7.　武蔵野の森総合スポーツ施設の計画の目的及び内容

7.1　目　的

東京都では、これまで、東京体育館（渋谷区）、駒沢オリンピック公園総合運動場（世田谷区）、東京武道館（足立区）及び東京辰巳国際水泳場（江東区）の４か所の都立スポーツ施設によって、広域的かつトップレベルのスポーツ需要に応えるとともに、区市町村が運営する身近なスポーツ施設と連携して、総合的なスポーツ施設サービスの提供を図ってきた。今後とも増大し、多様化する都民のスポーツニーズに応えていくためには、これまで大規模な公立スポーツ施設がなかった、多摩地域への施設展開を図ることが必要である。400万人を超える人口を擁し、首都圏の中核拠点として一層の発展が期待される多摩地域に、多様なスポーツニーズに応える総合スポーツ施設を整備することによって、東京のスポーツムーブメントを高揚させ、「東京都スポーツ推進計画」（平成25年３月　東京都）に掲げた「スポーツ都市東京」の実現につなげていくことが可能となる。本事業は、誰もが生涯にわたってスポーツに親しみ、健康的な生活を送ることができる「スポーツ都市東京」を実現するため、調布基地跡地に、東京都のスポーツ振興に役立つとともに、多摩地域の拠点となる総合スポーツ施設を建設するものである。[1]

また、本事業は、「東京都長期ビジョン」（平成26年12月　東京都）において、以下の都市戦略・政策指針に掲げられ、「武蔵野の森総合スポーツ施設(仮称)」の整備を進め、「味の素スタジアム」とともに、多摩地域のスポーツ振興の拠点形成を推進するとしている。

都市戦略８「多摩・島しょの振興」 政策指針24「多摩・島しょ地域の発展・成熟したまちづくりに向けた環境整備の推進」

7.2　内　容

7.2.1 位　置

計画地の位置は、図7.2-1及び写真 7.2-1に示すとおり、調布市飛田給一丁目に位置しており、敷地面積は約33,500㎡である。

計画地は、北東側は調布基地跡地運動広場に隣接し、東側にはＪリーグの試合等が開催される東京スタジアム（味の素スタジアム）、西側には東京スタジアム（味の素スタジアム）西競技場（以下、「西競技場」という。）が整備されている。

また、2020年東京大会を運営する範囲（以下、「会場エリア」という。）は、隣接する東京スタジアム（味の素スタジアム）及び西競技場も含む範囲とする計画である（「立候補ファイル」時点の計画）。なお、計画地が位置する武蔵野の森総合スポーツ施設・東京スタジアム会場エリアの北側には、2020年東京大会の会場として利用される予定の武蔵野の森公園会場エリアが位置している。

[1]出典：「武蔵野の森総合スポーツ施設基本構想」（平成21年４月　東京都）

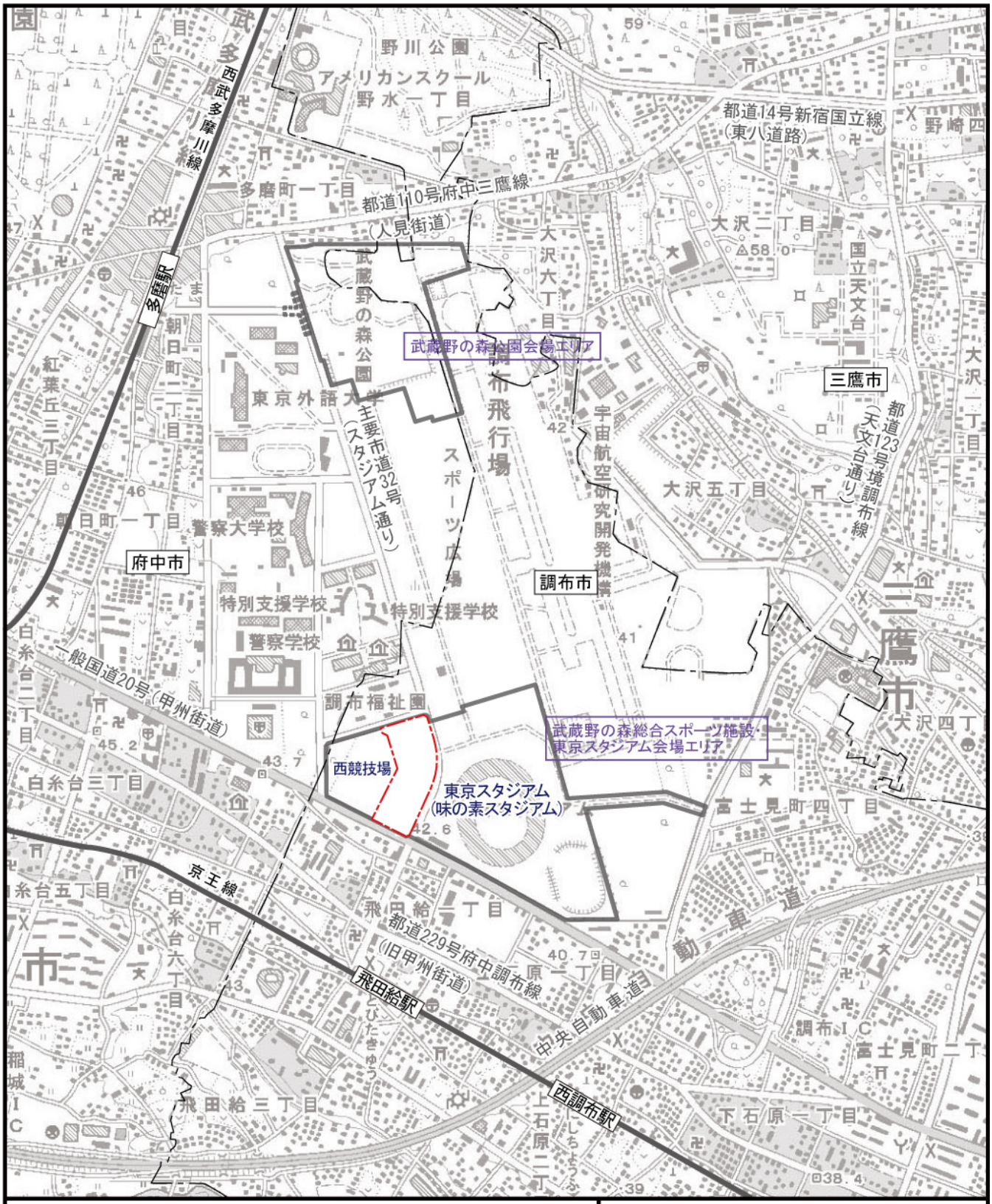

武蔵野の森公園会場エリア
武蔵野の森総合スポーツ施設・東京スタジアム会場エリア
西競技場
東京スタジアム
(味の素スタジアム)
調布飛行場
スポーツ広場
武蔵野の森公園
主要市道32号
(スタジアム通り)
東京外語大学
警察大学校
特別支援学校
警察学校
調布福祉園
宇宙航空研究開発機構
国立天文台
三鷹市
府中市
調布市
多磨駅
飛田給駅
西調布駅
都道14号新宿国立線
(東八道路)
都道110号府中三鷹線
(人見街道)
都道123号境調布線
(天文台通り)
般国道20号(甲州街道)
都道229号府中調布線
(旧甲州街道)
京王線
中央自動車道
西武多摩川線
凡　例
計画地
会場エリア
市町界
私鉄
Scale 1:15,000
0　150　300　600m

