

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に係る意見見解書

(有明アーバンスポーツパーク)

平成 31 年 3 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
2.1 大会ビジョン	1
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～	1
3. 東京 2020 大会の概要	2
3.1 大会の概要	2
3.2 東京 2020 大会の環境配慮	2
4. 有明アーバンスポーツパークの概略	4
4.1 目 的	5
4.2 内 容	5
5. 評価書案に対する主な意見及びそれらについての実施者の見解の概要	15
5.1 都民等の意見書の見解	15
6. 実施段階環境アセスメント手続の実施者	18
7. その他	18
7.1 東京 2020 大会に係る実施段階環境アセスメント及びフォローアップの全対象事業 についての実施段階環境アセスメント及びフォローアップの実施予定又は経過	18
7.2 意見見解書を作成した者の氏名及び住所並びに意見見解書の作成の全部又は 一部を委託した場合にあっては、その委託を受けた者の氏名及び住所	18

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

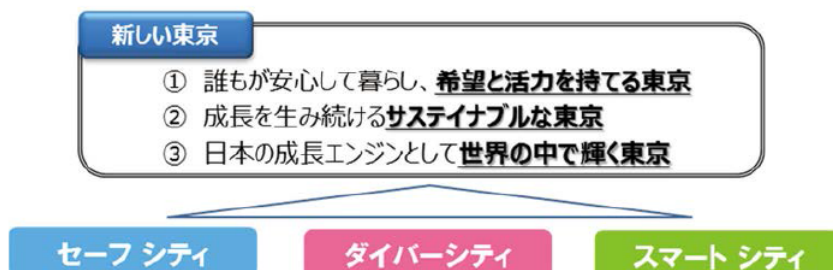


図 2. 2-1 「2020 年に向けた実行プラン」における 3 つのシティ

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」	I C T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・3 R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	・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. 有明アーバンスポーツパークの概略

本評価書案の対象である有明アーバンスポーツパークの概要は、表 4-1 に示すとおりである。

有明アーバンスポーツパークは、(公財)東京オリンピック・パラリンピック競技大会組織委員会が仮設で整備する競技場であり、東京 2020 大会では、オリンピックの自転車競技 (BMX フリースタイル、BMX レーシング)、スケートボード (パーク、ストリート) の会場として利用される計画である。

表 4-1 本施設の概要 (有明アーバンスポーツパーク)

項 目	内 容
競 技	オリンピック：自転車競技 (BMX フリースタイル、BMX レーシング) スケートボード (パーク、ストリート)
所 在 地	東京都江東区有明一丁目
地 域 地 区	用途地域：第一種住居地域 防火・準防火地域：防火地域 その他地域地区等：臨海副都心有明北地区地区計画 (再開発等促進区)
計 画 地 面 積	約 97,000m ²
工事予定期間	2019 年 4 月～2021 年 3 月 (東京 2020 大会後の解体工事を含む期間)
【イメージ図】 平成 30 年 3 月末現在 ※今後変更の可能性あり 	

4.1 目 的

本施設は、組織委員会が東京2020大会時のオリンピックの自転車競技（BMXフリースタイル、BMXレーシング）、スケートボード（パーク、ストリート）会場として必要な仮設施設の整備を行うものである。

4.2 内 容

4.2.1 位 置

評価書案の対象となる本事業を実施する範囲（以下「計画地」という。）の位置は、図4.2-1及び写真4.2-1に示すとおり、東京都江東区有明一丁目にあり、敷地面積は約97,000m²である。

計画地は、有明北地区埋立整備事業として平成18年に埋立てが完了した埋立地であり、「東京港第8次改訂港湾計画」（平成26年12月 東京都）において主に都市機能用地とされているほか、計画地北側は、有明親水海浜公園計画区域となっている。また、計画地の東側には、オリンピックの体操、パラリンピックのボッチャのための有明体操競技場が整備中であり、計画地の南側には、オリンピックのテニス、パラリンピックの車いすテニスのための有明テニスの森が整備中である。

