

都民からの意見書の概要	事業者の見解
<p>る最も顕著な活動です。同時に最も騒音苦情の多い発生源でもあります。その騒音対策として、どのような作業措置及び配置、構造、材質等を予定しているのでしょうか。</p>	<p>が、荷さばき車両を建物の中に入れて作業するような計画としています。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。防音壁の位置は、評価書案 48 ページに示したとおりです。構造や材質については、今後検討します。</p>
<p>3) 朝早く夜おそくまでの営業とそれに伴う夜中の搬入、搬出などによる騒音なども考えられる。</p>	<p>店外での営業宣伝放送は予定していません。</p>
<p>4) 営業宣伝活動に伴う騒音対策として、実施時間帯の特定や拡声器の位置等、どのように行う予定でしょうか。</p>	<p>交通誘導計画を作成し、必要なサイン計画、誘導員の配置等を実施します。また、防犯を含めた見回り等についても実施します。</p>
<p>5) 駐車場の騒音対策として、誘導員・監視員による場内走行の円滑化、見回りの実施等運営面での対策は行う予定でしょうか。</p>	
<p>7. 【大気汚染・騒音・振動】調査方法・調査地点に関する意見</p>	
<p>1) 現地調査（大気汚染）（P67） 環境基準で定められた測定方法では、通年または 4 季観測となっており、H18.3.3～3.9 の観測のみでは現地状況を把握したとは言えない。4 季観測を実施すべきである。</p>	<p>大気汚染の現地調査は、東京都設置の一般環境大気測定局である西東京市田無町測定局と計画地の大気状況に明らかな違いがないことを確認するために、社会生活のサイクルが反映できるよう、休日を含む 1 週間（平成 18 年 3 月 3 日～3 月 9 日、平成 21 年 1 月 28 日～2 月 4 日）で測定しました。</p>
<p>2) 大気汚染 大気汚染の予測に重要な風向風速を建設予定地で通年観測実施すべき。</p>	<p>大気質及び気象の一般環境の現況把握については、地域を代表する一般環境大気測定局として設置されている西東京市田無町測定局のデータを使用しています。田無町測定局は、計画地から南に 2km 程度のところに位置しており、当該地域は地形の起伏もそれほどなく、都心部のように高層の建築物が乱立しているような状況でもありません。</p>
<p>3) 風向・風速について田無町測定局の現地の状況にて検証を行うべき。</p>	<p>現地調査を実施した期間と同じ期間の田無町測定局の風向・風速データを用いて、両地点の風ベクトルの相関を、「窒素酸化物総量規制マニュアル（新版）」（平成 12 年 12 月 公害研究対策センター）に示されている方法に基づき算出しました。その結果、0.91 と高い相関が得られました。</p>
<p>4) 環境基準で定められた測定方法では、通年または四季観測となっており、H18.3.3～3.9 の観測のみでは現地状況を把握したとは言えない。四季観測を行うべきである。</p>	<p>また、現地調査を実施した期間と同じ期間の田無町測定局の大気質データを用いて、両地点の濃度の相関を見ると、二酸化窒素で相関係数 0.98、浮遊粒子状物質で相関係数 0.96 ととても高い相関が得られています。</p>
<p>5) 現地調査 大気汚染の調査では、平成 18 年 3 月 3 日～平成 18 年 3 月 9 日のみの観測しかされていない。環境基準で定められた測定方法により通年観測を実施し、データを示すべき。</p>	<p>以上のことから、西東京市田無町測定局のデータは地域の代表性があると判断されます。自動車排出ガス測定局については、市域沿道の参考値として記載していますが、予測評価には使用していません。</p>
<p>6) 大気汚染に関する現地調査では 3 月初旬の数日間のみ測定しているが、このような限られた期間での測定ではどうも客観的公平な調査を行ったとは言えず、極めて恣意的な数字をはじき出すことが可能である。季節的な条件、時期的な条件なども考慮するために年間・季節を通したさまざまな条件下で再測定されたい。</p>	<p>バックグラウンド濃度の設定は、経年的な傾向を見ると 10 年間ほぼ右肩下がり減少していますので、評価書案作成時の最新データである平成 18 年度のデータを用いました。なお、窒素酸化物のバックグラウンド濃度 0.028ppm、二酸化窒素のバックグラウンド濃度 0.019ppm はいずれも西東京市田無町測定局の実測値です。</p>
<p>7) 大気汚染調査も四季を通じてでなく、一週間それも光化学スモッグなどあまりおこらない時を調べている。</p>	
<p>8) 大気汚染についての現地調査は H18.3.3～3.9 の観測のみとなっているが、環境基準で定められている測定方法に基づき、通年または四季観測を実施していただきたい。</p>	
<p>9) （現地調査（大気汚染）） 気象条件に大きく左右される大気汚染を、H18.3.3～3.9 の観測のみで現地状況を把握したとは言えないと思います。通年または 4 季観測を実施してください。</p>	
<p>10) 大気汚染の予測に重要な風向風速を建設予定地で通年観測しない理由を説明してください。</p>	
<p>11) 大気汚染・騒音・振動調査についても場所・推</p>	

計基礎について問題があり不十分です。また、調査時期も3月だけとなっており、時期・季節による変化も想定されます。四季にわたる追加調査が必要です。実施データは平成18年と2年以上も前の古いものです。前述したようにこの間道路状況も変化しており、最新の調査を求めます。

12) 環境基準で定められた測定方法では、通年または4季観測となっております。

H18.3.3~3.9の観測のみでは現地状況を把握したとは言えません。4季観測を実施すべきです。また、大気汚染の予測に重要な風向風速を建設予定地で通年観測実施すべきと考えます。

13) 大気質の状況調査：公定法による測定であるがH18.3.3~3.9という調査期間では、状況把握に有効なデータと言えないのでは。環境基準に定められるとおり4季観測の実施をお願いします。

14) 「評価書案」資料編P11以降に大気汚染に関する調査結果が出ているが環境基準で定められた測定方法は、通年もしくは4季観測となっております、H18.3.3~3.9までの観測では、十分な観測とはいいがたい。4季観測をすべきと考える。

15) 風向・風速については田無町測定局のデータを使用しているが、この測定局で現地の状況を代表できる検証を行うべきである。また、大気汚染の予測に重要な風向風速を建設予定地で通年観測すべきである。または通年観測しない学術的な理由を明記すべきである。

16) 大気汚染の調査地点として田無一般局と東久留米自排局を採用しているが、前者は計画地から2km、後者も1.25kmも離れている。本当に参考になるのか疑問である。

17) 風向・風速については田無町測定局のデータを使用していますが、この測定局で現地の状況を代表できることを検証してください。

18) 大気質の状況の既存資料の使っているデータは東京都の一般大気測定局と自動車排出ガス測定局のデータを使っていますが、一般大気測定局は西東京の法務局近くの場所に設置したものであり、自動車排出ガス測定局は小金井街道に隣接している1小近くに設置してあるもので、今回のイオン建設場所とはかけ離れており、東久留米全体および西東京全体を評価する標準値としては参考になりますが、今回のイオン建設には参考になりません。

19) 本p73 表8.1.1-9 大気質調査結果（既存資料調査）西東京市田無町の田無町測定局を選定 この局を選定した理由は最も近いからである（本P98、下から4行）。田無局の測定結果をもって計画地におけるバックグラウンド濃度としている（同表8.1.2-8）。バックグラウンド濃度をきめる要素は風向きと位置（距離）である（資P35のブルームモデル）。評価書案の選定は風上には汚染物質は拡散・移流しないことを無視し、単に距離だけを考えているので間違いである。

計画地付近の一般測定局は田無局（方位角

A, B両地点の風ベクトルの相関式

$$r(V_A, V_B) = \frac{\sum |V_{A_i}| \cdot |V_{B_i}| \cos \theta_i}{\sum |V_{A_i}| \cdot |V_{B_i}|}$$

A地点の風ベクトルの時系列 : $(V_{A1}, V_{A2}, V_{A3}, \dots, V_{An})$

B地点の風ベクトルの時系列 : $(V_{B1}, V_{B2}, V_{B3}, \dots, V_{Bn})$

各ベクトルの長さ : $|V_{A_i}|, |V_{B_i}|$

V_{A_i}, V_{B_i} のなす角 : θ

155°、距離 2.0 km)の他に、下清戸局(同 355°、4 km)がある(方位角は計画地から測定局への方向を、真北から時計回りに計った角度である)。バックグラウンド濃度は風上の汚染物質が運ばれて形成されるので方向の要素が重要である。測定局方位を含む十六分方位は、田無局 SE・SSE、下清戸局 NWN・N である。計画地において、この二つを風上とする出現頻度はそれぞれ、8.14%、35.28%である(資料 p28 表 2.1-14)。したがって、計画地のバックグラウンド濃度は下清戸局の汚染濃度が反映しているといっているだろう。下清戸局での測定値がどの程度、計画地の汚染濃度を実現されるかの評価は、別途の検討を要する。この検討は、田無局の測定値と計画地との関係についても同様に必要である。大気が一様に流れており、一般局・計画地間の汚染源が無視できる、と仮定すれば、風上の一般局の値が計画地に再現されるとしてかまわない

以上から、対象一般局は下清戸局とすべきことが結論され、本 p73 表 8.1.1-9 の一般局は下清戸局にしなければならない。このことに関連する全てデータ、予測を訂正しなければならない。

20) 大気汚染の予測評価を行う構造は、バックグラウンド濃度+寄与濃度という計算で出た数値を、環境基準の日平均値に回帰式を用いて算出する仕組みです。

第一の問題点は、NO₂のバックグラウンド濃度を定める作業を西東京市田無町測定局の H9~H18 年の 10 年間のデータをそのまま用いていることです。このデータはあくまでも田無町測定局の地点のデータであって東久留米の出店予定地ではありません。しかも田無町測定局の測定地点は地上 25m にあります。この一事だけでも予測評価のバックグラウンドを求めるデータとなりえないことは明らかです。もし田無町測定局のデータを使用するならば出店予定地で高さ 25m と 1.5m の 2 地点の実地測定を 1 ヶ月でいど行い、その結果を田無町測定局の同じ時期のデータと比較し、近似値であることを証明する必要があります。大気汚染の予測値はバックグラウンドの数値が決定的意味を持っているのですから、今回の予測値は出店予定地の予測値としては通用しないものです。浮遊粒子状物質についても同じことが言えます。

21) バックグラウンド濃度の測定

大気汚染の予測濃度の 90%以上を占めるバックグラウンド濃度の設定は極めて重要である。94 頁に示されている表 8.1.2-4 によると、窒素酸化物のバックグラウンド濃度は 0.028ppm となっているが、NO₂のバックグラウンド濃度は 0.019ppm(田無局の平城 18 年度の年平均値)としている。この関係はどうなっているのか、見解書で示して貰いたい。

22) 5.5 調査等の手法に関する変更に関して問題点を指摘します。

大気汚染実測調査：7 日間連続/1 季を 1 日間連

大気汚染の現地調査は、調査計画書において公定法 2 地点(7 日間)と簡易法 4 地点(7 日間)としていたものを、公定法 2 地

続/1季に変更しています。

簡易測定器性能が良くても交通量の変化は大きいので、1日の測定では正確なデータは得られない。交通量が最も少ない期間を測定していることも考えられます。大気汚染観測は気象や交通量に依存し、たった一日の調査では正確な値を求めることができません。

23) 大気汚染の調査は不備につき、再調査を求める
環境アセスメント 295 ページに「採用した測定機器（フィルターバッジ）の性能により測定期間に7日間から1日間に変更した」とあるが、性能が向上したから1日間で済ますというのは科学的でない。

東京都環境影響評価技術指針は、大気汚染の調査手法の調査期間として、「調査期間は、気象等の状況を考慮して年間を通して大気質の状況を適切に把握しうる期間とする」と述べています。したがって、少なくとも年間四季各一週間を調査期間とすべきです。

24) 大気汚染調査も、調査計画書では、4地点で7連続だったのが、10地点を1日のみと変更されています。さまざまな諸条件を勘案する上で意図的に短くしたと考えざるを得ません。責任あるデータとは認められません。

25) 環境アセスメント 296 ページに「採用した測定機器（フィルターバッジ）の性能により測定期間は7日間から1日間に変更した」とあるが、性能の向上と、7日間の時間的経過を測定することは別次元の問題であると思います。

1日間で充分なのかはなほ疑問です。連続7日間の測定調査を行なうことを求めます。

26) 大気汚染の調査

調査手法として、調査計画書では、調査期間は「7日間連続×1季」であったが、評価書案では種目×1季」としている。フィルターバッジによる簡易測定で、何故1季1日だけの測定で全年の大気汚染状況が分かるのか、極めて不合理である。

東久留米市における2010年度の窒素酸化物の年間排出量は、年間59トンになると東京都は予測している。その内イオンに関係が深い車種、乗用車から10トン、普通貨物車から31トンが排出されているのである。

27) 車の渋滞による排ガスで周辺の住宅に及ぼす点も問題です。

今でも所沢街道と5小通りの交差点はNO₂の測定値が高くなることがあります。（年2回測定を続けています）

評価書(案)の測定場所とは異なりますが、滝山、八幡町では0.061、0.057の高い数値を示しています。（私達の仲間が測定しました）

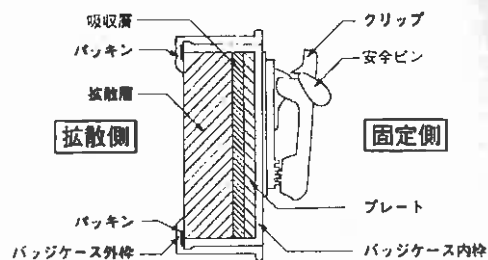
そこに大型ショッピングセンターが出来ることによる大気汚染の悪化は予想されることです。

