

해양·수상 스포츠 진흥을 위한 경정 수익금 환원에 관한 연구

박영수* · 이상일**†

*, ** 한국해양대학교 운항훈련원

A Study on the Profits Return Ways for Promoting of the Marine and Water Sports in Korea

Young-Soo Park* · Sang-Il Lee**†

*, ** Sea Training Center, Korea Maritime University, Busan, 606-701, Korea

요 약 : 해양·수상 스포츠를 즐기는 국민은 1인당 국민소득 증대, 주 5일제 근무 등의 여가시간의 증대로 인하여 지속적으로 증가할 것으로 예상되지만, 이에 대한 안전 의식 및 장비의 발전 등은 걸음마 단계이다. 우리나라 해양·수상스포츠가 발전하고 선진스포츠로서 자리 매김하기 위해서는 정착화된 시스템으로 재원을 마련해야 한다. 이 재원을 이용하여 해양·수상스포츠의 안전을 확보하고, 국내 장비의 기술 개발에 투자한다면, 해양·수상스포츠는 보다 안전하고 즐거운 스포츠로서 국민들에게 다가갈 수 있을 것이다. 위와 같은 재원을 확보하기 위하여 해양·수상 스포츠 중 유일한 수익금이 발생하는 경정을 대상으로 조사·분석하였으며, 우리보다 60년 앞선 일본의 경정 수익금 환원방안 및 법적 구조를 비교 분석하여, 선박 등 진흥을 위한 전문기관 설립 및 재원확보를 위한 경륜경정법 분리 등과 같은 법적 개선 방안에 대하여 정책 제안을 하고자 한다.

핵심용어 : 해양·수상 스포츠, 경정, 수익금 환원, 법적 구조 비교, 진흥

Abstract : It is expected to continue to increase the number of people who enjoy marine and water sports due to the increase of leisure time because of income increase, the five-day workweek, etc. However, in the safety awareness, the development of equipment is just in the early stage. Established system for fundraising is required for Korean marine and water sports to be developed first. Should the fund be spent on the safety and development of domestic equipment for marine and water sports, it would make for a safer and more enjoyable sports for the people. The profit return measures of motor boat race, among marine and water sports, are surveyed and analyzed to suggest the measures stated above. Japanese legal structure and the profit return measures on motor boat race, which are about 60 years ahead than Korean systems, were analyzed and led to suggest the establishment of professional institutions which promote motor boat, etc. and the legal improvement for funding.

Key Words : Marine and water sports, Motor boat race, Profit return ways, Legal structure, Promotion

1. 서 론

최근 우리나라는 주 5일제 근무, 1인당 국민총생산 2만 불 시대, 여수해양엑스포 등을 통하여 해양·수상 스포츠에 관심이 높아지고 있다. 하지만, 우리나라는 삼면이 바다로 둘러싸여 해양·수상 스포츠를 하기에 적절한 주변 해양 환경임에도 불구하고, 현재까지 다른 스포츠보다 낙후된 채로 자리매김하여 왔다.

해양·수상 스포츠는 스쿠버다이빙, 스노클링, 제트스키, 수상스키, 카약, 요트, 낚시 등과 같이 해양에서 이루어지는 스포츠와 조정, 래프팅, 경정, 드레곤 보트 등 물 위에서 이루어지는 스포츠로 나눌 수는 있지만, 이에 대한 엄격한 구분은 찾기 어렵다. 이러한 해양·수상 스포츠를 국민 여가의 활용과 공익적 목적 달성을 위해 지속적으로 발전시키기 위해서는 스포츠 장비자체의 안전 및 스포츠 활동을 위한 안전 확보가 절실하게 필요하다. 이러한 안전 확보를 위해서는 장비 기술력 확보 및 기술 개발, 선진스포츠 의식의 함양, 스포츠 활동을 위한 주변 환경의 안전에 대한 담보가 있어야 하지만, 아직까지 우리나라 해양·수상 스포츠는 걸음마

* First Author : youngsoo@hhu.ac.kr, 051-410-5085

† Corresponding Author : silee@hhu.ac.kr, 051-410-5099

단계이다(The Segye Times, 2012).

