競馬は、宇部の町に欠かせない催しになっていった。

南方八幡宮裏手の運動公園

琴崎の次に訪れたのは南方八幡宮^{みなみがた}。その馬場は本堂の裏手にあった。1962（昭和37）年に撮影された航空写真には、楕円形のコースがくっきりと写っている。



南方八幡宮・空中写真。1962（昭和37）年6月1日、国土地理院撮影。南方八幡宮競馬場を見事にとらえた一枚。写真の上が北。右下の森の端から馬場方向に向けて真っ直ぐに参道が延び、その奥に本殿があることもわかる

宇部新川駅から宇部中央病院方面へ向かうバスで約25分、山村入口という停留所で下車。八幡宮は、そこから北へ15分ほど歩いたところにあった。

本殿のすぐ裏手が草野球場2面とテニスコート3面を擁する運動公園になっている。これがかつての競馬場跡で、馬場はそれらを取り囲むように設けられていた。しばらく付近を歩いてみたものの、琴崎や松江に遺っていたような審判台や記念碑などは見つからない。そこが競馬場だったことは、昔と今の航空写真を照合すればわかる。ただし、このままだと地元の人々の記憶からも消え失せてしまうのではないか。標柱の一本でもいいから、何かしらの証を残してほしいと思った。

古尾八幡宮の馬場跡は？

琴崎と南方を訪ねた翌日、今度は古尾八幡宮へ。宇部新川駅から新山口行き電車に乗り、最寄駅の岐波きわに向かう。駅に着く直前、車窓右手にこんもりとした森が見えた。それは古尾八幡宮の「鎮守の森」。岐波駅から歩いて15分ほどのところにあり、本殿は森のほぼ中央に建っている。

琴崎も松江も南方も、競馬場跡は運動公園になっていた。地図を見ると、古尾八幡宮の一の鳥居前にも「東岐波体育広場」がある。たぶんそれが馬場だったところだろう。そう思っ

て、本殿で参拝を済ませた後、まずはその場所に向かった。

しかしそこは「波雁ヶ浜遺跡」という大昔の製塩所跡だった。運動広場の脇に立てられた案内板の説明文を読んでも、競馬場跡なのかどうかはわからない。運動広場でお年寄りのグループがゲートボールを楽しんでいたので尋ねてみた。

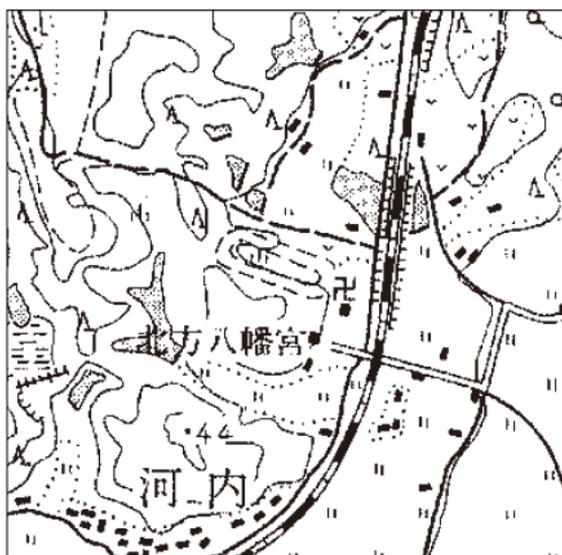
すると、運よく競馬のことをご存じの方がいて、「馬場は（鎮守の）森の中にあった。『羽衣の松』のそばに審判台が遺っているよ」と教えてくれた。

すぐに本殿のほうへ引き返し、一の鳥居をくぐって森の中を探す。ほどなく、目印の『松』の斜め向かいにそれを見つけた。松江や琴崎で見たような『石積み』だ。台座は古そうだが、その上に、わりと新しい金属製の柵と「史跡・宮競馬勝敗場（審判台）」と書いた看板が取り付けられている。『宮競馬』とは、もちろん八幡宮で催されていた競馬のこと。ただの『草競馬』ではない、という意味が込められているような気がした。

『勝敗場』は、一の鳥居、二の鳥居から本殿に向かって伸びる参道の左側にあった。そのあたりを歩くと、『羽衣の松』と『勝敗場』との間を通る小道が正面、参道が向正面の『直線』で、本殿左手前に1、2コーナー、二の鳥居近くに3、4コーナーがあったことがわかる。ただし、直線部分の長さは約80メートルで、コーナーは半径12〜13メートルほどの『超急カーブ』になっていた。つまり、馬場1周は200メートルそこそこしかない。そして、馬場