図7.2-1　計画地位置図

凡　例

- 計画地
- 会場エリア
- 市町界
- 私鉄

Scale 1:15,000

0　150　300　600m

写真7.2-1　計画地周辺の航空写真

出典：NTT 空間基盤情報

7.2.2 地域の概況

計画地は、調布飛行場跡地の一角をなし、周辺には、緑豊かな武蔵野の森公園や東京スタジアム（味の素スタジアム）をはじめとするスポーツ施設、社会福祉施設・養護学校、大学、警察大学、総合病院、調布飛行場等があり、南側には、一般国道20号（甲州街道）を隔てて住宅地が広がっている。

平成27年２月１日現在の調布市の人口は約22万人であり、世帯数は約11万世帯である。また、計画地のある調布市飛田給一丁目の人口は約3,000人、世帯数は約1,600世帯である。[1]

昼間人口は調布市が約20万人、調布市飛田給一丁目は約2,700人であり、昼間人口が夜間人口に比べやや低い地域となっている。[2]

また、産業別事業所数及び従業者数でみると、調布市では卸売業、小売業の事業所が約2,000事業所、従業者数が約15,000人と最も多く、調布市飛田給一丁目においては卸売業、小売業の事業所が30事業所、従業者数が約660人と最も多くなっている。[3]

[1]出典：「調布市の世帯と人口」（平成27年３月３日参照　調布市ホームページ）
http://www.city.chofu.tokyo.jp/www/contents/1390443612121/index.html
[2]出典：「平成22年　東京都の昼間人口」（平成27年３月３日参照　東京都ホームページ）
http://www.toukei.metro.tokyo.jp/tyukanj/2010/tj-10index.htm
[3]出典：「平成21年経済センサス-基礎調査」（平成27年３月３日参照　総務省ホームページ）
http://www.e-stat.go.jp/SG1/estat/NewList.do?tid=000001036783

7.2.3 事業の基本構想

(1) 計画の基本方針

本事業の基本方針は以下に示すとおりである。[1]

1)　スポーツとイベント興行が両立できる施設

・コンサート等のイベント興行が積極的に誘致できるよう、スポーツ仕様とコンサート興業仕様とを兼ね備えた施設とする。

2)　地域のランドマーク施設として、周辺との調和を図る

・ペデストリアンデッキや接続橋により、東京スタジアム（味の素スタジアム）や西競技場とのアクセスを可能とし、スポーツクラスターとして一体感のある施設とする。

・周辺と調和するよう、緑豊かな施設デザインとする。

3)　エネルギー技術を積極的に取り入れ、省エネ・環境配慮に取組む

・太陽光発電パネルや太陽熱温水器の設置等、省エネ・環境配慮設備の導入に積極的に取組む。

4)　災害に備え、安全安心に配慮した施設づくりを行う

・防災備蓄倉庫や、仮設トイレが設置できるマンホールの設置など、利用者の安全安心に配慮する。

[1]出典：平成25年４月23日東京都報道発表資料「「武蔵野の森総合スポーツ施設(仮称)の実施設計」について」

7.2.4 事業の基本計画

(1) 配置計画

武蔵野の森総合スポーツ施設のメインアリーナ棟、サブアリーナ・プール棟の計画建築物の配置計画図及び断面計画図は、図 7.2-2 及び 3(1)、(2)に示すとおりである。

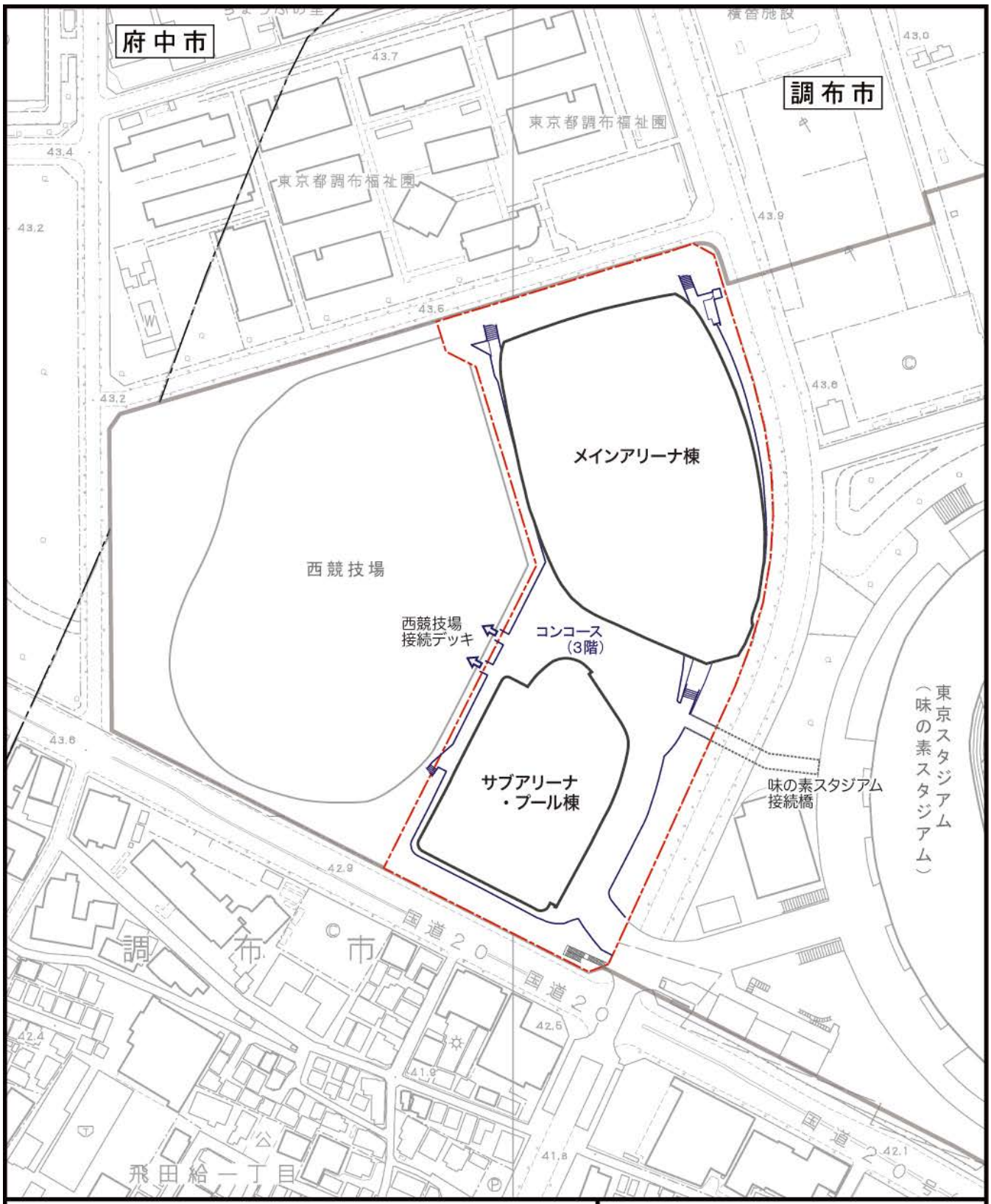
計画地の東側に隣接する東京スタジアム（味の素スタジアム）との一体的な歩行者動線を確保するため、ペデストリアンデッキ（コンコース）を整備する計画である。

