

はじめに

モーターボート競走の目的が、船舶関連産業に資することと地方財政の改善を図ることを二本の柱としていることは今更いうまでもない。

モーターボート競走法の法案が国会に提出された当時の造船業界は、第二次世界大戦で受けた壊滅的な打撃と戦争のため空白化していた造船技術の立遅れとを官民一体の努力でようやく克服し、技術的には銲接工法から溶接工法への変革期にあり、発展の気運が盛りあがっていた。

ところが、ここにひとつの大きな問題があった。船体建造技術が次々と開発され、世界のトップレベルに達しようとしているのに対し、機装品、機関補機等の技術が著しく劣っていることであった。

この格差は、船体が企業として力を有し、行政の手も行き届く大企業で造られているのに対し、その船体に取り付けられる各種の機装品や機関補機の大部分が十分な設備もない中小企業や零細企業で造られることに起因するものであった。

これ等の企業の大部分は、設備投資を行う意志はあっても企業自体の資金的な能力に乏しく、借入を行うにも銀行が貸付を拒否するような企業であり、それだからといって、税収も思うにまかせない国が、限られた予算で行う行政の手もまた行き届かないのが実情であった。

日本の再建を目指してとられた数々の施策からして、運輸省幹部をはじめ心ある人達は、やがてこのような現実直面し、そのことが造船、海運業界発展の大きな障害となり、ひいては日本の再建に大きな影響をおよぼすであろうことは当初から予想していたが、これといった有効な手立てもなく思い悩むばかりであった。

その当時の状況を、法制定30周年記念の日に連合会役員

室で実施した草創期座談会の中で、運輸省OB諸氏は大要次のように語っている。

『昭和25年のある日、笹川会長は矢次一夫氏、福島世根女史を伴って前ふれもなく運輸省をおとすれた。お歴々の来訪になにごとかと緊張して対応に出た壺井調整部長に、公営競技としてモーターボート競走をやりたいと切り出した。

突然の話であっけに取られている同氏に、笹川会長は困窮状態にある自治体の財政を救い、同時に海国日本を復興するにはモーターボート競走を行い海事思想の普及を図ると共にその収益金で地方財政の改善を図り、中小の船舶関連企業の育成を図ることが肝要であると、巢鴨ブリズンで練りに練った構想を語り、準備して来た法案まで示した。つい最近まで勾留されていた一民間人とは思えない驚くべき眼であった。

日本の将来を適確に見通したうえで、かゆい所に手の届くような具体案を持ち、すみずみまで細かな配慮が払われていた。

船舶関連産業の底辺の育成こそ、業界発展のポイントであると十分に認識しながらも、資金手当のつかなかった運輸省としては暗夜に光明を見いだす思いであった。』

モーターボート競走法が議員提案の法律でありながら、政府提案の法律であるかのような熱意で省をあげての協力が得られたのは、日本の船舶関連産業再建策として笹川会長の考え方と運輸省の考え方が合致したからであるといえよう。

モーターボート競走は非常な難産ののち成立を見るのであるが、この間の経緯や開催当初の売上不振にあえいだ当時の状況については「草創期篇」、「売上篇」に詳述したのでここでは割愛したい。

モーターボート競走の収益金は、当初、国庫納付金として一般会計に繰入れられ、国家政策の中で使用されていたので、どの部門に充当されたということとはできないが、昭和29年、大蔵省が財政のモラル等を理由にギャンブルの収益金を歳入に組み入れることは好ましくないとして、国庫納付金を事実上廃止し、臨特法により、国に代る納付先として連合会が交付金を取り扱うことになった。

臨特法には時限が付されていたため、この時限毎におりからのギャンブル廃止論の影響を受けて、単に交付金だけでなく公営競技そのものの存廃問題を含めて見なおしが行われたため、関係者は大変な苦勞をするのであるが、交付金の使途としては、直接運輸省の指導により使用されることとなったため、きめ細かな配慮がなされ、有効適切に使用されるという好結果を生むこととなり、のちに船舶工業

振興会を経て日本船舶振興会を生むことにもなる。

「抑制基調を取りつつも、公営競技の存続を認め、収益金の使途も拡大すべきである」とした昭和36年の長沼答申と、これを受けての昭和37年の法改正はモーターボート競走を大きく変えることになった。

