

武蔵野の森競技場(仮称)のアクセス整備計画

西 正史*

武蔵野の森競技場建設およびアクセス整備は、多摩地域振興の核となり、また、まちづくりに貢献するものと期待されている。特に、アクセス整備計画については、5万人の競技場建設計画が始まった段階から、問題の重要性を認識し、専門家、交通関係者、整備主体が協議しながら計画をまとめた。アクセスの取り組み方としては、①アクセスの基本的方向については専門家、②アクセス全般の具体的検討は東京都、交通管理者および道路管理者等、③メインアクセスは地元市および東京都、④武蔵野の森競技場の交通計画は武蔵野の森スタジアム株式会社が行った。

Access Development Program for Musashino Woodlands Stadium (tentative name)

Masashi NISHI*

The construction of the Musashino Woodlands Stadium and access development is the centerpiece of the Tama region development program and is also expected to be a major contribution to town planning. The access development program in particular was compiled after the gravity of the problems involved were identified from the initial stages of the construction of the 50,000-seat stadium and discussed by experts, transport officials and project improvement bodies. In addressing the problems of access, experts were called in to formulate a basic direction in access methods, the Tokyo Metropolitan Government, transport administrators and roads administrators conducted specific studies into overall access, main access was allocated to local government and the Tokyo Metropolitan Government, and the Musashino Woodlands Stadium transport program was undertaken by the Musashino Woodlands Stadium Co., Ltd.

1. 大型スタジアム時代の幕開け

1-1 感動的プレーを求めて

1993年5月に開幕したJリーグサッカーは、1998年、18チームが7万人～1万5千人規模のスタジアムにおいてプレーをしている。1999年からは2部制となり、1部16チーム、2部11チームの計27チームが、それぞれホームスタジアムを持ち、Jリーグサッカーを展開する。これからの日本においては、余

暇時代、高齢化社会をむかえること、および健康志向から、スポーツが生活に根付き、サッカーに限らずラグビーやアメリカンフットボール等の観戦者が増大し、人々は、感動的プレーを求めてそこかしこのスタジアムに足を連ぶものと考えられる。

スポーツを観戦する楽しさは、ゲームそのものの魅力であるが、サポーターとの一団となった応援、ビールやハンバーガー等の軽食および快適な交通アクセス等が、観戦をさらに楽しいものになっている。特に、スタジアムへの行き帰りの交通が快適なものであれば、ゲームへの期待感に胸を弾ませ、また、ゲームの余韻を土産に持ち帰ることもできる。

それには、スポーツ観戦の特殊性から大量の人々

* 東京都港湾局開発部副参事
Assistant Division Director, Development Division,
Bureau of Port and Harbor,
Tokyo Metropolitan Government
原稿受理 1998年11月24日

がスタジアムという限られた場所に、短時間で集散するため、いかに安全および円滑に交通を処理するかが肝要となる。反対に、スポーツイベントの開催が周辺交通に多大な悪影響を与え、開催の自粛や収容人員の制限を受けるようになった場合には、スタジアムの機能が十分に発揮できず、施設は無用の長物と化す恐れがある。

現在、スタジアムは、稼働率や収益性の高さにより評価される一面がある。大型スタジアムの増加は、スタジアム間で、限られた大規模イベントの誘致をめぐる争奪戦を生じさせている。

一方、イベント主催者側からは、スタジアムは限られたものではなく、数あるなかから選択するものとなっており、快適な交通アクセスが重要な選択条件のひとつになっていると考えられる。

1-2 多摩地域振興の核

1993年11月7日、多摩地域の、神奈川県から東京都への移管百周年を記念して開催されたイベント「TAMAらいふ21」の閉会式において、東京都知事から多摩新時代宣言が行われた。その中に「調布基地跡地に、百周年記念事業の一環である武蔵野の森総合スポーツ施設の陸上競技場を、多摩地域のスポーツ振興の拠点としてはもとより『多摩国体』の会場ともなり、サッカーの公式試合なども可能な大規模かつ多目的な施設として、来年度早急に第三セクター方式により建設に着手したい」との発言があった。

発言に先立つ1993年10月29日、地元の三鷹市、府中市および調布市の市長ならびに市議会議長からなる調布基地対策連絡協議会(通称、六者協)において、東京都が8月に提示した、飛行場、下水処理場、公園および総合スポーツ施設等からなる調布基地跡地利用計画が、了承された。1974年に返還されて以来の懸案であった基地跡地の土地利用が、漸く地元の合意を得たのである。

陸上競技場を含む総合スポーツ施設は、1982年12月の東京都長期計画において建設を発表し、1989年10月に、武蔵野の森総合スポーツ施設建設基本構想検討委員会が構想を報告している。

また1991年11月には、開催地が関東ブロックとなる第68回国民体育大会夏季・秋季大会(2013年)について、東京都体育協会は多摩地域での開催を表明し、同ブロックの了解を得ている。

