

東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会
フォローアップ計画書

(有明アーバンスポーツパーク)

平成 31 年 4 月

東 京 都

一 目 次 一

1. 東京 2020 大会の正式名称	1
2. 東京 2020 大会の目的	1
3. 東京 2020 大会の概要	2
4. 有明アーバンスポーツパークの計画の目的及び内容	4
4.1 目的	4
4.2 内容	4
4.3 有明アーバンスポーツパークの計画の策定に至った経過	16
5. フォローアップ計画	17
5.1 大気等	17
5.2 騒音・振動	20
5.3 廃棄物	22
5.4 交通渋滞	24
5.5 交通安全	26
5.6 その他の項目に係るミティゲーションの実施状況	28
5.7 フォローアップ報告書の提出時期	28
6. フォローアップの実施者	31
7. その他	31
7.1 東京 2020 大会に係る実施段階環境アセスメント及びフォローアップの全対象事業についての実施段階環境アセスメント及びフォローアップの実施予定又は経過	31
7.2 調査等を実施した者の氏名及び住所並びに調査等の全部又は一部を委託した場合にあっては、その委託を受けた者の氏名及び住所	31

1. 東京 2020 大会の正式名称

第32回オリンピック競技大会（2020／東京）

東京 2020 パラリンピック競技大会

2. 東京 2020 大会の目的

2.1 大会ビジョン

東京2020大会の開催を担う公益財団法人東京オリンピック・パラリンピック競技大会組織委員会（以下「組織委員会」という。）は、2015年2月に国際オリンピック委員会、国際パラリンピック委員会に提出した「東京2020大会開催基本計画」において以下の大会ビジョンを掲げている。

スポーツには、世界と未来を変える力がある。
1964年の東京大会は日本を大きく変えた。2020年の東京大会は、
「すべての人が自己ベストを目指し（全員が自己ベスト）」、
「一人ひとりが互いを認め合い（多様性と調和）」、
「そして、未来につなげよう（未来への継承）」を3つの基本コンセプトとし、
史上最もイノベーティブで、世界にポジティブな改革をもたらす大会とする。

2.2 都民ファーストでつくる「新しい東京」～2020年に向けた実行プラン～

東京都は、平成28年12月に策定した「2020年に向けた実行プラン」において、「都民ファーストの視点で3つのシティを実現し、新しい東京をつくる」ことを示している。また、東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会（以下「東京2020大会」という。）の成功に向けた取組を分野横断的な政策の展開に位置付け、「東京2020大会の成功は、東京が持続可能な成長をしていくための梃子であり、そして、ソフト・ハード面での確かなレガシーを次世代に継承していかなければならない」としている。

東京2020大会実施段階環境アセスメント（以下「本アセスメント」という。）の実施にあたっては、適宜「2020年に向けた実行プラン」を参照し進めていく。

**都民FIRST(ファースト)の視点で、3つのシティを実現し、
新しい東京をつくる**

東京 2020 大会の成功とその先の東京の未来への道筋を明瞭化

【計画期間】2017（平成 29）年度～2020（平成 32）年度

新しい東京

- ① 誰もが安心して暮らし、希望と活力を持つ東京
- ② 成長を生み続けるサステナブルな東京
- ③ 日本の成長エンジンとして世界の中で輝く東京

セーフ シティ

ダイバーシティ

スマート シティ

図 2.2-1 「2020 年に向けた実行プラン」における 3 つのシティ

3. 東京2020大会の概要

3.1 大会の概要

組織委員会は、東京2020大会において、オリンピック競技大会は7月24日の開会式に続いて、7月25日から8月9日までの16日間で開催し、閉会式は8月9日に予定している。また、パラリンピック競技大会は8月25日から9月6日までの開催を予定している。

実施競技数は、オリンピック33競技、パラリンピック22競技である。

3.2 東京2020大会の環境配慮

組織委員会は、「東京2020大会開催基本計画（2015年2月策定）」の中で、東京2020大会は、単に2020年に東京で行われるスポーツの大会としてだけでなく、2020年以降も含め、日本や世界全体に対し、スポーツ以外も含めた様々な分野でポジティブなレガシーを残す大会として成功させなければならないとし、「東京2020アクション＆レガシープラン2016（2016年7月策定）」において、街づくり・持続可能性に関する以下のレガシーとアクションを示し、その後「東京2020アクション＆レガシープラン2017（2017年7月策定）」として改訂した。

表3.2-1 街づくりに関するレガシーとアクション

レガシー	アクション
「ユニバーサル社会の実現・ユニバーサルデザインに配慮した街づくり」	競技施設、鉄道駅等のユニバーサルデザインの推進、アクセシブルな空間の創出等、ユニバーサルデザインに配慮した街の実現
「魅力的で創造性を育む都市空間」	都市空間の賑わいの創出、公園・自然環境等の周辺施設との連携
「都市の賢いマネジメント」	I C Tの活用、エリアマネジメント活動の活性化等
「安全・安心な都市の実現」	安全・安心のための危機管理体制の構築

表3.2-2 持続可能性に関するレガシーとアクション

レガシー	アクション
「持続可能な低炭素・脱炭素都市の実現」	気候変動対策の推進、再生可能エネルギーなど持続可能な低炭素・脱炭素エネルギーの確保
「持続可能な資源利用の実現」	資源管理・3 Rの推進
「水・緑・生物多様性に配慮した快適な都市環境の実現」	生物多様性に配慮した都市環境づくりや大会に向けた暑さ対策の推進
「人権・労働慣行等に配慮した社会の実現」	調達等における人権・労働慣行等に配慮した取組の推進
「持続可能な社会に向けた参加・協働」	環境、持続可能性に対する意識の向上、参加に向けた情報発信・エンゲージメントの推進

また、組織委員会は、東京2020大会における持続可能性への配慮を最大化し、持続可能な開発に貢献するため、「持続可能性に配慮した運営計画」を策定している。

2017年1月には、「持続可能性に配慮した運営計画 第一版」を策定し、持続可能性の概念の重要性や東京2020大会ビジョンとの関係性、また、東京2020大会が目指すべき方向性や計画の位置づけについて記載し、東京2020大会が取り組む持続可能性に関する5つの主要テーマ「気候変動」、「資源管理」、「大気・水・緑・生物多様性等」、「人権・労働、公正な事業慣行等への配慮」及び

「参加・協働、情報発信（エンゲージメント）」を示した。

2018年6月には、「持続可能性に配慮した運営計画 第二版」を策定し、持続可能性に配慮した競技大会を目指す意義としてSDGsへの貢献を明確化している。「持続可能性に配慮した運営計画 第二版」の基本的な考え方は表3.2-3に示すとおりである。

表3.2-3 「持続可能性に配慮した運営計画 第二版」の基本的な考え方

基本理念	<ul style="list-style-type: none">・世界最大規模のスポーツイベントであるオリンピック・パラリンピックは世界規模の影響・東京2020大会は、大会の準備運営に持続可能性を組み込み、その責任を果たすことで貢献・大会の持続可能性のコンセプト「be better, together / より良い未来へ、ともに進もう。」
持続可能性の主要テーマ	持続可能性の5つの主要テーマは、環境・経済・社会の側面に統合的に取り組むことから、SDGsの目標等の全体に幅広く関連
関係組織	組織委員会を核として、都、国、関係自治体、スポンサー等との連携の下に実施
運営計画の適用範囲	主体として直接管理する範囲に加え、影響を及ぼすことができる範囲についても考慮
持続可能な発展の統治原則	持続可能性における基本的な価値観である4つの統治原則（持続可能性への責任、包摂性/利害関係者の参画、誠実性、透明性）を尊重
マネジメントの仕組み、ツール	取組を確実に実施するため、イベントの持続可能性をサポートするための国際規格であるISO20121の導入や「持続可能性に配慮した調達コード」の策定・運用等を推進

4. 有明アーバンスポーツパークの計画の目的及び内容

4.1 目的

本施設は、組織委員会が東京2020大会時のオリンピックの自転車競技(BMXフリースタイル、BMXレーシング)、スケートボード(パーク、ストリート)会場として必要な仮設施設¹の整備を行うものである。

4.2 内容

4.2.1 位置

評価書案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4.2-1及び写真4.2-1に示すとおり、東京都江東区有明一丁目にあり、敷地面積は約97,000m²である。

計画地は、有明北地区埋立整備事業として平成12年度から17年度に埋め立てられた埋立地であり、「東京港第8次改訂港湾計画」(平成26年12月 東京都)において主に都市機能用地とされているほか、計画地北側は、有明親水海浜公園計画区域となっている。また、計画地の東側には、オリンピックの体操、パラリンピックのボッチャのための有明体操競技場が整備中であり、計画地の南側には、オリンピックのテニス、パラリンピックの車いすテニスのための有明テニスの森が整備中である。

4.2.2 地域の概況

計画地は、東京都が策定した7番目の副都心である臨海副都心の臨海副都心有明北地区地区計画に位置づけられている。臨海副都心は、「水に親しめる緑豊かなまち」「多様で豊かな都市生活のまち」「環境にやさしく魅力あるまち」「安全で災害に強いまち」を基本目標²としており、「臨海副都心有明北地区まちづくりガイドラインー改訂ー」(平成26年7月 東京都)では、有明北地区は臨海副都心のなかで主として居住機能を担う地区として期待されている。また、住宅とともに商業、業務、サービス、公共公益、文化、レクリエーション等の多様な機能の導入を誘導し、これらの機能がバランスよく複合した新たな市街地を形成していくとしている。

