

# 生まれ変わるか、競艇事業

## ～ モーターボート競走法改正案 ～

国土交通委員会調査室 こんどう 近藤 ともや 智哉

### 1. はじめに

モーターボート競走法（以下「競艇法」という。）は、昭和26年にモーターボート製造事業振興、海事思想の普及、地方財政の改善等を目的として議員立法により制定された。しかし、競艇のほかに、競輪、競馬事業も昨今の事業環境悪化を背景に、その見直しが進められており、本法律も競艇事業の抜本的見直しを行うべく、実に56年ぶりの大幅な改正を行うこととなった。

本稿では、本法案の提出経緯や概要、委員会審議における論点などを紹介することとする。

### 2. 法案提出の背景

モーターボート競走事業（以下「競艇」という。）は、平成3年度のピーク時には約2兆2千億円の売上を上げ、地方自治体の財政を大いに潤わせた。例えば、施行者の一つである府中市の場合（平和島競艇場主催）、17年度は約16億円の収益金を出しているが、ピークの2年度にはその10倍の約160億円の収益金があった。これは単純比較できないものの、現在でいえば10万人規模の自治体の市税に匹敵する額である。

しかし、日本の景気と足並みを揃えるかのように、売上は減少に向かい、17年度にはピークの約56%減の約9千7百億円まで落ち込んでしまう。41施行者中16施行者が一般会計への繰り出しができず<sup>1</sup>、うち6施行者が赤字、すでに4施行者は事業撤退の道を選んでいる。また、競艇の実施を取り仕切る各都道府県のモーターボート競走会も財政状況が悪化しており、17年度には18競走会中10競走会が赤字に陥っている。

こうした事情を受け、今後の競艇事業の在り方を検討するために18年2月、国土交通省海事局長の下に私的懇談会「モーターボート競走事業活性化検討委員会」（以下「検討委員会」という。）が立ち上げられ、競艇事業について7回の議論が交わされた後、同年7月に報告書「モーターボート競走事業の未来を拓く - KYOTEI・ルネッサンス・プラン - 」がとりまとめられた。

他方、平成17年12月24日閣議決定の「行政改革の重要方針」の中で、公営競技関係法人（競艇でいえば、（財）日本船舶振興会）については、助成金交付事業の徹底した透明化、一層の効率化等による財政寄与の確保等の観点から、助成金交付事業及び交付金制度について見直すこととされた。

以上の経緯を踏まえ、平成 19 年 3 月「モーターボート競走法の一部を改正する法律案」が内閣から衆議院に提出される運びとなった。

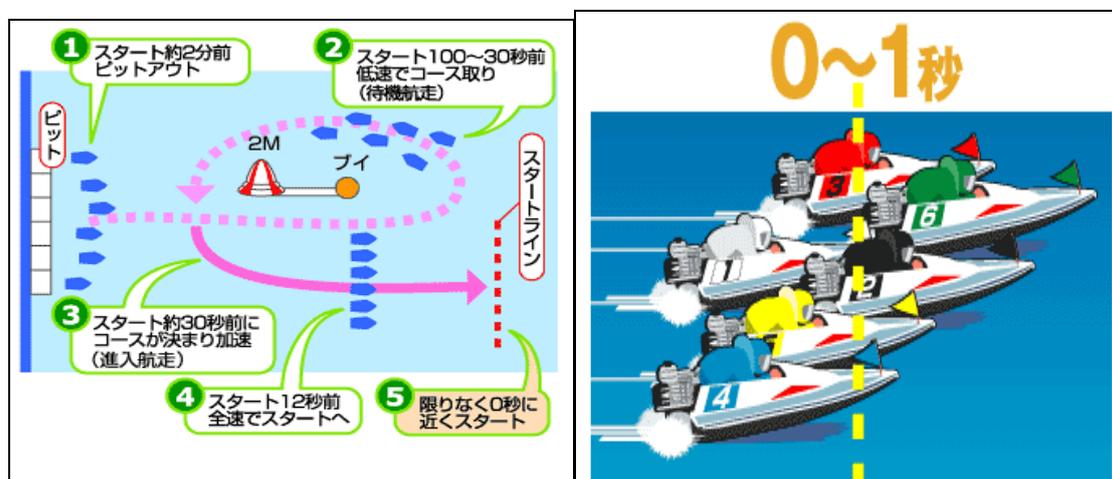
### 3. 競艇のルール及び売上金の使途

最初に競艇のルール及び売上金の使途について説明しておくことにする。

#### (ルール)

競艇は、6 艇のボートでゴールを競う競技で、左回りに 3 周する。スタートは、陸上競技のようなスタートと異なり、フライングスタート方式といって、決められた時間内にスタートラインを通過する方法をとっている。3 周はするものの、先頭ボートから生まれる波の影響があり、スタート及び最初のターンが勝負の要になる。

