

公営競技の形成と展望

— 競艇を中心に —

Formation and prospects of public competition — Focusing on Motorboat Race —

福井 弘 教

要約

1947年の地方自治法制定を契機として、競馬（中央・地方）、競輪、オートレース、競艇という多様な公営競技が順次開始された。これらは主に地方自治体が施行者となって主催し、その収益が財政（地方・国）、公益事業等に貢献してきた。具体的には、公共事業を中心に、災害復興、産業経済振興など広範囲に渡り大きな役割を担ってきたが、これはギャンブルという古くから、負のイメージの強い事象に対して、「財政貢献」、「社会貢献」、「競技関連産業振興」という正の側面を入力することにより、本来禁止されている賭博を、正当化する仕組みとなっている。

公営競技の売上は高く推移して、順調に財政貢献してきたが、売上のピークは過ぎ、財政貢献はおろか、逆に一般会計からの持ち出しとなっている施行者も存在する。近年は、中央競馬・競艇を除いて存続についての議論がなされるケースが多く、廃止・撤退が相次いでいる。国策としてのギャンブル事業は公営競技以外にも、宝くじやスポーツ振興くじがあり、カジノについても将来の導入が見込める状況となり、既存の公営競技の改革は喫緊の課題である。

本稿では、日本発祥の公営競技の変遷、形成過程、仕組みについて、競艇（ボートレース）を中心に概観し、現状分析を行うことにより、公営競技の政策課題を提示した。

キーワード

ギャンブル大国、収益事業、VC（ボランティア・チェーン）、協定締結、共創

はじめに

公営競技とは、換言すればスポーツを対象としたギャンブル（賭博）である。日本では1908年の刑法制定時より賭博は違法行為として規定されているが、各競技に制定された根拠法により例外的に認められている。

これまで公営競技全般について、自治体政策の一部としてなされたデータ紹介や、佐々木（1999）に代表されるような、経済学・社会学の視点から、経済情勢との関連による売上分析、ギャンブルに対する社会的な位置づけを提示したアプローチをはじめ

め、競艇の現役選手である著者が「選手へのアンケート」など内部から得られたデータなどを列挙しながら、選手として業界への要望、改善策を提示したアプローチ：江口（2009）などがあるが、競艇を中心に掘り下げて客観的に政策学的観点からなされた研究についての、論文は少なく（競輪、競馬は散見される）、ほとんど整理されていない状況にある。これはイメージから喚起される嫌悪感や負のイメージで構成される先入観、実際にそれらに起因する事件・事象・疾患・環境負荷によるところが大きいと考えられる。対照的に日本においても導入される道筋のついたカジノについては国内外で多くの研究が

なされており、ギャンブル研究に対する国際的な意識の差異は大きいといえる¹。

現在は、どの競技も売上のピークは過ぎ、中央競馬や競艇を除いて、その多くが財政貢献の難しい状態にある²。公営競技の各レース場では近年、廃止や撤退が相次いでおり、こうした決定の背景には施設老朽化・施設改善への費用捻出といった、一般の公共施設と同様の課題がある。今後も廃止・撤退³の動きは、より加速することが予想されるが、これには関係者への補償金など巨額の清算費用を要することとなり、訴訟に発展するケースも珍しくない⁴。

財政貢献するはずが、逆に一般会計からの繰出をすることになっては本末転倒といえるが、廃止・撤退を決定した場合でも、巨額の負担は不可避であり、公営競技には、賭けに参加しない一般市民から、選手・競技関連従事者まで、ステークホルダーが広範かつ多様に存在する。単に廃止・撤退を決定することがベストではなく、課題抽出の上、持続可能性を高めることが求められる。

本稿では、公営競技のなかでは、売上が好調に推移しているものの⁵、きわめて研究の蓄積が少なく、組織形成・運営など特異性を有している競艇を中心に取り上げ、文献サーベイ・事例、フィールドワークを通じた分析を行って、乏しい既往研究をふまえて、政策学的観点から、いかなる特徴や課題があるのかを、展望とともに整理することを目的とする。なお、2012年からの呼称である、「ボートレース」ではなく、「競艇」と表記し、レース場については“場名にボートを追加する表記”，例えば、「桐生ボート」という表記を採用する。

第1章 公営競技の形成と周縁

1.1 日本における公営競技の位置づけ

1.1.1 公営ギャンブルと私営ギャンブル

本稿において、「公営競技」とは、「自治体や国（特殊法人）によって、徴税とは異なる手法により、広く公益性ある財源獲得目的で実施・運営され、収益事業の対象として独立採算を原則として開催されるスポーツ競技」と定義する。これは合法賭博の施行権が自治体・国という「官」（公営）に限定されてい

ることに依拠する⁶。

また、「公営競技」を包含する「公営ギャンブル」の範疇としては宝くじ・スポーツ振興くじ（以下、toto）も含めることができる。宝くじ・totoも公営競技と同様に、特別に制定された根拠法（「当せん金付証券法」など）により合法化されており、公営ギャンブル全体を俯瞰すると、日本において官（公営）が運営しているギャンブルには、実に多くの国民が参加しているといえる⁷。

他方、「風俗営業等の規制及び業務の適正化等に関する法律」（以下、「風営法」）の下で「賭博」ではなく「娯楽」とされ、その運用実態（景品の換金化に付随した循環過程）からすれば、限りなく違法に近い存在であるパチンコ（スロットを含めて以下、パチンコ）だが、公営競技にみられる直接的な根拠法はないものの「合法」とされる「枠組み」があり、「民」（民営）による「私営ギャンブル」と定義する。現時点において合法カジノは存在しなくとも、日本が「ギャンブル大国」と指摘されるのは、前述した、のべ8種類（公営：7、私営1）のギャンブルが存在し、その売上が国家予算（国家予算の基本的な規模を示す一般会計総額）の30%を超えることに依拠している（2016年度予算は約96.7兆円で、これを基に計算すると約30%だが、過去には50%に相当した時期もある〔財務省HP〕）。以上の公営・私営ギャンブルであれば、市民は合法的に参加可能である。

これまでの考察を整理すると、現在、日本においてギャンブルは公営・私営の2種類が存在し、この類型に当てはまらないものはすべて違法となり、現段階においてはカジノも違法となる。前者は「官」主催の下、公益性を追求し、後者は「民」主催の下、営利を追求する前提となっている。

1.1.2 公営競技の概要

「戦後復興」を起点として、地方・国への「財政貢献」、「社会貢献」、「競技関連産業振興」という目的を掲げて開始された公営競技の特徴は、公営競技年表（福井2016：9）に示されているように、いずれの競技も現行の公営競技としては、「戦後に始まっていること」、それらの起源ということになる

と、競馬は江戸時代、競輪・オートは明治時代が端緒であり、競艇については“モーターボートレース”としての起源は定かではないが“ボートレース”としてはやはり、江戸若しくは明治時代が起源とされる。つまり、公営競技のベースとなる競技は古くから存在していたことが特徴としてあげられる⁸。

