

平成 15 年 度

千葉県包括外部監査の結果報告書

(その2)

《船橋オートレース事業》

千葉県包括外部監査人

公認会計士 藤代政夫

包括外部監査結果報告書目次

．外部監査の概要	1
1．外部監査の種類.....	1
2．選定した特定のテーマ	1
3．監査対象期間	1
4．監査対象部局	1
5．特定のテーマを選定した理由	1
6．監査の方法.....	2
7．監査報告書に記載した事項.....	2
8．外部監査の実施期間.....	2
9．補助者	2
10．利害関係.....	2
．結果及び意見の要約	3
【結果】	3
1．オートレース事業のあり方.....	3
2．消費税関係	5
3．物品の管理	6
4．払戻資金の管理.....	6
【意見】	7
1．オートレース市場環境分析.....	7
2．顧客分析.....	9
3．集客状況分析	9
4．事業構造分析	10
5．改善施策の可能性	10
6．各種改善策の実施によって想定される今後のシナリオ	14
7．オートレース事業の向かうべき方向性	14
8．撤退における障害などの想定事項の検討.....	15
．事業の概要	17
1．オートレース事業の概要.....	17
2．収支の状況.....	19
（1）千葉県オートレース事業の収支概要.....	19
（2）千葉県公営競技事業の収支の概要	22

．外部監査の結果	23
1．オートレース事業のあり方	23
2．消費税関係	25
3．物品の管理	26
4．払戻資金の管理	28
．包括外部監査の結果報告書に添えて提出する意見	31
1．オートレース市場環境分析	31
(1) ギャンブル市場規模の推移	31
(2) 公営競技別の市場規模推移	31
(3) 公営競技別の市場成長率比較	32
(4) 公営競技別の参加人口推移	32
(5) オートレース市場規模の推移	33
(6) オートレース競技場別の売上高推移（千葉県・船橋市開催分合計値）	34
(7) オートレース競技場別の売上高指数推移（千葉県・船橋市開催分合計値）	34
(8) オートレース競技場別の延入場者数推移	35
(9) 船橋オートレースの売上高推移（千葉県・船橋市開催分合計値）	35
(10) 船橋オートレース入場者人口推移（千葉県・船橋市開催分合計値）	36
(11) 船橋オートレースの投票種類別の購入単価推移（千葉県・船橋市開催分合計値）	36
2．顧客分析	39
(1) 男性における年齢分布	39
(2) 女性における年齢分布	39
(3) 地域別分布	40
(4) 参加希望率	40
3．集客状況分析	41
(1) レース別入場者数	41

4 . 事業構造分析	42
(1) 事業構造	42
(2) 人員配置の状況	43
(3) その他業務について	43
5 . 改善施策の可能性.....	44
(1) 経費削減（人件費・経費）	44
(2) 窓口販売員の削減.....	44
(3) レース場賃借料の削減.....	44
(4) レース場施設維持費	45
(5) 三連勝式車券導入による売上の増加	45
(6) 番組編成による売上の増加	46
(7) 賞金体系の見直し.....	46
(8) 専用場外設置などの利便性向上策の導入	47
(9) ナイターレースの実施による売上増加.....	47
(10)千葉県小型自動車競走会との業務委託化.....	48
6 . 各種改善策の実施によって想定される今後のシナリオ	48
7 . オートレース事業の向かうべき方向性	51
8 . 撤退における障害などの想定事項の検討.....	51
(1) 累積赤字の清算	51
(2) 従事員への退職一時金の支給.....	52
(3) 労使対策	52
(4) 千葉県保有施設の処理.....	52
(5) 選手会との協議	52
(6) 小型自動車競走会との協議	52
(7) 経済産業省、日本小型自動車振興会との協議.....	52
(8) 事業撤退で想定される一時コスト.....	52
(9) 千葉県のみのもので単独撤退に関する法的制約	53
(10)主催自治体の変更と引渡し	54
(11)その他想定される事項：撤退による業界への波及.....	54

．外部監査の概要

1．外部監査の種類

地方自治法第 252 条の 37 第 1 項及び第 2 項に基づく包括外部監査

2．選定した特定のテーマ

千葉県公営競技のうち船橋オートレースの財務事務の執行について

3．監査対象期間

平成 14 年度執行分

4．監査対象部局

千葉県総務部財政課及び公営競技事務所

5．特定のテーマを選定した理由

千葉県が主体となって運営している船橋オートレースは、松戸競輪と合わせて公営競技特別会計を形成している。船橋オートレース事業は、ここ数年間にわたり、単年度収支で 1 億円から 5 億円の赤字を計上しており、平成 15 年 3 月末現在の翌年度繰越損失金は 12 億 9,048 万円となり赤字額が拡大している。

千葉県の公営競技事業は、かつては余剰金が生じて一般会計への繰出金があり、千葉県の財政への貢献も認められた。近年における若者の公営ギャンブル離れから、入場者数の減少に歯止めが掛からず、オートレース事業の赤字は、松戸競輪事業の黒字で補填され、ここ数年は公営競技特別会計から一般会計への繰出は行なわれていない。

船橋オートレースの入場者数及び売上額は、現状、ピーク時の半分にも満たなく、今後においても大幅な改善は見込めない状況にある。

そこで、船橋オートレースの財務事務が関係法令等に従って適法に遂行されているかどうか、及びその管理運営事務が地方自治法第 2 条第 14 項（住民の福祉の増進、最少の経費で最大の効果を挙げること）及び第 15 項（組織及び運営の合理化、規模の適正化）の趣旨に鑑みて、適切に運営されているかどうかについて調査することが有用であると判断した。

6. 監査の方法

(1) 監査要点

船橋オートレース事業の財務事務の執行は、法令規則等に準拠しているか。
船橋オートレース事業の管理運営事務は適切か。
船橋オートレース事業は効率性、経済性、有効性の観点から適切に行なわれているか。
固定資産（公有財産等）の取得及び維持管理は適切に行われているか。

(2) 監査手続

「千葉県財務規則」及びその他関連する規定について調査し、事務手続のこれら規定等への準拠性を検証した。
関係者から取引等の内容につき説明を聴取した。
固定資産（公有財産等）の現場視察を実施した。
船橋オートレース場に往査し、収納等の事務手続の規定等への準拠性を検証した。
船橋オートレース事業の現状を分析するとともに将来の収支予測を行った。

7. 監査報告書に記載した事項

船橋オートレース事業の「財務に関する事務の執行」に係る合规性（適法性及び正当性）についての指摘事項
船橋オートレース事業に係る「管理運営事務」について合理性と能率性を欠く事項で重要と判断された事項

8. 外部監査の実施期間

平成 15 年 7 月 7 日から平成 16 年 3 月 1 日まで

9. 補助者

公認会計士	畝井俊樹	経営コンサルタント	今泉順理	税理士	纈纈 明美
〃	川島繁雄	〃	中川國敏	〃	和久井結美
〃	中野知彰	〃	田村貴海		
〃	中村 聡				

10. 利害関係

包括外部監査の対象とした事件につき、私と千葉県との間には地方自治法第 252 条の 29 の規定により記載すべき利害関係はない。

．結果及び意見の要約

【結果】

1．オートレース事業のあり方

千葉県の特設会計である公営競技事業会計においては、収入が支出を上回っているように見えるが、その内実は、オートレース事業の赤字を、競輪事業の黒字で穴埋めしている状態である。

千葉県においては、オートレース事業を競輪事業と同一の、公営競技事業という一つの特別会計において収支決算をしている。本来、事業内容の異なるもの毎に特別会計を設置するとの規定（地方自治法第209条第2項）の趣旨を踏まえ、オートレースと競輪は異なる性格の事業であり、また、それぞれ根拠となる法律も違うため、県民に対する説明責任を明確にする観点から各々独立採算計算で集計し、明瞭に区分することが理にかなっていると考える。

競輪事業の翌年度繰越金は、平成14年度末（平成15年3月31日）現在において23億81百万円あり、従前の経緯から判断すると、この内15億円以上の一般会計への繰出し金が可能であると考えられる。しかしながら、オートレースの赤字補填にこの金額が充当されるため、一般会計への繰出は行われていない。

これは千葉県の一般会計を経由しない実質的なオートレース事業に対する繰出金（実質的な補助金）と言える。換言すれば、本来千葉県の財政収入への寄与を目的として営まれている公営競技事業に対して、逆に公費が投入されているのと同様と考えられる。

今までに千葉県のオートレース事業の赤字について、衆目に晒らされることがなく、特に問題視されることがなかったと考えられる。現在収支の赤字が続いているオートレース事業は、小型自動車競走法での目的の一つである地方財政の健全化に寄与しているとは言えない。千葉県のオートレース事業は、平成9年度までは平成7年度を除いて単年度収支が黒字であったが、平成10年度以降においては単年度収支の赤字が続いており、翌年度繰越金の赤字額は、平成14年度末現在12億91百万円に達している。

平成10年度から平成14年度までの5年間の単年度収支の赤字額の累計は、前述のとおり実質15億36百万円であり、平成15年度においても大幅な赤字が予想されている。

また、小型自動車競走法では、「小型自動車その他の機械の改良及び輸出の振興、機械工業の合理化並びに体育事業その他の公益の増進を目的とする事業の振興に寄与するとともに、地方財政の健全化を図るために行う」ことを事業の目的として掲げている。これら前段の目的は、オートレース事業の収入の一定割合について、特殊法人等である日本小型自動車振興会への交付金や公営企業金融公庫への納付金の支出をもって達成されているといえようが、千葉県民にとっての受益の程度は不明である。一方、後段の目的は、千葉県民にとって直接的な受益につながる特別会計から一般会計への繰り出しはここ数年なく、県

の財政の健全化には貢献していない。

現状での仕組みでは、オートレース事業が赤字になっても、上記特殊法人等への交付金等の支出は行わざるを得ない状況である。そのため、千葉県民の実質的な負担によって、日本小型自動車振興会の事業である小型自動車その他機械の改良及び輸出の振興等が図られていることになる。

小型自動車をはじめ、日本の機械産業は、国際競争力が強いと考えられており、オートレース事業で多額の黒字が生じているのであればともかく、赤字事業のもとで、法の目的を達成するための交付金等を今後とも支出することは疑問があると言える。

船橋オートレース事業を取り巻く経営環境は、年毎の参加者の減少により収支が悪化し、経営が成り立たない状況にある。結論として、船橋オートレース事業は、千葉県として単独での改善策を見出すには限界にあるものと考えられる。

千葉県として今後選択できる方策として、次のようなものが考えられる。

(1) 事業からの完全撤退

現行スキームの下では、船橋オートレース事業の赤字脱却は困難であり、これ以上の累積赤字の増加を防ぎ、千葉県民の負担をなくすためには、船橋市等の関係者と協議を行い早期に同事業から撤退する。この場合、撤退による一時的な多額の支出が生じるが、オートレース事業の赤字に伴う実質的な一般会計からオートレース事業への繰出金を止める方が県民の理解が得られると考える。

(2) 現行スキームの再構築

今後も当事業を存続させるとのことであれば、経済産業省、上位団体である日本小型自動車振興会、小型自動車競走会、あるいは他の地方自治体、また、全国オートレース選手会等を含めて、関係者間で今後のオートレースのあり方についての議論のスピードを速め、その中で経営が成り立ち、かつ、社会的な意義があるかについて検討する必要がある。すなわち、船橋オートレース事業が長期的に県財政への寄与が期待出来る、言い換えれば、単年度収支の黒字化により千葉県一般会計への繰出しが可能なことが要件となる。

今後、議会等において十分な議論を行い、早急に結論を出す必要があると考える。

2. 消費税関係

(1) 消費税の計算誤り

確定申告用計算根拠資料上の課否判定を勘定科目により検討したところ、次の課否判定（課税・非課税の区分）に誤りがあり、14年度に係る消費税に過大納付額が5,092千円が発見された。

選手賞金手当

職員（開催）旅費

実費精算型の負担金等

ハイウェイカード等の物品切手等

(2) 更正の請求

平成14年度の消費税確定申告については、法定申告期限である平成15年9月30日から1年以内に限り、税務署長に対し更正の請求をすることができる。上記の発見事項について速やかに更正の請求を行い、還付を受けるべきである。なお、平成13年度以前の消費税確定申告書についても同様の誤りがあると考えられるため過大に消費税額を納付している可能性はあるが、既に更正の請求期限は過ぎているため納税者からの更正の請求はできない。平成14年度分の更正処分を受ける際に、税務署長の職権による更正を嘆願する以外還付を受ける方法はないと考えられる。なお、職権による減額更正は、税務署長が認めた場合5年間（平成10年度から平成13年度分まで）可能とされている。もし、過去5年間において平成14年度と同様な誤りがあったとすれば、25百万円以上の還付を受けられることになる。

(3) 消費税申告業務の継続的専従者の不在

担当者へのインタビューによると、消費税の申告書作成業務は3年から4年の人事異動で担当者が替わっており、引継ぎに時間を掛けることもない。後任者は前任者の作成していた資料を参考に申告書作成業務を行うが、不明点は前任者に尋ねることも可能だが、詳細な内容まで尋ねることが難しいこともあるため、詳細な部分は個人的に勉強する以外に解決方法はない、とのことであった。しかも、担当者は一人で作業を行い、これをチェックする体制は整えられていないのが現状である。

地方公共団体の消費税申告書は、消費税申告書のなかでも難易度の高いものといえる。その消費税申告書作成業務を人事異動のたびに担当者が一から勉強するのでは、非効率である。このような専門的知識の必要な作業は、人事異動のない専従者を確保し継続的に作業させることが必要である。予算または人事制度の関係でそれが不可能ならば、外部の専門家に委託して作業させるなどの方策を採ることも一考の余地があると考えられる。

3. 物品の管理

公有財産および重要物品は諸規則に従って適切に管理されていたが、物品の管理について、台帳と現物との不一致が発見された。

管理台帳と現物の不一致

番号	品目	数量	供用状況	調査結果
1	オートバイ	1台	昭和59年4月に供用済	台帳と不一致、現物なし
2	テレビ	3台	昭和61年3月、昭和62年12月、平成2年9月に供用	台帳と不一致、現物なし
3	無線機	51台	平成9年3月に供用済	レース場に25台、事務所に9台、合計34台は現存している。残り17台は台帳と不一致

4. 払戻資金の管理

千葉県開催レースの的中車券は、場内の自動払戻機および千葉県公営競技事務所の払戻窓口のほか、船橋市の窓口でも払戻が可能となっている。これは、勝車投票券の購入者は、施行者が千葉県であるか船橋市であるかを区別しておらず、船橋オートレース場開催レースでの購入と考えるため、的中者の利便を図ることを目的としている。

千葉県では、船橋市に対して同市で行う千葉県開催レースの払戻用資金として、必要と考えられる金額を、レース開催ごとに事前に渡している。

逆に、船橋市開催レースの払戻業務は、千葉県公営競技事務所の窓口においても行われている。千葉県が行う払戻の資金は、船橋市より送金されている。

千葉県公営競技事務所での払戻資金の保管預金口座は、千葉県の資金と船橋市の資金とが明瞭に区分できない状態になっている。

これらのことが過去から引き続き行われてきたことから、千葉県公営競技事務所が管理保管している預金口座には船橋市の資金が混在し、一方、船橋市が管理保管している預金口座には千葉県の資金が混在している。かつ、各口座の詳細な内訳が適時に分からない状態になっていると考えられる。

千葉県公営競技事務所と船橋市が管理している預金口座残高の内訳について、千葉県の資金と船橋市の資金とを明確に区分するためには、主催者別に口座を設けて管理する方法が考えられる。もし、それが出来ないのであれば、少なくとも主催者別にレース毎の残高が把握できるような帳簿を作成して日々の残高を確認できるようにすべきである。また、船橋市の払戻資金が足りなくなった場合には、不足額を千葉県の資金から立替払いはせずに、船橋市へ追加請求することで対応すべきである。

さらに、払戻に際して的中車券が適切に回収されているかの検証手続を確立し、適時に実施すべきと考える。この手続は払戻が船橋市で行われた場合にも同様である。

【意見】

1. オートレース市場環境分析

(1) ギャンブル市場規模の推移

日本での公営と私営（宝くじ）を併せたギャンブル全体の市場規模は、バブル崩壊後の最盛期である12年前の平成8年(1996年)を頂点に縮小傾向にある。直近年である平成14年におけるギャンブル市場は7兆1,690億円の規模であり、ピーク時の9兆1,620億円と比較して20%強の縮小となっている。

(2) 公営競技別の市場規模推移

公営ギャンブル市場を競技別に見てみると、全ての公営競技において、売上規模は縮小傾向にあり、国民のギャンブル離れが進んでいる傾向が窺える。比較的人気が高いと言われる中央競馬においても、減少傾向には変わらない。

このような環境下において、健闘しているのが宝くじであり、平成8年から堅調に成長を続け、競輪や競艇に並ぶ市場規模（1兆円超）を達成している。

(3) 公営競技別の市場成長率比較

ギャンブル市場全体の市場成長率は、平成9年(1997年)からマイナス成長に転じ、毎年5%～4%の間の縮小で推移している。平成14年度(2002年)には、中央競馬を除く全ての公営競技が平均を下回る成長率となっているが、なかでもオートレースと競輪の落ち込みは著しく、約10%という下落になっている。

(4) 公営競技別の参加人口推移

公営競技への参加人口についても、売上規模と同様に減少が続いている。平成6年(1994年)を頂点に低落傾向にあるが、この傾向は公営競技の種類に拠らず、全てにおいて共通である。なかでも最も参加人口の少ないオートレースは、30万人程度の参加人口であり、最盛期の平成8年(1996年)と比較して、3分の1の水準にまで減少している。