ましてや測定期間が1日というのはデータとして不十分ではないでしょうか。

点（7日間）と簡易法10地点（1日間）に変更しています。

簡易測定法を調査計画書に記載した7日間の測定から1日の測定に変更したのは、簡易測定は、もともと二酸化窒素の地点別データを補足的に得る目的で行っていることもあり、フィルターバッジ式簡易測定器を採用し、1日測定とするとともに、調査地点数を4地点から10地点に増やす方が補足データとして適当と判断したものです。フィルターバッジ式簡易測定器は、二酸化窒素簡易測定機器として一般的に用いられているもので、以下に模式図を示します。

週間変動（曜日による大気汚染濃度の変動）等については、公定法による一般環境大気質及び道路沿道大気質の調査を一週間通して実施していますので、この中で把握するようにしています。



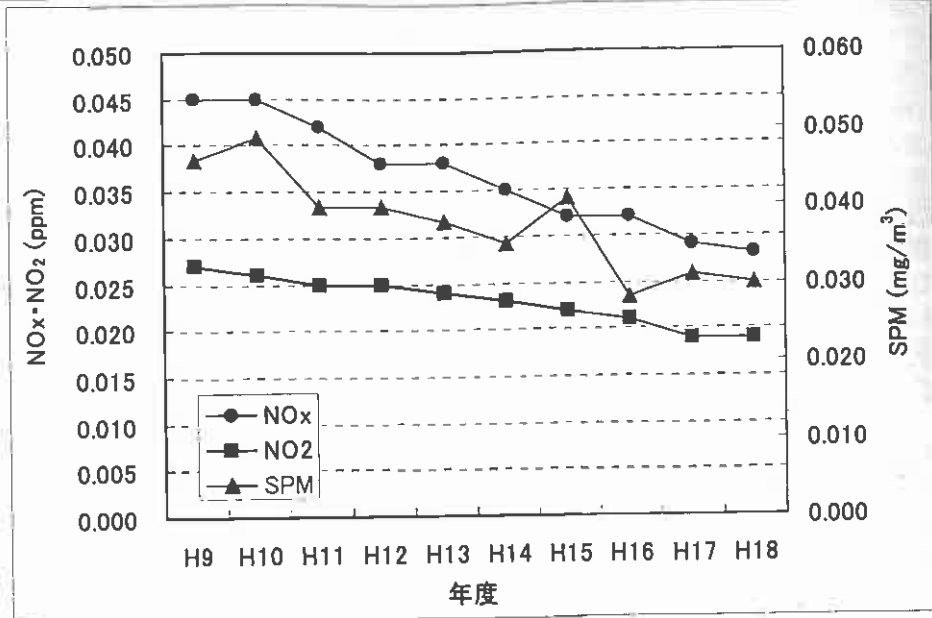
フィルターバッジ模式図

なお、簡易測定についても7日間連続での測定を望まれる声が多かったことから、平成21年1月の測定においては7日間連続の調査（1月28日～2月4日の期間において、1日ごとに測定器を交換）を実施しており、調査結果については変更届に記載しています。

都民からの意見書の概要

事業者の見解

<p>28) 測定期間が1日間ではデータとして不備です。少なくとも連続7日間の測定を実施して影響を評価すべきです。</p>	
<p>29) 調査期間の問題— 1日では不十分です。連続7日間の測定、時期・気候による変化も予想されます。3月以外にも四季の異なる測定が必要です。</p>	
<p>30) 公定法(本 p67) から簡易測定法に変えた理由説明だが、何故簡易法にすると1日で充分なのか、説明になっていない。測定期間を何日にするかは測定法の問題ではない。</p>	
<p>31) 簡易測定と公定法での測定で値の相関は確認しているのか。簡易測定の精度も含めて記載が必要である。</p>	<p>簡易測定の数値の精度を確認するため、一般環境大気測定局の西東京市田無測定局においても、簡易測定を実施しています。その結果、一般環境大気測定局のデータと簡易測定の数値とは 0.98 と高い相関が得られています。</p>
<p>32) NO₂ の簡易測定で用いたフィルターバジジ法ではバジジへの吸着量と濃度の関係を示すキャリブレーションをどのように行ったのかを示して欲しい。</p>	<p>吸収層に発色液を加え発色させ、分光光度計により吸光度を測定します。未曝露のフィルターバジジも同様に抽出、測定し、ブランク値を出します。測定した検体の値からブランク値を引いて、吸光度と濃度との相関式から濃度を求めます。分光光度計のキャリブレーション方法は、機器により決められています。</p>
<p>33) 長年にわたって詳細に調査を行っている新婦人東久留米支部の観測データ(下記の URL 参照)を基準にすべきです。 (観測データ: http://members.jcomhome.ne.jp/kurumeweb/hkaeon/2005shinfujin.html) これによると、2005年12月にはNO₂濃度が0.063ppm になっており、現状で環境基準を超えています。このことは、これ以上、交通量を増やしてはいけないことを示しています。 現に調査結果でも、1時間の最高値は計画敷地内で0.048ppm、5小通り沿道で0.053ppm を示しています。(表 8.1.1.11(1)) 交通量が少しでも増え、新しい建物が建てば、環境基準を超えることは必至です。</p>	<p>新日本婦人の会東久留米支部の観測データについては、事前に把握しておりましたが、同様の地点で実施した調査において、東久留米市が公定法にて実測した結果は0.038ppm、事業者により簡易測定法で測定した結果は、平成18年時0.023ppm、平成21年時0.018ppmでした。 なお、二酸化窒素の環境基準は、1時間値の最高値ではなく1時間値の1日平均値(98%値)と比較します。</p>
<p>34) 「大気汚染評価が民間のデータとちがいがすぎる。信頼できない」と説明会で指摘されましたが、イオンは「データが何故なのか検証できなかった」とニヤリとしました。イオンが誠実に環境アセスにとりくむとすれば、たった1日の測定でなく、最低でも春夏秋冬の各季節にわたり一週間程度のデータをとるなど、まともな現況調査をまず行うべきです。</p>	
<p>35) 本 p94 図 8.1.2-5 NO₂ のプロットが全部の点で違っている。Y 軸目盛りの取り違えか。</p>	<p>評価書案では、ご指摘のとおり、NO₂ の凡例が右側と左側で入れ替わっておりました。お詫びするとともに訂正して以下に表示します。なお、変更届においては修正した図を記載しています。</p>



8. 【大気汚染・騒音・振動】予測方法に関する意見

<p>1) 本p123 表8.1.2-22(1)の注1)「バックグラウンド濃度として窒素酸化物の0.028ppmを減じた」「窒素酸化物濃度をそのまま二酸化窒素濃度とした」のは換算式の限界からくる問題であって、窒素系汚染物質の総量が二酸化窒素である、との仮定に基づくものである。だから、減すべきバックグラウンドは二酸化窒素のバックグラウンド(この評価書では0.019ppm)である。</p>	<p>駐車場利用車両の走行による窒素酸化物の付加濃度は、評価書案119ページ及び変更届90ページに示すとおりです。この濃度は窒素酸化物として示していますが、これが全て二酸化窒素に変換されたとしても濃度は極小さな値となります。ご指摘の考え方で付加濃度を算出した場合、二酸化窒素濃度が窒素酸化物濃度を上回ることになり、現実と異なる予測結果となってしまいます。</p>
<p>2) 走行速度 (P96) 市道110号線の工事用車両の走行速度20km/hと設定しているが、実質的な数値(走行速度を40km/h)として検証すべきである。</p>	<p>市道110号建設予定地は、工事の施行中は工事用車両のみが通行する工事用道路として使用します。この道路を走行する際は、走行速度を20km/hに制限します。</p>
<p>3) 排出係数 (P106) 当該施設は左折イン・左折アウトを実現させる為、地下駐車場や屋上駐車場内の移動距離を多くとっている。その為駐車場内の移動速度を10km/hと設定するのは無理がある。(もっと速度出す車両が多い筈)また駐車場内での車両の動きは、停止・発進の繰り返しと考えられ、10km/hの定常走行とは大きく異なると考えられる。発進・加速などの影響を排出係数に加味する必要がある。</p>	<p>駐車場内の制限速度は10km/h以下とします。駐車場内も事前に誘導計画を作成し、的確なサイン計画や交通誘導員の配置等によりスムーズな走行となるようにします。また、駐車場内ではアイドリングストップをお願いしていきます。</p>
<p>4) (大気、騒音の予測結果) 予測地点7(P121)の南町小学校付近では、新所沢街道と東3・4・18号の影響を同時に受ける。また、予測地点5の老人ホーム付近では、所沢街道と東3・4・18号(市道110号)の影響を同時に受ける。このため、大気汚染・騒音について両方の道路の影響を加算しないと正確な予測評価とは言えない。修正されたい。 また、信号交差点に近接する予測地点1, 2, 5, 7は、車両の発進加速の影響を加味されたい。</p>	<p>道路沿道における大気汚染の予測は、最も影響が大きいと考えられる道路端(道路と民地の境界)としています。交差点部においては、双方の道路を車が走行する特殊部ですが、信号等で制御されているため、単純に合計した値にはなりません。なお、予測の結果、関連車両の走行による付加率は最大でも1%程度(二酸化窒素)であり、二つの路線をそれぞれ足し合わせても、環境基準を超えることはありません。 騒音についても単純な合計とはなりません。</p>
<p>5) 予測地点7の南小学校付近では、新所沢街道と東</p>	<p>騒音についても単純な合計とはなりません。</p>

都民からの意見書の概要

事業者の見解

3・4・18号の影響を同時に受ける。
また、予測地点5の老人ホーム付近では、所沢街道と東3・4・18号(市道110号)の影響を同時に受ける。このため、両方の道路の影響を加算しないと正確な予測評価とは言えない。(大気、騒音)

んが、新所沢街道と東3・4・18号(幅員が同じであり、より交通量の多い市道110号で代替)、所沢街道と東3・4・18号(市道110号)では10dB程度の差があるため、合成しても大きい方の値とほぼ同じになります。

6) 団地西口交差点近傍で西原郵便局前、セブンイレブンの前についても環境に及ぼす影響の内容及び程度並びにその評価を実施して下さい。

また、加減速については、予測に使用している排出係数が東京都環境科学研究所による台上試験(実際の路上の走行条件を実験室内で再現する「シャシダイナモメータ」を用いた試験)結果を踏まえて設定されたものであり、台上試験は実測に基づく区間ごとの時間別、上下線別の旅行速度を再現しており、この中には混雑時の状況も反映されているため、予測をする際に考慮されています。

7) 予測地点7の南小学校付近では、新所沢街道と東3・4・18号線の影響を同時に受けると考えられます。また、予測地点5の老人ホーム付近では、所沢街道と東3・4・18号線(市道110号)の影響を同時に受けると考えられます。このため、両方の道路の影響を加算しないと正確な予測評価とはいえません。

更に、信号交差点に近接する予測地点1,2,5,7は、車両の発進加速の影響を加味する必要があると考えます。

8) 信号交差点に近接する予測地点1,2,5,7は、車両の発進加速の影響を加味する必要がある。

9) 本p121 表8.1.2-21(1) 関連車両の走行に伴う二酸化窒素濃度東3・4・18号と所沢街道、五小通りの各交差点付近が示されていない。

この付近は、それぞれ、地点5・6、地点2・5の汚染が重畳される。老人施設、小学校があり、交差点での汚染も見逃せない。予測すべきである。

予測の断面は、保全対象の位置、道路構造、自動車交通量、地形、地物、土地利用の状況等を勘案して、代表的な断面により予測しています。交差点については信号の影響等により、走行状況などが特殊な条件になりますので対象としていません。なお、関連車両の走行によるバックグラウンド濃度に対する付加率は、二酸化窒素で0.09~1.03%程度です。

10) 騒音測定結果の評価方法に疑問があります。駐車場騒音と、走行騒音の測定箇所違うのはなぜでしょうか。測定箇所はすべて、双方の影響受けるはずと考えます。別々のものとして評価しているのはなぜか説明していただきたい。

駐車場からの騒音は一般環境における環境基準が、道路沿道については道路沿道の環境基準が適用されます。予測条件(音源位置など)も異なるため、別々の予測地点を設けています。

なお、駐車場からの騒音は、道路沿道の騒音に比べて10dB以上小さいので、道路沿道で駐車場騒音を合成しても、道路騒音と同じ値になります。

11) 駐車場利用車両の走行に伴う窒素酸化物の分布図(図8.1.2.13(1))に示されているようにNO₂の発生源が計画敷地内に限られています。これは周辺道路を走行する車の設定された速度により排気ガスを計算した結果で、道路走行中の車からの排出ガスは問題ないとした仮定にあります。実測値に基づいた走行速度には30・40km/hの値が使われています。(表8.1.2・15)これは走行速度を50mという短い区間で測定したため、信号や渋滞による加速停止状態を考えると数十倍から数百倍の排気ガスが生じ、道路上の大気汚染発生源を無視または過小評価することは非現実的です。かなり空いていると感じる道路でも平均速度は20km/h程度になります。まして、イオンが開店してお客が集中する時期においては交通容量を超えて、渋滞に落ち込みます。このときに走行速度は歩く速度より遅い1k

ご指摘の図は、計画地内を走行する駐車場利用車両による影響を示したものです。周辺の道路沿道での影響は、「関連車両の走行に伴う二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の大気中における濃度」として別途予測しています。

また、計画地周辺の道路端における駐車場利用車両から影響を足し合わせた予測も示していますが、道路沿道の予測断面付近における駐車場利用車両からの影響は、バックグラウンド濃度に比べ大変小さい値となっています。

