

第26回千葉県大規模小売店舗立地審議会議事録

1 日 時：平成15年11月25日（火）

午後1時30分から午後5時30分まで

2 場 所：プラザ菜の花 3階 菜の花Ⅰ・Ⅱ

3 出席者：千葉県大規模小売店舗立地審議会委員（6名）

伊藤（公）委員、伊藤（捷）委員、磯村委員、赤羽委員、
轟木委員、榛澤委員

事務局

商工労働部 飯田次長

経営支援課 阿部室長、貫井主幹、大畑主幹、掛巢副主幹、
田中副主幹、長谷部主任主事

都市部都市政策課 菰田副主幹

千葉県警交通規制課 斉藤補佐

4 開 会：

① 審議案件概略説明

<事務局> 届出に係る審議案件は4件、報告案件は8件でございます。届出に係る審議案件としては、コジマNEW船橋店、ランドロームフードマーケット八街吉田店、カインズホーム新八街店、（仮称）イオン新鎌ヶ谷ショッピングセンターの4件でございます。

また、変更の届出等に対する報告は、高根木戸ショッピングセンターほか8件でございます。これらは閉店時刻等を変更するものでありまして、周辺の生活環境に及ぼす影響がほとんどないと認められたことから、事務局ベースで処理した案件について報告するものでございます。

以上でございます。よろしく御審議くださるようお願い申し上げます。

② 成立要件の確認（県行政組織条例第32条第2項の規定により、委員の半数以上の出席があることから成立を確認した。）

③ 配付資料の確認

④ 議長の選出（県行政組織条例第32条第1項の規定により伊藤会長を議長に選出した。）

⑤ 傍聴者の入室（傍聴者の入室につき委員の異議がないものとして入室を許可した。）

⑥ 議事録署名人選出（議長が赤羽委員及び轟木委員の2名を指名した。）

5 議 事：

○ 議題(1)新設の届出に対する県意見に係る審議については、次のとおりであった。

①審議案件1「コジマNEW船橋店」について

<事務局説明> (OHP)

初めに、コジマNEW船橋店でございます。所在地は船橋市でございます。業種といたしましては、家電の量販店でございます。

右の届出事項について申し上げますと、新設日は16年1月8日、店舗面積は2,600㎡、開店時刻が午前10時、閉店時刻は午後9時となっております。それから、荷さばき可能時間帯は午前9時から午後8時となっております。

このコジマNEW船橋店でございますが、既に店舗は建っております。1店舗が695㎡、それから、もう1店舗が1,904㎡ということです。1,904㎡というのは、今回、2階の倉庫部分を店舗にして店舗面積を拡大しているということで、当初、それぞれの店舗面積は1,000㎡以下で建設されたものでございます。今回、その真ん中、店舗と店舗の間に、中空で、2階に渡り廊下をつくるということで一体的な店舗になり、合わせて2,600㎡ということで届出がなされたものでございます。所有形態は借地で、都市計画区域は市街化調整区域ということでございますが、ここは既存宅地を利用して店舗が建設されたものでございます。また後ほど説明させていただきます。

(写真)周辺の環境ですが、南側が県道でございます。東の方に行くと三咲駅に到達いたします。北側は梨畑となっており、その周辺は住宅も張りついています。また、前面にケイヨーデーツーがございます。こういった状況でございます。

それから、市町村・住民等の意見でございますが、これについては船橋市の意見がございました。これも後ほど説明させていただきます。

住民の意見はございませんでした。

それから、2 ページ目で駐車場の収容台数でございます。指針では137台ということでございますが、届出台数は159台ということで、充足をしていると認められます。

それから、駐車場への交通誘導でございますが、駐車場の入口ということで説明させていただきます。出入口は3か所でございます。県道からは、インとアウトを別々に設けてあります。それからもう1点、交差点のところでございますけれども、ここは右折して、その後左折して、車が入っていくという経路になっております。

それから、駐輪場の台数ですが、指針参考値で69台で、届出台数は82台となっております。この駐輪場についても充足していると認められます。

それから、荷さばき施設でございますが、2棟建っているということで、一方の荷さばき施設は96㎡ございまして、それから、もう1つの方は90㎡ということで、合わせて186㎡が設定されております。これについては、同時作業可能台数は2台。というのは、1台ずつ、そこに張りつくということになります。ピーク時間の搬出入車両台数ですが、時間当たり2台ということで、適切な配置面積であろうと認められます。

それから、広域的な経路でございます。これにつきましては、先ほど申し上げました県道が入庫、出庫の主要な道路になります。車の出入りとしたしましては、二本の南北方向の道路がありますが、そこが来客経路ということで、車両が入って、また出ていくということになります。いずれにしても、店舗に隣接した県道1本が車両の出庫、入庫の主要な道路となります。

それから、歩行者の通行の利便ということでございます。これにつきましては、出入口に交通整理員を置いて安全を確保するという。それから、歩行通路をつくって安全を確保し、また、歩行者を誘導するというでございます。

それから、4 ページ目でございますが、廃棄物、リサイクルの状況

でございます。本店舗は家電リサイクル法の対象店舗になっております。廃家電につきましては、直接店舗へ持ってきたものについては店舗を経由して、回収センターというものがございまして、そこへ持ち込むこととなります。店舗を経由しない、電話等で問い合わせがあったような場合には、回収車が家庭に行って回収センターへ持って行くということで、一時的には滞留しますけれども、基本的には店舗の中で滞留して、保管を長期化するということは考えておりません。

それから、防災対策への協力ということでございますけれども、これについては要請に応じて協力をするというところでございます。

続きまして、騒音に関して説明をさせていただきます。

<事務局> (図面)この周辺でございますが、先ほどお話がございましたように、市街化調整区域でございまして、環境基準の当てはめは、ございません。そのような関係で、主として住居の用に供する地域、B類型ということで、店舗の周辺に予測地点を設置しまして予測してございます。先ほどありましたように、店舗西側から北側が梨畑でございまして、店舗南側は商業施設でございます。主として住居が隣接しているのは、この予測地点BとCの部分でございます。

こちらは家電店ということでございまして、夜間営業はございません。昼間だけの営業でございますし、荷さばきも廃棄物の回収も昼間だけということでございます。

(写真)こちらの店の特徴的なものでございますが、先ほど説明したように2店舗ございまして、それぞれ分かれているところ、店舗中央部分に渡り廊下をつけて一体の店の運営とするということで大店になります。空調の室外機関係ですけど、店舗中央部を見ていただくとおわかりになりますように、この2つの店の間に空調関係が集中的に設置されてございまして、空調関係は住居系から離れておりますので、住居に対しての騒音源となることはございません。

(図面)そのようなことで、6ページでございますが、総合的な予測と夜間最大値、ともにクリアしますが、現状で1地点、基準値を超えるところがございます。これは対策後が書いてございますが、まず、地

図を見ていただきまして、店舗北側に地主さんの住宅があり、この敷地境界のところに夜間一番大きくなる部分がございます。この部分でございまして、ここに現在キュービクルがございます。キュービクルということで、受電設備であり、6,000Vを動力用の200Vに落とす変圧器とか計器、遮断機、そういったものが入っており、変圧器が入っておりますので、夜間、ブーッという音がします。境界付近はちょっと緑の壁になっていますけど、これは遮音壁ではございません。単なる目隠し壁です。ここのところで予測すると基準を超過いたします。

(図面)今見ていただきました受電設備がここがございます。ちょっと見にくいですが、ここで基準値を超過します。先ほど申し上げました空調関係は、店舗建家と店舗建家の間の部分に集中して置かれております。周りの住居から十分離れておりますので、ほとんど影響ございません。影響あるのは、ここだけです。これに対しては、こういったコの字型の遮音壁を用いまして囲うということで、基準値はすべてクリアするということになります。そのようなことから必要な対応がとられているものと判断してございます。

事前に騒音担当の山下委員の方に説明したところ、一般論として、家電製品の店舗では屋外BGMは行わないが、店舗の中で相当大音量でBGMを常に流していて、店舗入口扉を開けたときに漏れるケースがあり、それが苦情につながるケースがあると。そういったことがないように、十分口答で指導しておいてくれというお話がございまして、今後、口頭で指導したいと考えております。

以上でございます。

<事務局> 続きまして、7ページでございます。廃棄物の保管でございますが、届出容量につきましては61m³ということでございます。なお、指針上の保管容量は9.47m³ということでございますので、充足していると認められます。内訳ですが、一般の廃棄物が21m³ということ。それから、廃家電分の保管場が、2か所ございまして、21m³と19m³ということで、先ほど申し上げましたが、基本的には長期間の滞留はないということで、容量的には充足していると判断されます。

それから、街並みづくり等への配慮ですが、これにつきましては、緑化計画で、緑化率が0.65%ということでございまして、非常に少ない。市街化調整区域であるので、都市計画上の制限が加わらないということで、このような緑化面積になっているわけですが、船橋市の緑化条例というのがございます。それから、立地法の観点から見て、このような緑化率でいいのかという疑問があるということでございます。したがって、緑化計画においては十分な配慮がされているとは認められないと判断されます。

それから、屋外の照明、広告塔照明でございますが、これについては、強さ、それから方向について配慮していきますということでございます。

8 ページ目の船橋市の意見でございます。ここにも緑化に関することが出ております。先ほど申し上げましたが、船橋市の条例でいきますと、21%以上の緑化を求めています。これについての対応ですが、市と協議するというところでございますが、現在の緑化率が0.65%ということなので、もっと立地法の視点から確保していただきたいと考えており、我々サイドも少ないのではないかと判断をしております。

それから2点目の、計画地は市街化調整区域であり、当該計画における建築は建築行為に該当することから、都市計画法施行規則第60条に基づく手続を行うことと意見を述べております。どういうことかと申しますと、施行規則第60条というのは、その中に都市計画法第43条のただし書きというのがございまして、ただし書きは、軽易な工事として、建築許可を求めなくてもよいことを証明するというところになっておりまして、証明書をとることが必要であって、証明書がないと開発許可及び建築確認は得られないというふうになりますので、建築許可を求めなくてもよいという証明をとる必要があるということでございます。現在、これにつきましては、11月17日に船橋市との間で協議が終了いたしまして、11月26日に許可を申請するという段取りになっております。12月上旬に許可されるという見通しを立てております。

それから、一部駐車場において農地法の手続が行われていないため、

計画の一部用地について農地法の許可手続を行うこととの意見ですが、これについては、図面で説明しますと、店舗東側のところでございます。今現在は駐車場として利用されている所ですけれども、これが農転を済ませないままで駐車場になっているということが明らかになりまして、これについての改善をすること。農転をとって駐車場にすることを今進めているということでございます。12月25日に協議し、農転は許可される見通しだということでございます。

このように、船橋市の方から基本的な意見が出されましたが、先ほど申し上げましたように、平成2年と平成13年にそれぞれ1,000㎡以下で店舗をつくったということで、ここへきて大店立地法に基づいて申請が行われたために、この辺のことが明らかになってきたということでございます。

