

10. 評価書対象事項に係る評価書案の修正の経過及びその内容

10.1 修正の経過

本環境影響評価書の作成にあたっては、「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案（海の森クロスカントリーコース）審査意見書」（平成29年3月2日付28環総政第1013号）に記載された環境局長の意見及び都民等からの意見を勘案するとともに、事業計画の具体化に伴い、評価書案の内容を修正した。

評価書案の修正箇所、修正事項、修正内容及び修正理由は、表10.1-1に示すとおりである。

表 10.1-1 評価書案の修正の経過及びその内容

評価書案の修正箇所	修正事項	評価書における修正内容及び修正理由
7. 海の森クロスカントリーコースの計画の目的及び内容	内容	環境局長の審査意見を踏まえ、本事業で整備する芝コースの将来的な利用計画について追記した。(p. 13 参照)
9. 環境及び社会経済に及ぼす影響の内容及び程度並びにその評価		
9.1 生物の生育・生息基盤	ミティゲーション	環境局長の審査意見を踏まえ、樹齢や樹種等に応じた適切な移植を行うとともに移植後の状況についてフォローアップ調査で確認することについて追記した。(p. 44 参照)
9.2 生物・生態系	ミティゲーション	環境局長の審査意見を踏まえ、樹齢や樹種等に応じた適切な移植を行うとともに移植後の状況についてフォローアップ調査で確認することについて追記した。(p. 93 参照)
9.3 緑	ミティゲーション	環境局長の審査意見を踏まえ、樹齢や樹種等に応じた適切な移植を行うとともに移植後の状況についてフォローアップ調査で確認することについて追記した。また、本事業で整備する芝コースの将来的な利用計画について追記した。(p. 100 参照)

10.2 評価書案審査意見書に記載された環境局長の意見

「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案（海の森クロスカントリーコース）審査意見書」（平成29年3月2日付28環総政第1013号）に記載された環境局長の意見は、表10.2-1に示すとおりである。

表 10.2-1 評価書案に対する環境局長の意見の内容

<p>評価書案は、おおむね「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）」に従って作成されたものであると認められる。</p> <p>なお、環境影響評価書を作成するに当たっては、次に指摘する事項について留意し、その記載内容が充実するとともに一層理解しやすいものとなるよう努めるべきである。</p>	
項目	2. 項目別事項
【生態系（生物の生育・生息基盤、生物・生態系、緑）】	
<p>（生物の生育・生息基盤、生物・生態系、緑 共通）</p> <p>①本事業は、都民等の協力により植樹された約2万本の樹木を移植する計画としていることから、樹齢や樹種等に応じた適切な移植を行うとともに移植後の状況についてもフォローアップ調査で報告すること。</p> <p>②本事業で整備する芝コースは、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していることから、その内容について具体的に示すこと。</p>	

10.3 意見見解書に記載された意見及び見解

「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案（海の森クロスカントリーコース）」は、平成28年12月16日に公表し、同年12月16日から平成29年1月29日までの45日間にわたり意見募集を行った。都民等から提出された意見書の件数は4件であった。

提出された意見の全文を掲載し、これとともに、意見に対する実施者の見解を以下に示す。

10.3.1 都民等の意見の見解

(1) 環境影響評価の全般に関するもの

項目	1. 大気等
意見の内容	実施者の見解
<p>区の調査結果では、臨海部はその他地域より二酸化窒素濃度が高い傾向が確認されており、工事施工中及び工事完了後の作業機械の稼働や関係車両の通行に伴い排出される大気汚染物質について環境への影響を適切に評価し、発生抑制に努めること。</p>	<p>工事用車両の台数が主な計画地周辺道路の現況交通量と比べて僅かであることから、工事用車両の走行による影響はほとんどないと考えられます。また、計画地は住居や公園等が存在する地域から離れており、建設機械の稼働に伴う大気汚染物質の寄与濃度はバックグラウンド濃度に対して僅かであることから、影響はほとんどないと考えられます。</p> <p>工事の実施に当たっては、工事用車両が一時的に集中しないよう、可能な限り計画的かつ効率的な運行管理に努めるとともに、排出ガス対策型の建設機械の導入、建設機械の不必要なアイドリングの防止等により、二酸化窒素の影響の低減に努める計画です。</p>

