

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案
概要版
(馬事公苑 (仮施設設))

平成 30 年 5 月

東 京 都

－ 目 次 －

1. 東京 2020 大会の正式名称	1
2. 東京 2020 大会の目的	1
3. 東京 2020 大会の概要	2
4. 環境影響評価書案の概要	3
4.1 馬事公苑の概略	3
4.2 馬事公苑（仮施設）の計画の内容	5
4.3 馬事公苑の計画の策定に至った経過	15
4.4 環境影響評価の項目	16
4.5 環境及び社会経済に及ぼす影響の評価の結論	22

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

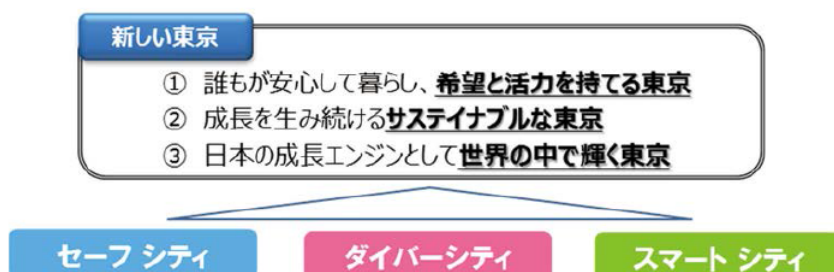


図 2.2-1 「2020 年に向けた実行プラン」における 3 つのシティ

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. 環境影響評価書案の概要

4.1 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 4.1-1 及び表 4.1-2 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 4.1-3 に示すとおりである。

表 4.1-1 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 4.1-2 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 4.1-3 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、「4.2.3 基本計画（仮設施設）」に示す（p.8 参照）。

4.2 馬事公苑（仮設施設）の計画の内容

4.2.1 位置

評価書案の対象となる本事業を実施する範囲（以下「計画地」という。）の位置は、図4.2-1及び写真4.2-1に示すとおり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他にあり、敷地面積は約191,000m²である。

4.2.2 地域の概況

計画地周辺は、主に第一種低層住居専用地域、第一種中高層住居専用地域、第二種中高層住居専用地域に指定され、集合住宅、独立住宅、公園・運動場等、教育文化施設、官公庁施設、スポーツ・興行施設等が立地している。

平成30年4月1日現在の世田谷区の人口は約90万人であり、世帯数は約48万世帯である。¹

昼間人口は約86万人であり、昼間人口が夜間人口を下回っているが、世田谷区上用賀一丁目及び二丁目においては昼間人口が夜間人口に比べて高い地域となっている。²

また、産業別事業所数及び従業者数で見ると、世田谷区では卸売業、小売業の事業所が約7千事業所、従業者数が約6万人と最も多く、世田谷区上用賀一丁目及び二丁目においては卸売業、小売業の事業所が15事業所、従業者数が約150人となっている。³

¹出典：「せたがや統計情報館」（平成30年4月16日参照 世田谷区ホームページ）
<http://www.city.setagaya.lg.jp/kurashi/107/157/692/694/index.html>

²出典：「平成27年国勢調査による 東京都の昼間人口」（平成30年4月16日参照 東京都ホームページ）
<http://www.toukei.metro.tokyo.jp/tyukanj/2015/tj-15index.htm>

³出典：「平成26年経済センサス-基礎調査」（平成30年4月16日参照 総務省ホームページ）
<http://www.stat.go.jp/data/e-census/2014/kekka.html>

世田谷区

主要地方道3号
世田谷町田線(世田谷通り)

馬事公苑

東京都道第1号
環状八号線(環八通り)

都道427号
瀬田貫井線

凡例

 計画地



Scale 1:10,000

0 100 200 400m

図 4.2-1 計画地位置図



凡 例

- 計画地
- 地下鉄



Scale 1:10,000



写真 4.2-1 計画地周辺の航空写真

4.2.3 基本計画（仮施設）

大会時の配置計画のイメージ図は、図 4.2-2 に示すとおりである。競技エリアとなるメインアリーナの周囲に仮施設である観客席及び照明塔（予定）を整備する。照明塔は、メインアリーナの周囲に独立柱型照明塔を 4 本、観客席（東）及び観客席（西）に観客席取付照明塔を合計 4 本設置する計画である。また、大会の運営のため、日本中央競馬会が整備している恒久施設を活用するほか、観客、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施設を配置する計画である。

主な仮施設の概要は、表 4.2-1(1)及び(2)に、断面図及び側面図は、図 4.2-3(1)及び(2)に示すとおりである。

また、大会時の駐車場は、公和寮エリア等に大会関係者用の駐車場を配置する計画であるが、観客の輸送サービスについては、現在検討中である。

なお、組織委員会が実施する仮施設の整備と並行して、東京 2020 大会に向けて日本中央競馬会が恒久施設を改修整備している。

表4.2-1(1) 主な仮施設（観客席）の概要（予定）

項目	観客席(東)	観客席(西)	観客席(南)	観客席(北)
建築面積	約 3,140m ²	約 3,130m ²	約 650m ²	約 560m ²
延床面積	約 7,410m ²	約 7,580m ²	約 650m ²	約 560m ²
最高高さ	約 22.0m	約 22.0m	約 5.3m	約 5.3m
階数	地上 2 階	地上 2 階	地上 1 階	地上 1 階
構造	鉄骨造他	鉄骨造他	支保工システム	支保工システム

