

[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。

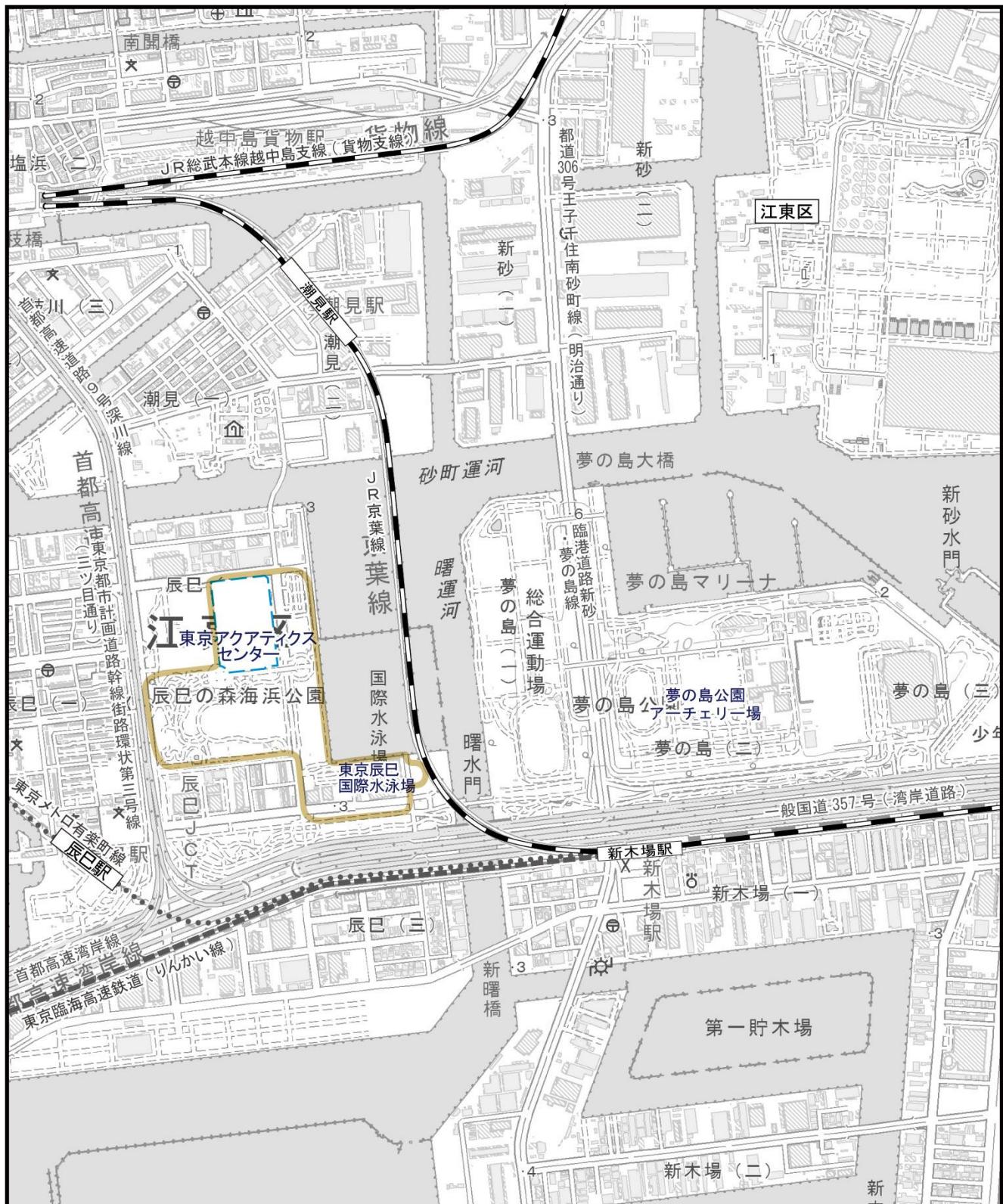
なお、2018年10月の組織委員会の理事会において、本会場の大会時に使用する名称は「オリンピックアクアティクスセンター」から「東京アクアティクスセンター」へと変更されることについて、IOCの承認が得られ、決定したことが報告された。

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



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)

□ 恒久施設用地

— JR

— 東京臨海高速鉄道
(りんかい線)

