

第6回 向日町競輪事業外部有識者会議 次第

日 時：令和5年10月30日（月）

午後3時～

場 所：向日町競輪場 選手管理センター
3階305会議室

1 開 会

2 議 事

（1）向日町競輪場基本構想（中間案）について

（2）意見交換

3 その他

4 閉 会

<配付資料>

出席者名簿、配席図

資料1 向日町競輪場基本構想（中間案）

資料2 京都府におけるスポーツ施設のあり方懇話会概要

<参考資料>

第5回向日町競輪事業外部有識者会議 議事概要

第6回 向日町競輪事業外部有識者会議 出席者名簿

【委員】

(五十音順・敬称略)

氏名	役職等
岡崎雄至	寺戸町連合自治会長
奥野美奈子	京都銀行取締役
川勝健志	京都府立大学公共政策学部教授
小長谷敦子	公認会計士・税理士
徳廣剛	京都府立北桑田高等学校長 (公財)京都府スポーツ協会参与
山本将利	三菱UFリサーチ&コンサルティング(株)主任研究員 横浜商科大学特任教授

【京都府】

氏名	役職等
山田智樹	京都府総務部副部長
砂子坂孝之	京都府文化施設政策監付理事
是洞孝幸	京都府自転車競技事務所次長

向日町競輪場 基本構想 (中間案)

(令和5年9月)

京 都 府

向日町競輪場基本構想（中間案）

<u>1 現状・課題</u>	1 頁
(1) 収益面	(1 頁)
(2) 施設・設備面	(1 頁)
(3) サービス面	(2 頁)
<u>2 車券売上・収支の見通し</u>	2 頁
(1) 競輪業界全体	(2 頁)
(2) 向日町競輪場	(3 頁)
<u>3 持続可能な競輪事業に向けた取組</u>	5 頁
(1) 経営改善	(5 頁)
(2) 来場者の確保	(5 頁)
(3) 活性化・イメージアップ	(5 頁)
(4) ギャンブル依存症対策	(5 頁)
<u>4 競輪事業の継続に必要な施設の再整備</u>	7 頁
(1) コンセプト・ゾーニング	(7 頁)
(2) 競輪事業の継続に必要な施設の再整備の考え方	(8 頁)
(3) 整備手法	(9 頁)
(4) 関係法令への適合	(9 頁)
(5) 各種配慮	(9 頁)
<u>5 想定事業費・スケジュール（競輪事業の継続に必要な施設）</u>	10 頁
(1) 想定事業費	(10 頁)
(2) スケジュール	(10 頁)
<u>6 余剰スペースの活用</u>	10 頁
(1) 方向性	(10 頁)
(2) 活用イメージ	(10 頁)
<u>7 参考資料</u>	11 頁
(1) 関係者からの意見	(11 頁)
(2) 向日町競輪場の状況	(12 頁)

向日町競輪場基本構想（中間案）

「向日町競輪場基本構想」は、「向日町競輪事業の今後のあり方に関する基本的な考え方」（令和5年2月）を踏まえ、競輪事業の継続に必要な施設の再整備や余剰スペースの整備を実施することを目的として策定するものである。

1 現状・課題

向日町競輪場の収益面、施設・設備面、サービス面、それぞれに係る現状・課題を、次のとおり整理した。

(1) 収益面

平成25年度と令和4年度を比較すると、業界全体（179%）と比較して、向日町競輪場の車券売上は高い伸び率（198%）となっているが、令和4年度的車券売上は全国平均（258億円）を下回る状況（228億円）にあり、施設の再整備に伴う特別競輪の誘致や魅力向上により車券売上向上の余地があるものと考えられる。

経費については、構造的にその多くが競輪業界で統一されており、経営努力による節減は難しいが、施設・機能の集約化により、一定の節減を見込むことができる。

(2) 施設・設備面

耐震基準を満たさない投票所や大規模改修が昭和61年度以降行われていない競走路（バンク）など、施設の老朽化の程度は他の競輪場と比較しても著しく、バリアフリー対応や空調設備の整備が十分できていないなど、観戦環境の整備も不十分である。

また、観戦・投票施設は、来場者数に対して過大な規模となっている。

なお、開催本部・審判施設などは、個別には妥当な規模である。

<参考1：観覧席数と来場者数の状況>

観覧席数：約2,700席（閉鎖中のものを除く）

最大来場者数※：（本場開催時）2,604人、（場外販売時）3,825人

※ 過去5年間（平成30年度～令和4年度）

<参考2：競輪業界を取り巻く様々な環境の変化>

長きにわたる売上低迷により、施行者において施設改修等のための必要資金を十分に確保することができず、競輪場の中には老朽化の進む場が存在していたが、近年の売上増加を背景に、競輪場の大規模な改修の動きがある。

近年はインターネットによる車券販売の普及により、本場の来場者数は減少傾向にあることから、来場者を増やすために競輪場のイメージアップが重要。さらに、レース非開催日において、競輪場を利用したサイクルイベントの開催等の活用方法を模索する動きが出始めている。

また、競輪場内にある選手宿舎は主に4人部屋であり、コロナ禍では選手隔離のために選手に分宿させる必要があった。女子選手増加等への対応についても検討する必要がある。

※「競輪・オートレース業界の現状と課題」（第18回産業構造審議会製造産業分科会車両競技小委員会資料）から引用

(3) サービス面

観戦施設について、ゴール前は全て屋外席となっている。また、屋内席は、本場での記念競輪開催時のみ開設されている。

屋外の観戦エリアや投票施設が多く、映像提供・空調等の整備も不十分で、駐車場は隔地にあるなど、来場者にとって利便性が低い状況となっている。

また、場内案内について、案内図に閉鎖箇所などの明示がなく、動線の説明もないなど、新規来場者に対するサポートが不十分な状況となっている。

2 車券売上・収支の見通し

競輪業界全体の全国的な傾向等を分析した上で、向日町競輪場の今後10年間にける車券売上及び収支について、次のとおり一定の見通しを立てた。

(1) 競輪業界全体

ア 車券売上・収支の動向・推移

コロナ禍における巣ごもり需要や、モーニング競輪、ナイター競輪、ミッドナイト競輪など従前は開催していなかった時間帯でのレースの開催、好きな場所で好きな時間帯にインターネットで車券が購入できるような販売方法の工夫などにより、近年、車券売上及び収支は大幅に改善した。競輪の「中期基本方針」（令和3年3月策定）における目標を前倒して達成したため、目標の見直しも実施されている。

インターネット投票による車券売上が増加する一方で、本場での車券売上（当該競輪場で開催される競輪を当該競輪場で販売した車券売上）は低位で推移しており、平成16年度は車券売上に占める比率が39%あったが、近年は1%程度となっている。同様に、専用場外での車券売上（競輪が開催されている競輪場以外で車券を販売するための施設で販売した車券売上）も低位で推移している。

<参考：競輪中期基本方針における目標（令和3年3月策定。令和5年5月変更）>

【新たな目標額（令和7年度）】

売上目標 1. 25兆円（従前の目標額： 1兆円）
施行者収益目標 450億円（従前の目標額：230億円）

【車券売上】

令和4年度 10,908億円 令和元年度 6,605億円

【施行者（競輪施行自治体）収益（全国）】 ※（ ）内は、収益率

令和4年度 396億円（3.63%）
令和元年度 153億円（2.31%）

イ 今後の車券売上の見通し

中長期的には人口減少の影響を大きく受けるものの、今後10年間程度はインターネット投票による車券売上に下支えされることで、車券売上の大幅な減少はないものと予測される。

<考え方>

全体の車券売上の80%近くを占めるインターネット投票による車券売上の伸び率は、令和5年度においても110%台を維持しており、民間ポータルサイト各社の車券の販売促進の取組が継続することで、微増傾向が当面は維持されると考えられる。

また、民間ポータルサイトでの車券の購入者は、30～40代の比率が高く、20代の新たな顧客層の流入も多くみられることから、これらの比較的若い年齢層が、今後の車券売上を下支えすると考えられる。

(2) 向日町競輪場

ア 車券売上・収支の動向・推移

向日町競輪場の車券売上は、平成30年度のミッドナイト競輪の開催以降、コロナ禍における巣ごもり需要の影響もあり、過去10年間で2倍に伸長している。令和3年度及び令和4年度ともに230億円近い車券売上を達成し、令和4年度車券売上の平成25年度対比は198%と、競輪業界全体の伸び率179%と比較して、高い伸び率となっている。

チャンネル別の車券売上比率については、コロナ禍における巣ごもり需要等により、令和2年度以降インターネット投票による車券売上が急増し、令和4年度時点では78.7%と、競輪業界全体(78.3%)とほぼ同じ割合となっている。

一方で、本場での車券売上は、全国的な傾向と同様、平成16年度の39%から、近年は1%程度と大きく減少している。

収支は、平成23年度以降黒字で推移している。黒字の規模は、包括民間委託を開始した平成29年度以降、2～3億円で推移していたが、ミッドナイト競輪の開催など更なる経営改善の取組を進めたことに加え、コロナ禍における巣ごもり需要の影響も加わり、令和3年度は9.4億円、令和4年度は5.7億円と大幅に改善している。

イ 来場者の推移

昭和46年度の約97万人をピークに減少に転じ、受託場外(他の競輪場で開催するレースの車券を、場外車券売場として向日町競輪場で販売)の販売日数の増加とともに、平成15年度から再び増加に転じたものの、平成17年度に約74万人を記録した以降は減少に転じている。

ウ 今後の見通し

(7) 車券売上

競輪業界全体の動向に加え、施設の再整備に伴う、イメージアップ、快適な観戦・投票環境の提供、特別競輪の誘致や余剰スペースの整備による交流・賑わいの創出などによる、車券売上増への貢献・可能性も考慮する必要がある。

<考え方>

向日町競輪場の車券売上の今後の見通しについては、競輪業界全体の動向に加え、老朽化した施設を再整備することにより、新規来場者へのイメージアップを図るとともに、既存来場者に対して快適な観戦・投票環境を提供することが可能となることにより、一定の車券売上の増加を見込むことができる。