注1) 最高高さは、建築物としての最高高さを示す。

2) 支保工システムとは、支柱等により荷重を支える構造物である。なお、観客席（東）及び観客席（西）は、鉄骨造のほか、一部支保工システムを採用する計画である。

3) 上記の仮施設は、建築基準法及び消防法に基づく基準を満足する計画である。

表4.2-1(2) 主な仮施設（独立柱型照明塔）の概要（予定）

項目	照明塔
最高高さ	約 35.2m
構造	鉄柱

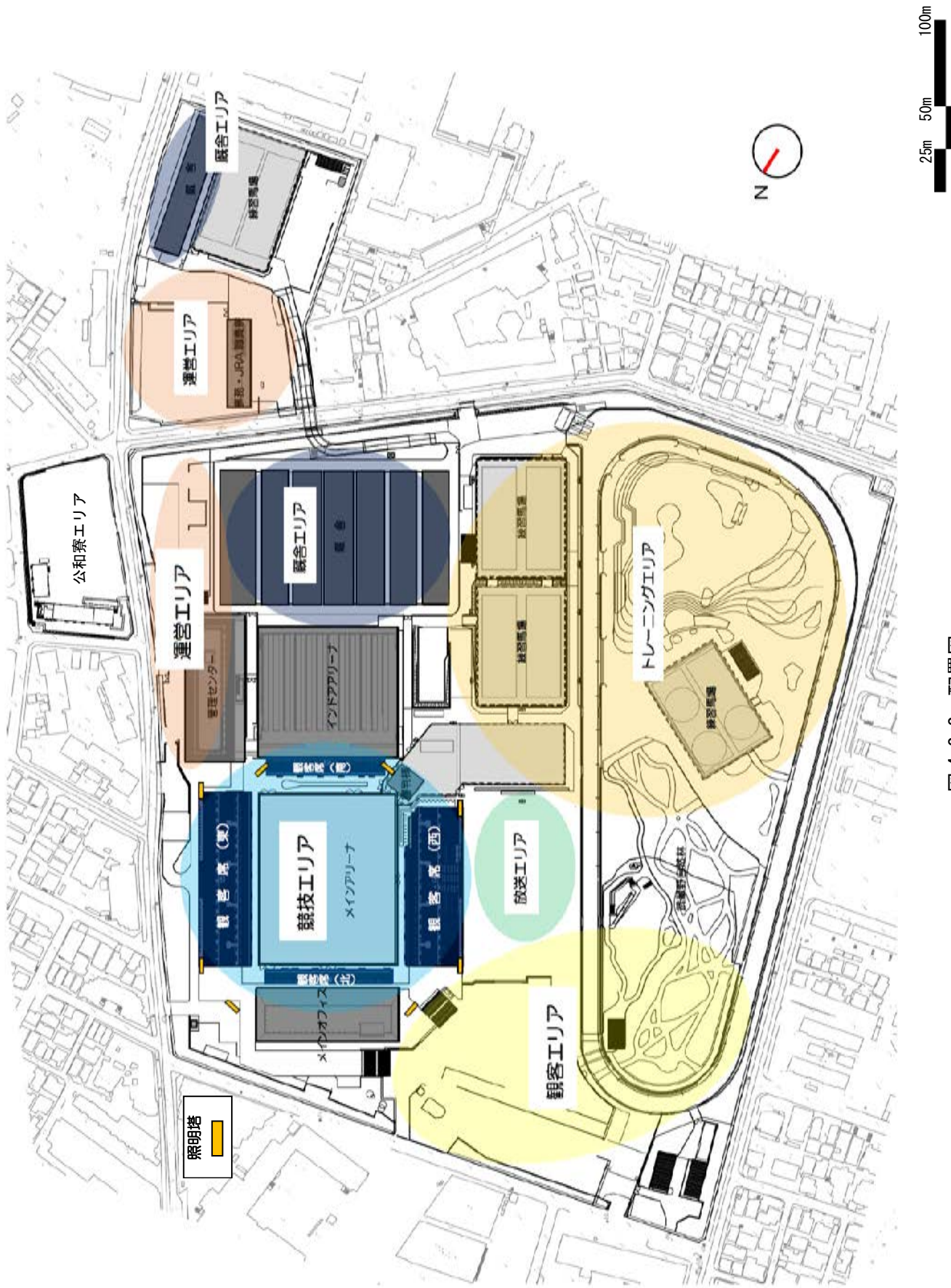


図 4.2-2 配置図

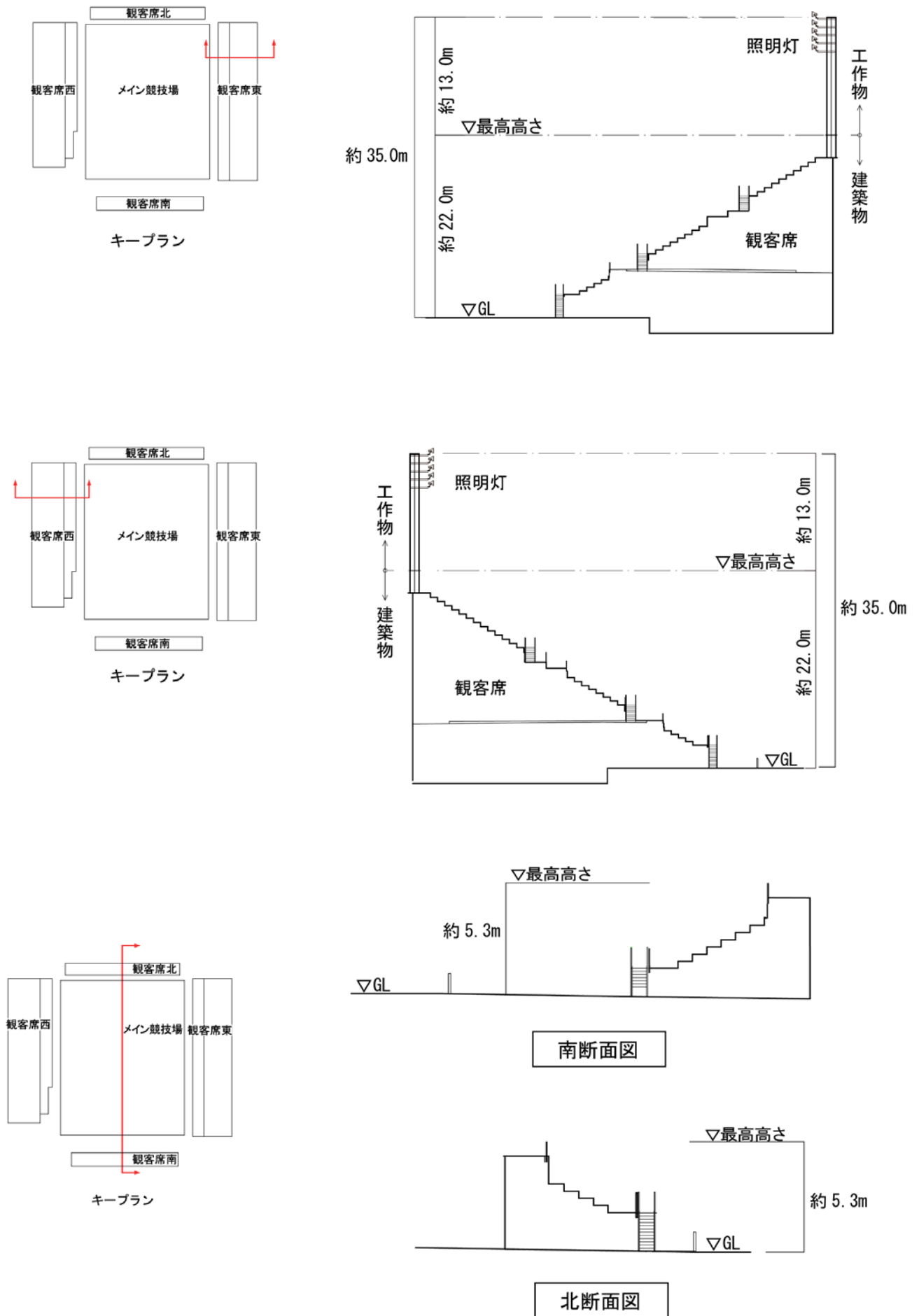


図4.2-3(1) 断面図（観客席）

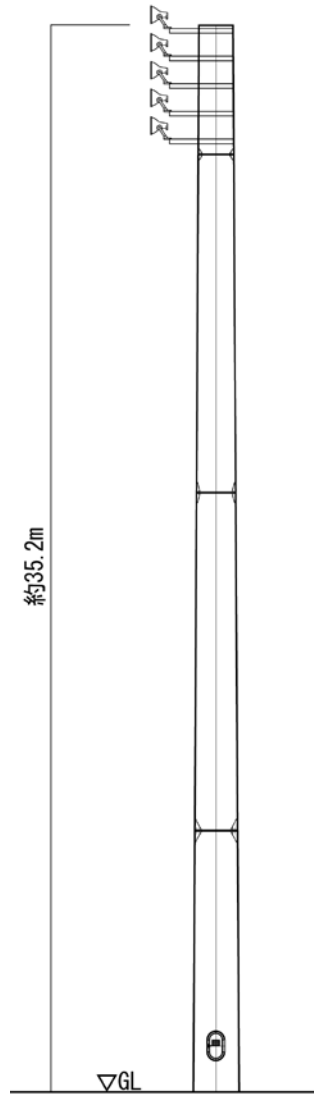


图4.2-3(2) 侧面图 (独立柱型照明塔)

