

日本自転車振興会・日本小型自動車振興会について

平成17年10月31日

経済産業省

前回参与会議での指摘事項

1. 助成金の交付先決定プロセスについて、国民の目から見ると不透明なのではないか。厳しい世論があり透明性を高めるという視点が重要。報道されているような問題を踏まえ、再発しないような仕組みを考える必要がある。
2. 地方にできることは地方にという考え方が原則。組織改革について、競技の活性化という観点は当然であり、いかに無駄な部分を防げるか、地方の共通の利益となる事業についてどう考えるか、という観点から地方共同法人化すべきではないか。
3. 日本自転車振興会に対する交付金に余裕があるとの話もあり、余裕があるから必要のないところに助成金が交付されているのではないか。交付金率を引き下げるべきではないか。
4. 両法人の統合について困難だとする理由が不明確。統合して組織のスリム化を図るべきではないか。

1. 補助事業の徹底した透明化

補助事業の徹底した透明化のために、以下の取組を行う。

産業構造審議会における審議、意見聴取の**廃止**

第三者委員会による補助事業の選定と事後評価

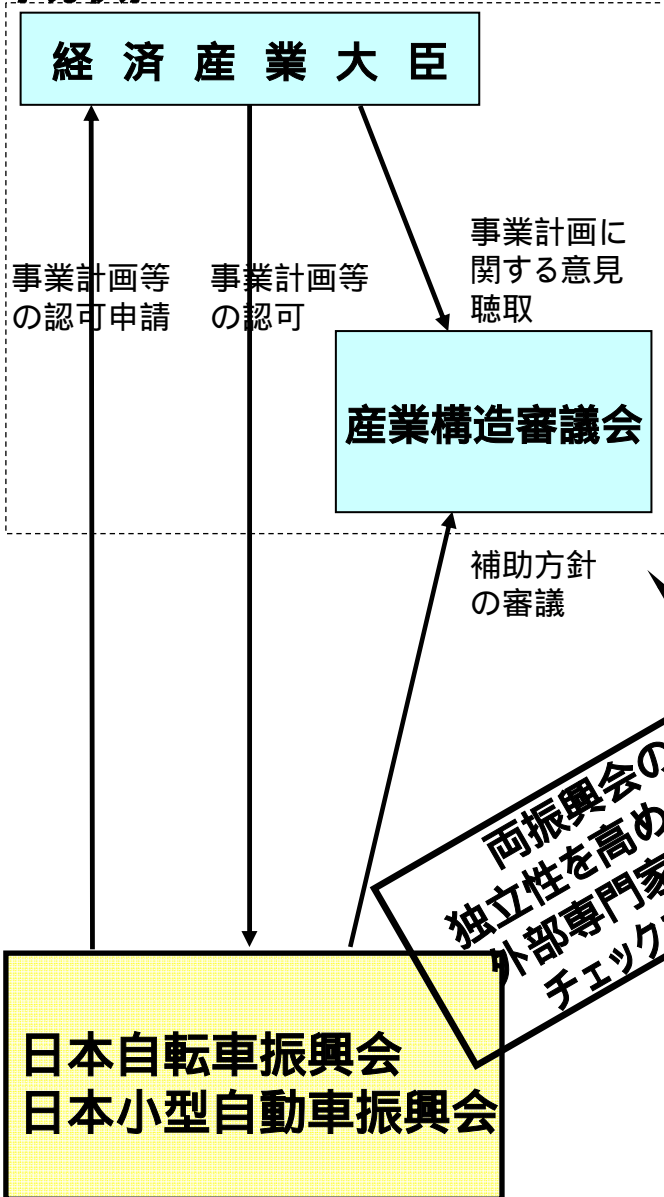
補助先に対する外部監査法人による監査

これらの全段階での情報開示

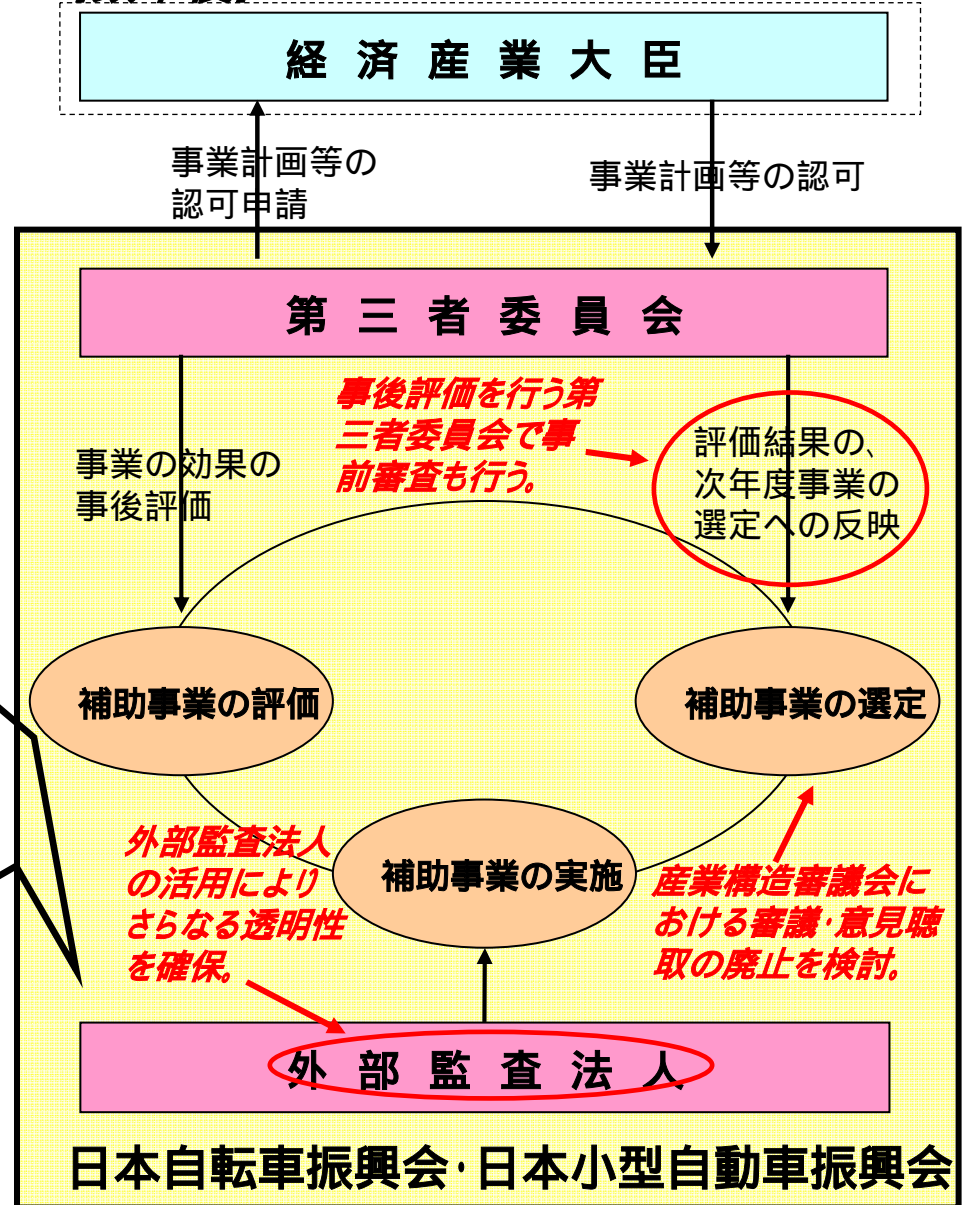
補助金適正化法の準用も検討

1. 補助事業の徹底した透明化

【現状】



【改革後】



両振興会の
独立性を高めつつ、
外部専門家による
チェックを強化

(参考) 日本自転車振興会の補助事業件数・金額の推移

補助事業名		平成13年度	平成14年度	平成15年度	平成16年度	平成17年度
機械工業 振興補助事業	補助 件数	217件	193件	177件	168件	158件
	補助 金額 千円	19,481,510	17,898,546	17,336,441	14,906,840	13,266,803
公益事業 振興補助事業	補助 件数	427件	346件	480件	455件	374件
	補助 金額 千円	19,056,017	16,385,612	13,616,657	14,081,847	11,536,168

(参考) 日本小型自動車振興会の補助事業件数・金額の推移

