

4. 東京 2020 大会個別計画の内容

本調査計画書の対象である馬事公苑の内容の概要は、表 4-1 に示すとおりである。

日本中央競馬会が運営する馬事公苑は、人馬の馬術訓練、馬術競技会の開催、馬事に関する知識の向上などを目的として昭和 15 年に開苑して以来、国内でも有数の馬事普及の拠点として現在に至っている。

また、昭和 39 年の第 18 回オリンピック競技大会においては、馬場馬術競技会場として使用された歴史的経緯を持つ施設である。

東京 2020 大会では、オリンピック及びパラリンピックの馬術競技会場（クロスカンントリーを除く）として利用される計画であり、既存樹林地等の一部を活かしながら、新たな施設整備を行う計画としている。

表 4-1 馬事公苑の内容の概要

項 目	内 容
所 在 地	東京都世田谷区上用賀一丁目 1 他 東京都世田谷区上用賀二丁目 1－1 他
地 域 地 区	用途地域：第二種中高層住居専用地域 防火地区：準防火地域 高度地域：第二種高度地区
敷 地 面 積	約 185,000m ²
建 築 面 積	約 32,200m ²
延 床 面 積	約 48,700m ²
最 高 高 さ	約 20m
主 要 用 途	馬術競技関連施設
駐 車 台 数	未定
工事予定期間	平成 28 年度～平成 34 年度
竣 工 時 期	平成 34 年度

注 1) 日本中央競馬会へのヒヤリングに基づき作成。

2) 工事予定期間は、解体工事、東京 2020 大会前の第 1 期工事、大会後の第 2 期工事を含む期間。

4.1 目 的

本事業は、昭和15年の開苑以来、馬術競技会場及び公園施設として利用されている馬事公苑について、所有者である日本中央競馬会が、老朽化した施設の更新を検討していたところ、平成27年2月のIOC理事会において東京2020オリンピック・パラリンピック大会の馬術競技会場（クロスカントリーを除く）として馬事公苑の利用が決定したことを受け整備を行うものである。なお、馬事公苑の現有施設の多くは、1964年東京オリンピックの馬場馬術競技会場として利用した際に設置されたものであり、現在の馬術競技会場の国際基準に合致していないことから、施設の全面的な改修整備を行う。

また、東京2020大会後は、日本の馬事振興、馬術普及の拠点として活用するとともに、都民の憩いの場となる馬と触れ合う公園的施設として、引き続き日本中央競馬会が運営していくことが想定されている。

