

## 13.2 事業段階関係市長の意見と事業者の見解

表 13.2-1 事業段階関係市長（東久留米市長）からの意見及び事業者の見解

東久留米市長の意見	事業者の見解
<b>1. 大気汚染</b>	
<p>(1) 関連車両交通による周辺交差点の需要率について算定し、地点別交差点需要率及び車線別混雑度は、その限界値を下回る評価となっているが、周辺への影響を考慮し、開店後においても定期的に各種調査を行い、予想を超える交通量の増加及び、二酸化窒素、浮遊粒子状物質等の大気汚染の状況が確認された場合には、速やかにその対策に努めること。</p>	<p>東京都環境影響評価条例の手続きに基づき、事後調査計画書を作成して、工事の施行中及び工事の完了後（開店後）のモニタリングを実施します。</p> <p>また、工事の完了後、本事業の実施に伴う大気汚染の悪化等の著しい影響が認められた場合には、必要な対策に努めます。</p>
<b>2. 騒音・振動</b>	
<p>(1) 建設機械の稼働、工用車両の道路交通に伴う騒音・振動については、環境基準を下回るとの評価であるが、さらに周辺への影響を考慮し、工事実施すること。</p>	<p>評価書案作成時において、建設機械、工用車両の台数を最も必要としたのは、地下の掘削土工事でしたが、変更後の計画で地下駐車場及び地下車路を設置しないこととしたため大幅に減少しました。</p> <p>さらに、工事実施に当たっては、計画地周辺に高さ 3m の仮囲いを設置するとともに、建設機械の集中稼働を避けるため、作業時間、作業手順等を調整します。また、低騒音、低振動型の建設機械を使用するなど周辺環境への影響に配慮した対策を実施します。</p>
<p>(2) 駐車場利用車両の走行に伴う騒音については、環境基準を下回るとの評価であるが、走行速度、空ぶかし等の騒音、振動の原因となる要因も含め、十分な対応を図ること。</p>	<p>駐車場の走行速度については、適切なサイン計画と交通誘導員を配置するなどにより適正な速度を守っていただくための対応を図ります。空ぶかし等についても、アイドリングストップと合わせ、適切な利用状況が保たれるよう配慮します。</p>
<p>(3) 開店後の営業時間は 9 時から 23 時の計画であり、来店車両が駐車場を利用することが可能な時間は 8 時 30 分から 23 時 30 分、また荷さばき車両の走行時間帯は 4 時から 22 時を計画しているとのことである。とりわけ早朝、夜間、深夜における走行は、騒音、振動等の低減を図るための対策を講ずること。</p>	<p>早朝、夜間、深夜も利用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、騒音、振動等の低減に努めます。</p> <p>また、来店車両の利用する駐車場は、店舗の全てが 23 時まで営業する予定ではないことから、時間帯によって利用スペースをある程度指定するなど、周辺環境への影響に配慮した対策を検討します。</p>
<p>(4) 関係車両の走行に伴う道路交通騒音については、予測地点によっては環境基準値を超過している。将来基礎交通予測値がすでに環境基準値を超過しているといった状況にあるにせよ、可能な対策を講ずるよう努力すること。</p>	<p>本事業の実施に当たっては、計画地北側の車道・歩道の拡幅、右折レーンの設置及びバスベイの設置等のために敷地を提供することにより、スムーズな交通流が確保されるよう計画しています。</p>
<p>(5) 騒音、振動対策の他、大気汚染、交通安全の面から、周辺住宅地域の生活道路への車両進入対策を講ずること。</p>	<p>生活道路への車両の入り込みを防ぐ目的から、駐車場への適切な誘導と、交通流対策を基本とし、必要に応じて交通誘導員を配置するなどの対策を実施します。</p>

東久留米市長の意見

事業者の見解

3 水循環・緑・景観

(1) 工事においては、杭の本数、工法、配置等に十分配慮し、地下水の流れの方向や流量を阻害しないこと。

変更後の計画で地下駐車場や地下車路を設置しないこととしたため、山留を行う範囲は電気機械室を設置する部分のみの限定的な範囲となりました。工事に際しては、地下水の流れを阻害しないように工事計画を立て、工事を実施します。

(2) 工事中も地下水位等の観測を実施し、結果等を公表すること。

東京都環境影響評価条例の手続きに基づき、事後調査計画書を作成して、工事の施行中及び工事の完了後（開店後）のモニタリングを実施します。

(3) 建築地内の井戸については、市が震災対策井戸として継続使用できるよう配慮すること。

引き続き東久留米市と協議し、市が震災対策井戸として継続使用できるよう配慮します。

(4) 緑化については、「東京における自然の保護と回復に関する条例」及び「東久留米市のみどりに関する条例」における基準の遵守はもちろんのこと、積極的に緑化推進をすること。

緑化に当たっては、条例等に定める基準を遵守するとともに、市民との共同による緑化推進も予定しています。

(5) 建物の色等の景観については、周辺が住宅であることも考慮し、十分に配慮すること。

建築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。

(6) 環境影響評価書案 P214 の 7 行目から 9 行目までにおいて、「市内には平成 15 年度データとして 27 か所の湧水地点が確認されており、平成 2 年、平成 7 年、平成 12 年の調査時に確認されている 28 地点と比べ 1 地点が減少している」との表現は、市が平成 14 年 11 月に湧水調査を実施し、湧水か所は年間を通じて一定量が目視確認でき、一定の群を 1 か所として計測する方法としたために 27 か所となったものであったことを指摘する。

ご指摘いただいた点については、環境影響評価書において訂正させていただきます。

4. 廃棄物

(1) 掘削工事に伴う建設発生土の発生量については、68,380m<sup>2</sup>と想定し、うち約 10,000m<sup>2</sup>を埋め戻し等へ利用し、場外への排出量をできる限り抑制する計画であるが、更なる発生量及び排出量の抑制に努めること。

建設発生土量のうち約 10,000m<sup>3</sup>は場内の埋め戻し等に利用し、排出量の削減を図る計画としています。なお、計画の変更により地下駐車場及び地下車路を設置しないこととしたため、建設発生土は変更前の 68,380m<sup>3</sup>から 33,700m<sup>3</sup>に、搬出土量は変更前の 58,380m<sup>3</sup>から 23,700m<sup>3</sup>に減少しています。

