

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
概要版
(有明アーバンスポーツパーク)

平成 31 年 4 月

東 京 都

－ 目 次 －

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. 環境影響評価書の概要	4
4.1 有明アーバンスポーツパークの概要	4
4.2 有明アーバンスポーツパークの計画の内容	5
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	17
4.4 環境影響評価の項目	18
4.5 環境及び社会経済に及ぼす影響の評価の結論	24

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

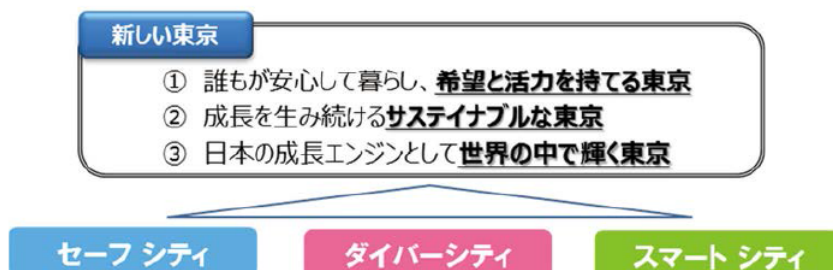


図 2. 2-1 「2020 年に向けた実行プラン」における 3 つのシティ

3. 東京 2020 大会の概要

3.1 大会の概要

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	・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. 環境影響評価書の概要

4.1 有明アーバンスポーツパークの概要

本評価書の対象である有明アーバンスポーツパークの概要は、表 4-1 に示すとおりである。

有明アーバンスポーツパークは、(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仮設で整備する競技場であり、東京 2020 大会では、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) の会場として利用される計画である。

表 4-1 本施設の概要 (有明アーバンスポーツパーク)

項 目	内 容
競 技	オリンピック：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)
所 在 地	東京都江東区有明一丁目
地 域 地 区	用途地域：第一種住居地域 防火・準防火地域：防火地域 その他地域地区等：臨海副都心有明北地区地区計画 (再開発等促進区)
計 画 地 面 積	約 97,000m ²
工事予定期間	2019 年 4 月～2021 年 3 月 (東京 2020 大会後の解体工事を含む期間)
【イメージ図】 平成 30 年 3 月末現在 ※今後変更の可能性あり 	

4.2 有明アーバンスポーツパークの計画の内容

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¹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。²

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。³

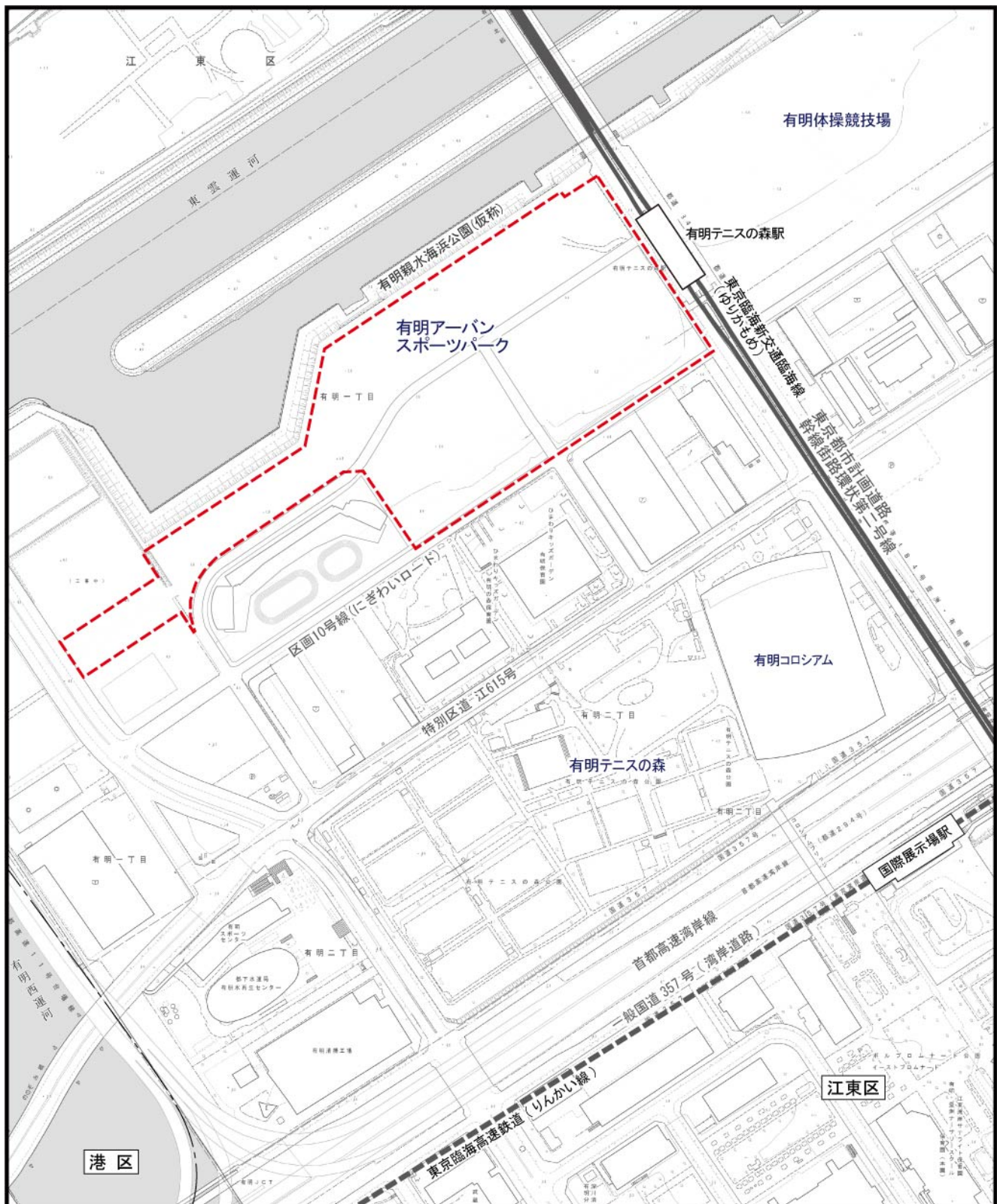
また、産業別事業所数及び従業者数でみると、江東区では卸売業、小売業の事業所が約5千事業所、従業者数が約7万人と最も多く、東京都江東区有明一丁目においては運輸業、郵便業の事業所が17事業所、従業者数が約2千人となっている。⁴

