

<p>かわらず評価対象としていない。また、新たに設置される新青梅街道と東3・4・18号線との交差点も影響が懸念されるため、交通への影響を予測評価されたい。</p>	
<p>76) 当該地周辺に位置する新青梅街道の「北原交差点は」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ます。現在においても慢性的な渋滞で有名であり、評価すべきであります。</p>	
<p>77) 南沢通りは毘沙門橋周辺から笠松坂の上まで、狭く曲がりくねりアップダウンが続き、混雑しやすい。現在の通行量と将来予想、道路状況から導き出される混雑度(どう導き出したか、市民にもわかる説明も含めて)が示されるべきである。</p>	
<p>78) 平成32年度の予測を掲載している理由は東3・4・18号線⑤が開通する見込みとして実施したと思われますが、肝心の新青梅街道との東3・4・18号線の交差点の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と考えます。本事業計画においてもっとも重要な道路であり、検証が必要だと思われます。[P34]</p>	
<p>79) 北原交差点の渋滞を評価対象にしていないのは不当な評価ではないか。</p>	
<p>80) 将来の交通量にかんして、東3・4・18号の将来交通量が示されていない。関連交通量の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するべきである。</p>	
<p>81) 東3・4・18号線(所沢街道以南)の将来交通量を示すべき。</p>	
<p>82) 所沢街道を西東京市方面からくる来店車両は右折すると、大混雑が予想されます。周辺の事業者への影響は甚大です。環境影響評価項目にあげてその予測をすべきです。</p>	
<p>3. 市道110号、東3・4・18号に関する意見</p>	
<p>1) 本評価書は市道110号等の開通を前提となっていますが、その開通が想定より遅れた場合、どのような対応になるのでしょうか。事業者としての対応について記載してください。</p>	<p>東3・4・18号のうち市道110号として整備される区間は、現在、東久留米市により事業中です。よって、本事業の工事開始前に工事用道路として利用することが可能になる予定です。また、本事業の開店と同時期に道路として開通する予定です。市道110号の整備が遅れた場合は、工事を延期します。</p> <p>ご意見にあるように、市道110号を五小通りに接続させない場合、現計画において想定している自動車動線が成立しなくなるため、迂回が発生することになり、周辺住宅地への自動車の侵入が生じることも考えられます。また、市道110号は「行き止まり道路」となるため、路上駐車等の新たな問題の発生することも懸念されることから、現計画で示したように五小通りと接続させることが望ましいと考えます。</p>
<p>2) 本評価書は市道110号等の開通を前提としているが、その開通が想定より遅れた場合、どのように対応するのか。今後、開通用予定している路線毎に開通が遅れた場合の環境影響評価上の扱い、事業者としてどのように対応するのか記載されたい。(工事用車両の影響評価も同様)</p>	
<p>3) この評価書案は、市道110号の開通を前提としているが、現時点では開通見込みは全く立っていないと聞く。 前提が成り立っていない仮定の評価書案を審議する意義を問う。</p>	
<p>4) 本事業計画の前提条件として市道110号線が整備されるとあるが、予測にすぎない。</p>	

道路予定地の買収は済んだのか、契約は済んだのか、道路ができない場合はどのように工事車両を誘導するのか、具体的な対処方法を示されたい。この市道 110 号線が開通しないかぎり今回イオンが提出した「環境影響評価書案」はすべて、虚偽の記載であるということになる。正確誠実な記載を行うべきである。

5) イオン東久留米ショッピングセンターの出店をめくっては、極めて不可解な問題が起きています。それは、ショッピングセンターの出店を可能にするかどうかにより重大な影響をもつ都道（東 3・4・18）を、東京都が当面開通させる計画が無いことから、東久留米市は「市道 110」と言い換え、市財政を投入して建設し、イオンの出店を可能にするという問題です。地方の自治体が、市財政を投入して県道をつくるなどという話は、聞いたことがありません。良識ある企業なら企業イメージを傷つけかねないこうした事例にはこの足を踏むものです。ところが、今回のイオンは、不可解な市の態度に乗じて出店を進めようとしています。

6) 環境アセスメントのやり直しを求めます
市道 110 号線は地権者の協力が得られず建設の目途が立っていません。この道路が完成しなければ環境アセスメントはその前提条件が成立しません。道路が完成した時点で環境アセスメントのやり直しをすべきと考えます。

7) 建設の開始前にはだかる不確定な要素がありすぎる。

工事中の国道 3・4・18 の延長線には社会福祉法人施設の専用の駐車場が存在しているおり、施設側はイオン進出には反対であること、第五小学校に隣接する商店街の中をとる道路の拡張は容易ではないにもかかわらず、こうした交通関連の環境影響に関する調査を発表しても、途中経過報告以上の意味がないことです。

8) 交通動線計画交通計画

本事業の前提条件は市道 110 号線が整備される事が前提条件であるが 110 号線は未だ着工されていない。土地の買収契約も未だ進んでいないと聞いています。それが実態ならばこれを前提とした、事業計画は起案できないと思われま

9) 高齢者住宅を削っての市道 110 号建設はすべきでないと考えますが、この市道が開通しない前提で評価すべきではありませんか？

10) 市道 110 号が開店時に開通するという予定になっているが、確実に開通するのか疑問である。用地取得が難航していると聞くと、確実に開通するという根拠、及び実態を示すべき。

11) 市道 110 号が開店時に開通予定としているが、開通できなかった場合、開店を延期し、本環境影響評価はやり直す必要があると考えますが、事業者の見解を明らかにされたい。

<p>12) 市道 110 号の開通見込みがなければ、建設を開始すべきでない。</p>
<p>13) 市道 110 号整備など、事業者が実施できない不確定要因がある場合は、環境上、最も影響が大きい条件で予測評価を行うべきであり、市道 110 号が開通していない前提で評価されたい。</p>
<p>14) 市道 110 号線、都道東 3・4・18 号線は開通を前提としているが、現時点では開通の見込みはまだたっていないと聞く。 開通しない場合この評価書案そのものが意味をなさないものとなる。その場合は出店を取りやめるのか。 または開通時期が大きく遅れた場合、交通状況も変わっている可能性がある。そうなった場合は改めて予測をし直すのか。</p>
<p>15) 市道 110 号線が開通しない場合の突貫工事は最悪の事態を生じます。市道が開通しない場合の工事はすみやかに中止すべきです。</p>
<p>16) 市道 110 号線が開通しなければ出店予定地に入入りできません。現在、市道 110 号線の開通見込みがたっていない状況下での環境アセスメントは不当です。</p>
<p>17) 市道 110 号線が建設されていないこと 所沢街道からイオン出店予定地までの出入口となる市道 110 号線は、現在なお地権者の協力が得られないため、建設の目途が立っていません。この道路が完成しなければ当然環境アセスメントは前提条件が成立しないこととなり、その場合には環境アセスメントのやり直しを行うことを求めます。</p>
<p>18) 市道 110 号線が建設されていない問題 所沢街道からイオン出店予定地までの「出入口」となる東久留米市の市道 110 号線は市のとりくみにもかかわらず現在なお、建設の目途がたっていません。地権者の協力が得られていないからです。この道路が完成しなければ当然環境アセスメントはその前提条件が成立しないこととなります。環境アセスメントのやり直しを求めます。</p>
<p>19) 市道 110 号線が整備されるとあるが、根拠が無い。市道 110 号が開通していない前提での再評価をすべき。</p>
<p>20) 市道 110 号線の完成が本件着工の前提となっているが、その見通しは地権者の同意も不十分であり、市議会においても不透明である。環境影響評価の対象とすべき前提を欠いている。</p>
<p>21) 周辺道路について (P31) 市道 110 号線①をはじめ周辺道路⑤、⑥は完成予定となっているが、確定した開通の見込みがないが実情である。土地買収の見込みも無く、完成予定と記載してるのは虚偽の表示にあたる。また、市道 110 号線が開通する見込みが無い場合は環境アセスメントをやり直すべき。</p>

22) 周辺道路の整備計画について

14 ページに、市道 110 号のうち、所沢街道からイオンまで通じる区間は平成 20 年度に整備予定、イオンから 5 小通りまでの区間は「本事業の工事と時期を合わせ整備予定」、両区間とも「開店と同時期に共用開始予定」とあるが、この、道路計画は確定なのか？

この道路計画がもし変更となった場合、来客車両の走行経路も変わり、道路渋滞を含めた周辺環境への影響度が大きく変わる事が予想される。

この道路計画の、用地買収計画等を含めたより具体的な計画の提示を望む。

また、この道路計画とイオン建設計画との関連性（イオン開店前に道路整備が実現される事がイオン開店の要件となっているのか）の提示を望む。

23) 出店に不可欠である予定地への出入口となる市道 110 号線の開通のメドが立っていないのに、「市道完成を前提に」この環境影響評価書はつくられている。事実に基づかない勝手な架空の「前提」によるアセスなどあり得ない。このようなものを東京都は受け取るべきではない。

24) 出店予定地のままの「出入口」となる市道 110 号線は建設のめどが立っていないのです。この道路が完成しなければ、当然環境アセスメントはその前提条件が成立しません。前提条件成立後に環境アセスメントのやり直しを求めます。

25) 出店予定地の出入り口である 110 号線の建設の目途が立っていません。環境アセスメントの条件が成立していません。

26) 出店予定地までの「出入口」となる市道 110 号線の建設のメドは立っていません。

この道路が完成しなければ、今回の環境アセスは意味がありません。つくりなおすべきです。

「10.1 修正の経過」で、「工事の開始時期に東 3・4・18 号（市道 110 号）が整備され工事用道路として使用できる見通しとなったため」としているが、説明会ではイオンは「来春の市道完成を前提にアセスを実施した。市道ができなければ工事は延期する」とのべました（8 月 7 日、朝日新聞も報道）。市道建設の「前提」がない以上、今回の環境アセスは意味がありません。つくりなおすべきです。

27) 出入り口となる市道 110 号線は地権者の同意が得られず、建設の目途が立っていません。にもかかわらず、この道路が完成したものでして環境アセスメントを実施しています。当然アセスメントはやり直すべきです。

28) 所沢街道からイオン出店予定地までの「出入り口」となる東久留米市の市道 110 号線の開通の目途が立っていない。この道路ができなければ、駐車場台数約 2,020 台、平日の来店車両台

数 7,550 台/日・荷さばき車両台数 472 台/日
で合計 8,022 台/日（往復分）、休日の来店車両
台数 13,590 台/日・荷さばき車両台数 408 台
/日で合計 13,998 台/日（往復分）の車両が渋
滞し環境影響は更に悪化する。

実際、去る 8 月 5 日、不当にも近隣地とは遠
く離れた「西東京市コール田無」で強行された
「説明会」では、イオンは市道 110 号線に関し
て「来春の市道完成を前提にアセスを実施した。
市道ができなければ工事は延期する」と発言し
ている（7 日、朝日新聞なども報道）。特に、最
も重要な用地買収では、市の担当課長も「土地
の問題は手をつけられていない」と話している
など、こみ建築の前提条件は全く成立していな
い。このまま環境影響評価を強行することは無
責任と言わざるを得ない。先ずは、直ちに環境
影響評価を撤回すべきである。なお、この建築
事業の問題は今や市政に関わる重大問題であ
る。今まで行われた用地買収の交渉内容は、き
ちんと議会に報告し、また、情報公開すべきで
ある。

29) 所沢街道からイオン出店予定地までの「出入
り口」となる東久留米市の市道 110 号線は、地
権者の協力が得られないため、現在なお建設の
めどがたっていません。この道路が完成しなけ
れば当然環境アセスメントの前提条件が成立し
ないこととなります。環境アセスメントをやり
直すことをとめます。

30) 所沢街道からイオン出店予定地までの「出入
り口」となる東久留米市の市道 110 号線は地権
者の協力が得られていないことから、現在なお
建設の目途が立っていません。この道路が完成
しなければ環境アセスメントはその前提条件が
成立しないこととなります。その場合には環境
アセスメントのやり直しを行うことを求めま
す。

31) 所沢街道から建設予定地への工事車両の出
入りは市道 110 号線の完成を前提としていま
す。しかし、現状では地権者の同意が得られず
開通の見込みが立っていません。この段階で提
出された「環境影響評価書案」は大きな前提条
件を欠き評価そのものの信頼性を大きく損なう
物であるといわざるを得ません。これはまたイ
オンの今回事業に対する企業としての信頼性、
誠実さに大きな疑念を生ずるものです。

32) 所沢街道と建築予定地を結ぶ市道 110 号線
の開通が当アセスメントの前提条件となるが、
現在のところ地権者の同意は得られていず用地
買収の目途さえ立っていない。

また、その他の関連道路についても、長期に
亘る道路整備計画を前提としており、謂わば、
仮定の上に希望的観測を重ねたものに過ぎない
と判断せざるを得ない。

33) 所沢街道と予定地を結ぶ市道 110 号線は整

備されていません。また、今後の市による用地買収、整備についても、なんら見通しは立っていないというのが実情です。道路がないところに「2010年4月開店」というスケジュールを公表したのはなぜですか？

34) 都市計画道路東 3・4・18 は平成 32 年度に供用予定であり、現在は整備は行われていない。特に、所沢街道から五小通りに至る区間を「市道 110 号」として開通させることには地権者の反対が強く実現が危ぶまれる状態だ。しかもこの部分は都道であるから将来都へ返さなければならぬ。

35) 都知事意見「周辺道路の整備・計画や…適切な時期や地点を設定して予測評価」に照らした場合、市道 110 号等の整備の遅れがあった場合、都知事意見にはどう対応するのか、これは周辺への環境に多大な影響があることから、明確に記載されたい。

36) 本市が着工中の 110 号線は、大型店誘致のためのものとして多くの市民は納得しておりません。財政危機を理由に市は福祉関連予算の縮小を行っているのに道路行政を優先しているのも不当です。

37) 道路などの計画の見込が立っていないのに事業を進めるのはいかがなものか。
作ることを前提に何でも調査をするからおかしな事になる。
都や国の予定は全部でたらめだろ!