もう1つ、釈明に近くなりますが、都市計画法の一部事務が中核市となった船橋市に移管されたこともあって、広告縦覧を経て、こういふことが意見として述べられたということでございますので、その辺のちょっとしたずれが生じてまいりました。

それから、住民等の意見でございます。これはございませんでした。

総合的な判断でございます。最後の9ページでございますけれども、駐車需要、それから駐輪場について充足されているものと認められます。荷さばき施設についても配慮がなされていること。騒音、廃棄物につきましても、適正と認められる。あるいは、十分な配慮がされているということでございます。街並みづくりについては、緑化計画について十分な配慮がされているものとは認められないと判断されます。船橋市の意見につきましては、緑地計画の対応を除いて必要な手続を行うとしており、適切な対応がなされるものと認められます。住民の意見はなかったということでございます。以上のことから、当該店舗の立地に関して、街並みづくり等への配慮については、次に述べます県意見を出した上で、このほかについては妥当と判断されます。県の意見でございますが、「敷地内に計画を上回る緑地を設けるよう努めてください」という県の意見を出していきたいと考えております。

<事務局> 1点、補足をさせていただきますと、船橋市の意見の2番目に出されております、建築基準法関係の手続をとりなさいということに関連してなんですが、実はこの審査を進めていく上で船橋市から、既存宅地と、それ以外の調整区域の部分を明確に分けてほしいという指導がありまして、その指導に基づくと、当初のこの計画がそのまま維持できないということになりました。その辺、先般、古宮先生の方に、法的な手続の面でどうかということでお尋ねをいたしました。他法令は他法令で、きちんとそれぞれの部署がチェックするので、当初の案がそのまま通るという事態にはならないんだけれども、この案の後に、船橋市の指導を受け、きちんとした形の駐車マスをとった案が速やかに出るということであれば、今回の新設の案件、それに続く6条2項の変更の届出を速やかに出してもらうということで、法的にはいたし方がないのではないかとのご見解を賜っております。

以上です。

<伊藤会長> この案件は、1つは緑化計画。緑化率が0.65%で非常に低いということで、船橋市の意見を踏まえて、緑化を条例に沿った形でしてもらいたい。そういう意味を込めて、「敷地内に計画を上回る緑地を設けるよう努めてください」というのが県の意見でございます。もう1点は、先ほど直前に説明があったところですが、敷地内に都市計画調整区域との境をはっきりさせてくれと。それをやると、駐車場が移動があるかもしれない。この段階ではまだわかりませんから、それには触れないでいくという形でございます。もし駐車場をいじるようなことがあったら、変更の手続になると思います。もう1度出していただくと。そういう2つがポイントだったと思います。騒音は、先ほど若干問題があったと。しかし、その箇所は1点だけだということで、これはほとんど問題にならないということでございます。そういうことを踏まえまして、委員の皆様からご質問、あるいはご意見でも結構ですが、ございましたら、出していただきますように。緑化計画については、その後、何かの動きというのはまだありませんか。

<事務局> 市と協議を続けておりまして、3%程度のものでは確保は

可能であるということで、市と協議が調う方向で今進んでいるというふう聞いております。

<赤羽委員> 確認ですが、今、最後に話題になった駐車マスの変更の件です。変更されたこの場で、またその変更届に関して審議をするということになるんですか。

<事務局> 6条2項ですので、通常であれば報告事項になってしまう案件だと思います。ここでは、基本的には新設案件とか増床で1,000㎡超えたものをお願いしておりますので、この場で再度ご審議いただくということにはならないのではないかと思います。

<伊藤会長> 報告案件になるわけね。

<事務局> はい。報告という形でご審議いただくことになろうかと思います。

<伊藤会長> 軽微な変更になるわけです。いかがでございましょうか。もし特段のご意見がなければ、県の意見、これは「意見なし」ではございません。「敷地内に計画を上回る緑地を設けるよう努めてください」と。総合判断の中では、緑化が不十分である、十分であるとは認められないということを受けて県の意見になりました。この意見でよろしゅうございますか。ご異議がないようですので、これはこのとおり、県の意見は結構ですということで処理したいと思います。この案件が少し意見があるだけでございまして、あとの案件は、県の方は特段大きな問題をはらんでいないようではございません。

2番目に入ります。審議案件の2、ランドロームフードマーケット八街吉田店でございます。

それでは、お願いいたします。

②審議案件2「ランドロームフードマーケット八街吉田店」について

<事務局説明> (OHP)

2件目でございます。説明させていただきます。

ランドロームフードマーケット八街吉田店でございます。まず、位置ですけれども、八街の中心市街地が今指図しているところでございます。そこから約2kmのところには計画をしているものでございます。

道路としましては、県道に沿ったところでございます。左の方が千葉方面になります。設置者は株式会社ランドロームジャパンということで、本社は船橋市でございます。

新設日は16年1月8日、店舗面積は3,397㎡でございます。開店時刻は午前10時、閉店時刻は午後9時45分ということ。それから、荷さばき可能時間帯につきまして、午前7時から午後8時でございます。

周辺の環境ですが、まだ測量している段階で、建物の工事には着手しておりません。今示しているところは、手前が駐車場で、奥が店舗という構造になります。左の方に民家がございすけれども、この民家はこの土地の地主だそうございまして、ここの一角がそのまま農家、あるいは農地として残るということで、構造的に、真ん中にそのまま農地、農家が残っておりまして、両端が今回の計画地及び店舗となります。先ほど見た方向から言いますと、右下から見たんですけれども、そこが今、畑になっておりますけれども、駐車場になって、その奥が店舗となります。それから、一部、左の方は、車両の入ってくる道路、それから駐車場となっております。

市町村・住民等の意見はございませんでした。

それから、2ページ目でございますけれども、施設の配置、運営方法に関する事項ということで、配慮すべき事項として、まず、駐車場の収容台数でございますけれども、指針では162台ということでございます。なお、届出台数につきましては224台ということで、適正な台数を充足しております。

それから、交通の支障回避ということでございますが、これは駐車場内部でございますけれども、日曜日、それからピーク時間帯については交通整理員を置いて交通整理に当たるということで、2か所、北東側と南東側に出入口がございますので、そこに交通整理員を配置するというところでございます。

それから、駐輪場ですが、届出台数は111台。指針参考値の89台を上回っているということで、駐輪需要は充足していると認められます。

続いて荷さばき施設でございます。申しおくれましたけれども、こ

の店舗は、核店舗となるのはスーパーマーケットということでございますが、ドラッグストアと、それから100円ショップが同時に併設される予定になっております。このことから、荷さばき施設も2か所に設定されております。北東側に99㎡ぐらい、それから、南東側が62㎡ということで荷さばき施設が確保されております。ここにつきましては、同時作業可能台数が、おのおの2台ずつ確保できるスペースになっております。

それから、駐車場内の経路の設定でございますが、看板等で出入口を明確に知らせる方法を取り、それから、チラシ等によって来店経路を明らかにしていくということでございます。出入口ですけれども、まず、南東側は左折入庫、それから出庫は両方可能となっております。それから、もう一方の北東側の出入口ですけれども、これについては右折入庫、左折入庫可能ということでございます。この近辺の道路はそれほどの交通量がございませんので、交通協議の中でも、これが可能となったということでございます。

それから、歩行者の通行の利便性ということでございますが、駐車場内の黄色で示した部分については、歩行者の専用道路、歩道をつけるということ。それから、道路沿いにつきましては、新たに歩道を設けるということでございます。県道につきましては、既存道路を使つての歩道ということでございます。それから、北側の駐車場でございますが、道路に接したところにつきましても歩道を設けるということです。

それから、4ページ目でございますけれども、廃棄物減量化、リサイクル化でございます。この店舗は食品リサイクル法対象店舗になっておりまして、むだな包装を避けてばら売りをしていくということで、包装資材の削減に努めますということでございます。それから、計画的な仕入れ、加工作業で売れ残りの削減に努めるということ。それから、生ごみにつきましては、一部を飼料としていきますということでございます。あと、リサイクル法の対象店舗でございますので、18年までに20%削減計画に沿った減量化をしていくということで、現実可

能な計画となるような形のものを検討していくということでございます。

それでは、騒音についてお願いします。

<事務局> 続きまして、5ページからの騒音について説明いたします。先ほど話にございましたように、周辺は農地が多くございまして、ちょっと変な形ですが、このピンクで塗ってある中が店舗の敷地でございます（OHP図示）。周辺でございしますが、ここに1、2、3と変な形で残っておりますが、これが地主さんの土地でございます。現場に行ったところ、落花生畑やニンジン畑が栽培されておりました。また、道路を挟んで、北側に1軒、店舗併用住宅があるだけで、周辺には地主さん以外に住居はございません。

この写真は、交差点から店舗予定地を俯瞰しているものでございます。今見えている家はこの地主さんの敷地の部分でございます。ここが現在ピーナツ畑で、駐車場になる部分です。

もう1つ、店舗北側の開発区域の一番奥のところから店舗予定地を見たものでございます。次の写真は店舗予定地の西側から店舗予定地を見たものですが、ここも地主さんの自宅以外、ないという状態のところでございます。

主として、これらの地主さんの家と周辺の2点を評価地点と選びまして予測評価をしてございます。

それでは、5ページから説明させていただきます。まず、こちら、ランドロームさんの騒音対策でございますが、冷凍機とかポンプ等、騒音レベルの非常に高いものは住居系から離しまして屋内に設置するというので、ポンプ室を設けまして、その中に冷凍機とかポンプが置かれてございます。また、冷凍機室の換気には消音ダクトを設けることによりまして、騒音の低減が図られております。

もう1つの対策でございますが、ここに荷さばき場は2つございます。店舗の北側と南側です。北側の荷さばき場でございますが、地主さんの自宅があるということで、こちらの荷さばき場は屋内の荷さばきで行うということでございます。また、ランドロームさんでござい

ますが、営業時間が夜間に及ばないということ。また、荷さばきも廃棄物の回収も昼間のみで行うということ。それと、これを見ておわかりになりますように、空調関係は、住宅から離れた畑側に集中して設置してあります。

住居から離すことによって、予測地点ではどうかということですが、次の6ページをお開きいただきますとおわかりになりますように、予測地点A及びB——最もうるさい地点で予測していますので、高くなっております。特にBでございますが、夜間、ここに稼働するものがございます。こちらはもともと農地ですから、都市計画法の用途地域指定がございません。その関係で、先ほどと同じですが、主として住居の用に供する地域と、住居系並みの評価を行ってございます。Bでございますけど、非常に高くなるのは、この地点で。それも基準ぎりぎりでございますが、現在基準をクリアしていること、現況はこのようにピーナツ畑で、付近に何もないことで、特に問題が無いこと。さらに設置者は、現在店舗予定地付近は農地ですが、将来、住宅が建設される場合は遮音壁等の騒音対策を行うとして届出書に対策として記載しています。事前の山下委員への説明の中でも、特に問題なかろうというお話でございました。

