

令和元年度第10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

令和2年1月20日（月）  
都庁第二本庁舎31階特別会議室24

(午後3時29分開会)

○東條オリパラアセスメント担当課長 それでは、少し定刻には早いのですが、皆さんおそろいいただきましたので、始めさせていただきます。

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。

ただいまから、令和元年度第10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。

始めに、評価委員会を公開で行うことについてでございますが、評価委員会の設置及び運営に関する要綱第6条の規定に基づき公開とさせていただきます。

傍聴の方は本日、いらっしゃらない形になっております。

本日は会議次第でございますとおり、議事1「有明体操競技場ほかについて ・フォローアップ報告書の報告」、議事2「仮施設について ・事業計画概要報告書の報告」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。

○柳会長 分かりました。

それでは、本年もよろしく願いいたします。

議事に従って、進めてまいります。

議事1「有明体操競技場ほかについて」です。フォローアップの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 本日、御報告いたしますフォローアップ報告書につきましては、有明地区で整備が進められてきました5会場を1冊の図書にまとめた形になっております。

内容的には、主に平成29年8月に評価書及びフォローアップ計画書を公表いたしました、有明体操競技場の大会開催前報告が中心となっておりますが、有明地区につきましては図書の表紙でございます5会場、「有明体操競技場」、「IBC/MPC」、「有明アーバンスポーツパーク」、「有明アリーナ」、「有明テニスの森」の5つの会場の工事が近接して行われておりまして、これらの工事に係る車両の走行に伴う「大気等」、「騒音・振動」、「交通渋滞」に関する影響につきましては、複合的に予測評価を行ってきておりますので、今回もこれらの3項目につきましては、「有明地区の工事用車両」としてまとめて整理をしてございます。

こうした関係で、この5つの会場の報告書の一つの図書といたしまして、1月14日に公表をしておりますので、オリンピック・パラリンピック準備局の方から御報告をさせていただきます。

ます。

○大塚設備調整担当課長 それでは、有明体操競技場ほか4カ所のフォローアップ報告書、大会開催前につきまして説明いたします。

「有明体操競技場」、「IBC/MPC」、「有明アーバンスポーツパーク」、「有明アリーナ」、「有明テニスの森」の5施設につきましては、令和2年1月14日にフォローアップ報告書（大会開催前）を環境局長に提出してございます。

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。

○オリンピック・パラリンピック準備局 では続きまして、フォローアップ報告書の内容について御説明をさせていただきます。

まず、表紙をお開きいただきますと、「はじめに」というところがございます。

今、御報告させていただいたとおり、有明地区におきましては整備が進んでおります「有明体操競技場」、「IBC/MPC」、「有明アーバンスポーツパーク」、「有明アリーナ」及び「有明テニスの森」の5施設につきまして、近接をしているということから工事用車両については「大気等」、「騒音・振動」、それから「交通渋滞」、この3項目については共通のフォローアップという形で、この図書の方にまとめてございます。

まず、5ページをお開きいただければと思います。

今、御説明いたしました5つの施設がこの「計画地位置図」という形で、示させていただきます。有明地区に、比較的近接して各施設が整備されているところでございます。

7ページをお開きいただければと思います。

「工事用車両」につきまして、各施設からの工事用車両の台数の合計の推移ということで、中段のグラフに示させていただきます。後ほど御説明いたしますが、2019年6月の段階でピークになるということで、この時点を目途に調査を行ってございます。

9ページをお開きいただければと思います。ここからが、各施設の計画概要についてまとめているパートとなっております。

まずは、「有明体操競技場」でございます。13ページをお開きいただければと思います。

中段のところに「本体建物及びウォームアップ棟の概要」という形で、入れさせていただきます。表の中、括弧書きが書いてございますけれども、「本体建物」の「延床面積」、「最高高さ」、「ウォームアップ棟」の「建築面積」、「延床面積」、これらにつきましては設計の進捗に伴いまして、評価書時点より見直しを行いまして若干、縮小したものとして整備をしているところでございます。

16ページをお開きいただければと思います。これが有明体操競技場、昨年12月の時点の外観写真でございます。ほぼほぼ、建物は出来上がっているというところでございます。

30ページをお開きいただければと思います。ここから「IBC/MPC」に関する計画の目的、及び内容についてを記載させていただいてございます。

33ページをお開きいただければと思います。IBC/MPCにつきましても、有明体操競技場と同様に計画の進捗に伴いまして、評価書時点では計画していましたH設備架台、この設置は実際には実施されなかったというところになってございます。

40ページから「有明アーバンスポーツパーク」について記載させていただいてございます。

47ページをお開きいただければと思います。有明アーバンスポーツパークの「工事工程」でございます。

この表4.4-1の中で、ほぼ中央のところ、これが今2020年1月の時点でございます、今は「その他仮設工事」に入っている状況でございます。

52ページから「有明アリーナ」につきましても計画の目的、及び内容についてを記載させていただいてございます。

59ページに外観のイメージ図を掲載してございます。

今の時点で、有明アリーナの外観は、ほぼほぼこのような形で整備ができているという状況でございます。

76ページから「有明テニスの森」の計画の目的、及び内容についてを記載させていただいてございます。

89ページに工事工程の全体工程表を示させていただいてございます。表4.6-3「全体工事工程」の中で、2020年1月の時点では工事は完了しているという状況になってございます。

続きまして、フォローアップ調査の結果について、御説明をさせていただきます。ページがちょっと飛びますけれども、127ページをお開きいただければと思います。

まず、「有明地区の工事用車両」という形で、先ほど来申し上げております「有明体操競技場」、「IBC/MPC」、「有明アーバンスポーツパーク」、「有明アリーナ」及び「有明テニスの森」の工事用車両の影響についてを整理させていただいております。

まずは、「大気等」についてです。

128ページに調査事項等をまとめてございます。

大気等に関しましては、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いうこと、調査事項として挙げております。

調査の期間としましては2019年6月6日から、6月12日の7日間としてございます。

調査地点についてでございますが、次の129ページに地点図を入れてございます。図中「No.1」という地点で調査を行ってございます。

調査としましては、二酸化窒素については簡易法（PTI0法）による調査を行ってございます。浮遊粒子状物質につきましては、既存資料並びに工事用車両台数の整理による方法としてございます。

130ページをお開きいただければと思います。「調査結果」でございます。

上段の表8.1.1-3に調査結果を示してございます。期間平均値としては、二酸化窒素0.028ppmという値になってございます。7日間の1日平均値の最高値は6月6日の0.044ppmという形でございます。

132ページをお開きいただければと思います。「工事用車両の状況」について示してございます。

表8.1.1-6に「工事用車両調査結果」を示してございます。各施設の出入口で計測した値でございまして、16時間の交通量となっております。5施設の合計としましては、大型車791台、小型車1,646台の合計2,437台となっております。

136ページをお開きいただければと思います。表8.1.1-8が、断面交通量の調査結果となっております。

同じく16時間の交通量で示してございまして、大型車の合計台数としましては4,691台、小型車としては9,398台、合計14,089台という値になってございます。

137ページをお開きいただければと思います。予測結果とフォローアップ調査結果と比較を行ってございます。

まず、二酸化窒素の平均値でございますが、表8.1.1-9に示しておりますとおり、予測結果としましては0.026ppmないし0.027ppmでございました。

これに対しまして、フォローアップ調査結果、これは7日間の平均的な数字でございまして、必ずしも比較できるものではございませんが、0.028ppmというところで、若干予測結果の値を上回っているところでございます。

その下段、表8.1.1-10に98%値の比較を行ってございます。

これにつきましても、フォローアップ調査結果は7日間の値でございまして、1日平均値の最大値で比較をさせていただいてございます。

予測結果としましては0.047ppmないし0.048ppmでございまして、フォローアップ調査結果

0.044ppmという形になってございます。値としましては、予測結果を下回るというような形になってございます。

138ページをお開きいただければと思います。下の表8.1.1-12に、断面交通量の比較結果を示させていただきます。

評価書におけます断面交通量は、13,906台。フォローアップ調査におけます断面交通量は14,089台と、フォローアップ調査におけます断面交通量が若干上回るような形になってございます。

ただし、表の中、括弧の中に書いております数字が、工事用車両の台数でございまして、評価書におけます断面の工事用車両、461台に対しまして、フォローアップ調査結果は222台という形になってございます。

