

平成30年度第6回  
「東京2020オリンピック・パラリンピック  
環境アセスメント評価委員会」

速 記 録

平成31年3月15日（金）  
都庁第二本庁舎31階特別会議室27

(午前10時00分開会)

○東條オリパラアセスメント担当課長 おはようございます。

本日は、お忙しい中、委員の皆様方には御出席を賜りまして、誠にありがとうございます。

1名、委員の方がまだお見えでないのですけれども、お時間になりましたので、始めさせていただきます。

ただいまから、平成30年度第6回「東京2020オリンピック・パラリンピック環境アセスメント評価委員会」を開催いたします。

初めに、評価委員会を公開で行うことについて、「評価委員会の設置及び運営に関する要綱」第6条の規定に基づいて、公開とさせていただきます。

傍聴の方は、途中退席されても結構です。なお、御発言等は御遠慮いただきますようお願いいたします。

なお、秋田委員につきましては、本日御欠席という御連絡をいただいております。

本日は、会議次第にございますとおり、「1 有明アーバンスポーツパークについて」評価書案に係る意見見解書の報告、項目別審議及び総括審議、「2 馬事公苑について」フォローアップ報告書の報告、「3 仮施設について」事業計画概要報告書の報告、「4 その他」といたしまして全体計画・競技アセス等についての御報告となっております。

それでは、ここからは会長に進行をお願いしたいと思います。よろしく願いいたします。

○柳会長 分かりました。

それでは、議事に従って進めてまいります。

最初に、議事の1「有明アーバンスポーツパークについて」です。

評価書案に係る意見見解書についての報告をお願いいたします。

○臼井施設調整担当課長 それでは、有明アーバンスポーツパークの意見見解書について説明いたします。

有明アーバンスポーツパークの評価書案は、平成31年1月10日に環境局長に提出するとともに、オリンピック・パラリンピック準備局のホームページで公表いたしました。その後、1月23日の評価委員会にてお諮りし、意見聴取の手続を開始しました。また、都民の方々からの意見募集については、評価書案の公表と同時に開始し、平成31年1月10日～平成31年2月8日までの30日間で行いまして、1件の御意見をいただきました。いただいた御意見に対する意見見解書を3月8日に環境局長に提出し、同時にホームページで公表したところでございます。

お手元に配付してございます有明アーバンスポーツパークの意見見解書の15ページをご覧

ください。

有明アーバンスポーツパークの評価書案に対しまして、評価書案で選定した大気等の項目に加えて、全般事項にも御意見をいただいております、それぞれの御意見と実施者の見解を御説明いたします。

大気等に関する御意見としては、区の調査結果では、臨海部はその他地域より二酸化窒素濃度が高い傾向が確認されており、工事用車両からの土砂や粉じんの飛散防止、低公害型の工事用車両の採用、工事用車両が一時的に集中しないような計画的かつ効率的な運行管理等、環境保全のための措置の徹底を図りたいという御意見をいただいております。

これに対する見解でございますが、工事用車両の走行ルートは、沿道環境への配慮のため、沿道に住居等が比較的存在しない湾岸道路等を極力利用する計画としています。また、工事用車両の走行に当たっては、土砂や粉じんの飛散防止のため、必要に応じて出入口付近でタイヤ洗浄を実施するほか、低公害型の工事用車両の使用、工事用車両が一時的に集中しないよう、計画的かつ効率的な運行管理、アイドリングストップ等のエコドライブ実施等に努める計画としていますという見解をお示ししております。

続いて、騒音・振動に関する御意見としては、工事用車両の走行に伴う道路交通騒音・振動に関しては、計画的かつ効率的な運行管理に努めるとともに、アイドリングストップ等エコドライブの徹底など、騒音・振動の発生抑制に努められたい。また、近隣には教育施設、福祉施設等の公共施設や集合住宅が立地する環境を考慮し、近隣住民からの苦情等には、窓口を設置するなど真摯に対応されたいという御意見をいただいております。

これに対する見解でございますが、工事用車両の走行ルートは、沿道環境への配慮のため、沿道に住居等が比較的存在しない湾岸道路等を極力利用するとともに、工事用車両の走行に当たっては、法定・規制速度の遵守、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等により、工事用車両の走行に伴う道路交通騒音・振動の影響の低減に努める計画としています。また、公衆の見やすい場所に現場事務所等の連絡先を表示し、住民からの問合せに対しては、迅速かつ適切な対応を行う計画としていますという見解をお示ししております。

廃棄物に関する御意見としては、施設整備により発生する廃棄物や競技大会後撤去予定の設備については、全てリユース・リサイクルされたいという御意見をいただいております。

これに対する見解ですが、施設整備に当たっては、可能な限りレンタルやリースを活用するとともに、施設整備や競技大会後の施設の撤去により発生する建設廃棄物等については再

資源化施設への搬出等により、極力リユース・リサイクルに努めますという見解をお示ししております。

16ページをご覧ください。

交通渋滞に関する御意見としては、環状2号線を始めとした地区内主要道路において、工事関連車両の待機や違法駐車等が生じることのないよう、工事仮設計画を十分に検討されたい。地域内における各種工事が同時施工されることから、工事車両の集中、工事現場周辺の渋滞対応や駐車対策等の環境保全について、関係者により設けられた協議の場（有明北地区工事連絡会）において相互に連携、調整を行い、工事を円滑に遂行されたいという御意見をいただいております。

これに対する見解でございますが、工事用車両の走行ルートについては、交通渋滞による影響を軽減するため、極力、生活道路の利用を回避し、湾岸道路等を利用する計画としています。また、工事の実施に当たっては、工事用車両の集中を避けるため、可能な限り工事工程の平準化に努めるほか、交通整理員の配置等により、周辺交通への影響の低減に努めます。また、関係者により設けられた協議の場等において、有明北地区における他の会場等との情報共有を行い、建設の状況を十分把握した上で、本工事の工事車両運行計画を作成してまいりますという見解をお示ししております。

続いて、交通安全に関する御意見としては、近隣の保育所の登園は7時には始まるので、7時頃から歩行者の安全確保を徹底すること、都道484号豊洲有明線と交差する江東区道江615号及び江616号線については、通学路の安全確保のため、現在、特殊車両の通行を原則禁止しているため、ルート計画では十分に注意されたい。地域内における各種工事が同時施工されることから、工事車両の集中、歩行者・車両通行等の交通安全に配慮するよう、関係者により設けられた協議の場において、関係者相互に連携、調整を行い、工事を円滑に遂行されたいという御意見をいただいております。

これに対する見解ですが、近隣の保育所の登園時間帯も考慮して、登校時間帯(7:00～8:30)は特に歩行者の安全確認等の安全確保を徹底する計画とします。また、工事用車両の走行ルートは、特別区道江615号及び江616号を利用せず、工事用車両の出入口についても東京都市計画道路幹線街路環状第2号線側に限定する計画としています。さらに、関係者により設けられた協議の場等において、有明北地区における他の会場等との情報共有を行い、建設の状況を十分把握した上で、本工事の工事車両運行計画を作成してまいりますという見解をお示ししております。

17ページに移ります。

全般事項に関する御意見でございますが、江東区都市景観条例及び江東区景観計画を確認の上、江東区の景観担当部署と事前協議されたい。日照の阻害、電波障害及び工事中の振動、騒音等について、周辺的生活環境に十分に配慮して進められたい。また、近隣関係住民への周知の徹底と要望・意見等があれば調整をし、良好な近隣関係の保持に努められたい。KOTO低炭素プランに掲げる温室効果ガス削減の取組を踏まえた施工計画とし、競技大会後の解体についても同様に配慮されたいという御意見をいただいております。

これに対する見解でございますが、景観については、本計画は仮施設として一時的に建設されるものであり、恒常的に影響を及ぼすおそれはないと考えますが、条例等を踏まえ、引き続き、江東区の景観担当部署と協議を重ね、適切に対応していきます。日照阻害及び電波障害については、本計画で整備する仮設建築物の最高高さを抑えること、工事中の振動及び騒音については、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、周辺的生活環境に十分に配慮する計画としています。また、工事の実施に当たっては、近隣説明による周知を実施するとともに、公衆の見やすい場所に現場事務所等の連絡先を表示し、住民からの問合せに対しては、迅速かつ適切な対応を行い、良好な近隣関係の保持に努める計画としています。また、競技大会後の解体工事も含め、工事の実施に当たっては、KOTO低炭素プランも踏まえ、不要なアイドリングの防止等、温室効果ガス削減に努める計画としていますという見解をお示ししております。

以上で有明アーバンスポーツパークの意見見解書の説明を終わりますが、ここで、前回1月23日の評価委員会の評価書案の説明の際にいただいた質問に対して、御説明させていただきます。

前回の評価委員会で、建築基準法上の仮設建築物の基準や安全確保がどうなっているかといった質問をいただいております。

仮設建築物であっても、安全上、防災上及び衛生上は支障がないと特定行政庁が判断した場合、仮設建築物の許可が与えられるため、仮設建築物の安全性が確保されます。事業者が確認したところ、特定行政庁と協議しながら適切に建築確認申請の手続きを行い進めているとのことでありまして、建築基準法上、仮設建築物では適用除外となり得る地震力の計算についても実施するとのことでした。また、前回の質問にありました大型映像装置については、仮設工作物に該当するかは特定行政庁と協議していきませんが、風負荷や耐震の計算をし、安全性を確認した上で設置する予定です。加えて、事業者においては、アクセシビリティ・ガ

イドラインを踏まえた環境整備や多言語化などを実施したり、障害者や多数の外国人の利用を想定した地震・火災発生時の避難誘導體制を構築するなど法規制に加えた取組により、大会運営面においても安全の確保に努めていく予定でございます。なお、オリパラ環境アセスにおきまして、大会の運営については、全体計画で取り扱う予定でございます。

続いて、前回の評価委員会におきまして、評価書案で示した工事車両の想定台数には、有明テニスの森の工事期間の変更が反映されていないが、反映した場合はどのようなことになるかといった質問をいただいております。

有明アーバンスポーツパーク評価書案の資料編の3ページ、工事用車両の想定台数の表をご覧ください。まず、有明テニスの森の工事計画の変更について説明させていただきます。有明テニスの森の工事については、大まかには有明コロシアムの改修工事と有明テニスの森の屋外コートに工事を分けて発注しております、株式会社エム・テックの経営破綻により休止しておりましたものは屋外コートエリアの工事になります。この屋外コートエリアの工事が、2018年11月～12月において休止いたしまして、その後、2019年1月に新たに施工者が決まりました。実施される施工内容におおむね変更はないものの、前の工事に引き続く新たな施工者の準備期間等も含めまして、竣工時期は2019年7月から2020年3月に変更となっております。

次に、有明テニスの森の工事用車両について、有明アーバンスポーツパーク評価書案で示した際の工事用車両台数のうち、休止していた屋外コートエリアの工事に係る台数は、有明テニスの森全体の1割程度になってございます。

続いて、工事用車両台数の見直しについて、現時点では新たな施工者の施工計画に基づく工事用車両台数の積み上げは作成中のため、想定で見直しを検討してございます。施工内容におおむね変更はなく、工事用車両台数については、変更前と同程度と考えられるため、仮に、有明アーバンスポーツパークの評価書案で示している有明テニスの森の工事用車両台数の1割程度に当たる屋外コートエリアの工事に係る工事用車両台数を、2020年3月までに割り振りを行うことで見直しを行いました。

見直しの結果、有明地区における合計台数がピークとなる月は、有明アーバンスポーツパークの工事着工後3カ月目でありまして、見直し前と変わらない結果となっております。合計台数については、見直し後は866台でありまして、評価書案記載の865台から1台増でございました。現時点の想定では、ピークの月は変わらず、台数の増も865台のうち1台でございまして、予測評価に影響はないものと考えてございます。

