

### 9.1.3 騒音・振動

#### (1) 現況調査

##### 1) 調査事項及びその選択理由

調査事項及びその選択理由は、表9.1.3-1に示すとおりである。

表 9.1.3-1 調査事項及びその選択理由

調査事項	選択理由
①騒音の状況 ②施設の状況 ③東京都における取組 ④東京 2020 大会に向けた取組 ⑤騒音に関する法令等の基準等	東京 2020 大会の開催に伴い関係者の移動による道路交通騒音、競技実施に伴う騒音による変化が考えられることから、左記の事項に係る調査が必要である。

##### 2) 調査地域

調査地域は、全競技会場等及びそのラストマイル、輸送ルートの範囲とした。

##### 3) 調査方法

調査は、既存資料調査によった。

東京 2020 大会開催中には、関係者の移動による道路交通騒音、競技実施に伴う騒音による変化が考えられる。

そのため、本評価書では、大会開催中の騒音の変化の程度を予測するために必要な事項として、「ア. 騒音の状況」を調査するとともに、「イ. 施設の状況」、道路交通騒音に対する「ウ. 東京都における取組」等を調査した。

#### ア. 騒音の状況

調査は、以下の資料から騒音の状況を整理した。

- ・「輸送運営計画 V2 (案)」(2021 年 1 月 組織委員会・東京都)
- ・「自動車騒音の常時監視結果・2018 年度」(国立環境研究所ホームページ)
- ・「公害苦情統計調査」(東京都環境局)

#### イ. 施設の状況

調査は、以下の資料から施設の状況を整理した。

- ・「オリンピック競技スケジュール」(組織委員会ホームページ)
- ・「パラリンピック競技スケジュール」(組織委員会ホームページ)

## ウ. 東京都における取組

調査は、以下の資料から東京都における取組の状況を整理した。

- ・「優先的対策道路区間について」（東京都ホームページ）

## エ. 東京 2020 大会に向けた取組

調査は、以下の資料から東京 2020 大会に向けた東京都等の取組の状況を整理した。

- ・「大会期間中の交通混雑緩和に向けた「都庁 2020 アクションプラン」の具体的な取組内容」（東京都ホームページ）
- ・「2020アクションプラン」（東京都ホームページ）
- ・「持続可能性大会前報告書」（2020年4月 組織委員会）
- ・「輸送運営計画V2（案）」（2021年1月 組織委員会・東京都）
- ・「第6、7回交通技術検討会」（東京都ホームページ）
- ・「テストイベントを活用した都における検証の結果について（令和元年9月30日時点）」（東京都オリンピック・パラリンピック準備局・環境局・福祉保健局）

## オ. 騒音に関する法令等の基準等

調査は、環境基本法(平成5年法律第91号)の整理によった。

## 4) 調査結果

## ア. 騒音の状況

関係者輸送ルートの道路沿道における環境基準の達成状況は、図 9.1.3-1(1)～(10)に示すとおりである。

環境基準の達成状況は、近接空間<sup>1</sup>が 0.0～100.0%、全体が 10.0～100.0%である。

全体では、図 9.1.3-1(2)に示した一般国道 122 号、図 9.1.3-1(9)で示した一般国道 134 号を除いて、達成率は 50%以上となっている。

1 近接空間：近接空間とは、幹線交通を担う道路に近接する空間で、幹線交通を担う道路の車線数の区分に応じ、2車線以下の車線を有する幹線交通を担う道路では道路端から15m、2車線を超える車線を有する幹線交通を担う道路では道路端から20mの範囲をいう。なお、評価範囲全体は道路端から50mの範囲をいう。

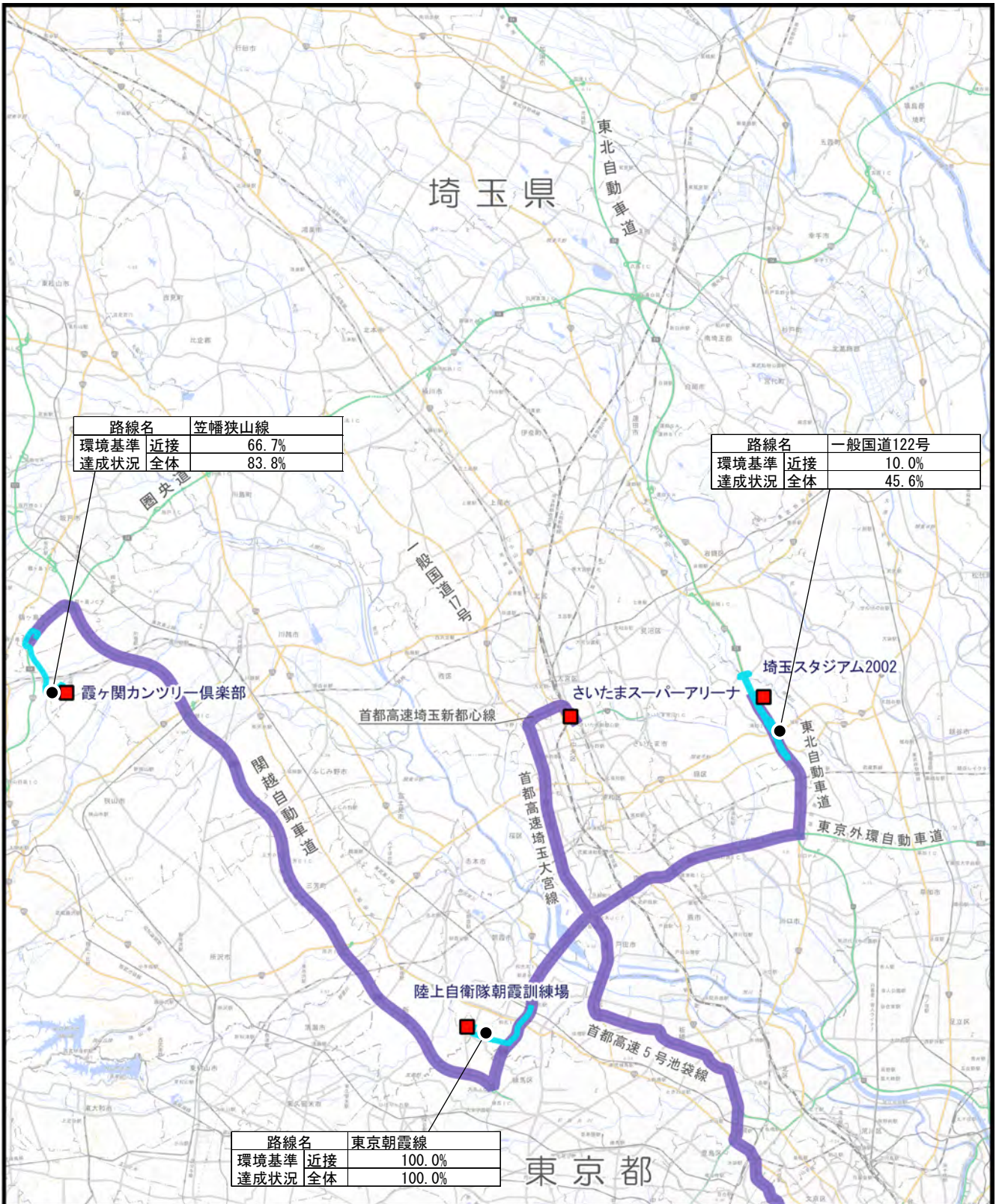


出典：「輸送運営計画V2（案）」（2021年1月 組織委員会・東京都）

「自動車騒音の常時監視結果・2018年度」（2021年2月1日参照 国立環境研究所ホームページ）

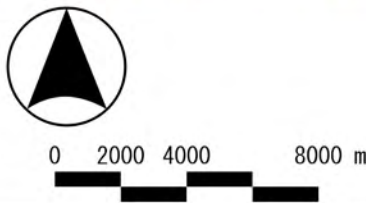
[http://tenbou.nies.go.jp/gis/monitor/?map\\_mode=monitoring\\_map&field=8](http://tenbou.nies.go.jp/gis/monitor/?map_mode=monitoring_map&field=8)





**凡 例**

- 競技会場
- 関係者輸送ルート(高速道路)
- 関係者輸送ルート(一般道路)
- 自動車交通騒音評価地点



**図 9.1.3-1(2)**  
 関係者輸送ルートにおける環境基準の達成率 (埼玉県)

出典：「輸送運営計画V2(案)」(2021年1月 組織委員会・東京都)  
 「自動車騒音の常時監視結果・2018年度」(2021年2月1日参照 国立環境研究所ホームページ)  
[http://tenbou.nies.go.jp/gis/monitor/?map\\_mode=monitoring\\_map&field=8](http://tenbou.nies.go.jp/gis/monitor/?map_mode=monitoring_map&field=8)