38) 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だ。

39) この評価書案は、市道 110 号線と都道東 3・4・18 号線の存在を前提としていますが、現在のところその前提は架空のものにすぎません。東久留米市の職員も 110 号線の開通見通しは立っていないと認めていますし、東 3・4・18 号線も新青梅街道とつながる部分の土地所有者が売却を拒否しており、開通の見通しはないということです。

このような架空の条件に基づいた環境影響評価書案を審議する意味があるのでしょうか。行政が仮定という条件をなし崩しに無視して判断をする、などという不明・不見識なことにならないよう望みます。

40) 道路整備の見通しの根拠を示すこと

建築予定地の中央部を貫通する道路（都市計画道路）は、現在市道 110 号線として一部用地買収・整備が行われていますが、残余の部分については、市による用地買収の見通しさえ全く立っていません。それにもかかわらず、イオンは、2010 年 4 月の開店を予定しています。

また、この他、関連車両走行経路については、長期にわたる道路整備計画（整備時期については全く不確定）を前提にしています。そうした仮説に立つ走行経路では、適切な予測は不可能

です。道路が未整備状況である現段階での「環境影響評価書案」は仮説の上に推測を重ねた、架空の「環境影響評価書案」にすぎないと、私たち市民は考えます。

41) 本事業の前提条件として市道 110 号線が整備されるとありますが、土地の買収どころかその契約にも至っていない状況であると聞いております。それが実態であるならば、それを前提とした事業計画は起案できないものと思われま

す。
事業者が実施できない不確定要因がある場合（市道 110 号が開通できなかった場合）は、環境上、最も影響が大きい条件で予測評価を行うべきであり、市道 110 号が開通していない前提での再評価をお願いしたい。

また、計画書案に「整備される予定」と記載することは虚偽の表示と考えます。

42) 本事業の前提条件として市道 110 号線が整備されるとあるが、土地の買収どころかその契約にも至っていないと聞いている。それが実態であるならば、それを前提とした環境影響評価は起案できないものと思われる。また、計画書案に整備される予定と記載することは虚偽の表示と該当する可能性もある。正確な記載を行ってほしい。またその開通がショッピングセンター開店より遅れた場合、法的にはどのような扱いとなるのか、事業者としてどう対応するのか記載してほしい。（工用車両の走行についても同様）

43) 本事業の前提条件として市道 110 号線が整備されるとあるが、土地買収もその契約もおこなわれていないと聞いております。これを計画書案に「整備される予定」と記載する事は虚偽の表示となるのではないのでしょうか。事実に基づいて事業計画を修正していただきたいです。

44) 未買収道路の現状における環境影響予測は不当

本計画地を通過する市道 110 号線（都市計画道路東 3・4・18 号線）は未買収部分があり、開通していない。これを開通したものとして環境に与える影響を調査することは、現実との大きな乖離を生む可能性が高く、不当な調査と言わざるを得ない。

開通する段階まで本調査報告書案を保留して、開通後の調査結果により評価書案とすべきと考える。

45) 問題の市道 110 号線も出来るのか出来ないのかははっきりしない時点での環境アセスはナンセンスです。イオン出店は住民として反対します。

46) 「評価書案」本編 P31 以降に交通計画が行政による整備計画に基づいて述べられているが平成 20 年度中整備、開店時期と合せて供用開始とされる市道 110 号線が真っ先に問題である。

現状においては、市道 110 号線の整備に関しては、進捗はおろか買収契約すら見通しが立っていないのは、周知の事実である。したがって工事用道路としての使用の予定も立っていない。11 ヶ月の工程を要するショッピングセンターが平成 22 年 4 月を供用時期とすることができるのか疑問である。記載内容に虚偽があるといわざるを得ない。住民説明会においても五小通りは工事用道路としては使用しないと、イオン㈱の代表者は明言しており、とすればこの建築計画が「評価書案」と矛盾し成立しない。

47) 道路計画の見込みの立っていないのに事業を進めるのはやめるべきである。

48) 市道 110 号線が建設されていないのに、それを前提にしてのアセスとなっています。しかも、もともとこの場所の周辺道路は、本当にせまいにもかかわらず、110 号線ができることで多くの問題が解決するかのような内容は納得できません。

49) 市道 110 号線が建設されていない問題です。イオン出店予定地までの出入り口となる市道 110 号線は地権者の協力が得られていないため、建設のめどが立っていません。この道路が完成しなければ当然環境アセスメントはその前提条件が成立していないこととなります。イオン出店に絶対欠かせない道路建設のめどが立っていない状況での環境アセスメントは無効です。

50) 所沢街道から「五小」前を結ぶ道路が未だ「地権者」の認証が得られず従って「全く予定が立たない」ているので平成 22 年 4 月開店など不可能に近い。

51) 交差点需要率および主要断面混雑度 (P31～P34)

開通見込みのない(土地買収契約も無い)状況での数値であり現況に即した条件で検証すべきである。(特に①市道 110 号線と⑤東 3・4・18 号)

52) 市道 110 号が 5 小通り北側へ延伸されるまで、市道 110 号と 5 小通りを接続しない(自動車を通れない)案について検討して下さい。

本事業の前提条件として市道 110 号線が整備されるとあるが、土地の買収、契約すら行われていないときいているが、それを前提とした事業計画は起案できないと思われる。土地の買収の見込みもなく、完成予定としているはかがか。市道 110 号が開通していない条件で評価すべきとおもう。

4. 交通渋滞対策、生活道路への侵入防止対策についての意見

1) (住居地域等の生活道路への車両進入対策)
周辺の生活道路への車両進入が懸念されます(多くのショッピングセンターで問題となっています)。誘導等のソフト対策のみでは実効性に乏しいので、周辺住民との定期的な話し合いの

周辺地域への車両の侵入対策については、これまでの他店舗等の実績より、開店時における徹底した対策の実施が最も重要と考えられています。

事前に想定した主要な経路以外について

都民からの意見書の概要	事業者の見解
<p>場を持つこと、対策として生活道路へバンプの設置やコミュニティー道路化などの物理的な対応を事業者の責任で行うことを明記してください。</p>	<p>は、計画地直近だけではなく、周辺道路・交差点においても誘導員を配置するほか、看板等により、計画地関連車両の周辺住宅地等への侵入を防止します。</p>
<p>2) 「大規模小売店舗を設置する者が配慮すべき指針」によれば、駐車場出入り口における交通整理など適切な措置を講ずることが必要であるとされ、同時に近隣における違法駐車を抑止するという観点からも、適切な対応を講ずることとされています。</p> <p>この点、どのような対応を講ずる予定でしょうか。</p>	<p>計画地周辺における具体的な対策の実施内容については、今後作成する予定としていますが、開店までには交通管理者と十分な調整を行った対策を実施する予定です。</p>
<p>3) 「大規模小売店舗を設置する者が配慮すべき指針」によれば、来客車や搬入車両の経路について、特に経路上に学校等が位置する場合は、登下校時間を避ける、交通整理員の配置により安全確保の配慮を行うことが必要とされているが、どのように対応する予定なのでしょうか。</p>	
<p>4) 交通動線計画、交通計画の不備</p> <p>「交差点3」および「交差点5」から物件周辺の生活道路を抜け道・裏道として利用する車両の数量見積もり、それによる排気ガス・騒音・交通事故等の被害見積り、そうした車両に対する対策が全く記述されていない点を鑑みるに、実際に現地実地調査を十分に行った上でこの「評価書案」を作成したのかどうか疑問。</p>	
<p>5) 【住居地域等の生活道路への車両進入対策】</p> <p>車両進入対策として生活道路へバンプの設置やコミュニティー道路化などの物理的な対応を事業者の責任で行うことを明記していただきたい。敷地内通路は、私有地ながら外部（イオン来客）の敷地内自転車通行が可能である為、自転車の通行に関しても配慮していただきたい。誘導等のソフト対策のみでは実効性に乏しいと考えます。</p>	
<p>6) かなり広範囲にわたって、関連する道路が渋滞すると、周辺の生活道路に車両が進入することは必至です。環境影響評価項目にあげて、その予想をすべきです。</p>	
<p>7) カーナビが発達し普及している現在、交通渋滞が起これば瞬時に生活道路に渋滞を「避ける車」が殺到し、この地域の道路事情では、そこそが渋滞することは必至です。イオン出店による大駐車場の排ガスだけが地域の問題ではありません。生活道路に渋滞して排出される排ガスの影響は甚大です。</p> <p>こうした問題に対して、2年前に私どもはイオンに「そこに住む住民生活の視点にたったの交通シュミレーションをともに考えたい（そういうシュミレーションソフトも開発されている）」と意見したにもかかわらず、以後回答はなく、今回の環境アセスではいっさいふれていません。イオンの開店により、平日7629台、休日13998台の車が増えた場合、地域のどこで渋滞</p>	

がおき、それによって排気ガスがどう排出されるか、それを予測し、その打開策を具体的に示すことは、当然のことではないでしょうか。誠意をもって再調査すべきです。

8) 夏休み中など交通渋滞時に付近住宅地の生活道路へ侵入する車がどれだけ多いでしょうか。
又、出店した当時はガードマンをつけたり、それなりに配慮すると思いますが、売り上げをあげるためには、店側もあれやこれやとイベントをしたりすると思います。

9) 開店フィーバーの後は、来店車両数はどの程度と予測(期待)しているのでしょうか。イオンによると、1日当たりの来客者数を31,800人と想定しています。

それはショッピングセンターの経営安定・維持と密接な関係を持つものでしょう。来客者(来客車両)を増やすために、さまざまな経営努力もなされることと思われまます。買い物をする客(車両)だけでなく、買い物をしない客(車両)を想定することは当然行われているはずで、したがって、これらと、その他の通行車両とによって生じる関連道路の渋滞等をどのように想定するか、市民生活を左右する環境影響評価はシビアに行われ、公表されるべきです。

こうした市民の強い関心事の基礎に位置する来店車両台数とそれに基づいての環境影響評価を提出することは、社会的責任を持つ企業の責務です。イオンは、この責務を果たしていないと私たち市民は判定します。

10) 概要27ページの「住居地域等への車両進入対策」だが、具体策を示し、その遵守に東京都は責任を負う措置が必要である。

11) 環境影響の鍵となる「来店車両数」を明確に予測すること

イオンが当地に建築を予定するショッピングセンターは、近隣地域からの徒歩客・自転車客だけでなく、広範囲の地域からの大量の車両による集客を前提条件としています。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。

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。

12) 交差点3と交差点5の間は生活道路である。渋滞時に抜け道としてイオン来店車両が利用する可能性が高いことを周辺住民は深刻に危惧している。それへの回避策を具体的に明示してもらいたい。

