

オートレース中期基本方針 (2021年度～2025年度)の進捗状況

2024年5月21日

目次

オートレースの基礎情報

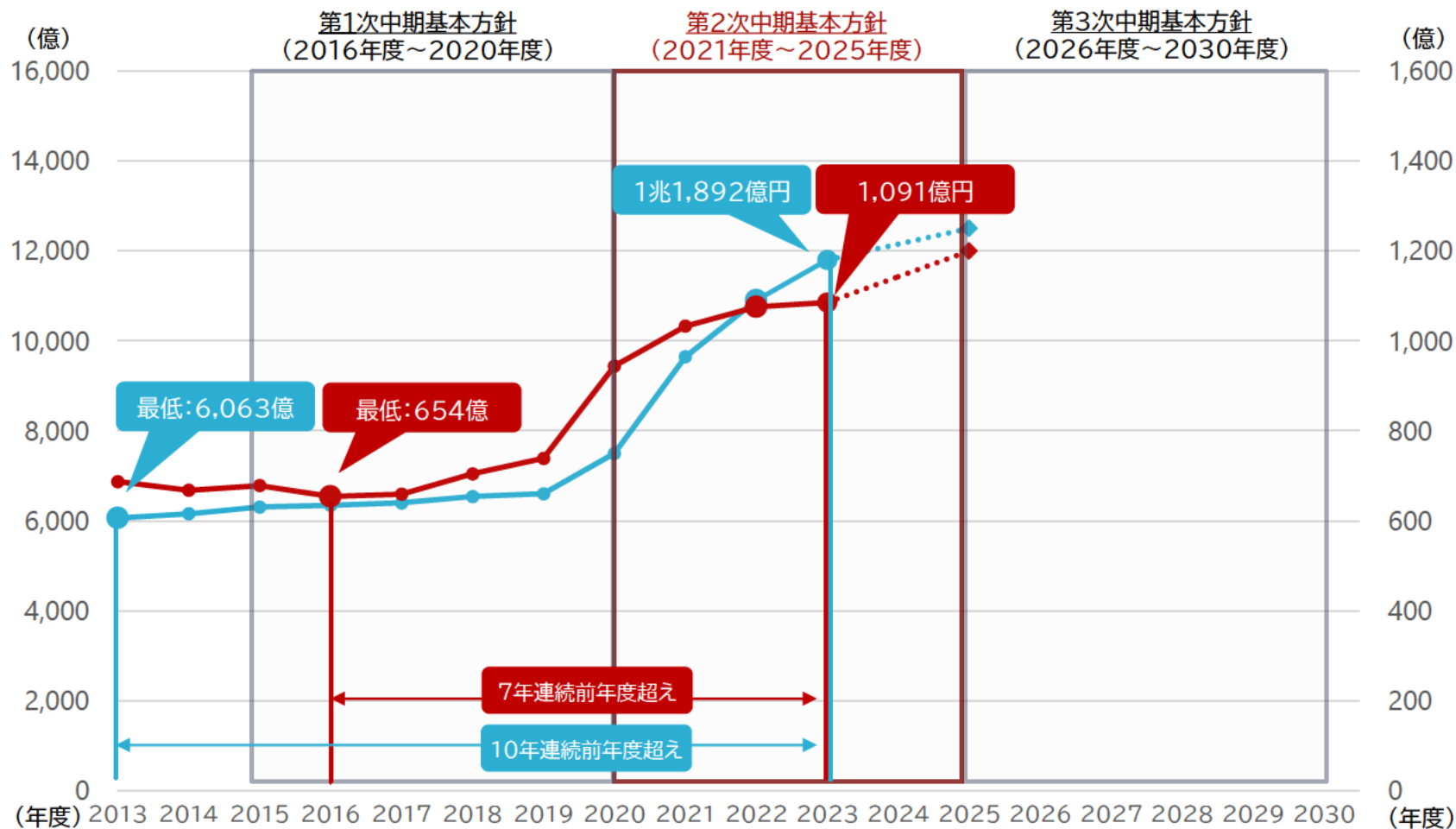
01	競輪・オートレース中期基本方針の概況	02
02	オートレース発売拠点について	04
03	オートレース事業運営の歩み	06
04	公営競技市場でのオートレース売上	07
05	発売チャンネルと売上推移	08
06	公式投票サイト会員分布図	10
07	アンケート調査によるお客様の属性	11
08	オートレース選手について	13
09	オートレース選手候補生の応募者推移	14

オートレース業界の取り組み

10	業界の取り組みトピック映像	16
11	中期基本方針の進捗状況	17
12	中期基本方針のアクションプラン	18
13	車載カメラへの取り組み	19
14	二輪業界へのPR	20
15	森且行選手によるPR活動	21
16	事故対策について	22
17	競走車について	24

競輪・オートレース中期基本方針の概況

競輪の売上は2013年度に6,063億円と底を付いて以降、2022年度に1兆円を回復し、第2次中期基本方針の売上目標を1兆円から1兆2,500億円へ上方修正を行った。2023年度の売上は1兆1,892億円と10年連続での前年度超えとなった。オートレースの売上は2016年度に654億円と底を付いて以降、2021年度に1,000億円を回復し、2023年度の売上は1,091億円と7年連続での前年度超えとなった。中期基本方針の売上目標は当初計画通りの1,200億円を掲げている。



01

オートレースの基礎情報

オートレース発売拠点について

2024年4月1日現在



オートレース場は全国に5場あり、専用場外は2012年以降競輪の専用場外施設(サテライト)に併設する形で発売拠点が増加し、現在は全国で35カ所となっている。

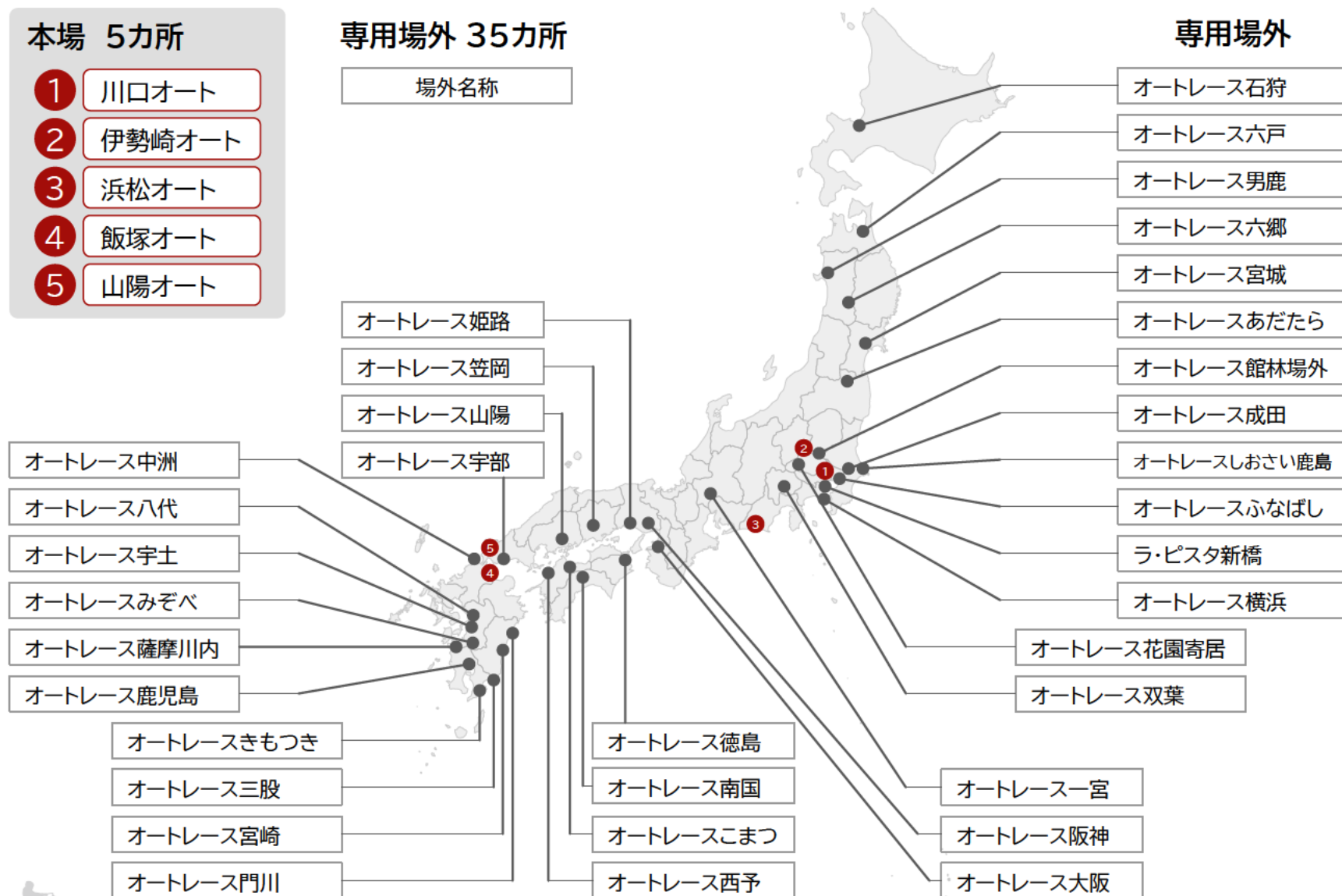
本場 5カ所

- 1 川口オート
- 2 伊勢崎オート
- 3 浜松オート
- 4 飯塚オート
- 5 山陽オート

専用場外 35カ所

場外名称

専用場外



オートレース場について

オートレースは全国に5場あり、うち3場が民間事業者に包括的委託を行っている。5場それぞれに特色があり、開催は通常開催しているの日中やナイターの開催とは別に、川口と伊勢崎は無観客のナイター開催、浜松はモーニング開催、飯塚と山陽は無観客のミッドナイト開催が行われている。

