

環境影響評価書案に対する意見及び事業者の見解（安全・安心のまちづくり関連）

① 供用計画

意見の種類	都民の意見の概要（要旨）	事業者の見解（要旨）
営業について	商業施設建設予定地周辺は、閑静な住宅地区のため、閉店時間は、午後 1 1 時ではなく、午後 9 時閉店を要望する。	・飲食店と核店舗の食品売り場は午後 1 1 時まで、核店舗の衣料品・雑貨売り場は午後 9 時まで、専門店は午後 1 0 時までを営業終了時間と予定している。 ・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する。 ・防犯については、防犯カメラの設置、警備員の巡回、従業員の声掛けを実施する予定である。
	午後 1 1 時まで営業していると騒音の発生や、犯罪の増加が考えられる。	
私有地通り抜けについて	大規模なショッピングセンターが開業となれば、敷地内の通り抜けが想定され、居住者の生活環境悪化はもとより、従来から通学路として利用している児童の保安上の観点からも非常に大きな問題となる。	・周辺の生活道路などへの入り込みについては、交通誘導員や看板の設置などによる対策を行い、近隣に十分配慮した計画とする。 また、計画地に 2. 5 メートルから 4 メートル幅の歩道状空地を設置する予定である。

② 交通計画

意見の種類	都民の意見の概要（要旨）	事業者の見解（要旨）
周辺の道路状況及び交通混雑について	道路整備計画では、商業施設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。 また、南沢通りも狭く、車両のすれ違いが困難な区間がある。店舗周辺道路のみを拡幅しても意味はなく、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る。	・現況の五小通りは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になる。 これにより道路の混雑は改善されるものと考える。 ・南沢通りの五小通りより北側の区間は、平成 2 2 年までに、また、南側区間についても平成 22 年以降拡幅が予定されており、道路容量が改善されるものと考える。 ・本事業の実施に伴い関連車両が集中するが、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様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る。 ・通学・通勤時間帯の車両の走行については、計画店舗の営業時間は、午前 9 時～午後 1 1 時を予定しており、駐車場利用可能時間は、午前 8 時 3 0 分～午後 1 1 時 3 0 分の予定である。 よって、通学時間帯の 8 時 1 0 分頃においては、来店車両の走行はないものと考えており、また、荷さばき車両についても往復 2 0 台未満の台数となっている。ただし、通学路であることを考慮し、今後、より詳細な荷さばき計画を検討するとともに、開店後は、交通誘導員の配置などにより安全面についても必要な対応を実施する。特に開店直後については、交通誘導員を大量に配置し十分な対応を計るものとする。 ・渋滞予測については、東京都環境影響評価条例に基づいて行っており、交通渋滞については混雑度と交差点需要率が基準を下回っているため、処理可能と考える。 また、大店立地法に基づく必要台数を超える駐車場を確保している。
	交通網の未発達が当初から分かっているが、車約 2, 0 0 0 台に依存する営業形態に対し、解決しないまま計画を重ねている。	
	五小通りはバス路線であることから、渋滞すれば地域住民の日常生活に大きな支障が出る。	
	渋滞予測は、していないのか。	
	来店車両などの関連車両と一般交通車両の輻輳により、広範囲の関連道路に発生する渋滞と、さまざまな生活環境破壊をもたらす。これについて、環境影響評価項目として取り上げず、その対策などが全く行われていない。	

② 交通計画（つづき）

意見の種類	都民の意見の概要（要旨）	事業者の見解（要旨）
交通渋滞時における生活道路への進入防止について	交通渋滞時における迂回車両の周辺生活道路への進入が予想される。進入防止策はどのようになっているのか。	・車両の進入対策については、開店時における徹底した対策の実施が最も重要であると考える。 ・事前に想定した主要経路以外については、計画地直近だけでなく、周辺道路・交差点においても誘導員を配置するほか、看板等により、関連車両の周辺住宅地等への進入を防止する。 ・具体的な対策については、今後交通管理者と協議の上、作成する。
来店車両の出入り等の動線計画について	来店車両の出入りにより、交通の混乱が生じないような対策を行ってほしい。	・出入口の適切な配置の検討と併せて、左折イン・アウトの原則により、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。 - 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ある。
荷さばき車両について	荷さばき車両の走行時間は、午前４時から午後１０時となっている。 午前４時から４００台を超える大半がトラックと推測される荷さばき車両が走行することは、極めて重大である。住宅の振動、騒音など安眠に大きな影響を与えることが推測される。	・午後１１時まで営業する店舗は、飲食店が中心となる予定で、使用できる駐車場の範囲を限定するなど騒音防止に努める。 ・犯罪防止対策は、防犯カメラの設置、警備員の巡回、従業員の声掛けなどを実施予定である。 ・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る。 ・荷さばき場は２カ所予定しているが、荷さばき車両を建物の中に入れて作業する計画である。また、荷さばき車両が転回等するスペースの外周には、３メートルの壁を設ける予定である。 ・従業員には、公共交通機関を利用するよう指導し、お客様用の駐車場を従業員の通勤用の車や店舗の業務用の車、商品等の搬出入の車は利用しない予定としている。
自転車・歩行者について	自転車での交通動線、交通計画が全く記述されていない。生活道路への大量の自転車進入の懸念、歩行者との接触事故多発の懸念等も大きい。	・自転車利用のお客様については、計画地周辺の各方面からの来店を想定している。 ・駐輪場は、商業施設棟正面側に配置するほか、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計画している。 ・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計画している。
シャトルバスの運行等について	二酸化炭素を減らし、高齢者にもやさしい街づくりを目指すため、シャトルバスを運行してほしい。	・お客様用及び従業員用のシャトルバス運行を予定している。

