

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 東京都長期ビジョン

東京都は、2014年12月に策定した「東京都長期ビジョン」において、世界一の都市・東京の実現に向けて、まず取り組むことは、「史上最高のオリンピック・パラリンピックの実現」であり、大会の成功だけでなく、大会開催を起爆剤として、都市基盤の充実など、更なる発展を遂げるとともに、ソフト・ハード両面でレガシーを次世代に継承し、都民生活の向上につなげるとしている。

また、大会終了後も、都民に夢や希望を与え、幸せを実感できる都市であり続けるために、「課題を解決し、将来にわたる東京の持続的発展の実現」にも取り組むとしている。

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。）実施段階環境アセスメント（以下「本アセスメント」という。）の実施に当たっては、適宜「東京都長期ビジョン」を参照し進めていく。

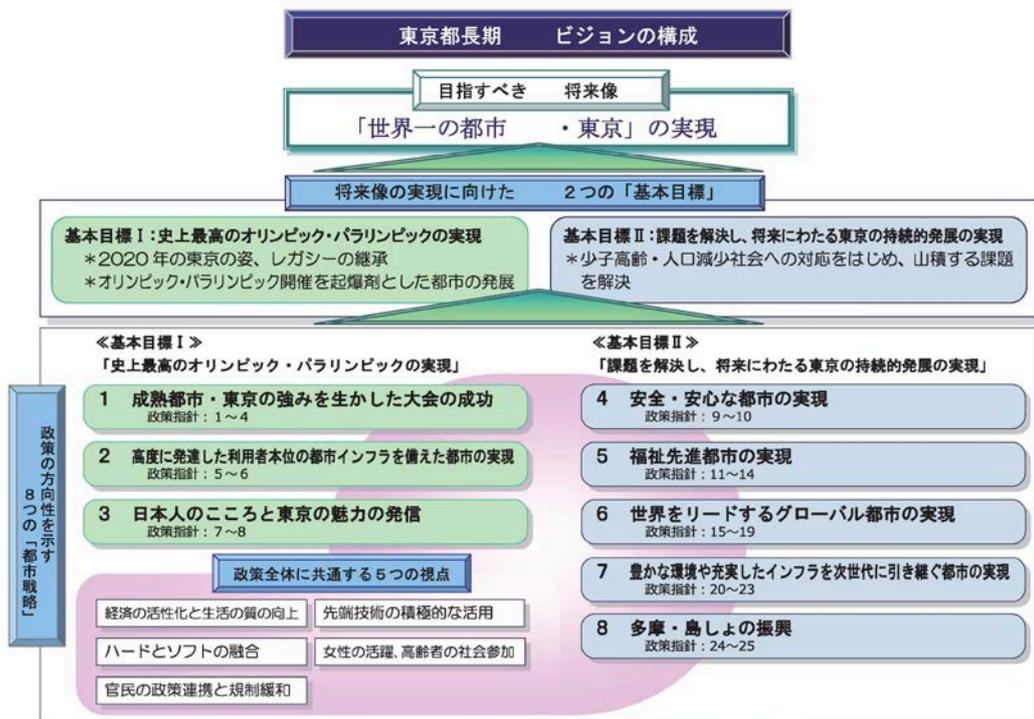


図 2.2-1 東京都長期ビジョンの構成

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」	ICT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・3R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. 馬事公苑の概略

本評価書の対象である馬事公苑の概要は、表 4-1 に示すとおりである。

日本中央競馬会が運営する馬事公苑は、人馬の馬術訓練、馬術競技会の開催、馬事に関する知識の向上などを目的として昭和 15 年に開苑して以来、国内でも有数の馬事普及の拠点として現在に至っている。

また、昭和 39 年の第 18 回オリンピック競技大会においては、馬場馬術競技会場として使用された歴史的経緯を持つ施設である。

東京 2020 大会では、オリンピック及びパラリンピックの馬術競技会場（クロスカントリーを除く）として利用される計画であり、既存樹林地等の一部を活かしながら、新たな施設整備を行う計画としている。