4.2.2 地域の概況

計画地は、東京都が策定した7番目の副都心である臨海副都心の臨海副都心有明北地区地区計画に位置づけられている。臨海副都心は、「水に親しめる緑豊かなまち」「多様で豊かな都市生活のまち」「環境にやさしく魅力あるまち」「安全で災害に強いまち」を基本目標¹としており、「臨海副都心有明北地区まちづくりガイドライン改訂」（平成26年7月 東京都）では、有明北地区は臨海副都心のなかで主として居住機能を担う地区として期待されている。また、住宅とともに商業、業務、サービス、公共公益、文化、レクリエーション等の多様な機能の導入を誘導し、これらの機能がバランスよく複合した新たな市街地を形成していくとしている。

計画地北側には東雲運河がある。また、水とみどりのネットワークを形成するとともに、にぎわい機能の導入を誘導するため、有明親水海浜公園（仮称）が整備される予定である。計画地南東側は居住、商業、業務機能が複合したエリアになっているほか、計画地南側には、にぎわいロードが整備されており、まちの骨格として地区の特色や個性を生かし、魅力のある都市環境を創出するとともに、にぎわいやくつろぎの空間の中心となっていく。

平成30年11月1日現在の江東区の人口は約52万人であり、世帯数は約27万世帯である。²

昼間人口は約61万人であり、就労者など昼間に流入する人口（昼間人口）が夜間人口を上回っているが、東京都江東区有明一丁目においては昼間人口が夜間人口に比べて低い地域となっている。³

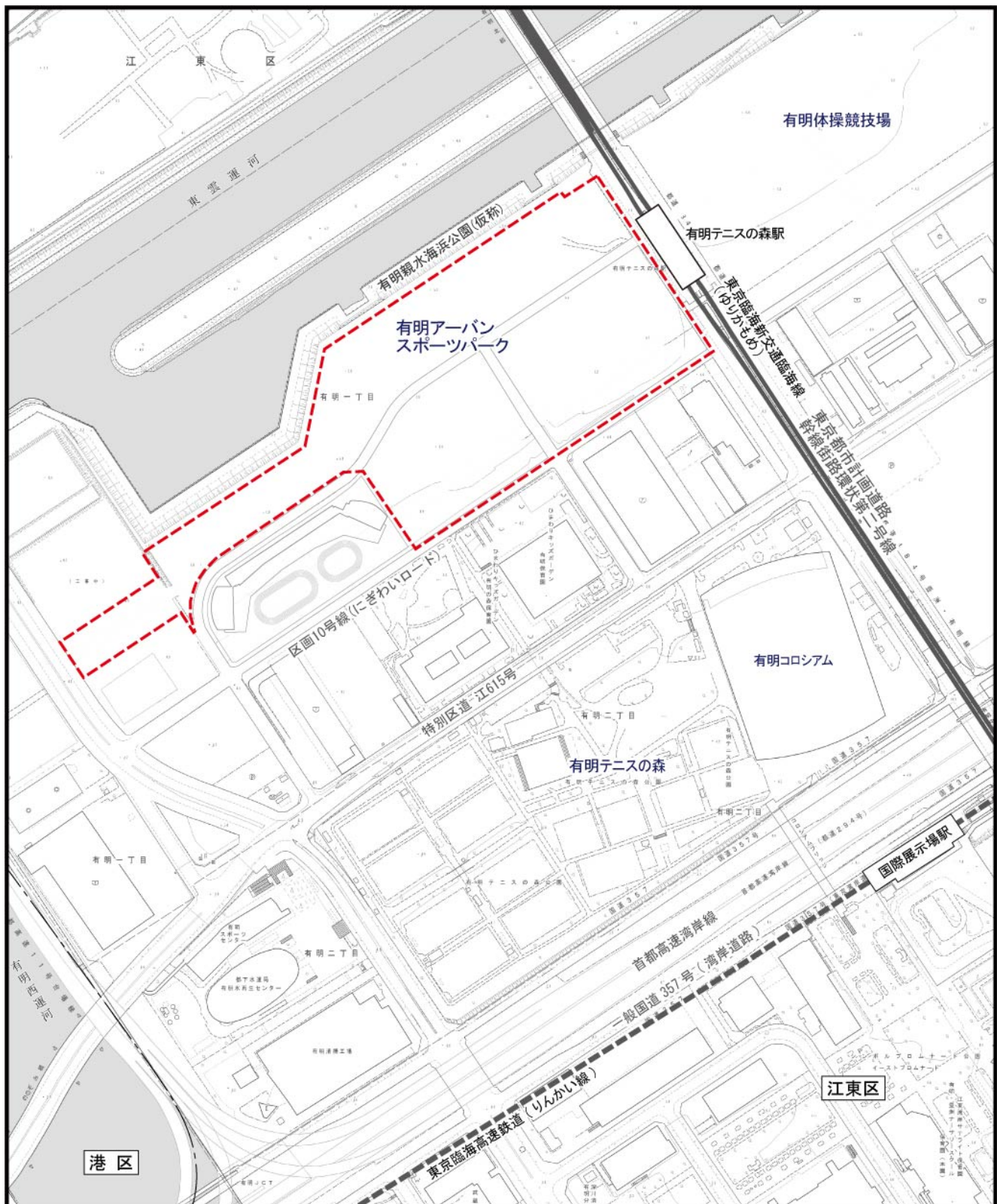
また、産業別事業所数及び従業者数でみると、江東区では卸売業、小売業の事業所が約5千事業所、従業者数が約7万人と最も多く、東京都江東区有明一丁目においては運輸業、郵便業の事業所が17事業所、従業者数が約2千人となっている。⁴

