

環境影響評価書

イオン東久留米ショッピングセンター（仮称）建築事業

平成23年2月

 イオンリテール株式会社

目 次

1	事業者の名称、代表者の氏名及び主たる事務所の所在地	1
2	対象事業の名称及び種類	1
3	対象事業の内容の概略	1
4	環境に及ぼす影響の評価の結論	2
5	環境影響評価手続の経過	7
6	対象事業の目的及び内容	9
6.1	事業の目的	9
6.2	事業の内容	9
6.3	施工計画及び供用の計画	21
6.4	環境保全に関する計画等への配慮の内容	50
6.5	事業計画の策定に至った経過	59
7	環境影響評価の項目	63
7.1	選定した項目及びその理由	65
7.2	選定しなかった項目及びその理由	67
8	環境に及ぼす影響の内容及び程度並びにその評価	71
8.1	大気汚染	71
8.2	騒音・振動	151
8.3	地盤	217
8.4	水循環	235
8.5	日影	243
8.6	電波障害	253
8.7	景観	271
8.8	廃棄物	289
8.9	温室効果ガス	307
9	当該対象事業の実施が環境に影響を及ぼすおそれのある地域を管轄する市の名称及びその地域の町名	323
10	評価書案の修正の経過及びその内容	325
11	事業段階関係地域	335
12	評価書案審査意見書に記載された知事の意見	337
13	評価書案について提出された都民からの意見書及び 事業段階関係市長の意見の概要並びにこれらについての事業者の見解	341
13.1	都民からの意見書の概要と事業者の見解	342
13.2	事業段階関係市長の意見と事業者の見解	496
14	都民の意見を聴く会の意見の概要	501
15	調査計画書の修正の経過及びその内容	505
15.1	修正の経過	506
15.2	調査計画書審査意見書に記載された知事の意見	508
15.3	調査計画書に対する意見書及び周知地域市長の意見の概要	509
16	その他	515
16.1	対象事業に必要な許認可等及び根拠法令	515
16.2	調査等を実施した者及び業務受託者の名称、代表者の氏名及び主たる事務所の所在地	515
16.3	環境影響評価書を作成するに当たって参考とした資料の目録	516

6 対象事業の目的及び内容

6.1 事業の目的

本事業は、多様な商品・サービスを提供する商業施設を建設し、営業することにより地域社会に貢献することを目的としている。

近年、生活者が商業施設に望むものは、一般的な商品購入の場から多様な品揃えや利便性をはじめ安全・安心そして心地よい環境等様々に変化している。既存の商業施設ではこうした生活者ニーズの変化に、十分に答えられなくなってきているのが現状である。

弊社は、生活者の視点に立ち、生活者の「今」のニーズに対応する商業施設の計画や商品・サービスの提供に努めており、本事業においても、魅力ある街づくりにつながる商業施設を計画することで、地域社会の発展と活性化に寄与できるものと考えている。

6.2 事業の内容

6.2.1 位置及び概況

計画地は東久留米市南沢五丁目に位置し、西武池袋線東久留米駅の南西及びひばりヶ丘駅の西南西約2kmに位置している。

計画地周辺の主な道路は、計画地に面する市道209号（五小通り）（以下「五小通り」という。）や、計画地の西方に位置する主要地方道東京所沢線（所沢街道）（以下「所沢街道」という。）、計画地の東方を南北に走る市道2161号（南沢通り）（以下「南沢通り」という。）等となっている。また、計画地の南では都市計画道路東3・4・11号（以下「東3・4・11号（新所沢街道）」という。）が整備中であり、さらに、これと交差する形で南北に延びる都市計画道路東3・4・18号の整備が進められている。東3・4・18号のうち、所沢街道から五小通りまでの区間は市道110号（以下「東3・4・18号（市道110号）」という。）として開通する予定であり、計画地はこの道路によって東西に分断された形となっている。

計画地の位置は図6.2.1-1（広域）及び図6.2.1-2（詳細）、計画地周辺の状況は写真6.2.1-1（空中写真）に示すとおりである。



図6.2.1-1 計画地位置図（広域）

6.2.2 事業計画の内容

(1) 建築計画

本計画は、商業施設の設置及びそれに伴う駐車場需要に対応するために、約 1,685 台の自動車駐車場の設置を行うものである。建築計画の概略は表 6.2.2-1、各階平面図は図 6.2.2-1 (1) ~ (5)、建物断面図は図 6.2.2-2 (1) ~ (2)、完成予想イメージは図 6.2.2-3 に示すとおりである。計画建築物は、商業施設棟（地上 4 階建て）と駐車場棟（地上 5 階建て）があり、商業施設棟は 1 階から 3 階を店舗、4 階、屋上を駐車場とする計画である。

なお、大規模小売店舗立地法（平成 10 年 6 月 3 日法律第 91 号、以下「大店立地法」という。）等、各種法令・基準等の対象となる面積及び温室効果ガス排出量の予測に用いた面積と、下記の表 6.2.2-1 との対照表は、表 6.2.2-2 に示すとおりである。

表 6.2.2-1 建築計画の概略

項目	内容等
都市計画等	南沢五丁目地区地区計画
用途地域	近隣商業地域 ^{※1}
敷地面積	約 52,650m ² ^{※2} (開発前: 約 55,700m ²)
建築物の高さ (塔屋を含む最高高さ)	商業施設棟: 23.2m (28.3m) 駐車場棟: 19.2m (24.3m)
建築物の概要	商業施設棟: 地上 4 階建て 店舗: 1 階~3 階 駐車場: 4 階、屋上 駐車場棟: 地上 5 階建て 駐車場: 1 階~5 階、屋上
建築物の構造	鉄骨造
延床面積	約 81,800 m ²
商業施設棟の床面積	約 62,300 m ²
店舗面積	約 36,200 m ²
物販面積 (核店舗・一般専門店)	約 28,300 m ²
共用通路	約 7,900 m ²
飲食店・娯楽施設等	約 4,700 m ²
その他施設 ^{※3}	約 12,500 m ²
駐車場	約 8,900 m ²
駐車場棟の床面積	約 19,500 m ²
駐車場	約 1,685 台
商業施設棟 (平面駐車場 ^{※4} 含む)	約 845 台
駐車場棟	約 840 台

※1: 用途地域は、平成23年1月時点では第一種中高層住居専用地域であるが、本施設の供用開始後の適切な時期に用途地域の変更が行われる計画である。

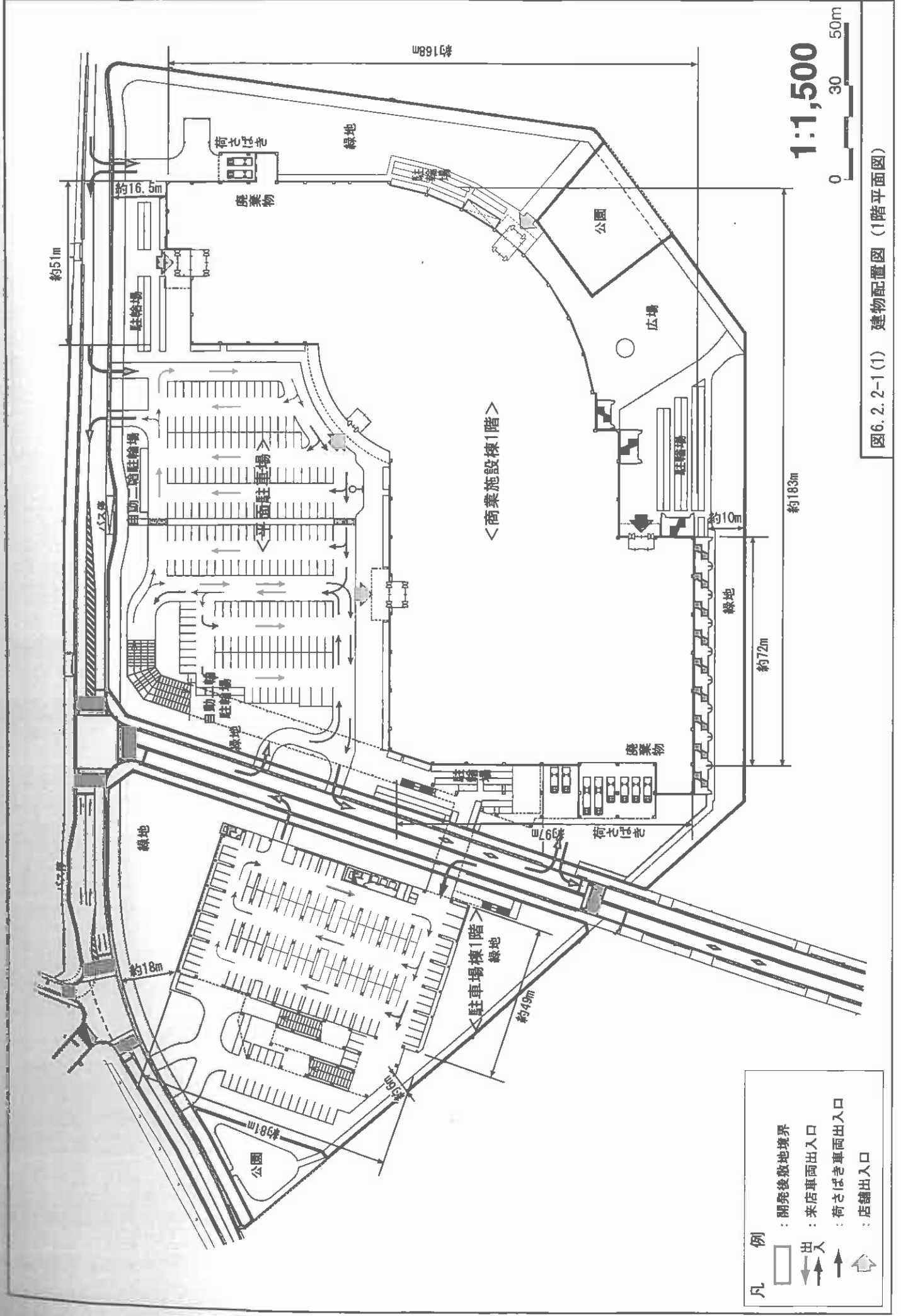
※2: 開発後の敷地面積は、開発後に東久留米市へ譲渡される開発公園、五小通り拡幅部分及びバス停留所部分を除いた面積を示す。

※3: その他施設は、後方施設（事務所、倉庫等）及び客用施設（エレベーター、トイレ等）を示す。

※4: 平面駐車場は、商業施設棟前面に位置する屋外駐車場を示す。また、災害時には、地域の防災活動に資する施設として活用する。

表 6.2.2-2 予測等に用いた面積との対照表

項目等	表 6.2.2-1 中の 該当箇所	面積
大店立地法に基づく日來車台数・必要駐車台数の算定に用いた店舗面積	物販面積	約 28,300 m ²
必要緑化面積の算定に用いた敷地面積	敷地面積 (開発後)	約 52,650 m ²
温室効果ガス排出量の予測に用いた用途別延床面積 (駐車場以外)	事務所	約 12,500 m ²
	百貨店	約 36,200 m ²
	飲食店	約 4,700 m ²



1:1,500



図6.2.2-1(1) 建物配置図 (1階平面図)

- 凡例
- : 開発後敷地境界
 - ↔ : 来店車両出入口
 - ⇄ : 出
 - ⇄ : 入
 - ↑ : 荷さばき車両出入口
 - ↑ : 店舗出入口

6.3 施工計画及び供用の計画

6.3.1 施工計画

(1) 工事工程

重機等を用いることにより騒音が発生する可能性のある工事等は、月曜日から土曜日に行うものとし、作業時間は8時～19時を基本とする計画である。

工事工程は表 6.3.1-1 に示すとおりであり、工期は約 10 ヶ月を予定している。

表 6.3.1-1 工事工程表

月数 工事内容	1ヶ月目	2ヶ月目	3ヶ月目	4ヶ月目	5ヶ月目	6ヶ月目	7ヶ月目	8ヶ月目	9ヶ月目	10ヶ月目
①仮設工事	→									
②基礎工事	→									
③地下躯体工事			→							
④地上躯体工事					→					
⑤仕上工事					→					
⑥設備工事	→									
⑦外構工事							→			

(2) 施工方法

① 仮設工事

仮囲い資材をトラックにて搬入し、計画敷地外周に鋼板製の仮囲い（高さ 3m）を設置する。山留め工事については、H鋼親杭横矢板工法（自立）を採用し、上方オープンカットにより横矢板に作用する土圧を軽減させる。

② 基礎工事

バックホウを用いて掘削を行う。掘削深さは、最深部である地下機械室の範囲（約 400m²）で概ね 6.5m を予定している。建築物の基礎となる PHC 杭（高強度の遠心カプレストレストコンクリート杭）を三点式杭打機等を用い最大約 G.L.-20m まで埋め込む。杭本数は約 310 本を予定している。基礎地中梁の鉄筋・型枠部材を搬入し、鉄筋・型枠部材を組み立てる。トラックミキサ車によりコンクリートを搬入し、コンクリートポンプ車を用いて打設を行う。

③ 地下躯体工事

地下機械室等の地下部分の鉄筋工事、型枠工事及びコンクリート工事を行う。

④ 地上躯体工事

加工鉄骨部材を搬入し、ラフタークレーンを用いて建築物の鉄骨を組み立てる。床等のコンクリート部分においては、コンクリートポンプ車を用いて打設を行う。

⑤ 仕上工事

成型板等を搬入し、ラフタークレーンを用いて外壁板の取り付けを行い、塗装等を行う。また、金属製建具工事を行い、内装工事の仕上げを行う。

⑥ 設備工事

ラフタークレーンを用いて各種資材、設備機器等の搬入を行い、空調衛生設備、電気設備、給排水設備、昇降機等の取り付け工事等を行う。

⑦ 外構工事

バックホウ等を用いて、緑化工事、排水工事、舗装工事等を行う。

(3) 工事用車両及び建設機械

① 工事用車両

工事用車両は「自動車から排出される窒素酸化物及び浮遊粒子状物質の特定地域における総量の削減等に関する特別措置法」(平成4年6月3日法律第70号)及び環境確保条例による規制に適合した車両を使用する。また、運転者には規制速度の遵守、アイドリングストップ等を徹底し、工事用車両の走行による周辺への影響の低減に配慮する。