(5) オートレース市場規模の推移

平成14年(2002年)のオートレース市場は、1,570億円の市場規模である。市場規模は平成4年(1992年)の3,530億円を頂点に縮小を続け、ギャンブル全体が復調した平成8年に一旦は盛り返すものの再び減少に転じ、平成14年(2002年)は平成8(1996年)年の6割に満たない水準となっている。

参加人口も同様に減少の一途を辿っており、平成8年(1996年)の3分の1の水準である30万人にまで減少し、長期低落傾向から抜け出せない状況にある。

(6) オートレース競技場別の売上高推移（千葉県・船橋市開催分合計値）

平成 14 年度(2002 年度)における船橋オートレースの売上高は 242.3 億円であり、川口（395.1 億円）、伊勢崎（252.1 億円）に次いで 3 番目に売上高の大きい競技場である。ただどのレース場においても、売上高は概ね減少傾向にある。

(7) オートレース競技場別の売上高指数推移（千葉県・船橋市開催分合計値）

直近 5 年間における売上高の減少傾向を比較すると、6 競技場のうち船橋場での売上高の減少が最も著しく、5 年間で 34.2%(平成 14 年度(2002 年度)=65.8)の減少となった。次いで川口（平成 14 年度=66.2）、飯塚（平成 14 年度=67.7）となっている（注：SG レースは開催地が年によって変わるため、同一条件の比較にはならない）。

(8) オートレース競技場別の延入場者数推移

オートレース場への延入場者数（本場入場者、場外開催時の入場者、電話投票の合計）は減少が続いており、平成 11 年度(1999 年度)からの 4 年間で約 60 万人減少し、現在は約 700 万人という水準である。全ての競技場において入場者数の減少が見られる。

(9) 船橋オートレースの売上高推移（千葉県・船橋市開催分合計値）

船橋オートレースの売上高は平成 14 年度（2002 年度）で 243 億円であり、平成 10 年度(1998 年度)と比較して 34.2%の減少となっている。特に、本場売上の減少が著しく、平成 14 年度の売上 159 億円は平成 10 年度と比較して 50%にも満たない。

(10) 船橋オートレース入場者人口推移（千葉県・船橋市開催分合計値）

船橋オートレースへの延べ参加人口は平成 14 年度(2002 年度)に 1,032.7 千人（本場、場外、電話投票の合計）であり、平成 11 年度(1999 年度)と比較して 14.0%減少した。売上区分毎に内訳を見ると、本場入場者の減少が著しく、毎年 10%以上の減少となっている。

(11) 船橋オートレースの投票種類別の購入単価推移（千葉県・船橋市開催分合計値）

売上区分別に 1 入場当たりの購入単価推移を見ると、最も参加者の多い本場における購入単価の減少が見られる。平成 14 年度(2002 年度)には 32,600 円（前年比 10.9%）まで落ち込んでいる。場外における購入単価は、本場よりもやや低く 20,000 円強、電話投票は更に低い水準で 10,000 円前後となっている。いずれにおいても、購入単価の減少は続いている。

2．顧客分析

(1) 男性における年齢分布

平成 14 年調査においてオートレースの主要な顧客層と認められたのは 50～60 代の男性であり、同世代の 100 人に 1 人(1%)が参加していると思われる。この層は、かつて昭和 50 年代のオートレース全盛期に最も参加していた層で、現在も引き続いて参加している主たるファンと考えられる（現在年齢層が 50 代の人達は、昭和 50 年代当時に 30 代～40 代であった）。

(2) 女性における年齢分布

女性の主要な顧客層は、30 代と 60 代に分かれる。60 代の女性は、男性同様に昭和 50 年代あたりからの熱烈なファンであり、30 代の女性は平成 8 年からのブームの影響を受けていると考えられる。

(3) 地域別分布

オートレースに参加する人達は、居住している都道府県の場合への参加傾向が強く、そうした意味からオートレースは地元密着型の公営ギャンブルと言える。

ところが千葉県には県内にオートレース場があるにもかかわらず、地域人口に比較した参加人口の割合は大きいとは認められない。船橋オートレースは、近隣に川口オートレース、中央競馬（中山競馬場）、地方競馬（大井・船橋競馬場）、競輪（松戸・千葉競輪）、競艇（平和島・江戸川競艇）などの公営ギャンブルが沢山あり、厳しい競合環境の下に置かれているため、他場で見られる様な「地方の専属ファン」が多くないと考えられる。

(4) 参加希望率

どのような公営ギャンブルをしたいかとの参加希望率を見ると、中央競馬が最も高い水準にあり、平成 14 年には成人人口の約 10%の水準に達している。一方、オートレースの参加希望は、最も低い水準にあり 1%前後の希望率である。このことから、オートレース事業は今後とも厳しい状況下にあり、将来にわたって苦戦が強いられると予想される。

3．集客状況分析

(1) レース別入場者数

船橋オートレース場で千葉県が主催するレースは、年間 54 日間（平成 14 年度実績）あり、その延入場者数は、244,765 人であった。同年度における売上高は 134 億円である。平成 14 年度に千葉県が主催したレースの内訳は、通常開催が 39 日の他、G 開催が 5 日、G 開催が 5 日、SG 開催が 5 日であった。

際立って入場者数が多かったのは、「SG 全日本選抜オートレース」および「G オートレース発祥 52 周年記念 船橋オート祭」であり、その他のレースについては、入場者数に大差がなく、1 日あたり 4,000 人～5,000 人程度の水準に留まっている。売上の多寡についても入場者数と同様の傾向を示している。開催節内での日毎の入場者数の推移は、平日より土日祝などの休日の方が入場者数の増加する、極めて一般的な傾向を示している。

4．事業構造分析

(1) 事業構造

オートレース事業の経費の発生構造に硬直的な点が見受けられる。すなわち、主催者にとって節減余地のある経費が非常に少ないのが特徴である。支出のうち、法令、規則等に基づいて控除されるものが支出の大部分を占めている。主催者としての管理が可能な経費は、平成 14 年度決算で、車券売上高に対して 10.99%、金額としては 1,470,087 千円となっている。

(2) 人員配置の状況

主催者の千葉県は平成 9 年度以降、継続的な経営努力を続け相当程度の改善策を打ち出しており、人員配置についても毎年約 50 名にのぼる人員削減を行っている状況にある。平成 14 年度の人員数（一般従事員 + 自警従事員合計）は、平成 4 年のピーク時の約 3 割に過ぎなく、人員の削減はそろそろ限界状態にあるものと考えられる。

千葉県と船橋オートレース労働組合との間で結んでいる労使協定によれば、従事員の基本日額賃金は一律 8,000 円であり、民間レベルと比較して同水準にある。今後、賃金を引き下げることによるコスト削減の余地は少ないと言える。

(3) その他業務について

今後においても、人員配置の継続的な削減努力を行うことは言うまでもないが、それに加えて、開催日当日のレース場での業務について、無駄の削減、入場者数の予測精度の向上、それに合わせた弾力的な人員配置（シフトの工夫）なども同時に取り組む必要がある。

5．改善施策の可能性

(1) 経費削減（人件費・経費）

構造的に主催者にとって管理可能な経費は狭い範囲に留まるため、コスト削減余地は限定的である。既に継続して人員数の削減を進めている点および賃金水準が民間と同レベルである点を考えると、これらの経費に関して大きな削減幅はもはや期待できるものではないと思われる。

(2) 窓口販売員の削減

人員数の削減と共に管理コストを抑える意味で、自動券売機による販売業務の自動化を図ることも考えられるが、導入コストとメンテナンスコストの増加を考えると、新規投資に見合った分の効果が得られるかどうかは甚だ疑問である。

(3) レース場賃借料の削減

船橋オートレース場は事業者の所有物ではなく、(株)よみうりランドからの賃借である。現在の賃借料は、車券売上高の4.56%の支払い(平成14年度実績6億円)となっている。この賃借料には、固定資産税相当額が含まれており、この負担が大きいものになっている。

仮にレース場の土地建物について、千葉県がオートレースを開催する期間、行政財産の一部として固定資産税の免除が受けられるのであれば、賃借料の軽減が図られよう。

(4) レース場施設維持費

レース場施設の施設維持費用は、施設保有者である(株)よみうりランドとの契約に基づき、業務の内容に応じて費用の負担をしている。具体的には、競走場の施設について、施設維持業務を(株)よみうりランドに委託し、委託料を支払っている。委託料の見直しも今後の検討課題であるが、(株)よみうりランドからは賃借料の値上げ要請もあり、契約の改定は容易ではないと考えられる。

(5) 三連勝式車券導入による売上の増加

売上増加の有力策としての三連勝式車券の導入は、現在使用しているシステムよりも安価な経費で導入が可能とされている。しかしながら、他場の実績を見る限り、三連勝式の導入前後で入場者数に大きな変動はなく、売上への効果としてはその減少がやや緩やかになった程度である。

実際、桐生競艇のように三連勝式を導入したにもかかわらず、その効果は殆ど見られず、撤退表明がなされた例もある。(桐生競艇は競技場・施設を借り受けるかたちで47年にわたって開催を続けたが、平成14年度に約5億円、本年度に約3億円の赤字が見込まれることから、平成15年9月10日に全国の競艇施行者で初めて撤退を表明した。)

しかしながら船橋オートレースでは、近隣の競輪や競艇、また同種のオートレース場において既に実施されている三連勝式が導入されておらず、他場に比べ顧客流出や船橋場からのファン離れの度合いがおおきくなっているものとも考えられる。

結論として三連勝式の導入は、売上増加の起死回生の策として過度に期待することは禁物であるものの、船橋競馬、中山競馬、川口オート、松戸競輪、平和島競艇などとの競合環境が厳しく、顧客の奪い合いをしている当場の厳しい経営環境において、現在の二連単方式のランニング・コストと比べて大きな負担増加にならなければ、他場への顧客流出を最小限に食い止めるとともに流出しているファンの回帰を期待できる等の意味から、導入を検討する価値はあるものと考えられる。

(6) 番組編成による売上の増加

船橋オートレースでは、現在ポイントカードを導入したり、選手によるサイン会等あるいは各種イベントを実施して集客の向上に努めている。休祭日などに家族連れが立寄りやすい環境を整え、一定の効果は上げていると認められる。

しかしながらオートレースは所詮ギャンブルであり、売上を伸ばすための方策はギャンブルとしての面白さを、既存あるいは潜在的な顧客層に対して如何に訴えるかに掛かっていると見える。イベントの開催やポイントカードといった副次的な施策は、短期的な集客効果は望めるものの、長期かつ抜本的な解決には結びつかない。

レースの面白さに直接影響を及ぼす番組編成、それと魅力ある選手の斡旋は、小型自動車競走会と日本小型自動車振興会によって決定されている。レースそのものの内容について、主催者が独自で考えた施策を実施したり、開催内容を魅力あるものにできる余地が現状では少ない。

(7) 賞金体系の見直し

オートレースは、優勝劣敗のプロスポーツである。それにもかかわらず、オートレースは、賞金体系が「上に薄く下に厚い」ため、選手の志気があがらず、レースの醍醐味が薄れ気味であるといった指摘がなされることがある。

船橋オートレースでは、平成14年度に選手賞金および手当として761,917千円が支出されている。一方選手一人当たりの平均年間獲得収入（賞金と手当の合計。他場での獲得収入を含む。）は17,955千円、その分布を見ると、約90%の選手が10,000千円以上の収入を得ており、賞金が「上に薄く下に厚い」という先の指摘も頷ける。

また、今後の売上増加につなげるためには、国・関係団体との連携をとって、抜本的な集客対策を立てる必要があると考える。

(8) 専用場外設置などの利便性向上策の導入

他の公営競技の例を見る限り、専用場外車券売場を設置して、利用者の購入利便性を向上させることは、売上増加のひとつの有効な方法と考えられる。中央競馬や一部の地方競馬では、場外馬券売上の貢献により、売上高の減少を最小限に抑えている。

一方、オートレースの場合には、「アレッグ越後」の例にもあるように、その有効性には注意が必要である。（「アレッグ越後」は、新潟県北魚沼郡堀之内町に伊勢崎オートレースの専用場外車券売場として設置されたものの、売上不振により平成15年3月24日をもって廃止されている。累積赤字は4億4000万円にものぼった。）

また、場外車券売場の設置については、周辺住民のギャンブルに対するアレルギーが強く、計画が頓挫している例も全国的に少なくない（池袋での競輪・オートレースの併設場外設立の計画は住民からの反対運動で頓挫している）。

以上のことを勘案すると、専用場外車券売場の設置を検討することは、現実的な解決策にはならないと考えられる。

(9) ナイターレースの実施による売上増加

東京シティー競馬、川崎競馬などは、利用者の購入利便性を高めるための場外売場の設置だけではなく、ナイターレースを実施することで、ファン層の拡大と参加人口の増加を実現している。

蒲郡競艇や既に廃止の決まった桐生競艇においては、ナイターレースを導入することで、昼間開催に比較して売上が3~4割増加したとも言われている。

現状のオートレースは、基本的に昼間開催であり、一般の会社員層には購入機会が少なく不便である。電話投票制度もあるものの、その普及率はまだ低い。そのため船橋オートレース場でナイターレースを導入することは、集客効果がそれなりに見込めると考えられる。伊勢崎オートもナイター開催をする（平成元年6月より開始）ことにより、売上高の減少を最小限に食い止めている。

ただし、ナイター導入にあたっては、かなりの金額の新規設備投資や電気料金等のコスト負担が必要であるほか、周辺住民の理解を得ることも重要な課題であり、場外車券場の設置と同様に短期的な施策としては考え難い。

(10) 千葉県小型自動車競走会との業務委託化

千葉県は千葉県小型自動車競走会との間で競技実施事務委託契約を結び、オートレースの審判、検査、番組編成及び管理業務の用役提供を受けている。従来は、売上高に応じた交付金を支払っていたが、平成15年度からは業務委託契約方式に変更になったため、年間で一定額の契約を行うこととなり、平成15年度は237百万円の支払いで契約の更新がなされた。これにより千葉県の千葉県小型自動車競走会への支出額は、従来に比べ今後は減少が見込まれる。平成15年度では支払額6千円の費用削減に結びつくことになった。

6. 各種改善策の実施によって想定される今後のシナリオ

現行の事業スキームを前提とした船橋オートの過去からの低落傾向が、今後も同じように続くと仮定した場合、千葉県オートレース事業の収支を予測した結果を以下に示した。

(単位：百万円)

	15年度	16年度	17年度	18年度	19年度	20年度
収入計	9,839	11,469	11,382	7,830	7,269	9,454
(うち売上高)	(9,540)	(11,235)	(11,113)	(7,579)	(7,065)	(9,259)
支出計	10,208	11,878	11,860	8,477	8,024	10,123
単年度収支	369	409	478	647	755	669
翌年度繰越金	1,659	2,068	2,546	3,193	3,948	4,617

一定の仮定のもとに計算した結果、今後においても収支はますます悪化し、5年後の平成20年度には、売上高92億59百万円(平成14年度比69.2%、平成20年度は特別レースが予定され落ち込みは少ないが、平年ベースでの平成19年度と平成14年度比では52.8%)、単年度収支6億69百万円(過去5年間の平均3億73百万円)となり、累積赤字(特別会計の事業なので厳密な定義では異なる)は平成15年3月末の12億90百万円から約33億円増えて46億17百万円と計算された。

この計算では、千葉県小型自動車競走会との委託契約見直し、従事員の削減といった各種コスト削減策、公営企業金融公庫からの還付金による売上げの補填も盛り込んでいるものの、それらの効果は決して高くなく、売上げ減少に歯止めがかからない限り、収支の悪化はさらに進行する可能性が極めて高いと推測される。

7. オートレース事業の向かうべき方向性

オートレースは、高度成長期において公営ギャンブルとして、市民に有用な娯楽の場を与え、また、一般会計への繰出金を提供するなど、社会的な意義はそれなりに大きなものであった。しかし、レジャーの多様化につれ、オートレース事業での売上は減少の一途をたどり、昨今においては、もはやこれまでの事業スキームでは興行を維持出来ない状況に陥ってきている。

船橋オートレースの主催者である千葉県としても、一般会計への繰入金期待できないばかりか、競輪事業からの流用金及び公営企業金融公庫からの交付金の還付による損失補填がなければ資金は不足し、事業の存続が出来ない程に財務状態が悪化した事態をこれ以上看過すわけにはいかないものと考えられる。

客観的な立場から現状の船橋オートレース事業を見ると、仮に現在船橋市が進めているような再建案を作成したとしても、債務返済の先送りに過ぎず、一時的な延命措置に終わる可能性が高く、債務返済の猶予期間(最長3年間)終了後は、猶予期間中よりも更に厳しい状況になることが予想される。

結論として、船橋オートレース事業は、千葉県として単独での改善策を見出すには限界があるものと考えられる。

8. 撤退における障害などの想定事項の検討

千葉県が船橋オートレース事業から撤退する場合、多くの様々かつ困難な問題が考えられる。まず共催者である船橋市との間で十分な協議を行う必要がある。撤退を決定した場合に考慮しなければならない事項は次のとおりである。

(1) 累積赤字の清算

破産法においては、国あるいは都道府県及び市町村といった地方公共団体は、破産能力が認められていないため、破産による事業の清算は不可能である。

事業からの撤退によって発生する清算費用は、公営競技事業特別会計の繰越金あるいは一般会計をもって当てることとなるが、これには県議会での議決が必要となる。(特別会計で実施している事業のため、厳密な定義とは異なるが、平成14年度末での累積損失は、12億円以上と見られる)