項目	2. 水質等
意見の内容	実施者の見解
<p>計画地の雨水排水を適正に処理し放流することで、公共用水域や地下水の水質に影響を及ぼさないよう努めること。</p>	<p>計画地からの雨水排水は、沈砂池に集水し、土砂を沈殿させたうえで放流し、処分場として地下への浸透水は処理後、公共下水に接続していることから、公共用水域等に影響を及ぼすことのない計画となっています。</p>

項目	3. 土壌
意見の内容	実施者の見解
<p>土壌汚染のおそれは少ないとの評価であるが、土壌汚染が確認された場合は、関係法令に基づいた速やかな措置と情報提供に努めることで、拡散防止対策を実施し、周辺環境の保全に努めること。</p>	<p>計画地は、廃棄物層の上位に土壌が覆土されていますが、有害物質に汚染された土壌を埋立てた経緯や有害物質の取扱事業場が存在した履歴はないため、覆土層の掘削に伴う土壌汚染のおそれはないと考えます。また、工事に当たっては、覆土層の下位の廃棄物層を改変することはありません。</p> <p>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します。</p>

項目	4. 生物・生態系、緑
意見の内容	実施者の見解
<p>本計画において、海の森公園（仮称）内への約2万本の既存樹木の移植、芝コース・ウォームアップエリアに在来種のノシバを張芝するなど環境に対する配慮がされているが、引き続き生物・生態系の賦存地の復元及び緑地空間の創出に努めること。</p>	<p>海の森クロスカントリーコースの整備については、海の森公園（仮称）の整備方針・計画に沿うよう配慮を行う計画となっています。</p> <p>東京2020大会後は、引き続き海の森公園（仮称）として、生物・生態系の賦存地の復元及び緑地空間の創出に努めます。</p>

10. 評価書対象事項に係る評価書案の修正の経過及びその内容

項目	5. 緑	
	意見の内容	実施者の見解
	敷地内の緑化について、「江東区みどりの条例」に基づき、十分に事前相談を行ったうえ、緑化計画書を提出されたい。	評価書案で対象とした整備計画については建築物の設置を計画していないことから「江東区みどりの条例」は適用されません。なお、本評価書では対象としていないものの、今後、諸室（プレハブまたはテント）等の競技関連施設の計画の熟度に応じて、条例等も踏まえ、適切に対応を行う計画とします。

項目	6. 廃棄物	
	意見の内容	実施者の見解
	設備整備により発生する廃棄物や大会後撤去予定の設備については、すべてリユース・リサイクルされたい。	評価書案で対象とした整備計画については建設廃棄物が発生する計画はありませんが、工事の実施に伴い廃棄物が発生した場合には、フォローアップ報告書において明らかにします。

項目	7. 温室効果ガス	
	意見の内容	実施者の見解
	<p>評価書案では「温室効果ガス」について、環境影響評価項目に選定していないが、地球温暖化の要因とされる温室効果ガス発生抑制は、国際的な緊急課題である。</p> <p>本事業においては、芝コースやウォームアップエリアの造成工事等での建設機械の使用が計画されており、温室効果ガスの排出が予測される。</p> <p>そのため、低燃費機種を選定や効率的な作業工法の採用など発生抑制に向けた対策を積極的に講じること。</p>	<p>工事の実施に当たっては、工事の平準化に努めるなど事前に作業計画を十分検討し、可能な限り計画的かつ効率的な建設機械の稼働に努めるとともに、建設機械の不必要なアイドリングの防止等により、温室効果ガス排出量の低減に努める計画とします。</p>

項目	8. 公共交通へのアクセシビリティ	
	意見の内容	実施者の見解
	(1) 会場予定地までの公共交通機関は都バスのみとなっており、停留所から会場までの距離も長い。開催期間中の来場者対応のため、臨港道路南北線の活用を含め、公共交通機関の充実等必要な対策を検討されたい。	(1) 大会開催時の観客は、原則として公共交通機関等を利用する計画となっており、今後、周辺道路の整備の見込み等も踏まえ、具体的な輸送計画を検討していきます。
	(2) 公共交通へのアクセシビリティについて「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ため、本書では対象としない」とされている。しかし、今後、大会の開催が迫るにつれ、極めて重要な項目となる。会場予定地までの公共交通機関については、日本そして首都東京の玄関口である羽田空港からの来場者対応のため、大会期間中及び大会期間後における、東京港臨海道路を活用した交通アクセスについて検討されたい。公共交通へのアクセシビリティについては、実績も併せて考慮されつつ、具体化を検討されたい。	(2) 大会開催時の観客は、原則として公共交通機関等を利用する計画となっており、今後、アクセシビリティの重要性等も踏まえ、具体的な輸送計画を検討していきます。 同様に、大会期間後についても交通アクセスの改善を検討していきます。

