

#### 4 評価書案について提出された主な意見及びそれらについての事業者の見解の概要



## 4 評価書案について提出された主な意見及びそれらについての事業者の見解の概要

評価書案について都民から提出された意見書は 232 件、事業段階関係市長からの意見は 2 件である。なお、意見書の写しは、個人情報に該当する事項が削除された状態で東京都から事業者へ送付されている。

### 4.1 都民の主な意見の概要及び事業者の見解の概要

#### 4.1.1 建築計画

都民の主な意見の概要	事業者の見解の概要
<p>東京都建築物環境配慮指針で東京都はエネルギー使用の合理化として自然エネルギーの直接又は変換利用を配慮するよう求めているが、イオン建造物にはその点の配慮がなされていない。</p> <p>自然採光とか太陽光や太陽熱を利用したエネルギーシステムを屋上等に設けるべく都は指導すべきである。</p>	<p>2008 年 3 月、イオンは 2012 年度に CO<sub>2</sub> 排出量を総量で 2006 年度比 30%(約 185 万 CO<sub>2</sub>-t) 削減するという具体的な数値目標を掲げた「イオン温暖化防止宣言」を策定しました。この目標を達成するため、店舗・商品・お客様の観点から本業を通じさまざまな施策を推進します。店舗においてはソーラーパネルや省エネルギー設備の設置、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。</p>
<p>景観形成基準に定められている通り、建物の高さや規模については周辺の第一種住居専用地域にも調和をとる必要がある。低層住宅側に接近して建築するのであれば、高さ規模ともに周辺低層住宅建物の取れたものにすべきである。建物の高さは 15m 以下とすべきではないか？</p> <p>もしくは店舗用建物を北西側に建築する必要がある。</p>	<p>建物の規模については、変更後の計画では総延床面積を調査計画書時点の約 95,100m<sup>2</sup>、評価書案時点の約 98,600m<sup>2</sup> から約 81,800m<sup>2</sup> に縮小するとともに、南側壁面の幅を 12m 程度短くし南東側敷地境界から後退させて配置したほか、建物との間に緑地や歩行者通路、広場を設けるなどの配慮をしています。</p> <p>景観についても、地域の特性を考慮し周辺景観と調和を取るよう配慮するとともに、今後、「東京都景観条例」(平成 18 年 10 月 12 日条例第 136 号)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計画とします。</p>

#### 4.1.2 供用計画

都民の主な意見の概要	事業者の見解の概要
<p>1. 営業時間に関する意見</p> <p>閑静な住宅地に突如夜の 11 時まで開いているショッピングセンターが出現すると騒音も発生し、犯罪も増えます。</p>	<p>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。騒音に関しては、基準値を満足するとともに、立地特性を考慮した対応を実施します。また、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。</p>
<p>2. 営業形態、テナント等に関する意見</p> <p>この計画書には、この大型店舗の営業内容、営業形態が具体的には全く示されていない。いくら</p>	<p>本事業においては、現時点の計画では、商業施設棟の約 58%を物販を行う店舗、約</p>

都民の主な意見の概要	事業者の見解の概要
<p>建築物といっても、それは使用目的に応じて現実の姿を示し、具体的な問題を我々に提示して来るものであろう。もし現在、それらが未定であるというのであれば、その様な計画書に対して意見を求めるのは時期尚早ではと思える。</p>	<p>8%を飲食店・娯楽施設等、約 34%をその他(事務所・倉庫等の後方施設、エレベーター・トイレ等の客用施設、4 階駐車場)として計画しています。施設の詳細な内容については、今後検討のうえ決定します。テナント業種内容については大店立地法の手続きの段階にてご説明します。</p>
<p>3. 私有地通り抜け、ごみの散乱等に関する意見</p>	
<p>マンション敷地内(私有地)内には行政のご指導により、自主管理公園および自主管理歩道の設置、敷地内通路を通学路として開放するなど近隣への利便性に配慮しています。</p> <p>しかしながら、これほど大規模なショッピングセンター(以下「SC」という。)が開業となれば、「SC」利用客の大量の通り抜け(人、自転車、バイク、自動車による)が想定され、居住者の生活環境悪化はもとより、従来から通学路等として利用している児童等の安全確保上の観点からも非常に大きな問題となることは言うまでもありません。</p> <p>来店者によるゴミの不法投棄や散逸に対する防止策をどのようにとるのか、具体的に説明して下さい。</p>	<p>本計画地においては、「再開発等促進区を定める地区計画」制度を利用し事業を進めてまいります。計画地内には、有効空地として公園・広場の他に 2.5m~4m幅の歩道状空地を各敷地接道している道路沿いに設置する計画です。</p> <p>周辺の生活道路等への入り込みについては、交通誘導員や看板の設置等により対策を行い、近隣に十分配慮した計画とします。</p> <p>ごみの散乱については、不法投棄等が起これらぬよう必要に応じてショッピングセンター内でのお客様への呼びかけを実施します。また従業員による地域での清掃活動を行なうなどの対応を実施します。</p>

#### 4.1.3 交通計画

都民の主な意見の概要	事業者の見解の概要
<p>1. 周辺の道路状況、交通混雑に関する意見</p>	
<p>道路整備計画を見ると、店舗建設予定地の西側と南側の整備計画は記されているが、北側と東側の整備計画は無いに等しい。東側の西武線ひばりヶ丘駅に通じる道路については、中原小学校から 112 号線までの区間で、バスと乗用車がすれ違えることが出来ない狭い区間があり、道路が S 字形に屈曲しているため交通整理の係員の指示に従って車両は動いている状況である。</p> <p>しかるにこの区間は、ひばりヶ丘駅と田無駅、武蔵境駅、三鷹駅を結ぶ 3 路線のバスが通行しており、田無駅と結ぶ路線は、所沢街道、五小通りを通行する。</p> <p>したがってイオンに出入りする客の車がここに新たに入りこむと、バスの定期運行が出来ないばかりか、進路が車両で糞詰まり状態になることが目に見える。</p> <p>又、東側で南北に走る南沢通り(六角地藏通り)も狭く、車両のすれ違いが困難な区間がある。</p> <p>即ち、店舗周辺の道路のみを拡幅しても意味が無いのである。超大形店舗の建設を計画する場合は、先ず東西南北に通じる道路を計画整備することから始めるべきであり、その計画立案が困難である場合は、大形店舗建設の許可は与えるべきではないのである。</p> <p>大型駐車場を保有することによって引き起こされる交通量の増大道路の自動車交通による騒音は現在</p>	<p>計画地周辺においては、東 3・4・11 号及び東 3・4・18 号をはじめとする都市計画道路の整備や、所沢街道、五小通り、南沢通りなどの道路拡幅と併せた歩道新設や交差点改良等が計画されています(17~18 ページ参照)。将来自動車交通量は、これらを踏まえ、道路網が現況から変化することを前提に、最新の将来交通量推計関連の指標として、国土交通省道路局から公表されている平成 17 年度道路交通センサスのデータより、現況交通量、車種別構成比、混雑時旅行速度、自動車保有台数、自動車走行台キロの伸び率などを用いて予測しています。</p> <p>現況の五小通りは、混雑の原因のひとつであるバス停におけるバスの停車時と計画地北側の変則交差点における右折車両停車時における一般車の通り抜けの困難さがありますが、計画地開発と併せて計画地前面区間が拡幅されるとともに、バス停車時にもスムーズな通り抜けができるようバスベイが設置されるため、スムーズな走行が可能となります。道路の混雑は、このようなボトルネック箇所の解消により、改善されるものと考えております。事業者としては、五小通りの拡幅及び歩道の設置のため土地</p>