(2) 従事員への退職一時金の支給

事業撤退に伴い308名の退職一時金の支給が必要となる。花月園競輪の例になるが、民間委託化に伴う従事員への離職餞別金として一人当たり約300万円が支払われている。

(3) 労使対策

従事員は期間毎に臨時雇用されるとはいえ、地方公務員法第57条に規定する「単純な労務に雇用される」臨時的任用職員の一般職の公務員である。

船橋オートレース事業には、平成15年3月31日現在、308名の従事員がおり、従事員の処遇等に対する組合との協議が必要となると予想される。

(4) 千葉県保有施設の処理

千葉県が固有に保有しているオートレース関連施設の処理が必要となる。他に使用用途がなく、行政財産として保有するメリットもないものであれば、撤退費用軽減のため売却をすることが必要となる。

(5) 選手会との協議

オートレース選手は各場への配属のため、選手は他場への移籍、または廃業が必要になるという問題が生じる。他の競技の例ではあるが、撤退に伴って5年分の違約金や補償金が必要であるとの試算があり、選手への賞金補償に多額の出費が予想される。

また、オートレース全体としての選手の斡旋スケジュールや番組編成にも大きな影響が出ることを予想される。

(6) 小型自動車競走会との協議

開催月が隔月になるため、業務量および収入の減少は確実である。補償も含めて小型自動車競走会との協議が必要になる。

(7) 経済産業省、日本小型自動車振興会との協議

オートレースの開催主旨には、「小型自動車その他の機械の改良及び輸出の振興、機械工業の合理化並びに体育事業その他の公益の増進を目的とする事業の振興に寄与するとともに、地方財政の健全化を図る」とあるため、交付金の一部が各種補助事業の原資となっている。すなわち、同振興会の運営資金の減少のみならず、補助事業の縮小に直結する問題であり、他への資金的影響は極めて大きい問題である。

(8) 事業撤退で想定される一時コスト

事業撤退のためのコストは、累積赤字清算、退職一時金（離職餞別金）の支払い、選手への違約金・補償金支払いなど、予想されるだけでも最低約 40 億円（注：違約金としての選手賞金及び従業員離職餞別金の合計額、この他に借上施設の営業補償、各団体への補償金等が考えられる）発生すると試算される。他の競技の例ではあるが、地方競馬では整理するのに 100 億円が必要であるという試算もあり、千葉県としても同等の金額は覚悟しておく必要がある。

(9) 千葉県のみ単独撤退に関する法的制約

現在、船橋市が奇数月、千葉県が偶数月の主催者となり、毎月開催になっている。仮に千葉県が単独撤退する場合には、船橋オートレースは船橋市主催だけの隔月開催となるが、隔月開催そのものに関する法令上の制約はない。

(10) 主催自治体の変更と引渡し

千葉県の撤退に伴って、偶数月の主催者が不在になる。実行可能性はきわめて低いことではあるが、後継の他自治体や組合が興味を示して名乗りをあげた場合は、その自治体に施行者としての権利を移転することで、オートレース事業を継続させることも可能になる。ただし、新規参入については、後継自治体等の議会の議決を経ることと、経済産業大臣への届出が必要となる。

(11) その他想定される事項：撤退による業界への波及

オートレース事業の収支が厳しい状況にあるのは、千葉県だけではなく他の施行者も同様である。千葉県が撤退の先鞭をつけることにより、これまで判断を躊躇していた他の自治体においても撤退を決める可能性がある。既に新聞報道などで、船橋市、浜松市が事業からの撤退の可能性を示唆していることが報じられた。オートレースは、全国に 6 場と公営競技のなかでは最も施行規模が小さく、参加人口も少ない。もし撤退が相次ぐことになれば、オートレースそのものが公営競技から消えてしまう可能性もあるであろう。

．事業の概要

1．オートレース事業の概要

千葉県のアートレースは、昭和 25 年に「小型自動車競走法」が制定されたことを受けて、同年 10 月に我が国で初めて第 1 回船橋アートレースが開催され、今日に至っている。

小型自動車競走法では、「都道府県並びに京都市、大阪市、横浜市、神戸市、名古屋市、都のすべての特別区の組織する組合及びその区域内に小型自動車競走場が存在する市町村（以下「小型自動車競走施行者」という。）は、その議会の議決を経て、この法律により、小型自動車競走を行うことができる。」とされている。千葉県では現在これに基づき、「千葉県特別会計設置条例」（昭和 39 年公布）を定めて実施しているものである。

地方自治体のアートレース事業を運営する目的は、「小型自動車その他の機械の改良及び輸出の振興、機械工業の合理化並びに体育事業その他の公益の増進を目的とする事業の振興に寄与するとともに、地方財政の健全化を図る」ことにある。

この目的に従ってアートレース事業の収入の一部は、次のような補助事業等を行う団体等に対して、交付金等として支出されている。

〔主な交付金等の年度別支出額〕

（単位：千円）

項 目	平成 12 年度	平成 13 年度	平成 14 年度
日本小型自動車振興会	574,184	535,004	484,360
千葉県小型自動車競走会	312,657	301,167	298,068
公営企業金融公庫	176,287	164,029	160,317
合 計	1,063,128	1,000,200	942,745

このほかに団体構成員として、負担金等を次のような団体へ支出している。

〔主な負担金等の年度別支出額〕

（単位：千円）

項 目	平成 12 年度	平成 13 年度	平成 14 年度
全国小型自動車競走施行者協議会	18,050	20,131	37,602
千葉県小型自動車競走事業連絡協議会	60,000	60,000	40,000
アートレース・インフォメーションセンター	17,597	31,810	34,681
合 計	95,647	111,941	112,283

(参考：オートレース事業の仕組み)

公営オートレース事業は、小型自動車競走法、各施行者の条例、その他の規則などによって運営され、経済産業大臣が監督に当たっている。オートレース場は、全国に6場（船橋、川口、浜松、飯塚、山陽、伊勢崎）あり、施行者は8団体（千葉県、船橋市、埼玉県、川口市、浜松市、福岡県飯塚市、山口県山陽町、群馬県伊勢崎市）ある。

関係団体とその役割は次のとおりである。

施行者：オートレース競走の開催、車券発売、払戻し

経済産業省：指導監督

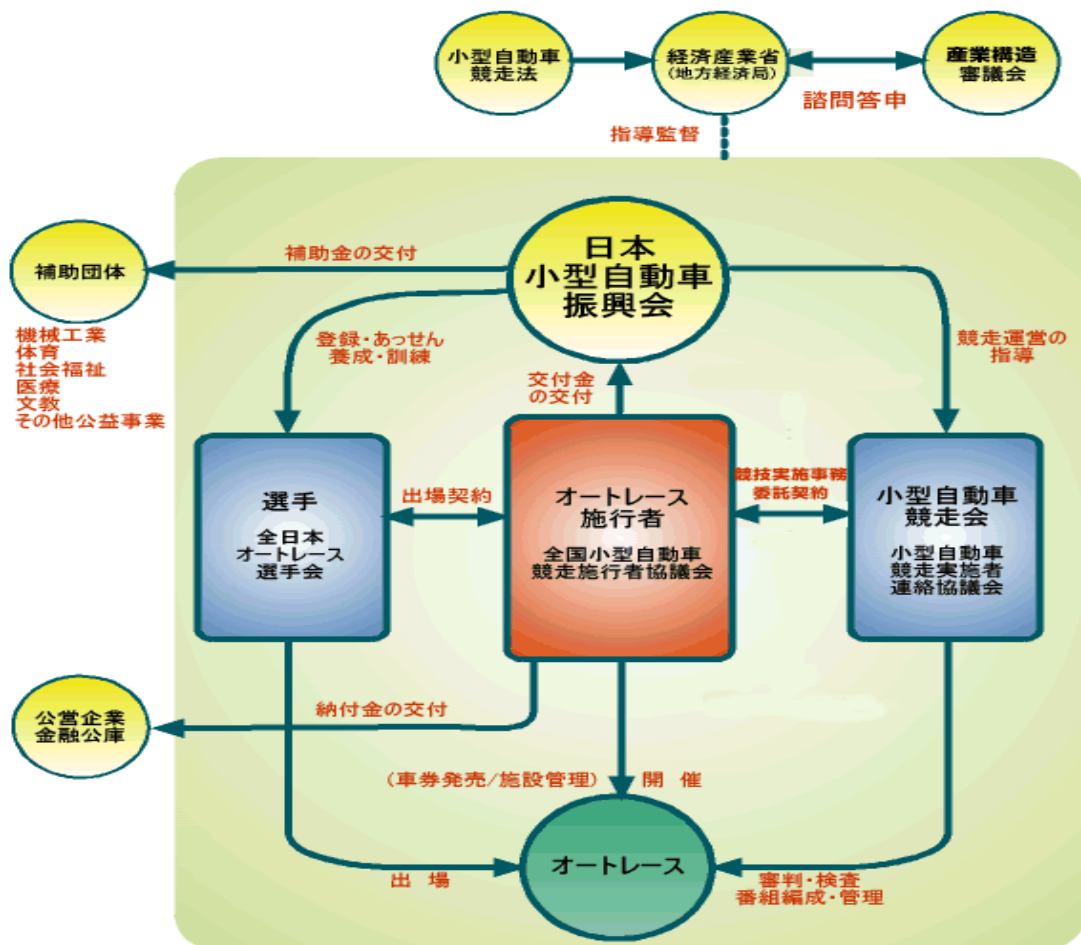
小型自動車競走会：審判、検査等競走の専門業務を実施

日本小型自動車振興会：選手等養成、選手登録、選手斡旋、競走会の指導

全日本オートレース選手会：選手の資質・競走技術の向上及び福利厚生を図る

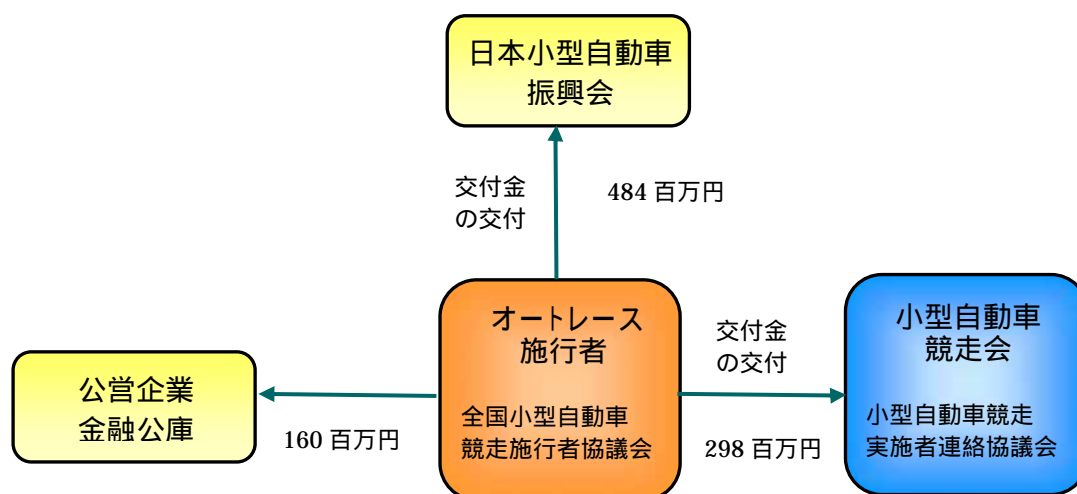
公営企業金融公庫：社会資本整備を行うための資金を個々の地方公共団体に代わってまとめて調達し、それを長期かつ低利で融資する

関係団体、役割及び交付金・補助金・負担金の流れは、下図に示すようになっている。



(出典：日本小型自動車振興会ホームページ)

千葉県オートレース事業の交付金等の流れ次のとおりである。



(注) 表示金額は、平成 14 年度における支出額である。

2. 収支の状況

(1) 千葉県オートレース事業の収支概要

千葉県のオートレース事業は、船橋オートレース場において、船橋市との併催により行われている。偶数月が千葉県、奇数月が船橋市の開催となっている。

最近 5 年間における千葉県主催の収支状況は、以下のとおりである。

(単位：百万円)

項 目	平成10年度	平成11年度	平成12年度	平成13年度	平成14年度
総収入	16,639	20,277	15,183	14,063	13,686
総支出	17,145	20,490	15,589	14,385	13,775
単年度収支(決算額)	506	213	406	322	89

平成 14 年度の総収入 136 億 86 百万円は、平成 10 年度の 82.3% の水準である。平成 11 年度の特別オートレースである G I 全国地区対抗戦があった年を除いて、総収入は毎年低下の一途をたどっている。総支出については、平成 14 年度に 137 億 75 百万円を計上しているが、平成 10 年度の 80.3% 相当であり、特に同年度に人件費の大幅削減が行われたことから、総収入の減少以上に経費の減少が見られる。しかしながら、過去 5 年間すべての年度で単年度収支は赤字を計上している。過去 5 年間における単年度収支の合計額は 15 億 36 百万円となった。

最近5年間の千葉県主催の船橋オートレースへの入場者数と一人当たり購入額の推移は、以下のとおりである。

項 目	平成10年度	平成11年度	平成12年度	平成13年度	平成14年度
入場者数(人)	380,181	356,419	295,127	272,375	244,765
入場者一日平均(人)	6,035	5,657	4,919	4,779	4,533
一人当たり購入額/日(円)	41,400	39,300	37,700	36,800	32,900

(注) 一人当たり購入額は本場売上のみであり、場外売上、電話投票は含まない。

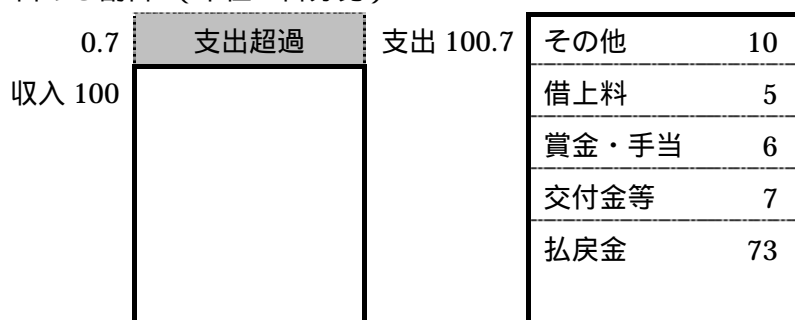
入場者数については、平成14年度に244,765人あったが、これは平成10年度の64.4%と約3分の2の水準である。10年前の平成5年以前は、50万人前後の入場者数で安定していたが、特に最近10年間は、過去に例を見ない大幅な減少傾向が続いている。一人当たりの購入額については、平成10年度以降一貫して減少している。

平成元年度から平成9年度までは、平成7年度以外、オートレース事業の収支は黒字であり、同期間累計での同事業の一般会計への繰出金は約70億円であった。その後の収支は、毎年赤字が続いており、平成14年度末(平成15年3月末)での決算上の累積赤字は12億9千万円に達し、今後の黒字転換は厳しい状況にある。最近5年間においては、オートレース事業の売上高および入場者数とも減少の一途をたどっており、今後の事業再建(黒字化)が容易でないことを窺わせる。

平成14年度の決算における収入と支出の割合を見てみると、収入100に対して支出が100.7となっている。支出の内訳は、収入金額の73%は払戻金で、残り27%のうち13%は交付金や選手への賞金であり、いずれも主催者として支出節減余地のない支出である。さらに5%はオートレース場の借上料として固定的な外部への支出に充てられる。収入の10%から職員の給与、従事員の賃金・手当や事務費等が賄われている。

すなわち、現状、支出面においては、支出金額の大部分(9割近く)が法令等に定められたものであり、公営競技事業者である千葉県が支出の管理をできないいわゆる管理不能な支出に充てられていると言える。

費用の収入に占める割合：(単位：百分比)



過去3年間のオートレース事業収支

(単位：百万円,%)

項目	平成12年度	平成13年度	平成14年度	構成比
収入：売上金額	14,693	13,708	13,380	97.8
その他収入	490	355	306	2.2
収入合計(A)	15,183	14,063	13,686	100.0
支出：払戻金	10,964	10,226	9,991	73.0
交付金(日動振)	574	535	484	3.5
競走会	313	301	298	2.2
公営企業金融公庫	176	164	160	1.2
賞金・手当	807	760	762	5.6
賃金	825	714	444	3.2
オートレース場借上料	721	662	610	4.5
その他費用	1,209	1,023	1,026	7.5
支出合計(B)	15,589	14,385	13,775	100.7
支出超過額(A-B)	406	322	89	0.7

公営企業金融公庫への納付金は、原則売上金額の1.2%が課されるが、収支が赤字の年度については、一度課された金額の全額が、次年度に還付金として戻されることになっている。平成12年度から14年度のその他収入の金額には、前年度の公営企業金融公庫への納付金の還付額が含まれている。

(2)千葉県公営競技事業の収支の概要

千葉県公営競技事業は、松戸競輪（自転車競技事業）と船橋オート（小型自動車競走事業）からなっている。両事業を合わせた収入支出をひとつの公営競技事業とし、千葉県の一特別会計としている。

公営企業及び準公営企業以外の特別会計は、歳入と歳出を表す官庁会計であり、事業の損益把握を目的としたものではない。そのため、公営競技事業に係る「千葉県議会議案」及び「県議会議案説明書」並びに「予算に関する説明書」を県民が見ても、競輪とオートのそれぞれの事業収支がどのような状況なのか把握し難い。