¹出典：「臨海副都心まちづくりガイドライン改訂」（平成28年7月 東京都）

²出典：「江東区の世帯と人口（住民基本台帳による）」（平成30年11月27日参照 江東区ホームページ）
<https://www.city.koto.lg.jp/060305/kuse/profile/shokai/documents/20181101.pdf>

³出典：「平成27年 東京都の昼間人口」（平成30年11月27日参照 東京都ホームページ）
<http://www.toukei.metro.tokyo.jp/tyukanj/2015/tj-15index.htm>

⁴出典：「平成26年経済センサス基礎調査」（平成30年11月27日参照 総務省ホームページ）
<http://www.e-stat.go.jp/SG1/estat/NewList.do?tid=000001072573>



凡 例

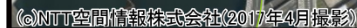
- 計画地
- — — 区界
- 東京臨海新交通
臨海線(ゆりかもめ)
- 東京臨海高速鉄道
(りんかい線)



Scale 1:6,000

0 60 120 240m

図 4.2-1
計画地位置図



- 7 -

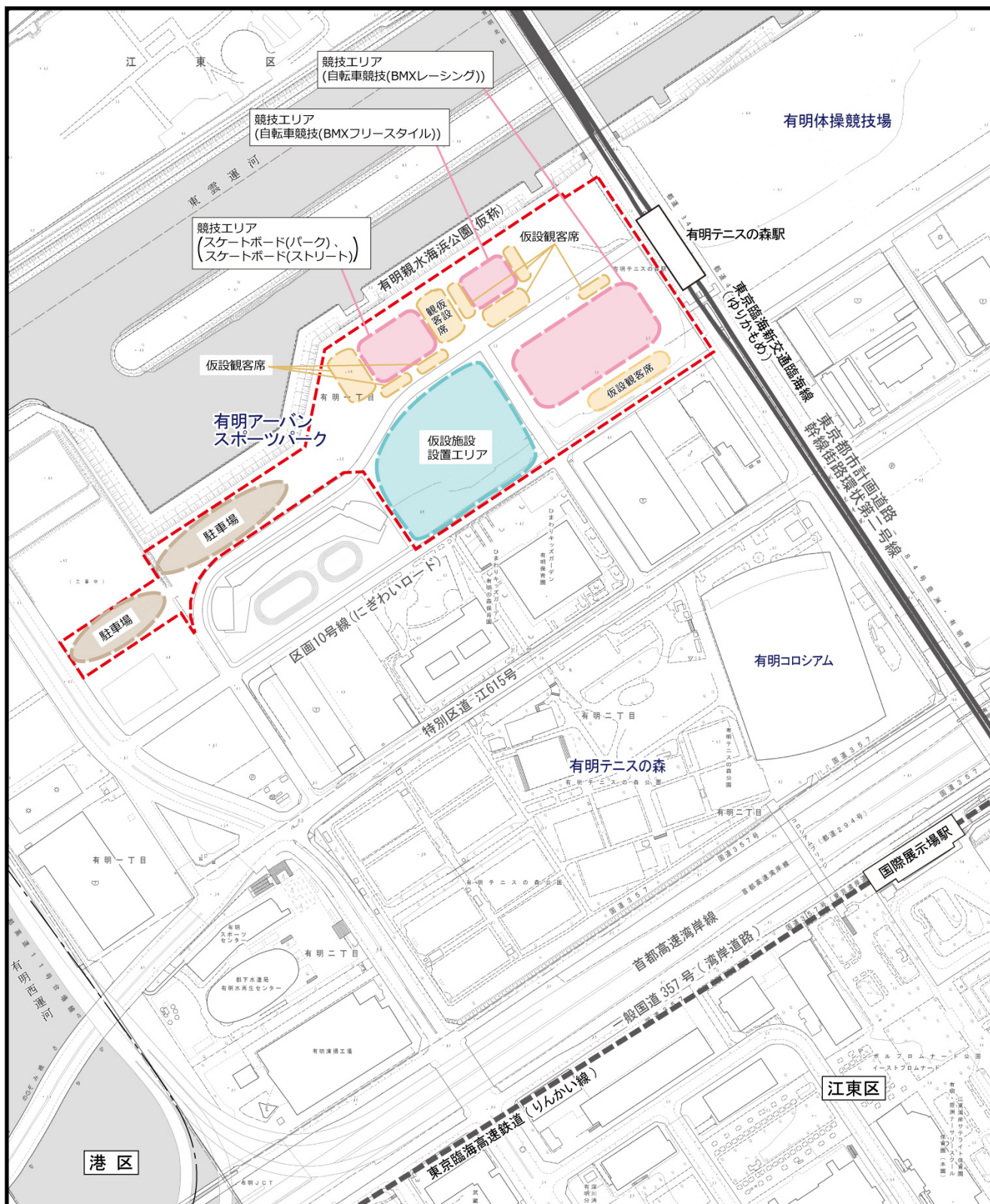
4.2.3 事業の基本計画

大会時の配置計画のイメージ図は、図 4.2-2 に示すとおりである。計画地内に自転車競技（BMX フリースタイル、BMX レーシング）、スケートボード（パーク、ストリート）の 4 つの競技エリアを配置し、各競技エリアの周囲に仮設観客席（最大で高さ約 20.5m）を整備する。また、大会の運営のため、観客、アスリートやメディア関係等の施設として、敷地内のオープンスペースにプレハブやテント等の仮設施設を配置するほか、計画地の西側に大会関係者用の駐車場を配置する計画である。

各競技エリアのイメージ図は、図 4.2-3(1)～(3)に示すとおりである。