なお、10km/hの場合の排出係数は、普通乗用車で40km/hの排出係数に比べおよそ1.4倍なので、道路からの付加を1.4倍した程度になりますが、最も寄与濃度の

都民からの意見書の概要	事業者の見解
<p>m/h 以下になることも、かなりの確率で起こることが予測されます。この場合、道路から発生するNO₂の量は何十倍、何百倍にもなり許容量を大幅に上回ることとなります。</p>	<p>きかった道路断面でも日平均値の年間98%値は0.04ppm程度となり環境基準を下回ります。</p>
<p>12) 周辺の道路状況を考えると、東久留米駅周辺以北よりイオンに向かう車両がわざわざ所沢街道まで遠回りすることは考えられず、南沢通りに集中するのは明らかである。それにも関わらず五小通り交差点より北の南沢通りが環境影響評価の範囲に含まれないのは大きな問題がある。</p>	<p>南沢通りについては、五小通りとの交差を挟んでほぼ交通量が同じであるため、保全対象の状況、道路状況及び事前の大気汚染調査の結果を勘案し、南側を代表断面として選定しています。</p>
<p>13) 現在もすでに渋滞が日常的に起きている北原交差点は来店車両の大部の通行が予想される地点である。極めて深刻な影響を受けるこの交差点を評価からはずした理由を問うと共に改めて評価を望む。</p>	<p>大気汚染の調査地点は、行政界で決めるのではなく、影響の程度を適切に把握するため、各方向別にバランスよく配置します。一般環境として計画地内(公定法)と、東西南の敷地境界(地点a,c,d)及び市道110号予定地(地点b)としています。北側は五小通りに隣接するため道路沿道として測定しています。道路沿道では、計画地北側五小通り沿道(公定法)と五小通りの小学校前と南沢五丁目、所沢街道では五小通りとの交差点より北側と南側、南沢通りは五小通りの交差点より北側と南側を測定しています。</p> <p>同様に、道路上の予測断面についても、各道路の交通量や保全対象の状況、道路断面等を勘案して決定します。評価書案及び見解書においては、下記の地点を各道路の代表断面として設定し予測を行っています。</p>
<p>14) 北原交差点における渋滞状況に新青梅街道、所沢街道交差点で、かなり渋滞している状況である。バス路線排気ガスによる環境悪化等について回答していただきたい。</p>	<p>所沢街道：五小通りとの交差点の北側及び東3・4・18号との交差点南の住宅地域付近 五小通り：第五小学校前、集合住宅及び低層住宅前 市道110号：特別養護老人ホーム前 南沢通り：五小東交差点の南側(交差点の南北で交通量がほぼ同等であるため、保全対象の状況、道路状況及び事前の大気汚染調査の結果を勘案して設定) 新所沢街道：南町小学校前</p>
<p>15) 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？</p>	<p>なお、交通量の現地調査や予測は、西東京側にも地点を設けています。</p>
<p>16) 表8.1.1.3(2)の大気質の状態調査地点に近くの幹線道路の交差点(北原交差点、新青梅街道と110号線の交差するであろう地点)などが除かれているのは合点か。交通量の多いところをはずしているのは何故なのか。</p>	
<p>17) 南沢通りの東本願寺前が、普通乗用車同士のすれ違いをするのにかなりスピードを落とさないとできないくらい道路幅が狭くなっています。また、同路線上のひばりが丘団地西交差点はバス路線であり、かつ、信号待ちの渋滞が頻繁に発生しております。SC完成後は、この路線を利用する者も増大すると見込まれることから、さらに状況が悪化し交通事故の増加などが容易に予測できます。出店により行政区で1.5倍、店舗周辺で3倍も交通事故が増加した例もあるようです。今回の環境影響評価書(案)では、車両予測台数予測及び大気質の影響評価等が東久留米市側のみ実施されており、西東京市側は実施されておりせん。このSCは住宅地に建設を予定していることから、生活用道路の確保及び生活環境の保全是最重要課題となりますので、当該指摘地点を含め、西東京市側と一体となった評価・検討・対策(整備)が必須となりますので、西東京市側についても車両予測台数予測及び大気質の影響評価等を実施すべきと考えます。</p> <p>所沢街道の北原交差点は西東京市の中では渋滞する交差点として有名です。SC完成後は、この路線を利用する者も増大すると見込まれることから、さ</p>	

らに状況が悪化し交通事故の増加などが容易に予測できます。今回の環境影響評価書(案)では、車両予測台数予測及び大気質の影響評価等が東久留米市側のみ実施されており、西東京市側は実施されておりません。このSCは住宅地に建設を予定していることから、生活用道路の確保及び生活環境の保全是最重要課題となりますので、当該指摘地点を含め、西東京市側と一体となった評価・検討・対策(整備)が必須となりますので、西東京市側についても車両予測台数予測及び大気質の影響評価等を実施すべきと考えます。

18) 大気質調査地点に、西東京市側は全く調査されていないのはなぜでしょうか。市境にこのような大規模SCを計画するのですから、もう少し慎重かつ網羅的な調査・評価をすべきであり、当然に西東京市からも評価地点を設定すべきと思います。

19) 調査項目の調査地点に西東京市加えてください。

前記に上げた緑地帯は、すべて西東京市の中にあります。今回の他の調査項目においても東久留米市が主に対象にあげられており、西東京市は無視されています。市境にあるにもかかわらず、隣の市に対する配慮が全く感じられません。

調査項目(車両予測台数予測、大気質の影響、景観の変化)の調査地点に西東京市を複数地点加えてください。

20) 現状でも渋滞している北原交差点が近くにあり、さらに都心部からの来店客が車を利用して集まってくるのが考えられるため、いっそう交通渋滞がはげしくなるのではないかと。また大気汚染や騒音など不安に思います。

きちんと検証していただきたい。

21) SC 開業に伴う交通量の爆発的な増加により、SC と隣接する当マンション敷地内へも自動車の排ガスの影響が及ぼされるのは必至である。大気質調査地点を増やして欲しい。

22) 南沢通りの東本願寺前が、普通乗用車同士のすれ違いをするのにかなりスピードを落として行わないとできないくらい道路幅が狭くなっている。また、同路線上のひばりが丘団地西交差点はバス路線であり、かつ、信号待ちの渋滞が頻繁に発生しており、特に土日は常態化しつつある。ショッピングセンター完成後は、この路線を利用する者も増大すると見込まれることから、さらに状況が悪化することが容易に予測できる。今回の環境影響評価書(案)では、車両予測台数予測及び大気質の影響評価等が東久留米市側のみ実施されており、西東京市側は実施されていない。ショッピングセンターは住宅地に建設を予定していることから、生活用道路の確保及び生活環境の保全是最重要課題となるため、当該指摘地点を含め、西東京市側と一体となった評価・検討・対策(整備)が必須となる。

西東京市側についても車両予測台数予測及び大気質の影響評価等を実施してほしい。

<p>23) 近接地点の大気質調査が含まれていない、または景観変化について調査がなされていないのはなぜか。隣接している以上、当住宅からの評価をするのは当然のことである。</p>	
<p>24) 大気質、景観に関してともに西東京市側に一箇所も設定がなされておりませんがその理由が不明です。 全般に、計画推進のための表面的なデータと受け取られるようなものではなく正確な調査データを示し正当な予測評価としていただきたいと思います。</p>	
<p>25) 東久留米市のみ調査対象として、隣接する西東京市については何もなし</p>	
<p>26) 問題は、(c) 予測条件で、気象条件に使っている風速分布を $U=U_0 (H/H_0)$ を使っていることです。この式は、周りに障害物の何もない広い農場のようなところでのみ成り立ちますが、周りに高層マンションや自分自身の建物により風分布は大きく依存します。このことを無視して予測した結果は非常に問題があります。特に、高層ビルの周りにはビル風が生じ、平均風以上の風速が出る場合もありますが、逆に、渦流が生じ、淀みを作り、いわゆる吹き溜まりが生じます。ここには、ごみも溜りますが、汚染ガスも集まり、高濃度の大気汚染を生じさせます。</p>	<p>本事業は、計画建物は、商業施設棟が地上4階建て（塔屋を含む最高高さ約28.3m）、駐車場棟が地上5階建て（塔屋を含む最高高さ約24.3m）であり、ビル風を生じさせるような高層建築物を建てるものではありません。</p>
<p>27) 地下駐車場の換気は地上の高さで排出とある。近隣住宅への影響は甚大と思われるがそれに対する予測がされていない。</p>	<p>評価書案における予測条件として、地下駐車場からの排気についても含めて予測しています。なお、地下駐車場及び地下車路の設置は行わないこととなりました。</p>
<p>28) NO₂ の汚染源の 50%以上が車から出ているというデータからも交通量増による大気汚染の (http://www.erca.go.jp/ondanka/aozora/seikatsu/9.htm) 依存度は明らかで、工事完了後の予測結果を示した図 8.1.2.21(1)のように関係車両による付加率（関係車両が発生する大気汚染の割合）が1%以下というのは非現実的です。 実施のデータ（下記参考データ）を見ても、1日のNO₂の濃度の変化は平均値±50%以上（0.017ppm～0.048ppm）変化しています。これは交通量の変化が大気汚染の濃度の変化に比例していることを示しています。 以上のことからイオンが出した環境影響評価書の予測結果が不適切であることを示し、住民としても受け入れられない内容であることを確認しました。改めて、イオン東久留米ショッピングセンター（仮称）建築事業の中止を強く求めます。</p>	<p>NO₂の発生源としては、自動車等化石燃料を使用するものがあげられます。これらは徐々に拡散し、一般環境大気中にも存在します。これがバックグラウンド濃度となります。 既存の道路沿道でも、一般的に車から発生する付加率はバックグラウンド濃度に比べ低い値になります。 本事業においても、一般環境中に存在する濃度（バックグラウンド濃度）に比べ、車両からの付加は1%以下と非常に小さい値になります。</p>
<p>29) （大気汚染の排出係数） 駐車場内での車両の動きは、停止・発進の繰り返しと考えられ、10 km/hの定常走行とは大きく異なると考えられます。発進・加速などの影響を考慮した予測を行ってください。</p>	<p>排出係数は都内の実態調査から導かれたものであり、また予測条件は非定常走行として予測を行っています。駐車場内はスムーズな走行を保つため、あらかじめ駐車場内の誘導計画を作成し、必要に応じて誘導員を配置します。なお、スロープ等については、勾配による補正をしています。</p>
<p>30) 二酸化窒素と窒素酸化物の換算式は、相関係数0.59 では一般に明確な関係が認められないと判断</p>	<p>道路からの寄与による二酸化窒素と窒素酸化物の年平均値の関係は、相関係数が強い</p>

都民からの意見書の概要

事業者の見解

され、予測誤差が大きくなると考えるが、見解を明らかにされたい。(資料編)

とは言えませんが、実態がそのような状況であると言えます。使用したデータは多摩地域にある全測定局を対象とし、5年分のデータを使用しているため、統計モデルを使用するには十分であると考えています。

31) 大気汚染の予測式、プルーム・パフモデルについて

評価書案では、大気汚染の予測モデルにプルーム・パフモデルを用いているが、このモデルは、非常に強い仮定の下に導出されている。したがって、微細な格子を使う三次元流体モデルと比較すると建物の影響などは取り入れられていないことが、西東京市を縦断する都市計画道路、調布・保谷線の裁判で原告側が立証している。

しかも予測結果を見ると、工事用車両の走行によるNO₂の付加濃度も関連車両の走行による付加濃度も小数点以下4桁～5桁の数字が示されている。

現在の測定技術では、NO₂の測定限界は小数点以下3桁である。したがってこのような予測値を実測で検証することは不可能なのである。

以上の点からプルーム・パフモデルによる大気汚染の予測は信頼性に欠ける。

プルーム・パフモデルは、大気汚染の拡散モデルとして一般的に用いられているものです。ご指摘のとおり、予測の結果は、実測をすると測定の下限値を下回るほどの濃度であり、誤差の範囲に含まれる程度といえます。

周辺の状況もなだらかな地形であり、都心のような高層建築物が乱立しているような場所でもありませんので、プルーム・パフモデルの使用は十分な信頼性を持っていると考えています。

32) 本 p98 バックグラウンド濃度「自排局の測定結果から一般局の測定結果を差し引いた統計モデル」
多摩地域には自排局、一般局と多数あり、それぞれの数は異なる。どうやって引き算をするのか。引き算をした結果の物理的意味は何なのか。後のほうの記述からすると、車両による窒素酸化物を二酸化窒素に換算するための回帰式を決定する(資 p41)の目的のようだが無理である。

評価書案が引用している「窒素酸化物総量規制マニュアル新版」には「統計モデルを使用するにあたっての留意事項」があり(p232)、「充分な配慮」を求めている。このことをどのように検討したか。

自動車排出ガス測定局(自排局)の測定結果から一般環境大気測定局(一般局)の測定結果を差し引く場合、自排局に最も近い一般局の値を自排局から差し引いています。(下表参照)

自排局	対応する一般局
甲州街道八木町	八王子市片倉町
五日市街道武蔵境	武蔵野市関前
連雀通り下連雀	武蔵野市関前
川崎街道百草園	多摩市愛宕
新青梅街道東村山	小平市小川町
甲州街道国立	立川市錦町
小金井街道東久留米	西東京市田無町
青梅街道柳沢	西東京市田無町
東京環状長岡	福生市本町

「統計モデルを使用するにあたっての留意事項」については、平成13年から平成18年までの5か年分のデータを使うこと、多摩地域全体を対象とすることにより、地域の経年状況等に留意しています。

33) 本 p118 表 3.1.2-20 の将来濃度[0.0284]