最近5年間の公営競技事業の収支は、全体として黒字となっているが、内実は平成10年度以降オートレース事業の赤字を競輪事業の黒字で穴埋めしている状態である。すなわち、競輪事業とオートレース事業の合算では、平成10年度、平成13年度及び平成14年度が黒字、平成11年度及び平成12年度が赤字となっている。そのため、平成9年度を最後に最近5年間は、公営競技事業の目的のひとつである剰余金の一般会計への繰出しは行われていない。

競輪事業単独の最近5年間の収支の状況は、以下のとおりである。

（単位：百万円）

項 目	平成10年度	平成11年度	平成12年度	平成13年度	平成14年度
総収入	20,193	18,664	50,845	20,695	17,121
総支出	19,595	18,531	50,644	20,209	16,903
差引(単年度収支)	598	133	201	486	218

公営競技事業全体の最近5年間の収支及び翌年度繰越金の状況は、以下のとおりである。

（単位：百万円）

項 目	平成10年度	平成11年度	平成12年度	平成13年度	平成14年度
競輪： 単年度収支	598	133	201	486	218
翌年度繰越金	1,343	1,476	1,677	2,163	2,381
オートレース：単年度収支	506	213	406	322	89
翌年度繰越金	260	473	879	1,201	1,290
公営競技計： 単年度収支	92	80	205	164	129
翌年度繰越金	1,083	1,003	798	962	1,091

．外部監査の結果

1．オートレース事業のあり方

千葉県の特設会計である公営競技事業会計においては、収入が支出を上回っているように見えるが、その内実は、オートレース事業の赤字を、競輪事業の黒字で穴埋めしている状態である。

千葉県においては、オートレース事業を競輪事業と同一の、公営競技事業という一つの特設会計において収支決算をしている。本来、事業内容の異なるもの毎に特設会計を設置するとの規定（地方自治法第 209 条第 2 項）の趣旨を踏まえ、オートレースと競輪は異なる性格の事業であり、また、それぞれ根拠となる法律も違うため、県民に対する説明責任を明確にする観点から各々独立採算計算で集計し、明瞭に区分することが理にかなっていると考える。

地方自治法第 209 条第 2 項

「特設会計は、普通地方公共団体が特定の事業を行う場合その他特定の収入をもって特定の支出に充て一般の歳入歳出と区分して経理する必要がある場合において、条例でこれを設置することができる。」

競輪事業の翌年度繰越金は、平成 14 年度末（平成 15 年 3 月 31 日）現在において 23 億 81 百万円あり、従前の経緯から判断すると、このうち 15 億円以上の一般会計への繰出し金が可能であると考えられる。しかしながら、オートレースの赤字補填にこの金額が充当されるため、一般会計への繰出しは行われていない。

これは千葉県の一般会計を経由しない実質的なオートレース事業に対する繰出し金（実質的な補助金）と言える。換言すれば、本来千葉県の財政収入への寄与を目的として営まれている公営競技事業に対して、逆に公費が投入されているのと同様と考えられる。

今までに千葉県のオートレース事業の赤字について、衆目に晒らされることがなく、特に問題視されることがなかったと考えられる。現在収支の赤字が続いているオートレース事業は、小型自動車競走法での目的の一つである地方財政の健全化に寄与しているとは言えない。千葉県のオートレース事業は、平成 9 年度までは平成 7 年度を除いて単年度収支が黒字であったが、平成 10 年度以降においては単年度収支の赤字が続いており、翌年度繰越金の赤字額は、平成 14 年度末現在 12 億 91 百万円に達している。

平成 10 年度から平成 14 年度までの 5 年間の単年度収支の赤字額の累計は、前述のとおり実質 15 億 36 百万円であり、平成 15 年度においても大幅な赤字が予想されている。

また、小型自動車競走法では、「小型自動車その他の機械の改良及び輸出の振興、機械工業の合理化並びに体育事業その他の公益の増進を目的とする事業の振興に寄与するとともに、地方財政の健全化を図るために行う」ことを事業の目的として掲げている。こ

れら前段の目的は、オートレース事業の収入の一定割合について、特殊法人等である日本小型自動車振興会への交付金や公営企業金融公庫への納付金の支出をもって達成されているといえようが、千葉県民にとっての受益の程度は不明である。一方、後段の目的は、千葉県民にとって直接的な受益につながる特別会計から一般会計への繰り出しはここ数年なく、県の財政の健全化には貢献していない。

現状での仕組みでは、オートレース事業が赤字になっても、上記特殊法人等への交付金等の支出は行わざるを得ない状況である。そのため、千葉県民の実質的な負担によって、日本小型自動車振興会の事業である小型自動車その他機械の改良及び輸出の振興等が図られていることになる。

小型自動車をはじめ、日本の機械産業は、国際競争力が強いと考えられており、オートレース事業で多額の黒字が生じているのであればともかく、赤字事業のもとで、法の目的を達成するための交付金等を今後とも支出することには疑問があると言える。

船橋オートレース事業を取り巻く経営環境は、年毎の参加者の減少により収支が悪化し、経営が成り立たない状況にある。また、「包括外部監査の結果報告書に添えて提出する意見」において、オートレース事業の経営を取り巻く分析、今後の方向性を検討した結果、結論として、船橋オートレース事業は、千葉県として単独での改善策を見出すには限界にあるものと考えられる。

千葉県として今後選択できる方策として、次のようなものが考えられる。

(1) 事業からの完全撤退

現行スキームの下では、船橋オートレース事業の赤字脱却は困難であり、これ以上の累積赤字の増加を防ぎ、千葉県民の負担をなくすためには、船橋市等の関係者と協議を行い早期に同事業から撤退する。この場合、撤退による一時的な多額の支出が生じるが、オートレース事業の赤字に伴う実質的な一般会計からオートレース事業への繰出金を止めの方が県民の理解が得られると考える。

(2) 現行スキームの再構築

今後も当事業を存続させるとのことであれば、経済産業省、上位団体である日本小型自動車振興会、小型自動車競走会、あるいは他の地方自治体、また、全国オートレース選手会等を含めて、関係者間で今後のオートレースのあり方についての議論のスピードを速め、その中で経営が成り立ち、かつ、社会的な意義があるかについて検討する必要がある。すなわち、船橋オートレース事業が長期的に県財政への寄与が期待出来る、言い換えれば、単年度収支の黒字化により千葉県一般会計への繰出しが可能なことが要件となる。

今後、議会等において十分な議論を行い、早急に結論を出す必要があると考える。

2. 消費税関係

(1) 消費税の計算誤り

確定申告用計算根拠資料上の課否判定を勘定科目により検討したところ、次の課否判定（課税・非課税の区分）の誤りが発見された。

選手賞金手当について、課税仕入れに該当するところ課税対象外として処理されていた。

職員（開催）旅費について、課税仕入れに該当するところ課税対象外として処理されていた。

実費精算型の負担金等について、課税仕入れに該当するところ課税対象外として処理されていた。

ハイウェイカード等の物品切手等について、使用した時の課税仕入れに該当するところ、支出時に非課税として処理されたまま、使用時に課税仕入とするための管理及び認識が行われていなかった。

これらの誤りによる平成 14 年度に係る仕入税額控除額の過少額（＝消費税過大納付額）は次のとおり 5,092 千円である。

（単位：千円）

項目	決算額	支払消費税額 (注 1)	仕入税額控除額 過少額(注 2)
選手賞金手当	1,551,253	73,869	4,789
職員(開催)旅費	5,853	278	18
実費精算型の負担金等	92,323	4,396	285
合計額	1,649,429	78,543	5,092

(注 1) 決算額 × 5 / 105

(注 2) 支払消費税額 × (1 - 調整割合)

(2) 更正の請求

平成 14 年度の消費税確定申告については、法定申告期限である平成 15 年 9 月 30 日から 1 年以内に限り、税務署長に対し更正の請求をすることができる。上記の発見事項について速やかに更正の請求を行い、還付を受けるべきである。なお、平成 13 年度以前の消費税確定申告書についても同様の誤りがあると考えられるため過大に消費税額を納付している可能性はあるが、既に更正の請求期限は過ぎているため納税者からの更正の請求はできない。平成 14 年度分の更正処分を受ける際に、税務署長の職権による更正を嘆願する以外還付を受ける方法はないと考えられる。なお、職権による減額更正は、税務署長が認めた場合 5 年間（平成 10 年度から平成 13 年度分まで）可能とされている。もし、過去 5 年間に於いて平成 14 年度と同様な誤りがあったとすれば、25 百万円以上の還付を受けられることになる。

(3) 消費税申告業務の継続的専従者の不在

担当者へのインタビューによると、消費税の申告書作成業務は3年から4年の人事異動で担当者が替わっており、引継ぎに時間を掛けることもない。後任者は前任者の作成していた資料を参考に申告書作成業務を行うが、不明点は前任者に尋ねることも可能だが、詳細な内容まで尋ねることが難しいこともあるため、詳細な部分は個人的に勉強する以外に解決方法はない、とのことであった。しかも、担当者は一人で作業を行い、これをチェックする体制は整えられていないのが現状である。

地方公共団体の消費税申告書は、消費税申告書のなかでも難易度の高いものといえる。その消費税申告書作成業務を人事異動のたびに担当者が一から勉強するのでは、非効率である。このような専門的知識の必要な作業は、人事異動のない専従者を確保し継続的に作業させることが必要である。予算または人事制度の関係でそれが不可能ならば、外部の専門家に委託して作業させるなどの方策を採ることも一考の余地があると考えられる。

3. 物品の管理

千葉県公営競技事務所が管理している主な財産には、公有財産である建物2件および工作物5件、重要物品である乗用自動車4件がある。また、これらの財産とは別に、物品を複数件保有している。

公有財産とは、「地方自治法」第238条にその範囲が記載されている財産を指す。千葉県では、「千葉県公有財産管理規則」を定めて具体的に規定している。

重要物品とは、物品のなかで取り扱いに関する重要性が高いものについて、特別な管理が求められている物品を指し、千葉県総務部長が公文書として関係部署へ回覧した「重要物品の取扱いについて（通知）」で範囲が規定されている。具体的には、「別表に掲げるもので購入価格が100万円以上の物品」と記載されている。ここで言う「別表」とは、「重要物品区分種目表」を指し、機械器具、車両、船舶などを具体的に定めている。

物品とは、「地方自治法」第239条にその範囲が記載されている財産を指す。千葉県では、「千葉県財務規則」（以下、「財務規則」という。）および「千葉県財務規則の運用について」（以下、「運用規則」という。）の第12章に具体的に規定されている。

管理台帳の査閲、物品管理関係者への質問、および船橋オートレース場往査の結果、公有財産および重要物品は諸規則に従って適切に管理されていたが、物品の管理について以下のような問題が発見された。

(1) 管理台帳と現物の不一致

「財務規則」第 207 条には物品の出納を整理するために、管理台帳として「出納簿」の作成を義務付けている。

千葉県公営競技事務所の所有する物品について、管理方法が諸規則に準拠しているか確認するため、「備品出納簿」に記載されている物品の中から任意に 4 件を抽出し、その現状を確認した。その結果は、以下のとおりであった。

番号	品目	数量	供用状況	調査結果
1	オートバイ	1 台	昭和 59 年 4 月に供用済	台帳と不一致、現物なし
2	テレビ	3 台	昭和 61 年 3 月、昭和 62 年 12 月、平成 2 年 9 月に供用	台帳と不一致、現物なし
3	タイプライター	1 台	昭和 59 年 4 月に供用済	台帳と一致、ここ数年間未使用
4	無線機	51 台	平成 9 年 3 月に供用済	レース場に 25 台、事務所に 9 台、合計 34 台は現存。残り 17 台は台帳と不一致

調査対象物品のうち、管理台帳の「備品出納簿」と不一致の物品については、現物の所在が不明で、すでに廃棄されたと考えられるとの担当者の見解であった。「財務規則」第 206 条 2 項には、「…(省略)…物品を廃棄しようとするときは、不用物品廃棄調書によらなければならない」と記載されているため、この条文への違反があった。

また、「備品出納簿」に数量は一致しているが、現在は使用していなかった物品については、「財務規則」第 204 条に記載されている「…(省略)…活用することができないと認められる物品があるときは、物品不用決定調書により、不用の決定をしなければならない」に従って、適時に不用決定をすべきであった。

今回の調査は、調査時点で「備品出納簿」に記載がある 116 件の物品のうち、任意に 4 件を抽出して確認している。そのため、調査の対象から外れた残り 112 件の物品についても、「備品出納簿」と現物が一致していない可能性がある。「財務規則」第 189 条 1 項に記載されている「善良なる管理者の注意」をもって、千葉県公営競技事務所が再度すべての物品に対する調査を実施する必要がある。

(2) 船橋市との共用利用物品の管理

船橋オートレース場は、千葉県と船橋市がそれぞれ施行者となって運営している。

そのため、船橋オートレース場内で利用される物品については、両施行者が資金を出しあっている。資金を出しあって購入した物品は、船橋オートレース場内で施行者が利用するため、船橋市と千葉県が共用する財産とされている。

船橋オートレース場内に設置された物品は、千葉県の財産として明確に所有区分され

ておらず、資金負担に応じた所有権を千葉県と船橋市が持つことになる。これらの物品に関する修繕費等の維持費用は、「千葉県小型自動車競走事業連絡協議会」への分担金のなかで賄われている。

「財務規則」第 189 条 2 項には、「物品は、…（省略）…、良好な状態で常に供用又は処分をすることができるように保管しなければならない。ただし、特別の事由がある場合は、県以外の者の施設に保管することができる」と記載されており、同規則第 202 条には、「…（省略）…、物品を受け入れたときは、当該物品に本庁における各課又はかいの名称及び番号を付さなければならない。ただし、物品の性質上これによることができないものは、この限りでない」と記載されている。

千葉県が支出した物品には資産管理番号を付し、配置図にて設置場所を明確にすることが必要と考えられ、船橋市と共有利用する船橋オートレース場内設置の物品については、各条文の但書きが適用されているものと判断される。

「財務規則」第 12 章には、千葉県と他の主体が共同利用する物品の管理方法についての記載はないが、場内に設置されている物品に明確な所有区分がないということは、千葉県公営競技事務所が船橋市と密接に連絡を取りながら、設置された物品を管理する必要がでてくる。

船橋オートレース場内で共同利用される物品については、千葉県公営競技事務所と船橋市との間で、管理方法および処分に関する連絡手続を具体的に協議し、明文化しておく必要がある。

4．払戻資金の管理

千葉県開催レースの的中車券は、場内の自動払戻機および千葉県公営競技事務所の払戻窓口のほか、船橋市の窓口でも払戻が可能となっている。これは、勝車投票券の購入者は、施行者が千葉県であるか船橋市であるかを区別せず、船橋オートレース場開催レースでの購入と考えるため、的中者の利便を図ることを目的としている。

千葉県では、船橋市に対して同市で行う千葉県開催レースの払戻用の資金として、必要と考えられる金額を、レース開催ごとに事前に渡している。

逆に、船橋市開催レースの払戻業務は、千葉県公営競技事務所の窓口においても行われている。千葉県が行う払戻の資金は、船橋市より送金されている。

千葉県公営競技事務所での払戻資金の保管預金口座は、千葉県の資金と船橋市の資金とが明瞭に区分できない状態になっている。

このような状態になった原因として、次のようなことが考えられる。

払戻期限の時効日が来た開催レース毎に受け取った資金の精算は行うが、時効日の到来しない各開催レースの残高を残すことになるため、口座残高がゼロとはならないこと。

船橋市へ渡した資金は、船橋市での払戻処理後、残った額が千葉県の指定口座へ

返金される。その際、千葉県での船橋市開催レースの次回払戻用資金予想額も合せて送金されてくる。千葉県では送金された額について、前回の時効未到来残額かあるいは次回の払戻用資金かを区分経理せずに、同一の口座において処理していること。

船橋市からの送金時には明細表が添付されてくるが、これは事務担当者が作成した資料で公的文書の扱いにはなっていない。そのため前年度以前の送金明細表は保管されず、過去の入金状況は担当者の記録した資料からしか確認できない状況であること。

船橋市から受取った払戻用資金が、実際の払戻額より少ない場合、千葉県の資金から立替払いをするが、その精算は次回の払戻用資金と相殺処理されて回収されているため、回収金が前述 と同一口座の中に含まれてしまっていること。

これらのことが過去から引き続き行われてきたことから、千葉県公営競技事務所が管理保管している預金口座には船橋市の資金が混在し、一方、船橋市が管理保管している預金口座には千葉県の資金が混在している。かつ、各口座の詳細な内訳が適時分からない状態になっていると考えられる。

これらの事実から、千葉県公営競技事務所が管理している資金の取扱いに関し、下記の諸規則に従って適切に処理されているか疑問が生じる。

- ・ 千葉県財務規則 第 76 条 前渡資金の請求
- ・ 同規則 第 77 条 前渡資金の保管
- ・ 同規則 第 79 条 前渡資金の支払
- ・ 同規則 第 81 条 前渡資金の精算

前渡資金とは、「地方自治法施行令」第 161 条に記載されている資金で、特定の経費について地方公共団体の職員に概括的に資金を交付し、現金支払に当てるものを言う。特定の経費のひとつとして、千葉県では「千葉県財務規則」第 74 条 1 項 1 号に「公営競技の開催に要する経費」として規定されている。よって、千葉県公営競技事務所での前渡資金の管理は、これらの規則に位置付けられることになり、当該規則に従い適切に執行されなければならない。

