

平成 24 年 3 月 21 日

衆議院経済産業委員会速記録 (議事速報)

◇この議事速報は、正規の会議録が発行されるまでの間、審議の参考に供するための未定稿版で、一般への公開用ではありません。

◇後刻速記録を調査して処置することとされた発言、理事会で協議することとされた発言等は、原発言のまま掲載しています。

◇今後、訂正、削除が行われる場合がありますので、審議の際の引用に当たっては正規の会議録と受け取られることのないようお願いいたします。

午前九時開議

○中山委員長 これより会議を開きます。
内閣提出、自転車競技法及び小型自動車競走法の一部を改正する法律案を議題といたします。

この際、お諮りいたします。

本案審査のため、本日、政府参考人として内閣府地域活性化推進室次長黒岩理君、経済産業省大臣官房審議官宮本聡君、経済産業省通商政策局長佐々木伸彦君、経済産業省製造産業局長上田隆之君及び資源エネルギー庁長官高原一郎君の出席を求め、説明を聴取いたしたいと存じますが、御異議ありませんか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○中山委員長 御異議なしと認めます。よって、そのように決しました。

○中山委員長 質疑の申し出がありますので、順次これを許します。橘慶一郎君。

○橘(慶)委員 きょうは、お時間をいただきまして、この自転車競技法及び小型自動車競走法の一部を改正する法律案について質問をさせていただきますのであります。

万葉集をいつも読んで始めるわけですが、車という字を書いた万葉集があるのかなということも調べましたら、一つありました。季節感はないんですけど、せつかくですから、やはり車の歌を歌って始めたいと思っております。

これは、多分荷車みたいなものでしょうけれども、それに恋草という恋の草をいっばい積んで積んで、とにかくあなたが好きで仕方がない、こんな歌でございます。朝から済みませんが、よろしくお願いたします。

恋草を力車に七車積みて恋ふらく我が心からちなみに、巻四の六百九十四番でありました。では、よろしくお願いたします。

それでは、まず法律の改正の背景、そして法律の技術的な問題について前半お伺いした後、後半でその他の問題についても幾つかお伺いしていきたいと思っております。前半はかなり局長さんの手を煩わすようですが、よろしくお願したいと思っております。

まず、この自転車競技法、小型自動車競走法、それぞれ昭和二十三年、昭和二十五年と、かなり長い間施行されてきている法律であります。ですから、競輪の方が六十四年間、オートレースの方が六十二年間、こういうことではないかと思いま

す。

この間、いろいろな変遷があるということ、今回も施行者の皆さんとのいろいろな相談のもとに改正案が練られている、これは理解しております。そういった意味での、最近の変化ということもろについてまずお伺いしたいわけです。

最初に、こういった事業の収益、これは地方公共団体の財政にも寄与するわけですが、一方、機械振興とか体育事業その他公益増進目的ということで、広く国の産業や福祉の発展のためにも使われているわけでありまして、そのための、いわゆる機械振興目的の第一号交付金、また体育事業その他公益増進目的の第二号交付金、言ってみればこれを事業者が中央団体へ納付するわけですが、この交付金がどのように推移しているか、最盛期の額、また近年の状況、そしてこの改正をされるとそれがどうなるかということについて、まずお伺いいたします。

○上田政府参考人 交付金の最盛期、近年の状況等々に関するお尋ねでございます。

まず、第一号交付金でございますが、その額のピーク時は平成三年度で、第一号交付金は約三百三十億円でございました。あと、第二号交付金も同じく平成三年度で、約三百四十億円でございました。合計は当時六百七十億円ございました。直近の実績では、平成二十二年度のデータがございますが、第一号交付金は三十三億円、第二号交付金は七十四億円、合計は百七億円ということでございます。六百七十億円から百七億円に減った、こういう状況でございます。

平成 24 年 3 月 21 日

衆議院経済産業委員会速記録（議事速報）

今回の改正案に伴う金額でございますが、今回の改正案は、御案内のとおり、交付金率の引き下げ、それから赤字施行者に対しまして、一、二号交付金は実質取らない制度を導入する等々がございます。そういったことを平成二十二年度の実績をベースに若干の試算をしてみたところ、この第一号並びに第二号交付金の合計額は、約二十六億円減少いたしましたして約八十八億円となる見通しでございます。

○橘（慶）委員 私、実は通告は自転車と小型自動車競走を分けていましたけれども、確認ですが、今の数字は自転車の方でしょうか、それとも小型自動車も含めてでしょうか。

○上田政府参考人 今回の数字は、自転車競技に係るものでございます。

○橘（慶）委員 済みません、それでは、今度はオートレースの方もお願いいたします。

○上田政府参考人 オートレースの方でございますが、同じような関係で申し上げますと、第一号交付金、第二号交付金の額のピークは平成三年度でございますして、第一号交付金が五十九億円、第二号交付金は六十一億円、合計が百二十億円でございます。直近の実績の平成二十二年度では、第一号交付金は約八億円、第二号交付金は約六億円、合計は十四億円でございます。

今回の改正案によりまして、小型自動車競走につきましても競輪と同様の改正がなされるわけでございますが、これを平成二十二年度のベースで試算してみますと、第一号交付金並びに第二号交付金の合計額は、二億円減少し、約十四億円程度

となる見通しでございます。

○橘（慶）委員 ありがとうございました。

最盛期から比べて、どちらも六分の一からさらに十分の一ぐらいになってまいりまして、そうすると、事業の中央側といえますか、交付を受けた側でのお金の使い方もかなり変えていかなきゃいけない。その仕組みも変えていかなきゃいけない。また一面、事業として、存続というか、その意義ということについても非常に見詰めていかなきゃいけないということではないかと思えます。