4.2.4 施工計画（仮施設）

以下の施工計画（工事工程、施工方法の概要、工事用車両、建設機械）については、基本設計時点での予定であり、今後、実施設計を踏まえて変更がありうる。

(1) 工事工程

東京 2020 大会前の仮施設整備については、2018 年に着工し、テストイベントの工事休止期間を経て、2020 年 4 月までの 19 か月を見込む計画である。また、東京 2020 大会後の仮施設の解体工事は、大会後から 2021 年 2 月までの 6 か月を見込む計画である。

なお、計画地では、2019 年まで日本中央競馬会の恒久施設改修整備が実施される計画となっている。参考として、日本中央競馬会の恒久施設改修整備も含む工事工程は、表 4.2-2 に示すとおりである。

表 4.2-2 工事工程（予定）

工種/工事月		6	12	18	24	30	36	42	48	50
組織委員会 仮施設整備	大会運営用施設工事等						■	■		
	観客席工事				■	■	■	■		
	照明工事				■	■	■	■		
	解体工事									■
(参考) 日本中央競馬会 恒久施設 改修整備	建築工事	解体工事	■	■	■	■	■	■	■	■
		杭工事		■	■	■	■	■	■	■
		山留・土工		■	■	■	■	■	■	■
		基礎躯体工事		■	■	■	■	■	■	■
		地上躯体工事			■	■	■	■	■	■
		仕上工事				■	■	■	■	■
	土木工事	外構工事		■	■	■	■	■	■	■
		造成工事	■	■	■	■	■	■	■	■
		地下道工事	■	■	■	■	■	■	■	■
		舗装工事			■	■	■	■	■	■

注1) 組織委員会の仮施設整備は、組織委員会へのヒアリングに基づき作成。

2) 日本中央競馬会の恒久施設改修整備は、「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)(馬事公苑)」(平成30年4月)に基づき作成。

(2) 施工方法の概要（予定）

1) 大会運営用施設工事等

プレハブ、テント等の仮施設の設置工事を行うほか、日本中央競馬会が整備しているメインオフィス、インドアアリーナ、管理センター、審判棟、厩舎等の恒久施設の内装改修や設備工事を行う。

2) 観客席工事

テストイベント前に先行して仮施設の基礎工事及び一部鉄骨工事を行い、大半のスタンド構築工事は、テストイベント後に実施する。

3) 照明工事

仮施設の基礎工事として、既成杭を打設し、照明灯の設置工事を行う。

4) 解体工事

仮施設の解体・撤去工事等を行うほか、恒久施設の原状回復工事を行う。

(3) 工事用車両

工事用車両の主な走行ルートは、図 4.2-4 に示すとおりである。

工事用車両の走行に伴う沿道環境への影響を極力小さくするため、工事用車両は、主に主要地方道 3 号世田谷町田線（世田谷通り）、東京都市計画道路幹線街路環状第八号線（環八通り）、一般国道 246 号（玉川通り）の幹線道路から計画地へ出入場する計画である。

仮施設整備の工事用車両台数のピークは、着工後 4 か月目であり、ピーク日において大型車 300 台/日、小型車 10 台/日、合計 310 台/日を予定している。また、日本中央競馬会の恒久施設改修整備も含めた工事用車両台数のピークは、仮施設整備着工後 4 か月目であり、ピーク日において大型車 520 台/日、小型車 60 台/日、合計 580 台/日を予定している。

(4) 建設機械

各工種において使用する主な建設機械は、表 4. 2-3 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（第 2 次基準値以上）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、計画地の周囲は、日本中央競馬会の恒久施設改修整備に伴い、鋼製仮囲いや防音シートが設置されている。

表 4. 2-3 主な建設機械（予定）

工 種	主な建設機械
大会運営工事等	ラフタークレーン、バックホウ
観客席工事	ラフタークレーン、バックホウ
照明工事	三点式杭打機、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（解体仕様）、杭抜き機

