

都市空間における公営競技のあり方に関する 研究：江戸川競艇場を中心事例として

福井，弘教

(出版者 / Publisher)

法政大学大学院

(雑誌名 / Journal or Publication Title)

大学院紀要 = Bulletin of graduate studies / 大学院紀要 = Bulletin of
graduate studies

(巻 / Volume)

79

(開始ページ / Start Page)

227

(終了ページ / End Page)

235

(発行年 / Year)

2017-10-31

(URL)

<https://doi.org/10.15002/00014299>

都市空間における公営競技のあり方に関する研究

ー江戸川競艇場を中心事例としてー

公共政策研究科 公共政策学専攻
修士課程 2015 年度修了 福井弘教

要 約

「ギャンブル大国」と称される日本に、カジノという新たな選択肢の付加を想定した法的枠組みが構築された。詳細については現時点では不明な点もあるが、既存の公営ギャンブルに包含される公営競技については、売上減少対策以外の検証がほとんどなされていない。公営競技場は住宅地や学校など多様な建築物、公共施設と近い場所に立地するケースが多いが、本稿では「地域資源」である公営競技を、都市空間において多様なステークホルダーとの共存をいかに構築するかという点に着目して考察した。考察の結果、既存の枠組みにとらわれない、官官連携・官民連携が多様なステークホルダー間、相互に利益をもたらすことが示唆された。

キーワード：合意形成、官官連携、官民連携、消極的共存、地域資源

1. はじめに

日本においては、公設公営方式により、競馬（中央・地方）、競輪、オートレース、競艇という 4 種 5 競技の公営競技が存在している。主に地方自治体が施行者となって実施し、その収益の一部が財政健全化（地方・国）、公益事業等に大きく貢献してきた。そうした、財政・社会貢献という役割を中心に担ってきた公営競技であるが、都市空間において、それらが実施される公営競技場はレース場による差異はあるものの、必ずしも住宅地や学校などから「隔離」された場所に立地しているわけではなく、周辺住民との関係性も必ずしも良好ではないケースが散見されてきたが、それが環境などへの有意な阻害要因とは実証されていない（たとえば、海老澤 [2014]）。

2016 年の暮れに成立した、IR 推進法（特定複合観光施設区域の整備の推進に関する法律）成立によって、これまでと比較すればカジノ導入が具体的に見込める状況となり、運営方式など、詳細については現時点において不明な点も多々あるが、設置場所と周辺住民との合意形成をはじめとして、多くの配慮を要することはまちがいない。こうした研究は、カジノ関連での蓄積はみられるが、公営競技における研究は少なく、前述したように、「有意な阻害要因ではない」という帰結となる。阻害要因ではないものの、すべてのステークホルダーにとって有益であるかといえは疑問が残る。

本稿では、公営競技のハードを中心とした外在的側面にも焦点をあて、都市空間において先行研究では「有意な阻害性を有さない」とされる公営競技のあり方を文献サーベイ、フィールドワークにより検討して、東京・江戸川競艇場（ボートレース江戸川）の現状と課題を他施策との比較も含めて明らかにした上で、公営競技と関係性の乏しい一般市民、公営競技と関連する者など、すべてのステークホルダーにとって、WIN-WIN の関係を構築するための知見を得ることを目的とする。なお、本稿では呼称である、「BOAT RACE（ボートレース）」ではなく、「競艇」とする。

2. 場外発売所設置にみる公営競技の現状

日本では本来、賭博は禁止されている。しかし公営競技は、それぞれの根拠法と賭博禁止の無効化（阻却）により例外的に認められている。いずれの競技も導入から 60 年以上が経過し、多くの課題が析出される状況にあり、なかでも近年の公営競技全般のトレンドは、売上減少に伴う財政貢献が不能となっているレース場（施行者）が増加していることである。また、それが常態化して、最終的に事業の廃止に追い込まれるケースも少なくない。規範的にいえば、貢献可能なレース場は更なる売上アップを、可能でないところは少なくとも税投入を回避できる売上を目指す必要がある。もともと公営競技は、IR 推進法同様に、根強い反対が多いなか、トップダウンで導入された経緯があり、最近の売上形成の主流となっている場外発売所（発売場ともいわれるが本稿では、発売所とする）の設置についても、未だに地域住民の反対により設置困難な地域が多い。