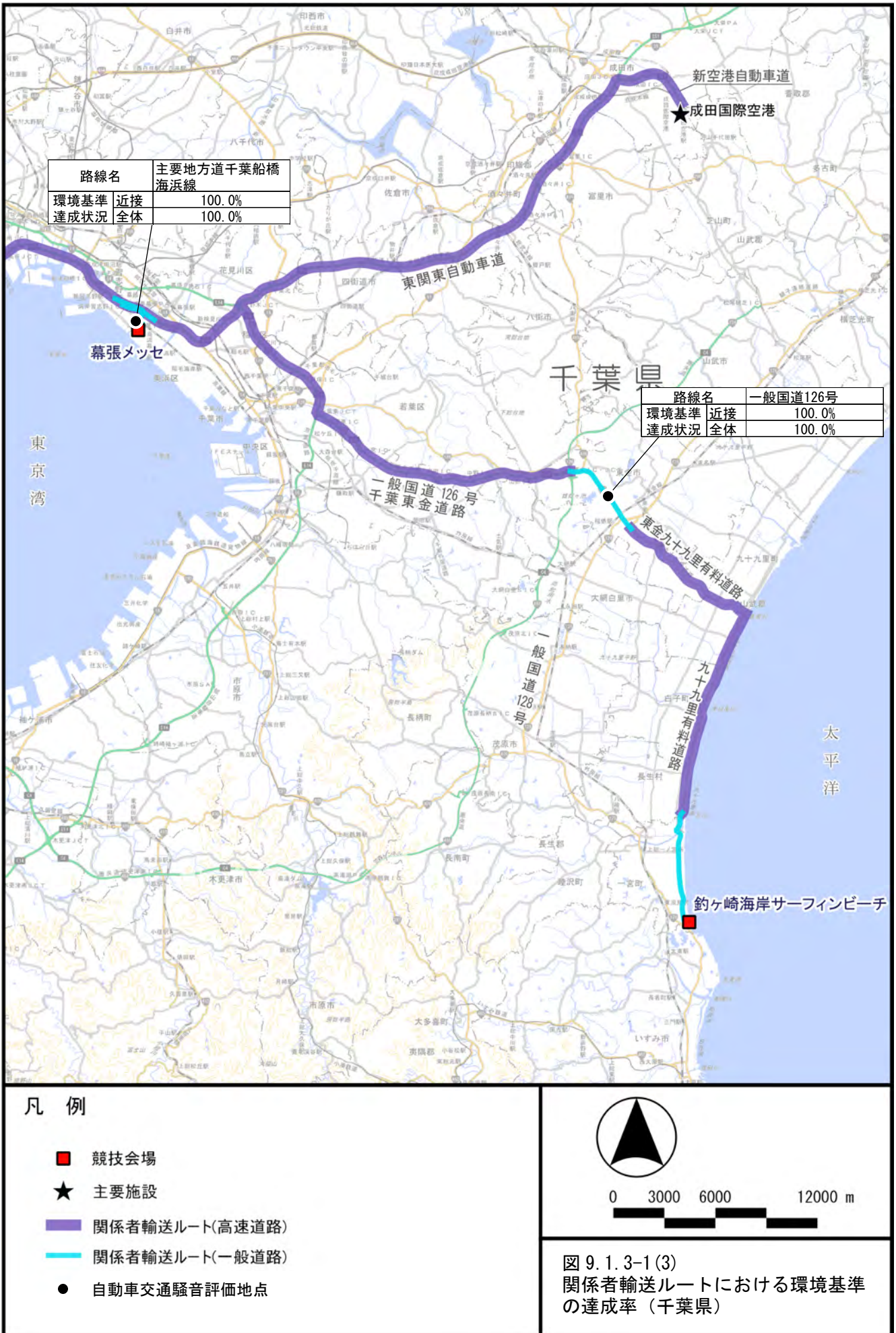
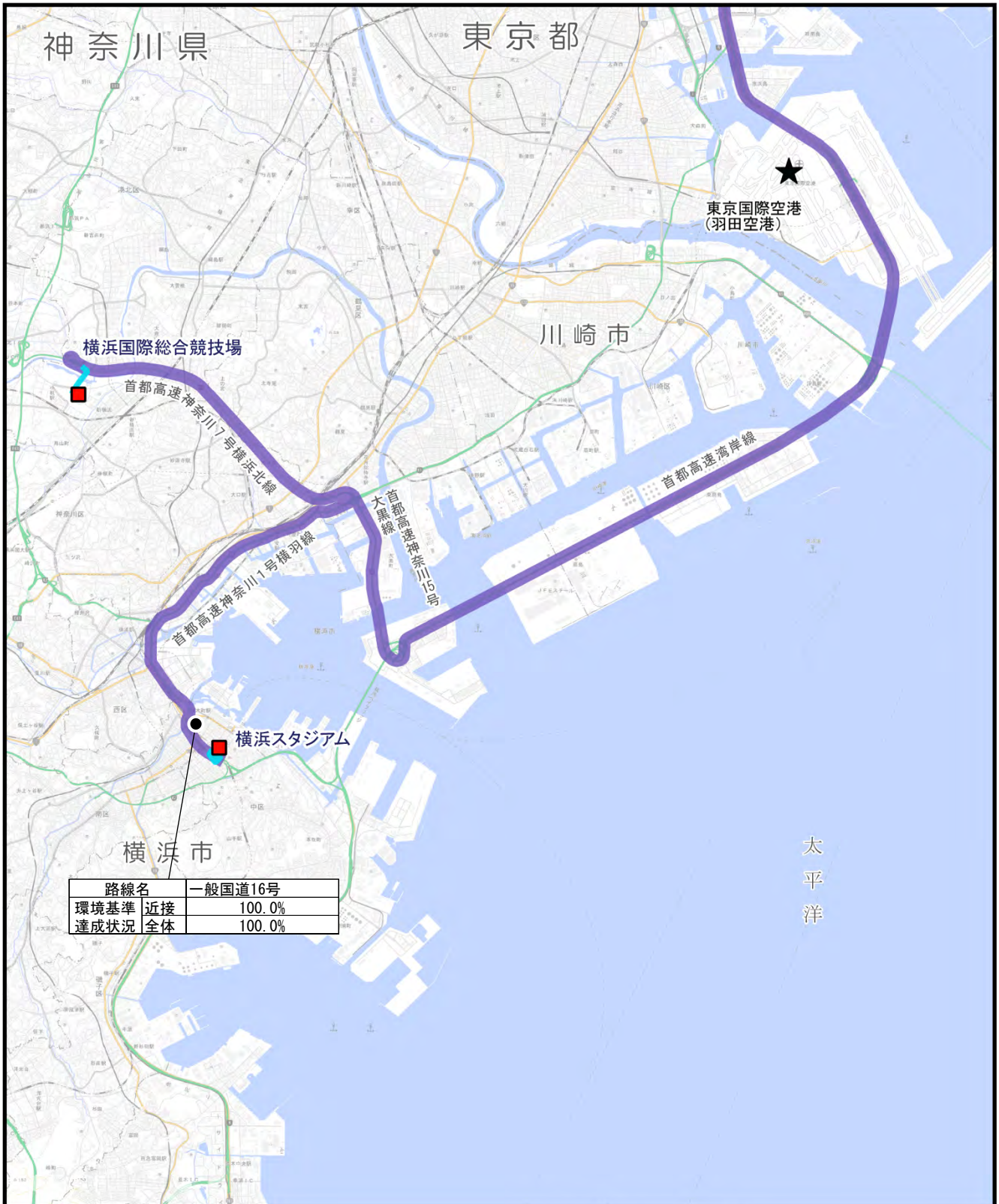


図 9.1.3-1 (3)  
関係者輸送ルートにおける環境基準の達成率 (千葉県)

出典：「輸送運営計画 V2 (案)」(2021 年 1 月 組織委員会・東京都)  
「自動車騒音の常時監視結果・2018 年度」(2021 年 2 月 1 日参照 国立環境研究所ホームページ)  
[http://tenbou.nies.go.jp/gis/monitor/?map\\_mode=monitoring\\_map&field=8](http://tenbou.nies.go.jp/gis/monitor/?map_mode=monitoring_map&field=8)





凡 例

- 競技会場
- ★ 主要施設
- 関係者輸送ルート(高速道路)
- 関係者輸送ルート(一般道路)
- 自動車交通騒音評価地点



0 1200 2400 4800 m

図 9.1.3-1(4)  
関係者輸送ルートにおける環境基準  
の達成率（横浜市）

出典：「輸送運営計画 V2（案）」（2021 年 1 月 組織委員会・東京都）

「自動車騒音の常時監視結果・2018 年度」（2021 年 2 月 1 日参照 国立環境研究所ホームページ）

[http://tenbou.nies.go.jp/gis/monitor/?map\\_mode=monitoring\\_map&field=8](http://tenbou.nies.go.jp/gis/monitor/?map_mode=monitoring_map&field=8)