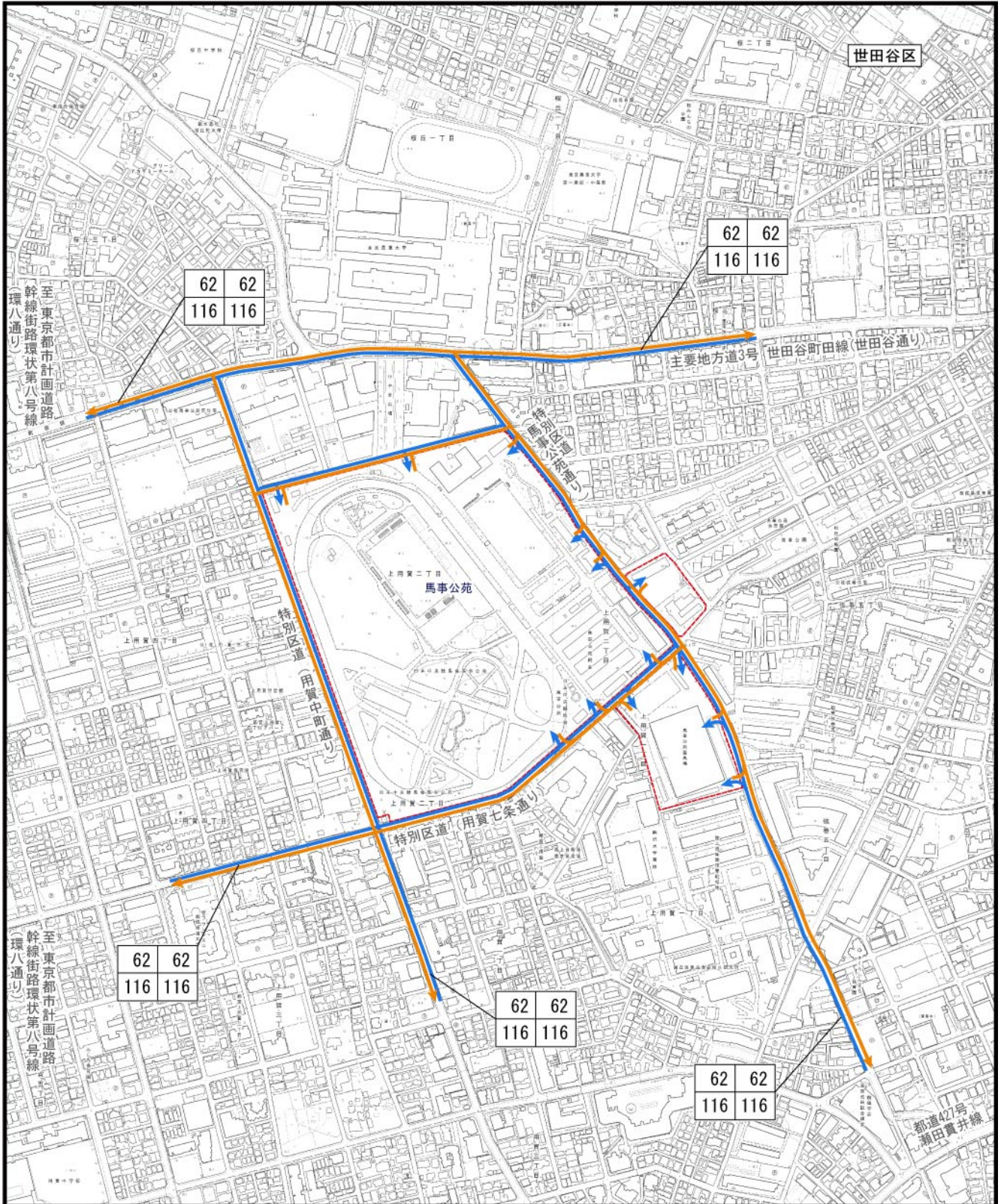
注) 建設機械の種類等は今後変更の可能性がある。

(5) 工事中の廃棄物処理計画

仮施設（大会運営用施設等、観客席及び照明）の設置工事の実施に伴い、約 8,000m³の建設発生土、主に約 30m³の建設汚泥等の建設廃棄物が発生する。

建設工事に伴い発生する建設発生土及び建設廃棄物は、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、再生利用可能な掘削土砂及び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計画を検討中である。



凡例

- 計画地
- 工事車両集中ルート
- ← 工事車両発生ルート

工事車両(集中) 交通量(台/日)	工事車両(発生) 交通量(台/日)
62 62 116 116	62 62 116 116

※上段は仮設施設整備の工事車両台数、下段は日本中央競馬会の恒久施設改修整備に伴う工事車両との合計台数を示す。



Scale 1:7,500

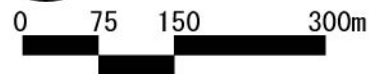


図 4.2-4 工事車両の走行ルート

4.2.5 環境保全に関する計画等への配慮の内容

本事業にかかわる主な環境保全に関する上位計画としては、「東京都環境基本計画」及び「東京都自動車排出窒素酸化物及び自動車排出粒子状物質総量削減計画」がある。環境保全に関する計画等への配慮事項は、表 4.2-4 に示すとおりである。

表4.2-4 環境保全に関する計画等への配慮の内容

計画等の名称	計画等の概要	本事業で配慮した事項
東京都環境基本計画 (平成28年3月)	・「世界一の環境先進都市・東京」の実現 ◆快適な大気環境、良質な土壌と水循環の確保	・工事用車両の走行ルートは複数のルートに分散させる計画としている。 ・規制速度を遵守する計画としている。
東京都自動車排出窒素酸化物及び自動車排出粒子状物質総量削減計画 (平成25年7月)	・低公害・低燃費車の普及促進、エコドライブの普及促進、交通量対策、交通流対策、局地汚染対策の推進等	・工事用車両の走行ルートは複数のルートに分散させる計画としている。

