

第1章

Chapter 1

セーリング



江の島会場決定経緯

東京2020大会のセーリング競技の会場として、2度目のオリンピックを迎えた湘南港。
紆余曲折がありながら、決定に至るまでの道のりを振り返る

開催都市決定から 会場の見直しまで

2013年9月、南米アルゼンチンのブエノスアイレスで行われたIOCの総会において、2020年の夏季オリンピック・パラリンピックの東京開催が決定。東京2020オリンピック・パラリンピック招致委員会（以下、「招致委員会」という。）がIOCに提出した立候補ファイルでは、都市の中心で開催するコンパクトな大会がうたわれており、東京圏にある33競技会場のうち28会場を選手村から半径8 km圏内に配置するとしていた。このうち、セーリング競技会場については、東京都若洲に若洲オリンピックマリーナの新設が計画されていた。しかし、翌2014年6月、大会全体の整備費が当初想定額より大幅に高騰することが見込まれたため、舛添都知事（当時）が経費削減として、近隣県までを含めた既存施設の活用など、競技会場計画の見直しを検討することを発表した。

これを受け、県は会場の見直しについて積極的に最大限の協力をすることを表明。湘南港は1964年の東京大会のヨット競技開催のために整備されたハーバーであり、競技用ヨットハーバーとしての機能を保有していることから、競技会場として適地であると考え、セーリング競技会場として活用することを東京都に提案した。

しかし、2014年8月、東京都は、近年のオリンピックの運営に必要な要件に照らすと、湘南港は運営に必要な面積が不足すること、選手村から競技会場までの移動時間が通常の移動スピードで1時間以内かつ、絶対に渋滞しないことが条件として求められていることから、江の島ではこれらの条件を満たさないため、セーリング競技会場として湘南港を活用することは困難であるとの見解を示唆。実際、湘南港の敷地面積は約4万5,000㎡だが、この面積はロンドン2012大会のセーリング競技で使用された会場の半分以下。また、国道134号など江の島周辺

の道路は夏の渋滞が常態化しており、選手村がある晴海から江の島までの移動時間は1時間を超過することが予想された。

同年9月、東京都はセーリング競技会場について、若洲は施設整備に必要な工事に工期を要することや、大会後におけるセーリング施設としての後利用に懸念があること、また競技海域が羽田空港に発着する航空機の航路に近接し、大会運営が制約を受ける恐れがあることから、今後代替となる既存施設の調査検討を行うとともに、現計画の整備規模縮小を引き続き検討することを表明した。

若洲オリンピックマリーナの 新設計画中止が決定

2014年11月19日、東京都は若洲オリンピックマリーナの新設計画を中止し、既存の「若洲海浜公園ヨット訓練所」を国際大会開催可能な施設に拡張することを都議会（オリンピック・パラリンピック推進対策特別委員会）に示した。また、かねてより課題となっていた航空管制上の問題については、別途検討することとした。

セーリング競技は海上で行う競技の特性上、競技映像を観客席に中継する必要があり、船からの撮影とヘリコプターからの空撮を併用する手法が一般的である。しかし、航空管制下では管制官の指示の下で飛行を行う必要があり、競技撮影のためにヘリコプターを自由に飛行させられないことは、セーリング競技の特性からも全世界に競技映像を中継するオリンピックの特性からも重大な問題であった。

東京都、組織委員会、（公財）日本セーリング連盟は航空管制の課題解決に向けて検討を行ったものの、2015年4月には、航空管制の調整と並行して代替会場として既存施設の検討を始めるとした。代替地の選定については、神奈川県江の島、愛知県蒲郡、千葉県稲毛が有力な候補地であるとの報道も出る中、

東京都は、同年6月に開催されるIOC理事会までに、会場を決める考えを示した。

2015年6月8日、深夜 『江の島会場』での開催が決定！

2015年4月14日、愛知県の大村知事が臨時記者会見で蒲郡市をセーリング開催地として立候補することを表明した。競技会場見直しを巡る動きが広がる中、本県では2014年9月以降、独自に江の島開催のプランを検討していた。東京都から示された輸送、分村、既存艇の移動、江の島の事業者の協力など様々な課題を一つ一つ整理した。また、セーリング関係者など有識者からヒアリングを行いながら、大会運営に必要な施設の配置やレースエリアの設定に関する検討を行った。

結果、候補地は稲毛、江の島、蒲郡の3か所に絞られ、5月に入ってから、国際セーリング連盟、(公財)日本セーリング連盟、組織委員会、東京都が順次視察を実施した。

江の島の現地視察が行われたのは2015年5月16日。雨模様の中で行われた。県は、国際セーリング連盟などの視察団に対し、江の島誘致のプレゼンテーションを実施。国際セーリング連盟からは、江の島が有名な観光地であること、富士山を背景にしたレースエリアの設定に好感を持たれた。

同年6月8日、スイスのローザンヌで開かれたIOC理事会において湘南港がセーリング競技会場として承認され、江の島が東京2020大会の会場となることが決定した。



関係する市町や団体代表者などを招いて行われた江の島での競技開催決定の報告会



江の島会場決定を伝える「県のたより」(2015年8月号)

県に江の島決定の一報が入ったのは、8日の夜11時過ぎ。翌9日には、県庁本庁舎の大会議場において、関係する市町や団体代表者などを招き、江の島開催決定の報告会を実施した。多くのメディアや職員が集まる中、黒岩知事が「ついにこの日を迎えることができました。東京2020オリンピック・パラリンピックセーリング会場、江の島がついに決定をいたしました。ともに皆様と手と手を携えて、素晴らしい世界最高のセーリングレースを作っていきましょう。そして新たなレガシーを湘南から作ってまいりましょう」と江の島決定の感動とオリンピックを盛り上げていく熱い思いを伝えた。

そして、関係市町や団体の方々とともに、くす玉を割り、「祝セーリング会場江の島開催決定」の垂れ幕がひらめいた。「地元でオリンピックが開催されるなんてびっくり。いつも練習している場所だし、有利だと思う。すごくうれしい」、「今回は江の島挙げての歓迎ムード、1964年とはまた違った大会になるのでは」など、歓迎の声が広がった。

セーリング競技会場の準備に着手

江の島がセーリング競技の会場に決定したことを受けて、湘南港の利用者、漁業関係者との綿密な調整や、円滑な大会運営のための会場プラン作成へ向けて、動き始める

組織委員会に先駆け県が独自で作成
「神奈川県会場プラン(調整素案)」

江の島がセーリング競技の会場に決定したのち、県は大会に向けて会場整備の具体的なあり方の検討を開始した。2015年5月16日に行われた、東京都や組織委員会などによる視察時点では、県は、かながわ女性センター跡地(p.37湘南港平面図参照)を艇の移動先と想定していたが、東京都へのヒアリングを通じて、大会時にはすべての艇の島外移動が必要であることが判明した。

また、湘南港でセーリング競技を開催するためには、競技海面の設定に当たり、漁業関係者との綿密な調整も不可欠である。関係者との調整は速やかにスタートさせる必要があり、そのためには会場整備の計画をまとめることが先決であった。そこで、大会運営に当たる組織委員会に先駆けて県内の各関係者との調整を行うため、会場設営プランや競技海面

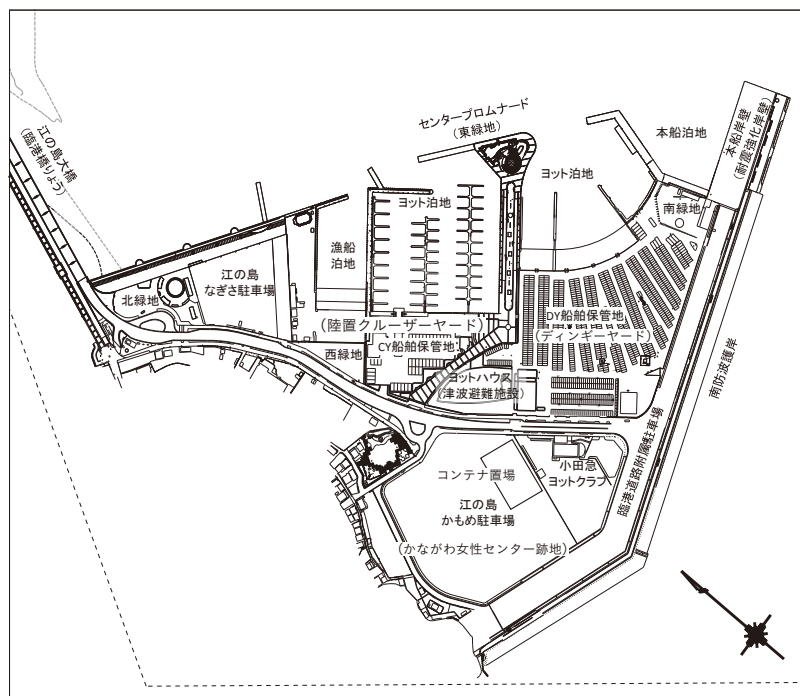
の設定などセーリング競技の会場整備に係る基本計画の作成に着手した。

まずは運宮艇、競技艇各300艇分のスペース、各国チームが艇などの備品を輸送するために使用するコンテナの受入れスペースなど、大会運営に必要なエリアの想定案を作成した。また、競技海域は、ヘリコプターによる空撮のため航空管制の制約を受けないエリアであることが必須条件だったことから、江の島西側の厚木航空基地進入路に係る航空管制区域を避け、江の島以東の海域を想定。さらに、競技に使用するマーク(海面に設置する目印)は、水深が概ね60m以浅の海域に設定することなどの条件を踏まえ、江の島から葉山沖までの東西に広がる海域を想定レースエリアとして設定した。2015年12月には、県が独自に検討した上記の会場案について、「神奈川県会場プラン(調整素案)」として中間報告を公表した。

この「神奈川県会場プラン(調整素案)」は、組織委



湘南港平面図



ブラジルで開催されたリオ2016大会のセーリング競技の様子を視察する黒岩知事

(出典: かながわの港湾(2017年県作成)をもとに一部加筆)

員会が会場プランの検討を本格化させる中で、県や地元関係者らの意向を踏まえた対案として組織委員会との調整に用いられ、その後、組織委員会による会場計画(ブロックプラン)の作成に生かされていく。

リオ2016大会現地視察と 事前キャンプ誘致に向けたPR活動

2016年8月15日から20日にかけて、黒岩知事及び職員5人の計6人が、ブラジルのリオデジャネイロを訪問。リオ2016大会のセーリング競技開催の様子を確認するとともに、事前キャンプ誘致活動を行った。

8月16日にはパブリックビューイングなどの視察、在ブラジル連邦共和国日本国大使館特命全権大使らとの面会などを実施。市内に3か所作られたパブリックビューイング会場のうち、訪れたセントロの会場には大型の映像装置が設置され、盛り上がっていた。大使との面会では、大会期間中の現地情勢などについて、意見を交換した。

翌17日にはセーリング会場と観客エリアの視察を実施。セーリング会場の最寄り駅にはポルトガル語と英語の2か国語で表記されたサイン(表示)があり、会場入口まで約20分の道中にもサインが設置されていたため、道に迷わず会場に到着できた。一方

で、会場までの歩行者道路は幅が狭く、凸凹や傾きも多く見られた。また、市内の幹線道路では交通規制が行われ、選手村があるバッハ地区周辺は関係車両の専用車線ができるなど、特に厳しい規制がかけられていた。

セーリング会場では、知事が国際セーリング連盟のクロウチェ会長と面会。レースエリアの設定方法やレース日程の調整などについて意見交換を行い、江の島周辺の定置網を避けることなども話し合われた。また、事前キャンプ地としての神奈川の魅力をアピールする「KANAGAWA PR DAY」も開催した。

18日には各国セーリング連盟の関係者向けに、東京2020大会に向けたウェルカムメッセージを伝えるとともに、江の島周辺の観光情報など、神奈川の魅力をアピールした。その後行われたセーリング競技女子470級メダルレースは、観客エリアから視察。ゴールとなるフィニッシュラインが観客エリアの目の前にあり、優勝した選手と観客が一体になり、盛り上がる様子が印象的だった。

また、滞在期間中には事前キャンプ誘致を進めるオランダとリトアニア、前年に協定を結んだエリトリアの各オリンピック委員会との面会も実施。国際競技連盟の関係者が集うレセプションにも参加し、事前キャンプ誘致に向けたトップセールスを行った。

江の島会場の課題とその解決

大会開催は決まったものの、艇の移動先の確保や、漁業関係者との調整、輸送交通対策など課題は山積み。湘南港利用者や関係者との話し合いが始まった

第1項

艇の移動

具体的な情報が少ない中で実施した 第1回湘南港利用者説明会

湘南港は日本最大級の公共ヨットハーバーであり、多くの方に利用されている。その湘南港に、東京2020大会で来港する多くの競技艇や大会運営に必要な仮施設を配置するためには、湘南港にある約700艇のヨットを移動いただく必要があった。

県は組織委員会や競技団体と艇の移動期間、大会スケジュールや規模などについて調整を行ったが、IOCがリオ2016大会の結果を踏まえて決定する事項も多く、リオ2016大会開催前の時点では湘南港利用者にすべてを具体的に説明することは難しい状況にあった。

しかし、県は、利用者に影響があることは詳しくお知らせすることが重要であり、利用者へ早めに情報を提供し、組織委員会が作成する大会運営計画などに地元の意見を反映していきたいと考え、2016年1月29日、31日に「第1回湘南港利用者説明会」を開催した。

説明会では、県がロンドン2012大会などの事例を参考に仮施設の配置計画を示した「神奈川県会場プラン(調整素案)」や東京2020大会開催までの全体の想定スケジュールなどを説明した。また、セーリング競技は大会1年前に競技運営及び大会運営の能力を高めるために組織委員会が実施するテストイベントに加え、2年前となる2018年にも本番と同時期にテストイベントが行われるのが通例であると伝えられていたことから、東京2020大会本番に加えテストイベント時にも湘南港の艇すべてを江の島島外へ移動いただく必要があり、期間も最大3年間

程度となる可能性があることを伝えた。利用者からは、具体的な情報が少ない中で、最大で3年間程度移動する可能性があることに戸惑いや反発の声が寄せられた。

課題が多く難航を極めた 艇の受入先探し

第1回説明会以降、大会やテストイベントの全体像がなかなか把握できない時期が続き、各大会で必要な艇の移動規模や移動先などの調整が難航する中、多くの県内マリーナが加盟している(一社)日本マリーナ・ビーチ協会神奈川県支部からクルーザーの移動先の確保について、協力の申出があり、2016年6月28日に覚書を締結した。

この覚書により、約130艇のクルーザーの受入先確保に光が差したが、移動期間が固まらないことから、マリーナごとの受入艇数も決められなかった。また、陸置・係留クルーザーの艇置方法や受入可能な艇の大きさがマリーナごとに違うため、枠を超える希望があった場合の対応などについても継続して検討する必要があった。

一方で、湘南港にある約570艇のディンギーの受入先についても、湘南港のような大規模なハーバーは相模湾内にないことから調整が難航していた。

県は、県が管理する葉山港において船舶保管地を複層化し、保管可能艇数を増やすことで湘南港から120艇を受け入れる案を作成、2016年8月28日に「第1回葉山港利用者説明会」を開催し、葉山港利用者に説明した。説明会では、複層化することによる使い勝手の悪さや、葉山港にヨットが増えることで、

港内の混雑などの懸念が寄せられた。

県は葉山港利用者からの意見を反映するため、既存緑地を船舶保管地として整備するとともに駐車場を複層化する案に修正し、2016年12月18日に開催した「第2回葉山港利用者説明会」で説明した。説明会では、港内の混雑に関する懸念について、湘南港の艇の活動状況調査を行い、運用面を工夫することを伝え、葉山港利用者から理解を得る一步とすることができた。その後、葉山港の整備は2017年11月から着手して、2019年7月に完成した。2019年10月19日に開催した「第3回葉山港利用者説明会」で詳しい艇の受入期間や配置などを説明し、約570艇のディンギーのうち、120艇を保管することとなった。

