

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2）

（選手村）

令和3年3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
2.1 大会ビジョン	1
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～	1
3. 東京 2020 大会の概要	2
3.1 大会の概要	2
3.2 東京 2020 大会の環境配慮	2
4. 選手村の計画の目的及び内容	4
4.1 目 的	4
4.2 内 容	4
4.3 選手村の計画の策定に至った経過	7
5. 計画の変更	8
5.1 計画の変更理由及び内容	8
5.2 計画の変更に伴う予測・評価の見直し	14
6. フォローアップ調査の内容	24
6.1 事業の基本計画	24
6.2 施工計画	33
6.3 使用の予定	33
6.4 環境保全に関する計画等への配慮の内容	33
6.5 調査結果の概略	34
6.6 フォローアップの実施者	38
6.7 その他	38
6.8 調査結果	41
6.8.1 大気等	41
6.8.2 土壌	50
6.8.3 生物の生育・生息基盤	53
6.8.4 生物・生態系	59
6.8.5 騒音・振動	63
6.8.6 廃棄物	66
6.8.7 エコマテリアル	75
6.8.8 温室効果ガス	80
6.8.9 エネルギー	82
6.8.10 交通渋滞	84
6.8.11 公共交通へのアクセシビリティ	88
6.8.12 交通安全	93

1. 東京 2020 大会の正式名称
2. 東京 2020 大会の目的

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、2016 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

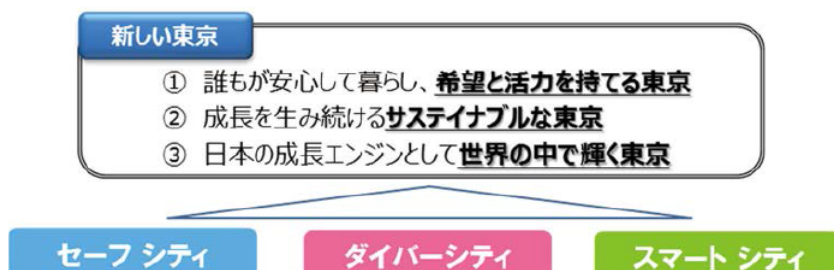


図 1.1-1 「2020年に向けた実行プラン」における3つのシティ

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大会のオリンピック競技大会を当初は2020年7月24日から8月9日まで開催し、また、パラリンピック競技大会を8月25日から9月6日まで開催する予定としていたが、オリンピック競技大会を2021年7月23日から8月8日まで、パラリンピック競技大会は2021年8月24日から9月5日までとする新開催日程を発表した。

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 2021 年に東京で行われるスポーツの大会としてだけでなく、2021 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」	I C T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・3 R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、大会組織委員会は、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。

2018年6月には、「持続可能性に配慮した運営計画 第二版」を策定し、持続可能性に配慮した競技大会を目指す意義としてSDGsへの貢献を明確化している。「持続可能性に配慮した運営計画 第二版」の基本的な考え方は表3.2-3に示すとおりである。

表 3.2-3 「持続可能性に配慮した運営計画 第二版」の基本的な考え方

基本理念	・世界最大規模のスポーツイベントであるオリンピック・パラリンピックは世界規模の影響 ・東京 2020 大会は、大会の準備運営に持続可能性を組み込み、その責任を果たすことで貢献 ・大会の持続可能性のコンセプト「be better, together / より良い未来へ、ともに進もう。」
持続可能性の主要テーマ	持続可能性の5つの主要テーマは、環境・経済・社会の側面に統合的に取り組むことから、SDGsの目標等の全体に幅広く関連
関係組織	組織委員会を核として、都、国、関係自治体、スポンサー等との連携の下に実施
運営計画の適用範囲	主体として直接管理する範囲に加え、影響を及ぼすことができる範囲についても考慮
持続可能な発展の統治原則	持続可能性における基本的な価値観である4つの統治原則（持続可能性への責任、包摂性/利害関係者の参画、誠実性、透明性）を尊重
マネジメントの仕組み、ツール	取組を確実に実施するため、イベントの持続可能性をサポートするための国際規格であるISO20121の導入や「持続可能性に配慮した調達コード」の策定・運用等を推進

4. 選手村の計画の目的及び内容

4.1 目的

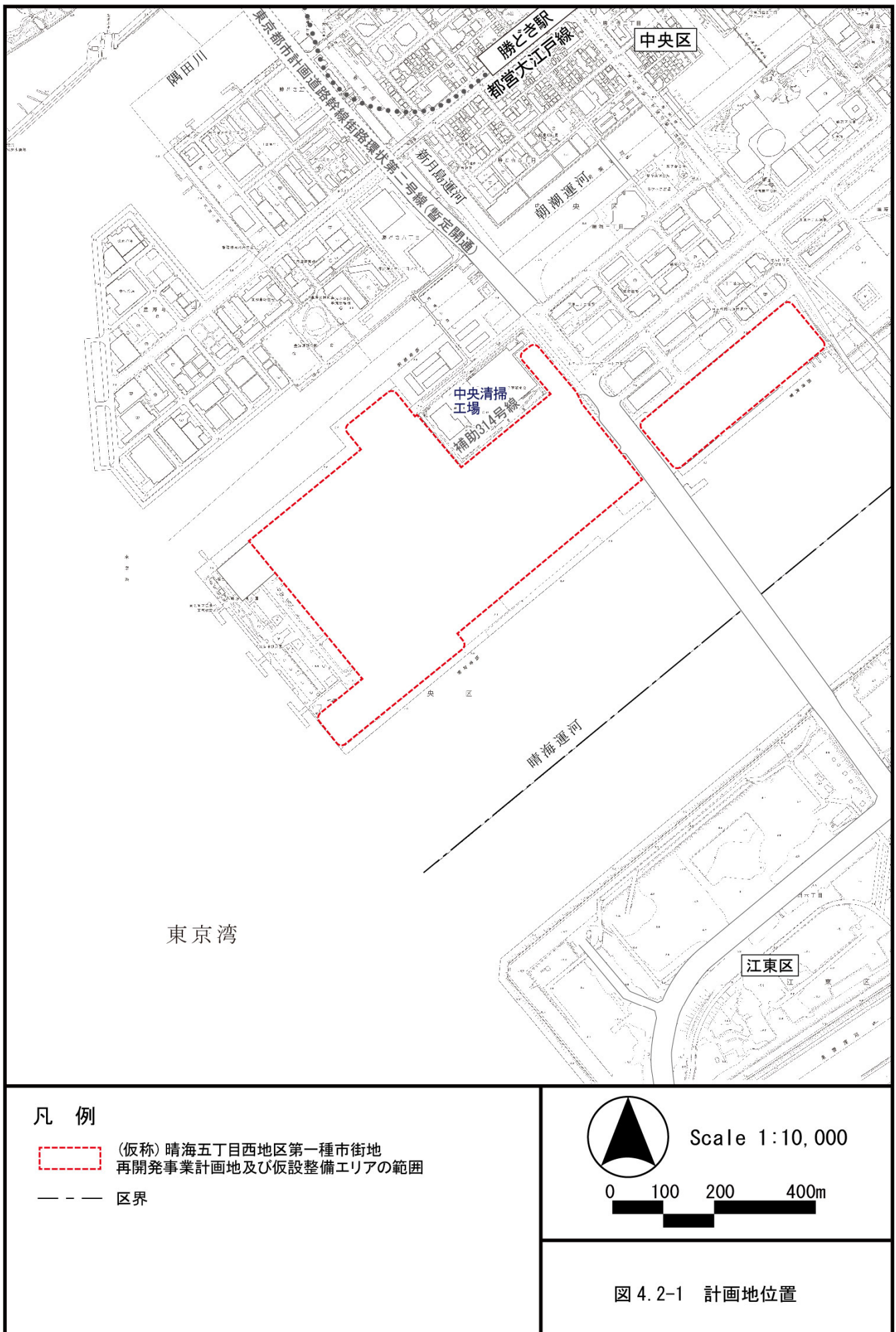
東京2020大会の選手村は、選手の宿泊施設等のほか仮施設を整備するものである。

4.2 内 容

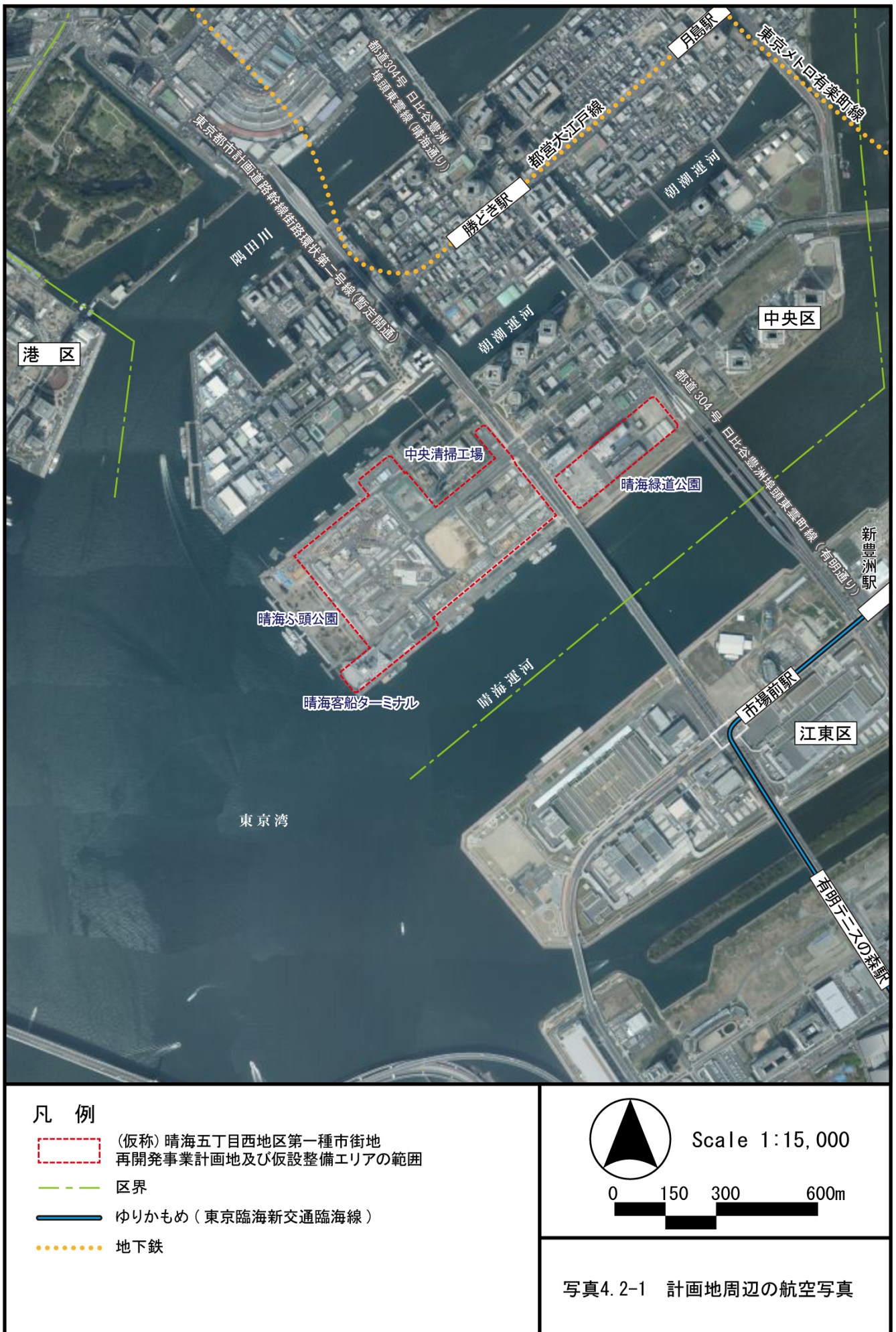
4.2.1 位 置

東京2020大会の選手村の位置は、図4.2-1及び写真4.2-1に示すとおり中央区晴海四丁目及び五丁目地内にあり、東京都市計画道路幹線街路環状第二号線や都道304号日比谷豊洲埠頭東雲町線（有明通り）等に面している。

4. 選手村の計画の目的及び内容



4. 選手村の計画の目的及び内容



4.3 選手村の計画の策定に至った経緯

選手村が位置する晴海は、東京駅周辺や銀座等の都心と豊洲や有明等の臨海副都心を結ぶ地域に位置しており、築地、月島、勝どき、晴海、豊洲、有明一帯の東京臨海地域は、首都東京の玄関口として産業、環境、景観上重要な位置にあり、利便性を有したエリアである。

2013年9月に東京2020大会の開催が決定し、晴海地区には同大会の選手村として宿泊施設等が整備されることとなった。

5. 計画の変更

5.1 計画の変更理由及び内容

選手村では、(仮称)晴海五丁目西地区市街地再開発事業（以下「市街地再開発事業」という。）として整備する住宅棟（板状）を一時使用する計画の宿泊施設について、東京都環境影響評価条例の対象とならない環境影響要因や環境影響評価項目を対象に、2015年3月26日に評価書案を、同年12月21日に評価書、2016年4月26日にフォローアップ計画書、2018年4月5日にフォローアップ報告書（大会開催前その1）をそれぞれ公表した。これらの評価書等では、選手村整備に係る計画のうちの仮設施設（内装工事含む）については、諸元が具体化されていなかったため、環境影響評価の対象とはせず、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することとしていた。また、選手村の緑化計画についても未定であることから、今後の計画の熟度に応じて、仮設施設による影響も勘案し、改めて環境影響評価の項目の検討を行うこととしていた。

5.1.1 仮設施設に係る変更理由及び内容（2018年12月25日の評価委員会での報告事項）

設計の進捗に伴い、仮設施設の諸元が具体化されたことから、基本計画（仮設施設の配置計画等）及び施工計画（仮設施設の工事工程等）を更新した。

5.1.1.1 基本計画の更新内容

選手村整備のうち、市街地再開発事業の施行地区内の道路や下水道等のインフラを整備する基盤整備工事は、東京都が整備を進めている。また、市街地再開発事業のうち、住宅棟（板状）、住宅棟（超高層タワー）及び商業棟については、特定建築者制度¹を活用して、民間事業者が建築主体となり建物の整備を進めている。

宿泊棟等の大会時内装を整備するための大会時関連工事²及びその他の大会用仮設施設等工事³（以下「大会時関連工事等」という。）については、組織委員会が整備を進めている。

選手村の実施段階環境アセスメントでは、表5.1-1に示す各施設のうち、市街地再開発事業として整備する住宅棟（板状）及び商業棟について、環境影響評価の対象としていたが、大会時関連工事等については具体的な計画が未定であるため、環境影響評価の対象としていなかった。

設計の進捗に伴い、大会時関連工事等として整備する施設についても配置計画等が具体化された。大会時の仮設施設の配置図は、図5.1-1に示すとおりである。

表5.1-1 選手村の施設の概要

施設名	整備内容
宿泊棟 ^{注1)} （大会後、住宅棟（板状）として整備）	恒久施設工事、大会時関連工事(大会時内装の整備)
選手利便施設 ^{注1)} （大会後、商業棟として整備）	恒久施設工事、大会時関連工事(大会時内装の整備)
選手利便施設（メインダイニング）	大会用仮設施設等工事(新築)
運営施設（ビレッジプラザ）	大会用仮設施設等工事(新築)
運営施設等	大会用仮設施設等工事(既存施設の改修等 ^{注2)})

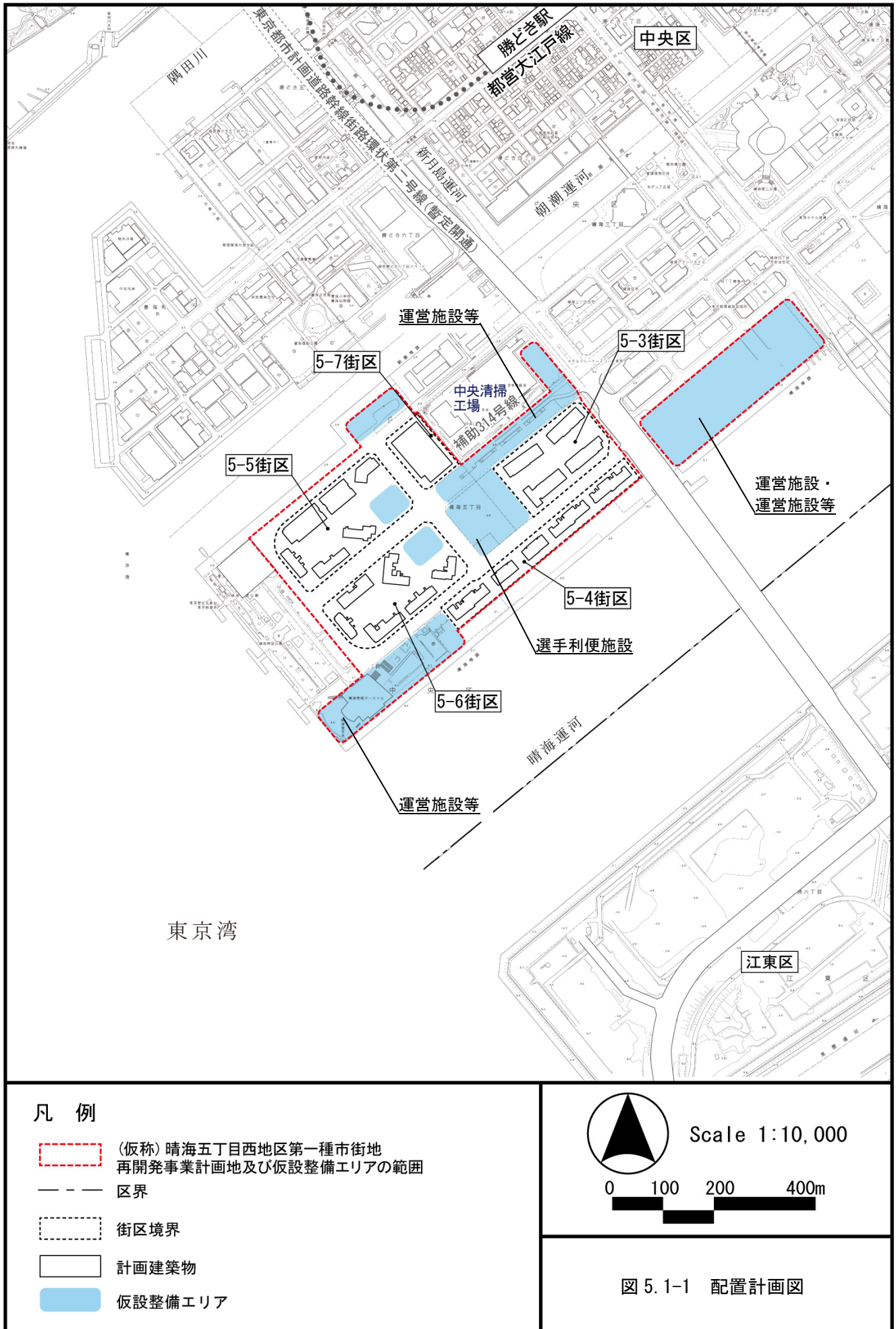
注1) 東京2020大会では、市街地再開発事業として整備する住宅棟（板状）及び商業棟について、それぞれ大会時内装を整備して宿泊棟及び選手利便施設として、一時使用する計画である。

2) 既存施設の改修等としては、既存の晴海客船ターミナルの内装を改修して利用するほか、既存の建築物を耐震補強して利用する計画である。また、既存道路を改修してバス発着場等を整備する計画である。

¹ 施設建築物の建築等を施行者に代わり、民間事業者等を実施させることができる制度。この制度により、民間事業者の資金力とノウハウ等を積極的に活用できるようになり、より魅力的で処分性の高い建物を建築し、事業を円滑に推進することができる。

² 大会時関連工事：市街地再開発事業として整備する住宅棟（板状）及び商業棟について、組織委員会が大会時の宿泊施設や選手利便施設としての内装を整備する工事

³ 大会用仮設施設等工事：組織委員会が大会時関連工事以外に行う仮設施設を整備する工事



5.1.1.2 施工計画の更新内容

(1) 工事工程

選手村整備の施工計画は、表5.1-2に示すとおり、選手村整備全体の工事工程については、2016年から2026年までの120か月を予定している。このうち、大会前の大会時関連工事等の工事工程は、2018年から2020年までの26か月であった。大会後については、宿泊棟等の大会時内装を含め全ての仮設施設を撤去する計画であり、仮設施設の撤去等の工事は、2021年から2023年までの25か月を予定している。

表 5.1-2 全体工事工程

工種 / 月	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65
恒久施設工事	基盤整備工事												
	住宅棟（板状）												
	住宅棟（超高層タワー）												
	商業棟												
大会時関連工事	宿泊棟												
	選手利便施設（商業棟）												
大会用仮設施設等工事	選手利便施設（メインダイニング）												
	運営施設（ビレッジプラザ）												
	運営施設等												

工種 / 月	70	75	80	85	90	95	100	105	110	115	120
恒久施設工事	基盤整備工事										
	住宅棟（板状）										
	住宅棟（超高層タワー）										
	商業棟										
大会時関連工事	宿泊棟										
	選手利便施設（商業棟）										
大会用仮設施設等工事	選手利便施設（メインダイニング）										
	運営施設（ビレッジプラザ）										
	運営施設等										

(2) 施工方法の概要

1) 基盤整備工事（変更なし）

市街地再開発事業として、既存道路の舗装版撤去、道路盛土工事、下水工事、街築・車道舗装工事、埋設工事及び歩道舗装工事を行う。

2) 宿泊棟（大会後、住宅棟（板状）として整備）

市街地再開発事業として、基礎工事、山留工事、掘削工事、地下・地上躯体工事、仕上・設備工事、盛土・外構工事を行う。また、組織委員会が、大会仕様の内装工事を実施する。

3) 選手利便施設（大会後、商業棟として整備）

市街地再開発事業として、基礎工事、山留工事、掘削工事、地下・地上躯体工事、仕上・設備工事、盛土・外構工事を行う。また、組織委員会が、大会仕様の内装工事を実施する。

4) 選手利便施設（メインダイニング）

基礎工事、山留工事、躯体工事、屋根工事、設備工事、外装・内装工事、外構工事等を実施する。

5) 運営施設（ビレッジプラザ）

直接基礎による基礎工事、躯体工事（木材架構）、屋根工事、設備工事、外装・内装工事、外構工事等を実施する。

6) 運営施設等

既存施設の改修工事等を実施する。

7) 解体工事

仮設施設を撤去し、住宅棟（板状）、商業棟等の原状回復を行う。

(3) 工事用車両

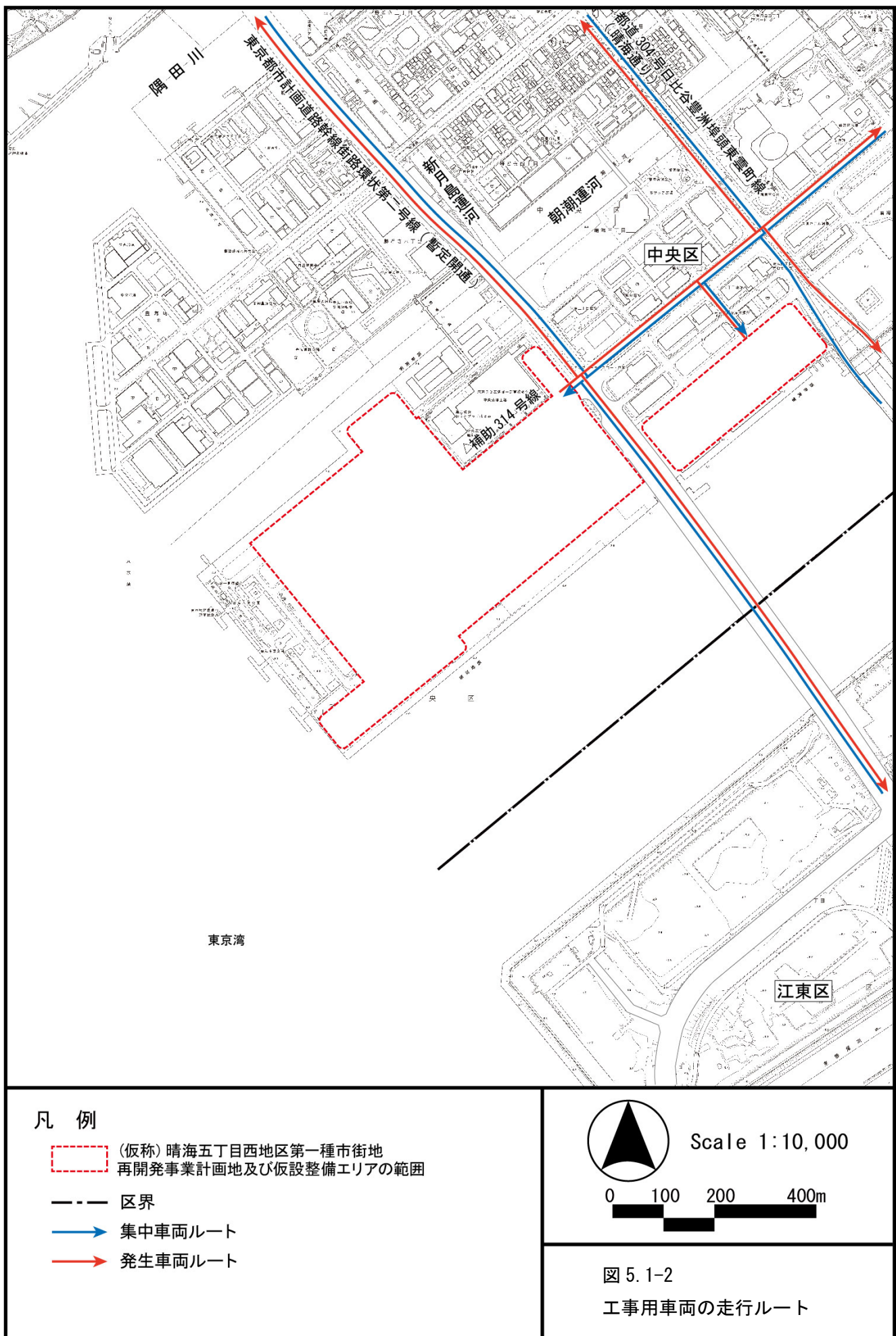
選手村整備に伴う工事用車両の主な走行ルートは、図 5.1-2 に示すとおりである。

計画地周辺の道路の状況を踏まえ、工事用車両は、都道304号日比谷豊洲埠頭東雲町線（晴海通り又は有明通り）及び東京都市計画道路幹線街路環状第二号線から、補助314号線を通り計画地へ出入場している。

市街地再開発事業も含めた工事用車両台数のピークは、選手村整備の全体としては工事着工後34か月目であり、フォローアップ調査日において入場台数大型車439台/日、小型車99台/日、合計538台/日、出場台数大型車365台/日、小型車116台/日、合計481台/日であった。

なお、工事用車両の走行に関しては以下の配慮事項を実施している。

- ・計画地からの工事用車両の出入りに際しては交通整理員を配置し、通勤・通学をはじめ一般歩行者の通行に支障を与えないよう配慮している。
- ・工事用車両の走行に当たっては、安全走行の徹底、市街地での待機や違法駐車等を行うことがないよう、運転者への指導を徹底している。
- ・「晴海連合町会工事・協定書」については施工業者が決定した後、地元等と調整の上、遵守するよう施工業者に対する指導を徹底している。
- ・建設発生土の輸送について、海上輸送を行った。ダンプトラック 52,000 台分に相当する約 30 万 m³ の建設発生土を海上輸送により搬出した。



(4) 建設機械

各工事において想定する主な建設機械は、表 5.1-3 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、不要なアイドリングの防止に努めるよう周知して、排出ガスの削減及び騒音の低減に努めている。

表5.1-3 主な建設機械

施設名	主な建設機械
基盤整備工事	バックホウ、ブルドーザ、ラフテレーンクレーン
宿泊棟 (大会後、住宅棟(板状)として整備)	三点式杭打機、アースドリル掘削機、バックホウ、クラムシエル、クローラクレーン、ラフテレーンクレーン、タワークレーン(電動)
選手利便施設 (大会後、商業棟として整備)	
選手利便施設(メインダイニング)	バックホウ、ラフテレーンクレーン
運営施設(ビレッジプラザ)	バックホウ、ラフテレーンクレーン
運営施設等	バックホウ、コンバインドローラ、モーターグレーダー、アスファルトフィニッシャー、ラフテレーンクレーン、積載型トラッククレーン

(5) 工事中の廃棄物等処理計画

建設工事に伴い発生する建設廃棄物等は、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、再生利用可能な廃棄物等については積極的に再資源化に努め、再生利用が困難なものについては適切な処理を行っている。

大会後の仮設施設の解体工事については、仮設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。なお、一部の運営施設は、全国の自治体から無償で借り受けた木材を使用して建設し、大会後に解体された木材を各自治体の公共施設などでレガシーとして活用することにより、環境負荷を低減し、持続可能性の実現を目指している。

5.1.2 選手村としての緑化計画に係る変更理由及び内容

評価書では、東京2020大会時点における選手村の緑化計画は、組織委員会が検討することを想定していたが、今回の仮設施設整備計画及び運営計画の検討の結果、選手村内では様々なイベントや運営用の備品等の設置を予定していることから、大会開催前に市街地再開発事業として行う一部の植栽を選手村の植栽エリアとして使用する計画である。

5.2 計画の変更に伴う予測・評価の見直し

5.2.1 仮設施設に係る変更（2018年12月25日の評価委員会での報告事項）

選手村については、市街地再開発事業の住宅棟（板状）及び商業棟として整備する宿泊施設及び選手利便施設について、土壌、生物の生育・生息基盤、生物・生態系、廃棄物、エコマテリアル、温室効果ガス、エネルギー、移転、交通渋滞、公共交通へのアクセシビリティ、交通安全の11項目の環境影響評価の項目を選定し、評価書及びフォローアップ計画書を公表している。また、評価書及びフォローアップ計画書時点では、宿泊棟等の大会時内装を整備するための大会時関連工事等の整備計画は具体化されていなかったため、大気等、緑、騒音・振動、日影、景観、自然との触れ合いの場、歩行者空間の快適性、水利用、土地利用、地域分断、安全、消防・防災の12項目については、環境影響評価の項目を再検討することとした。

今般、大会時関連工事等の整備計画の具体化に合わせ、評価書において選定した11項目及び再検討する12項目について、表5.2-1に示す環境影響要因を勘案し、環境影響評価を検討する項目として選定した。その上で、評価書において環境影響評価を実施していない事項については、予測・評価の必要性を、評価書において環境影響評価を実施している事項については、予測・評価の見直しの必要性を検討した。

仮設施設に係る計画変更に伴う予測・評価の必要性、又は予測・評価の見直しの必要性の検討結果は、表5.2-3(1)～(4)に示すとおりである。本結果は、2018年12月25日の評価委員会での報告済みであり、資料の詳細は、資料編の「資料-1 選手村の事業計画の更新及び予測・評価の見直しについて」（p.資-1～31）に示すとおりである。

表 5.2-1 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
	仮設施設	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
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
	恒久施設	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
	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、本資料では対象としない環境影響要因を示す。また、選手村は、東京 2020 大会の開催期間中のみ使用される施設であるため、選手村としての設備等の持続的稼働は想定されない。

表 5. 2-2(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	工事用車両の走行	建設機械の稼働	建築物の出現	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											
	緑		・ 植栽内容の変化の程度及び緑の量の変化の程度	—										
	生活環境	騒音・振動	・ 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				—							
			・ 日照障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				—							
			・ 景観阻害要因の変化の程度											
		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、本資料において予測・評価を実施する事項又は計画の具体化に伴い予測・評価の見直しを実施する事項を示す。薄い網掛け () 以外の○は、評価書において環境影響評価を実施しているが、計画の具体化に伴い予測・評価の見直しを検討した結果、必要性がない事項を示す。—は、計画の具体化に伴い予測・評価の必要性を検討した結果、必要性がない事項を示す。

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、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、又は選手村としての設備等の持続的稼働が想定されない事項であるため、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 5.2-2(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			設備等の持続的稼働		
				施設の建設	工事用車両の走行	建設機械の稼働	建築物の出現	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	
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	・ エコマテリアルの利用への取組・貢献の程度	○											
		温室効果ガス	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	・ エネルギーの使用量及びその削減の程度			○			○				
社会経済項目	土地利用	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	・ 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				－							
	社会活動	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				○							
		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	・ 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											
		ボランティア	・ ボランティア活動の内容とその程度											
	参加・協働	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	・ 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・衛生・安心	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	・ 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シビリティの変化の程度		○				○		○			
		交通安全	・ 交通安全の変化の程度		◎				○		◎			
	経済	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	・ 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、本資料において予測・評価を実施する事項又は計画の具体化に伴い予測・評価の見直しを実施する事項を示す。薄い網掛け () 以外の○は、評価書において環境影響評価を実施しているが、計画の具体化に伴い予測・評価の見直しを検討した結果、必要性がない事項を示す。—は、計画の具体化に伴い予測・評価の必要性を検討した結果、必要性がない事項を示す。

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、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、又は選手村としての設備等の持続的稼働が想定されない事項であるため、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 5.2-3(1) 予測・評価の必要性、又は予測・評価の見直しの必要性の検討結果

