特集 「ビッグイベントと不動産経済」 【論説】

2020年東京オリンピック・パラリンピックを見据えたまちづくり

Urban Development for the 2020 Tokyo Olympic and Paralympic Games

Hiroyuki FUJII : Tokyo Metropolitan Government

藤井 寛行*

1. はじめに

東京のインフラは、前回の1964年東京大会に向けて劇的に整備され、東京の飛躍的な経済発展を支えることとなった。その後も、首都圏の生活・都市活動を支える道路や公共交通などのインフラ整備が継続的・精力的に整備されてきた。2020年オリンピック・パラリンピック大会は、そうした我々の先達が築いてきた都市基盤があつてはじめて可能となる。これら施設が、世界最大のスポーツの祭典を招致する上で、東京の強みの一つになったことは間違いない。

基本的には2020年大会のために改めて大掛かりなインフラを整備する必要はないが、整備から長い年月を経て老朽化が進んだインフラについては、更新・再生が必要である。また、バリアフリーや国際的なしつらえの充実など、2020年大会を契機として、東京という街をより進化させていくことも重要である。その際、2020年大会はゴールではなく、都市づくりの大きな流れの中で、あくまで一通過点としてとらえていくべきであり、10年、20年あるいは50年先を見据えていく視点が重要となる。それは、近年の大会コンセプトに欠かせないレガシー重視の考え方とも軌を一にするものである。

2. 2020年大会立候補ファイルにおける施設等の計画

オリンピック・パラリンピック大会を支える施設の中でも特に重要となるのが、開閉会式等を行う「オリンピックスタジアム（メインスタジアム）」、各国の選手団が滞在する「選手村」、世界中のメディアの発信拠点となる「IBC/MPC¹⁾」である。2020年大会では、新しく建替わる国立霞が丘競技場にオリンピックスタジアムを、臨海部の広大な都有地のある晴海地区に選手村を、東京ビッグサイトにIBC/MPCを、それぞれ計画している。

各競技は全部で37の競技会場で行われる。サッカーの地方予選会場として札幌、仙台、さいたま、横浜の各市の既設スタジアムを使用することとしており、残りの33会場の85%にあたる28会場は、選手村から8キロ圏内に配置される。このコンパクトな会場配置は、2020年東京大会の大きな特徴のひとつであり、選手や観客等の移動の負担を減らし、環境負荷も低減させるほか、大都市の賑わいと一体となった魅力を引き出せるものとなっている。

競技施設のうち、招致決定を受けて新たにつくる施設は20となっている。そのうち大会後も残していく恒設施設が9、大会後は撤去する仮設施設が11ある（仮設施設を大会後、移設等により活用

藤井 寛行*（ふじい ひろゆき）東京都技監

¹ IBC/MPC International Broadcast Centre/Main Press Centre
国際放送センター／メインプレスセンター

する可能性はある)。一方、現存施設を活用する既存会場が15で、うち2会場は、相応の改修が必要になる。ほかに、招致決定以前から整備が決まっている計画施設が2つある。

新たにつくる競技施設を整備主体別にみると、大会後も活用する恒設施設については東京都が整備（オリンピックスタジアムはJSC²⁾が整備）し、仮設施設については、大会組織委員会が整備することとなっている。

図1 競技会場地図

ほとんどの競技施設は、オリンピック開催の1年前、2019年のテストイベントまでに完成させる必要がある。上位・関連計画の変更や法的手続き、諸調査や設計業務等を考えると、与えられた時間は予想以上に短く、関係者が一丸となって精力的に整備に向けて取り組む必要がある。

また、大会期間中の選手や関係者、観客等の安全かつ円滑な輸送も極めて重要であり、大会成功のための必須要件の一つである。選手や関係者については車による輸送を基本としており、競技会場、選手村、IBC/MPCのほか、空港やホテル等を含め、各施設間の輸送のためのネットワークを構築していく。

大会中の関係者の円滑な移動を実現するとともに、一般交通への影響を最小限に留めることが重要であり、TDM(交通需要マネジメント)的手法も必要となる。代替ルートや公共交通機関の利用を促す広報キャンペーンや企業への業務時間の調整の呼びかけのほか、郊外周辺駅でのパーク＆ライド駐車場の確保など人々が自発的に協力行動をしやすい環境をつくっていくことも必要である。このような取組は、TDMとしてのレガシーとな

