

参議院常任委員会調査室・特別調査室

論題	「自転車競技法」制定・改正の過程と国会での議論（４）
著者 / 所属	山田 千秀 / 前経済産業委員会調査室
雑誌名 / ISSN	経済のプリズム / 1882-062X
編集・発行	参議院事務局 企画調整室（調査情報担当室）
通号	246 号
刊行日	2025-8-4
頁	18-41
URL	https://www.sangiin.go.jp/japanese/annai/chousa/keizai_prism/backnumber/r07pdf/202524602.pdf

※ 本文中の意見にわたる部分は、執筆者個人の見解です。

※ 本稿を転載する場合には、事前に参議院事務局企画調整室までご連絡ください（TEL 03-3581-3111（内線 75044）／ 03-5521-7683（直通））。

「自転車競技法」制定・改正の過程と国会での議論（４）

前経済産業委員会調査室 山田 千秀

はじめに

1. 競輪の現況
2. 自転車競技法成立（1948年）前後
3. 騒擾の多発と法改正
 - 3－1. 騒擾と政府の姿勢
 - 3－2. 法改正に向けた動き
 - 3－3. 1952年改正
4. 国庫納付金制度の停止と新たな制度設計
 - 4－1. 臨時特例法
 - 4－2. 新たな制度設計
 - 4－3. 1957年改正
5. またしても存続の危機 ～相次ぐ騒擾・不祥事と公営競技調査会～
 - 5－1. 騒擾・不祥事と廃止表明
 - 5－2. 公営競技調査会
 - 5－3. 1962年改正
6. 1960年代～1990年代
7. 21世紀の状況
 - 7－1. 2002年改正
 - 7－2. 2007年改正
 - 7－3. 2012年改正

おわりに

（本号に掲載）

7. 21世紀の状況

21世紀の競輪事業は、1990年代から続く売上額の減少で幕を開けた。バブル崩壊後の売上額減少の要因は複合的である。景気回復の遅れという外的要因による影響が見られる一方、娯楽・レジャーが多様化する中であって、競輪業界

が競輪そのものの魅力を維持し高めて行くことに成功しなかったという内的要因による影響も大きい¹。

この傾向に歯止めを掛けようと、競輪業界は1998年から「新番組基本構想」に取り組んでいた。同構想は、レースがつまらなくなったというファンの意見に応えるため、開催の枠組み・レース編成を中心として、これに関連する選手制度も含め、競輪の基本体系を抜本的に再編しようとする試み²であり、2002年に全面実施となった。グレード制の導入（2001年）、選手の級班構成の変更³などである。

このような競輪の魅力向上に向けた取組に加え、事業運営の合理化・効率化を図る取組、法改正による交付金制度の改革等も行われたが、売上額の減少は続き、赤字となった施行者の撤退が相次いだ。施行者数（施行単位数⁴）は、売上額がピークの1991年度は84であったが、1995年度から2014年度の間に、借上施行者のみならず競輪場を所有する施行者等の撤退もあり、43となった。その結果、競輪場数も減少し、1972年以降は50場であったが、2002年から2014年の間に7場が廃止となり、43場となった（図表4）。

2013年度を底に売上額は回復基調となった。その要因として、全輪協（全国競輪施行者協議会）は、①2011年度からミッドナイト競輪、2012年度からガールズケイリン、モーニング競輪を展開したところ、売上げ低減に歯止めがかかり回復につながった、また、コロナ禍において、②感染リスク低減策として9車立て競走（9選手による競走）を減らして7車立て競走（7選手による競走）を増やしたが、これにより以前から嗜好されていた7車立て競走の購入機会が増加した、③巣籠もり需要の増大も背景にあったと分析している⁵。加えて、景

¹ 産業構造審議会車両競技分科会競輪小委員会「競輪事業の再興に向けて－新生競輪の確立－」（平成13年12月）12～13頁

² 前掲注1の報告書15頁

³ 3層9班制から2層5班制への変更。1983年に2層制から3層制へ変更し、層内格差縮小による好配当の出現を狙ったが、実力拮抗ゆえに展開が推理しにくくなったとの不満がファンから出た。今回、S級・A級の2層制とすることによって脚力差が拡大し、ファンの不満にもある程度応えることができるとしている（前掲注1の報告書16頁）。なお、展開推理の難しさは、競走における戦法の変化等もあり、選手の実力拮抗だけが要因ではないとも考えられる。

その後、2008年以降はS級（1班・2班）、A級（1班・2班）、A級チャレンジ（3班）と3つのトーナメントを実施しており、実質的には3層制といえる。

⁴ 複数の地方公共団体から成る一部事務組合を1施行者として計算した場合の数。以下、本稿において「施行者数」という場合は、施行単位数をいう。

⁵ 全輪協、JKA（後述）及び日本競輪選手会から成る競輪最高会議が取りまとめた第2次中期基本方針案について説明した際の分析（産業構造審議会製造産業分科会車両競技小委員会（第16回）（令3.3.15）議事録4～5頁）。ミッドナイト競輪は、おおむね20時40分から23時30分の間に実施される。モーニング競輪は、おおむね8時30分から10時40分の間に実施される。以前は実施時間帯にばらつきがあったが、2025年度より上記の時間帯に調整された。

気の回復も無関係ではないだろう。

21世紀に入り、2010年代前半までの売上額減少が続いた期間に自転車競技法は3回改正された。いずれも、その主な背景は、売上額の減少による施行者収支の悪化である。法改正の内容は、交付金制度の改革等であり、競輪事業の目的（第1条第1項）に変更はない。なお、この3回の改正は全て小型自動車競走法（オートレース）との「束ね法案」であるが、以下、一部を除き、オートレースは割愛して競輪の部分のみについて紹介する。

7-1. 2002年改正（第154回国会、平14.3.31法第9号）

（1）背景と経緯

2000年度の売上額は1兆2,371億円余である。ピーク時（1991年度1兆9,553億円余）の3分の2以下にまで落ち込んだ（図表2-3）。一方、売上額減少にもかかわらず、開催経費は増加傾向にあり、1991年度の2,290億円余に対し、2000年度は（ピークである1997年度の2,595億円余よりは減少したが）2,413億円余であった⁶。これらが相まって、収支⁷は大幅に落ち込んだ。施行者の撤退も相次ぎ、施行者数は1991年度の84から2000年度は73となった⁸。

こうなると、日自振（日本自転車振興会）への交付金の負担感が高まる。この当時の交付金率の実績は、1号交付金（売上額の約1.7%）、2号交付金（同約1.7%）、3号交付金（同約0.3%）の合計で約3.7%である（図表3-2）。

2000年12月には、競輪を施行する60以上の地方公共団体の議会から「日本自転車振興会に対する交付金見直しを求める意見書」が提出された。

また、所沢市の2000年度交付金不払い問題が発生した。西武園競輪場において開催していた同市は、1997年度以降単年度赤字に陥り、積立金も底を尽き、1999年度は約1億円の赤字のうち8千万円を市の一般会計からの繰入れで埋め合わせるまでに至った。2000年度も約5千万円の赤字を計上したが、前年度に

⁶ JKA「平成21年度競輪統計資料」184頁

⁷ 2000年度の収支は、単純収支ベース（自ら開催する競輪のみの収支）で5億円弱（対1991年度比99.7%の減少）、総合収支ベース（他の競輪場で開催しているレースの車券販売を行った場合の受託収入等を含めた競輪事業全体での収支）で354億円弱（同76.7%の減少）となった。なお、単純収支は競輪事業全体のパフォーマンスを正確に表していない、総合収支は基金の取崩し等が含まれているケースがあり単年度ベースでのパフォーマンスを正確に表していない、という問題がある（前掲注1の報告書4～5頁、産業構造審議会車両競技分科会第11回競輪小委員会資料2）。

⁸ 2000年度限りで6施行者が撤退、また、市の合併により1施行者減となり、2001年度は66施行者となった。

続いての一般会計からの赤字補填は市民の理解を得られないとして、日自振への交付金を不払いとする事態となった⁹。

経済産業省（「経済産業」は以下「経産」という。）は、2001年3月から産業構造審議会車両競技分科会の「競輪小委員会」において検討を開始し、同年12月、報告書「競輪事業の再興に向けて－新生競輪の確立－」を取りまとめた。同報告書には、新番組基本構想の早期全面実施等、事業運営の合理化・効率化、民間活力の導入、交付金（1号・2号）の見直し等の提言が盛り込まれた。

