

経済と経営 27-3 (1996. 12)

〈論文〉

軽種馬産地経済を支え補完して立地する諸産業  
—— 日高地方における軽種馬生産の研究 —— (6)

進 藤 賢 一  
岩 崎 徹

(1) は じ め に

軽種馬生産が日高地方のメジャー・インダストリーであることは、このシリーズで再三に渡って述べてきた。そして日高地方における軽種馬の年間販売額は500億円から600億円に達し、これらの産駒が中央競馬および地方競馬で走ると、馬券の売上高だけでも3兆8,000億円に達する。

国を胴元とする公営ギャンブル、4兆円にも達しようとしている産業をスタート時点から支えてきているのが北海道の日高、胆振の競走馬産地である。日本の軽種馬生産の約70%を占める日高地方に胆振、十勝を加えるとそのシェアは80%になり、北海道以外の東北3県、南九州3県、関東3県に四国の高知を含めた本州10県の軽種馬産は20%に満たない状況であるから、そのシェアの大きさを伺い知ることができる。

こうした巨大なマーケットを有する軽種馬の産地の生産動向は、当然のことながら中央競馬会、地方競馬全国協議会など競馬産業界の意向や、最近急速に変化した国際的な競馬国間の需給動向に左右されざるを得なくなっている。

新しい動きとしては、第一に、競馬の国際化に伴う輸入軽種馬の増大が産地日高の軽種馬生産に重大な影響を及ぼそうとしていることである。

中央競馬会は1999年までに、海外未出走輸入馬の競馬出走回数をこれまでより20%増やし、55%のレースを開放する計画を推進してきている。

1992年まで僅かに2競走のみであった海外で出走経験のある馬を含めた開放レースも99年には12回とし、4歳馬の5大重賞レースや春・秋の天皇賞など高額賞金レースを開放する方向で検討しているのだ。

軽種馬の輸入は、1970年までは家畜改良用のみが認められてきたが、翌71年「関税暫定措置法」によって競走用馬や妊娠中の繁殖牝馬に関し、400万円の関税を支払うことを条件に輸入自由化が認められてきている。

しかし、これまでは中央競馬会が外国産馬の出走制限を講じてきたので、輸入馬匹頭数は最近まで50頭前後で推移してきたのである。

こうした状況のなかで競馬先進国からの更なる門戸開放の外圧、国内の競馬ファンからはスピードあるレースへの期待や、外国馬と国産馬の対抗レース希望が増大するのにもなって、中央競馬会は出走制限措置を段階的に緩和せざるをえなくなり、1992年には混合レースの占める割合、つまり自由化率の割合を35%まで引き上げることにしたのである。

加えて、21世紀初頭、2000年には混合レースの割合を55%まで拡大する方針を打ちだしている。

この結果、1992年ごろまで年50頭程度の軽種馬輸入であったものが約3倍増になるわけだ。そうした背景には、ガット包括合意により軽種馬輸入にかかわる関税率が15%削減されて、21世紀からは1頭340万円になることのほか、円高による外国産馬の割安感も出ており、日本の競走馬市場は一層の市場競走を余儀なくされることになったのである。

産地の日高地方は、こうした国際競争の時代に突入したことで更なる競争力のグレードアップを強いられることになる。

もう1つは、中央競馬会におけるアラブレースの廃止決定である。その背

後にある理由は、スピード感の弱さと利幅の少なさであろうと推測された。サラブレッドと異なりアラブ種の生産は中央競馬と地方競馬の両市場を背景に、日高地方においても一定の生産頭数を誇ってきた部門であった。また、アラブ種は、門別、平取など日高西部の地域の農業複合化のなかにしっかりと根をおろした畜産部門であったのである。

経営の様相も新冠、静内、浦河のサラブレッド専業地帯とは自ずと異っていた。

サラブレッドに較べてそれほど神経質でないアラブ種は、粗食に耐えることによる飼育のし易さ、温糞の堆肥化など、耕種農業のなかに深く浸透しており、アラブ最大の産地門別町では昭和の末期、サラブレッドと頭数が並ぶほどの繁栄を見たのである。

ところが、中央競馬におけるアラブレースの廃止は、主産地である日高西部の「マチの経済」に深刻な陰を落とすとともに、地域農業のありかたそのものを変える事態になりかねない状況が生まれつつある。

ともあれ、こうした新しい状況のなかで確実に変化する日高に地域経済を、本稿では次の視点から分析をすすめる。

軽種馬の生産と流通に関わるわき役の存在にかかわる掘り下げである。

直接的な生産・流通段階に関しては、これまでの日高地方における軽種馬研究シリーズ（1）～（5）で詳細に述べてきた。

わき役の存在といっても、それぞれが地域経済に深く関わり、軽種馬の生産と流通を補完し、あるいは寄生し、また一定の経済効果をもたらしている部門であるからだ。

その第一は、軽種馬生産と競走馬市場を結ぶ「馬匹輸送業」である。

馬の輸送は何時も産地から全国各地の競馬場に一方通行で行われているだけではない。

繁殖牝馬、種牡馬、休養馬、怪我・病気で生産地に戻ってくる馬も数多い。

こうした逆流輸送馬は、産地から各競馬場に配送される馬の30%にも達しているのだ。

他方、中央競馬、地方競馬は全国各地で開催され、その都度、競馬場所属のトレーニングセンター（以下、トレセン）間、あるいはトレセンと競馬場間の馬匹輸送に必要が生じる。

ここで取り上げるのは、主に前者で「北海道馬匹輸送事業協同組合」傘下の輸送会社を中心にその実態を分析する。

第二は、高価な競走馬であるため「損害保険業」が深く広くネットされている。

基本的には、軽種馬飼育農家全戸加入が義務づけられている「農業共済組合保険」をベースにして、任意のものとして「日本軽種馬協会保険」や「共済組合保険」など。さらに、任意のものとしてや「安田火災海上KK」を軸とする「東京海上KK」、「三井海上KK」、「住友海上KK」などの、いわゆる「民間保険」がある。

これまで、こうした保険は死亡、廃用事故に限定されていたものが、競走能力の喪失・流死産障害、種牡馬受胎能力障害など新しい分野が付け加わり、軽種馬産地への浸透が図られてきている。

また、馬匹輸送中の損害保険も見逃せない。

保険業の実態は分かりにくいところが多く、数字の出にくい部分があるのでその点をご容赦いただきたい。

第三は、「エサ供給」に関わる産業の存在である。

本来、馬は野草で育つ家畜である。江戸時代末期、場所請負制度のもとニン場などに導入された南部産の馬は、漁師が帰省した冬季間もミヤコ笹をエサとして野生の状態で生き延びていたことはよく知られている。

エサ供給産業が成立してくるのは、次第に自給飼料基盤が喪失していること、軽種馬の飼育と放牧は結び付くが、エサは購入依存といった飼育形態に分離・分化現象がおこってきていること、外国産の飼料単味（個別飼料）が

安く簡単に輸入できることなどによると思われる。

馬糧商には、地元出身の比較的規模の小さな経営体から大規模な総合商社にいたるまで幅広く存在している。

ここでは、主に地元の馬糧商を中心にその構造と役割を考えてみたい。

第四は、「獣医師」の存在が軽種馬産地の陰の支え手として重要であることはいうまでもない。

日高は獣医だけでも常時 200 人前後が働く地域であり、全国の獣医学部のある大学からこの土地を選び、就業の場として働いている人々が多い。

同じ大家畜でも乳・肉牛と比較して軽種馬は病気や怪我にかかりやすい体質をもっているから、それだけ獣医の任務は重い。

獣医師を雇う側、つまり生産者も獣医の選択には神経を使う。人間でもかかりつけの医師があるように、この産地もまた名医をめぐるさまざまな人間模様が描き出される。

第五は、日高には多くの「軽種馬育成公社」や「育成のための牧場」がある。繁殖牝馬から生まれおちた産駒は、およそ 2 年間ほど主に産地で育成・調教しなければならない。

放牧運動から騎乗訓練までおこなうが、調教師が不足しており、最近では東南アジアの国々やオーストラリアの現場経験者を雇用する傾向が強くなってきている。

そうした育成公社の事例を紹介し、その性格と役割を述べておく。

最後に、日高地方では馬産地を背景として、馬に関わるイベントを企画・実践している自治体が増えている。これは極めて最近の傾向であるから、イベントの回数も経験もまだ浅いところばかりである。

軽種馬生産が日高地方の中核的産業でありながら、日高の多くの住民が馬に触れたこともなければ、馬の習性も知らない。従って乗馬もできない。ましてや、軽種馬の生産・流通のからくりもわからない。

これからは軽種馬産地が競馬ファンを増やしていかなければならない、と

する危機感が産地の空気として重くのしかかっている。

少しでも地元の人々に馬を理解してもらいたい、が各種のイベントのきっかけになっている。

以上の6点について、それぞれ現状分析と問題点の析出をすすめる。

## (2) 日高から胆振にかけての軽種馬輸送産業の成立と展開

日本の軽種馬の圧倒的部分を生産、繋養しているのが北海道である。その主産地は言うまでもなく日高・胆振で、軽種馬の産駒、繁殖牝馬、種牡馬、その他（休養馬等）はそれぞれ全国の80%近くが繋養されているのである。

