

[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

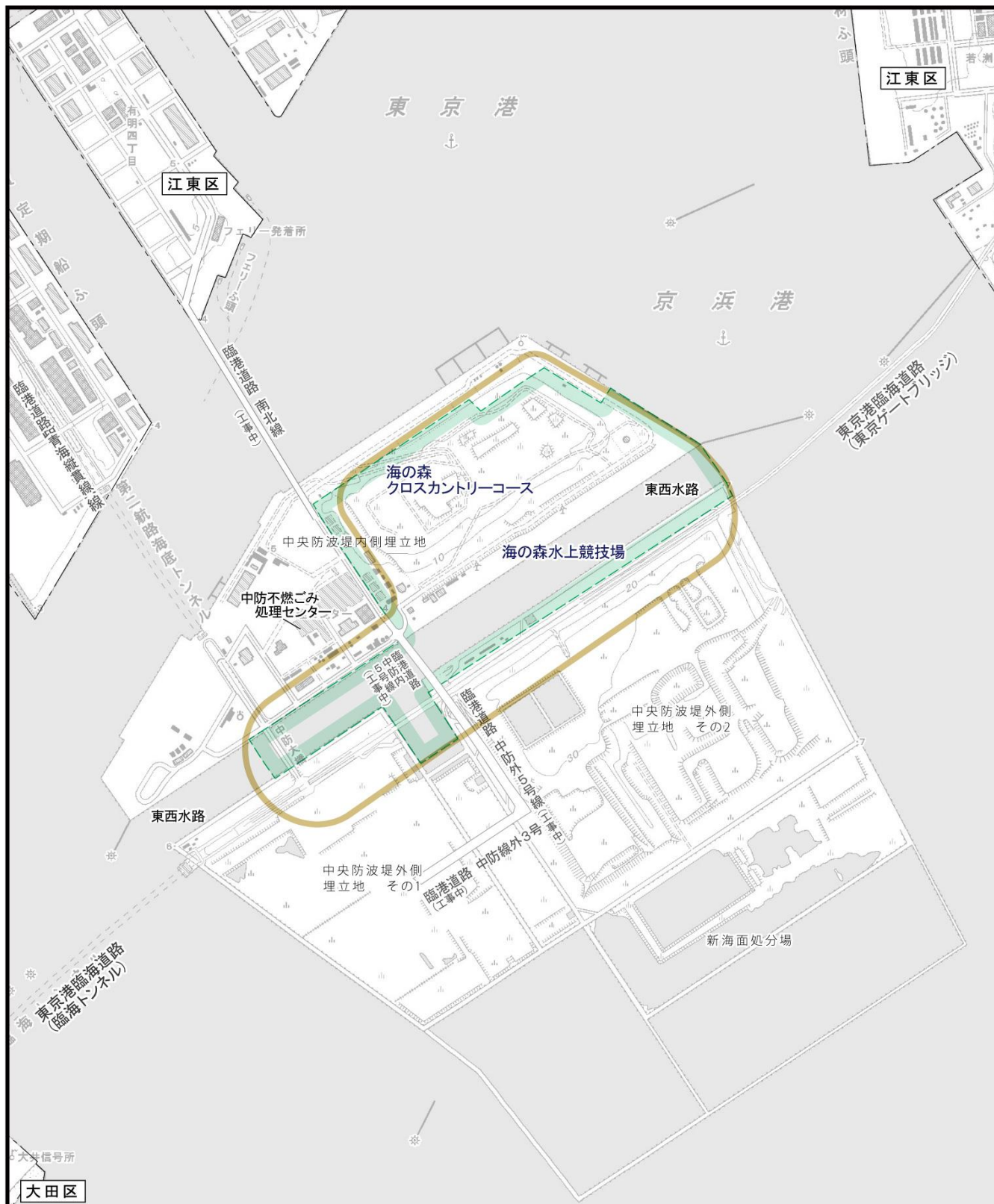
海の森クロスカントリーコースは、立候補ファイルにおいて、オリンピックの馬術競技のうち、総合馬術のクロスカントリーのための仮設による会場として計画された。