の外側だけでなく内側にも「鎮守の森」の木々が立ち並んでいる。この競馬場で馬をそれなりの速さで走らせるには、高度な騎乗技術が求められたはずだ。

本殿の隣にある建物から出てきた宮司さんらしき方から、次のようなお話を伺えた。「古尾では毎年10月10日に競馬が行われていた」、「レースはいくつかのクラスに分けて争われ、最も格上だったのが「大関」による優勝戦。これに勝った馬は、1頭だけで馬場を回った（つ



2万5千分1地形図「阿知須」。国土地理院1971(昭和46)年2月28日発行。宇部周辺5カ所の八幡宮競馬場の中で、北方の馬場だけが地形図に表記された。参道を横切っているのは山陽本線。上が本由良駅の方向



北方八幡宮・審判台。木立の中、草むらに隠れて「石積み」が遺っていた。松江、琴崎、古尾と同じようなもので、審判台＝「勝敗場」だったことは間違いない。各八幡宮の氏子たちが競って作ったのだろう

まりウイニングランが認められたということ」。「昭和40年ごろ、急カーブを曲がり切れなかった馬が木に激突して死亡。それを機に競馬は危険とされ、行われなくなってしまう」……。戦前から終戦直後にかけての「宮競馬」を走ったのは、近郷近在で農耕や物資の運搬に使われていた馬。そのスピードは、ハッキリ言ってタカが知れていた。ところが、次第に機械や自動車に馬に取って代わり、周辺で飼養される馬の数が激減すると、競走用のアラブやサラブレッドを連れてこない競馬を開催できなくなつた。そういう馬にとつて、古尾の馬場は小さすぎた。事故が起こるのも当たり前。『宮競馬』が行われなくなつたのは、まさに「時代の流れ」によるものだった。

北方八幡宮にも「例のもの」が

最後に、北方八幡宮を訪ねた。JR山陽本線の本由良駅ほんゆらから宇部方向に向かつて線路沿いを歩くこと20分、右手に石段と鳥居が見えてきた。石段下まで進んで見上げると、奥に本殿がたたずんでいる。

本殿右手奥の森の中、高い木々に囲まれて、東西に細長く楕円を描く道があった。そこがコース跡だ。左回りに歩いてみると、4分の3周したあたりの馬場外側に、松江や琴崎、古尾の八幡宮にもあつたような「石積み」が見えた。木立と草の陰に隠れていたが、それはも

ちろん、かつての「勝敗場」。さらに、本殿の前には馬を繋いだと思われる建物も遺っていた。松江を振り出しに巡礼した5つの八幡宮の中で、「宮競馬」の跡を最も色濃く残していたのが、最後に訪れた北方八幡宮だった。

1981（昭和56）年11月14日付けの『ウベニチ』（今の『宇部日報』）に、「秋祭りの草競馬」と題して「宮競馬」の様子を記した記事が掲載された。

それによると、競走の前には相撲のような「呼び出し」があつたという。「トーザイ、トーザイ、さんば（筆者注＝最も格下の馬）の呼び出しーイ、井関の松井ーイ、岐波の田辺一エ、秋穂の藤田ーア、小郡の山田ーア、四頭だてにて、周はア一五周一ウ」。

その後、「およそのところでカンカンカンと鐘、ドドドドッと蹄の音、ワーツと歓声」。レースが佳境を迎えると、「のりこ（騎手）が互いにムチをあてるので、場内は興奮のルツボと化していった」。

ぶらりと巡った「宮競馬」の跡を思い出しながらこの記事を読んでいると、遠い昔のレースの様子がまぶたの裏に浮かんできた。

資料
現存するイギリスの競馬場／デアサリ全成績／カモイ全成績

開設年	競馬場	競争の種類	周回の方向
1866	ニュートンアボット	障害	左
1866	ウインザー	平地	8の字形
1867	ウインカントン	平地・障害	右
1870	レッドカー	平地	左
1875	サンダウンパーク	平地・障害	右
1878	ケンプトンパーク	平地・障害	右
1882	ニューカッスル	平地・障害	左
1883	レスター	平地・障害	右
1884	ブラプトン	障害	左
1886	ハンティントン	障害	右
1887	ウォルヴァーハンプトン	平地	左
1890	リングフィールドパーク	平地・障害	左
1891	ウェザビー	平地・障害	左
1892	ノッティンガム	平地	左
1899	ヘイドックパーク	平地・障害	左
1900	リボン	平地	右
1904	カーライル	平地・障害	右
1905	フェイクナム	障害	左
1905	ニューベリー	平地・障害	左
1907	エアー	平地・障害	左
1907	アットクセター	障害	左
1908	パース	障害	右
1923	サースク	平地	左
1924	フォントウェルパーク	障害	左
1924	マーケットレーセン	障害	右
1926	チェブストウ	平地・障害	左
1927	トーントン	障害	右
2008	チェルムスフォード	平地	左
2009	フォスラス	平地・障害	左