項 目	予測・評価の必要性、又は予測・評価の見直しの必要性	検討結果 ^{注)}
大気等	[工事用車両の走行] 選手村整備のうち、恒久施設の住宅棟（板状）及び商業棟については、市街地再開発事業として、予測・評価を実施しているが、大会時関連工事等による工事用車両の走行が見込まれるため、予測・評価を実施する。予測事項は、「大気等の状況の変化の程度」とする。	○
	[建設機械の稼働] 選手村整備のうち、恒久施設の住宅棟（板状）及び商業棟については、市街地再開発事業として、建設機械の稼働台数がピークとなる基盤整備工事、住宅棟（板状）の基礎工事、掘削工事及び基礎躯体工事を対象に予測・評価を実施している。 大会時関連工事等による建設機械の稼働は見込まれるものの、大会時関連工事等着工後の建設機械台数（仮施設整備及び恒久施設整備の合計台数）は、多くの建設機械が稼働する市街地再開発事業の住宅棟（板状）の基礎工事や掘削工事は終了していることから、「施工計画の変更について－（仮称）晴海五丁目西地区第一種市街地再開発事業－」（平成 29 年 3 月 東京都・三井不動産レジデンシャル(株)）における建設機械台数を下回る⁴と考えられる。このため、予測・評価は実施しない。	×
土壌	会場エリアのうち、市街地再開発事業の計画地内については、土壌汚染対策法第 4 条及び環境確保条例第 117 条に基づく手続きを行い、土地利用の履歴から土壌汚染のおそれがあると考えられるエリアにおける土壌汚染状況調査を実施した。調査の結果、土壌溶出量及び土壌含有量ともに定量下限値を下回っており、土壌汚染は確認されなかった。また、市街地再開発事業の計画地以外については、土壌汚染対策法第 4 条及び環境確保条例第 117 条に基づく手続きを行い、土地利用の履歴から土壌汚染のおそれはないものと考ええる。このため、予測・評価の見直しは実施しない。 今後、工事の実施に伴い新たな土壌汚染が確認された場合、速やかに土壌汚染対策を講じるとともにフォローアップ報告書で内容を明らかにする。	×
生物の生育・生息基盤	会場エリアのうち、市街地再開発事業の計画地内については、「2020 年東京オリンピック・パラリンピック競技大会実施段階環境影響評価書（選手村）」（平成 27 年 12 月 東京都）として、予測・評価を実施済みである。予測・評価を実施していない市街地再開発事業の計画地以外については、晴海ふ頭公園を除き生物の生育・生息基盤はほとんど存在しないことから、新たに生物の生育・生息基盤に著しい影響を及ぼすおそれはない。晴海ふ頭公園については、選手村整備とは別の公園整備のため 2017 年 10 月より休園となっている。このため、予測・評価の見直しは実施しない。	×
生物・生態系	会場エリアのうち、市街地再開発事業の計画地内については、「2020 年東京オリンピック・パラリンピック競技大会実施段階環境影響評価書（選手村）」（平成 27 年 12 月 東京都）として、予測・評価を実施済みである。予測・評価を実施していない市街地再開発事業の計画地以外については、晴海ふ頭公園を除き生物の生育・生息環境はほとんど存在しないことから、新たに生物・生態系に著しい影響を及ぼすおそれはない。晴海ふ頭公園については、選手村整備とは別の公園整備のため 2017 年 10 月より休園となっている。このため、予測・評価の見直しは実施しない。	×

注) 検討結果の○は、本資料において予測・評価を実施する事項を示す。×は、計画の具体化に伴い予測・評価の見直し又は予測・評価の必要性を検討した結果、必要性がない事項を示す。

⁴ 建設機械の予測・評価は、「環境影響評価書－（仮称）晴海五丁目西地区開発計画－」（平成 27 年 12 月）において実施したが、その後の施工計画の見直しに伴い、「施工計画の変更について－（仮称）晴海五丁目西地区第一種市街地再開発事業－」（平成 29 年 3 月 東京都・三井不動産レジデンシャル(株)）において予測・評価の見直しを実施している。

表 5.2-3(2) 予測・評価の必要性、又は予測・評価の見直しの必要性の検討結果

項 目	予測・評価の必要性、又は予測・評価の見直しの必要性	検討結果
緑	会場エリアについては、晴海ふ頭公園を除き植栽はほとんど存在しないことから、新たに緑に著しい影響を及ぼすおそれはない。晴海ふ頭公園については、選手村整備とは別の公園整備のため 2017 年 10 月より休園となっている。このため、予測・評価は実施しない。	×
騒音・振動	[工事用車両の走行] 選手村整備のうち、恒久施設の住宅棟（板状）及び商業棟については、市街地再開発事業として、予測・評価を実施しているが、大会時関連工事等による工事用車両の走行が見込まれるため、予測・評価を実施する。予測事項は、「工事用車両の走行に伴う道路交通騒音及び振動」とする。	○
	[建設機械の稼働] 選手村整備のうち、恒久施設の住宅棟（板状）及び商業棟については、市街地再開発事業として、建設機械の稼働台数がピークとなる基盤整備工事、住宅棟（板状）の基礎工事、掘削工事及び基礎躯体工事を対象に予測・評価を実施している。 大会時関連工事等による建設機械の稼働が見込まれるものの、大会時関連工事等着工後の建設機械台数（仮設施設整備及び恒久施設整備の合計台数）は、多くの建設機械が稼働する市街地再開発事業の住宅棟（板状）の基礎工事や掘削工事は終了していることから、「施工計画の変更について－（仮称）晴海五丁目西地区第一種市街地再開発事業－」（平成 29 年 3 月 東京都・三井不動産レジデンシャル(株)）における建設機械台数を下回る ⁵ と考えられる。このため、予測・評価は実施しない。	×
日影	選手村整備のうち、恒久施設の住宅棟（板状）及び商業棟については、市街地再開発事業として、東京都環境影響評価条例に基づく環境影響評価を実施している。予測・評価を実施していない大会用仮設施設等設置工事として整備する仮設施設は、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。このため、予測・評価は実施しない。	×
景観	選手村整備のうち、恒久施設の住宅棟（板状）及び商業棟については、市街地再開発事業として、東京都環境影響評価条例に基づく環境影響評価を実施している。予測・評価を実施していない大会用仮設施設等設置工事として整備する仮設施設は、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。このため、予測・評価は実施しない。	×
自然との触れ合い活動の場	会場エリアについては、晴海ふ頭公園を除き自然との触れ合い活動の場はほとんど存在しないが、晴海ふ頭公園については、選手村整備とは別の公園整備のため 2017 年 10 月より休園となっている。このため、予測・評価は実施しない。	×

注) 検討結果の○は、本資料において予測・評価を実施する事項を示す。×は、計画の具体化に伴い予測・評価の見直し又は予測・評価の必要性を検討した結果、必要性がない事項を示す。

⁵ 建設機械の予測・評価は、「環境影響評価書 ー（仮称）晴海五丁目西地区開発計画ー」（平成27年12月）において実施したが、その後の施工計画の見直しに伴い、「施工計画の変更について ー（仮称）晴海五丁目西地区第一種市街地再開発事業ー」（平成29年3月 東京都・三井不動産レジデンシャル(株)）において予測・評価の見直しを実施している。

表 5.2-3(3) 予測・評価の必要性、又は予測・評価の見直しの必要性の検討結果

項 目	予測・評価の必要性、又は予測・評価の見直しの必要性	検討結果
歩行者空間の快適性	本計画は、晴海地区に仮設施設を整備するものであり、公共交通機関から施設への歩行者経路に変化が生じない。このため、予測・評価は実施しない。	×
水利用	仮設施設は、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。このため、予測・評価は実施しない。	×
廃棄物	選手村整備のうち、恒久施設の住宅棟（板状）及び商業棟の建設に伴う建設発生土及び建設廃棄物等については、「2020 年東京オリンピック・パラリンピック競技大会実施段階環境影響評価書（選手村）」（平成 27 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 フォローアップ計画書（選手村）」（平成 28 年 4 月 東京都）として、予測・評価を実施済みである。 予測・評価を実施していない大会時関連工事等については、地下躯体を構築するような大規模な土工事や施設の建設工事を行わないことから、恒久施設整備と比べて建設廃棄物等の発生量も少ない。 これらの仮設施設整備に伴い発生する建設廃棄物等については、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、再生利用可能な廃棄物等については積極的に再資源化に努め、再生利用が困難なものについては適切な処理を行う計画である。 また、大会後は、仮設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。 これらを踏まえ、大会前の大会時関連工事等に伴う建設廃棄物の再資源化等及び大会後の資材等の再利用等の取組については、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	選手村整備のうち、恒久施設の住宅棟（板状）及び商業棟の建設に伴うエコマテリアルについては、「2020 年東京オリンピック・パラリンピック競技大会実施段階環境影響評価書（選手村）」（平成 27 年 12 月 東京都）として、予測・評価を実施済みである。 予測・評価を実施していない大会時関連工事等に当たっては、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	予測・評価を実施していない大会時関連工事等の建設機械の稼働に伴う影響については、限られた工事期間内・敷地内での稼働であり、影響は小さいと考えられる。このため、予測・評価の見直しは行わない。	×
エネルギー	予測・評価を実施していない大会時関連工事等の建設機械の稼働に伴う影響については、限られた工事期間内・敷地内での稼働であり、影響は小さいと考えられる。このため、予測・評価の見直しは行わない。	×

注) 検討結果の○は、本資料において予測・評価を実施する事項を示す。×は、計画の具体化に伴い予測・評価の見直し又は予測・評価の必要性を検討した結果、必要性がない事項を示す。

表 5.2-3(4) 予測・評価の必要性、又は予測・評価の見直しの必要性の検討結果

項 目	予測・評価の必要性、又は予測・評価の見直しの必要性	検討結果
土地利用	本計画は、仮設施設を整備するものであり、土地利用に変化は生じない。このため、予測・評価は行わない。	×
地域分断	本計画は、仮設施設を整備するものであり、新たな地域分断は生じない。このため、予測・評価は行わない。	×
移転	会場エリアのうち、市街地再開発事業の計画地内については、「2020 年東京オリンピック・パラリンピック競技大会実施段階環境影響評価書（選手村）」（平成 27 年 12 月 東京都）として、予測・評価を実施済みである。予測・評価を実施していない大会用仮設施設等工事として整備する仮設施設は、一時的に建設されるものであり、移転は生じない。このため、予測・評価の見直しは行わない。	×
安全	仮設施設は、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。このため、予測・評価は行わない。	×
消防・防災	仮設施設は、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。このため、予測・評価は行わない。	×
交通渋滞	選手村整備のうち、恒久施設の住宅棟（板状）及び商業棟の建設に伴う交通渋滞については、「2020 年東京オリンピック・パラリンピック競技大会実施段階環境影響評価書（選手村）」（平成 27 年 12 月 東京都）として、予測・評価を実施しているが、その他の大会時関連工事等による工事用車両の走行が見込まれるため、開催前の予測・評価の見直し及び開催後の予測・評価を実施する。 予測事項は、「交通量及び交通流の変化の程度」とする。	○
公共交通へのアクセシビリティ	選手村整備のうち、恒久施設の住宅棟（板状）及び商業棟の建設に伴う公共交通へのアクセシビリティについては、「2020 年東京オリンピック・パラリンピック競技大会実施段階環境影響評価書（選手村）」（平成 27 年 12 月 東京都）として、予測・評価を実施している。予測・評価を実施していない大会時関連工事等に当たってもアクセス経路における歩車道線分離の状況に変化はない。このため、開催前の予測・評価の見直し及び開催後の予測・評価は行わない。	×
交通安全	選手村整備のうち、恒久施設の住宅棟（板状）及び商業棟の建設に伴う交通安全については、「2020 年東京オリンピック・パラリンピック競技大会実施段階環境影響評価書（選手村）」（平成 27 年 12 月 東京都）として、予測・評価を実施しているが、その他の大会時関連工事等による工事用車両の走行が見込まれるため、開催前の予測・評価の見直し及び開催後の予測・評価を実施する。 予測事項は、「交通安全の変化の程度」とする。	○

注) 検討結果の○は、本資料において予測・評価を実施する事項を示す。×は、計画の具体化に伴い予測・評価の見直し又は予測・評価の必要性を検討した結果、必要性がない事項を示す。

5.2.2 緑化計画に係る変更

今回の計画の変更によって緑化計画が変更となるため、表 5.2-4(1)及び(2)に示すとおり評価書及び「5.2.1 仮設施設に係る変更」において対象とした環境影響評価の項目について、予測・評価の見直しの必要性を検討した。

開催前における予測について、緑化計画の変更に伴って見直しの検討が必要となる環境影響要因は、「施設の建設（掘削工事、躯体工事等に伴う影響）」である。評価書及び「5.2.1 仮設施設に係る変更」においてこれらの環境影響要因による予測を行った項目のうち、予測・評価の見直しが必要となる項目はなかった。

また、評価書において対象としていなかった「緑」については、今回の計画の変更に伴い、表 5.2-5 に示すとおり環境影響評価の項目の検討を行った。

表 5.2-4(1) 予測・評価の見直しの必要性

環境影響 評価の項目	区分	予測事項及び見直しの理由	見直しの 必要性
大気等	開催前	【大気等の状況の変化の程度】 緑化計画の変更が生じるが、緑化工事の一部を大会前に前倒ししても、予測時の最大の台数を上回らないため、予測・評価の見直しは行わない。	×
土壌	開催前	【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】 緑化計画の変更が生じるが、計画地の位置及び範囲に変化はないため、予測・評価の見直しは行わない。	×
生物の生育・生息基盤	開催前	【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】 緑化計画の変更に伴い、大会開催前に市街地再開発事業として一部の植栽を行い選手村として使用し、大会後に市街地再開発事業として残りの植栽を実施するため、将来的な予測・評価結果に変更は生じないため、予測・評価の見直しは行わないが、開催前に市街地再開発事業として実施する一部の植栽の状況も考慮したフォローアップ報告を行う。	×
生物・生態系	開催前	【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】 【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】 緑化計画の変更に伴い、大会開催前に市街地再開発事業として一部の植栽を行い選手村として使用し、大会後に市街地再開発事業として残りの植栽を実施するため、将来的な予測・評価結果に変更は生じないため、予測・評価の見直しは行わないが、開催前に市街地再開発事業として実施する一部の植栽の状況も考慮したフォローアップ報告を行う。	×
騒音・振動	開催前	【工事用車両の走行による道路交通騒音及び振動】 緑化計画の変更が生じるが、緑化工事の一部を大会前に前倒ししても、予測時の最大の台数を上回らないため、予測・評価の見直しは行わない。	×
廃棄物	開催前	【廃棄物の排出量及び再利用量並びに処理・処分方法等】 緑化計画の変更が生じるが、廃棄物の排出量及び再利用量に変化はないため、予測・評価の見直しは行わない。	×
エコマテリアル	開催前	【エコマテリアルの利用への取組・貢献の程度】 緑化計画の変更が生じるが、エコマテリアル利用の取組に変化はないため、予測・評価の見直しは行わない。	×
温室効果ガス	開催前	【温室効果ガスの排出量及びその削減の程度】 緑化計画の変更が生じるが、建設機械の稼働による温室効果ガス排出量に変化はないため、予測・評価の見直しは行わない。	×

注) 「見直しの必要性」において、「×」は見直し不要を示す。

表 5.2-4(2) 予測・評価の見直しの必要性

環境影響 評価の項目	区分	予測事項及び見直しの理由	見直しの 必要性
エネルギー	開催前	【エネルギーの使用量及びその削減の程度】 緑化計画の変更が生じるが、建設機械の稼働によるエネルギー使用量に変化はないため、予測・評価の見直しは行わない。	×
移転	開催前	【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】 緑化計画の変更が生じるが、計画地の位置及び範囲に変化はないため、予測・評価の見直しは行わない。	×
交通渋滞	開催前	【交通量及び交通流の変化の程度】 緑化計画の変更が生じるが、工事用車両の台数及び走行ルートに変化はないため、予測・評価の見直しは行わない。	×
公共交通への アクセシ ビリティ	開催前	【会場から公共交通機関までのアクセス性の変化の程度】 緑化計画の変更が生じるが、公共交通機関から会場等の周辺及び会場等までのアクセス経路における歩車動線分離の状況に変化はないため、予測・評価の見直しは行わない。	×
交通安全	開催前	【交通安全の変化の程度】 緑化計画の変更が生じるが、公共交通機関から会場等の周辺及び会場等までのアクセス経路における歩車動線分離の状況に変化はないため、予測・評価の見直しは行わない。	×

注) 「見直しの必要性」において、「×」は見直し不要を示す。

表 5.2-5 予測・評価の必要性の検討結果

環境影響 評価の項目	区分	予測・評価の必要性	検討結果
緑	開催前	選手村では、大会開催前に市街地再開発事業として一部の植栽を実施するが、大会時関連工事等としての緑化工事は行わない。なお、大会後に市街地再開発事業としての植栽は完了する。 そのため、開催前の時点としての予測・評価は実施しないが、「生物の生育・生息基盤」及び「生物・生態系」として、開催前に市街地再開発事業として実施する一部の植栽の状況も考慮したフォローアップ報告を行う。	×

6. フォローアップ調査の内容

6.1 事業の基本計画

6.1.1 配置計画

選手村の配置計画については、図 5.1-1（p. 9 参照）に示したとおりである。

また、宿泊施設として一時使用する 5-3、5-4、5-5 及び 5-6 街区の計画建築物及び選手利便施設として一時使用する 5-7 街区の商業棟の概要は、表 6.1-1 に、断面計画図は、図 6.1-1(1)～(5)に、外観写真は、写真 6.1-1 に示すとおりである。

表 6.1-1 宿泊施設等の概要

項 目	概 要	
街 区	5-3街区	5-4街区
敷 地 面 積	約26,300m ²	約23,600m ²
建 築 面 積	約7,700m ²	約7,900m ²
最 高 高 さ	約60m	約60m
階 数 ・ 棟 数	地上17階、地下1階・2棟 地上15階、地下1階・2棟	地上18階、地下1階・3棟 地上14階、地下1階・2棟
構 造	RC造	RC造

項 目	概 要		
街 区	5-5街区	5-6街区	5-7街区
敷 地 面 積	約37,400m ²	約35,200m ²	約11,400m ²
建 築 面 積	約13,000m ²	約11,000m ²	約7,100m ² [約7,500m ²]
最 高 高 さ	約60m	約60m	約22m [約35m]
階 数 ・ 棟 数	地上18階、地下1階・2棟 地上16階、地下1階・1棟 地上14階、地下1階・3棟	地上18階、地下1階・2棟 地上16階、地下1階・1棟 地上14階、地下1階・3棟	商業棟： 地上3階、地下1階・1棟 [地上4階、地下1階・1棟]
構 造	RC造	RC造	S造

注1) []内は、フォローアップ報告書（大会開催前その1）時点の数値を示す。

2) 5-5、5-6街区の建築面積には、超高層タワーの建築面積を含む。

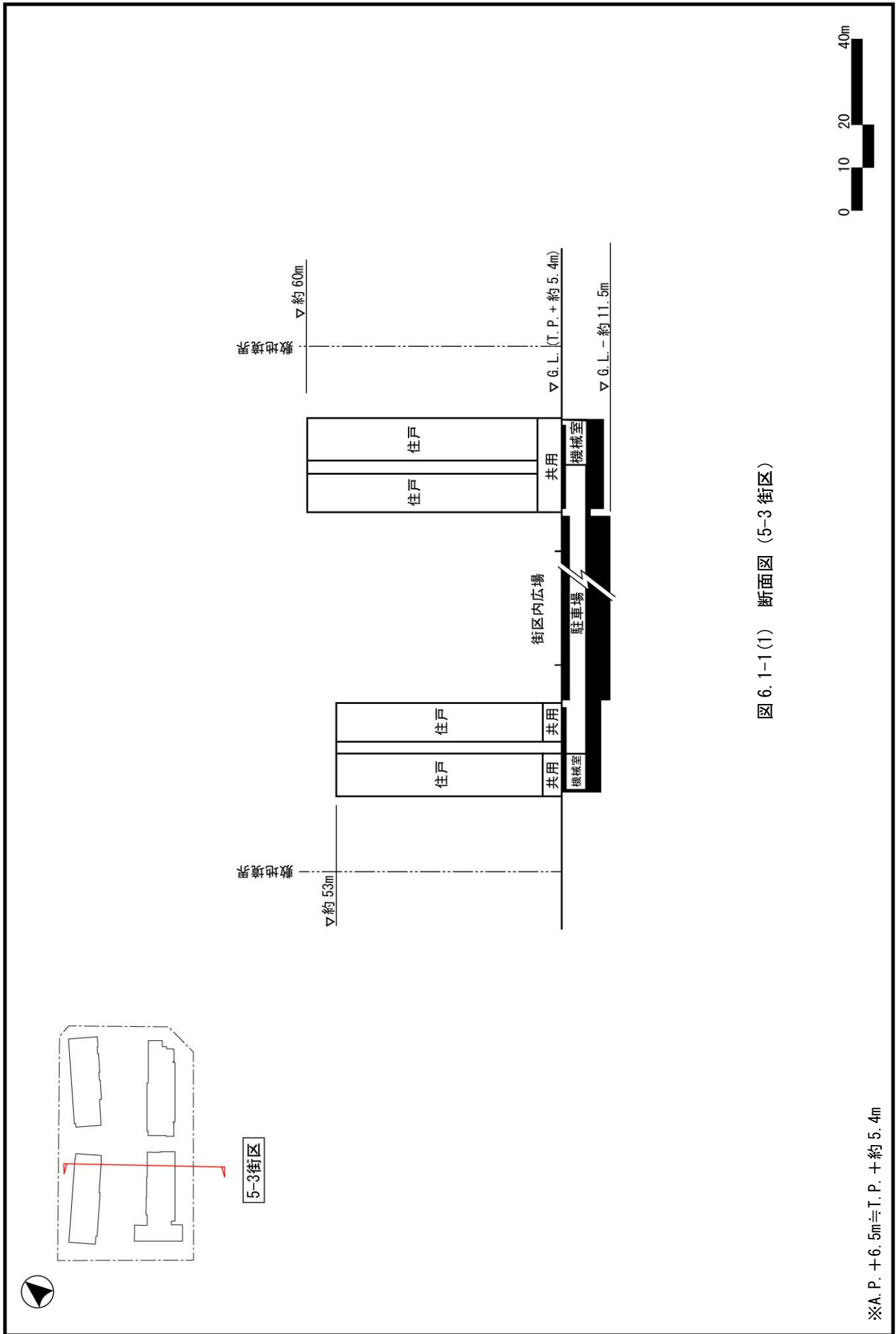
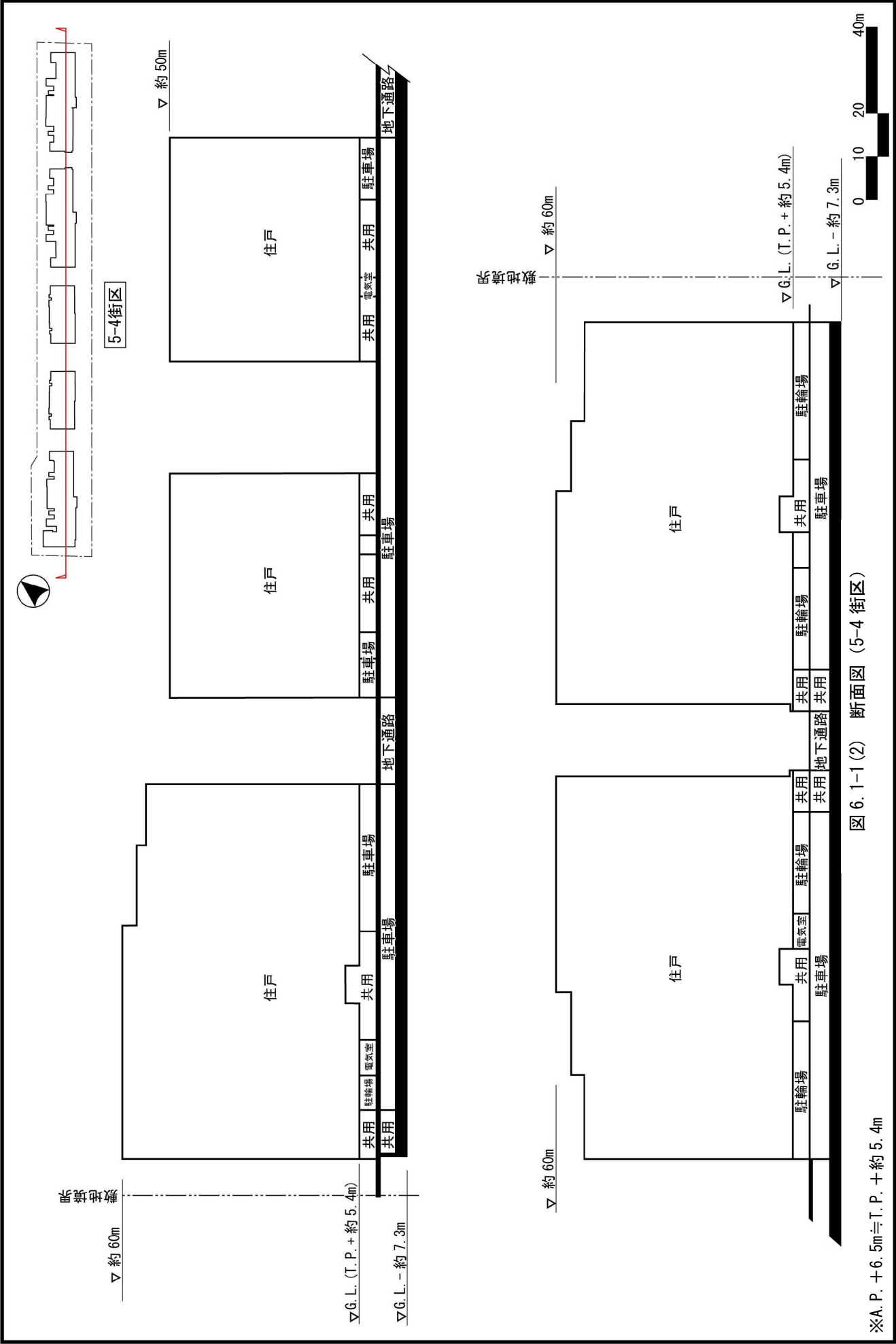
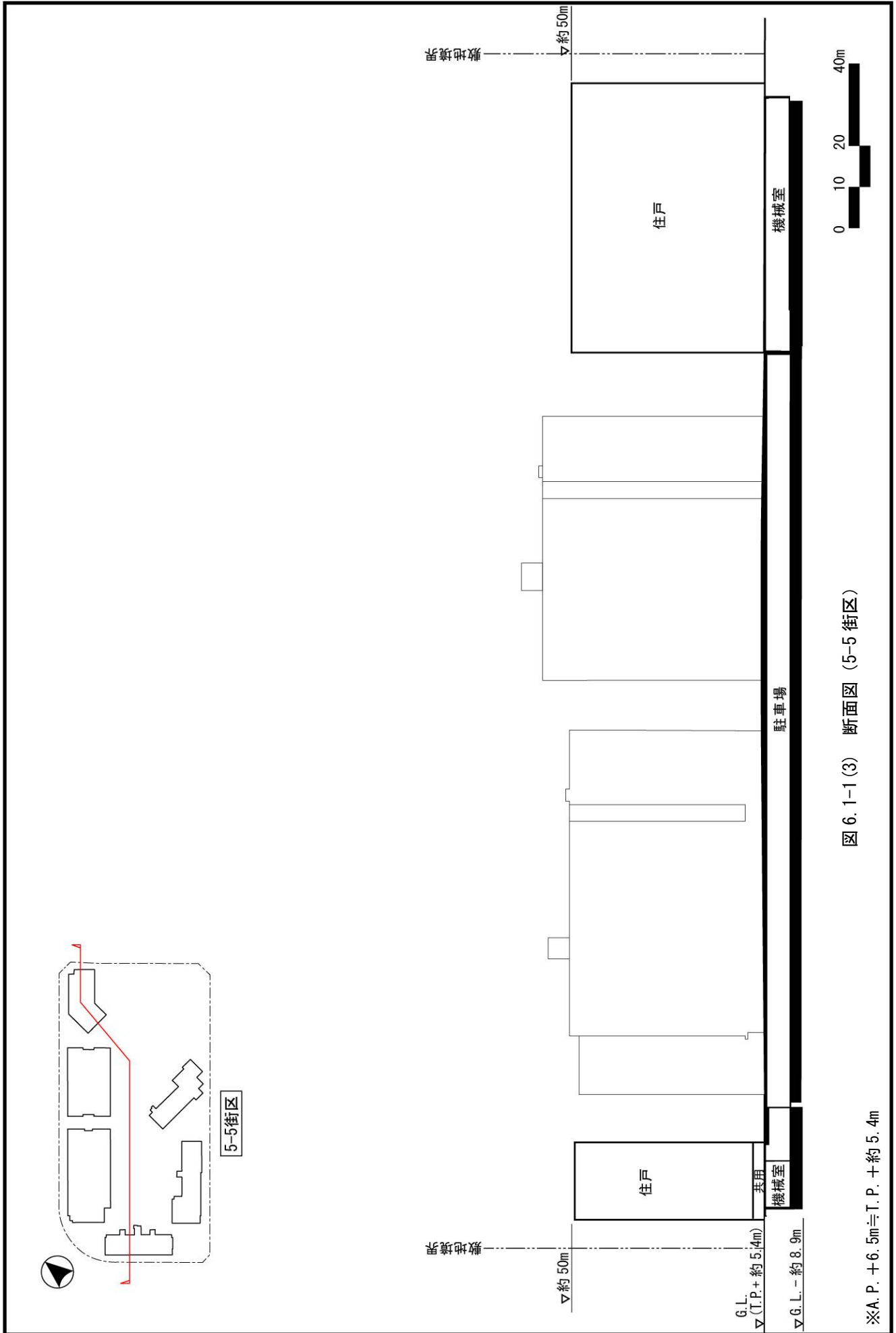


図 6.1-1(1) 断面図 (5-3 街区)

※A. P. + 6.5m ≒ T. P. + 約 5.4m

注) 図面は、東京 2020 大会後の用途を示す。





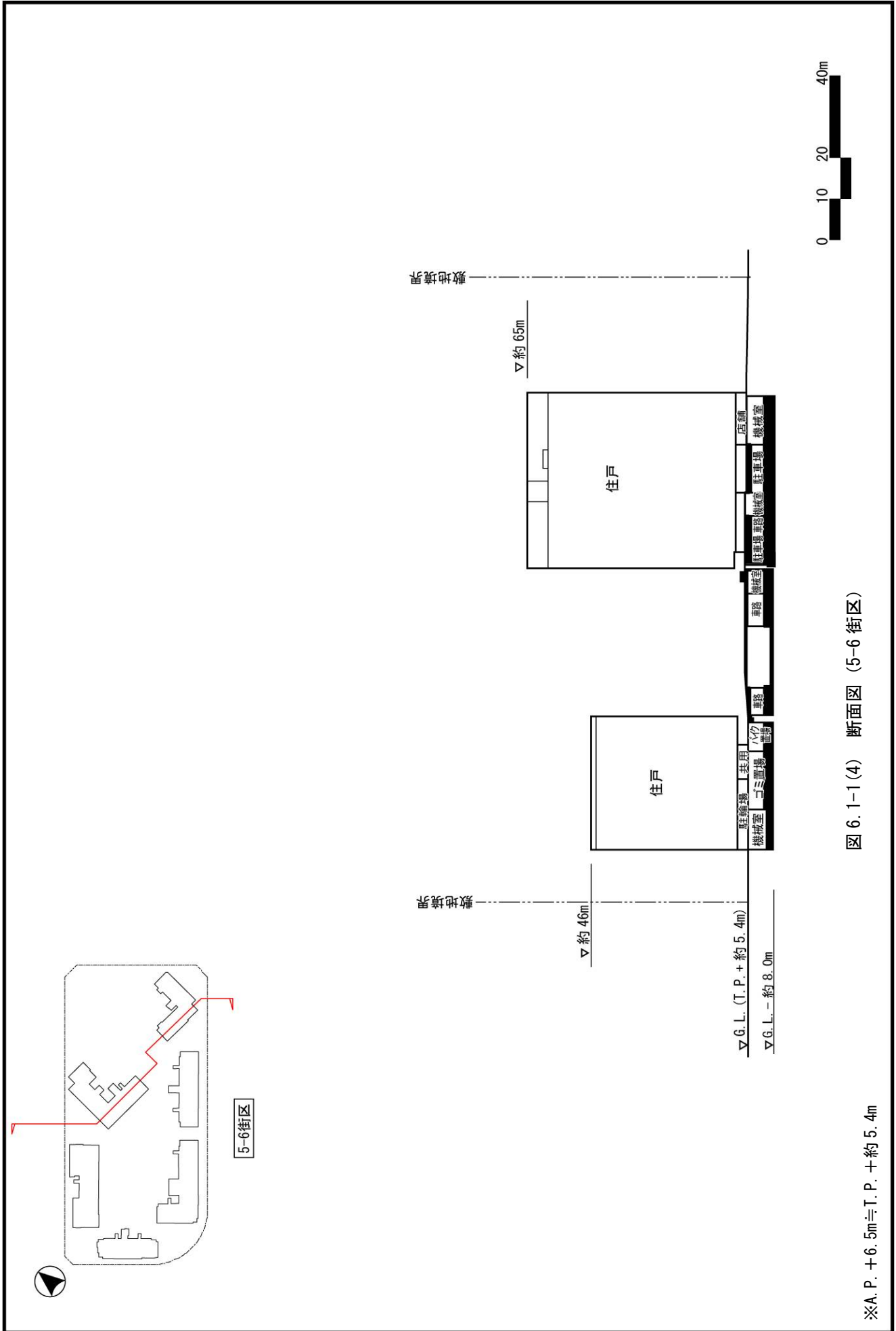


図 6. 1-1 (4) 断面図 (5-6 街区)

※A. P. + 6. 5m ≡ T. P. + 約 5. 4m

注) 図面は、東京 2020 大会後の用途を示す。

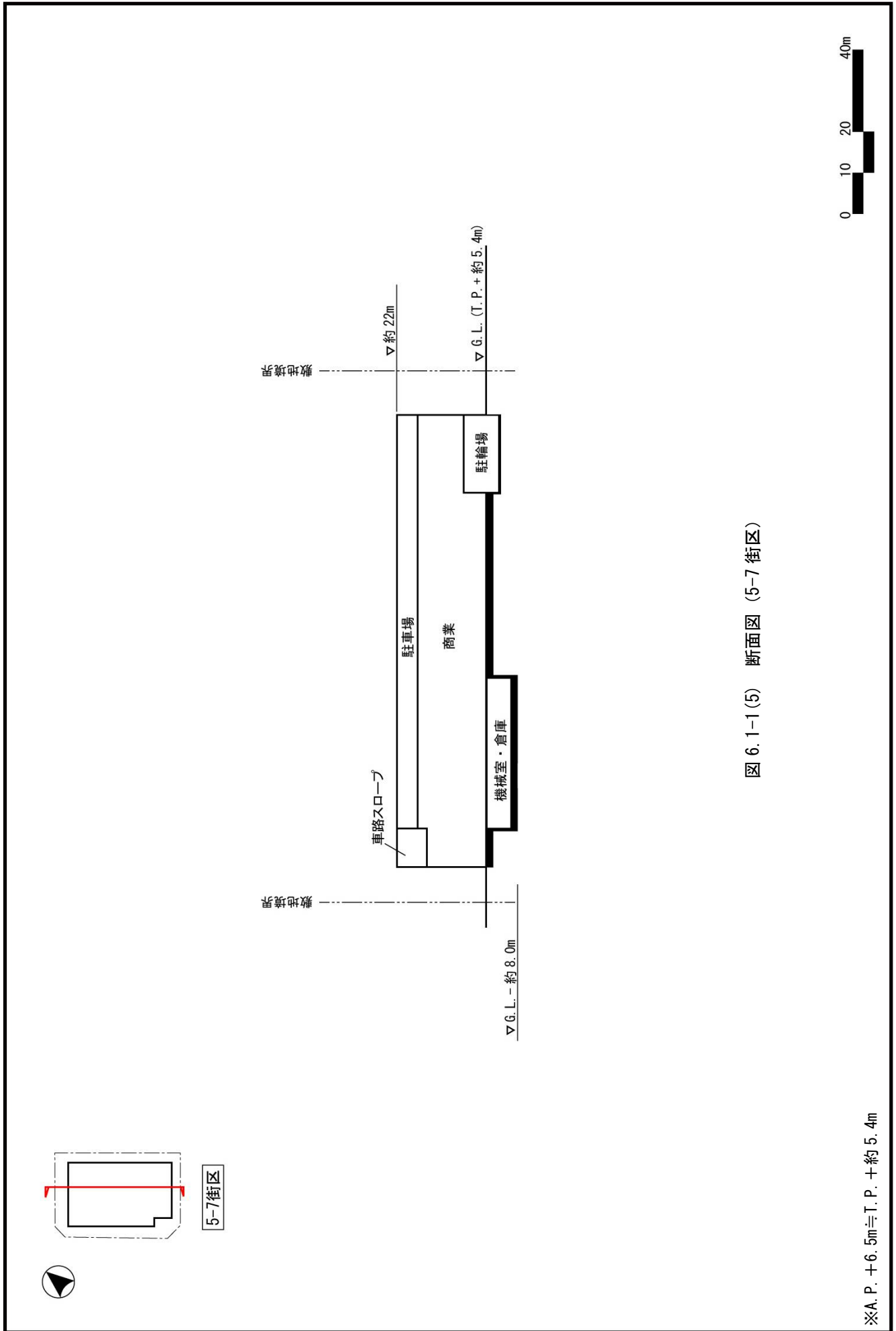


図 6.1-1(5) 断面図 (5-7 街区)

