

スタジアム建設問題の一考察

A Study on the Stadium Construction Problem

杉 山 学
Manabu SUGIYAMA

河 村 和 徳
Kazunori KAWAMURA

1. はじめに

近年、日本において、プロスポーツのマネジメントに関する研究の蓄積が進んでいることは疑いもないことであろう。それは、Jリーグの発足以降、バレーボールにおけるVリーグの発足、バスケットボールにおけるbjリーグの誕生といった球技スポーツの相次ぐプロ化と無縁ではない。

「スポーツに政治を持ち込むな」という声を、我々はしばしば耳にする。そうした声の背景には、おそらく日本の特有の事情があろう。日本では、スポーツが精神と肉体の修練の手段として用いられてきた過去があり、「体育」の一環として発達してきた。そうした経緯が、「政治のようなやや不透明で清濁併せ呑むようなものと、スポーツ（体育）は一線を引くべき」という意見に結びついているのではないか。

またスポーツ界が、人種差別的対立には反対しながらも、競技者が私的に政治的なメッセージを発することを制限している現状も、「政治とスポーツとの間で距離をとるべき」という意見が出る1つの原因と考えられる。過去の国際スポーツ大会等では、国際スポーツ大会を自国の人種差別に対する反対を表明する場として使われたりし物議を醸した。そうした歴史から、スポーツ界は競技者が社会的対立を助長するようなメッセージ等を発信することに、非常にナーバスである。

たとえば、国際サッカー連盟（以下、FIFA）は、基本用具に「身に着けなければならない基本的な用具には、政治的、宗教的または個人的なスローガンやメッセージ、あるいはイメージをつけてはならない」と定めており、2014/2015年競技規則の改正ではそれらをアンダーウェアにつけることも禁止した¹。FIFAのこうした姿勢は、世界で広がる「人種、肌の色、民族、国籍、または社会的出自、性、言語、宗教、政治などへの差別や中傷」への対抗措置であるが、こうしたルールはその一方で、競技者が社会的対立を助長する存在にならないための歯止めとなっている²。

しかしながら、スポーツと政治の間に一線を完全に引いてしまうと、オリンピック（以下、五輪）をはじめとする国際スポーツ大会がもつ「別の顔」は見えなくなる。池井（1992）や松岡（1994）が指摘しているように、五輪やサッカーのワールドカップ（以下、W杯）等には国家の威信と名誉をかける側面がある。また、その大会誘致には莫大な国家予算が費やされ、「政治家や外交官も総動員したロビー活動は不可欠」と言われている。2013年に誘致が決まった2020年東京五輪開催に関し

でも、森喜朗元首相をはじめとする政治家によるロビー活動が重要な決め手になったという³。

国際スポーツ大会が大規模になればなるほど、開催が決まった後も政治の支えは必要である。なぜなら、開催が決まればその国（都市）は、大会に見合うスタジアムを準備し、世界から集まる競技者・スタッフ・観客が利用する宿泊環境を整え、会場までの導線を確認しなければならないからである。また国際スポーツ大会が赤字ともなれば、モンリオール市のようにその赤字を被らなければならない（1976年開催の夏期五輪）⁴。

国内スポーツは、国際スポーツ大会と比べれば、政治・行政との関係は相対的に薄くなりがちである。とりわけ、メジャーなプロスポーツであればあるほど、プロチームが運営等を自らの収益で賄えるので、政治・行政に依存する部分は少なくなる。

しかしながら、スポーツのプロ化が劇的に進展したとしても、政治・行政との関係を完全に断ち切ることはできない。なぜなら、スタジアムの建設や維持、動線確保といった「スタジアム問題」があるからである。スタジアムの建設コスト（イニシャル・コスト）は莫大であり、管理維持コスト（ランニング・コスト）の負担もチームに重くのしかかる。また国・地方自治体には、スタジアムと都市計画の整合性をはかる必要が求められる。日本サッカー協会（以下、JFA）が示す「スタジアム基準⁵」をみれば、経営が不安定なプロスポーツ運営会社がスタジアムを一から建設し、運営することはほぼ不可能である。この70ページにも及ぶ文書には、ピッチや人々の動線だけでなく、ホスピタリティや防災対策等についても細かく規定されている。こうしたスタジアム基準を満たすことができるのは、興行的にそれらのコストを担える一部のプロチームのそれだけである。

スタジアム問題は、プロスポーツチームにとって最大の経営問題であり、行政に建設コストを肩代わりしてもらってそれを借用する形式が一般的であるのは、そのためである。本稿では、スポーツと政治・行政との関係に着目しながら、このスタジアム問題について検討を行うことにする。なお、スタジアム問題には様々な論点があるが、本稿では紙幅の関係もあり、議論の対象をサッカーが行われるスタジアム（球技場・陸上競技場）に絞り、論点を日本の地方における「スタジアム建設（改修）問題」と「交通アクセスに関する問題」の2つとする。

