

産業構造審議会 製造産業分科会 車両競技小委員会（第19回）

議事録

日時：令和6年5月21日（火）15時00分～17時10分

場所：経済産業省本館17階東8第1共用会議室及びオンライン開催

出席者

山本委員長、奥野委員、絹代委員、藤岡委員、古野委員、松田委員（Web参加）
秋谷オブザーバー、今成オブザーバー（Web参加）、大津オブザーバー（Web参加）、
鹿島オブザーバー、川島オブザーバー、木戸オブザーバー、中野オブザーバー、
安オブザーバー、安田オブザーバー（Web参加）、山本オブザーバー（Web参加）

議題

1. 競輪・オートレース業界の現状と課題
2. 競輪中期基本方針（2023年度）の進捗状況
3. オートレース中期基本方針の進捗状況

議事内容

○須藤室長 それでは、定刻になりましたので、産業構造審議会製造産業分科会車両競技小委員会を開会いたします。

本日は、御多用のところ、お集まりいただき、誠にありがとうございます。

事務局を務めます車両室長の須藤でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

まず初めに、車両競技小委員長の交代についてお知らせ申し上げます。

2022年5月の第17回小委員会から、本委員会の委員長を務めていただきました三屋委員から退任の申出があったことに伴い、今回から新たに山本委員に委員長として就任いただいております。どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、ここで山本委員長から、委員長就任に当たり、一言頂戴できればと思います。どうぞよろしくお願いいたします。

○山本委員長 ただいま御紹介にあずかりました山本将利と申します。今回より委員長を務めさせていただきます。

私は、公営競技との関わりということで言うと、ほぼ30年を超えるぐらいになるのですが、競輪を中心に関わってきました。1991年が公営競技の売上げの全盛期だったのですが、そこから徐々に売上げが下がってきたのは、周りを見ながら感じているところですけども、まだその頃は、売上げが落ちてき始めたとはいっても、競輪場、オートレース場ともに人が多くて、にぎやかな状況だったかなと思い出したりもしております。

一定の売上げや集客などを考えると、お客様を意識して、いわゆるコンテンツが飽きさせないとか、施設がきれいであることなどをずっと続けていくことが、今見ると、大事なことはないかなと思いますが、当時はそういうことを特にしないで、サービス業という意識よりも、ギャンブルをやる場所といった感じで、だんだん売上げが下がるにつれて、サービスという意識が少し出てきたりしましたけれども、施設の改修という面では、取り残されてきた感がそのまま続いているのかなと思ったりもしています。

2000年になりまして、私も、特に競輪の業界の方々とは、経営の改善に関する策をいろいろと検討することも一緒にやらせていただきました。

例えば、平日を中心にして昼間にしかやっていなかったのが当たり前というのは、今では信じられないと思いますが、まずはナイトーなどを始めるとか、一般の企業のように、経費の削減策といった取組をしながら、経営体質の強化というのですか、売上げの拡大を追わなくても、収益を確保していくみたいな経営を考えてきました。

その後、2011年に東日本大震災が起きた後、売上げが上向きになってきたのですが、施設の耐震や更新を考えるとといったところで、今に至って施設がいろいろなところで直されてきているといった状況なのかなと思ったりもしております。

この車両競技小委員会は2014年度からということで、売上げが一番厳しい状況だったかと思いますが、その間、5か年の中期基本方針をつくられて、売上目標もほぼ達成され、2020年になりました。

私は2020年からこの委員になりましたが、2020年は、新型コロナウイルスの感染拡大がどうなることやらといった状況で、開催などにも非常に影響を受けましたけれども、逆にネット販売が追い風になったということで、ここから直近までは売上げも非常によく、競輪は中期基本計画の達成目標に到達しまして、昨年度、上方修正をしたという状況です。車券を売ることにに関して、インターネット投票が躍進の鍵となってきたと言われますが、皆さんもふだんからお使いになられているスマートフォンが、通信の速度や、通信料を気にせずに楽しむことができる便利なデバイスとなったことが一番後押ししてきたことかな

と。

ただ、これまで、競輪場、オートレース場、専用の場外売場など、いろいろなチャネルを持って発売してきたわけですが、通常の発売は逆にやや影響を受けているといった状況にあるのではないかと思います。

今日は、競輪・オートレースの中期基本計画の進捗状況など、特にオートレースを中心に御報告いただくとお聞きしております。

私も、司会進行をしながら、委員の先生方のいろいろな御意見を取り入れつつ、今後の業界の発展と、地方財政の振興、機械産業・公益の振興など、公営競技のそもそもの目的が続けていけるような競輪・オートレースに少しでもお役に立てればと思っております。

ちょっと長くなりましたが、挨拶に代えさせていただきます。ありがとうございます。

○須藤室長 ありがとうございました。

それでは、本日の出席者について御紹介をさせていただきます。

会場には、山本委員長、奥野委員、絹代委員、藤岡委員、古野委員、オンラインで松田委員に御参加いただいております。

なお、今回から新たに、大阪成蹊大学教授の奥野委員、日本モーターサイクルスポーツ協会事務局長の藤岡委員のお二人に、当委員会の委員として就任いただいております。どうぞよろしくお願いいたします。

なお、大西委員は御欠席となっております。

また、業界関係団体からオブザーバーとして、公益財団法人 J K A ・木戸会長、同じく公益財団法人 J K A ・安業務執行統括役、全国小型自動車競走施行者協議会・秋谷事務局長、同じく全国小型自動車競走施行者協議会・鹿島総務課長、一般財団法人オートレース振興協会・川島理事長、一般社団法人全日本オートレース選手会・中野会長、以上の業界関係団体の皆様につきましては、会場にお越しいただいております。

また、全国競輪施行者協議会・今成理事長、一般社団法人日本競輪選手会・安田理事長、一般財団法人東日本小型自動車競走会・大津会長、一般財団法人西日本小型自動車競走会・山本会長、以上の業界関係団体の皆様につきましては、オンラインでの御参加となっております。

なお、伊吹製造産業局長は、会議の途中から参加の予定になっております。

それでは、開会に先立ちまして、浦田審議官から一言御挨拶いただきます。審議官、よろしく願いいたします。

○浦田審議官 製造産業局審議官の浦田でございます。本日は、お忙しいところ、お集まりいただきまして、大変ありがとうございます。

着座にて失礼させていただきます。

今、事務局から御紹介いただきましたとおり、今回から山本委員に委員長として御就任いただいております。また、新たに奥野委員と藤岡委員を委員にお迎えいたしました。新しい体制の下、競輪・オートレースへの御助言を賜りたく、何とぞよろしくお願い申し上げます。

今、委員長からも御紹介がありましたとおり、競輪・オートレースは長らく売上げが低迷しておりましたが、施行者の皆様、JKAの皆様、業界関係者の皆様の御尽力によりまして、近年、売上額が順調に回復してきてございます。また、その結果、補助事業を通じた公益の増進や地方財政への寄与といった社会還元も拡大しつつあるところでございます。

特に、本年1月の能登半島地震に際しましては、補助事業を活用した毛布などの支援物資を、日本赤十字社を通じて、いち早く届けていただきました。また、本年2月から復興支援競輪ということで実施していただいているところでございます。また、選手個人の皆様から寄附の動きなどがあることも聞いております。業界関係者の皆様に深く感謝と敬意を表したいと思っております。

それから、開催が迫っておりますが、2025年大阪・関西万博につきましても、その開催におきまして競輪施行者の皆様に御協力いただきまして、全国各地の競輪場での協賛レースの開催を通じた御支援を頂いているところでございます。また、JKA様におかれましても、博覧会協会を通じて多大なる御支援を頂いております。この点につきましても、この場をお借りして、深く感謝を申し上げる次第でございます。

本日の小委員会ですが、競輪、オートレースにつきまして、1年間の取組状況と今後の取組方針を御説明申し上げまして、委員の皆様から御助言を頂くための会合となっております。

競輪につきましては、これも委員長から御紹介があったと思いますが、業界の当初の売上目標である1兆円を早くも達成したということでございまして、昨年、中期基本方針が改定され、売上目標が1.25兆円に上方修正されたところでございます。

このように、競輪につきましては、売上げ低迷という当初の大きな課題が解消に向かっているところでございまして、今回の小委員会につきましては、特にオートレースにつきまして重点的に御議論いただければありがたいと考えてございます。

オートレースにつきましては、全国に5場、競技場がございますが、施行者の概要や収支状況、その他オートレースに関する近年の動向などを概観した上で、業界から、2025年度の売上目標である1,200億円の達成に向けた取組、事故対策の進捗、競走車の環境対策など、オートレース中期基本方針に基づいた取組の進捗状況について御報告を頂く予定でございます。

委員の皆様におかれましては、オートレースの持続的な事業運営を検討する上で配慮すべき点等について、ぜひ御助言を頂ければと考えているところでございます。

本日は、限られた時間ではございますが、何とぞよろしくお願い申し上げます。

○須藤室長 ありがとうございました。

続きまして、本日の議事と小委員会の取扱いについて御説明をさせていただきます。

本日の議事については、議題1「競輪・オートレース業界の現状と課題」を事務局である私から御説明させていただき、続けて、議題2「競輪中期基本方針（2023年度）の進捗状況」及び議題3「オートレース中期基本方針の進捗状況」を業界関係団体から報告していただきます。その後、委員の皆様には議論していただきたいと思っております。

続いて、小委員会の取扱いについて御説明をさせていただきます。

本日も、これまでと同様に、ペーパーレスで実施いたします。メインテーブルの皆様におかれましては、お手元のiPadと、前方にありますスクリーンで資料を御確認いただければと思います。オンラインで御参加の松田委員とオブザーバーの皆様におかれましては、事前に事務局からお送りしている資料をお手元で御覧ください。

資料は、議事次第、委員名簿、座席表、資料1から資料3、そして参考資料となっております。

お手元のiPadの操作や資料については、必要がありましたら、事務局までお知らせください。

なお、本日の資料及び議事の内容は公開となりまして、審議の様子はインターネットで中継されております。

また、資料を説明する際には、こちらでページを操作いたしますので、次のページという形で合図を頂ければと思います。

さらに、議事要旨については、閉会后速やかに公開し、議事録については、1か月以内に公開したいと考えております。

小委員会の取扱いについての説明は以上になります。

それでは、以後の司会進行は山本委員長にお願いしたいと思います。どうぞよろしくお願いいたします。

○山本委員長 ありがとうございました。

それでは、本日の議事に入りたいと思います。

まずは議題1「競輪・オートレース業界の現状と課題」について、事務局から説明をお願いいたします。

○須藤室長 続けて、車両室長の須藤から御説明させていただきます。

資料1を御覧ください。この資料で、競輪、オートレース、共通の取組という順番で御説明させていただきます。

次のページをお願いします。「競輪業界について」になります。

次のページをお願いいたします。競輪事業全体の売上げの推移になります。

御覧のとおり、右肩上がりで回復しておりまして、2023年度は1兆1,892億円ということで、前年度比+9%となっております。新たな売上目標である1兆2,500億円までもう一步のところになっております。