4.3 馬事公苑の計画の策定に至った経過

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）は、立候補ファイル時点では、江東区の夢の島競技場に仮施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馬事公苑への会場変更の検討がなされた。施設所有者である日本中央競馬会や国際競技連盟との協議を踏まえ、最終的に平成27年2月のIOC理事会及び平成27年11月のIPC理事会において、夢の島競技場から馬事公苑への会場変更が承認された。

4.4 環境影響評価の項目

環境影響評価の項目は、図 4.4-1 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選定した。

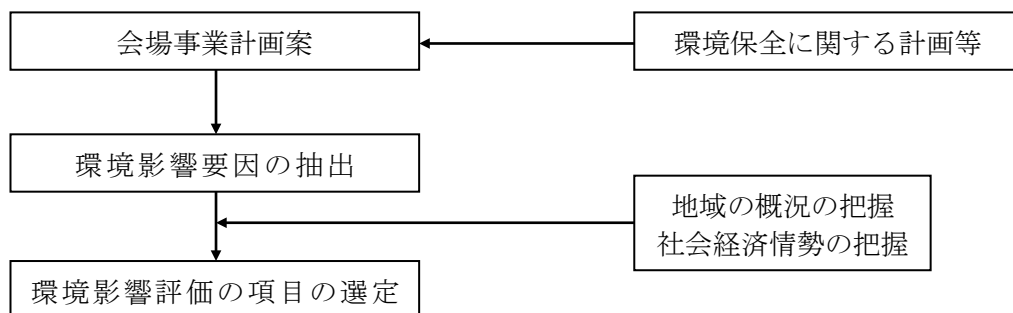


図 4.4-1 環境影響評価の項目の選定手順

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 4.4-1 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、本評価書案では、表 4.4-1 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。

なお、恒久施設改修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（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）として実施済みであり、本評価書案では対象としない。

表 4.4-1 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、本評価書案では対象としない環境影響要因を示す。

選定した環境影響評価の項目は、表 4.4-2(1)及び(2)に、選定した理由は、表 4.4-3 に、選定しなかった理由は、表 4.4-4(1)及び(2)に示すとおりである。

表 4.4-2(1) 環境影響要因と環境影響評価の項目との関連

環境影響評価の項目		区分 環境影響要因 予測事項	開催前		開催中		開催後					
			施設の建設(恒久除く)	工事用車両の走行(恒久除く)	建設機械の稼働(恒久除く)	建築物の出現(恒久除く)	競技の実施	大会の運営	解体工事	工事用車両の走行	建設機械の稼働	設備等の持続的稼働
環境項目	主要環境	大気等	・ 大気等の状況の変化の程度	○				○	○			
			・ アスリートへの影響の程度									
		水質等	・ 水質の変化の程度									
	・ アスリートへの影響の程度											
	土壌	・ 土壌汚染物質の変化の程度										
		・ 地下水及び大気への影響の可能性の有無										
		・ 汚染土壌の量										
	生態系	生物の生育・生息基盤	・ 生物・生態系の賦存地の改変の程度									
			・ 新たな生物の生育・生息基盤の創出の有無並びにその程度									
		水循環	・ 地下水涵養能の変化の程度									
			・ 地下水の水位及び流動の変化の程度									
			・ 湧水流量の変化の程度									
		生物・生態系	・ 陸上植物の植物相及び植物群落の変化の内容及びその程度									
			・ 陸上動物の動物相及び動物群集の変化の内容及びその程度									
	・ 水生生物相の変化の内容及びその程度											
	・ 生育・生息環境の変化の内容及びその程度											
	・ 生態系の変化の内容及びその程度											
	・ 重要な生物・生態系の保護・保全地域等に与える影響の程度											
	・ アスリートへの生物等の影響の程度											
	生活環境	騒音・振動	・ 植栽内容の変化の程度及び緑の量の変化の程度									
・ 工事用車両の走行による道路交通騒音及び振動			○					○	○			
・ 関係者等の移動による道路交通騒音及び振動								○				
・ 建設機械等の騒音及び振動												
・ 会場設備等からの騒音及び振動												
・ 競技実施に伴う騒音及び振動					○							
日影	・ 日影が生じることによる影響に特に配慮すべき施設等における日影となる時刻、時間数等の日影の状況の変化の程度											
	・ 冬至日における日影の範囲、日影となる時刻、時間数等の日影の状況の変化の程度											
	・ 日照阻害が生じる又は改善する住宅戸数及び既存植物											
アメニティ・文化	景観	・ 主要な景観の構成要素の改変の程度及びその改変による地域景観の特性の変化の程度										
		・ 景観形成特別地区の景観阻害又は貢献の程度										
		・ 代表的な眺望地点からの眺望の変化の程度										
		・ 貴重な景勝地の消滅の有無又は改変の程度										
		・ 圧迫感の変化の程度										
		・ 緑視率の変化の程度										
自然との触れ合い活動の場	自然との触れ合い活動の場	・ 景観阻害要因の変化の程度										
		・ 自然との触れ合い活動の場の消滅の有無又は改変の程度										
		・ 自然との触れ合い活動の阻害又は促進の程度										
・ 自然との触れ合い活動の場までの利用経路に与える影響の程度												