第2回利用者説明会の実施と移動についての相談窓口を設置

移動先との調整を続ける中、2016年3月から実施した湘南港利用者の活動状況や移動の希望などに関するアンケート調査の結果概要、「神奈川県会場プラン(調整素案)」の内容や、移動先までの運搬経費は運営側で負担すること、移動先の艇置料については湘南港利用料を超える負担がないことなど、艇の移動に関する基本的な考え方を説明するため、「第2回湘南港利用者説明会」を2016年7月23日、24日に開催した。

ロンドン2012大会やリオ2016大会のテストイベントにおける会場内の様子などを伝えてイメージを共有するとともに、最大3年間程度江の島島外へ移動するのではなく、大会ごとに必要な期間の移動を原則とし、継続した移動を希望する利用者には、移動先に残れるよう検討していることを説明した。

また、大会ごとに移動する場合、テストイベントは東京2020大会と同規模である必要がないことが分かったため、移動先はディンギー、クルーザーとともに、江の島かもめ駐車場(2015年に移転したかながわ女性センターの跡地・p.61参照)を使用できるよう調整していることなどを説明した。

利用者からは、移動した場合の金銭的補償や移動先の情報などを求める声が寄せられた。

説明会開催に加えて、艇の移動などに関する利用者の意見や相談に対応するため、2016年11月から湘南港のヨットハウス(p.37湘南港平面図参照)内に

相談窓口を設置した。利用者の活動が多い春から秋を中心に2019年10月の窓口終了までの約3年間で計87回設置し、艇の移動に関する厳しい意見のほか、東京2020大会開催に向けた応援のメッセージを頂くなど多くの反響があり、県としてもセーリングについて多くのことを学ぶことができた。

また、艇の移動などの県の取組やセーリング競技の最新情報をよりタイムリーに届けるため、2016年8月31日から希望者にメールマガジンを配信した。セーリング競技が終了した後の2021年8月6日までの間、ほぼ月1回のペースで発行し通算75回を数えた。

ワールドカップ大会の開催決定 第3回利用者説明会で報告

第2回説明会後も移動先候補となるマリナなどを巡り、空き状況や艇の受入可否、受入れの具体的な条件などの調整を続けていた。

また、組織委員会や競技団体と大会時の配置計画案や2018年から始まるテストイベントの開催時期、艇の移動期間について調整していたころ、競技団体からオリンピックを開催するハーバーを含む複数の会場でワールドカップ大会を開催することが通例になっており、運営側の能力を高めるためにも必要と説明があり、2018年から2020年にかけて江の島でセーリングワールドカップシリーズ(以下、「WCS」(※)という。)を実施することが決まった。そのため、WCSの開催時期、期間やそれに伴う艇の移動が必要かなどを急ピッチで調整した。

関係者と調整の結果、WCSについても、艇の移動は大会ごと、必要な期間の移動を原則とすることとなった。そのことも含め、テストイベントや東京2020大会の運搬経費や移動先で必要となる損害保険などについては運営側で負担すること、移動先の艇置料についても、利用者には湘南港利用料を超える負担がない方針で検討していることなど、費用負担の基本的な考え方や、WCSの開催について説明するため、「第3回湘南港利用者説明会」を2017年3月25日、26日に開催した。

これまでの説明会と比べるとより具体的に変わった面もあったが、利用者からはワールドカップ大会の必要性が伝わらない、移動期間は短くならないのか、

などの声が寄せられた。

手探りで行った 2018年のワールドカップ大会

2017年4月、職員数24人(うち2人は組織委員会へ派遣)の日本で唯一の「セーリング課」を設置、オリンピック・セーリング競技の準備に特化した業務を担うこととなった。

その後も艇の移動を行う範囲やWCSがテストイベントを兼ねるのかなどについて組織委員会や競技団体と調整を進めた。2017年7月には、2018年のWCS及びテストイベントでは、陸置クルーザーは移動の必要がないことが決まり、係留クルーザー及びディンギーについてもすべての艇の移動ではなく、必要最小限の移動となるよう今後も調整を継続することとなった。

利用者にできるだけ早く調整状況を伝えるため、2017年7月に書面でお知らせしたところ、利用者からは、説明会を開催すべきといった声や2018年は移動しなくて良かったなど、様々な反応があった。

2017年11月には、(公財)日本セーリング連盟などの競技団体が中心となり「WCS江の島大会実行委員会(以下、「WCS実行委員会」という。)」が設立され、WCSに関する調整は今後、WCS実行委員会と行うこととなった。県は、説明会や相談窓口で利用者から寄せられた「江の島島外への移動はしたくない」という要望を踏まえて調整を続けた。その結果、クルーザーは移動の必要がなく、ディンギーはヨットハウスに近い北側のエリアや臨港道路附属駐車場(p.37湘南港平面図参照)に整備する臨時バースを大会運営に使用することになり、湘南港内のほかのバースや江の島かもめ駐車場に整備する臨時バースを艇の移動先に利用することで大会運営スペースを確保できる見通しが立ったため、移動範囲などを2018年6月にお知らせした。

その後、2018年の艇の移動については、普段から大人数で活動している学生などに協力を依頼し、江の島かもめ駐車場に移動する了解が得られた。艇の移動が完了した2018年9月、東京2020大会のテストイベントとしても位置付けられたワールドカップ大会が開催された。

競技は無事に行われたが、大会の運営については手探りの部分も多く、湘南港利用者が活動が続ける中で多数の海外選手が参加したため、大会運営と利用者の使い勝手の観点から課題が残った。特に湘南港利用者からは、海外選手が船具倉庫内のロッカーを借りずに荷物を置くことや港内を自転車で走るといった危険行為など、利用者が禁止されていることをワールドカップ大会だからといってやっていいのかといった意見が寄せられた。

大会終了後の2018年9月30日から10月1日にかけて、非常に強い台風24号が日本に接近し、ヨットハーバー内の風速計で43.5m/sを観測した強風が吹き荒れた。その結果、江の島かもめ駐車場に係船環を有する臨時バースを整備したものの、残っていた学生の艇に甚大な被害が発生した。学生の多くが活動がままならず、学生ヨット部の存続にかかわる問題になりかねない状況になってしまった。ヨット部で初めてセーリングに触れる人も多く、学生ヨット部はセーリングの普及には欠かせない存在であることから、県では被害を受けたヨット部に対し、支援金を支払った。

2019年のワールドカップ大会に 向け再び艇の移動がスタート

2019年のテストイベントは、東京2020大会で実際に使用する計器で計測するため、異なる計器を使用するWCSとは別の大会として開催することとなった。WCS及び引き続き開催されたテストイベントは夏に完成予定の江の島セーリングセンターを大会運営本部として使用することとなり、2018年大会とは異なり江の島セーリングセンターに近い南側のエリアを大会運営に使用することが決まった。

2019年1月19日、20日に開催した「第4回湘南港利用者説明会」では、2018年大会での課題及び改善に向けた今後の取組、台風被害に遭った学生等への対応状況、2019年大会の概要、艇の移動時期、移動先について説明した。利用者からは大会期間中も出艇できることを要望されていたが、江の島島内において出艇できる移動先は江の島かもめ駐車場しかなかった。2018年の台風被害があったため、県としても苦渋の決断であったが、江の島かもめ駐車場を移動先とし、2018年とは異なる場所に係船環を

有する臨時バースを整備することを説明。すべての利用者に条件を提示したうえで、江の島かもめ駐車場への移動に協力いただける方を募った。

説明会終了後、改めてすべてのディンギー利用者に書面で条件を詳しくお知らせし、江の島かもめ駐車場への移動に協力をお願いした。県としては、前年の台風のこともあり、協力していただける方が少ないのではないかと心配していたが、結果的には一部の方の申出を断らざるを得ないほど、多くの申出を頂けた。

2019年2月4日には、東京2020大会のセーリング競技の成功に向け、艇の移動やセーリングの普及啓発などの面で連携・協力を図るため、株式会社リビエラリゾート、株式会社湘南なぎさパーク及び県の3者で協定を締結した。

2019年6月1日、2日に開催した「第5回湘南港利用者説明会」では県から2019年大会の日程が確定したことを説明。移動時期は艇ごとに異なるため、説明会では大まかな時期を説明し、移動対象のディンギー利用者には改めてお知らせすることとした。

また、2019年大会では運営艇のスペースを確保するため、ディンギーだけでなく、2018年大会では移動しなかった係留クルーザーの一部にも移動いただく必要が生じたことから、WCS実行委員会が大会運営者として湘南港内のほかの係留バースへの移動や、ほかのマリーナへの移動をお願いした。利用者からは、大会まで2か月となった今、艇の移動をお願いされても検討する時間がないといった声が寄せられたものの、最終的には移動に協力いただけた。

2019年7月から艇の移動が始まり、8月のWCSを皮切りに2019年大会がスタートした。2018年大会のような混乱が生じないよう、組織委員会、WCS実行委員会及び県が一体となって海外選手に対する注意喚起と大会期間中の見回りを行った。その結果、海外選手が来た直後は利用者から厳しい意見も届いたが、徐々に混乱は収まり、大会は終了した。

移動いただいた艇に元のバースへ戻っていただく最中の9月8日から9日にかけて、台風15号が江の島にも甚大な被害をもたらした。湘南港内の建物だけでなく、またしても江の島かもめ駐車場へ移動していた艇に被害が出た。

県は、前年の経験から台風への対応として江の島

かもめ駐車場へ移動いただいた艇に保険を付保していたため、被害があった艇は保険を適用し、被害を回復した。この保険対応が東京2020大会の艇移動における保険付保につながった。

東京2020大会に向けた調整 その1 艇の移動先と移動時期

東京2020大会では、すべてのディンギー、陸置クルーザー、係留クルーザーを江の島島外へ移動いただく必要があった。前述の第4回説明会では、各ハーバーと調整を続けた結果、ディンギーについては、葉山港のほか、稲毛ヨットハーバーや若洲ヨット訓練所の県外施設の利用に加え、県有地を艇置場として整備することなどを説明した。

クルーザーについては、マリーナの中には、新規利用の希望者がいることから、東京2020大会期間中に湘南港の艇を受け入れるため、長期にわたり空きバースを確保しておくことに難色を示すところもあったが、職員が何度もマリーナに通い、丁寧に説明したことで徐々に理解していただき、最終的には候補としていた全マリーナから移動艇の受入れを内諾いただけた。社内での調整や受入艇数の検討のため、公表にはまだ時間を要するマリーナもあったが、調整が完了したマリーナについては、前述の第4回説明会で利用者に説明することができた。

組織委員会とは、東京2020大会で必要な仮設工事の規模、工期、艇の移動時期及び移動に必要な経費の調整が続いていたが、第4回説明会時点では、未決定の事項が多かったため、大まかな移動時期のみを示すことになった。利用者からは具体的な移動期間や支払われる補償金額が分からないと判断できない、といった不安の声が寄せられた。また、WCSのように運営を工夫することで出艇はできなくても艇の一部を江の島に置いておくことができないか、といった声も寄せられた。これに対し、組織委員会はワールドカップ大会と東京2020大会では、大会規模やセキュリティレベルの違いなどの理由により必要な準備が異なることから、江の島島外へすべての艇を移動いただく必要があることを改めて説明した。



12セーリング競技開催に向けて、湘南港に陸置されているディンギーなどをほかのマリーナなどへ移動した

2

東京2020大会に向けた調整 その2 艇移動の具体的な内容等

また、前述の第5回説明会では、移動先の一部について、倉庫と県有地の柳島水再生センターは出艇できないことや艇種が限られること、個人と団体では選択できる移動先が異なること、枠を超える希望があった場合は抽選を行うことなどを説明した。なお、学生ヨット部については湘南港近辺に合宿所があるなどの事情から、湘南港近辺以外の移動先となると、活動がままならない部もあり、個別対応とした。

また、移動先で必要となる備品の費用などを補償金として支払うこと、運搬作業は原則として県で行うが、利用者自身で行うことを希望する場合は運搬経費相当額を支払うこと、利用者自身で探した移動先へ移動する場合は艇置料相当額を支払うことや今後のスケジュールなどについて説明。利用者からも東京2020大会に向けた艇の移動が現実的なこととして受け止められ、移動に当たっての具体的な質問が多数寄せられた。

組織委員会から、東京2020大会で建設予定の仮施設の概要を説明したが、利用者からはより詳しい工事スケジュールや工事内容が明示されないと艇の移動の必要性や期間の適正さが判断できないとの意見があった。組織委員会は可能な範囲で答えたいとしながらも、公表するためには警備上の課題もあるため説明会での回答は保留し、後日、県のホームページ上に具体的な工事スケジュールを掲載した。

東京2020大会に向けた調整 その3 利用者との契約開始と移動先抽選会

前述の第5回説明会終了後の2019年6月から湘南港利用者と県との間で艇移動契約の締結作業を開始。契約書には艇の移動に係る補償金額や、利用者から要望されていた、大会終了後に湘南港を継続利用可能とする旨の規定が盛り込まれた。利用者が指定する自宅や湘南港などに赴き、契約事項の説明を行い、同意いただけた利用者と順次契約を締結していった。

利用者との契約作業と並行し、移動先の希望調査を実施。移動先によっては枠を超える希望があり、公平に移動先を決定するため、2019年8月24日に県藤沢合同庁舎で公開抽選会を開催した。抽選には

県営住宅の入居者抽選でも使用されている「一連番号方式」を採用し、くじ引きは利用者をお願いするなど、公正な方法で実施。その結果、ほとんどの利用者が第2希望までの移動先となり、大きなトラブルもなく抽選会は終了した。

東京2020大会に向けた調整 その4 学生の移動に係る地元との交渉

第5回説明会では個別対応としていた学生ヨット部については、八景島マリーナと湘南海岸公園中部駐車場(以下、「中部駐車場」という。)を移動先候補として学生に提示し、関係者と調整を進めていた。特に中部駐車場は砂浜からの出艇となるため、マリンスポーツ団体や地引網などの漁業関係者の理解を得るために職員が海岸の利用に関係のある方々を回って説明を行った。東京2020大会開催のために湘南港からの艇の移動が必要なこと、学生ヨット部活動継続のために湘南港近辺で大会期間中に出艇ができる移動先を探していることを丁寧に説明した。そして、安全確保のためのルールを設けることで関係者の理解が得られ、中部駐車場を移動先として確保することができた。八景島マリーナも関係者と調整し、最終的に2019年12月に受入れについて合意がとれたことから、中部駐車場、八景島マリーナへの移動を希望していた学生ヨット部と県との間で契約を締結することができた。

ディンギーやクルーザーの 移動開始

2020年1月16日、ディンギー、陸置クルーザーの移動が始まった。ディンギーは陸送であったため、順調に移動を行えたが、クルーザーの移動は海上を操船する回航で行ったため、天候や海の状況に左右されることから予定変更が多く、移動期限の2月末のギリギリまで艇の移動が終わらなかった。こうした中でも、利用者から、オリンピック開催のために、と協力いただけたため、艇の移動の期限までに何とか移動を終えることができた。

