

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