(2) 紙パック、食品トレイ等の資源は、店頭回収を行い、一部を再商品化するなどし、全量をリサイクルしているとのことであるが、引き続き店頭回収率の向上に努めること。

イオン各社では、全社を上げてリデュース、リユース、リサイクルを実践し、省資源活動を推進しています。紙パック、食品トレイ等の資源についても、引き続き店頭回収を進めていく予定です。

(3) 開店後、店頭回収された資源については、廃棄物の減量、リサイクル推進の見地から 100%資源化すること。

一定のルールに基づき店頭回収された資源については、100%資源化をしていきます。

(4) 工事に伴い発生する建設廃材については、排出抑制に努めると共に法令に基づき適切に処理（再利用）すること。

工事に伴い発生する産業廃棄物については、「東京都建設リサイクル推進計画」の主旨に則り、可能な限り建設副産物の発生抑制及び再利用化に努め、環境への負荷を低減することとし、再利用できない物についてはマニフェストシステムにより適正に処理をします。

東久留米市長の意見	事業者の見解
(5) 開店後、施設から発生する廃棄物は約 692t/年のうち、72.6%となる約 502t/年が資源化され、最終的な処理・処分量は約 189t/年程度になるとの予測であるが、更なる排出量の抑制、リサイクルの向上に努めること。	イオン各社では、全社を上げてリデュース、リユース、リサイクルを実践し、省資源活動を推進しています。当計画店舗においてもリデュース、リユース、リサイクルを進めていきます。
<b>5. 温室効果ガス</b>	
(1) 施設にて使用するエネルギーは、電気、ガスが中心であるとのことであるが、太陽光発電装置についても導入し、温室効果ガスの発生抑制に努めること。	一部に太陽光発電装置を設置し、自然エネルギーも活用します。
(2) 「イオン温暖化防止宣言」について ① CO <sub>2</sub> 排出削減目標を 2012 年度に 2006 年度比で 30%削減する「エコストア構想」について具体的な内容を示すこと。 ② 2012 年度までに食品レジ袋から排出される CO <sub>2</sub> をゼロにするレジ袋無料配布中止については、当店において率先して実施すること。	エコストアについては、省エネルギー設備の設置、環境負荷の小さい資材の活用、植樹等緑化の推進、リサイクルの推進、買物袋持参運動の推進等を積極的に実施します。 計画店舗においても、買物袋持参運動を推進するとともに、レジ袋無料配布中止についても前向きに検討します。
<b>6. 交通計画</b>	
(1) 低公害型、低床型の無料シャトルバスによる運行を検討すること。	本事業においても、シャトルバスの運行を予定しています。低公害型、低床型のシャトルバスの導入については、バス事業者と調整の上、検討する予定です。
(2) 特に開店当初時における交通渋滞等の対応については、十分な対策をとり、周辺への影響に十分な配慮を行うこと。	開店当初時における交通渋滞等については、開店時の一時期に集中しないよう、2 段階に分けて開店するなど、オープン時の方法を工夫するほか、交通誘導、迷惑駐車対策、生活道路への入り込み防止などの交通誘導計画を開店前に所轄警察署等と協議し実施していく予定です。
<b>7. その他</b>	
(1) 施設の平面駐車場を中心に災害時における地域の防災活動に資する施設として位置づけ、防災活動についても市との連携を積極的に図ること。	東久留米市と防災協定を締結し、地域の防災拠点の役割を果たす予定です。
(2) 工事中、開店後においても苦情対応窓口を設け、きめ細やかな住民対応を行うと同時に、住民からの要望等については誠実に対応すること。	工事の施行中については、苦情対応窓口を設け、きめ細やかな住民対応を行います。工事の予定や窓口は週間作業告知板にて周知します。 工事の完了後の本事業に起因する苦情については、お客様相談窓口により対応します。
(3) 工事開始及び開店後において、環境に関して特段の事案が発生した場合は、法令の有無にかかわらず適切な措置をとり、市に連絡すると共に市との協議には真摯に対応すること。	環境影響評価書案の内容について都民から提出された意見書及び事業段階関係市長からの意見の件数は、表 6-1 に示すとおりであるご意見としていただいた内容に沿うよう、対応していく所存です。

表 13.2-2 事業段階関係市長（西東京市長）からの意見及び事業者の見解

西東京市長の意見	事業者の見解
<b>1. 全般的事項</b>	
(1) 事業計画に変更など環境への影響に関して新たな事実が判明した場合などにおいては、必要に応じて適切な措置を講じること。	ご意見としていただいた内容に沿うよう、対応していく所存です。
(2) 事業の実施にあたっては、地球温暖化対策や地域の環境保全に関する最善の対策や技術を導入するなど、より一層の環境影響の低減に努めること。	コストや機能なども勘案した上で、事業者として可能な環境保全に関する対応を行っていく予定です。
<b>2. 大気汚染、騒音・振動</b>	
(1) 来店・退店時など、近隣で渋滞に巻き込まれた場合に、生活道路を裏道として通行することが予想される。このため、周辺道路の交通渋滞、これに伴う生活道路への自動車の侵入等による大気汚染・騒音・振動対策などについて具体的な方策を評価書で明らかにすること。	本事業が原因となる渋滞を起こさないことや生活道路への自動車の侵入等を防止することが、結果的には生活道路周辺における大気汚染・騒音・振動対策となると考えます。したがって、これらの対策を検討するとともに、適切な交通誘導を行い、あらかじめ交通誘導計画を所轄の警察署と協議し実施します。
(2) 関連車両の走行路として通称「南沢通り」が想定されているが、この通りは当市立中原小学校の通学路が2箇所で交差する道路である。店舗南側の道路（西東京市道 1465 号線）と「南沢通り」の交差点については、通学路の危険箇所とされている場所である。従って、周辺道路に於ける通学児童等の安全対策を考慮すること。	周辺道路における通学児童等の安全対策については、関係市や交通管理者、周辺の学校関係者等とすでに協議を始めています。工事の施行中は通学時間帯を極力避けること、必要に応じて交通誘導員等を配置すること、工事の完了後についても必要に応じて交通誘導員等を配置することなどの対応を実施します。
(3) 商業施設であるため近隣から多くの歩行者や自転車、自動二輪が来店することが予想される。これらの歩行者、自転車、自動二輪が自動車交通に与える影響を評価書で明らかにすること。	本事業においては、基本的に歩行者、自動車の動線は歩道等により分離されており、道路の横断等については、横断施設における信号等の条件を設定する中で既に考慮されています。 また、自転車や自動二輪については、交通量推計をする際に、道路の幅員等道路容量の中で考慮されています。
(4) 工事の実施にあたっては、住宅近傍における建設機械の稼働や工事用車両の走行に伴う環境への影響を低減するため、低公害型の建設機械及び環境負荷の少ない工法の採用に努めるとともに、建設機械の配置、作業時間に十分配慮し、工事用車両の走行台数の平準化に努めること。また、粉塵等の一層の低減を図るため、タイヤ洗浄施設、散水、シート養生等、強風時の作業自粛、工事用車両が走行する道路の清掃などの措置を行うこと。	評価書案作成時において、建設機械、工事用車両の台数が最も多くなる工種は、地下の掘削土工事でしたが、変更後の計画で地下駐車場及び地下車路を設置しないこととしたため建設機械、工事用車両の台数は大幅に減少しました。 また、計画地周辺に高さ 3mの仮囲いを設置するとともに、建設機械の集中稼働を避けるため、作業時間、作業手順等を調整します。さらに、低騒音、低振動型の建設機械を使用するなど周辺への影響を考慮した対策を実施します。工事用車両についても走行時間の配慮や走行台数の平準化に努めます。
<b>3. その他</b>	
(1) 評価書の作成にあたっては、住民などの意見に配慮するとともに、住民などに判りやすい内容となるよう努めること。	ご意見としていただいた内容に沿うよう、対応していく所存です。
(2) 事業の実施にあたっては、地域住民からの環境に関する要望に対して適切に対応すること。	ご意見としていただいた内容に沿うよう、対応していく所存です。

