

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事業計画概要報告書

オリンピックスタジアム

青海アーバンスポーツパーク

大井ホッケー競技場

海の森クロスカントリーコース

海の森水上競技場

カヌー・スラロームセンター

夢の島公園アーチェリー場

東京アクアティクスセンター

東京辰巳国際水泳場

釣ヶ崎海岸サーフィンビーチ

陸上自衛隊朝霞訓練場

平成 31 年 3 月

東 京 都

目 次

[オリンピックスタジアム]

1. オリンピックスタジアムの計画の目的及び内容 1-1
 - 1.1 目的 1-1
 - 1.2 オリンピックスタジアムの計画の策定に至った経過 1-1
 - 1.3 内容 1-1
2. 環境影響評価の検討（オリンピックスタジアム） 1-8

[青海アーバンスポーツパーク]

1. 青海アーバンスポーツパークの計画の目的及び内容 2-1
 - 1.1 目的 2-1
 - 1.2 青海アーバンスポーツパークの計画の策定に至った経過 2-1
 - 1.3 内容 2-1
2. 環境影響評価の検討（青海アーバンスポーツパーク） 2-7

[大井ホッケー競技場]

1. 大井ホッケー競技場の計画の目的及び内容 3-1
 - 1.1 目的 3-1
 - 1.2 大井ホッケー競技場の計画の策定に至った経過 3-1
 - 1.3 内容 3-1
2. 環境影響評価の検討（大井ホッケー競技場） 3-7

[海の森クロスカントリーコース]

1. 海の森クロスカントリーコースの計画の目的及び内容 4-1
 - 1.1 目的 4-1
 - 1.2 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 4-1
 - 1.3 内容 4-1
2. 環境影響評価の検討（海の森クロスカントリーコース） 4-7

[海の森水上競技場]

1. 海の森水上競技場の計画の目的及び内容 5-1
 - 1.1 目的 5-1
 - 1.2 海の森水上競技場の計画の策定に至った経過 5-1
 - 1.3 内容 5-1
2. 環境影響評価の検討（海の森水上競技場） 5-7

[カヌー・スラロームセンター]

1. カヌー・スラロームセンターの計画の目的及び内容 6-1
 - 1.1 目的 6-1
 - 1.2 カヌー・スラロームセンターの計画の策定に至った経過 6-1
 - 1.3 内容 6-1
2. 環境影響評価の検討（カヌー・スラロームセンター） 6-8

[夢の島公園アーチェリー場]

1. 夢の島公園アーチェリー場の計画の目的及び内容 7-1
 - 1.1 目的 7-1
 - 1.2 夢の島公園アーチェリー場の計画の策定に至った経過 7-1
 - 1.3 内容 7-1
2. 環境影響評価の検討（夢の島公園アーチェリー場） 7-7

[東京アクアティクスセンター]

1. 東京アクアティクスセンターの計画の目的及び内容 8-1
 - 1.1 目的 8-1
 - 1.2 東京アクアティクスセンターの計画の策定に至った経過 8-1
 - 1.3 内容 8-1
2. 環境影響評価の検討（東京アクアティクスセンター） 8-8

[東京辰巳国際水泳場]

1. 東京辰巳国際水泳場の計画の目的及び内容 9-1
 - 1.1 目的 9-1
 - 1.2 東京辰巳国際水泳場の計画の策定に至った経過 9-1
 - 1.3 内容 9-1
2. 環境影響評価の検討（東京辰巳国際水泳場） 9-7

[釣ヶ崎海岸サーフィンビーチ]

1. 釣ヶ崎海岸サーフィンビーチの計画の目的及び内容 10-1
 - 1.1 目的 10-1
 - 1.2 釣ヶ崎海岸サーフィンビーチの計画の策定に至った経過 10-1
 - 1.3 内容 10-1
2. 環境影響評価の検討（釣ヶ崎海岸サーフィンビーチ） 10-8

[陸上自衛隊朝霞訓練場]

1. 陸上自衛隊朝霞訓練場の計画の目的及び内容	11-1
1.1 目的	11-1
1.2 陸上自衛隊朝霞訓練場の計画の策定に至った経過	11-1
1.3 内容	11-1
2. 環境影響評価の検討（陸上自衛隊朝霞訓練場）	11-8

[オリンピックスタジアム]

1. オリンピックスタジアムの計画の目的及び内容
2. 環境影響評価の検討（オリンピックスタジアム）

1. オリンピックスタジアムの計画の目的及び内容

1.1 目 的

オリンピックスタジアムは、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。）では、オリンピック及びパラリンピックの開・閉会式のほか、オリンピックの陸上競技及びサッカー、パラリンピックの陸上競技の会場として利用される計画である。現在、（独）日本スポーツ振興センターにより新国立競技場の整備工事が進められており、新国立競技場周辺の明治神宮外苑等には、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。）が東京 2020 大会のウォームアップ会場やその他の仮設施設を整備する。

なお、恒久施設である新国立競技場整備に係る環境影響評価は、「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（新国立競技場（オリンピックスタジアム）」（平成 28 年 10 月 東京都）として実施している。また、現時点では、ウォームアップ会場以外の仮設施設については検討中である。そのため、本事業計画概要報告書は、組織委員会が整備する仮設施設のうち、ウォームアップ会場を対象とした。

1.2 オリンピックスタジアムの計画の策定に至った経過

オリンピックスタジアムは、立候補ファイル時点では、オリンピック及びパラリンピックの開・閉会式のほか、オリンピックの陸上競技、サッカー及びラグビー、パラリンピックの陸上競技の会場として利用される計画としていた。

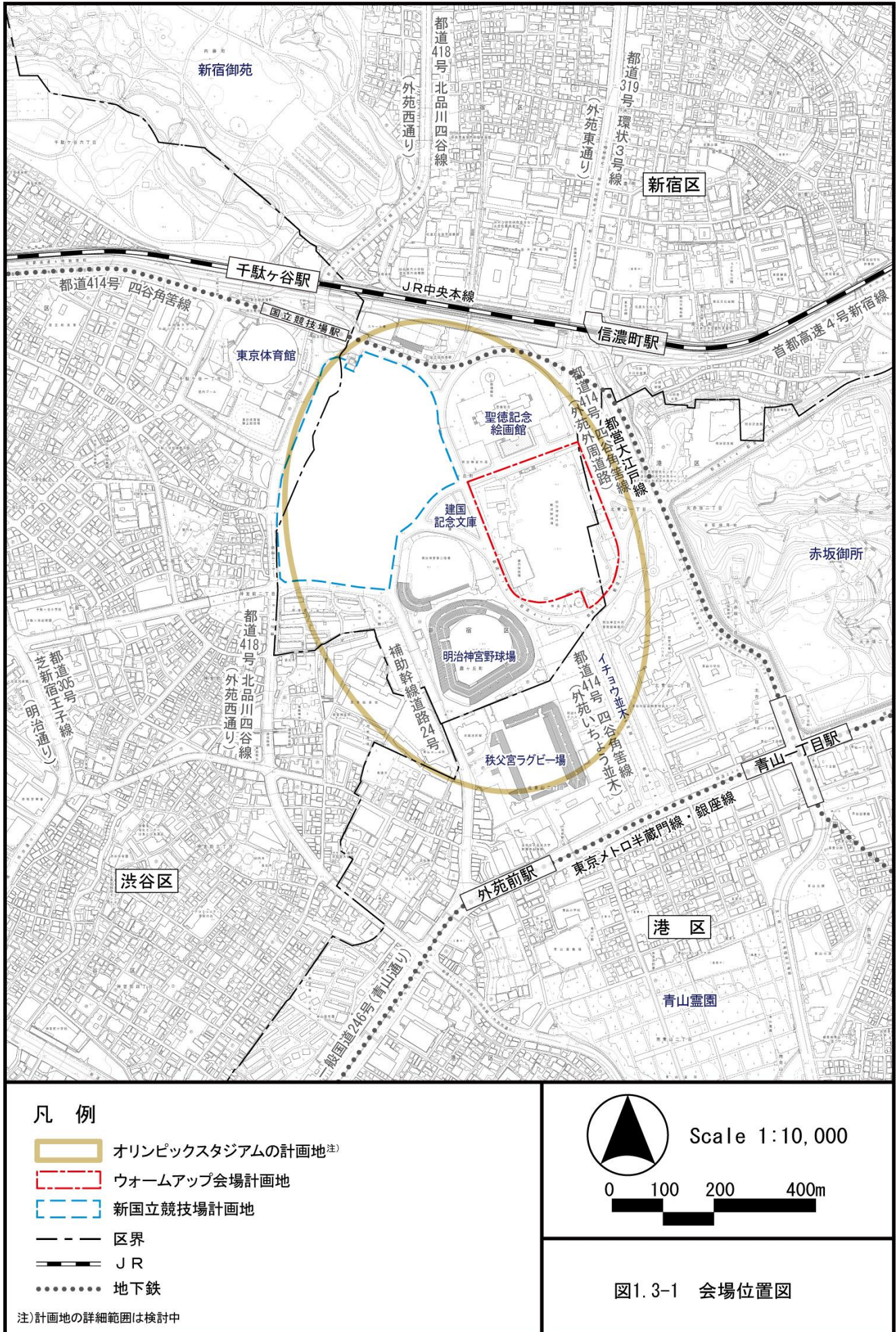
組織委員会は、2014年 6 月、東京都とともに会場計画の見直しを行うことを表明し、レガシーや都民生活への影響、整備コストの視点から、新規恒久施設の見直しを含む、会場計画全体の見直しに着手した。その後、IOCや国際競技団体(IF)のサポートの下、さらなる見直しを進め、2018 年 5 月 2 日のIOC理事会において、東京2020大会の全ての競技会場が決定し、オリンピックスタジアムでは、オリンピック及びパラリンピックの開・閉会式のほか、オリンピックの陸上競技及びサッカー、パラリンピックの陸上競技の会場として利用されることとなった。

1.3 内 容

1.3.1 位 置

会場は、図1. 3-1及び写真1. 3-1に示すとおり、新宿区霞ヶ丘町ほかに位置する。

1. オリンピックスタジアムの計画の目的及び内容



1. オリンピックスタジアムの計画の目的及び内容



(©NTT空間情報株式会社 (2017年4月撮影))

凡 例

- オリンピックスタジアムの計画地^{注)}
- ウォームアップ会場計画地
- 新国立競技場計画地
- 区界
- J R
- 地下鉄

注)計画地の詳細範囲は検討中



Scale 1:10,000

0 100 200 400m

写真 1.3-1 会場周辺の航空写真

1.3.2基本計画

(1) 配置計画

大会時の配置計画のイメージ図は、図1.3-2に示すとおりである。大会時に競技を実施するのは、(独)日本スポーツ振興センターが整備している恒久施設の新国立競技場となり、新国立競技場内に観客エリアを配置する。また、新国立競技場に隣接した東側に選手がウォームアップを行うためのサブトラック及び投てき練習場を備えたウォームアップ会場を配置する計画である。なお、ウォームアップ会場のほか、明治神宮外苑等にその他の仮設施設を配置する計画であるが、配置計画については検討中である。

(2) 仮設施設整備計画

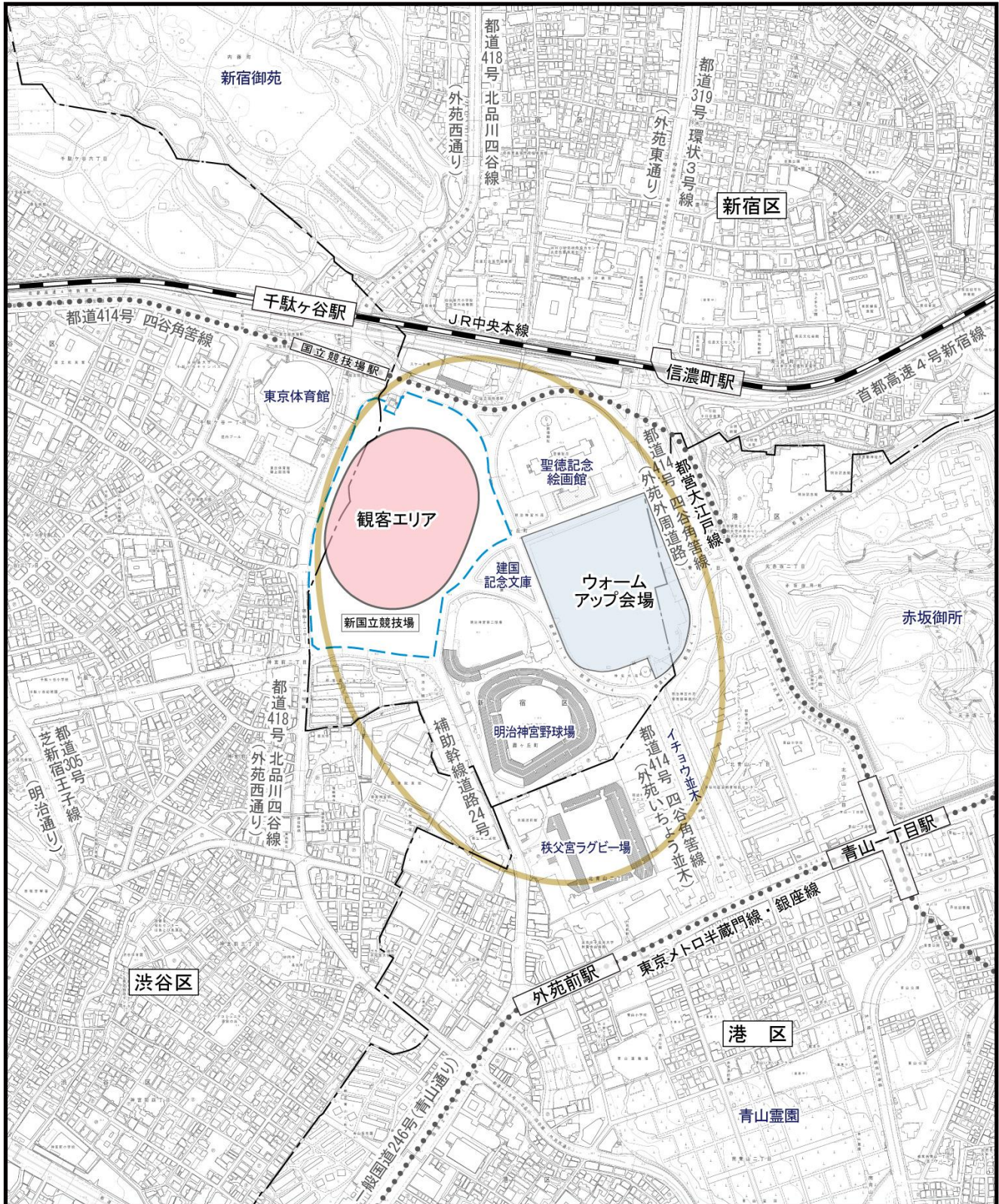
1) ウォームアップ会場

ウォームアップ会場は、明治神宮外苑内の既存の軟式野球場、テニスコート及びフットサルコートの敷地内に整備する。現況では軟式野球場等として利用されているエリアのため、樹木除去は少ないが、樹木除去が必要な場合は、樹木医による樹木診断を行い、移植が可能な樹木については移植を実施することを検討中である。

2) その他仮設施設

ウォームアップ会場以外の仮設施設として、プレハブやテント等を設置する計画であるが、配置等の整備計画については、検討中である。

1. オリンピックスタジアムの計画の目的及び内容



凡 例

- オリンピックスタジアムの計画地^{注)}
- 新国立競技場計画地
- 区界
- J R
- 地下鉄

注)計画地の詳細範囲は検討中



Scale 1:10,000



図1.3-2 配置計画図

1.3.3 施工計画

(1) 工事工程

(独) 日本スポーツ振興センターが整備している恒久施設である新国立競技場の工事工程は、2016年から2019年にかけて、準備工事は2か月間、本体工事は36か月間の工期を見込んでいる。

組織委員会が整備する仮設施設のうち、ウォームアップ会場の設置から撤去までの工事工程は、テストイベントや大会期間も含め、2019年から2020年までの19か月を見込んでいる。ウォームアップ会場以外の仮設施設の工事工程については検討中であるが、新国立競技場の恒久施設部分の竣工後に着工となる見込みである。

(2) 施工方法の概要

1) 仮設施設設置工事

①ウォームアップ会場

既存のテニスコート及びフットサルコートの一部を撤去し、軟式野球場も含めた敷地に盛土を行い、トラック舗装材を敷設する。

②その他仮設施設

ウォームアップ会場以外の仮設施設の施工計画については、検討中である。

2) 解体工事

仮設施設を撤去し、原状回復を行う。

(3) 工事用車両

工事用車両の走行に当たっては、沿道環境への配慮のため、極力、自動車専用道路や一般国道等の幹線道路を利用するほか、適切なアイドリングストップ等のエコドライブや安全走行の徹底、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計画である。なお、ウォームアップ会場整備の工事用車両台数は未定であるが、恒久施設部分の工事用車両台数を上回らない見込みである。

(4) 建設機械

各工種において想定する主な建設機械は、表 1.3-1 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計画である。なお、新国立競技場整備に伴う建設機械の稼働台数は、土工事（掘削工事）、基礎工事及び地下・地上躯体工事を実施していた2017年にピークであり、今後の仮設施設整備に伴う建設機械の稼働台数は、恒久施設部分の稼働台数を上回らない見込みである。

表1.3-1 主な建設機械

種 別	主な建設機械
ウォームアップ会場	ブルドーザ、バックホウ等
その他仮設施設	未定
解体工事	未定

(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、場内利用も含め検討中であるが、場外へ搬出する場合には、工事間で利用調整または受入基準への適合を確認の上、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、大会後の仮設施設の解体工事については、仮設施設の資材等を可能な限り再利用する計画を検討している。

2. 環境影響評価の検討

環境影響評価は、図 2-1 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恐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検討した。

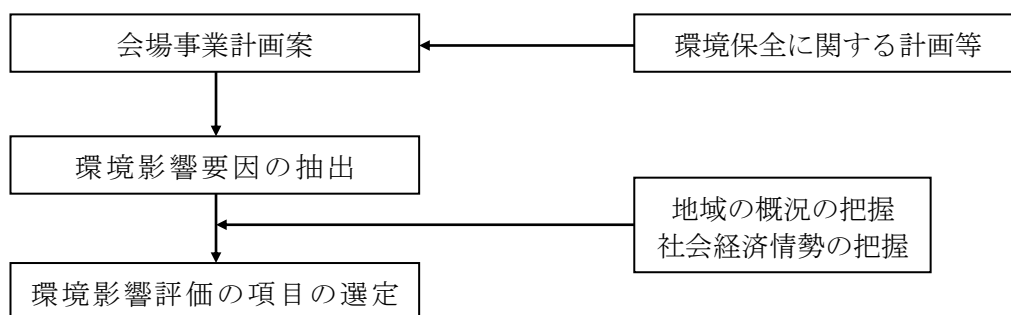


図 2-1 環境影響評価の検討手順

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 2-1 に示すとおり設定した。東京 2020 大会の開催中における大会の運営等については、現時点では具体的な計画が未定である。このため、本事業計画概要報告書では、表 2-1 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、大会の開催中に係る環境影響要因は対象としなかった。これらの大会の開催中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。また、ウォームアップ会場以外の仮設施設についても、現時点では具体的な計画が未定であるため、ウォームアップ会場以外の仮設施設については、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。

表 2-1 抽出した環境影響要因

区分	環境影響要因	内容
開催前	恒久施設	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
	仮設施設	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
開催中	競技の実施	競技の実施に伴う影響
	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
開催後	仮設施設	解体工事
		東京 2020 大会の仮設施設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
	恒久施設	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、本事業計画概要報告書では対象としない環境影響要因を示す。本施設は恒久施設及び仮設施設で整備する。恒久施設に係る環境影響評価は、「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（新国立競技場（オリンピックスタジアム）」（平成 28 年 10 月 東京都）として実施している。そのため、本事業計画概要報告書では恒久施設以外の仮設施設の環境影響要因のみを対象とした。

工事概要・規模等を勘案し、環境影響評価項目の選定に関して検討した結果、個別施設としての環境影響評価項目について選定しなかったため、予測・評価の結果をまとめる環境影響評価書等は作成しないが、その検討結果を明らかにするため、本事業計画概要報告書としてまとめた。環境影響評価

の項目選定の検討結果は、表 2-2(1)～(3)に示すとおりである。

表2-2(1) 環境影響評価の項目選定の検討結果

項 目	検討結果
大気等	仮施設整備着工後の工事用車両台数（仮施設整備及び恒久施設整備の合計台数）が、「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（新国立競技場（オリンピックスタジアム）」（平成 28 年 10 月 東京都）において予測した工事用車両台数を下回る。また、本計画は、仮施設の設置工事を行うものであり、新築工事と比べて建設機械の稼働台数は僅かであることから、大気等への影響はほとんどないと考えられる。 なお、工事用車両の走行に当たっては、沿道環境への配慮のため、極力、自動車専用道路や一般国道等の幹線道路を利用するほか、適切なアイドリングストップ等のエコドライブや安全走行の徹底、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計画である。 また、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、排出ガスの削減に努める計画である。
水質等	施設の建設に伴う排水は、下水排除基準を遵守した上で公共下水道に放流される。このことから、公共用水域及び地下水の水質等に影響を及ぼすおそれはない。
土壌	本計画は、仮施設の設置工事を行うものであり、有害物質は使用しない。また、ウォームアップ会場は、現況の敷地に盛土を行い整備する計画としており、土壌の攪乱を伴うような土地造成等の改変は実施しないことから、土壌の状況に変化は生じない。
生物の生育・生息基盤	本計画は、仮施設の設置工事を行うものであり、生物の生育・生息基盤を大幅に改変するような土地造成等の改変は実施しない。また、樹木除去が必要な場合は、樹木医による樹木診断を行い、移植が可能な樹木については移植を実施することを検討中であり、生物の生育・生息基盤の状況に大きな変化は生じない。
水循環	本計画は、仮施設の設置工事を行うものであり、水循環に影響を及ぼすような土地造成等の改変は実施しないことから、水循環の状況に変化は生じない。
生物・生態系	本計画は、仮施設の設置工事を行うものであり、動植物の生息・生育環境を大幅に改変するような土地造成等の改変は実施しない。また、樹木除去が必要な場合は、樹木医による樹木診断を行い、移植が可能な樹木については移植を実施することを検討中であり、生物・生態系の状況に大きな変化は生じない。
緑	本計画は、仮施設の設置工事を行うものであり、緑の量や質を大幅に改変するような土地造成等の改変は実施しない。また、樹木除去が必要な場合は、樹木医による樹木診断を行い、移植が可能な樹木については移植を実施することを検討中であり、緑の状況に大きな変化は生じない。
騒音・振動	仮施設整備着工後の工事用車両台数（仮施設整備及び恒久施設整備の合計台数）が、「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（新国立競技場（オリンピックスタジアム）」（平成 28 年 10 月 東京都）において予測した工事用車両台数を下回る。また、本計画は、仮施設の設置工事を行うものであり、新築工事と比べて建設機械の稼働台数は僅かであることから、騒音・振動の影響はほとんどないと考えられる。 なお、工事用車両の走行に当たっては、沿道環境への配慮のため、極力、自動車専用道路や一般国道等の幹線道路を利用するほか、適切なアイドリングストップ等のエコドライブや安全走行の徹底、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計画である。 また、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、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、騒音の低減に努める計画である。
日影	仮施設は、一時的に建設されるものであり、恒常的に日影に影響を及ぼすおそれはない。
景観	仮施設は、一時的に建設されるものであり、恒常的に景観に影響を及ぼすおそれはない。

表2-2(2) 環境影響評価の項目選定の検討結果

項 目	検討結果
自然との触れ合い活動の場	計画地が位置する明治神宮外苑は、恒久施設整備のため、既に一部のエリアが閉鎖中である。今後、仮施設整備を実施するが、触れ合い活動の場を締め切るのは、苑内の一部に留まる。
歩行者空間の快適性	本計画は、既設の明治神宮外苑を利用するものであり、公共交通機関から施設への歩行者経路に変化が生じない。
史跡・文化財	本計画は、仮施設の設置工事を行うものであり、土地造成等の改変は実施しないことから、史跡・文化財の状況に変化は生じない。
水利用	仮施設は、一時的に建設されるものであり、恒常的な水の効率的利用への取組・貢献の程度に変化は生じない。
廃棄物	本計画は、仮施設の設置工事を行うものであり、地下躯体を構築するような大規模な土工事や施設の建設工事を行わないことから、建設廃棄物等の発生量は僅かである。 これらの仮施設整備に伴い発生する廃棄物については、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、大会後は、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。 これらを踏まえ、大会前の仮施設整備に伴う建設廃棄物の再資源化等及び大会後の資材等の再利用等の取組みについては、他の会場と合わせて、全体計画で評価する。
エコマテリアル	仮施設整備に当たっては、組織委員会による「東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会 持続可能性に配慮した調達コード」や「持続可能性に配慮した木材の調達基準」に基づき資材等を調達する計画を検討中であることから、その計画を踏まえ、他の会場と合わせて、全体計画で評価する。
温室効果ガス	仮施設は、一時的に建設されるものであり、恒常的な温室効果ガス排出量に変化は生じない。
エネルギー	仮施設は、一時的に建設されるものであり、恒常的なエネルギー使用量に変化は生じない。
土地利用	本計画は、既設の明治神宮外苑を利用するものであり、土地利用に変化は生じない。
地域分断	本計画は、既設の明治神宮外苑を利用するものであり、新たな地域分断は生じない。
移転	本計画は、既設の明治神宮外苑を利用するものであり、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。

表2-2(3) 環境影響評価の項目選定の検討結果

項 目	検討結果
安全	仮施設整備に当たっては、組織委員会による「Tokyo2020 アクセシビリティ・ガイドライン」に基づき移動の安全のためのバリアフリー化を図るため、安全性には問題がないものと考えられる。
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	本計画は、ウォームアップ会場を整備するものであり、現時点では、建築物を設置する計画はない。
交通渋滞	仮施設整備着工後の工事用車両台数（仮施設整備及び恒久施設整備の合計台数）が、「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（新国立競技場（オリンピックスタジアム）」（平成 28 年 10 月 東京都）において予測した工事用車両台数を下回る。 なお、工事用車両の走行に当たっては、沿道環境への配慮のため、極力、自動車専用道路や一般国道等の幹線道路を利用するほか、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計画である。
公共交通へのアクセシビリティ	本計画は、既設の明治神宮外苑の敷地に仮施設を整備するものであり、公共交通機関へのアクセシビリティに変化は生じない。
交通安全	本計画は、仮施設の設置工事を行うものであり、新築工事と比べて工事用車両の台数は僅かであることから、交通安全への影響はほとんどないと考えられる。 なお、工事用車両の走行に当たっては、沿道環境への配慮のため、極力、自動車専用道路や一般国道等の幹線道路を利用するほか、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計画である。
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。

[青海アーバンスポーツパーク]

1. 青海アーバンスポーツパークの計画の目的及び内容
2. 環境影響評価の検討（青海アーバンスポーツパーク）

1. 青海アーバンスポーツパークの計画の目的及び内容

1.1 目 的

青海アーバンスポーツパークは、青海、有明、台場の各エリアを結んで、臨海副都心内の様々な施設をつないでいるシンボルプロムナード公園及びその周辺に整備される会場である。

東京 2020 大会では、オリンピックのバスケットボール(3x3 (スリーエックススリー))及びスポーツクライミング、パラリンピックの 5 人制サッカーの会場として利用される計画である。

1.2 青海アーバンスポーツパークの計画の策定に至った経過

パラリンピックの 5 人制サッカーは、立候補ファイル時点では、大井ホッケー競技場を会場として利用する計画としていた。その後、2016年 8 月に開催されたIOC総会において、組織委員会が提案していた追加種目(スポーツクライミングを含む 5 競技18種目)の採択が正式に決定した。また、2017年 6 月に開催されたIOC理事会において、バスケットボール(3x3)が正式種目に採用された。

これらを踏まえ、青海アーバンスポーツ会場は、2016年 9 月のIPC理事会において、5 人制サッカーの競技会場とすること、2016年12月のIOC理事会において、スポーツクライミングの競技会場とすること、2017年12月のIOC理事会において、バスケットボール(3x3)の競技会場とすることが、それぞれ承認された。

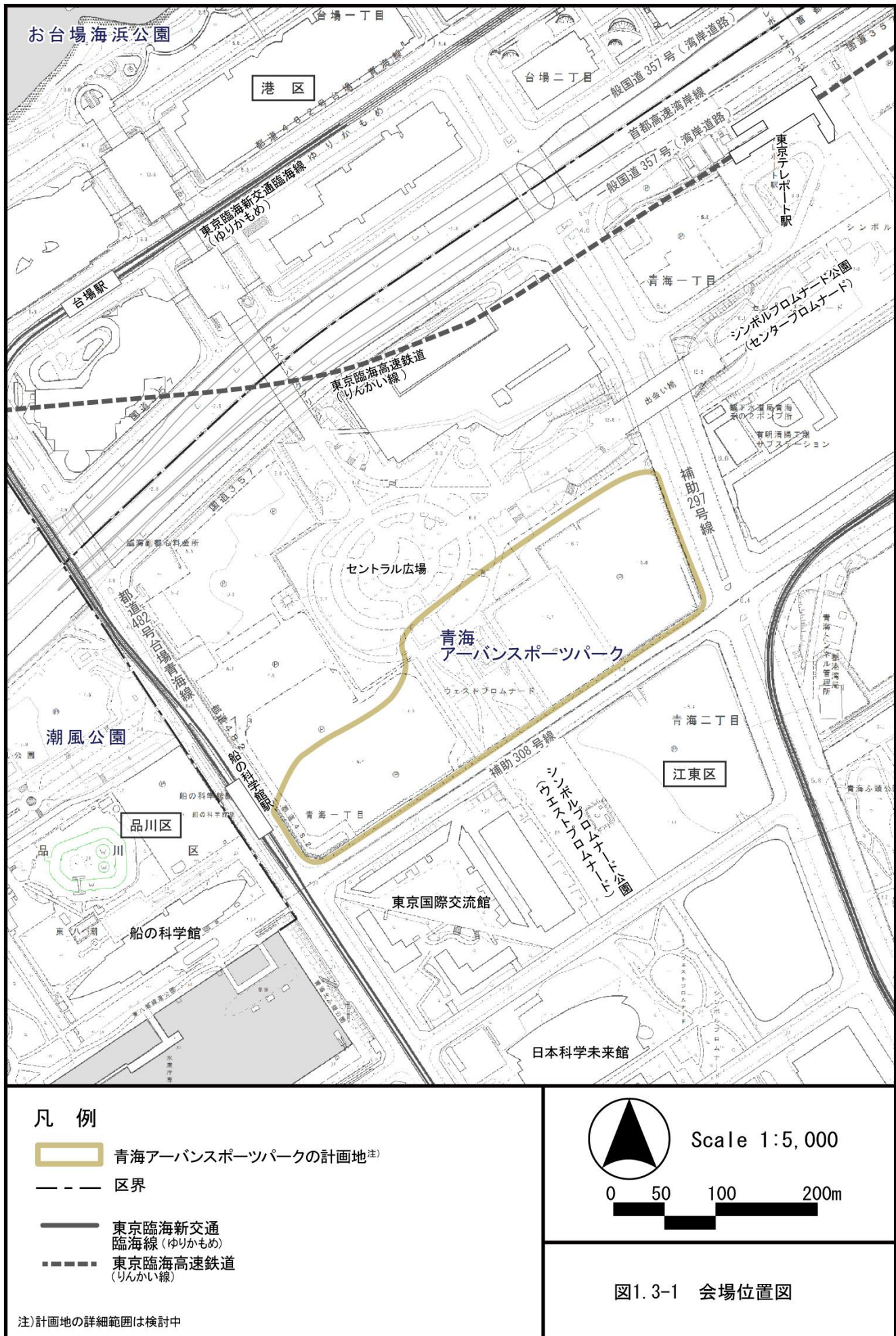
なお、2018年10月の組織委員会の理事会において、本会場の大会時に使用する名称は「青海アーバンスポーツ会場」から「青海アーバンスポーツパーク」へと変更されることについて、IOCの承認が得られ、決定したことが報告された。

1.3 内 容

1.3.1 位 置

会場は、図1. 3-1及び写真1. 3-1に示すとおり、東京都江東区青海に位置する。

1. 青海アーバンスポーツパークの計画の目的及び内容



1. 青海アーバンスポーツパークの計画の目的及び内容



(c)NTT 空間情報株式会社 (2017年4月撮影)

凡 例

- 青海アーバンスポーツパークの計画地^{注)}
- 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)