*この年までに競馬が行われていたと思われる

イギリスの競馬場一覧

開設年	競馬場	競争の種類	周回の方向
1500年代	ソールズベリー	平地	右(ヘアピン)
1539	チェスター	平地	左
1595*	ドンカスター	平地・障害	左
1661*	エブソムダウンス	平地	馬蹄形(左カーブ)
1667	ニューマーケット	平地	逆L字形(右カーブ)
1707	ウォーウィック	障害	左
1709	ヨーク	平地	左
1711	アスコット	平地・障害	右
1718*	ウースター	障害	左
1725*	ラドロー	障害	右
1728	バース	平地	左
1732*	セッジフィールド	障害	左
1740年頃	ヘクサム	障害	左
1755	ストラトフォードオンエイヴオン	障害	右
1767*	ビバリー	平地	右
1771	ヒアフォード	障害	右
1782	ハミルトンパーク	平地	右(ヘアピン)
1783	ブライトン	平地	弓なり(左カーブ)
1783	カテリックブリッジ	平地・障害	左
1801	ポンテフラクト	平地	左
1802	グッドウッド	平地	右
1804*	エクセター	障害	右
1810	グレートヤーマス	平地	左
1816	マッセルバラ	平地・障害	右
1822	ケルソ	障害	左
1829	エイントリー	障害	左
1831	チェルトナム	障害	左
1850	サウスウェル	平地・障害	左
1856	カートメル	障害	左
1859	バンゴール・オン・ディー	障害	左

騎手	斤量	2着(または1着)馬、斤量、差	馬主	記事
松田嘉太郎	127p	ファンタステック129p(4)	土橋多次	
"	127p	ハードゲール127p(大)	"	
"	127p	フリットアバウト127p(クビ+5)	"	
"	129p	レーンボウ129p(3)	"	
"	136p	イシカリ133p(アタマ)	"	
"	132p	イシカリ126p(10)	"	
"	135p	イシカリ133p(2)	"	
不明	135p	ファンタステック129p	不明	
"	127p	ゴー129p	"	福島県賞典
松田嘉太郎	137p	モントカロ-137p(3)	西形金治	
"	137p	ファンタステック133p	"	2着同着=イチバン129p
"	132p	モギー130p(5)	安本喜三	
"	134p	モギー132p(大)	"	
"	143p	スイテン151p(4)	山本由松	
"	138p	ファンタステック132p(2.5+ハナ)	"	
不明	145p	ボン133p	不明	
松田嘉太郎	145p	ファンタステック141p(0.5+2)	前田彦明	
"	145p	ダイアナ131p(0.5)	"	
"	145p	ハゼルガー131p(2.5+5)	"	
不明	139p	ファンタステック141p	不明	
松田嘉太郎	147p	ゴシヨガワ143p(1.25+1)	前田彦明	
"	147p	ウメハル141p	"	
不明	147p	ファンタステック143p	不明	
岸三吉	149p	ウードクラツカー137p(5+1.25)	前田彦明	
"	149p	ダイアナ133p(1+3)	"	
柴田寛治	149p	アルビオン141p(1.5)	"	
"	149p	ファンタステック149p(2.5)	"	
松田嘉太郎	153p	ハウセイ126p(3)	土橋多次	
"	156p	パウアーストック134p(0.5)	"	*バラム118p=5着
"	158p	パウアーストック126p(1)	"	*ユウドレッド124p=3着
"	159p	ライフラー131p(1)	"	*グラブナ123p=5着
"	159p	ライフラー131p(ハナ)	"	*バラム129p=3着
"	163p(74kg)	オシマ138p(2+4)	"	
松本忠男	127p	フラツクス127p(0.5)	"	
松田嘉太郎	160p	モントカロ-135p(0.75)	"	
不明	132p	チャンテクラ125p	不明	
柴田恒次郎	129p	エリス137p(6)	伊藤豊吉	
"	129p	キングトム145p(6)	"	
"	129p	フリットアバウト131p(2.5+大)	"	
不明	62kg	エイラク63kg	不明	
"	62kg	タマトヨ63kg	"	
千葉勝登	62kg	オシマ63kg(2)	土橋多次	
"	62kg	テキサス63kg(2)	"	
不明	59kg	クモカゼ63kg	不明	
柴田恒次郎	62kg	イチバン62kg(4)	土橋多次	
秋山辰治	62kg	ブリモス65kg(4+6)	多賀一	
"	62kg	ファンタステック68kg(4)	"	
"	62kg	ファンタステック68kg(大)	"	ファンタステックは落馬再騎乗