都民の主な意見の概要	事業者の見解の概要
<p>でも大変なものです。そのうえさらにイオンが出店することにより交通渋滞は目に見えています。五小通り、所沢街道は道路中はせまく、バスや車のすれ違いも困難の状況で通勤、通学、買い物などに支障をきたします。これ以上の環境悪化をさせないためにも計画の抜本見直しを行って下さい。</p>	<p>の提供を行うとともに、小学校前の立地であることから、交通安全には十分に配慮します。</p>
<p>出店予定地周辺の道路状況 出店予定地の北側、西側の五小通り、東側の南沢通り、西東京市との境界の市道はいずれも生活道路であり狭い道路です。また南側の所沢街道は都道ですが狭く歩道が完備されておらず、朝の通学、通勤時路線バスが通行する時などは歩く人にとっても車を運転する人にとっても非常に危険です。</p>	<p>南沢通りは、五小通りより北側の区間は平成 22 年までに、また、南側区間についても平成 22 年以降幅が予定されており、道路容量が改善されるものと考えております。</p>
<p>本事業の実施に伴い関連車両の発生集中交通が生じることとなりますが、荷さばき車両の計画的な運用、路線バスや計画しているお客さま用及び従業員用のシャトルバスの利用促進により、関連車両台数の削減に努めます。</p>	
2. 将来交通量予測等に関する意見	
<p>将来基礎交通量の算出根拠が記載されていないのは重大な不備であり、算出方法・根拠となるデータを示してください。</p>	<p>今回の将来予測については、近年、将来予測の精度の向上が求められている中で、東京都の道路計画等を決める将来交通量の予測方法にも用いられている「利用者均衡配分法」を採用し、将来の各地区の交通量（発生集中交通量）と将来道路網より予測を行っています。この利用者均衡配分手法は、想定される様々な起終点を持つ車両の経路を重ねつつ、各交通量が最短経路を選択し、選択した経路の所要時間が最も短くなるように総合的に判断していく仕組み（繰り返し計算）となっています。そのため、予測の前提条件が同じであれば誰が計算しても同じ結果が得られることから、信頼性・透明性の高いものとなります。また、予測結果は現実の自動車ドライバーの行動原理から見てもより妥当な予測結果となります。従って、本手法を用いて推計した将来交通量は、信頼性の高いものと考えています。</p>
<p>関連車両交通量の方面別比率の設定を H11 年度道路交通センサスで行っているが、最新データの H17 年度道路交通センサスを使用すべきです。</p>	<p>今回は、最新の将来交通量推計関連の指標として、国土交通省道路局から公表されている平成 17 年度道路交通センサスのデータより、現況交通量、車種別構成比、混雑時旅行速度、自動車保有台数、自動車走行台キロの伸び率などを用いて将来 OD 交通量を作成して予測を行っています。なお、平成 17 年度道路交通センサスの将来 OD 交通量データは、現時点では、公開されておらず、また、民間への貸し出しも行われていないため、利用できません。</p>
<p>東 3・4・18 号（所沢街道以南）の将来交通量が示されていない。関連車両交通量の 49%（資 P2）が利用すると想定しているにも関わらず、予測評価の対象にしていない理由を説明してほしい。事業者にとって都合の悪い数値が出るからではないか？</p>	<p>予測モデルの信頼性については、現況再現を行い、現地にて平成 21 年 1 月に交通量調査を行った 11 交差点の全箇所について、27 断面・95 方向の交通量を対象に現況再現結果と現況交通量調査結果を比較しました。その結果、実測値と予測値（現況再現結果）の相関係数は断面交通量で 0.980、交差点方向別交通量 0.970 とな</p>
<p>交差点需要率については、結果のみの記載となっており、妥当性を判断できない。各交差点の方向別交通量やその設定方法、信号現示、交差点形状（車線構成、幅員、横断歩道など）のデータを示し、個々に説明されたい。</p>	<p>西東京市の北原交差点は名だたる渋滞地点であり、想定商圏に入っているにもかかわらず、評価対象としていない。評価すべきである。主要道路からの来客の見込みがあるにもかかわらず、同交差点の評価を外したの何故か、疑問を感じる。</p>
<p>イオンは、関連車両交通量の時間帯別交通量、平日休日比の設定を既存店舗の事例を使用しているが、該当する店舗名、立地条件、交通量データを記されたい。また、ピーク率の設定の妥当性についても説明すべし。</p>	

都民の主な意見の概要	事業者の見解の概要
	<p>っており、再現性が確保されていると判断しました。</p> <p>将来交通量の評価指標については、各評価箇所における断面交通量と交差点方向別交通量（1日あたり）に対して、最も交通量の大きい時間帯（ピーク時間）の交通量（ピーク1時間あたり）を設定し、混雑度と交差点需要率の指標を用いて評価します。評価方法等については95ページ以降に詳述しますが、各評価箇所における混雑度と交差点需要率は、各交差点における流入交通量が最大となる時間帯（ピーク時間帯）において基準（混雑度1.0程度以下、交差点需要率：0.9未満）を下回っているため、交通処理は可能と考えます。</p> <p>東3・4・18号の将来交通量は所沢街道以南についても予測していますが、大気汚染や騒音・振動については、車線数や幅員等の道路条件が同一であり、本事業の実施に伴う発生集中交通が最も多く走行する予測される市道110号部分を代表断面として予測を行っています。</p> <p>計画地周辺の主要な交差点のうち、評価書案時点で記載のなかった北原交差点及び南沢五丁目交差点については、平成21年1月の交通量調査において調査地点として追加して交通量調査を実施しており、交差点需要率は評価書にて記載します。</p> <p>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、これらの店舗における実績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。</p>
<b>3. 市道110号、東3・4・18号に関する意見</b>	
<p>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。（工事用車両の走行についても同様）</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>
<b>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</b>	
<p>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な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。</p> <p>警察当局との擦り合わせが来ているのであれば説</p>	<p>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ています。</p> <p>事前に想定した主要な経路以外については、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、</p>