··· 地下鉄



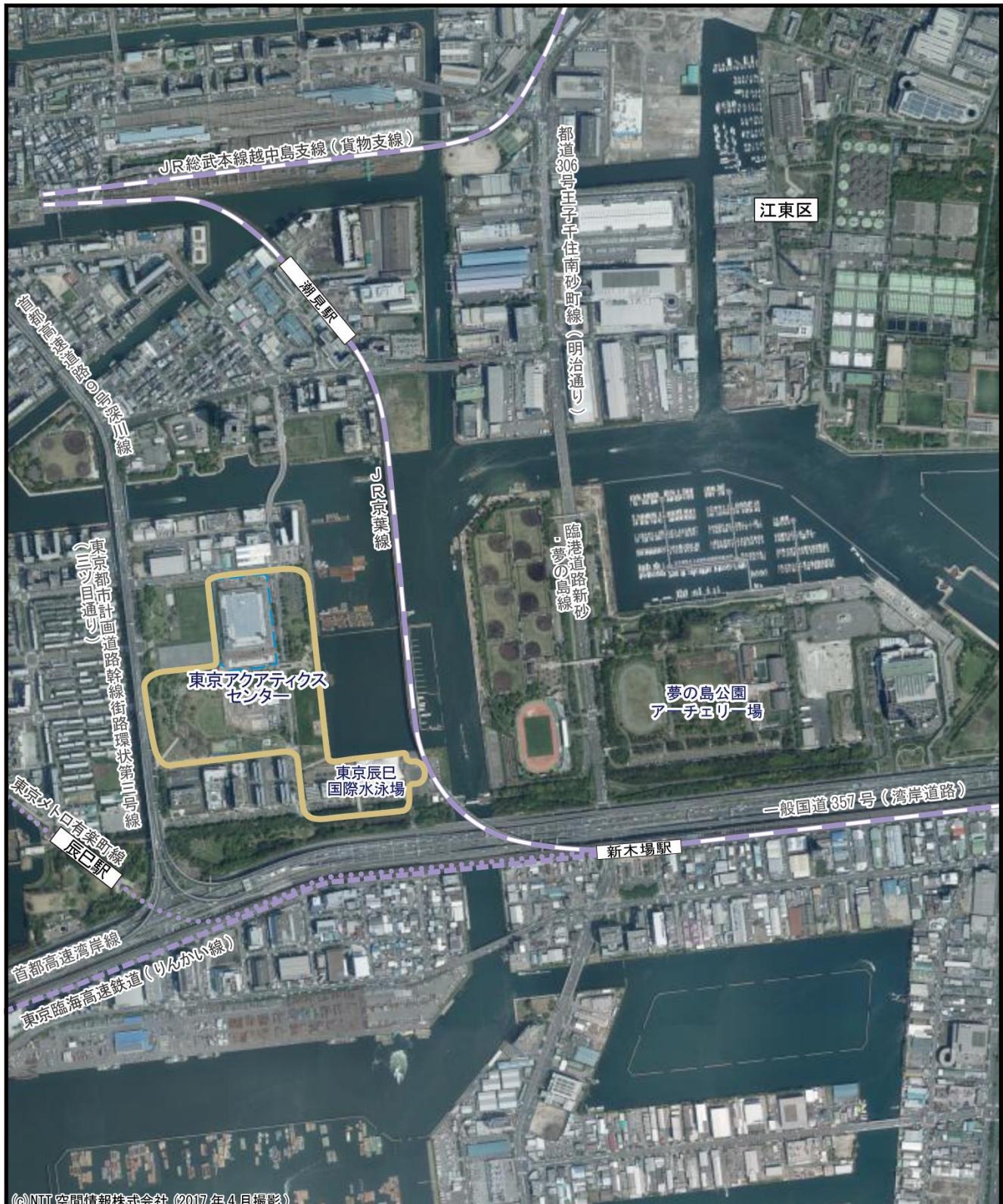
Scale 1:15,000

0 150 300 600m

図 1.3-1 会場位置図

^(注)計画地の詳細範囲は検討中

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)

恒久施設計畫地

J R

東京臨海高速鉄道
(りんかい線)
地下鉄

地下鉄



Scale 1:15,000

A scale bar showing distances of 0, 150, 300, and 600 meters. The first 150m segment is highlighted in black.

