

## イオン東久留米ショッピングセンター（仮称）建設工事にかんする 調査計画書への諸意見の概要

以下記することは、イオン東久留米ショッピングセンター（仮称）建設事業に関する調査計画書に対する意見として、東京都都市地球環境部環境影響評価課に提出されたものの概要をまとめたものである。この事業の問題点の一端を見ることが出来ると思われる。

### 1. 駆け込み出店

大都市郊外部の大型小売店規制の動きに逆らう駆け込み出店計画である。内閣府の世論調査でも「大型店規制必要」の回答は60%に達し、小泉首相も街の再構築を言明している。また、国土交通大臣の諮問機関も、大型小売店の郊外部への出店を抑制する答申を出している。このような国民の要求に対してイオンが東久留米市内に自動車集客の大型ショッピングセンターを駆け込み出店するとはどういうことか。

### 2. 環境保全に反する計画

この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。同計画は東京での環境問題の第一が大気汚染、第二がヒートアイランドであり、その解決は、自動車交通に依存しない街づくりであるとしている。本計画は住宅地の真中に2,000台を越す駐車場を設け、自動車を呼び込むもので上記基本計画に反する。地球温暖化防止対策に関して、「イオングループは京都議定書の精神を尊重し、その目的達成に貢献する」と明記している。このことと「2,020台の駐車場完備」をうたう本計画とは明らかに矛盾する。これをどう説明するのか。

### 3. 用途地域の変更に関して

当該計画地の用途地域は第一種中高層住居専用地域で、周辺は第一種住宅専用地域などの住宅専用地域である。これまで都市計画の様々な規制に従って住

宅地としての市街化が行われてきた。これに突如として一企業の利益のために用途地域が簡単に変更され、このような大型商業施設を建設できるということは理解を超えることである。住宅地の真中に商業施設を入れるのは、あまりにも住宅環境変化が大きすぎると云うべきである。仮に用途地域を変更するとすれば、東久留米市、西東京市を含めた地域一帯の変更が必要であろう。隣接している小学校2校と、2つの老人ホームの存在も当然留意すべきであろう。

### 4. 計画の最大の弱点：道路容量

計画書にある東3、4、18計画道路を加えて記述しているが、これは20年度末までに完成する保障は全くない。五小通りに1日7,000台以上の車が集中すれば、南沢通りも所沢街道も渋滞に巻き込まれることは明らかである。計画書は、交通点の飽和度をいくつか上げているが、片側一車線では計画そのものに無理があることは明白である。静かな住宅地の真中に1日8,000台の車と1万人を越える買物客が集中する繁華街を出現させさせようという発想が無理というしかない。このことによって大変な迷惑に巻き込まれるのは周辺住宅地の住民であり、とくに小学校の児童で、登下校時の危険性はどうか。高度の渋滞によって車は周辺住宅地の生活道路にもあふれることは必然で、周辺地域は騒音と事故の危険に直面することは必定である。なお、本計画書の交通量予想値は全くおざなりと云うべきもので何らの現実的なイメージを与えるものではない。

### 5. 種々の評価項目の選択と調査方法の問題

#### 1) 大気汚染

計画書では、既存の測定資料を利用しているが、これでは現在五小通りの自動車交通による排気の影響も把握できない。環境NGO大気汚染測定運動東京連絡会参加の当市の婦人団体が毎年行っているNO<sub>2</sub>のメッシュ測定では、NO<sub>2</sub>濃度は2001年以後明らかに上昇傾向が認められている。今年の調査では所沢街道（当地域内の）の測定値は当地内最高値を示している。また、計画書では評価対象物質について、ディーゼル排気微粒子（DEP）が含まれていない。この健康被害に大きく関わる物質を評価対象から除いた理由はなにか？