¹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）

²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>

³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>

⁴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>



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)

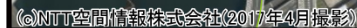


Scale 1:6,000

0 60 120 240m

図 4.2-1

計画地位置図



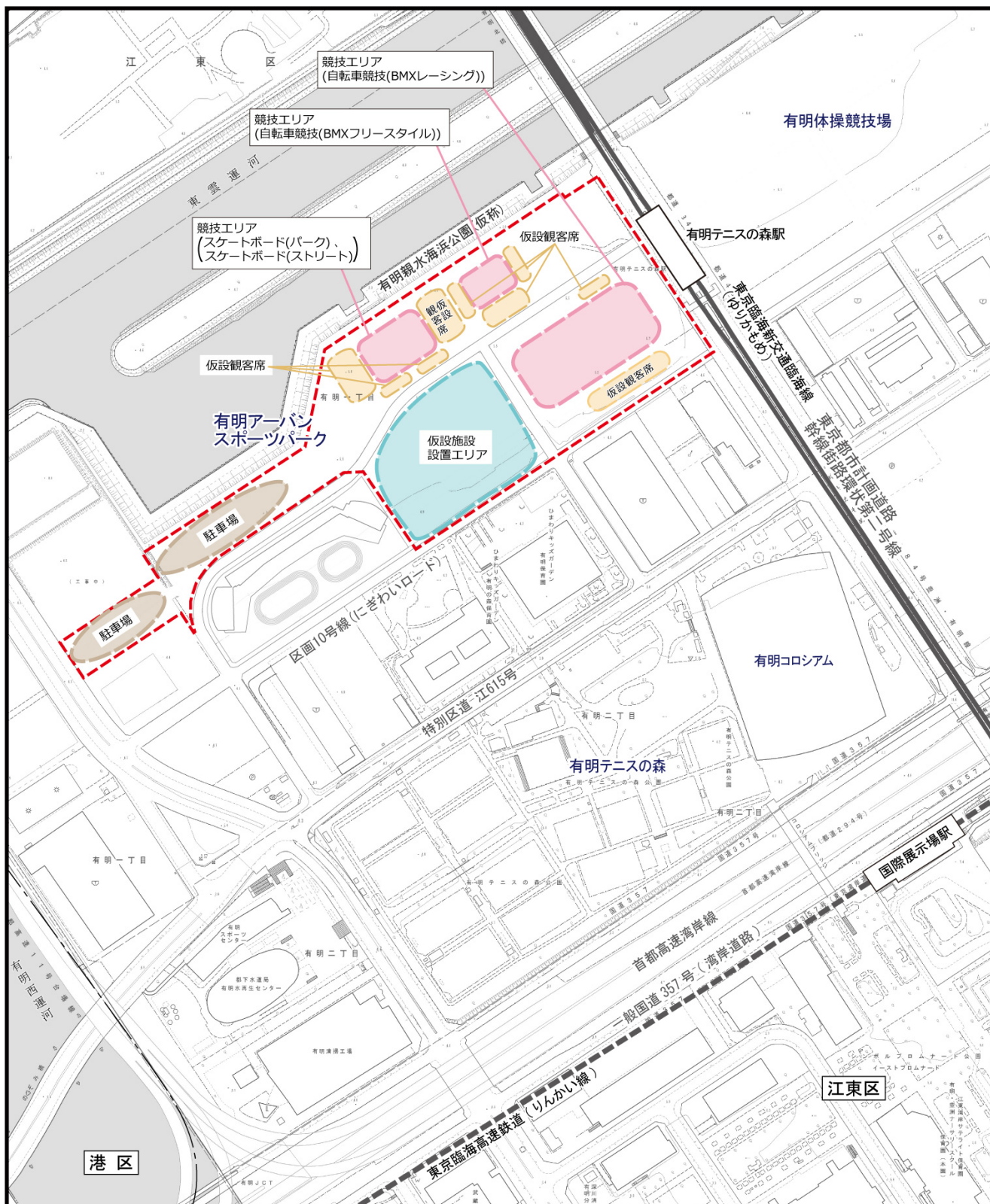
4.2.3 事業の基本計画