ア) 工事用車両の走行台数

工事用車両の走行が最大となるのは、工事着工から7ヶ月目の地上躯体工事、仕上工事、設備工事及び外構工事の時期である。この時期における1日当たりの工事用車両の発生集中交通量は、大型車224台、小型車310台、合計534台(全て往復)と想定している。(資料編P.1~3参照)

イ) 工事用車両の走行経路

工事用車両の走行経路は、図6.3.1-1に示すとおり、道路幅員が大きい東3・4・11号(新所沢街道)及び東3・4・18号を予定している。なお、東3・4・18号のうち、市道110号として整備される区間については、所沢街道から計画地南側敷地境界周辺までの区間は現在事業中、計画地南側敷地境界周辺から五小通りまでの区間は本事業の工事と時期を合わせて整備される予定であり、これらの区間は開店時まで道路として供用しないものの、工事用道路としての利用が可能である。

また、工事用車両の出入口は、東3・4・18号(市道110号)が工事中は道路として供用していないことから、スムーズな右左折が可能であり、また道路内での待機車両の発生がないよう速やかに敷地内に誘導できること等の理由から、東3・4・18号(市道110号)沿いに2か所(東西の敷地に各1か所)設置する計画である。車両出入口には、交通誘導員を配置するとともに、仮囲いと同等の高さの開閉扉を設ける予定である。

ウ) 工事用車両の走行時間帯

工事用車両の走行時間帯は、環境確保条例に基づく指定建設作業騒音・振動の勧告基準に定める作業時間(8時~19時)と工事現場への出勤時間等を考慮し、6時~21時とする。ただし、主な通勤通学時間帯である7時~8時の走行はできる限り少なくするものとし、時間調整が必要な場合においても計画地内で待機するよう指導する。また、児童・生徒の帰宅時間帯(16時~18時)については車両の走行が集中しないよう調整する。

② 建設機械

工事に使用する主な建設機械は表 6.3.1-2 に示すとおりである。

建設機械の稼働が最大となるのは工事着工から 2 ヶ月目であり、仮設工事、基礎工事及び設備工事の時期に相当する。この時期の建設機械の稼働台数は表 6.3.1-3 に示すとおりであり、1 日当たり 16 台を想定している。(資料編 P.5 参照)

なお、工事においては一次排出ガス対策型建設機械及び低騒音・低振動型建設機械を使用する計画である。

表 6.3.1-2 工事に使用する主な建設機械

工事内容	主要な建設機械
①仮設工事	ラフタークレーン、三点式杭打機、アースオーガー
②基礎工事	三点式杭打機、アースオーガー、バックホウ、コンクリートポンプ車
③地下躯体工事	コンクリートポンプ車
④地上躯体工事	コンクリートポンプ車、ラフタークレーン
⑤仕上工事、 ⑥設備工事	ラフタークレーン
⑦外構工事	バックホウ、タイヤローラ、アスファルトフィニッシャ、ラフタークレーン

表 6.3.1-3 工事着工 2 ヶ月目における主な建設機械の種類及び稼働台数

建設機械	定格出力 [kW]	稼働台数 [台/日]
ラフタークレーン (50t)	249	1
ラフタークレーン (25t)	162	1
三点式杭打機	147	3
アースオーガー	245	3
バックホウ (1.2m ³)	165	1
バックホウ (0.7m ³)	116	2
バックホウ (0.45m ³)	60	5
合計	-	16

(4) 建設発生土等

掘削工事に伴う建設発生土の発生量は約 33,700m³ と想定しており、うち約 10,000m³ を場内埋め戻し等へ利用し、場外への排出量をできる限り抑制する計画である。搬出に当たっては、関係法規・条例を厳守するとともに、建設廃棄物が混合しないように分別を行う。場外へ搬出するものについては、残土処分場等に搬入し有効活用する。受入先が定める建設発生土の受入基準に適合しない残土については、法令に基づき産業廃棄物として適正に処分する。

(5) 濁水等の処理

工事の施行中に発生する濁水及び工所用車両の洗車排水等については、沈殿槽等により「下水道法」(昭和 33 年 4 月 24 日法律第 79 号) 及び「東久留米市下水道条例」(昭和 43 年 12 月 1 日条例第 24 号) に定める下水排除基準以下に処理した後に、公共下水道に放流する(資料編 P.7 参照)。処理において生じた汚泥等については、その性状から産業廃棄物となる場合は、産業廃棄物の収集・運搬・処分業許可を受けた業者に処分を委託し、マニフェストシステムに基づいて適正に処理する。

6.3.2 供用計画

(1) 供用の時期

本事業における建築物の供用時期は平成 25 年 3 月を予定している。

(2) 営業時間等

本事業における施設の営業時間は 9 時～23 時としている。また、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～23 時 30 分を予定している。営業時間及び駐車場利用時間については、今後、大店立地法に基づく手続き等の進捗により決定する。

(3) 交通手段等

交通手段としては、主に周辺住宅地からの徒歩、自転車、路線バス等の公共交通及び自動車を想定している。また、シャトルバスの運行についても検討している。

本事業においては、開発区域をセットバックし計画地北側の五小通り沿いの歩道を拡幅するとともに、路線バスの停留所を設ける計画としている。計画地内には駐車場、駐輪場を整備する。

(4) 関連車両台数

本施設の供用に伴う来店車両及び荷さばき車両（以下「関連車両」という。）の発生集中交通量は、表 6.3.2-1 に示すとおりである。

来店車両台数については、「大規模小売店舗を設置する者が配慮すべき事項に関する指針」（平成 19 年 2 月 1 日 経済産業省告示第 16 号、以下「大店立地法指針」という。）を参考に休日の台数を算出し、平日の台数は、本計画店舗と交通条件の近い既存店舗における平日と休日のレジ客数の割合（1：1.8）を参考に設定した（資料編 P.8 参照）。

表 6.3.2-1 関連車両の発生集中交通量

関連車両	休日	平日
来店車両台数	12,898 台/日 (6,449 台/日×往復)	7,166 台/日 (3,583 台/日×往復)
荷さばき車両台数	204 台/日 (102 台/日×往復)	236 台/日 (118 台/日×往復)
合計	13,102 台/日	7,402 台/日

【大規模小売店舗の日来車台数】

$$\begin{aligned}
 \text{休日の日来車台数} &= \left(\text{「A：店舗面積当たり日来客数原単位」 (人/千m}^2\text{)} \right) \\
 &\quad \times \left(\text{「当該店舗面積 (千m}^2\text{)} \right) \times \left(\text{「C：自動車分担率 (%)」} \right) \\
 &\quad \div \left(\text{「D：平均乗車人員 (人/台)」} \right) \\
 &= 950 \times 28.29 \times 0.6 \div 2.5 \\
 &= 6,449
 \end{aligned}$$

注) A：人口 40 万人未満、商業地区、店舗面積 5,000m²以上の場合
 C：人口 10 万人以上 40 万人未満、商業地区、駅からの距離 300m 以上の場合
 D：店舗面積 20,000m²以上の場合

計画地周辺における関連車両の走行時間帯については、来店車両は開店及び閉店時刻の前後 1 時間を含む 8 時台～23 時台、荷さばき車両は 4 時台～21 時台を予定している。

時間帯別の来店車両台数は、立地法指針に示すピーク率（14.4%）と、既存店舗における来店台数の時間帯別割合を参考に、図 6.3.2-1（1）～（2）に示すとおり設定した。

滞留時間は、指針に示す平均駐車時間係数（店舗面積 20,000 m²以上：1.75）を参考に 2.0 時間とし、来店の 2 時間後に退店することを原則とした。ただし、計画店舗は 23 時閉店を予定していることから、20 時台以降の退店車両については、来店割合をもとに時間帯別の退店台数を調整し、23 時台には全ての車両が退店するよう設定した。

荷さばき車両については、規模、立地条件等が近い既存店舗の事例等を参考に、表 6.3.2-2 に示すとおり台数を設定した。

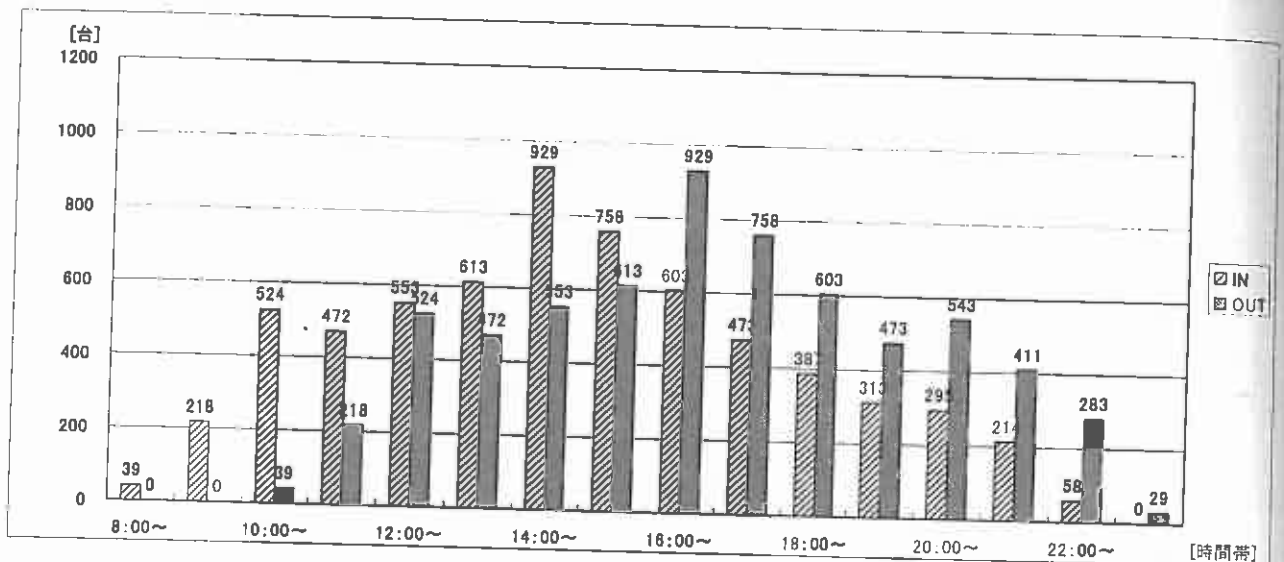


図 6.3.2-1（1） 来店・退店車両の時間帯別台数（休日）

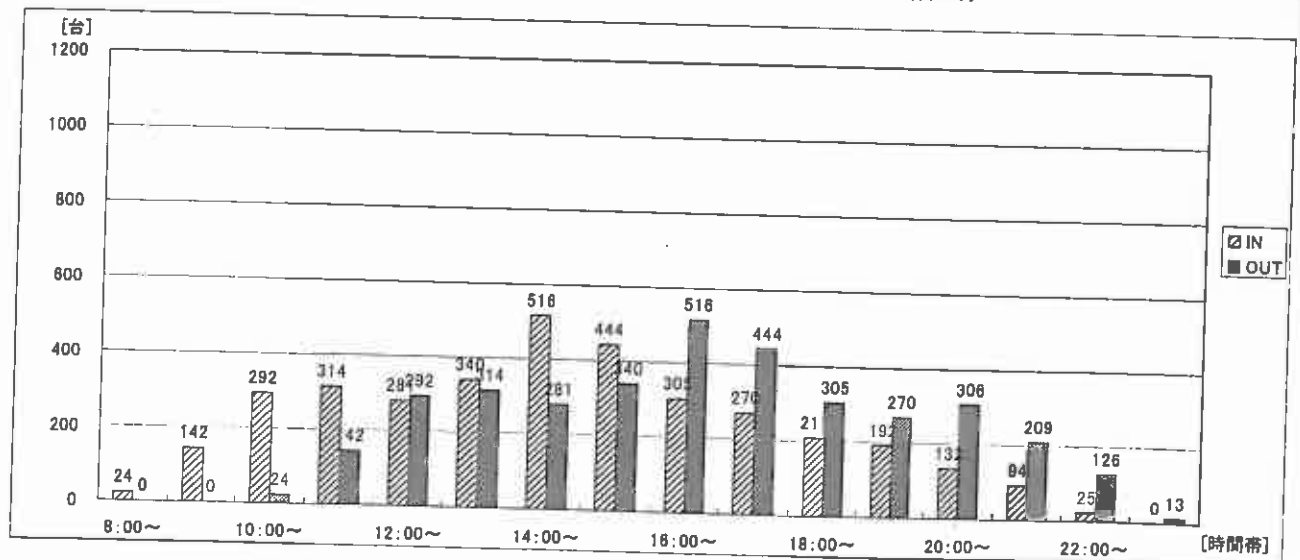


図 6.3.2-1（2） 来店・退店車両の時間帯別台数（平日）

表 6.3.2-2 荷さばき車両の時間帯別台数

	4:00~	5:00~	6:00~	7:00~	8:00~	9:00~	10:00~	11:00~	12:00~	13:00~	14:00~	15:00~	16:00~	17:00~	18:00~	19:00~	20:00~	21:00~	22:00~	合計
休日	18	10	7	6	9	8	6	7	5	3	3	7	7	4	1	1	1	1	0	102
平日	14	6	5	5	8	9	10	11	9	6	3	7	9	5	3	3	3	2	0	118

(5) 駐車場計画

駐車場については、商業施設への来店者の駐車場需要に対応するため、1,685 台の駐車場を計画している。内訳は、表 6.3.2-3 に示すとおり、東側敷地に 845 台（平面駐車場、4F 駐車場、屋上駐車場）、西側敷地に 840 台（5F 建て立体駐車場）を予定している。これらの駐車場は、商業施設棟 4 階と駐車場棟屋上を結ぶブリッジ及び商業施設棟 4 階と平面駐車場を結ぶスロープにより相互に連結させる予定である。ブリッジは、利便性を高めるため歩行者の通行も可能とし、車道と分離した歩行者通路を設けることとしている。また、駐車場内の安全性を高めるため、平面駐車場及び商業施設棟 4 階の主要な動線については、車路の幅員を大きく確保し、車両のスムーズな走行を促す計画としている。

駐車場の排気方法は、全て自然換気とする。

なお、東久留米市との協議により、平面駐車場を中心に、本施設を災害時における地域の防災活動に資する施設として位置づける予定としている。

表 6.3.2-3 駐車場計画

区 分		駐車場台数
商業施設棟	平面駐車場	195 台
	4 階	386 台
	屋上	264 台
	計	845 台
駐車場棟	1 階	158 台
	2 階	136 台
	3 階	136 台
	4 階	136 台
	5 階	136 台
	屋上	138 台
	計	840 台
合 計		1,685 台