13) 交差点8と交差点3は極めて接近しており、渋滞が起きやすく、そうなると交差点3を右折して生活道路入り込む来店車両が続出するおそれがある。

周辺住民の生活と安全を侵害しない為の対策を示されたい。

14) 交差点需要率表の、交差点3および交差点5から目的地に、生活道路をバイパス的に利用した場合の影響度、侵入回避の策についての具体的対策の説明がありません。事業と関係車両と近隣住人の生活車両との区別や導線回避などの対策について実施計画があれば、明示していただきたい。

警察当局との擦り合わせが出来ているのであれば説明していただきたい。

15) 交通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予想されます。こうした来店車両の生活道路への進入防止対策について説明を求めます。現状で（進入禁止などの）法的規制が行われてない下で本当に有効な対策が論じられるのか、はなはだ疑問です。

16) 交通渋滞時における渋滞車両の住宅地の道路への進入を予測することとその防止対策を明らかにすることが必要です。今回の環境アセスメントでは、車両の住宅地への進入予測は行なっていません。しかし、渋滞すればカーナビの発達した今日においては多くの車両が逃げ道を探して、付近の住宅地内の生活道路に侵入することは明らかです。そうした進入車両が住宅地の生活に大きな影響を及ぼすことは明らかです。

環境アセスメントに生活道路への侵入予測を加えることを強く求めるものです。

17) 交通渋滞時に迂回車両が近接住宅の生活道路へ侵入を想定した場合の交通量調査がありません。環境への影響は大きいと予測できますので、追加調査が必要です。

交通量調査は建設予定地の周辺地域をくまなく網羅するようにすべきです。再度の調査を求めます。

18) 交通渋滞時に迂回車両が近隣住宅の生活道路へ侵入を想定した場合の交通量調査がありません。環境への影響は大きいと予測できます。

追加調査が必要です。

19) 混雑のために SC 駐車場が満車になった場合、周辺道路への違法駐車が発生することが懸念される。その防止策を講じてほしい。

20) 住居地域等の生活道路への車両進入対策
生活道路への車両進入対策を具体的に示すべき。

21) 住居地域等の生活道路への車両進入対策
車両進入対策として生活道路へバンプの設置やコミュニティ道路化などの物理的な対応を事業者の責任で行うことを明記すること。誘導等のソフト対策のみでは実効性に乏しい。事業者の他の既存店舗においても生活用道路への車両進入対策はまったく機能していない。

22) 住居地域等への車両侵入対策として、開店時については一定期間交通誘導員を配置し、住居地域への車両侵入を予防するとしていますが、通年行うべきではありませんか。少なくとも、年末年始、バーゲン実施時、近隣施設の行事実施時（学校運動会時等）は行うべきではないでしょうか。他の例（名古屋市）ではあるが、誘導コースを使われずに周辺の生活道路に車両が入り込む問題が生じており、その対応に苦慮しているようです。

23) 駐車場必要台数については、「大規模小売店舗を設置する者が配慮すべき指針」に従い「年間の平均的な休祭日のピーク 1 時間に予想される来客の自動車台数」を利用されておりますが、開店当初、年末年始及びバーゲン等の特別な時期における適切な対応はどのように考えているのでしょうか（仮設駐車場、周辺駐車場への誘導、公共利用機関への呼びかけなど。）説明および評価書への記述をすべきと思います。

24) 来店車の生活道路への進入は防ぐと記されているが（説明のパンフレット）防ぎきれないことは明確なのにどのようにいつも防ぐのかははっきりとした方法を明記すべきだ。

5. 来店車両の設定に関する意見

1) 関連車両交通量では自動車分担率を 60%としているが、最寄り駅から遠く、バス以外の公共交通機関のない建設予定地でこの数値を充てる根拠を示されたい。

同様に時間帯別の交通量、平日と休日の比較においても根拠を示されたい。

イオン自身が、このような住宅地に入り込んだ貫通しない道路条件の場所に作るのは初めてと認めている以上イオン既存店の数値は当てはまらない。数値には常に根拠が示されなければ判断が出来ない。

2) 本評価書では、自動車分担率を 0.6 とし、駐車場設置台数を決定し、交通渋滞などは発生しないとされている。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（市

来店車両台数の算定に当たっての日来店客数、自動車分担率等の諸数値は、大店立地法指針に示された考え方に基づいて設定しています。評価書案時点の計画における算定方法は以下のとおりです。なお、下記算定に用いる店舗面積には売場間通路などは含まれないため、28,395 m²となります。

【大規模小売店舗の日来車台数】

$$\begin{aligned} \text{日来車台数} &= \text{「一日の来客（日來客）数（人）」} \left(\text{「A：店舗面積当たり日來客数原単位（人/千 m}^2\text{）」} \times \text{「当該店舗面積（千 m}^2\text{）」} \right) \\ &\times \text{「C：自動車分担率（\%）」} \\ &\div \text{「D：平均乗車人員（人/台）」} \\ &= 950 \times 28.395 \times 0.6 \div 2.5 \\ &= 6,475 \dots\dots\dots \text{①} \end{aligned}$$

注)A:人口 40 万人未満、商業地区、店舗面積 5,000

都民からの意見書の概要

事業者の見解

や警察などと協議し対応といった抽象的なことでなく)に明示されたい。

3) (案)6.2.2(2) ③関連車両台数(P.26)の計算式について

「自動車分担率」を0.6(商業地域)としていますが、東久留米市の場合、出店当該地域のみが(商業地域)となっており、周辺地域は住宅地、業務地となっています。

出店当該地への住民のアクセスが車以外はきわめて少数であることが予想され、また「大店立地法」の趣旨からも、「自動車分担率」は0.75とするべきです。

「当該店舗面積」が28,395千m²となっていますが、根拠が示されていません。

根拠となるべきは表6.2.2.1 建築計画の概略中の店舗面積33.4千m²を採用するべきです。

上記による指標で計算すると、必要駐車台数は950×33.4×0.144×0.75÷2.5×1.75×1.05=2519(台)となり、現計画の駐車台数2020台では不足となります。

4) 関連車両交通量の設定で自動車分担率60%を使用しているが、公共交通機関が不便な当該地区においては過小と考える。その妥当性を既存店舗の実績値等を踏まえ定量的に説明されたい。

5) 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とあるが、それはどこの店舗でどのような交通条件か?本事業計画のように北側まで貫通しない都市計画道路のような店舗か?また五小通りのように当該の場所だけ道路拡幅された場所であるかを検証したく表記を願いたい。また、来店車両台数について当該同条件の既存店舗データを記載してほしい。開店当初やセール時のピークのデータを実数値で検証したい。(当該地区のように交通条件の悪い場所での建設は初めてではないか?よって既存店舗データを表記出来ないのでは?)後記にある自動車分担率が0.6で良いかの参考にもなる。事業者の都合の良いものだけを(どの店舗が明かさずに)既存店舗データを使用し、都合の悪いデータについては既存店舗データを参考とせず、実態とはかけ離れた基準値のみを採用しているかのようである。

自動車分担率0.6とは鉄道駅より距離300m以上離れた商業地域の割合とあるが、当該地区はそもそも住宅地域であり駅からも基準値に比べ大幅に遠い。(最寄りのバス停古河団地まで、ひばりが丘駅から2.1km、田無駅から3.7km)自動車分担率0.6を使用するなら自転車・徒歩圏内の人口調査を行い(近隣の既存スーパーとの予想シェア割りを勘案し)、路線バスの運搬能力を検証し、非自動車分担率0.4が可能か検証すべきである。記載のある交通手段では路線バスの運搬能力からみて実態に即した割合では

m²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

さらに、大店立地法指針では、併設施設(飲食、娯楽等)の規模が店舗面積(物販面積)の2割を超過する場合、物販面積から算定される台数を下記のように補正することになっています。

【併設施設に係る日來車台数の指針値との比率】

指針値との比率 = 0.010 × (併設施設の割合%) + 0.80

= 0.010 × 24.9% + 0.80

≒ 1.05 …………… ②

注)併設施設(飲食店、銀行ATM、クリーニング等)の割合が20~50%の場合

よって、日來車台数は上記①×②から、6,795台となります。

評価書案資料編の図1.3(1)に示すOUT台数の合計6,797台との差(2台)は、端数処理によるものです。

なお、変更後の計画においては、上記の店舗面積(物販面積)を約28,290m²に減らすとともに、併設施設面積を約4,660m²と物販面積の2割未満(16.5%)としたため、日來車台数は6,449台となりました。

ピーク率についても大店立地法の指針に示す固定値である14.4%を用いており、979台から割り戻してもピーク率は0.144となります。

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、これらの店舗の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。

また、評価書案資料編の表2.1-25(1)~(7)(資料編65~71ページ)の関連車両交通量(休日)の台数は、同一の車両が複数の断面を通過する場合についても重複して加算しています。そのため、評価書案本編「③関連車両台数」(26ページ)における関連車両台数(休日)13,590台/日と差違が生じています。

都民からの意見書の概要

事業者の見解

ないと思われる。駅から 2.1 km 距離のある当該住居地域に対し、距離 300m 以上の商業区域の数値を使用するにはあまりにも無理がある。(使用するにしても妥当性のある補正が必要) 必要駐車場台数にも影響が出る上、交通量・騒音・大気汚染などにも影響が出る重要な要素であり、採用数値については慎重に検証すべきである。

6) 来店車両台数について当該同条件の既存店舗データ、また開店当初やセール時のピークのデータを実数値で明示いただきたい。

7) 自動車分担率 0.6 とは一般的な鉄道駅周辺における商業地帯の割合と思われそうですが、当該地区は駅からも遠く(最寄りのバス停 古河団地まで:ひばりが丘駅から 2.1 km、田無駅から 3.7 km)、記載のある交通手段では路線バスの運搬能力からみて実態に即した自動車分担率でないと考えます。実態に即した数値を明示いただきたい。(使用するにしても納得性のある補正が必要) もしくは、その妥当性を既存店舗の実績値等を踏まえ定量的に説明していただきたい。
[P26]

8) 関連車両交通量について
関連車両交通量において平日・休日の設定について、既存店舗の事業を使用しているが、該当する店舗名、立地条件・交通量データを示されたい。ピーク率の設定の妥当性についても説明されたい。

9) 関連車両数の算定について、
「評価書案」本編の P26 以降に関連車両数が示されている。大気汚染や騒音・振動などの評価項目の評価における大前提であり、交通計画の基本でもある。
自動車分担率 60% を使用しているのは過小である。平均乗車人員を 2.5 人としているのは、当該地区としては過大と考える。当該地区の生活者の実態に即して修正すべきと考える。

10) 平日と休日の来店車両台数を近隣の交通条件に近い既存店舗を参考にしたとあるが、どの店舗のか、どのような交通条件なのか、本事業計画のように、主要路線に貫通していない道路状況であるのか。

11) 資 p3 表 1.1 大店立地法に基づく交通量の日自動車台数(来店)は 6,475 台、図 1.3(1) の IN 台数合計は 6,796 台 (OUT 台数合計 6,797 台) で、それぞれ異なる(特に、表 1.1 と他の二つ)。丸めによる差はともかく、それだけではないようだ。大きな差はなくすべきである。

12) 資 p3 図 1.3(1) では 14:00 979 台、全体 6475 台。これからピークは率 0.151 となる。0.144 と 0.151 の違いはなにか。

13) 来店車両台数の矛盾
*(案)6.2.2(2) ③関連車両台数 (P.26) に

において関連車両台数(休日)が13590台/日に
対し、(資)表2.1.25(1~7)(P70)の関連車両
交通量(休日)の合計が17138台/日となっ
ています。必要駐車台数の計算には後者を採用す
べきと思います。

14) 表5.2.2-2によると、関連車両の発生集中交
通量は、休日合計で13,998台/日、平日で
8,022台/日となっている。一方、図8.1.2-11
将来交通量について、出入口を囲む形となる
地点2,3,5の和がイオン関連車両の交通量とな
るはず。しかし休日合計で12,445台/日、平日
で6,572台/日となり、いずれも1,500台ほど
少ない。考え方に間違いがなければ、大気汚染
を検討するための根拠となる数値に問題がある
と思われる。

評価書案で記載した地点3を通過する車
両台数は、カウントする断面を平面駐車場北
側出入口より西側に設定していたため、東側
方向から来店する車両台数については、設定
した断面の手前で左折し平面駐車場に入る
車両台数をカウントせず、東側方面への退店
車両(駐車場棟北東側出口から市道110号
側へ左折にて出庫し、五小通りを右折)の台
数のみカウントしていました。