知事発言により、多摩地域振興の核に期待できると地元要望の高かった、多摩地域最大規模の「武蔵

野の森競技場」の建設が、具体的にスタートした。

2. 武蔵野の森競技場の立地環境

2-1 建設地の状況^{*1}

武蔵野の森競技場(これ以降は競技場とする)建設計画がスタートした1993年頃の状況を説明する。

建設地は、調布基地跡地の一部であり、武蔵野台地の一角にある。都心から西に約20km、新宿副都心から約14kmの距離となり、島しょ地域を除いた東京都区域のほぼ中央にあたる。また、三鷹市、府中市および調布市の行政境となる調布市西町地内に位置する。建設地の面積は、皇居前の日比谷公園16.2haをやや上回る17.7haである。

建設地を含む調布基地跡地は、1941年3月に日本陸軍の調布飛行場として開設され、太平洋戦争終了直後の1945年9月に米軍の接收を受けた。

跡地東側の飛行場は、1955年には日米共同使用となり民間小型機の運航が開始される。跡地西側には東京オリンピック開催に伴い、渋谷区代々木にあった米軍宿舎が移設され関東村住宅地区となる。その後、在日米軍基地の整理・統合により、飛行場地区が1973年に返還され、翌1974年に関東村住宅地区が返還された。

基地跡地返還後は、飛行場の存続について地元の合意がとれないため、暫定市民スポーツ広場(野球場、サッカー場、運動場等が約30面)や島しょ地域への不定期航空便等が運航される調布離着陸場などとして、長い間、暫定利用がされている。建設地については、暫定市民スポーツ広場や調布離着陸場の一部として利用されていた。

なお、調布基地跡地の周辺は、郊外型の閑静な住宅地となっている。

2-2 交通状況^{*2}

建設地は、南側に幅員18mの甲州街道(国道20号線)および東側に幅員8mの天文台通りに接している。

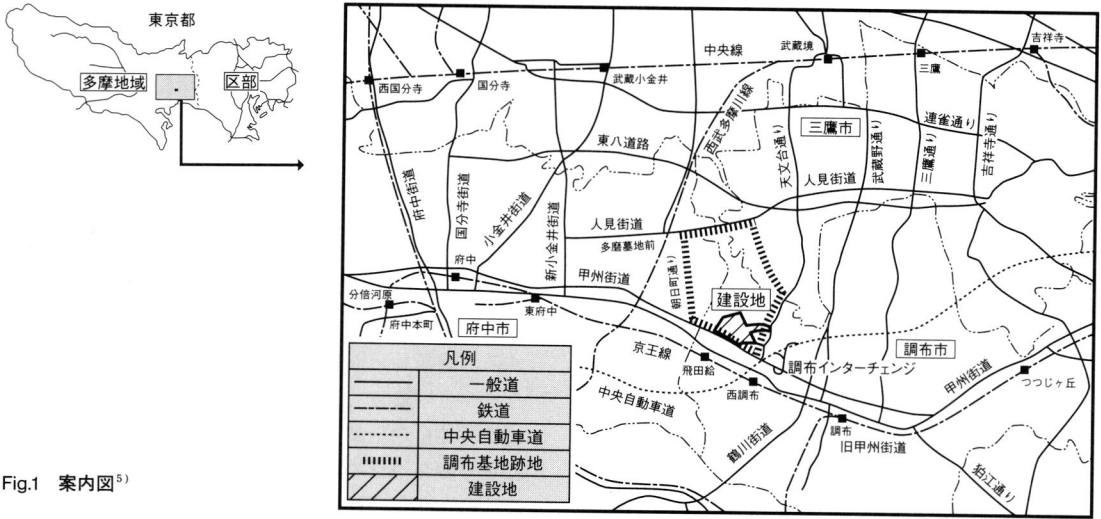
また、周辺の幹線道路としては、建設地の南東約500mには甲州街道に接続した中央自動車道の調布インターチェンジ、西側には朝日町通り、北側には人見街道および東八道路がある。

建設地周辺を含めた多摩地域の道路整備状況は、東西方向の道路が多く、南北方向の道路は少ない。

1日の交通量については、甲州街道(4車線)は約

*1 参考文献5)をもとに資料収集を行い、まとめた。

*2 参考文献4)、5)をもとに資料収集を行い、まとめた。

Fig.1 案内図⁵⁾

42,000台、天文台通り(2車線)は約12,000台、人見街道(2車線)は約15,000台、東八道路(4車線)は約37,000台となっている。全般的に、平日に比べ土曜日(現在、Jリーグサッカーの開催は水曜日と土曜日)の方が若干交通量は多い。

なお、建設地前の甲州街道は、1964年東京オリンピックのマラソンコースの折り返し地点であり、神宮外苑の国立霞ヶ丘競技場との間で、エチオピアのアベベ選手、日本の円谷選手および各国の選手により熱戦が展開された場所である。