建築計画の概要は、表 7.2-1 に示すとおりである。延床面積は、メインアリーナ棟が約 27,600㎡、サブアリーナ・プール棟が約 21,500㎡であり、合計約 49,100㎡である。計画建築物の最高高さは 30.7m であり、駐車場台数は 177 台の計画である。

表 7.2-1　武蔵野の森総合スポーツ施設の建築物の概要

項目	メインアリーナ棟	サブアリーナ・プール棟	合　計
敷地面積	約 18,600㎡	約 14,900㎡	約 33,500㎡
建築面積	約 15,100㎡	約 12,100㎡	約 27,200㎡
延床面積	約 27,600㎡	約 21,500㎡	約 49,100㎡
最高高さ	30.7m	27.6m	－
階　　数	地上 4 階 地下 1 階	棟屋 1 階 地上 3 階 地下 1 階	－
構　　造	鉄骨造、鉄筋コンクリート造、 鉄骨鉄筋コンクリート造		－
駐車台数	恒設：177 台		

出典：「武蔵野の森総合スポーツ施設(仮称)実施設計」（平成 24 年 12 月　東京都）
平成 25 年 4 月 23 日東京都報道発表資料「「武蔵野の森総合スポーツ施設(仮称)の実施設計」について」



凡　例

計画地

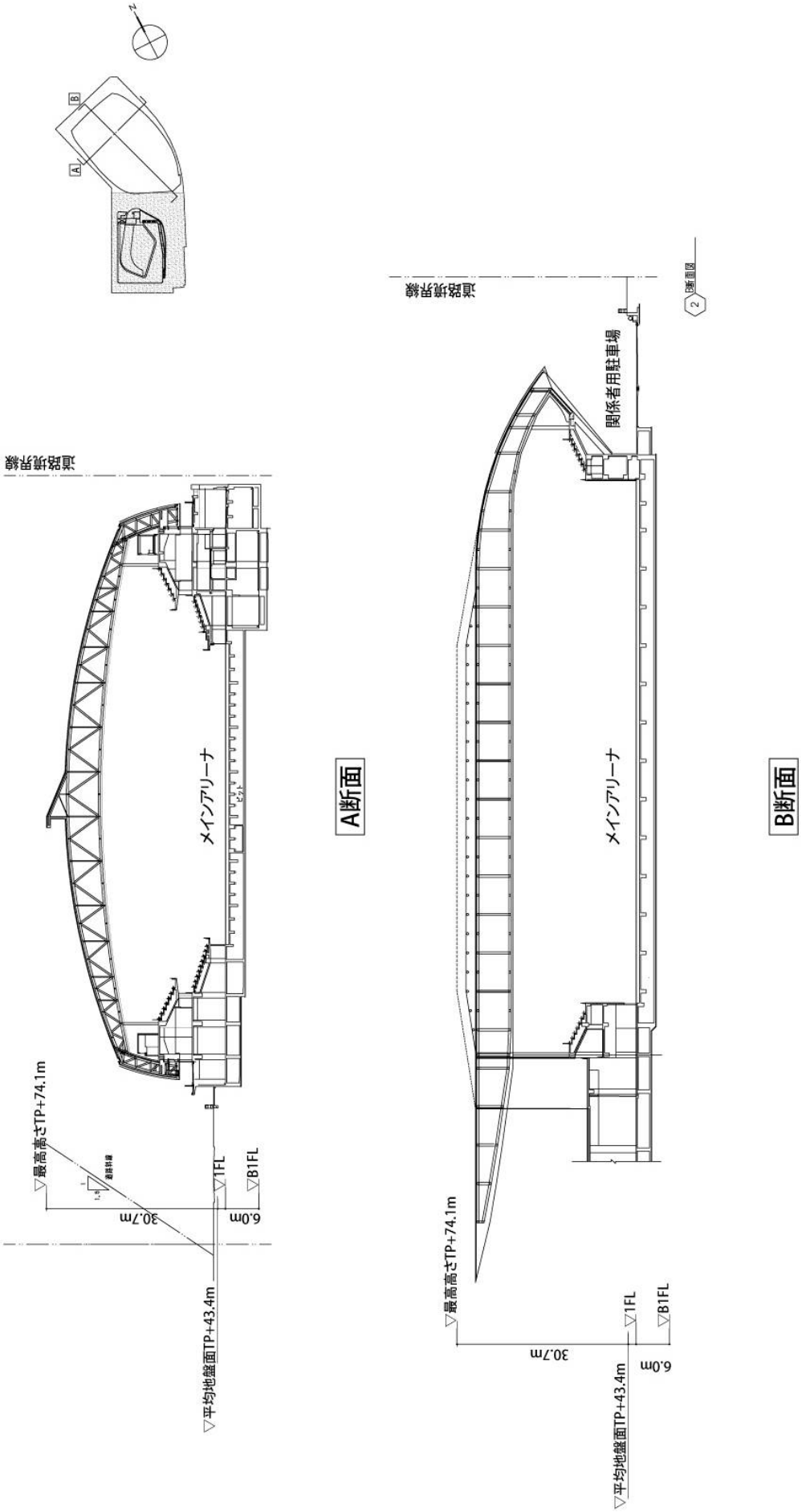
会場エリア

市町界

Scale 1:2,500

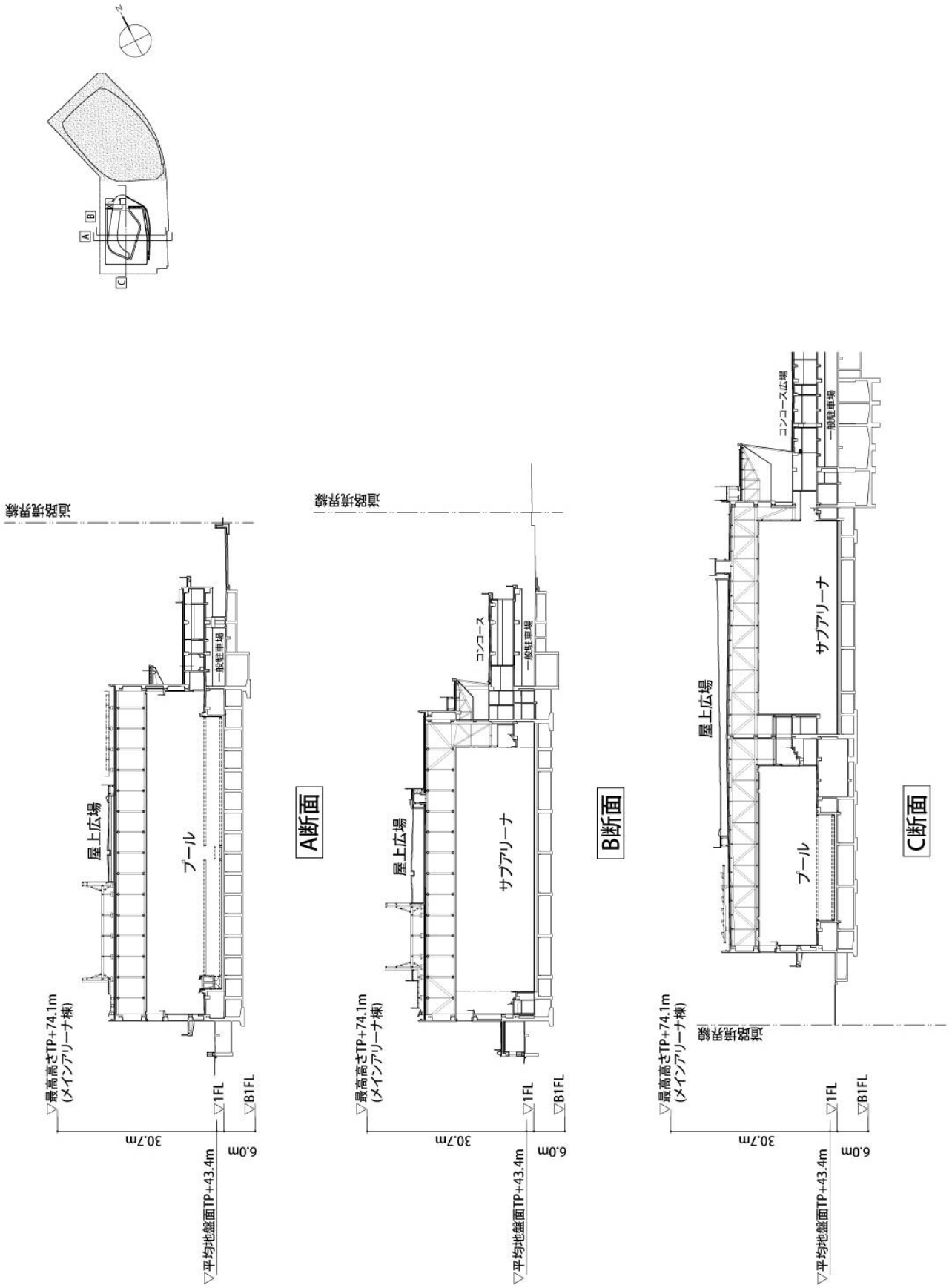
0　25　50　100m

図7.2-2　配置計画図



出典：「武蔵野の森総合スポーツ施設(仮称)実施設計」（平成 24 年 12 月　東京都）

図7.2-3(1)　断面図（メインアリーナ棟）



出典：「武蔵野の森総合スポーツ施設(仮称)実施設計」（平成 24 年 12 月　東京都）

図7.2-3(2)　断面図（サブアリーナ・プール棟）

(2) 発生集中交通量及び自動車動線計画

工事の完了後に計画建築物に出入する自動車の主な走行経路(想定の走行ルート)は、図 7.2-4 に示すとおりである。また、発生集中交通量は、表 7.2-2 に示すとおり平日 1,074 台/日と想定した。

なお、交通処理計画等については、今後、現況交通量や将来予測交通量等を踏まえて、道路管理者及び交通管理者等の関係機関との協議を行い決定される。

なお、2020 年東京大会における関連車両交通量については、現時点では未定である。

表 7.2-2 発生集中交通量(関連車両交通量)

	小型車	大型車	合計
発生集中交通量 (関連車両交通量)	216台/日	858台/日	1,074台/日

(3) 駐車場計画

駐車場計画図は、図 7.2-5 に示すとおりである。駐車場は地上部に設ける自走式駐車場とし、関係者用の駐車場はメインアリーナ棟北側に 43 台、一般車用の駐車場はサブアリーナ・プール棟のわきに 134 台整備する計画である。

(4) 歩行者動線計画

計画地周辺の鉄道駅から計画地及び周辺施設における歩行者の出入動線は、図 7.2-6(1)及び(2)に示すとおりである。

公共交通機関として、鉄道駅からの歩行者動線は、計画地南側約 400m に位置する京王線飛田給駅からのルートが主になるものと計画する。飛田給駅からの歩行者動線は、一般国道 20 号（甲州街道）に架かる既設の歩道橋を利用し、計画地内のコンコース（３階）を利用するものとしている。また、このコンコースを用いて、隣接する東京スタジアム（味の素スタジアム)、西競技場への連絡が可能なものとしている。