注)計画地の詳細範囲は検討中



Scale 1:5,000

0 50 100 200m

写真 1.3-1 会場周辺の航空写真

1.3.3 基本計画

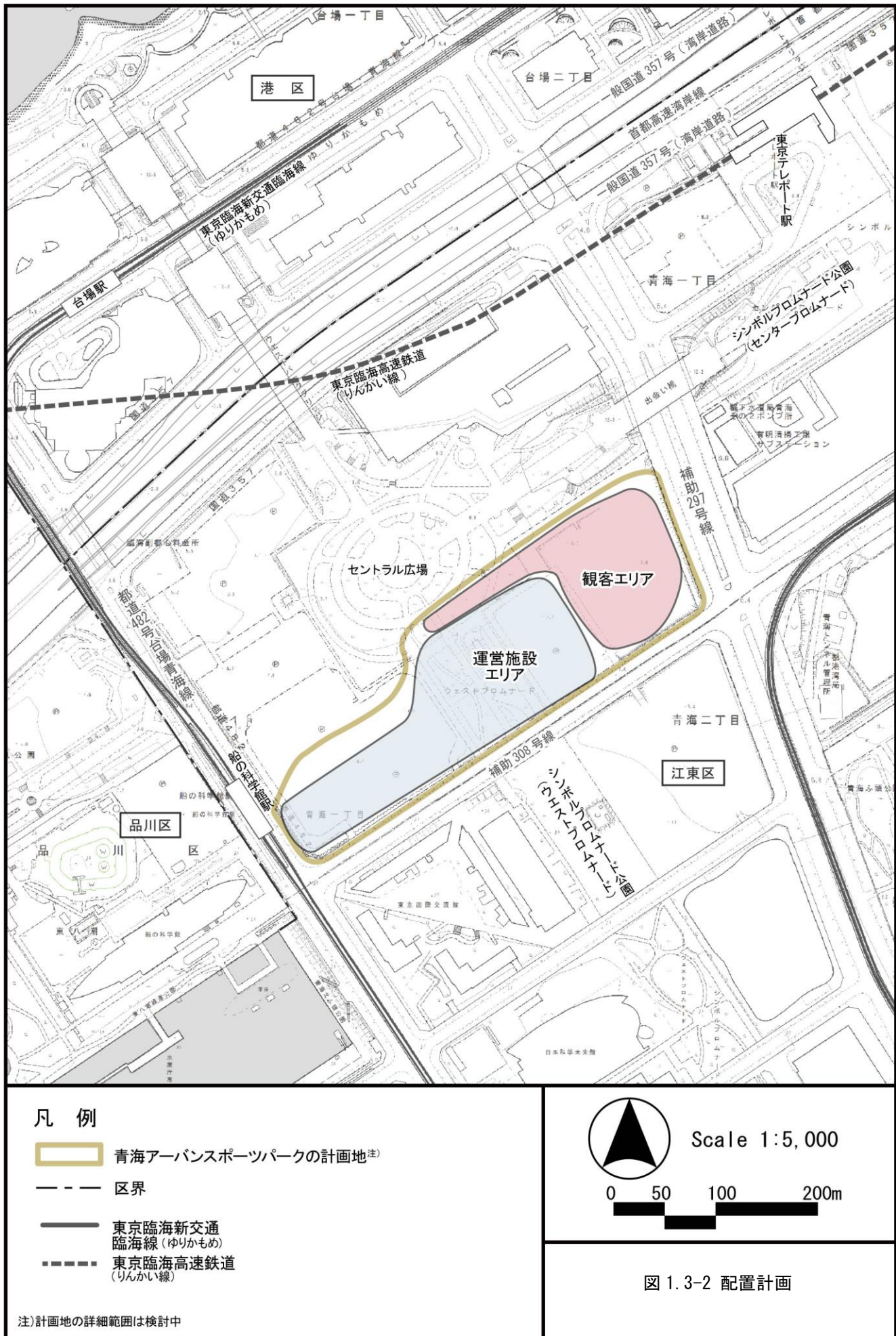
(1) 配置計画

大会時の配置計画のイメージ図は、図1.3-2に示すとおりである。計画地内の観客エリアには、競技を実施するバスケットボール(3x3)コート、クライミングウォール及び5人制サッカーコートや仮設観客席¹を整備する。また、大会の運営施設エリアには、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、大会関係者用の駐車場を配置する計画である。

仮設施設の設置箇所の調整等により極力樹木除去本数を減らしているが、樹木除去が必要な場合は、施設管理者と協議の上、移植が可能な樹木については移植を実施することを検討中である。

1 仮設観客席については、建築基準法第85条5項の規定に基づき、仮設建築物の建築許可申請を行い、許可を受けた上で、建築確認申請の手続きを経て着工する。なお、当該許可は、特定行政庁が安全上、防火上及び衛生上支障がないと認める場合に限って行われる。

1. 青海アーバンスポーツパークの計画の目的及び内容



1.3.4 施工計画

(1) 工事工程

設置から撤去までの工事工程は、テストイベントや大会期間も含め、2019 年から 2020 年までの 16 か月を見込んでいる。

(2) 施工方法の概要

1) 仮設施設設置工事

バスケットボール(3x3)コートの整備は、現況のアスファルト舗装上に嵩上げし、フロア材を敷設する。スポーツクライミングは、クライミングウォール及びクライミングウォールを覆うトラス屋根を設置する。5人制サッカーコートの整備は、現況のアスファルト舗装を切削後、舗装を行い、その上に芝を敷設する。また、仮設観客席、ユニットハウス、プレハブ、テント、コンテナ、トイレ等の仮設施設の設置や設備工事等を行う計画である。

2) 解体工事

仮設施設を撤去し、原状回復を行う。

(3) 工事用車両

工事用車両の走行に当たっては、沿道環境への配慮のため、極力、自動車専用道路や一般国道等の幹線道路を利用するほか、適切なアイドリングストップ等のエコドライブや安全走行の徹底、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計画である。

(4) 建設機械

各工種において想定する主な建設機械は、表 1.3-1 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計画である。

表1.3-1 主な建設機械

工 種	主な建設機械
仮設施設設置工事	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

(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計画である。また、工事に伴う建設発生土は、場内利用も含め検討中であるが、場外へ搬出する場合には、工事間で利用調整または受入基準への適合を確認の上、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、大会後の仮設施設の解体工事については、仮設施設の資材等を可能な限り再利用することを検討している。

2. 環境影響評価の検討

環境影響評価は、図 2-1 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検討した。

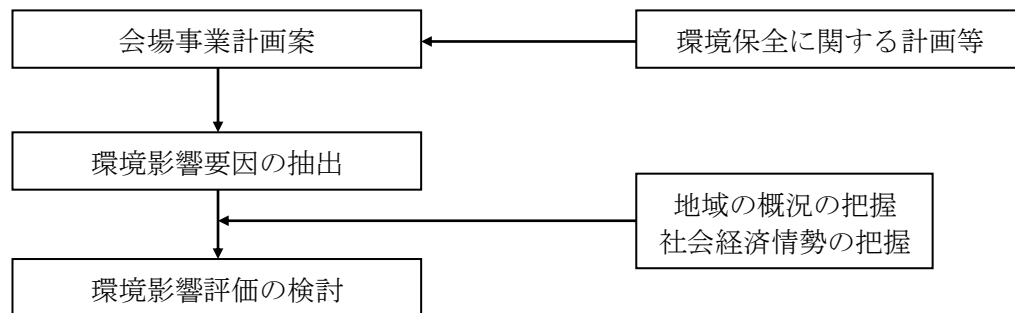


図 2-1 環境影響評価の検討手順

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 2-1 に示すとおり設定した。東京 2020 大会の開催中における大会の運営等については、現時点では具体的な計画が未定である。このため、本事業計画概要報告書では、表 2-1 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、大会の開催中に係る環境影響要因は対象としなかった。これらの大会の開催中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。

表 2-1 抽出した環境影響要因

区分	環境影響要因		内容
開催前	恒久施設	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	建設工事終了後の仮設施設の出現や仮設施設の存在に伴う影響
開催中	競技の実施		競技の実施に伴う影響
	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
開催後	仮設施設	解体工事	東京 2020 大会の仮設施設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
		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
	恒久施設	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、本事業計画概要報告書では対象としない環境影響要因を示す。本施設は仮設施設のみで整備するため、本事業計画概要報告書では仮設施設の環境影響要因のみを対象とした。

工事概要・規模等を勘案し、環境影響評価項目の選定に関して検討した結果、個別施設としての環境影響評価項目について選定しなかったため、予測・評価の結果をまとめる環境影響評価書等は作成しないが、その検討結果を明らかにするため、本事業計画概要報告書としてまとめた。環境影響評価の項目選定の検討結果は、表 2-2(1)～(3)に示すとおりである。

表2-2(1) 環境影響評価の検討結果

項 目	検討結果
大気等	本計画は、仮設施設の設置工事を行うものであり、これまでの恒久施設の整備工事と比べて工事用車両の台数や建設機械の稼働台数は僅かであることから、大気等への影響はほとんどないと考えられる。 なお、工事用車両の走行に当たっては、沿道環境への配慮のため、極力、自動車専用道路や一般国道等の幹線道路を利用するほか、適切なアイドリングストップ等のエコドライブや安全走行の徹底、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計画である。 また、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、排出ガスの削減に努める計画である。
水質等	施設の建設に伴う排水は、下水排除基準を遵守した上で公共下水道に放流される。このことから、公共用水域及び地下水の水質等に影響を及ぼすおそれはない。
土壌	本計画は、仮設施設の設置工事を行うものであり、有害物質は使用しない。会場整備に当たり、一部の土地の改変を行うが、計画地には有害物質の取扱事業場が存在した履歴はなかった。今後、関係機関との協議を踏まえ、必要に応じて都民の健康と安全を確保する環境に関する条例第 117 条に基づく土地利用の履歴等調査届出書の提出を予定している（土地の形質変更面積が 3,000m² 未満のため土壌汚染対策法第 4 条に基づく土地の形質の変更届出書は不要）。 なお、工事中に土壌汚染が新たに確認された場合は、速やかに法令に則った対応をする。
生物の生育・生息基盤	本計画は、仮設施設の設置工事を行うものであり、生物の生育・生息基盤を大幅に改変するような土地造成等の改変は実施しない。また、樹木除去が必要な場合は、施設管理者と協議の上、移植が可能な樹木については移植を実施することを検討中であり、生物の生育・生息基盤の状況に大きな変化は生じない。
水循環	本計画は、仮設施設の設置工事を行うものであり、水循環に影響を及ぼすような大規模な地表面被覆の改変や地下躯体の設置は実施しないことから、水循環の状況に変化は生じない。
生物・生態系	本計画は、仮設施設の設置工事を行うものであり、動植物の生息・生育環境を大幅に改変するような土地造成等の改変は実施しない。また、樹木除去が必要な場合は、施設管理者と協議の上、移植が可能な樹木については移植を実施することを検討中であり、生物・生態系の状況に変化は生じない。
緑	本計画は、仮設施設の設置工事を行うものであり、緑の量や質を大幅に改変するような土地造成等の改変は実施しない。また、樹木除去が必要な場合は、施設管理者と協議の上、移植が可能な樹木については移植を実施することを検討中であり、緑の状況に変化は生じない。
騒音・振動	本計画は、仮設施設の設置工事を行うものであり、これまでの恒久施設の整備工事と比べて工事用車両の台数や建設機械の稼働台数は僅かであることから、騒音・振動への影響はほとんどないと考えられる。 なお、工事用車両の走行に当たっては、沿道環境への配慮のため、極力、自動車専用道路や一般国道等の幹線道路を利用するほか、適切なアイドリングストップ等のエコドライブや安全走行の徹底、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計画である。 また、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、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、騒音の低減に努める計画である。
日影	仮設施設は、一時的に建設されるものであり、恒常的に日影に影響を及ぼすおそれはない。
景観	仮設施設は、一時的に建設されるものであり、恒常的に景観に影響を及ぼすおそれはない。
自然との触れ合い活動の場	計画地が位置するシンボルプロムナード公園は、青海、有明、台場の各エリアを結んで、臨海副都心内の様々な施設をつないでいる公園である。本計画では、仮設施設整備を実施するエリアは、主に駐車場として利用されており、触れ合い活動の場を締め切るのとは、公園の一部に留まる。
歩行者空間の快適性	本計画は、既存のシンボルプロムナード公園及びその周辺を利用するものであり、公共交通機関からの歩行者経路に変化は生じない。

表2-2(2) 環境影響評価の検討結果

項 目	検討結果
史跡・文化財	計画地は、1979 年に埋立てが完了した埋立地に位置しており、埋蔵文化財包蔵地は存在しない。
水利用	仮施設は、一時的に建設されるものであり、恒常的な水の効率的利用への取組・貢献の程度に変化は生じない。
廃棄物	本計画は、仮施設の設置工事を行うものであり、地下躯体を構築するような大規模な土工や施設の建設工事を行わないことから、建設廃棄物等の発生量は僅かである。 これらの仮施設整備に伴い発生する廃棄物については、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、大会後は、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。 これらを踏まえ、大会前の仮施設整備に伴う建設廃棄物の再資源化等及び大会後の資材等の再利用等の取組みについては、他の会場と合わせて、全体計画で評価する。
エコマテリアル	仮施設整備に当たっては、組織委員会による「東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会 持続可能性に配慮した調達コード」や「持続可能性に配慮した木材の調達基準」に基づき資材等を調達する計画を検討中であることから、その計画を踏まえ、他の会場と合わせて、全体計画で評価する。
温室効果ガス	仮施設は、一時的に建設されるものであり、恒常的な温室効果ガス排出量に変化は生じない。
エネルギー	仮施設は、一時的に建設されるものであり、恒常的なエネルギー使用量に変化は生じない。
土地利用	本計画は、既存のシンボルプロムナード公園及びその周辺を利用するものであり、土地利用に変化は生じない。
地域分断	本計画は、既存のシンボルプロムナード公園及びその周辺を利用するものであり、新たな地域分断は生じない。
移転	本計画は、既存のシンボルプロムナード公園及びその周辺を利用するものであり、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	仮施設整備に当たっては、組織委員会による「Tokyo2020 アクセシビリティ・ガイドライン」に基づき移動の安全のためのバリアフリー化を図るため、安全性には問題がないものと考えられる。
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	仮設建築物であっても、建築基準法第 85 条第 5 項の規定に基づき、仮設建築物の建築許可申請を行い、許可を受けた上で、建築確認申請の手続きを経て着工する。なお、当該許可は、特定行政庁が安全上、防火上及び衛生上支障がないと認める場合に限って行われるものであるため、消防・防災面には問題がないものと考えられる。

表2-2(3) 環境影響評価の検討結果

項 目	検討結果
交通渋滞	本計画は、仮設施設の設置工事を行うものであり、これまでの恒久施設の整備工事と比べて工事用車両の台数は僅かであることから、交通量及び交通流への影響はほとんどないと考えられる。 なお、工事用車両の走行に当たっては、沿道環境への配慮のため、極力、自動車専用道路や一般国道等の幹線道路を利用するほか、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計画である。
公共交通へのアクセシビリティ	本計画は、既存のシンボルプロナムード公園を利用するものであり、公共交通機関へのアクセシビリティに変化は生じない。
交通安全	本計画は、仮設施設の設置工事を行うものであり、これまでの恒久施設の整備工事と比べて工事用車両の台数は僅かであることから、交通安全への影響はほとんどないと考えられる。 なお、工事用車両の走行に当たっては、沿道環境への配慮のため、極力、自動車専用道路や一般国道等の幹線道路を利用するほか、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計画である。
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。

[大井ホッケー競技場]

1. 大井ホッケー競技場の計画の目的及び内容
2. 環境影響評価の検討（大井ホッケー競技場）

1. 大井ホッケー競技場の計画の目的及び内容

1.1 目 的

大井ホッケー競技場は、東京 2020 大会では、オリンピックのホッケーの会場として利用される計画である。現在、東京都により恒久施設の整備が進められており、今後、組織委員会が東京 2020 大会の仮設施設を整備する。

なお、大井ホッケー競技場の恒久施設整備に係る環境影響評価は、「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（大井ホッケー競技場）」（平成 30 年 1 月 東京都）として実施している。そのため、本事業計画概要報告書は、組織委員会が整備する観客、アスリートやメディア関係等の仮設施設を対象とした。

1.2 大井ホッケー競技場の計画の策定に至った経過

大井ホッケー競技場は、立候補ファイルでは既存の大井ふ頭中央海浜公園内の野球場位置にメインピッチとサブピッチを恒久施設として整備する計画であった。

その後、地元からの要望もあり、野球場の利用者への影響を極力抑制するために施設配置を変更した結果、メインピッチは第一球技場等の位置に新設し、サブピッチは第二球技場を改修して活用する計画となった。

2015年10月に、新たに整備するオリンピック・パラリンピック競技施設の設計等について、その妥当性を確保しながら整備を進めるため、外部の専門知識を有する者から構成される「都立競技施設整備に関する諮問会議」を設置し、2016年6月には、大井ホッケー競技場の基本設計及び後利用の方向性について意見を聴取した。

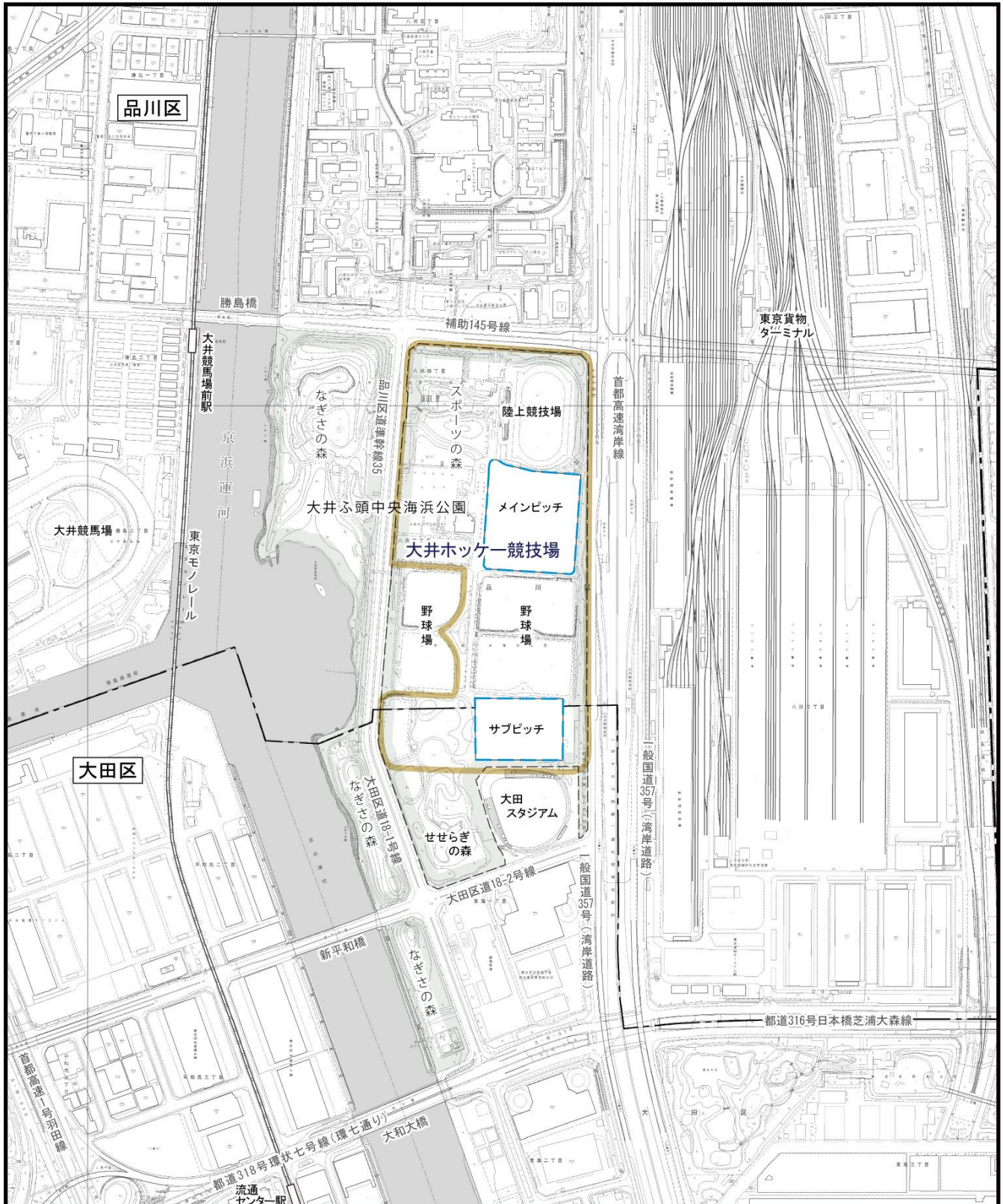
また、2017年4月に東京都として施設運営計画を公表した。この計画において、本施設は、数少ない公共のホッケー競技場としてホッケーの競技力強化と普及・振興の場とするとともに、都民が幅広く様々なスポーツを行うことができる場、そして、公園内の他施設と連携し総合的なスポーツ・レクリエーションの拠点を形成することにより、ホッケーをはじめ様々なスポーツで利用できる多目的競技場としていくこととした。

1.3 内 容

1.3.1 位 置

会場は、図1.3-1及び写真1.3-1に示すとおり、東京都品川区八潮四丁目及び東京都大田区東海一丁目に位置する。

1. 大井ホッケー競技場の計画の目的及び内容



凡 例

- 大井ホッケー競技場の計画地^{注)}
- 恒久施設計画地
- — — 区界
- ==== モノレール



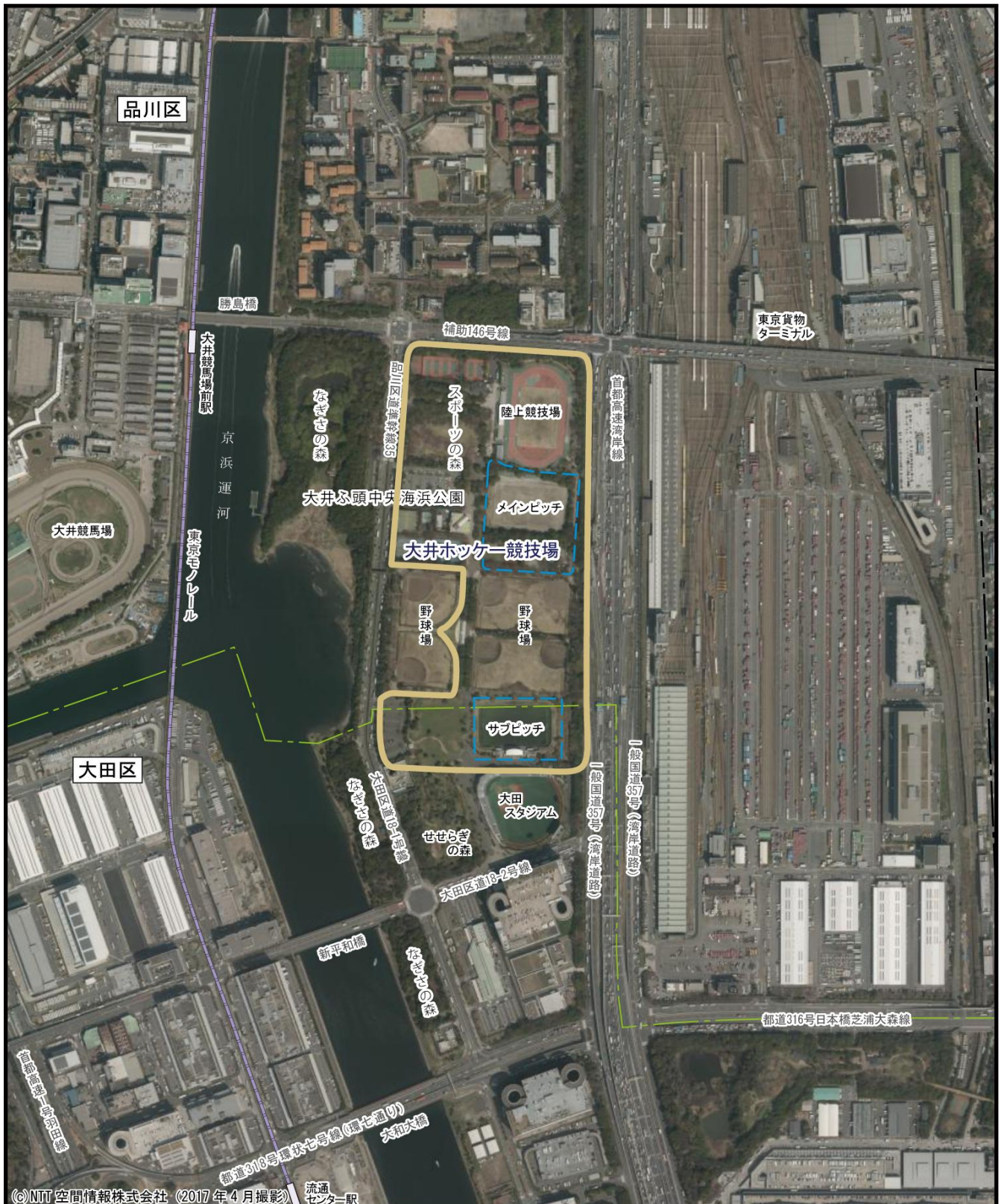
Scale 1:10,000

0 100 200 400m

図 1.3-1 会場位置図

注)計画地の詳細範囲は検討中

1. 大井ホッケー競技場の計画の目的及び内容



凡 例

- 大井ホッケー競技場の計画地^{注)}
- 恒久施設計画地
- 区界
- モノレール

注)計画地の詳細範囲は検討中



Scale 1:10,000

0 100 200 400m

写真1.3-1 会場周辺の航空写真

1.3.2 基本計画

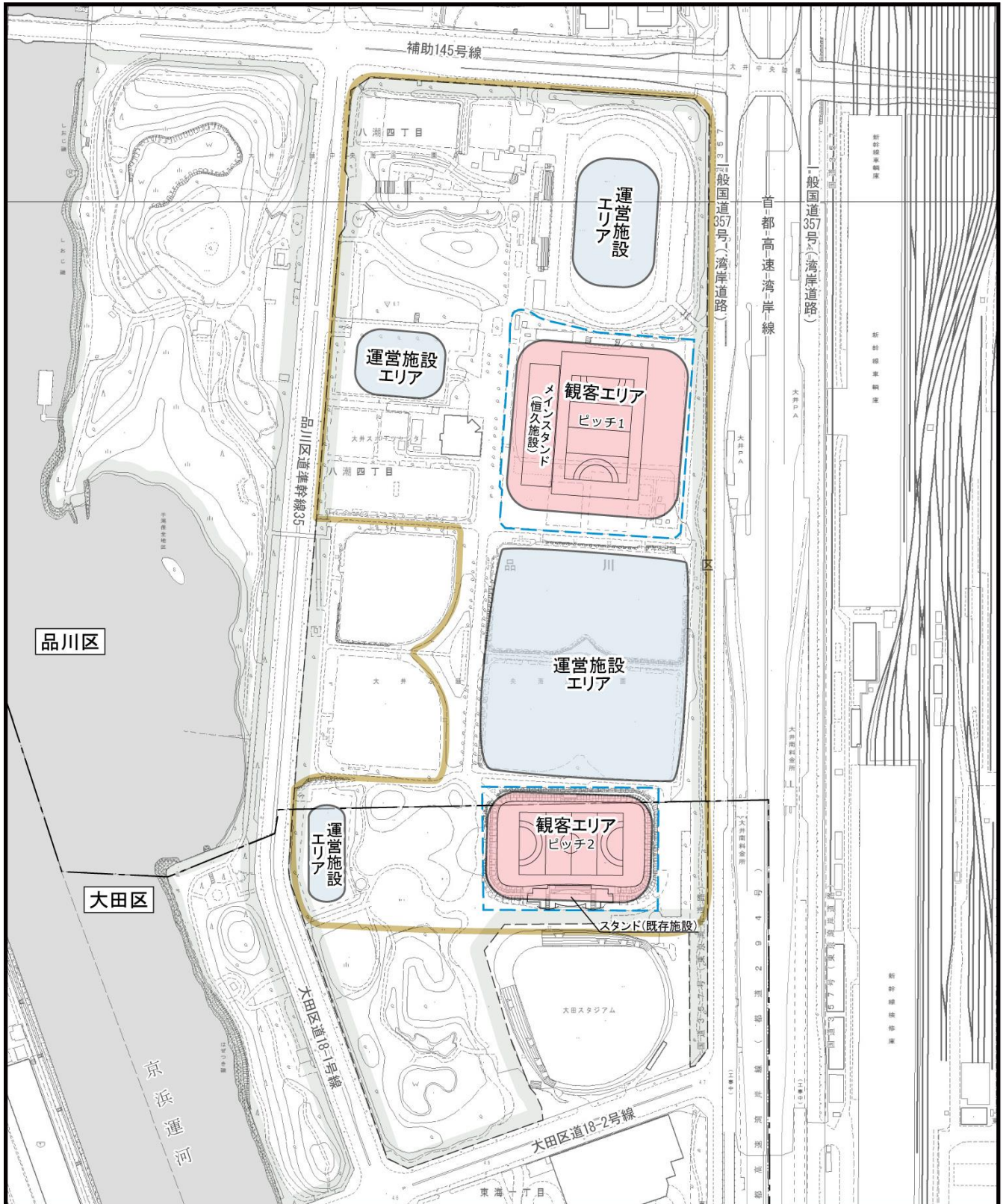
(1) 配置計画

大会時の配置計画のイメージ図は、図1.3-2に示すとおりである。大会時には、東京都が整備している恒久施設のメインピッチをピッチ1として、またサブピッチをピッチ2として、競技を実施予定であり、ピッチ1及びピッチ2にそれぞれ観客エリアを配置し、仮設観客席¹を整備する。また、大会の運営施設エリアには、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、選手がトレーニングを行うための仮設のトレーニングピッチや大会関係者用の駐車場を配置する計画である。

仮設施設の設置箇所の調整等により極力樹木除去本数を減らしているが、計画地内の既存樹木の一部については、施設管理者と協議の上、大会後に極力原状復旧（復植）を行う計画である。

¹ 仮設観客席については、建築基準法第85条5項の規定に基づき、仮設建築物の建築許可申請を行い、許可を受けた上で、建築確認申請の手続きを経て着工する。なお、当該許可は、特定行政庁が安全上、防火上及び衛生上支障がないと認める場合に限って行われる。

1. 大井ホッケー競技場の計画の目的及び内容



凡 例

- 大井ホッケー競技場の計画地^{注)}
- 恒久施設計画地
- 区界



Scale 1:5,000



図 1.3-2 配置計画

注)計画地の詳細範囲は検討中

1.3.3 施工計画

(1) 工事工程

東京都が整備している恒久施設の工事工程は、準備工事も含めて 2018 年から 2019 年にかけて、18 か月間の工期を見込んでいる。

組織委員会が整備する仮設施設の設置から撤去までの工事工程は、テストイベントや大会期間も含め、2019 年から 2020 年までの 16 か月を見込んでいる。

(2) 施工方法の概要

1) 仮設施設設置工事

仮設施設整備として、仮設観客席、ユニットハウス、プレハブ、テント、コンテナ、トイレ等の仮設施設の設置や設備工事等を行う計画である。

2) 解体工事

仮設施設を撤去し、原状回復を行う。

(3) 工事用車両

工事用車両の走行に当たっては、沿道環境への配慮のため、極力、自動車専用道路や一般国道等の幹線道路を利用するほか、適切なアイドリングストップ等のエコドライブや安全走行の徹底、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計画である。

(4) 建設機械

各工種において想定する主な建設機械は、表 1.3-1 に示すとおりである。

工事に使用する建設機械は、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計画である。

表1.3-1 主な建設機械

工 種	主な建設機械
仮設施設設置工事	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

(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計画である。また、工事に伴う建設発生土は、場内利用も含め検討中であるが、場外へ搬出する場合には、工事間で利用調整または受入基準への適合を確認の上、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、大会後の仮設施設の解体工事については、仮設施設の資材等を可能な限り再利用することを検討している。

2. 環境影響評価の検討

環境影響評価は、図 2-1 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検討した。

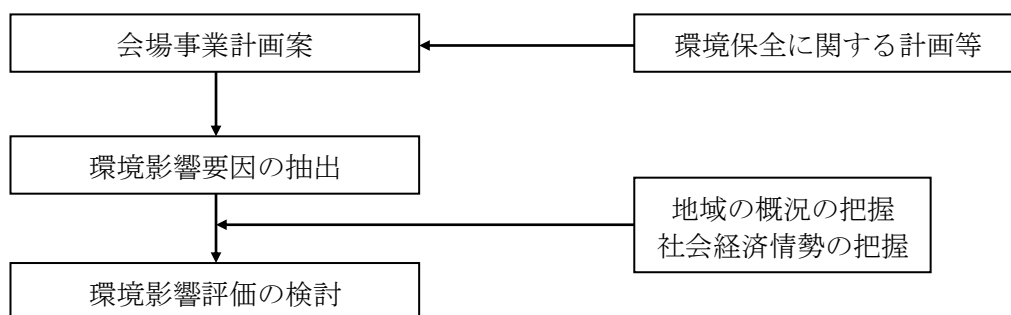


図 2-1 環境影響評価の検討手順

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 2-1 に示すとおり設定した。東京 2020 大会の開催中における大会の運営等については、現時点では具体的な計画が未定である。このため、本事業計画概要報告書では、表 2-1 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、大会の開催中に係る環境影響要因は対象としなかった。これらの大会の開催中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。