따라서 해양레저산업의 모터보트와 그 이외의 해양레저 선박, 선박용 기관, 선박기자재의 제조에 관한 사업의 진흥과 함께 해양사고 방지에 관한 사업 등의 진흥 및 안전한 스포츠 활동을 담보하기 위한 지속적인 재원확보가 우선적으로 필요하다. 이를 위해서는 해양·수상 스포츠 중 유일한 수익사업인 경정을 통한 수익금을 사회환원의 차원으로 해양·수상 스포츠 안전 확보를 위한 공익적 목적에 사용할 필요가 있다. 한편 경정을 사행산업의 일종인 도박으로 보거나 아니면 해양·수상 스포츠로 분류하는가에 따라 입법정책도 달라질 수 있는데, 경정사업을 사행 산업으로 분류하여 근로의식을 저해하는 부정적인 측면을 지나치게 강조하다보면 우리 사회 속에 만연된 사행적 행태는 금지해야 한다는 도덕주의의 함정에 빠질 수 있게 된다(Park, 2009). 그러나 인간은 경쟁심, 승부욕을 바탕으로 사회를 발전시키고자 하는 본성이 있음을 감안할 때 국가를 발전시키는 순기능의 관점에서 볼 필요성이 있다고 하겠다.

본 연구에서는 이러한 해양·수상 스포츠의 진흥을 위한 방안을 마련하기 위하여 60여 년 전부터 경정을 시행하고 있는 일본의 경정 현황, 수익금 환원 방법, 진흥 전담 기관 등을 비교 분석하고, 우리나라의 경정경륜법과 일본 경정법의 비교 고찰을 통하여 우리나라 경정 수익금의 사회적 환원을 올바르게 유도하여 수익금을 해양·수상 스포츠의 진흥 및 선진 스포츠로 자리 매김할 수 있도록 사용될 수 있는 재원으로 활용함으로써, 안전하게 해양·수상 스포츠를 즐길 수 있도록 활성화하고자 한다.

2. 우리나라와 일본의 경정 수익금 환원 현황 조사

2.1 우리나라 및 일본의 경정 개요

우리나라 경정은 2002년 6월에 시행되어 국민들의 다양한 여가 욕구 충족을 목적으로 국민체육의 진흥을 도모하고, 지방재정확충을 위한 재원을 마련하며, 모터보트 관련 사업의 경기력 수준향상과 산업발전을 위하여 운영되고 있다. 우리나라 경정은 미사리 조정경기장에서만 레이스가 진행되며 감독부처는 문화체육관광부이며, 경주개최 담당은 경륜경정사업본부가 하고 있다.

반면, 우리나라와 지리적으로 가까운 일본의 경정은 1952년 4월 일본 나가사키현 오오무라경정장에서 최초로 경정이 시작되어 지금까지 시행되고 있다. 일본에서의 감독부처는 국토교통성으로, 지방자치단체 등 46개 시행자가 경주 개최를 담당하고 19개 모터보트 경주회가 경주를 실시하고 있는데, 이들의 연합체인 전국모터보트 경주회연합회가 선수양성 및 관리를 담당하고 있다. 등록선수는 남녀

합쳐서 1,500여명이었고 연령에 있어서도 40~50대 선수가 상당수를 차지하고 있다.

2.2 우리나라 경정 수익금 현황

우리나라의 경정장을 비롯한 선수현황, 발매수익금 사회환원 비율을 조사해 보면 아래와 같다(Korea Sports Promotion Foundation, 2012).

(1) 경정장 및 선수 현황

현재 우리나라의 경정 운영을 위한 조직은 경륜과 함께 사업본부가 구성되어 있으며, 경정장은 미사리 경정장 1개소와 장외매장 15개소가 경륜장과 함께 운영되고 있고, 선수 현황은 Table 1과 같이 156명이다.

Table 1. The number of Registered Players of Motor Boat in Korea

Division	The number of Register players	The number of Restricted players	The number of Injured players	Other	The Number of Usable players
Total	156	20	3	12	121
1st	34	3	1		30
2nd	26	5		2	19
3rd	10	1		4	5
4th	16	1			15
5th	10	2	1		7
6th	12	1	1	1	9
7th	11	3			8
8th	9			1	8
9th	5	1		4	0
10th	7				7
11th	16	4			12

(2) 경정 수익금 사회 환원 비율

우리나라 경정 개최 현황은 Table 2와 같이 개최횟수, 입장객수, 매출액이 지속적으로 증가하고 있다.

Table 2. The Status of Motor Boat Race in Korea

Year	Period (Day)	The number of Racing	Sales Amount(won)	The Number of Entrance (Person)
2002	49	406	122,330,000,000	451,666
2003	79	882	326,597,000,000	1,216,964
2004	80	1,119	337,770,000,000	1,434,269
2005	83	1,162	412,729,000,000	1,908,408
2006	90	1,291	397,194,000,000	1,968,265
2007	81	1,215	538,757,000,000	2,891,302
2008	87	1,301	686,893,000,000	3,434,458
2009	85	1,275	718,333,000,000	3,499,515
2010	80	1,174	650,786,000,000	3,286,706
2011	86	1,290	734,765,000,000	3,386,882

해양·수상 스포츠 진흥을 위한 경정 수익금 환원에 관한 연구

우리나라 경정 수익금 사용처를 살펴보면 Fig. 1과 같이 경정참여자 환급금 72%(단, 단승·연승식 81%, 복승·쌍승·삼복승식 72%), 제세 16%(농어촌특별세 2%, 지방교육세 4%, 레저세 10%), 발매수득금 12%로 구성되어 있다.