周辺の鉄道としては、建設地の南側を東西に走る京王線、西側を南北に走る西武多摩川線(単線)および北側を東西に走るJR中央線がある。最寄駅は、京王線の飛田給駅までが約400mと最も近く、建設地へは、2本の幅員4m前後の道路によりアクセスする。次いで隣接の西調布駅が約700m、武蔵野台駅が約1,500mである。また、西武多摩川線の多磨墓地前駅までは約1,600mである。なお、これらの駅は全て各駅停車駅となっている(Fig.1)。

近隣の乗降客の多い主要駅および他の路線駅としては、JR中央線は、武蔵境駅が約6.8km、三鷹駅が約7.7km、武蔵小金井駅が約8.3kmにある。京王線では、調布駅が約2.3km、府中駅が約3.9kmにある。

さらにJR南武線および武蔵野線の府中本町駅が約5.3kmにあり、小田急小田原線の狛江駅が約6.5kmにある。

周辺の路線バスルートは、京王バスが1系統、小田急バスが4系統運行している。

天文台通りは、京王バスの武91系統が調布駅北口

～武蔵小金井駅北口間を、小田急バスの境91系統が狛江駅入口・狛江営業所～武蔵境駅南口間を、鷹51と鷹58系統が三鷹駅南口～大沢コミュニティセンター間を走っている。また、朝日町通りと人見街道を、小田急バスの鷹52が、三鷹駅南口～朝日町・朝日町三丁目・車返団地間を走っている。いずれも、Jリーグサッカーの試合終了時間を想定した21時台は、2本前後の運行となっている(Fig.2)。

調布離着陸場においては、調布と大島、新島、神津島を結ぶ不定期便の小型航空機が、有視界飛行で運航されている。

3. アクセス整備計画の取り組み方

競技場のアクセス整備計画については、快適な競技場へのアクセスを目指し、計画段階から東京都、地元市、交通管理者、道路管理者、鉄道事業者および競技場の建設・運営主体となる武蔵野の森スタジアム株式会社等において進めてきた。

アクセス整備計画の取り組み方としては以下のとおりである。

- ①アクセスの基本的方向の検討については、専門家に依頼した。
- ②アクセス全般に対する具体的な検討については東京都および交通関係者等が行った。
- ③メインアクセスルートになる飛田給駅周辺地区のアクセス整備は、地元市と東京都により検討が行われた。
- ④競技場の交通計画は、武蔵野の森スタジアム株式会社において行った。

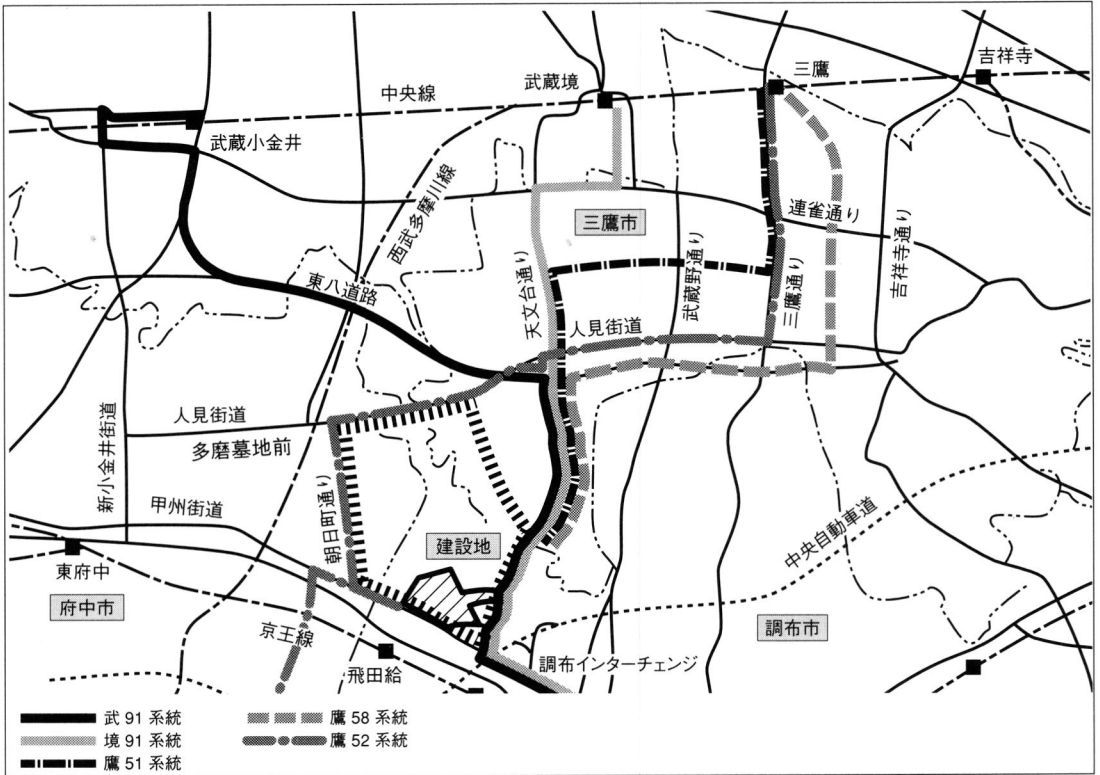


Fig.2 路線バス運行図

⑤1994年5月、東京都は、鉄道の輸送力増強等の依頼を鉄道事業者に行い、協力する旨の回答を得ている。

⑥アクセスのソフト対策については、競技場の建設工事の発注手続きに入った、1998年5月から本格的に始まった。

検討過程では、1994年8月の競技場の建設・運営主体となる「武蔵野の森スタジアム株式会社の設立」までおよび1998年6月の「競技場の工事着工」までがそれぞれ節目になっている。