※A. P. + 6.5m $\div$ T. P. + 約 5.4m

注) 図面は、東京 2020 大会後の用途を示す。



写真 6.1-1 選手村外観(2019年12月撮影)

6.1.2 廃棄物処理計画

建設工事及び改修・改装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っている。

6.1.3 緑化計画

選手村は東京2020大会の一時的な施設であるため、組織委員会としては植栽を実施しないが、大会開催前に市街地再開発事業として図6.1-2に示す一部の植栽を行い、選手村として使用する計画である。

大会時点における市街地再開発事業の植栽としては、クロマツ、イロハモミジ、マテバシイ等の既存樹種を含む高・中木約100種・約1,000本、低木約4,600株、地被類約2,900㎡を実施したほか、市街地再開発事業計画地内に生育していたアキニレ、ケヤキ及びタブノキの計6本の移植を行った。なお、大会開催後には、市街地再開発事業として、残りの植栽を実施する計画である。

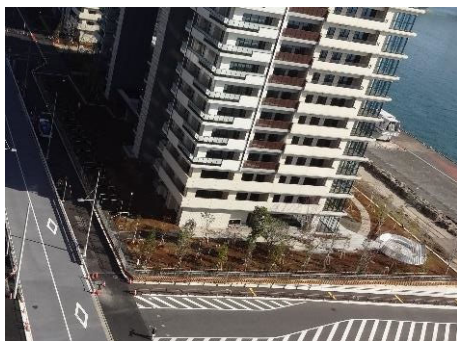


写真 6.1-2(1) 植栽例 (5-4 街区西側)



写真 6.1-2(2) 植栽例 (5-4 街区東側)



写真 6.1-2(3) 植栽例 (5-3 街区東側)



注) 図面は、特定建築者資料に基づき作成。

6.2 施工計画

施工計画は、「5.1 計画の変更理由及び内容」(p.8～13 参照)に示したとおりである。

6.3 使用の予定

選手村については、東京 2020 大会の開催までに整備され、大会期間中のみ使用される。

6.4 環境保全に関する計画等への配慮の内容

環境保全に関する計画等の配慮の内容は、表 6.4-1 に示すとおりである。

表6.4-1 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20年3月)	- 健康で安全な生活環境の確保～環境汚染の完全解消と未然防止、予防原則に基づく取組の推進～ ◆大気汚染物質の更なる排出削減 ◆化学物質等の適正管理と環境リスクの低減 ◆環境の「負の遺産」を残さない取組 ◆生活環境問題の解決	- 工事用車両、関連車両については、駐車場内でのアイドリングストップの周知・徹底を図っている。 - 工事用車両については、最新排出ガス規制適合車の使用に努めている。
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、関連車両については、駐車場内でのアイドリングストップの周知・徹底を図っている。 - 工事用車両については、最新排出ガス規制適合車の使用に努めている。
東京都廃棄物処理 計画 <平成23年度-平成 27年度> (平成23年6月)	3R施策の促進 - 適正処理の促進	工事中の建設発生土、建設廃棄物のうち、再利用可能なものについては、積極的にリサイクルに努め、リサイクル困難なものについては、適正な処理を行っている。
東京都建設リサイ クル推進計画 (平成20年4月)	- 建設泥土を活用する - 建設発生土を活用する - 廃棄物を建設資材に活用する	工事中の建設発生土、建設廃棄物のうち、再利用可能なものについては、積極的にリサイクルに努め、リサイクル困難なものについては、適正な処理を行っている。
中央区環境行動計 画 (平成20年3月)	- 健康で快適に暮らせるまちをつくる ◆自動車対策の推進 ◆近隣騒音・まちの美化対策の推進	- 工事用車両については、最新排出ガス規制適合車の使用に努めている。 - 工事用車両、関連車両については、駐車場内でのアイドリングストップの周知・徹底を図っている。

6.5 調査結果の概略

フォローアップ調査は、大会開催前の時点における大気等、土壌、生物の生育・生息基盤、生物・生態系、騒音・振動、廃棄物、エコマテリアル、交通渋滞、公共交通のアクセシビリティ、交通安全の調査結果である。

調査結果の概略は、表 6.5-1(1)～(4)に示すとおりである。

表6.5-1(1) 調査結果の概略

項 目	調査結果の概略
1. 大気等	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大気中における濃度 工事用車両の走行に係る大気等については、「2020 年東京オリンピック・パラリンピック競技大会実施段階環境影響評価書（選手村）」（平成 27 年 12 月 東京都）では予測・評価を実施していないが、市街地再開発事業において「環境影響評価書 ー（仮称）晴海五丁目西地区開発計画ー」（平成 27 年 12 月 東京都）又は「施工計画の変更について ー（仮称）晴海五丁目西地区第一種市街地再開発事業ー」（平成 29 年 1 月 東京都・三井不動産レジデンシャル(株)）として予測・評価を実施している。市街地再開発事業の予測・評価では、全ての予測地点において二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の環境基準値を下回り、工事用車両の走行による寄与率も小さいとしている。 また、「選手村の事業計画の更新及び予測・評価の見直しについて」（平成 30 年 12 月 25 日）において、仮設施設に係る計画の更新に伴い、大会時関連工事等に係る工事用車両が加わるが、大会時関連工事等着工後の工事用車両台数（大会時関連工事等及び恒久施設整備の合計台数）は、「2020 年東京オリンピック・パラリンピック競技大会実施段階環境影響評価書（選手村）」（平成 27 年 12 月 東京都）において予測・評価を実施した周辺道路断面における工事用車両台数を下回るとしている。 フォローアップ調査の結果、工事用車両台数は、大型車、小型車ともに、市街地再開発事業の予測・評価時の工事用車両台数を下回った。断面交通量は、1 地点を除き予測結果を下回った。また、断面交通量のうち工事用車両については、全ての地点で予測結果を下回った。 以上のことから、「選手村の事業計画の更新及び予測・評価の見直しについて」（平成 30 年 12 月 25 日）における予測結果に対しフォローアップ調査結果は概ね一致していると考え。 なお、フォローアップ調査では、工事用車両の多くが東京都都市計画道路幹線街路環状第二号線を利用し、湾岸道路方向へ走行したものと考えられるが、工事用車両の走行に当たっては、適切なアイドリングストップ等のエコドライブや定期的な整備点検等を行うよう周知・徹底を図った。
2. 土壌	ア. 土壌汚染物質(濃度、状況等)の変化の程度 土壌汚染対策法第 4 条及び環境確保条例第 117 条に基づく手続きを行い、土地利用の履歴から土壌汚染のおそれがあると考えられるエリアにおける土壌汚染状況調査を実施した。調査の結果、土壌溶出量及び土壌含有量ともに定量下限値を下回っており、土壌汚染は確認されなかった。また、工事の実施に伴い新たな土壌汚染は確認されなかった。 以上のことから、予測結果に対しフォローアップ調査結果は概ね一致していると考え。 イ. 地下水及び大気への影響の可能性の有無 工事の着手前に実施した土壌汚染状況調査の結果、土壌溶出量及び土壌含有量ともに定量下限値を下回っていたほか、工事の実施に伴い新たに土壌汚染は確認されなかった。 以上のことから、予測結果に対しフォローアップ調査結果は概ね一致していると考え。
3. 生物の生育・生息基盤	ア. 生物・生態系の賦存地の改変の程度 工事の実施に当たっては、人工構造物や人工裸地にわずかに分布していた生育・生息基盤が改変されたものの、市街地再開発事業として、オープンスペース等の植栽を施す箇所の一部において、既存樹種を含む樹木等の植栽や移植が行われた。なお、大会開催後には、市街地再開発事業として、残りの植栽を実施する計画である。 以上のことから、予測結果と同様に、生物・生態系の賦存地の改変の程度は小さいと考える。 イ. 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 工事の実施に当たっては、市街地再開発事業として、オープンスペース等の植栽を施す箇所の一部において、既存樹木を含む樹木等の植栽や移植が行われた。なお、大会開催後には、市街地再開発事業として、残りの植栽を実施する計画である。 以上のことから、予測結果と同様に、新たな生物の生育・生息基盤が創出されたものと考え。

表 6.5-1(2) 調査結果の概略

項 目	調査結果の概略
4. 生物・生態系	ア. 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 工事の実施に当たっては、人工構造物や人工裸地にわずかに分布していた植栽樹林群等が改変されたが、市街地再開発事業として、オープンスペース等の植栽を施す箇所の一部において、既存樹種を含む樹木等の植栽や移植が行われた。なお、大会開催後には、市街地再開発事業として、残りの植栽を実施する計画である。 以上のことから、予測結果と同様に、植物相及び植物群落の変化の程度は小さいと考える。 イ. 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 工事の実施に当たっては、陸上動物の生息環境である人工構造物や人工裸地にわずかに分布していた植栽樹林群等が改変されたが、市街地再開発事業として、オープンスペース等の植栽を施す箇所の一部において、動物相及び動物群集の生息環境となる既存樹種を含む樹木等の植栽や移植が行われた。なお、大会開催後には、市街地再開発事業として、残りの植栽を実施する計画である。 以上のことから、予測結果と同様に、動物相及び動物群集の変化の程度は小さいと考える。 ウ. 生育・生息環境の変化の内容及びその程度 事業の実施に伴い、人工構造物や人工裸地にわずかに分布していた植栽樹林群等が改変され、生育・生息環境の変化が考えられたが、市街地再開発事業として、オープンスペース等の植栽を施す箇所の一部において、生育・生息環境となるクロマツ、イロハモミジ、マテバシイ等の既存樹種を含む樹木等の植栽や移植が行われた。なお、大会開催後には、市街地再開発事業として、残りの植栽を実施する計画である。 以上のことから、予測結果と同様に、動植物の新たな生育・生息環境が創出されたものと考ええる。 エ. 生態系の変化の内容及びその程度 事業の実施に伴い、人工構造物や人工裸地にわずかに分布していた植栽樹林群等が改変されたが、市街地再開発事業として、オープンスペース等の植栽を施す箇所の一部において、生態系の生育・生息環境となるクロマツ、イロハモミジ、マテバシイ等の既存樹種を含む樹木等の植栽や移植が行われた。なお、大会開催後には、市街地再開発事業として、残りの植栽を実施する計画である。 以上のことから、予測結果と同様に、動植物の新たな生育・生息環境が創出され、多様な生態系が形成されるものと考ええる。
5. 騒音・振動	ア. 工事用車両の走行に伴う道路交通騒音・振動 工事用車両の走行に係る騒音・振動については、「2020 年東京オリンピック・パラリンピック競技大会実施段階環境影響評価書（選手村）」（平成 27 年 12 月 東京都）では予測・評価を実施していないが、市街地再開発事業において「環境影響評価書 ー（仮称）晴海五丁目西地区開発計画ー」（平成 27 年 12 月 東京都）又は「施工計画の変更について ー（仮称）晴海五丁目西地区第一種市街地再開発事業ー」（平成 29 年 1 月 東京都・三井不動産レジデンシャル(株)）として予測・評価を実施している。市街地再開発事業の予測・評価では、全ての予測地点において騒音の環境基準値及び振動の規制基準値を下回り、工事用車両の走行による寄与率も小さいとしている。 また、「選手村の事業計画の更新及び予測・評価の見直しについて」（平成 30 年 12 月 25 日）において、仮設施設に係る計画の更新に伴い、大会時関連工事等に係る工事用車両が加わるが、大会時関連工事等着工後の工事用車両台数（大会時関連工事等及び恒久施設整備の合計台数）は、「2020 年東京オリンピック・パラリンピック競技大会実施段階環境影響評価書（選手村）」（平成 27 年 12 月 東京都）において予測・評価を実施した周辺道路断面における工事用車両台数を下回るとしている。 フォローアップ調査の結果、工事用車両台数は、大型車、小型車ともに、市街地再開発事業の予測・評価時の工事用車両台数を下回った。断面交通量は、1 地点を除き予測結果を下回った。また、断面交通量のうち工事用車両については、全ての地点で予測結果を下回った。 以上のことから、「選手村の事業計画の更新及び予測・評価の見直しについて」（平成 30 年 12 月 25 日）における予測結果に対しフォローアップ調査結果は概ね一致していると考ええる。 なお、フォローアップ調査では、工事用車両の多くが東京都都市計画道路幹線街路環状第二号線を利用し、湾岸道路方向へ走行したものと考えられるが、工事用車両の走行に当たっては、適切なアイドリングストップ等のエコドライブや定期的な整備点検等を行うよう周知・徹底を図った。

表 6.5-1(3) 調査結果の概略

項 目	調査結果の概略
6. 廃棄物	ア. 廃棄物の排出量及び再利用量並びに処理・処分方法等 建設発生土の発生量は、基盤整備工事では、15,450m³であり、評価書における予測結果を上回った。ただし、そのうち11,624m³を場内利用することにより場外搬出量は評価書における発生量と同等の3,826m³とした。特定建築者による工事では、315,000m³であり、評価書における予測結果を下回った。基盤整備工事、特定建築者による工事ともに、場内での再利用に努めるとともに、場外に排出する場合には建設発生土受入施設に持ち込むことで、再利用・再資源化等率は100%であった。 建設泥土の発生量は、基盤整備工事では、下水道管敷設工事等に伴う1,271tであり、特定建築者による工事では134,352tであり、評価書における予測結果と同程度であった。ともに、全量を場外に搬出し、再資源化施設に持ち込むことで、再利用・再資源化等率は100%であった。 フォローアップ調査における建設廃棄物の発生量は、コンクリート塊、アスファルト・コンクリート塊、廃プラスチック、その他において評価書における発生量を大きく上回った。金属くず、紙くず、混合廃棄物については評価書における発生量を下回った。コンクリート塊、アスファルト・コンクリート塊、その他は地中障害物の処理、廃プラスチックは一般的な建物に比べて間仕切りが多く、設備機器等も多いことから、それらの梱包・輸送資材に伴い、評価書における発生量を上回ったものと考ええる。 なお、コンクリート塊は破碎後、再生路盤材等、アスファルト・コンクリート塊は再生路盤材等、ガラスくず・陶磁器くずはガラス原料や再生砕石・砂等、廃プラスチックは再生プラスチック原料、金属くずは再生金属、木くずは原料チップや燃料チップ、紙くずは製紙原料等、石膏ボードは石膏ボードの原料等、その他がれき類は再生砕石・砂等、廃塩化ビニル管・継手は塩化ビニル管・継手用原料等、混合廃棄物は選別後、品目に応じた製品の原料等に再資源化された。 建設廃棄物の再資源化等率は100%であった。
7. エコマテリアル	ア. エコマテリアルの利用への取組・貢献の程度 東京都が実施する建設工事にあたっては、「東京都環境物品等調達方針（公共工事）」に基づき、建設資材等の環境物品等（再生クラッシュラン等）の調達や環境影響物品等の使用抑制を図ることにより、エコマテリアルの利用が図られた。品目分類の廃棄物処理に伴う副産物の有効利用を図るもののうち、スーパーアッシュを用いたコンクリート二次製品（人孔）（使用割合88%）を除いて特別品目の使用割合は100%であった。 また、特定建築者制度により実施する工事等においても「東京都建設リサイクルガイドライン（民間事業版）」に基づきエコマテリアルの積極的な使用を行った。 以上のことから、予測結果と同様に、エコマテリアルの利用への取組・貢献は図られていると考える。
8. 交通渋滞	ア. 工事用車両の走行に伴う交通渋滞の発生又は解消等、交通量及び交通流の変化の程度 工事用車両の走行に係る交通渋滞については、選手村実施段階環境アセスメントにおいて「2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会実施段階環境影響評価書（選手村）」（平成27年12月 東京都）として予測・評価を実施している。選手村実施段階環境アセスメントの予測・評価では、全ての予測地点において評価の指標（交通流の現況）は満足としている。 また、「選手村の事業計画の更新及び予測・評価の見直しについて」（平成30年12月25日）において、仮施設に係る計画の更新に伴い、大会時関連工事等に係る工事用車両が加わるが、大会時関連工事等着工後の工事用車両台数（大会時関連工事等及び恒久施設整備の合計台数）は、「2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会実施段階環境影響評価書（選手村）」（平成27年12月 東京都）において予測・評価を実施した周辺道路断面における工事用車両台数を下回るとしている。 フォローアップ調査の結果、工事用車両台数は、大型車、小型車ともに、市街地再開発事業の予測・評価時の工事用車両台数を下回った。断面交通量は、1地点を除き予測結果を下回った。また、断面交通量のうち工事用車両については、全ての地点で予測結果を下回った。 以上のことから、「選手村の事業計画の更新及び予測・評価の見直しについて」（平成30年12月25日）における予測結果に対しフォローアップ調査結果は概ね一致していると考ええる。 なお、フォローアップ調査では、工事用車両の多くが東京都都市計画道路幹線街路環状第二号線を利用し、湾岸道路方向へ走行したのと考えられるが、工程会議等で施工計画を検討して工事工程を平準化し、工事用車両の計画的かつ効率的な運行管理に努めた。

表 6.5-1(4) 調査結果の概略

項 目	調査結果の概略
9. 公共交通のアクセシビリティ	ア. 工事用車両の走行に伴う会場から公共交通機関までのアクセス性の変化の程度 最寄りの公共交通機関から晴海客船ターミナルへの経路においては、歩道と車道が分離され、工事前からの変化はなく、また、事業の実施に伴い、晴海客船ターミナルへの経路の一部に通行規制が生じたが、代替路の設定や案内看板やインターネットによる通行動線の周知や交通整理員の配置が行われることで、円滑な移動を促し、晴海客船ターミナルへのアクセス経路を確保した。 以上のことから、予測結果に対しフォローアップ調査結果は概ね一致していると考える。
10. 交通安全	ア. アクセス経路における歩車動線の分離の向上又は低下等、交通安全の変化の程度 最寄りの公共交通機関から晴海客船ターミナルへの経路においては、歩道と車道が分離され、工事前からの変化はなく、また、事業の実施に伴い、晴海客船ターミナルへの経路の一部に通行規制が生じたが、代替路の設定や案内看板やインターネットによる通行動線の周知、道路保安用品による歩車分離等も含めた交通安全対策や交通整理員の配置を行った。関連車両に対しては速度規制や安全走行について安全教育等で指導したほか、看板での周知を図った。 以上のことから、予測結果に対しフォローアップ調査結果は概ね一致していると考える。

6.6 フォローアップの実施者

〔実施者〕

名 称：東京都

代表者：東京都知事 小池 百合子

所在地：東京都新宿区西新宿二丁目 8 番 1 号

6.7 その他

6.7.1 東京 2020 大会に係る実施段階環境アセスメント及びフォローアップの全対象事業についての 実施段階環境アセスメント及びフォローアップの実施経過

選手村の実施段階環境アセスメント及びフォローアップの経過は、表6.7-1に示すとおりである。

なお、工事中の建設機械の稼働に伴う温室効果ガス排出量は、施設の持続的稼働に伴う温室効果ガス排出量に比べて排出期間、量ともに少ないことから、建設機械の稼働に伴う温室効果ガス量及びエネルギー使用量についてはフォローアップ調査の対象から除外した（資料編 p. 資-33参照）。

また、フォローアップの進捗状況は、表6.7-2に示すとおりである。

表6.7-1 選手村の実施段階環境アセスメント及びフォローアップの経過

実施段階環境アセスメントの経過	
環境影響評価調査計画書が公表された日	2014 年 3 月 28 日
意見を募集した日	2014 年 3 月 28 日～2014 年 4 月 16 日
都民の意見	82 件 ^{注)}
調査計画書審査意見書が送付された日	2014 年 5 月 29 日
環境影響評価書案が公表された日	2015 年 3 月 26 日
意見を募集した日	2015 年 3 月 26 日～2015 年 5 月 9 日
都民等の意見	1 件
評価書案審査意見書が送付された日	2015 年 10 月 13 日
環境影響評価書が公表された日	2015 年 12 月 21 日
フォローアップ計画書が公表された日	2016 年 4 月 26 日
フォローアップ報告書（大会開催前その 1）が 公表された日	2018 年 4 月 5 日

注) 環境影響評価調査計画書は、都内の全会場等を対象として、意見募集を実施した。

6.7.2 調査等を実施した者の氏名及び住所並びに調査等の全部又は一部を委託した場合にあっては、 その委託を受けた者の氏名及び住所

〔作成者〕

名 称：東京都

代表者：東京都知事 小池 百合子

所在地：東京都新宿区西新宿二丁目 8 番 1 号

〔受託者〕

名 称：日本工営株式会社

代表者：代表取締役社長 有元 龍一

所在地：東京都千代田区麹町 5-4

表6.7-2 フォローアップの進捗状況

[illegible]

6.8 調査の結果

6.8.1 大気等

(1) 調査事項

調査事項は表 6.8.1-1 に示すとおりである。

表6.8.1-1 調査事項

区 分	調査事項
予測した事項※	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

※大気等は、評価書に基づくフォローアップ調査対象項目ではないが、仮設施設に係る計画変更に伴う予測・評価及びフォローアップ計画の見直しに基づき、予測条件とした大会時関連工事等の車両台数について調査したものである。なお、フォローアップ計画の見直しは、資料編「5. フォローアップ計画の見直し」(p. 資料編 23 参照) に示したとおりである。

(2) 調査地域

調査地域は、計画地及びその周辺とした。

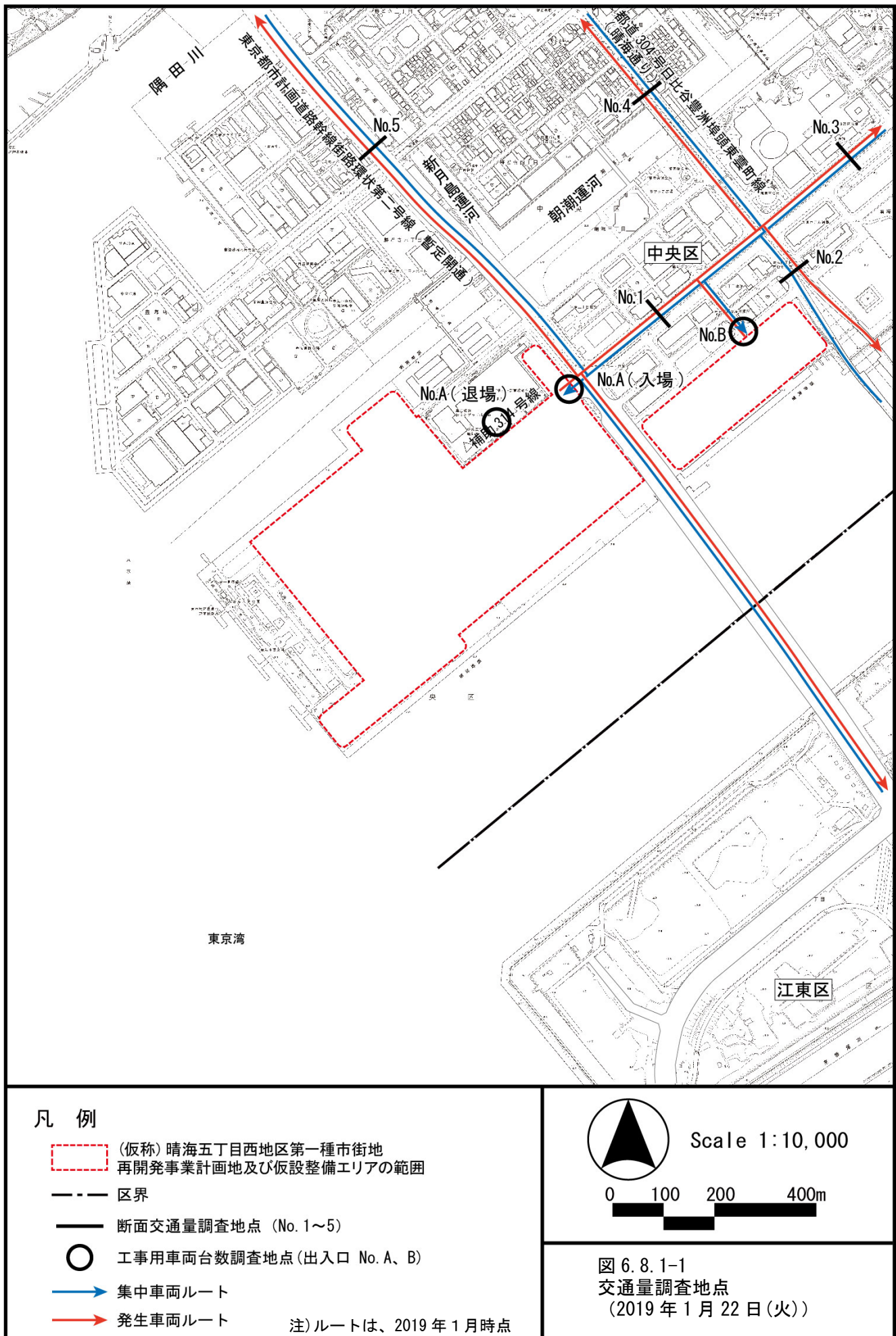
(3) 調査手法

調査手法は、表 6.8.1-2 に示すとおりである。

表6.8.1-2 調査手法

調査事項		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
調査時点※		工事用車両の走行台数が最大となると想定された 2019 年 1 月とした。
調査期間※	予測条件の状況	2019 年 1 月 22 日（火）の工事用車両の走行時間を含む時間帯（6 時～22 時）とした。
	ミティゲーションの実施状況	工事中の適宜とし、2018 年 1 月から 2019 年 12 月末とした。
調査地点	予測条件の状況	【工事用車両の状況】工事用車両の出入口の 2 地点(図 6.8.1-1 に示す地点 No. A 及び No. B)とした。 【一般車両の状況】工事用車両走行ルート上の 5 地点(図 6.8.1-1 に示す地点 No. 1～5)とした。
	ミティゲーションの実施状況	計画地及びその周辺とした。
調査手法	予測条件の状況	ハンドカウンタによる計測（大型車、小型車の 2 車種分類）によった。
	ミティゲーションの実施状況	現地調査(写真撮影等)及び関連資料の整理による方法とした。

※ミティゲーションの実施状況は、「大会開催前その 1」(平成 30 年 4 月公表)の報告後の 2018 年 1 月から 2019 年 12 月末までの期間とした。



(4) 調査結果

1) 調査結果の内容

ア. 予測した事項

(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大気中における濃度

工事用車両の走行台数は、表 6.8.1-3(1)及び(2)に示すとおりである。

工事用車両の走行は、6時から19時までの時間帯であった。調査期間内の代表的な一日と考えられる日の工事用車両台数は、No.Aにおいては、入場車両は大型428台、小型60台、合計488台、出場車両は大型351台、小型82台、合計433台、No.Bにおいては、入場車両は大型11台、小型39台、合計50台、出場車両は大型14台、小型34台、合計48台が出入りしていた。

計画地周辺のNo.1～5における断面交通量は、表 6.8.1-4 及び 5 に示すとおりであり、No.1は大型1,997台、小型5,095台、合計7,092台、No.2は大型5,338台、小型17,008台、合計22,346台、No.3は大型2,041台、小型9,287台、合計11,328台、No.4は大型6,134台、小型21,108台、合計27,242台、No.5は大型2,465台、小型12,458台、合計14,923台であった。

表6.8.1-3(1) 工事用車両台数調査結果(2019年1月22日(火) 地点No.A)

時間\車種	入方向					出方向					合計				
	大型		小型		合計	大型		小型		合計	大型		小型		合計
	工事用 車両		工事用 車両			工事用 車両		工事用 車両			工事用 車両		工事用 車両		
6:00 ～ 7:00	50	0	290	0	340	35	0	16	0	51	85	0	306	0	391
7:00 ～ 8:00	70	28	303	25	373	54	5	32	5	86	124	33	335	30	522
8:00 ～ 9:00	104	70	28	4	132	107	24	30	3	137	211	94	58	7	370
9:00 ～ 10:00	169	57	49	3	218	181	53	34	2	215	350	110	83	5	548
10:00 ～ 11:00	104	66	35	4	139	122	47	43	4	165	226	113	78	8	425
11:00 ～ 12:00	81	43	51	6	132	86	58	49	16	135	167	101	100	22	390
12:00 ～ 13:00	41	30	29	1	70	47	30	40	10	87	88	60	69	11	228
13:00 ～ 14:00	77	58	39	4	116	89	42	57	10	146	166	100	96	14	376
14:00 ～ 15:00	83	45	45	6	128	102	39	47	11	149	185	84	92	17	378
15:00 ～ 16:00	41	20	31	4	72	48	30	66	4	114	89	50	97	8	244
16:00 ～ 17:00	21	10	34	3	55	33	18	133	5	166	54	28	167	8	257
17:00 ～ 18:00	21	1	31	0	52	43	4	360	12	403	64	5	391	12	472
18:00 ～ 19:00	15	0	23	0	38	16	1	111	0	127	31	1	134	0	166
19:00 ～ 20:00	16	0	13	0	29	21	0	19	0	40	37	0	32	0	69
20:00 ～ 21:00	15	0	14	0	29	15	0	17	0	32	30	0	31	0	61
21:00 ～ 22:00	10	0	16	0	26	9	0	22	0	31	19	0	38	0	57
合計	918	428	1,031	60	1,949	1,008	351	1,076	82	2,084	1,926	779	2,107	142	4,033

注1) 地点番号は、図6.8.1-1 (p.42参照) に対応する。

2) 表中の工事用車両を除く大型車及び小型車の台数は、晴海客船ターミナル等への一般車両を示す。

表6.8.1-3(2) 工事用車両台数調査結果(2019年1月22日(火) 地点No.B)

時間\車種	入場			出場			合計		
	大型	小型	合計	大型	小型	合計	大型	小型	合計
6:00 ~ 7:00	2	7	9	0	0	0	2	7	9
7:00 ~ 8:00	2	12	14	0	0	0	2	12	14
8:00 ~ 9:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9:00 ~ 10:00	2	0	2	2	0	2	4	0	4
10:00 ~ 11:00	0	2	2	1	1	2	1	3	4
11:00 ~ 12:00	3	4	7	2	5	7	5	9	14
12:00 ~ 13:00	0	2	2	2	0	2	2	2	4
13:00 ~ 14:00	1	2	3	2	0	2	3	2	5
14:00 ~ 15:00	0	6	6	2	2	4	2	8	10
15:00 ~ 16:00	1	4	5	0	3	3	1	7	8
16:00 ~ 17:00	0	0	0	2	9	11	2	9	11
17:00 ~ 18:00	0	0	0	1	14	15	1	14	15
18:00 ~ 19:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0
19:00 ~ 20:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0
20:00 ~ 21:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0
21:00 ~ 22:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0
合計	11	39	50	14	34	48	25	73	98

注1) 地点番号は、図6.8.1-1 (p. 42参照) に対応する。

2) 表中の台数は、工事用車両台数を示す。

表 6.8.1-4 自動車交通量の現地調査結果

調査地点	路線名 (通称名)	大型車(台)		小型車(台)		合 計(台)		大型車混入率 (%)
			工事用車両		工事用車両		工事用車両	
No. 1	特別区道中月第 802 号線 (補助 314 号線) [晴海 3-10]	1,997	60	5,095	1	7,092	61	28.2
No. 2	都道304号日比谷豊洲埠頭東雲町線 (有明通り) [晴海 4-1-8]	5,338	0	17,008	0	22,346	0	23.9
No. 3	都道304号日比谷豊洲埠頭東雲町線 (晴海通り) [晴海 1-8-7]	2,041	0	9,287	0	11,328	0	18.0
No. 4	都道304号日比谷豊洲埠頭東雲町線 (晴海通り) [勝どき 2-18-1]	6,134	0	21,108	0	27,242	0	22.5
No. 5	東京都計画道路幹線街路環状第二号線 [勝どき 5-2-15]	2,465	10	12,458	6	14,923	16	16.5

注) 地点番号は、図6.8.1-1 (p. 42参照) に対応する。

表6.8.1-5(1) 自動車交通量の現地調査結果(No.1(補助314号線)、2019年1月22日(火))

時間\車種	大型車 (台)	工事用車両 台数(台)	小型車 (台)	工事用車両台 数(台)	合計	工事用車両台 数(台)
6:00~7:00	66	0	342	0	408	0
7:00~8:00	159	6	436	0	595	6
8:00~9:00	215	17	347	1	562	18
9:00~10:00	305	12	407	0	712	12
10:00~11:00	226	9	382	0	608	9
11:00~12:00	164	1	371	0	535	1
12:00~13:00	104	3	350	0	454	3
13:00~14:00	165	3	302	0	467	3
14:00~15:00	168	4	306	0	474	4
15:00~16:00	105	5	269	0	374	5
16:00~17:00	82	0	331	0	413	0
17:00~18:00	84	0	516	0	600	0
18:00~19:00	47	0	300	0	347	0
19:00~20:00	45	0	150	0	195	0
20:00~21:00	36	0	147	0	183	0
21:00~22:00	26	0	139	0	165	0
合計	1,997	60	5,095	1	7,092	61

注1) 地点番号は、図6.8.1-1 (p.42参照) に対応する。

2) 工事用車両台数は、当該工事用車両と明確に判断できた台数のみを示す。

表6.8.1-5(2) 自動車交通量の現地調査結果(No.2(有明通り)、2019年1月22日(火))