加えて、特別競輪の誘致もしやすくなるとともに、余剰スペースの整備による交流・賑わいの創出により、競輪以外の目的の来場者を新たな顧客として取り入れ、購入層の拡大を図ることで、車券売上増に一定寄与することも考えられる。

一方、コロナ禍における巣ごもり需要が落ち着いてきていることや、一部チャンネルに関しては人口減少の影響を受け始めていることなどのマイナスの要素も加味する必要がある。

(イ) 収支

a 当面の見通し

インターネット投票による車券売上の比率が増加したことにより、来場者数の減少や無観客開催でも収益化が可能な仕組みに変容しており、今後、これまでの傾向が継続し、来場者数の減少が続いたとしても、一定の収益が維持されるものと考えられる。

施設の再整備によって競輪開催を休止する期間中は、収支への影響を抑制するため、他の競輪場の借上開催等を行うことから、これらに伴う経費増による収支の下振れが見込まれるものの、施設の再整備後は施設・機能の集約化や運営の効率化による支出の最適化を図ることで、長期的には収益の確保が可能になる見込みである。

b 長期的な見通し

人口減少の影響などにより、車券売上自体の減少が予測されることに鑑みると、運営の効率化などによる具体的な支出削減の可能性を民間事業者からの提案などで求めることが必要と考えられる。

<参考 1：車券売上額の状況（全国、向日町）> ※（ ）は、ピーク時を100としたもの

	車券売上額（全国）		車券売上額（向日町）	
直近	令和4年度	10,908億円（56）	令和4年度	228億円（57）
ピーク	平成3年度	19,553億円（100）	昭和62年度	403億円（100）
底	平成25年度	6,063億円（31）	平成24年度	104億円（26）

<参考 2：開催区別の車券売上比率（全国）>

平成16年度：昼間94%、ナイター 6%

令和4年度：昼間44%、ナイター25%、ミッドナイト25%、モーニング6%

<参考 3：チャンネル別の車券売上比率（全国）>

平成16年度：本場27%、場間場外41%、専用場外19%、CTC13%

令和4年度：本場 1%、場間場外12%、専用場外10%、CTC14%、

民間ポータルサイト63%

※場間場外：他の競輪場で開催される競輪の競輪場で販売した車券売上

※CTC：全輪協のシステム（電話投票及びインターネット投票）

3 持続可能な競輪事業に向けた取組

向日町競輪場における競輪事業が持続可能なものとなるよう、経営改善、来場者確保、活性化・イメージアップ、ギャンブル依存症対策などのために必要となる取組を実施する。

(1) 経営改善

収入の確保及び経費の見直しを図るため、次のような事項について検討し、取組を進める。

＜収入の確保＞

- ・ 開催時間帯の見直し（モーニング競輪・ナイター競輪の検討）
- ・ 特別競輪の誘致
- ・ ネーミングライツの導入

＜経費の見直し＞

- ・ 施設・機能の集約化
- ・ 場外車券販売時の対応の見直し
- ・ キャッシュレス化

(2) 来場者の確保

来場者の確保を図るため、次のような事項について検討し、取組を進める。

- ・ 入場料の無料化（現状：本場開催時 50円）
- ・ サービスの向上（アクセス、各種案内、観戦・投票環境 など）
- ・ 飲食店の充実（家族連れや若者を意識した外観・内装・メニュー、カフェ・キッチンカーの誘致 など）
- ・ 非開催時の有効活用（地域イベントの開催 など）
- ・ 観光資源化（競輪体験ツアーの企画 など）

(3) 活性化・イメージアップ

競輪事業の活性化及びイメージアップを図るため、次のような事項について検討し、取組を進める。

- ・ 地元選手の紹介（紹介パネルの整備、関連イベントの開催 など）
- ・ サイクルスポーツの振興（サイクリストの拠点、聖地化 など）
- ・ 地域・企業との連携（協賛レースの開催 など）
- ・ 自転車関連イベントの開催（バンクリーグの開催 など）
- ・ 自転車関連事業者の出店（サイクルグッズの販売 など）

また、競輪業界の取組として、新規ファンの獲得に向け、アニメを活用した魅力発信や新たなロゴの展開や新CMの制作・放映などによるガールズ競輪のブランディング強化などが行われている。

(4) ギャンブル依存症対策

公営競技（競馬、競輪・オートレース、モーターボート競走）においては、公営

競技間の連携を図り、広告宣伝の抑制、普及啓発の推進、アクセス制限の強化等のギャンブル依存症対策を、公営競技業界を挙げて実施している。

また、競輪業界においては、ギャンブル等依存症対策推進基本計画（令和4年3月25日閣議決定）に基づき、ギャンブル依存症対策を実施している。

<参考：令和4年度に実施された競輪業界の主な取組>

※ 「競輪・オートレース業界の現状と課題」（第18回産業構造審議会製造産業分科会車両競技小委員会（令和5年5月24日開催）資料）から引用

- 購入限度額システムの導入
 - ・ 利用者本人の申請に基づき、インターネットによる車券等の購入の上限額を設定し、特定期間内において設定上限額を超える車券等の購入ができなくなるシステム
 - ・ 1日当たりの上限額を100円単位で設定が可能。一度設定すると180日間は解除できない。
 - ・ 競輪業界においては、令和4年度内に、公式サイト及び全ての民間ポータルサイトにおいて、購入限度額システムの導入が完了
- 競輪の広告・宣伝指針の策定
 - ・ 射幸心をあおる内容(※)は使用しないこと等を規定
(※当たりやすい、儲かる等を過度に強調する表現等)
 - ・ 各媒体における留意事項
媒体(テレビ、ラジオ、新聞、雑誌、ポスター、インターネット等)ごとに注意事項の表示に際して留意すべき点(※)を規定
(※注意事項は明瞭に視認できる大きさで表示する等)
- ギャンブル依存症対策研修会の開催
 - ・ ギャンブル依存症の知識の向上や理解を深めるため、定期的に研修を実施
 - ・ 直近では令和5年2月に開催し、施行者のほか、場内関係者、場外車券売場、民間ポータルサイト、包括委託業者等の関係者が参加した。
- 競輪場等におけるATMの撤去
 - ・ 競輪場及び場外車券売場における全てのATMを撤去

4 競輪事業の継続に必要な施設の再整備

(1) コンセプト・ゾーニング

ア コンセプト

- ・ 競輪開催の場としての機能だけでなく、レジャーや憩いの場、スポーツ活動・防災の拠点などの多目的・複合的な機能を併せ持った、地域の交流・賑わいの拠点へと転換する。
- ・ 競輪・自転車競技関係者のみならず、府民に広く親しまれるような存在に変革する。

イ ゾーニング

競輪場敷地全体を、「エントランスゾーン」、「管理・運営ゾーン」、「観戦・投票ゾーン」及び「交流・賑わいゾーン」にゾーニングをした上で、各ゾーンにまたがって点在する老朽化が著しい施設は除却し、競輪場敷地内の全面的な再整備を実施する。

バンクやスタンドなど競輪事業の継続に必要な施設・機能については、今後の車券売上・来場者数の見通しや他の競輪場の事例等を踏まえ、集約化を行った上で、「管理・運営ゾーン」及び「観戦・投票ゾーン」に集中的に配置する。

競輪事業の継続に必要な施設の配置を行わない余剰スペースについては、「交流・賑わいゾーン」として整備を実施する。

エントランス		各ゾーンへの玄関口。来場者を迎え入れるためのサービスを提供
競輪開催	管理・運営	競輪運営のために、施行者（京都府）、選手、競技関係者にとって必要となる場所
	観戦・投票	来場者がレース観戦を楽しむための場所。来場者へ快適な観戦・投票環境を提供
余剰スペース	交流・賑わい	レジャーや憩いの場、スポーツ活動・防災の拠点などの多目的・複合的な機能を持った、交流・賑わいの拠点となるゾーン

<参考：向日町競輪場の整備に関する関係者の意見>

○ 向日町競輪事業外部有識者会議

競輪開催	見る方（来場者）にもする方（選手・競技関係者）にも快適な施設
敷地全体	競輪場自体の魅力向上 （様々なスポーツが楽しめる施設、遊具・芝生広場の整備など） 周囲の囲いを撤去した上でのオープンスペース化 緑地の確保、住宅地との緩衝帯（バッファゾーン）の確保 災害時の対応（指定緊急避難場所・指定避難所）

○ 民間事業者

来場者数や来場者による車券売上（車券売上の1%）を踏まえると、大規模なレースの誘致を目指していないのであれば、かなりの施設・機能の集約化は可能ではないか。施設整備は、可能な限りレース開催や場外販売を維持しながら行うことが好ましく、また、民間で実施した方が安価であり、工期も短くなるのではないか。

(2) 競輪事業の継続に必要な施設の再整備の考え方

ア 競輪事業の継続に必要な施設の再整備

インターネット投票による車券売上の増加やミッドナイト競輪(無観客で開催)の開催による来場者の減少、開催時間帯や車券販売方法の工夫といった事業のモデルチェンジによる車券売上・収益の大幅な改善など、競輪事業を取り巻く環境が大きく変化していることを勘案しつつ、車券売上・来場者数の見通しを踏まえ、競輪事業の継続に必要な施設の再整備を実施する。

具体的には、来場者に対するサービスを向上させるとともに、安定して収益を出せる持続可能な競輪事業とするため、来場者数に対応した施設・機能への集約化、機能の向上及び運営の効率化を行うとともに、競技環境の改善を図る。

各施設の再整備の方向性は下表のとおりである。

区分	対象施設・機能	方向性
過大(低利用)施設	観戦・投票施設 (中央スタンド等)	施設・機能の集約化(配置などの工夫) 機能の向上(来場者の観戦・投票環境の改善) 運営の効率化(運営コストの削減)
老朽化施設 (必要施設)	バンク、照明施設 選手宿舎	競技環境の改善(スポーツ性の向上、感染症対策、 女子選手への対応)
	集計センター 事務所、審判施設等	運営の効率化(配置等の工夫。現状は妥当な規模)
老朽化施設 (不要施設)	耐震基準を満たさない施設(第4投票所等)	解体・除却(安心・安全の確保)
その他施設	外向車券投票所	機能の向上、運営の効率化(投票環境の改善、開放エリアの限定による運営コスト削減)
	選手管理センター	現状維持(将来的に改修)
	入場門、囲い、駐車場 など	交流・賑わいの拠点となる施設への転換 (囲いの撤去、緑地帯の整備、動線の整理など)