都民の主な意見の概要	事業者の見解の概要
明していただきたい。	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。 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。
<b>5. 来店車両の設定に関する意見</b>	
<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>	<p>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。</p> <p>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、これらの店舗における実績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。</p>
<b>6. 来店車両の出入り等の動線計画に関する意見</b>	
<p>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輛用出入口が1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。</p> <p>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、五小通り側の出入口と都 3・4・18 側の出入口は、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。</p>	<p>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出入口の配置等を検討しており、駐車場内についても適切な誘導が実施できるよう対応していきます。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>
<b>7. 荷さばき車両に関する意見</b>	
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。	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遵守するとともに、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。
<b>8. 自転車・歩行者に関する意見</b>	
交通手段の主たるものとして自転車を予想しているにもかかわらず、自転車対策についての記述が	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

都民の主な意見の概要	事業者の見解の概要
<p>貧弱。 駐輪場面積 2500m<sup>2</sup>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。</p>	<p>す。 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す。</p>
<b>9. シャトルバスの運行等に関する意見</b>	
<p>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おります。</p>

#### 4.1.4 緑化計画

都民の主な意見の概要	事業者の見解の概要
<p>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。多数の人や車両が出入りする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。 「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「イオンふるさとの森づくり」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>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、なるべく緑地の幅を広め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>「イオンふるさとの森づくり」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>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>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。</p>



## 4.1.5 施工計画

都民の主な意見の概要	事業者の見解の概要
<b>1. 工事工程に関する意見</b>	
<p>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。</p>	<p>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。 作業時間は8時～19時を基本とする予定です。</p>
<b>2. 工事内容等に関する意見</b>	
<p>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。</p>	<p>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)。</p>
<p>低振動工法を採用することのことですが、工事により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)</p>	<p>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。</p>
<p>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。</p>	<p>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。</p>
<b>3. 工事用車両の走行ルートに関する意見</b>	
<p>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>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>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。本評価書案で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>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>
<b>4. 工事用車両の走行時間帯、台数等に関する意見</b>	
<p>工事用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</p>	<p>工事用車両は、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</p>

都民の主な意見の概要	事業者の見解の概要
<p>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。</p> <p>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？</p>	<p>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。</p> <p>なお、工事用車両は、新所沢街道から、東 3・4・18 号を通し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。</p>
<p>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。</p>	<p>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。</p> <p>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、変更後の計画では約 4,600 台/月（往復）程度を予定しています。</p>

#### 4.1.6 土地利用・出店計画

都民の主な意見の概要	事業者の見解の概要
<p>1. 都市計画手続き、土地利用の方針等に関する意見</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。</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</p>
<p>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</p>	

都民の主な意見の概要	事業者の見解の概要
<p>根拠は何か？</p> <p>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>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、したがって即刻その建築事業を中止すべきである。</p>	<p>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>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>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し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>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>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、シャトルバスの運行を予定しており、車台数の緩和に努めたいと考えています。</p> <p>用途地域変更や地区計画の内容については、あらかじめ市側から説明会等が行われると聞いています。</p>
<p><b>2. 立地条件に関する意見</b></p>	
<p>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千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。</p>	<p>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十分配慮した施設づくりを計画します。</p> <p>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、シャトルバスの運行を検討しており、車台数の緩和に努めたいと考えていま</p>

都民の主な意見の概要	事業者の見解の概要
	す。
<b>3. 教育環境及び治安の悪化、青少年への影響等に関する意見</b>	
<p>小学校の前に出店させる必要があるのでしょうか？</p> <p>交通事故がふえるのは当然ですし、子供達の勉強している時間に、静かな環境を作ることは大人として、都としての責任だと思います。現地をよく見てください</p>	<p>交通計画については、関係機関と十分に調整を行うとともに、小学校の前という立地につき、交通誘導をしっかりと行い、安全にも十分配慮します。また騒音についても荷さばきスペース周辺の防音壁の設置や緑地帯の確保等対策を実施します。</p>
<p>不安でたまらないのが、子どもたちの生活環境の激変です。</p> <p>イオンは「ゲームセンターは入らないが、現年版遊具は入ります」と述べました。営業は開店当初は夜 11 時まで。しかし、すぐに 24 時間営業は容易に予想されます。イオンが出店した各地では、トラブル、万引、恐喝など「イオン出入り禁止」を宣言する学校もあると聞きます。まして、出店予定地の隣は小学校です。こんなところへのイオン出店は、断じて認められません。</p>	<p>環境影響についても、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。</p> <p>防犯については、防犯カメラの設置や警備員の適切な配置、従業員による声掛け等、犯罪を未然に防止するよう対策を講じ、皆様ご安心してご利用できる空間を提供します。夜間についても、公園・広場は一定の照度を確保するとともに、警備員による巡回により防犯に努めます。</p>
<b>4. 五小通りの拡幅に関する意見</b>	
<p>近所の学校の校庭をけずる計画には許されないものがありますし、子どもの健康のことを考えると校庭は広ければ良い結果が出るものです。ショッピングのためにけずることなど悪いことです。近所のことを考えない商売は許されません。</p>	<p>五小通りの拡幅工事は、本事業とは別に、東久留米市が平成 20 年度に実施した事業と認識しています。</p>
<b>5. 商店街への影響に関する意見</b>	
<p>この近くには長い間地域の人たちに愛され続けている商店街があります。もしこのショッピングセンターができれば地域の商店街に与える影響は、専門家の調査結果が明らかにしたように非常に打撃を与え閉店に追い込まれる商店も多数出てくるでしょう。高齢化時代にあって身近な生活圏にある商店街がなくなってしまうことは非常に重大なことです。</p>	<p>本事業の実施により、このエリアへの集客力が高まるというプラス面があると考えます。大型のショッピングセンターや商店街にはそれぞれの役割やお客様のご要望がございます。それぞれのお店が独自の特徴を出すことによって、集客を図ることは可能だと思われる。</p>
<p>高齢化時代にあって、自動車を運転できない「交通弱者」の日常生活にとって身近な生活圏にある商店街がなくなることは重大です。こうした地域住民の生活に対する見解を伺います。</p>	<p>本事業においては、シャトルバスの運行を予定しており、車をお持ちでないお客さまにもご不便のないよう対応するとともに、来店車両台数の削減を図ります。さらに、既存店舗においては配達サービスを実施しており、計画店舗においても検討をしています。その他、お客様のご要望に対応する売場づくりをしてまいります。</p> <p>また、イオンはバリアフリーに対応した独自のハートビル設計基準(142 ページ参照)を作成し対応するとともに、従業員のサービス介助士資格の取得を進め、ハード・ソフトの両面から快適なショッピングセンターづくりに取り組んでいます。</p> <p>本事業では、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。</p>