補助事業名		平成13年度	平成14年度	平成15年度	平成16年度	平成17年度
機械工業 振興補助事業	補助 件数	59件	50件	45件	32件	23件
	補助 金額 千円	2,686,264	2,455,232	2,065,633	1,675,461	1,226,549
公益事業 振興補助事業	補助 件数	101件	82件	71件	36件	51件
	補助 金額 千円	2,576,959	2,519,786	1,767,130	1,593,669	1,249,787

(参考) 監査の体制

機械工業振興部振興調査課

- 課長1、係長1、職員2
- 事業実施内容及び収支決算が適正に行われているかどうかを調査し、額を確定する。

公益事業部事業調査課

- 課長1、課長補佐1、係長1、職員2、傭員1
 - 同上
- ### 監査室
- 室長1、次長1、係長2、傭員1
 - 額の確定後2年以内に必要に応じて補助事業の監査を行う。

振興調査課

- 課長1、係員1
- 事業実施内容及び収支決算が適正に行われているかどうかを調査し、額を確定する。

監査室

- 室長1、検査役1
- 額の確定後2年以内に必要に応じて補助事業の監査を行う。

2. 日本自転車振興会及び日本小型自動車振興会の組織の見直し

2 - 1. 地方共同法人について

「地方共同法人」では、競技の公正・円滑な実施が困難。

- ・どの施行者も人気選手のレース出場を希望するなど、各施行者の利益は競合している。

地方共同法人では選手あっせん等の業務を円滑に実施することは困難。

- ・競輪の運営に際しては、施行者と選手会の間で選手賞金などに関して利害対立がある。

地方共同法人では中立的な立場からの調整が行えず、競技全体の円滑な運営が困難。

「地方共同法人」では、公平な補助事業の実施が困難。

- ・公益事業振興への補助事業は、施行者以外の地方自治体も含めた全国を対象として行っている。

地方共同法人では全国的に公平な補助事業の配分は困難。

2. 日本自転車振興会及び日本小型自動車振興会の組織の見直し

2 - 2. 民間法人化について - 歴史的経緯

日本自転車振興会・日本小型自動車振興会は、かつて社団法人であったものを、騒擾事件等による混乱もあったことから、政府の監督を強化するために特殊法人としたものである。現在は、騒擾事件の発生等の可能性がほぼなくなったことから、公益法人とすることが適切であると考えられる。