計画地北側には東雲運河がある。また、水とみどりのネットワークを形成するとともに、にぎわい機能の導入を誘導するため、有明親水海浜公園(仮称)が整備される予定である。計画地南東側は居住、商業、業務機能が複合したエリアになっているほか、計画地南側には、にぎわいロードが整備されており、まちの骨格として地区の特色や個性を生かし、魅力のある都市環境を創出するとともに、にぎわいやくつろぎの空間の中心となっていく。

平成30年11月1日現在の江東区の人口は約52万人であり、世帯数は約27万世帯である。³

昼間人口は約61万人であり、就労者など昼間に流入する人口(昼間人口)が夜間人口を上回っているが、東京都江東区有明一丁目においては昼間人口が夜間人口に比べて低い地域となっている。⁴

また、産業別事業所数及び従業者数でみると、江東区では卸売業、小売業の事業所が約5千事業所、従業者数が約7万人と最も多く、東京都江東区有明一丁目においては運輸業、郵便業の事業所が17事業所、従業者数が約2千人となっている。⁵

¹ 本施設は、全て仮設施設として整備し、東京2020大会後には全ての仮設施設を撤去する計画である(2019年4月時点の計画)。

² 出典:「臨海副都心まちづくりガイドラインー2016改定ー」(平成28年7月 東京都)

³ 出典:「江東区の世帯と人口(住民基本台帳による)」(平成30年11月27日参照 江東区ホームページ)

<https://www.city.koto.lg.jp/060305/kuse/profile/shokai/documents/20181101.pdf>

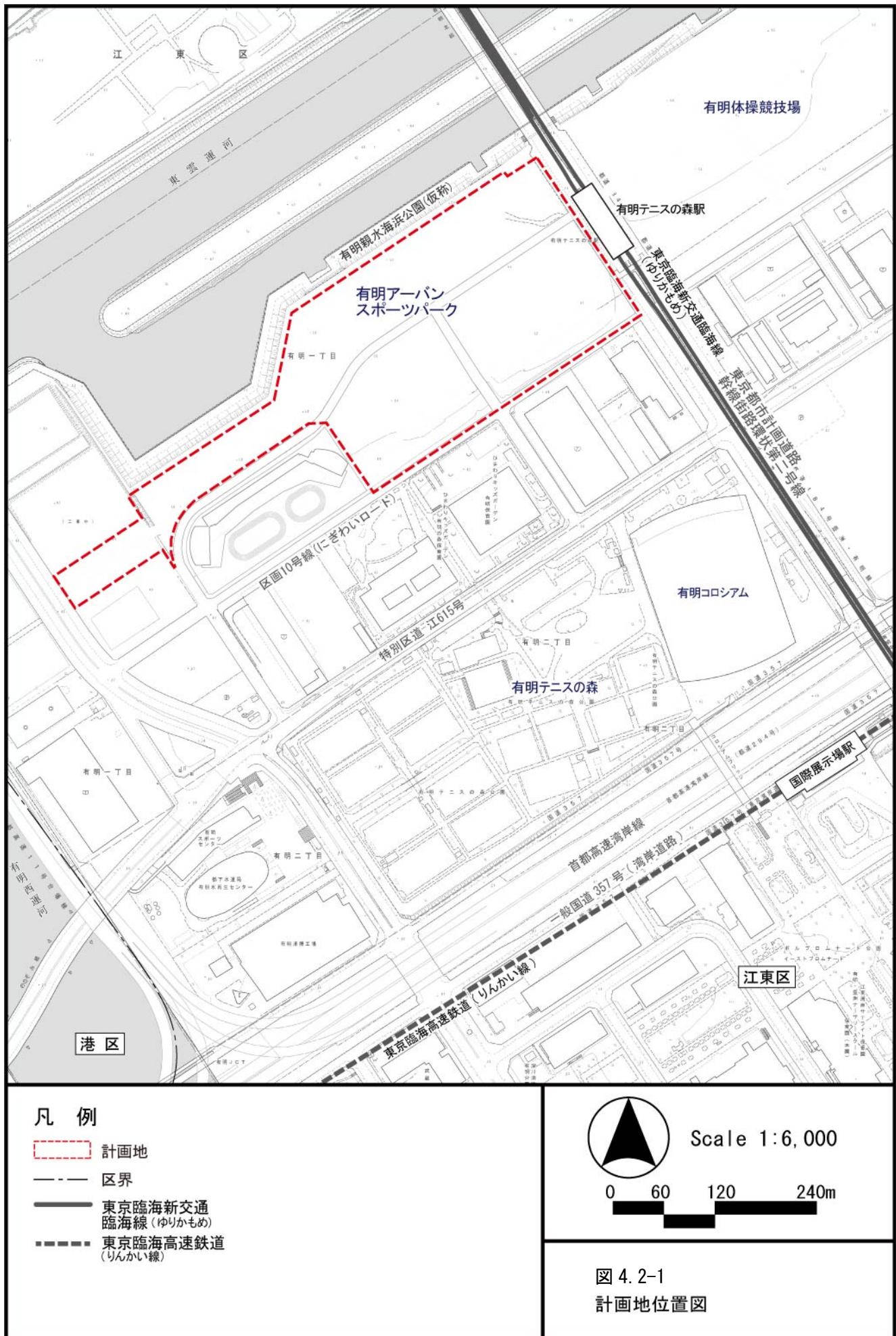
⁴ 出典:「平成27年 東京都の昼間人口」(平成30年11月27日参照 東京都ホームページ)

<http://www.toukei.metro.tokyo.jp/tyukanj/2015/tj-15index.htm>

⁵ 出典:「平成26年経済センサス-基礎調査」(平成30年11月27日参照 総務省ホームページ)

<http://www.e-stat.go.jp/SG1/estat/NewList.do?tid=000001072573>

4. 有明アーバンスポーツパークの計画の目的及び内容



4. 有明アーバンスポーツパークの計画の目的及び内容



凡 例

- 計画地
- 区界
- 東京臨海新交通
臨海線(ゆりかもめ)
- 東京臨海高速鉄道
(りんかい線)



Scale 1:6,000

0 60 120 240m

写真 4.2-1
計画地周辺の航空写真

4.2.3 事業の基本計画

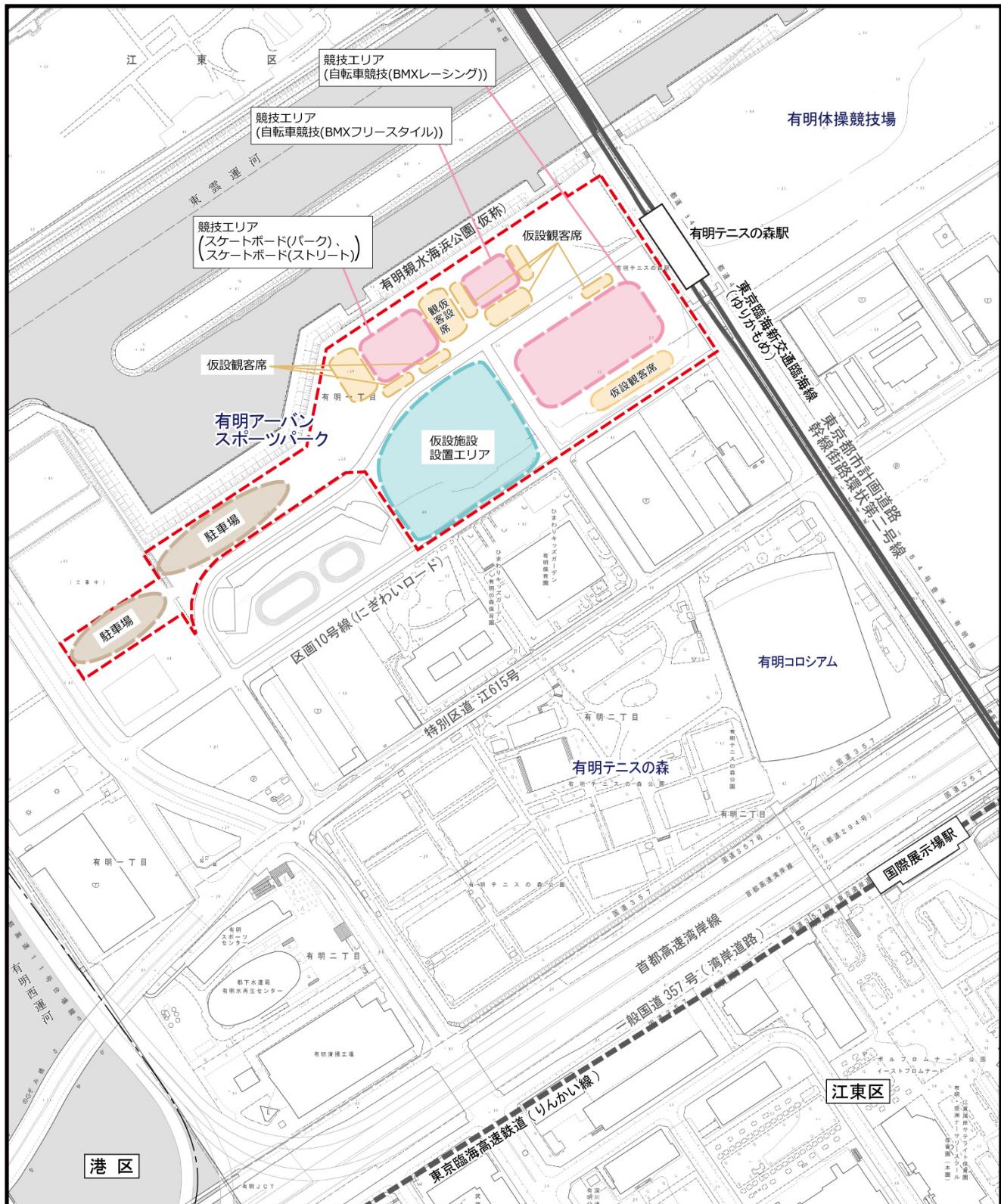
大会時の配置計画のイメージ図は、図 4.2-2 に示すとおりである。計画地内に自転車競技（BMX フリースタイル、BMX レーシング）、スケートボード（パーク、ストリート）の 4 つの競技エリアを配置し、各競技エリアの周囲に仮設観客席（最大で高さ約 20.5m）を整備する。また、大会の運営のため、観客、アスリートやメディア関係等の施設として、敷地内のオープンスペースにプレハブやテント等の仮設施設を配置するほか、計画地の西側に大会関係者用の駐車場を配置する計画である。