イ 主要施設の再整備

(ア) バンク

定期的に改修工事を行っているものの、大規模な改修は昭和61年を最後に35年が経過しており、外周部にはひび割れも見受けられる。再整備することにより、競走の公正安全、選手が安心して走ることのできる環境の確保及びスポーツ性の向上を図る。

(イ) 選手宿舎

老朽化が進むとともに、相部屋(4人部屋)であることから感染症対策も対応できておらず、浴室が兼用となっていることなど女子選手への対応もできていない。再整備することにより、競技環境の改善を図る。

(ウ) スタンド(観戦・投票施設)

インターネット投票による車券売上の増加やミッドナイト競輪(無観客で開催)

の開催による来場者数の減少を踏まえ、過大となっている。施設・機能を集約化の上、再整備することにより、来場者に対して、快適な観戦・投票環境を提供するとともに、運営コストの削減を図る。

(I) 外向車券投票所

他の競輪場で開催されている競輪の車券販売のための施設を、スタンドとは別に新たに整備することにより、場外販売時の開放エリアを限定することで、運営コストの削減を図る。

(3) 整備手法

近年、資金調達能力や豊富な経営ノウハウなど民間事業者の強みを活かして、施設・機能の集約化の上、全面的な施設整備を実施している競輪場の事例がある。

例えば、広島競輪場においては、資金調達能力や豊富な経営ノウハウなど民間事業者の強みを活かすため、民間事業者が施設の再整備、維持管理及び運営を一体的に行う「競輪場再整備・運営事業」が実施されている。

<第 18 回産業構造審議会 製造産業分科会車両競技小委員会（2023 年 5 月 24 日）資料>

民間企業の資金による大規模改修事例

- ・ 新しい競輪場をプロデュースする取組として、民間企業が自己資金で競輪場を大規模改修する事例がある。
- ・ 民間企業は投資を回収する必要があることから、競輪場運営の委託契約が 20～30 年など長期に及ぶケースも存在。
- ・ 長期の民間委託は施行者が競輪場の管理・運営に直接関与しづらくなる側面もあり、施行者ごとの実情に応じた経営判断が重要となる。

(4) 関係法令への適合

再整備する施設は、自転車競技法や建築基準法、向日市まちづくり条例その他関係法令等に適合するものとする。

<参考 都市計画>

都市計画近隣商業地域（建ぺい率 80%、容積率 200%）

特別用途地区（娯楽・レクリエーション地区）

(5) 各種配慮

再整備する施設は、来場者が安全かつ快適に利用できるよう、ユニバーサルデザインに十分配慮するとともに、緑地の確保や隣接する住宅地への緩衝帯の設定など、景観・環境面にも十分配慮する。

また、向日町競輪場は、指定緊急避難場所及び指定避難所に指定されており、備蓄倉庫が設けられていることから、引き続き防災面でも配慮する。

併せて、引き続き地域住民に親しまれる施設となるよう、再整備に当たっては地域住民の利用にも十分配慮する。

5 想定事業費・スケジュール（競輪事業の継続に必要な施設）

(1) 想定事業費

バンク・スタンドなど、必要な施設の規模・機能を精査の上、想定事業費を算出することとする。

なお、再整備に当たっては、施設整備基金及び繰越金を可能な限り活用するとともに、資金調達能力や豊富な経営ノウハウなど民間事業者の強みの活用も想定する。

(2) スケジュール

車券売上、収支の大幅な改善を踏まえ、可能な限り早期の整備着手・完成を検討する。

6 余剰スペースの活用

(1) 方向性

余剰スペースは、「交流・賑わいゾーン」として整備を実施する。

レジャーや憩いの場、スポーツ活動・防災の拠点などの多目的・複合的な機能を充実させる。

(2) 活用イメージ

競輪施設との相乗効果、賑わいの創出、府内のスポーツ施設の状況などを踏まえ、屋内スポーツ施設としての活用を検討する。

なお、交流・賑わいの創出につながるよう、来場者やサービスの動線を確保する。

また、緑地等の確保、防災機能、地域住民の利用などにも十分配慮する。

<参考：関係者の意見>

(向日町競輪事業外部有識者会議)

- ・ 立地、アクセス、一定の面積、周辺環境等の好条件を活かした様々な選択肢の提示（日常的利用、イベント利用、様々なスポーツが楽しめる施設や芝生広場等オープンスペースの整備など）による、競輪場自体及びエリア全体の魅力向上を図るべきではないか。
- ・ 車券売上はインターネット投票が中心で競輪場への集客は見込めないことから、集客が期待できる施設が併設できれば、地域の賑わいにつながり、競輪が開催されているのを見てみようという興味を持ってもらえるきっかけにもなり、競輪場全体として相乗効果も生まれるのではないか。
- ・ 街中なので、災害時の避難場所や全天候型の屋内スポーツ施設を競輪施設の横に整備するという発想は面白いのではないか。

(民間事業者)

- ・ 競輪事業部分と余剰スペースは、物理的に仕切らないなど回遊性を高められれば、様々なコラボレーションも期待できるのではないか。

(スポーツ施設あり方懇話会)

- ・ アリーナ整備で、スポーツだけでなく複合施設による周辺の活性化が大事。向日町では競輪場の再整備も含め、敷地全体で地域活性化を目指せるのではないか。
- ・ 沖縄アリーナが会場となったバスケットボールW杯は、熱狂に包まれた。京都にもアリーナができれば、子どもたちの夢や憧れの的になるのではないか。

7 参考資料

(1) 関係者からの意見

基本構想の策定に当たっては、関係者から幅広く意見を聴取することとしており、関係者の主な意見は次のとおりである。

区 分	内 容 (項 目)
策 定 プ ロ セ ス	<ul style="list-style-type: none"> 関係者※の意見聴取（検討プロセスへの参画）、意見反映 ※ 地域住民、競輪・自転車競技関係者、観戦者、民間事業者など 大きなコンセプトの設定・共有
ソ フ ト 面 の 取 組	<ul style="list-style-type: none"> 継続的な収支分析 非開催時の地元利用（日常的利用、イベントなど） キャッシュレス化（運営の効率化、イメージアップなど） 開催時間帯の見直し（モーニング競輪など） 競輪の魅力発信の強化（アニメの発信力の活用など） 入場料の見直し（廃止） 収入の確保（自転車関連業者の出店など） 飲食サービスの充実 自転車競技の振興 ギャンブル依存症対策 民間ノウハウの活用（民間事業者のビジネス面のメリットなど）
ハ ー ド 面 の 取 組 (競 輪 施 設)	<ul style="list-style-type: none"> 見る方にもする方にも快適な施設 スポーツ性の向上（バンクへの屋根の設置、バンク周長の変更など） 車券売上や収支の大幅な改善を踏まえた、早期整備 施設整備資金の確保 老朽化施設への対応 選手宿舎の活用（災害時対応、宿泊機能など）
余 剰 ス ペ ー ス の 活 用	<ul style="list-style-type: none"> 芝生を張るなど、市民が憩え、高齢者が安心して散歩できる場に 娯楽スポーツエリアとしての再生 （大規模アリーナ施設、自転車をテーマにしたスポーツ・遊戯施設） アーバンスポーツ施設の設置 グッズショップ、オープンカフェ、市の展示ブースの設置 屋外ステージ、屋根付きの屋外スペースの設置（イベント活用）
敷 地 全 体	<ul style="list-style-type: none"> 市民にとって利用したくなる、誇りの持てる向日市のシンボルとなるような施設 競輪場自体の魅力向上（様々なスポーツが楽しめる施設、遊具・芝生広場等オープンスペースの整備など） エリア全体の魅力向上（立地、アクセス、一定面積、周辺環境を踏まえた施設整備・活用（日常的利用、イベント常設化など）） ゾーニング（多目的広場、自転車競技関連ゾーン） 周囲の囲いを撤去した上でのオープンスペース化 緑地の確保、良好な景観の形成 隣接住宅地への配慮（日照、騒音、ごみ、交通、防犯、緩衝帯の確保） 周辺環境の整備（周辺道路整備（交通渋滞・交通安全対策）、散歩道の整備） 駐車場の確保 向日町会館（住民利用施設）の建替整備 BMXパークのアーバンスポーツ施設への拡充

(2) 向日町競輪場の状況

1 車券売上等の状況（令和4年度）

車券売上額	227.3億円（全国29位）
（参考）	234.1億円（全国19位）※令和3年度
インターネット車券売上額	78.7%（全国22位）
収益額	9.4億円（全国14位）※令和3年度
収益率	4.02%（全国18位）※令和3年度
一般会計繰出金累計額	17億円（全国6位）※平成28年度～令和3年度

2 運営・体制及び開催区分（令和5年度）

包括民間委託	実施（平成29年度～）
モーニング競輪	未実施（全国28場で実施）
ナイター競輪	未実施（全国26場で実施）
ミッドナイト競輪	実施（全国28場で実施）
年間来場者数	32,139人（全国22位）※令和4年度
購入単価	8,500円（全国20位）※令和4年度
施設整備基金	令和4年度設置（全国36場で設置）

※ 開催区分

モーニング競輪	9時頃～14時30分頃
昼間	11時頃～16時30分頃
ナイター競輪	15時30分頃～20時30分頃
ミッドナイト競輪	21時頃～23時30分頃。無観客

3 立地・敷地の状況

敷地面積	57,989.56㎡（全国17位）
行政財産（全国）	普通財産：29、行政財産：10、混在：2、民間：2）
都市計画	近隣商業地域（建ぺい率：80%、容積率：200%） 特別用途地区（娯楽・レクリエーション地区）
土地形状	場内全体が西から東に傾斜。敷地の有効活用には整地が必要