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⁵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。

⁵ 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。



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、工事中の廃棄物等処理計画）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 掘削し、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 掘削し、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）

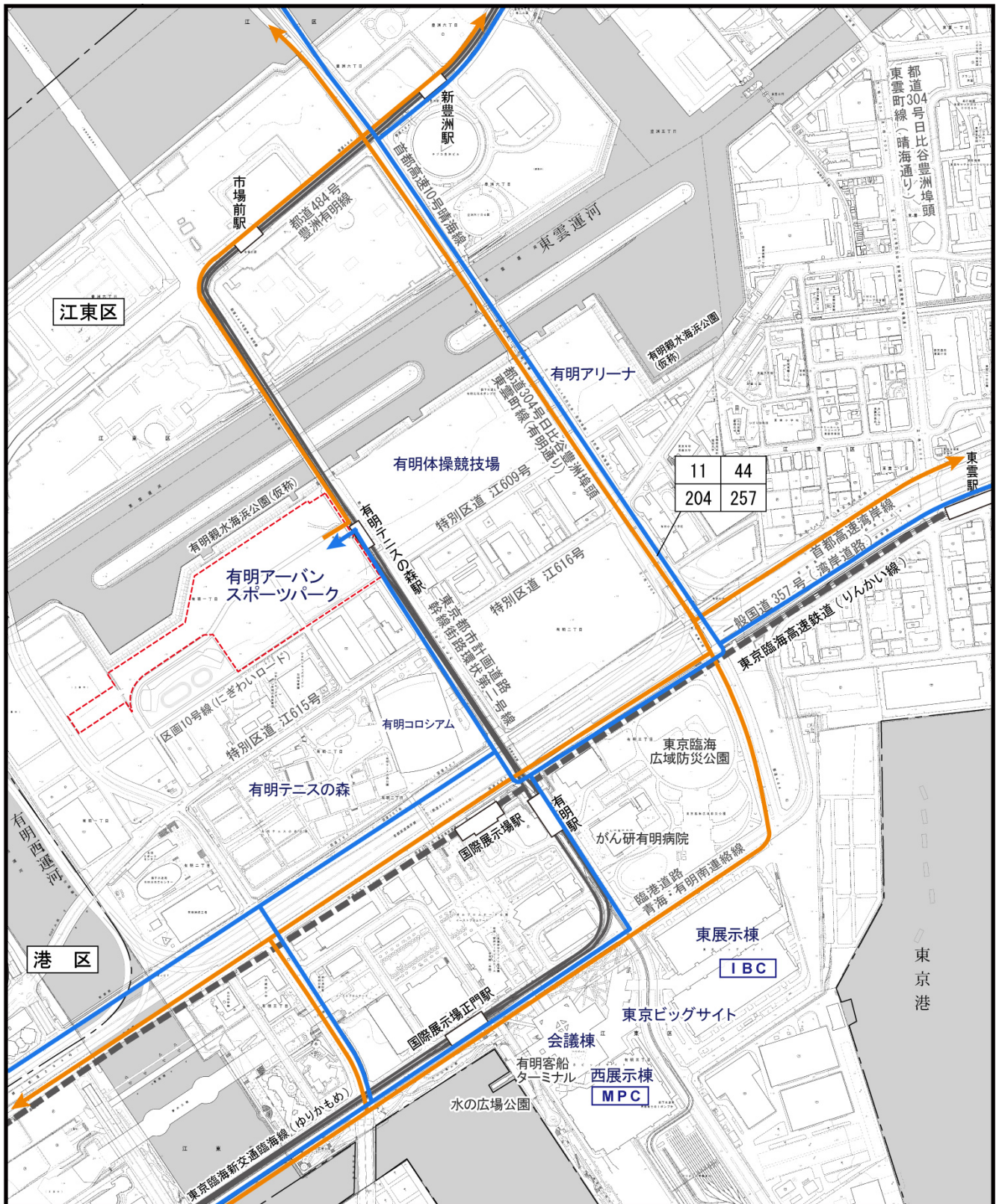
工 種	主な建設機械
競技エリア工事	ブルドーザ、バックホウ
その他仮設工事	ラフタークレーン、バックホウ
解体工事	ラフタークレーン、バックホウ