現在、公営競技は4種5競技、存在している。「図表1-1」に示した監督官庁からの許可により主催が認められ、民による主催は想定されていない。現在では本場（実際にレースを行う競技場）と場外発売場などを合わせると長野・沖縄を除く、実に45都道府県に公営競技の「投票可能施設」は存在しており、その数は400か所以上に及んでいる（後述するが、増加傾向にある）。毎日必ず、全国いずれかのレース場でレースが行われているのが日本の公営競技であり、参加の意思さえあれば、いずれかの公営競技に容易にアクセスが可能な環境である。

1.2 競艇誕生の背景

本節以下では、全国モーターボート競走施行者協議会編（1970：820-837）、全国モーターボート競走連合会（1981：3-28）、日本船舶振興会（1992）に基づいて形成過程を考察する。

公営競技「最後の競技」として1951年に制定された「モーターボート競走法」が公布され、翌1952年に長崎県大村ボート場で競艇が初めて開催されたが、その後の事象をみる限り、競艇誕生に笹川良一（以下、笹川）がイニシアチブをとったことは明らかである。「実質的な創始者」とされる笹川はA級

戦犯容疑者の指定を受け、勾留されていたが、不起訴となり釈放され、競艇の立法化へ向けて東奔西走し、他界するまで競艇界のトップとして、CMにも頻繁に登場するなど、多方面に手腕を発揮した。

笹川は、「勾留時に競艇を企画していた」としているが、同時期に、「競艇の企画を考えている者が複数いた」ともされる。こうした者も含めて、政界の実力者等の協力の取り付けに成功し、1951年3月、議員立法として初めてモーターボート競走法案を衆議院に提出させる。法案は衆議院で可決されたが、参議院では否決され、「国会史上初めて行使された」という憲法第59条第2項（衆議院再可決）に基づいて、衆議院に戻された末に逆転可決された。公営競技は戦後間もない時期に開始され、いずれも議員立法からスタートしている。ギャンブル法案は、その内容からして、閣法として上程しづらい側面があったと考えられるが、その背後には、笹川を中心として、積極的なロビー活動が行われるなど、各競技誕生に奔走・関与した人物、組織、議員らの存在がうかがわれる。

1.3 競艇の法体系

競艇の根拠法であるモーターボート競走法は、大きく、①競走実施関連、②収益・交付金使途、③振興機関について規定している。具体的には、①競技実施場所、開催回数制限、選手・審判員の登録制、業務執行基準、国による指導監督、不正行為の罰則、②収益の公共使用、振興機関への交付金算出根拠、③貸付、補助などの業務、交付金使途、事業計画な

図表1-1：公営競技の基礎的事項

区分	監督官庁	施行者	競技開始年	根拠法
中央競馬	農林水産省	特殊法人 JRA (日本中央競馬会)	1948年	競馬法 日本中央競馬会法
地方競馬	農林水産省	地方自治体	1948年	競馬法
競輪	経済産業省 (通商産業省)	地方自治体	1948年	自転車競技法
オートレース	経済産業省 (通商産業省)	地方自治体	1950年	小型自動車競走法
競艇	国土交通省 (運輸省)	地方自治体	1952年	モーターボート競走法

出所：著者作成、競輪・オート・競艇は旧省庁名を含む。

どがある。

主催する自治体の役割については、競走実施基準（開催回数、入場料等）、施行者の場内取締りの責務、施設の位置・構造・設備基準等が根拠法及び、それに基づく省令、モーターボート競走法施行規則（以下、施行規則）によって詳細に規定されている。

また、自治体は各公営競技の根拠法を基準として、それぞれの競走実施条例（以下、実施条例）を制定している。実施条例も根拠法改正と共に随時、改定されてきたが、これは競技を実施する際の、開催、入場料、投票券、競走実施事務の委託、競走場内の秩序維持の措置等を定めたものであり（中間市行橋市競艇組合モーターボート競走実施条例）、従って、総体的に競艇をはじめとした公営競技は「法律、省令、条例」の「3法」によって厳格かつ、細部にわたって規律されているといえる。

根拠法・施行規則が細部にわたり規定されており、自治体の実施条例で制定可能な箇所はあくまで根拠法、省令の範囲内に限定されている。施行権が自治体にあっても、監督権は国にあり、自治体の裁量は、前述した「事業廃止」という逃げ道以外は、ほぼないに等しいといえ、現在の法体系下では硬直化した運営に陥りやすい体質・環境にある。

1.4 環境と組織

1.4.1 GHQ主導で開始された公営競技

戦前から公営競技として実施されていた競馬には、複数の施行主体が存在していたが、戦後GHQから独占団体と認定されて、いずれも解体を余儀なくされた。公営競技の施行主体が自治体（中央競馬は除く）となったのは、GHQによる間接統治下での戦後改革によるものである。地方の行財政も転換して、知事も「官選から民選」へと変化した時期でもあり、施行主体が自治体とされたのは自然の流れであったといえる。

GHQは公営競技導入にあたり、「中央集権は不可、民間による全面的運営も不可」という指導を行った。換言すれば“自治体運営可、完全民営不可”という趣旨であるとも解されるが、こうした条件付きの公設公営方式が公営競技の起源となっている

（東京都競馬2000：4）。

財閥解体などにもみられるように、GHQによる戦後改革は公営競技政策においても不完全な形で終了した。すなわち、中央政府に施行権こそないものの、監督権が付与され、各競技関連団体が官僚の天下り先となっている現状をみれば、それは明らかである。他方、“完全民営不可”については今もなお、継続されている状況であるが、詳細については後述する。

1.4.2 全国組織と競艇の特異性

適正な運営に向けて、公営競技界においては施行者の全国組織が設立され、競技運営・実施に関する組織、事業振興・社会還元を行う組織が順次設立、整備され、競艇界においては1951年、競技部門の実務を担う、（社）全国モーターボート競走会連合会が結成・設立され、競走実施事務の一部を都道府県毎に設立された、モーターボート競走会の上部調整団体としての機能も担った。

他方、施行者と全国組織の関係性であるが、「他の競技では施行者が出揃った後に競走会をつくったが、競艇の場合、我々が法案をつくり、金も出して、競走会を先につくり、後に施行者をつかせる形式をとったことで施行者の弱体化を図ることができた」、と笹川も述べているように（全国モーターボート競走会連合会1981：11）、前述した競走会組織を強固なものとしており、組織編成についても笹川の周到な準備がなされていたこと、他競技においては、「施行者権限が各競技全国組織よりも強い」、ことが読み取れるが、競艇の場合、トップダウンによる組織統制が徹底されていると考えられる。

また、当初、振興部門組織はなく、施行者には関連産業振興制度、国庫納付及び国家予算計上制度が存在したが、競艇による売上の一部を連合会に納付する制度に改正された。その後、振興部門の実務を担う団体（現：日本財団2011～）として、最初に日本船舶工業振興会（1959）が設立され、その後、「長沼答申」により日本船舶振興会（1962）へと改組された。これは、自らが交付金分配をするだけでなく、他の団体が船舶関係の事業に関わる場合の補助