交付金が収支を圧迫しているという施行者側からの指摘に対しては、開催経費が増加している一方で交付金は減少していること、交付金率は各施行者共通であるが施行者の収支率に大きな格差があること等に鑑みれば、交付金は一定比率を占める支出負担ではあるが、収支悪化の主たる要因ではないとしている。ただし、交付金は長年にわたり制度の見直しが行われなかったため、全ての開催について最も高い交付金率が適用¹⁰されている点については見直しが適当としている。そして、ビジネスマインドに徹した効率的・積極的経営を通じた競輪事業の構造改革が必須であるとしている¹¹。

このような経緯の後、第154回国会の2002年2月18日、「自転車競技法及び小型自動車競走法の一部を改正する法律案」（閣法第28号）が提出された。1962年以来、実に40年ぶりの法改正である。

（2）法案の概要

競輪の売上額は大きく減少し、施行者の事業収支も大幅に悪化していることから、日自振に対する交付金制度を見直し、負担の軽減を図るとともに、事務委託に係る規制¹²を緩和する等の措置を講じようとするものである。

（ア）交付金制度 ①交付金負担の軽減（交付金の比率を定めた別表の売上額区分について、別表制定当時の消費者物価指数の上昇を基本として見直

⁹ 最終的に、所沢市は2001年5月に交付金の支払を決定した。その後、黒字の年度もあったが赤字基調は変わらず、2006年度限りで撤退した。現在、西武園競輪場の施行者は埼玉県である。

¹⁰ 売上額に応じた累進制（売上額が大きい開催ほど高い交付金率が適用）が採用されている。1号交付金（機械振興）の場合、売上額の1.0%、1.3%、1.5%、1.7%の4区分が設けられており、1.7%区分は売上額2億円以上となっている。2号交付金（公益増進）の場合、0.0～0.60%、0.60～0.72%、0.72～1.06%、1.06～1.24%、1.24～1.80%の5区分が設けられており、1.24～1.80%区分は売上額3億円以上となっている。

¹¹ 前掲注1の報告書40～41頁

¹² 競輪事業は、公正かつ円滑な実施を確保するという要請が極めて大きかったことから、経営主体である施行者が責任を持って関係業務に当たることとされ、政府の厳しい監督下にある自転車競技会（自転車競技法に基づく特別認可法人）に限って、その一部を委託することが許されるという、事業運営上の厳しい制約が課せられていた（前掲注1の報告書35頁）。

す。10%程度の軽減となる。)、②交付金猶予特例制度の創設(事業再建に取り組む赤字施行者等に対して、「事業収支改善計画」の作成等を条件に、交付金の支払を最長3年間猶予する。また、事業再建に向けた努力にもかかわらず収支が改善しない施行者が競輪事業から撤退する場合には、猶予した交付金の減免を行う。)、である。

(イ) 民間活力導入、その他 民間活力の導入(自転車競技会にのみ委託できることとなっている競輪関係事務のうち、車券発売、広報、警備等については委託先を拡大する)、ノミ行為等に対する罰則強化、等である。

(3) 主な議論

ア 現状認識等

売上額と収支見込みについて、平沼赳夫経産大臣は「昨年12月の競輪小委員会の報告書では、今後3年程度を競輪事業の改革期間として位置付け、収益悪化の最大の要因である開催経費の大幅な削減と競輪の魅力向上への取組により、売上額が1兆円まで減少したとしてもおおむね4%の収支率が可能という試算が出ている」旨答弁している¹³。売上額が1兆円まで減少しても黒字を確保できる試算があるとの答弁であるが、この後、売上額は2003年度に1兆円を割り込み、2013年度には0.6兆円にまで落ち込むこととなる。

イ 競輪事業の目的

2号交付金(公益増進)創設の経緯について議論が行われている。経産省の「参議院の商工委員会の附帯決議といったものを踏まえながら1962年改正の際に設けられ、その趣旨は公益増進のための社会還元」との旨の説明に対し、質疑者は「その議論が起きた要因は、競輪場で発生した騒乱をきっかけに公益のためということで創設されたと思う」旨確認したところ、経産省は「昭和30年代前半の競輪場における騒乱の頻発といったことを踏まえながら、機械振興のみならず、広く社会公益のための還元もやっていくべしという議論が各方面¹⁴から提起されたことも大きな要素の一つ」との旨答弁している¹⁵。そして、質疑者からの「警察庁からも報告がありましたように、(昭和)三十七年以降その競技場の周辺で騒乱が起こったりというような事件は実は起こっていないんですよね。ですから、本来この2号交付金の続ける意味はも

¹³ 第154回国会衆議院経済産業委員会議録第4号13頁(平14.3.19)

¹⁴ 衆参の各商工委員会附帯決議(1957年)のほか、競輪審議会「競輪の存廃に関する答申」(1960年)、公営競技調査会答申(「長沼答申」、1961年)等。

¹⁵ 第154回国会参議院経済産業委員会議録第5号8頁(平14.3.28)

うなくなっておるはずなんです。施行者の皆さんも、もう二号交付金はいじじゃないか、免除してくれと、こういう声が非常に強いんですね。(中略)本来の目的は競技場周辺の騒乱に対して、あるいはそういうことに対する免罪符として二号交付金を創設したという経緯があるわけですから、これは二号交付金をなくすか、あるいはもう施行者に使用は任せると、いかがでしょうかね。」との提案に対し、古屋圭司経産副大臣は「直接地方公共団体がやり切れない分野に対しての効果は相当多いというのが実態。競輪の収益金は社会福祉あるいは公益増進事業に還元されているということを国民に広く認知してもらうことがファン層を広げていく効果にもなると思う。今後とも2号交付金はしっかり維持していく必要がある」旨答弁している¹⁶。このやり取りにあるように、2号交付金は、創設時の議論にもあったが(5-3.(1)イ参照¹⁷)、「免罪符」的なものとして創設されたとの受け止め方は強い。

ウ 交付金制度

1962年以来、40年ぶりの法改正であるが、この間の1979年の吉国懇(公営競技問題懇談会)意見書に、交付金の比率を定めた別表の改訂や比率の調整について言及されている(6.(3)参照¹⁸)にもかかわらず、これまで検討された形跡もないとの質問に対し、平沼経産大臣は、吉国懇意見書後の状況について、「景気というものが非常に順調に拡大をしました。そしてさらには、それから引き続いてバブル期を迎えまして、平成三年過ぎまでは競輪、オートレースの売り上げというのは非常に順調に伸びてきておりました。施行者にとっても非常に高い収益が得られていたため、制度について総じて見れば大きな問題とはならなかった、こういう背景」と答弁している¹⁹。

売上額区分の見直しのみで交付金率に変更がない²⁰点について、経産省は「消費者物価指数の上昇を基本として見直しを行い、その結果として施行者の負担軽減を図ることとした。売上げ増を考慮して別表見直しという考え方もあろうかと思うが、売上げ増によりむしろ負担能力は高まってくることも

¹⁶ 第154回国会参議院経済産業委員会会議録第5号11頁(平14.3.28)

¹⁷ 参議院事務局企画調整室『経済のプリズム』第245号(2025年6月)40~41頁

¹⁸ 参議院事務局企画調整室『経済のプリズム』第245号(2025年6月)44頁

¹⁹ 第154回国会衆議院経済産業委員会会議録第4号1~2頁(平14.3.19)

²⁰ 1号交付金(機械振興)は、売上額区分の金額は6倍に改正されたが、交付金率に変更はなかった。例えば、最高区分である「2億円以上 売上額の1.7%」は「12億円以上 売上額の1.7%」となった。2号交付金(公益増進)は、売上額区分の金額は5倍に改正されたが、交付金率に変更はなかった。例えば、最高区分である「3億円以上 売上額の1.24~1.80%」は「15億円以上 売上額の1.24~1.80%」となった。

ある」旨答弁している²¹。

交付金の算定は売上金ではなく収益金に対して行っただろうかとの意見に対し、経産省は「収益基準で算定すると、売上げの多寡に関わらず、積極的な経営努力で高収益の施行者ほど社会還元の負担が増えることになる。一方、経営改善努力を怠っている施行者は売上げが多くても社会還元の負担をしないという、一種のモラルハザードを招くおそれがあることを懸念」との旨答弁している²²。