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、仮施設の資材等は極力リースで調達するほか、大会後の仮施設の解体工事については、仮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。



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」、「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)	・「世界一の環境先進都市・東京」の実現 ◆ 3 R・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、良質な土壌と水循環の確保	・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)	・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	・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)	・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	・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manifest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)	・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	・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manifest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)	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。 ・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	・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manifest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)	・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。 ◆気候変動 ◆資源循環 ◆大気・水・緑・生物多様性等	・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manifest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。

4.4 環境影響評価の項目

環境影響評価の項目は、図 4.4-1 に示す手順に従い、会場事業計画の内容を基に環境に影響を及ぼすおそれのある環境影響要因を抽出し、地域の概況及び社会経済情勢等を勘案して選定した。

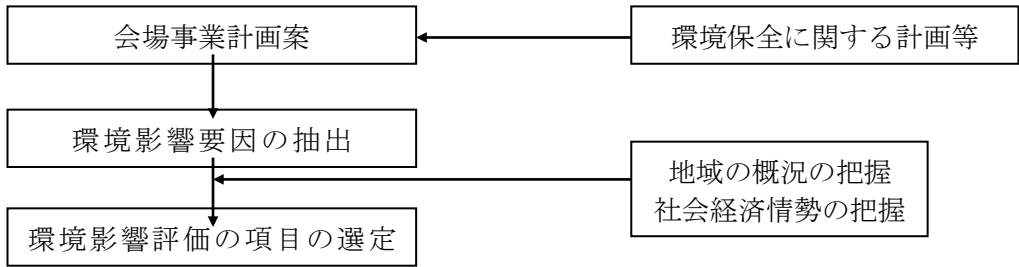


図 4.4-1 環境影響評価の項目の選定手順

環境影響要因は、東京 2020 大会の開催前、開催中及び開催後について、表 4.4-1 に示すとおり設定した。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である。このため、本評価書では、表 4.4-1 に示す環境影響要因のうち、計画の具体性の高い環境影響要因を対象とすることとし、大会の開催中に係る環境影響要因は対象としなかった。これらの大会の開催中に係る環境影響評価は、今後の計画の熟度に応じて、改めて環境影響要因の抽出及び環境影響評価の項目を検討し、別途実施する予定である。

表 4.4-1 抽出した環境影響要因

区分	環境影響要因		内容
開催前	恒久施設	施設の建設	掘削工事、躯体工事等に伴う影響
		工事用車両の走行	建設工事のうち、工事用車両の走行に伴う影響
		建設機械の稼働	建設工事のうち、建設機械の稼働に伴う影響
		建築物の出現	建設工事終了後の建築物の出現や建築物の存在に伴う影響
	仮設施設	施設の建設	掘削工事、躯体工事等に伴う影響
		工事用車両の走行	建設工事のうち、工事用車両の走行に伴う影響
		建設機械の稼働	建設工事のうち、建設機械の稼働に伴う影響
		建築物の出現	建設工事終了後の仮設施設の出現や仮設施設の存在に伴う影響
開催中	競技の実施		競技の実施に伴う影響
	大会の運営		大会開催中の関係車両の発生集中交通、会場設備等の稼働、その他大会の運営に伴う影響
開催後	仮設施設	解体工事	東京 2020 大会の仮設施設の解体工事に伴う影響
		工事用車両の走行	解体工事のうち、工事用車両の走行に伴う影響
		建設機械の稼働	解体工事のうち、建設機械の稼働に伴う影響
	恒久施設	設備等の持続的稼働	東京 2020 大会後の施設の継続的利用に伴う影響

注) 網掛けは、本評価書では対象としない環境影響要因を示す。本施設は仮設施設のみで整備するため、本評価書では仮設施設の環境影響要因のみを対象とした。

選定した環境影響評価の項目は、表 4.4-2(1)及び(2)に、選定した理由は、表 4.4-3 に、選定しなかった理由は、表 4.4-4(1)及び(2)に示すとおりである。