第一の節目である会社設立までに、アクセス整備の基本的方向づけが行われ、東京都における多摩島しょ地域の施策の決定機関である「多摩島しょ振興推進本部」において、競技場開設に必要なアクセス整備が決定されている。

その後、具体的な検討が行われアクセス整備計画がまとめられた(Fig.3)。

4. アクセス問題の検討過程

4-1 アクセス整備の基本的方向*3

- 1) 武蔵野の森競技場建設検討委員会の設置
多摩新時代宣言での知事発言を受け、1993年12月

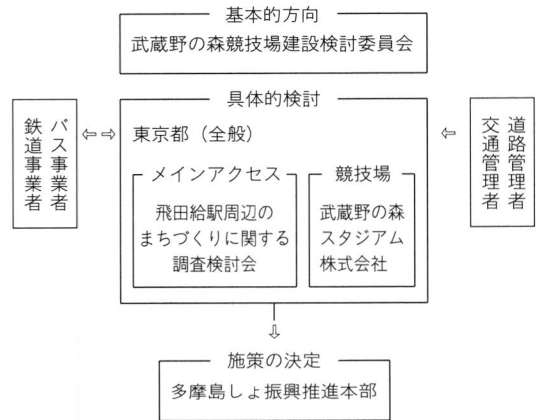


Fig.3 アクセス整備の取り組み方概念図

に東京都において「武蔵野の森競技場建設検討委員会」が設置された。翌年12月までの間、①競技場の規模および内容、②競技場の事業・運営のあり方、③アクセスおよび周辺整備指針の作成などについて、協議検討が行われている。

委員は、建築、交通工学、法律、福祉、スポーツ、経営コンサルティングの分野の専門家および市町村関係者による計14名で構成された。また、具体的な

* 3 参考文献2) をもとに論を展開した。

検討の場として、「競技場の内容に関する小委員会」と「アクセスおよび周辺整備に関する小委員会」が設けられている。

2) 委員会の検討経過

委員会は、1994年1月に「第1次とりまとめ」を行い、

- ①競技場の事業主体・管理運営については、株式会社方式の第三セクターが行う。
- ②競技場の規模は、国体会場、サッカーの公式試合等が開催できる競技場であること、公共施設としての効率的運営および株式会社経営収支上から、5万人程度とする。

と発表した。

7月に中間報告を行い、競技場の建設・運営を行う株式会社の設立に向けて、競技場建設の指針となるコンセプトを明らかにするとともに、事業・運営、施設整備および競技場へのアクセス・周辺整備の基本的考え方を示した。中間報告を受けて、8月には競技場の建設・運営を行う「武蔵野の森スタジアム株式会社」が設立されている。

12月の最終報告においては、競技場へのアクセスおよび周辺整備について、とりまとめている。

3) アクセス整備の基本的考え方

5万人規模の競技場であり、大規模な試合やイベント時には広域からの来場者が予想されるため、①最寄り駅および周辺道路から観客席に至るまでの一貫したアクセス整備が重要である。また、ひとつの交通手段に集中させることは混乱を生じさせるため、できるだけ②多様な輸送分担を考える。さらに、競技場へのバス、自動車などの利用に伴う交通量の増加が、一般交通や沿道住民の交通阻害要因とならないように、③既存の交通レベルの維持を図ること、としている。

4-2 アクセス整備の具体的検討

1993年10月、競技場等を含む調布基地跡地利用計画の東京都案を六者協が了承した際に「交通アクセスを確保すること」等の要望が出された。合意後、東京都では、跡地利用計画に基づく各事業の具体化を図るため、課題別推進体制を整備し、具体的調整を始めた。周辺交通とアクセスについては、東京都、交通管理者等の関係者間で、①発生集中交通量の把握、②交差点の需給バランス、③駅前広場と駐車場、④京王線飛田給駅舎の改善、⑤ソフト面を含んだ対

* 4 参考文献3)、7)をもとに論を展開した。

* 5 参考文献1)をもとに論を展開した。

Table 1 利用交通手段別分担率³⁾

| 交通手段 | 自動車 | 鉄道 | 路線バス | 徒歩・二輪 | 合計 |
|------|-----|-----|------|-------|------|
| 分担率 | 10% | 77% | 6% | 7% | 100% |

