

A 2 0 1 3 年度 修士論文

競輪場が果たすべき役割についての研究
Study on KEIRIN Velodromes as "Track Arenas"

早稲田大学 大学院スポーツ科学研究科

スポーツ科学専攻トップマネジメントコース

5 0 1 3 A 3 2 4 - 8

渡辺 俊太郎

研究指導教員：平田 竹男 教授

目次

第1章	序論	1
第1節	研究の背景	1
第1項	競輪の概要	1
第2項	競輪と KEIRIN	2
第3項	筆者の背景	5
第4項	競輪の現状分析	6
第2節	先行研究	9
第3節	目的	10
第2章	研究方法	11
第1節	回答者の属性についての調査	11
第2節	オリンピックでのメダル獲得についての意識調査	13
第3節	競輪場を競技場として開放することについての意識調査	13
第4節	KEIRIN ルールでの競輪開催について（ソフト面）の意識調査	15
第5節	KEIRIN 規格の競輪場設置について（ハード面）の意識調査	15
第6節	競輪と KEIRIN についての意識調査	16
第1項	レース内容の面白さ、見栄えの良さについて	16
第2項	競輪場への来場意欲等について	16
第3章	結果	19
第1節	回答者の概要	19
第2節	メダリストの存在の認知度	20
第3節	オリンピックでのメダル獲得についての意識調査	21
第4節	競輪場を競技場として開放することについての意識調査	24
第5節	KEIRIN ルールでの競輪開催について（ソフト面）の意識調査	29
第6節	KEIRIN 規格の競輪場設置について（ハード面）の意識調査	32
第7節	競輪と KEIRIN についての意識調査	34
第1項	レース内容の面白さ、見栄えの良さについて	34
第2項	競輪場への来場意欲等について	38
第4章	考察	41
第1節	競輪場を自転車競技の普及拠点として活用	41
第1項	競輪場開放の必要性	41
第2項	競輪場開放の可能性	44
第2節	強化・資金獲得としての競輪場の活用	45

第1項	KEIRIN ルールでの競輪開催について	45
第2項	日本の競輪と KEIRIN	45
第3項	KEIRIN 規格の競輪場による競輪	46
第3節	競輪場と競輪の再生への提言	47
第4節	研究の限界	49
第5章	結論	50
第6章	謝辞	51

図 1	トリプルミッション平田竹男『スポーツビジネス 最強の教科書』	6
図 2	トリプルミッションから見た競輪	8
図 3	通常開催時 1	17
図 4	通常開催時 2	17
図 5	通常開催時 3	17
図 6	グレードレース開催時 1	17
図 7	グレードレース開催時 2	17
図 8	グレードレース開催時 3	17
図 9	国際レース 1	17
図 10	国際レース 2	17
図 11	国際レース 3	17
図 12	競輪選手メダリストの認知度について、ネット調査の回答結果	20
図 13	今後やってみたいスポーツについて、ネット調査の回答結果（複数回答可）	20
図 14	オリンピックでのメダル獲得について、競輪場来場者の回答結果	21
図 15	オリンピックでのメダル獲得について、競輪選手の回答結果	22
図 16	オリンピックでのメダル獲得について、競輪施行者の回答結果	22
図 17	オリンピックでのメダル獲得について、競輪場スタッフの回答結果	23
図 18	競輪場を競技場として開放することについて、千葉競輪場来場者の回答結果	24
図 19	競輪場を競技場として開放することについて、松坂競輪場来場者の回答結果	25
図 20	競輪場を競技場として開放することについて、競輪選手の回答結果	25
図 21	競輪場を競技場として開放することについて、競輪施行者の回答結果	26
図 22	競輪場を競技場として開放することについて、市民レース参加者の回答結果	27
図 23	競輪場を競技場として開放することについて、市民レース参加者の回答結果	27

図 24	競輪場を競技場として開放することについて、	28
図 25	KEIRIN ルールでの競輪開催について、競輪場来場者の回答結果	29
図 26	KEIRIN ルールでの競輪開催について、競輪選手の回答結果	30
図 27	KEIRIN ルールでの競輪開催について、競輪施行者の回答結果	31
図 28	KEIRIN 規格の競輪場設置について、競輪場来場者の回答結果	32
図 29	KEIRIN 規格の競輪場設置について、競輪選手の回答結果	33
図 30	KEIRIN 規格の競輪場設置について、競輪施行者の回答結果	33
図 31	レースの面白さについて競輪場来場者の回答結果	34
図 32	レースの内容について、競輪選手の回答結果	35
図 33	自転車のスタイリングについて、競輪選手の回答結果	35
図 34	ユニフォームのデザインについて、競輪選手の回答結果	36
図 35	ヘルメットのスタイリング・デザインについて、競輪選手の回答結果	36
図 36	競輪に対する興味について、市民レース参加者の回答結果	37
図 37	レースの内容について、世界戦観戦者の回答結果	37
図 38	ユニフォーム、自転車のスタイリングについて、	38
図 39	来場意向、車券購入意向について、ネット調査の回答結果	39
図 40	来場意向、車券購入意向について、スポーツバイク所有者の回答結果	39
図 41	車券購入について、世界戦観戦者の回答結果	40
図 42	競輪のトリプルミッション（筆者作成）	48
表 1	2002 年以降に廃止された競輪場一覧	2
表 2	オリンピック自転車競技種目一覧	3
表 3	競輪と KEIRIN の比較	4
表 4	現役競輪選手メダリスト一覧	6
表 5	各国のメダル数（過去 4 回）とトラック数	7
表 6	アンケート実施対象者方法一覧	11
表 7	調査対象者の人数と年齢・性別	19

第1章 序論

第1節 研究の背景

第1項 競輪の概要

競輪はいわゆる「公営競技」として地方自治体により運営されるギャンブル事業であり、戦後、「自転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」（自転車競技法第1条）に始まったものである。

競輪の車券は100円単位で購入できるが、各レースの車券総売上のうち75%が当たり車券に対して払い戻され、残りの25%の中から、唯一の競輪振興法人である財団法人JKAに対する交付として実質2.1%が納付され、競輪運営自治体（以下「施行者」という）は、残りのお金で競輪開催経費を賄っている。

競輪場は現在全国に44ヶ所あり、そのうちの5ヶ所が民間所有であり、その他は施行者（或はその外郭団体）が所有している。各競輪場では年間概ね58日（2013年度）競輪レースを開催している（以下「本場開催」という）が、レースを開催していない時も年間250日程度他の競輪場の開催しているレースの車券を発売している（以下「場外発売」という）。各競輪場は毎年1回4日間の全国からトップレベルの選手が集まるグレードレースを開催するが、これは土日祝日を含む連続した4日間で行われる。このグレードレースは各競輪場が場外発売する関係上、殆どの土日祝日は場外発売が行われ、同時に本場開催をすることは少ない。そのため、各競輪場はグレードレース以外の本場開催のほとんどを土日祝日以外の平日に行っているのが現状である。

競輪場の走路（以下「トラック」という）は、本場開催している58日間以外は選手の練習やアマチュアレース、イベントに使われることはあるが、土日祝日であっても市民のために有効活用されているとは言い難い現状である。

全国の競輪の年間車券売上総合計は1991年に2兆円弱であったが、以降年々減少し、2013年はピーク時の3分の1以下に落ち込んでいる。年間来場者数も1980年には3500万人以上であったが、2012年の時点では500万人以下に減少している。そして、現在の競輪場はギャンブル場としてしか価値を見出されていないため、利益をもたらさなければ廃止を検討するというのが施行者の考え方の主流であり、表1に示す通り2002年から2012年の間に廃止になった競輪場が6場で、現在は44場にまで減少している。さらに、現時点でも施行者が存廃を議論している競輪場が複数存在している。

競輪場来場者も平均年齢は60歳を超えており、年金生活者がファンの主流となっている。年金の支給日には売り上げが上がる傾向があり、競輪の開催は年金支給日を考慮して日程を組まれることが多い。このような状況は競輪が何十年にもわたって新しいファン獲得の為の有効な施策を講じてこなかったことによると考えられる。

表 1 2002 年以降に廃止された競輪場一覧

競輪場名	廃止年
甲子園競輪場	2002 年
西宮競輪場	2002 年
門司競輪場	2002 年
花月園競輪場	2010 年
大津びわこ競輪場	2011 年
観音寺競輪場	2012 年

第 2 項 競輪と KEIRIN

競輪において現在行われているレースは、自転車トラックレースとして人気を集め、2000 年のシドニーオリンピックから「KEIRIN」としてオリンピック種目にもなった（表 2）。従って、ギャンブルが原則として禁止されている日本において競輪は、個々の試合に直接賭けることができる唯一のオリンピック種目競技ということになる。

競輪現役選手には 5 人のオリンピックメダリストが存在する。また、ヨーロッパを中心に世界的に見ると自転車競技は、トラックレースも含めてメジャースポーツであり、KEIRIN は自転車トラックレース大会のラストを飾る花形種目である。尚、自転車競技の中で最も伝統があり、ポピュラーな種目はロードレースであるが、ロードレースに次いで伝統があり、オリンピックにおいてメダル数が最も多いのはトラックレースである（松倉 2011）。

また、日本の場合、現状では競輪のみが車券発売の対象となっていることから、競輪の賞金が他の自転車競技の賞金と比べて著しく高額になり、アマチュア自転車競技の選手、特にトラックレースのトップ選手の多くが競輪選手を目指すという傾向にある。

表 2 オリンピック自転車競技種目一覧

	開始年
トラックレース（5 種目）	
個人スプリント	1896 年
団体追い抜き	1908 年
KEIRIN	2000 年
チームスプリント	2000 年
オムニアム	2012 年
ロードレース（2 種目）	
個人ロードレース	1896 年
個人タイムトライアル	1996 年
マウンテンバイク（1 種目）	
クロスカンントリー	1996 年
BMX（1 種目）	
個人	2008 年

競輪はオリンピック競技種目ではあるが、日本においてギャンブルの対象として行われている競輪（以下「日本の競輪」と表記する場合は、これを指す）と、オリンピック種目にもなり、世界の人気競技として行われている KEIRIN（以下「KEIRIN」と表記する場合は、これを指す）はルールが異なっている。柔道と JUDO のルールが異なるのと同様である。

日本の競輪と KEIRIN の具体的な違いは表 3 の通りで、自転車などの機材、トラックの周長、出走者の数、走行牽制などのブロックの是非が主なものである。以下に詳細を述べる。

日本の競輪において選手はレース毎に、出場者の中から通常 2 名から 4 名程度ずつで「ライン」と呼ばれる連携を組み、レースを運ぶ。競輪（「KEIRIN」も同様である）が時速 70 km を超えることもある高速の競技であり選手は大きな風圧を受け、体力を奪われる。その影響を最小限にするためにラインの先頭は先行を得意とする選手が風を受けて走り、後続の選手は、自分たちのラインが抜かれないように他のラインの選手を牽制（ブロックなど）しながら走行する。このラインの連携はレースの途中における連携であり、最終的には同じラインの選手同士も競い合ってゴールを目指す。このように、日本の競輪は個人戦ではあるもののラインの力、ラインでのレース運びが勝敗を決めることが多いため、脚力だけで着順が決まりにくい。ラインのメンバー構成によって作戦が異なり、あるいは連携の強弱があるため、日本の競輪ではレースの展開を予想するという楽しみがあり、これが大きな魅力になっているが、他方で初心者には情報が少ないため、車券を購入しづらいという欠点がある。これに対して KEIRIN は他者への牽制行為が禁止されるため、ラインを組むことはなく、選手の脚力によって着順が決まりやすい。

表 3 「日本の競輪と KEIRIN の比較」

	日本の競輪	KEIRIN
競技場	1 周回 333 (335) m、400m、500m。 最大傾斜 30 度～35 度 日本全国に 44 ヶ所	1 周回 200m、250m (オリンピック等 国際規格ルールでは 250m) 最大傾斜 45～50 度の 日本では 1 ヶ所 (修善寺 250m)
競技人数	通常 9 名	通常 6～7 名
フレーム	鋼管を素材とした クロモリフレーム	カーボンフレーム
ホイール	スポークホイール	カーボンホイール (バトンスポーク、ディスク型)
		
ヘルメット	専用の重くて大きいヘルメット	最先端の軽量エアロヘルメット
ユニ フォーム	車番ごとに全選手共通で単色 フィット感少なく空気抵抗を受ける 戦後から目立った変更なし	チーム毎に自由に、 身体にフィットし、空気抵抗少ない
		
ルール の 特徴	・牽制をしても、相手を転ばせない 限り失格にならない ・ライン (チーム) を組む	・牽制禁止 ・ライン (チーム) なしの個人戦

また、日本の競輪では高速走行中にブロックして身体と身体のかぶり合いを演じることになる。このような格闘技的な要素も大きな魅力である一方、落車を誘発し、怪我をしやすい。また時には強い選手が大敗することもある。KEIRIN は接触等によるアクシデントの可能性は少ないが、格闘技的な魅力はない。

さらに、KEIRIN では最先端の自転車を使用されるが、日本の競輪で使用する自転車は

基本的には数 10 年前から変らないデザインのものである。これは落車による自転車の損傷が多いことや、自転車の公平性の観点から最新の機材を使用できないためである。

ヘルメットやユニフォームにも違いがある。日本の競輪のヘルメットは落車の際の傷害を防ぐ為に頑丈なもので、ユニフォームもギャンブルの対象であることを理由に全員が同じ、しかもデザイン性の極めて低いものになっている。また、支給されるサイズも限られているため、必ずしも体にフィットしたユニフォームとはなっていない。また、色も車番ごとに決まっており、1 番白、2 番黒、3 番赤、4 番青、5 番黄、6 番緑、7 番橙、8 番桃、9 番紫となっている。さらにパンツの色も選手の成績によって分けられる班級ごとに異なっており、トップ 9 人で構成される S 級 S 班は赤のレーサーパンツで横のラインは黒、次のクラスの S 級 1 班とその次の S 級 2 班は黒のレーサーパンツに横のラインは赤、S 級の下目のクラスである A 級では黒のレーサーパンツで横のラインは緑となっている。