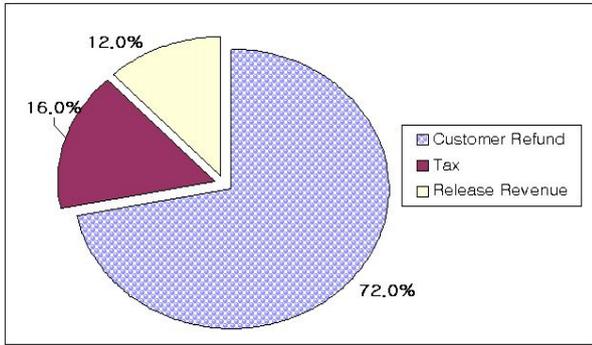


Fig. 1. The Status of using of Motor Boat Profits in Korea.

우리나라 경정경주 수익금 배분 현황은 Table 3과 같다. 초기시설투자에 따른 이자비용 등 사업외비용 증가로 2007년까지 191억원 누적 적자 상태로 수익금 배분 실적이 없었으나, 2008년부터 Table 3과 같이 수익금 배분이 이루어지고 있다. 2009년부터는 문화예술진흥기금이 신설되면서 그 수익금 비율도 변경되었다. 현재는 발매수득금에서 개최경비를 제외한 전액이 사회로 환원되고 있으며, 사회 환원 금액 비율은 국민체육진흥기금 40%, 문화예술진흥기금 24.5%, 청소년육성기금 19.5%, 지방재정지원 10%, 중소기업창업 및 진흥기금 4%, 기타공익사업 2%로 환원이 되고 있는 실정이다.

Table 3. The Status of Community Return of Profit in Korea
Unit: 1,000,000 won

Year	National Physical Promotion Fund	Youth Promotion Fund	Local Finance Support Fund	Small and Medium Business Founding and Promotion Fund	Other Public Business	Culture and Art Promotion Fund	Total
2002-2007	-	-	-	-	-	-	-
2008	885	664	221	-	56	-	7,160
2009	11,690	5,699	2,923	1,169	585	7,160	4,381
2010	7,631	3,487	1,788	715	358	4,381	11,541
2011	8,688	4,011	2,057	823	411	5,040	21,030
Total	28,894	13,861	6,989	3,094	1,409	16,581	70,828

한편, 경정 수익금이 지방 재정에 기여한 제세 실적을 살펴보면 Table 4와 같이 2002년 이후 총 8,586억원이 지방 재정에 기여하였으며 매년 증가하는 추세이다.

Table 4. The Contribution Record for Local Finance of Motor Boat in Korea

Unit: 1,000,000 won

Year	Total	Taxes for Racing				Taxes for Entrance Fee			
		Subtotal	Leisure Tax	Education Tax	Special Tax*	Other Tax	Special Excise Tax	Educational Tax	Surtax
2002	22,409	22,019	12,233	7,340	2,446	382	-	-	8
2003	59,733	58,787	32,659	19,596	6,532	938	-	-	8
2004	61,715	60,799	33,777	20,266	6,756	910	-	-	6
2005	75,502	74,291	41,272	24,764	8,255	1,206	-	-	5
2006	72,553	71,495	39,719	23,832	7,944	1,055	-	-	3
2007	98,697	96,976	53,876	32,325	10,775	1,721	-	-	-
2008	125,615	123,641	68,689	41,214	13,738	1,890	58	17	9
2009	116,628	114,933	71,833	28,733	14,367	1,608	60	18	9
2010	105,632	104,126	65,079	26,031	13,016	1,433	51	15	7
2011	120,175	117,562	73,477	29,390	14,695	2,141	325	98	49
Total	858,659	844,629	492,614	253,491	98,524	13,284	494	148	104

*: farming and fishing villages special tax

2.3 일본의 경정 수익금 현황

우리나라보다 약 60년 전부터 시작된 일본의 경정 현황과 경정 수익금 사회 환원 방법에 대하여 조사하였다.

(1) 경정장 및 선수 현황

일본에는 24개의 경정 경기장이 있고, 장외매장은 54개를 가지고 있으며(Japan Boat Race Promotion Association, 2012), 일본 경정 선수 현황은 Table 5와 같이 여자선수 155명을 포함한 1,558명이다(Japan Motorboat Racing, 2012).

