

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

環境影響評価書案の内容について都民から提出された意見書及び事業段階関係市長からの意見の件数は、表 13-1 に示すとおりである。

表 13-1 意見書等の件数

意見書等	件数
都民からの意見書	232件
事業段階関係市長からの意見	2件
合計	234件

東京都環境影響評価条例第54条において準用する条例第18条第1項に基づく都民から提出された意見書については、意見を項目別に分類し、意見の概要として要約を記載し、これに対する事業者の見解を述べる。また、条例第54条において準用する条例第19条第1項の求めに応じて提出された事業段階関係市長（東久留米市長及び西東京市長）の意見については、原則、全文を記載し、これらについての事業者の見解を述べる。

なお、意見書の写しは、個人情報に該当する事項が削除された状態で東京都から事業者へ送付されている。

13.1 都民からの意見書の概要及び事業者の見解

13.1.1 建築計画

都民からの意見書の概要	事業者の見解
<p>1) 東京都建築物環境配慮指針で東京都はエネルギー使用の合理化として自然エネルギーの直接又は変換利用を配慮するよう求めているが、イオン建造物にはその点の配慮がなされていない。</p> <p>自然採光とか太陽光や太陽熱を利用したエネルギーシステムを屋上等に設けるべく都は指導すべきである。</p>	<p>2008年3月、イオンは2012年度にCO₂排出量を総量で2006年度比30%(約185万CO₂-t)削減するという具体的な数値目標を掲げた「イオン温暖化防止宣言」を策定しました。この目標を達成するため、店舗・商品・お客様の観点から本業を通じさまざまな施策を推進します。店舗においてはソーラーパネルや省エネルギー設備の設置、植樹等緑化の推進、リサイクルの推進、買物袋持参運動の推進等を積極的に実施します。</p>
<p>2) 景観形成基準に定められている通り、建物の高さや規模については周辺の第一種住居専用地域にも調和をとる必要がある。低層住宅側に接近して建築するのであれば、高さ規模ともに周辺低層住宅建物の取れたものにすべきある。建物の高さは15m以下とすべきではないか?もしくは店舗用建物を北西側に建築する必要がある。</p>	<p>建物の規模については、変更後の計画では総延床面積を調査計画書時点の約95,100m²、評価書案時点の約98,600m²から約81,800m²に縮小するとともに、南側壁面の幅を12m程度短くし南東側敷地境界から後退させて配置したほか、建物との間に緑地や歩行者通路、広場を設けるなどの配慮をしています。</p>
<p>3) 建物縮小としているが数値がなく不明瞭(p.7)</p>	<p>景観についても、地域の特性を考慮し周辺景観と調和を取るよう配慮するとともに、今後、「東京都景観条例」に基づき東京都と事前協議を行い、景観形成基準を満たした計画とします。その中で、排気ダクトの位置など具体的な内容についても検討していく予定です。商業施設の詳細については大店立地法手続きにおいてご説明します。</p>
<p>4) 南側壁面後退を大きくするとあるが配置図をみてもあまり変化なし。</p> <p>南側(≒17m)も東側住宅地側(≒26m)と同じ広さの緑地帯となるべき</p> <p>この地の住民の圧迫感(28mほどの壁)は北側といえども相当なもの。何故配慮できないのか。</p>	<p>本事業の実施に際しては、東久留米市が「再開発等促進区を定める地区計画」を適用することとしており、土地所有者、事業者は協力して、公共施設等の都市基盤整備と優良な建築物等の一体的な整備を進めていく予定です。敷地内の緑地は勿論、建物にも多くの壁面緑化を計画し、敷地周辺の歩道については2.5m~4m幅の歩道状空地として整備する予定です。また、東側住宅側には約幅20mの緑地帯を、南側住宅側には公園・広場として約2,700m²規模の空間を検討し周辺住居環境に配慮をしています。</p>
<p>5) イオンが閑静な住宅地へ出店しようとしていることは、東久留米市の説明会で知りました。その後、イオンを出店させるために、市がこの地域の用途を変更するという説明会もありました。</p> <p>この両方の説明会に出席して、市の説明を聞きましたが、「イオン出店先にありき」の話で、第5小学校前をはじめ周辺道路の道幅が狭いこと、大型駐車場に車が入り出すことで起きる交通災害・大気汚染について、イオン施設内に緑地を作るとか、まわりの敷地を削って緑のある遊歩道にするとか、対策は充分考えているという話でした。</p> <p>ところが、環境影響評価書案を閲覧したところ、ずっと以前に市が説明したのがこれだったのかと驚きました。また、できてもない道路が書き込まれ、市が説明をした施設内の緑地や遊歩道は検討中となっています。行ったことのある所沢のショッピングモールの場合は道幅の広い公道に面していますが、敷地の奥に建物があって、前面はすべて駐車場になっています。評価書案の来店車両見込みからみても、イオン東久留米ショッピングセンターもそうなるのではないかと心配しています。</p>	<p>評価書案の建築計画に記載した面積や予測に用いた面積がわかりにくいとのことのご意見については、変更届において各面積を整理しています。</p>

都民からの意見書の概要

事業者の見解

6) 環境影響評価書(案)において使用されている物販面積 28.40 (28,395) 千 m²と店舗面積 33.4 千 m²及び物販エリア 26.2 千 m²(核店舗 16.9 千 m²、専門店 9.3 千 m²) の違いがよくわかりません。わかりやすい説明および評価書への記述をすべきと思います。

7) 悪臭対策として排気ダクトを商業施設棟屋上まで引き上げ排出するとしておりますが、排気ダクトが視認できると景観上問題とされますので、その点をご考慮いただきたいと思ひます。

8) 近隣住民は、地域の規模にあつた日常生活必需品を買うことができる小規模のスーパーの建設を希望しております。この点を考慮して大規模店の建設は白紙に戻して下さるようお願い致します

9) イオンが考へている進出の仕方が、当初の案から全く修正も加へていないことが今回明確になった以上、つまり、伝えられていたスケールは何ら変更がないことが分かつた以上は、住民・商店主をまじえて大型商業進出に関わるまちづくりをイオンと一緒にやろうと提唱してきた私としては、いまや、真向から反対の意思表明をせざるを得ません。

10) 今の緑豊かな環境を守りながら、地域の規模に合つた日常生活必需品を買うことができる。例えば西東京市にある西友ひばりが丘団地店のような小規模のスーパーの建設を希望しております。

11) あまりにも巨大なショッピングセンターはこの地に必要ないと思ひます。地域の住民が日常生活必需品をそろえるだけのもつと規模の小さいスーパーマーケットがあれば十分です。他地域の人々が車で買い物をしにやってくるような店舗は、この地域には合っていないと思ひます。

公害の発生や自然環境の喪失がひとたび起こると健康で快適な生活を損なうばかりでなく、回復するのに困難となります。他地域の人々はそれほどまでにこの地に大規模ショッピングセンター建築を必要としていますか？

イオンが考へるほど多摩地域の人々は物を買いたがる人々ではないはずで、モノではないメリットを求めて住んでいるのです。

12) 地下駐車場なしの案から一変して地下駐車場

13.1.2 供用計画

都民からの意見書の概要	事業者の見解
1. 営業時間に関する意見	
<p>1) 営業時間の問題です。 AM9:00~PM11:00 閑静な住宅地に突如夜の11時まで開いているショッピングセンターが出現すると騒音も発生し、犯罪も増えます。</p>	<p>現在の計画では、飲食店と核店舗食品売場は23時まで、核店舗衣料品・雑貨売場は21時まで、専門店は22時までを営業終了時間と予定しています。騒音に関しては、基準値を満足するとともに、立地特性を考慮した対応を実施します。また防犯については、防犯カメラの設置、警備員の巡回、従業員の声かけなどを実施する予定です。</p>
<p>2) 当該地周辺は閑静な第一種住宅専用地域である。このため以前の住民との話し合いでは何度も営業時間の短縮、特に夜間早い終了を要望する声が上がっていたが、結局午後11時という住宅地での営業としては遅すぎる閉店時間が示されている。周辺住民の迷惑など眼中にない企業姿勢に強く抗議し、9時閉店を要望する。</p>	
<p>3) 住宅地の真ん中で夜11時までの営業を予定していますが、これが地域社会に密着した経営といえるでしょうか。ショッピングセンターの近隣に住む住民への影響に配慮するなら、午後9時には営業を終わらすべきだと考えます。</p>	
<p>4) 営業時間を短縮すべきである。</p>	
<p>5) 営業時間がAM9:00~PM11:00住宅街による11時まで開いているショッピングセンターが出店すると騒音も発生し、犯罪も増えることも考えられる。</p>	
<p>6) 夜間騒音について環境基準を超過している地点があります。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時までとしてください。</p>	
<p>7) 騒音について環境基準を超過している地点あり、特に夜間騒音については近隣住民にとって影響が大きくなります。事業者の確実に実施できる対策として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時までとしてください。</p>	
<p>8) 現況で環境基準を超えている場合があるとは言え、そのような場所に出店しさらに影響を大きくする責任は事業者にある。特に夜間・騒音については近隣住民にとって影響が大きいことから、事業者の確実に実施できる対策として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。</p>	
<p>9) 地球温暖化防止が待ったなしの時点では、夜間営業は21時閉店を求める。</p>	
2. 営業形態、テナント等に関する意見	
<p>1) イオンが社会的責任を果たそうとしないもう1つの問題は、東久留米ショッピングセンターの営業内容や営業形態を一切明らかにしないことです。説明会で①武蔵村山の場合は、アメリカの投資ファンドから資金を導入しショッピングセンターを建設したが、建設した建物は、別の管理会社が管理する。こうしてイオンは出店のリスクを最小限に抑えるというやり方でおこなわれたが、東久留米の場合はどのよ</p>	<p>本事業においては、現時点の計画では、商業施設棟の約58%が物販を行う店舗、約8%が飲食店・娯楽施設等、約34%がその他(事務所・倉庫等の後方施設、エレベーター・トイレ等の客用施設、4階駐車場)として計画しています。施設の詳細な内容については、今後検討のうえ決定します。テナント業種内容については大店立地法の段階にてご説明します。</p>

うになるのか。②自社のショッピングフロアとテナント部分の床面積の割合はどうか。③テナントとして入る業種はどのような業種か。こうした質問に対するイオンの回答は、「まだ決まっていない」というものでした。こうした態度は、イオンの行動規範「地域社会とイオン」の内容にも反するものです。

行動規範に照らして、出店に当たってとっているイオンの態度は、どんな意味を持つものか、住民の疑問にキチンと答えるように求めます。

2) イオンは環境理念として、以下の点をあげている。

◎お客様を原点とし……

◎これらの活動が地域に根ざしたもの……

◎地域の方々とのパートナーシップを育み……

ところが、事業計画は“商業施設”と書かれているだけで、業種内容は一切示されていない。これでは地域の住民にどう根ざしたものなのか、どうパートナーシップを育むのか一切分からない。それに、業種によって来店する自動車台数が変わると思われるので、見解書でショッピングセンターの事業内容を明らかにして貰いたい。

3) この計画書には、この大型店舗の営業内容、営業形態が具体的には全く示されていない。いくら建築物といっても、それは使用目的に応じて現実の姿を示し、具体的な問題を我々に提示して来るものであろう。もし現在、それらが未定であるというのであれば、その様な計画書に対して意見を求めるのは時期尚早ではと思える。もっとも当該事業計画については、他の事柄についても「返答として」“未定”が聞かれることではあるが。

3. 私有地通り抜け、ごみの散乱、その他の環境負荷等に関する意見

1) これほど大規模なショッピングセンター（以下「SC」という。）が開業となれば、SC利用客の敷地内通り抜け（徒歩、自転車、バイク、自動車）が容易に想定され、居住者の生活環境悪化はもとより、従来から通学路等として利用している児童等の保安上の観点等からも非常に大きな問題となることはいうまでもありません。

一方では、安全性や利便性の観点から敷地内を近隣住民に開放せよと行政指導し、かたや一方では、住環境悪化や安全の低下をまねくような大規模SCの誘致を進める行政には一体感がなく理解に苦しみます。行政区が異なるという説明では縦割り行政の弊害そのものです。

また、事業主はそのような立地環境であることを理解して出店計画をされていると思いますが、私のこのような懸念に対してどのような有効かつ抜本的な対策を考えているのでしょうか。

本計画地においては、「再開発等促進区を定める地区計画」制度を利用し事業を進めてまいります。計画地内には、有効空地として公園・広場の他に2.5m～4m幅の歩道状空地を各敷地接道している道路沿いに設置する計画です。

周辺の生活道路等への入り込みについては、交通誘導員や看板の設置等により対策を行い、近隣に十分配慮した計画とします。

ごみの散乱については、不法投棄等が起こらぬよう必要に応じてショッピングセンター内でのお客様への呼びかけを実施します。また従業員による地域での清掃活動を行なうなどの対応を実施します。

都民からの意見書の概要	事業者の見解
<p>2) これほど大規模なショッピングセンター（以下「SC」という。）が開業となれば、「SC」利用客の大量の通り抜け（人、自転車、バイク、自動車による）が想定され、居住者の生活環境悪化はもとより、従来から通学路等として利用している児童等の安全確保上の観点からも非常に大きな問題となることは言うまでもありません。</p>	
<p>3) 商業施設棟の裏側～東南部分に公園、広場を予定しているが、駐輪場も配備されることが予想され、イオンショッピングセンターへの買い物を目的とした歩行者、自転車利用者の通り抜け利用が増大し、居住者とのトラブル等、生活環境の悪化が著しく懸念される。このような事態に対し、イオン側としてどのような責任、対策を採るのか説明を望む。</p>	
<p>4) ショッピングセンターへの来客が、徒歩や自転車で隣接するマンションの敷地内を通過することによるトラブルも心配されます。</p>	
<p>5) ショッピングセンターへの来客が私達住民への影響として多くの近隣住民の通過、青少年の溜まり場になる事が予測される。これらの評価も必要である。</p>	
<p>6) 周辺道路の道幅が狭く歩道も確保されていないことから、これほど大規模なショッピングセンター（以下、「SC」と記載）が開業されれば、SC 利用客の通り抜け（徒歩・自転車・バイク・自動車）が容易に想定され、敷地内での事故の発生や、通行者の話し声・エンジン音など騒音、空き缶や紙くずなどの不法投棄などによる生活環境悪化が懸念される。</p>	
<p>7) 来店者によるゴミの不法投棄や散逸に対する防止策をどのようにとるのか、具体的に説明して下さい。</p>	
<p>8) とにかく、便利だからといって、それをどんどんどり入れていったために今の環境問題が起こっている。 経済の発展も大事であるが、そこに住んでいる人間が絶滅に向かっているのでは全く意味がない。 たかがイオンのショッピングセンターと言うかもしれないが、常に冷暖房し、朝から夜中まで照明をつけ、トイレでは、水がジャンジャン流れ、車の排気ガスをまきちらし、食品売り場では、食品保存のための電気が使われる。</p>	<p>環境負荷の少ないショッピングセンターを計画します。具体的には敷地内の緑化や屋上・壁面緑化の実施、省エネ設備の導入、さらには荷受場周辺の防音壁設置、ペットボトルや食品トレイ等のリサイクルの実施、物流センターを有効活用した搬入トラック台数の削減、従業員による地域での清掃活動の実施等を行ないます。交通計画についても、お客さま用及び従業員用のシャトルバスの運行を検討しており、関連車両の台数の緩和に努めたいと考えています。</p>