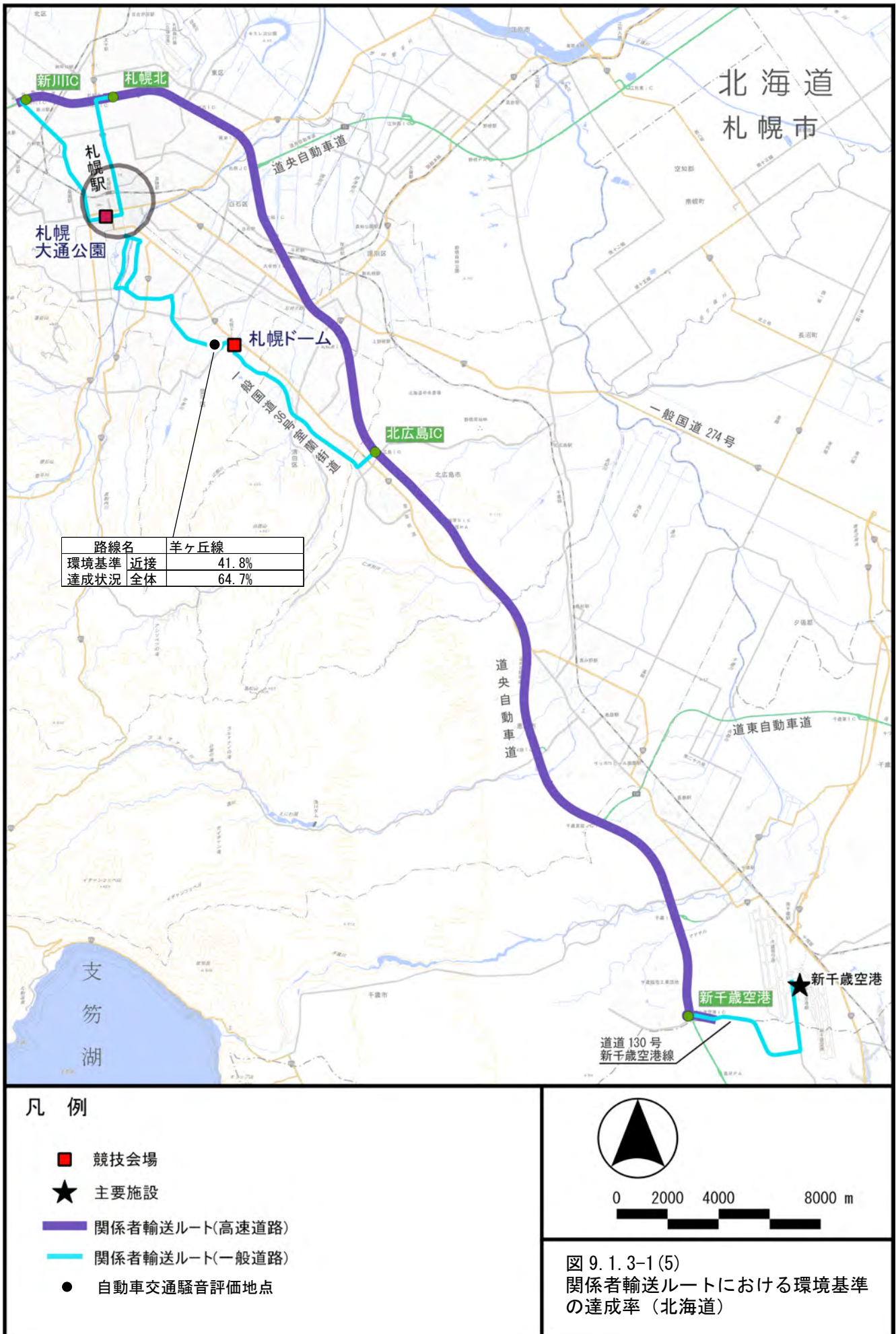
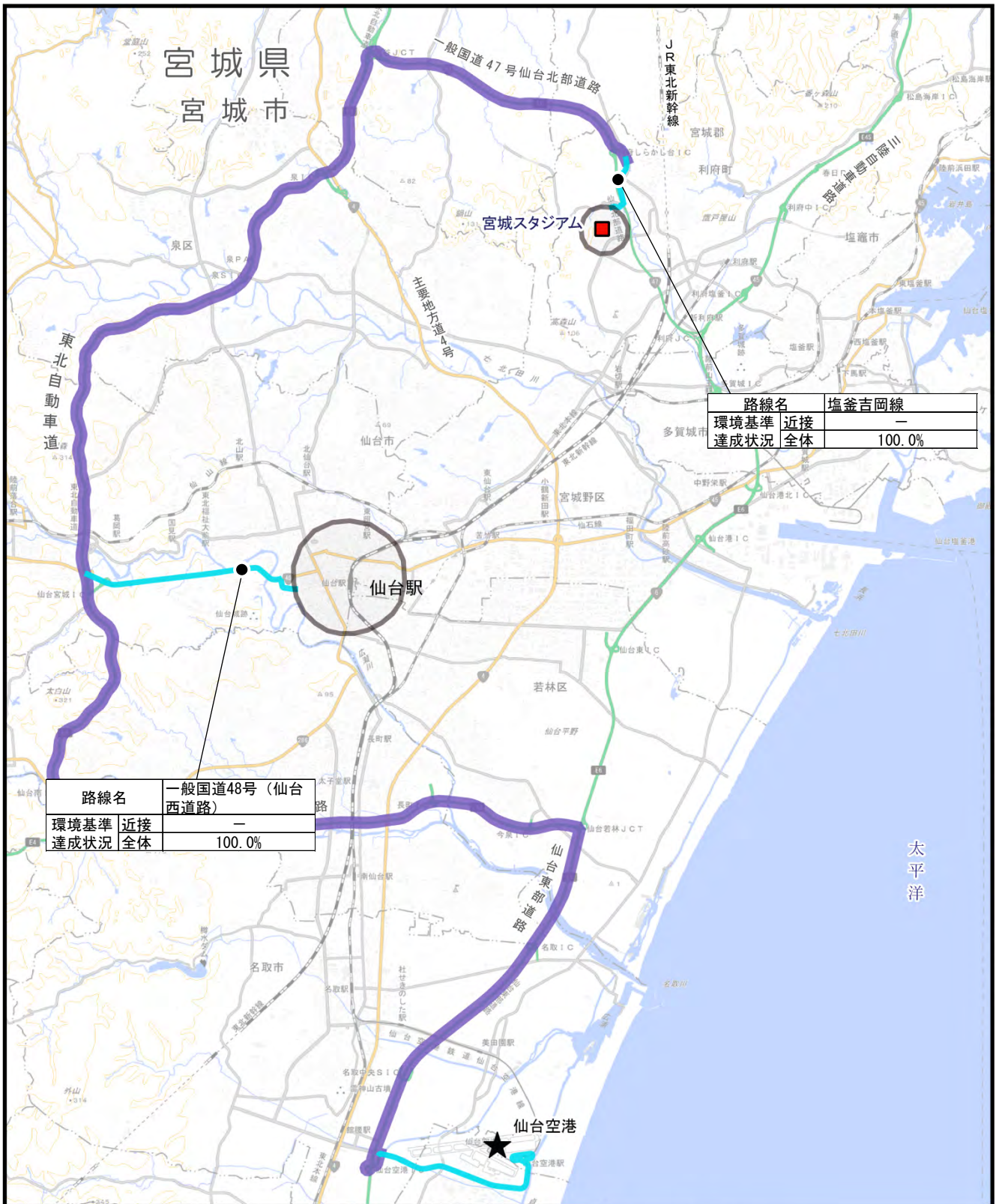


図 9.1.3-1(5)  
関係者輸送ルートにおける環境基準の達成率（北海道）

出典：「輸送運営計画 V2 (案)」(2021 年 1 月 組織委員会・東京都)  
 「自動車騒音の常時監視結果・2018 年度」(2021 年 2 月 1 日参照 国立環境研究所ホームページ)  
[http://tenbou.nies.go.jp/gis/monitor/?map\\_mode=monitoring\\_map&field=8](http://tenbou.nies.go.jp/gis/monitor/?map_mode=monitoring_map&field=8)





凡 例

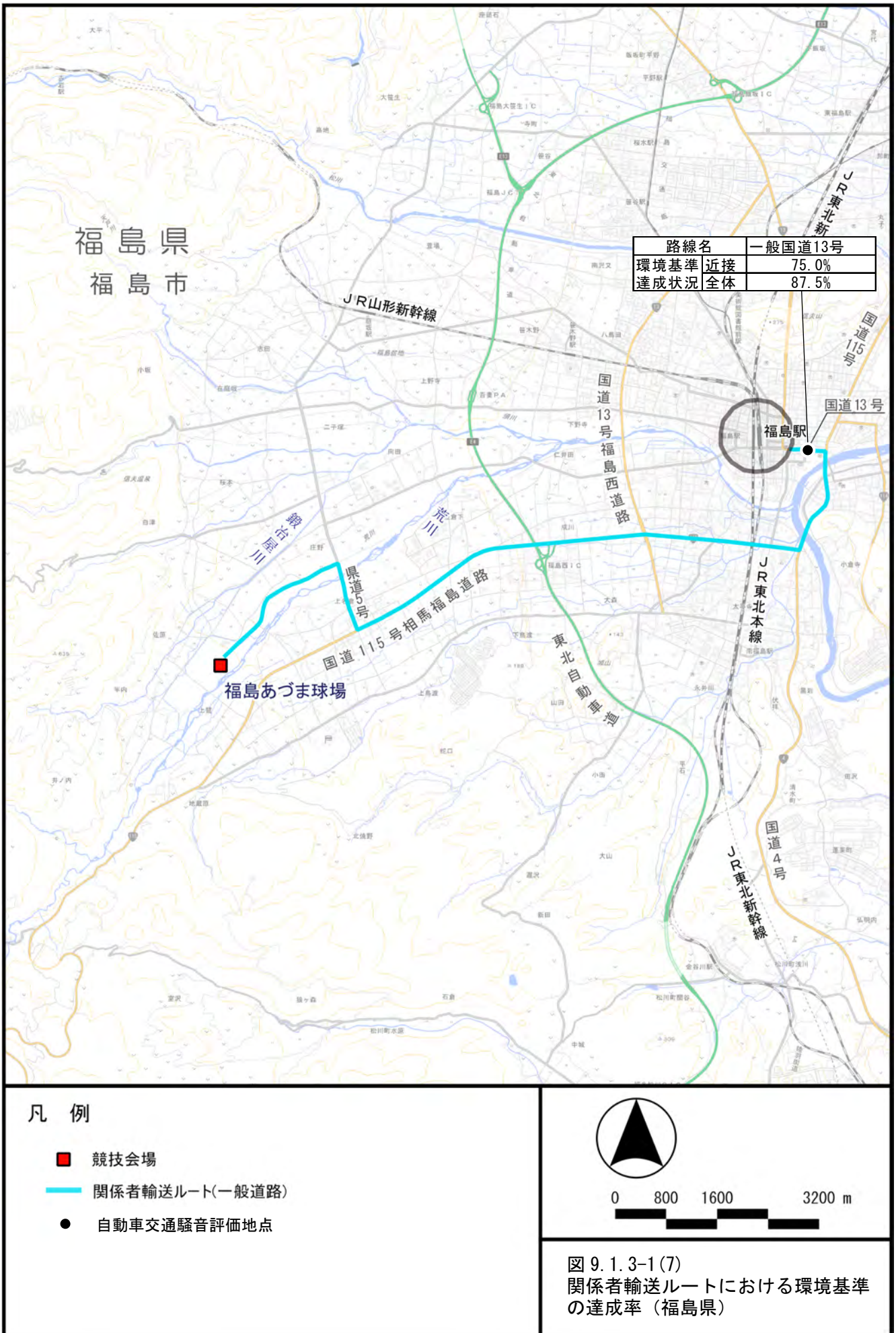
- 競技会場
- ★ 主要施設
- 関係者輸送ルート(高速道路)
- 関係者輸送ルート(一般道路)
- 自動車交通騒音評価地点



図 9.1.3-1(6)  
関係者輸送ルートにおける環境基準の達成率(宮城県)

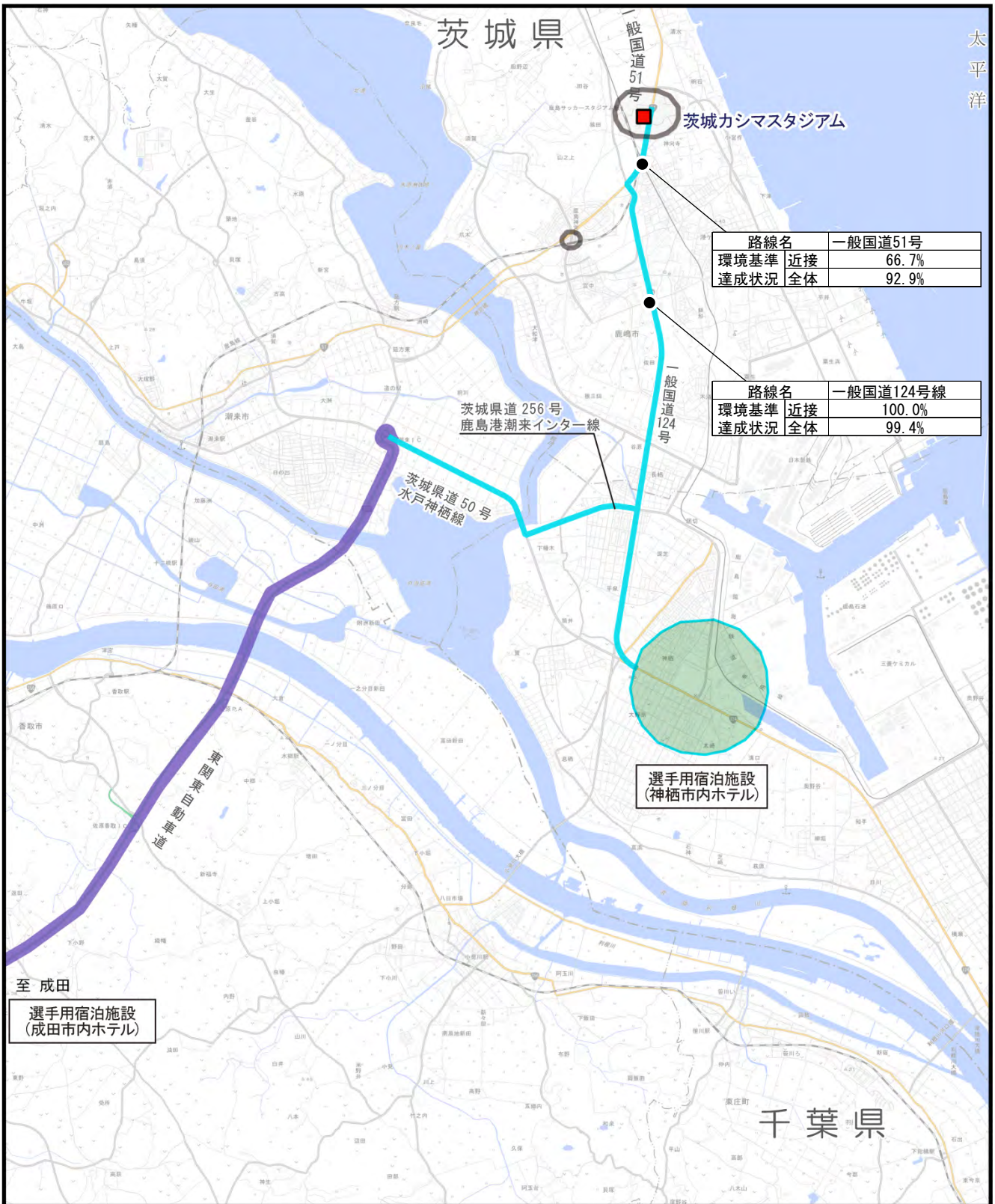
出典：「輸送運営計画 V2 (案)」(2021年1月 組織委員会・東京都)  
「自動車騒音の常時監視結果・2018年度」(2021年2月1日参照 国立環境研究所ホームページ)  
[http://tenbou.nies.go.jp/gis/monitor/?map\\_mode=monitoring\\_map&field=8](http://tenbou.nies.go.jp/gis/monitor/?map_mode=monitoring_map&field=8)





