

第29回千葉県大規模小売店舗立地審議会議事録

1 日 時：平成16年2月24日（火）午後1時30分から午後4時

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（8名）

赤羽委員、磯村委員、伊藤（公）委員、伊藤（捷）委員、

崎田委員、轟木委員、中村委員、榛沢委員

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、掛巢副主幹、田中（耕）副

主幹、田中（勉）副主幹、指山副主幹、長谷部副

主査

都市部都市政策課 菰田副主査

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> 本日の審議案件は、届出に係る審議案件4件、報告案件16件をお願いいたします。届出に係る審議案件といたしましては、前回に引き続きまして、オークショッピングセンター、新しくフードプラザハヤシ片貝店、睦沢マーケットプレイス、パシオス新茂原店の4件でございます。

また、変更の届出に対する報告は、エキスポデジタルセンター富里インター店、ほか15件であります。これらは閉店時刻等を変更するものでございまして、周辺的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てございます。それらを報告させていただきます。

なお、オークショッピングセンターにつきましては、前回の審議会において行った届出内容及び住民意見の論点整理を踏まえまして、県意見審議をお願いするものであります。大きな問題でございしますが、よろしくご審議のほどお願いいたします。

また、本日審議予定でございましたコジマNEW船橋店でございますが、これは11月の案件で、緑化に対して意見を付したものでございます。これについて変更届出が提出されまして、県勧告について審議をする予定でございましたが、コジマNEW船橋店の方から変更届出書につきまして取り下げがありまして、また新しい届出が出ております。それは次回に審議いただくということで、今回の議題からは除かせていただきましたので、ご報告させていただきます。

- 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（議長が磯村委員及び中村委員の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。

＜伊藤会長＞ 本日の審議案件ですが、先ほどの次長からのご案内のとおり、新設案件4件を予定しております。第1案件になりますオークショッピングセンターについて、これは前回、事務局からの説明、それから質問というのは我々からもいたしまして、まだ審議会の結論に関する意見は交わしておりませんので、これが第1案件として継続審議ということで、本日の審議会で結審という予定にしております。前回も事務局から開示されましたように、1,800名近くの方から意見書が出ておりますし、柏市からも多くの意見が出ております。それにつきましての内容、論点の整理というのを

前回は行ったわけでありまして、引き続きまして、今回第1案件になっておりますこの案件につきまして、そのあらまし、要点、その意見に対する検討状況を、多少前回の重複になりますけど、復習という意味も含めまして事務局から説明をお願いいたします。

①審議案件1「オークショッピングセンター（第2回）」について

<事務局説明> (OHP)

それでは、ご説明させていただきます。初めに、前回、委員の方からご指摘があったことについて説明不足の点がございましたので、説明させていただきます。

古宮委員から、国道16号からの経路について、既存店舗との調整がされているのかどうかということのご質問がございました。これにつきましてですけれども、国道16号沿いに当初12年の3月でございますけれども、コジマ電気、ニトリ、イオンタウンというのが出店してまいりました。このときは旧法の大店法でございましたので、経路についての調整はされておられません。下（南）が千葉方面、上（北）が野田方面でございますけれども、千葉方面から向かって、計画地南西に松ヶ崎交差点というのがございますけれども、この松ヶ崎交差点を右折してコジマ電気、ニトリ、イオンの駐車場に入ることになっておりました。その後、12年の9月に新法になりましてからですけれども、ケイヨーデーツーとヤマダ電機が出店してきました。このときの経路でございますけれども、国道16号、松ヶ崎交差点を通過しまして十余二交差点を右折して市道(18-232)に入りまして、(3)というところの市道(23-222)を通過して各駐車場に入るという経路が設定されておりました。今回、オークショッピングセンターが出店することによって、その経路でございますけれども、千葉方向からの車両につきましては、この松ヶ崎交差点を右折しないで、真っ直ぐ通過して十余二交差点を右折するという経路を設定しております。これにつきましては、オークショッピングセンターへの安全な駐車場への入庫ということ、それから、交通渋滞をある程度緩和させるという趣旨から、この十余