こうした軽種馬の多くは、中央競馬や地方競馬のレースで出走するが、競馬の開催地は全国各地に跨がっている。そのため当然の業務として、こうした馬匹の輸送事業が日常的に必要な不可欠になってくる。

この地域で生産された馬匹、つまり産駒は生産地で一定期間調教された後、明け2歳、3歳で主に中央競馬や地方競馬所属のトレーニングセンター（以下トレセン）に入厩し、調教を受けながら競馬出走の機会を待つことになる。

中央競馬は、関東地方茨城県の美浦<sup>みほ</sup>トレセン（入厩頭数約1,900頭、以下同）、関西は栗東<sup>りっとう</sup>トレセン（500頭）、地方競馬では、大井（東京）、船橋（千葉）、川崎（神奈川）、さらに金沢（石川）、笠松（岐阜）、弥富（愛知）、園田（兵庫）、益田（島根）、福山（広島）、高知、九州では佐賀、荒尾（熊本）、門別（北海道）の12の専用トレーニングセンターに輸送されるルートが構築されている。

地方競馬のなかにも大井や船橋のように入厩頭数500頭規模のものもあれば、専用の厩舎を持たず、業者に分散して入厩させているところもあるのだ。

全国10か所で行われる中央競馬場、その他数多くの地域で開催される地方競馬場に産駒から一定の調教の段階を経て、あるいは競馬のたびに軽種馬を巡回輸送する産業が重要なものとして成立してくるのである。

中央競馬会の場合、所属のトレセンと各地競馬場に馬匹を輸送するのは、中央競馬会の指定業者であり、関東地方では「日本馬匹輸送」(株)、「東都輸送」(株)、「関東馬匹運輸」(株)、名古屋、中京では「東海馬匹輸送」(株)、関西地方では「鷹野」(株)、「竹内」(株)、「竹中」(株)、「中野」(株)、「センコー」(株)、「日本通運」(株)の合計10社である。

この10社は、おもに中央競馬の開催競馬場間の馬匹輸送を行っている。すなわち、産地と競馬場ではなく、中央競馬開催日に合わせて競馬場間で馬匹を移動させるのである。

一方で、日高のように産駒の産地と中央競馬会に直結しているトレーニングセンター、つまり、産地と地方競馬会場間の馬匹輸送を担う経営体としての存在がある。

北海道では「競走馬輸送事業協同組合」に加盟している9つの輸送業者が目下のところ存在している。

組合傘下の輸送業者が軽種馬の輸送にかかっている年間の事業収入は30億円以上といわれている。これは、かなりマクロな数字であるが、地域産業として重要な地位を得ていることが伺える。

北海道の年間産駒頭数はおよそ1万頭、うち80%は1年後2歳馬、2年後3歳馬として中央競馬、地方競馬の出走馬の形で北海道内・外の馬主に引き取られていく。

出荷頭数は、中央競馬、地方競馬の入厩頭数によって規制され制限されているのである。

この9社以外にも軽種馬輸送の事業者があるものの、北海道、とりわけ日高、胆振、渡島の産駒輸送はこの組合傘下の会社が90%以上を取り扱っているとあってよい。

しかし、札幌、函館で開催の中央競馬の馬匹輸送には前述の「中央競馬会指定輸送業者」があたるので、「北海道競走馬輸送事業組合」傘下の9会社の取扱いはわずかなものである。

他方、道営競馬に関しては札幌、旭川、岩見沢、帯広、函館の各競馬開催中、入厩頭数に当たる500～600頭の輸送を主にこの9社が担当している。

延べ頭数にすればおおよそ3,000頭ほどである。

馬匹輸送車は9頭運搬可能な特殊車で、この車の価格はおおむね3,000～4,000万円。

かつてはさまざまな規格馬匹の専用ないし非専用の輸送車があったが、最近では9頭運搬車に限定されてきている。

9頭運搬車は、中にポールを立て、ボードで壁を構築する改良車が主で、通常は7頭運搬が一般的である。つまり、余裕をもったの搬送を行うのである。本州各厩舎の指定業者は9頭型でも、実質的に4頭積みの運搬車として利用している場合が多い。

こうした軽種馬輸送車の9社の総保有は約50台(酒井運輸が最大で11台、大江運輸とホース運輸が7台程度、他は数台)、常勤の運転手は普通のトラック輸送と異なり、1台に2人乗り込む。

従って計算上の運転手は100人になるが、常時車を動かしているわけではないので、目下のところ9社合計で80人前後の運転手が働いている。

軽種馬の輸送は、産駒生産地から全国の競馬開催地への一方通行ばかりではない。生産地である北海道に馬匹を戻す輸送は、いわゆる「上り馬」の繁殖牝馬、種牡馬、および怪我、病気による休養馬で、本州に輸送した総数の30%程度が毎年帰還するものと見込まれている。

北海道から関東、中京、関西地区への軽種馬輸送は、以前鉄道を利用していた貨車輸送時代が長く続いた。

その時代は、東京まで7日～10日もかかることは珍しくなかった。それ以外の方法としては、生産者が輸送業者に依頼し、貨物自動車による付添い付きの運搬方式がとられていたのである。

輸送経路もこの時代「青函航路」利用が支配的であった。



今日でも、中央競馬会指定業者の馬匹輸送は、海上での輸送リスクを考慮し、この「青函航路」を多用しているが、鉄道輸送は既に消えている。

「北海道競走馬輸送事業協同組合」傘下の輸送会社は、最近むしろ、青函航路よりも苫小牧、室蘭から八戸コースを利用する傾向が強い。

馬匹のこの程度の海上輸送には、大きな問題点はないということが経験的に理解できたからである。

今日では、付添いの人件費もかさむことから、馬主が変わって調教師が、得意先の厩舎の依頼を受け、輸送業者に馬匹輸送を発注するようになってきている。

北海道の日高地方から本州諸地域（主に東北地方の港）に上陸した馬匹輸送車は、関東方面向けとして表日本の高速道路を利用して目的地に達するか、関西方面向けは裏日本の国道を南下するしかないのである。

だが、実際はさまざまな目的地に行く軽種馬を積み込み、配送するわけであるから輸送経路が常に一定しているわけではない。

軽種馬の輸送会社の設立は、1964年の東京オリンピックの乗馬競技以降であるが、当初はバス会社や魚介類、雑貨の輸送会社から参入してきた軽種馬輸送専門業者もあつた。

それまでは自家用家畜運搬車を利用しており、馬匹輸送専用車はなかった。車体の規格もバラバラだったのである。

東京オリンピック開催の後、1969年から第1次競馬ブームで、一挙に軽種馬輸送に専業化、専門的輸送業者が登場することになってきたのである。

1970年代からフェリーの運行で輸送日数はぐっと短縮した。フェリー幕開けのころは、白ナンバーの輸送車も多く、専用車もなかったのにわか造りの車を使用していた。

日高に基地をおく「トカチ馬匹輸送」（新冠）、「酒井運輸」、「大江運送」（静内）等は馬匹輸送の専用車で地域の得意先の馬（明け3歳が多い）を集め、苫小牧まで走り、フェリーで八戸に、盛岡からは高速道路を使って関東、関

西方面に運ぶルートを使うようになったのである。

早朝5時に産地の顧客から馬匹を集め、苫小牧まで走る。苫小牧で乗船が不可能な場合は函館に出て青函航路を使う。

朝9時30分苫小牧を出帆すれば青森県の八戸に18時に到着する。岩手県の盛岡には21時に到着。東京は翌朝7時の到着となる。つまり、日高管内と東京は24時間前後で結ぶことになる。

関西方面はさらに半日程度要するが、関東への輸送馬がなければ日本海沿岸を走ることが可能であり、関西までの時間はかなり短縮する。

貨物トラックのシャーシーをベースにしたバスタイプの馬匹輸送専用車は札幌の「フジボデー」をはじめ、名古屋、富山の工場などで製作されている。

これらはすべてオーダーメイドであり、発注してから完成引渡しまでは通常6か月以上かかって製作され、輸送されてくる。改造費も含めれば1台4,000万円ほどに上り、観光バスなみの価格となる。

軽種馬の輸送中は、し尿が垂れ流し状態なので、アンモニア等による腐食がすすみ、3年に1回は内装塗り替えが必要であり、そうした維持経費も安くはない。

馬匹輸送専用車は、運転手2人が仮眠できるベッドが備え付けられ空調が完備、電話、モニターの設備を持ち、餌、水を積み込んで走るよう工夫されている。

「北海道競走馬輸送事業協同組合」傘下の9社による本州方面への馬匹輸送台数は1986年(昭和61)延べ約900台、その後毎年100~200台ずつ増え、1988年(平成1)には1,300台、90年には1,500台、同93年には1,800台になった。台数の増加は、産駒数の増加に比例していると考えていい。

季節的には、4~6月と9~12月にピークがあって、月に200台を越すこともあるが、少ない月でも80~100台は走っている。

1995年、高速輸送船テクノライナーの実験が日高の浦河と茨城県の大洗港との間でおこなわれた。

実験では軽種馬を乗せ、体調の変化を測定したが、この高速船を利用すると浦河～大洗を8～9時間の高速で輸送できるメリットはあるものの、逆に輸送費がこれまでの2倍以上になることが予想され、大きなデメリットになってくる。