オートレース場

施行者

特徴

川口オート



伊勢崎オート



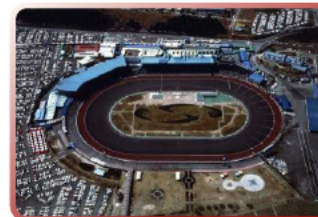
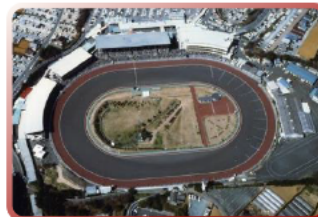
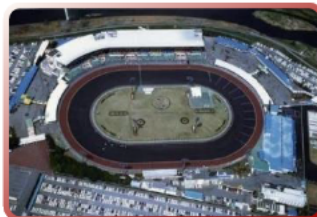
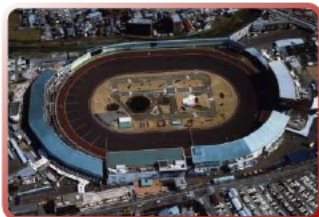
浜松オート



飯塚オート



山陽オート



川口市

伊勢崎市

浜松市
包括委託事業者
日本トーター(株)

飯塚市
包括委託事業者
日本トーター(株)

山陽小野田市
包括委託事業者
(株)JPF

- 1952年開設
- 「オートのメッカ」と呼ばれる場で入場者は5場で最も多い
- 夏場には、本場で川口市主催の祭りが行われる等地域にも根差している
- 年末のSGが開催される場で、有観客ナイターに加えて無観客のナイトレースも開催されている

- 1976年開設
- 1989年に大井競馬場に次いで公営競技で2番目となるナイターが開催された場で、場内にJRAの場外発売施設も併設されており、来場者は若年層も多い
- 有観客のナイター開催とは別に、有観客ナイターに加えて無観客のアフター5ナイターも開催されている

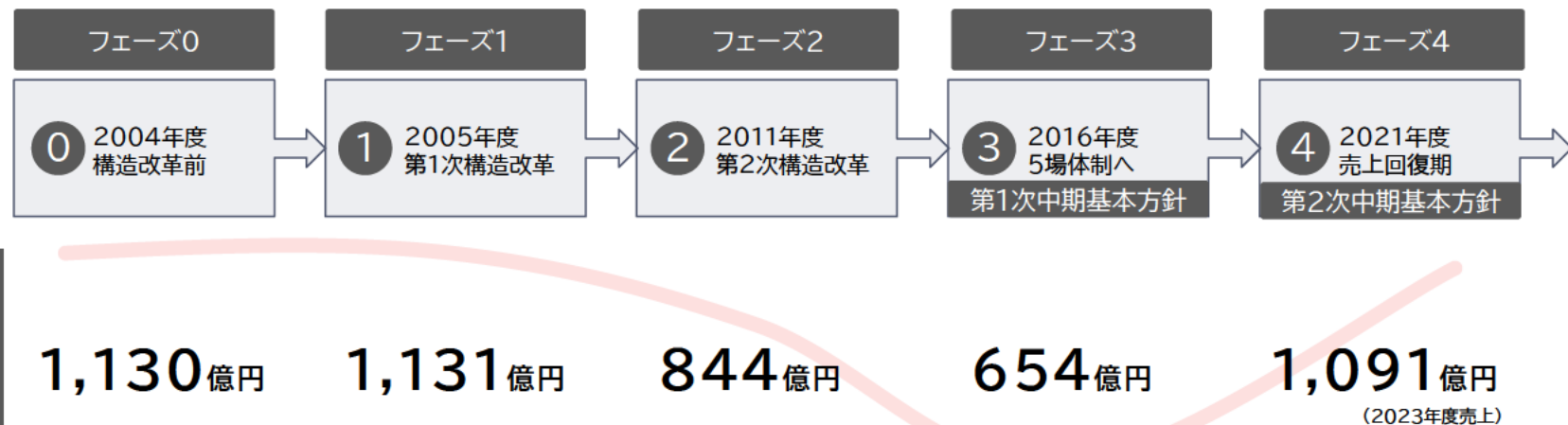
- 1956年開設
- 2022年度に新スタンドがオープンした
- 5場で唯一となるモーニングレースが開催されている
- 唯一ナイター設備がない場で、山陽オートレース場を借り上げて、浜松市主催のミッドナイトを開催している

- 1957年開設
- 2015年にオートレースでは初となるミッドナイトレースを開催
- 来場者はファミリー層も多く、地域に根差している
- 入場者数も近隣の公営競技施設に劣らず多くのお客様が来場している

- 1965年開設
- 瀬戸内海にほど近い場所に位置し、駅直結のレース場
- 2019年に飯塚オートに続いてミッドナイトレースを開催
- 最も開催日数が少ない場であったが、ミッドナイト開催の増加により、飯塚に次ぐ日数に規模が拡大した

オートレース事業運営の歩み

オートレース事業の売上は、1991年の3,497億円をピークに下降の一途を辿り654億円まで売上を落としたが、2005年及び2011年の構造改革と2016年の船橋オート廃場により5場体制となった経緯を経て、2021年の第2次中期基本方針以降に売上を伸ばし、2007年度売上(1,092億円)水準まで売上を回復してきた。



1991年の売上3,497億円をピークに下降の一途をたどり、2016年度654億円まで売上が下降

2016年から7年連続で売上上昇

- 6場競合開催
- 売上と施行者収益が悪化
- 相互場外発売の不足

- 開催日数の削減
- 競合開催を減じた効率的な開催形態へ
- 包括的民間委託実施
- 12レース制の導入
- 選手賞金、人件費の削減
- 業界の関係団体統合
- 新基幹システム導入

- 開催日数の更なる削減
- 民間ポータルでの発売
- 専用場外の設置
- 女子レーサーデビュー
- 選手賞金、人件費の削減
- 重勝式車券の導入
- 相互場外日数増加
- 入場料全場無料化
- 払戻率変更

