

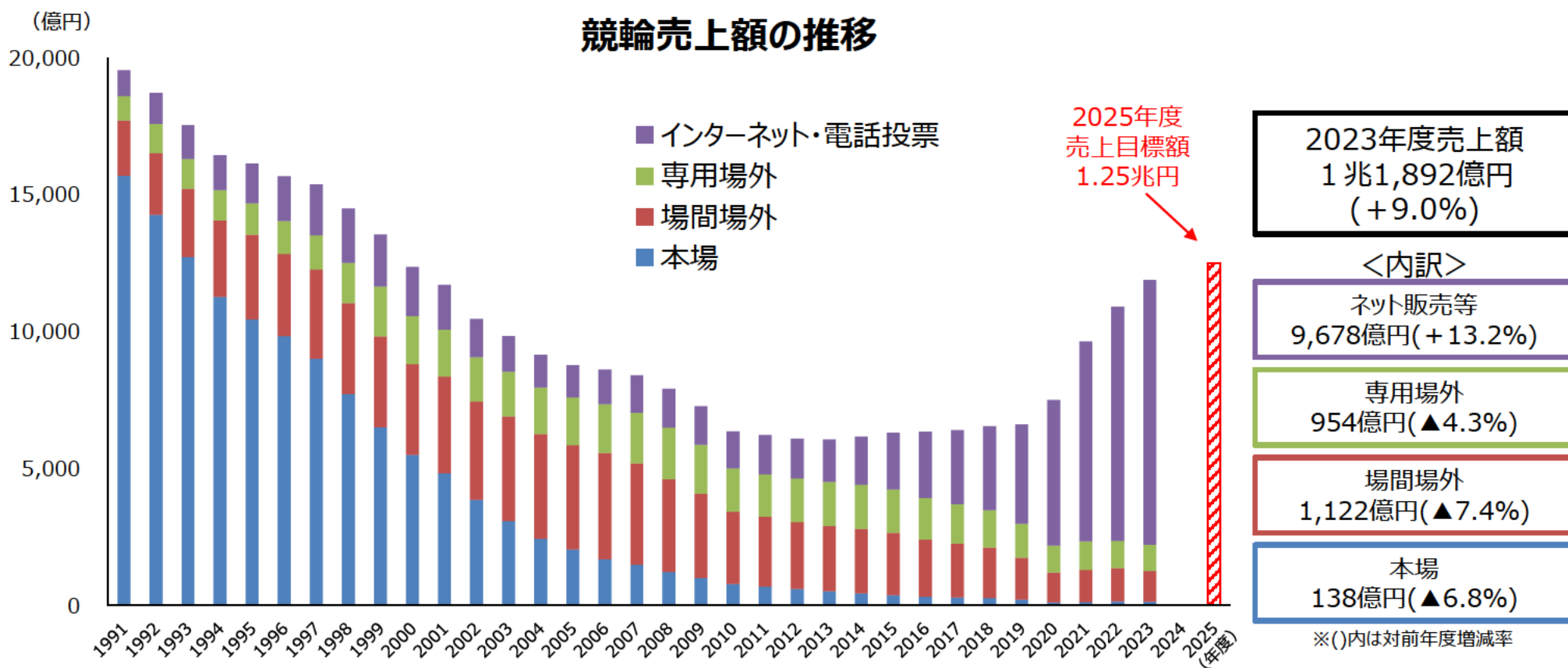
競輪・オートレース業界の 現状と課題

令和6年5月21日
経済産業省
製造産業局車両室

1.競輪業界について

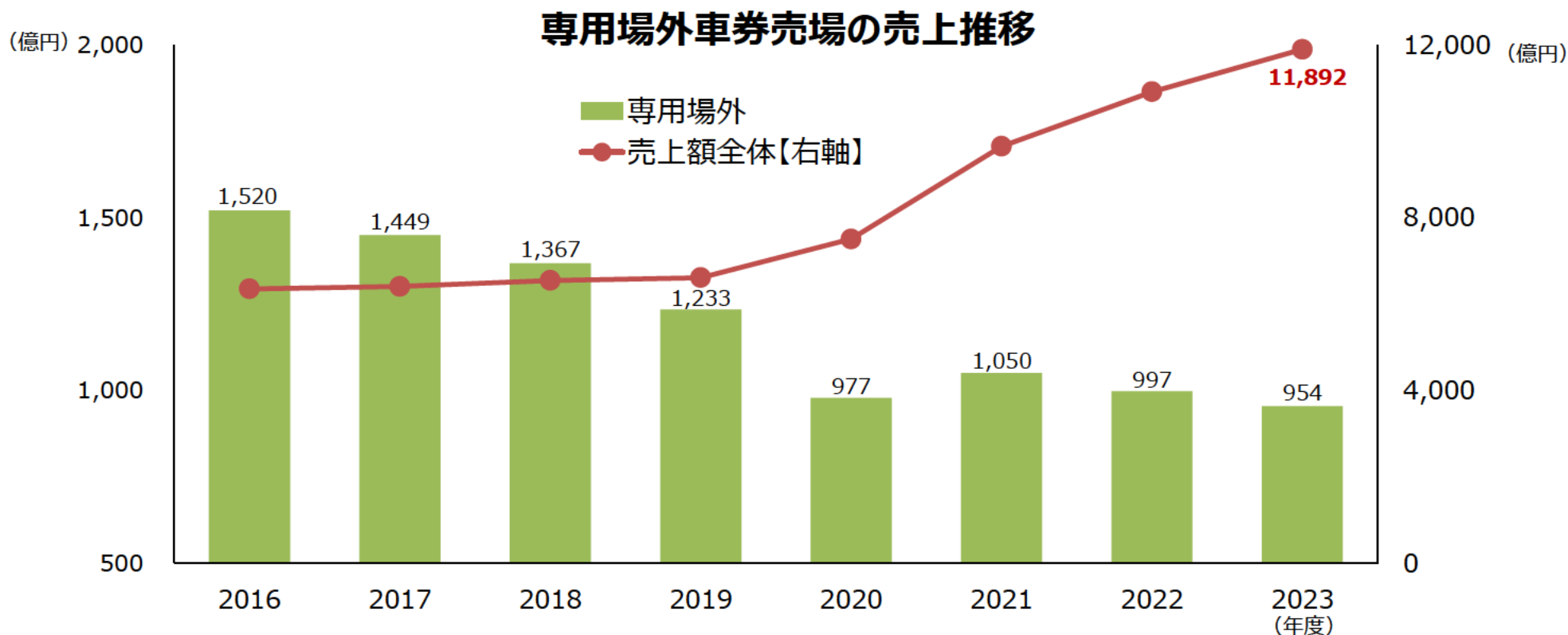
1-1.競輪施行者全体の売上額

- 2023年度の売上額は約1兆1,892億円(前年度比+9%)となり、前年度と比べ増加の勢いはやや落ちたものの、改訂された中期基本方針において掲げられた新たな売上目標1.25兆円(2025年度)に向け、順調に推移。
- 内訳を見ると、ネット販売が引き続き好調で売上額全体を押し上げている一方、専用場外と場間場外の売上額はネット販売の利便性に押され、減少傾向。