第2項

漁業関係者との調整

情報が少ない中で実施した 漁業関係者との初会合

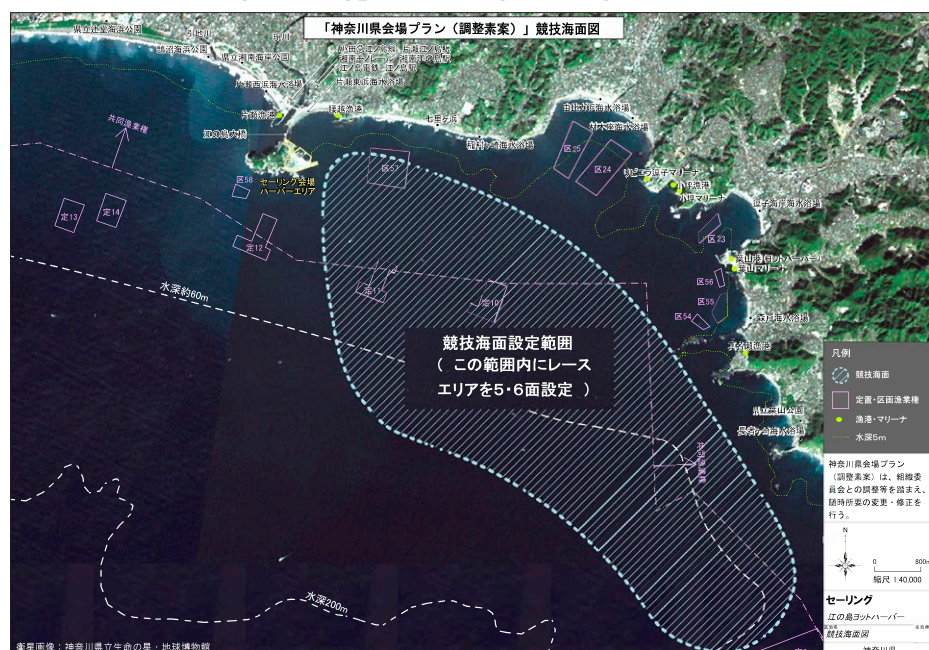
江の島開催が決定したことに伴い、発生する調整事項の一つが、競技海面の設定であった。江の島沖ではヨットレースが数多く実施されているが、オリンピックは使用するエリアの広さ、セキュリティの厳しさなど、通常のレースとは運営が大きく異なるため、漁業関係者と綿密な調整が必要であった。相模湾は漁業が盛んな地域であり、県内には20の漁業協同組合が存在するため、全組合が加盟する神奈川県漁業協同組合連合会(以下、「県漁連」という。)に相談するところから調整がスタートした。特に大会が開催される夏から秋にかけての時期は、イセエビ漁やしらす漁が盛んであることに加え、想定されるレースエリアの中には大型定置網が2か所設置されている。そのため、どのエリアをどれくらいの期間占用するかを漁業関係者に説明し、理解を得る必要があった。2016年1月12日に最初の漁業関係者向けの説明会を開催したが、その時点では、具体的な使用期間や使用時間、レースエリアの数などは未定

であったため、想定されるエリア全域を囲う形で調整素案を示した。この調整素案は、靴底のような形をしていたことから、いつしか「靴底海面」という名前が関係者の間で広がっていた。

地元の漁業関係者へ ヒアリング実施

レースエリアの設定に当たり、組織委員会などに漁業の状況を参考にしてもらうため、県では相模湾沿岸の各漁業協同組合を訪問し、実際に操業している漁の種類やエリアについて聞き取り調査を行い、想定される影響の実態把握に努めた。すると、各漁業協同組合には共同漁業権が免許されており、排他的に漁業ができるエリアがあること、しらす漁や刺し網漁に加え、定置網やわかめ筏など、漁の種類も多岐にわたることから、魚種によって操業エリアや操業時間が異なること、漁業協同組合によってはそれらに加え、遊漁船も多く、漁業以外の影響も考慮しなければならないことなどが分かり、レースエリアを設定することに対する影響の大きさを再認識することとなった。

「神奈川県会場プラン(調整素案)」競技海面図(靴底海面)



WCS江の島大会 事前周知なき開催決定報道

2016年当時、東京2020大会は、2018年及び2019年にテストイベントを開催する可能性があると言われていたが、同時並行でセーリングのWCS江の島大会の開催も大会関係者の間で調整されていた。ところが、(公財)日本セーリング連盟が同年9月21日に大会の開催決定について公表したことに対し、事前に周知されていなかった漁業関係者は強く反発。県に対し、「オリンピックのどさくさに紛れてワールドカップも実施するという印象を受ける」、「漁業者サイドに何も言わないのはおかしいし、これでは協力できない」と抗議の連絡があった。

県側は、組織委員会から具体的な計画が示されない中、あらゆる可能性を考えながら説明したものの、漁業関係者は生活が懸かっていることもあり、漁業の操業の可否やセキュリティレベルなど、より具体的な説明を必要としたため、すぐには理解を得られない状況に至らなかった。

‘靴底海面’から‘5海面’に変更 レースエリアの具体的な協議へ

2016年から2017年にかけて、県が組織委員会や国際セーリング連盟と調整を重ねた結果、オリンピックを見据えたレースエリアは、5海面とすることとなった。ポイントとしては、レースを沿岸部からでも観戦できること、漁船が沖合へ出入りできるよう、一部の海面とレース海面の間にスペースを設けたこと、大型定置網と干渉しないよう避けて配置する形としたことなどである。国際セーリング連盟からも全面的に支持するという意向を受け、この案で漁業関係者と本格的な協議を行うこととなった。

2017年4月11日に開催した3回目の漁業関係者向けの説明会では、県漁連の意向により、レースエリアに影響の大きい8つの漁業協同組合の組合長らに集まっていた。漁業関係者からは、レースエリアすべてが岸に近く、各漁業協同組合の共同漁業権と重なっていることから、より沖側に設定するよう意見が相次ぎ、さらに協議を重ねる必要が生じた。その調整窓口として、同年7月に、8つの漁業協同組合から成る、「オリンピック等漁業者対策協議

会」が発足した。

オリンピック等漁業者対策協議会

【設立】

2017年7月14日

【構成員】

江の島片瀬漁業協同組合
鎌倉漁業協同組合
腰越漁業協同組合
小坪漁業協同組合
長井町漁業協同組合
葉山町漁業協同組合
藤沢市漁業協同組合
横須賀市大楠漁業協同組合

【事務局】

神奈川県漁業協同組合連合会

2017年4月11日に漁業関係者に提示した案

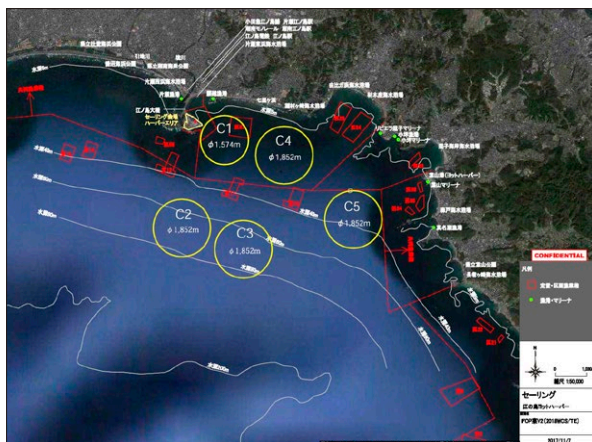


組織委員会が初めて レースエリア案を提示

漁業関係者からの意見を踏まえ、県は組織委員会と調整を進めた。そして、一部海面を沖側に設定した案が2017年11月7日にオリンピック等漁業者対策協議会に、11月28日に神奈川県しらす船曳網漁業連絡協議会に提示された。この案は、県が作成したものではなく、初めて組織委員会が作成した仮案として提示された。しかし、漁業関係者からは、依然レースエリアと共同漁業権が重複しており、沖側はしらす漁にも影響することから賛同は得られなかったが、オリンピックなどに関する案件には協力するという意向が示された。また、漁業関係者には可

能な限り負担がないようにすること、漁業関係者の生活に影響がある場合は補償などの措置を構築することなどの申入れがあった。

2017年11月7日に漁業関係者に提示した案



海外選手や関係者向けに 漁業に関する注意喚起動画を制作

漁業関係者が大会の運営方法に注目する理由は、漁業関係者にとって地元の海は生活の場であるとともに、漁船とヨットとの接触事故では、動力船である漁船の責任割合が多くなる傾向があり、場合によっては、自らの船の修復に加え、相手への損害補償まで考えなければならず、一つの事故で職を失うリスクがあるからである。大会を実施するということは、事前の練習も行われるということなので、接触のリスクは大会期間中だけに限らない。漁業関係者は、過去にも危険な経験をしていることから、地元の海に不案内な多くの海外選手がプレーすることへの懸念は当然と思われた。そこで、このような不安を少しでも解消できるように、海外選手に対する注意喚起を目的に、相模湾での漁業の操業方法をまとめた動画を制作した。その制作には地元の漁師の方



相模湾での漁業の操業方法をまとめた動画を制作し、海外選手に向けて注意喚起を行った

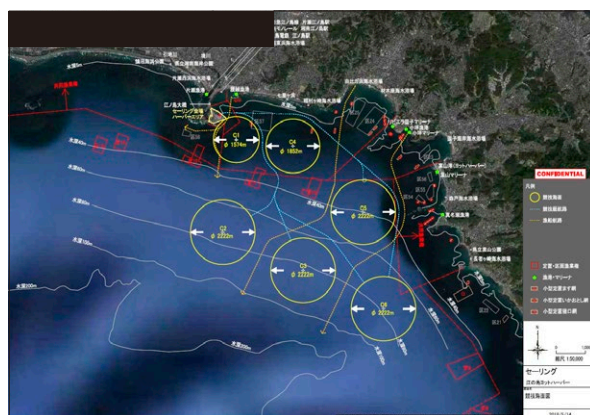
にも協力していただき、実際のしらす漁や刺し網漁の映像に加え、注意すべきポイントなどをまとめた。この動画は一般公開し、多くのセーラーに見ていただくとともに、2018年以降のワールドカップや東京2020大会の開催の際、主催者側が安全対策の一つとして、選手たちへの注意喚起を促す教材としても使用された。

2018年のWCS江の島大会の レースエリア合意へ

漁業関係者からの意見を踏まえ、さらに一部海面を沖側に設定し直すことも検討されたが、国際セーリング連盟から、岸に近いエリアは観客から見えやすく、かつ撮影のロケーションとして適しているとの意向が示された。それを受け、2018年5月、WCS実行委員会及び組織委員会は、岸側の2海面は移動せず、1海面を追加することで相対的に各海面の負担を分散する6海面案を2018年のワールドカップで試したいと漁業関係者に提示した。漁業関係者からは、レース開始は午後とすることやレース開始直前まで操業できることなどの条件が提示され、その条件をWCS実行委員会が了承したこと、一定の合意に至った。

また、共同漁業権に影響のある漁業協同組合の組合長らに集まっていただき、警戒船として漁船に協力していただきたいと依頼したところ、延べ66隻の漁船に協力してもらうこととなった。

2018年のWCS江の島大会のレースエリア案



事前合意と異なる内容での競技実施 漁業関係者との信頼関係が悪化

県は、2018年大会期間中における漁業関係者への連絡方法を確立し、日々予定されるレース日程をFAXなどで連絡することになっていた。そうして迎えた大会初日、トラブルが起きた。WCS実行委員会から連絡があり、国際セーリング連盟の指示でレースの開始時刻が11時となり、既に変更できるタイミングではないということであった。県としてもやむを得ず、その内容で漁業関係者に連絡したが、漁業関係者からは猛反発の声が上がった。その日のうちにWCS実行委員会の役員とともに漁業関係者のもとに伺ったが、約束が違ふと厳しい指摘を受けた。結果として、2日目以降は当初の合意どおり12時以降にレースを実施することとなったが、その間、県は漁業関係者とWCS実行委員会への対応に追われた。後にWCS実行委員会は漁業関係者に対して謝罪文を提出した。

失われた信頼の大きさを痛感 2019年に向けた再出発とその道のり

2018年10月、組織委員会は本大会を見据え、漁業補償額の算定に向け、個別の漁業協同組合ごとに漁業関係者への説明を開始した。また、組織委員会は、2018年及び2019年開催のワールドカップと、2019年のテストイベントを踏まえて、東京2020大会のレースエリアを決定するとし、2019年の大会に向けた調整が本格的に始まった。2018年大会を踏まえ、海面数は変えないものの、沖側の3海面はやや大きく設定されたが、漁業関係者としては、これまでの経過もあり、すぐに受け入れられる状況ではなかった。WCS実行委員会及び県との間で調整を重ね、最終的には、今後は漁業関係者と大会主催者との間で両者の決め事を書面で残し、約束不履行とならないように努めるということで理解が得られ、漁業関係者と大会関係者の航路を設定し、競技開始時刻を12時以降とすることなどを書面にまとめて両者合意に至った。

その後行われた2019年大会は、2018年のワールドカップで構築した連絡体制を活用し、円滑な連絡ができたうえ、大きな事故や問題も発生することなく、無事大会を終えた。また、長年にわたってその

扱いが懸念事項となっていた大型定置網をレースエリア外に存置したままレースを実施したところ、レース運営が可能であると実証された。この結果を受け、組織委員会は大型定置網を撤去する必要性はないと判断するなど、2019年大会は、東京2020大会のレースエリアの確定に向け、大きな前進となる有意義な大会となった。

エピソード 01

「チーム」としての意識を 芽生えさせた ある組合長からの言葉

2018年ワールドカップの出来事。大会運営サイドより、レース開始時刻が漁業関係者と合意した内容と異なる時間を示されたが、県がその内容をそのまま漁業関係者に伝達したところ、大変お叱りを受けた。その中で、ある組合長は県に対し、「県が責任を持ってチェックしないと駄目だ」と、強く指摘した。

しかし、その後のある会議後、その組合長が県担当者に対し、「足繁く通えば、必ず漁師は話を聞いてくれるようになる。大変だけど頑張る」と声を掛けてくださった。

その言葉を胸に、漁業関係者のもとへ何度も足を運ぶと、担当者と話をしてくれるようになった。すると、折り合いがつかない会議後でも、漁師の方から「大変だね。でも何とかオリンピックができるといいよね」と声を掛けてくださるなど、多くの優しさに触れた。より一層調整への思いが増し、漁業関係者の不利益となる結果にならないよう、やや遠慮がちに接していた組織委員会に対しても腹を割って話し合うことができ、いつしか漁業関係者と調整する「チーム」という意識が担当者間で芽生えていた。

ある組合長の一言が意識や行動を変え、最終的に双方が納得できる条件で大会を開催することができたと思っている。感謝の言葉しかない。

約630人の選手団が滞在できる オリンピック セーリング村

セーリング競技を誘致するに当たり、東京都から指摘された懸念の一つが選手の輸送にかかる時間であった。近年のオリンピックの運営に必要な要件に照らすと、選手の負担軽減の観点から、選手村から競技会場までの移動時間が通常の移動スピードで1時間以内かつ、絶対に渋滞しないことが条件として求められていた。しかし、選手村がある晴海から江の島までの移動時間は1時間を超過することが予想された。

このことから、県では、江の島でセーリング競技を実施するためには、会場近くに選手村分村(以下、「分村」という。)の設置が必要になることを当初から想定していた。そこで、1964年の東京大会においてヨット競技の分村(「大磯選手村」と呼ばれた。)であった大磯プリンスホテルを候補地として、組織委員会も含めた3者で連絡を取り合い、実現に向けた調整を行った。

セーリング競技の分村の基本的な要件としては、オリンピック選手村と同様のサービスが提供できることとされていた。主な項目としては、

- 約630人の選手団がまとまって宿泊できること
 - カフェテリア形式で対応できるダイニングスペースがあること
 - チームごとの作戦会議ができる会議室があること
 - その他、ランドリー、トレーニング機器、医療等のサービスが提供できること
 - セキュリティが確保できること
- などがあった。

折しも、当時大磯プリンスホテルでは、大規模リニューアルを計画しており、スパ棟の新設、3号棟の改装を予定していた。このリニューアル自体はホテルの経営戦略の一環として計画されたものであったが、結果として、多くの選手を受け入れる分村としても申し分のない機能を有する施設となることから、2016年6月10日、県は組織委員会に対して、