西東京市長の意見	事業者の見解
(3) 事業者においては、今後とも本事業についての地域住民の理解が深められるよう、各種の調査結果の提供等適切な対応に努めること。	ご意見としていただいた内容に沿うよう、対応していく所存です。

# 14 都民の意見を聴く会の意見の概要

都民の意見を聴く会の内容は表 14.1-1 に、意見の概要は表 14.1-2 に示すとおりである。

表 14.1-1 都民の意見を聴く会の内容

項目	内容
開催日	平成 21 年 7 月 2 日
場 所	東久留米市南部地域センター 二階講習室
公述人	23 人

表 14.1-2 意見の概要

項 目	意見の概要
全般事項	<p>イオンは当初、近隣の住民ばかりでなく、武蔵野市周辺を含む広い地域から客を集める、そういう店舗規模であるというふうに事業計画を説明した。しかし、ことし 4 月の説明会では、広い範囲ではなく、せいぜい 5 キロ圏内の集客を考えている、中規模の店舗であるというふうに説明を変えた。集客の範囲が狭くなれば当然、集客数も縮小すると思われる。そうすると当然、店舗規模も小さくなると思うが、店舗の面積は変わっていない。変わっていないのに、自由自在に大規模から中規模へ、広範囲から 5 キロ圏内へと、まるで手品のようにイオンは変えるけれども、そこら辺でもイオンってビジネスセンスがあるのだろうかと不安に襲われた。商業圏が 10 キロであろうと 5 キロであろうとも、南の方面と東の方面からの来店車両は大半が北原交差点を通過することになると思う。北原交差点というのは、現在でも常時混雑しており、渋滞の状態にあると言ってもいいと思う。ここに来店車両が加わることを予想すれば、北原交差点は、交通問題を考える上での重要な注目のポイントになると思う。ところが、評価書案ではなぜか調査対象に入っていない。それで、意見書に北原交差点を調査対象としてくださいと要望した。</p> <p>市道 100 号線が開通しない場合の突貫工事は、最悪の事態を生じる。市道が開通しない場合の工事は速やかに中止すべきだと意見した。それに対する見解は、五小通りは工事用車両の走行経路とはしないと述べる一方で、工事用車両は、通学時間帯である 7 時から 8 時の走行はできるだけ少なく、児童生徒の帰宅時間帯である 16 時から 18 時については、車両の走行が集中しないよう調整すると言う。私たちが願うのは、子どもたちの、住民の安全である。できるだけとか調整では回答にならない。市道が開通しない場合は、工事は速やかに中止すると明確に宣言すべきだと思う。</p> <p>今回のイオン東久留米ショッピングセンター建設事業は、東京都環境基本計画の趣旨に反し、自動車使用に関する東京ルールに違反するものと考え。建設予定地域はグラウンド跡地で、それに接する中高層及び低層の住宅地であり、緑豊かな住環境となっている。また、近隣には小学校、保育園、高齢者施設がある。このような環境の地域へ多数の自動車を集中させることが、地域住民に少なからぬ負担を与えることは明らかである。その具体例として、この地域にある第五小学校と南町小学校児童の気管支ぜんそく罹患率についてのデータがある。当市の教育委員会の資料によると、第五小、南町小は平成 15 年度では全市平均よりも低めの値だが、以後、年を追うにつれて明らかに罹患率は増大している。また、南町小のデータでは、新所沢街道開通によって、0.3%から何と 14.1%に罹患率が一挙に増大している。</p>
大気汚染	<p>大気汚染の実態調査、評価書では、長い時間連続、1 季ごと、毎日やるということである、それを 1 季に 1 日しかやらないというふうに変更している。1 日の測定では正確なデータは得られないし、交通量の最も少ない期間を測定した可能性もあるわけである。それでは大気汚染や気象観測に与える交通量の影響が調査できない。その後、7 日間の実施をこの 1 月に行っているけれども、それだけでは不十分である。</p>