二交差点を経路とする選択をしたということでございます。古宮委員に、このことに関しましては説明をいたしました。それでご了解を得られたということでございます。

それから、崎田委員からのご質問でございましたけれども、市道18-232号線というのがございます。これが市道18-232号線でございますけれども、隔地駐車場で駐車させて、どういうふうに本体施設の方にお客さんを誘導するのかということでございましたけれども、これにつきましては、ここが駐車場の中の歩道でございます。それから、ここ（駐車場西側中央部）が（歩行者用）出入口になっております。ここ（市道18-232号線沿い）に横断歩道がございまして、この間が約十四、五メートルということでございまして、この歩道を渡って一たん市道へ出て、この横断歩道を渡って本体施設へ誘導していくということでございまして、途中で渡ることは誘導員によって規制するというところでございます。これにつきましては、先般ご説明して再度の説明ということになります。

それから、赤羽委員からのご指摘でございましてけれども、16号の松ヶ崎交差点で飽和度が0.9を超えていると。再調査後の対応変化を行っていないのではないかとということでございますけれども、これについてご説明させていただきます。これが通過交通量調査をした結果のものでございます。それと、当初届け出た飽和度の関係を示したものでございます。改めて12月に調査した結果の交差点の場所でございますけれども、大島田交差点というのは、ちょっと見えないんですけども、ここに6号線があつて、ここが呼塚交差点になります。その下（南）が大島田交差点というところでございます。それから、No.2の呼塚交差点はここでございます。それから、松ヶ崎交差点が先ほど申し上げましたこの地点になりまして、十余二交差点、若柴交差点、その上（北）が十余二工業団地入り口の交差点となります。こういう位置づけになっております。

届け出されたときの飽和度でございましてけれども、これは十余二交差点と松ヶ崎交差点の2カ所で調査した結果でございます。それが括

弧書きにしてある、現況飽和度と言われる渋滞度数の数値でございます。その後、平成15年12月7日、我々自身が委員と一緒になりました現地調査をして、この交差点7カ所についての飽和度の調査を依頼したところでございます。その結果でございますが、現況飽和度は、直近のところでご説明しますと、松ヶ崎交差点が0.543、届け出たときは0.708でございます。十余二交差点が0.693という現況飽和度でございます。

これでは飽和度の実態がつかめないということで、渋滞長、それから飽和交通流率を考慮した飽和度を出すということで、渋滞を加えた中での実態をあらわすというご意見でございましたので、これを調べました。これはどういうことかといいますと、渋滞によりまして信号を通過できない車両を考慮したものとご理解いただければと思うんですが、この数値が松ヶ崎交差点では0.925、それから十余二交差点では0.855という数字で、主要な交差点が大体0.8から0.9幾つというような数字になっております。この数字をもとに将来飽和度ということで、オークショッピングセンターがオープンした後、ピーク時に改めて追加する車両数を考慮したものを数式であらわしますと0.970、それから、十余二交差点が0.956という数字になるということでございます。

再調査後の変化対応ということでございますけれども、このように0.9幾つという数字が出てくるわけなんですけれども、設置者の方といたしましては一応分散するルートを設定したということでございまして、16号からの流入車両が、千葉方面から来る車両は施設へ来る車両全体の4%程度ということ。それから、ここが16号でございますけれども、それよりも西方になりますか、柏の豊四季の方から16号に向かっの全体の車両数が約19%ということで、比較的来客車両数というのは低い数字になっております。逆に松葉町、それから、我孫子方面から約7割ぐらゐの車両が施設の方に入ってくるということでございまして、先ほど申し上げましたように、全体的に分散した経路を設定しているということで、これを代替するルートがなかなか見つからない状況であると考えております。

設置者としてできることの範囲ということでございますけれども、松葉町交差点を直進させる案内看板の設置。それから、開店当時にはプラカードを使って誘導を徹底するという。それから、交通緩和のために特売とかイベントの開催時間をずらすなどして交通の緩和に努めますということでございました。