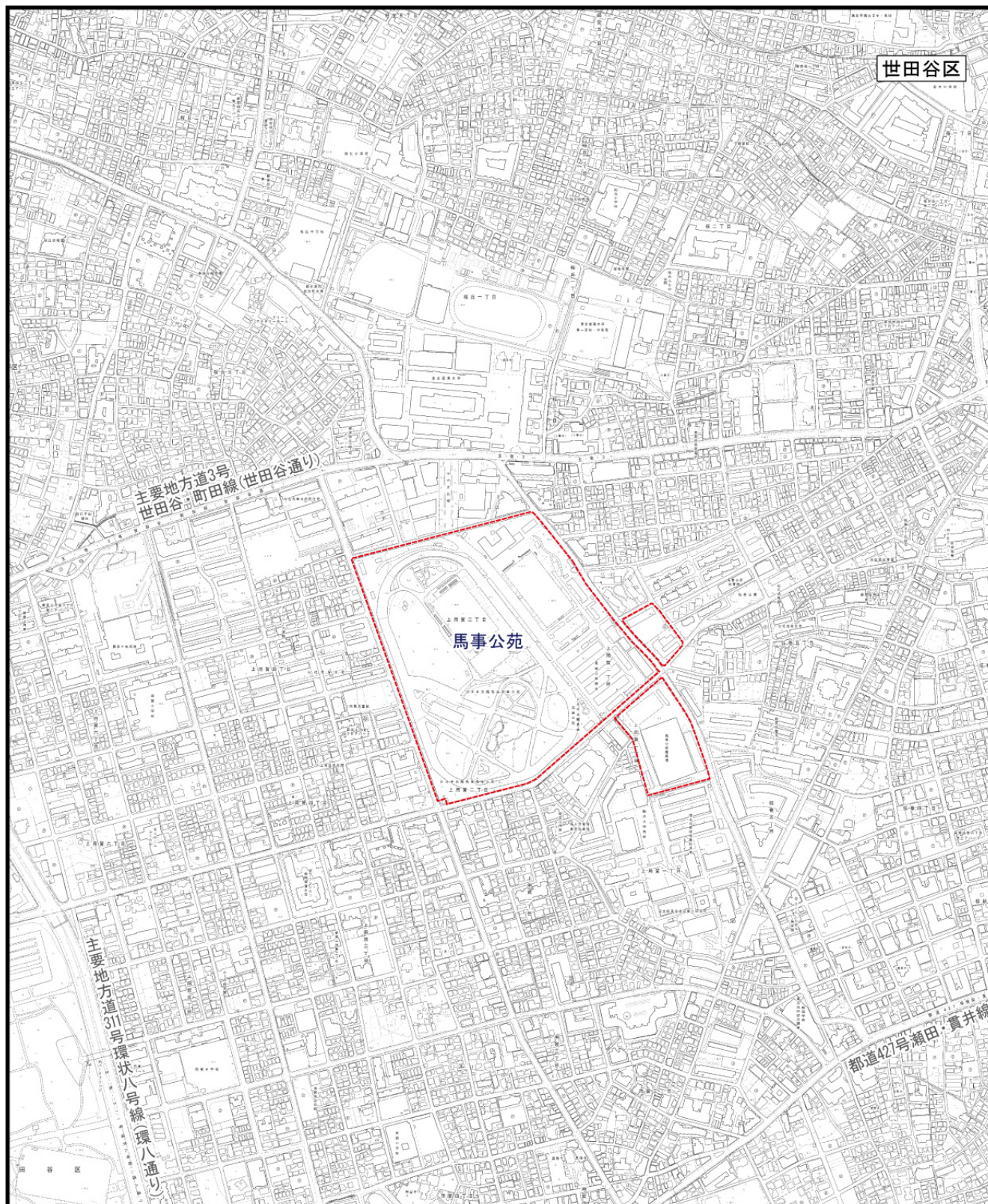
4.2 位 置

調査計画書の対象となる本事業を実施する範囲（以下「計画地」という。）の位置は、図4-1及び写真4-1に示すとおり東京都世田谷区上用賀一丁目1他、東京都世田谷区上用賀二丁目1ー1他にあり、敷地面積は約185,000m²である。

4.3 事業の基本構想

本事業により、老朽化した施設を更新するとともに、国際基準に適合した馬術競技会場を整備することにより、引き続き、現在の馬事公苑の役割である馬事振興と馬術普及の拠点として以下のとおり活用を図る計画としている。

- ・日本の馬術競技会場の拠点として、ワールドクラスの競技大会を含めた国内外の競技会場として利用することにより馬術普及を推進する。
- ・日本の馬事振興の拠点として、馬事振興に必要な優れた指導者及び技術者の養成並びに馬事振興に用いる各種用途の馬や教育・訓練に用いる乗馬の調教等の人馬の養成に活用する。
- ・都民のための公園的施設として、馬との触れ合い、緑豊かな憩いの場を創出する。
- ・発災時における周辺住民の広域避難場所として、安全に配慮した整備を行う。