13.1.3 交通計画

都民からの意見書の概要	事業者の見解
<p>1. 周辺の道路状況、交通混雑に関する意見</p>	
<p>1) 道路整備計画を見ると、店舗建設予定地の西側と南側の整備計画は記されているが、北側と東側の整備計画は無いに等しい。東側の西武線ひ</p>	<p>計画地周辺においては、東 3・4・11 号及び東 3・4・18 号をはじめとする都市計画道路の整備や、所沢街道、五小通り、南沢通り</p>

都民からの意見書の概要

事業者の見解

ぱりヶ丘駅に通じる道路については、中原小学校から112号線までの区間で、バスと乗用車がすれ違ふことが出来ない狭い区間があり、道路がS字形に屈曲しているため交通整理の係員の指示に従って車両は動いている状況である。

しかるにこの区間は、ひばりヶ丘駅と田無駅、武蔵境駅、三鷹駅を結ぶ3路線のバスが通行しており、田無駅と結ぶ路線は、所沢街道、五小通りを通行する。

したがってイオンに出入りする客の車がここに新たに入りこむと、バスの定期運行が出来ないばかりか、進路が車両で糞詰まり状態になることが目に見えている。

又、東側で南北に走る南沢通り（六角地蔵通り）も狭く、車両のすれ違ひが困難な区間がある。

即ち、店舗周辺の道路のみを拡幅しても意味が無いのである。超大形店舗の建設を計画する場合は、先ず東西南北に通じる道路を計画整備することから始めるべきであり、その計画立案が困難である場合は、大形店舗建設の許可は与えるべきではないのである。

2) この項目には交通渋滞による周辺住民、近隣住民が受ける環境悪化が検討されていない。

イオン東久留米ショッピングセンターが開店したときに生ずる交通量は、イオンの施設計画にある、車・2,020台の駐車場規模からすると、この車両を想定し、数値上の調査、予測を行なったであろうが、しかし、1km四方範囲以外、広範囲の地域にもたらす環境悪化及び周辺住民の交通手段に対する影響評価がなされていない。

イオン東久留米ショッピングセンター(仮称)が抱える道路特性

①西武池袋線・西武新宿線の踏切を渡らなければ来られないという悪条件

東久留米市は近隣の西東京市と共に道路事情が悪く、更に西武池袋線・西武新宿線に挟まれているため、踏み切りを渡らなければイオン東久留米ショッピングセンター(仮称)にやってくることは出来ない。

また交通網の未発達が当初から分かっているが、車約2000台に依存する営業形態に対し、解決しないまま計画を重ね、困難を浮きぼりにさせている。

評価書案にあるのは①図に示している2km程度の「来店車両の走行経路」の範囲だけを取り扱っており、更にそれ以下の狭い区域を対象とした環境影響評価のみをしている。この評価は極めて不十分である。

3) はじめに商業施設建設ありきの説明で客観性がなく不備が多く理解できません。陸の孤島に近いこの地域で路線バスが止まり生活の足が奪われてしまう不安がいっぱいです。

4) 道路環境からの意見として地域道路整備

などの道路拡幅と併せた歩道新設や交差点改良等が計画されています(17~18ページ参照)。将来自動車交通量は、これらを踏まえ、道路網が現況から変化することを前提に、最新の将来交通量推計関連の指標として、国土交通省道路局から公表されている平成17年度道路交通センサスのデータより、現況交通量、車種別構成比、混雑時旅行速度、自動車保有台数、自動車走行台キロの伸び率などを用いて予測しています。

現況の五小通りは、混雑の原因のひとつであるバス停におけるバスの停車時と計画地北側の変則交差点における右折車両停車時における一般車の通り抜けの困難さがありますが、計画地開発と併せて計画地前面区間が拡幅されるとともに、バス停車時にもスムーズな通り抜けができるようバスベイが設置されるため、スムーズな走行が可能となります。道路の混雑は、このようなボトルネック箇所の解消により、改善されるものと考えています。事業者としては、五小通りの拡幅及び歩道の設置のため土地の提供を行うとともに、小学校前の立地であることから、交通安全には十分に配慮します。

南沢通りは、五小通りより北側の区間は平成22年までに、また、南側区間についても平成22年以降拡幅が予定されており、道路容量が改善されるものと考えています。

市道2395号線及び2404号線は計画地に接する区画道路ですが、駐車場出入口は設置していません。また、荷さばき・来店車両ともに想定経路としていません。荷さばき車両については、業者への周知・徹底により、決められた走行ルートのみ使用する計画とします。また、来店車両の迂回交通や通り抜け車両等の発生については、開店時における交通対策を実施するとともに、開店後においても利用経路に関する周知を徹底します。

なお、来店車両台数は、新所沢街道及び所沢街道を経由して市道110号(東3・4・18号)から来店する量が最も多いと予測しています。

本事業の実施に伴い関連車両の発生集中交通が生じることとなりますが、荷さばき車両の計画的な運用、路線バスや計画しているお客さま用及び従業員用のシャトルバスの利用促進により、関連車両台数の削減に努めます。

通学・通勤時間帯における車両の走行については、計画店舗の営業時間は、9時から23時を予定しており駐車場利用可能時間も8時30分~23時30分の予定です。よって、通学時間帯の8時10分頃においては、来店車両の走行はないものと考えており、ま

都民からの意見書の概要

事業者の見解

は、不十分極まりなく計画地周辺の所沢街道も拡張せずそれに伴う市道も新規道路を通した終点地に所沢街道に流していれば、交通渋滞の解消にはなりえないと考えます。地域細道の整備も考えずに地域幹線道路の負荷軽減があるとは思えません。

5) 建設予定地の前の道路は一車線、この道路にはひばりが丘駅から南沢五丁目経由、田無駅、または武蔵境行きの路線バスが走っていて、通勤時間帯には1時間に20本~12~3本ぐらいのバスが走っています。このバスはこの地域の住民にとって通勤、通学になくてはならないバスで、イオン建設による交通量の増大は交通渋滞を招き、利用者やバス会社に耐え難い苦痛を与えることでしょう。

また、建設予定地近くの所沢街道、南沢通りは十分な広さの歩道もなく、特に笠松坂付近は曲がりくねった道路で歩道もないに等しく、ここに大量の車が走ったら、自転車に乗ることも、歩くことも出来なくなります。

6) 五小通りはバス路線であることから、渋滞すれば地域住民の日常生活に大きな支障が出ます。鉄道駅である西武池袋線ひばりが丘駅、西武新宿線田無駅に行くバス路線が渋滞することは、日常生活のあらゆる面に大変な影響を与えることとなります。

この点でも、イオンの現在の計画での出店を中止することを強く求めるものです。

7) 世帯数の大幅な増加に対応して、ひばりヶ丘駅から第五小学校前・南沢五丁目経由田無駅・武蔵境行きの西武バスが大幅に増便されている。

8) 五小通りは計画地の前だけ道を広くしても、ひばりが丘寄りの道は広くならず、車両が増えることで大渋滞を起こすので、計画を中止して欲しい。

西部地域から市役所方面への道路の大渋滞する事が予想され、営業上被害を被るので計画を見直して欲しい。

9) 交通渋滞による救急車・消防車の出勤が遅れて大きな被害になる事を心配しています。

10) 交通量の増加による渋滞や事故、大気汚染への懸念、小学校の前にできるという事自体問題。まわり道路も狭い道ばかりでとても大型のショッピングセンターが作れる環境にありません。

11) 今回のイオンによる環境影響評価説明会の内容も東久留米市住民としては道路事情が捗々しくもないにもかかわらず何故拙速に商業地転換と共に巨大商業施設を作らなければならないのか納得がいかず、都内23区地域とは違う価値の自然環境に負担を掛けてでも時代遅れの巨大商業施設が必要なのか一考願いたい。

因みにこの地は最寄の駅までは西武バス利用、西武新宿線田無駅が新宿へ20分、西武池

た、荷さばき車両についても往復20台未満の台数となっています。ただし、通学路であることを考慮し、今後、より詳細な荷さばき計画を検討するとともに、開店後は誘導員の配置等により安全面についても必要な対応を実施します。

特に、開店直後については、交通誘導員を大量に配置し十分な対応を図るものとします。(詳細については、今後検討します)

袋ひばりが丘駅から池袋へ20分、JR武蔵境駅から新宿まで20分の地です。この場所に緑を無くしてまでこのような商業施設が本当に必要なのか重ねてご一考ください。

12) 私はイオンが南沢に出店するのは反対です。交通事故や(第5小学校そば)大気汚染や騒音など環境が悪くなるのが心配です。私の家からは少しはなれているため病院に行くのに自転車を引っぱって歩いているのです。これ以上車が増えたら本当に困ります。イオンは道路を広げるといっていますが、イオンの前だけのこと。これではかえって交通困難になるのではないのでしょうか。

13) 道路がせまくこれ以上に大渋滞が考えられ騒音と排出ガスが心配され、環境の悪化が考えられ反対します。

14) 道路は対面通行の二車線であり、現在でも渋滞する時もあります。その他に大型ショッピングセンターイオンが建設されオープンされると道路は大渋滞、火災や、救急車などの緊急車輛等の到着が遅れ、尊い人命が…。以上等において私は、イオン出店に大反対です。

15) 大型駐車場を保有することによって引き起こされる交通量の増大道路の自動車交通による騒音は現在でも大変なものです。そのうえさらにイオンが出店することにより交通渋滞は目に見えています。五小通り、所沢街道は道路巾はせまく、バスや車のすれ違いも困難の状況で通勤、通学、買い物などに支障をきたします。これ以上の環境悪化をさせないためにも計画の抜本見直しを行って下さい。

16) 五小通りおよび五小東交差点から北側の通り(笠松坂交差点側)の途中には歩道がなく道路幅員も狭い部分が続き、走行経路としては適していない。

同様に、五小東交差点から団地西口交差点の南側の道路についても歩道がなく乗用車がすれ違ってもスムーズではない道路幅員の狭い部分が続き、走行経路としては適していない。

また団地西口交差点から六角地蔵交差点までも歩道がなく、走行経路としては適していない。したがって5小通りを走行経路として想定することが適当かどうかさらに検討して下さい。

17) 出店予定地周辺の道路はいずれも大変狭隘な道路ばかりです。予定地の北側・西側の「五小通り」、東側の「南沢通り」、西東京市との境界の市道2395号線、および2404号線はいずれも生活道路であり大変狭い道路です。しかも、五小通りの五小東交差点から西側(イオン出店予定地方面)に約270メートルは両側が既存の住宅(商店)となっています。そのために、拡幅の見込みはまったくありません。その結果、とうぜんイオンが出店すれば大渋滞となることは明らかです。

18) 周辺地域住民の「現況の交通手段」と交通障害

①唯一の交通機関

周辺地域には、西武池袋線ひばりが丘駅から西武新宿線田無駅及び中央線武蔵境までの区間、バスが運行されており、このバスが唯一の交通機関である。

バスはひばりが丘駅を出て、広い道进行り「ひばりが丘駅入り口」から狭い道路に入る。

ここから「中原小学校」までの区間が難所で、道路幅はバスがやっと行き交う事のできる道幅である。この間、かどを3回、左、右、に曲がって行く。バスは、中原小学校からひばりが丘団地北側の道を通り、「五小通り」に入り、「五小通り」を通過してから所沢街道を左折して、新青梅街道を横切り田無駅に着く。

②イオン開店後の交通渋滞とバスへの影響

(2)④で記述した通り、「北東」方面から入ってきてイオンに向かう車は、ひばりが丘駅商店街で渋滞し、その直後、ひばりが丘駅踏切で渋滞し、踏み切りの渋滞がバス道に及び、バス道の難所で中原小学校までが渋滞して、更に、「五小通り」入り口では「南沢通り」からイオン店舗に向かう車が合流し、「五小通り」は考えられない交通渋滞を引き起こす事になる。

この中をバスが通っていくわけだが、当然、バスも通れない。

更に、所沢街道がイオンの車で渋滞を起こしていれば、「五小通り」をやってきたバスは左折する事が出来ない。

バスの運行は完全に阻害され、このバスを利用している人たちに大きな悪影響を与える。

イオン関係地域・周辺地域以外の人たちがこの影響を受ける。

19) 出店予定地周辺の道路状況出店予定地の北側、西側の五小通り、東側の南沢通り、西東京市との境界の市道はいずれも生活道路であり狭い道路です。また南側の所沢街道は都道ですが狭く歩道が完備されておらず、朝の通学、通勤時路線バスが通行する時などは歩く人にとっても車を運転する人にとっても非常に危険です。

20) 所沢街道の細い道、ことに動物愛護病院から前沢十字路までの間は、立ち止まって大型車のトラック・バスを何台も続いてくるのを通りすぎるのを待っています。バス等も白線の上又なかまで入って走って行きます。ここを使う時は自転車の時はころがして歩きます。広げても又出て入ってと出たり入ったりのはぎなので、出る時もっと危険です。見にいまして下さい。