エ その他

公営競技の社会的意義を問われた平沼経産大臣は、「プロ選手によるレベルの高いスポーツレジャーとしての魅力というのはなお十分にある」²³と答弁している。また、競輪のあるべき姿とそれに対する経産大臣のスタンスについては、「かつて競輪には中野²⁴というような大変知名度の高い選手もありました。そういったスター選手をそろえること、それからオリンピック、シドニー・オリンピックで正式競技になりまして、そういう中でいい選手がオリンピックで活躍をする、そしてそれがやはり競輪に結び付いていく、こういうことになれば、また新たなファン層も獲得できるし、健全な形で進んでいくと思います」²⁵と答弁している。ちなみに、2年後の2004年アテネ・オリンピックにおいて競輪選手がチームスプリント²⁶で銀メダルを獲得したが、競輪の入場者数や売上額が好転することはなかった。

このほか、交付金を原資とする補助事業の透明性確保、日自振及び補助金交付団体への天下り、ギャンブル事業の民間委託の妥当性等について議論が行われ、法案は3月29日に可決・成立した。

なお、衆議院において、政府は2006年3月31日までの間に本法施行状況に

²¹ 第154回国会衆議院経済産業委員会議録第4号2頁（平14.3.19）

²² 第154回国会衆議院経済産業委員会議録第4号3頁（平14.3.19）。なお、1948年の法制定時は収益金に対する計算であったが、1952年改正の際、売上金に対する計算に変更された。その理由として、通産省は「算定方法を簡素化する。収益基準の場合はその都度収益を計算しなければならない。過去数年の経験により売上金に対する利益の割合が自ずと形成されてきたため、この際、他の公営競技の例にならって売上金に対する計算とする」旨説明している。また、「納める金額の従来実績は売上額の4.6%相当、本改正で4%となるので、ある程度施行者の負担軽減となる」旨も説明している（第13回国会参議院通商産業・地方行政連合委員会会議録第1号2～3頁（昭27.6.12））。

²³ 第154回国会参議院経済産業委員会会議録第5号13頁（平14.3.28）

²⁴ 中野浩一 元競輪選手。1975年選手登録。世界選手権スプリント10連覇のほか、国内の競輪競走においても数々のタイトルを獲得した。1992年引退。

²⁵ 第154回国会参議院経済産業委員会会議録第5号19頁（平14.3.28）

²⁶ 3人でチームを組み、トラック3周のタイムを競う種目。3人横一列で同時にスタートした後縦一列棒状となって走り、1周通過ごとに先頭を走る1人が離脱する。

について検討を加え、その結果に基づいて必要な見直しを行う旨の修正が行われた。

また、衆参それぞれの経済産業委員会において、共産党から、業務委託の対象から私人を削除すること等を内容とする修正案が提出されたが、いずれも否決された。

7－2．2007年改正（第166回国会、平19.6.13法第82号）

（1）背景と経緯

今回の改正は、相変わらず売上額が減少している競輪事業活性化の必要性のほか、行政改革の一環としての特殊法人の見直しが背景にある。

競輪事業活性化については、2002年改正により幾つかの措置が講じられたが、売上額は依然として低迷が続いた。2003年度の売上額は9,831億円余と1兆円を割り込み、2004年度も9,150億円余と減少は続いた（図表2－3）。収支²⁷も好転することはなく、施行者の撤退も続き、施行者数は前回改正時（2001年度）の66から2004年度は61となった²⁸。

こうした状況を受け、2005年6月から産業構造審議会車両競技分科会の「車両競技活性化小委員会」において、2002年改正の施行状況等について確認した上で、新たな活性化策の検討が始まった。そして、2006年3月に「競輪・オートレース事業活性化プラン」が取りまとめられた。同プランの活性化策のうち、可能なものから実施されたが、法改正を必要とするものが改正法案に盛り込まれることとなった。

特殊法人改革については、2001年12月、「特殊法人等整理合理化計画」が閣議決定された。同計画において、競輪の日自振及びオートレースの日動振（日本小型自動車振興会）について、組織自体の見直しは「当面特殊法人とするが、（2006年3月31日までの）集中改革期間内に組織の見直しを検討し、結論を得る。」とされた。

2002年6月、特殊法人等改革推進本部の下に民間有識者から成る特殊法人等

²⁷ 営業収支（①レースを開催している本場における車券の売上げ＋②他の競輪場・専用場外車券売場における当該レースの車券の売上げ＋③他の競輪場で開催しているレースの車券販売を行った場合の受託収入、公営企業金融公庫（現・地方公共団体金融機構）還付金等を施行者の収入として取り扱った場合の収支）は、2001年度の284億円に対し、2004年度は76億円となった（いずれも暫定値）。なお、2003年度から会計基準が変更されたため、収支についてはそれ以前と単純に比較できない（産業構造審議会車両競技分科会車両競技活性化小委員会（平成17年度第3回）（平17.8.24）資料1 2頁、4頁）。

²⁸ 2004年度限りで4施行者が、2005年度限りで1施行者が、2006年度限りで7施行者がそれぞれ撤退し、2007年度は49施行者となった。

改革推進本部参与会議が設置され、上記整理合理化計画のフォローアップ作業が行われた。この作業の中で、競輪、オートレースについて、日自振及び日動振は同様の事業を行っているので両振興会を統合し合理化を図るべきとされた。

これを受け、2005年12月閣議決定の「行政改革の重要方針」においては、両振興会を「組織の効率化、企画力の向上等を図る観点から、(中略)、指定を受けた一つの公益法人が継承することを基本とする。」とされた。

このような経緯の後、第166回国会の2007年3月6日、「自転車競技法及び小型自動車競走法の一部を改正する法律案」(閣法第65号)が提出された。

(2) 法案の概要

競輪の振興を図るとともに公営競技関係法人の在り方を見直すため、交付金猶予特例制度の拡充等を図るほか、公営競技関係法人の業務を公益法人に行わせる等の措置を講じようとするものである。

(ア) 交付金制度 ①交付金猶予特例制度の拡充(2002年改正で創設された本制度の特例期間の上限を3年から5年に延長する)、②特定交付金還付制度の創設(施行者が、2007年度～2011年度の各年度において、その前年度に行った事業が特定活性化事業に該当する旨の経産大臣の認定を受けた場合には、施行者の申請により、経産大臣の認定を受けた額に相当する額²⁹を還付する。2012年3月までの時限措置。)、である。②に関して、特定活性化事業とは、競輪場の改修その他競輪の事業の活性化に必要な事業として経済産業省令で定める事業をいう。

(イ) 関係法人 関係法人の組織の見直し(特殊法人である日自振及び日動振の業務について、指定を受けた営利を目的としない法人に行わせる等。具体的には、日自振及び日動振を廃止し、その業務を経産大臣が指定する公益法人(JKA)が継承する等。)である。

(ウ) 払戻率、その他 払戻率の柔軟化(「100分の75以上」経産大臣が定める率以下の範囲内で施行者が定める率とする。改正前は「100分の75」)、入場料徴収義務の撤廃、車券購入等制限の見直し(成年である学生は購入可とする)、重勝式勝者投票法³⁰の導入、等である。

(3) 主な議論

²⁹ その額が、特定交付金(施行者が特定活性化事業を行った年度に開催した競輪に係る交付金)の合計額の3分の1を超える場合は、合計額の3分の1。

³⁰ 複数のレースの着順を一括して当てる賭式。

ア 現状認識等

不振の原因について、山本幸三経産副大臣は「レジャーの多様化やファン層の高齢化による既存ファンの減少、施設の老朽化や顧客サービスの不足などから新規ファンの獲得が十分でない、これらが原因ではないか」との旨答弁し、それでも公営ギャンブルを続ける理由を問われ、「この1、2年を見るとやや下げ止まりの状況もある。施行者の努力により収支状況が改善してきているところもある。単年度の収益は赤字でも引き続き経営改善に取り組むことによって中長期的には収益を確保できると考える施行者が若干出てきている」旨答弁している³¹。