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

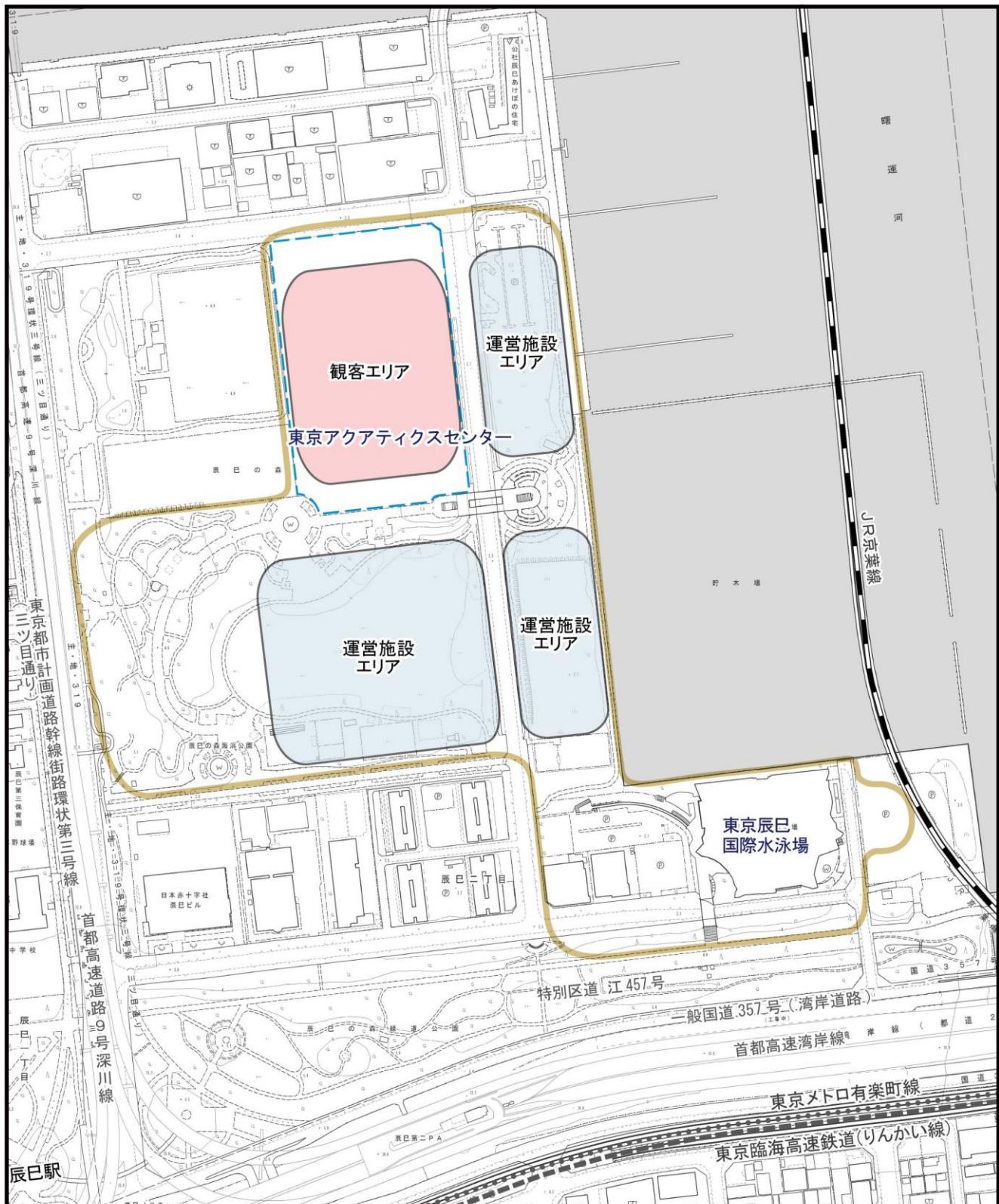
1.3.2 基本計画

(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



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)

□ 恒久施設設計画地

— JR

— 東京臨海高速鉄道
(りんかい線)

••••• 地下鉄



Scale 1:5,000

0 50 100 200m

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 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、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。

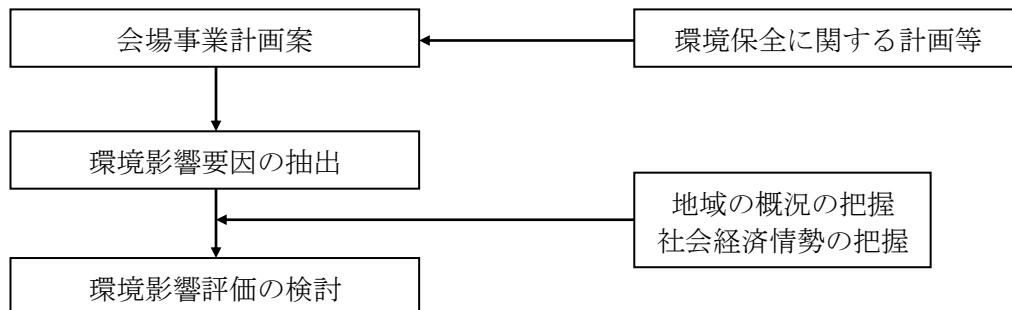


図 2-1 環境影響評価の検討手順

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) 緑掛けは、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た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	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>
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。
土壤	<p>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壤汚染対策法第 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。</p> <p>なお、工事中に土壤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。</p>
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	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>
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、仮設施設整備を実施するが、触れ合い活動の場を縮め切るのは、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	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。 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、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、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。