

1. 東京 2020 大会の正式名称

第 32 回オリンピック競技大会（2020／東京）

東京 2020 パラリンピック競技大会

2. 東京 2020 大会の目的

2.1 大会ビジョン

東京2020大会の開催を担う公益財団法人東京オリンピック・パラリンピック競技大会組織委員会（以下「組織委員会」という。）は、2015年2月に国際オリンピック委員会、国際パラリンピック委員会に提出した「東京2020大会開催基本計画」において以下の大会ビジョンを掲げている。

スポーツには、世界と未来を変える力がある。
1964年の東京大会は日本を大きく変えた。2020年の東京大会は、
「すべての人が自己ベストを目指し（全員が自己ベスト）」、
「一人ひとりが互いを認め合い（多様性と調和）」、
「そして、未来につなげよう（未来への継承）」を3つの基本コンセプトとし、
史上最もイノベーティブで、世界にポジティブな改革をもたらす大会とする。

2.2 都民ファーストでつくる「新しい東京」～2020年に向けた実行プラン～

東京都は、平成28年12月に策定した「2020年に向けた実行プラン」において、「都民ファーストの視点で3つのシティを実現し、新しい東京をつくる」ことを示している。また、東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会（以下「東京2020大会」という。）の成功に向けた取組を分野横断的な政策の展開に位置付け、「東京2020大会の成功は、東京が持続可能な成長をしていくための梃子であり、そして、ソフト・ハード面での確かなレガシーを次世代に継承していかなければならない」としている。

東京2020大会実施段階環境アセスメント（以下「本アセスメント」という。）の実施にあたっては、適宜「2020年に向けた実行プラン」を参照し進めていく。

都民FIRST(ファースト)の視点で、3つのシティを実現し、新しい東京をつくる

東京 2020 大会の成功とその先の東京の未来への道筋を明瞭化

【計画期間】2017（平成 29）年度～2020（平成 32）年度

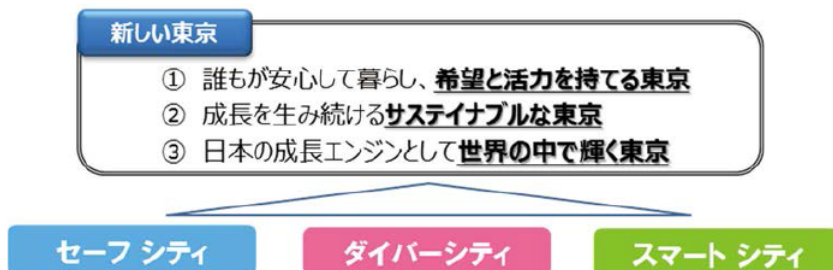


図 2.2-1 「2020 年に向けた実行プラン」における 3 つのシティ

3. 東京 2020 大会の概要

3.1 大会の概要

組織委員会は、東京2020大会において、オリンピック競技大会は7月24日の開会式に続いて、7月25日から8月9日までの16日間で開催し、閉会式は8月9日に予定している。また、パラリンピック競技大会は8月25日から9月6日までの開催を予定している。

実施競技数は、オリンピック33競技、パラリンピック22競技である。

3.2 東京2020大会の環境配慮

組織委員会は、「東京2020大会開催基本計画（2015年2月策定）」の中で、東京2020大会は、単に2020年に東京で行われるスポーツの大会としてだけでなく、2020年以降も含め、日本や世界全体に対し、スポーツ以外も含めた様々な分野でポジティブなレガシーを残す大会として成功させなければならないとし、「東京2020アクション&レガシープラン2016（2016年7月策定）」において、街づくり・持続可能性に関する以下のレガシーとアクションを示した。

表 3.2-1 街づくりに関するレガシーとアクション

レガシー	アクション
「ユニバーサル社会の実現・ユニバーサルデザインに配慮した街づくり」	競技施設、鉄道駅等のユニバーサルデザインの推進、アクセシブルな空間の創出等、ユニバーサルデザインに配慮した街の実現
「魅力的で創造性を育む都市空間」	都市空間の賑わいの創出、公園・自然環境等の周辺施設との連携
「都市の賢いマネジメント」	ICTの活用、エリアマネジメント活動の活性化等
「安全・安心な都市の実現」	安全・安心のための危機管理体制の構築