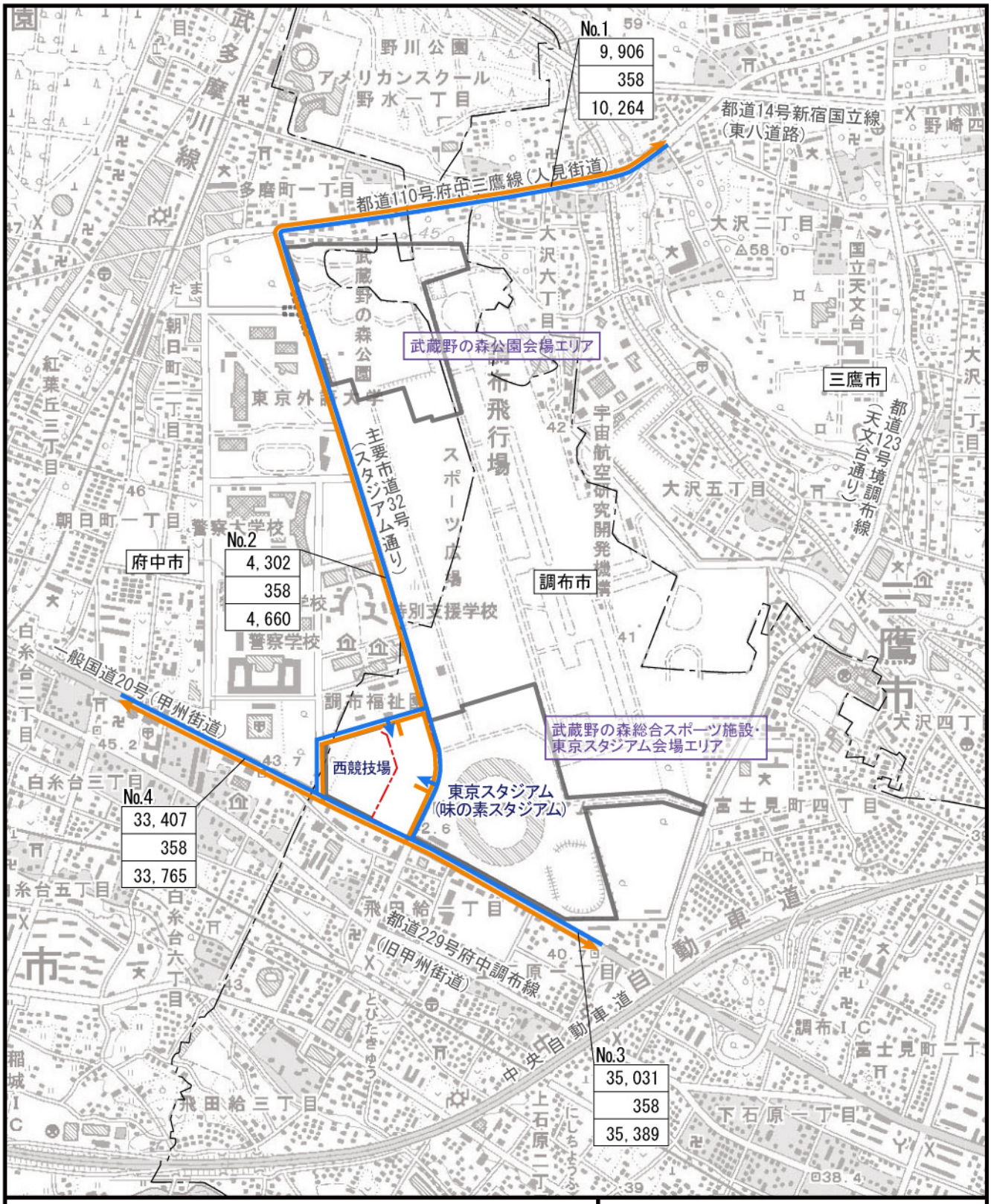


図7.2-4
関連車両の走行ルート