各競技エリアのイメージ図は、図 4.2-3(1)～(3)に示すとおりである。

主な仮設施設である仮設観客席¹の断面図は、図 4.2-4(1)～(3)に示すとおりである。仮設観客席の設置予定座席数は、自転車競技（BMX レーシング）が 5,000 席、自転車競技（BMX フリースタイル）が 3,000 席、スケートボード（パーク、ストリート）が 7,000 席である。なお、自転車競技（BMX フリースタイル）では、観客席の 3,000 人に立ち見の 3,600 人を加えた 6,600 人が競技観戦する。

¹ 仮設観客席については、建築基準法第 85 条第 5 項の規定に基づき、仮設建築物の建築許可申請を行い、許可を受けた上で、建築確認申請の手続きを経て着工する。なお、当該許可は、特定行政庁が安全上、防火上及び衛生上支障がないと認める場合に限って行われる。

4. 有明アーバンスポーツパークの計画の目的及び内容



凡 例

- 計画地
- 区界
- 東京臨海新交通
臨海線 (ゆりかもめ)
- 東京臨海高速鉄道
(りんかい線)



Scale 1:6,000

0 60 120 240m

図 4.2-2 配置計画図



図 4.2-3(1) 自転車競技（BMX フリースタイル）のイメージ図

(平成 30 年 3 月末現在 ※今後変更の可能性あり)



図 4.2-3(2) 自転車競技（BMX レーシング）のイメージ図

(平成 30 年 3 月末現在 ※今後変更の可能性あり)



図 4.2-3(3) スケートボード（パーク、ストリート）のイメージ図

(平成 30 年 3 月末現在 ※今後変更の可能性あり)



図 4.2-4(1) 断面図 (自転車競技 (BMX フリースタイル))

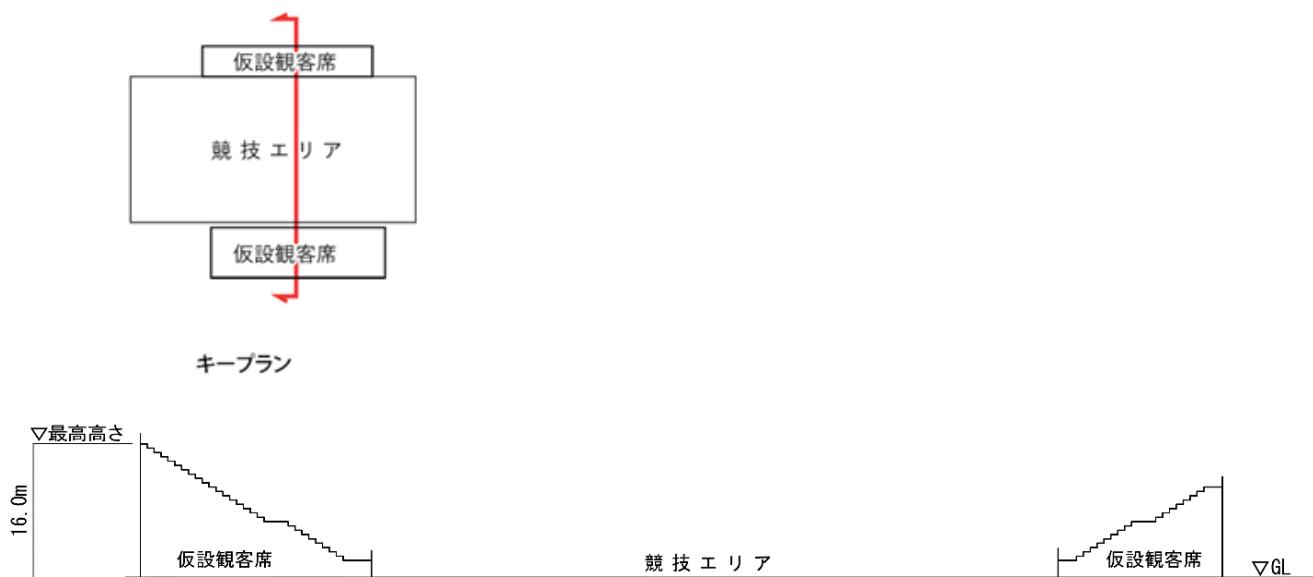


図 4.2-4(2) 断面図 (自転車競技 (BMX レーシング))

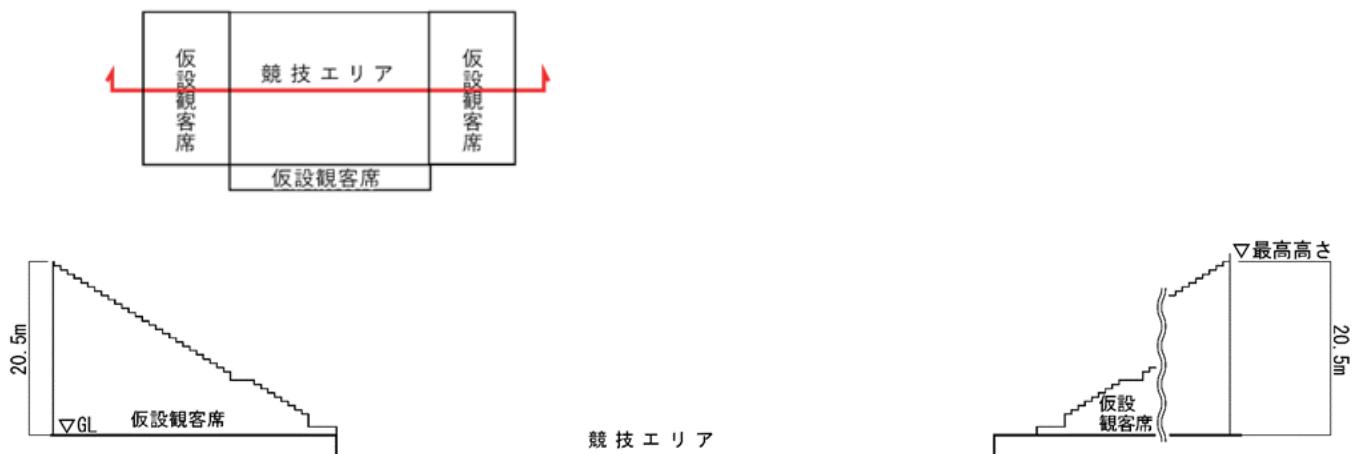


図 4.2-4(3) 断面図 (スケートボード (パーク、ストリート))

4.2.4 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、現時点での予定であり、今後、変更がありうる。

(1) 工事工程

東京 2020 大会前の仮設施設整備については、2019 年に着工し、2020 年 7 月までを見込む計画である。また、東京 2020 大会後の仮設施設の解体工事は、大会後から 2021 年 3 月までの 7 か月を見込む計画である。

工事工程は、表 4.2-2 に示すとおりである。

表 4.2-2 工事工程（予定）

工種/工事月	6	12	18	24
競技エリア工事				
その他仮設工事				
解体工事				

(2) 施工方法の概要（予定）

1) 競技エリア工事

計画地に隣接する有明体操競技場整備に伴う建設発生土を有明アーバンスポーツパーク会場に運び込んでおり、自転車競技（BMX レーシング）の競技エリアの基礎材料として使用して、コース造成を行う。

自転車競技（BMX フリースタイル）の競技エリアは、単管とベニヤ板で組んだステージの上に、競技で使用するパーツ（ランプ等）を設置して構築する。

スケートボード（パーク）の競技エリアは現状地盤を約 3m 堀削し、コンクリート舗装を敷設して整備する。また、スケートボード（ストリート）は現状地盤を約 1.5m 堀削し、コンクリート舗装を敷設して整備する。