本計画の駐車台数（1,685 台）は、以下のとおり、大店立地法指針に基づく必要駐車台数（1,626 台）を満足している。

【大規模小売店舗の必要駐車台数】

$$\begin{aligned}
 \text{必要駐車台数} &= \text{「小売店舗へのピーク 1 時間当たりの自動車来台数」} \times \text{「平均駐車時間係数」} \\
 &= \text{「一日の来客（日来客）数（人）」} \left(\text{「A：店舗面積当たり日来客数原単位（人/千 m}^2\text{）」} \times \text{「当該店舗面積（千 m}^2\text{）」} \right) \times \text{「B：ピーク率」} \times \text{「C：自動車分担率」} \div \text{「D：平均乗車人員（人/台）」} \times \text{「E：平均駐車時間係数」} \\
 &= 950 \times 28.29 \times 0.144 \times 0.6 \div 2.5 \times 1.75 \\
 &\approx 1,626
 \end{aligned}$$

注) A：人口 40 万人未満、商業地区、店舗面積 5,000m² 以上の場合

B：14.4%（一律）

C：人口 10 万人以上 40 万人未満、商業地区、駅からの距離 300m 以上の場合

D、E：店舗面積 20,000m² 以上の場合

(6) 交通計画

本事業においては、開店後（平成 25 年度末）及び周辺都市計画道路の整備がさらに進捗した平成 32 年度末を対象に将来交通量の予測を行い、交通計画を検討している。

将来交通量の予測・評価の基本的な考え方は、以下のとおりである。①～⑧の詳細については、次ページ以降に記載する。

- ① 将来交通量は、予測年次における関連車両と、その他の一般交通量（以下「基礎交通量」という。）を対象として、配分シミュレーションにより予測を行う。
- ② 基礎交通量の予測に当たっては、自動車保有台数、自動車走行台キロの伸び率等の将来交通量推計関連の指標を用いて、予測年次における将来自動車起終点表（自動車OD表*）を作成する。
- ③ 日来店車両台数は、大店立地法指針及び既存店舗の平日・休日割合を参考に設定する。方面分布については、町丁界等により 13 地域に分割した商圏内の各地域に対し、世帯数の比率で来店車両台数を案分し、本施設と商圏内 13 地域間の自動車OD表を作成する。
- ④ 路線バスは現況の運行状況及びルートをもとに、荷さばき車両は事業計画をもとに、各走行ルートに交通量を上乘せする。
- ⑤ 現況道路ネットワークは、自動車OD表と同様の範囲を対象として、都市計画道路網を中心に構成される広域道路ネットワークに、計画地周辺における都市計画道路以外の一般道路（都道、市道等）を加えて作成する。
- ⑥ 将来道路ネットワーク（平成 25 年度末及び平成 32 年度末）は、現況道路ネットワークに各時点における道路整備状況を反映して設定する。
- ⑦ 将来交通量の予測手法として「利用者均衡配分法」を採用し、上記の条件に基づいて予測を実施する。
- ⑧ 予測結果より、周辺道路の交通検討（交差点需要率及び主要断面混雑度）を実施し、交通影響を検証する。

*OD表：ゾーン間の自動車による1日当たりの移動量を表形式で表現したもので、Oは出発地（Origin）、Dは目的地（Destination）を表す。

① 将来交通量の考え方

将来交通量は、本事業の実施に伴い新たに発生する関連車両交通量と、将来の基礎交通量（関連車両以外の一般車両）の和とし、計画地周辺における交通量等の現況（資料編 P.9～33 参照）を踏まえて予測を行った。将来交通量の予測に当たっては、自動車起終点調査（自動車 OD 調査）のデータに基づく「三段階推計法」を用いることとした（三段階推計法についての詳細は資料編 P.34 参照）。なお、将来交通量の主な予測方法としては、現況の交通量に、既存資料等に基づき設定した方面別開発交通量を上乘せして評価する「現況上乘せ型手法」もあるが、計画地周辺では、都市計画道路東 3・4・18 号、東 3・4・11 号等の整備が進められており、将来の交通流動は現況から大幅に変化することが想定されるため、本予測では「現況上乘せ型手法」による予測評価は適切ではないと判断した。

② 基礎交通量の設定

予測年次の基礎交通量については、「平成 17 年度道路交通センサス（全国道路・街路交通情勢調査）」（平成 19 年 8 月 社団法人 交通工学研究会）等に基づく現況交通量、車種別構成比、自動車保有台数等の社会経済指標等を説明変数とした予測モデルにより、総発生集中交通量（対象地域において将来発生・集中する総交通量）を求めた。次に、夜間人口・従業人口等の人口指標を説明変数とした回帰式を構築し、ゾーン別の発生集中交通量の予測を行った。その後、重力モデル法を用い分布交通量を求め、将来自動車 OD 表を作成した（資料編 P.34～41 参照）。将来自動車 OD 表は、首都圏レベルの広い範囲で作成し、計画地周辺については、より細かいゾーンを設定して予測の精度を高めた。なお、将来自動車 OD 表は、平成 17 年度道路交通センサスの将来自動車 OD 表と比較し、精度の検証を行ったものを使用した。

【道路交通センサスとは】

メモ

道路交通センサスは、全国の道路と道路利用の実態を捉え、将来の道路整備の方向を明らかにするため、全国の道路状況、交通量、旅行速度、自動車運行の出発地・目的地、運行目的等を調査するもので、道路に関する国勢調査ともいべきものです。

- 道路の計画立案のためには、道路及び道路利用の現況調査をはじめとし、各種の調査を実施する必要があります。このため、国土交通省では道路交通センサス（全国道路・街路交通情勢調査）などの各種調査を概ね5年毎に実施しています。
- 道路交通センサスの調査内容は、交通量・旅行速度などの実測を行う「一般交通量調査」、アンケート調査等により地域間の自動車の動きを把握する「自動車起終点調査」に大別されます。
- 「一般交通量調査」は、高速道路、一般国道、都道府県道、一部の指定市の一般市道を対象として、道路の幅員構成や整備状況を調査する「道路状況調査」と、自動車・二輪車・歩行者の交通量を観測する「交通量調査」、自動車で実走して速度を測定する「旅行速度調査」の3つの調査をします。また、このうち「交通量調査」と「旅行速度調査」については、平日は全箇所を対象に1日ずつ調査を行います。平日は全箇所を対象とせず、休日交通量が卓越した区間を道路管理者が選定し、調査を実施します。
- 「自動車起終点調査」は、路上やフェリーで行き来する自動車の運転者の方にご協力をいただくアンケート調査（路側OD調査）と、自動車をお持ちの方の中から無作為に選定された方にご協力をいただくアンケート調査（オーナーインタビューOD調査）を実施します。路側OD調査については平日の1日、オーナーインタビューOD調査については平日・休日のそれぞれ1日を対象に車の使われ方（いつ・どこからどこへ、など）をアンケートで調査します。

※ODとは、Origin（起点・出発点）と Destination（終点・目的地）の略

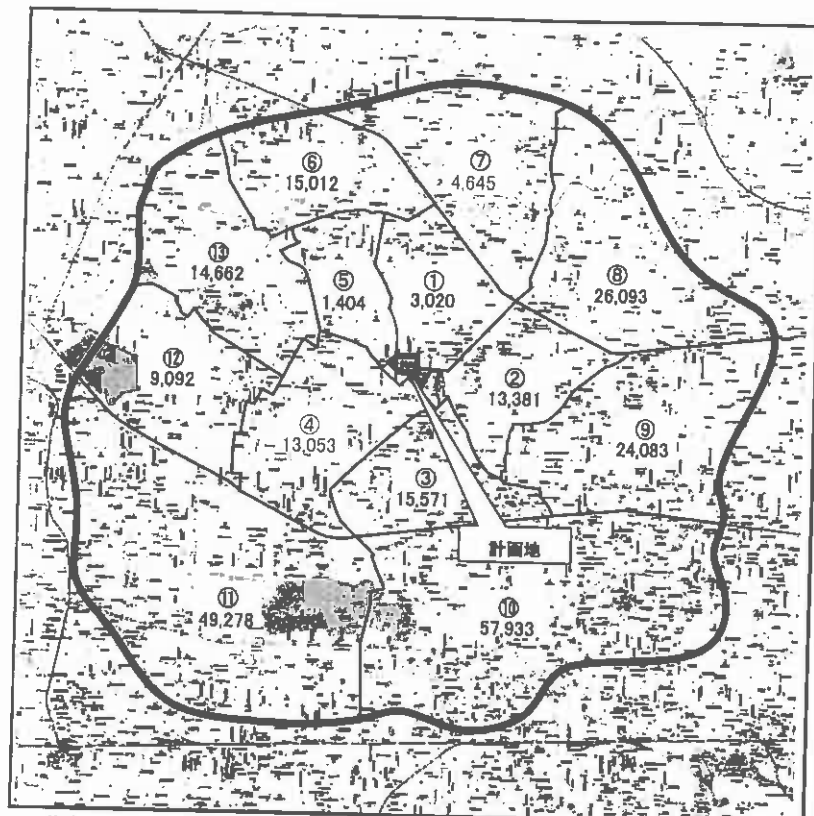


道路交通センサスの調査内容

出典：国土交通省ホームページ

③ 来店車両の方面分布（OD表）の設定

来店車両台数は、「(4) 関連車両台数」に示したとおり、大店立地法指針をもとに休日の台数を設定し、平日については既存店舗の事例から休日の約 57%とした。来店車両の方面分布の設定に当たっては、図 6.3.2-2 に示すとおり店舗の商圈を設定し、商圈内を町丁界等を参考に 13 地域に分割した。この 13 地域における平成 21 年 1 月時点の「住民基本台帳による世帯と人口」に基づく各世帯数と、商圈内全体の世帯数の割合に基づき来店車両を案分し、店舗と商圈内 13 地域間の自動車OD表を作成した。



資料：「住民基本台帳による世帯と人口」（平成21年1月時点、東京都総務局）

図 6.3.2-2 商圈における世帯数分布

④ 自動車OD表によらない交通の設定

路線バスについては、現況の系統別時間別バス運行本数を整理し、交通量シミュレーションを行わず、各系統毎に走行ルートに上乗せした。

本事業に伴う荷さばき車両についても、安全性に配慮した走行ルートをあらかじめ設定し、その他のルートは走行しないよう徹底することから、路線バスと同様に、交通量シミュレーションを行わず、走行ルート上に交通量を上乗せした。

⑤ 現況道路ネットワークの設定

現況道路ネットワークは、自動車OD表と同様の範囲を対象に、都市計画道路網から構成される広域道路ネットワークを作成し、さらに、計画地周辺については都市計画道路以外の道路（都道、市道等）を加えて、より精度の高いネットワークとした（資料編 P.43~45 参照）。

なお、計画地周辺の都市計画道路以外の道路については、現況再現性（実測値と予想値の相関係数）が最も高くなるように設定した。

⑥ 将来道路ネットワークの設定

予測に用いる将来道路ネットワークは、計画地周辺において都市計画道路の新設や市道の拡幅等の道路整備が進められていることから、予測年次における周辺道路ネットワークの状況を反映して設定した。

計画地周辺の道路の整備予定時期等は、表 6.3.2-4 及び図 6.3.2-3 に示すとおりである。

表 6.3.2-4 計画地周辺道路の路線別・区間別整備計画等

路線名	区 間	整備計画等	番号
東 3・4・18 号 (市道 110 号)	所沢街道～五小通り	市道 110 号線整備事業中（開店時期と合わせ開通）	①
東 3・4・18 号	所沢街道～ 東 3・4・11 号 (新所沢街道)	平成 19 年 12 月供用開始	②
東 3・4・18 号	東 3・4・11 号(新所沢街道)～新青梅街道	事業中（平成 22 年度末（平成 23 年 3 月）供用開始予定）	③
東 3・4・18 号	五小通り以北	平成 32 年度以降整備	④
東 3・4・11 号 (新所沢街道)	東 3・4・18 号以西	平成 19 年 12 月供用開始	⑤
東 3・4・11 号 (新所沢街道)	東 3・4・18 号～東久留米/西東京市境	事業中（平成 22 年度末（平成 23 年 3 月）供用開始予定）	⑥
【参考】施設の供用開始予定		平成 25 年 3 月	-
【参考】予測評価時点（工事の完了後）		平成 25 年度	-

注) 表中の番号は図6.3.2-3 (P.32) に対応する。

上記の都市計画道路以外の一般道路についても、五小通りでは、平成 20 年度に計画地向かい側の業務施設及び東久留米市立第五小学校に面する区間の歩道が拡幅されており、所沢街道では、五小通りから西東京市境までの区間で都による歩道の整備が進められている。また、南沢通りでは、東久留米/西東京市境以北で順次、東久留米市によって歩道整備等の拡幅工事が進められている。なお、南沢通りの市境以南の区間は、都市計画道路 西 3・4・25 号（幅員 16m、2 車線）として整備されることとなっている。

これらの整備計画を踏まえ、将来道路ネットワークを設定した（資料編 P.43～45 参照）。

将来道路ネットワークは、現況ネットワークに平成 22 年度末までに整備が予定されている以下の路線を追加して設定した。

東 3・4・18 号 : 東 3・4・11 号（新所沢街道）～新青梅街道間

東 3・4・11 号（新所沢街道）: 東 3・4・18 号～東久留米/西東京市境間

さらに、「多摩地域における都市計画道路の整備方針（第三次事業化計画）」における優先整備路線を追加し、東 3・4・18 号が五小通り以北に延伸される平成 32 年度末における将来道路ネットワークについても設定した。