表1 競技会場一覧

No.	会場名	オリンピック競技名	パラリンピック競技名	工事種別	No.	会場名	オリンピック競技名	パラリンピック競技名	工事種別
1	オリンピックスタジアム	開閉会式、陸上競技、サッカー、ラグビー	開閉会式、陸上競技	計画中	21	若洲オリンピックマリーナ	セーリング	セーリング	恒設
2	東京体育館	卓球	卓球	既存	22	葛西臨海公園	カヌー(スラローム)		恒設
3	国立代々木競技場	ハンドボール	ウィルチェアラグビー	既存	23	夢の島ユース・プラザ・アリーナA	バドミントン	車椅子バスケットボール 車いすフェンシング	恒設
4	日本武道館	柔道	柔道	既存改修	24	夢の島ユース・プラザ・アリーナB	バスケットボール	車椅子バスケットボール(決勝)	恒設
5	皇居外苑	自転車(ロード・レーススタート)		仮設	25	夢の島公園	アーチェリー	アーチェリー	恒設
6	東京国際フォーラム	ウェイトリフティング		既存	26	夢の島競技場	馬術(馬場馬術、障害馬術、総合馬術)	馬術	既存
7	国技館	ボクシング		既存	27	オリンピックアクアティクスセンター	水泳(競泳)、水泳(飛込) 水泳(シンクロノイズスイミング)	水泳	恒設
8	有明アリーナ	バレーボール	シッティングバレーボール	恒設	28	ウオーターポロアリーナ	水泳(水球)		仮設
9	有明BMXコース	自転車(BMX)		仮設	29	武蔵野の森総合スポーツ施設	近代五種 (フェンシング)		計画中
10	有明ベロドローム	自転車(トラック・レース)	自転車(トラック・レース)	仮設	30	東京スタジアム	種代五種(水泳、馬術、ラン、射撃)		既存
11	有明体操競技場	体操	ゴールボール	仮設			サッカー(予選)口		
12	有明テニスの森	テニス	車いすテニス	既存改修	31	武蔵野の森公園	自転車(ロード・レースゴール)		仮設
13	お台場海浜公園	トライアスロン、水泳(マラソン10km)	自転車(ロード・レース) トライアスロン	仮設	32	陸上自衛隊朝霞訓練場	射撃	射撃	仮設
14	潮風公園	ビーチバレーボール		仮設	33	霞ヶ関OC	ゴルフ		既存
15	東京ビッグサイト・ホールA	レスリング	パワーリフティング	既存	34	札幌ドーム	サッカー(予選)		既存
16	東京ビッグサイト・ホールB	フェンシング、テコンドー	ボッチャ		35	宮城スタジアム	サッカー(予選)		既存
17	大井町体育館	ホッケー	視覚障害者5人制サッカー 脳性麻痺者7人制サッカー	恒設	36	埼玉スタジアム2002	サッカー(予選)		既存
18	海の森クロスカンtrリーコース	馬術(総合馬術)		仮設	37	横浜国際総合競技場	サッカー(予選)		既存
19	海の森水上競技場	ボート、カヌー(スプリント)	ボート、カヌー	恒設		選手村	住居棟、各種運営施設		新設
20	海の森マラソンバイクコース	自転車(マラソンバイク)		仮設		IBC/MPC	報道・放送関係者用施設		既存改修

² JSC Japan Sport Council
日本スポーツ振興センター

り、大会後の東京の交通管理に活かされることが期待できる。

観客については、鉄道を中心とした公共交通での輸送を基本としていく。東京の高密度な交通ネットワークを活用すれば、キャパシティ的には総じて許容できるものと考えているが、時間帯や会場によっては、混雑が大きくなるおそれもあるため、今後、動線計画を含めた詳細な検討を進めることとしている。

3. 2020年に向けた東京のまちづくり

オリンピック・パラリンピック大会開催は、東京のまちづくりにとって大きなメルクマールの存在である。前回のオリンピック以降、半世紀かけて取り組んできたまちづくりをレビューしつつ、現行の計画・事業を着実に進めるとともに、国際的なしつらえの視点も重視しながら、必要なブラッシュアップを含めた取組を加速・充実させていくことが重要である。