都民の主な意見の概要	事業者の見解の概要
6. 撤退の可能性に関する意見	
<p>地域住民にとっては地域の商業施設は生活環境にとって重大な問題である。本事業者は生活者の視点に立ち、今のニーズに対応する商業施設を建築するとあるが、本事業者はそのニーズに応えられず業績が低迷している。100店舗にも及び既存ショッピングセンターの閉鎖や大幅な変更を計画中とある。本事業に付いて失敗した既存のショッピングセンターを何が違うか明記してほしい。撤退しない保障はどこにもない。</p> <p>周辺商業施設を破壊するような巨大ショッピングセンターを建築し、事業者の都合により閉鎖されては地域住民の生活環境は維持できない。</p>	<p>土地所有者との契約・建物老朽化等が撤退理由となる場合もありますが、事業者としては長く営業継続できるようショッピングセンターを運営してまいります。</p>

#### 4.1.7 環境影響評価【選定項目】

都民の主な意見の概要	事業者の見解の概要
1. 【大気汚染・騒音・振動】建設作業に伴う影響に関する意見	
<p>工事中の騒音と振動は何度となく住宅地の南側の(西東)マンション建設時の経験からははかりしれない心配です。</p> <p>“低騒音、低振動の建設機械を使用”として建設工事をしていましたが、騒音、振動は想像を絶するものがあります。毎日 24 時間その地で生活しているのです。逃げ出せないのです。震度 3 位が長時間に続くのです。苦情を言っても止まる事はありません。食事は恐怖でのどを通りません。工事中他の地で生活したいと何度思ったか知りません。今度は道路もなく地続きの場所で 9m も地面を掘るといふ建設工事がはじまる事を考えるだけで非常に恐ろしく、このまま話が進み同様な事態が起きた時、どうしたらよいのか教えて下さい。</p>	<p>工事の施行中の騒音レベル及び振動レベルは、工事の最盛期に最も影響が大きくなると考えられる条件で予測しています。掘削を含む工事の騒音・振動による影響については、評価書案の「8.2 騒音・振動」及び変更届の「6.2 騒音・振動」で予測評価しています。その結果、建設作業騒音及び振動は、建設機械の稼働が最大となる工事開始 2 ヶ月目において、評価書案では騒音 66dB、振動 67dB、変更届では騒音 64dB、振動 64dB と予測されました。この値は、評価の指標とした「騒音規制法」(昭和 43 年 6 月 10 日法律第 98 号)に基づく「特定建設作業に伴って発生する騒音の規制に関する基準」、「環境確保条例」に基づく「指定建設作業に適用する騒音の勧告基準」、「振動規制法」(昭和 51 年 6 月 10 日法律第 64 号)に基づく「特定建設作業に伴って発生する振動の規制に関する基準」及び「環境確保条例」に基づく「指定建設作業に適用する振動の勧告基準」をいずれも下回っています。</p> <p>なお、地下駐車場及び地下車路の設置は行わないこととしましたので、土工事は大幅に縮小されます。</p> <p>工事に際しては、低騒音・低振動型の建設機械を使用するとともに、建設機械が 1 か所で集中稼働することのないよう計画します。また、工事の予定や苦情等に対応する窓口は週間作業告知板にて周知するなど、きめ細やかな住民対応を行います。</p> <p>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。</p>

都民の主な意見の概要	事業者の見解の概要
2. 【大気汚染・騒音・振動】 関連車両の走行に関する意見	
<p>騒音につき、現状でも環境基準を超えた地点があるにもかかわらず、計画を続行しようとする、事業者及び東久留米市のスタンスは許し難い。</p> <p>現状を踏まえれば、これ以上の環境悪化を回避する方策は出店中止しかないと思料するがいかがか。</p> <p>説明では、休日は約1万4千台、平日は8千台の関連車両の交通量を想定していますが、これは、現在交通量の何倍にもなる交通量であり、車の渋滞は増大します。それでも、大気汚染は基準値内で現状よりあまり変化は無いかのような説明は、ごまかしとしか思えません。</p> <p>又、騒音についても現在でも基準値を超えており、いっそう増大する環境の悪化は避けられないことも明らかになりました。</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>関連車両の走行に伴う大気汚染の予測結果は、いずれの断面においても環境基準を下回りました。</p> <p>関連車両の走行に伴う道路交通騒音の予測結果は、いずれの地点においても増加分は1dB程度となっています。また、従業員の自動車通勤を原則禁止し、お客様に対してはシャトルバスを運行するとともにマイカーによる買い物となるべく控えていただくようお願いしていく予定です。道路交通騒音の予測結果が、現況の騒音レベルより低くなっている地点がありますが、これは将来の交通量、大型車混入率、道路幅員等の条件が現況とは異なるためです。</p> <p>関連車両の走行に伴う道路交通振動の予測結果は、いずれの地点においても環境確保条例の規制基準を下回ります。</p>
3. 【大気汚染・騒音・振動】 隣接地に対する影響に関する意見	
<p>東久留米市南沢五丁目、中央不動産所有地約55,700m<sup>2</sup>の場所に高さ25m、4階建て1000台駐車能力の屋上付施設が出来る事により、多大な圧迫感、大量の排気ガス、24時間騒音、空調被害、保安不全、交通渋滞・公共乗物の定時運行障害が365日、工事が始まればこの他に激しい振動等が襲うのは確実です。</p> <p>上記の件をイオンの開発担当者に質問し、どのような対応をするのか返事を願いたいと2年前に約束しましたが、今迄返事が有りません。</p>	<p>計画地南側については、壁面が住宅の正面に来ないように建物を配置するとともに、公園を配置し、広い空間を設けることにより住宅北面の開放感を確保するよう考慮しています。南側には平面駐車場は設けておらず、商業施設棟4階及び屋上の駐車場についても、4階駐車場の上空開放部分及び屋上駐車場には1.8m、屋上駐車場が上にある部分には1.2mの壁を外周部に設置し、極力騒音等による影響を軽減する計画です。</p> <p>工事の施行中については、低騒音・低振動型の機械を用いるとともに、建設機械が1か所に集中しないように施工計画を立てています。</p>
4. 【大気汚染・騒音・振動】 特に保全を要する施設等に対する影響に関する意見	
<p>建設予定地の周辺環境はイオンのような大型店舗の建設にはもっとも不適切な地域です。北側に狭い連絡を挟んで第5小学校があるのをはじめその他に小学校が2校、中学校2校、保育園3園、障害児通園療育施設、特別養護老人施設など教育・社会福祉施設がたくさんある地域です。なかでも、真向かいにある第5小学校への影響は通過車両の増大による騒音、喘息など教育環境、健康被害は深刻なものとなるのは容易に予想されることです。今回の「環境影響評価書案」はその点についての説明がなされていません。イオンも小学校前の出店は例がないと認めています。</p>	<p>東久留米市立第五小学校や特別養護老人施設等の近接については予測評価の対象地点として選定しています。予測評価した結果は評価書案及び変更届に示したとおりです。</p> <p>なお、道路交通振動の評価基準とした環境確保条例では、小学校や特別養護老人施設等の周囲50mの区域内については、規制基準からさらに5dB減じた値を用いることとしています。</p>