4 施設の状況

バンク	昭和61年度以降、大規模改修未実施 （平成以降に大規模改修が未実施の競輪場は、向日町以外は2場のみ）
投票所	第2・4・5投票所は閉鎖中
場外・サテライト車券売場	未設置（全国30場で設置）
前売・早朝投票所	未設置（全国34場で設置）
駐車場	大部分が敷地外で、分散しており、利便性に課題
選手宿舎	平成4年建築で、全国で11番目に古い

向日町競輪場基本構想（中間案）

【資料編】

目次（資料編）

- | | |
|---------------|-------|
| 1 現状・課題 | 2～4頁 |
| 2 車券売上・収支の見通し | 5～13頁 |

1-1 各施設の現状 (位置)



1-2 各施設の現状 (写真: 全体)



1-3 各施設の現状 (写真:個別)



競走路(バンク)



第5・第4スタンド 中央スタンド 観戦スタンド



観戦スタンド・第3投票所



観戦スタンド・特別観覧席



観戦スタンド・2階



東入場門



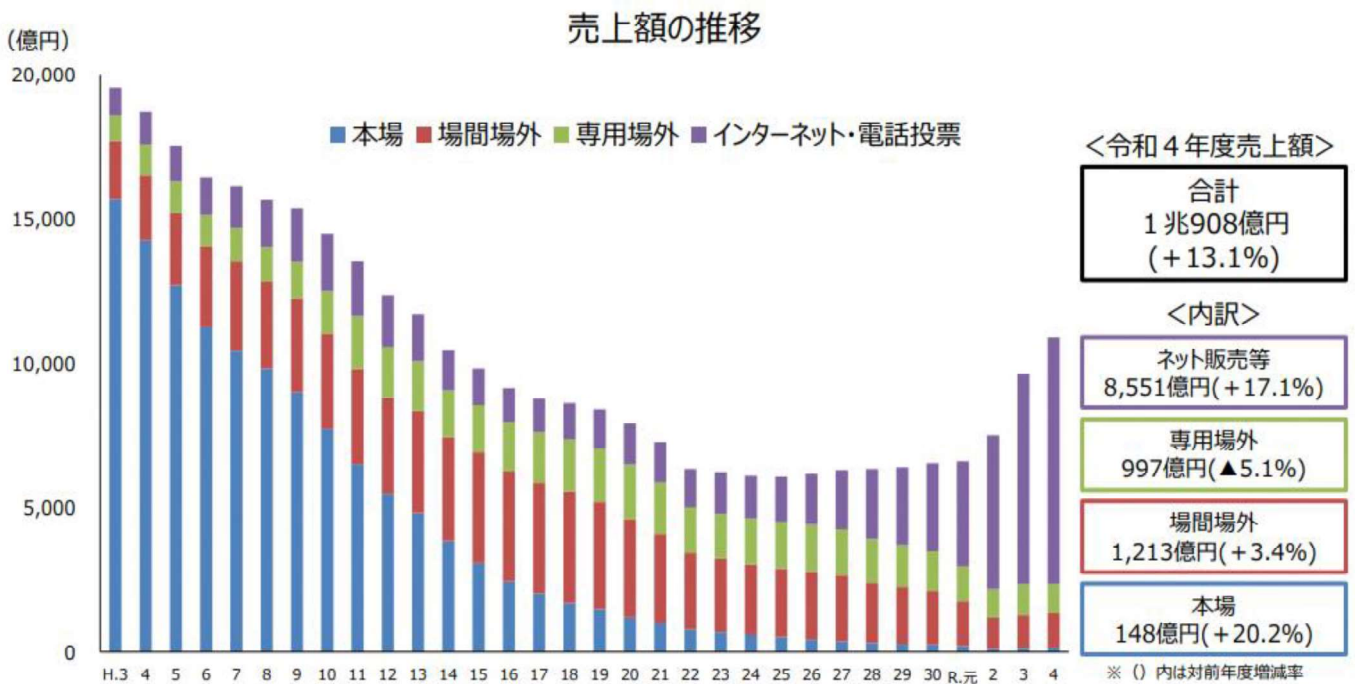
西入場門



向日町会館

4

2-1 車券売上額の推移 (競輪業界全体)



出所: 第18回 産業構造審議会 製造産業分科会 車両競技小委員会(2023年5月24日)資料

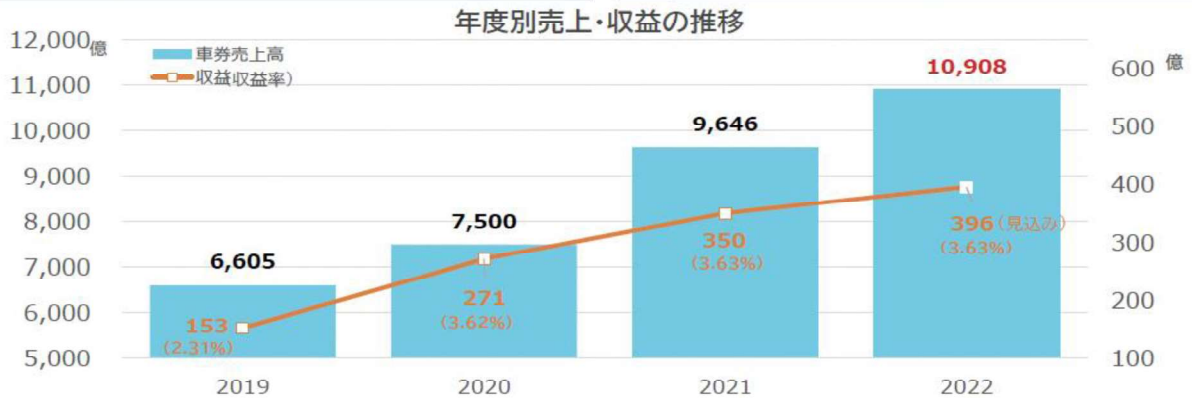
2-2 車券売上・収益の目標達成状況（競輪業界全体）

2022年度の売上は**1兆908億円**、2021年度の施行者収益は**350億円**であり、目標をそれぞれ前倒しで達成した。

競輪中期基本方針における目標(2021年3月25日策定)

売上目標1兆円、施行者収益目標230億円

節数等	2021年度:831節(2,486日) →	2022年度:895節(2,690日)
売上	2022年度売上 1兆908億円	収益 2022年度収益見込み 396億円



出所: 第18回 産業構造審議会 製造産業分科会車両競技小委員会(2023年5月24日)資料

6

2-3 令和4年度年代別車券売上（民間ポータルサイト）

年代	購入額(億)	シェア	前年比
20代	1152.7	16.7%	137.1%
30代	1984.8	28.7%	126.7%
40代	1962.2	28.4%	118.6%
50代	1168.2	16.9%	123.3%
60代以上	649.4	9.4%	109.3%

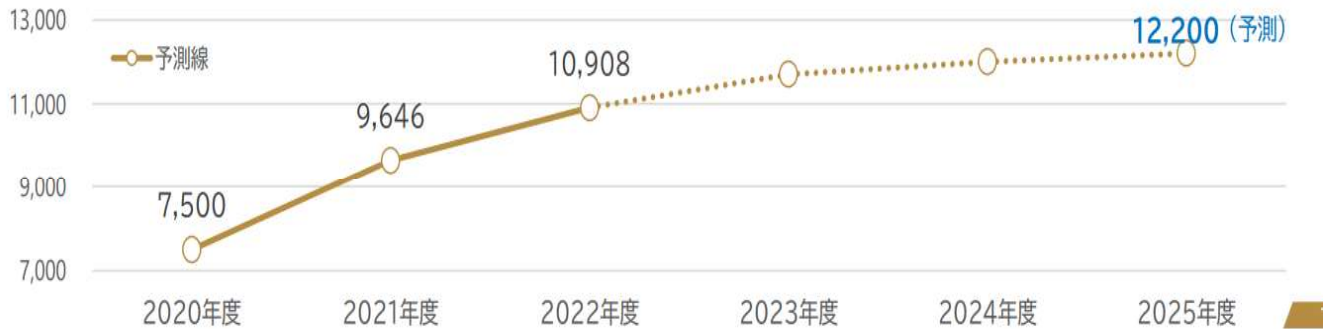
出所: 第18回 産業構造審議会 製造産業分科会車両競技小委員会(2023年5月24日)資料

7

2-4 令和7年度までの車券売上予測（競輪業界全体）

■ 2025年度売上予測

2022年度下期における1日平均売上成長率(約106%)を基準とし、2025年度まで対前年売上成長率が漸減すると予測。
2025年度は1.22兆円程度に到達する見込み。



