

タイトル	公営競技オートレースの過去・現在・未来
著者	古林，英一； FURUBAYASHI, Eiichi
引用	北海学園大学学園論集(176)： 25-59
発行日	2018-07-25

公営競技オートレースの過去・現在・未来

古 林 英 一

1. はじめに

本稿でとりあげるオートレースは公営競技の一つでオートバイのレースである。オートレース関係者には申し訳ないが、公営競技のなかで最も影が薄いのがオートレースであろう。わが国において、競馬、競輪、ボートレース（競艇）の存在を知らない人は少ないだろうが、オートレースについてはその存在すら知らない人も少なくない。公営競技のなかで最も競技場が少なく、マスコミ等で取り上げられる機会が少なかったのがその理由だろう。

2018年5月末現在、中央競馬が10場、地方競馬は17場、競輪は43場、ボートレース（競艇）は24場が全国に分布している。これに対し、オートレースは2016年3月をもって船橋オートレース場が廃止され、全国に5場（伊勢崎、川口、浜松、山陽、飯塚）しかない。せめて全国に10場というのが、草創期以来のオートレース関係者の悲願だったが、この願いはついに達せられないまま今日に至っている。

表1はオートレースを他の公営競技と比較したものである。競技場が少なく、投票券（本稿では馬券、車券などを投票券と総称する）の売上額も他の競技に比べ格段に小さい。

図1は各競技の投票券の売上額の近年の推移を比較したものである。2005年度¹⁾の売上額を100として見た場合、オートレースを除く各競技は2010～2013年頃から増大基調に転じているのに対し、オートレースの売上額回復のペースは鈍い。

本稿は、公営競技オートレースの展開過程を概観し、その特質を明らかにするとともに、近年の様々な動きを整理し、その将来を展望することを課題としている。

1) 中央競馬の年度は1～12月、他の競技は4～3月である。したがって、厳密にいえば、どちらかの年度に合わせた再集計が必要だが、長期的な推移をみる上で大きな問題はないと判断し、本稿では再集計はおこなっていない。1～3月に発生した事象（例えば2011年3月の東日本大震災など）が、中央競馬と他の競技では異なった年度に含まれることには注意を要する。

表1 各競技の比較 (2016年度)

	競技場数	開催日数 (日)	売 上 額 (円)	1日あたり売上額 (円/日)	1場あたり開催日数 (日/場)
オートレース	5	439	65,416,266,300	149,011,996	87.8
中央競馬	10	288	2,670,880,261,600	9,273,889,797	28.8
地方競馬	17	1,290	487,001,199,590	377,520,310	75.9
競輪	43	2,172	634,598,214,600	292,172,290	50.5
ボートレース	24	4,559	1,111,151,064,600	243,726,928	190.0

注. 中央競馬の年度は1～12月, その他は4～3月.

資料: (一社) 全国モーターボート競走施行者協議会『平成28年度調査統計資料』.

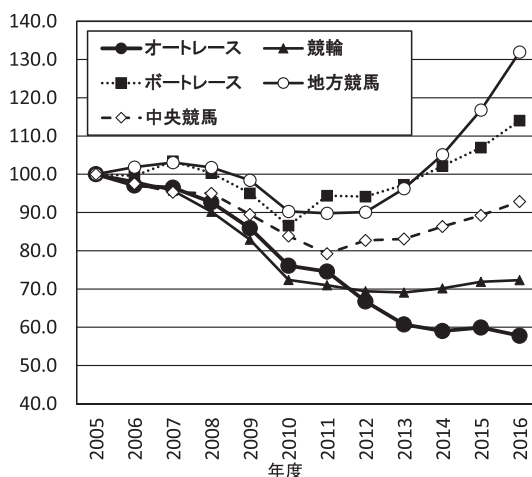


図1 各競技売上額の推移 (2005年度 = 100)

資料: 表1に同じ.

2. オートレース小史

(1) 草創期から成長期へ

まず, オートレースの基本的な事柄を確認しておこう。公営競技はいずれも根拠法に基づいて開催されている。オートレースの根拠法は小型自動車競走法(昭和25年5月27日法律第208号)である。小型自動車競走法は, 1948年8月に競輪の根拠法である自転車競技法の成立に触発され成立した。

第二次大戦後, 地方競馬法(現在は廃止), 自転車競技法, 小型自動車競走法が相次いで成立したが, これらの法律はいずれも, 馬産, 自転車工業, 小型自動車工業といった戦後復興を担う産業の振興と地方財政への寄与を目的として制定された。

競輪競走の実施団体である自転車競技会や各地の自転車振興会の設立にあたっては, 自転車メーカーや自転車販売業者が大きな役割を果たした。この動きに触発された小型自動車業界(小型自動車競走法という小型自動車とは気筒容積1500cc以下のエンジンを積んだ二輪車・三輪車・

四輪車である）がオートレース誕生に大きな役割を果たした。

オートレースの実施を目的として小型自動車競走会が各地に設立されたが、各府県の競走会の連絡場所が、愛知トヨタ自動車株式会社内（愛知県）、ニッサンビル（大阪府）、群馬トヨタ株式会社内（群馬県）、広島マツダモータース株式会社内（広島）などとなっていることからうかがわれるように、自動車メーカーや販売店、さらには自動車整備業界といった業界団体がオートレースの誕生を支援していた（日動振（1981）、p.26-27。オートレースの歴史についての以下の記述は同書によるところが大きい）。

その後、わが国の自動車産業が飛躍的な発展を遂げ、自動車やオートバイに対する国民的な関心が高まったことを思えば、オートレースが競輪を上回る公営競技として成長したとしても不思議はないようにも思えるが、現実にはそのような発展を遂げることはなかった。

オートレースの発展にとって最初の蹉跌はレース場であった。オートレースに先行して発足した競輪の場合、公園や戦後不要となった練兵場跡などを用地として競輪場が建設された。競輪場のコースは1周400メートル（他に333メートル、500メートルのところもある）と比較的小さくて済むが、オートレースの場合、当初、一級走路は周長1,600メートル、二級走路は周長800メートルの走路と規定された。これは競馬場の規模に相当²⁾する（中央競馬の札幌競馬場・函館競馬場とはほぼ同規模）。

競馬場は、その多くが、明治期以来全国各地に建設されたものがすでに存在していたが、オートレース場は新たに建設する必要がある。第二次大戦前にもオートバイのレースは行われていたが、常設のレース場があったわけではない³⁾。周長1,600mや800mというのは、当時の小型エンジンが現在に比べ格段に性能が劣っていたとしても、自転車よりはるかに広い走路が必要だと認識されていたことによろう。

とはいえ、第二次大戦後の混乱期にあつて、時間的にも資金的にも新たな施設を建設する余裕がなかったことから、競馬場の利用が想定されたことは不思議ではない（競馬場の利用を想定して走路の基準が定められ可能性もある）。実際、1950年6月に千葉県の柏競馬場の移転先として船橋競馬場が建設され、馬場の内側にオートレースの走路を設置することで初のオートレースが開催された。1950年10月のことである。開催初日の公式入場者数は33,917人であったという。競輪や競馬と異なり、幼児を同伴した観客が多かったという⁴⁾。その反面、車券の発売額は当初の期待を大きく下回るものであった。

2) 競馬法施行令によると中央競馬は1周1,600m以上でないと開催できない（第1条）。

3) わが国のオートバイ競走は1910年に上野不忍池畔で自転車競走の余興として行われたのが最初で、大正期から昭和初期にかけて各地で盛んにおこなわれたという。また、オートレースの施行に先立ち、1949年11月には多摩川河川敷の多摩川スピードウェイでオートバイ競走が開催され多くの観客が集まった。このレースはオートレースの施行を意識して開催されたという（日動振（1981）、p.5-9）。

4) 発足から70年近くを経た今日でも、オートレースは子供連れの観客が多いように思われる。爆音を響かせ疾走するオートバイを好む子供は少なくないようだ。

船橋に続き、1951年度には、長居（大阪市）と園田（兵庫県尼崎市）、柳井（山口県柳井町、現柳井市）、川口（埼玉県川口市）でオートレースが開催された。長居と園田は競馬場を利用、柳井は競馬場跡地の利用であった。専用施設は川口だけである。園田の場合は競馬の走路をそのまま利用したところ、競馬関係者からクレームがつき、翌年からは甲子園競輪場に開催場が移された。長居は隣接する小学校のPTAによる反対運動により、1951年11月と2月に合計10日、1952年4月に6日間と、わずか16日間開催しただけで廃止を余儀なくされた。爆音で朝礼もままならなかったというから、やむを得なかったといえよう。甲子園での開催も売上不振が続き、1954年度で廃止となった。柳井も売上不振が続き、1956年度限りで廃止となっている。

先発の各オートレース場が苦闘するなかで、1956年5月に発足した浜松オートは順調な売上額をあげた。1956年度の1日あたり売上高をみると、浜松は1,065万円（99日間開催）で、川口の1,102万円（108日間開催）に匹敵した。ちなみに、船橋は641万円、大井は872万円、柳井はわずか120万円に過ぎない。

浜松オートの成功は浜松市の地域特性が多分に影響していたようにも思われる。周知のように、浜松市は本田技研やスズキ⁵⁾創業の地であり、二輪車生産の盛んなところである。浜松オートの発足にあたっては、浜松ダイハツ社長であった中野勘次郎やスズキ株式会社の前身鈴木自動車工業の社長であった鈴木俊三らが尽力した（日動振（1981）、p.96）。バイクメーカーにとってはオートレースがエンジンテストの機会になることを考えていたようだ。

初期のオートレースにおいてメーカーが大きな役割を果たすことが想定されていたことは、競走車の所有・確保のありかたからもうかがわれる。「オートレース初期においては競走車の製造者、所有者および選手はそれぞれ別個のものを想定していた」（日動振、前掲書、p.664）という。これは現在の競馬と同じシステムであるといっていいただろう。

1954年11月に東京の大井競馬場に隣接した大井オートレース場が開場した。当初は大井競馬場を利用したコースが考えられていたが、競馬関係者の反対により競馬場との併用は見送られ、競馬場に隣接した敷地にオートレース場が新設された。この大井オートレース場は、他の場の走路がいずれも土（ダート）走路だったのに対し、舗装路面が採用された。

結果的に、オートレース発足時に想定された一級走路は実現しないまま今日に至っている。1600メートル走路が実現していれば、オートレースのレース形態はかなり異なったものになっていたかもしれず、エンジンメーカーの関与も現在とは異なったものになっていたかもしれない。

1957年2月には飯塚オートが開場する。飯塚には廃止された柳井に所属していた選手が多く移籍した。その後、1965年に山口県の山陽町（現山陽小野田市）に山陽オートが開設され6場体制となる。

5) 現在のオートレースでは、オートレース用に開発されたスズキ製のセア（Super-Engine of Auto Race）という600ccエンジンが使用されている。