- 船橋オート閉場
- 減収増益施策への転換
- ミッドナイト拡大
- ナイター場拡大
- 専用場外拡大
- 新重勝式発売

- コロナ禍で売上拡大
- 新たなナイター開催
- モーニングレース導入
- 民間ポータル拡大
- 専用場外拡大

- 本場 6場
- 場間場外 6場
- JP投票 1サイト

- 本場 6場
- 場間場外 6場
- JP投票 1サイト

- 本場 6場
- 場間場外 6場
- JP投票 1サイト

- 本場 5場
- 場間場外 5場
- 専用場外 24場
- JP投票 1サイト
- 民間ポータル 3サイト
- 重勝式 2サイト

- 本場 5場
- 場間場外 5場
- 専用場外 35場
- JP投票 1サイト
- 民間ポータル 4サイト
- 重勝式 3サイト

フェーズ5

第3次中期基本方針策定に向け、今後の事業体制について検討を行う。

売上状況

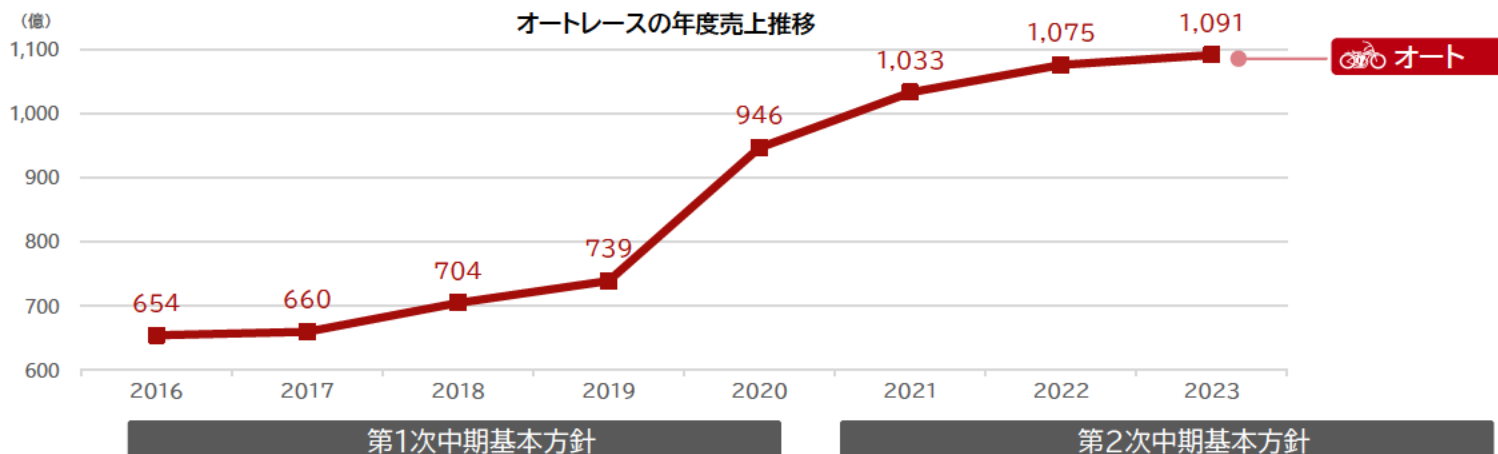
事業運営

発売拠点

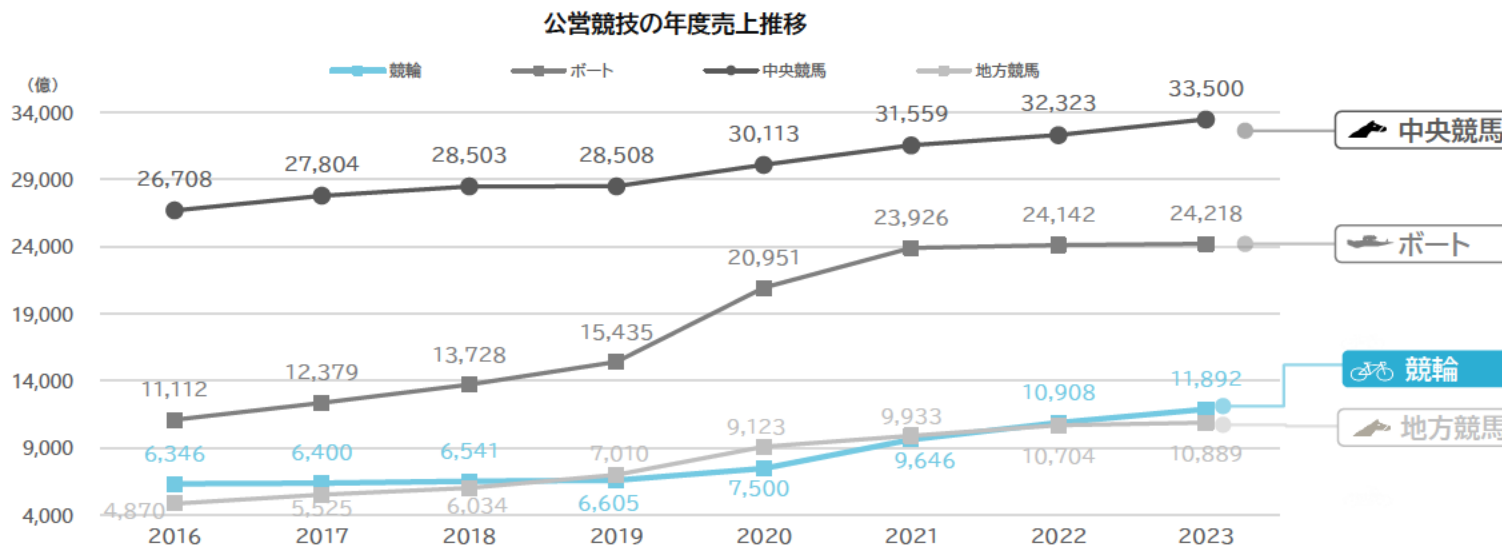
公営競技市場でのオートレース売上

オートレースの2023年度売上は1,091億円と2007年度の1,092億円並みに売上が回復した。2023年度全公営競技の売上約8兆円に対して、オートレース売上1,091億円のシェアは1%強となっており、市場拡大が課題。

オートレースの売上推移



公営競技の売上推移



オートレース発売チャネル一覧

オートレースの発売チャネルは大きく現金系とネット系に分かれ、現金系の売上シェアが約20%、ネット系の売上シェアが約80%。コロナ禍以降、ネット系の民間ポータルサイトが大きく売上を伸ばしている。

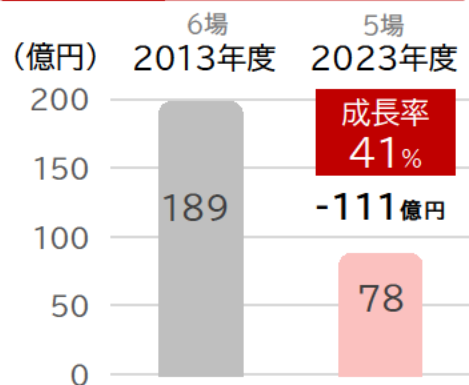
	売上	シェア	場所	
現金系 207億円 シェア19%	78億円	7.2%	本場 レース開催場での発売	川口オート 伊勢崎オート
	74億円	6.8%	場間場外 他場のレースを場で発売	浜松オート 飯塚オート
	55億円	5.1%	専用場外 専用の場外施設での発売	全35拠点 ・ 北海道・東北 6拠点 ・ 関東 7拠点 ・ 中部 2拠点 ・ 近畿 3拠点 ・ 中国 3拠点 ・ 四国 4拠点 ・ 九州 10拠点
ネット系 売上883億円 シェア81%	115億円	10.5%	AutoRace.JP投票 公式投票サイトでの発売	1サイト  (一財)オートレース振興協会 1991年9月開設
	709億円	64.9%	民間ポータルサイト 民間運営サイトでの発売	4サイト  オッズ・パーク(株) 2013年4月開設  日本トーター(株) 2013年4月開設  (株)チャリ・ロト 2014年6月開設  (株)WinTicket 2020年5月開設
	60億円	5.5%	重勝式 重勝式車券の発売	3サイト  オッズ・パーク(株) 2011年4月開設  当たるんです(株) 2016年12月開設  (一財)オートレース振興協会 2023年10月開設

※各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ても合計値と合わない。

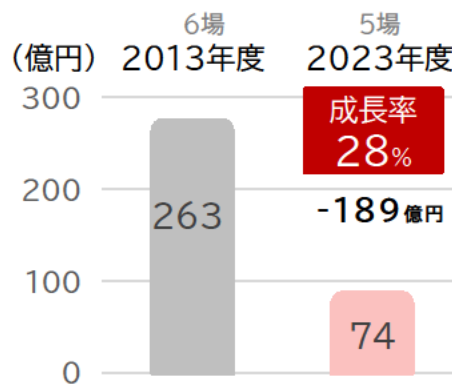
オートレース 発売チャネル別売上の変遷

「民間ポータル」が新規参入した2013年度の売上と2023年度の売上を比較すると、2013年度は「本場・場間場外・JP投票」の比率が高かったが、2023年度では「専用場外・民間ポータル・重勝式」の売上が大幅に伸長し、売上の構成比が大きく変化している。

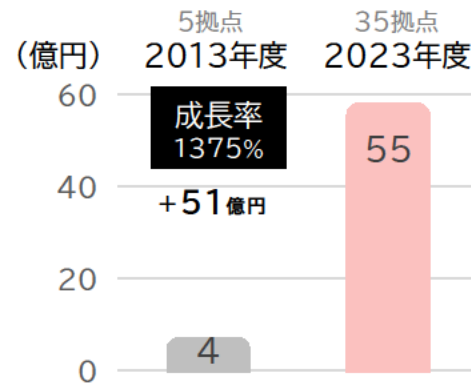
本場 78億円



場間場外 74億円

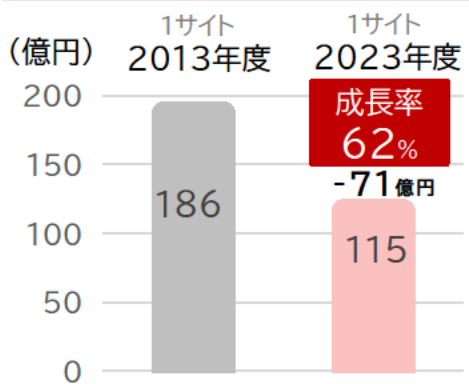


専用場外 55億円

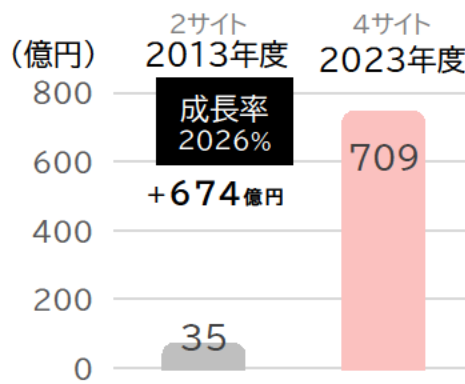


上段の現金系売上は、2013年度456億円(シェア66%)から2023年度207億円(シェア19%)に減少

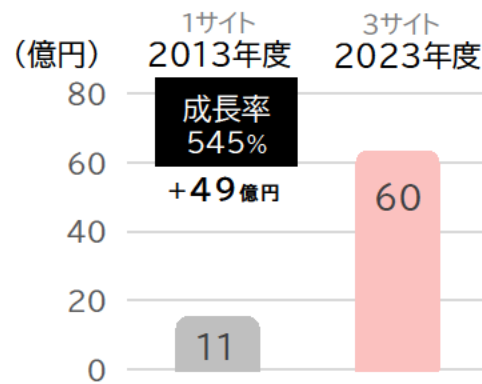
AutoRace.JP投票 115億円



民間P 709億円



重勝式 60億円



下段のネット系売上は、2013年度232億円(シェア34%)から2023年度883億円(シェア81%)に増加

- 👉 定期的に実施しているファン動向調査によるとオートレースの顧客は、オートレース場から半径30km以内に集中している。AutoRace.JP会員(約16万人)のインターネット顧客属性でも同様の傾向。オートレース場商圏外への市場拡大が課題となっている。