※ 同注「駐車場利用車両の走行による付加濃度では二酸化窒素濃度が窒素酸化物濃度を上回った」

使用する変換式は本 P98 の式であろうが、検算すると上回らない。計算間違いか。

駐車場利用車両の走行に伴う予測では、評価書案 94 ページの窒素酸化物の変換式を用いています。

34) 「イオン東久留米ショッピングセンター(仮称)建設事業の環境影響評価書案」によれば、来店および荷さばき車両の1日当たりの台数が、休日13,998台、平日8,022台にのぼり、地域住民の生活安全に大きな影響を及ぼすことが予想される。さら

大気汚染物質は、風の影響等により広範囲に拡散します。拡散によりその濃度が薄くなっていきます。この拡散後の濃度を予測したものが評価書案及び変更届に示した数値になります。拡散する範囲を示したものではありません。

都民からの意見書の概要	事業者の見解
<p>に、それら車両による大気汚染ガスによる影響はその近辺にとどまることなく、広範囲にわたることは、中国の黄砂の流入によって実証されており、大気汚染ガスが拡散する範囲は限定されない。</p> <p>また、上記「環境影響評価書案」では、工事期間中の大気汚染予測を東西南北1キロメートル以内の範囲と限定している。しかし、大気汚染は上述のように広範囲に影響を及ぼすことは自明のことであり、外国では車両の乗り入れについて、自主規制をしているところもあると聞いているが、本事業ではこうした規制について何ら触れられておらず、不誠実である。</p>	<p>りません。拡散範囲は時間とともに大きくなります。</p> <p>また、車両の乗り入れ規制については、日本でも自動車 NOx・PM 法により走行規制実施地域への乗り入れが規制されています。</p>
<p>35) 先づ感ずるのは騒音に関し、そのデシベル数値はどうしても他の場合と同じく『低く』出勝ちである。それは飽く迄も予測だからだ。他の大規模計画同様に、完成後の数値は必ず「上がる」ということを念頭に置かねばならないという事。</p>	<p>東京都環境影響評価条例に基づく環境影響評価の手続きは、「東京都環境影響評価技術指針」に沿って調査、予測、評価を行っています。</p> <p>各環境影響評価項目の予測等の結果は、評価書案及び変更届に示したとおりです。</p> <p>また、環境影響評価の手続きでは、事後調査が義務付けられており、工事の施行中及び工事の完了後の状況を調査します。</p>
<p>9. 【大気汚染・騒音・振動】低周波音に関する意見</p>	
<p>1) 騒音・振動について</p> <p>ショッピングセンターの場合、他の事例では低周波騒音について予測評価されている場合が多くありました。それは、屋上に置かれた冷却塔やヒートポンプエアコンのファンの回転音が低周波騒音の発生源となる事例があったからです。今回の予測評価では、この問題をまったく無視しているのはどのような理由によるものですか。低周波騒音の発生源となるような機器は使用しないということですか。東久留米店の周辺は、ごく近距離に一般住宅が存在しているので、この問題は極めて重要だと考えます。明確に答えていただくように求めます。</p>	<p>本事業においては、氷蓄熱システムを基本とした施設計画としています。また、その他の空調施設等の機械施設は建物屋上の敷地中心近くに設置されます。これらの施設は一般のオフィスと同程度であり、また保全対象とする一般住宅とは高さが異なること、距離があることなどから、予測・評価の対象外としているものです。</p> <p>他の事例においては、空調施設の設備が異なること、商業施設のすぐ隣に、屋上に置いた施設と同等又はそれ以上の高さのマンション等があったため、都と協議の上追加した事例と思われる。</p>
<p>2) 振動の項目の中に「低周波振動に対する調査、対応」が記されていない。営業が開始されれば、近隣住民においては深刻な影響を及ぼす低周波を予測しないのは不自然である。調査されたし。</p>	<p>工事の完了後の本事業に起因する低周波音の苦情については、お客様相談窓口により対応します。</p>
<p>3) 低周波騒音の予測評価を行うべきです。</p> <p>屋上に置かれた冷却塔やヒートポンプエアコンのファンの回転音が低周波騒音の発生源となります。他のショッピングセンターの事例では低周波騒音について予測評価をしているそうです。当地の場合は、近くに一般住宅が多くありますので予測評価はするのは当然と考えます。</p>	
<p>10. 地盤・水循環に関する意見</p>	
<p>1) 掘削深度は6.5mあり、地下水の最高水位は7.79mである場合、その差は僅か1.29mである。当該建物の総重量はいくらなのか？</p> <p>掘削面の工法はどのようなものなのかを示さず影響がないと言い切れる学術的根拠は何なのか明記すべきである。</p> <p>また山留壁の親杭の本数は何本か？ その他の杭</p>	<p>工事の施行中の地下水については、評価書案作成時点では地下駐車場や地下車路の設置を予定しておりましたが、これらの地下構造物は設置しないこととしたため、工事の施行中に山留めを行う範囲は地下機械室部分を6.5m掘削する限定的な範囲(約400m²)となりました。1.5m間隔で打ち込む親</p>

都民からの意見書の概要

事業者の見解

は使用しないのか？ 親杭を深度 12.5m・間隔 1.5m で打設し影響がないとする学術的な根拠は何かを説明すべきである。掘削作業中に地下水が染み出た場合の対策はどうするのか？ 作業を中止すべきであると考える。

2) 東久留米市の地下水脈は専門家でも予測が難しいと聞く。計画地の近隣でも湧水が存在し、防災用としても活用を検討されているものである。イオンは影響はないと予測しているが調査地点が現地から離れすぎている。

さらに、杭を 1.5m 間隔で何本打ち込むのか？

そして、建物の重みによって地下水脈に影響が出ないと予測するにはあまりにも簡略化されすぎていて、信用できない。せめて、地盤の項目程度の現地調査をし、予測の信憑性を示すべきである。

3) 掘削深さは、G.L.-6.5m だから問題なしと評価しておきながら山留め壁の工法として「親杭横矢板工法」を計画しており必要な親杭の根入れ長は 12.5m と算定し、地盤の安定性は確保される（「環境影響評価書案資料編」P.157～158）と予測している。地盤の安定と地下水は別問題である。「～の概要」P66 でも親杭 12.5m については言及しているが 1.5m 間隔だから地下水の流動阻害は起こさないとしているが「～の概要」P.66 に記載されている山留め施工位置、すなわち地下駐車上設置エリアの周囲は、概算でも 400m 前後はあり、山留め親杭の打ち込みは、数百本に及び想定される。そのエリアで水位観測をせず、全親杭の地下水流動遮断度合いを予測せず断言する根拠は、ないと判断する。

4) 工事施工中に武蔵野礫層（帯水層）からの「地下水を大量に汲み上げをしない」とあるが、現地の地層推定断面図に表記されているように、武蔵野礫層は非常に厚みをもっている。ここに大量の地下水脈が存在すると予測するが、「地下水を大量に汲み上げをしない」とあるが、どのような対処方法があるのかが明記されていない。調査報告では湧水期の 5 月の水位が記録されているが豊水期の推移が不明、工事施工中に出水した場合に汲み上げたときに周辺の井戸への影響も不明である。近隣の農家では農作業に井戸水を使用している。その対応も不明。

5) 低振動工法を採用するとのことですが、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るのでしょうか。（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）

6) 工事に起因する地盤の不同沈下をはっきりさせるために、杭打ち前、基礎打設、建物建設中・建設後において定められた地点のレベル測定を実施すべきと考えますが、そのようなレベル測定を実施する予定でしょうか。

杭の根入れ長は 12.5m ですが、横矢板で仕切る深さは 6.5m 程度です。

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。また、最も深い地下機械室部分でも地下水位まで掘削することはなく、また、地下水を汲み上げて地下水位を低下させるような工法を使用することはありません。計画地における地下水位については、評価書案 207 ページにおよそ 1 年 5 ヶ月分のデータを記載しています。

基礎工事では、PHC 杭（高強度の遠心力プレストレストコンクリート杭、直径約 70cm）を三点式杭打機及びアースオーガーを用いて打設する予定です。杭の本数は、現時点では約 310 本と想定しており、地下駐車場を設置しないこととしたことなどから、深さは最大で G.L.-約 20m を予定しています。杭の間隔は、商業施設棟については 12m 程度、駐車場棟は 8.5m 程度を予定しています。工法等の詳細については、今後設計を進めていく中で、地下水位や水質に影響を与えないよう検討していきます。地盤強固剤については使用する予定はありません。

なお、周辺の大規模なマンションやオフィスビル等においても周辺の地下水への影響を及ぼしている状況は観察されないことや、杭の間隔と杭の太さから判断して、問題ないと考えていますが、設計を進めた後にさらに検討する予定です。

地下水位の観測は、環境影響評価の手続きに則り、事業実施前と事業実施後の地下水位の変化等について調査を実施するため、事業により改変されない場所に地下水観測井を設け、調査を行う予定です。

また、水質に関しても、東久留米市との協議により現在敷地内にある井戸を震災対策井戸として使用する予定であることから、定期的に水質の検査が実施されるものと考えられます。

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の影響があると事業者が判断する範囲で家屋調査を行い、適切な措置を講じる予定です。

工事の施行中は事故が起こ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。

箇 所		杭本数 [本]	杭断面積 [m ²]	杭長 [m]
商業 施設棟	地下機械室（開閉 器室）部分	8	0.38 (φ700)	約 14.0
	地下ピット部分	104		約 18.0
	その他	114		約 18.8
駐車場棟	地下ピット部分	51		約 18.0
	その他	33		約 18.8

7) 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。

8) 地下に打ち込む杭の数と工法、地盤強固剤の使用についての説明がありません。丁寧に説明し、その影響を評価して下さい。

9) 工事中の汚水処理について、地下水に影響があると予測できますが、調査報告がありません。調査をして報告して下さい。

10) 地下水の流動阻害を引き起こすことはないと言われていますが、記載の図面では、商業棟施設全体を支える「基礎杭」の根入れ深さは「G.L.-約 30m」とあります。この「基礎杭」は完全に地下水位に達することになり、明らかに影響を与えると想定されます。この基礎杭が何本、具体的にどのような工法で打ち込まれ、どれだけの荷重がかかるのかも含めて提示していただきたい。

更に、地下水の流動阻害を引き起こさない根拠を示していただきたい。

11) 「～評価書案資料編」P159の「2.4 水循環」でも地下水の流動阻害を引き起こすことはないとしているが記載の図面では、商業棟施設全体を支える「基礎杭」の根入れ深さは「G.L.-約 30m」とある。この「基礎杭」は、完全に地下水位に達することになり、明らかに影響を与えると想定される。この基礎杭が何本、具体的にどのような工法で打ち込まれ、どれだけの荷重がかかるのかも含めて提示して流動阻害を引き起こさない根拠を示すべきである。

12) 地下水の悪化で東久留米市のシンボルである涌水の美しさをこわしてしまう、等上げたらきりがないう程環境を破壊してしまう事が多いです。

13) 地下水の硝酸汚染は、江戸時代以来の近郊農業と戦後の化学肥料大量使用の結果と考えられますが、どのようにして 100m もの深さまで達したのか、今後どのように動くのか分かっていません。

そこにイオンの商業施設が造られ、最新の耐震基準を満たすために多数の基礎杭を打つと聞いています。

それによって地下水の動きを規制している不透水層の破壊貫通や水脈の遮断が行われればどのような変化が生じるか予測できません。

現在の硝酸濃度に対応した動植物の生態系が確立しているところに予測できない変化が生じると少なくとも数年間の水質悪化が予想され、生活環境の悪

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

化が生じるでしょう。

ショッピングセンター建設に関連して滞水層及び不透水層にどの程度杭が刺さるのか、それがどのような影響を生じるかについて、どのような予測を行っているのか回答願います。

14) 1991年10月11日武蔵野線新小平駅は9月以来の大雨続きによって上昇した地下水流をせき止める形となり、深夜ホームを底から押し上げられて折れ曲がり、半年以上不通となり、通勤等の足が乱れたばかりでなく、貨車による関東内陸への石油供給ラインが断絶して輸送コストが跳ね上がるなどの大きな影響が出ました。

私はこの日駅の壁から大量の水がわきだすのを見て不審に思いましたが、まさか駅が折れるとは想像もしていませんでした。

新小平駅は結局折れたまま固定され補強されているので、その跡は今でもよく見て取れます。

そもそも武蔵野台地は青梅を発端とする巨大な扇状地で、小平まではほとんど湧水がなく、小平の東側に多くの湧水が見られる構造をしています。

小平霊園のサイカチ窪、東久留米市の白山公園などには、地下水位が高まると水が湧き出す場所が広がっています。

これらを見てわかることは、地下水位が簡単に地表近くまで高まり、ゆっくりと引いてゆくこと、東に行くほど地下水位が地表に近いことです。

イオン予定地は地下水脈の一般的な流れからみると斜め上流にあたります。

ここが大規模に開発されると地下水脈はせき止められ、左右にわかれて流れるので下流側の水位は高まることが予想されます。

大雨が続けばプラザが湿り気を帯びて水が染みだしたり、せせらぎの周りから水が湧き出したり、現在過剰な水のはけ口となっている吸い込み口から逆に水が湧き出ることさえ起こりかねません。

以上の懸念についてどのような予測を行い対策を立てているのか回答願います。

15) 東久留米は湧き水が流れる水と緑の町です。付近を流れる落合川はホトケドジョウをはじめ貴重な生物も豊富です。都内でも例のない「里山」風景のすぐれた自然環境は市民の誇りです。しかし、「地下水位に達することはない」としながら、打ち込む杭は地下水脈に達することを記述し、地盤強固剤などの影響についてはいっさいふれていません。これではまったく信じられません。

16) 東久留米市の南沢湧水群が都内で唯一「平成の名水百選」に選ばれたように、東久留米市の唯一の良さは、道路付けも悪く、交通不便ではあるけれど、自然環境に恵まれているということです。