主な仮設施設である仮設観客席⁵の断面図は、図 4.2-4(1)～(3)に示すとおりである。仮設観客席の設置予定座席数は、自転車競技（BMX レーシング）が 5,000 席、自転車競技（BMX フリースタイル）が 3,000 席、スケートボード（パーク、ストリート）が 7,000 席である。なお、自転車競技（BMX フリースタイル）では、観客席の 3,000 人に立ち見の 3,600 人を加えた 6,600 人が競技観戦する。

⁵ 仮設観客席については、建築基準法に基づく基準を満足する計画である。



凡 例

- 計画地
- 区界
- 東京臨海新交通
臨海線(ゆりかもめ)
- 東京臨海高速鉄道
(りんかい線)



Scale 1:6,000

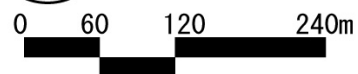


図 4.2-2 配置計画図



図 4.2-3(1) 自転車競技 (BMX フリースタイル) のイメージ図
(平成 30 年 3 月末現在 ※今後変更の可能性あり)



図 4.2-3(2) 自転車競技 (BMX レーシング) のイメージ図
(平成 30 年 3 月末現在 ※今後変更の可能性あり)



図 4.2-3(3) スケートボード (パーク、ストリート) のイメージ図
(平成 30 年 3 月末現在 ※今後変更の可能性あり)



図 4.2-4(1) 断面図（自転車競技（BMX フリースタイル））



図 4.2-4(2) 断面図（自転車競技（BMX レーシング））



図 4.2-4(3) 断面図（スケートボード（パーク、ストリート））

4.2.4 施工計画

以下の施工計画（工事工程、施工方法の概要、工事用車両、建設機械）については、現時点での予定であり、今後、変更がありうる。

(1) 工事工程

東京 2020 大会前の仮施設整備については、2019 年に着工し、2020 年 7 月までを見込む計画である。また、東京 2020 大会後の仮施設の解体工事は、大会後から 2021 年 3 月までの 7 か月を見込む計画である。

