

6 対象事業の目的及び内容

6.1 事業の目的

本事業は、多様な商品・サービスを提供する商業施設を建設し、営業することにより地域社会に貢献することを目的としている。

近年、生活者が商業施設に望むものは、一般的な商品購入の場から多様な品揃えや利便性をはじめ安全・安心そして心地よい環境等様々に変化している。既存の商業施設ではこうした生活者ニーズの変化に、十分に応えられなくなっているのが現状である。

弊社は、生活者の視点に立ち、生活者の「今」のニーズに対応する商業施設の計画や商品・サービスの提供に努めており、本事業においても、魅力ある街づくりにつながる商業施設を計画することで、地域社会の発展と活性化に寄与できるものと考えている。

6.2 事業の概要

6.2.1 位置及び概況

計画地は東久留米市南沢五丁目に位置し、西武池袋線東久留米駅の南西及びひばりヶ丘駅の西南西約 2km に位置している。

計画地周辺の主な道路は、計画地に面する市道 209 号（五小通り）（以下「五小通り」という。）や、計画地の西方に位置する主要地方道東京所沢線（所沢街道）（以下「所沢街道」という。）、計画地の東方を南北に走る市道 2161 号（南沢通り）（以下「南沢通り」という。）等となっている。また、計画地の南では都市計画道路東 3・4・11 号（以下、「東 3・4・11 号（新所沢街道）」という。）が整備中であり、さらに、これと交差する形で南北に延びる都市計画道路東 3・4・18 号の整備が進められている。東 3・4・18 号のうち、所沢街道から五小通りまでの区間は市道 110 号（以下、「東 3・4・18 号（市道 110 号）」という）として開通する予定であり、計画地はこの道路によって東西に分断された形となっている。

計画地の位置は図 6.2.1-1（広域）及び図 6.2.1-2（詳細）、計画地周辺の状況は写真 6.2.1-1（空中写真）に示すとおりである。

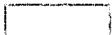


図 6.2.1-1 計画地位置図（広域）



図6.2.1-2 計画地位置図

凡 例

-  計画地
-  計画建築物
-  市 界
-  周辺の主要な道路（開店時）



1:10,000

0 250 500m

6.2.2 事業の構想

(1) 建築計画

本計画は、商業施設の設置及びそれに伴う駐車場需要に対応するために、約 2,020 台の自動車駐車場の設置を行うものである。

建築計画の概略は表 6.2.2-1、各階平面図は図 6.2.2-1 (1) ~ (6)、建物断面図は図 6.2.2-2 (1) ~ (2)、完成予想図は図 6.2.2-3 に示すとおりである。計画建築物は、商業施設棟（地上 4 階、地下 1 階建）と駐車場棟（地上 5 階建）があり、商業施設棟は 1 階から 3 階を店舗、4 階、屋上及び地下 1 階を駐車場とする計画である。

表 6.2.2-1 建築計画の概略

項 目	内 容 等
都市計画等	南沢五丁目地区地区計画※1
用途地域	近隣商業地域※2
敷地面積	約 55,700 m ²
建築物の高さ	商業施設棟：約 28.6m（塔屋を含む最高高さ） 駐車場棟：約 24.5m（塔屋を含む最高高さ）
建築物の概要	商業施設棟：地上 4 階、地下 1 階 店舗：1 階～3 階 駐車場：4 階、屋上、地下 1 階 駐車場棟：地上 5 階 駐車場：1 階～5 階、屋上
建築物の構造	商業施設棟：鉄骨造（地上部）、鉄筋鉄骨コンクリート造（地下部） 駐車場棟：鉄骨造
延べ床面積	約 98,600 m ²
商業施設棟の床面積	約 76,500 m ²
店舗面積	約 33,400 m ²
飲食店・娯楽・サービス等	約 7,100 m ²
その他施設※3	約 14,700 m ²
駐車場	約 21,300 m ²
駐車場棟の床面積	約 22,100 m ²
駐車場	約 2,020 台
商業施設棟（平面駐車場含む）	約 1,237 台 （平面駐車場は、災害時には地域の防災活動に資する施設として活用）
駐車場棟	約 783 台