右側には販売チャネル別の内訳がありますが、好調のネット販売が全体の8割を占めております。

その一方で、その他のチャネルについては、減少傾向となっております。

緑の専用場外にスポットライトを当てますと、次のページをお願いいたします。

専用場外は別名「サテライト」と言っておりますが、このように、右肩下がり傾向が続いております。これは、インターネットならではの利便性により、例えば、レースの映像がスマートフォンでいつでもどこでも見られるとか、民間のポータルサイトで各種キャンペーンを張ったりしておりますので、そういったことによってサービスの充実が図られているということで、ファンの嗜好がネット販売に移っていることの表れと考えております。

次のページをお願いします。これは競輪場別の売上げの前年度比較になります。

グレードレース開催の有無によって変動が少しありますが、ほとんどの場で前年度を上回っているといったグラフになります。

次のページをお願いします。こちらは、売上げから開催コストを除いた営業活動収支の推移になります。

収支も右肩上がりを継続しているということで、競輪事業は総じて順調な状況にあります。

すが、一つトピックを挙げさせていただくと、次のページになります。

競輪業界として、大阪・関西万博への協力・支援を頂いております。具体的には、左の下の表にありますが、協賛競輪を開催していただいて、その収益の一部を博覧会協会に提供いただいたり、博覧会協会による取組、例えば、競輪場内でのブース出展によるPRや、協会幹部が自治体の首長のところに表敬訪問に行ったり、御当地キャラとミャクミャクとのコラボを行うに当たって、いろいろ御協力を頂いているといった状況になっております。

以上が、競輪業界についての概要になります。

続けて、「オートレース業界について」ということになりますが、次のページをお願いいたします。

まず、オートレースのおさらいからになりますが、オートレース場は全国に5場ございます。

所在は、東西に偏在しております。

レースの開催時間ですが、赤い矢印の日中に加えて、オレンジの矢印の朝（モーニング）、紫の矢印の夜間（ナイター）、黒の矢印の深夜（ミッドナイト）という形で、開催時間もまちまちということになります。

ただ、近隣住民の生活環境への配慮や、レース場の保有設備により制約がございまして、例えば、市街地に所在する川口については、ナイターまでは開催していますが、深夜はやらない。他方、周辺に住宅がない飯塚や山陽については、深夜まで開催しているといった状況になります。また、ナイター設備を持っていない浜松では、代わりに朝（モーニング）という形で開催するというので、その場によって開催時間が異なっているといった状況になっております。

次のページをお願いします。レースの年間開催日数の推移になります。

まず、レースの区分については、通常枠開催と別枠開催の2種類がございます。

真ん中のところに、通常枠と別枠ということで分かれて表になっておりますが、通常枠開催のレースは、選手の成績得点が付与されて、車立ては8車、12レースということで一般的なレースになります。これは必ずやらなければならないレースで、また、観客を入れてのレース開催ということになります。

一方、別枠開催は、選手の成績得点には影響がありません。車立ては6から7ということで、賞金も、通常開催と比べて低い設定となっております。

左の水色のエリアのところに別枠開催レースの一覧がありますが、おおむね無観客での

開催ということになります。

その開催日数ですけれども、その下にグラフがありますが、赤が通常枠開催、青が別枠開催ということで、特に、無観客のため、経費がかからない別枠開催が増加傾向にあって、これで収益の増加を図っているといった状況になっております。

次のページをお願いいたします。こちらを踏まえまして、オートレース全体の売上げと収支の推移になります。

2016年度を底に、一応回復傾向にはございますが、2023年度は、辛うじて前年度比1.5%プラスという状況ですけれども、なかなかぐっと上に上がらないということで、伸び悩んでいる状況になっております。

また、青い棒グラフになりますが、下の収支も伸び悩んでおります。2020年度から減少に転じているといった状況です。

販売チャネルについて、右のほうに書いてありますが、競輪と同じように、ネット販売が多くを占めているといった状況になっております。

次のページをお願いします。

この収支減少の状況をレース場別に見ていこうということで、真ん中の上の段は売上げの推移のグラフになりますが、どのレース場もほぼ増加傾向にあるということが言えます。

ただ、下の段は収支の推移になりますが、無観客で開催していたコロナ禍の2020年度を境に減少に転じている伊勢崎と川口、引き続き増加傾向にある浜松から西のレース場ということで分かれると思います。

コロナ禍が終わって、通常枠開催を多く受け持っている東の場、特に川口にあっては、有観客を前提とした開催コストが増加する一方で、ネット販売の定着によって観客が戻ってこない。そういうこともあって、販売コストをペイできる状態になっていないということが言えると思います。

無観客で開催する別枠開催であるミッドナイトレースは、西のほうでぐっと増えており、これにより収支も増加しているということで、山陽、飯塚は右肩上がりのグラフになっているといった状況になっております。

次のページをお願いします。これは御参考ですが、2022年度時点の各場の売上げと収支の比率になります。

一番多いのは川口オートで、252億円を売り上げているということになりますが、ただ、収支を見ると、0.6%ということで一番低い状況になっているということになります。

次のページをお願いします。もう一つ、御参考ですが、レース別の収支の比較になります。

先ほど、通常枠開催と別枠開催があると御説明しましたが、通常枠開催については、点線で囲まれた部分を見ていただくと、数は少ないのですけれども、グレード開催ということで、GⅠ、GⅡといった形で観客が入るレースと普通開催ということでございますが、これは圧倒的に普通開催が多いということになります。その収支は、御覧のとおり、普通開催ですと、1日当たり85万円の赤字ということになっております。

一方、右側の別枠開催は、開催コストがかからないということもありまして、収支については、475万円の黒字ということになっております。

次のページをお願いします。さらにもう一つ、御参考ですが、チャネル別の売上げの構成になります。

黄色がネット販売、青色が本場販売ということで、これを見ても、ネット販売の割合が西のレース場で高いということが分かると思います。

次のページをお願いします。次に、入場者数になります。

左下のグラフについては、年間入場者数の推移ということで、コロナ禍の2020年度を底に回復しているものの、まだコロナ前の水準に戻っていないという状況です。

右のグラフについては、レース場別の1日当たりの平均入場者数で、川口が一番多く、約2,850名。

ただ、東西で大きく差が出ているといった状況になっております。

次のページをお願いします。

ここまで、売上げと収支について御説明しましたが、一方で、進めなければならない課題がございます。売上げ低迷期になかなか手をつけてこられなかった施設改修が、今になって各レース場で進められております。伊勢崎では選手の宿舎、川口から飯塚では、バンクやスタンドといった設備の改修が進められております。

次のページをお願いします。次に、オートレース選手の状況になります。

選手数は約400名。このうち、2年ごとに15名程度が代謝制度によって選手登録を消除される。それを補充するために、毎年10名程度が選手候補生として採用されます。

その応募者の拡大に向けた取組としては、第38期の候補生、今年度から養成所に入られた候補生がありますが、ここから教育費用の分担金を無償化しているといった取組もしております。

左下に年齢構成の分布がございます。見ていただくと、一番多いのは40代ということになります。平均年齢は45歳。この山が徐々に右へ進行していくという形になります。

女子選手は、右側になりますが、全部で22名おりまして、全体の5%。近年では、毎年4名程度が採用されているといった状況になります。

次のページをお願いします。次に、競技用のバイクの状況になります。

現行モデルは平成5年に仕様が統一されまして、下の写真を御覧いただくと、ブレーキやメーター類、バックミラー、照明などもないのに加えて、左回りで周回するため、ハンドルも特殊な構造になっているということでもあります。また、このバイクは、堅牢性を保ちつつ、軽量化にも優れておりまして、競走車として完成度・信頼度が高く、いわば成熟したモデルになっていると言えます。

ただ、導入からモデルチェンジがなく、30年が過ぎていることもありまして、燃費の向上や排ガス規制といった観点で、カーボンニュートラル等の環境対策を含めて、次世代バイクの在り方を模索していく必要があるのではないかと状況にあります。

次のページをお願いします。以上を踏まえまして、オートレースの諸課題をここでまとめております。

上と下のエリア、2つに分かれています。上のほう、1つは、ビジネスモデルの見直しが必要ではないかということになります。ここでは、①、②として2つ挙げさせていただいております。

1点目は、外部環境に対応するためのビジネスモデルの見直しということで、コロナ禍にネット投票が普及し、その後も定着し、観客が戻ってこないといった状況において、今、観客が入る前提の販売体制を維持しているのではないかと。開催コストをそのままかけ続けて本当によいのか。思い切ったコスト削減が必要ではないかということでもあります。

ただ、これはあえて資料には載せておりませんが、各レース場、個々の実情がございます。例えば、レース場建設当時の地元との約束や、自治体の首長さんや議会との関係がありまして、この販売体制を効率化するとか、一般競争入札に踏み切ることはなかなか難しい状況にありますので、その辺も踏まえつつ、何ができるかということになります。

2点目は、業界のビジネスモデルの見直しということで、先ほど、もうからない通常枠開催ともうかる別枠開催といった形で、レースの区分を御説明しましたが、その配分が東西でいびつな状態にあります。

これは、オートレースのメッカである川口であれば、観客が入るという考えが前提にあ

るのですが、その前提に、川口が通常枠開催を多く引き受けてきたという経緯もございます。

ただ、今となっては、そういった状況になっていない現状を踏まえて、この配分を見直すべきではないか。もっと踏み込めば、通常枠開催に観客を全て入れるというのはどうなのかということで、その是非についても業界で議論されるべきではないかというものであります。

もう一つ、下のエリアになりますが、収益が下がっている一方で、今後、多額の投資が必要ということになります。施設改修や選手の育成、女子選手の環境改善、次世代バイクの模索など、課題が山積みでして、それに継続的な投資が必要であるという点を踏まえれば、各場の収支はもちろんのこと、オートレース業界全体で収益性を高めていかなければならないのではないかという課題があるということになります。

次のページをお願いいたします。これは参考までですが、モータースポーツ業界におけるカーボンニュートラルへの対応ということで、バイクの話になります。

次のページをお願いいたします。次に、競輪・オートレースの共通の取組ということで、ギャンブル依存症対策への取組ということになります。

次のページをお願いします。

政府が決定するギャンブル等依存症対策推進基本計画があります。この柱立てに沿って対策を実施しているところですが、4つあります。

第1ということで、左上になりますが、広告・宣伝の在り方として、ポスターやCMなど、関係業者が全国的な指針を踏まえて、自主的な指針を決めております。それを遵守してもらうということになります。具体的には、射幸心を過度にあおるような表現は使わないといったことになります。