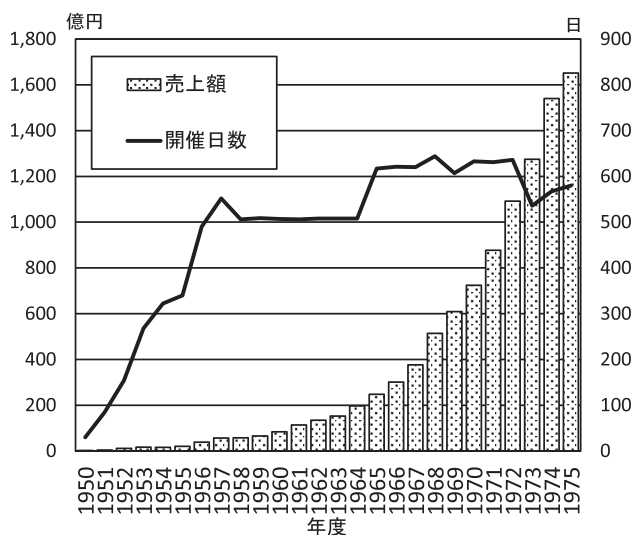


図2 成長期のオートレース

資料：公益社団法人 JKA「オートレース（小型自動車競走）関係資料 平成 29 年 12 月」

1961 年の長沼答申⁶⁾に基づく公営競技抑政策もオートレース場の増加を阻んだ。長沼答申は、公営競技を、戦後復興のための一時的なものではなく、恒久的な存在として認知する一方で、これ以上の奨励はしないという制約を課すものであった。長沼答申に基づく公営競技抑制策が存在する限り、新たなオートレース場の建設は不可能であった⁷⁾。

高度経済成長期にはいると、公営競技はいずれも大きく成長する。オートレースも、山陽オートの開場により、開催日数は年間 600 日を超え、1960 年度に 84 億円だった売上額も 5 年後の 1965 年度は 3 倍近い 248 億円になった（図 2）。レース場の規模や数は当初の構想と異なったかたちになったものの、公営競技としては安定軌道に乗ったといえよう。

そのオートレースに激震が走る。1967 年 4 月、美濃部亮吉が東京都知事に就任した。この当時、東京都はすべての公営競技を施行していたが、美濃部は東京都の全公営競技からの撤退を断行する⁸⁾。これにより、大井オートレース場と後楽園競輪場の 2 つが廃止・休止を余儀なくされた。最後の開催年度となった 1972 年度の大井オートは 172 億円（開催日数 96 日）の売上額があり、これはオートレース全体の 15.8% に相当する。全国で 6 場しかないオートレース場の 1 つが廃止されたのだから、翌 1973 年度のオートレースの発売額は減少しそうなものだがそうはなら

6) 長沼答申については各公営競技の年史に記載されているが、さしあたり古林英一（2016）を参照されたい。

7) 実際、長沼答申以降に新設された公営競技場はない。後述の伊勢崎オートレース場も形式的には大井オートレース場の移転である。

8) 美濃部による公営競技の廃止政策については古林英一（2016）を参照されたい。

表2 大井オート廃止前後の各場売上額

	売 上 額		増 減		開催日数	
	1972 年度	1973 年度			1972 年度	1973 年度
	円	円	%	円	日	日
船橋	18,628,829,500	26,684,615,600	43.2	8,055,786,100	108	104
川口	31,322,216,800	44,113,844,700	40.8	12,791,627,900	108	108
大井	17,203,575,600	—	▲100.0	▲17,203,575,600	96	—
浜松	16,699,789,100	23,428,591,500	40.3	6,728,802,400	108	108
飯塚	14,703,949,000	18,238,354,100	24.0	3,534,405,100	108	108
山陽	10,665,902,400	14,970,245,300	40.4	4,304,342,900	108	108
計	109,224,262,400	127,435,651,200	16.7	18,211,388,800	636	536

資料：図2に同じ。

なかった。表2に掲げたように、他の場の売上額が大きく伸びたことにより、前年を16.7%上回っている。特に、大井と地理的に近い船橋と川口の2場の1973年度の対前年度増加額は合わせて208億円となり、大井の1972年度の売上額172億円を上回る。一見すると、大井の廃止による減少を船橋・川口の増加が吸収した。つまり大井に足を運んでいたファンが船橋・川口に足を運ぶようになった⁹⁾ようにみえる。だが、地理的に遠く大井廃止の影響があまりなかったと思われる浜松・山陽・飯塚の3場も大きく売上額を伸ばしていることをみると、川口・船橋の売上額増加分のかなりの部分は大井廃止とは無関係とも考えられる。したがって、実際は、オートレース全体の売上額増大が大井廃止の影響をカバーしたとみるべきであろう。

1960年代後半は今日のオートレースの競走形態がほぼ確立した時期でもある。

まず走路が現在のかたちとなった。長沼答申を契機とする機構改革によって、日本小型自動車競走会連合会に代わる中央団体として1962年10月に発足した日本小型自動車振興会（以下、日動振）が取り組んだ大きな課題の一つが競走走路の改良であったという（以下の記述は日動振(2008)によるところが大きい）。

現在のオートレース場はすべて周長500mの舗装走路であるが、大井オートと1965年4月に開場した山陽オート¹⁰⁾が開場当初から舗装走路であったのを除くと、他の4場はいずれもダート（土）走路で周長も場ごとに異なっていた。ダート走路の最大の問題点は人身事故の多さだった。また、建設費は舗装走路の方が大きいものの、走路の維持管理費は舗装走路の方が安いというのも理由だったようだ。

結果的に、1967年を最後にいずれのレース場もダート走路を廃止し、舗装走路に移行した。新装路の建設には多額の費用を要したが、売上高の増大はこうした費用をまかなうに十分なもので

9) 当時は場外発売や電話投票がないので、地理的に遠いところは大井廃止の影響は小さかったと思われる。

10) 山陽オートレース場は柳井オートレース場からの移転先として発足した。柳井オートレース場はダート走路だった。

あった。

四輪車競走が姿を消したのもこの時期である。現在のオートレースは二輪車のみであるが、かつては四輪車による競走もおこなわれていた。四輪車のレースは主として川口・船橋の2場¹¹⁾で1日に2～3レースおこなわれていた。

現在のオートレースでは出走する各選手は1日1走であるが、かつては1日に2走することもあった。これには、同一車で2走する場合と、同じ選手が別の車両で2走する場合がある。前者を“2回乗り”，後者を“2車乗り”といった。「二つのレースを完璧に走行するか，また二度とも一着にならない限り，一方に力を入れ他方に力を入れていないと疑惑を持たれるかもしれない」¹²⁾ということが，1人1走制の目的であった。レース数の確保などの問題があり，なかなか実現しなかったが，1975年度から1人1車制が実現し今日に至っている。

ただ，2回乗りや2車乗りが不正競走をもたらすとは必ずしもいえないように思われる。同じモータースポーツであるボートレースでは2回乗りが行われているし，競馬では一人の騎手が何度も騎乗するのが一般的である。関係者によると，2回乗りは物理的には全く問題ないということなので，2回乗り・2車乗りに対する当時の懸念は杞憂だったのかもしれない。草創期に頻発した公営競技の騒擾事件や公営競技に向けられる社会の厳しい目を過剰に意識せざるを得なかった面もあろう。

1977年，政府は吉國一郎を座長とする有識者をメンバーとする公営競技問題懇談会を設置した。この懇談会（吉國懇と通称されている）は1979年に意見書を提出した（吉國意見書）。

吉國懇意見書の内容については様々な文献にその内容が記載されている¹³⁾ので，ここで詳しく述べることは避けるが，長沼答申によって課せられた制約を一定程度緩和するものであった。

ただ，吉國意見書がまとめられた当時，すでに公営競技界は成長に影がさしていた。図3は1975年度を基準として各公営競技の売上高の変化をみたものである。中央競馬を除き，いずれの競技も1980年度をピークに売上高は減少に転じる¹⁴⁾。

この時期，競輪と地方競馬に比べれば，オートレースとボートレースの落ち込みは小さい。図4はオートレースの売上額と開催日数の推移をみたものである。開催日数の増加と伊勢崎の開場が落ち込みをある程度カバーした。伊勢崎オートの開場前の1975年度のオートレースの売上額が5場で1,651億円であったのに対して，伊勢崎オートが周年開催した1977年度の売上額は6場で1,872億円であった。1977年度の伊勢崎オートの売上額は256億円であったから，伊勢崎を除く5場の売上高は1,616億円であり1975年度を下回る。1983年度にはオートレース全体の売

11) 大井でも1954年12月から13か月間おこなわれたことがある。

12) 日動振（1981）p.337。

13) さしあたっては日動振（1981）p.411～432などを参照されたい。

14) 中央競馬はこの頃から場外発売所を全国に展開する。この時期の各競技の動向は古林英一（2017）で論じている。

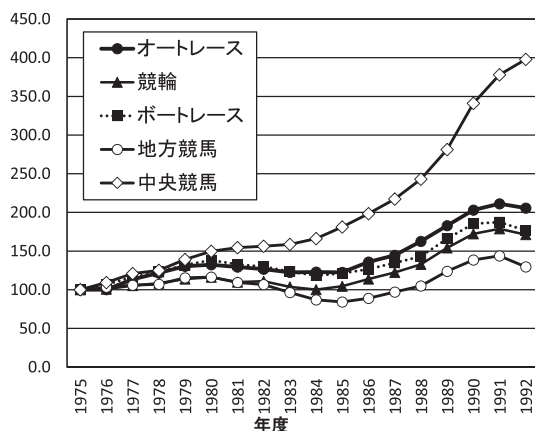


図3 各競技売上額の推移 (1975年度 = 100)
資料：表1に同じ。

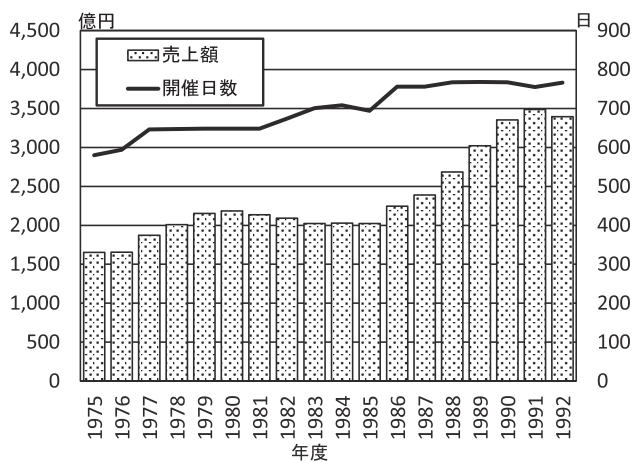


図4 調整期からバブル期のオートレース
資料：図2に同じ。

上高は2,024億円まで減少したが、この16%が伊勢崎オートの上高であった。伊勢崎の開場がなければオートレースの落ち込みはおそらく競輪や地方競馬と同じ程度になったと思われる。

オートレースの開催日数は、長沼答申の時期以来、1場あたり年12開催、1開催9日以内、したがって年間108日以内に制限されていた。したがって、6場がフルに開催すると、108日×6場=648日となる。それが、制度改正による例外的措置（国家的事業への協賛、施設改善など）として開催日数の増加が認められ、1982年度以降、648日を超えてオートレースが開催されるようになった。

この時期、危機感をもった公営競技施行者は少なからずあったと思われる。危機感があったも

表3 オートレースの改良

年	事 項
1984	伊勢崎で早期発売（前売）開始 特別競走の場間場外発売開始
1986	場間場外オンライン化
1987	試走タイムの公表
1989	ナイターレース開始
1989	発送合図システム装置導入
1991	電話投票開始
1993	統一規格エンジン（セア）導入

資料：日動振（2001）、日動振（2008）

の、公営競技の施行者や競技実施団体の多くは危機打開のための構造的な改革に取り組むには至らないまま、バブル経済の「神風」が危機的状況を吹き飛ばしてしまうこととなった¹⁵⁾。