AutoRace.JP会員の県別会員数 トップ10

順位	都道府県	会員数
1	埼玉県	23,944
2	東京都	20,314
3	福岡県	14,946
4	千葉県	11,528
5	静岡県	10,168
6	群馬県	9,146
7	神奈川県	8,118
8	大阪府	6,530
9	山口県	5,919
10	愛知県	5,778
	計	116,391
	会員総数	161,764

※2024年3月末時点

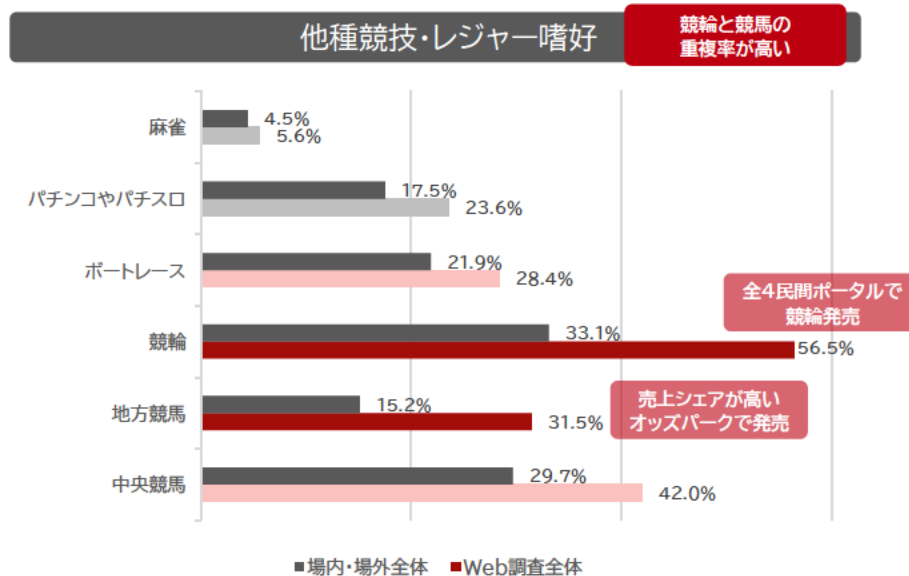
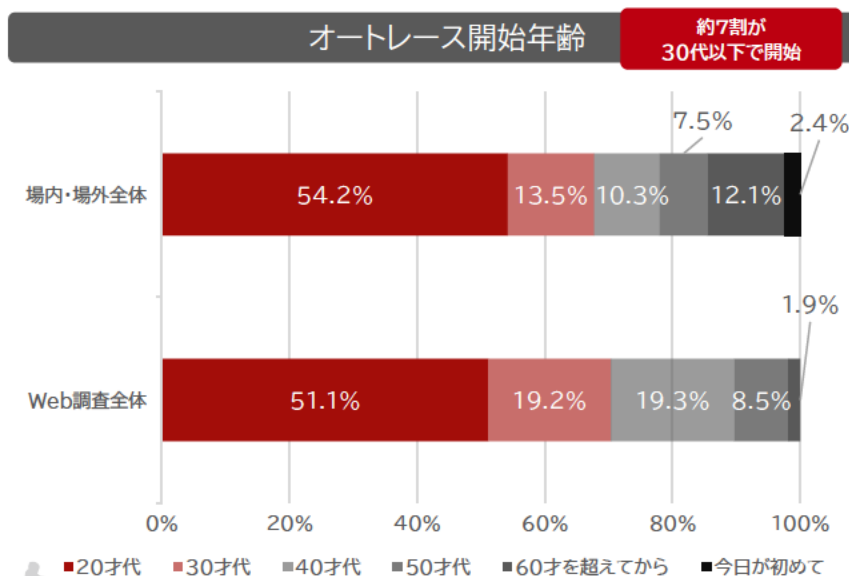
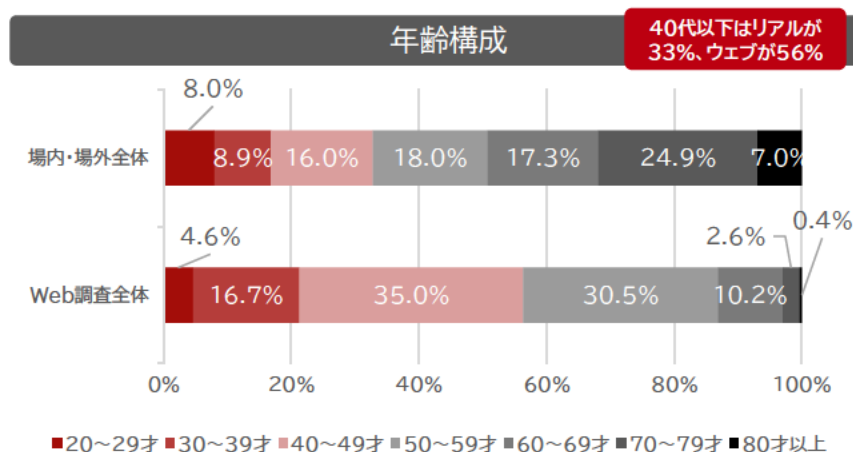
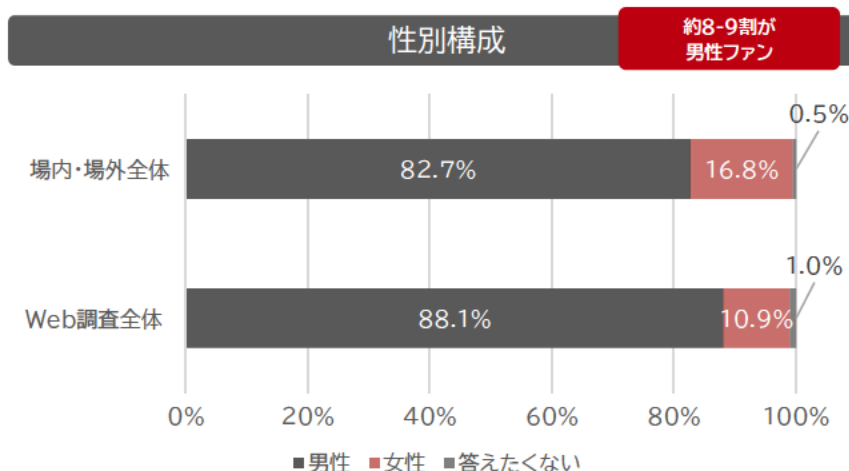
会員数 283 25544