そこで、今局長からお話のありました第一号、第二号交付金、それこそ六十年近くこういう制度で進めてまいりまして、そのことによりまして、機械振興あるいは体育事業その他公益増進ということでのような成果があったのかということについて、一度、振り返りということをお願いしたいと思えます。

○上田政府参考人 お答え申し上げます。

競輪並びにオート、この両競技に係る第一号交付金、これは機械振興目的、第二号交付金、公益増進目的でございますが、その成果のお尋ねでございます。

まず、機械工業の振興補助事業におきましては、例えば都道府県の公設試験研究所の設備導入を行ってまいりました。過去六年間で二百五十八の研究所、五百八十六の機器に対する補助を実施いたしております。

二番目に、二十三年度から、大学等の研究者の機械関係の研究に対する一件百万円から三百万円程度の補助を創設いたしましたして、八十八件の補助

を実施し、研究者の育成を図ってきている等々の成果を、例示でございますが、挙げられると思えます。

また、公益事業の振興の補助事業にしましては、過去六年間で、福祉車両を千四百五十八台、検診車両を百七十五台、これに対する補助を実施しております。さらに、過去六年間で、児童養護高齢者、障害者対応施設等二百五十六施設の補助を実施いたしました。さらに、各種の自転車競技やイベントの開催に対する補助、あるいは盲導犬、介助犬の補助犬育成に関する補助、障害者スポーツの振興に対する補助等々、さまざまな成果を上げているものと考えております。

なお、平成二十三年度におきましては、緊急措置ということで、東日本大震災の復興支援を行うということ、被災地での支援拠点づくりや被災地の復興活動に対しまして、五十五件、約一億五千万円近くの補助を実施しているところでございます。

○橘（慶）委員 これはやはり、時代の流れによつて、先ほどお話ありましたように、金額的にはかなり減少は見たものの、その中でまた今できることをいろいろと取り組んでおられる、今伺いしながら、このように認識はしたわけでありまして、次は、事業の施行者の方でありますけれども、自転車競技また小型自動車競争それぞれにつきまして、施行する団体について、最盛期また現状の数字ということを一応確認させていただきます。

○上田政府参考人 施行団体の数についてのお尋ねでございます。

平成 24 年 3 月 21 日

衆議院経済産業委員会速記録（議事速報）

まず、競輪でございますけれども、この施行者数、最盛期は昭和二十九年と昭和三十三年でございまして、百四十一の施行者がございました。直近の施行者数は、平成二十三年で四十七となつておられるところでございます。オートレースの方につきましては、最盛期は平成十九年度までの八施行者でございました。直近は、平成二十三年の七施行者でございます。

○橘（慶）委員 言ってみれば、競輪の方が三分の一ぐらいになり、オートレースの方は大体横ばいでありますが、減ってきている、こういうことであります。

交付金の額、当然それは、言ってみれば、レース場へ来られて皆さんお金を使われる、全体のその額も非常に減っているということもあります。

そんな意味では、この制度が導入された昭和二十年代のころの世の中の事情、そしてそれが今日のな事情、かなり変遷はしていると思っております。その中で、もともとどういう目的で両制度が導入をされ、それが今目的にはどのような意義があるのかということについて、まず確認をさせていただきます。

○上田政府参考人 制度の導入時における趣旨、目的等々に関するお尋ねでございますが、まず、制度の創設の当時でございますが、競輪につきましては、戦後の復興期におきまして、競輪、オートレースの事業収益を、一つは地方財政の増収並びにもう一つは自転車の振興、こういうことに充てる目的といたしまして昭和二十三年に設立されました。オートレースの方もほぼ同様なことで、

地方財政の増収と、もう一つは小型自動車の振興、この二つを目的といたしまして昭和二十五年に設立されたものでございます。

その後、昭和二十九年の法改正におきまして、両法とも、振興の対象が、自転車、小型自動車といった狭い領域から機械工業全体に範囲が拡大されました。したがって、当時におきましては、機械工業と地方財政の増収ということが目的でございます。

さらに、昭和三十七年に、売り上げの一部を福祉事業あるいはスポーツ、文教関係等にも充当すべきであるという御指摘を踏まえまして、競輪、オートレースともに、体育事業その他の公益の増進ということが法目的に追加され、現在に至っているわけでございます。

こういうことで、法律の制定以降、時代の要請に応じて法目的は拡充されておりました。現在では、申し上げました、地方財政の健全化、それから機械工業の振興、それから公益の増進、この三つがこの制度の目的になっているわけでございます。

以上です。

○橘（慶）委員 基本的に、こういった種類のものを法体系の中では原則禁止しながら、しかし、そういった特殊な目的のあるものについて、宝くじであったり、競馬であったり、競輪、オートレースであったり、競艇であったりということに認めていく、そのためには、今局長から御答弁があったようなささまざまな公益的な目的ということが、言ってみればそういったことを許す理由になつて

いるわけでありませう。

その中で、地方財政の問題については施行者の方が考えていく問題であり、そしてまた、機械工業の振興や福祉、スポーツ目的への公益の増進ができるかどうか、これはだんだん金額的に小さくなつてくるわけですから、そこは効率的に進めるということができないということを左右するのではないかと、このように思うわけでありませう。

そこで、法に入る前に、そのことについて幾つか御質問させていただくわけですが、まず、競輪場あるいはオートレース場への来場者、いらつしやるお客さんのことなんですけれども、産業構造審議会の小委員会の報告によれば、競輪場の来場者数というのは、平成三年度、先ほどから出てくるピークの二千七百四十五万人から二十二年度には五百三十五万人でほぼ五分の一、来られる方々の平均年齢は四十九・八歳から五十七・〇歳というところで、約半数は六十歳代、こういうことになつてきているわけでありませう。