今回は想定のため、口頭でのみの説明とさせていただきましたけれども、評価書では新た

な施工計画を踏まえた工事用車両の想定台数及びそれに伴う予測評価の結果をお示しできるよう、準備を進めてまいります。

以上で、前回1月23日の評価委員会でいただいた質問に対しての説明を終わらせていただきます。

○柳会長 ありがとうございました。

それでは、ただいまの意見見解書についての説明と前回の積み残し部分の宿題についての説明について、何か質問はございますでしょうか。

よろしいでしょうか。

それでは、ないようですので、評価書案の項目別審議を中項目ごとに行いたいと思います。

初めに、中項目の主要環境、小項目の大気等についての審議を行います。こちらにつきましては、片谷委員に検討をしていただいております。

それでは、事務局から説明をお願いいたします。

○東條オリパラアセスメント担当課長 それでは、資料2-1をご覧くださいませでしょうか。読み上げさせていただきます。

#### 審議資料

項目：主要環境（大気等）

担当：片谷委員

#### 意見

##### 【大気等】

工事用車両の走行に伴う影響については、予測の対象時点を大会開催前及び大会開催後とした上で、本会場と計画地周辺に位置する有明アリーナ等の他の会場との整備に伴う工事用車両の合計台数が最大となる大会開催前の時点に着目して、予測及び評価を行っている。

一方、有明アリーナ等の仮施設等解体工事に伴う工事用車両台数は、現時点では未定であり、大会開催後における影響も懸念される。このため、大会開催後の時点における本会場と有明アリーナ等の仮施設等解体工事の工事用車両の走行に伴う複合影響を事前に把握するとともに、フォローアップにおいて適切に報告すること。

〔主要環境（騒音・振動）、交通（交通渋滞）と共通〕

ということで、大気につきましては、こちらの1点の意見になります。今、申し上げたとおり、騒音・振動、交通渋滞と同様の意見となっております。

まず、評価書案の16ページをご覧くださいませでしょうか。工事用車両の走行ルートとなっております。数字の記載がある箇所につきましては予測地点になっておりまして、この数字につきましてはこの予測の地点における1日当たりの工事用車両の交通量となっております。上がこの有明アーバンスポーツパーク単体の数、下が他の有明の会場等との複合による台数という形になっております。下の176台と326台という集中と発生の台数を足すと、502台という形になります。

この502台につきまして、ページがまた飛んで申し訳ないのですけれども、65ページをご覧くださいませでしょうか。65ページの表9.1-29のところですのでけれども、大型車、小型車、合わせた台数という形で502台となっております、こちらの台数と整合している形になります。

また少しページをお戻りいただく形になるのですが、56ページをご覧くださいませでしょうか。計画地周辺の主要公共施設となっております。教育施設が赤い●、福祉施設が青の▲で記されております。赤い●の4や7というところは、これまでの有明会場でも御説明をさせていただいたところになるのですけれども、区立有明小学校、中学校になりまして、このあたりが予測地点となっております。赤い●の6番につきましては、有明西学園という学校でして、昨年春に開校した区立の小中一貫校になります。今回の会場の計画地に隣接している形になります。

こちらの56ページと、ページがまた戻るのですけれども、11ページを一緒に見ていただきますと、11ページのほうは配置計画図が載っておりますのですけれども、隣接する学校の付近につきましては、駐車場やプレハブ等の仮設施設の設置エリアという形になっております。主要な工事である11ページに載っているピンク色の部分、競技エリアの工事につきましては、この学校側ではなくて反対側という形になります。

またページが変わって申し訳ないのですけれども、69ページをご覧くださいませでしょうか。ミティゲーションが記載されております。こちらのミティゲーションにつきましては、先ほどオリパラ準備局からも都民意見への見解という形で御説明があったところになりますけれども、例えば、「9.1.3 ミティゲーション」、「(2) 予測に反映しなかった措置」のポツの4つ目につきましては、自らの車両の効率的な運行管理に努めるという部分になります。そこから3つ下のところ、下から2つ目のポツにつきましては、周辺の会場の事業者との情報共有を行って、計画的かつ効率的な運行管理に努めるということで、事業者の中での取組と事業者間での取組を、車両の効率的な運行管理に関しては、両方記載されているところがございます。



71ページをご覧くださいませでしょうか。評価の結果になります。上の方の表9.1-35 (1) につきましては二酸化窒素で、その下の (2) につきましては浮遊粒子状物質という形になります。こちらの方はどちらも評価の指標を満足するという形になっております。寄与率に関しましては、二酸化窒素が寄与率0.3%、0.4%、浮遊粒子状物質につきましても、寄与率が0.1%未満という形になっております。

以上のおり、ミティゲーションで必要な取組を記載していただいております、評価の指標を満足するということではございますけれども、先ほどご覧いただきました資料編の大きな表、資料編の3ページ表の下、グラフのすぐ上のところに注書きがございます。こちらにつきましては、有明テニスの森や体操競技場、アリーナ等の大会後の工事用車両台数は未定であるため現在は0台としていますという注書きがございます。上の表をご覧くださいませと、オリンピック・パラリンピックの大会後の18・19カ月目当たりの台数につきましては648・588台ということになってございまして、ピークは3カ月目の865台ということなのですが、大会後の台数によってはもう少し大会後の18・19カ月目当たりが大きくなる可能性もございまして、開催後の影響も懸念されるため、開催後の時点における車両の複合影響も事前にきちんと把握していただいて、フォローアップで適切に報告をしていただきたいという形で意見を付してございます。

説明は以上になります。

○柳会長 ありがとうございます。

それでは、ただいまの説明につきまして、片谷委員、何か補足はございますか。

○片谷委員 ほかの会場でも大体同じようなことが今までも意見として出てきたわけですが、今回のこの有明アーバンスポーツパークの場合は、すぐ隣に新しい学校ができていられることありますし、交通量としては周辺の交通量に比べればはるかに少ないわけですが、住民の方の御意見にもあったように、この地区は比較的全般的に濃度が高いエリアでもありますので、削減の努力を十分にさせていただくことが必要だという趣旨で今回の意見を出しております。

もう一点は、今、東條課長から説明があったように、仮施設は当然解体工事が大会後にありますので、それに関してはまだ現時点ではかなり不確定であるという状況なので、これをきちんとやっていただくことも併せて意見の中に入れてあるという趣旨でございます。

○柳会長 ありがとうございます。

それでは、ほかに、御意見、御質問はございますか。

よろしいでしょうか。

御意見がないようですので、大気等につきましては、指摘の趣旨を評価委員会意見案に入れることといたします。

次に、中項目の生活環境、小項目の騒音・振動についての審議を行います。こちらは、山本委員に検討をしていただいております。

それでは、事務局から説明をお願いいたします。

○東條オリパラアセスメント担当課長 意見につきましては、資料2-2をご覧ください。

#### 審議資料

項目：生活環境（騒音・振動）

担当：山本委員

となっております。

意見の内容につきましては、先ほどの大気等との意見と同様となりますので、読み上げを省略させていただきます。こちらの意見につきましては、大気等と交通渋滞と同様となっております。

騒音・振動につきましては、評価書案の85ページをご覧くださいでしょうか。騒音・振動の予測地点ということで記載されております。先ほどの大気等と同様の考え方に基きまして、予測地点は同様の地点となっております。

89ページをご覧くださいでしょうか。「9.2.3 ミティゲーション」が記載されております。こちらの内容につきましては、先ほど都民意見への見解ということで御説明もさせていただいたものが多くありますので、細かい説明は割愛させていただきますけれども、先ほど大気等で御紹介させていただきましたものと同じように、「(2) 予測に反映しなかった措置」の3番目と4番目のポツのところで、計画的かつ効率的な運行管理を自ら、また、周辺事業者と情報共有を図りながら、調整をしながらということで両方記載をいただいているところです。

90ページをご覧くださいでしょうか。評価の結果が記載されております。騒音に関しましては、こちらの表9.2-19で表が載っておりますけれども、将来交通量の騒音レベルが67db 工事用車両による増加分が1db未満ということで、評価の指標も満足しております。振動に関しましては、その下の表9.2-20になります。表の下の注5)にもございますとおり、学校のほうが近いということで、学校の敷地の50m内の区域であるということで、通常よりも規制基準値は低い形になりますが、こちらについても、将来交通量の振動レベル、昼間が42db、夜間

が38dbということで基準値を満足している形になります。昼間、夜間ともに工事用車両による増加分は1db未満という形になっております。このように騒音・振動に関しましても、評価の指標も満足するということや周辺の他会場との整備を行う事業者との情報共有など、必要な取組に触れていただいているということではございますけれども、先ほど大気等で御説明させていただきましたことと同様に大会開催後の解体工事に伴う騒音・振動の影響が現時点ではまだ把握し切れていないところもございますので、開催後の時点における車両の複合影響を事前にきちんと把握して、フォローアップで適切に報告を行うことという意見を付けさせていただいているところでございます。

説明は以上になります。

○柳会長 それでは、山本委員、何か補足はございますか。

○山本委員 工事用車両の運行に伴う騒音・振動につきましては、ただいま事務局から説明のあったとおりで結構かと思えます。念を押しておけば、会場に隣接する有明西学園ですかね。先ほど説明のあった11ページの駐車場と書かれたところのすぐ右下に小中一貫の学校があるということです。一般の方からの指摘にもありましたけれども、ここは、学校、ほかにも近接して住居等もあるので、建設機械の稼働に伴う騒音については、特に影響は少ないということで、今回、選択はしてはいないわけですが、実際には、恐らく敷地境界上近くでも工事が行われるでしょうし、仮施設としての観客席のようなもの、大きな建物をつくる際には足場等がつくられるおそれがある。その辺はまだ詳しくは分かりませんが、建設機械の稼働に伴う騒音だけではなくて、工事に伴う騒音、人が関わるような、例えば、足場を組むためのパイプを立てる、あるいは鉄板を並べるといった作業に伴って発生する音は結構苦情が多いのですけれども、こういうことに十分注意していただきたいということを念を押して申し上げておきますと同時に、工事発注のときにはその辺のことを十分に説明して発注していただきたいと思えます。環境保全措置として必要であれば、仮囲いや防音シート等は使えると思えますので、その辺はまた検討していただければと思います。

以上です。

○柳会長 ありがとうございます。

それでは、ほかに、御意見、御質問はございますか。

よろしいでしょうか。

御意見がないようですので、騒音・振動につきましては、指摘の趣旨を評価委員会意見案に入れることといたします。

次に、中項目の交通、小項目の交通渋滞、交通安全についての審議を行います。こちらは、水村委員に検討をしていただいております。

それでは、事務局から説明をお願いいたします。

○東條オリパラアセスメント担当課長 それでは、資料2-3をご覧くださいませでしょうか。

#### 審議資料

項目：交通（交通渋滞、交通安全）

担当：水村委員

#### 意見

交通渋滞につきましては、先ほどの大気と騒音・振動と共通意見になりますので、読み上げを省略させていただきます。

#### 【交通安全】

2 工事用車両の走行ルートは、極力、湾岸道路等を利用するなど歩行者の交通安全に配慮し、特に、登校時間（7:30～8:30）においては、周辺教育施設の児童の登校時の交通安全に配慮するとしているが、周辺の保育所の登降園時間帯や教育施設の下校時間帯等にも留意し、歩行者の安全確保を徹底すること。

こちらは、交通渋滞、交通安全、各1つずつの意見となります。

まず、交通渋滞につきましては、大気、騒音・振動と同様の意見になります。

交通渋滞は、110ページをご覧くださいませでしょうか。下に表9.4-4で、交通量の予測結果が載った表がございます。将来基礎交通量が1日1万6339台のところ工事用車両交通量が502台ということです。

これを踏まえまして、111ページの「9.4.4 評価」の「(2) 評価の結果」で、周辺交通量に対して複合の工事用車両台数が最大で1日当たり約502台増加するわけがございますけれども、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という形で記載しております。その上の「9.4.3 ミティゲーション」のところにも、先ほど事業者の見解ということで御説明させていただいた取組が色々と載っております、先ほど来、私からも御説明させていただいている他の事業者との情報共有というところについても、ミティゲーションの「(2) 予測に反映しなかった措置」の最後のところにも載っている形になります。こちらの交通渋滞に関しましても、必要な取組については記載いただいております、評価の指標を満足するというところがございますけれども、大気等、騒音・振動と同様、開催後の時点における車両の複合影響につきましても、きちんと把握をしていただきたい、フォローアップで適切に報告

