

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「大会組織委員会」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

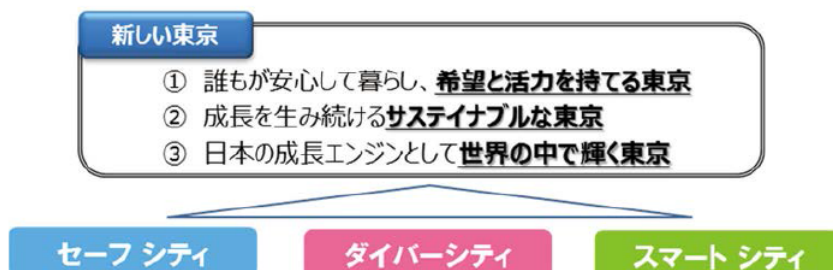


図 2. 2-1 「2020 年に向けた実行プラン」における 3 つのシティ

3. 東京 2020 大会の概要

3.1 大会の概要

大会組織委員会は、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

大会組織委員会は、「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

4. 海の森クロスカントリーコースの計画の目的及び内容

4.1 目 的

海の森クロスカントリーコースは、東京2020大会において、オリンピックの仮設の馬術（総合馬術：クロスカントリー）会場として、（公財）東京オリンピック・パラリンピック競技大会組織委員会が競技施設を計画している。

本事業は、海の森クロスカントリーコース整備のうち、競技コースとなる芝コースやウォームアップエリアの整備、障害物を設置するものである。

なお、会場の整備としては、芝コースやウォームアップエリア以外に諸室（プレハブまたはテント）等の競技関連施設も仮設により整備する計画であるが、これらの競技関連施設の整備計画については、現時点で未定であり、本評価書では芝コースやウォームアップエリアの造成工事、障害物設置工事等を対象としている。

4.2 内 容

4.2.1 位 置

計画地の位置は、図4.2-1及び写真4.2-1に示すとおり中央防波堤地区にあり、計画地面積は約58.7haである。

計画地は、中央防波堤内側埋立地に位置し、海の森公園（仮称）の予定地内となっている。また、計画地の南側にはオリンピックのボート及びカヌー（スプリント）、パラリンピックのボート及びカヌーのための海の森水上競技場が整備される計画である。