時間\車種	大型車 (台)	工事用車両 台数(台)	小型車 (台)	工事用車両台 数(台)	合計	工事用車両台 数(台)
6:00~7:00	419	0	982	0	1401	0
7:00~8:00	422	0	1168	0	1590	0
8:00~9:00	491	0	1211	0	1702	0
9:00~10:00	497	0	1035	0	1532	0
10:00~11:00	483	0	1113	0	1596	0
11:00~12:00	441	0	1039	0	1480	0
12:00~13:00	370	0	1114	0	1484	0
13:00~14:00	381	0	1101	0	1482	0
14:00~15:00	431	0	1227	0	1658	0
15:00~16:00	312	0	1191	0	1503	0
16:00~17:00	270	0	1255	0	1525	0
17:00~18:00	250	0	1337	0	1587	0
18:00~19:00	215	0	1075	0	1290	0
19:00~20:00	147	0	877	0	1024	0
20:00~21:00	113	0	694	0	807	0
21:00~22:00	96	0	589	0	685	0
合計	5,338	0	17,008	0	22,346	0

注1) 地点番号は、図6.8.1-1 (p.42参照) に対応する。

2) 工事用車両台数は、当該工事用車両と明確に判断できた台数のみを示す。

表6.8.1-5(3) 自動車交通量の現地調査結果(No.3(晴海通り)、2019年1月22日(火))

時間\車種	大型車 (台)	工事用車両 台数(台)	小型車 (台)	工事用車両台 数(台)	合計	工事用車両台 数(台)
6:00~7:00	96	0	288	0	384	0
7:00~8:00	151	0	406	0	557	0
8:00~9:00	197	0	732	0	929	0
9:00~10:00	288	0	712	0	1000	0
10:00~11:00	195	0	669	0	864	0
11:00~12:00	166	0	629	0	795	0
12:00~13:00	108	0	680	0	788	0
13:00~14:00	154	0	667	0	821	0
14:00~15:00	169	0	709	0	878	0
15:00~16:00	127	0	651	0	778	0
16:00~17:00	101	0	686	0	787	0
17:00~18:00	86	0	735	0	821	0
18:00~19:00	75	0	570	0	645	0
19:00~20:00	50	0	444	0	494	0
20:00~21:00	43	0	378	0	421	0
21:00~22:00	35	0	331	0	366	0
合計	2,041	0	9,287	0	11,328	0

注1) 地点番号は、図6.8.1-1 (p.42参照) に対応する。

2) 工事用車両台数は、当該工事用車両と明確に判断できた台数のみを示す。

表6.8.1-5(4) 自動車交通量の現地調査結果(No.4(晴海通り)、2019年1月22日(火))

時間\車種	大型車 (台)	工事用車両 台数(台)	小型車 (台)	工事用車両台 数(台)	合計	工事用車両台 数(台)
6:00~7:00	479	0	1124	0	1603	0
7:00~8:00	523	0	1375	0	1898	0
8:00~9:00	547	0	1325	0	1872	0
9:00~10:00	574	0	1356	0	1930	0
10:00~11:00	517	0	1403	0	1920	0
11:00~12:00	492	0	1348	0	1840	0
12:00~13:00	407	0	1478	0	1885	0
13:00~14:00	410	0	1435	0	1845	0
14:00~15:00	443	0	1472	0	1915	0
15:00~16:00	365	0	1442	0	1807	0
16:00~17:00	294	0	1512	0	1806	0
17:00~18:00	333	0	1591	0	1924	0
18:00~19:00	274	0	1338	0	1612	0
19:00~20:00	199	0	1105	0	1304	0
20:00~21:00	154	0	981	0	1135	0
21:00~22:00	123	0	823	0	946	0
合計	6,134	0	21,108	0	27,242	0

注1) 地点番号は、図6.8.1-1 (p.42参照) に対応する。

2) 工事用車両台数は、当該工事用車両と明確に判断できた台数のみを示す。

表 6.8.1-5(5) 自動車交通量の現地調査結果(No.5(環状第2号線)、2019年1月22日(火))

時間\車種	大型車 (台)	工事用車両 台数(台)	小型車 (台)	工事用車両台 数(台)	合計	工事用車両台 数(台)
6:00~7:00	229	0	733	0	962	0
7:00~8:00	259	1	924	1	1,183	2
8:00~9:00	243	1	1,039	0	1,282	1
9:00~10:00	287	0	974	0	1,261	0
10:00~11:00	254	0	920	2	1,174	2
11:00~12:00	215	1	898	0	1,113	1
12:00~13:00	152	0	845	0	997	0
13:00~14:00	172	3	839	0	1,011	3
14:00~15:00	155	1	800	2	955	3
15:00~16:00	136	1	762	1	898	2
16:00~17:00	99	0	754	0	853	0
17:00~18:00	80	0	734	0	814	0
18:00~19:00	66	2	679	0	745	2
19:00~20:00	57	0	575	0	632	0
20:00~21:00	35	0	502	0	537	0
21:00~22:00	26	0	480	0	506	0
合計	2,465	10	12,458	6	14,923	16

注1) 地点番号は、図6.8.1-1 (p.42参照) に対応する。

2) 工事用車両台数は、当該工事用車両と明確に判断できた台数のみを示す。

イ. ミティゲーションの実施状況

工事用車両の走行に当たっては、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を周知・徹底するほか、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に努めた。

大気等に関する問合せはなかった。

2) 予測結果とフォローアップ調査結果との比較検討

ア. 予測した事項

(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大気中における濃度

工事用車両の走行に係る大気等については、「2020 年東京オリンピック・パラリンピック競技大会実施段階環境影響評価書（選手村）」（平成 27 年 12 月 東京都）では予測・評価を実施していないが、市街地再開発事業において「環境影響評価書 ー（仮称）晴海五丁目西地区開発計画ー」（平成 27 年 12 月 東京都）又は「施工計画の変更について ー（仮称）晴海五丁目西地区第一種市街地再開発事業ー」（平成 29 年 1 月 東京都・三井不動産レジデンシャル(株)）として予測・評価を実施している。市街地再開発事業の予測・評価では、全ての予測地点において二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の環境基準値を下回り、工事用車両の走行による寄与率も小さいとしている。

また、「選手村の事業計画の更新及び予測・評価の見直しについて」（平成 30 年 12 月 25 日）において、仮設施設に係る計画の更新に伴い、大会時関連工事等に係る工事用車両が加わるが、大会時関連工事等着工後の工事用車両台数（大会時関連工事等及び恒久施設整備の合計台数）は、「2020 年東京オリンピック・パラリンピック競技大会実施段階環境影響評価書（選手村）」（平成 27 年 12 月 東京都）において予測・評価を実施した周辺道路断面における工事用車両台数を下回るとしている。

工事用車両台数が最大となると想定された代表的な 1 日における、工事用車両の予測条件（評価書）とフォローアップ調査結果との比較は、表 6.8.1-6 に示すとおりであり、大型車、小型車ともに、市街地再開発事業の予測・評価時の工事用車両台数を下回った。

断面交通量の予測結果（評価書）とフォローアップ調査結果との比較は、表 6.8.1-7 に示すとおりであり、1 地点を除き予測結果を下回った。また、断面交通量のうち工事用車両については、全ての地点で予測結果を下回った。

以上のことから、「選手村の事業計画の更新及び予測・評価の見直しについて」（平成 30 年 12 月 25 日）における予測結果に対しフォローアップ調査結果は概ね一致していると考ええる。

なお、フォローアップ調査では、工事用車両の多くが東京都都市計画道路幹線街路環状第二号線を利用し、湾岸道路方向へ走行したものと考えられるが、工事用車両の走行に当たっては、適切なアイドリングストップ等のエコドライブや定期的な整備点検等を行うよう周知・徹底を図った。

表6.8.1-6 工事用車両の予測条件とフォローアップ調査結果との比較(2019年1月22日(火))

車 種	評価書最大走行月 日台数 (台/日) ※	フォローアップ調査日 走行日台数 (台/日)
大型車	1,798	804
小型車	1,338	215
合 計	3,136	1,019

※評価書から事業計画を見直した「選手村の事業計画の更新及び予測・評価の見直しについて(平成30年12月)」に基づく値を示す。

表6.8.1-7 断面交通量の予測結果とフォローアップ調査結果との比較(2019年1月22日(火))

予測地点		評価書の交通量(台/16h) ※						フォローアップ調査日 交通量(台/16h)					
		大型車		小型車		合計		大型車		小型車		合計	
		工事用 車両		工事用 車両		工事用 車両		工事用 車両		工事用 車両		工事用 車両	
No. 1	特別区道中月第 802号線 (補助314号線) [晴海3-10]	3,784	2,294	2,320	206	6,104	2,500	1,997	60	5,095	1	7,092	61
No. 2	都道304号日比谷 豊洲埠頭東雲町線 (有明通り) [晴海4-1-8]	9,001	1,834	16,087	166	25,088	2,000	5,338	0	17,008	0	22,346	0
No. 3	都道304号日比谷 豊洲埠頭東雲町線 (晴海通り) [晴海1-8-7]	2,880	230	10,167	20	13,047	250	2,041	0	9,287	0	11,328	0
No. 4	都道304号日比谷 豊洲埠頭東雲町線 (晴海通り) [勝どき2-18-1]	7,767	230	23,329	20	31,096	250	6,134	0	21,108	0	27,242	0
No. 5	東京都計画道路幹 線街路環状第二号 線	8,180	—	25,290	—	33,470	—	2,465	10	12,458	6	14,923	16

※評価書から事業計画を見直した「選手村の事業計画の更新及び予測・評価の見直しについて(平成30年12月)」に基づく値を示す。

6.8.2 土壌

(1) 調査事項

調査事項は、表 6.8.2-1 に示すとおりである。

表6.8.2-1 調査事項

区 分	調査事項
予測した事項	・土壌汚染物質(濃度、状況等)の変化の程度 ・地下水及び大気への影響の可能性の有無
ミティゲーションの実施状況	・土壌汚染対策法第4条及び環境確保条例第117条に基づく手続き、調査を実施した。 ・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とともに、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。

(2) 調査地域

調査地域は、計画地とした。

(3) 調査手法

調査手法は、表 6.8.2-2 に示すとおりである。

表6.8.2-2 調査手法

調査事項		土壌汚染物質(濃度、状況等)の変化の程度 地下水及び大気への影響の可能性の有無
調査時点※		基礎工事、山留工事、掘削工事中の2018年1月から2019年12月末とした。
調査期間※	予測した事項	基礎工事、山留工事、掘削工事中の適宜とし、2018年1月から2019年12月末とした。
	ミティゲーションの実施状況	基礎工事、山留工事、掘削工事中の適宜とし、2018年1月から2019年12月末とした。
調査地点	予測した事項	計画地とした。
	ミティゲーションの実施状況	計画地とした。
調査手法	予測した事項	関連資料の整理による方法とした。
	ミティゲーションの実施状況	現地調査(写真撮影等)及び関連資料の整理による方法とした。

※「大会開催前その1」(平成30年4月公表)において、2017年12月末までの状況を報告済みであるため、調査時点及び調査期間は、2018年1月から2019年12月末までの期間とした。

(4) 調査結果

1) 調査結果の内容

ア. 予測した事項

(ア) 土壌汚染物質(濃度、状況等)の変化の程度

市街地再開発事業計画地については、土壌汚染対策法第4条及び環境確保条例第117条に基づく手続きを行い、土地利用の履歴から土壌汚染のおそれがあると考えられるエリアにおける土壌汚染状況調査を実施した。調査の結果、土壌溶出量及び土壌含有量ともに定量下限値を下回っており、土壌汚染は確認されなかった。

市街地再開発事業計画地以外については、土壌汚染対策法第4条及び環境確保条例第117条に基づく手続きを行い、土地利用の履歴から土壌汚染のおそれはないものと考えられた。

また、工事の実施に伴い新たな土壌汚染は確認されなかった。

(イ) 地下水及び大気への影響の可能性の有無

「ア) 土壌汚染物質(濃度、状況等)の変化の程度」に示したとおり、工事の着手前に実施した土壌汚染状況調査の結果、土壌溶出量及び土壌含有量ともに定量下限値を下回っていた。また、工事の実施に伴い新たな土壌汚染は確認されなかった。

イ. ミティゲーションの実施状況

ミティゲーションの実施状況は、表 6.8.2-3 に示すとおりである。

土壌汚染に関する問合せはなかった。

表6.8.2-3 ミティゲーションの実施状況

ミティゲーション	実施状況
・土壌汚染対策法第4条及び環境確保条例第117条に基づく手続き、調査を実施した。	土壌汚染対策法第4条及び環境確保条例第117条に基づく土壌汚染状況調査を実施した。調査の結果、土壌溶出量及び土壌含有量ともに定量下限値を下回っており、汚染土壌は確認されなかった。 (「大会開催前その1」で報告済み)
・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とともに、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。	工事の実施に伴い新たな土壌汚染は確認されなかった。

2) 予測結果とフォローアップ調査結果との比較検討

ア. 予測した事項

(ア) 土壌汚染物質(濃度、状況等)の変化の程度

土壌汚染対策法第4条及び環境確保条例第117条に基づく手続きを行い、土地利用の履歴から土壌汚染のおそれがあると考えられるエリアにおける土壌汚染状況調査を実施した。調査の結果、土壌溶出量及び土壌含有量ともに定量下限値を下回っており、土壌汚染は確認されなかった。

また、工事の実施に伴い新たな土壌汚染は確認されなかった。

以上のことから、予測結果に対しフォローアップ調査結果は概ね一致していると考ええる。

(イ) 地下水及び大気への影響の可能性の有無

工事の着手前に実施した土壌汚染状況調査の結果、土壌溶出量及び土壌含有量ともに定量下限値を下回っていたほか、工事の実施に伴い新たな土壌汚染は確認されなかった。

以上のことから、予測結果に対しフォローアップ調査結果は概ね一致していると考ええる。

6.8.3 生物の生育・生息基盤

(1) 調査事項

調査事項は、表 6.8.3-1 に示すとおりである。

表6.8.3-1 調査事項

区 分	調査事項
予測した事項	・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
予測条件の状況	・既存緑地の改変の程度 ・緑化計画
ミティゲーションの実施状況	・計画地内のオープンスペース等には、植栽基盤（土壌）を整備する計画としている。 ・十分な植栽基盤（土壌）の必要な厚みを確保することを検討する。 ・緑化計画の検討にあたっては、生物の生育・生息基盤等に配慮する。

(2) 調査地域

調査地域は、計画地及びその周辺とした。

(3) 調査手法

調査手法は、表 6.8.3-2 に示すとおりである。

表6.8.3-2 調査手法

調査事項		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
調査時点		市街地再開発事業の大会前工事の終了後とした。
調査期間	予測した事項	市街地再開発事業の大会前工事の終了後の適宜とした。
	予測条件の状況	市街地再開発事業の大会前工事の終了後の適宜とした。
	ミティゲーションの実施状況	市街地再開発事業の大会前工事の終了後の適宜とした。
調査地点	予測した事項	計画地及びその周辺とした。
	予測条件の状況	計画地及びその周辺とした。
	ミティゲーションの実施状況	計画地及びその周辺とした。
調査手法	予測した事項	任意踏査による植生の状況を整理する方法とした。
	予測条件の状況	現地調査(写真撮影等)及び関連資料の整理による方法とした。
	ミティゲーションの実施状況	現地調査(写真撮影等)及び関連資料の整理による方法とした。

(4) 調査結果

1) 調査結果の内容

ア. 予測した事項

(ア) 生物・生態系の賦存地の改変の程度

事業の実施に伴い、図 6.8.3-1 に示すとおり、人工構造物や人工裸地にわずかに分布していた植栽樹林群（常緑広葉、落葉広葉、混交）等が改変された。

(イ) 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

事業の実施に伴い、市街地再開発事業として、図 6.8.3-2 に示すとおり、オープンスペース等の植栽を施す箇所の一部において、クロマツ、イロハモミジ、マテバシイ等の高・中木約 100 種・約 1,000 本、低木約 4,600 株、地被類約 2,900m²の植栽や市街地再開発事業計画地内に生育していたアキニレ及びケヤキ等の計 6 本の移植による新たな生物の生育・生息基盤が創出された。

なお、大会開催後には、市街地再開発事業として、残りの植栽を実施する計画である。

イ. 予測条件の状況

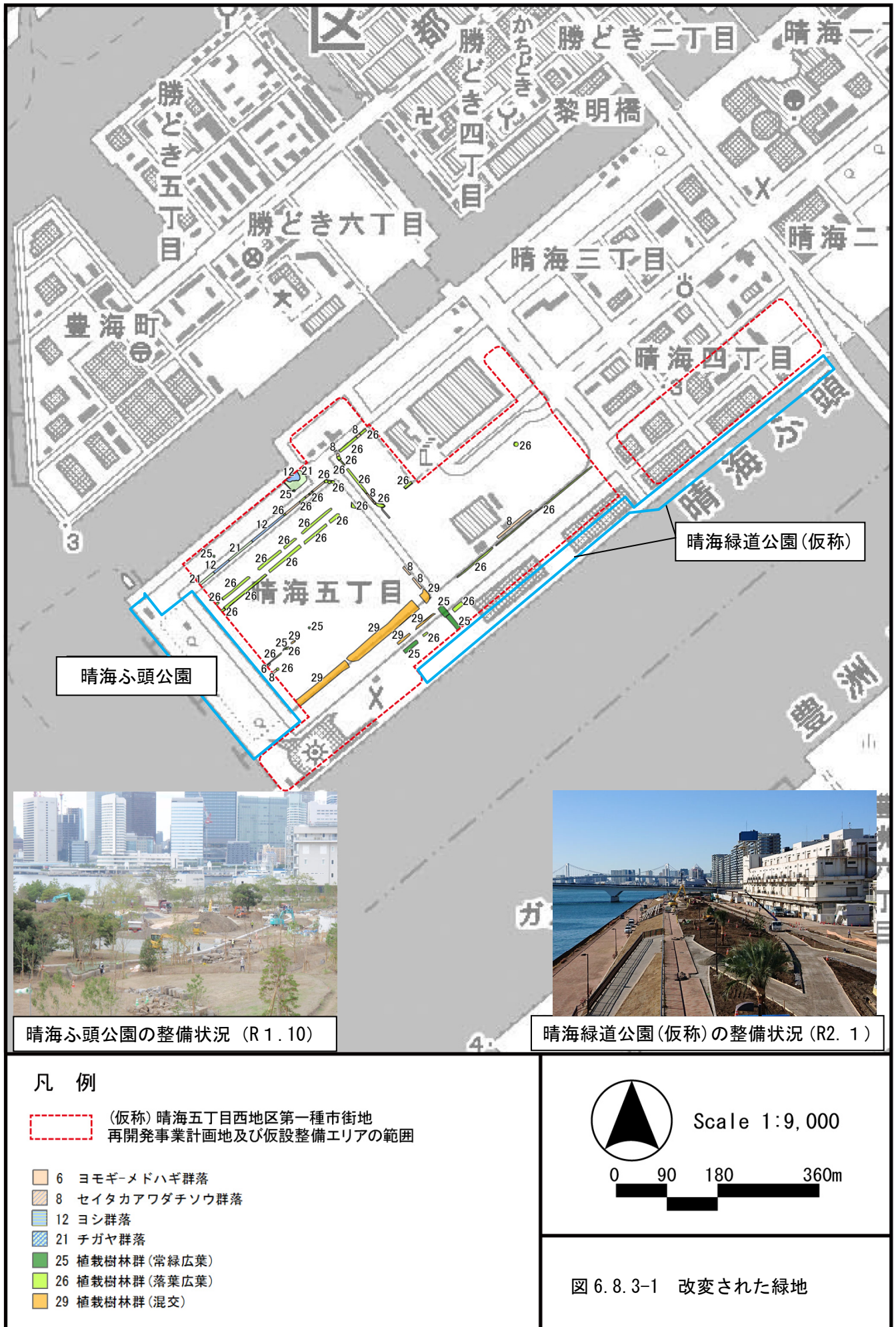
(ア) 既存緑地の改変の程度

「ア. 予測した事項」に示したとおり、既存の植栽樹林群等が計画に基づき改変されたこと、また、市街地再開発事業として植栽や移植が行われたことを確認した。

(イ) 緑化計画

緑化計画は、「6. フォローアップ調査の内容 6.1.3 緑化計画」（p.31～32 参照）に示すとおりである。

なお、計画地周辺の晴海ふ頭公園や晴海緑道公園（仮称）では、新たな植栽基盤整備や植栽が進められている（図 6.8.3-1）。



注) 晴海ふ頭公園、晴海緑道公園(仮称)の範囲は「選手村工事かわら版 2018.10 第 11 号」に基づき作成。



図 6.8.3-2 緑化の状況（大会開催前）

注) 図面は、特定建築者資料に基づき作成。

ウ. ミティゲーションの実施状況

ミティゲーションの実施状況は、表 6.8.3-3 に示すとおりである。

生物の生育・生息基盤に関する問合せはなかった。

表6.8.3-3 ミティゲーションの実施状況

ミティゲーション	実施状況
計画地内のオープンスペース等には、植栽基盤（土壌）を整備する計画としている。	大会開催前には、市街地再開発事業として、オープンスペース等の植栽を施す箇所の一部において、クロマツ、イロハモミジ、マテバシイ等の既存樹種を含む高・中木約100種・約1,000本、低木約4,600株、地被類約2,900m²の植栽やアキニレやタブノキ等の広葉樹6本の移植を行い、新たな生物の生育・生息基盤を創出し（写真6.8.3-1）た。
十分な植栽基盤（土壌）の必要な厚みを確保することを検討する。	市街地再開発事業として、植栽を施す箇所の一部において、高・中木・低木及び地被類の生育に十分な植栽基盤を整備し、新たな生物の生育・生息基盤を創出（写真6.8.3-1及び2）した。
緑化計画の検討にあたっては、生物の生育・生息基盤等に配慮する。	市街地再開発事業として、大会開催前においては、クロマツ、イロハモミジ、マテバシイ等の既存樹種を含む高・中木約100種・約1,000本、低木約4,600株、地被類約2,900m²の植栽やアキニレやタブノキ等の広葉樹6本の移植による新たな生物の生育・生息基盤の創出に配慮した計画とした。



写真 6.8.3-1 植栽基盤の施工の状況



写真 6.8.3-2 植栽基盤（土壌）の状況

2) 予測結果とフォローアップ調査結果との比較検討

ア. 予測した事項

(ア) 生物・生態系の賦存地の改変の程度

工事の実施に当たっては、人工構造物や人工裸地にわずかに分布していた生育・生息基盤が改変されたものの、市街地再開発事業として、オープンスペース等の植栽を施す箇所の一部において、既存樹種を含む樹木等の植栽や移植が行われた。なお、大会開催後には、市街地再開発事業として、残りの植栽を実施する計画である。

以上のことから、予測結果と同様に、生物・生態系の賦存地の改変の程度は小さいと考える。

(イ) 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

工事の実施に当たっては、市街地再開発事業として、オープンスペース等の植栽を施す箇所の一部において、既存樹木を含む樹木等の植栽や移植が行われた。なお、大会開催後には、市街地再開発事業として、残りの植栽を実施する計画である。

以上のことから、予測結果と同様に、新たな生物の生育・生息基盤が創出されたものと考ええる。

6.8.4 生物・生態系

(1) 調査事項

調査事項は、表 6.8.4-1 に示すとおりである。

表6.8.4-1 調査事項

区 分	調査事項
予測した事項	・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 ・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
予測条件の状況	・既存緑地の改変の程度 ・緑化計画
ミティゲーションの実施状況	・計画地内のオープンスペース等には、生物・生態系に配慮した高木、低木や地被類を植栽することを検討する。 ・十分な植栽基盤（土壌）の必要な厚みを確保することを検討する。 ・陸上植物、陸上動物及び生育・生息環境、生態系への影響の程度は不確実性を伴うことから、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。 ・会場エリア内において、海岸部の砂礫地等で繁殖するコチドリ等の注目される種が確認されていることから、工事エリア内が生息エリアにならないよう、工事中の一時的な造成地には極力被覆し、計画地外へ誘導する等により工事による影響を極力低減する計画とする。

(2) 調査地域

調査地域は、計画地及びその周辺とした。

(3) 調査手法

調査手法は、表 6.8.4-2 に示すとおりである。

表6.8.4-2 調査手法

調査事項		・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 ・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
調査時点		市街地再開発事業の大会前工事の終了後とした。
調査期間	予測した事項	市街地再開発事業の大会前工事の終了後の適宜とした。
	予測条件の状況	市街地再開発事業の大会前工事の終了後の適宜とした。
	ミティゲーションの実施状況	市街地再開発事業の大会前工事の終了後の適宜とした。
調査地点	予測した事項	計画地及びその周辺とした。
	予測条件の状況	計画地及びその周辺とした。
	ミティゲーションの実施状況	計画地及びその周辺とした。
調査手法	予測した事項	任意踏査による植生の状況を整理する方法とした。
	予測条件の状況	現地調査(写真撮影等)及び関連資料の整理による方法とした。
	ミティゲーションの実施状況	現地調査(写真撮影等)及び関連資料の整理による方法とした。

(4) 調査結果

1) 調査結果の内容

ア. 予測した事項

(ア) 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

事業の実施に伴い、人工構造物や人工裸地にわずかに分布していた植栽樹林群（常緑広葉、落葉広葉、混交）等が改変されたが、市街地再開発事業として、オープンスペース等の植栽を施す箇所の一部において、クロマツ、イロハモミジ、マテバシイ等の既存樹種を含む高・中木約 100 種・約 1,000 本、低木約 4,600 株、地被類約 2,900m²を実施したほか、市街地再開発事業計画地内に生育していたアキニレ及びケヤキ等の計 6 本の移植が行われた。

なお、大会開催後には、市街地再開発事業として、残りの植栽を実施する計画である。

(イ) 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

事業の実施に伴い、陸上動物の生息環境である人工構造物や人工裸地にわずかに分布していた植栽樹林群（常緑広葉、落葉広葉、混交）等が改変されたが、市街地再開発事業として、オープンスペース等の植栽を施す箇所の一部において、動物相及び動物群集の生息環境となるクロマツ、イロハモミジ、マテバシイ等の既存樹種を含む高・中木約 100 種・約 1,000 本、低木約 4,600 株、地被類約 2,900m²の植栽や市街地再開発事業計画地内に生育していたアキニレ及びケヤキ等の計 6 本の移植が行われた。

なお、大会開催後には、市街地再開発事業として、残りの植栽を実施する計画である。

(ウ) 生育・生息環境の変化の内容及びその程度

事業の実施に伴い、人工構造物や人工裸地にわずかに分布していた植栽樹林群（常緑広葉、落葉広葉、混交）等が改変されたが、市街地再開発事業として、オープンスペース等の植栽を施す箇所の一部において、生育・生息環境となるクロマツ、イロハモミジ、マテバシイ等の既存樹種を含む高・中木約 100 種・約 1,000 本、低木約 4,600 株、地被類約 2,900m²の植栽や市街地再開発事業計画地内に生育していたアキニレ及びケヤキ等の計 6 本の移植が行われた。

なお、大会開催後には、市街地再開発事業として、残りの植栽を実施する計画である。

(エ) 生態系の変化の内容及びその程度

事業の実施に伴い、人工構造物や人工裸地にわずかに分布していた植栽樹林群（常緑広葉、落葉広葉、混交）等が改変されたが、市街地再開発事業として、オープンスペース等の植栽を施す箇所の一部において、クロマツ、イロハモミジ、マテバシイ等の既存樹種を含む高・中木約 100 種・約 1,000 本、低木約 4,600 株、地被類約 2,900m²の植栽や市街地再開発事業計画地内に生育していたアキニレ及びケヤキ等の計 6 本の移植が行われたことにより、生態系の保全に努めた。

なお、大会開催後には、市街地再開発事業として、残りの植栽を実施する計画である。

イ. 予測条件の状況

(ア) 既存緑地の改変の程度

「6.8.3 生物の生育・生息基盤」と同様である。

(イ) 緑化計画

「6.8.3 生物の生育・生息基盤」と同様である。

ウ. ミティゲーションの実施状況

ミティゲーションの実施状況は、表 6.8.4-3 に示すとおりである。

生物・生態系に関する問合せはなかった。

表6.8.4-3 ミティゲーションの実施状況

ミティゲーション	実施状況
・計画地内のオープンスペース等には、生物・生態系に配慮した高木、低木や地被類を植栽することを検討する。	大会開催前には、市街地再開発事業として、オープンスペース等の植栽を施す箇所の一部において、クロマツ、イロハモミジ、マテバシイ等の既存樹種を含む高・中木約100種・約1,000本、低木約4,600株、地被類約2,900㎡の植栽やアキニレやタブノキ等の広葉樹6本の移植を行い、新たな生物の生育・生息基盤を創出した。大会開催後においても、市街地再開発事業として、動植物の新たな生育・生息環境の創出や多様な生態系の形成に配慮した高木・低木等の植栽を実施する。
・十分な植栽基盤（土壌）の必要な厚みを確保することを検討する。	市街地再開発事業として、植栽を施す箇所においては、高木・低木及び地被類の生育に十分な植栽基盤（土壌）を整備し、動植物の新たな生育・生息環境を創出した。
・陸上植物、陸上動物及び生育・生息環境、生態系への影響の程度は不確実性を伴うことから、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。	大会開催前には、市街地再開発事業として、オープンスペース等の植栽を施す箇所の一部においては、クロマツ、イロハモミジ、マテバシイ等の既存樹種を含む高・中木約100種・約1,000本、低木約4,600株、地被類約2,900㎡の植栽やアキニレやタブノキ等の広葉樹6本の移植が行われ、植栽工事が進められている計画地周辺の晴海ふ頭公園や晴海緑道公園（仮称）と連続した動植物の生育・生息環境が創出される。
・会場エリア内において、海岸部の砂礫地等で繁殖するコチドリ等の注目される種が確認されていることから、工事エリア内が生息エリアにならないよう、工事中の一時的な造成地には極力被覆し、計画地外へ誘導する等により工事による影響を極力低減する計画とする。	工事エリアの砂礫地は、鳥類などの注目される種の生息エリアにならないように、シート養生（写真6.8.4-1）等により極力被覆した。



写真 6.8.4-1 シート養生の状況

2) 予測結果とフォローアップ調査結果との比較検討

ア. 予測した事項

(ア) 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

工事の実施に当たっては、人工構造物や人工裸地にわずかに分布していた植栽樹林群等が改変されたが、市街地再開発事業として、オープンスペース等の植栽を施す箇所の一部において、既存樹種を含む樹木等の植栽や移植が行われた。なお、大会開催後には、市街地再開発事業として、残りの植栽を実施する計画である。

以上のことから、予測結果と同様に、植物相及び植物群落の変化の程度は小さいと考える。

(イ) 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

工事の実施に当たっては、陸上動物の生息環境である人工構造物や人工裸地にわずかに分布していた植栽樹林群等が改変されたが、市街地再開発事業として、オープンスペース等の植栽を施す箇所の一部において、動物相及び動物群集の生息環境となる既存樹種を含む樹木等の植栽や移植が行われた。なお、大会開催後には、市街地再開発事業として、残りの植栽を実施する計画である。

以上のことから、予測結果と同様に、動物相及び動物群集の変化の程度は小さいと考える。

(ウ) 生育・生息環境の変化の内容及びその程度

事業の実施に伴い、人工構造物や人工裸地にわずかに分布していた植栽樹林群等が改変され、生育・生息環境の変化が考えられたが、市街地再開発事業として、オープンスペース等の植栽を施す箇所の一部において、生育・生息環境となるクロマツ、イロハモミジ、マテバシイ等の既存樹種を含む樹木等の植栽や移植が行われた。なお、大会開催後には、市街地再開発事業として、残りの植栽を実施する計画である。

以上のことから、予測結果と同様に、動植物の新たな生育・生息環境が創出されたものと考ええる。

(エ) 生態系の変化の内容及びその程度

事業の実施に伴い、人工構造物や人工裸地にわずかに分布していた植栽樹林群等が改変されたが、市街地再開発事業として、オープンスペース等の植栽を施す箇所の一部において、生態系の生育・生息環境となるクロマツ、イロハモミジ、マテバシイ等の既存樹種を含む樹木等の植栽や移植が行われた。なお、大会開催後には、市街地再開発事業として、残りの植栽を実施する計画である。

以上のことから、予測結果と同様に、動植物の新たな生育・生息環境が創出され、多様な生態系が形成されるものと考ええる。

6.8.5 騒音・振動

(1) 調査事項

調査事項は、表 6.8.5-1 に示すとおりである。

表6.8.5-1 調査事項

区 分	調査事項
予測した事項※	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振動

※騒音・振動は、評価書に基づくフォローアップ調査対象項目ではないが、仮設施設に係る計画変更に伴う予測・評価及びフォローアップ計画の見直しに基づき、予測条件とした大会時関連工事等の車両台数について調査したものである。なお、フォローアップ計画の見直しは、資料編「5. フォローアップ計画の見直し」(p. 資料編 23 参照) に示したとおりである。

(2) 調査地域

調査地域は、計画地及びその周辺とした。

(3) 調査手法

調査手法は、表 6.8.5-2 に示すとおりである。

表6.8.5-2 調査手法

調査事項		工事用車両の走行に伴う道路交通騒音・振動
調査時点※		工事用車両の走行台数が最大となると想定された 2019 年 1 月とした。
調査期間※	予測条件の状況	2019 年 1 月 22 日 (火) の工事用車両の走行時間を含む時間帯 (6 時～22 時) とした。
	ミティゲーションの実施状況	工事中の適宜とし、2018 年 1 月から 2019 年 12 月末とした。
調査地点	予測条件の状況	【工事用車両の状況】工事用車両の出入口の 2 地点 (図 6.8.1-1 (p. 42 参照) に示す地点 No. A 及び No. B) とした。 【一般車両の状況】工事用車両走行ルート上の 5 地点 (図 6.8.1-1 (p. 42 参照) に示す地点 No. 1～5) とした。
	ミティゲーションの実施状況	計画地及びその周辺とした。
調査手法	予測条件の状況	ハンドカウンタによる計測 (大型車、小型車の 2 車種分類) によった。
	ミティゲーションの実施状況	現地調査 (写真撮影等) 及び関連資料の整理による方法とした。

※ミティゲーションの実施状況は、「大会開催前その 1」(平成 30 年 4 月公表) の報告後の 2018 年 1 月から 2019 年 12 月末までの期間とした。

(4) 調査結果

1) 調査結果の内容

ア. 予測した事項

(ア) 工事用車両の走行に伴う道路交通騒音・振動

工事用車両の走行台数は、表 6.8.1-3 に示すとおりである。(p. 43～44 参照)