以上でございます。

<事務局> 続きまして、7ページでございます。廃棄物の保管容量についてでございますが、指針で示される容量については16.82m³ということですが、届出の容量として105m³となっております。これについては、場所としては今示しているところでございますが、生ごみが約41m³、不燃物関係が2.4m³、それからリサイクル品については61.7m³ということで、合わせて105m³ということでございます。

それから、街並みづくりへの配慮ということでございますけれども、敷地内の緑化につきましては4.7%を確保するというところでございます。これについては、都市計画法及び市の開発指導要綱で3%以上確保してくださいということでございますので、この緑化率の4.7%は、これをクリアしていると認められます。

総合判断でございますけれども、駐車需要の充足、それから駐輪場の収容台数につきましては充足されているものと認められます。荷さばき施設につきましても、適正な配慮がされていると認められます。それから、騒音、廃棄物、街並みにつきましても、適正な対応、あるいは配慮がなされているものと認められます。八街市、それから住民等の意見はなかったということで、当該店舗の立地に関しまして、指針に照らし適正に配慮されていると判断いたしております。したがって、県の意見は「なし」ということで判断をさせていただいております。よろしくお願いいたします。

<伊藤会長> ご苦労さまでした。この案件、いかがでしょうか。ご質問ございましたら。

<赤羽委員> 確認ですけれども、この図でいきますと、計画地の北東側の出入口で、右折で入庫も出庫もしてもらおうということが警察協議で認められたということです。原則としては、交通処理上、処理能力の問題がなくとも、おのおの軌跡が交錯するので、右折の出庫と入庫というのは考え直してもらおうということだったと思います。今回は市道の交通量が一方向で1時間に大体300台程度ですか。それから、右折の入出庫が、ともにピーク時間で50台程度ということで、かなり少ないので可としましょうという結論だと思いますが、そういう解釈でよろしいでしょうか。

<事務局> 先生のおっしゃるとおりです。

<伊藤会長> 事務局の説明でご了解いただきました。よろしゅうございましょうか。ほかにご意見がなければ、この案件は県の意見として、もちろん、なお書きはついておりますけど、「意見なし」ということで了解をいたしました。

それでは、3番目の案件に移ります。これは既存店変更の案件でございます。カインズホーム新八街店でございます。早速お願いいたします。

③審議案件3「カインズホーム新八街店」について

<事務局説明> (OHP)

新規案件の3番目でございます。

カインズホーム新八街店でございます。これは附則第5条の1項ということで届出がされております。今、会長の方からご説明がありましたとおり、既存の店舗に増設でございます。もともとホームセンターとして出発したわけですが、今回、このホームセンターの一部の増築、それから、系列会社でありますベイシアという会社ですが、これは食品スーパーでございます。これが店舗に隣接して併設されるというものでございます。店舗面積は1万6,640㎡ということで、変更前は9,948㎡でございました。

変更日は平成16年1月2日を予定しております。閉店時刻ですが、従前は午後8時まででしたが、午後9時までということで、1時間延長がございます。それから、駐車場の利用可能時間帯、荷さばき可能時間帯につきましては、それぞれ9時半まで、それから午後7時までということで、夜間に入らない店舗の営業でございます。

周辺的环境でございます。図にお示ししてありますけれども、これが変更前の店舗の状況で、ホームセンターとして出発した店舗でございます。西側に国道の409号線ということで、八街から富里の方に向かっている道路でございます。これは主要な出入口になっていく道路でございます。店舗東側に平行路がございます。北東部に斜めに走っている道路がございますけれども、これは市道でございます。増築部分でございますが、従来の店舗から、やや広げて増築するもので、これは屋根はついていますが、壁等がございませんで、建築資材等を置く場所になります。それから、店舗南側も、食品スーパーでありますベイシアがごらんとおりの南端の位置に設置されるというものでございます。したがって、駐車場の台数がふえるということで、そのような形で、国道に面した前面が駐車場になるということでございます。それから、ここだけで足りないので、北の方に一部、駐車場を設置するというものでございます。

それから、2ページ目の配慮すべき事項でございますけれども、駐車場の収容台数ですが、これは先ほど申し上げました、従前からホームセンターがあったということで、特別の理由として駐車台数を計算

してあります。従前の駐車台数は611台でございまして、ピーク時でも、現在、これを上回る来店者数があるということはないということでございまして、この611台を既存台数ベースといたしまして、増床前の指針での数字、それから増床後の指針の計算で出した台数、この差し引きで522台という差が出るわけですが、611台と522台を加えた1,133台を指針上の台数としております。届出台数といたしましては1,135台ということで、計算数値を上回る届出台数となっております。

それから、駐車台数の配置でございまして、国道に面した広いところが893台、それから、上の方の増床部分の駐車場は242台となっております。

それから、交通への支障を回避する方策といたしまして、混雑が予想される日に限りますけれども、出入口につきまして交通整理員を配置するというございまして。

駐車場の出入口関係ですが、まず国道の方に出入口No.3というのがございまして、左折アウト、右折インということで、これは一方通行にしてあります。それから、出入口No.4でございまして、これは左折インで、出庫の場合は両方に出庫させるということでございまして。それから、南側に一部出入口がございまして、これは利用程度としては多くないですが、富里方面に出る車、それから、入ってくる車を主として入れていこうということでございまして。なお、道路は非常に狭い道路でございまして。それから、北の方にいきまして、この出入口は左折インを基本としております。出るのは左右が可能ということでございまして、基本的に4mぐらいの非常に狭い道路ということでございまして。ですので、この店舗の基本的な車の出入口は国道に面した道路ということで、No.4とNo.3が中心的な出入口となります。

ちょっと話が先へ進んで恐縮ですが、国道は右折のラインを設けて、入庫する車両を誘導するということになっております。それから、出入口No.3につきましても右折ラインを設けるということでございまして。No.4の出庫ですが、右折出庫になります。これにつきまして

は、北側の道路が狭くて、なるべくだったら国道へ出すようにという市の指導もございまして、このようなケースが出てきたわけでございます。No. 3 と No. 4 の入庫台数の割合ですけれども、No. 3 の方の入庫割合が6に対して、No. 4 の方の入庫はNo. 3 の補完的な入庫をするということで、入庫台数としては非常に少ない。したがって、出庫をさせていくという方策をとっているわけですね。出庫に際しましては、国道の交通量が多くなってきた場合には、出庫をとめて周辺の道路に誘導していくということで考えているところでございます。

それから、駐輪台数につきましては、届出台数134台で、ホームセンター部分、それから食料品部分と区分して計算してあります。ホームセンター部分につきましては、既存店舗の数値を参考として、増床面積に比例した台数を確保するというものでございます。既存店ではピーク時28台ということでございまして、これを店舗面積で割り返して、再度、この数値を新店舗の面積に当てはめて、ホームセンター部分は37台と計算されております。それから、食料品部分につきましては、指針参考値をもとに97台という計算をしております。従前は26台でございましたけれども、店舗の拡張に伴って合計134台を確保するということです。

それから、荷さばき施設の整備でございまして、荷さばき施設は3か所でございます。総面積は887㎡ということですが、食品の方が75㎡です。それから、一番上の大きいところですね。これがホームセンター部分の、いろんな雑貨類等を積みおろしするところですが、これについては624㎡ということで、それから、ベイシア部分が食料品関係で188㎡、3か所目の今指しているところが建築資材等の積みおろしをするところでございます。これに伴って同時作業可能台数は、5台が同時に荷おろしができる体制となったということでございます。

それから、経路の設定につきましては、先ほど申し上げたとおりでございます。

ちょっとつけ加えますと、ごらんのとおりの箇所ですけれども、経路に沿ったところで、カインズホームのおなじみの看板ですけれども、

これを立てて目的地に誘導していくということでございます。

それから、先ほどちょっと具体的な数字を漏らしたんですけれども、赤羽委員の方から、右折出庫と右折入庫がクロスするという事で、基本的にこれはいいことなのかというご指摘を受けています。先ほど申し上げました八街市の意見といたしまして——意見というのは正式な意見ではないのですが、設置者との打ち合わせの中で、国道以外の道路というのは非常に狭いので、交通に支障をきたすといいますか、すれ違い、交互通行が難しいところがあって、市道の方の利用はなるべく避けてくださいということなので、基本的には国道の方に依存をせざるを得ないということでございます。

No. 4の方の右折出庫の状況ですが、計画推計でございますけれども、時間当たり31台がそこを通るだろうと。基本的には出入口のNo. 3で240台。右の八街の方から車両が来る場合には、手前のNo. 3の出入口で240台をさばき、それから、No. 4のところで31台をさばくという計画になっています。No. 4の右折出庫については、そういう状況なので、あえてやむなく右折出庫をさせるという形になりました。国道の富里方向に向かっての交通が非常に多いときには出入口4の出庫をとめるということで、ほかの方へ回ってもらうことをするということになりました。

それから、歩行者の交通の利便ということでございますけれども、国道に接する部分は歩道を設けるようになっていて、409号沿いに歩道を設ける。それから、駐車場内の歩行者の安全性を確保するために歩道を設けますということで、東西方向に2本、それが基本の歩行者通路になります。

それから、4ページ目でございますけれども、廃棄物の減量化、リサイクル化ですが、ベイシアの出店に伴って、ベイシアが食品リサイクル法の対象店舗になるということでございます。ホームセンター部分につきましては、現在、家電4品目の製品は取り扱わないということで、ベイシア部分で食品の関係でリサイクル法の対象になるということでございます。これにつきましては、搬入商品の段ボール等を減量

化するために折りたたみのコンテナを利用する。それから、リサイクル品のカートやパレットを使うということでした。食品関係では、生鮮関係の食品については事前にパック納品で納めるということで、自分の店舗の中ではそういう仕事はしなくて、配送段階で既にすまして、全体として減量化を図っていく計画になっています。

それから、先ほどの話ではないんですけども、18年度までの20%減量化ということで、このために生ごみの再資源化等を実施していくことを考えております。

では、騒音をお願いします。

<事務局> 5ページからの騒音について説明する前に、先だって現場を見てきましたので、現場の説明をさせていただきます。大分工事が進んでおりますので、写真を見ていただいた方が早いと思います。

まず、店舗西側の入口から見たものでございます。このように非常に広いわけですが、ここにカインズホームという看板がございまして、ここまでが既存店でございます。ここから新しい屋根がかかっている部分が新しいエクステリア売り場になる部分でございます。

そして、もう1つでございます、店舗南側部分の外壁工事しておりますが、ベイシアという食料品スーパーを建設している部分です。

こちらの写真は、ベイシアの荷さばき場でございますが、店舗西側の道路に面してございます。ここに2か所ございましてのが荷さばき場で、屋内型ということになっておりまして、後進して荷台をこの部分に入れて、シャッターを閉めるか閉めないかは別ですが、車の中へ入って荷さばきを行う構造になっております。

