

## 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。

- ・ 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い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このことをすごく感じた。
- ・ 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に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)