変更届に記載した変更前の値についても、
同様に平面駐車場北側出入口より西側断面
を通過する台数を記載しておりました。本来
ならば評価書案の図8.1.2-11の表示のと
おり、より台数の多い東側断面の来店車両数
を記載すべきでした。ここにお詫び申し上げ
るとともに、次のとおり訂正させていただきます。
図に示す地点3の断面を通過する車
両台数は、平成22年度：休日1,865台/
日、平日1,038台/日、平成32年度：休
日1,239台/日、平日690台/日となりま
す。

なお、変更後の計画に基づき推計し直した
地点3の将来交通量の結果は、平成23年
度：休日1,909台/日、平日1,060台/日、
平成32年度：休日1,314台/日、平日730
台/日と評価書案時点で推計した上述の交通
量より増えています。この交通量で予測・評
価を行った結果は、変更届に示したとおり、
道路交通に関連する大気汚染、騒音・振動の
各評価項目とも、評価書案における評価の結
論と変わりませんでした。

また、交通量の予測では、環境影響評価を
行った7断面以外を通過して、細街路を通り
来店する車両も考慮されている他、同一の車
両が複数の断面を走行する場合についても
重複して加算しているため、予測断面2,3,5
の交通量の合計は日間関連車両台数とは一
致しません。

本事業の実施に当たっては、シャトルバス
の運行等により来店車両台数の削減に努め
るとともに、開店前に所轄警察署等と交通誘
導計画を十分協議し、細街路や周辺住宅地へ
の来店車両の出入りの抑制についてもさら
に検討していく予定です。

6. 来店車両の出入り等の動線計画に関する意見

1) 左折イン左折アウトについて一定期間のみ交
通誘導員を配置するのでは徹底できない。既存
店舗(武蔵村山ダイヤモンドシティーミュウ等)
でも左折イン左折アウトが守られていない。当

来客車両については、東3・4・18号の南
側からの比率が最も高いため、駐車場へのス
ムーズな入庫ができるように入出口の配置
等を検討しており、駐車場内についても適切

都民からの意見書の概要

事業者の見解

該地域の特殊な交通事情を勘案すれば常時交通誘導員を配置すべきである。事業者として責任ある行動を行うこと。

な誘導が実施できるよう対応していきます。

2) 来店する自動車の出入り対策に問題はないか

このようなショッピングセンターの場合、来店する自動車は、出入りは基本的に右折禁止となっています。五小通りには一般車両用出入口が一箇所、商品搬入用出入口1箇所です。都3・4・18側は、駐車ビルへの出入口1箇所、店舗ビル側の出入口1箇所、商品搬入口1箇所、駐車ビルからの出口1箇所となっています。

左折 IN-OUT の原則により、特定の路線に交通が集中しないように適切な誘導を行うとともに、荷さばき車両については、経路時間帯等を含めて計画どおりに運行できるように指導します。

また、誘導員の配置は、開店当初だけではなく、必要に応じて継続していく予定です。

なお、五小通りの通行を禁止し市道110号南側からのみ入庫するように誘導した場合、五小通り方面からの車両は、市道110号まで迂回することが必要となり、その際に周辺住宅地内を通り抜ける等の悪影響を及ぼすおそれがあります。

その結果、所沢街道、新所沢街道、都3・4・18から来店する自動車は全て駐車場ビルの入り口に集中することになります。しかも駐車ビルの4階は店舗ビル4階駐車場及び屋上駐車場と連絡路でつながっているので4階・屋上駐車場に向かう自動車も、この入り口を利用することが考えられます。一方、右折禁止を考えると、五小通り側の出入り口と都3・4・18側の出入り口は、東久留米駅方向から来店する自動車ということになります。そのため、店舗から出る車と入ろうとする車が輻輳する可能性があります。さらにこれに商品搬入車加わると五小通りは小さなトラブルでもすぐに大渋滞につながる可能性を持っています。駐車場の利用計画を根本的に改める必要があると考えます。

3) 駐車場への出入りの車両が、混雑時に、道路上が駐車待機スペース化することは必至です。その予測をすべきです。

4) 一時的に一度に相当数の来車が集中して公道における入場待ち行列が発生しないように、必要に応じ敷地内に必要な駐車待ちスペースを確保する必要があると思いますが、どのような想定条件で、どのように駐車待ちスペースを確保する計画なのでしょうか。また、その計画された内容は、ピーク1時間に恒常的な待ち行列が発生することはないと考えてよいのでしょうか。

5) 駐車場への、出入りの車両が、混雑時に、道路上が駐車待機スペース化することは必至です。その予想をすべきです。

6) 市道110号の所沢街道側(南側)からしか来店車および荷さばき車両の出入りができない案について検討して下さい。

7. 荷さばき車両に関する意見

1) 騒音について環境基準を超過している地点があり、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、事業者関係車両の通行は騒音基準の昼間にあたる22時までとすべきである。これにより営業時間を設定すべきである。(関係車両の走行について営業時間の前後2時間とするなら、それが騒音基準の昼間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。)

営業時間については、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。23時まで営業する店舗は飲食店が中心となる予定で、来客する駐車場範囲を限定するなど騒音防止に努めます。犯罪防止対策として、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。

都民からの意見書の概要

事業者の見解

2) 駐車場は 8:30~利用可となっているが、朝の通勤、通学時の車混雑が考えられ公共乗物等住民への多大な迷惑。

運搬車両も 4:00~となれば狭い五小通り、南沢通りの運行は住民の安眠妨害による健康不安、病人のストレス等を増幅する。

荷捌き運搬車も 7:00~9:00、16:00~19:00 は原則として北側搬入口利用せずとあるが原則としてでは不実行となる。規則として明記すべき (p.27)

3) 事業者による環境影響評価書案では出店後の来店車両およびにさばき車両について、休日 13998 台、平日 8022 台としています。営業時間は午前 9 時から午後 11 時で、来店者の駐車場利用時間は午前 8 時 30 分から午後 11 時 30 分です。

荷さばき車両の走行時間は午前 4 時から午後 10 時となっています。午前 4 時から 400 台を超える大半がトラックと推測される荷さばき車両が走行することは、きわめて重大です。住宅の振動、騒音など安眠に大きな影響を与えることが推測されます。

住宅地に、計画のような大型店が出店することは絶対に見直すべきです。

4) 商品の搬入車は午前 4 時~午後 10 時まで走行する。周辺住民の日常生活に重大な支障が発生する。イオン出店には反対!!

5) 5 小通りから出入りする荷さばきスペースについては設置しない案について検討して下さい。五小通りに接続する道路は住宅に面した部分が多く、現状、荷さばき関連車両のような環境(騒音、振動、大気汚染)に与える影響が大きい大型車両の通行が少ないことから、荷さばき関連車両が通行することで環境への影響が大きいのではないかと危惧する。

6) 「従業員には公共交通機関を利用するよう指導する」とされていますが、来客用駐車場を従業員の通勤用の車や店舗の業務用の車、商品等の搬出入の車と全く共有しないという前提条件なのではないでしょうか。「共用する。」「共用される可能性がある。」とのご回答の場合は、従業員の通勤用の車や店舗の業務用の車、商品等の搬出入の車用の駐車台数は各々どのくらいを想定し、どのように店舗の駐車場必要台数に加味されているのか説明および評価書への記述をすべきと思います。

7) 荷さばき車両数が違う。
(資)表 1.2 荷さばき車両の時間帯別台数(P.4)の合計数が(案)表 6.2.2.2 関連車両の発生集中交通量 (P.26) の荷さばき車両台数と異なる。どちらが正しいか明確にしてください。

8. 自転車・歩行者に関する意見

1) 自転車対策という視点の欠如
交通手段の主たるものとして自転車を予想し

荷さばき車両については、物流センターを利用した物流体制の効率化により搬入車両の削減を図ります。早朝、夜間、深夜に走行する荷さばき車両については、ドライバーに対する教育を実施し、決められた走行ルートを守るとともに、騒音、振動等の低減に努めます。荷さばき場は2か所予定していますが、荷さばき車両を建物の中に入れて作業する計画としています。また、荷さばき車両が転回等するスペースの外周には 3mの壁を設ける予定です。

また、従業員には公共交通機関を利用するよう指導し、お客さま用の駐車場は従業員の通勤用の車や店舗の業務用の車、商品等の搬出入の車は利用しない予定としています。

評価書案の表 6.2.2-2 関連車両の発生集中交通量 (26 ページ) に示す荷さばき車両台数は、車両往復の台数をさらに2倍した誤った数値を記載していました。

正：休日 204 台/日、平日 236 台/日

誤：休日 408 台/日、平日 472 台/日

評価書案資料編 4 ページの荷さばき車両台数が正しい台数であり、変更届における変更前の台数では、訂正した数値を記載しています。

また、荷さばき車両台数の誤記に伴い、合計の台数も誤って記載しておりましたので、併せて以下のとおり修正しました。

正：休日 13,794 台/日、平日 7,786 台/日

誤：休日 13,998 台/日、平日 8,022 台/日

なお、予測については、評価書案においても上記の正しい台数で行っています。

変更後の計画においては、大店立地法に基づく対象面積及び併設施設(飲食店・娯楽施設等)面積の減少に伴い、さらに以下の台数へと減少しています。

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

自転車利用のお客さまについては、計画地周辺の各方面からの来店を想定しています。

都民からの意見書の概要

事業者の見解

ているにもかかわらず、自転車対策についての記述が貧弱。

駐輪場面積 2500m² を予定も、位置図も明示されていない。計画によると、東側・南側の住宅地に面した部分へ施設への入口を設ける案となっており、雑然とした駐輪放置自転車等による、歩行への障害、住環境悪化への懸念が大きい。

2) 自転車での交通動線、交通計画が全く記述されていない。生活道路への大量の自転車侵入の懸念、歩行者との接触事故多発懸念等大きい。

3) 自転車、歩行者の誘導計画、需要予測が示されていない。自転車置き場の設置場所についても明記すべき。自転車、歩行者の処理によって自動車交通の円滑な運行に支障が生じると考えられる。

4) 自転車での来客の安全対策

1237 台の来客を見込んでいるが、ここに来るまでの周辺道路には自転車を通ることの出来る歩道が無い片側一車線の道路である。車の通行も増え自転車も増える事は、非常に危険である。

ショッピングセンターの周りだけでなく、ここに来るまでの道路事情についての検討が必要である。又併せてこの自転車増加が近隣住民に及ぼす影響についても安全面、環境面についてきちんと検討して欲しい。

5) 自転車や歩行者の動線をどのように設定し、どのような誘導を行うのか記載がない。交通安全や治安維持の観点から、事業者としての対応を明らかにすべきである。

6) 自転車の扱いについて

駐輪場についての情報がなく、その扱いが分からないので、イオン SC 営業下での秩序に大変不安があります。

イオンの駐輪場が不足したり利用しにくい面があったりした場合、自転車での来店者が手軽に敷地内に駐輪する可能性が高いと危惧しています。

来店者の駐輪管理をどう行うのか、安心できる具体的な対策・措置を明示して下さい。

7) 駐輪場 2500m² の位置図があいまい、東南出入り口の歩行者空間が自転車でうめられる可能性有り

防災上問題

この空間は空間とし多大な数となりうる

駐輪場は別にきちんと確保すべき (p.7)

8) バイク及び自転車での来店は多数の台数が見込まれるとしておきながら、駐車スペースをどこにどんな規模で整備する計画であるのかが不明です。このままでは、路上駐輪状態になるのは身に見えることです。予測調査をすべきです。

9) 駐輪場の敷地内レイアウト・及び予想される来客自転車の走行経路について

駐輪場は商業施設棟正面側に配置する他、計画地南東側の広場周辺、西側の荷さばき場周辺等にも予定しており、計画地敷地の出入口からスムーズに各駐輪場を利用できるように計画しています。

区域外の放置自転車・乱雑な駐輪については、係員が適宜整理するように計画していません。

なお、ご意見にある 1,237 台とは、評価警察時点における商業施設棟及び平面駐車場の駐車場台数の数値と思われます。現在の計画では、駐輪場としては、合計で 1,600 台以上設置する予定で計画しています。

建物配置図に駐輪場の位置が記載されていず、また、走行経路も車両のみで自転車での来客の経路が記載されていない。

27 ページの「(5)住居地域等の生活道路への車両侵入対策」に、車両の生活道路への侵入を防ぐように誘導する旨記載があるが、敷地内通路は、私有地ながら、外部（イオン来客）の敷地内自転車通行が可能である為、自転車の通行に関しても同様の配慮があつてしかるべき。