交付金に付されていた時限がはずされたことにより、時限毎に廃止論におびえる必要のなくなった施設所有の施行者や施設会社は、大規模な施設改善を行い時代の要求にマッチする施設の建設を始めた。

この施設改善は、高度成長時代にさしかかる世相と相乗的に作用し、売上上昇の呼び水となり、交付金関係では日本船舶振興会の設立が規定され、法目的の拡大によりさらに多方面に亘り交付金が生かされることになる。

モーターボート競走の収益金とその使途

1) 施行者収益

モーターボート競走は、昭和27年の大村初開催以来、各地方自治体が次々と施行者の名をあげそれぞれに初開催へとこぎつけたのであるが、当初は予想した売上をはるかに下回るという競走場も多く、以後しばらくは、「開催のたびに赤字を増やす」施行者も少なくなかった。

しかし、関係者一同の強いねばりと団結は、徐々にこうした状況を克服し、発展させ、日本経済の成長という背景もあって、やがて力強い実りの時代へと進んでいく。

昭和55年度までにおける施行者収益の累計は1兆4,321億円にも達しており、地方自治体の自主財源として豊かな地域社会の実現に大きな役割をはたしている。

また、昭和45年以来、収益均てん化策として「公営企業

金融公庫」へ売上の1%に当たる金額を納付する制度が導入されており、昭和55年度までの累計はモーターボート競走だけで851億円、他の公営競技との合計では2,131億円に達している。

これを基金として、地方自治体が行う上下水道整備、交通、道路網の整備等のために発行する公債の利子補給に使われ、施行者以外の自治体も均しく利益を享受している。

2) 振興事業

モーターボート競走の収益金の一部は、法19条により(財)日本船舶振興会へ納付され船舶および船舶関連産業の振興にあてられ、戦後の船舶関連産業の復興に多大の貢献をし



てきたばかりでなく、現在では造船不況の救済に大きな役割を果たしている。

また、昭和37年にモーターボート競走法の改正が行われ、法目的が拡大してからは、観光、体育、文化、教育、医療関係にも交付金が使用できるようになりその方面の国内的、国際的貢献は目を見張るものがある。

身近かなところでは、豊富な展示品とその質の高さで子供からその道の専門家にまで好評の「船の科学館」の建設、1100万人余の入場者を集めた「宇宙博」にもモーターボート競走の収益金が使われており、国際的には「天然痘の根絶」、「ハンセン氏病の撲滅運動」をはじめとしたWHOへの貢献など常に時代の要求に応じた適切な用途は国内外の高い評価を得ている。

3) 特別協賛競走の実施による事業

① 日本万国博覧会

昭和45年3月から開催された日本万国博覧会は、かつてない規模と充実した内容で大成功をおさめたが、開催に先立って、万国博覧会協会より当初から決っていた拠出金に加えて入場料引き下げのためさらに20数億円を拠出して欲しい旨の要請が、各公営競技団体に対し行われた。

モーターボート競走関係団体は、この要請に積極的に協力することを決定し、このうち20億円を拠出することとした。このため、昭和43年に「開催範囲を超えて競走を開催することができる特例」が定められ、万国博特別協賛競走を実施し、この収益金のすべて、21億円余を拠出、入場料引下げの実現に貢献し、万国博大成功の大きな要因となった。



② 沖縄国際海洋博覧会

海洋を対象とする博覧会としては世界でも初めてという「沖縄国際海洋博」は、沖縄の本土復帰記念事業のひとつとして昭和50年7月、盛大に開催されたのであるが、モーターボート競走関係団体は、この催しに最大限の協力をするとして「特別協賛競走」を開催。これによる収益金18億円と日本船舶振興会を通じての12億円、合せて30億円を海洋博協賛金として拠出した。

大好評のうちに終えた海洋博は、「特別博」の特徴として閉会後もその施設を残して有効利用することができるため、施設の一部は現在も「沖縄海洋センター」などとして多くの人々に親しまれている。



③ B & Gプラン

昭和46年「モーターボート競走法制定20周年」を記念する事業として笹川会長が提案した「B&Gプラン」は、青少年の健全な育成と海事思想の普及を目的として、各地に体育館、プール、海洋スポーツ施設等の完備した施設の建設、青年の船、少年の船等による体験航海を通して豊かな心と健康な身体をつくろうという壮大なプランであった。