現在東京が力を入れて取り組んでいるまちづくりは、オリンピック・パラリンピック開催に伴う海外からの来訪者にとっても、望ましい都市環境をもたらすものになる。防災まちづくりは、海外からの訪問客にも安心をもたらす、幹線道路や主要ターミナル周辺の整備は、円滑かつ快適な移動を支える。また、開発プロジェクト等により創出される高質な環境は、国際的なビジネスマンのみならず、訪日観光客の滞在をより魅力あるものにする。緑の充実や水辺空間の整備は、訪れる全ての人々にやすらぎをもたらすだろう。ひいては、高齢者を含めすべての人に暮らしやすいまちづくりともなる。

そうした認識のもと、以下では、都市整備局の事業を中心に、まちづくりの取組を記述する。

(1) 世界一安全・安心な高度防災都市の実現

東京の最大の弱点である木造住宅密集地域は、老朽化した木造住宅が密集し、公園などのオープンスペースが少なく、道路が狭いなど防災上・住

環境上の課題を抱えている。首都直下地震から都民の生命を財産を守り首都の安全性を高めるため、木密地域の改善は急務である。

都は、重点的・集中的な取組により木密地域を燃え広がらない・燃えないまちにする「木密地域不燃化10年プロジェクト」を平成23年度に立ち上げた。大地震発生時に甚大な被害が想定される約7,000ヘクタールを取組の対象とし、このうち特に改善を必要としている区域を「不燃化特区」として指定、専門家派遣や税制優遇、建替え助成など従来より手厚い支援を実施している。また、道路をまたぐ延焼を防ぐための「特定整備路線」を整備することとしている。

本年度は不燃化特区を計39地区に拡大するほか、特定整備路線の事業化を進めるなど、区と連携して木密地域内の延焼による焼失ゼロを目指した取り組みを加速化させる。

図2 不燃化特区・特定整備路線 位置図

避難や救急・消火活動、緊急物資輸送の大動脈となる緊急輸送道路については、沿道建物の耐震化を進め、建物の倒壊による道路閉そくを防止することが重要である。昨年の耐震改修促進法の改正を受けて、国が拡充した助成制度を速やかに活

用できるよう、耐震改修促進計画の変更に着手し、本年1月から、補強設計や改修工事における建物所有者の負担をより軽減している。これに加え、耐震アドバイザー派遣、低利融資制度などにより建物所有者の耐震化への取組を支援していく。

(2) 都市基盤整備の推進

東京の国際競争力の強化を図るため、空港、道路、鉄道など、必要なインフラ整備を進めるとともに、世界一便利で快適な交通体系の実現に向けた検討を進めていく。

東京都内の交通渋滞を解消し、首都圏の活性化を図るためには、バランスのとれた道路ネットワークを形成する必要がある。都市計画道路については、おおむね10カ年の事業化計画を策定して整備を進めているが、現計画が平成27年度に終了することから、次期事業化計画の検討を進めている。2020年大会においては、都心と臨海部を結ぶ環状第2号線が、晴海選手村から競技会場へ大会関係者を輸送するオリンピックレーンとなる。現在、全線開通を目指して整備を進めており、新橋～虎ノ門間（新虎通り）については、本年3月に

交通開放した。首都圏三環状道路は、交通渋滞の解消、環境改善、防災機能の向上などの観点から不可欠であるが、整備率は59%となっている。東京外かく環状道路は、関越道から東名高速間までの区間について、2020年早期の供用開始を目指して、整備を促進していくとともに、東名高速から湾岸道路までの区間についても、計画の早期具体化に向けて取組を進めていく必要がある。

羽田空港の年間発着枠は本年3月に44.7万回となり、昼間の国際線もD滑走路供用開始時の年間3万回から6万回に拡大された。しかし、2020年代前半には首都圏の空港容量が満杯になると予想されており、引き続き、空港容量の更なる拡大と国際線の増枠を図っていく。また、沖合展開事業により生じた空港跡地については、関係者間の連携のもとまちづくりの具体化を図っていく。

都内の高密度に整備された鉄道網は、2020年大会においても観客の主たる輸送機関としての役割を果たす。2020年大会に向けて、都として、交通機関のバリアフリー化について、エレベーターの設置など駅における段差の解消やホームドアの設置を促進していく。中長期的な取組としては、東

図3 環状道路の整備状況

京圏の鉄道の整備計画である運輸政策審議会答申第18号の目標年次（平成27年）が近づいていることから、都としても、今後の鉄道ネットワークのあり方等について、国の動向を踏まえながら調査・検討を進めていく。また、鉄道やバス等の有機的な連携や自転車利用環境の整備等を含めて、2020年大会はもとより大会開催後も見据え、東京の総合的な交通政策を取りまとめ、世界一便利で快適な都市東京の実現を目指す。