軽種馬の輸送には都合がよいが、果たして浦河で他の地元生産物が輸送品として運賃に見合うだけ集まるかどうかは鍵であろう。

軽種馬の輸送には死亡、障害などの保険をかけるのが普通になってきている。組合は目下、「安田火災海上」と契約し、どんな馬でも最高400万円の損害保険が得られることになっている。ただし免責がある。

免責の場合は死亡見舞い金が支払われる。輸送中、「暴れて怪我をし、または急性疾患(肺炎等)」が原因で死亡または切迫屠殺をした場合、60万円の見舞金を支払われる。有責の場合は交通事故などが考えられる。

軽種馬の死亡、切迫屠殺の場合400万円が払われるが、怪我の場合も治療期間に応じ、最大7カ月、27万円程度の保証がなされている。

「北海道競走馬輸送事業協同組合」傘下9社のなかで「共栄産業」(株)、「酒井運輸」(株)はそれぞれ浦河、静内に拠点をもつ老舗で、富川の「佐藤馬匹輸送」(株)も10年以上この事業を展開している。

9社の配置は、競走馬産地の浦河(3)、静内(2)、門別、新冠に各(1)と分散立地しているほかは苫小牧、札幌に2社がある。

富川の「佐藤馬匹」(株)や新冠の「トカチ馬匹輸送」(株)は、軽種馬輸送を専業とする業者であるが、他は一般貨物輸送も手掛ける兼業経営である。

軽種馬のみの収益性を把握するのは難しい。例えば、「酒井運送」はトラック、観光バスから参入してきた輸送会社であり、営業成績を部門別には発表していないからだ。

「酒井運送」(株)は軽種馬輸送部門で、組合傘下の9社中最大手の輸送力を持つ。1954年陸上貨物と観光バスの営業を皮切りに、1970年、軽種馬の輸送部門にも参入してきたのである。

今日では、大型バス13台、中型1台、マイクロバス7台の計21台を所有し、9頭輸送可能な軽種馬輸送車11台を所有する。

浦河の「三和運輸」(株)は、水産物輸送と馬輸送の兼業経営である。

道内の産駒輸送はこの9社が大半のシェアを占めているものの、他に十勝の「狩勝運輸」(株)(音更)があり、軽種馬のほか乳牛、肉牛の輸送も手掛けている。

1988年11月から「北海道競走馬輸送事業協同組合」によって、競走馬の輸送費が改定され、以下のようになった。

〈第1表〉

行く先の地域名	往 路	復 路
青森, 盛岡, 水沢, 上山	80,000 円	50,000 円
新潟, 福島, 宇都宮, 足利, 高崎	90,000 円	60,000 円
美浦, 浦和, 船橋, 大井, 川崎	100,000 円	70,000 円
名古屋, 笠松, 金沢	110,000 円	75,000 円
栗東	125,000 円	80,000 円

軽種馬の輸送費用は、普通貨物の2倍以上で認可を得ているものと説明されている。

種牡馬を中心とする輸入馬は国際貨物としての取扱いになっているが、千歳空港に到着し、近くの厚賀検疫所に入り、1週間から10日間の検査が待っている。

輸入軽種馬は、主に貿易商社が取り扱っているので、空港から検疫所までの輸送費は商社持ち、それ以後は解放馬となり、商社等から受注し、北海道内ばかりでなく、全国に配送する役割は事業組合所属の馬匹輸送会社が負う。

### (3) 軽種馬の損害保険と地域経済での役割

日高地方の地域経済と深くかかわっている産業に「競走馬損保業」がある。これは軽種馬が高価な経済動物であることとに拘わっている大きな事業だからだ。

保険料収入は、「競走馬保険」業界最大手の「安田火災海上」(株)だけでも年間15億円以上、他の「東京海上」(株)、「住友海上」(株)、「三井海上」(株)保険会社を総合すると30億円をゆうに越える産業として地域経済に深い関わりをもっている。

とりわけ、「安田火災」(株)は競走馬保険の業界の中で歴史も古く、一時は全体の60%前後のシェアを有していたといわれている。

最近後退したといわれながらも、50%前後のシェアは維持しているものと思われる。

日本の「競走馬保険」は第二次大戦後の1947年「東京海上火災」をはじめ、10社が事業免許を取得してスタートを切った。

対象は、日本競馬会の行う出走馬登録を受けた馬に限定し、傷害による死亡と切迫屠殺を保険事故としてきたのである。

1961年、「競走馬保険」会社は一斉に事業免許を「動物保険」に変更し認可を得た。

1960年代の競馬ブームで馬の生産頭数も急増し、1972年の競馬関連収保料は10億円を越え、その後も順調に業績を伸ばしてきている。

「競走馬保険」は基本的に、死亡・屠殺に限定、対象は育成馬(生後1か月から明け3歳4月まで)、種牡馬・繁殖牝馬(明け4歳から18歳まで)、競走馬(中央競馬会馬名登録馬で明け3歳5月から)の軽種馬と一般馬(馬術競技用、興業用、農耕用など)であり、前者が圧倒的ウェイトを占めている。保険期間は原則として1年ごとである。

「競走馬保険」は主として高額な種牡馬にかけられており、シンジケートによる種牡馬保有の場合は、ほぼパーフェクトに保険契約をしている。また最近では、新しい商品を開発発売し、馬産地マーケットを次第に拡大していく傾向にある。

こうした保険契約は、主に中央競馬会所属馬に掛けられ、地方競馬の馬匹は対象にならない。地方競馬会には、中央競馬会がもつ馬主相互会も存在しない。

大手損保会社は、日高の主だった町に代理店を出し、さらに農協や農家、生産者にまで保険の代理業務を遂行させるなど、保険契約のためのネット網を張り巡らしている。

例えば、新冠町の八木牧場は「東京海上火災」(株)、オグリキャップの優俊牧場は「安田火災海上」(株)のそれぞれ代理店となっている。

また、「安田火災」(株)は浦河の日高軽種馬農協をはじめ、牧場などに幅広くに業務依託をしているのだ。

これは、高額な種牡馬購入にあたって銀行融資やプロパー資金融資の保証的性格を持ち合わせているからである。

民間の保険加入馬は、大半が種牡馬で繁殖牝馬は殆ど契約していない。

共済保険は全頭加入であるが、民間の保険は 20%から 30%程度の加入率ではないか、と推定されている。

「安田火災海上」(株)の場合、苫小牧支社が管轄する胆振、日高（白老からえりもまで）に 400 に及ぶ代理店を配置し、保険事業を展開している。

「競走馬保険」の基本契約は年齢（馬齢）により、評価額の割合が異なっている。

「競走馬能力喪失保険」のように、自動車であれば、自賠責と任意保険との関係に似ていて事故見舞金制度の上乗せ補償機能を持たせているものもある。

しかし一方では、軽種馬を保有する生産者は、頭数に応じて全戸が加入する共済組合保険がある。

ベースになっている共済保険の上に日本軽種馬協会保険と「安田火災」(株)を中心に「東京海上」(株)、「三井」,「住友」など民間の保険がある。

共済保険は、馬の評価額を基準に点数制度が導入されていて初診料, 往診料などはこの点数制に基づいて支払われる。

共済保険の掛金は、日高地区農業共済組合 (NOSAI 日高) の「軽種馬の個体評価額基準」で決めてあり、これに基づいて支払われる。

評価額の設定は、「年齢別評価指数」を導入し、評価額の許容範囲は基準額の上下 20%以内, 当初加入自己所有馬の平均評価額の 2 倍以内, 限度額 1,500 万円となっているのである。

育成馬については、自己所有馬, 仔分け馬, 管理馬の雄雌によってそれぞれ評価基準が異なる。

繁殖牝馬についても、飼養費相当額 (150 万円) プラス能力標準対象額が決められている。

そして、補償する事故は、死亡事故, 廃用事故, 病傷事故で掛金 (保険料) は死亡廃用事故が 1.904%, 病傷事故 3.3%, 医事負担 50%, 農家負担 50% となっている。

