

産業構造審議会車両競技分科会車輛競技活性化小委員会報告書（案）

「競輪・オートレース事業活性化プラン」に対する意見書

2006年3月7日

千代田区六番町1 自治労会館内

全日本自治団体労働組合

全競労評議会 議長 竹村美也子

全国一般評議会 議長 浦 俊治

はじめに

3年前の「競輪小委員会報告書」に対する意見書においても指摘したが、私たち全日本自治団体労働組合（自治労）は全国47競輪場のうち主要な29競輪場、全国6オートレース場のうち5場の従事員を組織しているが、今回の小委員会の検討に際しても再びただの1回も「関係諸団体からのヒアリング」の機会が与えられなかった。

全国各地の競輪場やオートレース場が存続か廃止かの瀬戸際に立たされている状況の中で、廃止によって直接的に深刻な影響を蒙るのは従業員や関係業者であり、報告書（案）において従業員の雇用関係、労働条件にも言及している以上、少なくともヒアリングの機会が与えられてしかるべきであり、またもやこうした措置が行われなかったことに対し、まずもって強く抗議するものである。

その上で私たちは与えられなかった意見開陳の場に代えて、この書面をもって以下の点についての意見を申し上げる。

〔1〕 施行者収益が担保されない限り、競輪・オートレース事業の存続はありえない

前回の法改正やその後の車輛競技活性化小委員会における議論によってもオートレース事業は存続へ向けた展望を見出すことができず、連鎖廃場＝事業そのものの廃止という危機に直面する中で、元車輛課長の瀬戸比呂志氏が現役出向の形で日動振の理事に就任し、開催日数の大幅削減を柱とした大々的な構造改革を断行することにより、かろうじてこの

危機を回避することとなった。

しかし、このオートレースの構造改革は多くのファンを失ってからの窮余の一策として出されてきたもので、遅きに失したものと言わざるを得ない。

今回の「競輪・オートレース事業活性化プラン」も残念ながら、オートレース事業が事業そのものの存廃の危機に直面するまで有効な手を打てなかったことに対する厳しい反省がなく、従来の延長線上に総花的な手直しを行おうとしているものであるが、このままではオートレース事業にとどまらず、競輪事業についても数年後には連鎖廃場＝事業そのものの存廃の危機に直面すると言わざるを得ない。

言うまでもなく公営競技の施行者は地方自治体であり、その地方自治体自身が財政危機に直面している現状では、赤字でも事業を続けていけるような余裕はなく、議会の意思を含めて「黒字が担保されない限り撤退＝廃止すべき」という意見が大勢となっている。

つまり、事業存続の展望を確かなものとするためには、施行者である地方自治体に黒字が担保されることが不可欠なのであり、この切り口から事業の仕組みそのものを含めた抜本的な構造改革を断行していくべきなのである。

〔2〕施行者収益を担保するために

施行者収益を担保していくための改革の柱は、以下の二点である。

第一には、売上規模が小さい競輪場では賞典費の比率が8～10%にもなり、1開催で1億円近い赤字となっているFⅡ開催については、「下位格開催の活性化」などという手直しを画策するのではなく、大胆に縮小整理することである。（特別競輪を含めた全売上高に対する賞典費比率も今や5.2%にまで上昇している。）

勿論、このことを断行すれば自転車競技会と選手会にはかなりの余剰人員が発生するが、自転車競技会の余剰人員については近畿自転車競技会がすでに実施しているように、施行者のもとに派遣し、プロパー職員として施行者業務の重要な一端を担っていく道を選択すべきである。（そのことが固定経費に占める職員人件費の削減にも寄与していくのである。）

又、選手については、プロ野球の一軍選手の最低年俸が250万円であり、一軍選手の平均在職年数が3.5年程度しかないことなどを参考に、賞金体系を徹底的な優勝劣敗原則に改め、競輪で飯を食える選手の枠を縮小し、新陳代謝を決定的に進めることが不可欠である。

第二には、交付金について、現行の売上に対する比率ではなく、収益に対する比率に抜本的に改革することである。今回の意見書案では施設改善に対する費用の一部を時限的に

控除するというという極めて限定的な改革が謳われているが、残念ながらこれでは施行者収益を担保することにはならないのである。

少なくとも公営企業金融公庫納付金制度と同じく、収益の範囲内とすべきである。

前回の競輪小委員会でも交付金の使途についての点検は全くされなかった。そして、私たちが従来から指摘してきた財団法人「産業研究所」の不祥事が発覚したあとに開催されている今回の車輛競技活性化小委員会においても、経済産業省はこのことを委員会の検討テーマからはずしており、極めて遺憾といわざるを得ない。

〔3〕その他報告書案に対する批判として

この間、小委員会では「包括的民間委託化」があたかも事業存続の切り札であるかのよう
に推奨され、報告書案でも「早期実施」を促している。

しかし、「包括的民間委託化」は、「①桐生競艇における事例のように、実施主体である
地方自治体は単なる名義貸しに転落し、公営競技の根幹を揺るがしていく危険性が大きい
こと、②現行の自転車競技法及び小型自動車競走法では包括的民間委託の受託企業には法
の網がかかるけれども再委託先、再々委託先にはかからないことになっており、暴力団関
係者等の参入の危険性を排除していないこと、③受託企業が関連業務を受託する子会社
等を立ち上げ、そこに再委託を拡大していった場合、道路公団と下請け企業の事例のよう
に会社間での利益のキャッチボールが行われ、利益隠しが行われていく危険性が大きいこ
と、④これまで参入した企業や自転車競技会には残念ながら民間レジャー産業のノウハウ
があるわけではないので、新たなファン層を獲得していくという積極的な経営は期待でき
ず、暴力的な人件費削減を柱とするコストダウンによる延命以上を期待できないこと」な
ど、きわめて大きな問題をはらんでいると言わなければならない。

確かに地方自治体の一般的な人事政策の下では 2～3 年で定期的な異動が行われ、結果
として中長期的な視点に立って経営に責任を持つプロフェッショナルは育たない構造にな
っており、そのことが事業の危機を加速させていることは事実であるが、「包括的民間委
託」という選択はますます人材を枯渇させていくだけであることから、むしろ競輪事業及
びオートレース事業における人材の育成のためには、これら事業について地方公営企業法
の全部適用を行い、人事権を含めた権限を管理者に与え、そのもとで企業マインドに徹し
た経営を行っていく、そうした方向性こそが求められるべきである。

以 上