大磯プリンスホテルを分村として正式に提案した。

2017年4月には大磯プリンスホテルの客室棟がリニューアルオープン。その後も3者による入念な調整を経て、組織委員会とホテル側で覚書を締結。2018年3月28日、分村として決定したことが組織委員会から発表された。

同競技の選手団をまとめて収容できる大型宿泊施設であることのほか、客室以外にも大中小の宴会場、複数のレストラン、広い車寄せスペース並びに広大な駐車場を擁し、大型宿泊団体を受け入れる大会ノウハウを持ち合わせていること、また、大磯プリンスホテルは、1964年の東京大会において、セーリング競技の選手村の運営実績があったことも選定理由の一つであった。

その後、分村の正式名称は、「オリンピック セーリング村(Olympic Sailing Village)(以下、「セーリング村」という。)」と決まった。ちなみに、東京2020大会で分村が置かれた競技は、セーリング競技と自転車競技(トラック・マウンテンバイク)(オリンピック サイクリング村=ラフォーレリゾート修善寺)の2つである。

観光地としての特性を踏まえた 江の島会場の輸送・交通対策を検討

東京2020大会の実施に当たっては、選手や大会関係者が試合時間等に遅れないように安全で円滑に輸送することが不可欠である。また、大人数が予想される観客輸送も混乱なく行わなければならない。あわせて、生活や経済活動への影響を最小限にし、大会輸送との両立をめざす必要がある。

江の島周辺は人気の観光地であり、観光客や海水浴客が多く訪れる。大会開催時には、大会関係者や大会観戦客等が加わって一層の混雑が想定されるため、こうした地域特性に応じた検討が必要であった。そのためには、早い段階から地元との調整が必要であることから、県では、2016年に組織委員会に先んじて、地元自治体の立場で夏の国道134号におけ

る交通量調査や想定される観客ルートの適正さ(混雑しないか等)、セーリング村と会場間の専用・優先レーンや事故発生時の代替ルート等の検討を行った。その後、県における検討結果も踏まえ、組織委員会において、江の島会場の輸送について本格的な検討が始まった。

あわせて、輸送・交通対策の検討状況やセーリング競技開催の準備状況について、関係者間の情報共有を行うため、江の島セーリング競技推進連絡会議を設置した。

その後、組織委員会により関係者間の意見調整や輸送方針を策定する場として、2017年12月に神奈川県輸送連絡調整会議が設置されて関係機関間の議論が進められ、江の島会場を含む大会の輸送方針である「輸送運営計画」が策定された。

大会開催時の選手・関係者の輸送における課題

輸送運営計画では、大会時には、競技会場である湘南港とセーリング村の大磯プリンスホテルの間で、選手などの輸送がバスや乗用車を用いて実施される。また、その他大会関係者については、湘南港と宿泊施設の間で、バスや乗用車に加えて公共交通機関や徒歩移動による輸送が行われる計画であった。

さらに、江の島島内の駐車場(約1,200台)は、競技会場や大会関係車両の駐車場として使われるため、大会に向けて徐々に一般車両が駐車できる台数がなくなり、大会開催時にはすべて閉鎖される見込みであった。

毎年夏季には江の島周辺の道路が混雑し、江の島大橋は島内駐車場への入場待ち車両で渋滞することが通例であったことから、地域住民の生活・経済活動への影響を最小限にしながら、選手・大会関係者の円滑な輸送を確保することは重要な課題であった。

円滑な輸送と観光の両立に向けて無料バスの運行も実施

組織委員会は、大会期間中は関係車両の円滑な通行のため、島内に入る一般車両(観光客等の自動車及びバイク)の通行規制を行うことを計画しつつ、島内居住者・事業者等の車両(通行確認証の提示が必

江の島セーリング競技推進連絡会議

【設立】 2016年4月28日

【会議】 2021年9月21日まで全10回開催

【構成員】

神奈川県、神奈川県警察本部
相模湾沿岸の自治体の13市町
地元交通事業者(鉄道4社 バス3社)
地元関係団体(江の島振興連絡協議会
神奈川県海水浴場組合連合会
神奈川県セーリング連盟
(株)湘南なぎさパーク)
相模湾沿岸の商工会議所・商工会(14団体)
相模湾沿岸の観光協会(14団体)ほか

【事務局】 神奈川県スポーツ局セーリング課

神奈川県輸送連絡調整会議

【設立】 2017年12月20日

【会議】 2020年2月4日まで全5回開催

【構成員】

組織委員会	中日本高速道路(株)	(一社)神奈川県
国土交通省	東日本高速道路(株)	商工会議所連合会
神奈川県	東日本旅客鉄道(株)	(公社)神奈川県
鎌倉市	小田急電鉄(株)	観光協会
藤沢市	湘南モノレール(株)	(一社)神奈川県
藤沢市消防局	江ノ島電鉄(株)	バス協会
茅ヶ崎市	京浜急行バス(株)	(一社)神奈川県
平塚市	神奈川中央交通(株)	タクシー協会
大磯町		(一社)神奈川県
神奈川県警察本部		トラック協会

【事務局】 組織委員会

要)、自転車、路線バス、タクシー、緊急車両及び緊急対応車両の通行を可能とすることで、地元との調整を行った。また大会開催時、最寄り駅から会場まで観客に安全に移動してもらうため、小田急線「片瀬江ノ島駅」駅前広場及びスバナ通りでの交通規制が予定された。

地元の江の島振興連絡協議会・藤沢商工会議所・藤沢市観光協会からは、島内駐車場の全面閉鎖と一般車両の通行規制に当たって、島内への交通手段の配慮を求める要望があり、2019年8月8日には県に対して要望書が提出された。そこで県では、島内と島外駐車場及び最寄り駅を結ぶ無料バスを運行することとした。

県としては、観光客が車両で江の島に来訪できなくなることから、公共交通機関の利用促進(江の島への移動手段を自動車から公共交通機関に転換)を広報することにより、「大会時も江の島は観光でき

セーリング村と湘南港(江の島ヨットハーバー)の輸送ルート



※地図の再転載禁止

る」ことの周知と、周辺道路の交通量低減を両立させることが必要と考えた。そこで、江の島周辺の道路の混雑対策として、交通需要マネジメント(TDM)の手法で、交通需要を抑制・分散・平準化するための周知・呼び掛けにより、交通量を低減させることにした。

2019年のワールドカップ及びテストイベントのときには、その取組の試行として、「県のたより」やホームページ、イベントでのチラシ配布による広報や、歩道橋(国道134号)への横断幕掲示、道路情報板(国道134号及び県西地域)への表示を行った。同時に実施した江の島来訪者へのアンケート結果では、一定の認知を得ることができたものの、県外観光客の認知度は、県内観光客の認知度よりも低かったことや、広報をきっかけとした公共交通機関への転換が確認できたものの、ごく少数であったことなどの課題が浮き彫りとなった。これを踏まえ、本大会時の取組では、横断幕による自動車利用者への事前周知について、周知期間を長くして設置箇所を拡大す

るほか、県外観光客へネット広告で広範的にPRすることや「島内駐車場が使えない」など、公共交通機関に転換する必要性を具体的に訴える広報を拡充して行う方向で検討を進めた。このほか、観光客確保策として、シェアサイクルにより島外と島内のアクセス向上を図ることも検討した。

安全で快適な移動をめざした会場までのラストマイル

「輸送運営計画」では、観客の輸送は鉄道を利用し、最寄りの小田急線「片瀬江ノ島駅」、江ノ電「江ノ島駅」、湘南モノレール「湘南江の島駅」からは徒歩で競技会場まで移動することとされた。なお、年齢や障がいにかかわらず、駅から競技会場までスムーズにアクセスできる経路をアクセシブルルートとして明示するとともに、UD(ユニバーサルデザイン)タクシーによる移動手段も計画された。

観客輸送ルートにおける最寄り駅から会場までの徒歩経路は「ラストマイル」と定義され、観客の安全な案内誘導と満足度向上、地域住民の生活や経済活動への影響軽減をめざして、警備員・誘導スタッフによる観客の誘導、シティキャストフジサワ(都市ボランティア)の案内、暑さ対策の取組(日除けの設置等)、救護活動の実施が計画された。

県では、暑さ対策の一環として、江の島北緑地広場に日除けテントやスポットクーラー、仮設式ウォーターサーバー、ミストシャワーを設置(仮設式ウォーターサーバー及びミストシャワーは県企業庁が設置)した「江の島クールスポット」の運営を計画した。



大会期間中、江の島周辺での交通規制があることを横断幕などで周知した

第4項

ヘリポートの調整

空中撮影用のヘリコプター
探し続けたヘリポート

東京2020大会の競技中継業務はオリンピック放送機構(以下、「OBS」という。)が行うことになっていた。セーリング競技は、ヘリコプターによる空撮中継が計画されているため、2018年5月に、江の島周辺でヘリコプターの離着陸や燃料補給等を行えるヘリポートを確保したいと組織委員会から協力依頼があった。航空法に基づく場外離着陸場の設置基準を満たすとともに、OBSから要望のあった、ヘリコプターが2機分駐機可能な場所、可能な限り江の島に近い場所、中継ヘリの運用に必要なホトリフューエル(エンジンをかけたまま給油すること)が可能であること等の条件に合致する候補地を探すこととなった。

様々な候補地を検討する中で、毎年1月に開催される東京箱根間往復大学駅伝競走時にヘリコプターの離着陸等の使用許可を行っていた県流域下水道整備事務所四之宮水再生センター(平塚市)を提案したが、この時点ではOBSの了解が得られなかった。また、同時期に辻堂浄化センター(藤沢市)についても検討したが、ヘリコプターの離着陸による施設への荷重や、給油による油脂漏洩に伴う水質への影響を総合的に考慮した結果、断念となった。

同年9月、引き続き要望を満たす候補地を探し、安全管理や住民への配慮等を条件に、鎌倉市坂ノ下駐車場を組織委員会に提案した。しかしこれも現地視察などを行った結果、隣接する国道134号の交通量が多いことなど安全確保の観点から使用は困難とされ、2019年8月に断念となった。そこで近隣に代替地を探し、組織委員会や関係自治体と粘り強く調整したものの、2020年11月にヘリコプターの運行会社の意向等もあり、これも諦めることとなった。この時点までの調整過程の中で県が検討した候補地の数は、公有地、私有地含め約50か所にも上ったが、最終的には流域下水道整備事務所四之宮水再生センターをヘリポートの拠点として運用することとなっ

た。2021年6月には組織委員会と流域下水道整備事務所との間で施設利用に関する調整を行い、7月13日～8月10日の29日間、無事ヘリポートが運用された。

エピソード
02東京1964大会の
セーリングカメラマンの
思い出

湘南港のヨットハウス1階に飾られている東京1964大会の写真は、県内在住の中嶋房徳(なかじま ふさのり)さんが撮影したもの。中嶋さんは6歳からヨットを始め、海が大好きでセーリングカメラマンになったという海のカメラマンの第一人者で、93歳の現在も現役。渡米してアメリカズカップを撮影していた1964年に東京オリンピック公式カメラマンの依頼を受けて帰国した。

2020年10月、お話を聞く機会があった。「当時のカメラはズームレンズや防水の機能がなく、フィルムの感度は現在に比べて低く、1回につき36枚しか撮影できないため、海の上で撮影するのはひと苦労だったこと」、「一番苦労したのは撮影艇を自分で探さなければならなかったこと」、「思い出に残っているのはノルウェーの選手(現在の国王)が持ってきたウイスキーが美味しかったこと」。そんな中嶋さんにとってセーリングの一番の魅力は「風」と教えていただいた。



湘南港のヨットハウス1階に飾られている写真

役割分担・費用負担（大枠合意）

セーリング競技会場は、ほかの会場とは異なり、漁業補償や艇の移動、選手・関係者の輸送計画など、様々な課題があり、その役割分担と費用負担をクリアにする必要があった

大会開催の準備を進めるうえで 東京都や組織委員会へ働きかけ

2015年6月、セーリング競技の江の島開催が決まったが、開催に当たっては、漁業補償や艇の移動、選手村の設置、選手等の輸送など、困難な調整が予想されるうえに、その解決のために多額の費用が見込まれた。

東京2020大会の役割分担・費用負担については、立候補ファイル及び東京2020大会の開催基本計画（2015年2月）において、組織委員会が仮設会場の整備を、東京都がオリンピックスタジアムを除く都内の新設会場（恒久施設）の整備及びレガシーの検討を行う旨が記載されていた。しかし、その後一部の競技が都外会場に変更されてから、新たに発生することが見込まれた補償等に関する経費について、組織委員会と開催都市である東京都、会場所在自治体との役割分担・費用負担については、明確にされていなかった。

多くの競技では、オリンピック本大会のおおよそ1年程度前にテストイベントを実施するところ、セーリング競技においては、本大会1年前のテストイベントに加え、2年前にもテストイベントを実施すると競技団体から聞いていた本県は、準備の時間が少ないにもかかわらず、役割分担・費用負担が不明確なままでは、テストイベントに向けての漁業補償や艇の移動など様々な準備を具体的に進めることが難しくなると、危機感を持っていた。

そのため、2015年7月以降、黒岩知事は、全国知事会や定例記者会見など様々な場面で、役割分担・費用負担を早く明確にしてもらいたいと発信した。2016年3月には、森組織委員会会長（当時）が、「仮設施設についても自治体が負担するべきではないか」と発言したことが報じられた。定例記者会見で、この発言への受け止めについて記者から質問された黒岩知事は、「大変戸惑っている。役割分担・費用負

担を早く決めてください、原理・原則は守ってくださいと主張し続けている。この段階でこのような話をしているのは心外である」と述べた。こうした本県の危機感を示す中で、同年3月31日に、舩添都知事（当時）、森組織委員会会長、遠藤東京オリンピック・パラリンピック担当大臣（当時）が会談し、役割分担・費用負担を早急に見直すことで合意した。

しかし、同年9月、小池都知事の下で、都民ファーストの都政の実現に向けた改革を推進するために立ち上げられた「都政改革本部」にオリンピック・パラリンピック調査チームが設置され、オリンピック・パラリンピック関連の予算の妥当性などについて検証が行われることとなった。9月29日には、同チームが、仮設施設の整備について、「立候補ファイルでは組織委員会の分担だが非現実的。組織委員会、都、国の三者、他自治体も参加して現実的な分担ルールを検討すべき」、「例えば、都内のものは都が負担、他の自治体に立地するものは現地自治体と国が負担（補助）等の基本ルールを決め、主体を明確化」との提言を行った。

役割分担・費用負担を決めるスケジュールがいまだ示されないうえに、恒久施設の整備は自治体負担、仮設施設の整備は組織委員会負担という従来の原理・原則とは異なる提言がなされたことによって、県としては、さらに危機感を募らせることとなった。

そのため、11月22日、県は、東京都、組織委員会及び国に対し、役割分担・費用負担を早急に明確にするとともに、その検討の際には、競技会場が所在する自治体も含めて協議を行うことの申入れを行った。同日の定例記者会見において、黒岩知事が「とにかく時間がない。タイムリミットを超え、もう最後の点滅している状況だと思う」と発言し、本県の危機感・焦燥感を示した。また、同月30日の県議会本会議の代表質問では、江の島セーリング競技会場の施設整備について、「役割分担・費用負担がまだ明確になっていない。今後どのような対応をしていく

のか」との再質問があり、知事は「2018年のテストイベントに間に合わせなければいけないという大変切羽詰まった状況にある。いまだに役割分担・費用負担が決まっていないということは、異常な事態と言わざるを得ない」と答弁している。

さらに、同年12月26日には、都外で会場を有する自治体(北海道、宮城県、埼玉県、千葉県、神奈川県、静岡県、札幌市、さいたま市、千葉市、横浜市の10自治体)が連携し、東京都、組織委員会及び国に対して、立候補ファイル等の原理・原則にのっとり早急に役割分担・費用負担について明らかにするよう要請を行った。