工事工程は、表 4.2-2 に示すとおりである。

表 4.2-2 工事工程（予定）

工種/工事月	6			12			18			24		
競技エリア工事												
その他仮設工事												
解体工事												

(2) 施工方法の概要（予定）

1) 競技エリア工事

計画地に隣接する有明体操競技場整備に伴う建設発生土を有明アーバンスポーツパーク会場に運び込んでおり、自転車競技（BMX レーシング）の競技エリアの基礎材料として使用して、コース造成を行う。

自転車競技（BMX フリースタイル）の競技エリアは、単管とベニヤ板で組んだステージの上に、競技で使用するパーツ（ランプ等）を設置して構築する。

スケートボード（パーク）の競技エリアは現状地盤を約 3m 掘削し、コンクリート舗装を敷設して整備する。また、スケートボード（ストリート）は現状地盤を約 1.5m 掘削し、コンクリート舗装を敷設して整備する。

2) その他仮設工事

その他の仮施設として、観客席、プレハブ、テント、ユニットハウス及びセキュリティフェンスの設置等を行う。

3) 解体工事

仮施設を撤去し、計画地内の原状回復を行う。

(3) 工事用車両

工事用車両の主な走行ルートは、図 4.2-5 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、工事用車両は、主に首都高速湾岸線及び一般国道 357 号（湾岸道路）を利用する計画とし、東京都市計画道路幹線街路環状第二号線、都道 304 号日比谷豊洲埠頭東雲町線（有明通り）、都道 484 号豊洲有明線を通り、計画地へ出入場する計画である。

工事用車両台数のピークは、東京 2020 大会前については、工事着工後 12 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 41 台/日、小型車 74 台/日、合計 115 台/日を予定している。また、計画地周辺に位置する有明アリーナ、有明体操競技場、有明テニスの森（有明コロシアム改修工事を含む）及び IBC/MPC 整備に伴う工事用車両との合計台数のピークは、有明アー

バンススポーツパーク工事着工後 3 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 378 台/日、小型車 487 台/日、合計 865 台/日を予定している。東京 2020 大会後については、工事着工後 20 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 84 台/日、小型車 105 台/日、合計 189 台/日を予定している。また、計画地周辺に位置する IBC/MPC の仮施設解体工事に伴う工事用車両との合計台数のピークは、有明アーバンススポーツパーク工事着工後 18 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 162 台/日、小型車 486 台/日、合計 648 台/日を予定している。

(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. 2-3 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（第 2 次基準値以上）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計画である。