出典：「輸送運営計画 V2（案）」（2021 年 1 月 組織委員会・東京都）  
 「自動車騒音の常時監視結果・2018 年度」（2021 年 2 月 1 日参照 国立環境研究所ホームページ）  
[http://tenbou.nies.go.jp/gis/monitor/?map\\_mode=monitoring\\_map&field=8](http://tenbou.nies.go.jp/gis/monitor/?map_mode=monitoring_map&field=8)





路線名	一般国道51号
環境基準 近接	66.7%
達成状況 全体	92.9%

路線名	一般国道124号線
環境基準 近接	100.0%
達成状況 全体	99.4%

至 成田  
選手用宿泊施設  
(成田市内ホテル)

選手用宿泊施設  
(神栖市内ホテル)

凡 例

- 競技会場
- 関係者輸送ルート(高速道路)
- 関係者輸送ルート(一般道路)
- 宿泊ホテル(選手等)
- 自動車交通騒音評価地点



図 9.1.3-1 (8)  
関係者輸送ルートにおける環境基準  
の達成率 (茨城県)

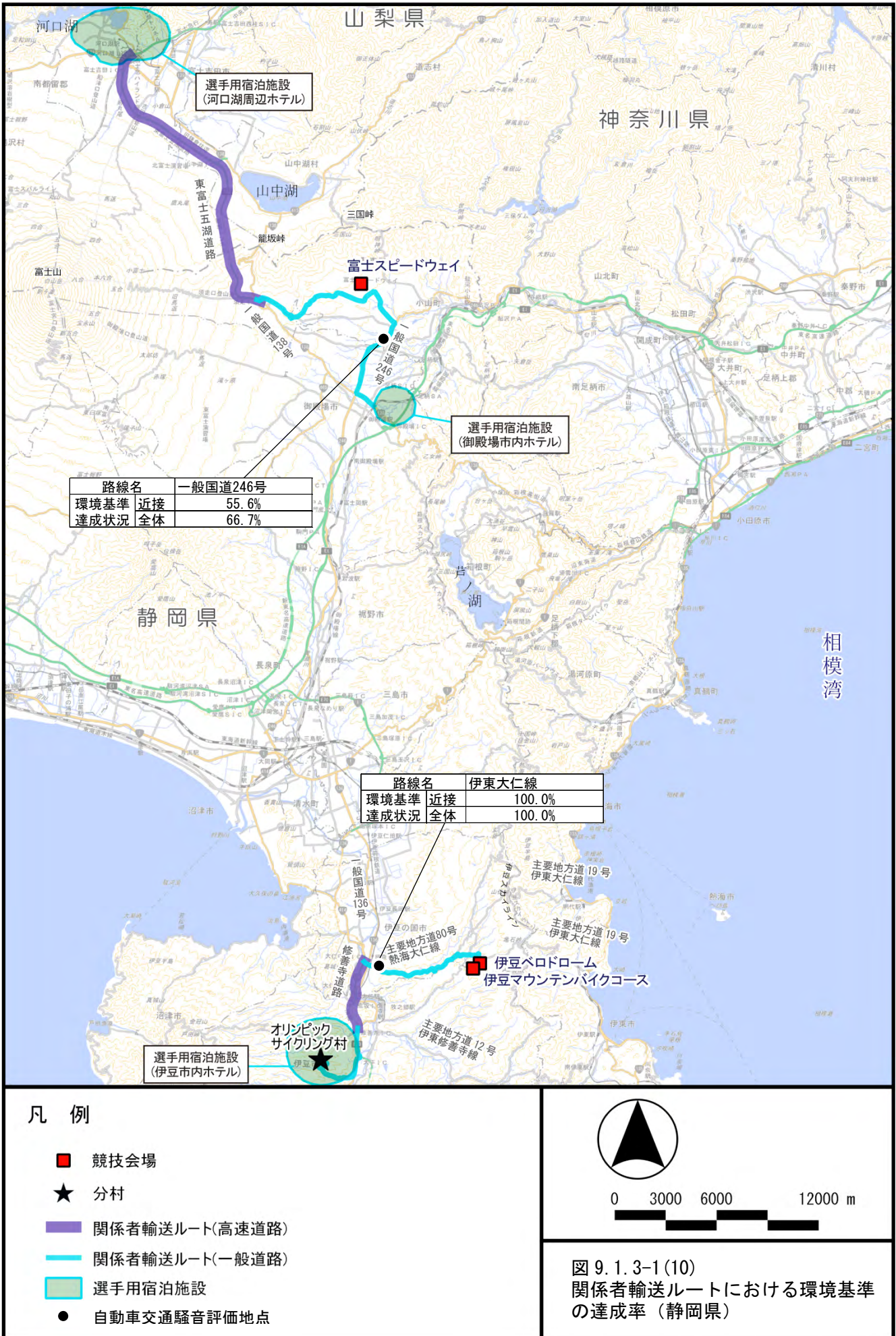
出典：「輸送運営計画 V2 (案)」（2021 年 1 月 組織委員会・東京都）  
 「自動車騒音の常時監視結果・2018 年度」（2021 年 2 月 1 日参照 国立環境研究所ホームページ）  
[http://tenbou.nies.go.jp/gis/monitor/?map\\_mode=monitoring\\_map&field=8](http://tenbou.nies.go.jp/gis/monitor/?map_mode=monitoring_map&field=8)





出典：「輸送運営計画V2（案）」（2021年1月 組織委員会・東京都）  
 「自動車騒音の常時監視結果・2018年度」（2021年2月1日参照 国立環境研究所ホームページ）  
[http://tenbou.nies.go.jp/gis/monitor/?map\\_mode=monitoring\\_map&field=8](http://tenbou.nies.go.jp/gis/monitor/?map_mode=monitoring_map&field=8)





出典：「輸送運営計画 V2（案）」（2021年1月 組織委員会・東京都）

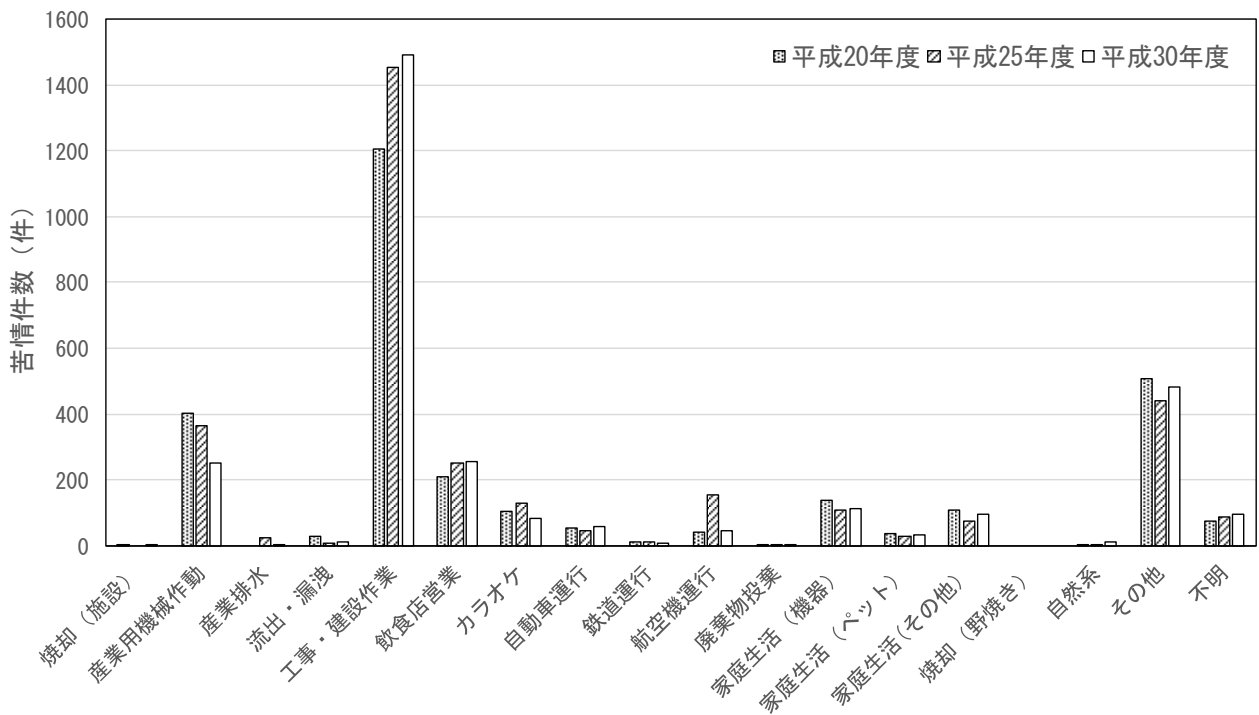
「自動車騒音の常時監視結果・2018年度」（2021年2月1日参照 国立環境研究所ホームページ）