表 4-1 会場の概要（馬事公苑）

項目	内容
競技	オリンピック：馬術（馬場馬術、総合馬術、障害馬術）
	パラリンピック：馬術
【イメージ図】	
	
出典：日本中央競馬会提供資料	

表 4-2 馬事公苑の内容の概要（予定）

項 目	内 容
所 在 地	東京都世田谷区上用賀一丁目 1 他 東京都世田谷区上用賀二丁目 1 - 1 他
地 域 地 区	用途地域：第二種中高層住居専用地域 防火地区：準防火地域 高度地域：第二種高度地区
敷 地 面 積	約 191,000m ²
建 築 面 積	約 29,720m ²
延 床 面 積	約 43,970m ²
最 高 高 さ	約 18m
主 要 用 途	馬術競技関連施設
駐 車 台 数	未定
工事予定期間	平成 28 年度～平成 34 年度
竣 工 時 期	平成 34 年度

注 1) 日本中央競馬会へのヒヤリングに基づき作成。

2) 工事予定期間は、解体工事、東京 2020 大会前の第 1 期工事、大会後の第 2 期工事を含む期間。

5. 環境及び社会経済に及ぼす影響の評価の結論

対象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うえで、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 5-1(1)～(4)に示すとおりである。

なお、本実施段階環境アセスメントは、「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）」に基づき、馬事公苑の整備主体である日本中央競馬会の協力のもと、東京 2020 大会の開催都市である東京都が実施したものである。

表 5-1(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	<p>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 0.036～0.041ppm 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 0.8～1.4%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 0.049mg/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。</p> <p>イ. 建設機械の稼働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 0.046ppm 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。建設機械の稼働に伴う寄与率は 35.7%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 0.052mg/m³であり、評価の指標(環境基準(0.1mg/m³))を満足する。建設機械の稼働に伴う寄与率は 8.9%である。</p>
2. 土壌	<p>計画地の一部は、土地利用の履歴等の調査結果によると土壌汚染のおそれがあると判断されたため、南エリア及び公和寮エリアについては、土壌汚染状況調査を実施した結果、南エリアでは鉛が検出された。そのため、南エリアでは、土壌汚染対策法及び環境確保条例に則り、適切な土壌汚染対策を実施する計画としている。また、北エリアについては、今後、土壌汚染状況調査を実施する計画としており、汚染土壌が確認された場合には、土壌汚染対策を実施し、適切に対応する。</p> <p>また、工事中に汚染土壌が確認された場合には、土壌汚染対策法(平成 14 年法律第 53 号)及び都民の健康と安全を確保する環境に関する条例(平成 12 年東京都条例第 215 号。以下「環境確保条例」という。)に則り、汚染物質の種類、汚染土壌の量等を明らかにし、関係機関と調整を行ったうえで適切な飛散・拡散の防止対策をとった汚染拡散防止措置を実施するとともに、その内容をフォローアップ報告書において明らかにする。</p>
3. 生物の生育 ・生息基盤	<p>事業の実施により、計画地内の植栽樹群の一部が改変され、生物・生態系の賦存地への影響が生じる。</p> <p>事業の実施に当たっては、高木が生育する主要な生物・生態系の賦存地である武蔵野自然林や外周部樹林帯については、保全エリアとして樹木保全を基本とし、苑内についてははらっぱ広場、ナチュラルアリーナのヒマラヤスギ群、サクラドレッサージュのケヤキ等の既存樹木を可能な限り残す計画としている。また、苑内の一部の樹木は移植を行いつつ、適宜、新植樹木を配植して緑量を確保する計画としている。新たに創出する緑地は、苑内で親しまれてきたお花畑やウメ、サクラ、メインアリーナやガラスアリーナ周辺のフジ等を集約し、一年を通じて見どころのある広場とする四季の広場のほか、はらっぱ広場・子ども広場として拡がりのある大きな草地の広場を設ける計画としている。</p> <p>緑化計画については地上部緑化等により世田谷区みどりの基本条例(平成 17 年世田谷区条例第 13 号)における基準緑化を満たし、北エリアで約 79,410m²、南エリアで約 5,370m²、公和寮エリアで約 860m²とする計画としている。新たに整備される緑地帯や四季の広場には、植栽基盤(土壌)を整備し、既存樹移植や新たな植栽を施す計画としており、植栽樹の生育に伴う落葉等により、新たな土壌動物等の生息環境や植物の生育基盤が形成される。</p> <p>以上のことから、計画地における生物・生態系の賦存地は維持され、評価の指標(生物・生態系の賦存地の現況)は満足するものと考えられる。</p>