‘官から民へ’の改革が大切。

日本自転車振興会の特殊法人化について

昭和27年：騒擾事件による批判を受け、競技法改正により競輪運営審議会を通商産業省に
設立

昭和31年：競輪運営審議会答申「政府の監督が十分に行き届くよう改革すること」

昭和32年：審議会答申を受けて特殊法人日本自転車振興会設立

日本小型自動車振興会の特殊法人化について

昭和35年：競輪存廃論が他公営競技にも及び、首相諮問機関として「公営競技調査会」設
置

昭和36年：公営競技調査会答申「中央における指導が直に地方における実施に具現される
よう、その組織及び運営について可及的速やかに抜本的改革を加える」

昭和37年：調査会答申を受けて特殊法人日本小型自動車振興会設立

2. 日本自転車振興会及び日本小型自動車振興会の組織の見直し

2 - 3. 民間法人化について - 民間法人化のメリット

アイデアを活かした事業の実施、年度途中で**機動的な事業の実施**が可能になる。

- (例)
- ・競輪施行者の経営分析・コンサルティング、競輪学校を活用した自転車競技クリニック等も、法人の判断で柔軟に行うことができる。
[特殊法人では、事業の追加には法律改正が必要]
 - ・オリンピックのメダリストを活用した競輪の大々的PR、中越地震の発生に応じた被災地への補助事業の増額等、年度途中で予算の機動的な変更が可能となる。
[現在は産業構造審議会の審議を経た上で大臣認可が必要]

柔軟な組織編成や、**給与体系の抜本的変更**が可能になる。

- (例)
- ・国際的なイベント(ラスベガスでの競輪等)や緊急を要する課題に対して、法人の判断で関係部署を柔軟に改廃することができる。
[現在は課名まで規定している日自振組織規程を変更したうえで大臣認可が必要]
 - ・能力に応じた報酬の設定、外部人材の招聘ができる。
[現在は給与は人事院勧告見合で毎年改定。外部人材の招聘は、職員給与規程を変更した上で大臣認可が必要。]

(参考)競輪の選手制度とあっせん

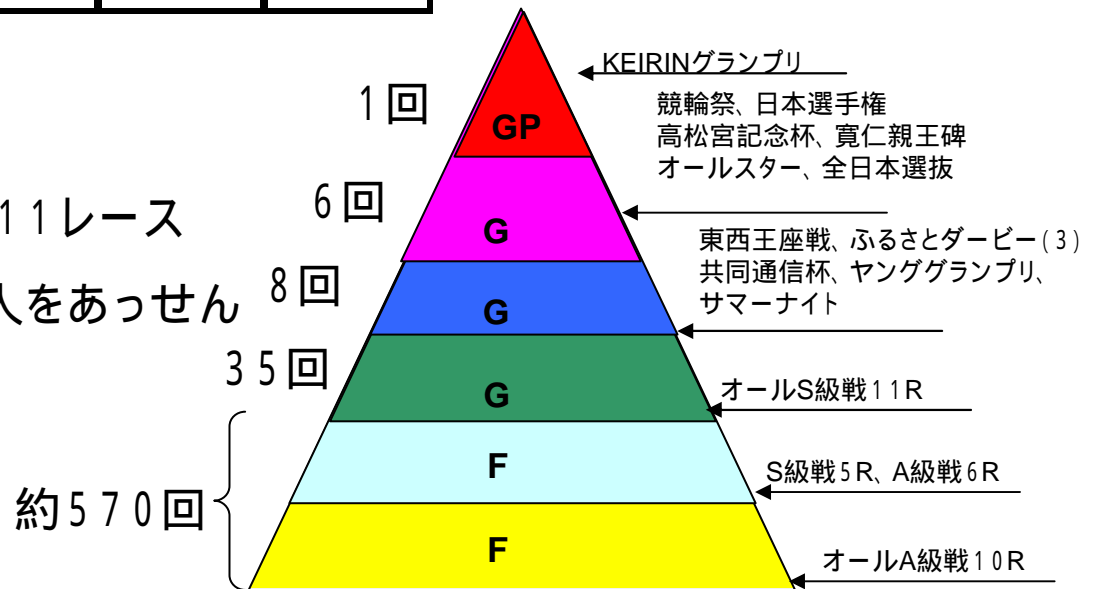
年間延べ約12万人の選手を日本自転車振興会があっせん。
登録選手は合計3811人だが、年間賞金総額5000万円以上の選手は16人のみ。
施行者は人気選手の獲得について利害が対立している。

•級別人数 (平成16年度)

