

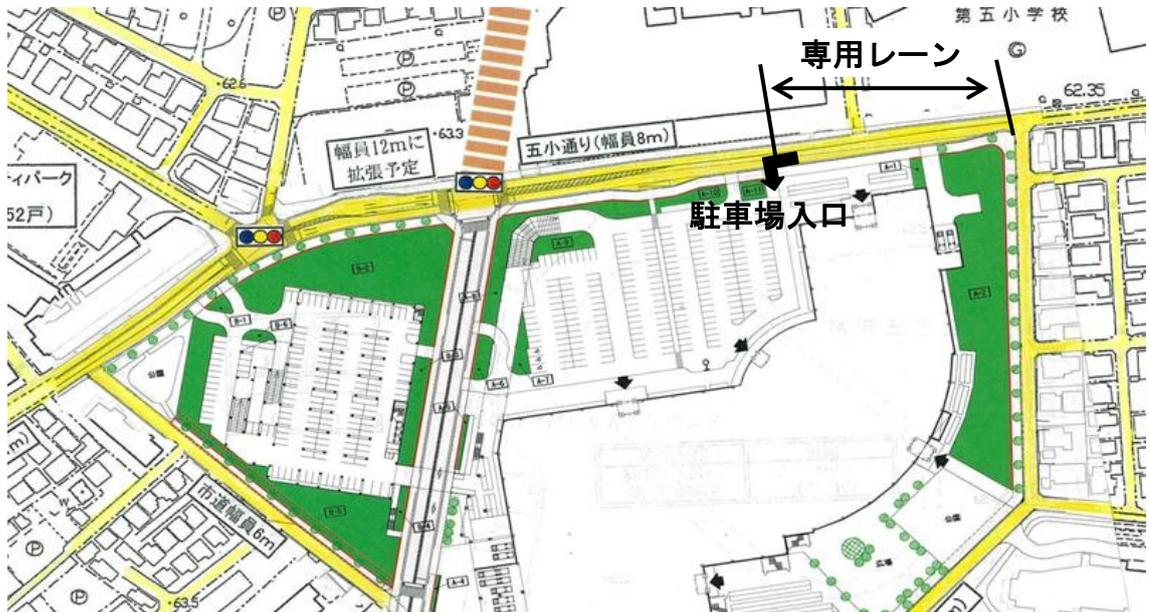
## 第 9 回検討会までに出された意見（まとめ）

### 交通対策

#### （渋滞対策）

- 事前の想定を超える車の流れによる渋滞が起きた場合、どう対応するのか。
- 五小東交差点から事業地までの道路拡幅をしないと、土曜・日曜日は渋滞する。
- 所沢街道の拡幅が早期に完成されるよう、市は積極的に都へ要望すべきである。
- 渋滞対策を取らなければならない具体的な基準（例えば「バスが遅れた場合」というように）を設け、それが発生したら迅速に渋滞対策を施さなければならないようにすべきである。
- 所沢街道と五小通りの交差点、所沢街道と市道 110 号線の交差点は近接しており、ひとつの信号が赤になると、うしろに車が連なることになる。同じことがひばりが丘団地西交差点でも起こるだろう。
- 所沢街道と五小通りの交差点は簡単に拡幅できないと思うので、右折車両による渋滞を防止するため、信号機を時差式にできないか。それだけで流れがスムーズになると思う。
- ひどい渋滞が予想されるときは、広域的に来店車両を規制する措置も必要だ。
- 五小通りの交通量を抑制するため、商業施設周辺の既存道路の交通計画を再構築し、一方通行規制、時間規制等を図る。特に、ひばりが丘団地、学園町、西東京市などの生活道路への商業施設関連車両の流入や通過動線にならないような処置を施す。
- 交通誘導員、標識、サービス等を徹底する。
- 五小通りからの来店車両はすべて敷地内に誘導し、五小通りに滞留させないとのことだが、それだけでは済まないのではないかと。時間帯や曜日によっては、五小通り以外に車を誘導することも必要なのではないか。
- 駐車場内での車両誘導をしっかり行い、敷地外で渋滞させないようにしてほしい。

- 五小通りに面して、駐車場に入るための専用レーンを造れないか。(下図参照)