五小通り、又狭く、校庭けずって、これも又、つきはぎの広げ方で、左右の自転車が通り左右の自転車が通り、バス停があり、通学時は危険そのものです。八時十分位見にいまして下さい。

イオン反対です

21) 来店ピーク時に 1,000 台近い車をどうさばくのか具体的に説明すべきではありませんか？
武蔵村山の日産跡地に建設されたダイヤモンドシティ SC では周辺の新青梅街道のような幹線道路ですら大渋滞でした。市道 110 号ができたとしても周辺の道路が狭いこの地域でどのような混雑が予測されるか、日産跡地のダイヤモンドシティ SC 等を実例に挙げて説明してください。

22) 環境アセスメントに関してもギモンがあります。

イオン出店予定地の道路はバスが通るのにギリギリでバス同士がすれちがうのもすれすれです。イオンができれば駐車場にくるワゴン車も増大し、渋滞になるのはあたりまえ、いちばん困るのは路線バスを使う人たちです。本当にイオンが出店してよろこぶのはだれなのでしょう

一部の関係者だけのための、私的利益の場にしていいものでしょうか？

住民説明会だけでは不十分です。もっと市民に内容を公開すべきではないでしょうか。

23) 今回のアセスで、当初予想を上回る自動車交通量となり、しかも通学、送迎時間と平日の来店ピークが重なることとなります。営業時間も 9 時から 23 時で、荷捌き車両の走行は、朝 4 時からとなります。現在の住環境が大きく壊されることははっきりしています。

24) イオンができると交通が不便になるので反対です。

25) 交通量に見合った道路の不備

26) 交通量の大幅な増加にともなう事故、環境汚染、道幅が狭い所なので特に心配です。現状でも渋滞がひどく路線バスなど定時運行している会社、利用者は大変です。

27) 出店予定地の周辺道路はすべて狭い道路で、イオンが出店すれば渋滞が起きることは目にみえています。

28) 西部地域から市役所方面への道路が大渋滞する事が予想され、営業上被害を被るので計画を見直して欲しい。

29) 計画の説明を受けまして感じた事は、大型の施設誘致には計画地への道路が少なく大変な混雑が予想され、住民にとって大きな負担が生じると思います。

都道が、西、南側に出来たとして、当市の中心部北と東への道は少なく、大変混雑が予想されます。

混雑による排ガス、騒音等、地域にとって環境の悪化は増える一方で、この計画は市民、住民の為にはならないと思います。

以上、予想される市内の混乱を考えるとこの計画には無理があり、中止すべきと考えます。

30) 五小通り、南沢通り、市道 2395 線、2404 線はすべて狭い生活道路です。日々の生活の買い物に行きましたので日に日に自動車の交通量が増して来たのに驚いておりますところに、これ以上イオンが出来、交通量が増すことは悪い事のおこるおそれがあります。

31) 交通渋滞について

新所沢街道が田無方面に整備され、さらに都市計画道路、東 3・4・18 号平成 32 年に開通すれば、道路の渋滞問題は解決すると思われるが、現状では所沢街道の大渋滞は回避できないと思われます。

現在でも、イオンの横に位置する本願地のお墓参りの時期は、所沢街道が渋滞しています。

・青梅街道では、今年の 8 月にオープンした、島忠ホームセンターの営業により、土日、祭日は 2 車線道路の歩道側車線は、ホームセンターへ入る車の待機場所になってしまい、実質片側 1 車線通行になり大渋滞しています。

以上の事を考えてみても、道幅の狭い 1 車線の所沢街道では、大渋滞の発生は、免れないと思われます。

32) 恒常的な交通渋滞が惹起される。

袋小路のような状態の中に「ガリバー」が迷い込み動きが出来なくなる状態は明らかです。

少々の道路増強ではそれは解決されません。

又、当該意見書の交通量のモデルの信憑性には大いに疑問があります。

その解決策としてカルムコートの敷地に都道を買通させることをあげていますが、所せん、その都道は東京道という片側一車線道路にしか継がらないドン詰りです。即ち何も解決はしないということです。

33) 周辺の所沢街道などでは、現在も時折渋滞がおきており、そこに巨大ショッピングセンターが出来た場合に起こる慢性的な交通渋滞。

34) 道路・交通の問題

予定地の周辺は巾が狭く徐行しながらのすれ違いが多いところであり、幹線道路の所沢街道もこれ以上の車の通過は渋滞を招くのは明らかである。

35) 「五小通り」への車の出入りが出来なくなる。

「五小通り」に繋がる道に接する住宅はイオン開店により、朝から夜中までの間、渋滞のため「五小通り」への車の出入りは出来なくなる。

36) 交通事故や(第 5 小学校そば)大気汚染や騒音など環境が悪くなるのが心配です。私の家からは少しはなれているため病院に行くのに自転車で行きますが道がせまく、ほとんど自転車を引っぱって歩いているのです。これ以上車が増えたら本当に困ります。イオンは道路を広げるといっていますがイオンの前だけのこと。これではかえって交通困難になるのではないでし

ようか。

37) 出店予定地周辺の道路の現況に問題がある
イオン SC の出入口に面している五小通りの
車道の道幅は 5.84m しかありません。都道所沢
街道も同じく狭い上、歩道がありません。

私はこれらの道路を通行していますが、いつ
も危険を感じています。

イオンもこのように狭い道路の前に出店した例
は全国にないことを認めています。イオンは予
定地に面している道路は拡幅するので問題ない
と説明しましたが、五小通りの五小東交差点か
ら五小までの約 270 メートルは両側が南沢商
店街のため、道路の拡幅はできない現況ですの
で、混乱や大渋滞が懸念されます。

又、渋滞時における迂回車両の付近住宅地の
生活道路への進入が充分予想されますのに、住
民の心配にイオンは全く答えていません。

38) 所沢街道、六角地藏通り、東久留米第五小学
校前バス通利、小金井街道、が慢性的な渋滞に
なることが予想されます。本来此の地区は第一
種中高層住宅専用地区の地目であり、閑静な住
宅街です。片側一車線の道路で十分生活には満
足の出来る状態です。然しながらイオン出店の
計画を聞き驚きを隠せませんでした。計画地前
には小学校が有り道路が全て狭く歩道すらない
場所が数多く点在しております。この様な状態
では小学生の登下校が大変危険です。全ての道
路に歩道を付けるべきです。②他のショッピング
センターを見学に行きますと、最も道路事情の
悪い店でも片側二車の幹線道路の脇もしくは前
で営業され南沢の予定地よりはるかに道路事情
は良く、それでも土曜、日曜、祭日は渋滞が甚
だしく、近くの住民は困っていると聞いており
ます。所沢街道は東久留米店の幹線道路です、
今でも、度々渋滞する其の幹線道路が片側一車
線では車の数珠繋ぎの状態が目に見えます。
特に開店 3 ヶ月間は東久留米の殆んど道路も渋
滞に見舞われるし生活道路も車で溢れると思わ
れます。大変危険です。

39) 交通動線計画、周辺道路の整備計画などの説
明文には原則として～

～計画としている

整備される予定である

行う予定である。

など、あまりに大雑把である。

こんな大雑把で大気汚染の測量、予測など環
境基準値を下回るといふ結果がだせるのでしょ
うか。その根拠は？

道路をきちんと整備して交通量を把握してから
測量、結果をだすべきである。

40) 新しく道路が出来たが、所沢街道との繋がりが
悪く、渋滞しやすい。そこへ新たに大型ショ
ッピングゾーンが出来ると、さらに悪くなるの
は、目に見えている。混乱をきたす。

41) 交通計画について、「警視庁や東京都と協議しながら作成している」と述べているが、これは渋滞問題について、いまだ十分な解決策が見出されていないことを示している。非現実的的交通計画に基づくアセスメントは、正にナンセンスというべきで、本計画の撤回を求めるものである。

42) 周辺の道路事情は未整備といってよく、出店をすすめるにはまず道路を整備することが前提となります。しかるに予定地を南北に縦断する市道 110 号線は現在南側は一部地権者の同意が得られず行き止まり状態となっており、北側は当分開通の見込みが立たず進入路として機能する見込みは乏しいと思われます。

また予定地の前面を通る通称五小通りについても出店予定地に接する部分のみの拡幅に止まり道路の入口部分・出口部分は従来の 2 車線と狭隘な歩道のままであり混雑は想像をこえる（かつバス通りでもある）ものがあります。道路未整備のまま出店を急ぐのは問題といわざるをえません。また、これらの状況から住宅地内の生活道路への車の入り込み（規制するといっ

てはいますが）が懸念されるうえ、深夜・早朝の車の従来も頻繁となり、周辺住民にとって大気汚染・交通渋滞・騒音・振動・交通安全上の問題など不安要素はきわめて大きいものがあります。

43) 他地域にあるショッピングセンターの周辺道路はとても広いにもかかわらず、土・日・祝日では交通渋滞がおきており、東久留米のせまい道路では、安易に渋滞が考えられ、それによる排気ガスなどの環境汚染が予想されます。また、近くに学校もあり、せまい道路、せまい歩道、大量の車などで安心して生活出来ません。

以上の事などから、イオン出店に反対します。

44) 交通渋滞は路線バスの運行を不規則にし住民の生活に支障をきたす上記の道路は、西武バスのひばりが丘←→田無駅←→武蔵境駅のバス路線になっているため、交通渋滞は、通勤、通学、日常生活に利用している住民の生活に影響を与えることは大きな問題である。この件について、イオンは説明をさけているが説明を求めます。

45) 偏在している交通網

図で見る通り、「五小通り」を除けば主要道路は南側（店舗の下側）だけなのが分かる。明らかに道路は偏在しており、ここでのイオン店舗建設の必然性は無い、といえる。

自家用車に頼らなければならない業務に対し、当初から無理な状況を知りながら進めてきた。このために、この地域の生活道路である「五小通り」をイオン店舗の主要道路にしなければならなくなった。

46) 図 6.2.2-6 での東 3・4・18 号線も東 3・4・

11号線も用地確保もできていないと聞く。ぶつ切り状態の現状である。

どの道路も部分的に拡幅されたとはいえ、ピンの口元のような状態の道路ばかり。これでは予定地の狭い道路では大渋滞起こる（現に、北原交差点など今でもひどい）バス、救急車、消防車の通行も不可能（渋滞にまきこまれる）となること必至。こんな状態で道路管理の警察署は許可させるのか。計画地の周りだけセットバックして拡幅しても何ら交通渋滞の解決にならない。

いかにも道路幅を広げスムーズな車走行を計るようないまわしは意図的である。この状況の中、渋滞はさほどおこらないと考える根拠を明らかにしてほしい。

47) 「南沢通り」の交通渋滞

図には南北（上下）に「南沢通り」がイオン店舗の走行経路として示している。しかしこの道路の現況は、「五小通り」から団地西口までの区間では、車を寄せて停め、対向車の通行を待ってから通行するという道幅なのである。車両通行困難道路である。

更に、この道路の反対方向（北方向）も同様な状況であり、西武池袋線の踏切を渡り、主要道路に出るためには市内の小さな生活道路をくねくねとたどっていかなければならない。

とても、車約2000台に依存する大型店舗の主要道路になり得るものではない。

明らかに「南沢通り」は「来店車両の走行経路」にはなり得ない。

48) 偽装「環境影響評価書案のあらまし」

8月2日、環境影響評価書案の説明会でイオン株式会社が配布した、「環境影響評価書案のあらまし」には、現行の五小通りと将来の五小通りの名称を使って横断図面が示されている。あたかも、これで見ると、「五小通り」は道幅が広くなり交通渋滞が解消するかに見える。当日の質問に対する回答もこの図を見せて交通渋滞解消を示していた。

マンションの宣伝用のチラシ、スーパーのチラシには客が錯覚する表現はしないのが当然であり、通例だが、「イオン東久留米ショッピングセンター」(仮称)建築事業、環境影響評価書案のあらましは偽装の類を示している。なお、環境影響評価書案の平面図には良く見ると、「五小通り」の中のイオン敷地に接する部分では車道幅を広くさせているのが分かるが、これは図面を見慣れているものが分かることで「あらまし」にある現行の五小通り、将来の五小通りの文字で示した図示は偽装と言われても致し方ない。

そして、バスの運行に大きな影響を与えている「五小通り」の渋滞解消に対し、イオン敷地前の道路拡幅が何も寄与してないことは、誰が考えてみても分かる事である。

49) 交通計画で「渋滞回避」をクリアすること
 交通計画は「警視庁や東京都と協議しながら作成している」と、イオンは、「9 調査計画書の修正の経過及びその内容」の項で書いています。これは走行経路での渋滞問題が未だにクリアされていないことを示しています。建築予定地に限定した歩道の拡幅やバスベイ設置では、渋滞の解決策として不十分であることは明らかです。五小通りや南沢通りだけを見ても、狭隘な道路であるため慢性的な渋滞が発生することは誰もが予想できることです。
 現実に即した「交通計画」が立てられない限り、根拠のない見通しですから、私たち市民は同意できません。

50) お隣は埼玉県「埼玉県からの経路」
 図のとおり店舗の主要な通りは南に偏在している。北（埼玉県）からはイオン店舗の西を通っている小金井街道経由のみが主要道路であるが、ここで、「北東」、または「東」方面からの来店客はどうなるのか？
 これの最短経路は、踏み切りで言えば、東久留米駅踏み切り及びひばりが丘駅踏切を渡る経路である。
 東久留米駅踏み切りを通過した車は市内の生活道路に入り、先の「南沢通り」を通ることになるが、先に記述したとおり、当然、渋滞が予測される。
 ひばりが丘駅踏み切りに入る車は駅周辺は小さな商店街道路であり、このため、商店街道路のそこそこで渋滞し、駅踏み切りで渋滞し、抜け出たところでバスと競合する。
 このようにして、極めて困難な状況の中を「五小通り」を目指すことになるが、この方面の車は全てが「五小通り」に集まる。いや、集める計画にしている。

51) 図 (p.29～) をみれば、この巨大ショッピングセンターは住宅地に囲まれていること一目瞭然。
 東3・4・18号線は、狭い五小通りで止まっている行き止まり状態である。その上近くの北原交差点（新青梅街道、青梅街道、所沢街道の）は、今でも渋滞がひどい。この現状で道路を管理する田無警察署が許可されるのか。