③ 施工計画

意見の種類	都民の意見の概要（要旨）	事業者の見解（要旨）
工事用車両の走行ルートについて	工事用車両の走行ルートはどのようになっているのか。	・走行ルートは、幅員の大きい新所沢街道及び東３・４・１８号線（市道１１０号線）とし、敷地南側から進入・退場する計画である。五小通りは工事用車両の走行経路としない。 ・工事車両は、決められたルートのみ走行するよう施工事業者には周知徹底する。

③ 施工計画（つづき）

意見の種類	都民の意見の概要（要旨）	事業者の見解（要旨）
工事内容等について	鋼板製の仮囲いは、周辺が住宅地区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。	・ 施工中は、高さ３メートルの鋼板製の仮囲いを計画地の敷地境界に設置する予定だが、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する。 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する。
	低振動工法を採用するとのことであるが、工事により近隣の家屋などにヒビ、傾斜などの被害が生じた場合、どのような対応を取ってもらえるのか。	・ 工事は、近隣家屋などに影響を与えないように慎重に行うが、工事工程の段階で、振動などによる影響があると判断した範囲については、事前に家屋調査を行い、万一被害を与えた場合は、適切な措置をとる。 ・ 地盤沈下については、本事業では、大規模な地下水の汲み上げや、地下水に影響を及ぼすような工事は実施しないため、ないと考えるが、都条例に基づき事後調査などを行う。 ・ 工事の施工中は、事故が起こらないよう十分注意して行うが、万一発生した場合は、原因調査と再発防止策を講じた上で工事を再開する。
工事用車両の走行時間帯について	工事用車両の走行時間を午前６時から午後９時としているが、周辺が住宅地区であることを考慮すべきである。	・ 一度に多くの工事車両が集中し、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・終了の前後２時間を加えた時間帯で設定している。 特に、主な通学時間帯である午前７時～午前８時の走行はできる限り少なくする計画であり、午後４時～午後６時の児童・生徒の帰宅時間帯は、車両の走行が集中しないよう調整する。 通学時間帯は、交通誘導員を配置し児童の安全誘導を実施する計画である。 ・ 工事用車両は、新所沢街道から東３・４・１８号線を通して直接計画地に出入りする計画であり、出入口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する。 ・ 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る。

④ 大気汚染・騒音・振動

意見の種類	都民の意見の概要（要旨）	事業者の見解（要旨）
隣接地に対する影響について	商業施設による隣接地への圧迫感、騒音、振動についてどのように対応するのか。	・ 商業施設建設予定地南側には、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る。 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１．８メートル、屋上駐車場が上にある４階駐車場には１．２メートル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ある。 ・ 工事の施工中については、低騒音・低振動型の機械を用いるとともに、建設機械が１カ所に集中しないように施工計画を立てる。

④ 大気汚染・騒音・振動（つづき）

意見の種類	都民の意見の概要（要旨）	事業者の見解（要旨）
工事完了後の関連車両の走行に伴う影響について	騒音について、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している。	・関連車両の走行に伴う大気汚染の予測結果は、環境基準を下回っている。 また、騒音の予測結果は、いずれの地点でも1デシベル程度の増加となっている。 ・現況で騒音の環境基準を超えている道路については、道路管理者である東京都や関係市等に状況を伝えるとともに、可能な協力をしていく。 ・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をなるべく控えていただくようお願いしていく予定である。 ・関連車両の走行に伴う振動の予測結果は、いずれの地点でも環境確保条例の規制基準を下回っている。
	周辺道路の交通渋滞から生じる排気ガスによる大気汚染が、水と緑に及ぼす影響が大きい。	
	大気汚染、騒音、振動が、環境の悪化につながるものであることは明らかである。	

⑤ 土地利用・出店計画

意見の種類	都民の意見の概要（要旨）	事業者の見解（要旨）
立地条件について	商業施設建設予定地周辺は、第五小学校をはじめ、小学校、中学校、保育園、幼稚園、肢体不自由児通園施設、特別養護老人ホームなど福祉、教育施設が多数ある住宅、文教地区であり、大型商業施設建設場所としては不適切である。	・立地特性を考慮し、関係機関の指導の下、近隣住民に配慮した施設づくりを計画する。 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、荷さばき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う。 ・交通計画についても、お客様用及び従業員用のシャトルバスの運行を検討しており、関連車両台数の緩和に努める。 ・第五小学校や特別養護老人施設の近接については、予測評価の対象地点に選定している。 なお、道路交通振動の評価基準は環境確保条例に基づき、小学校や特別養護老人施設等の周囲50メートルの区域内については、規制基準からさらに5デシベル減じた値を用いている。
教育環境及び治安の悪化、青少年への影響等について	五小前に出店することによる騒音などによる教育環境の破壊や、未成年者のたまり場になるなど、青少年の健全育成に悪影響を与える。	・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、安全にも十分配慮する。 ・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の対策を行う。 ・環境への影響についても、数値だけ満足すればよ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る。 ・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、皆様が安心して利用できる空間を提供する。夜間も、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る。

⑥ その他

意見の種類	都民の意見の概要（要旨）	事業者の見解（要旨）
光害について	周辺地域は住宅地区であり、夜間照明については住環境に多大な負担を強いことになる。そのため、敷地外の不必要な照射を行わないのは当然である。 また、営業時間終了後は、速やかに宣伝目的等の照明は消灯すべきである。	・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である。 ・平面駐車場の周囲には盛土と植栽を施し、駐車場棟には壁を設置し、車両のライトが外部に漏れるのを防ぐ計画である。