そういう中で、来られる方々が高齢化し、また減少していく中で、もちろん、こういう交付金の一部赤字団体については還付をする、こういうことになるわけですが、事業の施行自体において活性化方策というのをどのようにお考えになつておられるのか、まず一つお伺いをいたします。

○上田政府参考人 お答え申し上げます。

御指摘のとおりでございます。競輪の来場者数は大幅に減少しております。また、顧客の高齢化も進んでいるという状況でございます。したがって、新規顧客、特に若者や女性客などの

平成 24 年 3 月 21 日

衆議院経済産業委員会速記録（議事速報）

確保というものが非常に重要な課題だと考えております。

今回の法改正は、赤字施行者に対して交付金を返す等、交付金の改革を行うとともに、できるだけ事業者の自由度を増して競輪の活性化を行いやすくしていただくということを目的としておるわけでございますが、さらに、その具体的な活性化方策といたしましては、実は、昨年の九月以来、競輪でいえば競輪最高会議というものができております。これは、施行者、それから JKA、あるいは選手等々の関係者のトップが集まりまして、競輪の活性化策につきまして検討を実施いただいているということでございます。

こういった議論の中で、例えば若い世代のサラリーマンをターゲットにしたミッドナイト競輪、これは夜間に競輪を実施するという事業でございます。あるいは、車立てを九車から七車に減らしまして的中率を向上させるとともに、距離を二千二十五メートルから千六百メートルに短縮いたしました。そしてスピードディーナレース展開をするということによりまして、顧客の関心を高めていく七車立てレースの導入、あるいは女子競輪、ファッション性やスポーツ性ということも追求してみたいと思います。そうといったものの実施等々、こういった新規顧客の獲得、売り上げの回復を目指した取り組みが行われつつあるところでございます。

○橘（慶）委員 確かに、いろいろな広告活動においても、競輪という文字を漢字ではなくて最近ではアルファベットで書かれたり、ロゴマークをつくったり、いろいろな工夫もされている。それだ

けいろいろな工夫をして進めて、何とかつないでいきたいということではありますけれども、施行者の方が黒字になってこないと地方財政も潤しませんし、ここがやはり今回の改正との兼ね合いで言ってみれば決め手になってくる部分もあると思っております。

これもまたデータをいただきますと、自転車競技で見れば、平成二十二年度の赤字施行者が十五団体、そのうち大津市が二十三年度は撤退ということでありまして、そんな意味では今十四団体になっているんでしょうけれども、施行団体として一つ確認は、やはり赤字が続くということであれば、先ほどおっしゃった地方財政を潤すということがないわけでありまして、赤字が定着するようなことであればやはり撤退するしかないんじゃないかという感じがするということが一点であります。

それを防ぐために、本改正によって当然収支をよくしていく。もちろん、今局長から御答弁があったいろいろな施策は打っていくとしても、やはり今の還付金とかいろいろな形で収支を合わせていくということについてどれくらいまでこの改正で改善するということを見通しておられるのか。この二点について、あわせてお伺いをしたいと思います。

○上田政府参考人 お答えいたします。施行者収支の改善、あるいはむしろ撤退すべきではないかという御指摘かと思えますが、この施行者収支の改善というものは基本的には施行者御自身の御努力ということによるところでございます。

して、今回の交付金の制度改革はそのための環境の整備という位置づけになります。

その効果でございますが、直近といえますか、数字がございまして平成二十二年度の売上高、これが競輪の場合六千三百五十億円ございまして、これと収支の実績ということを前提に試算をしてみますと、まず交付金率を実質的に約二・一%から一・九%に引き下げること、それから赤字施行者に対して赤字相当額の交付金を還付させていただくということ、こういうことによりまして、全施行者の営業活動収支は約二十六億円程度改善する見込みでございます。これを施行者全体でならした実質的な交付金率というものは、二・一%から約一・七%程度に下がるものと試算しております。その結果、赤字施行者の数でございますが、平成二十二年度、十五施行者ございました。そのうち大津市が撤退いたしました。それを除きまして、この試算を前提にいたしますと、赤字施行者は約三施行者程度に減少するものと考えております。

それから、撤退ということでございますけれども、こういった努力を施行者がした上で、なおさまざまな活性化努力をして収支が改善しないという場合には撤退ということも当然視野に入ってくると思えますが、これにつきましては、競輪場の雇用あるいは地域経済への影響ということもございまして、最終的には施行者が、あるいは地方自治体ということの中で御判断をいただくことだと考えております。

○橘（慶）委員 私、近隣の施行者の方にちよ

平成 24 年 3 月 21 日

衆議院経済産業委員会速記録（議事速報）

つとお伺いをしていますと、やはり黒字であれば、可能であれば続けていきたい、そういう思いが今局長さんのおっしゃった地域事情も含めてあるようでありませう。

そんな意味では、今回、今ほど御答弁のあった、例えば競輪でいえば十四団体から三団体まで赤字の施行者が減るといふ当初のもくろみといひますか、当初の思いがどういふふうを実現していくかといふことをこれからある意味で注目していくかなきやいけないということではないかと思っております。

そして、今度は逆に、この交付金の受け側としての、第一号、第二号交付金を使っているいろいろな事業を進めている中央団体であります、これも、これまで逐次、この金額が減っていく中で、言ってみればスリム化あるいは統合、いろいろな努力をされてきて今JKAという形になっているといふふうには伺っております。

しかし、先ほど局長さんから御答弁があったように、言ってみればさらに交付金が減る。となりますと、やはりさらに運営の面においては、要は政策目的の方にお金をより当てていかなければいけないという意味においては、スリム化とか、できるだけ経営の工夫ということが必要になると思ひます。この辺、どういふ努力をされていく決意であるのか、ここを確認させておいていただきたいと思ひます。