Table 5. The Number of Registered Players of Motor Boat in Japan

Branch Name	Member No.	Branch Name	Member No.	Branch Name	Member No.
Gunma	88	Fukui	44	Okayama	99
Saitama	88	Siga	47	Hiroshima	76
Tokyo	188	Osaka	108	Yamaguchi	71
Sizuoka	78	Hyogo	61	Fukuoka	194
Aichi	139	Dokushima	48	Saga	60
Mie	45	Kagawa	68	Nagasaki	56

일본의 경정 개최 일수, 수익 금액, 입장객수는 Table 6과 같고, 이를 그래프로 나타내면 Fig. 2 및 Fig. 3과 같다. 경정 수익 금액은 1990년도에 피크를 보이다가 경제성장 침체 등으로 인하여 계속 감소 추세를 보이고 있으며, 2009년 현재 매출액은 9,257억엔 수준이다(Japan Boat Race Promotion Association, 2012).

Table 6. The Status of Sales Profits of Motor Boat in Japan

Year	Period (Day)	Sales Amount (¥)	The Number of Entrance (Person)	Average Sales Amount per day (¥)	Value of 100 Yen
1952	493	2,421,033,800	912,019	4,910,819	Mayonnaise(100g) 1 bottle
1953	1,975	10,943,131,400	4,333,763	5,540,826	
1954	2,736	13,817,470,100	5,530,882	5,050,244	Entrance fee for movie
1955	3,244	17,076,548,900	6,862,185	5,264,040	a dish of curry rice
1956	3,502	20,469,575,000	7,276,970	5,845,109	Tea(middle lever) 100g
-	-	-	-	-	-
1999	4,272	1,470,615,920,800	24,215,394	344,245,299	
2000	4,269	1,334,785,318,400	23,955,941	312,669,317	Ice cream
2001	4,237	1,281,168,940,700	24,275,823	302,376,431	
2002	4,290	1,199,096,272,100	23,102,144	279,509,620	
2003	4,302	1,075,132,774,900	21,494,986	249,914,638	
2004	4,260	983,777,106,700	19,781,584	230,933,593	
2005	4,254	974,338,094,600	18,845,452	229,040,500	
2006	4,220	970,386,817,200	17,934,148	229,949,500	
2007	4,238	1,007,513,897,800	16,611,770	237,733,300	
2008	4,154	977,206,082,300	15,028,924	235,244,603	
2009	4,310	925,745,553,600	14,947,241	214,790,200	

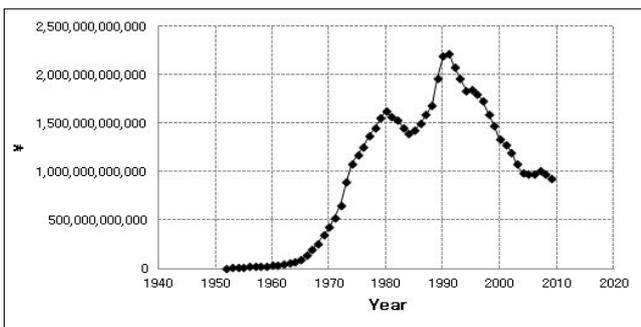


Fig. 2. The Record of Sales Amount of Motor Boat in Japan.

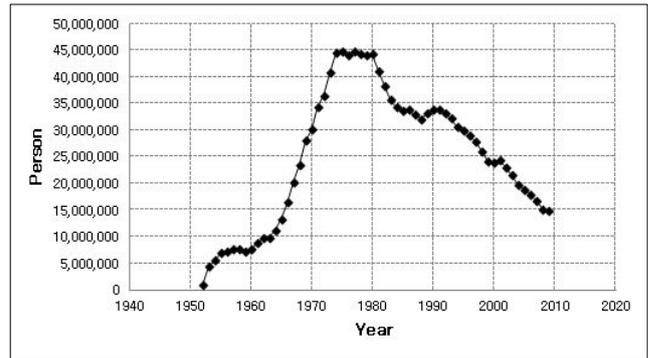


Fig. 3. The Number of Entrance of Motor Boat Race in Japan.