一方で、KEIRIN のヘルメットやユニフォームは空気抵抗を最低限にすることをめざし、デザインもスタイリッシュなものである。

レース場は、日本の競輪では個々の競輪場によって 330～500 メートルのトラックであり、競輪場によりレースの展開が異なることも魅力の一つと言える。一方、KEIRIN では屋内の 250 メートル乃至 200 メートルトラックであり、高速度のレースが展開される。

2013 年 9 月に 2020 年の東京オリンピックの開催が決定した。前述の様に競輪選手の中にオリンピックでのメダル獲得を目指している選手がいること、競輪が柔道と同じく日本発祥のオリンピック競技であること、全国に競輪場が多数存在することを踏まえると、東京オリンピックに向けて競輪場を使って自転車競技の普及を行い、メダリストを輩出することが競輪の発展にとっても、地域スポーツの活性化にも、東京オリンピックを成功させるためにも必要と考える。

第 3 項 筆者の背景

筆者は 2007 年に日本写真判定株式会社（以下「当社」という）の代表取締役役に就任した。当社は現在 44 か所全ての競輪場において着順判定写真の撮影業務を行っている。

社長就任当初、私は競輪を全く知らなかった。それ故、競輪がオリンピック種目であり世界的にはメジャースポーツであり、更に競輪選手の中にメダリストがいること、そして昨今の自転車ブーム、更に車券が発売できるという好条件が揃っているにも関わらず衰退していることが不思議でならなかった。

2003 年の自転車競技法改正により、競輪施行自治体の一部の業務を除いて民間会社に一括して業務を行うこと（以下「民間委託」という）が可能となっていた為、競輪の衰退の原因を見出し、衰退を止めるべく、民間委託による競輪場運営業務に参入することとし、プロポーザル方式によるコンペの結果、現在では 3 か所（富山市、千葉市、松阪市）の競輪場の運営業務を行っている。

当社は、競輪場の運営において、ホスピタリティの充実（お客様とのコミュニケーショ

ン、ゴミ拾い・清掃の徹底、イベントの充実、家族連れで遊べるスペースの提供など）と選手のPR、自転車競技としての魅力のPRを重点に置いている。そして、4年間にわたり競輪場運営業務に携わった結果、競輪のコンテンツとしての魅力、成長可能性を確認することはできたが、他方で今の競輪場施設や競輪場運営方法、競技ルールなどの下では、新たなファンを大幅に増やすことは困難であることも実感した。

第4項 競輪の現状分析

平田（2012）は、プロスポーツが繁栄するには、「理念」の下で、「普及」「勝利」「資金」を好循環させることが必要としている（図1）。前述の様に、競輪においては、メダリストが存在し、ギャンブルとして資金調達手段も存在している。つまり他のスポーツに比べてトリプルミッションの達成が容易であるように見える。そこで、トリプルミッションの観点から競輪を分析する。

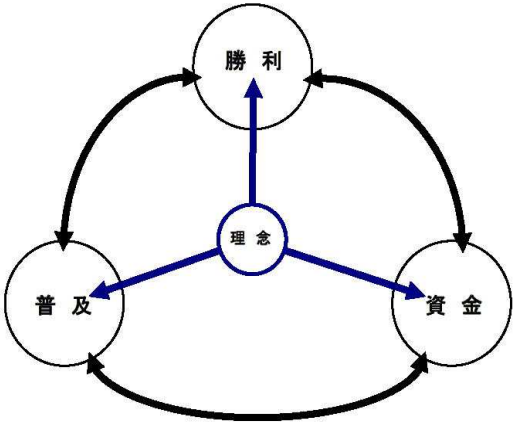


図1 トリプルミッション
（平田竹男『スポーツビジネス 最強の教科書』より）

1. 競輪における「勝利」

前述の様に、現役競輪選手にはメダリストが5人存在する。しかし、競輪がギャンブルであることなどの理由により、一般のメディアに取り上げられることは少なく、その認知度は低く、資金調達や普及に繋がっていない。

表4 現役競輪選手メダリスト一覧

オリンピック・メダル				名前
1996年	アトランタオリンピック	1km TT	銅メダル	十文字貴信
2004年	アテネオリンピック	チームスプリント	銀メダル	井上昌己、長塚智広、伏見俊昭
2008年	北京オリンピック	KEIRIN	銅メダル	永井清史

また、日本国内には68か所（うち44か所が競輪場）の自転車トラックレース場があり、その数は世界一である。しかし、過去4回のオリンピックでの自転車トラックレースでの

メダル獲得数2個（アテネチームスプリント、北京 KEIRIN）で世界11位である。

表5に過去4回のオリンピックでのメダル獲得数ベスト10の国とその国の国内トラック数を示した。これらについて相関係数を出すと、日本を入れての相関係数は0.31であるのに対して日本を除いての相関係数は0.69となる。つまり、世界的に見るとトラックの数が多いい国ほどメダル獲得数が多いにも関わらず、日本はその大きな例外となっていることがわかる。

これは日本のトラックの多くが競輪場であり、ギャンブル場としてしか活用されておらず、スポーツ施設として活用されて来なかったためと考えられる。

表 5 各国のメダル数（過去4回）とトラック数

	国名	トラックレースメダル数	国内トラック数
1	イギリス	18	27
2	オーストラリア	14	51
3	フランス	11	9
4	ドイツ	10	24
5	アメリカ	4	29
	中国	4	2
7	オランダ	3	3
	カナダ	3	8
	ニュージーランド	3	12
	ロシア	3	2
11	スペイン	2	7
	デンマーク	2	3
	日本	2	68

2. 競輪における「資金」

競輪はギャンブルであるため他のスポーツと異なり、車券販売によって資金を調達することができるため、資金調達が容易である。

実際、競輪の車券販売売上は2012年度で年間6147億円であり、当たり車券への払戻額75%を控除した25%で見ても1536億円である。この金額は、サッカーJリーグの総収入額（入場料・広告料その他）が年間750億円程度（2011年、Jリーグ公式サイトより）であることと比較しても極めて大きな金額である。

しかし、競輪においては入場料収入、広告料収入、強化や普及による資金調達は殆どなく、ギャンブルとしての事業化はできていてもスポーツとしての事業化は全くできていない状況である。

3. 競輪における「普及」

近年日本においてもスポーツサイクルブームが起り、2008 年以降スポーツサイクル人口は急激に増加しているが、松倉（2011）は、「人口に対する（自転車競技連盟）登録者数の比率において、日本はまだ欧州諸国に比して低水準にあり、大幅に増大の余地がある。例えば、イギリスにおける登録者は人口 1,543 人に対し 1 人であるが、日本ではまだ 20,000 人に 1 人程度であり、一桁少ない。」としている。

安福（2010）が競輪選手にとったアンケート「競輪を知った年齢」の設問に対する回答では、15～19 歳が最も多く 49%、10～14 歳が 23%、5～9 歳が 18%、5 歳未満が 5%、20 歳以上が 5%であり、競輪を知ったきっかけについても、「知人が競輪選手」が 16%、「新聞や TV 等のメディア」が 17%、「家族」が最も多く 48%、友人が 10%、「その他」が 9%であった。これらの結果は、ギャンブル専門メディア以外への競輪の露出が少ないことを示している。

以上のように、トリプルミッションから競輪を分析すると、「資金」「勝利」「普及」いずれの面でも、他のスポーツには無い大きな強みを有していると言えるが、これらの強みがほとんど活かされておらず、また、各要素が全く循環しておらず、むしろ分断されていると言える（図 2）。

これは、競輪がギャンブルであるという認識が強すぎるために、スポーツとしての理念を全く意識せずに運営され続けて来た結果であると考えられる。自転車トラックレースで競輪選手がメダルを獲得することに向けた理念を掲げ、東京オリンピック開催が決まったいまこそ、関係者はトリプルミッションが好循環するためのアクションを共有すべきである。

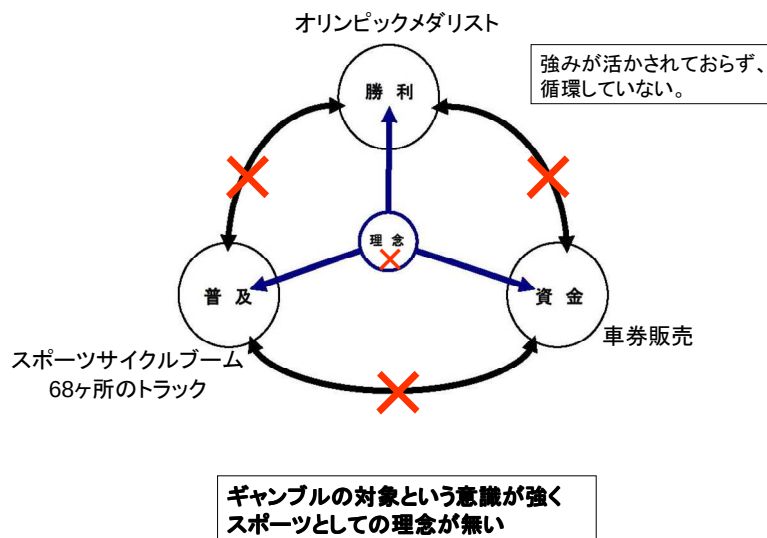


図 2 トリプルミッションから見た競輪

先行研究においても山田（2005）がこのような状況について、『かつて美濃部元東京都知事が「競輪鼠小僧論」によって「目的がよければ資金源はどこでも良いのか」という問題を提起し、東京都営競輪を廃止（1973 年）したとき、競輪関係者は有効な反論を打ち出せなかった。これは競輪関係者が「地方財政への寄与」、内乱防止などの「社会的安定への寄与」以外に競輪の存在理由を積極的に打ち出せなかったことが一因である。東京、京都、神戸などの財政力ある自治体は高度成長期を中心に財源として必要なくなった競輪をあっさり見切り、「社会的安定」も競輪の存在理由になりにくくなった。また景気低迷が続く昨今にも売上減少を理由に公営競技行政から撤退する地方公共団体は後を絶たない。つまり競輪が多くファンに支持され、大衆娯楽として有益であり、たとえ草創期に様々な問題を起こしたとしても、健全な娯楽として発展させることに打ち込める様な制度にはなっていないのである。多くの施行者は積極的に公営競技行政を展開し、競輪を地域の人に愛される「プロスポーツ」として有効に活用しようという発想に乏しい。競輪選手は全国に 4000 人程度おり、競輪場も 47 場（2002 年 4 月現在）あり、「もっとも身近なプロスポーツ」になる可能性をもっていた。まず「免罪符」として財政面での貢献が強調されて、余暇の健全な娯楽としての貢献が公営競技行政の中に展開されなかったことが今日、競輪の不振の原因を作った一因だろう。』と指摘している。

また、産業構造審議会（2011 年）は競輪事業を持続可能なものとするための方策の第一に、『競輪が』『自転車競技の頂点として定着していくとともに、競輪選手の成功の際に得られる報酬が大きい等「夢のある」存在にしていくべき』と指摘している。

これまで競輪は単なるギャンブルによる地方財政貢献などの手段としての価値しか見出されておらず、競輪場はギャンブル場であり、金銭面以外での自転車競技の普及に対する貢献は極めて少なかったと言わざるを得ない。しかし、競輪の競技としての側面はスポーツであり、競輪場のトラックはスポーツ施設である。競輪場をトラックアリーナとして市民のために開放することが競輪再興の処方箋であると確信している。

第 2 節 先行研究

自転車競技に関する研究としては、松倉（2011）が、ヨーロッパ、特にイギリス、ベルギーと比べて日本が普及・強化において大きな改善の余地があるとした上で、登録競技者の増大が優先的に取り組むべき課題であると結論づけている。同論文では、自転車競技の普及のために競輪場を利用できるかどうかとも考察しているが、結論的には競輪場のギャンブル場としての実態などを理由に『本格的な自転車競技の「拠点」としての機能を期待することは困難』としている。

また、安福（2010）は、競輪選手の特徴を分析した上で、自転車競技経験者が競輪選手になるケースが増えていることを踏まえて、競輪選手がオリンピックでメダルを獲得することによって競輪の普及に繋がるとし、更に競輪場を開放すべきと考察しているが、競輪場と自転車競技の普及・強化に関して正面から論じたものではない。

また、山田（2005）は競輪選手の数と競輪場の数の多さから、競輪が最も身近なプロスポーツになる可能性をもっていたにも関わらず財政への寄与だけが強調されてきたことが競輪不振の原因を作った一因であろうとしているが、具体的な方策を論じてはいない。

その他、競輪自体については、公営競技、すなわちギャンブルとしての存在価値等を論じたものはあるが、競輪場のスポーツ施設としての価値や競輪をスポーツとして論じたものは見あたらない。

第3節 目的

競輪場が一般の自転車愛好者やスポーツファンも気軽に使え、自転車競技普及の拠点となるトラックアリーナとして活用される可能性を探り、競輪再生への打開策を明らかにすることを本研究の目的とする。