デアサリ全成績 1923 (大正12) 年オーストラリア産・牝 父クールトリム・母ペテーエツチ

年	月日	開催	日R	条件	距離	馬場状態	頭数	着順	タイム
1926(大正15)年	7.10	函館春	①7	抽籤濠州産新馬	1+1/8	良	5	2	1.59.20
	7.11		②7	〃	1+1/8	良	6	1①	1.59.60
	7.18		④7	抽籤濠州産新馬優勝	1+1/4	不良	5	3	2.22.00
	8.7	札幌秋	①6	濠州産各抽籤古馬	1+1/8	良	12	1②	1.59.60R
	8.8		②6	〃	1+1/4	良	10	1③	2.13.00R
	8.15		④6	濠州産各抽籤古馬優勝	1+1/2	良	3	1④	2.38.60R
	9.1	函館秋	①3	各抽籤濠州産馬	1+1/4	良	9	1⑤	2.12.80R
	9.5		④9	各抽籤濠州産馬優勝	1+1/2	良	6	4	2.48.60
	9.23	福島秋	①8	各抽籤内外国産馬特殊ハンデ	1+1/8	不良	13	13	2.07.40
	9.26		③7	各抽籤濠州産馬	1+1/8	やや良	6	1⑥	2.04.00
	9.27		④7	各抽籤濠州産馬優勝	1+1/4	やや良	3	2同	2.14.60
	10.23	小倉秋	①8	各抽籤濠州産馬	1+1/4	良	6	1⑦	2.19.40
	10.31		④8	各抽籤濠州産馬優勝	1+1/4	良	3	1⑧	2.19.80
	12.5	京都秋	②5	各抽籤濠州産馬	1+1/8	良	9	1⑨	2.02.31
12.12		④8	各抽籤濠州産馬優勝	1+1/4	良	7	3	2.14.90R	
1927(昭和2)年	4.2	阪神春	①8	抽籤濠州産古馬甲	1+1/8	良	11	9	2.01.71
	4.3		②6	抽籤濠州産古馬	1+1/8	良	11	3	2.00.21
	4.9		③4	〃	1+1/8	良	7	1⑩	1.59.58
	4.10		④8	抽籤濠州産古馬優勝	1+1/4	良	4	3	2.11.41
	4.16	京都春	①9	抽籤濠州産馬特殊ハンデ	1+1/4	やや不良	9	7	2.15.52
	4.17		②5	抽籤濠州産馬	1	良	10	3	1.47.75R
	4.28		③5	〃	1+1/8	良	7	1⑪	1.59.55R
	4.29		④9	抽籤濠州産馬優勝	1+1/4	良	4	4	2.12.95R
	5.14	横浜春	①3	抽籤濠州産馬	1+1/8	不良	6	3	2.00.11
	5.15		②3	抽籤内外国産馬	1+1/4	やや重	8	3	2.14.2
	5.21		③4	抽籤濠州産馬	1+1/8	良	8	1⑫	1.57.2
	5.22		④7	抽籤濠州産馬優勝	1+1/4	良	5	1⑬	2.09.2R
	6.11	札幌春	①10	抽籤内外国産古馬	1+1/4	良	5	1⑭	2.13.1
	6.12		②8	抽籤濠州産馬特殊ハンデ	1+1/4	良	7	1⑮	2.12.0
	6.19		④6	抽籤濠州産馬優勝	1+1/2	良	6	1⑯	2.42.0
	7.6	函館春	①6	抽籤濠州産馬	1+1/4	良	6	1⑰	2.12.4
	7.10		④8	抽籤濠州産馬優勝	1+1/2	良	6	1⑱	2.42.0
	8.6	札幌秋	①10	抽籤内外国産古馬	1+1/4	良	4	3	2.17.2
	8.7		②11	障害	1+1/4	良	7	1(1)	2.17.2
	8.13		③6	抽籤濠州産馬ハンデ	1+1/4	良	4	1⑲	2.15.0
8.14		④11	障害優勝	1+1/4	良	5	4	2.16.3	
9.14	福島秋	②11	障害	1+1/2	不良	4	2	2.59.1	
9.17		③11	障害	1+1/2	良	3	1(2)	2.51.1	
9.18		④11	障害優勝	2	不良	3	3	4.05.0	
1928(昭和3)年	4.3	阪神春	②11	障害	2800	不良	9	5	3.20.3
	4.7		③11	〃	2800	良	6	5	3.19.2
	9.12	函館秋	①11	〃	2000	やや不良	4	1(3)	2.23.2
	9.16		④11	障害優勝	2000	不良	3	1(4)	2.32.1
	10.14	大禮東	②7	各内外国産馬古馬	3400	良	4	4	3.49.3R
	10.16		③10	障害	2500	良	3	2	2.54.1R
	11.24	東京秋	①11	〃	2500	やや不良	8	3	2.55.4
	11.25		②11	〃	2500	やや不良	5	1(5)	2.56.4
12.5		④11	障害優勝	3300	不良	2	1(6)	4.13.3	