2) その他仮設工事

その他の仮設施設として、観客席、プレハブ、テント、ユニットハウス、セキュリティフェンス、大型映像装置架台、デッキ及びスロープの設置や仮設駐車場整備等を行う。

3) 解体工事

全ての施設を撤去し、計画地内の原状回復を行う（2019年 4 月時点の計画）。

(3) 工事用車両

工事用車両の主な走行ルートは、図 4.2-5 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、主に首都高速湾岸線及び一般国道 357 号（湾岸道路）を利用する計画とし、東京都市計画道路幹線街路環状第二号線、都道 304 号日比谷豊洲埠頭東雲町線（有明通り）、都道 484 号豊洲有明線を通り、計画地へ出入場する計画である。

工事用車両台数のピークは、東京 2020 大会前については、工事着工後 12 か月目であり、工事用車両台数は、ピーク日において大型車 41 台/日、小型車 74 台/日、合計 115 台/日を予定している。また、計画地周辺に位置する有明アリーナ、有明体操競技場、有明テニスの森（有明コロシアム改修工事を含む）及び IBC/MPC 整備に伴う工事用車両との合計台数のピークは、有明アーバンアリーナ改修工事によるものである。

バンススポーツパーク工事着工後3か月目であり、工事用車両台数は、ピーク日において大型車335台/日、小型車440台/日、合計775台/日を予定している。東京2020大会後については、工事着工後20か月目であり、工事用車両台数は、ピーク日において大型車84台/日、小型車105台/日、合計189台/日を予定している。また、計画地周辺に位置するIBC/MPCの仮設施設解体工事に伴う工事用車両との合計台数のピークは、有明アーバンスポーツパーク工事着工後18か月目であり、工事用車両台数は、ピーク日において大型車162台/日、小型車486台/日、合計648台/日を予定している。

(4) 建設機械

各工種において使用する主な建設機械は、表4.2-3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（第2次基準値以上）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である。

表4.2-3 主な建設機械（予定）

工種	主な建設機械
競技エリア工事	ブルドーザ、バックホウ
その他仮設工事	ラフターカレーン、バックホウ
解体工事	ラフターカレーン、バックホウ

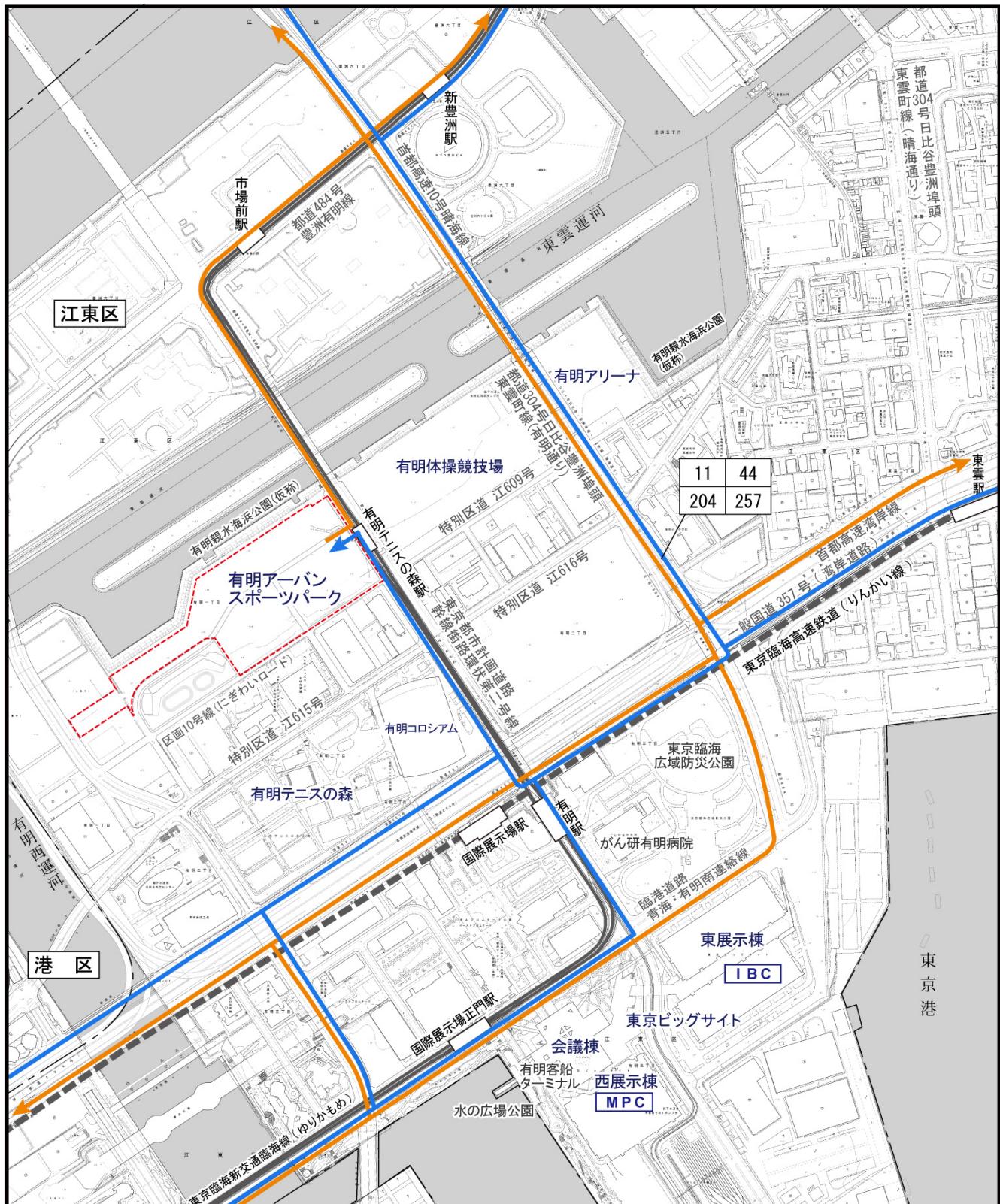
注)建設機械の種類等は今後変更の可能性がある。

(5) 工事中の廃棄物等処理計画

建設工事に伴い発生する建設廃棄物は、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、再生利用可能な建設廃棄物については積極的に再資源化に努め、再生利用が困難なものについては適切な処理を行う計画である。また、工事に伴う建設発生土は、工事間での利用調整、または受入基準への適合を確認の上で東京都建設発生土再利用センター等へ運搬して再利用を図る計画である。

なお、仮設施設の資材等は極力リースで調達するほか、大会後の仮設施設の解体工事については、仮設施設の資材等を可能な限り再利用する計画を検討中である。

4. 有明アーバンスポーツパークの計画の目的及び内容



凡 例

- 計画地
- 区界
- 東京臨海新交通 臨海線 (ゆりかもめ)
- 東京臨海高速鉄道 (りんかい線)
- 工事用車両集中ルート
- ← 工事用車両発生ルート

工事用車両 (集中) 交通量 (台/日)	工事用車両 (発生) 交通量 (台/日)
工事用車両 (集中) 交通量 (台/日)	工事用車両 (発生) 交通量 (台/日)

※) 上段は有明アーバンスポーツパーク整備の車両台数、下段は有明アリーナ、有明体操競技場、有明テニスの森整備 (有明コロシアム改修工事を含む)、IBC/MPC 整備に伴う工事用車両との合計台数を示す。



Scale 1:12,500

0 125 250 500m

図 4.2-5
工事用車両の走行ルート

4.2.5 環境保全に関する計画等への配慮の内容

(1) 環境保全に関する計画

本事業にかか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」、「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」、「江東区環境基本計画」等がある。環境保全に関する計画等への配慮事項は、表4.2-4(1)及び(2)に示すとおりである。