注) 鉄道には、駅からの臨時シャトルバス、タクシーを含む。

策等を検討している。

1) 調布基地跡地利用に伴う交通計画策定調査⁴⁾

具体的検討を進めるにあたり、広域的なアクセスを含めて総合的に検討する「調布基地跡地利用に伴う交通計画策定調査」を1994年度に実施している。

特に、5万人の利用交通手段別分担率を、パーソントリップ調査、他競技場や類似施設の実態調査から、さらに競技場が鉄道駅に近接し、鉄道での利便性が良いため、鉄道の分担率を高くできること等から設定している(Table 1)。

(1) 競技場開設後の問題点

調査では、競技場開設後の交通量予測と想定した改良計画案の需給バランスを検討した結果、次の問題点が抽出された。

- ①甲州街道、人見街道等の周辺道路において、競技場開設段階で、混雑度が高い区間がある。
- ②建設地と飛田給駅のメインアクセス道路の歩道・交通広場において、競技場のイベント終了時に混雑状況が想定される。
- ③京王線飛田給駅の輸送力については、現行本数では捌くことが難しく、駅舎改良、輸送力増強策がイベント開始時・終了時とも必要である。
- ④西武多摩川線多磨磨地前駅の輸送力は、現行本数では捌くことが難しいが、これ以上の増発は現段階では困難なため、シャトルバス等、他の利用交通手段の検討が必要である。
- ⑤交差点飽和度の検討結果では、いずれも0.9以下であり、交通処理は可能と考えるが、競技場入口交差点等については、現行信号現示の変更を前提にしているため、今後、関係機関との調整が必要である。

4-3 メインアクセス整備の検討⁵⁾

1) 飛田給駅周辺のまちづくりに関する調査検討会
競技場への主要アクセスルートとなる京王線飛田給駅からの調3, 4, 34号線(後に調3, 34号線に変更になる)については、1993年10月、跡地利用計画の六者協基本合意にあわせ「整備にあたっては、東京都が事業者(市)に協力する」との東京都の対応方針が示されている。これに基づき、調3, 4, 34号線および周辺の都市基盤の整備に関する基本的な方針を検

討することを目的として、地元市と東京都において「飛田給駅周辺のまちづくりに関する調査検討会」を設置した。調査検討会は1994年5月に飛田給駅周辺地区まちづくり構想(案)を作成している。

2) 構想(案)の「競技場等へのアクセスの整備」

(1)道路・駅前広場の整備

①都市計画道路・調3,4,34号線および北口駅前広場の都市計画変更

調布基地跡地に立地する諸施設、特に5万人規模の競技場でのイベント開催に対応するため、1962年12月に決定した都市計画道路調3,4,34号線および北口駅前広場の幅員、規模の都市計画変更を行い、競技場の開設を自処に整備する。

②歩行者アクセスの整備

競技場等へのアクセスを円滑かつ安全なものとするため、交通量の多い甲州街道などと平面で交差しないよう、歩行系アクセスを整備する。当面、甲州街道との交差点部に歩行者専用の立体横断施設を設置するなどの整備を行う。病院や福祉施設などへの歩行系アクセスのメインルートとして交通弱者も多く利用するため、エスカレーターを設置するなど、誰でも利用しやすい構造とする。

(2)鉄道・駅舎の整備

①鉄道輸送力の確保

競技場等への来訪者の多くは、飛田給駅を利用することとなる。このため、Jリーグのゲーム等が開催される場合、利用者の集中する時間帯には優等列車の臨時停車等の措置を講ずるよう、鉄道事業者に要請する。

②駅舎の改修

鉄道輸送力増強の一環として、ホームの延伸が予定されている(1996年3月完成を自処)が、飛田給駅乗降客の増大に対応するため、さらに駅舎の改修等を鉄道事業者に要請する。

将来的には、駅舎を橋上駅とし、駅利用の利便性の向上を図ることも検討する必要がある、その際、京王線によって南北に分断される駅周辺地区の歩行者の利便を図るため、駅舎に自由通路を設置するよう要請する。

4-4 武蔵野の森競技場の交通計画

1) 武蔵野の森スタジアム株式会社の設立

1994年8月に武蔵野の森競技場建設検討委員会の中間報告を受けたかたちで、競技場の建設と管理・運営を行う武蔵野の森スタジアム株式会社が設立された。東京都・区市町村55%、民間45%出資からな

る株式会社方式による第三セクターである。

競技場建設事業の仕組みは、①株式会社は、出資金と借入金により都有地に競技場を建設する。②建設後、競技場を年間3分の1の優先使用枠を受けることを条件に東京都へ無償で寄付する。③東京都は寄付された競技場を公共施設に位置づけ、管理・運営を株式会社に委託する。④株式会社は、競技場の管理・運営の受託料および年間3分の1の優先使用枠内での興行等により収益を上げ、借入金を返済しながら、経営を行う、となっている。

2) 競技場の交通計画の進め方

会社の設立後、1995年2月にプロポーザルにより設計者を選定し、ただちに建築設計に入り、1995年12月に基本計画を発表している。引き続き1997年7月に基本設計を公表し、1998年4月に建築確認を受け、実施設計が完了している。