第2章 研究方法

第1節 回答者の属性についての調査

本研究では、下記対象者に属性及びアンケート調査を実施した。対象者と内容、調査期間、配布・回収方法は以下の通りであった。（表6）

① 千葉競輪場来場者

2013年10月17日～20日の4日間、千葉競輪場にて年に1度のグレードレース（開設周年記念レース）開催中に場内にてアンケート用紙を配布して回収した。

② 松阪競輪場来場者

2013年11月15日～18日の4日間、松阪競輪場にて年に1度のグレードレース（開設周年記念レース）開催中に場内にてアンケート用紙を配布して回収した。

③ 富山競輪場来場者

2013年、富山競輪場にてラウンジイベント開催中に場内にてアンケート用紙を配布して回収した。

④ 競輪選手

インターネット上でアンケートを実施し、フェイスブック、メール等、口コミで依頼した。

⑤ 競輪施行者

競輪施行自治体の競輪場担当職員（以下「施行者」という）に郵送乃至は手渡しによって直接依頼して回答を得た。

⑥ 千葉市民レース参加者

2013年12月15日に千葉競輪場で実施した市民レースの参加者にアンケート用紙を配布して回収した。

⑦ 千葉競輪場スタッフ

2013年3月15日に千葉競輪場の当社雇用スタッフ（元千葉市雇用）にアンケート用紙を配布し、後日回収した。

⑧ 富山競輪場スタッフ

2013年4月11日に富山競輪場の当社雇用スタッフ（元富山市雇用）にアンケート用紙を配布し、後日回収した。

⑨ 松阪競輪場スタッフ

2013年4月11日に松阪競輪場の当社雇用スタッフ（元松阪市雇用）にアンケート用紙を配布し、後日回収した。

⑩ ネット調査

リサーチ会社に依頼して首都圏（東京、千葉、神奈川、埼玉）と関西圏（大阪、京都、兵庫、奈良）在住の方に対してインターネットにより調査をした。

⑪ 世界戦観戦者

2014年1月24日から26日まで、伊豆ベロドロームで開催された自転車トラックレース世界大会「JAPAN TRACK CUP」観戦者にアンケート調査をした。

表 6 アンケート実施対象者方法一覧

	実施日	方法	備考
① 千葉競輪場来場者	2013年10月 17日～20日	場内にて アンケート用紙 を配布	グレードレース開催 期間
② 松阪競輪場来場者	2013年11月 15日～18日	場内にて アンケート用紙 を配布	グレードレース開催 期間
③ 富山競輪場来場者	2013年	場内ラウンジ にてアンケート 用紙を配布	ラウンジイベント 参加者
④ 競輪選手（男子のみ）	2013年12月 13日～27日	インターネット	フェイスブック、 ロコミ等によって サイトを告知
⑤ 競輪施行者	2013年12月 4日～26日	アンケート用紙 を郵送または 配布	直接依頼
⑥ 千葉市民レース参加者	2013年 12月15日	アンケート用紙 配付	
⑦ 千葉競輪場スタッフ	2013年 3月15日	アンケート用紙 を配布	
⑧ 富山競輪場スタッフ	2013年 4月11日	アンケート用紙 を配布	
⑨ 松阪競輪場スタッフ	2013年 4月11日	アンケート用紙 を配布	
⑩ ネット調査	2013年12月	インターネット	リサーチ会社に依頼
⑪ 世界戦観戦者	2014年1月 24日～26日	アンケート用紙 を配布	

各競輪場来場者（前記①②③）については、性別、年齢、来場回数、平均車券購入金額を質問した。

選手（前記④）には、年齢、班級を質問した。

競輪施行者（前記⑤）については競輪場での勤続期間を質問した

市民レース参加者（前記⑥）については、年代、性別、競輪選手メダリストの認知の有無を質問した

ネット調査（前記⑩）では、性別、年齢、所有自転車、メダリストの認知の有無、今後やってみたいスポーツを質問した。

世界戦観戦者（前記⑪）については、年齢、性別、所有自転車、メダリストの認知の有無、車券購入経験を質問した。

第2節 オリンピックでのメダル獲得についての意識調査

1. 競輪場来場者に対して

千葉競輪場と松阪競輪場、富山競輪場の来場者に対して、競輪選手がオリンピックでメダルを獲得することについて、「非常に良い」「良い」「どちらとも言えない」「悪い」「非常に悪い」の五者択一でアンケートを行った。

2. 競輪選手に対して

競輪選手に対しては、メダル獲得を望む人が多いことは予想できたので、より踏み込んで、「東京オリンピックで競輪選手がメダルを獲得することに関して以下の中で一番近い考えを選んで下さい」として、「メダルを獲得為に競輪界を上げて最大の努力をすべき」「メダルを取って欲しいがその為に競輪界に負担が無い方が良い」「メダルを取れたら良いが競輪界に負担をかけるのは良くない」「メダルを取れても取れなくてもどちらでも良い」の五者択一とした。

3. 競輪施行者に対して

競輪施行者に対しても選手と同様の理由から同じ内容でアンケートを実施した。

4. 競輪場スタッフ（千葉・松阪・富山）に対して

競輪場スタッフに対しては、「各項目が競輪場の仕事、職場に誇りを持つことについてどのような影響を与えると思うか教えて下さい（現状がどうであるかは別として）」という質問の中で「競輪選手が世界で活躍すること」について「非常に良い影響」「良い影響」「どちらとも言えない」「悪い影響」「非常に悪い影響」の五者択一とした。

第3節 競輪場を競技場として開放することについての意識調査

1. 競輪場来場者に対して

千葉競輪場の来場者に対しては、「千葉競輪場で市民が参加できるアマチュアレースや自転車競技大会が実施されることについてどう思うか」という質問をし、「非常に良い」「良い」「どちらとも言えない」「悪い」「非常に悪い」の五者択一とした。

松阪競輪場の来場者については、実際の参加意向を知るため、「松阪競輪場でイベントが

開催された場合参加したいと思うものを選んで下さい」とし、「市民が参加できるアマチュアレースや自転車競技体験イベント」、「競輪選手に指導して貰える自転車競技スクール」、「自転車の試乗会」、「いずれも参加したくない」の選択肢で複数回答可能とした。

2. 競輪選手に対して

競輪選手に対しては、「東京オリンピックに向けて競輪や自転車競技の認知度を上げたり競技者を増やすために多くの方に競輪場でアマチュアが参加できるトラックレースを行うことについてどのように思いますか」という質問をし、「頻繁にやるべき」「少しはやるべき」「どちらとも言えない」「やるべきではない」の四者択一とした。

3. 競輪施行者に対して

競輪施行者に対しても選手と同様の内容でアンケートを実施した。

4. 市民レース参加者（千葉）に対して

市民レース参加者に対しては、「自転車トラックレースに対する興味についてあてはまるもの1つを選択してください」という質問をし、「よく見る」「もともと興味があったが今回参加して更に興味を持った」「もともと興味が無かったが今回参加して興味を持った」「興味が無い」の四者択一とした。

また、「競輪場でトラックレースの練習をしたり競輪選手による指導を受けることができるとすれば参加したいと思いますか」という質問をし「是非参加したい」「機会があれば参加したい」「参加したくない」の三者択一とした。

5. 世界戦観戦者に対して

世界戦観戦者に対して、「競輪場やベロドロームを走行してみたいですか」と質問し、「是非してみたい」「してみたい」「どちらとも言えない」「してみたくない」「全くしてみたくない」の五者択一とした。

第4節 KEIRIN ルールでの競輪開催について（ソフト面）の意識調査

1. 競輪場来場者に対して

千葉競輪場と松阪競輪場、富山競輪場の来場者に対して、オリンピックと同じルールで競輪が行われることについて「非常に良い」「良い」「どちらとも言えない」「悪い」「非常に悪い」の五者択一でアンケートを行った。また、オリンピック種目の KEIRIN を見たことがあると回答した人に対し「オリンピック種目の KEIRIN を見てどう思いましたか」という質問をし、「競輪より格好いい」「競輪より面白い」「競輪より格好悪い」「競輪よりつまらない」の選択肢で複数回答可能とした。

2. 競輪選手に対して

競輪選手に対して「日本人がオリンピックでメダルを獲れるようにするため、男子について KEIRIN ルールで車券を発売することについてどう思いますか」という質問をし、「全てのレースを KEIRIN ルールにすべき」「多くのレースを KEIRIN ルールにすべき」「一部のレースを KEIRIN ルールにすべき」「KEIRIN ルールのレースはやらない方が良い」の四者択一とした。

3. 競輪施行者に対して

施行者に対しても選手同様のアンケートを実施した。

第5節 KEIRIN 規格の競輪場設置について（ハード面）の意識調査

1. 競輪場来場者に対して

千葉競輪場と松阪競輪場、富山競輪場の来場者に対しては、「現在の競輪場がオリンピック競技の KEIRIN 規格の競輪場になることをどう思いますか」という質問をし、「非常に良い」「良い」「どちらとも言えない」「悪い」「非常に悪い」の五者択一とした。

2. 競輪選手に対して

競輪選手に対して「日本人がオリンピックでメダルを取れるようにするために競輪場が 250m の競輪場になることをどう思いますか」という質問をし「全ての競輪場を 250m にすべき」「多くの競輪場が 250m になるべき」「一部の競輪場が 250m になるべき」「250m の競輪場は不要」「どちらともいえない」の五者択一とした。

3. 競輪施行者に対して

競輪施行者に対しても、競輪選手と同様の内容でアンケートを行った。

第6節 競輪と KEIRIN についての意識調査

第1項 レース内容の面白さ、見栄えの良さについて

1. 競輪場来場者に対して

千葉競輪場と松阪競輪場、富山競輪場の来場者に対しては、「オリンピックやワールドカップなどオリンピックルールでの KEIRIN を見たことがありますか」という質問に対し「ある」と回答した人に「オリンピック種目の競輪を見てどう思いましたか」という質問をし、「競輪より格好良い」「競輪より面白い」「競輪より格好悪い」「競輪よりつまらない」の選択肢で複数回答可能とした。

2. 競輪選手に対して

競輪選手に対しては、「競輪と KEIRIN を比較してレースの内容についてどう思いますか」という質問をし、「競輪の方が面白い」「競輪の方が面白くない」「どちらともいえない」の三者択一とした。

また、「競輪と KEIRIN を比較して、自転車のスタイリングについてどう思いますか」「ユニフォームのデザインについてどう思いますか」「ヘルメットのスタイリング・デザインについてどう思いますか」と言う3つの質問をし、いずれも「競輪の方が格好良い」「競輪の方が格好悪い」「どちらともいえない」の三者択一とした。

3. 市民レース参加者に対して

市民レース参加者に対して「競輪と KEIRIN、どちらに興味ありますか」と質問し、「競輪」「KEIRIN」「両方興味ある」「どちらも余り興味がない」の五者択一とした。

4. 世界戦観戦者に対して

世界戦観戦者に対して「競輪場で行われている競輪と今回行われている KEIRIN では競技としてどちらが面白いですか」と質問し、「競輪の方が断然面白い」「競輪の方が面白い」「余り変わらない」「今回の KEIRIN の方が面白い」「今回の KEIRIN の方が断然面白い」「競輪を見たことが無いから分からない」「違いが良く分からない」の六者択一とした。

また、「競輪場で行われている競輪と今回行われている KEIRIN ではユニフォーム・自転車はどちらが格好良いと思いますか」と質問し、「競輪の方が断然格好良い」「競輪の方が格好良い」「余り変わらない」「今回の KEIRIN の方が格好良い」「今回の KEIRIN の方が断然格好良い」「競輪を見たことが無いから分からない」の五者択一とした。

第2項 競輪場への来場意欲等について

1. ネット調査（首都圏・関西圏）

首都圏（東京、千葉、神奈川、埼玉）関西圏（大阪、京都、兵庫、奈良）在住のスポーツサイクルを楽しんでいる方に、「各公営競技（競馬、競輪、ボートレース、オートレース）

について、実際に競技場に行きたいと思いますか。各項目に最も近いものをひとつずつお知らせください」と質問し、「行ってみたいと思う」「機会があれば行ってみたい」「どちらともいえない」「あまり行きたいと思わない」「行きたいと思わない」の五者択一とした。

首都圏（東京、千葉、神奈川、埼玉）関西圏（大阪、京都、兵庫、奈良）在住の一般の方に通常開催時（図 3～5）、グレードレース開催時（図 6～8）、国際レース（図 9～11）それぞれの写真を見せて「ご覧頂いた競輪場についてお聞きます。あてはまるものを1つだけお選び下さい」と質問し、「このような競輪場に行ってみたいと思う」と「車券を買って参加したいと思う」について、「とても当てはまる」「まあ当てはまる」「どちらとも言えない」「あまり当てはまらない」「全く当てはまらない」の五者択一とした。

1) 通常開催



図 3 通常開催時 1



図 4 通常開催時 2



図 5 通常開催時 3

2) グレードレース時



図 6 グレードレース開催時 1



図 7 グレードレース開催時 2



図 8 グレードレース開催時 3

3) 国際レース時



図 9 国際レース 1



図 10 国際レース 2



図 11 国際レース 3

2. 世界戦観戦者に対して

世界戦観戦者に対して、「車券を購入したことはありますか」と質問し、「何回もある」「購入したことがある」「ない」の三者択一とした。

また、「今日のレースで車券を購入できたらしてみたいですか」と質問し、「是非してみたい」「してみたい」「どちらとも言えない」「してみたくない」「全くしてみたくない」の五者択一とした。