項目	意見の概要
大気汚染	<p>98%値評価について調べた。そうすると、環境基準に適合するための条件は、1年間で得られたすべての日平均から算出された日平均の年間98%の値が0.06ppm以下であるというふうに述べられている。ということは、環境基準に適合するための条件は、1年間で得られたすべての日平均値からいうと、365日の気象、交通量の観測し、これをもとにして輸送される交通量を加えて、1年間365日予測を行い、低い順番に365個並べて、98%値に当たる357番目の日平均が0.06ppm以下であるということが示されなければならない。だから、7日とか14日でこの値が出るわけがない。これが一番大きな問題だと思う。</p> <p>調査方法について、大気状況の既存資料を使っているデータが、東京都の一般大気測定局と自動車排気ガス測定局のデータを使っている。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、自動車排気ガス測定局は、小金井街道に隣接している「一小」の近くに設置してあるもので、今回のイオンの建設場所とはかけ離れており、適していない。つまり東久留米全体及び西東京全体を評価するならば、その標準値を使うのはいいと思うけれども、今回のように、イオンをつくるのに、ここのデータを使うというのは参考にならないと思う。</p> <p>工事中建設機材による窒素酸化合物濃度の増加は最大0.013ppmと示してあり、工事完了後の濃度に至っては0.0047ppm、これは評価書の8の2の20になっており、過小評価されている。これは予測に使っている計算条件に問題がある。NO<sub>2</sub>の汚染源の50%が車から出ているということだが、平成9年の環境省調査でも述べられている。現在だと、もっとその割合は大きくなっていると思うが、工事完了後の予想が、評価書案p130に示すような関係車両による負荷率が1%以下というのは非現実的である。</p> <p>実際のデータ、自動車排気ガス測定局、東久留米の小金井街道の平成20年8月28日の一日のNO<sub>2</sub>を見ても、平均が0.032に対して±50%、つまり0.017ppmから0.048ppmに変化している。普通の交通でもこれだけ変化しているわけなので、イオンショップによる2倍、3倍の交通量が1%以下だということとはとても信じられない。</p> <p>建物の位置関係だが、イオン予定地の建物の位置は、イオン敷地南側5階建ての建物、4階、5階が屋上で駐車場、その敷地の北側、イオンの北側だが、地上平面も駐車場で、合計1,734台、そういう発表をしている。車道を挟んで五小の体育館、北側に3階建ての校舎、西側に日本興亜損保の3階の建物がある。要するに高い建物に囲まれたところに地上の駐車場、車道、校庭が並列に、少しずれているが、並んでいる。最大1,734台の入れ代わりの駐車、走行、渋滞の車の排気ガスで、二酸化炭素、浮遊粒子状物質など、いままで以上に五小のグラウンドに滞留するのは明らかである。この第五小で6年間学ぶ子どもたちの大気汚染による健康被害が本当に心配である。特に喘息に罹る生徒が増えることがとても心配である。</p>
騒音・振動	<p>ショッピングセンターで使用するだろう冷却塔やヒートポンプがしばしば低周波騒音の音源となっている事例があるので、低周波騒音の発生する可能性はないのかと指摘したが、事業計画者は一切無視である。</p> <p>環境基準では60dBで、現状68dB。1割ぐらいオーバーしているのかと思われがちだが、dBという単位が非常にくせ者である。例えば基準値より8dB超えているというのはどのくらいかということ、基準の6.4倍の騒音のレベルだということを意味する。</p> <p>騒音について、いずれの地点においても増加分は1dB程度となっている。1dB程度の増加なのかという印象を受けられるかと思うけれど、dBはくせ者で1dB増加ということは1.25倍、つまり25%もアップすることを言っている。イオンが来ることによって、その土地の騒音レベルが25%もアップすることを書いてあるが、そういう表現はしないで、1dB程度の増加ですよ、たいしたことないですよ、というような言い方をしている。</p>

項目	意見の概要
騒音・振動	<p>荷さばき用車両の問題である。見解書には、早朝、夜間、深夜に走行する荷さばき用車両については、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ると述べている。見解書のp248に地図が載っている。この地図を見ると、荷さばき用のルートが書いてある。日生住宅東側を通過して、南沢通りを通過して東京ガスのところを左折、五小通りに入って計画地の東側から入るルート、五小の前の、日生住宅と計画地の間の道路に近いほうがルートになっている。あの狭い道を、荷さばき用のトラックが走るということは、あの道に接して建っている住宅のすぐそばを、早朝、夜間、深夜通ることになる。昨年、日生住宅の自治会でアンケートをとったときに、イオンの問題でなくて別のアンケートだが、やはり車が通ると振動がすごいという住民の意見である。これが今度は早朝、夜間、深夜、こんな状況になってくるわけである。これで本当に住民に影響を与えないと言えるのか。ドライバーに教育を施してトラックの音が小さくなるのか。振動がなくなって走れるのか。これは全く言っていることの意味が理解できない。</p>
地盤・水循環	<p>あまりにも観測地点が少なすぎる。たった三つである。他のいろいろな、評価対象項目に対する分析データとか手法の解説など多々あるが、あまりに地下水に関しては、お粗末、貧弱、こんなもので本当に判断していいのだろうかと思わざるを得ない。ふさわしい新たなボーリング地点を設けて水位観測をするか、最低でもすでにボーリングを行っている地点、No.2、No.6、No.7、No.8というような場所に水位計を設置して、都民が納得するような水位観測をすべきだと思う。</p> <p>総本数は375本が310本に減少していたが、依然として、基礎杭等の本数は、地下水脈を遮断する危険性十分な本数であることには変わりはない。また、本数だけでなく、その根入れ深さにおいても建物高さの変化によって最大値GL-30mからGL-20mと浅く短くなったが、事業者が掘り所とする最高水位GL-7.79mを完全に突き抜けるだけでなく、地下水を関東ローム層と遮断し保水するのに役立っている粘土層を突き抜け、地下水が豊富に流体する武蔵野礫層に達している。この事が将来どのような事態を発生させるか、慎重に検討すべきである。</p> <p>名水百選に選ばれたこの地域の豊かな地下水資源を守ることが、極めて困難ではないかと心配する。この地域にこれだけの延べ床面積、高さ、重量を負荷する建物の建設は、地下水脈の維持、保全に問題があると言わざるを得ない。</p>
電波障害	<p>電波障害について、私が計算プロセスをもう少し公開すべきだということを行った。そうすると、計算のパラメータになるものが今度の見解書には出ているが、見解書のパラメータなるものがどういうものであるのか、そのパラメータの記号が何を意味しているのかという注釈もないし、そのタイトル自身が間違っているんじゃないかと思う。反射障害と遮断障害の表を取り違えて書いているように思う。</p> <p>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全く無責任である。予想されるならば対応するのは当然のことと私は意見した。</p> <p>電波障害は発生時の対応で、苦情についてはお客様相談窓口により対応と述べているが、障害が予想される地デジ放送によって生じる問題は、あたかも個人の苦情であるとするような指摘は許しがたいものがある。見解を撤回し、誠意をもって電波障害の対応を検討すべきだと思う。</p>
景観	<p>第一種住居専用地域を商業地域に変更すること自体が近隣の景観となじむものではない。高さや壁面の色などの物理的なことだけでなく、生活環境との調和が考えられるべきである。イオンの、景観に対する調査地点を見ると、離れた距離からの眺望のみであって、東側に隣接する日生住宅側、南東側の私たちのマンション側、南側の社宅や戸建てからの、すなわち一番近くの周辺の住居からの景観が全く無視されている。景観で最も被害をこうむる住民が受ける圧迫感や違和感をないがしろにしている。変更届183には、直近の視点を除き、スカイラインの連続性に与える影響はほとんどないと書かれているが、直近の視点を除くことが大問題である。一番被害を受けるのが直近の住民なのである。</p>