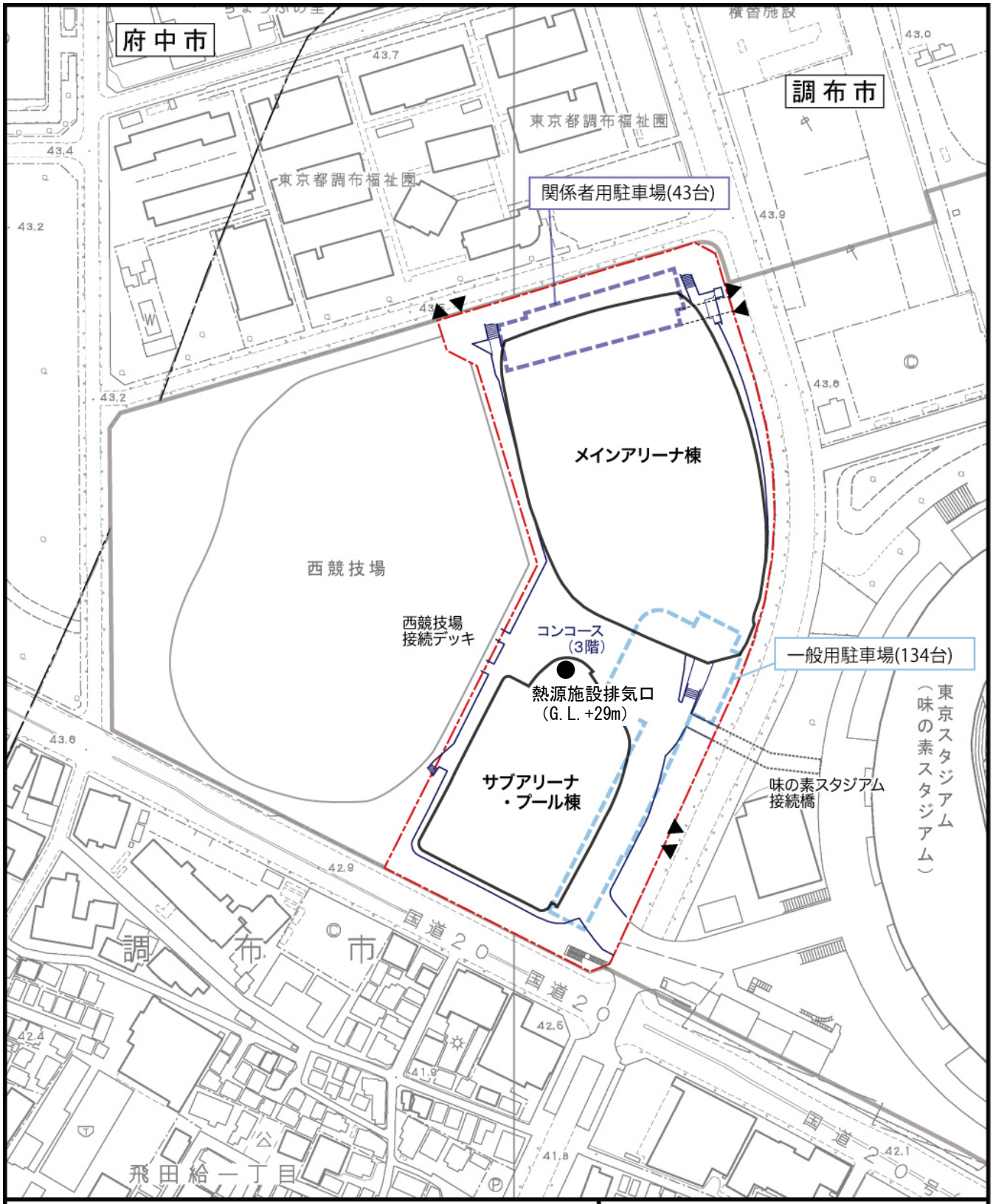
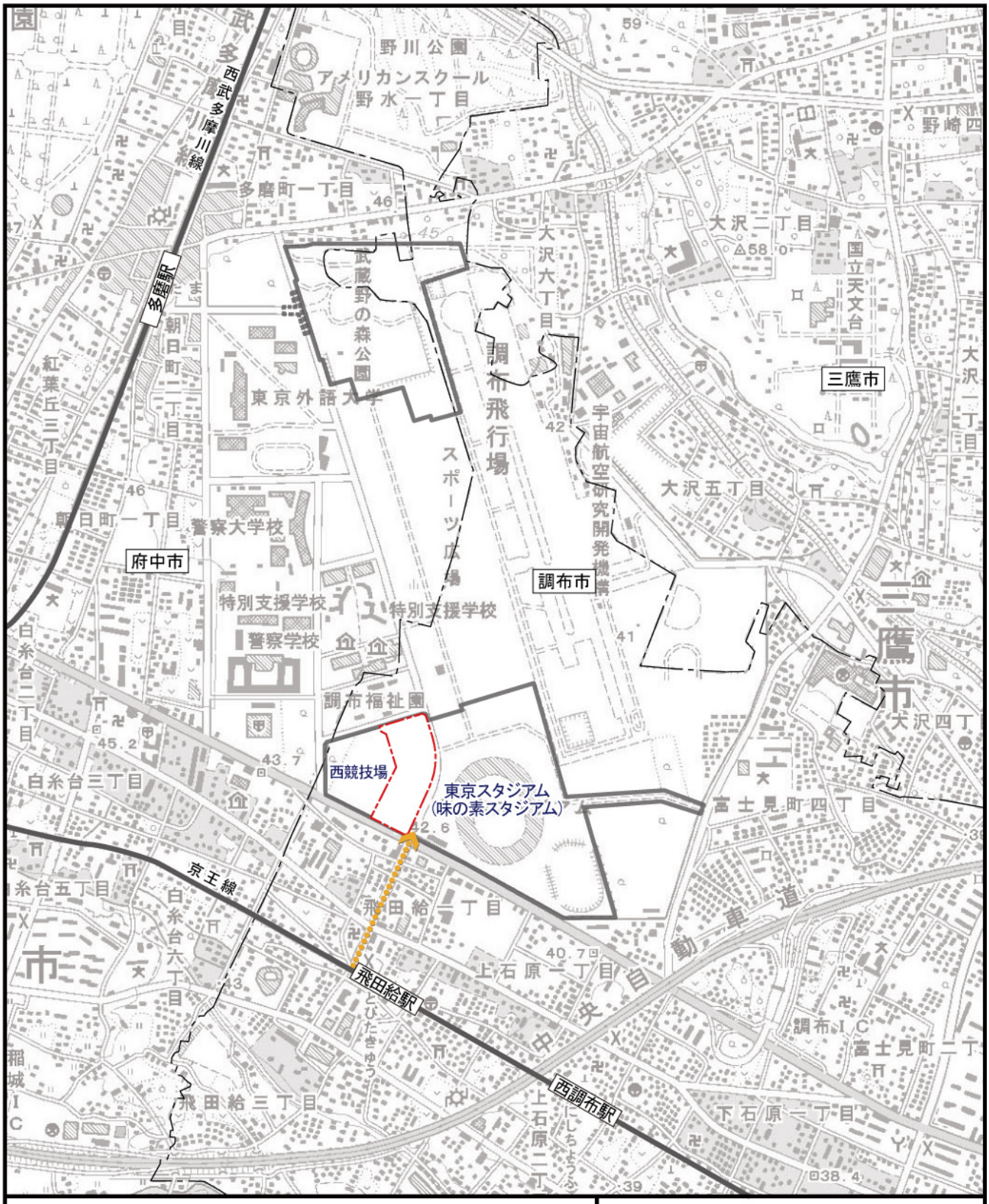