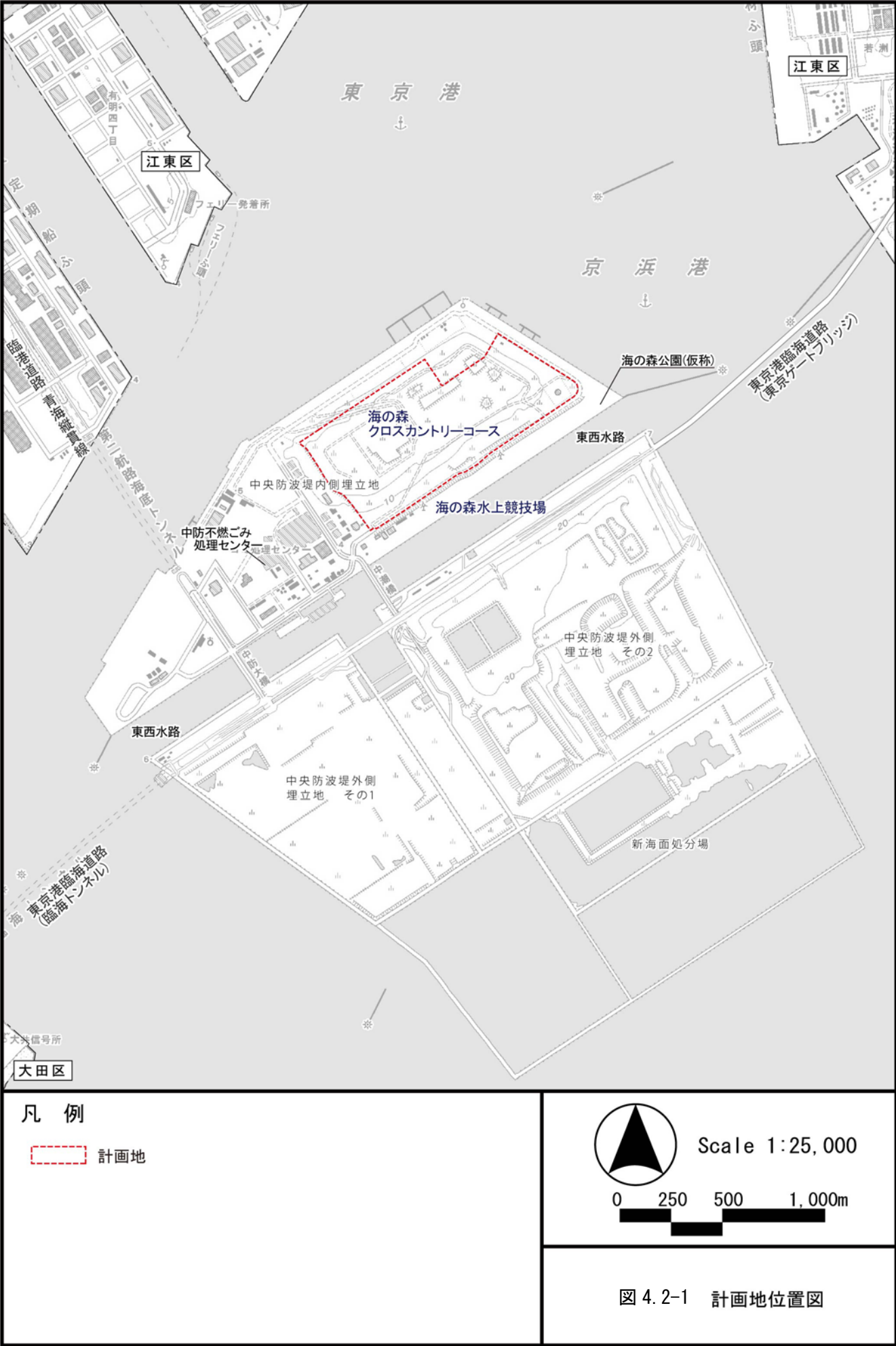
4.2.2 地域の概況

計画地は、中央防波堤内側埋立地に位置しており、計画地周辺には、中防不燃ごみ処理センター等の廃棄物処理施設が存在する。また、建設発生土を用いた地形造成と、剪定枝葉による堆肥を混合した植栽基盤を整備して植栽を行っており、海の森公園（仮称）として整備が進められている。海の森公園（仮称）は海の森（仮称）構想（平成17年2月東京都港湾審議会答申）を踏まえ、スダジイ、タブノキ、エノキ等24万本の植樹を行ってきた。苗木は、都内小学校と連携してドングリから苗木を育てるほか、都民や企業からの募金等によって購入したものである。また、植樹した苗木の剪定や生育調査、除草・清掃、堆肥づくりのほか、植樹イベントの指導等をボランティア活動の協力によって進められている。

計画地南側には東京港臨海道路、計画地の西側には臨港道路青海縦貫線が位置しており、中央防波堤地区は、東京港臨海道路により江東区及び大田区、臨港道路青海縦貫線により江東区と接続している。