開催欄の阪神は鳴尾、東京は目黒、大禮東は天皇即位大礼記念臨時目黒競馬。1926、27年の距離表記はマイル。着順欄○内の数字は平地の、()内の数字は障害戦の通算勝利数。タイム欄のRはレコード。斤量欄等のpはポンド。記事欄の*は最軽量馬とその斤量、着順。

騎手	斤量	2着(または1着)馬、斤量、差	単勝払戻金	馬主	記事
佐々木勇太郎	55	クラマ55(1)		若山徳次郎	
〃	55	ミフジ53(5)		〃	
内藤精一	57	ケンキ63(4)		田中舎平	
〃	55.5	ケンキ61(アタマ)		〃	
〃	58	ゴールデンアロー60(1.25)		エツチ	
〃	57	ブラケード59(4.5)		〃	京都市長賞
尾形藤吉	55	オキツカゼ59(2.5)	82.30	〃	
〃	59	コンゴウ61(7)	25.90	〃	
〃	60	オキツカゼ61(1)	26.60	〃	
〃	61	モダンボーイ56(2.5)		〃	京都市長賞
〃	66	アケフネ63.5(アタマ)	49.40	〃	東京競馬倶楽部賞銀製花盛器
〃	63	コンゴウ62(6)	27.20	〃	松平伯寄贈銀杯
〃	62	コンゴウ61(2)	24.30	〃	
〃	65	コンゴウ63(1)	22.00	〃	
〃	69	フクイチ55(1.5)	45.50	〃	
〃	67	フクイチ59(0.75)	25.50	〃	
〃	71	オキツカゼ64(1.5+0.5)		〃	2着=フクイチ57
〃	71	クサナギ58(5)	24.00	〃	
〃	69	オキツカゼ64(1.25)		〃	
〃	72.5	オキツカゼ66.5(クビ)		〃	3着=リモ60(大)
武部省三	67	オールメイン61①人気(1+大)		〃	2着=ワカクサ70②人気・尾形
尾形藤吉	70.5	ケンクン62(1.5)	22.50	〃	
〃	70	アケフネ64(3.5)	31.00	〃	
〃	75	エービーシー59(2)		〃	
〃	75	イチキタ68(2)	23.00	〃	
〃	73	エービーシー63(1.25)	27.00	〃	
〃	73	オキツカゼ67(0.5)		〃	
〃	75	ヤヨイ65(3.5)	24.50	〃	
〃	75	オキツカゼ67(2.25)	52.50	〃	

