

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

（海の森クロスカントリーコース）

平成 29 年 2 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. 海の森クロスカントリーコースの概略	3
4.1 目 的	4
4.2 内 容	4
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	19
7. その他	19
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	19
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	19

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 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

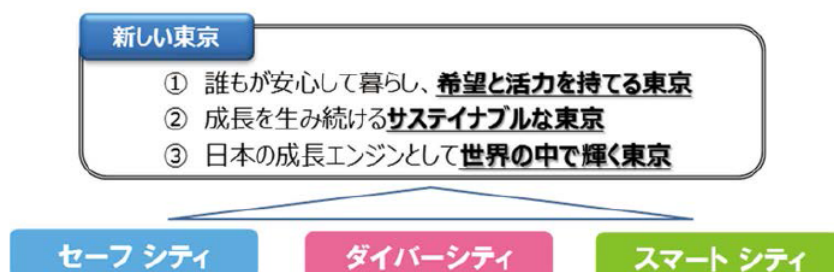


図 2. 2-1 「2020 年に向けた実行プラン」における 3 つのシティ

3. 東京 2020 大会の概要

3.1 大会の概要

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」	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

4. 海の森クロスカントリーコースの概略

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】  Equestrian Eventing (Cross-Country) Sea Forest Cross-Country Course	

4.1 目 的

海の森クロスカンントリーコースは、東京2020大会において、オリンピックの仮設の馬術（総合馬術：クロスカンントリー）会場として、（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競技施設を計画している。

本事業は、海の森クロスカンントリーコース整備のうち、競技コースとなる芝コースやウォームアップエリアの整備、障害物を設置するものである。

なお、会場の整備としては、芝コースやウォームアップエリア以外に諸室（プレハブまたはテント）等の競技関連施設も仮設により整備する計画であるが、これらの競技関連施設の整備計画については、現時点で未定であり、本評価書案で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対象としている。

4.2 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。

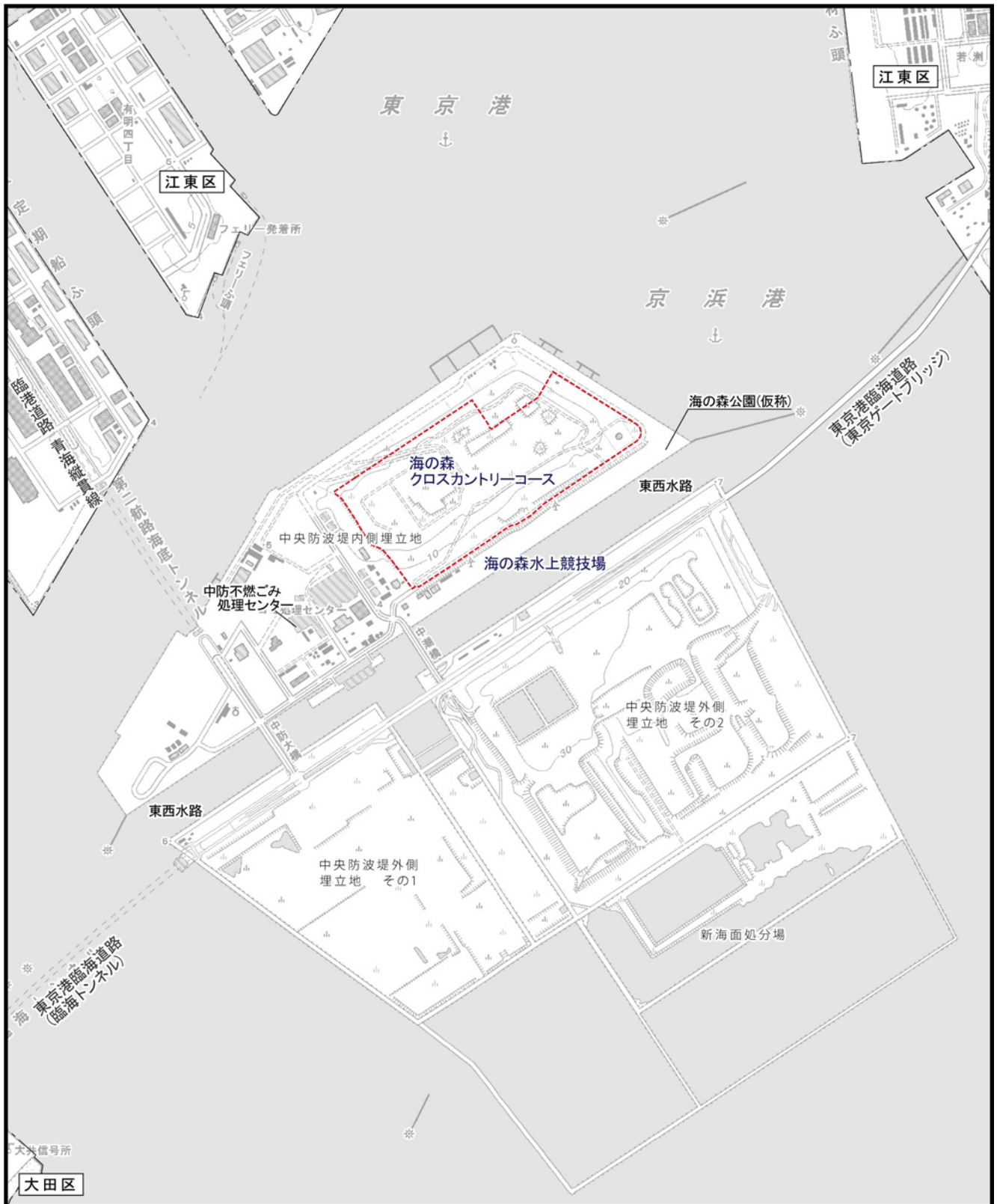
計画地は、中央防波堤内側埋立地に位置し、海の森公園（仮称）の予定地内となっている。また、計画地の南側にはオリンピックのボート及びカヌー（スプリント）、パラリンピックのボート及びカヌーのための海の森水上競技場が整備される計画である。