そして、保険金は 40 万から 400 万円で、掛金つまり保険料は馬齢によって異なるが最大 2,256,366 円, 最低は 13,008 円である。

掛金のうち 50%は国が負担するが、これにも限度額がある。それは 1,192,000 円である。

全体としては、評価額の 70%が共済 (補償) 金額になる。

軽種馬共済申込書を見ると、獣医師の健康診断, 評価委員の評価額証明が必要であることがわかる。

「安田火災海上」(株)は、1995 年 7 月から競走馬保険に新商品を開発し発売

を開始した。

「東京海上」(株)など軽種馬を取り扱っている損保会社もこれに追従する意向である。

これまでの保険は軽種馬が傷害や疾病で死亡、または屠殺した場合に限られていた。

今回の新商品は特約として、死亡しなくても競走能力の喪失、流死産損害、種牡馬受胎能力傷害の3点であるが、これは生産者や馬主の要求から商品開発されたものである。

「安田火災海上」(株)の競走馬保険の収入保険料は15億円で軽種馬全体の半分は請け負っているが、この特約で新たに5億円の収保料を見込んでいる。

競走能力喪失保険は、中央競馬主相互会の見舞金制度に上乗せ補償をする機能を提供している。

標準契約例は保険金額1,000万円で保険料(掛金)67万円であるが、もちろん保険料は対象馬の年齢や血統によって異なる。

流死産損害保険は、妊娠7か月以上の繁殖牝馬を対象に流死産によって無駄になる種付け料の損害をカバーする役割を荷なっているのだ。

標準契約例は、保険金額200万円で保険料12万円である。もちろん、条件は前者と同じで免責も6項目設けられている。

種牡馬受胎能力傷害保険は、供用初年度の新種牡馬を対象にしている。受胎率ゼロは100%、ゼロを越え1/10以下は75%、1/10を越え1/3は50%となっている。

これにも免責条項や対象馬に条件がついているものの、標準契約例は保険金1億円に対して、保険料500万円である。

もう1つは、馬匹輸送中の保険である。これに「北海道競走馬輸送事業協同組合」に関係している中央競馬会トレセン行き馬匹は全て加入している。

これは、1974年商品として登場した。



それまで、輸送業者の責任に帰する場合は、見舞金として馬主相互会からサラブレッド 100 万円、アラブ 50 万円が支払われるだけであった。

現在は、軽種馬の場合、保険金支払い限度額 400 万円である。乗馬競技用の馬匹運搬は保険金、保険料ともその半額に決められている。

北海道から関東、関西までの軽種馬の輸送ルートは、途中荷降ろしの関係で複雑であるが、既に「獣医マップ」が準備されており、輸送中肺炎その他の病気、故障で死亡、屠殺の折にはそれぞれの地域の獣医が立ち会い、保険請求の証明書を発行しうる態勢が出来上がっているのである。

輸入馬に対する保険も重要である。輸出国から千歳空港までは輸入業者が管轄しているので、そこに介在する商社が保険契約をする場合が多いのであるが、一般的には空港から日高の産地までの輸送経路での保険である。

千歳に降り立った軽種馬は苫小牧に近い厚真町の検疫所で 7 日から 10 日間検疫を受け、合格とできれば各牧場に配送される。

厩舎にはいつてからの 10 日間も含めた保険である。

この輸入保険は、高価な種牡馬（関税だけでも一律 1 頭 400 万円）が多いにもかかわらず未加入が 50% をこえているのが実状である。

「競走馬保険」は、一般損保に似て損害率 60% が限度で、それを越えると採算ベースに乗らないといわれているが、これは保険業が成立する基礎的条件でもある。

現に、これまで軽種馬の輸送中に発生した業者の責任によらない馬匹の事故、病気の死亡で保険金支払いの対象になったのは、「安田火災海上」(株)だけでも 20 件に及んでいるといわれている。

#### (4) 軽種馬向け濃厚飼料の取扱いは農協系シェアが商系を凌駕

##### 自給飼料が減り、外国からの輸入飼料が急増

このところの日本畜産はその飼料基盤を大きく外国に依存するようになって

てきていることは周知の事実である。これは軽種馬に限った現象ではない。

初期のうちは濃厚飼料給餌率の高い小家畜・中家畜がその傾向を強めたが、次第に本来粗飼料に頼らなければならない乳牛・肉牛・軽種馬や中・重種馬の大家畜も外国産の飼料に頼るようになってきたのである。

北海道は日本のなかで比較的粗飼料基盤が広く、乾牧草の給餌や放牧に有利だとされてきたが、このところ必ずしもそうした状況ではない。

北海道での馬糧としての燕麦の栽培も近年急速に落込み、豪麦（オーストラリアの燕麦）、米麦（アメリカ合衆国の燕麦）の輸入が急増してきた。

例えば、日高地方の新冠町の燕麦栽培をみても1961年の836 haをピークに、10年後には164 haと1/5に、20年後は16 haと1/50に激減した。

日高地方の他の自治体も同様の傾向を示している。もはや自給用馬糧としての燕麦は壊滅状況である。

新冠町を例にとると、牧草が播種、栽培される傾向が強まり1961年1590 haから10年後の同71年は3,080 haで2倍に、20年後は4,900 haと3倍にも伸びた。

当初は禾本科系にチモシー、オーチャードを使い、荳科には白・赤のクローバーを混播した。つまり繊維質のもの、蛋白質のものをバランスよく混植したのである。

ところが、荳科の牧草は比較的弱く禾本科に負けていく。荳科は次第に消えていくため禾本科と荳科を混播する土地利用形態が見られなくなり、牧草といえば禾本科のチモシーのみに変わってきている。

こうした傾向から、蛋白質の含有量の多いルーサン（アルファルファ）などを含んだヘイキューブやペレットの粗飼料加工品や、乾牧草そのものが海外から輸入されるようになってきたのである。

輸入濃厚飼料の単味（飼料構成の単位）はとうもろこし、マイロ（グレンソルガム）、飼料小麦、大豆に燐酸カルシウムなどで、おもにアメリカ合衆国などから輸入している。

濃厚飼料原料や粗飼料の輸入販売は「全農系」と「商系」があり、軽種馬飼料について見ると、日高管内では80%を全農・ホクレン・単協の全農系、いわば系統が押さえている。

この部門を金額にすれば日高地方だけでも約10億円の取扱高である。

商系は、浦河の「ホクチク」、日高米穀、三石の「ホースフィード」、新冠の「飼料研」、門別の「金平商事」、静内の「サン飼料」など軽種馬専用のオリジナル品を開発・販売している比較的規模の小さい会社から、輸入濃厚飼料を取り扱っている大手商社までかかわっている。

なかには「ホースフィード」の笹粉末や「飼料研」のにんにくみそなどユニークなものもあり、にんにくみその売上は年間2,000万円ほどになる。

ただし、「飼料研」の場合、たった1人の製造・営業といった零細規模である。

「日高米穀」のエースレーションは塩、ミネラル、カルシウムを含んだ栄養添加物のある補助飼料でこのところ人気がある。

餌専用の業者も多く、大手飼料資本の進出もみられるが、現在のところ地元業者の動きが活発である。

日高地方で静内、新冠、門別など西部地域はやや本州資本の牧場が多く、大手飼料資本の餌を利用しているが、三石、浦河、えりもは地元の餌産業との結び付きが強い。

同族会社として設立した「日高畜産資材」(株)は、当初、浦河の谷川町長が代表取締役を務めていた。事業も当初から馬糧・餌の販売だけでなく、馬具や牧柵、その他軽種馬産地に必要な資材の販売を目的として発足したのである。

今日では、社名を「ホクチク」と変え、経営陣も変わっているが、事業内容は基本的に変わっていない。

取り扱っている輸入飼料は主に、豪麦(燕麦、以下同)、米麦(同)と乾牧草で、札幌の「丹波屋」や「郡是産業」の苫小牧支店から買付けている。

国産の飼料、肥料は栗山町に本社のある「上坂商店」からも買付け小規模な飼料資本は特定されている。

国産乾牧草については、十勝地方の酪農家などの余剰部分を買付けているが、輸入乾牧草が1番草であるのに対し、国産物は必ずしもそうではない。2番草の利用率も高いのである。その点、国産乾牧草の評価が若干低い。

こうした業者の取扱量としてみれば、7対3で輸入飼料が多い。

国産飼料は、一度に全量買い上げるので保管が大変であるが、輸入飼料は苫小牧の飼料倉庫から必要に応じて輸送することができる利便性がある。

国産の乾牧草は年度によって品質に変化がおこるが、輸入牧草は、比較的一定品質であることなど、メリットが大きいとしてこの地方では評価されている。

「ホクチク」に限らず、他の地元飼料販売店やメーカーは、地域の総合農協、軽種馬専門農協との結び付きを強めている。

「ホースフィード」(株)をはじめ、こうした飼料会社はそれぞれ数億円単位の飼料ないし資材を農協に販売しているのが現状である。

「ホクチク」(株)は軽種馬飼料のほか、牧柵用資材は室蘭の「ザイエース」から買付ける。

牧柵用としてかつては鉄道の枕木の払い下げを取り扱ったが、いまは国産木材で腐食剤注入柱が使われている。

鞍、鎧、長靴、ヘルメットなど馬具、乗馬衣装は、歌志内市の「ソメスサドル」から主に卸している。この会社は、産炭地振興で誘致された企業である。

軽種馬の飼料体系は、親馬、仔馬、育成用とそれぞれ異なっている。こうしたメニューは、飼料会社がそれぞれ作製し、軽種馬生産者に提供している。

飼料にかかわって、敷藁である麦稈の需要も多い。これは、十勝、北見、天塩の小麦地帯から、農協単位で契約し、専用の業者が提供しているが、個人取引も多く実態は掴みにくい。