第2として、右側になりますが、依存症の患者さん、もしくはその御家族の方からの申告によって、車券販売へのアクセスを制限するといったこと。

第3として、左下になりますが、各場に相談窓口を設置しまして、専門のカウンセリングセンターや医療機関の治療につなげるといった取組もやっております。

第4として、右下になりますが、各施行者、自治体において、依存症対策担当者を定めまして、マニュアルを策定し、研修をやり、施行者自身、体制整備を図っているといった形になります。

次のページをお願いします。これは、ギャンブル依存症対策の普及啓発用のポスターや、

車券の販売機に貼られるステッカーの例になります。

次のページをお願いします。最後になりますが、被災地支援ということになります。

次のページをお願いします。

令和6年能登半島地震に対しまして、競輪・オートレース双方の業界より支援を頂いております。

競輪業界からは、義援金として合計で2,000万円、それに加えて、復興支援競輪を開催し、収益の一部を義援金として寄附を頂いております。

右側になりますが、オートレース業界からは、義援金として合計900万円の寄附を頂いております。

また、JKAの補助金を活用して、日本赤十字社を通じて、救援物資の供給に支援を頂いております。

このような業界挙げての支援を頂いたということになります。

説明は以上になります。

○山本委員長 ありがとうございました。

では、続きまして、議題2「競輪中期基本方針（2023年度）の進捗状況」及び議題3「オートレース中期基本方針の進捗状況」につきまして、JKAから報告をお願いいたします。

○木戸会長 承知しました。

では、続きまして、競輪とオートレース、それぞれの取組状況につきまして、JKA・木戸より御説明申し上げます。

まずは競輪の中期基本方針における2023年度の進捗状況について御説明いたします。

次のページをお願いします。こちらは本日御説明の目次でございます。

本日は、ここにあるとおり、この4項目について、順次、御説明申し上げます。

次のページをお願いします。こちらはガールズケイリンのリブランディングの状況についてです。

2023年度よりガールズケイリンにGIトーナメントを3つ新設いたしました。表の真ん中、左側のところでございます。

また、男子と同様に、グランプリ：GPに格付したガールズグランプリもございますが、こちらは1レースで9億2,000万円と過去最高売上げを記録しまして、女子のグレードレースの売上げは全て好調な結果となっております。

女子選手の獲得賞金総額も、前年比18%増と着実に増加しております。

これに加えて、中段の右側にございますが、2025年の8月に女子オールスター競輪をG I トーナメントとして開催することを既に決定しております。

あわせて、女子選手が競技に集中できる環境づくりに関する取組で、岐阜競輪場と徳島の小松島競輪場において、女子専用宿舎が整備されるなど、女子用の施設整備が進んでおります。

また、2023年度においては、全3回の女子G I の決勝戦をB S 中継する。また、CM出稿量を増やすとか、スポーツ総合情報サイトに通年で記事掲載を行うなど、各媒体において、ガールズケイリンのグレードレース拡大及び女性メジャースポーツとしての地位獲得に向けた取組を進めております。

次のページをお願いします。こちらはパリオリンピックに関する競輪選手の動向についてです。

2024年、今年の8月のパリオリンピック自転車競技・トラック種目の出場及びメダル獲得に向けまして、競輪選手合計13名が強化指定選手として、現在、静岡県伊豆市を拠点に、世界トップレベルのコーチングスタッフとともにトレーニングに励んでいます。

出場枠獲得の選考期間に行われる国際大会、世界選手権やネーションズカップ等においても、競輪選手が多数活躍しまして、メダル獲得を含む好成績を残しました。

資料の上段に「オリンピック出場枠獲得が期待される。」と記載がございますが、先日、国際自転車競技連合（U C I）から通知がございまして、短距離種目、中距離種目とも、男女ともにパリオリンピック出場枠を獲得することができております。

次のページをお願いします。こちらのページは、2024年の国際大会の成績をお示しております。

上段左に記載しました太田海也選手の成績ですが、世界選手権に次ぐ格付の国際大会であるネーションズカップにおいて、2戦連続して、出場した全種目でメダルを獲得しています。

続いて、上段右側に記載しております女子の佐藤水菜選手も、ネーションズカップ第1戦において、ケイリンで金、スプリントで銀メダルを獲得しました。スプリントでは3年ぶりのメダル獲得、ケイリンは2023年シーズンから通算して3戦連続の優勝で、金メダルの獲得でございます。

また、アジア選手権においては、出場した競輪選手は全て金メダルを獲得しております。

て、日本の競輪選手がアジアトップレベルの実力であることを示しております。

また、こちらの資料には記載がございませんが、先月、4月にカナダで行われましたネーションズカップ第3戦におきまして、こちらは中距離チームのみの参加でしたが、男子の窪木選手がオムニアムで銀メダルを獲得しております。

次のページをお願いします。

こちらのページでは、競輪のスポーツ性、メジャー性を訴求し、競輪のイメージアップを図るため、パリオリンピック自転車トラック競技の機運醸成に向けた取組を3つ御紹介いたします。

1つ目ですが、今年の2月、3月に行われたネーションズカップの第1戦、第2戦のパブリックビューイングを延べ3回実施いたしました。多くの方に御来場いただくとともに、選手へ熱い御声援を頂きました。また、そこにお集まりの方から、「自転車競技は初観戦だが、オリンピックを応援したくなった」とか、「この選手が走る競輪も見てみたい」などのお言葉を頂きました。

2つ目でございますが、パリオリンピック自転車競技日本代表の応援サイトとしまして「MAKE it HAPPEN2024」を開設しました。選手や自転車競技への認知を高めるとともに、新規のお客様獲得につなげる取組をしております。

3つ目でございます。JKAはJOC（日本オリンピック委員会）と「TEAM JAPAN」を支援するパートナーシップ契約を締結しました。競輪の社会への認知拡大を目的として、コンボジットロゴやスローガンを使用した広告物を制作・展開していくこととしております。

次のページをお願いします。こちらのページでは、静岡県伊豆市にあります日本競輪選手養成所の整備計画の概要についてお示しいたします。

日本競輪選手養成所の施設は、1968年の竣工から55年が経過し、老朽化への対策が必要な時期となっております。

先端トレーニングを追求し、トレーニングする人にとって魅力ある施設として、まずは総合トレーニング棟と選手候補生の宿舎について整備を行うこととしました。

基本構想としまして、1つ目に、先端トレーニング施設の充実による選手や候補生の競技力の向上。

2つ目、男子・女子ともに候補生が競技に集中できる施設を整備しまして、優秀な選手の発掘や育成につなげること。

最後に、近隣の地域社会へ開かれた養成所としまして、災害時における防災拠点としての活用など、社会貢献につながることを盛り込みまして、(基本構想の)要素をつくっております。

ページの下半分、左側には、先ほどの構想に基づく設計コンセプト並びに建設予定のイメージ、右側には、導入を検討しております機材の一部をお示ししております。

次のページをお願いします。このページでは、2025年大阪・関西万博への支援に関する取組をお示ししています。

競輪業界では、大阪・関西万博に対して、1つ目にJKA補助事業、2つ目に協賛競輪の開催、3つ目にJKAによる博覧会協会との協賛契約による支援を行うこととしております。

この協賛契約に基づきまして、2025年の8月には、博覧会の会場内で、競輪の魅力を伝える展示を行います。競輪に触れたことがなかった方、また、これからお客様や選手になる若い方々に御覧いただけるように、最新の映像技術を活用しまして、競輪のスポーツ性をドラマチックに表現して、全身で体感していただくような展示を検討しております。このほかに、競輪の歴史や選手の魅力、補助事業のPRなどの要素も盛り込んだ展示にしたいと考えております。

その他、博覧会の会場内で競輪や補助事業のロゴを掲出するとともに、競輪補助事業の広報活動において、大阪・関西万博に協賛していることをPRしてまいります。

以上が、競輪に関する2023年度の取組内容でございます。

続いて、オートレースに行ってもよろしいでしょうか。

○山本委員長 お願いいたします。

○木戸会長 では、続きまして、「オートレース中期基本方針の進捗状況」について御説明いたします。

オートレース中期基本方針は、競輪と同様に、2021年度から5か年を対象とした期間としまして、昨年度もこの委員会で、2022年度までの進捗を御説明させていただきました。今回は、これまでの歴史も含めて、オートレースの歩みを振り返りながら、中期基本方針の進捗について御報告させていただきます。

まず、次のページを御覧いただけますでしょうか。こちらは目次でございますが、本資料の全体構成でございます。

この委員会においては、今までは競輪を中心に御説明させていただき、御議論いただき

ましたが、今回はオートレースがメインテーマとなっておりますので、今回は、まず、目の左手の「オートレースの基礎情報」、続いて、右手の「オートレース業界の取り組み」と、大きく2つのパートに分けて御説明させていただきます。

なお、後段の取組のパートでは、その御説明の前に映像も御覧いただいて、より具体的な報告を申し上げたいと思っております。

では、次のページをお願いします。こちらは売上げの状況です。ここでは、競輪とオートレースを併せた中期基本方針の概況について御説明させていただきます。

まず、青い線は競輪でございまして、競輪は、売上げが2013年に6,063億円と底を以て以降、徐々に売上げを回復し、中期基本方針の売上目標額を1兆円から1兆2,500億円に上方修正を行ったところです。昨年度、2023年度の売上げは1兆1,892億円ということで、おかげさまで10年連続の前年度超えとなっております。

一方、赤い線のオートレースにつきましては、売上げが2016年度に654億円と底を以て以降、2021年度に1,000億円台を回復しております。2023年度の売上げは1,091億円と、こちらも7年連続で前年度超えの売上げとなっております。

ちなみに、中期基本方針の売上目標は、5か年で1,200億円となっております。

次のページをお願いします。ここから前半の基礎情報のパートに入ります。

次、お願いします。先ほどもございましたが、こちらはオートレースの発売拠点についてです。

オートレース場は、この日本地図の中の赤い丸の5か所で、埼玉県の川口オート、群馬県の伊勢崎オート、静岡県浜松オート、福岡県の飯塚オート、山口県の山陽オートになります。

その他は、車券のみを発売している専用場外と呼ばれる施設になりまして、オートレースでは2012年以降、競輪の専用場外施設——現在70か所ございますサテライトに併設する形で、発売拠点を35か所にまで増やしております。