52) 交通計画
 五小通りについて・・・記載はあるものの道幅は現状のままであり何も改善されていない。
 所沢街道についても右折レーンもなく、2年前に警察署から指摘されているにもかかわらず、そのままの記載である。

53) “まぼろしの幹線道路”
 対象地への幹線道路である都市計画道路東3・4・18号線（16m）は、実態のない“まぼろしの幹線道路”である。対象地までの南側からの計画道路が貫通したとしても、対象地から北側

の幹線道路は具体的な実施計画がなく（平成 23 年度までの計画には入っていない）、袋小路の状態が続くことになる。

更に、本幹線道路に繋がる都市計画道路東 3・4・11 号線の東側も 1km 先の住宅地でストップしており、こちらも袋小路の状態にある。

このような道路事情において、2 千台以上の駐車場を有する巨大商業施設を建設しても、交通の大混乱が起こるだけであり、周辺地区の生活環境を悪化させ、イオンの商業活動自体も円滑に維持できないことは目に見えている。

54) 緊急時の救急車や消防車のアクセスの障害も心配されます。

55) 周辺の道路はいずれも生活道路であり狭い道路です。現在でさえ通学、通勤時路線バスが通行する時などは歩道を歩く人も車を運転する人も大変危険です。市は道路の拡幅を考えていますが、道路にする土地をもっている地権者の協力が得られず拡幅もめどが立ちません。

このような状況の中、ショッピングセンター建設が強行され、買い物に来る人たちの車が増加すればこの地域の交通渋滞は考えただけでも恐ろしい様相を呈するのは目に見えていることです。

56) 五小通りである片側一車線の道路はバス路線でもあり、日常の渋滞や騒音は悩みの種となっています。そこへもしイオン出店となり 1 日に 8000 台～14000 台の車が周辺を通行することになるとすれば想像するだけでもゾッとします。

57) 出店予定地の周辺道路は、すべて狭いので、渋滞は避けられない。このことから、周辺住民の健康被害や日常生活の重大な支障が発生する。

58) 地域住民のささやかな市民生活の平和を乱す計画に次のような理由から断固反対致します。

環境影響評価書と 8 月の事業者説明会に参加。説明を受けても地域の住民の生活環境の悪化を防ぐ方策は示されておりません。

計画通り一部の都道が整備されたとしても、リヤカー道を舗装の車のすれ違いのできない道も多く、道路整備の遅れている当市は、ジュズつなぎの渋滞で市内がマヒ状態になると思われます。

特に土曜、日曜、祭日に、地域の住民にとっては外出も思うようにできない生活破壊と云える厳しい事態が予想されます。以上のような点からも道路整備等、環境問題が解消、地域住民に歓迎されるまではこの計画は中止すべきと考えます。

どんな立派な事業計画でも地域住民の犠牲を強いるような事は許されないと考えます。

交通量が増え渋滞が連続すると、排ガスから環

境汚染は風気、騒音等、多方面に亘って悪化するだけです。

隣接地に小学校があり、学童に与える危険度も増して来ます。

2000 台余の駐車場を有する施設にしては道路整備の遅れている当地に計画するには大きな無理があり、住民の生活をメチャメチャにする計画は地域の住民として受け入れる事はできません。

59) 地元、南沢に住んでいるものです。突如として出てきたイオン出店は大変奇うに感じております。五小通り、南沢通り、所沢街道など、本当にせまい道路です。そこに一日一万五千台とも予想されている車が入り込んできたらパニック状態です。想像すると恐ろしい気持ちです。地元の人には反対している人が多数です。“なぜ？”と云う声がきかれます。にもかかわらず地元南沢での説明会を行わず工事を進めようとしています。騙しうちのような行為です。この地域は市内のなかでも高齢化が進んでいる所です。ますます高齢者にとっては外に出れなくなります。ぜひ計画中止を切に願います。

60) 周辺の都市計画道路がすべて完成するまで、建設計画は延期せよ。

供用時期は平成22年4月と予定しているが、この次期にはアクセス道路は大部分が未整備であり、供用を強行すれば最も来店車両や荷捌き車両が集中するのは五小前の狭い道路となることは明白であり、五小児童の通学迷惑、授業への騒音妨害、大気汚染公害による喘息児童の新規発生や患者の症状の増悪等企業の反社会的、許されざる悪行である。

周辺都市計画道路等が整備された時点で建設計画を検討し直すべきです。

61) 都市計画道路整備の方針が明確ではない状況での環境影響調査は無意味になっている。

工事中の現場での環境影響調査はしているが、今回の事業計画の根本は東久留米市の都市計画に誤りが或る事。周辺の都市計画道路は現在判明している計画だけで環境影響調査になっている。周辺には東3・4・18号線（新小金井久留米線）と東3・4・12号線（田無久留米線）の計画があるが、当初から東3・4・18号線のみを環境影響調査の対象にしている。東3・4・12号線は事業計画図から除外されている。東3・4・12号線と東3・4・18号線は平成の名水百選に選定された、落合川・南沢湧水群を通過する計画である。東久留米市では、竹林公園を横切る東3・4・18号線、南沢湧水を横切る東3・4・12号線、両線の道路整備方針は、「環境を守ることの出来る整備のあり方が明らかになるまで整備を留保し、明らかになった時点において、それに合わせて整備を進める」とある。今回の事業計画では東3・4・18号線が環境影響調査対象と

なっているが、この道路整備の竹林公園の環境保全策と南沢湧水の保全策も東久留米市は提案していない。又、環境調査は東3・4・18号線が平成22年4月開通予定として評価しているが、現状では、所沢街道からの工事用地の確保も地権者の問題もあり解決していない。仮に所沢街道から駐車場への搬入路確保できても、他の搬入路の整備は後になるのが明確である。このまま事業開始したら、東久留米市内の道路だけでなく周辺幹線道路、新青梅街道、小金井街道、新小金井街道等で渋滞は発生する。平成33年の将来交通量予測でも他市での幹線道路への影響の予測調査はしていない。

62) 道路は当建設地だけのところで道路幅を広げただけでは交通渋滞の解消、住民の安全は確保されません。適切な見直し、再評価を実施すべきです。

63) 道路計画の見込みが立っていないのに、事業を進めるのはやめるべき。道路が大渋滞する事が予想されるため。

64) 予定地周辺の道路はいずれも大変狭く、現在でも商店への荷卸しの自動車が停止するだけで渋滞する状況となっています。このような現況の地域に、一日あたり休日1万4千台、平日8千台もの新たな自動車交通を生じる大型ショッピングセンターの出店が行われれば、大変な渋滞が引き起こされることは必至です。

そうなれば、バスの定時運行が乱れ、私たち住民の日常生活に多大な影響を及ぼすことになります。また、救急車やタクシーなどの運行にも影響があることも考えられます。

さらに、荷さばき車両は400台以上が早朝4時から走行する計画となっており、その振動・騒音は地域住民の安眠に重大な影響を与えることが予測されます。住宅地に巨大なショッピングセンターを計画することは根本的に見直すべきです。

65) 周辺地域環境に大きな影響を与える大型ショッピングセンターを小学校の前面に建設するなど全国的に見ても例がなく、非常識です。私は、各地の大型店周辺道路の渋滞に悩まされることが度々ありますが、それら大型店の周辺は住宅地ではなく、幹線道路沿いが殆どです。

イオン東久留米店予定地は、閑静な住宅街の地域であり、小学校、老人施設があり、従って、狭い一般住宅道路しかありません。現在でも、5小通りは、狭い所沢街道までの抜け道として車の渋滞がたいへん多くなっています。こんな所へイオンができれば、5小通りの渋滞はいっそうひどくなり、大気汚染によるこどもや高齢者への被害は当然のこと増大します。周辺の住宅道路は、渋滞をさける通り抜け道路として車の進入が至るところで起き、交通事故も増えるでしょう。

66) イオン株式会社は環境方針として「環境側面に関わる法規制及び受け入れを決めたその他の要求事項を順守します」としている。

店舗予定地周辺の道路環境は、歩道も無い又は狭い、副員も狭い、危険な道だらけである。

それでも未整備のまま、敷地内だけ体裁を整えて出店してしまおうとする態度は、安全・安心な店舗を目指す企業とはとても思えない。

店舗の外は危険でもかまわないということなのか？

住民説明会の時の誠意のない対応ぶりが、それを示している。

5 小通りを始め、周辺道路の大渋滞は明らかであり、住民に交通事故の危険と大気汚染、さらに騒音という環境悪化をもたらすだけである。

本件の事業者は、真剣に住民の意見に耳を傾け、計画そのものを練り直す努力が必要である。

よって、店舗予定地周辺の道路環境が整備されるまで、建築計画は進めるべきではない。

67) 一番の問題は人命の心配です。

交通渋滞による「児童」それに「救急車」「消防車」が動けなくなります。道路が狭いのです。2000 台の車が集まるんです「騒音ガス」「違法駐車」「不法乗り入れ」「路線バスの遅れ」悪影響は一目瞭然です。計画を認めれば事故は必ず起こります。東京都が都民を守る毅然たるそして常識的な判断を祈ってやみません。

68) 近隣には第五小学校、南町小学校、老人ホームがあります。子供やお年寄りの通行の安全性にも不安があります。

69) 交通事故の増大が予想されます。小金井街道から南町小学校前までの道路が広くなり、近所の婦人が信号機のある所で事故にあいましたし、数日前には老人の死亡事故もあったと聞きました。

70) 周辺道路の 5 小通りは店舗部分はセットバックして拡幅しても既存の商店街部分は拡幅の予定もありません。南沢通りや所沢街道は歩道もなく危険極まりない状態です。渋滞による大気汚染は避けられないだろうし歩行者や自転車への危険など数値で表しきれないデメリットがあると思います。

このようにイオンショッピングセンター出店については環境面からはもちろんの事、まちづくりの面からも重大な問題があると思います。一度白紙にもとし市民のためになる土地活用を切に望んでおります。

71) 出店予定地周辺の道路状況

出店予定地の北側、西側の五小通り、東側の南沢通り、西東京市との境界の市道はいずれも生活道路であり狭い道路です。また南側の所沢街道は都道ですが狭く歩道が完備されておらず、朝の通学、通勤時路線バスが通行する時な

どは歩く人にとっても車を運転する人にとっても非常に危険です。

72) 平日の来店退店車両のピークが2~4時・5時となっており、子どもたちの下校時間と重なり、交通事故など非常に危険です。

73) 「イオン」の出店はやめてください

殆ど毎日バスでひばりが丘まで通っています。バスは時間通り(遅れることもあるが)運行されておりいつも感謝しています。

出店にともない交通を大変心配しています。道巾は狭いし、通学路で子供の事故を心配しています。

緑の多いこの地の環境を変えないで下さい。

私たちの願いを聞いてください。

お店も住民とともにあるのではないのでしょうか。

74) 「イオン東久留米ショッピングセンター」出店について一言申し上げます。

「平成の水百選」に東京から唯一選ばれた「落合川と南沢湧水群」があり「カワセミ」がすみ、緑豊かな市です。東久留米に住んでよかったと思っている毎日です。

「イオンショッピングセンター」は東久留米に不必要です。近くに第五小学校があります。学校の前の道路をどれだけの車が来るのでしょうか。こども達が、大気汚染による健康に影響がでないでしょうか。

75) 計画地前には小学校があり、道路が狭く歩道すらない場所があり、小学生の登下校が大変危険だと思えます。

76) ショッピングセンターへのアクセスとして現所沢街道と南沢通り経由の車の増加が予想される。

所沢街道の信号機と信号機の間隔距離が短い為、今でも朝夕交通渋滞が発生している。渋滞の検討にはこのような事も考慮して検討すべきである。

又、南沢通りは現在でも大型車が2台すれちがうには徐行したり、片方が停車してすれちがっているのが現状です。

来客はこの2つの道路を経由してショッピングセンターに行きます。

歩道も整備されていないこの道路は渋滞のみならず、安全面についての検討が全くされていない。

77) 近くには小学校などもあり、安心して子どもが登下校できない。

78) 第五小学校前の道路は拡張される事となっているが、ここから南沢通りまでの区間は従来のものである、これではかえって渋滞の増幅となる

又、小学生の安全についても不十分である。

79) 交通渋滞。交通事故の多発を憂える。

狭い第五小学校通り、また狭い所沢街道に1

時間にラッシュ時には13台(片道)のバスが通ります。その上自転車は車道を走り事故が起きない方が不思議です。

80) 「五小通り」の歩道は道幅、1.2m、電柱が立っていて場所では90cmである。

道路が渋滞したなら、自転車は歩道を走る事になるであろう。この狭い歩道に自転車が行き交う。歩行者はこの道の歩道が歩けなくなる。

イオンの計画では「五小通り」を振幅するとしているが、その区間はイオンの敷地び接する部分のみであるのが分かった。

81) 五小通りは、道幅も狭く、子どもたちの登下校の安全が保てない。

82) 5小通り及び周辺道路の渋滞による大気汚染などを懸念

当該建物の周辺には所沢街道、5小通り、南沢通り、六仙通りなどがあるが、いずれも幅員が狭く、大量の車両流入を受け入れる容量はない。

イオンの説明によると、計画地の敷地部分はセットバックして渋滞の発生は無いかのような印象を与えるが、敷地外の5小通りは車道の幅員が6mもない。

しかも、ひばりヶ丘駅からのバスが頻繁に通過しているのが現状である。

開店すれば、同バスの運行が西東京市部分からマヒすることが予想され、渋滞車両による空ぶかし、急発進時の大気汚染を調査では十分考慮しているとはいえない。

また、渋滞車両の間を縫っての子供たちの道路横断も危険を伴う。

よって、予定地周辺、特に北側の交通路を確保し、5小通り全体が拡幅されるまでは、建築工事に着手するべきではない。

83) 五小通りの道路拡幅工事について

14ページに、五小通りの道路拡幅は、事業区域を後退させる事による拡幅の計画が記述されているが、その他の五小通りのエリアの拡幅の計画についての提示を望む。南沢通りから事業区画までの五小通りの一部(事業区域)を拡幅するだけでは、来客車両の渋滞の緩和や歩行者への安全対策としては不十分。