イ 競輪事業の目的

交付金（1号・2号）を原資とする機械振興及び公益増進の補助事業について、「社会還元の財源として広く社会にギャンブルとは違う役目を果たしているという点がなかなか見えていない部分があるんじゃないか（中略）補助事業の在り方を広報、アピールする方策、必要と思いますけれども、」との意見に対し、経産省は「競輪事業の成果が社会に非常に役立っていることを広く知ってもらうことも競輪ファンの外野を広げる意味でも非常に有効、質の高い広報について引き続き努力したい」旨答弁している³²。広報、宣伝という点では、1962年改正の際、収益の使途拡大の宣伝は競輪正当化の意図があるとの批判的な意見が述べられ、通産省も使途拡大を宣伝とは考えていない旨答弁している（5-3.（1）イ参照³³）。また、かつての日自振も「陰徳」が伝統的基本姿勢であった³⁴。情報公開・透明性の要請という側面もあるが、時代の移り変わりを感じさせるやり取りである。

ウ 交付金制度

前回の法改正（2002年）の効果を問われた山本経産副大臣は、「売上額区分の見直しにより、施行者全体で1割程度、中小の施行者で2割程度の交付金負担が軽減された。交付金猶予特例制度は、1施行者（及びオートレースで4施行者）が制度を活用し、既に猶予期間が終了した施行者では赤字から黒字への転換が見られている」旨答弁している³⁵。

今回の法改正について、質疑者が「売上額や収益の動向を見ると、2002年

³¹ 第166回国会参議院経済産業委員会会議録第6号1頁（平19.3.29）

³² 第166回国会参議院経済産業委員会会議録第6号14～15頁（平19.3.29）

³³ 参議院事務局企画調整室『経済のプリズム』第245号（2025年6月）41頁

³⁴ 日本自転車振興会『競輪五十年史』313頁

³⁵ 第166回国会参議院経済産業委員会会議録第6号4～5頁（平19.3.29）

改正で下げ止まったとか上昇したとかの形跡は見られない。抜本的な改革が必要と思うが、今回の改正内容は小手先の対応策から脱し切れていないのではないか。」との旨ただしたところ、甘利明経産大臣は「前回の改正は高コスト構造の是正に資する内容であるが、今回は事業活性化という側面がある。改善努力をする施行者に還付するという仕組みであり、魅力を高める投資を促進するための改正である。具体的には、売上額の3%の交付金のうち1%分相当を上限として、施行者の行う競輪場の施設整備やファンサービスなどの競輪事業活性化に必要な費用を還付する」旨答弁している³⁶。

競輪場の施設整備については、質疑者から「新たな投資を競輪場にやることの意義はどうなのかと。どんどん競輪場における売上げは、シェアが落ちている中において、新たな投資をまたやりますよという話は非常に方向としては間違っているんじゃないか」と問われたのに対し、甘利経産大臣は競輪場を「本丸」と表現し、「やっぱりその本丸の魅力を上げると周辺も伸びるという感じじゃないかと思う（中略）来ることによって競輪のイメージが、好感度が上がって、それによって来なくて投票するというファンが増えるという効果もありますから、言わば本丸に当たるところの魅力は是非引き上げていくという努力は必要」と答弁している³⁷。

このほか、「猶予ではなくて減免という形にもっと大胆に踏み込むべき」、「言葉は悪いですけども、こういうふうに先にピンはねしておいてから、その金を握って、頑張るところに上げるよという仕組みは、時代の流れに逆行していると思う」との意見に対し、甘利経産大臣は、施行者の方々からの陳情に対して申し上げたこととして、「交付金がゼロということはもちろん考えられないんですが、仮にそうしたって何年もつかの話じゃないんですかと、この減り方からいえば。売り上げは半分に減っているわけでありますから。つまり、魅力ある競技にする、魅力ある開催にする、魅力ある場所にするという努力をしなかったら、何をしても焼け石に水じゃないんでしょうか（中略）いろいろなことに取り組んでくださるための交付金の還付ということの時限を切って考えていった方が抜本策につながるんじゃないでしょうかということを申し上げた」と答弁している³⁸。この質疑者の考え方は、次回の法改正（2012年）に反映されることとなる。

³⁶ 第166回国会参議院経済産業委員会会議録第6号5頁（平19.3.29）

³⁷ 第166回国会参議院経済産業委員会会議録第6号11頁（平19.3.29）

³⁸ 第166回国会衆議院経済産業委員会会議録第13号21～22頁（平19.5.30）

エ 払戻率

払戻率の柔軟化について、経産省は、賭式ごとに異なる払戻率の設定を可能にするとの考え方を示している³⁹ほか、早朝のレースなどの払戻率を高くするとの案も述べている⁴⁰。この改正に対し、75%を「逆に引き下げるという要素もあってよいのではないか。引き下げて、その余った資金を次の投資へ振り向け、全体の魅力を上げて客が入ってくる。引き上げるだけが能じゃないと思う」旨の提案に対し、松山政司経産大臣政務官は「仮に払戻率の引下げによって余裕の生じた資金が投資に向かうとしても、払戻金の割合を安易に引き下げるとは、ファンの信頼を失うおそれがある」旨答弁している⁴¹。払戻率の上げ下げについては、今回の法改正（2012年）の際にも議論がある。

オ その他

競輪の役割と今後の在り方について、「歴史的な役割はある程度果たしたと思う。今後は、縮小あるいは赤字で廃止は仕方がない考えるのか、それとも、まだ努力の余地があるので大衆娯楽の路線で、エンタメ等も入れて家族サービスもできるような楽しいものにしていくなど、様々な考え方があると思うが、経産大臣の考えを伺いたい」旨の質問に対し、甘利経産大臣は「刑法の特例ですから、公益性ということをちゃんと担保をする。それから、発足の趣旨が地方財政の健全化にも資すると。それから、当初もそういう視点はあったんでしょうけれども、近年になってそういう視点が強くなってきたのは、スポーツとしての認知と、それからレジャーとしての位置付けですね。これらもろもろの意義をしっかりと確認できるようにしていかなければならない（中略）収益は公益の増進を目的として社会一般に還元をされているわけでありまして、現時点でも地方自治体に、地方財政の健全化に寄与をしている部分は大きいわけでありまして、高い社会的な意義は有している（中略）今後とも競輪・オートレース事業が公営ギャンブルとしての公正性を確保しつつ、継続的、安定的に実施されるように、必要な監督及び両事業の活性化のための施策に全力で取り組んでまいりたい」と答弁している⁴²。

競輪の魅力について問われた甘利経産大臣は、「競輪はまさに生身の人間の駆け引きですから、動物と、人間が乗っかっているんじゃないくて、人間その

³⁹ 産業構造審議会車両競技分科会車両競技活性化小委員会（平成 18 年度第 1 回）（平 18. 9. 29）資料 2－1

⁴⁰ 第 166 回国会参議院経済産業委員会会議録第 6 号 7 頁（平 19. 3. 29）

⁴¹ 第 166 回国会参議院経済産業委員会会議録第 6 号 7 頁（平 19. 3. 29）

⁴² 第 166 回国会参議院経済産業委員会会議録第 6 号 4 頁（平 19. 3. 29）

ものですから、そういう駆け引きの妙味」⁴³と答弁している。

このほか、特殊法人改革による業務効率化の進め方、日自振や補助金交付先団体への天下りの状況等について議論が行われ、法案は6月5日に可決・成立した。

（４）ＪＫＡの設立

2007年8月、「財団法人日本競輪財団」が設立され、同財団は同年9月に競輪振興法人として指定を受けた。同年10月、特殊法人日本自転車振興会は解散し、財団法人日本競輪財団が特殊法人日本自転車振興会の業務等を承継するとともに、「財団法人日本自転車振興会」へ改称した。

2008年4月、特殊法人日本小型自動車振興会は解散し、同年3月に小型自動車競走振興法人として指定を受けた財団法人日本自転車振興会が特殊法人日本小型自動車振興会の業務等を承継するとともに、「財団法人ＪＫＡ」へ改称した（2013年4月、公益財団としての認定を受け「公益財団法人ＪＫＡ」へ改称）。こうして、日自振及び日動振の両振興会は一つの組織に統合された。

7－3．2012年改正（第180回国会、平24.3.31法第11号）

（１）背景と経緯

2002年及び2007年の法改正の後も、売上額の減少は続いた。前回改正時（2007年度）に8,400億円余であった売上額は、2010年度に6,349億円余まで減少（図表2－3）、収支⁴⁴も悪化した。施行者数は、2007年度の49から1減の48となった。