表 2-1 抽出した環境影響要因

区分	環境影響要因		内容
開催前	恒久施設	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	建設工事終了後の仮設施設の出現や仮設施設の存在に伴う影響
開催中	競技の実施		競技の実施に伴う影響
	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
開催後	仮設施設	解体工事	東京 2020 大会の仮設施設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
		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
	恒久施設	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、本事業計画概要報告書では対象としない環境影響要因を示す。本施設は恒久施設及び仮設施設で整備する。恒久施設に係る環境影響評価は、「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（大井ホッケー競技場）」（平成 30 年 1 月 東京都）として実施している。そのため、本事業計画概要報告書では恒久施設以外の仮設施設の環境影響要因のみを対象とした。

工事概要・規模等を勘案し、環境影響評価項目の選定に関して検討した結果、個別施設としての環境影響評価項目について選定しなかったため、予測・評価の結果をまとめる環境影響評価書等は作成しないが、その検討結果を明らかにするため、本事業計画概要報告書としてまとめた。環境影響評価の項目選定の検討結果は、表 2-2(1)～(3)に示すとおりである。

表2-2(1) 環境影響評価の検討結果

項 目	検討結果
大気等	本計画は、仮設施設の設置工事を行うものであり、これまでの恒久施設の整備工事と比べて工事用車両の台数や建設機械の稼働台数は僅かであることから、大気等への影響はほとんどないと考えられる。 なお、工事用車両の走行に当たっては、沿道環境への配慮のため、極力、自動車専用道路や一般国道等の幹線道路を利用するほか、適切なアイドリングストップ等のエコドライブや安全走行の徹底、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計画である。 また、工事に使用する建設機械は、排出ガス対策型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、排出ガスの削減に努める計画である。
水質等	施設の建設に伴う排水は、下水排除基準を遵守した上で公共下水道に放流される。このことから、公共用水域及び地下水の水質等に影響を及ぼすおそれはない。
土壌	本計画は、仮設施設の設置工事を行うものであり、有害物質は使用しない。会場整備に当たり、一部の土地の改変を行うが、計画地には有害物質の取扱事業場が存在した履歴はなかった。今後、関係機関との協議を踏まえ、必要に応じて都民の健康と安全を確保する環境に関する条例第 117 条に基づく土地利用の履歴等調査届出書及び土壌汚染対策法第 4 条に基づく土地の形質の変更届出書の提出を予定している。 なお、工事中に土壌汚染が新たに確認された場合は、速やかに法令に則った対応をする。
生物の生育・生息基盤	本計画は、仮設施設の設置工事を行うものであり、生物の生育・生息基盤を大幅に改変するような土地造成等の改変は実施しない。また、樹木除去が必要な場合は、施設管理者と協議の上、大会後に極力原状復旧（復植）を行う計画であり、生物の生育・生息基盤の状況に大きな変化は生じない。
水循環	本計画は、仮設施設の設置工事を行うものであり、水循環に影響を及ぼすような大規模な地表面被覆の改変や地下躯体の設置は実施しないことから、水循環の状況に変化は生じない。
生物・生態系	本計画は、仮設施設の設置工事を行うものであり、動植物の生息・生育環境を大幅に改変するような土地造成等の改変は実施しない。また、樹木除去が必要な場合は、施設管理者と協議の上、大会後に極力原状復旧（復植）を行う計画であり、生物・生態系の状況に変化は生じない。
緑	本計画は、仮設施設の設置工事を行うものであり、緑の量や質を大幅に改変するような土地造成等の改変は実施しない。また、樹木除去が必要な場合は、施設管理者と協議の上、大会後に極力原状復旧（復植）を行う計画であり、緑の状況に変化は生じない。
騒音・振動	本計画は、仮設施設の設置工事を行うものであり、これまでの恒久施設の整備工事と比べて工事用車両の台数や建設機械の稼働台数は僅かであることから、騒音・振動への影響はほとんどないと考えられる。 なお、工事用車両の走行に当たっては、沿道環境への配慮のため、極力、自動車専用道路や一般国道等の幹線道路を利用するほか、適切なアイドリングストップ等のエコドライブや安全走行の徹底、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計画である。 また、工事に使用する建設機械は、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、騒音の低減に努める計画である。
日影	仮設施設は、一時的に建設されるものであり、恒常的に日影に影響を及ぼすおそれはない。
景観	仮設施設は、一時的に建設されるものであり、恒常的に景観に影響を及ぼすおそれはない。
自然との触れ合い活動の場	計画地が位置する大井ふ頭中央海浜公園は、恒久施設の整備のため、既に一部のエリアが閉鎖中である。今後、仮設施設整備を実施するが、触れ合い活動の場を締め切るのは、公園の一部に留まる。
歩行者空間の快適性	本計画は、既存の大井ふ頭中央海浜公園を利用するものであり、公共交通機関からの歩行者経路に変化は生じない。
史跡・文化財	計画地は、1972 年に埋立てが完了した埋立地に位置しており、埋蔵文化財包蔵地は存在しない。

表2-2(2) 環境影響評価の検討結果

項 目	検討結果
水利用	仮設施設は、一時的に建設されるものであり、恒常的な水の効率的利用への取組・貢献の程度に変化は生じない。
廃棄物	本計画は、仮設施設の設置工事を行うものであり、地下躯体を構築するような大規模な土工事や施設の建設工事を行わないことから、建設廃棄物等の発生量は僅かである。 これらの仮設施設整備に伴い発生する廃棄物については、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、大会後は、仮設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。 これらを踏まえ、大会前の仮設施設整備に伴う建設廃棄物の再資源化等及び大会後の資材等の再利用等の取組みについては、他の会場と合わせて、全体計画で評価する。
エコマテリアル	仮設施設整備に当たっては、組織委員会による「東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会 持続可能性に配慮した調達コード」や「持続可能性に配慮した木材の調達基準」に基づき資材等を調達する計画を検討中であることから、その計画を踏まえ、他の会場と合わせて、全体計画で評価する。
温室効果ガス	仮設施設は、一時的に建設されるものであり、恒常的な温室効果ガス排出量に変化は生じない。
エネルギー	仮設施設は、一時的に建設されるものであり、恒常的なエネルギー使用量に変化は生じない。
土地利用	本計画は、既存の大井ふ頭中央海浜公園を利用するものであり、土地利用に変化は生じない。
地域分断	本計画は、既存の大井ふ頭中央海浜公園を利用するものであり、新たな地域分断は生じない。
移転	本計画は、既存の大井ふ頭中央海浜公園を利用するものであり、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	仮設施設整備に当たっては、組織委員会による「Tokyo2020 アクセシビリティ・ガイドライン」に基づき移動の安全のためのバリアフリー化を図るため、安全性には問題がないものと考えられる。
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	仮設建築物であっても、建築基準法第 85 条第 5 項の規定に基づき、仮設建築物の建築許可申請を行い、許可を受けた上で、建築確認申請の手続きを経て着工する。なお、当該許可は、特定行政庁が安全上、防火上及び衛生上支障がないと認める場合に限って行われるものであるため、消防・防災面には問題がないものと考えられる。

表2-2(3) 環境影響評価の検討結果

項 目	検討結果
交通渋滞	本計画は、仮設施設の設置工事を行うものであり、これまでの恒久施設の整備工事と比べて工事用車両の台数は僅かであることから、交通量及び交通流への影響はほとんどないと考えられる。 なお、工事用車両の走行に当たっては、沿道環境への配慮のため、極力、自動車専用道路や一般国道等の幹線道路を利用するほか、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計画である。
公共交通へのアクセシビリティ	本計画は、既存の大井ふ頭中央海浜公園を利用するものであり、公共交通機関へのアクセシビリティに変化は生じない。
交通安全	本計画は、仮設施設の設置工事を行うものであり、これまでの恒久施設の整備工事と比べて工事用車両の台数は僅かであることから、交通安全への影響はほとんどないと考えられる。 なお、工事用車両の走行に当たっては、沿道環境への配慮のため、極力、自動車専用道路や一般国道等の幹線道路を利用するほか、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計画である。
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。

[海の森クロスカントリーコース]

1. 海の森クロスカントリーコースの計画の目的及び内容
2. 環境影響評価の検討（海の森クロスカントリーコース）

1. 海の森クロスカントリーコースの計画の目的及び内容

1.1 目 的

海の森クロスカントリーコースは、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。現在、組織委員会により仮設の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、障害物設置が進められており、今後、東京 2020 大会のその他の仮設施設を整備する。

なお、海の森クロスカントリーコースの芝コースやウォームアップエリアの整備、障害物設置に係る環境影響評価は、「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（海の森クロスカントリーコース）」（平成 29 年 3 月 東京都）として実施している。そのため、本事業計画概要報告書は、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、障害物設置以外のその他の観客、アスリートやメディア関係等の仮設施設を対象とした。

1.2 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

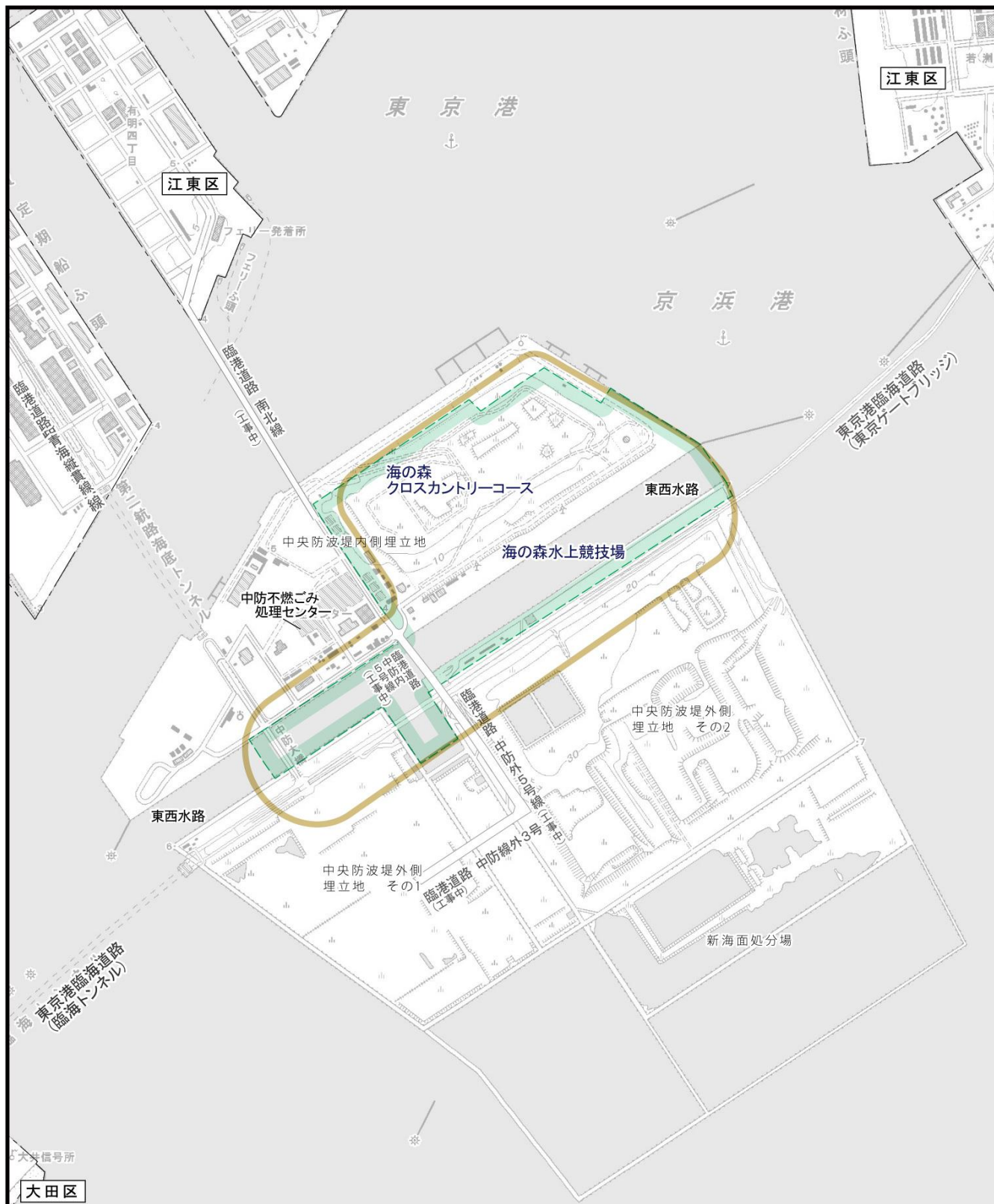
海の森クロスカントリーコースは、立候補ファイルにおいて、オリンピックの馬術競技のうち、総合馬術のクロスカントリーのための仮設による会場として計画された。

1.3 内 容

1.3.1 位 置

会場は、図1.3-1及び写真1.3-1に示すとおり、中央防波堤地区に位置し、海の森公園（仮称）の計画区域内となっている。

1. 海の森クロスカントリーコースの計画の目的及び内容



凡 例

- 海の森水上競技場・海の森クロスカントリーコースの計画地^(注)
- 海の森公園(仮称)計画区域



Scale 1:25,000

0 250 500 1,000m

図1.3-1 会場位置図

^(注)計画地の詳細範囲は検討中

1. 海の森クロスカントリーコースの計画の目的及び内容



凡 例

- 海の森水上競技場・
海の森クロスカントリーコースの計画地^{注)}
- 海の森公園(仮称)計画区域



Scale 1:25,000

0 250 500 1,000m

写真1.3-1 会場周辺の航空写真

注)計画地の詳細範囲は検討中

1.3.2 基本計画

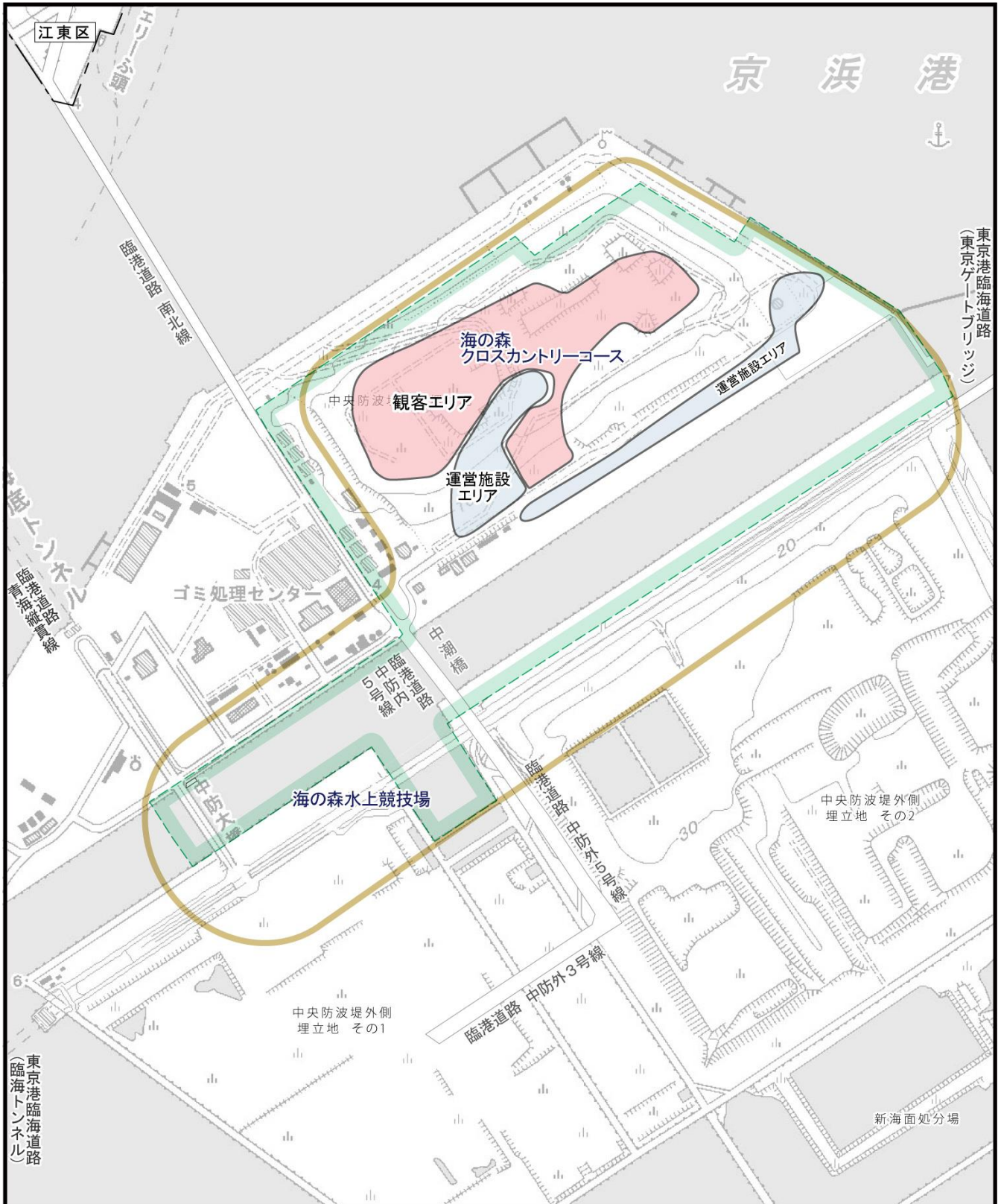
(1) 配置計画

大会時の配置計画のイメージ図は、図1.3-2に示すとおりである。計画地内の観客エリアには、距離約6km、幅員約15mの芝コースや約5,300m²程度のウォームアップエリアを配置するほか、芝コースの周囲に立ち見での観戦スペース及び仮設観客席¹を配置する。また、大会の運営施設エリアには、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、大会関係者用の駐車場を配置する計画である。なお、これらの大会の運営のための仮設施設の一部は、海の森クロスカントリーコースと海の森水上競技場で共有する計画である。

海の森クロスカントリーコースの計画地である海の森公園（仮称）には、都民・企業の協力の下で植樹した樹林地があるため、仮設施設の設置に当たり、樹木が存在しないエリアを選択するなど植樹エリアの改変を可能な限り少なくするよう配慮する。やむを得ず影響を受ける樹木についても、海の森公園（仮称）計画地内への移植等により影響を最小限とする計画である。

¹ 仮設観客席については、建築基準法第85条5項の規定に基づき、仮設建築物の建築許可申請を行い、許可を受けた上で、建築確認申請の手続きを経て着工する。なお、当該許可は、特定行政庁が安全上、防火上及び衛生上支障がないと認める場合に限って行われる。

1. 海の森クロスカントリーコースの計画の目的及び内容



凡 例

- 海の森水上競技場・海の森クロスカントリーコースの計画地^(注)
- 海の森公園 (仮称) 計画区域



Scale 1:15,000

0 150 300 600m

図1.3-2 配置計画

(注)計画地の詳細範囲は検討中

1.3.3 施工計画

(1) 工事工程

芝コースやウォームアップエリアの整備、障害物設置の工事工程は、2017 年から 2020 年にかけて、38 か月間の工期を見込んでいる。

その他の仮設施設の設置から撤去までの工事工程は、テストイベントや大会期間も含め、2019 年から 2020 年までの 18 か月を見込んでいる。

(2) 施工方法の概要

1) 仮設施設設置工事

仮設施設整備として、仮設観客席、ユニットハウス、プレハブ、テント、コンテナ、トイレ等の仮設施設の設置や設備工事等を行う計画である。

2) 解体工事

仮設施設を撤去し、原状回復を行う。

(3) 工事用車両

工事用車両の走行に当たっては、沿道環境への配慮のため、極力、自動車専用道路や一般国道等の幹線道路を利用するほか、適切なアイドリングストップ等のエコドライブや安全走行の徹底、市街地での待機や違法駐車等を行うことがないように、運転者への指導を徹底する計画である。

(4) 建設機械

各工種において想定する主な建設機械は、表 1.3-1 に示すとおりである。

工事に使用する建設機械は、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計画である。

表1.3-1 主な建設機械

工 種	主な建設機械
仮設施設設置工事	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

(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計画である。また、工事に伴う建設発生土は、場内利用も含め検討中であるが、場外へ搬出する場合には、工事間で利用調整または受入基準への適合を確認の上、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、大会後の仮設施設の解体工事については、仮設施設の資材等を可能な限り再利用することを検討している。

2. 環境影響評価の検討

環境影響評価は、図 2-1 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検討した。

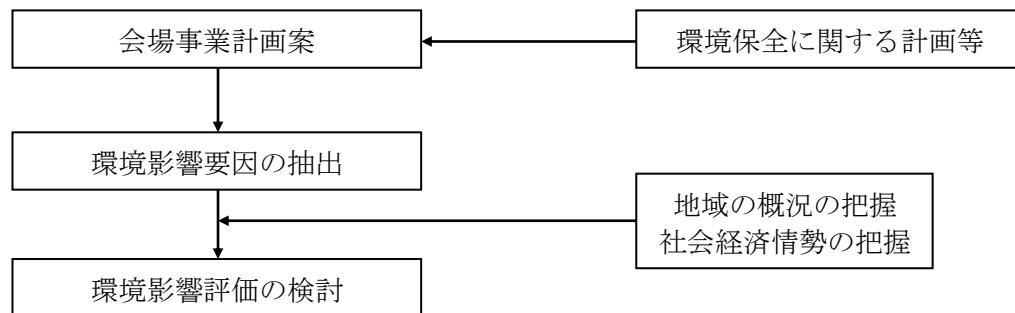


図 2-1 環境影響評価の検討手順

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 2-1 に示すとおり設定した。東京 2020 大会の開催中における大会の運営等については、現時点では具体的な計画が未定である。このため、本事業計画概要報告書では、表 2-1 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、大会の開催中に係る環境影響要因は対象としなかった。これらの大会の開催中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。

表 2-1 抽出した環境影響要因

区分	環境影響要因		内容
開催前	恒久施設	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	建設工事終了後の仮設施設の出現や仮設施設の存在に伴う影響
開催中	競技の実施		競技の実施に伴う影響
	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
開催後	仮設施設	解体工事	東京 2020 大会の仮設施設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
		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
	恒久施設	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、本事業計画概要報告書では対象としない環境影響要因を示す。本施設は仮設施設のみで整備するが、仮設施設のうち、芝コースやウォームアップエリアの整備、障害物設置に係る環境影響評価は、「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（海の森クロスカントリーコース）」（平成 29 年 3 月東京都）として実施している。そのため、本事業計画概要報告書ではその他の仮設施設の環境影響要因のみを対象とした。

工事概要・規模等を勘案し、環境影響評価項目の選定に関して検討した結果、個別施設としての環境影響評価項目について選定しなかったため、予測・評価の結果をまとめる環境影響評価書等は作成しないが、その検討結果を明らかにするため、本事業計画概要報告書としてまとめた。環境影響評価の項目選定の検討結果は、表 2-2(1)～(3)に示すとおりである。

表2-2(1) 環境影響評価の検討結果

項 目	検討結果
大気等	本計画は、仮設施設の設置工事を行うものであり、これまでの恒久施設の整備工事と比べて工事用車両の台数や建設機械の稼働台数は僅かであることから、大気等への影響はほとんどないと考えられる。 なお、工事用車両の走行に当たっては、沿道環境への配慮のため、極力、自動車専用道路や一般国道等の幹線道路を利用するほか、適切なアイドリングストップ等のエコドライブや安全走行の徹底、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計画である。 また、工事に使用する建設機械は、排出ガス対策型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、排出ガスの削減に努める計画である。
水質等	本計画は、仮設施設の設置工事を行うものであり、有害物質は使用しないこと、工事用排水が水質等に影響を及ぼすような土地造成等の改変は実施しないことから、水質等の状況に変化は生じない。
土壌	本計画は、仮設施設の設置工事を行うものであり、有害物質は使用しない。また、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め立てた経緯はなく、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、有害物質の取扱事業場が存在した履歴はない。本計画では、廃棄物層及び廃棄物層底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計画であるが、土地の改変に当たっては、今後、関係機関との協議を踏まえ、都民の健康と安全を確保する環境に関する条例第 117 条及び土壌汚染対策法第 4 条に基づく土地の形質の変更届出書の提出を予定している。 なお、工事中に土壌汚染が新たに確認された場合は、速やかに法令に則った対応をする。
生物の生育・生息基盤	本計画は、仮設施設の設置工事を行うものであり、生物の生育・生息基盤を大幅に改変するような土地造成等の改変は実施しない。また、海の森クロスカントリーコースの計画地である海の森公園（仮称）には、都民・企業の協力の下で植樹した樹林地があるため、仮設施設の設置に当たり、樹木が存在しないエリアを選択するなど植樹エリアの改変を可能な限り少なくするよう配慮する。やむを得ず影響を受ける樹木についても、海の森公園（仮称）計画地内への移植等により影響を最小限とする計画であり、生物の生育・生息基盤の状況に大きな変化は生じない。
水循環	本計画は、仮設施設の設置工事を行うものであり、水循環に影響を及ぼすような大規模な地表面被覆の改変や地下躯体の設置は実施しないことから、水循環の状況に変化は生じない。
生物・生態系	本計画は、仮設施設の設置工事を行うものであり、動植物の生息・生育環境を大幅に改変するような土地造成等の改変は実施しない。また、海の森クロスカントリーコースの計画地である海の森公園（仮称）には、都民・企業の協力の下で植樹した樹林地があるため、仮設施設の設置に当たり、樹木が存在しないエリアを選択するなど植樹エリアの改変を可能な限り少なくするよう配慮する。やむを得ず影響を受ける樹木についても、海の森公園（仮称）計画地内への移植等により影響を最小限とする計画であり、生物・生態系の状況に変化は生じない。
緑	本計画は、仮設施設の設置工事を行うものであり、緑の量や質を大幅に改変するような土地造成等の改変は実施しない。また、海の森クロスカントリーコースの計画地である海の森公園（仮称）には、都民・企業の協力の下で植樹した樹林地があるため、仮設施設の設置に当たり、樹木が存在しないエリアを選択するなど植樹エリアの改変を可能な限り少なくするよう配慮する。やむを得ず影響を受ける樹木についても、海の森公園（仮称）計画地内への移植等により影響を最小限とする計画であり、緑の状況に変化は生じない。
騒音・振動	本計画は、仮設施設の設置工事を行うものであり、これまでの恒久施設の整備工事と比べて工事用車両の台数や建設機械の稼働台数は僅かであることから、騒音・振動への影響はほとんどないと考えられる。 なお、工事用車両の走行に当たっては、沿道環境への配慮のため、極力、自動車専用道路や一般国道等の幹線道路を利用するほか、適切なアイドリングストップ等のエコドライブや安全走行の徹底、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計画である。 また、工事に使用する建設機械は、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、騒音の低減に努める計画である。
日影	本事業計画概要報告書の対象とした仮設施設は、一時的に建設されるものであり、恒常的に日影に影響を及ぼすおそれはない。

2. 環境影響評価の検討（海の森クロスカントリーコース）

表2-2(2) 環境影響評価の検討結果

項 目	検討結果
景観	本事業計画概要報告書の対象とした仮設施設は、一時的に建設されるものであり、恒常的に景観に影響を及ぼすおそれはない。
自然との触れ合い活動の場	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、自然との触れ合い活動の場に変化は生じない。
歩行者空間の快適性	本計画は、海の森公園（仮称）として整備中の未開園地を利用するものであり、公共交通機関からの歩行者経路に変化は生じない。
史跡・文化財	計画地は、1975 年頃から埋立て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。
水利用	本事業計画概要報告書の対象とした仮設施設は、一時的に建設されるものであり、恒常的な水の効率的利用への取組・貢献の程度に変化は生じない。
廃棄物	本計画は、仮設施設の設置工事を行うものであり、地下躯体を構築するような大規模な土工事や施設の建設工事を行わないことから、建設廃棄物等の発生量は僅かである。 これらの仮設施設整備に伴い発生する廃棄物については、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、大会後は、仮設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。 これらを踏まえ、大会前の仮設施設整備に伴う建設廃棄物の再資源化等及び大会後の資材等の再利用等の取組みについては、他の会場と合わせて、全体計画で評価する。
エコマテリアル	本事業計画概要報告書の対象とした仮設施設整備に当たっては、組織委員会による「東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会 持続可能性に配慮した調達コード」や「持続可能性に配慮した木材の調達基準」に基づき資材等を調達する計画を検討中であることから、その計画を踏まえ、他の会場と合わせて、全体計画で評価する。
温室効果ガス	本事業計画概要報告書の対象とした仮設施設は、一時的に建設されるものであり、恒常的な温室効果ガス排出量に変化は生じない。
エネルギー	本事業計画概要報告書の対象とした仮設施設は、一時的に建設されるものであり、恒常的なエネルギー使用量に変化は生じない。
土地利用	本計画は、海の森公園（仮称）として整備中の未開園地を利用するものであり、土地利用に変化は生じない。
地域分断	本計画は、海の森公園（仮称）として整備中の未開園地を利用するものであり、新たな地域分断は生じない。
移転	本計画は、海の森公園（仮称）として整備中の未開園地を利用するものであり、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	仮設施設整備に当たっては、組織委員会による「Tokyo2020 アクセシビリティ・ガイドライン」に基づき移動の安全のためのバリアフリー化を図るため、安全性には問題がないものと考えられる。
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。

2. 環境影響評価の検討（海の森クロスカントリーコース）

表2-2(3) 環境影響評価の検討結果

項 目	検討結果
消防・防災	仮設建築物であっても、建築基準法第 85 条第 5 項の規定に基づき、仮設建築物の建築許可申請を行い、許可を受けた上で、建築確認申請の手続きを経て着工する。なお、当該許可は、特定行政庁が安全上、防火上及び衛生上支障がないと認める場合に限って行われるものであるため、消防・防災面には問題がないものと考えられる。
交通渋滞	本計画は、仮設施設の設置工事を行うものであり、これまでの恒久施設の整備工事と比べて工事用車両の台数は僅かであることから、交通量及び交通流への影響はほとんどないと考えられる。 なお、工事用車両の走行に当たっては、沿道環境への配慮のため、極力、自動車専用道路や一般国道等の幹線道路を利用するほか、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計画である。
公共交通へのアクセシビリティ	本計画は、海の森公園（仮称）として整備中の未開園地を利用するものであり、公共交通機関へのアクセシビリティに変化は生じない。
交通安全	本計画は、仮設施設の設置工事を行うものであり、これまでの恒久施設の整備工事と比べて工事用車両の台数は僅かであることから、交通安全への影響はほとんどないと考えられる。 なお、工事用車両の走行に当たっては、沿道環境への配慮のため、極力、自動車専用道路や一般国道等の幹線道路を利用するほか、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計画である。
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。

[海の森水上競技場]

1. 海の森水上競技場の計画の目的及び内容
2. 環境影響評価の検討（海の森水上競技場）

1. 海の森水上競技場の計画の目的及び内容

1.1 目 的

海の森水上競技場は、東京 2020 大会では、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会場として利用される計画である。現在、東京都により恒久施設の整備が進められており、今後、組織委員会が東京 2020 大会の仮施設を整備する。

なお、海の森水上競技場の恒久施設整備に係る環境影響評価は、「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（海の森水上競技場）」（平成 28 年 7 月 東京都）として実施している。そのため、本事業計画概要報告書は、組織委員会が整備する観客、アスリートやメディア関係等の仮施設を対象とした。

1.2 海の森水上競技場の計画の策定に至った経過

海の森水上競技場は、立候補ファイルにおいて、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会場として利用するため、新設する計画とされた。

