

第一部会 審議資料

資料 1 - 2

(事業名) イオン東久留米ショッピングセンター (仮称) 建築事業

部会審議項目 (9) 大騒音・振動影響予測 (■は終了)

(環境影響評価の項目) 騒音・振動 (選定した項目) (年月日) 平成21年7月23日

項 目	環境影響評価書案	環境影響評価書案 関連頁
現 況 調 査	(1) 調査事項及び選定理由 (2) 調査地域 (3) 調査手法 (4) 調査結果	P. 133~150
予 測	(1) 予測事項 (2) 予測の対象時点 (3) 予測地域及び予測地点 (4) 予測手法 (5) 予測結果	P. 151~184
環境保全のための措置		P. 185
評 価		P. 186~195
都民の主な意見	別紙1のとおり	
関係市長の意見	別紙1のとおり	
項目検討の内容	(1) 検討年月日 平成21年6月24日 (2) 担当委員 工藤 信之 委員 (3) 検討結果 意見あり (別紙2のとおり)	

都民の主な意見

- 1 騒音について、現状でも環境基準を超えた地点があるにもかかわらず、計画を続行しようとする事業者のスタンスは許し難い。現状を踏まえれば、これ以上の環境悪化を回避する方策は出店中止しかないと思料する。
- 2 騒音について環境基準を超過している地点があり、記載されている環境保全のための措置に加えて、事業者として実効性のある対策を明示すべきである。現状で環境基準を超えているので、それ以上増加しても仕方ないと考えているのか。そのような場所に出店を希望するのであれば、事業者の責任において現状非悪化しないように対策を行なう必要がある。特に夜間騒音については近隣住民区域にとって影響が大きいことから、環境基準の昼間の時間の区分にあたる22時までとすべきであり、これにより営業時間を設定すべきである。また、関連車両の走行を営業時間の前後2時間とするなら、環境基準の昼間の時間の区分にあたる時間内に収まるように営業時間を設定すべきである。
- 3 現状でも騒音レベルが基準値を上回る地点があるのに、周辺住民説明会では「既に基準値を超えているので、イオンが出店しても影響はない。」と開き直り、環境を良くするための努力が見られない。
- 4 五小通りは現時点でも昼間69dB、夜間63dBで基準値を超えており、他に所沢街道、五小通り、南沢通り、各地点で騒音基準を超えているのが現実である。地域居住者は現在でさえ五小通りの自動車通行によって、振動や騒音に悩まされている。五小通りでは過去に住民からの振動・騒音の苦情により東久留米市が平成16年～18年にかけて予算化し道路改修を実施したが、いまだに騒音と振動は増えこそすれ減少してはいない。また、児童の学びの場である第五小が前述したとおり通りに面しており騒音と振動によって、学習やスポーツに与える影響は数値で計り知れないものがあり、小学校の目の前に建設することは言語道断である。
- 5 夜間騒音について、環境基準を超過している地点がある。夜間騒音は近隣住民にとって影響が大きいことから、ショッピングセンターの営業時間は騒音基準の昼間にあたる22時までとされたい。
- 6 計画予定地の道路交通騒音については、現況調査の結果として、昼間で9dB、夜間で8～10dB環境基準値を超えている。音の単位であるdBは対数計算なので、上記の数値は環境基準の6.4倍～10倍のレベルであることを示しており、極めて深刻な状況にある。これだけ大幅に超過している騒音レベルを基準値内に収めることは、並大抵の努力では実現できない。ましてや、自動車による来場を前提としたイオンを建築することは、その可能性を当初から放棄するものである。さらに環境影響評価書案では、休日におけるイオン関連車両に伴う騒音レベルの増加分を1dB程度と予測している。文章中ではわずか1dBしか増えないようなニュアンスで書かれているが、dBの増加＝基準値の1.25倍になる。言い換えれば、イオンが出店することにより当該地の騒音レベルは、出店しない場合に比べて25%増えることになる。dBという単位は増加分が直観的にわかりづらい単位であり、あたかも「たいしたことない」という印象を持ってしまいが、計算式の確認することにより、いかに現況の騒音レベルが深刻な状況にあるか、イオンの出店による騒音レベルの影響がいかに大きなものかが理解できる。
- 7 道路の自動車交通による騒音は現在すでに環境基準を超えている。そのうえさらに、8000台(平日)～14000台(休日)の自動車交通が発生するとすれば、道路に面した住宅ではいっそう振動・騒音に悩まされることになる。
- 8 評価書案によると、五小通りでの騒音レベルは平日、休日でも昼間、夜間とも環境基準値をオーバーしている状態で、普通の会話が妨害を受けるレベルである。また、建設機械の稼働時の最大騒音は、66dB、五小通りの北側の住宅地でも60dB以上となっている。関連車両の走行に伴う休日の道路交通騒音は、五小通り北側の昼間で、68dBで、環境基準をオーバーし、要請基準値に迫る騒音である。これらの騒音被害に対して、イオンは歩道や駐車場棟の敷地境界に沿って盛土及び植栽を行い、駐車場からの騒音の低減を図ると述べてい