出所：第18回 産業構造審議会 製造産業分科会車両競技小委員会(2023年5月24日)資料

8

2-5 車券売上・収益の新たな目標（競輪業界全体）

競輪中期基本方針
新たな目標額

売上目標 **1.25兆円**

2025年度売上予測をもとに、新たな課題への取組みによる上積みを考慮し、新たな目標額を設定した。

施行者収益目標 **450億円**

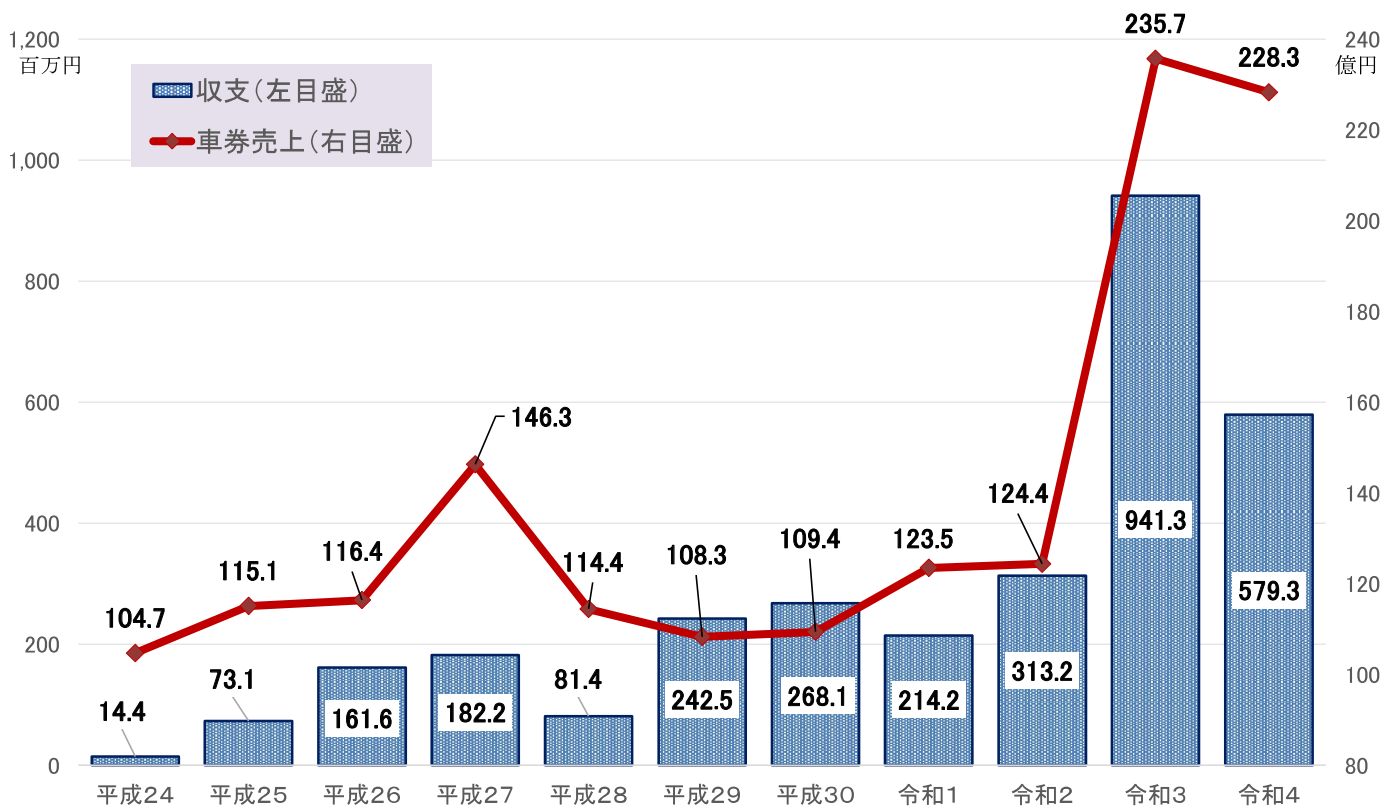
2021年度の旅行者収益率を踏まえ、売上1.25兆円を達成した場合の収益を試算し、新たな目標額を設定した。



出所：第18回 産業構造審議会 製造産業分科会車両競技小委員会(2023年5月24日)資料

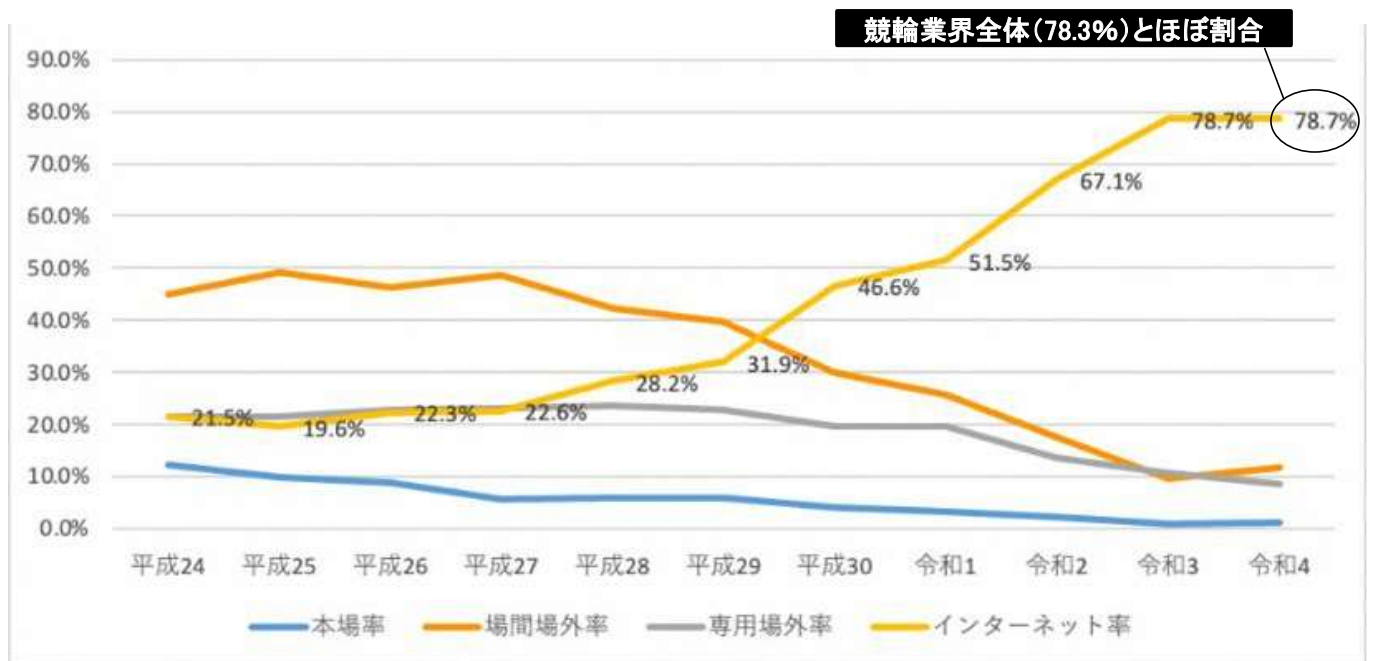
9

2-6 車券売上・収支の推移 (向日町競輪場)



出所: 京都府作成 10

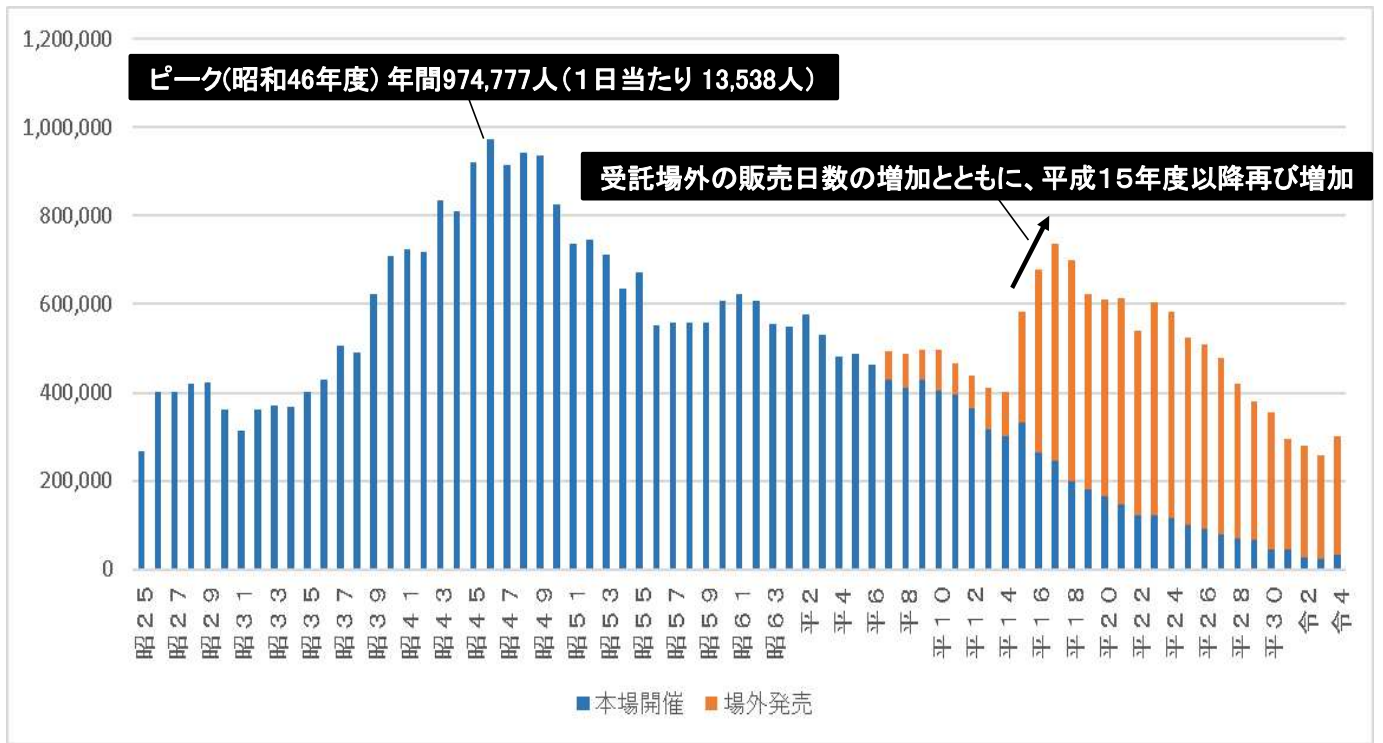
2-7 チャンネル別車券売上比率の推移 (向日町競輪場)



出所: 競輪インフォメーションサーチシステム(KISS)より京都府作成

(参考) 本場: 向日町競輪場で開催される競輪を向日町競輪場で販売
 場間場外: 向日町競輪場で開催される競輪を他の競輪場で販売
 専用場外: 競輪が開催されている競輪場以外で車券を販売するための施設で販売