#### フライングスタート方式

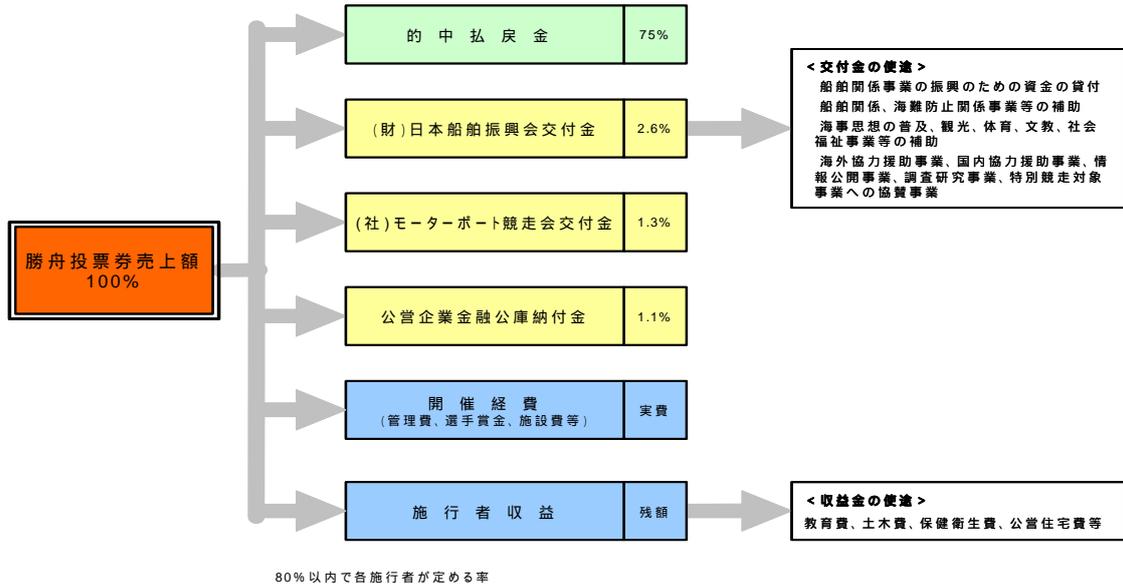


(出所) (財) 日本船舶振興会ホームページ

#### (売上金の使途)

売上金は、まずその 75% が的中払戻金に配分され、残りが (財) 日本船舶振興会交付金、(社) モーターボート競走会交付金、公営企業金融公庫納付金、開催経費、施行者収益として配分されることになる。

## モーターボート競走の売上金の流れ



(出所)国土交通省

## 4. 法案の概要

法案は、大きく分けて3つの柱からなり、以下主な点について説明する。

(競走の実施に関する規定の整備)

まず、売上が落ち込んでいることから、民間活力による事業効率化を図ることを目的に、施行者が舟券の発売・払戻事務、警備、審判、選手の管理等を民間業者等に委託することを可能としたほか<sup>2</sup>、経営改善に大きな役割が期待される場外発売場の設置を国土交通大臣の確認制から許可制とした上<sup>3</sup>、設置手続の簡素化等の可能性についても検討し、関係機関と調整し所要の措置を講ずることとした。

また、いわゆるノミ行為と言われる私設の賭博による被害総額は警察庁推定で約510億円に上ると言われ、大きな損失を被っていることから、舟券購入を禁じられた施行者職員が許可を受けて情報収集するために勝舟投票類似行為を行うことを可能とした。

このほか、重勝式勝舟投票法(複数レースを対象に投票)を追加し、投票方法の選択肢を増やし、的中者がいなかった場合は、次の同一種目の重勝式投票の払戻金に繰り越す「キャリーオーバー」を採用するなど、顧客にとって魅力あるレース方式を充実することにした。

( (財)日本船舶振興会への交付金の見直し )

施行者が(財)日本船舶振興会に交付すべき交付金の額を定めた競艇法別表第1及び第2を現在の物価水準に合わせ改めることにより、施行者の大きな負担となっていた交付金率が、3.3%から2.6%に見直されることになった<sup>4</sup>。