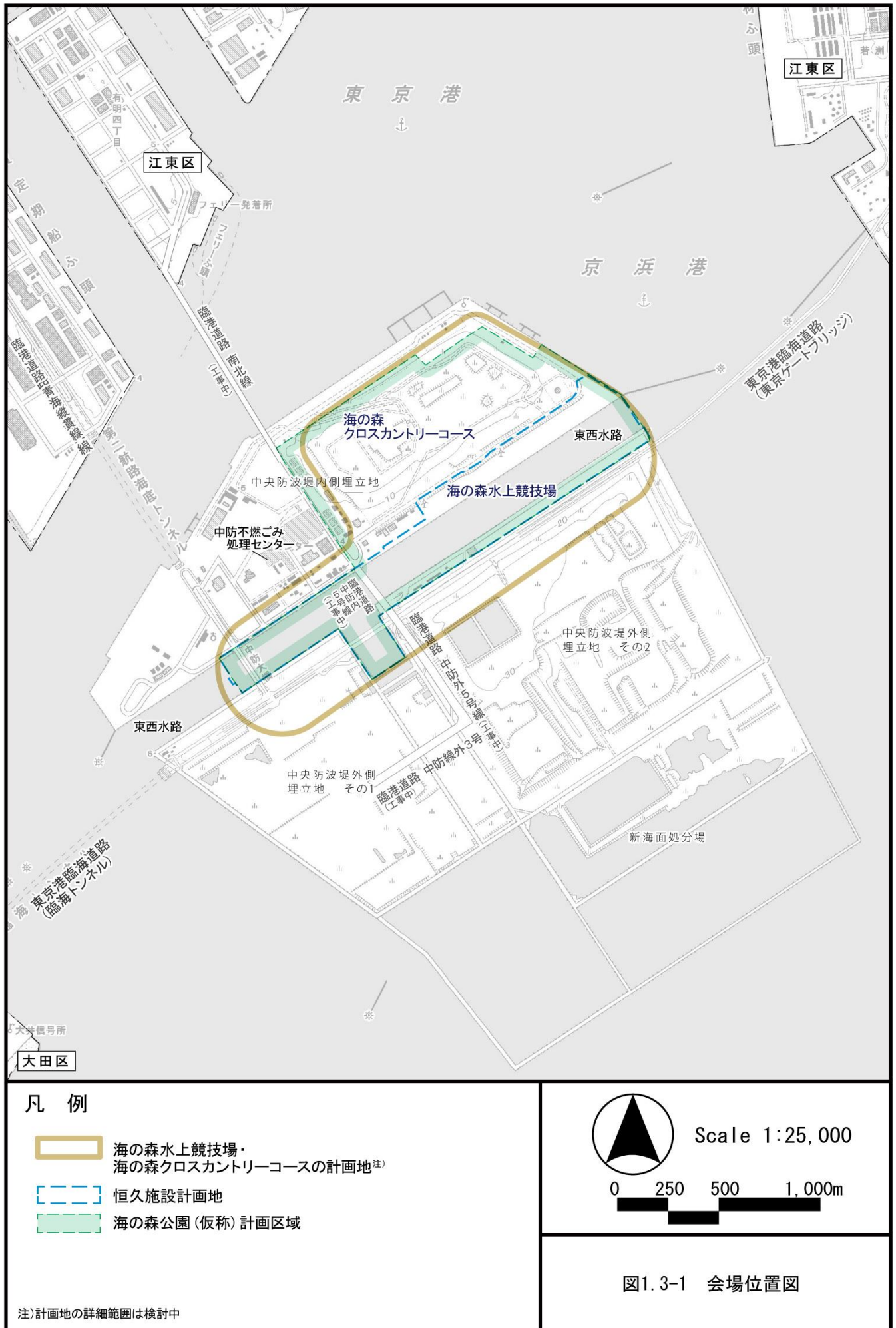
その後、2016年 9 月以降、都政改革本部オリンピック・パラリンピック調査チームの提言を受けて見直しの検討を行い、同年11月29日に、都、国際オリンピック委員会、組織委員会、国による四者協議を実施した結果、整備規模を縮小し、現計画地で整備する計画となった。

1.3 内 容

1.3.1 位 置

会場は、図1.3-1及び写真1.3-1に示すとおり、中央防波堤地区に位置し、海の森公園（仮称）の計画区域内となっている。

1. 海の森水上競技場の計画の目的及び内容



1. 海の森水上競技場の計画の目的及び内容



凡 例

-  海の森水上競技場・海の森クロスカントリーコースの計画地^(注)
 恒久施設計画地
 海の森公園（仮称）計画区域



Scale 1:25,000

0 250 500 1,000m

写真1.3-1 会場周辺の航空写真

注)計画地の詳細範囲は検討中

1.3.2 基本計画

(1) 配置計画

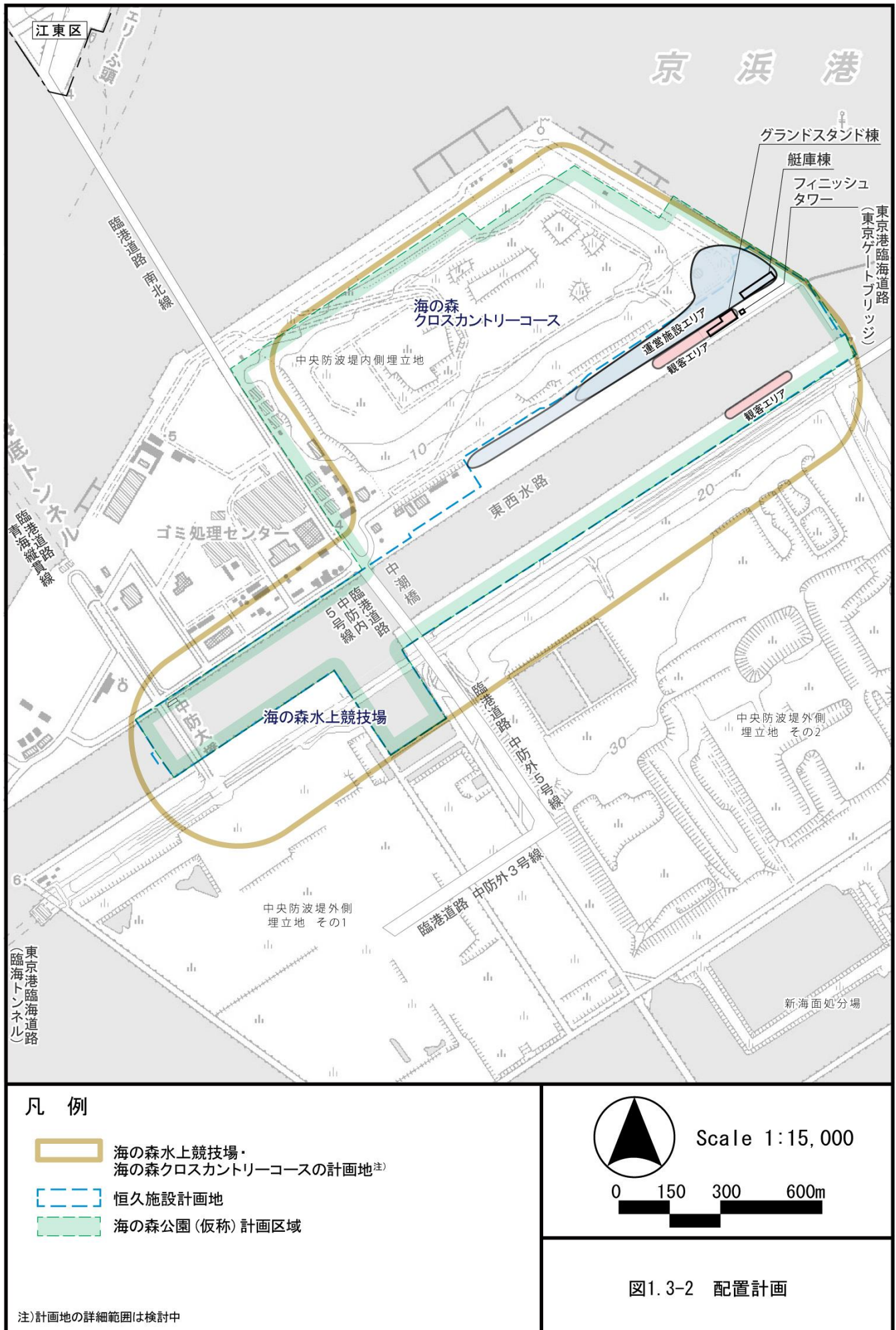
大会時の配置計画のイメージ図は、図1.3-2に示すとおりである。大会時に競技を実施するのは、東西水路内となり、東西水路に面して観客エリアを配置し、仮設観客席¹を整備する。また、大会の運営施設エリアには、アスリートやメディア関係等の施設として、敷地内のオープンスペースにプレハブやテント等の仮設施設を配置するほか、大会関係者用の駐車場を配置する計画である。

なお、これらの大会の運営のための仮設施設の一部は、海の森水上競技場と海の森クロスカントリーコースで共有する計画である。

仮設施設の設置に伴う樹木除去は生じない計画である。

1 仮設観客席については、建築基準法第85条5項の規定に基づき、仮設建築物の建築許可申請を行い、許可を受けた上で、建築確認申請の手続きを経て着工する。なお、当該許可は、特定行政庁が安全上、防火上及び衛生上支障がないと認める場合に限って行われる。

1. 海の森水上競技場の計画の目的及び内容



1.3.3 施工計画

(1) 工事工程

東京都が整備している恒久施設の工事工程は、準備工事も含めて 2016 年から 2019 年にかけて、34 か月間の工期を見込んでいる。

組織委員会が整備する仮設施設の設置から撤去までの工事工程は、テストイベントや大会期間も含め、2019 年から 2020 年までの 19 か月を見込んでいる。

(2) 施工方法の概要

1) 仮設施設設置工事

仮設施設整備として、仮設観客席、ユニットハウス、プレハブ、テント、コンテナ、トイレ等の仮設施設の設置や設備工事等を行う計画である。

2) 解体工事

仮設施設を撤去し、原状回復を行う。

(3) 工事用車両

工事用車両の走行に当たっては、沿道環境への配慮のため、極力、自動車専用道路や一般国道等の幹線道路を利用するほか、適切なアイドリングストップ等のエコドライブや安全走行の徹底、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計画である。なお、仮設施設整備の工事用車両台数は未定であるが、これらの仮設施設整備は、恒久施設の工事完了後に着工となるため、恒久施設部分の工事用車両台数を上回らない見込みである。

(4) 建設機械

各工種において想定する主な建設機械は、表 1.3-1 に示すとおりである。

工事に使用する建設機械は、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計画である。

表1.3-1 主な建設機械

工 種	主な建設機械
仮設施設設置工事	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

(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計画である。また、工事に伴う建設発生土は、場内利用も含め検討中であるが、場外へ搬出する場合には、工事間で利用調整または受入基準への適合を確認の上、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、大会後の仮設施設の解体工事については、仮設施設の資材等を可能な限り再利用することを検討している。

2. 環境影響評価の検討

環境影響評価は、図 2-1 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検討した。

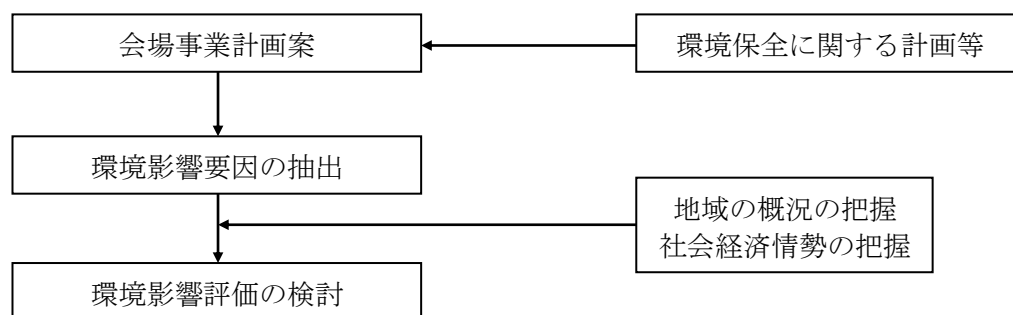


図 2-1 環境影響評価の検討手順

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 2-1 に示すとおり設定した。東京 2020 大会の開催中における大会の運営等については、現時点では具体的な計画が未定である。このため、本事業計画概要報告書では、表 2-1 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、大会の開催中に係る環境影響要因は対象としなかった。これらの大会の開催中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。

表 2-1 抽出した環境影響要因

区分	環境影響要因		内容
開催前	恒久施設	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	建設工事終了後の仮設施設の出現や仮設施設の存在に伴う影響
開催中	競技の実施		競技の実施に伴う影響
	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
開催後	仮設施設	解体工事	東京 2020 大会の仮設施設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
		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
	恒久施設	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、本事業計画概要報告書では対象としない環境影響要因を示す。本施設は恒久施設及び仮設施設で整備する。恒久施設に係る環境影響評価は、「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（海の森水上競技場）」（平成 28 年 7 月 東京都）として実施している。そのため、本事業計画概要報告書では恒久施設以外の仮設施設の環境影響要因のみを対象とした。

工事概要・規模等を勘案し、環境影響評価項目の選定に関して検討した結果、個別施設としての環境影響評価項目について選定しなかったため、予測・評価の結果をまとめる環境影響評価書等は作成しないが、その検討結果を明らかにするため、本事業計画概要報告書としてまとめた。環境影響評価の項目選定の検討結果は、表 2-2(1)～(3)に示すとおりである。

表2-2(1) 環境影響評価の検討結果

項 目	検討結果
大気等	仮施設整備着工後の工事用車両台数が、「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（海の森水上競技場）」（平成 28 年 7 月 東京都）において予測した工事用車両台数を下回る。また、本計画は、仮施設の設置工事を行うものであり、これまでの恒久施設の整備工事と比べて建設機械の稼働台数は僅かであることから、大気等への影響はほとんどないと考えられる。 なお、工事用車両の走行に当たっては、沿道環境への配慮のため、極力、自動車専用道路や一般国道等の幹線道路を利用するほか、適切なアイドリングストップ等のエコドライブや安全走行の徹底、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計画である。 また、工事に使用する建設機械は、排出ガス対策型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、排出ガスの削減に努める計画である。
水質等	本計画は、仮施設の設置工事を行うものであり、有害物質は使用しないこと、工事用排水が水質等に影響を及ぼすような土地造成等の改変は実施しないことから、水質等の状況に変化は生じない。
土壌	本計画は、仮施設の設置工事を行うものであり、有害物質は使用しない。会場整備に当たり、海の森公園（仮称）予定地に整備している海の森クロスカントリーコースと仮施設を共有する一部について、土地の改変を行う。改変を行う土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め立てた経緯はない。また、現在に至るまで、有害物質の取扱事業場が存在した履歴はない。本計画では、廃棄物層及び廃棄物層底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計画であるが、土地の改変に当たっては、今後、関係機関との協議を踏まえ、海の森クロスカントリーコースと一体的に都民の健康と安全を確保する環境に関する条例第 117 条及び土壌汚染対策法第 4 条に基づく土地の形質の変更届出書の提出を予定している。 なお、工事中に土壌汚染が新たに確認された場合は、速やかに法令に則った対応をする。
生物の生育・生息基盤	本計画は、仮施設の設置工事を行うものであり、生物の生育・生息基盤を大幅に改変するような土地造成等の改変は実施しない。また、樹木除去は生じない計画であり、生物の生育・生息基盤の状況に大きな変化は生じない。
水循環	本計画は、仮施設の設置工事を行うものであり、水循環に影響を及ぼすような大規模な地表面被覆の改変や地下躯体の設置は実施しないことから、水循環の状況に変化は生じない。
生物・生態系	本計画は、仮施設の設置工事を行うものであり、動植物の生息・生育環境を大幅に改変するような土地造成等の改変は実施しない。また、樹木除去は生じない計画であり、生物・生態系の状況に変化は生じない。
緑	本計画は、仮施設の設置工事を行うものであり、緑の量や質を大幅に改変するような土地造成等の改変は実施しない。また、樹木除去は生じない計画であり、緑の状況に変化は生じない。
騒音・振動	仮施設整備着工後の工事用車両台数が、「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（海の森水上競技場）」（平成 28 年 7 月 東京都）において予測した工事用車両台数を下回る。また、本計画は、仮施設の設置工事を行うものであり、これまでの恒久施設の整備工事と比べて建設機械の稼働台数は僅かであることから、騒音・振動の影響はほとんどないと考えられる。 なお、工事用車両の走行に当たっては、沿道環境への配慮のため、極力、自動車専用道路や一般国道等の幹線道路を利用するほか、適切なアイドリングストップ等のエコドライブや安全走行の徹底、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計画である。 また、工事に使用する建設機械は、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、騒音の低減に努める計画である。
日影	仮施設は、一時的に建設されるものであり、恒常的に日影に影響を及ぼすおそれはない。
景観	仮施設は、一時的に建設されるものであり、恒常的に景観に影響を及ぼすおそれはない。
自然との触れ合い活動の場	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、自然との触れ合い活動の場に変化は生じない。

表2-2(2) 環境影響評価の検討結果

項 目	検討結果
歩行者空間の快適性	本計画は、海の森公園（仮称）として整備中の未開園地を利用するものであり、公共交通機関からの歩行者経路に変化は生じない。
史跡・文化財	計画地は、1975 年頃から埋立て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。
水利用	仮設施設は、一時的に建設されるものであり、恒常的な水の効率的利用への取組・貢献の程度に変化は生じない。
廃棄物	本計画は、仮設施設の設置工事を行うものであり、地下躯体を構築するような大規模な土工事や施設の建設工事を行わないことから、建設廃棄物等の発生量は僅かである。 これらの仮設施設整備に伴い発生する廃棄物については、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、大会後は、仮設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。 これらを踏まえ、大会前の仮設施設整備に伴う建設廃棄物の再資源化等及び大会後の資材等の再利用等の取組みについては、他の会場と合わせて、全体計画で評価する。
エコマテリアル	仮設施設整備に当たっては、組織委員会による「東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会 持続可能性に配慮した調達コード」や「持続可能性に配慮した木材の調達基準」に基づき資材等を調達する計画を検討中であることから、その計画を踏まえ、他の会場と合わせて、全体計画で評価する。
温室効果ガス	仮設施設は、一時的に建設されるものであり、恒常的な温室効果ガス排出量に変化は生じない。
エネルギー	仮設施設は、一時的に建設されるものであり、恒常的なエネルギー使用量に変化は生じない。
土地利用	本計画は、海の森公園（仮称）として整備中の未開園地を利用するものであり、土地利用に変化は生じない。
地域分断	本計画は、海の森公園（仮称）として整備中の未開園地を利用するものであり、新たな地域分断は生じない。
移転	本計画は海の森公園（仮称）として整備中の未開園地を利用するものであり、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	仮設施設整備に当たっては、組織委員会による「Tokyo2020 アクセシビリティ・ガイドライン」に基づき移動の安全のためのバリアフリー化を図るため、安全性には問題がないものと考えられる。
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	仮設建築物であっても、建築基準法第 85 条第 5 項の規定に基づき、仮設建築物の建築許可申請を行い、許可を受けた上で、建築確認申請の手続きを経て着工する。なお、当該許可は、特定行政庁が安全上、防火上及び衛生上支障がないと認める場合に限り行われるものであるため、消防・防災面には問題がないものと考えられる。

表2-2(3) 環境影響評価の検討結果

項 目	検討結果
交通渋滞	仮施設整備着工後の工事用車両台数が、「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（海の森水上競技場）」（平成 28 年 7 月 東京都）において予測した工事用車両台数を下回る。 なお、工事用車両の走行に当たっては、沿道環境への配慮のため、極力、自動車専用道路や一般国道等の幹線道路を利用するほか、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計画である。
公共交通へのアクセシビリティ	本計画は、海の森公園（仮称）として整備中の未開園地を利用するものであり、公共交通機関へのアクセシビリティに変化は生じない。
交通安全	本計画は、仮施設の設置工事を行うものであり、これまでの恒久施設の整備工事と比べて工事用車両の台数は僅かであることから、交通安全への影響はほとんどないと考えられる。 なお、工事用車両の走行に当たっては、沿道環境への配慮のため、極力、自動車専用道路や一般国道等の幹線道路を利用するほか、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計画である。
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。

[カヌー・スラロームセンター]

1. カヌー・スラロームセンターの計画の目的及び内容
2. 環境影響評価の検討（カヌー・スラロームセンター）

1. カヌー・スラロームセンターの計画の目的及び内容

1.1 目 的

カヌー・スラロームセンター（旧名称：カヌー・スラローム会場）は、東京 2020 大会では、オリンピックのカヌー（スラローム）の会場として利用される計画である。現在、東京都により恒久施設の整備が進められており、今後、組織委員会が東京 2020 大会の仮設施設を整備する。

なお、カヌー・スラロームセンターの恒久施設整備に係る環境影響評価は、「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（カヌー・スラローム会場）」（平成 29 年 6 月 東京都）として実施している。そのため、本事業計画概要報告書は、組織委員会が整備する観客、アスリートやメディア関係等の仮設施設を対象とした。

1.2 カヌー・スラロームセンターの計画の策定に至った経過

カヌー・スラロームセンターは、立候補ファイルにおいて、オリンピックのカヌー（スラローム）会場として利用するため、葛西臨海公園内に施設を新設する計画であった。

その後、東京都は、招致の時点で作成した会場計画について都民の理解を得て実現できるよう、大会組織委員会とともに、「レガシー」、「都民生活への影響」、「整備費」の 3 つの視点で会場計画の再検討を行うこととした。

会場再検討の結果、葛西臨海公園整備の歴史的背景や公園の自然環境に配慮し、公園に隣接する都有地を活用して施設を配置する計画とし、2015年 2 月のIOC理事会で了承された。

2015年10月には、新たに整備するオリンピック・パラリンピック競技施設の設計等について、その妥当性を確保しながら整備を進めるため、外部の専門知識を有する者から構成される「都立競技施設整備に関する諮問会議」を設置し、2016年 6 月には、カヌー・スラロームセンターの基本設計及び後利用の方向性について意見を聴取した。

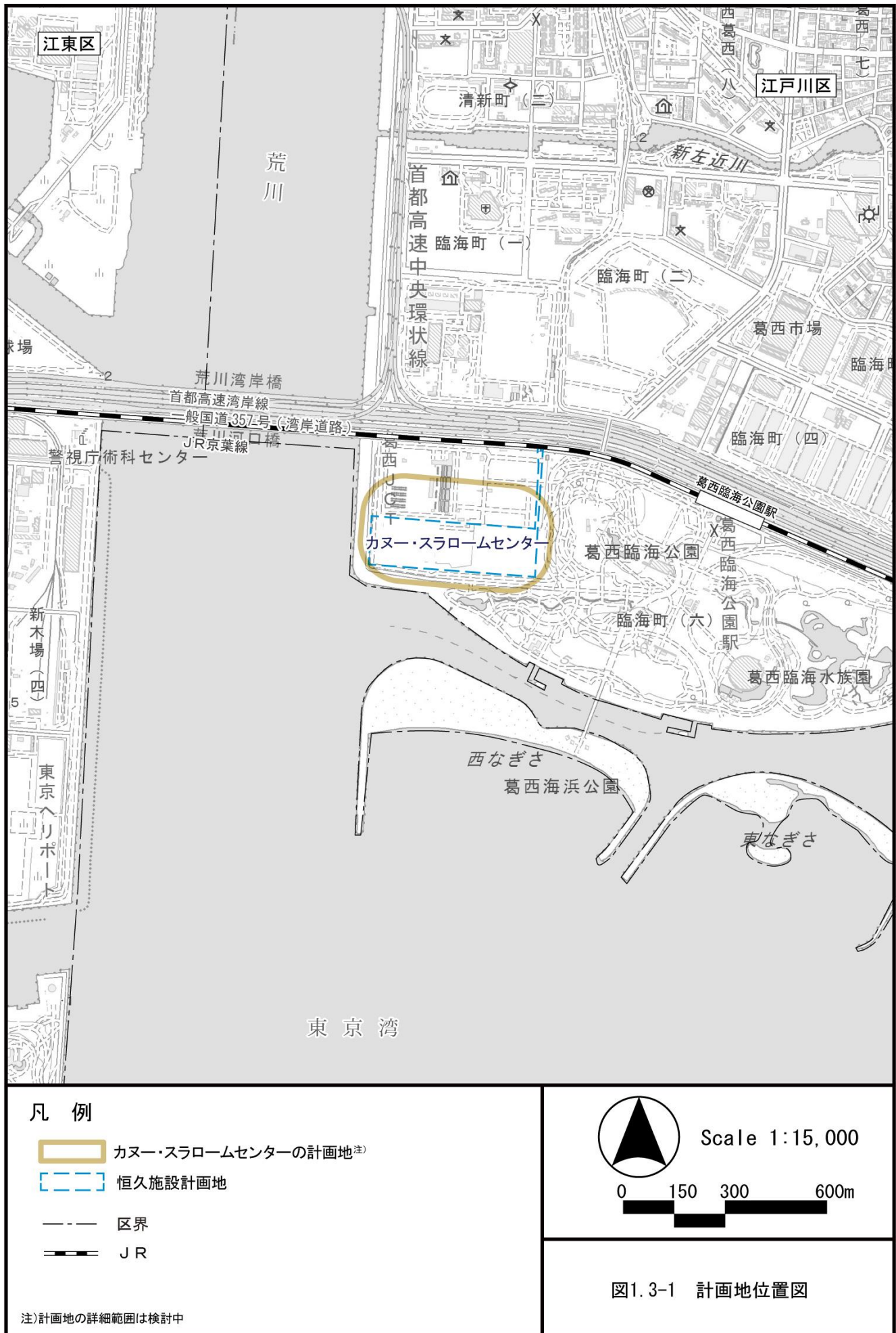
なお、2018年10月の組織委員会の理事会において、本会場の大会時に使用する名称は「カヌー・スラローム会場」から「カヌー・スラロームセンター」へと変更されることについて、IOCの承認が得られ、決定したことが報告された。

1.3 内 容

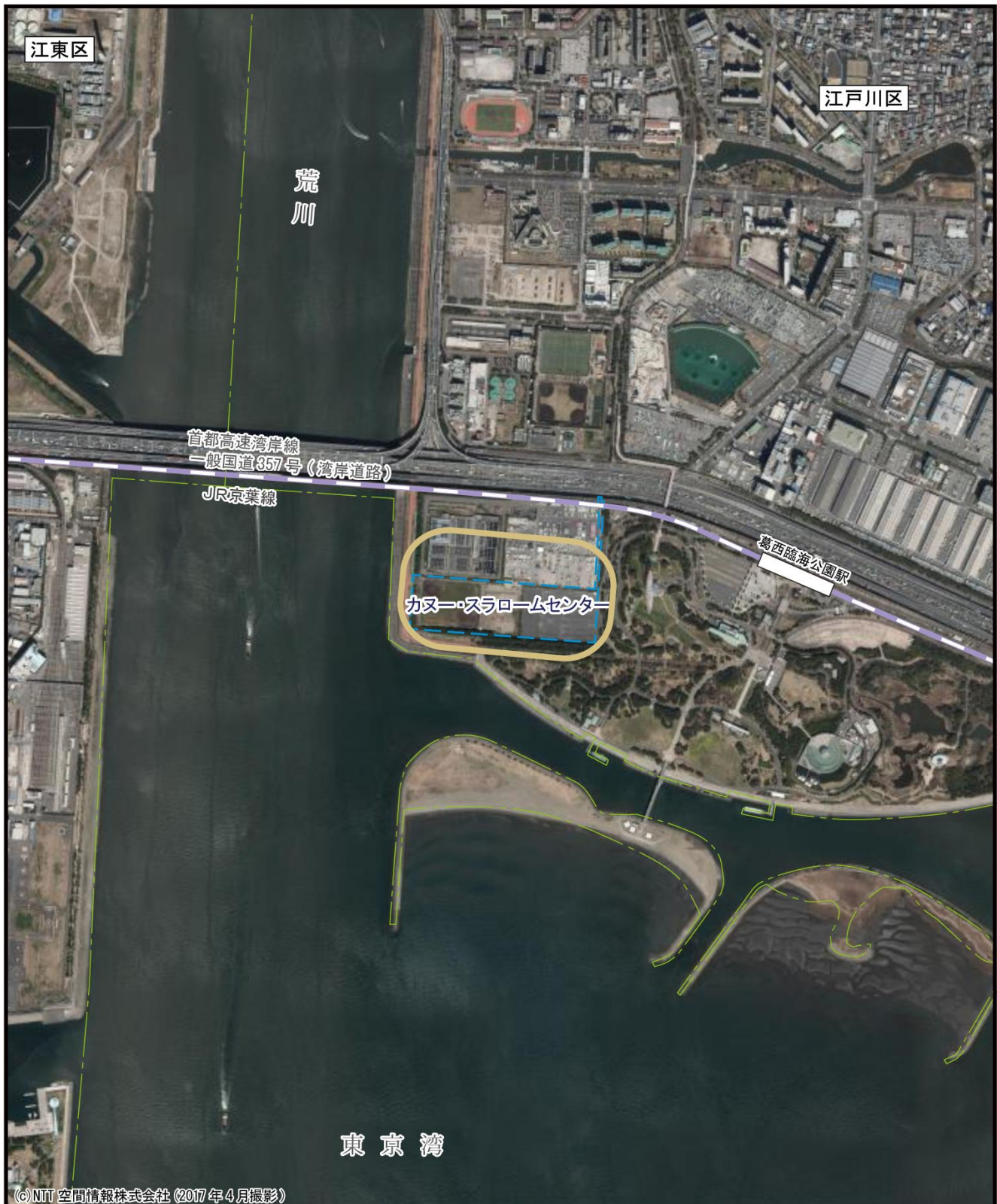
1.3.1 位 置

会場は、図1.3-1及び写真1.3-1に示すとおり、東京都江戸川区臨海町六丁目に位置する。

1. カヌー・スラロームセンターの計画の目的及び内容



1. カヌー・スラロームセンターの計画の目的及び内容



(© NTT 空間情報株式会社 (2017年4月撮影))

凡 例

- カヌー・スラロームセンターの計画地^{注)}
- 恒久施設計画地
- 区界
- J R



Scale 1:15,000

0 150 300 600m

写真 1.3-1 計画地周辺の航空写真

注)計画地の詳細範囲は検討中

1.3.2 基本計画

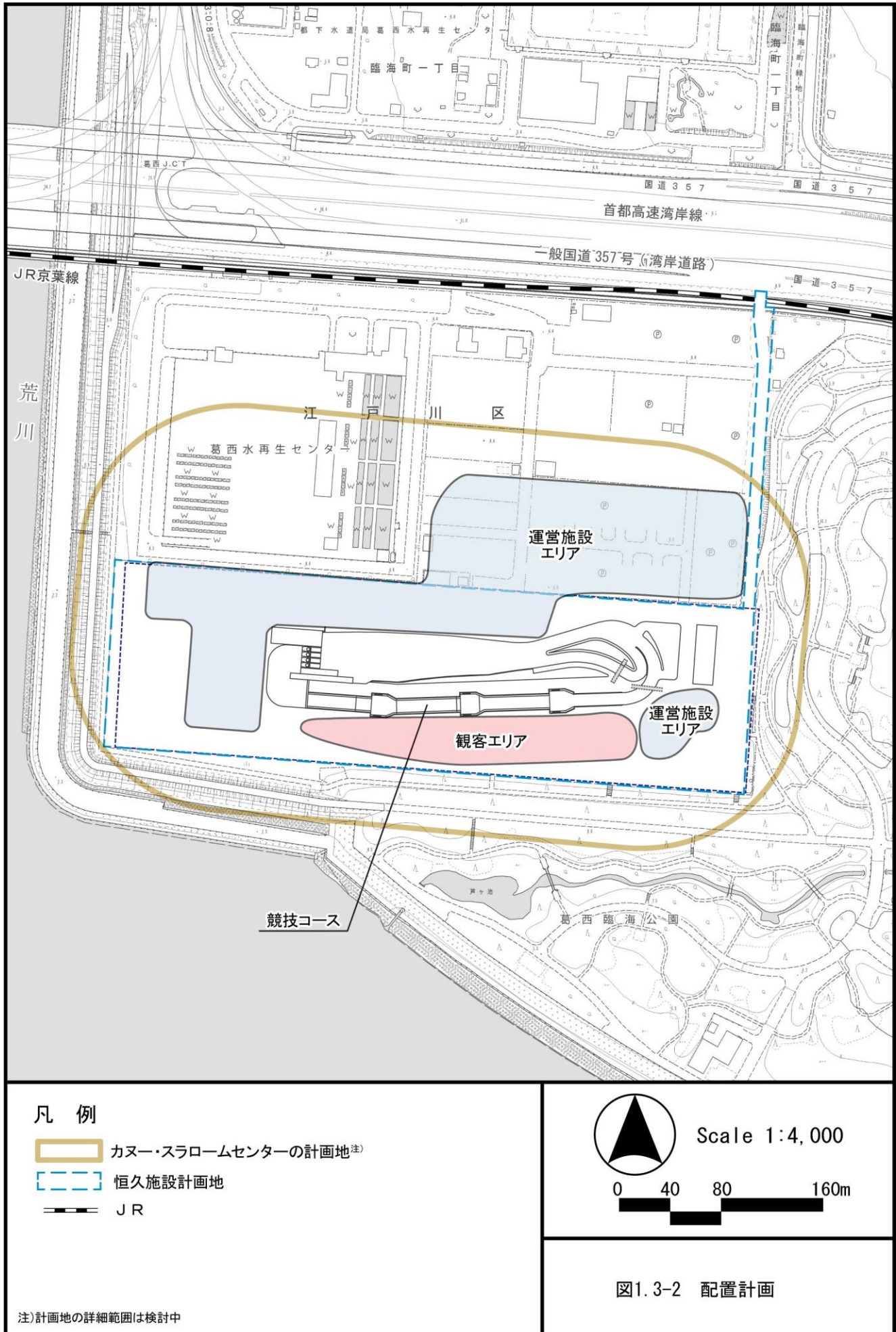
(1) 配置計画

大会時の配置計画のイメージ図は、図1.3-2に示すとおりである。大会時に競技を実施するのは、東京都が整備している恒久施設の競技コースであり、競技コースの南側に観客エリアを配置し、仮設観客席¹を整備する。また、大会の運営施設エリアには、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、大会関係者用の駐車場を配置する計画である。