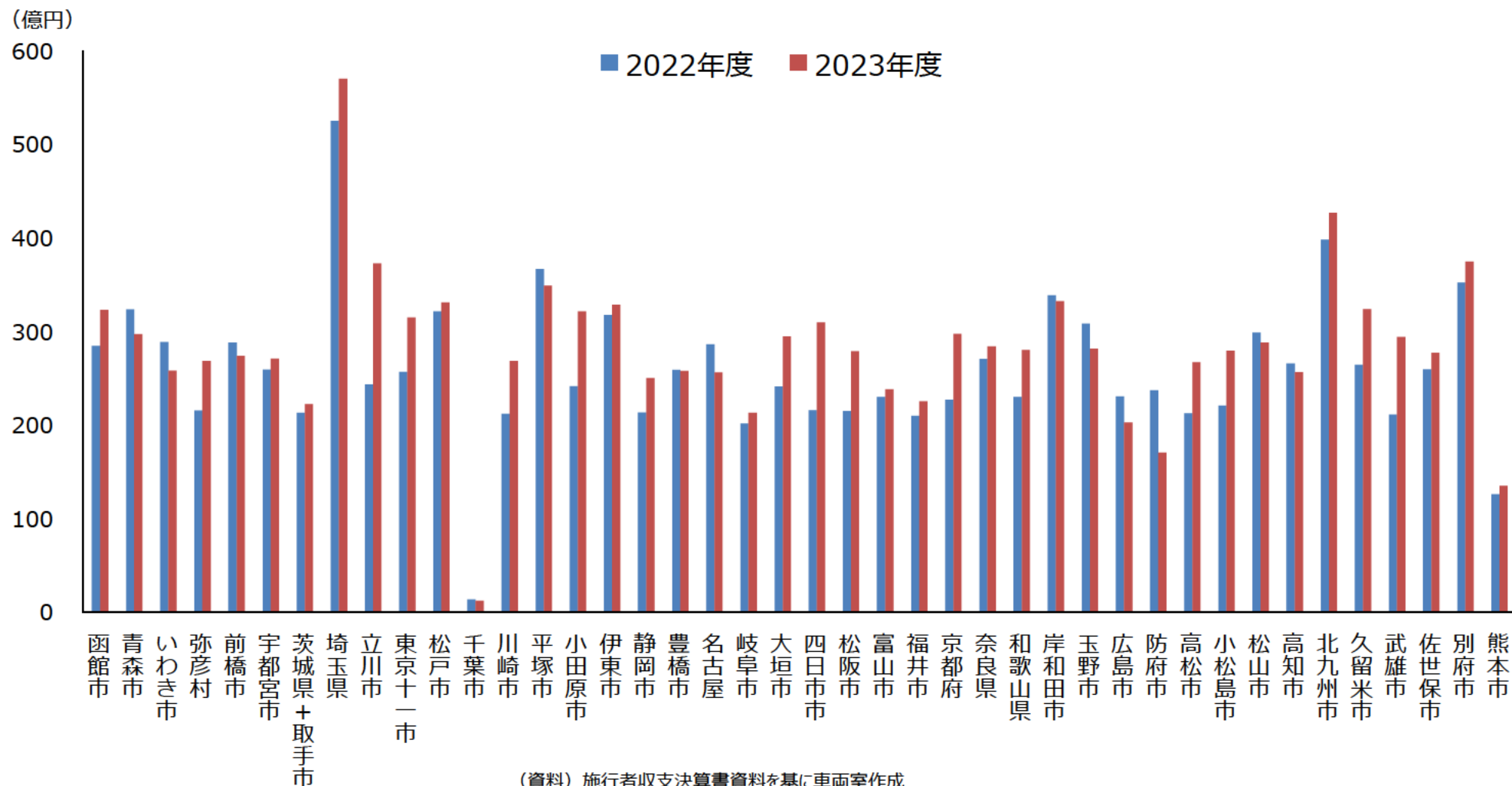
1-2.専用場外車券売場（通称：サテライト）について

- 専用場外車券売場は、競輪場にアクセスし難いファンのために、レース映像や車券販売のサービスを提供してきており、競輪場での売上げを補完する有力な車券販売チャネルとして存在してきた。
- しかし、最近ではスマートフォンによるレース映像の閲覧やアプリでの車券販売といった専用場外車券売場よりアクセスが容易なネット販売のチャネルへとファンの嗜好が移ってきており、専用場外車券売場の売上は減少傾向。



1-3.競輪施行者別の売上額（2022年度・2023年度）

- 多くの施行者が売上を伸ばし、施行者平均売上額は254億円から277億円へ増加。



(資料) 施行者収支決算書資料を基に車両室作成

※取手競輪場は茨城県と取手市の共同運営であるため、合算した。

※埼玉県は、大宮競輪場と西武園競輪場を運営しているため、2場分の数値となる。

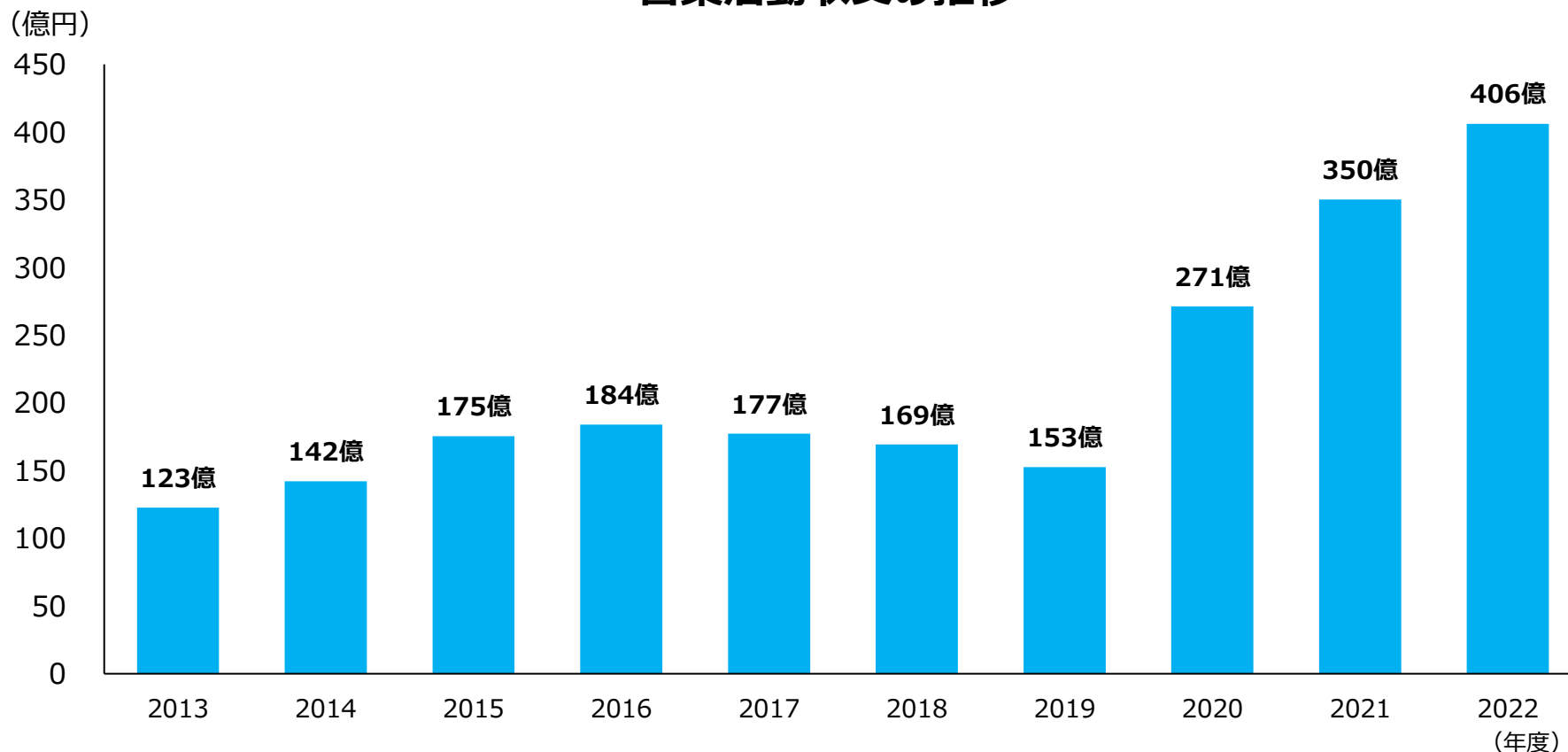
※千葉市は、令和3年10月から開始された250競走がまだ十分に定着しておらず、他場に比べて売上が低い。

※熊本市は、平成28年の震災で競輪場が被災したため、復旧工事中。近隣の競輪場での借上げ開催のため売上が低い。

1-4.競輪施行者全体の営業活動収支

- 車券販売の売上拡大に伴い、2020年度以降、営業活動収支も増加。
- 売上低迷期において施設改修を十分に進められてこなかったことから、足許では競輪場を大規模改修する動きが増加。同時に、競輪場の敷地等も活用し、地域の憩いの場や賑わい・レジャーの場も整備する動きも多くみられる。

営業活動収支の推移



1-5.大阪・関西万博への協力

- 各施行者の協力の下、各地の競輪場で協賛競輪を開催。収益の一部を博覧会協会に提供。
- 令和6年度は計4回の「大阪・関西万博協賛競輪」が予定。また、これら以外のGⅠ・GⅡ・GⅢの一部レースにおいても協賛金を支出予定。
- 2023年度の博覧会協会の取組として、競輪場内でのブース出展等によるPR活動や協会幹部による自治体首長への表敬訪問、ミyakumiyakによる競輪場立地自治体の観光地訪問等が行われた。