なお、本稿の議論は、近年、世界のサッカー界で導入が進んでいるクラブライセンス制度を考える上でも有意義だと考える。

2. 多数決から考えるスタジアム問題

2.1 W杯ブラジル大会からみえるもの

W杯ブラジル大会では、「大規模なスタジアム建設よりも教育や福祉、貧困対策を優先すべき」という批判の声があがった。また、大会開催を人質にとるかのようなデモ行為やストライキが、実際に起こった⁶。実際、筆者の1人である河村は、グループリーグC組の日本対コロンビア戦を現地クイアバで観戦し、現地に赴く過程で、こうしたメディア報道が誤りでないことを確認した。

写真1及び2は現地で撮影した写真である。写真1は、スタジアム内の風景である。試合会場となったアレナ・パンタナール・スタジアム⁷は、この写真から判るように近代的で、多くの予算が対やさ

れたスタジアムであることは一目瞭然である。しかしながら、アレナ・パンタナール・スタジアム周辺に目を向けると、そこにはスタジアム建設の恩恵が十分行き届いているとは言い難い風景があった（写真2）。



出典：筆者撮影

写真1 アレナ・パンタナール・スタジアム



出典：筆者撮影

写真2 アレナ・パンタナール・スタジアム周辺（A・B・C入場ゲート付近）

写真2を、2002年日韓大会の試合会場の1つとなった新潟県立鳥屋野潟公園新潟スタジアム（デカビッグスワンスタジアム）周辺と比較すれば、かなりの差があることは誰もが気づくであろう。アレナ・パンタナール・スタジアムが、街中のスタジアムであることや日伯間の経済力の違いを差し引いたとしても、スタジアム周辺の投資が少ないと言えるのではないか。現場を見る限り、ブラ

ジル政府を批判する者が出るのは当然のように思えた⁸。

2.2 政治的意思決定からみたスタジアムの建設・改修

スタジアムは、大きく①公設公営、②公設私営（共営）、③私設私営に分けられる。公設公営とは、スタジアムの建設を公費で賄い、運営管理もまた公費で行う手法である。全国にある県営・市町村営の陸上競技場や体育館等のスポーツ施設は、基本的に公設公営である。一方、私設私営のスタジアムは民間の自由な発想で効率的な運用が可能であるが、公設公営のそれと異なり、安定的な運営は保証されておらず、立地できる場所は採算面から大都市等に限定される。私設私営のスタジアムの典型例としてあげられるのが、東京ドームである。

公設のスタジアムの建設・管理に関する意思決定は、国ないしは地方自治体の意思決定プロセスの中で行われる。そのため、仮にサッカー協会がスタジアム建設を熱望したとしても、政治的な意思決定過程を経て認められない限り、その思いは形にならない。

政治的意思決定には、様々な政治的アクターが参加する。政治家や公務員は、地方自治体の最終的な意思決定に立ち会うアクターであるが、様々な利害をもつ団体・組織は彼らの判断に影響を与えるよう行動することで、間接的に意思決定過程に参加する。政治学では、特定の関心をもち、政治的に重要な役割を担う団体・組織を「利益集団」「利益団体」「圧力団体」と呼んでおり⁹、彼らは政治学における重要な研究対象である（森 2011）。利益団体研究の文脈では、利益集団は「政治的に関心をもつすべての集団（辻中 2012:163）」であり、組織化されているかは不問とされる。利益団体は、利益集団の中で「人々が職業的ないし生活的な利益をもとに組織化された組織（辻中 2012:163）」であり、圧力団体は、「自らの利益を守ったり、推進するために議会や政府に働きかける利益団体（辻中 2012:163）」である。

これをサッカーに当てはめてみると、いわゆるサポーターがスタジアム建設という政治的な目標をもつのであれば、彼らの集まりは利益集団と言える。そして、実際に行政に掛け合うサッカー協会は、圧力団体であるとみなせるだろう¹⁰。

ところで、「スタジアムを建設したい」というサッカー関係者の思いに立ちだかる政治的壁となるのが、「多数決」と「限られた予算」である。民主主義国家では、政治的意思決定の基本的ルールは多数決であり、スタジアムの建設・改修も多数決という通過儀礼を受けなければならない。別の言い方をすれば、スタジアムを建設・改修したいのであれば、社会ないしは政府内で多数の支持を得るような努力をサッカー関係者はしなければならないのである。

ただし、多数がスタジアム建設・改修を了承したとしても、地方自治体の予算に余裕がなければそれは不可能である。予算には限りがあるのが基本であり、借金をすることも容易ではない。またスタジアムばかりに予算を投資することはできず、他の政策分野との調整も必要である。実際、福祉の充実を求める圧力団体にとってみれば、スタジアムを建設するのではなく福祉政策に回すべきと訴えるだろうし、医療の充実を志向する団体は医療関連予算の増額を求めて行動する。すなわち、他の利益団体との「予算ぶんどり合戦」に、サッカー関係者は挑み勝利しなくてはならないのである。