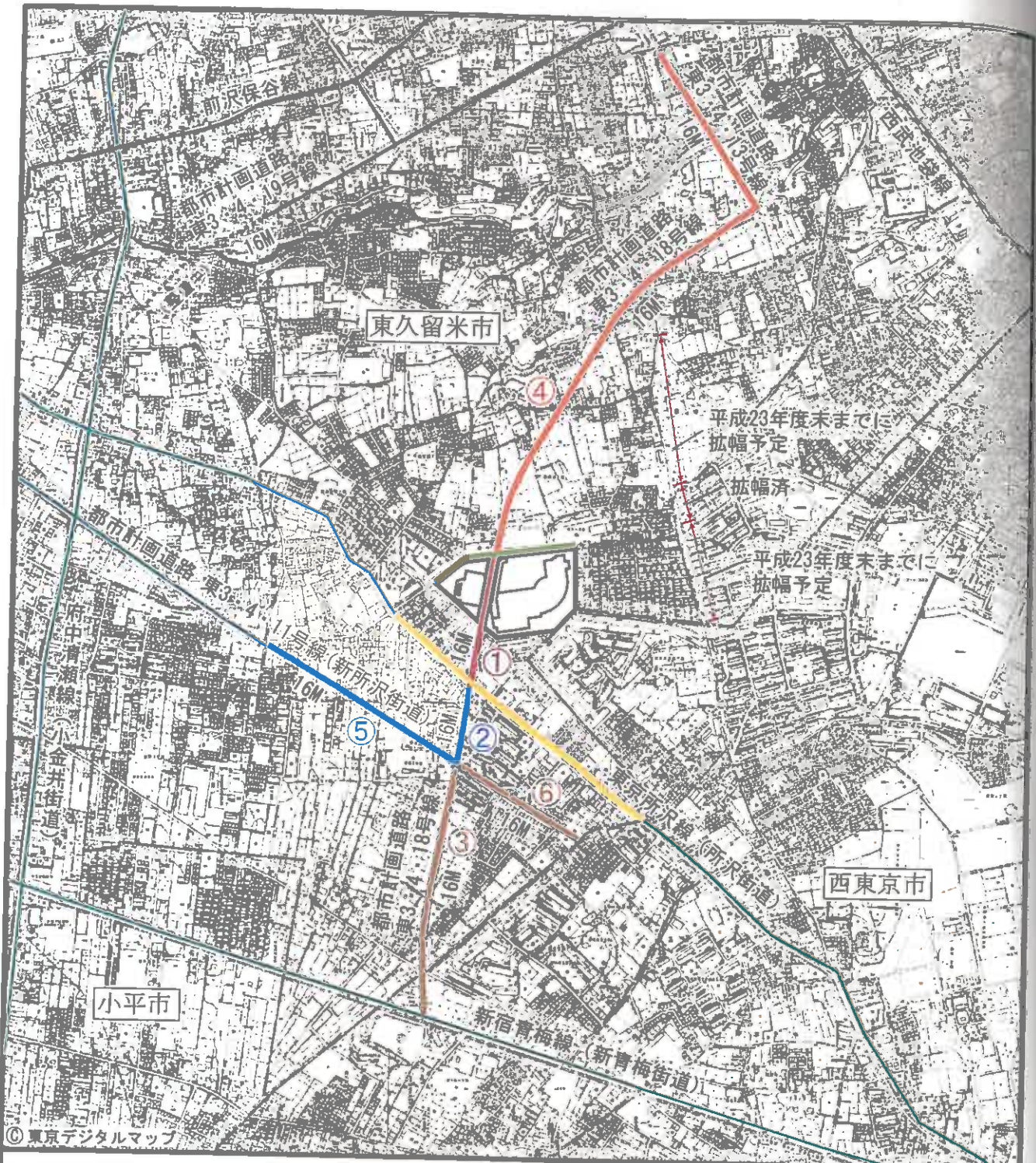


図6.3.2-3 計画地周辺道路整備計画等

凡 例

- | | | | |
|--|-------|--|------------------------------|
| | 計画地 | | 平成19年12月供用開始 |
| | 計画建築物 | | 市道110号線整備事業中（開店時期と合わせ開通） |
| | 市界 | | 事業中（平成22年度末供用開始予定） |
| | 鉄道 | | 平成32年度以降整備 |
| | 主要地方道 | | 開発時に拡幅整備（北側の一部は平成19年度歩道整備実施） |
| | 一般都道 | | 拡幅及び歩道設置工事事業中（平成22年度末完了予定） |

注) 図中の番号 (①~⑥) は表6.3.2-4 (P.31) の番号と対応する

N

 1:15,000
 0 500m

⑦ 将来交通量予測手法の選定と予測の実施

将来交通量の配分手法としては、主に、「a. 最短時間ルート検索による 10 分割均等配分手法」及び「b. 利用者均衡配分法」が挙げられる。

a. 最短時間ルート検索による 10 分割均等配分手法

起点から終点までの経路のうち、最短時間で到達する経路を選択させ、交通量の増加に伴い速度が低下する関係式に基づいて 10 回に分割して配分する手法。

b. 利用者均衡配分法

ドライバーの最短経路選択ルールを理論的に表現した交通モデルを作成し、そのモデルに厳密に従った交通量を求めるという配分方法。諸外国でも標準的に利用されている手法であるほか、国内の都市圏道路網を対象とした検証においても高い実用性を有するとされている。

「道路交通需要予測の理論と適用 第1編 利用者均衡配分の適用に向けて」（平成18年7月 土木学会）によると、利用者均衡配分法には以下のような特徴がある。

- Wardrop の第一原則*（等時間原則）に厳密に従っており、インプット条件などを同一とすれば誰が行っても同じ答えを得ることができる。
- 分割回数や分割比率等の恣意的なパラメータがなく、理論的に説明できる。
- 設計要素によって定まる道路特性を反映した適切なリンクパフォーマンス関数（交通量と旅行時間の関係式）を設定することにより、路線の交通量と旅行時間の両方を精度高く推計することが出来る。
- 新規整備路線のありなしで配分結果を比較した場合に、新たな道路の影響をあまり受けないと思われる既存道路の配分交通量が大きく変化してしまうような問題が生じにくい。
- 利用者均衡の概念に基づいているため、配分以外の段階における需要変動を考慮した統合型モデル等、多様な政策の評価に対応したモデルへの拡張性が高い。

上記を踏まえ、本事業における交通量予測に当たっては、東京都における道路整備計画、将来交通量予測で広く用いられている「b. 利用者均衡配分法」を採用した。利用者均衡配分法の考え方、特徴等の詳細については、資料編 P.46～51 に記載する。

*Wardrop の第一原則：「それぞれのドライバーは自分にとって最も旅行時間の短い経路を選択する（最短経路選択のルール）。その結果として、起終点間に存在する経路のうち、利用される経路の旅行時間はみな等しく、利用されない経路の旅行時間よりも小さいか、せいぜい等しいという状態になる」という原則であり、交通現象の分析に当たっての前提条件とされる仮定。

この手法を用いて、表 6.3.2-5 に示す 2 時点について、各地域の将来交通量（発生集中交通量）と将来道路網から将来交通量予測を行った。

表 6.3.2-5 将来交通量の予測年次

予測年次	周辺道路整備等の状況
平成 25 年度	<ul style="list-style-type: none"> 計画店舗の供用が通常の状態に達した時点 都市計画道路東 3・4・18 号が、新青梅街道から五小通りまでの区間で全て供用
平成 32 年度	<ul style="list-style-type: none"> 東 3・4・18 号の北側部分が整備

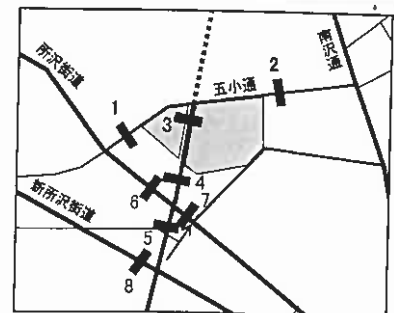
予測結果から、計画地周辺における将来交通量を表 6.3.2-6 に示すとおり設定した。また、後述する「大気汚染」、「騒音・振動」の予測・評価を行った 7 断面における時間帯別の走行台数（平成 25 年時点）は、資料編 P.54~62 にまとめた。

なお、予測に際しては、予測モデルの推計精度を確認するため、現況交通量をモデル上で予測（現況再現）し、実測値とモデルによる予測値の相関を検証した。その結果、実測値と予測値（現況再現結果）の相関は高く、再現性が確保されていると判断した（資料編 P.52~53 参照）。

表 6.3.2-6 現況及び将来交通量

	路線名	断面	現況交通量 (台/日)	H25 交通量 (台/日)			H32 交通量 (台/日)		
				基礎交通量	関連車両	合計	基礎交通量	関連車両	合計
休日	五小通り	断面 1	6,304	3,554	775	4,329	2,950	749	3,699
		断面 2	6,155	5,341	1,939	7,280	3,676	1,344	5,020
	東 3・4・18	断面 3	-	2,501	1,940	4,441	6,105	1,719	7,824
		断面 4	-	2,598	9,875	12,473	6,155	10,457	16,612
		断面 5	2,460	4,217	6,662	10,879	6,074	7,628	13,702
	所沢街道	断面 6	13,434	12,216	1,001	13,217	9,244	997	10,241
		断面 7	15,346	12,499	2,356	14,855	9,325	1,976	11,301
	新所沢街道	断面 8	2,460	13,796	1,009	14,805	14,202	864	15,066
平日	五小通り	断面 1	6,907	4,154	481	4,635	3,544	466	4,010
		断面 2	6,961	6,152	1,088	7,240	4,484	758	5,242
	東 3・4・18	断面 3	-	2,506	1,140	3,646	6,105	1,016	7,121
		断面 4	-	2,609	5,547	8,156	6,155	5,872	12,027
		断面 5	2,290	4,147	3,801	7,948	6,104	4,338	10,442
	所沢街道	断面 6	14,426	13,206	606	13,812	10,237	604	10,841
		断面 7	16,108	13,366	1,320	14,686	10,288	1,110	11,398
	新所沢街道	断面 8	2,290	13,750	661	14,411	14,202	580	14,782

注 1) 関連車両は、来店車両と荷さばき車両を含めた往復の台数を示す。
注 2) 断面 3 及び 4 は、現在、未整備であるため、現況交通量はない。



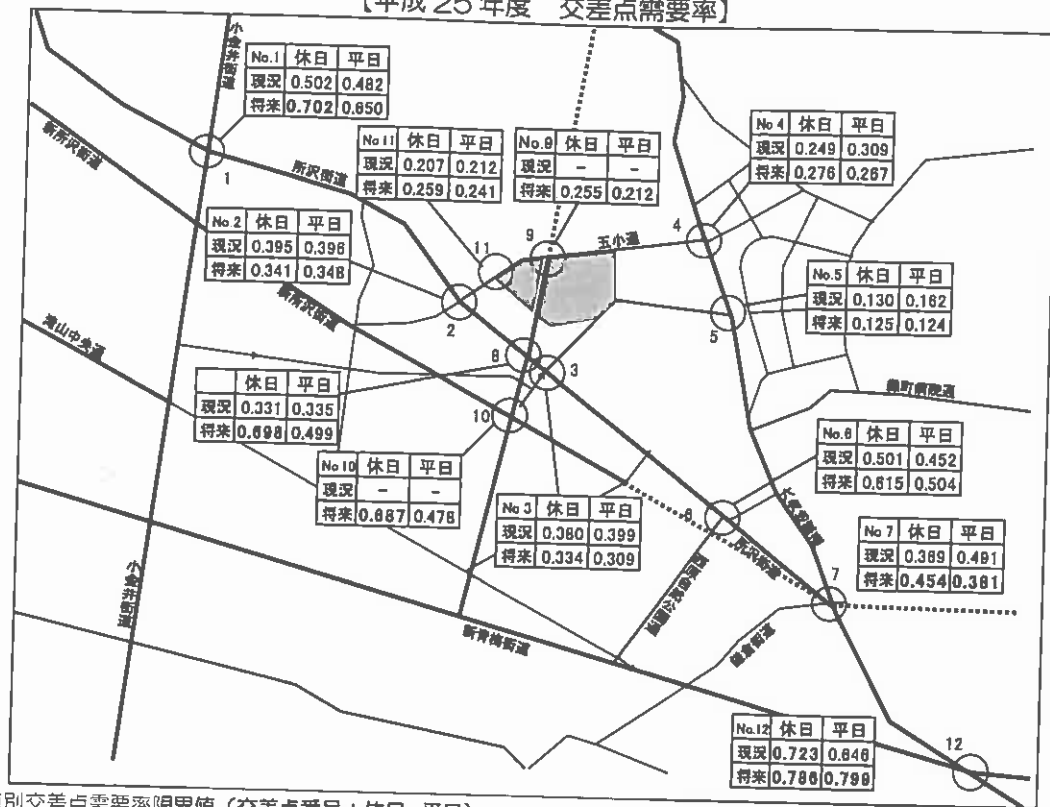
⑧ 周辺道路の交通検討（交差点需要率及び主要断面混雑度）

平成 25 年度、平成 32 年度の各時点における交差点需要率及び車線別混雑度の算定結果は、図 6.3.2-4（1）～（2）に示すとおりである。

交差点需要率とは、交差点の混雑の程度を示す値であり、一般的にはその値が概ね 0.9 未満であれば交差点の交通容量に対して設計交通量の処理が可能であると考えられている。本計画地周辺の交差点について算定した結果、各交差点ともに 0.9 未満となっており、かつ信号交差点のサイクル長等を考慮し設定した地点別限界値（図 6.3.2-4（1）～（2）の上図の脚注に示す地点別交差点需要率限界値）についても値を下回っていることから、いずれの交差点とも、交通処理は可能であると考えられる。

断面混雑度についても、基本的に渋滞やそれに伴う遅れはほとんど生じないとされる 1.0 未満となっており、計画交通量（ピーク 1 時間当たりの台数）が交通容量を超えることはないことから、問題はないものと考えられる（詳細は、資料編 P.63～65 参照）。

【平成 25 年度 交差点需要率】



地点別交差点需要率限界値 (交差点番号 : 休日, 平日)

【現況 (H20年度)】 (No.1: 0.775, 0.775) (No.2: 0.863, 0.863) (No.3: 0.900, 0.900) (No.4: 0.778, 0.797) (No.5: 0.800, 0.800) (No.6: 0.775, 0.763) (No.7: 0.675, 0.688) (No.8: 0.850, 0.850) (No.9: -) (No.10: -) (No.11: 0.738, 0.757) (No.12: 0.788, 0.800)

【将来 (H25年度)】 (No.1: 0.775, 0.775) (No.2: 0.863, 0.863) (No.3: 0.900, 0.900) (No.4: 0.778, 0.797) (No.5: 0.800, 0.800) (No.6: 0.738, 0.763) (No.7: 0.688, 0.675) (No.8: 0.750, 0.725) (No.9: 0.738, 0.738) (No.10: 0.788, 0.763) (No.11: 0.738, 0.757) (No.12: 0.841, 0.850)