を行っていただきたいという趣旨の意見を付しているところでございます。

次に、交通安全になります。交通安全につきましては、123ページをご覧くださいませでしょうか。123ページに、図9.5-4ということで、工事用車両ルートや周辺の主要公共施設や通学路を示している図になります。緑色に塗られたところが通学路ということで、こちらの特別区道江615号・616号につきましては工事用車両の走行はしないということ、また、その上の「にぎわいロード」と書かれた区画10号線というところにつきましても工事用車両の通行はしないという形になっております。また、計画地への車両の出入りにつきましては、赤い点線のところが計画地でございますけれども、隣接する小学校とは反対側の環状2号線に限定している形になります。また、赤い●の教育施設の4番のあたりにかえつ学園西交差点とありますけれども、こちらの交差点は児童の登校時間である7時30分から8時30分の間は利用しないということを予定しております。

126ページをご覧くださいませでしょうか。こちらにミティゲーションが載っております、今、御説明させていただいたような事項が「(1) 予測に反映した措置」の2つ目のポツのあたりに記載されております。その下の3つ目のポツのところでも、児童やその保護者、その他歩行者の交通安全に配慮すると記載いただいているところがございますけれども、先ほどの都民の方の意見においても、学校の登校時間帯だけではなくて、保育園の登園時間、こちらは7時からということで少し早くなるので、そちらも考えて安全確保を徹底してほしいという意見がございましたので、このような意見も踏まえまして、周辺の保育所の登降園時間帯や教育施設の下校時間帯等にも留意をして、歩行者の安全確保を徹底することという意見を付しているところがございます。

説明については、以上です。

○柳会長 本日、水村委員は御欠席ということですが、事務局から何か補足はありますか。

○東條オリパラアセスメント担当課長 特にはございません。

○柳会長 ほかに、御意見、御質問はございますか。

よろしいでしょうか。

平手委員、どうぞ。

○平手委員 ちょっと分からないのですが、表9.4-4の工事用車両の走行の予測結果のところ、工事用車両交通量ということで502台とありますね。これと先ほどの資料編3、表1.1-1の関係はどういうふうに見ればよろしいでしょうか。

○東條オリパラアセスメント担当課長 すみません。ちょっと説明不足だった点がございま

して、110ページの502台というのは、先ほどご覧いただいた16ページに予測地点の数字が入っている工事用車両の走行ルートという図がございますけれども、この数字の下の部分の合計数字です。いろいろな有明のほかの会場との複合で見た際の、この地点を通過する車両の数、176台が集中ルートで、発生ルートが326台ということで、176台と326台、こちらを足しますと、この予測地点No. 1と110ページでは書いておりますけれども、この地点を通過する車両の1日当たりの台数という形になります。

資料編3は、この地点を問わず、1日当たりに車両が走行する総台数という形になります。110ページの方はあくまで予測地点に限定した数ということで、そこが全体の数を記した資料3とは台数が異なってくる形になります。

○平手委員 その場合、図7.2-5の今のあれで、176、326台という数字の算出根拠はどちらになるのでしょうか。資料編3からは導き出せない。

○オリパラ準備局 御回答いたします。

今、御質問がございました計画地への出入りする発生集中交通量の865台に対しまして、予測している断面、複合的な台数である176台、326台に関して、今、設定のところについては、評価書案に記載してございません。申し訳ございません。

○平手委員 分かりました。

要するに、このピークの3カ月目ということでもどこかで計算されているということなのか。今、865台とおっしゃったので。

○オリパラ準備局 評価書案の資料編の3ページのところに。

○平手委員 3カ月目が865台。

○オリパラ準備局 はい。865台というものが。

○平手委員 この月の何かの数字が502になっているということですか。

○オリパラ準備局 はい。この865台を評価書案の16ページのところで、工事用車両の走行ルート、集中ルート、発生ルートを矢印で示してございます。このようにいろいろなルートを通っていきますので、交差点ごとにそれぞれ分配されていって台数が減っていくわけですが、それで予測断面のところは、176台、326台という台数になっているということでございます。

○柳会長 平手委員、よろしいでしょうか。

○平手委員 ちょっとまだ納得できないな。15ページに、今、言われたような、2行目に865とか、いろいろありまして数字が書かれているのですけれども、これはどう見ても502台にな

らないですね。だから、502台が、今言われたこの辺りの数字を何かうまく操作すると、計算するとそういうことが出てくるのでしょうかけれども、その辺りの記載がないので、その辺りは何か記載不足なのではないかという気がするのですけれども、いかがでしょうか。

○オリパラ準備局 まず、評価書案の110ページをご覧くださいませでしょうか。まず、502台というものの設定の考え方といたしまして、この110ページの表9.4-4のところ、有明アーバンスポーツパーク以外も含めました周辺の有明の会場での予測断面の位置での工事用車両台数が、それぞれ、90台、136台等々が入って行って、これの合計が502台になります。例えば、アーバンスポーツパークは90台という台数なのですからけれども、こちらが施設から発生・集中する交通利用とこの予測断面での90台というところの設定の考え方につきましては記載がないことは事実でございますので、そこはまた環境局と相談させていただければとは思いますが。

以上でございます。

○柳会長 よろしいでしょうか。

他にいかがでしょうか。

特に他にないようですので、交通渋滞、交通安全につきましては、指摘の趣旨を評価委員会意見案に入れることにいたします。

次に、中項目の資源・廃棄物、小項目の廃棄物についての審議を行います。こちらは、谷川委員に検討をしていただいております。

それでは、事務局から説明をお願いいたします。

○東條オリパラアセスメント担当課長 それでは、資料2-4をご覧くださいませでしょうか。

#### 審議資料

項目：資源・廃棄物（廃棄物）

担当：谷川委員

#### 意見

##### 【廃棄物】

建設発生土については、工事間での利用調整、または東京都建設発生土再利用センター等へ運搬して再利用を図るとしているが、比較的多くの発生量が予想されることから、これらの取組を確実に実施し、その内容をフォローアップにおいて適切に報告すること。廃棄物につきましては、以上の1点になります。

こちらにつきましては、まず、101ページをご覧くださいませでしょうか。

廃棄物の「9.3.2 予測」と書かれたページになりまして、「(2) 予測の対象時点」で開催前と開催後としております。「(4) 予測手法」でございますけれども、「ア. 建設発生土」、「イ. 建設工事に伴い生じる建設廃棄物」で、建設発生土と建設廃棄物の両方がございまして、それぞれ「東京都建設リサイクル推進計画」の平成30年度の都関連工事目標値を基に想定した率を指標としております。

102ページと103ページで、この率を掛けた形で、それぞれ102ページ、103ページで、建設発生土の有効利用量、建設廃棄物の再資源化等量を予測しておるところです。102ページの表9.3-7(1)と(2)とございまして、(1)が、建設時、競技エリアを建設するときの工事において発生する建設発生土、発生量が約5,000m<sup>3</sup>で、有効利用量が有効利用率99%を掛けた値となっております。その下の(2)が解体の際の有効利用量で、発生量約2万m<sup>3</sup>に対して、こちらも有効利用率99%を掛けた値となっております。103ページが、建設廃棄物の解体時の種類ごとの発生量と再資源化等量ということで、種類といたしましては、こちらの表9.3-8にございますとおり、アスファルト・コンクリート塊、コンクリート塊、建設混合廃棄物、今の時点ではこの3種類の廃棄物が発生するという形で予測しておるところです。

105ページをご覧ください。「9.3.4 評価」「(2) 評価の結果」におきまして、評価の指標である「東京都建設リサイクル推進計画」の平成30年度の目標値を満足するということが記載しております。

その隣の104ページでミティゲーションを記載しております。「9.3.3 ミティゲーション」でございますけれども、「(1) 予測に反映した措置」の1つ目のポツで、建設発生土は、工事間で利用調整または受入基準への適合を確認の上、東京都建設発生土再利用センター等へ運搬し再利用を図ることや、上から4つ目ポツのところ、建設混合廃棄物については、可能な限りの分別を行って、建設混合廃棄物としての排出量を減らすよう努力することを記載いただいております。ただし、今回、BMXのレーシングや、スケートボードのパークやストリートなどの競技エリアの設置や解体に伴って、比較的多くの建設発生土が発生することになりますので、念押し的に、ミティゲーションに掲げた、工事間で利用調整または受入基準への適合を確認の上、東京都建設発生土再利用センター等へ運搬して再利用を図るという取組を確実に実施して、その内容をフォローアップにおいて適切に報告することという意見を付けているところでございます。

説明は以上になります。

○柳会長 ありがとうございます。



それでは、谷川委員が本日は欠席ですが、何か事務局から補足はありますでしょうか。

○東條オリパラアセスメント担当課長 谷川委員からは、1点コメントをいただいております。今、御説明させていただいたものについては、競技エリアの工事に伴うものということで、その他の仮設施設の工事、プレハブやテントの設置といったものについては、規模が小さいので建設廃棄物の発生量はわずかであり、全体計画で他の仮設のものと併せて評価するとしていますが、そうであれば、全体計画ではその他仮設工事の廃棄物の排出量をしっかりと把握して適切に再利用等を行っていただきたいというコメントをいただいております。

○柳会長 それでは、ほかに、御意見、御質問はございますか。

中杉委員、どうぞ。

○中杉委員 意見はこのとおりで結構だと思うのですが、追加でちょっとコメントをしておきます。

この量が多い、特段に多いということなのですが、この場所が埋立地であるということで、どういう材が埋め立てられているかということは気になるところであります。これは、実際に東京都建設発生土再利用センターへ持って行かれれば適切に対応していただけるのだらうと思うのですが、底質などを埋めて、底質というのは海底泥ですが、埋立てをすると自然由来でヒ素の基準を超えることが十分にあることと、他から持って来ればということがあります。そういうところも踏まえた上で、どこへ持って行ったか。再利用もどこで再利用するか。この場内で切り回ししていただく分には現状と余り変わらないのですが、そうではないところへ持って行ったときに何らかの影響が出てくる可能性があるので、この報告書では、できればですが、どこへ運びましたかということ、これだけの大きな量ですので、記載して報告していただけるとありがたい。実際に再利用センターの方でそんなことはできないと言われるかもしれませんが、その辺は努力していただきたいと思えます。

もう一つは、平成18年度に埋立てが完了したということですので、比較的新しいものなので、場合によっては埋立材をどこから持ってきてどのような材で埋め立てているかという記録もあるかと思えますので、ある場合にはそれを踏まえた形で適切に対応していただきたい。

これは追加のコメントです。意見ということで、記載をしていただく必要はないと思いますが、そこら辺はちょっと配慮していただければと。特に量が多いということで、それだけお願いしておきたいと思えます。

○柳会長 事務局、いかがでしょうか。

○東條オリパラアセスメント担当課長 今、中杉委員からいただいた御意見も踏まえまして、事業者であるオリパラ準備局と調整を図っていきたいと思います。ありがとうございます。

○柳会長 ほかにいかがでしょうか。

1つ質問ですけれども、この東京都建設発生土再利用センターというものは、現在の中防不燃ごみ処理センターと同じところと考えてよろしいのでしょうか。

○オリパラ準備局 余り詳細なことまで把握しているわけではないのですけれども、中防のところにそのような施設があったとは認識してございます。

○柳会長 確認したら同じ場所だったので、そうだろうと思ったのですけれども、ほかによろしいでしょうか。

どうぞ、千葉委員。

○千葉委員 知らないのですが教えていただきたいのですけれども、有効利用率99%、再資源化等率99%、これは非常に高い値ですけれども、一般的にこのくらいが普通なのか、特にこの廃棄物の利用率が高いのか、どうなのでしょう。

○オリパラ準備局 御回答いたします。

評価書案の92ページをご覧くださいませでしょうか。表9.3-2のところに、東京都の建設廃棄物の発生状況とその再資源化率につきまして、これは統計資料なのですけれども、国交省が調査した東京都内で行われている建設工事に伴う再資源化率などをまとめた表になってございます。一番右側の方を見ていただきますと、物によって多少高いもの・低いものとあるのですけれども、例えば、一番上のコンクリート塊ですと、再資源化率の都関連工事ですと99.2%という値になってございまして、物にはよるのですけれども、建設廃棄物の最近の再資源化率としては、90%ぐらいの数字は実際に再資源化されていることが実態でございまして、