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

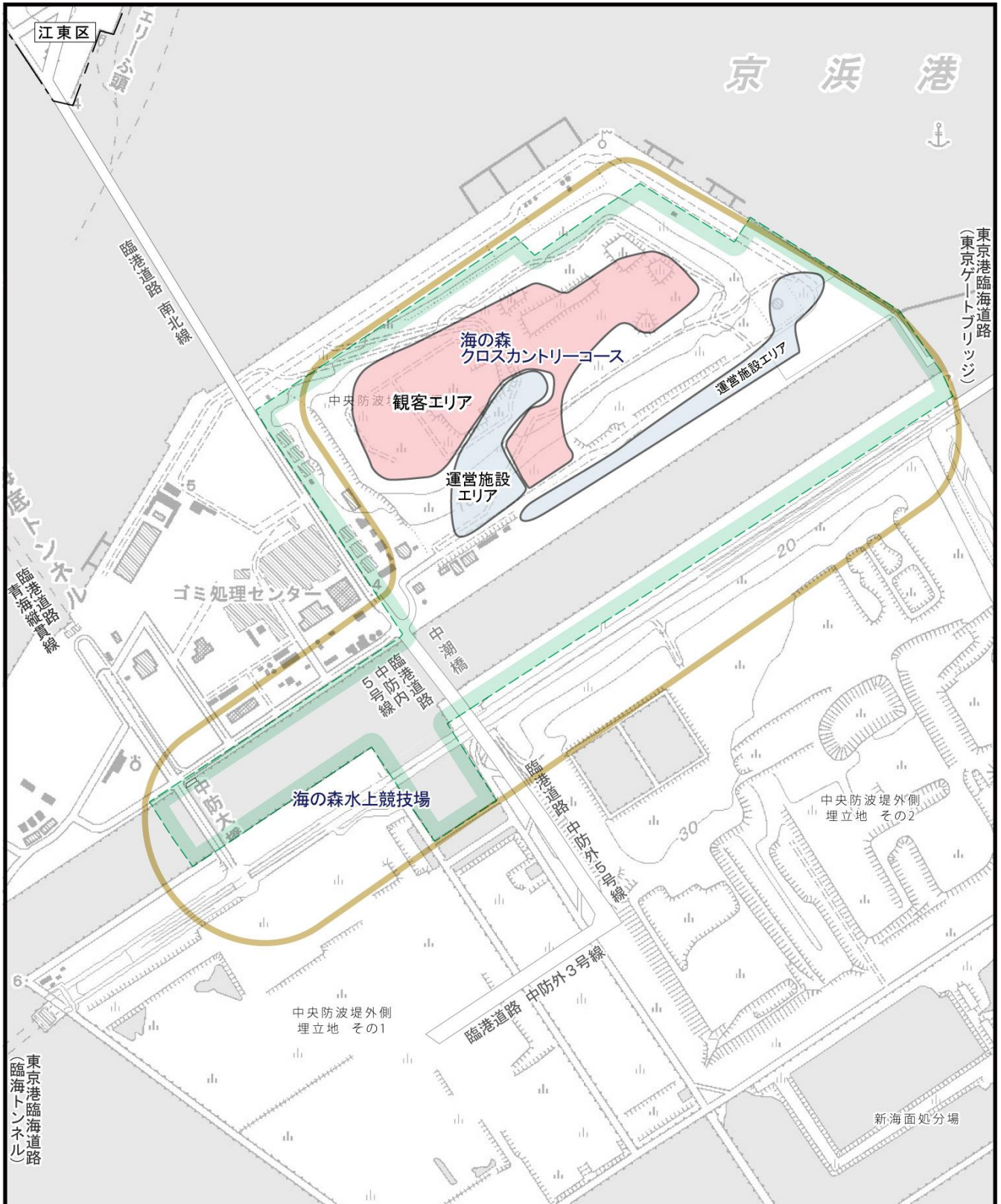
(1) 配置計画

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。

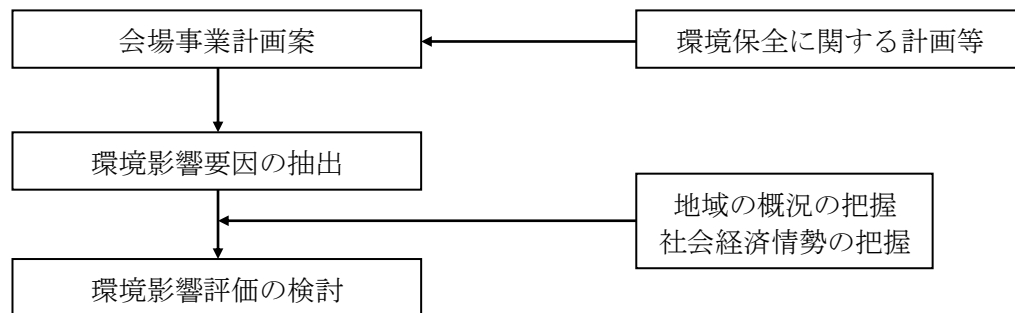


図 2-1 環境影響評価の検討手順

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。