『阿さ利本店』の“ベストポジション”に掲げられたデーアサリの写真。訪れた客は必ずこの前を通る。愛馬の活躍を自慢したいという店主の気持ちが伝わってくるようだ



カモイ全成績 1928 (昭和3) 年浦河産・牡 父ペリオン・母アイリス／栗・流星・左後肢一白

年	月日	開催	日R	条件	距離	馬場状態	頭数	人気	着順	タイム
1930 (昭和5)年	7.21	函館春	②6	抽籤内国産新馬	1800	良	5		1①	2.05.3
	7.27		⑥6	抽籤内国産新馬優勝	1800	良	5		2	2.04.2
	9.7	函館秋	①7	抽籤内外国産古馬	1800	やや不良	7		1②	2.02.0
	9.14		⑥8	抽籤内外国産古馬優勝	2400	良	8		2	2.46.0
	12.6	京都秋	①5	抽籤内国産古馬甲	2400	不良	13		1③	2.02.0
	12.14		⑥9	抽籤内国産古馬優勝	2400	良	7		2	2.47.0
1931 (昭和6)年	3.21	中山春	①7	抽籤馬特殊ハンデ	2000	良	9	2	1④	2.12.4
	3.29		⑥8	抽籤馬優勝	2400	良	10	1	1⑤	2.38.4
	4.18	京都春	①9	抽籤内国産古馬特殊ハンデ	2000	良	10	1	1⑥	2.11.3
	4.26		⑥9	抽籤内国産古馬優勝	2400	不良	4	1	1⑦	2.44.1
	5.2	東京春	①9	抽籤内国産古馬特殊ハンデ	2000	やや良	13	1	1⑧	2.11.2
	5.10		⑥10	抽籤内国産古馬優勝	2400	やや不良	3	1	1⑨	2.37.3R
	5.23	横浜春	①9	ニッポンハンデキャップ	2000	良	8	1	1⑩	2.10.0R
	5.31		⑥10	抽籤内国産馬優勝	2400	良	5	1	1⑪	2.36.0R
	10.10	中山秋	④10	抽籤古馬特殊ハンデ	2000	不良	9	1	1⑫	2.20.4
	10.18		⑥10	抽籤古馬優勝	2400	やや不良	6	1	1⑬	2.44.1
	10.24	横浜秋	①9	ニッポンハンデキャップ	2000	良	5	1	3	2.09.3R
	10.25		②9	抽籤内国産古馬	2000	良	3	1	1⑭	2.13.1
	11.8		⑧10	抽籤内国産古馬優勝	2400	良	3	1	2	2.39.0
	11.14	東京秋	①9	抽籤内国産古馬特殊ハンデ	2000	やや不良	6	2	2	2.11.4
	11.16		③9	各内国産古馬	3400	やや不良	3	3	3	3.56.3
11.21		④9	抽籤内国産古馬	2400	やや不良	6	1	1⑮	2.42.4	
11.29		⑥10	抽籤内国産古馬優勝	2400	不良	6	1	1⑯	2.47.1	
1932 (昭和7)年	1.4	阪神記念	①6	抽籤古馬特殊ハンデ	2000	良	6	1	2	2.11.0
	1.5		②5乙	抽籤古馬	1800	良	8	1	1⑰	1.59.1
	1.10		⑤7	抽籤古馬特別	2400	良	5	1	1⑱	2.40.3
	3.26	中山春	④9	抽籤古馬特殊ハンデ	2000	良	9	1	2	2.10.2R
	3.27		⑤7	抽籤馬	2400	良	6	1	1⑲	2.39.3
	4.3		⑧10	抽籤馬優勝	2400	良	5	2	1⑳	2.39.2

着順欄○内の数字は通算勝利数。タイム欄のRはレコード。斤量はすべてkg。1931年以降の成績表には馬主の記載なし。1931年11月16日のレースで、尾形は2着馬のワカクサに騎乗していた。単勝払戻金は円(馬券は10円単位)



プロミエルカモイ (競走名カモイ) を描いた絵画。『五島軒本店』の資料室に展示されている。この馬がいなかったら、大火後の『五島軒』の歩みは違うものになっていたかもしれない

どうやら私には昔のことを知りたがる性質があるらしい（気づくのが遅い！）。一言で言えば「歴史好き」とはいえ、日本史や世界史の知識を深めようという意欲はほとんどない。興味を持ったことの歴史を知りたくなってしまふのだ。

小学生の頃から好んで読んでいたのは鉄道史や野球史に関する本。昔は子供向けに書かれたものも多くあった。一方、競馬史関連の本には、当たり前前の話だが児童書の類いはなく、1980（昭和55）年に出された『日本の名馬・名勝負物語』（中央競馬ピーアール・センター編）が、初めて読んだ「競馬史書」だった。最初の「発掘作業」は、「はじめに」にも書いたように、10年ほど前、競馬中継の歴史を知りたくなったときに始まった。

本格的な「競馬史書」や昔の新聞、競馬雑誌などをあたってみると、いろいろなことがわかってきた。それらを「どこかに書き記しておきたい」と思ったとき、『週刊競馬ブック』に披露する機会を与えていただいた。

さまざまな資料には、「へえー、そうだったんだ」という「トリビア」や、「これはどうい

うこと？」という「ツツコミどころ」が満載されていた。そこから先は、「芋づる式」。掘れば掘るほど、埋もれていた事実が見つかり、その都度、同誌のお許しをいただいで寄稿を続けてきた。