それから、前回お示しできなかったんですけれども、施設付近の道路状況でございますけれども、これについて少しご説明させていただきます。先ほどお示しした主な交差点を示しながら、その施設周辺の道路の位置でございますが、初めに松葉町3丁目交差点、キラキラ交差点というところでございますけれども、この辺の道路事情でございます。

この4枚の写真は、松葉町3丁目の交差点の4方向を示しております写真でございます。この写真でございますけれども、これは南の方から北の方を見た写真でございます。それから、この写真でございますけれども、これは西の方から東の方を見た写真でございます。これが交差点から南方向に行く写真。この写真でございますけど、今現在、こちらに面しております、こちら（北側）の方が住宅でございます。交差点から西の方向を写しているわけなんですけれども、これが約4mの道路幅になっています。

この写真は松ヶ崎東交差点でございます。これは方向としては、計画地方向を見ている写真でございます。こういうような道路状況でございます。この道路は、同じ松ヶ崎東交差点から、松葉町3丁目交差点にこの道路を見えています。

<伊藤委員> その道路（市道23-1）はセンターラインがある道路なんだ……。

<事務局> これはセンターラインがあります。この写真は今細いんですけれども、図表にあらわしていませんけれども、この隔地駐車場へは2本の道路が新たに設けられまして、この線のところでございますけど、ここが入り口(D3)になっております。これは将来拡幅されて、ここの奥が駐車場になるわけなんですけれども、こういう形で入る取りつけ道路になります。ここが1つ新しく取りつけられる、拡幅される道路

になります。

これが今度新たに設ける出口(D4)になりますけれども、これは車が出ていくわけですが、それがこのところに新たに取りつけられるということです。奥が今現在、林になっていますけれども、隔地駐車場の一部になるところでございます。

この道路は松葉町3丁目の、この付近(交差点東方向)になると思います。これが松葉第二小学校をこちら(西)の方向から見た道路でございます。

この写真は、こちらの方から隔地駐車場の方に向けて撮った写真でございます。この道が市道23-1でございます。このように、2車線の道路と中心線が引けない道路がこの中で非常に混在しているという状況でございます。

以上、補足の説明をさせていただきました。

それでは、本文の方に入らせていただきます。前回につきまして、オークショッピングセンターの概要から始まりまして、指針で必要な事項についてお話を申し上げて、住民等の意見につきまして、意見の内容と設置者の方の対応について、ちょっと早口だったんですけども、ご説明をさせていただきました。今回につきましては、事務局の方で検討した結果を踏まえながら、県としての意見を述べさせていただくという段取りになっております。

早速ですけれども、市町村・住民等の意見から説明させていただきます。

<伊藤会長> 資料のページ数を。

<事務局> 資料の13ページでございます。(1)の柏市の意見でございますけれども、ここに記載してありますけれども、簡単に申し上げますと、ここで言っているのは16号の松ヶ崎交差点のことを言っているわけなんです。右折待ち渋滞で本線の渋滞が予想されるということで、適正な誘導とピーク時の来店抑制対策を求めるというものでございます。これにつきましては、設置者は右折回避の案内看板をふやす、それから、先ほど申し上げましたけれども、開店時にプラカードで誘導するとかということで、混雑回避の誘導方法を来店者に知らせるなどして

対策を講じていきますということでございます。これに対して検討状況でございますけれども、設置者として、指針の範囲で実施可能な対策は図られているものと認められます。国道16号は、現状でも交通渋滞が慢性化しており、平成15年12月に追加実施した交通量調査でも同様の結果が出ているということで、さっきお示ししたとおりでございます。しかしながら、店舗出店によって発生する国道16号からの右折車両は来店車両全体の4%程度であり、また、経路の変更については、我孫子・松葉町方面は道路が狭隘で、ほかに振りかえ可能な適当な経路が見当たらない状況でございます。なお、将来的には千葉柏道路が計画されており、交通渋滞の緩和が期待されるというところでございます。