注）※1：「南沢五丁目地区地区計画」については、後述の「6.5.2 地区計画の概要」（P.54-55）参照。

※2：用途地域は、平成20年4月時点では第一種中高層住居専用地域であるが、供用開始までに用途地域の変更が行われる計画である。

※3：後方施設（事務所、倉庫等）及び客用施設（エレベーター、トイレ等）

(2) 供用計画

① 供用の時期

本事業における建築物の供用時期は平成 22 年 4 月を予定している。

② 交通手段等

交通手段としては、主に周辺住宅地からの徒歩、自転車と、路線バス等の公共交通及び自動車を想定している。これに伴い、敷地を削って歩道を広く設け、計画地内には駐車場、タクシーの乗降場及び駐輪場を整備する他、開発区域をセットバックし計画地北側の五小通り沿いにバス専用停車場所を設ける計画としている。

③ 関連車両台数

本施設の供用に伴う来店車両及び荷さばき車両（以下、「関連車両」という。）の発生集中交通量は、表 6.2.2-2 に示すとおりである。

来店車両台数については、「大規模小売店舗を設置する者が配慮すべき事項に関する指針」（平成 19 年 2 月 1 日 経済産業省告示第 16 号、以下、「大店立地法指針」という。）を参考に休日の台数を算出し、平日の台数は、本計画店舗と交通条件の近い既存店舗における休日と平日のレジ客数の割合を参考に、休日の約 57%とした。また、時間帯別の来店・退店車両台数は、既存店舗の事例及び大店立地法指針に示されたピーク率をもとに設定し、資料編（P.3-4）に示した。荷さばき車両については、規模、立地条件等が近い既存店舗の事例等を参考に台数を設定した。

表 6.2.2-2 関連車両の発生集中交通量

関連車両	休 日	平 日
来店車両台数	13,590 台/日 (6,795 台/日×往復)	7,550 台/日 (3,775 台/日×往復)
荷さばき車両台数	408 台/日 (204 台/日×往復)	472 台/日 (236 台/日×往復)
合計	13,998 台/日	8,022 台/日

$$\begin{aligned}\text{休日の日来車台数} &= \text{「大規模小売店舗の日来車台数 (①)」} \times \\ &\quad \text{「併設施設に係る日来車台数の指針値との比率 (②)」} \\ &= 6,795\end{aligned}$$

【大規模小売店舗の日来車台数】

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

注）A：人口 40 万人未満、商業地区、店舗面積 5,000m²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

【併設施設に係る日來車台数の指針値との比率】

$$\begin{aligned}\text{指針値との比率} &= 0.010 (\text{併設施設の割合}\%) + 0.80 \\ &= 0.010 \times 24.9\% + 0.80 \\ &\approx 1.05 \cdots \cdots \text{②}\end{aligned}$$

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

④ 営業時間等

本事業における施設の営業時間は 9 時～23 時としている。また、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～23 時 30 分を予定している。

営業時間及び駐車場利用時間については、今後、大規模小売店舗立地法に基づく手続き等の進捗により決定する。

なお、荷さばき車両の走行時間帯は 4 時～22 時を予定している。

(3) 駐車場計画

駐車場については、商業施設への来店者の駐車場需要に対応するため、約 2,020 台の駐車場を計画している。内訳は、表 6.2.2-3 に示すとおり、東側敷地の平面駐車場に約 200 台、商業施設棟(地下駐車場、4F 駐車場、屋上駐車場)に約 1,040 台、西側敷地の駐車場棟(5F 建て立体駐車場)に約 780 台を予定している。これらの駐車場は、商業施設棟 4 階と駐車場棟屋上を結ぶブリッジ及び商業施設棟地下駐車場と駐車場棟 1 階を結ぶ地下車路により、相互に通路させる予定である。排気方法は、商業施設棟の地下駐車場は機械換気とし、スロープ下(地上高さ)に設置する排気口から平面駐車場側へ排気する予定であり、その他は自然換気とする。

なお、東久留米市との協議により、平面駐車場を中心に、本施設を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る予定としている。