特定交付金還付制度については、2010年5月に行政刷新会議（議長は内閣総理大臣）のワーキンググループにより行われた事業仕分けにおいて、「交付金を地方自治体から供出させ、そこから経産省で審査して還付という形で返還するという形よりも、自治体の交付金負担そのものを下げることで、地方自治体・競輪場の負担そのものを下げ、自主的に頑張ってもらったほうがいい、という

⁴³ 第166回国会衆議院経済産業委員会議録第13号33頁（平19.5.30）

⁴⁴ 2006年度、2007年度及び2008年度の営業収支は、それぞれ148億円、212億円、241億円であった。2007年度は、同年度の法改正で特定交付金還付制度を創設したため、施行者の実質的な交付金は減少し、収支が改善した。2008年度は、地方公共団体金融機構納付金の支払方法の変更（開催ごと→年度の決算終了後）により同納付金を支払っておらず、その分収支が改善した（産業構造審議会車両競技分科会車両競技活性化小委員会ＪＫＡ補助事業及び交付金還付事業のあり方検討ワーキンググループ（第2回）（平22.7.15）参考資料2－1）。

2009年度及び2010年度の収支は、それぞれ106億円、74億円であった（産業構造審議会車両競技分科会（平成23年度第1回）（平23.12.16）議事録5頁）。

意見が多かったことから、地方競輪場の負担を減らして、自主的な経営に委ねるという観点から廃止としたい。」とのとりまとめコメントがなされた。

2010年9月、産業構造審議会車両競技分科会に「競輪事業のあり方検討小委員会」が設置され、高コスト構造の改善、交付金制度の改革等について検討が行われ、2011年6月に報告書が取りまとめられた。

このような経緯の後、第180回国会の2012年2月7日、「自転車競技法及び小型自動車競走法の一部を改正する法律案」（閣法第21号）が提出された。

（２）法案の概要

売上額が継続的に減少し、施行者の収支が悪化している中、施行者がＪＫＡに交付すべき交付金の率を引き下げるとともに、その事業が赤字となった施行者に対して、その赤字額に相当する金額を還付する等の措置を講じようとするものである。

（ア）交付金制度 ①特定交付金還付制度の廃止、②交付金率の引下げ、③赤字施行者が１号・２号交付金を実質的に負担しない制度の導入、である。①は、（１）で紹介したとおりの背景である。2012年3月31日までの時限措置を延長せず廃止する。②は、施行者からＪＫＡに対する交付金負担が実質的に軽減されるよう、別表における交付金率を引き下げる内容である。これにより、改正前の実質⁴⁵約2.1%から改正後は約1.9%に軽減されると経産省では試算している。③は、施行者が収支決算において赤字が確定した場合、既に納付した１号・２号交付金の額を限度として、当該赤字相当額の交付金の還付を受けることができるという内容である。また、本改正に伴い、交付金猶予特例制度（７－１．（２）（ア）参照）は廃止となる。同制度の利用実績は、４施行者⁴⁶（及びオートレースで４施行者）であった。

（イ）払戻率、その他 払戻率の下限引下げ（100分の「70」以上経産大臣が定める率以下の範囲内で施行者が定める率とする。改正前は100分の「75」以上。）、年間開催回数の下限規制の廃止、等である。

⁴⁵ ＪＫＡへの交付金（１号・２号・３号）は売上額の約3.1%であったが、特定交付金還付制度の利用により約1.0%が還付されていたため、実質は約2.1%となっていた。

⁴⁶ 弥彦村（新潟県西蒲原郡）、観音寺市、神奈川県競輪組合及び小松島市の４施行者。弥彦競輪場は、現在、日本で唯一の村営公営競技場である。観音寺競輪場は2012年に廃止となった。神奈川県競輪組合（神奈川県、横浜市及び横須賀市で構成）は、花月園競輪場（横浜市）での開催を廃止し、川崎競輪場及び小田原競輪場における上位格競走の借上開催を柱とする収支改善に取り組んだが、2014年度限りで競輪事業を廃止、同年度末に解散した。

(3) 主な議論

ア 現状認識等

2002年及び2007年の法改正の効果について、「二〇〇二年、交付金規定を見直して、負担率を軽減、交付金支払い猶予特例の創設、二〇〇七年には交付金還付制度の創設、これは五年間の時限措置ですが、これらの軽減策を講じても施行者の収支改善に結びついていないわけですね。その原因は何ですか。」と問われた経産省は、「観客の減少、車券の販売量の減少、高齢化、競輪そのものの魅力をユーザーが十分に受け入れることができなかったことが原因」との旨答弁している⁴⁷。

公営競技の赤字について、「赤字で続けるのが難しければやめればいいじゃないのというふうに思う方が多分一般的な感覚じゃないかなと思いますけれども、自治体によっては貴重な財源になっているところもあるでしょうから、とにかく運営を続けるための努力をこういう改正をするのと同時に求めた方が私はいいと思いますが、」との意見に対し、枝野幸男経産大臣は、これまでも各施行者は努力してきていると思うが、と述べ、続けて「その努力をもう少し後押しをするという、こういう仕組みを今回つくらせていただくことの中で更に努力をしていただいて、黒字になれば地方の財政にも貢献しますし、公益にも貢献するということでもありますので、今回の改正を機に、特に赤字の運営主体においては更なる努力をしていただきたい」と答弁している⁴⁸。

イ 交付金制度

交付金率の引下げと特定交付金還付制度の廃止に関する議論が行われている。

質疑者が「2010年の事業仕分けの際、当時の経産省は、交付金率を引き下げても施行者の活性化投資を促すことにはつながらないとの趣旨の発言を何度も繰り返していたのに、何ゆえ今回の改正では交付金率の引下げを行うことになったのか。当時の経産省の考え方とこの改正案は論理矛盾を起こしている」との旨ただしたところ、経産省は「そのような議論をしたが、事業仕分けの中で、交付金負担そのものを下げることで施行者に自主的に頑張ってもらう方がよいとの指摘が結論としてあった」旨答弁している⁴⁹。そして、特定交付金還付制度の5年間の成果を問われ、経産省が「一定の効果はあったと考えているが、近年の経済状況の悪化や娯楽の多様化により、売上額の減

⁴⁷ 第180回国会衆議院経済産業委員会議録第4号13頁（平24.3.21）

⁴⁸ 第180回国会参議院経済産業委員会議録第5号3頁（平24.3.29）

⁴⁹ 第180回国会衆議院経済産業委員会議録第4号10頁（平24.3.21）

少に歯止めをかけるに至らなかった」との旨答弁したところ、質疑者から「一定の積極的な投資を促す効果はあったんだ、そういうふうに経済産業省もお認めになっているんですね。(中略)今回は一律に交付金率を引き下げられるんですね。しかし、制度を変えられた上で、他方、今まで効果のあった活性化のための重点的な投資をいかにして促進していくのかという、インセンティブが働く制度がなくなりますから、(中略)ここをどういうように促進されようとしているのか」との質問があり、経産省は「今回の法改正においては、交付金率の引下げに加え、赤字施行者が1号・2号交付金を実質的に負担しない制度の導入、さらに払戻率の下限引下げ等がある。また、施行者のみならずJKAや自転車競技会も含めた関係者の連携促進、このような中で活性化策を御検討いただきたい」との旨答弁している⁵⁰。

また、「制度的には特定交付金の還付ということの方が、いわゆる競輪なりオートレースという事業をこれからどうしていくんだという、考えるときには非常に明確な制度であって、この赤字の施行者に対して返していくという制度というのは、これは赤字だから返していきましょうということで、そのお金をどう使っていくかということについては当然のことながら何も問わないという制度になりますので、(中略)後退と言ったら語弊ありますけれども、制度的にいかがなものかという気もしますけれども、」との質問に対し、枝野経産大臣は「どういうことをやることで赤字から脱却するのか、あるいは黒字を生み出していくのかということについては、むしろ自己責任と自由を認めた方がインセンティブになるのではないかという議論がありまして、だとしたら、これに使ったから返しますではなくて、じゃ赤字のときは返しますが、赤字が何年も続けばそれはもちませんよねと、ちゃんとその金で次の投資は自己責任で考えてくださいと。(中略)こういう判断」と答弁している⁵¹。