この自然環境をこれ以上壊さないで欲しい、ちょっとした便利さと引き換えに取り返しのつかない大切なものをたくさんうしなうこの建築事業をなんとしてもやめてほしいです。

17) 地下駐車場建設のために地表面から6.5メートル

- ル掘削する計画があります。6.5メートルは地下水に影響を及ぼす深さではないとの説明ですが、そのために打ち込まれる杭の深さ、数量などが明らかにされていません。それが地下水に及ぼす影響については何も触れていません。建設予定地から1キロ以内のところには市民の貴重な財産である南沢湧水地があります。それへの影響を含めて慎重な調査が必要と考えます。
- 18) 地下水に与える影響についても打ち込む杭の構造・本数等を明らかにして地下水に与える影響を予測調査項目に加えることを求めるものです。
- 19) 地下駐車場を造ることに計画が変更されたが、地下水への影響はないとする根拠が示されていません。明確な根拠を提出すべきです。
- 20) 東久留米市には、「平成の名水100選」に選ばれた落合川と南沢湧水群が存在する。本計画地からわずか1kmほどしか離れておらず、湧水が枯渇するなど、東久留米が誇る観光資源に対する影響が懸念される。
従来、地下掘削を行わないとしながら、突然、周辺への配慮からか、安易に地下駐車場を計画化したことにも大きな疑問が残る。
評価書案では当該計画地のみ水はけ云々を論じているが、それだけの問題では済まされない可能性もある。
したがって、本計画と南沢湧水群への影響を、詳細に調査することが必要であり、貴重な資源を守る十分な対策が必要と考える。
- 21) 環境省が6月に発表した「平成の名水百選」に東久留米の「落合川と南沢湧水群」が東京都内から唯一選定されました。
これを受け市議会でもこれを「保全を求める決議」が全会派一致で採択されました。
この貴重な湧水群を行政と市民が協力して守っていかねばなりません。
イオンは地下駐車場を建設する予定のため地下水脈に影響する事が心配です。
- 22) 東久留米は環境省から名水百選に選ばれ、近くに湧水がたくさんあります。この間の大量の雨量等環境の変化も検討して、地下水への影響など再度詳しい調査が必要です。
- 23) 久留米は、沢と着く地名が前沢・南沢とあるように、市内に湧水があるが、すでに水量が減っているところに、さらにこの計画で、かれてしまうのではと心配です、取り返しがつかない。
- 24) 地下駐車場設置エリアにて水位観測を行うべき。
- 25) 「環境影響評価書案の概要」にて地質調査を目的としたボーリング地下水観測を実施したとの報告がありますが、水位計設置点No.1、No.5、No.10は、いずれも商業施設棟の下に地下駐車場を建設する予定エリアから外れた地点での観測です。少なくとも、地下駐車場設置エリア内に新しいボーリング地点を設け、水位計を設置して水位観測を行うべき

であると考えます。

26) 「環境影響評価書案の概要」の P.165 に地質調査を目的としたボーリング 10 地点 (同 P.61 地層推定断面線①～③上)のうち、観測井 No.1、No.5、及び No.10 地点において水位計を設置し地下水観測を実施。その予測評価結果として同 P.66 に最高水位で G.L.-7.79m であり、本事業の掘削深さは、G.L.-6.5m であるから掘削に伴う地下水の影響による掘削底面の破壊現象や地下水の流動阻害を起こすことはないとしている。

しかし、水位計設置点 No.1、No.5、No.10 は、いずれも今回計画を変更し商業施設棟の下に地下駐車場を建設する予定エリア (掘削 G.L.-6.5m エリア) から外れた地点である。

少なくとも地層推定断面線③上で予定エリア内のボーリング地点 No.8、また地層推定断面線②上の No.7 より西側、地下駐車上設置エリア内に新しいボーリング地点を設け、水位計を設置して水位観測を行うべきである。

27) 当マンションは井戸水を利用しております。数多くの小魚、水棲植物が生息できるまでになりました。SC 建築工事期間中及び建築後に、井戸水の濁水・減少 (増加)、または水質変化等が発生しないような対策はどのようにされるのでしょうか。

また、仮に、そのような状況が発生した場合にはどのような対応を取っていただけるのでしょうか。

28) 「建設事業」により、井戸水の水位と水質が変化し、甚大な悪影響を与える懸念があります。

今回縦覧されている「環境影響評価書案」では、「建設事業」に伴い地下駐車場を建設するものが地下水の循環やその水位に影響を与えることはないとしているが、「環境影響評価書案」の資料編によると、商業施設全体を支える「基礎杭」の根入れ深さは完全に地下の水脈に達しており井戸水の水位と水質が変化することにより、甚大な悪影響が発生する懸念を拭い去ることができません。あわせて、地下水の水位の変化が、上述 1 の既存樹に対して「根腐れ」「過乾燥」等の悪影響を及ぼす懸念も同様に払拭できません。

29) 豊かな自然環境との共生をめざした生活環境にも不透水層の破壊貫通や流動遮断が影響を与えるのではと危惧するものである。

30) 近郊では飲料用の地下水がくみ上げられている。概要 3 ページの水循環について、「地下水の流動阻害を起こすことはないと考えられる」と 2 箇所に記載されているが、これは論拠のない推測である。論拠、当てが外れた場合の補償措置を事前に示すべきである。

11. 雨水の流出に関する意見

1) 近年集中豪雨的な降雨が毎年発生しています。建設予定地は現在土のグラウンドですが、現状でもそうした場合広大な土地のかなりの部分で水が溜まり、地下浸透するのに一日以上かかっています。

本事業においては、建物地下に雨水ピットを設けて、一度に浸透しきれない分を貯留します。当該地域では一日 10mm 以下の雨の場合がほとんどで、およそ 90%を占めて

評価書案ではこうした現実を認識しているとは思えません。

この土地をコンクリートで固めてしまうと上記のような降雨の際、対策としてあるような雨水浸透マスや側溝を設置したところで大量の雨水があふれ出すのはさけられないでしょう。

建設予定地はこの地域では高い場所に位置していますので、それより低い位置に住む周辺住民としてはあふれ出した大量の雨水がどの方向へどのくらい流出するのか非常に不安を感じています。

再度このような条件下での調査・予測をした上での対策をお願いします。

2) 雨水について「全量地下浸透させる(集中豪雨等想定を上回る降雨量の場合を除く) 予定」とあるが想定している降雨量は時間当たりどの程度か?

3) 水質汚濁・土壌汚染・地形・地質・生物・生態系に関して、現在のグラウンドの状態でも強い雨が降ると、2日間から3日間晴天が続いても大きな水たまりが消えない(中に雨水が浸透しない)。このような地盤の上に広大な範囲での建築物が建てられたらば、現在の下水処理能力を超えてしまい、近隣住宅への深刻な影響がおよぶことが予想される。

4) 評価書案は、「計画地内の降雨を全量地下浸透させる計画であることから、現状のグラウンド利用と比較しても地下水涵養量が減少することはない」と述べているが、具体的にどのような方法で地下浸透をするのか何が何も書かれていません。

東久留米店の敷地面積は55700m²です。東京の一年間の平均降雨量は1m²当たり約1.5tですから、東久留米店の敷地に降る雨の量は、全部で83000tということになります。屋上部分の降雨量はいくらになるのか、地下浸透の方法はどのように行うのか。また、駐車場棟の降雨量はいくつでどのように地下浸透させるのか。平面の駐車場の降雨量と地下浸透方法は? その他のところの降雨量と地下浸透の方法をそれぞれ示すように求めます。

5) 跡地は現在でも大雨が降ることにより水ひきが悪く2~3日は水が滞る。

地下水脈がこの地下にもかなりあり、そのための現象と考えられる。この広大な地をコンクリートでうめつくしたならば平成の名水落合川に影響がないとはいえないのではないか。

予測結果で地下水の流動阻害を起こすことは考えられないと簡単に想定しているが、では影響が出た場合、責任はどうするつもりであるか明記すべきである。

6) ゲリラ的豪雨があちこちでおきている中、この評価書案には雨水について何も触れていません。現状、建設予定地であるグラウンドは芝生ですが、大雨が降るとトラックに水が溜まり水が引くのに2日程かかる状態です。この様な広いところに巨大なコンクリートの建物が建設されるなら、排水についての考え方が明示されるべきです。雨水がもたらす災害が多くなる中、ぜひ再評価して下さい。

いますが、「東久留米市宅地開発等指導要綱」を参考に降雨強度値(5年確率60mm/h)により算定された雨水流出抑制量以上の規模となるよう設計する予定です。また、環境確保条例第141条第1項の規定に基づく東京都雨水浸透指針及び東久留米市の湧水等の保護と回復に関する条例に沿って、雨水浸透マス、雨水浸透トレンチ等を設置するとともに、平面駐車場に透水性舗装を施すことにより、計画地内の降雨を全量地下浸透させる予定です。また、地表面の緑地の散水等にも雨水を利用する計画を検討しています。

7) 雨水について「全量地下浸透させる(集中豪雨等想定を上回る降雨量の場合を除く)させる予定」とあるが想定している降雨量は時間当たりどの程度と想定しているかが不明です。降雨水経路、地下水脈との関係性を考える上でも、明確に示していただきたい。

8) 概要 18 ページの「計画地内の降雨を全量地下浸透(集中豪雨等、想定を上回る降雨量の場合を除く)させる予定である」について、予定とは何事か。絶対条件とすべきである。また、昔から近郊では集中豪雨による浸水の被害が多く、雨水を貯める貯水施設が多い。こうした地域の事情をかんがみれば、想定外の集中豪雨に対しても万全の対策を採るよう、東京都は指導すべきである。

9) 想定している降雨を具体的に示す必要がある。本 P7 によると、現在の浸透面積 55,700m²(敷地面積)に対して、完成後、何らの浸透施設をせずに浸透できる面積(緑地・広場・歩道等)は 14,100m²である。この差 41,600m²分は、緑地・広場・歩道等の浸透能力を低めないで浸透させる(つまり、これらの地下を使用しない施設で浸透させる)必要がある。

「雨水浸透トレンチや浸透ます」をどこに設置するのか、明示する必要がある。

10) 温暖化により、従来より短時間集中豪雨が、頻繁に発生する昨今、所沢街道では下水の排水機能力が低く、雨水の多い時期、下水道管から、雨水が逆流し、市道 110 号と所沢街道の交差点付近が過去冠水したこともある。

勤業銀行グラウンドは、降雨量の多い時期は雨が、トラックにたまり 2、3 日は地中に浸透しない。

この様に排水状況の悪い地区に大型ショッピングセンターを作れば、営業施設から下水道への、大量汚水排出、浸透ますによる無理な雨水の地下還元など、水に弱いこの地域に悪影響を与えることは、必至です。緑の環境をまもる為にもイオン出店有りきの、短絡的な環境影響評価書の厳正なる評価と、調査を、お願い致します。

11) 従来から、少々の豪雨でさえグラウンド中央部は池のような状態となる事を目撃しております。これらの水が引くのが 3~4 日はかかることはしばしばです。

今回の開発による舗装された状態・コンクリートの塊を考えると、又、周辺より小高くなっている位置にあることを考えるとグラウンド周辺の状態は浸水することも考えられます。その点については、報告書ではなんらの納得の行く証明もなされていない。

12. 電波障害に関する意見

1) 東久留米店の供用開始は、2010 年 4 月を予定しています。この時期はまだアナログ電波が送信されており多くの市民がアナログ放送を視聴しています。だからアナログ放送の電波障害も予測評価すべきです。また 2012 年には、新東京タワー(スカイツリー)からの送信に変更される見込みですから、

電波障害は、地上アナログ放送について予測しています。新東京タワー(スカイツリー)については、詳細な諸元が明らかになっていないため、予測は行っていません。

<p>この電波障害についても当然予測評価する必要があります。</p>	
<p>2) 電波障害についてはアナログ放送の電波障害も予測調査をすることを求めるものです。東久留米店の供用開始は2010年4月となっています。当然この時点においてはアナログ電波が放送されており、多くの市民がアナログ放送を視聴しています。 それにもかかわらず、アナログ放送の電波障害を予測しないということになれば重大です。また、2012年には新東京タワー（スカイツリー）からの送信に変更される見込みです。</p>	
<p>3) 「計画建築物の存在により、これらの障害が生じることが予想されるが」としながら「電波障害の発生が明らかになった場合には」と対応を先送りするのは無責任です。「予想」されるのならば「対応」するのは当然のことで、それをしようとするのは不誠実です。</p>	<p>電波障害は、建物の高さや壁の角度、材質などから障害が発生する可能性がある範囲を予測することが可能ですが、実際に障害が生じるかどうかは建設後でなければわからない不確実な部分があります。よって、電波障害対策は発生時の対応としています。</p>
<p>4) 電波障害の対応が不十分。クレームが出て始めて対応するのではおかしいのではないかと</p>	<p>工事の完了後の本事業に起因する電波障害の苦情については、お客様相談窓口により対応します。</p>
<p>5) 本 P236 表 8.6.1-10 テレビ電波の送信状況送信アンテナ高さ アンテナ設置場所の地表の海拔高は算入されているか。</p>	<p>テレビ電波の送信条件として、高さも考慮しています。</p>
<p>6) 本 p239 (4) 予測手法 ①地上アナログ放送「受信アンテナ高については……地上高 10m」 資 p173 の「d_{20}：光学的な見通し距離」を求めるとは、資 p173 の d_{20} 式には、あらわにはでていないが、送信アンテナ・受信アンテナそれぞれの地上高さと地表の海拔高が必要である。</p>	<p>検討に当たっては、受信点を基準に、送信アンテナ高及び計画建造物建物高を補正し、予測検討をしています。</p>
<p>7) 資 p173 「d_2'：電波が水平に到来したときの遮へい障害予測距離」計算方法が示されていない。 遮へい障害予測距離 D_2 をきめる 2 要素の一つであり、求め方を示すべきだ。</p>	<p>d_2' については、任意の後方距離として式に与え、計算された遮へい損失値が目的の遮へい損失に収束するまで d_2 を変化させて繰り返し計算を行い、目的の遮へい損失に収束した距離 d_2 を d_2' としています。</p>

