

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
概要版
(海の森クロスカントリーコース)

平成 28 年 12 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. 環境影響評価書案の概要	3
4.1 海の森クロスカンントリーコースの概要	3
4.2 海の森クロスカンントリーコースの計画の内容	4
4.3 海の森クロスカンントリーコースの計画の策定に至った経過	15
4.4 環境影響評価の項目	16
4.5 環境及び社会経済に及ぼす影響の評価の結論	22

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 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。

2020年東京オリンピック・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。）の実施にあたっては、適宜「東京都長期ビジョン」を参照し進めていく。

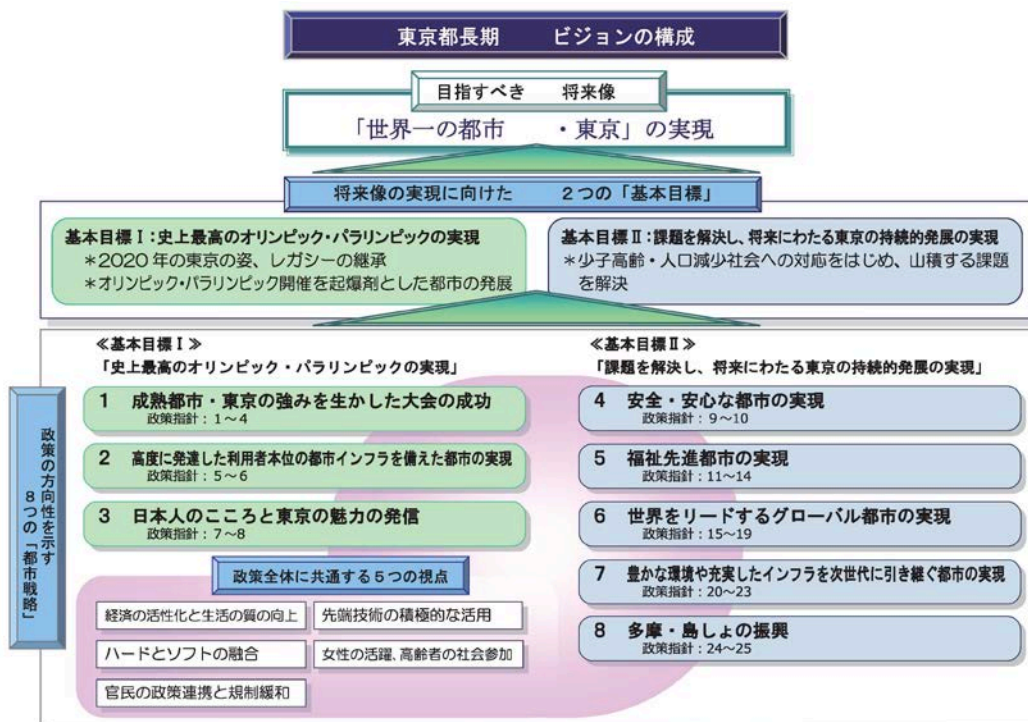


図 2.2-1 東京都長期ビジョンの構成

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. 環境影響評価書案の概要

4.1 海の森クロスカントリーコースの概要

本評価書案の対象である海の森クロスカントリーコースの概要は、表 4-1 に示すとおりである。

海の森クロスカントリーコースは、東京港中央防波堤内側埋立地に仮設で整備される施設であり、東京 2020 大会では、オリンピックの馬術（総合馬術：クロスカントリー）の会場として利用される計画である（現時点（平成 28 年 12 月）の計画）。

計画地のほとんどが海の森公園（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、スダジイ、タブノキ、エノキ等約 24 万本の植樹を行ってきた。こうした背景から、海の森クロスカントリーコースの整備計画については、海の森公園の整備方針・計画に沿うよう配慮を行い、既存樹木への影響の回避・低減を図るとともに、大会のために整備する芝コースについては、大会後も海の森公園（仮称）の一部として利用が可能となる計画である。

表 4-1 海の森クロスカントリーコースの概要（予定）

項目	内容
競技	オリンピック：馬術（総合馬術：クロスカントリー） パラリンピック：-
所在地	東京都中央防波堤内側埋立地
地域地区	防火・準防火地域：指定なし その他地域地区等：市街化調整区域
計画地面積	約 58.7ha
施設用途	仮設施設
駐車台数	未定
工事予定期間	平成 28 年度～平成 32 年度
竣工時期	平成 32 年度