[http://tenbou.nies.go.jp/gis/monitor/?map\\_mode=monitoring\\_map&field=8](http://tenbou.nies.go.jp/gis/monitor/?map_mode=monitoring_map&field=8)



また、東京都における騒音に係る苦情件数は、2008年度（平成20年度）で2,922件（公害苦情件数全体の40.4%）、2013年度（平成25年度）で3,160件（同44.9%）、2018年度（平成30年度）で3,026件（同47.5%）であり、件数ではほぼ横ばいの状況となっている。主な発生原因は、図9.1.3-2に示すとおりであり、工事・建設作業によるものがほぼ半数を占めており、自動車運行によるものは約2%であり横ばいの傾向を示している。競技大会等に伴う苦情については明確に区分されておらず、その発生程度は不明である。東京1964大会時に開会式等が行われた旧国立競技場とほぼ同じ位置に新設される新国立競技場（オリンピックスタジアム）では、イベント時の騒音に配慮するため、建物各所に遮音材や吸音材を採用することとしている。

なお、公益財団法人日本サッカー協会（JFA）では、試合運営管理規定（2019年8月1日参照 <http://www.jfa.jp/documents/rules/>）を策定し、みだりに施設外で氣勢を上げ騒音を出すこと等を規制している。



出典：「公害苦情統計調査」（2021年2月1日参照 東京都環境局ホームページ）  
[http://www.kankyo.metro.tokyo.jp/policy\\_others/pollution/kougai\\_tokei/statistics.html](http://www.kankyo.metro.tokyo.jp/policy_others/pollution/kougai_tokei/statistics.html)

図 9.1.3-2 騒音苦情の主な発生原因

## イ. 施設の状況

屋外の敷地内で実施される競技は、表 9.1.3-2(1)～(4)及び表 9.1.3-3 に示すとおりである。

表 9.1.3-2(1) 屋外の敷地内で実施される競技の状況（オリンピック）

競技等	競技会場/（グロスキャパシティ）	開催日/時間帯	周辺等の状況
開会式・閉会式	新国立競技場（オリンピックスタジアム）[新設] (68,000人)	7/23、8/8 20:00～23:00	<p>【競技会場周辺】 新国立競技場（オリンピックスタジアム）は新設競技会場であるが、ほぼ同じ位置に旧国立競技場が立地していた。旧国立競技場では、東京1964大会時に開会式等が行われている。旧国立競技場の年間稼働日数は150日程度であり、そのうちスポーツ競技大会は7割強を占めている。競技会場の西側を南北に通る都道418号北品川四谷線（外苑西通り）を介して住居等が分布している。</p> <p>【ラストマイル】 JR中央線信濃町駅、千駄ヶ谷駅、都営大江戸線国立競技場駅は競技会場エリアに近接している。東京メトロ半蔵門線・銀座線・都営大江戸線青山一丁目駅、東京メトロ銀座線外苑前駅からの歩行者ルート沿いは中高層の事務所ビル等が連なる。東京メトロ副都心線北参道駅からの歩行者ルート沿いには事務所ビル等が連なっているが、その奥には住居等が広がっている。</p>
アーチェリー	夢の島公園アーチェリー場 [新設] (5,600人)	7/23～7/31 9:00～19:55	<p>【競技会場周辺】 夢の島公園内に位置しており、公園に隣接した住居はない。最寄りの住居は、西側約1kmに集合住宅が位置している。</p> <p>【ラストマイル】 JR京葉線・東京メトロ有楽町線・東京臨海高速鉄道（りんかい線）新木場駅からの歩行者ルート沿いに住居は分布していない。</p>
陸上（トラック）	新国立競技場（オリンピックスタジアム）[新設] (68,000人)	7/30～8/8 9:00～15:05 18:30～22:55	周辺等の状況については「開会式・閉会式」の項参照。
野球	福島あづま球場 [既設] (14,300人)	7/28 12:00～15:00	<p>【競技会場周辺】 あづま総合運動公園内に位置しており、プロ野球公式戦、高校野球、社会人野球等に利用されている。最寄りの住居は西側約400mに位置している。また、西側約600mの位置に福島市立佐原小学校が位置している。</p> <p>【ラストマイル】 JR東北本線・JR東北新幹線福島駅からシャトルバスによる観客輸送を予定している。</p>
	横浜スタジアム [既設] (35,000人)	7/29～8/5、8/7 12:00～15:00 19:00～22:30	<p>【競技会場周辺】 横浜スタジアムは横浜公園内にある日本初の多目的スタジアムであり、日本プロ野球・セリーグの横浜DeNAベイスターズ本拠地であり、アマチュア野球やサッカー、コンサートなどのイベントにも利用されている。JR根岸線・JR京浜東北線の関内駅に近接しており、周辺は主に事務所ビルが分布している。また、南東約150mの位置に横浜市立みなと総合高等学校が位置している。</p> <p>【ラストマイル】 JR根岸線・JR京浜東北線・横浜市営地下鉄ブルーライン関内駅、横浜高速鉄道みなとみらい線日本大通り駅からの歩行者ルート沿いには事務所ビル等が連なっている。</p>
ソフトボール	福島あづま球場 [既設] (14,300人)	7/21～22 9:00～17:00	周辺等の状況については「野球」の項参照。
	横浜スタジアム [既設] (35,000人)	7/24～7/27 10:00～16:30 20:00～22:30	周辺等の状況については「野球」の項参照。

出典：「オリンピック競技スケジュール」（2021年2月1日参照 組織委員会ホームページ）をもとに作成

<https://tokyo2020.org/ja/schedule/>



表 9.1.3-2(2) 屋外の敷地内で実施される競技の状況（オリンピック）

競技等	競技会場/(グ)ロスキヤパシテイ	開催日/時間帯	周辺等の状況
カヌー(スラローム)	カヌー・スラロームセンター [新設] (7,500人)	7/25~7/30 13:00~17:00	【競技会場周辺】 カヌー・スラロームセンターは、葛西臨海公園の西に隣接しており、周囲に住宅は分布していない。北側を東西に走るJR京葉線、首都高速湾岸線及び一般国道357号(湾岸道路)を越えた北側約900mに病院、集合住宅が分布している。 【ラストマイル】 JR京葉線葛西臨海公園駅からの歩行者ルートは、葛西臨海公園内の園路に設定されている。
カヌー(スプリント)	海の森水上競技場 [新設] (12,800人)	8/2~8/7 9:30~13:15	【競技会場周辺】 海の森水上競技場は、中央防波堤内側埋立地と外側埋立地の間にある東西水路に位置しており、周囲に住居等は分布していない。最寄りの住居としては、北側約4kmに集合住宅が位置している。 【ラストマイル】 東京臨海高速鉄道(りんかい線)東京テレポート駅、JR京葉線・東京メトロ有楽町線・東京臨海高速鉄道(りんかい線)新木場駅からシャトルバスによる観客輸送を予定している。
自転車(BMX)	有明アーバンスポーツパーク [仮設] (5,000人/6,600人)	7/29~8/1 10:00~12:45	【競技会場周辺】 有明北地区に設置されている仮設施設であり、南側には道路を隔てて、集合住宅が位置している。 【ラストマイル】 東京臨海新交通臨海線(ゆりかもめ)有明テニスの森駅に近接している。
自転車(マウンテンバイク)	伊豆MTBコース[既設] (11,500人)	7/26~27 15:00~17:00	【競技会場周辺】 伊豆MTBコースは自転車の国サイクルスポーツセンター内に位置しており、周囲に住居等は存在しない。最寄りの住居は西側約1.2kmに位置している。 【ラストマイル】 JR伊東線伊東駅、伊豆箱根鉄道駿豆線修善寺駅からシャトルバスによる観客輸送を予定している。
自転車(ロード)	富士スピードウェイ [既設] (22,000人)	7/24~7/25、 7/28 11:00~18:15	【競技会場周辺】 FIAの「グレード1」を持つ世界でもトップクラスの施設を持つサーキットであり、自動車レースのみならず自転車イベント、音楽イベントを含む各種イベントが年間を通じて頻繁に行われている。東側約100mに住居が位置している。 【ラストマイル】 JR御殿場線御殿場駅、小田急電鉄小田原線開成駅からシャトルバスによる観客輸送を予定している。
馬術	馬事公苑 [既設] (9,300人)	7/24~7/25、 7/27~7/28、 7/30~7/31、 8/2~8/4、 8/6~8/7 8:00~11:10 17:00~22:45	【競技会場周辺】 東京1964大会時に馬術が行われた場所であり、1964年のオリンピックレガシーを有する施設の1つである。現在は、馬事普及拠点になっており、JRA馬事公苑馬術大会のような統合的な競技会が開催されている。馬事公苑は、周囲に住居に囲まれた立地にある。なお、馬術競技は静かな中で行われる。 【ラストマイル】 小田急小田原線経堂駅、千歳船橋駅、東急田園都市線桜新町駅、用賀駅からの歩行者ルートはそれぞれ1km以上の距離があり、沿道には住居等が分布している。なお、東急田園都市線用賀駅からのシャトルバスによる観客輸送も計画している。
	海の森クロスカントリーコース [仮設] (16,000人)	8/1 8:30~11:55	海の森水上競技場に隣接しており、周辺等の状況については、「カヌー(スプリント)」の項参照。