このような、東京都、組織委員会、国及び関係自治体の動きについては、各メディアがこぞって取り上げ、黒岩知事や幹部職員も多くの取材に応じて本県の考えを説明することになり、世間の耳目を大いに集めるに至った。

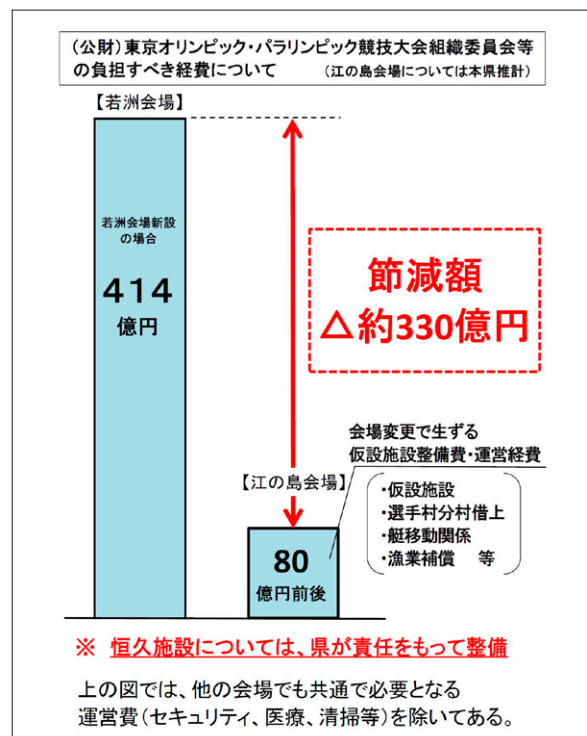
積極的かつ綿密に交渉を進め 費用負担と役割分担を明確化

10自治体からの要請を受けた、東京都、組織委員会及び国は、2017年1月13日、競技会場が所在する都道府県及び政令市、組織委員会、国が相互緊密に連携しながら大会の準備を進めていくことを目的として2015年に設置された「関係自治体等連絡協議会」における実務担当者の会議体である「関係自治体等連絡協議会幹事会」を開催し、幹事会の下に新たに道県ごとに「作業チーム」を設置することとし、同年1月から2月にかけて、会場ごとの仮施設設や運営などの内容について、情報を共有し、様々な意見交換や議論がなされた。

同年2月1日の知事定例記者会見においては、知事がフリップを用い、若洲オリンピックマリーナ新設整備費用414億円と、作業チームにおいて組織委員会から江の島会場における仮施設設整備費の試算額が示されたことを踏まえて県で試算した、仮施設設、既存艇の移動経費など、江の島で組織委員会が負担すべき費用の概算額80億円前後を比べ、江の島への会場変更という県の協力により組織委員会等の負担が約330億円節減できていることを説明した。

2016年12月26日の共同要請で、役割分担・費用負担について小池都知事からは、年度内に大枠を示す

2017年2月1日の記者会見で使用したフリップ



とされたが、2017年3月31日を過ぎても何の回答もなかった。同年4月18日に関係自治体等連絡協議会第7回幹事会が開催されたが、東京都、組織委員会及び国の3者協議の場で、作業チームでの取りまとめ結果を踏まえて、結論を出す必要があるため、さらに時間を要するとの説明がなされた。これを受け同月25日に、「5月末までに役割分担・費用負担の決着を求める」と東京都、組織委員会、国あてに要請した。

また、同年5月9日の九都県市首脳会議の場で、黒岩知事から小池都知事に対して、原理・原則に基づく役割分担・費用負担とすることを確認するよう、改めて要請した。その後、黒岩知事が、埼玉・千葉両県知事とともに、安倍首相(当時)、菅官房長官(当時)、丸川東京オリンピック・パラリンピック担当大臣(当時)に面会し、「いまだに、大会の費用負担・役割分担について確認ができず、非常事態である。このままでは大会の成功はおぼつかない」と現状を訴えとともに、東京都及び組織委員会との調整を要請した。

そして、同年5月31日に、小池都知事、森組織委員会会長、丸川東京オリンピック・パラリンピック担当大臣及び関係自治体の各首長の出席の下、関係自治体等連絡協議会が開催された。会議において、黒岩知事が、2013年3月に大会の招致に当たって東京都副知事から神奈川県副知事にあてて送られた

「貴県で、通常無償提供している行政サービスを無償提供していただくのみで、それ以外のサービスについては、東京都及び東京2020オリンピック・パラリンピック招致委員会(その後継組織を含む)で責任を持って対応しますので、貴県には一切ご迷惑をおかけいたしません」と記載された保証書について言及し、今後の調整に当たっても当該保証書の存在を十分認識するよう求め、小池都知事からは「業務内容を詰めていくうえで十分考慮すべきもの、いわば出発点になる」旨の回答を引き出した。

しかし、この回答を得た経緯を知るには、会議の2日前にさかのぼる必要がある。実は東京都から最初の合意文案を示されたのは、会議のわずか2日前。しかも、これには2つの重大な問題があった。1点目は、「立候補ファイル等」に示された役割分担等の原理・原則を守る」という記載が一切なかったこと。2点目は、大会開催経費として示された1兆3,850億円のうち、350億円がセキュリティ等の費用として関係自治体の負担とされていたことだった。これに対し黒岩知事は直ちに、「立候補ファイル等の原則を合意文書に明記すること」と「350億円が、関係自治体の負担とされている記載を削除すること」を強く求めた。会議前日にはこの2点が受け入れられた最終案となったものの、350億円については負担者が示されないまま、会議本番を迎えることとなった。

そして会議当日、350億円については、関係自治体の負担となるものではないことを明確にすべく、黒岩知事が先の保証書を示し、小池都知事に見解を求めるに至った。

その結果、「東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会の役割(経費)分担に関する基本的な方向について」(いわゆる「大枠合意」)が合意され、大会開催都市である東京都が、都外自治体所有施設にお

ける仮設等や賃借料等に係る経費を負担することとされ、大会運営主体である組織委員会が、輸送、オペレーション等に係る必要な経費を負担し、業務全般の役割を担うこととされた。

この結果、セーリング競技においては、漁業補償や艇の移動に係る費用は、「賃借料等」に係る経費として東京都が負担すること、選手輸送や選手村分村に係る費用については、「輸送」「オペレーション等」に係る経費として組織委員会が負担することになり、本県の求めていたとおりの結論を得ることができた。

【大枠合意における役割(経費)分担(抜粋)】

1

東京都

●大会の開催都市としての責任を果たす。

・大会経費のうち、会場関係については、都及び都外自治体所有施設における仮設等、エネルギー及びテクノロジーのインフラ並びに賃借料等に係る経費を負担する。

2

組織委員会

●大会運営の主体としての役割を担う。

・大会経費のうち、会場関係については、オーバーレイ並びに民間及び国(JSCを含む。)所有施設における仮設等、エネルギー及びテクノロジーのインフラ並びに賃借料等に係る経費を負担する。なお、経費分担に関わらず、オーバーレイ、仮設等、エネルギー及びテクノロジーのインフラの整備を実施する役割を担う。

・大会経費のうち、大会関係については、輸送、セキュリティ及びオペレーション等に係る必要な経費を負担し、業務全般の役割を担う。

3

国

●大会の円滑な準備及び運営の実現に向けて、基本方針(平成27年11月閣議決定)等に基づき、関連施策を実施する。

・大会経費のうち、パラリンピック経費については、その四分の一相当額を負担する。また、新国立競技場については、既定の方針に基づき、整備を進める。

・大会経費以外に、国として担うべきセキュリティ対策、ドーピング対策などについて、上記の基本方針等に基づき着実に実施する。

4

関係自治体

●大会開催に向け、円滑な準備及び運営に協力する。

・大会時の都市活動や市民生活に与える影響を最小化するように、輸送、セキュリティ対策など、大会が開催される自治体として担う業務を実施する。

・関係自治体が所有する会場施設の必要な恒久的改修を進めるとともに、大会後も地域や住民に使用される設備等は、施設改修の一環として整備する。



①2017年5月31日に開催された関係自治体等連絡協議会 ②安倍首相へ説明する黒岩知事(右)



第5節

会場整備（恒久施設等）

1964年の東京大会の際に会場となった湘南港。
今回の大会を契機にさらなる機能強化と一部施設のリニューアルを行った

第1項

江の島大橋の3車線化

老朽化・塩害対策に加え 慢性的な渋滞問題への対応

江の島大橋は、湘南港を建設するための工事用道路として1962年にしゅん工し、その後、1964年の東京大会の開催に合わせて一般に供用された2車線の橋りょうである。

江の島は、毎年多くの観光客が訪れる県内でも有数の観光地であり、休日を中心に、島内駐車場への入庫待ち車両が江の島大橋まで連なり、後続車の通行を妨げることで発生する渋滞への対応が大きな課題となっており、地元からも江の島大橋及び江の島

弁天橋の再整備などについて要望が上がっていた。また、しゅん工後50年以上が経過し、塩害対策などの長寿命化対策も必要となっていた。

こうした中、江の島で東京2020大会のセーリング競技が開催されることが決定したことを受け、大会時のみならず、休日を中心とした渋滞の緩和と長寿命化を図るため、国の交付金を活用し、江の島大橋の3車線化事業を実施することとした。

検討段階において、島内部の駐車場へ誘導することで渋滞緩和が見込まれることなどが判明したため、橋りょうを拡幅し、島へ渡る車線を1車線から2車線に増やし、全体を3車線化することで入庫待ちの



休日を中心に渋滞する江の島大橋



3車線化された江の島大橋

車両と島内部へ向かう車両を分けて対応する計画とした。

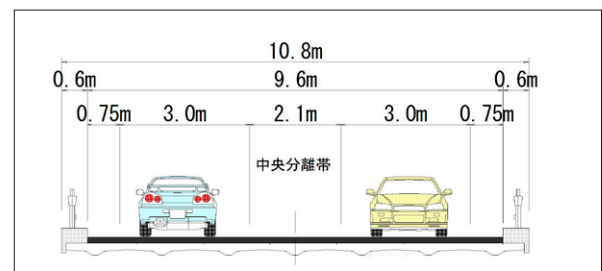
さらに、自転車通行の安全性を向上させるため、両側に1.0mの自転車通行空間を設置することとした。

工事の実施に当たっては、島内に渡る唯一の道路橋であることから、作業スペースの狭小化等の工夫をし、可能な限り2車線の通行を確保した。

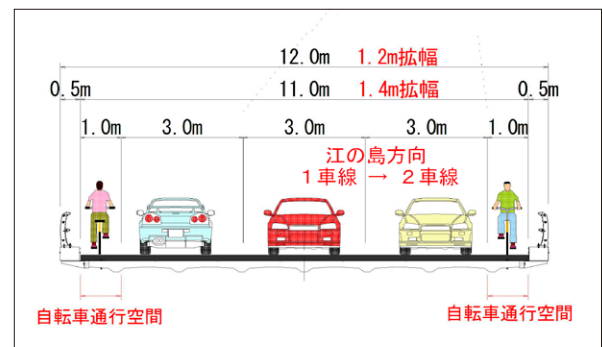
また、オリンピック開催までの限られた期間で工事を完成させることが求められたため、工場で製作した製品を設置することで現場施工にかかる日数を抑え、約2年で完成させた。

さらに、歩行者用の江の島弁天橋についても、橋面の舗装などの老朽化が進んでいたことから、快適な通行と景観に配慮した橋面舗装や照明灯などの改修を2017年度から2018年度にかけて実施した。

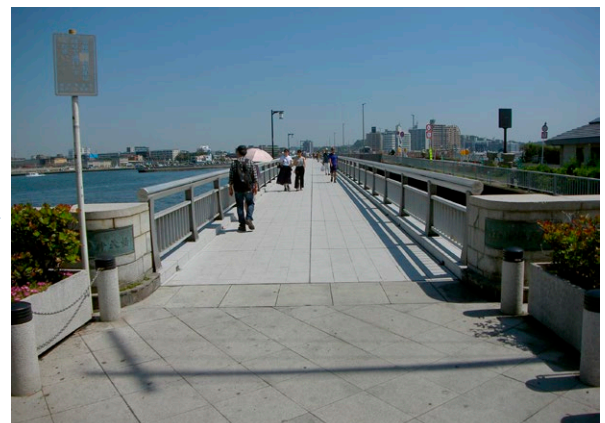
着手前



完成



老朽化の進んでいた江の島弁天橋



参道との一体感を感じさせる景観に様変わりした江の島弁天橋

第2項

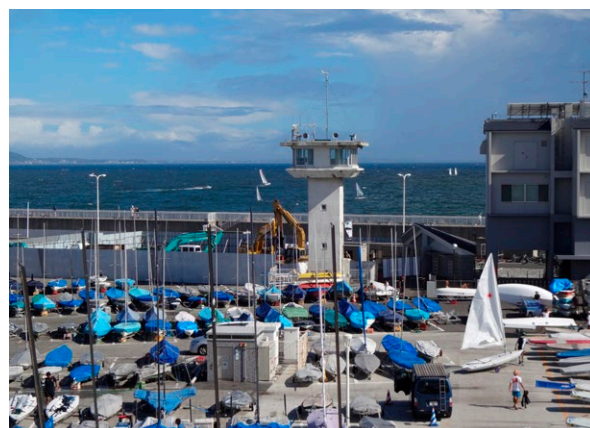
湘南港の機能強化

セーリングの新たな拠点となる
江の島セーリングセンターの新設

湘南港は、1964年の東京大会のヨット競技会場として建設されて以来、公共ヨットハーバーの草分けとして、ヨット競技の普及に大きく貢献してきた歴史あるハーバーである。

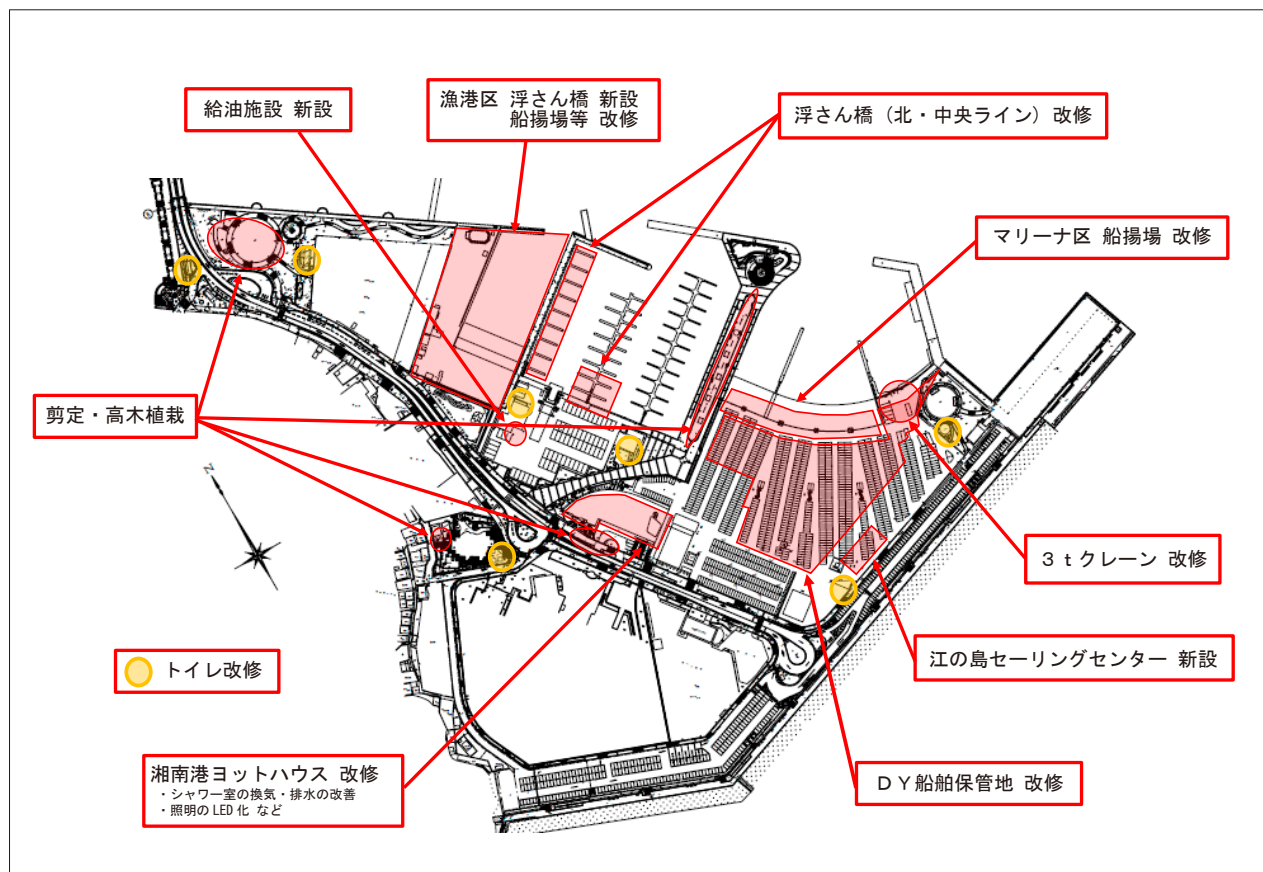
建設から50年以上が経過する中、2014年には、誰もが気軽に立ち寄れる海洋性レクリエーションの拠点としてヨットハウス(p.37湘南港平面図参照)が生まれ変わるなど、ハーバー内の様々な施設の改修等が進められている(施設整備箇所図参照)。しかしながら、愛知県蒲郡市の海陽ヨットハーバーや和歌山の和歌山マリーナなどに設置されている艇の整備やレースの際の計測作業を屋内で行うことができる施設はなく、オリンピック開催に当たり組織委員