1980年代なかば2,000億円水準で推移していた車券売上額は1986年度以降急激に増大し、ピークの1991年度には3,488億円に達した。

売上額の増大期には様々な改革がおこなわれ、われわれが現在見ているオートレースの形が形成された。主な改革・改良についてまとめたのが表3である。

オートレースでは前の競走の終了後に選手による試走がおこなわれる。オートレースの試走タイムはきわめて重要な予想データである。

試走タイムが公表される以前は、ファンが自ら計時するか、予想業者が計測したタイム情報を開催場でファンが購入していた。すでに1984年には場間場外発売が始まっており、場外発売で車券を購入するファンの便宜のためにも、公式な試走タイムの公表が求められるようになっていたこともあり、1987年3月31日に川口でおこなわれたスーパースター王座決定戦で試走タイムの公表が試行的におこなわれ、その後全場でおこなわれるようになり今日に至っている。

競走車のメーカーは1960年代にはすでに数社に限られていた。供給体制や製品の品質のばらつきは避けられず、さらに、1983年に最上級クラスである1級車で主流となっていた英国トライアンフ社が倒産したことなどから、統一規格エンジンの開発・採用に至る。統一規格エンジンの採用でマシンの基本性能が均一化されたことにより、オートレースは選手の技量（競走テクニックと整備技術）を競う競技となった。

なお、オートレースでは船体やエンジンは選手個人の所有物ではなく各場の所有物で、出走する選手は抽選で船体やエンジンを割り当てられる。関係者によると、オートレースでも貸与制が検討されたこともあるようだが、結果的に貸与制が採用されることはないまま今日に至っている。

発送合図システムの導入も競技面での近代化と位置づけられる。それまではスターターの手旗

15) 日本中央競馬会はこの停滞期に場外発売所を積極的に展開し、売上高を伸張させ、他の競技との格差を拡大させた（古林英一（2017））。

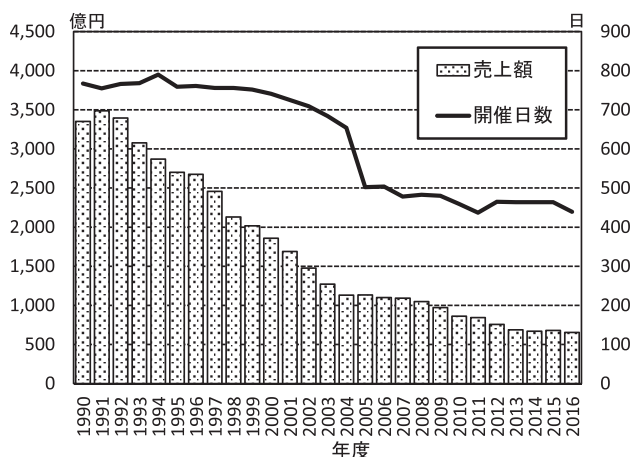


図5 長期低落期のオートレース

資料：図2に同じ。

で発走の合図がおこなわれていたのが現行の機械表示によるものに変更された。この装置の導入により、フライングが自動判定できるようになり、競走をめぐるトラブルの減少に寄与した。

発売方法もこの時期に変化をみせる。一部競走の場間場外発売¹⁶⁾からはじまり、場間場外発売の一般化、さらに電話投票からネット投票という流れは各競技に共通している¹⁷⁾。

(2) 長期低迷期

バブル崩壊とともに、各公営競技の売上額は長期低落に転じる。オートレースも1991年度に3,488億円という空前の売上額を記録した後、長期にわたり売上額の低落が続くこととなった。図5は長期低落期の売上額と開催日数を示したものである。2016年度の売上額は654億円に過ぎず、これはピークだった1991年度の2割に満たない金額である。オートレースの減少率は他の公営競技に比べ最も大きい。

公営競技の施行者である地方自治体にとって、公営競技はあくまで「収益事業」である。一般財政への繰入がなければ公営競技を続ける意味はない。もちろん、それぞれの競技に強い思い入れを抱いている自治体の首長や職員もあったろうが、「収益事業」である限り、収益を見込めない事業を継続するわけにはいかない。

2001年2月大分県中津市長による中津競馬廃止の表明はその後の地方競馬場の多米ノ倒しの廃止の号砲となった。中津競馬の廃止は、公営競技は、施行自治体の首長がある日突然やめると

16) 他の場で開催しているレースの車券を発売することをいう。競技場ではない施設での発売は専用場外発売である。

17) 公営競技の発売形態の多様化については古林英一（2017）で論じている。

宣言すれば簡単にやめることができることを広く知らしめた。ほぼ時期を同じくし、西宮・甲子園両競輪場（施行者は兵庫県市町競輪事務組合）が廃止される¹⁸⁾。オートレースにおいても事業の存廃が存廃が議論されるようになる。

売上額が低落しつづけるなか、明るい話題が全くないわけでもなかった。この時期の数少ない明るい話題のひとつが森且行選手のデビューである。森選手のデビュー時はオートレース場に多くの女性ファンが詰めかけた。女性ファンが詰めかけても車券の売上額にはさしたる貢献はないという冷めた見方もあるが、人気アイドルグループ SMAP を脱退し、オートレース選手になった森選手が新たなファンを多少なりとも獲得したことは確かである。

2016 年 SMAP の解散が大きく報じられたことから、森選手は再び脚光をあびた。SG 戦（最高峰のレース）の優勝こそないものの、現在に至るまでして森選手はトップレーサーの一人であり、1997 年のデビュー以来、オートレースの広報に大きな役割を果たしている。

女子レーサーの復活も明るい話題のひとつだろう。2011 年、佐藤摩弥と坂井宏朱の 2 選手が 44 年ぶりの女子レーサーとしてデビューした。痛ましいことに、坂井選手はデビューわずか 3 か月半後に練習中の事故で亡くなってしまったが、佐藤選手は活躍を続け、2018 年 3 月末現在、女子レーサーは 13 名となっている。

3. オートレースの経営悪化と存廃問題

(1) オートレースの収益構造

まず、基本的な事項を確認しておきたい。ここではオートレースについて述べるが、根拠法は異なっても、公営競技の収益とその配分に関しては他の公営競技もほぼ同様である。

オートレースの根拠法である小型自動車競走法第 1 条には「小型自動車その他の機械の改良及び輸出の振興、機械工業の合理化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寄与するとともに、地方財政の健全化を図るために行う小型自動車競走」と記載されている。つまり、法制度上、オートレースは、A. 小型自動車その他の機械の改良及び輸出の振興、機械工業の合理化、B. 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寄与、および C. 地方財政の健全化、の 3 つの目的を果たすために施行されているのである。

逆にいうと、この 3 つの目的を果たすことができないならば、オートレースは施行しないということになる。3 つのうち、A と B は JKA（かつては日動振）を通じて実現され、C は施行自治体が収益を得ることである。

3 つの目的への貢献度は、事実上、それぞれに対して支出した金額で評価される。地元に住居する選手が活躍し、賞金を稼いで所得が増加し、その分住民税が多く自治体に入るとか、競走場

18) 競輪場の相次ぐ廃止については古林英一（2017）を参照のこと。

の存在によって雇用などの波及効果があるといったことは、事実上「地方財政の健全化」に寄与するが、これらは必ずしもオートレース事業施行の強い根拠とはみなされない。

AとBについては施行者からJKAに支払われる交付金が原資となる。交付金には1号交付金、2号交付金、3号交付金の3種があり、車券の売上額に一定の率を乗じた金額となっている。1号交付金はAに、2号交付金はBに、それぞれ対応しており、長らくどちらも売上額の1.7%とされていた。JKA(かつては日動振)の運営資金に充当される3号交付金は1965年度以降現在に至るまで売上額の0.5%となっている。

オートレース事業の歳入は、車券の売上額、入場料収入¹⁹⁾、その他の収入からなり、いうまでもなく車券の売上額が圧倒的な比率をしめている。歳出の各費目のうち、金額が圧倒的に大きいのは的中車券に対する払戻である。かつては売上額の75%が払戻に割り当てられていた²⁰⁾が、2012年3月以降は70%を原則としている。

単純化すると、払戻率が75%の時代であれば、売上額の25%から各種の費用を控除した残りが施行者の取り分ということとなる。「粗利益」が25%という点だけみると、実に儲かりそうな「商売」のようにみえるが、先に述べた3つの交付金の合計が3.9%あり、競走を実施する競走会への交付金(2004年度以降は委託金)と開催経費(選手に対する賞金や手当、発売業務に関わる人件費、発売システムにかかる費用、場内の清掃や警備の費用など、さらに競走場を施行者が所有していない場合には競走場の賃借料)が控除される。賃借料は、正確なことは不明だが、かつては売上額の4%くらいだったのではないかとと思われる。「粗利益」は売上額の25%が保証されていても、そこからこれら様々な費用を控除すると、「純利益」は一般的に思われているほど大きくはない。

率が高くなくても、売上額の総額が大きければ自治体に入る収入額は大きくなる。表4は車券の売上額がピークだった1991年度と2001年度の6場全体の収支を対比したものである。1991年度は車券の売上額が3,498億円で、諸々の費用(この年度は第2交付金が通常の1.7%より0.1%高い1.8%となっている)を差し引いても施行自治体²¹⁾の一般会計に繰り出された金額は253億円にのぼっていた。このときの一般会計繰出額の売上額に対する比率は7.2%であった。

10年後の2001年度の売上額はピーク時のほぼ半分だが、競走会交付金や開催経費は売上額の減少率ほどの減少はしていない。したがって収益率は大きく悪化し、収入と支出はほぼ同額に

19) かつてはいずれの公営競技においても入場料の徴収が義務づけられていたが、近年は徴収しなくてもよいことになり、入場を徴収しない競走場が多くなった。

20) 公営競技のうち、競馬以外は75%と数値が明記されていたが、競馬は中央・地方ともに、払戻金の算定式に基づいた額が的中者に支払われている。算定式に基づいて算出される払戻金は売上額のほぼ75%となっていた。

21) 当時の施行者は、2県(千葉県、埼玉県)、5市(船橋市、川口市、浜松市、飯塚市)、1町(山陽町)である。

表4 オートレースの収支（1991年度、6場合計）

		1991年度		2001年度		増減率
		金額	比率	金額	比率	
収 入		千円	%	千円	%	%
	車券売上額	349,776,677	100.0	168,802,733	100.0	△51.7
	入場料等収入	1,870,386	0.5	1,616,437	1.0	△13.6
	計	351,647,063	100.5	170,419,170	101.0	△51.5
支 出	的中車券払戻額	260,868,627	74.6	125,759,550	74.5	△51.8
	交付金 第1号交付金	5,948,203	1.7	2,869,257	1.7	△51.8
	第2号交付金	6,122,940	1.8	2,874,393	1.7	△53.1
	第3号交付金	1,748,883	0.5	844,014	0.5	△51.7
	競走会交付金	4,127,336	1.2	3,341,327	2.0	△19.0
	開催経費	40,279,592	11.5	32,755,071	19.4	△18.7
	地方公共団体金融公庫	4,107,320	1.2	1,932,033	1.1	△53.0
	計	323,202,901	92.4	170,375,645	100.9	△47.3
収入－支出		28,444,162	8.1	43,525	0.0	△99.8
一般会計操出金		25,334,030	7.2	863,872	0.5	△96.6