トップ10都道府県在住の会員
が全会員の72%を占める

オートレース アンケート調査によるお客様の属性(1) リアルとウェブの属性

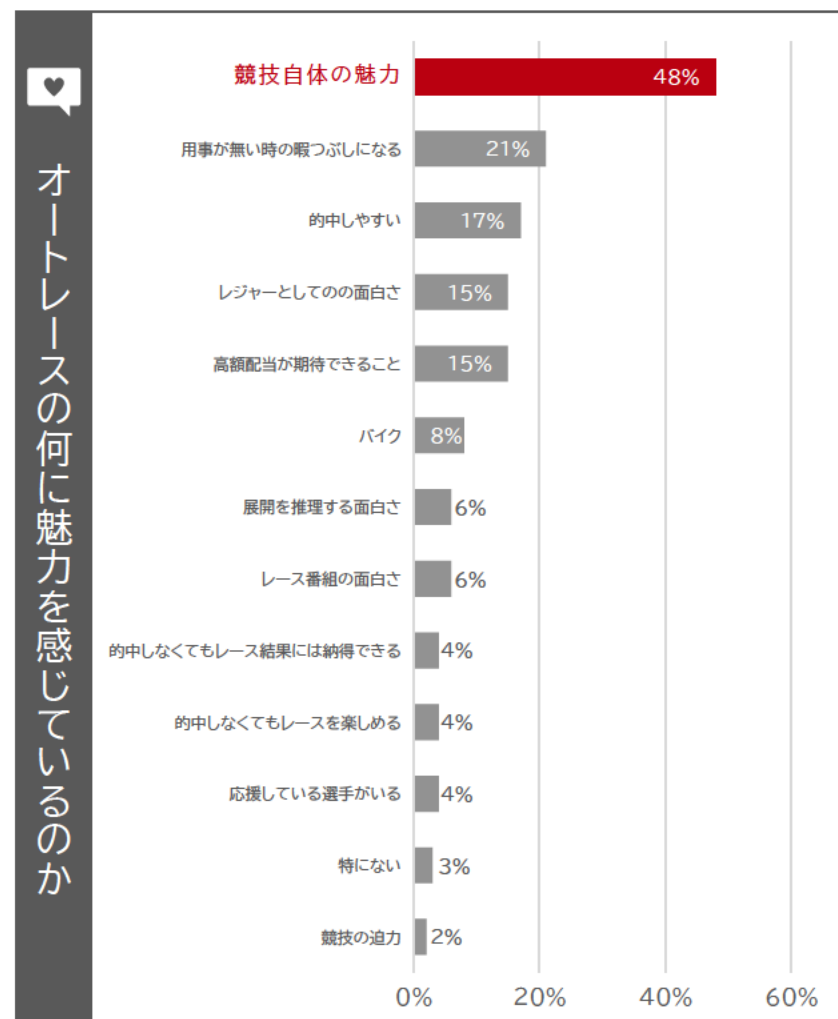
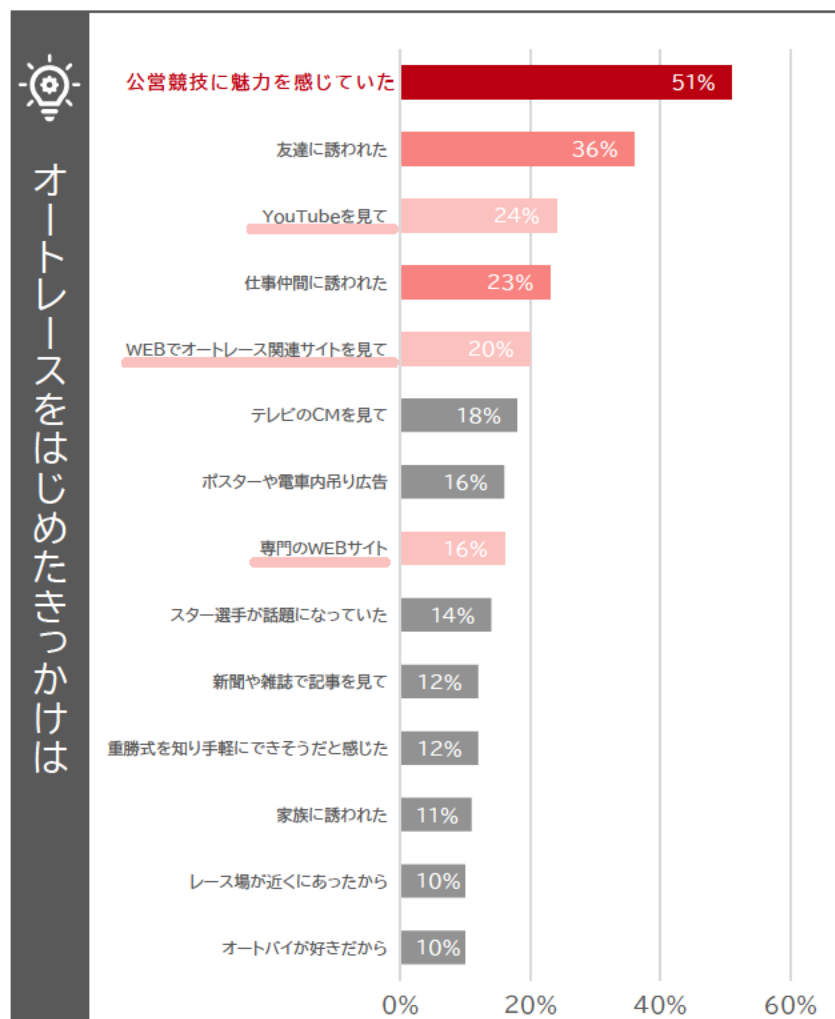
2023年度にオートレース場・専用場外・インターネットで実施した調査から、リアルとウェブの顧客動向を調査。性別はリアルとウェブ共通で約8～9割が男性ファン、年齢構成はリアルが40代以下の比率が33%、ウェブが40代以下の比率が56%となっており、リアルとウェブで顧客構成が異なっている。

※2023年度実施インターネット調査より



オートレース アンケート調査によるお客様の属性(2) はじめたきっかけと魅力

インターネット投票媒体での市場調査によると、オートレースを始めたきっかけの1位は、「**公営競技に魅力を感じていた**」で、オートレースの魅力1位は「**競技自体の魅力**」となっている。以前の調査によると入口は、「**友達や家族に誘われて**」が大半であったが、コロナ禍以降に大きく売上を伸ばした民間ポータルサイトのお客様が増加し、WEB経由がきっかけとなったお客様も増え、顧客の嗜好も変化している。



オートレース選手について

オートレースの全選手は403名。男性が381名で95%、女性が22名で5%。平均年齢は45歳で、男性が46歳、女性が28歳となっている。女子選手は2011年に44年ぶりとなる女子レーサー(佐藤摩弥選手)が誕生し、現在では22名までに増加。女子選手の活躍が目立つようになってきた。



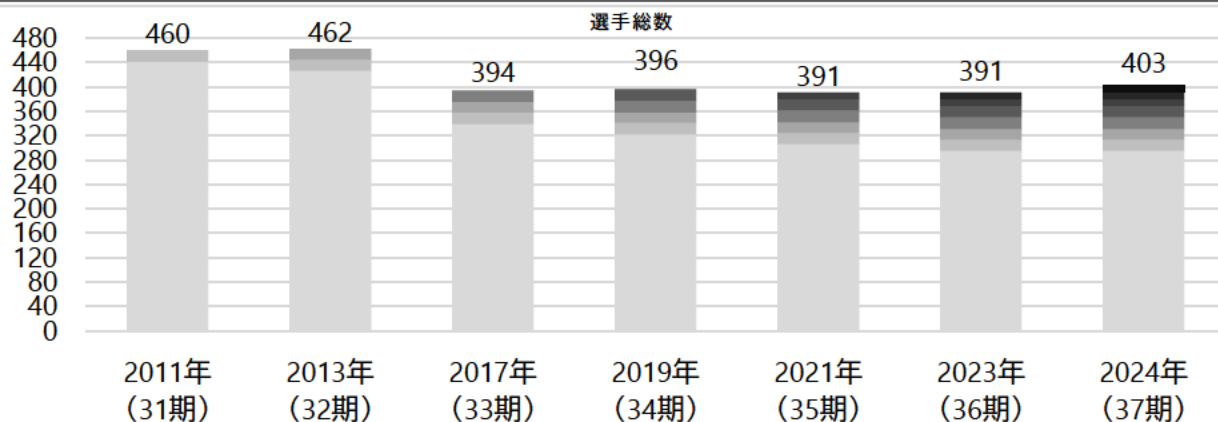
全選手

403名

平均年齢45歳



選手数の推移(選手総数と男女別)



