

平成17年10月25日

特殊法人等改革推進本部参与各位

(社)全国競輪施行者協議会

日本自転車振興会の民営化と統合について(意見)

1. 公的側面が求められる日本自転車振興会

競輪事業にかかわる関係諸団体のなかで、総合的な立場にあって競輪事業を統括・運営する日本自転車振興会に、昨今の「民」にできるものは「官」から「民」という民活の流れの中で、民営化が可能であるか、あるいは、どの程度可能か、または、独立行政法人として運営することができるのかは、本会にとっても重大な関心事であります。

平成14年に自転車競技法が一部改正され、これまで競輪施行者の聖域であった車券(投票券)の発売業務を含め、大幅な業務の私人委託が可能となりました。これは、競輪事業が、粛々と競輪を開催する、という伝統的な行政的な運営では立ち行かなくなると、経営効率を図って、顧客サービスに徹した民間的な手法を取り入れて運営をしなければならない、という視点に立った改正であったと考えます。

日本自転車振興会は、直接、顧客と接して事業を行う施行者の立場とは異なり、競走の適正化、興味ある番組改善、不正競走の抑止と規制など、公正で円滑な競輪競走の実施を目的に業務を実施しており、公的な使命を担っているものと考えられます。それだけに日本自転車振興会の果たすべき役割は重大で、競輪関係諸団体に対するそのリーダーシップが強く期待されるものであります。したがって、日本自転車振興会は、その組織形態はともかく、運営の明朗化、情報公開の強化、天下りに依存しない役員体制など、一般に指摘される諸事項の見直しに取り組まれることを期待するものであります。

特に、公営競技は、本来犯罪の対象とされる富くじ・賭博行為とされる

行為を、法的に違法阻却されて実施されるもので、国の関与を全くなくした民営化には慎重でなければならないと考えます。

2. 日本自転車振興会の補助事業

日本自転車振興会は、公正で円滑な競輪競走の実施としての役割とともに、競輪施行者からの交付金を受入れ、その財源をもとに、補助事業を実施しています。この交付金制度が、近年の売上げ低迷下の競輪施行者には過重となっており、現在、その見直しを求めているところですが、それはともかく、先に発覚したこの補助金をめぐる不祥事は、競輪施行者にとって痛恨の極みであります。今後こうしたことが二度と起こらないよう厳しいチェック体制が敷かれとともに、明朗な補助事業決定のプロセス、補助先のチェックなど、一層の制度的担保を強く求めるものであります。

また、一面で、この補助事業は、ギャンブルとしての競輪競技を実施する業務とは、いささか趣を異にしていると考えられます。すなわち、競輪の交付金による社会還元を通じて、国民の支持を得るには、特殊法人のような公的な組織で運営する必然性はないのではないかということがあります。厳格な監視・監督のもとに、限りなく民営化に近づくことが可能な事業ともいえなくはありません。

日本自転車振興会は、このように2つの事業を抱えており、これは日本小型自動車振興会においても同じであります。競艇においては、これが補助事業としての日本船舶振興会と競走実施運営者としての全国モーターボート競走会連合会とに組織が分かれております。いずれの形態がいいのかは、一概にはいえないところですが、日本自転車振興会のあべき姿を考えるにあたって、補助事業の民営化は、検討に価する議論といえるかも知れません。

3. 日本自転車振興会と日本小型自動車振興会との統合

日本自転車振興会と日本小型自動車振興会と統合・合併の是非が議論されておりますが、たまたま所管がともに経済産業省であることからで

てくることによるのかもしれませんが。競輪とオートレースでは、競技形態が著しく異なることから、統合するメリットは、総務管理部門の一元化や役員体制の集約化に資するなど、極めて限定的であり、業務部門としての統合、集約化は、競輪と競艇との統合のメリットがほとんど考えられないのと同じ次元で、ありえないものと考えます。

オートレースが、僅か6箇所競走場で、それを統括するため日本小型自動車振興会を独立した組織として運営ができるのか、という疑問は理解出来ないものではありません。特に、売上げ状況が厳しいなか、財政的に厳しいという視点からの議論のようにも考えられます。それだけに、合併によって、日本自転車振興会の財政的負担が増えるという懸念は明らかであり、競輪の売上げの低迷が続いている現状では、合併は困難であると考えます。

以上