資料：図2に同じ。

なっている。一般会計操出額は8.6億円あるが、これは川口オートの施行者である埼玉県と川口市の分で、他のオートレース場の施行者の一般会計操出額はゼロである。

すでに、1995年度には船橋オートからの一般会計操出金が0となっており、1997年度からは山陽町で、1998年度からは千葉県と飯塚市で、1999年度からは浜松市で、2000年度からは伊勢崎市で、それぞれ一般会計操出金が0となった。

「地方財政の健全化」に寄与できなくなればオートレース事業からの撤退が論議されるようになるのは当然であろう。

(2) 存廃問題の発生とその帰結 ― 浜松オートと船橋オート ―

前世紀末から今世紀初めにかけて、公営競技の存廃が各地・各競技で問題となる。景気の低迷が長引くなか、税収減による地方財政の悪化が深刻化する。「地方財政の健全化」に寄与するはずの公営競技が寄与できないだけでなく、赤字の発生で財政悪化の原因になる事態さえ発生し、競輪場や地方競馬場が相次いで廃止に追い込まれた²²⁾。

ここでは、ほぼ同じ時期に存廃問題が浮上し、最終的に異なった結果となった浜松オートと船橋オートの事例をとりあげ、オートレースに関わる存廃問題の経緯と帰結をみていきたい。

22) バブル崩壊以降2017年度末までにオートレースのみが廃止場を出さなかった。これは特筆すべきことだろうと思われる。その要因については、オートレースの収益構造や統括団体の機能などが考えらる。今後の課題としたい。

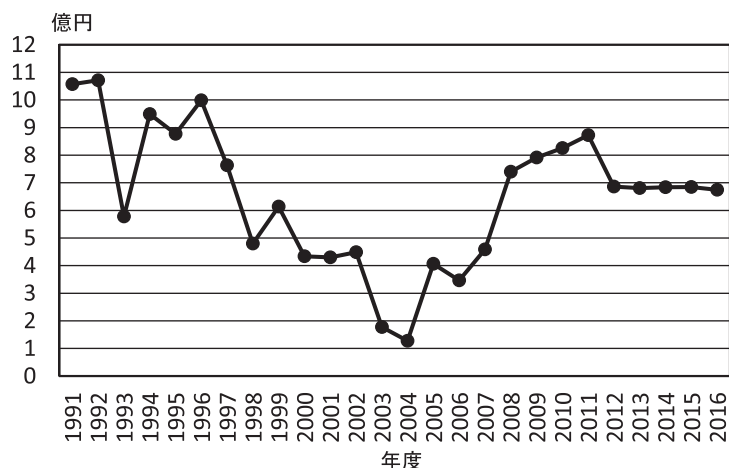


図6 浜松市オートレース事業の収支

資料：地方財政状況調査

まず、浜松オート²³⁾をみていこう。浜松オートの施行者は浜松市で浜松オートレース場も浜松市の所有である。

浜松オートは1991年度に39億円を一般会計に繰り出した。当時の浜松市の地方税収入は909億円であるから、オートレース事業からの歳入は地方税収入の4.3%に相当する。それが車券の売上額が減少するにつれ、収支も悪化していく。ただ、浜松市の場合、図6に示したように、1996年頃から急激に収支が悪化したものの、後で見る船橋オートを施行する船橋市・千葉県のような赤字は計上していない。自前のレース場なので賃借料が発生しないこともあるように思われる。

浜松市は2001年度に経営健全化計画を策定し、従業員200人の削減、土地借上料35%削減、選手賞金20%削減といった経費削減をおこなっていた。しかしながら、抜本的な収支改善には至らず、事業のあり方について、浜松市オートレース事業検討委員会は、「地域に及ぼす経済効果や雇用効果があるとともに、市民に娯楽の場を提供していることは言うまでもないが、事業本来の目的は、収益を上げて機械産業や公益増進及び地方財政に貢献することである。地方財政へ貢献できなければ、事業の存在意義はなく、まして地方財政の負担となることは本末転倒である」と述べた上で、「現状のままで事業存続は困難」であるとした。

オートレースを統括する日動振（当時）も長期低落に手をこまねいていたわけではなく、2013年には運営協議会に「構造改革」に向けた幹事会を設け、その検討結果は2002年1月に産業構造審議会車両競技分科会で報告された。ここでいう「構造改革」とは「魅力あるレースをファンに提供し、事業の活性化を図りながら、他方で運営全般に亘る合理化・効率化を徹底して、かりに

23) 浜松市の取り組みについては、主として浜松市事業検討委員会（2005）による。

売上額が思うにまかせなくても事業を継続してゆけるよう経営基盤を固めてゆくこと」²⁴⁾をめざすものであった。

この「構造改革」を実施するため 2002 年 1 月から開かれた第 154 国会において小型自動車競走法の一部改正がおこなわれた。オートレース事業の経営改善にむけて特に重要な改正点は、交付金の見直しによる施行者の負担軽減、施行者の事業再建策を支援するための交付金支払いの猶予・減免措置、車券発売等の委託に関し規制緩和による民活導入といったものであった。

交付金の猶予・減免措置は赤字施行者に対し、「事業収支改善計画」の策定を条件に、交付金の支払いを最長 3 年猶予するというものである²⁵⁾（2007 年の法改正で 5 年に延長）。これにより、2003 年 5 月には船橋市が、2005 年 3 月には山陽町（現、山陽小野田市）が、同年 4 月には伊勢崎市が、そして 2006 年 3 月には飯塚市が、それぞれ事業収支改善計画書を経産大臣あてに提出し大臣の同意を得ている。

事業収支改善計画に盛り込まれた内容は経費節減に関わる施策と収益増に関わる施策に大別されるが、まず経費節減策としては

- a. 開催日数の削減（船橋市、山陽町、伊勢崎市）
- b. 賞金などの減額（船橋市）
- c. 従事員の労働条件変更（飯塚市）
- d. 競走会の統合によるスリム化で競走会への委託料削減（山陽町、伊勢崎市）
- e. 包括的民間委託実施の検討（飯塚市）

などであり、収益増に関する施策としては

- f. プレミアムカップや SG 競走の開催（船橋市、山陽町、伊勢崎市）
- g. 場間場外発売（山陽町）

があげられている。

浜松市事業検討委員会（2005）には「この構造改革の効果が経営再建に向けた大きな期待であることは間違いないが、もっと早期に着手できなかったものかという疑念は禁じ得ない」と記されている。オートレース事業検討委員会の議論は廃止やむなしの方向で進んでいたようだ。

2005 年 11 月 28 日に行われた事業検討委員会の答申では、事業については廃止するのが適当とするが、その時期は一定期間を経た後とし、包括民間委託については有効な手段としている。一定期間の猶予の後に廃止ということであるから、この猶予期間内に経営が好転すれば存続もあり得るという意味も含まれていたと考えられる。この段階で廃止がほぼ決定的とみられていた浜松オートは辛うじて生き延びた。

24) 日動振（2008），p.272。

25) なお、この制度は、2013 年度以降は、赤字が発生した場合は JKA に交付した 1・2 号交付金のうち赤字相当額の還付を請求できるという方式に変更された。

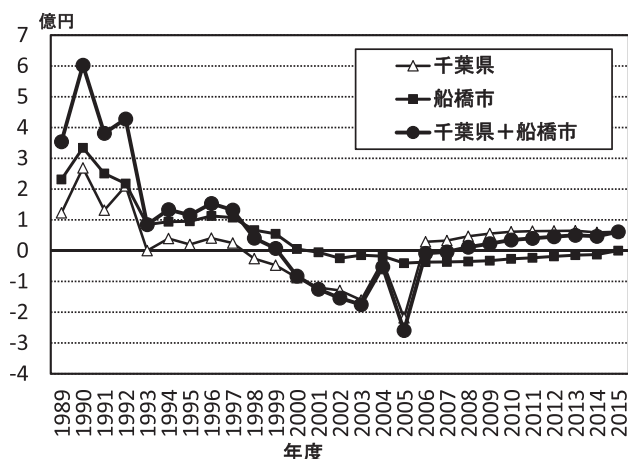


図7 小型自動車競走会計収支

資料：図6に同じ。

包括民間委託は、日動振が10月7日に提案したもので、北脇保之浜松市長（当時）は、事業検討委員会の答申を踏まえ、2006年度から5年間包括委託方式で事業を継続することとした。包括委託方式は船橋オートや山陽オートでも採用される。

受託業者は当初の日本トーターから日本写真判定に替わったものの、その後も継続され、売上額の下げ止まりもあり、2000年度の1億円を最後に長らく途絶えていた一般会計への操出も2011年度からは何とか復活し今日に至っている。

浜松オートは存続したが、オートレース発祥の地・船橋オートは2016年末をもって廃止された。最終日は名残を惜しむファンが詰めかけ、最後の挨拶をおこなった森田健作知事に罵声が飛んだ。

船橋オートの施行者は千葉県と船橋市である。船橋オートの車券売上額は1990年度の746億円をピークに長期にわたり減り続ける。事業の歳入から歳出を差し引いた収支をみると、千葉県は1998年度にはマイナスに転じ、船橋市は2001年度からマイナスに転じる。また、一般会計への操出金についてみると、千葉県は1997年度の4億円を繰り出して以降2005年度までゼロとなっており、船橋市は1996年度の5千万円を繰り出して以降ついに繰り出されることはなかった。

しかしながら近年の収支は改善をみせていた。千葉県の収支は2006年度にはプラスに転じ、2006～2011年度には1千万円、2012～13年度には2千万円をそれぞれ一般会計に繰り出している。一方、船橋市の収支は2001年度以来ずっとマイナスではあるが、2005年度に過去最大の単年度4億円のマイナスを計上してから後は年をおってマイナス幅は縮小し、2014年度の単年度赤字は1億2,500万円にまで縮小した。

両施行者の小型自動車会計の歳入から歳出を差し引いた収支の年次変化を表したものが図7である。両施行者の収支を合算すれば2008年度以降はプラスとなっており、その幅も年々大きく

なっている。

施行者である千葉県および船橋市は、船橋オートの廃止の要因に施設の老朽化をあげている。もちろん、そのことについて嘘はないだろう。だが、関係者への聞き取りなどによると、単にそれだけが理由ではないように思われる。

土地所有者である三井不動産、施設所有者であるよみうりランド、施行者の千葉県と船橋市の3者のそれぞれに廃止を選択する動機が存在していたとみられる。

廃止が決定される数年以上前から、マンション販売業者が「オートレースは近く廃止になりますから」と営業活動していたという噂があった。この真実はわからないが、バブル期以降、急速に進んだ東京湾岸の宅地開発により、オートレース場周辺が住宅用地として価値を高めており噂には信憑性がある。爆音が魅力のオートレースだが、ファン以外にとって爆音は迷惑でしかないことは認めざるを得まい。

おそらく、施行者だけではなく、土地所有者も施設会社もオートレース場に見切りをつけていたのではないだろうか。施設会社は車券の売上額に対して定率で賃借料を得ていた。したがって、売上額が低下すれば施設会社の収入も減少する。施設の補修・改善は施設会社の責務であるから、売上額の減少は施設会社にとっても死活問題である。

同じ公営競技である競輪では、売上額減少にともなう収支悪化で、それまで車券売上額の4%としてきた賃借料を、収支の悪化にともない施行者が賃借料率の切り下げを要請し、施設会社はその要請を呑まざるを得ないことがあった（古林英一（2016））。船橋オートの場合は最も高いときは売上額の5.8%であったという。最終的には4.6%くらいまで下げたようだが、条件の違いもあろうから一概にはいえないものの、競輪場の例と比較すると賃借料率の高さが施行者の経営悪化の要因となったように思われる。