第3章 結果

第1節 回答者の概要

回答者数を表7に示した。対象者のうち競輪場への来場者は男性415名、女性102名、不明11名だった。

表7 調査対象者の人数と年齢・性別

対象者	人数	年齢（競輪施行者のみ競輪業務担当年数、選手は班級も）						
来場者		20~30	31~40	41~50	51~60	61~70	71 以上	
千葉競輪場	241 名	男	8 名	18 名	34 名	28 名	54 名	32 名
		女	7 名	22 名	9 名	9 名	8 名	4 名
		年齢・性別未回答（8）						
		男	6 名	15 名	31 名	42 名	86 名	61 名
松阪競輪場	287 名	女	1 名	5 名	4 名	13 名	20 名	0 名
		未回答	0 名	0 名	1 名	0 名	2 名	0 名
富山競輪場	26 名	男	3 名	4 名	9 名	3 名	6 名	0 名
		女	0 名	1 名	0 名	0 名	0 名	0 名
競輪選手	124 名	21~25	26~30	31~40	41~50	51 以上	未回答	
		13 名	24 名	62 名	23 名	1 名	1 名	
		SS	S1	S2	A1	A2	A3	（班級）
		6 名	34 名	27 名	25 名	23 名	9 名	
競輪施行者	37 名	1 年目	2 年目	3 年目	4 年~	10 年以上		
		7 名	5 名	3 名	11 名	11 名		
市民レース		21~30	31~40	41~50	51~60	61~70		
参加者	23 名	男	0 名	8 名	11 名	1 名	1 名	
		女	1 名	0 名	0 名	1 名	0 名	
競輪場スタッフ								
千葉	85 名							
富山	136 名							
松阪	107 名							
ネット調査	1040 名	20~29	30~39	40~49	50~59	60~69		
		男	104 名	104 名	104 名	104 名	104 名	
		女	104 名	104 名	104 名	104 名	104 名	
世界戦観戦者	105 名	20~30	31~40	41~50	51~60	61~70	71 以上	
		男	7 名	10 名	20 名	16 名	14 名	5 名
		女	1 名	5 名	17 名	7 名	3 名	0 名

第2節 メダリストの存在の認知度

千葉競輪場で行われた市民レース参加者（サイクリスト）に対するアンケートの結果、競輪選手にメダリストが居ることを知る人が23名中15名であった。なお、世界戦観戦者においては、メダリストが居ることを知っている人は103名中89名であった。

一般人に対するネット調査では、メダリストがいることを知っている人は1040名中、431名だけであった。年代別でみると、20代では13%、30代23.1%、40代26.9%であった。

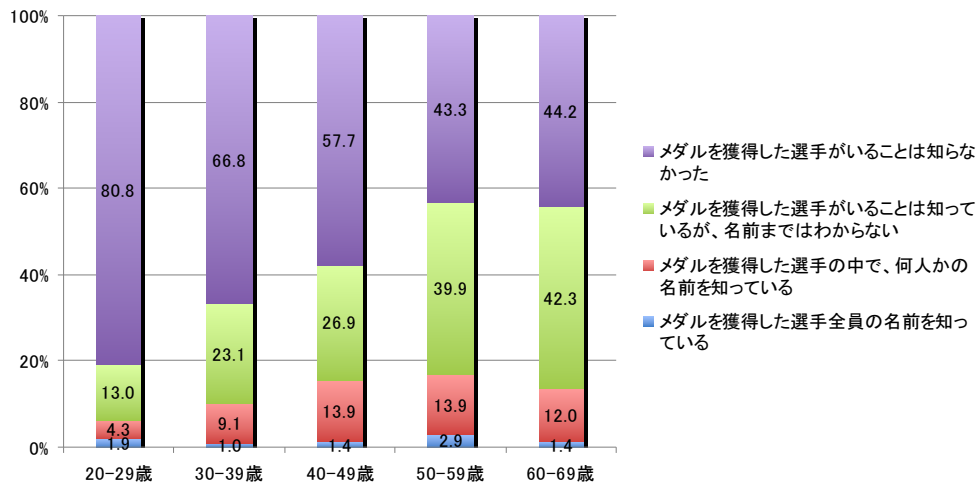


図 12 競輪選手メダリストの認知度について、ネット調査の回答結果
回答者 1040 名

ネット調査において、スポーツバイクの所有を聞いたところ、一般人1040名中201名が所有し、今後やってみたいスポーツは、1040名中211名が自転車を挙げていた（図13）。さらにこのスポーツバイクを持っている201人に公営競技場への来場意向を聞いたところ、競馬場88名、競輪場49名、ボートレース場50名、オートレース場40名であった。

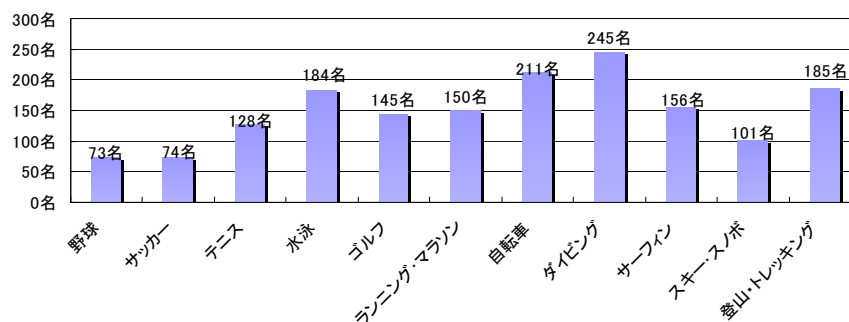


図 13 今後やってみたいスポーツについて、ネット調査の回答結果（複数回答可）
回答者 1040 名

第3節 オリンピックでのメダル獲得についての意識調査

1. 競輪場来場者に対するアンケート

当社が運営する千葉競輪場、松阪競輪場、富山競輪場の来場者に対してアンケートを行った。競輪選手がオリンピックでメダルを獲得することについて、「非常に良い」「良い」「どちらとも言えない」「悪い」「非常に悪い」の五者択一でアンケートを行った。

その結果、競輪場来場者の回答者 498 名の内 299 名が「非常に良い」、157 名が「良い」と回答した。なお、年齢、来場頻度でクロス集計したが、特徴は認められず、初心者から高齢の来場者まで、全ての層のファンが選手のメダル獲得を期待していることが分かった。

競輪選手がオリンピックでメダルを獲得すること

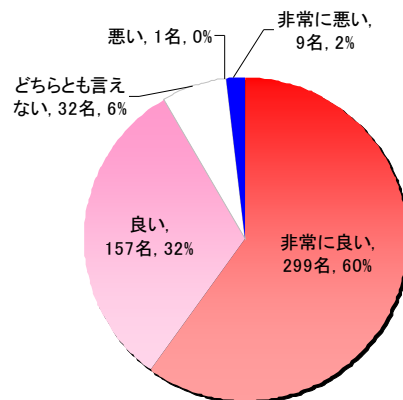


図 14 オリンピックでのメダル獲得について、競輪場来場者の回答結果
回答者 498 名

2. 競輪選手に対するアンケート

競輪選手に対しては「東京オリンピックで競輪選手がメダルを獲ることに関して以下の中で一番近い考えを選んで下さい」として、「メダルを獲る為に競輪界を上げて最大の努力をすべき」「メダルを取って欲しいがその為に競輪界に負担が無い方が良い」「メダルを取れたら良いが競輪界に負担をかけるのは良くない」「メダルを取れても取れなくてもどちらでも良い」の五者択一のアンケートをとった。

その結果、118 名の内 87 名が「メダルを獲得するために業界を上げて最大限の努力をすべき」と回答した。

東京オリンピックで競輪選手がメダルを
取ることに关して一番近い考え

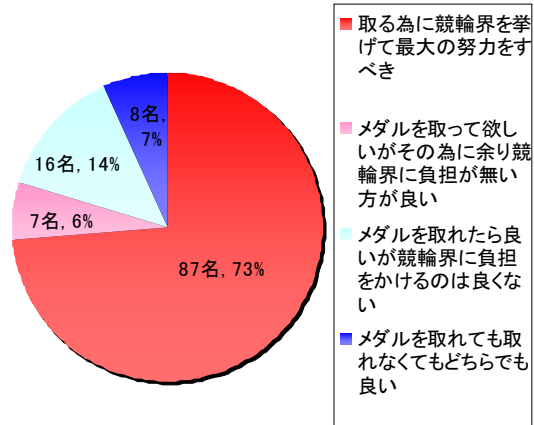


図 15 オリンピックでのメダル獲得について、競輪選手の回答結果
回答者 118 名

3. 競輪施行者に対するアンケート

競輪施行者に対しても選手と同様の内容でアンケートを実施した。その結果 35 名の内 19 名が「メダルを獲る為に競輪界を上げて最大の努力をすべき」と回答した。

東京オリンピックで競輪選手がメダルを
取ることに关して一番近い考え

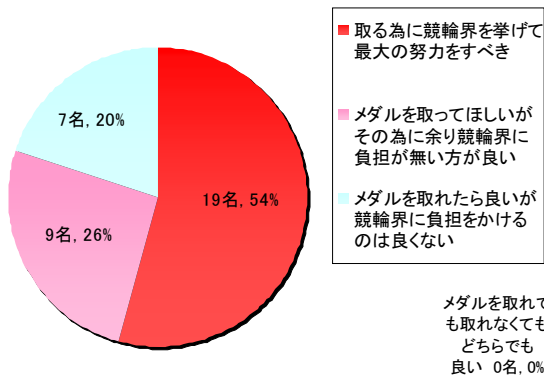


図 16 オリンピックでのメダル獲得について、競輪施行者の回答結果
回答者 35 名

4. 競輪場スタッフに対するアンケート

競輪場スタッフに対しては、「各項目が競輪場の仕事、職場に誇りを持つことについてどのような影響を与えると思うか教えて下さい（現状がどうであるかは別として）」という質問の中で、「競輪選手が世界で活躍すること」について「非常に良い影響」「良い影響」「ど

ちらとも言えない」「悪い影響」「非常に悪い影響」の五者択一で回答を求めた。

その結果、313 名の内 157 名が選手が世界で活躍することが仕事に誇りを持つことに「非常に良い影響」とし、114 名が「良い影響」と回答した。

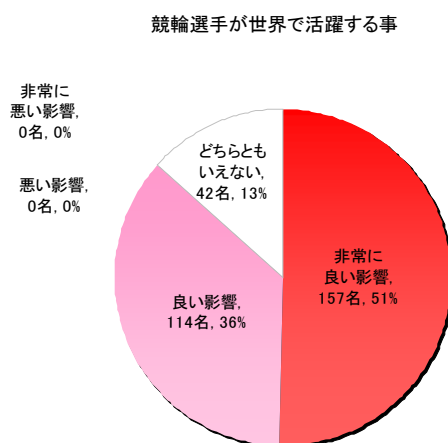


図 17 オリンピックでのメダル獲得について、競輪場スタッフの回答結果
回答者 313 名

第4節 競輪場を競技場として開放することについての意識調査

1. 競輪場来場者に対するアンケート

千葉競輪場の来場者に対しては、「千葉競輪場で市民が参加できるアマチュアレースや自転車競技大会が実施されることについてどう思うか」という質問をし、「非常に良い」「良い」「どちらとも言えない」「悪い」「非常に悪い」の五者択一とした。

その結果、214 名の内 100 名がアマチュアレースの開催を「非常に良い」と回答し、87 名が「良い」と回答した。「非常に悪い」「悪い」は各 1 名だった。

千葉競輪場で市民が参加できるアマチュアレースや
自転車競技大会が実施されること

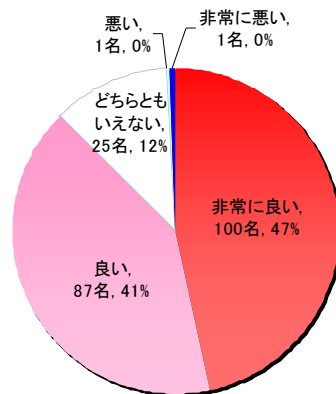


図 18 競輪場を競技場として開放することについて、千葉競輪場来場者の回答結果
回答者 214 名

松阪競輪場の来場者については、実際の参加意向を知るため、「松阪競輪場でイベントが開催された場合参加したいと思うものを選んで下さい」とし、「市民が参加できるアマチュアレースや自転車競技体験イベント」、「競輪選手に指導して貰える自転車競技スクール」、「自転車の試乗会」、「いずれも参加したくない」の選択肢で複数回答可能とした。

その結果、287 名の内 122 名が市民が参加できるアマチュアレースや自転車競技体験イベントに参加したいと回答した。いずれも参加したくないと回答した人は 53 名であった。

なお、年齢、性別、来場頻度でクロス集計したが、傾向は見られなかった。

松坂競輪場でイベントが開催された場合、参加したいと思うもの（複数回答可）

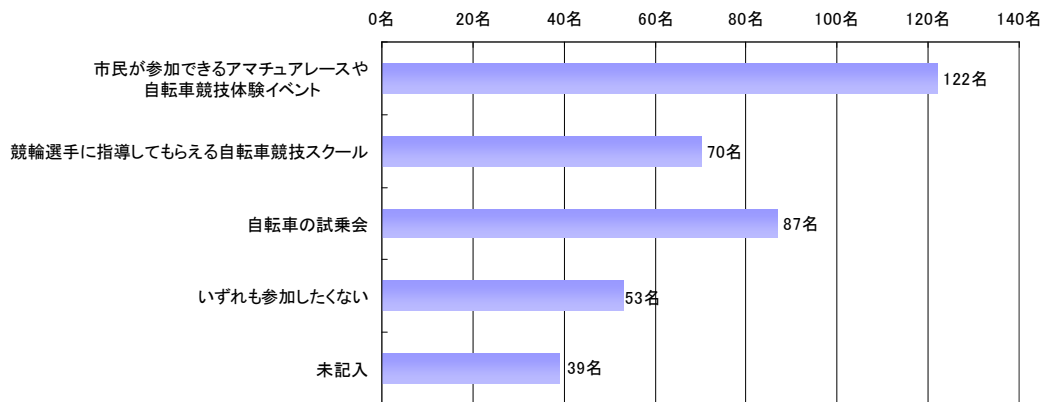


図 19 競輪場を競技場として開放することについて、松坂競輪場来場者の回答結果
回答者 287 名

2. 競輪選手に対するアンケート

競輪選手に対しては、「東京オリンピックに向けて競輪や自転車競技の認知度を上げたり競技者を増やすために多くの方に競輪場でアマチュアが参加できるトラックレースを行うことについてどのように思いますか」という質問をし、「頻繁にやるべき」「少しはやるべき」「どちらとも言えない」「やるべきではない」の四者択一とした。