2014年7月2日、日本平運動公園球技場（IHIスタジアム日本平）がJリーグクラブライセンス制度の施設基準（J1）を満たしていないため、清水エスパルスは、田辺信宏静岡市長に対し新スタジアムの建設を要望した。田辺市長は清水エスパルスとの会談後の取材で、次のような発言をしたという。「市民の機運が盛り上がれば、スタジアムも有力候補の1つになる。ただ、市議会との議論も必要だし、財源の制約もある¹¹」。この田辺市長の発言は、スタジアム建設における政治的壁をストレートに表現している。

地方自治体の財布を預かる財政部局の姿勢も、指摘しておかなければならない。地方自治体の金庫番である財政部局は、スタジアムの建設・改修には慎重であると言い切ってもよい。なぜなら、彼らはイニシャルコストだけではなく、ランニングコストも含めてスタジアムの建設・改修を考える志向があるからである。言い換えれば、「自治体の施設管理運営負担の軽減の発想を基本としている」と言ってもよい。近年、ランニングコストを抑える手法として、指定管理者制度や命名権（ネーミングライツ）¹²が活用されてはいるが、そのランニングコストは莫大であり、スタジアムの規模が大きくなればなるほど多額となる。近年の公共事業改革の流れもあり（三田 2010）、彼らは「無駄なハコモノ」と有権者に批判されることを嫌う。こうした点を考慮すると、サッカー関係者は、多数から支持を得るだけでなく、財政当局が納得するような将来を見据えた計画も提示しなければならないことになる。

以上のことから、もしスタジアムを建設したいというのであれば、「建設の財源をどう捻出するか」「他の政策分野との調整は可能か」といった観点からのアプローチもサッカー関係者には求められることが、導き出せる。既存のスタジアムの改修についても、同様である。そして、よりサッカーが受け入れられている地域ではスタジアムの建設は相対的に容易であり、また経済的に豊かなところほどスタジアムの建設・改修はしやすいこともわかる。

すなわち、静岡県や埼玉県、千葉県といった所謂「サッカーどころ」では、スタジアム建設が政治的壁によって阻まれるということは相対的に起こりにくい。なぜなら、県民や地方政治家、自治体職員の中に許容する雰囲気があるからである。裏を返せば、「サッカー不毛の地」と呼ばれるような地域、これからJリーグを目指そうとする地域は、余程の努力をしない限り、スタジアム建設はままならないのである。

たとえば、石川県では、ツエーゲン金沢がJ3リーグ入りしJ2昇格を決めたのにも関わらず、ホームスタジアムの改修は十分に進んでいない。一気に多額の予算を投下しようという雰囲気が、石川県内には無いのである。①石川県内のサッカー人気が限定的であり、②協力を依頼している地方政治家の政治力が弱い、ということもあるが、③石川県のサッカー界がスタジアム改修の大事さを社会全体に訴えることに失敗している点は押さえておかなければならない。また、④石川県では、2015年の北陸新幹線開業の方に強い意識があり、公共事業の優先度はそちらの方が高いという背景もある。

サッカー関係者の中には、「地域のためにスタジアムをつくってほしい」と熱い思いで陳情を行ったり、署名活動を行ったりしている者が少なくない。こうした取り組みは、一見、望ましいように見える。

しかしながら、政治学的にみれば、こうした取り組みは効果的ではない場合が多い。

政治には、それを動かすための「ツボ」が必ずある。言い換えれば、政治的意思決定において鍵を握る重要な政治的アクターにコンタクトし、彼らを動かすことが近道なのである。スポーツ団体のトップに有力政治家を戴く団体があるのは、そうした能力に長けた政治家に期待しているからである¹³。

2.3 「大義名分」としての大会誘致

さきほど、スタジアムを建設したいのであれば、社会ないし政府内で多数の支持を得るような努力が必要である点を指摘した。ただし、それ以外の方法もある。たとえば、「人々が反対しづらい環境を生み出すことで、スタジアムを建設（改修）しやすい環境をつくる」という手法もある。

たとえば、現在、北陸新幹線開業に対して否定的な発言を金沢市内ですることは難しい。北陸新幹線金沢延伸は石川県にとっての「地域の悲願」であり、地域全体に一定の効果をもたらすことが明確な公共事業であるからである。そうであるが故に自民党のみならず、国政野党である共産党までも北陸新幹線の金沢延伸に異を唱えてこなかったし（河村 2013）、今でも異議を唱えることは難しい。地域に住む多くの者が恩恵を受けるインフラ整備は、政治家も反対しづらく、無駄な公共事業と思っただとしても、批判を恐れて態度を明らかにできないのである¹⁴。