中央防波堤内側埋立地には、廃棄物処理施設や物流施設等が存在するが、住居等は存在しない。

4. 海の森クロスカントリーコースの計画の目的及び内容



4. 海の森クロスカントリーコースの計画の目的及び内容



4.2.3 事業の基本構想

本事業は、東京2020大会の総合馬術クロスカンントリー競技会場を、仮設により整備する計画である。

4.2.4 事業の基本計画

(1) 配置計画

海の森クロスカンントリーコースのイメージ図は、図 4.2-2 に示すとおりである。

競技コースとして、距離約 6 km、幅員約 15m の芝コースを配置するほか、計画地の南側に約 5,300m²程度のウォームアップエリアを配置する計画である。

なお、馬術競技の特性上、競技コースについては競技日の直前まで公開しないことから、本評価書において競技会場の平面プランは掲載しないものとする。

(2) 発生集中交通量及び自動車動線計画

海の森クロスカンントリーコースは、東京 2020 大会の会場として仮設で整備するものであり、大会終了後の発生集中交通は生じない。

なお、東京 2020 大会時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。

(3) 駐車場計画

海の森クロスカンントリーコースは、東京 2020 大会の会場として仮設で整備するものであり、恒設の駐車場整備の計画はない。

なお、東京 2020 大会時の駐車場については、現段階では未定である。

(4) 歩行者動線計画

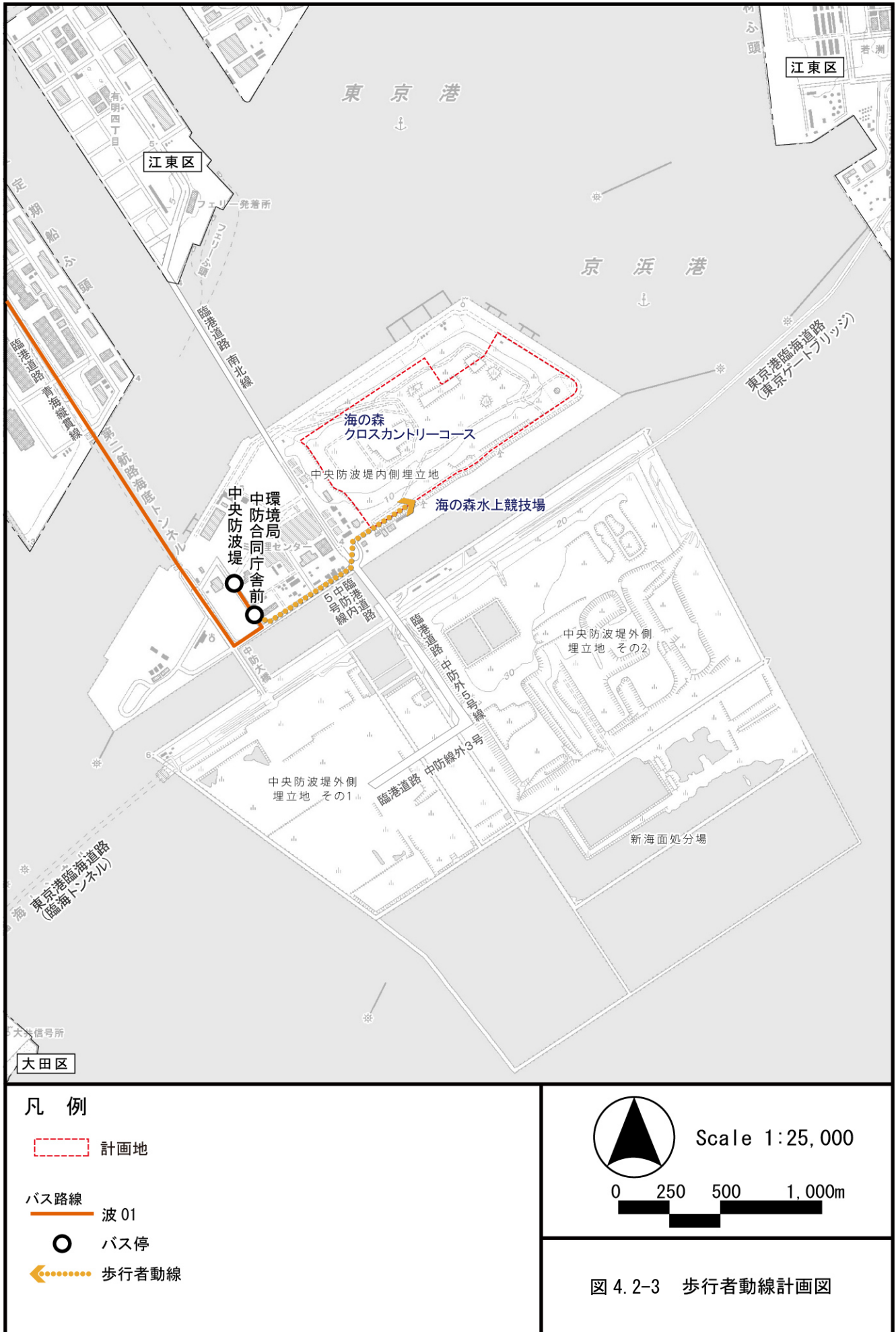
計画地周辺の公共交通機関から計画地への歩行者の出入動線は、図 4.2-3 に示すとおりである。