上記 2 つの規則のうち、未払戻資金の取扱いに関する条文は、第 81 条「前渡資金の精算」である。

財務規則および運用細則には、前渡資金の精算時期を以下のように規定している。

・千葉県財務規則 第 81 条第 2 項

「…(省略)…前渡資金にあつては、前渡資金支払精算書を作成し、証拠書類を添えて毎四半期終了後(その目的を達成した前渡資金にあつては、目的達成後)十日以内に、…(省略)…提出しなければならない。」

・千葉県財務規則の運用について 第 81 条 2 項

「常時の費用に係る経費については、…(省略)…、四半期終了前であっても、目的が達成されたときには、その目的達成日から十日以内に…(省略)…。」

ここで「目的が達成されたとき」とは、公営競技であるオートレースの開催に当てはめれば、払戻金の時効が成立した時点と理解される。また、「精算」とは、前渡された資金の利用内容が確定することと解釈されている。

そのため、レースが終了し、当日の払戻金の金額および翌日以降の未払戻金の金額が確定することで、払戻資金として前渡しを受けた資金の利用明細が作成される。さらに、各開催レースが終了した時点で、払戻に必要な資金以外は戻入される。その後、「小型自動車競走法」第 15 条に規定する「時効」の成立を待ち、「前渡資金支払精算書」が作成されることになっている。

また、未払戻金がどのように支払われているのかについても、付属書類として当該精算書に添付されているが、時効日の到来しない各開催レースの未払戻金はこれまでどのように支払われてきたか、整理されないまま預金口座に残されていることから、千葉県の管理する預金口座の内訳を把握する形での整理は実施されていない。

条文に記載されている「精算」の解釈が、上記のとおりであれば、形式的には「千葉県財務規則」に違反していることにはならない。しかし、預金口座の残高の内訳が適切に把握されていないことは、見過ごせない問題であると考ええる。

千葉県公営競技事務所と船橋市が管理している預金口座残高の内訳について、千葉県の資金と船橋市の資金とを明確に区分するためには、主催者別に口座を設けて管理する方法が考えられる。もし、それが出来ないのであれば、少なくとも主催者別にレース毎の残高が把握できるような帳簿を作成して日々の残高を確認できるようにすべきである。また、船橋市の払戻資金が足りなくなった場合には、不足額を千葉県の資金から立替払いはせず、船橋市へ追加請求することで対応すべきである。

さらに、払戻に際して的中車券が適切に回収されているかの検証手続を確立し、適時に実施すべきと考える。この手続は払戻が船橋市で行われた場合にも同様である。

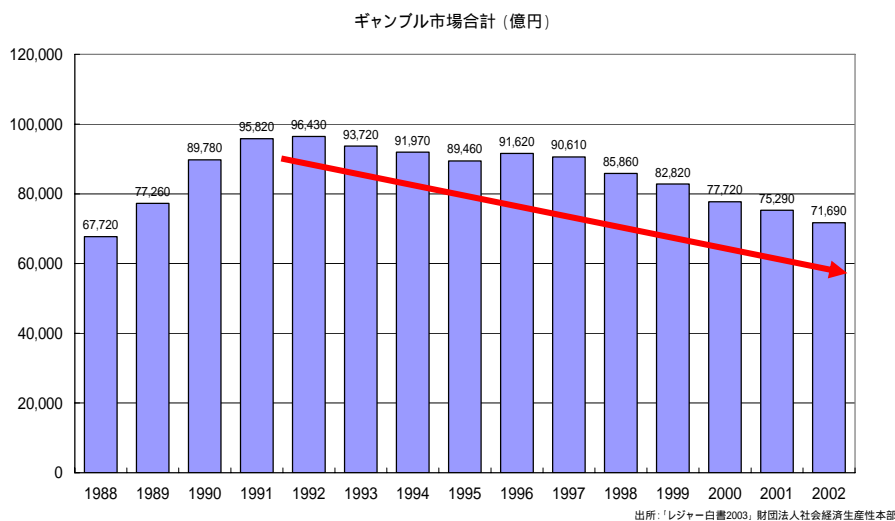
． 包括外部監査の結果報告書に添えて提出する意見

平成 16 年 3 月 19 日付けの包括外部監査の結果報告書に関連し、以下のとおり意見を申し述べる。ここでは、包括外部監査を実施した結果、オートレース事業の運営の合理化に資するため及び今後の方向性の検討に有用と思われる事項を記載している。

1． オートレース市場環境分析

(1) ギャンブル市場規模の推移

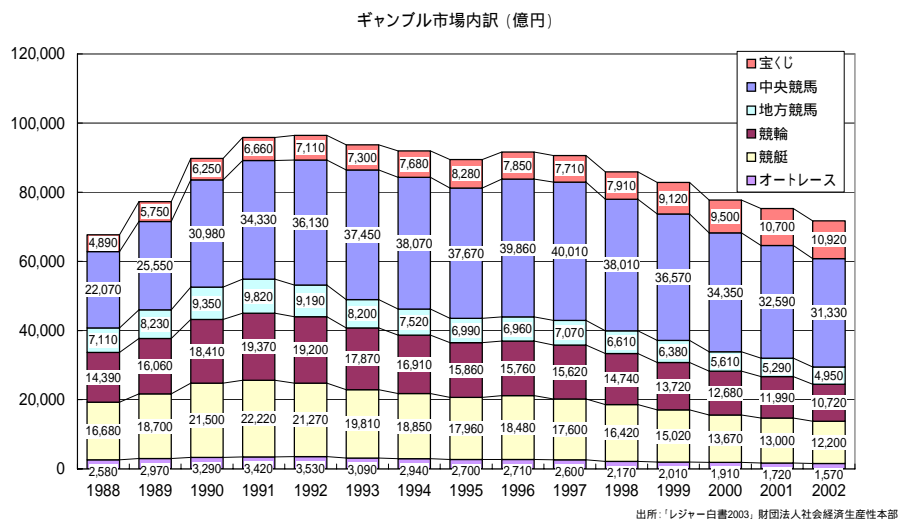
日本での公営と私営（宝くじ）を併せたギャンブル全体の市場規模は、バブル崩壊後の最盛期である 12 年前の平成 8 年(1996 年)を頂点に縮小傾向にある。直近年である平成 14 年におけるギャンブル市場は 7 兆 1,690 億円の規模であり、ピーク時の 9 兆 1,620 億円と比較して 20%強の縮小となっている。



(2) 公営競技別の市場規模推移

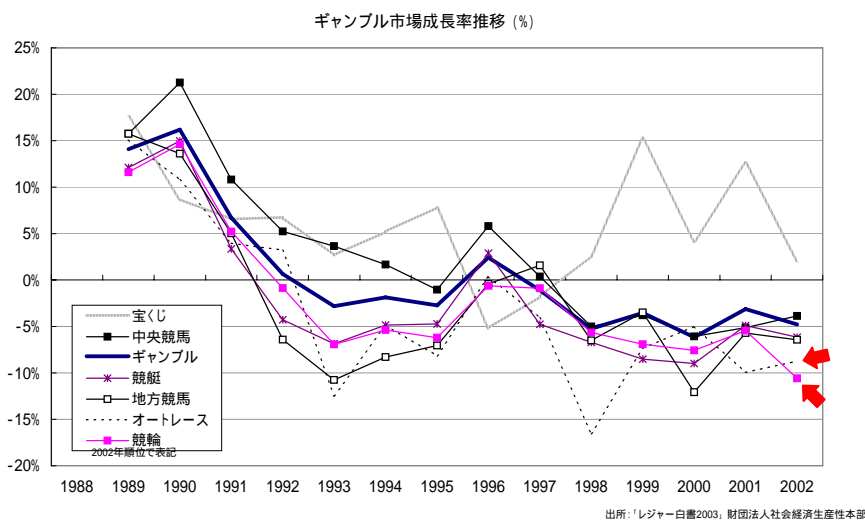
公営ギャンブル市場を競技別に分析すると、全ての公営競技において、売上規模は縮小傾向にあり、国民のギャンブル離れが進んでいる傾向が窺える。比較的人気が高いと言われる中央競馬においても、減少傾向には変わりがない。

このような環境下において、健闘しているのが宝くじであり、平成8年から堅調に成長を続け、競輪や競艇に並ぶ市場規模（1兆円超）を達成している。



(3) 公営競技別の市場成長率比較

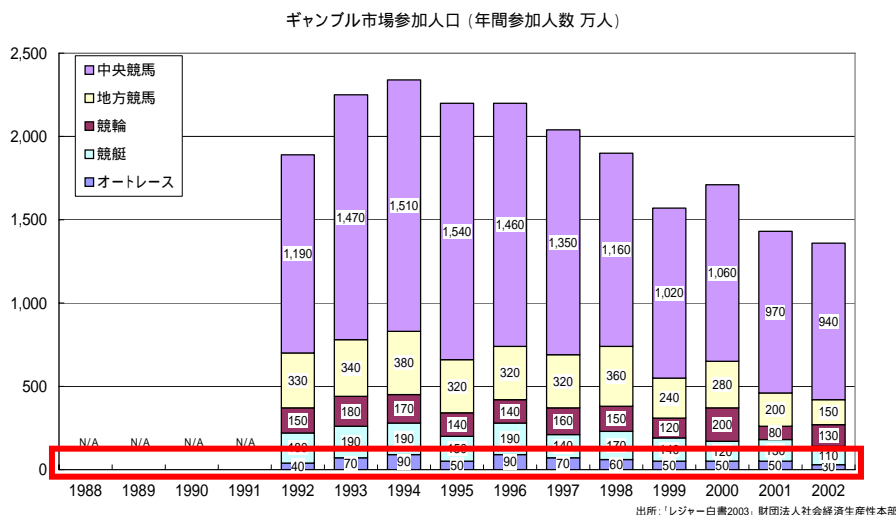
ギャンブル市場全体の市場成長率は、平成9年(1997年)からマイナス成長に転じ、毎年5%~4%の間の縮小で推移している。平成14年度(2002年)には、中央競馬を除く全ての公営競技が平均を下回る成長率となっているが、なかでもオートレースと競輪の落ち込みは著しく、約10%という下落になっている。



(4) 公営競技別の参加人口推移

公営競技への参加人口についても、売上規模と同様に減少が続いている。平成6年

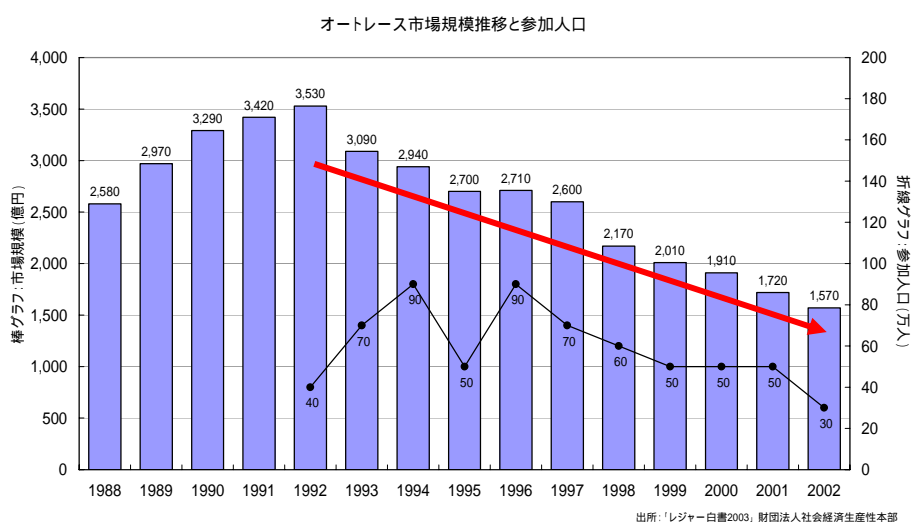
(1994年)を頂点に低落傾向にあるが、この傾向は公営競技の種類に拠らず、全てにおいて共通である。なかでも最も参加人口の少ないオートレースは、30万人程度の参加人口であり、最盛期の平成8年(1996年)と比較して、3分の1の水準にまで減少している。



(5) オートレース市場規模の推移

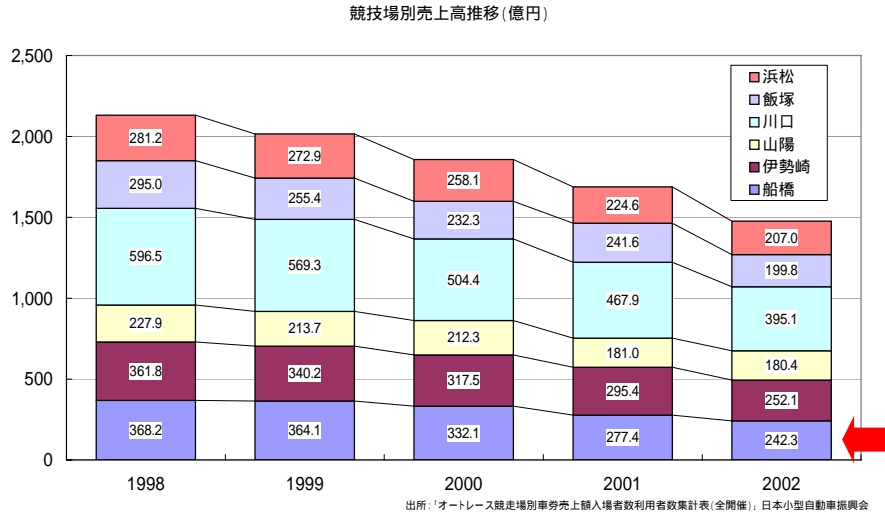
平成14年(2002年)のオートレース市場は、1,570億円の市場規模である。市場規模は平成4年(1992年)の3,530億円を頂点に縮小を続け、ギャンブル全体が復調した平成8年に一旦は盛り返すものの再び減少に転じ、平成14年(2002年)は平成8(1996年)年の6割に満たない水準となっている。

参加人口も同様に減少の一途を辿っており、平成8年(1996年)の3分の1の水準である



30万人にまで減少し、長期低落傾向から抜け出せない状況にある。

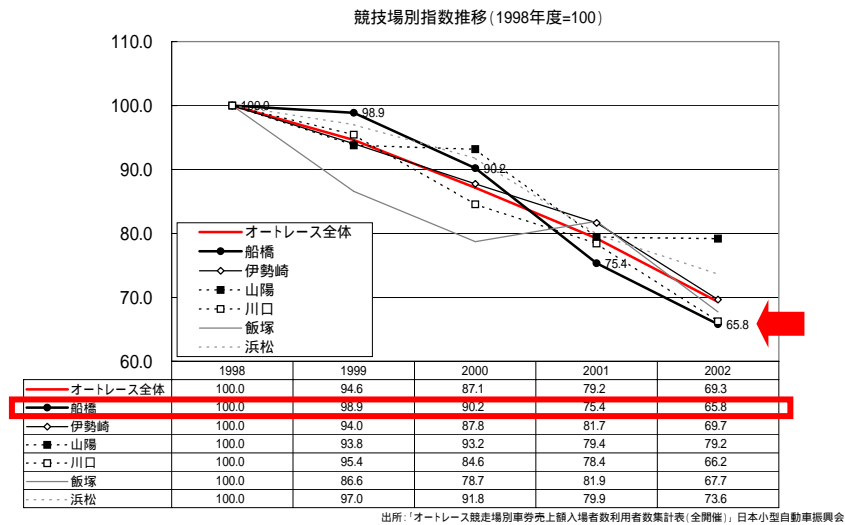
(6) オートレース競技場別の売上高推移(千葉県・船橋市開催分合計値)



平成 14 年度(2002 年度)における船橋オートレースの売上高は 242 億 3 千万円であり、川口(395 億 1 千万円) 伊勢崎(252 億 1 千万円)に次いで 3 番目に売上高の大きい競技場である。ただどのレース場においても、売上高は概ね減少傾向にある。

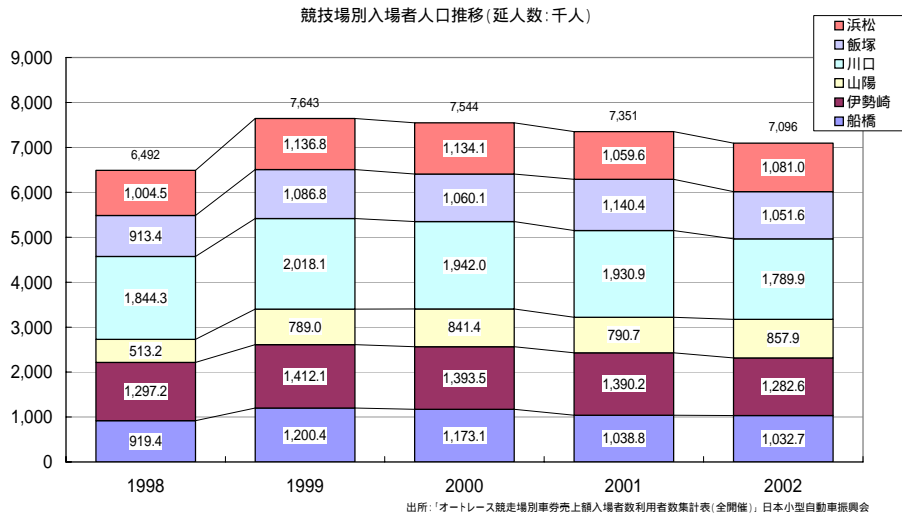
(7) オートレース競技場別の売上高指数推移(千葉県・船橋市開催分合計値)

