

首都圏スリードーナツ構想が生みだすスポーツライフ夢プロジェクト
—道路の「開放化」と山手線の「地下化」に望みを託して—

日本大学 水上ゼミ

○松本 卓也 小宮 麻衣子 浅野 雄太 安藤 佑生
小久保 翔太 清水 知佳子

1 はじめに

東日本大震災後、被災地の再生は新しい町づくりの考え方がとり入れられている。再生復興計画を調べてみると、とくに道路利用の考え方に大きな変化があることに気づいた。一般的に道路は車両と歩行者の移動や物資の運搬・流通の役割が中心にある。しかし復興計画では防災や減災の機能はもちろん、一時的に通行車両を制限して道路を開放したイベントや日常的なたまり場、子どもたちの遊び場として開放するなど「広場」としても利用できる新しい道路利用の考え方が打ち出されている。

私たちは、スポーツ活動の時間と場所をどのように増やすのかについて検討を重ねてきた。検討の中心には、学校や公園、公共スポーツ施設を使いやすく、通いやすくするためのアイデアを出すことが多かった。しかしながら、公共施設ばかりが運動・スポーツ活動の場所ではなく、道路でウォーキングやランニングをしている人がたくさんいることがわかってきた。たとえば笹川スポーツ財団「子どものスポーツライフ・データ」の調査結果によれば、運動・スポーツ活動の場所は「校庭・学校のグラウンド」が43.9%、「公園」が21.2%と半数以下の低い数値を示している。運動・スポーツ活動がこのような既存施設ばかりで行われているわけではないことは明らかである。こうして私たちは、既存のスポーツ施設以外の場所を想定しながら運動・スポーツ活動の時間と場所を提言していくことが大切であると考えた。

とくに、東日本大震災の復興計画で見直されてきた道路の新しい利用の考え方から運動・スポーツ活動の時間や場所を促進できる可能性があるのではないかと考えた。そこで新たな道路利用の事例はないか海外に目を広げてみた。たとえばスペインのマドリードでは、「M-30 計画」という幹線道路の地下化が行われ、元道路には都市公園が整備されていた。このような事例は、道路政策や都市整備計画、レジャー政策などの提言レベルで見るとけっして少なくないこともわかってきた。また日本では都心から郊外へ延びる私鉄の地下化が提言され、首都高速道路都心環状線の地下化も提言されている。

こうして私たちは、世界の都市部で計画されている道路利用の新しいあり方は、国土が狭く人口の過密化が進む首都圏の運動・スポーツ環境の将来像を検討していく重要な視点であると考え、またこのような構想を広く知ってもらうことが地方都市の運動・スポーツ環境を考えるきっかけにもなると考えた。日本は戦後からずっと長く経済活動優先の社会づくりをしてきたと思われる。しかし経済優先の社会づくりは、国の借金を増やすことに

もつながり、また企業社会の力に縛られて、人々の生活や暮らしを優先した社会づくりに切り替えができない状況にもある。私たちは、これまで日本の社会がつくってきた都市基盤である道路や鉄道を、経済優先から人々の生活や暮らしの視点へどのように活かすべきなのかについて政策提言していくことにした。

2. 方法

この政策提言にあたって、私たちは次の4つのステップで考えをまとめてきた。

第1ステップ：文部科学省の策定した「スポーツ基本計画」や「スポーツ基本法」を大幅改定した制定した新「スポーツ基本法」、日本体育協会と日本オリンピック委員会が策定した「スポーツ宣言日本」、また笹川スポーツ財団の政策提言「国民が生涯を通じて、それぞれが望むかたちでスポーツを楽しみ、幸福を感じられる社会の形成」を読み合わせしてフリーディスカッションをしてきた。

第2ステップ：KJ法をもちいて、運動・スポーツ政策のキーワードやアイデアを出し合いプレゼンテーションテーマを3つに絞り込んだ。絞り込んだ3つのテーマは「JR山手線地下化によるスポーツステーションの可能性」「キッズニアのスポーツバージョンの可能性」「職場の運動・スポーツ活動の義務化プロジェクト」である。