都民の主な意見の概要	事業者の見解の概要
5. 【大気汚染・騒音・振動】大気汚染による健康影響に関する意見	
<p>市立5小の正面に位置することから、5小の児童の健康に及ぼす影響が心配です。気管支喘息の児童の現況と出店による大気汚染の影響による気管支喘息の増加を引き起こす危険性について特別に大気汚染の調査を実施することを強く求めます。</p>	<p>本事業における大気汚染の予測結果は、評価書案及び変更届に示したとおり、工事の施行中、完了後とも環境基準を下回っています。</p> <p>二酸化窒素の人の健康影響に係る判断基準については、昭和52年3月の環大企第59号諮問第49号で中央公害対策審議会（現在の中央環境審議会）に諮問され、審議会大気部会の中に設けられた専門委員会によって、健康影響を含めた検討がされました。その結果「二酸化窒素の人の健康影響に係る判定条件等について」として審議会から昭和53年3月22日に環境庁長官あての答申が出されています。この答申の内容は、動物実験、人の志願者における研究、疫学的研究などの二酸化窒素の生態影響に関する内外の最新の科学的知見を収集評価し、地域の人口集団の健康を適切に保護することを考慮して、1時間暴露として0.1～0.2ppm、年平均値として0.02～0.03ppmが指針値として提案されています。</p> <p>二酸化窒素の環境基準については、答申で示された人の健康影響に関する最新・最善の科学的・専門的判断を受け、「人の健康を保護し、及び、生活環境を保全する上で維持されることが望ましい基準」として設定されたものです。なお、答申で示された指針値が1時間値と年平均値で示されているのに対し、環境基準は1時間値の1日平均値（日平均値）で示されていますが、日平均値の98%値（年間における1日平均値の内、低い方から98%に相当するもの）と年平均値は高い関連性があり、1日平均値で定められた環境基準0.04～0.06ppmは指針値である年平均値0.02～0.03ppmに概ね相当するものであるとともに、この環境基準を維持した場合は、1時間値0.1～0.2ppmも高い確率で確保できること等を踏まえて設定されています。【参考資料:「二酸化窒素に係る環境基準の改定について」（昭和53年7月17日 環大企第262号 都道府県知事・政令市長あて 環境庁大気保全局長通知）】</p> <p>浮遊粒子状物質の環境基準については、生活環境審議会公害部会に設けられた浮遊粉じん環境基準専門委員会の「浮遊粒子状物質による環境汚染の環境基準に関する専門委員会報告」（1970年12月25日）によると、浮遊粒子状物質による人の健康への影響に関する検討が行われ、「1時間値の1日平均値が100<math>\mu\text{g}/\text{m}^3</math>以下、1時間値が200<math>\mu\text{g}/\text{m}^3</math>以下」が提案されています。環境基準はこれに基づき提案された値がそのまま採用されています。また、ディーゼル排気粒</p>

都民の主な意見の概要	事業者の見解の概要
	<p>子 (DEP)については、SPM に含まれますが、本事業の対象となる駐車場に来る自動車はほとんどが普通乗用車(ガソリン車)であり、ディーゼル車は少ないと考えられます。また、搬入車両については、台数が少なく、東京都のディーゼル規制にも対応するとともに、CNG車など低公害車も導入しています。</p> <p>なお、従業員の自動車通勤を原則禁止し、お客様に対してはシャトルバスの運行を予定するとともにマイカーによる買い物を抑制するようお願いしていく予定です。</p>
6.【大気汚染・騒音・振動】施設の供用に伴う影響に関する意見	
<p>荷さばき作業は、小売店舗において屋外で行われ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>荷さばきの場所は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>
7.【大気汚染・騒音・振動】調査・予測・評価に関する意見	
<p>大気汚染の現地調査は、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>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>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。</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>大気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。</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>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>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。</p> <p>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>



都民の主な意見の概要	事業者の見解の概要
	<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測定局の実測値です。</p>
<p>大気汚染実測調査：7日間連続/1季を1日間連続/1季に変更しています。</p> <p>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。</p>	<p>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地点(7日間)と簡易法10地点(1日間)に変更しています。</p> <p>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す。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>
<p>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>簡易測定の値の精度を確認するため、平成21年1月28日～2月4日の7日間連続で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値とは0.98と高い相関が得られています。</p>
<p>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。</p> <p>(観測データ：<a href="http://members.jcomhome.ne.jp/kurumeweb/hkaeon/2005shinfujin.html">http://members.jcomhome.ne.jp/kurumeweb/hkaeon/2005shinfujin.html</a>)</p> <p>これによると、2005年12月にはNO<sub>2</sub>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。</p> <p>現に調査結果でも、1時間の最高値は計画敷地</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。</p> <p>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>

都民の主な意見の概要	事業者の見解の概要
<p>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>8.【大気汚染・騒音・振動】予測方法に関する意見</p>	
<p>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。</p> <p>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。</p> <p>騒音についても単純な合計とはなりません。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。</p> <p>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が実施している台上試験(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。</p>
<p>NO<sub>2</sub>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(<a href="http://www.erca.go.jp/ondanka/aozora/seikatsu/9.htm1">http://www.erca.go.jp/ondanka/aozora/seikatsu/9.htm1</a>)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。</p> <p>実施のデータ(下記参考データ)を見ても、1日のNO<sub>2</sub>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。</p>	<p>NO<sub>2</sub>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。</p> <p>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。</p> <p>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>9.【大気汚染・騒音・振動】低周波音に関する意見</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</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>

都民の主な意見の概要	事業者の見解の概要
<p>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>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>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>
<b>10. 地盤・水循環に関する意見</b>	
<p>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？ その他の杭は使用しないのか？</p> <p>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。</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 400m<sup>2</sup>)となりました。1.5m間隔で打ち込む親杭の根入れ長は 12.5m ですが、横矢板で仕切る深さは 6.5m程度です。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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</p>
<p>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。</p> <p>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。</p>	<p>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。</p> <p>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。</p>
<p>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。</p> <p>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。</p>	<p>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。</p> <p>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。</p>