○千葉委員 ありがとうございます。

○柳会長 ほかによろしいですか。

それでは、山本委員、どうぞ。

○山本委員 私もちよっと教えていただきたいのですけれども、資料編3ページです。先ほどの工事用車両の想定台数のところで少し聞いておきたいことがありまして、有明アークスポーツパークの工事車両台数がずっとあって、そのうちの大型車両についてお聞きしたいのですけれども、アークスポーツパークの工事は、コンクリート舗装等も整備することになっているので、コンクリートミキサー車や廃棄物を排出するような大型車や機材等の搬入をする大型車両など、そういうものが考えられるのですけれども、この大会前、2カ月、3カ月

ぐらいのところに結構大型車両が日交通量としては多くなっているのだけれども、これはどういう内容なのでしょうか。

○オリパラ準備局 御回答いたします。

今、詳細な施工計画を持ち合わせているわけではないので、正確な回答になっていないかもしれませんが、有明アーバンスポーツパークの工事の内容といたしましては、今、隣接する有明体操競技場のときの掘削土が有明アーバンスポーツパークに仮置きをされていて、その土をBMXの造成のために搬出入するというものがここで前半の方に予定されているといったところがございます、そのためのダンプトラックが前半部分に計上されているのではないかと考えております。

○山本委員 分かりました。

だから、そういうコンクリートやアスファルトを打つことや残土の搬出と仮設設備の機材といったものが積み上げられて出ているということで、最後の方については分からないけれども、恐らくその残土などといったものの利用のためにどこかに持っていくものが含まれているということなのでしょうね。詳しくは結構です。そういう積み上げでこの台数が出ていて計画が立てられていることが分かれば、それで結構です。

ありがとうございました。

○柳会長 ほかにいかがでしょうか。

よろしいでしょうか。

それでは、廃棄物につきましては、指摘の趣旨を評価委員会意見案に入れることにいたします。

以上で、本案件の項目別審議は全て終了いたしました。引き続き、総括審議を行います。

事務局から説明をお願いいたします。

○東條オリパラアセスメント担当課長 そうしましたら、資料3をご覧くださいませでしょうか。読み上げさせていただきます。

(案)

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（有明アーバンスポーツパーク）について（意見）

## 第1 審議経過

本評価委員会では、平成31年1月23日に「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（有明アーバンスポーツパーク）」（以下「評価書案」という。）について意見聴取されて以降、審議を重ね、その内容について検討した。

その審議経過は付表のとおりである。

## 第2 審議結果

評価書案は、おおむね「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）」に従って作成されたものであると認められる。

なお、環境影響評価書を作成するに当たっては、次に指摘する事項について留意し、その記載内容を充実させるとともに一層理解しやすいものとなるよう努めるべきである。

付表は、3ページにつけてございます。

それ以下の大気等から交通安全につきましての意見につきましては、今、御説明させていただいたとおりになりますので、読み上げを省略させていただきます。

こちらからは以上になります。

○柳会長 ただいまの説明について、何か御質問はございますか。

中杉委員、どうぞ。

○中杉委員 ちょっと気になったのですが、きょう審議したところではないのですが、評価書案の25ページのところで、選定しなかった理由の記載なのですが、「歩行者空間の快適性」があって、その次のページに「公共交通へのアクセシビリティ」、これはいずれも「計画地は平成18年に埋立てが完了した未利用地に位置しており」という整理なのです。例えば、歩行者経路は想定されていないと書いてある。ただこれだけを読むと、開催中はどうかという話になる。開催中に歩行者経路はないのかという話になってしまうので、21ページのところでこの評価はそこをやっているわけではないということは分かるのですが、こちらのほうに大会開催中を除いて計画地への歩行者経路は想定されないといったことを書いていただくと、要らぬ誤解を生まなくていいのではないかと思いますので、ちょっと検討していただければと思います。

○東條オリパラアセスメント担当課長 承知いたしました。

評価書をつくる際に検討させていただければと思います。ありがとうございます。

○柳会長 ほかに御質問はいかがでしょうか。

よろしいでしょうか。

それでは、ほかに御意見がないようですので、ただいま事務局が朗読した案文のとおり、本委員会の意見としたいと思いますが、よろしいでしょうか。

(「はい」と声あり)

○柳会長 ありがとうございます。

それでは、そのようにさせていただきます。

事務局で、意見のかがみを配付してください。

(「かがみ」を配付)

○柳会長 それでは、評価委員会意見を読み上げてください。

○東條オリパラアセスメント担当課長 それでは、読み上げさせていただきます。

30東環評第3号

平成31年3月15日

東京都環境局長

和賀井 克夫 殿

東京2020オリンピック・パラリンピック

環境アセスメント評価委員会会長 柳 憲一郎

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（有明アーバンスポーツパーク）について（意見）

平成31年1月23日付30環総政第668号で意見聴取があったこのことについて、当評価委員会の意見は別紙のとおりです。

別紙は、先ほど御紹介させていただいた資料3と同様となっております。

以上になります。

○柳会長 ただいま朗読しましたとおり、評価委員会意見を東京都環境局長に提出することにいたします。

次に、議事の2に入ります。議事の2は「馬事公苑について」です。

フォローアップ報告書について、報告をお願いいたします。

○東條オリパラアセスメント担当課長 こちらの馬事公苑について、恒設施設の部分につき

ましては、平成28年12月に評価書及びフォローアップ計画書（その1）を、平成29年8月に評価書及びフォローアップ計画書（その2）を公表しております。また、仮設施設の部分につきましては、平成30年9月に評価書及びフォローアップ計画書を公表しております。フォローアップ報告書につきましては、大会開催前その1ということで、平成30年4月に第1回目のフォローアップ報告書を公表させていただきましたが、このたび、大会開催前その2のフォローアップ報告書を平成31年3月8日に公表いたしましたので、オリンピック・パラリンピック準備局から御報告させていただきます。

○臼井施設調整担当課長 それでは、馬事公苑のフォローアップ報告書（大会開催前その2）について説明いたします。

馬事公苑につきましては、平成30年4月に日本中央競馬会による恒久施設改修整備を対象に、フォローアップ結果をとりまとめ、大会開催前その1としてフォローアップ報告書を環境局長に提出、公表いたしました。その後、平成30年11月に組織委員会による仮設施設整備が着工し、恒久施設改修整備と仮設施設整備による複合的な影響を含め、改めて一部の項目についてフォローアップ結果を取りまとめ、3月8日に大会開催前その2としてフォローアップ報告書を環境局長に提出いたしました。

詳細につきましては、引き続き担当から御説明いたします。

○オリパラ準備局 それでは、馬事公苑フォローアップ報告書（大会開催前その2）の内容について、報告させていただきます。

少し重複いたしますが、4ページをご覧ください。馬事公苑の計画の目的及び内容です。馬事公苑ですが、馬術競技会場及び公園的施設として利用されている馬事公苑について、所有している日本中央競馬会が老朽化した施設の更新を検討していたところ、平成27年2月のIOC理事会において東京2020大会の馬術競技会場（クロスカントリーを除く）として馬事公苑の利用が決定したことを受けて整備を行うこととしております。恒久施設としての改修整備は、現況施設の解体工事後、東京2020大会に向けて実施する第1期工事、東京2020大会後に実施する第2期工事により実施する計画としております。このうち第2期工事については、東京2020大会を目的としたものではなく、日本中央競馬会が独自に実施する事業となっております。

恒久施設の配置計画につきましては、10ページに示すとおりです。青く示しているものは1期工事、赤く示しているものは2期工事で整備する施設となっております。

続いて、21ページに仮設施設の配置計画を示しております。観客席及び照明塔等、仮設施設を整備する計画となっております。

フォローアップの工程につきましては、43ページをご覧ください。まず、全体に関して、こちらの環境アセスでは、第1期工事で整備する事業を対象としておりますが、日影と景観につきましては、第1期工事と第2期工事で影響を分けられないことから、第2期工事で整備する建築物も含め対象としております。大会後のフォローアップ報告は、第2期工事で整備する一部の事業も対象としております。今回、フォローアップ報告その2でお話しする内容につきましては、工事用車両の走行に伴う影響、大気等、騒音・振動、交通渋滞の調査結果及びミテイゲーションの実施状況について報告させていただきます。

まず、大気等についてです。48ページをご覧ください。調査事項といたしましては、先ほど申しあげましたとおり、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大気中における濃度としております。調査時点としましては、工事用車両の走行台数が最大となる平成30年12月10日～16日の1週間としております。また、工事用車両や一般車両の台数につきましては12月11日に調査を行っております。

調査地点といたしましては、50ページに示すとおりです。

フォローアップ調査結果と予測結果との比較を66ページ以降に示します。まず、二酸化窒素の濃度について予測結果とフォローアップ調査結果の比較を表8.1-12に示しております。二酸化窒素の予測結果が年平均であるのに対してフォローアップ調査結果は期間平均値となっているため単純な比較はできませんが、フォローアップ調査における二酸化窒素の期間平均値は予測結果を超過しておりました。また、二酸化窒素に係る環境基準は日平均の年間98%値によって判断されるものであることから環境基準との単純な比較はできませんが、フォローアップ期間中における二酸化窒素の日平均の最大値はいずれの地点においても環境基準を下回っていました。

バックグラウンド濃度の比較については、表8.1-14に示しております。評価書のときと比較して、フォローアップ期間中のバックグラウンド濃度は高いものとなっております。また、断面交通量の比較については、表8.1-15に示しております。No.1～No.3において予測条件よりも減少し、No.4及びNo.5で予測条件よりも増加しております。なお、表8.1-16に示すとおり、計画地を出入りした工事用車両台数の調査結果から、大型車は予測条件よりも十分少なく、各地点においても予測条件より増加していないものと考えております。No.1～No.3において、一般車両を含めた大型車の断面交通量は評価書の予測条件より減少しておりましたが、バックグラウンド濃度が評価書の予測条件より高い値であったことから、フォローアップ調査結果は予測結果を超過したものと考えます。No.4及びNo.5については、一般車両を含めた

大型車の断面交通量は評価書の予測条件よりも増加し、バックグラウンド濃度が予測条件よりも高い値であったことから、フォローアップ調査結果が予測結果を超過したものと考えています。また、今回は簡易法による測定ですので、浮遊粒子状物質の値については調査結果はございませんが、二酸化窒素のフォローアップ調査結果がバックグラウンド濃度よりもやや高い傾向を示したことから、自動車の排気管から二酸化窒素とともに排出される浮遊粒子状物質についても、同年度においてバックグラウンドよりもやや高い値であると考えております。ただし、二酸化窒素のフォローアップ結果が予測結果を大幅に上回ることがなかったことから、浮遊粒子状物質も予測を大きく上回ることはなく、環境基準は下回っていると考えております。なお、大型車の工事用車両台数については、予測条件よりも減少しており、本事業の工事用車両による大気汚染物質の寄与分は低減できていると考えます。

ミティゲーションの実施状況につきましては、戻っていただきまして、59ページの表、また、62ページの写真に示すとおりです。工事用車両の出入口付近に、タイヤ洗浄設備を設置し、土砂・粉じんの飛散防止に努めているほか、災害防止協議会において、工事用車両の過積載を防止するなどの指導を行っております。大気等に関する苦情につきましては、平成30年4月から平成31年1月までに5件ほどございましたが、引き続きミティゲーションの実施に努めることによって、周囲の理解を得ています。

続いて、土壌です。70ページをご覧ください。ミティゲーションの実施状況の報告です。馬事公苑につきましては、北エリアにおいて土壌汚染物質として六価クロム化合物、南エリアについては鉛及びその化合物が確認されています。なお、公和寮エリアについては土壌汚染は確認されていません。これらについては全て適切に搬出されており、北エリアでは要措置区域の全部、南エリアでは形質変更時要届出区域の全部が解除されています。掘削した汚染土壌は、ダンプトラックに積み込み、搬出先である場外の汚染土壌処理施設に運搬されています。