敷藁がわりに、おがくずや質の悪い乾牧草を利用する牧場もあるが、これも日高内外の製材業者、仲介業者を通しての農協経由の取引が多く、個人取引は少ない。

日高地方における軽種馬の飼料は農協系統が80%以上を押えているが、逆に肉牛・乳牛は商系が60%を押さえるという奇妙な関係がこの日高の特徴であろう。

奇妙というのは、農政にしっかり位置づけられている酪農や肉牛生産の飼料取扱高は商系優位で、農政から見放されている軽種馬の飼料を農協が押さえているということを指す。

例えば、新冠町の肉牛・乳牛の濃厚飼料取扱高は約8億円、うち系統の分は2.7億円で34%程度のものである。

近年、軽種馬や乳牛・肉牛の濃厚飼料は、かつてのような配合飼料中心から単味を購入して自家配合する農家が増えてきている。飼料資本の利益を増大させることなく農家自らが配合技術を習得していく、アメリカ合衆国型の方式が一般化したためだろう。

## (5) 軽種馬地帯に不可欠な専門獣医の存在と構成

日高地方の獣医師は210人、ほとんどが軽種馬専門獣医

肉牛・乳牛の大家畜に比べて軽種馬は病気や怪我になる確率が高いともいわれている。それだけデリケートな動物であり、家畜である。

また、乳・肉牛にくらべ軽種馬の購入・販売価格は格段に高価である。馬産地日高地方において獣医の存在と活動、技術力の向上は不可避にならざるを得ない。

獣医の主な仕事は、軽種馬の発情確認、子宮洗浄、お産立会い、肺炎・骨膜炎、膀胱炎、感冒、外傷の発見と手当・治療がある。病気や怪我が発生し

やすい馬齢は生まれてから 1 年までの当歳が最も多い。

日高管内の獣医師数は、日高獣医師会の登録名簿によると、210 人(内女性 25)であるが、実際に仕事に従事している人はその 94%の 197 人(同 17)である。これらの獣医師の平均年齢は 44.7 歳。

なかには獣医の資格を有しながらも軽種馬の生産を行い、自己有馬の病気や怪我を別の獣医の診療に仰ぐことも少なくない。

日高支庁管内の獣医師 210 人(1994 年)を所属別にみると、家畜改良センターなどの国家公務員は 4 人、家畜保健衛生所、人工授精所、保健所及び支庁の北海道職員が 11 人(同 2)、民間団体職員では総合・専門農協で 11 人、農業共済が 43 人、会社が 43 人(同 3)である。他は個人営業だ。

こうした獣医師は、主として産業動物(家畜)を担当しているが、ほとんどは軽種馬診療専用の獣医師といってよい。

個人で診療施設をもって開業している獣医師は 40 人(同 4)、内、産業動物を取り扱っている者が 32 人(同 1 人)、犬猫のペット病院は僅かに 2 人(同 1 人)であり、その他に、そうした診療施設に雇われている獣医師が 6 人いる。

年齢別では、40 歳代が 30%、30 歳代 24%、20 歳代 14%となっていて比較的若手が多いのが特徴である。

団体所属獣医師 64 人の地域分布は、新冠、門別、平取の西部支所家畜診療所 30 人、中部支所の静内 13 人、三石、浦河、えりもの東部支所が 21 人、となっている。

日高獣医師会の名簿に登録している獣医師の人数は 193 人いる。

これを出身大学別に見ると、日本大学獣医学部 35、酪農大 34、帯広畜産大 28、麻布大 23、北里大と日本獣医大が共に 18、北大 10 のほか、大阪市立大、静内農高、空知農高、東京獣医専、盛岡農工、農工大、東大、宮崎大、鹿児島大、鳥取大、岐阜大の各大学に及んでいるほか、獣医師の出身地も全国各地にまたがっている。

北海道内の大学の獣医学部は北大(定員40)、帯広畜産大(同40)、酪農学園大(同80)で、北大出身者は農水省家畜衛生研究所、民間製薬メーカーの研究所など研究機関への就職が多く、臨床にまわる卒業生が少ないのが現状であるといわれている。

全国の大学で2,000人が毎年獣医学部を卒業している割合には、日高地方の獣医は不足している。研究機関、民間会社など都市部への吸引力が強いのである。

軽種馬地域の獣医師は、馬の高価格に相応して、生産者の側も馬の病気や怪我の治療には非常に神経質にならざるを得ないのである。

農家が信用しなければ、獣医師としてやっていけない。信用ある先輩が後輩を呼ぶから、学閥系統ができ易い。こうした傾向は日高地方に限らない。

徒弟制度的経験も必要であるといわれているほど古い慣習が生きている。

生産者に不信感を抱かれた獣医師は日高管内、つまり地元で仕事ができなくなる。そうしたケースがよく見受けられるのだ。

従って獣医師の新旧交代も盛んになる。

100頭以上の軽種馬をかかえるトレーニングセンターには共済、専門農協、開業のなかからほぼ専属の獣医が当てられている。

新冠町の場合、獣医の90%が共済所属、10%が日高軽種馬農協の所属で個人業者はいない。

ただし、共済所属獣医は軽種馬専用の獣医と言うわけにはいかず、肉・乳牛をはじめ中小家畜の診療も要請があればやらなければならない。

日高全体でみると、獣医師は地元以外の出身者が多く、遠くは関西、九州の出身者も含まれている。

獣医師の仕事は、軽種馬の出産時期である毎年3月から7月に集中する。とくに、繁殖牝馬の妊娠鑑定や、分娩、その前後に発生する病気への対応にとられる時間が多い。

繁忙時期になると午前3時半から行動を開始することも珍しくない。異常

分娩があると昼夜わかたずの勤務にもなるのだ。

軽種馬の病気、怪我に関する共済の割戻し還付があるが金額、薬品が限定されている。保険支払い、というより補助である。むろん、保険会社による保険金の支払い対象にはならない。

軽種馬1頭当りの共済掛金は100万円の保険金に対し27,000円と相場が決まっている。

共済診療には点数制度が導入されており、往診料も含めて初診料の範囲内でおさまる仕組みになっている。しかも、全戸加入で、診療評価の基準もはっきりしている。

獣医の診療範囲は、特に所属町村に限定されるわけではない。それぞれ得意先があり、行政区域を越えて診療にあたっているのが実状だ。人間社会と同じで、かかりつけ医師の役割を担っているのが通常である。

獣医師の年間賃金を1,000万円と仮定すれば、日高地方で働いている医師は150人ほどであるから15億円の地域産業が成立していることになる。

個人診療施設を開業している場合、1,000万円の報酬を得るには、3,000~4,000万円の総合収益を得る事業を展開しなければならない、ともいわれている。そうすれば、40人の開業獣医で14億円の産業を成立させていることになり、しめて30億円近いあなどれない事業規模である。

乳・肉牛は1,500頭から3,000頭に1人の獣医師でよいが、軽種馬は150頭から200頭に1人が要求される、と家畜衛生試験場ではいう。

3万頭の軽種馬を繋養している日高地方に200人の獣医師は必要不可欠な数である。

獣医師の範疇には入らないが、軽種馬産地には削蹄師の存在がある。

例えば、新冠町には常時働いている2人がいる。各馬産地自治体には数人単位の削蹄師が必要なのだ。軽種馬1頭の削蹄時間は約10分、削蹄料金は1頭につき2,000円から2,500円と相場が決まっている。

これも馬産地ならではの必要産業といえよう。



## (6) 軽種馬産地を生かした日高地方の「乗馬クラブ」及び「施設」の急増

### 「乗馬クラブ」の設立と運営

日高支庁管内には、3万頭に及ぶ軽種馬が繋養・飼育されている。

生産された産駒、2～3歳馬、繁殖牝馬、種牡馬、休養馬、売れ残り馬があり、種類でもサラブレッド、アングロアラブなどアラブ系、それらと中種馬を組み合わせた半血種、ポニーなど多種にわたる馬匹がいる。

平成の年度になってから、これらの馬を利用した「乗馬クラブ」や「乗馬教室」の誕生、乗馬の一般解放が盛んになってきた。今後、そうした動きは一層活発化しそうな気配である。

日高地方では、繋養されている軽種馬を利用し、地元民の健康増進になり、また観光客を呼び寄せ、地域の競馬ファンを増やし、地域経済の高揚にもいい影響を与える意味で「乗馬クラブ」がいくつか設立されているのである。

浦河町には、西幌別に町営の「浦河乗馬クラブ」、西舎に「中央競馬会乗馬施設」、新冠には「有限会社にいかっぷホロシリ乗馬クラブ」、静内農業高校畜産科の「乗馬クラブ」、門別の「ケンタッキーファーム」(株)などがある。

こうした「乗馬クラブ」や「馬を扱うリゾート」の設立は比較的新しいもので、1980年代から始められてきたものが多い。

これに拍車をかけるようにして、若い世代を中心に地元だけでなく外からの観光客も含めた乗馬熱が盛んになってきている。

観光客による日高観光の第一目的は、かつて競馬界の優駿、有名勝馬をみることにあったが、近年では若者を中心に第一が「馬に乗りたい」の希望が多いと変化してきているとの分析もあるほどである。

主な日高地方自治体の乗馬クラブ結成の実態を掲げておく。

### 「浦河乗馬クラブ」

浦河町では、西幌別にある '90 年国体の馬術競技場跡の利用をめぐって「5,000 人乗馬の町」づくりを始めた。

1993 年の国体跡地を乗馬公園とし、クラブハウス、2つの厩舎、長さ 80 m、幅 24 m の覆馬場、1 周 640 m のダート馬場、角馬場と丸馬場の施設を造成した。緑の牧場に映える白、赤、青の建物が並ぶメルヘンチックな雰囲気のパークである。