大阪・関西万博協賛競輪の開催実績／予定

	開催日程	場・レース
第1回	令和3年6月	福井・GⅢ
第2回	令和4年1月	京都向日町・FⅠ
第3回	令和4年8月	岸和田・GⅢ
第4回	令和5年1月	別府・FⅠ
第5回	令和5年4月	久留米・GⅢ
第6回	令和5年8月	和歌山・GⅢ
第7回	令和6年1月	平塚・FⅠ
第8回	令和6年3月	武雄・GⅢ
第9回	令和6年6月	奈良・GⅢ
第10回	令和6年10月	川崎・GⅢ
第11回	令和7年1月	京王閣・FⅠ
第12回	令和7年3月	大垣・GⅢ

PRブース出展



ステージイベント



→PRブースにおけるノベルティグッズの配布、ステージイベント、場内グリーティング等を通じて、競輪場への誘客に貢献

表敬訪問



ミyakumiyakの観光地訪問

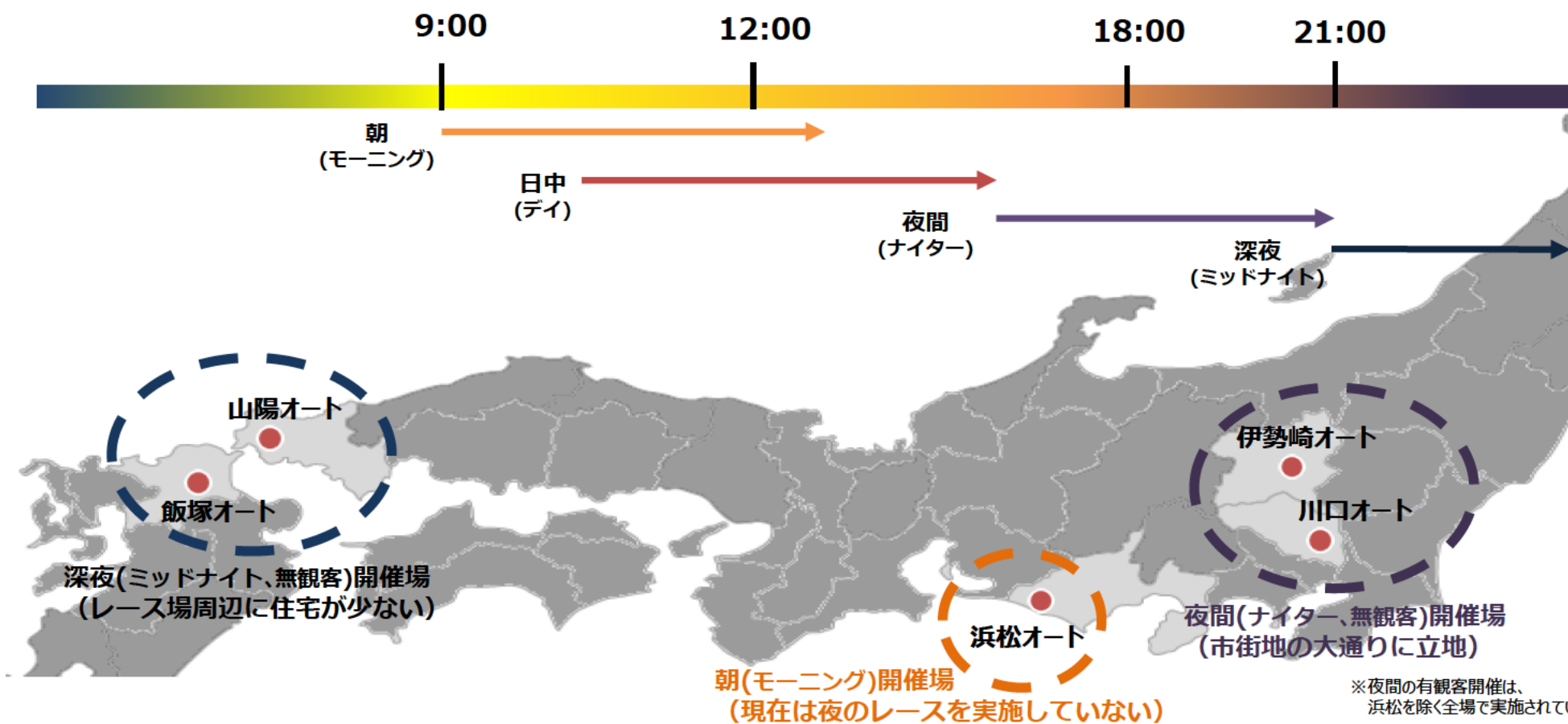


→協会幹部の表敬訪問&SNSで立地自治体の観光地をPR

2.オートレース業界について

2-1.オートレース場の分布

- オートレース場は全国に5場あり、その所在地は関東中部(東部)と中国九州(西部)の一部の地域に偏在。
- 従来からの日中開催に加え、朝／夜間／深夜の時間帯でレースを開催。
- 開催日程については、レース場近隣住民の生活環境にも配慮しつつ決定。



2-2.オートレースの年間開催日数推移

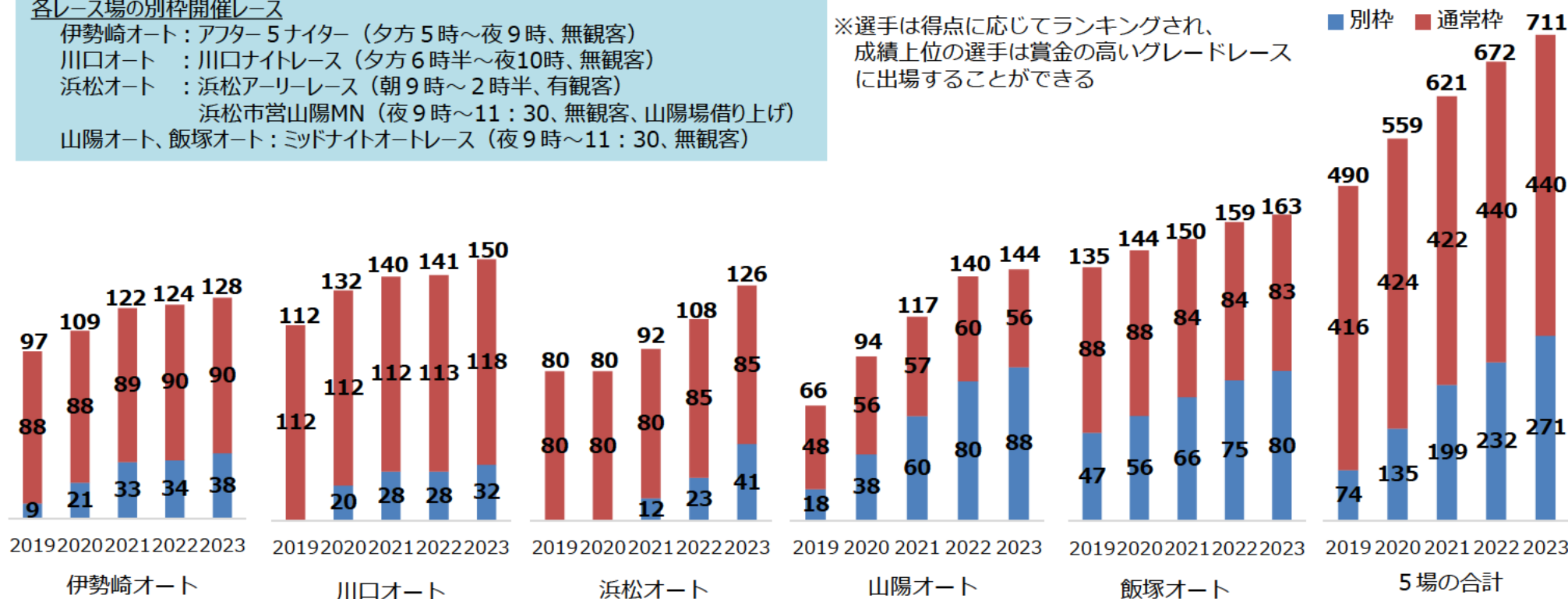
- オートレースは通常枠開催と別枠開催の2つに大別されるレースで構成。
- 各場とも別枠開催のレースを開催することで、売上と収益の増加を図っている。

通常枠開催	別枠開催
・選手の成績得点※が付与される ・車立ては8車、12レース制による着順位とタイム順位に応じたトーナメントの開催 ・通常枠開催は有観客で開催	・選手の成績得点※は付与されない ・車立ては7車(又は6車)8レース(又は9レース)制の着順位に基づくトーナメントの開催(タイム順位は無し) ・選手賞金は通常枠と比べて低く設定