8) 本 p240(5) 予測結果「障害予測結果」なるものが図 8.6.2-1 等で示されているだけである。

障害予測とは、計算結果と基準値を対比させ、その結果としてどのような影響が生じるか、を述べるものであろう。間違いや不十分さはあるものの、評価書案のこれまでに意見書でふれた章はおおむね、そのようになっている。しかし、電波障害については図 8.6.2-1 等を説明する数字とその根拠が全くない(ただし、反射障害については、資 P175 に一般論としての判定基準のみが記載されている)ので、評価書案となっていない。

引用文献「建造物障害予測の手引き(改訂版)」の計算式を転記しただけ、と酷評されても仕方ないだろう。

代表的計算例について、計算に使用した各パラメータとそれを使った計算結果、判定基準値を表形式で提示すべきである。

電波障害の予測は、電波障害専門業者に委託してシミュレーションしたものを、現地調査による補正を経て予測結果として示しています。遮へい障害に関するパラメータ等については、予測計算プログラム上に組み込まれており、通常示すことはありません。地上アナログ放送の計算に使用したパラメータは以下のとおりです。

遮へい障害

	東京 VHF-L	東京 VHF-H	東京 MX
d_t (km)	21.84	21.84	21.84
h_1 (m)	340	280	260
h_2 (m)	10.00	10.00	10.00
f(MHz)	100	200	500
θ_{h_0} (°)	32.10	32.10	32.10
反射面	単一	単一	単一
a(m)	14.0	14.0	14.0
b(m)	65.60	65.60	65.60
h_0 (m)	17.0	17.0	17.0
η_s (dB)	2.79	4.44	7.29
K η (%)	0.00	0.00	0.00
W(m)	0.00	0.00	0.00
GL(m)	64.0	64.0	64.0
D_{μ} (dB)	1.00	1.00	1.00
D_v (dB)	99.00	99.00	99.00
Kh_2 (dB)	5.11	6.44	8.75
Kuh_2 (dB)	99.00	99.00	99.00
Kh_0 (dB)	99.00	99.00	99.00
$D\theta_{ant}$ (dB)	99.00	99.00	99.00
D/U(dB)	23.00	23.00	23.00

反射障害

	東京 VHF-L	東京 VHF-H	東京 MX	テレビ埼玉
f(MHz)	100	200	500	620
d,(km)	21.84	21.84	21.84	14.33
d_1 (m)	232.007 /247.17 9	481.505 /508.668	899.463 /948.055	1321.26 /383.8 /896.572
h_1 (m)	340	280	260	173
h_2 (m)	10.00	10.00	10.00	10.00

※見解書においては、上記の2つの表について、表タイトルを逆に記載していたため、本評価書において修正いたします。

9) 本 240 東京局の地上アナログ放送……VHF の反射障害は、……生じる……

UHF については、反射障害は生じない……

浦和局の地上アナログ放送……反射障害は計画地の北西方向に生じる……

東京局の地上アナログ放送の反射障害が、VHF で生じ、UHF で生じない、とは常識に反する。基本的に建造物反射の能力は、その建造物の大きさが、波長の何倍か、できまるので、VHF より UHF のほうが「つよく反射する。このことを含めて、D/U(資 p175 図 2.6-3)の「障害なし」部分に入るのか。

今回 VHF で反射障害が生じ、UHF で反射障害が発生しなかった要素としては、反射損失及び受信アンテナの指向性によって VHF だけで反射障害が発生するという検討結果になったものと思われます。

反射損失は、材質により変化し、周波数が高いほど反射損失は大きくなります(反射しにくくなる)。また今回の検討では、コンクリート壁面として反射損失を設定しています。

受信アンテナ指向性は、周波数が高いほど

<p>この疑問は、指摘 19 が解消されればなくなるのだが。</p>	<p>指向性が鋭くなっており、アンテナ方向以外の電波（反射波など）を受けにくい傾向があります。</p>
<p>13. 景観に関する意見</p>	
<p>1) 景観対策については北側五小通りや六仙公園、地点5など事業者にとって有利な地点ばかりの景観のみ検証している。建築予定店舗用建物は敷地に対して南側から西側に接近して建築しており、その建物で低層住宅は隠れてしまう為、北側からの景観は影響が少ないことは明らかである。一番影響のある西側や南西側の第一種住居専用地域からの景観の検討もすべきである。</p>	<p>景観の調査地点は、「東京都環境影響評価技術指針」に基づき、計画地の周辺において、不特定多数の人の利用度や滞留度の高い場所を対象として、直近の2か所の他、公園や公共の施設等9地点を選定しています。評価書案では、そのうち、計画建築物が視認できると考えられる6地点について、建築設計図を元にした正確なフォトモンタージュを作成し予測を行っています。</p>
<p>2) 景観は近接地点ほど大きく変化する。 しかるに最も影響を受けると思える東側、南側からの予測がないのはなぜか。 この2方向からの景観予測を行うべきである。</p>	<p>なお、評価書においては、近接する住宅地における圧迫感の状況と、南側からのフォトモンタージュについても記載する予定です。</p>
<p>3) 評価書案では、事業予定地に最も近接し、景観的影響の大きい東側・及び南東・南側からの眺望を予測評価していません。 ごまかしのきく2車線道路向かいやほとんど影響を受けない遠く離れた六仙公園側からのみの予測で、問題なしと思わせる為の作為が感じられます。 実際に影響の大きな場所である上記方向からの景観予測をきちんとやりなおしていただきたい。</p>	<p>第五小学校については、計画地から最も直近の小学校グラウンドの端の敷地境界上を眺望地点として選定しています。視認される割合は建物に近いほど大きくなりますので、最も影響を受けやすい場所から評価していることとなります。また、校舎までは50m以上離れており、視点が上がれば上がるだけ、水平方向の視界に入る建物の割合は小さくなります。</p>
<p>4) ショッピングセンターに隣接している住宅街からの眺望が予測評価されていない。計画では南東側にも2か所出入口が存在する。そちら側の景観予測がなされないのは不自然である。評価を受けたいのであれば、事業者が都合の良いところだけでなく、事業計画に則した予測をするべきである。ぜひ、すべての出入口にかかわる景観予測を要請したい。</p>	<p>建築物等による景観形成については、周辺の街並み等も考慮して計画し、「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ものとします。</p>
<p>5) 代表的眺望地点からの眺望変化は何故①②からだけなのか。 建物に隣接するすべての側からの変化を作成のせるべき。</p>	
<p>6) 見てくれのよいところだけをのせるのは意図的な証拠。</p>	
<p>7) 西側、南西側、南側、東南側、東側からとれば、もっとスカイラインを損なうことは明白。住民の住んでいるすぐそばからもきちんと載せるべきで圧迫感の少ない500mからそれも一部のみしかのせないのは違反である。(p.247~)</p>	
<p>8) 眺望変化評価は隣接する全車道から評価すべき。</p>	
<p>9) 景観について、店舗南側の南沢五丁目地域の住宅地側からの景観予測について触れていないことは納得できません。この地域からは、住宅の前に巨大な駐車場ビルが建つことから、景観が大きく変化します。また、駐車場ビルからは自動車の排気ガスが大量に日常的に落ちてくる状態になります。景観ばかりか、環境も悪化することにあります。特に、この住宅地域の景観・環境の悪化について、キチンと環境予測を行なうことが必要です。</p>	
<p>10) 建物の景観予測は、影響を受ける周辺の住宅からの調査は意図的に外されています。</p>	

建築される施設のすぐ傍の住民にとってどう見えるかの調査がされていません。隣接する諸地点からの調査をすべきです。

11) 当建設物に関して、都立六仙公園からの景観を評価書に載せてありますが、住宅・小学校からの景観に対して何も触れられていません。私達は2年半前にイオンの担当者に対して当住宅からの景観がどうなるのか、要望を出してあるが回答がないままであり、住民の生活環境を無視した評価と考えます。評価案の見直しを求めます。

12) 景観について

「商業施設棟と近隣住居敷地境界とが最も近くなる計画地南側・・・影響を与えることはないと予測される。」とありますが、南側からの景観の変化については、調査地点には採用されておらず、まったく説得力のない単なる推測に過ぎない記述、評価と言わざるを得ません。

13) 景観の代表的な眺望地点の選定において、西東京市の地点が一つも選定されていません。なぜ、東久留米市側のみを評価対象としているのでしょうか。市境にこのような大規模SCを計画するため、もう少し慎重かつ網羅的な調査・評価をすべきであり、当然に西東京市からも眺望の評価地点を設定すべきと思います。

14) 景観に関する本アセスメントの内容は周辺住民の神経を逆撫でしていると思えない。「表7.7.1.2 代表的な眺望地点の選定理由及び眺望の状況」によれば、9地点を選定しているが、その中で周辺地点と呼べるのは 1. 第五小学校前(約8m) 2. 南沢五丁目交差点(約10m)の二箇所のみであり、他の3~9は計画地から約200m以上離れており「眺望の状況」については「わずかに視認できる」あるいは「計画地は視認できない」となっている。そして、直近の視点を除きスカイラインの連続性等に与える影響はほとんどない」と強引に結論付けているが、上記1.2の視点だけではなく、周辺の低層住宅地や西東京市ひばりが丘のマンション屋上等からの視点も加えるべきである。

「写真7.7.2.1 地点2からの眺望の変化」では、セットバック後のイメージ図を示し、「広がりのある、より開放的な景観に改善されている」と自画自賛しているが、狭い道路一本しか距てるもののない土地に生活する住民にとって、日常生活の中で嫌でも目に飛び込んでくる巨大建造物が愉快なはずはなく、周辺住民の視点を持たない事業者に環境理念を順守しようという姿勢は期待できない。よって、本計画は撤回して当然である。

15) ショッピングセンターに隣接する地点からの眺望が予測評価されていません。予測評価の対象としてください。

16) 当環境影響評価書案で挙げられている景観評価の地点は景観に対する影響が少なく予想される地点であり、この地点が大勢の人のために守られるべき景観であるかは大いに疑問である。これらの地点に

よる評価のみを行い景観上の影響はないもしくは改善するという結果がでるとすれば、景観に関する評価が正しく行われていないように思える。正しく景観に対する評価をするのであれば現時点において、見通しが開けている地点で、事業による景観が大きく変化するとと思われる地点を選ぶべきものと思われる。これらの景観の変化は著しく、景観の良化が予測されることは殆どないと思われる。これらの状況を踏まえ、事業者は誠実に予測を行い、景観の悪化を認識し、それを低減する措置を講じる必要がある。この地点からの景観予測を行わないことは甚大な影響を与えることが予め分かっている隠蔽する目的があるようにすら思える。

17) 景観の代表的な眺望地点の選定において、西東京市の地点も選定すべきである。

18) SC に隣接する眺望点についても、景観の予測評価をおこなっていただきたい。

19) 眺望変化評価は隣接する全車道から評価すべきです。当該施設の西側、南西側南側、東南側、東側からの眺望変化の評価を行っていただきたい。

20) 本事業に隣接する地点からの眺望が予測評価されていません。景観評価地点が事業地から遠く離れた地点を中心に行っていて、至近距離が一番開けた状態になる地点から行っているものしか明示されていません。

「計画建築物が容易に見通せると予測される場所」からの眺望変化の予測をお願いしたい。

21) 景観も遠方500mからしかみていない圧迫をうける住民の側からは（裏側）一つもなし

22) 景観にかんしては、「評価書案」本編 P247 以降に記載があるが選定された地点 9 箇所のうち、7 箇所が計画地の中心から 500 メートルはなれた正に「眺望」であり、隣接地点は、五小通りの二箇所のみである。対象の隣接地点は、一番至近距離では開けた場所であり、景観評価は、隣接する全車道からの評価をすべきである。すなわち、当該施設の隣接する西側、南西側、南側、東南側、東側からの景観評価を織り込むべきである。

隣接する居住地域からみた商業施設棟 28.6 メートル、駐車場棟 24.5 メートルが与える景観変化を評価対象とすべきである。

23) 店舗北側の住宅（南沢 5 丁目）からの景観について評価がありません。再調査が必要です。調査をして報告して下さい。

24) 20 数メートルのコンクリートが立ちのぼります。それによる心的ストレス等失われるものは一段大きいものがあります。

25) 景観については、五小の子どもたちが見る景観が激変することが無視されています。五小の子どもたちが、いま校舎の窓から見ている景観は、広々としたグラウンドの景観です。それが、巨大なショッピングセンターと駐車場ビルにとって変わります。ショッピングセンターは、買い物客を晴気にさせて少しでも多くの買い物をしてもらうようにするのが

都民からの意見書の概要

事業者の見解

商売ですから、当然、ショッピングセンターのデザインや装飾もそうした狙いのもとに作られるはずで、それが五小の子どもたちにどのように影響するのでしょうか。落ち着いて勉強をする環境が失われることが無いのでしょうか。この視点からショッピングセンターのデザインや装飾に概要を提示することを求めます。

26) 写真 8.7.2.5 地点⑤からの眺望変化の将来図は間違っている意図的である。

27) [No.8-167 の p.87] 写真。『眺望の将来予測』で「…広がりやの或るより開放的な景観に改善して…」とあるが、実は此の「五小」前から「ひばりが丘」方面への道路も「五小」からは道巾狭い部分は、拡幅出来ず急に狭くなる訳で、其の事には触れていない。