その結果、120 名の内「頻繁にレースを開催すべき」95 名、「少しはやるべき」22 名で、「やるべきでない」とした人はいなかった。

東京オリンピックに向けて競輪や
自転車競技の認知度を上げたり競技者を
増やすために多くの方に競輪場でアマチュアが
参加できるトラックレースを行うことについて

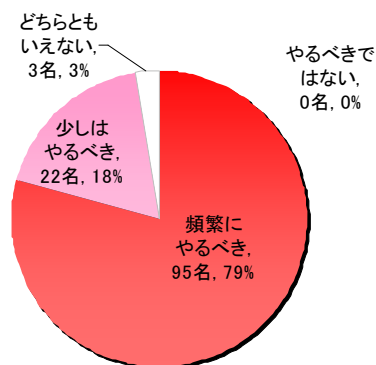


図 20 競輪場を競技場として開放することについて、競輪選手の回答結果
回答者 120 名

3. 競輪施行者に対するアンケート

競輪施行者に対しても選手と同様の内容でアンケートを実施した。その結果、36 名の内「頻繁にやるべき」10 名、「少しはやるべき」18 名、「やるべきではない」が2 名であった。

東京オリンピックに向けて競輪や自転車競技の認知度を上げたり競技者を増やすために多くの方に競輪場でアマチュアが参加できるトラックレースを行うことについてどのように思いますか

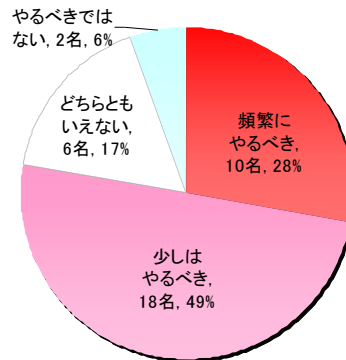


図 21 競輪場を競技場として開放することについて、競輪施行者の回答結果
回答者 36 名

4. 市民レース参加者に対するアンケート

市民レース参加者に対しては、「自転車トラックレースに対する興味についてあてはまるもの1つを選択してください」という質問をし、「よく見る」「もともと興味があったが今回参加して更に興味を持った」「もともと興味が無かったが今回参加して興味を持った」「興味が無い」の四者択一とした。

その結果、22 名の内 12 名が「自転車トラックレースにもともと興味があったが、参加することにより更に興味を持った」と回答し、8 名が「もともと興味が無かったが、参加して興味を持った」と回答した。その他は「トラックレースを良く見る」が 1 名、未回答が 1 名であった。

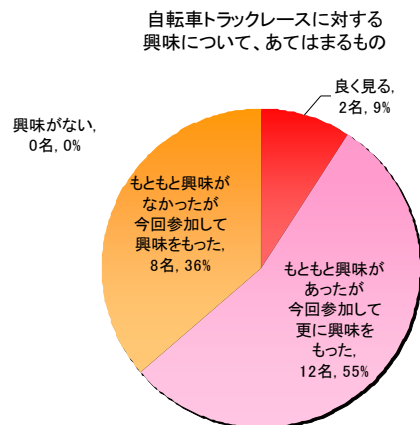


図 22 競輪場を競技場として開放することについて、市民レース参加者の回答結果
回答者 22 名

また、「競輪場でトラックレースの練習をしたり競輪選手による指導を受けることができるとすれば参加したいと思いますか」という質問をし「是非参加したい」「機会があれば参加したい」「参加したくない」の三者択一とした。

その結果 22 名中 12 名が「是非参加したい」、9 名が「機会があれば参加したい」と回答した。

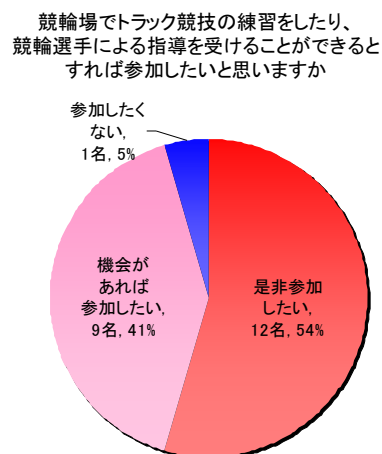


図 23 競輪場を競技場として開放することについて、市民レース参加者の回答結果
回答者 22 名

5. 世界戦観戦者に対するアンケート

世界戦観戦者に対して、「競輪場やベロドロームを走行してみたいですか」と質問し、「是非してみたい」「してみたい」「どちらとも言えない」「してみたくない」「全くしてみたくない」の五者択一とした。

その結果、102 名の内 43 名が「是非してみたい」、33 名が「してみたい」と回答した。9 名が「してみたくない」、3 名が「全くしてみたくない」と回答し、その他 14 名が「どちらとも言えない」と回答した。

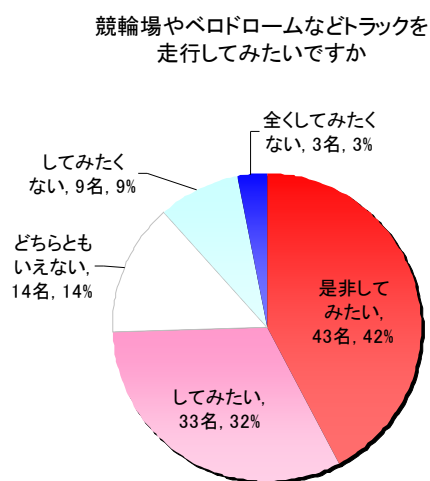


図 24 競輪場を競技場として開放することについて、
世界戦観戦者の回答結果
回答者 102 名

第5節 KEIRIN ルールでの競輪開催について（ソフト面）の意識調査

1. 競輪場来場者に対するアンケート

千葉競輪場と松阪競輪場、富山競輪場の来場者に対して、オリンピックと同じルールで競輪が行われることについて「非常に良い」「良い」「どちらとも言えない」「悪い」「非常に悪い」の五者択一でアンケートを行った。

その結果、487 名の内 107 名が「非常に良い」132 名が「良い」と回答し、「非常に悪い」42 名、「悪い」34 名だった。

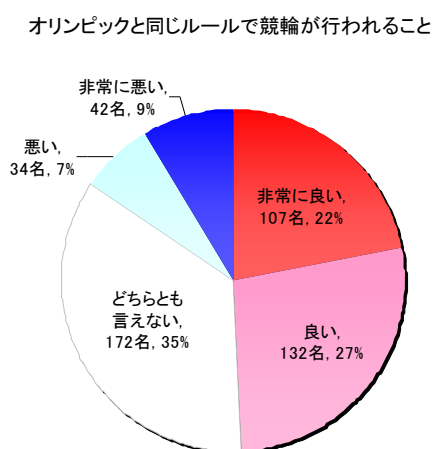


図 25 KEIRIN ルールでの競輪開催について、競輪場来場者の回答結果
回答者 487 名

2. 競輪選手に対するアンケート

競輪選手に対して「日本人がオリンピックでメダルを獲れるようにするため、男子について KEIRIN ルールで車券を発売することについてどう思いますか」という質問をし、「全てのレースを KEIRIN ルールにすべき」「多くのレースを KEIRIN ルールにすべき」「一部のレースを KEIRIN ルールにすべき」「KEIRIN ルールのレースはやらない方が良い」の四者択一とした。

その結果、119 名の内「全てのレースを KEIRIN ルールにすべき」11 名、「多くのレースを KEIRIN ルールにすべき」2 名、「一部のレースを KEIRIN ルールにすべき」48 名、「KEIRIN ルールのレースはやらない方が良い」58 名と回答した。

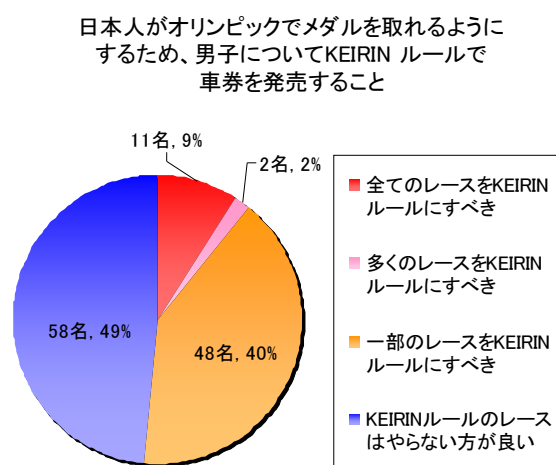


図 26 KEIRIN ルールでの競輪開催について、競輪選手の回答結果
回答者 119 名

3. 競輪施行者に対するアンケート

競輪施行者に対しても選手同様のアンケートを実施した結果、34 名の内 1 名が「全てのレースを KEIRIN ルールにすべき」、16 名が「一部のレースを KEIRIN ルールにすべき」とし、17 名が「KEIRIN ルールのレースはやらない方が良い」と回答した。

日本人がオリンピックでメダルを取れるようにする
ため、男子についてKEIRINルールで車券を発売する
ことをどう思いますか

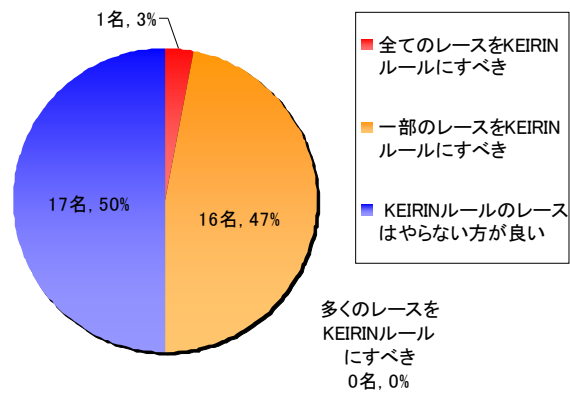


図 27 KEIRIN ルールでの競輪開催について、競輪施行者の回答結果
回答者 34 名

第6節 KEIRIN 規格の競輪場設置について（ハード面）の意識調査

1. 競輪場来場者に対して

千葉競輪場と松阪競輪場、富山競輪場の来場者に対しては、「現在の競輪場がオリンピック競技の KEIRIN 規格の競輪場になることをどう思いますか」という質問をし、「非常に良い」「良い」「どちらとも言えない」「悪い」「非常に悪い」の五者択一とした。

その結果、354 名の内 92 名が「非常に良い」、111 名が「良い」と回答し、「非常に悪い」22 名、「悪い」は 21 名であった。その他は未回答あるいは「どちらとも言えない」であった。

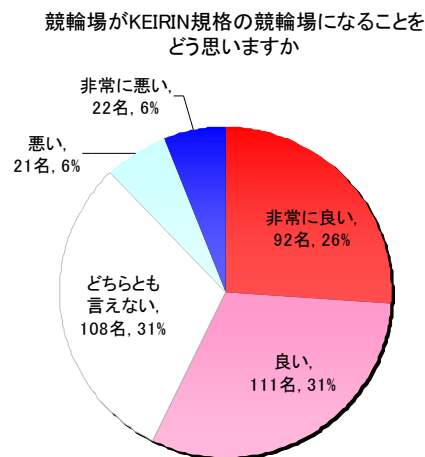


図 28 KEIRIN 規格の競輪場設置について、競輪場来場者の回答結果
回答者 354 名

2. 競輪選手に対するアンケート

競輪選手に対して、「日本人がオリンピックでメダルを取れるようにするために競輪場が 250m の競輪場になることをどう思いますか」という質問をし「全ての競輪場を 250m にすべき」「多くの競輪場が 250m になるべき」「一部の競輪場が 250m になるべき」「250m の競輪場は不要」「どちらともいえない」の五者択一とした。

その結果、120 名の内「全ての競輪場を 250m にすべき」が 8 名、「多くの競輪場が 250m になるべき」が 5 名、「一部の競輪場が 250m になるべき」が 43 名、「250m の競輪場は不要である」が 45 名、「どちらとも言えない」が 19 名であった。

日本人がオリンピックでメダルを取れるように
するために競輪場が250mの競輪場になること

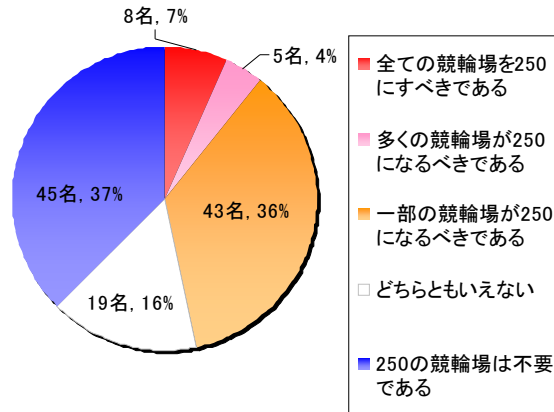


図 29 KEIRIN 規格の競輪場設置について、競輪選手の回答結果
回答者 120 名

3. 競輪施行者に対するアンケート

競輪施行者に対しても、競輪選手と同様の内容でアンケートを行った。その結果、35 名の内「全ての競輪場を 250m にすべき」が 1 名、「多くの競輪場が 250m になるべき」が 1 名、「一部の競輪場が 250m になるべき」が 9 名、「250m の競輪場は不要である」が 17 名、「どちらとも言えない」が 7 名であった。