もう1つ、第2駐車場ということで、新しくできた駐車場がここにございます。市道11012号線から第2駐車場を見たものでございます。ちょっと写真が切れていてわかり難いですが、道路の右側に旧カインズの荷さばき場と駐車場がございまして。また、中央部に見える道路が先ほど、狭くて、市の方から、こちらを通さないでくれと言われた道路です。

それでは、騒音の関係について説明させていただきます。見にくいで

すが、周辺に1、2、3、4、5という住居系の——こちらの方には住居はございませんので、こういったところに対して予測地点を設けてございます。見にくいですが、ここに青に塗ったところと黄色で塗ったところがございます。この青く塗ってある部分は、もともとある空調機器を示しております。この黄色く塗ってある部分が、今回の増床に伴って設置されるものでございます。この部分がベイシアでございまして、食料品スーパーということで、冷凍ケース——オープンショーケースと言いますが、そういった冷凍機類が敷地境界に沿って、店舗東側部分に集中設置されます。そうしますと、この地点に対しての騒音上の基準がどうかということで、ここにどうやって対策をするのかというのが問題になります。さらに、この部分付近には民家、さらに北側には保育園。保育園の北側は畑でございますけど、保全対象となる対象物がここにございます。特に空調室外機を集中設置しているのが、ベイシア建家東側部分でございます。騒音対策といたしましては、遮音壁を設置しまして、民家及び保育園側を防護するというところでございます。具体的には、こちらの部分が空調関係の24時間稼働する部分でございますが、このベイシア自体は、従来、カインズホームのエクステリア売場でした。その関係で、店舗東側に境界塀を兼ねた宣伝看板が設置されておりました。この境界塀の横板を撤去しまして、この赤い部分は図面から私が引いたものでございますけど、ここからこの範囲に対して、こちらの外壁材と同じような10cm厚の発泡コンクリートで全部覆ってしまうということで、騒音対策を行うということでございます。

今申し上げましたものを、ベイシア建家側から見たものでございます。ここら辺に連続運転する機械がございまして、このようにL字型の遮音壁を設置し、騒音の基準値以下とするというものでございます。

もう1つでございます。最近、カインズグループですが、発電機を設置するというお店がほとんどでございまして。今回の増床に合わせて、市道11012号線の店舗北側に2つに分けてまして、こちらが2台、こちらが3台ということで、合わせて5台の170KWの発電機を設置い

たします。この発電機でございますが、ともに昼間のみの稼働で、夜間の稼働はございません。こちらの写真が設置場所ですが、グラウンドレベルから50cm、基礎を打ちまして、その上に4mのALC——発泡コンクリート製の遮音壁で囲むという対策を行い基準値をクリアするということになっております。発電機を設置する周辺でございますが、店舗の裏側でございます。この写真が現在のカインズの荷さばき場で、その裏側の部分に170KWの発電機を3台、こちら辺の部分に2台、合計5台とともに、高さ4mの遮音壁ですから、店舗の建物と同じぐらいの高さの壁で周りを囲ってしまうという対策を行います。

以上の対策を行うことによりまして、6ページからの数値予測結果に入ってきますが、等価騒音とも、夜間において発生する基準値をすべてクリアいたします。ということで、必要な対応がとられているものと判断してございまして、騒音担当の山下委員も特に問題なしというご見解でございました。

以上でございます。

<事務局> 続きまして廃棄物の保管関係でございますが、廃棄物の保管容量は71m³となっており、変更前は、ホームセンター部分は19m³でしたが、ベイシアの併設に伴い、このベイシア部分の廃棄物の保管場所52m³が増加しています。なお、指針値では30m³ということになっておりますので、これを上回る容量を確保するというので、適正な配慮がされていると判断されます。

それから、街並みづくりの関係でございますけれども、緑化計画につきましても、10.9%の緑化を図りますということで、これは先ほどの話ですけれども、都市計画法及び八街市の開発指導要綱により、3%以上を確保しなさいということでございますので、この辺クリアしているということでございます。

それから、8ページ目の総合判断でございますが、駐車需要の充足、それから駐輪場の台数の確保ということで、これは両方とも充足されているものと認められます。それから、荷さばき施設につきましても適切な配慮がされているものと認められます。騒音、それから廃棄物、

街並み等につきましては、適切な対応となっていると。あるいは、適正な配慮がされていると認められます。八街市、それから住民等の意見はございませんでした。このことから、この店舗の立地に関しまして、指針に照らし適切に配慮されているものと判断しております。したがって、県の意見としては「意見なし」と判断しております。よろしく願いいたします。

<伊藤会長> ご苦勞さまでした。店舗の出入口が少しご意見があるかもしれないので、ただいまの説明につきまして、ご質問、ご意見、遠慮なく出していただければ。

<赤羽委員> 一番西側の辺に沿って国道が通っているわけですね。向かって左側がNo.4の入口ですか。それから、右側がNo.3の入口ですね。まず、国道の右の方から来まして、どうして右折で2か所から入らせるかということ、それは右折車が対向車の間隙を縫って、右折するのに待たなければいけない場合があるからでしょうか。つまり1台待って、すぐに右折できればいいんですけども、次のまた右折入庫の車が来るということが確率的に起こるので、その確率的な変動を見込んで、最大限何台をためるかということ計算すると、向かって右側の右折車線長では足りないという計算なんですね。No.3の方が240台が入ってくれば、滞留長が48m必要で、ここで確保されている48.8mよりも短くて済むと。だけれども、右折入庫する需要は、それプラス164台で、それがNo.3、No.4から入るといふ計算になっているんですね。この2つの入口の手前に設置された右折待ちの滞留部分の長さを合計して、右折需要に対応できるということになっているんです。その関係で入口があるんですけども、どちらかの入口で出庫して帰る需要もさばかなければいけないということで、No.4で右折出庫を認めているんですが、先ほどのご説明ですと、交通量は少ないということだったんですけども、この計算では、164台が右折で入庫することになっています。それから、180台がピーク1時間に右折で出庫することになっています。それから、右折に対して、対向してくる交通が大体400台弱ということで、1つ前のケースに比べると、ちょっと多いですね。国道上での話ですので、余り芳しくない状況だと私は認識し

ています。

事務局からの説明で、ピーク時、国道側の交通量がふえて交通の流れに支障が起きそうであったら出庫をさせないということだったんですけども、出庫をやめさせたら、どのルートで帰ってもらおうかということが明確でないですね。どういうルートを想定しているんでしょうか。

<事務局> 基本的にはNo.1で対応するんですが、No.4付近の国道の直進車両を妨げるような事態が生じて右折出庫が適当でないと判断した場合には左折出庫オンリーにして、富里方面に帰宅する車は、ちょっと遠回りになりますけれども、この道と平行した道を走っていますので、こちらの交差点を回って、そちらに流すということになるかと思えます。

<赤羽委員> そういうルートが想定できるのであれば、国道側の流れに影響があるか、ないかということを経営者に判断させるのではなく、最初から左折出庫オンリーにした方が話が明確なんじゃないですかね。安全上の問題も、それでクリアできますし。

それともう1つの手は、これは事務局との事前のやりとりで相談したんですけども、裏側を通っている、その図でいきますと、左上の部分を斜めに横切っている市道の方に出てもらうということなんです。ただ、市道が幅員4m程度でということだったんですけども、先ほど見せていただいた画面では、それほど狭幅員のようには見えなかったんですけどね。

<事務局> 市道がもう1本走っています。これよりさらに細い道がこちらに走っていて、409に合流するという形になっています。

<赤羽委員> ただ、現況を見ると、市道11012号線で、往復合計で現況で100台ちょっとですね。それに対して180台の交通がプラスされたとして、すれ違いによって相当のそごが発生するかどうかということと、国道の本線上で右折交通が交錯するということの安全上の問題を大きいととるか。バランスの問題だと思うんですね。常識的には、要するに交差点以外のいわゆる単路と言うんですけども、普通の区間ですれ違いに伴う危険の発生よりも、本線上で右折交通同士が交錯するということが問題は

はるかに大きいはずです。そのあたりのバランスの感覚がちょっと判断上違うんじゃないかなと私は思うんですけども、いかがでしょうか。市道の左上の方は、現況で畑ですよ。住宅が張りついているところじゃないですね。

<事務局> 違います。

<伊藤会長> 私は素人ですけど、先生のおっしゃった、警備員が判断してというのはちょっとまずいような考えが……。

<赤羽委員> これは実質的に難しいと思います。判断が非常にあいまいになってしまうと思います。

<伊藤会長> だから、はっきりしておいた方がいいだろうというのはわかります。

<赤羽委員> もう1つ、そのときに左折出庫してもらって回すルートが想定されるのであれば、最初からそのルートへ出てもらった方が明確でしょうということです。

<事務局> 店舗北側の道も、これとほぼ同様な道ではあるんです。ですから、一般的なルートとして設定するのは、同様の道路狭あい問題が起きるのかなとは思うんです。

<赤羽委員> ただ、ピーク時が評価の対象になるわけですね。ピーク時に問題が発生したら、そっちに迂回してもらおうということは、正式なルートとして想定するという事と同じではないですか。

<伊藤委員> 左折オンリーにすると、国道は右折がなくなるんですか。

<赤羽委員> 右折で国道に出て帰宅する交通はなくなるということです。

<事務局> もう少し周辺がわかる……。

<事務局> 経路図がいいかな。

<事務局> その間はないんだ？

<事務局> ないんです。

<事務局> じゃ、これで見てもらうほかないんだな、手元の図面番号ー1で。

<赤羽委員> 交通処理計画書の2ー7ページの来客現在交通量図というのが多分一番いい縮尺だと思いますけれども、今、皆さん、お持ちですか。この色のついた紙のすぐ次のページです。

<伊藤委員> 上の市道のところは信号はあるの？

<事務局> 市道と国道409が合流するところには信号はあります。

<伊藤委員> 細い市道だと言ったのは信号あるの？

<事務局> はい。

<赤羽委員> 実際に第2駐車場の流入経路に設定されているんですね。

<事務局> そうです。

<伊藤委員> 図面番号ー1というので、右の方の市道も信号あるの？

<事務局> 済みません、記憶が余り定かじゃないんですけども。

<伊藤委員> この図面の北側の市道のところ、今、ここは信号があるという話だったですね。右折というのは、赤のときには出やすいわけですね。赤でとまりますからね。

<赤羽委員> 右折で入庫する車両だけだったら問題ないですよ。その間隙を縫って右折車も出庫するわけですね。右折で出庫する車両は右折入庫の車両と、それから国道を直進してくる車両も見なきゃいけないと。両にらみになるんですね。

<伊藤委員> それはありますね。実際のところ、126号とか、交通量がもう少し多いだろうというところでも、こういう形態はあるんですよ。そういうところはどんな処理をしているのか。