【平成 25 年度 主要断面混雑度】

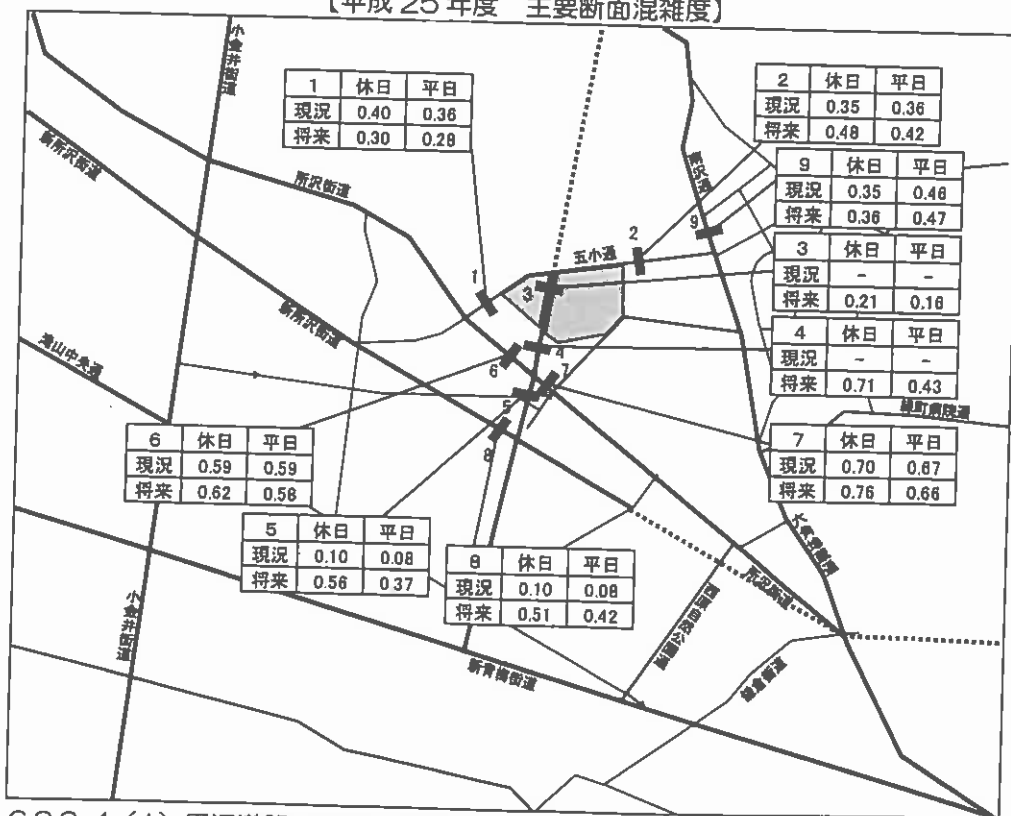
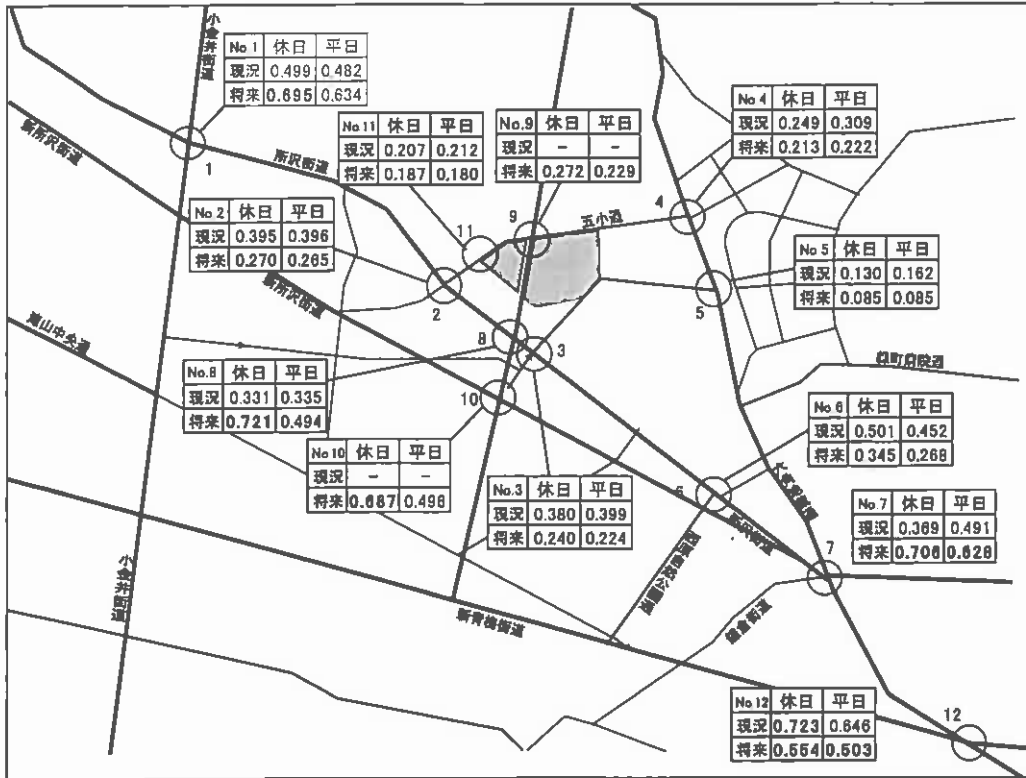


図 6.3.2-4 (1) 周辺道路の交差点需要率・主要断面混雑度【都市計画道路整備進行時】

【平成 32 年度 交差点需要率】



地点別交差点需要率限界値 (交差点番号: 休日, 平日)

- 【現況 (H20年度)】 (No.1: 0.775, 0.775) (No.2: 0.863, 0.863) (No.3: 0.900, 0.863) (No.4: 0.778, 0.797) (No.5: 0.800, 0.800) (No.6: .775, 0.763) (No.7: 0.675, 0.688) (No.8: 0.850, 0.850) (No.9: -) (No.10: -) (No.11: 0.738, 0.757) (No.12: 0.788, 0.800)
- 【将来 (H32年度)】 (No.1: 0.775, 0.775) (No.2: 0.863, 0.863) (No.3: 0.900, 0.900) (No.4: 0.778, 0.797) (No.5: 0.800, 0.800) (No.6: 0.733, 0.763) (No.7: 0.822, 0.800) (No.8: 0.738, 0.725) (No.9: 0.725, 0.725) (No.10: 0.725, 0.725) (No.11: 0.738, 0.757) (No.12: 0.841, 0.850)

【平成 32 年度 主要断面混雑度】

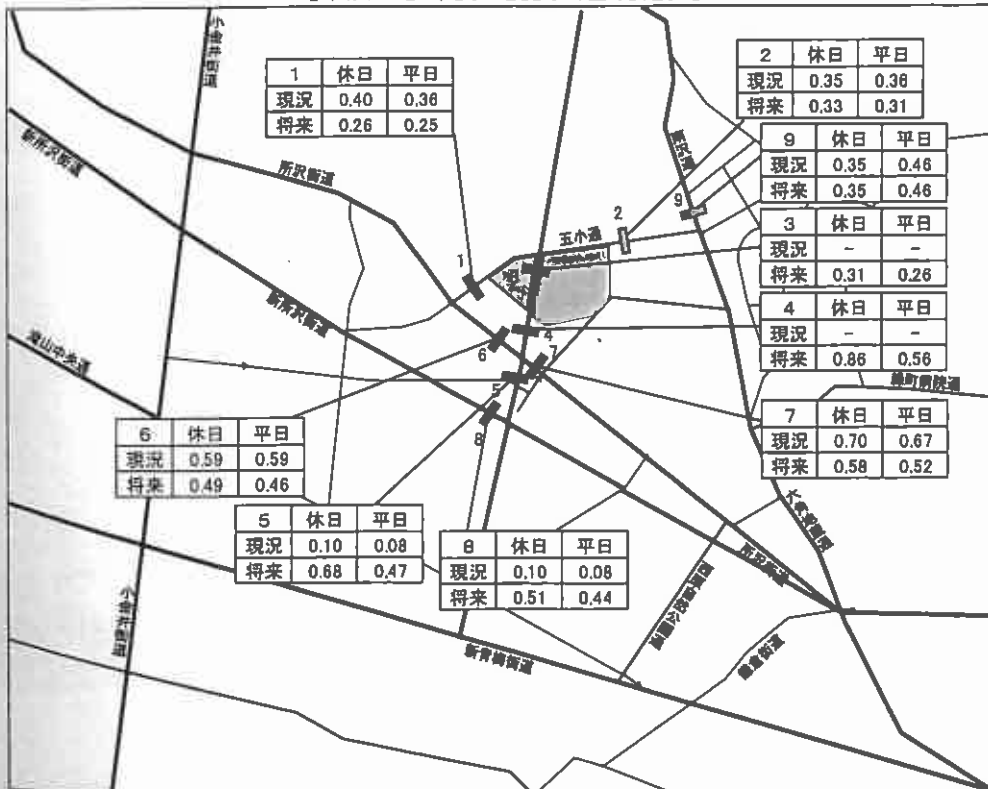


図 6.3.2-4 (2) 周辺道路の交差点需要率・主要断面混雑度【都市計画道路延伸時】

(7) 交通動線計画

来店車両の走行経路としては、主に、都市計画道路東 3・4・11 号（新所沢街道）、東 3・4・18 号（市道 110 号）（開店時開通予定）、所沢街道、五小通り等を想定している。

荷さばき車両の走行経路としては、主に、所沢街道、東 3・4・11 号（新所沢街道）、五小通り、南沢通り、東 3・4・18 号（市道 110 号）等を予定している。なお、荷さばきスペースは、商業施設棟南西側（主に核店舗用）と北側（主に専門店用）の 2 か所に設置する予定であるが、安全性を考慮し、主な通勤・通学時間帯である平日の 7 時 45 分～8 時 45 分及び 16 時～17 時については、原則として北側の搬入口は使用せず、南西側のみを使用する計画としている。

関連車両の主な走行経路と方面別の日走行台数は、図 6.3.2-5 (1)～(2)（商業施設への来店車両）及び図 6.3.2-6（荷さばき車両）に示すとおりである。敷地の出入り口の形状は、交通管理者との協議における内容を踏まえ、駐車場への車両の出入りに伴う安全性を確保するため、入口と出口とを 10m 以上離隔する計画としている。計画地北側の五小通りについては、バス停付近における通行車両、歩行者等の安全性を確保するため、バス停留所を敷地側に切り込ませる計画としている。

なお、平成 32 年度以降には、東 3・4・18 号の五小通り以北の区間が整備される予定であることから、来店車両の主な走行経路は、開店後の平成 25 年度（図 6.3.2-5 (1)）と、東 3・4・18 号の五小通り以北の延伸が進捗する平成 32 年度（図 6.3.2-5 (2)）の 2 時点について想定した。

(8) エネルギー計画

本事業の施設で使用するエネルギーは、電気及びガスの供給を受ける計画である。計画施設の空調、冷暖房、照明等で使用するエネルギーは電気を基本とし、ガスについては計画店舗内の一部の飲食店厨房等における使用に限られる。中央熱源（空調等）については、氷蓄熱システム及びヒートポンプエアコンの導入を検討している。また、太陽光発電装置についても導入する計画である。

表 6.3.2-7 熱源計画

熱源施設	設置する主な機器	エネルギー	
冷房	氷蓄熱方式	商用電力	
	・ブライントーボ冷凍機		2基
	・氷蓄熱槽		1基
	・ブラインポンプ		4基
	・冷却水ポンプ	2基	
冷暖房	空冷ヒートポンプ式 ・空冷ヒートポンプエアコン	商用電力	
		65基	

氷蓄熱方式とは

【夜間】蓄熱槽に熱エネルギーを蓄えます。

夜間の安い電力で熱源機を運転し、夏は冷水（氷）を、冬は温水を蓄熱槽に蓄えます。

【昼間】蓄熱槽に蓄えられた熱エネルギーを冷暖房に使います。

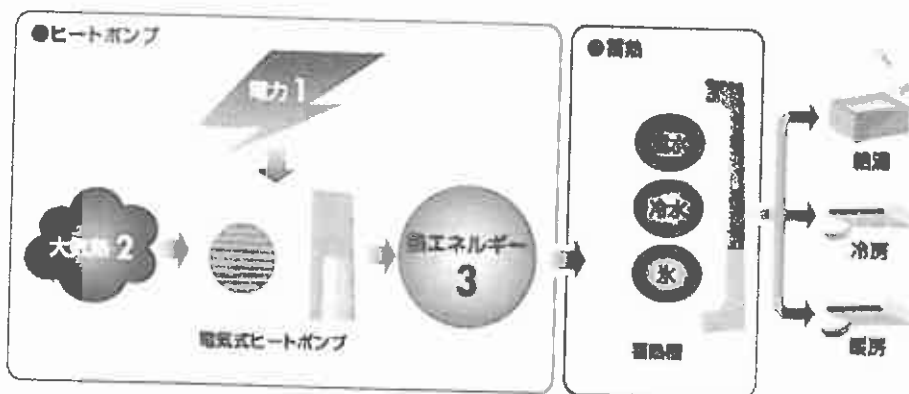
昼間は、蓄熱槽に蓄えられた冷水（氷）や温水を利用して冷暖房を行います。

地球環境保全に大きく寄与します

理由1：省エネルギー効果が高い蓄熱式空調システムは、エネルギー消費量が少ないため、環境にやさしいシステムです。

理由2：蓄熱式空調システムは、化石燃料比率の低い夜間の電気エネルギーを活用するため、CO₂発生が少なくなります。

理由3：ヒートポンプ・蓄熱システムは、電気使用場所での燃焼を伴わない、クリーンな電気エネルギーを活用します。



資料：財団法人ヒートポンプ・蓄熱センター

その他、以下に示すような省エネルギー対策を講じる計画としている。

- ・ 大温度差冷水搬送システムの導入
- ・ 外気冷房システムの導入
- ・ 照明のデマンド監視制御
- ・ Hf 型蛍光灯器具の採用
- ・ 昼光センサーによる照明制御
- ・ エレベーター及びエスカレーターの営業時間外停止 等

(9) 給排水計画

上水道については、東京都水道局より供給を受ける予定である。また、計画地から発生する汚水は、下水道法及び東久留米市下水道条例に基づき適切に処理を行った後、公共下水道に排水する予定である。