次のページをお願いします。オートレース場についてでございます。

5場あるオートレース場はそれぞれ特徴がございまして、事業運営についてですが、経営の主体となる施行者は、各場とも地方自治体になりますけれども、事業の運営は異なっておりまして、川口と伊勢崎が自治体による直営、浜松、飯塚、山陽については、事業運営を包括的に民間事業者へ委託する形を取っております。

各場開催にも特徴がございまして、5場が共通して開催している日中の開催、ナイター

とは別に、川口と伊勢崎は無観客のナイター開催、浜松は午前中が中心のモーニング開催、飯塚と山陽は深夜帯に無観客のミッドナイト開催を行っております。

次のページをお願いします。こちらは「オートレース事業運営の歩み」ということで、20年間の事業運営についてまとめたページでございます。

真ん中に薄いピンクの曲線がございます。まず、これを御覧ください。これがオートレースの売上げでございまして、1991年の3,497億円をピークに下降の一途をたどった歴史がございます。最も売上げが落ち込んだのが2016年度の654億円です。

その間、フェーズ1、フェーズ2に記載がございます、売上げ浮揚に向けての業界全体の取組の構造改革を進めてまいりました。

改革を進める中で、2016年に、オートレース発祥の地である船橋オートの廃場がございまして、業界は非常に厳しい時代を経験しております。

その後、第1次、第2次の中期基本方針において様々な施策を進める中で、2023年度では1,091億円まで売上げを回復してまいりました。

今年度、2024年度は第2次中期基本方針の4年目を迎えます。来年度、2025年度での売上目標1,200億円の達成を見据えながら、この表では一番右にございますが、次の第3次中期基本方針の策定に向けて、今後の事業体制について検討を開始しております。

次のページをお願いいたします。こちらは、公営競技市場全体という視点でオートレースを表したものです。

オートレースは上に別掲で出させていただいておりますが、上の赤い線がオートレースでございます。

一方、公営競技全体に目を向けますと、中央競馬が3兆3,500億円、オートレースが2兆4,200億円、地方競馬が1兆800億円、競輪が1兆1,800億円ということで、公営競技市場全体では約8兆円の市場規模となっております。

各公営競技とオートレースとでは1桁違う売上げ規模でございまして、全体の8兆円から見ますと、1%強のシェアにとどまっておりますので、市場の拡大が課題となっております。

次のページをお願いします。こちらはオートレースの発売チャネル一覧です。

発売チャネルは、大きく上段の現金系と下段のインターネット系に分かれます。

シェアでいきますと、現金系が約2割で、内訳は、オートレース開催場での本場発売が7.2%、本場発売を他のレース場で発売する場間場外発売が6.8%、専用の場外車券売場で

の発売が5.1%となっています。

下段のネット系につきましては、シェアが全体で8割ございます。

これの内訳ですが、公式サイトของAutoRace.JP投票での発売が10.5%、民間のポータルサイトが64.9%、重勝式車券が5.5%となっております。コロナ禍以降、特に、下段真ん中の民間ポータルサイトの売上げが急激に増えておる状況でございます。

次のページをお願いします。これはオートレース発売チャネル別売上げの変遷でございます。

昨今、売上げを伸ばしている民間ポータルサイトが参入した10年前の2013年度と昨年度、2023年度の発売チャネル別売上げを比較した図となっております。上段が現金系の発売チャネル、下段がネット系の発売チャネルです。

赤いバーで示されているのが、当時からマイナスとなった発売チャネルで、黒いバーで示されているのが、当時からプラスとなった発売チャネルです。

上段の現金系の売上げは、資料真ん中のピンクの下線部に記載していますように、2013年度当初、シェアは66%でしたが、10年後の昨年度は、シェアが19%にまで低下しております。

半面、下段のネット系の売上げは、一番下のピンクの下線のところに記載したとおり、2013年度はシェアが34%でしたが、昨年度はシェアが81%にまで増加しております。

これによって、売上げに占める現金系の割合が高い場の収益率が下がり、逆に、ネット系の割合が高い場の収益率が上がるという事象も発生しております。先ほど車両室さんの資料にあったように、場別の収益構造に差異が出始めておる状況でございます。

次のページをお願いします。こちらは公式インターネット投票サイトの会員分布図です。

定期的を実施しているファン動向のアンケート調査によりますと、オートレース場に来場されているお客様は場の半径30キロ以内に集中しておりまして、オートレース場近辺に固まっていっぱいます。それが来場される方です。

一方、こちらに記載の公式インターネット会員であっても近い傾向が出ておりまして、ネットのお客様であっても、16万人おります県別会員のトップ10が全会員の72%を占める形となっております。オートレース場近辺にお客様が集中していることがデータとして出ております。

こういった部分が、全国に43場ある競輪との規模の違いが出ている部分でして、オートレースは、場の商圏外への市場拡大が課題と言えます。

次のページをお願いします。こちらはアンケート調査によるお客様の属性です。

オートレース場で、いわゆるリアルで車券を買われるお客様、また、インターネットのウェブで買われるお客様ということで、同じ質問でのそれぞれの調査結果を集計した数字です。

まず、上段の性別でございます。リアル、ウェブとも9割程度が男性となっております。

その右手、年齢構成ですが、40代以下という観点で見ますと、リアルが33%、ウェブになりますと、56%の方が40代以下で、ウェブのほうが、若年層のお客様の比率が若干高い結果となっています。

続いて、下段左手がオートレースを開始した年齢です。こちらは、リアル、ウェブ共通して、約7割が30代以下でオートレースを始めており、若年層へのアプローチが必要と言える結果となっています。

最後に、右手の他種競技・レジャー嗜好になります。

重複率が高いのが競輪と競馬です。競輪の重複率が高いのは4つの民間ポータルサイトで、競輪・オートレース両方が発売されているという影響があると思います。

競馬については、オートレースにおいて売上げシェアが一番高い民間ポータルサイトでも競馬を取り扱われているということもございまして、競馬の重複率も高いという結果となっております。

次のページをお願いします。これは「オートレースを始めたきっかけ」と「オートレースの何に魅力を感じていますか」という観点から調査したデータです。

始めたきっかけで最も多かったのが「公営競技に魅力を感じていた」と。また、オートレースの魅力は、「競技自体の魅力」が1位となっております。

また、左手の始めたきっかけにつきまして、以前の調査ですと、「友達、家族、同僚に誘われて」といったリアルでの口コミ勧誘が多かったのですが、昨今のお客様は、ピンクの下線を引いたように、「YouTubeを見て」とか、「ウェブサイトを見て」というお客様が増えていまして、お客様の入り口もウェブ寄りに変化しておる実態がございます。

次のページをお願いいたします。オートレースの選手についてでございます。

オートレース選手は現在400名ほどおりまして、そのうち男性が381名で95%、女性が22名で5%となっております。

平均年齢は、男性が46歳、女性が28歳。

女子選手については、2011年に44年ぶりとなる女子レーサーが誕生しまして、それ以降、

毎期数名ずつ女子選手が増えてきてまして、現在22名となっております。

次のページをお願いします。こちらはオートレース選手の受験者数の表です。

受験者数は、2008年、30期の約1,200人、当時の倍率で60倍をピークとしまして、以降、応募者は徐々に下降傾向となっております。

2025年デビュー予定の直近の38期では、受験者数が約360名、倍率が18倍となっております。

受験者増に向けた対策としまして、38期より、選手養成所に係る候補生の訓練費用負担120万円の無償化をしまして、応募者の拡大に向けた取組を開始しております。

次のページをお願いします。ここからが後半のオートレース業界の取組についての御説明になります。

次のページをお願いします。

この取組の御説明に入る前に、この中期基本方針関連のオートレース業界の取組にしまして映像を用意しております。「車載カメラ」、2つ目が「女子選手の活躍」、3つ目が「二輪業界へのPR」、最後が「森且行選手によるPR」ということで、5分程度、トピック映像をまとめております。

最初に御覧いただきます「車載カメラ」につきましては、メインの大きい画面に映っていますのが車体に取り付けているカメラの映像でして、大きい画面の枠に色がついております。この色が車番色と同様で、何番車から見た映像かというのがここで分かるようになっております。

では、映像のほう、よろしく願いいたします。

(トピック映像放映)

○木戸会長 ありがとうございました。

それでは、資料のほうをお願いします。

資料17ページをお願いします。オートレース中期基本方針の進捗状況でございます。

中期基本方針の目標は、2025年度において売上げ1,200億円、開催日数が670日、施行者営業活動収支18億円となっております。

2023年度の状況といたしまして、売上げは1,091億円と7年連続の前年超え、

開催日数は2023年度で711日、2024年度は733日を予定しております。

施行者の営業活動収益は2022年度で21億3,000万円ということで、開催日数と営業活動収益では、中期基本方針の目標をクリアしている状況です。

売上げについては、2023年度は9日間、開催中止がございまして、年度目標の1,100億円に9億円ほど届かなかったところでございますが、おおむね計画に近い形で推移しているという状況です。

今後につきましては、1,200億円の達成に向けましての取組を推進しながら、2026年からの5年間の第3次中期基本方針の策定に取りかかってまいるところです。

第3次の方針策定に向けては、昨年12月に発足した事業体制の検討部会におきまして、今後の事業体制について議論を開始しておるところでございます。

次のページを御覧ください。中期基本方針の各アクションプランでございます。こちらは、中期基本方針に基づく年間計画により、オートレース業界で実施している施策の内容を具体的に記載したものでございます。

アクションプランの軸はこちらの7件でございまして、1の効率的な日程編成、2の競走体系の改善、3の選手養成関係、4の公式投票サイト、5の車載カメラ、6の民間事業者との連携、7のプロモーションとなっております。

各アクションプランは、ピンクでマーカーをした内容をトピックとしておりますが、次のページ以降で、具体的内容について御説明いたします。

では、次、お願いします。こちらは、先ほど映像でも御覧いただきました車載カメラへの取組でございます。

この車載カメラは、中期基本方針に定める重点施策の1つということで、新規顧客の獲得、また、幅広いお客様に臨場感のある映像をお届けするという点が目的でございます。

取組の内容として、一昨年度までは、民生用のアクションカメラを用いた配信を行っていましたが、着脱に要する時間や機材の小型化への課題等がございましたので、昨年度、改めて独自のカメラを開発しまして、全場での配信を開始したところです。

お客様の反応は、「推しの選手の目線が知れて楽しい」とか、「臨場感があって最高だ」といった前向きな御意見を多数頂いております。

次のページをお願いします。こちらは二輪のロードレース業界へのPRでございます。

先ほどの映像にあったように、2004年に、元ワールドグランプリチャンピオンの青木治親選手がオートレースに転向したことを契機に、ロードレース向けにPRを継続して実施しております。