○上田政府参考人 JKAの経費削減努力に関するお尋ねでございますが、おっしゃるとおりでございます、売上げが減少する中で、JKAに

つきましても一層の経費削減努力を私どももお願いしているところでございます。

具体的には、既に、例えば役員給与の引き下げ、役員数の削減、職員定期昇給の停止、こういったことによりまして、年間約一億円の人件費の削減を実施しております。これに加えまして、公用車、二台ございますが、これを廃止する、随意契約比率の引き下げ等による経費削減、加えまして、企業年金制度を平成二十三年十二月末で廃止をいたすということ、掛金約三・五億円の削減ということを予定しております。さらに、今後、新規採用の凍結、組織のスリム化ということを実施いたしまして、今後五年間で、これに加えまして、さらに五から一〇%程度の人件費の削減というものを予定しており、そういうことを強くお願いさせていただきます。

○橘（慶）委員 この点はやはり、目的の補助の方のお金ができるだけ回るようにぜひよろしくお願ひをしたい、このように思ひますし、お聞きした最後の二つのところは、今後、法の施行状況というところでまた見詰めさせていただきたいと思ひます。

そこで、法改正の内容について、若干技術的な質問を幾つか、確認を含めてさせていただきたいと思ひます。

この法改正の内容ということで、法第七条第二項が削除になりました、今まで、競輪の施行者間の開催の日取り等の調整ということを経済産業大臣ができる、指示権限をお持ちであったわけですが、これをなくすわけでありませう。まず、その趣

旨の確認から始めませう。

○上田政府参考人 この法律におきまして、競輪施行者間の開催の日取り調整に関する経済産業大臣の指示権限というものがござひます。これを今回の改正案では廃止をさせていただくということを考えております。

実は、この開催の日取り調整というものに関する経産大臣の指示権限でござひますけれども、昭和二十七年の制度創設時におきましては、施行者の数に比べまして、競輪場あるいはオートレース場の数が非常に不足をしていたということから、混乱を防ぐために、そこを経産大臣が調整するといふ形で導入されたものであると承知しております。

しかしながら、現状におきましては、施行者の数に比して、競輪場、オートレース場はもう既に十分な数が整備をされておきまして、近年ではむしろ、全ての施行者において開催実績が経産大臣が告示で定める下限に張りついた状況になっている、あるいは下限をわずかに上回る程度の状況になっているところがございます。

したがって、開催の日取り調整につきましては、これまでも施行者間で円滑に行われている、仮にこの指示権限を廃止したとしても大きな問題を生ずることはないと思ひます。加えまして、今回、法律改正の全体的な考え方、つまり、施行者の自主的な事業運営を一層促していくという観点も加味いたしまして、日取り調整に関する指示権限を廃止することといたしたものでござひます。

平成 24 年 3 月 21 日

衆議院経済産業委員会速記録（議事速報）

○橘（慶）委員 ここはやはり、施行者の数が減ったということでその必要がなくなったというところで伺いました。

次に、法第八条第三項の新設によりまして、電磁的記録をもって車券の作成を可能とした、要は、インターネットのところで申し込みができるようにした、そういう改正であります。

しかし、お伺いしているところでは、既にこういったことは競輪の場合は実施をされていて、今回はあえて規定を明確にしたというような話も聞いておるわけです。実は、総務委員会でもちょっと宝くじ法の審議もあつたんですけれども、こちらの方は、明示しないとインターネットで販売できないと言われて、今回明示するという話があつたんですが、その辺を含めて、一応趣旨を確認しておきたいと思えます。

○上田政府参考人 この法律に基づきまして、電磁的記録に記録された情報を車券に表示された記載とみなすという法改正をいたしております。

この趣旨でございますが、既に、御存じのとおり、平成十四年ごろからインターネットを活用した車券の販売というのを行っております、その割合は増加しているところでございます。

車券の販売は、本来、施行者がみずから行うか、その委託を受けた者が行うという規定になつておりまして、自転車競技法及び小型自動車競走法では、これまで電磁的記録を利用した販売形態について明示的な記録がなかったという中で、実態が先行していたというところでございます。

これを確認する意味で、電磁的記録について

も車券に含まれるということを示すことにさせていただきましたが、これによりまして、確定的な規定ではございましたが、第三者が、電磁的記録、つまりインターネットによる車券は必ずしも施行者あるいはその委託を受けた者だけに限る必要がなかるうということで、違法な車券販売類似行為を防ぐということをその目的としておるところでございます。

○橘（慶）委員 これは後でまたお伺いするんですが、今回、宝くじ、競馬、言ってみればいろいろな競技関係のものをまとめてあるものですか、何かその辺で調整をとられたのかなという思いもあるんですけれども、これは後から大臣にお伺いするとして、法第十七条の改正によりまして、先ほどから出ておりますように、赤字の施行者については翌年度に交付金が還付されるということになるわけでありまして。

そこで、一応これは確認といえますか、施行者側としての心配は、翌年そのお金が戻ってきたらそれを収入とみなされて、逆に、言ってみれば、次の交付金の計算のときはそれは収入だよと言われてしまうとこれはおもしろくない、一回一回清算ということで、次の年はそれは抜きで、またその年の実績で見てほしいという声があるわけですが、ここはどういうふうな運用されるのか確認をいたします。

○上田政府参考人 今の点は、委員御指摘のとおりでございます。今回、赤字施行者に対する還付制度を導入することにしたわけでございますが、赤字かどうかということは、それぞれの年

度におきましてその直近の経営成績で判断をさせていただきます。仮に赤字になった場合に、その分お金の赤字相当額を上限といたしまして、その分を翌年度にお返しさせていただくわけでございませうが、これは翌年度の経営成績には反映しないという仕組みを考えております。