表 4.4-2(1) 環境影響要因と環境影響評価の項目との関連

環境影響評価の項目			区 分 環境影響要因 予測事項	開催前			開催中		開催後					
				施設の建設	工事用車両の走行	建設機械の稼働	建築物の出現	競技の実施	大会の運営	解体工事	工事用車両の走行	建設機械の稼働	設備等の持続的稼働	
環境項目	主要環境	大気等	・ 大気等の状況の変化の程度		○				○		○			
			・ アスリートへの影響の程度											
		水質等	・ 水質の変化の程度											
			・ アスリートへの影響の程度											
		土壌	・ 土壌汚染物質の変化の程度											
			・ 地下水及び大気への影響の可能性の有無											
			・ 汚染土壌の量											
		生態系	生物の生育・生息基盤	・ 生物・生態系の賦存地の改変の程度										
				・ 新たな生物の生育・生息基盤の創出の有無並びにその程度										
	水循環		・ 地下水涵養能の変化の程度											
			・ 地下水の水位及び流動の変化の程度											
			・ 湧水流量の変化の程度											
	生物・生態系		・ 陸上植物の植物相及び植物群落の変化の内容及びその程度											
			・ 陸上動物の動物相及び動物群集の変化の内容及びその程度											
			・ 水生生物相の変化の内容及びその程度											
			・ 生育・生息環境の変化の内容及びその程度											
			・ 生態系の変化の内容及びその程度											
			・ 重要な生物・生態系の保護・保全地域等に与える影響の程度											
			・ アスリートへの生物等の影響の程度											
	緑		・ 植栽内容の変化の程度及び緑の量の変化の程度											
	生活環境	騒音・振動	・ 工事用車両の走行による道路交通騒音及び振動		○						○			
			・ 関係者等の移動による道路交通騒音及び振動						○					
			・ 建設機械等の騒音及び振動											
			・ 会場設備等からの騒音及び振動											
			・ 競技実施に伴う騒音及び振動					○						
		日影	・ 日影が生じることによる影響に特に配慮すべき施設等における日影となる時刻、時間数等の日影の状況の変化の程度											
			・ 冬至日における日影の範囲、日影となる時刻、時間数等の日影の状況の変化の程度											
			・ 日照阻害が生じる又は改善する住宅戸数及び既存植物											
	アメニティ・文化	景観	・ 主要な景観の構成要素の改変の程度及びその改変による地域景観の特性の変化の程度											
			・ 景観形成特別地区の景観阻害又は貢献の程度											
			・ 代表的な眺望地点からの眺望の変化の程度											
			・ 貴重な景勝地の消滅の有無又は改変の程度											
			・ 圧迫感の変化の程度											
			・ 緑視率の変化の程度											
			・ 景観阻害要因の変化の程度											
		自然との触れ合い活動の場	・ 自然との触れ合い活動の場の消滅の有無又は改変の程度											
			・ 自然との触れ合い活動の阻害又は促進の程度											
			・ 自然との触れ合い活動の場までの利用経路に与える影響の程度											

注1) ○は、環境影響評価を行う事項を示す。

2) 濃い網掛け (■) は、東京2020大会全体としての広域的な視点により評価する事項、または、今後競技を対象とした環境影響評価の際に検討を行う事項であるため、本書では対象としないことを示す。

3) 薄い網掛け (□) のうち、開催中の環境影響要因は、具体的な計画が未定であり、今後の計画の熟度に応じて別途検討を行う。また、設備等の持続的稼働の環境影響要因は、本施設は仮施設であるため、恒久施設に係る環境影響要因については、想定されない。