	S 1	S 2	A 1	A 2	A 3	合計
人数	290	585	919	940	1077	3811

- 賞金総額 43,829,861千円
- 年599回開催、1回6日(注)、1日11レース
- 日自振が1回につき、選手数198人をあっせん

(注)
通常、3日間のトーナメントを2回開催。
各トーナメント毎に99名(11レース×9名)
の選手をあっせん。



(参考)オートレースの選手制度とあっせん

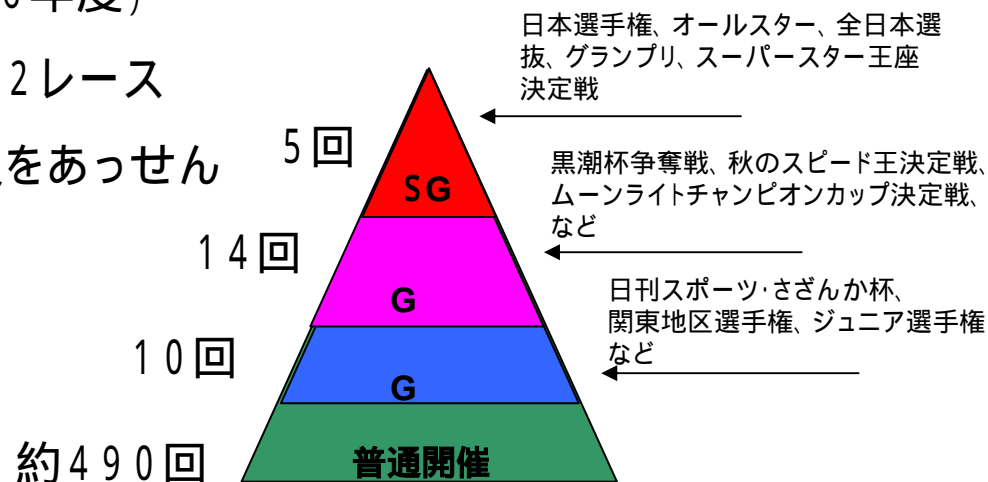
年間延べ約10万人の選手を日本小型自動車振興会があっせん。
登録選手は合計493人だが、年間賞金総額5000万円以上の選手は14人のみ。
施行者は人気選手の獲得について利害が対立している。

●級別人数(平成16年度)

	S 1	A 1	A 2	B1	B2	合計
人数	60	120	106	132	75	493

- 賞金総額 8,206,782千円(平成16年度)
- 年504回開催、1開催8日(注)、1日12レース
- 日動振が1開催につき、選手数192人をあっせん

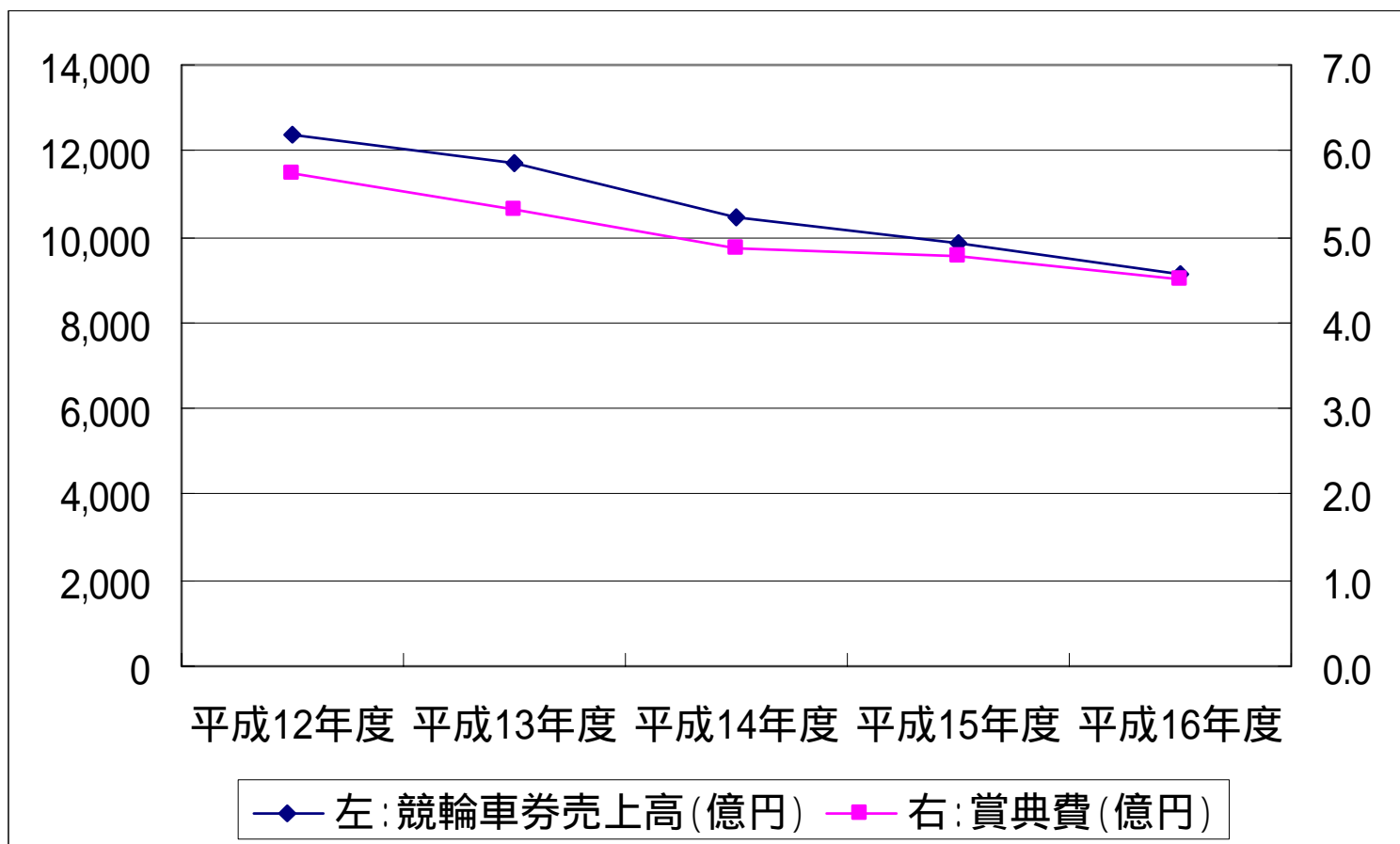
(注)
通常、4日間のトーナメントを2回開催。
各トーナメント毎に96名(12レース×8名)
の選手をあっせん。