※濃い黒は新規登録選手。



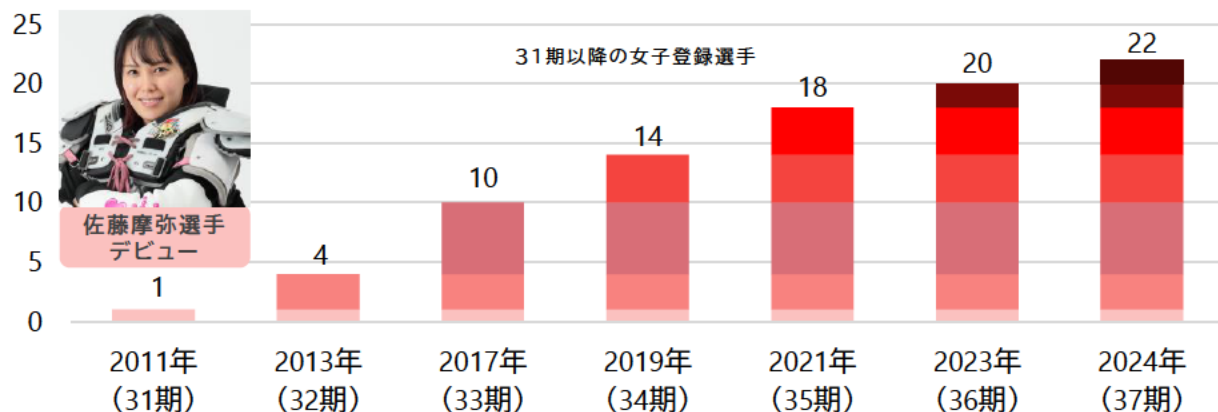
女子選手

22名

平均年齢28歳



Dreamin' Girls

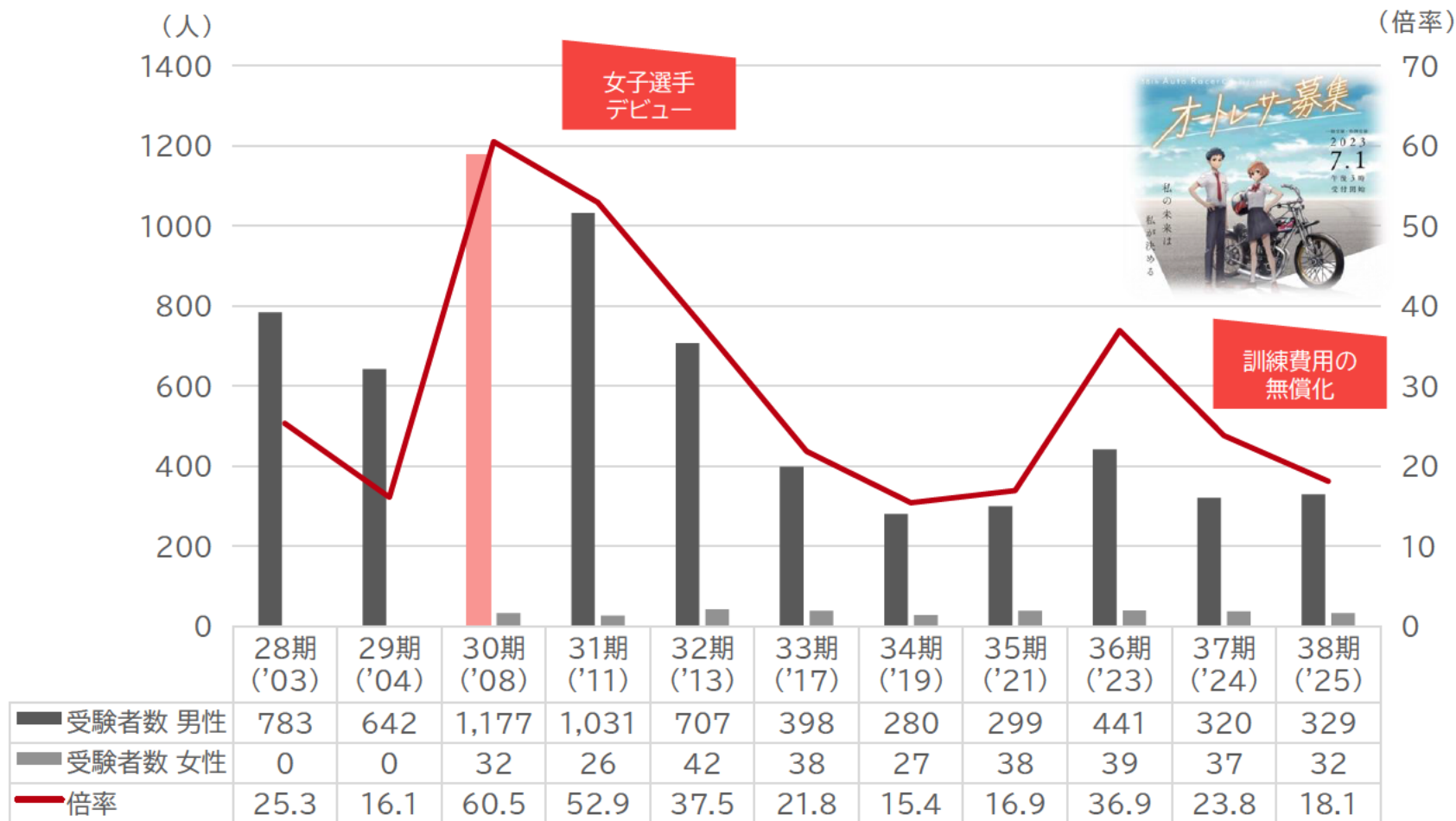


※現役選手のための数字。

オートレース選手候補生の応募者推移

オートレース選手の受験者数は、30期の約1,200人をピークに下降傾向となっている。直近の38期より候補生の養成訓練に係る費用負担120万円を無償化し、応募者拡大に向けた取り組みを開始。今後裾野を拡大するための広報や認知拡大に向けた取り組みが求められる。

応募者数の推移 28期（2003年登録）～38期（2024年4月入所）



■ 受験者数 男性 ■ 受験者数 女性 — 倍率

※30期より受験者の年齢・身長・国籍の制限撤廃
※36期より裸眼視力を緩和

Copyright © JKA All Rights Reserved

※上段が期別、下段が選手登録年（38期は予定選手登録年）

02

オートレース業界の取り組み

オートレース業界の取り組み トピック映像

オートレース業界の取り組みに関するトピック映像(車載カメラ・女子選手の活躍・二輪業界へのPR、森且行選手によるPR)を1本の映像にまとめました。映像をご覧ください。

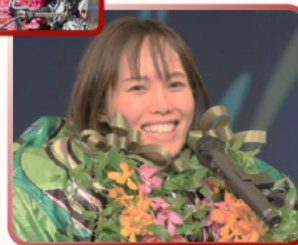
01 車載カメラ



- オートレースの臨場感を味わえる車載カメラの映像
- 選手目線の迫力ある視点からオートレースを体感



02 女子選手の活躍



- 2011年に44年ぶりの女子選手誕生以降の軌跡
- 佐藤摩弥のG I 優勝など、女子選手の活躍
- 写真右は佐藤摩弥選手、左は藤本梨恵選手

03 二輪業界へのPR



- 元WGP王者・青木治親選手の活動を中心とした二輪業界へのPR
- ポケバイレース等を契機とした、業界のPR活動による選手の獲得
- 写真左は鈴木圭一郎選手、中は青木治親選手、右は浅倉樹良選手

04 森 且行選手によるPR



- 大ケガからの復帰を遂げた森選手の活躍
- リハビリ中も積極的にPR活動を行う姿を紹介



オートレース中期基本方針 の進捗状況

オートレース中期基本方針

2025年度までに

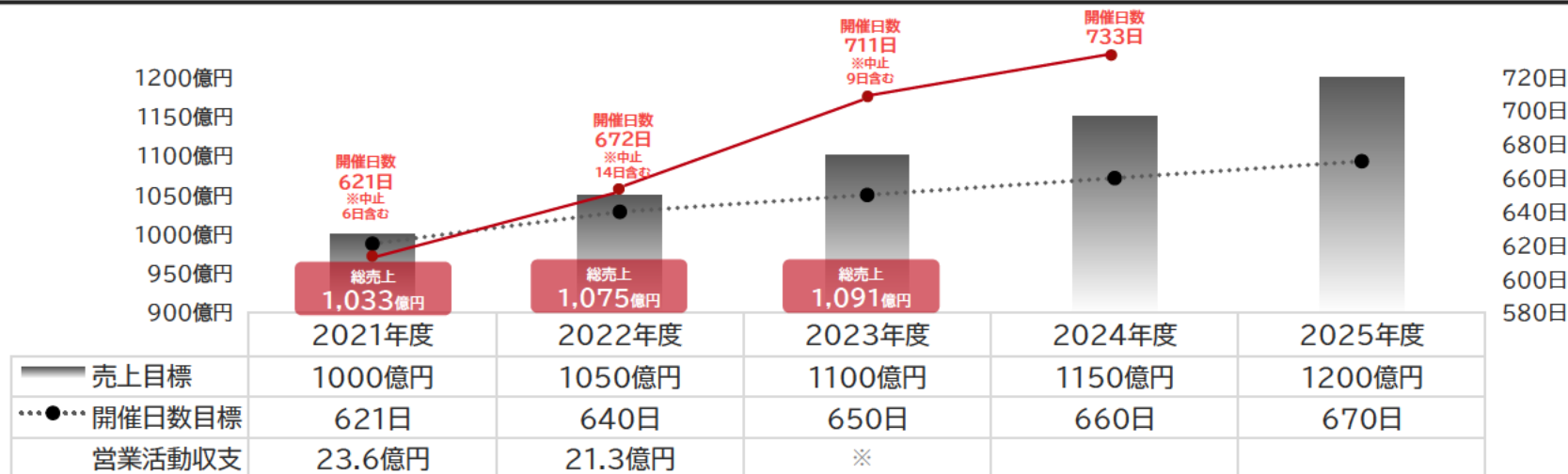
目指すべき姿（目標）

売上**1,200億円**、開催予定日数**670日**、施行者営業活動収支**18億円**の達成



2023年度 事業トピック

- 2023年度売上は前年比101%の**1,091億円**となり、**7年連続**の前年超えとなった。
- 2023年度の開催日数は711日に拡大。2024年度の開催日数は**733日**に拡大予定。
- 施行者営業活動収益は2022年度で**21.3億円**と、最終目標の18億円をクリアしている。



※2023年度の営業活動収支は2024年度中に取りまとめられる。



今後の
取り組み

2023年12月に「オートレース事業体制の検討部会」が発足し、今後の事業体制について議論が開始された。本部会の検討結果は、将来の開催枠組みを含む事業体制の検討材料となり、**オートレース第3次中期基本方針(2026年度～2030年度)**に反映される見込み。

オートレース中期基本方針のアクションプラン



オートレース中期基本方針 アクションプランの進捗状況

- オートレースのアクションプランはカテゴリ別に施策が分類され、業界の各団体担当者が連携する形で推進されている。
- 2023年度までの取組は概ね順調に進捗。2024年度以降もデジタル戦略を中心とした取り組みにより、中期基本方針目標売上1200億円の達成に向け各施策を推進する。



効率的な
日程編成

課題

効率的な開催日程
の検討

2023年度

- 川口1日2開催実施
- 飯塚ミッドナイト開催時間延長(24:30までの開催)開始

2024年度

- 飯塚に続いて、山陽場でもミッドナイト開催時間延長(24:30までの開催)実施
- 最適な開催日程の検討(不採算開催の見直しと収益性の高い開催の拡大)