表 4. 4-2 (2) 環境影響要因と環境影響評価の項目との関連

環境影響評価の項目			区 分 環境影響要因 予測事項	開催前				開催中		開催後			
				施設の建設	工事用車両の走行	建設機械の稼働	建築物の出現	競技の実施	大会の運営	解体工事	工事用車両の走行	建設機械の稼働	設備等の持続的稼働
環境項目	アメニティ・文化	歩行者空間の快適性	・ 緑の程度						○				
			・ 歩行者及びアスリートが感じる快適性の程度						○				
		史跡・文化財	・ 会場事業地内の文化財等の現状変更の程度及びその周辺地域の文化財等の損傷等の程度										
			・ 文化財等の周辺の環境の変化の程度										
			・ 埋蔵文化財包蔵地の改変の程度										
			・ 会場事業計画地周辺の文化財等の保護・保全対策の程度										
			・ 文化財等の回復の程度										
	資源・廃棄物	水利用	・ 水の効率的利用への取組・貢献の程度						○				
		廃棄物	・ 廃棄物の排出量及び再利用量並びに処理・処分方法等	○					○	○			
		エコマテリアル	・ エコマテリアルの利用への取組・貢献の程度										
	温室効果ガス	温室効果ガス	・ 温室効果ガスの排出量及びその削減の程度						○				
		エネルギー	・ エネルギーの使用量及びその削減の程度						○				
社会経済項目	土地利用	土地利用	・ 自然地の改変・転用の有無及びその程度										
			・ 未利用地の解消の有無及びその程度										
		地域分断	・ 生活動線の分断又は進展の有無及びその規模、範囲、時間及び程度										
		移転	・ 施設整備等による住宅、店舗等の移転の規模、範囲及び程度										
	社会活動	スポーツ活動	・ 国際レベルのスポーツ施設の充足、地域スポーツ団体やスポーツ参加者の増減など、スポーツ活動への影響の内容及その程度										
		文化活動	・ 文化活動拠点の増減、国際交流の活発化、情報提供のバリアフリー化の進展など、文化活動への影響の内容及その程度										
	参加・協働	ボランティア	・ ボランティア活動の内容及その程度										
		コミュニティ	・ 地域のコミュニティの形成及び活動並びに企業の地域コミュニティへの貢献度等の内容及その程度										
		環境への意識	・ 都民等の環境への関心及び意識の内容及その程度										
			・ 意識啓発のための機会の増減										
	安全・衛生・安心	安全	・ 危険物施設等からの安全性の確保の程度						○				
			・ 移動の安全のためのバリアフリー化の程度						○				
			・ 電力供給の安定度						○				
		衛生	・ 飲料水、食品等についての安全性の確保の程度										
	消防・防災		・ 耐震性の程度						○				
			・ 津波対策の程度						○				
			・ 防火性の程度						○				
	交通	交通渋滞	・ 交通量及び交通流の変化の程度		○						○		
		公共交通へのアクセシビリティ	・ 会場から公共交通機関までのアクセス性の変化の程度						○				
		交通安全	・ 交通安全の変化の程度		○				○		○		
	経済	経済波及	・ 経済効果、新規ビジネスの創出及び既存ビジネスへの影響の内容及その程度										
		雇用	・ 創出又は消失すると思われる雇用の種類、雇用期間、雇用者数、雇用者構成等										
事業採算性		・ 会場ごとの施設整備費、運営経費及びそれらの削減の程度											

注1) ○は、環境影響評価を行う事項を示す。

2) 濃い網掛け (■) は、東京2020大会全体としての広域的な視点により評価する事項、または、今後競技を対象とした環境影響評価の際に検討を行う事項であるため、本書では対象としないことを示す。

3) 薄い網掛け (□) のうち、開催中の環境影響要因は、具体的な計画が未定であり、今後の計画の熟度に応じて別途検討を行う。また、設備等の持続的稼働の環境影響要因は、本施設は仮施設であるため、恒久施設に係る環境影響要因については、想定されない。

表4. 4-3 選定した項目及びその理由

項 目	選定した理由
大気等	大気等に影響を及ぼすおそれのある要因としては、開催前及び開催後における工事用車両の走行が考えられる。 予測事項は、「大気等の状況の変化の程度」とする。 なお、開催前及び開催後における建設機械の稼働については、本会場は、競技エリアの整備や仮設観客席、プレハブ、テント等の仮設施設の設置工事を行うものであり、恒久施設を新築するような大規模な工事は実施しない。また、計画地南側に教育施設が存在するが、教育施設周辺での工事は、駐車場整備や仮設施設の設置工事の一部の作業に留まる。このため、建設機械の稼働に伴う大気汚染物質の寄与率はバックグラウンド濃度に対して僅かであり、開催前及び開催後における建設機械の稼働の影響は、ほとんどないと考えられる。
騒音・振動	騒音・振動に影響を及ぼすおそれのある要因としては、開催前及び開催後における工事用車両の走行が考えられる。 予測事項は、「工事用車両の走行による道路交通騒音及び振動」とする。 なお、開催前及び開催後における建設機械の稼働については、本会場は、競技エリアの整備や仮設観客席、プレハブ、テント等の仮設施設の設置工事を行うものであり、恒久施設を新築するような大規模な工事は実施しない。また、計画地南側に教育施設が存在するが、教育施設周辺での工事は、駐車場整備や仮設施設の設置工事の一部の作業に留まり、必要に応じて仮囲いや防音シートの設置及び授業時間帯に配慮した作業工程を検討する。さらに、計画地の東側には、東京都都市計画道路幹線街路環状第二号線や東京臨海新交通臨海線（ゆりかもめ）が存在し、道路交通騒音や鉄道騒音が支配的な地域である。このため、建設機械の稼働に伴う騒音及び振動の影響は、ほとんどないと考えられる。
廃棄物	廃棄物等を排出するおそれのある要因としては、開催前における施設の建設、開催後における解体工事が考えられる。 予測事項は、「廃棄物の排出量及び再利用量並びに処理・処分方法等」とする。 発生する廃棄物等としては、競技エリア工事に伴う建設発生土及び建設廃棄物、その他仮設工事に伴う建設廃棄物、解体工事（計画地内の原状回復）に伴う建設発生土及び建設廃棄物が想定される。 これらの建設廃棄物については、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、仮設施設の資材等はリースで調達するほか、リース以外のものについても、可能な限り再利用する計画を検討中である。 なお、その他仮設工事による仮設施設については、地下躯体を構築するような大規模な土工事や施設の建設工事を行わず、仮設施設の設置等を行うものであることから、建設廃棄物の発生量も僅かとなる。そのため、大会前のその他仮設工事に伴う建設廃棄物の再資源化等及び大会後のその他仮設工事による仮設施設撤去に伴う資材等の再利用等の取組については、他の会場と合わせて、全体計画で評価する。
交通渋滞	交通渋滞に影響を及ぼすおそれのある要因としては、開催前及び開催後における工事用車両の走行が考えられる。 予測事項は、「交通量及び交通流の変化の程度」とする。
交通安全	交通安全に影響を及ぼすおそれのある要因としては、開催前及び開催後における工事用車両の走行が考えられる。 予測事項は、「交通安全の変化の程度」とする。