(2) 경정 수익금 사회 환원 현황

일본 경정 수익금 사용처를 살펴보면(Japan Boat Race Promotion Association, 2012) Fig. 4와 같이 경정 참여자 환급금 75%, 나머지 25%는 레이스를 주최한 전국 107개 지자체 단체에 흘러 들어간다. 이 25% 중 2.5%는 일본재단에의 교부금, 1.3%는 보트와 모터의 유지·관리·경정 시험 개최 중의 선수 관리, 경주의 운영 등 레이스의 공정하고 안전한 실시를 위하여 사용되고 있는 일본모터보트 경주회의 교부금, 1.1%는 지방공공단체 금융지구를 통하여 가스, 상하수도, 병원의 정비 등 지구환경 개선에 역할을 할 수 있는 교부금으로 사용된다. 또한 나머지 20.1%의 금액은 인건비, 관리비, 시설비, 선수 포상금 등에 사용되고 있는 개최 경비와 레이스를 개최하는 지자체의 예산으로 사용되는 초·중등학교, 미술관, 공영주택, 병원 등 공공시설의 건설, 교육비, 보건위생비에 사용된다.

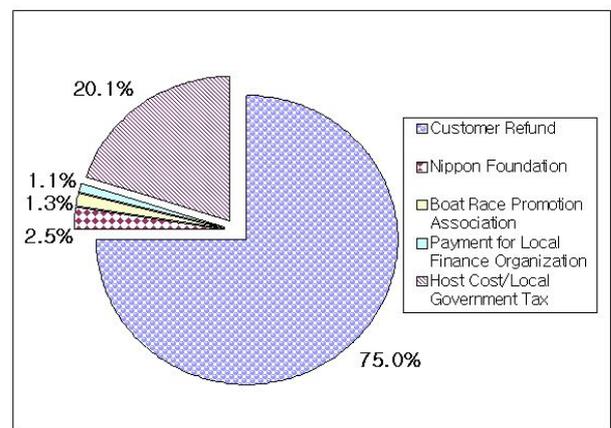


Fig. 4. The Status of Using of Motor Boat Profits in Japan.

여기서 특징적인 것은 일본재단에의 2.5% 교부금은 1호 교부금과 2호 교부금으로 구분된다. 1호 교부금은 모터보

해양·수상 스포츠 진흥을 위한 경정 수익금 환원에 관한 연구

터와 기타 선박, 선박용 기관 및 선박용품의 개량 및 수출의 진흥과 제조에 관한 사업 및 해난방지에 관한 사업에 사용되며, 2호 교부금은 관광에 관한 사업 및 체육사업 기타 공익 증진을 목적으로 하는 사업에 사용된다.

(3) 일본재단의 해양 안전 측면 역할 조사

한편, 1962년도에 설립된 일본재단은 Fig. 5와 같이 해양과 선박에 관련한 활동, 사회복지·교육·문화 등의 활동, 해외에 있는 인재육성의 3가지 분야를 중심으로 사업을 촉진하고 있다(Nippon Foundation, 2012).



Fig. 5. Main Roles of Nippon Foundation.

2.4 우리나라와 일본의 경정 현황 비교 분석

Table 6은 우리나라와 일본의 경정 현황을 비교 분석한 것으로 선수 등록 현황을 살펴보면 156명과 1,588명으로 등록 선수 수로는 약 10배, 경주장은 우리나라가 1개, 일본이 24개로 24배 차이가 난다. 한편, 경주장 매출액은 직접적인 비교는 어렵지만 Fig. 6과 같이 일본이 우리나라의 약 8~10배 수준 정도로 큰 규모를 보이고 있다.

하지만 입장객수는 2009년 기준으로 Fig. 7과 같이 우리나라와 일본과는 약 4.4배 수준을 보이고 있어 국민들의 관심이 높은 편이다. 또한 우리나라에서는 각종 세금에 대한 부분에 대하여 규정되어 있지만, 일본의 경우에는 선박등 진흥기관이라는 구체적인 단체에 환급하여 사회에 환원하는 방법을 택하고 있다. 이 중 일본재단과 모터보트 진흥협회의 경우에는 해양·수상의 안전 확보 및 보트 엔진의 기술 개발의 기초 연구에 투자를 통하여 보다 안전한 환경에서 스포츠를 즐길 수 있도록 하고 있다.

Table 7. Comparison Korea with Japan's Motor Boat

Country	Korea	Japan	A : B
Racer Number	156	1,588	1 : 10.1
Boat Race Stadium	1	24	1 : 24
Entrance Number (2009 year)	3,434,458	14,947,241	1 : 4.4
Sales Amount (2009 Year)	734,765,000,000 won	925,745,553,600 yen	1 : 15.8*
Composition	Refund 72%, Special Tax 2%, Local Education Tax 4%, Leisure Tax 10%, National Physical Promotion Fund 4.8%, Culture and Art Promotion Fund 3.0%, Youth Promotion Fund 2.3%, Local Finance Support Fund 1.2%, Small and Medium Business Founding and Promotion Fund 0.5%, Other Public Business 0.2%	Refund 75%, Local Government Tax 20.1%, Nippon Foundation 2.5%, Boat Race Association 1.3%, Other Public Business 1.1%	