競走体系の改善

課題

魅力あるレースの
検討

2023年度

- 選手数増加の方針決定
- 新設GⅡ開催(浜松)

2024年度

- 将来に向けた事業体制の検討
- 企画レースの拡充



選手養成関係

課題

選手応募者の増

2023年度

- 37期養成(男子10名、女子3名)開始
- 38期教育費用分担金無償化、養成数20名に増加の方針決定

2024年度

- 38期養成(男子16名、女子5名)開始
- 日本競輪選手養成所と連携した募集活動の実施



公式投票サイト
(AutoRace.JP)

課題

公式投票サイトの
売上増

2023年度

- 公式キャッシュレス投票導入
- 公式重勝式車券発売開始

2024年度

- 投票画面の機能改善
- 公式キャッシュレス投票導入拡大(本場・専用場外)



車載カメラ

課題

効果的な実施方法
の検討

2023年度

- 新たな配信機材を導入し全場での配信

2024年度

- 実施対象レース、配信方法及び映像提供範囲の継続検討
- 新たな機材によるデータ提供の検討



民間事業者との
連携

課題

民間事業者との
販路拡大検討

2023年度

- 民間事業者データ分析に基づく顧客動向の課題と対策の検討
- 新規専用場外2箇所オープン(全35ヶ所)

2024年度

- 民間事業者と販路拡大について検討
- 民間事業者データ解析に基づく課題抽出と活性化策検討



プロモーション

課題

インターネットと
マスプロモーション
による全国的な
認知拡大

2023年度

- SG優勝戦のBS中継
- 公式キャッシュレス投票及び公式重勝式のPR

2024年度

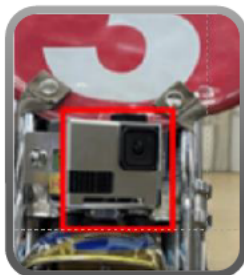
- 開催時間延長ミッドナイト競走の周知
- 選手募集に係るPRとCM制作

オートレース 車載カメラへの取り組み

➡ 車載カメラへの取り組みは、オートレース中期基本方針に定めるデジタル戦略に寄与する重要な施策であり、新規顧客の獲得と、幅広いお客様に臨場感のある映像をお届けすることを目的に取り組んでいます。

一昨年度までの取組

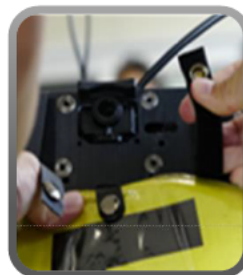
- 川口場で「民生用のアクションカメラ」を用いたオンデマンド配信を実施
- 運用面および安全面の課題を抽出



カメラ等の機材の着脱はそれぞれ3分程度
機材管理は1台ずつ直接触って操作管理が必要

昨年度の取組

- 通信機能を持つ機材を導入し、運用面及び安全面等の課題を解決
- 全場でオンデマンド配信を実施



カメラ等の機材の着脱はそれぞれ15秒程度
機材管理は全台遠隔で操作・管理が可能

本年度以降

- 撮影映像の効果的な活用策検討
- 新技術の導入の検討



注目度の高いレースを対象とした配信実施
新技術を活用した機材の改良・開発検討

お客様の反応



20代女性、オートレース歴1年～3年
⇒推しの選手の目線を知れて楽しい。

30代男性、オートレース歴1年～3年
⇒選手目線で迫力あるレース。
臨場感があって最高。

50代男性、オートレース歴10年以上
⇒川口優勝戦のS級レーサー達の迫力が良かった。エンジン音も良い。

オートレース 二輪(ロードレース)業界へのPR

オートレースでは、2004年に元ロードレースWGPチャンピオン青木治親選手のオートレース転向を契機に、ロードレース向けのPRを継続実施してきた。結果としてロードレースやモトクロス界等から計22名のオートレース選手が生まれている。2022年MVPの鈴木圭一郎選手や、2023年MVPの青山周平選手も2輪経験者。

ロードレース関連イベント

実施日	開催場所	イベント
2023年10月	浜松オート	バイクのふるさと浜松2023
2023年9月	浜松オート	FMXイベント(コラボイベント)
2023年8月	鈴鹿サーキット	BS12テレビ中継ゲスト出演(森且行選手・佐藤摩弥選手)
2023年6月	筑波サーキット	全日本ロードレース選手権(38期選手募集PR)
2023年5月	富士山麓駐車場	トークイベント(青木治親選手出演)
2022年10月	浜松オート	バイクのふるさと浜松2022
2022年6月	筑波サーキット	全日本ロードレース選手権(37期選手募集PR)
2016年12月	川口オート	異種格闘技(オーバルス・スーパーバトル) (オートレースvs全日本ロードvsスーパーモタード)
2015年12月	川口オート	異種格闘技(オーバルス・スーパーバトル) (オートレースvs全日本ロードvsスーパーモタード)
2014年12月	川口オート	異種格闘技(オーバルス・スーパーバトル) (オートレースvs全日本ロードvsスーパーモタード)
2009年8月	伊勢崎オート	異種格闘技(オートレースvsMOTO1、ロードレースなど)
2006年1月	川口オート	ポケバイレース開催(以降定例イベントに)
2005年7月	鈴鹿サーキット	鈴鹿8時間耐久ロードレース出場 (青木治親選手出場・森且行選手総監督)



2006年以降(川口オート)
ロードレース開催

ロードレース界等の二輪出身者

期別	選手名	実績
35期 2021年	北原 岳哲	2018年全日本モトクロス選手権IA2年間10位 2019年IA1年間11位
35期 2021年	佐藤 励	2016年全日本ロードレース選手権J-GP3年間9位、ロードレース世界選手権出場
34期 2019年	上和田 拓海	2016年全日本ロードレースJ-GP2年間ランキング6位
34期 2019年	野本 佳章	2016年トライアル世界選手権出場
32期 2013年	佐藤 裕児	2009年全日本ロードレース選手権 ST600クラス 年間ランキング3位
32期 2013年	松本 康	2010年スーパーモタードmoto1 年間チャンピオン
31期 2011年	青山 周平	2003年全日本ロードレース選手権GP125チャンピオン 2005年全日本ロードレース選手権GP250チャンピオン SG覇者
31期 2011年	岩田 裕臣	2007年全日本ロードレース選手権GP125年間チャンピオン
31期 2011年	渡辺 篤	2002年全日本ロードレース選手権スーパーバイククラスチャンピオン 2007年全日本ロードレース選手権JSBクラスチャンピオン
31期 2011年	平塚 雅樹	モトクロス世界選手権 IA-1クラス日本GP出場など
29期 2004年	青木 治親	1995年・1996年のロードレース世界選手権(WGP) 125ccクラスチャンピオン
37期 2024年	浅倉 樹良	ポケバイ経験者
37期 2024年	森下 輝	モトクロス経験者
37期 2024年	北市 唯	ロードレース経験者
36期 2023年	栗原 佳祐	ロードレース経験者
36期 2023年	吉林 直都	モトクロス経験者
35期 2021年	小椋 華恋	ロードレース・ポケバイ経験者
33期 2017年	黒川 京介	ポケバイ経験者
33期 2017年	高橋 絵莉子	全日本モトクロス選手権レディースクラス年間
32期 2013年	鈴木圭一郎	ポケバイ経験者
32期 2013年	片野 利沙	ロードレース経験者
31期 2011年	佐藤 摩弥	KIDSモトクロス中学生クラス・レディースクラス共にチャンピオン(H17) など

特例枠

二輪経験者



青山周平選手



鈴木圭一郎選手

※上段が期別、下段が選手登録年

Copyright © JKA All Rights Reserved

オートレース 森且行選手によるPR活動

- ➡ オートレースでは、2007年より元アイドルの森且行選手をPRに活用し、近年も各種メディアでの露出や各所でのイベント出演により、オートレースのPRを行っている。

森 且行 選手



プロフィール

1997年にオートレーサーとしてデビュー。2020年11月に最高峰のSGレースを制覇するも、翌年レース中の事故に見舞われる。2023年4月に2年3ヶ月ぶりの復帰戦を1着で飾る。復帰後早くもS級レーサーに返り咲く。全選手で最も知名度のある選手。

主な賞

- SG優勝1回
- G I 優勝3回
- G II 優勝3回
- 通算優勝回数 32回
- 通算獲得賞金 7億円超

メディア露出



復帰前

- 2022年はリハビリ中にも関わらず、ドキュメンタリー等14番組に取り上げられ、復帰までの道のりが特集される。

復帰後

- 2023年4月の復帰時には13番組に取り上げられ、復帰戦を勝利で飾ったシーンが多く、地上波テレビで取り上げられた。また、復帰までの道のりをまとめたドキュメンタリー映画が上映され、オートレースが大きく露出された。

イベント出演



- 2022年はリハビリを行いながら、PRのため、6本のイベントに出演。他公営競技等への番組出演等、他競技への露出も行った。

- 2023年は、19本のイベント出演によりオートレースをPR。JRA札幌競馬場でのイベント出演ほか、他公営競技でのイベント出演を中心にオートレースのPRを行った。