#### (生活道路への来店車両流入について)

- 学園町は道路が狭く、また、自由学園の通学路を突っ切るかたちになるため、交通事故への懸念がある。さらに、新座方面からの来店車両による踏切での渋滞も考えられる。踏切を一方通行規制し、交通の流れを良くできないか。
- 商業施設と日生住宅およびフォレストレイクの間の道路、日生住宅南側とフォレストレイク北側の間の道路には、絶対来店車両が入ってくる。また、五小東交差点から日生住宅内に自転車が入ってくることも予想される。日生住宅内は狭く、トラックや自転車が来たらどうするのか、一方通行規制も含めて考えてほしい。
- 五小通り東端の交差点につながる細い道路があるが、本来自動車通行止めになっているが、自動車が入ってくる。通行止めになっているのに、どうなっているのか。商業施設ができると更に入ってくる可能性もある。
- 当面は生活道路に車が入らないよう、警備員を置く必要がある。

#### (荷さばき車両対策)

- 市道110号線側の荷さばきスペースへの商品搬入・搬出は所沢街道側からのみとする。
- 所沢街道と五小通りの交差点は渋滞発生箇所だ。商業施設西側の荷さばきスペース

へは、所沢街道側から市道110号線を通り、右折して入るべきである。

所沢街道と五小通りの交差点は、田無方面からの右折車両は、所沢方面からの交通量が多いため、青信号では右折できない。黄信号で対向車が来なくなってようやく先頭車両が右折できるため、後続車は交差点ギリギリに停車することになる。これにより交差点部の渋滞を引き起こす。

また、この交差点近くに停車した車両が障害となり、所沢街道に向かって五小通りから左折するバスが曲がりきれず、別の渋滞を引き起こすのである。

荷さばき車両がこの交差点を右折して納品するルートには無理がある。所沢街道から直接市道110号線へ右折して納品すべき。特に、朝のラッシュ時に車が集中すれば、交通に支障が生じるのは明らかだ。この交差点を納品ルートとするなら、右折レーンが必要。

- 現在、朝6時くらいが最も道路が混雑する。朝4時から7時くらいの荷さばき車両の台数が全体の何割かを示してもらいたい。

表1 市道110号線側搬入口への荷さばき車両の台数

	全体の台数	午前4時～ 午前5時	午前5時～ 午前6時	午前6時～ 午前7時	午前4時～ 午前7時
		台数(割合)	台数(割合)	台数(割合)	台数(割合)
平日	90台	10台(11%)	4台(4%)	4台(4%)	18台(20%)
休日	72台	11台(15%)	7台(9%)	5台(6%)	23台(31%)

表2 五小通り側搬入口への荷さばき車両の台数

	全体の台数	午前4時～ 午前5時	午前5時～ 午前6時	午前6時～ 午前7時	午前4時～ 午前7時
		台数(割合)	台数(割合)	台数(割合)	台数(割合)
平日	28台	4台(14%)	2台(7%)	1台(3%)	7台(25%)
休日	30台	5台(16%)	3台(10%)	2台(6%)	10台(33%)

※表1、表2いずれも事業者からの聞き取りによる。割合は小数点以下切り捨て。

- 五小東交差点において、田無方面から来る荷さばき車両の巻き込み事故を防止するため、荷さばき車両はひばりが丘団地内を経由し、五小東交差点を直進するようなルートを設定すべきである。

五小東交差点は荷さばき車両の搬出入ルート上にあるが、この交差点では第五小学校、南中学校、ひばり保育園の通学・通園者や商業施設利用者などが錯綜す

るため、荷さばき車両による巻き込み事故が予想される。そのため、南沢通りを西東京市方面から来る荷さばき車両は五小東交差点を左折するのではなく、その手前のセブンイレブンを右折し、ひばりが丘団地内を通り、一本杉のところから五小通りに出て、五小東交差点を直進するというルートを取れないか。

### **(歩行者対策)**

- 歩道利用者の安全確保のため、五小通りの電柱はなくすべきである。  
現況は電柱が邪魔で歩きづらく、自転車は車道に出ざるを得ない。道路の拡幅が難しいのであれば、電線地中化によって歩行者や自転車の安全を確保できるのではないか。