それでは、反対しづらい環境を整えるには、どうしたらよいか。その1つが「大会の誘致」、とりわけ国際大会を誘致することである。国際大会が行われるとなれば、その経済的波及効果は大きく、スポーツに全く関心がない者であっても、交通インフラの整備や地域経済の活性化等によって恩恵を与える場合が多い。W杯や五輪が誘致されるのは、その典型である。またスポーツには関心がないが、都市の開発（再開発）を進めたいという政治家や公務員にとってみても、大会が誘致できればスタジアム建設をテコに都市の開発（再開発）を進めることができる。そのため、大会誘致が決まるまではスポーツ界からの陳情に全く無関心であった政治家・公務員が、大会誘致が決まった途端、俄然張り切るようになる場合もしばしばである。「スタジアムの建設（改修）をしたいから大会を誘致する」というのは本末転倒である。しかし、説明責任が政治家や公務員に求められる今日、彼らにとってみれば「大会がある」ことは予算を優先的に回す大義名分となる。そして、スタジアムを建設したい（ないしは改修したい）スポーツ関係者にとってみても、社会に対してその必要性をアピールするきっかけとなるのである。

なお、大会誘致という納得するような大義名分を掲げ、反対できない環境をつくるという手法は今に始まったものではない。そもそも日本の地方自治体におけるスポーツ政策は、特定のスポーツ大会が開催される度に、財政的な措置をしてきた歴史¹⁵をもつ（木田・高橋・藤口 2013）。

こうして考えると、2020年東京五輪の誘致は「スポーツ振興のため」という単純なものではないことに気づく。もちろん、スポーツに対する純粋な思いに誘致活動は支えられていたのであろう。老朽化している国立霞ヶ丘陸上競技場等の競技施設を改修し、または新たなスポーツ施設を新設したいという意図ももちろんあったであろう。しかし、全てがそうではなく、「東京湾岸のウォーター

フロントを開発したい」という意向をもつ人々が誘致活動を支えていた面も否定できないし、「本当は反対だが、声をあげられなかった」という者もいたことも事実である。

3. スタジアムへの交通アクセス問題

3.1 スタジアムに対するJリーグチーム関係者の評価

2.2のところ、スタジアムの建設・改修の決定が、しばしばランニングコストから逆算されることを指摘した。財政難の地方自治体にとって、巨額な費用で建てられたスタジアムが、大会開催後、全く使われていないのであれば問題である。イニシャルコストとランニングコストは、原則、比例関係であるから、スタジアムの規模が大きければ大きいほど、管理にかかる費用も莫大になる。大きい施設であればあるほど、アマチュアの大会に貸し出すだけではランニングコストを賄えないのである。

スタジアムのランニングコストを賄うためには、前述したように指定管理者制度を活用したり、命名権を売却したりする方法がある。ただ、それよりもより安定的な方法は、プロスポーツチームのホームスタジアムとして利用してもらうことである。プロスポーツチームにとってはスタジアムを借りることができるというメリットがあるので、そこにはWIN-WIN関係が成り立っている。ただし、政治的意思決定に左右されるスタジアムは、プロスポーツ関係者の意向が反映されない場合もしばしばであり、彼らにとって使い勝手が悪いという部分もあると思われる。

そこで2014年6月下旬、筆者の1人である杉山は、Jリーグの松本山雅・アルビレックス新潟・清水エスパルス・ジュビロ磐田の指導者を含むチーム関係者に対し、各チームが使用するスタジアムのよい点・悪い点に関するヒアリングを行った。表1は、その際の回答を簡潔にまとめたものである。この表から、チーム関係者はスタジアム施設に注目しているという事実がうかがえる。ピッチの状態やロッカールームは選手目線の評価であるが、それだけではなく、彼らの回答には観客目線の評価が多かった。たとえば、松本山雅・清水エスパルス・ジュビロ磐田は球技専用であることによって臨場感が高くなることをホームスタジアムのよい点としてあげているし、アルビレックス新潟やジュビロ磐田は観客の飲食が不自由な点を悪い点としてあげている。そして、どのチーム関係者も、スタジアムへの交通アクセスに言及していた。

スタジアムへの交通アクセスについて、全てのチーム関係者が言及しているのは、おそらくこれが深刻な問題だからであろう。彼らがスタジアムへの交通アクセスを気にするのは、経営上の理由があることは明白である。スタジアムに数多くの観客が足を運んでくれれば、グラウンドの雰囲気や観客の反応を直接観客に伝えることができるだけでなく、入場料やグッズ販売収入でチームの財政基盤を固めることが可能になる。