さらに、赤字施行者が事業再建のための投資資金を確保できるようにするため、(財)日本船舶振興会への交付期限を延長できる交付金猶予制度を導入した。

(関係法人の組織及び業務の見直し)

(財)日本船舶振興会については、平成17年12月24日閣議決定の「行政改革の重要方針」を踏まえ、特殊法人としての規制を廃止し、船舶等振興業務について指定法人化するとともに、補助業務の適正実施等に係る規定を整備した。指定法人制度を導入することにより、船舶等振興業務を適正かつ確実に実施することができないと認められる場合は指定を取り消し、他の法人に指定を変更することを可能とした。

そのほか、業務が重複しているモーターボート競走会及び全国モーターボート競走会連合会を統合し事業効率化を図るとともに、これも指定法人化することとした。

## 5. 委員会審議

衆参国土交通委員会においては、主な論点として開催経費の削減、場外発売場の設置許可、(財)日本船舶振興会への交付金率削減等について質疑がなされており、以下、これら論点を紹介したい。

(開催経費の削減)

審議においては、地方財政に貢献するという競艇の前提が崩れ、存続の根拠が失われてきているとの指摘があり、その最大の要因と言える開催経費に焦点が当たった。

売上に占める開催経費の割合は、景気が良かった頃は11%程度に収まっていたが、売上減少後も、開催経費はそれ程下がらず高止まりしたため、平成17年度で見ると、全国ベースで20.5%、赤字施行者の中には24%を占める所も存在する。この数字は、売上の75%が払戻金、3.3%(改正後は2.6%)が(財)日本船舶振興会への交付金に充てられることを考えれば、非常に大きいと言える。中でも、人件費は、開催経費の21~24%を占め、赤字施行者ほど高い割合にある。このため、改正後、委託可能な業務をアウトソーシングすることが経営改善の一つの流れであるとの考えが、質疑者、答弁者双方から指摘された<sup>5</sup>。

実際、16年度には、それまでの収益悪化を受け、従業員賃金を抑制する措置を施した結果、総額約40億円を削減し、収益率は前年の1.3%から2.0%に改善されている<sup>6</sup>。しかしながら、同時に「人件費の問題というのは非常に微妙なところで、下げた確かに収益率は短期的には上がるかもしれないけれども、働く意欲ということから考えると、単純に長期的、中期的にそれが続くか・・・はっきりしないところがあるか」と思いますので、そこは慎重にやっていただく中で収益率を上げる」<sup>7</sup>工夫が必要であるとの指摘も質疑者よりあった。

(地方公営企業による経営)

施行者の業務は地方自治体の職員が人事ローテーションの一環で配置される場合が多く、経験や専門知識をもった人材が登用されているわけでないこと、また、官庁会

計を基本とした現行の財務会計が、収益事業である競艇事業に適しているとは言えないことが、経営悪化の一要因であると検討委員会においても指摘されてきた。今後は、浜名湖競艇企業団のように、施行者たる自治体とは別の事業主体となり得る地方公営企業による経営を総務省と相談しつつ進めていくよう指導する旨の答弁があった<sup>8</sup>。

( 場外発売場の設置許可 )

経営改善に大きな役割を期待される場外発売場であるが、その設置許可に当たっては、1) 文教上又は衛生上著しい支障を来すおそれのない場所、2) 構造、設備が入場者を整理するために適当なものであること、3) 競走の公正かつ円滑な運営に必要な施設設備を有することの3条件を満たし、また、首長、自治会の同意と議会の反対がない場合に限られるなど極めて厳しい許可基準が設定されている<sup>9</sup>。

周辺の近隣地域との調整手続については、国土交通省は、地域の理解を求めていく必要があるとの認識を示すとともに、あまり考慮に入れる範囲を広げてしまうと設置自体が困難になるので、「非常に影響を受ける地域というのは限られ・・・その合意は取って・・・相当離れた地点についてまでそれを求めるというのはなかなか難しい」<sup>10</sup>、「上記基準をクリアすれば許可することとし、設置後なお紛争が多発するようであれば、その段階で考え直す形で進めたい」旨の答弁があった<sup>11</sup>。なお、場外発売場の設置については、附帯決議において、「場外発売場の許可に当たり、その設置を近隣市町村に通知し、重大な影響が生じることが予想されると近隣市町村が判断した場合には、当該近隣市町村を含む関係自治体の十分な理解の下で円滑に設置・運営されるよう指導すること。」とされている。