船橋オートも、浜松と同様、2006年度から2013年度まで日本トーター、2014年度からは日本写真判定による包括委託による経営改善をはかり、景気の上昇もありここ数年は収益性は改善されていた。

施設会社、土地所有者、施行者のいずれもが廃止やむなしという判断にたちながらも、引き金を引くきっかけがなかったというところではないだろうか。

浜松市との違いがここにあるように思われる。浜松市の場合の判断基準は財政への寄与のみであったのに対して、船橋オートの場合は他の要因が複合しての廃止であったと考えられる。

4. 経営改善の試み ― 伊勢崎オートを中心に ―

(1) 開場からバブル期までの伊勢崎オート

当然のことながら、車券の売上げが長期にわたり低落を続ける中で、収益性を高める努力もおこなわれていた。ここでは、伊勢崎オートを施行する伊勢崎市を事例として、施行者の経営努力についてみていくことにする。

まず、伊勢崎オートを紹介する。伊勢崎オートレース場はわが国で最も後発の公営競技場である。1961年の長沼答申以降、競技場の新設は行われていなかったが、伊勢崎オートレース場の開場は1976年である。つまり、長沼答申以降に開場した唯一の公営競技場である。

先に述べたように、大井オートレースを施行していた東京都がすべての公営競技から撤退した。施行者がいなければ競技場としての存続は不可能である。全国に6場しかないオートレースにおいて、その1つである大井の廃止はオートレース界全体にとって大きな打撃であった。それゆえ、大井オートレース場の廃止後、オートレース関係者は大井に代わる新たなレース場の新設を熱心に模索しつづけた。

当初榛名が有力候補地とされたが、最終的に実現したのが伊勢崎市であった。当時、栃木県から群馬県にかけての国鉄(現JR)上毛線沿線およびその周辺には各種の公営競技が立地していた。東から、宇都宮競馬場・宇都宮競輪場(栃木県宇都宮市)、足利競馬場(栃木県足利市)、桐生競艇場(群馬県笠懸町(現みどり市))、高崎競馬場(群馬県高崎市)、前橋競輪場(群馬県前橋市)である。

実は伊勢崎市が公営競技の施行者となったのはオートレースが初めてではない。1948年の制度改正で、戦災および激甚災害被害都市に地方競馬の開催権が与えられ、1948年12月から1969年に開催権を返上するまで、高崎競馬場において毎年2開催伊勢崎市営で地方競馬を開催していた。さらに、1952年度からは前橋競輪場を借りて伊勢崎市営競輪を開催していた(途中からは高崎市・太田市と3市共催)。

地方競馬にしても、競輪にしても自前の競技場ではないため開催日数も限られており、自前の競技場で公営競技を施行したいという願望は強かったようである。競馬場の復活²⁶⁾活動もあったという²⁷⁾。

1972年度をもって大井オートが廃止され、施設会社である東京都競馬が移転先を探しているという情報に基づき、伊勢崎市はオートレース場の誘致に乗り出す。1973年11月に開催された第6回伊勢崎市議会臨時会ではオートレース場の誘致に関する決議案が議決された。

しかしながら、今でも公営競技に対しては好意的ではない市民感情が根強くあるが、美濃部の公営競技廃止にみられるように、当時の公営競技に対する社会の目は今よりもはるかに厳しかったと思われ、この決議案も全会一致ではなく、また会議録には〔発言する者多く、議場・傍聴席騒然〕とあって議事がかなり紛糾したことがうかがえる。

1974年4月におこなわれた市長選挙の大きな争点にもなったようだが、結果的に誘致を標榜する現職の下条雄策市長が再選を果たす。そして9月、東京都競馬(株)から通産大臣宛に移転許可申

26) 第二次大戦前、伊勢崎市(当時は茂呂村・宮郷村)には1930年から1939年まで伊勢崎競馬場があり、群馬県畜産組合が地方競馬を開催していた(地全協(1972), p.228)。

27) 伊勢崎市(1991), p.778~779。

請書が提出され、公聴会の開催等を経て、同年 11 月移転が許可された²⁸⁾。

開場にあたり最も大きな課題は選手の確保だったという。オートレースは地元選手中心の番組編成がおこなわれる²⁹⁾ ことと、そもそも場数が少ないため選手総数が少ない。加えて、大井所属の選手の相当数が補償金を得ることで廃業してしまっていたこともある。最終的には他場からの移籍選手と新規養成選手を合わせて 52 人の所属選手³⁰⁾ と、遠征選手（＝他場所所属選手）で番組を編成することで、1976 年 10 月伊勢崎オートが発足した。

上述のように、この地域には各種公営競技場が存在している。伊勢崎オートの誕生によって、他の競技が影響を受けたかどうかをみたのが表 5 である。この表は伊勢崎オート誕生前の 1975 年度と伊勢崎オートが周年開催を始めた 1977 年度を比較したものである。伊勢崎オートの周年開催で公営競技の開催日数は 21.3% 増加し、各競技の売上額の合計も同程度の 20.7% 増となっている。したがって、伊勢崎オートの誕生は他の公営競技に対して大きな影響はなく、むしろ、公営競技全体のマーケットを拡大したようにみえる。

年度途中の開場であったことから、初年度 1976 年度の開催日数は他場の半分の 54 日で、売上額は 107.4 億円であった。1 日あたりの売上額は 1 億 9,887 万円であった。1 日あたりの売上額を他場と比較すると、川口が 4 億 3,642 万円、船橋が 2 億 9,422 万円、浜松が 2 億 4,476 万円、飯塚が 2 億 4,476 万円、山陽が 1 億 8,094 万円であった。山陽よりは少し多いものの、当時としてはそう大きなものではなかったが、それまで地元で殆ど馴染みのない競技であることを考慮すれば上々の成果とみることができよう。

図 8 は開場の 1976 年度からバブル期までの伊勢崎オートの車券売上額と一般会計操出額の推移である。周年開催となった 1977 年度以降は順調に売上額を増大させ、一般会計への操出金も 20 億円を超えるに至った。1980 年代にはいると、車券の売上げは停滞基調に転じたが、それでも毎年 10 億円以上が一般会計に繰り出された。近接する太田市などとともに北関東への工業立地が進展した影響で、1975 年に 97,842 人だった伊勢崎市の人口は、10 年後の 1985 年には約 15% 増の 112,458 人と大幅に増えている（国勢調査による）。オートレースの収益は学校建設など人口増に対応したインフラ整備に大きく寄与したと考えられる。

1987 年度以降 91 年まで伊勢崎オートも他の公営競技場と同様、売上額が急増し、1991 年度には空前の 614 億円を記録し、35 億円が一般会計に繰り出された。この年度の伊勢崎市の歳入総額は 378 億円であったから、歳入総額の 1 割近い金額をオートレースが生み出したのである。

28) 大井オートレース場の廃止から伊勢崎オートレース場の開設にいたる経緯については東京都競馬（2000）p. 60～80 に詳しい。

29) 競走車の輸送に多額の経費がかかることも地元選手主体の番組編成がおこなわれる大きな理由のようだ。このあたりの事情は地方競馬に近い。

30) この時期にはすでに 1 車 1 走制になっていた。したがって、最低でも 8 車立て 1 日 12 レースで 96 名の選手が必要となる。

表5 他競技に対する伊勢崎オートの影響

	開催日数		増減		売上額			増減		1日あたり売上額		増減
	1975年度	1977年度	日	%	1975年度	1977年度	円	円	%	1975年度	1977年度	
伊勢崎オートレース場	—	108	—	—	—	24,427,272,300	円	—	—	円/日	円/日	%
宇都宮競輪場	72	72	0.0	0.0	27,420,605,800	30,564,279,500	—	380,841,747	11.5	424,503,882	424,503,882	11.5
前橋競輪場	78	72	△7.7	△7.7	25,394,202,400	24,552,976,700	—	325,566,697	△3.3	341,013,565	341,013,565	4.7
桐生競艇場	180	180	0.0	0.0	72,319,664,400	79,638,735,000	—	401,775,913	10.1	442,437,417	442,437,417	10.1
宇都宮競馬場	102	102	0.0	0.0	31,612,479,100	32,666,487,000	—	309,926,266	3.3	320,259,676	320,259,676	3.3
足利競馬場	36	48	33.3	33.3	6,511,881,600	8,067,863,700	—	180,885,600	23.9	168,080,494	168,080,494	△7.1
高崎競馬場	96	102	6.3	6.3	18,939,438,800	20,054,932,900	—	197,285,821	5.9	196,616,989	196,616,989	△0.3
合 計	564	684	21.3	21.3	182,198,272,100	219,972,547,100	—	323,046,582	20.7	321,597,291	321,597,291	△0.4

資料：伊勢崎市資料，全輪協（2001），全モ連（1984），地全協（1993）。

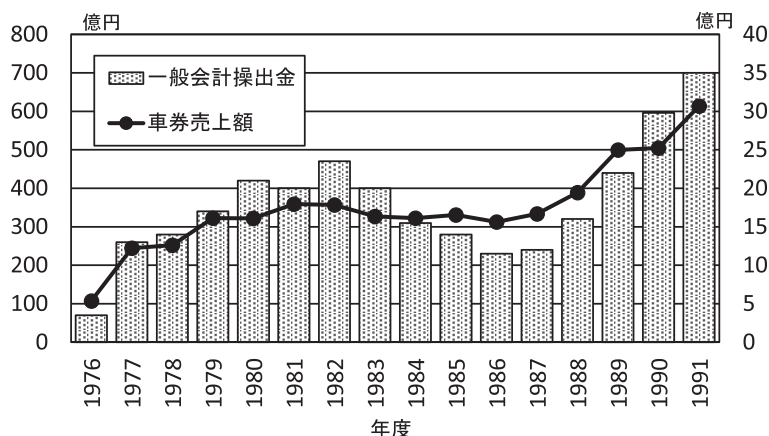


図8 伊勢崎オートレースの車券売上額と一般会計操出金の推移
(1976年度～1991年度)

資料：伊勢崎市資料。

(2) 売上低落と経営改善

バブル崩壊後、伊勢崎オートも他の競技場と同様、売上額は年を追って減少を続ける。図9は1991～2016年度の車券売上額と開催日数の推移である。当然のことながら、売上額の減少にともない一般会計への操出額も減少し続け、1999年度に1億円を繰り入れて以降は2013年度まで繰入額はゼロとなる。2000年度には単年度の収支が赤字となり、2006年度まで単年度収支はマイナスを続ける。

単年度収支の赤字は繰上充用として処理されるため。単年度の収支がマイナスを続けると繰上充用額は年々増加し、収支は累積的に悪化することになる。2004年度の決算ではついに26億円の赤字を計上するに至る。

この年、伊勢崎市は経営再建審議会を設置し、オートレース事業の見直しをおこなうことになった。伊勢崎市、赤堀町、東村、境町の4市町村の合併で、2005年1月1日には人口20万人を越える新たな伊勢崎市が誕生する。合併が伊勢崎オートレース事業の見直しに影響を与えたことも考えられる³¹⁾。

“経営再建”審議会というネーミングからもうかがわれるが、関係者への聞き取りによると、当時の矢内一雄市長や市職員は廃止を前提に考えていたわけではなかったものの、審議会では弁護士や経営コンサルタントの委員からかなり厳しい意見が出され、存廃をめぐる議論は回を追う毎に「真剣勝負」になっていったという。オートレース場で実際にレースを観戦し場内で会議を開催したこともあった。