各レース場の別枠開催レース

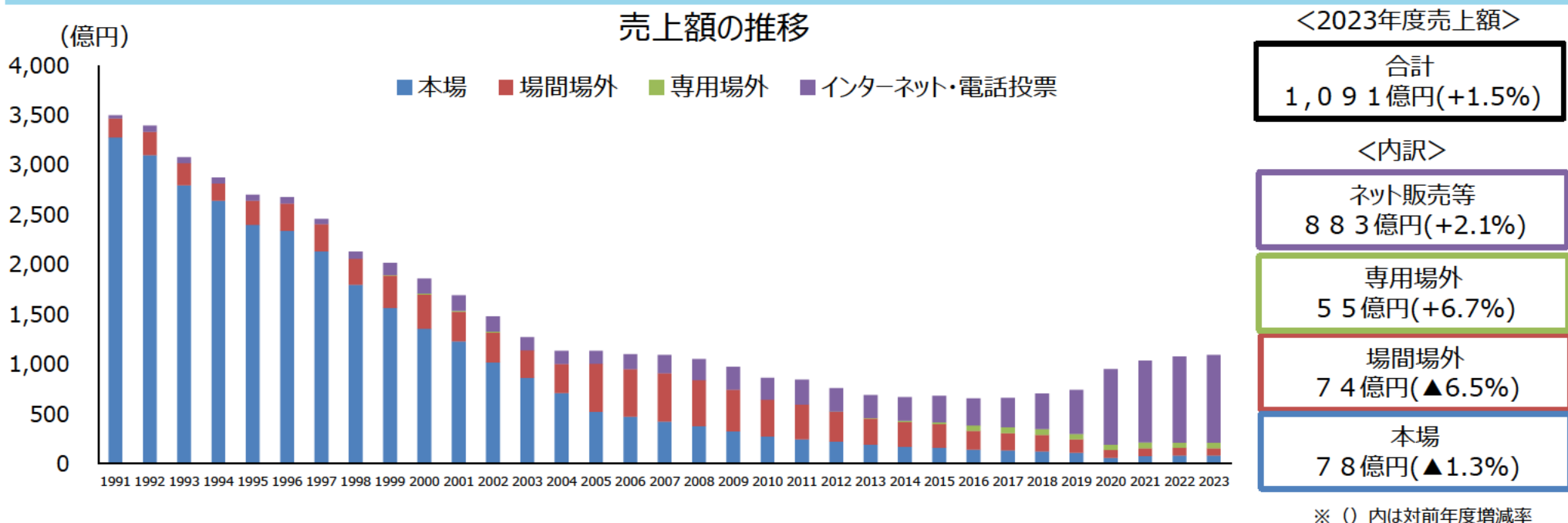
伊勢崎オート：アフター5ナイター（夕方5時～夜9時、無観客）
 川口オート：川口ナイトレース（夕方6時半～夜10時、無観客）
 浜松オート：浜松アーリーレース（朝9時～2時半、有観客）
 浜松市営山陽MN（夜9時～11:30、無観客、山陽場借り上げ）
 山陽オート、飯塚オート：ミッドナイトオートレース（夜9時～11:30、無観客）

※選手は得点に応じてランキングされ、成績上位の選手は賞金の高いグレードレースに出場することができる



2-3.オートレース施行者全体の売上額と営業収支の推移

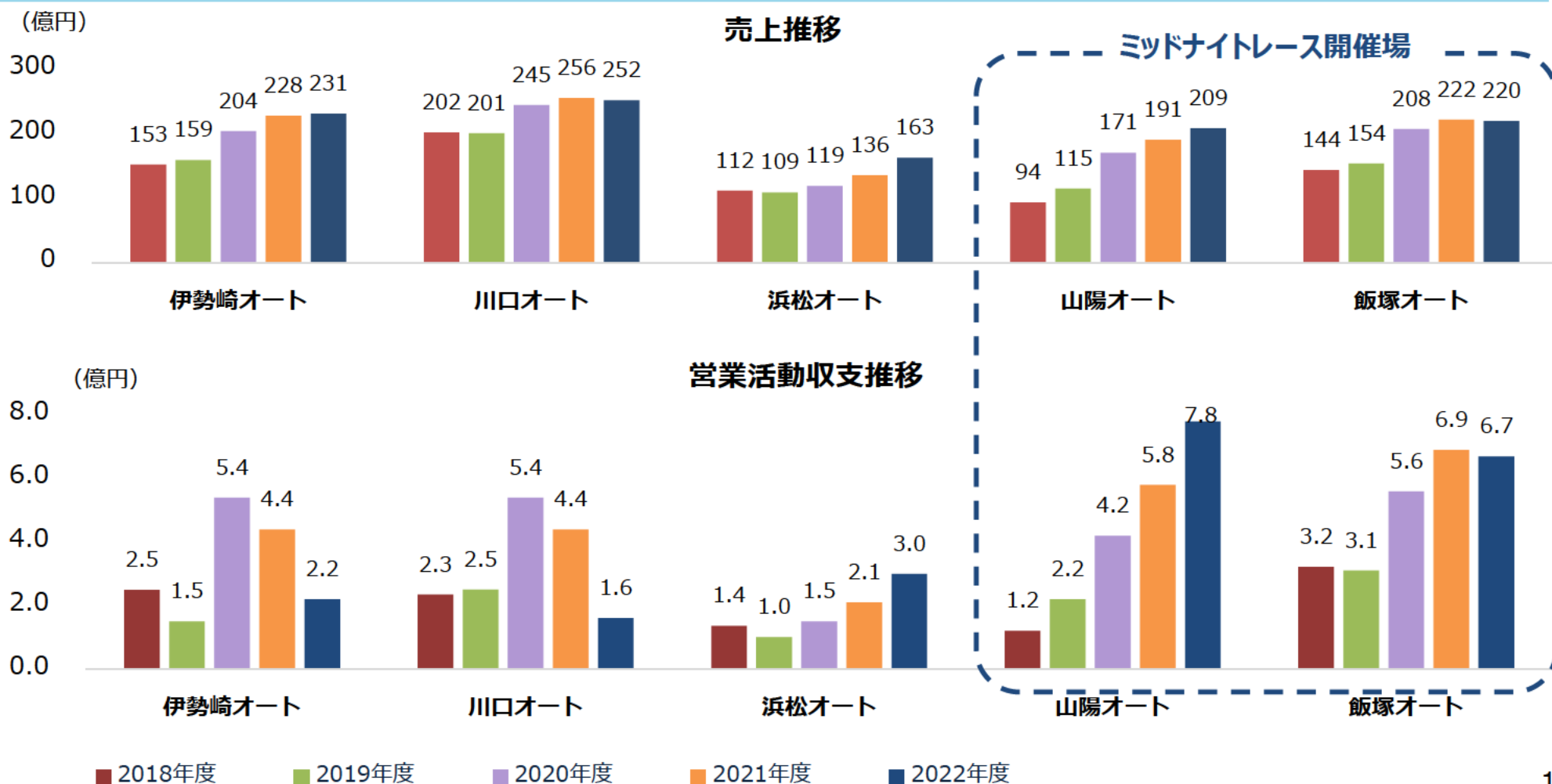
- 近年、売上額はネット投票の普及により増加傾向となっていたが、足許の伸び率は鈍化。
- 売上額の推移と比べ、施行者の営業活動収支(全体)は伸び悩み。