表4.2-4(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28年3月)	<ul style="list-style-type: none"> ・「世界一の環境先進都市・東京」の実現 ◆ 3R・適正処理の促進と「持続可能な資源利用」の推進 ◆ 快適な大気環境、良質な土壤と水循環の確保 	<ul style="list-style-type: none"> ・規制速度を遵守する計画である。 ・工事用車両の走行ルートは、沿道環境への配慮のため、沿道に住居等が比較的存在しない湾岸道路等を極力利用する計画とする。
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)	<ul style="list-style-type: none"> ・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 	<ul style="list-style-type: none"> ・規制速度を遵守する計画である。 ・工事用車両の走行ルートは、沿道環境への配慮のため、沿道に住居等が比較的存在しない湾岸道路等を極力利用する計画とする。
東京都資源循環・廃棄物処理計画 (平成28年3月)	<ul style="list-style-type: none"> ・計画目標1 資源ロスの削減 ・計画目標2 「持続可能な調達」の普及 ・計画目標3 循環的利用の促進と最終処分量の削減 ・計画目標4 適正かつ効率的な処理の推進 ・計画目標5 災害廃棄物の処理体制 	<ul style="list-style-type: none"> ・掘削工事に伴い発生する建設発生土は、工事間での利用調整、または受入基準への適合を確認の上で東京都建設発生土再利用センター等へ運搬して再利用を図る。 ・競技エリアのうち、BMXフリースタイルのステージ等はリース品を活用することにより、解体工事に伴う建設廃棄物の発生量を削減する。 ・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)に基づく特定建設資材廃棄物については現場内で分別解体を行い、再資源化を行う。 ・建設廃棄物は、「東京都建設リサイクルガイドライン」等に基づき、発生量の削減、現場内での分別、再利用等により、工事現場外への搬出の抑制に努める。 ・建設混合廃棄物については、可能な限りの分別を行い、建設混合廃棄物としての排出量を減らすよう努力する。 ・再利用できないものは、運搬・処分の許可を得た業者に委託して処理・処分を行い、その状況はマニフェストにより確認する。
東京都建設リサイクル推進計画 (平成28年4月)	<ul style="list-style-type: none"> ・コンクリート塊等を活用する ・建設発生木材を活用する ・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 ・建設グリーン調達を推進する ・建築物等を長期使用する 	<ul style="list-style-type: none"> ・掘削工事に伴い発生する建設発生土は、工事間での利用調整、または受入基準への適合を確認の上で東京都建設発生土再利用センター等へ運搬して再利用を図る。 ・競技エリアのうち、BMXフリースタイルのステージ等はリース品を活用することにより、解体工事に伴う建設廃棄物の発生量を削減する。 ・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)に基づく特定建設資材廃棄物については現場内で分別解体を行い、再資源化を行う。 ・建設廃棄物は、「東京都建設リサイクルガイドライン」等に基づき、発生量の削減、現場内での分別、再利用等により、工事現場外への搬出の抑制に努める。 ・建設混合廃棄物については、可能な限りの分別を行い、建設混合廃棄物としての排出量を減らすよう努力する。 ・再利用できないものは、運搬・処分の許可を得た業者に委託して処理・処分を行い、その状況はマニフェストにより確認する。

表4.2-4(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
江東区環境基本計画 (平成27年3月)	<p>本計画では、施策の体系として、以下の6つの柱を示している。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地球温暖化・エネルギー対策の推進～KOTO 低炭素プラン～ ・循環型社会の形成 ・自然との共生 ・環境に配慮した快適なまちづくりの推進 ・安全・安心な生活環境の確保 ・環境教育及びパートナーシップの推進 	<ul style="list-style-type: none"> ・工事用車両の走行ルートは、有明北地区の他の会場等の建設も踏まえ、交通渋滞による影響を軽減するため、沿道に住居等が比較的存在しない湾岸道路等を極力利用する計画とする。 ・競技エリアのうち、BMXフリースタイルのステージ等はリース品を活用することにより、解体工事に伴う建設廃棄物の発生量を削減する。 ・掘削工事に伴い発生する建設発生土は、工事間での利用調整、または受入基準への適合を確認の上で東京都建設発生土再利用センター等へ運搬して再利用を図る。 ・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)に基づく特定建設資材廃棄物については現場内で分別解体を行い、再資源化を行う。 ・建設廃棄物は、「東京都建設リサイクルガイドライン」等に基づき、発生量の削減、現場内での分別、再利用等により、工事現場外への搬出の抑制に努める。 ・建設混合廃棄物については、可能な限りの分別を行い、建設混合廃棄物としての排出量を減らすよう努力する。 ・再利用できないものは、運搬・処分の許可を得た業者に委託して処理・処分を行い、その状況はマニフェストにより確認する。

(2) 持続可能性に配慮した運営計画

組織委員会は、東京2020大会における持続可能性への配慮を最大化し、大会開催が持続可能な開発に貢献するため、持続可能性に配慮した運営計画を策定した。

持続可能性に配慮した運営計画での取組事項は、表4.2-5に示すとおりである。

表4.2-5 持続可能性に配慮した運営計画での取組事項

計画等の名称	計画等の概要	本事業で取り組む事項
持続可能性に配慮した運営計画第二版 (平成30年6月)	<p>・東京2020大会の持続可能性コンセプト Be better, together より良い未来へ、ともに進もう。</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆気候変動 ◆資源循環 ◆大気・水・緑・生物多様性等 	<ul style="list-style-type: none"> ・工事用車両の走行ルートは、有明北地区の他の会場等の建設も踏まえ、交通渋滞による影響を軽減するため、沿道に住居等が比較的存在しない湾岸道路等を極力利用する計画とする。 ・競技エリアのうち、BMXフリースタイルのステージ等はリース品を活用することにより、解体工事に伴う建設廃棄物の発生量を削減する。 ・掘削工事に伴い発生する建設発生土は、工事間での利用調整、または受入基準への適合を確認の上で東京都建設発生土再利用センター等へ運搬して再利用を図る。 ・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)に基づく特定建設資材廃棄物については現場内で分別解体を行い、再資源化を行う。 ・建設廃棄物は、「東京都建設リサイクルガイドライン」等に基づき、発生量の削減、現場内での分別、再利用等により、工事現場外への搬出の抑制に努める。 ・建設混合廃棄物については、可能な限りの分別を行い、建設混合廃棄物としての排出量を減らすよう努力する。 ・再利用できないものは、運搬・処分の許可を得た業者に委託して処理・処分を行い、その状況はマニフェストにより確認する。

4.3 有明アーバンスポーツパークの計画の策定に至った経過

有明アーバンスポーツパークは、立候補ファイル時点では、有明BMXコースとしてオリンピックの自転車競技（BMX）の会場として利用される計画としていた。

組織委員会は、2014年6月、東京都とともに会場計画の見直しを行うことを表明し、レガシーや都民生活への影響、整備コストの視点から、新規恒久施設の見直しを含む、会場計画全体の見直しに着手した。また、2016年8月のIOC総会において、スケートボードを含む追加種目が決定した。その後、IOCや国際競技団体（IF）のサポートの下、さらなる見直しを進め、2017年2月に有明BMXコースが競技会場として決定し、2018年5月2日のIOC理事会において、東京2020大会の全ての競技会場が決定した。

2018年10月23日の組織委員会の理事会において、本会場の名称は「有明BMXコース」から「有明アーバンスポーツパーク」へと変更されることについて、IOCの承認が得られ、決定したことが報告された。

5. フォローアップ計画

「東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会実施段階環境影響評価書（有明アーバンスポーツパーク）」（平成 31 年 4 月 東京都）では、東京 2020 大会の開催前、開催後を対象に環境影響評価を実施している。一方、東京 2020 大会の開催中における大会の運営等については、現時点では具体的な計画が未定のため、環境影響評価を実施せず、今後の計画の熟度に応じて、別途実施する予定としている。

そのため、本フォローアップ計画書では、東京 2020 大会の開催前、開催後を対象としたフォローアップ計画をとりまとめることとし、東京 2020 大会の開催中の環境影響評価及びフォローアップ計画は、別途実施する予定とする。

東京 2020 大会の開催前及び開催後のフォローアップ計画は、以下のとおりであり、開催後については、開催前と同様にミティゲーションの実施状況についてのフォローアップを継続的に実施する。

なお、大会開催後の本会場と有明アリーナ等の仮設施設等解体工事の工事用車両の合計台数が大会開催前の工事用車両の合計台数を上回る場合には、再予測を実施するとともに、再予測結果等を踏まえフォローアップ調査の実施を検討する。

5.1 大気等

(1) 東京 2020 大会の開催前

1) 調査事項

調査事項は、表 5.1-1 に示すとおりである。

表 5.1-1 調査事項(東京 2020 大会の開催前)

区分	調査事項
予測した事項	<ul style="list-style-type: none"> 工事用車両の走行に伴い発生する二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の大気中における濃度
予測条件の状況	<ul style="list-style-type: none"> 気象の状況(風向・風速) バックグラウンド濃度の状況 工事用車両の状況(種類、台数、時間帯) 一般車両の状況(種類、台数、時間帯)
ミティゲーションの実施状況	<ul style="list-style-type: none"> 工事用車両の走行ルートは、沿道環境への配慮のため、沿道に住居等が比較的存在しない湾岸道路等を極力利用する計画とする。 工事用車両に付着した泥土等が場外に飛散しないよう、必要に応じて出入口付近に洗車設備を設けてタイヤ等の洗浄を行う等、土砂・粉じんの飛散防止に努める計画としている。 低公害型の工事用車両を極力採用し、良質な燃料を使用するとともに、適切なアイドリングストップ等のエコドライブ及び定期的な整備点検の実施を周知・徹底する計画としている。 施工業者に対する指導を徹底し、工事用車両の過積載を防止する計画としている。 工事用車両が一時的に集中しないよう、計画的かつ効率的な運行管理に努める計画としている。 工事作業員の通勤に際しては、極力公共交通機関を利用する等通勤車両の削減に努めるよう指導する計画としている。 計画地からの工事用車両の出入りに際しては交通整理員を配置し、通勤をはじめ一般歩行者の通行に支障を与えないよう配慮するとともに、交通渋滞とそれに伴う大気汚染への影響の低減に努める。また、適宜清掃員を配置し、清掃に努める計画としている。 工事用車両の走行に伴う、教育施設や周辺市街地への影響を極力軽減するため、計画地周辺において同時期に行われる有明アリーナ、有明体操競技場、有明テニスの森（有明コロシアム改修工事を含む）及びIBC/MPCを含む周辺事業者との情報共有を行い、工事用車両が一時的に集中しないよう、計画的かつ効率的な運行管理に努める計画としている。 公衆の見やすい場所に現場事務所等の連絡先を表示し、大気汚染に関する住民からの問い合わせに対しては、迅速かつ適切な対応を行う。