（３）センター・コア・エリアにおける拠点整備

我が国の政治・経済・文化の中核としての役割を果たしているセンター・コア・エリアにおいては、国際的なビジネスセンター機能の強化と魅力や活力のある拠点の形成や、環境負荷の少ない都市づくり、快適な都市空間の創造を目指す。

東京駅周辺では、丸の内口の駅前広場や周辺のトータルデザインにより統一感のある東京を代表する景観形成とともに、丸の内側と八重洲側を結ぶ東西自由通路等の整備を進めている。

品川駅・田町駅周辺地域は、JR東日本の車両基地跡地などの大規模な低未利用地が存在するほか、羽田空港の更なる国際化やリニア中央新幹線始発駅の決定など地域のポテンシャルが高まってきている。今後、駅周辺の基盤整備とともに、環境に配慮した都市開発を適切に誘導することで、新たな拠点にふさわしいまちづくりを推進していく。

図4 渋谷駅周辺の開発

渋谷駅周辺では、平成25年3月に東急東横線が地下化し、副都心線との相互直通運転が開始されたことなどを契機として、渋谷駅中心地区の再整備が本格的に始まった。今後、引き続き銀座線・埼京線の移設等の鉄道改良、駅前広場や歩行者デッキの整備などを、周辺市街地と一体的に再編整備することで、渋谷駅と周辺地域の安全性、利便性を抜本的に改善していく。

（４）民間開発を誘導する都市再生

都市再生緊急整備地域においては、都市再生特別地区の制度により、民間からの提案をいかした質の高い開発計画を通じて、先進的ビジネス支援機能の誘導や防災対応力の向上など、国際競争力の強化に向けたまちづくりを推進している。

また、竹芝地区や渋谷地区では、活力と魅力ある東京を実現するため、全庁的な取組の下、地区の特性に応じコンセプトを定め、民間の資金力やノウハウを取り入れて複数の都有地を一体的に活用するとともに、周辺開発を誘発し、まちづくりを促進する事業（都市再生ステップアッププロジェクト）に取り組んでいる。

現在、検討が進められている国家戦略特区においては、都市計画制度の柔軟な運用により、民間

図5 都市再生緊急整備地域

主体の都市開発プロジェクトを誘導し、東京を国際標準のビジネス空間へと改造していくことなどを国に提案し、調整している。

(5) 快適な都市環境の充実

オリンピック・パラリンピック開催都市にふさわしい、美しく風格のある都市景観を形成していくことが重要であることから、広域的観点から都内全域を対象に景観計画を策定し、景観形成に係る方針や基準を定め、良好な景観形成を進めている。また、大規模な開発計画を対象に、都市計画と連動した事前協議制度を導入し、事業の企画・提案段階から事業者と景観に関する協議を行い、街並みと調和した質の高い計画への誘導を図っている。

また、公園等を始めとする都市の緑は、都市生活に潤いと安らぎを与えるとともに、震災時の避難場所の確保、ヒートアイランド現象の緩和など重要な役割を担っている。緑あふれる東京の実現に向け、公園・緑地等の計画的な整備を促進するとともに、大規模な都市開発における緑化の誘導、崖線や農地など既存の緑の保全等にも取り組んでいく。

4. おわりに（東京の進化を目指して）

2020年を一つの目標にしながら、その後を見据えたまちづくりに向けて、計画や事業を着実に進めていくことが重要である。あわせて、オリンピック・パラリンピック開催を契機に、そのレガシーをまちづくりにつなげていくことが求められる。特に、神宮外苑地区、晴海地区を始め、恒設施設として残る会場を中心としたまちづくりは重要となる。

同時に、2020年大会により整備される施設の活用はもとより、大会を見据えて推進・促進されるユニバーサルデザインやオリンピックムーブメントも含め、大会のソフト的なレガシーをその後のまちづくりに活かしていくことも期待されている。成熟都市東京が、人口減少や少子高齢化への対応など、先進都市がいつかは直面する新しいステージに対して都市計画の将来像を明確にし、東京のまちづくりを誘導していくことも重要な役割である。

2020年大会の成功とそれを契機とした東京のまちづくりの進化に向け、都が全力で取り組むことはもちろん、官民挙げての関係者の連携が不可欠であると考えている。