計画地周辺の公共交通機関は、都営バス（波 01 系統）環境局中防合同庁舎前バス停があり、東京臨海高速鉄道（りんかい線）の東京テレポート駅や東京臨海新交通臨海線（ゆりかもめ）のテレコムセンター駅等と接続している。



図 4.2-2 大会時イメージ図

4. 海の森クロスカントリーコースの計画の目的及び内容



(5) 設備計画

本事業で整備する競技用施設や工作物等の諸元が未定であるため、上水給水設備、電力設備、熱源設備等の計画は未定である。

(6) 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こととする。

(7) 移植計画

計画地のほとんどは海の森公園（仮称）の予定地となっている。海の森公園（仮称）は海の森（仮称）構想（平成 17 年 2 月 東京都港湾審議会答申）を踏まえ、図 7.2-4 に示すとおりスタジイ、タブノキ、エノキ等約 24 万本の植樹を行ってきた。海の森クロスカントリーコースの整備に当たっては、競技用芝コースの設置に伴い、植樹エリアと重複する可能性があるが、以下のとおり配慮する計画となっている。

計画における配慮事項については以下のとおりである。

<既存樹木について>

- ・芝コースについては、海の森公園（仮称）の整備方針・計画に沿うよう配慮し、植樹エリアの改変が可能な限り少なくなるよう、海の森公園（仮称）の広場予定地を中心に配置
- ・影響を受けると想定される約 2 万本の既存樹木（うち 9 割以上は幼苗・幼木）については基本的に海の森公園（仮称）内に樹齢や樹種等に応じて適切に移植（植樹エリアの改変の影響低減）