るが、騒音は上方へ強く伝播するので、この程度の対策では基準達成はおぼつかない。特に小学校への影響が心配される。

- 9 予測地点7の南小学校付近では、新所沢街道と東3.4.18号線の影響を同時に受けると考えられる。また、予測地点5の老人ホーム付近では、所沢街道と東3.4.18号線(市道110号)の影響を同時に受けると考えられる。このため、両方の道路の影響を加算しないと正確な予測評価とはいえない。さらに、信号交差点に近接する予測地点1、2、5、7は、車両の発進加速の影響を加味する必要がある。
- 10 道路の自動車交通による騒音・振動レベルは、現状においても既に環境基準を超えているか、辛うじて基準値に収まっているものばかりと言ってよい。その上さらに約8,000台(平日)~14,000台(休日)もの自動車交通が増えれば、道路に面した住宅ではより一層の騒音と振動に悩まされることになる。
- 11 近隣に住宅では、自動車による一層の振動、騒音に悩まされる。計画の抜本的な見直しを行なうべきである。また、掘削に伴う近隣住宅への振動が与える影響及び被害防止対策について、説明を求める。
- 12 低振動工法を採用するとしているが、工事により地域住居の壁面等住宅設備にひび、損傷、傾斜、汚染等の被害が発生した場合はどのような対応を取るのか。
- 13 騒音が発生する工事は、月~金曜日とし、土日は行わないようにするよう。
- 14 振動の項目の中に「低周波振動に対する調査、対応」が記入されていない。営業が開始されれば、近隣住民においては深刻な影響を及ぼす低周波を予測しないのは不自然である。調査を行うこと。
- 15 ショッピングセンターの場合、他の事例では低周波騒音について予測評価されている場合が多くある。それは、屋上に置かれた冷却塔やヒートポンプエアコンのファンの回転音が低周波騒音の発生源となる事例があったからである。今回の予測評価では、この問題をまったく無視しているのはどのような理由によるものか。低周波騒音の発生源となるような機器は使用しないということか。東久留米店の周辺は、ごく近距離に一般住宅が存在しているので、この問題は極めて重要だと考える。
- 16 荷さばき作業は、小売店舗において屋外で行われる最も顕著な活動である。同時に最も騒音苦情の多い発生源でもある。その騒音対策として、どのような作業措置及び配置、構造、材質等を予定しているのか。
- 17 騒音発生源となる施設及び機器は、長時間稼働するにつれ、予測を大きく超えた騒音を生じさせる場合がある。また、荷さばき作業も、実際の作業が当初予測と大幅な乖離が生じる場合がある。そのような場合に備え、定期的な測定や事後対策は実施する予定なのか。
- 18 近隣は住宅地であり、静穏な生活環境の保持を強く求める。設置される公園、広場を利用する来客者の騒音(特に夜間、早朝、休日)についてどのように対策を考えているのか。
- 19 営業宣伝活動に伴う騒音対策として、実施時間帯の特定や拡声器の位置等、どのように行う予定であるか。
- 20 駐車場の騒音対策として、誘導員・監視員による場内走行の円滑化、見回りの実施等運営面での対策は行う予定か。
- 21 西東京市憩いの森公園で、噴水に遊ぶ子供の声健康を害するという住民の訴えに対し、市はその騒音が基準値を超えていると認めて噴水を止める措置を行なった。その騒音は基準値60を僅かに超えるレベルであった記憶しているが、イオン出店予定地周辺ではすでに現在でも住民の健康被害を認めた子供の騒音以上の数値を示している。出店によってさらにこの数値が高くなるのが分かっているながら許容してしまうとすれば、基準値の設定になんの意味があるのか。子供の遊ぶ声は許さないが、商業施設の営業に伴う騒音増大ならば許容するとするならば、社会理念上納得できる理由を示して欲しい。