(参考) 選手賞金に関する利害対立

競輪車券売上高、賞典費はともに減少しているものの、車券売上高に比べ、賞典費の方が減少度合いが緩やか。

競輪全体の売上が減少する中、経費の削減については**中立な立場**からの調整が必要。
(過去、選手賞金を巡る利害対立が原因で、競輪界最大のレースであるKEIRINグランプリが中止となった事例もある。)



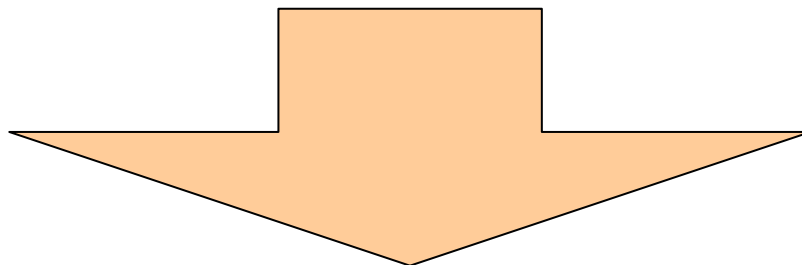
3. 競輪・オートレースの交付金の見直し

競輪・オートレース全体の活性化のためには、一律に交付金率を引き下げるのではなく、施行者の経営努力をより促進するような制度設計が必要。

赤字施行者への対応については、平成14年に自転車競技法及び小型自動車競走法を改正し、交付金を軽減(3.7% 3.3%)するとともに、計画の認定を受ければ交付金の納付が猶予される制度を創設した。この制度の利用を促進する必要がある。

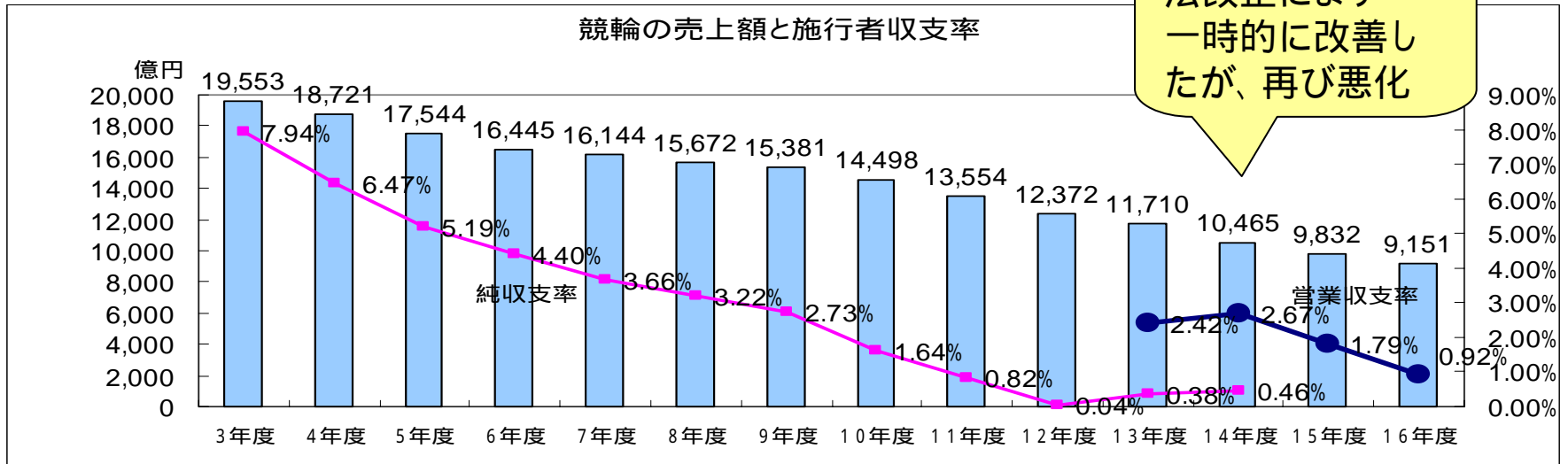
さらに、施行者の経営努力や競争を促すためにも、交付金制度のあり方について検討をすすめる。