【大会時イメージ図】



4.2 海の森クロスカントリーコースの計画の内容

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。

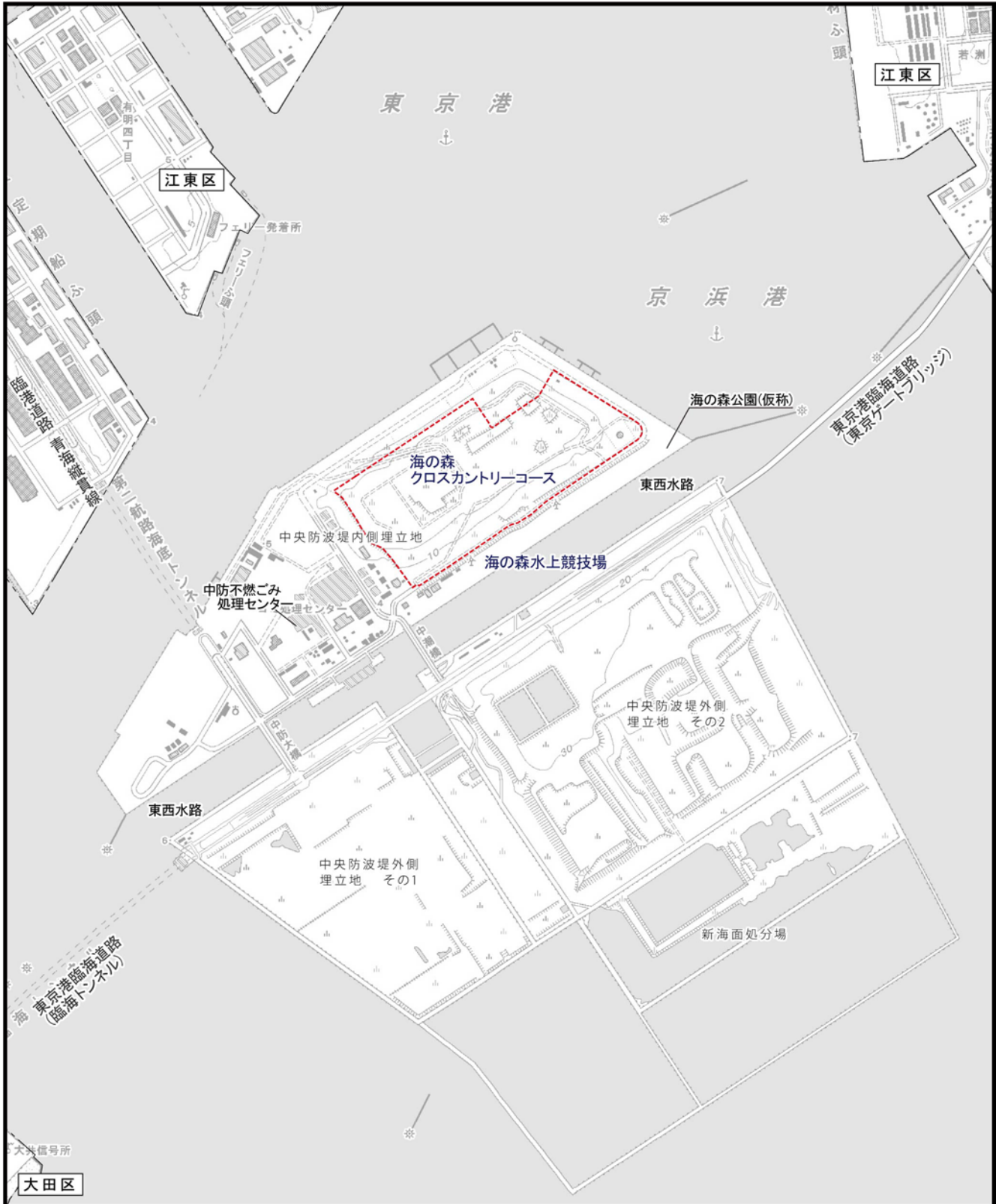
計画地は、中央防波堤内側埋立地に位置し、海の森公園（仮称）の予定地内となっている。また、計画地の南側にはオリンピックのボート及びカヌー（スプリント）、パラリンピックのボート及びカヌーのための海の森水上競技場が整備される計画である。