出典:「オリンピック競技スケジュール」(2021年2月1日参照 組織委員会ホームページ)をもとに作成

<https://tokyo2020.org/ja/schedule/>

表 9.1.3-2(3) 屋外の敷地内で実施される競技の状況（オリンピック）

競技等	競技会場/(グロブスタジアム)	開催日/時間帯	周辺等の状況
サッカー	宮城スタジアム 〔既設〕 (49,000人)	7/21、7/24、 7/27~7/28、 7/30~7/31 17:00~22:00	【競技会場周辺】 宮城スタジアムは宮城県総合運動公園（グランディ・21）内にある陸上競技場兼サッカー球技場である。年間の稼働日数は120日程度である。南東側約150mより住宅地が分布している。 【ラストマイル】 JR線・仙台市地下鉄仙台駅、JR東北本線利府駅、JR仙石線多賀城駅、仙台市地下鉄東西線荒井駅からのシャトルバスによる観客輸送を予定している。
	東京スタジアム 〔既設〕 (48,000人)	7/21~7/22 17:00~22:30	【競技会場周辺】 東京スタジアム（味の素スタジアム）はサッカーJ1リーグFC東京の本拠地であり、サッカー、陸上競技等のスポーツに年間150日程度、コンサートなどのその他として100日程度の計250日程度利用されている。南西側約130mに住居が位置している。 【ラストマイル】 京王線飛田給駅、西調布駅からの歩行者ルート沿いには住居等が分布している。
	茨城カシマスタジアム〔既設〕 (40,000人)	7/22、7/25、 7/27、 7/30~7/31、 8/2~8/3、8/5 17:00~22:00	【競技会場周辺】 茨城カシマスタジアムはサッカーJ1リーグ鹿島アントラーズの本拠地であり、サッカー専用スタジアムである。サッカーに年間60日程度、その他に十数日利用されている。北北東約100mに住居が位置している。 【ラストマイル】 鹿島臨海鉄道大洗鹿島線の鹿島サッカースタジアム駅に直結している。
	横浜国際総合競技場 〔既設〕 (72,000人)	7/22、7/25、 7/27~7/28、 7/30~7/31、 8/2、8/7 17:30~23:30	【競技会場周辺】 横浜国際総合競技場（日産スタジアム）はサッカーJ1リーグ横浜F・マリノスの本拠地であり、年間80日程度利用されている。南西側約100mに住居が位置している。 【ラストマイル】 JR横浜線小机駅からの歩行者ルート沿いには住居が分布している。JR横浜線・JR東海道新幹線・横浜市営地下鉄ブルーライン新横浜駅からの歩行者ルート沿いは、主に事務所ビルとなっている。
	埼玉スタジアム2002 〔既設〕 (64,000人)	7/24~7/25、 7/27~7/28、 7/30~7/31、 8/3、8/6 17:00~23:00	【競技会場周辺】 埼玉スタジアム2002は埼玉スタジアム2002公園内にあるサッカー専用の競技スタジアムであり、年間50日程度利用されている。南側約100mに住居が位置している。 【ラストマイル】 埼玉高速鉄道埼玉スタジアム線浦和美園駅からの歩行者ルート沿いには住居が分布している。
	新国立競技場（オリンピックスタジアム） 〔新設〕 (68,000人)	8/6 11:00~14:00	周辺等の状況については「開会式・閉会式」の項参照。
ゴルフ	霞ヶ関カンツリー倶楽部〔既設〕 (25,000人)	7/29~8/1、 8/4~8/7 7:30~16:00	【競技会場周辺】 日本オープンゴルフ選手権等多くのゴルフ大会が行われている。北側約100mに住居が位置している。クラブの周辺には住居が分布しているが、外周には緩衝帯等が整備されている。 【ラストマイル】 JR川越線笠幡駅からの歩行者ルート沿いには住居、店舗が分布するとともに、川越市立霞ヶ関西中学校（校庭）が位置している。

出典：「オリンピック競技スケジュール」（2021年2月1日参照 組織委員会ホームページ）をもとに作成

<https://tokyo2020.org/ja/schedule/>



表 9.1.3-2(4) 屋外の敷地内で実施される競技の状況（オリンピック）

競技等	競技会場/(グロブスカパシティ)	開催日/時間帯	周辺等の状況
ホッケー	大井ホッケー競技場 〔既設〕 (15,000人)	7/24～8/6 9:30～13:45 18:30～22:45	【競技会場周辺】 大井ホッケー競技場は大井ふ頭中央海浜公園内に位置しており、北側約400mに集合住宅が位置している。 【ラストマイル】 東京モノレール大井競馬場前駅からの歩行者ルート沿いは京浜運河及び大井ふ頭中央海浜公園となっている。
近代五種	東京スタジアム 〔既設〕 (48,000人)	8/6～7 14:30～20:15	周辺等の状況については「サッカー」の項参照。
ボート	海の森水上競技場 〔新設〕 (16,000人)	7/23～7/30 8:30～12:30	周辺等の状況については「カヌー(スプリント)」の項参照。
ラグビー	東京スタジアム 〔既設〕 (48,000人)	7/26～7/31 9:00～12:00 16:30～19:30	周辺等の状況については「サッカー」の項参照。
射撃(クレー)	陸上自衛隊朝霞訓練場 〔仮設〕 (3,000人)	7/25～7/26、 7/28～7/29、 7/31 9:00～17:15	【競技会場周辺】 東京1964大会時にも、ライフル射撃競技が行われた場所であり、1964年のオリンピックレガシーを有する施設の1つである。日本ライフル射撃協会や駐屯地内にある自衛隊体育学校によって使用され、国体予選会など多くの大会が開催されている。南側は栄緑道桜並木を介して、新座市立栄小学校、埼玉県立新座総合技術高等学校、集合住宅が位置している。 【ラストマイル】 東武東上線朝霞駅、東武東上線・東京メトロ有楽町線・副都心線と和光市駅からのシャトルバスによる観客輸送を予定している。
スケートボード	有明アーバンスポーツパーク 〔仮設〕 (7,000人)	7/25～26、 8/4～5 9:00～13:55	周辺等の状況については「自転車(BMX)」の項参照。
スポーツクライミング	青海アーバンスポーツパーク 〔仮設〕 (8,400人)	8/3～8/6 17:00～22:40	【競技会場周辺】 青海アーバンスポーツパークは都立シンボルプロムナード公園内に設置される仮設競技会場である。北北東約900mに集合住宅が位置している。 【ラストマイル】 東京臨海高速鉄道(りんかい線)東京テレポート駅、東京臨海新交通臨海線(ゆりかもめ)東京国際クルーズターミナル駅からの歩行者ルート沿いには住居は分布していない。
テニス	有明テニスの森 〔既設〕 (19,900人)	7/24～8/1 11:00～20:00	【競技会場周辺】 有明テニスの森公園は、1983年に開園した都立公園であり、園内のテニスコートは年末年始を除いて無休であり、利用時間は7時から23時となっている。北側には道路を隔てて、集合住宅が位置している。 【ラストマイル】 東京臨海高速鉄道(りんかい線)国際展示場駅からの歩行者ルート沿いに住居は分布していない。
バレーボール (ビーチバレー)	潮風公園 〔仮設〕 (12,000人)	7/24～8/7 9:00～12:50 13:00～14:50 15:00～18:50 20:00～22:50	【競技会場周辺】 潮風公園は、1974年に開園した都立公園であり、日光浴、ジョギング、釣り等の利用もみられる。東北東約1kmに集合住宅が位置している。 【ラストマイル】 東京臨海高速鉄道(りんかい線)東京テレポート駅、東京臨海新交通臨海線(ゆりかもめ)台場駅からの歩行者ルート沿いに住居は分布していない。

出典:「オリンピック競技スケジュール」(2021年2月1日参照 組織委員会ホームページ)をもとに作成

<https://tokyo2020.org/ja/schedule/>

表 9.1.3-3 屋外の敷地内で実施される競技の状況（パラリンピック）

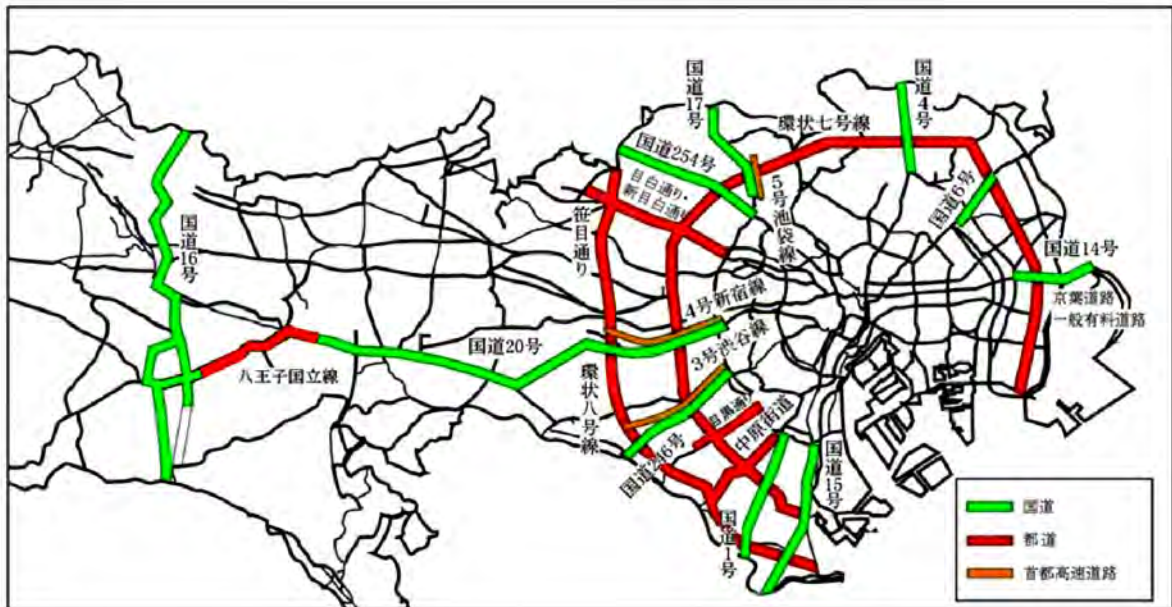
競技等	競技会場/（ケ）ロスキハシテイ	開催日/時間帯	周辺等の状況
開会式・閉会式	新国立競技場（オリンピックスタジアム） 〔新設〕 (68,000人)	8/24、9/5 20:00～23:00	周辺等の状況については、オリンピック（表 9.1.3-2(1)）の「開会式・閉会式」の項参照。
アーチェリー	夢の島公園アーチェリー場〔新設〕 (5,600人)	8/27～8/31、 9/2～9/4 9:00～21:25	周辺等の状況については、オリンピック（表 9.1.3-2(1)）の「アーチェリー」の項参照。
陸上 （トラック）	新国立競技場（オリンピックスタジアム） 〔新設〕 (68,000人)	8/27～9/4 9:30～13:00 19:00～22:00	周辺等の状況については、オリンピック（表 9.1.3-2(1)）の「開会式・閉会式」の項参照。
カヌー	海の森水上競技場 〔新設〕 (12,800人)	9/2～9/4 9:30～12:30	周辺等の状況については、オリンピック（表 9.1.3-2(2)）の「カヌー(スプリント)」の項参照。
自転車 （ロード）	富士スピードウェイ 〔既設〕 (22,000人)	8/31～9/3 8:00～17:15	周辺等の状況については、オリンピック（表 9.1.3-2(2)）の「自転車(ロード)」の項参照。
馬術	馬事公苑〔既設〕 (9,300人)	8/26～8/30 15:00～22:35	周辺等の状況については、オリンピック（表 9.1.3-2(2)）の「馬術」の項参照。
5人制 サッカー	青海アーバンスポーツパーク〔仮設〕 (4,300人)	8/29～8/31、 9/2、9/4 9:00～13:00 16:30～21:00	周辺等の状況については、オリンピック（表 9.1.3-2(4)）の「スポーツクライミング」の項参照。
ボート	海の森水上競技場 〔新設〕 (12,800人)	8/27～8/29 9:30～12:20	周辺等の状況については、オリンピック（表 9.1.3-2(2)）の「カヌー(スプリント)」の項参照。
車いすテニス	有明テニスの森 〔既設〕 (19,400人)	8/27～9/4 11:00～20:00	周辺等の状況については、オリンピック（表 9.1.3-2(4)）の「テニス」の項参照。