雨水排水は、現況では、管理棟等の建物及び過去に使用していたプールの排水は公共下水道に、グラウンド等については自然浸透とし、表面流出水は自然排水としていた状況である。本事業においては、地域に湧水地点が散在することを考慮し、地下水の保全を図るため環境確保条例第141条第1項の規定に基づく「東京都雨水浸透指針」や、「東久留米市の湧水等の保護と回復に関する条例」（平成17年6月23日条例第22号）等を踏まえ雨水浸透トレンチや浸透ますを設置するとともに、平面駐車場に透水性舗装を施すことにより、計画地内の降雨を全量地下浸透（集中豪雨等、想定を上回る降雨量の場合を除く）させる予定である。

なお、敷地内には井戸が存在するが、これまでプール用水としての井戸水の使用はない。この井戸については、東久留米市が震災対策井戸としての維持を希望しており、その方針で引き続き市と協議中である。震災対策井戸として残す場合は、「東久留米市震災対策井戸に関する要綱」（昭和53年6月13日訓令乙第11号）に基づき、良好な状態での維持管理が求められるため、定期的に揚水を行う予定であるが、地下水への影響を避けるため、汲み上げた水は緑地等への散水として自然に地下へ浸透させる計画としている。

(10) 緑化計画

緑化については、表 6.3.2-8 及び図 6.3.2-7 (1) ~ (4) に示すとおり、「東京における自然の保護と回復に関する条例」(平成 12 年 12 月 22 日条例第 216 号) 及び「東久留米市のみどりに関する条例」(昭和 47 年 9 月 30 日条例第 34 号) におけるそれぞれの基準を満たした計画とする(資料編 P.66 参照)。

表 6.3.2-8 緑化計画

		計画緑化面積	条例による必要緑化面積
東京都条例	地上部	約 10,006m ²	約 9,505m ²
	建築物上	約 6,380m ² (地上部の余剰分 約 501m ² 振り替え後、 約 6,881m ²) *	約 6,668m ²
	接道部	約 725m (約 7%)	
東久留米市条例	地上部	約 10,006m ²	約 669m (70%) 約 4,212m ²

※：東京都の「緑化計画の手引」(平成 21 年 9 月、東京都)では、建築物上の緑化が困難な理由がある場合は、地上部で樹木等による緑化に振り替えることができるとされている。

緑地は計画地の周囲を中心に計画建築物が囲まれるように配置し、なるべく緑地の幅を広めに確保するとともに、一部に高木を植えるなど、景観にも配慮した計画とする。また、一部盛土と組み合わせるなどし、平面駐車場等からの騒音や車両のライト等に対する緩衝帯としての機能を持たせる。さらに、屋上や壁面についても積極的に緑化を行う計画としている。

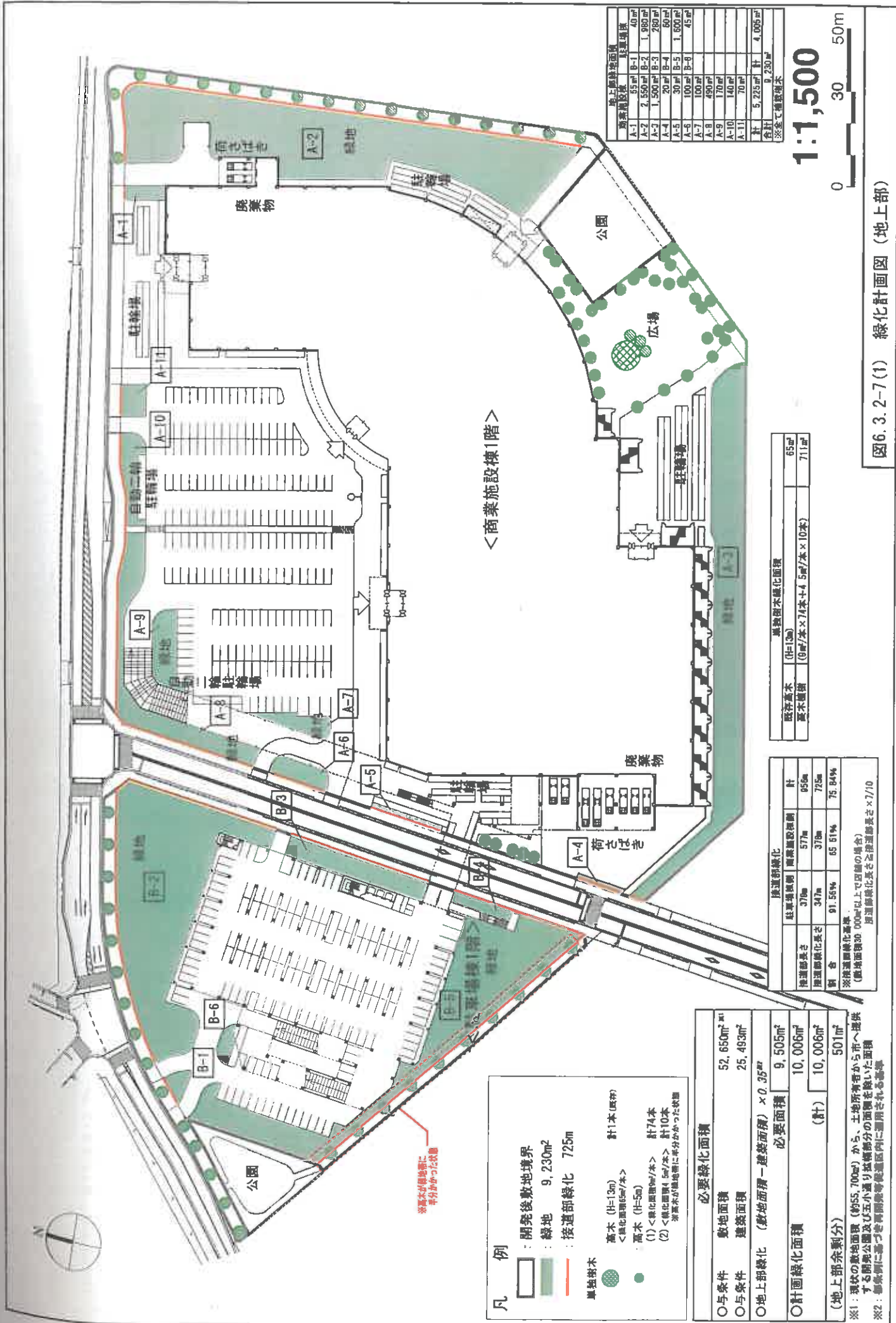
イオングループでは、全国各地のショッピングセンターで「イオンふるさとの森づくり」を展開しており、本計画店舗においても実施する予定である。「イオンふるさとの森づくり」とは、新設されるショッピングセンターや物流センターの敷地内に、地域に自生する樹木の苗木を地域のお客様とともに植え、大切に育てていこうという活動であり、その土地本来の樹木を数十種類とりまぜて成長を競わせる方針を取り入れている。計画店舗においては、シラカシ、アラカシ、スタジイ、タブノキ、シロダモ、ヤブニッケイ、ヤブツバキなどの常緑広葉樹・高木～亜高木種の多数の種類を、密植・ランダムに植樹する。

このような「イオンふるさとの森」を敷地全体に配置するとともに、クヌギ、コナラ林のいわゆる「武蔵野の雑木林」をところどころに配置し、明るい景観づくりにも配慮する。

「武蔵野の雑木林」と「イオンふるさとの森」の配置については実施設計の段階で詳細に検討するが、図 6.3.2-7 (4) に示すとおり、基本的に「イオンふるさとの森」を建物側に、「武蔵野の雑木林」を外周道路側に配置する。また、高木・中木・低木の配置については、自動車や歩行者の動線や相互の視認性も十分に考慮する。

敷地内東側に特にボリュームのある緑を確保し、これを南西側に隣接する集合住宅、東久留米市立第五小学校、ひばりが丘団地のケヤキ並木と連続させることにより、この地域での『太い緑の軸』となるみどりのネットワークを形成する。

敷地内にある比較的大きな既存樹木については、可能なものは現位置で保存し、保存が難しいものについても極力移植する。



- 凡例
- : 開発後敷地境界
 - : 緑地 9,230㎡
 - : 接道部緑化 725m
 - (大) : 単独樹木
 - (小) : 高木 (H=13m) 計1本 (麻栎)
 - : 高木 (H=5m) 計10本 (1) <緑化面積65㎡/本> (2) <緑化面積4.5㎡/本> ※高木が緑地帯に再分かつた状態

必要緑化面積	52,650㎡
○与条件 敷地面積	25,493㎡
○与条件 建築面積	9,505㎡
○地上部緑化 (敷地面積-建築面積) × 0.35 ^{※1}	10,006㎡
○計画緑化面積	10,006㎡
(地上部余剰分)	501㎡

※1: 環状の敷地面積 (約55,700㎡) から、土地所有者から市へ提供
する開業公園及び五小通り拡張部分の面積を差し引いた面積
※2: 毎宗地ごとの接道部緑化率に照準される基準

<商業施設棟1階>

既存高木 (H=13m)	65㎡
高木植樹 (9㎡/本×74本+4.5㎡/本×10本)	711㎡

接道部緑化	計
植樹部長さ	956m
植樹部長さ	376m
植樹部緑化長さ	577m
割合	725m
	91.56%
	65.61%
	75.94%

※接道部緑化高率
(敷地面積30,000㎡以上で四割の割合)
※接道部緑化長さ含接道部長さ×7/10

地上部緑化面積	計
商業施設棟	計
A-1	55㎡
B-1	40㎡
A-2	2,550㎡
B-2	1,980㎡
A-3	1,500㎡
B-3	280㎡
A-4	20㎡
B-4	60㎡
A-5	30㎡
B-5	1,600㎡
A-6	100㎡
B-6	45㎡
A-7	100㎡
A-8	490㎡
A-9	170㎡
A-10	140㎡
A-11	70㎡
計	5,225㎡
合計	4,006㎡
※全て植樹樹木	9,230㎡

1:1,500



図6.3.2-7(1) 緑化計画図 (地上部)

(11) 照明計画

照明は、施設内の誘導照明、各種店舗サイン等、歩行者通路への照明、駐車場照明等を計画している。照明器具には、より高効率な Hf 型蛍光灯等を積極的に使用する他、周辺地域への光害に配慮して、敷地外への不必要な照射は極力行わない計画とする。

(12) 廃棄物処理計画

工事の施行中に発生する掘削土は、埋戻し等に用いるなどの場内処理を行い、計画地外への搬出を極力抑える。また、建設工事に伴い発生する産業廃棄物に関しては、マニフェストシステムに基づき適正に処理を行う。

工事の完了後における商業施設の供用に伴い発生する廃棄物に関しては、「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」、「東京都廃棄物条例」等を遵守するとともに、自社における廃棄物分別基準に従って分別を実施し、減量化、資源化を図る。また、荷さばきスペースのそばに廃棄物保管スペースを設け、大店立地法に基づく必要保管容量を確保するとともに、生ごみ等については悪臭の発生を防止するため冷蔵保管するなどの対策を講じる計画としている。

表 6.3.2-9 廃棄物分別基準及び処理計画

廃棄物の分別種類	処理方法
一般雑芥	分別による減量化、残は焼却処理
生ごみ	資源化～野菜くずは豚の液状飼料に使用
魚アラ	焼却処理
ダンボール	資源化
発泡スチロール	資源化
発泡トレー	一部再商品化～トップバリュ共環宣言商品「行楽用ランチバック」
空き缶	一部再商品化～(アルミ缶)トップバリュ共環宣言商品「換気扇カバー」「レンジ用カバー」
空きビン	資源化
プラスチックハンガー	資源化
ビニールプラスチック	資源化
廃食用油	一部再商品化～トップバリュ共環宣言商品「食器用石鹸」純せっけん中の70%に回収廃食用油を使用
廃油缶	資源化
紙類	資源化
牛乳パック	一部再商品化～トップバリュ共環宣言商品「再生紙トイレットペーパー」
ペットボトル	一部再商品化～トップバリュ共環宣言商品「枕」再生ポリエステル綿55%使用
粗大ごみ	資源化
その他不燃物	資源化
乾電池	資源化
蛍光灯	資源化

さらに、廃棄物量の削減を図るため、以下に示す対策を実施する計画である。

- ・ 店頭回収ボックスを設置し、牛乳パック、食品トレイ、ペットボトル、アルミ缶を回収。
- ・ 回収された資源を再商品化し、「トップバリュ共環宣言」として販売。
- ・ 買物かごのレンタル(マイバスケット)、買物袋持参運動(スタンプカード配布)によるレジ袋削減。
- ・ グリーン資材活用。
- ・ 野菜や果物を運搬する際に繰り返し使えるリターナブルコンテナを利用し、衣料品ではリユースハンガーを使用。
- ・ 使用済食用油をせっけんや肥料などに100%リサイクル。

6.4 環境保全に関する計画等への配慮の内容

6.4.1 環境保全に関する計画等に配慮した事項

本事業に関係する主な環境保全に関する計画等は、「東京構想 2000」、「東京都環境基本計画」、「緑の東京計画」、「東京都建設リサイクル推進計画」、「東久留米市環境基本計画」、「西東京市環境基本計画（後期計画）」等である。

本事業において配慮した事項及び対応する各計画の内容は、表 6.4.1-1（1）～（3）に示すとおりである。なお、本評価書では、評価書案において記載していた「その他環境保全のための措置」の内容を、各計画に記載された事項等との関連を含め、下表に整理した。