表 3.2-2 持続可能性に関するレガシーとアクション

レガシー	アクション
「持続可能な低炭素・脱炭素都市の実現」	気候変動対策の推進、再生可能エネルギーなど持続可能な低炭素・脱炭素エネルギーの確保
「持続可能な資源利用の実現」	資源管理・3Rの推進
「水・緑・生物多様性に配慮した快適な都市環境の実現」	生物多様性に配慮した都市環境づくりや大会に向けた暑さ対策の推進
「人権・労働慣行等に配慮した社会の実現」	調達等における人権・労働慣行等に配慮した取組の推進
「持続可能な社会に向けた参加・協働」	環境、持続可能性に対する意識の向上、参加に向けた情報発信・エンゲージメントの推進

また、組織委員会は、東京2020大会を持続可能性に配慮した大会とするため、大会関係者の拠り所となる「持続可能性に配慮した運営計画 第一版（2017年1月）」を策定した。本運営計画において、東京2020大会が取り組む持続可能性に関する主要テーマを、「気候変動（カーボンマネジメント）」「資源管理」「大気・水・緑・生物多様性等」「人権・労働・公正な事業慣行等への配慮」「参加・協働、情報発信（エンゲージメント）」の5つとしている。

4. 馬事公苑の概略

本評価書案の対象である仮施設整備が行われる馬事公苑の概要は、表 4-1 及び表 4-2 に示すとおりである。

日本中央競馬会が運営する馬事公苑は、人馬の馬術訓練、馬術競技会の開催、馬事に関する知識の向上などを目的として昭和 15 年に開苑して以来、国内でも有数の馬事普及の拠点として現在に至っている。

また、昭和 39 年の第 18 回オリンピック競技大会においては、馬場馬術競技会場として使用された歴史的経緯を持つ施設である。

東京 2020 大会では、オリンピック及びパラリンピックの馬術競技会場（クロスカントリーを除く）として利用される計画であり、日本中央競馬会が既存樹林地等の一部を活かしながら、新たな恒久施設改修整備を行う計画としており、日本中央競馬会が実施する恒久施設改修整備計画の概要は、表 4-3 に示すとおりである。

表 4-1 会場の概要（馬事公苑）

項目	内容
競技	オリンピック：馬術（馬場馬術、総合馬術、障害馬術）
	パラリンピック：馬術
【イメージ図】	
	
出典：日本中央競馬会提供資料	

表 4-2 馬事公苑の概要

項目	内容
所在地	東京都世田谷区上用賀一丁目1他 東京都世田谷区上用賀二丁目1-1他
地域地区	用途地域：第二種中高層住居専用地域 防火地区：準防火地域 高度地域：第二種高度地区
敷地面積	約 191,000m ²

表 4-3 日本中央競馬会が実施する恒久施設改修整備計画の概要（予定）

項目	内容
建築面積	約 29,520m ² (2期工事分を含む)、約 24,010m ² (2期工事分を除く)
延床面積	約 41,380m ² (2期工事分を含む)、約 35,320m ² (2期工事分を除く)
最高高さ	約 18.0m
主要用途	馬術競技関連施設
駐車台数	北エリア約 100 台、南エリア約 15 台、公和寮エリア約 150 台
工事予定期間	平成 28 年度～平成 34 年度
竣工時期	平成 34 年度

注 1) 日本中央競馬会へのヒヤリングに基づき作成。

2) 工事予定期間は、解体工事、東京 2020 大会前の第 1 期工事、大会後の第 2 期工事を含む期間。

3) 組織委員会が実施する仮設施設の概要は、「7.2.3 基本計画（仮設施設）」に示す（p.10、資料編 p.1 及び 2 参照）。

5. 環境及び社会経済に及ぼす影響の評価の結論

馬事公苑については、「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（馬事公苑）」（平成 28 年 12 月 東京都）及び「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（馬事公苑（その 2））」（平成 29 年 8 月 東京都）として日本中央競馬会が実施する施設の全面的な恒久施設改修整備のうち、東京 2020 大会を目的としたものについての環境影響評価を実施している。

本評価書案では、組織委員会が整備する仮設施設を対象に、事業の実施が環境に及ぼす影響について、「東京 2020 オリンピック・パラリンピック環境アセスメント指針（実施段階環境アセスメント及びフォローアップ編）」（平成 28 年 6 月 東京都環境局）に基づき、事業計画の内容や計画地及び周辺の状況を考慮した上で、環境影響評価の項目を選定し、現況調査並びに予測・評価を行った。環境に及ぼす影響の評価の結論は、表 5-1 に示すとおりである。