工事用車両の走行は、6 時から 19 時までの時間帯であった。調査期間内の代表的な一日と考えられる日の工事用車両台数は、No. A においては、入場車両は大型 428 台、小型 60 台、合計 488 台、出場車両は大型 351 台、小型 82 台、合計 433 台、No. B においては、入場車両は大型 11 台、小型 39 台、合計 50 台、出場車両は大型 14 台、小型 34 台、合計 48 台が出入りしていた。

イ. ミティゲーションの実施状況

工事用車両の走行に当たっては、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を周知・徹底するほか、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に努めた。

騒音・振動に関する問合せはなかった。

2) 予測結果とフォローアップ調査結果との比較検討

ア. 予測した事項

(ア) 工事用車両の走行に伴う道路交通騒音・振動

工事用車両の走行に係る騒音・振動については、「2020 年東京オリンピック・パラリンピック競技大会実施段階環境影響評価書（選手村）」（平成 27 年 12 月 東京都）では予測・評価を実施していないが、市街地再開発事業において「環境影響評価書 ー（仮称）晴海五丁目西地区開発計画ー」（平成 27 年 12 月 東京都）又は「施工計画の変更について ー（仮称）晴海五丁目西地区第一種市街地再開発事業ー」（平成 29 年 1 月 東京都・三井不動産レジデンシャル(株)）として予測・評価を実施している。市街地再開発事業の予測・評価では、全ての予測地点において騒音の環境基準値及び振動の規制基準値を下回り、工事用車両の走行による寄与率も小さいとしている。

また、「選手村の事業計画の更新及び予測・評価の見直しについて」（平成 30 年 12 月 25 日）において、仮施設に係る計画の更新に伴い、大会時関連工事等に係る工事用車両が加わるが、大会時関連工事等着工後の工事用車両台数（大会時関連工事等及び恒久施設整備の合計台数）は、「2020 年東京オリンピック・パラリンピック競技大会実施段階環境影響評価書（選手村）」（平成 27 年 12 月 東京都）において予測・評価を実施した周辺道路断面における工事用車両台数を下回るとしている。

工事用車両台数が最大となると想定された代表的な 1 日における、工事用車両の予測条件（評価書）とフォローアップ調査結果との比較は、表 6.8.1-6（p.49 参照）に示すとおりであり、大型車、小型車ともに、市街地再開発事業の予測・評価時の工事用車両台数を下回った。

断面交通量の予測結果（評価書）とフォローアップ調査結果との比較は、表 6.8.1-7（p.49 参照）に示すとおりであり、1 地点を除き予測結果を下回った。また、断面交通量のうち工事用車両については、全ての地点で予測結果を下回った。

以上のことから、「選手村の事業計画の更新及び予測・評価の見直しについて」（平成 30 年 12 月 25 日）における予測結果に対しフォローアップ調査結果は概ね一致していると考ええる。

なお、フォローアップ調査では、工事用車両の多くが東京都都市計画道路幹線街路環状第二号線を利用し、湾岸道路方向へ走行したものと考えられるが、工事用車両の走行に当たっては、適切なアイドリングストップ等のエコドライブや定期的な整備点検等を行うよう周知・徹底を図った。

6.8.6 廃棄物

(1) 調査事項

調査事項は、表 6.8.6-1 に示すとおりである。

表6.8.6-1 調査事項

区 分	調査事項
予測した事項	・ 廃棄物の排出量及び再利用量並びに処理・処分方法等
予測条件の状況	・ 山留工事、掘削工事の実施状況 ・ 事業計画(施設の用途別延床面積)
ミティゲーションの実施状況	・ 掘削工事等に伴い発生する建設発生土は、一部を計画地内の埋戻し土等に利用するほか、場外に搬出する場合には、受入基準を満足していることを確認のうえ、関係法令に係る許可を受けた施設において、適正な処理を行う。 ・ 山留・基礎工事における建設泥土については、脱水等を行って減量化するとともに、場外へ搬出する場合には、再資源化施設に搬出する。 ・ 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)に基づく特定建設資材廃棄物については現場内で分別解体を行い、可能な限り現場内利用に努め、現場で利用できないものは現場外で再資源化を行う。 ・ 建設廃棄物の分別を徹底し、種類に応じて保管、排出、再利用促進及び不要材の減量等を図る。再利用できないものは、運搬・処分の許可を得た業者に委託して処理・処分を行い、その状況はマニフェストにより確認する。 ・ コンクリート型枠材については、非木材系型枠の採用や部材のプレハブ化等により木材系型枠材の使用量を低減する。 ・ 特定建築者が実施する工事についても「東京都建設リサイクルガイドライン（民間事業版）」に基づき、建設リサイクルの推進への積極的な取組について協力を要請する。 ・ 建設廃棄物の排出量を低減するような施工計画を検討し、施工業者に遵守させる。 ・ 施設整備に当たっては、リサイクル材料を積極的に使用する。

(2) 調査地域

調査地域は、計画地とした。

(3) 調査手法

調査手法は、表 6.8.6-2 に示すとおりである。

表6.8.6-2 調査手法

調査事項		廃棄物の排出量及び再利用量並びに処理・処分方法等
調査時点※		工事の施工中、2016年4月から2019年12月末とした。
調査期間※	予測した事項	工事中の適宜とし、2016年4月から2019年12月末とした。
	予測条件の状況	工事中の適宜とし、2016年4月から2019年12月末とした。
	ミティゲーションの実施状況	工事中の適宜とし、2018年1月から2019年12月末とした。
調査地点	予測した事項	計画地とした。
	予測条件の状況	計画地とした。
	ミティゲーションの実施状況	計画地とした。
調査手法	予測した事項	関連資料の整理による方法とした。
	予測条件の状況	現地調査(写真撮影等)及び関連資料の整理による方法とした。
	ミティゲーションの実施状況	現地調査(写真撮影等)及び関連資料の整理による方法とした。

※調査時点及び調査期間は、2019年12月末までの全期間とした。ただし、ミティゲーションについては、「大会開催前その1」（平成30年4月公表）において、2017年12月末までの状況を報告済みであるため、調査期間は、2018年1月から2019年12月末までの期間とした。

(4) 調査結果

1) 調査結果の内容

ア. 予測した事項

(ア) 廃棄物の排出量及び再利用量並びに処理・処分方法等

工事の実施に伴い発生した廃棄物は、表 6.8.6-3 及び表 6.8.6-4 に示すとおりである。

建設発生土の発生量は、基盤整備工事では 15,450m³、特定建築者による工事では 315,000m³ であり、それらは場内での再利用に努め、場外に排出する際は建設発生土受入施設に持ち込むことで、再利用率は 100%であった。

建設泥土の発生量は、基盤整備工事では 1,271t、特定建築者による工事では 134,352 t であり、それら全量を場外に搬出し、再資源化施設にて再資源化され、再資源化等率は 100%であった。

表 6.8.6-3(1) 建設発生土・建設泥土の発生量及び再資源化等の量(基盤整備工事)

廃棄物の種類	発生量	再利用・再資源化等量	再利用・再資源化等率
建設発生土(基盤整備工事)	15,450m ³	15,450m ³	100%
建設泥土(基盤整備工事)	1,271t	1,271t	100%

注) 建設発生土については再利用の量・率、建設泥土については再資源化等の量・率を示す。

表 6.8.6-3(2) 建設発生土・建設泥土の発生量及び再資源化等の量(特定建築者による工事)

廃棄物の種類	発生量	再利用・再資源化等量	再利用・再資源化等率
建設発生土(掘削工事)	315,000m ³	315,000m ³	100%
建設泥土(山留・基礎工事)	134,352t	134,352t	100%

注) 建設発生土については再利用の量・率、建設泥土については再資源化等の量・率を示す。

再利用・再資源化等率100%とは、特定建築者による工事における建設発生土及び建設泥土の再利用・再資源化等率は、マニフェストでは確認できないが、全量を再利用又は再資源化施設に搬出し、適正に処理・処分が行われたことを示す。

建設廃棄物の発生量は、基盤整備工事では、コンクリート塊が8,907t、アスファルト・コンクリート塊が12,629t、その他がれき類が5,294t、木くずが463t、金属くずが1t、廃塩化ビニル管・継手が14t、廃プラスチックが115t、紙くずが1t、混合廃棄物が25t、その他が1tであり、その全量が場外に搬出され再資源化された。建設廃棄物の再資源化等率は100%であった。

また、特定建築者による工事では、コンクリート塊が7,332t、アスファルト・コンクリート塊が464t、ガラスくず・コンクリートくず・陶磁器くずが1,498 t、その他がれき類が2,954t、木くずが3,386t、金属くずが153 t、廃塩化ビニル管・継手が19 t、廃プラスチックが3,257tであり、紙くずが304 t、石膏ボードが1,596 t、混合廃棄物が2,388 t、その他が2 tであり、全量が場外に搬出され再資源化され、再資源化等率は100%であった。

表 6.8.6-4(1) 建設廃棄物の種類ごとの発生量及び再資源化等の量（基盤整備工事）

廃棄物の種類	発生量	再資源化等量	再資源化等率
コンクリート塊	8,907 t	8,907 t	100%
アスファルト・コンクリート塊	12,629 t	12,629 t	100%
その他がれき類	5,294 t	5,294 t	100%
木くず	463 t	463 t	100%
金属くず	1 t	1 t	100%
廃塩化ビニル管・継手	14 t	14 t	100%
廃プラスチック	115 t	115 t	100%
紙くず	1 t	1 t	100%
混合廃棄物	25 t	25 t	100%
その他	1 t	1 t	100%

注) 再資源化等量は、再資源化・縮減の量、再資源化等率は再資源化・縮減の率を示す。なお、紙くずの再資源化率は、再資源化施設に搬出し、適正に処理・処分が行われたことを示す。

表 6.8.6-4(2) 建設廃棄物の種類ごとの発生量及び再資源化等の量（特定建築者による工事）

廃棄物の種類	発生量	再資源化等量	再資源化等率
コンクリート塊	7,332 t	7,332 t	100%
アスファルト・コンクリート塊	464 t	464 t	100%
ガラスくず・コンクリートくず・陶磁器くず	1,498 t	1,498 t	100%
その他がれき類	2,954 t	2,954 t	100%
木くず	3,386 t	3,386 t	100%
金属くず	153 t	153 t	100%
廃塩化ビニル管・継手	19 t	19 t	100%
廃プラスチック	3,257 t	3,257 t	100%
紙くず	304 t	304 t	100%
石膏ボード	1,596 t	1,596 t	100%
混合廃棄物	2,388 t	2,388 t	100%
その他	2 t	2 t	100%

注) 再資源化等量は、再資源化・縮減の量、再資源化等率100%とは、特定建築者による工事における建設廃棄物の再資源化等率は、マニフェストでは確認できないが、全量を再資源化施設に搬出し、適正に処理・処分が行われたことを示す。

イ. 予測条件の状況

(ア) 山留工事、掘削工事の実施状況

山留工事及び掘削工事の状況は、「5.1 計画の変更理由及び内容」(p. 8～13 参照)に示すとおりである。

(イ) 事業計画(施設の用途別延床面積)

事業計画は、「6.1 事業の基本計画」(p. 24～32 参照)に示すとおりである。

ウ. ミティゲーションの実施状況

ミティゲーションの実施状況は、表 6.8.6-5 に示すとおりである。

廃棄物に関する問合せはなかった。

表6.8.6-5 ミティゲーションの実施状況

ミティゲーション	実施状況
・掘削工事等に伴い発生する建設発生土は、一部を計画地内の埋戻し土等に利用するほか、場外に搬出する場合には、受入基準を満足していることを確認のうえ、関係法令に係る許可を受けた施設において、適正な処理を行う。	掘削工事等に伴い発生する建設発生土は、一部を場内利用したほか、場外に搬出する際は、受入施設の受入基準への適合を確認した上で、適切な建設発生土受入施設へ搬出した。
・山留・基礎工事における建設泥土については、脱水等を行って減量化するとともに、場外へ搬出する場合には、再資源化施設に搬出する。	建設泥土は、固化剤により含水率を下げた上で、基盤整備工事で発生した建設泥土も含め、再資源化施設に搬出(写真6.8.6-1)した。
・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)に基づく特定建設資材廃棄物については現場内で分別解体を行い、可能な限り現場内利用に努め、現場で利用できないものは現場外で再資源化を行う。	基盤整備工事で発生したアスファルト・コンクリート塊等特定建設資材廃棄物については現場内で破碎選別(写真6.8.6-2及び3)を行い、全量を再資源化施設に搬出し、再資源化を行った。
・建設廃棄物の分別を徹底し、種類に応じて保管、排出、再利用促進及び不要材の減量等を図る。再利用できないものは、運搬・処分の許可を得た業者に委託して処理・処分を行い、その状況はマニフェストにより確認する。	場内に建設廃棄物の種類別の分別コンテナを設置(写真6.8.6-4)し、廃棄物種類別に再資源化施設に搬出した。
・コンクリート型枠材については、非木材系型枠の採用や部材のプレハブ化等により木材系型枠材の使用量を低減する。	基盤整備工事では、鋼製型枠(写真6.8.6-5)を一部採用することで、木材系型枠材の使用量を約 160m ² 低減した。
・特定建築者が実施する工事についても「東京都建設リサイクルガイドライン(民間事業版)」に基づき、建設リサイクルの推進への積極的な取組について協力を要請する。	特定建築者が実施する工事についても「東京都建設リサイクルガイドライン(民間事業版)」に基づき、再生砕石(写真6.8.6-6)等エコマテリアルを使用した。
・建設廃棄物の排出量を低減するような施工計画を検討し、施工業者に遵守させる。	事前に施工計画を検討し、定例会議(写真6.8.6-7)等において、廃棄物の更なる発生抑制の指導を徹底し、廃棄物の低減化に努めた。
・施設整備に当たっては、リサイクル材料を積極的に使用する。	基盤整備工事では、約9,000m ³ の再生砕石 ^{注)} を利用した。

注)表中の約9,000m³の再生砕石とは、再生クラッシュン、再生粒度調整砕石を示す。



写真 6.8.6-1 建設泥土再資源化施設搬出



写真 6.8.6-2 コンクリート塊分別収集



写真 6.8.6-3 アスファルト塊分別収集



写真 6.8.6-4 廃棄物分別コンテナ設置

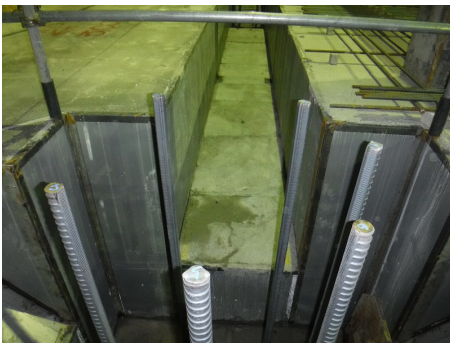


写真 6.8.6-5 鋼製型枠



写真 6.8.6-6 再生碎石の使用



写真 6.8.6-7 定例会議

2) 予測結果とフォローアップ調査結果との比較検討

ア. 予測した事項

(ア) 廃棄物の排出量及び再利用量並びに処理・処分方法等

建設発生土及び建設泥土の予測結果とフォローアップ調査結果の比較は、表 6.8.6-6(1) 及び(2)に示すとおりである。

建設発生土の発生量は、基盤整備工事では、15,450m³であり、評価書における予測結果を上回った。ただし、そのうち 11,624m³を場内利用することにより場外搬出量は評価書における発生量と同等の 3,826m³とした。特定建築者による工事では、315,000m³であり、評価書における予測結果を下回った。基盤整備工事、特定建築者による工事ともに、場内での再利用に努めるとともに、場外に排出する場合には建設発生土受入施設に持ち込むことで、再利用・再資源化等率は 100%であった。

建設泥土の発生量は、基盤整備工事では、下水道管敷設工事等に伴う 1,271 t であり、評価書で発生を予測していなかった建設泥土が発生した。これは、実施段階になり現地を確認したうえで、推進工法(泥水式工法)を採用したことによる。特定建築者による工事では 134,352 t であり、評価書における予測結果と同程度であった。ともに、全量を場外に搬出し、再資源化施設に持ち込むことで、再利用・再資源化等率は 100%であった。

表 6.8.6-6(1) 建設発生土・建設泥土の予測結果とフォローアップ調査結果の比較(基盤整備工事)

廃棄物の種類	評価書		フォローアップ調査	
	発生量	再利用・再資源化等率	発生量	再利用・再資源化等率
建設発生土(基盤整備工事)	3,700m ³	99%	15,450m ³	100%
建設泥土(基盤整備工事)	-	-	1,271 t	100%

注) 建設発生土については再利用率、建設泥土については再資源化率を示す。

表 6.8.6-6(2) 建設発生土・建設泥土の予測結果とフォローアップ調査結果の比較
(特定建築者による工事)

廃棄物の種類	評価書		フォローアップ調査	
	発生量	再利用・再資源化等率	発生量	再利用・再資源化等率
建設発生土(掘削工事)	513,000m ³	92%	315,000m ³	100%
建設泥土(山留・基礎工事)	120,780t	90%	134,352 t	100%

注1) 評価書の建設泥土の発生量は、「産業廃棄物管理票に関する報告書及び電子マニフェストの普及について(通知)」(環廃産第061227006号平成18年12月27日)に基づき、1.10 t/m³として換算しなおした。

2) 再利用・再資源化等率 100%とは、特定建築者による工事における建設発生土及び建設泥土の再利用・再資源化等率は、マニフェストでは確認できないが、全量を再利用又は再資源化施設に搬出し、適正に処理・処分が行われたことを示す。

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は、表 6.8.6-7 及びその内訳は表 6.8.6-8(1) 及び(2)に示すとおりである。

フォローアップ調査における建設廃棄物の発生量は、コンクリート塊、アスファルト・コンクリート塊、廃プラスチック、その他において評価書における発生量を大きく上回った。金属くず、紙くず、混合廃棄物については評価書における発生量を下回った。コンクリート塊、アスファルト・コンクリート塊、その他は地中障害物の処理、廃プラスチックは一般的な建物に比べて間仕切りが多く、設備機器等も多いことから、それらの梱包・輸送資材に伴い、評価書における発生量を上回ったものとする。

なお、コンクリート塊は破碎後、再生路盤材等、アスファルト・コンクリート塊は再生路盤材等、ガラスくず・陶磁器くずはガラス原料や再生砕石・砂等、廃プラスチックは再生プラスチック原料、金属くずは再生金属、木くずは原料チップや燃料チップ、紙くずは製紙原料等、石膏ボードは石膏ボードの原料等、その他がれき類は再生砕石・砂等、廃塩化ビニル管・継手は塩化ビニル管・継手用原料等、混合廃棄物は選別後、品目に応じた製品の原料等に再資源化された。

建設廃棄物の再資源化等率は 100%であった。

表 6.8.6-7 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

廃棄物の種類	評価書	フォローアップ調査
	発生量	発生量
コンクリート塊	9,450t	16,239t
アスファルト・コンクリート塊	1,330t	13,093t
ガラスくず・陶磁器くず	340t	-
廃プラスチック	970t	3,372t
金属くず	930t	154t
木くず	2,240t	3,849t
紙くず	830t	305t
石膏ボード	1,220t	1,596t
その他	1,360t	8,284t
混合廃棄物	3,500t	2,413t

注1) 表中のフォローアップ調査「その他」は、その他がれき類及び廃塩化ビニル管・継手を含む。

2) 表中のフォローアップ調査「ガラスくず・陶磁器くず」の「-」は、特定建築者による工事のマニフェスト「ガラスくず・コンクリートくず・陶磁器くず」と対象廃棄物の一部が異なるため、比較が行えなかったことを示す。

表 6.8.6-8(1) 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（基盤整備工事）

廃棄物の種類	評価書		フォローアップ調査		
	発生量	再資源化等率	発生量	再資源化等率	再資源化等の方法等
コンクリート塊	5,950t	99%	8,907t	100%	破砕後、再生路盤材等
アスファルト・コンクリート塊	940t	99%	12,629t	100%	再生路盤材等
廃プラスチック	－	95%	115t	100%	再生プラスチック原料等
金属くず	－	95%	1t	100%	再生金属
木くず	－	97%	463t	100%	原料チップ、燃料チップ
紙くず	－	95%	1t	100%	製紙原料等
その他	－	95%	5,309t	100%	その他がれき類は再生砕石・砂等、塩化ビニル管・継手は塩化ビニル管・継手用原料等
混合廃棄物	－	80%	25t	100%	選別後、品目に応じた製品の原料等

注 1) 評価書の再資源化等率は、特定建築者による工事を含む値。なお、紙くずの再資源化率は、再資源化施設に搬出し、適正に処理・処分が行われたことを示す。

2) 表中のフォローアップ調査「その他」には、その他がれき類及び廃塩化ビニル管・継手を含む。

表 6.8.6-8(2) 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（特定建築者による工事）

廃棄物の種類	評価書		フォローアップ調査		
	発生量	再資源化等率	発生量	再資源化等率	再資源化等の方法等
コンクリート塊	3,500t	99%	7,332t	100%	破砕後、再生路盤材等
アスファルト・コンクリート塊	390t	99%	464t	100%	再生路盤材等
ガラスくず・陶磁器くず	340t	95%	－	－	－
ガラスくず・コンクリートくず・陶磁器くず	－	－	1,498 t	100%	ガラス原料、再生砕石・砂等
廃プラスチック	970t	95%	3,257t	100%	再生プラスチック原料等
金属くず	930t	95%	153t	100%	再生金属
木くず	2,240t	97%	3,386t	100%	原料チップ、燃料チップ
紙くず	830t	95%	304t	100%	製紙原料等
石膏ボード	1,220t	95%	1,596t	100%	石膏ボード原料等
その他	1,360t	95%	2,975t	100%	その他がれき類は再生砕石・砂等、廃塩化ビニル管・継手は塩化ビニル管・継手用原料等
混合廃棄物	3,500t	80%	2,388t	100%	選別後、品目に応じた製品の原料等

注 1) 評価書の再資源化等率は、基盤整備工事を含む値。

2) 表中のフォローアップ調査「その他」は、その他がれき類及び廃塩化ビニル管・継手を含む。

3) 再資源化等率100%とは、特定建築者による工事における建設廃棄物の再資源化等率は、マニフェストでは確認できないが、全量を再資源化施設に搬出し、適正に処理・処分が行われたことを示す。

4) フォローアップ調査では、ガラスくず・陶磁器くずにコンクリートくずが混入していたため、「ガラスくず・コンクリートくず・陶磁器くず」とした。

6.8.7 エコマテリアル

(1) 調査事項

調査事項は、表 6.8.7-1 に示すとおりである。

表6.8.7-1 調査事項

区 分	調査事項
予測した事項	・エコマテリアルの利用への取組・貢献の程度
予測条件の状況	・環境物品調達方針
ミティゲーションの実施状況	・建設資材についてエコマテリアルの適用品目があるものについては、適用品目を利用するよう努める計画である。 ・「東京都「持続可能な資源利用」に向けた取組方針」（平成27年3月 東京都）も踏まえ、再生骨材コンクリート等のエコマテリアルの積極的な使用に努める計画である。 ・特定建築者が実施する工事についても「東京都建設リサイクルガイドライン（民間事業版）」に基づき、エコマテリアルの積極的な使用について協力を要請する。 ・今後、開発・実用化される素材についても、積極的に利用を努める計画である。 ・東京都が実施する建設工事における資材の搬入、副産物の搬出に当たっては、あらかじめ再生資源利用計画書および再生資源利用促進計画書を作成し、実施状況は、再生資源利用実施書及び再生資源利用促進実施書にて記録・保存を行う。 ・エコマテリアルの使用状況については、フォローアップで確認する。

(2) 調査地域

調査地域は、計画地とした。

(3) 調査手法

調査手法は、表 6.8.7-2 に示すとおりである。

表6.8.7-2 調査手法

調査事項		エコマテリアルの利用への取組・貢献の程度
調査時点※		工事の施工中、2016年4月から2019年12月末とした。
調査期間※	予測した事項	工事中の適宜とし、2016年4月から2019年12月末とした。
	予測条件の状況	工事中の適宜とし、2016年4月から2019年12月末とした。
	ミティゲーションの実施状況	工事中の適宜とし、2018年1月から2019年12月末とした。
調査地点	予測した事項	計画地とした。
	予測条件の状況	計画地とした。
	ミティゲーションの実施状況	計画地とした。
調査手法	予測した事項	関連資料の整理による方法とした。
	予測条件の状況	関連資料の整理による方法とした。
	ミティゲーションの実施状況	関連資料の整理による方法とした。

※予測事項は、「大会開催前その1」（平成30年4月公表）では報告していないため、ここでは大会開催前の全期間とした。
ミティゲーションの実施状況は、「大会開催前その1」（平成30年4月公表）の報告後の2018年1月から2019年12月までの期間とした。

(4) 調査結果

1) 調査結果の内容

ア. 予測した事項

(ア) エコマテリアルの利用への取組・貢献の程度

エコマテリアルの利用状況は、表 6.8.7-3(1) 及び(2)に示すとおりである。

基盤整備工事に当たっては、2015 年～2020 年度の「東京都環境物品等調達方針（公共工事）」等に基づき、建設資材等の環境物品の調達を行った。

特別品目の使用割合は、廃棄物処理に伴う副産物の有効利用を図るもののうち、スーパーアッシュを用いたコンクリート二次製品（人孔）（使用割合 88%）を除いて特別品目の使用割合は 100%であった。使用割合が少なかった理由については、生産供給状況を踏まえ工程に影響を及ぼすリスクを避けたことによる。

特定調達品目については、排水性舗装、透水性舗装等を使用した。

その他、特定建築者工事により、表 6.8.7-4 に示すエコマテリアルが利用された。

表 6.8.7-3(1) 主なエコマテリアルの利用状況（特別品目）（基盤整備工事）

品目分類	品目名	単位	数量		使用率 (%)
			特別品目	通常品	
建設発生土の有効利用を図るもの	建設発生土	m ³	48,219	0	100
	改良土	m ³	3,618	0	100
熱帯雨林材等の使用を抑制するもの	国産材合板型枠	m ²	8	0	100
	金属型枠	m ²	159	0	100
コンクリート塊、アスファルト・コンクリート塊等の有効利用を図るもの	再生クラッシュラン	m ³	6,054	0	100
	再生粒度調整砕石	m ³	3,118	0	100
	再生加熱アスファルト混合物	t	3,882	0	100
	再生加熱アスファルト処理混合物	t	1,824	0	100
廃棄物処理に伴う副産物の有効利用を図るもの	スーパーアッシュを用いたコンクリート二次製品(管渠)	個	351	0	100
	スーパーアッシュを用いたコンクリート二次製品(人孔)	個	14	2	88
温室効果ガスの削減を図るもの	LED を光源とする照明器具	台	130	0	100
	高効率のランプ等を使用した照明器具(道路照明)	台	40	0	100
その他環境負荷の低減に寄与するもの	照明制御システム	台	50	0	100
	環境配慮型 (EM) 電線・ケーブル	m	2,310	0	100

注 1) 使用率 (%) は、(特別品目の数量) / (特別品目の数量 + 通常品の数量) により算定した。

2) 表中の「通常品」は、「2019 年度東京都環境物品等調達方針（公共工事）」において示された特別品目以外の物品の名称。

表 6.8.7-3(2) 主なエコマテリアルの利用状況（特定調達品目）（基盤整備工事）

品目分類	品目名	単位	数量	備考
混合セメント	生コンクリート（高炉）	m ³	55	
舗装（路盤）	路上再生路盤工法	m ²	97	
舗装	排水性舗装	m ²	15,950	
	透水性舗装	m ²	24,736	

表 6.8.7-4 エコマテリアルの利用状況（特定建築者工事）

品目分類	品目名
建設発生土の有効利用を図るもの	建設発生土
	良質土（道路上工事で使用するもの）
	改良土
	流動化処理土
建設泥土の有効利用を図るもの	建設泥土改良土
	流動化処理土
建設発生木材の有効利用を図るもの	再生木質ボード類
熱帯雨林材等の使用を抑制するもの	国産材合板型枠
	針葉樹材合板型枠
	複合合板型枠（熱帯雨林材を含まないもの）
	複合合板型枠（熱帯雨林材を含むもの） ^{注)}
	金属型枠
コンクリート塊、アスファルトコンクリート塊等の有効利用を図るもの	熱帯雨林材合板型枠 ^{注)}
	再生クラッシュラン
	再生砕石（擁壁等裏込め用）
	再生単粒度砕石（浸透トレンチ用）
	再生粒度調整砕石
	再生骨材Ⅱを用いたコンクリート
	再生コンクリート路盤材
廃棄物処理に伴う副産物の有効利用を図るもの	再生コンクリート砕石等
	エコセメントを用いたコンクリート二次製品（鉄筋コンクリートU形）
	エコセメントを用いたコンクリート二次製品（鉄筋コンクリートU形用ふた）
	エコセメントを用いたコンクリート二次製品（人孔）
温室効果ガスの削減を図るもの	溶融スラグを用いたコンクリート二次製品
	熱源以外の空調機器（パッケージ形空調機）
	熱源以外の空調機器（空調・換気設備用ファン）
	LEDを光源とする照明器具
その他環境負荷の低減に寄与するもの	ノンフロン断熱材
	LEDを光源とする非常用照明器具
	照明制御システム
	環境配慮型（EM）電線・ケーブル
	電炉鋼材などのリサイクル鋼材（棒鋼）
	電炉鋼材などのリサイクル鋼材（形鋼）
	電炉鋼材などのリサイクル鋼材（鋼板）
	発動発電機
	電気便座

注) 認証材（FSC、PEFC 又は SGEC によるもの）又は以下の条件を全て満たすもの

- ① 原木の伐採に当たって生産された国における森林に関する法令に照らして合法的な木材
- ② 持続可能な森林経営が営まれている森林から産出されたもの

イ. ミティゲーションの実施状況

ミティゲーションの実施状況は、表 6.8.7-5 に示すとおりである。

エコマテリアルに関する問合せはなかった。

表 6.8.7-5 ミティゲーションの実施状況

ミティゲーション	実施状況
・建設資材についてエコマテリアルの適用品目があるものについては、適用品目を利用するよう努める計画である。	工事の実施に当たっては、「東京都環境物品等調達方針（公共工事）」における特定調達品目に掲げられている高炉セメント ¹ （写真6.8.7-1）のほか、特別品目に掲げられているスーパーアッシュセメント ² （写真6.8.7-2）を用いた製品や再生砕石等を使用した。
・「東京都「持続可能な資源利用」に向けた取組方針」（平成27年3月 東京都）も踏まえ、再生骨材コンクリート等のエコマテリアルの積極的な使用に努める計画である。	高炉セメント（写真6.8.7-1）、スーパーアッシュセメント（写真6.8.7-2）を用いた製品、再生砕石等のエコマテリアルを使用した。
・特定建築者が実施する工事についても「東京都建設リサイクルガイドライン（民間事業版）」に基づき、エコマテリアルの積極的な使用について協力を要請する。	特定建築者が実施する工事についても「東京都建設リサイクルガイドライン（民間事業版）」に基づき、再生砕石（写真6.8.7-3）等エコマテリアルの積極的な使用を要請した。
・今後、開発・実用化される素材についても、積極的に利用を努める計画である。	LEDを光源とする照明（写真6.8.7-4）や環境配慮型（EM）電線・ケーブル等を利用した。
・資材の搬入、副産物の搬出にあたっては、あらかじめ再生資源利用計画書および再生資源利用促進計画書を作成し、実施状況は、再生資源利用実施書及び再生資源利用促進実施書にて記録・保存を行う。	工事の実施に当たっては、再生資源利用計画書及び再生資源利用促進計画書を作成し、実施状況は、再生資源利用実施書及び再生資源利用促進実施書にて記録・保存した。
・エコマテリアルの使用状況については、フォローアップで確認する。	エコマテリアルの使用状況は、基盤整備工事では、「環境物品等（特別品目）使用予定（実績）チェックリスト」に基づき14品目を、特定建築者工事については、ヒアリングにより36品目の使用を確認した。

¹ 高炉セメント：急冷した高炉スラグを混合したセメント。

² スーパーアッシュセメント：下水汚泥の焼却灰を粒度調整した「スーパーアッシュ（粒度調整灰）」を混和させたセメント。



写真 6.8.7-1 高炉セメント利用

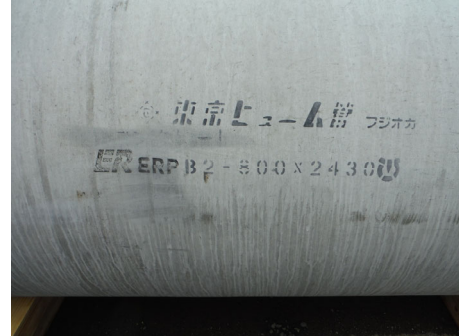


写真 6.8.7-2 スーパーアッシュを用いた製品



写真 6.8.7-3 再生砕石利用



写真 6.8.7-4 LED を光源とする照明

2) 予測結果とフォローアップ調査結果との比較検討

ア. 予測した事項

(ア) エコマテリアルの利用への取組・貢献の程度

東京都が実施する建設工事にあたっては、「東京都環境物品等調達方針（公共工事）」に基づき、建設資材等の環境物品等（再生クラッシュラン等）の調達や環境影響物品等の使用抑制を図ることにより、エコマテリアルの利用が図られた。品目分類の廃棄物処理に伴う副産物の有効利用を図るもののうち、スーパーアッシュを用いたコンクリート二次製品（人孔）（使用割合 88%）を除いて特別品目の使用割合は 100%であった。

また、特定建築者制度により実施する工事等においても「東京都建設リサイクルガイドライン（民間事業版）」に基づきエコマテリアルの積極的な使用を行った。

以上のことから、予測結果と同様に、エコマテリアルの利用への取組・貢献は図られていると考える。

6.8.8 温室効果ガス

(1) 調査事項

調査事項は、表 6.8.8-1 に示すとおりである。

なお、工事中の建設機械の稼働に伴う温室効果ガスの排出量は、「6.7.1 東京 2020 大会に係る実施段階環境アセスメント及びフォローアップの全対象事業についての実施段階環境アセスメント及びフォローアップの実施経過」(p.38 参照)に示したとおり、施設の持続的稼働に伴う温室効果ガス排出量に比べて排出期間、量ともに少ないことから、フォローアップ調査の対象から除外した。

表6.8.8-1 調査事項

区 分	調査事項
ミティゲーションの実施状況	・アイドリングストップの掲示等を行い、不必要なアイドリングの防止を徹底する。 ・建設機械は、極力、温室効果ガス排出量が少ない建設機械を使用する等の配慮を行う計画である。