都民の主な意見の概要	事業者の見解の概要
	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>工事の施行中は事故が起これ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。</p> <p>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。</p>
11. 雨水の流出に関する意見	
<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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避けられないでしょう。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>	<p>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、雨水浸透ます、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。</p>
12. 電波障害に関する意見	
<p>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、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>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>
<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「対応」するのは当然のことで、それをしようとなしなのは不誠実です。</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>

都民の主な意見の概要	事業者の見解の概要
	<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>13. 景観に関する意見</p>	
<p>景観に関しては、「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。</p> <p>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。</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>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>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>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>14. 温室効果ガス発生抑制・削減に関する意見</p>	
<p>現在地球規模で地球温暖化防止に対して、企業・家庭を問わず二酸化炭素の削減、ゴミ削減を掲げて大量販売・大量消費からの脱却を目指して様々な取り組みが行われている。しかし、イオン東久留米 SC は客の多くが自動車での来店を想定しており、時代の逆行をしようとしている。またイオン(株)はテレビコマーシャルでは「エコ」を叫びながらその実態は相変わらず、大量消費・大量販売をし、それに伴う二酸化炭素排出をさらに増加させるものである。</p> <p>今回の環境アセスでは温室効果ガスの発生対象を店舗だけにしていることは不当であり、当然、搬入・来店自動車から排出される温室効果ガスも含むべきであり、イオン東久留米ショッピングセンターの建設を中止するべきである。</p>	<p>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。」、「CO<sub>2</sub>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>
<p>こうした巨大ショッピングセンターが、地球温暖化抑止対策に逆行することです。</p> <p>イオン施設の温室効果ガス排出量は、「同規模の類似的建築物の平均的な排出量の約 73.9%程度」というものですが、いずれにしてもそれだけ新たに巨大な排出源を設置するという事です。しかも深夜営業、自動車を何十キロもの範囲から呼び込む形態であることは度外視しています。削減目標の多くを「オーストラリアでの植林、育成、伐</p>	<p>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</p>

都民の主な意見の概要	事業者の見解の概要
<p>採の循環プログラムの参加」で排出権を確保するというものです。</p> <p>いま、「大量生産、大量消費、大量廃棄」の在り方そのものを大本から正すことが求められています。巨大施設の深夜営業で冷暖房、照明、排ガス、深夜労働による関連会社の深夜化、20～40 キロ圏の自動車移動。これらは温室効果ガス削減を国としても自治体としても義務付けられるときに、まったくの時代逆行であり、認められません。</p> <p>本件緑地化によりCO<sub>2</sub>吸収率がどの程度向上又は悪化するか記載してほしい。</p> <p>「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が、とても成功しているとは言い難い。</p>	<p>設置します。</p> <p>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。</p> <p>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乘せした台数です。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。</p> <p>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。</p> <p>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っていました。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。</p>
15. 温室効果ガスに関するその他の意見	
<p>出店計画の内容が明らかにされていないのでCO<sub>2</sub>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CO<sub>2</sub>排出量に換算した数値が8680t/年間ということになります。</p> <p>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。</p> <p>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)</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>この東久留米店の環境計画書は、どのように書</p>	<p>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CO<sub>2</sub>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、夜間の涼しくなった空気で作ることで、効率的にエネルギーを利用することが可能です。</p> <p>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。</p> <p>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すが、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。</p>

都民の主な意見の概要	事業者の見解の概要
いて提出するつもりか明らかにしていただきたい。	
<b>16. 事後調査に関する意見</b>	
<p>環境に及ぼす影響の評価の結論において、二酸化窒素 (NO<sub>2</sub>)、浮遊粒子状物質 (SPM)、温室効果ガス (CO<sub>2</sub>)、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、また店舗が移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、同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>

#### 4.1.8 環境影響評価【非選定項目】

都民の主な意見の概要	事業者の見解の概要
<b>1. 悪臭に関する意見</b>	
<p>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>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>
<b>2. 土壌汚染に関する意見</b>	
<p>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」(平成 15 年 2 月 14 日、告示第 150 号)に基づき適切に処理する計画としています。</p>
<b>3. 生物・生態系に関する意見</b>	
<p>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、計画地の隣接地において野鳥が飛来しており、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を評価することは必須と思わ</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。</p> <p>計画地はこれまでグラウンドとして利用</p>

都民の主な意見の概要	事業者の見解の概要
<p>れますがいかがでしょうか。</p>	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>
<b>4. 風環境に関する意見</b>	
<p>風環境について、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。</p>	<p>「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等には、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。</p>
<b>5. 史跡・文化財に関する意見</b>	
<p>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。</p> <p>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。</p>	<p>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。</p>
<b>6. 自然との触れ合い活動の場に関する意見</b>	
<p>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る。</p> <p>イオンは大きな公園ばかりを表記しているが、地域に密着した小公園に対しては、あえて調査を控えているのではないのか？</p>	<p>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けることはないと考えています。また、計画地の南西から北にかけて、東京都による「雑木林のみち（南沢・南町コース）」が通っていますが、本事業の実施によって分断されることはありません。したがって、本事業が計画地周辺の自然との触れ合い活動の場の持</p>



都民の主な意見の概要	事業者の見解の概要
	<p>つ機能を阻害することはないことから、自然との触れ合い活動の場については環境影響評価の項目としていません。</p> <p>なお、交通渋滞については、混雑度や交差点需要率といった指標により評価した結果、平日、休日ともに渋滞の発生はないと予測されました。また、本事業においては、大店立地法に基づく必要駐車台数を超える駐車場を確保する計画です。また、必要に応じて周辺道路等にも交通誘導員を配置するなどの対応を実施します。</p>