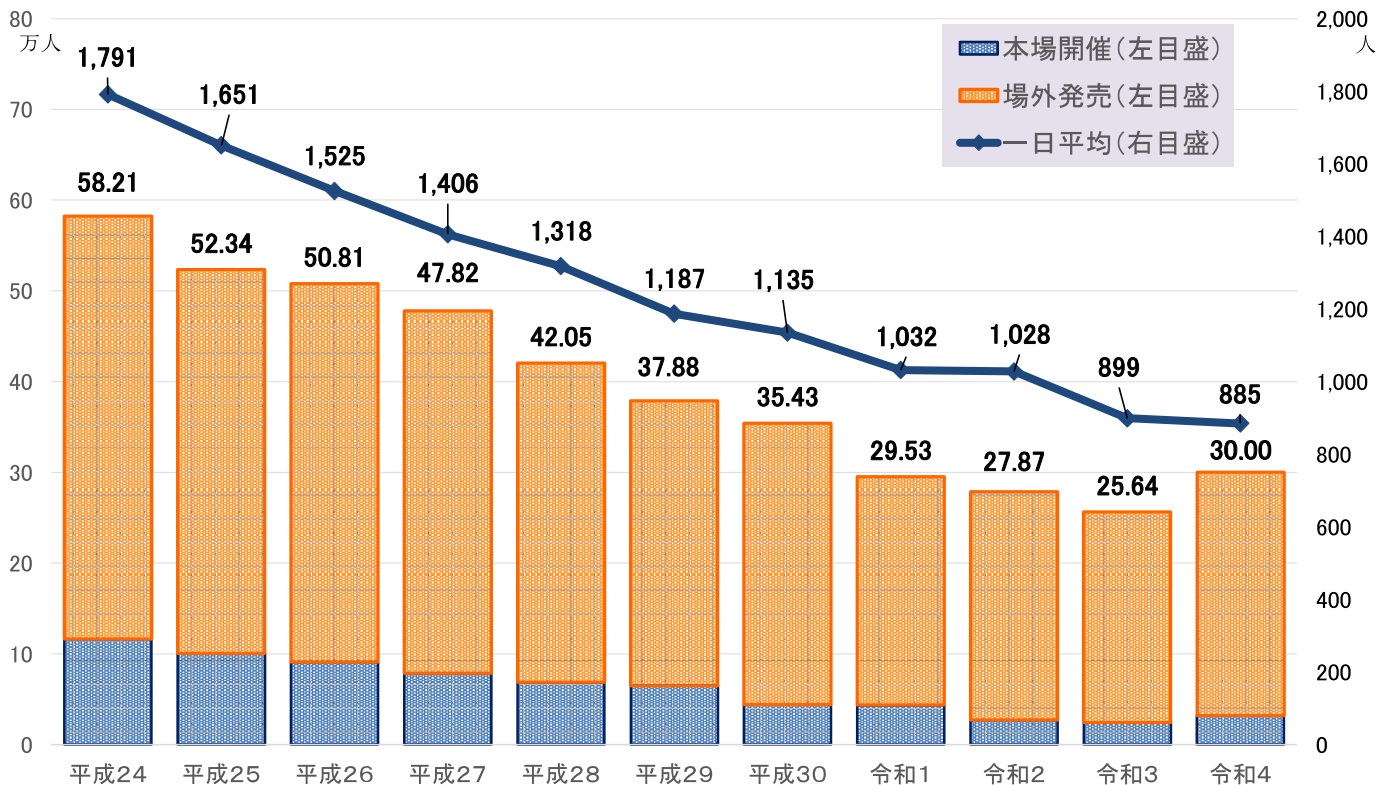
2-8 来場者数の推移（開設後～）（向日町競輪場）



出所: 京都府作成

12

2-9 来場者数の推移（平成24年度～）（向日町競輪場）



出所: 京都府作成

13

京都府における スポーツ施設のあり方懇話会 概要

令和5年10月

1 スポーツ施設のあり方懇話会の開催経過

<懇話会の設置目的>

京都府におけるスポーツ施設のあり方について、スポーツ振興や行政経営等に関して優れた識見を有する専門家から多角的に意見を聴くために設置するもの

<開催経過>

平成22年度	「京都府におけるスポーツ施設のあり方懇話会」 設置
～平成25年度	新球技場（サッカースタジアム）や府立体育館リニューアル等について意見聴取を実施
平成28年度	通年型アイススケート場の整備について意見聴取
令和5年度	屋内スポーツ施設の整備について意見聴取
⇒ 8月 3日	第15回スポーツ施設のあり方懇話会
8月25日	現地調査
9月 8日	第16回スポーツ施設のあり方懇話会

2 府内スポーツ施設の現状

全国からみた京都府の大規模スポーツ施設数の状況 スポーツ庁「体育・スポーツ施設現況調査（令和3年度）」を基に算出

施設種	施設総数	大規模施設数	大規模施設数の 全国順位	大規模施設数 人口当たりの全国順位
陸上競技場	23	19 <small>1周400mのトラックを有するもの</small>	27位	40位
野球場 ソフトボール場	115	40 <small>10,000㎡以上</small>	42位	44位
球技場	48	23 <small>10,000㎡以上</small>	25位	36位
多目的運動場	797	240 <small>10,000㎡以上</small>	31位	44位
体育館	873	114 <small>1,300㎡以上</small>	33位	44位

2

3 屋内スポーツ施設整備の検討状況

京都府において屋内スポーツ施設の整備が検討されている場所

	府立大学共同体育館	向日町競輪場
所在地	京都市左京区下鴨半木町1-5	向日市寺戸町西ノ段5番地
敷地面積	104,576㎡ (府立大学下鴨キャンパス敷地全体)	56,535㎡
現敷地内の 施設状況	<ul style="list-style-type: none"> 第1体育館 フロア面積：1,283㎡ 第2体育館 卓球室、多目的室、トレーニングルーム、武道場 	<ul style="list-style-type: none"> 競走路（400mバンク） 投票所（第1～第5、中央） 観覧席（第1・第2、中央、特別） 選手宿舎、選手管理センター サイクルパーク京都（BMXフリースタイルコース・パンプトラック等） 向日町会館（会議室）

3

4 有識者懇話会での主な意見

- たくさんの府民に応援していただけるスポーツ施設を整備して欲しい。
- 地域活性化・地域との融合の観点、スポーツ振興による人材育成の観点、親子連れが住みやすく、遊びにいける等の若い世代への支援の観点、以上3つの観点から検討してもらいたい。
- 子育て家庭が試合等がない日にも立ち寄れるような複合的なスポーツ施設が整備されれば、周辺地域へ子育て世代が流入し、街が活性化するのではないか。
- スポーツ施設は大きなインフラを造るという発想が大事。屋根付きの防災拠点を整備されることになると、地域の安心安全につながる。
- アリーナ考え方として、競技だけでなく複合施設による周辺の活性化が大事。府立大学は学生中心であり、大学の敷地内に造るのでは、周辺の活性化は難しい。一方、向日町では競輪場の再整備も含めて敷地全体で考えることができ、全体で地域活性化につながるものを目指せると考える。
- 5千人規模のアリーナでは不十分。府立大学は学生と地域が交流できるスポーツを目指すべきであり、向日町で議論を深めてはどうか。
- 京都のまちづくりを考えれば府立大学の場所がよいと感じる。
- 建物のみでなく、通信環境や道路環境など、未来を見据えた計画が必要。

第5回向日町競輪事業外部有識者会議 議事概要

- 日 時：令和5年5月22日（月） 15：30～17：00
○場 所：向日町競輪場 選手管理センター 3階305会議室
○出席者：川勝座長、岡崎委員、奥野委員、小長谷委員、徳廣委員、山本委員

<議事>

(1) 持続可能な競輪事業に向けての取組について

「資料1」～「資料3」に基づき、京都府から説明

(川勝座長)

- 向日町競輪場をこれから再整備していくということで、単に施設をきれいにするだけではなくて、この地域全体のにぎわい創出も必要であるという話は、外部有識者会議でも度々御意見をいただいているところであり、本日、京都府内にある施設ということで、スケール感やメインとなる競技は異なるが、参考として、サンガスタジアムの取組を紹介いただいた。

(岡崎委員)

- 紹介いただいた部分も含め、基本構想を策定される中で、特に地元貢献を全面的に打ち出してほしいということをお願いしてきたところである。余剰スペースをどのように活用するのにかよって、向日町競輪場の存在意義がまた上がってくるのではないかと。
- 余剰スペースを地域のにぎわいと地域経済の発展につながるものにできたらいいのではないかと。地域のスポーツ振興にもつながるような施設ということであれば、紹介のあったサンガスタジアムは、外向けに人が集まれるような工夫をされているという印象を持っている。
- 向日町競輪場は、南側に住宅地もあるので、ある程度のバッファゾーンも必要ではないかと。その中で、残された余剰スペースを十分活用するためには、サンガスタジアムのような外回りの施設が、向日町競輪場にも生まれたいのではないかと。
- 若干説明があったが、京都府のスポーツ施設が少し脆弱ではないかと思うので、できれば、屋外施設も必要であるが、屋内施設、ドーム的な施設が設置されればと思う。サンガスタジアムをイメージする訳ではないが、そのようなものが設置できれば、そして外向けに市民が自由に憩えるような施設も併設するというようなイメージで、基本構想の中でお願いできれば、向日市も含め、乙訓地域のにぎわいの復活になるのではないかと。
- 阪急の東向日駅、西向日駅、JR向日町駅の西口が大変寂れてきている。競輪事業がこれから存続されても、にぎわいを取り戻せないのではないかと。車券のネット販売が中心になっているので、どうしても人は集まらない。人が集まるような施設が併設できれば、より競輪場としての相乗効果が生まれるのではないかと。まちづくりのにぎわいも取り戻せるのではないかと。

(山本委員)

- 私も興味があって、サンガスタジアムにサッカーを観に行くついでに、スタジアムを一回りしてみたが、外回りの施設が多く、全て見て回ることができなかった。
- 今後、向日町競輪場の参考にしていく上では、にぎわい創出エリアなど、いわゆるサッカーとは違う部分で、365日のにぎわいを創出するというところの採算の問題が一番悩

ましいところになるのではないかと。

- ・ 現状では、指定管理者がある程度、独立採算的に行っているところと、京都府や亀岡市が支援されているところがあると思うが、そのあたりの区分けをどのように考えているのか伺いたい。

(京都府)