交通計画においては、各設計段階において交通管理者、道路管理者等と協議をまとめていく。特に設計が具体化する基本設計の段階においては、武蔵野の森競技場関連の交通計画検討会を設置して検討を行った。

3) 武蔵野の森競技場関連の交通計画検討会^{*6}

競技場の開設に合わせ、安全かつ円滑な動線を確認するとともに、周辺の道路整備事業の推進を図るため、諸課題について具体的な検討を行うことを目的として、実務担当者からなる交通計画検討会を設置した。構成は、道路管理者、交通管理者、施設管理者、東京都、武蔵野の森スタジアム株式会社の担当者からなっている。

競技場の基本設計の進捗に合わせ、1996年3月から7月まで開催された。主な検討内容は、駐車場・駐輪場計画、敷地内交通広場計画、総合スポーツ施設・東西ブロックの連絡地下通路設置の検討、天文台通り出入口部交差点の右折レーンの設置の検討を行った。

4) バス事業者へのヒアリング

1995年、バス事業者にヒアリングを行って、以下のような意見を得た。

シャトルバスは①多磨墓地前駅からは、距離が短いのでシャトルが上手く回転できれば運行できる。バスバース・ベイにバスがたくさん待機していることを帰りの人にアピールできると効果的。②循環に信号の多い道路は、避けた方が良く、所要時間をいかに短くするかがポイントである。

*6 参考文献6)をもとに論を展開した。

臨時バスは③いずれの路線も需要の予測は難しい。既設路線の増便等で対処した方が有利。④状況によっては、少数の利用者でも運行しなければならないケースもあり、収支上は難しいこともある。⑤行き先やエリアを広げると、路線権の問題があり調整が難しい。

5) 武蔵野の森競技場の駐車場計画

日常的に自動車利用の高い地域での競技場交通計画は、駐車場台数を何台にするかが大きな課題であった。

例えば、アメリカ合衆国では、大量交通輸送機関が未発達な自動車社会であるため、何万台という駐車場に囲まれてスタジアムが立っている。また、建設地の地元との意見交換会では、「1万台規模の駐車場を設置すること」、逆に「交通渋滞の原因となるので、1万台の駐車場はないほうがよい」との相反する意見があった。一方、駐車場台数の事例としては、パーソントリップ調査によると、国立霞ヶ丘競技場や国立西ヶ丘競技場での来場者の自動車分担率は約1割となっている。

その他、他競技場や類似施設の事例等を種々検討した結果、①多摩地域における道路整備状況と増加傾向にある自動車交通量、②競技場が鉄道駅に近接して立地していること等を考慮すると、競技場への自動車利用来場者を抑制する必要があるとの結論に達した。

5万人の来場者はできるだけ大量交通輸送機関を利用願うことを前提に、自動車分担率を1割として駐車場計画を立てた。

4-5 交通関係者からの要望

交通関係者との協議の中で、次のような要望が出されている。

また、それぞれの要望への対応としては、アクセス整備については、将来の交通状況に合わせて検討を行い、ソフト対策については「武蔵野の森競技場アクセス交通対策検討会」において検討を行うことになった。

1) アクセス整備

- ①将来的には、中央自動車道と競技場を結ぶ専用車路（直結ランプ等）の設置を検討する。
- ②調3.3.34号線沿道のまちづくりの中で、競技場と飛田給駅を直接結ぶペDESTリアンデッキ等の設置を検討する。
- ③競技場と西側総合スポーツ施設との駐車場の共有化を図り、柔軟な駐車場利用と、駐車場への出入

り動線を簡素化するため、相互の駐車場を結ぶ地下車路の設置を検討する。

- ④甲州街道下り車線から都市計画道路1号線への右折車両のために、専用の立体横断車路（アンダーバス等）の設置を検討する。

2) ソフト対策

- ①大規模イベント等の開催時には、一般来場者に駐車場を開放しない方針とし、自動車利用の具体的な抑制策を検討する。
- ②競技場周辺の民間駐車場（臨時民間駐車場）の取り扱いを検討する。
- ③最寄り駅への交通量の負担軽減や来場者の便宜を考慮して、西武多摩川線、京王線、JR中央線等の沿線駅等への多方面に路線バス、シャトルバスの連行を確保する。
- ④周辺の大規模駐車場を利用したパーク&バスライドの可能性を検討する。
- ⑤交通需要マネジメントの導入などにより、イベントの規模などを考慮した対策を検討する。