施行者、日自振等関係団体が最大限の努力を行うことが必要。

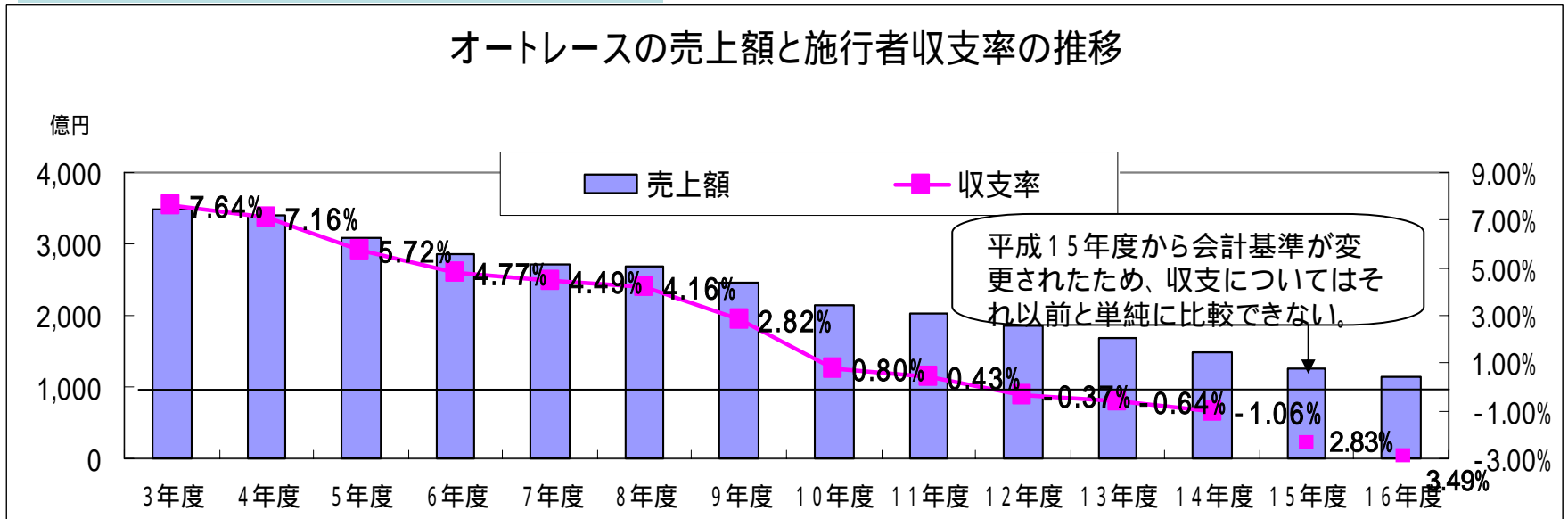


- 競技全体の活性化につなげる観点から、望ましい交付金制度について検討。

(参考) 競輪の収支の推移



(参考) オートレースの収支の推移



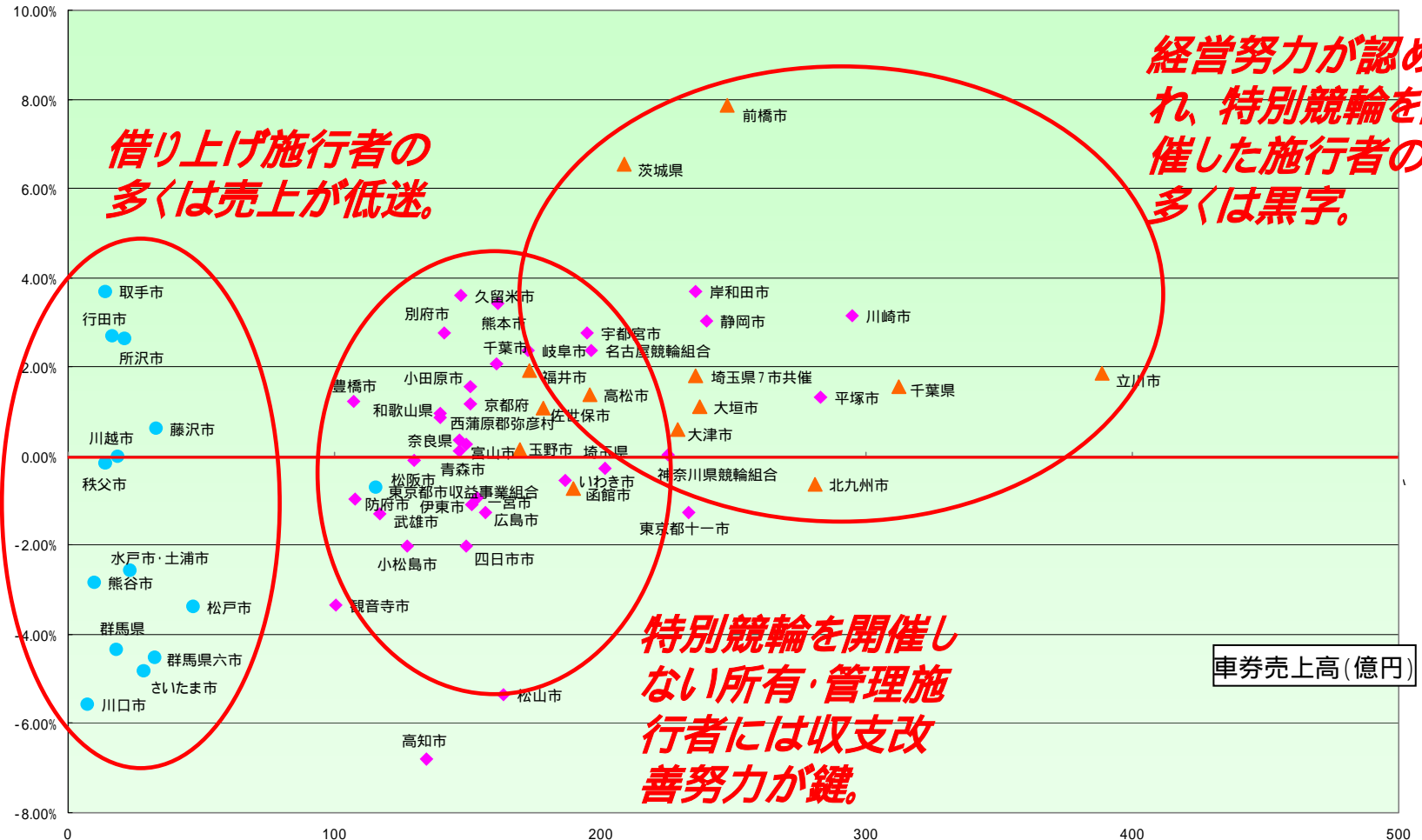
(参考) 競輪施行者の収支状況

個別の事情にふみこんだ経営改善が不可欠。

施行者別営業収支率・売上額分布表(平成16年度)