31) 山形県上山市が主催していた上山競馬の廃止は、山形市との合併もひとつの契機であった。

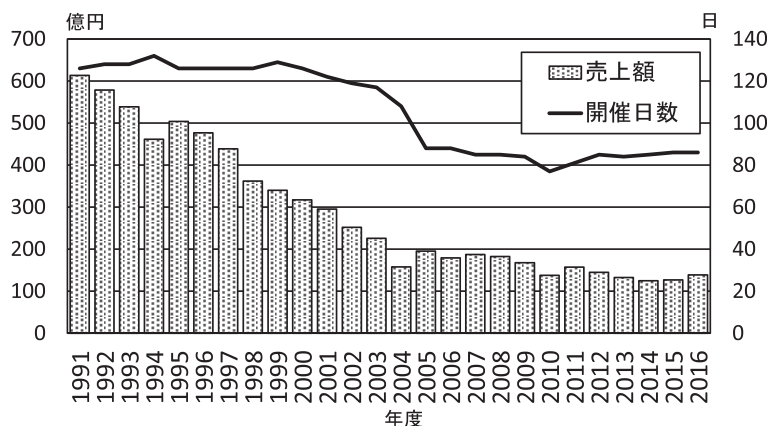


図9 伊勢崎オートの車券売上額・開催日数 (1991～2016年度)
資料：伊勢崎市資料、JKA 資料。

場内での会議がどの程度結論に影響したかを判断するのは難しいが、場内での会議は意外に重要なのではないと思われる。というのは、オートレースに限らず、公営競技に批判的な人の殆どは公営競技を見たこともない人である。「ギャンブルは怪しからん」、「競輪や競馬のファンは社会的に好ましくない人だ」という根拠のない先入観を持っているケースが多い³²⁾。レースに挑む選手たちの真剣な姿を一度見てもらいたい。

存続を主張する根拠として雇用などによる60億円の経済効果もあげられた。この点については存続に否定的な委員も納得したという。算定方式の如何で得られる経済効果の数値は大きく上下するから、60億円という数値の妥当性には議論の余地もあるが、公営競技の存在が少なからぬ経済効果を有していることは否定できない事実である。

とはいえ、「経済効果による財政の健全化」という迂回的なロジックはオートレース事業の赤字を認める根拠としては弱いのが現実である³³⁾。実際、各地でおこなわれた競馬場・競輪場の廃止に際して地域経済への波及効果が顧みられることはなかった。

各地の事例をみていると、存廃論議の帰結を左右するのは、施行自治体の首長と実務を担当する自治体職員の意識であることを改めて痛感する。“有識者”などから構成される審議会での結

32) 中央競馬を主催する日本中央競馬会は、こうしたイメージを払拭するために、多額の資金と時間をかけてきた。これに対して、各公営競技を主催・施行する自治体が、公営競技の社会的ステータスを高めるための努力をどれだけしてきただろうか。

33) 筆者はかつてばんえい競馬の存続運動に関わったが、そのとき、ばんえい競馬は観光資源としての地域経済に寄与できるという主張をおこなった。これは当時競馬法に競馬の目的が明示されていなかった(行政的には収益金の使途を記した条文をもって競馬の目的とみなしていた)ことに着目した論理であった。競馬の目的が記載されていないのだから、収益事業としては赤字でも地域経済に貢献できるのなら、ばんえい競馬の存続は決して“違法”ではないというロジックである。

論の多くは、周知のように、当初から結論ありきのことが多い。

だが、伊勢崎市のオートレース事業については、“真剣勝負”という言葉に表されているように、おごなりの議論がおこなわれたわけではなかった。2005年2月に提出された提言は、

1. 日本小型自動車振興会への交付金の延納特例の適用を申請し、2005年度からの3年間の期限内で計画的に収支改善を実施し、短期での収支均衡を果たしていくとともに、特例適用期間が切れる2007年度末までに交付金の猶予をすることなしに実質的に単年度黒字が達成できるよう最大限の努力をすべきである。
2. 特例期間の終了後、経営基盤の強化が図られず、赤字体質が改善されなかった場合は、速やかにオートレース事業を廃止すること。

というものであった。

2005年3月末には伊勢崎市小型自動車競走事業収支改善計画書（以下、改善計画）が作成され経産大臣に提出された。これにより、1号交付金と2号交付金の支払いが猶予されることとなった。

改善計画のうち、オートレース界全体の支援策としては

- ・収益性の低い開催日数の削減（108日→88日）と場間場外発売（96日→243日）による収益増
- ・SGレース開催（毎年度）による収益増
- ・選手賞金制度の見直し（ナイター手当（1日当たり12,000円）廃止等）
- ・小型自動車競走会に対する業務委託料の削減

の4項目で、伊勢崎市独自の取組としては

- ・新賭式の導入による収益増
- ・職員人件費の削減を含む開催経費削減
- ・ナイター開催増加（50日→56日）による収益増
- ・自動発払機の導入による経費削減（2007年度～）
- ・大型ビジョンの導入による企画レースの実施等

の4項目があげられている。

表6は改善策実施前の2004年度と実施後の2008年度を比較したものである。2004年度は前年までの累積赤字（＝繰上充用金）が16.7億円あった上に、単年度の赤字分9.3億円が加わり、累積赤字は26億円にまで膨らんだ年度である。加えて、後述する専用場外発売所の閉鎖にともない、一般会計から7億円が繰り出された年度でもある。すなわち伊勢崎オート最大の危機の年度であった。

まず、開催日数は2004年度108日に対して、2008年度は85日と大きく削減されたが、車券の売上額はむしろ増えている。その内訳をみると、本場での売上額は開催日数の削減以上に減少している。他場での伊勢崎オートの発売（＝場間場外発売）による売上額の伸びが2.5倍と大きく

表6 伊勢崎オートの収支改善

		2004年度	2008年度	増減
開催日数		日 108	日 85	% ▲21.3
車券売上額		千円 15,860,985	千円 18,335,103	% 15.6
内訳	本場	10,812,507	6,639,463	▲38.6
	他場	2,951,957	7,578,652	156.7
	その他	2,096,521	4,116,988	96.4
入場料		B 46,689	47,525	1.8
一般会計からの繰入		C 700,000	0	▲100.0
地方公共団体金融機構納付金還付金		D 255,655	0	▲100.0
その他の歳入		E 257,248	1,442,454	460.7
歳入計		F = A + B + C + D + E 17,120,577	19,825,082	15.8
払戻額(千円)		G 11,749,513	13,631,632	16.0
払戻を除く開催費		H 4,540,750	4,869,149	7.2
交付金		I 524,835	787,892	50.1
地方公共団体金融機構納付金		J 173,922		▲100.0
前年度繰上充用金		K 1,672,268	46,616	▲97.2
その他の歳出		L 1,059,803	43,295	▲95.9
歳出計		M = G + H + I + J + K + L 19,721,091	19,378,584	▲1.7
収支		N = F - L ▲2,600,514	446,498	▲117.2
施行者収入		O = A - G 4,111,472	4,703,471	14.4
単年度収支		P = N + K ▲928,246	493,114	▲153.1

資料：伊勢崎市資料，地方財政状況調査。

増大している。これは上記のように場間場外発売が収益性の改善に大きく寄与していることを示している。さらに、2004年度は伊勢崎での開催がなかったSG戦が2008年には開催されたことも寄与していると思われる。また、後に多少詳しくみるが電話投票などの伸びも大きい。

歳入面で注目すべきことは「その他の歳入」が10億円以上増えていることである。この多くは他場開催のレースの発売にともなう手数料収入であると思われる。場間場外発売は、自場のレースを他のレース場で売るだけでなく、逆に他場開催のレースを自場で売り手数料を得る。場間場外発売により、それぞれの地域のファンが開催日以外でもオートレースを楽しめるようにすることでマーケットを拡大させた。

その他の収入には場内や出走表の広告収入も含まれる。伊勢崎オートレース場の場内には、地元の飲食店などの看板が随所に掲示されている。また、ファンが必ず手にする出走表（基本的なデータが記載された番組表）にも企業広告が入っている。出走表の場合、広告掲載料で印刷費がそれでまかなえる程高くないとのことなので、広告掲載料も看板掲示料金も収入源としては決して大きなものではない。だが、地元市民のオートレースに対する親近感を高める上で効果は大

きいように思われる。

次に歳出の面についてみていこう。開催費のうち圧倒的な比重をしめるのが的中車券の払戻であるが、これは定率なので払戻率を下げるしか削減のしようがなく、経営努力でどうなるものでもない。そこで払戻を除く開催費をみると、開催日数が減ったにもかかわらずやや増えている。これは2008年度はSG戦の第12回オートレースグランプリが開催されたことも影響している。SG戦は売上額も大きい、賞金・手当、広報費といった開催経費も大きい。

その他の歳出が大きく減ってはいるが、これは上述のように、2004年度は専用場外発売所閉鎖にともなう支出がおこなわれたことも大きい。他には人件費の圧縮もかなり大きいようである。地方財政状況調査によると、1995年には開催平均臨時職員数は797人にのぼっていたが、徐々に削減され、2004年にはほぼ半数の399人となっていた。さらに、2008年度からは市の雇用ではなく、システムの保守をおこなう民間企業の雇用に切り替えられた。

売上額の低落にともない、発売業務などに携わる臨時職員（従事員とよばれ、女性が圧倒的に多い）の待遇も悪くなっていったが、多くの臨時職員は売上額の低迷による経営悪化を理解していたようで、民間企業への移籍も速やかにおこなわれたようだ³⁴⁾。民間への移籍にともない、賃金率の引き下げはなかったものの、シフトの変更や出勤日数の変更で支払われる賃金の総額は下がったのではないと思われる。

ともあれ、収支の改善対策は成果をあげ、2008年度は久々に収支は黒字となり、存廃の危機を脱することができた。

2008年度以降は黒字が続いている。ただ、以前と異なるのは、収益をすぐに一般会計に繰り入れるのではなく、基金として積み立てることがおこなわれるようになったことである。これは厳しい時代を教訓化したものといえよう。

伊勢崎オートが廃止された船橋オートと異なることはいくつかあるが、最も重要なことは、施行者がオートレース事業を何とか継続しようという強い意思をもっていたことであろう。例え黒字であろうとも、施行自治体の首長が廃止を宣言すれば、簡単にやめることのできるのが公営競技なのである。

施行者の意思が基本ではあるが、施設会社の動向が施行者の意思に与える影響も無視はできないように思われる³⁵⁾。

伊勢崎オートレース場の土地・建物の大部分は施設会社である東京都競馬株式会社の所有である（選手宿舎など一部の建物と土地は市有、駐車場の一部は民有）。東京都競馬は伊勢崎オート

34) 従事員の労組の全国組織として、自治労公営競技評議会がある。公営競技評議会も、現段階においては、雇用を守るということを第一にしているようである。

35) 上述の船橋オートレース場の廃止は施設会社のよみうりランドの意向もあったように推測できる。また、オートレースではないが、競輪場でも花月園競輪場の廃止は、施設会社花月園観光の経営問題が関わっていた（古林英一（2017））。