図 7.2-5　駐車場計画図
及び熱源施設排気口位置図



凡　例

- 計画地
- 会場エリア
- 市町界
- 私鉄
- 歩行者動線

Scale 1:15,000

0　150　300　600m

図7.2-6(1)　歩行者動線計画図
（主要駅から計画地）

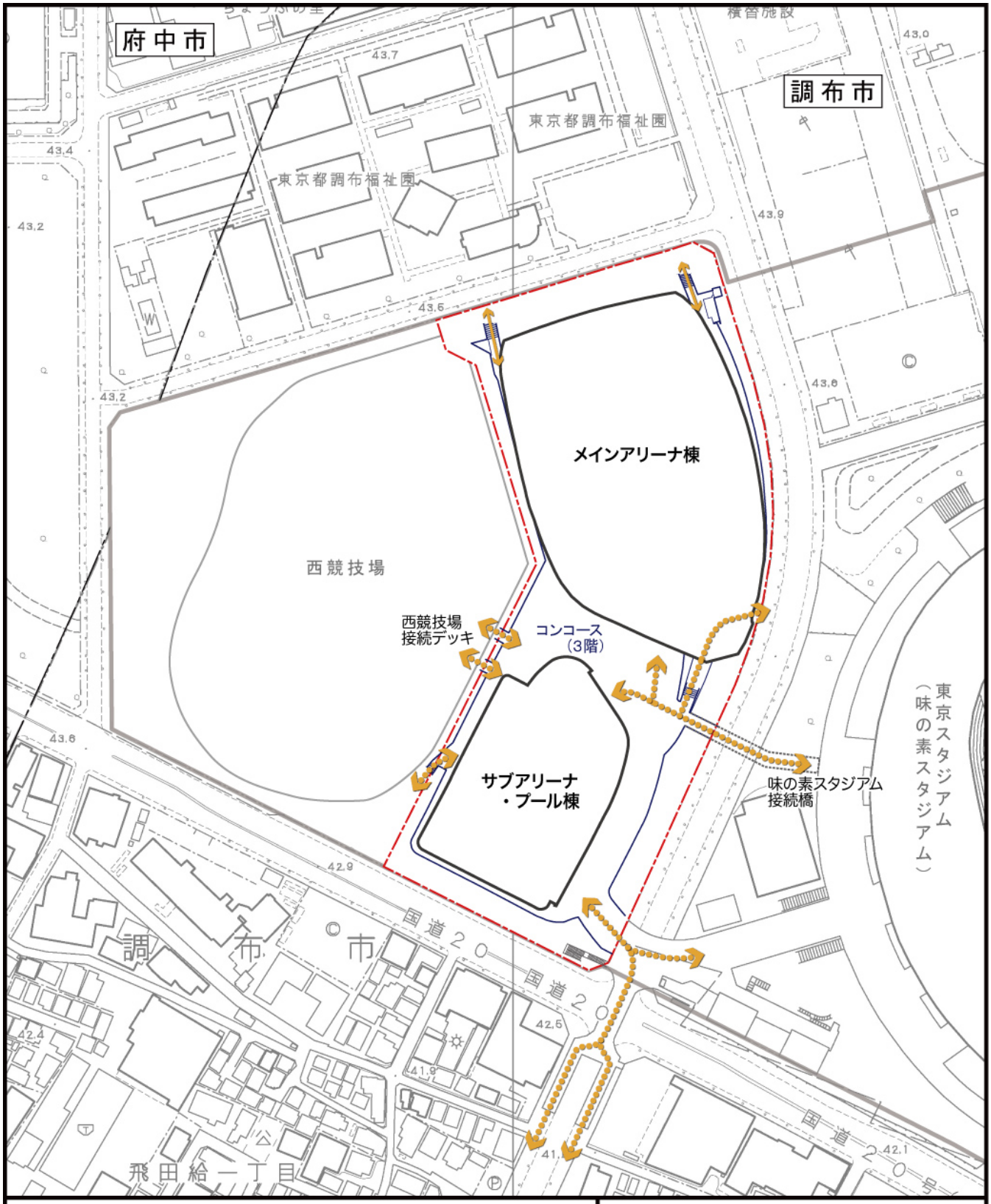


図7.2-6(2)　歩行者動線計画図
（施設周辺）

(5) 設備計画[1]

上水は公共水道から供給を受け、汚水・雑排水は公共下水道に放流する計画である。

雨水については、メインアリーナの屋根部分を除き、敷地内浸透処理とする。メインアリーナの屋根部分の雨水は、雑用水としてトイレの洗浄水や植栽の散水に利用する。

上水について、本施設は、50m プールを持つ総合スポーツ施設であり、一時に多量の水を使用することから、「受水槽＋加圧給水ポンプ方式[2]」を採用し、地域インフラに負担をかけない計画とする。

プール排水は、ピット内プール排水槽に貯留し、一部を消防水利や雑用水として再利用するとともに、場外へ一時に多量の排水を行うことを抑制し、下水道への負担を軽減する計画とする。

熱源計画については、ソーラー吸収式冷温水発生機をシステムに組み合わせることを検討する。

また、マイクロコージェネレーションの導入を検討する。熱源施設からの排気口の位置は、図 7.2-5 に示したとおりである。その他、省エネルギー設備として、地中熱利用、太陽光発電、太陽熱利用設備の導入を予定する。

表 7.2-3 設備概要

項　　目	概要
コージェネレーションシステム	25kW×12 台
太陽光発電	設置面積 808.61m^2
太陽熱利用	設置面積 722.92m^2
地中熱利用	373kW×1 台

出典：「建築物環境計画書制度」（平成 27 年３月３日参照　東京都）
http://www7.kankyo.metro.tokyo.jp/building/detail/120218_71.html

(6) 廃棄物処理計画

工事の完了後に発生する一般廃棄物については、東京都廃棄物条例（平成４年東京都条例第 140 号）及び調布市廃棄物の処理及び再利用の促進に関する条例（平成５年調布市条例第 24 号）等を踏まえて、関係者への啓発活動によりその排出量の抑制に努めるとともに、可燃ごみ、不燃ごみ、びん・カン、再利用対象物等の廃棄物の種類別に分別回収及び保管場所を設置し、資源の有効利用と廃棄物の減量化を図ることとする。