所有・管理施行者
(特別競輪開催あり)
所有・管理施行者
(特別競輪開催なし)
借上施行者

営業収支率



(参考) 競輪施行者の収支状況の変化

施行者別営業収支の変化状況一覧(平成15年度 平成16年度)

施行者別営業収支の変化状況一覧(平成15年度 16年度)

(単位:百万円)

15年度収支	黒字			黒字			黒字			赤字			赤字			赤字		
16年度収支	黒字			黒字			赤字			黒字			赤字			赤字		
増減率	黒字増加			黒字減少			赤字			黒字			赤字減少			赤字増加		
売上高		16年度車券売上高	16年度営業収支		16年度車券売上高	16年度営業収支		16年度車券売上高	16年度営業収支		16年度車券売上高	16年度営業収支		16年度車券売上高	16年度営業収支		16年度車券売上高	16年度営業収支
300億円以上	千葉県	31,224	484	立川市	38,841	723												
250億円以上 300億円未満				川崎市	29,464	931							北九州市	28,051	179			
				平塚市	28,275	370												
200億円以上 250億円未満	大垣市	23,744	265	前橋市	24,793	1,950	埼玉県	20,192	56							東京十一	23,332	298
	茨城県	20,889	1,364	岸和田市	23,601	870												
				静岡市	23,978	728												
				大津市	22,898	138												
				神奈川組	22,567	3												
150億円以上 200億円未満	高松市	19,618	269	名古屋組	19,681	463	いわき市	18,681	101	佐世保市	17,875	192	函館市	19,009	136	松山市	16,362	876
	宇都宮市	19,523	538	福井市	17,314	330	広島市	15,678	198				伊東市	15,177	166			
	熊本市	16,158	551	岐阜市	17,281	407	一宮市	15,378	143									
				玉野市	16,980	26												
				千葉市	16,076	333												
				小田原市	15,125	234												
				京都府	15,144	177												
100億円以上 150億円未満	別府市	14,129	391	富山市	14,953	38	四日市市	14,965	304	弥彦村	13,995	119	武雄市	11,727	154	高知市	13,485	916
	和歌山県	14,006	135	久留米市	14,758	531	松阪市	12,982	14				防府市	10,804	104	小松島市	12,757	257
				青森市	14,719	17	観音寺市	10,062	335							東京都	11,564	82
				奈良県	14,701	53												
				豊橋市	10,736	133												
100億円未満	行田市	1,673	45	藤沢市	3,294	20	松戸市	4,671	158	所沢市	2,129	56	群馬県	1,816	79	群馬六市	3,229	146
	取手市	1,417	52				川口市	709	39	川越市	1,836	0				さいたま	2,818	135
							秩父市	1,385	2							水戸土浦	2,318	59
																能谷市	973	271

黒字増加 10 黒字減少 21 黒字 赤字 10 赤字 黒字 4 赤字減少 6 赤字増加 9

営業収支赤字施行者数 / 全施行者数 (平成15年度) 19 / 61 (平成16年度) 25 / 61

(参考) 交付金猶予措置の活用例(競輪では1件のみ)

事業収支改善のための交付金猶予(平成14年10月1日施行)

事業再建に取り組む赤字施行者等に対しては、「事業収支改善計画」の策定を条件として、交付金の支払いを最長3年分猶予する。また、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。

弥彦村

平成16年3月15日経済産業大臣同意。

[特例期間]平成16～17年度(2年間)

[猶予金額]7.0億円

[特例期限]平成18～27年度(10年間)

(対策)

競輪場の村有化 収支改善

すぴRITSなどによる広報 入場者増

場外設置 売上増加



弥彦女性競走集団
すぴRITS

•交付金納付猶予制度の活用促進に加え、さらに競技全体の活性化につなげるために望ましい交付金制度のあり方について、産業構造審議会車両競技活性化小委員会や関係者間において議論を行い、年度内に結論を得るよう検討。

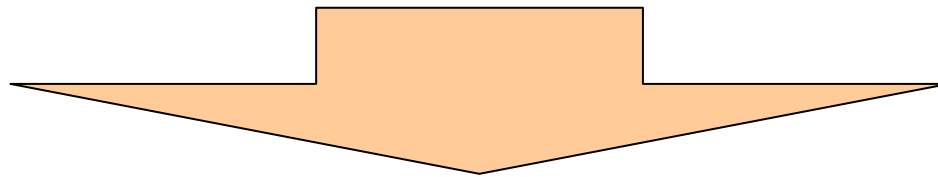
4. 日本自転車振興会と日本小型自動車振興会の統合

仮に両法人を統合したとしても、合理化できるのは総務部門などのごく一部に限られ、当該部門の規模はごく小さいため、効果は限定的。

一方、両競技は、競技の内容、競技場の形態、選手の養成方法、審判方法等、運営方法が全く異なっていることから、それ以外の部門を合理化することは困難。

競輪とオートレースを共に施行している地方公共団体はほとんどなく、両競技は競争関係にある。統合すると、両競技が競い合うことによる効果が失われる可能性が大。

両法人を統合した場合に、競輪の売上がオートレースの運営に用いられることについて競輪施行者及びファンの理解を得ることは困難。



- 競技が異なっていることなどから、業務効率化の効果は限定されている。
- 両競技は競争関係にあること、統合について施行者やファンの理解を得ることが困難であることなどから、統合には問題もあるものと考えられる。

統合効果があると認められるのは、総務部関係のみと考えられる。

日本自転車振興会

総務部	20人
企画事業推進部	20人
広報部	16人
業務部	29人
選手指導部	16人
日本競輪学校	20人
機械工業振興部	13人
公益事業部	17人
振興事業監査室	4人
合計	155人