レース場のスタンドの一部を利用し、地方競馬の場外馬券売場であるオフト伊勢崎を営業している。

これはオフト伊勢崎に限らず、全国の地方競馬の場外発売所の多くがそうなのであるが、2013年から、日本中央競馬会が馬券を自らの施設で売だけでなく、地方競馬主催者に馬券発売の委託をおこなうようになった。このことは、地方競馬主催者が、圧倒的なマーケット規模をもつ中央競馬の馬券を発売し、手数料収入を得ることができるようになるとともに、場外発売所の経営に大きく寄与している。東京都競馬はオートレース場の運営の赤字をオフト伊勢崎で補填しているという。それが事実かどうかはわからないが、賃借料が大きな比率をしめる施設等使用料も、売上額がピークだった1991年度には22億円あったのが、2008年度には7.7億円と1/3近くにまで減っており、施設会社の収入が大きく減少したのは事実である。

さらに、中央競馬の馬券を買いに来た競馬ファンの目を、多少なりともオートレースに向けることができればいいのだが、現状では必ずしもそううまくはいっていないようである。

(3) ナイター開催と専用場外

伊勢崎オートはこれまでも先進的な試みをおこなってきた。そのなかには成功したものもあるし、残念ながら失敗に終わったものもある。ここでは成功した施策としてナイター開催を、失敗した施策として専用場外発売所の開設をとりあげる。

伊勢崎オートのナイター開催のスタートは1989年である。わが国の公営競技で最初にナイター開催をおこなったのは特別区競馬組合が主催する大井競馬場であった。大井競馬場の施設会社は東京都競馬であったから、同じ東京都競馬が施設を所有する伊勢崎オートはナイター開催のノウハウを生かすことができたと思われる。

当時はまだ、中央競馬を除く各公営競技は専用場外発売所や電話投票などが未整備だったので、本場来客数がそのまま売上上に直結していた。したがって、本場来客数を増やす手段として取り入れられたのがナイター開催だった³⁶⁾。

伊勢崎でオートレース界初のナイター開催がおこなわれた1989年はオートレースのみならず、バブル経済を背景に各公営競技が大きく売上額を伸ばしていた時期である。したがって、伊勢崎オートレースのナイター開催による効果を検証するのは難しいが、画期的なことであったのは確かである。

オートレースは爆音のこともあったのか、ナイター開催は2005年に飯塚オートが実施するまで長らく伊勢崎のみであった。周辺に人家が少なかった伊勢崎オートレース場の立地環境もナイター開催を可能にした条件だろう。上述の改善計画にもナイター開催の日数増加(50日→56日)

36) 1990年代半ば以降、ナイター開催を実施する施行者が多くなるが、これは本場来客数を増やすこともあるが、電話やネットによる投票を取り込むことが主眼となっている(古林英一(2017))。

があげられていた。実際には56日に増やすことはなかったが、年間の開催日数を大きく削減されたなかで、ナイトー開催の日数は50～40日が維持されたので、ナイトー開催のしめる比率は大きくなっている。

ナイトー開催はその後2005年度からは飯塚でもおこなわれるようになった。そして、2015年度からは川口でも開催されるようになっている。住宅地に立地する川口では爆音が問題であったが、爆音を防ぐ集合型マフラーの装着で爆音の問題は解決された。

ナイトー開催は公営競技界全体からみても先駆的なものであったが、専用場外施設は結果的には失敗だったといわざるを得ない。

オートレースでは、1986年の省令改正で場外発売所の設置が可能となったものの、場外発売所を開設する施行者は長らくあらわれなかった³⁷⁾。1999年12月になって、伊勢崎市は伊勢崎オート専用場外発売所として、新潟県魚沼郡堀之内町（当時、2004年の合併で現在は魚沼市）にアレック越後を開設した。

アレック越後は、売上額が低落を続けるなかで、「これを機に全国のファンにオートレースをさらに周知するとともに公正明朗な競技を通じて選手の競技技術と競走車の性能を広く公開し、オートレースのイメージアップ、新規ファンの開拓を図り、健全娯楽としてのオートレースの発展を通じ売上の増額を目指している」（伊勢崎市（2000）、p.80-81）と大きな期待が寄せられていた。

しかしながら、売上不振で2002年度末をもってわずか3年ほどで閉鎖を余儀なくされてしまった。このアレック越後の処理のために、一般会計から7億円がオートレース事業に繰り入れられた。一般会計からオートレース事業会計への繰入はこのときだけである。

公営競技の専用場外発売所は都市型と郊外型に分類しうる。郊外型場外発売所は自動車での来場を前提としている。概ね30kmくらいまでが主たる集客圏とされるようだが、アレック越後は人口の多い長岡市や上越市からの距離もやや遠すぎたと思われる上に、何よりもオートレースの認知度が低く、採算のとれるまでファンを増大することができなかった。

アレック越後の廃止以降、オートレースでは長らく専用場外発売所は開設されないままであったが、2012年以降新たなかたちで展開する。このことについては節を改めて論じる。

5. オートレースの市場拡大 ― 専用場外発売所とネット投票

(1) オートレースにおける専用場外発売所の展開

上述のように、オートレース初の専用場外発売所であるアレック越後の閉鎖以来、オートレー

37) 少し面白いことに、オートレースの根拠法である小型自動車競走法では「車券」という言葉は、「場外車券売場」という言葉でのみ使用されている。他のところではすべて「勝車投票券」となっており、勝車投票券＝車券であることの説明は全くない。

スの専用場外は長らく開設されることはなかったが、2012年以降、専用場外発売所が続々と開設され、オートレースの専用場外発売所は2017年12月には28か所となった。

アレック越後と異なり、これらの施設はいずれもすでに営業している競輪の場外発売所の一角に設置されたものである。競輪とオートレースはともに所管は経済産業省で、2008年4月に日本自転車振興会(日自振)と日本小型自動車振興会(日動振)が合併し財団法人JKAとなった(法人移行で2013年度からは公益財団法人JKA)。

この組織統合は関係者にかなりのとまどいを与えたようだ。合併当時の日自振会長であった下重暁子も組織統合には反対だったようだ³⁸⁾。だが、長い目でみれば異なった公営競技間の交流を促進する役割は果たしたのではなかろうか。

アレック越後の経験から、ファン層の薄いオートレースが独立した場外施設を維持することは困難であるが、既設の施設の一部に開設する方式であれば、売上額が小さくとも維持しうる。また、競輪場外発売所の側からみると、既にある競輪の発売機の一部をオートレースに置き換えるだけで、発売対象競技を増やすことができ、多少なりとも新たなファンの来場をもたらす効果が期待できる。

2012年12月に山梨県のサテライト双葉内にオートレース双葉が開設されたのを皮切りに次々に競輪場外施設内にオートレースの発売所が設置される。2018年5月現在、オートレースの場外発売所は28か所あるが、開設年度別をみると、2012年度1か所、2013年度と2014年度は3か所、2015年度には5か所、2016年度は12か所、2017年度4か所となっており、ここ数年で急速に増えている。その結果、2016年度には車券総売上額の8.3%にあたる54億円を専用場外で発売するまでになっている。

他の公営競技では頭打ち傾向になっている専用場外発売所であるが、オートレースにおいてはまだ成長の余地のある販路となっている。また、オートレース石狩などでは、オートレースの選手を招いてイベントを開催し、ファンの拡大をはかっている。多くの専用場外はこれまでオートレースのファンが希薄な地域に立地しており、イベントの開催などで新たなファンの獲得がおこなわれている。アレック越後で成功しなかったことが、既存施設を利用することで可能となったとみることができよう。

28施設のうち7か所は同じ建物内で地方競馬の馬券も発売している(船橋競馬場内のオートレース船橋を含む)。双葉では2008年からはポートレースの発売もおこなっている。こうした複合施設化は、専用場外発売所の進むべき方向を示しているのかもしれない。有限会社サテライト石狩の玉澤秀貞社長は「お客さんが“商品”を選べるべきであり、売る側が品揃えを増やすのは当然」という。玉澤氏の言葉は、一般的には至極当然のことだが、その当然のことが斬新にみえ

38) 下重暁子(2012), p.81-89に組織統合の経緯が述べられている。

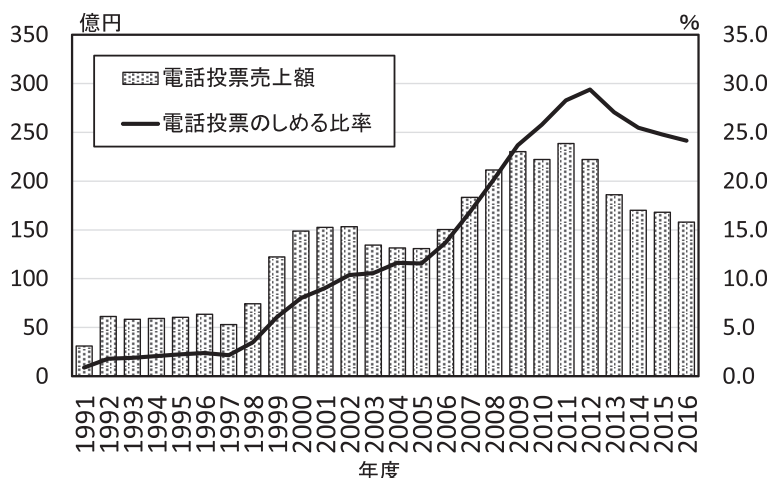


図 10 電話投票売上額の推移

資料：図 2 に同じ。

るところに、公営競技界の特殊性もしくは後進性がうかがわれるように思われる。

(2) ネット投票の拡大

発売所に赴くことなく投票券を購入できるようにしたのが電話投票であった。公営競技全体の電話投票・ネット投票の発展については古林英一（2017）で論じているので、ここではオートレースのみについて述べる。電話投票はその後インターネットを介しての発売に発展する。各種統計資料などでは「電話投票」と記載されているが、現状では「電話投票」の売上額のほとんどはネット投票によるものである。

ネット投票の前身となる電話投票がオートレースに導入されたのは 1991 年である。中央競馬の電話投票の本格運用開始は 1976 年（1974 年から試行運用）、競輪とボートレースが 1985 年なので公営競技でもっとも遅い導入だった。

これは単純にオートレースの後進性ゆえとはいいがたい面もある。というのは、オートレースで重要な予想材料となる試走タイムを、車券の購入者にどう伝えるかという問題があった。

図 10 はオートレーステレフォンセンターが電話投票（JKA の資料では「オフィシャル」と記載されている）の売上額と総売上額に占める比率の推移をみたものである。金額的には 1990 年代末期から急速に増大し、その後しばらく停滞したものの、2006 年度頃から再度増加傾向に転じ、2011 年度には 239 億円まで増え、総売上額に占める比率も 28% にまで高まった。総売上額が長期にわたり低落するなかで、電話投票が大きな役割を果たしたことがわかる。

だが、2012 年度以降売上額が減少傾向に転じている。これは 2013 年度からオフィシャル以外に民間企業によるネット発売がおこなわれるようになった影響が大きい。民間ポータルとよばれ

るこのサービスは、2018年4月現在3社がおこなっているが、ポイント還元や重勝式投票など、オフィシャルにはないサービスが提供され、オフィシャルから民間ポータルへの流出がおきているようだ。

オフィシャル利用者の唯一のメリットはネットではなく、旧来からの電話での投票が可能なことであるが、スマホが普及した今日ではあまり大きなメリットとはいえないだろう。また、ここ数年の間に、各種公営競技のネット投票は飛躍的に使い勝手が良くなっているのだが、オートレースのオフィシャル投票のサイトは改良がおこなわれておらず、使い勝手が良くないことも流出に拍車をかけているように思われる。

2016年度の民間ポータルの売上額は104億円（オフィシャルは158億円）にまでなっており増加傾向である。両者をあわせると、売上額全体の4割となっており、今やネット発売がもっとも重要な販路となっている。