敷地内の駐輪場レイアウト、予想される自転車来店者数および走行経路、近隣住宅の敷地内侵入を防ぐ為の具体的方策の提示を求める。

10) 自転車や歩行者の動線をどのように設定し、どのような誘導を行うのか記載がありません。想定している動線、自転車・歩行者の量を明らかにしてください。

11) 自転車、歩行者の誘導計画、需要予測が示されていない。自転車、歩行者の処理によって、自動車利用率の増加、及び自動車交通の円滑な運行に支障が生じると考えられることから、本評価書において、その根拠を含めて明確にされたい。

12) 自転車の交通予測について

最近では歩道を暴走する自転車など、自転車交通による影響が取り上げられることも多く、生活環境への影響として、自転車の交通についてどのような経路をどれだけの量の自転車が交通するのか予測し、評価する必要がある。そのために自転車の駐輪台数や駐輪場の設置場所、近隣地から対象地へアクセスする導線など必要な情報が不足している。歩道の設置方法についても導線計画に基づき、安全な経路の設定が行われるよう計画し、事業の開始後に自転車の交通量、移動経路、移動の安全性（速度、注意方法など）についての評価を行う必要がある。

冒頭の指摘事項「1. 対象事業の特殊性について」でも挙げたが、対象事業の周辺は第一種低層住居専用地域が多く、道路が未整備で相当量の交通を想定していないインフラの整備状況であり、良好な生活環境を保護するために設定された用途地域であることもあわせて考えると十分な計画とシミュレーションを行って自転車の交通誘導計画を行わなければ、自転車の運転者、歩行者、周辺地域の居住者にとって危険な交通環境になることが予想される。事業の特殊性を考慮し、通常的环境影響評価とは違った評価項目の設定が特に必要となる状況であると思慮する。

13) 自転車、歩行者の誘導計画、需要予測が示されていません。自転車、歩行者の処理によって自動車交通の円滑な運行に支障が生じると考えられることから、本評価書において明確にすべきであります。

14) 自転車駐輪場及び自動二輪車駐輪場の確保

都民からの意見書の概要	事業者の見解
<p>(収容台数等)はどのような条件で想定しそれぞれ何台くらいのスペースを確保しているのでしょうか。</p> <p>また、周囲の住居、道路における不法駐輪、放置自転車対策はどのように実施するのでしょうか。各々説明および評価書への記述をすべきと思います。</p>	
<p>15) バイク及び自転車での来店は多数の台数が見込まれるとしておきながら、駐車スペースをどこにどんな規模で整備する計画であるのかが不明です。このままでは、路上駐輪状態になるのは目に見えることです。予測調査をすべきです。</p>	
9.シャトルバスの運行等に関する意見	
<p>1) 地球温暖化、少子高齢化社会に向けた地域発展のために何をすべきか、具体的に提案してください。例えば従来の郊外型 SC のマイカーによる集客手段ではなく、地域密着型マイクロバスを多数運行して来店していただくことで二酸化炭素を減らし高齢者にもやさしい街づくりをする等、具体的な実例を踏まえ説明してください。</p>	<p>お客さま用及び従業員用のシャトルバスについては、本事業においても運行を予定しています。</p>
<p>2) 説明会で東久留米駅とのシャトルバスを発言しており、より五小通りが渋滞するのは明らかなので計画を中止して欲しい。</p>	

13.1.4 緑化計画

都民からの意見書の概要	事業者の見解
<p>1) 建設敷地内の緑化については、その場所と面積のみの記述であって、緑化の内容については記載が無く、不明瞭である。多数の人や車両が入り出す場所の環境を保護するためには、可能な限り樹木を植栽するべきであり、安易に芝を張るだけであるならば、環境保全には役立たないのである。</p> <p>「イオンふるさと森づくり」の環境哲学が企業にあるならば、多くの樹木(高木)を敷地内に配置した緑化計画を立案し提出するべきである。</p>	<p>イオンでは、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「イオンふるさと森づくり」活動を実施しています。新しくできる店舗が地域に根ざし、地域のコミュニティに成長すること、さらに緑を育む心が世界に広がることを願い苗木を植えていますが、それぞれの地域にしっかりと根ざし、すくすくと成長を続けています。</p> <p>「イオンふるさと森づくり」は敷地内の緑地全てで実施するものではなく、東京都や東久留米市の緑化基準を踏まえ、建物周辺や沿道部には高木も積極的に配置し、条例の基準以上の緑地を確保する予定です。さらに、開発公園として整備する部分についても、東久留米市の公園整備に関する基準等を踏まえた上で、市と協議し植樹を行う可能性があります。具体的な樹種・本数については今後検討していますが、東京都や東久留米市の緑化基準等を踏まえつつ、常緑樹を主体として、年間を通して緑の絶えない空間を形成する考えです。</p>
<p>2) 地域環境に配慮した具体的な緑化計画を説明してください。単なる植栽条件ではなく具体的な計画を求めます。</p>	
<p>3) 緑地の植栽計画を明示すべき。</p>	
<p>4) 当該施設より大量の温暖化ガスが排出されることになるが、事業者としてこれを抑止し同時にできる限り吸収するよう緑化に取り組んでほしい。苗木を植えるのでは再開発促進区の定める基準を満たしていない。高木をどの程度どこに配置するか明記してほしい。</p>	
<p>5) 「隣接地の植栽環境との調和を考慮した景観のレイアウトを」の具体性を明記すべき。</p>	
<p>6) 18 ページに、「緑地は計画地の周辺を中心に建物が囲まれるように配置し、なるべく緑地の</p>	

<p>幅を広げに取り一部に高木を植えるなど、景観にも配慮した計画とする」と記載されている。また、25 ページにも、「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」と記載されているが、具体的な植栽のレイアウトの提示を求む。</p>	
<p>7) 102 ページの調査計画書に対する要望で、隣接地の植栽環境との調和を考慮した景観のレイアウトの要望が記載されているが、この要望に対し、当環境影響評価書案では、具体的な記載が見当たらない。 緑化・植栽を含めた、隣接地との調和を考慮した具体案の提示を望む。</p>	
<p>8) 地域に自生する樹木の苗木を植栽するとされているが、高木・中木については具体性のある植栽が明記されていない。苗木が高木になった時のことを想定しているのか奇妙。</p>	
<p>9) 緑化計画について、調査計画書に対する要望で近隣地の植栽環境との調和を考慮した景観のレイアウトの要望が記載されていますが、この要望に対し、当環境影響評価書案では具体的に記載がありません。緑化・植栽を含めて、隣接地との調和を考慮した具体案を提示していただきたいと思います。</p>	
<p>10) 緑地基準（再開発等促進区の場合）においては、高木・中木・低木の植栽時の条件（例えば、高木は植栽時高さ 2m）が明記されているが、イオンでは地域に自生する樹木の苗木を植栽するとされており矛盾します。どこに高木を何本と言った具体的な緑地の植栽計画を明示していただきたい。[P36]</p>	
<p>11) 緑地基準（再開発等促進区の場合）においては、高木・中木・低木の植栽時の条件（例えば、高木は植栽時高さ 2m）が明記されていますが、イオンでは地域に自生する樹木の苗木を植栽するとされており矛盾すると思います。どこに高木を何本、何年後に成木となる等、緑地の植栽計画を明示してください。 「イオンふるさとの森づくり」は、他の店舗でも実施されていると思いますが、私の知る限りとても成功しているとは言い難いと思います。他店舗の事例を記載して、解りやすく説明してください。</p>	
<p>12) 「イオンのふるさとの森づくり」の途中過程や完成型などを他の店舗で実感できたことがないが、具体的に説明頂きたい。</p>	
<p>13) 緑地基準（再開発等促進区の場合）においては、高木・中木・低木の植栽時の条件（例えば、高木は植栽時高さ 2m）が明記されていますが、イオンでは地域に自生する樹木の苗木を植栽するとされており矛盾すると思います。どこに</p>	
<p>14) 高木を何本、何年後に成木となる等、緑地の植栽計画を明示してください。 「イオンふるさとの森づくり」は、他の店舗</p>	<p>計画地内の緑化計画については、評価書案及び変更届に記載したとおりですが、敷地南側より見た公園・広場・壁面緑化等のイメージにつ</p>

都民からの意見書の概要	事業者の見解
でも実施されていると思いますが、私の知る限りとても成功しているとは言い難いと思います。他店舗の事例を記載して、解りやすく説明してください。	いても、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）計画に関する説明会において配布した資料に記載しています。
15) 植栽は可能性にとどまるのか。	

13.1.5 施工計画

都民からの意見書の概要	事業者の見解
1. 工事工程に関する意見	
1) 当地域はそもそも住宅専用地域であり、周辺の住宅環境に配慮し、騒音が発生する工事は、月～金曜日とし、土日は行うべきではない。	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日曜日及び休日は原則として実施しませんが、工程上、土曜日は実施する計画としています。
2) 工事は、月～金曜日とすべき。	作業時間は 8 時～19 時を基本とする予定です。
3) 建設予定地は第 1 種低層住居専用地域に隣接する清閑な住宅地であるため、土日は建設作業を行わないよう計画変更をしていただきたい。	
4) 騒音が発生する工事は、月～金曜日としていただきたい。隣接住居への影響を考慮して、土日は行うべきではありません。[P41]	
2. 工事内容等に関する意見	
1) 鋼板製の仮囲いは、周辺が住居地域であることを考慮し、景観に配慮したカラーリング・デザインを行うとともに、治安のため一部に透明板を使用すること。	工事の施行中は、高さ 3m の鋼板製の仮囲いを計画地の周囲（敷地境界）に設置する予定ですが、そのカラーリング、デザインについては周辺の環境と著しく相違しないものを採用します。また、治安及び安全の観点から、角など一部に透明板を使用する計画とします。 市道 110 号部分は、利用する地域住民が多いことから、工事の施行中も徒歩・自転車による通行ができるようにします（道路部の敷設工事の時期は除く）。
2) 低振動工法を採用することですが、地域住居の壁面等住居設備にひび、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っていただけののでしょうか。（建設施工者負担で専門家による建物調査及び写真撮影を実施予定か否か）	工事は、近隣家屋等に影響を及ぼさないよう慎重に行いますが、工事工程の段階で振動などによる影響があると事業者が判断する範囲については家屋調査を行い、万一、工事の実施により家屋に被害を及ぼした場合は適切な措置を講じる予定です。
3) 工事期間中、万が一事故等が発生した場合は、直ちに工事を中断し原因調査と再発防止策を実施するまでは工事を再開しないという理解でよろしいでしょうか。	本事業においては、大規模な地下水の汲み上げや、地盤や地下水に影響を与えるような工事は実施しないため、地盤沈下等を引き起こすことはないと考えていますが、条例に基づき工事の施行中に事後調査を実施する予定です。 工事の施行中は事故が起らぬよう安全には十分注意します。万一発生の際は原因調査と再発防止策を講じた上で再開します。
3. 工事用車両の走行ルートに関する意見	
1) 建設工事中は工事用車両は、当然のことながら記載の通りの走行経路を遵守するべきであるが、狭い道路を大型車が頻繁に出入りすることを考えると、道路の混雑や渋滞から逃れるために工事用車両が近隣の住宅区域内に進入することが充分考えられ	工事用車両の走行ルートは、幅員の大きい都市計画道路である東 3・4・11 号（新所沢街道）及び東 3・4・18 号（市道 110 号）とし、敷地南側から進入・退場する計画としています。東 3・4・18 号のうち市道 110 号