2) 調査地域

調査地域は、計画地及びその周辺とする。

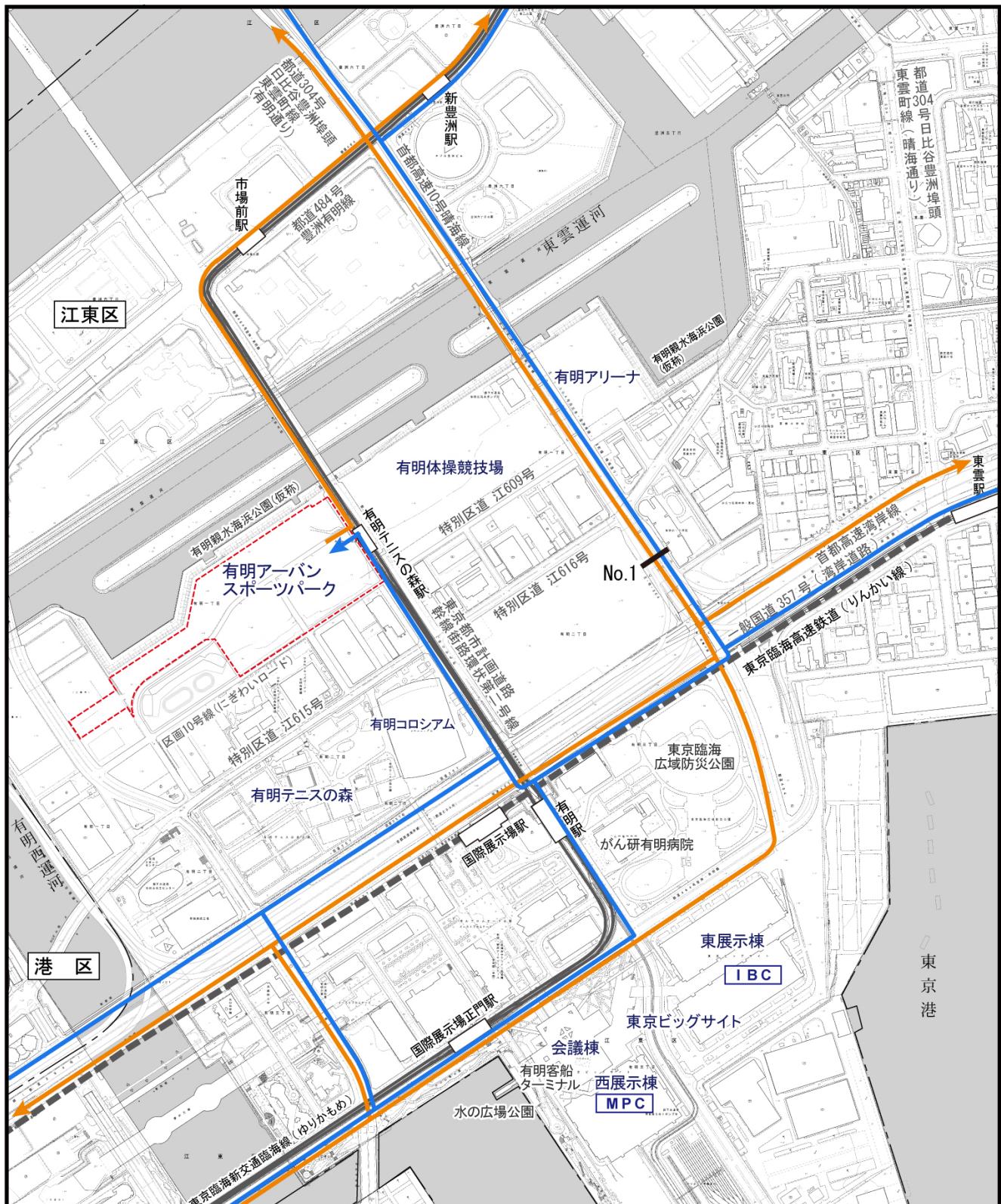
3) 調査手法

調査手法は、表 5.1-2 に示すとおりである。

表 5.1-2 調査手法(東京 2020 大会の開催前)

	調査事項	工事用車両の走行に伴い発生する二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の大気中における濃度
	調査時点	大会開催前の期間のうち、工事用車両の走行台数が最大となる時点(有明アーバンスポーツパーク工事着工後 3か月目)とする。
調査期間	予測した事項	代表的な1週間とする。
	予測条件の状況	【気象の状況】 「予測した事項」と同一期間とする。 【工事用車両、一般車両の状況】 「予測した事項」の調査期間内の代表的と考えられる 1 日とする。
	ミティグーションの実施状況	工事中の適宜とする。
	予測した事項	工事用車両走行ルート上の 1 地点(図5.1-1に示す地点No. 1)とする。
調査地点	予測条件の状況	【気象の状況】 東京管区気象台(風向・風速)とする。 【バックグラウンド濃度の状況】 計画地周辺の大気汚染常時観測局とする。 【工事用車両の状況】 工事用車両の出入口とする。 【一般車両の状況】 工事用車両走行ルート上の 1 地点(図5.1-1に示す地点No. 1)とする。
		計画地及びその周辺とする。
	ミティグーションの実施状況	計画地及びその周辺とする。
調査手法	予測した事項	◎ 二酸化窒素 ・ No. 1 簡易測定法(PT10法) ◎ 浮遊粒子状物質 既存資料並びに工事用車両台数の整理による方法とする。
	予測条件の状況	【気象の状況】 東京管区気象台(風向・風速)の観測値の整理による方法とする。 【バックグラウンド濃度の状況】 計画地周辺の大気汚染常時観測局の観測値の整理による方法とする。 【工事用車両の状況】 ハンドカウンタによる計測(大型車、小型車の 2 車種分類)及び関連資料(建設作業日報等)の整理による方法とする。 【一般車両の状況】 ハンドカウンタによる計測(大型車、小型車の 2 車種分類)とする。
		現地調査(写真撮影等)及び関連資料(建設作業日報等)の整理による方法とする。

注)有明アーバンスポーツパークの整備に伴う工事用車両台数が最大となるのは、有明アーバンスポーツパーク工事着工後 12 か月目である。なお、計画地に隣接して有明アリーナ、有明体操競技場、有明テニスの森(有明コロシアム改修工事を含む)及び IBC/MPC の整備も実施されるが、これらの全ての工事用車両台数が最大となる調査時点は、有明アーバンスポーツパーク工事着工後 3 か月目である。



凡 例

- 計画地
- 区界
- 東京臨海新交通
臨海線 (ゆりかもめ)
- 東京臨海高速鉄道
(りんかい線)
- 工事用車両集中ルート
- ← 工事用車両発生ルート
- 調査地点 (No. 1)



Scale 1:12,500

0 125 250 500m

図 5.1-1
工事用車両の走行に伴う大気質の
調査地点

5.2 騒音・振動

(1) 東京 2020 大会の開催前

1) 調査事項

調査事項は、表 5.2-1 に示すとおりである。

表 5.2-1 調査事項(東京 2020 大会の開催前)

区分	調査事項
予測した事項	<ul style="list-style-type: none"> 工事用車両の走行に伴う道路交通騒音 工事用車両の走行に伴う道路交通振動
予測条件の状況	<ul style="list-style-type: none"> 工事用車両の状況(種類、台数、時間帯) 一般車両の状況(種類、台数、時間帯)
ミティゲーションの実施状況	<ul style="list-style-type: none"> 規制速度を遵守する計画である。 工事用車両の走行ルートは、沿道環境への配慮のため、沿道に住居等が比較的存在しない湾岸道路等を極力利用する計画とする。 低公害型の工事用車両を極力採用し、適切なアイドリングストップ等のエコドライブ及び定期的な整備点検の実施を周知・徹底する。 資材の搬出入に際しては、走行ルートの検討、安全走行等により、騒音及び振動の低減に努める計画としている。 工事用車両が一時的に集中しないよう、計画的かつ効率的な運行管理に努める計画としている。 工事用車両の走行に伴う、教育施設や周辺市街地への影響を極力軽減するため、計画地周辺において同時期に行われる有明アリーナ、有明体操競技場、有明テニスの森(有明コロシアム改修工事を含む)及びIBC/MPCとの情報共有を行い、工事用車両が一時的に集中しないよう、計画的かつ効率的な運行管理に努める計画としている。 公衆の見やすい場所に現場事務所等の連絡先を表示し、騒音・振動に関する住民からの問い合わせに対しては、迅速かつ適切な対応を行う。

2) 調査地域

調査地域は、計画地及びその周辺とする。

3) 調査手法

調査手法は、表 5.2-2 に示すとおりである。

表 5.2-2 調査手法(東京 2020 大会の開催前)