なお、仮設施設の整備時点では、恒久施設として整備する植栽は未整備のため、仮設施設の設置に伴う樹木除去は生じない計画である。

¹ 仮設観客席については、建築基準法第85条5項の規定に基づき、仮設建築物の建築許可申請を行い、許可を受けた上で、建築確認申請の手続きを経て着工する。なお、当該許可は、特定行政庁が安全上、防火上及び衛生上支障がないと認める場合に限って行われる。

1. カヌー・スラロームセンターの計画の目的及び内容



1.3.3 施工計画

(1) 工事工程

東京都が整備している恒久施設の工事工程は、準備工事も含めて 2017 年から 2019 年にかけて、31 か月間の工期を見込んでいる。

組織委員会が整備する仮設施設の設置から撤去までの工事工程は、テストイベントや大会期間も含め、2019 年から 2020 年までの 16 か月を見込んでいる。

(2) 施工方法の概要

1) 仮設施設設置工事

仮設施設整備として、仮設観客席、ユニットハウス、プレハブ、テント、コンテナ、トイレ等の仮設施設の設置や設備工事等を行う計画である。

2) 解体工事

仮設施設を撤去し、原状回復を行う。

(3) 工事用車両

工事用車両の走行に当たっては、沿道環境への配慮のため、極力、自動車専用道路や一般国道等の幹線道路を利用するほか、適切なアイドリングストップ等のエコドライブや安全走行の徹底、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計画である。なお、仮設施設整備の工事用車両台数は未定であるが、これらの仮設施設整備は、恒久施設の工事完了後に着工となるため、恒久施設部分の工事用車両台数を上回らない見込みである。

(4) 建設機械

各工種において想定する主な建設機械は、表 1.3-1 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計画である。なお、仮設施設整備の建設機械の稼働台数は未定であるが、これらの仮設施設整備は、恒久施設の工事完了後に着工となるため、恒久施設部分の建設機械の稼働台数を上回らない見込みである。

表1.3-1 主な建設機械

工 種	主な建設機械
仮設施設設置工事	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

(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計画である。また、工事に伴う建設発生土は、場内利用も含め検討中であるが、場外へ搬出する場合には、工事間で利用調整または受入基準への適合を確認の上、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。

1. カヌー・スラロームセンターの計画の目的及び内容

なお、大会後の仮設施設の解体工事については、仮設施設の資材等を可能な限り再利用することを検討している。

2. 環境影響評価の検討

環境影響評価は、図 2-1 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検討した。

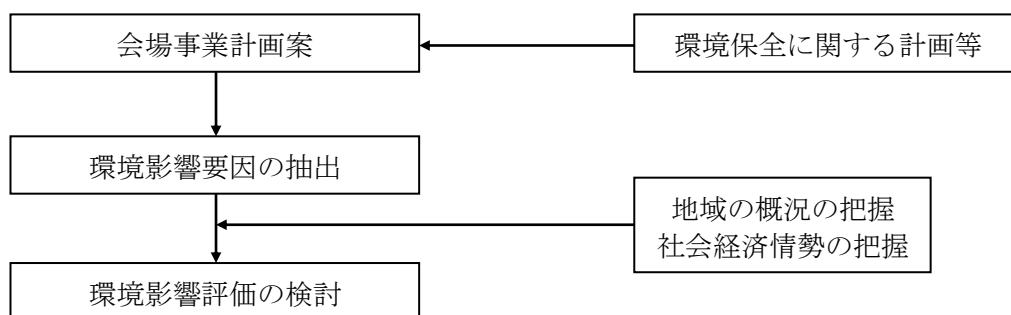


図 2-1 環境影響評価の検討手順

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 2-1 に示すとおり設定した。東京 2020 大会の開催中における大会の運営等については、現時点では具体的な計画が未定である。このため、本事業計画概要報告書では、表 2-1 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、大会の開催中に係る環境影響要因は対象としなかった。これらの大会の開催中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。

表 2-1 抽出した環境影響要因

区分	環境影響要因		内容
開催前	恒久施設	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	建設工事終了後の仮設施設の出現や仮設施設の存在に伴う影響
開催中	競技の実施		競技の実施に伴う影響
	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
開催後	仮設施設	解体工事	東京 2020 大会の仮設施設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
		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
	恒久施設	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、本事業計画概要報告書では対象としない環境影響要因を示す。本施設は恒久施設及び仮設施設で整備する。恒久施設に係る環境影響評価は、「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（カヌー・スラローム会場）」（平成 29 年 6 月 東京都）として実施している。そのため、本事業計画概要報告書では恒久施設以外の仮設施設の環境影響要因のみを対象とした。

工事概要・規模等を勘案し、環境影響評価項目の選定に関して検討した結果、個別施設としての環境影響評価項目について選定しなかったため、予測・評価の結果をまとめる環境影響評価書等は作成しないが、その検討結果を明らかにするため、本事業計画概要報告書としてまとめた。環境影響評価の項目選定の検討結果は、表 2-2(1)～(3)に示すとおりである。

表2-2(1) 環境影響評価の検討結果

項 目	検討結果
大気等	仮設施設整備着工後の工事用車両台数が、「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（カヌー・スラローム会場）」（平成 29 年 6 月 東京都）において予測した工事用車両台数を下回る。また、本計画は、仮設施設の設置工事を行うものであり、恒久施設の整備工事と比べて建設機械の稼働台数は僅かであることから、大気等への影響はほとんどないと考えられる。 なお、工事用車両の走行に当たっては、沿道環境への配慮のため、極力、自動車専用道路や一般国道等の幹線道路を利用するほか、適切なアイドリングストップ等のエコドライブや安全走行の徹底、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計画である。 また、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、排出ガスの削減に努める計画である。
水質等	施設の建設に伴う排水は、下水排除基準を遵守した上で公共下水道に放流される。このことから、公共用水域及び地下水の水質等に影響を及ぼすおそれはない。
土壌	本計画は、仮設施設の設置工事を行うものであり、有害物質は使用しないこと、土壌の攪乱を伴うような土地造成等の改変は実施しないことから、土壌の状況に変化は生じない。
生物の生育・生息基盤	本計画は、仮設施設の設置工事を行うものであり、生物の生育・生息基盤を大幅に改変するような土地造成等の改変は実施しない。また、樹木除去は生じない計画であり、生物の生育・生息基盤の状況に変化は生じない。
水循環	本計画は、仮設施設の設置工事を行うものであり、水循環に影響を及ぼすような大規模な地表面被覆の改変や地下躯体の設置は実施しないことから、水循環の状況に変化は生じない。
生物・生態系	本計画は、仮設施設の設置工事を行うものであり、動植物の生息・生育環境を大幅に改変するような土地造成等の改変は実施しない。また、樹木除去は生じない計画であり、生物・生態系の状況に変化は生じない。
緑	本計画は、仮設施設の設置工事を行うものであり、緑の量や質を大幅に改変するような土地造成等の改変は実施しない。また、樹木除去は生じない計画であり、緑の状況に変化は生じない。
騒音・振動	仮設施設整備着工後の工事用車両台数が、「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（カヌー・スラローム会場）」（平成 29 年 6 月 東京都）において予測した工事用車両台数を下回る。また、本計画は、仮設施設の設置工事を行うものであり、恒久施設の整備工事と比べて建設機械の稼働台数は僅かであることから、騒音・振動の影響はほとんどないと考えられる。 なお、工事用車両の走行に当たっては、沿道環境への配慮のため、極力、自動車専用道路や一般国道等の幹線道路を利用するほか、適切なアイドリングストップ等のエコドライブや安全走行の徹底、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計画である。 また、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、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、騒音の低減に努める計画である。
日影	仮設施設は、一時的に建設されるものであり、恒常的に日影に影響を及ぼすおそれはない。
景観	仮設施設は、一時的に建設されるものであり、恒常的に景観に影響を及ぼすおそれはない。
自然との触れ合い活動の場	計画地は、整備中のカヌー・スラロームセンターに位置しており、自然との触れ合い活動の場に変化は生じない。
歩行者空間の快適性	本計画は、整備中のカヌー・スラロームセンターを利用するものであり、公共交通機関からの歩行者経路に変化は生じない。
史跡・文化財	計画地は、1973 年より埋立てを開始した埋立地に位置しており、埋蔵文化財包蔵地は存在しない。

表2-2(2) 環境影響評価の検討結果

項 目	検討結果
水利用	仮設施設は、一時的に建設されるものであり、恒常的な水の効率的利用への取組・貢献の程度に変化は生じない。
廃棄物	本計画は、仮設施設の設置工事を行うものであり、地下躯体を構築するような大規模な土工事や施設の建設工事を行わないことから、建設廃棄物等の発生量は僅かである。 これらの仮設施設整備に伴い発生する廃棄物については、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、大会後は、仮設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。 これらを踏まえ、大会前の仮設施設整備に伴う建設廃棄物の再資源化等及び大会後の資材等の再利用等の取組みについては、他の会場と合わせて、全体計画で評価する。
エコマテリアル	仮設施設整備に当たっては、組織委員会による「東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会 持続可能性に配慮した調達コード」や「持続可能性に配慮した木材の調達基準」に基づき資材等を調達する計画を検討中であることから、その計画を踏まえ、他の会場と合わせて、全体計画で評価する。
温室効果ガス	仮設施設は、一時的に建設されるものであり、恒常的な温室効果ガス排出量に変化は生じない。
エネルギー	仮設施設は、一時的に建設されるものであり、恒常的なエネルギー使用量に変化は生じない。
土地利用	本計画は、整備中のカヌー・スラロームセンターを利用するものであり、土地利用に変化は生じない。
地域分断	本計画は、整備中のカヌー・スラロームセンターを利用するものであり、新たな地域分断は生じない。
移転	本計画は、整備中のカヌー・スラロームセンターを利用するものであり、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	仮設施設整備に当たっては、組織委員会による「Tokyo2020 アクセシビリティ・ガイドライン」に基づき移動の安全のためのバリアフリー化を図るため、安全性には問題がないものと考えられる。
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	仮設建築物であっても、建築基準法第 85 条第 5 項の規定に基づき、仮設建築物の建築許可申請を行い、許可を受けた上で、建築確認申請の手続きを経て着工する。なお、当該許可は、特定行政庁が安全上、防火上及び衛生上支障がないと認める場合に限って行われるものであるため、消防・防災面には問題がないものと考えられる。

2. 環境影響評価の検討（カヌー・スラロームセンター）

表2-2(3) 環境影響評価の検討結果

項 目	検討結果
交通渋滞	仮施設整備着工後の工事用車両台数が、「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（カヌー・スラローム会場）」（平成 29 年 6 月 東京都）において予測した工事用車両台数を下回る。 なお、工事用車両の走行に当たっては、沿道環境への配慮のため、極力、自動車専用道路や一般国道等の幹線道路を利用するほか、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計画である。
公共交通へのアクセシビリティ	本計画は、整備中のカヌー・スラロームセンターを利用するものであり、公共交通機関へのアクセシビリティに変化は生じない。
交通安全	本計画は、仮施設の設置工事を行うものであり、恒久施設の整備工事と比べて工事用車両の台数は僅かであることから、交通安全への影響はほとんどないと考えられる。 なお、工事用車両の走行に当たっては、沿道環境への配慮のため、極力、自動車専用道路や一般国道等の幹線道路を利用するほか、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計画である。
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。

[夢の島公園アーチェリー場]

1. 夢の島公園アーチェリー場の計画の目的及び内容
2. 環境影響評価の検討（夢の島公園アーチェリー場）

1. 夢の島公園アーチェリー場の計画の目的及び内容

1.1 目 的

夢の島公園アーチェリー場（旧名称：アーチェリー会場（夢の島公園））は、東京 2020 大会では、オリンピック及びパラリンピックのアーチェリーの会場として利用される計画である。東京都により恒久施設として様々なスポーツの機会を提供する施設として活用する予選会場を整備し、今後、組織委員会が東京 2020 大会の仮設の決勝会場やその他の仮設施設を整備する。

なお、夢の島公園アーチェリー場の予選会場の盛土工事に係る環境影響評価は、「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（アーチェリー会場（夢の島公園））」（平成 28 年 7 月 東京都）として実施している。そのため、本事業計画概要報告書は、組織委員会が整備する仮設の決勝会場やその他の仮設施設を対象とした。

1.2 夢の島公園アーチェリー場の計画の策定に至った経過

夢の島公園アーチェリー場は、立候補ファイルにおいて、オリンピック及びパラリンピックのアーチェリー会場として利用するため、公園内の多目的コロシアム南側の緑地部分に決勝会場を仮設、予選会場を新設する計画とされた。

東京都は、招致の時点で作成した会場計画について都民の理解を得て実現できるよう、大会組織委員会とともに、「レガシー」、「都民生活への影響」、「整備費」の 3 つの視点で会場計画の再検討を行うこととした。

会場再検討の結果、公園内に整備を予定していた夢の島ユース・プラザ・アリーナ A 及び B の新設を中止するとともに、夢の島競技場で実施予定であった馬術の競技会場を馬事公苑に変更したことから、公園全体で配置計画を見直すことが可能となった。そのため、公園の緑や利用者への影響に配慮し、公園全体で最適な施設配置について検討を行った結果、予選会場（新設）は多目的コロシアムの位置に、決勝会場（仮設）は陸上競技場の位置に配置することとなった。

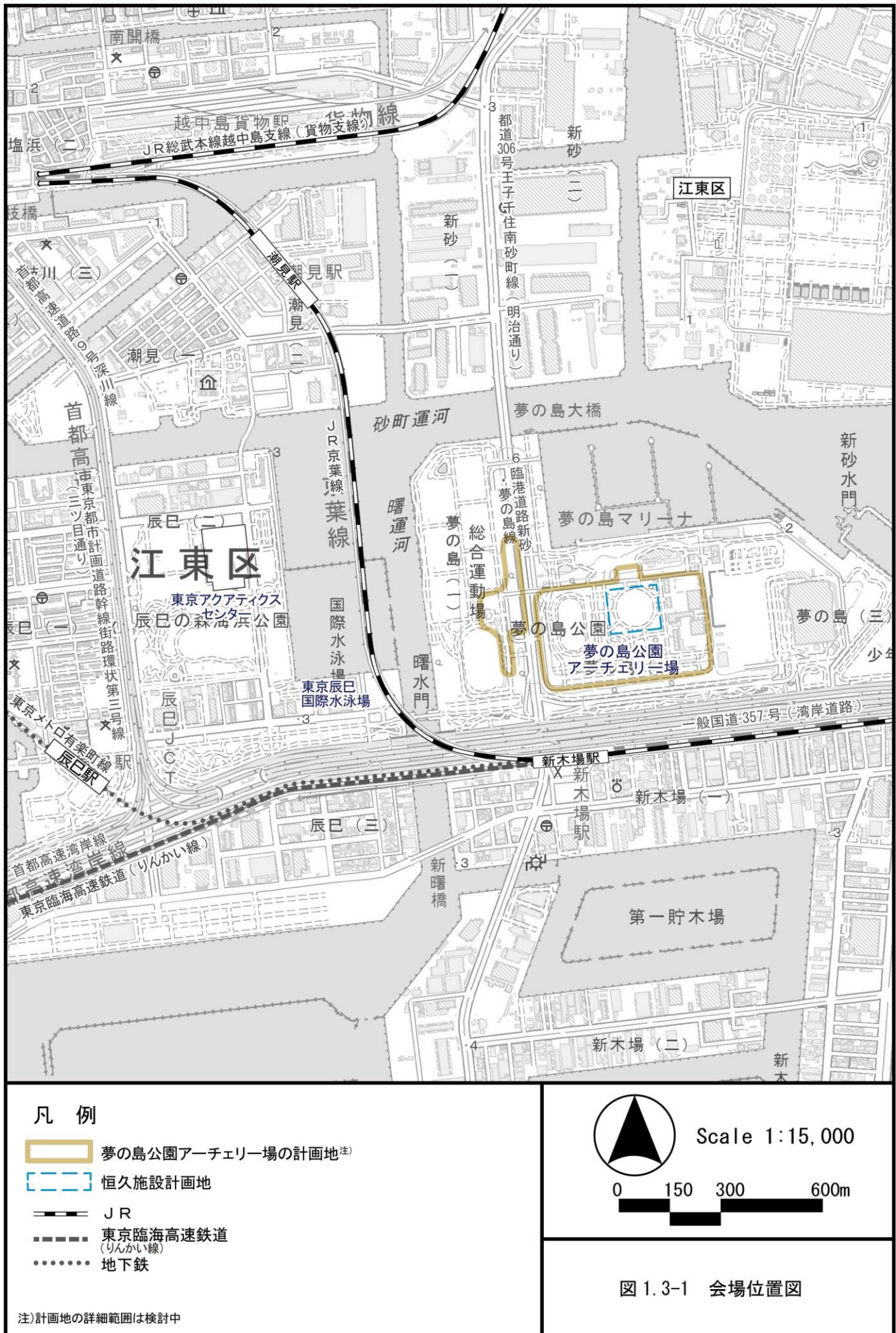
なお、2018 年 10 月の組織委員会の理事会において、本会場の大会時に使用する名称は「アーチェリー会場（夢の島公園）」から「夢の島公園アーチェリー場」へと変更されることについて、IOC の承認が得られ、決定したことが報告された。

1.3 内 容

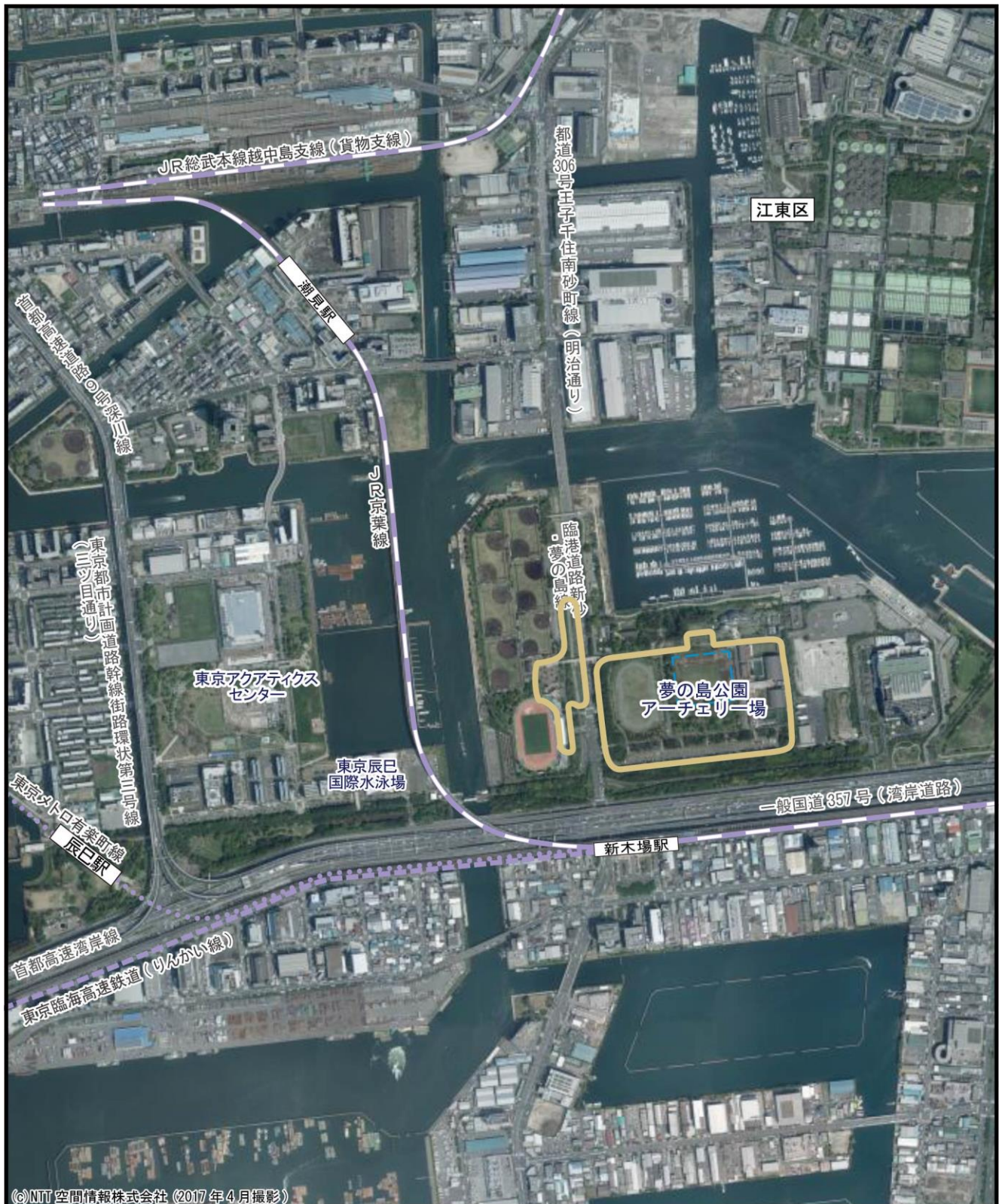
1.3.1 位 置

会場は、図 1.3-1 及び写真 1.3-1 に示すとおり、東京都江東区夢の島一丁目及び二丁目に位置する。

1. 夢の島公園アーチェリー場の計画の目的及び内容



1. 夢の島公園アーチェリー場の計画の目的及び内容



(c)NTT 空間情報株式会社 (2017年4月撮影)

凡 例

- 夢の島公園アーチェリー場の計画地^{注)}
- 恒久施設計画地
- J R
- 東京臨海高速鉄道 (りんかい線)
- 地下鉄

注)計画地の詳細範囲は検討中



Scale 1:15,000

0 150 300 600m

写真 1.3-1 会場周辺の航空写真

1.3.2 基本計画

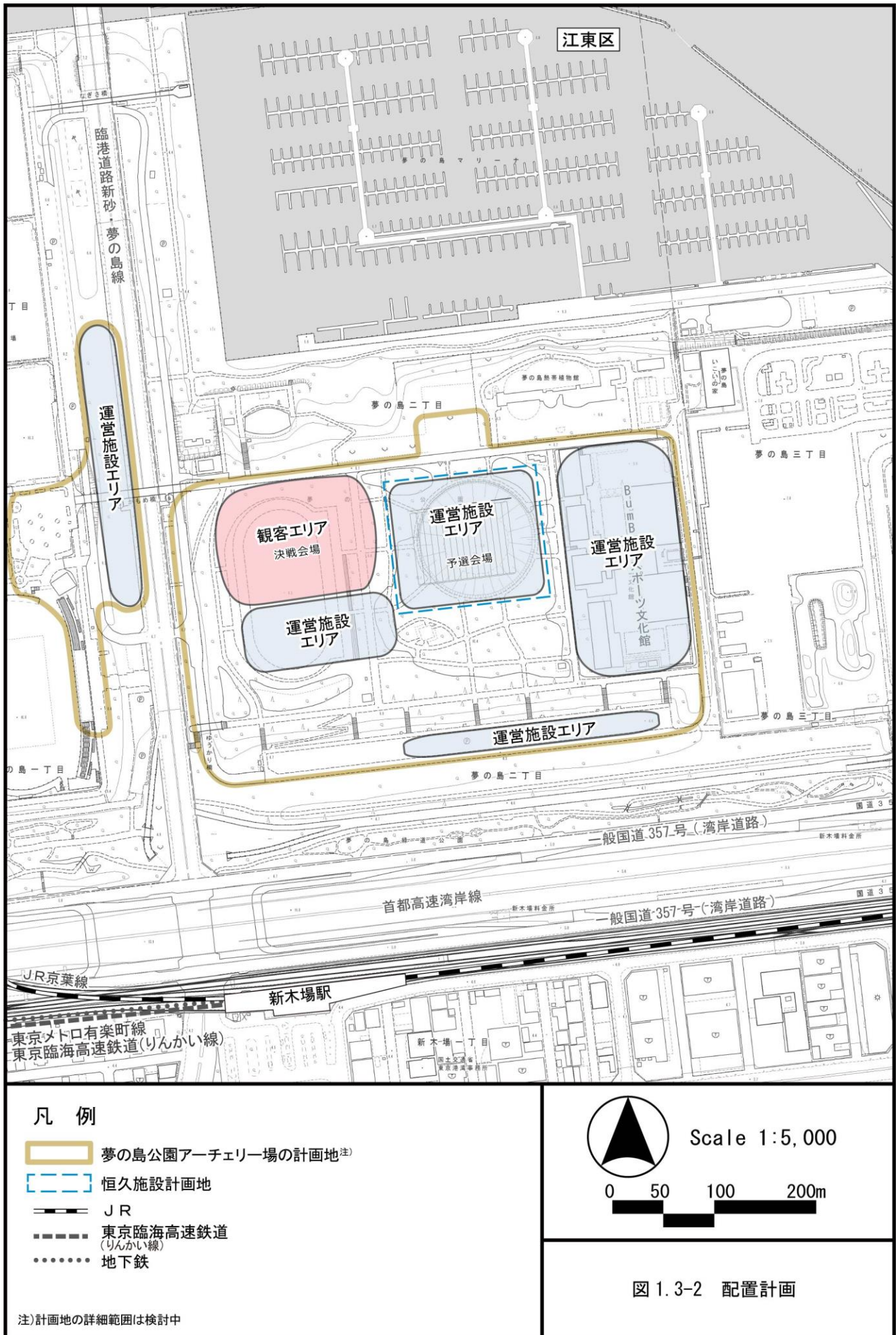
(1) 配置計画

大会時の配置計画のイメージ図は、図1.3-2に示すとおりである。計画地内の観客エリアには、競技を実施する決勝会場及び予選会場や仮設観客席¹を整備する。また、大会の運営施設エリアには、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、大会関係者用の駐車場を配置する計画である。

仮設施設の設置箇所の調整等により極力樹木除去本数を減らしているが、計画地内の既存樹木の一部については、施設管理者と協議の上、大会後に極力原状復旧（復植）を行う計画である。

¹ 仮設観客席については、建築基準法第85条5項の規定に基づき、仮設建築物の建築許可申請を行い、許可を受けた上で、建築確認申請の手続きを経て着工する。なお、当該許可は、特定行政庁が安全上、防火上及び衛生上支障がないと認める場合に限って行われる。

1. 夢の島公園アーチェリー場の計画の目的及び内容



1.3.3 施工計画

(1) 工事工程

東京都が整備している予選会場の工事工程は、2016年から2019年にかけて、31か月間の工期であった（2019年2月に竣工済み）。

組織委員会が整備する仮設施設の設置から撤去までの工事工程は、テストイベントや大会期間も含め、2019年から2020年までの21か月を見込んでいる。

(2) 施工方法の概要

1) 仮設施設設置工事

仮設施設設置工事として、決勝会場の造成を行うほか、仮設観客席、ユニットハウス、プレハブ、テント、コンテナ、トイレ等の仮設施設の設置や設備工事等を行う計画である。

また、既存のBumB東京スポーツ文化館を大会の運営のための諸室として利用するため、可動式パーティションの設置等による内装改修工事を行う計画である。

2) 解体工事

仮設施設を撤去し、原状回復を行う。

(3) 工事用車両

工事用車両の走行に当たっては、沿道環境への配慮のため、極力、自動車専用道路や一般国道等の幹線道路を利用するほか、適切なアイドリングストップ等のエコドライブや安全走行の徹底、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計画である。

(4) 建設機械

各工種において想定する主な建設機械は、表1.3-1に示すとおりである。

工事に使用する建設機械は、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計画である。

表1.3-1 主な建設機械

工 種	主な建設機械
仮設施設設置工事	ラフタークレーン、バックホウ、ブルドーザ
解体工事	ラフタークレーン、バックホウ

(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計画である。また、決勝会場の造成に伴う建設発生土は、決勝会場内でバランスを図り、建設発生土の場外搬出は、極力行わない計画である。

なお、大会後の仮設施設の解体工事については、仮設施設の資材等を可能な限り再利用することを検討している。

2. 環境影響評価の検討

環境影響評価は、図 2-1 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検討した。

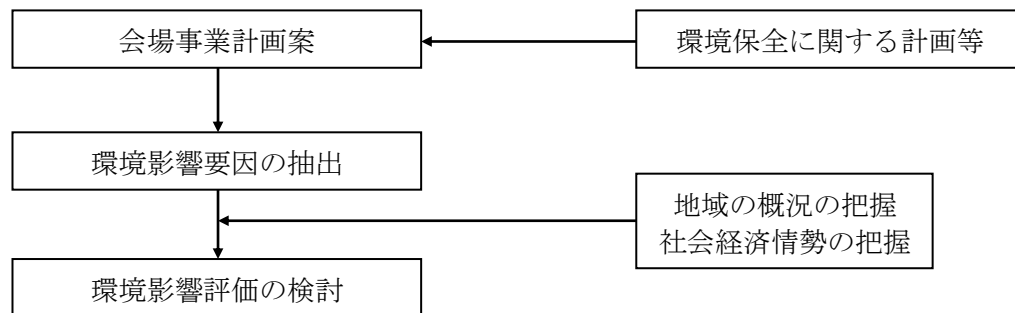


図 2-1 環境影響評価の検討手順

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 2-1 に示すとおり設定した。東京 2020 大会の開催中における大会の運営等については、現時点では具体的な計画が未定である。このため、本事業計画概要報告書では、表 2-1 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、大会の開催中に係る環境影響要因は対象としなかった。これらの大会の開催中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。

表 2-1 抽出した環境影響要因

区分	環境影響要因		内容
開催前	恒久施設	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	建設工事終了後の仮設施設の出現や仮設施設の存在に伴う影響
開催中	競技の実施		競技の実施に伴う影響
	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
開催後	仮設施設	解体工事	東京 2020 大会の仮設施設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
		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
	恒久施設	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、本事業計画概要報告書では対象としない環境影響要因を示す。本施設は恒久施設及び仮設施設で整備する。恒久施設の盛土工事に係る環境影響評価は、「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（アーチェリー会場（夢の島公園）」（平成 28 年 7 月 東京都）として実施している。そのため、本事業計画概要報告書では恒久施設以外の仮設施設の環境影響要因のみを対象とした。

工事概要・規模等を勘案し、環境影響評価項目の選定に関して検討した結果、個別施設としての環境影響評価項目について選定しなかったため、予測・評価の結果をまとめる環境影響評価書等は作成しないが、その検討結果を明らかにするため、本事業計画概要報告書としてまとめた。環境影響評価の項目選定の検討結果は、表 2-2(1)～(3)に示すとおりである。

表2-2(1) 環境影響評価の検討結果

項 目	検討結果
大気等	本計画は、既存施設の内装改修工事や仮設施設の設置工事を行うものであり、これまでの恒久施設の整備工事と比べて工事用車両の台数や建設機械の稼働台数は僅かであることから、大気等への影響はほとんどないと考えられる。 なお、工事用車両の走行に当たっては、沿道環境への配慮のため、極力、自動車専用道路や一般国道等の幹線道路を利用するほか、適切なアイドリングストップ等のエコドライブや安全走行の徹底、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計画である。 また、工事に使用する建設機械は、排出ガス対策型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、排出ガスの削減に努める計画である。
水質等	施設の建設に伴う排水は、下水排除基準を遵守した上で公共下水道に放流される。このことから、公共用水域及び地下水の水質等に影響を及ぼすおそれはない。
土壌	本計画は、仮設施設の設置工事を行うものであり、有害物質は使用しない。計画地内の一部は、形質変更時要届出区域に指定されているが、仮設施設整備に当たっては、形質変更時要届出区域の土地の形質の変更が生じないように検討している。また、その他の区域については、有害物質の取扱事業場が存在した履歴はなかった。また、計画地は、埋立てに伴う廃棄物層の上に、公園整備に伴う客土がなされた地中構造を有しているが、有害物質に汚染された土壌を埋め立てた経緯はない。廃棄物の埋立てにより廃棄物層底面下の土壌に汚染のおそれはあるものの、本計画は廃棄物層底面下の土壌の改変を生じることではない。今後、関係機関との協議を踏まえ、必要に応じて都民の健康と安全を確保する環境に関する条例第 117 条に基づく土地利用の履歴等調査届出書及び土壌汚染対策法第 4 条に基づく土地の形質の変更届出書の提出を予定している。 なお、工事中に土壌汚染が新たに確認された場合は、速やかに法令に則った対応をする。
生物の生育・生息基盤	本計画は、既存施設の内装改修工事や仮設施設の設置工事を行うものであり、生物の生育・生息基盤を大幅に改変するような土地造成等の改変は実施しない。また、樹木除去が必要な場合は、施設管理者と協議の上、大会後に極力原状復旧（復植）を行う計画であり、生物の生育・生息基盤の状況に大きな変化は生じない。
水循環	本計画は、既存施設の内装改修工事や仮設施設の設置工事を行うものであり、水循環に影響を及ぼすような大規模な地表面被覆の改変や地下躯体の設置は実施しないことから、水循環の状況に変化は生じない。
生物・生態系	本計画は、既存施設の内装改修工事や仮設施設の設置工事を行うものであり、動植物の生息・生育環境を大幅に改変するような土地造成等の改変は実施しない。また、樹木除去が必要な場合は、施設管理者と協議の上、大会後に極力原状復旧（復植）を行う計画であり、生物・生態系の状況に大きな変化は生じない。
緑	本計画は、既存施設の内装改修工事や仮設施設の設置工事を行うものであり、緑の量や質を大幅に改変するような土地造成等の改変は実施しない。また、樹木除去が必要な場合は、施設管理者と協議の上、大会後に極力原状復旧（復植）を行う計画であり、緑の状況に大きな変化は生じない。
騒音・振動	本計画は、既存施設の内装改修工事や仮設施設の設置工事を行うものであり、これまでの恒久施設の整備工事と比べて工事用車両の台数や建設機械の稼働台数は僅かであることから、騒音・振動への影響はほとんどないと考えられる。 なお、工事用車両の走行に当たっては、沿道環境への配慮のため、極力、自動車専用道路や一般国道等の幹線道路を利用するほか、適切なアイドリングストップ等のエコドライブや安全走行の徹底、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計画である。 また、工事に使用する建設機械は、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、騒音の低減に努める計画である。
日影	仮設施設は、一時的に建設されるものであり、恒常的に日影に影響を及ぼすおそれはない。
景観	仮設施設は、一時的に建設されるものであり、恒常的に景観に影響を及ぼすおそれはない。
自然との触れ合い活動の場	計画地が位置する夢の島公園は、予選会場エリアについては、既に閉鎖中である。今後、仮設施設整備を実施するが、触れ合い活動の場を締め切るのは、公園の一部に留まる。