都民からの意見書の概要	事業者の見解
<p>ることから、このようなことが無い旨を明記するべきである。</p>	<p>として整備される区間は、現在、東久留米市により事業中です。よって、本事業の工事開始前に工事用道路として利用することが可能になる予定です。また本事業の開店と同時期に道路として開通する予定です。市道110号の整備が遅れた場合は、工事を延期します。</p>
<p>2) 市道 110 号線を工事用車両の走行経路としているが、開通していない場合は工事着工できないという解釈でよいか？はっきり明記してほしい。五小通りを使用しないことを明記すべき。住民説明会でははっきり発言していた。(五小児童の安全性確保の為に必要)</p>	<p>工事用車両は決められたルートのみ走行するよう、施工業者に周知徹底します。なお、五小通りは工事用車両の走行経路としません。</p>
<p>3) 市道 110 号の開通見込みがないと聞いておりますが、その場合は建設に着工するのでしょうか。着工するとのご回答の場合、工事車両はどのルートを走行するのかを詳細に評価書へ記述をすべきと思います。</p>	
<p>4) 市道 110 号は用地取得が難航していると聞いています。仮に市道 110 号が工事用道路として使用できない場合、通学路である五小通りに工事車両が集中し、交通安全や渋滞、路線バスの遅延が生じると思います。このような場合は、工事を実施しないことを明確にしてください。</p>	
<p>5) 市道 110 号線が開通しない状況においても、五小通りを使用しないことを明記すべき。</p>	
<p>6) 道路 3・4・18 号 (市道 110 号) の用地買収が進まない中、建設計画だけが先行し工事車両がどう工事現場に進入させるのか不明です。工事車両の進入路になる道路 3418 号は開店と同時に開通の予定とされていますが、建設するならばきちんとした道路が完成されてからにするべきです。</p>	
<p>7) 市道 110 号は用地取得が難航していると聞いている。仮に市道 110 号が工事用道路として使用できない場合、通学路である五小通りに工事車両が集中し、交通安全や渋滞、路線バスの遅延が生じると考える。市道 110 号が利用できない前提で施工計画を立案すべきである。本評価書案に記載されている工事用道路が利用できない場合、工事を実施しないことを明確にされたい。</p>	
<p>8) 市道 110 号が工事用道路として計画がされているが、開通しなかった場合、周辺道路に渋滞または路線バスの遅延が生じる可能性があることから、確実に開通するという根拠を示すべき。</p>	
<p>9) 市道 110 号線が開通しなければ工事用車両は出店予定地に入出入りできない。現在、市道 110 号線の開通見込みがまったく立っていない状況の下で環境アセスメントは不当である。</p>	
<p>10) 道路 3・4・18 号 (市 110 号) が用地買収できず進まない中、工事車両はどう工事現場に入るのか？ありえない事実です。 開店と同時に開通とされていますが、建設するならばきちんとした道路が完成されてからするべきです。</p>	
<p>11) 市道 110 号は用地取得が難航していると聞いています。仮に市道 110 号が工事用道路として使用できない場合、施工計画が立案できるのでしょうか。そして本評価書案に記載されている工事用道路が利用できない場合でも施工計画の立案が可能な</p>	

都民からの意見書の概要

事業者の見解

らば、その前提で再評価をしていただきたい。

12) 東3・4・18号線(含む市道110号線)を工事車両の走行経路としているが、開通していない場合は工事着工できないという解釈でよろしいでしょうか。

五小児童の安全性確保の為に、五小通りを使用しないことを明記いただきたい。

4. 工事車両の走行時間帯、台数等に関する意見

1) 工事車両の走行時間を作業時間前後2時間延長している理由が漠然としている。当該地区周辺は住宅地域であり、また既に車両騒音の基準値を超えた地区である。現在早朝6時は交通量も少なく騒音被害は少ない時間帯である。地域住民の健康を勘案し朝の走行時間は7時30分以降とすべきである。夜間についても同様である。工事車両の走行については作業時間前後30分までとすべき。また、従業員や工事関係者の通勤は公共交通機関を利用し自家用車の使用を制限すべきである。

また通勤通学の時間帯及び児童・生徒の帰宅時間の走行については「車両走行を調整する」とあるがどの程度調整するのか? また当該時間内の通行量を具体的に示してほしい。車両台数は想定しており予想は可能である。「できる限り」と表現することにより何もしないのではないか?

2) 工事車両や通勤用自家用車が敷地外にて路上駐車などで時間調整すること無いように明記すべき、東3・4・11号線(新小金井街道)や小金井街道で路上駐車が発生するのではないかと懸念している。

3) 工事車両の走行時間帯が6時~21時となっているが、周辺が住居専用地域であるため、早朝、夜間を含む時間設定は避けていただきたい。

4) 工事車両の走行時間を作業時間前後2時間延長している理由が明記されていません。当該地区周辺は住宅地域であり、また既に車両騒音の基準値を超えた地区でもあります。現在早朝6時は交通量も少なく騒音被害が少ない時間帯であるので、地域住民の健康を勘案すべきです。

夜間についても同様であり、工事車両の走行については作業時間前後30分までとすべきです。さらに通勤者等に対し公共交通機関を利用(シャトル便など準備)し、自家用車の使用を制限する具体策を明記していただきたい。

5) 通勤通学の時間帯及び児童・生徒の帰宅時間の走行については「車両走行を調整する」とありますが、どの様に調整するのか明記されていません。当該時間の通行量を具体的に示していただきたい。

また敷地外で路上駐車などを時間調整で回避すること無いように明記していただきたい。

6) 工事用の車両の走行時間は午前6時~午後9時までとなっており、通勤、通学の時間帯にも重なり、通学路としての子どもの安全面でも不安に思っています。

7) 工事車両の出入については、小学校が目前にあるため、通学時間帯は避けていただきたい。また、早

工事車両は、一度に多くの車両が集中し渋滞や路上待機が発生しないよう、走行時間を分散させるため、作業開始・終了の前後2時間を加えた時間帯で設定しています。特に、主な通学時間帯である7時~8時の走行はできる限り少なくする計画であり、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予定です。通学時間帯においては交通誘導員を配置し児童の安全誘導を実施する計画です。

なお、工事車両は、新所沢街道から、東3・4・18号を通って直接計画地に入出入りする計画であり、出入りに誘導員などを配置し、安全に十分配慮するとともに、路上待機が発生しないよう施工業者に周知徹底します。また、作業員には公共交通機関の利用や乗合での通勤を指導し、通勤車両台数の削減を図ります。

都民からの意見書の概要	事業者の見解
朝の工事車両走行は避けていただくよう計画変更していただきたい。	
8) 10トンダンプ 11,747 台分の大量な建設発生土の捨て場所は工事車両の運行経路や交通量に影響するため明記すべきである。また、周辺地域の道路へ土砂を落とす可能性があり、その対策についても明記すべきである。	建設発生土の搬入先については、今後の実施計画の段階で関係機関等と協議の上決定します。 また、工事車両の走行に伴う粉じん対策としては、土砂の運搬に際し荷台のシートカバーを装着すること、工事車両に付着した土砂が飛散しないよう洗車施設を設け洗車を行う等の対策を行う計画です。
9) 工事用車両の走行時間を 6 時～21 時としているが、周辺が住居専用地域であることを考慮すべきである。当然早朝、夜間、通勤通学時間帯は避けるべきであろう。さらに、出勤は公共交通機関を利用すべきである。	土砂搬出に伴うダンプ (10t) の走行台数は、最大となる 2 ヶ月目において、評価書案時点では 11,747 台/月 (往復) でしたが、地下駐車場の設置を取り止めたことなどにより発生土量が減少したことを受け、変更後の計画では 4,600 台/月 (往復) 程度を予定しています。
10) 10 トンダンプ 11,747 台分の大量な建設発生土をどの経路で搬出するのか、運行経路やピーク時の大型車の台数を記載してください。	
11) 建設発生土について 10 トンダンプ 11,747 台分の大量な建設発生土の捨て場所は工事車両の運行経路や交通量に影響すると考えます。具体的に明記していただきたい。	

13.1.6 土地利用・出店計画

都民からの意見書の概要	事業者の見解
1. 都市計画手続き、土地利用の方針等に関する意見	
<p>1) 今回の土地利用転換に関して東京都及び東久留米市へ建議する。</p> <p>超大形店舗イオンの建設計画については、その平穏な住環境が脅かされることがあらゆる観点から見て必定であるので、これは放置できぬことであって、出店には断固反対する。</p> <p>先ず、評価書案を云々する前に、第 1 種住居専用地域がいとも簡単に商業用地へ転換されたことに義憤を憶えるのである。東久留米市の都市計画審議会では賛否同数あったが、議長判断で転換が決まったと聞く。土地利用の転換については、特に、今回のように第 1 種住居専用地域が商業用地へ転換する場合は、先ず、第一段階として近隣住民へ計画を周知し、しかる後に住民との対話が重要視されなければならないが、実際はそれが行われていないのである。東久留米市長は財政立て直しを理由に是が非でもイオンを誘致したいが為に正規の手順を踏まず強引に、しかも住民へは内密に、イオン誘致を進め、住民へは、お座なりの説明会を開いたのみであり、近隣住民の大多数の意見は何ら反映されていないのである。この暴挙は環境を重視せねばならぬ昨今の世の動きを無視し、逆行する行為であり、断じて許せぬことである。</p> <p>したがって、本件は再度審議されるべきであると考える。</p>	<p>平成 12 年 10 月に策定された東久留米市都市計画マスタープランでは、本事業の計画地である旧第一勧銀グラウンドについては将来、業務系土地利用への転換を誘導し、新たな産業拠点を育成する方向性が定められていました。その後、近年の社会・経済情勢や土地利用の動向等を踏まえ、東久留米市が南沢五丁目地区周辺における将来の土地利用、都市基盤施設の整備の方向性など今後のまちづくりに向けての対応策について定めるものとして、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」を策定し、これを踏まえて同年 6 月に東久留米市都市計画マスタープランを一部改定しました。これにより、計画地の土地利用方針の分類は当初の「流通業務地」から「近隣商業地」に変更となりました。</p> <p>本事業については、当該地の土地活用や都市計画上の扱いについて土地所有者が東久留米市と協議を重ね、平成 16 年 3 月に東久留米市が「旧第一勧銀グラウンド跡地は地区計画を定め、土地利用を計画的に誘導する」との考え方を表明したことを受け、土地所有者及びイオン株式会社 (当時) が、当該地において商業施設開発を行うことを決定したものです。</p>
<p>2) この地域にイオンを誘致するために、行政が提案した「地区計画」の変更について、東久留米のまちづくりを担当している市・都市計画審議会では、市民の健康、商店の衰退を心配する反対意見が続出し</p>	<p>本事業の実施に際し、東久留米市は都市計画法第 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」を適用すること</p>

都民からの意見書の概要	事業者の見解
<p>ました。採択はわづか一票差で決まりましたが、このように市民の暮らしに重大な影響が予想される「まちづくり」を、このまま進めることはとても納得できません。</p>	<p>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。今後、東久留米市が都市計画法に基づく手続きを進める予定です。</p>
<p>3) この地域は第一種住居地域であり、あえて商業地域へ地目変更してまで大型店舗を建設する必要はないと思います。</p>	<p>地区計画は、都市計画法に基づき東久留米市が決定する行政計画であるため、事業者がその内容等について説明する立場ではありませんが、「再開発等促進区を定める地区計画」の制度の目的や趣旨に鑑み、事業者としては、周辺市街地に対する影響への配慮や環境への取り組み、地域貢献も積極的に行っていく考えです。また、災害時の避難場所として平面駐車場を利用させていただく計画とするほか、地域の皆様に利用いただける公園の設置についても計画しています。</p>
<p>4) 安全、及び利便性の観点から敷地を開放するのはあくまでも住人の善意である。その善意を裏切るような交通の危険や治安悪化の可能性については大いに想像がつくところであるが、行政としてどのように考えるのか具体性を持って示すべきである。</p>	<p>環境への影響についても、数値だけ満足すれば良いという考えではなく、環境負荷を最小限にするよう努めます。また、立地特性も鑑み、関係機関のご指導も頂きながら、近隣の住民の皆様に十分配慮した施設づくりを計画します。</p>
<p>5) 地区計画について東久留米市より関係住民に対して具体的な説明がない現状において、事業者が想定で環境影響評価の手続きを進めることの法的根拠は何か？ 東久留米市は未だ再開発促進区を設定していない。本環境影響評価書案の予測評価の前提としている地区計画の内容を明確にすべきである。また、本評価書が今後行われる地区計画の策定を制限するものでないことを明記すべきである。</p>	<p>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いません。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予定しており、関連車両台数の緩和に努めたいと考えています。</p>
<p>6) 当該地域の現都市計画においては、大規模な商業施設の立地は認められていない。 想定している地区計画についても東久留米市より関係住民に対して具体的な説明がない現状において、事業者が現法規制で違法となる出店計画を立案し、環境影響評価の手続きを進めることの法的根拠を説明されたい。</p>	<p>環境影響評価の手続きについては、イオンリテール株式会社が東京都環境影響評価条例に基づき進めています。環境影響評価を実施するに当たって条件としている事業計画の内容については、評価書案及び変更届に記載したとおりです。</p>
<p>7) 本環境影響評価書案の予測評価の前提としている地区計画の内容とその地区計画は誰が責任をもつのかについて明確にされたい。</p>	<p>なお、用途地域変更や地区計画の内容については、あらためて市側から説明会等が行われると聞いています。</p>
<p>8) 本評価書が今後行われる地区計画の策定を制限するものでないことを明記されたい。</p>	
<p>9) 事業者として、地域住民と共に街づくりについて協議する場を作り、ショッピングセンターを含む地区計画を協働して策定することが、都市計画法（地区計画）の精神に合致すると考えるが見解を示されたい。</p>	
<p>10) 本環境影響評価書案の予測評価の前提としている地区計画の内容を明確にしてください。また、本評価書案が今後行われる地区計画の策定を制限するものでないことを明記していただきたい。 更に、地区計画について東久留米市より・関係住民に対して具体的な説明がない現状において、事業者が想定で環境影響評価の手続きを進めることの法的根拠を説明いただきたい。</p>	
<p>11) 市は都市計画法に基づく手続きを進める予定とありますが、事業者側の想定に基づき環境影響評価の手続きを進めることについては妥当なのか疑問です。</p>	
<p>12) 本環境影響評価書案で定義付けられたイオン東久留米ショッピングセンター(仮称)の建築事業は明確に東久留米市都市計画マスタープランに違反するので、環境影響評価自体の前提が成立せず、した</p>	