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

0 250 500 1,000m

図 4.2-1 計画地位置図



凡 例

 計画地



Scale 1:25,000

0 250 500 1,000m

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

海の森クロスカントリーコースのイメージ図は、図 4.2-2 に示すとおりである。

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 4.2-3 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。



図 4.2-2 大会時イメージ図



凡 例

計画地

バス路線

波 01

バス停

歩行者動線



Scale 1:25,000

0 250 500 1,000m

図 4.2-3 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 4.2-4 に示すとおりスダジイ、タブノキ、エノキ等約 24 万本の植樹を行ってきた。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改変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、植樹エリアの改変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（植樹エリアの改変の影響低減）

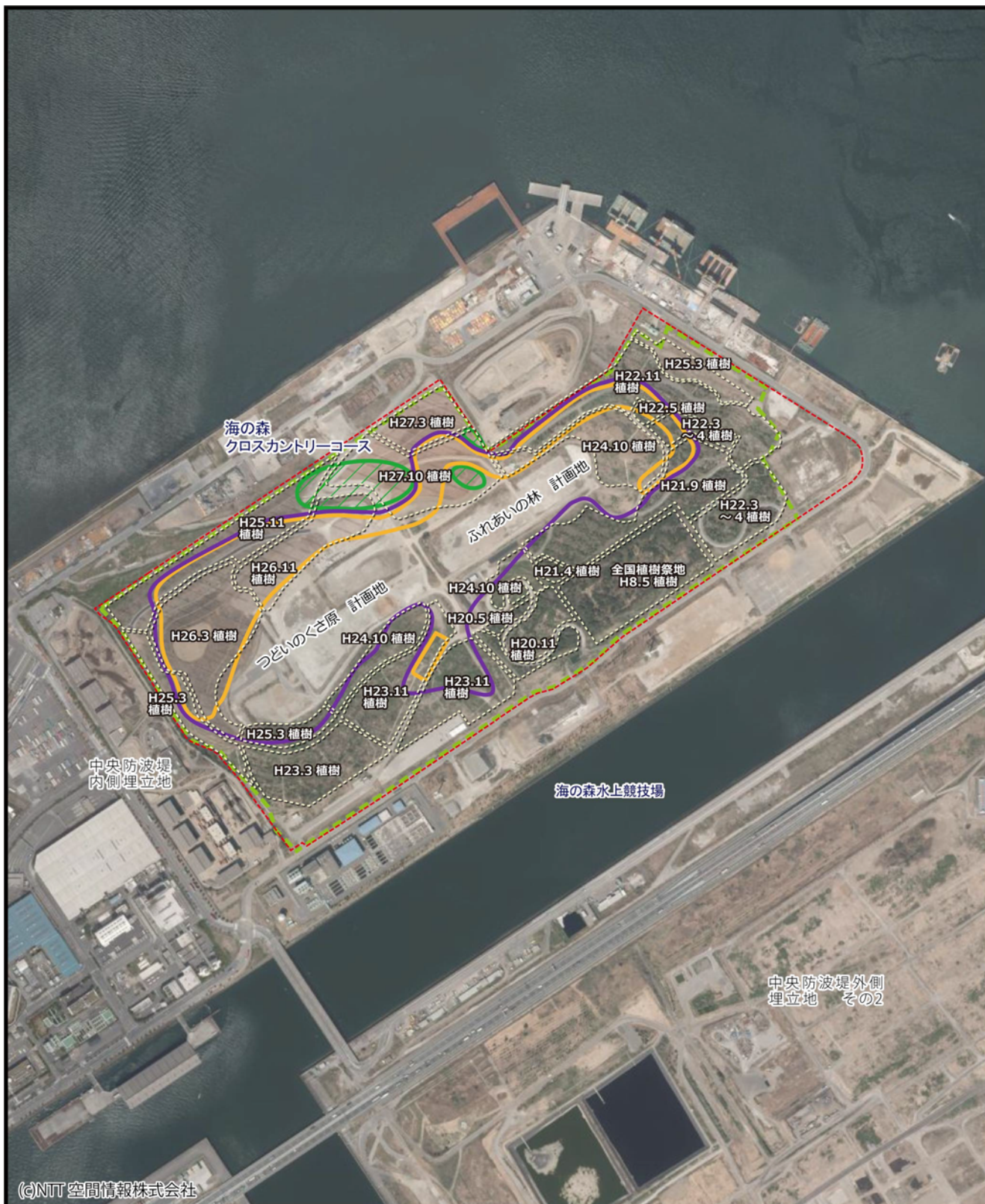
<芝コースについて>

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。



(©)NTT 空間情報株式会社

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

0 100 200 400m

図 4.2-4 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4.2-5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、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）