第3ステップ：テーマ決定後、2つの道路の「開放化」とJR山手線の「地下化」によって、どのような効果が望まめるのか、さまざまな視点からデータを収集することにした。集めたデータについて、一つずつ検証、検討してきた。(1)環状7号線、環状8号線の小中学校の数と生徒数、(2)環状7号線、環状8号線のサイズと交通量、(3)環状7号線と環状8号線をまたぐ私鉄(通勤客)利用者の数、(4)環状7号線と環状8号線の「開放化」による経済損失と経済効果の試算、(5)JR山手線沿線のスポーツクラブやスポーツスクールの数、(6)JR山手線の「地下化」の経費、(7)レンタル自転車業者の数と駐輪場の数、(8)道路を規制する法律、(9)「開放化」と「地下化」による自然環境への効果測定、(10)首都圏の子どもたちのスポーツ実施率や活動場所など全18項目についての情報とデータを収集した。

第4ステップ：集められた情報とデータから可能なかぎり道路の「開放化」とJR山手線の「地下化」による運動・スポーツ活動の時間と場所の増加と、この政策によるさまざまな課題を出し合い政策提言の最終版をまとめてきた。

3. <政策提言1>環状7号線と環状8号線を早朝6時から10時、

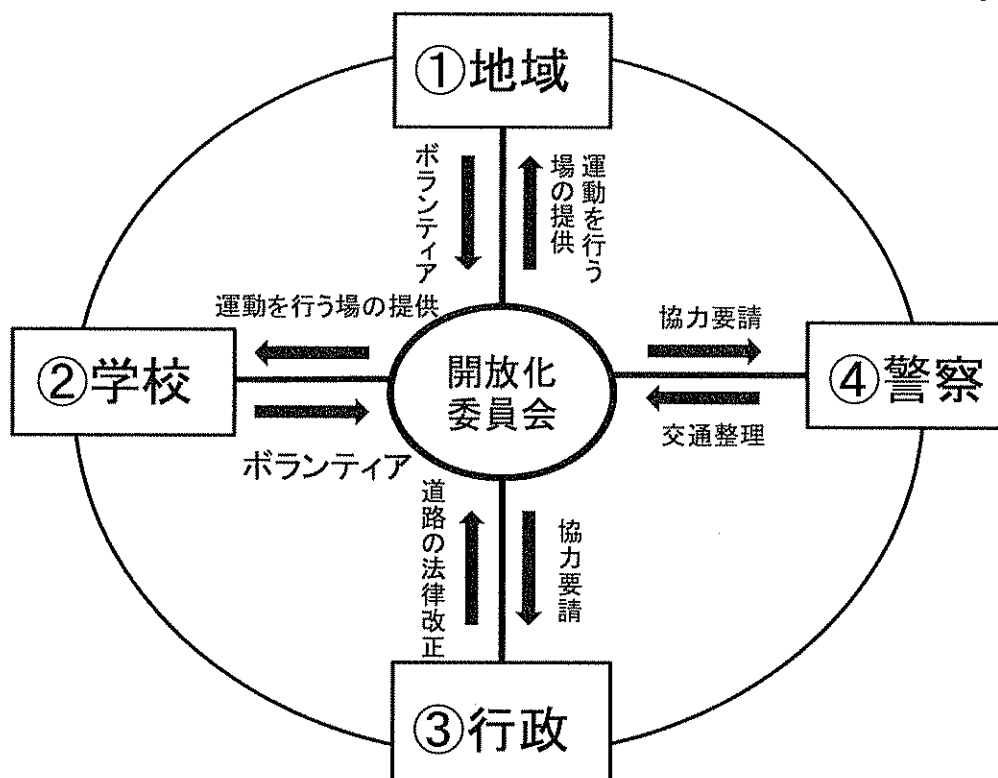
休日には早朝8時から夕刻20時まで「開放」する。

(その為に、以下のことを提案する。)

開放化委員会を設置し、テストで「開放化」する。(時間、開放区間を限定する)

- ① 地域住民の方に利用または、道路開放スタッフとしても参加してもらう。
- ② 周辺地域の小中学校を中心として、「開放化」後の道路を学校行事として活用。
- ③ 道路規制の法律改正。