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。



凡 例

計画地



Scale 1:25,000



図 4.2-1 計画地位置図



凡 例

計画地

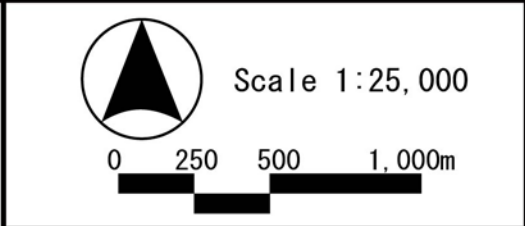


写真 4.2-1
計画地周辺の航空写真

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

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、本評価書案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 4.2-2 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。



- 凡例**
- 計画地
 - バス路線
 波01
 - バス停
 - ← 歩行者動線



図 4.2-2 歩行者動線計画図

(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

計画地のほとんどが海の森公園（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 4.2-3 に示すとおりスタジアム、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、計画段階から植樹エリアの変更が可能な限り少なくなるようにコース設定を行っている。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、原則として海の森公園（仮称）内に移植を行う計画である。また、芝生コースには、在来種であるノシバを採用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、植樹エリアの変更が可能な限り少なくなるよう、広場予定地を中心に配置
- ・既存樹木については基本的に海の森公園（仮称）内に移植（植樹エリアの変更の影響低減）