表 4. 2-3 主な建設機械（予定）

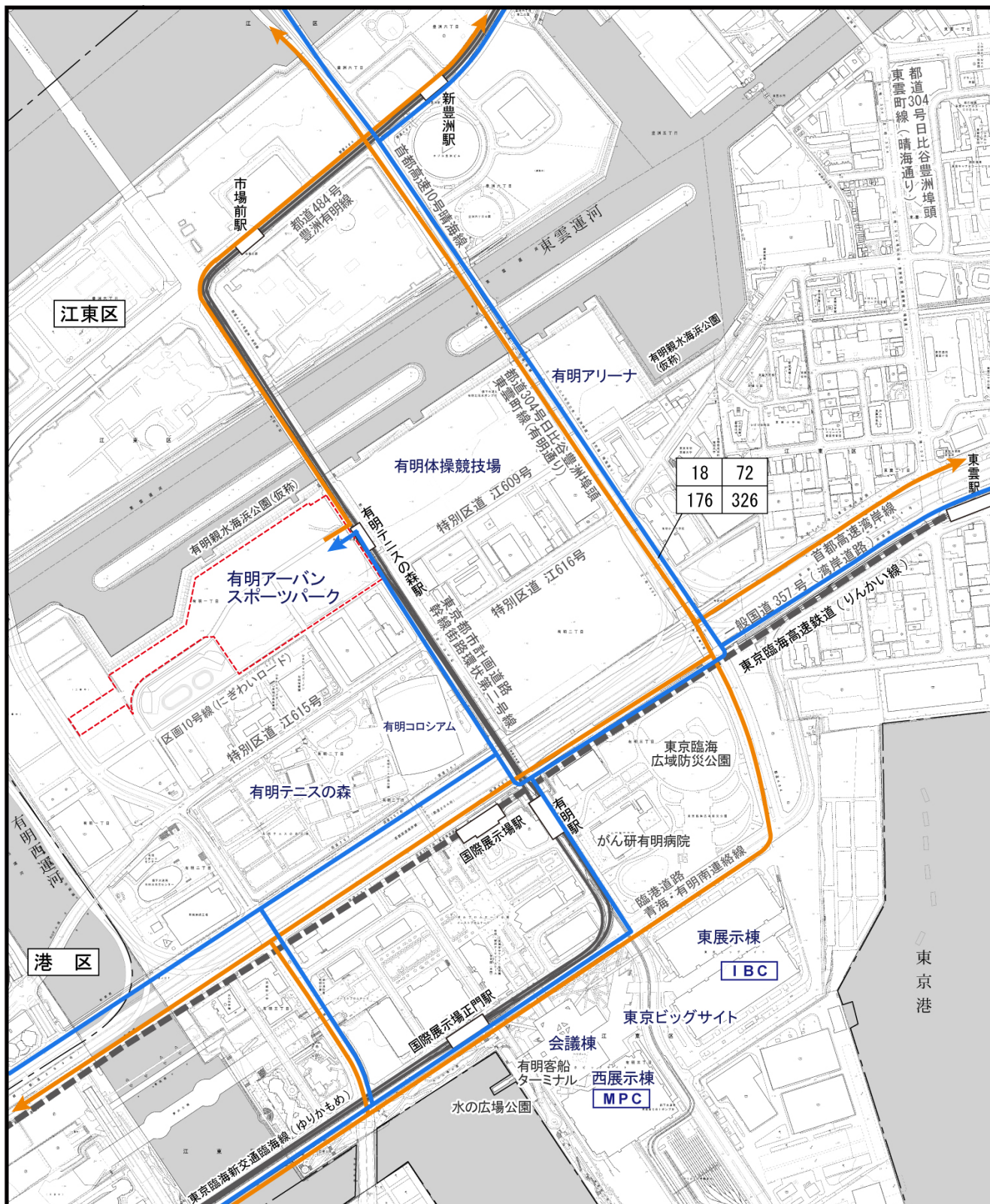
工 種	主な建設機械
競技エリア工事	ブルドーザ、バックホウ
その他仮設工事	ラフタークレーン、バックホウ
解体工事	ラフタークレーン、バックホウ

注) 建設機械の種類等は今後変更の可能性がある。

(5) 工事中の廃棄物等処理計画

建設工事に伴い発生する建設廃棄物は、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、再生利用可能な建設廃棄物については積極的に再資源化に努め、再生利用が困難なものについては適切な処理を行う計画である。また、工事に伴う建設発生土は、工事間での利用調整、または受入基準への適合を確認の上で東京都建設発生土再利用センター等へ運搬して再利用を図る計画である。

なお、大会後の仮施設の解体工事については、仮施設の資材等を可能な限り再利用する計画を検討中である。



凡 例

- 計画地
- 区界
- 東京臨海新交通
臨海線（ゆりかもめ）
- 東京臨海高速鉄道
（りんかい線）
- ➡ 工事車両集中ルート
- ➡ 工事車両発生ルート

工事車両（集中） 交通量（台/日）	工事車両（発生） 交通量（台/日）
工事車両（集中） 交通量（台/日）	工事車両（発生） 交通量（台/日）

※）上段は有明アーバンスポーツパーク整備の車両台数、下段は有明アリーナ、有明体操競技場、有明テニスの森整備（有明コロシアム改修工事を含む）、IBC/MPC 整備に伴う工事車両との合計台数を示す。