戦後の草創期には国策の一環として、特段の合意形成を図ることなく次々と公営競技場が設置されてきたが、今後新たな設置の可能性は極めて低いと考えられる。しかし、公営競技の売上形成に寄与する見込みの場外発売所については、どの競技においても増加することが予想される。本章では、場外発売所設置をめぐる課題を確認する。

「ボートピア」¹をはじめとする場外発売所設置については、モーターボート競走法に基づき、国土交通省令で定めるところにより、国土交通大臣の許可を受けなければならない。通達により、設置許可申請時において、所在地の地元自治会（町内会等）及び所在地の自治体首長の同意書が必要である。つまり、場外発売所設置要件としては、①地元自治会の同意、②地元自治体首長の同意が不可欠となっているのだが、過去には地域住民の意思が軽視されて設置されたケースがある（衆議院 2008）。

これは、場外発売所が現在ほど普及・一般化していない時代、ボートピア大郷（宮城）において、町内の開発会社が、1996 年春の開場を目指して建設計画を進めた事例で、同社は敷地内にボートピアを核としたスポーツレジャーランドの建設を計画した。ボートピア誘致を巡っては、町議会で「公営競技施設等レジャー施設の誘致に関する請願」が可決され、町長は町議会で誘致同意を表明していた。一方で、誘致に反対する住民らが反対署名運動を展開した経緯もあり、住民の合意ができていないか疑問視する声も上がった。ある町議は「町長は誘致に同意する前に、もっと議論すべきだった。町民参加こそ、町おこしの原点だ」と指摘した（朝日新聞 1994）。

これは、住民の反対があっても、首長同意と議会可決により場外発売所設置に、こぎつけた事例であるが、市民参加による合意形成が多く施策で採用されている現在では、地域住民との合意形成を図った上で、①と②の両要件を満たすことが必須となる²。戦後の各根拠法制定時においては、合意形成の概念はないに等しく、行政をはじめとしたトップダウン方式が主流であり、こうした場外発売所設置のような時代に即した規定（法）が整備されていなかったことも公営競技の問題点として浮上する。

売上低迷が長く続くオートレースにおいても最近になって場外発売所を新設・増設させる傾向にあり、各公営競技において、そうした流れは拡大するものと考えられるが、適切な合意形成ができないとすれば、公営競技に対する風当たりが強まるのは当然である。次章では、実際にレースが行われている江戸川競艇場（ボートレース江戸川）について考察する。

3. 都市空間における江戸川競艇場

3.1 江戸川ボートの現状

江戸川競艇場（以下、江戸川ボート）は東京都江戸川区にあり競艇場としては国内東端に位置している。江戸川ボートは全国で唯一、河川（中川）を使用してレースが行われており、航行船通過や水面状況悪化によりレースの中止も多く、きわめて特異な競艇場である。施行者は都下の一部事務組合（以下、一組）で、具体的には 2 つの施行者（東京都六市競艇事業組合、東京都三市収益事業組合）で、民間の A 社が施設運営を担っている。

公営競技の大きな使命は財政貢献にあり、前述したような売上回復策の一環として場外発売所新設、増設が主流となっているが、江戸川ボートも場内に 2012 年に開設(施設名称:BOAT RACE 365)し、2016 年 7 月には、ほぼ 1 年中 1 日最大 12 場の舟券購入が可能となり、大幅な売上増に成功した(江戸川ボート HP)。

都市計画上の用途地域は、「遊戯施設」として「準工業地域」³に指定され、周辺は「第 1 種住居地域」となっている。準工業地域は住宅建設が可能な地域であり、江戸川ボートも近隣に学校や住宅地が立地している。競艇は騒音・ゴミ・交通渋滞等、環境問題が指摘されることが多いが、これらについては大きなトラブルはなく、周辺には低層住宅、町工場も点在し、親水公園・親水緑道など水辺が多く点在する江戸川区の地域性とマッチしたレース場といえ、付近の幹線道路沿いに旗仕様の広告もあり、まちと一体化している印象である(図 1)。近年の所在地(江戸川区東小松川 3 丁目)の世帯・人口数ともに増加傾向にあり(表 1)、レース場の存在が「住まうこと」への阻害要因となっていないことがここでも明らかとなっている⁴。