近くの西舎に中央競馬会の日高育成牧場があり、ここの馬 19 頭（サラブレッド 11 頭、ポニー 5 頭、2 歳馬 3 頭）を借用し、1 つは地元民による「乗馬クラブ」もう 1 つは、町の運営による「一般客、観光客への有料解放と指導」を始めた。

クラブ員は 1995 年で 74 名、牧場の人々や一般サラリーマン、町民である。

入会金 3,000 円、年会費 6,000 円の格安料金で、毎週火曜日は一般教室、木曜日はレデース教室を開いている。

指導は町職員でここに出向している元国体乗馬選手の専従者と、1 人のインストラクターがおこなっている。

他方、一般解放は体験乗馬、乗馬初心者、騎乗経験者やポニー乗馬にわけ、時間を区切って指導し、チャップス、ヘルメット、長靴、キュロットの貸出しをおこなう。

1994 年の利用者総数は夏場中心に 6,720 人、営業収入は乗馬料と用具貸出料含め 250 万円である。

中央競馬会が地域サービスの一環として、無料で乗馬用馬匹を提供していること、乗馬公園が町の所有物であり、乗馬普及の町政策に乗っていることなど他の地域にあまりみられない有利性がある。

西舎にあった農水省の「種畜牧場」が閉鎖になり、浦河町はここに「優駿の里」造りをすすめる、メイン施設として「外乗コース」をつくるとともに、その一角を「軽種馬育成調教センター」にする計画をもっている。

### 「にいかっぶホロシリ乗馬クラブ」

この乗馬クラブは、1993年4月に有限会社として設立された。

目的は「乗馬の普及、軽種馬への理解」であり、「馬に触れ合うことを通じて観光客を呼び込み、地元の住民にも乗馬を楽しんでもらい、地域の活性化を図ること」であった。

町の経済の70～80%が軽種馬経済に支えられていながら、馬が経済動物であるため、触れることも乗ることもできない町民が数多くいる。地元を訪れる観光客も馬に触れることができない。こうした状況を変えてみたい、地域住民と観光客と馬をつなぐ接点として「乗馬クラブ」の誕生をみたといってもよい。

設立に関しては、8つの機関が出資した。

町役場（3,000万円）、日高軽種馬共同育成公社（1,000万円）をはじめ、地元牧場の「優駿KK」（200万円）、「苫小牧信用金庫」（250万円）、札幌の「北都交通」（200万円）、歌志内の馬具メーカー「メソスサドルKK」（200万円）、地元、節婦の「中山水産KK」（100万円）、静内のウエリントンホテル経営による「ユートピアKK」（50万円）である。

これら出資先は、いずれも軽種馬関連産業および、その周辺産業部門として新冠に深い関わりを持っている機関、団体、会社・企業である。

乗馬クラブの所有敷地は、育成公社の一部を借用しており、その面積は約2万平方メートルである。

かつては、節婦の農民の畑として利用されていた場所で、豆などが栽培されていた農地であったが、公社が買い取る段階では離農跡地になっていた。

周辺には、日本で最長の5,600 mに及ぶ乗馬専用遊歩道（幅3 m、深さ15 cmの砂が敷きつめられている）が完備された。

乗馬クラブが所有する馬はなく、育成公社所有馬を10～13頭借用し営業している。借用料は1頭、月75,000円である。

1994年の乗馬部門の経費は、馬の飼育管理費が900万円、馬場維持費が110

万円、クラブハウス関連支出で160万円である。

乗馬クラブの会員は、個人5万円、団体4万円(5~19人)、3万円(20人以上)で、そのほかそれぞれ毎月の会費をその10%ずつ納入する。

1995年度は、乗馬収入2,500万円(会員500万円、一般2,000万円)を見込んだ。

会員は、「乗馬少年団」(480鞍)、「クイーンズ」(490鞍)、個人(240鞍)の1,440鞍で、一般では、曳馬、角馬場レッスン、外場を含め4,330鞍を予定していた。

「にいかっぷほろシリ乗馬クラブ」の1994年度の業務報告および決算報告をみると、およその経営状況が掴める。

利用者は3,773人、会員の延べ利用は1,296人合わせて5,029人。これは当初計画を上回っている。

収支状況では、乗馬、ハウス利用含めて2,855万円の売上があったが、管理経費や人件費コストが3,714万円で、営業損失が859万円ほど出ている。

営業経費は、施設等管理委託費、レストラン仕入等売上原価が1,442.9万円、人件費等一般管理費2,271.1万円である。

営業外収入に、施設受託収入の600万円、町からの運営補助金400万円のほか、受取利息を含め1,054.6万円があるので、差引きの経常利益は195.6万円になる。

しかし、繰越損失額が477.6万円あるので、これを相殺すると、1994年度の損失額は282万円になった。

このところ、乗馬クラブの利用人数も増加し、収支勘定も上昇している。1995年8月の集計でみると、一般利用者のうち本州客が80%以上をしめている。首都圏や近畿圏、中京圏からの観光客が多い。

東京では、乗馬クラブの会員ですら3時間待たなければ馬に乗れないのが実態であり、「軽種馬のふるさと日高」の有利性は待たず乗馬を楽しめることである。

全国にも類例をみない全長5,600 mのクロスカンントリーコース（ホーストレイル）の造成，首都圏向け乗馬ツアーの企画と実施，TVやパンフレットによる宣伝効果が，新冠町に限らず日高全域に観光客，わけでも乗馬客の増加をもたらしているものと思われる。

しかし，問題は幾つかある。

第一は，JTB，近畿日本ツーリスト，農協旅行部に「乗馬体験」や「優駿の里めぐり」で観光客を誘えば，バス数台でどっと乗り込んでくる。しかし，その人数をさばく条件が必ずしも整っていないのである。

乗馬用の馬，乗馬指導員が不足してくるし，牧場も経済動物を扱って経営をしているのだから観光客に対応する時間がない。牧場での経済動物である軽種馬に触らせるわけにもいかない。

こうしたことに，うまく対応するには日高の各町が連携して「乗馬クラブ」や「乗馬関連の施設」をつくり，全体としての乗馬環境キャパシティーを拡大することである。単独自治体単位に対応には限界がある。

若い観光客の意向は，「日高に来て，優駿・名馬を見るより，まず乗馬をしたい」という人々が多いのである。それに応える態勢をつくらなければいけない。

第二は，新冠を例にすれば「にいかっぶほろシリ乗馬クラブ」は室内の追い馬場がないし，宿泊施設が不足している。長さ70 m，幅40 m程度のもので採光を考えた施設があれば冬季や雨天の乗馬に都合がよい。

この追い馬場（覆馬場）が浦河町の乗馬公園には，既に建設されている。ハード面での整備が必要だ。

第三は，乗馬で使用している馬は，目下サラブレッド40%，中間種60%であるが，乗馬には性格が穏和で，調教しやすい中間種，半血種がよい。これらは，アングロノルマンなど中種馬にサラブレッド，アラブの軽種馬を交配したもので粗食にも耐えられ，冬でも舎外放牧が可能だからである。

サラブレッドは冬季屋内で飼育しなければならない。しかし，こうした中

間種、半血種の頭数は需要を賄うだけは存在しない。

第四は、ホーストレイルというか、ホーストレッキングコースの町村を越えての整備が重要である。

十勝や釧路では、そうした遠距離コースができつつある。

本州からの乗馬客は初心者が多いが、札幌など道内乗馬客には、中級、上級の者も多くいて、新しい観光ルートになっていく可能性がある。

欧米の一般国民の乗馬熱は高く、家族ぐるみ長いホーストレイルを楽しむ人々が多いことの経験から、今後週休2日制の浸透で余暇時間の増加に伴い、地元民、北海道民の乗馬熱が一層高まることが予想されるだけに、日高は今後馬を活かした地域産業をつくる時期にきている。

## (7) 「トレーニングセンター」の創設と経営実態

### 「日高軽種馬共同育成公社」などの第三セクター方式

「日高軽種馬育成公社」は、“人造りと馬造り”を目標に軽種馬のトレーニング施設として、1972年5月新冠町に設立され、翌73年11月に営業を開始した。

町と、農業協同組合が現物出資した土地約100haは、戦後緊急開拓者の離農跡地であり、海岸段丘上の高台にある。

育成馬繋養頭数規模は200頭で、日高支庁管内の8町17箇所にあつた共同トレーニングセンターのなかで最大である。

新冠町には、このほか「美宇育成トレーニングセンター」(24頭)、「日高トレーニングファーム」(12頭)がある。

共同育成公社の出資構成は、現物(土地)が町と農協で5,031万円、金銭で町と農協が1,261万円、日高軽種馬農協524万円、日高生産連209万円の自治体、団体であり、合計9,725万円である。