<芝コースについて>

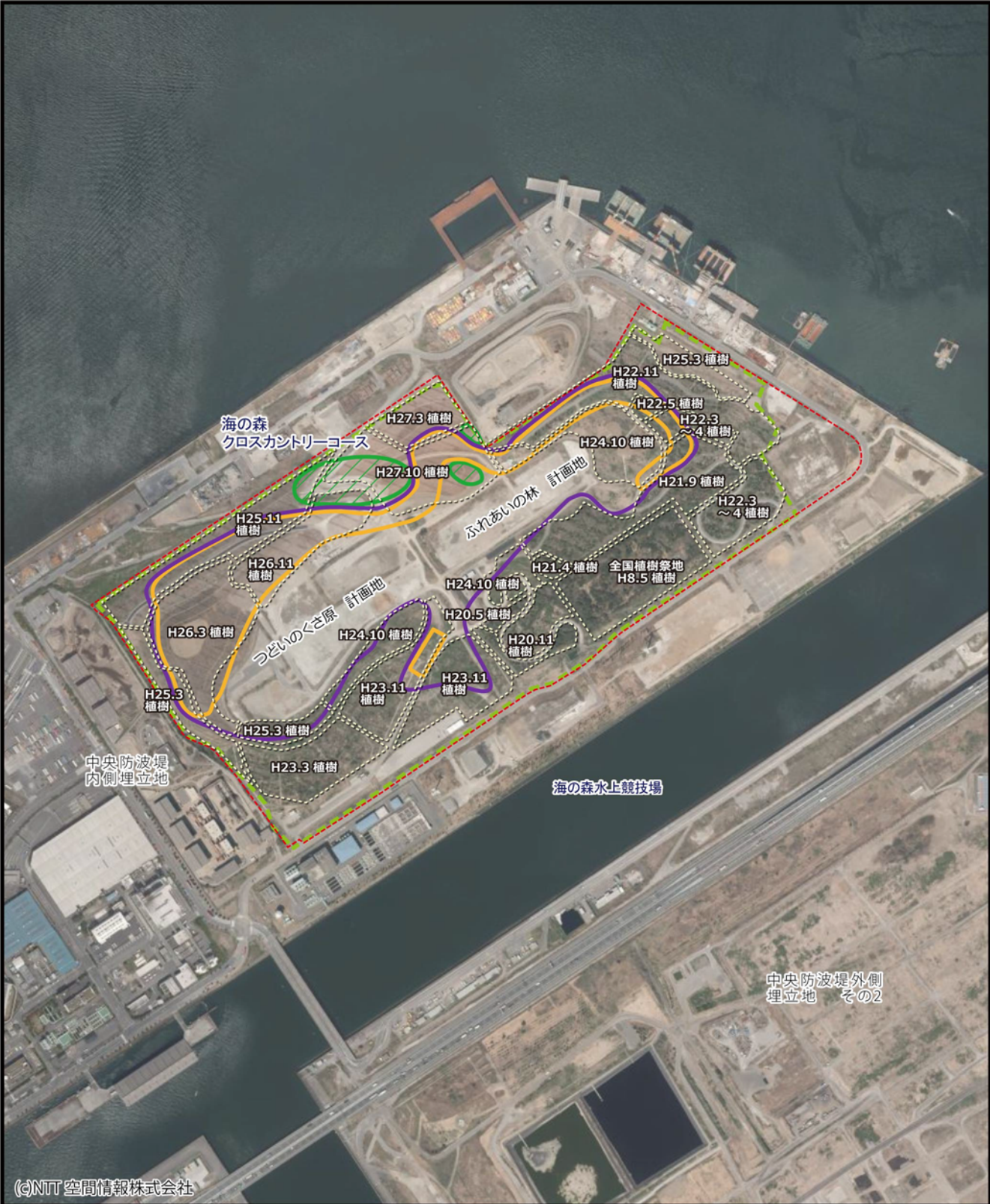
芝コースについては、以下の工夫により、大会後も海の森公園（仮称）の一部として利用可能な計画とする。

- ・海の森公園（仮称）の芝生広場予定地に配置する芝コースについては、広場と同じ計画高にすることで一体的に見える仕上がりとし、大会後も芝生を撤去することなく、引き続き広場として利用
- ・芝生コースには、在来種であるノシバを採用する計画とする
- ・樹林地内に配置する芝コースの路盤は「山砂＋土壌改良材」とし、自然遷移が進みやすく樹林地に戻る構造とする
- ・樹林地内の一部のコースについては、造成した線形を活かし、大会後も散策やランニング等の利用が図られる計画とする

なお、海の森公園（仮称）は当初の植樹から 8 年以上が経過し、樹木が大きく成長している箇所もあることから、美しい森づくりのために必要な樹木の密度管理を、間引きや剪定も含め適正に行っている。そのため、移植に際しても、適正な密度管理について樹木医等の専門家の意見も参考にしながら、実施する計画である。

また、大会時に利用される諸室等の設置のため、大会前に移植先の確保が困難なものについては、海の森公園（仮称）予定地内に仮植地を確保し、大会後に海の森公園（仮称）内に本植えを行う計画とする。

4. 海の森クロスカントリーコースの計画の目的及び内容



(©)NTT 空間情報株式会社

凡 例

- 計画地
- 既存樹木が影響を受ける主な範囲※
- 芝コース計画エリア
- 既存樹木の移植先として予定している主な範囲
- 既存樹木の移植先となる範囲（海の森公園（仮称）内）
- 年次別植樹範囲