日本人がオリンピックでメダルを取れるようにする
ため競輪場が250mの競輪場になることを
どう思いますか

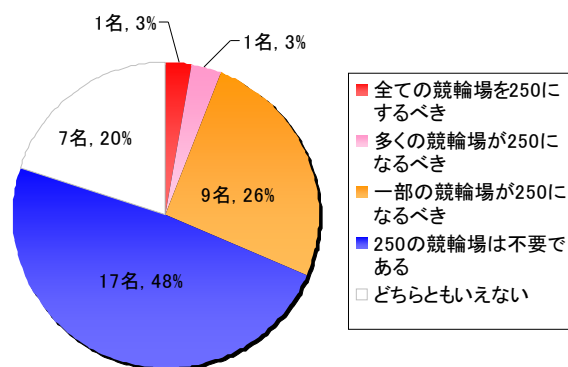


図 30 KEIRIN 規格の競輪場設置について、競輪施行者の回答結果
回答者 35 名

第7節 競輪とKEIRINについての意識調査

第1項 レース内容の面白さ、見栄えの良さについて

1. 競輪場来場者に対するアンケート

千葉競輪場、松阪競輪場、富山競輪場来場者 554 名の内オリンピック種目の KEIRIN を見たことがある人に対して「オリンピック種目の KEIRIN を見てどう思いましたか」と質問し、「競輪より格好良い」「競輪より面白い」「競輪より格好悪い」「競輪よりつまらない」の選択肢で複数回答可で回答を求めた。

その結果、KEIRIN ルールのレースが「競輪よりつまらない」が 197 名、「競輪より面白い」が 96 名であった。

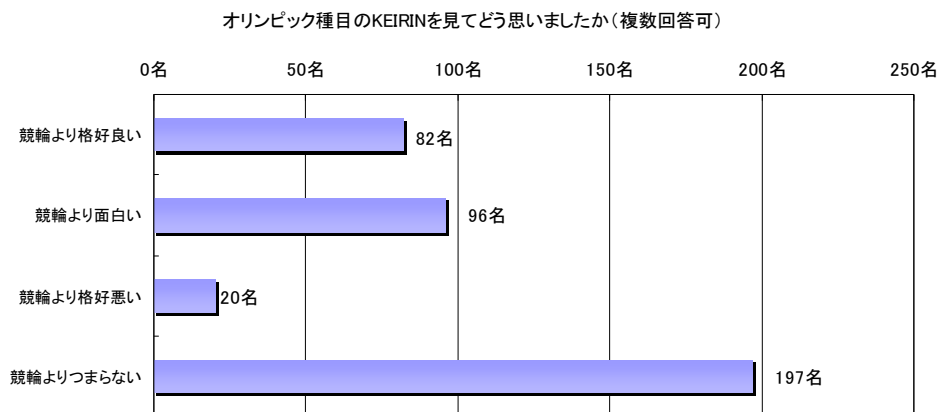


図 31 レースの面白さについて競輪場来場者の回答結果

回答者 554 名

2. 競輪選手に対するアンケート

競輪選手に対しては、「競輪と KEIRIN を比較してレースの内容についてどう思いますか」という質問をした。

その結果、120 名の内 75 名が「競輪の方が面白い」、4 名が「競輪の方が面白くない」その他 41 名が「どちらとも言えない」と回答した。

競輪とKEIRINを比較して、レースの内容
についてどう思いますか

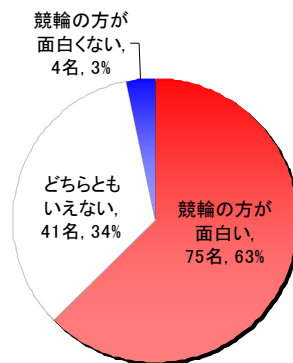


図 32 レースの内容について、競輪選手の回答結果
回答者 120 名

また、「競輪と KEIRIN を比較して、自転車のスタイリングについてどう思いますか」「ユニフォームのデザインについてどう思いますか」「ヘルメットのスタイリング・デザインについてどう思いますか」と言う 3 つの質問をし、いずれも「競輪の方が格好良い」「競輪の方が格好悪い」「どちらともいえない」の三者択一とした。

その結果、117 名の内「競輪の方が格好良い」が 19 名、「競輪の方が格好悪い」が 59 名、「どちらともいえない」が 39 名であった。

競輪とKEIRINを比較して、自転車の
スタイリングについてどう思いますか

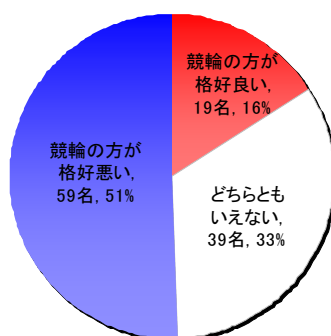


図 33 自転車のスタイリングについて、競輪選手の回答結果
回答者 117 名

「ユニフォームのデザインについてどう思いますか」という質問では 119 名のうち「競輪の方が格好良い」が 12 名、「競輪の方が格好悪い」が 68 名、「どちらともいえない」が 39 名であった。

競輪とKEIRINを比較して、ユニフォームのデザインについてどう思いますか

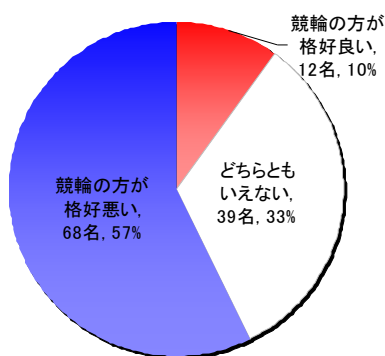


図 34 ユニフォームのデザインについて、競輪選手の回答結果
回答者 119 名

「ヘルメットのスタイリング・デザインについてどう思いますか」では 120 名のうち「競輪の方が格好良い」が 5 名、「競輪の方が格好悪い」が 89 名、「どちらともいえない」が 26 名であった。

競輪とKEIRINを比較して、ヘルメットのスタイリング・デザインについてどう思いますか

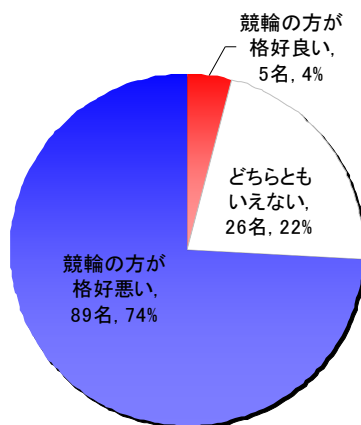


図 35 ヘルメットのスタイリング・デザインについて、競輪選手の回答結果
回答者 120 名

3. 市民レース参加者に対するアンケート

「競輪と KEIRIN、どちらに興味ありますか」と質問し、「競輪」「KEIRIN」「両方興味ある」「どちらも余り興味がない」の五者択一とした。

その結果、20 名の内 18 名が両方に興味があると回答した。

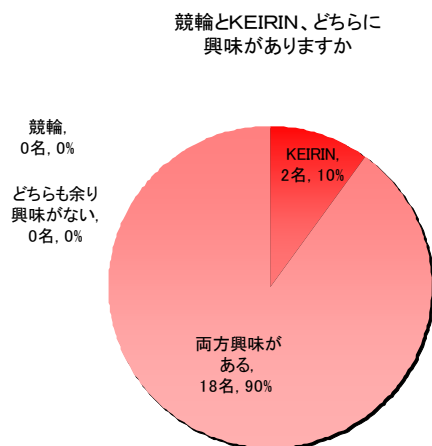


図 36 競輪に対する興味について、市民レース参加者の回答結果
回答者 20 名

4. 世界戦観戦者に対するアンケート

「競輪場で行われている競輪と今回行われている KEIRIN では競技としてどちらが面白いですか」と質問した。

その結果、101 名の内「競輪の方が断然面白い」「競輪の方が面白い」が 30 名であったのに対して、「今回の KEIRIN の方が面白い」「今回の KEIRIN の方が断然面白い」は 39 名であった。

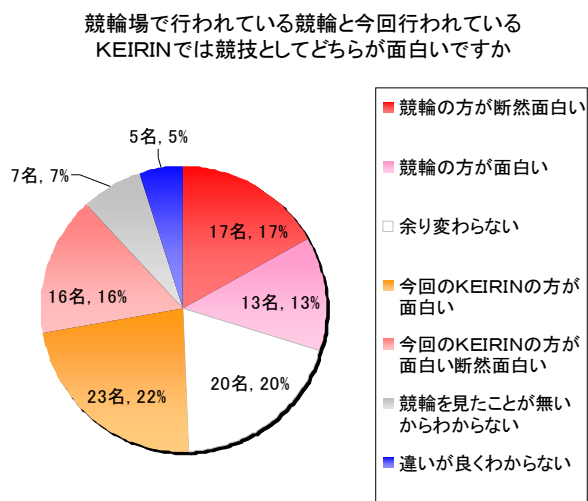


図 37 レースの内容について、世界戦観戦者の回答結果
回答者 101 名

また、「競輪場で行われている競輪と今回行われている KEIRIN ではユニフォーム・自転車はどちらが格好良いと思いますか」と質問した。

その結果、102 名の内「競輪の方が断然格好良い」「競輪の方が格好良い」の合計が 17 名であったのに対して、「今回の KEIRIN の方が格好良い」「今回の KEIRIN の方が断然格好良い」の合計は 72 名であった。

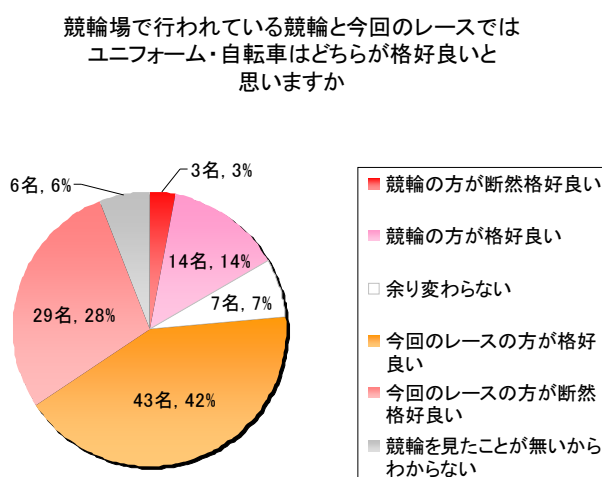


図 38 ユニフォーム、自転車のスタイリングについて、
世界戦観戦者の回答結果
回答者 102 名

第 2 項 競輪場への来場意欲等について

1. ネット調査

首都圏（東京、千葉、神奈川、埼玉）関西圏（大阪、京都、兵庫、奈良）在住のスポーツサイクルを楽しんでいる方に、「各公営競技（競馬、競輪、ボートレース、オートレース）について、実際に競技場に行きたいと思いますか」と質問したところ、競馬については、201 名の内 59 名が「行ってみたい」あるいは「機会があれば行ってみたい」と回答したのに対して、競輪では 23 名であった。

首都圏（東京、千葉、神奈川、埼玉）関西圏（大阪、京都、兵庫、奈良）在住の一般の方に通常開催時の競輪場、グレードレース開催時の競輪場、海外の KEIRIN 規格のトラックレースの写真を見せて「ご覧頂いた競輪場についてお聞きます。あてはまるものを 1 つだけお選び下さい」と質問し、「このような競輪場に行ってみたいと思う」について、「とても当てはまる」「まあ当てはまる」「どちらとも言えない」「あまり当てはまらない」「全く当てはまらない」の五者択一とした。

その結果、1040 名の内「とても当てはまる」「まあ当てはまる」の合計は通常開催時につ

いては 66 名、グレードレース開催時については 131 名、海外の KEIRIN 規格のレースについては 307 人であった。「車券を買って参加したいと思う」という質問では 1040 名の内「とても当てはまる」「まあ当てはまる」の合計は通常開催時については 50 名、グレードレース開催時については 88 名、海外の KEIRIN 規格のレースについては 185 名であった。

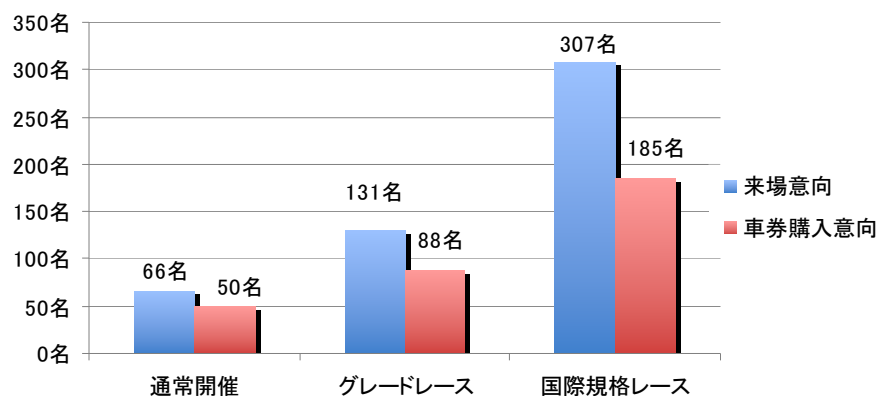


図 39 来場意向、車券購入意向について、ネット調査の回答結果
回答者 1040 名

さらに、1040 名の内 201 名のスポーツバイク所有者に来場意向を聞いたところ、海外の KEIRIN 規格のレースについては 98 名が行きたいと回答した。

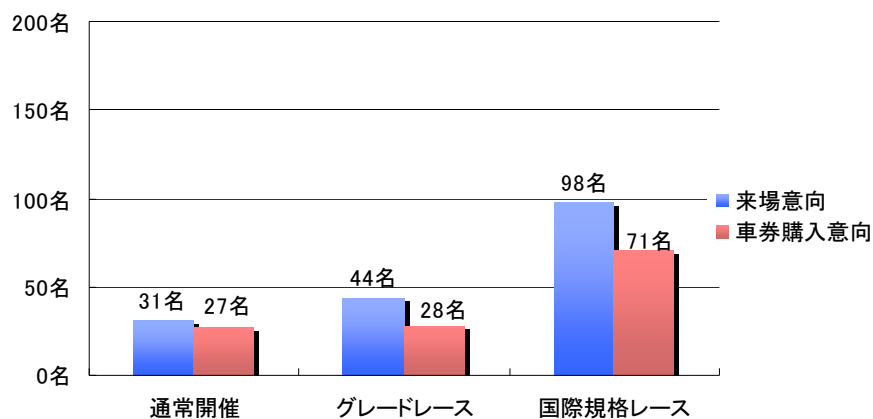


図 40 来場意向、車券購入意向について、スポーツバイク所有者の回答結果
回答者 201 名

2. 世界戦観戦者に対するアンケート

世界戦観戦者に、「今日のレースで車券を購入できたらしてみたいですか」と質問したところ、103 名の内 61 名が「してみたい」と回答した。また、この 61 名のうち、40 名がス