出典：「パラリンピック競技スケジュール」（2021年2月1日参照 組織委員会ホームページ）をもとに作成  
<https://tokyo2020.org/ja/paralympics/schedule/>



## ウ. 東京都における取組

東京都では、1995年（平成7年）9月に「東京都道路沿道環境対策検討会」を設置し、国及び関係機関と連携を図りながら、総合的な道路交通騒音対策の検討を進め、1996年（平成8年）10月に道路沿道の環境改善の基本方針をとりまとめた。この基本方針に従い、騒音の実態、沿道の利用状況等からみて早急に総合的な対策を講ずるべき道路として、1997年、2000年及び2004年（平成9年、平成12年及び平成16年）の3回にわたり優先的対策道路区間を選定した。現在、優先的対策道路区間は、図9.1.3-3に示すとおりであり、20路線、総延長238.1kmの優先的対策道路区間において、低騒音舗装の導入や交通規制、交通指導取締りなど各種対策の実施を促進し、道路交通騒音の改善に努めている。



出典：「優先的対策道路区間について」（2021年2月1日参照 東京都ホームページ）

<http://www.kankyo.metro.tokyo.jp/vehicle/noise/priority.html>

図9.1.3-3 優先的対策道路区間位置図

## エ. 東京2020大会に向けた取組

## (ア) 都庁2020アクションプラン

東京都では、大会時の交通混雑緩和のため、都庁自らが取り組む内容を「都庁2020アクションプラン」として策定・公表している。都庁2020アクションプランの取組内容等は、「9.1.1 大気等 (1) 現況調査 4) 調査結果 ウ. 東京2020大会に向けた取組 (イ) 都庁2020アクションプラン」(p.186参照)に示したとおりである。交通混雑緩和は自動車走行に伴う道路交通騒音の低減に効果がある。

## (イ) 輸送計画全般に係る取組

大会輸送については、公共交通機関を最大限活用しながら、大会関係車両には、可能な限り、燃料電池自動車（FCV）等の低公害・低燃費車両を活用するとともに、ドライバーを対象とした研修により、急発進・急ブレーキの抑制などエコドライブの周知徹底を行い、環境負荷の低減を図る。

また、東京都、国及び組織委員会では、東京2020大会開催中における交通混雑緩和に向けた交通需要マネジメント（TDM）の取組を「2020TDM推進プロジェクト」として推進し、安全・円滑かつ効率的で信頼性の高い輸送と都市活動の安定との両立を目指している。

これらの内容等は、「9.1.1 大気等 (1) 現況調査 4) 調査結果 ウ. 東京2020大会に向けた取組 (エ) 輸送計画全般に係る取組」(p.188参照)に示したとおりであり、大会関係車両の走行に伴う道路交通騒音の低減に効果がある。



## (ウ) 東京2020テストイベント

ラストマイル運営や組織委員会との連携に必要な情報の収集・共有・発信方法の検証を主な視点として、都市オペレーションセンター（COC）の試行検証が行われた。その概要等は、表9.1.3-4に示すとおりである。交通や気象予測等の情報、競技スケジュールの変更等、観客の動向に影響を与える情報の共有や情報提供等について、今後、検討を行うこととしている。

表 9.1.3-4 テストイベント（2019年7～9月）における  
ラストマイル運営や東京都と組織委員会との連携に係る主な検証結果及び今後の対応

試行検証の概要	主な検証結果	今後の対応
<ul style="list-style-type: none"> <li>○都市オペレーションセンター（COC）の各拠点（本部・支部・会場内・ラストマイル）に人員を配置し、熱中症患者の同時発生など、想定事案によるシミュレーション訓練を実施。現場と本部、関係者（輸送センター、メインオペレーションセンター（MOC）、救護所、シティキャスト等）との連携を検証 （ビーチバレーボール 7月28日（日））</li> <li>○路上競技でのCOCの情報収集、組織委員会ベニューオペレーションセンター（VOC）との連携の検証 （自転車競技（ロード） 7月21日（日））</li> <li>○ラストマイルCOC職員と会場内COC 職員の連携の検証、会場内COC職員のVOC内での活動、MOC との連携の検証 （ウエイトリフティング 7月6日（土））</li> <li>○現場とCOC本部での連携の検証、輸送センターとの連携の検証 （ボート 8月9日（金））</li> <li>○現場とCOC本部での連携の検証、MOC内でのCOC職員の情報収集の検証 （馬術（総合馬術） 8月13日（火）、14日（水））</li> <li>○会場内COC職員のVOC内での情報収集、輸送センターとの連携、路上競技でのCOCの情報収集、救護所とCOCとの連絡体制の検証 （マラソン 9月15日（日））</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○同時発生事案の対応中に、現場で起きた情報を詳細にデータベース入力することは限界がある。</li> <li>○事案への即時対応のために、本部で把握している交通情報や気象予測等の情報と、現場の観客等の情報を双方でリアルタイムに共有することが必要</li> <li>○事案報告や情報共有において、正確な情報伝達のために報告様式の標準化や伝達すべき事項の整理が必要</li> <li>○競技スケジュールの変更は、観客の動向に影響を与えラストマイル運営に大きく関係するため、会場内でスケジュール変更が予定された段階から、迅速・段階的な情報共有が重要</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○本部等が必要とする情報を明確化し、本部と現場で共有する情報を選別（多数の熱中症患者の発生等、緊急性が高く広範に影響が及ぶ恐れがある情報など）</li> <li>○必要な情報を確実に伝達する運用の工夫（メール等に加えて、電話や無線等でのフォロー）</li> <li>○本部と現場での双方向のコミュニケーション（報告・指示・情報共有等）が円滑となる運用を検証</li> <li>○雑踏事故防止に向け、SNS等を通じた観客への混雑情報の提供方法を検討</li> </ul>

出典：「テストイベントを活用した都における検証の結果について（令和元年9月30日時点）」（東京都オリンピック・パラリンピック準備局・環境局・福祉保健局）

オ. 騒音に関する法令等の基準等

騒音に関する法令等については、表 9.1.3-5 に示すとおりである。

表 9.1.3-5 「環境基本法」に基づく「騒音に係る環境基準」

単位：dB

地域の 類型	当てはめ地域	地域の区分	時間の区分	
			昼間(6～22時)	夜間(22～6時)
A	第一種低層住居専用地域 第二種低層住居専用地域 第一種中高層住居専用地域 第二種中高層住居専用地域 これらに接する地先及び水面	一般の地域	55 以下	45 以下
		2車線以上の車線を有する道路に面する地域	60 以下	55 以下
B	第一種住居地域 第二種住居地域 準住居地域 用途地域の定めのない地域 これらに接する地先及び水面	一般の地域	55 以下	45 以下
		2車線以上の車線を有する道路に面する地域	65 以下	60 以下
C	近隣商業地域 商業地域 準工業地域 工業地域 これらに接する地先及び水面	一般の地域	60 以下	50 以下
		車線を有する道路に面する地域	65 以下	60 以下

- 注1) A : 専ら住居の用に供される地域  
 B : 主として住居の用に供される地域  
 C : 相当数の住居と併せて商業、工業等の用に供される地域  
 2) この基準は航空機騒音、鉄道騒音及び建設作業騒音には適用しない。  
 3) 計画地は工業専用地域であり、指定地域から除外される。

< 幹線交通を担う道路に近接する空間に関する特例 >

幹線交通を担う道路に近接する空間については、上表にかかわらず特例として次表のとおりとする。

単位：dB

基準値	
昼間(6～22時)	夜間(22～6時)
70 以下	65 以下

- 注1) 「幹線交通を担う道路」とは、高速自動車道、一般国道、都道府県道及び市町村道(市町村道にあつては4車線以上の区間に限る)等を表し、「幹線交通を担う道路に近接する空間」とは、以下のように車線数の区分に応じて道路端からの距離によりその範囲を特定する。  
 ・ 2車線以下の車線を有する道路 15m  
 ・ 2車線を越える車線を有する道路 20m  
 2) 個別の住居等において騒音の影響を受けやすい面の窓を主として閉めた生活が営まれていると認められるときは、屋内へ通過する騒音に係る基準(昼間にあつては45デシベル以下、夜間にあつては40デシベル以下)によることができる。なお、騒音の評価手法は、等価騒音レベルによるものとし、時間の区分ごとの全時間を通じた等価騒音レベルによって評価することを原則とする。

出典：「騒音に係る環境基準について」(平成10年9月 環境庁告示第64号)



## (2) 予測

## 1) 予測事項

予測事項は、大会開催中の関係者等の移動による道路交通騒音及び競技実施に伴い発生する音とした。

## 2) 予測の対象時点

予測の対象時点は、東京 2020 大会の開催中とした。

## 3) 予測地域

予測地域は、全競技会場等及びそのラストマイル、輸送ルートの範囲とした。

## 4) 予測手法

予測手法は、東京 2020 大会の開催に当たっての東京都等の取組や活動状況を参考として、関係車両の走行に伴う道路交通騒音の状況を類推するとともに、競技計画をもとに競技会場等から発生する音の状況を類推した。

## 5) 予測結果

## ア. 関係者等の移動による道路交通騒音

東京 2020 大会では、大会開催中に選手やメディア、観客及びスタッフの輸送のために関係車両の走行が生じる。関係車両として使用する車両台数は、表 9.1.3-6 に示すとおり、想定されている。

表 9.1.3-6 使用する車両台数

区 分	使用台数
大会関係者輸送バス車両	最大 2,000 台/日
観客シャトルバス車両	最大 1,100 台/日
フリート車両	オリンピック：約 3,500 台 パラリンピック：約 1,600 台

出典：「輸送運営計画 V2」（2019 年 12 月 組織委員会 東京都）

大会開催中の選手やメディアの輸送に使用するルートを「オリンピック・ルート・ネットワーク (Olympic Route Network：ORN)」「パラリンピック・ルート・ネットワーク (Paralympic Route Network：PRN)」と呼称し、

- ・安全性、定時性を考慮し、信号交差点がなく一般道に比べ事故率も低い高速道路を主として設定する。
- ・一般道においては、交通容量の大きい 4 車線以上の道路を優先して選定する。
- ・最寄りとなる高速道路出入口から競技会場までを最短距離で結ぶ経路を設定する。