なお、本評価書の対象ではないが、建設工事に伴い発生する建設発生土及び建設廃棄物は、廃棄物の処理及び清掃に関する法律（昭和 45 年法律第 137 号）、資源の有効な利用の促進に関する法律（平成３年法律第 48 号）、建設工事に係る資材の再資源化等に関する法律（平成 12 年法律第 104 号）等に基づき、再生利用可能な掘削土砂及び廃棄物については積極的にリサイクルに努め、リサイクルが困難なものについては適切な処理を行うこととする。

[1]出典：「武蔵野の森総合スポーツ施設（仮称）(22)新築工事　基本設計」（平成23年7月　（株）日本設計）、「武蔵野の森総合スポーツ施設（仮称）実施設計」（平成24年12月　東京都）

[2] 加圧給水ポンプ方式：受水槽方式の給水方式の一つで、受水槽に貯めた水をポンプを使用して所定の水圧で給水する方式。受水槽を地下部に配置することができる。

(7) 緑化計画

緑化計画は、図 7.2-7 に示すとおりであり、計画地北側のサクラの既存樹木を保存するとともに、計画地南側の一般国道 20 号（甲州街道）沿いのイチョウの既存樹木を場外で仮養生を行ったうえで緑化樹として活用する等、隣接する西競技場の敷地も含め、周辺の緑との調和を図り、地域の人々に親しまれる緑地を整備する計画としている。

緑化面積は、東京における自然の保護と回復に関する条例（平成 12 年東京都条例第 216 号）及び調布市自然環境の保全等に関する条例（平成８年調布市条例第４号）における緑化基準を上回る計画としている。

表 7.2-4　緑化計画

区分	計画緑化面積	必要緑化面積
メインアリーナ棟及び サブアリーナ・プール棟敷地	約 2,900㎡	－
西競技場敷地	約 9,400㎡	－
合計	約 12,300㎡	10,978.75㎡

注1)必要緑化面積は、東京における自然の保護と回復に関する条例（平成12年東京都条例第216号）における緑化基準面積を示す。
2)武蔵野の森総合スポーツ施設は、メインアリーナ、サブアリーナ、屋内プール、補助競技場で構成されるため、緑化計画は既に竣工した補助競技場（西競技場）も含めた敷地を対象に東京における自然の保護と回復に関する条例（平成12年東京都条例第216号）に基づく緑化計画を行っている。

凡　例

- 計画地
- 会場エリア
- 市町界
- 既存樹木
- 高木（植栽樹木）
- 低木・地被類
- 壁面緑化

Scale 1:2,500

0　25　50　100m

図7.2-7　緑化計画図

注）図中の既存樹木及び高木（植栽樹木）の大きさは、大まかな樹冠イメージを示す。

7.2.5 施工について

(1) 工事工程

本事業に係る全体工事期間は、平成 26 年２月から平成 29 年１月にかけて、36 か月間の工期を予定している。

(2) 工事中の環境保全措置

工事中に実施する環境保全措置は、以下に示すとおりである。

・バックホウ、ホイールローダ、ブルドーザ（ディーゼルエンジン出力 7.5～260kW)、発動発電機（可搬式・溶接兼用機を含む)、空気圧縮機（可搬式）油圧ユニット、ホイールクレーン、ローラ類については、排出ガス対策型建設機械を用いる。

・ブルドーザ、バックホウ、ドラグライン及びクラムシェル、トラクターショベル、クローラークレーン、トラッククレーン及びホイールクレーン、バイブロハンマ、油圧式杭打機、油圧式鋼管圧入・引抜機及び油圧式杭圧入引抜機、アースオーガ、オールケーシング掘削機、アースドリル、ロードローラ、タイヤローラ及び振動ローラ、コンクリートポンプ車、コンクリート圧砕機、アスファルトフィニッシャ、コンクリートカッター、空気圧縮機、発動発電機、さく岩機（コンクリートブレーカー）については低騒音型・低振動型の建設機械を用いる。

・建設副産物の処理にあたっては、リサイクル計画書及びリサイクル報告書を作成し、リサイクル実施状況を整理する。

・建設副産物は、廃棄物の処理及び清掃に関する法律（昭和 45 年法律第 137 号）に基づき、廃棄物管理票（マニフェスト）を利用し、適正な運搬及び処理を行う。

・工事の施工にあたっては、国等による環境物品等の調達の推進等に関する法律（平成 12 年法律第 100 号)、「東京都リサイクルガイドライン」に基づき策定された東京都環境物品等調達方針（公共工事）（東京都）により環境負荷を低減できる資材等を選定する。

7.2.6 供用の計画

本事業の計画建築物の供用は、平成 29 年度中を予定している。

7.2.7 環境保全に関する計画等への配慮の内容

本事業にかかわる主な環境保全に関する上位計画としては、「東京都環境基本計画」、「調布市環境基本計画」等がある。環境保全に関する計画等への配慮事項は、表 7.2-5(1)～(3)に示すとおりである。

表7.2-5(1)　環境保全に関する計画等への配慮の内容

計画等の名称	計画等の概要	本事業で配慮した事項
東京都環境基本計画 （平成20年３月）	・人類・生物の生存基盤の確保 ～気候危機と資源節約の時代に立ち向かう新たな都市モデルの創出～ ◆気候変動の危機回避に向けた施策の展開 ◆持続可能な環境交通の実現 ◆省資源化と資源の循環利用の促進	・コージェネレーションの導入を図り、エネルギーを節約する。 ・高効率・省エネルギー設備を採用するとともに、建築物の熱負荷軽減のための建物外装材仕様等を検討し、省エネルギーとCO_2排出量の削減に努める。
	・健康で安全な生活環境の確保 ～環境汚染の完全解消と未然防止、予防原則に基づく取組の推進～ ◆大気汚染物質の更なる排出削減 ◆化学物質等の適正管理と環境リスクの低減 環境の「負の遺産」を残さない取組 ◆生活環境問題の解決	・工事用車両、関連車両については、駐車場内でのアイドリングストップの周知・徹底を図る。 ・工事用車両については、最新排出ガス規制適合車の使用に努める。
	・より快適で質の高い都市環境の創出 ～緑と水にあふれた、快適な都市を目指す取組の推進～ ◆市街地における豊かな緑の創出 ◆水循環の再生とうるおいのある水辺環境の回復 ◆熱環境の改善による快適な都市空間の創出	・計画地内のオープンスペースを積極的に緑化するとともに、屋上緑化等を推進し、沿道の緑化とともに緑のネットワークの形成を図り、ヒートアイランド現象の緩和に努める。
東京都自動車排出窒素酸化物及び自動車排出粒子状物質総量削減計画 （平成25年７月）	・低公害・低燃費車の普及促進、エコドライブの普及促進、交通量対策、交通流対策、局地汚染対策の推進等	・工事用車両、関連車両については、駐車場内でのアイドリングストップの周知・徹底を図る。 ・工事用車両については、最新排出ガス規制適合車の使用に努める。