28) 写真の予想図は不適切。正確な予測を示すべき。

29) 写真 8.7.2-5 及び 8.7.2-6 地点からの写真は不適切であり、実際には、示される予想図より大きく変貌すると考えられます。再評価し、訂正をしていただきたい。

14. 温室効果ガス発生抑制・削減に関する意見

1) 大型ショッピングセンターは大型駐車場を保有し、温暖化対策を促進する責務に逆行します。見解を伺います。

2) 温暖化ガスの排出抑制、削減に向けても、大型ショッピングセンターの出店は中止を求めます。

3) 周辺半径 5km 圏から自動車での来客（往復）及び駐車場利用による CO₂ の排出量を平日（298 日）、休日（67 日）の自動車台数から計算すると、自動車交通による排出量は年間 5,958 トン、駐車場からは 45,000 トンの CO₂ が排出されるのである。東久留米市の地元商店街は殆どの方が徒歩または自転車を利用するから交通による CO₂ の排出はゼロである。

4) 地球温暖化の防止が待たなしの瀬戸際に来ているとき年間約 5 万トンの CO₂ を排出することは許されない。閉店時刻を 21 時にすることも CO₂ の削減に役立つだろう。

5) 地球温暖化防止のためにも、便利で物質的豊かさを追求することはこれからの時代の動きに逆行します。

6) 今世界中で人類の未来のために温暖化対策が叫ばれている中、こんな住宅街に用度変更までして大型ショッピングセンターを建設するなど、もってのほかです。

7) 出店予定地周辺は学校、小学校三校、中学二校、高校三校、保育園三園、幼稚園二園、肢体不自由学園、老人ホーム、診療所六箇所等、住宅、文教地区となっています。

8) 二十一世紀の時代にあって地球かん境を守る温暖化対策を促進する人間としての責務に逆行するものです。大型駐車場を保有し四市以上の所よりの自動車での来店者を前提とすることは温暖化ガス排出抑制削減に向けて本当に出店を見直すべきです。東久

イオンでは、地球温暖化防止にかかる基本方針として、「京都議定書の精神を尊重し、その目標達成に貢献します。」「CO₂削減等は本業の中で取り組むこととし、未達分は【京都メカニズム】活用で補います。」の 2 つをあげています。

具体的な地球温暖化防止配慮は以下のとおりです。

- ・商品開発で、製造・配送過程を含め環境効率の最大化を図ります。（商品の CO₂ 排出量の「見える化」＝カーボンフットプリントのと利組み、輸送の際トラックから貨物に切り替えるモーダルシフトや帰りの空き車を利用する車両台数削減など）
 - ・商品の容器・包装に、環境負荷の低い新素材を積極的に導入します。
 - ・お客さまのグリーン購入の推進とともに、レジ袋削減へのご参加を、さらに呼びかけていきます。
 - ・「イオンふるさと森づくり」の積極的な推進とともに、森林資源の保護に貢献するため、原料に配慮した紙の使用を広げていきます。
 - ・ショッピングセンターや店舗の開発において、「エコストア」の展開を積極的に進めます。
 - ・空調機や冷蔵ケース等の店舗設備の選定において、「脱フロン」を進めます。
- なお、23 時までの営業店舗は飲食店、核店舗食品売場に限定しており、それに伴い、来客用駐車場も限定した形を取る予定です。本事業においても、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

都民からの意見書の概要

事業者の見解

<p>留米にはもうお店はいりません。見解を伺います。</p> <p>9) ゴミの増加、夜間の営業などによる温室効果ガスの量など、それにとまなう業者搬入車両の排気ガス等温暖化の要因が考えられ、地域にとって悪影響が予測されるため計画の見直しをして欲しいです。</p> <p>10) 温室効果ガスの発生対象を店舗からだけにしており、自動車による排出ガスが計算されていないのはおかしい。</p> <p>11) 温室効果ガスの発生抑制について、自動車の店内における温室効果ガスの発生量についてのみ予測していることは不十分です。買い物客が来店することに伴う自動車の走行時間及び渋滞中の発生量などについて、予測値に加えるべきです。</p> <p>12) また、太陽光発電を導入すると記述していることについて、その規模についても明確にすることを求めるものです。</p> <p>13) 環境影響評価なるものがどのような要件を満たしていればよいのか、そもそもをよく知りませんが、1日の来店車両8,000台、休日には14,000台を見込んでおきながら、温室効果ガスである二酸化炭素ガス等の排出予測数値に、これらの車両が周辺にもたらすであろう数値がまったく盛り込まれていないのは到底納得できるものではありません。示されている数値は施設本体の使用にとまなうエネルギー（主に電気）使用による影響だけです。来店車両についてふれているのは、駐車場のみのことで、これすら、中央部が吹き抜けの構造なので自然換気のため問題は生じないとまったく無視の姿勢です。</p> <p>14) 長野・イオン出店計画のさいに長野市は、その出店によって新たに長野市に流れ込む来店車両の排出する、二酸化炭素ガス等の同市内への増加量を予測し、これでは市が取り組んでいる温室効果ガス削減目標が帳消しにされるとして、進出を拒否したと聞いています。それなのに今回のイオン東久留米進出の前提になる環境影響評価書案でこの点がまったく無視されていることはいかなることでしょうか。とうてい受け入れられません。</p> <p>15) 当然車の量が増えればCO₂の排出量は?どうなんでしょうか? これで環境がよいと言えますか? これ以上の環境悪化はやめてほしい。</p> <p>16) 地球温暖化が問題になっているのになぜ車が集中する様な大型店を作るのですか。</p> <p>17) 今、北極では氷がとけ出し、海に沈む島が多発すると言われています。これは、地球環境を考えずに、企業は儲けのために手段を選ばぬ開発をすすめたことが原因といわれています。</p> <p>18) 今回のイオンのショッピングセンターを東久留米に建築されると車の騒音や振動のみならず大気汚染がひどくなるのは目にみえています。国際的にも温暖化防止のために各国が努力をしようとしてくさげられているときに、大気汚染を増長させるようなことは行政としてすべきではありません。計画中止を求めます。</p>

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す。

来店車両等からの温室効果ガスの予測については、その走行距離やルート等の状況が様々であり、本事業による発生源として算定することはできません。また、当施設内では、ほとんどがアイドリングをしていない状態の駐車車両ですが、駐車場及び荷さばき場にはアイドリングストップのサイン案内板を設置します。

自動車からの温室効果ガスについては、自動車の保有台数や、自動車の平均乗車率、自動車利用率などにより排出総量は変わってきますが、これらは事業者だけの問題ではなく、国、都、市などが連携して対策する事項と考えます。

本事業においては約1,734台の駐車場を設ける計画としていますが、これは大店立地法に基づく必要駐車台数に、渋滞等を防ぐためさらに上乗せした台数です。なるべく自動車による来店から徒歩、自転車、バス等の公共交通利用へ転換していただけるよう、シャトルバスの運行を予定するとともに、マイカーの利用を抑制するための広報活動等実施していく予定です。

本施設は、郊外にあるショッピングセンターとは異なり、集客エリア内にある多くの世帯の状況などから、徒歩や自転車での来店も多く見込んでいます。

計画地はこれまでグラウンドとして利用されていたためほぼ全面が芝生となりましたが、本事業においては、条例に定める基準を満足するよう、地上部、建物屋上、壁面、接道部などに高木を含む緑化を実施します。

19) この事業者は京都議定書の目標達成に貢献しますと明記

20) この巨大建物建設自体、この議定書の目標とは相反することをそうではないと理由づけしようとしている。

21) せめて屋上全てを緑地化し、温暖化防止、CO₂排出削減することが議定書の精神をつくことであり、エコ精神をかかげる企業の責任ではないか。(p.50)

22) 大型駐車場を保有し、数km圏から自動車による来店者を前提とする大型ショッピングセンターは21世紀の時代にあって、地球環境を守る温暖化対策(温暖化ガスの排出抑制)を促進する「地球人」としての責務に逆行するものです。温暖化ガスの排出抑制・削減に向けて「雨後のたけのこ」のような大型ショッピングセンターの出店を見直すべきです。見解を伺います。

23) 地球環境が急速に悪化している現在、全世界的に地球温暖化防止が緊急課題となっています。

24) イオンは企業理念をもって、温暖化ガスの排出抑制、削減に向けて、大型ショッピングセンターの出店を見直すべきと考えます。

15. 温室効果ガスに関するその他の意見

1) 出店計画の内容が明らかにされていないのでCO₂排出量は、機械的に床面積の原単位と床面積を掛け、年間消費電力量をもとめ、この電力量をCO₂排出量に換算した数値が8680t/年間ということになります。

中央熱源として氷蓄熱システム及びヒートポンプエアコンを使用することが環境保全措置のように書かれていますが、これは料金の安い夜間電力を使用することでコストを安上がりにするもので、エネルギー使用を削減するものではありません。

太陽光発電の導入を記述していますが、どこにどのくらいの規模で導入するのか具体的に示していただきたい。(このことは建設環境計画書でも求められることです)

営業時間の短縮こそ根本的な省エネルギーであり、夜の営業は午後9時までとするように強く求めます。

東京都は、平成14年6月より建築物環境計画書制度をスタートしました。対象となる建物は、延床面積1万平米を超える、新築・増築であり、環境配慮の取組を示した届出を計画時・完了時に提出することが義務づけられています。

その取組状況を都が公表することにより、建築物の環境配慮の状況を広く明らかにしていくものです。

この東久留米店の環境計画書は、どのように書いて提出するつもりか明らかにしていただきたい。

2) ショッピングセンターでの電力使用による温室効果ガス、CO₂の排出量は八千代緑が丘SCでの平成17年8月~18年7月の1年間の電力使用原単位を用いているが、東久留米店との面積の比較は記述

ヒートポンプ技術は日本が最先端を行く省エネルギー技術であり、国も地球温暖化の防止に向けて、大幅にCO₂を減らすことができる技術として推進しています。氷蓄熱システムに関しては、夏の冷房負荷による偏った電力需要の平準化とピークカットの方法として重要な役割があります。また、夜間の涼くなった空気で氷を作ることで、効率的にエネルギーを利用することが可能です。

太陽光発電装置の規模や場所の詳細については、今後計画を検討していく中で確定します。

なお、ご指摘の建設環境計画書とは「建築物環境計画書」を指すものと思われませんが、建築確認申請の30日前までに提出するものであり、今後、計画の詳細について検討が進んだ段階で手続きを開始する予定です。

八千代緑が丘ショッピングセンターの総延べ床面積は約132,000m²で、用途別床面積は事務所約17,900m²、百貨店約47,400m²、飲食店約7,400m²です。本

都民からの意見書の概要	事業者の見解
<p>されていないので不確かである。</p>	<p>事業においては、八千代線が丘ショッピングセンターよりさらに温室効果ガスの削減に配慮した建物、設備等にしていく予定です。</p>
<p>3) 『地球温暖化対策』で言うこの広大な場所にこれだけの広大な規模店の発生は「大変な温暖源」となることは必至で他の利用法、例えば「災害時大規模避難場所」なども市は考慮すべきなのに積年の市の財政難解消という点だけでこの『イオン』出店を迎えんとする姿勢は果たしてそれが21世紀の地方自治体の有り方としてどうなのか。</p>	<p>内容として東久留米市に対するご意見であると理解しますので、事業者が答える立場にないと考えます。</p> <p>なお、当計画においては、平面駐車場を災害時に防災活動に資する施設として活用するほか、バルーンシェルター等による避難場所の確保、臨時トイレの設置、物資の供給等、地域への貢献も視野に入れていきます。また、災害時の水の確保のため、東久留米市と協議し災害対策井戸の設置と維持を検討します。</p>
<p>16. 事後調査に関する意見</p>	
<p>1) 二酸化窒素 (NO₂)、浮遊粒子状物質 (SPM)、温室効果ガス (CO₂)、騒音振動レベル、電波障害の夫々について、工事の施工中と完了後とで、環境基準値や規制基準値を下回ると予測している。</p> <p>実際に工事が始まり、また店舗が稼動した場合にガス濃度、レベル、障害の有無について計測調査するのかどうか、計測の結果、実測値が予測と異なって基準値を超えた場合はどのように対処するのか、各々明確にしておくべきである。</p> <p>また、実測値が基準値を超えた場合、都はどのように対応、指導するのか。</p>	<p>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、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。</p>
<p>2) 環境影響評価書案は数字だけの報告でなく、この環境をより悪くした場合の責任をその他の行政と建てた事業者にはっきりととらせることを明記し、住民の生活環境を守ることが使命だと思います。</p>	
<p>3) 計画段階での環境影響予測は、実際建設され事業開始後の追跡調査・チェック・改善指導はなされないのでしょうか？ 必要と考えます。</p>	
<p>4) 所沢街道沿いでは現況でもダンプやトラックがとおると大きな振動があります。引越した最初の頃は地震かとおもったくらいの振動があるのです。</p> <p>しかし、工事中車両の走行や建設作業の騒音レベルは「すべての地点において規制基準を下回る」とあり、まったく信用できません。「環境保全のための措置」とありますが、そうされなかった場合、被害者は地域住民です。措置されなかったときの「担保」は地域住民の参加した第三者機関による調査点検です。「絵に描いた餅」では住民は納得できません。イオンは環境アセスで、住民が納得できるための「担保」を提示すべきです。</p>	
<p>5) 環境影響評価における「事後調査」は、工事中から供用にいたる事業の実施段階において、環境影響評価での予測方法の妥当性並びに予測及び評価の結果を検証するとともに、環境影響評価書に記載している環境保全の目標の達成状況及び環境保全措置の履行状況を確認し、必要に応じて環境保全措置の追加を検討実施するなどにより確実に環境保全を図ることを目的として事業者が実施するものですが、当SC 関連車両台数及び渋滞予測調査について本施設と同種、同規模のショッピングセンターにおける事</p>	