軽種馬の預託について、預託者は日高軽種馬農協の組合員であること、血

統純良な軽種馬，生後6か月の仔馬で11か月（期間延長は可能）間の育成をする，の条件がついている。

預託料（月額）は当歳9万円，2～3歳馬，休養馬14万円であるが，2歳馬は10月から騎乗訓練が始まる。この騎乗料は1頭当り4.5万円である。

預託馬の調教は明2歳から，1群20頭単位で毎日放牧運動を行い，2歳10か月以降は騎乗訓練を行うことになっている。

預託馬は，保険に加入することを条件にしている。

生産者と公社との契約書によると，育成公社は疾病，悪癖，斃死の責任を負わず，自己，疾病の治療費，予防注射代も預託者の負担とする，と明記している。

強制ではないが，「競走馬保険」もできるだけ掛けるよう，預託者にはたらしめてきた。保険金1,000万円にたいして掛金18万円（3か月）であり，育成公社は，「安田火災海上」㈱の特約をおこなっている。しかし，預託者の保険にたいする執着心は薄い。

入厩時期は，毎年11～12月から増え，7～10月の退厩時に減少する。10月～12月は2歳馬が，1月以降は3歳馬が，育成・調教の中心になっていく。

預託地域はやはり新冠町所属の馬が多く，次いで静内，三石，浦河等，日高一円におよんでいる。

この育成公社での馬糧は，基本的には周年放牧による牧草・野草であるが，購入飼料としては乾牧草〈1994年，以下同〉（1,270万円），麦稈（270万円），燕麦（68万円）がメジャーフィード，ほかにフスマ，エースレーション，クラッシュキューブ，ヘイキューブ，カルシウムなどがあり，こうした飼料単味の多くはアメリカ合衆国，オーストラリア等海外からの輸入である。

### 共同育成公社の運営

いまのところ，育成公社の預託馬の馬房数200に対し177頭（稼働率89%），預託料収入は3億7,496.8万円で当初計画より1,103.2万円の減収に

なっている。(1994 年度収支決算報告書より)

事業外収益も含めた全体収益は達成率 98% の 4 億 270 万円である。

公社施設の原価償却, 維持管理費, 育成直接費, 人件費の費用は 3 億 7,947.7 万円で当初見込みの 95% に留まっている。

特に, 人件費は 2 億円を越えて費用の半分以上を占める。育成公社で働く労働者は 34 人, うち 21 人が北海道出身, 東京, 青森, 岡山が各 2 人, 他は埼玉, 千葉, 神奈川, 京都, 愛知で大半は, いわゆる馬乗りといわれる調教師である。

法人税を控除した利益は 1,022.3 万円で, 次期年度への繰越利益は 9,180.7 万円である。

日本の経済不況の長期化, 他の育成場との競争激化, 外国産馬の大量輸入と競馬の出走緩和の悪条件にも拘らず, 預託者からの信頼と強い「競走馬づくり」が成果をあげている。

1995 年度は, 屋内坂道馬場の新築のほか, 育成管理技術の向上, 診療体制の強化, 預託馬の個体にあった調教, 経営の安定等を柱にした政策を決定している。

このところ, 特に平成に入ってバブル経済が崩壊した後も, 年々「競走馬登録数」が増えているため, 「共同トレーニングセンター」は飽和状態が続いている。つまり, 収容入厩頭数を越えて申し込み者がいる傾向が続いているのである。

今日, 生産過剰馬匹数が, 競走年齢まで売り残って産地滞留頭数の増加が深刻な問題になってきている。

調教を終え, 競走できる条件を整えてくる輸入馬との競合の面から, 産地が軽種馬を生産するだけでなく, 効率的で高いレベルの調教を終え, 付加価値をつけて競馬場に入厩させていく必要がある。



## (8) 馬産地日高地方の地域イベントとしての主な駒祭り

### 馬のフェスティバルが定着・拡大している

3万頭の軽種馬を繋養する日高では、これらの軽種馬を目玉にしたさまざまな祭りを自治体単位で行ってきている。

浦河町の「シンザンフェスティバル」、静内の「オーマイホースフェスティバル」、門別の「とねっこカーニバル」、新冠の「駒祭り」、などである。

これら馬産地を背景とした祭り、フェスティバルが挙行されるようになったのは最近のことであり、地域活性化の呼び水にしようとする傾向がみられる。

1自治体での成功が周辺の自治体に連鎖的に波及し、目下のところ日高支庁管内では未開催の地域も検討しはじめている。

### 「シンザンフェスティバル」(浦河町)

このフェスティバルは、名馬「シンザン」の銅像が谷川牧場に建てられた1985年、馬をテーマにしたイベントとして始められた。

8月はじめの週末行なうこの祭りは、お盆に行なう「港祭り」と並んで浦河町を代表する2大夏祭りになっている。

「港祭り」は、町の商工会が実行委員会を組織するが、「シンザンフェスティバル」は、町のふるさと振興課中心に実行委員会を組織する。

開催場所は西舎のJR日高育成牧場に特設会場を設けて行う。

特徴の第一は、町に育成場をもつ中央競馬会(JRA)と連携した祭りで、JRAが、地域に感謝する行事として行われていることである。

祭りへの資金提供も町が500万円、JRAが400万円で、一般寄付を含め2,000万円の事業費であるが、この寄付のなかにも軽種馬関連の会社、牧場、が数多く含まれている。

第二は、多くの地域と協力関係をつける行事になっていることである。

早来町の「輓馬保存会」に重種馬 16 頭を依頼しての「輓馬競走」, 「三石町チーム」や「札幌・平岸天神チーム」を招いての「よさこいソーラン踊り」, 東京の「馬事公園」からポニーを運んでの供覧, 白老町の「駒踊り」, 青森県の「ねぶた」のイメージを取り込んだ「踊り」の披露, サフォークの郷, 秋田県「藤里」の「駒舞い」の出し物, JRA の「カドリール隊」(22 頭) の行進, といった具合である。

青森県や秋田県との交流を祭りに関連づけているのは, この町への移住者がこの地域から多かったことに関係している。

何を他の地域に与え, 何を他の地域から吸収するかがテーマであり, 地域間の相互関連, 依存を重視している。

全国から募集した「馬上結婚式」や, 無料「幌馬車運行」などユニークで馬を主題にした祭りとして例年 10,000 人以上の観客を動員している。

### 「オーマイホースフェスティバル」(静内町)

この祭りは, 1988 年(平成元年)始められた。

毎年 8 月の第 2 日曜日に定例化され, 静内町田原の日本軽種馬協会静内種馬所で行われる。

実行委員会は, 町の軽種馬生産振興会, 役場, 馬術協会, 観光協会などである。

この祭りは“馬と人間の関わりを馬術や乗馬を通じて理解する, 子供から年寄りまでの世代間の交流を図る, 地域の活性化を行う”を開催主旨にしているが, イベントのきっかけは, 馬の慰霊祭から始まったものである。

祭りの中心は, 道内各大学, 高校の馬術部, 新冠乗馬スポーツ少年団, 静内町乗馬教室参加者の「馬術競技」, 「障害飛越競技」がメイン。

実行予算は 570 万円, 軽種馬生産振興会と町がそれぞれ 100 万円, 寄付金や広告料, 繰越を含めての収入である。入り込み数は 4,200 人(1994 年)のぼる。

静内町でも、8月のお盆に「盆祭り」があり、「阿波踊り」などで、踊り子1,000人、観客1万人を集めるので、浦河のシンザンフェスティバル同様、8月のイベントが2分される。

この祭りの特徴も、開催場所や馬の提供で日本軽種馬協会との関連が強い。会場は桜並木で名高い20間道路に近い協会の敷地が使われている。

協力団体には、JRA 日高育成牧場、日高軽種馬農協、日高軽種馬共同育成公社、日本軽種馬協会といった軽種馬の団体が名を連ねている。

### 「とねっこカーニバル」(門別町)

門別町は、日高地方の西側の入口にあたり、アラブ系の軽種馬が多いことで知られている。

馬を利用したイベントは、1992年「日高ケンタッキーファーム」KKを借用し、「とねっこカーニバル」の名称で始められた。

発想は、これまでの「産業祭り」が少々マンネリ化してきたこと、開基120年にふさわしい行事が欲しかったこと、「ミホノブルボン」、「シンボリルドルフ」、「ビワハヤヒデ」の名馬が「上り馬」、「種馬」として町内に帰還していることで、こうした名馬を利用した馬祭りを企画することになった。

イベント内容は、町内の牧場で働く200人ほどの外国人労働者を交えての「国際交流」、STVラジオの「サンデー歌謡ショー」に舞台を提供、北大など学生選抜を招いての「よさこいソーラン踊り」、「ロデオサーキット」や「とねっこダービー」、「中央競馬勝馬クイズ」のほか、バス3台を用意し150人程度の観光客に有名馬を見せる「牧場めぐり」をおこなっている。

予算1,300万円の内訳は、町役場720万円、道観連200万円のほか、牧場、商工業者、各種団体からの寄付および協賛金である。

### 「駒祭り」(新冠町)

「駒祭り」は、1976年に始められたので、既に20回目を数える日高地方で

は、歴史の古い馬の祭りである。

“馬産地にあって、一般の人々が馬と親しむことが少ない。乗馬をし、競馬を見て馬の美しさ、素晴らしさを知ろう。祭りを通して地域づくりをすすめること”であった。

祭りは、毎年9月の最終日曜日に、「日高軽種馬共同育成センター」を会場にして行われる。

主催、後援は、新冠町の軽種馬生産振興会、農協、商工会、観光協会と日高の軽種馬共同育成公社、日高軽種馬農協などである。

第1回の駒祭りは、町の補助30万円で始まったが、1985年の第10回「駒祭り」は400万円の事業費（町から補助150万円）で、観客動員数3,250人の規模に発展した。