(2) 調査地域

調査地域は、計画地とした。

(3) 調査手法

調査手法は、表 6.8.8-2 に示すとおりである。

表 6.8.8-2 調査手法

調査時点※		工事の施工中（2018 年 1 月～2019 年 12 月）とした。
調査期間	ミティゲーションの実施状況	工事中の適宜とし、2018 年 1 月～2019 年 12 月末とした。
調査地点	ミティゲーションの実施状況	計画地とした。
調査手法	ミティゲーションの実施状況	現地調査（写真撮影等）及び関連資料（建設作業日報等）の整理による方法とした。

※ミティゲーションの実施状況は、「大会開催前その 1」（平成 30 年 4 月公表）の報告後の 2018 年 1 月から 2019 年 12 月末までの期間とした。

(4) 調査結果

1) 調査結果の内容

ア. ミティゲーションの実施状況

ミティゲーションの実施状況は、表 6.8.8-3 に示すとおりである。

なお、温室効果ガスに関する問合せはなかった。

表 6.8.8-3 ミティゲーションの実施状況

ミティゲーション	実施状況
・アイドリングストップの掲示等を行い、不必要なアイドリングの防止を徹底する。	定例会議（写真6.8.8-1）や朝礼（写真6.8.8-2）等を通じてアイドリングストップの厳守等、関係業者及び運転者へ指導を行うとともに、アイドリングストップ厳守に関わる掲示（写真6.8.8-3）を行い、周知・徹底を図った。
・建設機械は、極力、温室効果ガス排出量が少ない建設機械を使用する等の配慮を行う計画である。	建設機械については、NETIS（新技術情報提供システム）に登録された温室効果ガスの低減に配慮した建設機械（写真6.8.8-4）等を使用した。



写真 6.8.8-1 定例会議



写真 6.8.8-2 朝礼



写真 6.8.8-3 アイドリングストップの掲示



写真 6.8.8-4 NETIS 登録建設機械

6.8.9 エネルギー

(1) 調査事項

調査事項は、表 6.8.9-1 に示すとおりである。

なお、工事中の建設機械の稼働に伴う温室効果ガスの排出量は、「6.7.1 東京 2020 大会に係る実施段階環境アセスメント及びフォローアップの全対象事業についての実施段階環境アセスメント及びフォローアップの実施経過」(p.38 参照)に示したとおり、施設の持続的稼働に伴う温室効果ガス排出量に比べて排出期間、量ともに少ないことから、建設機械の稼働に伴うエネルギーの使用量については、フォローアップ調査の対象から除外した。

表 6.8.9-1 調査事項

区 分	調査事項
ミティゲーションの実施状況	・アイドリングストップの掲示等を行い、不必要なアイドリングの防止を徹底する。 ・建設機械は、極力、燃費性能の高い建設機械を使用する等の配慮を行う計画である。

(2) 調査地域

調査地域は、計画地とした。

(3) 調査手法

調査手法は、表 6.8.9-2 に示すとおりである。

表 6.8.9-2 調査手法

調査時点※		工事の施工中（2018 年 1 月～2019 年 12 月）とした。
調査期間	ミティゲーションの実施状況	工事中の適宜とし、2018 年 1 月～2019 年 12 月末とした。
調査地点	ミティゲーションの実施状況	計画地とした。
調査手法	ミティゲーションの実施状況	現地調査（写真撮影等）及び関連資料（建設作業日報等）の整理による方法とした。

※ミティゲーションの実施状況は、「大会開催前その 1」（平成 30 年 4 月公表）の報告後の 2018 年 1 月から 2019 年 12 月末までの期間とした。

(4) 調査結果

1) 調査結果の内容

ア. ミティゲーションの実施状況

ミティゲーションの実施状況は、表 6.8.9-3 に示すとおりである。

なお、エネルギーに関する問合せは工事終了までになかった。

表 6.8.9-3 ミティゲーションの実施状況

ミティゲーション	実施状況
・アイドリングストップの掲示等を行い、不必要なアイドリングの防止を徹底する。	定例会議（写真6.8.9-1）や朝礼（写真6.8.9-2）等を通じてアイドリングストップの厳守等、関係業者及び運転者へ指導を行うとともに、アイドリングストップ厳守に関わる掲示（写真6.8.9-3）を行い、周知・徹底を図った。
・建設機械は、極力、温室効果ガス排出量が少ない建設機械を使用する等の配慮を行う計画である。	建設機械については、NETIS（新技術情報提供システム）に登録された燃料消費量の低減に配慮した建設機械（写真6.8.9-4）等を使用した。



写真 6.8.9-1 定例会議



写真 6.8.9-2 朝礼



写真 6.8.9-3 アイドリングストップの掲示



写真 6.8.9-4 NETIS 登録建設機械

6.8.10 交通渋滞

(1) 調査事項

調査事項は、表 6.8.10-1 に示すとおりである。

表6.8.10-1 調査事項

区 分	調査事項
予測した事項	・ 工事用車両の走行に伴う交通渋滞の発生又は解消等、交通量及び交通流の変化の程度
予測条件の状況	・ 工事用車両の走行の状況 ・ 一般車両の状況
ミティゲーションの実施状況	・ 工事用車両の走行ルートは複数のルートに分散させる。 ・ 工事工程の平準化や施工計画の検討により、工事用車両が集中しないこと等に努める。 ・ 工事の実施に当たっては、関係機関と調整の上、輸送に利用できる空間の検討や周辺工事との整合、工事の経済性や合理性等について精査し、海上輸送の可能性も含めて総合的に検討する。 ・ 工事用車両の出入口には交通整理員を配置する予定とし、計画地周辺の車両の通行に支障を与えないように配慮する。 ・ 工事用車両の走行に当たっては、安全走行の徹底、市街地での待機や違法駐車等をすることがないように、運転者への指導を徹底する。 ・ 工事作業員の通勤に際しては、公共交通機関を利用するよう指導する。

(2) 調査地域

調査地域は、計画地及びその周辺とした。

(3) 調査手法

調査手法は、表 6.8.10-2 に示すとおりである。

表6.8.10-2 調査手法

調査事項		工事用車両の走行に伴う交通渋滞の発生又は解消等、交通量及び交通流の変化の程度
調査時点※		工事用車両の走行台数が最大となると想定された 2019 年 1 月とした。
調査期間※	予測条件の状況	2019 年 1 月 22 日（火）の工事用車両の走行時間を含む時間帯（6 時～22 時）とした。
	ミティゲーションの実施状況	工事中の適宜とし、2018 年 1 月から 2019 年 12 月末とした。
調査地点	予測条件の状況	【工事用車両の状況】工事用車両の出入口の 2 地点(図 6.8.1-1 (p. 42 参照) に示す地点 No. A 及び No. B)とした。 【一般車両の状況】工事用車両走行ルート上の 5 地点(図 6.8.1-1 (p. 42 参照) に示す地点 No. 1～5)とした。
	ミティゲーションの実施状況	計画地及びその周辺とした。
調査手法	予測条件の状況	ハンドカウンタによる計測（大型車、小型車の 2 車種分類）によった。
	ミティゲーションの実施状況	現地調査(写真撮影等)及び関連資料の整理による方法とした。

※ミティゲーションの実施状況は、「大会開催前その 1」（平成 30 年 4 月公表）の報告後の 2018 年 1 月から 2019 年 12 月末までの期間とした。

(4) 調査結果

1) 調査結果の内容

ア. 予測した事項

(ア) 工事用車両の走行に伴う交通渋滞の発生又は解消等、交通量及び交通流の変化の程度

工事用車両の走行台数は、表 6.8.1-3 に示すとおりである。(p.43～44 参照)

工事用車両の走行は、6 時から 19 時までの時間帯であった。調査期間内の代表的な一日と考えられる日の工事用車両台数は、No.A においては、入場車両は大型 428 台、小型 60 台、合計 488 台、出場車両は大型 351 台、小型 82 台、合計 433 台、No.B においては、入場車両は大型 11 台、小型 39 台、合計 50 台、出場車両は大型 14 台、小型 34 台、合計 48 台が出入りしていた。

イ. ミティゲーションの実施状況

ミティゲーションの実施状況は、表 6.8.10-3 に示すとおりである。

交通渋滞に関する問合せはなかった。

表 6.8.10-3 ミティゲーションの実施状況

ミティゲーション	実施状況
・工事用車両の走行ルートは複数のルートに分散させる。	環状二号線の供用開始の遅れに伴い、同路線を利用することができなかったが、2017年2月より、複数の通行ルートの確保による分散化を図り、環状二号線未開通区間（晴海～豊洲間）において、工事用車両の通行（写真6.8.10-1）を開始した。
・工事工程の平準化や施工計画の検討により、工事用車両が集中しないこと等に努める。	工程会議（写真6.8.10-2）等で施工計画を検討して工事工程を平準化し、計画的かつ効率的な運行管理に努めた。
・工事の実施に当たっては、関係機関と調整の上、輸送に利用できる空間の検討や周辺工事との整合、工事の経済性や合理性等について精査し、海上輸送の可能性も含めて総合的に検討する。	建設発生土の輸送について、海上輸送を行った。ダンプトラック52,000台分に相当する約30万m ³ の建設発生土を海上輸送により搬出した。 (「大会開催前その1」で報告済み)
・工事用車両の出入口には交通整理員を配置する予定とし、計画地周辺の車両の通行に支障を与えないように配慮する。	工事用車両の出入口付近に、交通整理員を配置（写真6.8.10-3）し、一般歩行者の通行及び一般車両の通行に支障を与えないよう配慮した。
・工事用車両の走行に当たっては、安全走行の徹底、市街地での待機や違法駐車等を行うことがないよう、運転者への指導を徹底する。	定例会議（写真6.8.10-4）や朝礼（写真6.8.10-5）等で工事用車両の安全走行の徹底、市街地での待機や違法駐車等の禁止について指導を徹底した。
・工事作業員の通勤に際しては、公共交通機関を利用する等通勤車両の削減に努めるよう指導する。	安全教育（写真6.8.10-6）等で工事作業員の通勤には公共交通機関を利用するよう指導を行った。



写真 6.8.10-1 環状二号線晴海～豊洲間利用



写真 6.8.10-2 工程会議



写真 6.8.10-3 交通整理員



写真 6.8.10-4 定例会議



写真 6.8.10-5 朝礼



写真 6.8.10-6 安全教育

2) 予測結果とフォローアップ調査結果との比較検討

ア. 予測した事項

(ア) 工事用車両の走行に伴う交通渋滞の発生又は解消等、交通量及び交通流の変化の程度

工事用車両の走行に係る交通渋滞については、選手村実施段階環境アセスメントにおいて「2020 年東京オリンピック・パラリンピック競技大会実施段階環境影響評価書(選手村)」(平成 27 年 12 月 東京都)として予測・評価を実施している。選手村実施段階環境アセスメントの予測・評価では、全ての予測地点において評価の指標(交通流の現況)は満足するとしている。

また、「選手村の事業計画の更新及び予測・評価の見直しについて」(平成 30 年 12 月 25 日)において、仮設施設に係る計画の更新に伴い、大会時関連工事等に係る工事用車両が加わるが、大会時関連工事等着工後の工事用車両台数(大会時関連工事等及び恒久施設整備の合計台数)は、「2020 年東京オリンピック・パラリンピック競技大会実施段階環境影響評価書(選手村)」(平成 27 年 12 月 東京都)において予測・評価を実施した周辺道路断面における工事用車両台数を下回るとしている。

工事用車両台数が最大となると想定された代表的な 1 日における、工事用車両の予測条件(評価書)とフォローアップ調査結果との比較は、表 6.8.1-6 (p. 49 参照)に示すとおりであり、大型車、小型車ともに、市街地再開発事業の予測・評価時の工事用車両台数を下回った。

断面交通量の予測結果(評価書)とフォローアップ調査結果との比較は、表 6.8.1-7 (p. 49 参照)に示すとおりであり、1 地点を除き予測結果を下回った。また、断面交通量のうち工事用車両については、全ての地点で予測結果を下回った。

以上のことから、「選手村の事業計画の更新及び予測・評価の見直しについて」(平成 30 年 12 月 25 日)における予測結果に対しフォローアップ調査結果は概ね一致していると考ええる。

なお、フォローアップ調査では、工事用車両の多くが東京都都市計画道路幹線街路環状第二号線を利用し、湾岸道路方向へ走行したものと考えられるが、工程会議等で施工計画を検討して工事工程を平準化し、工事用車両の計画的かつ効率的な運行管理に努めた。

6.8.11 公共交通へのアクセシビリティ

(1) 調査事項

調査事項は、表 6.8.11-1 に示すとおりである。

表6.8.11-1 調査事項

区 分	調査事項
予測した事項	・ 工事用車両の走行に伴う会場から公共交通機関までのアクセス性の変化の程度
予測条件の状況	・ 工事用車両の走行の状況 ・ アクセス経路における歩車動線分離の状況
ミティゲーションの実施状況	・ 工事工程の平準化や施工計画の検討により、工事用車両が集中しないこと等に努める。 ・ 工事用車両の出入口には交通整理員を配置する予定とし、計画地周辺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配慮する。 ・ 計画地周囲の歩道等を占用する工事を行う場合には、交通整理員の配置等を計画する。 ・ 工事用車両の走行にあたっては、安全走行の徹底、市街地での待機や違法駐車等をすることがないように、運転者への指導を徹底する。 ・ 工事中は、会場エリア内にある晴海客船ターミナルへのアクセスルートを確保する。

(2) 調査地域

調査地域は、計画地及びその周辺とした。

(3) 調査手法

調査手法は、表 6.8.11-2 に示すとおりである。

表6.8.11-2 調査手法

調査事項		工事用車両の走行に伴う会場から公共交通機関までのアクセス性の変化の程度
調査時点※		工事中の適宜とし、2016 年 4 月から 2019 年 12 月末とした。
調査期間※	予測した事項	工事中の適宜とし、2016 年 4 月から 2019 年 12 月末とした。
	予測条件の状況	工事中の適宜とし、2016 年 4 月から 2019 年 12 月末とした。
	ミティゲーションの実施状況	工事中の適宜とし、2018 年 1 月から 2019 年 12 月末とした。
調査地点	予測した事項	計画地及びその周辺とした。
	予測条件の状況	計画地及びその周辺とした。
	ミティゲーションの実施状況	計画地及びその周辺とした。
調査手法	予測した事項	現地調査(写真撮影等)及び関連資料の整理による方法とした。
	予測条件の状況	現地調査(写真撮影等)及び関連資料の整理による方法とした。
	ミティゲーションの実施状況	現地調査(写真撮影等)及び関連資料の整理による方法とした。

※予測事項は、「大会開催前その 1」(平成 30 年 4 月公表)では報告していないため、ここでは大会開催前の全期間とした。
ミティゲーションの実施状況は、「大会開催前その 1」(平成 30 年 4 月公表)の報告後の 2018 年 1 月から 2019 年 12 月
末までの期間とした。

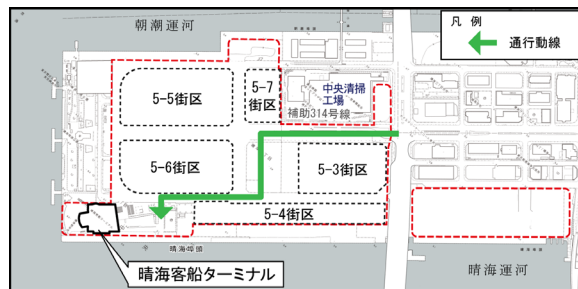
(4) 調査結果

1) 調査結果の内容

ア. 予測した事項

(ア) 工事用車両の走行に伴う会場から公共交通機関までのアクセス性の変化の程度

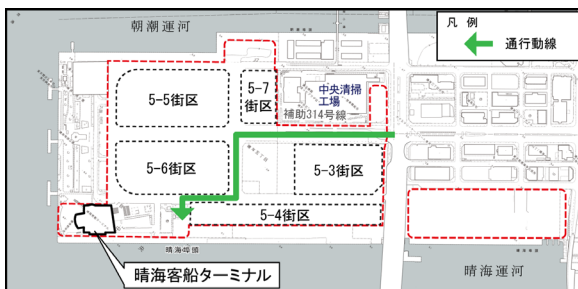
最寄りの公共機関から晴海客船ターミナルまでのアクセス経路は、マウントアップ形式やガードレール等の安全施設との組合せにより、歩道と車道が分離されている。また、事業の実施に伴い、晴海客船ターミナルへの経路の一部に通行規制が生じたが、代替路の設定や案内看板やインターネットによる通行動線の周知や交通整理員の配置が行われることで、円滑な移動を促し、晴海客船ターミナルへのアクセス経路を確保した。



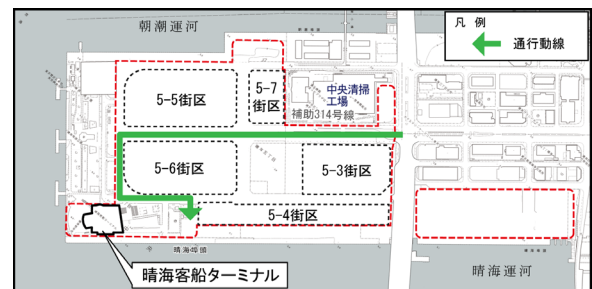
(2017年4月～)



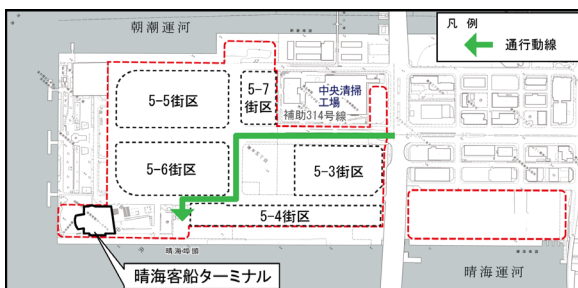
(2017年6月～)



(2018年2月～)



(2019年4月～)



(2019年6月～12月)

注1) 図は、かわら版（2ヶ月毎に発行）に基づき作成。

2) 2017年4月以前は、通行動線の切り替えは行っていない。

図 6.8.11-1 かわら版による晴海客船ターミナルへの通行動線の周知状況

イ. 予測条件の状況

(ア) 工事用車両の走行の状況

工事用車両の走行ルートは、図 6.8.1-1 に示すとおりである。(p.42 参照)

(イ) アクセス経路における歩車動線分離の状況

晴海客船ターミナルへの経路においては、道路保安用品による歩車分離を確保した。

ウ. ミティゲーションの実施状況

ミティゲーションの実施状況は、表 6.8.11-3 に示すとおりである。

公共交通へのアクセシビリティに関する問合せはなかった。

表6.8.11-3 ミティゲーションの実施状況

ミティゲーション	実施状況
・ 工事工程の平準化や施工計画の検討により、工事用車両が集中しないこと等に努める。	工程会議（写真6.8.11-1）等で施工計画を検討して工事工程を平準化し、計画的かつ効率的な運行管理に努めた。
・ 工事用車両の出入口には交通整理員を配置する予定とし、計画地周辺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配慮する。	工事用車両の出入口付近に、交通整理員を配置（写真6.8.11-2）し、一般歩行者の通行及び一般に支障を与えないよう配慮した。
・ 計画地周囲の歩道等を占用する工事を行う場合には、交通整理員の配置等を計画する。	歩道を占用する工事の際には、所轄警察の許可を得たうえで、バリケードの設置や代替路の確保（写真6.8.11-3）、交通整理員を配置（写真6.8.11-3）し、歩行者の妨げにならないよう配慮した。
・ 工事用車両の走行にあたっては、安全走行の徹底、市街地での待機や違法駐車等をすることがないように、運転者への指導を徹底する。	定例会議（写真6.8.11-4）や安全教育（写真6.8.11-5）等で工事用車両の安全走行の徹底、市街地での待機や違法駐車等の禁止について指導を行った。
・ 工事中は、会場エリア内にある晴海客船ターミナルへのアクセスルートを確認する。	計画地周辺の晴海客船ターミナルへのアクセスルートを確認している。また、アクセスルートについて、案内・誘導看板（写真6.8.11-6）及び工事かわら版で周知を行った。



写真 6.8.11-1 工程会議



写真 6.8.11-2 交通整理員



写真 6.8.11-3 代替路



写真 6.8.11-4 定例会議



写真 6.8.11-5 安全教育



写真 6.8.11-6 案内・誘導看板

2) 予測結果とフォローアップ調査結果との比較検討

ア. 予測した事項

(ア) 工事用車両の走行に伴う会場から公共交通機関までのアクセス性の変化の程度

最寄りの公共交通機関から晴海客船ターミナルへの経路においては、歩道と車道が分離され、工事前からの変化はなく、また、事業の実施に伴い、晴海客船ターミナルへの経路の一部に通行規制が生じたが、代替路の設定や案内看板やインターネットによる通行動線の周知や交通整理員の配置が行われることで、円滑な移動を促し、晴海客船ターミナルへのアクセス経路を確保した。

以上のことから、予測結果に対しフォローアップ調査結果は概ね一致していると考ええる。

6.8.12 交通安全

(1) 調査事項

調査事項は、表 6.8.12-1 に示すとおりである。

表6.8.12-1 調査事項

区 分	調査事項
予測した事項	・アクセス経路における歩車動線の分離の向上又は低下等、交通安全の変化の程度
予測条件の状況	・工事用車両の走行の状況 ・アクセス経路における歩車動線分離の状況
ミティゲーションの実施状況	・工事用車両の走行に際しては、規制速度を順守し、安全走行に努める。 ・計画地周囲の歩道等を占有する工事を行う場合には、交通整理員の配置等を計画する。 ・計画地からの工事用車両の出入りに際しては交通整理員を配置し、一般歩行者の通行に支障を与えないよう配慮する。 ・計画地周辺には、教育施設や福祉施設が存在するほか、工事用車両の走行ルートの一部は標識設置道路となっていることから、工事用車両の走行に当たっては、安全走行の徹底、市街地での待機や違法駐車等をすることがないように、運転者への指導を徹底する。 ・通勤・通学時間帯の歩行者が多くなる時間帯には、極力工事用車両の走行を控える。

(2) 調査地域

調査地域は、計画地及びその周辺とした。

(3) 調査手法

調査手法は、表 6.8.12-2 に示すとおりである。

表6.8.12-2 調査手法

調査事項		アクセス経路における歩車動線の分離の向上又は低下等、交通安全の変化の程度
調査時点		工事中の 2016 年 4 月から 2019 年 12 月末とした。
調査期間	予測した事項	工事中の適宜とし、2016 年 4 月から 2019 年 12 月末とした。
	予測条件の状況	工事中の適宜とし、2016 年 4 月から 2019 年 12 月末とした。
	ミティゲーションの実施状況	工事中の適宜とし、2018 年 1 月から 2019 年 12 月末とした。
調査地点	予測した事項	計画地及びその周辺とした。
	予測条件の状況	計画地及びその周辺とした。
	ミティゲーションの実施状況	計画地及びその周辺とした。
調査手法	予測した事項	現地調査(写真撮影等)及び関連資料の整理による方法とした。
	予測条件の状況	現地調査(写真撮影等)及び関連資料の整理による方法とした。
	ミティゲーションの実施状況	現地調査(写真撮影等)及び関連資料の整理による方法とした。

※予測事項は、「大会開催前その 1」(平成 30 年 4 月公表)では報告していないため、ここでは大会開催前の全期間とした。
ミティゲーションの実施状況は、「大会開催前その 1」(平成 30 年 4 月公表)の報告後の 2018 年 1 月から 2019 年 12 月までの期間とした。

(4) 調査結果

1) 調査結果の内容

ア. 予測した事項

(ア) アクセス経路における歩車動線の分離の向上又は低下等、交通安全の変化の程度

最寄りの公共機関から晴海客船ターミナルまでのアクセス経路は、マウントアップ形式やガードレール等の安全施設との組合せにより、歩道と車道が分離されている。また、事業の実施に伴い、晴海客船ターミナルへの経路の一部に通行規制が生じたが、代替路の設定や道路保安用品による歩車分離等も含めた交通安全対策や交通整理員の配置が行われることで、歩行者の安全を確保した。関連車両に対しては速度規制や安全走行について安全教育等で指導したほか、看板での周知を図った。

イ. 予測条件の状況

(ア) 工事用車両走行の状況

工事用車両の走行ルートは、図 5.1-2 に示すとおりである。(p.12 参照)

(イ) アクセス経路における歩車動線分離の状況

晴海客船ターミナルへの経路においては、代替路の設定や道路保安用品による歩車分離を確保した。

ウ. ミティゲーションの実施状況

ミティゲーションの実施状況は、表 6.8.12-3 に示すとおりである。

交通安全に関する問合せはなかった。

表6.8.12-3 ミティゲーションの実施状況

ミティゲーション	実施状況
・ 工事用車両の走行に際しては、規制速度を順守し、安全走行に努める。	定例会議（写真6.8.12-1）や安全教育（写真6.8.12-2）等で、規制速度の順守等工事用車両の安全走行の徹底について指導を行った。
・ 計画地周囲の歩道等を占用する工事を行う場合には、交通整理員の配置等を計画する。	歩道を占用する工事の際には、所轄警察の許可を得たうえで、バリケードの設置や代替路の確保（写真6.8.12-3）、交通整理員を配置（写真6.8.12-4）し、歩行者の妨げにならないよう配慮した。
・ 計画地からの工事用車両の出入りに際しては交通整理員を配置し、一般歩行者の通行に支障を与えないよう配慮する。	工事用車両の出入口付近に、交通整理員を配置（写真6.8.12-4）し、一般歩行者の通行に支障を与えないよう配慮した。
・ 計画地周辺には、教育施設や福祉施設が存在するほか、工事用車両の走行ルートの一部は標識設置道路となっていることから、工事用車両の走行に当たっては、安全走行の徹底、市街地での待機や違法駐車等をすることがないよう、運転者への指導を徹底する。	安全教育（写真6.8.12-2）等を通じて、歩行者、自転車、一般車両等の優先の徹底、交差点進入時、右左折時における歩行者、自転車等の安全確認の徹底等運転者へ指導を行った。
・ 通勤・通学時間帯の歩行者が多くなる時間帯には、極力工事用車両の走行を控える。	定例会議（写真6.8.12-1）や安全教育（写真6.8.12-2）等で、児童の登下校時間帯には極力工事用車両の走行を控えるほか、通学路の安全走行の徹底について指導を行った。



写真 6.8.12-1 定例会議



写真 6.8.12-2 安全教育



写真 6.8.12-3 代替路



写真 6.8.12-4 交通整理員

2) 予測結果とフォローアップ調査結果との比較検討

ア. 予測した事項

(ア) アクセス経路における歩車動線の分離の向上又は低下等、交通安全の変化の程度

最寄りの公共交通機関から晴海客船ターミナルへの経路においては、歩道と車道が分離され、工事前からの変化はなく、また、事業の実施に伴い、晴海客船ターミナルへの経路の一部に通行規制が生じたが、代替路の設定や案内看板やインターネットによる通行動線の周知、道路保安用品による歩車分離等も含めた交通安全対策や交通整理員の配置を行った。関連車両に対しては速度規制や安全走行について安全教育等で指導したほか、看板での周知を図った。

以上のことから、予測結果に対しフォローアップ調査結果は概ね一致していると考える。

(空白のページ)

資料編

－ 資料編目次 －

資料-1 選手村の事業計画の変更及び予測・評価の見直しについて（2018年12月25日東京2020オリンピック・パラリンピック環境評価委員会で報告） 資-1

資料-2 温室効果ガス排出量について

－工事中の建設機械の稼働と施設等の持続的稼働との比較－ 資-33

資料-1 選手村の事業計画の更新及び予測・評価の見直しについて

本資料（p. 資-1～31）は、2018年12月25日に開催された東京2020オリンピック・パラリンピック評価委員会において配布された資料である。

1. 選手村の実施段階環境アセスメントの経過

選手村の実施段階環境アセスメントの経過は、表 1-1 に示すとおりである。本計画は、2015 年 3 月 26 日に評価書案を、同年 12 月 21 日に評価書、2016 年 4 月 26 日にフォローアップ計画書、2018 年 4 月 5 日にフォローアップ報告書（大会開催前その 1）をそれぞれ公表した。

これらの評価書等では、選手村整備に係る計画のうちの仮設施設については、諸元が具体化されていなかったため、環境影響評価の対象とはせず、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することとしていた。

なお、選手村として一時使用する住宅棟（板状）及び商業棟等を整備する（仮称）晴海五丁目西地区第一種市街地再開発事業（以下「市街地再開発事業」という。）は、東京都環境影響評価条例の対象事業であるため、別途、同条例に基づく環境影響評価を実施している。市街地再開発事業の環境影響評価手続の状況は、表 1-2 に示すとおりである。

表 1-1 選手村の実施段階環境アセスメントの経過

実施段階環境アセスメントの経過	
環境影響評価調査計画書が公表された日	2014 年 3 月 28 日
意見を募集した日	2014 年 3 月 28 日～2014 年 4 月 16 日
都民等の意見	82 件 ^{注)}
調査計画書審査意見書が送付された日	2014 年 5 月 29 日
環境影響評価書案が公表された日	2015 年 3 月 26 日
意見を募集した日	2015 年 3 月 26 日～2015 年 5 月 9 日
都民等の意見	1 件
評価書案審査意見書が送付された日	2015 年 10 月 13 日
環境影響評価書が公表された日	2015 年 12 月 21 日
フォローアップ計画書が公表された日	2016 年 4 月 26 日
フォローアップ報告書（大会開催前その 1）が公表された日	2018 年 4 月 5 日

注) 環境影響評価調査計画書は、都内の全会場等を対象として、意見募集を実施した。

表 1-2 市街地再開発事業の環境影響評価手続の状況

手続の経過	提出年月日	備考
環境影響評価書	2015 年 12 月 1 日	
変更届	2016 年 3 月 29 日	事業計画・施工計画の変更
着工届	2016 年 4 月 12 日	
事後調査計画書	2016 年 4 月 12 日	
変更届	2016 年 12 月 20 日	事業者の変更（特定建築者の追加）
変更届	2017 年 1 月 17 日	施工計画の変更
変更届	2017 年 3 月 27 日	施工計画の変更
事後調査報告書（工事の施行中その 1）	2018 年 3 月 16 日	大気汚染、騒音・振動
変更届	2018 年 7 月 23 日	事業計画の変更
変更届	2018 年 10 月 31 日	施工計画の変更

2. 計画の更新の概要

設計の進捗に伴い、仮設施設の諸元が具体化されたことから、表 2-1 に示すとおり、選手村整備に係る計画を更新する。

表2-1 主な計画の更新内容及びその理由の概要

項目	更新内容及びその理由の概要
(1) 基本計画	設計の進捗に伴い、仮設施設の配置計画等を更新する。
(2) 施工計画	設計の進捗に伴い、仮設施設の工事工程等を更新する。

2.1 基本計画の更新内容

選手村整備のうち、市街地再開発事業の施行地区内の道路や下水道等のインフラを整備する基盤整備工事は、東京都が整備を進めている。また、市街地再開発事業のうち、住宅棟（板状）、住宅棟（超高層タワー）及び商業棟については、特定建築者制度¹を活用して、民間事業者が建築主体となり建物の整備を進めている。

宿泊棟等の大会時内装を整備するための大会時関連工事²及びその他の大会用仮設施設等工事³（以下「大会時関連工事等」という。）については、組織委員会が整備を進めている。

選手村の実施段階環境アセスメントでは、表2.1-1に示す各仮設施設のうち、市街地再開発事業として整備する住宅棟（板状）及び商業棟について、環境影響評価の対象としていたが、大会時関連工事等については具体的な計画が未定であるため、環境影響評価の対象としていなかった。

今般、設計の進捗に伴い、大会時関連工事等として整備する施設についても配置計画等が具体化された。大会時の仮設施設の配置図は、図2.1-1(1)に示すとおりである。

東京2020大会では、市街地再開発事業として整備する住宅棟（板状）及び商業棟について、それぞれ内装を整備して宿泊棟及び選手利便施設として、一時使用する計画である。

その他の仮設施設は、会場エリア内の既存の晴海客船ターミナルの内装を改修して利用するほか、会場エリア内の既存の建築物を耐震補強して利用する計画である。また、会場エリア内の既存道路を改修してバス発着場等を整備する。

選手村の仮設施設として新たに建築物を整備⁴するのは、選手利便施設（商業棟として整備する施設を除く）及び運営施設である。

1 施設建築物の建築等を施行者に代わり、民間事業者等を実施させることができる制度。この制度により、民間事業者の資金力とノウハウ等を積極的に活用できるようになり、より魅力的で処分性の高い建物を建築し、事業を円滑に推進することができる。

2 大会時関連工事：市街地再開発事業として整備する住宅棟（板状）及び商業棟について、組織委員会が大会時の宿泊施設や選手利便施設としての内装を整備する工事

3 大会用仮設施設等工事：組織委員会が大会時関連工事以外に行う仮設施設を整備する工事

4 新たに建築物を整備する施設については、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。

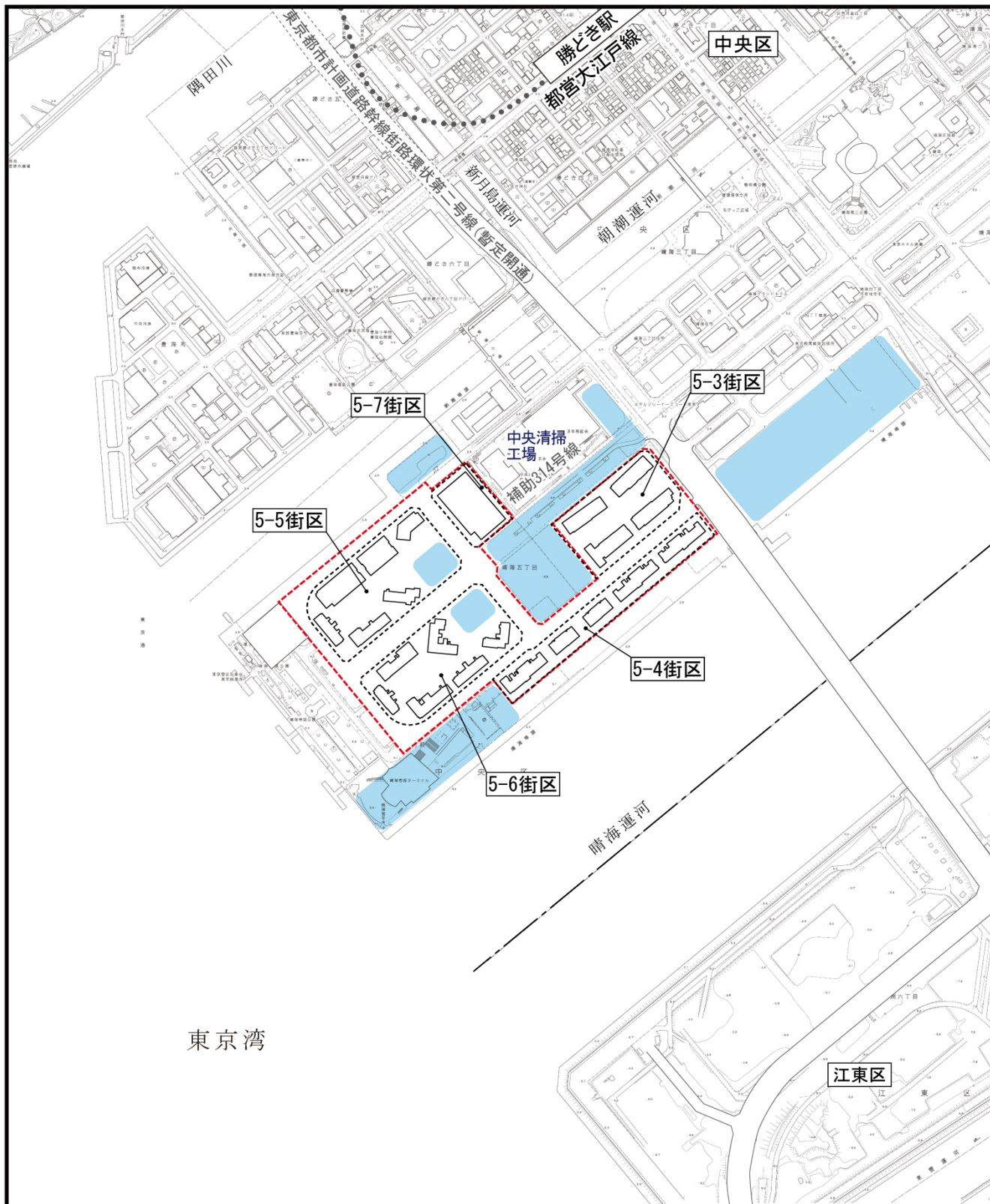
表2. 1-1 仮設施設の概要

施設名	整備内容 ^{注1)}
宿泊棟 ^{注2)} (大会後、住宅棟 (板状) ^{注3)} として整備)	大会時関連工事 (内装の整備)
選手利便施設 ^{注2)} (大会後、商業棟 ^{注3)} として整備)	大会時関連工事 (内装の整備)
選手利便施設	大会用仮設施設等工事 (新築)
運営施設	大会用仮設施設等工事 (新築)
運営施設等	大会用仮設施設等工事 (既存施設の改修等)