139ページをお開きいただければと思います。表8.1.1-13に、各施設の出入りをします工事用車両台数の比較を示させていただきます。

5施設の合計で見ますと、評価書では1,550台。これに対しまして、フォローアップ調査結果は2,437台と大幅に台数は増加してございます。

特に、「IBC/MPC」、それから「有明テニスの森」のフォローアップ調査結果の値が、評価書に比べて大きなものとなっております。

そのうち、有明テニスの森につきましては、かなり増加率が大きいものとなっておりますけれども、こちらは工事工程がずれ込み、仕上げ、設備工事、外構工事が行われていたことによりまして、評価書において設定した台数を大幅に上回ったものと考えてございます。

各施設の出入口におけます工事用車両台数につきましては、増加してございますけれども、先ほど述べましたとおり、断面の調査地点を通行した工事用車両は評価書で設定した台数を下回るものとなっております。

これは、湾岸道路の使用など走行ルートを事前指導したことにより、このような結果になったものと考えてございます。

したがいまして、本工事におけます工事用車両の走行が交通量増加に与えている寄与は少ないものと考えてございます。

浮遊粒子状物質につきましては、フォローアップ調査地点におけます断面交通量が、評価書において設定した断面交通量と同程度、若干上回っているところから考えますと、二酸化窒素と同様の傾向を示すものと考えられます。

以上のことから、工事用車両の走行に伴い、二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の大気中の濃

度に著しい影響はないものと考えてございます。

140ページをお開きいただければと思います。「騒音・振動」でございます。

「調査事項」は工事用車両の走行に伴う道路交通騒音と、道路交通振動としてございます。

調査の時期としましては、2019年6月6日の6時から22時までの16時間としてございます。

調査地点につきましては、先ほど御説明いたしました大気等と同様、一地点としてございます。

141ページをお開きいただければと思います。「調査結果」でございます。

道路交通騒音につきましては、平日67 dBというところで観測をしてございます。道路交通振動につきましては、昼間40 dB、夜間37 dBという値になってございます。

142ページをお開きいただければと思います。予測結果とフォローアップ調査結果との比較を行ってございます。

騒音レベルの予測結果は67 dBでありまして、フォローアップ調査結果は67 dBでございます。したがって、フォローアップ調査結果は予測結果と同程度であったということでございます。また、フォローアップ調査結果は環境基準を下回る値になっておりました。

以上のことから、工事用車両の走行に伴い、道路交通騒音に著しい影響はないものと考えてございます。

143ページをお開きいただければと思います。工事用車両の走行に伴います、道路交通振動の結果でございます。

振動レベルの予測結果は昼間42 dB、夜間38 dBでありまして、フォローアップ調査結果は昼間40 dB、夜間37 dBであり、フォローアップ調査結果は予測結果と比べて同程度であったと考えております。また、フォローアップ調査結果は、規制基準値を下回っております。

以上のことから、工事用車両の走行に伴い、道路交通振動に著しい影響はないものと考えております。

144ページをお開きいただければと思います。「交通渋滞」についてです。

「調査事項」は、工事用車両の走行に伴う交通渋滞の発生または解消など、交通量及び交通流の変化の程度としました。

調査時期は2019年6月6日としております。

145ページをお開きいただければと思います。「調査結果」でございます。

先ほど、大気などの項目で御説明したとおりでございますけれども、工事用車両の走行に伴います交通量の調査結果、出入口でございますが、大型車は791台、小型車は1,646台の合

計2,437台でございました。断面交通の方では大型車4,691台、小型車9,398台の合計14,089台でございました。

146ページ、予測結果とフォローアップ調査結果の比較を行ってございます。

大気等で御説明したとおりでございます。

各施設の出入口におけます工事用車両台数、これは増加していたものの調査地点を通行した工事用車両台数は、評価書で設定した台数を下回ってございました。これは、湾岸道路の使用など走行ルートを事前指導したことによるものと考えてございます。

調査地点を通過した工事用車両台数は、評価書で設定した台数を下回っており、工事用車両台数も含めた断面交通量は、評価書と同程度であったことから、本工事における工事用車両の走行が交通量増加に与える影響は少ないものと考えております。

したがって、工事用車両の走行に伴い、交通渋滞の発生や交通流に著しい影響はなかったものと考えております。

148ページをお開きいただければと思います。続きまして、各施設におけます調査結果の概況を御説明いたします。

まずは「有明体操競技場」の「大気等」でございます。

149ページをお開きいただければと思います。

工事用車両につきましては、先ほど有明地区ということで御説明をいたしましたので、ここではミティゲーションの実施状況を整理させていただいております。

また、有明体操競技場におきましては、建設機械の稼働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についてもフォローアップ調査を行ってございます。こちらは2017年12月8日から12月14日までの7日間、調査を行ってございます。

調査地点につきましては、150ページに地点を入れてございます。

計画地の南側「地点a」、計画地の北側「地点b」、この2地点で調査を行ってございます。

地点aにつきましては、公定法の二酸化窒素、浮遊粒子状物質の調査を行ってございます。

地点bにつきましては、二酸化窒素のみでございますが、簡易法の調査を行っております。

151ページをお開きいただければと思います。「調査結果」でございます。

表8.2.1-3に示しておりますとおり、二酸化窒素の期間平均値は0.027ppmでございました。浮遊粒子状物質の期間平均値は0.015mg/m<sup>3</sup>でございました。

また、その下の表に簡易法の値を入れてございます。

a地点におきましては、期間平均値で0.025ppm、b地点においては期間平均値で0.024ppmで



ございます。

152ページに、公定法と簡易法の日の変動グラフを示させていただいております。

おおむね、同様の傾向を示していると考えてございます。

154ページをお開きいただければと思います。調査時の建設機械の状況でございます。

配置図につきましては、155ページに稼働状況の図を入れさせていただいております。

156ページをお開きいただければと思います。「ミティゲーションの実施状況」でございます。

工事用車両につきましては、協力業者への配布・送り出し教育にて、湾岸道路の使用など走行ルートを事前指導するとともに、新規受入教育時等において再指導しまして、走行ルートを限定しているところでございます。また、低公害型の工事用車両も使用してございます。

157ページをお開きいただければと思います。こちらでは、建設機械のミティゲーションの実施状況を整理させていただいております。

可能な限り、3次対策型の建設機械の採用に努めるなど、建設機械による大気汚染の低減に努めてございます。

161ページをお開きいただければと思います。予測結果とフォローアップ調査結果の比較検討を行ってございます。

まず、平均的な値でございますけれども、予測結果、二酸化窒素0.031ppmに対しまして、フォローアップ調査結果は公定法で0.027ppmという値になってございました。浮遊粒子状物質につきましては、予測結果0.022mg/m<sup>3</sup>に対しまして、フォローアップ調査では0.015mg/m<sup>3</sup>という形になってございました。

また、98%値ないし2%除外値の比較でございます。予測結果では、0.053ppmに対しまして、フォローアップでは0.045ppm、浮遊粒子状物質では0.052mg/m<sup>3</sup>に対しまして、0.037mg/m<sup>3</sup>という形になってございました。

162ページ、表8.2.1-11におきましては、建設機械の稼働台数の比較を行ってございます。

評価書におきましては、全体30台という設定をさせていただいておりましたが、フォローアップ調査におきましては41台の稼働を確認してございます。フォローアップ調査におけます建設機械台数は、評価書におけます台数を上回っておりますが、二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の調査結果は、予測結果を下回るものとなってございました。

したがって、建設機械の稼働に伴います二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の大気中の濃度に及ぼす影響は、少なかったものと考えてございます。

163ページをお開きいただければと思います。「騒音・振動」でございます。

164ページに「調査手法」を示させていただいております。大気等と同様、騒音・振動につきましても、工事用車両の走行に伴うものはミティゲーションの実施状況をまとめてございます。また、建設機械の稼働に伴います建設作業騒音、建設作業振動、これを調査してございます。

調査の実施日は2017年12月13日でございます。

調査地点につきましては、165ページに図を示させていただいておりますが、南側の「地点a」という1地点で調査を行ってございます。

166ページに調査結果を示させていただいております。

まず、建設機械の稼働に伴います騒音でございますが、騒音レベルにつきましては10時台と14時台が最大で66 dBが観測されてございます。

167ページをお開きいただければと思います。同様に、建設機械の稼働に伴います振動の結果でございます。

振動レベルの最大は14時台となっております、61 dBというものが確認されてございます。

170ページをお開きいただければと思います。「ミティゲーションの実施状況」を示させていただいております。

工事用車両につきましては、大気等と同様に協力業者への配布・送り出し教育等々におきまして、事前指導を行うとともに朝礼等において再指導をしまして、走行ルートを限定しているようなミティゲーションを実施してございます。