Scale 1:12,500

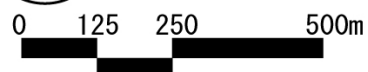


図 4.2-5
工事車両の走行ルート

5. 評価書案に対する主な意見及びそれらについての実施者の見解の概要

評価書案について都民等から提出された意見書の件数は、表 5-1 に示すとおりである。

表5-1 意見書の件数

意見書	件数
都民等からの意見書	1

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。

5.1 都民等の意見書の見解

(1) 環境影響評価の項目に関するもの

項目	1. 大気等
意見の内容	実施者の見解
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については周辺の大気環境への影響が小さく、環境評価の指標を満足するとしているが、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いる。ついては、工事用車両からの土砂や粉じんの飛散防止、低公害型の工事用車両の採用、工事用車両が一時的に集中しないような計画的かつ効率的な運行管理等、環境保全のための措置の徹底を図られたい。	工事用車両の走行ルートは、沿道環境への配慮のため、沿道に住居等が比較的存在しない湾岸道路等を極力利用する計画としています。また、工事用車両の走行に当たっては、土砂や粉じんの飛散防止のため、必要に応じて出入口付近でタイヤ洗浄を実施するほか、低公害型の工事用車両の使用、工事用車両が一時的に集中しないよう、計画的かつ効率的な運行管理、アイドリングストップ等のエコドライブ実施等に努める計画としています。

項目	2. 騒音・振動
意見の内容	実施者の見解
工事用車両の走行に伴う道路交通騒音・振動に関しては、計画的かつ効率的な運行管理に努めるとともに、アイドリングストップ等エコドライブの徹底など、騒音・振動の発生抑制に努められたい。また、開催前及び開催後における建設機械の稼動に伴う騒音・振動の影響は少ないと予測しているが、近隣には教育施設、福祉施設等の公共施設や集合住宅が立地する環境を考慮し、近隣住民からの苦情等には、窓口を設置するなど真摯に対応されたい。	工事用車両の走行ルートは、沿道環境への配慮のため、沿道に住居等が比較的存在しない湾岸道路等を極力利用するとともに、工事用車両の走行に当たっては、法定・規制速度の遵守、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等により、工事用車両の走行に伴う道路交通騒音・振動の影響の低減に努める計画としています。 また、公衆の見やすい場所に現場事務所等の連絡先を表示し、住民からの問い合わせに対しては、迅速かつ適切な対応を行う計画としています。

項目	3. 廃棄物
意見の内容	実施者の見解
施設整備により発生する廃棄物や競技大会後撤去予定の設備については、全てリユース（再使用）・リサイクル（再生利用）されたい。	施設整備に当たっては、可能な限りレンタルやリースを活用するとともに、施設整備や競技大会後の施設の撤去により発生する建設廃棄物等については再資源化施設への搬出等により、極力リユース（再使用）・リサイクル（再生利用）に努めます。

項目	4. 交通渋滞
意見の内容	実施者の見解
環状 2 号線を始めとした地区内主要道路において、工事関連車両の待機や違法駐車等が生じることのないよう、工事仮設計画を十分に検討されたい。 有明地区においては、有明アリーナ、有明テニスの森など各競技施設が整備されるほか、民間による開発も行われている。地域内における各種工事が同時施工されることから、工事車両の集中、工事現場周辺の渋滞対応や駐車対策等の環境保全について、関係者により設けられた協議の場（有明北地区工事連絡会）において相互に連携、調整を行い、工事を円滑に遂行されたい。	工事用車両の走行ルートについては、交通渋滞による影響を軽減するため、極力、生活道路の利用を回避し、湾岸道路等を利用する計画としています。 また、工事の実施に当たっては、工事用車両の集中を避けるため、可能な限り工事工程の平準化に努めるほか、交通整理員の配置等により、周辺交通への影響の低減に努めます。 さらに、関係者により設けられた協議の場（有明北地区工事連絡会）等において、有明北地区における他の会場等との情報共有を行い、建設の状況を十分把握した上で、本工事の工事車両運行計画を作成していきます。

