



●振興事業制度の沿革

モーターボート競走法は、その第1条で「この法律は、モーターボートその他の船舶、船舶用機関および船舶用品の改良および輸出の振興並びにこれらの製造に関する事業および海難防止に関する事業の振興に寄与し、あわせて海事思想の普及および観光に関する事業並びに体育事業その他の公益の増進を目的とする事業の振興に資するとともに、地方財政の改善を図るために行うモーターボート競走に関し規定するものとする。」と定めて、モーターボート競走の目的を明らかにしている。

この法律の主旨及び規定により、(財)日本船舶振興会は売上約3.3%にあたる交付金を受け、これを財源として種々の振興業務を行っている。

その業務内容は、①造船及び造船関連工業への振興のための貸付（設備、運転資金）②造船及び造船関連工業の振興事業に対する補助、③海難防止、海事思想の普及、観光、体育、文教、社会福祉等に関する事業に対する補助、④海上気象放送、協力援助、周知啓発事業等(財)日本船舶振興会が自ら行う、いわゆる特定業務等多岐に亘っている。

交付金の額は、昭和55年度で約540億円、昭和29年からの累計では4,300億円に達しており造船業界の復興、発展に多大の貢献をしてきたのを始め、その他の分野においても重要な役割りを果たしている。

●交付金制度の変遷と(財)日本船舶振興会の設立

モーターボート競走開始以来今日に至るまでの交付金制度の変遷は右表の通りであり、納付先又は交付先は国庫、連合会、日本船舶振興会と変ってきている。

法制定から昭和28年度までは国庫納付金として国の一般会計に繰り入れられてきたが、昭和29年度からは財政上

のモラルから公営競技の収益金を国庫に納入することは好ましくないとして、国庫納付金制度は停止されることとなった。しかし船舶および船舶関連産業の振興をはかることは国策としても必要であるため、臨特法により連合会が納付先として定められ、連合会が運輸大臣の定める計画および指示により振興事業を行うこととなった。

交付金制度の変遷

年月日	法	性格	制度
26.6.18	モーターボート競走法制定	恒久法	国庫納付金 施行者 ↓ 国庫
29.6.9	自転車競技法等の臨時特例に関する法律制定	時限規程	連合会納入金 施行者 ↓ 連合会 ↓ 商工組合中央金庫
32.6.10	モーターボート競走法の一部改正	時限規程	19条交付金 施行者 ↓ 連合会 ↓ 商工組合中央金庫 ↓ (財)日本船舶工業振興会 施行者 ↓ 連合会
37.10.1	同上	時限規程削除	工業振興会(商工中金) (財)日本船舶振興会 施行者 ↓ 振興会

しかしながら連合会は、地方の競走実施団体である競走会を会員とする団体であるため、役員構成その他において必然的に競走の専門的団体としての色彩が強く、振興業務のような異質の業務を併せて行うことは必ずしも適当とは考えられなかった。

このため、昭和34年には振興業務のうち特に専門的な知識を必要とする部門を担当する機関として(財)日本船舶工業振興会を設立して業務の万全を期することとなった。その後昭和36年の長沼答申を経て、昭和37年の競走法改正に際し、振興業務を専門に行う団体として同年10月1日(財)日本船舶振興会が設立され、交付金の受入れおよび振興事業を行うこととなった。

●19条交付金とそのしくみ

日本船舶振興会への交付金は、モーターボート競走法第19条に定められているところから、法20条に定められている競走会への交付金と区別して「19条交付金」と呼ばれているが、この19条交付金はさらに1号、2号に分かれており、その用途は次のように区分されている。

①1号交付金

■モーターボートその他の船舶、船舶用機関及び船舶用品の製造に関する事業の振興に必要な資金の融通のため、銀行その他の金融機関に対する資金の貸付け。

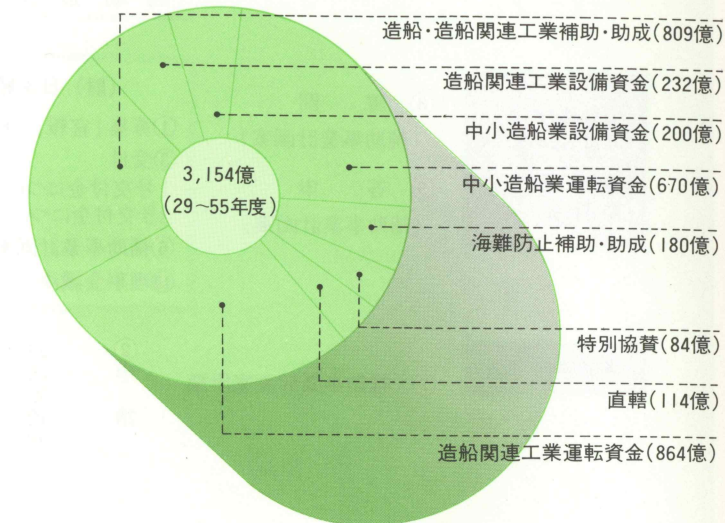
■モーターボートその他の船舶、船舶用機関および船舶用品の製造に関する事業並びに海難防止に関する事業並びにこれらの事業の振興を目的とする事業の補助。

■前項に掲げるものの外、モーターボートその他の船舶、船舶用機関および船舶用品の製造に関する事業並びに海難防止に関する事業の振興。

②2号交付金

■海事思想の普及および観光に関する事業並びに体育事業

1号交付金により行なわれた事業



その他の公益の増進を目的とする事業並びにこれらの事業の振興を目的とする事業の補助。

■前項に掲げるものの外、海事思想の普及および観光に関する事業並びに体育事業その他の公益の増進を目的とする事業の振興。

③交付金の適正・効率的な運用への配慮

交付金制度、使用目的はモーターボート競走法に明記されている通りであるが、実際の運用に当たっては図に示す通り補助または貸付を受ける団体または企業が適切であるか、国家の政策に合致しているか、有効な使われ方をしていないか、等については十分に留意し具体的には、申請時の各省庁の推せん、計画案の各省連絡会議への付議、学識経験者による専門委員会及び理事会の審議等で、幾重にもチェックされ、さらに運輸大臣の認可を受けてはじめて補助金等を決定するシステムがとられており、その事業が確実に行われたかどうかについては、補助事業者からの報告書の提出、振興会による監査により確認が行われるしくみとなっている。