金を交付する役割を担うものである。こうして、競艇事業は全国モーターボート競走会連合会と日本船舶振興会（以下、振興会）の2つの組織で分担することとなった。

他競技においては、「1組織かつ特殊法人」という形態により運営されていたが、競艇の場合、全国モーターボート競走会が担う「競技部門」と、振興会が担う「振興部門」が明確に分離されて、更に民法上の法人（競技部門：社団法人、振興部門：財団法人）として、運営を認められた点が大きな特徴であると同時に、特別な優位性を付与されたといえる。つまりは、振興部門を端緒とした多様な組織形成である。

競艇の他競技にない優位性の確立は、鎌田（1991）が指摘するように、笹川によるところが大きい。古川（2002）は競艇の優位性について、「最後に参入した競艇にはGHQの方針転換により規制が行き届かなかった」との指摘をしているが、これは検証が困難である。笹川は政界とのパイプを持ち、GHQとは友好関係を構築し、振興会の特殊法人化（国の監督権限強化）を画策していた官僚に対しては、あえて財団の要職として迎え入れることにより、囲い込みに成功する。これ以降、一定割合の官僚を配置（天下り）させ、運輸省を事実上の支配下に置いた。各省庁が特殊法人をつくる「官製」天下り先ではなく、笹川が財団法人をつくる「民製」の天下り先によって、結果的に国は、笹川や振興会に対する監督機能を事実上、喪失した状態になる。GHQ撤退間近に競艇根拠法が制定されたことは事実としてあるが、GHQのみならず、多方面に対する笹川の働き

かけが、奏功した結果、競艇の優位性が確立したと考えるのが妥当である。

それでは、「国の監督権限が及ばない振興部門」とは具体的にどのような事業を行っていたのであろうか。現在の競艇関連団体、競艇をはじめとした公営競技関連組織・ステークホルダーについても確認する。以下に、①（公財）日本財団の事業内容、②現在の競艇関連団体、③ステークホルダーを提示する。

①基本的な業務変更はないことから、前身の振興会の資料に依拠して、「図表1-2」に整理をした。振興事業は、大きく2つに分けられ、具体的には、I. 貸付事業、II. 補助事業：1号関係補助金・2号関係補助金である。I.において銀行などの金融機関を通じて国に代行する形で貸付業務を行い、II.の補助対象は極めて広範囲となっている。貸付事業においては順次、融資者拡大と融資条件緩和が図られ、補助事業では国内外に広範展開したことにより、否応なく、内外からの財団に対する評価は高まった。こうして、笹川は「政・官・財」の後ろ盾をえた競艇運営を可能とした。

②現在の競艇の主要関連団体としては、以下の8組織となっている。1) 競走実施機関、2) 振興実施機関、3) 施行者協議機関、4) 情報管理、広報実施機関、5) 選手相互扶助機関、6) 選手養成機関、7) 施設所有者協議機関、8) 場外発売場所有企業協議機関があり（ポートルースHP）、1) 競走実施機関と2) 振興実施機関以外の機関については、根拠法に依拠して存立しているわけではなく、自主的に設置されたもので、この組織構成のみをとっても肥大化している印象だが、他にも（公財）笹川平和財団のように、笹川の名を冠した組織が複数存在している。他競技との比較においては、4)の広報に特化した機関を設置していることが競艇の特徴であり、優位性を保持している要因でもある。

③他方、ステークホルダーは、施行者自治体、競技関連従事者、監督官庁、団体などの他に選手、ファン、一般市民、施設運営会社、所在地自治体、水利権者など、実に多くが含まれる。

図表1-2：（公財）日本財団の業務内容

区分	業務内容
貸付事業	金融機関を通じた、中小造船関係事業者への貸付
補助事業 ・1号補助金(造船、海難) ・2号補助金(上記以外)	公益法人等、造船関係団体、海難防止関係団体、海事思想・観光・航空関係団体、文教・体育関係団体、社会福祉・防犯・防火・消防等の公益の増進を図る団体への補助
業務指定	協力援助、周知啓発等

出所：水野・山田（1988：327）

1.4.3 公営競技の転機—安定的共存へ—

公営競技は近年、国レベルでアジェンダとして議論されることは久しくないが、過去には、2度議論の場が設けられ、これらは後の公営競技政策に大きな影響を与え、パラダイムシフトの転機となったことは間違いない。具体的には、以下に示す「長沼答申」と「吉国懇」である。時限的に開始され、開始された後も批判の矛先が向けられる公営競技であったが、こうした「お墨付き」を得て、共存共栄が図られたといえる。

① 公営競技調査会「長沼答申」

各競技が浸透するなか、競輪をはじめ、各地の競走場でファンの騒擾事件が多数発生したことなどから、1955年以降、反ギャンブル運動が高まったことを受け、総理府の「公営競技調査会」(1961年：池田首相の諮問機関)は1961年7月の最終答申(以下、長沼答申)で、公営競技見直しの提言を行った。これが最初の議論である⁹。

全般的には「現状維持・存続と抑制」を前提とした制度改善案が示され、競艇については、①競走の健全化に関する事項、②収益の使途に関する事項、③振興会設立に関する事項がアジェンダとなったが、ここで注目すべきは、②の「収益使途」で、当初の使途に対して、より広範な使途が追加されたことである。収益使途については以下の答申を行っている¹⁰。

「公営競技による収益の使途については、公営競技発足当時との状況の変化に鑑み、次の点を考慮する。(中略)売上金の一部を、関連産業等の振興に充当することとするが、その他に福祉事業、医療事業、スポーツ、文教関係等にもなるべく多く充当することとし、この趣旨を法律に明記すること」とあり、従来の関連産業振興に加えて、多様な収益使途が付与された(公営競技調査会)。

② 公営競技問題懇談会「吉国懇」

長沼答申から16年が経過して、再び公営競技見直し議論が叫ばれ、1977年、「公営競技問題懇談会」が設置された。これは吉国懇と呼ばれ、懇談会は1979年に意見書を提出した。各競走法が根拠にする戦後の復興資金調達と地方自治体の財源確保も一

定の成果が得られたと総括され、公営競技の存廃が首長選の争点となるケースも多くなり(寄藤2005:11)、こうした自治体の動きに反応した結果であると考えられる。つまり「交付金、納付金」といった納付義務に対する、反発鎮静化の狙いである。

意見書の要旨としては公営競技の参加人口、売上増加に伴う、公正確保と適正運営・環境整備が掲げられ、原則として増やさないとしていた場外発売・開催回数などの弾力化(増加)を許容し抑制基調から転換した検討を加えた運営が認められた(公営競技問題懇談会)。これにより、「売上向上環境整備」という“餌”と「収益からの納付義務」という“鞭”を各施行者に対して自覚させたといっておく、同時に、当初予定されていなかった利権と公営競技が不可分の関係性になったともいえる。

また、吉国懇によって、現在、メインストリームとなりつつある場外発売や重勝式投票導入等の近代化に向けた基盤整備が進められた。すなわち、長沼答申と吉国懇を踏まえて、公営競技存続と抑制基調からの脱却、競技・振興各部門の全国組織創設、整備、種々の納付義務などが確定されたといえる。