ポーツバイクを所有していた。更に、この回答者 102 名のうち、車券購入未経験者は 42 名で、そのうちの 18 名が「今日のレースで車券を購入できたらしてみたい」と回答した。

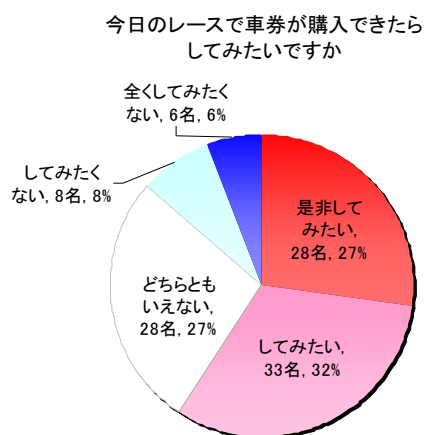


図 41 車券購入について、世界戦観戦者の回答結果
回答者 103 名

第4章 考察

本研究では、競輪場が自転車競技普及の拠点として活用される可能性を探り、競輪再生への打開策を明らかにするために、オリンピックでのメダル獲得・競輪場の開放・KEIRINルールでの競輪開催・KEIRIN規格の競輪場設置・競輪とKEIRINについてアンケート調査を行った。

第1節 競輪場を自転車競技の普及拠点として活用

第1項 競輪場開放の必要性

今回のアンケート結果から、年齢層を問わず競輪ファンは競輪選手がオリンピックでのメダル獲得を期待していることが分かった。これはファンが競輪をギャンブルとしてだけではなく、スポーツ、自転車競技としても楽しんでいることの証左と考える。これは、筆者が競輪場運営の経験から実感していたことを裏付ける結果となった。

また、競輪場で働くスタッフも競輪選手が世界で活躍することによって仕事への誇りが持てるようになることも実証された。スタッフが仕事に誇りを持つことにより、サービスマインドが醸成され、競輪場のホスピタリティの向上にもつながる。これは今の競輪場の雰囲気を変えるためにも欠かせないモチベーションとなるだろう。久保（2007）も、競輪が地域住民に受け入れられるためにはまず働いているスタッフが誇りを持てる環境を作ることが必要であるとしている。

確かに、オリンピックでのメダル獲得は競輪の再生の大きなきっかけであり、特に東京オリンピックは競輪を復興させる千載一遇のチャンスといえよう。しかしながら、競輪選手の過去のメダル獲得時を振り返ると、自転車トラックレースと言う世界的人気スポーツであるにも関わらず、あまりメディアに露出せず、結果として競輪選手の認知・人気・ステイタスが向上したとは言いがたい。来場者以外の一般の方はもちろん、サイクリストの間でさえも競輪選手メダリストの認知度が低いことは今回の調査でも確認されている。これは競輪関係者が、競輪＝ギャンブル、競輪場＝ギャンブル場、競輪選手＝ギャンブルの駒としてのみ認知させてきた結果と推察される。

競輪再生の為に今後は、競輪のギャンブルとしての側面だけでなく、スポーツとしての側面も認知させるべく、自転車トラックレースの全体の認知、人気を向上させ、競輪選手のメダル獲得にむけ国民全体で応援する機運を作る必要がある。その為には、まず競輪関係者が中心になり、ファンと一緒に競輪選手のメダル獲得を応援する機運を作り、それを外部に発信し、これまで競輪を単なるギャンブルとしてしか見てこなかった人や競輪を知らない人を巻き込んで国民的なスポーツへと発展させること、そしてその発展の拠点として競輪場が活用されることが必要である。

一方で、一般の人の2割近くの人がスポーツバイクに乗っていること自体も新たな発見であった。このように身近にありながら、競輪への興味が薄いことは重大な問題である。

スポーツバイクに乗るなど自転車に近い人達の公営競技に対する興味を見ると、競馬がトップで、その他競輪、ボートレース、オートレースに対する興味は横ならびである。これは、競輪が他のギャンブル同様のギャンブルとしてのみ認知され、自転車競技としての魅力を認知させられていないことの証左と言えよう。

スポーツサイクリストに競輪場を開放し、実際にトラックを走る機会を提供し、トラックレースを体験してもらうことが有効であることも今回の市民レース参加者アンケートで明らかになった。従って、競輪の魅力を認知させるためにも、自転車競技を普及させるためにも競輪場の開放が必要且つ有用であると考ええる。

筆者は実際にトラックレースにもロードレースにも参加し、また実行委員としても運営にも携わっている。日本では現在ロードレーサーの販売が好調で都市部を中心にスポーツサイクリストが増加している。しかし、都市部の道路事情は決してスポーツサイクルに適したものではなく、むしろ交通事故やマナー、ママチャリとの共存など社会問題すら引き起こしている。つまり、自転車で思いっきりスピードを出したり、競技をしたい人は沢山いるが、それに適した環境が用意されていないのである。

ロードレースの開催は道路の封鎖を伴うため、警察の許可や警備の問題など非常に大掛かりである。しかし、いつでも思いっきりスピードを出すことができ、レースも開催できる競輪場は当にスポーツサイクリストが求める手軽なスポーツ競技場になりうるのであり、そのような活用は市民の求めるところである。関して、松阪市の山中光茂市長は、インタビューに対して、「赤字であっても市民にスポーツ施設として使用されるなどして、地域の活性化に繋がるものとして市民に理解されるのであれば競輪事業を継続したい」と回答している。

この点松倉(2011)は、「イギリス自転車競技連盟の事務局はマンチェスターのトラック自転車競技場内にある。この競技場は屋内トラックであるという特性を生かして、冬季を含めて夜間のトレーニングが可能であり、毎週定期的に小学生の初心者講習会が開催されている。」と指摘し、日本の自転車競技の状況に関してはとりわけ普及面が低水準にあり、普及面での施策をまずは重点的に施すべきではないかと思慮される。」「日本においても、多くの人口を抱える大都市近郊にこうした拠点を確保することが登録者の増大など普及に寄与すると考えられる。」としているが、これは当に競輪場こそが果たすべき機能である。

そして日本には全国各地に 44 か所の競輪場を含めてトラックが 68 か所存在する。これらの全てがトラックアリーナとして開放されれば、現在のスポーツサイクルブームと相まってトラックレースを楽しむ人が増え、競輪の認知、ステイタスが向上することになる。そして、子供達がそこに参加することによって将来のメダリストの育成に繋がることになる。

競輪場も競輪競技も競輪選手も日本を自転車競技大国にする可能性を秘めた貴重な国民的財産であり、競輪場を保有する自治体にとっては、市民が活用できる大きな財産であり、これを無駄にしてはならないと考える。更に、既に述べた用に、競輪の賞金が他の自転車

競技の賞金と比べて著しく高額になり、アマチュア自転車競技のトップ選手、特にトラックレースのトップ選手の多くが競輪選手を目指すという構図にある以上、競輪が自転車競技の普及・強化施策を牽引していく体制を作らなければ日本の自転車競技の未来は無いと考える。

第2項 競輪場開放の可能性

競輪場の開放については、女性や若いファン、サイクリストが希望するのは予想できたが、競輪場へ来ている人もこれを良いと考えていることが分かった。

松倉(2011)は、「競輪場の所有者レベルには危機意識があり、アマチュアの大会誘致や練習への開放に対して積極的な意向がある一方、現場レベルにはそうした危機意識よりも管理面の煩雑さを嫌う意識が強い。」としている。

確かに、そのような傾向が無いとは言えず、関係者に対して丁寧な調整を行う必要はあるが、少なくとも当社が運営している競輪場においては徐々に改善されており、頻繁とまでは言えないが、継続的にアマチュアによる自転車競技が実施されている。競輪場は自治体の施設である以上、ギャンブラーとしての競輪ファンに限らず、市民に広く有効活用されるべきものであることは明らかであり、理解を得ることは可能なはずである。実際、今回のアンケートでも競輪施行者の中に競輪場を開放することについて全員が「やるべき」と回答している。

また、松倉(2011)は「競輪場では競輪が開催されていない日でも、場外車券発売をしている日程が多くなり、場外車券を買うために来た顧客と大会参加者の利用領域が不明瞭となり、駐車場などでトラブルになる例が多い。また、場外車券発売締め切り時のブザーと競技運営のピストル音が重ならないように競技を一時中断するなど、大会運営に適した環境ではない。場外車券を購入する目的で来ている客が女子選手に下品なヤジを飛ばすなど、スポーツ大会として好ましい環境とは言えない。」とも指摘している。

この問題点も、運営や来場者との日頃のコミュニケーションにより十分解決可能である。大半の来場者はアマチュアレースの開催等を歓迎しており、反対するお客様には開催の意図を伝えて丁寧に説明することなど手間はかかるが解決できない問題ではない。

実際に昨年千葉競輪場において六大学対抗自転車トラックレース大会を開催した際、場外車券発売を開催中に来ていた高齢の来場者が何人も興味を持って観戦し、「こういうイベントを頻繁にやって若い人に来て貰わないとね」とスタッフに声をかけてきた。学生選手や応援に来ていた各校の応援団・チアリーダー・ブラスバンドのメンバーに文句を言う人など一人もいなかった。結局は運営者側の思い、姿勢が伝われば来場者も理解をしてくれるのである。

また、松倉(2011)は「競輪選手・選手会が、練習時間が減るために大会誘致に賛成しない場合がある。」とも指摘している。しかし、今回、回答した選手はだれ一人として反対していなかった。確かに中にはそのような考えを持つ選手もいるだろう。しかし、極めて稀でむしろ「自治体が運営する施設だから、もっと地元の愛好家に開放すべき」「競輪選手をアピール出来る場でもあると思うので沢山イベントをするべきである」など積極的な受入れの声が聞かれた。実際、当社が運営する競輪場の選手・選手会などは、アマチュアの指導をしたり、レースの運営を手伝ってくれるだけでなく、実現に向けて関係者との調整も

してくれるなど、極めて協力的である。

更に松倉(2011)は「運営に関わる競技会が備品の管理面から立ち入り区域を厳しく制限し、本格的大会運営には支障がある」と指摘している。確かにそのような側面は否定できないが、これもハード面、ソフト面の調整によって改善は可能である。

このように、競輪場を自転車競技施設として開放することは可能であると考えられる。

第2節 強化・資金獲得としての競輪場の活用

第1項 KEIRIN ルールでの競輪開催について

KEIRIN ルールでの競輪を開催は、競輪選手のメダル獲得に有用と考える。

この点約半数の選手が KEIRIN ルールのレースを開催すべきとし、施行者は4割強が KEIRIN ルールのレースを開催すべきとしている。これに対して、来場者は KEIRIN ルールの競輪開催を「非常に良い」あるいは「良い」と考えている人が「悪い」「非常に悪い」と考えている人の3倍以上であった。これはむしろ来場者である既存のファンの方が KEIRIN ルールでの競輪の可能性を認識し、あるいは競輪事業全体に対する危機感を持っているからとも考えられる。筆者は松阪競輪場の運營業務の受託に当たり、公開プレゼンテーションを行ったが、その際に、ファンから多数の質問・暖かい激励を頂いた。ファンは現在危機的状況にある競輪事業の存続に高い関心を持っているのである。

KEIRIN ルールのレースに開催については、オリンピックを目指す選手にとって有用であるが、日本の競輪と異なり、怪我が少なくなることもメダル獲得へのメリットと言えよう。強化選手が落車の多い日本の競輪で走って怪我をすることを回避できるからである。

更に、現在既に海外の一流トラックレース選手が競輪選手の短期登録制度と言うシステムを使って日本の競輪を走っている。彼らを KEIRIN ルールの競輪に出場させ、日本のオリンピック強化指定選手と対戦させることができれば、更にメダルは近付くとともに国民の関心を集めることができよう。

第2項 日本の競輪と KEIRIN

本調査でも日本の競輪に比べ KEIRIN の見栄えの評価が圧倒的に高かった。KEIRIN はルールが簡単で、ファッション性が高いことから、新たなファン獲得に繋がるものとして実現していくべきと考える。特に昨今のサイクルスポーツブームによってカーボンフレームを中心にイタリア・フランス・ベルギーなどヨーロッパの洗練された高級ロードバイクを目にする機会が多くなっている。学生のアマチュア選手がカーボン製の洗練されたフレーム・ホイールで自転車競技を行う中、プロの競輪選手の自転車・ユニフォームが上記の様なものであることは一般の方に対して競輪のスポーツ性を訴えるには大きなハンデと言わざるを得ない。

特に、日本の競輪では、車番によって色の決まった同じユニフォームを着用しているが、これはスポンサー獲得にとっても障害となる。企業の多くは自社のイメージカラーを持っ

ているのが通常であり、自社のイメージに合うデザインのユニフォームを着用させたいと思う上に、選手がレース毎に違う色の、しかも他の選手と同じユニフォームを着用するのでは広告効果が極めて低くなるからである。