④ 「開放化」後の警備、信号停止、使用にあたってのルール作りの協力を求める。



首都圏の環状幹線道路は流通・運搬ばかりではなく、減災の観点からも火災の延焼を防ぐ役割を担っている環状7号線と環状8号線は、首都圏の経済活動を支える重要な道路であることは言うまでもない。総延長距離は、環状8号線が61.3 km、環状7号線が52.5 kmである。都市部の中心地から離れた住宅街を貫く道路でもあり、沿線の地域住民には生活上でもなじみのある道路でもある。環状7号線沿線の小学校数は公立私立を併せて159校（生徒数63,608名）、中学校数も同じく77校（生徒数29,412名）である。一方、環状8号線沿線の小学校数は89校（生徒数44,552名）、中学校数は50校（生徒数19,408名）である。また、環状7号線と環状8号線をまたいで貫くJRや私鉄の乗降客は、環状7号線が32.3510人、環状8号線が42.1991人である。その他、この道路を生活圏とする沿線住民は多く、その人口は環状7号線で約400万人、環状8号線約500万人である。この数字から利用も多く見込め、道路開放を利用した様々なイベントも行うことができることから環状幹線道路を選んだ。総距離にあたるすべての道路の開放ではなく、都市部を東南北に4分割をして定期的に開放する計画である。これによる車両をつかった流通がすべてにおいて停滞するとは考えにくい。

平日の環状線開放は、通勤通学者をターゲットに行なうことで、ウォーキング、ランニング、自転車移動による通勤で運動・スポーツの効果が期待できると考え、また休日は子どもを中心とした、様々なスポーツイベントもでき道路開放地域での運動実施率の向上や、地域のコミュニティとしての役割を果たす。

3<政策提言2> J R 山手線を地下化し、元 J R 山手線上に「都市公園」を整備する。

(その為に、以下のことを提案する。)

- ①行政に都市公園の整備を協力要請
- ②ウェアやシューズなどを販売、シャワールームを完備したスポーツステーションの設置。
- ③レンタサイクルの設置（駅周辺の放置自転車リサイクルとして活用）
- ④夜間の警備、安全対策として警察に協力してもらう。（夜間はランニングコース etc）
- ⑤ボランティアとして運営スタッフの募集を募る。

山手線1周の距離は、34.5 kmと東京の主要都市を通っているため使用人数が多い。また東京で行うことによりスポーツ・運動実施を日本全国へアピールしやすくなり、全国から参加者も集められるため東京マラソンのようなスポーツイベントを開催させることも可能である。山手線を地下化し地上部分を歩行やランニング、サイクリング、または通勤通学としての都市公園とする。日常生活内や余った時間で手軽に運動が行えるため運動実施率向上や運動場所を確保する。また、最近問題となっている放置自転車を全国で行われているレンタサイクルとして貸し出すことにより気軽にサイクリングなどができる。またスポーツステーションと呼ばれる総合型スポーツ施設を設置し、運動を行いたい人が使用するシャワー施設やウェアやランニングシューズをレンタルや販売するスポーツショップやトレーニングジムなどを施設の中に取り込む。

4. まとめ

日本全国の子どもの体力低下、スポーツ離れ、運動実施時間の確保困難などの問題が取り上げられている中、様々な対策がとられているが、私たちはこれらの諸問題を包括して解決するためにはもっと大胆で画期的な政策が必要だと考え、この夢のようなプロジェクトに行き着いた。また、このプロジェクトでは、経済への寄付、環境問題への意識の高揚、地域が1つのコミュニティとして活性化するためなどスポーツで生み出すことのできる好循環を創出することができる。スポーツライフを構築し日本の大都市である東京から日本全国そして世界各国に発信することでスポーツを通じてすべての人々が幸福で豊かな生活を営むことができる社会、世界をこの夢プロジェクトに託しスポーツの可能性に託すことで実現できると考える。

5. <資料・文献>

笹川スポーツ財団 子どものスポーツライフ・データ 2010
日本体育協会 日本オリンピック委員会 スポーツ宣言日本
文部科学省 スポーツ基本計画