

イオン東久留米ショッピングセンター（仮称）建築事業に係る  
都民の意見を聴く会における公述意見の概要

都民の意見を聴く会	公 述 人
	23名

全般事項

- ・ イオンは当初、近隣の住人ばかりでなく、武蔵野市周辺を含む広い地域から客を集める、そういう店舗規模であるというふうに事業計画を説明した。しかし、ことし4月の説明会では、広い範囲ではなく、せいぜい5キロ圏内の集客を考えている、中規模の店舗であるというふうに説明を変えた。集客の範囲が狭くなれば当然、集客数も縮小すると思われる。そうすると当然、店舗規模も小さくなると思うが、店舗の面積は変わっていない。変わっていないのに、自由自在に大規模から中規模へ、広範囲から5キロ圏内へと、まるで手品のようにイオンは変えるけれども、そこら辺でもイオンってビジネスセンスあるのだろうかと不安に襲われた。商業圏が10キロであろうと5キロであろうとも、南の方面と東の方面からの来店車両は大半が北原交差点を通過することになると思う。北原交差点というのは、現在でも常時非常に混雑しており、渋滞の状態にあると言ってもいいと思う。ここに来店車両が加わることを予想すれば、北原交差点は、交通問題を考える上での重要な注目のポイントになると思う。ところが、評価書案ではなぜか調査対象に入っていない。それで、意見書に、北原交差点を調査対象としてくださいと要望した。
- ・ 市道110号線が開通しない場合の突貫工事は、最悪の事態を生じる。市道が開通しない場合の工事は速やかに中止すべきだと意見した。それに対する見解は、五小通りは工事用車両の走行経路とはしないと述べる一方で、工事用車両は、通学時間帯である7時から8時の走行はできるだけ少なく、児童生徒の帰宅時間帯16時から18時については、車両の走行が集中しないよう調整する予定と言う。私たちが願うのは、子どもたちの、住民の安全である。できるだけとか調整では回答にならない。市道が開通しない場合は、工事は速やかに中止すると明確に宣言すべきだと思う。
- ・ 今回のイオン東久留米ショッピングセンター建設事業は、東京都環境基本計画の趣旨に反し、自動車使用に関する東京ルールに違反するものと考えられる。建設予定地域はグラウンド跡地で、それに接する中高層及び低層の住宅地であり、緑豊かな静かな住環境となっている。また、近隣には小学校、保育園、高齢者施設がある。このような環境の地域へ多数の自動車を集中させることが、地域住民に少なからぬ負担を与えることは明らかである。その具体例として、この地域にある第五小学校と南町小学校児童の気管支ぜんそく被患率についてのデータがある。当市の教育委員会の資料によると、第五小、南町小は平成15年度では全市平均よりも低めの値だが、以後、年を追うにつれて明らかに被患率は増大している。また、南町小のデータは、新所沢街道開通によって、0.3%から何と14.1%に被患率が一挙に増大している。

大気汚染

- ・ 大気汚染の実態調査、評価書では、長い時間連続、1季ごと、毎日やるということで

ある、それを1季に1日しかやらないというふうに変更している。1日の測定では正確なデータが得られないし、交通量の最も少ない期間を測定した可能性もあるわけである。それでは大気汚染や気象観測に与える交通量の影響が調査できない。その後、7日間の実施をこの1月に行っているけれども、それだけでは不十分である。