* 100yen=1256.1won(Dec.31. 2009)

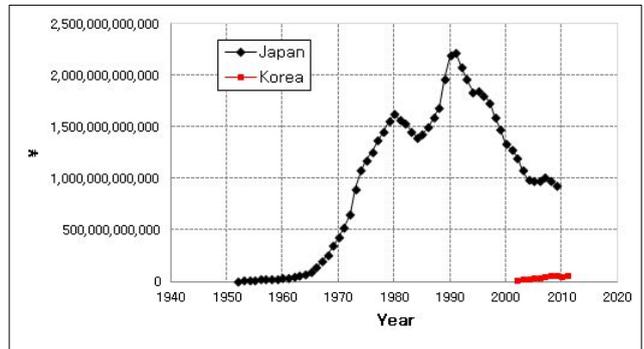


Fig. 6. Sales Profits Difference of Motor Boat between Korea and Japan.

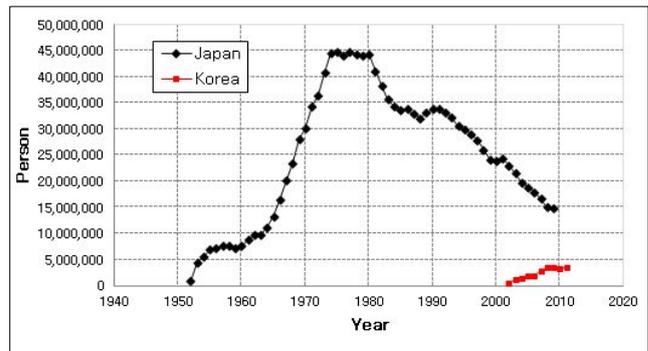


Fig. 7. Entrance Numbers Difference of Motor Boat Race between Korea and Japan.

3. 경정 수익금 환원 방안 개선

경정 수익금 환원방안 개선을 위하여 우리나라와 일본의 경정법을 비교법적으로 고찰하여 개선방안을 정책 제안하고자 한다.

3.1 우리나라와 일본의 경정법 비교 고찰

우리나라의 경정산업을 합리적으로 운영하기 위하여 일본의 모터보트경주법과 비교 고찰하고자 한다.

첫째, 법을 집행하는 행정부서를 분석하고자 한다. 일본은 우리나라의 국토해양부에 해당하는 국토교통성 담당이고 우리나라는 문화체육관광부 소속임을 시행규칙에서 알 수 있다¹⁾. 근본적으로 담당하는 행정부서가 다르다는 것은 경정에 대한 기본적인 관점이 상이하다는 것을 알 수 있다.

둘째, 법의 목적을 살펴보면 일본의 모터보트 경주법의 제1조 목적²⁾은 선박, 선박용품 등에 제조에 관한 사업, 해난방지 및 해상관련 사업 진흥, 관광사업 및 체육사업, 그리고 지방 제정의 개선을 목적으로 하고 있는 반면, 우리나라의 경륜경정법의 제1조 목적³⁾은 여가선용, 체육진흥, 지방재정확충 등을 들 수 있다. 근본적으로 목적이 상이하며, 특히 일본은 모터보트경주법을 별도로 제정하고 있으며 우리나라는 경륜과 함께 법을 통합하여 제정한 것으로도 선박이라는 명목보다는 경주라는 점에 더 무게를 둔 것으로 보인다.

셋째, 수익금의 용도에 있어서 다른 점을 발견할 수 있다. 우리나라의 경우는 발매수득금의 경우 경주사업자는 승자투표권의 발매 금액에 대하여 문화체육부장관이 정하는 비율의 금액을 경주 개최에 따른 운영경비수익금손실보전준비금 및 시설환경개선준비금으로 거두어 들일 수 있다. 이 경우 거두어 들인 금액은 발매 금액의 100분의 20을 초과할 수 없다(제15조 제1항)고 규정하고 있으며, 제18조에 수익금의 사용 목적을 국민체육진흥기금, 청소년육성기금, 문화예술진흥기금 및 중소기업창업 및 진흥기금에의 출연,

지방체육재정확충, 문화체육관광부령으로 정하는 공익사업 등으로 규정하고 있다. 반면에 일본의 경우는 제25조 내지 제31조까지 선박등 진흥기관에 교부금을 납부하는 사항에 대하여 규정하고 있다. 수익의 용도로는 사회복지의 증진, 의료의 보급, 교육 문화의 발전, 체육의 진흥 그 밖에 주민의 복지의 증진을 도모하기 위하여 필요한 경비의 재원으로 충당하도록 하고 있다(동법 제31조). 동법 제44조에서는 선박등 진흥기관의 목적을 서술하고 있으며 제45조는 선박등 진흥기관의 업무를 규정하고 있다⁴⁾. 즉 일본의 법과 우리나라의 법에서 규정하고 있는 수익금 사용처의 다른점은, 일본 모터보트경주법은 선박관련 항목을 포함하고 있는 점이 가장 큰 특징이라 할 수 있다.