5. アクセス整備計画

5-1 競技場の開設に合わせたアクセス整備

競技場の開設に必要なアクセスとして、優先的に整備されるものを決めている。

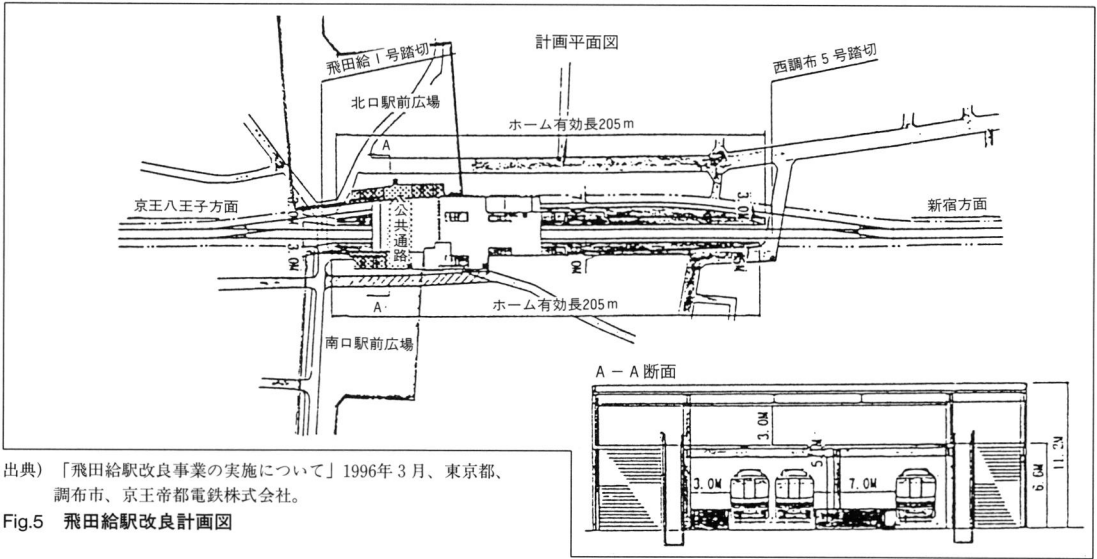
1) 都市計画の変更等

メインアクセスルートの都市計画道路・調3.4.34号線は延長320m、幅員16m、飛田給駅交通広場2,000㎡として、1962年12月に都市計画決定されて以来、事業は未整備の状況のまま、現在に至っていたが、1995年4月に都市計画道路・調3.3.34号線、幅員22m、交通広場4,600㎡として都市計画変更が行われた。

また、調布基地跡地内の新設道路として、都市計画道路1号線（幅員22m）、都市計画道路2号線（幅員16m）および都市計画道路3号線（幅員16m、多磨墓地前駅交通広場4,000㎡）の都市計画決定を行っている。

2) 道路整備および交差点改良

開設に合わせて整備される道路は、調3.3.34号線、都市計画道路1号線、都市計画道路2号線、都市計画道路3号線、甲州街道の拡幅（競技場前と西側総合スポーツ施設前について1車線拡幅：現幅員18mを計画幅員23m）、天文台通りの拡幅（現幅員8mを計画幅員16m）で、さらに甲州街道を横断する歩道橋（エレベーター付き）の設置が行われる。



出典)「飛田給駅改良事業の実施について」1996年3月、東京都、調布市、京王帝都電鉄株式会社。

Fig.5 飛田給駅改良計画図

競技場の設計の主な特色は、シンボル性の高い外観意匠や安全性を考慮した構造のみならず、競技者、観客および運営・管理者にとって使いやすい、観やすい、運営・管理しやすい、人々に愛される競技場となるよう機能面に十分配慮している(Fig.6)。

また、交通計画においても、円滑で利便性の高い自動車、歩行者動線計画を立てている。

①駐車場計画

自動車による利用交通手段別分担率に対し、競技場には、普通自動車490台、隣接した西側総合スポーツ施設に普通自動車510台の計1,000台分の駐車場を整備する。さらに臨時として、ツアーバス用に50台分のバス駐車場を用意する。

当初の駐車場整備台数は常設1,000台、臨時1,000台の普通自動車計2,000台分を計画していた。しかし、周辺道路交通への影響配慮や敷地内のスペース確保の困難性から、臨時をツアーバス用50台に変更している。