第2章 公営競技—現状分析

2.1 収益・経費構造

2.1.1 施行者粗収入(控除率)

戦後の短期間で根強い反対もある中、見切り発車の如くスタートした公営競技だが、前述した2度の国レベルの議論を経て、娯楽としてのギャンブルは社会現象とよばれるほど活況を呈した。競艇も近年は約1兆円付近の売上で推移しているが、最盛期には2兆円を超えていた。公営競技は「金のなる木」ともてはやされた時代もあったが、施行者からすれば、いかなる収益・経費構造となっているのだろうか。

施行者は、投票券売上の75%を払い戻し、残りの25%(控除率)が粗収入となる(競輪、競艇)。なお、オートは控除率が30%(特定レースでは20%)、競馬は20-30%となり、近年、オートと競馬で控除率の改正・変更があり、今後も各競技の売上動向等によりマイナーチェンジが予想される。開催経費など

は、この中から支出され、剰余金が施行者の収入となる。日本の公営競技で採用している賭式(仕組み)は、パリミュチュエル方式(Parimutuel Betting)であり、客が購入した金額全額をプールし、競走後に控除率分を差し引いた後に的中者に配分する仕組みである。

2.1.2 交付金と納付金

競艇において、上記25%の粗収入のうち、経路が確定しているのは、(公財)日本財団への交付金2.6%、(財)日本モーターボート競走会への交付金1.3%、(地方共同法人)地方公共団体金融機構への納付金1.1%で、開催経費(実費)と施行者自治体への配分額は未確定事項である(〔一財〕日本モーターボート競走会HP)。佐々木(1999)は、開催経費については14%計上されるとされ(1994年実績)、この計算からすると自治体収益は僅かに6%未満ということになる。明確な自治体収益は売上などによっても変動するため不明であるが、きわめて少ない割合であることは間違いない。

上納金としては、交付金以外に地方公共団体金融機構への納付金もある。これについては競艇界でも根強い反発のあった1970年創設の「公営競技納付金制度」(地方財政法附則第32条の2)であり、施行者に偏在する収益金の全国的な均てん化を図るため、黒字団体に限り、収益の一部を地方公共団体金融機構に納付しその運用益を活用して、機構が地方公共団体に貸し出す資金の利下げに充当する制度である(坂越2010:131)。

地方公共団体金融機構とは自治体に対して長期かつ低利の資金を融通することを目的とする、機関であり制度は10年間に限った時限的措置としてスタートしたが、以降累次の法改正により延長が繰り返されてきた。これは売上低調となった公営競技からの納付制度の抜本的見直しを行う必要があるにもかかわらず、事実上、「恒久的」となった制度を国が都合よくコントロールしてきた結果である¹¹。

この制度によって、公営競技施行に関与しない自治体の利益享受が可能となるメリットがある反面、売上最大化を図り、黒字を出しても納付義務が発生することにより黒字施行者のモチベーションの維持

がデメリットとして考えられる。すなわち、さまざまな規制があるなかで、施行者なりの創意工夫を施したとしても、この制度によって施行者収入は減少するのである。

2.1.3 競艇の会計制度

他方、会計制度にも着目する必要がある。公営競技は収益事業であり、継続した利益確保が必要であり、会計処理についても官庁会計ではなく、企業会計に準じた地方公営企業会計を使用することが望ましく、永江(2013:47,53)によれば、「競艇施行者の関連団体である、(一社)全国モーターボート競走施行者協議会が監督官庁である国交省の要請により競艇施行者の決算に企業会計の導入を図ることとなったが、何ら強制力を持つものではない」とのことだが、競艇においても、地方公営企業会計未採用の施行者が過半数を占めている中、現状において、公営競技施行者による会計制度は「官庁会計」と「地方公営企業会計」が混在している¹²。一般的には、企業会計導入のメリットは大きく、具体的には以下の通りである。

①正確なコスト把握につながる採算管理が可能、②現金以外の負債・資本を個別に把握することができ財政状態の把握が容易、③フロー・ストックの視点を踏まえた財務情報の把握により議会・市民への説明が容易になる、といったメリットが考えられる。事業の持続可能性、昨今の売上状況、カジノ動向等を踏まえると、企業会計導入による競艇の財務状況の可視化、透明性確保の前進を図ることのできる意義は大きい¹³。

2.2 運営方式の変遷

第1章で指摘したように、GHQによる「中央集権は不可、民間による全面的運営も不可」という指導の下、条件付きの公設公営方式が公営競技の起源となった。いわば曖昧な公設公営方式が今日の施設運営の礎となったのだが、景気低迷・少子高齢といった状況下では、この方式が公営競技発展の阻害要因となったことは否めない。

特に公営による運営は、以下の3点の問題が析出される。①経営マインド欠如:公務員体質、②財政

運営:官庁会計, ③組織:短期間のローテーション制, 専門性欠如であり, 硬直化する要素が多く, 今後も「公営」が継続されるレース場については注視する必要があるが, 遅まきながらその方式にも変化がみられるようになった。その契機となったのは2001年から始まった小泉政権下における構造改革であり, 公営競技においても制度改革が行われた。すなわち, 2004-2007年にかけての公営競技関連法改正による民間事業者参入である。しかし, それは完全な民営ではなく, 「公設民営」と呼ばれる特殊形式の民間参入であり, 別名「包括的民間運営委託方式」とされる。

現在の公営競技法制は事業に関連する権利を「施行権」と「運営権」の2つとしているが, 後者についての規程は2001年の小泉改革以降の新しい概念である。これは, 施行者の決定した方針に基づいて, 実際の事業の遂行を行う権利で, これにより, 民間事業者が公営競技から利益を享受することが可能となった。官が施行権を保持しながら, 運営を委託した民間事業者とその利益を分けあうことで, 公営の枠を守りながら, 一方で民間ノウハウと資金力を利用することを可能とした制度, これが「公設民営」方式である(木曾2014:171)。

従来の「公設公営」方式は「施行」と「運営」が一体となつての運用であり, 柔軟性に欠ける側面も有したといえるが, この公設民営方式により弾力的運用が見込まれ, 上記①~③の課題解消・緩和に寄与することが見込まれたが, 実際には, 期待された成果は得られていないケースが多い(第3章参照)。

2.3 参加自治体現状

競艇は現在, 35施行者(県1, 市19, 町1, 一部事務組合(以下一組)11, 企業団3)で, 一組に参加している自治体をそれぞれカウントした構成数では103を数え(〔一社〕全国モーターボート競走施行者協議会HP), 売上推移や経済情勢と施行者数も同様の変遷をしてきたといえる(売上上昇時は増加し, 下降時は減少する)。マクロの施行者としては, 県, 市などの単独主催もあるが, 一組として広域での参加も多くなっている。ミクロの参加形式と

