

スポーツスタジアムの立地特性によるまちの賑わい創出に関する研究

スポーツ
賑わいスタジアム
地方自治体

立地特性

正会員
同○御正山邦明*
上山 肇 **

1. はじめに

(1) 研究の背景

近年、国や地方自治体において、「スポーツ」と「まちづくり」に対する取り組みが活発化している。政府は、「まち・ひと・しごと創生基本方針 2019」で、「スポーツの力を活用して、各地域が持つ多様な社会課題（地域経済の低迷等）を解決し、地域経済活性化に貢献すること」が示された。

また、2022年の「デジタル田園都市国家構想基本方針」では、「スポーツを活用した特色あるまちづくりの創出やスポーツツーリズム等を通じたまちづくりの推進」などが明記され、地方自治体では、「スポーツ推進計画」策定の中で、スポーツによる「地域経済の活性化」や「賑わい創出」等が掲げられている。

(2) 研究の目的

スポーツは、一般的に「する」「みる」「支える」ものと言われるが、スポーツツーリズムや地域経済の活性化、賑わい創出などは、スポーツイベントを開催するスタジアムの観客の移動等に左右されるという現状がある。

そこで本研究では、スポーツイベントを実施するスタジアムの立地特性はまちの賑わいにどのような影響を与えるのかを明らかにすることを目的とする。

2. 先行研究と本研究の意義

スポーツスタジアムと立地特性については、志摩ら(2018)が『Jリーグ全ホームスタジアムの施設特性と立地特性に関する基礎的研究—スタジアムと周辺地域との一体的な開発に向けた一考察—』のなかで、54のJリーグのホームスタジアムを対象に、施設特性と立地特性について、3つに分類している。

高木(2013)らは、『スタジアムの立地特性と周辺地域にもたらす効果に関する基礎的研究』において、Jリーグの試合を開催したスタジアムについて、「最寄駅からスタジアムまでの距離を見てみると、1 kmを超えるとシャトルバスの運行が増え、1.5 kmを超えると全てのスタジアムでシャトルバスの運行」、「(スタジアムは)全体としては最寄駅から離れている郊外地域に多く存在」としている。

本研究は、複数のスポーツチームのスタジアムを対象として、最寄駅からのアクセスによる分類を行い、まちの賑わいとのかかわりを調査するものである。

3. 研究方法

サッカーJリーグは、「各クラブはホームタウンと定めた地域で、その地域社会と一体となったクラブづくり」を、ラグビーリーグワンは、「ファン、チーム、企業、地域とひとつになり、社会に貢献」することを掲げている。

本研究では「地域」を掲げるこの2つのスポーツのチームを対象として、本拠地スタジアムの立地を各チームや自治体のホームページから調査した。

調査に当たり、各スポーツのカテゴリーでシーズン平均観客数が5千人以上の、サッカーJ1、J2の40チーム、ラグビーDIVISION1の12チームを対象とした。

4. 調査結果

(1) スタジアムの分類

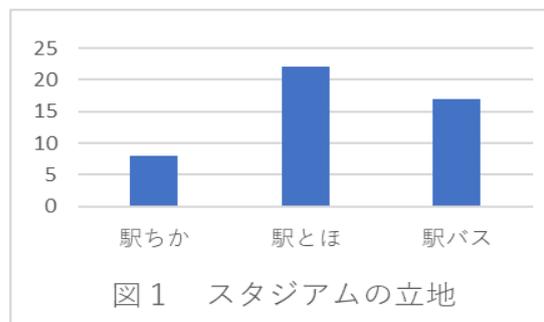
スタジアムへのアクセスについて、各チームは最寄駅からの移動時間を徒歩やシャトルバス等を対象として公表している。そこで本調査では、最寄駅からの徒歩の移動時間等を基にスタジアムを以下のとおり3つに分類し、定義した。

- ①「駅ちかスタジアム」：最寄駅から徒歩で5分以内
- ②「駅とほスタジアム」：最寄駅から徒歩で5～20分以内
- ③「駅バススタジアム」：最寄駅から徒歩で20分以上

このうち、「駅とほ」と「駅バス」については、徒歩20分で分類した。^{注)}

(2) スタジアムの立地

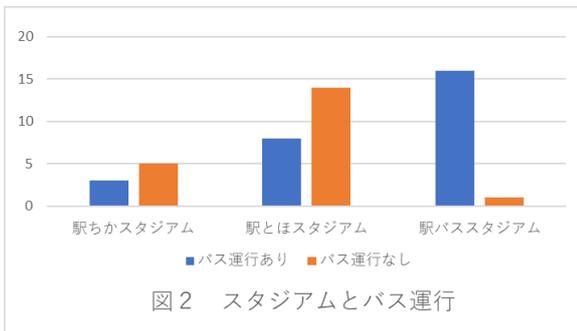
Jリーグやリーグワンではスタジアムを供用しているチームがあるため、対象となる52チームのうち、スタジアムは47施設であった。このうち、「駅ちか」は8施設、「駅とほ」は22施設、「駅バス」は17施設で、最寄駅から徒歩で5～20分以内にある「駅とほスタジアム」が多い結果となった(図1)。