以下では、全国モーターボート競走施行者協議会編(1970: 118-127, 131-140)に基づいて考察していく。歴史を遡ると、江戸川区は都内では稀なデルタ地帯であり、古くから風水害による多大な損害を被り、この復旧について脆弱な財政基盤では対応が出来ず、都の財政に依存するという状況にあった。そこで区の発展に河川を利用する事が注目され、公営競技の競艇が取り上げられ、隣接する葛飾区との招致合戦の末、招致を成功させ 1955 年から施行者にレース場を「貸与」する形式でレースが行われている⁵。

前述した場外発売所 BOAT RACE 365 を立ち上げた 2012 年と決算期の財務状況を確認すると、江戸川ボートの売上同様、やはり飛躍的に売上向上している(図 3,表 2)。A 社売上高(a:表 2)とレース場売上高(b:図 3,2011-2013)との関係性を分析する(a/b)と、8.6→11.7→12.2(単位:%)となっており、売上増加に伴い A 社の売上(取り分)も増加・変動していることがわかる。江戸川ボートの所在地自治体である江戸川区は江戸川ボート施設運営会社の株式を保有しつつ、「寄付金」を一組・施設運営会社からそれぞれ得ており、更には、「納付金」も施設運営会社から得て、合計すると毎年およそ 6,000 万円を一般会計に繰り入れている⁶。現状において、施行者、施設運営会社のみならず、所在地自治体も含めて、公営競技関連組織のすべてが潤う仕組みとなっている(図 2)。



図 1：船堀街道の江戸川ボート広告
(2017/3/28, 筆者撮影)

表 1：江戸川区東小松川 3 丁目（競艇場所在地）：世帯・人口動向(2001 年-2016 年)

区分	世帯数	人口数
2001/4/1	998	2,438
2004/4/1	1,064	2,465
2007/4/1	1,096	2,439
2010/4/1	1,151	2,430
2013/4/1	1,249	2,623
2016/4/1	1,317	2,749