表 4. 4-4(1) 選定しなかった項目及びその理由

項 目	選定しなかった理由
水質等	施設の建設に伴う排水は、下水排除基準を遵守した上で公共下水道に放流される。このことから、公共用水域及び地下水の水質等に影響を及ぼすおそれはない。
土壌	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いる。また、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壌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壌汚染対策法第 4 条に基づく土地の形質の変更届出書を提出し、土壌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壌汚染が確認された場合、速やかに土壌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。
生物の生育・生息基盤	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に位置しており、樹木等は植栽されていないことから、生物の生育・生息基盤に著しい影響を及ぼすおそれはない。
水循環	計画地は、平成 12 年度から 17 年度に埋め立てられた埋立地に位置しており、水循環に影響を及ぼすおそれはない。
生物・生態系	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に位置しており、樹木等は植栽されていないことから、生物・生態系に著しい影響を及ぼすおそれはない。
緑	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に位置しており、樹木等は植栽されていないことから、緑に著しい影響を及ぼすおそれはない。
日 影	仮設施設は、一時的に建設されるものであり、恒常的に日影に影響を及ぼすおそれはない。
景 観	仮設施設は、一時的に建設されるものであり、恒常的に景観に影響を及ぼすおそれはない。
自然との触れ合い活動の場	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に位置しており、計画地内に自然との触れ合い活動の場は存在しない。 なお、計画地の北側に隣接して有明親水海浜公園計画区域が存在するが、開園されていない。
歩行者空間の快適性	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に位置しており、大会中を除き計画地への歩行者経路は想定されない。
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。
水利用	仮設施設は、一時的に建設されるものであり、恒常的な水の効率的利用への取組・貢献の程度に変化は生じない。
エコマテリアル	仮設施設整備に当たっては、組織委員会による「東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会 持続可能性に配慮した調達コード」や「持続可能性に配慮した木材の調達基準」に基づき資材等を調達する計画を検討中であることから、その計画を踏まえ、他の会場と合わせて、全体計画で評価する。
温室効果ガス	仮設施設は、一時的に建設されるものであり、恒常的な温室効果ガス排出量に変化は生じない。
エネルギー	仮設施設は、一時的に建設されるものであり、恒常的なエネルギー使用量に変化は生じない。

表 4. 4-4 (2) 選定しなかった項目及びその理由

項 目	選定しなかった理由
土地利用	本計画は、仮設施設を整備するものであり、土地利用に変化は生じない。
地域分断	本計画は、仮設施設を整備するものであり、新たな地域分断は生じない。
移転	本計画は、仮設施設を整備するものであり、移転は生じない。
スポーツ活動	東京 2020 大会の実施がスポーツ活動に及ぼす影響については、個別の会場等ごとに予測せず全体計画で評価する。
文化活動	東京 2020 大会の実施が文化活動に及ぼす影響については、個別の会場等ごとに予測せず全体計画で評価する。
ボランティア	東京 2020 大会の実施がボランティア活動に及ぼす影響については、個別の会場等ごとに予測せず全体計画で評価する。
コミュニティ	東京 2020 大会の実施が地域のコミュニティに及ぼす影響については、個別の会場等ごとに予測せず全体計画で評価する。
環境への意識	東京 2020 大会の実施が環境への意識に及ぼす影響については、個別の会場等ごとに予測せず全体計画で評価する。
安全	仮設施設整備に当たっては、組織委員会による「Tokyo2020 アクセシビリティ・ガイドライン」に基づき移動の安全のためのバリアフリー化を図るため、安全性には問題がないものと考えられる。
衛生	東京 2020 大会の実施における飲料水や食品等についての安全性については、個別の会場等ごとに予測せず全体計画で評価する。
消防・防災	仮設建築物であっても、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り行われるものであるため、消防・防災面には問題がないものと考えられる。
公共交通へのアクセシビリティ	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に位置しており、公共交通機関へのアクセシビリティに変化は生じない。
経済波及	東京 2020 大会の実施による経済波及効果については、個別の会場等ごとに予測せず全体計画で評価する。
雇用	東京 2020 大会の実施による雇用への影響については、個別の会場等ごとに予測せず全体計画で評価する。
事業採算性	東京 2020 大会の実施による事業採算性については、全体計画の環境影響評価の中で個々の会場ごとに評価する。