表2-2(2) 環境影響評価の検討結果

項 目	検討結果
歩行者空間の快適性	本計画は、既存の夢の島公園を利用するものであり、公共交通機関からの歩行者経路に変化は生じない。
史跡・文化財	計画地は、1965 年頃に竣工した埋立地に位置しており、埋蔵文化財包蔵地は存在しない。
水利用	仮設施設は、一時的に建設されるものであり、恒常的な水の効率的利用への取組・貢献の程度に変化は生じない。
廃棄物	本計画は、既存施設の内装改修工事や仮設施設の設置工事を行うものであり、地下躯体を構築するような大規模な土工事や施設の建設工事を行わないことから、建設廃棄物等の発生量は僅かである。 これらの仮設施設整備に伴い発生する廃棄物については、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、大会後は、仮設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。 これらを踏まえ、大会前の仮設施設整備に伴う建設廃棄物の再資源化等及び大会後の資材等の再利用等の取組みについては、他の会場と合わせて、全体計画で評価する。
エコマテリアル	仮設施設整備に当たっては、組織委員会による「東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会 持続可能性に配慮した調達コード」や「持続可能性に配慮した木材の調達基準」に基づき資材等を調達する計画を検討中であることから、その計画を踏まえ、他の会場と合わせて、全体計画で評価する。
温室効果ガス	仮設施設は、一時的に建設されるものであり、恒常的な温室効果ガス排出量に変化は生じない。
エネルギー	仮設施設は、一時的に建設されるものであり、恒常的なエネルギー使用量に変化は生じない。
土地利用	本計画は、既存の夢の島公園を利用するものであり、土地利用に変化は生じない。
地域分断	本計画は、既存の夢の島公園を利用するものであり、新たな地域分断は生じない。
移転	本計画は、既存の夢の島公園を利用するものであり、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	仮設施設整備に当たっては、組織委員会による「Tokyo2020 アクセシビリティ・ガイドライン」に基づき移動の安全のためのバリアフリー化を図るため、安全性には問題がないものと考えられる。
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	仮設建築物であっても、建築基準法第 85 条第 5 項の規定に基づき、仮設建築物の建築許可申請を行い、許可を受けた上で、建築確認申請の手続きを経て着工する。なお、当該許可は、特定行政庁が安全上、防火上及び衛生上支障がないと認める場合に限り行われるものであるため、消防・防災面には問題がないものと考えられる。

表2-2(3) 環境影響評価の検討結果

項 目	検討結果
交通渋滞	本計画は、既存施設の内装改修工事や仮設施設の設置工事を行うものであり、これまでの恒久施設の整備工事と比べて工事用車両の台数は僅かであることから、交通量及び交通流への影響はほとんどないと考えられる。 なお、工事用車両の走行に当たっては、沿道環境への配慮のため、極力、自動車専用道路や一般国道等の幹線道路を利用するほか、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計画である。
公共交通へのアクセシビリティ	本計画は、既存の夢の島公園を利用するものであり、公共交通機関へのアクセシビリティに変化は生じない。
交通安全	本計画は、既存施設の内装改修工事や仮設施設の設置工事を行うものであり、これまでの恒久施設の整備工事と比べて工事用車両の台数は僅かであることから、交通安全への影響はほとんどないと考えられる。 なお、工事用車両の走行に当たっては、沿道環境への配慮のため、極力、自動車専用道路や一般国道等の幹線道路を利用するほか、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計画である。
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。

[東京アクアティクスセンター]

1. 東京アクアティクスセンターの計画の目的及び内容
2. 環境影響評価の検討（東京アクアティクスセンター）

1. 東京アクアティクスセンターの計画の目的及び内容

1.1 目 的

東京アクアティクスセンター（旧名称：オリンピックアクアティクスセンター）は、東京 2020 大会では、オリンピックの水泳（競泳、飛込、アーティスティックスイミング）、パラリンピックの水泳の会場として利用される計画である。現在、東京都により恒久施設の整備が進められており、今後、組織委員会が東京 2020 大会の仮設施設を整備する。

なお、東京アクアティクスセンターの恒久施設整備に係る環境影響評価は、「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（オリンピックアクアティクスセンター）」（平成 28 年 10 月 東京都）として実施している。そのため、本事業計画概要報告書は、組織委員会が整備する観客、アスリートやメディア関係等の仮設施設を対象とした。

1.2 東京アクアティクスセンターの計画の策定に至った経過

東京アクアティクスセンターは、立候補ファイルにおいて、オリンピック及びパラリンピックの水泳会場として利用するため、新設する計画とされた。

その後、2016年9月以降、都政改革本部オリンピック・パラリンピック調査チームの提言を受けて見直しの検討を行い、同年11月29日に、都、国際オリンピック委員会、組織委員会、国による四者協議を実施した結果、現計画地において、当初の2万席規模を1万5千席規模に縮小して新設し、大会後の減築は行わないとの結論に至り、東京2020大会後には、座席や屋外の避難階段等を撤去し、観客席数を5,000席規模に縮小する計画となった。

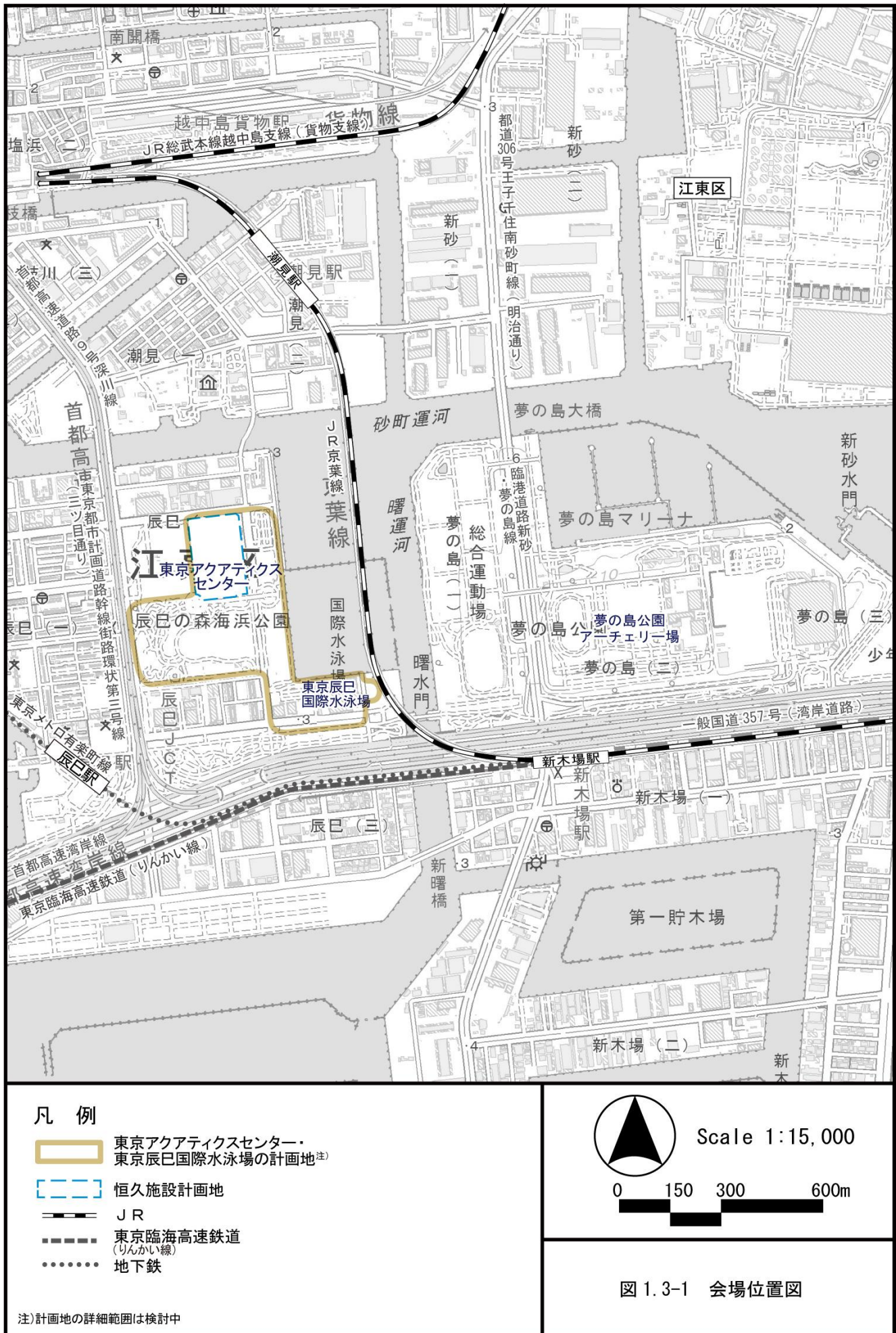
なお、2018年10月の組織委員会の理事会において、本会場の大会時に使用する名称は「オリンピックアクアティクスセンター」から「東京アクアティクスセンター」へと変更されることについて、IOCの承認が得られ、決定したことが報告された。

1.3 内 容

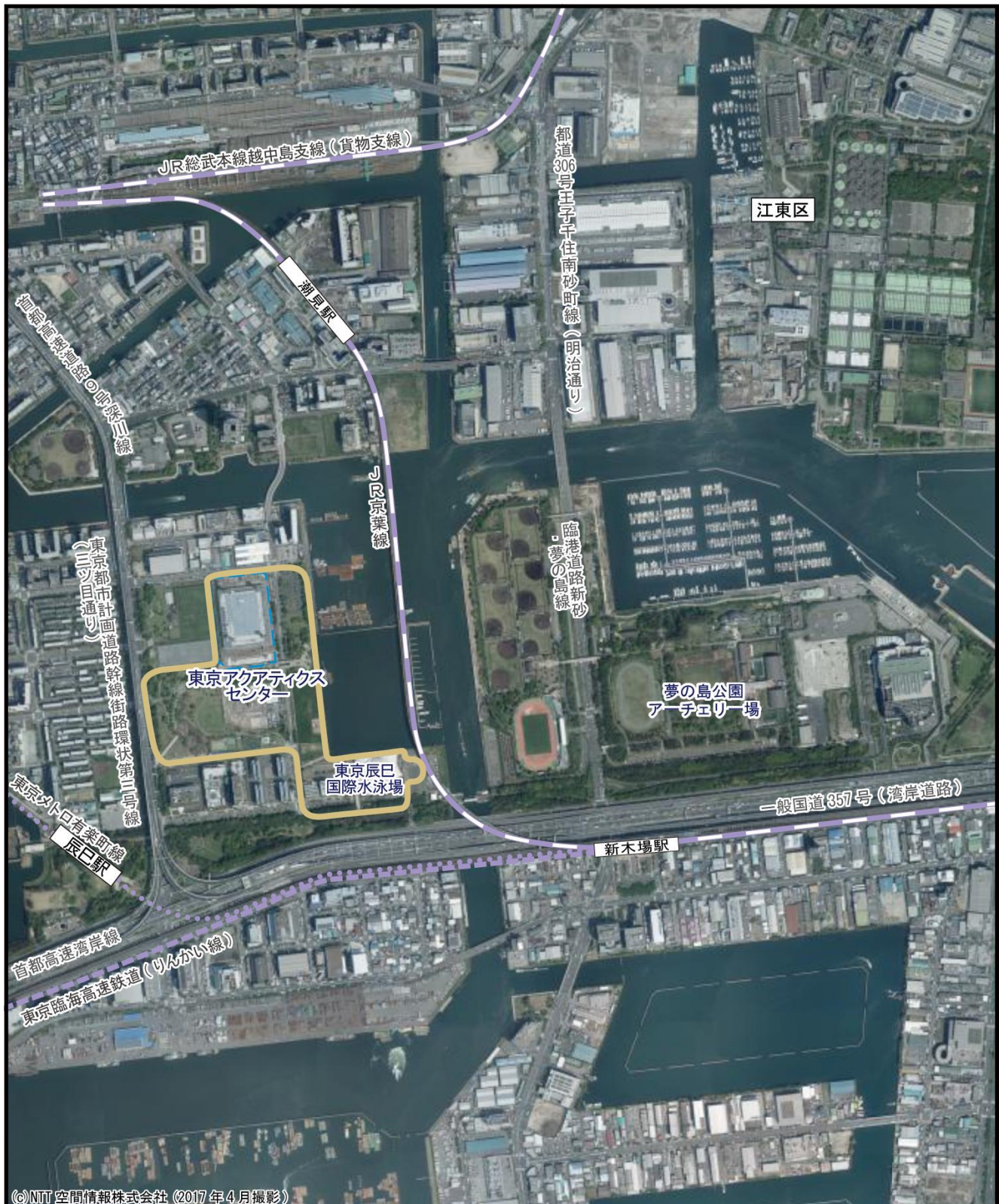
1.3.1 位 置

会場は、図1.3-1及び写真1.3-1に示すとおり、東京都江東区辰巳二丁目に位置する。

1. 東京アクアティクスセンターの計画の目的及び内容



1. 東京アクアティクスセンターの計画の目的及び内容



(C)NTT 空間情報株式会社 (2017年4月撮影)

凡 例

- 東京アクアティクスセンター・東京辰巳国際水泳場の計画地^{注)}
- 恒久施設計画地
- J R
- 東京臨海高速鉄道(りんかい線)
- 地下鉄

注)計画地の詳細範囲は検討中



Scale 1:15,000

0 150 300 600m

写真 1.3-1 会場周辺の航空写真

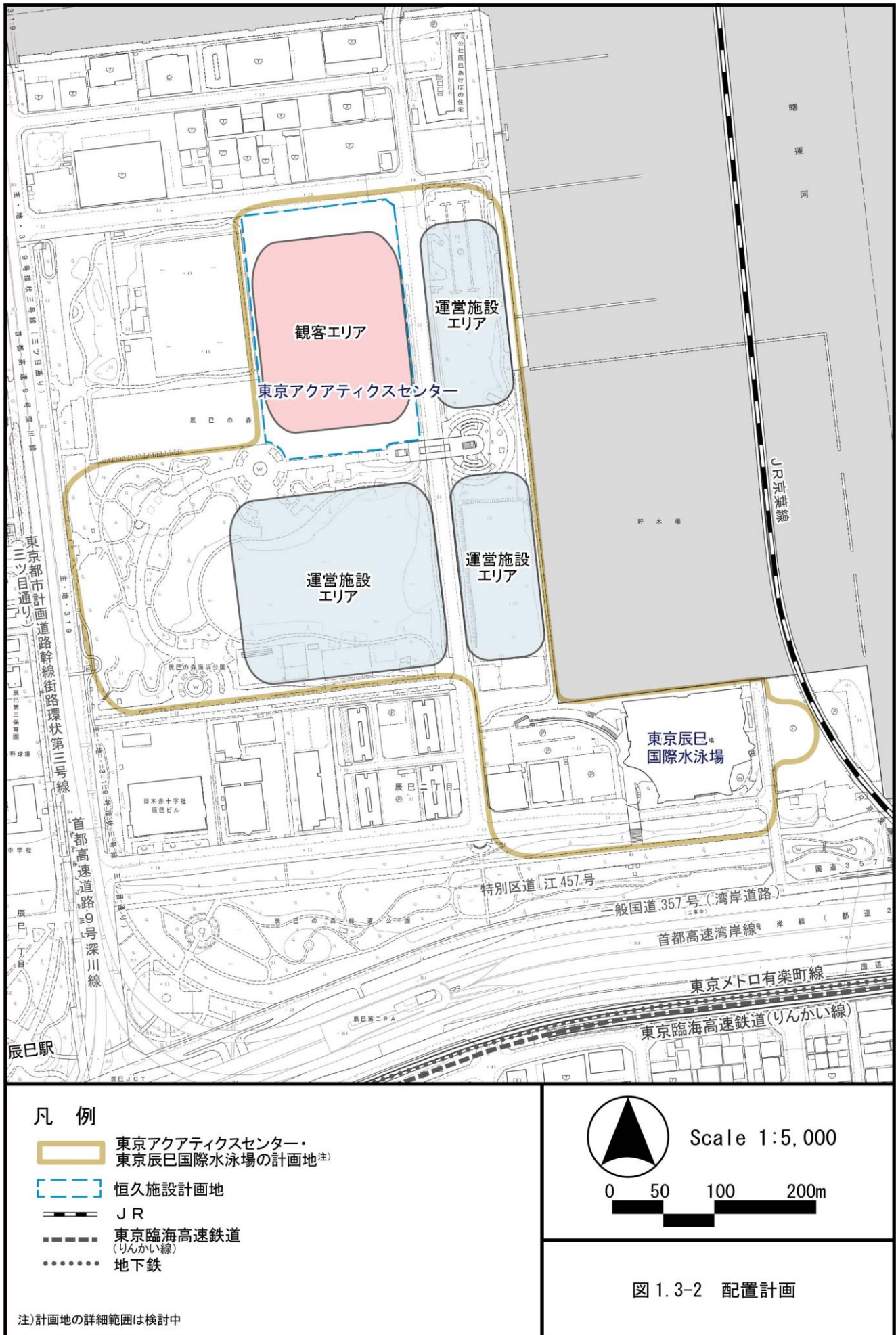
1.3.2 基本計画

(1) 配置計画

大会時の配置計画のイメージ図は、図1.3-2に示すとおりである。大会時に競技を実施するのは、東京都が整備している恒久施設となり、恒久施設に観客エリアを配置する。また、大会の運営施設エリアには、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、選手がウォームアップを行うための仮設プール（大型テント）や大会関係者用の駐車場を配置する計画である。なお、これらの大会の運営のための仮設施設の一部は、東京アクアティクスセンターと東京辰巳国際水泳場で共有する計画である。

仮設施設の設置箇所の調整等により極力樹木除去本数を減らしているが、計画地内の既存樹木の一部については、施設管理者と協議の上、大会後に極力原状復旧（復植）を行う計画である。

1. 東京アクアティクスセンターの計画の目的及び内容



1.3.3 施工計画

(1) 工事工程

東京都が整備している恒久施設の工事工程は、準備工事も含めて 2016 年から 2019 年にかけて、46 か月間の工期を見込んでいる。

組織委員会が整備する仮設施設の設置から撤去までの工事工程は、テストイベントや大会期間も含め、2019 年から 2021 年までの 21 か月を見込んでいる。

(2) 施工方法の概要

1) 仮設施設設置工事

仮設施設設置工事として、仮設プールを設置するほか、ユニットハウス、プレハブ、テント、コンテナ、トイレ等の仮設施設の設置や設備工事等を行う計画である。

2) 解体工事

仮設施設を撤去し、原状回復を行う。

(3) 工事用車両

工事用車両の走行に当たっては、沿道環境への配慮のため、極力、自動車専用道路や一般国道等の幹線道路を利用するほか、適切なアイドリングストップ等のエコドライブや安全走行の徹底、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計画である。なお、仮設施設整備の工事用車両台数は未定であるが、これらの仮設施設整備は、恒久施設の工事用車両台数のピーク（2017 年 2 月）後に着工となるため、恒久施設部分の工事用車両台数を上回らない見込みである。

(4) 建設機械

各工種において想定する主な建設機械は、表 1.3-1 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計画である。なお、仮設施設整備の建設機械の稼働台数は未定であるが、これらの仮設施設整備は、恒久施設の建設機械の稼働台数のピーク（2017 年 2 月、5 月）後に着工となるため、恒久施設部分の建設機械の稼働台数¹を上回らない見込みである。

表1.3-1 主な建設機械

工 種	主な建設機械
仮設施設設置工事	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

(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、再生利用可能な廃棄物に

1 恒久施設部分の建設機械の稼働台数は、「東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会フォローアップ報告書（大会開催前その1）（オリンピックアクアティクスセンター）」（平成29年12月 東京都）資料編p.15参照。

1. 東京アクアティクスセンターの計画の目的及び内容

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計画である。また、工事に伴う建設発生土は、場内利用も含め検討中であるが、場外へ搬出する場合には、工事間で利用調整または受入基準への適合を確認の上、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、大会後の仮設施設の解体工事については、仮設施設の資材等を可能な限り再利用することを検討している。

2. 環境影響評価の検討

環境影響評価は、図 2-1 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検討した。

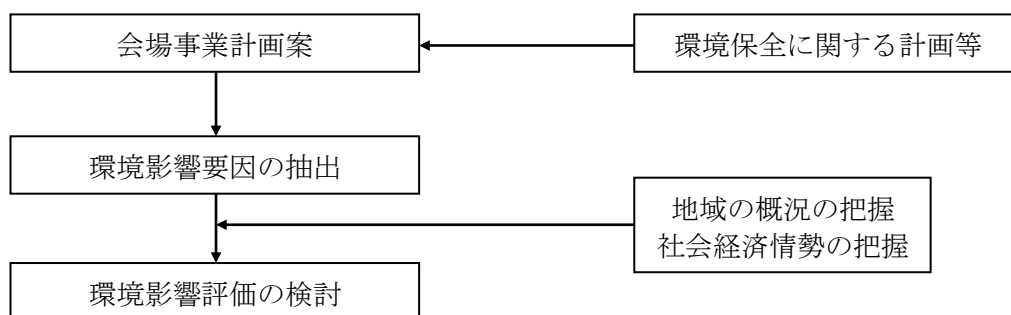


図 2-1 環境影響評価の検討手順

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 2-1 に示すとおり設定した。東京 2020 大会の開催中における大会の運営等については、現時点では具体的な計画が未定である。このため、本事業計画概要報告書では、表 2-1 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、大会の開催中に係る環境影響要因は対象としなかった。これらの大会の開催中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。

表 2-1 抽出した環境影響要因

区分	環境影響要因		内容
開催前	恒久施設	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	建設工事終了後の仮設施設の出現や仮設施設の存在に伴う影響
開催中	競技の実施		競技の実施に伴う影響
	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
開催後	仮設施設	解体工事	東京 2020 大会の仮設施設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
		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
	恒久施設	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、本事業計画概要報告書では対象としない環境影響要因を示す。本施設は恒久施設及び仮設施設で整備する。恒久施設に係る環境影響評価は、「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（オリンピックアクアティクスセンター）」（平成 28 年 10 月 東京都）として実施している。そのため、本事業計画概要報告書では恒久施設以外の仮設施設の環境影響要因のみを対象とした。

工事概要・規模等を勘案し、環境影響評価項目の選定に関して検討した結果、個別施設としての環境影響評価項目について選定しなかったため、予測・評価の結果をまとめる環境影響評価書等は作成しないが、その検討結果を明らかにするため、本事業計画概要報告書としてまとめた。環境影響評価の項目選定の検討結果は、表 2-2(1)～(3)に示すとおりである。

表2-2(1) 環境影響評価の検討結果

項 目	検討結果
大気等	仮設施設整備着工後の工事用車両台数（仮設施設整備及び恒久施設整備の合計台数）が、「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（オリンピックアクアティクスセンター）」（平成 28 年 10 月 東京都）において予測した工事用車両台数を下回る。また、本計画は、仮設施設の設置工事を行うものであり、恒久施設の整備工事と比べて建設機械の稼働台数は僅かであることから、大気等への影響はほとんどないと考えられる。 なお、工事用車両の走行に当たっては、沿道環境への配慮のため、極力、自動車専用道路や一般国道等の幹線道路を利用するほか、適切なアイドリングストップ等のエコドライブや安全走行の徹底、市街地での待機や違法駐車等をすることがないよう、運転者への指導を徹底する計画である。 また、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、排出ガスの削減に努める計画である。
水質等	施設の建設に伴う排水は、下水排除基準を遵守した上で公共下水道に放流される。このことから、公共用水域及び地下水の水質等に影響を及ぼすおそれはない。
土壌	本計画は、仮設施設の設置工事を行うものであり、有害物質は使用しない。会場整備に当たり、恒久施設計画地外の一部の土地（埋立て時期は恒久施設計画地とは異なる）の改変を行うが、計画地には有害物質の取扱事業場が存在した履歴はなかった。今後、関係機関との協議を踏まえ、必要に応じて都民の健康と安全を確保する環境に関する条例第 117 条に基づく土地利用の履歴等調査届出書及び土壌汚染対策法第 4 条に基づく土地の形質の変更届出書の提出を予定している。 なお、工事中に土壌汚染が新たに確認された場合は、速やかに法令に則った対応をする。
生物の生育・生息基盤	本計画は、仮設施設の設置工事を行うものであり、生物の生育・生息基盤を大幅に改変するような土地造成等の改変は実施しない。また、樹木除去が必要な場合は、施設管理者と協議の上、大会後に極力原状復旧（復植）を行う計画であり、生物の生育・生息基盤の状況に大きな変化は生じない。
水循環	本計画は、仮設施設の設置工事を行うものであり、水循環に影響を及ぼすような大規模な地表面被覆の改変や地下躯体の設置は実施しないことから、水循環の状況に変化は生じない。
生物・生態系	本計画は、仮設施設の設置工事を行うものであり、動植物の生息・生育環境を大幅に改変するような土地造成等の改変は実施しない。また、樹木除去が必要な場合は、施設管理者と協議の上、大会後に極力原状復旧（復植）を行う計画であり、生物・生態系の状況に大きな変化は生じない。
緑	本計画は、仮設施設の設置工事を行うものであり、緑の量や質を大幅に改変するような土地造成等の改変は実施しない。また、樹木除去が必要な場合は、施設管理者と協議の上、大会後に極力原状復旧（復植）を行う計画であり、緑の状況に大きな変化は生じない。
騒音・振動	仮設施設整備着工後の工事用車両台数（仮設施設整備及び恒久施設整備の合計台数）が、「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（オリンピックアクアティクスセンター）」（平成 28 年 10 月 東京都）において予測した工事用車両台数を下回る。また、本計画は、仮設施設の設置工事を行うものであり、恒久施設の整備工事と比べて建設機械の稼働台数は僅かであることから、騒音・振動の影響はほとんどないと考えられる。 なお、工事用車両の走行に当たっては、沿道環境への配慮のため、極力、自動車専用道路や一般国道等の幹線道路を利用するほか、適切なアイドリングストップ等のエコドライブや安全走行の徹底、市街地での待機や違法駐車等をすることがないよう、運転者への指導を徹底する計画である。 また、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、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、騒音の低減に努める計画である。
日影	仮設施設は、一時的に建設されるものであり、恒常的に日影に影響を及ぼすおそれはない。
景観	仮設施設は、一時的に建設されるものであり、恒常的に景観に影響を及ぼすおそれはない。

表2-2(2) 環境影響評価の検討結果

項 目	検討結果
自然との触れ合い活動の場	計画地が位置する辰巳の森海浜公園は、恒久施設の整備のため、既に一部のエリアが2019年12月まで閉鎖中である。今後、仮施設整備を実施するが、触れ合い活動の場を締め切るのは、公園の一部に留まる。
歩行者空間の快適性	本計画は、既存の辰巳の森海浜公園を利用するものであり、公共交通機関からの歩行者経路に変化は生じない。
史跡・文化財	計画地は、1932年に埋立てが完了した埋立地に位置しており、埋蔵文化財包蔵地は存在しない。
水利用	仮施設は、一時的に建設されるものであり、恒常的な水の効率的利用への取組・貢献の程度に変化は生じない。
廃棄物	本計画は、仮施設の設置工事を行うものであり、地下躯体を構築するような大規模な土工事や施設の建設工事を行わないことから、建設廃棄物等の発生量は僅かである。 これらの仮施設整備に伴い発生する廃棄物については、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、大会後は、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。 これらを踏まえ、大会前の仮施設整備に伴う建設廃棄物の再資源化等及び大会後の資材等の再利用等の取組みについては、他の会場と合わせて、全体計画で評価する。
エコマテリアル	仮施設整備に当たっては、組織委員会による「東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会 持続可能性に配慮した調達コード」や「持続可能性に配慮した木材の調達基準」に基づき資材等を調達する計画を検討中であることから、その計画を踏まえ、他の会場と合わせて、全体計画で評価する。
温室効果ガス	仮施設は、一時的に建設されるものであり、恒常的な温室効果ガス排出量に変化は生じない。
エネルギー	仮施設は、一時的に建設されるものであり、恒常的なエネルギー使用量に変化は生じない。
土地利用	本計画は、既存の辰巳の森海浜公園を利用するものであり、土地利用に変化は生じない。
地域分断	本計画は、既存の辰巳の森海浜公園を利用するものであり、新たな地域分断は生じない。
移転	本計画は、既存の辰巳の森海浜公園を利用するものであり、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	仮施設整備に当たっては、組織委員会による「Tokyo2020 アクセシビリティ・ガイドライン」に基づき移動の安全のためのバリアフリー化を図るため、安全性には問題がないものと考えられる。
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	仮設建築物であっても、建築基準法第85条第5項の規定に基づき、仮設建築物の建築許可申請を行い、許可を受けた上で、建築確認申請の手続きを経て着工する。なお、当該許可は、特定行政庁が安全上、防火上及び衛生上支障がないと認める場合に限り行われるものであるため、消防・防災面には問題がないものと考えられる。

表2-2(3) 環境影響評価の検討結果

項 目	検討結果
交通渋滞	仮施設整備着工後の工事用車両台数（仮施設整備及び恒久施設整備の合計台数）が、「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（オリンピックアクアティクスセンター）」（平成 28 年 10 月 東京都）において予測した工事用車両台数を下回る。 なお、工事用車両の走行に当たっては、沿道環境への配慮のため、極力、自動車専用道路や一般国道等の幹線道路を利用するほか、市街地での待機や違法駐車等を行うことがないように、運転者への指導を徹底する計画である。
公共交通へのアクセシビリティ	本計画は、既存の辰巳の森海浜公園を利用するものであり、公共交通機関へのアクセシビリティに変化は生じない。
交通安全	本計画は、仮施設の設置工事を行うものであり、恒久施設の整備工事と比べて工事用車両の台数は僅かであることから、交通安全への影響はほとんどないと考えられる。 なお、工事用車両の走行に当たっては、沿道環境への配慮のため、極力、自動車専用道路や一般国道等の幹線道路を利用するほか、安全走行の徹底、市街地での待機や違法駐車等を行うことがないように、運転者への指導を徹底する計画である。
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。

[東京辰巳国際水泳場]

1. 東京辰巳国際水泳場の計画の目的及び内容
2. 環境影響評価の検討（東京辰巳国際水泳場）

1. 東京辰巳国際水泳場の計画の目的及び内容

1.1 目 的

東京辰巳国際水泳場は、東京都における水泳の中心的・象徴的施設としての役割を担う広域的な専門施設として設置され、約 5,000 席の観客席を有しており、全国規模の大会などが多数開催されている。