注 1) 整備内容は、これまでの選手村の実施段階環境アセスメントでは、環境影響評価の対象としていなかったが、今回の基本計画の更新に伴い追加する事項。

2) 東京 2020 大会では、市街地再開発事業として整備する住宅棟 (板状) 及び商業棟について、それぞれ内装を整備して宿泊棟及び選手利便施設として、一時使用する計画である。

3) 住宅棟 (板状) 及び商業棟の建築に係る予測・評価は、それぞれ「2020 年東京オリンピック・パラリンピック競技大会実施段階環境影響評価書 (選手村)」(平成 27 年 12 月 東京都) 及び「2020 年東京オリンピック・パラリンピック競技大会フォローアップ計画書 (選手村)」(平成 28 年 4 月 東京都) において実施済み。なお、実施済みの環境影響評価時点における配置計画図は、図 2. 1-1 (2) に示すとおりである。



凡 例

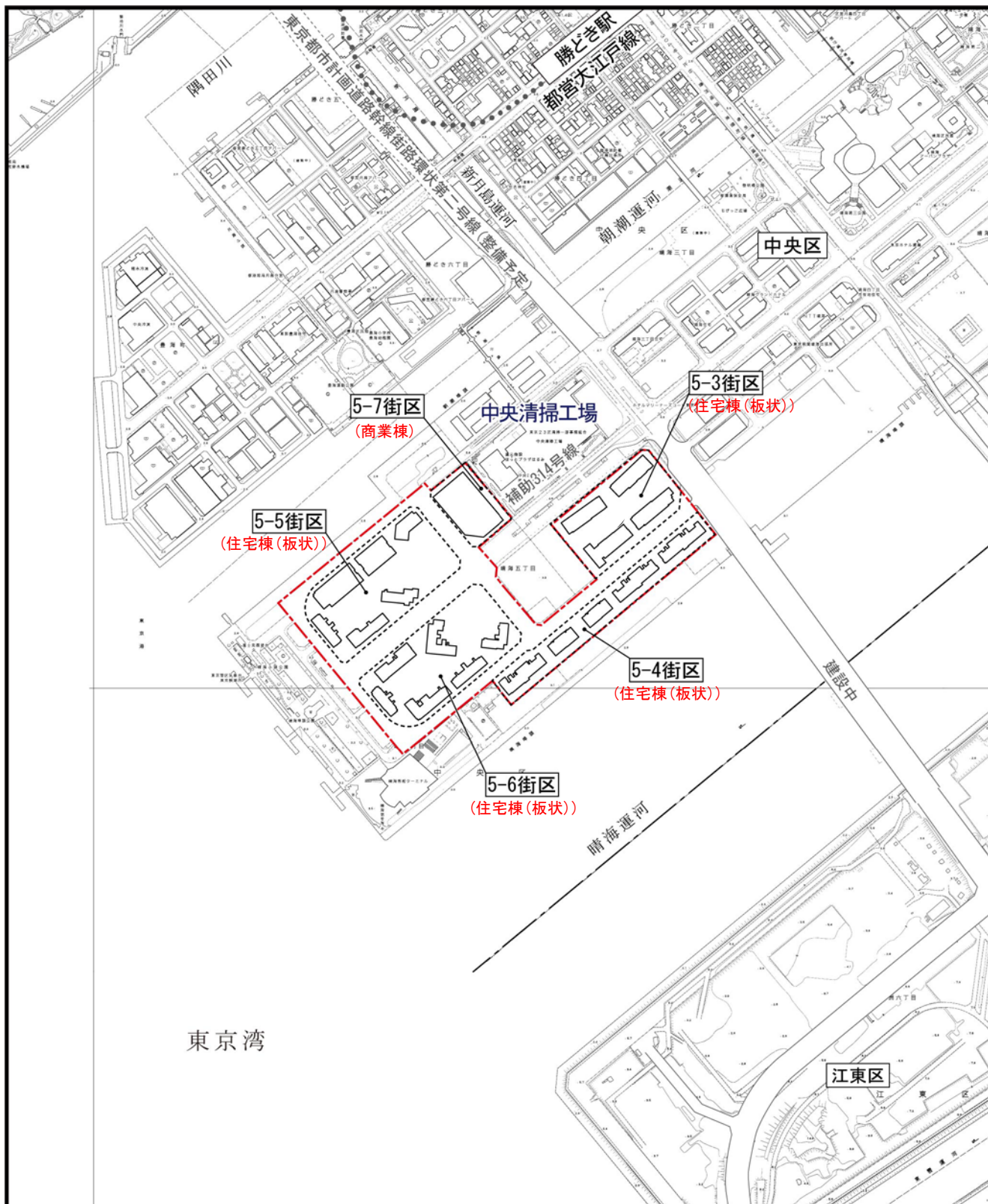
- (仮称) 晴海五丁目西地区
第一種市街地再開発事業計画地
- 区界
- 敷地境界
- 計画建築物
- 仮設整備エリア



Scale 1:10,000

0 100 200 400m

図 2.1-1(1) 配置計画図
(計画の更新後)



凡 例

- 計画地
- 敷地境界
- 区界



Scale 1:10,000

0 100 200 400m

注) () 内は、大会後、改修し市街地再開発事業において整備される建築物
出典:「2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会フォローアップ計画書
(選手村)」(平成28年4月 東京都)に一部加筆

図 2.1-1(2) 配置計画図
(計画の更新前)

2.2 施工計画の更新内容

(1) 工事工程

選手村整備の施工計画は、表2.2-1に示すとおり、大会前の工事工程は、2016年から2020年までの51か月を予定している。このうち、大会前の大会時関連工事等の工事工程は、2018年から2020年までの27か月を予定している。大会後は、住宅棟（板状）及び商業棟の内装を含め全ての仮設施設を撤去する計画であり、仮設施設の撤去等の工事は、2020年から2022年までの25か月を予定している。

表 2.2-1 工事工程（予定）

工種 / 月	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65
恒久施設工事	基盤整備工事												
	住宅棟（板状）												
	住宅棟（超高層タワー）												
	商業棟												
大会時関連工事	宿泊棟												
	選手利便施設（商業棟）												
大会用仮設施設等工事	選手利便施設（メインダイニング）												
	運営施設（ビレッジプラザ）												
	運営施設等												

工種 / 月	55	60	65	70	75	80	85	90	95	100	105	110	115	120
恒久施設工事	基盤整備工事													
	住宅棟（板状）													
	住宅棟（超高層タワー）													
	商業棟													
大会時関連工事	宿泊棟													
	選手利便施設（商業棟）													
大会用仮設施設等工事	選手利便施設（メインダイニング）													
	運営施設（ビレッジプラザ）													
	運営施設等													

(2) 施工方法の概要（予定）

1) 基盤整備工事

市街地再開発事業として、既存道路の舗装版撤去、道路盛土工事、下水工事、街築・車道舗装工事、埋設工事及び歩道舗装工事を行う。

2) 宿泊棟（大会後、住宅棟（板状）として整備）

市街地再開発事業として、基礎工事、山留工事、掘削工事、地下・地上躯体工事、仕上・設備工事、盛土・外構工事を行う。また、組織委員会が、大会仕様の内装工事を実施する。

3) 選手利便施設（大会後、商業棟として整備）

市街地再開発事業として、基礎工事、山留工事、掘削工事、地下・地上躯体工事、仕上・設備工事、盛土・外構工事を行う。また、組織委員会が、大会仕様の内装工事を実施する。

4) 選手利便施設

基礎工事、躯体工事、屋根工事、設備工事、外装・内装工事、外構工事等を実施する。

5) 運営施設

直接基礎による基礎工事、躯体工事（木材架構）、屋根工事、設備工事、外装・内装工事、外構工事等を実施する。

6) 運営施設等

既存施設の改修工事等を実施する。

7) 解体工事

仮施設を撤去し、住宅棟（板状）、商業棟等の原状回復を行う。

(3) 工事用車両（予定）

大会時関連工事等の工事用車両台数のピークは、大会時関連工事等の工事着工後 15 か月目（選手村整備の全体としては工事着工後 39 か月目）であり、工事用車両台数は、840 台/日を予定している。また、市街地再開発事業も含めた工事用車両台数のピークは、大会時関連工事等の工事着工後 10 か月目（選手村整備の全体としては工事着工後 34 か月目）であり、工事用車両台数は、1,568 台/日を予定している（p. 資料編 27 参照）。

東京都都市計画道路幹線街路環状第二号線（築地～豊洲間）が 2018 年 11 月 4 日に暫定開通したことから、工事用車両の走行ルートを分散させるため、同路線（築地～晴海間）についても工事用車両を通行させることとした（p. 資料編 19 参照）。

(4) 建設機械（予定）

各工事において想定する主な建設機械は、表 2.2-2 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、不要なアイドリングの防止に努めるよう周知して、排出ガスの削減及び騒音の低減に努める計画である。

表2.2-2 主な建設機械

施設名	主な建設機械
基盤整備工事	バックホウ、ブルドーザ、ラフテレーンクレーン
宿泊棟 （大会後、住宅棟（板状）として整備）	三点式杭打機、アースドリル掘削機、バックホウ、クラムシエル、クローラクレーン、ラフテレーンクレーン、タワークレーン（電動）
選手利便施設 （大会後、商業棟として整備）	
選手利便施設	バックホウ、ラフテレーンクレーン
運営施設	バックホウ、ラフテレーンクレーン
運営施設等	バックホウ、コンバインドローラ、モーターグレーダー、アスファルトフィニッシャ、ラフテレーンクレーン、積載型トラッククレーン

(5) 工事中の廃棄物等処理計画

建設工事に伴い発生する建設廃棄物等は、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、再生利用可能な廃棄物等については積極的に再資源化に努め、再生利用が困難なものについては適切な処理を行う計画である。

大会後の仮設施設の解体工事については、仮設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。なお、一部の運営施設は、全国の自治体から無償で借り受けた木材を使用して建設し、大会後に解体された木材を各自治体の公共施設などでレガシーとして活用することにより、環境負荷を低減し、持続可能性の実現を目指している。

3. 計画の更新に伴う環境影響評価の項目及び予測・評価の見直し

「2. 計画の更新の概要」に示したとおり、選手村については、市街地再開発事業の住宅棟（板状）及び商業棟として整備する宿泊施設及び選手利便施設について、土壌、生物の生育・生息基盤、生物・生態系、廃棄物、エコマテリアル、温室効果ガス、エネルギー、移転、交通渋滞、公共交通へのアクセシビリティ、交通安全の 11 項目の環境影響評価の項目を選定し、評価書及びフォローアップ計画書を公表している。また、評価書及びフォローアップ計画書時点では、宿泊棟等の大会時内装を整備するための大会時関連工事等の整備計画は具体化されていなかったため、大気等、緑、騒音・振動、日影、景観、自然との触れ合いの場、歩行者空間の快適性、水利用、土地利用、地域分断、安全、消防・防災の 12 項目については、環境影響評価の項目を再検討することとした。

今般、大会時関連工事等の整備計画の具体化に合わせ、評価書において選定した 11 項目及び再検討する 12 項目について、表 3-1 に示す環境影響要因を勘案し、環境影響評価を検討する項目として選定した。その上で、評価書において環境影響評価を実施していない事項については、予測・評価の必要性を、評価書において環境影響評価を実施している事項については、予測・評価の見直しの必要性を検討した。

表 3-1 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、本資料では対象としない環境影響要因を示す。また、選手村は、東京 2020 大会の開催期間中のみ使用される施設であるため、選手村としての設備等の持続的稼働は想定されない。

予測・評価の必要性、又は予測・評価の見直しの必要性の検討結果は、表 3-3(1)～(4)に示すとおりである。

表 3-2(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	工事用車両の走行	建設機械の稼働	建築物の出現	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										
		緑	・ 植栽内容の変化の程度及び緑の量の変化の程度	—									
	生活環境	騒音・振動	・ 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				—						
			・ 日照障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				—						
			・ 景観阻害要因の変化の程度										
		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、本資料において予測・評価を実施する事項又は計画の具体化に伴い予測・評価の見直しを実施する事項を示す。薄い網掛け () 以外の○は、評価書において環境影響評価を実施しているが、計画の具体化に伴い予測・評価の見直しを検討した結果、必要性がない事項を示す。—は、計画の具体化に伴い予測・評価の必要性を検討した結果、必要性がない事項を示す。

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、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、又は選手村としての設備等の持続的稼働が想定されない事項であるため、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 3-2 (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	工事用車両の走行	建設機械の稼働	建築物の出現	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	○					○					
	温室効果ガス	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	・ エネルギーの使用量及びその削減の程度			○			○						
社会経済項目	土地利用	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	・ 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	・ 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・衛生・安心	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	・ 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	・ 交通安全の変化の程度		◎				○		◎			
	経済	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	・ 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、本資料において予測・評価を実施する事項又は計画の具体化に伴い予測・評価の見直しを実施する事項を示す。薄い網掛け () 以外の○は、評価書において環境影響評価を実施しているが、計画の具体化に伴い予測・評価の見直しを検討した結果、必要性がない事項を示す。—は、計画の具体化に伴い予測・評価の必要性を検討した結果、必要性がない事項を示す。

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、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、又は選手村としての設備等の持続的稼働が想定されない事項であるため、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 3-3(1) 予測・評価の必要性、又は予測・評価の見直しの必要性の検討結果

項 目	予測・評価の必要性、又は予測・評価の見直しの必要性	検討結果 ^{注)}
大気等	[工事用車両の走行] 選手村整備のうち、恒久施設の住宅棟（板状）及び商業棟については、市街地再開発事業として、予測・評価を実施しているが、大会時関連工事等による工事用車両の走行が見込まれるため、予測・評価を実施する。予測事項は、「大気等の状況の変化の程度」とする。	○
	[建設機械の稼働] 選手村整備のうち、恒久施設の住宅棟（板状）及び商業棟については、市街地再開発事業として、建設機械の稼働台数がピークとなる基盤整備工事、住宅棟（板状）の基礎工事、掘削工事及び基礎躯体工事を対象に予測・評価を実施している。 大会時関連工事等による建設機械の稼働は見込まれるものの、大会時関連工事等着工後の建設機械台数（仮施設整備及び恒久施設整備の合計台数）は、多くの建設機械が稼働する市街地再開発事業の住宅棟（板状）の基礎工事や掘削工事は終了していることから、「施工計画の変更について－（仮称）晴海五丁目西地区第一種市街地再開発事業－」（平成 29 年 3 月 東京都・三井不動産レジデンシャル(株)）における建設機械台数を下回る¹と考えられる。このため、予測・評価は実施しない。	×
土壌	会場エリアのうち、市街地再開発事業の計画地内については、土壌汚染対策法第 4 条及び環境確保条例第 117 条に基づく手続きを行い、土地利用の履歴から土壌汚染のおそれがあると考えられるエリアにおける土壌汚染状況調査を実施した。調査の結果、土壌溶出量及び土壌含有量ともに定量下限値を下回っており、土壌汚染は確認されなかった。また、市街地再開発事業の計画地以外については、土壌汚染対策法第 4 条及び環境確保条例第 117 条に基づく手続きを行い、土地利用の履歴から土壌汚染のおそれはないものと考ええる。このため、予測・評価の見直しは実施しない。 今後、工事の実施に伴い新たな土壌汚染が確認された場合、速やかに土壌汚染対策を講じるとともにフォローアップ報告書で内容を明らかにする。	×
生物の生育・生息基盤	会場エリアのうち、市街地再開発事業の計画地内については、「2020 年東京オリンピック・パラリンピック競技大会実施段階環境影響評価書（選手村）」（平成 27 年 12 月 東京都）として、予測・評価を実施済みである。予測・評価を実施していない市街地再開発事業の計画地以外については、晴海ふ頭公園を除き生物の生育・生息基盤はほとんど存在しないことから、新たに生物の生育・生息基盤に著しい影響を及ぼすおそれはない。晴海ふ頭公園については、選手村整備とは別の公園整備のため 2017 年 10 月より休園となっている。このため、予測・評価の見直しは実施しない。	×
生物・生態系	会場エリアのうち、市街地再開発事業の計画地内については、「2020 年東京オリンピック・パラリンピック競技大会実施段階環境影響評価書（選手村）」（平成 27 年 12 月 東京都）として、予測・評価を実施済みである。予測・評価を実施していない市街地再開発事業の計画地以外については、晴海ふ頭公園を除き生物の生育・生息環境はほとんど存在しないことから、新たに生物・生態系に著しい影響を及ぼすおそれはない。晴海ふ頭公園については、選手村整備とは別の公園整備のため 2017 年 10 月より休園となっている。このため、予測・評価の見直しは実施しない。	×

注) 検討結果の○は、本資料において予測・評価を実施する事項を示す。×は、計画の具体化に伴い予測・評価の見直し又は予測・評価の必要性を検討した結果、必要性がない事項を示す。

1 建設機械の予測・評価は、「環境影響評価書－（仮称）晴海五丁目西地区開発計画－」（平成 27 年 12 月）において実施したが、その後の施工計画の見直しに伴い、「施工計画の変更について－（仮称）晴海五丁目西地区第一種市街地再開発事業－」（平成 29 年 3 月 東京都・三井不動産レジデンシャル(株)）において予測・評価の見直しを実施している。

表 3-3(2) 予測・評価の必要性、又は予測・評価の見直しの必要性の検討結果

項 目	予測・評価の必要性、又は予測・評価の見直しの必要性	検討結果
緑	会場エリアについては、晴海ふ頭公園を除き植栽はほとんど存在しないことから、新たに緑に著しい影響を及ぼすおそれはない。晴海ふ頭公園については、選手村整備とは別の公園整備のため 2017 年 10 月より休園となっている。このため、予測・評価は実施しない。	×
騒音・振動	[工事用車両の走行] 選手村整備のうち、恒久施設の住宅棟（板状）及び商業棟については、市街地再開発事業として、予測・評価を実施しているが、大会時関連工事等による工事用車両の走行が見込まれるため、予測・評価を実施する。予測事項は、「工事用車両の走行に伴う道路交通騒音及び振動」とする。	○
	[建設機械の稼働] 選手村整備のうち、恒久施設の住宅棟（板状）及び商業棟については、市街地再開発事業として、建設機械の稼働台数がピークとなる基盤整備工事、住宅棟（板状）の基礎工事、掘削工事及び基礎躯体工事を対象に予測・評価を実施している。大会時関連工事等による建設機械の稼働が見込まれるものの、大会時関連工事等着工後の建設機械台数（仮施設整備及び恒久施設整備の合計台数）は、多くの建設機械が稼働する市街地再開発事業の住宅棟（板状）の基礎工事や掘削工事は終了していることから、「施工計画の変更について－（仮称）晴海五丁目西地区第一種市街地再開発事業－」（平成 29 年 3 月 東京都・三井不動産レジデンシャル(株)）における建設機械台数を下回る ¹ と考えられる。このため、予測・評価は実施しない。	×
日影	選手村整備のうち、恒久施設の住宅棟（板状）及び商業棟については、市街地再開発事業として、東京都環境影響評価条例に基づく環境影響評価を実施している。予測・評価を実施していない大会用仮施設等設置工事として整備する仮施設は、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。このため、予測・評価は実施しない。	×
景観	選手村整備のうち、恒久施設の住宅棟（板状）及び商業棟については、市街地再開発事業として、東京都環境影響評価条例に基づく環境影響評価を実施している。予測・評価を実施していない大会用仮施設等設置工事として整備する仮施設は、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。このため、予測・評価は実施しない。	×
自然との触れ合い活動の場	会場エリアについては、晴海ふ頭公園を除き自然との触れ合い活動の場はほとんど存在しないが、晴海ふ頭公園については、選手村整備とは別の公園整備のため 2017 年 10 月より休園となっている。このため、予測・評価は実施しない。	×

注) 検討結果の○は、本資料において予測・評価を実施する事項を示す。×は、計画の具体化に伴い予測・評価の見直し又は予測・評価の必要性を検討した結果、必要性がない事項を示す。

1 建設機械の予測・評価は、「環境影響評価書－（仮称）晴海五丁目西地区開発計画－」（平成27年12月）において実施したが、その後の施工計画の見直しに伴い、「施工計画の変更について－（仮称）晴海五丁目西地区第一種市街地再開発事業－」（平成29年3月 東京都・三井不動産レジデンシャル(株)）において予測・評価の見直しを実施している。

表 3-3 (3) 予測・評価の必要性、又は予測・評価の見直しの必要性の検討結果

項 目	予測・評価の必要性、又は予測・評価の見直しの必要性	検討結果
歩行者空間の快適性	本計画は、晴海地区に仮設施設を整備するものであり、公共交通機関から施設への歩行者経路に変化が生じない。このため、予測・評価は実施しない。	×
水利用	仮設施設は、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。このため、予測・評価は実施しない。	×
廃棄物	選手村整備のうち、恒久施設の住宅棟（板状）及び商業棟の建設に伴う建設発生土及び建設廃棄物等については、「2020 年東京オリンピック・パラリンピック競技大会実施段階環境影響評価書（選手村）」（平成 27 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 フォローアップ計画書（選手村）」（平成 28 年 4 月 東京都）として、予測・評価を実施済みである。 予測・評価を実施していない大会時関連工事等については、地下躯体を構築するような大規模な土工事や施設の建設工事を行わないことから、恒久施設整備と比べて建設廃棄物等の発生量も少ない。 これらの仮設施設整備に伴い発生する建設廃棄物等については、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、再生利用可能な廃棄物等については積極的に再資源化に努め、再生利用が困難なものについては適切な処理を行う計画である。 また、大会後は、仮設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。 これらを踏まえ、大会前の大会時関連工事等に伴う建設廃棄物の再資源化等及び大会後の資材等の再利用等の取組については、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	選手村整備のうち、恒久施設の住宅棟（板状）及び商業棟の建設に伴うエコマテリアルについては、「2020 年東京オリンピック・パラリンピック競技大会実施段階環境影響評価書（選手村）」（平成 27 年 12 月 東京都）として、予測・評価を実施済みである。 予測・評価を実施していない大会時関連工事等に当たっては、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	予測・評価を実施していない大会時関連工事等の建設機械の稼働に伴う影響については、限られた工事期間内・敷地内での稼働であり、影響は小さいと考えられる。このため、予測・評価の見直しは行わない。	×
エネルギー	予測・評価を実施していない大会時関連工事等の建設機械の稼働に伴う影響については、限られた工事期間内・敷地内での稼働であり、影響は小さいと考えられる。このため、予測・評価の見直しは行わない。	×

注) 検討結果の○は、本資料において予測・評価を実施する事項を示す。×は、計画の具体化に伴い予測・評価の見直し又は予測・評価の必要性を検討した結果、必要性がない事項を示す。

表 3-3(4) 予測・評価の必要性、又は予測・評価の見直しの必要性の検討結果

項 目	予測・評価の必要性、又は予測・評価の見直しの必要性	検討結果
土地利用	本計画は、仮設施設を整備するものであり、土地利用に変化は生じない。このため、予測・評価は行わない。	×
地域分断	本計画は、仮設施設を整備するものであり、新たな地域分断は生じない。このため、予測・評価は行わない。	×
移転	会場エリアのうち、市街地再開発事業の計画地内については、「2020 年東京オリンピック・パラリンピック競技大会実施段階環境影響評価書（選手村）」（平成 27 年 12 月 東京都）として、予測・評価を実施済みである。予測・評価を実施していない大会用仮設施設等工事として整備する仮設施設は、一時的に建設されるものであり、移転は生じない。このため、予測・評価の見直しは行わない。	×
安全	仮設施設は、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。このため、予測・評価は行わない。	×
消防・防災	仮設施設は、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。このため、予測・評価は行わない。	×
交通渋滞	選手村整備のうち、恒久施設の住宅棟（板状）及び商業棟の建設に伴う交通渋滞については、「2020 年東京オリンピック・パラリンピック競技大会実施段階環境影響評価書（選手村）」（平成 27 年 12 月 東京都）として、予測・評価を実施しているが、その他の大会時関連工事等による工事用車両の走行が見込まれるため、開催前の予測・評価の見直し及び開催後の予測・評価を実施する。 予測事項は、「交通量及び交通流の変化の程度」とする。	○
公共交通へのアクセシビリティ	選手村整備のうち、恒久施設の住宅棟（板状）及び商業棟の建設に伴う公共交通へのアクセシビリティについては、「2020 年東京オリンピック・パラリンピック競技大会実施段階環境影響評価書（選手村）」（平成 27 年 12 月 東京都）として、予測・評価を実施している。予測・評価を実施していない大会時関連工事等に当たってもアクセス経路における歩車道線分離の状況に変化はない。このため、開催前の予測・評価の見直し及び開催後の予測・評価は行わない。	×
交通安全	選手村整備のうち、恒久施設の住宅棟（板状）及び商業棟の建設に伴う交通安全については、「2020 年東京オリンピック・パラリンピック競技大会実施段階環境影響評価書（選手村）」（平成 27 年 12 月 東京都）として、予測・評価を実施しているが、その他の大会時関連工事等による工事用車両の走行が見込まれるため、開催前の予測・評価の見直し及び開催後の予測・評価を実施する。 予測事項は、「交通安全の変化の程度」とする。	○

注) 検討結果の○は、本資料において予測・評価を実施する事項を示す。×は、計画の具体化に伴い予測・評価の見直し又は予測・評価の必要性を検討した結果、必要性がない事項を示す。

4. 予測・評価の見直し

4.1 大気等

工事用車両の走行に係る大気等については、市街地再開発事業において「環境影響評価書 ―(仮称)晴海五丁目西地区開発計画―」(平成27年12月 東京都)又は「施工計画の変更について ―(仮称)晴海五丁目西地区第一種市街地再開発事業―」(平成29年1月 東京都・三井不動産レジデンシャル(株))として予測・評価を実施している¹。市街地再開発事業の予測・評価では、全ての予測地点において二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の環境基準値を下回り、工事用車両の走行による寄与率も小さいとしている。

今回の施工計画の更新に伴い、大会時関連工事等に係る工事用車両が加わるが、大会時関連工事等着工後の工事用車両台数(大会時関連工事等及び恒久施設整備の合計台数)は、「環境影響評価書 ―(仮称)晴海五丁目西地区開発計画―」(平成27年12月 東京都)において予測・評価を実施した際の工事用車両台数と比べて、大型車の割合が下回るほか、周辺道路断面における工事用車両台数(p.資料編17参照)も下回る。

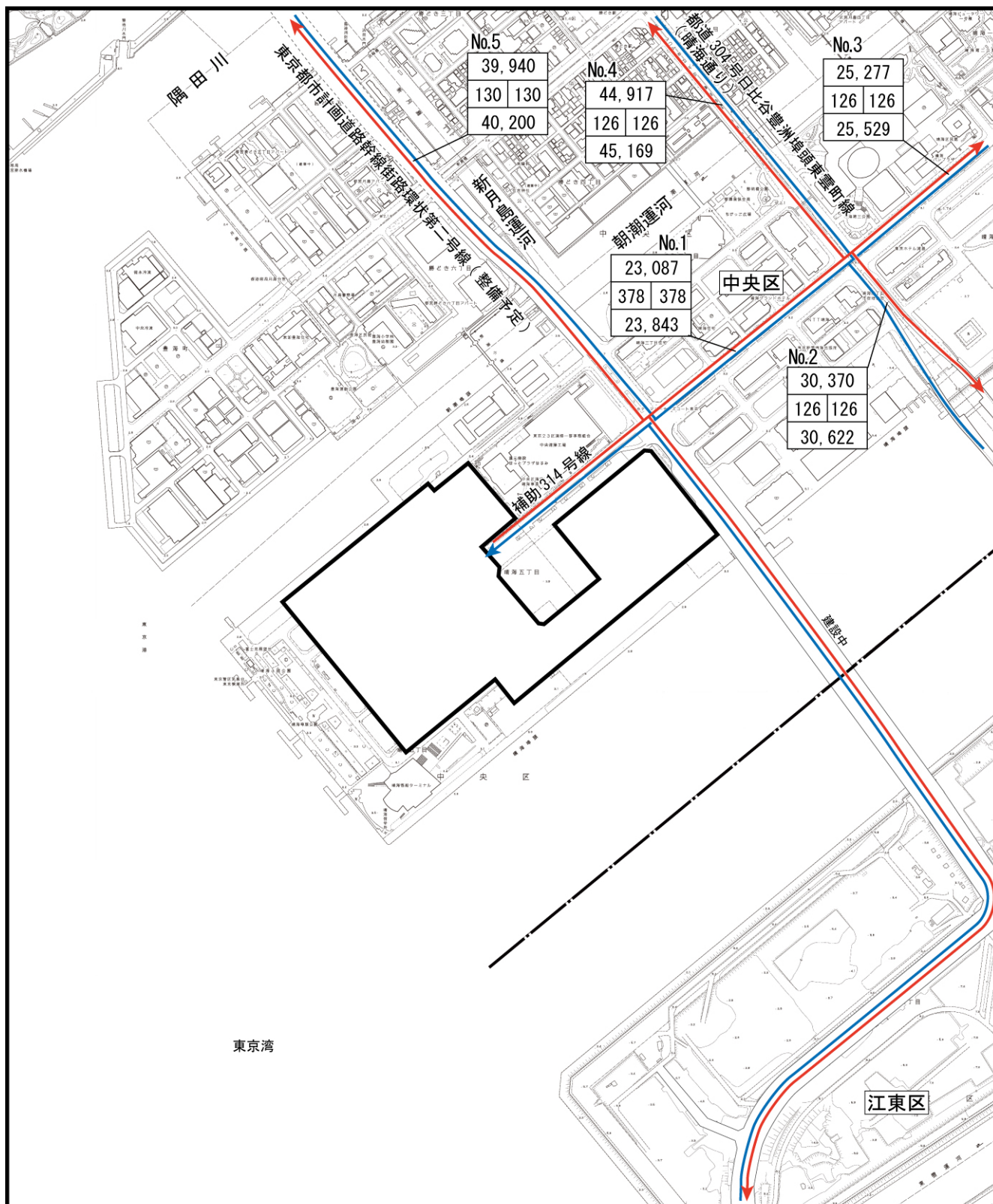
以上のことから、大会時関連工事等着工後についても沿道環境への影響は軽微であるとの評価の結論は変わらないと考えられる。

なお、東京都都市計画道路幹線街路環状第二号線の豊洲方向にも工事用車両が走行するが、選手村の大会時関連工事等着工時点では同路線の築地～豊洲間は暫定開通の状態であり、全面開通時点と比べて通過交通量は減少することが見込まれることから、大会時関連工事等の工事用車両の影響を加味しても沿道への影響は全面開通時予測時点²と比べて小さいものと考えられる。

工事用車両の走行に当たっては、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を周知・徹底するほか、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に努める計画である。

1 工事用車両の予測・評価は、「環境影響評価書 ―(仮称)晴海五丁目西地区開発計画―」(平成27年12月 東京都)において、図4.1-1(p.資料編17参照)に示す周辺道路5断面において実施したが、その後、東京都都市計画道路幹線街路環状第二号線の築地～豊洲間が未開通であったため、「施工計画の変更について ―(仮称)晴海五丁目西地区第一種市街地再開発事業―」(平成29年1月 東京都・三井不動産レジデンシャル(株))において、図4.1-2(p.資料編18参照)に示す東京都都市計画道路幹線街路環状第二号線以外の4断面において予測・評価の見直しを実施している。また、東京都都市計画道路幹線街路環状第二号線の築地～豊洲間が暫定開通することから「施工計画の変更について ―(仮称)晴海五丁目西地区第一種市街地再開発事業―」(平成30年10月 東京都・三井不動産レジデンシャル(株))において、工事用車両の走行ルートを変更するとともに(p.資料編19参照)、予測・評価の見直しの必要性がないことを示した。

2 東京都都市計画道路幹線街路環状第二号線の豊洲地区における全面開通時点の予測・評価は、図4.1-4(p.資料編20参照)に示す「事業計画の変更について 臨海部幹線道路建設事業及び臨海部開発土地区画整理事業」(平成29年7月 東京都・首都高速道路(株))において予測・評価の見直しを実施している。



凡 例

- 計画地
- 区界
- 集中車両ルート
- 発生車両ルート

将来基礎交通量 (台 / 日)	
工事用車両 (集中)	工事用車両 (発生)
交通量 (台 / 日)※	交通量 (台 / 日)※
将来交通量 (台 / 日)	