ウ 払戻率

払戻率の下限を75%から70%に引き下げることにについて、「お客さんの取り分を減らして赤字の穴埋めをするというか、運営の利益を出すということをする前に事業の運営費の削減を考えた方がいいんじゃないかと思えますけれども、」との意見に対し、経産省は「施行者はこれまでも様々なコスト削減努力をしてきたが、事業環境の厳しさは増しており、こうした状況の中で、施行者から払戻率の下限引下げ要望が出された。コスト削減余地は小さくなり

⁵⁰ 第180回国会衆議院経済産業委員会議録第4号10頁(平24.3.21)

⁵¹ 第180回国会参議院経済産業委員会議録第5号4～5頁(平24.3.29)

つつあるが、更なる削減に務めていただくことは当然であり、国としても引き続き注視し、必要な場合には助言を行いたい」旨答弁している⁵²。

また、「各施行者の状況を考えれば、やっぱりその七〇に引き下げるところも少なからず出てくるんだろうと。そうなってきたときには、当然のことながら、なかなか施行者の収支がうまくいかないと。だから、言ってみれば、ファンに一部転嫁をしていくという話になる（中略）それをやるのであれば何らかの他のサービスをという、そういったところがファンの方からは求められるというふうに思いますけれども、」との意見に対し、牧野聖修経産副大臣は「仮に払戻率を実際に引き下げるとすれば、顧客に対する競輪の魅力を損なう側面があり、大きな問題だと思う。他方、引き下げた場合、施設整備やファンサービスの充実のための資金を生み出すことができると思っており、引下げはもろ刃の剣。政府としては払戻率の下限を定めるものであり、実際に引き下げてファンサービス等の余裕資金を確保するのか、引き下げずに顧客離れを防ぐのかは施行者の判断」との旨答弁している⁵³。

前回の法改正（2007年）の際、払戻率を引き下げてもよいのではないかとの意見に対し、経産省は、安易な引下げはファンの信頼を失うおそれがあると慎重な答弁であった（7-2.（3）エ参照）。今回は「もろ刃の剣」と言いつつも、下限引下げという一歩踏み込んだ対応を採っている。100分の5の違いとは、例えば、オッズ表示で、7.5倍と表示されていたものが7.0倍と表示されることである。ファンがこの差をどのように感じとるかである。

オートレースでは、全施行者が2012年6月から順次、払戻率を100分の70に引き下げた⁵⁴。そして、2012年度及び2013年度の売上額は対前年度比10%前後の減と、他の公営競技以上に落ち込んだ。JKAは、「特にオートレースにおいては、払戻率引き下げの影響もあり、売上の減少に歯止めが掛からず」と述べている⁵⁵。そこで、オートレースでは2015年度から一部の開催・賭式で100分の80に引き上げることとした。経産省は「払戻率の引下げのため客離れがあったという声も一部にある。特定のレースのみ100分の70を80に引き上げて状況を見てみたい」旨説明している⁵⁶。その後、オートレースの売上額は緩やかに回復しているが、この事例をみる限り、将来、収支が悪化した場合でも

⁵² 第180回国会参議院経済産業委員会会議録第5号2頁（平24.3.29）

⁵³ 第180回国会参議院経済産業委員会会議録第5号5頁（平24.3.29）

⁵⁴ 払戻率の下限引下げ要望は、オートレース施行者において特に強かった（産業構造審議会車両競技分科会（平成23年度第2回）（平24.1.20）資料2 7～8頁）。

⁵⁵ JKA「平成26年度事業計画書」1頁

⁵⁶ 産業構造審議会製造産業分科会車両競技小委員会（第2回）（平27.7.30）議事録14頁

施行者は払戻率の引下げにはちゅうちょするのではないだろうか。

エ その他

「そろそろ公営ギャンブルについては、全体的なものとして抜本的な見直し、改革をすべき時期に来ているのではないか」との旨の指摘に対し、枝野経産大臣は「まずは競輪業界の中における横断的な努力を促す必要がある。もちろん個々の競輪場ごとの努力も大事だが、やはり世の中全体の競輪に対する興味、関心がアップしなければ新規ファンの開拓は難しい。非常に俗っぽく言えば、今年オリンピックがあるので、そこで競輪選手の大活躍があれば、きっかけになったりすることはあると思う。公営ギャンブル全体の横断的な見直しについて、傾聴に値する指摘であるが、個々の競技ごとにどうやって魅力を大きくするか、アピールするか、という部分の違いはあると思う」旨答弁している⁵⁷。競輪であればオリンピックにおける活躍が一つのきっかけになるとの期待であるが、2012年ロンドン・オリンピックの自転車競技において、日本代表のメダルはゼロであった。

このほか、自転車産業の現状、運営コストにおける人件費の割合、JKAや補助金交付先団体への天下り等について議論があり、法案は3月30日に可決・成立した。

おわりに

以上、1940年代後半からの、自転車競技法の制定・改正過程や競輪事業の状況について、4回にわたって紹介した。

競輪事業の目的（法第1条第1項）の変遷は、本文で述べたとおりである。自転車産業の振興及び地方財政の増収から始まり、振興の対象は機械産業全体へと拡大し、その後、体育事業その他の公益の増進が目的に加わった。公益の増進を加えたことについては、「免罪符」的な捉え方が強い。

地方財政面では、施行者である地方公共団体の動向は多様である。1948年の小倉競輪や大阪住之江競輪の好調なスタートを受け、戦災復興の財源を必要としていた多くの地方公共団体が施行者として参入した。その後、1950年代後半から1960年代前半にかけて、数々の騒擾事件との関係等で廃止を決断する首長等が現れたが、施行する地方公共団体数が減少し続けることはなかった⁵⁸。そし

⁵⁷ 第180回国会参議院経済産業委員会会議録第5号3頁（平24.3.29）

⁵⁸ 施行する地方公共団体数（一部事務組合は、構成している地方公共団体の数を計算）は、1959年度の248から1965年度には212と減少したが、その後増加に転じ、1974年度及び1975年度には過去最高の267となった（前掲注6 180～181頁）。

て、1990年代に入り、バブル崩壊後は赤字という、かつてはほとんどみられなかった状況に多くの施行者が見舞われ、2010年代前半までは撤退が続出、という経緯をたどって今日に至っている。

国会における議論を振り返ると、上述の競輪事業の目的以外に、法には規定されていない「娯楽の提供」及び「違法賭博の排除」としての効果、存在意義が政府側から何度も主張されている。娯楽の提供に関しては、「娯楽」、「大衆娯楽」、「エンタメ」、「レジャー」等、時代によって言葉は異なるが、これらは、1948年の法制定時に発議者が提案理由説明の際に述べた「一掬の清涼剤」⁵⁹の系譜に連なるものともいえよう。特に、入場者数が増大すると、大衆娯楽としての効果は強調されるようになる。違法賭博の排除に関しては、日の当たる合法賭博（公営競技）が存在することにより、闇に隠れた違法賭博を抑えることができるという考え方である。これは、既に1950年には述べられていたが、その後、長沼答申等を経て、明確に主張されるようになった。

いろいろと物議を醸しながらも競輪が存在してきた理由は、法律（自転車競技法）に記された目的や地方公共団体の政策上の理由⁶⁰のほか、これら二点の存在も軽視できないと思われる⁶¹。

一方、「スポーツ」としての存在感は、昔も今も「影が薄い」と感じられる。1948年の法制定時の提案理由説明で「自転車スポーツの発達」⁶²と述べてはおり、今世紀に入ってから経産大臣が答弁でスポーツ性について言及してはいるが、世間から見てそのような捉え方は未だ薄いのではないだろうか。オリンピックにおける競輪選手の活躍が競輪の入場者数や売上額の好転に結びついていない点も、それを物語っているように思える。今後、競輪事業活性化のためには、このスポーツ性をいかに訴求していくかも大きな要素の一つといえよう。

この掲載の間、2024年度の売上額が公表された。1兆3,282億円余と、対前年

⁵⁹ 第2回国会衆議院商業委員会議録第7号2頁（昭23.6.14）

⁶⁰ 経産省が2010年に実施した「競輪施行自治体に関するアンケート調査」では、競輪施行者のうち、約6割は競輪事業が「自治体の政策上必要」と回答、その理由としては、「地方財政への貢献（40%）」、「雇用確保（35%）」、「地域経済・産業振興（18%）」の3つで全体の9割以上を占めた（産業構造審議会車両競技分科会「競輪のあり方検討小委員会」報告書（平成23年6月）5～6頁）。