※2023年度売上額は四捨五入しているため、内訳の数値を足し上げても合計値と合わない。

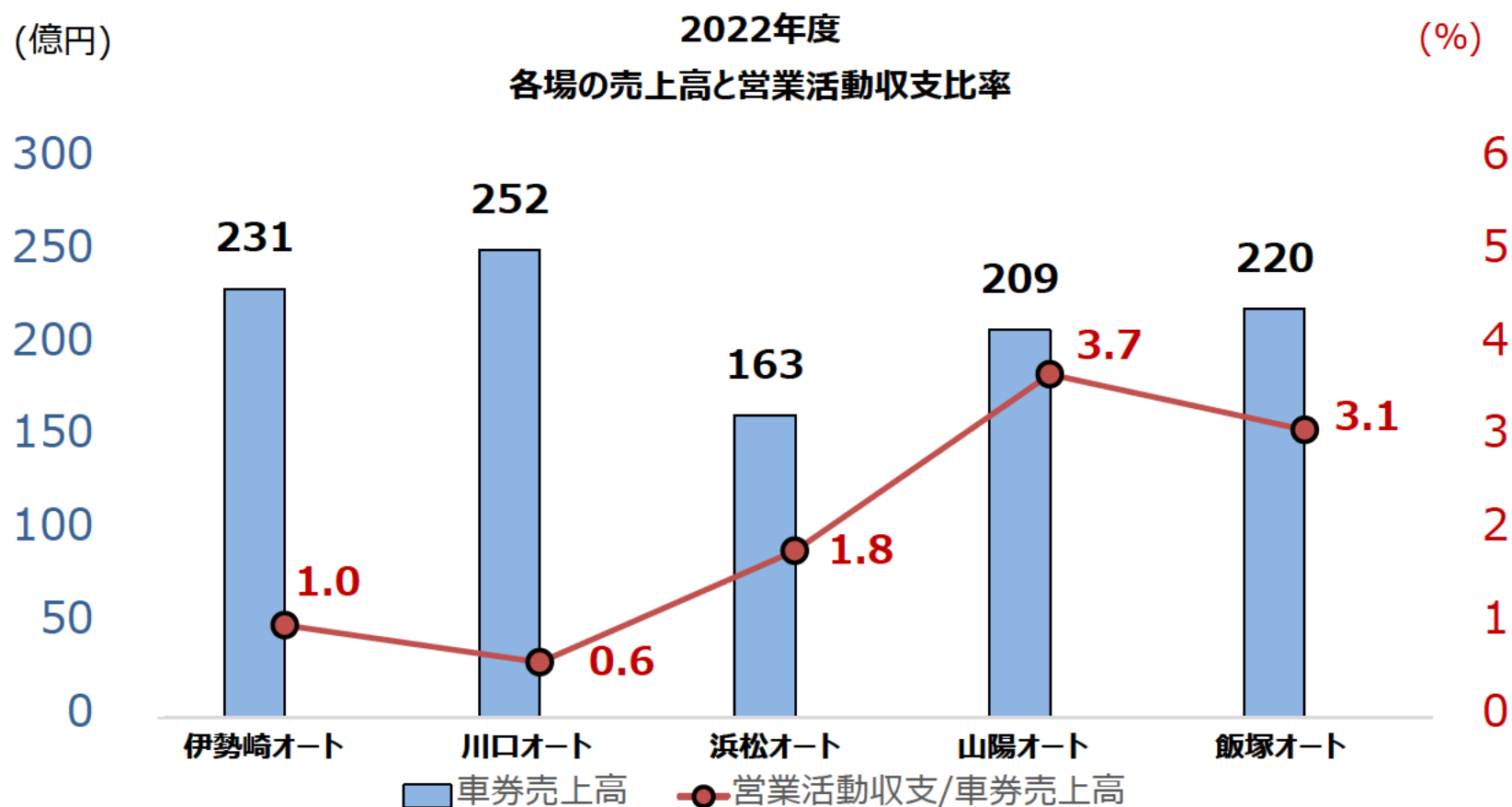
2-4.オートレース場別の売上・営業活動収支の推移

- 収益性の高いミッドナイトレース開催場である山陽・飯塚オートは大きく収支が改善。
- 他方、無観客開催を行っていたコロナ禍におけるネット投票の急拡大と定着により、特に本場での売上シェアの高かった伊勢崎・川口オートは、設備機器の稼働や警備、清掃など開催コストを要する観客の受け入れが始まると営業活動収支は急降下。



(参考)2022年度レース場別収支比率の比較

- 各レース場の売上高を比較すると、川口オートが252億円と最も売り上げているものの、売上高営業活動収支比率※で比較すると、川口オートは他場と比べて低い。

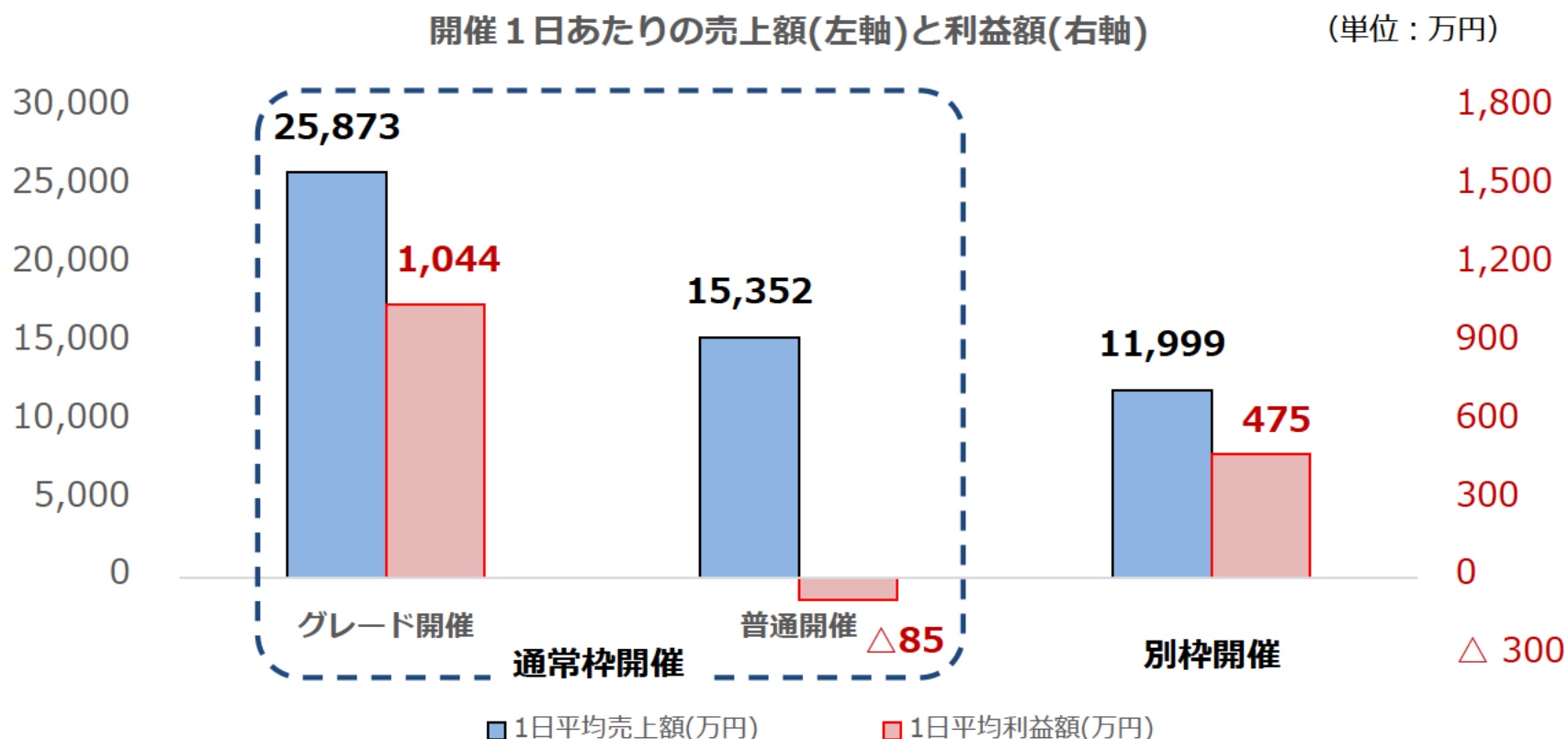


※売上高営業活動収支比率：営業活動収支÷売上高×100

(資料)施行者収支決算資料を基に車両室試算

(参考)2022年度のレース別の収支構造

- 通常枠開催は有観客で開催しており、開場コストを要することから、一定額以上の売上額を見込む必要がある。
- 現在、別枠開催(ミッドナイト等の無観客レース)※は売上額は高くないものの、開場コストが抑えられるため、一定の利益を確保可能。