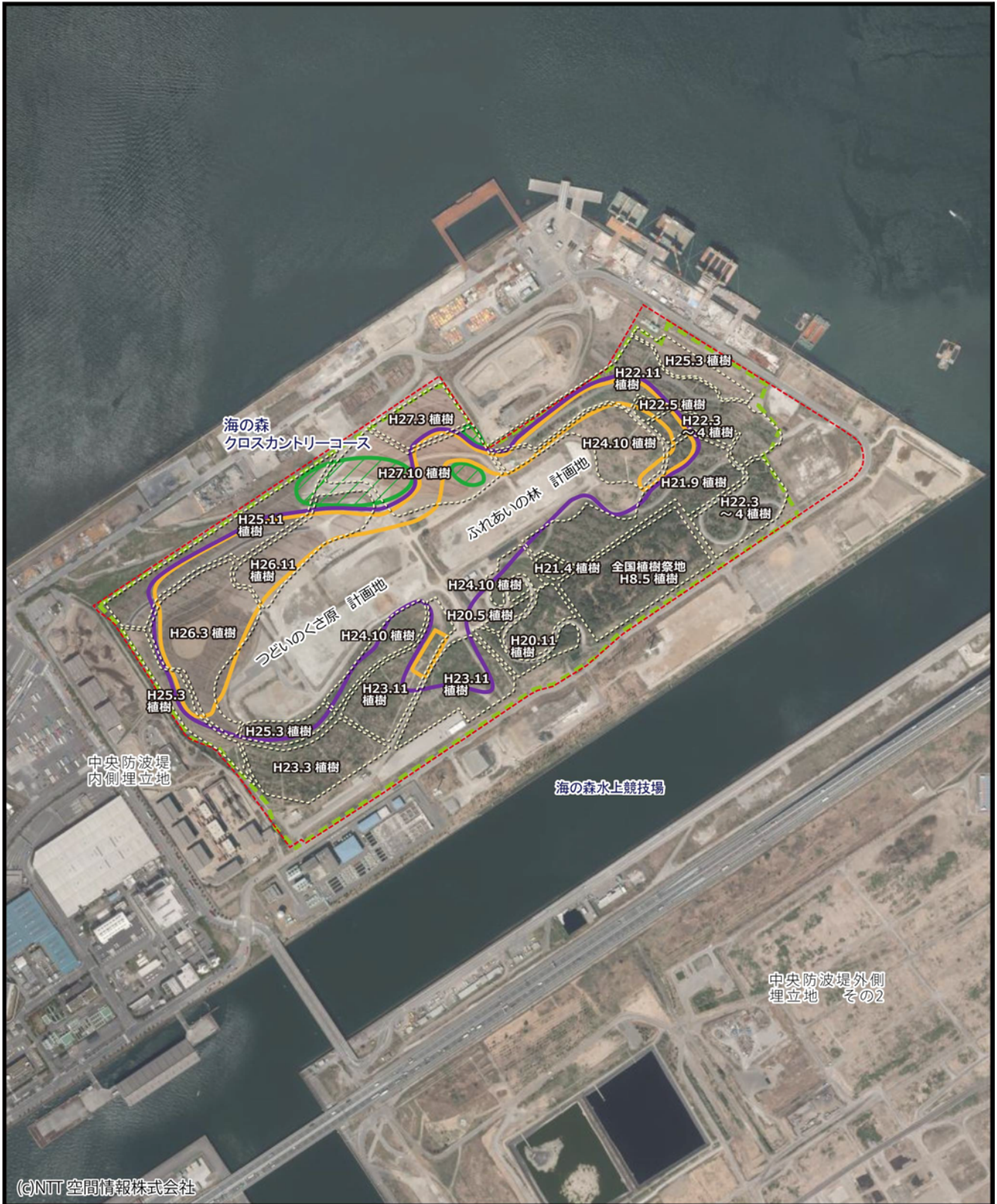
<芝コースについて>

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。

- ・樹林地の芝コースの路盤は「山砂＋土壌改良材」とし、自然遷移が進む構造とする
- ・芝コースの計画高は、海の森公園（仮称）予定地の芝生広場の計画高と同じ高さに設定

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。



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 4.2-3 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)

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4.2-4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 68 台/日、小型車 9 台/日、合計 77 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。

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。



凡例

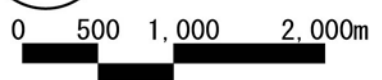
計画地

工事用車両(集中) 交通量(台/日)	工事用車両(発生) 交通量(台/日)
-----------------------	-----------------------

- 工事用車両集中ルート
- ← 工事用車両発生ルート



Scale 1:50,000



注) 工事用車両の台数は、海の森クロスカントリーコース及び海の森水上競技場整備の合計台数

図 4.2-4
工事用車両の走行ルート

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)	<ul style="list-style-type: none"> ・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 	<ul style="list-style-type: none"> ・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）内へ移植する計画としている。
緑の東京計画 (平成12年12月)	<ul style="list-style-type: none"> ・あらゆる工夫による緑の創出と保全 	<ul style="list-style-type: none"> ・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）内へ移植する計画としている。
「緑の東京10年プロジェクト」基本方針 (平成19年6月)	<ul style="list-style-type: none"> ・街路樹の倍増などによる緑のネットワークの充実 	<ul style="list-style-type: none"> ・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）内へ移植する計画としている。
みどりの新戦略ガイドライン (平成18年1月)	<ul style="list-style-type: none"> ・公共施設におけるみどりの創出 	<ul style="list-style-type: none"> ・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）内へ移植する計画としている。
東京都景観計画 (2011年4月改定版) (平成23年4月)	<ul style="list-style-type: none"> ・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 	<ul style="list-style-type: none"> ・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）内へ移植する計画としている。