凡 例

 計画地



Scale 1:10,000

0 100 200 400m

図 4-1 計画地位置図



凡 例

計画地

地下鉄



Scale 1:10,000

0 100 200 400m

写真 4-1 計画地周辺の航空写真

4.4 事業の基本計画

(1) 配置計画

馬事公苑の配置計画図及びイメージ図は、図 4-2 及び図 4-3 に示すとおりである。

(2) 発生集中交通量及び自動車動線計画

施設の発生集中交通量及び自動車動線計画については、現時点では未定である。

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

(3) 駐車場計画

自動車駐車場は、図 4-2 に示すとおり、計画地のそれぞれの敷地（北エリア、南エリア、公和寮エリア）に平面駐車場を設ける計画としているが、現時点では詳細な配置計画及び駐車場台数は未定である。

(4) 駐輪場計画

駐輪場は、計画地の北エリアに設ける計画としているが、現時点では詳細な配置計画及び駐車場台数は未定である。

(5) 歩行者動線計画

計画地周辺の鉄道駅から計画地及び施設周辺における歩行者の出入動線は、図 4-4 に示すとおりである。

計画地周辺の鉄道駅は、千歳船橋駅及び経堂駅（小田急小田原線）、桜新町駅及び用賀駅（東急田園都市線）、上町駅（東急世田谷線）がある。

(6) 設備計画

上水給水設備は、敷地南側水道本管より引き込み、排水は、公共下水道へ放流する計画としている。また、現状と同様に馬場散水には井水を利用する計画とし、施設の改修整備に伴い既設井戸の移設を予定しているが、施設全体としての揚水量は現状と同等程度とする計画としている。

電力は、高圧変電設備から供給する計画としている。また、電気使用量削減のため、高効率機器の採用、熱交換機の採用、個別分散方式の採用を行う計画としている。

(7) 廃棄物処理計画

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としている。

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）、世田谷区清掃・リサイクル条例（平成 11 年世田谷区条例第 52 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、分別回収を行い、資源の有効利用と廃棄物の減量化を図るとしている。

(8) 緑化計画

緑化計画は、世田谷区みどりの基本条例(平成 17 年世田谷区条例第 13 号)における基準緑化をそれぞれの敷地(北エリア、南エリア、公和寮エリア)で満たす計画としている。樹木医等の専門家の意見を参考にしながら、将来を見据えた適切な緑環境整備を行うことで、これまで同様、緑に親しめる公苑整備計画としている。外周部樹林帯や武蔵野自然林エリアなど樹木保全を基本とするエリアについては、倒木の危険があるものや適切な育成環境を保全するために生育状況に問題のある樹木の間引きを行う計画としている。苑内については可能な限り既存樹木を残す計画としているとともに、一部の樹木は移植を行いつつ、適宜、新植樹木を配植して緑量を確保するほか、草地の広場を設けることで、広域避難場所の機能としても活用できるように、緑空間を整備する計画としている。