項目	意見の概要
温室効果ガス	<p>CO<sub>2</sub>の削減は国際的な責務である。社会全体が都市開発のあり方そのものを問い直しているときに、全くそれに逆行する、大量の車呼び込み型の巨大店をなぜ今やるのかということが問われる。深夜 11 時までの営業、早朝は 4 時から搬入作業で車両が動くということ。巨大な CO<sub>2</sub> 排出量になる。イオンは、施設の温室効果ガス排出量は、同規模の類似的建築物の 7 割程度に抑えると言っているが、確実に、いままでない分が増えることには違いない。大量生産、大量消費、大量廃棄そのものを見直すべきである。ましてや 24 時間営業に近い業務のあり方が、それだけ電力消費につながるとともに、そこに働く従業員や関連会社も、その時間帯を超えて拘束することになる。この悪循環そのものも問われなくてはならないと思う。自治体にも CO<sub>2</sub> 削減の義務がある。この点で大きな見直しを求めたいと思う。</p> <p>温室効果ガスの抑制というのは、国と地方自治体と企業の重大な責任である。特に企業の社会的責任は重大である。大型ショッピングセンターをつくれれば当然、自動車交通の増大をもたらす。21 世紀の小売商業のあり方も含めて、温室効果ガスの発生を抑制する出店政策に転換することを求めたいと思う。</p>
その他	<p>意見を聴く会への公述には 32 名が申し込んだが、7 名は市民参加のない密室状態の抽選により公述の機会を奪われた。本来、都民の意見を聴く会は、より多くの都民の意見を聴くことで正しく環境影響評価をしていく場であろうと思う。公述機会を奪われた都民には文書発言を認めるなど、意見表明の機会を与えられるべきである。</p>

## 15 調査計画書の修正の経過及びその内容

調査計画書の修正の経過及びその内容は以下に示すとおりである。調査計画書に対する都民、周知地域市長、知事の意見を勘案するとともに、事業計画の具体化に伴い調査計画書の一部を修正した。

## 15.1 修正の経過

調査計画書の修正箇所、修正事項、修正内容及び修正理由は表 15.1-1 (1) ~ (2) に示すとおりである。

調査計画書に対する都民及び周知地域市長の意見、知事の意見を勘案するとともに、事業計画の具体化に伴い調査計画書の一部を修正した。

表 15.1-1 (1) 修正した箇所及び修正内容

調査計画書の修正箇所	修正事項	修正内容及び修正理由	評価書案のページ
3. 対象事業の内容の概略	対象事業の内容の概略等	事業計画の具体化に伴い、施設面積の内訳等を更新するとともに、都市計画協議の進捗に伴い、公園、緑地等の面積を修正した。また、事業の進捗に合わせて供用開始時期を修正し、営業時間等を記載した。 なお、事業計画の具体化に伴い、関連車両台数や営業時間等も含めた供用計画を後述の「事業の構想」において記載した。	1、 26～ 27
4. 対象事業の目的及び内容			
4.2 事業の内容			
4.2.2 事業の構想 (1) 建築計画	建築物の概要等	事業計画の具体化に伴い、平面図、建物立面図等を更新した。公園・緑地等のスペースを広く確保するため建物規模を縮小するとともに、十分な駐車台数を確保することとした。各棟の最上階は、日影による影響を考慮し北側を後退（セットバック）させた。 建物の色彩は、周辺景観との調和を考慮してアースカラーを採用したほか、建物形状についても配慮し、それらを鳥瞰図に示した。	16～ 25
(2) 駐車場計画	必要駐車台数等	商業施設棟に地下駐車場を設けたことにより、商業施設棟の駐車台数が増加した。また、「大規模小売店舗立地法」に基づく対象面積が減少したため、全体の必要駐車台数が減少した。	27～ 28
(3) 交通動線計画	計画地周辺道路の整備計画等	計画地周辺道路の整備の進捗状況を踏まえ、整備予定時期等を修正した。開店時期の変更に伴い、工事の完了後の予測ケースを平成 22 年度とした。 また、道路ネットワーク、日自動車台数（来店）等の変更に伴い、各地点における交差点需要率（飽和度）及び主要断面混雑度が変化した。交通計画については、警視庁や東京都と協議しながら作成している。 なお、都民の意見にあった「車に依存しない社会」については、国、都、市、市民及び事業者等が連携して取り組むべき課題であると考え、本事業においては、主に周辺住宅地からの徒歩や自転車による来客と、バス等の公共交通による来客に対する利便性を確保するため、敷地をセットバックして歩道を広く設けるとともに、バス専用駐車場所を設置し、徒歩や自転車、公共交通の利用による来店を促進する計画としている。	28～ 34
(4) エネルギー計画	熱源計画	事業計画の具体化に伴い、導入する設備を変更した。可能な範囲で省エネルギー機器、新エネルギー機器の採用を積極的に進める。	35
(6) 緑化計画	緑化面積等	屋上・壁面緑化等を含め緑化計画を具体化した。	36
(8) 廃棄物処理計画	廃棄物分別基準及び処理計画	自社における廃棄物分別基準と、種類ごとの具体的な処理計画を記載した。	40
4.2.3 事業の施工計画	工事工程等	建設機械や車両の集中を避けるよう工程を組み直したことで、地下掘削を行うこと等により、工事期間が延長された。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、ルートの見直しを行った。	41～ 44