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。

4.4 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。

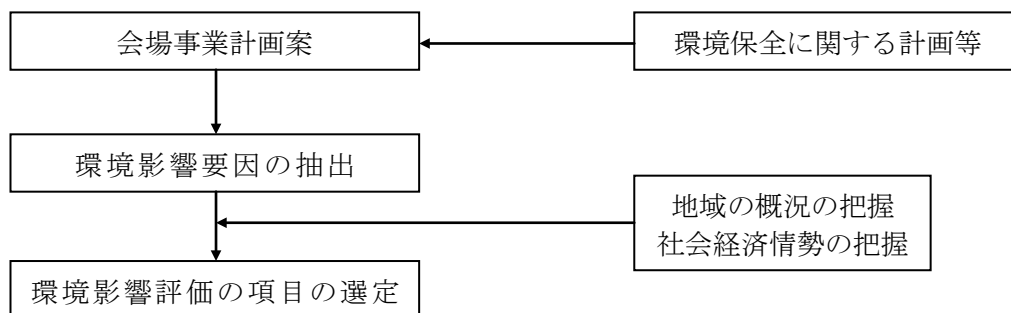


図 4.4-1 環境影響評価の項目の選定手順

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 大会の開催に当たっては、本事業で行う芝コースやウォームアップエリアの整備、障害物の設置のほかに、諸室（プレハブまたはテント）等の競技関連施設の整備を行う予定であるが、現時点では競技関連施設の整備計画が未定である。また、東京 2020 大会の開催中における大会の運営等、開催後における仮設施設の撤去計画についても、現時点では具体的な計画が未定である。このため、本評価書案では、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、開催前の競技関連施設整備、開催中及び開催後に係る環境影響要因は対象としなかった。これらの開催前の競技関連施設整備、開催中及び開催後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。

なお、本事業は東京 2020 大会のための仮設施設であるため、恒設施設に係る環境影響要因については、想定されない。

表 4.4-1 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	建設工事終了後の建築物の出現や建築物の存在に伴う影響
	仮設工作物	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
開催中	競技の実施	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
		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
	仮設工作物	解体工事	東京 2020 大会の仮設工作物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
恒設施設	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	
	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、本評価書案では対象としない環境影響要因を示す。また、本施設は仮設施設であるため、恒設施設に係る環境影響要因については、想定されない。

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											
	・ 日照障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(○)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ため、本書では対象としない事項を示す。なお、薄い網掛けにおける○は、調査計画書において選定した事項を示す。

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										
	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										
	社会活動	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										
		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とその程度										
		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びその程度										
		ボランティア	・ ボランティア活動の内容とその程度										
	参加・協働	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とその程度										
		環境への意識	・ 都民等の環境への関心及び意識の内容とその程度										
			・ 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シビリティの変化の程度					○						
経済	交通安全	・ 交通安全の変化の程度					○						
		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並びにその程度										
	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 (□) 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ため、本書では対象としない事項を示す。なお、薄い網掛けにおける○は、調査計画書において選定した事項を示す。

表 4.4-3 選定した項目及びその理由

項 目	選定した理由
生物の生育・ 生息基盤	<p>生物の生育・生息基盤に影響を及ぼす要因としては、開催前における施設の建設が考えられる。</p> <p>予測事項は、「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」とする。</p>
生物・生態系	<p>生物・生態系に影響を及ぼす要因としては、開催前における施設の建設が考えられる。</p> <p>予測事項は、「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」、「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」とする。</p> <p>なお、「水生生物相の変化の内容及びその程度」は、水生生物の生息地が計画地に存在しないため、予測事項としない。また、「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」は、計画地及びその周辺に重要な生物・生態系の保護・保全地域が存在しないことから、予測事項としない。</p>
緑	<p>緑に影響を及ぼす要因としては、開催前における施設の建設が考えられる。</p> <p>予測事項は、「植栽内容の変化の程度及び緑の量の変化の程度」とする。</p>