- ・ サンガスタジアムの運営のスキームは、指定管理者制度でやっており、ピッチ・スタンドの利用料、それからにぎわいエリアの運営の収益も含めて指定管理業務である。
- ・ そこで上がる使用料、にぎわいエリアから上がってくる地代相当分と運営の利益の一定パーセンテージが指定管理者に入る。不足分を京都府が指定管理料で支出するというスキームになっている。指定管理料は、年間7千万円を支出しており、現状その中で指定管理者の前年度の決算によると、一定の黒字が出ているという状況である。昨年までは、コロナ禍で利用制限がある中での状況なので、来年以降、さらにその黒字の幅は広げられるのではないかと考えている。
- ・ 京都府としては、黒字の部分はさらに施設の投資に回してもらい、さらに人々が集まるような形に、一定の指定管理期間の中で指定管理者が投資し、好循環を生んでいくような形になればいいと考えている。

(山本委員)

- ・ 「施設の概要」の「初期設置施設」は京都府が整備し、その他の部分は指定管理者が後ほど整備されたということか。

(京都府)

- ・ 「初期設置施設」については、基本的に京都府が整備している。「にぎわい創出エリア」の中の「VR／フィットネスゾーン」のVRの部分は、京都府が一定整備をしたが、それ以外の部分は、基本的に指定管理者が投資をして整備したという形である。京都府としては、がらんだりの箱だけ提供し、内装から備品に至る部分については、指定管理者が投資をして整備している。

(山本委員)

- ・ そういう意味では、スポーツクライミングなど費用がかかりそうなところは、先に京都府が整備をしているので、今のところ黒字が出ている。

(徳廣委員)

- ・ 私も通勤の途中で、サンガスタジアムの近くを3年ほど毎日通っていたので、その変化ぶりはよくわかっており、亀岡北エリアの殺風景であったところが、今は見違えるようになって、スタジアムはもちろんのこと、周辺の道路も、にぎわいも、本当に変わったように思う。
- ・ 北桑田高等学校もクライミングを毎週お世話になっており、非常に利便性が良く、安全性もあり、いろいろ楽しいものがあるということもあって、非常ににぎわっていると感じている。
- ・ 私が一番感心したのは、日曜日に通ったら、京都サンガの対戦相手ではない大阪や北海道のナンバーの車がいっぱい停まっていたことである。なぜ大阪や北海道の車が停まっているのかと思い、聞いてみたところ、昨日大阪で、大阪と札幌のチームの試合があ

って、以前サンガスタジアムで試合を見た時、非常によいスタジアムで、サッカーの試合はもちろん、子どもを連れてきたらすごく楽しんでくれたということで、土曜日の試合後、京都に泊まり、京都サンガの試合を観に来ていたのである。これはすごい効果であると思った。競技場や施設に魅力を感じて、他地域から来てもらうという意味での効果は、非常に大きいと感じている。

- ・ 競輪事業だけの施設であると、にぎわいの部分で少し不安な部分がある。実際、投票もネットが中心になってきており、競輪事業だけで人がたくさん来るとするのはなかなか考えにくい。
- ・ 私も当初から、付帯施設も含めて屋根があれば、京都に施設が少ない、屋内競技であったり、武道であったり、そのようなものにも活用できたらいいのではないかと提案させていただいた。それから、人口密集地域でもあるので、広域避難場所としての役割のスペースが必要であるということも、お話をさせていただいた。
- ・ ほぼ47都道府県にいろいろなスポーツの試合で行っているが、京都府内のスポーツ施設の少なさを本当に実感している。私が京都府スポーツ協会にいたときに、特に屋内競技や武道の方から、とにかく施設が欲しい、京都で大会をすると本当に人が集まるといった話もずっと聞いてきた。
- ・ その中で、向日町競輪場をどのようにしていくのかということは、競輪事業がもちろんメインであるが、それだけではなく、京都府全体のスポーツ振興や地域のにぎわいを考えたときに、非常に大きな役割を持ち、魅力を感じているところである。
- ・ 予算や余剰スペースのことなどがあるかもしれないが、もし可能ならば、競輪場と体育館、アリーナというか、その二つができるのが一番理想ではないか。
- ・ 私も選抜大会で北九州メディアドームに行ったが、非常に大きなドームで、周りの芝生には子どもがたくさんいるが、やはり競輪場のイメージがあり、その中で大会種目もできるのだが、利用が少なく、使い勝手が悪い。実際、バンクに傷がついたら、大変なことになるといった話も聞いた。
- ・ 使う人の立場で言うと、体育館を考えるならば、やはり競輪場とは別にあつた方が、いつでも使えるので使いやすい。例えば、ドームの中に体育館と同じ施設があつたとしても、競輪開催中は使えないので、使いにくい部分が出てくる。また、エリアの棲み分けも少しやりにくい部分があるかもしれない。
- ・ 向日町競輪場は、都市部からのアクセスも良く、スペースもあると思うので、可能であるならば、よりよいもの、より多くの方々にとってプラスになるものができればというのが私の思いである。

(小長谷委員)

- ・ ネーミングライツの年間収入1億円は、京都府の収入になるのか。また、7千万円の指定管理料を支払われているのか。

(京都府)

- ・ そのとおりである。

(小長谷委員)

- ・ サンガスタジアムは、JR亀岡駅の駅前で非常にアクセスがいいところであると思うが、嵯峨野線は本数が少なく、以前に積み残しがあつたという報道もあつたが、来られる方々の自動車と鉄道利用者の割合、またどこからか送迎バスなどがあるのかどうか伺

いたい。

(京都府)

- ・ 嵯峨野線は、普段はそこまで本数は多くはないが、Jリーグの試合を開催する際には、JR西日本に御配慮をいただき、増結、増便をしていただいている。多い時には、5分に1本ぐらい増結、増便をしていただいているので、30分もすれば駅前の混雑は緩和されるという状況にあると思う。
- ・ 京阪京都交通にも、阪急桂駅から直行バスを運行していただいております、亀岡は渋滞の多い場所でもあるので、公共交通機関を使っていただくようお願いしている。このような形で、公共交通機関にも、御協力いただきながら運営を進めている。

(小長谷委員)

- ・ 向日町競輪場も、最寄駅からのアクセスはあまりよくないように思うので、そのあたりを参考にしていただけたらと思う。
- ・ 屋内のスポーツ施設は、非常にこれからも大事になってくるのではないかと。地球温暖化もあり、炎天下での子ども達のスポーツは熱中症などのリスクも高まっているので、できれば、競輪事業以外で使える屋内のスペースを作っていただけたらいいのではないかと。
- ・ 今でも近隣の幼稚園や学校では、あまりスペースがなく、運動会やスポーツ大会の開催について、別の場所を借りたりされているところがあるので、そのような利用も検討していただければと思う。

(奥野委員)

- ・ 私はサンガスタジアムにはよく行っており、開業当初、2万人満員になっていた時は、来場者もどうしていいのかわからないので、電車は結構混雑していた。今では、1万5千人、1万6千人でも、試合が終わってスムーズに電車に乗って、JR亀岡駅前から阪急桂駅に直行するバスもあり、皆さん慣れたものである。駐車場も地域の民間の方が運営をされていて、交通渋滞も当初は地元の方がすごく心配されていたが、道路網が整備されたこともあって、何の問題もなく、素晴らしい場所になっているというのが、一利用者としての感想である。
- ・ JR亀岡駅前広場は、後から付帯施設がいろいろとできたという説明があったが、上手くされたのではないかとと思うのは、どんどんにぎわい施設が増えていくので、行く度に来場者が増えている。そういう意味では、育てていくスタジアムというのだろうか。向日町競輪場の新しい余剰スペースの活用も、いきなり最初から全てを造るというよりは、育てていけるような形ができるといいのではないかと。
- ・ 競輪のピーク時には、一日あたり1万4千人ほど来場されていたとの説明が前にあったが、その頃は、阪急電車の急行も阪急東向日駅に停車していた。そういうことも、近隣沿線の電鉄会社にとってもプラスの影響があるとすれば、御協力いただけるのではないかと。
- ・ 向日町競輪場には、駐車場がいくつかあったように思うが、そうした駐車場の活用を上手にすると交通渋滞対策もできるのではないかと。
- ・ 阪急東向日駅前の商店街は少し元気がなく、にぎわい創出として余剰スペースにどのような施設を持ってくるかということにより、かなり期待できるのではないかと。

(川勝座長)

- ・ サンガスタジアムの取組で紹介していただいたが、今回は競輪場の事例で、向日町競輪場と同様に再整備を目指している、あるいは既に着手されている事例の紹介であり、我々がこれまで議論を重ねてきた再整備の方向性にもかなりオーバーラップするようなコンセプトが事例の中で取り上げられていたかと思うので、是非参考にとということで紹介いただいた訳だが、もし少し詳しく聞きたいということがあればと思うがどうか。

(徳廣委員)

- ・ 紹介いただいた競輪場は、全て自転車競技の試合で行っているが、殺伐とした、旧競輪場のイメージを何とか払拭したいという自治体の思いがあるのではないかと感じた。
- ・ ただ、競輪事業だけを中心にした施設は、周りにいろいろな付帯施設を付けても、難しいというのを様々な競輪場に行っていて感じている。付帯施設には、自転車で子どもが遊べる施設などがあるが、それだけでなかなか人が来る訳ではない。
- ・ 関西サイクルスポーツセンターや伊豆ベロドロームなどがあるが、アクセスが悪かったりもして、そこまで行って自転車に乗りに行くかということ、やはりもう少し身近な場所であるということになるし、アーバンスポーツも、まだ競技人口が多い訳ではないので、集客やにぎわいを創るのは難しいと思う。
- ・ 私が理想に思っているのは、競輪場と体育館があって、体育館に来たときに、横で競輪を開催しているから見てみよう、興味を持ってもらえたりということで、競輪事業だけでなく、他の施設も含めて、にぎわいと人を集めるという発想は、他とは違う、全国的に見ても面白い発想になってくるのではないかと。

(2) 意見交換

(山本委員)