しては施行者として参加する場合と場所を提供して参加する場合がある。

施行者として参加する際の収益は前述した通りだが, 後者の場合, 場所を提供することで施行者や施設運営会社から「寄付」などの名目で「場所代」に相当する利益を享受可能なシステムとなっている。他方, 競艇施行者の約40%を占めている「一組」だが, 齊藤(2010:36-38)が指摘するように, 問題点として住民, 自治体の意見が反映されにくい点があげられる。議会は設置されているが直接運営ではなく構成自治体議会の中から選出される。つまり, 住民により直接チェックをうける仕組みがなく, 議会が形骸化しているのである。組合での事業は構成自治体の行政事務から離れることから, 管理者の自治体以外は組合事務に関心が薄まり, 結果として, 人任せの無責任体制となる。公営競技が一般市民からすると「遠い存在」であるのはこうした施行者の実態も影響している。

第3章 公営競技の政策課題と展望

3.1 レジャー空間の変容—競合時代を経て—

これまで, 競艇を中心に公営競技視点から考察してきたが, ここではレジャーの視点から考察したい。レジャーを消費する場所, 「レジャー空間」は時代と共に変化し, 現在ではレジャー施設, 自宅に限らず, いつでも, ポータブルに「レジャー空間」として成立しうる環境にある。以下では時間消費の概念から「滞在型」, 「非滞在型」という概念を用いて論じる¹⁴。

公営・私営ギャンブルで売上が最も高いのが「完全滞在型」のパチンコである。ICT技術が普及した現在でも, パチンコ店に足を運ばなければ遊戯することは不可能である。一方, 完全滞在型から, 一部滞在型(インターネットや放送チャンネルの普及・拡大による場所を選ばぬ参加形態)へと変容している公営競技の売上トップは中央競馬である。歴史的優位性・良好なイメージ醸成により, 売上トップに君臨して久しい中央競馬であるが, ファンからすると必ずしも参加機会が多く提供されている訳ではなく, むしろ業界の中では最も少なく, 土・日開催

を基本としている（〔財〕余暇開発センター1981：17）。これは端的に言えば、客単価、つまりは賭け金が高いことを意味しており、必ずしも参加する機会の多少が売上に影響を及ぼさないといえる。

インターネットが普及する以前、これは売上の上昇期（バブル期）とも符合するが、各公営競技が、こぞってTVCMを精力的に行っていた時期（1990年代）があったが、ここでも中央競馬は先陣を切っている¹⁵。また、同時期に単独の場外発売場設置も売上向上の切り札としてオートレースを除く各競技で導入することがメインストリームとなっていた¹⁶。まさに、公営競技の競合時代である。公営競技もパチンコ同様、完全滞在型からスタートしており、当時の流れは、それを踏まえたものであるといえるが、インターネットの急速な進展に施策が後手を踏んで、それらが必ずしも、即応的に売上向上には結びつかなかったと考えられる。

3.2 公営競技ガバナンス（運営方式と組織）

これまでの考察で、公営競技の売上不振は、環境・社会・経済など多面的要因からなることを指摘したが、官（自治体・国）主体による運営のあり方やギャンブル政策が状況悪化に拍車をかけることになったことも否定できず、国、自治体も安易に「財源獲得のみに収斂した」と指摘せざるを得ない。つまり、公営ギャンブルのガバナンスが適正に機能してこなかったことも問題点として浮上する。以下では競輪・競艇の事例から考察していく。

「公設公営方式」が基礎となっている公営競技であるが、実際には各競技において運営面の差異がある。小泉改革の産物である「包括的民間運営委託方式」は近年、競輪をはじめとして盛んに行われている。この方式の導入は競輪においてはその場凌ぎの最終判断に過ぎず、事態の好転には繋がっているケースは、ほとんどみられない。民間といっても、参入しているのは結果として、従来から公営競技に関連した業務を行っている会社に限定されており、大きなパラダイム変化は期待できず、単純に、「施行者が運営権を期限付きで売る」形式のものになっている。国が制度設計をしたのは良いが、実態に即

したものではなく、「時代遅れ」の制度となっている。

他方、競艇には地方公営企業法による組織を活かした成功事例がある（競輪では導入実績がない：中山〔2013：3〕）。浜名湖ボートは早くから、競艇事業を地方公営企業化して、浜名湖競艇企業団として運営してきた。当初は一組：浜名湖競艇組合（1953）としてスタートしたが、1967年地方公営企業法に基づく浜名湖競艇企業団へと改組した。近年は、この法に基づく改組が散見されるようになったが、これだけ早い時期に改組しているケースは稀である。自治体の一部署ではなく、企業団として独立することで、財務や人事の裁量権が拡大して独自の事業、人材育成が行えるメリットがあり、第2章で指摘した種々の弊害の除去につながる可能性が高い。競艇においては、旧来型の施行者が施設運営も行う「一体型」よりも、浜名湖の「企業団・局型」や「民間型」による施設運営が主流となっており、浜名湖ボートに代表される成功事例に倣って、単に民間に運営を丸投げするのではなく、地方公営企業法と連動した形式の運営の増加が予想される。

運営のほか、組織にも着目する必要がある。公営競技の組織は、経済産業省の報告書（2011:26 - 29）にもあるように、VC（ボランティア・チェーン：「加盟店が自発的な意志に基づいて組織を結成あるいは加盟した組織」）であり、本部は、加盟店によって結成されたので、加盟店は、本部利益からの戦略的投資という利益の還元を受けることができる）をベースとした組織運営がなされていると考えられる。すなわち、加盟店が施行者自治体であり、本部が各競技の中央組織（本部）という構図である¹⁷。

上記、報告書において、競輪事業の組織運営において、VCになぞらえて、「本部機能や加盟店同士による横のつながりが皆無であり、個々の施行者自治体中心の脆弱な体制を指摘したうえで、競艇の意思決定過程や責任所在のあり方などが優れている」としている。競艇では、「1.4.2」で、指摘したように創始者である笹川が周到に準備をしたうえで、施行者自治体を中央組織の支配下におき、中央組織を中心としたトップダウン方式が競艇において

は定着した。もともと、GHQはこうした組織を嫌ったわけだが、現在の公営競技の置かれた状況をふまえると、競艇にみられるガバナンスが重要であることがうかがわれる。

自治体によって、公営競技の位置づけは大きく異なると考えられるが、未だに小規模自治体において、公営競技は重要政策であり、財政的にも依存している実態が少なくない。国策の一環として導入された公営競技は、特に地方自治体から積極的な要請をうけて開始されたわけではなく、各競技の関係者と国の利害が一致したことによりスタートした。根拠法、省令、条例によって、事業についての裁量は限定的であり、各施行者で少なからず、許容範囲内で工夫を凝らすことは散見されるが、各競技の中央組織によるバックアップや施行者として参加している自治体間での連携が不可欠であると考えられる。

3.3 収益・経費構造の課題と示唆

公営競技の経営圧迫要因として、交付金・納付金にみられるような、施行者が独自で決定できない経費比率が高いことも見逃せない事実である。財政貢献という言葉の背後で必ずしも正当ではない財政貢献、例えば、公営競技間での「重複した財政貢献」があり、これは各公営ギャンブルの用途として度々登場する「広く」「その他」として括られて頻出する「官製用語」に問題がある。