出典：江戸川区 HP:「町丁別世帯数及び人口報告書」を参考に筆者作成

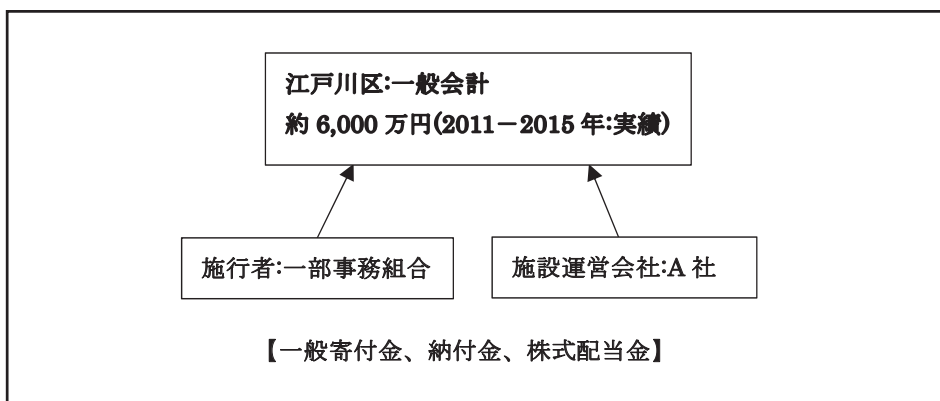


図 2：競艇が江戸川区(所在地)にもたらす財政的利益（筆者作成）

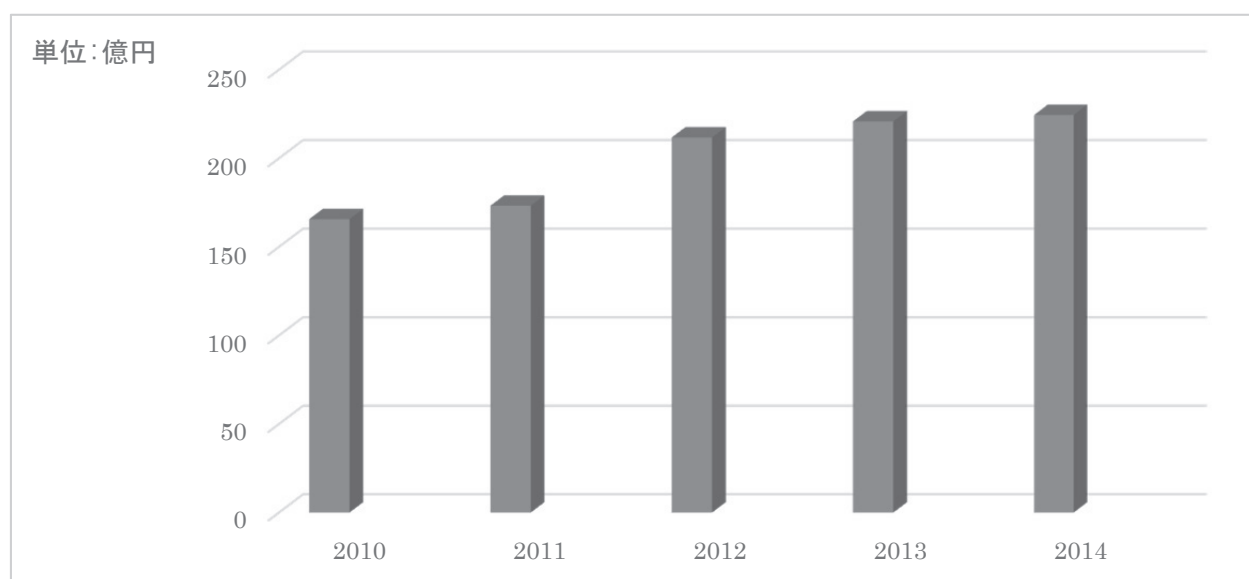


図 3：江戸川ボート売上推移(2010 年-2014 年)

出典：(一社)全国モーターボート競走施行者協議会 HP：「競走場・場外発売場別売上一覧」より筆者作成

表 2：A 社[江戸川ボート施設運営会社]決算状況(2012 年-2014 年)、(単位：百万円)

区分	売上高	経常利益	純利益
2012. 3	1,498	72	70
2013. 3	2,493	684	651
2014. 3	2,709	353	316

出典：東洋経済新報社(2015:1429)

3.2 市民に還元される「利益」とは

河川利用でデルタ地帯、場内の一部は「非開催時道路使用」という特殊事情の重なる江戸川ボートでは公共工事はもともと不可避であったのだが、初期の堤防工事においても完成すると、競走場の諸施設は予想以上に競走水面への視界が不良となり、更なる施設改善を余儀なくされたという経緯もあり、将来的にもレース場周辺の公共工事等が予想される⁷。こうした特殊事情もあり、客の可動範囲は限定的で、加えて交通アクセスも必ずしも至便であるとはいえず、他の競艇場と比較すれば「アクセシビリティの高い施設」と呼ぶには困難な状況にある⁸。売上金も少なからず、「広く」市民へ還元されるといっても、当初から関連自治体によるPRが行われない現状においては、実感として「特段の利益はない」という印象を抱く市民が大半であると考えられるが、江戸川区には前述した親水公園・緑道という先進ハード・施策がある。財政悪化を背景に公園行政は公営ギャンブル同様⁹、「お荷物」となることが多いと指摘されるが、江戸川区の場合、通常の場合、仕組みとは全く異なっており、以下で概観する¹⁰。

親水公園・緑道は、「親水概念」を採用した、世界初の取り組みに基づく公共施設であり、外観・機能的に劣悪な川を再生し、生態系への配慮を施した「自然に近い」、水辺のある公園・緑道である。「親水公園」は、川幅のある水路を広域的な水辺の空間として整備した施設で、アスレチック遊具設置、水浄化細菌処理（一部除く）などして、子どもが安全に遊べる配慮がなされ、遊水性や生態系に配慮した環境づくりも同時に行っている。区内に、現在5か所（5路線 9,610m、総面積 212,841 m²）あり、「公園」として整備・管理される。また、「親水緑道」は親水公園に比べて規模が小さく、生活道路の傍らに幅1mほどの小川が流れる歩行空間である。区内に、現在18路線（17,680m）あり、「道路」として整備・管理される。川や水路などを「埋め立てるのみ」の工法による公園は他の自治体でも多くみられるが、こうした多くの配慮がなされた公園は付加価値が高いといえる。また、この他に区立公園、海浜公園といった公園も480園、存在している（江戸川区2008, HP「区の概要」）。

江戸川ボートについては、前述した「場所貸し」による財政貢献をはじめ、交流人口、雇用増など経済効果ばかりがクローズアップされるが、親水公園は、新たな拠点機能によるコミュニティ創出、周辺の「親水公園」を冠した新築マンション増加等による定住人口増や地価上昇（たとえば、渡部、興水[2012]）といった可視化できるハードの効果のほかにも、公園起点の都市計画への市民参加¹¹など、「環境・社会・経済」への重層的なハード・ソフト両面への効果をもたらしており、多くの市民に利益が還元されているといえる¹²。