※今後、範囲については変更の可能性あり。



Scale 1:10,000



図 4.2-4 樹木の移植先範囲

4.2.5 施工計画

(1) 工事工程

本事業に係る芝コースやウォームアップエリアの造成工事、障害物設置工事等の工事期間は、平成 28 年度から平成 32 年度の 38 か月の工期を予定している。

工事工程は、表 4.2-1 に示すとおりである。

表 4.2-1 全体工事工程

工事／工事月	6	12	18	24	30	36	42
樹木移植工	■	■	■	■			
造成工		■					
路盤工(芝コース)		■					
芝張工(芝コース)			■				
芝張工(障害物周り・ウォームアップエリア)				■			
障害物設置工(テストイベント用)				■			
障害物設置工(本大会用)						■	■
仮設散水設備設置工		■					

(2) 施工方法の概要（予定）

1) 樹木移植工

造成工に先立ち、既存樹木の移植を行う。

2) 造成工

計画地内の一部に盛土を行うほか、芝コースやウォームアップエリア等の造成を行う。

3) 路盤工（芝コース）

芝コースの路盤材として、山砂及び土壌改良材を敷設し、締固めを行う。

4) 芝張工（芝コース）

芝コース上の張芝を行う。

5) 芝張工（障害物周り・ウォームアップエリア）

障害物周辺やウォームアップエリアの張芝を行う。

6) 障害物設置工（テストイベント用）

テストイベントの実施に当たり、芝コース上に障害物を設置する。

7) 障害物設置工（本大会用）

東京2020大会の開催に当たり、芝コース上に障害物を設置する。

8) 仮設散水設備設置工

芝の養生、灌水用に仮設散水設備を設置する。

(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、造成工に伴う切土・盛土バランスを考慮した土量配分計画とする。

工事用車両台数のピークは、工事着工後 9 か月及び 10 か月目であり、工事用車両台数は、ピ

4. 海の森クロスカントリーコースの計画の目的及び内容

ーク日において大型車 70 台/日、小型車 12 台/日、合計 82 台/日を予定している。計画地に隣接する海の森水上競技場整備に伴う工事用車両との合計台数のピークは、海の森クロスカントリーコース工事着工後 8 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 675 台/日、小型車 36 台/日、合計 711 台/日を予定している（資料編 p.1 参照）。

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に、運転者への指導を徹底する。

(4) 建設機械

各工種において使用する主な建設機械は、表 4.2-2 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。

表4.2-2 主な建設機械（予定）

工 種	主な建設機械
樹木移植工	バックホウ、高所作業車、チェーンソー
造成工	バックホウ、ブルドーザー、振動ローラー
路盤工（芝コース）	バックホウ、ブルドーザー、振動ローラー
芝張工（芝コース）	－
芝張工（障害物周り・ウォームアップエリア）	－
障害物設置工（テストイベント用）	バックホウ
障害物設置工（本大会用）	バックホウ
仮設散水設備設置工	バックホウ