表 6.2.2-3 駐車場計画

区 分		駐車場台数
平面駐車場		198 台
商業施設棟	地下 1 階	198 台
	4 階	398 台
	屋上	443 台
	計	1,039 台
駐車場棟	1 階	196 台
	2 階	119 台
	3 階	116 台
	4 階	129 台
	5 階	129 台
	屋上	94 台
	計	783 台
合 計		2,020 台

本計画の駐車台数（2,020 台）は、以下のとおり、大店立地法指針に基づく必要駐車台数（1,713 台）を満足している。

$$\begin{aligned}\text{必要駐車台数} &= \text{「大規模小売店舗の必要駐車台数（①）」} \\ &\quad \times \text{「併設施設に係る必要駐車台数の指針値との比率（②）」} \\ &= 1,713\end{aligned}$$

【大規模小売店舗の必要駐車台数】

$$\begin{aligned}\text{必要駐車台数} &= \text{「小売店舗へのピーク 1 時間当たりの自動車来台数」} \times \text{「平均駐車時間係数」} \\ &= \text{「一日の来客（日來客）数（人）」} \left(\text{「A：店舗面積当たり日來客数原単位（人/千 m²）」} \times \text{「当該店舗面積（千 m²）」} \right) \\ &\quad \times \text{「B：ピーク率」} \\ &\quad \times \text{「C：自動車分担率（％）」} \\ &\quad \div \text{「D：平均乗車人員（人/台）」} \\ &\quad \times \text{「E：平均駐車時間係数」} \\ &= 950 \times 28,395 \times 0.144 \times 0.6 \div 2.5 \times 1.75 \\ &= 1,632 \dots\dots\dots \text{①}\end{aligned}$$

注）A：人口 40 万人未満、商業地区、店舗面積 5,000m²以上の場合
B：14.4%（一律）
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, E：店舗面積 20,000m²以上の場合

【併設施設に係る必要駐車台数の指針値との比率】

$$\begin{aligned}\text{指針値との比率} &= 0.010 \text{（併設施設の割合％）} + 0.80 \\ &= 0.010 \times 24.9\% + 0.80 \\ &= 1.05 \dots\dots\dots \text{②}\end{aligned}$$

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

（4）交通動線計画

工事の完了後における商業施設への来店車両の走行経路は図 6.2.2-4 に、また、荷さばき車両の走行経路は図 6.2.2-5 に示すとおりである。

来店車両の走行経路としては、主に、都市計画道路東 3・4・11 号（新所沢街道）、東 3・4・18 号（市道 110 号）（開店時開通予定）、所沢街道、五小通り等を想定している。

荷さばき車両の走行経路としては、主に、所沢街道、東 3・4・11 号（新所沢街道）、五小通り、南沢通り、東 3・4・18 号（市道 110 号）等を予定している。なお、荷さばきスペースは、商業施設棟南西側（主に核店舗用）と北側（主に専門店用）の 2 か所に設置する予定であるが、安全性を考慮し、主な通勤・通学時間帯である平日の 7 時～9 時及び 16 時～19 時については、原則として北側の搬入口は使用せず、南西側のみを使用する計画としている。

(5) 交通計画

①周辺道路の整備計画等

現在、計画地周辺においては、都市計画道路の新設や市道の拡幅等が進められており、本計画店舗の開店時やその後の周辺道路ネットワークの状況は、現況から変化する予定である。計画地周辺の道路の整備予定時期等は、図 6.2.2-6 に示すとおりである。

計画地を南北に貫く形で整備が予定されている東 3・4・18 号（市道 110 号として整備される市施工区間）は、所沢街道から計画地南側敷地境界付近までの区間（図中①）は平成 20 年度に、計画地南側敷地境界付近から五小通りまでの区間（図中②）は本事業の工事と時期を合わせて整備される予定であり、両区間とも開店と同時期に供用開始の予定である。所沢街道以南の東 3・4・18 号については、所沢街道から東 3・4・11 号（新所沢街道）までの区間（図中③）は平成 19 年 12 月に開通しており、東 3・4・11 号（新所沢街道）から市境付近の柳新田通りまでの区間（図中④）は平成 20 年度末までに、柳新田通りから都道新宿青梅線（新青梅街道）までの区間（図中⑤）は平成 23 年度末までに整備される予定である。また、五小通り以北の東 3・4・13 号までの区間（図中⑥）は、平成 32 年度末までに整備が予定されている。