「江戸川ボート」と「親水公園」という、「水辺」を共通項とする施設を保有する江戸川区であれば、先進的な公営競技施策に資する市民参加型の余暇活動に関連するフレームを創出することは、それほど難しくはないと考えられる。実際に毎年、春から初夏の時期に、水上スポーツに親しむというコンセプトの下、モーター装着のないボートを使用した「旧中川ボートフェスティバル」が行われているが、あくまでも春～初夏の恒例行事の一つに過ぎず、競艇との連携はなく、フレーム創出には至っていない。この要因としては、根拠法の規定（制約の他、第2章の事例の様に不備も多い）や行政の悪しき慣習ともいえる「縦割り」の弊害が考えられる。縦割りすべき業務はよいが、横断的に行うべき、もしくは必要性のある業務は、国や自治体をはじめ、省庁間・内部、自治体間・内部などにおける、適切な「官官連携」を行う必要がある。

特に、本事例のように施行者と所在地が異なる場合において、所在地は、単に「場所貸し」をすることで、収益を得ることが可能であるが、施行者のような売上減少などのリスクを負担しない点に着目すれば、所在地自治体は、こうした収益を「公営競技のPR」、「親水公園・緑道とのコラボレーション」など、関連する施策に限定した用途にするなどの工夫が求められる。これらの収益が予算に占める割合は小さく、今後、条例策定などで対応されることに期待したい。また、江戸川ボートにおいては実質的に、施設運営会社のみが競艇の施策にかかわっているといえるが、たとえば施行者（一組）、施設運営会社、所在地自治体の3者によって売上対策以外の多様な施策を創出する協議を義務付けるような法的枠組みも求められる。

公営競技においては前述した施行者、施設運営会社、ファンのほかに選手をはじめとする競技関係者、団体、地権者など多様なステークホルダーが存在しているが、最も重要視されるべきステークホルダーは市民（ファンも市民に含有されるが、特に不参加層が重要視されるべきである）であり、公営競技に欠けているのは、単に売上向上・収益確保など経済的側面に収斂するのではなく、環境や社会にも配慮した、不参加層の市民であってもレース場の利活用ができる仕組み・仕掛けづくりである。

4. 消極的共存から積極的共創へ

競馬は比較的多様であるが、公営競技で実際にレース場、場外発売所に足を向ける客の大半を高齢男性が占めている（筆者フィールドワークや、たとえば千葉市 2012：5）。換言すれば来場者の属性は極めて限定的であり、固定化されている。国策で導入された公営競技は隔離された立地ではないものの¹³、現実的には、ファン以外の一般市民が関連施設を利用するケースは稀であり、公営競技はハード・ソフト両面共に、一般市民からすれば、まさに、「異次元」の空間であるといえる。

公営競技は、「官」が施行し、近年こそ、民間に施設運営を委託するケースが増加しているものの、あくまで「官」の運営である。公営競技場は法的には「公の施設」ではないが、本来であれば、第3章でとりあげたオープンスペース、「親水公園・緑道」のように、多くの市民が老若男女問わず集える場所であるべきだが、これまでの経緯、蓄積などから現実的には難しい。それでは、いかにして、一般市民のアクセシビリティを高めて親しみやすいものとしていくか、以下で考察する。

本稿では、詳細な分析は行わないが、共に定住・交流人口が多く、公営競技場のある川崎と船橋の近年の事例にふれることで、それが示唆される状況を抽出できる。

川崎市には地方競馬と競輪（JR 川崎駅などを最寄りとしており、両者は、ほぼ隣接して立地している）があり、船橋市には地方競馬（JR 南船橋駅などを最寄りとする）があり、後者においては、オートレースも開催されていたが 2016 年 3 月に閉場している。