インターネットは単に投票ができるだけでなく、リアルタイムでレースを観戦でき、試走も見ることができる。また、ダイジェストで後からレースや試走も観戦することも可能である。

ネット投票が大きな比率をしめるようになったことから、新たなレース形態も登場した。ミッドナイトレースである。ミッドナイトレースは午後9時頃から11時半頃までおこなわれ、投票はネット投票のみである。ミッドナイトレースは競輪で始められたのが最初であるが、オートレースでは2015年11月に飯塚で1日6競走で3日間おこなわれたのが最初である。

ミッドナイトレースは本場で発売をおこなわないので、発売業務、場内警備、清掃といった費用が全く不要であるため収益性が高い。2015年の飯塚での試行が好成績であったことから、2016年度は27日間、2017年度は38日間、いずれも飯塚で開催された。

6. 小 括 — オートレースの課題と展望 —

第二次大戦後の混乱期に生まれた公営競技は、ときに厳しい社会的批判を浴びながらも、社会に根付き、いずれも高度経済成長期に大きく成長した。本稿でとりあげたオートレースも、当初想定されたような形ではなかったものの、車券の売上額は他の公営競技同様の成長をとげ、施行自治体の財政に大きく寄与した。

1970年代半ばから80年代半ばにかけての調整期を挟み、80年代後半から90年代初めのバブル経済により、オートレースも他の公営競技と同様、史上最高の売上額をあげるに至った。しかしながら、バブル崩壊以降、長期にわたり売上額は低落を続け、21世紀を迎える頃には公営競技から撤退する自治体が相次ぎ、競馬場や競輪場がいくつも姿を消した。

競技ごとに差違はあるものの、2010年頃を境に公営競技の売上額はようやく長い低迷期を脱したかにみえる。とはいえ、オートレースは、競輪と並び、その回復度合いは他の競技に比べると低い。これは景気の動向という各競技に共通の外在的な要因以外に、それぞれの競技の個別的な要因が存在していることを示している。

本稿を締めくくるにあたり、オートレースに固有の諸条件を検討し、オートレースの課題と展望を考察する。

まず、オートレースの市場である。現在の公営競技を支えているのは、1990年代終わり頃から急速に普及したネット投票である。表7は各競技の販路別売上額と1日あたり売上額を比較したものである。オートレースは本場の売上額の比率が他の競技に比べ高い。中央競馬と地方競馬は今や電話投票（実態はネット投票）が6割を超えており、売上額規模では地方競馬や競輪を凌駕しているボートレースとオートレースが約4割で、競輪は25%と格段に低くなっている。

競技間の販路の差違について分析は今後の課題に譲るが、オートレースについてみれば、すでに述べたように、専用場外発売所の展開は他の競技に比べ大きく遅れ、専用場外発売所の本格的な展開はここ数年のことである。同じ場外発売という括りであっても、従来からおこなわれてきた場間場外発売と専用場外での発売は全く異質のものである。

場間場外とはオートレース場において他のオートレース場で開催しているレースの車券を発売することである。したがって、場間場外を利用するファンの殆どは、オートレース場の周辺に住んでいる人々であり、本場開催のときは本場に来場する人たちが主である。これに対して、ここ数年、競輪の場外発売施設に併設する形で増大した専用場外発売所の殆どは、オートレース場から遠い場所に立地している。つまり、古くからのオートレースのファンがあまりいない地域である。

2015年度の専用場外での売上額は19.2億円で、車券の総売上額の2.8%に過ぎなかったが、2016年度は大きく増加し54.1億円となり全体の8.3%をしめるに至った。もちろん、これは発売施設数が大きく伸びたことによるところが大きいですが、その少なからぬ部分が新規のファンであることが重要である。

一般財団法人オートレース振興協会が2016年1～2月にかけて、当時開設されていた全専用場外発売所でアンケート調査をおこなった。この調査は調査当日当該施設でオートレースの車券を購入したファンのほぼ全員が回答したものであるという（回答数の合計は701名）³⁹⁾。

この調査によると、「オートレースだけしか買わない」という人は13%で、「他競技も買うがオートレースが中心」という人が32%であった。残りは「他競技が中心だがオートレースも買う」という人である。

さらに、オートレースを始めた時期について尋ねた質問では、当該場外施設が開設されてから始めた人が54.2%、当該場外施設が開設されたのを契機に再開した人が25.0%となっている。再開したという人のなかには、以前の居住地でオートレースを楽しんでいたが、転居などによってオートレースと縁遠くなっていたという人が多いようである。

39) 以下で引用している調査結果はいずれも振興協会（2016）による。

表7 販路別売上額 (2016年度)

	総売上額	本場	場外	電話投票	開催日数	1日あたり売上額
	円	円	円	円	日	円/日
オートレース	65,416,266,300	13,997,655,500	24,143,200,600	27,275,410,200	439	149,011,996
中央競馬	2,670,880,261,600	88,823,275,300	844,723,769,900	1,737,333,216,400	288	9,273,889,797
地方競馬	487,001,199,590	45,021,756,500	135,074,838,100	306,904,604,990	1,290	377,520,310
競輪	634,598,214,600	32,429,945,500	442,919,933,400	159,248,335,700	2,172	292,172,290
オートレース	1,111,151,064,600	147,084,971,000	489,075,895,500	474,990,198,100	4,559	243,726,928
	%	%	%	%		
オートレース	100.0	21.4	36.9	41.7		
中央競馬	100.0	3.3	31.6	65.0		
地方競馬	100.0	9.2	27.7	63.0		
競輪	100.0	5.1	69.8	25.1		
オートレース	100.0	13.2	44.0	42.7		

注. 中央競馬は1~12月, 他の競技は4月~翌年3月.

「場外」は場間場外と専用場外の合計.

資料: 表1に同じ.

オートレースの本場に行ったことがあるかという設問に対しては、当然のことながら、施設の立地条件によって大きな差がみられる。「行ったことがない」という人は、新橋（東京）や横浜ではそれぞれ9.8%、23.1%と少数派だが、石狩の76.7%を筆頭に、九州や東北の施設では60～70%が「行ったことがない」と回答している。

以上のことから、他の競技をすでに楽しんでいる人は、機会があれば、オートレースにも関心を抱き、ライトではあるがファンになる可能性が高いことがわかる。

これまで、公営競技の専用場外発売施設について、施行者の多くは投票券を売る場所としてしか認識してこなかったように思われる。しかしながら、ある程度公営競技に親しんだ人が集まる場であれば、新規ファン獲得の場として活用できることが示されているのではなかろうか。情報発信の場として、また、アンテナショップ的な場として、さらにはファンの交流の場として、専用場外施設の活用を考える必要がある。

本場中心の時代にあつては、全国にわずか6場しかなく、それも関東地区以外には3場しかないオートレースのファン拡大は望めなかった。しかしながら、ネット投票や専用場外の成長をみると、他の競技に比べ、成長の余地はまだ残されていると思われる。

娯楽が多様化し、加えて高齢化と人口減少が長期にわたり続く時代となり、今後、バブル期のような売上額を記録することはまずあり得ない。売上額が低迷を続けた時期にコスト削減を主とする経営合理化がはかられたことから、今日では現在の売上額が維持できれば何とか事業は継続できるように思われる。

最後に、オートレースないしは公営競技一般についての課題を列举し、本稿の締めくくりとする。

オートレースは他の競技に比べ、コアなファンの比率が高いように思われる。しかしながら、それはコアなファンしか残っていないとみるべきかもしれない。専用場外施設の全国的展開やネット投票によって、ライトであっても広いファン層を形成していくことが今後のオートレースに求められる。

売上額の面からみれば、今や本場の比率は格段に小さくなってはいるが、当然のことながら、本場での開催がおこなわれなければ事業そのものが成立しない。あらゆるエンターテインメントに共通することではあろうが、生で迫力あるレースを観戦することはファン獲得の大きな手段である。厳しい経営環境のなかでは施設改善に資金を投入することはなかなか難しいことではあろうが、快適な観戦空間の提供も求められよう⁴⁰⁾。

2016年度の開催日数は、最も多い飯塚でも114日、最も少ない山陽ではわずか48日である。場間場外発売で車券売場を周年使っているとはいえ、事実上、遊休施設化している期間が長くなっ

40) ポートレースが比較的本場の売上額の比率が高いのは、開催日数が多いことが主たる理由であろうが、競輪、オートレース、地方競馬に比べ、総じて居心地のよい施設になっていることも多分にあるように思われる。

ている。なかなか難しいことではあろうが、施設の多面的利用も考えるべきときに来ているように思われる。施設の多面的利用を通じ、オートレースの新たなファンを開拓できれば理想的である。

伊勢崎市はオートレース場を使って各種のイベントを開催している。本場開催中にも子供向けのイベントを開催したりしている。こうしたイベントに対しては、車券の売上げにつながらないと批判的な意見もあるだろうが、競技場が地域に根ざした存在になることは廃止に対する抑止力にもなる。

加えて、選手を単なる競走の資源としてではなく、広報活動のタレントとして積極的に活用すべきであろう。かなり特殊な例ではあるものの、森且行選手をきっかけにオートレースのファンになった女性も少なからずいるようである。

若干22歳でオートレース60年の歴史で誰もがなしえなかったSG戦4連覇という偉業を成し遂げた鈴木圭一郎選手をはじめ、2011年に44年ぶりの女子選手としてデビューし、グレードレースの優勝実績もある佐藤摩弥選手ら女子選手も徐々に活躍するようになりつつある。若い選手が活躍する一方で、70歳を超える現役選手も存在するのがオートレースである。話題性がないわけではない。筆者のファン歴は浅いが、今後の発展を心より祈念する。

【付記】

本稿の作成にあたっては、オートレースの関係団体はもとより、他競技の関係団体の方々にもたいへんお世話になった。深くお礼申し上げる次第である。

参 考 文 献

- 伊勢崎市 (1991) : 伊勢崎市史通史編3, 伊勢崎市.
伊勢崎市 (2000) : 伊勢崎市制六十年誌, 伊勢崎市.
太田原準 (1999) : 日本二輪産業における構造変化と競争——一九四五、一九六五——, 経営史学, 第34巻第4号.
下重暁子 (2012) : プレーキのない自転車 私のまっすぐ人生論, 東京堂出版.
振興協会 (2016) : 平成27年度オートレースファンアンケート調査報告書, 一般財団法人オートレース振興協会.
全モ連 (1984) : モーターボート競走30年史, 全国モーターボート競走会連合会.
全輪協 (2001) : 社団法人全国競輪施行者協議会五十年史, 全国競輪施行者協議会.
地全協 (1993) : 地方競馬史第四巻, 地方競馬全国協会.
東京都競馬 (2000) : 東京都競馬50年史, 東京都競馬株式会社.
日動振 (1981) : オートレース三十年史, 日本小型自動車振興会.
日動振 (2008) : 日本小型自動車振興会史, 日本小型自動車振興会.
日動振 (2001) : オートレース50年史, 日本小型自動車振興会.
浜松市事業検討委員会 (2005) : 浜松市オートレース事業検討委員会オートレース事業検討委員会中間報告書, 浜松市オートレース事業検討委員会.
古林英一 (2016) : 公営競技の誕生と発展——競輪事業を中心に——, 北海学園大学学園論集, 第162号.

古林英一（2017）：公営競技の「拡張」と「縮小」—— 競輪を中心に ——，北海学園大学学園論集，第 172 号。