⁶¹ 前掲注1の報告書では、娯楽の提供という面に関しては「知的な推理ゲームとして、また、ナイター開催時に会社帰りのサラリーマンに精神のリフレッシュをもたらすなど、手軽な気分転換として、積極的評価も獲得してきている」としている。違法賭博の排除という面に関しては「人間が本来的に有する射倖心の適度な発露の機会を提供することによって、違法賭博といった犯罪の防止につながる」といった消極的評価がなされた」としている（11～12頁）。

⁶² 第2回国会衆議院商業委員会議録第7号2頁（昭23.6.14）

度比11.7%の増、第2次中期基本方針（2021年度～2025年度）にある2025年度の目標値（1.25兆円）を1年前倒しで達成した（図表2-1、2-3）。

また、2025年5月22日、産業構造審議会製造産業分科会車両競技小委員会では、2026年度から2030年度を対象とする「競輪第3次中期基本方針（骨子）案」が示された。同案では、競輪の存在意義を、自転車競技法に定める競輪の目的と社会にもたらす価値・影響の観点から、「競輪開催を通じて人々の心を動かす非日常を提供し、その売上・収益を社会に還元することにより、地域の活性化と社会課題の解決に寄与する。」としている。また、競輪のあるべき姿を「社会・お客様からの信頼をもとに、メジャースポーツとしての競輪の価値と持続可能性を追求し、社会に貢献し続ける。」としている。2025年12月には第3次中期基本方針を決定するとのスケジュールであるが、どのような議論が交わされるのか注目したい。

【参考文献】

競輪総覧刊行会『競輪総覧』（1970年）

日本自転車振興会『競輪五十年史』（1999年）

財団法人JKA『競輪六十年史』（2009年）

通商産業省編『商工政策史 第19巻 機械工業（下）』（1985年）

衆議院、参議院編『議会制度百年史 国会史一中巻』（1990年）

谷岡一郎『ギャンブルフィーヴァー』（中央公論社 1996年）

黄金井光良『なぜ老兵は闘い続けるのか』（かんき出版 1997年）

（内線 75320）

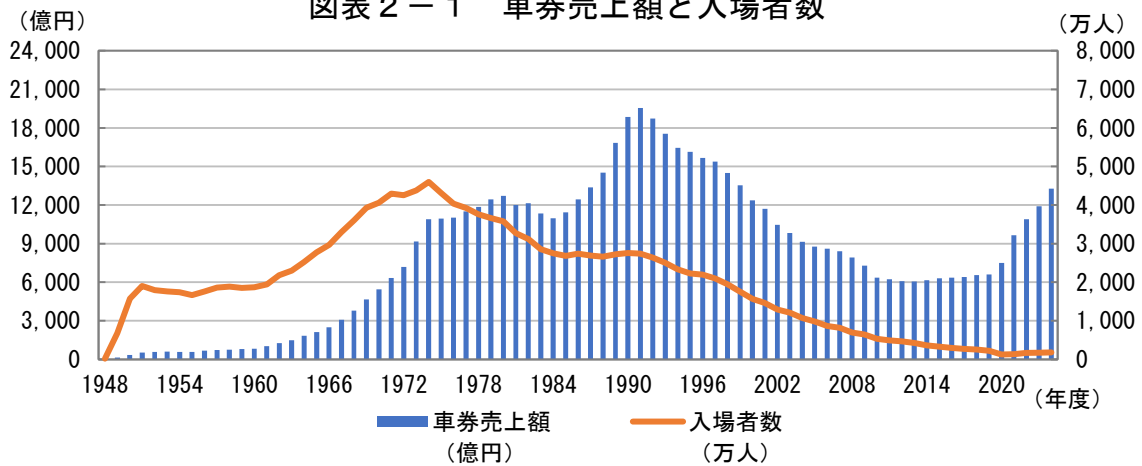
図表 1 自転車競技法 制定・主な改正の経過

暦年	法改正等
1945	終戦
1946	
1947	
1948	自転車競技法 (昭23. 8. 1法第209号)
1949	自転車競技法の一部を改正する法律 (昭24. 6. 24法第217号)
1950	鳴尾事件
1951	参議院通商産業委員会実情調査
1952	自転車競技法等の一部を改正する法律 (昭27. 6. 30法第220号)
1953	
1954	国庫納付金制度の停止
	自転車競技法等の臨時特例に関する法律 (昭29. 6. 9法第169号)
	・ 附帯決議 (参議院通商産業委員会)
1955	自転車競技法等の臨時特例に関する法律の一部を改正する法律 (昭30. 3. 30法第5号)
	自転車競技法等の臨時特例に関する法律の一部を改正する法律 (昭30. 5. 31法第16号)
	・ 附帯決議 (参議院商工委員会)
1956	競輪運営審議会「競輪の改廃に関する中間答申」
1957	自転車競技法等の臨時特例に関する法律の一部を改正する法律 (昭32. 3. 30法第23号)
	自転車競技法の一部を改正する法律 (昭32. 6. 10法第168号)
	・ 附帯決議 (衆議院商工委員会、参議院商工委員会)
1958	
1959	松戸事件
1960	自転車競技法の一部を改正する法律の一部を改正する法律 (昭35. 8. 5法第142号)
1961	公営競技調査会答申 (長沼答申)
	自転車競技法の一部を改正する法律の一部を改正する法律 (昭36. 10. 30法第163号)
1962	自転車競技法及び小型自動車競走法の一部を改正する法律 (昭37. 4. 20法第84号)
1963	
⋮	
1978	
1979	公営競技問題懇談会 (吉国懇) 意見書
1980	
⋮	
2001	
2002	自転車競技法及び小型自動車競走法の一部を改正する法律 (平14. 3. 31法第9号)
2003	
2004	
2005	
2006	
2007	自転車競技法及び小型自動車競走法の一部を改正する法律 (平19. 6. 13法第82号)
2008	
2009	
2010	
2011	
2012	自転車競技法及び小型自動車競走法の一部を改正する法律 (平24. 3. 31法第11号)
2013	
⋮	
2024	

本号で紹介

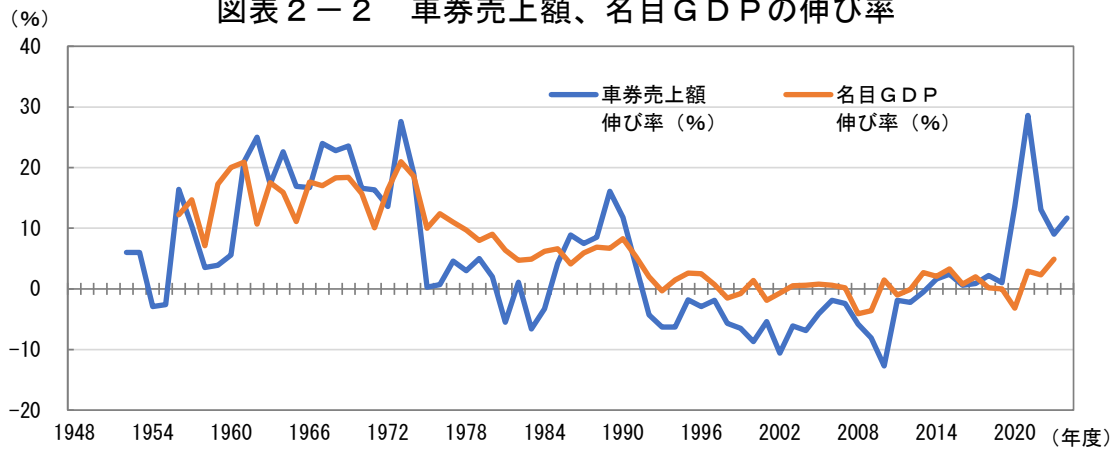
(注) 附帯決議は上記のほか、1954 年特例法 (衆議院)、1960 年一部改正 (同)、2007 年改正 (参議院、衆議院)、2012 年改正 (同) でも行われた。
(出所) 筆者作成