東京 2020 大会では、オリンピックの水泳（水球）の会場として利用される計画である。

1.2 東京辰巳国際水泳場の計画の策定に至った経過

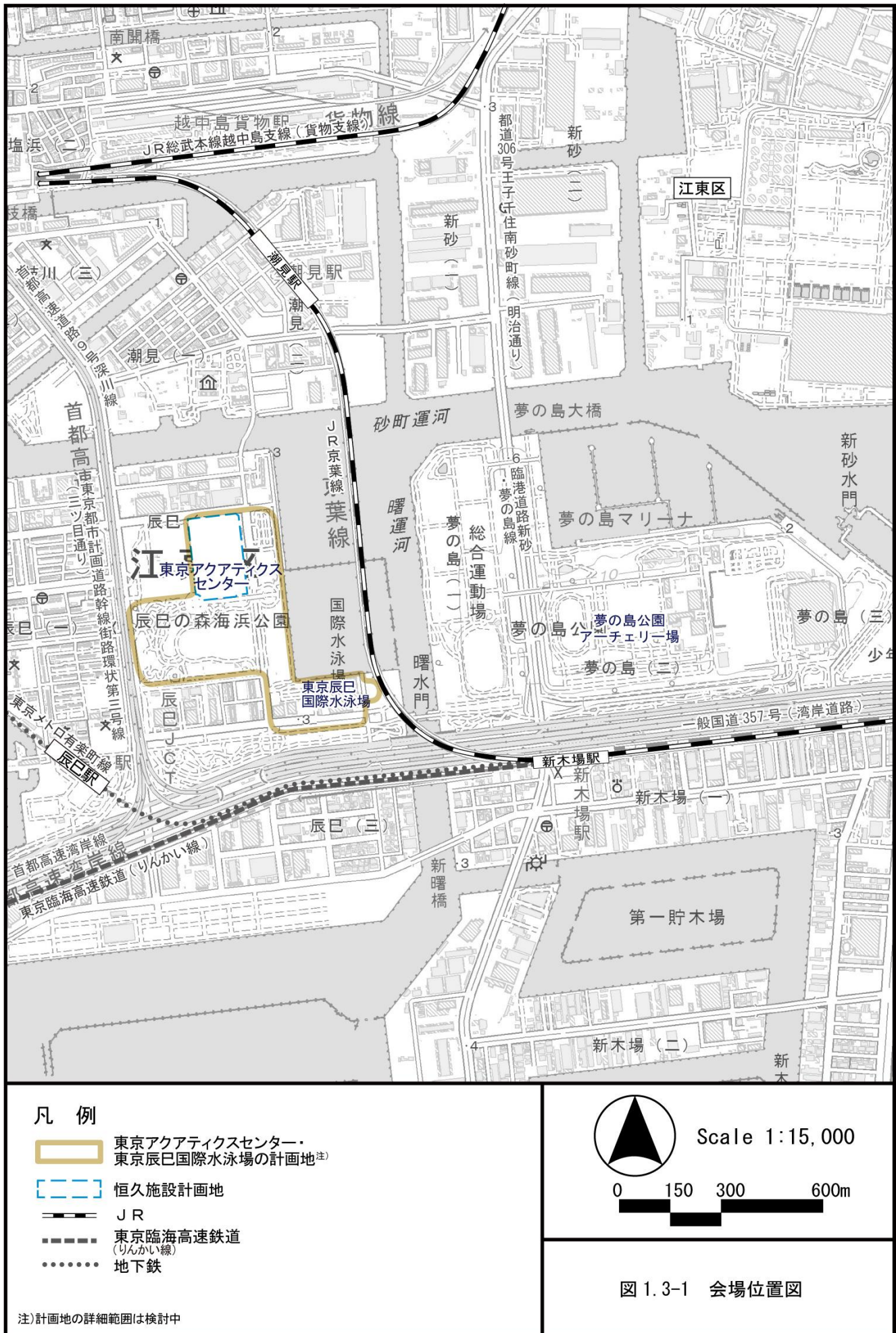
オリンピックの水泳（水球）会場は、立候補ファイル時点では、辰巳の森海浜公園内に仮設で整備する計画としていた。その後、既存施設活用の観点から東京辰巳国際水泳場への会場変更の検討がなされ、2015年6月のIOC理事会において報告し、了承を得た。

1.3 内 容

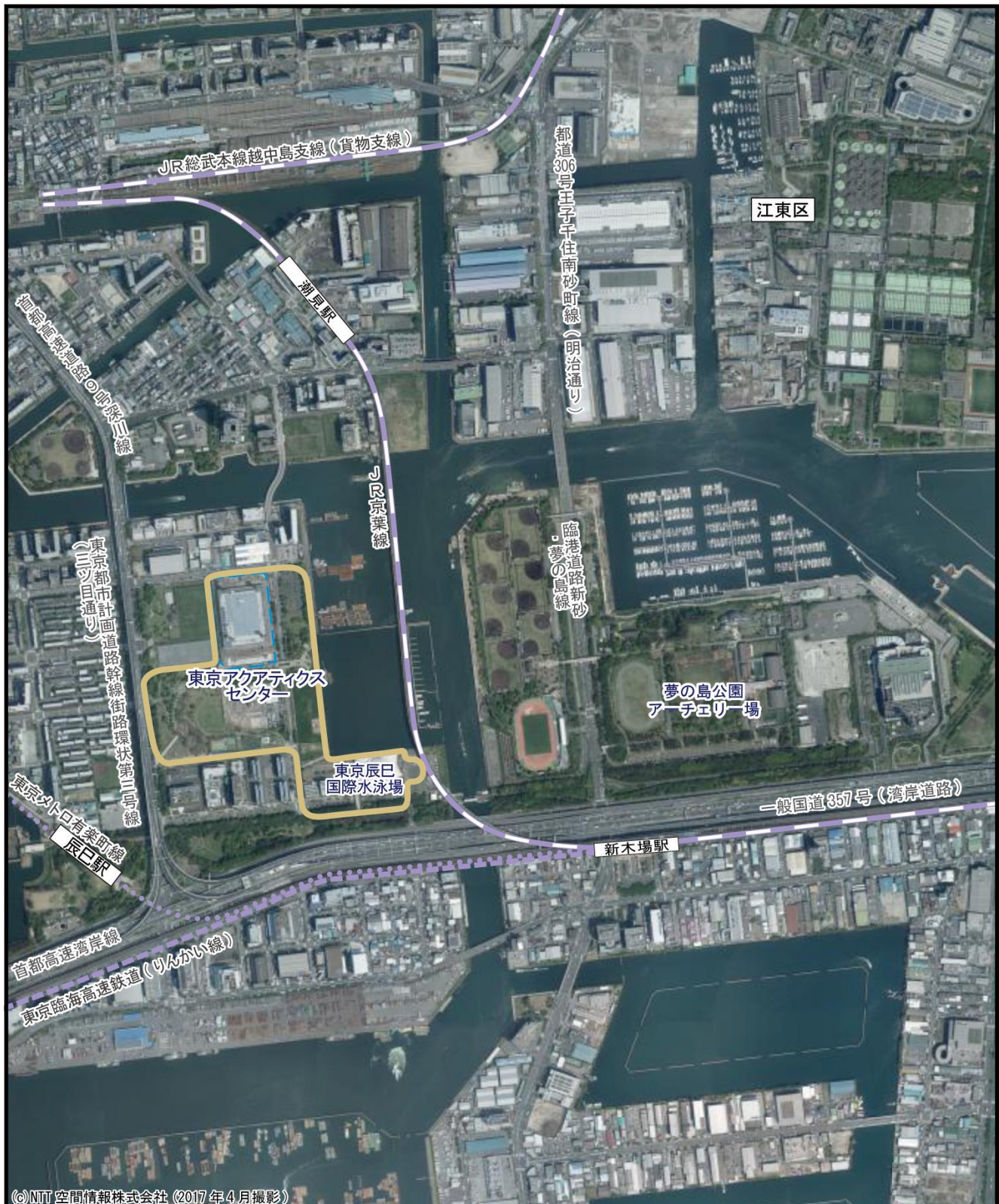
1.3.1 位 置

会場は、図1.3-1及び写真1.3-1に示すとおり、東京都江東区辰巳二丁目に位置する。

1. 東京辰巳国際水泳場の計画の目的及び内容



1. 東京辰巳国際水泳場の計画の目的及び内容



(C)NTT 空間情報株式会社 (2017年4月撮影)

凡 例

- 東京アクアティクスセンター・東京辰巳国際水泳場の計画地^{注)}
- 恒久施設計画地
- J R
- 東京臨海高速鉄道 (りんかい線)
- 地下鉄

注)計画地の詳細範囲は検討中



Scale 1:15,000

0 150 300 600m

写真 1.3-1 会場周辺の航空写真

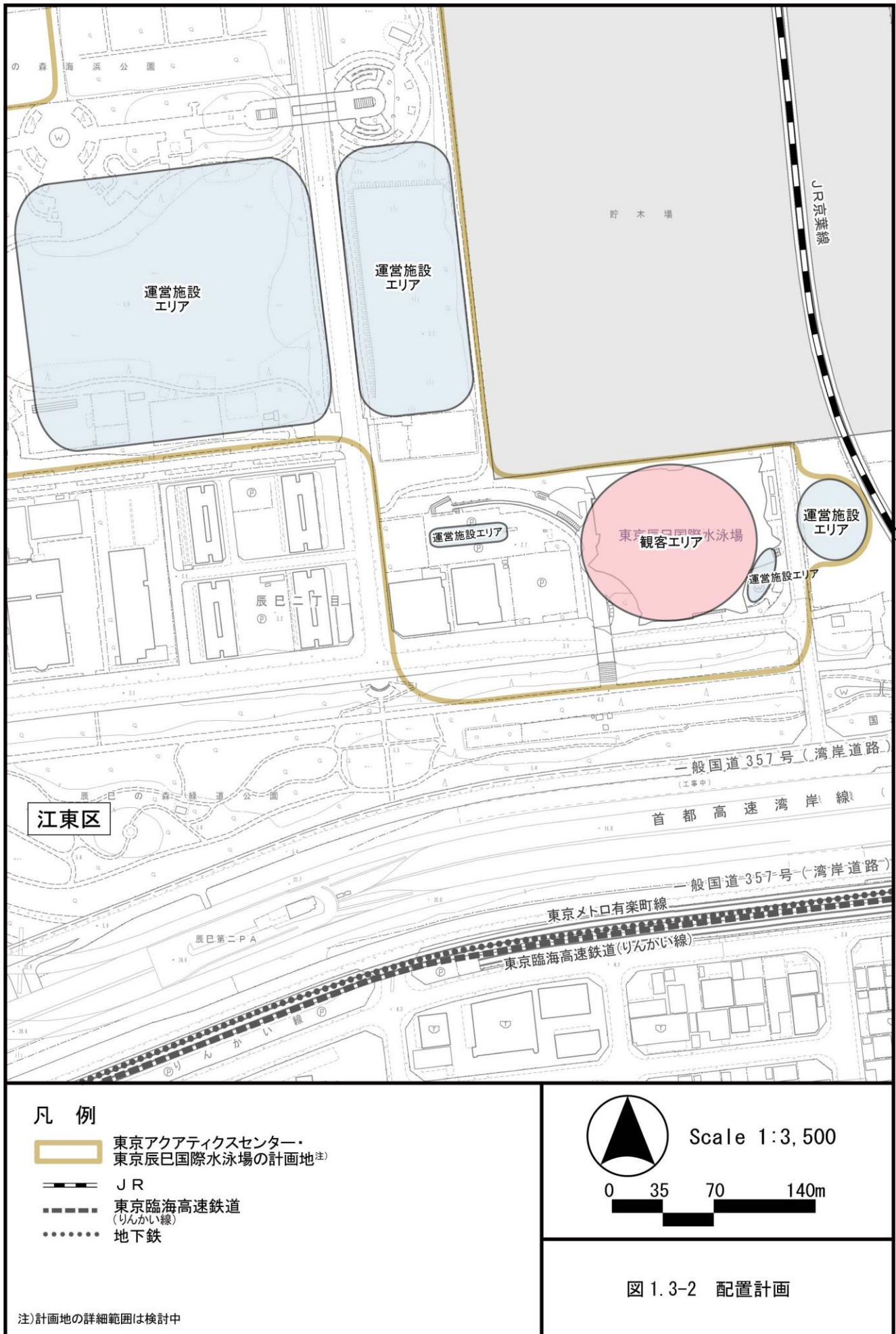
1.3.2 基本計画

(1) 配置計画

大会時の配置計画のイメージ図は、図1.3-2に示すとおりである。大会時に競技を実施するのは、既存の東京辰巳国際水泳場となり、既存施設の周辺に観客エリアを配置する。また、大会の運営施設エリアには、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、選手がウォームアップを行うための仮設プール（大型テント）や大会関係者用の駐車場を配置する計画である。なお、これらの大会の運営のための仮設施設の一部は、東京辰巳国際水泳場と東京アクアティクスセンターで共有する計画である。

仮設施設の設置に伴う樹木除去は生じない計画である。

1. 東京辰巳国際水泳場の計画の目的及び内容



1.3.3 施工計画

(1) 工事工程

設置から撤去までの工事工程は、テストイベントや大会期間も含め、2019 年から 2020 年までの 17 か月を見込んでいる。

(2) 施工方法の概要

1) 仮設施設設置工事

仮設施設設置工事として、仮設プールを設置するほか、ユニットハウス、プレハブ、テント、コンテナ、トイレ等の仮設施設の設置や設備工事等を行う計画である。

また、既存の東京辰巳国際水泳場の一部の諸室の内装改修工事や仮設観客席の設置工事を行う計画である。

2) 解体工事

仮設施設を撤去し、原状回復を行う。

(3) 工事用車両

工事用車両の走行に当たっては、沿道環境への配慮のため、極力、自動車専用道路や一般国道等の幹線道路を利用するほか、適切なアイドリングストップ等のエコドライブや安全走行の徹底、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計画である。

(4) 建設機械

各工種において想定する主な建設機械は、表 1.3-1 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計画である。

表1.3-1 主な建設機械

工 種	主な建設機械
仮設施設設置工事	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

(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計画である。また、工事に伴う建設発生土は、場内利用も含め検討中であるが、場外へ搬出する場合には、工事間で利用調整または受入基準への適合を確認の上、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、大会後の仮設施設の解体工事については、仮設施設の資材等を可能な限り再利用することを検討している。

2. 環境影響評価の検討

環境影響評価は、図 2-1 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検討した。

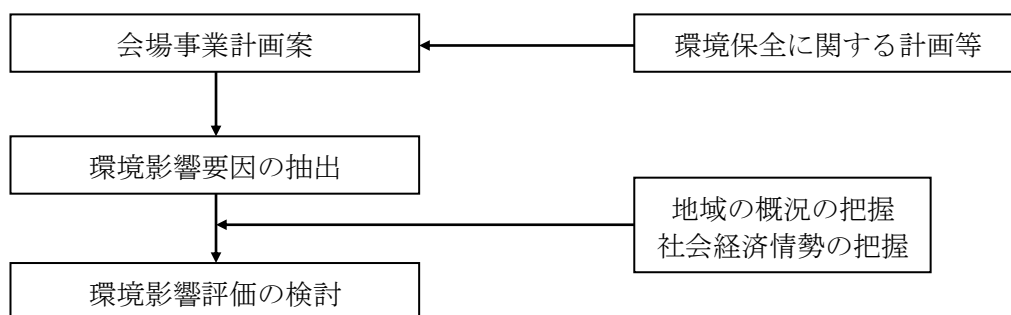


図 2-1 環境影響評価の検討手順

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 2-1 に示すとおり設定した。東京 2020 大会の開催中における大会の運営等については、現時点では具体的な計画が未定である。このため、本事業計画概要報告書では、表 2-1 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、大会の開催中に係る環境影響要因は対象としなかった。これらの大会の開催中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。

表 2-1 抽出した環境影響要因

区分	環境影響要因		内容
開催前	恒久施設	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	建設工事終了後の仮設施設の出現や仮設施設の存在に伴う影響
開催中	競技の実施		競技の実施に伴う影響
	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
開催後	仮設施設	解体工事	東京 2020 大会の仮設施設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
		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
	恒久施設	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、本事業計画概要報告書では対象としない環境影響要因を示す。本施設は既存施設を活用し、一部を仮設施設として整備する。既存施設については、施設の建設や建築物の出現等の環境影響要因は想定されないため、本事業計画概要報告書では仮設施設の環境影響要因のみを対象とした。

工事概要・規模等を勘案し、環境影響評価項目の選定に関して検討した結果、個別施設としての環境影響評価項目について選定しなかったため、予測・評価の結果をまとめる環境影響評価書等は作成しないが、その検討結果を明らかにするため、本事業計画概要報告書としてまとめた。環境影響評価の項目選定の検討結果は、表 2-2(1)～(3)に示すとおりである。

表2-2(1) 環境影響評価の検討結果

項 目	検討結果
大気等	本計画は、既存施設の内装改修工事や仮設施設の設置工事を行うものであり、これまでの恒久施設の整備工事と比べて工事用車両の台数や建設機械の稼働台数は僅かであることから、大気等への影響はほとんどないと考えられる。 なお、工事用車両の走行に当たっては、沿道環境への配慮のため、極力、自動車専用道路や一般国道等の幹線道路を利用するほか、適切なアイドリングストップ等のエコドライブや安全走行の徹底、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計画である。 また、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、排出ガスの削減に努める計画である。
水質等	施設の建設に伴う排水は、下水排除基準を遵守した上で公共下水道に放流される。このことから、公共用水域及び地下水の水質等に影響を及ぼすおそれはない。
土壌	本計画は、仮設施設の設置工事を行うものであり、有害物質は使用しない。会場整備に当たり、一部の土地の改変を行うが、計画地には有害物質の取扱事業場が存在した履歴はなかった。今後、関係機関との協議を踏まえ、必要に応じて都民の健康と安全を確保する環境に関する条例第 117 条に基づく土地利用の履歴等調査届出書及び土壌汚染対策法第 4 条に基づく土地の形質の変更届出書の提出を予定している。 なお、工事中に土壌汚染が新たに確認された場合は、速やかに法令に則った対応をする。
生物の生育・生息基盤	本計画は、既存施設の内装改修工事や仮設施設の設置工事を行うものであり、生物の生育・生息基盤を大幅に改変するような土地造成等の改変は実施しない。また、樹木除去は生じない計画であり、生物の生育・生息基盤の状況に大きな変化は生じない。
水循環	本計画は、既存施設の内装改修工事や仮設施設の設置工事を行うものであり、水循環に影響を及ぼすような大規模な地表面被覆の改変や地下躯体の設置は実施しないことから、水循環の状況に変化は生じない。
生物・生態系	本計画は、既存施設の内装改修工事や仮設施設の設置工事を行うものであり、動植物の生息・生育環境を大幅に改変するような土地造成等の改変は実施しない。また、樹木除去は生じない計画であり、生物・生態系の状況に変化は生じない。
緑	本計画は、既存施設の内装改修工事や仮設施設の設置工事を行うものであり、緑の量や質を大幅に改変するような土地造成等の改変は実施しない。また、樹木除去は生じない計画であり、緑の状況に変化は生じない。
騒音・振動	本計画は、既存施設の内装改修工事や仮設施設の設置工事を行うものであり、これまでの恒久施設の整備工事と比べて工事用車両の台数や建設機械の稼働台数は僅かであることから、騒音・振動への影響はほとんどないと考えられる。 なお、工事用車両の走行に当たっては、沿道環境への配慮のため、極力、自動車専用道路や一般国道等の幹線道路を利用するほか、適切なアイドリングストップ等のエコドライブや安全走行の徹底、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計画である。 また、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、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、騒音の低減に努める計画である。
日影	仮設施設は、一時的に建設されるものであり、恒常的に日影に影響を及ぼすおそれはない。
景観	仮設施設は、一時的に建設されるものであり、恒常的に景観に影響を及ぼすおそれはない。
自然との触れ合い活動の場	本計画は、既存施設の内装改修工事や仮設施設の設置工事を行うものであり、自然との触れ合い活動の場に変化は生じない。
歩行者空間の快適性	本計画は、既存の東京辰巳国際水泳場を利用するものであり、公共交通機関からの歩行者経路に変化は生じない。
史跡・文化財	計画地は、1932 年に埋立てが完了した埋立地に位置しており、埋蔵文化財包蔵地は存在しない。

表2-2(2) 環境影響評価の検討結果

項 目	検討結果
水利用	仮設施設は、一時的に建設されるものであり、恒常的な水の効率的利用への取組・貢献の程度に変化は生じない。
廃棄物	本計画は、既存施設の内装改修工事や仮設施設の設置工事を行うものであり、地下躯体を構築するような大規模な土工事や施設の建設工事を行わないことから、建設廃棄物等の発生量は僅かである。 これらの仮設施設整備に伴い発生する廃棄物については、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、大会後は、仮設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。 これらを踏まえ、大会前の仮設施設整備に伴う建設廃棄物の再資源化等及び大会後の資材等の再利用等の取組みについては、他の会場と合わせて、全体計画で評価する。
エコマテリアル	仮設施設整備に当たっては、組織委員会による「東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会 持続可能性に配慮した調達コード」や「持続可能性に配慮した木材の調達基準」に基づき資材等を調達する計画を検討中であることから、その計画を踏まえ、他の会場と合わせて、全体計画で評価する。
温室効果ガス	仮設施設は、一時的に建設されるものであり、恒常的な温室効果ガス排出量に変化は生じない。
エネルギー	仮設施設は、一時的に建設されるものであり、恒常的なエネルギー使用量に変化は生じない。
土地利用	本計画は、既存の東京辰巳国際水泳場を利用するものであり、土地利用に変化は生じない。
地域分断	本計画は、既存の東京辰巳国際水泳場を利用するものであり、新たな地域分断は生じない。
移転	本計画は、既存の東京辰巳国際水泳場を利用するものであり、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	仮設施設整備に当たっては、組織委員会による「Tokyo2020 アクセシビリティ・ガイドライン」に基づき移動の安全のためのバリアフリー化を図るため、安全性には問題がないものと考えられる。
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	仮設建築物であっても、建築基準法第 85 条第 5 項の規定に基づき、仮設建築物の建築許可申請を行い、許可を受けた上で、建築確認申請の手続きを経て着工する。なお、当該許可は、特定行政庁が安全上、防火上及び衛生上支障がないと認める場合に限って行われるものであるため、消防・防災面には問題がないものと考えられる。

表2-2(3) 環境影響評価の検討結果

項 目	検討結果
交通渋滞	本計画は、既存施設の内装改修工事や仮設施設の設置工事を行うものであり、これまでの恒久施設の整備工事と比べて工事用車両の台数は僅かであることから、交通量及び交通流への影響はほとんどないと考えられる。 なお、工事用車両の走行に当たっては、沿道環境への配慮のため、極力、自動車専用道路や一般国道等の幹線道路を利用するほか、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計画である。
公共交通へのアクセシビリティ	本計画は、既存の東京辰巳国際水泳場を利用するものであり、公共交通機関へのアクセシビリティに変化は生じない。
交通安全	本計画は、既存施設の内装改修工事や仮設施設の設置工事を行うものであり、これまでの恒久施設の整備工事と比べて工事用車両の台数は僅かであることから、交通安全への影響はほとんどないと考えられる。 なお、工事用車両の走行に当たっては、沿道環境への配慮のため、極力、自動車専用道路や一般国道等の幹線道路を利用するほか、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計画である。
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。

[釣ヶ崎海岸サーフィンビーチ]

1. 釣ヶ崎海岸サーフィンビーチの目的及び内容
2. 環境影響評価の検討（釣ヶ崎海岸サーフィンビーチ）

1. 釣ヶ崎海岸サーフィンビーチの計画の目的及び内容

1.1 目 的

釣ヶ崎海岸サーフィンビーチは、千葉県の上総湊の最南端に位置し、「世界最高レベル」ともいわれる良質な波を求めて多くのサーファーが訪れる海岸であり、ハイレベルな大会も多数開催されている。

東京 2020 大会では、オリンピックのサーフィンの会場として利用される計画である。

1.2 釣ヶ崎海岸サーフィンビーチの計画の策定に至った経過

2016年 8 月に開催されたIOC総会において、組織委員会が提案していた追加種目（サーフィンを含む 5 競技18種目）の採択が正式に決定し、2016年12月に行われたIOC理事会において、釣ヶ崎海岸をサーフィンの競技会場とすることが決定された。

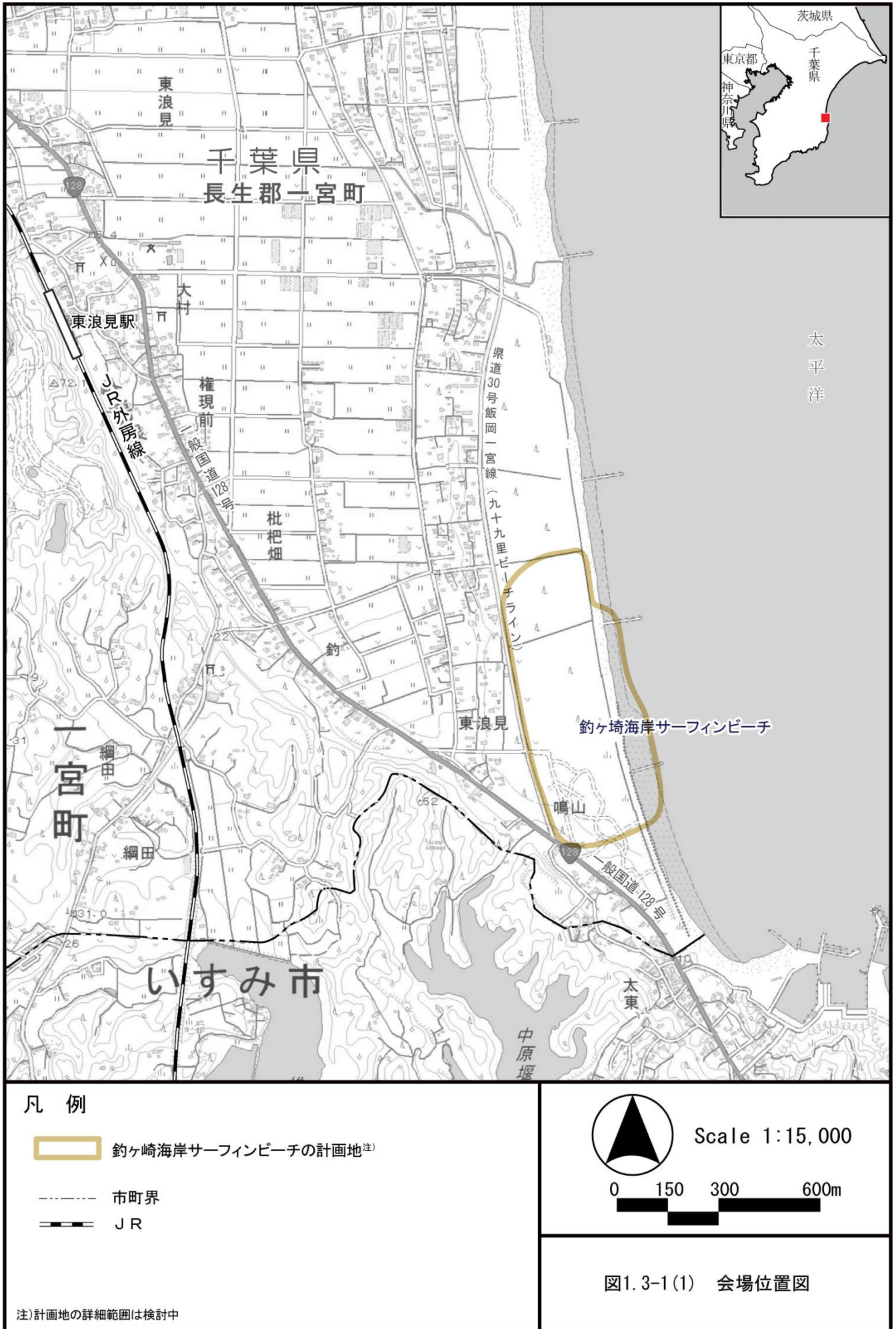
1.3 内 容

1.3.1 位 置

会場は、図1. 3-1(1)及び(2)、写真1. 3-1に示すとおり、千葉県長生郡一宮町に位置する。

計画地の中央に釣ヶ崎海岸広場が整備されており、その南北は千葉県による治山事業地及び自然公園整備事業地となっている。現在、千葉県による造成工事が行われており、大会前に組織委員会が借り受け、仮設施設の整備を進め、東京2020大会後に千葉県により再度整備を行い、自然公園施設として供用を予定している。

1. 釣ヶ崎海岸サーフィンビーチの計画の目的及び内容



1. 釣ヶ崎海岸サーフィンビーチの計画の目的及び内容



1. 釣ヶ崎海岸サーフィンビーチの計画の目的及び内容



(©NTT 空間情報株式会社 (2015 年3月))

凡 例

- 釣ヶ崎海岸サーフィンビーチの計画地^{注)}
- 市町界

注)計画地の詳細範囲は検討中



Scale 1:5,000

0 50 100 200m

写真 1.3-1(1) 会場周辺の航空写真

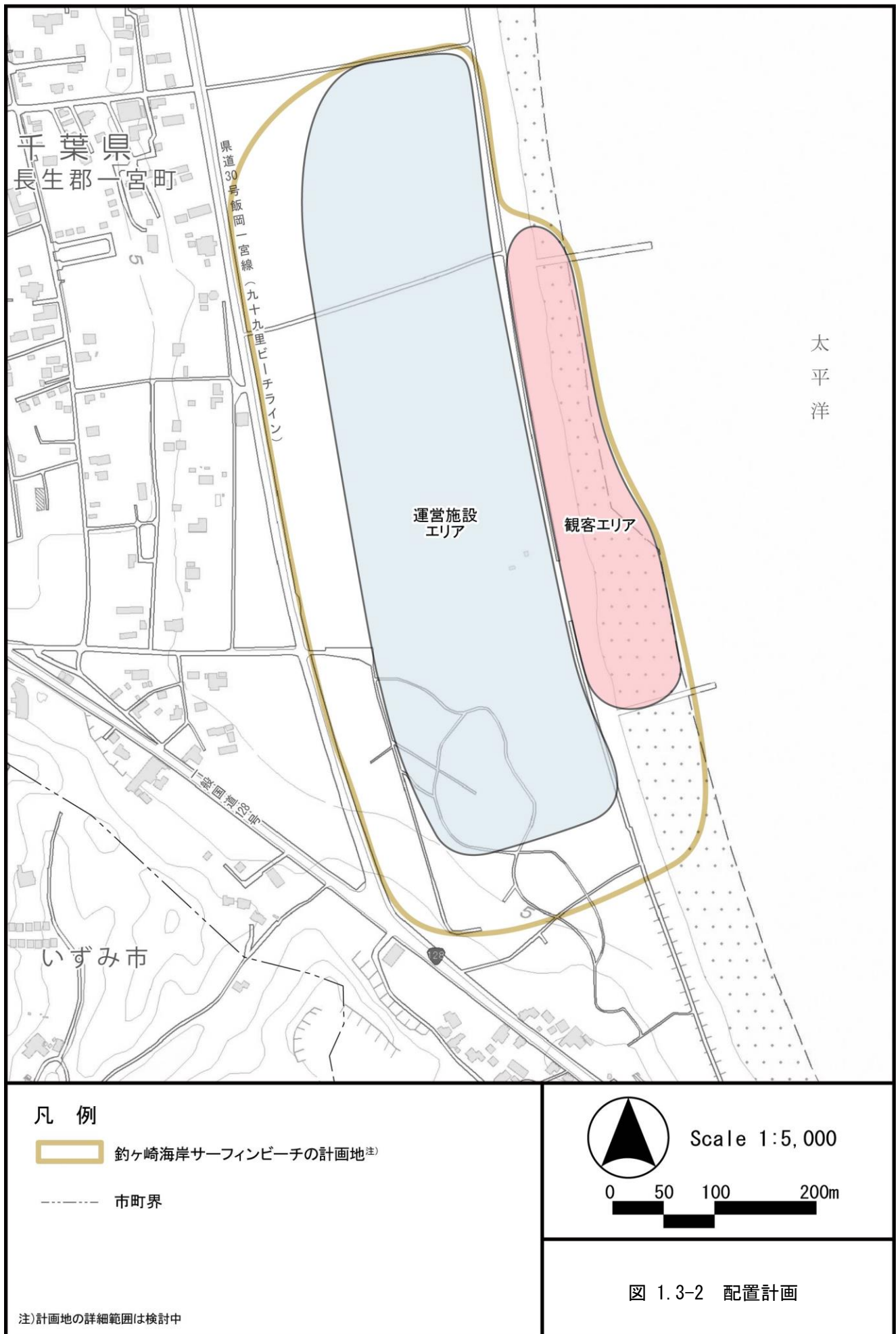
1.3.2 基本計画

(1) 配置計画

大会時の配置計画のイメージ図は、図1.3-2に示すとおりである。計画地内の競技を実施するのは、突堤に囲まれた海域となり、隣接した砂浜上に立ち見の観客エリアを配置する。また、大会の運営施設エリアには、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、大会関係者用の駐車場や観客輸送用のバス乗降場を配置する計画である。

仮設施設の設置に伴う樹木除去は生じない計画である。

1. 釣ヶ崎海岸サーフィンビーチの計画の目的及び内容



1.3.4 施工計画

(1) 工事工程

1) 釣ヶ崎海岸

設置から撤去までの工事工程は、テストイベントや大会期間も含め、2019 年から 2020 年までの 19 か月を見込んでいる。

(2) 施工方法の概要

1) 仮設施設設置工事

会場整備に伴う切土・盛土等の造成工事は実施せず、現況地盤の転圧、鉄板敷き、一部舗装を行い、ユニットハウス、プレハブ、テント、コンテナ、トイレ等の仮設施設の設置や設備工事等を行う計画である。