その「つる」はいまだに切れていない。少し前、同誌の「一筆啓上」にも書いたのだが、「底なし沼」にハマリ込んだようなもの。それほど、競馬史というのは奥が深い。

改めて言うまでもなく、競馬の歴史に関する知識を深めたところで、馬券がよく当たるようになることはない（血統を知ることには役に立つかもしれないが）。だから、これまで多くの「競馬必勝本」が著されてきたのに対し、「競馬史書」の類いはごくわずかしか世に出てこなかった（と思う）。

でも、歴史を見過ごしたままにしておくのはもったいない。それを知って得することはなくとも、馬券で損することはないだろう。だったら、できる限り掘り起こしておくべきだ。そんな勝手な使命感に駆られて、今なお『週刊競馬ブック』への寄稿を続けている（加えて、この拙著を上梓してしまった！）。

それはもう寄稿ではなく「奇行」なのかもしれない。なにとぞご理解ご容赦の上、これからも同誌の「競馬史発掘」シリーズをご愛読いただければ幸いです。

初出一覧(『週刊競馬ブック』(株式会社競馬ブック発行))

第1章 2大競馬場のナゾと変遷

「東京競馬場はなぜ左回り?」「左回りにも古い歴史が」「アメリカにも左回りがあった」2022年2月14日、28日、3月14日、28日発売号、

「京都競馬場外伝」2023年4月3日、17日発売号

第2章 明治時代の競馬場跡を訪ねて

「横浜/洋式競馬発祥の地」「東京/日本人が始めた洋式競馬」「函館・札幌/開拓時代の北海道と競馬」

「神戸・大阪・東北/各地に広がる洋式競馬」「函館こぼれ話/あの老舗と競馬の縁」2023年1月16日、

30日、2月13日、27日、3月13日発売号

「日本一の地方競馬場物語・羽田」2016年4月18日発売号

第3章 戦前戦中の競馬秘史

「戦時下の“無観客競馬”」 2020年8月3日、10日発売号

「日本競馬中継事始め」 2013年5月27日発売号

「日本ダービー初放送」 2013年8月26日発売号

第4章 各地の競馬史をたどるぶらり旅

「高知編1 / “伝説の地”の草競馬」 「高知編2 / 各地に残る草競馬場跡」 「高知編3 / 山内一豊と田辺良

顕」 「高知編4 / 土佐の高知は競馬とともに」 「高知編5 / 100年の歩みと名馬たち」 2021年7月26

日、8月9日、23日、9月6日、21日発売号※火 18〜20日3日間開催のため

「北陸編 / 戦前地方競馬の痕跡」 2021年1月25日、2月8日、22日発売号

「宇部編 / “宮競馬”の跡を訪ねて」 2021年3月8日、15日発売号

競馬史発掘

正史に書かれなかったあんな話こんな話

二〇二六年 三月一六日 第一刷発行

著者

矢野吉彦
©Yoshiko Yano 2026

発行者

編集担当

太田克史
持丸剛

発行所

株式会社星海社

〒112-0011

東京都文京区音羽1-17-14 音羽YKビル四階

電話 〇三・六九〇二・七三〇

FAX 〇三・六九〇二・七三二

https://www.seikaisha.co.jp

発売元

株式会社講談社

〒112-8001

東京都文京区音羽2-12-12

(販売) 〇三・五三九五・五八一七

(業務) 〇三・五三九五・三六一五

TOPPANクロレ株式会社

株式会社国宝社

印刷所
製本所

アートディレクター
デザイナー
フォントディレクター
校閲

吉岡秀典 (セブテンパーカウボーイ)
榎本美香
紺野慎一
鷗来堂

●落丁本・乱丁本は購入書店名を明記のうえ、講談社業務あてにお送り下さい。送料負担にてお取り替え致します。なお、この本についてのお問い合わせは、星海社あてにお願い致します。●本書のコピー、スキャン、デジタル化等の無断複製は著作権法上での例外を除き禁じられています。●本書を代行業者等の第三者に依頼してスキャンやデジタル化することはたとえ個人や家庭内の利用でも著作権法違反です。●定価はカバーに表示してあります。

ISBN978-4-06-542818-4

Printed in Japan

380



アイドルホース列伝

1970ー2021

小川隆行 ウマフリ

夢の中のターフを数々の伝説が駆け抜けてゆく

1970年代、地方競馬から中央へやってきたハイセイコーが日本中を熱狂の渦に巻き込んだ。元祖アイドルホースの誕生である。以来50年、「流星の貴公子」テンポイント、「芦毛の怪物」オグリキャップ、「不屈の帝王」トウカイテイオー、「異次元の逃亡者」サイレンススズカ、「日本競馬の至宝」ディーブインパクト、「最強牝馬」ウオッカ、「愛すべき問題児」ゴールドシップ、「奇跡の白毛」ソダシなどのスターホースから、クセ馬、スピード王、ダートキング、ブロンズコレクター等の個性派まで。競馬ファンの心に刻まれた輝きは何十年と時がたっても色あせない。時代を超えて語り継がれるアイドルホース101頭の伝説を一冊に。