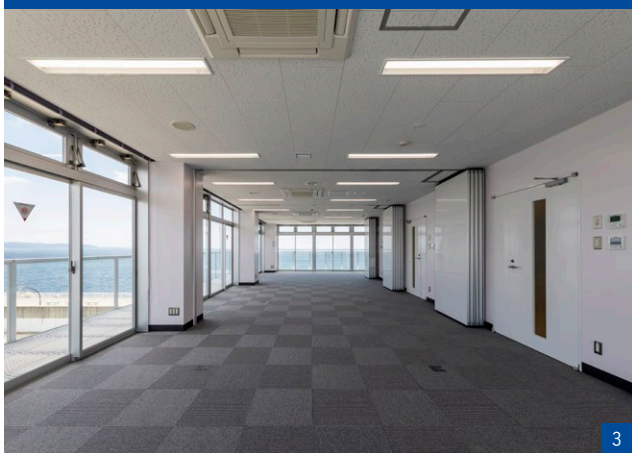
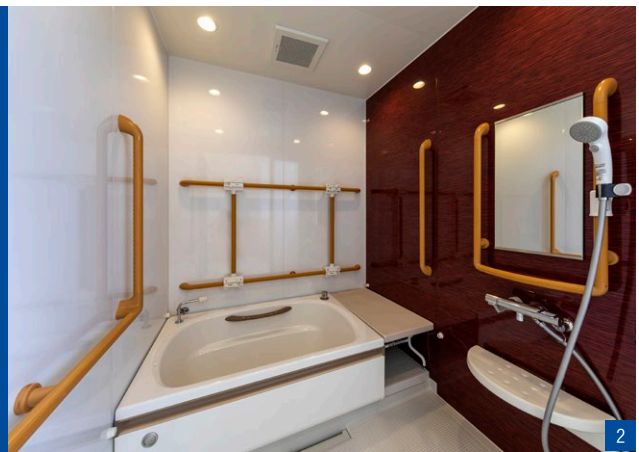
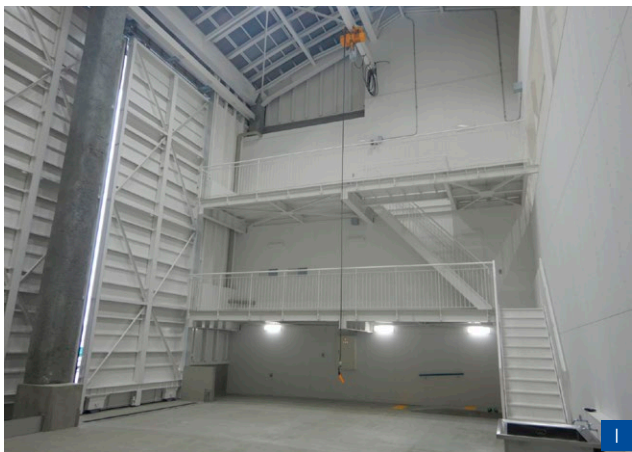
会からも屋内での計測スペースを求められていた。また、レースの開始や中止などを適切に判断するための海面監視施設も老朽化が激しく、立ち入りもできない状況であった。そこで、大会の円滑な運営を支援するとともに、大会後、湘南港がセーリングの



老朽化の激しい海面監視施設

施設整備箇所図(新設・改修) [2017年～2021年]





①マストの整備用の渡り廊下が設置された艇整備庫 ②医務室内に設置されたバスルーム ③海面監視室 ④レース海面を一望できるなぎさのバルコニー

拠点となることをめざすため、県では、こうした機能を備えた「江の島セーリングセンター」を新設することとした。

従来、県が実施する通常の建築工事では、基本構想1年、基本設計1年、実施設計1年と工事着手までに3か年を要する。しかし、東京2020大会の1年前に開催する2019年のテストイベントは本大会と同様の規模で運営するため、本大会時に用いる施設を2019年までの2年で整備する必要があった。そこで、基本設計、実施設計業務を一本化することで、早期完成をめざした。

設計の具体的検討においては、湘南港の利用者や競技団体の方々から意見を頂きながら、より利用しやすい施設の整備をめざした。具体的な事例としては、まず、艇整備庫は、マストを立てたまま作業ができるよう高さ10mにも及ぶ大扉を設け、2.5mと6mの高さの渡り廊下(キャットウォーク)を設置するとともに、大会時の計測作業を円滑に行えるように、建物の側面にも扉を設けることとした。また、

艇整備庫内でのマスト整備スペースがいっぱいになった際のサブスペースとして、建物の外側に底のような外階段を設置し、複数の整備にも対応できるようにした。さらに、大会運営や海面の安全管理を行うための海面監視室を設置するとともに、医務室内には、競技中に低体温症になった人を回復させるためのバスタブの設置、屋上には、津波発生時の避難場所としての機能を持たせ、屋根に持続可能なエネルギーの活用として太陽光パネルを設置した。

2018年8月から着手した工事では、オリンピックに向け全国的に施設整備の工事が増加したことに伴い、資材の需給がひっ迫し、江の島セーリングセンターで使用する予定の資材の確保が困難になったため、使用する資材等の仕様を変更し、工期の短縮を実現。2019年7月に江の島セーリングセンターが完成した。

東京2020大会前においては、日本人選手の練習拠点として活用され、トレーニングやチームミーティング、艇のメンテナンスのために利用された。



完成記念式典

2019年8月17日～22日にテストイベント、同年8月25日～9月1日にはWCS江の島大会の諸室として運営に使用され、東京2020大会時においても、レース運営の中心となる施設として使用された(p.11 [6])。

今後は、年間100回以上開催されるレースの円滑な運営と県民のセーリング活動を支える施設として利用され、セーリングの競技人口を増やし、県内におけるセーリング文化の発展に寄与することが期待される。

利用者の利便性を高める 給油施設の整備

湘南港には、これまで本格的なタンクを備えた給油施設はなく、携行缶といわれる20ℓのタンクにより給油が行われていた。オリンピックの際には多くの運営艇やコーチボートが湘南港で長期にわたり活動することから、本格的な給油施設の整備が望まれ



2019年に湘南港内に整備した給油施設

ていた。県では、オリンピックをはじめとする国際大会などの円滑な運営を支えるとともに、利用者の利便性を高めるため、給油施設を整備した。

大会運営に不可欠な 湘南港既存施設の改修

湘南港は、建設から50年以上が経過しており、様々な施設に経年劣化が見られた。そこで、オリンピックを契機に、特に大会運営上必要となる施設を重点的に改修することとした。浮さん橋や3tクレーンなどは、運営艇やコーチボートなどの係留、陸置き保管に欠かせない施設であることから、大会に先立ち開催されたワールドカップやテストイベントにも間に合うスケジュールで順次改修を行った。

さらに、大会開催に当たっては、海外からの多く

の観戦客や観光客が江の島を訪れることが想定されたため、島内にあるトイレを洋式化する工事を順次行った。そして、案内板などの多言語化や津波避難ルート の明示など、藤沢市と連携しながら急ピッチで受入環境の整備に努めた。

アクセスポイントを増設 公衆無線LAN(Wi-Fi)の整備

これまで湘南港のヨットハウスには、Wi-Fi設備が設置されていたが、ワールドカップやテストイベント時に多くの選手や観戦客等が同時にアクセスし容量が不足したことから、本大会に向けて、アクセスポイントを増設するなどWi-Fi環境の充実を図った。



①改修を終えた3tクレーン ②改修を終えた浮さん橋 ③江の島の玄関口に改築された入口トイレ

第3項

かながわ女性センター跡地の活用

駐車場・事前練習用の コンテナ置場として活用すること

湘南港の南西には県立かながわ女性センター(p.37湘南港平面図参照)があったが、建物が老朽化したことから、県は2013年9月に、約2年後の2015年4月に藤沢合同庁舎に移転することを公表し、残った建物等は除却する方向となった。

2014年、セーリング競技の江の島誘致に当たり、過去にロンドンで行われた大会のセーリング競技会場と比較すると、湘南港のみでは運営に必要な面積が不足するとの指摘があったため(p.34参照)、県は約2万㎡にも及ぶ当該敷地を大会運営に活用することとした。

そして、東京2020大会のセーリング競技会場が江の島に決定した後、2017年3月に建物等の除却が完了した。

大会までの間は、この広大な土地を有効に活用するため、江の島島内の駐車場不足等に悩む地元からの要望も踏まえ、観光客などのために駐車場として暫定的に運用することとした。さらに、敷地の一部は、各国チームが事前練習を行うために持ち込むコンテナの置場として使用することとした。

発券機や精算機を備えた 江の島かもめ駐車場が完成

駐車場については、後述するコンテナ置場として必要となる約2,700㎡を差し引いた部分を充てることとした。また、2018年と2019年のテストイベント及びワールドカップ開催時には、艇を移動しなければならないという課題に対応する必要があった。

そこで、敷地の用途を、通常時は駐車場、テストイベント及びワールドカップ開催時には艇置場として、柔軟に活用することとした。

そして、駐車場及び艇の移動先として利用するために必要な施設の整備とその後の運営については、可能な限り県の費用負担を軽減させる観点から民間

事業者の資金及びノウハウを活用することとし、2017年3月、公募型プロポーザル方式により事業者を決定した。

その後、駐車場として必要となる発券機や精算機の設置、艇置場として必要となる係船環基礎の設置などの工事を経て、2017年7月に、「江の島かもめ駐車場」として運営を開始した。



①在りし日の「かながわ女性センター」 ②駐車場(テストイベント時は艇置場)整備後の様子



かながわ女性センター跡地に基礎工事を実施したうえで設置された30基のコンテナ

急ピッチで進められた コンテナ置場の整備

セーリングは自然相手の競技のため、各国の選手たちはオリンピックが開催される数年前から実際の競技海面で練習を重ねることが通例となっている。このため、リオ2016大会が終わった後すぐに、多くの国から江の島での練習を開始するために海上輸送用コンテナを湘南港付近に設置し、艇保管や選手のトレーニング、休憩を行う場所として利用したいとの要望があった。

セーリング競技大会でのコンテナ設置は、地面にそのまま直置きすることが通例となっていたが、地震が多発する日本では、コンテナを居室や倉庫として使用する場合には建築物に該当するとされ、たとえコンテナが頑丈な素材で造られていたとしても、コンクリートの基礎に所定の方法を用いてしっかりと緊結(固定)し、建築確認を受ける必要があった。

江の島では、2018年から2020年までWCSが開催されることが決まっており、オリンピックのセーリング競技を江の島に誘致した県としては、オリンピックの成功に向けて、各国選手たちが円滑に事前練習を行える環境を整えるために、各国チームの拠点となる場所の確保とコンテナの保管方法について検

討することとなった。コンテナの代わりに倉庫を建てる案や設置したコンテナの上に上屋を建てる案等も検討したが多額の費用がかかるため、建築関係部署と協議を重ねて、コンテナの部材や構造、規格等について調査し、各国チームが持ち込むコンテナをそのまま安全に設置する方法を探った。2017年5月には、13か国のセーリング連盟から(公財)日本セーリング連盟を通じて「オリンピックに向けてのヨット輸送用コンテナについての嘆願書」が県へ提出された。内容は「コンテナはオリンピック終了後(3年後)には撤収するので、日本の規制を緩和してほ



リオ2016大会のテストイベント時に設置された各国のコンテナ。日本とは異なり、居住施設として使用する場合でも、直置きされている

しい」というものだった。

このことは組織委員会にも伝わっており、組織委員会では東京オリンピック競技大会・東京パラリンピック競技大会特別措置法による規制緩和を検討したが実現できなかった。そのため、県独自に国土交通省へ特例的な対応について相談したところ、2017年9月4日付けで基準を定めた告示が改正され、小規模な仮設建築物であるコンテナについては、従来の仕様以外であっても、コンクリートの基礎に所定の方法を用いて緊結することで、安全性が確保されたものであれば認められることとなった。

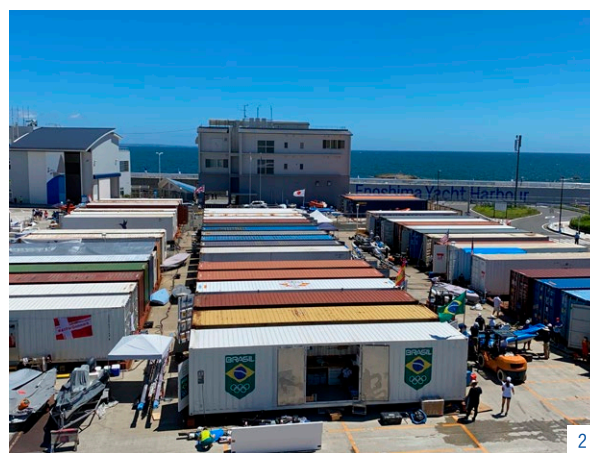
2017年10月に開催されたセーリング競技の国際大会「江の島オリンピックウィーク」は、2020年のオリンピック前の大会ということから、これまでになく多くの国が出場予定だった。各国のコンテナは、直前に愛知県蒲郡市で開催されたセーリングのWCS蒲郡大会後に搬入し、オリンピックウィーク終了後すぐに搬出する予定だったことから、かながわ女性センターの跡地を「建築物」ではない輸送用コンテナの一時的な保管場所として、地面と緊結しないで各国チームへ貸し付けることとなった。

10月22日、蒲郡大会の後、各国のコンテナはヨットハウス前のコンテナ置場に順次搬入されていた。ところが、WCS蒲郡大会終了日の翌朝に、記録の残る1991年以降初めて「超大型」で上陸した台風21号が江の島を直撃し、高波・高潮の影響で大量の海水がコンテナ置場内に流入・滞水したことから、直置きされていたコンテナが浮き上がり、移動してしまう事態となった。このことを踏まえ、コンテナを「建築物」として使用するため、地面に緊結できるコンテナ置場の整備を急ピッチで進めることとなった。

世界各地で開催される大会に出場するセーリング



台風21号の影響で流されたコンテナ(2017年10月23日撮影)