171ページをお開きいただければと思います。建設機械の稼働に伴いますミティゲーションの実施状況を整理してございます。

建設機械に関しましては可能な限り超低騒音型の建設機械を採用してございます。また、山留施工におきましては低騒音・低振動工法でありますサイレントパイラー工法を採用してございます。

173ページをお開きいただければと思います。予測結果とフォローアップ調査結果の比較でございます。

建設作業騒音につきましては、フォローアップ調査結果では1時間値の最大値は66 dBでありまして、騒音の勧告基準値ないし予測結果が75 dBでございましたが、これを下回ってございます。

以上のことから、建設機械の稼働に伴う騒音に及ぼす影響は少ないものと考えております。

174ページをお開きいただければと思います。「建設機械の稼働に伴う振動」の状況でございます。

調査結果におけます1時間値の最大値は61 dBであります。予測については56 dBと予測しておりましたので、5 dBほど値はオーバーしてございます。ただし、勧告基準の70 dBは下回る形でございます。

フォローアップ調査結果では、杭工事に既成コンクリート杭を用いたこと及び外構工事が並行して行われていたことによりまして、建設機械の稼働台数が増えるとともに、建設機械の稼働位置も予測で設定した稼働位置に比べまして、調査地点近傍で多く稼働していたことによりまして、これだけの差が出てきたものと考えております。

175ページをお開きいただければと思います。「自然との触れ合い活動の場」のフォローアップの調査結果でございます。

「調査事項」としましては、「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」についてを調べてございます。

176ページをお開きいただければと思います。「ミティゲーションの実施状況」について整理をしております。

工事中のミティゲーションとしましては、工事用車両を定期的に点検するとともに、場内パトロールを行いまして、アイドリングストップ等の指導を行ってございます。

177ページをお開きいただければと思います。「予測結果とフォローアップ調査結果との比較検討」でございます。

工事の実施に当たりましては、予測結果と同様に工事用車両の定期点検等を適切に行うとともに、工程会議等におきまして搬出入ルート、安全走行の確認を行ってございます。

また、建設機械の稼働に当たっては可能な限り排出ガス対策型の建設機械を使用することにより、周辺の自然との触れ合い活動の場への影響の程度の低減に努めてございます。

また、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でございますが、工事用車両の出入口には交通整理員を常時配置しまして、工事用車両の誘導を行うとともに出入口付近の路面清掃に努め、周辺地域の自然との触れ合い活動の場の利用者も含めた一般歩行者の通行に支障を与えないように配慮をしております。

178ページをお開きいただければと思います。「廃棄物」についてでございます。

179ページ、「調査手法」でございます。

調査の事項としましては、施設の建設に伴う廃棄物の排出量及び再利用量並びに処理・処分の方法等としてございます。

調査の結果は、その下に記載をさせていただいております。

建設発生土の発生量は約63,700m<sup>3</sup>でございます、そのうち約33,800m<sup>3</sup>を場内利用してございます。残りの29,900m<sup>3</sup>につきましては、隣接します有明アーバンスポーツパークに搬出され再利用が行われております。

建設汚泥につきましては、約6,400トン発生しております、これは全量再資源化してございます。

建設廃棄物の発生量としましては、コンクリート塊が約230トン、アスファルト・コンクリート塊が約890トン、その他がれき類が約380トン、廃プラスチック類が約390トン、金属くずが約40トン、木くずが約330トン、紙くずが約100トン、石膏ボードが約270トン、その他が約620トン、混合廃棄物が約10トンということでございまして、全て再資源化してございます。

181ページをお開きいただければと思います。「ミティゲーションの実施状況」でございませぬ。

山留・土工事に伴いまして発生しました建設発生土につきましては、場内利用を基本としまして、残りにつきましては隣接する有明アーバンスポーツパークに搬出し、再利用を行ってございます。

183ページをお開きいただければと思います。予測結果とフォローアップ調査の比較検討でございませぬ。

建設発生土につきましては、評価書で55,000m<sup>3</sup>という予測をしてございまして、フォローアップ調査結果はそれより多い64,000m<sup>3</sup>程度が発生してございます。ただし、場内での利用、それから隣接する有明アーバンスポーツパークでの再利用を行いまして、再利用率は100%を行ってございます。

建設汚泥につきましては、評価書の時点では建設汚泥が発生しない方法での杭工事を予定したものの、工法の見直しによりまして建設汚泥が発生する結果となっております。発生量につきましては、6,400トンでございまして、その全量が処理施設に搬入され再資源化を図ってございます。

184ページに「建設廃棄物の予測結果とフォローアップ調査結果の比較」を示させていただいております。

各項目を見ていきますと、フォローアップ調査におけます発生量が、「アスファルト・コ

ンクリート塊」、「ガラスくず及び陶磁器くず」等々、評価書におけます発生量を大きく上回る結果となっております。

これらの要因としましては、アスファルト・コンクリート塊に関しましては、歩道の切り下げに伴いまして予測を上回る量が発生したものと考えてございます。また、この有明体操競技場の建物の特徴でございます、大屋根等、あとは外装とか観客席に多くの木材を使用したことから、木くず等が大量に発生したものと考えてございます。

建設発生土・建設汚泥及び建設廃棄物は、予測結果に対しまして増減はあるものの、その全量を再利用・再資源化してございます。したがって、施設の建設に伴います廃棄物は適正に処理・処分されているものと考えてございます。

185ページをお開きいただければと思います。「エコマテリアル」についてでございます。調査の事項としましては、「エコマテリアルの利用への取組・貢献の程度」としてございます。

調査の結果につきましては、186ページに示させていただいてございます。

「エコマテリアルの利用状況」としまして、環境配慮型の型枠、再生クラッシュラン等々の利用を確認してございます。

187ページには、「ミティゲーションの実施状況」を示させていただいてございます。

ミティゲーションとしましては、一部木造化・木質化を計画するということに対しまして、外装材、観客席等々に木材を使用する形で作業をしてございます。

188ページには、予測結果とフォローアップ調査結果の比較を示してございます。

建設工事に当たりましては、「平成28年度東京都環境物品等調達方針（公共事業）」等に基づきまして、建設資材等の環境物品等の調達を行ってございます。

これらのことから、エコマテリアルの利用の取組・貢献は図られているものと考えてございます。

189ページをお開きいただければと思います。「交通渋滞」についてでございます。

交通渋滞につきましては、有明地区ということで調査結果をお示ししてございますので、ミティゲーションの実施状況を取りまとめてございます。

191ページには、その「ミティゲーションの実施状況」を一覧という形で示させていただいてございます。

工事用車両が出入りするゲートにつきましては、交通整理員等を常時配置することによりまして、車両の通行に支障を与えないように配慮してございます。

193ページをお開きいただければと思います。「交通安全」についてでございます。

調査の項目としましては、アクセス経路における歩車道線の分離の向上または低下など、交通安全の変化の程度としてございます。

195ページに「調査結果」を示させていただいております。

本事業におきましては、アクセス経路に対する改変は行ってございません。工事用車両の走行に当たりましては、工事用車両の出入口には交通整理員等を配置しまして、一般歩行者の通行に支障を与えないよう配慮するとともに、安全走行を徹底してございます。

また、工事用車両の走行ルートにつきましては、一部制限を加えまして、登校中の児童の交通安全に配慮をしてございます。

197ページに予測結果とフォローアップ調査結果の比較検討を行ってございます。

今、申し上げたとおり、本事業によるアクセス経路の改変はないということ。それから、工事用車両の走行に当たりましては、朝礼等でも安全運転の指導等を行ってございまして、交通安全の変化は小さく、交通安全が確保されたものと考えてございます。

198ページをお開きいただければと思います。有明体操競技場の工事中におきまして、その他の項目に対するミティゲーションの実施状況としましては、「土壌」、「史跡・文化財」、この2項目とも新たな問題等は確認されてございません。