3.2 해양·수상 스포츠 진흥을 위한 법적 개선 방안

경정을 해양·수상 스포츠를 진흥시키기 위한 스포츠 중의 하나로 인식하여 한 단계 발전시키기 위한 법적 개선 방안을 제시하면 다음과 같다.

첫째, 국내의 경정경륜법은 경륜과 경정을 하나의 유사한 사행산업의 일종인 스포츠로 분류하고 있는데 서로 목적이 상이하므로 분리해야 할 것으로 판단된다. 실질적으로 모터보트는 수상에서 조종하는 선박의 일종이라는 점, 동력수상레저기구를 조종하는 자는 수상레저안전법 제6조에 따른 면허시험에 합격한 후 해양경찰청장의 동력수상레저기구 조종면허(이하 “조종면허”라 한다)를 받아야 한다고 규정된 점, 수상레저안전법 시행령 제23조 제3항에 ‘국토해양부령으로 정하는 수상레저기구등록원부 ... 발급해야 한다’라고 되어 있는 점, 이 법 제37조 안전검사에 보면 제1항에 ‘제30조 제3항에 따른 등록 대상 동력수상레저기구를 수상레저활동에 이용하려는 자는 국토해양부령으로 정하는 안전검사의 절차, 검사방법 및 준비사항 등에 따라 해양경찰청장이 실시하는 각 호의 검사를 받아야 한다.’라고 규정된 점 등 실질적으로 수상에서 운항되는 선박이라는 점 등을 이유로 경륜과 경정은 엄연히 다르며 이에 따라 별도의 법으로 분리하여야 한다고 판단된다.

둘째, 법의 목적에 모터보트가 선박이기 때문에 선박관련 산업에 대한 내용이 추가로 들어가야 할 것이다. 선박관련 산업의 발전과 더불어 모터보트 관련 산업도 발전한다는 점을 감안하여 법의 목적에 지방재정, 관광사업 및 체육사업에 추가하여 선박, 선박용품 등에 제조에 관한 사업, 해난방지

1) 일본의 모터보트경주법 시행규칙은 평성 20년 2월 13일 국토교통성령 제6호로 최종 개정되었으며, 우리나라의 경륜경정법 시행규칙은 문화체육관광부령 제99호, 2011.12.13 일부 개정되었다.
 2) 제1조 이 법률은 모터보트 그 밖의 선박, 선박용 기관 및 선박 용품의 개량 및 수출의 진흥 및 이러한 제조에 관한 사업 및 해난방지에 관한 사업 그 밖의 해사에 관한 사업의 진흥에 기여한 것에 의하고 바다에 둘러싸인 우리나라의 발전에 이바지하고, 추가로 관광에 관한 사업 및 체육 사업 그 밖의 공익의 증진을 목적으로 한 사업의 진흥에 이바지함과 동시에 지방 제정의 개선을 도모하기 위하여 모터보트 경주에 관하여 규정하고자 한다.
 3) 제1조 이 법은 경륜 및 경정을 공정하게 시행하고 원활하게 보급하여 국민의 여가 선용과 청소년의 건전 육성 및 국민체육진흥을 도모하고, 지방재정확충을 위한 재원을 마련하며, 자전거 및 모터보트 경기의 수준향상에 이바지함을 목적으로 한다.

4) 제45조 선박 등 진흥기관은 다음에 언급한 업무를 행한다. 1. 모터보트 및 그 밖의 선박, 선박용 기관 및 선박용품의 제조에 관한 사업의 진흥에 필요한 자금의 융통을 위해 은행 그 밖의 금융기관에 대하여 자금의 대부를 행할 것. 2. 모터보트 및 그 밖의 선박, 선박용 기관 및 선박 용품의 제조에 관한 사업 및 해난 방지에 관한 사업 그 밖의 해사에 관한 사업 및 이러한 사업의 진흥을 목적으로 한다.

해양·수상 스포츠 진흥을 위한 경정 수익금 환원에 관한 연구

및 해사관련 사업 진흥 등을 포함해야 할 것으로 판단된다.