図表 2－1 車券売上額と入場者数



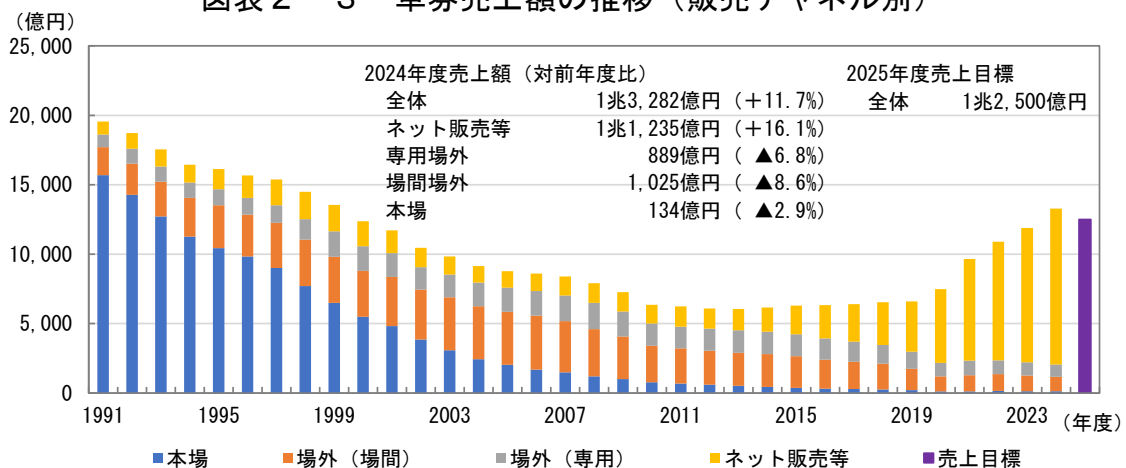
(出所) J K A 資料より作成

図表 2－2 車券売上額、名目 GDP の伸び率



(出所) J K A 資料、内閣府資料より作成

図表 2－3 車券売上額の推移（販売チャネル別）

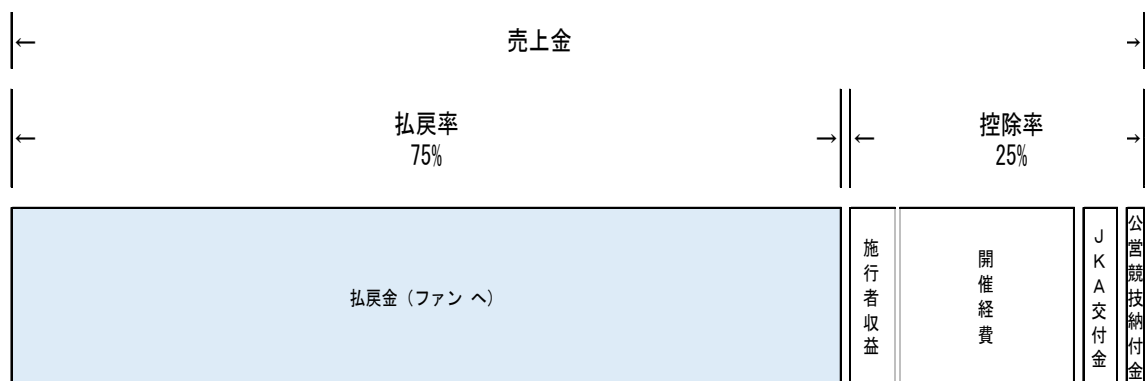


(注1) 2024年度売上額について、四捨五入の関係上、売上額全体と販売チャネル別売上額の合計は一致しない。

(注2) 2025年度売上目標は、競輪最高会議「中期基本方針」（2023年5月25日上方修正）の値。

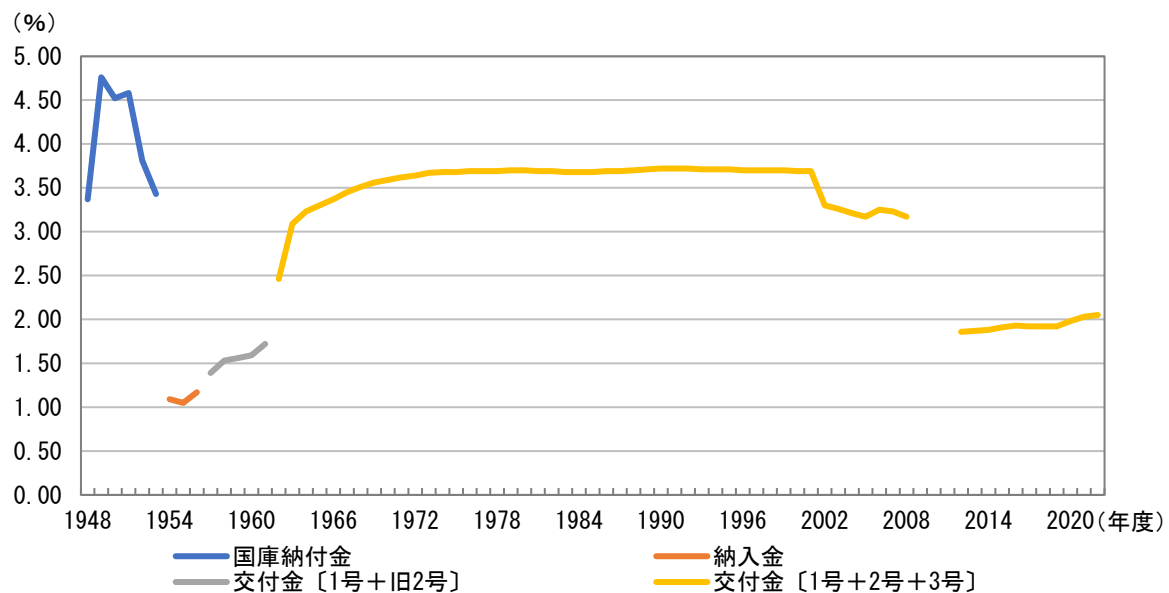
(出所) 経済産業省資料（産業構造審議会 製造産業分科会 車両競技小委員会 第20回資料1）等より作成

図表 3－1 売上金の配分



（注）施行者収益には上記のほか、入場料・雑収入、端数切捨て収入がある。
（出所）JKA資料等より作成

図表 3－2 国庫納付金率、納入金率、交付金率の推移（実績、%）



（注 1）2009 年度～2011 年度の値は不明。
（注 2）交付金のうち、1 号は機械振興、2 号は公益増進、3 号（旧 2 号）は業務運営費。
（出所）1948 年度～2008 年度は JKA「平成 21 年度競輪統計資料」より、2012 年度～2022 年度は
函館市競輪事業部「函館競輪事業概要」（平成 25 年度～令和 5 年度の各年度）より作成

図表 4 競輪場一覧

暦年	開設 (累計数) ①	休廃止 (累計数) ②	①－②
1948	小倉、大阪住之江 (2)		(2)
1949	大宮、西宮、川崎、鳴尾（後の甲子園）、久留米、豊橋、小田原、松本、千葉、防府、京王閣、岐阜、長崎、神戸、名古屋、後楽園、京都、和歌山、松山 (21)		(21)
1950	岸和田、取手、玉野、大阪中央、宇都宮、会津、明石、武雄、松戸、大津（後の大津びわこ）、福岡、前橋、弥彦、高知、札幌、別府、花月園、奈良、門司、村山（現在の西武園）、松阪、福井、松江、高松、青森、函館、豊中、小松島、熊本、伊東（現在の伊東温泉）、向日町（現在の京都向日町）、観音寺、平塚、佐世保、一宮 (56)		(56)
1951	平（現在のいわき平）、富山、立川 (59)	松本 (1)	(58)
1952	霞ヶ浦（現在の四日市）、大垣、広島 (62)		(62)
1953	静岡 (63)	松江 (2)	(61)
1954			
1955		豊中 (3)	(60)
1956			
1957			
1958		京都 (4)	(59)
1959			
1960			
1961		神戸、札幌、明石 (7)	(56)
1962		福岡、大阪中央 (9)	(54)
1963		会津 (10)	(53)
1964		大阪住之江 (11)	(52)
1965			
1966			
1967		長崎 (12)	(51)
1968			
1969			
1970			
1971			
1972		後楽園 (13)	(50)
1973 ～ 2001			
2002		甲子園、西宮、門司 (16)	(47)
2003			
2004			
2005			
2006			
2007			
2008			
2009			
2010		花月園 (17)	(46)
2011		大津びわこ (18)	(45)
2012		観音寺 (19)	(44)
2013			
2014		一宮 (20)	(43)
2015 ～ 2024	(63)	(20)	(43)

(注) 「開設」欄の競輪場のうち赤色は、その後休廃止となった競輪場。
(出所) J K A資料等より作成