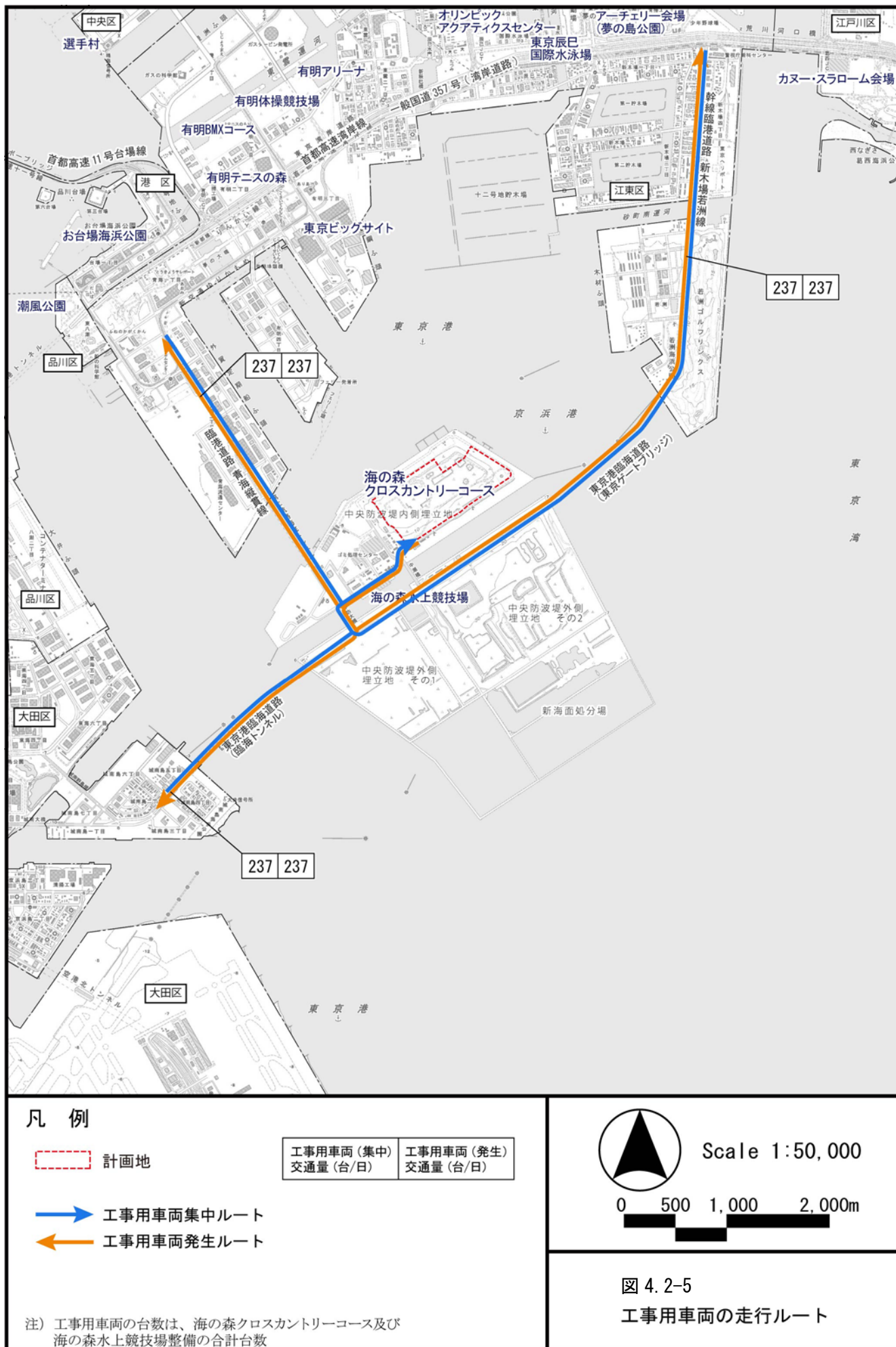
注) 建設機械の種類は今後変更の可能性がある。

4.2.6 供用の計画

本事業で整備する海の森クロスカントリーコースは、平成 32 年度までに竣工し、テストイベント及び東京 2020 大会を行う計画である。

なお、東京 2020 大会後は、引き続き海の森公園（仮称）として整備される。

4. 海の森クロスカントリーコースの計画の目的及び内容



4.2.7 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」等がある。
環境保全に関する計画等への配慮事項は、表 4.2-3 に示すとおりである。

表4.2-3 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
東京都環境基本計画 (平成28年3月)	・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	・広場予定地を中心に芝コースを配置し、植樹エリアの改変が可能な限り少なくなる計画としている。 ・計画地内に生育する約2万本の既存樹木（9割以上は幼苗・幼木）については、基本的に海の森公園（仮称）内へ樹齢や樹種等に応じて適切に移植する計画としている。 ・芝コース・ウォームアップエリアには在来種のノシバを張芝する計画としている。
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	
「緑の東京10年プロジェクト」基本方針 (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	
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	
東京都景観計画 (2011年4月改定版) (平成23年4月)	・活力と魅力ある「水の都」づくり ・河川や運河沿いの開発による水辺空間の再生	

4.3 海の森クロスカントリーコースの計画の策定に至った経過

海の森クロスカントリーコースは、立候補ファイルにおいて、オリンピックの馬術競技のうち、総合馬術のクロスカントリーのための仮設による会場として計画された。

4. 海の森クロスカントリーコースの計画の目的及び内容