199ページをお開きいただければと思います。「IBC/MPC」におけますフォローアップの調査結果を示してございます。

ただし、フォローアップ調査結果は、有明地区ということで冒頭御説明をしたとおりでございます。ここではミティゲーションの実施状況を整理させていただいております。

200ページに、大気の「ミティゲーションの実施状況」を一覧表という形でまとめさせていただきます。

朝礼等を通じまして、運転者には湾岸道路の使用など走行ルートの限定に関する事前指導をしまして、大気の影響の低減に努めていくところでございます。

202ページからは、「騒音・振動」のミティゲーションについて、整理をさせていただいております。

203ページには、「ミティゲーションの実施状況」を一覧という形でまとめてございます。

大気と同様でございますが、朝礼等を通じまして運転者には安全運転に関する事前指導を行っており、騒音及び振動の低減に努めておる状況でございます。

205ページには、「交通渋滞」についてを示させていただいております。

同様に、ミティゲーションの一覧表という形では206ページに整理をさせていただいてございます。

208ページをお開きいただければと思います。「交通安全」に関するフォローアップ調査結果でございます。

交通安全に関しましては、アクセス経路におけます歩車動線の分離の向上または低下など、交通安全の変化の程度としてございます。

211ページをお開きいただければと思います。「予測結果とフォローアップ調査結果との比較検討」でございます。

本事業におきまして、アクセス経路の改変はございませんでした。また、フォローアップ調査では予測結果と同様、工事用車両の走行に当たり朝礼等での安全運転の指導、工事用車両出入口に交通整理員を配置するなどのミティゲーションを実施することによって、一般歩行者の安全を確保したことを確認してございます。したがって、交通安全の変化は小さく、交通安全が確保されたものと考えてございます。

212ページをお開きいただければと思います。IBC/MPCに関する「その他の項目に係るミティゲーションの実施状況」でございます。

土壌汚染につきましては、新たな汚染土壌の確認はございませんでした。「史跡・文化財」につきましても、新たな史跡・文化財の確認はございませんでした。

213ページをお開きいただければと思います。「有明アーバンスポーツパーク」についてのフォローアップ調査結果でございます。

これも、IBC/MPCと同様、ミティゲーションの実施状況を中心に整理をさせていただいてございます。

214ページには大気等に関するミティゲーションの実施状況を、一覧表という形でまとめてございます。

工事用車両の走行に当たりましては、極力、湾岸道路等の幹線道路を走行するよう、朝礼等で指導をしていたということでございます。

216ページからは「騒音・振動」の調査結果を示してございます。

217ページに騒音・振動のミティゲーションの実施状況を一覧という形で示させていただいてございます。

大気等と同じでございますが、朝礼等におきまして工事用車両運転者に対する交通法規の遵守の徹底を指導してございます。

219ページからは、「交通渋滞」についてのフォローアップ調査結果でございます。

220ページに交通渋滞のミティゲーションの実施状況を、一覧という形で整理をさせていただいております。

222ページをお開きいただければと思います。「交通安全」に関するフォローアップ調査でございます。

224ページに「調査結果」を示しております。

また、225ページには、ミティゲーションの実施状況を、一覧という形で示させていただいております。

226ページで「予測結果とフォローアップ調査結果との比較検討」を行っておりますが、有明アーバンスポーツパークにおきましても、アクセス経路の改変はございませんでした。また、工事用車両の走行に当たっては朝礼等での安全運転の指導、工事用車両出入口に交通整理員を配置するなどのミティゲーションを実施することによりまして、一般歩行者の安全を確保したことを確認しております。

したがいまして、工事用車両の走行に伴う交通安全の変化は小さく、交通安全が確保されたものと考えております。

227ページをお開きいただければと思います。有明アーバンスポーツパークに関する、その他の項目に関するミティゲーションの実施状況でございます。

土壌汚染、史跡・文化財、ともに新たな問題は確認をされてございません。

228ページをお開きいただければと思います。「有明アリーナ」におけますフォローアップ調査結果を整理しております。

ここも、IBC/MPC、それから有明アーバンスポーツパークと同様、ミティゲーションの実施状況を中心に整理をさせていただいております。

229ページには、大気等のミティゲーションの実施状況を一覧で示させていただいております。

大気等に関しましては、可能な限り低公害型の工事用車両を採用するよう指導を行っております。

232ページでは、「騒音・振動」の状況を示しております。

233ページに騒音・振動のミティゲーションの実施状況を一覧という形で整理をさせていただいております。

235ページには、「交通渋滞」についてでございます。



ミティゲーションの実施状況の一覧を整理しておるのは、236ページという形になります。238ページをお開きいただければと思います。「交通安全」についてでございます。

241ページに「予測結果とフォローアップ調査結果との比較検討」を行ってございますが、有明アリーナにおきましても、事業によりましてアクセス経路の改変は行ってございません。

また、工事用車両の走行に当たりましては、朝礼等での安全運転の指導、工事用車両出入口には交通整理員を配置するなどのミティゲーションを実施することによりまして、一般歩行者の安全を確保していることを確認してございます。

242ページをお開きいただければと思います。有明アリーナにおけます、その他の項目に関するミティゲーションの実施状況でございます。

土壌汚染、史跡・文化財とも、新たな問題は確認をされていませんでした。

243ページをお開きいただければと思います。「有明テニスの森」におけます、フォローアップの調査結果でございます。

244ページをお開きいただければと思います。まず、工事用車両に関しましては、前段のところ有明地区ということでフォローアップ調査結果は整理をさせていただいておりますので、ミティゲーションの実施状況を中心に整理をしております。

245ページをお開きいただければと思います。有明テニスの森におけます、建設機械の稼働に伴います二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の大気中における濃度につきまして、フォローアップ調査を行ってございます。

調査時期としましては、2019年2月13日から2月19日までの7日間としてございます。

調査地点につきましては246ページ、図に示しております北側の「地点a」、それから南側の「地点b」という2地点で調査を行っております。

地点aにつきましては、二酸化窒素の公定法、浮遊粒子状物質の公定法の調査を行ってございます、地点bに関しましては、二酸化窒素の簡易法の調査を行ってございます。

247ページをお開きいただければと思います。調査の結果でございます。

まず、公定法でございますが、二酸化窒素につきましては、期間平均値としまして0.032ppmを確認してございます。浮遊粒子状物質につきましては、期間平均値としまして0.017mg/m<sup>3</sup>を確認してございます。

またその下段、表8.6.1-4に二酸化窒素の簡易法の調査結果を示させていただいております。

地点aの期間平均値としましては0.034ppm、地点bの期間平均値としましては0.051ppmとい

う値を確認してございます。

248ページに、公定法と簡易法の日変動のグラフを記載させていただいております。

また251ページには、調査時の建設機械の稼働状況を図化したものを示させていただいております。

252ページをお開きいただければと思います。「ミティゲーションの実施状況」でございます。

まず、工事用車両のミティゲーションの実施状況を一覧表という形でまとめてございます。工事用車両の出入口につきましては、東側、西側、北側の3カ所に設け、北側の出入口につきましては通学時間帯に出入り禁止にするなどの措置を行ってございます。

253ページをお開きいただければと思います。建設機械に関するミティゲーションの実施状況でございます。

建設機械につきましては、可能な限り3次対策の建設機械を採用するということ。それから、アイドリングストップの掲示を行いまして、大気汚染物質拡散の低減に努めているところでございます。

256ページをお開きいただければと思います。予測結果とフォローアップ調査結果の比較でございます。

まず、平均値でございますが二酸化窒素に関しましては予測結果0.026ppmに対しまして、フォローアップ調査結果では0.032ppmという値になってございました。また、簡易法ではございますが、北側では0.034ppm、南側では0.051ppmという値になってございます。

浮遊粒子状物質につきましては、予測結果0.021mg/m<sup>3</sup>に対しましてフォローアップ調査結果0.017mg/m<sup>3</sup>という数字でございました。

98%値ないし2%除外値につきましては、二酸化窒素0.047ppmという予測結果に対しまして、フォローアップ調査結果は0.057ppmという数字になっております。

浮遊粒子状物質につきましては、0.051mg/m<sup>3</sup>という予測結果に対しまして、0.027mg/m<sup>3</sup>という値になってございました。

257ページをお開きいただければと思います。フォローアップ時点の建設機械の稼働台数と評価書における台数を比較して、表8.6.1-11というところで示させていただいております。

フォローアップ調査の建設機械の稼働台数は、評価書の予測時点で設定した37台に対しまして33台と台数的には小さいものとなってございました。

258ページをお開きいただければと思います。中段の図にフォローアップ調査結果におけま

す、バックグラウンド濃度の日変動を示させていただいております。

日平均値の変化についてでございますが、フォローアップ調査結果、バックグラウンド濃度とも同様の変動を示しております、工事が行われていない日曜日、これが2月17日でございますけれども、これも同様の傾向を示してございました。

地点bにつきましても、バックグラウンド濃度と一定の差は認められるものの、工事が行われていない日曜日においても、同様の傾向を示していることを確認してございます。

これらのことから、フォローアップ調査結果に占める、建設機械の稼働による寄与濃度は少ないものと考えてございます。

調査地点aに比べて、調査地点bの測定結果が高くなったことにつきましては、地点bが首都高速湾岸線、それから一般国道357号、ここに近接をしてございますので、その影響を受けていたものと考えてございます。