表 6.4.1-1（1） 環境保全に関する計画等に配慮した事項

配慮した事項	環境保全に関する計画等	
	計画等に表示される内容	計画等の名称
■大気汚染、悪臭		
<p>工事の施行中は、一次排出ガス対策型の建設機械を使用するとともに、工事用車両についても最新の排出ガス規制に適合した車両を使用する。また、アイドリングストップや規制速度の遵守、空ぶかしの禁止などを徹底する。</p> <p>工事の完了後は、来店車両の駐車需要に対応した十分な駐車場収容台数を整備した。計画地への自動車の出入りは、周辺交通への影響を少なくするため、原則として左折イン・左折アウトとした。</p> <p>また、荷さばき車両の規制速度遵守を徹底するほか、荷さばきスペース到着後は速やかにエンジンを停止し、冷凍車等についても固定電源を使用することにより、排出ガスの低減を図る。</p> <p>工事の完了後、本施設から発生する廃棄物については、廃棄物保管室内に保管し臭気対策を徹底する。また、テナントとして入る飲食店からの排気については、排気ダクトを計画建築物の高い位置まで引き上げ排出する計画としている。</p> <p>工事の施行中の濁水及び工事用車両の洗車排水等については、沈殿槽等を用い下水道法に定める基準を満足するよう処理し、公共下水道に放流する。</p>	自動車に起因する大気汚染の更なる低減	東京都環境基本計画 （平成 20 年 3 月）
	ディーゼル車対策を徹底する	東京構想 2000 （平成 12 年 12 月）
	健康で安心できる暮らしをつくる	東久留米市環境基本計画 （平成 18 年 4 月）
	環境汚染の防止	西東京市環境基本計画（後期計画） （平成 21 年 3 月）
■騒音・振動		
<p>工事の施行中は、低騒音・低振動型建設機械を使用するとともに、低振動工法を採用する。建設機械は点検・整備を行い良好な状態で使用する。また、工事用車両についても、アイドリングストップの遵守、空ぶかしの禁止などを徹底する。</p> <p>工事の完了後は、平面駐車場を住居地域に隣接する東西南地域を避け北側に配置するとともに、計画建築物で囲うように配置することにより、極力騒音を抑える。また、駐車場棟や商業施設棟屋上、駐車場のスロープ部分等には、図 6.4.1-1（1）～（2）に示すとおり防音壁を設けるほか、平面駐車場北側には植栽を行い、騒音の低減に努める。建物外での放送は行わない。</p>	道路交通騒音・振動対策	東京都環境基本計画 （平成 20 年 3 月）
	都市・生活騒音対策	

表 6.4.1-1 (2) 環境保全に関する計画等に配慮した事項

配慮した事項	環境保全に関する計画等	
	計画等に示される内容	計画等の名称
■騒音・振動（続き）		
<p>商品等の搬出入については、大型車の出入りが想定される核店舗用の南側荷さばきスペースの出入口を中央の市道 110 号側に設置し、近隣住居等への騒音による影響を低減する。また、南側及び北東側の搬出入とも、積み降ろしに伴う騒音を軽減するため、荷さばきスペースの周囲に 3m の防音壁を設置するほか、荷さばきは屋内で処理するようにトラックベイを計画建築物の中に収め騒音を低減する。</p> <p>駐車場においては、環境確保条例に基づき、利用者に対してアイドリングストップを行うよう掲示等により周知する。また、車の進入に際し、道路との段差等による騒音が発生しないよう設計にも配慮する。</p>	健康で安心できる暮らしをつくる	東久留米市環境基本計画 (平成 18 年 4 月)
■水循環		
<p>雨水浸透トレンチ及び浸透ますを設置するとともに、平面駐車場部分を透水性舗装とし、雨水の地下浸透を促進する。また、井戸の維持管理のため揚水した地下水は地域内散水等に用い、全量を地下浸透させる。</p>	雨水浸透の推進	東京都雨水浸透指針 (平成 13 年 7 月)
	湧水や河川を守る	東久留米市環境基本計画 (平成 18 年 4 月)
■生物・生態系、緑化		
<p>地上部及び屋上・壁面において、東京における自然の保護と回復に関する条例及び東久留米市のみどりに関する条例におけるそれぞれの基準を満足させる緑化面積を確保する。</p> <p>計画建築物を囲む形で緑地を広く配置し、特に住宅地に面する東側及び南側にはまとまった緑地を確保する計画としている。また、計画地東南側と西側に公園を設け、地域住民が利用できる憩いのスペースとして整備する。</p> <p>なお、本事業施設においても、「イオンふるさとの森づくり」を実施する計画としており、地域に自生する樹木の苗木を数十種類とりまぜて植栽を行うことにより、地域の生態系に配慮した計画とする。また、既存の樹木についても、可能なものは現位置にて保存又は移植し維持する予定である。</p>	あらゆる都市空間での積極的な緑の創出	東京都環境基本計画 (平成 20 年 3 月)
	熱環境の改善による快適な都市空間の創出	
	水と緑の骨格軸を形成する	東京構想 2000 (平成 12 年 12 月)
	ヒートアイランド現象を緩和する	緑の東京計画 (平成 12 年 12 月)
	屋上を含む、事業所の緑化と縁づくりへの貢献	
	緑の量の確保	東京都建築物環境配慮指針 (平成 14 年 3 月)
	緑を守り、育てる	東久留米市環境基本計画 (平成 18 年 4 月)
	多様な生き物を守る	
みどりの保全・育成	東久留米市緑の基本計画 (平成 10 年 11 月) 西東京のみどりの基本計画 (平成 16 年 7 月)	
■景観		
<p>計画建築物は、敷地境界からセットバックするとともに、まちなみの連続性を保つため、建築物の高さを抑え、形状・色彩は周辺と調和するように配慮する。</p> <p>夜間における照明についても時間や位置について、明るく安全であることを確保するとともに、光害や景観についても周辺への影響に配慮する。</p>	一般地域における建築物の建築に関する景観形成基準及び大規模建築物の建築に係る景観形成基準に沿った計画とする。	東京都景観計画 (2009 年 4 月改定版) (平成 21 年 4 月)

表 6.4.1-1 (3) 環境保全に関する計画等に配慮した事項

配慮した事項	環境保全に関する計画等		
	計画等に示される内容	計画等の名称	
■景観			
<p>計画建築物は、敷地境界からセットバックするとともに、まちなみの連続性を保つため、建築物の高さを抑え、形状・色彩は周辺と調和するように配慮する。</p> <p>夜間における照明についても時間や位置について、明るく安全であることを確保するとともに、光害や景観についても周辺への影響に配慮する。</p>	一般地域における建築物の建築に関する景観形成基準及び大規模建築物の建築に係る景観形成基準に沿った計画とする。	東京都景観計画 (2009年4月改定版) (平成21年4月)	
■廃棄物			
<p>工事の施行中に発生する掘削土は、埋戻し等に用いるなどの場内処理を行い、計画地外への搬出を極力抑える。また、建設工事に伴い発生する産業廃棄物に関しては、再利用・再生が可能なものは、できるだけ再利用する。再利用ができないものについては、収集・運搬・処分許可を持つ業者に委託し、マニフェストシステムに基づき適正に処理を行う。</p> <p>工事の完了後における商業施設の供用に伴い発生する廃棄物に関しては、廃棄物の処理及び清掃に関する法律、東京都廃棄物条例等を遵守するとともに、自社における廃棄物分別基準に従って分別を実施し、廃棄物の発生抑制や有効活用、再利用、リサイクルを推進する。</p>	建設発生土、建設泥土等の発生を抑制するとともに、再利用・再生利用に努める。	東京都建設リサイクル推進計画 (平成20年4月)	
	廃棄物の発生抑制・リサイクルの推進	東京都環境基本計画 (平成20年3月)	
		東久留米市環境基本計画 (平成18年4月)	
		西東京市環境基本計画(後期計画) (平成21年3月)	
■温室効果ガス			
<p>省エネルギー対策として、氷蓄熱システムを導入するとともに、高効率機器の採用、従業員の省エネ活動等により、エネルギー使用量の削減と有効利用を図る。また、太陽光などの再生可能エネルギーの活用を図る。</p> <p>なお、イオングループでは京都議定書の精神を尊重し、本業を通じて地球温暖化防止に貢献するための基本方針を策定し、「商品」、「店舗」、「お客さまとともに」の3つの視点から、温室効果ガス削減に取り組むこととしており、商品の製造・配送過程でのCO₂排出抑制や“エコストア”(P.56~57参照)の開発、買物袋持参運動の推進、イオンふるさと森づくり(P.44参照)等の環境負荷低減への取り組みを実施している。</p> <p>平成19年4月16日には、レジ袋対策をはじめとする循環型社会の構築の取り組みを推進するため、環境省と「循環型社会の構築に向けた取組に関する協定」を締結し、[1]2010年度までに、店頭回収の更なる拡大とマイバッグ持参率全店平均50%以上・レジ袋8億4000万枚(年間)に半減達成を目標として取り組むとともに、[2][1]の目標を達成するために、レジ袋無料配布を中止するパイロット店舗を全国に展開し、2010年度までに当該店舗のマイバッグ持参率80%以上を目指している。</p> <p>さらに、平成20年3月14日には、国内小売業で初めてCO₂排出削減の数値目標を掲げた「イオン温暖化防止宣言」を策定し、企業成長と環境保全の両立を図りながら、2012年度にCO₂排出総量を2006年度比で30%削減という数値目標を達成するため、様々な施策をより一層推進していくこととしている。「イオン温暖化防止宣言」の内容については、「8.9 温室効果ガス」の「8.9.3 環境保全のための措置」(P.320)において詳述する。</p>	節電の徹底などエネルギー需要の見直しと省エネルギー技術の全面展開によるCO ₂ の削減	東京都環境基本計画 (平成20年3月)	
	再生可能エネルギーの飛躍的な利用拡大		
	環境負荷の少ない省エネ機器の導入及び環境負荷の少ない燃料の調達		
	エネルギーの有効利用及び効率化		
	設備システムの省エネルギー		東京都建築物環境配慮指針 (平成21年9月29日)
地球温暖化の防止		東久留米市環境基本計画 (平成18年4月)	
		西東京市環境基本計画(後期計画) (平成21年3月)	

6.4.2 その他の環境配慮の内容

(1) 小学校への配慮

本事業においては、小学校に近接した立地という観点から、東久留米市等と十分協議を行い、以下の内容に配慮し事業者としての対策を講じる。

- ・ 工事用車両の走行については、児童・生徒の通学時間帯を考慮し7時～8時の走行はできる限り少なくするものとし、時間調整が必要な場合においても計画地内で待機するよう指導する。また、児童・生徒の帰宅時間帯（16時～18時）については車両の走行が集中しないよう調整する。
- ・ 市立第五小学校校庭の五小通りに面する部分については、教育委員会と調整し、生垣等の植栽を施すなど、教育環境を考慮した環境負荷の低減を図る。
- ・ 計画地北側に保全対象となる小学校があることから、関連車両の走行による騒音の低減を図るため、来店車両の適切な誘導、シャトルバスの運行などについて東久留米市と継続的に協議を行い、事業者として実施可能な範囲で保全対策を実施する。
- ・ 開店後の荷さばき車両の走行については、児童・生徒の通学時間帯を考慮し、平日の7時45分～8時45分及び16時～17時については、原則として北側の搬入口は使用せず、南西側荷さばきを使用することを検討する。
- ・ 防犯、青少年非行防止のため、適切な場所に警備員を配置・巡回させるとともに、射幸心をあおるようなゲームコーナーの設置を控える。また、照明の設置や極力死角の少ない施設とするなどの工夫をする。
- ・ 自動車、自転車、歩行者の安全確保のため、適切な交通誘導員の配置や案内看板の設置等の安全対策を実施する。

(2) 周辺住宅地への配慮

本事業においては、計画地周辺が住居専用地域であることを考慮し、東久留米市等と協議を行い、以下の内容に配慮し事業者としての対策を講じる。

- ・ 工事期間中には、交通安全・騒音・振動等に十分に配慮し工事を進める。
- ・ 五小通りの五小東交差点から所沢街道に至る区間は、既存の舗装の劣化による周辺への騒音・振動の影響を低減するため、東久留米市とともに低騒音舗装の整備を計画する。
- ・ 市道110号沿道の騒音の影響を低減するため、沿道部に低層遮音壁の設置を計画する。
- ・ 計画地周辺に存在する低層住宅、学校や、集合住宅の低層階などに対する計画建築物上層階からののぞき込み等を防止するため、駐車場及びスロープ部に、床面からの立ち上がり約1.8mまたは1.2mの壁を設置するほか、駐車場棟の一部については外側を壁で覆うことにより、周辺住民等のプライバシーの保護に配慮する。
- ・ 計画建築物を敷地境界からセットバックさせるとともに、「東京都景観条例」及び「東京都景観計画」に基づき、施設の外観は落ち着いた色彩とし、周辺の町なみに調和するよう配慮する。
- ・ 計画建築物周囲に植栽を施すとともに、壁面緑化についても、長大な壁面にはルーバー等を配置しアクセントを付ける等の配慮を行う。
- ・ 照明は、夜間における安全性の確保や防犯面での機能を維持しつつ、周辺地域への影響を考慮し、敷地外への不必要な照射は行わない計画とする。また、駐車場利用車両のヘッドライトが周辺地域の環境を損なうことがないように、商業施設棟4階及び屋上駐車場部分とスロープ部、

駐車場棟については、床面からの立ち上がり約 1.8m 又は 1.2m の壁を設置するほか、駐車場棟の一部については外側を壁で覆うことにより、できるだけ光が外部へ漏れないよう配慮する。

(3) 生活道路への車両進入及び周辺交通安全対策

東久留米市・警視庁等と協議を行い、以下の内容について事業者として対策を講じる。

- ・ 車の出入に関しては、商業施設棟と駐車場棟を上空通路で結び、左折イン・左折アウトを徹底するとともに、交通誘導員による適切な車両・歩行者の誘導を行い、周辺道路の渋滞を生じさせないよう配慮する。
- ・ 各方面からの来客誘導に関しては、主要道路の要所に屋外広告物法に基づく野立看板や電柱看板を設置することにより、適切な誘導を行なう。また、開店時、繁忙時には適切な箇所に交通誘導員を配置し、周辺生活道路への来店車両の進入を防止する。
- ・ 施設内における車・自転車・歩行者の誘導については、案内看板や誘導員を適切に配置し、場内での混雑や事故が起きないように十分配慮する。
- ・ オープン時の店舗周辺の交通渋滞を緩和するため、まず近隣のお客様を対象としたソフトオープン期間を設け、その後グランドオープンを行う。オープン時の交通対策については、警察及び行政と十分協議する。
- ・ 周辺生活道路を利用する歩行者・自転車については、今後、交通管理者と協議を行い、通行マナーの啓発を図る。また、東久留米市と協議し、放置自転車や防犯の巡回等についても対策を講じる。

(4) エコストア化

事業の実施においては、ショッピングセンターを設計・評価する際の独自の環境的な指標である「エコストア」構想を踏まえ、環境に配慮した技術・資材・設備を積極的に取り入れることとしている。「エコストア」は、従来型店舗と比較し CO₂ 排出量 20%以上削減を目指し、以下の3つのコンセプトと8つの切り口で CO₂ 排出量の削減に取り組むものであり、平成 21 年度以降の新店舗はすべてエコストアにするという目標を掲げている。