84) 歩行者・自転車にとって、毘沙門橋周辺から笠松坂の上までの南沢通りは、危険極まりない道である。歩道は狭く、人がすれ違うこともままならない箇所がほとんどである。しかも歩道がとぎれとぎれになっていたり、途中で信号のないところを右から左へ渡らなければならなかったり。道が曲がりくねっているので車が突然来ることもあり、命がけである。笠松坂の途中は歩道もなく、しかも電信柱を避けようとする道路に飛び出す形になる。ひばり保育園の送迎者の一部は、こんな道を乳母車を押したり自転車で子供を乗せ通らなければいけない。事実、

車と自転車の接触事故も何回か見聞きしている。

現状ですらこんなに恐ろしい思いをしている道路なのに、それが何ら改善されないまま交通量が増えたらどうなるのか。ひっきりなしに車が通れば事故の危険度が高まるのは明らかである。大気汚染や騒音、渋滞の有無といった基準だけでなく、生活環境の悪化について影響を評価すべきである。

85) ショッピングセンターが建設されることによって、所沢街道小金井街道、その他の道路が大変な渋滞になることが予想される。今は、閑静な住宅街であるのに、イオン出店計画で、交通量も増え、又、近くに小学校がある為、大変危険性がある。

歩道もなく子供たちの命を危険にさらすのはいかがなものか？

86) 道路幅員が狭小な部分について工事の完了後拡幅されると想定して評価書を策定しているのであれば、拡幅が完了するまでは営業しないように東京都から事業者に指導されたい。(ひばりヶ丘団地に接する部分については団地建て替えに伴い拡幅予定と聞いていますが、その他の部分については計画はあるのでしょうか)

87) 団地西口交差点は変則的な交差点となっており、地元ではない来店車両や荷さばき車両の走行経路とするには信号無視など危険が大きい。交差点の改良を前提としているので有れば、改良されるまでは走行経路としないよう案について検討いただきたい。または改良されるまでは東京都から事業者に営業しないよう指導されたい。

88) 概要 6 ページの道路計画の進捗は、店舗建設、開店の前提条件となるよう、東京都は指導すべきである。また、周辺道路の歩道整備率は低い。東京都は歩道整備率も開店の条件となるよう指導すべきである。

89) 五小通りにつながる南沢通りの拡幅の見通しは立っていないため、この道路が渋滞することは必至です。環境影響評価項目にあげて、その予測をすべきです。

90) 所沢街道は信号が多く、特に建設予定地付近はガスト東久留米南町店前交差点から、カルムコート武蔵野前交差点(市道 110 号予定地)、ケーヨーテーツー前交差点、ケヤキの住宅前交差点等、西原 5 丁目交差点までの約 1.1 km の間に信号機のある交差点が 7 地点、六角地蔵尊交差点までの 1.5 km の間に 9 地点あります。交通予測については、このような状況を踏まえる必要があります。つまり、「先づまり」を考慮しなければならぬと思われませんが、今回の影響評価書(案)では、その点も考慮されたものなのでしょうか。考慮された場合は、その詳細を説明および評価書への記述をすべきと思います。

2. 将来交通量予測等に関する意見

- 1) 将来基礎交通量の算出根拠が記載されていないのは重大な不備であり、算出方法・根拠となるデータを示してください。
- 2) 関連車両台数の計数について「本計画店舗と交通条件の近い既存店舗」を参考とされていますがそれは何処の店舗でしょうか「大規模小売店舗を設置する者が配慮すべき指針」の“類似店舗”と同様、以下のような根拠を示していただきたいと思います。
 【店舗特性】店舗面積、業態、商圈規模（人口・範囲）、商品構成等（取扱い商品内容、取扱量、価格帯等）・売上規模額、営業時間帯、併設施設（種別・規模）等
 【立地】用途地域、立地場所類型（ターミナル型、駅前・駅近辺型、商店街型、郊外住宅型、郊外幹線道路沿型等）、競合店舗状況、自動車保有率、行政人口、商業人口、アクセスの利便性（公共交通機関・道路整備状況、交通規制状況等）等
- 3) (資P1) 関連車両交通量の方面別比率の設定をH11年道路交通センサスで行っているが、最新データのH17年度道路交通センサスを使用すべきです。
- 4) 周辺道路の交通検討この検討の基礎資料は平成11年交通センサスである。
平成17年交通センサスが公表されているのに、なぜ古い資料を使うのか。
- 5) 関連車両交通量の方面別比率の設定をH17センサスにて評価すべき。
- 6) 関連車両交通量の方面別比率の設定等をH11センサス・ベースで行っているが、交通量推計も含めて最新データのH17センサスを使用されたい。
- 7) 関連車両交通量の方面別比率の設定をH11センサス・ベースで行っていますが、最新データのH17センサスを使用すべきと考えます。
- 8) 交通量に関しての資料が平成16年6月と、古い資料を使っている。最新年度の資料で予測すべきである。
- 9) 既存の方面車両交通量のデータは、平成16年時点であり、最新データ調査が必要と考える。
(「評価書案」P70)
- 10) 調査日-実施日が平成16年と4年以上も前で古く、その後道路事情も変化していることから、最新の調査をすべきと考えます。
- 11) この評価書案では交通量の減少が見込まれているが、現実には近隣地域ではマンション建設、賃貸マンションの建設などで人口急増が予想される。それにもかかわらず、交通量の減少を予測するのは、納得できない。当地の現状を考慮した対応が不可欠である。
- 12) イオンは、関連車両交通量の時間帯別交通量、平日休日比の設定を既存店舗の事例を使用

将来交通量の予測方法としては、以下の手法があります。

- ①現況上乗せ型：現況に既存資料等に基づいて設定した方面別開発交通量を上乗せして評価する方法
- ②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内、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
- ③利用者均衡配分法：恣意的なパラメータが無く、理論的に説明できる精度の高い予測手法として諸外国でも標準的に利用されている手法

今回の将来予測については、近年、将来予測の精度の向上が求められている中で、東京都の道路計画等を決める将来交通量の予測方法にも用いられている③の「利用者均衡配分法」を採用し、将来の各地区の交通量（発生集中交通量）と将来道路網より予測を行っています。

従来の10分割均等配分手法では、(a)自動車OD表（ゾーン間の交通の移動量を表形式で表現したもの）を10回に分割する理論的な根拠が不明瞭であること、また、(b)自動車利用者が経路を選択する際に、必ずしも所要時間が最短となる経路を選択しない結果となり、現実のドライバーの行動原理から見て理論的に説明しにくいことの2点が問題となっていました。これに対し、利用者均衡配分手法では、自動車利用者が選択する経路の所要時間が、選択しない経路の所要時間（以下、「等時間原則」といいます）になるように繰り返し計算を行うため、10分割均等配分手法のように、自動車利用者は、選択する経路の所要時間が選択しない経路の所要時間よりも長くなる問題も解消されます（土木学会から具体的な繰り返し計算のアルゴリズムが提示されています）。

例えば、計画地計画地南東側の北原交差点から計画地に向かう車両は、①新青梅街道を直進し、東3・4・18号を右折して計画地、②所沢街道を直進し、市道110号を右折して計画地、③所沢街道から南沢通りを経由して五小通りから計画地等の経路が想定されますが、どの経路が最短時間で到達できるかを道路の混雑状況を予測しつつ配分を繰り返していき、より妥当性のある配分結果が導かれます。ただし、例に挙げた市道110号線は、花小金井方面から来店する場合も利用経路と想定されるため、これらの車両の配分についても考慮する必要があります。このように、想定される様々な起終点を持つ方面から

都民からの意見書の概要

事業者の見解

しているが、該当する店舗名、立地条件、交通量データを記されたい。また、ピーク率の設定の妥当性についても説明すべし。

の車両の経路を重ねつつ、各交通量が最短経路を選択し、選択した経路の所要時間が最も短くなるように総合的に判断していく仕組み（繰り返し計算）となっています。

13) ショッピングセンター建築後の交通予測手法には、今回の環境影響評価書(案)では、静的な手法（交差点飽和度、混雑度等の評価指標による検討手法）が採用されていると思われませんが、建設予定地は現状第一種中高層住宅専用地域であり、隣接地も第一種低層住居専用地域で清閑な住宅地です。当然のことながら周囲の道路は生活用道路として非常に重要な役割を果たしています。その影響の重大さに鑑み、静的な手法のみでは講じようとする交通対応策が十分に評価できないと思われまますので、交通シミュレーション等による動的な手法を取り入れるべきではないでしょうか。

よって、利用者均衡配分手法は、10分割均等配分手法のようにOD表を恣意的に分割する必要がないため、予測の前提条件が同じであれば誰が計算しても同じ結果が得られることから、信頼性・透明性の高いものとなります。また、予測結果は等時間原則を満たしているため、現実の自動車ドライバーの行動原理から見てもより妥当な予測結果となります。

従って、本手法を用いて推計した将来交通量は、信頼性の高いものと考えています。

14) 関連交通量の時間帯別交通量、平日休日比の設定について、既存店舗の事例を使用していますが、該当する店舗名とその立地条件、交通量データを示していただきたいです。また、ピーク率設定の妥当性についても説明が必要と考えます（P26）

今回は、最新の将来交通量推計関連の指標として、国土交通省道路局から公表されている平成17年度道路交通センサスのデータより、現況交通量、車種別構成比、混雑時旅行速度、自動車保有台数、自動車走行台キロの伸び率などを用いて将来OD交通量を作成して予測を行っています。なお、平成17年度道路交通センサスの将来OD交通量データは、現時点では、公開されておらず、また、民間への貸し出しも行われていないため、利用できません。

今回の将来交通量予測手法として用いている利用者均衡配分手法の予測手順と考え方は、以下のとおりです。

15) 将来基礎交通量が現況に比べてほとんどの地点で減少しているが、周辺の開発動向、人口フレーム等をどのように設定したのかなど、具体的にその理由を説明されたい。

16) 将来基礎交通量が現況に比べてほとんど減少しているが、その理由を具体的に説明していただきたい。[P4]

17) 将来基礎交通量が現況より減少するとの予測の根拠は何か。

18) 将来基礎交通量の算出根拠が記載されていないのは不備である。環境影響に直接影響するものであるため、算出方法、根拠となるデータを評価書案に明記されたい。

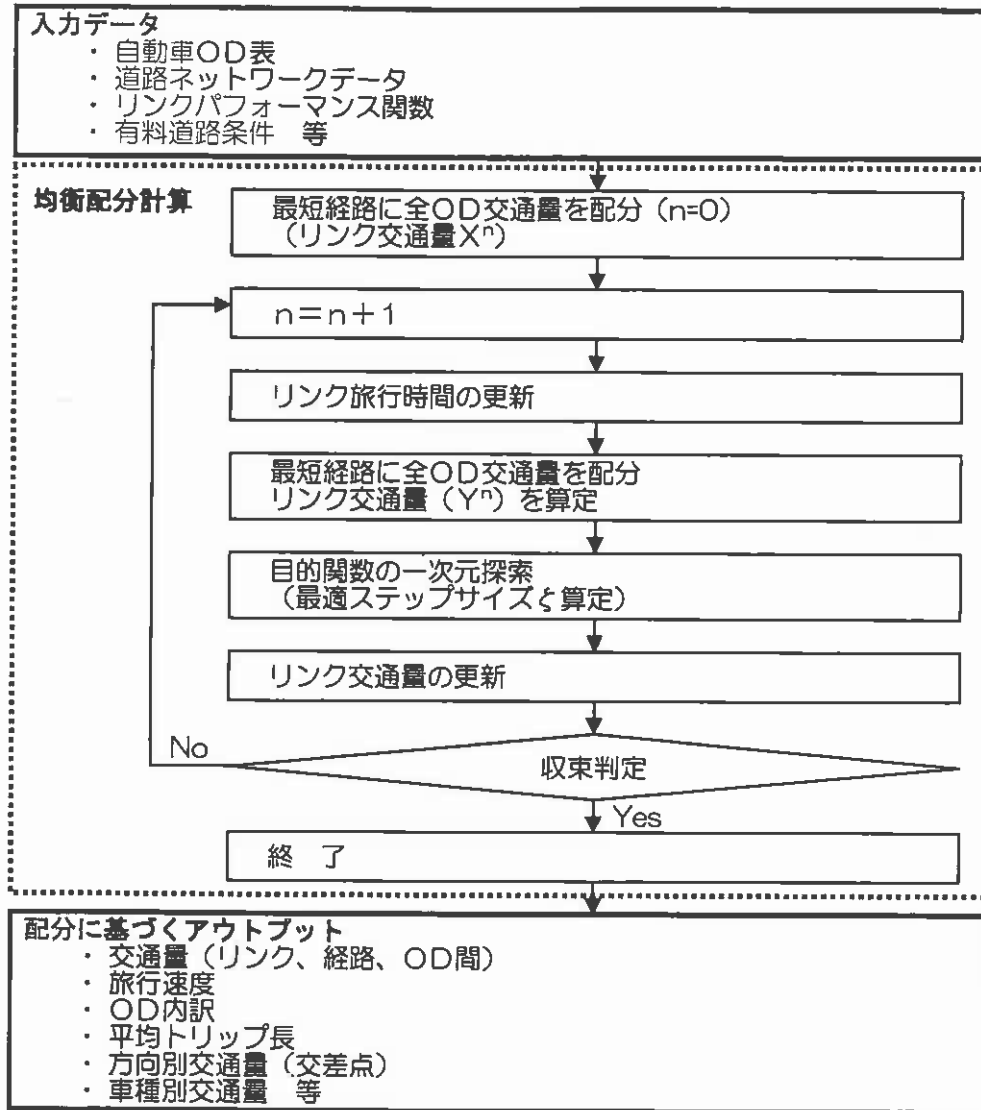
19) 断面混雑度の算定に際して、交通容量をどのように設定したか個々に説明がありません。車線幅員や大型車混入率など影響要因を明確にしてください。[P34]