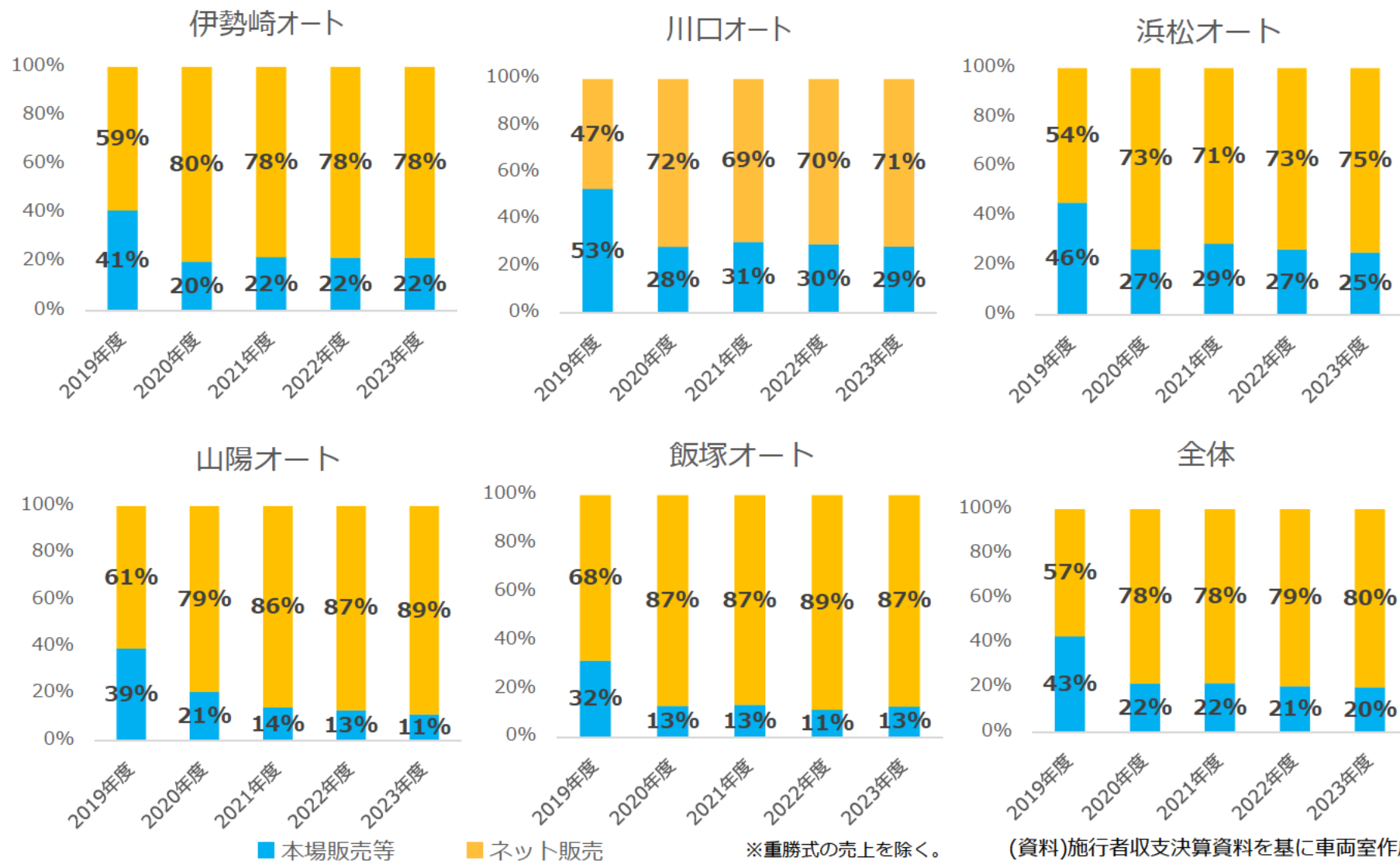


※浜松オートで別枠開催されているモーニングレースは有観客。

(資料)施行者収支決算資料を基に車両室作成

(参考) 2023年度の場別の販売チャネル別売上構成比

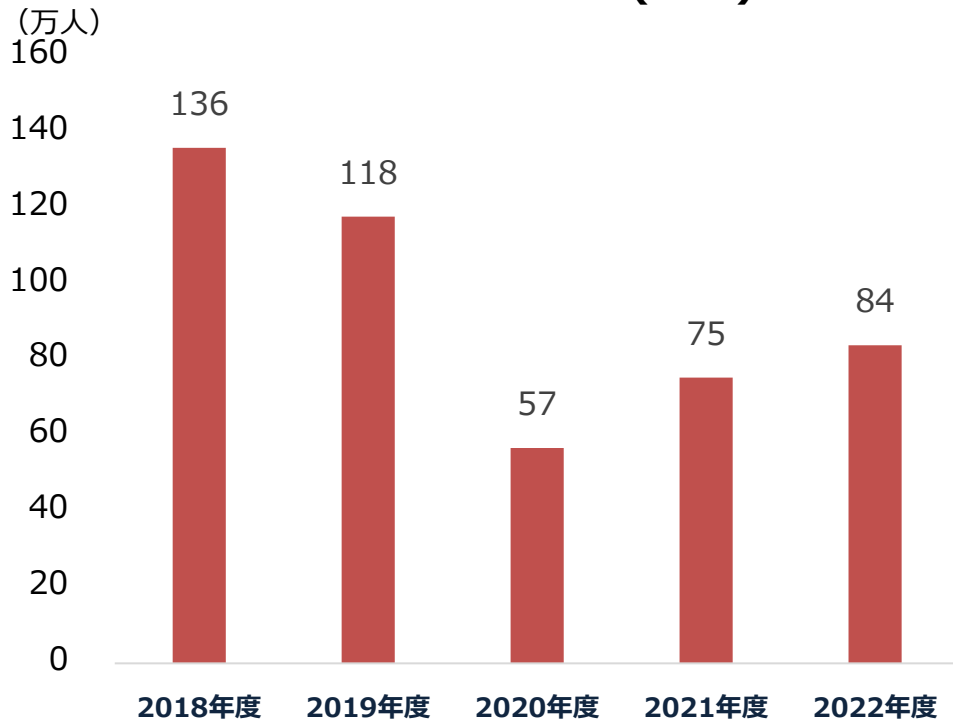
- 各場とも本場販売等の割合は減少し、ネット販売の割合が増加。
伊勢崎、川口、浜松と比べると山陽や飯塚の方がネット販売の割合が高い点が特徴。



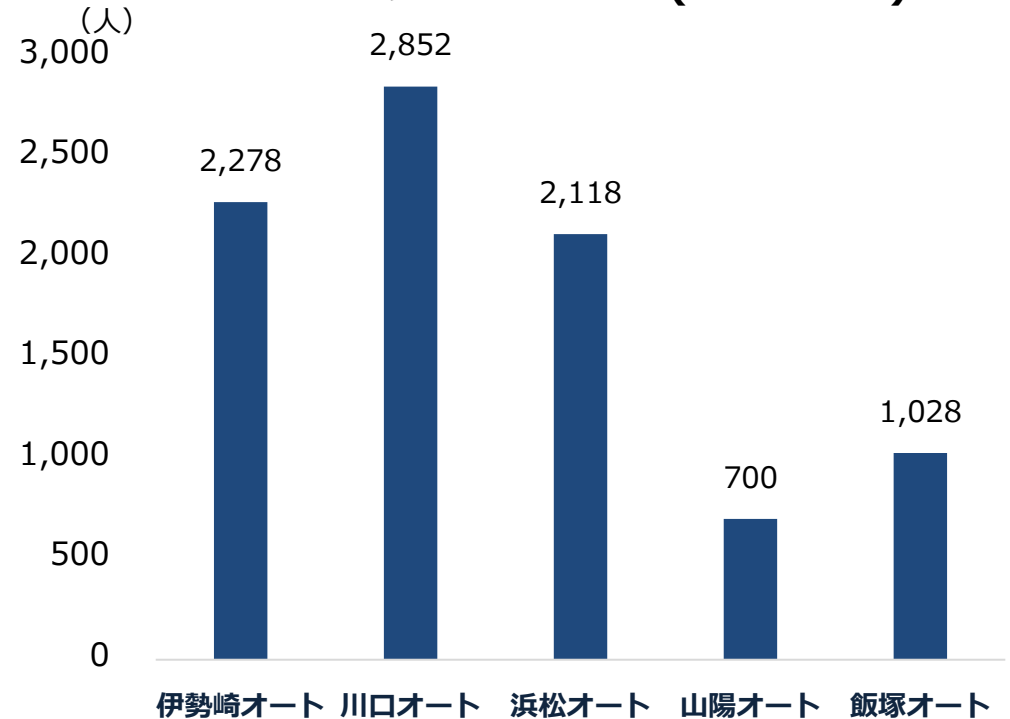
2-5.オートレース場の入場者数

- 2020年度は新型コロナ感染予防のための外出自粛や無観客レースの開催、入場規制を行ったレースもあったことから、入場者数は大きく減少。これらの制約がなくなった現在も新型コロナ禍以前の水準には戻っていない状況。
- 各場の平均入場者数は、概ねオートレース場の周辺人口を反映したものとなっており、東のオートレース場と比べると西のオートレース場の方が入場者数は少ない。