続いて、73ページから生物の生育・生息基盤です。こちらもミティゲーションの実施状況の報告です。

表8.3-2、上から2つ目の箱、モミジ、サクラ、エノキ、クヌギ等の移植については、平成29年4月～6月に実施されており、おおむね良好に生育していることが確認されています。また、下から2段目、植栽基盤の一部については、既に整備を開始しております。これらの整備状況につきましては、引き続き確認を行い、今後のフォローアップ報告書において報告することとしています。



整備状況につきましては、74ページに示すとおりです。

続いて、76ページに生物・生態系のミティゲーションの実施状況を示しております。樹木や植物の移植について示しておりますが、こちらについては、生物の生育・生息基盤と重複するので、割愛させていただきます。

79ページ、緑についても同様です。

続いて、騒音・振動、81ページをご覧ください。騒音・振動の調査事項といたしましては、工事用車両の走行に伴う道路交通騒音及び振動となっております。調査時点は大気と同様の平成30年12月11日の工事用車両の走行時間及びその前後1時間を含む時間帯としております。

フォローアップ調査結果と予測結果との比較を91ページに示します。表8.6-7に示すとおり、No.1及びNo.5は予測結果を2dB以上超過していましたが、No.2～No.4については予測結果と同程度の結果になっておりました。また、No.1及びNo.2は環境基準を満足していましたが、No.3～No.5については超過しておりました。大気的项目でも申し上げましたが、一般車両も含めた大型車の断面交通量はNo.1～No.3で予測条件よりも減少し、No.4及びNo.5で予測条件よりも増加しておりました。ただ、大型車の工事用車両台数に関しては、予測条件よりも減少していて、本事業の工事用車両による騒音レベルの寄与分は予測に比べて低減できていると考えます。

続いて、道路交通振動の調査結果を93ページに示します。昼間の振動レベルについて、No.1及びNo.3は予測結果を超過していましたが、No.2及びNo.4は予測結果と同程度であり、No.5では予測結果を下回っていました。また、夜間の振動レベルについて、No.1～No.3は予測結果を超過していましたが、No.5は予測結果と同程度であり、No.4は予測結果を下回っていました。こちらも騒音と同じになりますが、工事用車両に関しては、予測条件よりも低減できており、本事業の工事用車両による振動レベルの寄与分は抑えられていると考えます。

続いて、景観です。94ページをご覧ください。景観につきましては、緑の整備状況についてミティゲーションの実施状況を報告しております。これにつきましては、先ほどお話ししました生物の生育・生息基盤、生物・生態系と重複しますので、割愛させていただきます。

続いて、96ページ、97ページに自然との触れ合い活動の場のミティゲーションの実施状況を報告しております。97ページ、写真8.8-2に示すように、工事用車両の出入口に交通整理員を配置するなど、自然との触れ合い活動の場へのミティゲーションを実施しております。

続いて、廃棄物のミティゲーションの実施状況を99ページに示します。表8.9-2(1)、一番上の欄です。伐採樹木については、中間処理施設へ搬出し、チップ化によるサーマルリサ

イクルを行っているほか、伐採木を馬術用の障害に利用するなど、転用を進めています。また、その下の欄、建設発生土の一部につきましては、外構部等の埋戻し土に利用したほか、受入基準を満足していることを確認の上、建設発生土再利用施設へ搬出しています。また、下から3つ目の欄、型枠材の転用を行うほか、ごみの分別収集を行うなどゼロエミッションを目指すことで、建設廃棄物の低減を図っています。

実施状況につきましては、101ページの写真に示すとおりです。

続いて、103ページ、エコマテリアルに関するミティゲーションの実施状況です。表8.10-2、上から1段目、再生クラッシュラン、再生アスファルト混合物、再生粒度調整砕石を利用してのほか、混合セメントでは高炉セメントを使用しているなどエコマテリアルの使用に努めております。引き続きこれらにつきましては確認を行いまして、今後のフォローアップ報告書において報告させていただきます。

続いて、交通渋滞です。105ページをご覧ください。交通渋滞の調査事項としましては、工事用車両の走行に伴う交通渋滞の発生または解消等、交通量及び交通流の変化の程度としております。調査時点は、大気、騒音・振動で示したものと同一平成30年12月11日としております。

予測結果とフォローアップ調査結果との比較は、110ページに示すとおりです。既に大気のところでお話ししましたとおり、No.1～No.3で予測条件よりも減少し、No.4及びNo.5で予測条件よりも増加しておりますが、工事用車両による影響は小さかったものと考えます。

交通渋滞のミティゲーションの実施状況につきましては、107ページ、108ページに示すとおりです。工事工程の平準化を行い、工事用車両の集中を避けた施工計画とするほか、工事用車両は極力施工ヤード内に誘導するとともに、災害防止協議会等で周辺市街地での待機や違法駐車防止の徹底について指導を行うなど、ミティゲーションを実施しております。

続いて、交通安全のミティゲーションの実施状況を、112ページ、113ページに示しております。表8.12-2(2)、一番上の欄、災害防止協議会等を通じて、児童の登下校時間帯の通学路においては、特に安全走行を徹底するよう指導を徹底するなど、ミティゲーションを実施しております。

以上で、馬事公苑のフォローアップ報告書(大会開催前その2)の報告について終了いたします。

○柳会長 ありがとうございます。

ただいまの説明について、何か質問はありますでしょうか。

それでは、杉田委員、どうぞ。

○杉田委員 私の担当外のところなのですが、生物・生態系のところで、77ページに、フォローアップ報告書で報告したとおり、日本庭園の池に生息するものを移動したというところで、ミティゲーションの方では「コイ等の魚類は」となっているのですが、実施状況の方ではピンポイントで3種類が書いてあるのですけれども、何か違いはあるのでしょうか。

○オリパラ準備局 内容について、確認いたします。

○柳会長 ほかにいかがでしょうか。

最初に、山本委員、どうぞ。

○山本委員 91ページの工事用車両の走行に伴う道路交通騒音の調査結果の表です。予測結果は工事用車両を新たに付加したときの負荷量がどれくらい増えるかということを出ているわけですが、私の記憶では工事用車両を新たに付加してもあまり変わらなかったような記憶があります。ですから、予測結果は過去の現状プラス工事用車両ということではほとんど変わらないだろうという予測だったわけですが、今回のフォローアップ調査結果はかなり高目に出ているところと余り変わらないところがあるように思います。

とりわけNo. 1やNo. 2は都道ですかね。ですから、低騒音舗装を使って対策をしていることによって結構騒音が抑えられていたという記憶が私にはあります。No. 1については3dB上がっているということですので、考察としては、その予測時点から何年たったか分かりませんが、舗装の劣化が十分に考えられるかなと思います。No. 4やNo. 5は住宅街の中に道路があつて非常に狭いところを通るということですので、最初の時点から環境基準も大幅に超えているということで懸念されていたわけですが、増分としてはNo. 5で2dBとちょっと大き目ですが、少し負荷が結果としては大きかったかなと思います。

今後の考察について、先ほどちょっとおっしゃっていましたが、予測したときの交通量ですね。主として大型車なのですが、それが実際の工事中の大型車の数に比べてどれだけの増加であったかということをお考察していただければいいかなと思います。

以上です。

○柳会長 事務局。

○オリパラ準備局 No. 1及びNo. 2について、道路の劣化なのではないかという御意見、どうもありがとうございました。今回の考察につきましても少し検討したところではありますが、引き続き今後の施設についてもそのような視点で検討をしていきたいと思っております。

No. 3～No. 5、特にNo. 5につきましても、予測していたときの想定台数とフォローアップのと

きの台数が、今、67ページに示しております。表8.1-15、ちょっと見づらくて申しわけないのですが、こちらの台数の中の括弧内に工事用車両の台数を示しております。評価書で想定していたものと、大型車は208台、どの断面にも均等に振り分けておりまして全ての断面で208台を想定していますが、今回、フォローアップ調査では、それが一番多くても144台程度になっているということで、本事業の工事用車両の影響は小さかったのではないかと考えています。

○柳会長 よろしいでしょうか。

山本委員、続いてどうぞ。

○山本委員 道路交通騒音は大体その等価交通量にほぼ比例して変化するので、等価交通量が大きく変われば騒音も大きく変わるでしょうし、大きく減れば騒音も下がるはずなので、基本は交通量の変化を中心に考えればいいかと思います。それで説明できない部分もあるかとは思いますが、今回の結果を見ると、予想に反して大型車がかなり少ない。そういうことではあるのですが、以前もちょっと申し上げたかもしれませんが、フォローアップのところでは、実際に日報等を調べて予想した自動車が工事現場にどれだけ出入りしていたかというものも、予想したものと実現したものと比べていただきたいなと思います。もちろん振り分けは必要だと思うのですが、これだけ見ると、大型車は6台しか走っていないということは、全体にそうだったのかなという思い違いをしてしまうので、このときはたまたまそうだったのかもしれませんが、基本的には本当はその日報をとっていただいて、全体としてどうかという検討をしていただくのがいいかと思います。

とりあえず結果については分かりました。これで了解しました。

○柳会長 続いて、中杉委員、どうぞ。

○中杉委員 専門外のことですが、大気の予測とあれの結果について、若干フォローアップの方が高くなったのは、バックグラウンドもそうだからバックグラウンドの影響だろうと整理されているけれども、この比率を見ると現場の方が割合が高いように思うのですよね。ばらばらになっていけば測定の何かの関係かなと思うのですが、一律にそのようになっているので、単純にバックグラウンドが高いからこうなのかということは少し考察していただく必要があるのだろうと思うのです。

もう一つ、今、山本先生が言われた話にちょっと絡んで、フォローアップ調査は、このような状況になったよということから、どのようにそれを踏まえて対応を考えていくかということをするためにやっているのだと思うのですよね。結果がこうだったから、超えなかった

らよかった、予測が合っていたからよかったという話ではないのだろうと思っているのです。

それでちょっと気になるのは、工事用車両の通行がNo.4のところに集中している。確かに208台は下回っているけれども、144台がここを全部通っている。それが影響しているわけでは必ずしもないけれども、ここでは大型車の数がふえている。この道路は非常にバスなども通って交通量の多いところなので、大気の問題はあれかもしれないけれども、ここら辺のところを少し是正していくことを考えなくてはいけないのではないかと。むしろこのように何でもここに集中してしまったのか。事業者の間の調整がうまくいっていなかったとか、そういうことも少し踏まえて、こういうことを見て考えていただく必要はあるのではないかと。アセスの結果としては、そのように生かしてもらいたいと思います。やむを得ずということならやむ得ずなのですけれども、この辺のこのようなものを見ると、もう少し平準化できないのかなという感じがいたします。

○柳会長 それでは、事業局はいかがでしょう。

○オリパラ準備局 ありがとうございます。

フォローアップは単なるやりっぱなしではなくて、その結果を踏まえてよりよい計画に反映していくのだという御趣旨の御指摘かと思っておりますので、参考にさせていただいて今後の検討に努めたいと思います。

○柳会長 ほかにいかがでしょうか。

千葉委員、どうぞ。

○千葉委員 今日の課題と直接は関係ないのですが、大分前に申し上げたことなのですが、17ページの地図を見ていただきたいのですが、馬事公苑に来るには、北側の小田急の2つの駅、南側の田園都市線の2つの駅、この4つが最寄り駅で、そこからは距離がありますので大抵バスで来ると思うのですが、そのバスプールをつくっておかないとかなり交通面で問題が起きるのではないかとということを大分前に申し上げましたけれども、現在、それはどの程度進んでいるのでしょうか。

○臼井施設調整担当課長 大会時におけるバスということになるかと思っておりますけれども、その辺りについては、今、輸送面、組織委員会等も連携して、アクセシブルルートなども含めまして駅から会場までのルートを検討して、一部ホームページで公表して計画を進めているところではございますけれども、その辺りの大会時の運営につきましては、そういう意味ではただいま検討中ではございまして、もう少しまたまとまりましたらというところで考えてございます。