まず、左手にございますロードレース関連のイベントでは、下部にあります写真の左側は、2005年の鈴鹿八耐へオートレースチームが参戦しました。また、2006年度以降は、川口オートで実施しております子供のポケバイレース、昨年度は、FMXと呼ばれるフリースタイルモトクロスのイベントを浜松オートで実施するとか、バイクファンにオートレースを御覧いただく機会をつくっております。

こういった内外の取組を業界全体で継続実施してまいりまして、その結果、右手にございますロードレース等の二輪出身の選手が22名誕生しております。この中から最高峰のSGレース覇者も出ておりまして、写真が出ております青山選手と鈴木選手の2名は、現在、業界を代表するトップレーサーとなっております。

次のページをお願いします。こちらは森且行選手によるPR活動でございます。

オートでは2007年より森且行選手をPRに活用しまして、各種メディアでの露出やイベント出演によって、PRを継続的に実施してまいりました。

森選手は2020年にSGレースを制覇しましたが、その翌年の事故で大けがをされました。こちらのリハビリの過程等は、先ほどございましたように、各種メディアで取り扱われた経緯がございます。復帰まで約2年間のリハビリを経まして、2023年にレース復帰をしまして、早くも最高位のS級レーサーに返り咲いているところでございます。

森選手につきましては、リハビリ中やその後も、各種メディアでの露出やイベント出演によって、オートレースの認知度向上に一役も二役も買っているところでございます。

次のページをお願いいたします。こちらはオートレース事故の対策についての続報でございます。2021年度に発生した2件の選手の死亡事故、また、2022年度に発生した従業員の死亡事故につきまして、昨年度、本委員会で報告した事故対策の続報でございます。

まず、左手にございます施設の対応につきましては、昨年度の時点で未了となっております山陽場での外柵の支柱緩衝材の設置を完了しております。また、飯塚・山陽場の走路内に設置しております事故対策用の緩衝材の更新を行い、予定されておりました再発防止対策を完了してございます。

また、右手にあります救護マニュアルにつきましては、競技実施法人であります東日本及び西日本の競走会の救護マニュアルを統一しまして、当該マニュアルに基づく救護訓練、救護員の研修を実施しております。

次のページをお願いいたします。同じく事故対策につきまして、昨年度実施しました外

部の専門家による川口場視察についてでございます。

昨年度、日本モーターサイクルススポーツ協会様、モータースポーツ・ライフセービング機構様に川口オートにお越しいただきまして、外部視点からの御意見を頂きました。また、施設調査では、施設や事故発生時の運用について御説明を行いまして、緩衝材の耐久期間や事故時に使用する旗を振る位置などについて御意見を頂きました。視察後の講評では、頭部外傷時の対応、担架の形状等について御意見を頂いております。

この講評を受けて、今後業界では、頭部外傷の専門性を高めるための対応、また、分割タイプの担架の導入等について検討を進めながら、よりよい救護のための講習を行ってまいります。

次のページをお願いします。これはオートレースの競走車についてでございます。

オートレースの競走車のエンジンは、現在、一般財団法人オートレース振興協会とスズキ株式会社様により共同開発された500ccと600ccのいわゆるワンメイクエンジンです。本エンジンは、1993年のデビューから30年が経過しておるところでございます。近年では、環境対策への取組の強化としまして、サイレンサー付きのマフラー、競走車E V車両の調査研究、カーボンニュートラル等への対応、主にこの3つの点について取り組んでまいったところでございます。

次のページをお願いします。その取組の3点についての詳細でございます。

まず、音の問題で、サイレンサー、消音器付きマフラーにつきましては、2009年より本格導入しております。

2015年には、市街地である川口オートでナイターが開催されることを受けまして、さらに消音効果の高いマフラーを導入し、使用範囲も拡大しております。

続いて、競走車E V車両の調査研究ということで、これは電動バイクのほうでございます。電動バイクについては、2020年に試作車を完成させまして、選手による走行テストを行っております。

走行テストの結果としまして、一定の評価は得られたところございますが、当時、法改正の見通しが立たなかったということ、また、導入時と運用管理の費用が大きくかかりまして、これの捻出が困難となって、現在、開発が中断しておるところです。

電動化については、法改正の見通しと、電池等、大幅なコストダウンが見込まれる状況となった段階で、検討を再開することになっております。

最後に、カーボンニュートラル等への対応でございます。本件につきましては、2021年

より、排出ガス低減について検討を開始しております。ただ、オーバルコースで加減速を頻繁に繰り返すオートレースの特殊な走行では、排出ガスの低減効果が得られないという結論に至っております。

次に、バイオ由来燃料について検討に入りましたが、エンジンの部品が腐食してしまう懸念があるという点とコストの問題、また、海外生産のため、供給ラインの確保の課題があり、こちらも現時点では導入が難しいという結論になっております。

現状では、国内のガソリンメーカーが、水素と空気中の二酸化炭素を合わせた合成燃料が研究開発途上にあることを受けまして、試験販売等が開始された後に、採用の可能性について検討を行うこととなっております。

以上が、中期基本方針に基づくオートレースの取組でございます。

最後に、オートレースは、公営競技で規模が最も小さいながら、第2次中期基本方針以降に売上げを大きく回復させまして、7年連続で前年度超えというところまで来ております。引き続き、2025年度の売上目標1,200億円の達成に向け、様々な取組を業界一丸となって推進してまいります。そして、より多くのお客様にお楽しみいただける競技を目指してまいります。

以上、オートレースからの報告でございました。御清聴ありがとうございました。

○山本委員長 長時間にわたる御説明ありがとうございました。

冒頭、審議官の御挨拶にもありましたが、本日は特にオートレースを重点的にということでございますので、そのように進めていければと思います。

それでは、委員の皆様から御意見を頂戴したいと思います。本日は名簿の順番に私から御指名させていただきますので、まずはそれぞれ御発言いただければと思います。

なお、オンラインで御参加いただいております松田委員におかれましては、私から指名させていただきますので、その時点でマイクをオンにして御発言いただければと思います。

では、名簿の順番ということで、今日が最初なのに大変申し訳ないですが、奥野委員からお願いできますでしょうか。

○奥野委員 初めまして、大阪成蹊大学スポーツイノベーション研究所所長の奥野史子と申します。

私は昔、シンクロナイズドスイミング、今アーティスティックスイミングになりましたが、バルセロナオリンピックでメダルを獲得しております。

この分野はそれほど御縁がないのですが、昔、スポーツコメンテーターを始めた頃に、

競輪のグランプリのインタビュアーの仕事をさせていただいたり、番組ゲストで招待いただいたりして、競輪のほうは何度も見にいらしているのですけれども、オートレースはまだ一度も現場で見たことがないですし、情報で言うと、森選手の情報をテレビで見るぐらいなので、本当に素人なのですが、私の感じるところで発言させていただけたらと思っています。

まず、今、御説明いただきまして、ありがとうございます。非常によく分かりました。

現在、ネット系の販売の売上げが非常に上がっているということで、ターゲットとして、これからどのような年代層と性別をどれぐらい伸ばしていきたいのかという目標のような数値がどこかで必要なかな、ターゲットをある程度絞ったほうがいいのではないかなと思います。

私は森選手世代なので、恐らく私世代は森選手の情報などで食いつきがすごくいいと思うのですが、若い世代の女性には、そのあたりはなかなか刺さりにくいのかなという気がするので、男性・女性問わず、若い世代、例えばZ世代、30代以下というところをターゲットとして、これからどのようにマーケティングしていくのかというところを早急に考えていく必要があるのではないかなというのを一つ感じております。

実は私の娘がZ世代で、周りの話をいろいろ子供に聞いてみるのですが、大学生でもネットの競輪のほうはちょっと興味があるという子がいると。私の周りの調べですが、そういう話を聞くので、それをどうオートに結びつけていくのかというところが一つ鍵かなとは感じております。

それと、先ほど、無観客を増やすほうが、コスト面では収支がいいといったお話があって、自治体との関係性で、そのあたりは非常に困難であるというお話もありましたが、ネット中心の時代ですし、現金を取り扱うこともなくなっているという意味では、自治体とうまく話をつけていって、次の世代の方策を自治体とともに考えて、具体的に何かとは言えないのですけれども、一つ大きく方向転換をするべきなのかなと、お話を伺っていて感じております。

それと、会場の施設修理というお話があったのですが、もちろんネットで、現場に行かなくても車券を買えるのですけれども、現場に行った臨場感は、スポーツにとっては非常に重要だと思います。どのスポーツでも、現場で見ると、テレビで見ているものとは全く違って、選手の息遣いとか、五感、六感で感じる何かが本当に強烈なインパクトとしてあって、本当のファンになるという意味では、どうやって会場に来ていただくかということ

を考えることは非常に重要だなと思っています。

今、メジャーリーグとか、いろいろなベースボールパークなどはそうですが、海外でも国内でも、まち全体で、そのスポーツを核として、まちづくりを進めているというところが多く見られていて、非常にエンターテインメント化している。北海道の日本ハムのエスコンフィールドとか、海外でもそうですし、バスケでも、まちづくり、まちおこしにそのスポーツが活用されているというところが多いので、そういった意味では、まちをひっくりめた面白いオートレース場を目指すというのは、一つの方向性として可能性があるのではないかなと感じています。

その上で、ギャンブル競技ですので、そこの兼ね合いが非常に難しいかなと思うのですが、スポーツでもあるので、青少年育成にいかにつなげていくかとか、私も今、「では、具体的に」と言われると非常に難しいのですけれども、知恵を絞って、地域とともに収益を上げていく、まちづくりをしていくということを一つ考えられてはどうかと感じました。今後、非常にエンターテインメント性の高い、面白いオートレースが見られたら面白いのではないかなと感じています。

もう一つは、女子選手が22名まで増えてきたというお話をお伺いしましたが、非常に強くて美しい選手が多いなど。ぱっと見た印象なのですが、そういったところももっともっとアピールしていかれて、あとは、女子選手は年間4名ずつとおっしゃっていて、爆発的に増やすのは難しいかもしれないのですけれども、女子選手3割を目指しますとか、もう少し具体的に、では、どこまで目指しているのか、そのために、では、女子選手をどうやって発掘して、どうやって引っ張ってくるか。ほかのスポーツから引っ張ってくることも可能かもしれませんし、そのあたりはどうするのかということが一つ考えられるのかなと思います。

その上で、女子アスリートを増やす、受け入れる上では、例えば、ほかのスポーツですと、女性アスリートが抱える月経の問題や施設問題、着替え場所や休憩する場所など、早急に整備してあげることが重要ですし、男性の選手と違って、出産や育児といったところでの競技に与える影響は非常に大きいのですが、逆にそこは、女性ファン、ママ世代等のファンに、このように頑張っている選手がいるのだなということでアピールする材料にもなるのではないかなとは感じております。