表 15.1-1 (2) 修正した箇所及び修正内容

調査計画書の修正箇所	修正事項	修正内容及び修正理由	評価書案のページ
4.2.3 事業の施工計画 (つづき)	工事工程等 (つづき)	また、通勤通学時間帯の工事用車両の走行を極力回避することとし、工事用車両は道路等での待機がないよう交通誘導員を配置するなどして速やかに敷地内に誘導する計画とした。 なお、工事中の騒音等についても、事後調査手続きの中で測定等を実施する予定である。	41～ 44
4.2.4 その他の環境配慮事項等	エコスタア化等	事業計画の具体化に伴い、「その他環境保全のための措置」として、各項目別の配慮事項を追加、修正した。また、本事業に関係する主な環境保全に関する計画等と、本事業において配慮した事項を追加した。	45～ 52
5. 事業計画の策定に至った経過	事業計画の策定に至った経過	調査計画書の手続き等を追加するとともに、地区計画の概要を詳細化した。また、区画道路断面図を追加した。	53～ 56
7. 環境影響評価の項目			
7.1 選定した項目及びその理由	選定項目等	地下駐車場の設置に伴い、選定した項目に地盤を追加した。また、地下駐車場の設置に伴い掘削工事を実施するため、工事の施行中 (建設工事) についても予測することとした。	57～ 60
7.2 選定しなかった項目及びその理由	選定しなかった理由	事業計画の具体化に伴い、選定しなかった理由をより詳しく記述した。	61～ 63
8. 調査等の手法			
8.2 項目別の調査等の手法			
8.2.1 大気汚染	調査手法 (現地調査): 二酸化窒素 (沿道環境・簡易測定) の調査範囲・地点及び調査時期・期間等	簡易測定地点を都民の意見における要望を考慮して 4 地点から計画地周辺 4 地点、工事用車両及び関連車両の主な走行ルート上の主要道路沿道 6 地点の計 10 地点に増やした。また、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。 なお、都民の意見にあった、調査地点をメッシュ状に配置することについては、道路の状況や建物の状況を考慮すると、他の不定期な要因が反映されやすいこと、設置できない場所があることなどから採用していない。 また、都民の意見として、ディーゼル排気微粒子 (DEP) を評価項目に追加すべきとあったが、当該物質は浮遊粒子状物質 (SPM) に含まれている。「光化学スモッグ」については、様々な発生源からの影響がからんで生成される広域的な問題であるので、国、都、市や事業者等が連携して取り組むべき課題であると考えた。	67
8.2.1 大気汚染 8.2.2 騒音・振動	駐車場利用車両及び関連車両の走行に伴う予測の対象時点	供用開始時期の延期に合わせ、工事の完了後の予測の対象時点である「全ての施設の供用が通常の状態に達した時点」を平成 22 年度に変更した。なお、計画地北側の東 3・4・18 号 (市道 110 号) が開通する予定である平成 32 年度の予測結果は、参考として資料編に示した。	85, 152
8.2.2 騒音・振動	振動の評価の指標	道路交通振動の評価の指標は、より厳しい「環境確保条例」の「日常生活等に適用する振動の規制基準」のみとした。	188, 194
8.2.5 電波障害	現地調査位置	事業計画の具体化に伴い、遠へい障害の調査範囲を修正するとともに、反射障害についても調査地点等を設定した。	233 ～ 234
8.2.6 景観	評価の手法	「東京都景観計画」が新たに策定されたため、「景観づくり基本方針」に替えて、同計画に基づく景観形成基準を評価の指標とした。また、市の計画に基づく方針は「東久留米市都市計画マスタープラン」に示す景観の方針で代表させた。	262
9. 当該対象事業の実施が環境に影響を及ぼすおそれのある地域を管轄する市の名称及びその地域の町名	環境に影響を及ぼすおそれのある地域	事業計画に基づき現地調査及び予測・評価を実施した結果を受けて、新たに東久留米市学園町二丁目を追加するなど、環境に影響を及ぼすおそれのある地域を見直した。東久留米市南町二丁目は、対象事業の実施による環境への影響はないと考えられたことから、範囲から除外した。	293 ～ 294

## 15.2 調査計画書審査意見書に記載された知事の意見

### 15.2.1 意見

来店車両等の関連車両の走行経路については、計画地周辺の長期にわたる段階的な道路整備計画等を前提に設定されているが、道路交通に係る大気汚染、騒音など交通状況の影響を受ける環境影響評価項目については、周辺道路の整備計画や交通管理者との協議内容等を踏まえて、適切な時期や地点を設定して予測、評価すること。

その他の調査計画書に記載された環境影響評価の項目並びに調査、予測及び評価（以下「調査等」という。）の手法の選定については、おおむね妥当と考えられる。

### 15.2.2 その他

環境影響評価の項目及び調査等の手法を選定するに当たっては、条例第 47 条第 1 項の規程に基づき、調査計画書に係る都民及び周知地域市長の意見並びに今後の事業計画の具体化を踏まえて検討すること。

なお、選定した環境影響評価の項目のほか、事業計画の具体化に伴い、新たに調査等が必要となる環境影響評価の項目が生じた場合には、環境影響評価書案において対応すること。

### 15.3 調査計画書に対する意見書及び周知地域市長の意見の概要

調査計画書に対して、東久留米市長及び西東京市長からの意見が提出された。また、都民からの意見書は20件であった。

意見等の件数の内訳を表15.3-1に示す。

表 15.3-1 意見書等の件数

意見書等	件数
都民からの意見書	20件
事業段階関係市長からの意見	2件
合計	22件

#### 15.3.1 都民からの意見書の概要

##### (1) 大気汚染

- 東京都環境基本計画は、東京の環境問題の深刻度の第一が大気汚染、第二がヒートアイランド化だと述べている。自動車利用を前提に集客を図る営業の仕方は、東京都環境基本計画に合致していない。その意味では、2,020台の駐車場計画は抜本的に再検討が必要である。
- 大気汚染調査について、出店予定地を含む400m四方の区域を50mメッシュに区切って二酸化窒素の簡易測定を実施すべきである。こうすることで、自動車交通が増えた場合の影響の現れ方も予測可能となる。
- 平面駐車場に比べ、排気ガスが広範囲に分布し、近隣地域の汚染濃度は低く検出されると予想される。
- 評価対象物質にディーゼル排気微粒子(DEP)が含まれておらず、正しく評価されていない。
- 当地域に自動車交通が集中すると、排ガスが拡散されずに高濃度汚染が予想される。
- 交通量の前提が妥当なものかどうか、再検討の余地がある。道路事情によって大きく異なる交通量と排気ガス量の関係についても同様である。
- 大気の調査時期・期間は「工事中と工事完了した営業中の連続7日間×四季」の実施を要望する。
- 光化学スモッグは、自動車から排出される窒素酸化物と炭化水素が原因物質で発生する極めて酸化性が強いガスである。したがって、その発生予測を実施しないことは理解に苦しむ。