ちなみに、これまで場外発売場は、「ポートピア」がメインであったが、今後は初期投資をおさえコンパクトな「オラレ」の設置を進めていくことも検討されている。

場外発売場「ポートピア」と「オラレ」の比較

	ポートピア	オラレ
発売窓数	70窓程度	10窓以下
施設	新規建設、既存施設利用	商店街の空店舗を活用
売上、利用者 (1日あたり)	名称：B P 習志野 平均売上：3,190万円 平均利用者：1,018人	名称：オラレ呼子 平均売上：99万円 平均利用者：167人
設置数	21(建設中1)	1(10年以内に全国に300場目標)

(出所) 国土交通省資料をもとに作成

( 地元住民からの不満 ( ナイターレース ) )

競艇場がある地元住民からの不満、特にナイター競走についての苦情は多く、この点も質疑の中では取り上げられた。ナイター競走は、検討委員会においても、仕事帰りの社会人など新しいファン層開拓に有効と位置づけられ、今後拡充を期待されている。しかし、一部の地元住民からは、ナイターのある日は、地下鉄がごった返し、歩

道で人同士がぶつかり、罵声やひったくりに遭うといった被害を受けており、見直すべきとの要望も上がっている。ナイター実施規定については、現在の局長通達を法令とするなど更に厳格な対処も必要との主張がなされた<sup>12</sup>。また、ナイターの実施に当たり地元住民の合意が十分得られていないとの指摘について、国土交通省は、1人残らずというわけにはいかないにしても、地元自治体等の同意は得られており、手続上の瑕疵はないとの認識を示しているが<sup>13</sup>、今後もこの問題は議論が続くものと思われる。

#### （（財）日本船舶振興会交付金率の引下げ効果）

国土交通省は、同会への交付金率が2.6%に下がることにより、トータルで約63億円の削減が可能となり、6つある赤字施行者のうち3つが黒字転換する見込みであるとし、これは改正後の合理化を考慮に入れていない数字であり、合理化を進めることで更に経営改善が期待できるとした<sup>14</sup>。一方で、交付金の減額により、（財）日本船舶振興会から助成を受けていた社会活動などを行っているNPO法人などに影響が出ることを懸念する質疑もあった<sup>15</sup>。また、交付金猶予制度が、公益振興に充てる交付金の目的に整合しているのかとの質問に対して、交付金猶予制度は交付金の繰延べであり、最終的には社会還元で充てられることから問題ないとの答弁がなされた<sup>16</sup>。

## 6. むすび

改正案の成立により、競艇事業がかつての活気を取り戻し、地方財政を潤沢にすることが期待される。しかしながら、この改正によって、競艇事業が再生すると確信できるほど、今日の競艇の置かれている立場が甘くないのも事実である。施行者や競走会の経営改善、また景気の行方によっては、収益の一時的な改善につながる可能性もあるが、ファン層の拡大・維持に失敗すれば、結局、また同じ状況が待ち受けることになるだろう。競艇に携わる人々が、一時的な改善に満足することなく、例えば、約700億円の基金とともに競艇情報化センターから衣替えのような形で発足した競艇振興センター<sup>17</sup>を活用するなどして、客層拡大や売上増に全力を尽くすことが重要である。

また、審議の中で取り上げられたように、ナイターなどに対する地元住民からの不満の声には、適切な対応が必要と思われる。一つ一つの積み重ねは、大きな広告以上に、競艇のイメージ向上につながり、こうしたことに対応しなければ、検討委員会でも取り上げられていた「ダークなイメージ」、「怖い、汚い」といったイメージを払拭することはできず、若者や女性といった新たな支持層は獲得できないだろう。

そのほか、今後努力しても経営改善が達成できなかった場合に、交付金猶予制度の申請という新たな選択肢が今回の改正で設けられたが、その適用は、確実な収支見通しの下で実施されなければ、将来の財政負担を増やすことにもなりかねない。確たる見通しを持ち得ない場合、撤退といった選択肢も十分考慮に入れるべきではなかろうか。ちなみに、桐生市が撤退に要した費用は、従業員約390名に対する補償及び機器等リースで約6億5千万円とのことである<sup>18</sup>。