例えば、公営競技の場合、長沼答申で「売上金の一部を、関連産業等の振興に充当することとするが、他に福祉事業、医療事業、スポーツ、文教関係等にも多く充当すること」とし、実際の競艇根拠法では「体育事業その他の公益の増進を目的とする事業の振興」(モーターボート競走法第1条)と規定されている。他方、「新規参入」したtotoについても、「広く」スポーツ振興に充てる目的で導入された経緯がある¹⁸。

国は、上納金割合の拡大を狙ったのだろうが、これは施行者に悪影響を及ぼしており、競艇も自治体一般会計への繰出金額よりも、振興団体である日本財団への交付金が上回る状況が続いている。各公営ギャンブルで振興対象、種類の振り分けといった

「選択と集中」を行うなどの可視化、売上から拠出される上納金額の引き下げ等の抜本的な構造改革が求められる。現状では、表面的な可視化はなされているものの、広範かつ、重複した振興先によって逆説的に明瞭性はないに等しいといえる¹⁹。

3.4 共創時代—新たなフレーム創出へ—

2011年以降、公営競技の売上はオートレースを除き、堅調に推移してきているといえるが、公営競技ファンが複数の競技に参加するという特徴を捉えて、横浜では先進的な取り組みが行われている²⁰。全ての公営競技場外発売場が徒歩圏内に設置されているのである。「国内唯一」とうたわれている通り、複数の公営競技を至近距離で楽しめるのは、ファンのみならず、相乗効果による売上増が見込める施行者にとってもプラスであるし、周辺経済活性化にも寄与することは間違いない。また公営競技のなかでは苦境が続くオートレース場(伊勢崎:図表3-1)においても、中央競馬・地方競馬の購入が可能となっており、近年、公営競技投票施設の集約・複合化が進展している。日本では商業施設にみられる複合型施設が浸透するようになって久しいが、公営競技についても単独での存立は難しい時代であり、各競技のコラボレーションによる集積化が売上向上に必須のピースとなっているといえるが、同時に「付加価値」を付与する必要もあるだろう。すなわち、収益第一主義からの脱却である。

公営競技は寄藤(2005)が指摘するように「集金装置」として機能してきたが、これのみにとらわれては持続可能性が否定される。すなわち、少子高齢化やカジノ導入など様々な環境変化をふまえれば、大幅な売上増のフェーズに期待はできず、財政貢献以外の役割を担わせることが重要であり、限定的な層に固定されている閉鎖的空間を、新たなフレームを用いて開放的空間とすることを目指す必要がある。フレームの創出にあたっては、既に一部で実施されている防災協定にみられるような、「協定締結」がカギとなっていこう。

競艇界では、1997年に大規模災害時の相互応援に関する協定が結ばれている。協定内容としては人

図表 3-1：公営競技の集積・複合化_伊勢崎オートレース場（群馬県）



出所：2016/8/28筆者撮影

オートの他，馬のロゴマークなどが表され，中央・地方競馬も投票可能となっている。

員・資器材・物資・施設提供であり，締結市町村は17自治体で，東は桐生市（群馬県）から，西は唐津市（佐賀県）までの広範囲となっており，特色としては競艇施行者の一部である自治体間で協定を締結し，広域に渡って締結している点があげられる（常滑市，自治体間の災害相互応援協定）。各レース場，官有・民有地の差異はあるが，広大な面積を誇り，場によっては適切な施設改善や更新もなされていることから，全般に公営競技場は防災拠点として利用できる機能を有している。しかし，全国的にみても，こうした防災協定ですら，未締結のレース場も多く，一般市民のアクセシビリティを高めるためには，こうした協定の義務付けがベンチマークとなるろう。

将来的には，レース場・施設運営会社と行政間の協定締結を義務付ける施策，法整備が望まれる。もちろん，防災拠点のみならず，交流拠点（憩いの場）・交通拠点（カーシェアリング，レンタサイクル拠点）・教育拠点（小中学生への職業体験，紹介など）・行政拠点（従来出張所にみられる行政サービスを担わせる）など，これまで収益（経済）重視であった公営競技に対して，少子高齢化などのファクターを逆手に取った環境・社会に寄与する様々な内容の協定フレームが想定できる。ステークホルダーが多様であるにもかかわらず，参加フレームが限定的であることから公営競技の閉鎖性に焦点が当てられるが，限られた主体のみならず，多様な主体

間において，ハード・ソフト共に共創していくことが公営競技政策においては重要となる。

第4章 考察

多方面に大きな影響力をもった創始者によって舵取りされてきた競艇は，公営競技界において「異質」で，存在感がある一方で，関連組織が多様化していることなど，一般市民からすれば，不明瞭な点があることは否めない。他方，公営競技界の売上トップに君臨する中央競馬は組織もコンパクトで内部の意思決定が容易であるだけでなく，他の公営競技と比較すると組織内部が可視化されており，透明性が高い。これに倣って他競技も競技部門・振興部門などを統一して1組織とするのが理想であるが，これまでの蓄積もあることから，転換へのハードルは高いといえる。しかし，女子選手への優遇措置，配慮にみられるように近年増加傾向にある他の公営競技女子選手の模範となる施策も多く，競艇のリーダーシップが，今後，随所で求められよう。

公営競技界は①共存➡②競合➡③共創の時代変遷がみられた。すなわち戦後に手探りの状態でスタートし，草創期，長沼答申，吉国懇の時代は①，経済成長，公営競技浸透による売上急増期は②，経済低迷，人口減少，レジャー多様化，公営競技のみならず異業種とのコラボレーションが活発化している現在の③である。公営競技は導入後の早い時期から，

レジャーの1つとして容認され、必要悪としての役割も担ってきた。レジャー空間の多様化により過去と比較すれば、その役割は縮小したといえる。

これまでの考察を踏まえた政策課題としては、以下の3点に集約できる。

- ①収益使途については「戦後復興」の趣旨が時代と共に薄れていき、のべ7種の公営ギャンブルが乱立するなかで、福祉事業、医療事業、スポーツ、文教関係等への振興・公営競技納付金などの使途が追加付与された。これについては、重複した使途や納付金を取り巻く自治体の環境変化といった課題が析出されるはずだが、特段の議論はなされず、いわば「不作為」の状態が続いており、結果として施行者自治体の取り分は減少して、官僚など招かれざるステークホルダーが受益者となっており、自治体収益を増加させるための環境整備が不可欠である。
- ②公的主体による賭博の施行・運営は、超少子高齢化・人口減少の進行や、経済停滞・デフレ不況など、様々な変化に対して、漫然とした運営は持続性を遮断する。各競技は、「政・官・財」のバックアップを受け、当初予定されていなかったステークホルダーも多く存在することから消滅の可能性は低い。しかし、将来導入される可能性があるカジノとの共存・競合などを想定すれば、収益事業を持続可能に運営するためのガバナンスが不