直近 5 年間における売上高の減少傾向を比較すると、6 競技場のうち船橋場での売上高の減少が最も著しく、5 年間で 34.2%(平成 14 年度(2002 年度)=65.8)の減少となった。次いで川口(平成 14 年度=66.2) 飯塚(平成 14 年度=67.7)となっている(注: SG レースは開催地が年によって変わるため、同一条件の比較にはならない)。



(8) オートレース競技場別の延入場者数推移

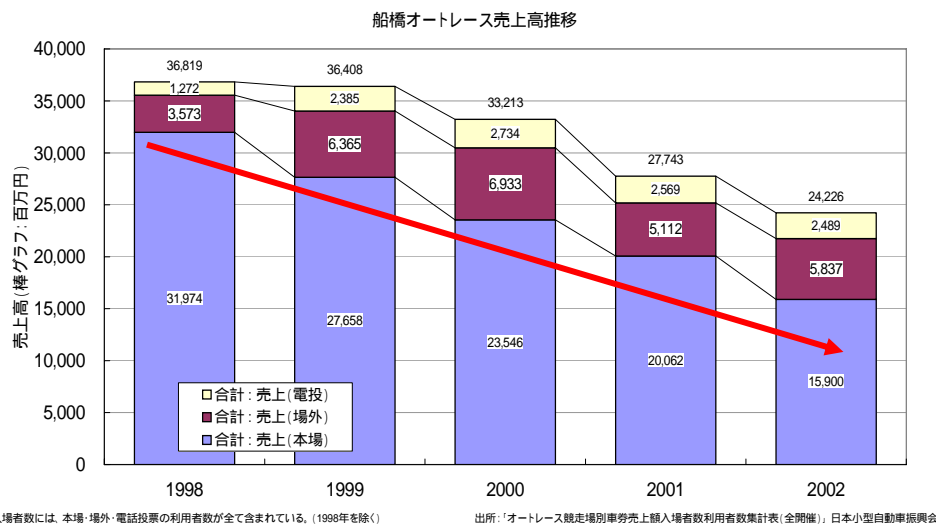
オートレース場への延入場者数(本場入場者、場外開催時の入場者、電話投票の合計)は減少が続いており、平成11年度(1999年度)からの4年間で約60万人減少し、現在は約700万人という水準である。全ての競技場において入場者数の減少が見られる。



(9) 船橋オートレースの売上高推移(千葉県・船橋市開催分合計値)

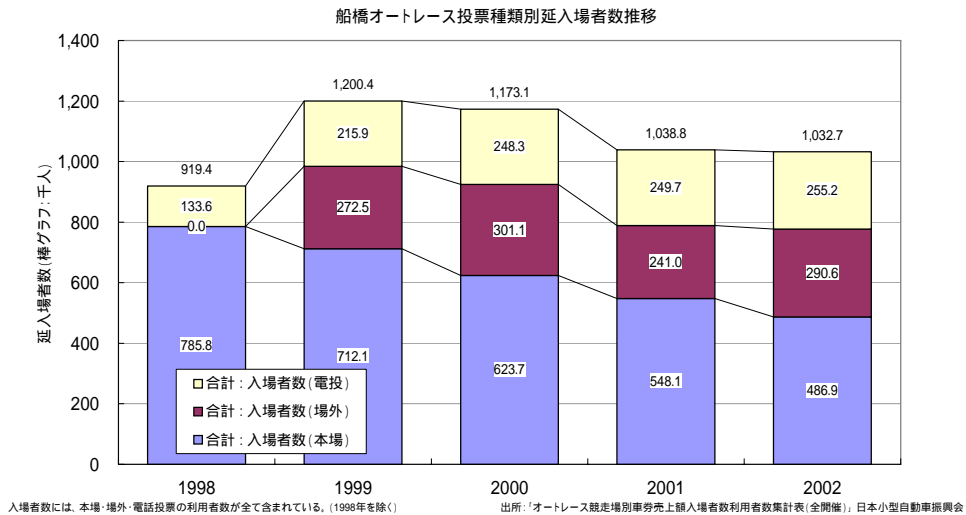
船橋オートレースの売上高は平成14年度(2002年度)で243億円であり、前述のとおり平成10年度(1998年度)と比較して34.2%の減少となっている。特に、本場売上の減少が著しく、平成14年度の売上159億円は平成10年度と比較して50%にも満たない。

以上の状況を勘案すると、主に本場においてレースを楽しんでいると考えられるファン層のレース離れが進んでいると言え、彼らを如何につなぎとめておくかの対策を検討することが今後の課題となる。



(10) 船橋オートレース入場者人口推移(千葉県・船橋市開催分合計値)

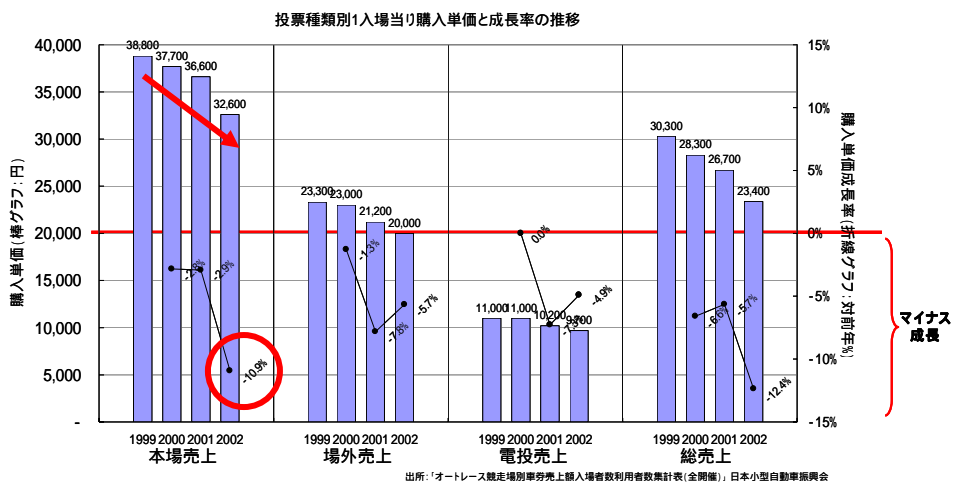
船橋オートレースへの延べ参加人口は平成 14 年度(2002 年度)に 103 万 3 千人(本場、場外、電話投票の合計)であり、平成 11 年度(1999 年度)と比較して 14.0%減少した。売上区分毎に内訳を見ると、本場入場者の減少が著しく、毎年 10%以上の減少となっている。



(11) 船橋オートレースの投票種類別の購入単価推移(千葉県・船橋市開催分合計値)

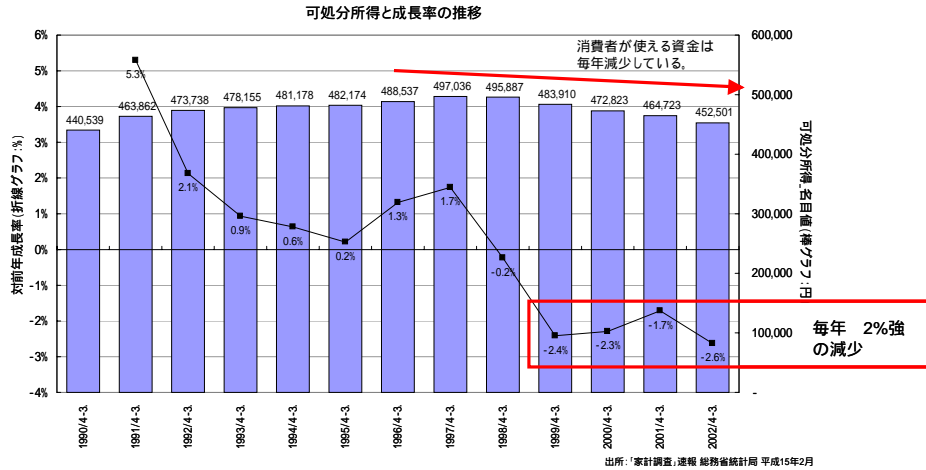
売上区分別に 1 入場当たりの購入単価推移を見ると、最も参加者の多い本場においての購入単価の減少が見られる。平成 14 年度(2002 年度)には 32,600 円(前年比 10.9%)まで落ち込んでいる。場外における購入単価は、本場よりもやや低く 20,000 円強、電話投票は更に低い水準で 10,000 円前後となっている。いずれにおいても、購入単価の減少は続いている。

不安定な経済環境にも起因するが、地域での競合環境や顧客の高齢化に伴う購入可能額の減少といった要因も原因のひとつであると考えられる。



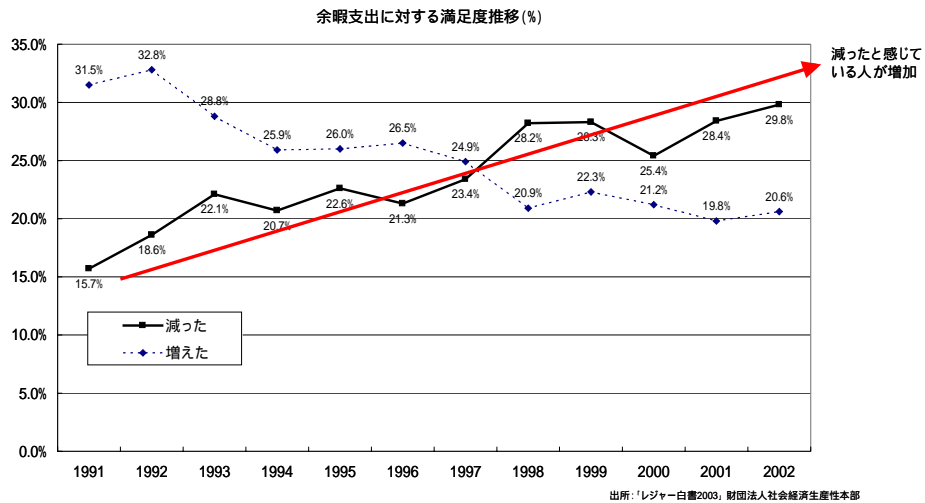
参考(1):可処分所得の推移

消費者が自由に使える資金である家計可処分所得について、平成2年(1990年)からの推移をみると、平成10年(1998年)を頂点にマイナス基調にある。特に平成12年(2000年)以降においては、毎年2%強の減少となり、オートレースにおいても少なからず影響を受けている可能性が高い。



参考(2):余暇支出の推移

レジャー白書2003における、「余暇支出が前年に比較して増えたか、減ったか」という問いに対して、それぞれの回答割合の推移を見ると、「余暇支出は減った」と回答している人の割合が増加し、「増えた」と回答した人を上回っている。折からの不況もあって(可処分)所得が減少するなかで、余暇につぎ込める資金の減少は確実なものになっている。



参考(3):他競技場および他公営競技の傾向(大井競馬及び川崎競馬)

ナイター開催によって、成功していると言われている大井競馬トゥインクルレースだが、ここでもオートレースとほぼ同様に、総売上の減少、本場入場者数の減少、購入単価の減少といった傾向が見られる。

但し、大井競馬は場外売上が増加傾向にあり、ナイター開催の時間帯に本場ではなく場外売場でレースを楽しむ顧客が増えていると予想される。既設の専用場外馬券売場が顧客にアプローチする手段として極めて有効であったと考えられる。なお電話投票については目立った効果は見られない。

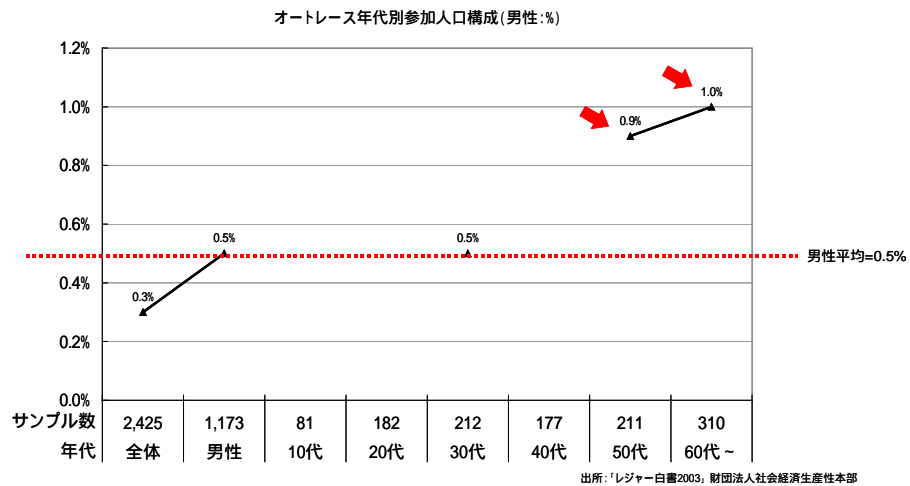
大井競馬と同様にナイターレースを実施している川崎競馬においても、場外売上の増加が特徴的である。場外売上の増加分が本場売上の減少分を補っており、総売上は増加傾向にある。

大井競馬および川崎競馬は、専用場外馬券売場が都内に 2 か所(後樂園、汐留)、新潟地区 4 か所、島根県 1 か所が用意され、その他に全国 28 か所の窓口で購入が可能である。

2. 顧客分析

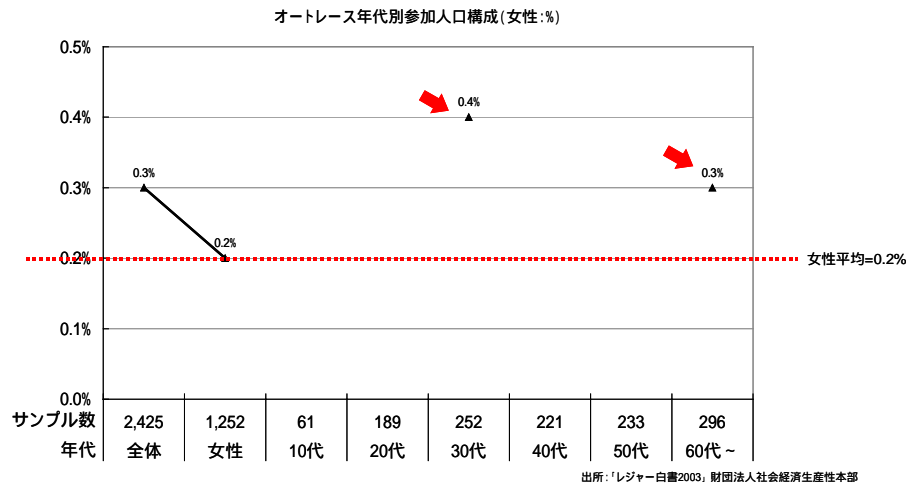
(1) 男性における年齢分布

平成 14 年調査においてオートレースの主要な顧客層と認められたのは 50～60 代の男性であり、同世代の 100 人に 1 人(1%)が参加していると見られる。この層は、かつて昭和 50 年代のオートレース全盛期に最も参加していた層で、現在も引き続いて参加している主たるファンと考えられる（現在年齢層が 50 代の人達は、昭和 50 年代当時に 30 代～40 代であった）。



(2) 女性における年齢分布

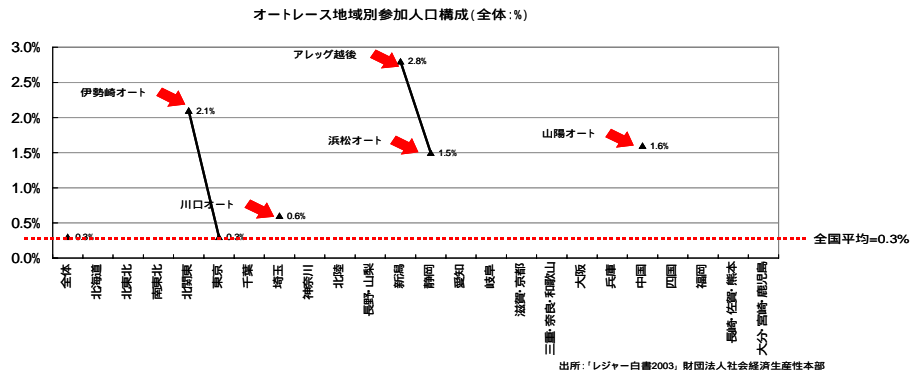
女性の主要な顧客層は、30代と60代に分かれる。60代の女性は、男性同様に昭和50年代あたりからの熱烈的なファンであり、30代の女性は平成8年からのブームの影響を受けていると考えられる。



(3) 地域別分布

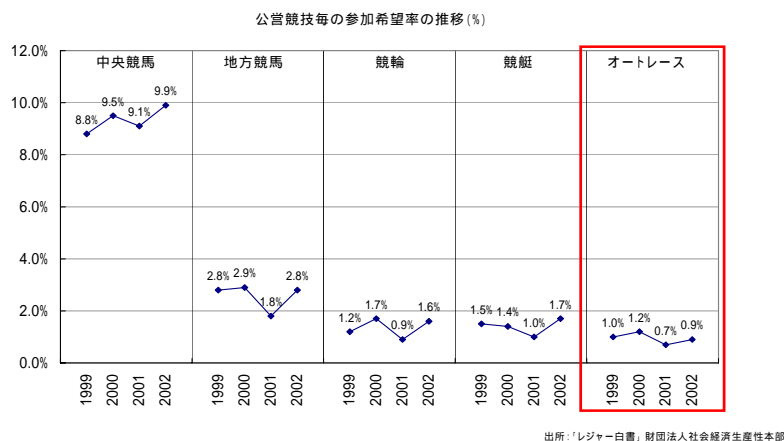
オートレースは、日本小型自動車振興会を通じて、電話投票システムの導入、CS放送でのレース中継等が行われ、レース場の所在地に拠らない全国的なファン層の拡大施策を打ち出してはいるが、まだその効果は薄い。オートレースに参加する人達は、居住している都道府県の場合への参加傾向が強く、そうした意味からオートレースは地元密着型の公営ギャンブルと言える。