年間入場者数推移(全体)



一日当たり平均入場者数(2022年度)※



(資料)施行者収支決算資料を基に車両室作成

※一日当たり平均入場者数は、「入場者数/有観客レース数」

2-6.オートレース場の改修状況と見通し

- 売上低迷期において施設改修を十分に進められてこなかったことから、足許ではオートレース場を改修する動き。

オートレース場	改修状況
伊勢崎オート	選手宿舍の建替予定（現状の4人部屋から個室になる予定）（2024～25年度）
川口オート	左翼観客スタンド解体及び防音壁設置工事中（2022～25年度：21億円）等
浜松オート	・メインスタンド建替済み（2022年度：20億円） ・入場門建替中（2023～24年度：2.5億円） ・走路改修・選手宿舍等建替予定（2025～27年度）
山陽オート	・走路改修（2023年度） ・メインスタンドや選手宿舍等の建替検討調査予定
飯塚オート	・メインスタンド建替中（2023～25年度：36億円） ・安全対策のための走路緩衝柵の改修（2023～25年度：2.4億円）等

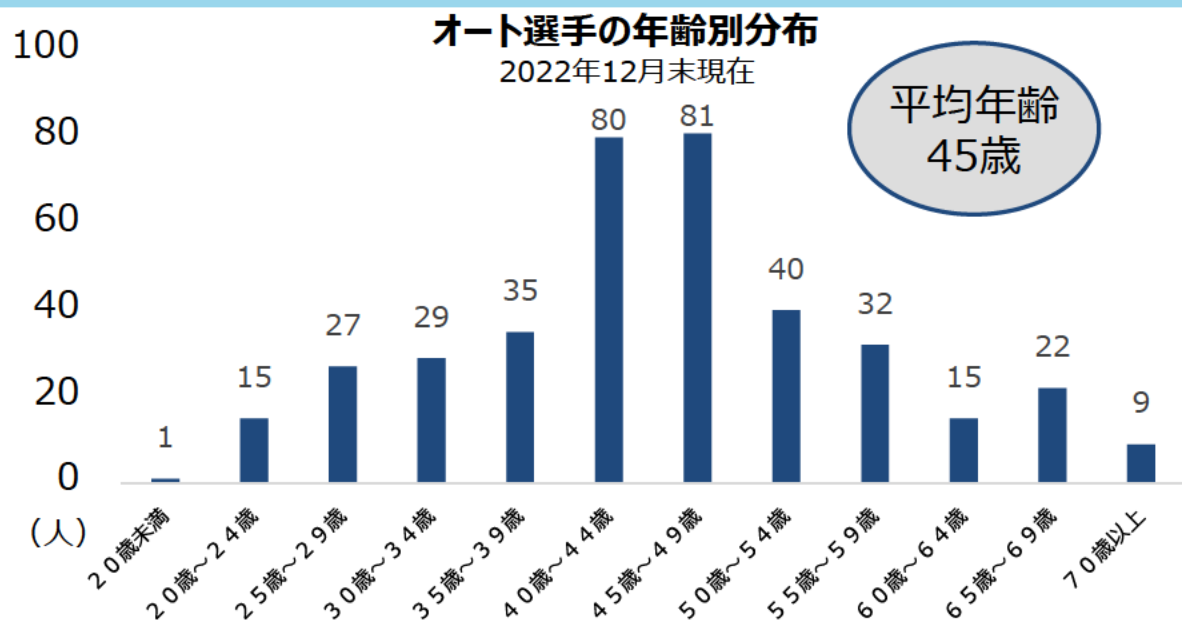


2022年度に建替えた浜松オートのメインスタンドの様子

（出典）浜松オートHP

2-7.オート選手の状況

- オート選手数は、オートレースの開催数や売上規模の影響も受けざるを得ず、近年は毎年10名程度の選手候補生の採用により、選手数は400名程度となっている(2年ごとに15名程度が代謝制度により選手登録が消除される。)
- 第38期選手養成(2025年デビュー予定)より候補生の教育費用分担金を無償化し、応募者拡大に向けた取組を開始。
- 選手の年齢別分布では40代が多く、平均年齢は45歳。今後、選手の高齢化が進んでいく可能性。
- 女子選手は近年4人程度の候補生採用を行っており、全選手の5%程度となっている(2024年時点で22人)。



選手候補生の養成所入所数

卒業年度	男子	女子
2022年度	10	3
2023年度	11	4

(資料)オートレース公式HP掲載情報を基に車両室作成

※2022年度より前は隔年毎の募集。

2-8.競技用バイクの状況

- 現行モデル以前は、オートレースは様々なメーカーのバイクが使われていたが、故障やオイル漏れにより、その後のレースが中止になることがあった。また、選手自身も統一仕様のバイクでの運転技量による勝敗を求めたことから、平成5年に統一仕様の現在の競技用バイクが導入された。
- 競技用バイクは、堅牢性を保ちつつ、軽量化が図られており、ブレーキやメーター類、バックミラー、照明等はない。また、ハンドルは走路を左周りで周回するために特化した形状になっている。競技用バイクは選手自身が購入（200万円程度）、整備しており、選手が出場するレース場にトレーラーで運搬する。
- 導入からモデルチェンジがなく30年が経過しているものの、現行の競走車として、整備性に優れ、完成度や信頼度は高い。一方、市販バイクは、燃費向上や排ガス規制といった環境対応のために電子制御化など新技術の導入が進んでいるため、カーボンニュートラル等の環境対策を含め、次世代競技用バイクの模索を進めていく必要がある。

現行の競技用バイク



2-9.オートレースの諸課題

<ビジネスモデルの見直しが必要>

①外部環境に対応するためのビジネスモデルの見直し

- 本場などの現金投票からネット投票へと車券販売チャンネルが急速に変化。
- 車券販売チャンネルの急速な変化による本場の現金投票の減少に対応した販売体制への見直しが進んでいない。特に本場売上の規模が多かったレース場の影響が大きく、開催コストの低減が急務。

 外部環境変化(ファンの投票チャンネルの変化、リアルからネットへの嗜好の変化)に対応するため、各レース場の個々の実情を踏まえつつ、大胆なコスト削減も含めた販売体制の見直しが必要ではないか。

②開催枠組みの変更など業界のビジネスモデルの見直し

- 赤字となりがちな普通開催と収益確保が期待できるミッドナイトレース等の別枠開催の開催日数の割合が東西でいびつな状況。
- 通常枠開催は有観客で開催。ミッドナイトレース等の別枠開催は選手の成績得点は付与されない。
- 収益性の高い別枠開催のミッドナイトレースであっても、ナイター設備を有しない場や立地環境上の制約がある場での開催は非現実的。

 通常枠開催・別枠開催の得失や各場の開催区分割合のリバランスに向け、開催枠組みも含めた事業体制の見直しをするべきではないか。

<収益性の低さの一方で、今後、多額の投資が必要>

- 施設改修に着手しているものの、老朽化した施設が多く、改修完了まで時間と経費が必要。
- 将来の選手育成のため、選手候補生の発掘や採用が必要。
- 女子選手のレース参加中の環境改善が必要。
- カーボンニュートラル等の環境対策も含めた次世代競技用バイクの模索が必要。

 当面、現状のレースを維持するためにも、施行者や業界は優先順位の高いところへの投資に注力せざるを得ない。必要な課題に対応する投資を継続していくため、オートレース事業の収益性を高めることが急務。

(参考)モータースポーツ業界のカーボンニュートラルへの対応

- 以下の2つの動きが同時平行してアプローチされている。
 - ① バイオ燃料等のカーボンニュートラル燃料に段階的に切り替える（F1、MotoGP等）
 - ② EV車によるレースを新規立ち上げ（フォーミュラE、MotoE）

【F1の動向】

- 既に、F1車両はハイブリッドエンジンを採用。
- 2022年から、過渡的措置として、燃料はE10（バイオエタノール10%混合ガソリン）を使用。
- 2026年に、100%持続可能な燃料（e-fuelと呼称）に切り替え。