<事務局> 八日市場が、パターンとしては同じなんです。

<伊藤委員> あれはこちらに比べてどうなんだろう。旭のカインズもそうだよ、126もね。

<事務局> そうです。八日市場は前回でしたか、審議会にかけたんですけども、パターンとしては、右折出庫もできるという形が出ていたんです。

<伊藤委員> 先生がおっしゃるのは、考え方の整理の仕方だろうと思うんだけど、どういうふうに整理して……。

<赤羽委員> これは過去の例でも、右折入庫と右折出庫が同一の出入口で認められるということが、処理能力の問題じゃなくて、安全上の問題があるのでということで、現況でそのように運用しているのを変更してもらうような意見を付したことがありますから、そういう原則にのっとり、これから処理するべきだと思います。

<伊藤会長> 出入口につきましては、委員の方から意見、異論が出ておりますので、ここではその問題が焦点で、審議会では、このまま「意見なし」というのはどうも少し問題があるような気がする。

<事務局> 八日市場の資料はありますか。八日市場の資料とのバランスの問題があると思う。

<伊藤委員> これは規制課との協議はしているわけでしょう。

<事務局> 整理しております。

<伊藤委員> そういふところとどんな整理になっているのかというのを説明してもらえばいいんじゃないの？

<事務局> 交通規制課では、当初出された、要するに立地法上の指針に基づく入庫台数のほかに、実際、交通量調査によって、ここに何台入庫するかという検討を行った上で、増床に伴って何台付加されるかという計算をして、2か所の比率を出しております。その比率が、右折入庫の比較ですけれども、両方の入庫を100とした場合、入庫する割合は89%対11%という計算になって、数字の上から見ると、出入口2からあふれたものは出入口1で捌くということで、補完的な右折入庫の扱いにはなっていると。そういうデータは示されておりました、警察はその辺の状況を含めて、右折入庫、右折出庫の交錯を認めたという状況があります。

<伊藤会長> 右折はその図で……。

<事務局> 右折出庫は、出入口1も若干ありますけれども、富里方面に出るには、計画ではこの出方しかありません。出入口2は右折がありませんから、出入口4しか見ないんですが、どのぐらい交錯するかという観点からすると、立地法上のピーク台数の比較よりも、実際上の実測データに基づく右折入庫車との比較で見ると、やや少な目に出ています。

<伊藤会長> ちょっと確認したい。出庫はどうするの？

<事務局> 出庫は、この計画では認めるんですが、ここに車路を長くっておりますので、交通整理員によって状況を見ながら、出にくいようであれば、ここに滞留させると。それで捌き切れなければ、一部はこ

ちらにも来ますし、こちらの右折出庫を禁止して、左折出庫にして別のルートから帰っていただくと、そういう経路を想定しております。

<伊藤会長> その判断がうまくいくかどうかということですよ。

<赤羽委員> それと、この1つ前のケースと違うのは、この1つ前は市道だったですね。これは3桁といえども国道ですから、道路の格が全然違うわけですね。そこでこういう状況を容認するかどうかということです。

<伊藤会長> 県警の方はどうなんでしょうかね。相談を受けてオーケーと言ったんですか。

<赤羽委員> ということだと思います。

<事務局> 県警も実測データを確認の上、そういう結論を出したということでございます。

<赤羽委員> ただ、実測データでチェックしていることは、交通が処理し切れるかどうかということで、安全上の問題が発生するかどうかということはチェックしてないです。それは判断の問題ですから。

<伊藤会長> かなりわかるような気がしますよね。安全上の問題というのになると、少し問題がありますね。

<事務局> それでは、今、そういったご意見も出ましたので、今、ここで結論をすぐに云々というわけにはいかないと思うんですよ。一方で、これはある程度調整が進んできている案件でもありますので、そのあたりを調整させていただく。具体的には、交通関係でのみ問題になっております。きょう、たまたま県警の方も欠席されておりますので、県警の方の言い分、それから事業者のコンサル等々の意見も聞きまして、極力そういった、今、委員がご指摘のような方向で調整がつくかどうか、ちょっと時間いただいて、その辺詰めたと思います。それで、その結果を赤羽委員のところにお持ちしまして、こういうところでどうでしょうかということで、交通関係だけですので、今お伺いしたところ、そういう条件つきということで、その辺がクリアされたらというような形ではやらせていただけないでしょうか。

<伊藤会長> 今の意見ですと、まとめますと、県の意見（案）で、今回のこれは総合的に見まして「意見なし」にしておくということですね。ただし、

交通の安全の経路の問題は、公式には「意見なし」ですけれども、調整をしていただいて、満足のいくというか、納得のいく詰めをしていただいたということを条件にして「意見なし」で通すと。

<事務局> 具体的には赤羽委員に了解が得られるということになるでしょうかと思います。

<伊藤会長> 赤羽委員ももちろんですけれども、あとの委員の先生に、調整の結果、こうなりましたと。だから、今の現況の説明のままで「意見なし」というのは困るというのが審議会での意見だと。

<事務局> やり方は2つあると思うんですが、今言ったような形で条件つきでやるのか。それとも、一応この段階では結論が出ないという形で、早急に調整を図った上で、各個別の委員に、会議じゃなくて、持ち回り閣議みたいな形でご了解いただいてやるか。実務的には、どちらかになるかと思いますが。

<伊藤会長> 室長がおっしゃった前者か、後者かと。こちらの選択を我々はしなきゃいけないんですが、どうぞ、榛澤先生のご意見。

<榛澤委員> 一番初めの審議1ですね。これですと、県の「意見なし」じゃなくて、「敷地内に計画を上回る緑地を設けるよう努めてください」とありますので、こんな形のものが交通にできればいいのかなど。いかがなんでしょうかね。要するに「意見なし」じゃなくて、審議1のような形で交通の方も片づけていただければいいんじゃないでしょうか。

<伊藤会長> その違いにつきましては、事務局はどうでしょうか。片一方の緑化計画の場合には、榛澤先生ご指摘のとおり、県は緑化を努力しろと文言をつけまして、1の緑化計画はそのままにすると、こういう意見で通すか。それとも、持ち回りみたいにしてやった上で……。今現在、これはペンディングです。

<赤羽委員> 多分、警察との事前協議でオーケーになったということに関して、ここでまた県が意見を申し述べるという形態はちょっと穏当ではないという判断も事務局にあるんじゃないかと思いますが。ですから、そのあたりを意見という形で即座に反映させるのではなくて、私としては後者の選択をして、もう1度やりとりをした後、持ち回りでも結論を出してい

ただいた方がおさまりがいいんじゃないかなと思います。結論を妥協するというのではなくて、手順として、そういうステップが必要じゃないかということです。

<伊藤会長> それでは、こういうようにいたしましたらどうでしょうか。室長さんが2番目におっしゃった、現在、ここでは県の意見（案）「意見なし」というのを一たん保留すると。そして、持ち回り式で少し納得のいくようなものを皆さんに出して、過半数以上で合意が得られたというか、よろしかりょうという段階で「意見なし」というふうに、事実をさかのぼってやると。これでよろしいんじゃないでしょうか。

<事務局> はい。

<伊藤会長> 先生がおっしゃいましたように、交通問題で事前協議して、県警がいいと言ったのに、こちらの方で——県の意見ですから。審議会の意見なら別ですけれども、県の意見で、それに対してクレームをつけるということは、県の立場としてはちょっとやりにくいと思います。

<事務局> ただ、そういった安全上のお話は我々も大変重要といいますか、大切な問題だと思っておりますので、委員のおっしゃるのもよくわかりますので、その部分は後者の方法で調整をとらせていただきます。

<伊藤会長> これを認めた段階はさかのぼってオーケーと、こういうことにしたいと思いますが、ただいままでの案でございますが、ご承知いただけますでしょうか。それでは、皆さん、そういう処理の仕方によろしいという意見になりましたので、そういうことにさせていただきます。

<赤羽委員> これはつけ加えなんですけれども、県警とやりとりを始める端緒として、固有名詞を挙げることは控えますけれども、以前、ここで審議した案件で、現状の出入口の運用を変えて、右折入庫、出庫の交錯するのを改めるように意見を付したケースがありますね。そのケースとこのケースでどういうふうに判断が異なったかと。そういう根拠を示していただくのが、その話を進めるのに一番いい方法ではないかというふうにお伝え願えればと思います。

<事務局> わかりました。

<伊藤会長> 我々が注文をつけたあのケースは、県警の方でもクレームがついた

んです。ですから、やりやすかったと言えばやりやすかったんですけど、今回の場合は県警がオーケーと言っている方針がありますので。

それでは、この第3案件、カインズホーム新八街店につきましては、現在は県の意見（案）が「意見なし」ということでございますが、調整をしていただいた上で、さかのぼって「意見なし」を認める、こういうことで手続的にはお願いしたいと思います。各委員には、こういう調整でいたしました。安全上心配していた点が、全部とは言えないかもしれませんが、ある程度はできるという段階まで調整いたしました。ということでご通知をいただきたいと思います。

<事務局> 承知いたしました。

<伊藤会長> ありがとうございます。大変貴重なご意見を承りました。いろいろな角度からご意見を伺いませんと、審議会は何のためにあるかわからなくなっちゃうということもありますので、時に活発な疑問点を出していただくのは大変よろしいことであると思います。それに順応した手続は事務当局が適宜進めていただけると、こういう形で進んでいきたいと思っております。

それでは、最後の案件でございます、4は（仮称）イオン新鎌ヶ谷ショッピングセンターでございます。

では、お願いいたします。

④審議案件4 「（仮称）イオン新鎌ヶ谷ショッピングセンター」について

<事務局説明> (OHP)

（仮称）イオン新鎌ヶ谷ショッピングセンターでございます。所在地は鎌ヶ谷市でございます。

新設は15年の12月8日を予定しております。店舗面積は2万3,358㎡でございます。開店時刻、閉店時刻でございますけれども、午前9時から翌午前9時までということで、これは食品部門だけでございます。それから、荷さばき時間帯でございますけれども、これは24時間行いたいということでございます。

付近の状況でございますけれども、今、画面でお示ししてあります

が、北総鉄道と、それから新京成が一緒になったところでございます。それから、東武が縦に走っております。ちょうど交通のかなめになるところで、ここは土地区画整理事業をやっている土地でございます。今、工事が進行中でございます。新しい道路がつくられるということで、これから経路についてもまた説明しますが、新しい道路が加わった交通の状態をちょっと加味していただきたいということでございます。

市町村・住民の意見でございます。これは双方ともございませんでした。

それから、次の２ページ目でございますけれども、配慮すべき事項として、駐車場の収容台数でございますけれども、指針上では1,000台ということになっておりますが、届出台数が1,060台でございます。