ところが千葉県には県内にオートレース場があるにもかかわらず、地域人口に比較した参加人口の割合は大きいとは認められない。船橋オートレースは、近隣に川口オートレース、中央競馬（中山競馬場）、地方競馬（大井・船橋競馬場）、競輪（松戸・千葉競輪）、競艇（平和島・江戸川競艇）などの公営ギャンブルが沢山あり、厳しい競合環境の下に置かれているため、他場で見られる様な「地方の専属ファン」が多くないと考えられる。



(4) 参加希望率

どのような公営ギャンブルをしたいかとの参加希望率を見ると、中央競馬が最も高い水準にあり、平成14年には成人人口の約10%の水準に達している。一方、オートレースの参加希望は、最も低い水準にあり1%前後の希望率である。このことから、オートレース事業は今後とも厳しい状況下にあり、将来にわたって苦戦が強いられると予想される。



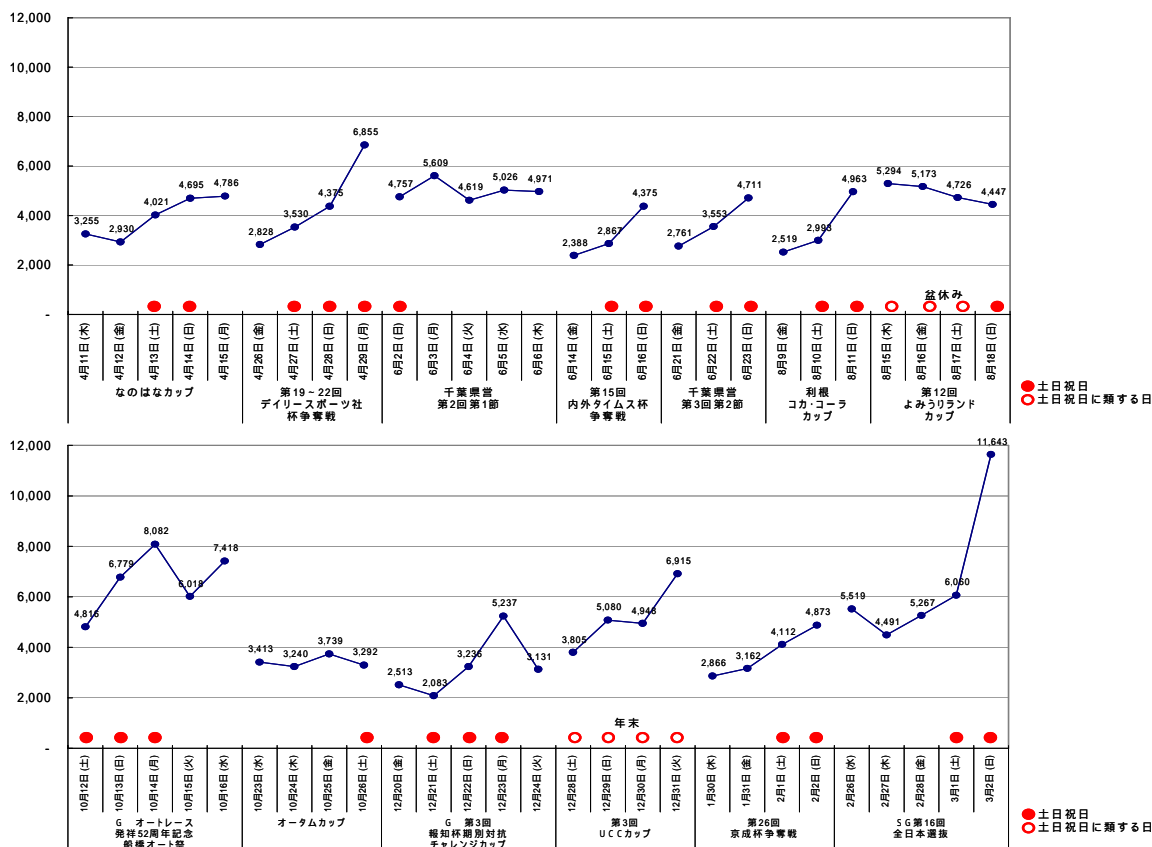
なお、ここで参加希望率とは、各種公営ギャンブルについて「今後、新たに参加したい」、或いは「今後とも続けたい」との意図のある人の割合を言う。

3. 集客状況分析

(1) レース別入場者数

船橋オートレース場で千葉県が主催するレースは、年間 54 日間（平成 14 年度実績）あり、その延入場者数は、244,765 人であった。同年度における売上高は 134 億円である。平成 14 年度に千葉県が主催したレースの内訳は、通常開催が 39 日の他、G 開催が 5 日、G 開催が 5 日、SG 開催が 5 日であった。

船橋オートレース開催日程別入場者数(人)



出所:千葉県公営競技事務所提出資料より作成

際立って入場者数が多かったのは、「SG 全日本選抜オートレース」および「G オートレース発祥 52 周年記念 船橋オート祭」であり、その他のレースについては、入場者数に大差がなく、1 日あたり 4,000 人～5,000 人程度の水準に留まっている。売上の多寡についても入場者数と同様の傾向を示している。開催節内での日毎の入場者数の推移は、平日より土日祝などの休日の方が入場者数の増加する、極めて一般的な傾向を示している。

4. 事業構造分析

(1) 事業構造

千葉県公営競技事業報告書を見る限りにおいては、オートレース事業の経費の発生構造に硬直的な点が見受けられる。すなわち、主催者にとって節減余地のある経費が非常に少ないのが特徴である。支出のうち、法令、規則等に基づいて控除されるものには次のものがあり、支出の大部分を占めている。

経費名	経費額(千円)	対売上比
車券売上金額	13,380,316	100.00%
管理不能経費:		
払戻金	9,990,906	74.67%
日本小型自動車振興会交付金	484,361	3.62%
千葉県小型自動車競走会交付金	298,068	2.23%
公営企業金融公庫	160,318	1.20%
競技場賃借料	609,608	4.56%
選手賞金	761,917	5.69%
管理不能経費合計	12,305,178	91.96%

(千葉県公営競技事務所の「平成 14 年度公営競技事業の概要」より作成)

主催者としての管理が可能な経費は、平成 14 年度決算で、車券売上高に対して 10.99%、金額としては 1,470,087 千円となっている。

千葉県のオートレース事業は、ここ数年間において単年度赤字が続いている。いずれの年においても入場料、場間場外開催時の受託収入の他に、収入として公庫納付金の還付があっても、経費の埋め合わせが出来ない状況にある。ところが、オートレース事業は公営競技事業として競輪事業との合算で千葉県の特別会計を構成しているため、オートレース事業単独としての収支悪化の厳しい実情に関し、外部からの適切な把握を困難にしている。

オートレース事業単独で決算を見た場合、平成 9 年度を最後に剰余金の発生はなく、公営競技事業の目的のひとつである剰余金の一般会計への繰出が行われていない。むしろ平成 14 年度末時点では、実質的な一般会計からの繰出金は 12 億円を超えており(実質的な県財政からの赤字補填)多額な累積赤字を抱えているという状態にまで陥っている。

(2) 人員配置の状況

前述の通り、千葉県が主催者として管理可能な経費は少ないが、主催者として主に管理している業務には、従事員対応業務（入場券販売業務、勝車投票券発払業務、施設内警備業務）、委託業務（施設内清掃業務、施設維持業務）といった競技の進行に関わる競走会委託業務以外の業務が挙げられる。

主催者の千葉県は平成9年度以降、継続的な経営努力を続け相当程度の改善策を打ち出しており、人員配置についても毎年約50名にのぼる人員削減を行っている状況にある。平成14年度の人員数（一般従事員＋自警従事員合計）は、平成4年のピーク時の約3割に過ぎなく、人員の削減はそろそろ限界状態にあるものと考えられる。

平成元年度以降の従事員の推移（単位：人）

	平 元	平 2	平 3	平 4	平 5	平 6	平 7	平 8	平 9	平 10	平 11	平 12	平 13	平 14
一般従事員数	886	861	913	924	916	895	814	734	660	574	532	480	382	295
自警従事員数	41	41	36	33	32	30	39	35	31	30	28	28	17	13
合計	927	902	949	957	948	925	853	769	691	604	560	508	399	308
対前年比		-25	+47	+8	-9	-23	-72	-84	-78	-87	-44	-52	-109	-91

出所：「平成14年度公営競技事業の概要」千葉県公営競技事務所

千葉県と船橋オートレース労働組合との間で結んでいる労使協定によれば、従事員の基本日額賃金は一律8,000円であり、民間レベルと比較して同水準にある。今後、賃金を引き下げることによるコスト削減の余地は少ないと言える。

現在、他県の公営競技ではあるが花月園競輪において、累積赤字の解消策として登録従事員制度を廃止し、民間への委託化を進めているが、そこでの将来的な基本賃金日額の水準は、千葉県の取決めとほぼ同額である。

以上のことからレース興行を成立させるための最低限の水準維持を考慮すれば、人件費削減による収支改善余地はそれほど大きくはないものと考えられる。

(3) その他業務について

今後においても、人員配置の継続的な削減努力を行うことは言うまでもないが、それに加えて、開催日当日のレース場での業務について、無駄の削減、入場者数の予測精度の向上、それに合わせた弾力的な人員配置（シフトの工夫）なども同時に取り組む必要がある。

5. 改善施策の可能性

(1) 経費削減(人件費・経費)

前述の通り、構造的に主催者にとって管理可能な経費は狭い範囲に留まるため、コスト削減余地は限定的である。既に継続して人員数の削減を進めている点および賃金水準が民間と同レベルである点を考えると、これらの経費に関して大きな削減幅はもはや期待できるものではないと思われる。

(2) 窓口販売員の削減

人員数の削減と共に管理コストを抑える意味で、自動券売機による販売業務の自動化を図ることも考えられるが、導入コストとメンテナンスコストの増加を考えると、新規投資に見合った分の効果が得られるかどうかは甚だ疑問である。

(3) レース場賃借料の削減

船橋オートレース場は事業者の所有物ではなく、(株)よみうりランドからの賃借である。現在の賃借料は、車券売上高の4.56%の支払い(平成14年度実績 6億円)となっている。この賃借料には、固定資産税相当額が含まれており、この負担が大きいものになっている。

仮にレース場の土地建物について、千葉県がオートレースを開催する期間、行政財産の一部として固定資産税の免除が受けられるのであれば、賃借料の軽減が図られよう。なお、現在の賃借料水準(対売上高)は次のとおりである。

賃料水準(対売上高)	
本場開催	4.80%
電話投票	1.00%
場外開催	1.00%
施設改善	3.25%

出所:「各種契約書」

本場借上料と他場借上料を合わせた場借上料を全体売上額で除した率

(4) レース場施設維持費

レース場施設の施設維持費用は、施設保有者である(株)よみうりランドとの契約に基づき、業務の内容に応じて費用の負担をしている。具体的には、競走場の施設について、下表に示した施設維持業務を(株)よみうりランドに委託し、委託料として次の金額を支払っている。委託料の見直しも今後の検討課題であるが、(株)よみうりランドからは賃借料の値上げ要請もあり、契約の改定は容易ではないと考えられる。

業務名	委託人数	委託期間	委託料
電気設備管理保安業務	5名	競走を開催する各節の前日から各節の最終日まで	70,875 円/日
水道設備管理保安業務	1名	競走を開催する期間中	14,175 円/日
破損箇所修理業務	2名	競走を開催する期間中	20,370 円/日

出所:「各種契約書」

(5) 三連勝式車券導入による売上の増加

売上増加の有力策としての三連勝式車券の導入は、現在使用しているシステムよりも安価な経費で導入が可能とされている。しかしながら、他場の実績を見る限り、三連勝式の導入前後で入場者数に大きな変動はなく、売上への効果としてはその減少がやや緩やかになった程度である。

これらは単に購入される車券が二連勝式から三連勝式へとシフトしたに過ぎず、当初想定された、「ギャンブルとしての魅力度向上及び射幸心の高揚 車券購入インセンティブの増大 顧客一人当たりの購入金額の増大 売上高増大」といった図式が成立していないことを示している。

実際、桐生競艇のように三連勝式を導入したにもかかわらず、その効果は殆ど見られず、撤退表明がなされた例もある。(桐生競艇は競技場・施設を借り受けるかたちで47年にわたって開催を続けたが、平成14年度に約5億円、本年度に約3億円の赤字が見込まれることから、平成15年9月10日に全国の競艇施行者で初めて撤退を表明した。)

しかしながら船橋オートレースでは、近隣の競輪や競艇、また同種のオートレース場において既に実施されている三連勝式が導入されておらず、他場に比べ顧客流出や船橋場からのファン離れの度合いがおおきくなっているものとも考えられる。

結論として三連勝式の導入は、売上増加の起死回生の策として過度に期待することは禁物であるものの、船橋競馬、中山競馬、川口オート、松戸競輪、平和島競艇などとの競合環境が厳しく、顧客の奪い合いをしている当場の厳しい経営環境において、現在の二連単方式のランニング・コストと比べて大きな負担増加にならなければ、他場への顧客流出を最小限に食い止めるとともに流出しているファンの回帰を期待できる等の意味から、導入を検討する価値はあるものと考えられる。

(6) 番組編成による売上の増加

船橋オートレースでは、現在ポイントカードを導入したり、選手によるサイン会等あるいは各種イベントを実施して集客の向上に努めている。休祭日などに家族連れが立寄りやすい環境を整え、一定の効果は上げていると認められる。

しかしながらオートレースは所詮ギャンブルであり、売上を伸ばすための方策はギャンブルとしての面白さを、既存あるいは潜在的な顧客層に対して如何に訴えるかに掛かっていると云える。イベントの開催やポイントカードといった副次的な施策は、短期的な集客効果は望めるものの、長期かつ抜本的な解決には結びつかない。

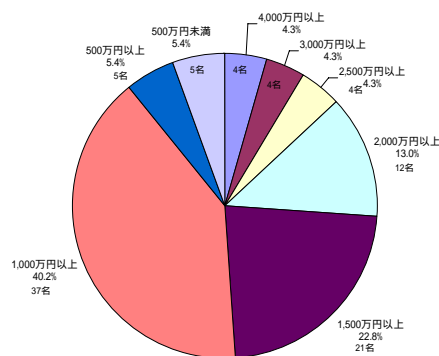
レースの面白さに直接影響を及ぼす番組編成、それと魅力ある選手の斡旋は、小型自動車競走会と日本小型自動車振興会によって決定されている。レースそのものの内容について、主催者が独自で考えた施策を実施したり、開催内容を魅力あるものにできる余地が現状では少ない。

(7) 賞金体系の見直し

オートレースは、優勝劣敗のプロスポーツである。それにもかかわらず、オートレースは、賞金体系が「上に薄く下に厚い」ため、選手の志気があがらず、レースの醍醐味が薄れ気味であるといった指摘がなされることがある。

船橋オートレースでは、平成 14 年度に選手賞金および手当として 761,917 千円が支出されている。一方選手一人当たりの平均年間獲得収入（賞金と手当の合計。他場での獲得収入を含む。）は 17,955 千円、その分布を見ると、約 90% の選手が 10,000 千円以上の収入を得ており、賞金が「上に薄く下に厚い」という先の指摘も頷ける。

なお、賞金支給額は日本小型自動車振興会及び各施行者等からなる小型自動車競走運営協議会で決定される小型自動車競走賞金制度要綱のなかで定められており、普通賞金、参加賞金、その他賞金などが支給される。



賞金種類	普通賞金	参加賞金	その他賞金
内訳	入着賞金	参加手当	敢闘・技能賞
	ハンデ賞金	出場手当	オープン戦副賞
		予備手当	完全優勝優秀賞
		雨天手当	10mオープン戦副賞
		ナイター開催手当	
		特別参加賞	他にも各種賞金あり

出所：「小型自動車競走賞金制度要綱」

入着賞金は、8 着までの全ての選手に対して、下記の割合で支給される。この他に各種手当（参加賞金）も等しく支給されることから、収入に実質的な最低保証がなされている点で優勝劣敗と言うにはやや甘く、先の指摘を受けやすいと考えられる。

	1 着	2 着	3 着	4 着	5 着	6 着	7 着	8 着
8 車立	100%	70%	50%	40%	35%	30%	25%	20%

1 着賞金に対する各着位の比率を示している

出所：「小型自動車競走賞金制度要綱」

市場環境分析で記述したように、オートレースへの参加人口が急速に減少している。このような局面を打開するためには、上記(6)で述べた番組編成面の工夫や選手の賞金体系の見直しといった施策によって、レースの魅力さをさらに引き出すが必要になる。また、今後の売上増加につなげるためには、国・関係団体との連携をとって、抜本的な集客対策を立てる必要があると考える。

(8) 専用場外設置などの利便性向上策の導入

他の公営競技の例を見る限り、専用場外車券売場を設置して、利用者の購入利便性を向上させることは、売上増加のひとつの有効な方法と考えられる。中央競馬や一部の地方競馬では、場外馬券売上の貢献により、売上高の減少を最小限に抑えている。