○橘（慶）委員 そこはぜひ施行規則等でもよろしくお願ひしたいと思います。

それから、法第五十五条の二及び法第五十五条の三の新設ということで、関係者は競輪、オートレースの活性化に資する方策を共同して検討、実施するよう努力義務が課せられて、また、経済産業大臣は必要に応じてそういったことに助言ができる、こういうシステムになるわけでありまして、どちらかというところ努力規定ではありませんけれども、関係者は具体的にどのように取り組みをお考えであるのか、そして経済産業大臣はどのように助言をされるのか、その想定されているところを伺います。

○上田政府参考人 今回の法律におきましては、関係者の連携規定並びにこれに対します経済産業大臣の助言規定というものの創設、そういうことを予定させていただいておるわけでございます。

今回の法律改正は、御案内のとおり、できる限り事業者、施行者の自由度を高めるという一方で、競輪の活性化策につきましては関係者の連携をむしろ促していくということを目的とするものでございます。そういったことを国としても後押しをしていき、国としても取り組みを促していくという目的でございます。

平成 24 年 3 月 21 日

衆議院経済産業委員会速記録（議事速報）

実際上は、先ほど申し上げましたけれども、去年の九月以来、競輪の場合は競輪最高会議というものが創設されております。この中で、施行者の方、JKAの方、選手の方等のトップの方がお集まりいただきまして、競輪の活性化策の検討を実施しておりまして、例えばミッドナイト競輪あるいは七車立てレースの導入、女子競輪等々につきまして、さまざまな活性化策が具体化しようというところでございます。業界におかれましては、こういういたた動きをぜひ加速させていきたいということをお考えのようでございます。私どもも、この動きをぜひ促進してまいりたいと考えているところでございます。

経産大臣はこれに対してももちろん必要最小限の助言を行うこととしておりますが、具体的には、安全あるいは公正、こういった競技実施等、できる限り活性化策が両立していただくようにするといったこと、あるいは仮に赤字施行者が収支改善を活性化するための助言といったこともあろうかと思えます。

いずれにいたしましても、関係者間の努力を前提といたしまして、これに対しまして国が必要な最低限の助言を行わせていただくということがこの法改正の趣旨でございます。

○橘（慶）委員 このこの分は、この仕組みによって、先ほど出ておりました開催の仕方いろいろ魅力のあるものに高める、そして施行者の赤字の団体を減らす、そういうことにつながっていくというのではないかと思えます。

技術的な質問は最後になります。これで技術的

な質問は終わりになりますが、法第五十五条の四の新設によりまして、本法の経済産業大臣の権限を省令によって一部経済産業局長、ブロック局長に委任できることとされております。その趣旨、委任を想定している内容について確認をいたします。

○上田政府参考人 今回の法改正によりまして、本法の経済産業大臣の権限を、省令によって、これは地方の経済産業局長という意味でございますが、経済産業局長に委任できるということとしております。これは、具体的に想定しておりますのは、場外車券売り場の設置許可、あるいはこれに関連する監督権限というものを想定しております。

御案内のとおり、場外車券売り場の設置ということは地域社会との調整が十分に行われるということが非常に重要な事項の一つでございます。これらの権限につきましては、地域社会の実情をよりの確に把握し、地域社会に対してより迅速かつ適切に対応することができるといふ観点から、むしろ地方の局長に委任することが適当であるという考え方から、こういう改正に至ったものでございます。

○橘（慶）委員 局長にはずっと御答弁をいただきました。ありがとうございます。ここまでであります。

そこで、今回、競輪、オートレースのほかに、農林水産委員会では競馬関係、また総務委員会では先ほど申し上げたとおり宝くじ関係ということで、それぞれそういった同種のものについて改正が行われる。目的はどれも魅力向上ということが

大体あったわけでありまして、内閣としてシンクロナイズしているわけですが、何か統一的にそういったことについて取り組んでおられるのか、あるいはそれぞれ個々の事情があるのか。これは大臣にお伺いしておいた方がいいと思えますので、一応確認させていただきます。

○枝野国務大臣 御指摘のとおり、競馬でありまして宝くじも若干類似点がある。そういった意味では、少なくとも、特に今回、競馬所管の農水省、それから競艇所管の国交省とは十分な意見交換を行った上で法案を提出しているところでございますし、今後も、宝くじを含めて、できるだけ統一的に物事が進められるところはした方がいいだろうとは思っております。

ただ、その一方で、それぞれの事業、施行の状況とか、さまざま違いもございますので、そういった意味では、それぞれを所管する各省がきちつと責任を持ちながら現場、実態に対応した政策を進めていく、一方でしっかりと横の連絡もとっていき、こういう姿勢でやってまいりたいと思っております。

○橘（慶）委員 そんな意味では、宝くじの方は、当せん金の倍率が最大二・五倍に引き上げられる。要は、当たるともつとたくさんもらえるというように、言ってみれば、射幸性を少しあおると言ったら失礼ですけども、どちらかといえば魅力をアップするという改正であります。

こちらの競技法の改正の方は、法十二条の改正によりまして、逆に、的中者に対する払い戻し率の下限を七五％から七〇％に引き下げる。要は、

平成 24 年 3 月 21 日

衆議院経済産業委員会速記録（議事速報）

施行者側の取り分が二五%から上限三〇%になるということ、的中した場合の戻し金といいますが、当たり金というのが逆に減るといって、言ってみれば、宝くじとは反対の方向の改正に一部、方向性としてはなるわけでありませう。

この点、先ほど大臣おっしゃる通りに、それぞれの競技の事業の性格とあるわけですが、ありますが、この点で何か対策を考えておられるのか、ここはまた局長さんにお伺いいたします。