二酸化窒素の調査結果につきましては、予測結果を上回るものの環境基準はおおむね満足してございまして、浮遊粒子状物質の調査結果については、予測結果、環境基準を下回るような状況を確認してございます。

また、建設機械の台数は評価書が設定した台数を下回ってございます。

以上のことから、建設機械の稼働に伴います二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の大気中の濃度に著しい影響はないものと考えてございます。

259ページをお開きいただければと思います。「騒音・振動」についてでございます。

騒音・振動につきましても、工事用車両に関するものはミティゲーションを中心にまとめてございます。それから、建設機械の稼働に伴う建設作業騒音、建設作業振動の調査を行ってございます。

建設作業騒音、建設作業振動の調査地点につきましては、261ページに図で示させていただいております。

「地点a」が建設作業騒音の調査地点、「地点b」が建設作業振動の調査地点となっております。

262ページに「調査結果」を示させていただいております。

建設作業騒音につきましては、9時台、10時台が最大となりまして、65 dBを観測してございます。

263ページをお開きいただければと思います。建設作業振動につきましては、9時台、15時台及び16時台が最大となりまして、33 dBを観測してございます。

268ページをお開きいただければと思います。「予測結果とフォローアップ調査結果との比較検討」を行ってございます。

まず、建設作業騒音につきましてでございますが、フォローアップ調査結果は予測結果61 d Bを上回っておりますが、勧告基準値の80 d Bは下回ってございます。

フォローアップ調査では、調査地点近傍で建設機械が稼働していたこと、それから建設工事以外の騒音レベルが62から63 d B程度と比較的高かったことが考えられます。

269ページをお開きいただければと思います。建設作業振動のフォローアップ調査結果は、1時間値の最大値が33 d Bとありまして、予測結果であります48 d B、勧告基準値であります70 d Bを下回るような形となっております。

270ページをお開きいただければと思います。「交通渋滞」に関してでございます。

交通渋滞に関しましても、ミティゲーションの実施状況の整理をしてございます。

271ページにミティゲーションの実施状況一覧を示させていただいてございます。

工事用車両が出入りするゲートには交通整理員等を配置し、一般歩行者の通行人に配慮してございます。

273ページをお開きいただければと思います。「交通安全」に関してでございます。

調査事項としましては、アクセス経路における歩車動線の分離の向上または低下等、交通安全の変化の程度としてございます。

276ページをお開きいただければと思います。「予測結果とフォローアップ調査結果との比較検討」でございます。

有明テニスの森におきましても、事業の実施によりましてアクセス経路の改変というものは行ってございません。また、工事用車両の走行に当たっては朝礼等での安全運転の指導、それから出入口に交通整理員を配置するなどミティゲーションを実施することによりまして、一般歩行者の安全を確保していることを確認してございます。

したがいまして、工事用車両の走行に伴います交通安全の変化は小さく、交通安全が確保されているものと考えてございます。

最後になりますが、277ページを開いていただければと思います。有明テニスの森におけます、「その他の項目に係るミティゲーションの実施状況」でございます。

土壌汚染、史跡・文化財、ともに新たな問題というものは確認をされていませんでした。

簡単ではございますが、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等ございますか。

山本委員から、どうぞ。

○山本委員 御説明、ありがとうございました。

幾つか、確認をしたいことがあります。

まず、「騒音・振動」に関しまして、フォローアップ調査結果として、主として規制値との比較が行われておりましたけれども、法令上超えたことがなかったのはよかったなど、これ一安心と思います。もちろん、予測結果に比べて、実測が高くなったものが少しあるということは承知しておりますけれども、それにしても、法令が守られたということはよかったと思っています。

一つ確認させていただきたいのですけれども、有明テニスの森の交通量、139ページなのですけれども、有明テニスの森の工事について、工事業者が一時、少し会社にトラブルがあるという話を聞いていて、工事がかなり遅れるという話をされていたと思いますけれども、この有明テニスの森のフォローアップ調査があるときだけになるのですけれども、10倍ぐらい増えているということなのですけれども、それは工事の遅れが影響してこのような形の日がたまたま出てきたという解釈でよろしいのでしょうか。

○オリンピック・パラリンピック準備局 今回のフォローアップ調査結果におきましては、今、委員の御指摘がありましたとおり、全体の工事が遅れたということになりまして、このフォローアップ調査時期におきまして、工事が複数重なったことによりまして、もともと設定しておりました台数よりも、かなり多くの台数が確認されたものと考えてございます。

○山本委員 分かりました。

2つ目、よろしいでしょうか。

今回は、法令でのアセスをやっているのですから、規制値との比較をしていますから、排出量として敷地境界から外に、これ以上は出さないという約束は守れたということで、それはよかったのですけれども、有明アリーナとか有明テニスの森の周辺にはマンションであるとか、環境保全上、特に配慮すべき学校であるとか保育園だとか、そういうところがあったかと思えます。

この工事中に、特に問題や問合せみたいなものがなく、スムーズにできたのかどうか、その点をちょっとお伺いしたいのですけれども。

○オリンピック・パラリンピック準備局 今回のフォローアップ調査におきまして、問合せ等々の状況というものは確認してございますが、特にその様な問合せはなかったと聞いてご

ざいます。

○山本委員 今、有明アリーナの後ろのマンションであるとか、有明テニスの森の近くの保育園のことを念頭に置いておりましたけれども、そのほかの地域での建設工事機械の稼働に伴う騒音等に対する問合せ、苦情、その他はなかったということによろしいでしょうか。

○オリンピック・パラリンピック準備局 今回、フォローアップ調査におきまして5施設を対象としてございます。

この中で、ミティゲーションの実施状況を確認してございますが、併せて各施設で各項目の問合せ状況というものを確認してございまして、特にそういう問合せはなかったと聞いてございます。

○山本委員 分かりました。ありがとうございます。

最後なのですけれども、工事というのは進めていけばいろいろな変更があるかとは思いますが、重大な影響を及ぼすような工事上の変更もなく、あったとしても軽微であったということぐらいによろしいのでしょうか。

それとも、そういう変更上のものは全くなかったということによろしいのでしょうか。

○オリンピック・パラリンピック準備局 先ほどの御説明で幾つか、若干、当初の評価書時点から変更があつて、規模が縮小したとか、そういうところは御説明させていただきました。

あと、有明体操競技場では、元々杭工事を行うときに現場打ちではないことを考えておつたというところはありますけれども、結果的には現場打ちの杭を使用されていて、ただそれに伴う影響というものも、大きな影響はなかったと考えてございます。

○山本委員 ありがとうございます。

工法の点で、何か変わったことがあつたかどうかという点だったのですけれども、聞き漏らしていました。すみませんでした。ありがとうございます。

○柳会長 それでは、片谷委員、どうぞ。

○片谷委員 交通量の話なのですけれども、施設に出入りする工事用車両は、かなり評価書の数字よりも増えている割には、影響は出ていないと。

濃度の数字などは特に、問題となるような数字はないのですが、その説明のときに湾岸線に誘導したということなのですが、湾岸線は遠くから出入りするときは当然使うのですけれども、工事現場の出入口から幹線道路までの間は湾岸線を使うことはないわけで、この地図に出ている「No.1」という地点ですね。そこの交通量は余り増えていないということだと、どうもほかの道路に交通が振り分けられて、ほかの道路の交通量は増えてしまったの

ではないかという危惧を持つのですが、そういうことはなかったという理解でよろしいのですか。

○オリンピック・パラリンピック準備局 今回のフォローアップ調査におきまして、ほかの道路の断面交通量を全部計測しているわけではございませんが、先ほど各施設、各項目において問合せ等々は確認できていないということから、極端にそういうような事態は起きていないのではないかと考えてございます。

○片谷委員 朝礼等で指導したというときに、どういう指導をしたのかを確認しておいていただきたいのですが、極端な話をすると、この「No.1地点を通るな」という指導だけがなされていたということが危惧されるので、それですと地域全体としては何ら改善されないわけですので、No.1地点だけは改善されますけれども、その指導の内容というのを確認していただくことは可能ですか。

○オリンピック・パラリンピック準備局 工事は全て終わっておりまして、一部現場も撤収されているところはありますけれども、基本的にフォローアップ調査において確認した中では、「No.1を通るな」という様な指導は聞いてはございません。