項目	5. 交通安全
意見の内容	実施者の見解
工事用車両について「特に児童の登校時間（7：30～8：30）において交通安全に配慮する」とあるが、近隣の保育所の登園は7：00には始まるので、7：00頃から歩行者の安全確保を徹底すること。また、開催中においても、歩行者の安全確保を徹底されたい。 工事用車両の主な走行ルートは（図 7. 2－5）となっているが、都道 4 8 4 号豊洲有明線と交差する江東区道江 6 1 5 号及び 6 1 6 号線については、通学路の安全確保のため現在、特殊車両の通行を原則禁止しているので、ルート計画では十分に注意されたい。 地域内における各種工事が同時施工されることから、工事車両の集中、歩行者・車両通行等の交通安全に配慮するよう、関係者により設けられた協議の場（有明北地区工事連絡会）において、関係者相互に連携、調整を行い、工事を円滑に遂行されたい。	近隣の保育所の登園時間帯も考慮して、登校時間帯（7：00～8：30）は特に歩行者の安全確認等の安全確保を徹底する計画とします。 また、工事用車両の走行ルートは、特別区道 江 615 号及び江 616 号を利用せず、工事用車両の出入口についても東京都市計画道路幹線街路環状第二号線側に限定する計画としています。 さらに、関係者により設けられた協議の場（有明北地区工事連絡会）等において、有明北地区における他の会場等との情報共有を行い、建設の状況を十分把握した上で、本工事の工事車両運行計画を作成していきます。

項目	6. 全般事項
意見の内容	実施者の見解
景観法に基づく江東区都市景観条例及び江東区景観計画を確認のうえ、江東区の景観担当部署と事前協議されたい。 日照の障害、電波障害及び工事中の振動、騒音等について、周辺の生活環境に十分に配慮してすすめられたい。また、近隣関係住民への周知の徹底と要望・意見等があれば調整をし、良好な近隣関係の保持に努められたい。 KOTO 低炭素プラン（江東区地球温暖化対策実行計画区域施策編）に掲げる温室効果ガス削減の取り組みを踏まえた施工計画とし、競技大会後の解体についても同様に配慮されたい。	景観については、本計画は仮設施設として一時的に建設されるものであり、恒常的に影響を及ぼすおそれはないと考えますが、条例等を踏まえ、引き続き、江東区の景観担当部署と協議を重ね、適切に対応していきます。 日照障害及び電波障害については、本計画で整備する仮設建築物の最高高さを抑えること、工事中の振動及び騒音については、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、周辺の生活環境に十分に配慮する計画としています。また、工事の実施に当たっては、近隣説明による周知を実施するとともに、公衆の見やすい場所に現場事務所等の連絡先を表示し、住民からの問い合わせに対しては、迅速かつ適切な対応を行い、良好な近隣関係の保持に努める計画としています。 また、競技大会後の解体工事も含め、工事の実施に当たっては、KOTO 低炭素プラン（江東区地球温暖化対策実行計画区域施策編）も踏まえ、不要なアイドリングの防止等、温室効果ガス削減に努める計画としています。

6. 実施段階環境アセスメント手続の実施者

〔実施者〕

名 称：東京都

代表者：東京都知事 小池 百合子

所在地：東京都新宿区西新宿二丁目 8 番 1 号

7. その他

7.1 東京 2020 大会に係る実施段階環境アセスメント及びフォローアップの全対象事業についての実施段階環境アセスメント及びフォローアップの実施予定又は経過

有明アーバンスポーツパークの実施段階環境アセスメントの経過は、表 7.1-1 に示すとおりである。

表 7.1-1 有明アーバンスポーツパーク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 26 年 3 月 28 日
意見を募集した日	平成 26 年 3 月 28 日～平成 26 年 4 月 16 日
都民の意見	82 件 ^{注)}
調査計画書審査意見書が送付された日	平成 26 年 5 月 29 日
環境影響評価書案が公表された日	平成 31 年 1 月 10 日
意見を募集した日	平成 31 年 1 月 10 日～平成 31 年 2 月 8 日
都民等の意見	1 件

注) 環境影響評価調査計画書は、都内の全会場等を対象として、意見募集を実施した。

7.2 意見見解書を作成した者の氏名及び住所並びに意見見解書の作成の全部又は一部を委託した場合にあっては、その委託を受けた者の氏名及び住所

〔作成者〕

名 称：東京都

代表者：東京都知事 小池 百合子

所在地：東京都新宿区西新宿二丁目 8 番 1 号

〔受託者〕

名 称：日本工営株式会社

代表者：代表取締役社長 有元 龍一

所在地：東京都千代田区九段北一丁目 14 番 6 号

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24関公第269号）を得て作成した東京都地形図（S=1：2,500）を使用（30都市基交第132号）して作成したものである。
無断複製を禁ずる。

平成 31 年 3 月発行

登録番号 (29) 107

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に係る意見見解書

(有明アーバンスポーツパーク)

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。