関係市長の意見

【東久留米市長】

- 1 建設機械の稼働、工事用車両の道路交通に伴う騒音・振動については、環境基準を下回るとの評価であるが、さらに周辺への環境を考慮し、工事実施すること。
- 2 駐車場利用車両の走行に伴う騒音については、環境基準を下回るとの評価であるが、走行速度、空ぶかし等の騒音、振動の原因となる要因も含め、十分な対応を図ること。
- 3 開店後の営業時間は9時から23時の計画であり、来店車両が駐車場を利用することが可能な時間は8時30分から23時30分、また荷さばき車両の走行時間帯は4時から22時を計画しているとのことである。とりわけ早朝、夜間、深夜における走行は、騒音、振動等の低減を図るための対策を講ずること。
- 4 関係車両の走行に伴う道路交通騒音については、予測地点によっては環境基準値を超過している。将来基礎交通予測値がすでに環境基準値を超過しているといった状況にあるにせよ、可能な対策を講ずるよう努力すること。
- 5 騒音、振動対策の他、大気汚染、交通安全の面から、周辺住宅地域の生活道路への車両進入対策を講ずること。

【西東京市長】

- 1 来店・退店時など、近隣で渋滞に巻き込まれた場合に、生活道路を裏道として通行することが予想される。このため、周辺道路の交通渋滞、これに伴う生活道路への自動車の侵入等による大気汚染・騒音・振動対策などについて具体的な方策を評価書で明らかにすること。
- 2 関連車両の走行路として通称「南沢通り」が想定されているが、この通りは当市立中原小学校の通学路が2箇所で交差する道路である。店舗南側の道路（西東京市道1465号線）と「南沢通り」の交差点については、通学路の危険箇所とされている場所である。従って、周辺道路に於ける通学児童等の安全対策を考慮すること。
- 3 商業施設であるため近隣から多くの歩行者や自転車、自動二輪が来店することが予想される。これらの歩行者、自転車、自動二輪が自動車交通に与える影響を評価書で明らかにすること。
- 4 工事の実施にあたっては、住宅近傍における建設機械の稼働や工事用車両の走行に伴う環境への影響を低減するため、低公害型の建設機械及び環境負荷の少ない工法の採用に努めるとともに、建設機械の配置、作業時間に十分配慮し、工事用車両の走行台数の平準化に努めること。また、粉塵等の一層の低減を図るため、タイヤ洗浄施設、散水、シート養生等、強風時の作業自粛、工事用車両が走行する道路の清掃などの措置を行なうこと。

項目：騒音・振動

意見	意見の取扱いについての事務局案
<p>1 工事の施行中における騒音・振動については、計画地南側には隣接して住宅があることから、建設機械の配置を詳細に検討するなど、環境保全の措置を講じること。</p>	<p>指摘の趣旨を答申案にいれる。</p>
<p>2 関連車両の走行に伴う騒音については、計画地北側に保全対象となる小学校があることから、地元市とも協議を行い、事業者として協力可能な環境保全のための措置を検討し、その内容を記述すること。</p>	<p>指摘の趣旨を答申案にいれる。</p>
<p>3 工事の完了後における室外機等の稼働に伴う低周波音については、周辺の環境に著しい影響を及ぼすような施設は設置しないことから、予測事項としないとしているが、本施設と類似の店舗における低周波音の発生状況等を把握するなどして、その根拠を明らかにすること。また、低周波音による影響が生じた場合には、適切に対応すること。</p>	<p>指摘の趣旨を答申案にいれる。</p>