- ・ 公営競技の整備について、競輪事業の収益の中で何とか整備をしていかなければならないという何となく凝り固まった発想であると、おそらくそれを超えられないのではないかとということを感じた。
- ・ 広島競輪場や高松競輪場は、現状、収益が上がっているとはいえ、かなりの収益が出ている訳ではないので、それ以外のところに振り向けられるとすると、それほど整備費用がかからないアーバンスポーツに着地しているのではないかと。
- ・ 一方で、一定の利用が見込めて、競輪場とは別に持つという発想が叶うのであれば、例えば、アリーナというような可能性も十分出てくるのではないかと。
- ・ 向日町競輪場の交通アクセスは非常に得難いところであると考えている。広島競輪場は、駅からかなり遠く非常に不便なところであり、高松競輪場も、駅や中心市街地からアクセスがよいとはいえない。それを考えれば、向日町競輪場には、それを上回る可能性があるのではないかと。
- ・ 今後、基本構想をまとめるときに、財源の問題は、ある意味では、京都府が腹をくくらなければならない部分であると思う。あくまでも競輪の域でいくのか、それ以外の可能性もあるのかということ、今後の議論を進めていく上で、重要なポイントになるのではないかと。

(奥野委員)

- ・ 向日市民体育館がJR向日町駅の東側にあり、卓球の試合を観に行ったら、外見はすごく広大な土地の上にあるように思ったが、実はとてもコンパクトで、もう少し施設とし

での整備があればもっと集客ができるのにとこのイメージを持った。

- ・ 自転車に関連するスポーツばかりを集めてきても、利用人口が望めて、それがマネタイズするかということではないとの意見があったが、そういう施設が向日町競輪場の中にあってももちろんいいとは思いますが、いろいろなスポーツを観て、やってみようという人達を育てていくという意味では、違うスポーツもできるような付帯施設を造ることも考えられるのではないかと。
- ・ また、これまでバンクに屋根を付けてはどうかとの意見もあったが、バンクに傷をつけたらいけないともいうこともあって、屋根の中にあらゆる市民利用の施設を配置することも難しいのではないかと。街中の施設なので、災害避難時、また猛暑時のスポーツなどに利用できる屋根付きのスポーツ施設をもう一つ横に造るのは、案としては面白いのではないかと。

(山本委員)

- ・ 阪急沿線に西京極総合運動公園があるが、古くなっている。ただ、京都サンガが移転する前は、プロサッカーとプロバスケットボールが同じ場所でやっていた、私もそのおかげで両方1日に観てしまったということがあった。あれだけ人通りが多いところで試合をしているのが見えれば、そのような効果があるのかと思い出した。
- ・ まだ規模は小さいかもしれないが、3 X 3など、プロスポーツになるようなものとの相乗効果を考えると、アリーナなどの併設が少し追い風になるのではないかと。

(小長谷委員)

- ・ 山城総合運動公園（太陽が丘）には、広い芝生のスペースがいっぱいあるので、向日町競輪場も、何か遊具施設を造らないといけないという訳ではなく、広い芝生のスペースを造るだけでも、子供たちが喜ぶと思う。また、京都大作戦などの音楽イベントも、かなりの集客があるようなので、スポーツに限らず、音楽イベントなども近隣のにぎわいを創出できる一つの候補ではないかと。

(徳廣委員)

- ・ Bリーグの当初から私も関わっており、5千人規模のアリーナが必要であるが、なかなか大きいアリーナが京都にないのも事実で、向日市民体育館は、もともと国体の体操競技の会場であったと思うが、その施設も非常に古くなって、なかなか使い勝手が悪いという話も聞いている。
- ・ 京都のスポーツ振興を考えると、施設不足というのは、ずっと言われてきたことで、向日町競輪場のスペース、立地の魅力は非常に大きいと考えている。
- ・ 地元の方々の思いやにぎわい、まちの広がりを見ると、今後御協力いただけるのであれば、先ほどから出ているような新たな発想に、未来を感じると思う。

(山本委員)

- ・ 運動公園の中に整備されている競輪場はいくつかあるが、それぞれの場所が分かれているような印象があり、あまり相乗効果という話を聞いたことがない。これから考えていく上では、そうした垣根を取り払うことが必要になると思う。
- ・ 唯一共用している事例が、高知競輪場だが、400mの陸上競技場の外に500mの競輪場のバンクが存在している。整備財源は、競輪と陸上競技の利用する面積等をもとに、一定の比で負担したというように聞いている。なので、不可能ではないと、他に事

例があることを思い出した。

(川勝座長) (まとめ)

- 本日に限ったことではないが、外部有識者会議では、あくまで競輪事業、競輪場をどうするのかというところからスタートしたものではあるが、そうした点にとどまらず、競輪場の再整備を考えるとときに、地域全体の魅力向上が非常に重要な大きなコンセプトとして求められるということを再認識した。
- 競輪場ということ考えたときに、収益事業である以上は、独立採算が原則であると思うが、競輪場を地域づくりの一環であると位置付けるのであれば、これまで以上に、公益性や公共性をいかにして担保しながら再整備を行っていくのかということが、非常に重要な論点になるだろうと思う。
- その時に、本日いただいた御意見を踏まえ、今後の重要な論点を改めて整理させていただくと、1点目は、向日町競輪場だけではなくて、このエリア全体の複合化、あるいは地域づくりの取組を進めていくということであれば、ステークホルダーが多様化していくということへの対応、公民や民の連携のあり方についてである。
- 言い換えると、ステークホルダーが多様化していると言ったが、公民はもとより民の連携、民間といっても民間自体が非常に多様化しているし、サンガスタジアムもいろいろな取組が非常に広がっているということは、いろいろな民間事業者が入り込んできているということであり、あえてポジティブに捉えるとするならば、民間同士の連携のあり方についても、もう少し考えなければいけないのではないかとということである。
- 民間事業者がどんどん入ってきてくれて、嬉しい、活性化する。それはそれでよいことであるが、そのことによって生じてくるネガティブな問題、例えば本日の話であれば、入ってくる民間事業者同士の相性の問題、あるいはいろいろなにぎわいのスポットが多様化していくことによって、近隣地域でひどい渋滞が発生する、観光の側面で言うと、オーバーツーリズムのような混雑現象が発生する。このことが、もしかしたら近隣住民の皆さんにとって、ネガティブな影響を与えかねない。
- 本来であれば、例えば、これまで京都では開催できなかった大きな大会がこのエリアでできるようになるといったことは喜ばしいことではあるが、それだけではなくて、様々なイベントごとがここに全部入ってくることによって、日々その混雑現象に悩まされるといった場合には、ポジティブに捉えられていたものが、またネガティブに捉えられるということにもなりかねない。
- 言いたいことは、公益性・公共性との両立を強く意識する。要するに、欲張りすぎないということである。公民連携はもちろんだが、民民連携というところを欲張りすぎないような形で、これから描いていくコンセプトに合致するような入り込み方を民間事業者にはしていただき、うまくバランスを取っていくことは論点の一つとして重要ではないか。
- 2点目は、公共施設再編に大切なのは量的な確保ではなく、質的な向上を目指すということである。サンガスタジアムの説明の際に、京都府内のスポーツ関連施設について、屋内屋外を含めて、全国的に見ても非常に脆弱であることをデータで示していただいたが、捉え方によっては、人口減少時代なので、どこの自治体も過剰に抱えている施設をこれからは再整理していかなければいけないというステージに入っていくことを考えると、悪いことばかりではないのではないかと。
- もし過剰にあるならば、維持管理の問題は非常に大変であるし、ましてやそれだけの集客を全ての施設が望める訳ではないことを考えると、そこはポジティブに捉えて、大

事なことは量的に増やすというよりは、個々の施設をいかに質的に向上させるかという点であると思う。

- あまり人が入らないような施設がいっぱいあっても仕方がない。本日御意見があったような、あるいはサンガスタジアムのような、みんなに望まれるような施設があることが大事であり、その意味では質の向上とうまく繋がっていくような再整備のあり方を考えていかないといけない。
- 本日も、これまでも議論があったが、向日町競輪場は立地の良さや京都で大会ができるというだけで集客力が違うという話もあったが、やはりその集客力はかなりの競争力を持ちうると思う。
- どんなにいい施設を造ったとしても、それだけの集客が見込めないと民間事業者がペイできないことになってくるし、公共部門もそれほど支援する余力もないので、収益事業に対しては支援をせずに済む方が望ましいということを考えると、競輪場の再整備はその場が持つ魅力価値と集客力が見込めることが前提になると思う。
- そういう意味では、向日町競輪場の周辺地域は、そうした集客力を持ちうる。例えば、スポーツ大会の話もいただいたし、近隣は子育て世代が非常に多いエリアであると聞いているので、向日市域だけではなく、近隣の地域の皆さんも集まってくるのではないかな。
- また、いろいろとアイデアをいただいた複合施設というものが、うまく相乗効果を発揮できるようであれば、かなり広いエリアからの集客も見込めるようになってくる。そういうようなことを見込めるエリアであれば、当初想定していなかった、競輪事業に付随する、相乗効果が期待できるような施設も視野に入れた整備もあり得るのではないかな。
- 3点目は、向日町競輪場を中心とするエリアの再整備は、あくまで公共性の担保が前提になるので、積極的な集客に伴う先ほど例に挙げたような交通渋滞など、周辺地域の皆さんにネガティブな影響が出ないようにしなければならないという点である。サンガスタジアムの事例では、J R西日本や民間の公共交通事業者と協力いただくような形で、特に、集客が見込めるような日には増便していただくというような連携が取れているということであった。おそらくこのエリアの設定次第で、そういうことも視野に入れた取組が前提になってくるのではないかな。
- 特に、公共交通事業者に関しては、コロナ以前からかなり衰退が著しい一方で、車を運転できない人がこれから増えていくことも考えると、公共交通はむしろ充実化させないといけないのではないかな。採算が取れなければ、路線を維持したり、便数を増やしたりすることはなかなかできない。公共交通事業者とうまく連携しながら、場づくりも考えていく、一体的に取り組んでいくという視点が非常に重要になってくるのではないかな。

(以上)