○千葉委員 バスプールは突然つくれないので、かなり前から準備をしておく必要があると思うので、1年ちょっとですか。その辺の整備をぜひお願いいたします。

○臼井施設調整担当課長 組織委員会に御確認させていただいて、進めさせていただければと思います。

○柳会長 ほか、いかがでしょうか。

それでは、片谷委員、どうぞ。

○片谷委員 先ほどの中杉委員の御指摘の大気の値、調査結果が高い話なのですが、使っている簡易測定が、結構、季節変動といいますか、湿度などそういう気象条件によっても影響を受けやすい方法ですから、その影響である可能性もあるのですね。

そういうことを確認するために一番いいのは、同じ日にそのバックグラウンドのデータを取っている常時監視局に同じ簡易測定のサンプラーを置くのです。そうすれば、その常時監視局の機械とその簡易測定の比較ができますので、いわゆるその測定誤差みたいなものがある程度は見積もれるので、今後、このフォローアップでこういう測定がまだあるのであれば、そういうことも考慮に入れていただくといいだろうということです。これは測定が過大になっている可能性もかなりあると思います。

○柳会長 事務局、ただいまの質問について、よろしいでしょうか。

○臼井施設調整担当課長 今後のフォローアップ調査における測定ポイントについて常時監視局の近くでということだと思いますが、その辺りも含めまして、そのやり方について検討させていただければと思います。御指摘ありがとうございます。

○柳会長 それから、浅野委員は、途中退席されましたけれども、質問があるということですので、事務局でそれを紹介していただけますか。

○東條オリパラアセスメント担当課長 今、御質問というか、コメントというか、（有明アバンススポーツパークの）仮設の観客スタンドについてということでお預かりしております。報告書では、建築基準法の規定に基づいて仮設建築物の建築確認申請を行って、また、許可を受けた上でその手続を経て着工するため、現行の計画で問題はないという見解であることは理解しましたということですが、想定外の揺れに対する追加の配慮は一切しないということなのではないかという御質問です。

もう一点が、いずれにしましても、災害発生を想定した競技開始前の啓発やアナウンスなどの徹底、客席のところの揺れにどう耐えるかなど、具体的にイラストや実写でイメージを示すとともにスタッフ、ボランティアの方々への研修が行われることが必須ではないかと考

えますという御意見をいただいております。

○白井施設調整担当課長 今いただきました御質問に対して、先ほど前回いただきました御質問に対する回答の中で申し上げましたように、地震力の計算についても実施してまいりまして、それについては、地震等の際に安全に逃げられるようになるということも重要でございますので、そういったところを踏まえて設計に生かしていくというところでございます。

2番目の部分につきましても、先ほど御説明しましたけれども、大会運営において、様々な周知を含めまして、避難・誘導體制等を構築していくということも、運営上の中で、今、進めているところでございます。そういったところにも取り組んでいますというところでございます。

○柳会長 時間も押しておりますけれども、ほかに、御意見、御質問はありますか。

よろしいでしょうか。

それでは、議事の3に入りたいと思います。議事の3は「仮設施設について」です。事業計画概要報告書についての報告をお願いいたします。

○東條オリパラアセスメント担当課長 こちらの仮設施設につきましては、昨年12月の評価委員会でも御説明させていただきましたとおり、会場ごとに工事の概要や規模を勘案いたしまして、環境影響評価の項目、選定するかどうかということについて検討を行いまして、その結果、個別施設としての項目の選定はしないとしました会場については、今回、事業計画概要報告書という形で作成させていただいております。今回、11会場について作成いたしましたので、オリンピック・パラリンピック準備局から御報告させていただきます。

○白井施設調整担当課長 それでは、事業計画概要報告書について説明させていただきますけれども、まず、次第のつづりの一番下でございます参考資料をご覧ください。

こちらに現在のアセス手続の進捗をお示ししてございまして、今回、本日の御報告の内容を点線で囲った部分でお示ししてございます。事業計画概要報告書につきましては、1ページ目の▲9施設と裏面の2ページ目の点線で囲まれました▲で示しております2施設、合わせて11施設を御説明いたします。

これらの施設は、4月以降、本格的に整備が進んでいく施設でございまして、工事概要、規模等を勘案しまして、環境影響評価項目の選定に関し検討した結果、個別施設では環境影響評価項目を選定しなかったため、その検討結果をまとめた事業計画概要報告書を作成しまして、御報告するものでございます。

なお、仮設施設のうち、1枚目中ほどのお台場海浜公園につきましては、評価書案を作成す

ることとし、また、図書名を灰色で示しております。残りの仮設施設につきましては、事業計画概要報告書として来年度御報告する予定となっております。

詳細につきましては、引き続き担当から御説明いたします。

○オリパラ準備局 引き続きまして、事業計画概要報告書の内容について御説明させていただきたいと思いますが、時間が押していることもございますので、かなりかいつまんだ御説明になるかと思いますが、その点、どうか御容赦いただければと思います。

まず、事業計画概要報告書をめくっていただきますと、まず、オリンピックスタジアムといったところがございます。

1-1ページをご覧くださいませでしょうか。こちらはオリンピックスタジアムでございますけれども、こちらの会場につきましては、オリンピック及びパラリンピックの開会式・閉会式のほかに、オリンピックの陸上競技、サッカー、パラリンピックの陸上競技の会場として利用される計画でございます。現在、独立行政法人の日本スポーツ振興センターによりまして、御存じのとおり、新国立競技場の整備工事が進められているといった状況でございます。それ以外に、組織委員会が大会期間中に使うための大会のウォームアップ会場やその他の仮設施設を整備することになってございます。このうち恒久施設でございます新国立競技場の整備に係る環境影響評価につきましては、この実施段階環境影響評価を実施しておりますが、この仮設、組織委員会が整備するものにつきましては、対象外としてございましたので、今回、その内容につきまして、この事業計画概要報告書の中で御報告させていただくものでございます。ただ、現時点で組織委員会の仮設整備のうちのウォームアップ会場以外の仮設施設については、現在、検討中という状況でございます。そのため、今回の御報告につきましては、組織委員会が整備する仮設施設のうちのウォームアップ会場のみを対象としていることについて御了承いただければと思います。

次の1-2ページに、位置図を示してございます。こちらの青い点線で囲っているところが、恒久施設でございます新国立競技場の計画地でございます。赤い点線で囲ってございますものが、本報告の対象となっておりますウォームアップ会場の計画地でございます。その他の仮設施設につきましては、現在、検討中ということでございまして、橙色の大きな楕円のオリンピックスタジアム全体としての計画地を今はかなり概略の形で示してございまして、この中で、今、詳細な範囲について検討中ということでございます。

続きまして、1-4ページに、基本的な計画について記載してございます。

1-5ページに、大会中の配置計画のイメージを示してございます。大会時に競技を実施する



のは、日本スポーツ振興センターが整備している新国立競技場となりまして、このエリアの中に観客の方に入っていただく観客エリアを配置する計画でございます。この新国立競技場に隣接した東側に、選手がウォームアップを行うためのサブトラック、投てき練習場を備えたウォームアップ会場を配置する計画でございます。このウォームアップ会場以外の仮施設といたしまして、プレハブやテントなど、今後、そういったものを配置することになるかと思っておりますけれども、その配置の計画については、現在、検討中という状況でございます。そのウォームアップ会場でございますけれども、神宮外苑内の既存の軟式野球場やテニスコート、フットサルコートがございまして、その敷地内に整備する計画でございます。現況では、軟式野球場として利用されているようなエリアでございますので、樹木としては少ないということになってございますけれども、樹木の除去が必要になった場合には、樹木医による樹木診断を行って、移植が可能な樹木については移植を実施することを検討中でございます。

続きまして、1-6ページに工事の内容について記載してございます。現在、新国立競技場の工事を実施しているところでございますけれども、ウォームアップ会場につきましても、今年2019年から工事を実施する計画でございます。工事の内容でございますけれども、既存のテニスコートやフットサルコートがございまして、その一部を撤去して軟式野球場も含めた敷地に盛土を行ってウォームアップ会場の造成を行って、そこにトラック舗装材を敷設するという工事の内容になります。その他、仮施設といたしましてはプレハブやテント等々を配置する計画となっておりますけれども、その計画については現在は検討中でございます。大会後になりますけれども、解体工事というところで、これらの仮施設については全て撤去し、原状回復を行うといったところでございます。工事用車両につきましても、極力、沿道環境に配慮いたしまして、自動車専用道路、一般国道等の幹線道路を利用するという計画でございます。現在、新国立競技場の工事を実施してございますけれども、その工事用車両で、事前評価書の段階ですと1日当たり1,000台近いような台数が発生するという状況でしたけれども、そのような大規模な工事とは全然違うような工事になりますので、そのような恒久施設整備の工事用車両台数は上回らないと見込んでございます。建設機械につきましても、周辺環境に配慮して、排出ガス対策型の建設機械や低騒音型の機械を積極的に利用するというところで考えてございます。こちらにつきましても、大規模な工事ではございませんので、恒久施設部分の建設機械の稼働台数を上回るようなことはないと思っております。

1-7ページに、工事中の廃棄物の処理計画を記載してございます。基本的に大規模な工事で

はございませんので、廃棄物の発生量としてはわずかであると思っておりますけれども、再生利用可能な廃棄物については積極的に再資源化を図るという計画でございます。建設発生土につきましても、場内利用も含めて検討中ですが、仮に場外へ搬出するような場合にあっても、工事間利用や受入基準への適合を確認した上で、再利用センター等に搬出して再利用を図る計画でございます。それから、大会後の解体工事についての廃棄物につきましても、今、可能な限り再利用する計画を検討しているところでございます。

以上のような計画の内容を踏まえまして、1-8ページ以降に、環境影響評価の検討というところで、どのような項目に対して影響が生じ得るのかというところを検討してございます。こちらの1-8ページの表2-1の注釈に記載させていただいているのですけれども、先ほど申し上げたとおり、本施設については恒久施設の環境影響評価につきましては既に実施済みでございますので、こちらの報告書では仮設施設の環境影響のみを対象としてございます。ただ、先ほど申し上げたとおり、仮設施設のうちのウォームアップ会場の計画しか今はまだ固まっていなくて、その他の仮設についてはまだ検討中でございますので、ウォームアップ会場以外のその他の仮設のものにつきましては、また後日、改めて御報告させていただければと思っております。

その結果が1-10ページからになります。こちらは、全項目の中から幾つかかいつまんで御紹介させていただきますと、まず、大気等につきまして、先ほど申し上げたとおり、恒久施設の環境影響評価を実施してございますけれども、そのときの車両台数や建設機械の台数といったものが上回ることはあり得ないだろうと考えてございますので、影響としては非常に軽微だろうと考えてございます。土壌につきましては、ウォームアップ会場を整備するということで、基本的には盛土の工事、盛土として整備するというところでございますので、土壌の攪乱を伴うような土地の造成等は実施しないということでございます。生物の生育・生息基盤、生物・生態系、緑などは共通でございますけれども、こちらの仮設施設の設置工事を行うものなので、大幅に改変するようなものは生じないということと、樹木の除去が必要な場合は移植について検討中であるというところでございます。騒音・振動につきましては、大気等と同様と考えてございます。日影や景観につきましては、仮設施設なので一時的に建設されるものであるため、恒常的に影響を及ぼすものではないと考えてございます。

1-11ページに行ってくださいまして、史跡・文化財でございますけれども、こちら土地の造成等の改変は実施しないというところで、史跡・文化財の状況に変化は生じないと考えてございます。

続いて、1-12ページのところで、安全という項目でございますけれども、こちらにつきましては、組織委員会のアクセシビリティ・ガイドラインに基づいて移動の安全のためのバリアフリー化を図るという計画でございますので、安全性に問題はないと考えてございます。消防・防災につきましては、こちらの計画につきましてはウォームアップ会場を整備するものであるもので、現時点では建築物を設置するものではないという計画でございます。

続きまして、青海アーバンスポーツパークというところでございます。

2-1ページ、目的のところになりますけれども、本会場はオリンピックのバスケットボールの中の3x3という種目がございまして、そちらと、スポーツクライミング、パラリンピックの5人制サッカーの会場として利用される計画でございます。