一方、オートレースの場合には、「アレッグ越後」の例にもあるように、その有効性には注意が必要である。（「アレッグ越後」は、新潟県北魚沼郡堀之内町に伊勢崎オートレースの専用場外車券売場として設置されたものの、売上不振により平成 15 年 3 月 24 日をもって廃止されている。累積赤字は 4 億 4000 万円にものぼった。）

また、場外車券売場の設置については、周辺住民のギャンブルに対するアレルギーが強く、計画が頓挫している例も全国的に少なくない（池袋での競輪・オートレースの併設場外設立の計画は住民からの反対運動で頓挫している）。

以上のことを勘案すると、専用場外車券売場の設置を検討することは、現実的な解決策にはならないと考えられる。

(9) ナイターレースの実施による売上増加

他の公営競技の例になるが、東京シティー競馬、川崎競馬などは、利用者の購入利便性を高めるための場外売場の設置だけではなく、ナイターレースを実施することで、ファン層の拡大と参加人口の増加を実現している。

蒲郡競艇や既に廃止の決まった桐生競艇においては、ナイターレースを導入することで、昼間開催に比較して売上が 3~4 割増加したとも言われている。

現状のオートレースは、基本的に昼間開催であり、一般の会社員層には購入機会が少なく不便である。電話投票制度もあるものの、その普及率はまだ低い。そのため船橋オ

オートレース場でナイトレースを導入することは、集客効果がそれなりに見込めると考えられる。伊勢崎オートもナイト開催をする（平成元年 6 月より開始）ことにより、売上高の減少を最小限に食い止めている。

ただし、ナイト導入にあたっては、かなりの金額の新規設備投資や電気料金等のコスト負担が必要であるほか、周辺住民の理解を得ることも重要な課題であり、場外車券場の設置と同様に短期的な施策としては考え難い。

(10)千葉県小型自動車競走会との業務委託化

千葉県は千葉県小型自動車競走会との間で競技実施事務委託契約を結び、オートレースの審判、検査、番組編成及び管理業務の用役提供を受けている。従来は、売上高に応じた交付金を支払っていたが、平成 15 年度からは業務委託契約方式に変更になったため、年間で一定額の契約を行うこととなり、平成 15 年度は 237 百万円の支払いで契約の更新がなされた。これにより千葉県の千葉県小型自動車競走会への支出額は、従来に比べ今後は減少が見込まれる。平成 15 年度では年間約 6 千万円の費用削減に結びつくことになった。

6. 各種改善策の実施によって想定される今後のシナリオ

現行の事業スキームを前提とした船橋オートの過去からの低落傾向が、今後も同じように続くと仮定した場合において、千葉県オートレース事業の収支を予測した結果を以下に示した。一定の仮定のもとに計算した結果、今後においても収支はますます悪化し、5 年後の平成 20 年度には、売上高 92 億 5,920 万円（平成 14 年度比 69.2%、平成 20 年度は特別レースが予定され落ち込みは少ないが、平年ベースでの平成 19 年度と平成 14 年度比では 52.8%）、単年度収支 6 億 6,992 万円（過去 5 年間の平均 3 億 734 万円）となり、累積赤字（特別会計の事業なので厳密な定義では異なる）は平成 15 年 3 月末の 12 億 9,048 万円から約 33 億円増えて 46 億 1,658 万円と計算された。

この計算では、千葉県小型自動車競走会との委託契約見直し、従事員の削減といった各種コスト削減策、公営企業金融公庫からの還付金による売上げの補填も盛り込んでいるものの、それらの効果は決して高くなく、売上げ減少に歯止めがかからない限り、収支の悪化はさらに進行する可能性が極めて高いと推測される。

(単位：千円)

	15年度	16年度	17年度	18年度	19年度	20年度		
収	売上金	9,540,294	11,234,938	11,112,992	7,578,873	7,064,765	9,259,206	
	G・SG開催	2,955,674	5,979,710	5,911,348	2,955,674	2,955,674	5,979,710	
	普通・G開催	6,584,620	5,255,228	5,201,644	4,623,199	4,109,091	3,279,496	
	諸収入	298,372	234,522	269,232	251,345	204,462	194,317	
	入場料収入	57,300	50,929	49,458	40,234	35,761	31,785	
	公庫還付金	163,317	114,484	134,819	133,356	90,946	84,777	
	雑入	77,755	77,755	84,955	77,755	77,755	77,755	
	単年度収入計	9,838,666	11,469,460	11,382,224	7,830,218	7,269,227	9,453,523	
	繰越金	1,290,484	1,659,370	2,068,052	2,545,541	3,192,029	3,946,664	
	収入計	8,548,182	9,810,090	9,314,172	5,284,677	4,077,198	5,506,859	
支	払戻金	8,019,399	9,467,357	9,347,610	6,372,197	5,940,449	7,808,137	
	振興会交付金	7,117,059	8,381,264	8,290,292	5,653,839	5,270,315	6,907,368	
	公庫納付金	345,359	406,705	402,290	274,355	255,744	335,183	
	競技場借上料	114,484	134,819	133,356	90,946	84,777	111,110	
	業務代行協力費	435,037	512,313	506,752	345,597	322,153	422,220	
	全動協特別負担	7,460	15,061	14,920	7,460	7,460	15,061	
	全動協特別負担	0	17,195	0	0	0	17,195	
	変動費部分	2,188,153	2,410,785	2,512,103	2,104,509	2,083,413	2,315,311	
	出	賃金	358,347	402,021	433,349	295,059	273,963	338,733
		選手賞金	731,287	773,747	822,287	731,287	731,287	761,917
競走会委託料		237,042	237,042	258,990	237,042	237,042	237,042	
その他経費		861,477	997,975	997,477	841,121	841,121	977,619	
支出計		10,207,552	11,878,142	11,859,713	8,476,706	8,023,862	10,123,448	
収支(前年度繰越金を除く)	368,886	408,682	477,489	646,488	754,635	669,925		
翌年度繰越金	1,659,370	2,068,052	2,545,541	3,192,029	3,946,664	4,616,589		

上記の計算は、次の仮定を用いて行っている。

車券売上高を予想するにあたってSGグレードレースは平成16年度・20年度開催、プレミアムカップは平成17年度開催を想定している。

Gおよび普通開催の車券売上高は、最盛期の平成9年度から平成14年度までのトレンドで推移することを想定し、年率11.12%で減少させている。平成9年度から平成14年度の平均成長率は11.12%であった。

各年度のG開催分については平成15年分だけ11.12%とし、それ以降は一定の水準としている。平成16年度および20年度のSG開催分についても平成14年度の11.12%の水準としている。

プレミアムカップはG扱いとしている。なお同レースは5日開催であり、通常の54日開催とは別である。

その他売上高のうち入場料は、売上高と同じ成長率の11.12%を用いている。ただしプレミアムカップ分は別に見込んでいる。

その他売上高のうち公営企業金融公庫還付金は、前年度の収支によって決定される。すなわち、前年の収支が赤字だった場合は、前年度支払分の全額が当年度に還付され、黒字であった場合は半額が還付されると設定している(シミュレーション上は黒字になる年がないため毎期全額返還)。

その他売上高のうち、上記2科目以外の収入である場外発売事務協力費、助成金などの雑入は、平成14年度の実績値を用いている。ただしプレミアムカップ分は別に見込んでいる。

払戻金は、売上高の74.67%(平成14年度実績値)と設定している。

日本自動車振興会への交付金は、売上高の3.62%(平成14年度実績値)と設定している。

公営企業金融公庫への納付金は、売上高の1.20%(平成14年度実績値)と設定している。

レース場借上料は、売上高の4.56%(平成14年度実績値)と設定している。

賃金は、平成14年度実績からSG・Gに係る場外車券発売業務委託経費を除くものを本場従事員にかかる賃金と捉え、削減対象としている。今後の従事員削減予定に鑑み、5年間で平成14年度実績の3分の2の水準(210,961千円)まで減少させている。削減額の算出には定額法の考え方をい、年額21,096千円を削減額としている。

SG・Gの場外車券発売業務委託に係る費用については、SGで64,770千円、Gで63,002円を加算している。またプレミアムカップは別途12,000千円を見込んでいる。

賞金・手当は、平成 14 年度実績値を基に SG・G レースの有無によって多少の調整を行っている。また
ただしプレミアムカップ分(91,000 千円)は別に見込んでいる。
小型自動車競走会への委託料は、平成 15 年度からの改定委託契約に基づき 237,042 千円とし、平成
16 年以降も継続すると設定した。ただしプレミアムカップ分(21,948 千円)は別に見込んでいる。
その他経費は、上記に含まれない全ての経費であり毎年固定としているが、SG 場外車券発売業務委託
に係る経費 136,498 千円を開催に応じて加算している。またプレミアムカップは 136,000 千円を上乗せし
ている。
また、その他経費のうち投票システムに対する負担額は平成 16 年度末に終了し、その後は県・市に所
有権が移るため、当該費用の 37,644 千円の負担は平成 17 年以降に生じていない。

参考

人口問題研究所によれば、平成 12 年(2000 年)現在 50 歳以上の人口は 48,917 千人
であり、20 年後の 2020 年には 26,563 千人になると推計されている。

7. オートレース事業の向かうべき方向性

オートレース業界にあっては、赤字体質から脱却する売上高の増加策として、専用場外車券売場の設置、ナイトレースの導入、三連勝式車券の導入などが考えられている。しかしながら、公営ギャンブル市場全体が縮小しているなか、また、他の公営競技での収支状況を見る限り、これらの施策は収入を改善するに起死回生の策として功を奏するか、懸念が残る。

他方、収支改善策としての「コスト削減」があるが、主催者として対策を講じることが出来る人件費の削減、外注化（民間委託も含む）、賃料の改定などを施したとしても、これらの支出が総支出に占める割合が余りに少なく、全体として赤字を解消できる見込みは非常に薄いと言える。

オートレースは、高度成長期において公営ギャンブルとして、市民に有用な娯楽の場を与え、また、一般会計への繰入金を提供するなど、社会的な意義はそれなりに大きなものであった。しかし、レジャーの多様化につれ、オートレース事業での売上は減少の一途をたどり、昨今においては、もはやこれまでの事業スキームでは興行を維持出来ない状況に陥ってきている。

船橋オートレースの主催者である千葉県としても、一般会計への繰入金が期待できないばかりか、競輪事業からの流用金及び公営企業金融公庫からの交付金の還付による損失補填がなければ資金は不足し、事業の存続が出来ない程に財務状態が悪化した事態をこれ以上看過すわけにはいかないものと考えられる。

客観的な立場から現状の船橋オートレース事業を見ると、仮に現在船橋市が進めているような再建案を作成したとしても、債務返済の先送りに過ぎず、一時的な延命措置に終わる可能性が高く、債務返済の猶予期間（最長3年間）終了後は、猶予期間中よりも更に厳しい状況になることが予想される。

結論として、船橋オートレース事業は、千葉県として単独での改善策を見出すには限界があるものと考えられる。

8. 撤退における障害などの想定事項の検討

千葉県が船橋オートレース事業から撤退する場合、多くの様々かつ困難な問題が考えられる。まず共催者である船橋市との間で十分な協議を行う必要がある。撤退を決定した場合に考慮しなければならない事項は次のとおりである。

(1) 累積赤字の清算

破産法においては、国あるいは都道府県及び市町村といった地方公共団体は、破産能力が認められていないため、破産による事業の清算は不可能である。

事業からの撤退によって発生する清算費用は、公営競技事業特別会計の繰越金あるいは

は一般会計をもって当てることとなるが、これには県議会での議決が必要となる。(特別会計で実施している事業のため、厳密な定義とは異なるが、平成 14 年度末での累積損失は、12 億円以上と見られる)

(2) 従事員への退職一時金の支給

事業撤退に伴い 308 名の退職一時金の支給が必要となる。花月園競輪の例になるが、民間委託化に伴う従事員への離職餞別金として一人当たり約 300 万円が支払われている。

(3) 労使対策

従事員は期間毎に臨時雇用されるとはいえ、地方公務員法第 57 条に規定する「単純な労務に雇用される」臨時的任用職員の一般職の公務員である。

船橋オートレース事業には、平成 15 年 3 月 31 日現在、308 名の従事員がおり、従事員の処遇等に対する組合との協議が必要となると予想される。

(4) 千葉県保有施設の処理

千葉県が固有に保有しているオートレース関連施設の処理が必要となる。他に使用用途がなく、行政財産として保有するメリットもないものであれば、撤退費用軽減のため売却を考えることが必要となる。

(5) 選手会との協議

オートレース選手は各場への配属のため、選手は他場への移籍、または廃業が必要になるという問題が生じる。他の競技の例ではあるが、撤退に伴って 5 年分の違約金や補償金が必要であるとの試算があり、選手への賞金補償に多額の出費が予想される。

また、オートレース全体としての選手の幹旋スケジュールや番組編成にも大きな影響が出ることを予想される。

(6) 小型自動車競走会との協議

開催月が隔月になるため、業務量および収入の減少は確実である。補償も含めて小型自動車競走会との協議が必要になる。

(7) 経済産業省、日本小型自動車振興会との協議

開催月が隔月になるため、日本小型自動車振興会交付金の減少も確実になる。

オートレースの開催主旨には、「小型自動車その他の機械の改良及び輸出の振興、機械工業の合理化並びに体育事業その他の公益の増進を目的とする事業の振興に寄与するとともに、地方財政の健全化を図る」とあるため、交付金の一部が各種補助事業の原資となっている。すなわち、同振興会の運営資金の減少のみならず、補助事業の縮小に直結する問題であり、他への資金的影響は極めて大きい問題である。

(8) 事業撤退で想定される一時コスト

事業撤退のためのコストは、累積赤字清算、退職一時金(離職餞別金)の支払い、選

手への違約金・補償金支払いなど、予想されるだけでも最低約 40 億円(注：違約金としての選手賞金及び従業員離職餞別金の合計額、この他に借上施設の営業補償、各団体への補償金等が考えられる)発生すると試算される。他の競技の例ではあるが、地方競馬では整理するのに 100 億円が必要であるという試算もあり、千葉県としても同等の金額は覚悟しておく必要がある。

(9) 千葉県のみの単独撤退に関する法的制約

現在、船橋市が奇数月、千葉県が偶数月の主催者となり、毎月開催になっている。仮に千葉県が単独撤退する場合には、船橋オートレースは船橋市主催だけの隔月開催となるが、隔月開催そのものに関する法令上の制約はない。

小型自動車競走法（昭和二十五年五月二十七日法律第二百八号）

（小型自動車競走の開催）

第七条の二 小型自動車競走施行者は、左の各号に掲げる事項につき経済産業省令で定める範囲をこえ、又は経済産業省令で定める日取りに反して、小型自動車競走を開催することができない。

- 一 一小型自動車競走場当りの年間開催回数
- 二 一小型自動車競走施行者当りの年間開催回数
- 三 一回の開催日数
- 四 一日の小型自動車競走回数

2 経済産業大臣は、小型自動車競走施行者に対して、各小型自動車競走施行者間における小型自動車競走開催の日取りその他小型自動車競走施行の調整に関し、必要な指示をすることができる。

小型自動車競走法施行規則（平成十四年九月十三日経済産業省令第九十八号）

（競走開催の範囲及び日取り）

第十四条 法第七条の二第一項に規定する競走開催の範囲は、次に掲げるところによる。

- 一 一競走場当たりの年間開催回数（毎年四月一日から翌年三月三十一日までに開催される回数をいう。以下同じ。）は、十二回以内とする。
- 二 一施行者当たりの年間開催回数は、十二回以内とする。
- 三 一回の開催日数は、九日以内とする。この場合において、天災その他施行者の責めに帰すことができない理由により、開催の日に第六競走発走前までに開催を中止した場合は、当該開催日は開催日数に含まないものとする。
- 四 一日の競走回数は、十二回以内とする。

(10)主催自治体の変更と引渡し

千葉県が撤退に伴って、偶数月の主催者が不在になる。実行可能性はきわめて低いことではあるが、後継の他自治体や組合が興味を示して名乗りをあげた場合は、その自治体に施行者としての権利を移転することで、オートレース事業を継続させることも可能になる。ただし、新規参入については、後継時自治体等の議会の議決を経ることと、経済産業大臣への届出が必要となる。

(小型自動車競走の施行)

第三条 都道府県並びに京都市、大阪市、横浜市、神戸市、名古屋市、都のすべての特別区の組織する組合及びその区域内に小型自動車競走場が存在する市町村(以下「小型自動車競走施行者」という。)は、その議会の議決を経て、この法律により、小型自動車競走を行うことができる。

2 小型自動車競走施行者以外の者は、勝車投票券その他これに類似するものを発売して、小型自動車競走を行うてはならない。

(届出)

第三条の二 小型自動車競走施行者は、小型自動車競走を施行しようとするときは、経済産業省令の定めるところにより、経済産業局長を経由して、経済産業大臣に届け出なければならない。

(11)その他想定される事項:撤退による業界への波及

オートレース事業の収支が厳しい状況にあるのは、千葉県だけではなく他の施行者も同様である。千葉県が撤退の先鞭をつけることにより、これまで判断を躊躇していた他の自治体においても撤退を決める可能性がある。既に新聞報道などで、船橋市、浜松市が事業からの撤退の可能性を示唆していることが報じられた。オートレースは、全国に6場と公営競技のなかでは最も施行規模が小さく、参加人口も少ない。もし撤退が相次ぐことになれば、オートレースそのものが公営競技から消えてしまう可能性もあるであろう。

以上