셋째, 경정의 수익금 사용처를 일부 목적에 부합되도록 개정해야 할 것이다. 경정경륜법 제18조 수익금의 사용에 명시되어 있는 것은 국민체육진흥기금, 청소년육성기금, 문화예술진흥기금, 중소기업창업및진흥기금에의 출연, 지방체육진흥 등을 위한 지방재정확충지원, 문화체육부령이 정하는 공익사업 등으로 지정되어 있는데, 추가로 선박관련 산업, 모터보트관련산업, 선박 및 선박용품 제조에 관한 사업, 해난방지 및 해사관련 사업 진흥 등을 포함하여 개정해야 할 것이다.

3.3 안전 확보 및 활성화를 위한 전문 진흥기관 설립

2011년 현재 우리나라 경정 개최 횟수는 1,290회로 개장 시점과 비교하면 약 10년 사이에 3배로 증가하였다. 이와 관련하여 경정 운항 안전 관리 및 국민 이해 촉진 등을 포함한 해양·수상 스포츠에 대한 안전 확보 및 활성화를 위한 진흥전문기관이 우리나라에는 아직 없는 상태이다.

그리고 우리나라는 일본의 경정 매출 구조의 10분의 1 정도에 미치지 못하고 있지만, 국민 참여 입장객수는 이에 비하여 많고 또한 일부 지방재정자원 확충을 목적으로 전국적으로 경정 경기장이 확충될 가능성도 있어, 해양·수상 스포츠 진흥을 위한 안전 확보가 더욱 절실하여 진흥전문기관이 반드시 필요하다. 현재 우리나라에서 해양·수상 스포츠 안전 확보 및 활성화를 위한 진흥에 관여할 수 있는 기관은 해기사협회, 선주협회, 조선협회 등이 있으며, 전문기관 설립 이전에 이 협회 등에게 정기적인 재정 지원 등을 통하여 해양·수상 스포츠의 사회에의 환원 및 국제 사회의 인력 지원 등에 이바지할 수 있을 것으로 보인다.

4. 결 론

1인당 국민소득 증대, 주 5일제 근무 등을 통하여 여가활동 시간이 증가하여 해양·수상 스포츠를 이용하는 국민들이 지속적으로 증가할 것으로 예상된다. 그러나 우리나라의 해양·수상 스포츠는 국내 장비 발전 및 기술력 확보, 선진스포츠 의식 함양, 스포츠 활동 주변 환경의 안전 등이 정착되어 있지 않은 초기 단계이다. 이러한 걸음마 단계의 해양·수상 스포츠의 진흥 및 선진 스포츠로서 자리 매김하기 위하여 정착화된 자원 마련이 필요하고, 이 재원을 바탕으로 해양·수상 안전 확보 및 국내 장비 개발 및 발전을 이룬다면 보다 안전하고 즐거운 스포츠로서 국민들에게 다가갈 수 있을 것이다.

본 연구에서는 우리보다 60년 앞선 일본 경정사업의 현황 및 구조 등을 조사한 후, 우리나라 경정사업 현황과 비교 분

석하여 효과적인 개선 방안을 정책 제안하였다. 첫째는 해양·수상 스포츠 안전 확보를 위한 경륜경정법의 법적 개선이며 둘째는 해양·수상 스포츠 진흥을 위한 해양·수상 전문 기관 설립이다.

추후에는 본 연구를 기초자료로 하여 해양·수상 스포츠 진흥 및 안전을 위한 구체적인 사회 환원 항목과 국민에의 환원 방안 등에 대한 검토가 필요하며, 해양·수상 진흥 전문 기관의 올바른 운영방안 등에 대한 검토도 필요할 것이다.

참 고 문 헌

- [1] Japan Boat Race Promotion Association(2012), <http://www.boatrace-pr.jp/>.
- [2] Japan Motorboat Racing(2012). Annual Report, Japan Motorboat Player Association, p. 76.
- [3] Korea Sports Promotion Foundation(2012). <http://www.krace.or.kr/contents/company/boatHostPage.do/>.
- [4] Nippon Foundation(2012), <http://www.nippon-foundation.or.jp/>.
- [5] Park, Jong-kwan(2009), A study on the Bicycle and Boat racing Act for Development Plan of Boat and Boat Racing Industry, Sports and Law, Vol.12, No 2, The Korean Association of Sports and Entertainment Law, pp. 121-140.
- [6] The Segye Times(2012), Marine Leisure Industry Market in Korea, Use the Power to take off, <http://www.segye.com/Articles/NEWS/SOCIETY/Article.asp?aid=20120702020680/>.

원고접수일 : 2012년 12월 07일

원고수정일 : 2013년 01월 23일 (1차)

2013년 02월 13일 (2차)

게재확정일 : 2013년 02월 25일