駐車場の出入口でございますが、これは地下駐車場と、それから屋上の駐車場と両方ございまして、地下駐車場が570台、地上の駐車場が490台ということになっております。駐車入口3は入口専用でございます。道路から一たん入りますと、屋上に行くのと地下に行くのと双方に分かれて車両を誘導していくということでございます。それから、駐車場入口1は、これは入口専用ですけれども、屋上の方に上がる入口となっております。それから、都市計画道路3・3・13でございますけれども、これは地下に行く道路と、それから地下から上がって出てくる道路となっております。それから、都市計画道路3・3・16に接する出入口は出口専用で、屋上、それから地下から一緒に出てくる通路が途中までありまして、最終的には出口1か所という構造となっております。

それから、駐輪場の台数ですけれども、駐輪場は1,300台を収容する設備を持つということでございます。指針上での必要台数は615台、それから、鎌ヶ谷市の方の附置義務台数というのがありますが、これは1,168台となっております。鎌ヶ谷市の方の設置台数に近い1,300台を設置するとなっております。

それから、荷さばき施設の整備でございますけれども、これにつき

ましては310㎡の荷さばき施設が設置されるということでございます。荷さばき施設への車両の通路でございますけれども、これは都市計画道路の方から入りまして、北側が線路になりますけれども、線路沿いに来て出ていくという一方通行の経路を設定しています。これは騒音等に配慮した形での設置ということになります。

それから、経路の設定ですが、周辺5km圏内に案内経路を示すということで、案内板を設置するということでございます。このほか、新聞の折り込みチラシで周知を図るということ。それから、駐車場の出入口につきましては、交通整理員を配置しますということでございます。

それから、車両の入庫の経路でございますけれども、県道船取線がございまして、今現在、ここが主要な道路でございまして、一部渋滞があるということでございますけれども、船橋方面から来て店舗の方へ入る。手前に踏切がございまして、その手前で入れるということ。それからもう1つは、外側に道路が1本ございまして、大回りをしながら店舗の方へ入れるという、店舗では出入口3か所ですけれども、そういう経路をたどって車を誘導していくということでございます。

それから、歩行者の通行の利便ということでございますけれども、歩行者用の通路を設けると。路面標示で明確に標示しますということでございます。

それから、廃棄物の減量化、リサイクル化でございますけれども、これについては食品リサイクル法の対象店舗になっておりまして、牛乳パック、ペットボトル等につきまして回収を実施します。それから、買い物かごについてはレンタルしますとか、そういうことで減量化を図っていくということ。それから、生ごみ処理機の導入を進めて改良材にして、減量化、リサイクル化に努めるということでございます。

それから、防災対策の関係でございますけれども、これについては鎌ヶ谷市と防災協定を結ぶ計画で、今現在、内容を検討しているという段階でございます。

続いて騒音をお願いします。

<事務局> 5ページからの騒音の関係でございますが、その前に現場の方を見てきていますので、写真により立地環境を説明させていただきます。

まず、周辺でございますが、只今の説明にございましたように、この地域は、現在、都市基盤整備公団によります土地区画整理事業の工事及びイオンショッピングセンターの建設工事が行われておるとともに、新京成線という線路がございまして、新京成線の立体化工事——3つの工事が同時に行われておりまして、周辺にはクレーンとか重機がたくさん林立してございます。今、話にございましたように、ここが北総開発鉄道、ここに新京成電鉄、もう1つ、ここに東武野田線という、県内の3つの主要な私鉄沿線のターミナル駅として新鎌ヶ谷駅がございまして、駅前ロータリーがございまして、駅前ロータリーの北側にこの計画店舗ができます。

この店舗の周辺の状況ですが、店舗東側にファミレスがございまして、店舗南東側に1軒だけ住宅がございまして、すぐ隣が鎌ヶ谷市役所でございます。周辺の大きい建物は鎌ヶ谷市役所だけでございますので、鎌ヶ谷市役所の屋上から店舗側をぐるっと見たものがございまして、それがこの写真でございます。今申し上げましたように、鎌ヶ谷市役所の屋上から、現在建設中のイオン新鎌ヶ谷ショッピングセンターを見たもので、店舗の右上に見えますのが、今申し上げました新鎌ヶ谷駅のターミナルでございます。この写真は駅前広場の工事をしている部分でございます。あと、店舗右側に見えます道路がこの部分でございます。ここに唯一、住宅が1軒ございまして、店舗右下側が先ほど申し上げましたファミリーレストランでございます。周りは、住居系の建物はここだけでございます。

続きまして、この写真は駅前を、今建設中のショッピングセンターの屋上から見ているものでございますけど、現在、駅前ロータリーということで工事が行われている部分でございます。

あと高架線工事ということで、さっきお話ししました線路が2本あ

りますけど、これが現在使われております新京成線の線路でございます。線路の南側に養生壁が立っておりますけど、この部分が仮設用の線路でございます。現在、北側の線路が使われておりますが、来年の2月ぐらいには、南側に線路を移しまして、北側線路の立体化を行うと。立体化を行った後は、北側の立体化した線路に戻るという計画です。店舗付近の踏切を今見ているわけですけど、北側が現在使われている新京成の線路、南側が仮線用地ということで、高架工事が終わった後、こちらに戻るといふ工事も併せて行われております。

次にお見せするのがこちらの写真ですけど、先ほどお話したように、店舗としても24時間、荷さばきも24時間ということで、夜間の騒音対策はどうするのかという問題があります。一番音がうるさいのが荷さばき車両でございます、荷さばき施設がどうなっているかというのを、線路側から荷さばき施設を見ているのが次の写真でございます。

ここが荷さばき場でございます。これが仮線用地です。仮線用地との間に設けられておりまして、できるだけ住宅から離れたところに24時間できる荷さばき場をつくるということで、さらに、ここの部分にブロック壁で遮音壁を兼ねて、この敷地境界にずっと壁ができます。ちょうど今お見せしたのが線路と荷さばき施設の間の部分です。グリーンで塗ってございますが、ここに書いてございますように、高さ1.5m、厚さ120mmのブロック塀が、この線に沿いましてずっとできるということでございます。この線路は、いずれはなくなって高架になるという部分でございます。

この写真は荷さばき場の部分を拡大したものでございますが、工事中ですので、構造はよくわかりません。

<赤羽委員> 高架工事が終わるのは何時なんですか、完成するのは。

<事務局> 高架は平成22年ということでございます。ただ、仮線用地に移行するのは、計画としては今年度中。ですから、16年3月までには仮線の方に移行して高架工事に入ると聞いてございます。

これは駅前ロータリーの工事の写真で、駅前から市役所方面を見ているものでございます。中央部に見えるのが市役所でございます、

左側の工事中の施設がイオンショッピングセンターでございます。次の写真は、市役所とイオンショッピングセンターの中間部から駅ロータリーを見ているものでございますが、この辺には何もありません。

騒音の関係ですが、先ほど申し上げましたように、24時間営業を行うということで、自動車騒音はどうするのかというのが問題になります。ここに書いてございますように、周辺に1か所ずつ予測地点を設けております。今回、今までと違うものでございますけど、荷さばき作業の対策としては、店舗北側については、ここに壁を設ける。あと、空調室外機等につきましては屋上部分に集中設置しまして、高さ2.5mの壁で覆うという対策が室外機周りに行われます。この写真は屋上の遮音壁です、工事中ですが、屋上駐車場周りが全部この高さで覆われます。これらの騒音対策により、事実上、騒音の問題が、来客車両走行音と荷さばき車両走行音をどうするのかという問題になります。

これは予測地点を図示したのですが、具体的な数値につきましては、ページを1つめくっていただきたいと思います。5ページをお開きください。総合的な予測結果ということで、計画地域周辺は、当たり前ですが、区画整理事業に基づいて商業用地域として開発されておりますので、通常住居地域ですと昼間55、夜45というのがほとんどですけど、基準が昼間60、夜50ということになっています。高さ方向も考慮して、一番うるさい高さを想定しても、すべてクリアということが5ページに書かれてございます。

次のページをごらんください。次のページが問題の部分でございますが、夜間でも来客車両が出入りするということで、予測地点aについてご説明いたしますと、ここに入出入りすることによりまして、敷地境界と保全対象側という2地点で予測評価してございます。その結果ですが、敷地境界は、当たり前ですけど、出入りしますので、ここでは当然超えますが、道路を挟んだ保全対象側では基準値をクリアするというものでございます。店舗西側車両出入口部の幅員は28m、店舗東側車両入口の幅員は拡幅いたしますので25m。さらに、店舗北側では線路もあるし、ここに壁もつくるということで、保全対象側では

24時間営業しても、すべてクリアするということになります。

ただし、今クリアすると申しあげましたのは来客車両走行音でございます。荷さばき車両走行音につきましては、10t車を夜間使うという想定をしてございまして、荷さばき車両は、図面の下側が東京方面ですけれども、東京方面から来て、予測地点f付近で左折し荷さばき車両専用路を通り、荷さばき場でおろして帰っていくということでございます。予測地点fが敷地境界、予測地点Fが保全対象側ということで予測しますと、来客車両走行音のレベルですと、敷地境界地点では超えますが、保全対象側ではクリアしますということが言えます。しかしながら、荷さばき車両走行音の場合は、どちらとも超えるいう状態が発生しております。

ところが、ここの地域でございしますが、もともと商業地域として開設するということと、予測地点F付近については現在何も使われておりませんで、駐車場として使う計画があるようで、駐車場ということで計画がなされております。届出上は、もしこちら側にマンション等の住居ができましたら対策を検討するということが書かれてございます。具体的な対策と申しますのは、東京方面から来た荷さばき車両が、予測地点F付近を左折することによって、超過いたしますので、面倒くさいんですけど、住居ができれば、手前の市役所付近で左折し駅前ロータリー側から回っておろして、また駅前ロータリー側から出るという対策を検討してございますが、現在のところ、予測地点F付近は新京成線の高架工事現場の近郊の三角地ということもございまして、余り住居等には使われないようで、当面駐車場として使われるようでございます。

以上のようなことを総合的に判断して必要な対策が行われていると判断してございます。

なお、事前に騒音担当の山下委員の方にご説明したところ、今回のような土地区画整理事業地内の商業区域内での立地であれば、立地環境からして、そんなに問題はない。行政としては評価基準があるから、超えているとか、超えてないとかいう評価が必要かもしれませんが、

こういった条件であれば、立地環境からして問題なしと言ってもいいのではないかというお話をいただいております。

以上です。

<事務局> 2点ほど追加させていただきたいんですけれども、先ほどの駐車場のことで中村委員から質問がございました。これについて報告させていただきましても、駐車場の出入口はどういう状態なのかということなんですが、これにつきましては、具体的には、ゲートがあるかどうかとか、有料なのかというご質問でございましたけれども、ゲートにつきましては設けるということで、これはつくるけれども、時間で無料にするということでございます。

なお、あわせて周辺に車を停めるおそれがあるのではないか。それから、駅に近いということで、無断で駐車場に停めてしまうおそれがないのかということでもございましたけれども、これについては、イオンは券でゲートをくぐるという方式をとっていますので、ある時間帯では無料になりますけれども、それ以上になると有料になるということで、駐車場に長期間置くことはないだろうということでもございました。