それから、2番目の松葉町3丁目交差点、以下、長い文章が記載されております。これにつきましては、要点は、松葉町3丁目交差点、それから松ヶ崎東交差点及び市道18-116、23-1号線について、交差点の改良、信号機の設置等の安全対策、それから松葉町第二小学校、松葉中学校の側道の安全施設の設置が必要であり、この安全対策を実施するための応分の負担を求めるとというのが1点でございます。それから、誘導員の配置によって安全対策を適宜実施することというのが2点目。それから、松葉町3丁目交差点から東方面への来退店経路の見直しと周知というのが3点目。それから、幅員の狭い道路へ進入しないよう、松葉町3丁目、松ヶ崎東交差点及び寿町バス停付近での誘導看板の設置箇所の見直しが4点目ということで、この2番目の市の意見が構成されております。これにつきましては、設置者の範囲で対応可能な安全対策は協力するということでございます。なお、指針の範囲外ではありますけれども、交差点の改良に対する応分の負担につきましては、設置者側として受け入れる意向があるということで意向を示しております。

それから、3番目の駐車場への導入方法について、隔地駐車場と施設内駐車場への誘導方法を、市道18-232号線に負荷がかからないように配慮しつつ、ピーク時においてA-1入り口の右折入庫処理も含め

て合理的に見直すことということでございます。これにつきましては、隔地駐車場は収容台数や利用者の心理から、あくまでも補助的な役割を果たすと位置づけまして、主要な役割を担う建物施設内駐車場へのスムーズな誘導を行うために、経路変更とA-1入り口への右折入庫について、計画地をセットバックして右折車線を設けることを含めて見直しが必要であると。隔地駐車場はあくまでも補助的な位置づけということで、積極的にオークショッピングセンターの本体施設の駐車場へ誘導していくということでございまして、車両を左折させて右折すると。これが今まで深く考えられていなかったもので、これが重要なポイントになるのではないかとということでございます。

それから、4番目でございますけれども、店舗の運営に当たって、周辺生活環境への影響に注意を払って、周辺住民と協議して、状況変化には速やかに対応策を講じることということでございます。これにつきましては、店舗の運営に当たって周辺住民と協議し、状況の変化に速やかに対応して、周辺生活環境への悪化を最小限にとどめるよう努力していくということで、設置者側も状況変化には敏感に対応して影響を最小限にとどめるということを言っております。

それから、住民等の意見でございます。柏の商工会議所の意見でございますが、16号の松ヶ崎、十余二交差点について、右折ラインの延長、右折信号の青時間比を変えるなど交差点の渋滞解消策を図ってほしいということでございます。これにつきましては、オープン後の渋滞状況を踏まえて、県としても道路管理者等関係機関と協議して対応を考えていきたいと考えております。

それから、2番目の松葉町、松ヶ崎地区を中心とした生活道路の混雑がさらに広がることが予想されるということで、途中省略しますけれども、その解消に努めてほしいということでございます。これにつきましては、新しい店舗内に責任者を常駐させて迅速な対応体制を整えるということでございまして、即座に対応できる体制が整えられるということでございます。

15ページで、住民の意見でございます。1番目が、駐車場処理計画

は信頼性に乏しく、隣接道路の渋滞を招くことが予想されるということで、計画の抜本的な見直しを要望するというものでございます。設置者の方からの対応は、そこに書いてあるとおりでございますけれども、検討状況のところでは、設置者は十分な検討をした上で届出を行ったとしているけれども、隔地駐車場はあくまでも補助的な役割を果たすものと位置づけるべきであって、車両の誘導について再検討が必要であるということ述べさせていただいています。

それから、住宅環境の悪化を招かないような計画に変更することということでございますけれども、これにつきましては、設置者としては、住宅環境への影響は最小限にとどめるようにするというので、駐車場にスムーズに車両を誘導する、それから、住宅地に面する交通量の緩和を図るということで、配慮をしているというふうに考えております。