調査事項		工事用車両の走行に伴う道路交通騒音	工事用車両の走行に伴う道路交通振動
調査時点		大会開催前の期間のうち、工事用車両の走行台数が最大となる時点(有明アーバンスポーツパーク工事着工後 3か月目)とする。	
調査期間	予測した事項	代表的な 1 日の内、工事用車両の走行時間及びその前後 1 時間を含む時間帯とする。	
	予測条件の状況	【工事用車両、一般車両の状況】 「予測した事項」と同時期とする。	
	ミティゲーションの実施状況	工事中の適宜とする。	
調査地点	予測した事項	工事用車両走行ルート上の 1 地点(図 5.1-1(p. 19 参照)に示す地点 No. 1)とする。	
	予測条件の状況	【工事用車両の状況】 工事用車両の出入口とする。 【一般車両の状況】 工事用車両走行ルート上の 1 地点(図 5.1-1(p. 19 参照)に示す地点 No. 1)とする。	
	ミティゲーションの実施状況	計画地及びその周辺とする。	
調査手法	予測した事項	「騒音に係る環境基準について」(平成 10 年 9 月環境庁告示第 64 号)に定める方法(JIS Z8731)に準拠し、騒音レベル(等価騒音レベル : LAeq)を測定する。	「振動規制法施行規則」(昭和 51 年総務省令第 58 号)に定める測定方法(JIS Z8735)に準拠し、振動レベルの 80% レンジの上端値(L10)を測定する。
	予測条件の状況	【工事用車両の状況】 ハンドカウンタによる計測(大型車、小型車の 2 車種分類)及び関連資料(建設作業日報等)の整理による方法とする。 【一般車両の状況】 ハンドカウンタによる計測(大型車、小型車の 2 車種分類)とする。	
	ミティゲーションの実施状況	現地調査(写真撮影等)及び関連資料(建設作業日報等)の整理による方法とする。	

注) 有明アーバンスポーツパークの整備に伴う工事用車両台数が最大となるのは、有明アーバンスポーツパーク工事着工後 12 か月目である。なお、計画地に隣接して有明アリーナ、有明体操競技場、有明テニスの森(有明コロシアム改修工事を含む)及び IBC/MPC の整備も実施されるが、これらの全ての工事用車両台数が最大となる調査時点は、有明アーバンスポーツパーク工事着工後 3 か月目である。

5.3 廃棄物

(1) 東京 2020 大会の開催前及び開催後

1) 調査事項

調査事項は、表 5.3-1 に示すとおりである。

表 5.3-1 調査事項(東京 2020 大会の開催前)

区分	調査事項
予測した事項	・廃棄物の排出量及び再利用量並びに処理・処分方法等
予測条件の状況	・工事の実施状況
ミティゲーションの実施状況	<ul style="list-style-type: none"> ・掘削工事に伴い発生する建設発生土は、工事間で利用調整または受入基準への適合を確認の上、東京都建設発生土再利用センター等へ運搬して再利用を図る。 ・競技エリアのうち、BMXフリースタイルのステージ等はリース品を活用することにより、解体工事に伴う建設廃棄物の発生量を削減する。 ・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)に基づく特定建設資材廃棄物については現場内で分別解体を行い、再資源化を行う。 ・建設廃棄物は、「東京都建設リサイクルガイドライン」等に基づき、発生量の削減、現場内での分別、再利用等により、工事現場外への搬出の抑制に努める。 ・建設混合廃棄物については、可能な限りの分別を行い、建設混合廃棄物としての排出量を減らすよう努力する。 ・再利用できないものは、運搬・処分の許可を得た業者に委託して処理・処分を行い、その状況はマニフェストにより確認する。 ・建設廃棄物の発生量を低減するような施工計画を検討し、施工業者に遵守させる。 ・資材の搬入、建設発生土及び建設廃棄物の搬出に当たっては、あらかじめ再生資源利用計画書及び再生資源利用促進計画書を作成し、実施状況は、再生資源利用実施書及び再生資源利用促進実施書にて記録・保存を行う。 ・施設整備に当たっては、東京都「持続可能な資源利用」に向けた取組方針も踏まえ、リサイクル材料を積極的に使用する。

2) 調査地域

調査地域は、計画地とする。

3) 調査手法

調査手法は、表 5.3-2 に示すとおりである。

表 5.3-2 調査手法(東京 2020 大会の開催前及び開催後)

調査事項		施設の建設に伴う廃棄物の排出量及び再利用量並びに処理・処分方法等
調査時点		工事の施行中とする。
調査期間	予測した事項	工事中の適宜とする。
	予測条件の状況	工事中の適宜とする。
	ミティゲーションの実施状況	工事中の適宜とする。
調査地点	予測した事項	計画地とする。
	予測条件の状況	計画地とする。
	ミティゲーションの実施状況	計画地とする。
調査手法	予測した事項	関連資料の整理による方法とする。
	予測条件の状況	現地調査(写真撮影等)及び関連資料の整理による方法とする。
	ミティゲーションの実施状況	現地調査(写真撮影等)及び関連資料の整理による方法とする。

5.4 交通渋滞

(1) 東京 2020 大会の開催前

1) 調査事項

調査事項は、表 5.4-1 に示すとおりである。

表 5.4-1 調査事項(東京 2020 大会の開催前)

区分	調査事項
予測した事項	<ul style="list-style-type: none"> 工事用車両の走行に伴う交通渋滞の発生又は解消等、交通量及び交通流の変化の程度
予測条件の状況	<ul style="list-style-type: none"> 工事用車両の走行の状況 一般車両の状況
ミティゲーションの実施状況	<ul style="list-style-type: none"> 工事用車両の走行ルートは、有明北地区の他の会場等の建設も踏まえ、交通渋滞による影響を軽減するため、沿道に比較的住居等が存在しない湾岸道路等を極力利用する計画とする。 工事用車両の集中稼働を行わないよう、可能な限り工事工程の平準化に努める計画である。 朝・夕の周辺交通量が多くなる時間帯には、極力工事用車両の走行を控える。 工事用車両の出入口には交通整理員を配置する予定とし、計画地周辺の車両の通行に支障を与えないように配慮する。 工事用車両の走行に当たっては、安全走行の徹底、市街地での待機や違法駐車等をすることがないよう、運転者への指導を徹底する。 工事作業員の通勤に際しては、極力公共交通機関を利用する等通勤車両の削減に努めるよう指導する。 工事用車両の走行に伴う、教育施設や周辺市街地への影響を極力軽減するため、計画地周辺において同時期に行われる有明アリーナ、有明体操競技場、有明テニスの森（有明コロシアム改修工事を含む）及びIBC/MPCとの情報共有を行い、工事用車両が一時的に集中しないよう、計画的かつ効率的な運行管理に努める計画としている。

2) 調査地域

調査地域は、計画地及びその周辺とする。

3) 調査手法

調査手法は、表 5.4-2 に示すとおりである。

表 5.4-2 調査手法(東京 2020 大会の開催前)

調査事項		工事用車両の走行に伴う交通渋滞の発生又は解消等、交通量及び交通流の変化の程度
調査時点		大会開催前の期間のうち、工事用車両の走行台数が最大となる時点(有明アーバンスポーツパーク工事着工後 3か月目)とする。
調査期間	予測した事項	代表的な 1 日の内、工事用車両の走行時間及びその前後 1 時間を含む時間帯とする。
	予測条件の状況	【工事用車両、一般車両の状況】 「予測した事項」と同時期とする。
	ミティゲーションの実施状況	工事中の適宜とする。
調査地点	予測した事項	工事用車両走行ルート上の 1 地点(図5.1-1(p. 19参照)に示す地点No. 1)とする。
	予測条件の状況	【工事用車両の状況】 工事用車両の出入口とする。 【一般車両の状況】 工事用車両走行ルート上の 1 地点(図5.1-1(p. 19参照)に示す地点No. 1)とする。
	ミティゲーションの実施状況	計画地及びその周辺とする。
調査手法	予測した事項	ハンドカウンタによる計測(大型車、小型車の 2 車種分類)及び関連資料(建設作業日報等)の整理による方法とする。
	予測条件の状況	【工事用車両の状況】 ハンドカウンタによる計測(大型車、小型車の 2 車種分類)及び関連資料(建設作業日報等)の整理による方法とする。 【一般車両の状況】 ハンドカウンタによる計測(大型車、小型車の 2 車種分類)とする。
	ミティゲーションの実施状況	現地調査(写真撮影等)及び関連資料(建設作業日報等)の整理による方法とする。

注) 有明アーバンスポーツパークの整備に伴う工事用車両台数が最大となるのは、有明アーバンスポーツパーク工事着工後 12 か月目である。なお、計画地に隣接して有明アリーナ、有明体操競技場、有明テニスの森(有明コロシアム改修工事を含む)及び IBC/MPC の整備も実施されるが、これらの全ての工事用車両台数が最大となる調査時点は、有明アーバンスポーツパーク工事着工後 3 か月目である。

5.5 交通安全

(1) 東京 2020 大会の開催前及び開催後

1) 調査事項

調査事項は、表 5.5-1 に示すとおりである。

表 5.5-1 調査事項(東京 2020 大会の開催前)