ヒアリングの結果は、Jリーグ関係者がスタジアム立地と交通アクセスが切っても切れない関係と捉えられていることを明らかにしている。

表1 ヒアリングの結果

チーム	ホームスタジアム	スタジアムのよい点	スタジアムの悪い点
松本山雅	アルウィン (松本平広域公園総合球技場)	<ul style="list-style-type: none"> 陸上トラックがないため、グラウンドが近く臨場感がある。 ロッカールームが4つに分かれているため使いやすい。 室内ウォームエリアが2つあり広さもある。 	<ul style="list-style-type: none"> メインスタンドに屋根がない。 2万人収容できるが、トイレの数が少ない。 アクセスは、松本駅から30分かかるので交通の便が悪く、2014年シーズンからクラブ負担で松本駅から無料バスを出している。
アルビレックス新潟	デンカビックスワンスタジアム (新潟県立鳥屋野潟公園新潟スタジアム)	<ul style="list-style-type: none"> 陸上トラックはあるが、4万人収容できるスタジアムで、かつ傾斜があるため臨場感がある。 アクセスは新潟駅から近く徒歩でも可能である。シャトルバスも本数がある。 駐車場は4000台と、他のスタジアムに比べると多い方である。(野球場ができるまでは8000台が確保できた。) ロッカールームは4つあり、広さも充分である。 	<ul style="list-style-type: none"> 外観は良いが、設備的なは不十分である。例えば飲食売店やトイレ、コンコースにテレビがなく席から離れると、試合の状況がわからない。 鳥屋野潟にあるため風が強く、スタンド観戦がし辛いときがある。
清水エスパルス	IAIスタジアム日本平 (静岡県清水日本平運動公園球技場)	<ul style="list-style-type: none"> 陸上トラックがないため、臨場感がある。 芝生は夏芝、冬芝を使い分けているため芝が短く刈られているためボールの走りが良いと評判である。Jリーグのベストピッチ賞では6年連続7回も表彰を受けている。(Jリーグ最多) ロッカールームを改造し、個人別のロッカーとなった。 	<ul style="list-style-type: none"> アクセスが悪く静岡駅から40分、清水駅から20分かかる。 室内練習場が無いので、ウォーミングアップのピッチ内アップの時間に30分をとる必要がある。他のグラウンドは10~15分である。
ジュビロ磐田	ヤマハスタジアム	<ul style="list-style-type: none"> 陸上トラックがないため、臨場感がある。 飲食店・トイレにはテレビがあり、席を離れても状況がわかる。 ジュビロカフェがスタジアム内にでき、現在はサポーターズクラブ限定ではあるが、利用できる。(次シーズンから一般開放される見込み。) 	<ul style="list-style-type: none"> 駐車場がないため、近隣のスーパーや空いている空き地に置き、閑却する者もいる。収容人数1万5000と不釣り合い。 現在の最寄駅が、スタジアムまで時間がかかる。(現在、新駅を設置中。設置できればスタジアムまでの時間が10分程度となる) スタジアム管理はヤマハであり、ラグビーと共用のため、たまに芝生の状態が悪いときがある。

括弧内は正式名称

出典：筆者作成

3.2 「モータリゼーション社会」という足枷

日本の地方は、「一家に1台」ではなく「一家に数台」を基本とする「モータリゼーション社会」である。「バイパス経済」と揶揄されるように、郊外に大型ショッピングセンターができると多くの住民は自家用車でそこに買い物に行くようになり、中心市街地の商店街が寂れて「シャッター通り」となるのが、最近の田舎の風景である。役所・役場へ行くのも、病院に行くのも自家用車を利用するし、スポーツをしに行くのも観に行くのも同じである。