20) 断面混雑度の算定に際して、交通容量をどのように設定したか個々に説明がない。車線幅員や大型車混入率など影響要因を明確にされたい。

21) 当該地周辺での交通渋滞は発生しない、とされているが、その根拠を具体的に説明すべき。

22) 平日と休日の来店車両台数を近隣の本計画店舗と交通条件の近い既存店舗を参考にしたいとありますが、それはどこの店舗でどのような交通条件を示すのか、明示していただきたい。

23) 関連車両交通量、ピーク率の数値の根拠の説明が不十分である。自動車分担率についても当該地域のように公共交通機関に乏しい不便な場所での妥当性が疑われる。
幹線道路に直接通じる道路がなく、先に貫通する道路もない条件にある当該地と同条件の既存データがあるならその場所と条件を参考資料として添付すべきである。



利用者均衡配分手法の予測手順

- ・ 「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、誰が実施しても同一の解を得られる。
- ・ 分割回数や分割比率等の分割配分手法で予測条件として設定していた恣意的なパラメータがないため、理論的な説明が可能である。
- ・ 道路のサービスレベル (旅行時間等) の評価に対して、妥当性の高いアウトプットを得られる。

24) 関連車両交通量については、平成11年道路交通センサスを活用されていますが、その調査以降、当該予定地の商圈とされている地域にお

将来基礎交通量 (来店車両以外の一般交通量) については、国土交通省道路局から公表されている最新の将来交通量推計関連の指

都民からの意見書の概要

事業者の見解

いては、マンション等大規模の住宅建築ラッシュであったため何らかの補正を加えるべきではありませんか。例えば、西東京市人口推計調査（平成 19 年 10 月）によれば、西東京市だけでも平成 14 年 10 月以降調査日までは 17 の大規模開発があり、戸数は 3,380 戸、19 年 10 月以降予定されているのは、1474 戸、ひばりが丘団地建替で 657 人となっており、西東京市の人口（中位推計）は平成 27 年までは増加するとされており。その他の商圏地域の状況も調査され、交通量予測を行なうあるいは何らかの補正を行うことが将来交通量の予測値として、より信憑性があるのではありませんか。

25) 関連車両交通量の時間帯別交通量、平日休日比の設定について・既存店舗の事例を使用しているが、該当する店舗名、立地条件、交通量データを示されたい。また、ピーク率の設定の妥当性についても説明されたい。

26) 建設計画のアセスについても計画を撤回すべき事項を指摘する。

交通量予測が間違っており、従ってこれに基づくアセスはすべて間違っている。

理由

①評価書案、H17 センサス調査地点（八幡町）、H18 年整備方針の該当区間予測）

（調査地点は調査種別により異なるが、相互に近接した地点であるので比較は妥当である。

また、以下の数値は来店車両、荷捌き車両は含まれていない。）

[所沢街道]

評価書案 現況 6,683~17,896

将来予測 11,913~13,832(22 年)

センサス 現況 14,038

整備方針 将来予測 4,000~17,000 (25 年)

[新所沢街道]

評価書案 将来予測 14,639 (22 年)

整備方針 将来予測 24,000~27,000(25 年)

[南沢通り]

評価書案 現況 6,535~5,988

将来予測 4,938 (22 年)

整備方針 将来予測 11,000 (25 年)

[五小通り]

評価書案 現況 7,565~7,959

将来予測 8,162 (22 年)

整備方針 将来予測 なし

[3.4.18]

評価書案 将来予測 7,199 (22 年)

整備方針 将来予測 11,000 (25 年)

上記の評価書案と多摩都市計画道路整備方針（H18 策定）とを比較すると、著しく乖離している。評価書案の方著しく過少予測をしている

標（自動車保有台数、自動車走行台キロの伸び率など）を用いて自動車 OD 交通量を作成します。このデータは、計画地周辺だけではなく、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、より細かいゾーンに区分して設定します。

来店車両については、大店立地法指針を参考に算定した日来車台数を、計画地周辺の商圏における最新の商圏世帯数の比率で案分し、自動車 OD 交通量を作成します。このデータは、計画地に起点または終点を持つ交通量のため、上記の将来基礎交通量よりさらに細かいゾーンを設定して予測の精度を高めています。

次に、各自動車 OD 交通量と道路整備計画を踏まえた将来道路ネットワークについて、利用者均衡配分法により配分シミュレーションを行います。

配分シミュレーションの予測モデルは、OD 交通量、都市計画道路等を主体とした道路ネットワーク、各道路の容量等のリンクデータを設定し、入力することで予測を行うものです。実際の作業としては、その予測モデルの推計精度を高めるために、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が高くなるように、ゾーンの細分化と道路ネットワークの追加等を繰り返し行い、予測モデルを組み立てています。

予測モデルの信頼性については、現況再現を行い、現地にて平成 21 年 1 月に交通量調査を行った 11 交差点の全箇所について、27 断面・95 方向の交通量を対象に現況再現結果と現況交通量調査結果を比較しました。その結果、実測値と予測値（現況再現結果）の相関係数は断面交通量で 0.980、交差点方向別交通量 0.970 となっており、再現性が確保されていると判断しました。

なお、現況交通量については、平成 21 年 1 月 25 日と 1 月 27 日に計画地周辺の交差点 11 地点において、交通量調査を再度実施しており、変更後の将来交通量推計は、これに基づき実施しています。各交差点の調査結果は変更届に記載していますが、参考として、大気汚染及び騒音・振動の予測を行った 7 地点における時間帯別の交通量（交差点における断面交通量から把握）を以下に記載します。地点 5（市道 110 号）は現在未整備のため現況値はありません。

【現況交通量の調査期間】

休日：平成 21 年 1 月 25 日（日）

平日：平成 21 年 1 月 27 日（火）

※調査時間帯はいずれも 7 時～翌 7 時

都民からの意見書の概要

事業者の見解

ことがわかる。

整備方針は最も新しい、権威ある予測値である。これを基に今後の都市計画道路整備を進めていく基礎の予測値である。

②上記のように評価書案に予測の基礎事項の著しい瑕疵がある以上はこの評価書案による環境要素のすべての予測は間違っていることになるので、評価書案を撤回し、アセスをやり直すべきである。

事業者の見解

地点 1

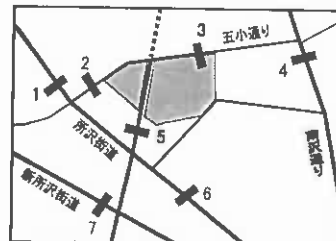
台/日

時間帯	休 日			平 日		
	小型車	大型車	計	小型車	大型車	計
6:00-7:00	462	103	565	525	135	660
7:00-8:00	395	47	442	728	137	865
8:00-9:00	478	37	515	759	116	875
9:00-10:00	587	24	611	637	171	808
10:00-11:00	702	39	741	639	210	849
11:00-12:00	749	36	785	663	171	834
12:00-13:00	722	43	765	610	148	758
13:00-14:00	789	33	822	664	160	824
14:00-15:00	842	41	883	769	135	904
15:00-16:00	865	41	906	720	97	817
16:00-17:00	849	38	887	738	113	851
17:00-18:00	878	34	912	824	56	880
18:00-19:00	749	27	776	845	47	892
19:00-20:00	641	36	677	736	32	768
20:00-21:00	609	50	659	541	36	577
21:00-22:00	589	27	616	433	32	465
22:00-23:00	454	22	476	389	23	412
23:00-0:00	322	35	357	289	33	322
0:00-1:00	243	25	268	248	35	283
1:00-2:00	167	37	204	256	49	305
2:00-3:00	141	25	166	173	54	227
3:00-4:00	116	33	149	134	52	186
4:00-5:00	135	64	199	148	59	207
5:00-6:00	294	122	416	303	147	450
合 計	12,778	1,019	13,797	12,771	2,248	15,019

地点 2

台/日

時間帯	休 日			平 日		
	小型車	大型車	計	小型車	大型車	計
6:00-7:00	172	24	196	209	48	257
7:00-8:00	152	17	169	366	37	403
8:00-9:00	216	23	239	413	51	464
9:00-10:00	270	21	291	388	65	453
10:00-11:00	370	19	389	369	63	432
11:00-12:00	464	15	479	394	44	438
12:00-13:00	407	27	434	313	35	348
13:00-14:00	368	22	390	353	53	406
14:00-15:00	428	24	452	413	54	467
15:00-16:00	489	21	510	395	41	436
16:00-17:00	506	20	526	417	49	466
17:00-18:00	516	21	537	444	31	475
18:00-19:00	420	11	431	385	28	413
19:00-20:00	280	16	296	326	23	349
20:00-21:00	230	19	249	225	25	250
21:00-22:00	186	12	198	186	22	208
22:00-23:00	145	7	152	115	20	135
23:00-0:00	86	11	97	85	17	102
0:00-1:00	55	0	55	87	7	94
1:00-2:00	50	0	50	110	4	114
2:00-3:00	58	4	62	41	1	42
3:00-4:00	8	6	14	34	4	38
4:00-5:00	20	1	21	35	5	40
5:00-6:00	61	6	67	70	7	77
合 計	5,957	347	6,304	6,173	734	6,907



地点3

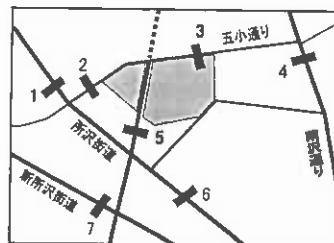
台/日

時間帯	休日			平日		
	小型車	大型車	計	小型車	大型車	計
6:00-7:00	204	36	240	233	42	275
7:00-8:00	151	15	166	435	41	476
8:00-9:00	224	21	245	417	59	476
9:00-10:00	296	13	309	301	52	353
10:00-11:00	372	24	396	413	68	481
11:00-12:00	420	13	433	381	42	423
12:00-13:00	464	20	484	339	42	381
13:00-14:00	400	20	420	383	49	432
14:00-15:00	453	24	477	415	53	468
15:00-16:00	484	20	504	398	45	443
16:00-17:00	499	22	521	465	45	510
17:00-18:00	488	15	503	442	40	482
18:00-19:00	426	19	445	385	33	418
19:00-20:00	284	16	300	314	22	336
20:00-21:00	221	19	240	226	22	248
21:00-22:00	180	16	196	185	23	208
22:00-23:00	144	8	152	129	18	147
23:00-0:00	102	14	116	87	19	106
0:00-1:00	62	4	66	92	6	98
1:00-2:00	45	0	45	67	1	68
2:00-3:00	37	2	39	38	2	40
3:00-4:00	20	3	23	26	3	29
4:00-5:00	25	2	27	39	4	43
5:00-6:00	65	4	69	64	2	66
合計	6,066	350	6,416	6,274	733	7,007

地点4

台/日

時間帯	休日			平日		
	小型車	大型車	計	小型車	大型車	計
6:00-7:00	215	5	220	240	5	245
7:00-8:00	111	12	123	313	7	320
8:00-9:00	158	3	161	334	19	353
9:00-10:00	204	10	214	263	24	287
10:00-11:00	246	10	256	321	27	348
11:00-12:00	299	7	306	269	24	293
12:00-13:00	341	10	351	234	16	250
13:00-14:00	339	6	345	299	16	315
14:00-15:00	362	2	364	297	20	317
15:00-16:00	362	6	368	291	18	309
16:00-17:00	345	3	348	288	20	308
17:00-18:00	353	5	358	335	9	344
18:00-19:00	299	2	301	373	5	378
19:00-20:00	263	5	268	229	1	230
20:00-21:00	201	4	205	178	0	178
21:00-22:00	153	4	157	135	1	136
22:00-23:00	119	1	120	114	2	116
23:00-0:00	75	2	77	67	2	69
0:00-1:00	60	2	62	79	2	81
1:00-2:00	45	0	45	88	1	89
2:00-3:00	30	0	30	59	3	62
3:00-4:00	20	2	22	27	0	27
4:00-5:00	18	1	19	39	2	41
5:00-6:00	71	2	73	97	4	101
合計	4,689	104	4,793	4,969	228	5,197



地点6

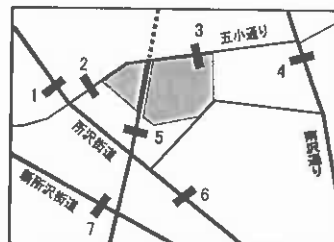
台/日

時間帯	休 日			平 日		
	小型車	大型車	計	小型車	大型車	計
6:00-7:00	490	164	654	462	142	604
7:00-8:00	406	63	469	733	171	904
8:00-9:00	517	57	574	796	176	972
9:00-10:00	687	43	730	704	191	895
10:00-11:00	790	59	849	729	185	914
11:00-12:00	889	43	932	723	189	912
12:00-13:00	874	63	937	650	148	798
13:00-14:00	800	46	846	733	170	903
14:00-15:00	898	37	935	783	164	947
15:00-16:00	999	45	1,044	747	141	888
16:00-17:00	1,009	55	1,064	751	131	882
17:00-18:00	903	62	965	987	109	1,096
18:00-19:00	885	44	929	872	55	927
19:00-20:00	666	40	706	784	48	832
20:00-21:00	657	48	705	564	51	615
21:00-22:00	643	30	673	468	47	515
22:00-23:00	505	35	540	481	43	524
23:00-0:00	246	40	286	271	31	302
0:00-1:00	229	32	261	184	19	203
1:00-2:00	165	31	196	251	55	306
2:00-3:00	110	32	142	148	59	207
3:00-4:00	115	51	166	131	43	174
4:00-5:00	113	63	176	133	55	188
5:00-6:00	260	123	383	320	148	468
合 計	13,856	1,306	15,162	13,405	2,571	15,976