2-2ページに、位置図を示してございます。位置といたしましては、臨海部の青海地区になります。

2-4ページ、2-5ページに大会中の基本計画を記載してございまして、2-5ページをご覧くださいいただけますでしょうか。計画地内の観客エリアというところに、競技を実施するためのバスケットボール3x3のコート、スピードクライミングのクライミングウォール、5人制サッカーのサッカーコートなどを配置して、その周辺に仮設観客席を整備する計画でございます。水色の運営施設エリアにつきましては、アスリートやメディア関係などの施設として、オープンスペースにプレハブやテントなどの仮設施設を配置するほか、大会関係者用の駐車場などを配置するものがこの運営施設エリアでございます。こちらの会場につきましては、前回と共通でございますけれども、仮設施設の設置箇所の調整などを行って、極力、樹木除去は生じないように配慮してございます。どうしても樹木除去が必要な場合が出てきた場合には、移植が可能な樹木については移植を実施することを検討中でございます。

2-6ページからが工事の概要でございます。こちらの会場につきましても、2019年から工事を実施していく計画でございます。工事の内容でございますけれども、バスケットボール(3x3)コート of 整備については、現況のアスファルト舗装の上にかさ上げをしてフロア材を敷設する。スポーツクライミングのクライミングウォール、クライミングウォールを覆うトラス屋根を設置いたします。5人制サッカーコート of 整備については、現況のアスファルト舗装を切削後、舗装を行って、その上に芝生を敷設するということでございます。それから、仮設観客席、ユニットハウス、プレハブ、テント、コンテナ、トイレ等々仮設施設がございまして、それらを設置して設備工事等を行う計画でございます。解体工事につきましては、先ほどと同様に、全てを撤去して現状を回復するという計画でございます。

2-8ページから環境影響の検討結果が記載されてございますが、基本的にオリンピックスタジアムで御説明したところと同様でございますが、何点か御紹介させていただきますと、土壌でございます。先ほどのオリンピックスタジアムですと、土地の造成を行う計画はなかったのですけれども、こちらの青海アーバンスポーツパーク、後ほどこれから御説明していく他の会場もそうでございますけれども、会場整備に伴いまして一部の土地の改変を行うところもございます。そういったところにつきましては、まずは計画地に有害物質の取扱事業場が存在した履歴の確認を行いまして、まず、存在した履歴がないといったところについて確認したところでございます。当然土地の改変が生じることになりますので、関係法令であります東京都の環境確保条例や土壌汚染対策法などといったものの適用を受ける場合もございますので、それらの手続として、今後、適切に対応していくといったところでございます。それから、工事中に土壌汚染が新たに確認された場合には、速やかに法令にのっとった対応をしていく計画でございます。

2-9ページ、消防・防災のところでございます。先ほどのオリンピックスタジアムは建築物が今のところはないという計画でございましたが、こちらの青海アーバンスポーツパークを初め、仮設観客席等々の仮設建築物を建築していくような会場がございますので、その際には、建築基準法第85条第5項の規定に基づいて、建築許可申請を行って、許可を受けた上で工事に着手するというところでございます。許可の要件につきましては、冒頭、御説明があったとおり、特定行政庁による安全上、防火上、衛生上の内容に基づいて許可をいただくところになってございます。

続きまして、大井ホッケー競技場でございます。

3-1ページに、目的のところでございます。こちらは、オリンピックのホッケーの会場として利用される計画でございます。こちらの大井ホッケー競技場につきましても、恒久施設整備に関する環境影響評価については実施済みでございます。

大会中の配置計画は、3-5ページをご覧くださいませでしょうか。大会時には、東京都が整備を進めている恒久施設であります、メインピッチのピッチ1、サブピッチであるピッチ2と書かれているところです。そちらで競技を実施する予定でございます。それぞれ、ピッチ1、ピッチ2に観客エリアを配置して、仮設観客席を整備する計画でございます。その周辺にいろいろなアスリートやメディア関係等々の運営施設エリアといったものを配置する計画でございます。こちらの会場なのですけれども、同様に樹木除去の本数はなるべく減らしているという配慮をしているところがございますけれども、既存樹木の一部については、大会後に極

力現状復旧（復植）を行う計画でございます。

工事の内容が3-6ページでございます。こちら、今、恒久施設の整備の工事を進めているところでございますけれども、仮設施設につきましても今年から工事に入っていく計画でございます。施工方法の内容につきましては、こちらはどの会場もほぼ共通になってございまして、仮設観客席やユニットハウス、プレハブ、テント、コンテナ等々を設置するところと、大会後にはそれを原状回復するという工事になります。

環境影響評価の検討結果については割愛させていただいて、続きまして、海の森クロスカントリーコースでございます。

4-1ページになります。海の森クロスカントリーコースにつきましては、オリンピックの馬術、総合馬術のクロスカントリーの会場として利用される計画です。現在、組織委員会におきまして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、障害物設置などの工事が進められております。今後、それ以外の仮設施設を同じく組織委員会が整備するところがございます。芝コース、ウォームアップエリア、障害物設置に関する環境影響評価については、こちらにも既に実施済みでございます。

大会中の計画は、4-5ページでございます。観客エリアと書かれてございますところには、距離が約6キロ、幅員約15メートルの芝コース、約5,300㎡程度のウォームアップエリアを配置する計画でございます。それから、この芝コースの周囲に、こちらの会場は立ち見での観戦スペースが主になりまして、そういった観戦スペースのほか、若干ですけれども、仮設観客席も配置するという計画でございます。ですから、運営施設エリアのところについては、水色で囲っているところがございますけれども、こちらの施設については一部隣接する海の森水上競技場と共有するような計画でございます。樹木につきましては、海の森公園の中ということもございまして、計画地内の移植等により影響を最小限とする計画でございます。

4-6ページに工事計画でございます。こちらは、芝コースやウォームアップエリアなどの工事について、今、実施中でございます。その他の仮設につきましても、今年から工事に入っていくという計画でございます。施工方法の概要につきましては、割愛させていただきます。

続きまして、海の森水上競技場でございます。

こちらが、5-1ページでございます。こちらは、オリンピックのボート、カヌー（スプリント）、パラリンピックのボート及びカヌーの会場として利用される計画です。現在、東京都により恒久施設の整備が進められており、そちらの恒久施設につきましては、環境影響評価を実施済みというところがございます。

大会中の配置の計画は、5-5ページでございます。大会時に競技を実施するのは、こちらの図面と言う東西水路という水路の中になります。その水路に面して観客エリアを配置して仮設観客席を整備する計画でございます。こちらの会場につきましては、樹木除去は生じない計画としてございます。

5-6ページの工事の内容でございますけれども、こちらも、今、恒久施設の整備の工事を進めているところでございます。それに合わせまして、仮設施設の工事につきましても今年から工事に入っていく見込みでございます。

続きまして、カヌー・スラロームセンターになります。

6-1ページをご覧くださいませでしょうか。こちらの会場は、オリンピックのカヌー（スラローム）の会場として利用される計画で、現在、東京都により恒久施設の整備が進められているところでございます。

大会中の計画が、6-5ページに配置計画を示してございます。大会時に競技を実施するのは、今、図面上で競技コースと書いてございます。こちらを、今、東京都で恒久施設として整備を進めているところでございまして、その南側に観客エリアを配置いたしまして、仮設観客席を整備する計画でございます。こちらの会場につきましても、樹木除去については生じない計画となっております。

6-6ページに、工事の概要を記載してございます。こちらも、恒久施設の工事につきまして、現在、工事を進めているところでございます。仮設施設につきましても、今年から工事に入っていくことを見込んでございます。

続きまして、夢の島公園アーチェリー場になります。

7-1ページをご覧くださいませでしょうか。こちらの会場の目的でございますけれども、オリンピック及びパラリンピックのアーチェリー会場として利用される計画でございます。現在、こちらの会場も、東京都によりまして、恒久施設として様々なスポーツ機会の提供をする施設として活用する、大会中は予選会場として使われるところなのですけれども、そういったところを、今、整備しているところでございます。

7-5ページに、大会中の配置計画を示してございまして、決勝会場と言われているところが観客エリアで、その他運営施設エリアを配置する計画でございます。

7-6ページに、工事計画の概要を示してございますが、こちらはほとんど他の会場と同様でございますので、割愛させていただきます。

続きまして、東京アクアティクスセンターでございます。

8-1ページからになりまして、こちらはオリンピックの水泳の会場として利用されまして、こちらも、現在、東京都で恒久施設の工事が実施されているところでございます。

8-5ページに配置計画を示してございまして、恒久施設のところに観客エリアを配置いたしまして、その他のところに運営施設エリアを配置するという計画でございます。

ちょっと駆け足になって非常に恐縮でございますが、続きまして、東京辰巳国際水泳場になります。

9-1ページでございます。こちらの東京辰巳国際水泳場ですけれども、こちらは既存施設として既に活用されている施設でございまして、こちらをオリンピックの水泳（水球）の会場として利用する計画でございます。位置は、東京アクアティクスセンターのすぐ隣になります。

9-5ページのところに配置計画を示してございまして、こちらは、既存施設のところに観客エリアを配置いたしまして、その他に運営施設エリアを配置する計画でございます。

工事の内容といたしましては、こちらは既存の施設ということもございまして、既存の施設の内装を改修するような工事についても実施する計画でございます。

続きまして、10-1ページ、釣ヶ崎海岸サーフィンビーチというところでございます。こちらは、千葉県九十九里浜に位置しているのですけれども、既に国際大会なども開催されているようなサーファーが訪れる海岸でございまして、オリンピックのサーフィン会場になります。

その裏のページに位置を示してございまして、九十九里浜のちょうど南側のほうになります。

こちらの大会中の配置計画が10-6ページになりまして、サーフィンですので、海側で競技を実施するのですけれども、そこに隣接した砂浜のところに観客エリアを配置いたしまして、立ち見での観戦となります。こちらは、樹木除去については生じないという計画でございます。

最後になりますけれども、陸上自衛隊朝霞訓練場でございます。

11-1ページでございます。朝霞訓練場は、陸上自衛隊の敷地内に位置する施設です。こちらの訓練場は、前回の1964年大会でもライフル射撃競技が行われてございまして、今回も同じ競技として使用する計画でございます。

11-2ページに位置を示してございまして、和光市駅や朝霞駅などから近くになります。

大会中の配置計画が11-6ページでございまして、観客エリアには競技を実施する射撃場や仮設観客席を整備するといったところでございます。こちらの会場についての樹木については、極力、現状復旧を図るという計画でございます。

最後の方は非常に駆け足になってしまいましたが、説明は以上でございます。

○柳会長 ありがとうございます。

それでは、ただいまの説明について、何か質問はありますでしょうか。

それでは、中杉委員、どうぞ。

○中杉委員 水質については大部分のところ下水道に排水してやるから大丈夫だと、それで結構だと思うのですが、3カ所だけ下水道がないところがあって、そこも軽微なあれなので余り問題はないかと思えますけれども、海の森の2つですね。クロスカントリーと水上競技場、それから、釣ヶ崎海岸サーフィンのところなのですが、特に釣ヶ崎海岸の場合は海辺ですよ。余り大きな工事はないと言いながら、そのときに濁りなどが流れないように、あるいは建設廃棄物などをどのように置いておくかにもよりますけれども、そういうところは十分に注意していただくことが必要だろうと思います。評価としてはこれで結構だと思いますけれども、そこら辺のところは配慮していただくことをお願いしておきたいということでございます。

○柳会長 ありがとうございます。

ほかにいかがでしょうか。

それでは、平手委員、どうぞ。

○平手委員 全体を見ますと、基本的に恒久施設と比べてみると工事用車両の台数や建設機械の稼働台数がわずかであるということで、ほとんど影響はないという内容のものがちりばめられているという印象で、果たして本当にそうなのかというのは、少ないということは想像できますけれども、ほとんど影響がないと言い切れるのかということになると、多少ちょっと気になるところはあります。