##### (2) 騒音・振動

- 建築作業時間・工事車両通行時間は、平日9:00~18:00、土曜日10:00~18:00、日曜・土曜は工事不可とし、工事中の騒音測定を実施して欲しい。
- 騒音・振動の調査時期・期間は「工事中各工程における状況、また工事完了した営業中を代表する期間（特に休日）のうち一日」の実施を要望する。
- 騒音測定位置が、近隣住民との関係で適切とは言えない。例えば五小前、駐車場棟予定地に隣接するマンション前、ひばりが丘四丁目との境界道路に面する住宅地などで現在の騒音測

定を実施するとともに、供用開始後の騒音予測を実施することを求めます。振動についても同様の措置を行なって下さい。

- ・ 工事完了後の道路交通の騒音・振動の調査地点を明示すべきである。
- ・ 道路交連騒音の調査結果は、計画地付近では昼夜とも環境基準をオーバーしている。そこへ24時間自動車交通を呼び込めば、近隣家屋では騒音で悩むことになる。
- ・ 事業者は冷却塔からの低周波音について何も説明せず、調査・予測項目にも挙げていない。

### (3) 水循環

- ・ この土地には、年間 8,300 トンの雨が降る。調査計画書は、これを全量地下浸透させると記述しているが、その具体的措置の記述を求める。
- ・ 雨水の地下浸透を妨げることになるため、地下水の水量と水流に影響が出るはずだが、その悪影響が評価調査されていない。

### (4) 景観

- ・ 隣接地の環境と調和の取れた景観と営業形態を希望する。また、グラウンド内の樹木を是非保存して欲しい。
- ・ 低層住居地域から計画地を望む場合と中高層地域などから望む場合とでは、街並みにおいても見え方が異なるため、相当な距離のセットバックを行いグリーンベルト、中高木を植樹する等により違和感のない景観となるよう配慮すべきである。

### (5) 廃棄物

- ・ 廃棄物処理計画は、具体性に欠ける記述である。また、有害化学物質に関する記述も加える必要がある。
- ・ 密閉されたゴミ集積所を設置し、ゴミの管理を行って欲しい。また、施設利用者における近隣住宅地へのゴミ被害についても施設設置者の責任と考える。

### (6) 温室効果ガス

- ・ 新規店舗の建設は、温室効果ガスの排出を増加させるので、使用するセメントや鉄鋼・硝子などの建設資材使用量を二酸化炭素排出量に換算して明示する必要がある。
- ・ 地球温暖化防止京都議定書で温室効果ガスを 90 年対比で 6%減らす計画だが、これに逆行するイオン東久留米 SC 建設は取り止めるべきである。

### (7) その他

#### ア 計画全般

- ・ 環境破壊を引き起こす当施設の建設はストップして欲しい。
- ・ グラウンド跡地という広さの土地の活用方法は、もっと他にはないでしょうか。

- ・ 当該計画は「武蔵野の面影を残すまちづくり」ではない。
- ・ 出店予定地の正面だけ道路を拡幅整備したとしても、商店街のところが狭ければ渋滞を引き起こす。現建設計画の見直しを強く求める。
- ・ 平成 4 年から近隣地区にて運営する「介護付有料老人ホーム」の存立を危うくするとの立場から、事業そのものの計画に反対する。

#### イ 交通計画等

- ・ 調査計画書の交通動線計画にはかなり無理がある。そもそも、静かな住宅街の真ん中に一日 8,000 台の自動車と一万人を超える買い物客が集中する繁華街を突然出現させようとする発想に無理がある。出店構想自体の再検討を求める。
- ・ イオンに起因する周辺道路各地点の交通量予測を明示し、周辺住宅地内道路についても現況把握や将来予測を行うこと。
- ・ いくつかの地点での交通量の現況と将来が数値で示されているが、その具体的な測定方法についての記述はなく、また、将来予測値の算定根拠も示されていない。
- ・ 計画地周辺の道路整備計画について、現在のところ平成 20 年度までに事業者が民家を立ち退かせて都市計画道路として整備できるかどうか全く不明である。
- ・ 「計画地南側境界から所沢街道までの区間は開発時に暫定整備し」と記載されているが、暫定整備とは、どのような内容であるのか。
- ・ 交通量の増大により、周辺住宅地に車両が入り込むことが心配される。計画書では、「主要断面」に限って将来予測をしているが、住民の関心事にできていない。
- ・ 交通量の増大がもたらすのは、単に大気汚染や騒音だけでなく、日常生活における駅その他への移動にもたらす支障は、生活環境に与える重大な影響である。
- ・ マイカーでの来店を減らす努力も必要であり、最寄り駅までのバス便の増発や送迎バスの運行も検討すべきである。

#### ウ 個別計画等

- ・ 店舗面積を縮小し、周囲に植栽を多くし、駐車場も縮小して交通緩和を図るべき。
- ・ 店舗敷地南側に買い物客用出入り口を設けるようだが、このような周辺住民の生活環境を全く無視した乱暴な計画は絶対に反対である。
- ・ 屋上の駐車場を全面緑地にし、夏目の炎天の直射日光による放熱を防止されたい。
- ・ 大型駐車場を中止し、パークアンドライド方式を考えるべきである。
- ・ 当計画事業が実行された後に、近隣住宅地の徒歩・自転車の買い物客の交通量を計画地へ至るルートごとに予測し公開すべきである。
- ・ 当施設の必要駐車台数は 2,020 台ではなく、5,014 台になる。また、駐車待ちスペースについては何も触れていない。