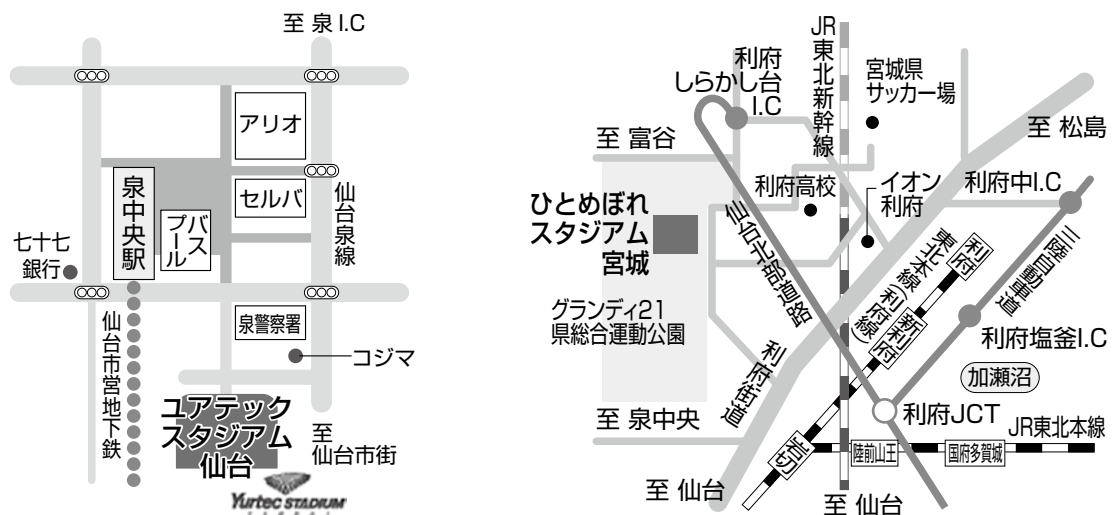
ここに、1つの盲点がある。

Jリーグ関係者は表1からも明らかなように、「TVで観戦もよいが、経営の安定化のためにも是非スタジアムに足を運んでもらいたい」という希望がある。すなわち、Jリーグ関係者は、「スタジアムの立地はできる限り交通至便な場所が望ましい」という選好をもっている。

それに対し、地方自治体（とりわけ財政担当者）は「税の支出を抑え、住民の不満を最小化した」という望みがある。そのため、地方自治体はどうしても「地価が安く、車で来場しやすい郊外」にスタジアムを建設したがる傾向にある。郊外型のスタジアムは地方自治体からの持ち出しが少なくなくて済み、批判を受けにくいからである。ただ、その際、地方自治体は、しばしば「スタジアムに広い駐車スペースを確保すれば関係ない」と思いがちである。

観客が1,000人にも満たないようなアマチュアの大会であれば交通アクセス問題は生じない。しかしながら、定期的に何千人もの観客が訪れるプロスポーツの試合で、最寄りに鉄道の駅がない場合、試合終了後に帰宅を急ぐ観客の車によって大渋滞が発生することになる。

試合終了後の大渋滞を、地方自治体は重視しない傾向にある。なぜなら、「税の支出を抑え、住民の不満を最小化にしたい」という立場の自治体は、試合の時だけにできる一過性の渋滞を解消するためだけに予算を使いたくないからである。一方、Jチーム関係者は、チーム経営の観点から別の点に意識が向く。帰宅時の交通渋滞が試合開催の度に発生するとなると、渋滞に巻き込まれるぐらいならTV観戦するというサポーターが増えることを危惧し、また交通手段をもたない未成年や高齢者、遠方から来る観戦者を意識し、郊外で交通手段が車だけに限定されるのは望ましくないと考える。



出典：ベガルタ仙台ホームページ¹⁷

図1 仙台スタジアム（左）と宮城県総合運動公園宮城スタジアム（右）の交通アクセス

2014年7月、清水エスパルスは、田辺静岡市長に対して新スタジアムの建設を要望した（前出）。その際、「建設するにあたっては、交通アクセスを考慮すること」を申し入れた事実は、「スタジアム建設に際し、交通アクセスに対する配慮が行政にはないかもしれない」という危惧が清水エスパルス側にあったことを示している¹⁸。

仙台近郊（宮城郡利府町）には、サッカーの2002年W杯日韓大会の会場ともなった宮城県総合運動公園宮城スタジアム（ひとめぼれスタジアム宮城、49,133人収容）がある。それにも関わらず、ベガルタ仙台のトップチームの試合のほとんどが仙台スタジアム（ユアテックスタジアム仙台、19,694人収容）で行われている。このことも、Jチーム関係者の視点から考えれば納得である（図1）。仙台スタジアムはフットボール専用球場であることに加え、仙台市営地下鉄南北線の終点である泉中央駅目前にある。一方、宮城スタジアムはJR利府駅よりバスで10分かかり、試合後に渋滞が起きる。このことを多くの宮城県民は知っており、使い分けはこうした事情が配慮されているのであろう。

Jリーグ発足以前までは、ごく一部の施設を除けば、「プロチーム目線でのスタジアム（陸上競技場を含む）建設」という発想は乏しかった。地方自治体は、アマチュア利用だけを考えればよかったのである。しかし、プロチームの利用を前提とする今日では、スタジアム建設にあたっては交通アクセスも十分考慮しなければならない。交通アクセスを考慮しない時代に建設されたスタジアムをホームにしているプロチームは、交通アクセスについて頭を悩ませている。静岡市（清水エスパルス）や山形市（モンテディオ山形）のように、ホームスタジアムの移設が隠れた政治争点になっている地域も実はあるのである¹⁹。

4. おわりに

本稿での議論をまとめることにしよう。

サッカー関係者にとってのスタジアムの建設（改修）は、政治的な要求の1つと位置づけることができる。ただ、スタジアムの建設（改修）という果実は、熱い思いを陳情するだけでは得ることができない。「多数決」という民主主義社会の基本ルールに則れば、多数からの理解を得られるよう、サッカー関係者は幅広く訴えなければならない。