表7.2-5(2)　環境保全に関する計画等への配慮の内容

計画等の名称	計画等の概要	本事業で配慮した事項
緑の東京計画 （平成12年12月）	・あらゆる工夫による緑の創出と保全	・計画地内のオープンスペースを積極的に緑化するとともに、屋上緑化等を推進し、沿道の緑化とともに緑のネットワークの形成を図る。
「緑の東京10年プロジェクト」基本方針～緑あふれる東京の再生を目指して～ （平成19年６月）	・街路樹の倍増などによる緑のネットワークの充実	・計画地内のオープンスペースを積極的に緑化するとともに、屋上緑化等を推進し、沿道の緑化とともに緑のネットワークの形成を図る。
みどりの新戦略ガイドライン （平成18年１月）	・公共施設におけるみどりの創出	・計画地内のオープンスペースを積極的に緑化するとともに、屋上緑化等を推進し、沿道の緑化とともに緑のネットワークの形成を図る。
東京都景観計画 (2011年4月改訂版) （平成23年４月）	・武蔵野の面影と調和した潤いのある住宅地の形成	・計画地内のオープンスペースを積極的に緑化するとともに、屋上緑化等を推進し、沿道の緑化とともに緑のネットワークの形成を図る。
東京都廃棄物処理計画 ＜平成23年度ー平成27年度＞ （平成23年６月）	・３Ｒ施策の促進 ・適正処理の促進	・工事中の建設発生土、建設廃棄物の内、再利用可能なものについては、積極的にリサイクルに努め、リサイクル困難なものについては、適正な処理を行う。 ・供用後に発生する廃棄物については、発生量の削減と資源ごみの分別回収を徹底し、資源の有効利用及び廃棄物の減量化を図る。
東京都建設リサイクル推進計画 （平成20年４月）	・建設泥土を活用する ・建設発生土を活用する ・廃棄物を建設資材に活用する	・工事中の建設発生土、建設廃棄物の内、再利用可能なものについては、積極的にリサイクルに努め、リサイクル困難なものについては、適正な処理を行う。

表7.2-5(3)　環境保全に関する計画等への配慮の内容

計画等の名称	計画等の概要	本事業で配慮した事項
調布市環境基本計画 （平成18年３月）	・守り育てる ～自然環境や歴史・文化環境、生活環境の保全、回復、創造～	・工事用車両、関連車両については、駐車場内でのアイドリングストップの周知・徹底を図る。 ・工事用車両については、最新排出ガス規制適合車の使用に努める。 ・計画地内のオープンスペースを積極的に緑化するとともに、屋上緑化等を推進し、沿道の緑化とともに緑のネットワークの形成を図る。
	・減らし循環させる ～資源・エネルギーの循環～	・コージェネレーションの導入を図り、エネルギーを節約する。 ・高効率・省エネルギー設備を採用するとともに、建築物の熱負荷軽減のための建物外装材仕様等を検討し、省エネルギーとCO_2排出量の削減に努める。 ・工事中の建設発生土、建設廃棄物の内、再利用可能なものについては、積極的にリサイクルに努め、リサイクル困難なものについては、適正な処理を行う。 ・供用後に発生する廃棄物については、発生量の削減と資源ごみの分別回収を徹底し、資源の有効利用及び廃棄物の減量化を図る。
調布市緑の基本計画『庭園のまち　調布』 （平成23年３月）	・自然と共生する都市環境計画 ◆調布基地跡地留保地は、「防災・スポーツ・レクリエーション機能を有する公園」として整備	・計画地内のオープンスペースを積極的に緑化するとともに、屋上緑化等を推進し、沿道の緑化とともに緑のネットワークの形成を図る。
調布市景観基本計画 （平成24年４月）	・市民生活を支える基盤となる都市施設の魅力的な景観の形成	・計画地内のオープンスペースを積極的に緑化するとともに、屋上緑化等を推進し、沿道の緑化とともに緑のネットワークの形成を図る。
調布市西部地域街づくり方針 （平成22年３月）	・武蔵野の森と多摩川の自然を生かしたふれあいと憩いのまちづくり	・計画地内のオープンスペースを積極的に緑化するとともに、屋上緑化等を推進し、沿道の緑化とともに緑のネットワークの形成を図る。

7.3　武蔵野の森総合スポーツ施設の計画に至った経過

計画地が位置する調布飛行場跡地は、昭和48年に調布飛行場がアメリカ軍から日本政府に全面返還され、跡地利用について国、東京都及び地元３市（調布市、府中市、三鷹市）で協議・折衝を行ってきた。

平成４年には、国から東京都へ調布飛行場の管理・運営が引き継がれ、平成５年には東京都と調布市・三鷹市・府中市の地元３市で合意した「調布基地跡地利用計画」に基づき、東京都が整備を行う「武蔵野の森総合スポーツ施設建設基本計画」（平成７年策定）が策定された。

この計画では、大・小体育館、武道場、屋内プール、アイスアリーナを整備することとなっていたが、平成９年に「東京都財政健全化計画」において計画が凍結された。

こうした中、平成19年７月に、平成25年に開催された東京国体において、東京スタジアム（味の素スタジアム）が開閉会式、陸上競技、サッカーの会場となることが決定した。東京スタジアム（味の素スタジアム）で国体の陸上競技を実施するためには，西競技場（サブトラック）をスタジアム隣接地に整備することが必要であり、そのため、平成20年２月に東京都から地元３市に対して、スタジアム西側都有地の総合スポーツ施設の計画について、西競技場を含む新たなスポーツ施設整備構想策定の提案がなされた。これを受け、平成20年５月に「武蔵野の森総合スポーツ施設建設基本計画」の見直しについて東京都と地元３市が合意し、新たな基本構想の策定に着手した。その後、平成21年４月に新たな基本構想について東京都と地元３市が合意し、「武蔵野の森総合スポーツ施設基本構想」が公表され、平成22年８月に「武蔵野の森総合スポーツ施設基本計画」が策定された。

その後、西競技場については、第1期事業として平成22年度に工事着手、平成23年度に竣工している。また、本評価書の対象であるメインアリーナ棟及びサブアリーナ・プール棟については、基本設計及び実施設計を経て、第2期事業として平成26年２月に工事が着工している。

この間、東京都は2020年のオリンピック・パラリンピック競技大会の開催都市に立候補し、平成25年９月のIOC総会において東京都での開催が決定している。

表7.3-1　武蔵野の森総合スポーツ施設の計画に至った経緯

年　月	主な出来事	オリンピック・パラリンピック
昭和48年	調布飛行場全面返還	
平成５年	東京都と地元３市で合意し、「調布基地跡地利用計画」策定	
平成７年	「武蔵野の森総合スポーツ施設建設基本計画」策定	
平成９年	「東京都財政健全化計画」において計画が凍結	
平成20年２月	東京都から地元３市に対して、西競技場を含む新たなスポーツ施設整備構想策定の提案	
平成20年５月	「武蔵野の森総合スポーツ施設建設基本計画」の見直しについて東京都と地元3市が合意し、新たな基本構想の策定に着手	
平成21年４月	「武蔵野の森総合スポーツ施設基本構想」公表	
平成22年８月	「武蔵野の森総合スポーツ施設基本計画」策定	
平成23年７月	基本設計策定	
平成24年２月		申請ファイルをIOC（国際オリンピック委員会）に提出
平成24年12月	実施設計策定	
平成25年１月		立候補ファイルをIOCに提出
平成25年９月		IOC総会において東京での開催が決定
平成26年２月	工事着工	