### **(自転車対策)**

- 事業者からは、自転車のマナー向上を啓発すると聞いており、きちんとした対応をお願いしたい。
- 自転車の安全を確保するため、第五小学校正門前の横断歩道を商業施設側に移動し、たまりがある横断歩道を新設できないか。

自転車の安全上、第五小学校正門前の横断歩道にたまりがないことが気がりである。

商業施設の開店時間である午前9時は、近接する日本興亜損保へ自転車出勤する従業員も多い。その時間帯に自転車の来店客が加われば、横断歩道に自転車が集中することは必至である。しかし、横断歩道にたまりがないため、自転車は車道にはみ出して停車することになり、バスや荷さばき車両、通勤車両と接触する可能性が出てくる。

こうした危険を回避するため、五小正門前の横断歩道を商業施設側に移動し、たまりがある横断歩道を新設できないか。

加えて、学校としては正門から児童を出入りさせるのが通常だと思うが、安全対策として、移動した横断歩道付近に通用門を設け、そこから児童が登下校できるようにするくらいの配慮が必要である。

### **(通学対策)**

- 荷さばき車両のルート上には第五小学校だけでなく、南町小学校も位置している。南町小児童の通学の安全確保も考慮してもらいたい。
- 五小と南町小の通学路をきちんと事業者伝え、登下校中の児童に配慮してもらおうとともに、所沢街道からフォレストレイク方向に入るスクールゾーンが抜け道にな

らないよう対策をしてもらいたい。

#### (その他)

- 渋滞による緊急車両の到着の遅れが怖い。交通誘導員を配置するとのことだが、どのあたりに配置するのか。
- 駐車場の駐車方法を確認し、渋滞の遠因となる来店車両以外の車が駐車できないようにしてもらいたい。

### 周 辺 環 境

- フォレストレイク敷地内での飲食や買物客の通り抜けがないようにしてほしい。
- エル・スタージュおよびラスティパークと住宅地との境の道は広く、駐車やバイクが走り回って困っている。また、ラスティパークには公園があり、ゴミで悩んでいる。開店後、駐停車や駐輪、公園での飲食などが予想されるので、警備員を常駐させるなど、その辺りの警備も考えてほしい。マナーを徹底させれば、そういうことは減ると思う。
- 敷地内には駐車場の誘導員がいると思うが、商業施設の周辺の交差点に誘導員なり、警備員を置いてもらうよう要望できないか。

### 青 少 年 対 策

- 万引きや恐喝、置き引きを防止するため、施設内の警備体制をきちんと確保してほしい。
- 商業施設から学校内を覗くことができないよう配慮してもらいたい。  
計画では、商業施設の駐車場が学童保育所の向かいにある。また、学校にはプールもあることから、商業施設には不特定多数が集まることを考慮して、学校施設を覗くことができないような建物の設計をしてほしい。
- 夜、子どもたちがサッカーやスケボーをやったり、不良のたまり場にならないよう対策をしてもらいたい。

### 防 災

- 店内の防災体制を確立してほしい。  
災害時に店を開放するにしても、防災体制を確立されなければ、従業員が右往

左往することになってしまう。

- 非常時の群集心理を考慮した建物の設計や、来店客の誘導方法を考えてほしい。

## その他

- 事業者には、長期的に地域の実情や心配を聞いてもらえるような組織、または会を設けてもらいたい。

開店当初は事業者も警備や交通について気を配るだろう。しかし、それを短期的に終わらせないためにも、青少協、自治会、PTAなど施設周辺の団体から成る組織をつくり、年2回程度会合を開き、継続的に事業者に意見等を直接聞いてもらえるような環境づくりをお願いしたい。

- 中間報告で掲げている基本理念を遵守することが重要である。

「事業者と地域住民双方の利益を尊重し、事業者の積極的な協力はもとより、地域住民、行政、関係機関が一体となった取り組みが必要です。」（中間報告から抜粋）

- 環境影響評価の騒音や排気ガスなどの予測値は、来店車両が新青梅街道から都市計画道路東3・4・18号線、そして市道110号線を通ることが前提になっている。東3・4・18号線が開通しなかった場合の検討をしておくべきである。