川崎については、川崎競馬場の敷地内に複合型商業施設がオープン（2016）したことによって、必然的に一般市民を呼び込む拠点となっている。一方の船橋も、船橋競馬場の敷地内に大型スーパーマーケットを誘致し（2014）、更に閉場した船橋オートを継承する形でオートとオートレース場内に併設されていた競輪の場外発売所も創設して（2016）、川崎と同様の拠点形成がなされている。川崎・船橋共に、同一の民間会社（B 社）が土地と施設を所有しており、施設改善を行う過程で、旧スタンドや余剰駐車スペースをスムーズに利活用したものだといえるが、まさに公営競技場（場外含む）への人や金の流れが、外在的な、まちの繁栄と衰退に影響している側面を有するといつてよい。近年、全国各地で公営競技の閉鎖が相次いできたが跡地利用についての課題も散見され、跡地の利活用が機能しない場合、まちの衰退が加速化する恐れもある。

前章において、縦割りの弊害について触れたが、もともと煙たがられる存在である公営競技が都市空間のなかで存続するためには、前述した、行政内部における「官官連携」や、他の施策では一般化している「官民連携」が重要であることがわかる。こうした既存の枠組みにとらわれない連携によって、多様な市民（従来から公営競技に参加している者から無関心・嫌悪する者まで）のアクセシビリティを高めること（本稿では、市民化とする）につながるはずである。これは、これまでの「消極的な共存」から、「積極的な共創」への転換を表し、これまでの概念にとらわれない空間形成が重要であることを示唆している。

5. 考察と結語

合意形成が、あたりまえのように叫ばれる時代となったが、当然のことながら、すべての施策に対して十分な合意形成を図ることは困難である。そうであるならば、合意しない層（無関心層を含む）に対して、可視化できる形の利益享受が可能となるような仕組みづくりが不可欠となる。公営競技においても、各競技、各レース場において個々に様々な一過性の取り組みは見られるが、全般的に、この点が欠如しているといつてよい。

財政・社会貢献をはじめとした態様などから、「地域資源」ともいえる公営競技場を多様な市民の利活用を促し、集積させるためには、江戸川ボートのある江戸川区の親水公園をはじめとした施策や川崎・船橋にみられる、必然的に交流が生まれるような空間づくりを目指すことが「市民化」や「受容」の流れとなり、ひいては、それが公営競技の再興（売上増加など）のみならず、所在地の、まちの繁栄にもつながっていくはずであり、全てのステークホルダーが相互に WIN-WIN 関係を構築することに寄与するであろう。考察の結果、以下の 3 点が知見として整理される。

1) 公営競技の実施・運営にかかわるステークホルダーが硬直化した役割分担となっている現状があり、適切

な法、条例整備によって積極的に関与させることが重要である。たとえば「官」内部における官官連携も含めて、公営競技関連の新たな法整備や施策形成の展開が必要である。2) オープンスペースである公園などになり、アクセシビリティを高め、環境・社会・経済など重層的に市民と近接する拠点づくりを進める。3) 官民連携によって、上記2点をふまえた施策・施設運営を可視化できる環境の下で実施する。公営競技の財政・社会貢献は、金額など数字ばかりが目立つ反面、市民が容易に可視化できる貢献は限定的であり、そうした“貢献”について、国をはじめとして、主催者は意識する必要がある、そうした新たな「共創空間」への転換が求められる。もちろん、官官連携のみでも共創空間の形成が可能であることはいうまでもないが、官民連携により一層、効果的な実施が可能であると考えられる。

公営競技収益が施行者などの地方財政に及ぼす影響は、自治体規模による差異はあるものの通常、限定的といえるが(福井 2016:48-49)、「まちづくり」に与える影響については、競技、施行者、所在地自治体による差異などを含めて、多面的に考察する必要がある。フィールドの確保、定性的分析の難しさもあるが、本稿の分析視点を活かしながら、取り組んでいきたいと考える。

付記：本稿は、2015年、韓国において開催された国際学会、『Innovation and Development in East Asia』：延世大学校（原州キャンパス）において、筆者が発表した演題を、再構成し加筆した上で、新たな論点や知見を加えたものである。

¹ 従来、16窓以上の発売窓口のある大型場外発売所を指していたが、近年は外国人にも訴求させることを狙って、「ボートレースチケットショップ」という呼称としている(ボートレース HP)。