あと、「ガールズ」という名称について、先日、御説明いただいたときに、私もちょっと引っかかかっていて、世の中的には、「ガールズ」という言葉はあまり使わない。でも、

それは昨年度にいろいろ検討されて、一応クリアしているということで、そこは承知しております。

ただ、私自身も選手のときにそうだったのですが、すごく狭い世界の中にいて、世の中の感覚と業界の人間のギャップがすごくあるのですね。例えば、選手は、「ガールズ」に対して、全く違和感がない人のほうが多いといった結果は出ているのですが、それは果たして本当に世の中とずれていないか、世間とのずれがないのかというところで、選手たちに対してもう一度、今、世の中で言われているジェンダーギャップや様々な教育をしてあげてほしいなと感じます。

それは男性選手も同じですが、彼女たちは一生涯、選手としてやっていけるわけではなくて、もしかすると今が既にセカンドキャリアかもしれませんけれども、サードキャリアに移行していくときに、いろいろなギャップにぶつかると思うのですね。そのときは年齢が高いので、ギャップはさらにしんどいかもしれません。なので、身体的な面もそうなのですが、選手をリタイアした後のこともぜひ考えていただけたらなと思っております。

長くなりまして失礼いたしました。以上です。

○山本委員長 ありがとうございました。

どういたしましょうか。主にオートレースの経営に関する部分が多かったようですが、木戸会長からお答えできますでしょうか。

○木戸会長 多岐にわたりまして御指摘いただきまして、ありがとうございます。全部お答えできるかどうかあれですが。

まず、お客様の年齢や性別、また、どのようなアプローチをしていくかというところの御指摘を頂きました。

これは競輪もオートレースもそうなのですが、いつとき、お客様の高齢化が非常に問題でして、また、公営競技というものは男性中心という形でした。

その中で、どういった方々にお越しいただきたいかというところですが、先ほどの説明でも一部申し上げたのですが、皆様、結構若いうちに始めてらっしゃるというあたりで、20代から40代以下ぐらいの若年層と言われる方々をまずメインに、これからいろいろとお話なりアプローチをさせていただければと思っております。

また、女性ですが、本場とネットでは女性の比率がちょっと違うというところがございます。

これは男もそうなのですが、本場の場合には、友達や家族、または、昔は上司と一緒に

行くとか、誰かと一緒に行くということがあるので、そういった意味では、女性の方も御主人と一緒に行くとか、友達、誰かと行くということで行きやすいと思います。

逆に、ネットですと、1人で入るということもありますので、その分、ネットのほうでは、女性の比率はちょっと低いのかと思っています。

ただ、まず男性層に入っていただきましたら、今度は彼女と一緒に行くとか、デートコースにさせていただくといった形で、最近、女性の方がだんだん増えてはいるのですが、ファミリーで、お子様も一緒に来るような方も増えておりますので、若い方にまずお越しいただければと思っています。

ただ、いきなり本場に来てくださいというわけにはなかなかいかなくて、そのきっかけも、昔は、友達などに連れられてということがあったのですけれども、最近見ていると、YouTubeを見てとか、ウェブで情報を得てということが結構ございますので、今の社会全体のことを見ましても、ネット化、また、キャッシュレス化は避けて通れないと思います。そこら辺で、まず、我々が持っているものを、SNS等も使いながら出していければと思っています。

これは我々JKAもそうですし、実はオートレース5場は全て、公式のSNS、また、YouTubeで配信しておりますので、そこら辺は、昨年12月から検討を始めました検討部会で次の中期計画に盛り込んで、どのような形で我々のものをアピールしていったらよろしいかというところも研究していきたいと思っております。

それと、無観客や施設改修のお話も出ました。これもおっしゃるとおりでして、現場であの音を聞いて、選手たちの一つ一つの挙動を見ますと、ネットで見ると全然違って、感情移入もすごくしますので、そこから本当のファンになるという話も頂きましたが、入り口はネットでも、そこから本場にお越しいただけるようなきっかけづくりも非常に大事だと思っておりますので、そこにも取り組んでいきたいと思っております。

施設がもっともっとボールパークやエスコンフィールドみたいになっていけばいいのですが、今はまだちょっと古い状態で、昭和に始まったものをようやく改修しておるところではございますが、そういった改修の中では、女性たちも来やすいように、水回りを少しきれいにするといった取組にも入っておりますし、まずはそこから整えていければと思っています。

どうしてもギャンブルというところはついてまいりますが、そこら辺は、よりハードルを低く、買わなくても、見にくるだけでも行きやすいような形でやっていければなと思っ

ております。

それから、女子選手につきましては、施設の面の話もございました。今のところ、直接女子からこれという大きな不満は出ていないものの、施設が非常に古いので、そこら辺は、今進めている改修の中でも順次やっていければと思っております。

あと、「ガールズ」の名称のお話も頂戴しました。これについては、この場でも検討して、一旦はこの名称のままリブランディングを進めて、ユニホームもそうですし、女子選手が走りやすい環境づくり、また、これは競輪のほうですが、G I レース、より格の高いレースを入れるといったところでの取組はしておるところです。

おっしゃるように、そのあたりの意識も、日々というのでしょうか、刻々と変わっていくと思いますので、アスリートの方々はもちろんですし、あと、これはJ K Aの側になりますが、自転車競技のI FであるU C I とのパイプもございますので、そこら辺で、世界的なところでどうなっているかということで、これはどうしても自転車の中の話になりますが、そういったところにもアンテナを張っていきたいと思っております。

簡単な御説明で申し訳ないのですが、一応私から、そんな形でできればと。あと、何かフォローがあれば。

○安業務執行統括役　　よろしいですか。

○山本委員長　　どうぞ。

○安業務執行統括役　　入試関係の女子選手拡大の話もあったと思うのですが、競輪と違いまして、オートレースは全く同じ土俵でレースをしますので、選手の募集要項に関しては、男子・女子の区別がありません。なので、過去の上位級選手が入所試験のときに取った成績のいろいろな項目があるのですが、その分布に合うところの上位者を採用させていただくので、できれば女性に応募していただいて、入っていただきたいのですけれども、男女の差はありませんので、一定の数字を取っていただいた方に入っていただく状況になっていますので、恣意的に女性だけ増やすことはなかなかしにくい環境であるということだけお伝えさせていただければと思います。

○山本委員長　　ありがとうございました。

では、引き続きまして、絹代様、お願いいたします。

○絹代委員　　丁寧な御説明ありがとうございました。サイクルライフナビゲーターの絹代です。

まず、奥野委員がすごく理路整然と、しっかりとコメントしてくださって、私も全面的

に賛成です。ですので、時間も限られていますので、重複している部分は飛ばしながらと思うのですが、一部、重複してしまうところがあるかもしれません。お許しください。

今回、オートレースを中心ということだったのですが、競輪のほうも少しだけコメントさせていただけたらと思います。

まず、奥野委員からも話がありました女性選手の問題なのですが、「MAKE it HAPPEN」というパリ五輪に向けてのサイトがつくられていまして、このトップページを見て、今まで女子選手というとピンクのイメージだったのが、男性と同じ、かなりカッコいいビジュアルに変わっていきまして、ああ、ガールズというところからプロのアスリートに変わってきたな、非常に好ましいところが変わってきたなという印象を受けました。

また、女性たちから話が出ていた、前検は非常に不公平だといったところも改善してくださったということで、選手たちがより安心して競技に臨めるようになってきたのではないかなと思います。

また、ウェアに関しても、いろいろお話を聞いたら、女子の場合、どうしても盗撮から逃げ切れないものがありまして、今まで色の薄いウェアで盗撮に苦しんでいたことなどが、黒いパンツに変わっていきまして、クリアできたという話も聞いています。

そういったいろいろな御配慮があり、女子選手もこれからより一層、世界に向けて羽ばたけるようなレベルアップができればいいなと思います。

「MAKE it HAPPEN」というサイトについてですが、前回の東京五輪のときに、ロード競技などもかなり多くの方が御覧になりまして、話題になりました。今までも自転車をひとつということで、トラック競技だけではなく、ロード・マウンテンバイク、BMXと一緒にやっていこうという動きがJKAの中にもあったと思うのですが、かなりトラック、トラック、トラックという感じになっていて、今サイクルロードレースは、例えばツール・ド・フランスなどですと、世界で数十億人が見ているコンテンツで、国内でもロードレースファンが増えていますので、そういったファンを呼び込むためにも、ほかの競技のファンもうまく誘導できるような形で、このサイトを構成していただいたほうが、より今後の広がりがあるのではないかなと思いました。

特に橋本英也選手などは、トラックで活躍され、ロードでも活躍され、また、時間を見つけて、一般のイベントに顔を出して交流されたりということで、今、すごく垣根を広げています。選手たち自身がもっともっとたくさんの方に応援してもらおうという姿勢で動

かれている印象がありますので、ぜひそういったサイトも、ほかの種目に興味がある方も、トラックを見て、そこから競輪に来てくださるみたいな逆も、パリ五輪を機に描けたらいいのかなと思いました。

そして、オートレースも女子選手というところが鍵になってくるということで、女子選手が共に安心して戦える空間、また、競輪もオートレースもそうなのですが、クリーンであること、安全であることが非常に大切ななと思いました。ハラスメントなどが一切ないというところも非常に重要な要素だと感じております。このあたりは見えてこない部分もあるかもしれませんが、今、情報はいろいろなところで動きますので、ぜひ皆さんも、監視の目と言ったら言葉が悪いかもしれませんが、クリーンな状態が保てるようにというところで意識していただけたらいいなと思います。

先ほどオートレースの広報の話もありました。私自身も、今回オートレースということでお題を頂きまして、いろいろと拝見してきたのですが、自分も、オートレースという、やはり森且行選手というイメージ。なぜ27年前に引退したアイドルの方のイメージしかないのかなというのも自分の中でちょっと疑問に思いました。御説明の中にあった、オートレースを始めた時期は30代以下だと。そうなってくると、子供の頃に引退されている方なのですね。森選手に偏り過ぎてしまった、頼り過ぎてしまったところがあるのではないかと感じました。

また、いろいろな映像を拝見して、オートレースの映像に、遠いというか、距離を感じました。というのも、レース中継の映像も遠いものが多くて、先ほど、場に足を運んでいただくという話もあったのですが、推し活というのがあります。選手、タレント、俳優、いろいろな方に特別な思いを持って、そこに投資をしていって、生きがいを得るといことなのですが、オートレースの選手、オートレースの競技との距離の遠さを感じました。オンボードカメラではなくても、例えばドローンとか、もう少し寄っていくような映像とか、熱が伝えられて、それぞれの選手がもっと近く感じられるような情報配信が今必要なのではないかなと感じました。