東 3・4・11 号（新所沢街道）についても、東 3・4・18 号との交差部より西側（図中⑦）は平成 19 年 12 月までに開通しており、東 3・4・18 号より東側の市境までの区間（図中⑧）も平成 21 年度末までに整備が予定されている。

なお、五小通りについては、東久留米市等関係機関と調整し、事業区域を後退させるなどして道路の拡幅、バス停スペースの確保及び右折レーンの設置等を行う他、通勤・通学等の歩行者の安全を確保するため、歩道の拡幅を行う予定である。また、所沢街道についても、五小通りから西東京市境までの区間で都による歩道の整備が進められている。さらに、南沢通りにおいても、西東京市境以北で順次、東久留米市によって歩道整備等の拡幅工事が進められている。

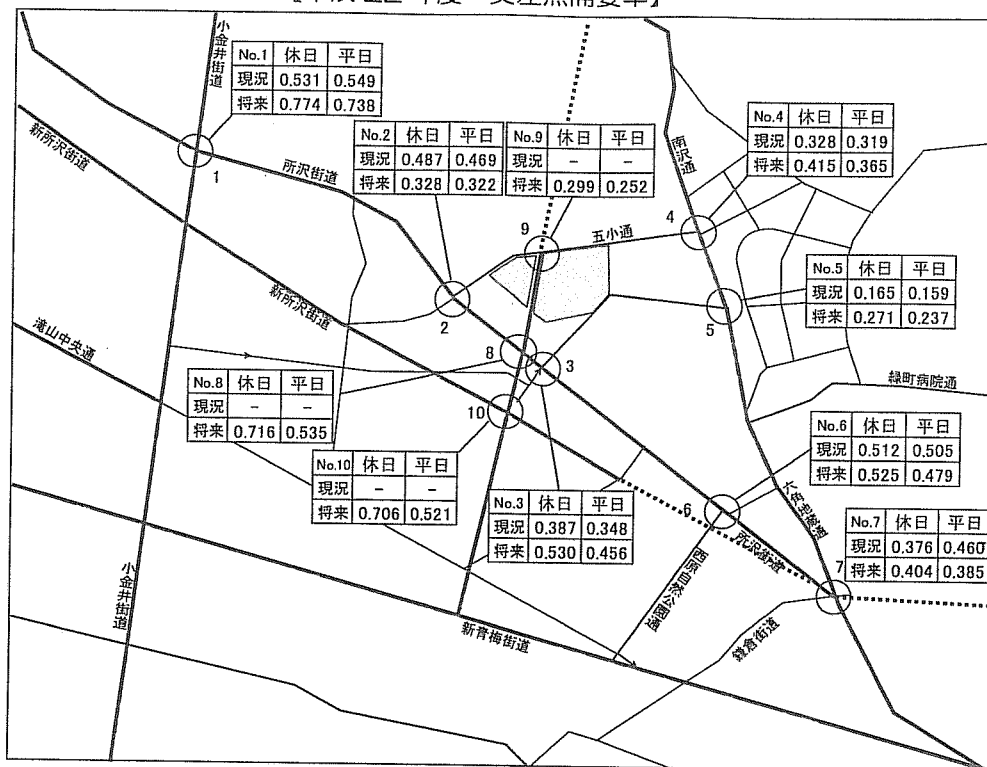
②周辺道路の交通検討（交差点需要率^{*}及び主要断面混雑度）

計画店舗の供用が通常の状態に達した時点であり、都市計画道路東 3・4・18 号が、新青梅街道から五小通りまでの区間で全て開通する平成 22 年度と、東 3・4・18 号の北側部分が整備される平成 32 年度の各時点における交差点需要率及び車線別混雑度の算定結果は、図 6.2.2-7 (1) ～ (2) に示すとおりである。