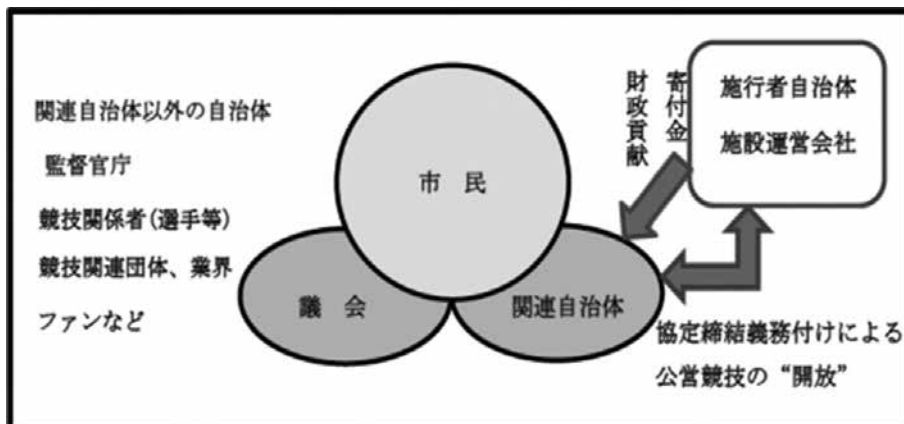
可欠であるが、現状においては、それが加味されていない。

- ③収益事業である公営競技において、売上の「最大化」を追求することは自明であるが、顧客ではない層（潜在的・アンチファン）に対しても、公営競技を身近に感じられる存在として認知させ、アクセシビリティを高めることが重要であり、そのための仕組み・仕掛けづくりが急がれる。現状においては、一様に「売上向上」のみに主眼を置いている。持続可能性を高めるために、収益確保プラス α のフレームを多様に創出することで、「公設」による「公営競技」の付加価値が創造されるはずである。つまり、財政貢献以外の新たな役割を協定などのフレームを用いて、担わせるのである（図表4-1）。

おわりに

本稿では競艇を切り口として考察を進めたが、他競技についても詳細な分析を行うことで、公営競技の各競技の特徴・差異や更なる政策課題・展望を見出せる可能性がある。また、高齢者を中心とした来場者や周辺住民へのステークホルダー調査を行うことも検討したが、実現には至らなかった。調査による新たな成果の析出が見込めるものの、「一部滞在型」がメインストリームとなりつつある現状におい

図表 4-1：公営競技の「開放」に向けたフレーム（協定）



出所：筆者作成。「関連自治体」とは直接利益のある自治体とし、議会は関連自治体の議会とする。

公営競技には多くのステークホルダーが存在し、最も重要視されるべき市民のためには議会と関連自治体を中心となつて、単に財政貢献を担うのみならず、多様な協定フレームを創造することによるハード・ソフト両面からの「開放」が重要となる。

て、来場者調査は研究に寄与する回答を得られる可能性は低く、周辺住民についても、有効回答が多く見込めないことから断念した。こうした調査は、長いスパンでの調査が不可欠となろうが、それらは今後の研究課題としたい。

注

- 1 公営競技の売上が急伸する1960年代後半以降は、経済成長加速と共に「公害」「環境」という言葉が身近なものとなった。公営競技場の周辺では古くから騒音・ゴミ・風紀・交通渋滞など多様な環境問題を発生させた（柏原・村上1981）。
- 2 各競技とも90年代に売上のピークを迎えて以降、減少傾向にある（矢野経済研究所2010：409）。
- 3 施行者が自発的に公営競技を事業廃止することについて、各競技法に何ら規定がない。また「赤字は即廃止すべき」という法的義務があるわけでもない。（小川2006：51, 54）、各競技根拠法を参照した。
- 4 桐生ボートでは撤退に要した費用は従業員約390名に対する補償及び機器等リースで約6億5000万円（近藤2007：54）である。このように廃止・撤退には負の遺産が同居する。
- 5 平成28年度上半期の売上も中央競馬を除いた公営競技の中ではトップであり、4年連続（上半期実績）で増加している（公営競技プレス社2016:1）。
- 6 「競艇事業は、自治体が経営する公営企業であり、地方公営企業法の一部（財務規定等）または全部を適用することができる」とされ、端的に言えば公営競技事業＝公営企業となる（常滑市:地方公営企業法適用の基本方針）。
- 7 2013年のデータによれば、宝くじの参加人口は3,330万人であり、国民の4人に1人は参加していることになり、更に公営競技とパチンコを含めると6,500万人となる。分布の重なりを考慮しなければ、国民の2人に1人は何らかのギャンブルに参加していることになる（〔公財〕日本生産性本部2014：38, 46）。
- 8 近代競馬（専用施設と公正ルールに基づく競馬）の発祥はイギリスとされるが、ボートレースの起源もイギリスである。「起源」とされるレースの中から、古城（2013：263）は「ボートレースの起源は、1869年横浜でイギリス水兵により行われたレースよりも、1861年に行われた長崎レガッタが相応しい」としており、競馬よりも歴史が古いことになる。
- 9 公営競技に関連した施行者の事件もある。投票業務不正事件:主催者幹部が発走直後に舟券を発行させ、的中分として不正に支払いを受けていた（1988：江戸川ボート）。すなわち、長沼答申時点における法整備では不十分であったといえる（日本財団HP）。
- 10 林（1962：14-15）は、「売上が未知数であった時点においては、①競技関連事業、②施行者自治体一般会計への繰出のみであったが、新たに売上額に応じて体育事

業、その他公益の増進を目的とする事業振興の為に拠出しなければならなくなった」と指摘している。

- 11 1970年の制度発足以来、特殊法人→地方共同法人→地方共同法人と組織も改組されてきた。特殊法人から地方共同法人への改組により、国の関与が薄れ経営の自立化、自主性を図ることが可能となった。
- 12 地方公営企業には2つの適用があり、①「法の一部適用」は、公営企業会計方式を導入することで、経営成績や資産の保有状況等を正確に把握し、中長期的な視点から経営戦略を策定することができる。②「法の全部適用」とは、公営企業会計方式の導入に留まらず、市長部局から独立した企業組織を構築することで、事業管理者を組織のトップに置き、効率的な経営を目指すものである」とされ、会計方式のみでも地方公営企業化することが望ましい。（常滑市「地方公営企業法適用の基本方針」）オートレースにおいて適用は皆無であり（飯塚市議会議員うえの伸五HP）、公営競技全体をみても、任意適用事業である公営競技では、地方公営企業会計未採用の施行者が半数以上を占めている（永江2013：53）。
- 13 2015年度から複式簿記に依拠する企業会計制度に倣った公会計制度を江戸川区が東京23区で初めて導入した。このように企業会計採用の自治体は稀である。
- 14 公営競技・パチンコは「滞在型」、宝くじ・totoは「非滞在型」という分類ができるが、公営競技については電話・ネット投票も一般化しておりパチンコとは一線を画す。公営競技が「一部滞在」へと変容し、パチンコが唯一の「完全滞在」である。
- 15 競艇の場合、笹川良一が登場するCMが古くから存在したが振興組織の社会貢献をPRするものであり、競技をPRするCMとしては、中央競馬が行った1988年が起源となる（中央競馬HP）。
- 16 歴史のある中央競馬が当初（1948）から導入していたが、競艇が1986年に設置して以降、場外発売場設置の流れが各公営競技で加速した（各公営競技HP、〔財〕JKA、〔財〕日本船舶振興会）。
- 17 VCと対比される概念として、FC（フランチャイズ・チェーン）があるが、本部の強力な指導や加盟店の資本独立といった共通項がある半面、FCの場合、本部が別個の企業であり、加盟店とのつながり方は、本部と加盟店が一对一の契約で成立しており、加盟店が本部の結成主体でないために、限定的な範囲内での利益を受けるのみとなり、差異は大きい（〔社〕日本ボランティア・チェーン協会HP）。
- 18 一例として、（公財）日本体育協会に対する補助を、競艇関連組織の（公財）笹川スポーツ財団をはじめ、（公財）JKA、（独法）日本スポーツ振興センターという4種（競艇・競輪・オート・toto）の公営ギャンブル振興部門により重複して行っている（〔公財〕日本体育協会HP「補助団体」）。
- 19 総務省審議会においても「一般会計への繰出金の額を業界振興等に使われる振興団体交付金が大きく上回るの合理性やバランスを欠くと言わざるをえない」と指