【フォーミュラEの新設】

- 2014年から、EV車によるレースが開幕。
- 排ガスが無く、静音なEV車のメリットを活かすため、市街地の公道でレースを実施。

※上記の自動車レースの他、スーパーGT（耐久レース）、世界ラリー選手権（WRC）においては、カーボンニュートラル燃料を採用。

【MotoGP（耐久バイクレース）の動向】

- 2024年までに、燃料は最低40%を非化石由来とする。
- 2027年までに、燃料は100%非化石由来とする。

【MotoEの新設】

- 2019年から開始されたMotoGPと併催される電動バイクのレース。

3.ギャンブル依存症対策への 取組について

ギャンブル依存症対策への取組

- 競輪・オートレース業界では、ギャンブル等依存症対策推進基本計画（令和4年3月25日閣議決定）に基づいて、依存症対策を着実に実施。

競輪・オートレース業界における依存症の発症、進行及び再発の各段階に応じた防止及び回復のための取組

第1 広告・宣伝のあり方

- 広告・宣伝に関する全国的な指針を踏まえた自主的な指針を策定し公表（競輪・オートレース 共に令和5年1月）。同指針を遵守した広告・宣伝に努めるよう要請
- インターネットをはじめ、ポスター等各種媒体を効果的に活用し、ギャンブル等依存症に関する普及啓発活動を実施。
＜注意喚起標語＞
「車券の購入は20歳になってから。競輪(オートレース)は適度に楽しみましょう」
＜啓発週間(令和5年5月14日～20日)における取組＞
 - ・競輪及びオートレース公式HPで特設バナーを掲載
 - ・東京駅デジタルサイネージでの周知
 - ・若年層対象のセミナー開催(大阪商業大学、東北福祉大学)

第3 相談・治療につなげる取組

- 競輪・オートレース施行者及びJKAは相談窓口を設置し、相談があった場合には専門スタッフ（臨床心理士）がカウンセリングを行う公営競技ギャンブル依存症カウンセリングセンターや医療機関等を紹介し治療につなげる取組を実施。
- 早期発見・早期介入のためのセルフチェックツールをHPで周知。
- JKAでは「ギャンブル等依存症対策に関する支援活動」及び「ギャンブル等依存症に係る研究」の2つの補助メニューを補助事業の補助方針に明記して自助グループや研究への経済的支援を推進。
＜補助事業採択件数(令和5年度)＞ 大学の研究の補助 3件

第2 アクセス制限等

- 本人・家族申告によるレース場へのアクセス制限を着実に実施中。
- インターネット投票における本人・家族申告によるアクセス制限を着実に実施。※現行の運用に改善の余地がないかに関し関係業界と議論中。
＜ネット投票アクセス制限実施状況(令和6年3月末時点)＞
競輪 本人申告1,895件、家族申告32件
オートレース 本人申告288件、家族申告5件
- インターネット投票における購入限度額設定システムを令和4年度に導入し、着実に実施。
＜購入限度額設定実施状況(令和6年3月末時点)＞
競輪 33,474件 オートレース 1,177件
- 投票サイトにおいて購入制限を視覚的に訴える新たな表示方法についても令和6年度中に実施予定。

第4 依存症対策の体制整備

- 相談対応体制の整備のため、すべての競輪場・オートレース場において依存症対策担当者を選任するとともに問合せ対応マニュアルを策定して実務に当たっている。
- 担当者の依存症に対する知識向上や責務意識の醸成のため、定期的に職員向け研修を実施。
＜研修実施実績(令和6年1月合同で実施)＞
競輪・オートレースの施行者、場外車券売場設置者、インターネット投票サイト運営者等 約180人受講

ギャンブル等依存症の状況変化を勘案し、また、実態調査の結果や対策の効果に関する評価を踏まえ、少なくとも3年ごとに計画に検討を加え、必要があるときは見直すこととされている。

(参考) ギャンブル依存症対策の普及啓発活動

- レースの開催告知ポスターやテレビコマーシャル、新聞・雑誌広告、ステッカー等で注意喚起を実施。

ポスター

日本が誇る
競輪のスピード

大切なあなただから

競輪をお楽しみいただくために

車券の購入は**20歳**になってから。
20歳未満の方は、自転車競技法により、車券を購入し、又は譲り受けることはできません。

競輪は**適度**に楽しみましょう。
車券の購入にのめり込んでしまう不安のある方は下記までお問合せください。

車券の購入にのめり込んでしまう不安のある方へ

公営競技ギャンブル依存症カウンセリングセンター
専門スタッフ(臨床心理士)によるカウンセリングを行っています。

【電話カウンセリング】
0120-321-153
(ご利用になる場合は、ご予約をお願いします。)
予約受付時間：平日9:00～17:00(土曜・日曜・祝日・年末年始)

【メールカウンセリング】
<https://tms-soudan.com/gamble/>
受付から概ね3営業日以内に返信いたします。

ご本人やそのご家族からの申請により、
競輪場・場外車券売場への入場を制限することや、
インターネット投票の利用を制限することもできます。

【競輪場・場外車券売場への入場制限】
各競輪場・場外車券売場のインフォメーションコーナー等へお申し出ください。

【インターネット投票の利用制限】
○ 競輪オフィシャルサイト(KEIRIN.JP)をご利用の場合は
サイクルテレホンセンター(電話:0570-01-3196)までご連絡ください。
受付時間：営業日の6:00～17:00
ダイヤル番号は21:00まで、翌日発売・ミッドナイト競輪場は24:00まで
○ その他の競輪サイトをご利用の場合は各競輪サイトまでご連絡ください。
その他の各競輪場のご案内については、
公益財団法人 JKA(日本)お客様相談センター
電話 03-4226-3522 (受付時間：平日9:00～17:00)

競輪とオートレースの売上の一部は、機械工業の振興や社会福祉等に役立てられています。

注意喚起チラシ

◎ 車券の購入は**20歳**になってから。

未成年者は、自転車競技法第9条により、
車券を購入し、又は譲り受けることはできません。

◎ 競輪は**適度**に楽しみましょう。

車券の購入にのめり込んでしまう不安のある方は以下までお問合せください。

≪ ○○市公営競技事務所 依存症相談窓口 ≫

☎ ××-××××-×××× (受付時間:○○:○○～○○:○○)

または、≪ 公益財団法人 JKA お客様相談コーナー ≫

☎ 03-4226-3522 (受付時間:平日10:00～17:00)

✉ webmaster@keirin-autorace.or.jp

以下で、専門スタッフ(臨床心理士)によるカウンセリングを行っています。

≪ 公営競技ギャンブル依存症カウンセリングセンター ≫

☎ 0120-321-153 (受付時間:平日9:00～20:00)

✉ <https://tms-soudan.com/gamble/>

ステッカー

車券の購入は**20歳**になってから。

競輪は**適度**に楽しみましょう。

車券の購入にのめり込んでしまう不安のある方は以下までお問合せください。
専門スタッフ(臨床心理士)によるカウンセリングを行っています。

競輪とオートレースの売上の一部は、機械工業の振興や社会福祉等に役立てられています。

公営競技ギャンブル依存症カウンセリングセンター

☎ **0120-321-153**

予約受付時間：平日9:00～17:00 (ご利用になる場合は、ご予約をお願いします。)

4 .被災地支援について

4.令和6年能登半島地震に対する競輪・オートレース業界の支援

- 競輪・オートレース業界において、令和6年能登半島地震の被災者の救援活動や復旧支援のため、義援金や復興支援競輪の開催を通じて、寄付を行うことを決定。
- また、JKA補助事業により、日本赤十字社を通じて、被災地へ毛布等の救援物資が配布された。

競輪業界による支援

○義援金

- 寄付者：公益財団法人JKA
公益社団法人全国競輪施行者協議会
一般社団法人日本競輪選手会
- 寄付先：日本赤十字社
- 寄付額：2,000万円
- 内 訳：JKA：1,200万円
全輪協：500万円
選手会：300万円

○復興支援競輪

- 令和6年2月～7月までに予定している競輪の中から「令和6年能登半島地震復興支援競輪」を実施し、開催収益の一部を支援金として寄付。
- 寄付先：日本赤十字社
- 寄付額：約7,000万円
- 内 訳：GⅠ：300万円
GⅡ：200万円
GⅢ及びその他開催：150万円

オートレース業界による支援

○義援金

- 寄付者：公益財団法人JKA
全国小型自動車施行者協議会
一般社団法人全日本オートレース選手会
- 寄付先：日本赤十字社
- 寄付額：900万円
- 内 訳：JKA：600万円
全動協：200万円
選手会：100万円

JKA補助事業を通じた支援



- 補助事業者名
・日本赤十字社
- 配布された救援物資
・毛布 15,780枚
・安眠セット 946セット
・緊急セット 716セット