3番目の大規模小売店舗立地法の眼目はということで、途中略して、県への届出には至らなかったのではないかという件でございますけれども、これと下の4の、今回の計画は柏市の地区計画に沿っていないというご意見が寄せられております。この3、4は関連した意見かなということでございまして、柏市の方は事業者には計画の見直しを求めておりまして、この計画変更をもって市の地区計画と整合すると認めたわけでございます。設置者の県への届出はこれでなされたものということで、私どもの方は認識しております。

5番目の、売上計画は周辺の交通状況から考えると難しいのではないかと。これについては、指針の範囲外の事項であると判断します。

それから、交通量調査結果はデータに基づく説明が不足している、信頼性に乏しいということでございますけれども、これにつきましては、先ほど申し上げましたとおり、3回の交通量調査を実施して行った結果を踏まえながら、この論議の中で委員の方にご説明しているところでございます。交通量調査につきましては3回実施したということでございます。

住宅地内の生活道路を車両の進入経路にする隔地駐車場は設けない

ように要望するという事で、交通処理計画上必要であるということ
でございますけれども、その役割というのは、先ほど申しあげました
ように、補助的なものと位置づけるべきであると考えております。

それから、ショッピングセンターの建設に反対であると。これにつ
きましては、立地法は出店そのものを規制するものではないというこ
とでございます。

9番目、周辺の道路整備とあわせてショッピングセンターを建設す
べきであるということでございます。これにつきましては、周辺の道
路整備に合わせるのは理想的ではございますけれども、立地法上、そ
れを条件とするところまでは求めておりません。

住民に十分な計画内容を説明して、理解を得た後に工事に着工する
よう要望するというご意見でございます。これにつきましては、設置
者は大店立地法上の最大回数である3回を実施したところでございま
す。

隔地駐車場の市道23-1号線に面したD-3、D-4出口の位置が
不適切なので、位置の変更をしていただきということでございます。
これについては交通誘導員を配置するなどして対応をとるとしており
まして、適切な対応がされていると認められます。D-3、D-4と
いうのは、先ほど申しあげました、新しく取りつける隔地駐車場へ入
る道路でございまして、ここが入り口で、こちらの方が出口を指して
おります。この辺には老人ホームへ行く、あるいは学校の通学バスの
停留所があるということで、不適切だということございました。
ちょっとつけ加えておきます。

それから、校区児童の安全確保のために道路整備を進めると同時に、
隔地駐車場の閑散時間及び夜間の保安体制に万全を期し、地域児童が
犯罪に巻き込まれないように要望するということでございますが、常
駐警備員による巡回、監視カメラの設置などで、できる限り犯罪に巻
き込まれないよう努力するとしております。

17ページの総合判断でございますけど、事務局側の方の検討結果を
踏まえながら総合的に判断をしたものでございます。駐車需要、それ

から、駐輪場につきましては充足されているものと認められます。経路設定や安全対策については、大規模小売店舗立地法の範囲で設置者が対応可能な対策は図られていると認められます。国道16号の渋滞に関して詳しく述べますと、店舗出店によって発生する国道16号からの右折車両——先ほどご説明したところでございますけれども、来店車全体の4%程度が千葉方向から来ると。経路変更につきましては、我孫子・松葉町方面からの経路は狭隘な道路が多くて、かつ住宅地を通過することから、振りかえ可能な適当な経路が見当たらない状況であるということでございます。なお、将来的には千葉柏道路が計画されており、交通渋滞の緩和が期待される。駐車場への誘導方法については、ピーク時に隔地駐車場の利用を多く見込んでおりますけれども、建物敷地内駐車場との台数の割合、来客者の心理などから、隔地駐車場はあくまでも補助的な役割を果たすものと位置づけて、一部、誘導経路の変更による建物敷地内駐車場へのA-1の入り口でございますけれども、右折入庫も含めて処理計画の再検討が必要であると認められます。このほか、荷さばき施設、それから騒音に係る事項、廃棄物に関することについては適切な配慮が認められる。あるいは、必要な対応がとられているものと認められます。街並みづくりにつきましても、適正な配慮がされていると認められます。