摘している（総務省2014）。

20（財）余暇開発センター（1981：108）によれば、「公営競技ファンの競技間の重複参加率は49.5-60.4%」，というデータもあり，高確度の横断的参加を踏まえた動きである。他方，異業種との連携も増加しており，競技場内への大型スーパー誘致：船橋競馬，車券呈示による近隣ファストフード店割引：千葉競輪などの事例がある（筆者FWによる）。

【参考文献】

【図書】

- ・鎌田慧（1991）『鎌田慧の記録4 権力の素顔』，岩波書店。
- ・木曾崇（2014）『日本版カジノのすべて しくみ，経済効果からビジネス・統合型リゾートまで』，日本実業出版社。
- ・齊藤由里恵（2010）『自治体間の格差の分析』，関西学院大学出版会。
- ・佐々木晃彦（1999）『公営競技の文化経済学』，芙蓉書房出版。
- ・水野肇・山田紘祥（著者代表）（1988）『日本の組織 [第11巻] 健康とレジャーの組織 ライフスタイルの管理と創造』，第一法規出版。

【学会論文など】

- ・江口晃生（2009）「競艇界のさらなる発展に向けた改善策に関する研究」，リサーチペーパー，早稲田大学。
- ・小川一茂（2006）「競輪事業の廃止にかかる損失の補填に関する一考察」，『神戸学院法学』36(2)，pp.297-327。
- ・柏原士郎，村上淳（1981）「環境問題を発生させる施設の影響圏に関する研究(2)―競艇場の場合―」『日本建築学会近畿支部研究報告集.計画系』pp.297-300，（一社）日本建築学会。
- ・古城庸夫（2013）「長崎におけるボートレースに関する研究」『江戸川大学紀要No.23』，pp.263-274。
- ・永江総宜（2013）「新しい局面を迎えた地方公営企業の会計情報開示」『広報研究』第17号，pp.42-55，日本広報学会。
- ・林淳司（1962）「モーターボート競走制度の改善―公営競技の改正」，『時の法令』(430) S37.7.13号，pp.13-17，雅粒社。
- ・福井弘教（2016）「持続可能な公営競技のあり方に関する研究―競艇（ボートレース）を中心に―」，修士論文，法政大学。
- ・古川岳志（2002）「戦後日本社会と公営ギャンブル」，博士論文，大阪大学。
- ・寄藤晶子（2005）「愛知県常滑市における「ギャンブル空間」の形成」，『人文地理』57（2），pp.5-26，人文地理学会。

【政府刊行物，白書・統計・報告書など】

- ・公営競技調査会（1961），「公営競技に関する現行制度と今後の基本的方策についての答申」。
- ・公営競技問題懇談会（1979），「公営競技の適正な運営について」。
- ・経済産業省（2011）「競輪事業のあり方検討小委員会」報告書（案），【資料編】産業構造審議会車両競技分科会。
- ・公営競技プレス社（2016）「公営レーシングプレス」11月号。
- ・近藤智哉（2007）「生まれ変わるか，競艇事業～モーターボート競走法改正案～」，『立法と調査 No. 271』，参議院調査室。
- ・全国モーターボート競走施行者協議会編（1970）『競艇沿革史』。
- ・全国モーターボート競走連合会（1981）『モーターボート競走30年史草創期篇』。
- ・総務省（2014）「平成26年度地方財政審議会（12月2日）議事要旨」。
- ・東京都競馬株式会社（2000）『東京都競馬50年史』。
- ・常滑市（2015）モーターボート競走事業「地方公営企業法適用方針」。
- ・中山静江（2013）「競輪事業のあり方検討小委員会への提案」経済産業省 産業構造審議会資料。
- ・（公財）日本生産性本部（2014）『レジャー白書2014～マイレジャー時代の余暇満足度～』。
- ・（財）日本船舶振興会（1992）『日本船舶振興会30年のあゆみ』。
- ・（財）余暇開発センター（1981）「公営競技に関する研究」『余暇開発センター調査研究報告書55競技』。

【参考HP】最終閲覧日を提示

【公営競技，関連団体など】

- ・オートレース <http://autorace.jp/>（2016/7/4）。
- ・競輪 <http://keirin.jp/>（2016/7/1）。
- ・競艇 <http://www.boatracing.jp/>（2016/7/2）。
- ・地方競馬 <http://www.keiba.go.jp/>（2016/7/4）。
- ・中央競馬 <http://www.jra.go.jp/>（2016/7/5）。
- ・（社）日本ボランティア・チェーン協会（2016/12/5）。
- ・（一財）日本モーターボート競走会 <http://mbkyosokai.jp/>（2016/7/14）。
- ・（一社）全国モーターボート競走施行者協議会 <https://www.motorboatracetracing-association.jp/>（2017/2/25）。
- ・東京都競馬（株） <http://www.tokyotokeiba.co.jp/>（2016/7/23）。
- ・（公財）日本財団 <http://www.nippon-foundation.or.jp/>（2016/7/15）。
- ・（公財）日本体育協会 <http://www.japan-sports.or.jp/>（2016/11/29）。

【自治体関連】

- ・常滑市自治体間の災害相互応援協定 <http://www.>

city.tokoname.aichi.jp/ctg/15200410/15200410.html
(2016/7/18).

- ・ 中間市行橋市競艇組合モーターボート競走実施条例 <http://www.city.nakama.lg.jp/reiki/act/frame/frame110000720.html> (2016/7/16).
- ・ 飯塚市議会議員「うえの伸五の活動記」: 2014/8/22
<http://d.hatena.ne.jp/ueno-shingo/> (2016/11/26).

【中央政府関連】

- ・ 総務省 http://www.soumu.go.jp/main_sosiki/c-zaisei/kouei.html (2016/7/25).
- ・ 財務省 http://www.mof.go.jp/tax_policy/summary/condition/002.html (2016/7/25).