このプランを実現するため、昭和48年3月には勸ブルーシー・アンド・グリーンランド財団が設立され、同年11月には沖縄海洋博への協賛金の拠出およびB&Gプラン実現の資金の拠出を目的として施行規則の一部改正が行なわれ特別協賛競走が実施できることとなった。

以来、この特別協賛競走の収益金を主な資金として施設づくり、指導者づくり、クラブの組織づくり、青年の船、少年の船等による体験航海の実施、海洋スポーツ、レクリエーションの提供など活発な活動がなされている。



4) 社会的評価

モーターボート競走開始以来、約2兆円の収益金がどのように使用されてきたかについてはこれまで述べてきたとおりであるが、社会的にはどのように評価されているだろうか。

いうまでもなく収益金の最も多くが施行者収益として地方財政の改善に投入されている。モーターボート競走の施行者の多くは、特にこれといった財源もなく、赤字に悩む地方公共団体であったが競走開始以来30年を経た今日では同規模程度の自治体としては優れた設備の学校、体育館、市民会館等の公共設備を有し、道路や上下水道の整備も進み豊かな地域社会を作り出している。

また、売上の向上により財政的な余裕が出て来ると全国的には公営企業金融公庫を通じ公営企業債の利子補給とい

う形で、地域的には各種の拠出金、賛助金等の形で均てん化が促進され単に施行者だけでなく収益金は幅広く社会の中に活かされている。

地方財政の改善にモーターボート競走がどれ程役立っているかは財政比率等を見るまでもなく、モーターボート競走の『生みの親、育ての親』であり、連合会長である笹川良一会長に贈られた数多くの感謝状がなによりも有弁に物語っている。

一方、国庫納付金時代を経て船舶関連産業および体育、その他公益の増進を目的とする事業の振興に投入された交付金、いわゆる19条交付金はその金額の巨大さもさることながら造船業界再建に果たした役割ははかり知れない程に大きいと言える。

この件についても運輸省OB諸氏は、草創期篇座談会の中で、大要次のように語っている。『なぜ、あんなにも早く

日本の造船業界が復興し、発展したかは世界の謎である。世界中から学者や経済人が調査に来たり、研究をしたりしているようであるが、いくら国の政策や企業経営を研究しても答がでるわけがない。モーターボート競走の収益金が船舶関連産業の底辺の強化や技術革新に果たした役割を理解してこそ初めてその謎が解けるのである。』

このほかにもモーターボート競走の収益金が直接、間接に果たした功績は大きく、それぞれの分野で高い評価を得ているが、収益金全体の評価を最も端的に表わしているのは、笹川良一会長に贈られた各国からの勲章であり、各種の表彰であり、数多くの感謝状であろう。

主なものだけでも、国内的には昭和37年運輸大臣賞、39年に交通文化賞、そして昭和53年には、日本最高の勲章である「勲一等瑞宝章」を授与されている。また国際的には、昭和50年にアメリカ人口危機委員会より、ヒュー・モア賞、51年には大韓民国より勲一等修交勲章光化章、52年中華民国より大綬景星勲章、ブラジル連邦共和国サンパウロ市所在のオノリフィカ・オーデン・アカデミカ・デ・サン・フランシスコよりグラン・クルース勲章、55年にはフィリピンからゴールデン・ハート勲章が授与されているほか、54年には国連4機関からの感謝状が贈られWHO本部には胸像が建立されている。

これらのほかにも、昭和38年に氏の故郷である箕面市から名誉市民に推されたのを始め、現在はニューヨーク市、ロスアンゼルス市、マニラ市、台湾の台北、台中、インドネシアの古都バンドン、ニカラグアの7つの都市の名誉市民となっている。

こうした各種の勲章や表彰は、単にモーターボート競走の収益金の果たした役割の評価だけではなく、笹川会長個人の優れた人格、識見と「世界一家、人類兄弟姉妹」の信念のもとに世界平和と人類の幸福とを願って行ってきた数々の慈善行為が評価されたものではあるが、同時にモーター

ボート競走の収益金を有効適切に使用してきたところの最高責任者としての評価、ひいては収益金そのものへの評価ともいえよう。

笹川会長は受賞のたびに職員に対して賞の意義を語り、そのあとに決まってこうつけ加える。

「この賞は私個人に贈られたものではなく、ファンと業界関係者の代表者としての私に贈られたものと思っている。われわれはファンの方々からモーターボート競走をお預かりしているのであって、その責任は地球よりも重いということを決して忘れてはならない。」