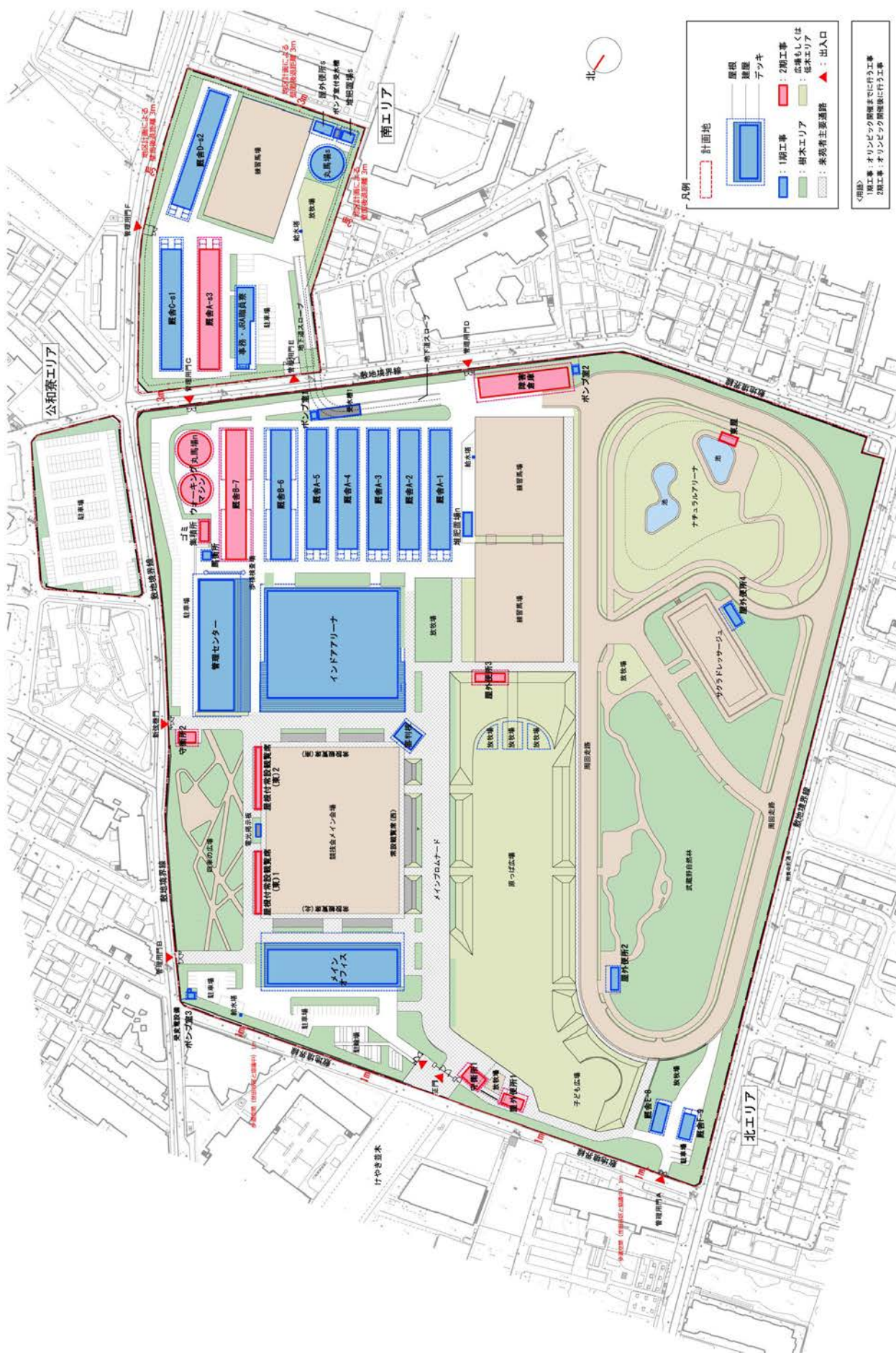