※ 工事用車両交通量は、ピーク月の台数を示す。

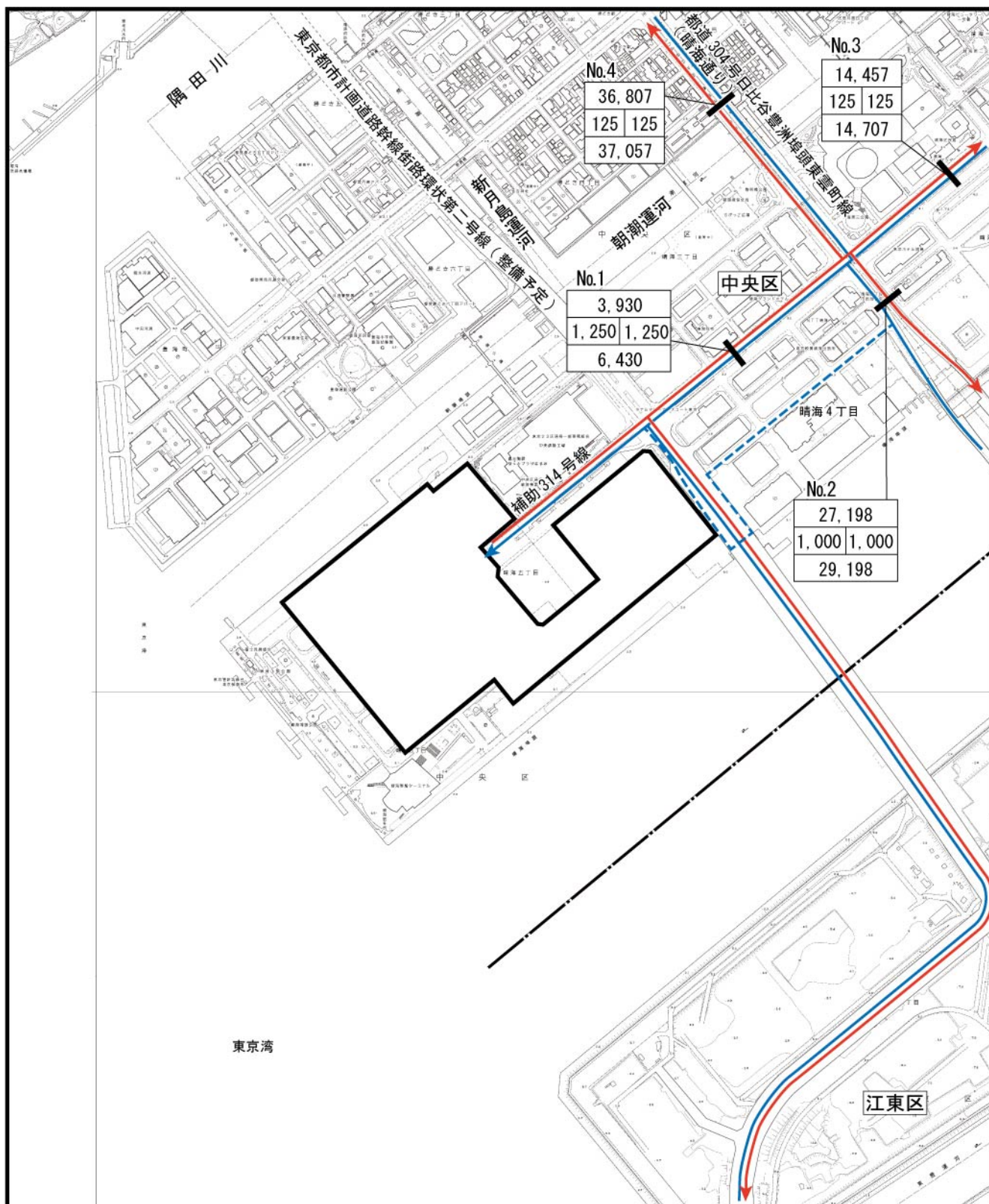


Scale 1:10,000

0 100 200 400m

図 4.1-1
工事用車両の走行に伴う
影響の予測地点
(評価書 (2015 年 12 月))

引用 : 「環境影響評価書 ー (仮称) 晴海五丁目西地区開発計画 ー」 (平成 27 年 12 月 東京都)



凡 例



計画地



区界



予測地点 (No.1 ~ No.4)



集中車両ルート



発生車両ルート



集中車両ルート(検討中ルート)



発生車両ルート(検討中ルート)

将来基礎交通量 (台 / 日)	
工事用車両 (集中)	工事用車両 (発生)
交通量 (台 / 日)*	交通量 (台 / 日)*
将来交通量 (台 / 日)	

* 工事用車両交通量は、ピーク月の台数を示す。

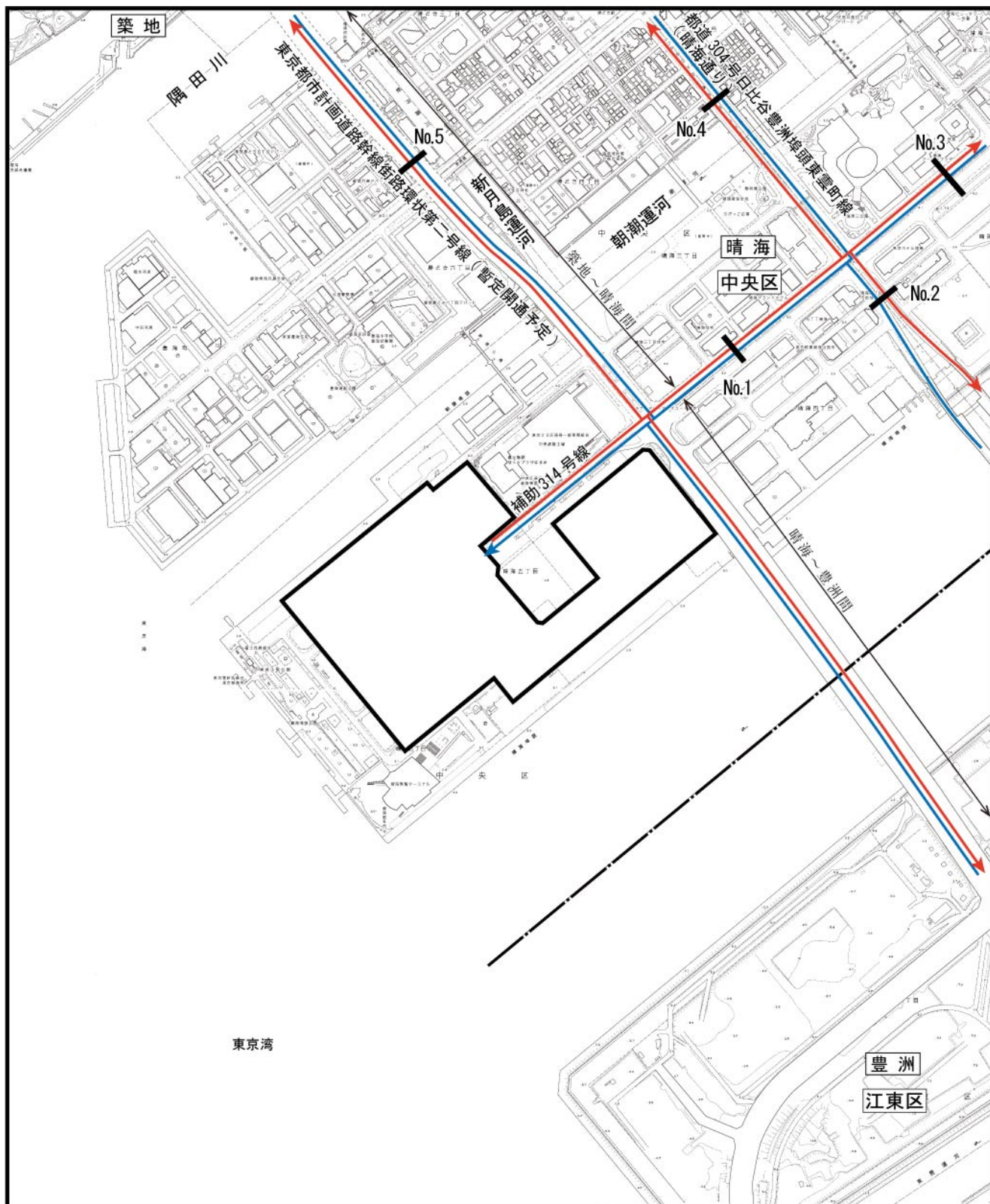


Scale 1:10,000



図 4.1-2
工事用車両の走行に伴う
影響の予測地点
(変更届 (2017 年 1 月))

引用：「施工計画の変更について - (仮称)晴海五丁目西地区第一種市街地再開発事業-」(平成 29 年 1 月 東京都・三井不動産レジデンシャル(株))



凡 例

- 計画地
- 区界
- 集中車両ルート
- 発生車両ルート
- 予測地点 (No.1 ~ No.5)

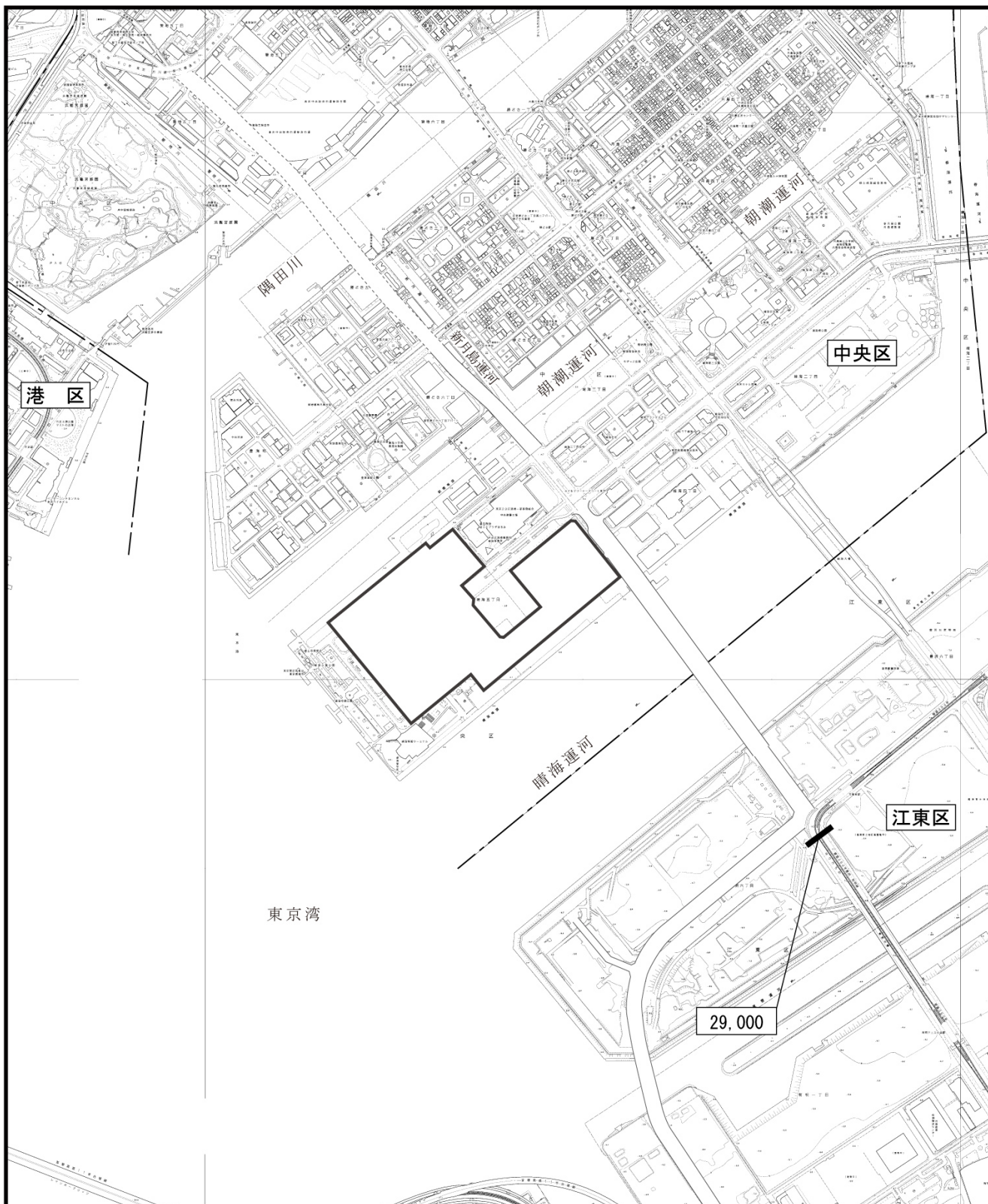


Scale 1:10,000



図 4.1-3
工事用車両の走行ルート
(変更届 (2018 年 10 月))

引用：「施工計画の変更について」（仮称）晴海五丁目西地区第一種市街地再開発事業」（平成 30 年 10 月 東京都・三井不動産レジデンシャル(株)）



凡 例

- (仮称)晴海五丁目西地区
第一種市街地再開発事業計画地
- 区界
- 予測地点

将来交通量 (台 / 日)



Scale 1:15,000

0 150 300 600m

図 4.1-4
工事用車両の走行に伴う
影響の予測地点
(変更届 (2017 年 7 月))

出典:「事業計画の変更について 臨海部幹線道路建設事業及び臨海部開発土地区画整理事業」(平成 29 年 7 月 東京都・首都高速道路(株))に一部加筆

4.2 騒音・振動

工事用車両の走行に係る騒音・振動については、市街地再開発事業において「環境影響評価書－(仮称)晴海五丁目西地区開発計画－」(平成27年12月 東京都)又は「施工計画の変更について－(仮称)晴海五丁目西地区第一種市街地再開発事業－」(平成29年1月 東京都・三井不動産レジデンシャル(株))として予測・評価を実施している¹。市街地再開発事業の予測・評価では、全ての予測地点において騒音の環境基準値及び振動の規制基準値を下回り、工事用車両の走行による寄与率も小さいとしている。

今回の施工計画の更新に伴い、大会時関連工事等に係る工事用車両が加わるが、大会時関連工事等着工後の工事用車両台数(大会時関連工事等及び恒久施設整備の合計台数)は、「環境影響評価書－(仮称)晴海五丁目西地区開発計画－」(平成27年12月 東京都)において予測・評価を実施した際の工事用車両台数と比べて、大型車の割合が下回るほか、周辺道路断面における工事用車両台数(p.資料編17参照)も下回る。

以上のことから、大会時関連工事等着工後についても沿道環境への影響は軽微であるとの評価の結論は変わらないと考えられる。

なお、東京都都市計画道路幹線街路環状第二号線の豊洲方向にも工事用車両が走行するが、選手村の仮施設整備時点では同路線の築地～豊洲間は暫定開通の状態であり、全面開通時点と比べて通過交通量は減少することが見込まれることから、工事用車両の影響を加味しても沿道への影響は全面開通時予測時点²と比べて小さいものと考えられる。

工事用車両の走行に当たっては、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を周知・徹底するほか、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に努める計画である。

1 工事用車両の予測・評価は、「環境影響評価書－(仮称)晴海五丁目西地区開発計画－」(平成27年12月 東京都)において、図4.1-1(p.資料編17参照)に示す周辺道路5断面において実施したが、その後、東京都都市計画道路幹線街路環状第二号線の築地～豊洲間が未開通であったため、「施工計画の変更について－(仮称)晴海五丁目西地区第一種市街地再開発事業－」(平成29年1月 東京都・三井不動産レジデンシャル(株))において、図4.1-2(p.資料編18参照)に示す東京都都市計画道路幹線街路環状第二号線以外の4断面において予測・評価の見直しを実施している。また、東京都都市計画道路幹線街路環状第二号線の築地～豊洲間が暫定開通することから「施工計画の変更について－(仮称)晴海五丁目西地区第一種市街地再開発事業－」(平成30年10月 東京都・三井不動産レジデンシャル(株))において、工事用車両の走行ルートを変更するとともに(p.資料編19参照)、予測・評価の見直しの必要性がないことを示した。

2 東京都都市計画道路幹線街路環状第二号線の豊洲地区における全面開通時点の予測・評価は、図4.1-4(p.資料編20参照)に示す「事業計画の変更について 臨海部幹線道路建設事業及び臨海部開発土地区画整理事業」(平成29年7月 東京都・首都高速道路(株))において予測・評価の見直しを実施している。

4.3 交通渋滞

工事用車両の走行に係る交通渋滞については、選手村実施段階環境アセスメントにおいて「2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会実施段階環境影響評価書（選手村）」（平成27年12月 東京都）として予測・評価を実施している。選手村実施段階環境アセスメントの予測・評価では、全ての予測地点において評価の指標（交通流の現況）は満足するとしている。

今回の施工計画の更新に伴い、大会時関連工事等に係る工事用車両が加わるが、大会時関連工事等着工後の工事用車両台数（大会時関連工事等及び恒久施設整備の合計台数）は、「2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会実施段階環境影響評価書（選手村）」（平成27年12月 東京都）において予測・評価を実施した周辺道路断面における工事用車両台数（p. 資料編17参照）を下回る。

以上のことから、大会時関連工事等着工後についても評価の結論は変わらないと考えられる。

なお、東京都都市計画道路幹線街路環状第二号線の豊洲方向にも工事用車両が走行するが、選手村の仮施設設置時点では同路線の築地～豊洲間は暫定開通の状態であり、全面開通時点と比べて通過交通量は減少することが見込まれることから、工事用車両の影響を加味しても沿道への影響は全面開通時予測時点¹と比べて小さいものと考えられる。

工事用車両の走行に当たっては、市街地での待機や違法駐車等をすることがないように、運転者への指導を徹底するほか、工事用車両の出入口には交通整理員を配置する予定とし、計画地周辺の車両の通行に支障を与えないように配慮する計画である。

4.4 交通安全

工事用車両の走行に係る交通安全については、選手村実施段階環境アセスメントにおいて「2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会実施段階環境影響評価書（選手村）」（平成27年12月 東京都）として予測・評価を実施している。選手村実施段階環境アセスメントの予測・評価では、評価の指標（歩車分離の現況）は満足するとしている。

今回の施工計画の更新に伴い、大会時関連工事等に係る工事用車両が加わるが、大会時関連工事等着工後の工事用車両台数（大会時関連工事等及び恒久施設整備の合計台数）は、「2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会実施段階環境影響評価書（選手村）」（平成27年12月 東京都）において予測・評価を実施した周辺道路断面における工事用車両台数を下回る。また、大会時関連工事等着工後のアクセス経路における歩車道線分離の状況に変化はない。

以上のことから、大会時関連工事等着工後についても評価の結論は変わらないと考えられる。

工事用車両の走行に当たっては、規制速度の遵守、歩行者、自転車、一般車両等の優先の徹底、交差点進入時、右左折時における歩行者、自転車等の安全確認を徹底するほか、工事用車両の出入口には交通整理員を配置する予定とし、計画地周辺の一般歩行者の通行に支障を与えないように配慮する計画である。

1 東京都都市計画道路幹線街路環状第二号線の豊洲地区における全面開通時点の予測・評価は、図4.1-4（p. 資料編20 参照）に示す「事業計画の変更について 臨海部幹線道路建設事業及び臨海部開発土地地区画整理事業」（平成29年7月 東京都・首都高速道路(株)）において予測・評価の見直しを実施している。

5. フォローアップ計画の見直し

選手村のフォローアップは、2018 年 4 月 5 日に、土壌、廃棄物、エコマテリアル、温室効果ガス、エネルギー、移転、交通渋滞、公共交通へのアクセシビリティ及び交通安全を対象としたフォローアップ報告書（大会開催前その 1）を公表した。

今般、大会時関連工事等の整備計画の具体化に合わせ、「4. 予測・評価の見直し」に示したとおり、大気等、騒音・振動、交通渋滞及び交通安全について予測・評価を見直した。その結果、いずれも見直し前と同等以下であったが、今後、予測条件とした大会時関連工事等の車両台数についてフォローアップを実施する。

大会時関連工事等の車両台数のフォローアップ調査の計画は、表 5-1 に示すとおりである。

表 5-1 大会時関連工事等の車両台数のフォローアップ調査計画

調査事項	・ 工事用車両の走行の状況 ・ 一般車両の状況
調査時点	工事用車両の走行台数が最大となる時点（大会時関連工事等の工事着工後 10 か月目） ^{注)} とする。
調査地点	【工事用車両の状況】 工事用車両走行ルート上の 5 地点及び工事用車両の出入口とする。 【一般車両の状況】 工事用車両走行ルート上の 5 地点とする。
調査手法	ハンドカウンタによる計測（大型車、小型車の 2 車種分類）及び関連資料（建設作業日報等）の整理による方法とする。

注) 大会時関連工事等の工事用車両台数が最大となるのは、大会時関連工事等の工事着工後 15 か月目（選手村整備の全体としては工事着工後 39 か月目）であるが、市街地再開発事業も含めた工事用車両台数のピークは、大会時関連工事等の工事着工後 10 か月目（選手村整備の全体としては工事着工後 34 か月目）である。

資 料 編

1. 選手村の計画の目的及び内容

1.1 内容

1.1.1 施工計画

(1) 工事用車両

選手村整備に係る工事用車両の台数は、表 1.1-1(1)及び(2)に示すとおりである。

大会時関連工事等の工事用車両台数のピークは、大会時関連工事等の工事着工後 15 か月目（選手村整備の全体としては工事着工後 39 か月目）である。市街地再開発事業及び大会時関連工事等の工事用車両の走行台数が最も多くなる時期は、大会時関連工事等の工事着工後 10 か月目（選手村整備の全体としては工事着工後 34 か月目）であり、1,568 台/日である。

表 1.1-1 (1) 工事用車両の台数

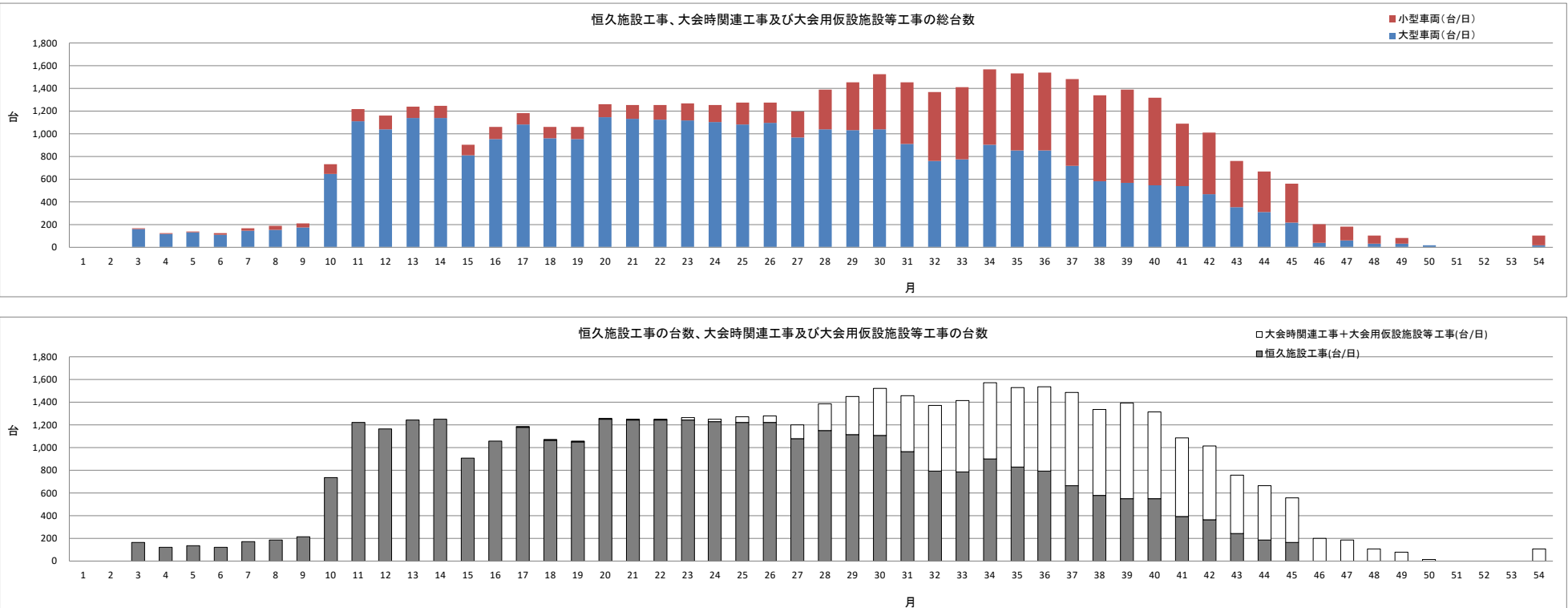
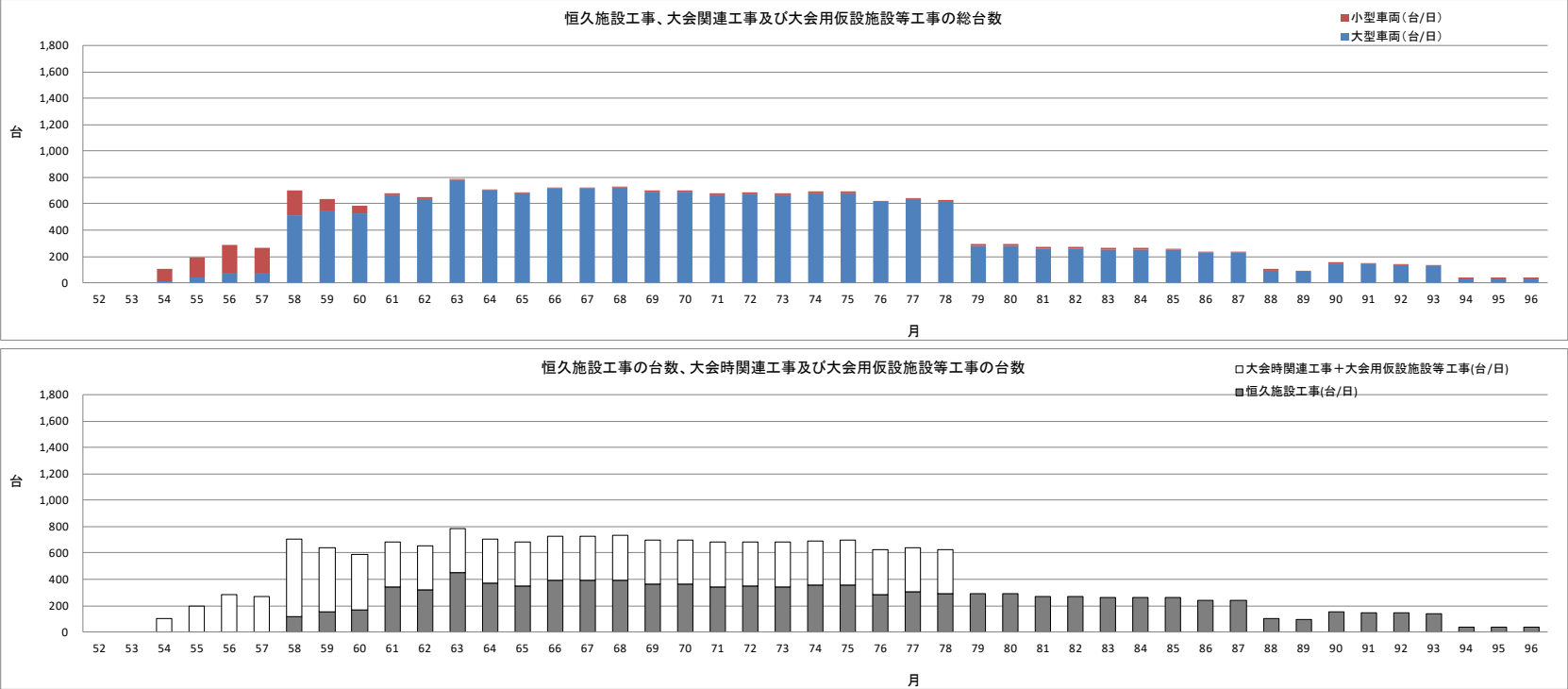
[illegible]

表 1. 1-1 (2) 工事用車両の台数

延べ月数		52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	
恒久施設工事	基礎整備工事	パ オ リ ン ピ ッ ク																																													
	住宅棟(板状)																																														
	住宅棟(超高層タワー)																																														
	商業棟																																														
大会時間連工事	宿泊棟																																														
	選手利便施設(商業棟)																																														
大会用仮施設設等工事	選手利便施設																																														
	運営施設																																														
	運営施設等																																														
工事用車両																																															
恒久施設工事	大型車両(台/日)		0	0	0	0	0	0	95	144	159	325	298	442	363	344	378	379	384	349	348	331	336	330	341	344	276	296	280	282	282	261	261	254	253	251	227	227	95	85	144	139	133	125	36	36	36
	小型車両(台/日)		0	0	0	0	0	0	19	9	9	19	19	9	9	6	11	11	11	13	14	14	14	15	15	14	11	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	2	2	2		
	合計(台/日)		0	0	0	0	0	0	114	153	168	344	317	451	372	350	389	390	395	362	362	345	350	345	356	358	287	306	290	292	292	271	271	264	263	261	237	237	105	95	154	149	143	135	38	38	38
大会時間連工事	大型車両(台/日)		0	0	0	0	0	0	338	341	341	336	336	336	336	336	336	336	336	336	336	336	336	336	336	336	336	336	336	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	小型車両(台/日)		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
	合計(台/日)		0	0	0	0	0	0	338	341	341	336	336	336	336	336	336	336	336	336	336	336	336	336	336	336	336	336	336	336	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
大会用仮施設設等工事	大型車両(台/日)		0	0	13	43	71	71	76	65	29	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	小型車両(台/日)		0	0	90	150	215	195	175	79	47	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
	合計(台/日)		0	0	103	193	286	266	251	144	76	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
大会時間連工事＋ 大会用仮施設設等工事	大型車両(台/日)		0	0	13	43	71	71	414	406	370	336	336	336	336	336	336	336	336	336	336	336	336	336	336	336	336	336	336	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	小型車両(台/日)		0	0	90	150	215	195	175	79	47	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
	合計(台/日)		0	0	103	193	286	266	589	485	417	336	336	336	336	336	336	336	336	336	336	336	336	336	336	336	336	336	336	336	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
恒久施設工事＋ 大会時間連工事＋ 大会用仮施設設等工事	大型車両(台/日)		0	0	13	43	71	71	509	550	529	661	634	778	699	680	714	715	720	685	684	667	672	666	677	680	612	632	616	282	282	261	261	254	253	251	227	227	95	85	144	139	133	125	36	36	36
	小型車両(台/日)		0	0	90	150	215	195	194	88	56	19	19	9	9	6	11	11	11	13	14	14	14	15	15	14	11	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	2	2	2		
	合計(台/日)		0	0	103	193	286	266	703	638	585	680	653	787	708	686	725	726	731	698	698	681	686	681	692	694	623	642	626	292	292	271	271	264	263	261	237	237	105	95	154	149	143	135	38	38	38

大会時間連工事のうち、宿泊棟に係る台数については、現在想定する最大台数336台を2021年1月～2022年9月に計上しており、今後変更の可能性がある。



資料-2 温室効果ガス排出量について ―工事中の建設機械の稼働と施設等の持続的稼働との比較―

既に供用して1年以上が経過している武蔵野の森総合スポーツプラザを事例として、工事中の建設機械の稼働に伴う温室効果ガス排出量と施設等の持続的稼働に伴うものとの比較を行った。

工事中の建設機械の稼働に伴う温室効果ガスの排出量は、「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）（武蔵野の森総合スポーツプラザ）」（平成29年8月 東京都）によると約6,800t-CO₂であった。なお、工事期間は36ヶ月であり、年平均では約2,267t-CO₂/年となる。

施設等の持続的稼働に伴う温室効果ガス排出量は、2018年のエネルギー使用実績をもとに約4,114t-CO₂/年と算定される。

表-1 施設等の持続的稼働に伴う温室効果ガス排出量

項目	2018年使用実績	エネルギー量	CO ₂ 排出係数	CO ₂ 排出量
電気	5,454,789kWh/年	—	0.000475 t-CO ₂ /kWh	2,591t-CO ₂ /年
都市ガス	705,172m ³ /年	30,533,948MJ/年	0.0136 kg-C/MJ	1,523t-CO ₂ /年
合計	—	—	—	4,114t-CO ₂ /年

注1)2018年使用実績は、武蔵野の森総合スポーツプラザへの聞き取りによる。

注2)都市ガスの単位発熱量は43.3MJ/m³とした。

これらを踏まえた工事中の建設機械の稼働に伴う温室効果ガス排出量と施設等の持続的稼働に伴う温室効果ガス排出量の比較は、図-1に示すとおりである。ここで、施設等の持続的稼働に伴う温室効果ガスについては、機器の法定耐用年数¹を踏まえ、15年分の温室効果ガス排出量として算定した。施設等の持続的稼働に伴う温室効果ガス排出量は、工事中の建設機械の稼働に伴う温室効果ガスの9.1倍と考えられる。

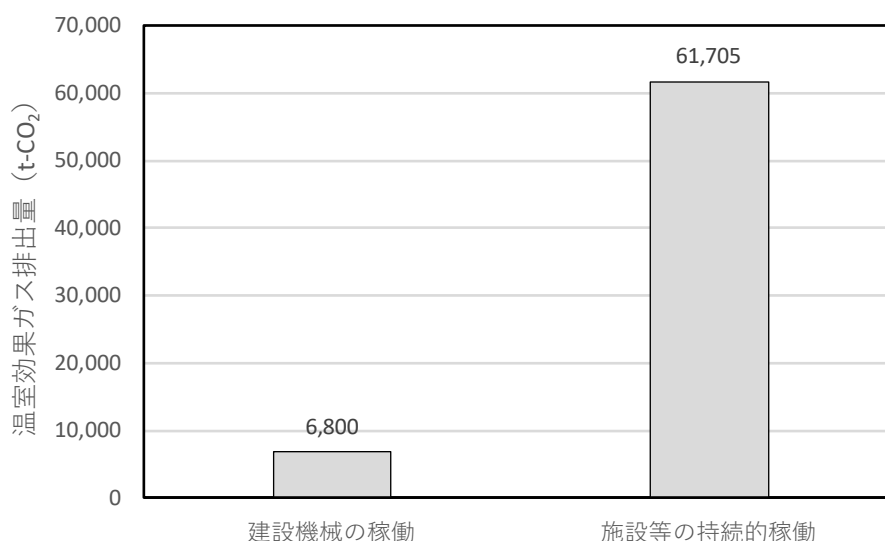


図-1 建設機械の稼働と施設等の持続的稼働に伴う温室効果ガス排出量の比較

¹ 法定耐用年数については、「減価償却資産の耐用年数に関する省令」（昭和40年3月31日大蔵省令第15号）による建物附属設備・冷房、暖房、通風又はボイラー設備（その他のもの）を参考に15年とした。

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（2都市基交第217号）して作成したものである。無断複製を禁ずる。

令和3年3月発行

登録番号 (2) 217

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2）
（選手村）

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。