○上田政府参考人 払い戻し率の下限を引き下げるといって、これは売上げの七五%でございます。約七五%、これは売上げの七五%でございます。売上げは、先ほど申し上げましたように、競輪の場合、例えば六千三百億円でございますが、その一%というのは約六十億円になります。五%だと三百億円でございますか、そういったお金になるわけでございます。結構大きなお金が出てくるわけでございます。

そういう意味では、払い戻し率を下げていくということ、確かに顧客に対する競輪の魅力を増やうという側面があると考えておりますが、他方で、実際に払い戻しを引き下げれば、施設の整備や、あるいはファンサービス充実のための余裕資金ということが生まれるわけでありませう。そういう意味では、この払い戻し率の規定はもろ刃の剣というものかと思えます。

政府といたしましては、これは払い戻し率に下限を定めているわけでございますが、実際にどのような払い戻し率を御提起いただくかということ、今申し上げましたようなもろ刃の剣の中で、

ファンサービスに必要なお金を確保するのか、あるいはむしろ逆に払い戻し率は下げないことにより顧客離れを防いでいくのかといったことのバランスにつきまして、施行者の御判断を尊重しながら進めていくことかと思えます。

先ほど申し上げました、施行者の方々におかれましては、ミッドナイト競輪、女子競輪等々のさまざまな活性化策を実施しながら、こういった払い戻し率についても具体的な御検討をいただくことになるかと考えております。

○橘（慶）委員 これで一応、法のお話の全体を伺いました。

少し自転車について、周辺のことをお伺いしていきなさいと思います。

自転車ということでもう一度振り返ってみますと、過去四十年近く、余り価格も変動していません。私なども、中学校は自転車通学でしたので、自転車を買って買ったときのその価格からすると、今は逆に、子供に自転車を買っても、前よりも、自分が買っても買ったときよりも、実際金額的に安いくらいの状態であります。

我が国の自転車産業というのは、現状どうなっているのか。初めは自転車産業の振興で始まった競輪事業でもあったわけですが、現状についてお伺いしておきたいと思えます。

○上田政府参考人 自転車産業の現状の御質問でございますが、自転車産業の現状につきましては、平成二十三年の国内向けの自転車販売台数は約一千五十五万台でございます。約一千万台。このうち、約九割に相当いたします九百四十五万台は中

国、台湾等からの輸入品でございます。残りの一割が、これは百万万台でございますが、国内生産となつてはいるわけでございます。実際上は、付加価値の高い電動アシスト自転車などといったものが国内で主に製造をされているわけでございます。

国内向けの販売台数でございますが、ここ数年、減少傾向で推移をしておりましたけれども、最近の自転車ブームということもございまして、平成二十三年は、むしろ、前年比の一一・六%増しの増加となり、四年ぶりに一千万台を超えた、こういう状況でございます。

○橘（慶）委員 この辺は本当にさまざま変わったなという感じはするんですが。

ここで、大臣も大体私と同世代でありますから、多少思いもあるのかなんて思ったりしまして、自転車産業に対する考え方ということで結構ですが、一応伺いしておきたいと思えます。

○枝野国務大臣 私は、自転車に対する思いというのと、ちょうど逆に、中学校のときに、学校からの距離で、ここから内側は歩いてこい、ここから外側は自転車でオーケーという、実は境目ギリギリのところ、自転車通学が許されない範囲で、夏休みの部活動なんかのときだけ自転車で行けて、大変うれしかったことを覚えております。

今思うと、高校は自転車通学で、逆に言うと、単なる移動手段ということを超えて、健康にもいい。たまたま、私の大学の同級生なんか、最近自転車ブームになっていまして、健康のために土日にサイクリングに出かけるとか、そんな話をい

平成 24 年 3 月 21 日

衆議院経済産業委員会速記録（議事速報）

ろいろ聞いたりして、本当は私もやらなきゃいけないなと思ってるんですが。

恐らく、これからの日本の自転車産業という点では、単なる移動の手段ということを超えて、健康増進であるとか、それから先ほど局長が御説明したかと思いますが、電動つきの、補助動力つきのというような高付加価値の分野であるとか、こういったところでは十分に日本の自転車産業がこれからも生きていけるというか、戦っている余地はあるのではないかと、戦っているうちに思っている、そうした個性をしっかりと育てていくようなことを、業界とも相談をして、促していききたいというふうに思います。

○橘（慶）委員 ちよつと隣からお話がありましたように、私どもの総裁もサイクルスポーツはかなり力を入れるところであります。

今ほど大臣からお話があった健康面ということ、それからまちづくりあるいは環境対策、いろいろな用途が自転車には期待されるわけでありませう。

そこで、二つ、順番にお伺いしていきます。

一つは、健康づくりということについては、先ほど交付金の中にも体育事業の振興ということもありました。そういった成果を含めて、経済産業省の自転車に対する取り組みについてお伺いをいたします。

○上田政府参考人 自転車産業の振興というものは、まさに私どもも一つの政策課題であると思っておりますが、今回の法改正との関係で申し上げます、JKAの補助事業におきまして、公益増進

事業ということで、サイクルスポーツあるいは自転車のロードレースの大会あるいは交通マナーの啓発、こういったことに関しまして、補助あるいは支援というものをやっているところでございます。

例えば、具体的に申し上げます、日本最大の自転車のロードレース、ツアー・オブ・ジャパンというのがございますが、こういったものに対する補助制度、さらに北海道では、豊かな自然を生かしましたツール・ド・北海道といった事業がございます。これは秋の北海道を舞台に四日間開催されるものでございます。このツール・ド・北海道に対する補助、こういったことを実施させていただいているところでございます。