○片谷委員 濃度の数字がそんなに問題になるような数字ではないので、気にしなくていいと言えればいいのですけれども、ちょっとこれだけ工事現場に出入りする車両が増えたにもかかわらず、影響が見えていないというのは逆に不思議に思えてしまうので、その辺はもう少し細かく確認をしておいていただきたいという要望を申し上げておきます。

○柳会長 ほかに、いかがでしょうか。

それでは、谷川委員から、どうぞ。

○谷川委員 すみません。私の担当の「廃棄物」、「エコマテリアル」関係で、ちょっと幾つか質問させていただきます。

まず今回、説明していただいた中では、有明体操競技場のみ廃棄物、エコマテリアルのフォローアップをされているのですけれども、ほかのIBC/MPC、有明アーバンスポーツパーク、この2つについてはフォローアップ計画がなかったのかどうか。

それから有明アリーナについて、その2になっていますので、ちょっと私も記憶がないのですけれども、その1で廃棄物、それからエコマテリアルのフォローアップをやられていたのかどうか。

有明テニスの森については、その1でなっていますので、その2で廃棄物とエコマテリアルのフォローアップをやられるのかどうか、その辺のところをまずお聞きしたいのですけれども

も。

○オリンピック・パラリンピック準備局 今回のフォローアップ調査におきましては、データの集計が間に合いました有明体操競技場の廃棄物、エコマテリアル、この2つを御報告させていただいております。

そのほかの施設におきましては、若干、集計等々が間に合わなかったというところもありまして、今後フォローアップ報告をさせていただく予定となっております。

○谷川委員 その辺の全体像をきちんと、今、計画表がないので何とも言えないのですけれども、この表紙も含めてそうですけれども、「その1」「その2」が書いてないものですから、結局やらないのかなと誤解を受けるおそれがありますので、その辺のところをしっかりと都民の方にも分かるように、ぜひしていただきたいと思います。

○オリンピック・パラリンピック準備局 申し訳ございません。

説明で割愛させていただいたのですけれども、111ページをお開きいただければと思います。A3の折り込みでございます。

一応、こちらで各施設のフォローアップの計画というものを整理させていただいてございまして、今回は2020年1月に報告できたところはございますけれども、ちょっとページがまたがっておりますが、それ以降、各施設でそれぞれフォローアップの計画は立てているというところでございます。

すみません。申し訳ございませんでした。

○谷川委員 ではちょっと具体的に伺いたいのですけれども、一応廃棄物の関係で、工事の見直しという183ページと184ページのところで、工事の見直しをやられたということで、これは具体的にどういう工法なのかということが書かれていないので、やはりこのフォローアップのときには、しっかりその内容について御記入いただいた方が、今後、出てくると思いますのでよろしいかと思います。

それから、184ページのいろいろなところについて、再資源化100%しましたよとは書かれているのですけれども、100%というのが言い出すときりがないので、どういう用途に使われたかということもきっちり書いていただければと思います。

今後、フォローアップが出るときには、その点も留意していただきたいと思います。

「エコマテリアル」なのですけれども、186ページのところに実際に利用状況がこうでしたよと絶対量は書いてあるのですけれども、ここの項目というのは貢献の程度というものが一つのポイントになっていますので、一応実数としてはこうですけれども、具体的には例えば



全体の何%か、おそらくそんなに利用されていないのは分かりますけれども、全体でどのくらい使われたのかどうか、そういうことがぜひ、もう少し具体的に後々分かるように書いていただきたいと思っています。

特に、エコマテリアルにつきましては、フォローアップの内容というものが非常に重要になってきますので、この辺のところをもう少し重点を置いて御記入いただければと思います。これは要望です。

あともう一点は、「騒音・振動」になるのですが、167ページの表に「建設機械の稼働に伴う建設作業振動レベル」という結果は出しているのですが、その中で、昼休みに何も稼働していないときに59 dBあるという数字が出ていますので、こういう数字も実際にはちゃんと見ていただいて、稼働していないのに何でこんなに高めの値が出るのかと、そういう原因もしっかり見ておかないと、調査そのものの信頼性にちょっと疑念が出てきますので、しっかりとそれぞれのデータについても吟味していただいて、ちゃんとフォローアップ調査をやっていますよということを、ほころびが出ないように、ぜひしていただきたいなと思います。

以上です。

○オリンピック・パラリンピック準備局 ありがとうございます。

廃棄物につきましては、御指摘のとおり具体的な工法まで明記するように今後、留意させていただきます。

エコマテリアルに関しましても、全体に対してどれぐらいの貢献をしていくのかが分かるような形で、取りまとめに努めていきたいと思っています。

騒音・振動の御指摘に関しまして、ありがとうございます。多分、ここは昼間の時間帯に騒音レベルも振動レベルも若干高いので、若干稼働されていた日だったのかなという認識はしてございます。

○柳会長 それでは、中杉委員、どうぞ。

○中杉委員 谷川委員が質問されたものに続いてなのですが、廃棄物もそうなのですが、183ページのところで新たに出てきた建設汚泥の話があります。

これも再資源化率100%なのですが、それをどこに確認をしているのかなというのが、ほかのところを見ると、この中では汚泥は、建設廃棄物の中には入れてないのですね。

181ページのマニフェストの一番下のところに、「建設廃棄物の処理・処分」は「電子マニフェストで確認した」と、こうすればちゃんと再資源化したのだということは確認でき

ているのですが、建設汚泥はこの中に含まれているのか含まれていないのかはっきりしないということで、「処理施設に搬入され」ということだけが再資源化率が100%であったという、この文章だけを読むとそういうふうな整理になるのですよ。多分、そんなことではないのだろうとは思っただけけれども、もう少しこれに説明をいただけないかなというのが一つ。

これは多分、今すぐにお答えいただくのは難しいと思いますけれども、ここは御存じのように埋立処分地ですので、杭の工事はどのぐらいの深さでやって、表層で通常の調査は汚染がないという確認をするので、それとの関係で土壌汚染がないことが、建設汚泥に問題があるかないかということの証明には、必ずしもならないかもしれないという問題があります。

一方、建設発生土は現場の中で動いていますので、仮に自然由来の汚染があったとしても、現場内での移動であれば全く問題がないであろうと考えられます。

そういう意味で言えば建設汚泥は、実際にどういうふうにしたのか、そこら辺のところを次回でも、何かの機会に御説明をいただければと思っております。

多分、文章的に書き方の問題なのかもしれないけれども、全体を読んでいくと少し矛盾を感じるなというところがありました。

○オリンピック・パラリンピック準備局 建設汚泥につきましても、場外に搬出をいたしまして、処理・処分施設への処理を行っているという状況を確認してございます。

○中杉委員 先ほどの谷川委員との御意見と同じなのですが、搬入したからどうだという話なので、どういう処理・処分をしたという中身が確認できているのですか。

マニフェストで確認したというのであれば、全部通ってしまうのですよ。排出者というのはその廃棄物に責任があるわけで、どういう処理・処分の中身をやったかということを確認しないと、排出事業者の責務を果たしたことになるのですよ。

具体的なうちはそれで全体としてはいいのですが、ここについては全体が見えないので、具体的にどうだったのですかということを確認をして教えていただけませんか、ということで御質問をさせていただいたという趣旨です。

○オリンピック・パラリンピック準備局 今の御指摘を踏まえまして、今後について十分留意させていただきたいと思っております。

○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、次の議題に移りたいと思います。

議事2「仮設施設について」です。事業計画概要報告書の報告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 仮施設につきましては、会場ごとに工事の概要、規模等を勘案いたしまして、環境影響評価の項目の選定について検討を行い、その結果個別施設としての項目選定をしないとした会場につきましては、事業計画概要報告書を作成し評価委員会に御報告することとしております。

これまで、まだ御報告をしていなかった東京体育館の仮施設等19会場につきましては、このたび事業計画概要報告書を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いたします。

○大塚設備調整担当課長 それでは、まず事業計画概要報告書について説明する前に、先日の知事の定例記者会見でも質問がございました、昨年末の東京辰巳国際水泳場におけるアスベストに関わる報道の件につきまして、現状を簡単に説明させていただきます。

東京辰巳国際水泳場のアスベストについてですが、屋根の橋脚部の鉄骨の一部に吹き付け材が施工されており、平成29年度の調査でその吹き付け材にアスベストが含まれていることを確認してございます。

お手元のタブレットの写真でございますが、赤の丸で囲われている部分になります。下側にピックアップされていますが、この橋脚部分の鉄骨の一部に使われている吹き付け材にアスベストが含まれているというところでございます、この写真からではちょっと分かりづらいのですが、この中に鉄骨が入ってございます。