地点7

台/日

時間帯	休 日			平 日		
	小型車	大型車	計	小型車	大型車	計
6:00-7:00	53	7	60	46	10	56
7:00-8:00	47	11	58	110	9	119
8:00-9:00	77	4	81	94	13	107
9:00-10:00	90	4	94	117	19	136
10:00-11:00	113	10	123	113	25	138
11:00-12:00	204	5	209	122	14	136
12:00-13:00	179	8	187	112	16	128
13:00-14:00	143	14	157	136	20	156
14:00-15:00	178	10	188	144	13	157
15:00-16:00	219	8	227	141	11	152
16:00-17:00	201	8	209	166	12	178
17:00-18:00	206	13	219	159	16	175
18:00-19:00	157	3	160	172	6	178
19:00-20:00	109	8	117	139	1	140
20:00-21:00	85	9	94	60	5	65
21:00-22:00	68	4	72	75	4	79
22:00-23:00	56	3	59	39	2	41
23:00-0:00	29	5	34	35	1	36
0:00-1:00	26	1	27	24	1	25
1:00-2:00	11	3	14	12	3	15
2:00-3:00	11	3	14	5	4	9
3:00-4:00	13	4	17	10	4	14
4:00-5:00	12	5	17	10	6	16
5:00-6:00	18	5	23	31	3	34
合 計	2,305	155	2,460	2,072	218	2,290



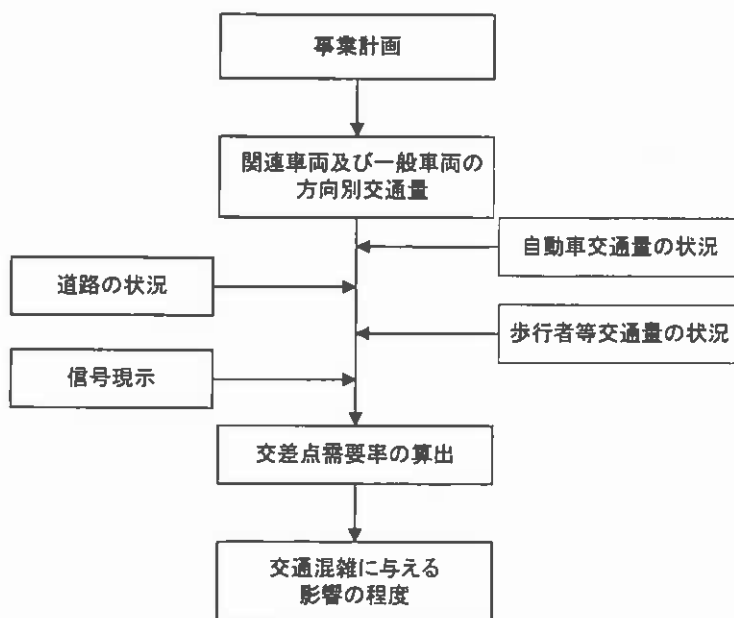
都民からの意見書の概要

事業者の見解

27) 環境への影響評価は、この来店する大量の車両等と一般車両との全体がもたらす環境への影響を対象として調査し、対策の是非が検討されるべきです。このことは、2年前の意見書提出に際してもさまざまに指摘されましたが、今回の影響評価書案では全く無視されていますし営業開始後のフィーバーする期間には、相当の来客（買う・買わないにかかわらず）があります。それに伴う車両の集中現象が激甚となることは、従来の経緯で明白です。

広範囲に渡るさまざまな道路で渋滞等が発生することは十分に予想されます。その結果、広範囲に渡って、市民の日常生活全般が影響を受けることとなります。大気汚染、騒音、塵芥の発生はもとより、静けさ、穏やかさ、安全などの物的・精神的な生活環境が破壊されるのです。こうした生活環境への影響予測は、来店する車両の数と、その走行経路への影響を可能な限り想定することが必要です。しかし、来店車両の走行経路と台数を明らかにせず、過少な台数想定で全ての環境影響評価項目の数値を低く算出している可能性が高いと考えられます。

将来交通量の評価指標については、各評価箇所における断面交通量と交差点方向別交通量（1日あたり）に対して、最も交通量の大きい時間帯（ピーク時間）の交通量（ピーク1時間あたり）を設定し、混雑度と交差点需要率の指標を用いて評価します。混雑度とは、道路の構造条件等から算定される容量に対する交通量の割合であり、道路の整備効果等の評価指標としても利用されています。交差点需要率は、道路管理者や交通管理者が交差点の計画・設計の基準として利用している指標であり、飽和交通流率及び予測交通量から算出した正規化交通量を各信号現示に当てはめ、各現示の需要率の合計として求められる値です。飽和交通流率の算定式は、以下のとおりです。



$$S_A = S_B \times \alpha_W \times \alpha_G \times \alpha_T \times \alpha_B \times \alpha_{RT} \times \alpha_{LT}$$

ここで、

S_A : 実際の車線の（可能）飽和交通流率（台/青1時間）

S_B : 飽和交通流率の基本値（台/青1時間）

α_W : 車線幅員による補正值

α_G : 勾配による補正值

α_T : 大型車混入率による補正值

α_B : バス停留所による補正值

α_{RT} : 右折車混入率による補正值

α_{LT} : 左折車混入率による補正值

28) 現況に比べて将来基礎交通量がほとんど減少している理由を具体的に説明すべき。

29) 交差点 2、交差点 8 には現在の所右折レーンがないが、営業開始後には東西両方向よりイオンに向かう右折車両が大量につめかけることになる。もし交差点付近の道路幅を拡張して右折レーンを作ったとしても十分な長さの長さ設けるのは無理である。

また、右折レーンに収まりきれない車両があるとたちまち直進車両も渋滞してしまう。

にもかかわらず交通量をさばけると判断する根拠が示されていない。

30) 交差点需要率ならびに主要断面混雑度に関し、一般的に 0.9 未満であれば自動車交通量の処理は可能で交通渋滞は発生せず、周辺道路の需要率、断面混雑度はそれ以下であるから問題とならないと交通工学の一般論をのべているが絶対的保障はなく個々のケースを鑑みる必要がある。結果だけの記載では妥当性が判断できない。個々の説明を望む。

31) 交差点需要率については、結果のみの記載となっており、妥当性を判断できない。

各交差点の方向別交通量やその設定方法、信号現示、交差点形状（車線構成、幅員、横断歩道など）のデータを示し、個々に説明されたい。

32) 交差点需要率に関しても、所沢街道は短い距離に信号が多々設置され、どの方向からもたどり着くのに右折・左折を繰り返す条件となっており、その度に渋滞の可能性が増えていくはずの 2、8、10 地点での数値の根拠を示されたい。

33) 交差点需要率の根拠も明らかでない。

交差点 2 と交差点 8 では来店のための大量の車両が右折することになるが、道路幅が狭い為右折レーンがなく、今後も十分な長さの右折レーンを設けるのは難しいと思われる。

にもかかわらず渋滞しないとの判断の根拠を示すべき。

34) 交通容量と交通量予測の算出データの提出を

(案)6.2.2.7 (P33) 下図中 No.2 地点の混雑度 (0.59) が低すぎるように思われる。

交通容量及び関連車両交通量の算出根拠を提示していただきたい。

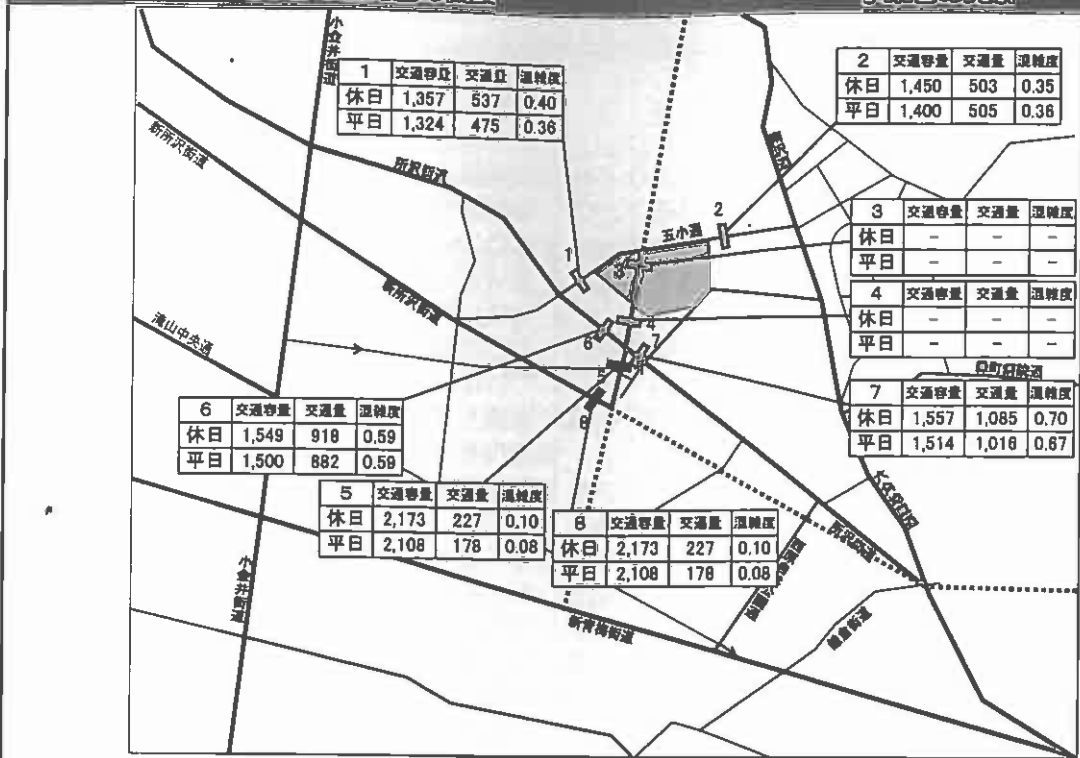
35) 交差点 2、交差点 8 は SC 方面へ行くために右折車両が発生するが、来店ピーク時の 979 台をどう捌くのか疑問であります。この交差点は右折レーンがなく、車線も狭いため 1 台の右折車両があると直進車両は阻害されると想定されます。「自動車交通量を捌ききれない状況にならない」との理由を、ピーク時ベースで定量的に説明していただきたい。[P32]

上記算定式より得られる飽和交通流率は、「当該車線が 1 時間で処理できる交通量 (SA)」となります。従って、当該車線の将来交通量 (QA) との比率 (QA/SA) である必要現示率は「当該車線の交通量処理するために必要な青時間の割合」となります。信号現示は、1 車線ごとに設定されるのではなく、一般的には交差点の交差方向ごとに設定されるため、各流入方向のうち、同一現示で処理される車線における「必要現示率の最大値」が実際に必要な青時間の比率となり、これを合算したものが当該交差点における交差点需要率となります。この値の評価については、損失時間（信号の全赤状態、信号が青になってから先頭車両が発信するまでのタイムラグ等）を考慮して 0.9 を下回っていれば、交差点処理が可能と判断されます。詳細な信号現示の設定は、交差点ごとに各流入部の交通量や横断歩行者の交通量と横断距離等を個別に分析して設定します。

交通量の予測対象範囲、評価断面位置等については、関係機関との協議・調整を踏まえて設定しており、混雑度、需要率とも決められた手法により算定・評価を行っています。その結果、各評価箇所における混雑度と交差点需要率は、各交差点における流入交通量が最大となる時間帯（ピーク時間帯）において基準（混雑度 1.0 程度以下、交差点需要率：0.9 未満）を下回っているため、交通処理は可能と考えます。

また、ピーク時交通量と交通容量の記載について、図 6.2.2.7(1)周辺道路の主要交差点需要率・主要断面混雑度に示す所沢街道の交通容量は「道路の断面の能力を示す交通容量」です。一方、表 8.1.1.16「東久留米交通量調査報告書」のピーク時交通量は、「対象交差点の各方向から流入する交通量の合計値」ですので、五小通りやガストの西側からの交通量も含まれています。各断面の交通量は、交通容量を下回るものと予測しています。

なお、計画地周辺の主要断面における現況の実測値に基づく混雑度は以下のとおりです。断面 3 及び 4（市道 110 号）は現在未整備のため現況値はありません。



36) 評価書案記載 (P33) の交差点 2、交差点 8 はショッピングセンター方面へ行くために右折車両が発生するが、来店ピーク時の 979 台をどう捌くのか疑問。この交差点は右折レーンがなく、車線も狭いため 1 台の右折車両があると直進車両は阻害される。「自動車交通量を捌ききれない状況にならない」との根拠を、交差点需要率でなく、自動車の走行実体から定量的に説明されたい。

その他のご意見に関して、東 3・4・18 号の将来交通量は所沢街道以南についても予測していますが、大気汚染や騒音・振動については、車線数や幅員等の道路条件が同一であり、本事業の実施に伴う発生集中交通が最も多く走行する予測される市道 110 号部分 (上図中の地点 4) を代表断面として予測を行っています。

37) 右折車両について
 交差点 2、交差点 8 は、ショッピングセンター方面に行くには右折車両が発生するが、来店ピーク時の 979 台をどう捌くのか大きな疑問。ここは右折レーンがなく、車線も狭く右折車両があると直進車の通行を阻害している。このような現状を無視しての自動車交通量を捌ききれない状況にはならないとの根拠をデータでしめされたい。

地点「1」の交差点需要率 (休日) は、ご指摘のように 0.531 から 0.774 に増加し、増加の割合としては、1.46 倍となっています。ただし、交差点需要率は、その増加割合よりも、その数値そのものがその交差点での処理能力を下回っていれば、交通処理が可能であることを判断するもので、当該交差点については、0.800 がその判断値となっており、予測値より、交差点処理は可能と判断しています。

38) 交差点需要率を算定した根拠を示すべき。

現在、計画地周辺の交差点では、右折レーンが設置されていない流入部も存在しますが、そのうち交差点 2 については、計画地への車両の経路が市道 110 号線の開通を前提としていますので、所沢街道 (東側) からの右折は発生しないため、影響はないものと考えています。

39) 交通渋滞等は本当に発生しないで、大気汚染は起きないのか。

交差点 4 については、交差点需要率を評価しており、交通処理可能と考えています。

今回の評価書案の P31 にある交通計画の中では、交通渋滞や遅れはほとんど生じないとされているが何を根拠にしているのかわかりません。P33~34 の表の裏付けがなされていません。この表を信じ、巨大 SC が建設され渋滞が発生、重大な大気汚染が発生、場合、都の責任はどのようにお考えでしょうか。目の前には、小学校があるので。

交差点 8 については、右折車線は計画地への車両の経路として想定していますが、現在拡幅計画が進められており、市道 110 号線の開通と同時期に右折車線の設置が計画されており、対応可能と考えています。交差