101人

34人

日本小型自動車振興会

総務部	7人
企画部	13人
業務部	7人
選手養成所	1人
振興部	7人
振興事業監査室	1人
合計	36人

21人

8人

(参考) 競輪選手の養成

競輪選手になるためには、静岡県伊豆市にある日本競輪学校で、約1年間の訓練を受けなければならない。

< 訓練内容 >

自転車実技が訓練の中心。

訓練前半は、ダッシュ力、持久力、スピードの強化などの基礎訓練が中心。

訓練後半は、競走訓練が中心。色々な戦法を身につけ、競技規則に適應したレースができるような訓練が行われる。

(バンクにおける走行訓練の様子)



(参考) オートレース選手の養成

オートレース選手になるためには、茨城県にある筑波サーキットの養成所で、約10ヶ月間の訓練を受けなければならない。

< 訓練内容 >

競走車の整備と操縦技術の習得が訓練の中心。

訓練前半は基礎知識・基礎技術の習得の他、エンジン等の分解・組立が訓練の中心。

訓練後半は実地訓練が中心。

(競走車(オートバイ)整備の訓練の様子)

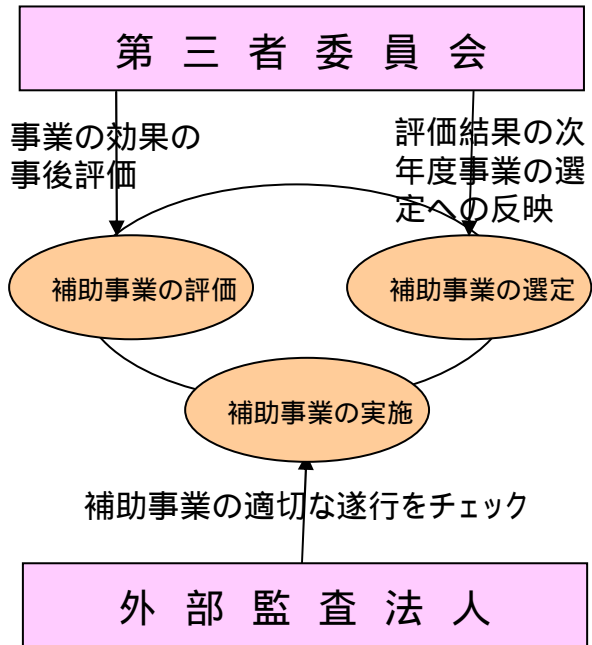


5. 参与会議における指摘を踏まえた、 日本自転車振興会における改革の骨子

1. 補助事業の徹底した透明化
2. 競輪事業の活性化
3. 国の関与の縮小

5. 日本自転車振興会における改革の骨子

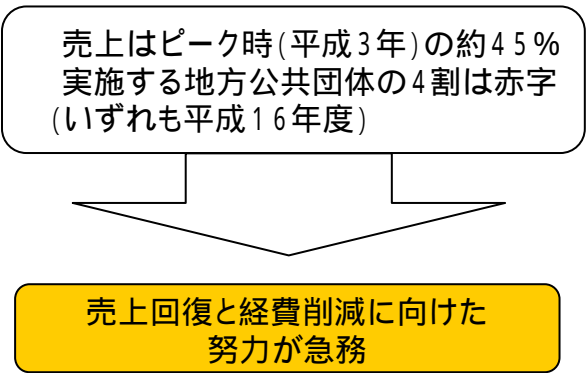
1. 補助事業の徹底した透明化



具体的な改善策

1. **第三者委員会による補助事業の選定と事後評価**
2. 補助先に対する**外部監査法人による監査**
3. **これらの全段階での情報開示**
4. **補助金適正化法の準用も検討**

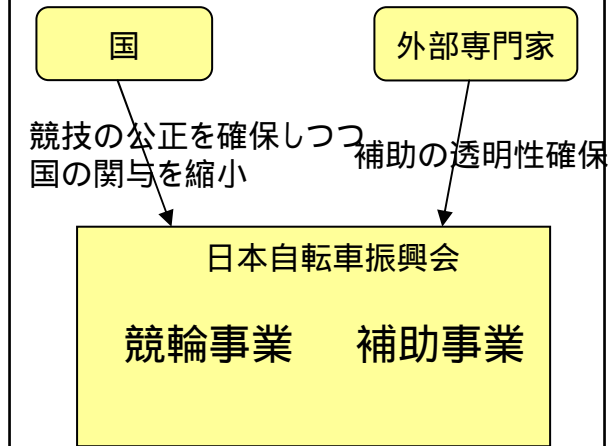
2. 競輪事業の活性化



具体的な改善策

1. **日本自転車振興会を民間法人化。** 会長のリーダーシップの下、機動的・弾力的に運営(新規ファン獲得に向けた広報やプロジェクトの実施等)。
2. 地方公共団体の経営努力や相互の競争を促すため、**交付金制度**(売上の3%を日本自転車振興会に納付)**の見直しを検討。**
3. 地方公共団体の業務を包括的に民間委託する制度を活用し、民間企業のコスト感覚を導入。

3. 国の関与の縮小



具体的な改善策

1. **産業構造審議会による審議の廃止**
2. 民間法人化により、法人の自律性を向上
- 特に、補助事業については外部専門家を最大限活用

なお、刑法の特例であるギャンブルを行う以上、最低限の国の関与は必要