ただし、多数の支持があったとしても、財政難の地方自治体では、スポーツ団体の要求に安易に応えることができない。スタジアム建設を促すためには、工夫がいる。2014年12月現在、大阪において新しいスタジアムを募金で建設しようという試みがなされているが、こうした手法は例外であり²⁰、これまでは国民体育大会開催時を見計らって建設・改修をする手法が一般的であった。反対しづらい大義名分を掲げることで、スタジアム建設・改修への反発が和らぎ、予算投下が容易になるためである。

地方自治体の「スタジアム建設の費用を抑えたい」「住民からの批判を和らげたい」という発想は、プロチームにとって使いにくいスタジアムが建設される原因にもなる。そういった思考によって、地価が安く駐車場を確保できる郊外にスタジアムがつけられるからである。こうした経緯で建設された郊外型スタジアムはアマチュアスポーツ全盛の時代には問題なかった。しかし、現在のJリーグ

関係者の多くは、チーム経営の観点から、スタジアムの交通アクセス問題に頭を悩ませている。

本稿の結果から、幾つかの提言を導き出すことができる。1つは、サッカー関係者はスタジアム建設を自らの利益ばかりに終始させるのではなく、地域づくり・まちづくりという視点から多くの支持を集められるような提案をしていかなければならないという点である。また、スポーツのプロ化が進む今日、スタジアムを有する（もしくは有しようとする）地方自治体は、スタジアムと交通アクセスについて注意を払う必要があることも提言できる。

スポーツ団体が独善に陥らないことが大事であることも、筆者らの提言の1つである。スタジアムの建設・改修を促すためには、幅広い支持が必要である。スポーツ指導者・チーム関係者がサポーターだけではなく、政治や経済に明るい協力者を仲間として積極的に迎え入れていくことができなければ、スタジアムの建設・改修という目標には手が届かなくなる。社会を巻き込む力が、陳情する側には求められるのである。

鈴木・戸莉によると、スタジアムは興奮と熱狂によって生み出された公共空間であり、「人々はこの劇的空間の共有を通じて、生の根源に触れ、社会を知覚し、また国家を認識する（鈴木・戸莉 2004:19）」という。そして、サッカーは「地域アイデンティティの生成や共同体の再生のための文化装置（鈴木・戸莉 2004:19）」になるともいう。サッカーが文化として根付いている地域は多いとは言えないが、スタジアム建設が1つのきっかけになるのは間違いない。ある自治体職員は、『我々は素晴らしいことをしているのに、なぜ我々の要求を行政は受け入れてくれないのだ』と露骨に意見するスポーツ関係者がいる」と批判する。確かにスポーツは素晴らしいものであるが、施設の建設や管理運営は税金が原資であり、税金を使っているという自覚は必要である。独善に陥ると劇場空間の舞台であるスタジアムを建設することができない。

スポーツ関係者は、スタジアムをはじめとするスポーツ施設の整備は「地域づくりと同じ」という発想をもち、「それらは地域づくりの舞台である」という共通認識をもつことが求められる。筆者らは、そう考えている。

参考文献

- 池井優. 1992.『オリンピックの政治学』丸善ライブラリー、1992年。
- 河村和徳『我田引鉄』再考『レヴァイアサン』第52号、2013年、43-63頁。
- 木田悟・高橋義雄・藤口光紀 [編]『スポーツで地域を拓く』東京大学出版会、2013年。
- 鈴木守・戸莉晴彦 [編著]『サッカー文化の構図』道と書院、2004年。
- 辻中豊『政治学入門－公的決定の構造・アクター・状況』NHK出版、2012年。
- E. ノエル＝ノイマン (池田謙一・安野智子 [訳])『沈黙の螺旋理論 [[改訂復刻版]]』北大路書房、2013年。
- 久繁哲之介『地域再生の罫－なぜ市民と地方は豊かになれないのか?』ちくま新書、2010年。
- 松岡完『ワールドカップの国際政治学』朝日新書、1994年。
- 三田紀路佳『公共事業改革の政治過程－自民党政権下の公共事業と改革アクター』慶應義塾大学出版会、2010年。
- 森裕城「利益団体」平野浩・河野勝 [編]『新版・アクセス日本政治論』日本経済評論社、2011年、95-116頁。

