

5. 評価書案に対する主な意見及びそれらについての実施者の見解の概要

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

表5-1 意見の件数の内訳

意見等	件数
都民等からの意見書	3

提出された意見の全文を掲載し、これとともに、意見に対する実施者の見解を以下に示す。

5.1 都民等の意見書の見解

(1) 環境影響評価の項目に関するもの

項目	1. 騒音・振動
意見の内容	実施者の見解
<p>【要望】</p> <p>(1) 環境影響評価項目の騒音・振動に関する予測事項に、開催後の施設利用者等の施設利用に伴う車両走行音及び振動を追加するよう検討願いたい。</p> <p>【理由】</p> <p>(1) オリンピックスタジアムは、計画では駐車場台数約 300 台を有する予定であり、「都民の健康と安全を確保する環境に関する条例」における指定作業場に該当するため、近隣住民への影響を考慮し、環境影響評価の項目に追加するべきであると考えます。</p>	<p>車両の走行に伴う道路交通騒音及び道路交通振動は、工事用車両の走行台数が最大になると予想される工事着工後 31 か月目の 995 台/日を対象に予測を実施しました。その結果、道路交通騒音に係る環境基準及び道路交通振動に係る規制基準を下回り、工事用車両の走行に伴う増加分は騒音レベル、振動レベルともに 1dB 未満と考えます。</p> <p>開催後の施設利用者等の施設利用に伴う車両台数は、約 660 台/日と想定しており、工事用車両の最大の走行台数を下回ることから、工事用車両と同様に道路交通騒音に係る環境基準及び道路交通振動に係る規制基準を下回り、車両の走行に伴う増加分は騒音レベル、振動レベルともに 1dB 未満となると考えます。</p> <p>なお、本施設は、「都民の健康と安全を確保する環境に関する条例」における指定作業場に該当することから、同条例に基づき駐車場から発生する騒音・振動が規制基準を超過しない計画となっています。</p>
項目	2. エコマテリアル
意見の内容	実施者の見解
<p>(1) スタジアム建設に使われる木材について合法性・持続可能性が確認されたものを調達し、その実施内容を情報公開することを提案します。</p> <p>世界でも有数の木材輸入国であり、世界最大の熱帯合板の輸入国である日本は、世界の森林減少・劣化に大きな責任を負っています。中でもマレーシア・サラワク州で製造されている合板の約半分は日本向けに輸出され、多くはコンクリート型枠や住宅の床材として使われています。1990 年代以来、木材輸出の 3 分の 1 を日本に提供してきたサラワク州の原生林は元の面積の 5%しか残っておらず、州政府が与えた伐採許可をめぐる土地権を主張する地域住民による係争が数百件起きる等、環境社会面での問題が指摘されています。</p> <p>木材や紙などの森林資源は適切に利用すれば再生可能な資源であり、森林減少・劣化を引き起こさず、生物多様性や地域社会に配慮した木材を選んで調達することが消費国に求められています。具体的には以下のような基準が望ましいと考えます。</p>	<p>(1) 建設工事に当たっては、文部科学省が定める「環境物品等の調達の推進を図るための方針」等に基づき、製材、集成材、合板及び単板積層材や再生材料を使用した型枠等の環境物品の使用を推進する計画となっています。</p> <p>また、木材を積極的にデザインに取り込む計画となっており、選定する木材は、可能な限り森林認証を得た森林から調達を行う計画となっています。</p> <p>なお、「持続可能性に配慮した木材の調達基準」（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））が策定されたことを踏まえ、組織委員会が政府機関においてもこれを尊重するよう働きかけています。</p> <p>エコマテリアルの使用状況については、木材使用を含めフォローアップ調査で確認し、フォローアップ報告書を公表する予定としています。</p>

<p>①伐採国・地域に適用される法令(森林、土地、自然保護、貿易、税、汚職等)に違反していないこと</p> <p>②保護価値の高い生態系に脅威を与えるものでないこと</p> <p>③地域住民や先住民族の権利等(慣習法上の権利や国際的に認められた先住民族の権利を含む)が尊重されず、利害関係者と対立や紛争が生じている森林に由来するものでないこと</p> <p>④労働者の基本的権利が侵害されていないこと</p> <p>⑤大規模な皆伐や転換を行っている天然林に由来するものでないこと</p> <p>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)が6月に公表した「持続可能性に配慮した木材調達基準」(https://tokyo2020.jp/jp/games/sustainability/data/sus-wcode-timber-JP.pdf)は上記と完全に同じではありませんが、オリンピックスタジアムの建設に使われる木材についても組織委員会の調達基準を採用することが現実的であると考えます。</p> <p>持続可能な木材調達の実現は、「東京都長期ビジョン」において掲げられている「成熟都市・東京の強みを生かした大会の成功」(都市戦略1)及び「2020年大会の成功に向けた万全な開催準備とレガシーの継承」(政策指針1)に貢献し、2020年以降の持続可能な社会づくりを首都・東京がリードすることにもつながります。</p>	
--	--

項目	3. 公共交通へのアクセシビリティについて	
意見の内容	実施者の見解	
<p>【都営大江戸線国立競技場駅】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・エレベーターは設置されているが、複数台の車椅子が同時に乗車できるサイズではない ・多機能トイレのペーパーホルダーの位置が高く、利用しづらい状況である <p>【JR信濃町駅からの道路状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・駅前交番から神宮外苑に向けて最大9°の傾斜あり ・神宮外苑内の歩道には地割れが多くあり <p>【JR千駄ヶ谷駅】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・構内エレベーターへの通路が4°傾斜が13m続く <p>【都営大江戸線、東京メトロ青山一丁目駅】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・オリンピックスタジアムへの最短ルートである3番出口は階段のみである ・駅構内は迷路の様であり、車いす使用ルートの表示が必要 <p>【東京メトロ外苑前駅】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ホームは最狭小幅110cm、ホームドアなく、車いすでの通行は危険 ・ホームから改札へのエレベーターがなく、昇降機を利用する ・駅を出た際にオリンピックスタジアムの方向をわかりやすく表示する必要がある ・多機能トイレのオストメイト設備が不十分 <p>【東京メトロ北参道駅】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・駅を出た際にオリンピックスタジアムの方向をわかりやすく表示する必要がある ・駅を出てすぐ3~50°傾斜の登坂が100mほど続 	<p>大会時の観客の主要な動線については、組織委員会、国及び都が、協議会を設置して策定を進めている「Tokyo2020アクセシビリティ・ガイドライン」を踏まえ、都が整備する施設等について対応を行っていくとともに、他の施設管理者等にアクセシビリティの確保について働きかけていきます。</p>	

く

- ・鳩森八幡神社前へ向かう道は歩車の区別が曖昧で、歩道のみであれば幅は100cmほどで狭くなっている
- ・多機能トイレのオストメイト設備が不十分
評価書案では「東京長期ビジョン」に基づき、2020年までに計画地周辺の道路のバリアフリー化が完了する計画とあるが、具体的な内容の記載がないため現状の問題点を意見させていただきます。公共交通における車椅子利用者の快適性が向上するような計画を希望します。