それから、赤羽委員の方から、県道の船取線は日ごろ込むだろうということで、これは何に起因するかということで、新京成の踏切がございましたけれども、ここの通過台数で混雑度が決まってくるんじゃないかということでもございましたので、これについて説明させていただきます。

<事務局> 指摘を受けまして、設置者に、県道船取線の踏切と県道千葉・鎌ヶ谷線の踏切の2か所の1時間当たりの通過台数を調べていただきました。お手元に資料は用意してないんですが、調査日は11月21日の金曜日。計画台数は、こちらの新京成の踏切の場合、来店ルートには含まれておりませんので、帰点における計画台数107台に対しまして、現在の通過台数は379台ということで報告を受けております。それからあと、初富駅の隣の踏切なんですが、こちらにつきましては、来店における計画台数87台に対して、現状の踏切通過台数409台、帰

点に際しましての計画台数87台に対して、通過台数370台という報告を受けております。両者とも計画台数を上回っているということで報告を受けております。

<事務局> それから、廃棄物の保管容量でございます。これについては、指針では41.7m³でございますけれども、届出容量は68m³ということでございます。これも荷さばきと同じように、騒音の発生等を考慮しまして、線路側の方に配置して搬出入をしていくということでございます。

それから、街並みづくりへの配慮ということでございますが、ここは都市基盤整備公団の開発している用地であって、特別にこの1店舗だけが緑地化をするという規定がございません。したがって、特にこの店舗として必要はないということでございますけれども、イオンという店舗の性格、それから今までの培われた経験というんですか、そういうもので敷地を一定量確保しますということでございます。緑地は敷地面積の5.9%を確保するというので、まちづくりに対して協力をしていきますということでございました。

総合判断でございますけれども、駐車需要の充足は適正と認められます。それから、駐輪場につきましても同様でございます。荷さばき施設につきましても適正な配慮がなされていると認められます。騒音につきましては、来客車両の走行音が敷地境界において基準値を超過するというのでございますが、道路を挟んだ保全対象地点では基準以下になりますということ。それから、荷さばき走行車両音は、今、説明がありましたけれども、保全対象側において超過する地点がございます。現在は未利用地であって、特別影響するものではございませんけれども、将来、住宅が建設されるということであれば対策を検討するというのでございました。この2点の対応によりまして必要な対応がとられていると認められます。それから、廃棄物関係、街並みづくりについては適正な配慮がなされているものと認められます。市の意見、それから住民の意見はなかったということで、総合的に判断いたしまして、当該店舗の立地に関しまして、指針に照らして適正に

配慮されているものと判断しております。したがって、県の意見は「なし」ということで判断しております。よろしく願いいたします。

<伊藤会長> そういうわけでございますが、何かご意見、ご質問ございましたら。

<赤羽委員> 交通の方で、補足説明のところをもう少し教えていただきたいんですが、例えばNo.4の交差点の新京成線の踏切ですね。この実測交通量というのは379という数字が出てきたんですけれども、これは方向はどちらなんですか。踏切の処理能力の数字を追加していただきましたね。

<事務局> はい。調査を行いましたのは、船取線と新京成が交差する踏切と初富駅近くの県道と交わる踏切です。

<赤羽委員> 1時間に379台という数字が1つありましたけど、それはどちらの方向ですか。

<事務局> こちらです。取手方面へ向かっていく方向です。

<赤羽委員> 方向別自動車移動計画の帰宅ですね。その踏切をその方向で横切る交通量が1時間に107台と計算で出ていますね。

<事務局> はい。

<赤羽委員> それから、交差点5というのは市役所の角。交差点5で直進する交通量が491台で、左折する交通がそこでさっ引かれなければいけないんですけれども、どのぐらいなんですか。そのチェックはされているんですかね。要するに、これは計画店舗から帰宅する交通だけではなくて、その店舗に関係ない通過交通も合わせた交通がその踏切で処理し切れるかどうかということをチェックする必要がありますね。そういうチェックは行われているのでしょうか。

<事務局> 将来と、将来プラス店舗ということで交差点飽和度を算出して、それが交通資料の方に入っています。No.5につきましては0.55という形で、将来プラス店舗という形で検討されております。

<赤羽委員> 現状でこの踏切を先頭に渋滞していて、そこが実質的にその道で一番細くなっているところなんですね。ですから、南北の交差点では、容量に対して実際の交通量が余裕があるという計算結果が出てくるのは当たり前なんです。例えば帰宅交通と将来の通過交通を合わせた交通需要

が、現況で踏切が処理し切れている台数を上回らないということがチェックされないと、その前後の交差点で幾ら余裕がありますと言っても、実際に渋滞の先頭になるのは、その踏切である可能性が高いわけですね。

<事務局> 今回の場合ですと将来プラス店舗の分だけなんですけど、帰路でこちらを通過する計画台数、時間107台ですね。

<赤羽委員> 107台に通過交通は何台という計算で、合計交通量が何台だから、踏切の処理能力を下回っているんだという結果なんですか。

<事務局> ピーク1時間の通過交通量調査をお話ししまして、急遽やっていただきました。今、先生のお求めになっている数値をまだ算出していません。

<赤羽委員> そうすると、判断のしようがないですね。つまり前後の交差点に余裕があっても、踏切を先頭にしたら渋滞が起こってれば、帰宅する交通もその渋滞に巻き込まれてしまいますし、その渋滞の状況をひどくしてしまう可能性があるわけです。その踏切がなくなるのが平成22年という話ですから、開店してから6年間は、そういう状態が放置されたままになる可能性があるわけですね。

<事務局> 来店経路なんですけど、帰宅の経路の場合は、こちらを先ほど説明しましたが、西側出口に53.3%、南側出口から出る分を46.12%。そういう形で、1か所には集中しない。踏切を避けるために、北方面へ回すのと、船取線の左右へ回しますが、船取線北方面を割り当てられるのは18%という形で、53対47ぐらいで、帰りの経路については、結局、前述2か所の踏切の集中を避けるために、そういう形で交通計画を組んでおります。

<赤羽委員> もし踏切の処理能力が現状のままで通過交通も変わらないとしたら、帰宅交通だけではなくて、来店する交通に対しても、この317台が踏切を先頭にしたら渋滞に巻き込まれてしまうわけですから。市役所前の通りというのは、現状で恒常的に渋滞していますね。そういう状況に対して、317台がプラスアルファされるということになるわけです。そのことに関して対策が検討されない限り、前後の交差点で飽和度が0.9未満ですと言われても、それは実態と違うわけですね。

<事務局> ここで交差点飽和度ですが、交通量予測している現状と将来——将来の中には、現状プラス通行量の増加と、それに317台が入ったもので検討されておりました、先ほど言いました0.57%という形になっております。

<赤羽委員> そこでチェックしても意味がないと申し上げているんですが。踏切もいわば交差点飽和度が一番高くなって、それが0.9を超えるのではないかとということなんです。

<事務局> 我々は交通関係の部分は、正直申しまして、専門家でもないし、余り詳しくないんです。交通規制課さんに多くを負っている部分があるんです。今、私も問題の所在が必ずしもはっきりしないんですが、踏切の問題。今、テレビ等でもコマーシャルで流れて、40分閉鎖していますとか、あかすの踏切ということでマスコミ等にも取り上げられています。ですから、現況のままで踏切等が渋滞の原因になっているという部分は、これは否めないと思うんですけども、大店立地法の観点からしまして、将来的に平成22年には立体交差その他の対策がとられるということなんですけれども、現況でも踏切等で渋滞が発生している。さらに大店が立地することによって、それに拍車がかかるといっても事実だとしましても、それにかわる、例えば事業者サイドで何らかのとり得る対策があり得るのかということをおわせて考えないといけないと思うんですね。先生がおっしゃるのはごもっともなんですけれども、さればとて、事業者サイドに踏切の渋滞を避ける何らかの有効な対策を合理的な範囲内ですべていただくことができるかどうかということもあわせて考える必要があると思うんです。

<赤羽委員> 私は、集めてきていたデータが実際にそうなりますということと異なりますから、それに基づいて判断するのは適当ではないと申し上げているんです。このままこのデータを受け入れてしまったら、全く問題ありません。だから、オーケーですというふうに、この審議会が結論を出したことになるんですが、そうではなくて、今の話のとおり、問題はありますが、それは設置者において対策不可能なことなので受け入れる、しようがないですねという判断をして結論を出すのとでは全く異なります。

判断の基準があいまいだということです。

<伊藤会長> 駐車場の台数をいかにふやそうとも、この問題は解決しないわけですよ。

<赤羽委員> しませんね。可能性があるとしたら、大がかりになるかもしれませんが、市役所の前の通りを全く経路と含めないような回し方をすることですね。

<伊藤会長> これを通さない、ここを経路としないというならば、もちろん渋滞は起こり得ないと。しかし、それが立地法上、過大な要求になるかどうかという問題なんですね。過大な要求をしないようにという通達があるということを見ると、ちょっと対処のしようがない。必ずこれは起こりますということになりますね、こちらの踏切のところはね。それ以外の経路を考えなさい、代替案を考えなさいということは可能かどうかということですね。

<赤羽委員> もう1つは、これは事前の打ち合わせのときに伺って、きょう話が出てくるのかなと思って期待していたんですけども、一番右側の東側のルートですね、太い線。これは踏切がないんですね。そのルートができるので……。

<事務局> これは開店前にはつながります。

<赤羽委員> できるので、現況で問題になっている新京成の踏切を通過する交通自体、要するにベースの交通量自体が減るだろうということの説明を伺ったんですけども、そういう予測が組み込まれて、踏切の処理能力は問題ありませんということを示していただければ、それはそれなりに結果が違ってくると思うんですが、そういう情報が提示されてないので、現状では全く問題がなくて、これでいいですねというふうにはいかないでしょうということです。

<榛澤委員> 先生、どうでしょうか。この計算値、判断する材料がちょっと違っていているんじゃないかと。さっきの問題と同じなので、ですから、これも前回と同じような処理をしたらいかがでしょうか。

<伊藤会長> 迂回路は開店前には開通すると言いますが、少なくともあれが開通した場合は、どれだけ真ん中の市役所通りが削減される可能性があるの

かというデータ、これは最低限必要ですよ。その上で判断をしないと、データをもとに話ができないし、恐らく仮に数値が出たとしても、あそこの通りは開店によって渋滞が起こる。そして踏切の処理能力が、さっき言ったみたいに、計算値0.9というのはちょっと根拠がないということになりますね。ですから、榛澤先生が今おっしゃったように、判断すべきデータがこの審議会の場合ではまだ整っていないということで、我々の意見としては、どうも意見なしというのは、このまま、今のところでオーケーというのはちょっと問題があるということです。赤羽委員と榛澤委員の意見はそうですが、どうでしょう。轟木委員、何か。