(5) 災害時対策

災害時対策として、東久留米市とイオンリテール株式会社において「地域防災協力協定」を締結する予定としている。震災等の災害時には、新潟県中越地震の際の対応を参考として、平面駐車場を災害時の防災活動に資する施設として活用する他、バルーンシェルター等による避難場所の確保、臨時トイレの設置、物資の提供等、地域への貢献も視野に入れる。また、災害時の水の確保のため、東久留米市と協議し災害用井戸として既存井戸の維持を検討する。

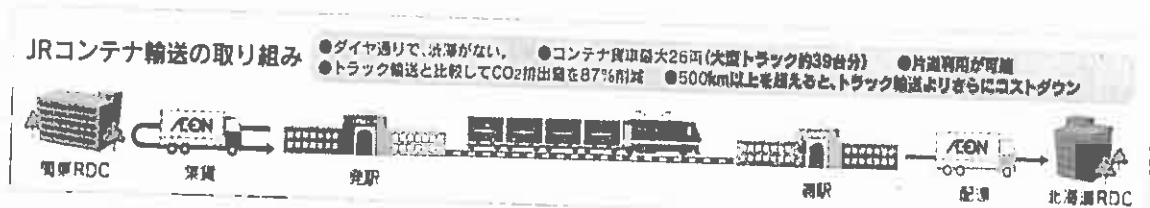


写真 6.4.2-1 新潟県中越地震の際の対応（バルーンシェルター）

(6) 物流の効率化による搬出入車両台数の削減

店配車両の効率化と有効活用を図るため、物流センターを活用した物流体制の効率化をさらに改善し、店配車両が店舗から物流センターへ戻る途中にバンダーに寄り商品を受け取ることによる配送効率の向上や、調達ネットワークによる効率的な配送、車両大型化による積載効率の向上等により、搬出入車両の削減を図る。

また、平成 18 年度からは、関東から北海道への物流において実験的にモーダルシフトを始め、トラック輸送から鉄道のコンテナによる配送に切り換えることによる CO₂ 削減に取り組んでいる。



イオン環境理念

私たちイオンは、「お客さまを原点に平和を追求し、人間を尊重し、地域社会に貢献する」というグループ理念のもと、企業市民としての社会的責任を果たすため、社会貢献活動と環境保全活動を積極的に推進していきます。同時に私たちは、これらの活動が地域に根ざしたものであると認識し、地域の方々とのパートナーシップを育み、循環型社会の構築を目指します。

6.5 事業計画の策定に至った経過

6.5.1 事業計画の策定に至った経過

当該商業施設を計画するに至った経過は以下のとおりである。

- ・平成10年11月 南沢五丁目に総合グラウンドを所有していた第一勧業銀行が、中央不動産株式会社へ売却（登記受付日）
- ・平成12年10月 東久留米市が策定した都市計画マスタープランにおいて、当該地域を「新たな産業拠点」として位置づけ
- ・平成15年4月 中央不動産株式会社が東久留米市に対して土地活用について協議開始
- ・平成16年1月 東久留米市と東京都が土地活用に関する都市計画上の扱いについて協議開始
- ・平成16年3月 東久留米市は、定例会議における施政方針で、旧第一勧銀グラウンド跡地は地区計画を定め、土地利用転換を計画的に誘導する考えを表明
- ・平成17年5月 中央不動産株式会社、イオン株式会社*から、グラウンド跡地約5.5haについて商業施設の開発をする旨を東久留米市に報告
- ・平成17年6月 東久留米市と東京都が都市計画法に基づく地区計画制度（「再開発等促進区を定める地区計画」を含む）の適用、用途地域等の変更の可能性について協議開始
- ・平成17年6月 東久留米市、中央不動産株式会社、イオン株式会社*が開発計画について協議開始
- ・平成17年7月 周辺の都市計画道路整備及び交通計画について、東久留米市が東京都都市整備局街路計画課と協議開始
- ・平成17年11～12月 東久留米市が対象地区での取り組みに関する基本方針（土地利用転換方針（案））について、説明会を開催（延べ5回）
- ・平成18年2月 東久留米市が対象地区での地区計画制度の活用について説明会開催
- ・平成18年2月 イオン株式会社*が事業内容案について対象地区で説明会開催（計9回）
- ・平成18年4月 市道110号の認定告示
- ・平成18年4月 東京都「多摩地域における都市計画道路の整備の方針」（第三次事業化計画）発表（案の縦覧平成18年2月）
- ・平成20年5月 東久留米市が「東久留米市南沢五丁目土地利用転換計画」を策定
- ・平成20年6月 「東久留米市南沢五丁目土地利用転換計画（案）」に基づき、東久留米市が「東久留米市都市計画マスタープラン」を一部改訂
- ・平成21年4月 イオン東久留米ショッピングセンター（仮称）建設事業に係る事業者説明会開催（計2回）
- ・平成21年6月 「南沢五丁目地区地区計画」の考え方及び同地区内における商業施設建設の事業計画（概要）に関する東久留米市・イオンリテール株式会社*による合同説明会開催（計2回）
- ・平成21年8月 東久留米市が「南沢五丁目地区地区計画」（原案）の縦覧及び説明会開催
- ・平成23年1月 東久留米市が「南沢五丁目地区地区計画」（案）の縦覧及び説明会開催

*イオン株式会社は、平成20年8月に、小売事業の会社分割（純粋持株会社化）に伴い子会社（イオンリテール株式会社）へ事業の承継を行ったため、本事業の事業者は「イオン株式会社」から「イオンリテール株式会社」に変更となった（平成20年8月に変更届提出済み）。

6.5.2 地区計画の概要

今回の開発に伴って適用される都市計画手法は、都市計画法第 12 条の 5 第 3 項に定める『再開発等促進区を定める地区計画』である。この手法は、まとまった低・未利用地など相当程度の土地の区域において、円滑な土地利用転換を推進するため、公共施設等の都市基盤整備と優良な建築物等の一体的整備に関する計画に基づき、土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の増進を図るとともに、一体的、総合的な市街地の再開発又は開発整備を行うことを目的としている。

この制度を活用すると、再開発等促進区内において都市計画に定められた内容（道路や公園の整備、建物高さ、壁面後退距離、空地の確保等）に沿って建てられる建物に対して、特定行政庁の認定及び許可により容積率、斜線制限、用途制限が緩和される。そして、道路や公園の整備、計画内容に沿った建築がなされた後に、当該建築物が存続可能なように用途地域、建ぺい率、容積率等が変更される。このことにより、優良な都市開発プロジェクトを誘導することが可能となる。

『再開発等促進区を定める地区計画』を適用するためには、東久留米市都市計画マスタープラン等において、当該地区で都市開発プロジェクトを誘導する方向性が明記されていることが必要となっている。東久留米市は、社会、経済情勢や南沢五丁目周辺地区、特に計画地の土地利用の動向等を踏まえ、南沢五丁目地区の地域の活性化につながる土地活用が市のまちづくりにとって望ましいとの考えから、平成 20 年 5 月に「東久留米市南沢五丁目地区土地利用転換計画（案）」を策定、6 月に「東久留米市都市計画マスタープラン」の一部改訂を行った。

これらの計画に基づき、計画的な土地利用転換を推進し、活気ある市街地の形成を図るとともに、商業、住居、福祉等の機能が調和したまちづくりを推進するため、東久留米市は、計画地を含む南沢五丁目地区の約 11.1ha の区域について、平成 21 年 8 月に都市計画法第 16 条に基づく地区計画（原案）の縦覧及び説明会を行った。その後、地区計画（案）を作成し、平成 23 年 1 月に同法第 17 条に基づく縦覧を行うとともに、説明会を開催した。

なお、本事業に合わせ、計画地に接する道路の歩道拡幅等の整備が予定されている。五小通り及び計画地周辺の道路の現況及び開発後の断面図は、図 6.5.2-1 に示すとおりである。

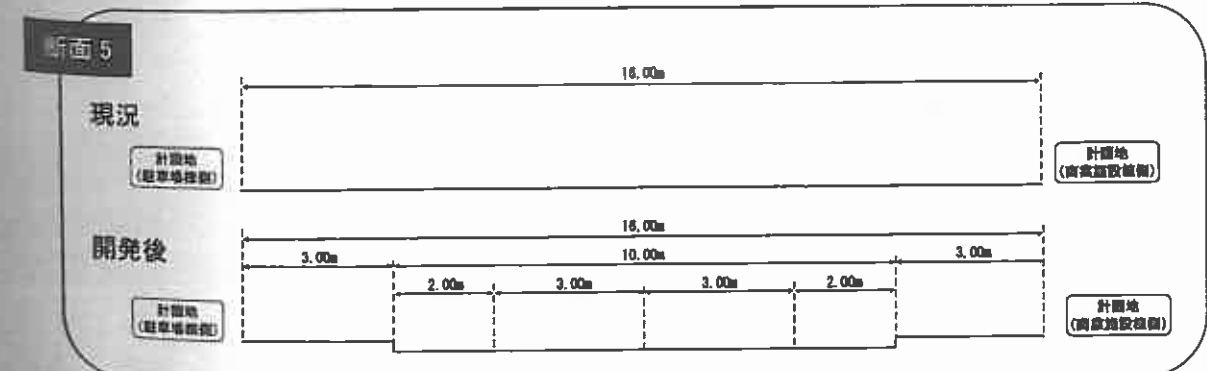
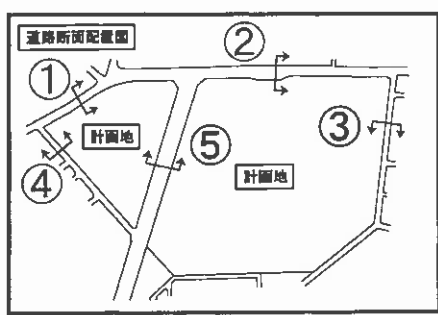
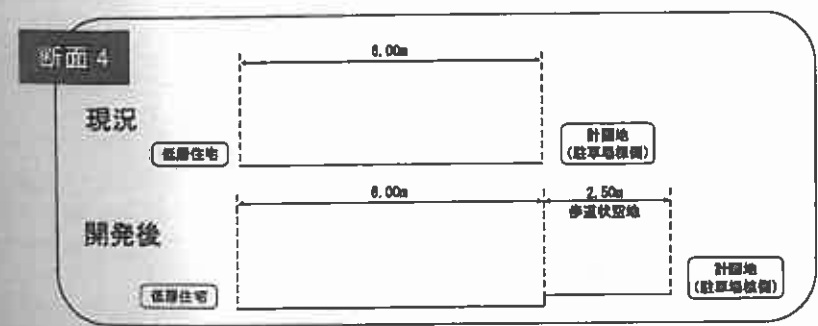
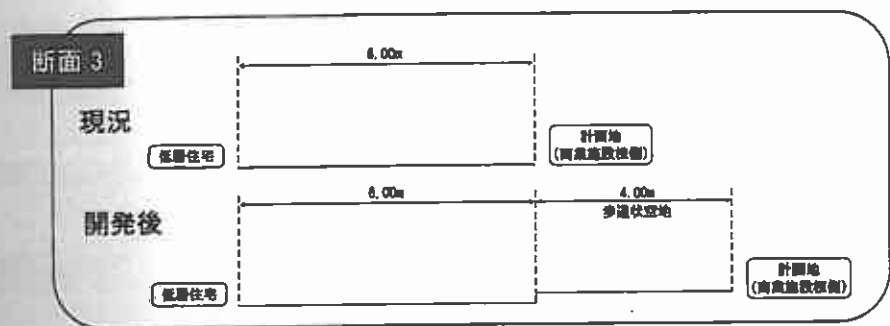
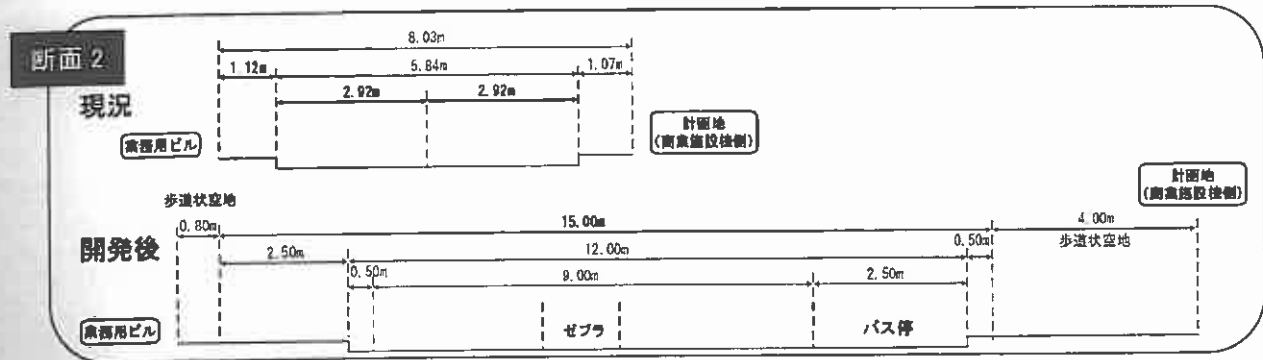
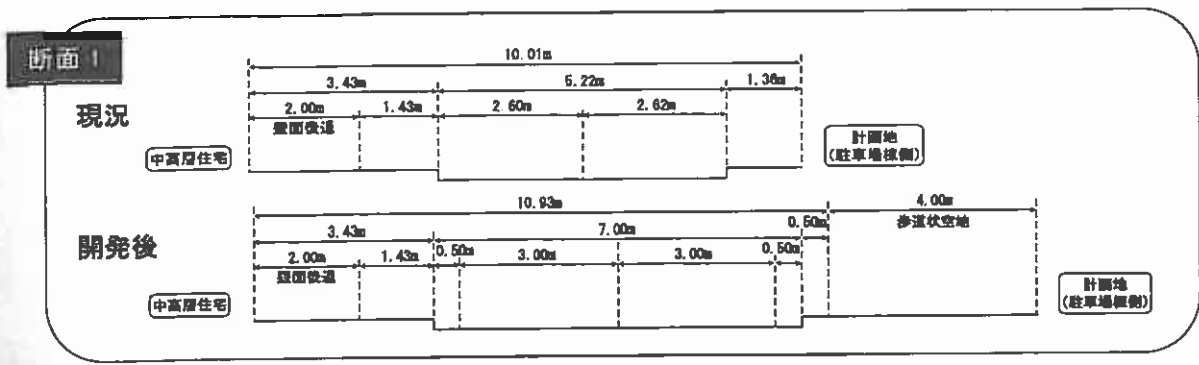


図 6.5.2-1 区画道路断面図