10. 評価書対象事項に係る評価書案の修正の経過及びその内容

項目	9. 交通安全	
	意見の内容	実施者の見解
	<p>関係車両の計画ルート以外の生活道路への通行防止、法定スピードの順守、安全確認の徹底等を関係者に指導し、交通事故が発生しないよう交通安全対策を強化すること。特に、開催期間中は、車両の増加に伴う交通渋滞や違法駐車が発生しないよう対策を強化すること。</p>	<p>工事用車両の走行に当たっては、生活道路への通行防止、規制速度の遵守、歩行者・自転車・一般車両等の優先、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等の交通安全教育を工事用車両運転者に対して徹底します。また、市街地での待機や違法駐車をすることがないように、運転者への指導を徹底します。</p> <p>また、大会期間中の輸送計画については、今後、交通管理者、道路管理者等と連携して、具体的な検討策を進めていきます。</p>

(2) その他

項目	1. 埋立地の帰属に関すること	
	意見の内容	実施者の見解
	<p>(1) 東京 2020 大会前までに、帰属問題の解決が図れるよう、配慮願いたい。</p> <p>また、帰属解決に影響を及ぼす可能性のある記載内容については、誤解を与えることのない表現に改められたい。</p>	<p>(1) 環境影響評価の内容にかかわる事項ではないため実施者の立場からの見解は控えさせていただきます。</p>
	<p>(2) 中央防波堤埋立地のポテンシャルを最大化する視点及び当該地の歴史的沿革を十分に踏まえ、行政区域の確定に特段の配慮を講じられたい。</p>	<p>(2) 環境影響評価の内容にかかわる事項ではないため実施者の立場からの見解は控えさせていただきます。</p>

10. 評価書対象事項に係る評価書案の修正の経過及びその内容

項目	2. 計画地に関すること	
	意見の内容	実施者の見解
	<p>(1) 東京在住ではありませんが、意見を申し上げさせていただきます。巨大地震を想定とした津波からの発生時における避難地、および避難経路も計画に入れるべきだと思います。</p> <p>広範囲なスポーツ施設となることが予想されるので、日常的な利用者及び訪問者、さらに合宿や大会があれば、短時間に利用人口が急増します。</p> <p>波から身を守る為には上に逃げなければなりません。</p> <p>横に逃げても渋滞により波のスピードには敵いません。高台へ逃げ遅れた人の為にしがみつくと、ひっかかるような棒状なり何なりもあれば良いと思います。</p> <p>ノアの箱舟に学び、頑丈な救命ボートを何か所か設置しても良いかと思えます。ボートなら流されても浮いていられるので、被害は少しでも抑制出来るのではないのでしょうか。</p> <p>まずは、波にのまれぬ、その対策が必要と考えます。</p>	<p>(1) 計画地は、都が整備する防潮堤外に位置しており、計画地の地盤面は、T.P. +2.5m～T.P. +34.5m程度の台地状の地形となっています。東京港埋立地の最大津波高はT.P. +1.88m(「南海トラフ巨大地震等による被害想定」(平成25年5月東京都総務局))であり、計画地及びその周辺の地盤高は最大津波高よりも高く、最大津波高に対し十分な高さとなっています。</p> <p>大会時の会場利用者の緊急時の避難経路は、今後検討する予定ですが、非常時でも迷わず安全に避難できるよう計画します。</p>
	<p>(2) 中央防波堤内側埋立地での、2020年東京オリンピック馬術競技の開催はやめてください。</p> <p>会場の地中には、廃棄物が埋まっており、覆土などの土圧によって杉並病の原因となったような有害化学物質が常時放出されている可能性があるためです。</p> <p>廃棄物層まで工事をしなければ良いという訳ではないと思えます。</p> <p>どうか、ご再考ください。</p>	<p>(2) 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、平成27年2月の国際オリンピック委員会(IOC)で決定されました。</p> <p>計画地の位置する中央防波堤内側処分場は、廃棄物の処理及び清掃に関する法律等に基づき適切に埋め立てられ、現在でも、汚水処理や覆土等の環境保全対策を適切に講じております。</p>