<p>がって即刻その建築事業を中止すべきである。</p> <p>13) 大型商業施設の建築が制限される第1種中高層住居専用地域で、本件のような建築計画が強行されようとしていることは断じて許せない。</p> <p>14) 第一種中高層住居専用地域であった所を、いとも簡単に近隣商業地域に変更。 “何のために?” “そうです、そこに巨大ショッピングセンターを誘致したいがためです。” 地域住民の生活環境をことごとく悪化するこの計画の見直しを求めます。 都、環境局環境影響評価審議会では机上の書類だけの審査ではなく、現地東久留米市のその場を視察した上で十分に、慎重に審議して下さるようお願いいたします。 さすれば、幹線となる道路はできておらず、土地買収もまだ、歩道もない生活道路、小学校、特養ホーム、住宅が立ち並ぶこの地に、このような巨大なショッピングセンターは、いかに無理があるか、いかに非常識であるかがお分かりいただけると思います。 提出された意見書すべてに、きちんと誠意ある回答をするべく事業者へ指示して下さい。</p> <p>15) 本年5月東久留米市による住民説明会で旧第一勧銀グラウンド跡地を元々第一種中高層住居地域から流通業務地を経て近隣商業地へ変更する説明がなされましたが、その主な理由が市の税収増ということではなぜ商業地へ変更しなければならないのか説明もなく、住民にとって交通への影響をはじめ住宅環境が破壊される不安が日に日に募っておりみな納得していません。 これからの地球温暖化、少子高齢化社会に向けて地域の発展を考える都市計画をまず行政・住民と一体となって作っていくべきではありませんか? 将来計画を作りその計画に沿って商業施設がどうあるべきか考えるのが筋道であり、唐突に単なる商業施設建設の提案をするのは順序が違うと悪いですが如何ですか?</p> <p>16) 現在でも第5小学校前の狭い道路は、バスの通行にも支障をきたす状態であり、学童・交通の安全も確保されていない。 東久留米市は文教地区の整備をないがしろに、第1種住居専用地域を商業地化することは、住民の立場を全く考えない暴挙と言わざるを得ない。市長が財政難からイオン誘致を独断していることは明らかである。便乗するイオン株式会社も広告で環境を標ぼうする裏側で、企業の社会的責任を放棄し、消費者たる近隣住民の環境破壊を平然と行う姿勢は、断じて許されない。</p> <p>17) 現在の当該地域は、第1種住居専用地域の閑静な住宅地であり、第5小学校のある文教地区に対する配慮が全く見られない。イオンによる説明会における参加住民の見解を重く受け止め、市長と市議会に対する地域行政の改善とイオン誘致の全面的な撤回を申し入れる。</p>	
---	--

18) 市が市民の声を無視して誘致をするという異常な経過を黙過できません。議会に対して虚偽の報告をおこなうなどが行われてきました。市道 110 号線の開通見込みも立っていません。市当局と住民の意思は大きくかけ離れています。地元住民の反対の意思をくみとった対応を求めます。

19) 5 月 29 日の市の都市計画審議会における不明朗な決議までして、しゃにむにイオンを誘致しようとしている市長に、不愉快な感情を持っている市民が多いこと。

20) 市が市民の声を無視して誘致をするという異常な経過を黙過するわけにはいきません。新聞報道にもあるように、議会に対しては虚偽の報告さえおこなわれてきました。道路建設の見込みもたっていません。市当局と住民の意思は大きくかけ離れているといわざるをえません。

21) 野崎市長に対しては、文書で 2 回、意見と提案をしております。

1 回目は、4 つの案 ((A) スポーツ施設として全敷地を残す、(B) (C) マンション建設とスーパーマーケットとしてサイズを縮小しての進出と、教育機関誘致、文化企業誘致、娯楽企業誘致など組み合わせる、(D) 住宅関係は引っ込み、スーパーと教育、文化、娯楽施設のセット型) というアイデアレベルの案を、2 回目は、市の誘致がいつも与党多数を占める市議会の説明をおわったあとに市民への説明会を、まるで決定事項が如くの論調で進めていることに対し、強く批判して、手法を改めよと忠告しております。

東京都は、そのことを公式にも非公式にもお聴きになっているはずですが。

このことは、たとえ行政でも無理押しすれば、必ず、大きな軋轢となって、市民と行政との力比べとなります。決して好ましいことではありません。

2 回目に対しては、市長から回答がありました。が、全く、考えをあらためておりません。全面対決をおさけになるなら、今のうちでしょう。東京都もある部分の裁量権があるはずですが。お互い、大人の解決が望まれます。東京都におかれても、市民メディアなどの論調もお調べのうえ、適切な助言を市に行なってください。

22) 市の誘致計画のズサンなこと

23) そもそも最初からこの建設計画に関しての運びがよく理解できない形で現在に至ることに非常に憤慨を覚える。もっと近隣住人との理解を深めつつ、わかりやすく物事を進めるべきではないか。土地利用の転換時に議長判断が大きく影響するなど、住人を無視した住人不在の決定ではないか。しかも住人多数が望む内容であるならまだしも、反対する住人が様々な不安を抱く中、手続きのためとしか思えない形式的な説明会など、対応する意志が全く感じられない、納得を得ないままの財政立て直しのための強引な誘致は単なる行政側の身勝手に過ぎない。

環境影響評価書案の内容は全体的に具体性に欠け、これに関しても形式的に示すのみにとどまり、誠意を持った働きかけには到底思えるものではない。

24) イオンの建設予定地は、大銀行の運動場でした。之をつぶしては、永久に復元困難と思います。之を運動公園に整備し、都民の憩いの場にしていただきたいと思います。(都立公園化)

スーパーにするのは環境汚染、交通渋滞被害をもたらす反対です。

私は、以前、前橋市方面に出張しましたがここではスーパーは利根川の河川敷でした。河川敷には優良な住宅地などになり得ないでしょうから、駐車場も十分にとれ、スーパーには好適と思います。

さきの旧銀行運動場(イオンが狙っているところ)には樹木をいっぱい植え、市民に貴重な緑地を提供して頂きたいです。

郊外は建て物を徒らにつくるものでないでしょう。

市民参加で創る「コンパクトシティ構想」があるそうですが、これに賛成します。

25) 東久留米市長は税収が増えるということでイオン誘致に賛同していますがイオン以外の建設でも税収を増やすことは可能だと思います。東京都や国の必要な施設を作ることに利用してはいかがだと思います。

26) この計画がほんとうに必要なものなのか、また、行政として真剣に住民のことを考えたものなのか疑問に思っています。なぜかという、この周辺は道路が狭く、また、商店は小さいものながら、住民の交流の場になっているので、大きなショッピングセンターにより住民の安全確保や商店街への影響について考慮されていません。私達の住む地区は緑豊かな住宅・文教地区です。都内でもなかなかないようなところですよ。今まで住民が守ってきたこの住環境を簡単な目先のことで変えてよいものでしょうか。あまりにも短絡的です。都市計画はじっくり進めるべきものです。

27) 消費をあまり、環境を破壊するイオンショッピングセンターは、いりません。

地震の発生が高い確率で予測され、地球環境問題がクローズアップされる今、次の世代に残すべき「まちづくり」をどうしたらいいのか、市民は真剣に考えています。

中学校、小学校、保育園、幼稚園、障害児施設、老人ホーム等が多数存在するこの地域の跡地利用に、市民は重大な関心を持っています。

例えば、災害対策を十分に考慮した公園を作ることではできないでしょうか。これだけ関心を集めているイオン問題です。このエネルギーを将来への夢を託せるような施設作りに生かすことはできないでしょうか。

そのようなことであれば、市民は寄付を集め実現のための努力をおしみません。

今回のイオン問題は、東久留米市市長の姿勢にも大きな怒りを感じています。住民、市民の意見を聞こうとしていません。

28) 環境省が名水百選に選定した南沢湧水群の近くに道路をつくったり、大型ショッピングセンターイオンを誘致する等、絶対に反対します。建築事業の環境アセスでは、それぞれの項目に全てクリアする数字が書き込まれていますが、道路、建物はこれから出来るもの、出来てみなければ訳らない数値ばかりです。他市、他県でイオンが出店したところでは、皆揃って環境が悪くなり、空気汚染も進み周りの住民もこまっていると聞きます。この様な計画には反対します。

東久留米市の税収が増すといいますが、環境はお金では買えません。市長は何か勘違いをしています。私の子供、孫たちのためにも良い環境を維持することを希望します。そしてイオンの東久留米出店を強く反対します。

29) 大きいイオンではなく皆が楽しく暮らせるショッピングセンターや公園、病院、保育児童園、老人施設などの建設を切に望んでこの意見書を提出します。

30) 東久留米市にグラウンドを借りて市民子供達がスポーツに汗を流せる様にして下さいと言ったことがあります。市にはお金がないとの事、そこで石原都知事がオリンピックを東京でとおっしゃっています。都の財力でグラウンドを買うか、借りるかして都民がスポーツに汗を流す場所にしていだけないでしょうか。

東久留米市に一度足を運んでいただきたいと切にお願い致します。

31) 東久留米市が掲げる「水と緑とふれあいの街」にふさわしい開発利用計画を望む。明らかに多大な環境負荷をかける、ありきたりで魅力のない、この大型商業施設関連事業計画に反対する。

地球環境の危機的状況が大問題となっている現在、なぜ、逆行するような計画が進行するのか。一方で環境保全が呼びかけられ、また一方では環境・自然破壊が進む。この矛盾に苛立ちを感じる。

いまや、利便性の追求や大量消費型の生活を見直さなければならない時代だ。経済的利潤を優先した結果、大事なもの、貴重なものが失われてきた。今までの経験から今後は新たな価値観で行動すべきだ。人間も生物のひとつであり、このひとつの地球上に他の生物、植物と共に暮らしているということ。

地球の生態系バランスが崩れれば当然、人間も影響を受ける。近年の異常気象や温暖化で身をもって実感しているはずだ。原因がわれわれ人間の現代の生活～大量生産、大量消費、大量破棄といった浪費型生活～にあることは確かだ。

この環境をより良い状態にするためには、省エネ、技術革新もちろん必要だが、なによりもまず自然を守り、増やしてゆくことが重要だろう。お金

では買えない、生命の泉である自然という財産を育てるべきだと思う。

現実には市の財政面から税収見込みのある商業施設誘致や構想集合住宅建設といった計画に傾きがちなのだろう。しかし経済性や利便性のために失われるもの、引き起こされるマイナス面をもう一度よく考えてほしい。

「本当の豊かさとは何か」

物があふれていることも過剰なまでの便利さも、人間を豊かにはしないはずである。人間が生き物として心身ともに健康に過ごせることこそが幸せなのではないか。それは、消費の場でしかないショッピングセンターでは得られないものだ。視野の狭い、ありきたりな開発ではなく、地域環境さらには地球環境にとって必要なこと、貢献することは何かをよくよく考え、その上で政策決定してゆくべきだ。