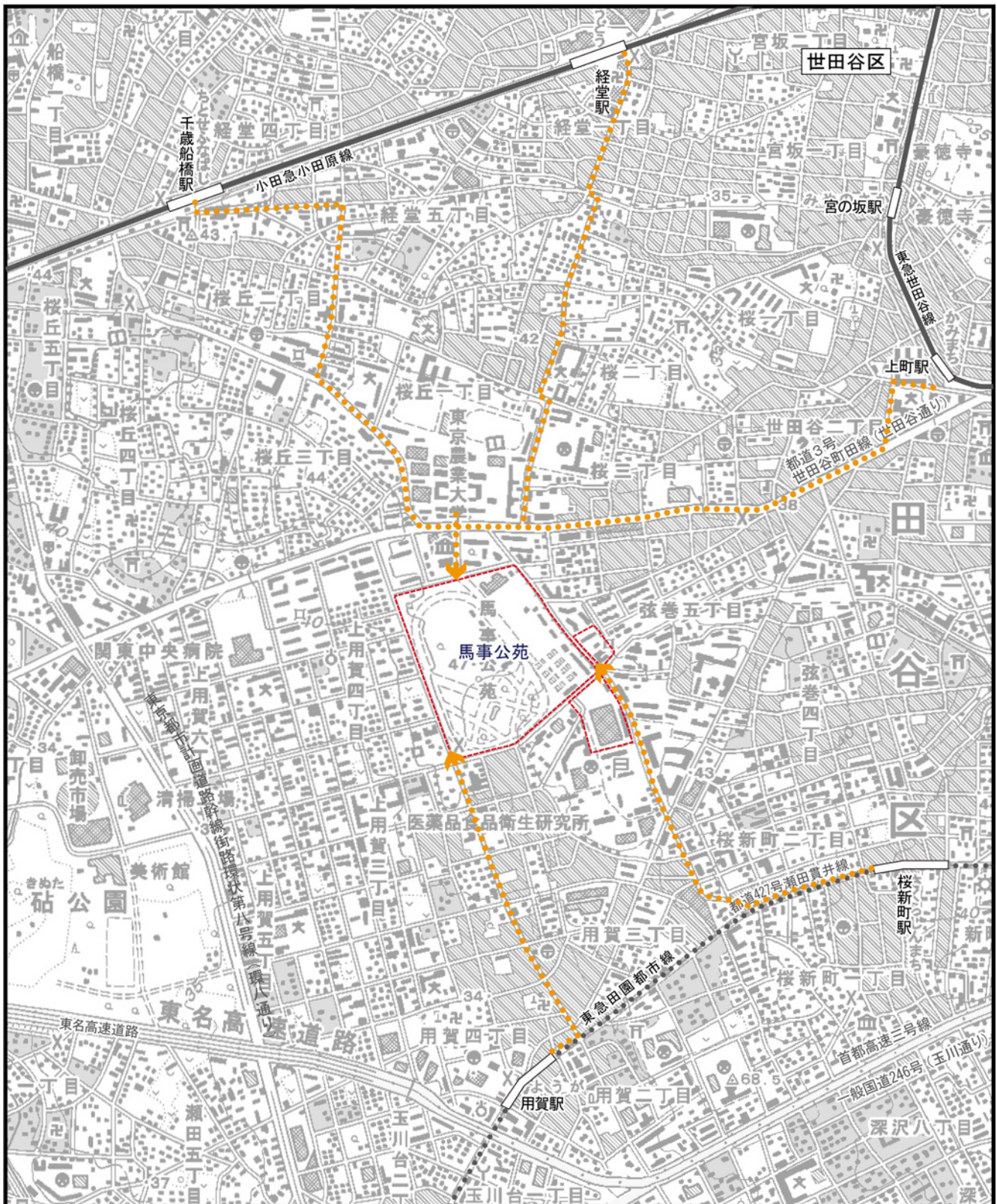