310

アイドルホース列伝 超

1949-2024

小川隆行 ウマフリ

永遠に色褪せない名馬たちの記憶

無傷の10連勝でダービーを制し、その17日後に急死した「幻の馬」トキノミノルから70余年。父譲りの美しい栗毛をなびかせ大レースに挑み続けたナリタトップロード、人気薄から何度も勝利を重ねた『奇跡』のステイヤー・ヒシミラクル、爆発的な末脚で二冠を達成して引退すると、わずか5年の種牡馬生活で活躍馬を輩出、早すぎる死が惜しまれるドウラメンテ、世界ランク1位を獲得した新時代の史上最強馬イクイノックス、名手との絆で不運と挫折を乗り越えた現役トップのドウデュースなど。昭和の名馬から現役世代まで、時代を超えて愛される156頭の名馬たちの蹄跡をこの1冊に！



ゴールドシップ伝説

愛さずにいられない反逆児

小川隆行 ウマフリ

「気分が乗れば敵なし!」
「芦毛伝説の継承者」

常識はずれの位置からのロングスパートで途轍もなく強い勝ち方をするかと思えば、まったく走る気を見せずに大惨敗。気性の激しさからくる好凡走を繰り返す。かつてこんな名馬がいただろうか。「今日はゲートを出るのか、出ないのか」「来るのか、来ないのか」「愛せるのか、愛せないのか」……。気がつけば稀代のクセ馬から目を逸らせられなくなったわれわれがいる。度肝を抜く豪脚を見せた大一番から、歓声が悲鳴に変わった迷勝負、同時代のライバルや一族の名馬、当時を知る関係者・専門家が語る伝説のパフォーマンスの背景まで。気分が乗ればもはや敵なし! 芦毛伝説を継承する超個性派が見せた夢の航路をたどる。



オルフェーヴル伝説

世界を驚かせた金色の暴君

小川隆行 ウマフリ

強さと激しさの鮮烈な記憶

あの震災の年、GI3勝の名馬の全弟に過ぎなかった小さな栗毛馬がクラシックロードを駆け抜けた。突き放した皐月賞、雨を切り裂いた日本ダービー、地響きのような歓声に迎えられた菊花賞と勝ち進み、史上7頭目の牡馬クラシック三冠馬が誕生した。古馬となってもライバルを寄せつけない強さは変わらさず、勇躍フランスへ乗り込んだ凱旋門賞では世界の頂点に立つか見えた。ゴール後に騎手を振り落としたり、制御不能の大逸走から猛然と追いつけたり、偉大な父ステイゴールド譲りの気性の激しさから来る逸話の数々も愛おしい。見るものの心をとらえて離さない史上稀に見る個性派名馬の軌跡をたどる。



次世代による次世代のための

武器としての教養 星海社新書

星海社新書は、困難な時代にあっても前向きに自分の人生を切り開いていこうとする次世代の人間に向けて、ここに創刊いたします。本の力を思いきり信じて、みなさんと一緒に新しい時代の新しい価値観を創っていききたい。若い力で、世界を変えていきたいのです。

本には、その力があります。読者であるあなたが、そこから何かを読み取り、それを自らの血肉にすることができれば、一冊の本の存在によって、あなたの人生は一瞬にして変わってしまうでしょう。思考が変われば行動が変わり、行動が変われば生き方が変わります。著者をはじめ、本作りに関わる多くの人の想いがそのまま形となった、文化的遺伝子としての本には、大げさではなく、それだけの力が宿っていると思うのです。

沈下していく地盤の上で、他のみんなと一緒に身動きが取れないまま、大きな穴へと落ちていくのか？ それとも、重力に逆らって立ち上がり、前を向いて最前線で戦っていくことを選ぶのか？

星海社新書の目的は、戦うことを選んだ次世代の仲間たちに「武器としての教養」をくばることです。知的好奇心を満たすだけでなく、自らの力で未来を切り開いていくための「武器」としても使える知のかたちを、シリーズとしてまとめていききたいと思います。

2011年9月

星海社新書初代編集長 柿内芳文



SEIKAISHA
SHINSHO