#### 4.1.9 環境影響評価【その他】

都民の主な意見の概要	事業者の見解の概要
1. 排熱による影響に関する意見	
<p>評価項目の中に、排気・排熱による温度上昇がないのはなぜなのでしょう。</p> <p>この商業施設は広範な地域からの車使用の集客を前提としています。当然排気ガスと同時に排気熱も相当量出るはず。</p> <p>また、今夏のような酷暑の期間中ずっと巨大な施設全体を冷房し続け、その膨大な排熱も朝早くから深夜まで放出し続けることとなります。</p> <p>その結果周辺地区の温度上昇は避けられません。これも重大な環境変化ではないでしょうか。</p> <p>動植物に対する影響はなしとされていますが、昨今の温暖化による環境異変は気象だけではなく、自然界全体に大きな影響を与えることにはすでに衆知のことです。</p> <p>排熱量の予測、温度変化及び近隣住民の生活環境と動植物への影響も考慮したその結果の予測調査を望みます。</p> <p>また、この施設が三方を住宅地に囲まれることを念頭に置いた上で、施設の排気・排熱設備がどの場所のどの方向に向けて設置されるのかを明確に表示して下さい。</p>	<p>本事業は、東京都環境影響評価条例に定められた手続きを実施しています。予測評価等の対象は、同条例施行規則第6条に定められた17の環境影響評価項目から選定しています。</p> <p>計画店舗で使用するエネルギーは電気を基本とし、熱源施設に氷蓄熱方式を採用する予定です。蓄熱槽に氷や冷水を貯えるのは、昼間に比べ涼しい夜間に行います。排熱は温水等にして使用します。飲食店からの排気に関する具体的な位置は、今後詳細な設計を進める中で検討されますが、屋上駐車場まで引き上げ拡散させる予定です。</p> <p>なお、建物や駐車場には、蓄熱しにくい素材や反射性の高い塗料の使用などを今後検討します。</p>
2. 光化学スモッグに関する意見	
<p>光化学スモッグについて発生予測調査の実施を求めます。</p> <p>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ことが証明されています。</p> <p>現況においても当地は光化学スモッグ注意報が多数発令されていますので、さらに一層深刻化することが懸念されます。</p>	<p>「東京都環境影響評価技術指針」では、予測物質から除かれる反応二次生成物質として、大気汚染物質相互間、大気の正常成分との反応、太陽の強い紫外線の照射等による光化学反応等によって生成する物質のうちで、現在の知見では、対象事業から排出される物質の量と反応生成量との関連等を予測する方法が明らかにされていない物質の例として光化学オキシダントが示されています。</p> <p>よって、予測評価の項目としていません。</p>
3. 交通渋滞の予測に関する意見	
<p>2年前に都民(東久留米市民・西東京市民)東久留米市長、西東京市長の意見、と知事の意見で指摘されているにもかかわらず、今回それらの指摘を無視、軽視した評価書案が提出されました。</p> <p>来店車両などの関連車両と一般交通車両の輻輳</p>	<p>本事業は、東京都環境影響評価条例に定められた手続きを実施しています。予測評価等の対象は、同条例施行規則第6条に定められた17の環境影響評価項目から選定しています。</p>

都民の主な意見の概要	事業者の見解の概要
<p>により広範囲の関連道路に発生する渋滞とそれをもたらすさまざまな生活環境破壊です。これについて環境影響評価項目として取り上げず、その調査、対策が全く行われていません。</p> <p>イオンの「イオン環境理念」に表明している「お客様の原点に平和を追求し、人間を尊重し、地域社会に貢献する」というグループ理念に反するだけでなく、そのために「地域の方々とのパートナーシップを育み循環型社会の構築を目指します」という在り方にも矛盾するものです。</p>	<p>交通渋滞については、混雑度と交差点需要率が基準（混雑度 1.0 程度以下、交差点需要率：0.9 未満）を下回っているため、交通処理が可能と考えられ、結果は評価書案及び変更届に示しています。また、本事業においては、大店立地法に基づく必要駐車台数を超える駐車場を確保しています。</p> <p>なお、必要に応じて周辺道路等にも交通誘導員を配置するなどの対応を実施します。</p>
4. 光害に関する意見（照明計画含む）	
<p>当該事業の施設の営業時間が夜間 23 時までであり、駐車場利用時間が 23 時 30 分までであることからして、施設の照明等が周辺環境にあたる影響についても、事前に十分評価・予測すべきと考える。</p>	<p>照明は、施設内の誘導照明、各種店舗サイン等、歩行者通路への照明、駐車場照明等を計画しています。照明器具には、より高効率な Hf 型蛍光灯等を積極的に使用します。</p> <p>また、周辺地域への光害に配慮して、敷地外への不必要な照射は行わない計画とし、平面駐車場の周囲には盛土と植栽を施す予定です。駐車場棟や屋上駐車場、ブリッジ、スロープの周囲には壁を設置するとともに、駐車場棟のスロープのうち、走行車両のライトが外部に漏れる可能性のある部分は壁でふさぐなどの配慮を行う予定です。</p>

#### 4.1.10 説明会

都民の主な意見の概要	事業者の見解の概要
1. 評価書案説明会の会場に関する意見	
<p>環境影響評価に対する住民説明会は本来当該地域にて行うこととされていますが、事業者の都合により当該地域より遠く離れた場所で行われました。当該地域からはバス便も大変不便な場所であった為、参加出来なかった高齢者の方が多くいました。事業者は過去に住民説明会を当該地区のクラブハウスにて実施したことがあり、説明会回数などを調整することにより当該地域で実施することは出来たのではないのでしょうか？</p> <p>また、真にやむを得ない事情がある場合にはその旨を住民に説明し、当該地区からのシャトルバスを運行するなどの対策が出来た筈です。当該の地域にて説明会を実施し周辺住民の疑問点に答えるべきである。</p>	<p>説明会の会場が計画地から 2 km 程離れた場所となったため、計画地周辺にお住いの方々にはご足労をおかけいたしました。</p> <p>会場の選定に当たっては、東久留米市、西東京市の両市の関係地域内を優先して探してきましたが、市外の民間企業が借りられる場所に制約があったこと、平成 20 年 5 月に東久留米市が実施した都市計画の説明会での参加者数約 150~180 人程度を参考に、一度に 200 人程度の来場者数に対応できることを条件に絞り込んでいった結果、残念ながら関係地域内では該当箇所がありませんでした。</p>
<p>8 月 2 日に東久留米市の西部地域センターで、8 月 5 日、西東京市田無ホールで住民説明会がありました。どちらの会場も出店予定地から約 2 km も離れた会場です。都条例で義務付けている「関係地域内での説明会」は、地域住民が参加しやすい東久留米市の南部地域センターでの開催を強く求めます。</p>	<p>東京都環境影響評価条例第 53 条において「事業段階関係地域内に説明会を開催する適当な場所がないときは、事業段階関係地域の周辺の地域において説明会を開催することができる」とされているため、条件にある会場のうち、計画地にできるだけ近い会場を候補とし、東京都に確認の上、当該会場にて開催しました。</p>
2. 評価書案説明会の内容、配付資料等に関する意見	
<p>8 月 2 日におこなわれた住民説明会は、住民説明会の態をなしていませんでした。本来一番利害関係のある地元地域ではなく、離れた滝山地域で開催し、</p>	<p>評価書案に関する説明会においては一時混乱が生じましたが、事業者による説明の後、皆様からいただいた意見や質問に対し</p>