交差点需要率とは、交差点の混雑の程度を示す値であり、一般的にはその値が概ね 0.9 未満であれば交差点の交通容量に対して設計交通量の処理が可能であると考えられている。本計画地周辺の交差点について算定した結果、信号交差点のサイクル長等を考慮し設定した地点別限界値（図 6.2.2-7 (1) 及び (2) の上図の脚注に示す地点別交差点需要率限界値）についても値を下回っており、いずれの交差点とも、自動車交通量を捌ききれないような状態にはならないと考えられる。また、断面混雑度についても、基本的に渋滞やそれに伴う遅れはほとんど生じないとされる 1.0 未満となっており、計画交通量（ピーク 1 時間）が交通容量を超えることはなく、問題はないものと考えられる（交差点需要率及び車線別混雑度についての詳細は、資料編 P.5 参照）。

^{*} 「改訂 平面交差の計画と設計—基礎編—第 2 版」が第 3 版として改訂（平成 19 年 7 月）され、「交差点飽和度」は「交差点需要率」と表現されることとなった。

【平成 22 年度 交差点需要率】



地点別交差点需要率限界値（交差点番号：休日，平日）

【現況（H16）】（No1：0.800, 0.775）（No2：0.850, 0.850）（No3：0.850, 0.850）（No4：0.782, 0.800）（No5：0.750, 0.817）（No6：0.775, 0.775）（No7：0.800, 0.733）（No8：-）（No9：-）（No10：-）
 【将来（H22）】（No1：0.800, 0.775）（No2：0.850, 0.850）（No3：0.850, 0.850）（No4：0.782, 0.800）（No5：0.833, 0.833）（No6：0.700, 0.688）（No7：0.638, 0.675）（No8：0.725, 0.725）（No9：0.738, 0.738）（No10：0.775, 0.763）

【平成 22 年度 主要断面混雑度】

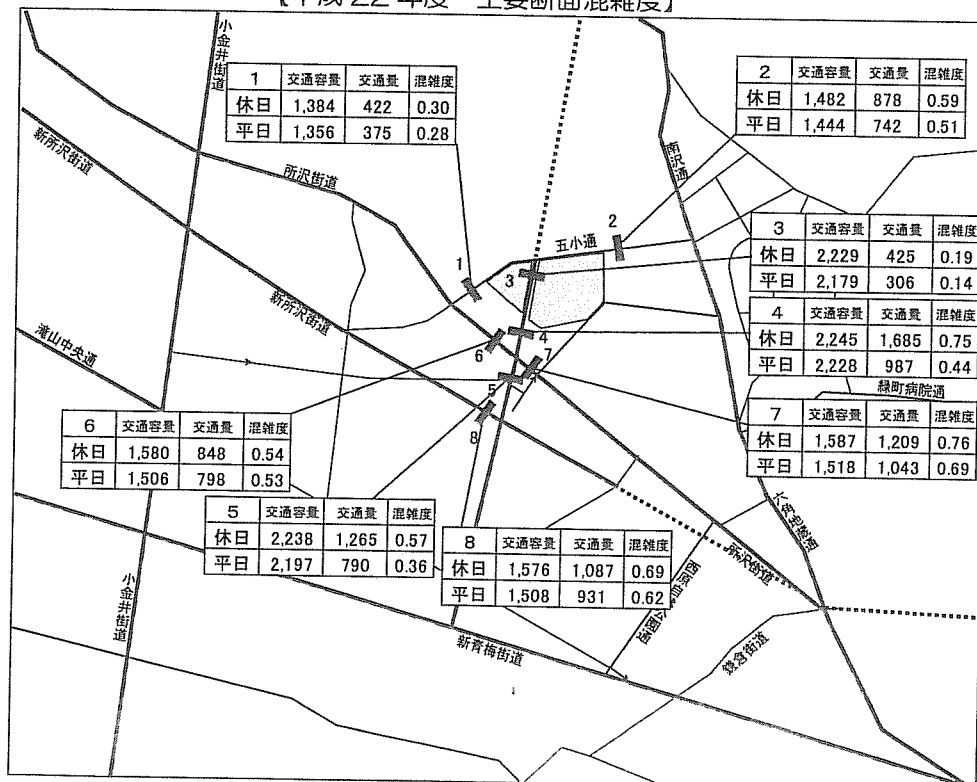


図 6.2.2-7（1）周辺道路の主要交差点需要率・主要断面混雑度【都市計画道路整備進行時】