というのも、オートレースは5場しかありませんので、足を運んでいただくにはハードルがあります。足を運んでいただくにも経費が必要となってくると、やはりネット。ネット映像で熱を伝えて、魅力を伝えていくためには、どうやったら魅力が伝わるかということに特化したチームが必要かなと感じました。

SNSなども各場が持っているということだったのですが、それぞれの情報が少し遠い

など感じたのです。例えばボートレースやほかの競技を見てみると、ボートレースの映像は、ターンのところで水しぶきがパーッと上がったりする躍動感があったり、競馬も馬が走っている躍動感があったりということで、オートレースの時速150キロを超えるブレーキのない車体で飛び込んでいく戦いみたいなものの熱がちょっと感じにくいのかなと思いました。

今後、推してくれるようなファンを獲得するには、TikTokやインスタグラムなどの短い映像とか、SNSを通じて、いかに魅力を伝えていくかということで、印象がつけられて映える絵を撮る専任のスタッフの方、SNSでうまく楽しんでいただけるような情報が出せるプロジェクトチームといったところに広報手段を切り替えていく必要があるのではないかなと感じました。特に30代、40代ぐらいの方々をターゲットにしていくというのであれば、そういったところが非常に大切なのかなと思いました。

また、安全であり、クリーンであるということが非常に大切で、クリーンの中に環境面の問題もあると思います。EVの法規制であったり、経費であったり、いろいろなものがネックになっているということがありましたが、オートバイ、二輪に対する世の中の意識として、例えば、すり抜けをしていくバイクであったり、音がすごくうるさいバイクであったり、排気ガスが出たり、ちょっと眉をひそめるような方もいらっしゃると思うのですね。そういった中で、カーボンニュートラル的なところとか、環境面へのトライも続けているという姿勢も併せて世の中に出していただけたらいいのかなと思いました。

あと一点、ちょっと不思議に思ったのは、売上げの中で、AutoRace.JPに関しては、売上げが186億から115億に減り、民間ポータルが35億から709億に増えた。同じネット販売かなと思うのですが、一方は大きく減り、一方は大きく増えた原因はどういうところにあるのかなというのを疑問に感じました。それは買いやすさなのか、情報が面白く届くところなのか、そこで買うことによって、よりエンターテインメント性が上がるといったところがもしあるとしたら、研究をする価値があるかなと思いました。

奥野委員から、もっとエンターテインメント性をというお話があったのですが、届けてくるオートレース場の絵も今、ちょっと殺風景な気がしますので、見ていて、もっとわくわくするような映像が撮れる環境づくりとか、エンターテインメントという部分を意識して押されると、今後のPRによりつながっていくのではないかなと思いました。

取り留めのない話になりましたが、私からは以上です。ありがとうございました。

○山本委員長 どうもありがとうございました。

J K Aからよろしいですか。

○木戸会長 どうもありがとうございました。

まず、競輪のほうの御意見も頂きまして、ありがとうございました。

女子選手につきましては、今まで御議論、また、御指摘いただきまして、今お話がございましたが、ウェアのこともそうですし、前検日の集合時間などは、より参加しやすいというのでしょうか、女子選手にとっていいような形に少しずつ改善しておるところです。ウェアも変えましたし、身体検査などもありますので、女子が少ないものですから、男子の後に回すよりは先にとということもあったのですけれども、今は、皆さんも慣れてきたので、同時間帯にして、集合を早くする必要はないということで調整をさせていただいたところでございます。

あと、「MAKE it HAPPEN」のお話も頂戴しました。これは今、特にロードをどうこうではないのですが、実は今回は、トラックの強化指定で競輪選手が13名と非常に増えていて、なおかつ、ネーションズカップ、アジア選手権といった国際大会でも、ありがたいことに大変活躍していただいています。そして、男子・女子ともオリンピックの枠取りができたということ。かつ、今までは短距離中心だったのですが、さっき名前を挙げていただきましたけれども、男子だと橋本選手や窪木選手、女子でも内野選手といった中距離の方にトラック競技の中で力を出していただいていますので、取材とか、記事を上げるところの手間のこともあって、どうしてもトラックのほうがメインになってしまっているというのはございます。ただ、ロードの方にも見ていただけるようなづくりも必要だと思っています。

パリオリンピックでの活躍、そしてメダルの獲得も夢ではない。実際、実現できそうなところまで競技力が向上していますので、そこら辺を機に、自転車競技の方と競輪をさらに近づけていければと思っております。

また御意見を頂ければと思いますし、次の中期計画の中でもいろいろ検討させていただきたいと思っております。

オートのほうで、女子選手にとって安全でクリーン、また、ハラスメントのお話がありました。今、そういったお話は特段ないとは思いますが、我々としても当然公正・安全なレース運営というところがございますので、これは、競走会さん、選手会さん、施行者さんと一緒にしっかりと見ていければと思っております。

森選手の件については、この業界に対して、大変力を発揮していただいていますので、

森選手は森選手でまたぜひお願いしたいということと、おっしゃるように、若い方に対して、では、どのようなアプローチをしていくかというところも大変大事だと思っています。最近、若い選手も毎年出てきて、活躍してくれていますので、そこら辺は、SNSを通じての見せ方なども研究していきたいと思っています。

あと、映像が遠い・近いという話があって、これはオートレースに限らず、競輪もそうなのですが、私は昔、スピードチャンネルというところに出向しておったことがあるのですが、レースの実況中に近くに寄ってしまうと、逆にお客様からのクレームの対象になってしまうというのがあります。実況中ですと、当時、競輪だと7人とか9人とか、オートは8人とか走って、これの並びがどうなっていて、いつ、どのタイミングで誰が仕掛けたかという全体の展開が見たいというのもあるので、どうしても遠景からの引きの映像になっている。ただ、それだけですと迫力がないということで、先ほど一部だけ御覧いただいた車載カメラなどを今研究して、これを実況中に即出すというのはなかなか難しいのですが、終わった後のリプレイの中で、より迫力のある映像ということで使っていきたいと思っています。

あと、選手の近さというのは競走以外にも当然あると思っていまして、競輪などではスポーツの情報誌のウェブ版で連載をしたりしています。経費との兼ね合いもございますが、ここら辺で若い方々や女子レーサーの活躍なども出していただければいいと思っています。次の中期の中では、そこら辺も考えていければと思っています。

ほかに、施設面や衣類など、何かあったら……。

○安業務執行統括役 では、簡単に補足させていただきます。

会長の説明と重複する部分があると思うのですが、レース映像については、おっしゃるとおり、公営競技なので、車番などが見えないといけないのですけれども、新規のお客様はSNSを通じて入ってくるということもあるので、YouTubeなどにさらに力を入れて、そういうことであれば、お客様の苦情は来ないと思いますので、そういうところを重点的にやっていきたいと思っています。

女子選手の安全性という部分、クリーンの部分に関して、先ほど奥野委員への答えを失念したかなと思ったのですが、女性特有の問題があると思いますので、JKAではオリンピックの伊藤華英選手がアドバイザーになっておりまして、養成所の中で、女性特有のアスリートの心構えとか、女性特有の問題に関しての対応の仕方などを講義していただいて、今、そういった部分にも力を入れておりまして、今頂いたことを含めて、さらによく

していきたいと思っておりますので、よろしくお願いします。

○秋谷事務局長　　よろしいでしょうか。

○山本委員長　　どうぞ。

○秋谷事務局長　　全動協の秋谷でございます。

公式のサイトと民間のサイトの売上げということで、公式が下がっていて、民間が上がっていることなのですが、これは、公式のサイトはオートレースだけを扱っているというのも一つの要因であると思います。民間ポータルサイトのほうは、情報量の多さが優位性の一つだと思っております。お客様にとって使い勝手がよくて、リサーチ力、集客力が優れているのが民間ポータルサイトなのかなと今考えております。民間ポータルサイト、関連するサイトからお客様を、特に若い世代の方を 끌き入れて、車券を買ってもらって、さらにポイントを付与することによってつなぎ止めておく。そういう形もありますので、民間ポータルサイトの市場が拡大しているというのは事実でございます。ただ、公式サイトのほうも今、ポイント付与とか、キャンペーンを張ったりしておりますので、これから顧客の獲得に頑張っていかれると思っています。

○山本委員長　　川島さん、お願いします。

○川島理事長　　EVのほうですが、公営競技は、もちろん地域住民の御理解なくして存続できないと思っておりますので、脱炭素やカーボンニュートラルの取扱いについては、当然のことながら、社会的な責任を果たしていかなければならないと感じております。

排ガスの低減措置については、資料にあるとおり、令和2年度の排ガス規制に対して、効果が少ない割に費用がかかるということ、カーボンニュートラルについては、外国製のものであって、安定供給ができるかとか、価格の問題があるということ、合成燃料については、今、国内メーカーで開発中であるということで、これが市販されるようになれば、テストをしなければならないと思っておりますが、どちらにしろ、外的要因の影響が大きいと思っておりますので、まずは情報収集しながら、また、先生の御指摘があったように、そういう取組を続けているということをアピールしながら、適切な時期に判断をしていきたいと考えております。

以上です。

○山本委員長　　ありがとうございました。

時間も若干押してまいりましたので、藤岡様、古野様、松田様の順に一言ずつおっしゃっていただいて、最後、まとめるという形でお願い申し上げます。

では、藤岡様、お願いします。

○藤岡委員　日本モーターサイクルスポーツ協会の藤岡と申します。よろしくお願いいたします。

まず、場内のことで言えば、先日、川口オートにお邪魔させていただきまして、端的に申し上げまして、正直、怖いという印象を持たせていただきました。私は昨年まで鈴鹿のF1を開催したり、茂木でMotoGPを開催する施設の運営と事務局をさせていただいておりましたが、明らかにそことは随分違うという印象を持ちました。

ですので、この状況の中で幾らSNSを展開したところで、正直、ざるで水をすくっているような状況ですので、まずは、どういうお客様が来られているのか、恐らくアンケートを取られていると思いますので、そのあたりのアンケート調査を公開いただくなりして、どういうものなのかというところをもう一度見て、取り組むというのが一つポイントなのかなと思いました。

あと、若い方にオートレースに興味を持っていただこうとした場合、今、オートバイは移動手段ではなくて、ファッションになっています。もう10年前ですが、木村拓哉さんがあるメーカーのバイクに乗れば、そのバイクがばか売れしたといった形になり、もうファッションの状況になっていますので、では、オートレースの車、また、選手の皆様のウェアが若い方々に興味を持っていただけるものになっているのかということを一度御検討いただく必要があるのかなと思います。