注1) ○は、環境影響評価を行う事項を示す。

2) 濃い網掛け (■) は、東京2020大会全体としての広域的な視点により評価する事項、または、今後競技を対象とした環境影響評価の際に検討を行う事項であるため、本書では対象としないことを示す。

3) 薄い網掛け (□) のうち、開催中の環境影響要因は、具体的な計画が未定であり、今後の計画の熟度に応じて別途検討を行う。

表 4.4-2(2) 環境影響要因と環境影響評価の項目との関連

環境影響評価の項目		区分 環境影響要因 予測事項	開催前		開催中		開催後					
			施設の建設(恒久除く)	工事用車両の走行(恒久除く)	建設機械の稼働(恒久除く)	建築物の出現(恒久除く)	競技の実施	大会の運営	解体工事	工事用車両の走行	建設機械の稼働	設備等の持続的稼働
環境項目	アメニティ・文化	歩行者空間の快適性	・ 緑の程度 ・ 歩行者及びアスリートが感じる快適性の程度					○				
		史跡・文化財	・ 会場事業地内の文化財等の現状変更の程度及びその周辺地域の文化財等の損傷等の程度 ・ 文化財等の周辺の環境の変化の程度 ・ 埋蔵文化財包蔵地の改変の程度 ・ 会場事業計画地周辺の文化財等の保護・保全対策の程度 ・ 文化財等の回復の程度					○				
	資源・廃棄物	水利用	・ 水の効率的利用への取組・貢献の程度					○				
		廃棄物	・ 廃棄物の排出量及び再利用量並びに処理・処分方法等					○				
	エコマテリアル	エコマテリアル	・ エコマテリアルの利用への取組・貢献の程度									
		温室効果ガス	・ 温室効果ガスの排出量及びその削減の程度					○				
	エネルギー	エネルギー	・ エネルギーの使用量及びその削減の程度					○				
		土地利用	・ 自然地の改変・転用の有無及びその程度 ・ 未利用地の解消の有無及びその程度									
	地域分断	地域分断	・ 生活動線の分断又は進展の有無及びその規模、範囲、時間及び程度									
		移転	・ 施設整備等による住宅、店舗等の移転の規模、範囲及び程度									
社会活動	スポーツ活動	・ 国際レベルのスポーツ施設の充足、地域スポーツ団体やスポーツ参加者の増減など、スポーツ活動への影響の内容とその程度										
	文化活動	・ 文化活動拠点の増減、国際交流の活発化、情報提供のバリアフリー化の進展など、文化活動への影響の内容及びその程度										
参加・協働	ボランティア	・ ボランティア活動の内容とその程度										
	コミュニティ	・ 地域のコミュニティの形成及び活動並びに企業の地域コミュニティへの貢献度等の内容とその程度										
環境への意識	環境への意識	・ 都民等の環境への関心及び意識の内容とその程度 ・ 意識啓発のための機会の増減										
	安全	・ 危険物施設等からの安全性の確保の程度 ・ 移動の安全のためのバリアフリー化の程度 ・ 電力供給の安定度					○	○	○			
衛生・安心	衛生	・ 飲料水、食品等についての安全性の確保の程度										
	消防・防災	・ 耐震性の程度 ・ 津波対策の程度 ・ 防火性の程度					○	○				
交通	交通渋滞	・ 交通量及び交通流の変化の程度		○						○		
	公共交通へのアクセシビリティ	・ 会場から公共交通機関までのアクセス性の変化の程度						○				
交通安全	交通安全	・ 交通安全の変化の程度					○					
	経済波及	・ 経済効果、新規ビジネスの創出及び既存ビジネスへの影響の内容並びにその程度										
雇用	雇用	・ 創出又は消失すると思われる雇用の種類、雇用期間、雇用者数、雇用者構成等										
	事業採算性	・ 会場ごとの施設整備費、運営経費及びそれらの削減の程度										

注1) ○は、環境影響評価を行う事項を示す。

2) 濃い網掛け(■)は、東京2020大会全体としての広域的な視点により評価する事項、または、今後競技を対象とした環境影響評価の際に検討を行う事項であるため、本書では対象としないことを示す。

3) 薄い網掛け(□)のうち、開催中の環境影響要因は、具体的な計画が未定であり、今後の計画の熟度に応じて別途検討を行う。

表4.4-3 選定した項目及びその理由

項目	選定した理由
<p>大気等</p>	<p>大気等に影響を及ぼすおそれのある要因としては、開催前及び開催後における工事用車両の走行が考えられる。 予測事項は、「大気等の状況の変化の程度」とする。 なお、開催前及び開催後における建設機械の稼働は、仮施設整備着工後の建設機械の稼働台数（仮施設整備及び恒久施設改修整備の合計台数）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（馬事公苑）」（平成28年12月 東京都）において予測した建設機械の稼働台数を下回るため、予測事項としない。</p>
<p>騒音・振動</p>	<p>騒音・振動に影響を及ぼすおそれのある要因としては、開催前及び開催後における工事用車両の走行が考えられる。 予測事項は、「工事用車両の走行による道路交通騒音及び振動」とする。 なお、開催前及び開催後における建設機械の稼働は、仮施設整備着工後の建設機械の稼働台数（仮施設整備及び恒久施設改修整備の合計台数）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（馬事公苑）」（平成28年12月 東京都）において予測した建設機械の稼働台数を下回るため、予測事項としない。</p>
<p>交通渋滞</p>	<p>交通渋滞に影響を及ぼすおそれのある要因としては、開催前及び開催後における工事用車両の走行が考えられる。 予測事項は、「交通量及び交通流の変化の程度」とする。</p>