なお、柏市の意見につきましては、駐車場への誘導方法について、先ほど述べたような不十分なものがあると認められます。住民等の意見につきましては、駐車場処理計画の見直しについて再検討が必要であると認められますけれども、その他の事項につきましては、設置者が対応する範囲の事項について、おおむね適切な対応が認められます。

以上のことから、当該店舗の立地に関しまして、交通対策について、県意見を次のような内容で通知することが必要であると判断しております。

次のような内容というものを申し上げます。県の意見でございますけれど、駐車場への誘導方法については、建物敷地内駐車場と隔地駐車場の役割を見直し、建物敷地内駐車場への誘導経路の一部変更と出入

り口A-1での右折入庫処理を含めて適切な対策を講じることという意見でございます。理由につきましては、先ほどから申し上げておりますけれども、ピーク時において我孫子方面、松ヶ崎周辺の車両を隔地駐車場に誘導することにしておりますけれども、建物敷地内駐車場が1,590台、それから隔地駐車場が390台ということで、収容台数の割合、来店客の心理などを考慮しますと、建物敷地内駐車場の利用が多くならざるを得ないと思われまいます。したがって、隔地駐車場はあくまでも補助的な役割を果たすものと位置づけて、建物敷地内駐車場への車両の入場に対応するために誘導経路の一部変更を含めてA-1入り口の右折入庫のための対策が必要であると判断いたしました。

以上でございます。よろしくお願いいたします。

<伊藤会長> 第1案件のオークショッピングセンターの審議は2回目になりまして、第1回目については、細かく最初の廃棄物から騒音から全部説明を受けまして、特にきょうは、今、事務局の説明をお聞きのように、柏市、あるいは住民の方からの意見を踏まえて、どういう対応をしているか、これに対して対応が適切かどうかというのを県の方で検討されたと、その結果として、今、最後に出されました、駐車場への誘導方法について、建物敷地内駐車場と隔地駐車場の役割を見直して、建物敷地内駐車場への誘導経路の一部変更、出入り口A-1での右折入庫処理を含め適切な対策を講じること、これが県の意見としての案でございます。

以上の説明につきまして、ご質問、ご意見、委員の方からございましたら…。

<赤羽委員> まず、交通量の再調査のOHPのシートをもう1回見せていただけますか。交差点飽和度のデータですね。

(OHP)

<赤羽委員> この表で左から2番目のカラムに現況飽和度が示されています。届出時で松ヶ崎交差点、十余二交差点が0.7前後になっているのですけれども、これは先ほどの説明の中でもありましたが、千葉柏道路協議会に関連する調査結果を見ても、このような飽和度で止まるはず

はありません。現況は非常に渋滞がひどいということが調査結果でも出ておまして、これはホームページでも公開されています。

2番目のカラムに、渋滞長、あるいは飽和交差流率を考慮すると書かれているのですけれども、これが当然の調査の仕方ですね。例えて言うなら、エレベーターホールの前でエレベーターに乗ろうとして待っている人たちが交通需要です。実際にエレベーターに乗れた人たちが交差点の処理能力です。現況飽和度という届出時の調査では、交差点の処理能力も、交通需要も、どちらもエレベーターに実際乗れた人を数えて、つじつまが合っていますと言っているんです。なぜ0.7で0.9にならないかという、実際にエレベーターに乗れる人は、例えば手すりが出ているとかいうことで、設計よりも実際乗れる人の数が少ないということが間々あるわけですね。実際乗れる人を数えて比率を求めたというのが2番目のカラムの結果なわけです。言いかえれば、最初の届出時のデータというのは全く現状をあらわしていない情報だったわけです。それに基づいて何回住民説明が行われようと、それは意味がないわけですね。回数をもって十分だということは当たらないと思います。その点に関してはいかがでしょうか。

