

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

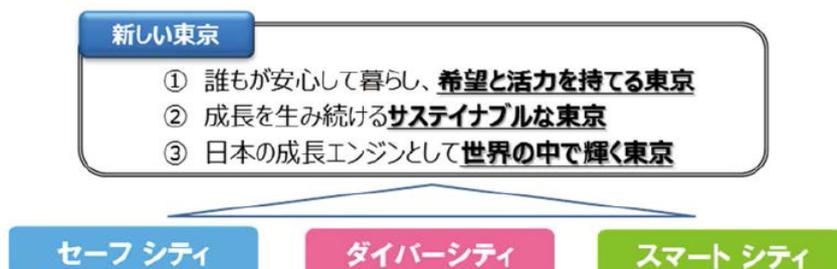


図 2.2-1 「2020 年に向けた実行プラン」における 3 つのシティ

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」	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

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. 馬事公苑の概略

本評価書の対象である仮施設整備が行われる馬事公苑の概要は、表 4-1 及び表 4-2 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、日本中央競馬会が既存樹林地等の一部を活かしながら、新たな恒久施設改修整備を行う計画としており、日本中央競馬会が実施する恒久施設改修整備計画の概要は、表 4-3 に示すとおりである。

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 馬事公苑の概要

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

表 4-3 日本中央競馬会が実施する恒久施設改修整備計画の概要（予定）

項目	内容
建築面積	約 29,520m ² (2期工事分を含む)、約 24,010m ² (2期工事分を除く)
延床面積	約 41,380m ² (2期工事分を含む)、約 35,320m ² (2期工事分を除く)
最高高さ	約 18.0m
主要用途	馬術競技関連施設
駐車台数	北エリア約 100 台、南エリア約 15 台、公和寮エリア約 150 台
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。

3) 組織委員会が実施する仮設施設の概要は、「7.2.3 基本計画（仮設施設）」に示す（p.12、資料編 p.1 及び 2 参照）。

5. 環境及び社会経済に及ぼす影響の評価の結論

馬事公苑については、「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（馬事公苑）」（平成 28 年 12 月 東京都）及び「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（馬事公苑（その 2）」（平成 29 年 8 月 東京都）として日本中央競馬会が実施する施設の全面的な恒久施設改修整備のうち、東京 2020 大会を目的としたものについての環境影響評価を実施している。

本評価書では、組織委員会が整備する仮設施設を対象に、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 5-1(1)及び(2)に示すとおりである。

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 0.034～0.039ppm 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 1.4～2.3%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 0.041～0.042mg/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>
2. 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 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 65～68dB であり、No.1 及び No.2 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))を満足し、No.3～No.5 地点にて評価の指標(環境基準(No.3 は昼間 65dB、No.4 及び No.5 は昼間 60dB))を満足しない。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。 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。同時期に同計画地内で実施される日本中央競馬会の恒久施設改修整備との情報共有を行い、特に大型の工事用車両の走行ルートや走行時間帯の平準化を図り、騒音及の低減に努める計画としている。</p> <p>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 45～58dB、夜間 40～53dB 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、昼間にて 1 未満～2dB、夜間にて 1 未満～2dB である。</p>
3. 交通渋滞	<p>周辺交通量に対して工事用車両台数が 232 台/日増加(片側 116 台/日増加)となり、うち大型車は 208 台/日(片側 104 台/日)増加する。特に特別区道においては、大型車の増加割合が大きいものの、世田谷通り及び特別区道において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。</p> <p>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、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、同時期に同計画地内で実施される日本中央競馬会の恒久施設改修整備との情報共有を行い、特に大型の工事用車両の走行ルートや走行時間帯の平準化を図り、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計画としていることから、評価の指標(交通流の現況)は満足するものと考ええる。</p>

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. 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(五輪愛馬通り)において一部歩車道線が分離されていない箇所がある。</p> <p>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(五輪愛馬通り)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(五輪愛馬通り)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。</p> <p>工事用車両の走行に当たっては、規制速度の遵守、歩行者、自転車、一般車両等の優先の徹底、交差点進入時、右左折時における歩行者、自転車等の安全確認の徹底、市街地での待機や違法駐車等の交通安全教育を工事用車両運転者に対して実施する計画としている。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しているほか、工事の実施に当たり道路の通行規制が生じる場合には、適切な代替路を設定し、一般歩行者の交通安全を確保する。また、同時期に同計画地内で実施される日本中央競馬会の恒久施設改修整備との情報共有を行い、特に大型の工事用車両の走行ルートや走行時間帯の平準化を図り、歩行者の交通安全に配慮する計画としている。</p> <p>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(五輪愛馬通り)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。</p> <p>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(1)及び(2)に示すとおりである。

表 6-1(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公表日	平成 28 年 6 月 16 日
意見募集期間	平成 28 年 6 月 16 日～平成 28 年 7 月 5 日
都民等の意見	0 件
調査計画書審査意見書送付日	平成 28 年 7 月 15 日
環境影響評価書案(その 1)公表日	平成 28 年 9 月 9 日
意見募集期間	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(その 1)送付日	平成 28 年 12 月 1 日
環境影響評価書(その 1)公表日	平成 28 年 12 月 15 日
環境影響評価書案(その 2)公表日	平成 29 年 5 月 18 日
意見募集期間	平成 29 年 5 月 18 日～平成 29 年 7 月 1 日
都民等の意見	0 件
環境影響評価書(その 2)公表日	平成 29 年 8 月 30 日
環境影響評価書案(仮施設)公表日	平成 30 年 5 月 11 日
意見募集期間	平成 30 年 5 月 11 日～平成 30 年 6 月 9 日
都民等の意見	0 件
環境影響評価書(仮施設)公表日	平成 30 年 9 月 26 日

注) 日本中央競馬会が実施する施設整備に係る実施段階環境アセスメントは、その 1 (主に工事に係る環境影響評価) 及びその 2 (主に建築物の出現や設備等の持続的稼働に係る環境影響評価) として実施した。

表 6-1(2) 馬事公苑の実施段階環境アセスメント (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	
フォローアップ計画書(その 1)公表日	平成 28 年 12 月 16 日
フォローアップ計画書(その 2)公表日	平成 29 年 8 月 31 日
フォローアップ報告書 (開催前その 1) 公表日	平成 30 年 4 月 5 日