

二〇二〇年はどんな年

裾野が広い建設生産に携わる建設企業にとつて少し、安心材料の一つになっただろうか。東京都が十月に公表した「東京二〇二〇大会開催時における都庁発注工事の調整に関する取組方針(二〇一九・一〇版)」である。これは今年四月に東京都が公表した工事調整取組方針をより具体的にした更新版だ。

これまで、二〇二〇年七月から始まる二〇二〇東京五輪・パラリンピックへ向け東京都は、交通混雑緩和策「都庁二〇二〇アクションプラン」として、①オフピーク通勤②研修等の実施時期変更③庁有車利用抑制④備品等の納品時期変更⑤コピー用紙等ごみ削減⑥都庁発注工事の調整——を策定し、来夏の本番ヘテ

ストを進めていた。

東京都が十月に公表した都発注工事の調整方針更新版では、対象地域のこれまでの五エリアから七エリアに細分化。具体的には、競技会場やORN(関係者輸送ルート)などがある「区内」を「環七外側」と「環七内側」に、また「大会関係地域」も「重点取組一六地区」と「ORN/PRN、観客輸送ルート、競技会場周辺」に細分化した。細分化に伴って、工事調整対象の「路上工事(都道などの道路工事と水道や下水道などの路上工事)」と「公共工事(路上工事以外の施設工事など)」について、現場休工期や夏季休暇期間を大会期間中に変更する「工事の一時中止」対象区分、エリア

が明確となった。また建設企業が工事調整によって発生するコストアップへの対応についても、十月更新版で、基本的な考え方として、「既発注工事」と「新規発注工事」に分け、それぞれ経費と工期設定についての考え方と必要な経費例を明記した。

また、工事調整期間も当初予定の、五輪開会式の二〇二〇年七月二十四日から、開会式の準備に必要な関係者輸送などを考慮し、七月二十日に前倒しする。その結果、路上工事については最大で、七月二十日から八月十日までと、同二十五日から九月六日までの計三五日間、車両数を削減する。また公共工事についても二五日間にわたって車両数を

削減する。

慌てず用意周到な事前準備を

大会期間中の交通規制と公共工事の工事車両削減に伴う工事調整の具体像が見え始めたことは、工事調整対象地区内の実際の施工現場における▽資機材搬入▽職人の移動▽施工時間——といった生産工程の見直しは今後本格化することを意味する。

工事調整の手法は、▽発注者の工事発注時期の調整▽工事の一時中止▽工事車両の削減▽工事車両の搬入出時間帯の変更・入退場ルート変更——と建設企業と現場の選択肢はある程度限られているとはいえ、五輪対応の検討環境は整いつ

つある。

五輪の交通対策の肝となる、選手など大会関係者と観客の輸送ルートや輸送戦略をまとめた「輸送運営計画V2案」も十二月には正式に「輸送運営計画V2」として策定する。またすでに十月、東京、埼玉、千葉、神奈川の会場ごとに規制の内容を明記した「会場周辺交通対策」をまとめており、準備の前提条件が固まりつつあることが理由だ。

そもそも交通需要マネジメントや交通システムマネジメント、公共交通輸送マネジメントといった様々なマネジメントを駆使し、交通混雑緩和へ向けた方向性を固めようとしているのは、五輪で約七万人の大会関係者と約一七万人の大会スタッフ、更には七八〇万人の観客、パラリンピックでも約二万人の大会関係者と約一〇万人の大会スタッフ、約二〇三〇万人の観客の円滑な輸送が、大会成功のカギだからだ。ただ残念なことが一つある。大会ルートとして高速道路を除く一般道のうち、競技施設が集中する東

京湾岸部いわゆる「東京ベイゾーン」と「選手村」、一九六四年五輪のレガシー施設などが集まる都心の「ヘリテッジゾーン」の三つをつなぐのが、環二道路だが一部が心許ない。様々な事情で、新大橋通りから隅田川に架かる築地大橋をつなぐトンネル構造物が五輪には間に合わず、一部区間は仮設道路で対応しなければならぬからだ。

二〇二〇年の最大のイベントが五輪であることは間違いないが、五輪と米国大統領選以外にも注目すべきことはいくつかある。

その一つが二〇二一年度からスタートする「第六期科学技術基本計画」であり、次期計画に連動するであろう、二〇二五年日本国際博覧会(大阪・関西万博)だ。

技術革新は万博を梃子に進む

二〇一六年度からスタートし二〇二〇年度までの五年間の国の科学技術政策である「第五期科学技術基本計画」は、世界に先駆けた超スマート社会の実現(Society 5.0)を掲げ、IoTやAI(人工

知能)、ビッグデータ、ロボットなどの戦略的開発を打ち出した。建設業界で対応が進む、i-Constructionや技術革新による生産性向上などもこうした動きを踏まえたもの。

そして次期科学技術基本計画策定のための様々な動きは一気に進み始めている。その一つの起点となっているのが、文部科学省が五年に一度、科学技術基本計画に反映させることも目的に行っている、科学技術予測調査とその報告書だ。十一月に公表された報告書で、産官学の研究者らが挙げた科学技術トピックスの数は、「都市・建築・土木・交通」のカテゴリーで九五、全体では七〇二に上る。前回調査では全体トピックス数は九三二に上っており、研究すべき内容が絞られているとの見方も出来そうだ。

一方、二〇二五年大阪・関西万博が梃子となつて様々な技術革新・イノベーションが進むことに期待も集まる。大阪・関西万博が、「国連が掲げる持続可能な開発目標(SDGs)が達成される社会」と「日本の国

家戦略Society5.0」を目指すものとして掲げているからだ。

五年間で計二六兆円を投じることも目標として盛り込み、建設産業界にも大きなインパクトを与えた、「Society5.0」の後継計画である次期科学技術基本計画の最終年度が大阪・関西万博開催の年でもある。

つまり二〇二一年度からスタートする次期科学技術基本計画と、大阪・関西万博にとって、二〇二〇年は素案や方針といった土台を固めると同時に、科学技術基本計画と大阪万博がまさに連動して進む年でもあるといえる。

その意味で、技術革新・イノベーションによる様々なデジタル化、AI、IoT、ロボットなどの進展による、建設生産システムの変革は今後も避けられない。

人口減少、少子高齢化、インフラ老朽化、地域間格差、気候変動による災害の甚大化など別の側面が変革を後押ししているからだ。

二〇二〇年は五輪だけじゃない、重要な年でもある。