①既製の部品を活用して緊結されたコンテナ ②大会期間中に湘南港内に設けられた50基分の臨時コンテナ置場

選手は、搬入したコンテナを大会後にすぐ搬出することが一般的なため、簡易に取り外しのできる緊結方法が必要だった。国際輸送で用いられるコンテナは細かな仕様が定められており、コンテナ船や陸上のコンテナトレーラーで輸送する際は、落ちないように部品で固定されている。これにヒントを得て、それら既製の部品を活用することで競技関係者の運用条件もクリアできる仕様をまとめ、2018年3月に事前練習用の30基分のコンテナ置場が完成した。30基というのは、関係者へのヒアリングの中で、過去大会で会場付近に長期間保管された実績数から算出した数である。

その後、コンテナ置場はWCSやテストイベントなどの国際大会で活用された。2021年の東京2020大会では、1国当たり最大2基、合計80基のコンテナを設置することになった。組織委員会は、湘南港内に50基分の臨時コンテナ置場を整備し、県が造った30基のコンテナ置場と合わせて運用した。

大会史上初の1年延期

史上初となる大会の1年延期が決定。数年かけて行ってきた調整や準備が完全にストップ。前代未聞の事態に対応を迫られることになる

第1項

組織委員会の仮設施設と艇の移動

前代未聞の大会延期により 設置工事など各方面に影響

一つ一つ課題をクリアしながら、東京2020大会の開催に向けて進んでいた準備は、新型コロナウイルス感染症の影響によって、前代未聞の事態を迎えた。

2020年は東京2020大会の開催年であったが、前年から世界的に感染が拡大した新型コロナウイルス感染症はその勢いを増し、大会が延期ないし中止されるのではとの見出しが連日のように新聞紙上ににぎわせた。湘南港利用者からは県に対し、オリンピックは中止、又は延期になるのか多くの問合せがあった。県としても状況を注視し、度々組織委員会に確認を行っていたが、「延期、中止にかかわる権限はIOCが持っており、組織委員会としても把握していない。少なくとも組織委員会として延期、中止に関する検討はしていない」という回答しか得られなかった。そして2020年3月24日、突如、東京2020大会の1年延期が決定した。このことは県としても報道で知るような状態であり、まさしく寝耳に水であった。

他方、競技会場となる湘南港とかながわ女性センター跡地では、組織委員会により、2019年12月から大会開催に当たり必要となる仮設施設の設置工事が始まっていた。

2020年3月には、放送・通信、警備、清掃など、大会関係者の作業スペースとなる会場運営用施設(大型テントやユニットハウス)や、選手用ラウンジ、審判や競技運営スタッフの作業スペースとなる競技運営用施設(テントやユニット)、運営艇やコーチボ

ートなどを配置するための浮さん橋や、コンテナを置くための基礎などの設置に向けた工事が進んでいた。しかし、大会の延期が決まったことにより、これらの工事はいったん中断された。

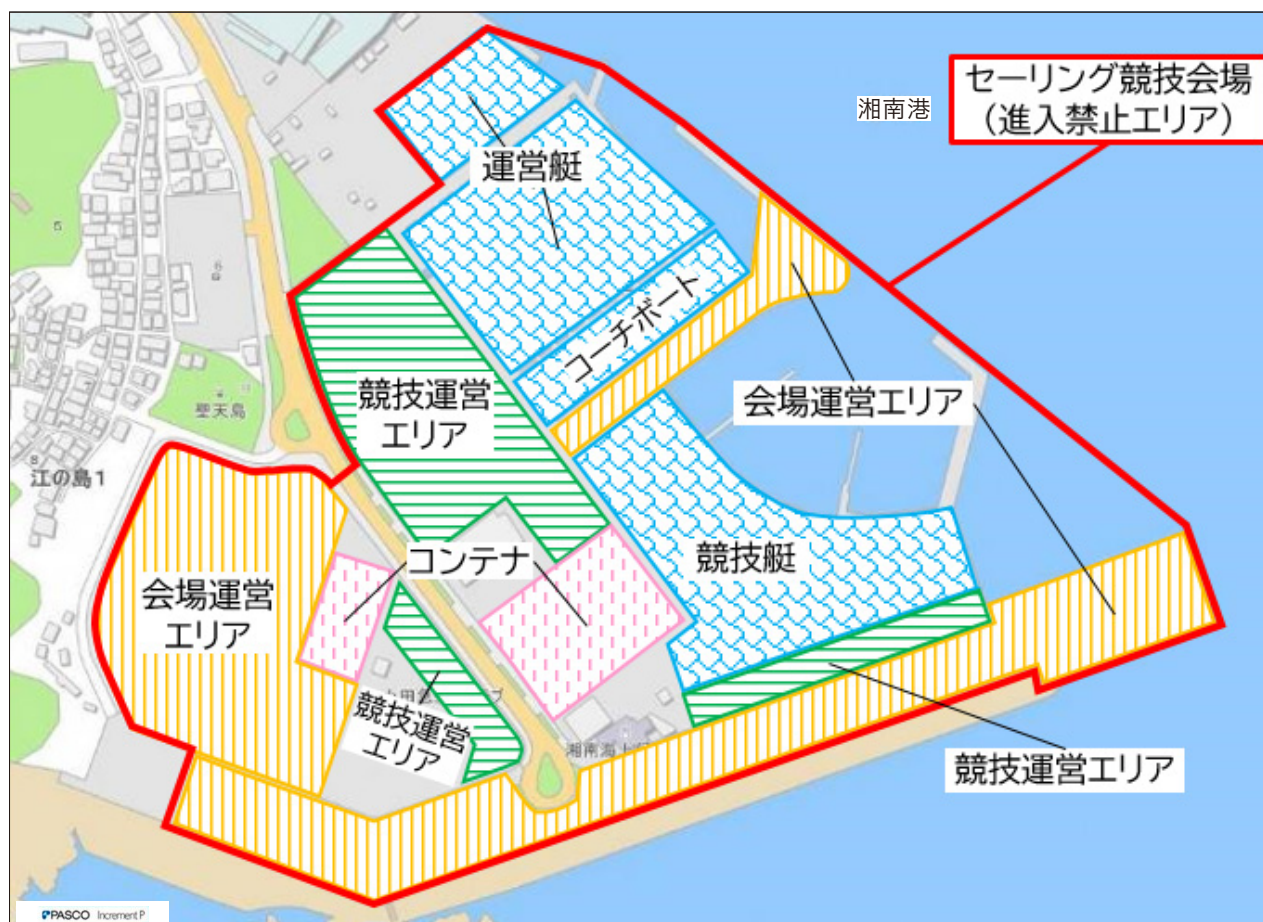
エピソード
03

臨場感を たっぷり味わえる 超大型ワイドビジョン

組織委員会はパートナー企業などと協力し、これまで、防波堤から双眼鏡を使って観戦していたセーリング競技について、5Gの力により、あたかもクルーズ船の特等席からレースを観戦しているような、リアルを超える革新的な体験を提供する画期的な取組を行った。このような5Gテクノロジーを利用した企画は、3つの競技会場限定で行われ、特にセーリング競技会場内では、50m級のワイドビジョンを海上に浮かべ、横12K解像度の超ワイド映像がライブ通信され、超高臨場な体験ができることとなった。



セーリング競技会場の配置図(県作成)



※地図の再転載禁止

また、組織委員会が大会開催に必要な仮設施設の工事をできるよう、県では艇の移動を2020年1月から開始し、予定どおり湘南港にある艇全体の約9割を占めるディンギー、陸置クルーザーの移動が完了していた。しかし3月、仮設施設も約9割が完成していたところに、大会の延期が決定された。

完了間近だった艇の移動 大会史上初となる1年延期が決定

延期が決定した3月24日時点では、湘南港にある艇全体の約9割を占めるディンギー、陸置クルーザーの移動が完了し、残る係留クルーザーも4月1日から移動を始めようとしていた。

大会延期が決まり、当初の予定どおり係留クルーザーを移動することが適切なのか、それとも移動期間を変更すべきか、早急な判断が求められた。取り急ぎ係留クルーザーの利用者に対し、当面、艇の移動を保留いただくようお願いし、検討に取り掛かった。その結果、既に移動の手配を進めていた利用者

もいたことから、係留クルーザーについては、予定どおり艇の移動をするか、2021年の艇の移動時期まで湘南港に残るか選択いただくこととして、係留クルーザーの利用者に対する説明を開始し、順次、保留していた艇の移動期間を延長するための変更契約を締結していった。

一方、既に移動済みの利用者からは、大会延期が決まったため湘南港に戻りたいという要望が寄せられていた。しかし、既にディンギーヤード及び陸置クルーザーヤード(p.37湘南港平面図参照)には組織委員会の仮設施設が設置されており、艇が戻ってくるためにはこれを撤去する必要があった。組織委員会から示された案のとおり仮設施設を存置した場合、残りのスペースから陸置クルーザーヤードにおいては湘南港にある57艇のうち15艇程度しか配置できないことが判明した。

当初、組織委員会は2020年に確保していた工事のための人員が2021年に確保できる見通しが立たず、仮設施設をいったんすべて撤去してしまうと、東京2020大会開催に向けた工事が間に合わない恐

れがあるため、既に設置済みの仮施設をすべて残すことを希望していた。しかし、県は湘南港に戻りたいという利用者の声を受け、すべての艇が戻ってきて受け入れられるだけのスペースを確保するように調整に努めた。その結果、組織委員会は2020年3月末時点で設置済みのディンギーヤード・南緑地・かもめ駐車場の仮施設はすべて存置するものの、陸置クルーザーヤードの仮施設は7月15日までに撤去することとなった。

その後、新型コロナウイルス感染症緊急事態宣言（以下、「緊急事態宣言」という。）の発出の影響により一時的に撤去工事が中断したが、5月25日に緊急事態宣言が解除され、撤去工事を再開。事前の調整どおり7月15日までに仮施設の撤去が完了した。この一連の撤去工事によってすべての艇の湘南港帰港が可能となった。

また、組織委員会との間では、延期に伴う追加の補償金額の調整もしなければならなかった。庁内でも、湘南港に戻った艇の利用承認手続きや、利用料の取扱いはどうするのか、などの検討が必要だった。これらについては、利用者によって帰港希望の有無や移動時期の意向が異なることや、移動先によっては来年まで継続して艇置きすることができないこと、利用者自身で移動を行うことができる場合とできない場合があるなど、様々な条件の違いがあったため、時間を要していた。こうした中でも、いち早く湘南港に戻り、活動したいという利用者からの要望にこたえるため、県は補償金額や湘南港利用料の取扱いについては調整中ではあったが、6月5日に、ディンギーに対して6月8日から湘南港へ戻れること、6月25日に、陸置クルーザーに対して仮施設の撤去及び原状復旧の工事があるため7月16日から湘南港へ戻れることをお知らせした。

延期後のオリンピック開催に向けて 湘南港利用者と変更契約を締結

延期後の東京2020大会に向けては、改めてすべての艇を江の島から移動いただく必要があり、その日程について、県は、組織委員会に対し仮施設の一部を残したことによる工期の短縮が見込まれるにもかかわらず、移動期間が変わらないのでは利用者の理解が得られないとして、艇の移動開始時期の後

ろ倒しを求めた。その結果、移動開始時期は2週間程度後ろ倒しされ、ディンギー、陸置クルーザーともに2021年2月1日からとなった。

関係者との追加の補償金額に関する調整がつき、県は2020年7月に大会延期後の対応をまとめた資料を湘南港利用者に送付し、湘南港に戻るか移動先を継続して使用するかなどの意向確認を実施した。艇の移動パターンが多岐にわたることから、資料は相当な文章量となり、利用者からは困惑の声も届いた。初めて発出された緊急事態宣言は2020年5月25日に解除されたものの、県では引き続き県民が参加するイベントなどは原則中止又は延期となっていたため、新型コロナウイルス感染症の感染リスクがある説明会形式ではなく、必要に応じて個別に電話、面談などで説明した。

また、これらの大会延期に伴う契約内容の変更を行うためには、契約の規定に基づき、利用者と県との協議が必要であった。そのため、利用者から意見を募る形で協議を行い、頂いた意見を基に東京2020大会が中止された場合の補償金額計算方法などを追記した変更契約書を作成・送付し、変更契約の締結手続きを開始した。



□□2緊急事態宣言中ではあったが、工事の日程の都合上、ディンギーヤードなどでは艇の移動が行われた

学生ヨット部の活動に影響がないよう 求められたきめ細かい調整と対応

2020年の艇の移動では学生の移動先として中部駐車場を使用し、係船環や監視カメラを設置するなど仮設の艇置場としたが、砂浜からの出艇に不慣れな学生が多かったことや、波や気候などの条件が整わずに出艇できない日が多かったこと、また、学生ヨット部のもう一つの移動先である八景島マリーナと異なり常時管理者がいなかったため台風対策が適切に実施できるかといった課題があった。加えて、2020年秋までに仮設の艇置場を一度解体する必要があることなどから、2021年は移動先として使用しないこととした。しかし、2020年に中部駐車場へ移動した学生ヨット部は、出艇機会が少なくなったとしても、湘南港近辺に合宿所があるなどの事情から、湘南港近辺で活動できるように配慮する必要がある。そこで、これらの学生ヨット部には、2020年の移動時にレスキュー艇を置いた湘南港漁港区を移動先とするよう調整を開始した。

湘南港漁港区は会場である湘南港の隣に位置し、東京2020大会開催直前からは会場エリアとして使用する予定だったため、2021年7月には別の場所へ移動する必要があるなどの条件があったが、艇の移動先として使用することについては関係者から合意が得られた。あわせて、7月以降の移動先として若洲ヨット訓練所などと調整を行い、艇の追加の受入れについて合意を得ることができた。

学生に対しては、中部駐車場を2021年の移動先としないこと、代替の移動先として湘南港漁港区を提示するなど、調整状況を共有しながら対応した。その結果、学生は可能な限り湘南港近辺で活動を行いたいという意見であったため、湘南港漁港区を移動先とする変更契約を締結した。

会場使用にかかわる 組織委員会との調整

競技の会場となる湘南港の使用に当たっては、法令等に定める使用許可の手続きに加え、使用する期間やエリアのみならず、ブランド表示の制約など、オリンピック特有の内容が盛り込まれた会場使用協定を県と組織委員会との間で調整し、IOCの承認を

得て締結する必要があった。

調整には多くの時間を要し、さらに大会の1年延期の影響で再調整を余儀なくされたが、約4年の歳月をかけて協定を締結することができた。

東京2020大会の仮設工事がスタート 緊急事態宣言下での艇の移動

2021年2月、2回目のディンギー及び陸置クルーザーの移動は1月7日に発出された緊急事態宣言(3月21日をもって宣言解除)中に行われた。県で運搬する艇は予定どおりに進めつつ、利用者自身で運搬予定のものは実施が難しくなることを想定し、利用者から問合せがあった場合は県で代わりに運搬することも含めて、対応できるよう準備していた。

利用者からは、緊急事態宣言発出中のため、移動期限を延期できないかという問合せもあったが、ディンギーヤードは3月16日から、陸置クルーザーヤードは3月22日から組織委員会の工事が始まる予定であったため、移動期限の延期はできなかった。そのため利用者自身が艇を運搬することが難しい場合は、運送業者を手配していただき、感染症対策を取ったうえで艇の移動を実施していただくか、県による運搬に切り替えるようお願いし、当初の予定どおり、艇の移動を行っていただいた。

係留クルーザーの移動は4月1日からであったが、新型コロナウイルス感染症の変異株が関西地方で猛威を振るっている中での艇の移動であり、利用者からディンギーなどのときと同様に移動期限の延期について問合せもあった。しかし、組織委員会が5月16日から湘南港の使用を開始することから、移動期限の延期はできず、係留クルーザーについても同様の対応となった。