区分	調査事項
予測した事項	・アクセス経路における歩車道線の分離の向上又は低下等、交通安全の変化の程度
予測条件の状況	・アクセス経路における歩車道線分離の状況
ミティゲーションの実施状況	<ul style="list-style-type: none"> ・工事用車両の走行ルートは、計画地までの歩行者の交通安全への配慮のため、極力、湾岸道路等を利用する。 ・工事用車両の走行ルートは、有明西学園に面する区画10号線（にぎわいロード）や通学路に指定されている特別区道 江615号及び江616号を利用せず、工事用車両の出入口についても東京都市計画道路幹線街路環状第二号線側に限定する。特に、有明西学園をはじめとする周辺教育施設や保育園の児童の登下校時間や登降園時間（主に7：00～8：30及び14：00～18：00）においては、一時停止等の歩行者の安全確認を徹底し、登校時間（7：30～8：30）において都道304号日比谷豊洲埠頭東雲線（有明通り）のかえつ学園西交差点は利用しない。 ・歩行者、自転車、一般車両等の優先、交差点進入時や右左折時における歩行者、自転車の安全確認について、工事用車両運転者に対する指導を徹底し、児童及びその保護者、その他歩行者の交通安全に配慮する。 ・工事用車両の出入口には交通整理員を配置する予定とし、計画地周辺の利用者も含めた一般歩行者の通行に支障を与えないよう配慮する。 ・工事用車両の走行にあたっては、安全走行を徹底する。 ・工事用車両の集中稼働を行わないよう、可能な限り工事工程の平準化に努める計画である。 ・工事用車両の走行に伴う、教育施設や周辺市街地への影響を極力軽減するため、計画地周辺において同時期に行われる有明アリーナ、有明体操競技場、有明テニスの森（有明コロシアム改修工事を含む）及びIBC/MPCを含む周辺事業者との情報共有を行い、工事用車両が一時的に集中しないよう、計画的かつ効率的な運行管理に努める計画としている。

2) 調査地域

調査地域は、計画地及びその周辺とする。

3) 調査手法

調査手法は、表 5.5-2 に示すとおりである。

表 5.5-2 調査手法(東京 2020 大会の開催前及び開催後)

調査事項		アクセス経路における歩車道線の分離の向上又は低下等、交通安全の変化の程度
調査時点		工事の施行中とする。
調査期間	予測した事項	工事中の適宜とする。
	予測条件の状況	工事中の適宜とする。
	ミティゲーションの実施状況	工事中の適宜とする。
調査地点	予測した事項	計画地及びその周辺とする。
	予測条件の状況	計画地及びその周辺とする。
	ミティゲーションの実施状況	計画地及びその周辺とする。
調査手法	予測した事項	現地調査(写真撮影等)及び関連資料の整理による方法とする。
	予測条件の状況	現地調査(写真撮影等)及び関連資料の整理による方法とする。
	ミティゲーションの実施状況	現地調査(写真撮影等)及び関連資料の整理による方法とする。

5.6 その他の項目に係るミティゲーションの実施状況

その他の項目に対してのミティゲーションについて以下に記載する。

(1) 土壤

計画地は、平成 12 年度の埋立免許申請書によると平成 12 年度から 17 年度にかけて海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律（昭和 45 年法律第 136 号）に基づく基準に適合した有害物質を含まない建設発生土で埋め立てられた埋立地に位置しており、計画地には有害物質の取扱事業場が存在した履歴はなく、有害物質又は有害物質により汚染された土壤を埋め立てた経緯はない。

なお、都民の健康と安全を確保する環境に関する条例第 117 条に基づく土地利用の履歴等調査届出書及び土壤汚染対策法第 4 条に基づく土地の形質の変更届出書を提出し、土壤汚染のおそれはないと考えられるが、今後、工事の実施に伴い新たな土壤汚染が確認された場合、速やかに土壤汚染対策を講じるとともにフォローアップ報告書で内容を明らかにする。

(2) 史跡・文化財

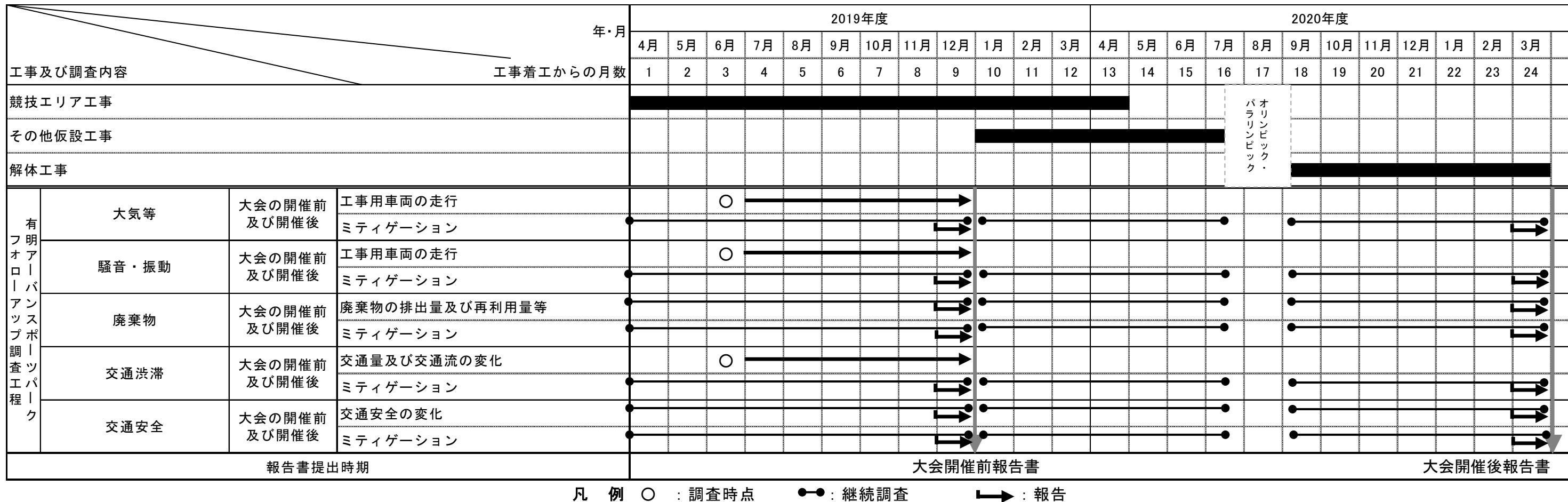
計画地は、平成 12 年度から 17 年度に埋め立てられた未利用地であり、計画地内に史跡・文化財は存在せず、埋蔵文化財包蔵地も存在しない。

なお、工事の実施に伴い新たに史跡・文化財が確認された場合には、フォローアップ報告書において明らかにする。

5.7 フォローアップ報告書の提出時期

フォローアップ報告書の提出時期及び内容は、表 5.7-1 に示すとおりである。

表 5.7-1 有明アーバンスポーツパークフォローアップの工程及びフォローアップ報告書の提出時期（東京 2020 大会の開催前及び開催後）



6. フォローアップの実施者

[実施者]

名称：東京都

代表者：東京都知事 小池 百合子

所在地：東京都新宿区西新宿二丁目 8 番 1 号

7. その他

7.1 東京 2020 大会に係る実施段階環境アセスメント及びフォローアップの全対象事業についての実施段階環境アセスメント及びフォローアップの実施予定又は経過

有明アーバンスポーツパーク実施段階環境アセスメント及びフォローアップの経過は、表 7.1-1 に示すとおりである。

表 7.1-1 有明アーバンスポーツパーク実施段階環境アセスメント及びフォローアップの経過

実施段階環境アセスメントの経過	
環境影響評価調査計画書が公表された日	平成 26 年 3 月 28 日
意見を募集した日	平成 26 年 3 月 28 日～平成 26 年 4 月 16 日
都民の意見	82 件 ^{注)}
調査計画書審査意見書が送付された日	平成 26 年 5 月 29 日
環境影響評価書案が公表された日	平成 31 年 1 月 10 日
意見を募集した日	平成 31 年 1 月 10 日～平成 31 年 2 月 8 日
都民等の意見	1 件
評価書案審査意見書が送付された日	平成 31 年 3 月 19 日
環境影響評価書が公表された日	平成 31 年 4 月 25 日
フォローアップ計画書が公表された日	平成 31 年 4 月 26 日

注) 環境影響評価調査計画書は、都内の全会場等を対象として、意見募集を実施した。

7.2 調査等を実施した者の氏名及び住所並びに調査等の全部又は一部を委託した場合にあっては、その委託を受けた者の氏名及び住所

[作成者]

名称：東京都

代表者：東京都知事 小池 百合子

所在地：東京都新宿区西新宿二丁目 8 番 1 号

[受託者]

名称：日本工営株式会社

代表者：代表取締役社長 有元 龍一

所在地：東京都千代田区九段北一丁目 14 番 6 号

本書に掲載した地図は、国土地理院発行の2万5千分の1地形図を使用したものである。

本書に掲載した地図は、国土地理院長の承認（平24関公第269号）を得て作成した東京都地形図（S=1：2,500）を使用（31都市基交第148号）して作成したものである。
無断複製を禁ずる。

平成 31 年 4 月発行

登録番号 (29) 107

東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会

フォローアップ計画書

(有明アーバンスポーツパーク)

編集・発行 東京都オリンピック・パラリンピック準備局
大会施設部調整課
東京都新宿区西新宿二丁目 8 番 1 号
電話 03(5320)7737

内容についてのお問い合わせは上記へお願いします。