図 4-3 イメージ図



凡 例

- 計画地
- 私鉄
- 私鉄（地下鉄）
- → 歩行者動線



Scale 1:15,000

0 150 300 600m

図 4-4 歩行者動線計画図

4.5 施工計画

以下の施工計画（工事工程、施工方法の概要、工事用車両、建設機械）については、基本設計が終了した現時点での予定であり、今後、実施設計を踏まえて変更がありうる。

(1) 工事工程

本事業に係る東京 2020 大会前の準備工事、解体工事及び第 1 期工事は、平成 29 年 1 月から平成 31 年秋までの 34 か月を見込む計画としている。なお、東京 2020 大会後に実施する第 2 期工事の実施時期については、現時点では未定である。

工事工程は、表 4-2 に示すとおりである。

表 4-2 工事工程

工種/工事月		6	12	18	24	30	36
準備工事		■					
解体工事		■	■				
建築工事	杭工事		■				
	山留工事		■				
	掘削工事		■	■			
	基礎躯体工事		■	■	■		
	地上躯体工事			■	■	■	
	仕上・設備工事			■	■	■	■
土木工事	造成工事	■	■				
	地下道工事	■	■				
	舗装工事			■	■	■	■

注) 日本中央競馬会へのヒヤリングに基づき作成。

(2) 施工方法の概要（予定）

1) 準備工事

外周部の仮囲いには既存柵を利用し、一部ゲート周辺に鋼製仮囲い（高さ約3m）を設置し、仮設事務所の設置等を行う。

2) 解体工事

解体工事には、油圧圧砕機等を用いる。アスベストや特別管理産業廃棄物等の使用が確認された場合には、関連法令に基づき、適正に処理する。

3) 杭工事

基礎工事として、既製杭を打設する。

4) 山留工事

掘削工事にあたり、工事中の地下水流入や土砂の崩壊を防止するため、遮水性・剛性の高い工法による山留を行う。

5) 掘削工事

基礎躯体の下端レベルまで掘削を行う。掘削はバックホウを使用し、発生土はダンプトラックに積み込んで搬出する。

6) 基礎躯体工事

掘削工事完了後、計画建築物の基礎躯体を構築する。構築は、鉄筋組立、型枠の建込みを行い、コンクリートを打設する。

7) 地上躯体工事

基礎躯体工事完了後、支柱建方、屋根鉄骨地組、屋根仕上、地上階床躯体工事等を行う。材

料の荷揚げにはラフタークレーン、クローラクレーン等を用いて行う。

8) 仕上・設備工事（内装・設備工事、外装工事）

躯体工事の完了した階から順次外壁仕上、内装建具等の仕上工事を実施する。また、電気設備や機械設備の搬入・設置を行う。

9) 造成工事

公苑内各所にて造成工事、水槽設置工事を行う。造成工事は、バックホウ、ブルドーザ、モーターグレーダー、ローラー等を用いて行う。

10) 地下道工事

道路に山留・仮設覆工を施工し、既存地下道の解体及び新設地下道工事を実施する。解体工事は、油圧圧砕機等、新設工事はバックホウ、ラフタークレーン等を用いて行う。

11) 舗装工事

公苑内各所にて馬場仕上工事、舗装仕上工事を行う。

(3) 工事用車両

工事用車両の主な走行ルートは、図 4-5 に示すとおりである。

工事用車両の走行に伴う沿道環境への影響を極力小さくするため、工事用車両は、主に都道 3 号世田谷町田線（世田谷通り）、東京都市計画道路幹線街路環状第八号線（環八通り）、一般国道 246 号（玉川通り）の幹線道路から分散して、計画地へ出入場する計画としている。