○橘（慶）委員 ツール・ド・北海道の話もしていただきました。ツール・ド・フランスから学んでされたということでありませうけれども、ぜひ、そういった健康づくりとか、あるいはそういうものを見てみんなが盛り上がるということも大変大事だと思えます。よろしくお願ひしたいと思います。

もう一つ、まちづくり、観光振興の観点ということでは、中心市街地活性化計画あたりへの位置づけもいろいろ出ているんじゃないかと思うんですが、ここだけは、済みません、内閣府にお願いしないと、いけないようでありまして、内閣府の方からお答えいただきたいと思えます。

○黒岩政府参考人 中心市街地の活性化に関する法律に基づく中心市街地活性化基本計画につきましては、現在、百五の自治体が百八の計画を策定

して、認定されております。

御指摘の自転車に着目した事業でございますけれども、そのうち六十九の計画に百六十七の事業が記載されております。その内訳でございますけれども、駐輪場を整備する事業が六十、レンタサイクル事業が五十二、それから自転車道を整備する事業が三十七、その他が十八となっております。

○橘（慶）委員 やはり町中で生かしていくための駐輪スペースであったり、それから最近レンタサイクルというようなことも盛んでありまして、また観光客がそういうのを利用していくということもあつたり、町中の活性化に自転車を生かせる、こういうことではないかと思えます。ぜひまた、そういったものも経済産業省としても応援をいただきたい。できれば、内閣府が来なくても答えていただけるのが理想だと私は思っておりますが、よろしくお願ひします。

次は、せつかくオートレースでありまして、これは実際は二輪車だということなんですけれども、一応軽自動車ということにいたしましたので、TTPPの問題で一つだけ確認しておきたいと思えます。

この参加協議に関連して、たしかパブリックコメントだったと思いますが、年初にアメリカの大手自動車メーカーが日本独自の規格の撤廃を一旦主張され、二月に入ってから取り下げたというふうな報道で伺っております。

事実関係を確認させていただくとともに、この日本独自の規格についての経済産業省の考え方を確認させていただきます。

○佐々木政府参考人 お答え申し上げます。

平成 24 年 3 月 21 日

衆議院経済産業委員会速記録（議事速報）

委員御指摘の報道については承知しております。すなわち、一月十三日に締め切られましたアメリカ政府の官報告示に応じまして、アメリカの自動車業界、AAPCという団体でございますけれども、ここから、軽自動車規格に対する特別な待遇は廃止すべきであるという意見があったようでございます。他方、同じAAPCが二月一日付でこの団体のホームページ上に掲載したコメントにおきましては、軽自動車に関する当該文言は削除されているというふうに承知しております。

この背景については必ずしも承知しておりませんが、本件に関する米国の立場は、この業界団体の意見を踏まえて現在検討されているところと理解しております。

今後、アメリカを含む関係国との協議を進めていく中で、個別の二国間の懸案事項への対応を求められる可能性は否定できませんけれども、その場合におきましても、我が国としては、何が対応可能か、何が対応困難かを明確にしながら、あくまで個別に対応していくという考えでございます。

○橘（慶）委員 わかりました。

一応ちよつと確認ですけれども、そういう意味においては、やはり日本特有の事情からして、そういう軽自動車の日本の規格というものは当然日本として大事だから、それはそういう主張をされていくという意味でとつてよろしいんでしょうか。

○佐々木政府参考人 あくまで先方がどのような言ってくるのかということ踏まえながら、検討してまいります。

○橘（慶）委員 一つ一つの問題については、い

ろいろ情報提供をいただきながら、また一緒に議論していきたいと思っております。

最後に、残された時間で、可能な限り東日本大震災関連の、特に原子力発電所、電力関係の話を聞ける限り聞いておきたいと思っております。

高原長官、ありがとうございます。

まず、交付国債ということで五兆円の規模で用意されているわけですが、五千五百八十七億円が十一月に東京電力に原賠機構を通じて交付されておりまして、保険に係る一千二百億円と合わせて、六千七百八十七億円の支払い原資がまずあるわけでありまして。当面、賠償金の支払いに支障がないのか。

また、本年二月三日に緊急特別事業計画というのが原賠機構で定められまして、ここでは、損害賠償履行資金として、二十四年度までに一兆五千八百三億円余、これは先ほどの五千五百八十七億円を除いて、交付国債の償還により交付するということにされているわけでありまして。

この辺、どのように進められるのか、今年度の再交付はあるのか、確認をさせていただきます。

○高原政府参考人 お答えを申し上げます。

東京電力によります賠償の支払いの支援のための、支援機構から東京電力に対する資金交付でございますけれども、賠償支払いの進捗を踏まえ、必要と見込まれる時期に必要な額を交付することといたしております。

委員御指摘のとおり、これまで、原賠法に基づく損害賠償の措置額、これは千二百億円でございますけれども、これと合わせまして六千七百八十

七億円の資金交付がなされておりますけれども、現在の賠償の支払い額は、三月の十九日現在、これはおとといでございますけれども、四千六百八十二億円となっております。

賠償の支払いにつきまして、今後、例えば自主避難の方々にかかわる損害賠償の支払いが進むと見込まれることから、近いうちにまた追加の交付をさせていただく予定でございます。

以上でございます。

○橘（慶）委員 これはやはり切れ目なくということ、また年度内にも場合によっては交付ということと理解をいたしました。

こちらの方は、交付をした原資は全部エネルギー特会の方で一旦借入れということと起こして、それを東京電力初め電力会社の皆さんでこれをまた埋めていくという形で、交付国債としても、これは形がはつきりしているものだと思っております。