- ・ 98%値評価について調べた。そうすると、環境基準に適合するための条件は、1年間で得られたすべての日平均から算出された日平均の年間98%の値が0.06ppm以下であるというふうに述べられている。ということは、環境基準に適合するための条件は、1年間で得られたすべての日平均値からいうと、365日の気象、交通量を観測し、これをもとにして輸送される交通量を加えて、1年間365日予測を行い、低い順番に365個並べて、98%値に当たる357番目の日平均値が0.06ppm以下であるということを示さなければいけない。だから、7日とか14日でこの値が出るわけがない。これが一番大きな問題だと思う。
- ・ 調査方法について、大気状況の既存資料を使っているデータが、東京都の一般大気測定局と自動車排出ガス測定局のデータを使っている。一般大気測定局は、西東京の法務局近くの場所にあった設置したものであり、自動車排出ガス測定局は、小金井街道に隣接している「一小」の近くに設置してあるもので、今回のイオンの建設場所とはかけ離れており、適していない。つまり東久留米全体及び西東京全体を評価するならば、その標準値として使うのはいいと思うけれども、今回のように、イオンをつくるのに、このデータを使うというのは参考にならないと思う。
- ・ 工事中建設機材による窒素酸化物濃度の増加は最大0.013ppmと示してあり、工事完了後の濃度に至っては0.0047ppm、これは評価書の8の2の20になっており、過小評価されている。これは予測に使っている計算条件に問題がある。NO<sub>2</sub>の汚染源の50%が車から出ているということが、平成9年の環境省調査でも述べられている。現在だと、もっとその割合は多くなっていると思うが、工事完了後の予想が、評価書案p130に示すような関係車両による負荷率が1%以下というのは非現実的である。
- ・ 実施のデータ、自動車排気ガス測定局、東久留米の小金井街道の平成20年8月28日の一日のNO<sub>2</sub>を見ても、平均が0.032に対して±50%、つまり0.017ppmから0.048ppmに変化している。普通の交通でもこれだけ変化しているわけなので、イオンショップによる2倍、3倍の交通量が1%以下だというのはとても信じられない。
- ・ 建物の位置関係だが、イオン予定地の建物の位置は、イオン敷地南側5階建ての建物、4階、5階が屋上で駐車場、その敷地の北側、イオンの北側だが、地上平面も駐車場で、合計1,734台、そういう発表をしている。車道を挟んで五小の体育館、北側に3階建ての校舎、西側に日本興亜損保の3階の建物がある。要するに高い建物に囲まれたところに地上の駐車場、車道、校庭が並列に、少しずれているが、並んでいる。最大1,734台の入れ代わりの駐車、走行、渋滞の車の排気ガスで、二酸化炭素、浮遊粒子状物質など、いままで以上に五小のグラウンドに滞留するのは明らかである。この第五小で6年間学ぶ子どもたちの大気汚染による健康被害が本当に心配である。特に喘息に罹る生徒が増えることがとても心配である。

#### 騒音・振動

- ・ ショッピングセンターで使用するだろう冷却塔やヒートポンプがしばしば低周波騒音の音源となっている事例があるので、低周波騒音の発生する可能性はないのかと指摘したが、事業計画者は、一切無視である。

- ・ 環境基準は60 dBで、現状68 dB。1割ぐらいオーバーしているのかと思われるが、dBという単位が非常にくせ者である。例えば基準より8 dB超えているというのはどのぐらいかという、基準の6.4倍の騒音レベルだということを意味する。
- ・ 騒音について、いずれの地点においても増加分は1 dB程度となっている。1 dB程度の増加なのかという印象を受けられるかと思うけれども、dBはくせ者で、1 dB増加ということは1.25倍、つまり25%もアップすることを言っている。イオンが来ることによって、その土地の騒音レベルが25%アップすることを書いてあるが、そういう表現はしないで、1 dB程度の増加ですよ、たいしたことないですよ、というような言い方をしている。
- ・ 荷さばき用車両の問題である。見解書には、早朝、夜間、深夜に走行する荷さばき車両については、ドライバーに対する教育を実施し、決められた走行ルートを守るとともに、騒音振動等の低減に努めると述べている。見解書のp 248に地図が載っている。この地図を見ると、荷さばき用のルートが書いてある。日生住宅東側を通過して、南沢通りを通過して東京ガスのところを左折、五小通りに入って計画地の東側から入るルート、五小の前の、日生住宅と計画地の間の道路に近いほうがルートになっている。あの狭い道を、荷さばき用のトラックが走るということは、あの道に接して建っている住宅のすぐそばを、早朝、夜間、深夜通ることになる。昨年、日生住宅の自治会でアンケートをとったときに、イオンの問題でなくて別のアンケートだが、やはり車が通ると振動がすごいという住民の意見がある。これが今度は早朝、夜間、深夜、こんな状況になってくるわけである。これで本当に住民に影響を与えないと言えるのか。ドライバーに教育を施してトラックの音が小さくなるのか。振動がなくなって走れるのか。これは全く言っていることの意味が理解できない。