工事用車両台数は、ピーク日において大型車 340 台/日、小型車 70 台/日、合計 410 台/日を予定する計画としている。

(4) 建設機械

各工種において使用する主な建設機械は、表 4-3 に示すとおりである。

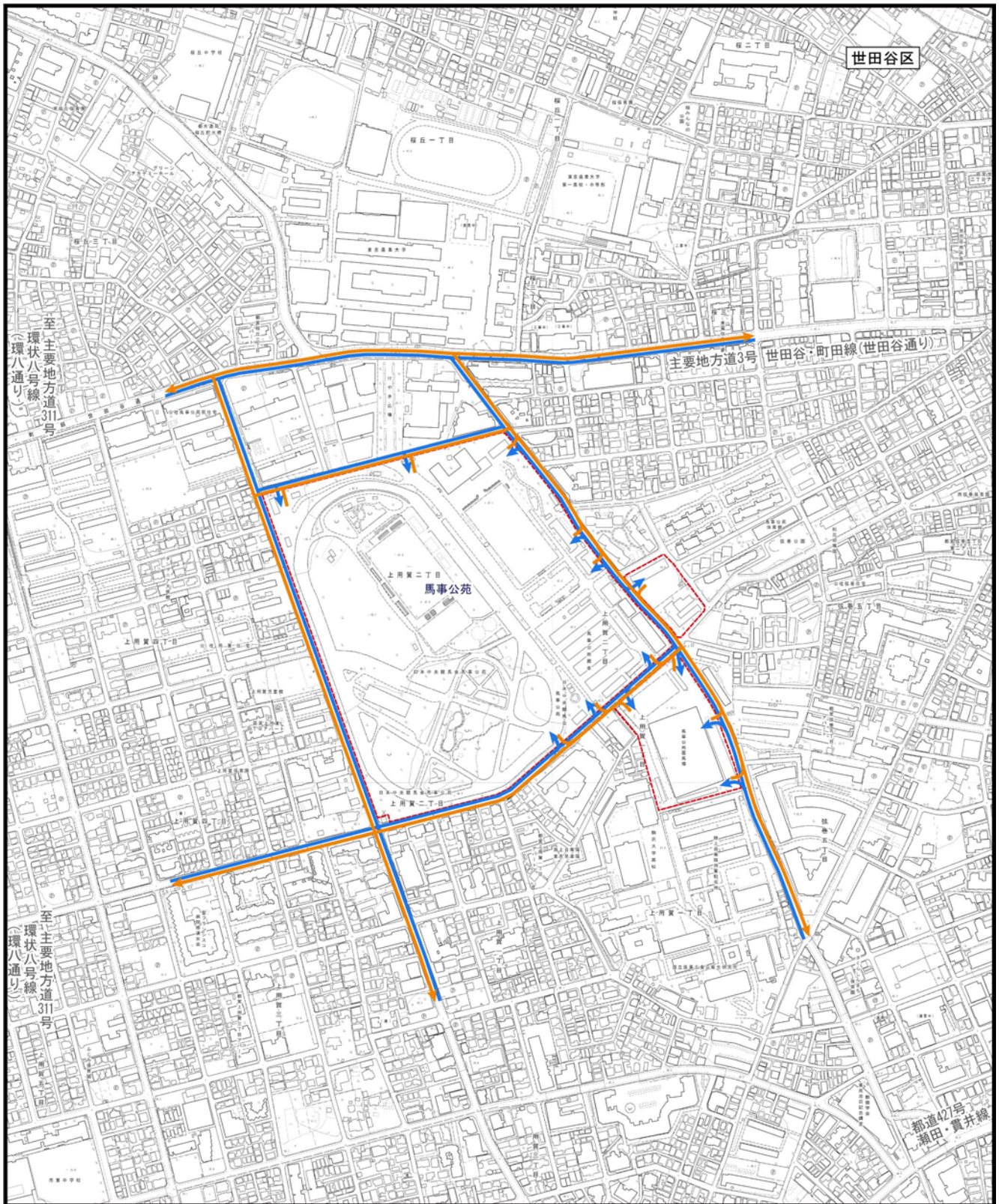
工事に使用する建設機械は、周辺環境への影響に配慮して、排出ガス対策型建設機械及び低騒音型の建設機械を積極的に採用するとともに、不要なアイドリングの防止に努める等、排出ガスの削減及び騒音の低減に努める計画としている。

表4-3 主な建設機械（予定）

工 種	主な建設機械
解体工事	油圧圧砕機、タイヤシャベル、バックホウ
杭工事	三点式杭打機、ラフタークレーン、クローラークレーン、バックホウ
山留工事	ラフタークレーン、バックホウ
掘削工事	バックホウ
基礎躯体工事	ラフタークレーン、クローラークレーン、コンクリートポンプ車
地上躯体工事	ラフタークレーン、クローラークレーン、コンクリートポンプ車
仕上・設備工事	ラフタークレーン
造成工事	バックホウ、ラフタークレーン、ブルドーザ、モーターグレーダー、ローラー
地下道工事	油圧圧砕機、ラフタークレーン、バックホウ、コンクリートポンプ車
舗装工事	バックホウ、ラフタークレーン、ブルドーザ、モーターグレーダー、 アスファルトフィニッシャー

注1) 建設機械の種類等は今後変更の可能性がある。

2) 日本中央競馬会へのヒヤリングに基づき作成。



凡 例

- 計画地
- 工事用車両集中ルート
- ← 工事用車両発生ルート



Scale 1:7,500

0 75 150 300m

図 4-5 工事用車両の走行ルート

注) 日本中央競馬会へのヒヤリングに基づき作成。