中長期ロードマップのことですけれども、ステップ2の完了に伴いまして、原発事故の収束に向けての中長期ロードマップ、昨年十二月二十一日に作成されたわけでありまして。今度は、半年とか一年ということではなくてかなり長期間にわたる、言ってみれば原子力発電所の根本的な収束に向けての息の長い取り組みだと思っておりますが、まず、当面、何が重要課題で、何に力を入れていこうとしているのか、これをお伺いしておきたいと思っております。

○高原政府参考人 お答え申し上げます。

昨年末に決定をされました中長期のロードマッ

平成 24 年 3 月 21 日

衆議院経済産業委員会速記録（議事速報）

プでは、ステップ2の完了から二年以内の使用済みの燃料プール内の燃料の取り出しの開始、そしてステップ2の完了から十年以内の燃料デブリ、これは溶融した燃料でございますけれども、この取り出し開始、ステップ2の完了から三十年から四十年の間での廃止措置の終了を主要な時期的な目標といたしております。

特に、これらの時期的な目標の達成に向けましては、重要なポイントを申し上げますと、プランの安定状態の維持のための対策、作業される方々の安全の確保に向けた体制の整備あるいは除染の実施。そして、使用済み燃料の取り出しのための、原子炉建屋上部の瓦れきがございしますが瓦れきを撤去する。そして、燃料デブリ取り出しのための遠隔技術等の国内外の英知を集めたための研究開発の要請がございます。こういったものの推進などが、今後の重要な課題になっているというふうに考えています。

以上でございます。

○橘（慶）委員 そうなっておりますと、やはり現場がどういう状況にあるのか、そして作業をしやすくするという意味では、やはり瓦れきをどかして、そして中の状況がはっきりわかる、そしてアクセスできるようにするというのが非常に大事だと思っております。一日一日の大変気の長い作業ではありますが、ぜひここはよろしくお願ひしたいと思います。

あわせて、そうなってきた場合には、この震災からもう一年以上がたちまして、時間はだんだん経過していく中で、報道としてはだんだん、言っ

てみれば一部小さくなってくる部分もありますけれども、逆にまた、一面、そうであるからこそ、中長期ロードマップの進捗状況については定期的に情報公開をされ続けていくということが、やはり透明化といえますか、皆さんに理解をしていただくという意味では非常に大事なことではないかと思えます。

二月二十七日にも発表されたことは伺っているんですが、当面、どういうスパンでそういう定期的な情報公開をされていくのか、確認をさせていただきます。

○高原政府参考人 現在、この中長期ロードマップの進捗状況につきましては、政府・東京電力中長期対策会議のもとにございます運営会議というところで、これまでの進捗あるいはスケジュールの確認等々をしているわけでございますけれども、この運営会議は月に一回の頻度で開催いたしております。会議終了後には、速やかに資料を経産省のホームページに掲載するほかに、東京と現地で、皆様に対するブリーフィングをさせていただいております。

また、テレビ会議システムを利用いたしました地元自治体へのブリーフィング、これは大体運営会議があった日、大体午前中にさせていただいているんですけれども、午後、直ちにテレビ会議のシステムを利用いたしました、地元自治体へのブリーフィングをさせていただき、さらに、地元の自治体の市町村長の皆様方に対する御説明も定期的に行っているところでございます。

いずれにしても、御指摘を踏まえて、一生懸命

わかりやすい情報の公開に努めていきたいというふうに考えています。

以上でございます。

○橘（慶）委員 どうかよろしくお願ひいたします。

最後に、大臣に一言だけなんですけど、この一問は本当は深く、やり始めるといろいろ多岐にわたるんでしょうけれども、簡単にお伺いしていきたくと思います。

この夏の電力需給対策ということについて、どこかで基本的な考え方を決めなきゃいけない、それがあって初めて、ではどういうふうな対策をとるのかということが決まってくるということだと思います。そして、どうあれ、生活、産業に迷惑はかけられないし、計画停電もされないというふうには伺っております。

これは確認なのでありますけれども、計画停電あるいは産業、生活に影響するような節電要請はされないというふうに理解していることの確認とあわせて、いつごろ、この基本的な考え方といいますか、姿勢というものが打ち出されるのか、大臣にお伺いしたいと思います。

○枝野国務大臣 この夏の需給ですが、電力使用制限令は出したくない。出さないで済む可能性は十分にあるというところまで申し上げています。

それから、計画停電について、これもできればやりたくないというところまで申し上げておりますが、やらないで済むかどうかというところは、まさに今、需給についての見通しをしっかりと立てるというプロセスの中で、できればやりたくないとい

平成 24 年 3 月 21 日

衆議院経済産業委員会速記録（議事速報）

いう思いの中で進めています。

ここは、私自身、率直に申しまして、今まだ時期を迷っております。というのは、早ければ早いほど需給の見通しは未確定要素が多く、遅ければ遅いほど対応にとれる時間が少なくなるといふことで、その兼ね合いの中でどの時期に整理をして、特に具体的な対策をお願いしていくのかということ、その時期について今詰めの検討をしております。今申し上げた二つの要素、兼ね合い、勘案しながら判断したいというふうに思っております。

○橘（慶）委員 ありがとうございます。

この時期、段取りをぜひよろしく願いたいと思います。

政権全体としては、瓦れきの処理の国民へのお願い、それから福島の問題、帰れなくなるであろう方々への説得、そしてまた、今のいわゆる計画停電しない、する、あるいは原子力発電所、そういったもの、幾つも大きな要請を国民にされていかなきゃいけない。これのタイミングを失すると、全て、ある時期になれば問題が行き詰まってしまうという大変大事な局面にあると思っております。ぜひそこは段取りをつけていただくということ、特にこれは御答弁は要らないのでありまして、一言申し述べさせていただいて、質問を終わらせていただきたいと思います。

きょうはありがとうございました。