出入口は、甲州街道、都市計画道路1号線および天文台通りの3ヵ所に設けることにより、交通量の分散を図っている。

また、競技場の外周に沿って、サーキュレーションループを設け、緊急車両、サービス車両のスムーズな寄り付きを確保している。

さらに、サーキュレーションループに沿って駐車場が配置されており、目的とする施設に近接した位置に駐車が可能となっている。

* 7 参考文献8)をもとに論を展開した。

* 8 参考文献9)をもとに論を展開した。

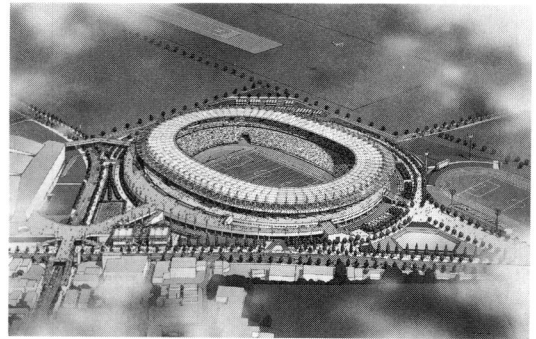


Fig.6 武蔵野の森競技場・外観透視図

②駐輪場

類似施設からの想定により、常設590台、臨時1,410台の計2,000台分を確保する。

③敷地内の交通広場

シャトルバス、臨時バスおよびタクシー用にバスバース・ベイ、タクシーバース・ベイを北側に確保し、都市計画道路1号線に専用の出入口を設ける。

④動線計画

安全および円滑な歩行者空間を確保するため、ペDESTリアンデッキを設置し、歩行者はデッキレベル、自動車は地上レベルとして、歩車分離を図っている。

⑤競技場内部の動線

利便性とセキュリティを考慮して、用途別に専用の車寄せ、出入口、通路およびエレベーターによる動線分離を図り、また、競技関係者(地下1階)、プレス関係者・管理者(1階)、観戦者(3階)、をそれぞれ階別にまとめて、用途の立体分離を図って、動

線の混乱を避けている。

なお、来場者のコンコース上からスタンド観客席へのアクセスを容易にするため、コンコースとスタンドの間仕切りをガラスにし、ガラスを透して場内の状況を把握することができるようになっている。

5-2 アクセスのソフト対策^{*8}

競技場の建設工事の発注手続きが始まった1998年5月に「武蔵野の森競技場アクセス交通対策検討会」が発足した。構成は、専門家に顧問をお願いし、東京都、地元3市、交通管理者、道路管理者および武蔵野の森スタジアム株式会社が構成員となっている。また、検討に際して必要がある時は、交通事業者の出席を求めることができるとしている。

検討事項は、前提に大規模イベント等の開催時には一般来場者に駐車場を開放しない方針として、①公共交通機関の利用促進策、②自家用自動車利用の抑制策、③競技場等駐車場への円滑誘導策、④違法駐車対策、⑤競技場来場者の敷地内滞留策を検討することとしている。

競技場開設の2000年秋までに対策実施案をまとめる予定となっている。

5-3 競技場の開設

計画がスタートした時点では競技場の完成を1997年度と予定していた。交通アクセス整備についても「競技場の開設は、アクセス整備が整ってから」との地元の要望を受け、競技場建設計画と平行して行われていた。しかし、①メインアクセスルートとなる都市計画道路・調3,3,34号線の新設整備、②競技場のライフラインとなる調布基地跡地内の供給処理施設の新設整備および③競技場の建築設計に、当初の予定より時間がかかることが明確となったため、開設を2000年秋に延期している。

6. 快適なスポーツは快適なアクセスから

Jリーグの川淵チェアマンは、若い頃、ドイツのスポーツシュレを訪れ、森に点在する何面もの芝生に覆われたフィールドに日本とのスポーツ環境の違いに驚き、また、学校の授業としてではなく、地域のスポーツクラブに所属する子どもからお年寄りまでがスポーツを楽しむ姿を見て、甚く感動し、そ

れが「豊かな『スポーツ文化』を提供する」というJリーグの設立理念に繋がったと話されている。

調布基地跡地は、2000年秋には競技場が開設される。その他に、調布基地跡地内には公園や下水処理場の上部に、サッカー場を始めとして、野球場、テニスコートおよびトラック合わせて約30面も整備される。まさに、日本のスポーツシュレである。

一方、1999年3月からは、東京都初のJリーグチームとして、JFLの東京ガスフットボールクラブを母体とした「FC東京」が、武蔵野の森競技場をホームスタジアムとして、Jリーグ2部に参加する。Jリーグは、「サッカー」という競技を通じて、ドイツのような地域に根ざした総合スポーツクラブを目標に、サッカー教室や地域にあるスポーツクラブへのサポート等、さまざまな活動を行っている。

競技場が開設した暁には、人々に、それぞれ快適なアクセスにより来場してもらい、スポーツを心行くまで楽しんでいただきたいと願っている。

参考文献

- 1) 飛田給駅周辺のまちづくりに関する調査検討会「飛田給駅周辺地区まちづくり構想(案)」1994年
- 2) 東京都総務局「武蔵野の森競技場建設検討委員会報告」1994年
- 3) 東京都都市計画局「調布基地跡地利用に伴う交通計画策定調査報告書」1995年
- 4) 武蔵野の森スタジアム株式会社「調布基地跡地周辺の路線バス実態調査」1995年
- 5) 武蔵野の森スタジアム株式会社「武蔵野の森競技場(仮称)基本計画書」1995年
- 6) 武蔵野の森スタジアム株式会社「武蔵野の森競技場(仮称)建設に伴う交通計画調査報告書」1997年
- 7) 東京都多摩都市整備本部「調布基地跡地利用に伴う交通計画修正調査報告書」1997年
- 8) 武蔵野の森スタジアム株式会社「武蔵野の森競技場(仮称)基本設計書」1997年
- 9) 東京都多摩都市整備本部「武蔵野の森競技場アクセス交通対策検討調査・調査経緯」1998年