他方で、既存ファンは KEIRIN よりも日本の競輪の方が面白いと考えていること、選手も同様で、日本の競輪の方が面白いと感じており、一部の競輪のみが KEIRIN になるべきという意見が大半であった。従って、全ての競輪を KEIRIN に移行するのではなく、日本の競輪と KEIRIN を両立させることが重要と考える。

競輪選手がメダルを取って認知されたり、ステイタスが上がったり、自転車トラックレース人口が増えたりしても車券の売上には繋がらないのではないかという話も聞くことがある。確かに、自転車トラックレースの認知度を上げて車券の売上を向上させるには時間のかかることかもしれない。しかし、そもそも最近の若者のギャンブル離れや少子化、レジャーの多様化という現状からすると、「いきなり公営競技でギャンブルをしましょう」と言って新しいファンを獲得することはハードルが高い。これは、やはり競輪場運營業務を行っている経験上からも言えることである。むしろ、ある程度の時間をかけて今後の競輪業界の将来のために着実に新しいファンを増やしていくことこそが必要なことと考える。

第3項 KEIRIN 規格の競輪場による競輪

もっとも、今回のネット調査における一般人の KEIRIN 規格の競輪場による競輪についての参加意欲が極めて高かった（来場意向約 3 割、車券購入意向 2 割弱）ことからすると、KEIRIN 規格の競輪場によるエンターテインメント性の高い競輪が実現すれば、一気に新しいファンを獲得できる可能性もあると考える。更に、ネット調査で一般人の 2 割近くいたスポーツバイク所有者においては、KEIRIN 規格の競輪場への来場意向は 5 割近い数字に達しており、世界戦観戦者においては、約 6 割であった。この数字は、レジャー白書（2013）（注）による競輪参加率が 1.1%、参加希望率が 1.6%、JRA の参加率・参加希望率がともに 9.4% であることと比較しても驚異的であり、少なくとも競輪が JRA を凌ぐ可能性を持っていることが明らかになった。この事実は、スポーツバイク所有者に自転車トラックレースを体験させてトラックレースへの興味を喚起することと並行して KEIRIN 規格の競輪やこれと同様のファッショナブルな競輪を実現すべきことを示唆している。それゆえ、老朽化している競輪場の建替え時には KEIRIN 規格の競輪場の設置も検討されるかもしれない。

松倉（2011）は競輪場が自転車競技普及の本格的拠点となりえない理由として、「競輪場は走路規格が競技規則を満たしておらず、原則として記録が公認されない。また、競輪場の多くは周長 400m であり、現在国際基準である 250m と余りに差が大きく、周長の差によるレース形態の差も大きい。」と指摘する。しかし、現在の競輪場は耐震や老朽化の問題から建て直しをしなければならない競輪場も多い。従って、建て直しの際に KEIRIN 規格のトラックを建設することは不可能ではない。単なる自転車競技だけのためのトラックを建設するよりも競輪場として車券発売のできるトラックの方が建設コストを回収しやすいのは言

うまでもない。

なお、松倉（2011）は、「競輪場は暴動を防止するため、選手と観客、審判と観客を隔絶する施設構成になっており、観客・選手・審判のコミュニケーションを重視するスポーツとしての自転車競技大会の会場に適していない面がある。」と指摘している。

確かに、KEIRIN 規格のトラックでは、トラックの周囲にフェンスが無く、観客がスタンド前のトラックの外周のせり上がり部分を叩いて応援できるような構造になっているのに対して、今の競輪場の多くはスタンドとの距離もあり、二重構造の高いフェンスが設置されている。また、八百長の防止という観点から選手と観客、審判と観客は隔絶された構造になっている。

今後 KEIRIN 規格の競技場で競輪を行う場合、選手と観客の一体感や競技性、ファッション性を演出しつつ、競技の公正や八百長の防止を図ることを如何に両立させていくかは、重要な課題となっていくだろうが、それは今後の研究に委ねたい。

（注）レジャー白書 2013 の調査方法・内容

調査対象 20 歳～79 歳の男女 調査方法 インターネット調査

有効回答数 3,334 人 調査期間 2013 年 1 月

参加率 当該余暇活動を 1 年間に 1 回以上行った人の割合

参加希望率

当該余暇活動を将来やってみたい、あるいは今後も続けたいとする人の割合

第 3 節 競輪場と競輪の再生への提言

競輪はトリプルミッション達成の為の強みを有しているにもかかわらず、競輪場はこれまで単なるギャンブル場としてのみ活用され、自転車競技の普及・強化の場所としては殆ど活用されて来なかった。その為日本の自転車競技、特にトラックレースの普及は欧米やオーストラリアなどに比べて著しく遅れている。

しかし、全国に競輪場を含んで 68 か所もあるトラックと言う手軽な競技場は自転車競技の普及・強化に最適な場所であり、これを開放することが現実的に可能なことが裏付けられたと言えよう。競輪場を自転車競技の普及拠点にすることは必要かつ可能であり、そのことが新たな競輪ファンの獲得、競輪の再生に繋がる。

そして、オリンピックでのメダル獲得を考えると、競輪を KEIRIN 規格のルールで行うことも重要である。そして、メダル獲得への応援機運を国民全体のものにしていく必要があり、そのためには、競輪場を開放し、自転車トラックレース人口を増やし、自転車トラックレース自体の認知度、人気を早急に高めていくことが極めて重要である。

また、更に東京オリンピック、いや、その前のリオデジャネイロオリンピックに向けて周長 250m の KEIRIN 規格の競輪場を建設することが急務である。リオでのメダル獲得があってこそ東京オリンピックでのメダル獲得機運が高まるのである。

その他、競輪選手のメダル獲得には、オリンピックを目指す選手の支援制度やバイクの

開発、トレーニング方法やマッチメイクなど様々なお金のかかる取り組みが必要となる。

しかし、少なくとも競輪場を競技場として開放することは、お金を掛けずにすぐにでもできる効果的な競輪の普及方法であり、全ての競輪場が直ぐにでも取り組むべきことであると提言したい。

トリプルミッションの観点から競輪のあるべき姿を示したのが下記の図である。

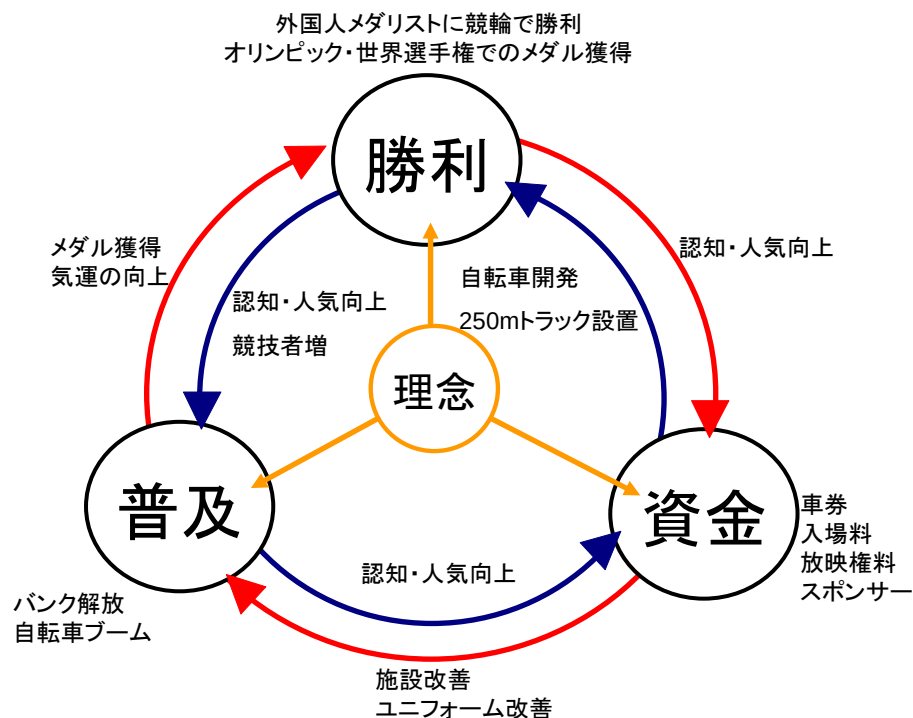


図 42 競輪のトリプルミッション（筆者作成）

まず、競輪場を競技場として開放する。サイクリストを誘致してトラックレースを体験させる。トラックレースを行う人が増えれば、トラックレース用のバイクの販売台数も増え、競輪場や競輪選手の認知も高まる。さらに彼らの口コミによって話題になり、メディアにも取り上げられるようになる。

他方で、来場者を含めた競輪関係者で競輪選手のメダル獲得機運を高めていく。上記のように競輪や競輪選手の認知が高まれば、この気運は競輪関係者だけでなく、自転車愛好家、スポーツ観戦愛好者にも広がって、国民的機運になる。

その中で、競輪選手が世界で活躍し、あるいは競輪で世界のトップ選手に勝利することによって更に人気、認知が向上する。

選手の人気が高まれば、車券売上が上がるのはもちろん、グッズ販売、入場料、放映権収入やスポンサー料も獲得できる。もちろん、ユニフォームの改善や競輪場の雰囲気、ホスピタリティの改善は必須である。

これらの収益を KEIRIN 規格のトラックの設置や自転車開発などに回すことができれば、さらなる強化、普及につながる。

こうした好循環を生み出すことが競輪では可能であると考ええる。

第4節 研究の限界

本研究は競輪に関わる人々の一定の意見を反映していると言える。しかしながら、3つの競輪場に來た人の意見であり、他の地域については更に検討が必要である。選手においても同様に予期せぬバイアスがある可能性は否定できない。こちらでも更なる調査が必要かもしれない。競輪は先行研究も少なく、研究の余地が沢山ある分野である。競輪の発展、競輪場の再生のために更に様々な研究を積み重ねる必要がある。

第5章 結論

来場者や競輪選手、競輪施行者、および一般市民へのアンケート調査の結果、競輪場を積極的に多くの市民への開放は可能であることが明らかとなった。競輪場が自転車競技の普及・強化の普及となるだけでなく、多くの市民に利用され市民の健康やスポーツの拠点としての役割を果たすことが、競輪再生、競輪のトリプルミッションの好循環へ導くカギとなる。

第6章 謝辞

本論文の執筆の機会を与えて下さり、厳しく且つ暖かくご指導下さった平田竹男教授に心より深く感謝いたします。副査の中村好男先生、児玉有子先生にも深く感謝申し上げます。その他早稲田大学スポーツ科学研究科でご指導下さった先生方にこの場をお借りしてお礼を申し上げます。修士2年制の三澤翼氏、久保谷友哉氏、山本亜雅沙氏、李トウフウ氏もお礼を申し上げます。本研究にご協力下さった、ご来場者の方々、施行者様、選手の皆様に深く感謝いたします。そして激動期にある公営競技業界の中で執筆する環境を与えてくれた当社スタッフにも感謝の気持ちを表します。

本論文の執筆により、競輪に対する可能性を再認識することができました。また、執筆の過程でご協力頂いた他のスポーツ界その他の業界でリーダーとして活躍しているゼミの同級生から多くの刺激と学び、勇気と力を得たことで、縁あって携わってきた競輪・自転車競技に対する思いを更に強くすることができました。同時に他のスポーツ業界の話聞くことによって如何に競輪に優位性があるか、如何に自分たちにやらなければならないことがあるかを実感することができました。

様々な方々のおかげでこのような貴重な経験をさせて頂くことができました。皆様とのご縁に感謝するとともに、今後もスポーツによる心豊かな社会の実現のために少しでもお役に立てるよう努力を惜しまないことを御約束して本稿を締めくくらせていただきます。

参考文献

・平田竹男

『スポーツビジネス 最強の教科書』(2012 年 10 月東洋経済)

・松倉信裕

『日本における自転車競技の課題と施策に関する研究 イギリス・ベルギーとの比較を中心として』
(2011 年度早稲田大学大学院スポーツ科学研究科スポーツ科学専攻 トップスポーツマネジメント
コース修士論文)

・安福 洋一

『競輪界の更なる普及・発展に関する研究』(2010 年度早稲田大学大学院スポーツ科学研究科スポーツ
科学 専攻 トップスポーツマネジメントコース修士論文)

・産業構造審議会車両競技分科会

『競輪事業のあり方検討小委員会』報告書 (2011 年 6 月)

・公益財団法人 日本生産性本部

『レジャー白書 2013「やめる理由 はじめる理由 — 余暇活性化への道筋」』(2013 年 8 月 8 日)

・川村昌代、金子哲士、三嶋伸一

『事業仕分け第 2 弾 後半戦 どう切り込むか 競輪 オートレース ギャンブル公益法人に巣くう官僚
の実態』(週刊朝日 115:24-26. 2010 年 5 月 28 日)

・瀬戸比呂志

『蛮勇をふるって改革に取り組む』

(特集 KEIRIN2000 年問題を考える 時評 42:96-99. 2000 年 3 月)

・鈴木直

『競輪の実施機関に自転車競技会を新設—公営競技の改正』

(時の法令:1-7. 1962 年 7 月 13 日)

・鳴海正泰、今正一

『東京都民の競輪に関する世論調査の報告』(都市問題 51:941-952. 1960 年 8 月)

・山田貴史

『「公営競技行政」成立に関する研究 競輪の組織・構造を中心に』

(Iphigeneia, (3)107-125. 2005 年)

・中川照文

『競輪草創期の史的考察 —騒擾事件を中心に—』(スポーツ史研究 17 号 2004 年)

『米国施政下・琉球諸島での競輪移入計画についての史的考察』(スポーツ史研究 18 号 2004 年)

『自治体の「打ち出の小槌」復活のために - 新たな魅力で集客力を取り戻す』

(2005 年 11 月 21 日 地方行政)

『かん言かん言 公営競技の明日を憂う!!』(誠明舎 2007 年 2 月)