#### 地盤・水循環

- ・ あまりにも観測地点が少なすぎる。たった三つである。他のいろいろな、評価対象項目に対する分析のデータとか手法の解説など多々あるが、あまりに地下水に関しては、お粗末、貧弱、こんなもので本当に判断していいのだろうかというふうに思わざるを得ない。ふさわしい新たなボーリング地点を設けて水位観測をするか、最低でも、すでにボーリングを行っている地点、No.2、No.6、No.7、No.8というような場所に水位計を設置して、都民が納得するような水位観測をすべきだと思う。
- ・ 総本数は375本が310本に減少したが、依然として、基礎杭等の本数は、地下水脈を遮断する危険性十分な本数であることには変わりはない。また、本数だけでなく、その根入れ深さにおいても建物高さの変化によって最大値GL-30mからGL-20mと浅く短くなったが、事業主が掘り所とする最高水位GL-7.79mを完全に突き抜けるだけでなく、地下水を関東ローム層と遮断し保水するのに役立っている粘土層を突き抜け、地下水が豊富に流体する武蔵野礫層に達している。この事が将来どのような事態を発生させるか、慎重に検討すべきである。
- ・ 名水百選に選ばれたこの地域の豊かな地下水資源を守ることが、極めて困難ではないかと心配する。この地域にこれだけの延べ床面積、高さ、重量を負荷する建物の建設は、地下水脈の維持、保全に問題があると言わざるを得ない。

#### 電波障害

- ・ 電波障害について、私が計算プロセスをもう少し公開すべきだということを行った。そうすると、計算のパラメータになるものが今度の見解書には出ているが、見解書のパラメータなるものがどういうものであるのか、そのパラメータの記号が何を意味してい

るのかという注釈もないし、そのタイトル自身が間違っているんじゃないかと私は思う。反射障害と遮蔽障害の表を取り違えて書いているように思う。

- ・ 計画建築物の存在により、これらの障害が生じることが予想されるがとしながら、電波障害の発生が明らかになった場合には、と対応を先送りするのは全く無責任である。予想されるのならば対応するのは当然のことと私は意見した。
- ・ 電波障害は発生時の対応で、苦情についてはお客様相談窓口により対応と述べているが、障害が予想される地デジ放送によって生じる問題は、あたかも個人の苦情であるとするような指摘は許しがたいものがある。見解を撤回し、誠意をもって電波障害の対応を検討すべきだと思う。

## 景観

- ・ 第一種住居専用地域を商業地域に変更すること自体が近隣の景観となじむものではない。高さや壁面の色などの物理的なことだけでなく、生活環境との調和が考えられるべきである。イオンの、景観に対する調査地点を見ると、離れた距離からの眺望のみであって、東側に隣接する日生住宅側、南東側の私たちマンション側、南側の社宅や戸建てからの、すなわち一番近くの周辺の住居からの景観が全く無視されている。景観で最も被害をこうむる住民が受ける圧迫感や違和感をないがしろにしている。変更届183には、直近の視点を除き、スカイラインの連続性に与える影響はほとんどないと書かれているが、直近の視点を除くことが大問題である。一番被害を受けるのが直近の住民なのである。

## 温室効果ガス

- ・ CO<sub>2</sub>の削減は国際的な責務である。社会全体が都市開発のあり方そのものを問い直しているときに、全くそれに逆行する、大量の車呼び込み型の巨大店をなぜ今やるのかということが問われる。深夜11時までの営業、早朝は4時から搬入作業で車両が動くということ。巨大なCO<sub>2</sub>排出量になる。イオンは、施設の温室効果ガス排出量は、同規模の類似的建築物の7割程度に抑えると言っているが、確実に、いままでない分が増えることには違いはない。大量生産、大量消費、大量廃棄そのものを見直すべきである。ましてや24時間営業に近い業務のあり方が、それだけ電力消費につながるとともに、そこに働く従業員や関連会社も、その時間帯を超えて拘束することになる。この悪循環そのものも問われなくてはならないと思う。自治体にもCO<sub>2</sub>削減の義務がある。この点で大きな見直しを求めたいと思う。
- ・ 温室効果ガスの抑制というのは、国と地方自治体と企業の重大な責任である。特に企業の社会的責任は重大である。大型のショッピングセンターをつくれれば当然、自動車交通の増大をもたらす。21世紀の小売商業のあり方も含めて、温室効果ガスの発生を抑制する出店政策に転換することを求めたいと思う。

## その他

- ・ 意見を聴く会への公述には32名が申し込んだが、7名は、市民参加のない密室状態の抽選により公述の機会を奪われた。本来、都民の意見を聴く会は、より多くの都民の意見を聴くことで正しく環境影響評価をしていく場であろうと思う。公述機会を奪われた都民には文書発言を認めるなど、意見表明の機会を与えられるべきである。