自然と共に、自然の力を借りた生活スタイルを目指す時代なのではないか。名実ともに緑あふれる、自然あふれる、命あふれる街にしてほしい。

運営や管理など費用面もクリアできるような、緑メインの空間づくりはどうしたら実現できるのか。もっともっとアイデアを出し合い、知恵をしぼって、真に地球貢献する計画を進めてほしい。

2. 立地条件に関する意見

1) イオン東久留米 SC 出店予定地は、完全な住宅地の中で、道路は幹線道路から離れた生活道路しかなく、しかも道路を挟んだ向かい側に小学校があるという条件にあります。

イオン自身このような条件の場所に出店した例は過去にないと言っております。これほど大規模な商業施設には不適當な場所に誘致しようとする東久留米市および出店しようとするイオンの非常識に、当該地域住民として強い怒りと不信を感じます。健康で安全な生活をする権利を侵害されることに抗議します。

2) 出店が予定されている地域は周りに、第五小学校を初め中学校、肢体不自由児通所施設、特別養護老人ホーム、有料老人ホームなど福祉、教育施設が多数ある住宅、文教地区となっています。このような環境の中に何干台という車が入りし夜遅くまで営業するような大型ショッピングセンターは環境になじむものではありません。

3) イオン出店予定地は、市立第五小学校の正面です。子どもたちの教育環境に大きな影響を与えることとなります。また、近隣周辺には小学校が3校、中学校が2校、保育園が3園、あるほか特別養護老人ホームなど多数の福祉・教育施設があります。

住宅・文教地区となっている予定地周辺に巨大なショッピングセンターを出店させることは環境に大きな影響を与えるので計画の中止を強く求めるものです。

4) 出店予定地周辺は第五小学校を初め小学校、中学校、保育園、幼稚園、肢体不自由児通園施設、特別

立地特性を考慮し、関係機関のご指導を頂きながら、近隣の住民の皆様にも十分配慮した施設づくりを計画します。

また、環境負荷の少ないショッピングセンターを計画することとし、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、関連車両台数の緩和に努めたいと考えています。

養護老人ホームなど福祉、教育施設が多数ある住宅、文教地区となっていて大型ショッピングセンター建設場所として不適切です。

5) 出店予定地周辺は、小学校3校、中学校2校、高校1校、保育園3園、幼稚園2、肢体不自由児施設1、特別養護老人ホームなどの福祉施設が6箇所もある。このような所にイオンを出店することなどんでもない。

6) 出店予定地の近くには小学校や老人施設などがあり、これらは静かな落ち着いた場所にあるべきものです。大型ショッピングセンターができて1日8000台以上もの車が増えるとなると、すべての環境が破壊されます。絶対この計画は中止すべきです。

7) この地域は、小、中、高、保育園、幼稚園、肢体不自由児通園施設、特別養護福祉施設等あります。ぜひ中止の方向で御検討下さい。

8) 近隣は教育施設、福祉施設、住宅街に与える影響はないか。(住環境の変化)

9) この周辺には西東京市を含め23箇所の公共施設があります。

つまり、0歳児を預かる保育所3園をはじめ、小、中、高の学校、診療所、老人ホーム2箇所など、子どもとお年寄りの往来の激しい地域でもあります。そこに2,020台の駐車場を備えた大型店が出現するという事は渋滞による大気汚染をはじめ東久留米の水と緑を守る上でも環境に与える影響は大変重大であると言わざるを得ません。

10) 市立第五小学校に近接する出店は、市民の常識に反します。市長の政策とはいえ、容認できるものではありません。イオンの「理念」からして当地域での出店は是認されるものなのでしょうか。他の地域でも学校や公共施設に隣接しても出店が認められているのでしょうか。

11) 小学校、老人ホーム、中学校、障害者施設、環境への影響は大きい

12) 文教地区、老人施設があるのに健康にきけんな事業をしようとするのはなぜですか。

13) 小学校の目前にこのような商業施設がある場所はあるのでしょうか？

高齢者、弱者、小学生が安心して過ごす生活環境を見直し再検討すべきです。

14) 心配なことは、計画地が第五小学校の目の前ということである。車の交通量が増え、排ガスによる大気汚染、物質欲求の助長、遅い時間帯まで遊ぶ、など気がかりが多い。生活の場、学びの場である学校のすぐそばに巨大商業施設があることは、子供たちにとって非常に不幸な環境である。

もしこれが、緑地や自然公園や運動場ならば、五感や身体を鍛える場となり、健全で豊かな人間性が育つだろう。大人にとってくつろぎの場や健康維持の場として貴重な空間になるだろう。

地球環境は人間の行動にかかっている。可能な限り自然、緑を増やして行って欲しい。市も都も国も、そういう政策を積極的に押し進め地域を支援してほ

しい。	
15) 建設予定地のまん前には小学校があり、近辺には児童館、保育園、老人ホーム、介護施設、障害者施設などがいくつもあり、なぜこのような場所に東久留米市の商店をすべてあわせたぐらいの大規模なショッピングセンターを建設する必要があるのか、常識では考えられません。	
16) 出店予定地の隣は第5小学校です。南方には南町小学校が、南町保育園、障害児通園施設、特別養護老人ホームも近接しています。イオンでさえ「全国でも、小学校の前に出店した例はありません」と認めています。この地域に大型ショッピングセンター建設はそもそも無茶な計画で、取りやめるべきことなのです。	
17) 周辺にある商店街、住宅街は商人であれサラリーマンであれ、皆24時間生活安住の場です。閑静であり、行き交う道路が混雑することなく、通行できることを願うのは当たり前です。近所にある小学校、保育園や老人施設・幼稚園等々、目的地がすぐ目の前にあるのに多くの障害をパスしなければたどり着けないのでは商業、住宅、文教地区のグレードが下がります。	
18) この出店計画は、閑静な住宅地に割り込んで喧騒な街に一変させる、周辺は狭い道路ばかり、イオン自身も「全国的に例がない」と認めている小学校の目の前、そのほか周りには保育園、障害児施設、老人ホームもあり、交通渋滞、大気汚染、騒音、教育条件、治安など、どこから見ても環境悪化は明らかで、大型店出店にはおよそ適さない無謀な計画である。	
19) 今回、近所に、イオン建設の計画を知り、大変悲しみ驚いています。広い道もない、拳句に小学校のすぐ前ではありませんか。真先にさげなければならぬ場所ではないでしょうか。イオンといえば巨大なショッピングモールで、車での来店者がとても多い筈です。通学中、近所の子供を巻きこんだ事故起きるのは間違いないことだと思います。 そうなってからでは遅いのではないのでしょうか。 また、近所は住宅地です。夜遅くまで営業している巨大ショッピングセンターにより住人達の生活も一転してしまいます。 静かな夜を過ごすことができなくなってしまいます。 私たちにとって必要なのは環境はかいをする巨大モールではなく、充実した地域の商店です。 また、建設予定地周辺にはご老人も多くいらっしゃり、老人ホームもあります。 どうぞ地域住民の安全と子供たちの命を守って下さい。小学校の前にショッピングモールを建てないで下さい。	
20) 市民の住環境に破壊的影響を与えると予想されます。全国的に見ても、今回のように、住宅密集地、学校や福祉施設の集中地に自動車呼び込み型の巨大ショッピングセンターが進出することは異常です。	

周辺は、そもそも低層および中高層住居専用地域が中心。しかも、学校等8校(幼稚園2、小学校3、中学校2、高校1)、社会福祉施設6(保育所3、肢体不自由児通園施設1、特別養護老人ホーム1、有料老人ホーム1)、医療施設(診療所)6、その他の施設(児童館、コミュニティ施設、図書館)3の計23施設が存在します。これらは、最優先の環境保全対象のはずです。いまでも子どもたちのぜんそく発症率が高い地域です。

21) あまりにも巨大すぎるショッピングセンター開発は交通渋滞、騒音問題、大気汚染、治安の悪化を招くだけではないでしょうか。地球温暖化防止が叫ばれている今、ただ便利ならばそれでいいという考えから脱却し、環境にやさしい、少子高齢化社会に適応した歩いて暮らせるまち。

22) 今回のように、住宅密集地、学校や福祉施設の集中地の真ただ中に自動車呼び込み型の巨大ショッピングセンターが進出することは、全国的に見てもきわめて異常なことだと思います。

周辺は、そもそも低層および中高層住居専用地域が中心。さらに、学校等8校(幼稚園2、小学校3、中学校2、高校1)、社会福祉施設6(保育所3、肢体不自由児通園施設1、特別養護老人ホーム1、有料老人ホーム1)、医療施設(診療所)6、その他の施設(児童館、コミュニティ施設、図書館)3という具合に、静穏な環境を必要とする施設が計23も存在します。これらは、最優先の環境保全対象のはずです。

23) 建築計画地は三方が第1種住居専用地域として低層及び中高層の住宅地に面しており、もう一方の道路をはさんで小学校に向かい合っています。その道路は生活道路規模の中しかなく、しかも幹線道路から遠く入り込み、且つその先に貫通道路のない袋小路線の交通条件になっています。イオン自身このような条件地での建設は初めてと認めているとおり、とうてい大規模な商業施設が設置されるに適した場所ではなく、計画自体が大規模小売店舗立地方の理念を無視し、極めて無謀・非常識なものです。

24) 何故この時期にイオンのような巨大な建物を建てようとするのか理解できない。

人間としての普通の生活をしたいために反対します。

25) 当予定地の周辺地域はA地域の住専地域である。用地自体の用途地域指定は住専地域ではなくとも周辺地域が住専地域である場合は、周辺地域の生活や環境に著しい影響を及ぼす施設は建設すべきではない。それは都市計画の理念であり、当然の環境配慮である。

施設を計画する事業者は用地の用途地域指定が合法でさえあれば、周辺住専地域への影響は配慮しないというのは社会に対する企業責任を放棄した背信行為と言わねばならない。

当地に大規模、しかも自動車による来店を目的としたショッピングセンターを建設しようとするイオ

ンの企業理念は利潤追求のみを目的とする反社会的行為である。

26) 対象事業の構想自体の問題点

イオン(株)による「環境影響評価書案」(以下「評価書案」いう)の本編P16~40にわたって事業構想が述べられているがこの構想自体に問題点がある。

郊外型の大規模ショッピングセンターを東久留米市の誘導(それ自体も問題)だとしても、第一種低層住宅専用地域に隣接する場所で事業展開する事が非常識である。その上、ショッピングセンターの道路一本隔てた、前には小学校(第五小)が厳然と存在する。このような事例は、日本中探しても前例がない事はイオン(株)自体も認めるところである。そして環境影響評価とは別の次元であるが、「小学校施設整備指針」(H15.8.27 改正、文部科学省大臣官房文教施設部発行)の第2章第一節第二周辺環境 1 安全な環境、「(1)頻繁な車の出入りを伴う施設が立地していない事が重要である。(2)騒音、臭気等を発生する工場その他の施設が立地していないことが重要である。」とある。この国の指針に事業自体が抵触していると考えられる。

27) 此の事業計画でもっとも重要な点と考えられるのは、この建設予定地が最近2、3の高層住宅が建設されたとはいえ、地図上一見して理解されるように、低層の住宅によってかこまれた「運動場跡地」であり、この空間を100%利用して東京都環境基本計画に合致しているとは思えない大規模小売店舗を建設しようとする事である。

この地域周辺は、出店予定地正面に位置する第五小学校をはじめ、小学校3校、中学校2校、高等学校1校、保育園3園、幼稚園2園、肢体不自由児通園施設、老人ホーム等が存在し、環境面、交通面等特別な配慮が求められるところである。現在当該の土地が空地であるからというだけで、この建設計画を進めようとする事は、安易に認められるべきものではないと考え、当出店計画の再検討を求めます。

28) イオン出店予定地は静かな住宅街です。道をはさんで小学校、保育園、近くには障害児施設、老人施設などがあります。

私たちが出店に真剣に反対する点は環境が悪化することが歴然としていることです。予定地前の道幅を拡幅するということがありますが、それ以外の道は狭いままで。出入する店側を利用者の車の量がとてつもなく多くなることは予測されます。渋滞や住宅街への抜け道利用などでおこる大気汚染、交通事故など、被害をうけるのはまず子どもたちです。

過去に出店されてきたところは、幹線道路近くで住宅街から離れていると思います。まして小学校の前への出店はなかったと思います。イオン側はいろいろ説明されましたが、あくまで都合のよい予測のみをあげていました。

29) どのように用途指定を考えようとも周囲は元来が緑に囲まれた静謐な住宅街です。そのような地