表 5-1 (2) 環境に及ぼす影響の評価の結論

項目	評価の結論
4. 生物・生態系	<p>施設の建設に伴い、計画地内の動植物の生育・生息環境となる樹木等の伐採や土壌の改変が行われる。</p> <p>事業の実施に当たっては、武蔵野自然林や外周部樹林帯は、保全エリアとして樹木保全を行う計画としている。苑内についてははらっぱ広場、ナチュラルアリーナのヒマラヤスギ群、サクラドレッサージュのケヤキ等の既存樹木を可能な限り残す計画とし、一部の樹木は移植を行いつつ、適宜、新植樹木を配植して緑量を確保する計画としている。また、確認された重要な植物のうち、改変区域に生育するギンラン、キンラン、クゲヌマランの注目される植物3種については、生育エリアの工事計画に応じて現位置での保全または保全エリアである武蔵野自然林内に可能な限り移植する計画としている。</p> <p>緑化計画については地上部緑化等により世田谷区みどりの基本条例(平成 17 年世田谷区条例第 13 号)における基準緑化を満たし、北エリアで約 79,410m²、南エリアで約 5,370m²、公和寮エリアで約 860m²とする計画としている。また、新たに整備される緑地帯や四季の広場には、植栽基盤(土壌)を整備し、既存樹移植や新たな植栽を施す計画としており、新たな動植物の生育・生息環境が創出される。</p> <p>さらに、日本庭園の池付近で確認されたニホンイシガメ、クサガメ及び池に生息するコイ等の魚類は、日本中央競馬会の所有する別施設の池に移動する計画としている。また、新設する池周辺には、日本庭園付近で確認された注目される植物のハンゲショウ、ホトギス、カキツバタ、シランを植栽する計画としている。</p> <p>以上のことから、計画地における生物の生育・生息環境は現況と同等であり、計画地周辺も含めた地域としての生物・生態系の現況は維持され、評価の指標(生物・生態系の現況)は満足するものと考ええる。</p>
5. 緑	<p>事業の実施に伴い、計画地内の植栽樹群の一部が改変され、植栽内容及び緑への影響が生じる。事業の実施に当たっては、落葉広葉樹を主体とした多様な植物の生育する武蔵野自然林や常緑針葉樹や常緑広葉樹の高木がまとまって生育する外周部樹林帯については、保全エリアとして樹木保全を基本とし、苑内については可能な限り既存樹木を残す計画としている。また、苑内一部の樹木は移植を行いつつ、適宜、新植樹木を配植して緑量を確保する計画としている。</p> <p>本事業では、緑化計画については地上部緑化等により世田谷区みどりの基本条例(平成 17 年世田谷区条例第 13 号)における基準緑化を満たす計画であり、北エリアで約 79,410m²、南エリアで約 5,370m²、公和寮エリアで約 860m²とする計画としている。また、新たに整備される緑地帯や四季の広場には、既存樹移植や新たな植栽を施す計画としており、多様な植栽を施す計画としている。</p> <p>以上のことから、評価の指標(法令等の緑化面積基準等)は満足するものと考ええる。</p>
6. 騒音・振動	<p>[工事用車両の走行に伴う道路交通騒音及び振動の程度]</p> <p>ア. 工事用車両の走行に伴う道路交通騒音</p> <p>工事用車両の走行に伴う道路交通の騒音レベル(L_{Aeq})は、工事用車両以外の将来基礎交通量の騒音レベルと合わせて、No.1 にて昼間 67dB、No.2 にて昼間 66dB、No.3 にて昼間 65dB、No.4 にて 68dB、No.5 にて昼間 65dB であり、No.1～No.3 地点において評価の指標(環境基準(No.1 及び No.2 は昼間 70dB、No.3 は昼間 65dB))を満足し、No.4 及び No.5 地点にて評価の指標(環境基準(昼間 60dB))を満足しない。このうち、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。</p> <p>工事の実施に当たっては、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。また、周辺道路の交通量等の状況に応じ、適切なルートを選択することにより、周辺環境への影響を極力小さくする。</p> <p>イ. 工事用車両の走行に伴う道路交通振動</p> <p>工事用車両の走行に伴う道路交通の振動レベル(L₁₀)は、No.1 にて昼間 50dB、夜間 51dB、No.2 にて昼間 45dB、夜間 42dB、No.3 にて昼間 44dB、夜間 40dB、No.4 にて 53dB、夜間 49dB、No.5 にて昼間 58dB、夜間 52dB であり、評価の指標(規制基準(No.1、No.4 及び No.5 は昼間 60dB、夜間 55dB、No.2 及び No.3 は昼間 65dB、夜間 60dB))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、昼間に 1 未満～1dB、夜間に 1 未満～2dB である。</p> <p>[建設機械の稼働に伴う騒音及び振動の程度]</p> <p>ア. 建設機械の稼働に伴う騒音</p> <p>建設機械の稼働に伴う建設作業の騒音レベル(L_{A5})は、計画地の北エリア東側敷地境界付近において、最大 77dB であり、評価の指標(「指定建設作業に係る騒音の勧告基準」(80dB))を満足する。</p> <p>イ. 建設機械の稼働に伴う振動</p> <p>建設機械の稼働に伴う建設作業の振動レベル(L₁₀)は、計画地の北エリア南側敷地境界において、最大 65dB であり、評価の指標(「指定建設作業に係る振動の勧告基準」(70dB))を満足する。</p>