その記述がずっと続いているだけでしょうけれども、例えば、釣ヶ崎海岸サーフィンビーチのところでも同じような表現ですね。恒久施設と比べてと、「これまでの恒久施設の整備工事」と書いていますが、ここは恒久施設があるようには思えないので、要するに、単純に同様の記述だけでやっているのではないかという疑いを持たれるので、その辺はちょっと御説明いただければありがたいのですが。

○柳会長 事務局、いかがでしょうか。



○オリパラ準備局 釣ヶ崎の記載のところについて少し回答させていただくと、「これまでの恒久施設の整備工事」と書かせていただいております、ちょっと表現は分かりづらいのかもしれないのですが、これも実施段階環境アセスメントの対象とした恒久施設整備ということで「これまでの」と記載してございましたが、ちょっと分かりづらかったかもしれません。申し訳ございませんでした。

○柳会長 それでは、最後に、議事の4「その他」に移りたいと思います。全体計画・競技アセス等について、説明をお願いします。

○東條オリパラアセスメント担当課長 済みません。時間も押しておりますけれども、全体計画・競技アセス等について、説明させていただきます。

初めに、ざっとになりますけれども、今、大体恒久施設の会場整備のアセスメントについてはおおむね一段落をしているということがございますので、まず、オリンピック・パラリンピック準備局から、恒久施設の整備状況について御説明を簡単にさせていただきたいと思っております。

○臼井施設調整担当課長 大会時の競技会場としてだけではなく、大会後に体育・スポーツ及びレクリエーションの普及、振興を図り、都民の心身の健全な発達に寄与する体育施設として利用される、東京都の整備する恒久施設について、アセスの手續においてこれまでこの評価委員会で御議論いただいて参りましたところでございます。このようなレガシーとしても意味のある施設の整備に関し、専門的かつきめ細かに審議していただいた結果、大会準備の面に加えまして、都民が長く利用できる体育施設の整備が進んできた、そのことにつきまして、まず、この場をお借りしまして御礼を申し上げたいと思っております。本当にありがとうございます。

プロジェクターをご覧いただければと思うのですが、今、表示されましたところが、2020大会の競技会時の配置について、1964の東京大会のレガシーを受け継ぐヘリテッジゾーンと都市の未来を象徴する東京ベイゾーンの2つのゾーンから構成されております。

次のページに移っていただきますが、ここであらかじめ申し上げますけれども、今後、これからの資料の写真は、全て平成30年12月末、2018年12月末時点のものでございます。

まず、東京アクアティクスセンターでございますけれども、こちらは、現在、2017年4月から本体工事を開始しまして、スタンド鉄骨工事などを実施しているところでございます。

次に、海の森水上競技場でございますけれども、こちらは、現在、締切堤や水門施設、あるいはさらにグランドスタンドや艇庫棟などが、写真のとおり、ちょっと見えにくいのでご

ございますけれども、写真の右側のほうの辺りに建ち上がってきておりまして、現在、外装、内装及び建物周辺の外構工事が進んでいるところでございます。

続いて、有明アリーナでございますが、こちらは大会時にバレーボールの会場となるところでございますけれども、北側が右側になっているのですけれども、南側から、順次、躯体工事と屋根工事を実施しているところでございます。

続きまして、カヌー・スラロームセンターでございますが、こちらは新しく整備される日本初の人工スラロームコースでございますが、主な施設としては200メートルの競技コースや水流をつくり出すポンプ施設などがございまして、こちらのカヌー・スラロームセンターにおける整備なのですけれども、管理棟の工事について昨年10月に受注者の経営破綻により工事を一時中断しておりましたけれども、本年1月に新たな受注者の工事契約を行いまして、後ほど御説明する予定ではございますが、管理棟については、当初、本年5月末に完成予定であったものの、一時中断したことから完成予定は本年12月となっているところでございます。その他の競技コースは、予定どおり5月末に完成する予定でございます。

続いて、大井ホッケー競技場でございますけれども、こちらの写真がメインピッチの工事現場の写真になっておりまして、2018年1月より工事を開始しまして、現在、躯体工事、フィールド工事等を実施中で、2019年6月の竣工に向けて順調に進んでいるところでございます。

続いて、アーチェリー場でございますけれども、写真は予選会場の工事現場の写真でありますけれども、予選会場に係る工事については、先月、完了を迎えたところでございます。

有明テニスの森について、有明テニスの森公園施設についてもテニスコートやクラブハウスのインドアコートなどを整備しているところでございまして、こちらの有明テニスの森につきましても、昨年10月に、工事受注者の経営破綻により、コートエリアについては一時中断しておりましたけれども、本年1月に契約を行いまして、来年3月に完成予定となっているところでございます。

非常に雑駁な説明ではございましたけれども、会場の整備状況については以上でございます。

○東條オリパラアセスメント担当課長 そうしましたら、資料5をご覧くださいませでしょうか。

こちらは、概略的に、その後でまた全体計画のお話もさせていただくのですけれども、まず、資料5で他の関連する計画等の動きを時系列でお示しして、お話しさせていただきたいと思っております。

まず、一番上の東京都政策という欄をご覧くださいませうか。真ん中ら辺りに「2020年に向けた実行プラン」とございます。今、都はこの実行プランの期間中になります。先日の第1回定例会でも、知事の施政方針演説で、この実行プランの推進はSDGsの達成につながるというお話もございまして、オリパラのこの環境アセスは都の取組の一環として行うものもございます。一番下に、組織委員会の持続可能性運営計画とございます。この計画の中でも、冒頭の基本的な考え方というところでSDGsとの関わりが大きいという旨が記載されておりました、オリンピック・パラリンピックのアセスメントはこの運営計画も踏まえて行うものになります。右上のところに「新たな長期計画」と薄い表記でありますけれども、新たな長期計画については年内を目途に策定していくという計画がございます。

それでは、再度、スライドをご覧くださいませうか。今、申し上げた組織委員会の持続可能性運営計画の中で、もしちょっと見にくければ、お手元にもその運営計画第2版という参考資料がございますので、そこの4ページ辺りを見ていただければと思うのですが、タイムラインが載ってございまして、そのタイムラインでは、今月3月26日に第1回目の進捗状況報告書が出るというスケジュールになっております。ここでオリンピック・パラリンピックのアセスメントの話も提供させていただき予定でして、そのオリパラアセスの目的・意義、また、評価委員会でこのように専門的見地から御審議いただきながら恒久施設の整備が順調に進んでいるという旨や、評価委員会の開催実績、図書の公表状況等を一覧で載せているものになります。

最後に、今後の競技や全体計画アセスのスケジュール、また、アセスの知見をスポーツを通じた東京の発展に生かすという旨を述べております。この3月に出る報告書は、英語版も公表される予定になっております。また、公表され次第、メール等でお知らせさせていただきたいと思っております。

○白井施設調整担当課長 続いて、資料6の説明に移らせていただきますけれども、12月25日の評価委員会におきまして使用した資料でございまして、資料に修正を加えましたので説明させていただきますが、資料6の1枚目と2枚目をあわせてご覧いただければと思っております。

まず、表中の訂正なのでございますけれども、対象の競技の時点を分かりやすくするために、競技のところで開催中という記載と、会場について開催前・開催後というところを記載してございまして、開催前・開催後を記載して、これまで個別の会場でアセスをしている旨を記載してございまして、

次に、表の下の説明をご覧いただきたいのですが、青字の部分が修正箇所となっております。①については、屋外敷地内競技のため、会場（開催中）と同様の扱いとするとしておりまして、対象となる競技のカヌー・スラロームについては、競技では対象としませんが、個別の会場のカヌー・スラロームセンターとしてアセスを実施してきておりますので、ここでの修正をこのようにしているところでございます。次に、③ですけれども、特筆すべき事項や対応については、特記事項とする等配慮することを追記しておりまして、そういった旨を記載してございます。次に、⑦ですけれども、レガシーの取組の効果については別途という記載を新たに加え、先ほど資料5に記載がありましたような都の施策の結果の報告などで実績を確認する予定であることを追記しているところでございます。

資料6の説明は以上になりますけれども、続いて、全体計画で扱う範囲について、現時点での検討状況を、資料7を用いて説明させていただければと思います。

こちらの資料は、まず、表の上部の灰色のところでございますが、一番左に項目の列を記載してございまして、その次の列には、指針における評価の対象、評価の指標、その次が調査計画書時点の予測事項、影響要因、さらにその次には評価書案といった形で、左から順にこれまでの整理が時系列で流れる形で記載してございます。

表中の一番上の項目である大気等の行をご覧ください。現時点の検討状況として、評価書案のところを見ていただければと思うのですが、予測事項、影響要因は調査計画書時点と変わらず、大気等の状況の変化の程度、開催中の大会の運営を考えているところでございます。

次に、予測地域ですが、ヘリテッジゾーン及び東京ベイゾーンを中心とした範囲を考えており、表の下の予測地域の説明もあわせてご覧いただければと思いますが、大気等につきましては、競技会場が集中するエリアにおいて影響が顕著になると考えておりますため、競技会場が集中する都内のヘリテッジゾーン及び東京ベイゾーン、先ほどご覧いただいた、今、プロジェクターでも映っておりますけれども、そういったゾーンを中心とした範囲で捉えることを考えております。あと、この表の下の予測地域の説明で、全体計画では5つのパターンを想定しておりますけれども、評価項目ごとに大会の運営等による影響を考えますと、予測地域の範囲が異なってくると考えておりまして、運営等が影響を及ぼし得る範囲であったり、開催都市としての施策等が及ぶ範囲であったり、項目ごとに捉えるべき予測地域を検討しまして、その地域を設定しております。

表に戻っていただきまして、大気等の評価の指標をご覧ください。関係車両の走行に伴う

大気等に及ぼす影響が事業者の実施可能な範囲で低減されていることとして、事業者の取組を定性的に評価することを考えております。

続いて、1枚めくっていただきまして、表中の一番上の項目になりますが、全体計画の社会経済項目、スポーツ活動をご覧ください。現時点の検討状況では、評価書案のところをご覧くださいいただければと思いますけれども、予測事項は、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として整備することを考えております。影響要因は、開催前から開催中にかけて連続的に取り扱うことが適切と考えられることから、「事前」について見直しを行い、2013年の大会招致決定後から大会開催年である2020年の招致・PR活動を考えております。次に、予測地域ですが、東京都内を考慮して、スポーツ活動につきましては開催都市としての都の施策が及ぶ範囲で捉えることを考えております。次に、評価の指標ですが、都民等のスポーツ活動の参加について、事業者の実施可能な範囲で貢献することとして、事業者の取組を定性的に評価することと考えております。

続いて、もう一枚めくっていただきまして、こちらは競技について示したものになります。上段の表が陸域の競技、下段の表が海域での競技になっております。上段の表中、一番上の項目になりますが、陸域の大気等をご覧くださいと、指針を踏まえて、予測事項はアスリートへの影響の程度、影響要因は開催中の競技の実施としております。調査計画書時点ではそのようになっておりましたが、現時点の検討状況では、予測事項、影響要因は、調査計画書時点とは変わらず、アスリートへの影響の程度、開催中の競技実施を考慮しております。次に、予測地域ですが、競技の実施が影響を及ぼし得る範囲として、競技実施エリアの範囲を考慮しております。次に、評価の指標ですが、大気等に係るアスリートへの影響が事業者の実施可能な範囲で低減されていることとして、事業者の取組を定性的に評価することを考えているところでございます。

資料7の説明については以上になりますが、大会運営に関する計画については、現時点で組織委員会が調整を重ねている状況でございまして、引き続き組織委員会を始め関係者と調整してまいります。

資料8がございまして、資料8をご覧くださいてもよろしいでしょうか。

先ほど御説明したとおりでございますけれども、カヌー・スラロームセンターについて、2019年5月までの工事工程としていたところを、工事を一時中断しておりましたので、工事を再開しておりますけれども、管理棟の工事が2019年12月まで延長することになっております。

説明は以上になります。

○柳会長 ありがとうございます。

本日は、ちょっと時間がないので、質疑応答については次回に回させていただければと思います。その他の内容についての質疑応答は次回ということでお願いいたします。

それでは、これもちまして、本日の評価委員会は終了させていただきます。

(午後0時30分閉会)