競艇は、自治体の事業であるにもかかわらず、競艇をやらない住民との間には、相当の

距離があり、今後公営企業化された場合、その距離が更に遠くなることも懸念される。公営とはいえ、ギャンブルという性格上、その距離を縮めることは難しいかもしれないが、競艇再生を行う過程では、むしろそうした住民の声にも耳を傾けていく姿勢が大切だと思われる。

最後に、(財)日本船舶振興会への交付金率引下げは、助成事業の縮小を伴うことになる<sup>19</sup>。国土交通省は、対象の重点化等により公益的効果を上げるよう努力する旨答弁している。しかしながら、助成先の上位6機関に62名の公務員が再就職している実態も質疑では取り上げられており<sup>20</sup>、その運用に当たっては、附帯決議に付された「船舶等振興機関の業務及びその補助業務について、行政改革の重要方針に基づき、適正かつ効率的に執行され、特に、補助業務については、その効果が明らかにされるよう務めること。」といった観点に十分留意する必要がある。

<sup>1</sup> 各施行者である自治体は、競艇事業の売上の一部を一般会計へ繰り入れ、土木費、教育費、公営住宅費、災害復旧費等の目的に支出している。これは、競艇法第1条の趣旨に、「地方財政の改善を図るため」と規定されていることが根拠となっているが、逆に、一般会計への繰り出しができないということは、競艇事業の目的が失われ、存在意義自体が問われることにもなりかねない。

<sup>2</sup> 委託可能な業務として、勝舟投票券の発売・払戻、警備、広報、施設管理等がある。委託不可事務としては、開催日時・使用する場外舟券発売場の決定、勝舟投票券の金額及び発売方法の決定等がある。また、選手・ボートの出走前検査、審判、選手の管理は競走会にのみ委託することができる。

<sup>3</sup> 競艇法制定当時は、競走場外における発売は禁止されていたが、昭和60年の改正により国土交通大臣の確認の上、認められることとなっていた。

<sup>4</sup> 物価は、別表第1設置時の昭和32年から5～6倍、第2設置時の昭和37年から2～3倍になっているため、現行の水準に合わせて見直した。

<sup>5</sup> 第166回国会参議院国土交通委員会会議録第7号3頁(平19.3.29)、衆議院国土交通委員会会議録第7号8頁(平19.3.23)

<sup>6</sup> 第166回国会参議院国土交通委員会会議録第7号5頁(平19.3.29)

<sup>7</sup> 第166回国会参議院国土交通委員会会議録第7号5頁(平19.3.29)

<sup>8</sup> 第166回国会参議院国土交通委員会会議録第7号3頁(平19.3.29)

<sup>9</sup> 第166回国会参議院国土交通委員会会議録第7号7頁(平19.3.29)、衆議院国土交通委員会会議録第7号14頁(平19.3.23)

<sup>10</sup> 第166回国会参議院国土交通委員会会議録第7号8頁(平19.3.29)

<sup>11</sup> 第166回国会参議院国土交通委員会会議録第7号8頁(平19.3.29)

<sup>12</sup> 第166回国会参議院国土交通委員会会議録第7号12～13頁(平19.3.29)

<sup>13</sup> 第166回国会参議院国土交通委員会会議録第7号14頁(平19.3.29)

<sup>14</sup> 第166回国会参議院国土交通委員会会議録第7号8頁(平19.3.29)

<sup>15</sup> 第166回国会参議院国土交通委員会会議録第7号10～11頁(平19.3.29)

<sup>16</sup> 第166回国会参議院国土交通委員会会議録第7号11頁(平19.3.29)

<sup>17</sup> 第166回国会参議院国土交通委員会会議録第7号8～9頁(平19.3.29)、衆議院国土交通委員会会議録第7号9頁(平19.3.23)。競艇振興センターは、競艇を広くPRするための全国的な広報活動の拠点となること及びインターネット等を使った発売チャンネルの多様化を推進していくことの役割が期待され、具体的活動内容は現在検討されている。

<sup>18</sup> 桐生市は、桐生競艇の施設会社「関東開発」と、平成15年度の場外発売分の施設使用料をめぐって裁判中であり、1審・東京地裁は市に2億7千万円の支払いを命じ、現在、これに対し市が控訴して争っている。

<sup>19</sup> 第166回国会参議院国土交通委員会会議録第7号10頁(平19.3.29)、衆議院国土交通委員会会議録第7号9頁(平19.3.23)

<sup>20</sup> 第166回国会衆議院国土交通委員会会議録第7号22頁(平19.3.23)