この当該箇所につきましては、ご覧のようにアルミパネル等で囲われてございまして、人が立ち入る場所ではなく、吹き付け材の劣化や損傷も見られず、現時点で飛散するおそれはございません。

東京2020大会に向けて、平成30年度に改修工事を行いました、主にバリアフリー化や照明のLED化を行う工事であり、当該箇所はその改修工事の施工範囲ではなかったため、吹き付け材は残置している状況でございます。

この改修工事は建築基準法上の大規模修繕等に該当しないため、残置しても法的には問題ないところでございます。都の基準におきましても、損傷のない場合は定期的な点検と直近の改修工事に対応するとしており、環境測定の結果でも屋内でのアスベストの飛散がないことを確認しております。

念のためにシートで覆って密封するなどの対応を行い、大会に向けた準備を進めてまいります。

東京辰巳国際水泳場は大会後、アイスリンクへの転用が決まっており、その大規模改修時

にアスベストの除去を行う予定になってございます。

また、他の既存施設につきましても改めて確認をしましたが、辰巳国際水泳場で確認されたものと同様のアスベスト含有の吹き付けの耐火被覆材などは確認されておりません。

アスベストに関する説明は以上になります。

続きまして、事業計画概要報告書について説明いたします。

まずは参考資料、東京2020オリンピック・パラリンピック環境アセスメントの進捗状況をご覧ください。

こちらに現在のアセスメントの状況をお示ししております。今回御報告いたします内容を点線でお示ししております、事業計画概要報告書につきましては1ページ目の赤三角10施設と、おめくりいただいて2ページ目の赤三角で示しております9施設の、合わせて19施設を説明いたします。

これらの施設は、1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、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概要報告書を作成し御報告するものでございます。

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。

○オリンピック・パラリンピック準備局 それでは、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をさせていただきます。

今、御説明したとおり、事業計画概要報告書は工事の規模等々から、環境影響評価の項目としては選定しなかったところでの御報告になります。

こちらの事業計画概要報告書は、今回19会場で御報告させていただきますけれども、前回、昨年10月にも5会場の概要報告書を御説明させていただきました、工事の規模ですとか、そういったところでの環境影響がどうだったのかについての御説明としては、ほぼほぼ重複するところがございますので、今回19会場と非常に数も多くございますので、主に各会場の位置ですとか、こういった計画なのかをかいつままで御説明をさせていただければと思っております。

まず、1-3ページをご覧くださいませでしょうか。

こちらは「東京体育館」の空中写真を示してございます。御存じのとおり、新国立競技場の北西側にある既存の体育館でございまして、1964年の東京大会でも競技会場として使用された会場でございまして、今回の2020年東京大会では卓球の会場として利用される予定でござ

ざいます。

1-5ページに、開会中の配置計画をお示ししてございます。

ピンク色で示しているのが、観客の皆様が入られる「観客エリア」と呼称してございますけれども、今ある既存の東京体育館の内装を少し改修して観客エリアとして利用する予定でございます。

その右側にブルーの「運営施設エリア」とあるようなところが、現況の施設のところにプレハブでありテントだったりという仮施設を配置するものがこのブルーの運営施設エリアとして呼称させていただいてございます。

今回は東京体育館はこのような計画でございますので、仮施設を配置するに当たっての樹木除去などは生じない計画でございます。

1-6ページに工事の内容を記載させていただいてございます。

工事工程につきましては、先ほど御説明があったとおり、この1月以降、整備が本格化してくるところで工程を考えているところでございます、これは東京体育館以外も含めまして、おおむね2020年内を見込んでいるというような状況でございます。

工事の概要といたしましても、東京体育館以外も含めましてほぼほぼ同様でございます、仮施設の設置工事としてユニットハウスですとか、プレハブテント、コンテナ、トイレ等の仮施設を設置するところと、今回の東京体育館みたいに既存施設を活用するところについては、一部の諸室の内装工事ですとか、そういった工事を行うところがほぼほぼ共通してございます。

それから、全会場後でございますけれども、大会が終わりましたら設置した仮施設の構造につきましては全て撤去して、原状回復を行うという計画でございます。

工事用車両につきましても、先ほどの会場も車両台数としては非常に少ないと想定してございますけれども、極力、沿道環境あるいは交通渋滞等というところの配慮をするために、自動車専用道路であったり、一般国道などの幹線道路を利用する計画としてございます。

建設機械におきましても、大規模な機械は使わない予定でございますけれども、排出ガス対策型であったり、低騒音型の建設機械を積極的に利用する計画でございます。

廃棄物につきましても、できる限り廃棄物の再資源化をしていくところもございまして、大会後の仮施設の解体工事につきましても、可能な限り再利用することを全施設共通的に計画しているところでございます。

以降、非常に似通ったこととなりますので、かいつまんで御説明させていただきます。

まず、「国立代々木競技場」が2-3ページでございます。

同じく、航空写真を示してございます。原宿駅の近くにある既存の競技場でございます、こちらでも1964東京大会で競技会場として使用された会場でございます、2020年ではオリンピックのハンドボール、パラリンピックのバドミントン、車椅子ラグビーの会場となる計画でございます。

2-5ページに配置計画をお示ししてございまして、こちらでも先ほどの東京体育館と同様に今ある「第一体育館」という施設の内装を少し改修して利用するところと、周辺に運営施設エリアを配置するという計画でございます、こちらでも樹木除去は生じない計画でございます。

「東京国際フォーラム」が3-3ページでございます。

国際フォーラムは有楽町駅の近くにございまして、こちらはオリンピックのウェイトリフティングと、パラリンピックのパワーリフティングの会場になる予定でございます、配置計画が3-5ページでございます。

今の国際フォーラムのある施設を一部、諸室改修をして観客エリアにするところと、周辺に運営施設エリアを配置するところでございます。運営施設エリアの一番西側のところが、一部都道の方にもかかってございますけれども、こちらにつきましても歩行者の通行は可能とするというような配置計画にしております。こちらの配置に当たりまして、一部、樹木除去が必要になる可能性がございます、そういった場合には大会後に復植を行う計画でございます。

「国技館」でございまして、4-3ページでございます。

両国駅にほど近い国技館、今まさに大相撲が開催されているところでございますが、こちらはオリンピックのときのボクシングの会場になる計画でございます。

配置計画が4-5ページでございます、この国技館の施設を、内装を一部改修して観客エリアにするところと、その東側に都立江戸東京博物館がございまして、その敷地の一部を含めまして運営施設エリアにするという計画でございます。こちらにつきましても、樹木除去が必要な場合には大会後に復植をする計画でございます。

「武蔵野の森総合スポーツプラザ」でございまして、こちらが5-3ページでございます。

武蔵野の森総合スポーツプラザは既に施設として供用してございます。その隣には、東京スタジアムという施設がございまして、東京2020大会のときにはこの2つを一体的に使っていくことがありまして、オリンピックでは武蔵野の森総合スポーツプラザではバドミントン、東京スタジアムではサッカーとラグビーを行うのですけれども、スポーツプラザと東京スタ

ジアムの両会場を使って近代5種が行われるという計画でございます。

スポーツプラザが、パラリンピックの車椅子バスケットボールの会場にもなってございます。

配置計画が5-5ページでございます。

武蔵野の森総合スポーツプラザと東京スタジアム、それぞれの施設を使って観客エリアとして利用していくところと、その北側に両会場一体的な運営施設エリアというところを配置する計画でございます。こちら、樹木除去が必要な場合は大会後に復植を行う予定でございます。

「武蔵野の森公園」が7-3ページでございます。

先ほどの武蔵野の森総合スポーツプラザあるいは東京スタジアムの少し北側になりますけれども、武蔵野の森公園というところの一角に配置する会場でございます。

7-4ページのところで配置計画をお示ししてございます。全体的な運営施設エリアというのがございます。こちらの会場は、自転車競技のロードレースのスタート地点となるところでございますので、観客の方が観客席を設けてご覧になることは、想定してございませんので、このような配置になってございます。こちらの会場では、樹木除去は計画していないというところでございます。

「有明アリーナ」が8-3ページでございます。

先ほど、フォローアップ報告でもございましたけれども、有明アリーナではオリンピックのバレーボール、それからパラリンピックの車椅子バスケットボールの会場になるところでございます。

配置計画が8-5ページでございます。

有明アリーナの建物そのものは、昨年12月に竣工いたしました。こちらの建物の中に観客エリアを配置して、その周辺に運営施設エリアを配置するというところと、北側に「豊洲6丁目公園」があるのですけれども、こちらが観客の方のためゲートであったりとか、そういうものを配置することになってございまして、公園の一部なのですけれどもちょっと使うところでございます。公園を全て閉め切るわけではないというところと、大会後には速やかに公園としてまた開放する計画にしております。こちらの会場につきましても、樹木除去は生じない計画でございます。