-
- 1 日サ協第140077号 (2014年6月5日付)
http://www.jfa.jp/documents/pdf/soccer/law_soccer_140605.pdf (2014年6月25日訪問)
 - 2 ただし、競技者に対する教育が不十分であると、韓国の朴鍾佑選手のような事件が発生する。朴選手は、ロンドン五輪サッカー男子の3位決定戦後に竹島(独島)の領有権を主張する紙を掲げ、国際オリンピック委員会 (IOC) から嚴重注意処分を受けた。『朝日新聞』2013年2月13日。
 - 3 2013年10月21日に仙台市内で行われた手嶋龍一慶應義塾大学大学院システムデザインマネジメント研究科教授の講演での指摘。
 - 4 モントリオール五輪以降、五輪の商業化は加速していくことになる。その一方で、五輪誘致に対する冷めた見方も広まっていた
なお、今日では国際スポーツ大会の誘致にあたって、有形無形の「政府保証」が必要と理解されており、競技力で後れをとっていても政府の支援や大口スポンサーの確保ができれば大会誘致は可能である。FIFAクラブW杯の前身であるトヨタカップが日本で開催されたのは、その好例である。
 - 5 <http://www.jfa.jp/documents/pdf/basic/07/01.pdf> (2014年6月25日訪問)
 - 6 たとえば、『朝日新聞』2014年6月8日や『中日新聞』2014年6月29日の社説など。
 - 7 エスタジオ・ジョゼ・フラジェリアレーナに代わって新設された。
 - 8 ただし、そうした不満があったとしても、大会期間中、大会を覆すような大規模なデモは生じていない。それは、ブラジルでサッカーが国技として大衆に受け入れられているからであろう。それに関連して、W杯開幕の6月12日(現地時間)、試合が行われたサンパウロは祝日となった。またブラジル対メキシコ戦が行われた6月17日(現地時間)、サンパウロでは試合を見るために大規模な帰宅渋滞が発生し、その距離は300km超となった。これらも、ブラジルにおいてサッカーが広く受け入れられていることを示す証拠である。
<http://www.sponichi.co.jp/soccer/news/2014/06/18/kiji/K20140618008391470.html> (2014年7月3日訪問)
 - 9 団体・組織が、自ら「利益団体である」と述べることはない。政治学者による学術的な呼称である(森 2011)。
 - 10 スタジアム問題等の特定の 이슈がない場合、サッカー協会は「圧力団体」というよりは「利益団体」である。
 - 11 『静岡新聞 (WEB版)』2014年7月3日。<http://www.at-s.com/sports/detail/1093603474.html> (2014年7月4日訪問)
2013年9月30日、Jリーグは、「クラブライセンス交付第一審機関 (FIB) による2014シーズン Jリーグクラブライセンスの交付について」をリリースした。Jリーグクラブライセンス制度の導入は、アジアサッカー連盟 (AFC) が参加国に対し、アジアチャンピオンズリーグの参加資格としてクラブライセンス制導入を通過したことを受けたものである。Jリーグクラブライセンス制には、施設基準が設けられており、たとえばホームスタジアムの入場可能人員がJ1では15,000人、J2では10,000人を上回っていることが必要とされる。またクラブが年間を通じて使用できる天然芝もしくは人工芝のピッチ1面・屋内トレーニング施設・クラブハウス・メディカルルームがあることはもちろんのこと、トイレの数や観客席を覆う屋根等についてまで定められている。
https://www.j-league.or.jp/search/?c=00005359&type=news&s_keyword=%83N%83%89%83u%83%89%83C%83Z%83%93%83X (2014年7月5日訪問)
 - 12 FIFA等の国際スポーツ組織の中には、自らが主催・主管する大会では公式スポンサー以外の企業名・商標を出すことを制限している。そのため、これらの大会では、正式名称が用いられることになる。
 - 13 その典型が日本スケート連盟や日本ラグビー協会である。日本スケート連盟では、現・元職の国会議員が理事会構成メンバーに名を連ねており、日本ラグビー協会の会長は森喜朗元首相である。
<http://www.rugby-japan.jp/about/business/yakuin.html>
<http://skatingjapan.or.jp/jsf/> (ともに2014年7月5日訪問)
 - 14 これに関しては、ノエル=ノイマン (2013) の議論が参考になる。
 - 15 それは、国民体育大会の開催とスポーツ施設の新設・改修が連動しているところからもうかがえる。
 - 16 韓国のKリーグのチームであるFCソウルは、サッカーW杯2002年日韓大会後のスタジアム利用の観点から、安養チーターズが衣替えをして発足したチームである。
アニョン

- 17 <http://www.vegalta.co.jp/profile/yurtecstadium.html> (2014年7月6日訪問)
- 18 『静岡新聞 (WEB版)』2014年7月3日。
<http://www.at-s.com/sports/detail/1093603474.html> (2014年7月4日訪問)
- 19 自治体関係者側も交通アクセスの悪さが観客動員の低さにつながっているという認識はあるようである。ただし、一度つくってしまった「ハコモノ」を動かすことは容易ではないため、交通政策レベルで克服することは難しいという。(山形県・栃木県・富山県・福岡県等の県職員との情報交換から)
- 20 公によるスタジアム建設の原資は「税」であり、私によるそれは資本と考えると、募金によるスタジアム建設はそのどちらにも当てはまらない「官民協働」的な取り組みとみなせるだろう。
スタジアム建設募金団体ホームページ <http://www.field-of-smile.jp/>
ガンバ大阪ホームページ <http://www2.gamba-osaka.net/stadium/newstadium.html> (ともに2014年6月27日訪問)