車にしても、日本独自に進化したオートバイで、海外のものでもなければ、一般市販されているものでもございませんので、耐久性というものを突き詰めていく上ではなかなか難しいと思いますが、そこも御検討いただければと思います。

また、EVと代替燃料に関して言えば、先週の日曜日に世界選手権を開催したのですが、EVがエンジン車両に勝利するといった形になりました。ですので、23年、24年でEVは大きく変わってきていますし、モータースポーツでは昨年からは代替燃料でレースをしています。リットル1,500円を超える値段なので、正直、なかなか大変なのですが、既にもう始まっております。

また、こちらも経産省様が入られておりますが、今メーカー様と2028年に合成燃料を進めるということで、モータースポーツも入りながら進めさせていただいておりますので、出来上がってからということではなくて、もうスタートされたほうがいいと思います。

バイオ燃料でエンジンが腐食する問題はあるのですが、それはエンジンサイドの問題で

あって、全く問題がなく、既にそれで走っております。幾つか問題はあるのですが。ですので、そのあたりを協議いただければなと思いますので、よろしくお願いいたします。ありがとうございました。

○山本委員長 ありがとうございます。

では、古野様、お願いいたします。

○古野委員 古野でございます。

2018年から委員をさせていただいて、コロナのひきこもりやネット販売ということもあると思いますが、ここ数年、収支が一気に改善しているということで、皆様方のお知恵の結集といいますか、御努力に本当に敬意を表したいと思います。

収支が落ち着いてきますと、先ほど来お話があるように、気になってまいりますのは、コンプライアンス、SDGs、社会的貢献ということになってくると思います。それも、カーボンニュートラル、ギャンブル依存症対策、被災地支援、万博への協賛ということで、いろいろ取組をされておられると思います。

収益を伸ばしていくことによって安堵するのではなくて、オートレースにつきましてはまだ1,091億ですから、もっともっと伸ばしていっていただきたいと思うとともに、今申し上げた社会的有用性といいますか、産業の発展と福祉の事業に取り組むということがもとの話でございますので、そのあたりをぜひ進めていただきたいなと思いますのと、何よりも選手の方の安全、モチベーションということもありますし、ファンの皆さんの車券購入が、アンケートにも書いてありましたが、ギャンブルへの興味というところがもちろんあってと思いますけれども、先ほどの車載カメラではないですが、ほかにわくわくさせることは何があるのだろう、イベントなのだろうか、日中の競技の充実なのだろうかといったところをぜひまた議論して進めていただければと思います。

感想ですが、以上です。

○山本委員長 ありがとうございました。

大変お待たせいたしました。松田様、お願いいたします。

○松田委員 ありがとうございます。自治体の経営に携わった経験のある者として参加させていただいています。

今回お示しいただきましたオートレースの中期基本方針の3次の計画を立てていく上で、収益の目標の数値の置き方を今後どうするのかというところが一番肝なのかなと思っています。今後、多額の投資が必要になってくるというときに、現時点の目標数値は1,200億

で、収益が18億で、これは収益率1.5%なのですが、実際は昨年度1,091億で、21.3億、1.95%です。これだけでも相当違ってきますね。なので、まず、この収益率を今後高めていく可能性はどこにあるのかというところと、今後の長期的な投資を考えたときに、本当にこの収益目標でいいのかどうかというあたりがもう少しクリアになるとありがたいなと思います。実際にオートレースを施行している自治体の議会の資料で、多額の起債をして、設備の改修を進めようとしているのを見せていただいたのですが、そういう努力をされているのはすばらしいなと思いますし、それによって集客も増えているようなので、売上げを増やそうと思うと、それなりの投資が要る。しかし、それは持続可能な投資にならないといけないので、皆様からは、売上げを上げることのお話だったのですが、費用の管理はどうかとか、5場のうち3場が委託をされてらっしゃいますが、このあたりは今後どうしていくのかというのがもう少しクリアになるとありがたいなと思いました。

○山本委員長 どうもありがとうございました。

本件につきまして、特にございますか。時間も結構押していますが。

○秋谷事務局長 では、私から。

○山本委員長 お願いいたします。

○秋谷事務局長 藤岡委員から、場は怖いというイメージがあるということだったのですが、お客様は古い方が多くて、昔からの地元の人もかなり多いので、そういった方が気楽な形で来ているというのが一つあるかと思います。ただ、その中に若い世代が入っていないということで、これから若い世代の方にもどんどん来てもらいたいということで、各場、いろいろな努力をしておりますので、今後はもう少し安全なイメージになるのかなと考えております。

以上です。

○山本委員長 ほかに特にございますか。

では、木戸会長、お願いします。

○木戸会長 いろいろとありがとうございました。

先ほど古野委員から、コンプライアンス、社会貢献というお話を頂戴しました。御指摘のとおり、競輪もオートレースも、戦後の復興から始まって、もろもろの社会貢献というのが大前提でございます。お客様にも、単に車券だけでなく、社会貢献のほうにもこの事業が使われているということは今後ともしっかりと打ち出していきたいと思っております。

また、その基となっておりますのがお客様ですので、今、本場だけではなくて、ネットのほうもございますが、そういった手段を使う中で、より安全・快適に御参加いただけるような利用環境づくりを進めてまいりたいと思っています。そこにギャンブル依存症との関係もございますので、それに十分配慮しながら進めていければと思っています。ありがとうございます。

○安業務執行統括役 では、1点。

○山本委員長 お願いします。

○安業務執行統括役 松田委員からの質問に関してなのですが、ビジネスモデルの変換が必要だという現状認識をしております。現行制度に移行する前は、6場それぞれが独自の経営をそれぞれの判断でやっていたのですけれども、それでは立ち行かないということで、開催日数を削って、相互互助体制の中で、レースを6場競合せず、自分が開催して、自分で売る体制から、自分が休んでいるときは、他場で開催しているものを自分で売るという形のビジネスモデルで今、現行やってきております。

今までは、ビジネスモデルの中で、その部分が機能していたのですが、現金系の売上げが減ってくることによりまして、その部分のコスト維持が厳しくなっているということもございます。ネットが伸びている環境に合わせて、こういった形での営業体制がいいのかという検討を、先ほど来説明させていただいている新たな部会で開始しているところでございまして、その意見を集約して、次の5か年の3次の計画の中に盛り込んで、オートレース業界をどのように導いていくかという形での議論を今まさに始めているところですので、その中で一定の成果を上げて、オートレースの持続的発展のために頑張りたいと思っています。具体的な回答になっておりませんが、業界として、その課題は十分認知しておりますので、それについての対応をまさしく検討しているところでございます。

業界の中で、当然いろいろな議論はするのですが、例えば開催日数を増減させるといった形になりますと、業界の中で、どうしても利害関係が発生してしまいますので、そういった面も含めまして、最適解を見つけていきたいと思っていますので、引き続き、よろしく願いいたします。

○山本委員長 ありがとうございました。

本日は、いろいろな有意義な御意見を頂きまして、誠にありがとうございました。言い出すと切りがないところがあるのですが、お客様のターゲットを今後どうしていくべきか

というところ、今後のビジネスモデルというか、どのように営業していったらいいか、収入・支出、施設改修も含めた投資などの在り方をどう考えていくかというところ、それに伴って、入りやすい、行きやすい施設にするにはどうしていくかというところ、女子選手のことについて、これからどういう展望を持って、それをいいきっかけとして発展させていくかというところを、競輪も含めて考えていくべきであるといったところ、たくさん宿題を頂いたような感じがいたします。

関係団体におかれましては、本日の議論も踏まえまして、今後とも継続して発展していくために必要となる方策の検討、また、具体的な対策について、一丸となって取り組んでいただければと思います。

それでは、途中から御参加いただいております伊吹製造産業局長から御発言をお願いいたします。

○伊吹局長　皆様、本日はありがとうございます。山本委員長はじめ、各委員の先生方、有意義な御意見を頂きまして、また、各団体のほうは、丁寧な説明と応答、ありがとうございます。

私が前回、競輪やオートレースに関わっていたのは95年ぐらいなので、はるか昔なのですが、売上げの推移を見ると、バーッと下がってきて、この5年ぐらいで、ネットです少ずつ盛り返しているという状況だと思うのですが、運営されている方々は、下がっている間中、いろいろ考えて、大変だと思って、施行者の方々ともいろいろな意見交換をされたと思うのですけれども、皆さんからすると、下がっている間は、積極的にお金を突っ込んで、というのはなかなかできないと思うのですが、最近、売上げが少し上がってきている状況の中で、ネット投票が普及して、お客さんも随分変わってきていると思いますので、先ほど場内が怖いというお話もありましたけれども、昔のお客さんと今のお客さんと、どれぐらいの比率で今後推移していくのか予想と期待をしながら、どこに投資していくのかということを考えていかなければいけないと思いますし、公営競技は地域の方々の御理解を得て成り立っているのです、その点も踏まえて議論していければなと思います。ビジネスモデルは確かに変わっていくと思いますので、いろいろな方のアドバイスを得ながらやっていくのかなと思っています。

あと、私から2つ、お礼を言いたいと思っていまして、1つは、冒頭、浦田審議官からもあったのではないかと思います、能登の地震に際して、競輪・オートレースの補助事業を活用される形で、支援物資が提供されているということと、復興支援の競輪にも取り

組んでいただいているということ、また、義援金も出していただいています。こういう活動は、公営競技が社会や地域から理解を得ていく上では非常に重要な取組だと思いますし、もともと競輪のいろいろな補助金も、特に公益の枠について、そういうことを考えてやっ
ていただいているのではないのかなと思います。

もう一つ、私、バッジをしています、前職は近畿経産局長という仕事をしまして、大阪・関西万博を何とか成功させたいと考えているのですが、皆さんの団体から多大な御理解・御支援を頂いて、改めて感謝を申し上げたいと思いますが、皆さんの側からしても、若い人を含めて、競輪・オートレースをどのようにしてPRしていくかということで、外国の人がネットで買ってくれるのか分かりませんが、そういう方々もたくさん来ますので、ぜひそういう場として活用していただいて、万博はすごくメリットがあると思いますので、皆さんにとってもメリットがある形で進めていただければと思います。

皆さん、本日、活発に御意見を頂きまして、ありがとうございました。お礼を申し上げて私の挨拶とさせていただきます。ありがとうございます。

○山本委員長 どうもありがとうございました。

次回以降の会合につきましては、別途、事務局から御連絡をさせていただきます。

時間がちょっと超過いたしました、以上をもちまして、第19回産業構造審議会車両競技小委員会を終了させていただきます。

本日は、御多用のところ、長時間にわたり議論いただきまして、誠にありがとうございました。

——了——