² 場外発売所関連の法整備が不十分であったことも影響して、全国各地で場外発売所設置をめぐる地域住民との紛争が数多く生じてきた。これについては建設に反対する住民らが法廷で実害発生を立証することが重要であるが、諸裁判例においては実害の発生可能性は否定されている状況であり、原告適格を否定されるケースも多い(小川 2001:9)。これに関連して、海老澤(2014)は、競艇場外発売所設置が周辺環境に与える影響について、DID分析を行ったが、子供の進学率、犯罪件数との関連性はみられず、公示価格について正・負それぞれ外部性は認められたものの統計的に有意な値は得られていない。つまり、公営競技関連施設があることによる実害や悪影響は現実的にはないに等しいといえる。また、ヨーロッパにおけるギャンブルと「雇用喪失、自己破産、家庭内暴力、離婚などの有害性」との関連分析もなされているが、やはり有意な値は得られていない(Simon, et al. 2014)。

³ 準工業地域は、都市計画法による用途地域の一つで、主に環境悪化の恐れのない工場の利便を図る地域である。住宅、商店など多様な用途の建物が建てられる用途地域である。(都市計画法第8条、第9条)。

⁴ 東京都に3か所の競艇場(江戸川・平和島・多摩川)があるが、いずれも一定の容積率確保が可能で、騒音が容認される「準工業地域」に立地している。

⁵ 江戸川ボートが立地している、東京東部地域は「沖積低地」であり、地盤が軟らかく、地盤沈下が起こりやすく地震の際揺れやすい。換言すれば、極めて脆弱な土地といえる。

⁶ 近年(2011-2015)の江戸川区予算書を参照した。具体的には「財産運用収入:株式配当金」として102万円、「一般寄付金」として一組から2,200万円、施設運営会社から1,000万円、「納付金」としておよそ2,700万円。なお、「株式配当金」「一般寄付金」については金額が固定化されているが、「納付金」については毎年2,600-2,900万円の間に変動している。ちなみに、江戸川ボートの地権者は複数存在しており、平和島や多摩川が電鉄系会社単独で所有する状況とは異なる(登記簿による)。この点をとっても、江戸川ボートの特殊性が垣間見え、どのような「契約」となっているかは不明であるが、地代発生が考えられる地権者も当然ステークホルダーとなる。

⁷ 最近では、2008年2月から2009年5月まで、水面堤防工事のため本場開催を休止している(場外発売は実施)。

⁸ 多摩川ボート、尼崎ボートなど「駅前」に立地するレース場もある。

⁹ 「自治体のお荷物」となるレース場は廃止となる一方で、「深夜の無観客競輪:ミッドナイトレース」など工夫を凝らして売上回復を図った場も存在しており、施行者の二極化が進む。2015年には「深夜の無観客オート」も開催された。競艇では「モーニングレース」も開催されており、ライフスタイルの多様化、ICT、施設、機器性能向上などに即応した新たな顧客開拓が図られている(朝日新聞 2015)。

¹⁰ 公園の利用法について、笠井(2011)は、「指定管理者制度や管理業務の外注化等も進みつつあるが、経費削減を眼目としているにすぎない。公園を公園として利用するだけでは、管理費用が発生するばかりで何ら生産を生まない」としており、公営競技場を公営競技のみの利用に限定しては立ち行かない状況と似ている。

¹¹ 一之江境川親水公園周辺には未利用地が多く、将来的に、まちなみが変わることが想定され現在の景観を次世代に遺していくためには、景観まちづくりのルールとして景観地区及び地区計画を定めることが必要であるとして、区は地域住民と一之江境川親水公園沿線景観まちづくりに関連して複数回、長期に及ぶ懇談会、まち歩き、説明会を開催し、景観まちづくりのルールについて話し合いを重ねて合意形成を図り、景観地区・地区計画の決定に至った、市民参加の事例である(江戸川区2007)。

¹² 親水公園などの「親水事業」遂行にあたって、外郭団体:(公財)えどがわ環境財団(現在)が1980年より、専門職員を配置して運営している。設立趣意書には「区内河川の全面利用を余暇活動に結び付ける」ことも明記されており、地域資源でもある江戸川ボート(中川)の利活用は検討に値するはずだが、現状において、財団と江戸川ボート間の余暇活動に関する施策形成はない([財]江戸川区環境促進事業団1980)。他方、2014年に区と施設運営会社との間で「災害時協力協定」が結ばれ、災害時における「物資水運配送拠点」としての施設及び船舶の提供についての協力がなされることになり、近年の自然災害増加をふまえた施策展開はみられる(福井2016:59)。なお、親水公園に関連した研究は、上山ら(1994)などに詳しい。