組織委員会は、3月から陸置クルーザーヤードの仮設工事を順次再開した。備品類の搬入や装飾作業も整い、無事大会の開催を迎えた。

愛する湘南港への帰港 協力者へ礼状を贈呈

大会は無事終了し、係留クルーザーは8月16日から、ディンギーと陸置クルーザーは9月1日から、移動先から湘南港への艇の移動が始まった。利用者

湘南港で東京2020大会セーリング競技を実施するためには、艇を移動いただいた湘南港利用者や艇を受け入れていただいた移動先などの協力は欠かすことができなかった。そこで2018年大会から長期間にわたる協力へのお礼と、湘南港で2度目のオリンピックが開催された記憶を語り継いでいただくために、県から礼状と江の島ヨットハーバーをデザイ

※地図の再転載禁止

※地図の再転載禁止

また、艇の移動がすべて終了した2021年10月下旬から、湘南港の艇を受け入れていただいた移動先へお礼に伺った。職員の方からは、利用者が新鮮な環境を楽しんでいた様子や、新艇を購入して移動先のマリーナへ艇置きする方がいるなど、艇の移動をきっかけにできた縁が広がっていく様子もうかがうことができた。

湘南港から移動先へ出発するとき、港口においてあるオーナーが「行ってきます」と声を出し、集まった家族と湘南港に向かって手を何度も振りながら出航していった。前回の東京1964大会を契機に湘南港の利用を始めたが、クルー全員が高齢となり、今大会を契機に利用をやめることを想定しているようだった。最後になるかもしれないという思いで家族が集まり、湘南港にも手を振っていたのだろう。オーナーは、前回大会を契機に湘南港を利用できたので、県が初めて艇の移動をお願いしたときから、どのような条件であろうと協力する意向を示されていた。出航後最終的に移動先で廃船し、湘南港に戻らないと決めたときは丁寧に県に電話を頂き、「長く使わせてもらった。本当にお世話になりました」と話された。湘南港が愛されていることを改めて感じた。



第2項

漁業関係者との調整

漁業関係者との連絡体制を構築し
調整を進めながら大会開催に備える

2020年3月、組織委員会は、2018年のワールドカップ、2019年のテストイベント及びワールドカップの実績を踏まえ、多少の微修正はあったものの、2019年のテストイベント時と同じレースエリアで東京2020大会を開催する旨、漁業関係者に提案した。同時に組織委員会は、大会期間中の海上警備について、地元の海を最も知っている漁業関係者が適任と考え、漁船による警戒業務を依頼した。漁業関係者からは一定の理解を得られ、操業に影響のある部分への補償の話や警戒業務の内容など、より具体的な話へと進んでいった。

ところが新型コロナウイルス感染症の感染拡大に伴い、2020年3月に東京2020大会の1年延期が決定した。漁業関係者にも、人流減に伴う需要の低下により、魚が売れないなどの影響が出ていた。感染拡大防止の観点から、以前のように一堂に集まる機会を設定できないまま、約8か月が経過した。レースエリアなどについて、延期決定前には一定の理解を得られていたものの、長期間具体的な協議を行うことができなかったため、2020年11月に協議を再開したときは、互いの認識を確認し合うところから始めた。

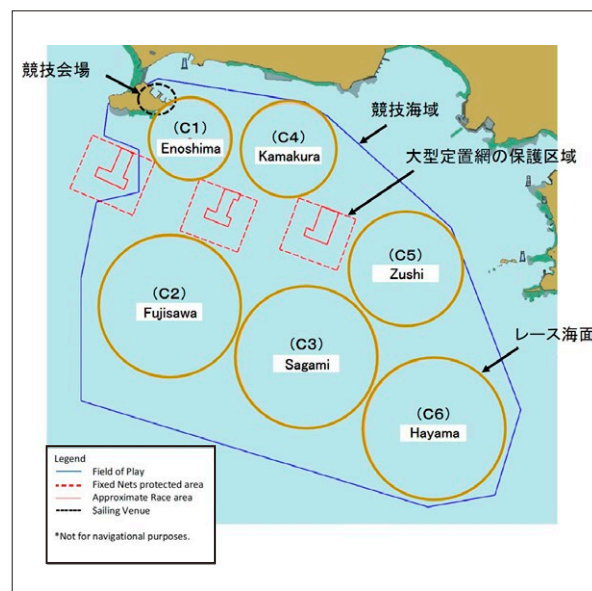
その後、時間を要したものの、大会開催1か月前の2021年6月末に、関係するすべての漁業関係者からレースの運営条件について合意が得られた。また、組織委員会は並行して漁業補償の調整も進め、大会前にすべての漁業関係者と契約を締結し、海上での警戒業務についても改めて説明を行った。加えて、県も協力し、約100人の漁業関係者との大会期間中の連絡体制を構築するなど、開催に向け、準備を整えた。

東京2020大会の運営は
‘成功’と言える結果に

大会期間中は、今までの苦労が報われるかのような晴天に恵まれ、適度な風も吹き、最高のコンディションで競技を実施することができた。その結果、全レースを消化することができた。これは過去の国際大会と比較しても珍しいとのことだった。

大会期間中、競技海域外で操業する漁業関係者もあり、漁港の目の前が競技海域という場所もあるため、出港や帰港時に双方影響が生じないよう、逐次レースの状況を共有する必要があった。そのため毎日、漁業関係者へレースが実施される海面や時間について連絡をしていたが、事前に合意していた内容のとおり競技が進み、ある漁業関係者から「日本人選手に全漁師が応援していると伝えてほしい」というメッセージを頂くなど、双方問題なく、順調に運営が進んだ。

東京2020大会のレースエリア



第3項

輸送交通対策

無観客開催による交通規制や輸送案内などの変更と調整

江の島島内に入る一般車両の通行規制は、大会関係車両の円滑な通行確保のため予定どおり行われたが、小田急線「片瀬江ノ島駅」駅前広場及びスバナ通りでの交通規制は、無観客開催となったことから実施されないこととなった。

また、県で行っていた公共交通機関の利用促進の広報については、島内の駐車場閉鎖や周辺の交通規制に関する周知に重点を移して行った。

島内と島外駐車場及び最寄り駅を結ぶ無料バスは予定どおり運行し、24日間576往復の運行で6,590人（公園西部駐車場前→江の島：2,426人、江の島→公園西部駐車場前：4,164人）の利用があった。

競技の無観客開催によりラストマイル運営の必要はなくなったが、県が計画したクールスポットについては、江の島を訪れる観光客への暑さ対策とともに、セーリング競技のネット中継などの案内を行う場として引き続き実施することとした。



公共交通機関利用促進キャンペーンのデザイン

大きな問題や事故なく行われた大会開催時の選手・関係者の輸送

大磯プリンスホテルから湘南港までの選手などの輸送は、概ね想定していた所要時間の範囲内で、滞

※地図の再転載禁止



①②③江の島内外を結んだ無料バス④暑さ対策のために設置されたクールスポット

りなく順調に行われた。所要時間について、大磯→江の島間は全体を通して35分程度、江の島→大磯間は全体を通して33分程度であった。その他大会関係者が使用する宿泊施設からの輸送についても、特段問題なく行われた。

また、輸送の状況を管理し、交通トラブル発生時における対応策(代替ルート設定等)の検討・指揮命令や関係機関との情報連携を行うため、神奈川県輸送センターが7月13日から8月7日まで辻堂に設置された。特に、競技実施期間の7月25日から8月5日までの間は、組織委員会のほか、交通管理者(県警)及び道路管理者(県、藤沢市、横浜国道事務所)から連絡を行うリエゾンが派遣され、より密接に情報連携できる体制が整えられた。実際には、大会時には輸送の障害となるような道路の支障や事故、災害などのイレギュラー事象はほとんど起こらなかった。

7月23日に発生した台風8号については、大会の輸送に対する影響が懸念されたものの、関東地方に上陸せず、江の島会場において雨風の大きな影響はなかったため、通常どおりの大会輸送が実施された。

第7節

セーリング村でのおもてなし

セーリング選手たちに、コロナ対応を踏まえた、
オンラインでの書道体験や折り紙の体験、フォトパネルの展示などでおもてなしをした

大磯町ならではののおもてなし企画 選手たちの交流スペースも設置

2018年8月、組織委員会が大磯町を訪問した際、東京・晴海の選手村では味わえない大磯ならではの分村での選手のおもてなし企画を県と大磯町から提案してほしいとの依頼があった。大磯町に分村が設置されることは、多くの海外選手やコーチとの交流ができるまたとない機会であり、地元大磯・神奈川のことを知ってもらう良い機会となる。また、1964年の東京大会では、分村であった大磯プリンスホテルでボーイスカウトによる国旗掲揚などを行っていたことから、県では、今大会でも子どもの参画の場を提供できる良い機会であると考えた。

そこで、県は大磯町と連携して、地域の方々や子どもたちの参加による交流・おもてなしの検討を進め、様々な企画案を組織委員会に提案した。すると、組織委員会からは、企画にかかわる注意事項として、選手にストレスを感じさせてしまう可能性がある大音量を伴う催し物は避けること、宗教的・文化的な観点から展示物や催し物を行う際は注意すること（例：鶴やタコなどの動物は国によっては悪い意味になり得るため、作品作りにおいて避けること）、セキュリティ上の都合から分村内に入らない形のおもてなしを検討することが示された。さらにその後、メッセージが伴うものは避けることという追加の注意事項が付されるなど、多くの制限が設けられた。

これに対し、県と大磯町は、これらの注意事項に抵触しないよう検討を重ね、再度、案を提示したところ、最終的にIOCから承認を得ることができた。そして、セーリング村で様々なアクティビティを提供するために設置されるレクリエーションセンターの一角に、選手のおもてなし・交流スペースを置かせてもらい、職員が常駐して企画の実施を行う運営案を作成し、具体的な調整を進めた。

コロナ禍で簡素化された セーリング村のおもてなしイベント

2020年3月、大会の1年延期が決定した後も、新型コロナウイルス感染症が収束しないため、感染防止の観点から、計画していたおもてなし方法の検討が必要となった。具体的には、ソーシャルディスタンス確保のため、レクリエーションセンターを縮小又は廃止すること、三密を避けるために大人数が集まるおもてなしは行わないこと（リモートなどでの代替案が可能なものは検討を進める）が組織委員会から示された。そこで、選手と接触の伴うおもてなしは非接触型（オンライン）へと変更し、そのほかの展示は継続して実施することとした。また、延期前は、本村では開村式、チームウェルカムセレモニー（入村式）を行い、分村では、開村式を実施する予定であったが、コロナ対応に伴う大会の簡素化により、すべて実施しない方針となった。

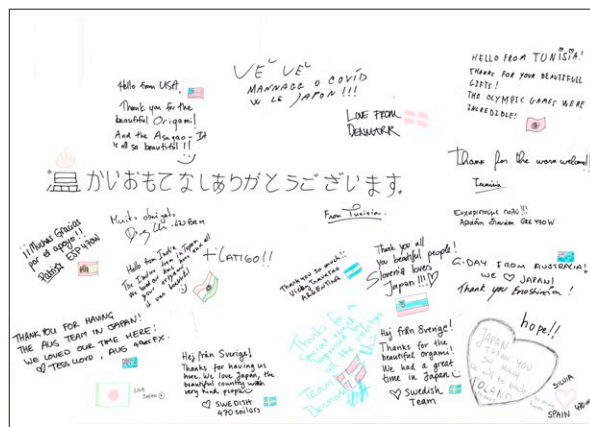
様々な日本文化に触れる セーリング村のおもてなし体験

2021年7月13日、セーリング村が開村（p.11⑤）。8月7日までの開設期間中、約60か国の選手やコーチなどの選手団約600人が利用した。

県では、職員が毎日PCR検査を受けるほかコロナ対策を万全に施したうえでセーリング村に赴いた。日本文化体験ブースでは書道や折り紙などを選手たちにオンラインでレクチャーした。また、大磯町の小学生が折った折り紙を選手にプレゼントしたり、湘南の海を感じられる和テイストのフォトパネルを設置し、交流や外出が制約された選手たちに少しでもKANAGAWAの雰囲気を感じていただこうと、心を尽くした。



湘南港内に日本ボーイスカウト神奈川連盟及び(公社)ガールスカウト神奈川県連盟が制作した七夕飾りを展示



第8節

セーリングの記憶を未来へ

東京2020大会の記憶を未来へ伝えるレガシーとして、モニュメントを制作した。
さらに、湘南港のヨットハウスなどには銘板を設置した

耐候性や耐久性に優れた 帆をイメージしたモニュメント

東京2020大会の開催をPRするとともに機運を醸成し、終了後は大会の感動や記憶を呼び起こすレガシーとするため、「東京2020大会・セーリング競技開催記念モニュメント」を制作した。江の島を訪れる多くの観光客にセーリング競技が開催されることを伝えるため2020年1月25日に江の島弁天橋北側入口に設置し、黒岩知事や梅沢裕之県議会議長、鈴木藤沢市長らが出席した除幕式でお披露目をした。また、設置を記念して、合計2,020人に「デュアルエンブレムバッジ」をプレゼントするSNS投稿キャンペーンも実施し、多くの反響があった。

モニュメントの形状はセーリングの帆をイメージし、風を受けた帆の膨らみや傾きを表現。素材は未来に継承するにふさわしい耐候性や耐久性に優れた

焼き物(陶板)を使用した。キラキラと輝くモニュメントは、見る人、見る視点、時間によって様々な印象を与えるが、それは東京2020大会の基本コンセプトの一つである「多様性と調和」を表しており、大会終了後の2021年9月13日まで多くの人にフォトスポットとして親しまれた(p.10)。

その後、モニュメントを湘南港内の聖火台横に移設した。聖火台のうち聖火皿は、1964年の東京大会が開催された際に聖火の分火が灯されたもので、1964年に江の島でオリンピックが開催されたシンボルとして、湘南港を訪れる方のみならず、IOCや国際セーリング連盟をはじめとした国内外関係者の視察時の記念撮影に用いられた(聖火台は2001年に1964年の東京オリンピックに選手として出場したノルウェー国王の来訪を記念して復元されたもの)。この聖火台・聖火皿とモニュメントを並べて設置することで、江の島が2度のオリンピックの舞台とな



湘南港内にあり東京1964大会開催時に使用された聖火皿(左)(台座は復元)と、移設された東京2020大会のモニュメント



江の島などに設置された銘板
 ①湘南港 ヨットハウス前
 ②中津宮広場 ウッドデッキ
 ③湘南港 ヨットハウス2階オリンピックメモリアル壁面
 ④葉山港 港湾管理事務所内

った希少な場所であることを後世に伝えるシンボルとした。

2021年11月27日には、モニュメントと聖火台・聖火皿をきれいな姿で後世に引き継いでいけるよう、藤沢市のボランティアの方にピカピカにさせていただき、その後、移設を記念する式典を実施した。

2度のオリンピックを開催した 江の島周辺の各所に銘板を設置

東京2020大会の開催で、2度にわたってオリンピックの会場となった江の島。その記憶を後世に伝えるため、1964年大会と2020年大会の両大会を表現した銘板(記念プレート)を各所に設置した。湘南

港のヨットハウス入口近くには、両大会のエンブレムや競技ピクトグラム(セーリング)が記された銘板を、湘南港を一望できる中津宮広場のウッドデッキには、フォトスポットとなるような大会記念パネルを設置。また、ヨットハウス2階展示室前の壁には、1964年大会のヨット競技の日本代表選手と金メダリストが記された銘板が設置されているが、東京2020大会も同様の形でレガシーを残していくため、1964年の東京大会とデザイン・材質を合わせた銘板を2枚設置した。さらに、江の島の艇の移動先の一つであり、日本代表選手の練習場所としても使用された葉山港には、江の島と競技海面が一望できることから、大会時のレースエリア等を記載した銘板を管理事務所内の壁面に設置した。