オートレース事故対策 ～施設の対応状況と救護マニュアルの整備～

2021年度及び2022年度に発生した3件の重大事故を受け、2023年5月24日の本委員会において報告したオートレース事故対策の進捗については、2023年11月で施設関係の対応を完了。救護の統一マニュアルを2024年2月に策定し、マニュアルに基づく研修・訓練を実施した。

施設の対応状況

2023年の本委員会開催時点で、未完了となっていた山陽場の外柵支柱緩衝材が設置完了。飯塚場及び山陽場の走路内内側に設置した緩衝材が更新され、事故対策の再発防止対応を完了した。

山陽場の直線部支柱緩衝材



山陽場の緩衝材の設置



飯塚場の緩衝材の設置



救護マニュアルの整備

2023年の本委員会で、「今後、東日本と西日本の競走会の救護マニュアルを統一し、マニュアルに基づく研修を行う」としていた事を受け、競走実施法人をもって組織される全国小型自動車競走実施法人協議会において、統一マニュアルが策定され、当該マニュアルに基づく救護訓練と救護員研修が行われた。

救護訓練(東日本)



救護訓練(西日本)



救護員研修(東日本)



救護員研修(西日本)



オートレース事故対策 ～専門家による川口オート視察ほか～

1月12日に「(一財)日本モーターサイクルスポーツ協会(MFJ)」および「モータースポーツ・ライフセービング機構(LSO)」による川口オート視察が行われ、モータースポーツ界識者から事故対策について意見聴取し、今後オートレース場で採用可能な運用や救護方法等について、意見交換を行った。

川口オート施設視察の様子



■視察内容

- 視察の過程でウレタンバリアは年数が経過すると硬化するため5年から10年で入れ替えた方がよいとのコメントがあった。
- 赤旗、事故旗は選手から見えづらい場合もあるとの指摘を受け、オートレースの事業内容、旗の大きさ、旗を振る位置について、規程に定められた規格及び定められた位置で旗を振っている旨説明し理解を得た。

川口オート視察後の講評



■講評の内容

- 救護員への指導を十分行っている。
- 頭部外傷の場合、人命直結になるため、より専門性を高める方向で進めていくとよい。
- 救護方法について、担架は布製よりも分割タイプの方が有効との意見を受けた。
- 救護員が使用している手袋は、布製よりも革製がよいと考える。



視察と講評
を受けて
の取り組み

- 救護員への講習・訓練については、統一救護マニュアルに基づき、救護員の資質の向上、より良い救護活動のための講習等を引き続き行っていく。
- 頭部外傷時の対応の専門性を高めるため、オートレースの状況に合った救護方法の講習方法等について検討・調整中。
- 分割タイプの担架について、各場段階的に導入予定。
- 救護員の安全性を考え革手袋について、作業により異なる対応となるため、素材を含め導入を検討中。

オートレース 競走車について

オートレース競走車のエンジンは、(財)小型自動車開発センター(現：(一財)オートレース振興協会)とスズキ㈱により共同開発され、1993年10月にデビューしたスズキ製のワンメイクエンジン(599ccAR600型及び498ccAR500型)。競走車はデビューから30年が経過する中で、エンジンやタイヤ等の改良を経て、近年では「サイレンサー付きマフラー」「競走車EV車両の調査研究」「カーボンニュートラル等の環境対策」について取り組みが行われている。

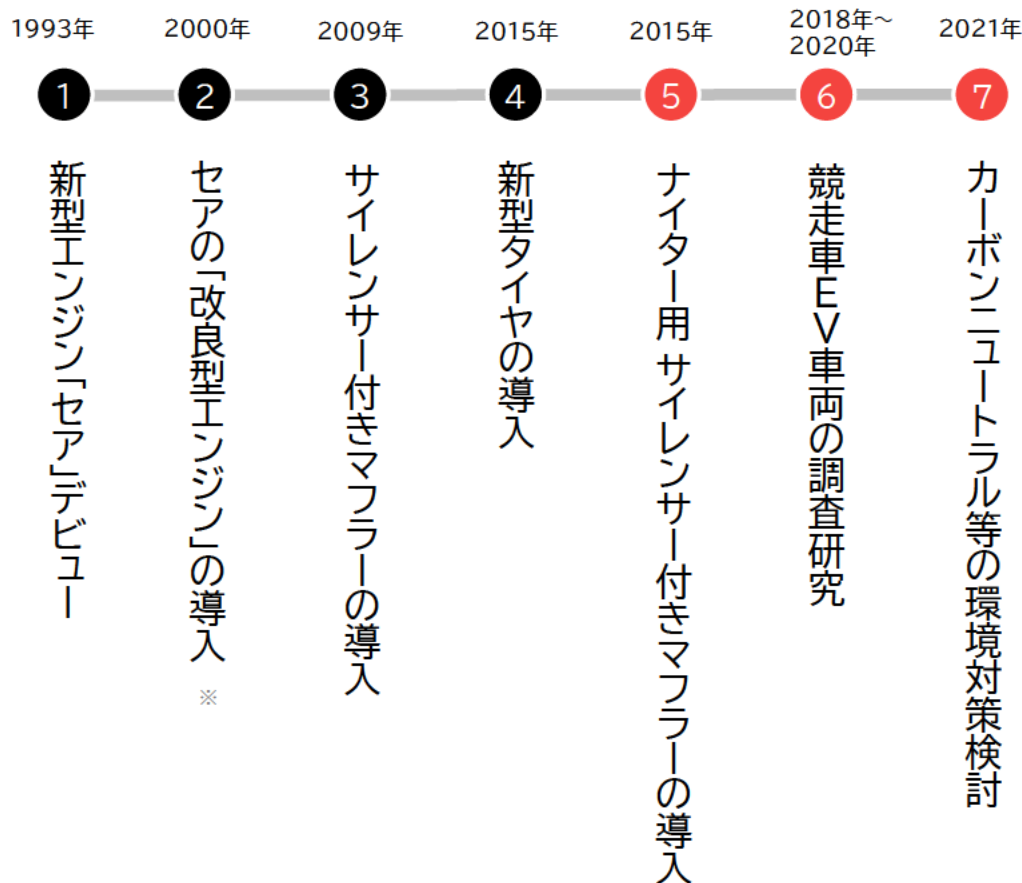
競走車(SEAR)セア



1993年10月にスズキ製1級車エンジンAR600型(新人選手が使用する2級車エンジンAR500型は1995年7月)デビュー。
左ハンドルが高く、ブレーキやメーターなどの計器類がなく、独自のフレームやタイヤが使用されているのが特徴。最高速150km/h、平均時速90km/hで、500mのオーバルコースを走行するために設計されたバイク。

※2000年の改良型エンジンは、パーツの耐久性、均質性及び整備性の向上を図る趣旨の対応で、エンジンの出力や性能に影響しないマイナーチェンジであった。

競走車の主な歩み



オートレース 競走車の環境対策

オートレース業界では競走車の環境対策として、これまで「サイレンサー付きマフラー」「競走車EV車両の調査研究」「カーボンニュートラル等」について取り組みが行われてきた。今後も環境対策の様々な可能性について検討を進める。

サイレンサー付きマフラー 2004年～



通常用



ナイター用

2004年よりサイレンサー付きマフラー(写真上段)の研究開発を開始し2009年より本格導入。2015年より市街地である川口レース場においてナイター用サイレンサー付きマフラー(写真下段)を導入。当該マフラーはミッドナイト開催でも使用される事になったほか、モーニング開催にも使用範囲が拡大した。

現状2パターンのマフラーが使用されており、今後、周辺環境の対策強化に応じてマフラーの使用範囲を検討する。

1. サイレンサー付きマフラー
伊勢崎(全開催)、
浜松・飯塚・山陽(昼開催)
2. サイレンサー付きナイター用マフラー
川口(全開催)、浜松(モーニング開催)、
飯塚・山陽(ナイター・ミッドナイト開催)

競走車EV車両の調査研究 2018年～2020年



2018年よりEV試作車両開発への着手を業界決定し、2020年に試作車両が完成。選手による走行テストを完了した。テストによる検証結果では一定の評価が得られたが、法改正の見通しが立たなかったこと、また、導入時及び運用管理コストが莫大で、費用の捻出が困難という事から、開発の中断が業界決定された。

電動化に必要な法改正の見通しと併せて大幅なコストダウンが見込める状況になった時点で検討を再開する旨、業界決定された。

カーボンニュートラル等 (排出ガス対策と代替燃料) 2021年～



排出ガス低減の検討が行われたが、加減速を繰り返すオートの特異な走行では排出ガスの低減効果が得られないという結論に至った。次いでバイオ由来燃料の検討が行われたが、スズキ(株)より部品影響への懸念指摘、高額な燃料価格、海外生産による供給ライン確保等の観点から導入困難との結論となった。

経済産業省(資源エネルギー庁)の支援等を受けて、国内のガソリン精製メーカーで水素と空気中の二酸化炭素を合わせた合成燃料について研究開発が行われているが、現在はまだ研究段階。今後、試験販売等が開始された後、採用の可能性について検討を行う。



取り組みと経緯



今後