<事務局> 大店立地法の中で交通量調査をするということで、それについては異論はないわけなんですけど、現況飽和度で調査をするということでも、大店立地法上は特に問題はない。それから、調整飽和度と書いてありますけれども、渋滞長等を加味した数字。先ほど赤羽委員の方から言われたとおり、これは実態をあらわしている数字というふうには考えております。

<赤羽委員> 今の答えの中で、少なくとも後半はこれまでは実態に基づいた説明が行われなかったということを示しているわけですね。

<事務局> その辺は立地法上の限界でもあると思いますけれども、現況飽和度でも立地法上は受けざるを得ない。

<赤羽委員> 立地法、あるいは指針で、交差点飽和度であるとか、あるいは交差点の処理能力に関して、そのような調査をやりなさいとどこに書いてありますか。実態を知るために必要な調査をやりなさいと書いて

であるのではないですか。

<事務局> 繰り返しになりますけど、しかしながら、この現況飽和度の調査でも、立地法上、届出をされた資料の中では有効として存在するというところでございます。

<赤羽委員> 次の視点なんですけれども、二、三カ所に、「国道16号で千葉方面から来店する車両による右折待ち渋滞が原因で本線の交通容量が低下し交通渋滞が予想される」。あるいは、「店舗出店により発生する国道16号からの右折車両は、来店車両全体の4%程度であり」というふうな記述があるのですけれども、これは正確ではないですね。交差点飽和度が0.9を超えるということは、どのように青時間を割り振っても物理的に処理ができないということです。ですから、松ヶ崎交差点の現況の交差点飽和度が将来交通量によって0.925から0.970に上がる、すなわち全体としての需要の増大が交差点飽和度を少なくとも数%のオーダーで増大させているということは、すべての方向からこの店舗に来店する交通需要が交通の需給関係の逼迫をもたらすということであらわしているのではないですか。つまり4%というのは問題を矮小化しているにすぎませんか。

<事務局> その4%は、松ヶ崎交差点でございますけれども、千葉方面からこの施設の中に新規に流入してくる車両ということでございます。

<赤羽委員> その松ヶ崎交差点を経由して来店する交通需要は、その4%に当たる交通量だけですか。

<事務局> そうです。千葉方面から来るのは31台ということで、これをカウントして、総数が842台ですので、これを割り算した数字なんですけど、ここは先ほど申し上げましたように、既にヤマダ、ケイヨーデーツー等がございまして混雑しているということですので、込んでいながらも、松ヶ崎交差点よりまだ余裕のある十余二交差点を右折させるという通路を設定したと。

<赤羽委員> その黒い矢印はすべて来店交通量をあらわしているのではないですか。

<事務局> 黒は来店です。

<赤羽委員> そうすると、ほかの方向からも、その2つの交差点を經由して来店するわけですね。それが全体として交差点飽和度を引き上げるということではないのですか。

<事務局> この黒の矢印ですね。

<赤羽委員> はい。なぜ千葉方面からの右折需要4%だけが問題を引き起こすというふうに表現しなければいけないのでしょうか。

<事務局> こう考えたのは、右折をすることが非常に困難だということで、これをあえて取り上げたんです。こちらの方の寿町というところから来るのは直進すると。それから、左折するというのが比較的楽というふうに見たわけです。

<赤羽委員> どうして右折は相対的に難しいのですか。

<事務局> というのは、千葉方面に向かっての直進車が存在するということですよね。

<赤羽委員> 右折専用現示はないのですか。

<事務局> ございます。ただ、ここの右折レーンが非常に短い。直進車を妨げる懸念があるということで、ここからの右折は極力避けて、十余二交差点の方へ回すという方策をとったということでございます。

<赤羽委員> 交差点全体として処理能力に余裕があるのでしたら、右折専用現示を長くして右折処理をするということが可能なわけですね。それができないのは、交差点全体として需給関係が逼迫しているからではないですか。そうですね。