1990年の第15回駒祭りは、事業費500万円で、草競馬12レースが組み込まれたが、観客数は3,000人と伸びなかった。

1994年の第19回カーニバルは、総事業費546万円（町の補助180万円）でおこなったが、雨にたたられ、観客は僅か500人と低調に終わっている。

1995年の収支決算を見ると、収入は団体助成の350万円、一般寄付金200万円など合計480万円、支出は競馬費の160万円が主で他は事務関係費である。

「駒祭り」の特徴は、何といたっても草競馬である。公社の馬場を使い、「新冠ダービー」と称する競馬を行う。距離は「1,400 m」、「2,000 m」レースで、馬券の代わりに勝馬クイズをおこなうのである。

ポニーの競馬や Trotter 競馬、和種の速歩などもあり、こうした競馬に出走する馬は、函館や十勝地方からもやってくる。賞品が冷蔵庫やカラーテレビと高価な物品が用意されるため、一般競馬並みに雰囲気盛りあがる。

乗馬の一般解放も行われている。「新冠ホロシリ乗馬クラブ」のメンバーが協力して観光客などに騎乗体験を楽しませるのである。

「駒祭り」もまた、町内の共同育成公社の敷地を使い、公社や有限会社「新

冠ホロシリ乗馬クラブ」が日常利用している馬を使い、日高軽種馬農協などの支援を得ている。

こうして、日高各自治体のホースイベントは関連会社、団体との連携を深めながら地元に着地してきている。

ここに掲げた日高4町の「馬祭り」を総括すると、(1)は自治体を中心であるが、中央競馬会、各種トレーニングセンター、民間の観光牧場などと提携していること。(2)地域以外からの呼び込み客を意識したイベントを組み込んでいること。(3)これからも馬産地を各自治体の特徴としていく心意気が伝わってくるなどである。

これらの点でいえば、軽種馬生産は、約半世紀ものあいだ農政の枠外にあった。産業としてこの日高地域の中核に位置しているのに自治体や団体も控え目に対応していたが、今後は官・団・産が一体化した地域産業として盛り上げ、地域の特徴としていこうという意気込みが感じられる。

## (9) 結びにかえて

これまでの日高地方の軽種馬研究(1)～(5)は、この地方のメジャーインダストリーである「軽種馬の生産諸関係とその流通の構造」についての分析を中心に進めてきた。

そのなかでは、軽種馬の属性がもたらす特殊な問題、つまり他の農牧業には非常に希少な生産関係や流通上のシステムが存在しており、そのことが地域経済のみならず地域住民の精神や心情などメンタルな面にまで影響を及ぼしていることが明らかになった。

今回は、「軽種馬の生産と消流」を補完し、陰から支える地域産業、ないしは日高地方のマイナーインダストリー、つまり「生産された軽種馬馬匹の中央競馬、地方競馬場への輸送」、「高価な軽種馬匹をターゲットとして産地に

登場する各種損害保険業」, 「日常的に軽種馬の病気や怪我と取り組む專業獣医業」, 「飼馬に必要な馬糧, 濃厚飼料提供産業」, 「牧場造り, 牧柵, 厩舎など牧場整備に材料を提供し, 造作を担当する産業」, 「産駒を競馬界に送り出す前提のトレーニングセンターなど調教施設の設置とその運営」等, いわば軽種馬生産と流通の補完産業をとりあげ, その詳細について分析を加えた。

他方では, 地域活性化のため近年続々誕生している「乗馬クラブ」や「馬を題材とした祭り」の戶外運動やイベントは, それなりに有効な地域興しと, 地域住民融合の役割を果たし, そして地域住民に活力の源泉を提供していることがわかった。

後者の点でいえば, 軽種馬が高価な經濟動物として存在しており, 地域住民が触れることも乗ることもできない。日高地方で生産されている動物でありながら, 完成品になった段階では中央・地方の競馬場に陳列されてもはや生産に直接関係のない地元住民に手の届かない存在になっていた馬を, 地域間交流や地域内の精神的支えとするイベントや運動として定着しはじめていく意味は大きい。

町村自治体の枠を越えた文化交流が芽生え, 町村の境界をこえたホーストレイル造りが, グローバルな地域興しに刺激を与えていることもわかった。

前者の点でいえば, 軽種馬の産駒生産では年間推定で500-600億円を生み出す日高の基幹産業を補完している上記の諸産業も, この地方では必要不可欠な上に, 100億円とも200億円ともいわれる經濟活動を展開しているのであり, 見落とせない存在である。

そのなかには, 地場産業から発進している零細な企業から中央大手資本の日高地方への浸透, つまりマーケットエリアに組み込まれているものまで様々であるが, それらが一体となって地域經濟を支えている姿をここに見ることができた。

## 〈参考文献〉

- \* 進藤賢一 「日高地方における軽種馬の生産構造」, 北海道地理学会『北海道地理』No. 51, 1977・1
- \* 岩崎徹・進藤賢一 「軽種馬生産の展開と農業構造の変遷」, 札幌大学経済学会『経済と経営』第9巻3・4号, 1979・3
- \* 岩崎徹・進藤賢一 「軽種馬の保有形態としてのシンジケート」, 札幌大学経済学会『経済と経営』, 第10巻5号, 1979・12
- \* 進藤賢一 「馬産地帯の農業経営と土地利用変化」, 北海道地理学会『北海道地理』No. 54, 1980・1
- \* 岩崎徹・進藤賢一 「産駒取引の実態と問題点」, 札幌大学経済学会『経済と経営』, 第10巻3号, 1980・1
- \* 進藤賢一 「軽種馬生産と日高の農業」, 季刊研究雑誌『地域』第5号, 大明堂, 1980・12
- \* Kenichi・SHIDNOH 「Share breeding (kowake) of Race Horses」 International Geographical Congress, Japanese Meeting, 『Proceeding』1981・8
- \* 進藤賢一 「競走馬の生産と流通」 立石友男編『日本の農業地域』, 大明堂, 1983・4・18
- \* 岩崎徹・進藤賢一 「いわゆる“育成問題”について」, 札幌大学経済学会『経済と経営』第14巻1号, 1983・5
- \* 進藤賢一 「日胆地方の競走馬生産」, 藤岡謙次郎監修『新日本地誌ゼミナール・北海道地方』, 大明堂, 1985・6・27
- \* Kenichi SHINDOH 「On the “kowake system” of the production of Race Horses in Japan」, 札幌大学経営学部『産業経営研究所紀要』No. 5, 1987・10
- \* 岩崎徹・進藤賢一 「軽種馬における“生産過剰”の構造」, 札幌大学経済学会『経済と経営』第23巻4号, 1994・3
- \* 岩崎徹 「競走馬取引の現状」『畜産コンサルタント』中央畜産会, 1990・11
- \* 岩崎徹 「軽種馬における『生産過剰』の構造」 Japanese Journal of Equine Science Vol 3, No. 2, 日本馬科学会 (1992)
- \* 岩崎徹編著 「軽種馬地帯における地域農業の課題—ひだか東地域農業振興計画樹立のための基礎調査報告書」北海道地域農業研究所, 『地域農業研究叢書』No. 10, 1993・10, 「軽種馬地帯における総合産地の形成を目指して—静内町農業振興計画樹立のための基礎調査報告書」北海道地域農業研究所, 『地域農業研究叢書』

No. 18, 1994・12

- \* 岩崎徹 「競馬の国際化をどう考えるか」『Owner Ship』東京馬主協会, 1995・1 (創刊号)
- \* 岩崎徹 「日本の競馬と軽種馬生産・第1回中央競馬の隆盛と競馬開催に見る国際的地位」季刊『名馬』No. 8, 1995・10, 「日本の競馬と軽種馬生産・第2回競馬の国際化と日本経済」季刊『名馬』No. 9, 1996・1, 「日本の競馬と軽種馬生産・第3回軽種馬における『生産過剰』の構造」季刊『名馬』No. 10, 1996・4, 「日本の競馬と軽種馬生産・第4回軽種馬生産の日本的特質」季刊『名馬』No. 11, 1996・7, 「日本の競馬と軽種馬生産・第5回軽種馬経営の危機—種付費の異常な高さ—」季刊『名馬』No. 12, 1996・10.
- \* 岩崎徹 「軽種馬取引」『畜産大事典』, 養賢堂, 1996・7
- \* 北海道日高支庁 『ひだかの農業』1975—1996, 日高支庁
- \* 日高軽種馬農業協同組合 『業務成績資料』1975—1996, 日高軽種馬農協
- \* 日高軽種馬協会 『軽種馬に関する参考資料』1988, 1994
- \* 中央競馬会 『軽種馬生産に関する調査報告書』—軽種馬生産経済検討事業—1988
- \* 北海道日高支庁 『軽種馬生産技術参考資料1・2』1986, 1987
- \* 日高軽種馬農業協同組合 『優駿のふるさと日高』, 「創立10周年史」(1970), 「創立20周年史」(1981), 「創立30周年史」(1991)