<轟木委員> ちょっと経路がよくわからないんですけど、入店のときに大回りでの道路から入ってくるということですか。

<赤羽委員> その手も考えられますね。

<轟木委員> 出ていくときも、北側に帰る方は南側に下って大きく回ってということですね。

<赤羽委員> その手も考えられます。もう1つの可能性は、実は事前の説明を伺ったときに踏切の処理能力を調べてくださいと申し上げたのは、大回りする経路に使われる一番東側のあの太い線がありますね。あれが新しくできるということなものですから、今、この計画地の店舗と関係なく踏切を通過している交通がそちらに迂回するでしょう。迂回してくれば処理能力に余裕が生まれて、計画店舗に来店する交通がある程度踏切を利用して渋滞は起こらないでしょうという可能性があったものですから、その部分も検討していただきたい、してはどうでしょうかという提案だったわけです。それが具体的にどちらも行われてないので、判断のしようがないということです。

<伊藤会長> 市役所の通り、あそこから止めちゃえばいいんですよ。

<赤羽委員> ええ。

<伊藤会長> どうですか、そういう計画は……。そこを入口にするわけでしょう。

<事務局> はい。入口3こちらは地下と屋上の入口専用です。

<伊藤会長> 今の段階では入口はまずい、出口もまずい、ふさいじゃえと、そういうことです。そこを認めるわけにはいかないですよというのが一つの

考え方ですよ。

<事務局> 今、先生がご指摘いただいた、この踏切を通過しないために、三方向から来る55.4%を踏切の前でお店に入れてしまうという計画です。北側から来る分につきましても、この踏切を避けるために、都市計画道路側に回して、入口2か所で対応しようとしています。主道路はこの都市計画道路で、これは比較的連結道路的な、通行量も少ないということで、こちらから44.5%を入れるという形で来店の経路は組んでおります。

<赤羽委員> 少なくとも現状で踏切から市役所の前を通り越して、ずっと渋滞ができていますね。

<事務局> はい、現状でそうです。

<赤羽委員> ですから、手前で入れても渋滞に巻き込まれてしまうことには変わりないわけですね。

<伊藤会長> そこが入口がある限り、店へ来れるんですから、現状からふえる一方ですね。その辺が大丈夫だというデータがまだないと。我々がオーケーだ、いいだろうということに足りるデータをまだいただいてないということですね。

<赤羽委員> あるいは、しょうがないですねと判断する材料さえないということです。

<事務局> これは一般論としまして、大型店舗が立地しますと、来客の方が車で見た場合、渋滞に拍車がかかるというのは、これは自明の理なんですね。その中で、渋滞が起こるから、すぐ意見を出す。それから、ちょっと立地を見送る、そういう形じゃなくて、渋滞が起こる中で、最大限、どういう合理的範囲内で努力なされているかというのが、恐らく大店立地法の中で審議していただく内容になろうかと思うんです。ですから、今言ったように、渋滞が発生すること自体、あるいは現状より渋滞が厳しくなること自体をとらえられて議論されますと、おっしゃるとおりで、ほかにどこかに出入口をつくらないといけないわけでしょうし、例えば出入口を変えることによって緩和できるとか、そういう議論になりませんか、渋滞が発生してしまう、あるいは

は現状の渋滞よりも過重な負担がかかるという観点からの議論になつちやいますとデッドロックになってしまうと思うんですよ。

<伊藤会長> だから、あの市役所通りに入口を通さなきゃいいんですよ。そういうことは立地法上、言えるんじゃないですか。著しい交通混雑が起きるから、市役所通り、つまり踏切に近い道の入口は再検討すべきであるという程度は言える……。

<事務局> こちらの入口のことですか。

<伊藤会長> これ。

<事務局> これは踏切を通過しないで、南側から来る車両を吸収するためのものですよ。

<伊藤会長> それで渋滞が起こるんですよ。

<事務局> 今、既に渋滞していて、それが過度に渋滞すると。その過度の渋滞の度合いがどうかと。これはこれからも出る国道16号とか、常に出る問題なんだよね。だから、結局、今までの先生方の審査がどうだったかということと兼ね合いが出てくると思います。イオンが出てくると、プラス通過交通。それで渋滞がどのくらい発生するか。今回、それがどういった数値になっているかということをもう1度見て、これまでの審査がどうだったということと見比べればいいんじゃないですか。あと、警察の方と相談しながら。それしかないかもしれない。

<榛澤委員> 赤羽先生がおっしゃっているのは、判断するデータが不十分でありますよと。だから、それを調べてくださいとっているんですね。

<赤羽委員> 合理的で建設的な代替案を考えていくという方向では、私は賛成なんです。ただ、それには実態とか、あるいは将来起こるであろう交通状況をなるべく精度よく予測したデータが必要ですね。それが、渋滞の先頭がどこかということも認識されずに調査された結果、予測された結果に基づいて合理的な判断はできないですね。

<榛澤委員> 私は思うんですけど、前の議題と同じようにして、もう1回計算していただいて、それを先生に見ていただいて、それでオーケーであればという処置をしてはいかがでしょうかね。

<伊藤会長> それはもちろんそうですが、そこでとても大きい渋滞が起こりそう

だというデータが出たとき、どういうふうに対応するかということがあるんですね。それを、どこまでこの審議会として言えるかということです。調査のデータを改めて提出願った結果、大変な渋滞が起こると。そうすると、じゃ、さっき言いました極論で、やるなど。これは最も極論ですね。入口をなくせと。これは過大な要求になるとすると、それじゃ、それを果たして緩和する方策がありや、なしやということですね。だから、著しい渋滞は起こりますけど、仕方ありませんということによろしいと言うには、審議会としてはちょっと問題があると思うんですが、その代替を意見として果たして言えるのかどうかということです。経路設定と入口についてはどうのこうのというのを県の意見として言えるかどうかですね。

<事務局> ここを回せと言えるかどうかですね。

<伊藤会長> 県の意見として、それが法律上、言えるかどうか。実行を求めるのが、いわゆる出店に対して過大な要求になるかどうかということと、もともとの立地法の交通渋滞を起こさないようにという、このバランスですね。片方生かせば、片方がだめになります。二律背反になるわけですね。

<事務局> 仮に市役所の方の、これを例えばバツにして、ここの交通量を抑制すると。しからずんば、南の方から来た人たちはどういうルートで店に来てもらうかということもきちんと考えてあげないといけないし、それより実際問題、設置者主体、お客さんの利便性を考えないと、あそこには二度と行かないよということになりますから、これは業者側サイドとしても本当に真剣に悩んだ上で、店に来ていただきたいというそれなりのぎりぎりの選択で通常やっているんですよ、みずから首締めることになりますから。ですから、例えば南方向から来る場合、恐らく踏切があるという形でかなり渋滞が激しい。だけれども、かわって、こちらから云々という形に……。そのほかに、こちらは線路がありますから、この道路を経由しないで南方向から来る人たちのため、現在以上によい方策、出入口が果たして設置できるのかどうか。その部分もあわせて見ないといけないとは思うんですよね。

- <伊藤会長> 議論はよくわかりましたし、時間がたつばかりですので。
- <事務局> じゃ、こちらも先ほどと同じような形で。といいますのは、持ち回りのような形にならざるを得ないのかなと考えますけれども。
- <伊藤会長> 持ち回りにする方式はいいんですが、とてもじゃないが、完全にこれは交通渋滞が激しくなりますよというデータがもし出た場合、どういう県の意見を出しますかということですね。「意見なし」としますということでも持ち回ってもらっても、それに対して、我々は県の意見の同意なしには認められないというふうになってしまうわけです。そのあたりが、持ち回りという形だと少し距離があるような気がしますね。室長、これはざっくばらんな話、先送りというのはまずいんですか。
- <事務局> 先送りができれば一番いいんですけれども、実際問題、これはオープンが12月8日を予定しているわけです。それに合わせて整備を進めていますから、歳末商戦に間に合うかどうか、オープンできるかどうかということは、我々はともかく、事業者にとっては死活の問題なんです。ですから、そのあたりも考えないと……。意見を出すこと自体は我々もやぶさかじゃないんですけれども、実際問題、それによって引き起こされる経済的な負担もありますから、あわせてそういったことも考慮しないと、なかなか難しい話になるわけです。
- <伊藤会長> 例えば「意見なし」とせざるを得ないときに、これは「意見なし」なんだけれども、ただし書きとしてやるかという問題。では、この処理につきましては、ちょっと保留をいたしまして、審議終了の直後にどういう形にするか。
- <事務局> 我々の方も、その辺は検討させていただきます。
- <伊藤会長> 先の時刻のこともございますので、今の段階で、ここの審議の場は一旦保留にいたします。その間を利用して処置をお考え願いたいと。あと、報告事項に移った方がいいでしょう。
- <事務局> その前に、先ほど赤羽委員から工期についてご質問がございまして、平成22年とお答えいたしました。22年度の間違いですので訂正させていただきます。ですから、23年の3月末となります。
- <伊藤会長> 今から8年後ということね。それでは、一旦保留いたします。保留

にしました理由は後ほど申し上げることにいたしまして、報告事項までを済ませて審議を一旦終わるといって進めたいと思います。表を見てもらえば大体わかると思いますが、9件のうち7件が閉店時刻の変更です。あとは荷さばき時間の変更と、もう1つは、わずかな面積の増設ということです。 それでは事務局の方、取り急ぎお願いいたします。

○ 議題(2)変更の届出に対する県意見の報告に係る議事については、次のとおりであった。

<事務局> 今、説明のあったとおりでございまして、2番目の八街ファッションモールが店舗面積の増床でございまして、それから、8番目の館山ショッピングセンターは荷さばき時間帯の変更ということで、そのほかは時間延長でございまして。

市町村意見があったのが4番のヨークマート緑が丘店でございまして、すけれども、このありの中身でございまして、騒音規制の遵守をお願いしますという意見でございまして、これについては設置者の方から、その対応を図るといってございまして、それから、館山ショッピングセンターの市町村からの意見ありというのは、やはり同じように、市公害防止条例を遵守してくださいといってございまして、これについては条例を遵守しますといってございまして、問題が生じた場合には誠意を持って対応するといって回答でございました。以上でございまして。

<伊藤会長> これにつきまして、何かご質問……。なければ、了承したということにしたいと思います。

<事務局> これをもちまして、第26回千葉県大規模小売店舗立地審議会を終了させていただきます。

傍聴の方はご退席をお願いいたします。また、審議会の皆様には、事務局から連絡事項がございまして、そのままお待ちください。いただきたいと思っております。

(傍聴者退室)

○ 議題(3)その他

次回開催の日程確認(第27回千葉県大規模小売店舗立地審議会 平成16年1月27日(火))を行った。

6 閉 会 : 午後5時30分

以上

平成16年 月 日

議事録署名人 _____ 印

議事録署名人 _____ 印