40) 図 6.2.2.7(1) 周辺道路の主要交差点需要率・主要断面混雑度から所沢街道の交通容量は 1508 (平日) .1580 (休日) となっています

都民からの意見書の概要

事業者の見解

が、表 8.1.1.16「東久留米交通量調査報告書」の交通量調査結果からもピーク時交通量は1532(平日)・1587(休日)と、すでに交通容量を超えています。このことは、イオンが開店すれば確実に渋滞が起こり、許容を大幅に超える大気汚染が起こることを示しています。

41) 交通量予測の恣意性

大気汚染、騒音振動の環境評価および同予測の基礎資料として、「将来基礎交通量」を持ち出しているが、当該「将来基礎交通量」は軒並み現状よりも減少させた数字を用いている。その算出方法・減少するとした根拠が明確でなく、<道路整備の進展を考慮して>と曖昧な記述のみで済ましている点は恣意的であり大きな疑念を感じる。

42) 時間別将来交通量(資料編)の算出根拠を示されたい。

43) 主要断面の将来交通量の算出方法、使用データについての記載が不十分で適否を判断できません。特に新青梅街道から五小通りまでの道路は幹線道路を結ぶ新たなネットワークとなるため、適切な交通量予測が必要と考えます。その予測手法、設定条件、使用データの根拠、また東3・4・18号線の所沢街道以南の結果を明確に示していただきたい。

44) 本編 P31 に記載されているデータにおいて道幅が狭い割りに大型車両が多数走行する所沢街道は現在でも住民にとって危険の多い道路であるがその所沢街道の現況と将来の交差点需要率の差は、地点「1」において1.46倍となっている。住民にとっては、恐るべき交通量の増大である。イオン(株)の資料においてですらこれほどの増大が予想される。関連車両による影響は微々たるものとしているが疑問である。

45) 本 p34 図 6.2.2-7(2)下図 32 年度所沢街道地点 8 の交通量を推定していない。

P33 図 6.2.2-7(1)下図では 22 年度所沢街道地点 8 の交通量推定している。図 6.2.2-7(1)下図の点線部分が 32 年度までには開通するので交通量は増えるのではないか。他に転換する進路が開通するのか。

46) 本 p34 図 6.2.2-7(2)上図 32 年度所沢街道交差点 10 地点の需要率が 22 年度よりも落ちている。

22 年度 0.706/0.521、32 年度 0.677/0.439 となっている(需要率は休日/平日で表した)。

交通量は増えると思われるので、交差点需要率も上昇するはず。

47) 資料 P2 の「将来交通量から関連車両を除いた交通量」という意味がよく分かりません。

関連車両とは、イオン SC への来店車両のことでしょうか。そうであるなら、イオン来店車両を加えたものを比較対照用に載せなければこ

点需要等は交差点改良及び所沢街道の拡幅を前提に評価しており、交通処理可能と考えています。

計画地周辺の主要な交差点のうち、評価書案時点で記載のなかった北原交差点及び南沢五丁目交差点については、平成 21 年 1 月の交通量調査において調査地点として追加して交通量調査を実施しており、交差点需要率は評価書にて記載します。

来店車両の平日と休日の台数比率は、既存店舗の中から立地条件、来店手段、店舗規模等を勘案して類似店舗を抽出し、これらの店舗における実績値をもとに設定していますが、具体的な店舗名の公開は経営情報に当たるためご容赦ください。

評価書案及び変更届において「将来交通量」としている交通量は、上記の将来基礎交通量(一般交通量)と関連車両交通量(来店車両・荷さばき車両)を足し合わせた交通量であり、環境影響評価においてはこの「将来交通量」で予測・評価を行っています。

計画地南側からの交通量が大きくなる理由としては、来店車両の分布を予測する根拠として、商圈における世帯数の割合が大きく影響し、想定している世帯数分布として南側の区域が最も大きく、東 3・4・18 号線を利用するものと考えられます。利用経路については、恣意的に設定したのではなく、均衡配分手法のシミュレーションから予測された結果となっています。

東京都環境影響評価条例では、事後調査の手続きが義務付けられています。評価書を提出後、事後調査計画書を作成し、これに基づくモニタリングを実施します。事後調査は、同技術指針に基づき実施します。調査結果は、評価書に記載した予測結果及び評価の指標と対比するとともに予測条件の状況も合わせて対比して整理します。整理した結果は、予測結果と比較検討し、調査結果が予測結果と評価の結論が変わるほど異なった場合には、その原因を考察します。その結果、対象事業の実施が環境に著しい影響を及ぼしていると認められる場合には、環境保全措置の強化を検討します。

の表にはなんの意味もないと思います。

あるいはイオン SC 来店車両を含むのなら、現況よりイオンが出来てからのほうが車両数が減少するのはなぜでしょうか。また平日より休日の数量が小さい意味がさらにわかりません。大型店はどこでも休日は平日に数倍する車が集まってきています。

数字はあってもそれについての説明がまったくないので、非常に理解しにくい評価書案だと思います。

48) 交差点需要率には現況値があるが、主要断面混雑に現在値が記載されていない。これでは比較検証ができない。現在値を表記すべきである。

49) P33 の現況各数値は東 3・4・11 号線⑦と東 3・4・18 号線③が開通する前の数値と思われるが、現在の状況を調査しそれを現況値として再度検証してほしい。交差点 8 と交差点 10 の現況の数値が計測されていない。特に交差点 8 は交差点 3 との信号のタイミングからして場在の状況でもかなりの渋滞が発生している。

また各道路の整備条件が不明。交差点 8 に仮に右折車線ができるとしても（右折レーンのできるスペースは無いと思われる）交差点 3 との距離からして 1 台か 2 台分がぎりぎりであると考え。その程度で所沢街道が渋滞しないとは考えられない。明確な表記を依頼する。

交差点 9 には現在信号機は無いがどのように検証（信号のタイミング）したか不明。

また、西側からの右折車線も無いようだが渋滞はおきないか？

平成 22 年度交差点需要率について、交差点 2 には右折車線がないが将来の需要率が低下する理由がわからない。交差点 2 より許容量のある交差点 1 が大幅に増加し交差点 6 も増加する。東 3・4・18 号⑤は開通予定時期が遅く、既存交通需要相当分が減少するとは思えない。所沢方面からの交通は新所沢街道より所沢街道を利用した方が便利である。にもかかわらず交差点 2 が減少するのはなぜか？

50) (資 P4) 将来基礎交通量が現況に比べてほとんど減少しているが、その理由を具体的に説明してほしい。新所沢街道は既に通しているが、実際は事業者が示しているほどの交通量はなく、所沢街道の基礎交通量も減少してはいないものと思われる。新所沢街道は既に通しているなのでその交通量を調査すれば、予想値に誤りがあることが明らかになると思う。現在の各交通量を再調査すべきである。

51) 将来交通量 (P109)

将来基礎交通量の算出根拠が記載されていないのは不備である。環境影響に直接影響するものであるため、算出方法、根拠となるデータを評価書案に明記すべきである。

52) この評価書案では、交通渋滞は発生しないと

いう数値が並んでいる。渋滞が発生し、この評価書案に誤りがあることが分かった場合渋滞解消の為どのような対応を取るのか具体的に示してもらいたい。

53) ○交通渋滞責任の帰属

一般には走行する車両の走行目的が多様であり渋滞責任の帰属は特定困難であるがイオンに関連する五小通りと所沢街道出口付近に渋滞が発生した場合の責任はイオンに帰属する。

○渋滞発生を想定する理由

五小通りは現在でもバスが交叉する時は一方が停まり安全をはかっているが、イオンが想定する最頻日7,000台の車両数から比定される五小通りの混雑は関越新座料金所(40,000台/日/6車線)並と考える。

○渋滞が発生しバス運行に遅延が発生した場合は1)によりその責任はイオンにある。

行政は速やかに渋滞改善処置をとらなければならない。(例えば営業時間の短縮、時間帯の変更命令等)。

行政は担当者が替わった場合、決定責任が分からなくなるのでイオンが最終決定を行う前に此の事を約定し住民に知らす事を要求します。

54) 本評価書案では、交通渋滞などは発生(自動車交通が捌ききれないような状態)しないとされており、これが大気や騒音の予測評価の前提となっている。この前提が満足されなかった場合、どのような対応を行うか具体的、定量的に明示されたい。

また、評価書でいう自動車交通が捌ききれないような状態とは、どのような状態か、その定義を明確に記載されたい。

55) イオン東久留米ショッピングセンター(仮称)建築事業本評価書案には、小学校の登下校時、ディサービスの送迎時の車の通行量がわかりやすくなっていません。一日夜間を含めての平均値では具体的な危険度が不明ではないでしょうか。老人、小学生の通行近辺に大型ショッピングセンターはいりません。

56) この計画を知った2年前から施設の送迎車が夕方4時ごろ南沢通りで5小通りを通るため渋滞に巻き込まれないか大変不安な思いを持っていました。

評価書案を見ましたが問題点がたくさんあります。「はじめに出店ありき」でほぼすべての基準値をクリアして何の問題点もないとつじつま合わせをしているように感じられます。例えば南沢通り北側の交通許容量が0.48という数値で問題なさそうな表記になっていますが、深夜も含めた24時間の数値(平均値)と思います。しかし、夕方4時前後の時間をみると様々な障害者施設や介護施設のディーカーの送迎車が非常に多く、又5小の児童の下校時間とも重なります。

57) 現状でも渋滞している場所として北原交差点(新青梅街道・所沢街道交差点)を検証すべきである。想定商圈に入っており都心部からの来店客の主要道路としても想定しており、交通渋滞だけでなく大気汚染や騒音にも多大な影響があると思われる地点であるが、事業者側が悪意で外した可能性がある。

58) 交差点需要率の予測地点に北原交差点が入っていないのは何故か。イオンは広く周辺地域からの集客を前提としていると説明している。当然新青梅街道・青梅街道の東からの車による来店者を多く予想しているはずで、現在もうすでにかなり深刻な渋滞が日常的に起きている北原交差点を抜きにした予測は非常に問題があると思う。問題のある地点を意図的に排除したのか？

59) P34 に平成 32 年度の予測を掲載しているが、肝心の新青梅街道との東 3・4・18 号線の交差点(右折レーンのない)の交通需要率と新青梅街道の断面混雑率を検証していないのは不自然である。本事業計画においてもっとも重要な道路であり検証が必要。

60) 東 3・4・18 号(所沢街道以南)の将来交通量が示されていない。関連車両交通量の 49% (資 P2) が利用すると想定しているにも関わらず、予測評価の対象にしていない理由を説明してほしい。事業者にとって都合の悪い数値が出るからではないか？

61) 「北原交差点」の渋滞予測を行なうべき。

62) 概要 36 ページの「自動車交通量等の状況」だが、2 車線の車道ではあってもすれ違いがスムーズにならない道路が多いため、もっと調査地点を増やすべきである。

63) 現時点でも混雑・渋滞している北原交差点の交通量はイオン出店の影響を大きく受けます。この交差点需要率が入っていないのはなぜでしょうか。

これらの地点の数値を評価するべきです。

64) 交差点需要率と主要断面混雑度について
関連車両交通量の方面比率では、新青梅街道から東 3・4・18 号線に 50% 近くの量を想定しているにもかかわらず交差点需要率の評価地点に新青梅街道と東 3・4・18 との交差点が入って居らず、主要断面混雑度にその近辺新青梅街道上が入っていないのはなぜでしょうか。

65) 調査場所の問題-7 地点と測定場所が少なく、範囲が狭いこと、現在多く車が入り込んでいる住宅の生活道路の測定がないことが問題です。追加調査が必要です。

66) 交通量の観測地点として 7 地点挙げられているが周辺環境への影響を調査するに当たっては不足していると思われる。事業地に関連した自動車の交通は主要な道路のみを通るのではなく、生活道路を通り抜け手段にするなどして交

都民からの意見書の概要

事業者の見解

通することが予測される。交通への予測を実施し、事業後の観測結果から確実な対応を計画すべきである。

67) 車両交通量や大気汚染物質濃度の調査地点を7点選んでいるが、建設計画地の南東に接する道路上(東久留米市と西東京市との境界線上)については全く調査対象から外されている。当該道路に接する住宅に住居する住民を無視した行為であり、納得できない。この道路上に調査点を設定して、予測値を記載するべきである。

68) 主要断面の将来交通量の算出方法、使用データについての記載が不十分で適否を判断できない。特に新青梅街道から五小通りの間は、幹線進路を結ぶ新たなネットワークとなるため、適切な交通量予測が必要であり、その予測手法、設定条件、使用データの根拠、及び結果を示されたい。また、南町小学校に近接する東3・4・18の所沢街道以南の結果を明確にされたい。

69) 新青梅街道北原交差点(現況でも渋滞が常時発生する箇所)が評価の対象から外されています。想定商圏内でもあり都心部からの主要道路であるため交通渋滞、騒音等周辺環境への影響も必須であると思われませんが何故検証対象としないのでしょうか。

70) 西東京市の北原交差点は名だたる渋滞地点であり、想定商圏に入っているにもかかわらず、評価対象としていない。評価すべきである。主要道路からの来客の見込みがあるにもかかわらず、同交差点の評価を外したの何故か、疑問を感じる。

71) 東3・4・18号(所沢街道以南)の将来交通量が示されていない。関連車両交通量の49%が利用すると想定されており(資料編)、近隣に南町小学校、老人ホームも立地するため、予測評価の対象とし、将来交通量を示されたい。

72) 東3・4・18号(所沢街道以南)の将来交通量を示していただきたい。関連車両交通量の49%が利用すると想定されているため、ぜひとも必要であると考えます。

73) 東3・4・18号線(所沢街道以南)の将来交通量が示されていません。関連車両交通量の49%が利用すると想定しているにもかかわらず、予測評価の対象にしていない理由を説明していただきたい。

74) 東3・4・18号線の車両交通量比率を49.5%として予測しているが、その大きな交通量を捌くことになる新青梅街道との交差点の需要率も予測すべきである。

また、この高い比率からすれば当然新青梅街道の交通量も大きな影響を受けるはずで、直近の幹線道路でもある新青梅街道上も主要断面混雑度を予測すべきである。

75) 当該地周辺で新青梅街道の北原交差点は渋滞で有名であり、想定商圏に入っているにもか