- ・ 緑化計画では、外来種は一切利用せず、在来種を使うべきである。
- ・ 地元の商店街を破壊した上で環境を破壊する計画を撤回して貰いたい。
- ・ 本計画が事業者にとっての角度からだけでなく、併せて地域住民や地域商店街の角度からも十分検討し、見直すことを強く求める。
- ・ この計画を第一種低層住居専用地域の隣接地域で推し進めること自体、都市計画として無理がある。
- ・ 用途地域の変更は、周辺地域の住宅環境に大きな影響があり、本計画のスケジュールでは近隣住民の意見を計画に反映できるとは到底思えない。
- ・ 低層住宅地域に 24 時間営業部門を持つ大型店舗を建設することは、非常識である。営業時間は、10:00～20:00 の範囲内とする必要がある。

#### エ 予測・評価項目

- ・ 環境アセスメントに「従前の用途地域変更に伴う周辺地域の環境変化」を評価項目に入れるべきである。
- ・ 交通渋滞に関する対策と環境影響評価実施を要望し、悪化の場合、対策を講じる旨を明記することを要求する。
- ・ 悪臭に関する対策と環境影響評価実施を要望する。
- ・ どのような物質によりどの程度の水質汚染が発生すると予想されるのかを具体的な数値で示す必要がある。
- ・ 生物・生態系の記述は、古い知見しか参照していない。生物生態系調査は改めて行うべきである。また、湧水の調査も十分に行い、悔いを残さないようにして欲しい。
- ・ 当地では 100 年以上の樹齢の木々があり鳥もやってくる。また、狸も住んでいる。生物多様性の保護と調査はいかにするのが不明である。
- ・ 風通しが悪化することで誘発されるさまざまな問題の影響を評価調査すべきである。

#### オ その他

- ・ 道路向かいに小学校が位置している。それに面した道路の歩道は極めて狭く、交通量が増えた場合の通学児童の安全確保をどのように対策するのか。
- ・ 事業計画地周囲の治安・風紀などの生活環境特性を把握し、その周辺地域に与える影響を予測して公開すべきである。
- ・ 巨大な建造物が建築されることで、実質的な生活では通風・眺望その他の生活環境および精神的な生活面で多大な影響を受けることが予想される。

## 15.3.2 周知地域市長からの意見

### (1) 東久留米市長からの意見

#### 基本的事項

当該関係地域の影響評価の項目及び調査等の方法としては、概ね妥当であると考えます。

なお、念の為、下記事項について留意されたい。

#### 全般事項

- ① 環境影響評価項目について、その他の環境に影響を与える恐れが発生すると予想される場合は、評価項目に追加願いたい、また調査過程において予想を上回る地域に影響があると判断される場合は評価書案に反映願いたい。
- ② 開店後の店舗に来客する自動車・バイク・自転車等の減速また滞留などが周辺の交通環境に影響を与えないよう、適切な対応を願いたい。
- ③ 事業地は一般住宅の密集地につき、建物建設にあたり、周りにマッチし融和する景観の建物はもとより緑化環境に十分な配慮と雨水の利用と涵養についても検討願いたい。
- ④ 出店にあたり、東久留米のシンボル施設として利用者に認められるよう最大限の努力に配慮願いたい。
- ⑤ 省エネルギーに配慮し、また新エネルギーの検討・利用を図り温室効果ガスの削減を願いたい。
- ⑥ 建築工事期間中並びに竣工後においても対応窓口等を設置し、地域住民の意見や要望に積極的な対応はもとより、可能な限り要望に対処願いたい。
- ⑦ 工事期間中の工事関係車両並びに施設供用後の関連車両の滞留や、近隣道路の一時的な渋滞が懸念されるため、交通安全対策に十分な配慮を願いたい。
- ⑧ 工事期間に使用される作業車両について、低騒音車両を使用することはもとより、近隣住民への騒音・振動に最善の注意を払い、また作業時間帯も十分な配慮を願いたい。
- ⑨ 駐車台数 2020 台の大型駐車場を設置することから、環境確保条例第 28 条の遵守及び二酸化窒素・浮遊粒子状物質の増加が見込まれることによる大気環境の保全に特段の配慮を願いたい。

#### その他

- ① 廃棄物の適正処理を含め、効率的リサイクルの推進や減量を検討願いたい。

(2) 西東京市長からの意見

- ① 建設工事に係る騒音・振動について、都民の健康と安全を確保する環境に関する条例に基づく基準を超えないよう努めていただきたい。
- ② 周辺道路が狭隘で渋滞が発生しやすい状況のため、工事車両の集中による混雑の緩和及び騒音・振動の防止を図るため、車両の待機場所を確保するなど、適正な運行計画及び十分な管理体制により、周辺住民に迷惑をかけないよう適切な措置をしていただきたい。
- ③ 西武池袋線東久留米駅南口のスーパーの供用開始時には、南沢通りがひばりが丘団地付近まで渋滞したとの経緯があることから、交通安全員の適正な配置を始めとした安全対策・交通対策を講じていただきたい。
- ④ 開店後、来店車両・搬入車両・来店者等の適切な導線計画により、周辺住民に迷惑をかけないよう適切な措置をしていただきたい。

## 16 その他

### 16.1 対象事業に必要な許認可等及び根拠法令

対象事業に必要な許認可等及び根拠法令は、表 16.1-1 に示すとおりである。

表 16.1-1 許認可等の項目及び根拠法令

許認可等	根拠法令
再開発等促進区を定める地区計画	都市計画法第 12 条の 5 第 3 項 (昭和 43 年 6 月 15 日法律第 100 号)
建築物の建築等に関する申請	建築基準法第 6 条第 1 項 (昭和 25 年 5 月 24 日法律第 201 号)
大規模小売店舗の新設に関する届出	大規模小売店舗立地法第 5 条第 1 項 (平成 10 年 6 月 3 日法律第 91 号)
道路内の建築制限許可	建築基準法第 44 条第 1 項 4 号 (昭和 25 年 5 月 24 日法律第 201 号)

### 16.2 調査等を実施した者及び業務受託者の名称、代表者の氏名及び主たる事務所の所在地

調査等を実施した者及び業務受託者の名称及び所在地は、表 16.2-1 に示すとおりである。

表 16.2-1 調査等の実施者及び業務受託者

調査等を実施した者	名 称：イオンリテール株式会社 代表者：代表取締役 村井 正平 住 所：千葉県千葉市美浜区中瀬一丁目 5 番地 1
業務受託者	名 称：パンフィックコンサルタンツ株式会社 代表者：代表取締役社長 長谷川 伸一 住 所：東京都多摩市関戸一丁目 7 番地 5