表 5-1 環境に及ぼす影響の評価の結論

項目	評価の結論
1. 大気等	<p>ア. 工事用車両の走行に伴い発生する二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の変化の程度</p> <p>予測した二酸化窒素の将来濃度(年平均値)を日平均値(年間 98%値)に変換した値は 0.034～0.039ppm であり、評価の指標(環境基準(日平均値が 0.04ppm から 0.06ppm までのゾーン内又はそれ以下))を満足する。工事用車両の走行に伴う寄与率は 1.4～2.3%である。</p> <p>また、予測した浮遊粒子状物質の将来濃度(年平均値)を日平均値(2%除外値)に変換した値は 0.041～0.042mg/m³ であり、評価の指標(環境基準(0.1mg/m³))を満足する。工事用車両の走行に伴う寄与率は 0.1%未満である。</p>
2. 騒音・振動	<p>[工事用車両の走行に伴う道路交通騒音及び振動の程度]</p> <p>ア. 工事用車両の走行に伴う道路交通騒音</p> <p>工事用車両の走行に伴う道路交通の騒音レベル(L_{Aeq})は、昼間 65～68dB であり、No.1 及び No.2 地点において評価の指標(環境基準(No.1 及び No.2 は昼間 70dB))を満足し、No.3～No.5 地点にて評価の指標(環境基準(No.3 は昼間 65dB、No.4 及び No.5 は昼間 60dB))を満足しない。工事用車両の走行に伴う騒音レベルの増加分は、1dB 未満である。</p> <p>工事の実施に当たっては、低公害型の工事用車両を極力採用し、適切なアイドリングストップ等のエコドライブ及び定期的な整備・点検の実施を周知・徹底する。また、周辺道路の交通量等の状況に応じ、適切なルートを選択することにより、周辺環境への影響を極力小さくする。</p> <p>イ. 工事用車両の走行に伴う道路交通振動</p> <p>工事用車両の走行に伴う道路交通の振動レベル(L₁₀)は、昼間 45～58dB、夜間 40～53dB であり、評価の指標(規制基準((No.1、No.4 及び No.5 は昼間 60dB、夜間 55dB、No.2 及び No.3 は昼間 65dB、夜間 60dB)))を満足する。工事用車両の走行に伴う振動レベルの増加分は、昼間にて 1 未満～2dB、夜間にて 1 未満～2dB である。</p>
3. 交通渋滞	<p>周辺交通量に対して工事用車両台数が 232 台/日増加(片側 116 台/日増加)するが、周辺交通量に占める工事用車両台数の割合はわずかである。</p> <p>工事用車両の走行や走行ルートの計画に際しては、交通渋滞による影響を軽減するために、走行ルートを複数のルートに分散させること、工事用車両の出入口に交通整理員を配置すること、市街地での待機や違法駐車禁止を徹底すること、工事工程を可能な限り平準化すること等により、計画地周辺の一般車両及び路線バスの通行に支障を与えないよう十分な配慮を行う。また、工事用車両の走行が交通渋滞の要因とならないよう、周辺の交通事情を勘案して詳細な施工計画を作成し、一般車両及び路線バスの通行に十分な配慮を行うことから、評価の指標(交通流の現況)は満足するものと考ええる。</p>

6. 馬事公苑に係る調査計画書の修正の経過及びその内容の概要

本環境影響評価書案の作成にあたっては、「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調査計画書（馬事公苑）審査意見書について」（平成28年7月15日 28環総政第447号）に記載された環境局長の意見を勘案するとともに、事業計画の具体化に伴い、調査計画書の内容を修正した。

調査計画書の修正箇所、修正事項、修正内容及び修正理由は、表6-1に示すとおりである。

表 6-1 調査計画書の修正の経過及びその内容

調査計画書の修正箇所	修正事項	評価書案における修正内容及び修正理由
4. 東京 2020 大会個別計画の内容		
4.4 事業の基本計画	基本計画 施工計画	計画の具体化に伴い、仮設施設の基本計画や施工計画を整理した。(p. 10～16 参照)
7. 環境影響評価の項目	環境影響要因	現時点では、大会の開催中に係る環境影響要因については計画の諸元が未定であることから、今後、計画の熟度に応じて、別途環境影響評価の実施を検討することとした。(p. 19 参照)