(3) スタジアムとバス運行

分類した3つのスタジアムについて、駅からのシャトルバス運行の有無を図2に示した。その結果、「駅ちか」ではバス運行ありが3、なしが5、「駅とほ」ではバス運行ありが8、なしが14、「駅バス」ではバス運行ありが16、なしが1であった。

「駅ちか」はスタジアムが駅に近接している状況であるが、最寄駅ではない周辺の駅からのシャトルバスの運行がみられた。「駅とほ」は、最寄駅から徒歩で20分以内であるが、シャトルバス運行を実施する施設が4割弱存在した。「駅バス」は、最寄駅からのアクセスに問題があるためか、ほとんどの施設でバス運行を行っていた。



(4) スタジアムの立地とまちの賑わい

スタジアムを有する自治体は、イベント時のまちの賑わいをどのように受け止めているのだろうか。そこで、図2で分類した各々のスタジアムのなかで半数以上を占める、バス運行がない「駅ちか」と「駅とほ」、バス運行がある「駅バス」のスタジアムを有する任意の自治体に、賑わいに対する担当者としての印象について聞き取り調査を実施し、その結果を表に取りまとめた。

表 自治体に尋ねたイベント時のまちの賑わいの状況

スタジアム	自治体	イベント時のまちの賑わいの状況
駅ちかスタジアム	調布市	・特定の店舗に対しては、賑わいが感じられる。
	亀岡市	・駅は賑わうが、スタジアム周辺や市街地の賑わいは少ない。
駅とほスタジアム	柏市	・駅とスタジアムの間にある市街地は通常より賑わう。
	東大阪市	・最寄駅周辺は賑わうが、市の繁華街は平常時と変わらない。
駅バススタジアム	新潟市	・シャトルバス発着の最寄駅周辺は人流増加があるが、その他は変化がない。
	熊谷市	・シャトルバス発着の最寄駅には人が流れている。

5. 本調査から得られた知見とまとめ

本調査から、次のことがわかった。①スタジアムの立

地は、最寄駅から徒歩で5~20分に位置する「駅とほスタジアム」が最多で、このうち、徒歩圏でありながらシャトルバスを運行している例が4割弱存在していたこと。②スタジアムの立地とまちの賑わいについては、「駅とほスタジアム」に分類された「三協フロンテア柏スタジアム」を有する柏市では、担当者の印象としてイベント時のまちの賑わいを感じていたが、その他の自治体からは、駅周辺以外の賑わいを感じる発言がなかったこと。③「駅ちかスタジアム」を有する自治体では、観客にとってはアクセスの良さはメリットとなるが、地元にとっては効果が得られず、商店会から観客を商店街に誘うよう要望されている例があること。④「駅バススタジアム」では、運行するシャトルバスが最寄駅と接続しているため駅周辺は観客で賑わうが、市街地への影響が限定されていること。

上記より、聞き取り調査の対象6自治体からは、「駅とほスタジアム」を有する自治体以外では、観客がまちの賑わいに影響を与える可能性が高くないことがわかった。

今後は、該当する全ての自治体と可能な範囲で商店街へのアンケート調査を実施し、スタジアムの立地特性に応じた持続的なまちの賑わいの方策について研究を継続していきたいと考えている。

【注】

注) Jリーグ「フットボールスタジアム整備を推進するためのスタジアム基準の改定について」で、観客が快適にスタジアムまで到着できる時間の目安として20分としていることから、本調査ではこれを根拠として設定した。

【参考・引用文献】

- 1) 志摩憲寿・宮古悠太(2018)『Jリーグ全ホームスタジアムの施設特性と立地特性に関する基礎的研究—スタジアムと周辺地域との一体的な開発に向けた一考察—』日本都市計画学会都市計画論文集 Vol53No3 2018年10月
- 2) 高木昂太・岸井隆幸・大沢昌玄(2013)『スタジアムの立地特性と周辺地域にもたらす効果に関する基礎的研究』第40回土木学会関東支部技術研究発表会
- 3) 御正山邦明(2024)『郊外施設を活用した地方自治体のスポーツ政策によるまちの賑わいづくりに関する研究』法政大学政策創造研究科修士論文
- 4) Jリーグホームページ『フットボールスタジアム整備を推進するためのスタジアム基準の改定について 発言録』<https://www.jleague.jp/news/article/13708/> (2024年3月3日閲覧)

*法政大学地域研究センター客員研究員 修士(政策学)

**法政大学大学院 政策創造研究科 教授

博士(工学), 博士(政策学)

*Hosei University Center for Regional Research Visiting Researcher, M.Arts

**Hosei University Graduate School of Regional Policy Design, Prof.,

Dr. Eng., Ph.D.