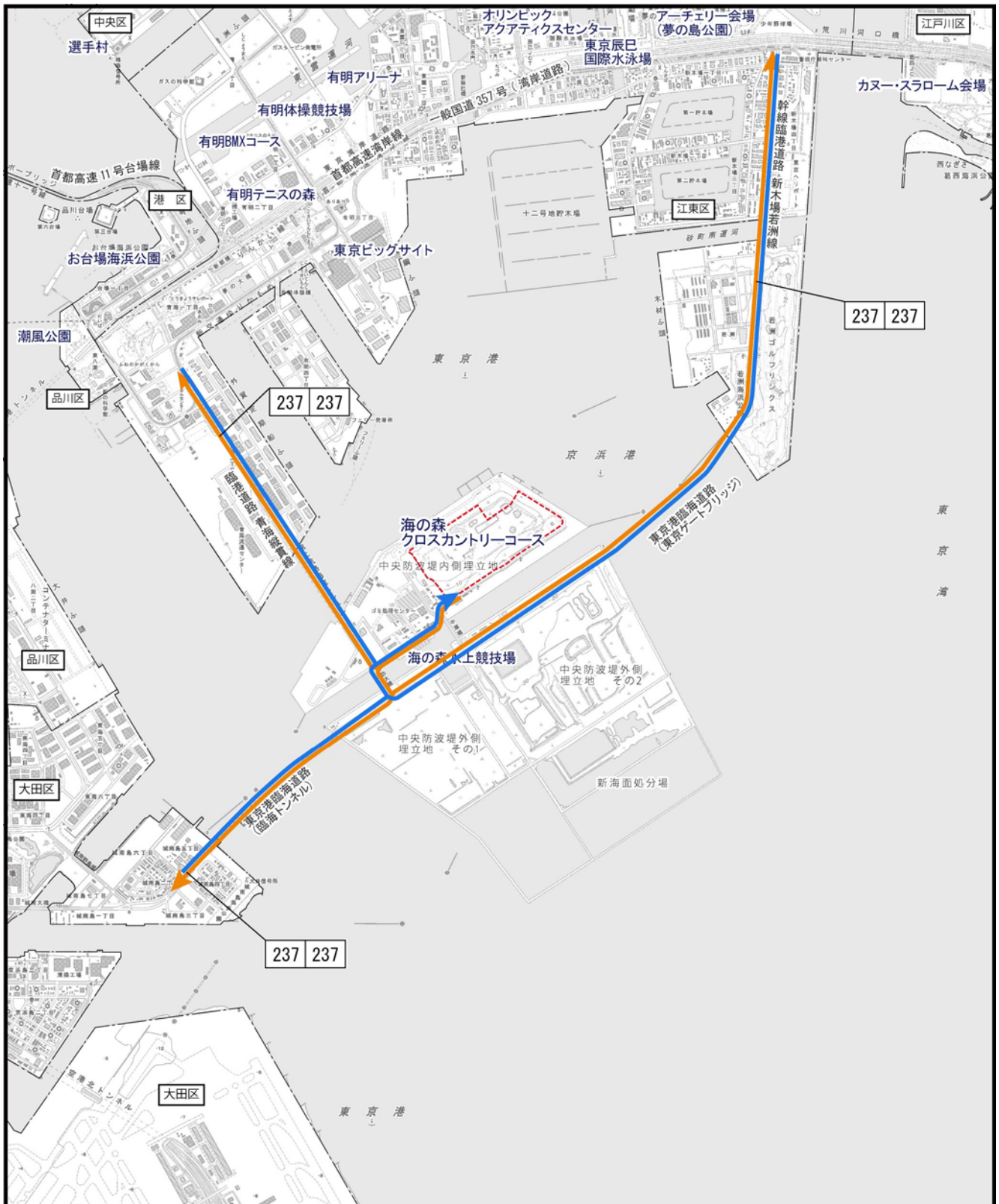
工 種	主な建設機械
樹木移植工	バックホウ、高所作業車、チェーンソー
造成工	バックホウ、ブルドーザー、振動ローラー
路盤工（芝コース）	バックホウ、ブルドーザー、振動ローラー
芝張工（芝コース）	－
芝張工（障害物周り・ウォームアップエリア）	－
障害物設置工（テストイベント用）	バックホウ
障害物設置工（本大会用）	バックホウ
仮設散水設備設置工	バックホウ

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

0 500 1,000 2,000m

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 4.2-5
工事用車両の走行ルート

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意見の件数は、表 5-1 に示すとおりである。

表5-1意見の件数の内訳

意見等	件数
都民等からの意見書	4

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
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移動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。	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。 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。

項目	2. 水質等
意見の内容	実施者の見解
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。	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。

項目	3. 土壌
意見の内容	実施者の見解
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。	計画地は、廃棄物層の上位に土壌が覆土されておりますが、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。 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。

項目	4. 生物・生態系、緑
意見の内容	実施者の見解
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。	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。 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。

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
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の抑制は、国際的な緊急課題である。 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。 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。	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。

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。

項目	9. 交通安全
意見の内容	実施者の見解
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。	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。 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。

(2) その他

項目	1. 埋立地の帰属に関する事
意見の内容	実施者の見解
(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。 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。	(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。
(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。	(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。

項目	2. 計画地に関すること
意見の内容	実施者の見解
(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。 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。 波から身を守る為には上に逃げなければなりません。 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。 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います。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。 まずは、波にのまれない、その対策が必要と考えます。	(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。 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。
(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。 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。 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います。 どうか、ご再考えください。	(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。 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。

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

海の森クロスカントリーコース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 海の森クロスカントリーコース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 28 年 12 月 16 日
意見を募集した日	平成 28 年 12 月 16 日～平成 29 年 1 月 29 日
都民等の意見	4 件

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 29 年 2 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に係る意見見解書

(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。