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
大気等	<p>工事用車両の台数（77 台/日程度）が主な計画地周辺道路の現況交通量（幹線臨港道路新木場若洲線で 32,263 台/日、東京港臨海道路で 52,688 台/日、臨港道路青海縦貫線で 31,678 台/日）と比べて僅かであること、工事用車両の走行が考えられる東京港臨海道路や臨港道路青海縦貫線沿道には、住居等が存在しないことから、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る。</p> <p>また、計画地に隣接する海の森水上競技場整備も含めた合計の工事用車両台数（ピーク日において 711 台/日を予定）も、現況交通量（幹線臨港道路新木場若洲線で 32,263 台/日、東京港臨海道路で 52,688 台/日、臨港道路青海縦貫線で 31,678 台/日）と比べて僅かであることから、関連工事を含めた結果においても本事業の影響は少ないと考えられる。</p> <p>建設機械の稼働に伴う大気質等については、計画地は住居や公園等が存在する地域から離れており、また、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り、影響はほとんどないと考えられる。</p>
水質等	<p>計画地からの雨水排水は、沈砂池に集水し、土砂を沈殿させうえで放流されることから、公共用水域及び地下水の水質等に影響を及ぼす恐れはない。</p>
土壌	<p>計画地は中央防波堤内側埋立地内に位置しており、廃棄物層の上に覆土層及び植栽基盤層が客土されているが、有害物質に汚染された土壌を埋立てた経緯はない。また、計画地は海の森公園（仮称）として整備が進められており、現在に至るまで、計画地には有害物質の取扱事業場が存在した履歴はない。樹木移植工や造成工に伴う掘削では、廃棄物層下面下の土壌汚染のおそれのある層を改変することはない。</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する。</p>
水循環	<p>本事業では、造成や張芝のみで地下構造物を設置しないため、水循環に影響を及ぼすおそれはない。</p>
騒音・振動	<p>工事用車両の台数（77 台/日程度）が主な計画地周辺道路の現況交通量（幹線臨港道路新木場若洲線で 32,263 台/日、東京港臨海道路で 52,688 台/日、臨港道路青海縦貫線で 31,678 台/日）と比べて僅かであること、工事用車両の走行が考えられる東京港臨海道路や臨港道路青海縦貫線沿道には、住居等が存在しないことから、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る。</p> <p>また、計画地に隣接する海の森水上競技場整備も含めた合計の工事用車両台数（ピーク日において 711 台/日を予定）も、現況交通量（幹線臨港道路新木場若洲線で 32,263 台/日、東京港臨海道路で 52,688 台/日、臨港道路青海縦貫線で 31,678 台/日）と比べて僅かであることから、関連工事を含めた結果においても本事業の影響は少ないと考えられる。</p> <p>また、計画地周辺の影響範囲内（振動 100m、騒音 200m）には、住居等が存在しないことから、建設機械の稼働による影響はない。</p>
日影	<p>本施設は一時的な仮施設であるため、恒常的に日影に影響を及ぼすおそれはない。</p>
景観	<p>本施設は一時的な仮施設であるため、恒常的に景観に影響を及ぼすおそれはない。</p>
自然との触れ合い活動の場	<p>計画地は海の森公園（仮称）として整備中の未開園地であるため自然との触れ合い活動の場は存在しない。</p>
歩行者空間の快適性	<p>計画地は海の森公園（仮称）として整備中の未開園地に位置しており、開催前の計画地への歩行者経路は想定されない。</p>
史跡・文化財	<p>計画地は中央防波堤内側埋立地内に位置しており、計画地内に史跡・文化財は存在しない。また、計画地は、昭和 50 年頃から埋立を行っている埋立地に位置しており、埋蔵文化財包蔵地は存在しない。</p> <p>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。</p>
水利用	<p>本事業では、競技用施設の計画が未定であることから、今後の計画の熟度に応じて、施設や工作物等の諸元も勘案し、改めて環境影響評価の項目の検討を行う。</p>
廃棄物	<p>計画地の造成に伴う建設発生土については、全量を現場内で利用する計画であり、本事業による影響は小さいと考えられることから選定しない。</p> <p>なお、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する。</p>
エコマテリアル	<p>本事業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行うものであり、工事用資材は限られ、本事業による影響は小さいと考えられることから選定しない。</p> <p>なお、工事の実施に伴いエコマテリアルを利用した場合には、フォローアップ報告書において明らかにする。</p>