2) 解体工事

仮設施設を撤去し、原状回復を行う。

(3) 工事用車両

工事用車両の走行に当たっては、沿道環境への配慮のため、極力、自動車専用道路や一般国道等の幹線道路を利用するほか、適切なアイドリングストップ等のエコドライブや安全走行の徹底、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計画である。

(4) 建設機械

各工種において想定する主な建設機械は、表 1.3-1 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計画である。

表1.3-1 主な建設機械

工 種	主な建設機械
仮設施設設置工事	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

(5) 工事中の廃棄物処理計画

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計画である。

なお、大会後の仮設施設の解体工事については、仮設施設の資材等を可能な限り再利用することを検討している。

2. 環境影響評価の検討

環境影響評価は、図 2-1 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検討した。

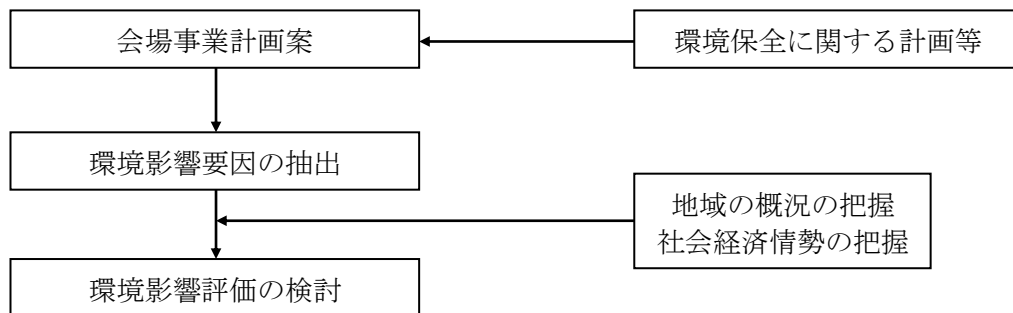


図 2-1 環境影響評価の検討手順

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 2-1 に示すとおり設定した。東京 2020 大会の開催中における大会の運営等については、現時点では具体的な計画が未定である。このため、本事業計画概要報告書では、表 2-1 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、大会の開催中に係る環境影響要因は対象としなかった。これらの大会の開催中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。

表 2-1 抽出した環境影響要因

区分	環境影響要因		内容
開催前	恒久施設	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	建設工事終了後の仮設施設の出現や仮設施設の存在に伴う影響
開催中	競技の実施		競技の実施に伴う影響
	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
開催後	仮設施設	解体工事	東京 2020 大会の仮設施設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
		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
	恒久施設	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、本事業計画概要報告書では対象としない環境影響要因を示す。本施設は仮設施設のみで整備するため、本事業計画概要報告書では仮設施設の環境影響要因のみを対象とした。

工事概要・規模等を勘案し、環境影響評価項目の選定に関して検討した結果、個別施設としての環境影響評価項目について選定しなかったため、予測・評価の結果をまとめる環境影響評価書等は作成しないが、その検討結果を明らかにするため、本事業計画概要報告書としてまとめた。環境影響評価の項目選定の検討結果は、表 2-2(1)～(3)に示すとおりである。

表2-2(1) 環境影響評価の検討結果

項 目	検討結果
大気等	本計画は、仮設施設の設置工事を行うものであり、これまでの恒久施設の整備工事と比べて工事用車両の台数や建設機械の稼働台数は僅かであることから、大気等への影響はほとんどないと考えられる。 なお、工事用車両の走行に当たっては、沿道環境への配慮のため、極力、自動車専用道路や一般国道等の幹線道路を利用するほか、適切なアイドリングストップ等のエコドライブや安全走行の徹底、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計画である。 また、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、排出ガスの削減に努める計画である。
水質等	本計画は、仮設施設の設置工事を行うものであり、有害物質は使用しない。また、土地造成等の改変は実施しないことから、水質等の状況に変化は生じない。
土壌	本計画は、仮設施設の設置工事を行うものであり、有害物質は使用しないこと、土壌の攪乱を伴うような土地造成等の改変は実施しないことから、土壌の状況に変化は生じない。
生物の生育・生息基盤	本計画は、仮設施設の設置工事を行うものであり、生物の生育・生息基盤を大幅に改変するような土地造成等の改変は実施しない。また、樹木除去は生じない計画であり、生物の生育・生息基盤の状況に大きな変化は生じない。
水循環	本計画は、仮設施設の設置工事を行うものであり、水循環に影響を及ぼすような土地造成等の改変は実施しないことから、水循環の状況に変化は生じない。
生物・生態系	本計画は、仮設施設の設置工事を行うものであり、動植物の生息・生育環境を大幅に改変するような土地造成等の改変は実施しない。また、樹木除去は生じない計画であり、生物・生態系の状況に変化は生じない。
緑	本計画は、仮設施設の設置工事を行うものであり、緑の量や質を大幅に改変するような土地造成等の改変は実施しない。また、樹木除去は生じない計画であり、緑の状況に変化は生じない。
騒音・振動	本計画は、仮設施設の設置工事を行うものであり、これまでの恒久施設の整備工事と比べて工事用車両の台数や建設機械の稼働台数は僅かであることから、騒音・振動への影響はほとんどないと考えられる。 なお、工事用車両の走行に当たっては、沿道環境への配慮のため、極力、自動車専用道路や一般国道等の幹線道路を利用するほか、適切なアイドリングストップ等のエコドライブや安全走行の徹底、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計画である。 また、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、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、騒音の低減に努める計画である。
日影	仮設施設は、一時的に建設されるものであり、恒常的に日影に影響を及ぼすおそれはない。
景観	仮設施設は、一時的に建設されるものであり、恒常的に景観に影響を及ぼすおそれはない。
自然との触れ合い活動の場	計画地は、釣ヶ崎海岸に位置しているが、仮設施設の設置工事中においてもサーフィン等海岸利用を継続できるようにする方針である。 本計画は、仮設施設の設置工事を行うものであり、自然との触れ合い活動の場に変化は生じない。
歩行者空間の快適性	本計画は、既存の釣ヶ崎海岸を利用するものであり、公共交通機関からの歩行者経路に変化は生じない。
史跡・文化財	本計画は、仮設施設の設置工事を行うものであり、土地造成等の改変は実施しないことから、史跡・文化財の状況に変化は生じない。

表2-2(2) 環境影響評価の検討結果

項 目	検討結果
水利用	仮施設は、一時的に建設されるものであり、恒常的な水の効率的利用への取組・貢献の程度に変化は生じない。
廃棄物	本計画は、仮施設の設置工事を行うものであり、地下躯体を構築するような大規模な土工事や施設の建設工事を行わないことから、建設廃棄物の発生量は僅かである。 これらの仮施設整備に伴い発生する廃棄物については、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、大会後は、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。 これらを踏まえ、大会前の仮施設整備に伴う建設廃棄物の再資源化等及び大会後の資材等の再利用等の取組みについては、他の会場と合わせて、全体計画で評価する。
エコマテリアル	仮施設整備に当たっては、組織委員会による「東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会 持続可能性に配慮した調達コード」や「持続可能性に配慮した木材の調達基準」に基づき資材等を調達する計画を検討中であることから、その計画を踏まえ、他の会場と合わせて、全体計画で評価する。
温室効果ガス	仮施設は、一時的に建設されるものであり、恒常的な温室効果ガス排出量に変化は生じない。
エネルギー	仮施設は、一時的に建設されるものであり、恒常的なエネルギー使用量に変化は生じない。
土地利用	本計画は、既存の釣ヶ崎海岸を利用するものであり、土地利用に変化は生じない。
地域分断	本計画は、既存の釣ヶ崎海岸を利用するものであり、新たな地域分断は生じない。
移転	本計画は、既存の釣ヶ崎海岸を利用するものであり、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	仮施設整備に当たっては、組織委員会による「Tokyo2020 アクセシビリティ・ガイドライン」に基づき移動の安全のためのバリアフリー化を図るため、安全性には問題がないものと考えられる。
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	仮設建築物であっても、建築基準法第 85 条第 5 項の規定に基づき、仮設建築物の建築許可申請を行い、許可を受けた上で、建築確認申請の手続きを経て着工する。なお、当該許可は、特定行政庁が安全上、防火上及び衛生上支障がないと認める場合に限り行われるものであるため、消防・防災面には問題がないものと考えられる。

表2-2(3) 環境影響評価の検討結果

項 目	検討結果
交通渋滞	本計画は、仮設施設の設置工事を行うものであり、これまでの恒久施設の整備工事と比べて工事用車両の台数は僅かであることから、交通量及び交通流への影響はほとんどないと考えられる。 なお、工事用車両の走行に当たっては、沿道環境への配慮のため、極力、自動車専用道路や一般国道等の幹線道路を利用するほか、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計画である。
公共交通へのアクセシビリティ	本計画は、既存の釣ヶ崎海岸を利用するものであり、公共交通機関へのアクセシビリティに変化は生じない。
交通安全	本計画は、仮設施設の設置工事を行うものであり、これまでの恒久施設の整備工事と比べて工事用車両の台数は僅かであることから、交通安全への影響はほとんどないと考えられる。 なお、工事用車両の走行に当たっては、沿道環境への配慮のため、極力、自動車専用道路や一般国道等の幹線道路を利用するほか、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計画である。
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。

[陸上自衛隊朝霞訓練場]

1. 陸上自衛隊朝霞訓練場の目的及び内容
2. 環境影響評価の検討（陸上自衛隊朝霞訓練場）

1. 陸上自衛隊朝霞訓練場の計画の目的及び内容

1.1 目 的

陸上自衛隊朝霞訓練場は、陸上自衛隊朝霞駐屯地の西側に位置する施設であり、この陸上自衛隊朝霞駐屯地に隣接する訓練場では、1964 年大会でもライフル射撃競技が行われた。現在も射撃の競技場・練習場として使用されている施設である。

東京 2020 大会では、オリンピック及びパラリンピックの射撃の会場として利用される計画である。

1.2 陸上自衛隊朝霞訓練場の計画の策定に至った経過

陸上自衛隊朝霞訓練場は、立候補ファイルにおいて、オリンピック及びパラリンピックの射撃の会場として計画された。

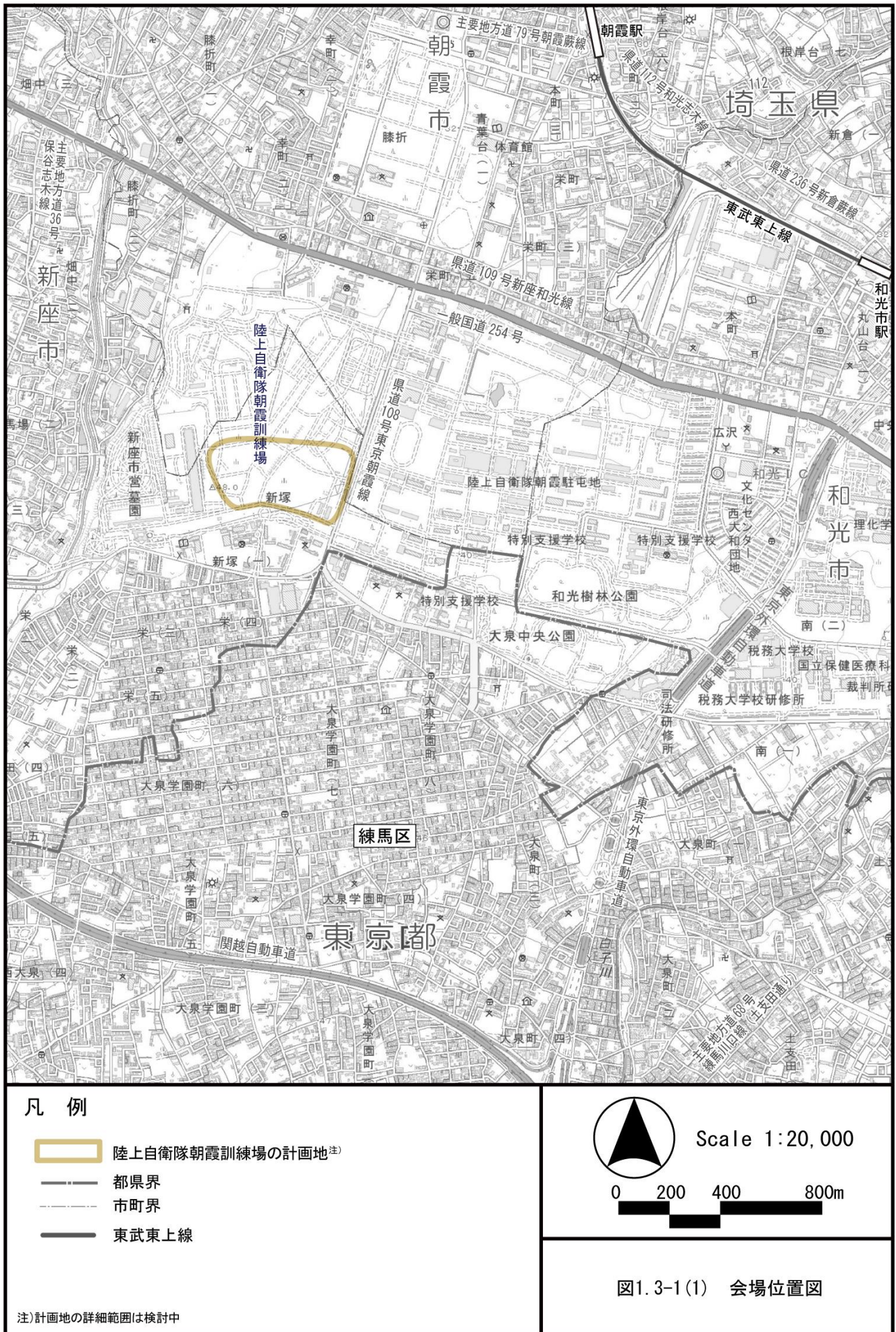
1.3 内 容

1.3.1 位 置

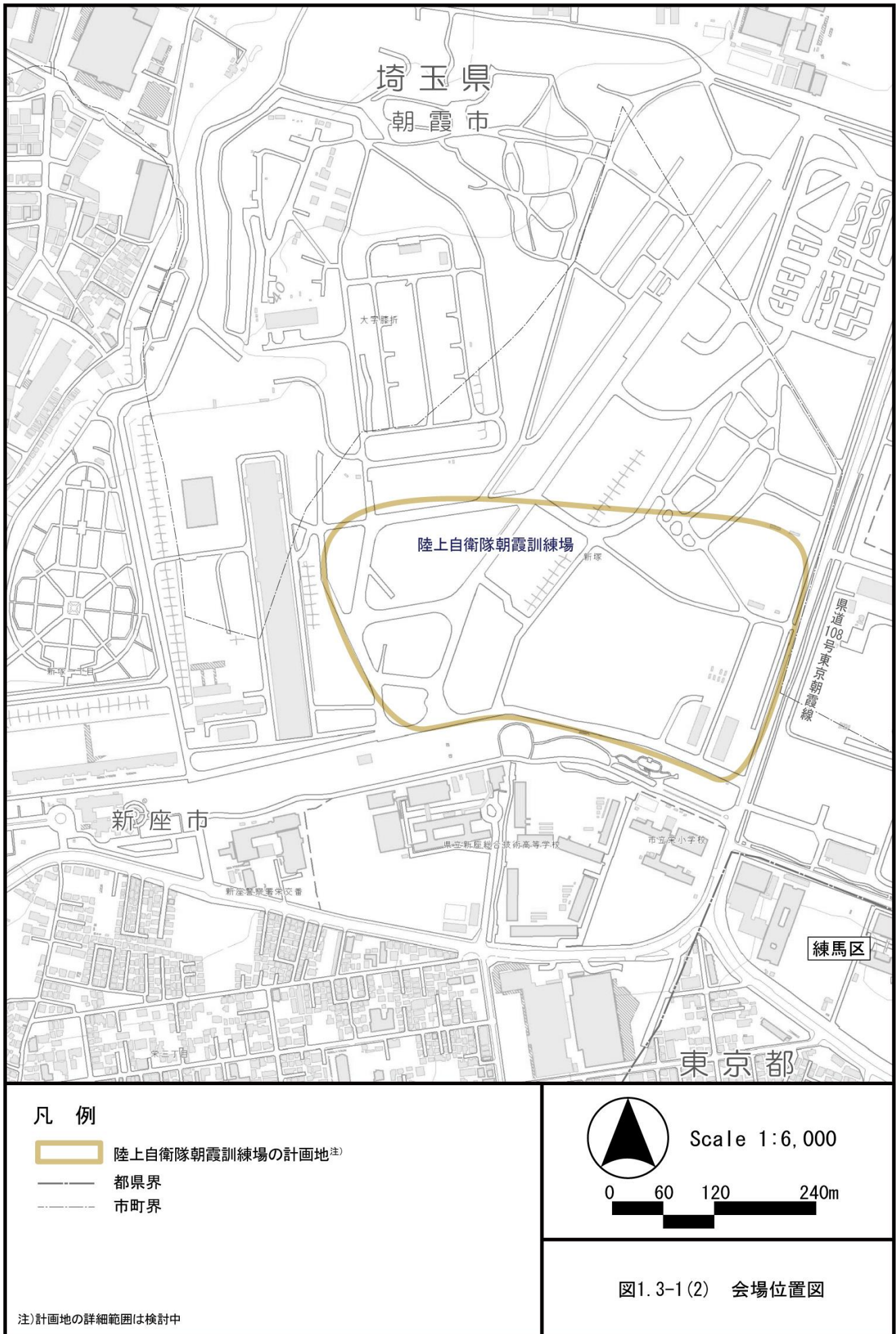
会場は、図1.3-1(1)及び(2)、写真1.3-1に示すとおり、東京都練馬区大泉学園町九丁目4番¹に位置する。

1 会場が位置する陸上自衛隊朝霞駐屯地の所在地を示す。

1. 陸上自衛隊朝霞訓練場の計画の目的及び内容



1. 陸上自衛隊朝霞訓練場の計画の目的及び内容



1. 陸上自衛隊朝霞訓練場の計画の目的及び内容



1.3.2 基本計画

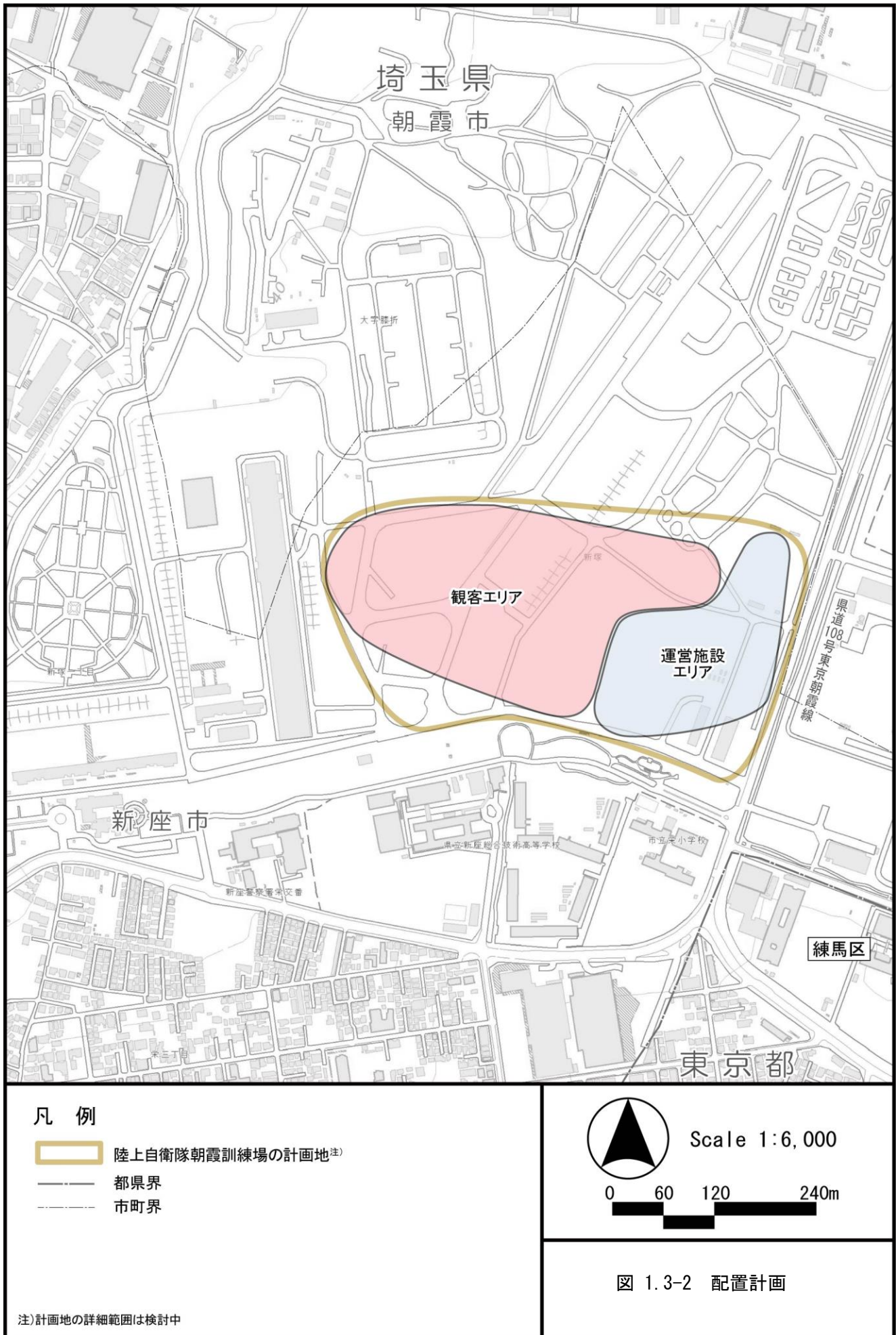
(1) 配置計画

大会時の配置計画のイメージ図は、図1.3-2に示すとおりである。計画地内の観客エリアには、競技を実施するクレー射撃場及びライフル・ピストル射撃場や仮設観客席¹を整備する。また、大会の運営施設エリアには、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、大会関係者用の駐車場を配置する計画である。

仮設施設の設置箇所の調整等により極力樹木除去本数を減らしているが、計画地内の既存樹木の一部については、施設管理者と協議の上、大会後に極力原状復旧（復植）を行う計画である。

1 仮設観客席については、建築基準法第85条5項の規定に基づき、仮設建築物の建築許可申請を行い、許可を受けた上で、建築確認申請の手続きを経て着工する。なお、当該許可は、特定行政庁が安全上、防火上及び衛生上支障がないと認める場合に限って行われる。

1. 陸上自衛隊朝霞訓練場の計画の目的及び内容



1.3.3 施工計画

(1) 工事工程

設置から撤去までの工事工程は、テストイベントや大会期間も含め、2019 年から 2021 年までの 27 か月を見込んでいる。

(2) 施工方法の概要

1) 仮施設設置工事

競技を実施するクレ射撃場及びライフル・ピストル射撃場の造成・整備として一部の舗装の撤去、造成、射撃場内の整地及び張芝等を行うほか、仮設観客席、ユニットハウス、プレハブ、テント、コンテナ、トイレ等の仮施設の設置や設備工事等を行う計画である。

2) 解体工事

仮施設を撤去し、原状回復を行う。

(3) 工事用車両

工事用車両の走行に当たっては、沿道環境への配慮のため、極力、自動車専用道路や一般国道等の幹線道路を利用するほか、適切なアイドリングストップ等のエコドライブや安全走行の徹底、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計画である。

(4) 建設機械

各工種において想定する主な建設機械は、表 1.3-1 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計画である。

表1.3-1 主な建設機械

工 種	主な建設機械
仮施設設置工事	ラフタークレーン、バックホウ、ブルドーザ
解体工事	ラフタークレーン、バックホウ

(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計画である。また、工事に伴う建設発生土は、場内利用も含め検討中であるが、場外へ搬出する場合には、工事間で利用調整または受入基準への適合を確認の上、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ことを検討している。

2. 環境影響評価の検討

環境影響評価は、図 2-1 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検討した。

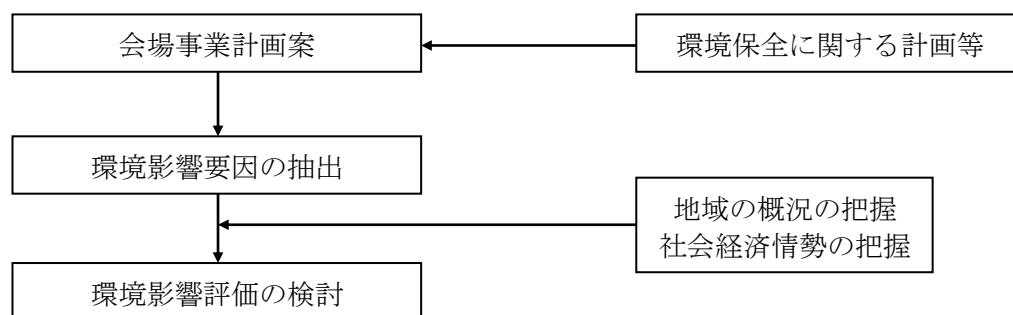


図 2-1 環境影響評価の検討手順

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 2-1 に示すとおり設定した。東京 2020 大会の開催中における大会の運営等については、現時点では具体的な計画が未定である。このため、本事業計画概要報告書では、表 2-1 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、大会の開催中に係る環境影響要因は対象としなかった。これらの大会の開催中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。

表 2-1 抽出した環境影響要因

区分	環境影響要因		内容
開催前	恒久施設	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	建設工事終了後の仮設施設の出現や仮設施設の存在に伴う影響
開催中	競技の実施		競技の実施に伴う影響
	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
開催後	仮設施設	解体工事	東京 2020 大会の仮設施設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
		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
	恒久施設	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、本事業計画概要報告書では対象としない環境影響要因を示す。本施設は仮設施設のみで整備するため、本事業計画概要報告書では仮設施設の環境影響要因のみを対象とした。

工事概要・規模等を勘案し、環境影響評価項目の選定に関して検討した結果、個別施設としての環境影響評価項目について選定しなかったため、予測・評価の結果をまとめる環境影響評価書等は作成しないが、その検討結果を明らかにするため、本事業計画概要報告書としてまとめた。環境影響評価の項目選定の検討結果は、表 2-2(1)～(3)に示すとおりである。

表2-2(1) 環境影響評価の検討結果

項 目	検討結果
大気等	本計画は、仮設施設の設置工事を行うものであり、これまでの恒久施設の整備工事と比べて工事用車両の台数や建設機械の稼働台数は僅かであることから、大気等への影響はほとんどないと考えられる。 なお、工事用車両の走行に当たっては、沿道環境への配慮のため、極力、自動車専用道路や一般国道等の幹線道路を利用するほか、適切なアイドリングストップ等のエコドライブや安全走行の徹底、市街地での待機や違法駐車等をすることがないよう、運転者への指導を徹底する計画である。 また、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、排出ガスの削減に努める計画である。
水質等	施設の建設に伴う排水は、下水排除基準を遵守した上で公共下水道に放流される。このことから、公共用水域及び地下水の水質等に影響を及ぼすおそれはない。
土壌	本計画は、仮設施設の設置工事を行うものであり、有害物質は使用しない。会場整備に当たり、一部の土地の造成を行うが、計画地には有害物質の取扱事業場が存在した履歴はなかった。埼玉県生活環境保全条例第 80 条に基づく土地利用の特定有害物質取扱事業所設置状況等調査報告書及び土壌汚染対策法第 4 条に基づく土地の形質の変更届出書を提出した。 なお、工事中に土壌汚染が新たに確認された場合は、速やかに法令に則った対応をする。
生物の生育・生息基盤	本計画は、仮設施設の設置工事を行うものであり、生物の生育・生息基盤を大幅に改変するような土地造成等の改変は実施しない。また、樹木除去が必要な場合は、施設管理者と協議の上、大会後に極力原状復旧（復植）を行う計画であり、生物の生育・生息基盤の状況に大きな変化は生じない。
水循環	本計画は、仮設施設の設置工事を行うものであり、水循環に影響を及ぼすような大規模な地表面被覆の改変や地下躯体の設置は実施しないことから、水循環の状況に変化は生じない。
生物・生態系	本計画は、仮設施設の設置工事を行うものであり、動植物の生息・生育環境を大幅に改変するような土地造成等の改変は実施しない。また、樹木除去が必要な場合は、施設管理者と協議の上、大会後に極力原状復旧（復植）を行う計画であり、生物・生態系の状況に大きな変化は生じない。
緑	本計画は、仮設施設の設置工事を行うものであり、緑の量や質を大幅に改変するような土地造成等の改変は実施しない。また、樹木除去が必要な場合は、施設管理者と協議の上、大会後に極力原状復旧（復植）を行う計画であり、緑の状況に大きな変化は生じない。
騒音・振動	本計画は、仮設施設の設置工事を行うものであり、これまでの恒久施設の整備工事と比べて工事用車両の台数や建設機械の稼働台数は僅かであることから、騒音・振動への影響はほとんどないと考えられる。 なお、工事用車両の走行に当たっては、沿道環境への配慮のため、極力、自動車専用道路や一般国道等の幹線道路を利用するほか、適切なアイドリングストップ等のエコドライブや安全走行の徹底、市街地での待機や違法駐車等をすることがないよう、運転者への指導を徹底する計画である。 また、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、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、騒音の低減に努める計画である。
日影	仮設施設は、一時的に建設されるものであり、恒常的に日影に影響を及ぼすおそれはない。
景観	仮設施設は、一時的に建設されるものであり、恒常的に景観に影響を及ぼすおそれはない。
自然との触れ合い活動の場	計画地は陸上自衛隊朝霞駐屯地に位置しており、計画地内及び周辺に自然との触れ合い活動の場は存在しない。
歩行者空間の快適性	本計画は、既存施設を利用するものであり、公共交通機関からの歩行者経路に変化は生じない。
史跡・文化財	計画地内に史跡・文化財及び既知の埋蔵文化財包蔵地は存在しない。また、本計画は、既存施設の改修工事や仮設施設の設置工事を行うものであり、史跡・文化財の状況に変化は生じない。

表2-2(2) 環境影響評価の検討結果

項 目	検討結果
水利用	仮設施設は、一時的に建設されるものであり、恒常的な水の効率的利用への取組・貢献の程度に変化は生じない。
廃棄物	本計画は、仮設施設の設置工事を行うものであり、地下躯体を構築するような大規模な土工事や施設の建設工事を行わないことから、建設廃棄物等の発生量は僅かである。 これらの仮設施設整備に伴い発生する廃棄物については、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、大会後は、仮設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。 これらを踏まえ、大会前の仮設施設整備に伴う建設廃棄物の再資源化等及び大会後の資材等の再利用等の取組みについては、他の会場と合わせて、全体計画で評価する。
エコマテリアル	仮設施設整備に当たっては、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による「東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会 持続可能性に配慮した調達コード」や「持続可能性に配慮した木材の調達基準」に基づき資材等を調達する計画を検討中であることから、その計画を踏まえ、他の会場と合わせて、全体計画で評価する。
温室効果ガス	仮設施設は、一時的に建設されるものであり、恒常的な温室効果ガス排出量に変化は生じない。
エネルギー	仮設施設は、一時的に建設されるものであり、恒常的なエネルギー使用量に変化は生じない。
土地利用	本計画は、既存施設を利用するものであり、土地利用に変化は生じない。
地域分断	本計画は、既存施設を利用するものであり、新たな地域分断は生じない。
移転	本計画は、既存施設を利用するものであり、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	仮設施設整備に当たっては、組織委員会による「Tokyo2020 アクセシビリティ・ガイドライン」に基づき移動の安全のためのバリアフリー化を図るため、安全性には問題がないものと考えられる。
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	仮設建築物であっても、建築基準法第 85 条第 5 項の規定に基づき、仮設建築物の建築許可申請を行い、許可を受けた上で、建築確認申請の手続きを経て着工する。なお、当該許可は、特定行政庁が安全上、防火上及び衛生上支障がないと認める場合に限り行われるものであるため、消防・防災面には問題がないものと考えられる。

表2-2(3) 環境影響評価の検討結果

項 目	検討結果
交通渋滞	本計画は、仮設施設の設置工事を行うものであり、これまでの恒久施設の整備工事と比べて工事用車両の台数は僅かであることから、交通量及び交通流への影響はほとんどないと考えられる。 なお、工事用車両の走行に当たっては、沿道環境への配慮のため、極力、自動車専用道路や一般国道等の幹線道路を利用するほか、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計画である。
公共交通へのアクセシビリティ	本計画は、既存施設を利用するものであり、公共交通機関へのアクセシビリティに変化は生じない。
交通安全	本計画は、仮設施設の設置工事を行うものであり、これまでの恒久施設の整備工事と比べて工事用車両の台数は僅かであることから、交通安全への影響はほとんどないと考えられる。 なお、工事用車両の走行に当たっては、沿道環境への配慮のため、極力、自動車専用道路や一般国道等の幹線道路を利用するほか、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計画である。
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。

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 月作成

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事業計画概要報告書

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。