表 5-1 (3) 環境に及ぼす影響の評価の結論

項目	評価の結論
<p>7. 自然との 触れ合い活動の場</p>	<p>[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] 事業の実施により、お花畑や広場、日本庭園等の一部は改変されるものの、武蔵野自然林や外周部樹林帯については、保全エリアとして樹木保全を基本とする計画としている。また、世田谷区みどりの基本条例(平成 17 年世田谷区条例第 13 号)における基準緑化を満たす計画であり、苑内の一部の樹木は移植を行いつつ、適宜、新植樹木を配植して緑量を確保する計画としている。さらに、苑内で親しまれてきたお花畑やウメ、サクラ、メインアリーナやグラスアリーナ周辺のフジ等については、一年を通じて見どころのある四季の広場として集約し、正門から近く利便性の高い位置に避難場所としても活用できる大きな草地のはらっぱ広場・子ども広場を設ける計画としている。また、サクラドレッサージュでは、木陰をつくるケヤキや移植及び新植によるサクラ等の樹木を配置することで、馬とサクラの風景を創出するほか、ナチュラルアリーナでは、既存のヒマラヤスギ群等を生かした木陰や、南側の池には東屋を設置し、水生植物が生育する修景池とする計画としている。これらの空間は、新たな自然との触れ合い活動の場として、周辺の自然との触れ合い活動の場とともに利用される場が創出される。</p> <p>以上のことから、現況の計画地内の自然との触れ合い活動の場は改変されるものの、開催後には新たな自然との触れ合い活動の場が創出され、周辺の自然との触れ合い活動の場とともに一体的に利用され、評価の指標(自然との触れ合い活動の場及び自然との触れ合い活動の現況)を満足するものとする。</p> <p>[自然との触れ合い活動の阻害又は促進の程度] 施設の建設に伴う、建設機械の稼働、工事用車両の走行により、計画地周辺における自然との触れ合い活動が阻害されるおそれがあるが、建設機械の平準化等のミティゲーションを実施することにより、その影響を低減する。</p> <p>また、これまで苑内で親しまれてきたお花畑やウメ、サクラ、メインアリーナやグラスアリーナ周辺のフジ等について、人の回遊性に配慮した四季の広場として集約する計画としている。さらに、正門から近く利便性の高い位置に、はらっぱ広場・子ども広場として拡がりのある大きな草地の広場を設けることで、馬と人にとってフレキシブルな空間を整備する計画としている。また、サクラドレッサージュでは、木陰をつくるケヤキや移植及び新植によるサクラ等の樹木を配置することで、馬とサクラの風景を創出するほか、ナチュラルアリーナでは、既存のヒマラヤスギ群等を生かした木陰や、南側の池には東屋を設置し、水生植物が生育する修景池とする計画としている。これらの空間は、新たな自然との触れ合い活動の場として、周辺の自然との触れ合い活動も含めた利用者の利便性が向上するものと予測する。</p> <p>以上のことから、計画地内に新たに創出される自然との触れ合い活動の場は、周辺の自然との触れ合い活動の場とともにその活動を促進することから、評価の指標(自然との触れ合い活動の場及び自然との触れ合い活動の現況)を満足するものとする。</p> <p>[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] 施設の建設に伴う工事用車両の走行により、自然との触れ合い活動の場までの利用経路に影響を及ぼすおそれがあるが、周辺の自然との触れ合い活動の場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、工事用車両の出入り口には交通整理員を配置する予定である。</p> <p>また、計画地周辺の自然との触れ合い活動の場への利用経路は、いずれも近接する駅等から歩道や歩道橋によって歩車分離が確保されていることから、一般歩行者の通行は現状と変化しないものとする。</p> <p>以上のことから、周辺の自然との触れ合い活動の場までの利用経路は維持され、評価の指標(自然との触れ合い活動の場及び自然との触れ合い活動の現況)を満足するものとする。</p>