9-3ページが「有明体操競技場」でございます。

こちらの会場はオリンピックの体操と、パラリンピックのボッチャが行われる会場ござい

います。

配置計画が9-5ページでございます。

建物は昨年10月に竣工いたしまして、その建物を観客エリアとして利用して、周辺に運営施設エリアを配置するというところでございまして、こちら樹木除去は生じない計画としてでございます。

10-3ページが「有明テニスの森」でございます。

こちらの会場は、オリンピックのテニス、それからパラリンピックにつきましても車椅子テニスを行う会場でございます。

配置計画が10-5ページでございまして、有明テニスの森はまだ現在、工事を実施しているところでございますけれども、そのほかの組織委員会の工事として行って、ピンク色で示しているような観客エリア、あるいはブルーが示しているような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。こちらの会場につきまして、樹木除去が必要な場合は大会後に復植を行う計画でございます。

「幕張メッセ」が11-3ページでございます。

幕張メッセはJR京葉線の海浜幕張駅からほど近い、展示場、コンベンション施設でございまして、こちらの既存施設を使いましてオリンピックのレスリング、テコンドーそれからフェンシング、パラリンピックの車椅子バレー、車椅子フェンシング、テコンドーそれからゴールボールの会場になるところでございます。

配置計画が11-5ページで示してございまして、今あるホールの内装を改修いたしまして、観客エリアとするところと、運営施設エリアというものを配置していく予定でございます。こちら樹木除去が必要な場合には大会後に復植を行う計画でございます。

「さいたまスーパーアリーナ」が12-3ページでございます。

さいたま新都心駅からほど近いところにある、スポーツや音楽などを行うような多目的な施設でございまして、オリンピックのバスケットボールの会場になるところでございます。

配置計画が12-5ページにお示ししてございまして、今ある施設全体を観客エリアとして使って、ごく一部ですけれども運営施設エリアというものを配置するという計画でございます。こちら樹木除去は生じない計画でございます。

「霞ヶ関カンツリー倶楽部」でございます。13-2ページに少し広域の地図をお示ししてございます。

川越駅の少し西側のJR川越線の方で笠幡駅がございまして、その近くにあるゴルフ場でござ



ざいまして、13-4ページに航空写真をお示ししてございます。80年ぐらいの歴史がある、伝統のあるゴルフ場でございまして、オリンピックのゴルフ会場として使うところでございます。

13-6ページに配置計画をお示ししてはございますけれども、主に東側に観客の皆さんに入っていたくような配置でございます。こちらの会場も、もし樹木除去が必要になった場合は大会後に復植を行う計画でございます。

「富士スピードウェイ」でございまして、こちら14-2ページのところに少し広域の位置図をお示ししてございます。

地図の右側にJR御殿場線という路線が入ってございますが、この地図の若干南側に御殿場駅があるようなところでございます。その北西側にある施設でございます。

14-4ページに今の航空写真をお示ししてございます。

富士スピードウェイは自動車のサーキットでございまして、こちらにつきましては、オリンピック、パラリンピックの自転車競技が行われる会場でございます。

14-6ページに配置計画をお示ししてはございますけれども、今のサーキットの観客席があるところを観客エリアにして、そのほか運営施設エリアを少し配置するという計画でございます。樹木除去は生じない計画でございます。

「横浜スタジアム」が15-3ページでございます。

横浜スタジアムはプロ野球が開催されるような既存の球場、スタジアムでございまして、オリンピックでは野球とソフトボールが行われる会場でございます。

15-5ページに配置計画をお示ししてございます。

今あるスタジアムを少し改修して観客エリアにするところと、若干西側に横浜市の施設があるのですが、そちらを運営施設エリアとして配置するところでございます。

こちらの横浜公園につきましては、明治時代に西洋式公園として広く日本人にも開放されたという最古の公園で、国指定の登録の文化財になっているところもございますので、横浜公園の文化財については特に改変をする計画はないというところで配慮しているということ。あと、公園そのものが近隣にございますので、そういった公園利用者に配慮するような通行であったりですとか、支障が起きないように工事上の配慮をしていく計画でございます。

「札幌ドーム」が、16-2ページに広域の地図を示してございます。

この地図でいうと、北西側に札幌の駅がございまして、札幌駅からすると南東側にある会場でございまして、16-3ページに航空写真をお示ししてはございますが、こちら現在プロ野

球であったりとか、プロサッカーの会場として利用されてございますけれども、オリンピックのときにはサッカーの会場になるところでございます。

配置計画が16-5ページでございまして、今スタジアムとなっているところを観客エリアにして、その周辺に運営施設エリアを配置する計画でございまして、樹木除去は生じない計画でございます。

「宮城スタジアム」が、17-2ページに広域に位置を示してございます。

地図にJR東北新幹線が入ってございますけれども、この南に行くと仙台の駅がございまして、

17-4ページに航空写真をお示ししてございますけれども、こちらの宮城県が保有する多目的競技場でございまして、オリンピックではサッカーの会場として利用する計画でございます。

17-6ページに配置計画をお示ししてございますが、既存のスタジアムのところに観客エリア、周辺に運営施設エリアを設けます。

こちら、宮城県の「総合運動公園」という中にございますので、そういった公園利用者への配慮も工事で行っていく計画でございます。

「茨城カシマスタジアム」が18-2ページに広域の地図を入れてございます。鹿嶋市内にあるスタジアムでございます。

18-4ページに航空写真をお示ししてございますけれども、こちらはサッカー専用スタジアムで、Jリーグのサッカーチームのホームグラウンドになっているところでございます。オリンピックでもサッカー会場として用いられる会場でございます。

配置計画が18-6ページでございまして、既存のスタジアムを観客エリアにして周辺を運営施設エリアにするというところでございます。樹木除去は生じない計画としてございます。

最後に、「横浜国際総合競技場」が19-3ページに航空写真をお示ししてございます。

こちら、御存じのとおり、サッカーのワールドカップで決勝会場になったところでございます。Jリーグのホームグラウンドとなっている多目的競技場でございます。オリンピックのときにサッカーの会場となるところでございます。

配置計画が19-5ページでございます。

今のスタジアム全体を観客エリアにして、周辺を運営施設エリアにしていくというところで、樹木除去は生じない計画としてございます。

以上、駆け足で計画の内容を御説明いたしまして、それぞれ大気ですとか騒音ですとかそういうところ、あるいは公園の中にあるようなところについては触れ合い活動の場という

ものもございますし、一部文化財というものもございました。そういったところに対しまして、配慮をしていくところで、結果として環境影響については、いずれも非常に小さいだろうと考えておまして、今回事業計画概要報告書をして、報告をさせていただいたものでございます。

駆け足でございますが、御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ございますか。

中杉委員、どうぞ。

○中杉委員 「横浜スタジアム」について、ちょっと教えていただきたいのですが、これは土壤汚染で、横浜の条例で、土地の形質の変更に引かかるかもしれない。横浜市はたしか2000㎡以上なので、土対法の3000㎡以上よりも小さい、多分引かかるということなのだろうと思うのですが、これは具体的にどこが引かかるのですか。

これは、運営施設エリアでいくと横浜市の本庁舎があるところですね。横浜市はもう移転するのか知らないけれども。建物を除却することになるとかなり大きな話になるだろうと思うので、具体的にどのような計画なのですか。

○オリンピック・パラリンピック準備局 御回答いたします。

ちょっと今、手元に詳細な情報を持ち合わせていないのですけれども、この横浜市の施設を除却するとかそういう大規模なものではなくて、放送関係のケーブルブリッジみたいなものを立てるときに、若干その基礎部分のところについて、改変を行うというところをお聞きしたところでございますので、大規模な工事では全然ないと聞いています。

○中杉委員 横浜市条例だと2000㎡未満だったら大丈夫なのだけれども、多分それにひっかかるという話になると2000㎡以上の広がりを持っているように思うのだけれども、そのようなことはないのですか。

○オリンピック・パラリンピック準備局 最新の施工内容までは確認がとれているわけではなのですけれども、以前お話した限りでは、可能性も含めてなのかもしれないですけれども、そういった条例にかかるかもしれないというところで、手続を考えていくとお聞きしたところでございます。

○柳会長 ほかにいかがでしょうか。

特に御発言がないようですので、これを持ちまして本日の評価委員会は終了させていただきますと思います。

(午後5時23分閉会)