都民からの意見書の概要	事業者の見解
<p>前調査と事後調査で乖離があった事例はありますか。その事例がある場合はどの位の乖離で、その原因分析結果と追加保全措置の内容を教えてください。</p>	
<p>6) 騒音発生源となる施設及び機器は、長時間稼動するにつれ、予測を大きく超えた騒音を発生させる場合があります。また、荷さばき作業も、実際の作業が当初予測と大幅な乖離が生じる場合があります。そのような場合に備え、定期的な測定や事後対策は実施する予定なのでしょうか。</p>	

13.1.8 環境影響評価【非選定項目】

都民からの意見書の概要	事業者の見解
<p>1. 悪臭に関する意見</p>	
<p>1) 悪臭 (P47) 当該地区周辺は住居専用地域であり商業地域ではない。飲食店等からの排気については、建物の高い位置まで引き上げるだけでは不十分であり、脱臭装置の設置を願いたい。</p>	<p>飲食店からの排気は、屋上駐車場まで引き上げ拡散させるため希釈されます。また、他の既存店舗においても脱臭装置等は設置していませんが、過去に苦情等で問題となっていません。</p>
<p>2) 悪臭に関して、排気ダクトを屋上まで引き上げるから問題ないとしているが、悪臭が広範囲にまきちらされると考えられる。環境影響評価として選定しないのは不自然である。予測数値を表記し、具体的な対応を望む。</p>	<p>工事の完了後の本事業に起因する悪臭の苦情については、お客様相談窓口により対応します。</p>
<p>3) 悪臭(評価項目にいれるべき)への措置は高い位置に引き上げ排出とあるが高い位置からバラまくだけではないか。もっときちんとした対策を立てるべき(p.47)</p>	
<p>4) 概要 32 ページの「悪臭」について、近隣は住居専用地域である。テナントに入る飲食店からの排気には悪臭対策を講じるよう東京都は指導し定期的に監視すべきである。</p>	
<p>2. 土壌汚染に関する意見</p>	
<p>1) 土壌汚染 (P61) 土壌汚染について、過去土地所有者が実施したことを理由に評価項目に選定しないとある。環境影響評価の規則に従い、事業者の責任において評価すべきである。</p>	<p>土地所有者による土壌汚染調査結果(土地履歴調査を含む)の結果をもって、環境影響評価条例に基づき環境影響評価の項目として選定しない判断をしています。</p> <p>なお、工事の施行中においては、外観、臭気等により土壌に異常が見られる場合には調査を実施します。また、建設発生土を敷地外へ搬出する場合に、埋め立て地の有害物質による土壌汚染防止のため各受入地が設定する受入基準に基づき調査を行います。これらにおいて汚染が確認された場合には、土壌汚染対策法及び環境確保条例第 113 条の規定に基づく東京都土壌汚染対策指針に基づき適切に処理する計画としています。</p>
<p>3. 生物・生態系に関する意見</p>	
<p>1) 環境影響評価項目に「生物・生態系」が抽出されていない点 『環境影響評価書案』では、『……計画地近傍はすでに市街地化され、商店や住宅地として利用されて</p>	<p>計画地周辺の住宅団地等の開発区域には、保存樹木や水辺、比較的豊かな植生が存在しており、それらの一部が保存され、新たな水辺等が創出されていることにより都市公園</p>

いる地域が多く、人為的影響を大きく受けた環境となっている。……したがって、本事業が計画地周辺の生物・生態系に影響を及ぼすおそれはないことから、生物・生態系を環境影響評価の項目として選定しない。』(環境影響評価書案 62p より抜粋)と、国土交通省の推進する集合住宅とその環境を、故意にか調査不足からかは不明だが無視する記述をしていることは極めて不適切であると考える。

2) 生物・生態系が環境影響評価の項目に入っておりません。評価項目に入れなかった理由に、「計画地が貴重な動物・植物の生息・生育空間や、生物の移動経路の一部になっている状況にない。」とされていますが、本事業が計画地周辺の生物・生態系に影響を及ぼすか否か評価することは必須と思われるのですがいかがでしょうか。

3) 生物・生態系を環境影響評価の項目として選定していない「環境影響評価書案」を受け入れることはできません。そして、こうした既存樹木があるおかげで、敷地内には多くの野鳥が姿を見せてくれています。こうした既存樹木を将来にわたり大切に保護しさらに大きく育てることを目的に、平成 18 年 8 月、「NPO 法人東京樹木医プロジェクト 理事長(樹木医)市田邦治先生」に委託し樹木診断を実施しました。そしてその診断結果に基づいて、平成 19 年 1 月から活動を実施しています。しかるに、縦覧された「環境影響評価書案」では、要素の一つである既存樹木の存在を、故意或いは調査不足からかは不明だが無視のうえ、『…計画地近傍はすでに市街地化され、商店や住宅地として利用されている地域が多く、人為的影響を大きく受けた環境となっている。……よって、計画地が……生物の移動経路の一部になっている状況はない。したがって、本事業が計画地周辺の生物・生態系に影響を及ぼすことはないことから、生物・生態系を環境影響評価の項目として選定しない』(「環境影響評価書案」62p より抜粋)と記述しております。

しかし実際には、計画地はこうした野鳥・水鳥の移動経路にあるといえます。

従って、このような一面的かつ一方的な「環境影響評価書案」を受け入れることはできません。

4) 地域の生態系について配慮していると記載しているだけで、当該計画地内への生物の進入がないことを理由に評価項目から除外している。工事用車両の走行や開店後の交通量の増加に伴う騒音や大気汚染等による影響があると思われる。これほどの巨大ショッピングセンターを建築するのであれば当該計画地内だけではなく、周辺の生物・生態系への影響を検証すべきである。

5) この環境影響評価書案では、計画地周辺の生物生態系に影響を及ぼすおそれはない」としているが、建設計画地に近接した集合住宅には多くの樹木が茂り、昆虫・水生植物・水生動物等が生育・生息している。これらの生物に対して全く影響しないと断言

的な機能を有していることは調査により把握しています。

計画地はこれまでグラウンドとして利用され、保存が望まれるような樹木も少なく、水辺空間もない状態であり、さらに周辺はフェンスで囲われているため地上を移動する動物等が入り込むこともありませんでした。

よって、計画地内には保存樹木や水辺空間などが存在していないためこれらの改変等の直接的な影響はないこと、大規模な大気汚染物質の排出を伴うような施設ではないこと、今後フェンスも撤去されることなどから、間接的な影響が増加することはないと判断されます。

なお、本事業においては、まとまった緑地空間の確保や高木等の植栽により、動植物の新たな生息・生育空間が創出されます。計画地南側には公園を、計画地東側にはこれに連続する形で緑地を配置し、緑地等の連続性を確保します。また、夜間の照明については、敷地外への不必要な照明は行わない計画とします。

都民からの意見書の概要

事業者の見解

する為には、夜間照明はしない、排熱を出さない、来店には徒歩・自転車に限るなどの措置が必要なはずである。そのような措置が可能とは思えない以上生物生態系への影響評価を実行すべきである。

6) 計画地では貴重な動物、植物の生息、育成空間や、生物の移動経路の一部にはなっていない、とあるが、多数の樹木・草花が存在している。さらに、野鳥や、昆虫など数多く生息している。

イオンの事業計画が実施されたらば、これらの生態系に悪影響を及ぼすものと思われる。きちんとした、実地調査を要望する。

7) 生物・生態系の環境影響評価をただちに行なってください。

生物・生態系が環境影響評価の項目に入っていない理由として、「計画地が貴重な動物・植物の生息・生育空間や、生物の移動経路の一部になっている状況にない。」とありますが、事実認識の欠除と言わざるをえません。

計画地から、南東に1km足らずの所に、広大な東大農場・演習林からなる緑地帯が広がります。特に演習林は、農場の移転問題が出た際も、演習林だけは移転不可能とされ当初から存続されることが早くから決定していました。(東大農場も現地での存続を一年前に決定しています) この貴重な価値のある演習林を中心に、樹林帯が計画地の境まで伸びていきます。東大農場に隣接するいこいの森公園(旧東大原子核研究所跡地)、旧ひばりが丘団地のケヤキ・サクラ並木、樹林群と、緑のベルトは続きます。これらの樹林帯を伝って、様々な鳥類の移動が見られ、市内では珍しい鳥も見られるようになっていきます。これらは計画地から北に1km足らずの所にある、南沢湧水池・落合川、黒目川から飛んでくると思われます。明らかに計画地はこれら生物の移動経路の一部です。

このように市内では貴重な生態系の構築されている地域に隣接して、イオン東久留米ショッピングセンター(仮称)は計画されています。確かに計画地には貴重な動物・植物は生息していないかもしれませんが、(それも調べてみなければわかりません)しかし、これだけの豊かな自然環境に隣接する計画地が「貴重な動物・植物の生育空間や、生物の移動経路の一部になっている状況にない。」はずがないのです。イオンの「自分さえよければそれでよい」という姿勢そのものです。ましてや仮に、集客数3万人の巨大SCが建設された場合、地域の生態系に影響を与えないはずがありません。

8) みどりゆたかな街を破かいするイオン出店反対します。

9) 生物多様性基本法(平成20年6月6日)第25条にあるように、生物の多様性に係る環境影響評価を評価すべき。

10) 「7.2.5 生物・生態系」では、計画用地のみを対象としながら「計画地周辺の生物・生態系に影響を

生物多様性基本法の第25条では、「国は、生物の多様性が微妙な均衡を保つことによって成り立っており、一度損なわれた生物の多様性を再生することが困難であることから、生物の多様性に影響を及ぼす事業の実施

都民からの意見書の概要

事業者の見解

及ぼすおそれはない」と断じていますが、自然環境を恐れぬ傲慢な指摘です。巨大なショッピングセンター建設に関して生じる地下水、騒音、景観の変更による生態系に及ぼす多面的かつ科学的な調査が必要です。

11) 生物・生態系が環境影響評価の項目に入っていない。昆虫、水棲植物も数多く生息できるように至っている。是非とも評価項目に加えていただきたい。

12) 概要32ページの「生物・生態系」だが、近郊には渡り鳥の飛来地がある。選定項目とすべきである。

13) 巨大なビルの出現による熱と光をはじめとする生物環境に与える影響を予測調査項目に加えるべきです。地域に新たな害虫(昆虫)を呼び込むことも考えられます。地域住民の健康を守る上でも光や熱及び排気ガス・ごみ等による昆虫に与える影響を予測することを求めます。

14) イオンショッピングセンターの出店予定地には多くの生態系があります。昆虫、植物、鳥などが自動車の騒音、ゴミなどのかげで息づいています。これらは南沢の豊かな地下水の恵みに依拠して形成されており、10年20年で形成されるものでもなく、何百年、何千年もかかってつくられてきたものです。目の前の利益のみでこれらの自然の営みの芽をつみとっては断じてなりません。

に先立つ早い段階での配慮が重要であることにかんがみ、生物の多様性に影響を及ぼすおそれのある事業を行う事業者等が、その事業に関する計画の立案の段階からその事業の実施までの段階において、その事業に係る生物の多様性に及ぼす影響の調査、予測又は評価を行い、その結果に基づき、その事業に係る生物の多様性の保全について適正に配慮することを推進するため、事業の特性を踏まえつつ、必要な措置を講ずるものとする」としています。

本事業においては、調査計画書作成時点において既存資料に基づく生物・生態系に関する調査を実施し、計画地及びその周辺は既に市街化され、人為的影響下にある都市型の自然環境となっていることを把握しており、また本事業の特性から計画地周辺の動植物の生息・生育環境や生態系に影響を及ぼすことはないと判断されたことから、生物・生態系を予測評価の項目として選定しないこととして、公示・縦覧しています。こうしたことから本条文に定める環境影響評価の実施は必要ないと考えます。

4. 風環境に関する意見

1) 風環境についても、数字を当てはめるのみではなく、通年における実地調査が必要とおもわれる。

「東京都環境影響評価技術指針」では、高さが60mを超える建築物又は周辺の建築物の平均的高さより5~6倍以上高い建築物を設置する場合には、風環境に及ぼす影響の内容及び程度を調査・予測・評価するものとしています。計画建物は、商業施設棟が地上4階建て(塔屋を含む最高高さ約28.3m)、駐車場棟が地上5階建て(塔屋を含む最高高さ約24.3m)であり、風害を引き起こすような高層の建築物ではないため、周辺地域の風環境に影響を及ぼすおそれはないと考えられます。

5. 史跡・文化財に関する意見

1) 遺跡調査を予測調査項目に加えることを求めるものです。東久留米市は、市内の多くの地域で縄文時代の遺跡が多数発掘されています。出店予定地の近隣においても自由学園遺跡、向山遺跡、多門寺前遺跡など貴重な遺跡が多数発掘されています。

出店予定地においても遺跡の存在することが考えられます。ぜひ、遺跡調査を予測項目に加えてください。

計画地内には、法令等により指定された文化財及び周知の埋蔵文化財包蔵地は存在しません。また、東久留米市教育委員会、東久留米市文化財保護審議会等による調査結果やヒアリングの結果、計画地周辺において埋蔵文化財が存在する可能性は極めて低いと考えられました。ただし、工事の施行中に埋蔵文化財を発見した場合には、工事を中断し、文化財保護法に基づき関係機関と協議の上適切に対処します。

6. 自然との触れ合い活動の場に関する意見

1) 自然との触れ合い活動の場に関して、本事業が開始されれば周辺道路は渋滞をし、所沢街道に面した「東大農場」への被害、もしくは近隣の小さな公園は、違法駐車やイオン利用者の溜まり場となる恐れがあ

計画地周辺には、緑地保全地域や自然公園等がありますが、最も近い都立六仙公園でも計画地から400m以上離れているため、本事業の実施によりこれらの機能が影響を受