都民の主な意見の概要	事業者の見解の概要
<p>説明会としての条件を満たしていないことについて、参加者から強く抗議されました。それに対するイオン側の対応は驚くべきものでした。司会者が参加者を恫喝するように語気を強め、無理に進行させ、しかも肩書も名乗らない態度でした。そもそも住民の理解を得るといふ態度ではありませんでした。これでは、前提そのものが成り立ちません。</p> <p>回答も最後はいつも未だ決まっていないと、逃げてしまう。</p> <p>2年後に開業しようとする計画が、未だ決まっていないのは理解できない。</p>	<p>て説明を行い、無事閉会しました。</p> <p>環境影響評価は、事業計画の内容が全て決定してから実施するものではなく、事業内容を検討するに当たって、事業による環境への影響の程度や保全対策についてあらかじめ把握し、その内容を都民の皆様に公表して意見をいただくものです。設計等の詳細な検討が進んでからでなければお答えできない点もございますが、説明会においては、説明資料、配付資料ともなるべく分かりやすいよう作成し、ご質問やご意見に対しては、事業者としてお答えできる範囲で可能な限り詳細な説明を誠意を持ってさせていただきます。</p>
<p>事業者による環境影響評価書の説明の趣旨は大変良く理解出来ました。私たちが住んでいる周辺の生活環境が格段に改善され将来においてより文化的な暮らしが実現でき、尚且つ東久留米市の財政も大幅に改善されるので、東 3・4・18 号道路の完全開通（所沢街道から五小通りまでの）を待ってイオンショッピングセンターが建設されることを切望します。</p>	<p>本事業に対してご理解いただき感謝いたします。</p> <p>評価書案に関する説明会においては一時混乱が生じましたが、事業者による説明の後、皆様からいただいた意見や質問に対して説明を行い、無事閉会しました。</p> <p>今後とも周辺環境の保全には十分配慮しながら進める所存です。</p>

#### 4.1.11 その他

都民の主な意見の概要	事業者の見解の概要
1. アセス制度に関する意見	
<p>現在の「東京都環境影響評価条例」の評価項目には景観、史跡・文化財、電波障害などの項目に一部その地域に生活する者の視点が存在するが基本的に生存上の身体的影響及び対象地域の自然状態、生態系への物理的影響が中心であり、それらの要因となる事象がもたらす「生活環境」、「社会環境」への影響の視点に基づく評価項目自体がより設定されるべきと考える。</p>	<p>本事業は、東京都環境影響評価条例に基づき手続きを実施しており、項目選定の他、調査・予測・評価については、「東京都環境影響評価技術指針」に沿って行っています。</p>
2. 大規模小売店舗立地法に基づく手続きに関する意見	
<p>大規模小売店舗立地法のもとで、大型店が出店する場合、届け出を受けた都道府県ないし政令指定都市は、生活環境への影響などを審査し、地域の住民や経済団体の意見を踏まえて大型店側に対策を求め、生活環境対策が不十分な場合、変更を迫る「勧告」が出せるといいます。「国民の皆さんが感じている生活不安に対してしっかりと対応していくことが必要」との福田総理の方針がありますが、東京都におかれましても、本事業について、厳格な審査を行い、周辺地域の生活環境に著しい悪影響を及ぼすと認められる場合は積極的に「勧告」を出し、事業者には是正を図るよう指導をお願いします。</p>	<p>大規模小売店舗立地法手続きは、今後のスケジュールの中で実施します。</p>
3. 図書の縦覧・閲覧に関する意見	
<p>今回縦覧された環境影響評価書案に関しては、調査にかんしてもまたそれに基づく評価についても意図的に問題のある評価箇所を排除したかのように感</p>	<p>環境影響評価の手続きは、東京都環境影響評価条例に基づき実施しています。提出した評価書案等は、東京都環境影響評価審</p>

都民の主な意見の概要	事業者の見解の概要
<p>じられる。あるいは数値の根拠に疑問があるなど多くの問題を感じる内容であり、以下に述べる通りさらに十分な調査と説得力ある根拠説明あるいは計画内容の改善を望むものです。</p>	<p>議会において審議されています。</p> <p>函書の提出部数等についても、事業者は東京都環境影響評価条例に定められた部数を東京都へ提出することとなっています。</p>
<p>環境影響評価書案の縦覧・貸出は、東久留米市都市建設部環境政策課において実施されましたが、設置場所は市役所のみ、貸出期間は1週間と短い、市役所開所時間内に借りに行き返すといった方法で郵送・時間外の警備員への返却は不可でした。仕事をもつものにとっては借りづらい条件でした。(私は休暇を取りました)たくさんの意見が提出できるよう、誰もが縦覧・貸出できる柔軟な方法に改善して頂きたいと思います。東京都の指導を要望します。</p>	<p>縦覧、閲覧用の部数については、東京都及び各関係市により決定されており、貸出期間についても事業者の関与するところではないため、東京都及び関係市に対するご意見として承りました。</p>
<b>4. その他の意見</b>	
<p>今回の「環境影響評価書案」は閲覧内容及び説明会の内容は環境基本法・東京都環境影響評価条例・同施行規則等の各種法令が順守され、且各細目における環境基準値をクリアするものと認められる。又事後調査手続きが担保される限りにおいて環境保全がなされるものであり、異議はありません。</p>	<p>本事業に対してご理解いただき感謝いたします。</p> <p>今後とも周辺環境の保全には十分配慮しながら進める所存です。</p>
<p>環境影響評価案の各内容は合理的根拠のあるものであり、手続き等においても重大且聡明な瑕疵を認めない。</p> <p>示された項目・数値等は「環境基本法」に規定する国の責務及び地方自治体の責務を果たすものである。又公益性のもとで各影響は受忍限度の範囲である。</p>	
<p>イオンは災害時には駐車場を避難場所として住民に提供すると評価ポイントにあげていますが、数千台駐車場に引火性災害が発生した場合を想像すると恐怖を覚えます。</p>	<p>新潟県中越地震の際には、ジャスコ小千谷店の駐車場にバルーンシェルターを設営し、最大時約400人の被災者の方が利用しました。</p> <p>火災に対する対策は万全を期したいと考えています。</p>

## 4.2 事業段階関係市長の意見の概要及び事業者の見解

表 4.2-1 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の概要

東久留米市長の意見の概要	事業者の見解の概要
1. 大気汚染	
(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。	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、工事の施工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。 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。
2. 騒音・振動	
(1) 建設機械の稼働、工事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。	評価書案作成時において、建設機械、工事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。 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。
(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。	駐車場内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。
(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。	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。 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。
(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。	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。
(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。	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。

東久留米市長の意見の概要	事業者の見解の概要
<b>3 水循環・緑・景観</b>	
(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。
<b>4. 廃棄物</b>	
(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の概要	事業者の見解の概要
(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。	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 4.2-2 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の概要

西東京市長の意見の概要	事業者の見解の概要
<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。



西東京市長の意見の概要	事業者の見解の概要
(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。