¹³ ラスベガスのように、「隔離」環境に立地するカジノもあれば、マカオのように世界遺産などと「融合」環境に立地するケースもある。日本の公営競技の場合は設置される自治体、都市計画などとの関連などをふまえると、融合というより消極的な共存と考えられる。カジノ導入の際には、シンガポールや韓国でみられるホテルのような施設の一部に設置する形が現実的であろう。まちには既存ギャンブルが立地しており、同じ環境でカジノが「共存」することは困難である。

参考文献

【学会論文など】

- ・ Hironori Fukui (2015) A study on the Sustainable Management of Public Competition in Urban Space - A case of Motorboat Race Edogawa in Tokyo -, 『Innovation and Development in East Asia』, Yonsei University, Wonju Campus, KOREA, August 27-29.
- ・ 海老澤佳之 (2014) 「ボートピア設置が周辺地域に与える影響について」, 修士論文, 政策研究大学院大学.
- ・ 小川竹一 (2001) 「沖縄市場外車券売場建設禁止請求事件那覇地裁沖縄支部判決について」, 『沖縄大学法経学部紀要』創刊号, pp.1-11.
- ・ 笠井博政 (2011) 「公園の活用を考える～“お荷物”を“お宝”に変えるには」, 共立総合研究所.
- ・ 上山肇ほか (1994) 「親水公園の周辺環境に関する研究－親水公園が周辺住民のコミュニティ形成に与える影響－」, 日本建築学会計画系論文集, 第465号, pp.105-114.
- ・ 福井弘教 (2016) 「持続可能な公営競技のあり方に関する研究－競艇(ボートレース)を中心に－」, 修士論文, 法政大学.
- ・ 渡部昌之, 奥水肇 (2012) 「線形緑地の存在が住宅地の地価に与える影響」, (社)日本造園学会『ランドスケープ研究』, Vol.75 No. 5, pp.703-706.

【英語論文】

- ・ Simon Planzer. *et al.* (2014) “Associations between national gambling policies and disordered gambling prevalence rates within Europe, ” *International Journal of Law and Psychiatry* Volume 37, Issue 2, March–April 2014, pp.217–229.

【政府刊行物、白書・統計・報告書など】

- ・ 江戸川区都市開発部都市計画課 (2007) 「一之江境川親水公園沿線 景観まちづくりガイド」.
- ・ 江戸川区土木部計画課 (2008) 「親水公園・親水緑道」.
- ・ 江戸川区予算書同説明書 一般会計予算・国民健康保険事業特別会計予算・介護保険事業特別会計予算・後期高齢者医療特別会計予算, (1973) 昭和48年、(1990) 平成2年、(2011-2015) 同23-27年.
- ・ (財)江戸川区環境促進事業団 (1980) 「設立趣意書」.
- ・ 衆議院, 2008年3月21日「住民要求に反する場外舟券売場設置の要件緩和通達」の質問に対する答弁書.
- ・ 全国モーターボート競走施行者協議会編 (1970) 『競艇沿革史』.
- ・ 千葉市公営事業事務所 (2012) 「千葉競輪場の現状について」.
- ・ 東洋経済新報社 (2015) 『会社四季報 未上場会社版』2015年下期.

【新聞、雑誌、広報紙、資料など】

- ・ 朝日新聞 1994/4/28 朝刊「場外舟券場計画が急進展 運営団体内定、誘致具体化 大郷町／宮城」.
- ・ 朝日新聞 2015/8/29 夕刊「公営ギャンブル、お荷物返上 観客なし深夜競輪・「当たる」競艇…財政貢献も」.

【参考 URL】

- ・ 江戸川区

「区の概要」, <https://www.city.edogawa.tokyo.jp/smph/kuseijoho/gaiyo/gaiyo.html>
(閲覧:2017/5/1).

「町丁別世帯数及び人口報告書」,

<https://www.city.edogawa.tokyo.jp/kuseijoho/tokei/jinko/> (閲覧:2017/5/3).

- ・ 競輪 <http://keirin.jp/> (閲覧:2017/5/1).
- ・ 競艇(ボートレース) <http://www.boatrace.jp/> (閲覧:2017/5/2).
- ・ 地方競馬 <http://www.keiba.go.jp/> (閲覧:2017/4/5).
- ・ (一社)全国モーターボート競走施行者協議会
<https://www.motorboatracings-association.jp/> (閲覧:2017/4/17).