表 5-1(4) 環境に及ぼす影響の評価の結論

項目	評価の結論
8. 廃棄物	<p>[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]</p> <p>ア. 伐採樹木の発生量 伐採樹木については、中間処理施設へ搬出し、チップ化によるマテリアルリサイクルとしての利用を検討する計画としている。 以上のことから、評価の指標(「建設リサイクル推進計画 2014」(平成 26 年9月 国土交通省))は満足するものと考ええる。</p> <p>イ. 建設発生土・建設汚泥の発生量 建設発生土については、受入れ機関の受入れ基準への適合及び建設発生土受入地等における有効利用量を確認した上で場外搬出することにより適正な廃棄物処理を行い、建設汚泥については、産業廃棄物として再資源化施設への搬出等による適正処理を行う計画としている。 以上のことから、評価の指標(「建設リサイクル推進計画 2014」(平成 26 年9月 国土交通省))は満足するものと考ええる。</p> <p>ウ. 建設工事に伴い生じる廃棄物の発生量 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計画としている。 以上のことから、評価の指標(「建設リサイクル推進計画 2014」(平成 26 年9月 国土交通省))は満足するものと考ええる。</p>
9. エコマテリアル	<p>建設工事にあたっては、「環境物品等の調達に関する基本方針」(平成 28 年2月2日変更閣議決定)等に基づき、建設資材等の環境物品等(再生骨材コンクリート等)の調達や環境影響物品等の使用抑制を図ることから、エコマテリアルの利用が図られると考える。 以上のことから、エコマテリアルの活用が図られ、評価の指標(標準的なエコマテリアルの活用水準として、「環境物品等の調達の推進に関する基本方針」(平成 28 年2月2日変更閣議決定)の水準)を満足するものと考ええる。</p>
10. 交通渋滞	<p>周辺交通量に対して工事用車両台数が164台/日増加(片側82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に際しては、交通渋滞による影響を軽減するために、走行ルートを複数のルートに分散させること、工事用車両の出入口に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、工事工程を可能な限り平準化すること等により、計画地周辺の一般車両及び路線バスの通行に支障を与えないよう十分な配慮を行う。また、工事用車両の走行が交通渋滞の要因とならないよう、周辺の交通事情を勘案して詳細な施工計画を作成し、一般車両及び路線バスの通行に十分な配慮を行うことから、評価の指標(交通流の現況)は満足するものと考ええる。</p>
11. 交通安全	<p>工事用車両の走行ルートは、ほとんどがマウントアップ、ガードレール等の安全施設により歩車動線が分離されているが、計画地北側の特別区道において一部歩車動線が分離されていない箇所がある。 計画地周辺の通学路の一部は、工事用車両が走行する計画であるが、計画地北側の特別区道の一部を除いてマウントアップ、ガードレール等の安全施設により歩車動線が分離されているほか、通学路と工事用車両の走行ルートが交差する交差点においては、歩行者用の信号や横断歩道が整備されている。また、計画地北側の特別区道においては交通整理員を配置するなど、特に交通安全に配慮する計画となっている。 使用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、計画地周辺の一般歩行者の通行に支障を与えないよう配慮する計画とするほか、安全運転を徹底する。また、工事用車両が児童の登校時間帯の通学路や計画地北側特別区道を走行する際には、特に安全走行を徹底する計画としている。 以上のことから、工事用車両の走行に伴い、現況の歩車動線分離が変化することはなく、評価の指標(歩車動線分離の現況)は満足するものと考ええる。</p>

6. 馬事公苑に係る実施段階環境アセスメントの経過

馬事公苑の実施段階環境アセスメントの経過は、表6-1に示すとおりである。

表 6-1 馬事公苑の実施段階環境アセスメントの経過

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 28 年 6 月 16 日
意見を募集した日	平成 28 年 6 月 16 日～平成 28 年 7 月 5 日
都民の意見	0 件
調査計画書審査意見書が送付された日	平成 28 年 7 月 15 日
環境影響評価書案が公表された日	平成 28 年 9 月 9 日
意見を募集した日	平成 28 年 9 月 9 日～平成 28 年 10 月 23 日
都民等の意見	4 件
評価書案審査意見書が送付された日	平成 28 年 12 月 1 日
環境影響評価書が公表された日	平成 28 年 12 月 15 日