表 4.4-4(1) 選定しなかった項目及びその理由

項目	選定しなかった理由
水質等	施設の建設及び運営に伴う排水は、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	開催前の施設の建設に伴う土壌は、「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)として環境影響評価を実施済みであり、土壌汚染状況調査の結果、汚染土壌の存在が確認された区域については、土壌汚染対策法及び環境確保条例に基づき、適切な土壌汚染対策を実施した。 今後、工事中に土壌汚染が新たに確認された場合は、速やかに土壌汚染対策を実施する。 なお、土壌汚染対策を実施した場合は、その内容をフォローアップ報告書において明らかにする。
生物の生育・生息基盤	開催前における施設の建設に伴う生物の生育・生息基盤は、「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)として環境影響評価を実施済みであり、本書では対象としない。 なお、日本中央競馬会の恒久施設改修整備に伴う緑化計画は、仮施設整備の実施によっても変更は生じない。
水循環	仮施設は、地下水流動に影響を及ぼすような地下構造物は設置しない。また、世田谷区雨水流出抑制施設の設置に関する指導要綱(平成 22 年 22 土計第 204 号)に則り雨水浸透対策を実施するため、水循環に影響を及ぼすおそれはない。
生物・生態系	開催前における施設の建設に伴う生物・生態系は、「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)として環境影響評価を実施済みであり、本書では対象としない。 なお、日本中央競馬会の恒久施設改修整備に伴う緑化計画は、仮施設整備の実施によっても変更は生じない。
緑	開催前における施設の建設に伴う緑は、「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)として環境影響評価を実施済みであり、本書では対象としない。 なお、日本中央競馬会の恒久施設改修整備に伴う緑化計画は、仮施設整備の実施によっても変更は生じない。
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	開催前における施設の建設、工事用車両の走行、建設機械の稼働に伴う自然との触れ合い活動の場は、「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)として環境影響評価を実施済みであり、本書では対象としない。 なお、日本中央競馬会の恒久施設改修整備に伴う緑化計画は、仮施設整備の実施によっても変更は生じない。
歩行者空間の快適性	計画地は馬事公苑内に位置しており、工事中は閉苑となるため一般利用者は来苑しない。
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。 なお、工事の実施に伴い新たに史跡・文化財が確認された場合には、文化財保護法等に基づき適切な措置を講じるとともに、フォローアップ報告書において明らかにする。

表 4.4-4(2) 選定しなかった項目及びその理由

項目	選定しなかった理由
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	仮施設整備の実施に伴い、約 8,000m ³ の建設発生土、主に約 30m ³ の建設汚泥が発生するが、他の東京 2020 大会の恒久施設整備における建設発生土量（平均で約 130,000m ³ ）、建設汚泥量（平均で約 20,000m ³ ）と比べて僅かである。また、仮施設の規模が小さいことや仮施設整備に伴い大規模な解体工事等は生じないことから、その他の建設廃棄物の発生量も僅かとなる。これらの仮施設整備に伴い発生する廃棄物については、可能な限り再利用、再資源化を図る計画である。 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。
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	計画地は、従前の馬事公苑と同一の敷地であり、土地利用の変化は生じない。
地域分断	計画地は、従前の馬事公苑と同一の敷地であり、新たな地域分断は生じない。
移転	計画地は、従前の馬事公苑と同一の敷地であり、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	仮施設は、一時的に建設されるものであり、施設の側面から捉えた地域としての安全性に変化は生じない。
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	仮施設は、一時的に建設されるものであり、火災、地震及び津波からの安全性に変化は生じない。
公共交通へのアクセシビリティ	計画地は、従前の馬事公苑内に位置しており、工事中は閉苑となるため一般利用者は来苑しない。
交通安全	開催前における工事用車両の走行に伴う交通安全は、「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）として環境影響評価を実施済みであり、本書では対象としない。 なお、仮施設整備に伴う工事用車両の走行ルートは、日本中央競馬会の恒久施設改修整備に伴う走行ルートと同様である。
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。

4.5 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態を考慮した上で、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 4.5-1 に示すとおりである。

表 4.5-1 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 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 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。 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 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られる。</p>

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 30 年 5 月発行

登録番号 (29) 107

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案

概要版

(馬事公苑 (仮施設))

編集・発行 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。