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
温室効果ガス	建設機械の稼働に伴う温室効果ガスについては、限られた工事期間内・敷地内での稼働であり、本事業による影響は小さいと考えられることから選定しない。また、本事業では、競技用施設の計画が未定であることから、今後の計画の熟度に応じて、施設の工作物等の諸元も勘案し、改めて環境影響評価の項目の検討を行う。
エネルギー	建設機械の稼働に伴うエネルギーについては、限られた工事期間内・敷地内での稼働であり、本事業による影響は小さいと考えられることから選定しない。また、本事業では、競技用施設の計画が未定であることから、今後の計画の熟度に応じて、施設の工作物等の諸元も勘案し、改めて環境影響評価の項目の検討を行う。
土地利用	本施設は海の森公園（仮称）予定地内に整備する一時的な仮設施設であり、計画地は大会後に海の森公園（仮称）として利用されるため、土地利用に変化は生じない。
地域分断	計画地は立ち入りが規制されている中央防波堤内側埋立地内に位置しており、計画地内に地域住民等の生活動線となる道路等が存在しないため、新たな地域分断は生じない。
移転	計画地は中央防波堤内側埋立地内に位置しており、計画地内に住宅や店舗等は存在しないため、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	本事業では、競技用施設の計画が未定であることから、今後の計画の熟度に応じて、施設の工作物等の諸元も勘案し、改めて環境影響評価の項目の検討を行う。
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	本事業では、競技用施設の計画が未定であることから、今後の計画の熟度に応じて、施設の工作物等の諸元も勘案し、改めて環境影響評価の項目の検討を行う。
交通渋滞	<p>工事用車両の台数（77 台/日程度）が主な計画地周辺道路の現況交通量（幹線臨港道路新木場若洲線で 32,263 台/日、東京港臨海道路で 52,688 台/日、臨港道路青海縦貫線で 31,678 台/日）と比べて僅かであること、工事用車両の走行が考えられる東京港臨海道路や臨港道路青海縦貫線沿道には、住居等が存在しないことから、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る。</p> <p>また、計画地に隣接する海の森水上競技場整備も含めた合計の工事用車両台数（ピーク日において 711 台/日を予定）も、現況交通量（幹線臨港道路新木場若洲線で 32,263 台/日、東京港臨海道路で 52,688 台/日、臨港道路青海縦貫線で 31,678 台/日）と比べて僅かであることから、関連工事を含めた結果においても本事業の影響は少ないと考えられる。</p>
公共交通へのアクセシビリティ	計画地は立ち入りが規制されている中央防波堤内側埋立地内に位置しており、計画地内には、工事用車両の走行によりアクセス性に影響を及ぼすと考えられる既存施設等が存在しない。
交通安全	工事用車両の走行が考えられる東京港臨海道路や臨港道路青海縦貫線沿道には、住居等が存在しない。
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

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態を考慮した上で、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. 生物の生育・生息基盤	<p>事業の実施により、計画地の植樹エリアの一部では植樹林や土壌の改変が行われ、生物・生態系の賦存地が減少するが、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。</p> <p>事業の実施に当たっては、計画地内に新たな樹木による緑化は行わないが、計画地内に生育する約 2 万本の既存樹木については、基本的に海の森公園（仮称）内へ移植を行う計画としている。これにより、移植先では落葉の堆積等の促進により、土壌動物等の生息環境や植物の生育基盤の機能が復元し、計画地内に保全された植樹林と連続した樹林が創出されると考える。加えて、新たに芝コース・ウォームアップエリアに在来種のノシバを張芝する計画としており、生物・生態系の賦存地の復元を図ることとしている。</p> <p>以上のことから、計画地における生物・生態系の賦存地の一部は改変されるものの、計画地内の保全された植樹林と既存樹木の移植箇所において連続した樹林が創出され、新たに張芝を行う箇所においても生物・生態系の賦存地が復元されることから、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える。</p>
2. 生物・生態系	<p>事業の実施に伴い、計画地内の動植物の生育・生息環境となる植樹林や草地環境、土壌の一部が改変されるが、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。また、計画地内に樹木による新たな緑化は創出しないが、計画地内に生育する既存樹木については、基本的に海の森公園（仮称）内へ移植する計画であるほか、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。</p> <p>以上のことから、計画地における生物の生育・生息環境は一部減少または変化するものの、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>
3. 緑	<p>事業の実施により、計画地内の植樹林と草地環境の一部が改変されるが、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。また、計画地内に生育する既存樹木については、基本的に海の森公園（仮称）内へ移植する計画としている。</p> <p>事業の実施に当たっては、計画地内に新たな樹木による緑化は行わないが、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。</p> <p>以上のことから、計画地における植樹林は維持され、ノシバによる新たな緑地空間の創出により、評価の指標（事業による影響の低減）は満足するものと考ええる。</p>

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（平成24関公第269号）を得て作成した東京都地形図（S=1:2,500）を複製（28都市基交第100号）して作成したものである。無断複製を禁ずる。

平成 28 年 12 月発行

登録番号 (27) 38

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

概要版

(海の森クロスカントリーコース)

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。