を基本コンセプトとして設定し、市民の生活や都市活動に与える影響も含めて考慮して高速道路を主として設定されていることから、一般道沿道への道路交通騒音の低減効果がある。

東京 2020 大会の開催に伴う関係車両の走行に当たっては、可能な限り低公害車を活用するとともに、車両運転者に対するエコドライブの周知徹底を行うことから、関係者等の移動による道路交通騒音の低減が図られる。

観客・大会スタッフについては、各会場別の交通環境や競技時間などを踏まえ、公共交通

機関（鉄道、バス等）及びシャトルバスによる輸送を前提としており、自家用車による来場の抑制を徹底することを目指していることから、会場周辺への道路交通騒音の低減も図られる。

これらのことから、大会開催中の関係車両の走行に伴う騒音を極力低減できるものと予測する。

#### イ. 競技実施に伴い発生する音

##### (ア) 競技会場周辺

屋外の敷地内で競技が行われる競技会場のうち、競技会場周辺 200m 程度の範囲<sup>2</sup>に住宅等が位置しているものは、新国立競技場（オリンピックスタジアム）、横浜スタジアム、有明アーバンスポーツパーク、富士スピードウェイ、馬事公苑、宮城スタジアム、東京スタジアム、茨城カシマスタジアム、横浜国際総合競技場、埼玉スタジアム 2002、霞ヶ関カンツリー倶楽部、陸上自衛隊朝霞訓練場及び有明テニスの森の 13 会場である。

このうち、横浜スタジアム、富士スピードウェイ、馬事公苑、宮城スタジアム、東京スタジアム、茨城カシマスタジアム、横浜国際総合競技場、埼玉スタジアム 2002、霞ヶ関カンツリー倶楽部、陸上自衛隊朝霞訓練場及び有明テニスの森の 11 会場では、類似の競技大会等が行われている。新国立競技場（オリンピックスタジアム）は、新設競技場であるが、ほぼ同じ位置に旧国立競技場が立地しており、類似の競技大会等の実績を有している。

東京 2020 大会の開催に伴い競技会場及びその周辺で音が発生する行為は、

- ①競技の実施（陸上競技におけるスタートの合図、サッカー等のホイッスル、射撃競技における銃声、アナウンス、観客の歓声）
- ②大会の運営（アナウンス、BGM といった場内・場外放送、ハンドマイク等を用いた誘導、観客のざわつき、ミストファン等の設備稼働に伴う音）
- ③報道（報道のための車両の走行、ヘリコプターの飛行）

が考えられる。

競技会場周辺に住宅等が位置している施設では、大半の施設で類似の競技大会の実績を有している。類似の競技実績のない仮設施設として設置される有明アーバンスポーツパークについては、テストイベントを活用した実地検証を東京都と組織委員会が連携して行い、円滑な大会運営のための取組を推進する。

そのため、それらの状況を踏まえ、競技会場の周辺住民に対して、関係機関のホームページや広報誌など様々な媒体を活用して大会スケジュールについて事前周知を図る。

大会開催時には周辺住民からの問合せ・苦情を含めた問題を集約し、必要に応じてメインオペレーションセンター等で共有する体制づくりを検討している。

また、大会における取組を実践的に準備するために、テストイベントを活用した実地検証を東京都と組織委員会が連携して行い、円滑な大会運営のための取組を推進する。

<sup>2</sup> 200m程度の範囲：「東京都環境影響評価技術指針」（平成26年1月 東京都環境局）によると、建設作業騒音については、敷地境界から200mの範囲を調査地域として設定することとしている。競技の実施については建設作業とは異なるものの、騒音の発生・伝搬は同様（一定の範囲から騒音が発生する等）と考え、200mを目安とした。



## (イ) ラストマイル

公共交通機関から競技会場までのラストマイルについては、屋内の敷地内で実施される競技も含めて、極力住宅地内の生活道路を避けたルートが設定されている。

ラストマイルにおいて音が発生する行為は、

- ①観客の誘導（アナウンス、ハンドマイクを用いた誘導、ミストファン等の設備稼働に伴う音、観客のざわつき）
- ②報道（報道のための車両の走行、ヘリコプターの飛行）

が考えられる。

馬事公苑、武蔵野の森総合スポーツプラザ、東京スタジアム、横浜国際総合競技場及び埼玉スタジアム 2002 については、歩行者ルート沿いに住居が分布しており、夜間の時間帯にも競技が行われることから、ラストマイルにはシティキャスト（都市ボランティア）等を適切に配置し、観客の円滑な移動に特に配慮する。また、馬事公苑、東京スタジアム、海の森クロスカントリーコース及び海の森水上競技場においてはシャトルバスの運行も計画している。

ラストマイルの周辺住民に対して、関係機関のホームページや広報誌など様々な媒体を活用して大会スケジュールについて事前周知を図る。大会開催時には周辺住民からの問合せ・苦情を含めた問題を集約し、必要に応じてメインオペレーションセンター等で共有する体制づくりを検討している。

また、大会における取組を実践的に準備するために、テストイベントを活用した実地検証を東京都と組織委員会が連携して行い、円滑な大会運営のための取組を推進する。

これらのことから、大会開催中の大会運営に伴う騒音を極力低減できるものと予測する。

## (3) ミティゲーション

## ア. 輸送ルート沿道

- ・環境負荷の少ない輸送の推進のため、乗用車の大会関係車両に合計 500 台の燃料電池自動車 (FCV) を導入する。他には、プラグインハイブリッド自動車 (PHV) やハイブリッド自動車 (HV) 等を導入し、低公害・低燃費車両の比率を 100%とする。
- ・選手村内を巡回するバス、大規模な会場で、会場内での移動をサポートする車両、聖火リレーの隊列車両やマラソン競技などの先導車等に電気自動車 (EV) を導入する計画である。
- ・ドライバーを対象とした研修により、急発進・急ブレーキの抑制などエコドライブの周知徹底を行い、環境負荷の低減を図る。
- ・大会開催中の大会関係者の選手村から会場間の移動に活用するオリンピック・ルート・ネットワーク (ORN) 及びパラリンピック・ルート・ネットワーク (PRN) を設定する。設定に当たっての基本コンセプトは以下の 3 点である。ORN 及び PRN を設定することにより大会関係車両の安全、円滑、迅速な輸送サービスを提供する。
  - ①安全性、定時性を考慮し、信号交差点がなく一般道に比べ事故率も低い高速道路を主として設定する。
  - ②一般道においては、交通容量の大きい 4 車線以上の道路を優先して選定する。
  - ③最寄りとなる高速道路出入口から競技会場までを最短距離で結ぶ経路を設定する。
- ・大会関係車両の走行に当たっては、可能な限り、燃料電池自動車等の低公害車両を活用する。
- ・東京 2020 大会開催中は、交通需要マネジメント (TDM) のほか、TDM の効果等を踏まえ、状況に応じた段階的・局所的な交通システムマネジメント (TSM) を計画・実施する。
- ・TDM、TSM に関する 2019 年夏の試行を受け、東京 2020 大会の期間中は、大会関係車両、観客の滞在等により交通が増加する見込みであることから TDM による更なる交通量低減と追加対策を実施する。
- ・大会時の交通混雑緩和のため、都庁自らが「都庁 2020 アクションプラン」に取り組んでおり、2019 年夏の試行の取組結果を受け、具体の推進策については、責任部署を定め、実施に取り組むこととしている。

## イ. 競技会場周辺

- ・競技会場の設定においては、既存の会場を活用するとともに、東京 1964 大会時にも競技が行われた馬事公苑、陸上自衛隊朝霞訓練場を活用する。
- ・大会スケジュール等については、関係機関のホームページや広報誌など様々な媒体を活用して競技会場周辺の住民に事前周知を図る。
- ・組織委員会は、大会開催に伴う周辺住民からの問合せ・苦情を含めた問題を集約し、必要に応じてメインオペレーションセンター等で共有する体制づくりを検討している。



## ウ. ラストマイル

- ・観客、会場スタッフの移動には、公共交通機関（鉄道、バス等）及びシャトルバスを最大限活用することにより、小型車両での分散した移動を抑制する。
- ・ラストマイルにはシティキャスト（都市ボランティア）等を適切に配置し、観客の円滑な移動に努める。
- ・馬事公苑、東京スタジアム、海の森クロスカントリーコース及び海の森水上競技場においてシャトルバスの運行を計画する。
- ・大会スケジュール等については、関係機関のホームページや広報誌など様々な媒体を活用して競技会場周辺の住民に事前周知を図る。
- ・組織委員会は、大会開催に伴う周辺住民からの問合せ・苦情を含めた問題を集約し、必要に応じてメインオペレーションセンター等で共有する体制づくりを検討している。

## (4) 評価

## 1) 評価の指標

評価の指標は、関係車両の走行及び大会運営に伴う騒音についての配慮が事業者の実施可能な範囲で最大限行われることとした。

## 2) 評価の結果

## ア. 関係者等の移動による道路交通騒音

選手等の大会関係者を輸送する関係者輸送ルートであるオリンピック・ルート・ネットワーク（ORN）及びパラリンピック・ルート・ネットワーク（PRN）は、市民の生活や都市活動に与える影響も含めて考慮して高速道路を主として設定されていることから、一般道沿道への道路交通騒音の低減効果がある。

関係車両の走行に当たっては、可能な限り低公害車を活用するとともに、車両運転者に対するエコドライブの周知徹底を行うことから、関係者等の移動による道路交通騒音の低減が図られる。

観客・大会スタッフについては、各会場別の交通環境や競技時間などを踏まえ、公共交通機関（鉄道、バス等）及びシャトルバスによる輸送を前提としており、自家用車による来場の抑制を徹底することを目指していることから、会場周辺への道路交通騒音の低減も図られる。

以上のように、道路交通騒音の低減につながるような取組を東京都及び組織委員会が連携して取り組むことから、関係車両の走行に伴う騒音の影響を極力低減する取組が事業者の実施可能な範囲で最大限行われるものとする。

## イ. 競技実施に伴い発生する音

競技の実施に伴い騒音となりうる様々な音の発生が考えられるが、競技会場の周辺住民に対して、関係機関のホームページや広報誌など様々な媒体を活用して大会スケジュールについて事前周知を図る。大会開催時には周辺住民からの問合せ・苦情を含めた問題を集約し、必要に応じてメインオペレーションセンター等で共有する体制づくりを検討している。

また、大会における取組を実践的に準備するために、テストイベントを活用した実地検証を東京都と組織委員会が連携して行い、円滑な大会運営のための取組を推進することとなっている。

以上のように、大会運営に伴い発生しうる騒音について周辺住民等へ配慮する取組を東京都及び組織委員会が連携して取り組むことから、大会運営に伴う騒音についての配慮が事業者の実施可能な範囲で最大限行われるものとする。