4.5 環境及び社会経済に及ぼす影響の評価の結論

本評価書では、事業の実施が環境に及ぼす影響について、「東京 2020 オリンピック・パラリンピック環境アセスメント指針（実施段階環境アセスメント及びフォローアップ編）」（平成 28 年 6 月 東京都環境局）に基づき、事業計画の内容や計画地及び周辺の状況を考慮した上で、環境影響評価の項目を選定し、現況調査並びに予測・評価を行った。環境に及ぼす影響の評価の結論は、表 4.5-1 に示すとおりである。

表 4.5-1 環境に及ぼす影響の評価の結論

項 目	評価の結論
1. 大気等	ア、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変化の程度 予測した二酸化窒素の将来濃度(年平均値)を日平均値(年間 98%値)に変換した値は 0.047～0.048ppm であり、評価の指標（環境基準（日平均値が 0.04ppm から 0.06ppm までのゾーン内又はそれ以下））を満足する。工事用車両の走行に伴う寄与率は 0.3～0.4%である。 また、予測した浮遊粒子状物質の将来濃度(年平均値)を日平均値(2%除外値)に変換した値は 0.045mg/m³であり、評価の指標（環境基準（0.1mg/m³））を満足する。工事用車両の走行に伴う寄与率は 0.1%未満である。
2. 騒音・振動	ア、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の騒音レベル(L_{Aeq})は、昼間 67dB であり、評価の指標（環境基準（昼間 70dB））を満足する。工事用車両の走行に伴う騒音レベルの増加分は、1dB 未満である。 イ、工事用車両の走行に伴う道路交通振動 工事用車両の走行に伴う道路交通の振動レベル(L₁₀)は、昼間 42dB、夜間 38dB であり、評価の指標（規制基準（昼間 55dB、夜間 50dB））を満足する。工事用車両の走行に伴う振動レベルの増加分は、昼間、夜間ともに 1dB 未満である。
3. 廃棄物	ア、建設発生土 建設発生土については、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（有効利用率 99%）。 以上のことから、評価の指標を満足するものとする。 イ、建設工事に伴い生じる廃棄物 建設工事に伴い生じる建設廃棄物については、分別を徹底し、種類に応じて保管、排出、再利用促進及び不要材の減量等を図る（（アスファルト・コンクリート塊、コンクリート塊、建設発生木材、建設廃棄物）再資源化等率 99%以上、（建設混合廃棄物）排出率 1.0%未満、再資源化・縮減率 82%以上）。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。 以上のことから、評価の指標（「東京都建設リサイクル推進計画」の平成 30 年度の目標値）を満足するものとする。
4. 交通渋滞	周辺交通量に対して工事用車両台数が最大約 461 台/日増加するが、周辺交通量に占める工事用車両台数の割合はわずかである。 工事用車両の走行や走行ルートの計画に際しては、交通渋滞による影響を軽減するために、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こと、工事工程を可能な限り平準化すること、工事用車両の出入口への交通整理員を配置すること、市街地での待機や違法駐車禁止を徹底すること、今後予定される有明北地区における他の会場等を含む周辺事業者との情報共有を行うこと等により、計画地周辺の車両の通行に支障を与えないよう十分な配慮を行い、工事を実施することから、評価の指標（交通流の現況）は満足するものとする。
5. 交通安全	工事用車両の走行ルートは、ほとんどがマウントアップ形式の歩道や横断防止柵等により歩道と車道が分離されている。計画地南東側の有明テニスの森東交差点及びかえつ学園西交差点において、工事用車両の走行ルートと通学路が交差するが、歩行者用の信号と横断歩道が整備されている。 工事用車両の走行にあたっては、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ほか、安全走行を徹底する。また、有明西学園に面する計画地南側の区画 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 号については利用せず、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。 以上のことから、現況の歩車動線分離を低下させることはなく、評価の指標は満足するものとする。

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 実施段階環境影響評価書

概要版

(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。