<事務局> 可能性はあります。

<赤羽委員> それから、千葉柏道路が計画されているという記述がありますけれども、これはいつ完成する予定なんでしょうか。

<事務局> 千葉柏道路につきましては、平成11年11月に国の国道直轄事業としてやるということが記者発表されております。やり方といたしましては、パブリック・インボルブメント方式という、住民の意見を聞きながら詰めていくという計画でございまして、それについては今協議会を何回も重ねておりまして、いろんな案を詰めている段階で、私どもの情報でも、いつにできるということは明確になっておりません。

<赤羽委員> もう少しよろしいでしょうか。

<伊藤会長> はい、結構です。どうぞ。

<赤羽委員> OHPスライドを用意してきたので、使ってもよろしいでしょうか。まず、大店立地法のスタンスとして、設置者ができる範囲の対応しか意見として求めることができないという理解もあるのですけれども、そうだとすると、どんな無謀な計画であっても、設置者ができる範囲の対策を実施すれば通ってしまうことになりかねないということで、多少勉強してみました。

(OHP)

<赤羽委員> これは「大規模小売店舗を設置する者が配慮すべき指針の解説」ということで、赤枠の解説なんですけど、字が小さくて読みません。読みます。「大店立地法は、大型店の設置者に周辺的生活環境保持のための必要な配慮を求めるものであり、道路・交差点の改良や交通規制の変更など、本来的に公共サイドが対応すべき問題については、本法において設置者に配慮を求め得る事項の範囲内」だと。これはこのとおりですね。一方で、「周辺の住民等にとって十分な交通対策がとられているか否かは、インフラの状況、交通規制の状況を含めて判断されるものである」と。これが私たちの視点であるべきだと理解しております。

それから、これは「解説」ですね。都道府県の意見等で、第4項に、こんなふうに届出者に対して意見を言ったり、言わなかったりということができると書いてあるんです。その解説として、第4項に対応したことなんですけど、「都道府県は、大規模小売店舗の新設等の届出をした者に対し、届出書等の内容について市町村から聴取した意見等に配慮し、指針を勘案した上で大規模」云々とあります。第2段落が問題なんです。「都道府県は、生活環境の保持の観点から達成すべき事項を意見として表明することとなるが、それを達成するための具体的な手段について設置者がとり得る選択肢として、あわせて提示することも想定される」とあります。いつもこういう意見をつけなくてはいけないということではないんですね。そういうこともできるという

ふうに解説されています。

それから、例えば地元の柏市がこの計画を認めているということも情報として入っているんですけども、この赤枠のところですね。「都道府県は、それぞれの意見を意見として聞いた上で指針に照らし、届け出られた内容や地域の実情において判断を行うこととなる。したがって、市町村や住民から提出された意見と都道府県の意見が異なることは当然起こり得るものである」とあります。これは、そうでないと、この審議会の存在意義がないわけですから、当然のことだと思うんです。

以上を確認した上で、私が危惧している状況について少し紹介したいと思います。こちら側が今議論の対象になっている地域ですね。大体囲んでいると思います。同じ縮尺で、これは同じ千葉県の鎌ヶ谷市の大規模に開発された住宅地です。ここが鎌ヶ谷大仏の交差点ですね。ここで何が起きているかといいますと、こういうふうに朝ピーク、夕ピークに相当の渋滞ができています。実はこの渋滞を回避するために、この問題の地域を通り抜ける車両がたくさん出てきています。

これが、ナンバープレート調査によって、どういう通り抜けをしているかということを追跡したものです。このルートにどのぐらいの交通に乗っているかということです。これは、この流入出点を通過する交通に対して、オレンジの部分の割合に相当する車が、この地域を通り抜けているという調査結果です。750台のうち半分近くが流入しています。これは朝ピーク、それから昼の2時間、夕ピークの2時間、合計6時間の交通量ですので、1時間に集中する交通量はもっと少ないです。ですから、100台とか200台とかというレベルで通り抜けをしているということなんですね。

その結果、どういうことが起きているかという、これは住民から集めたニアミス情報なんですね。ヒヤリ体験がこんなに起こっています。それから、そのニアミス体験が集中しているのがオレンジの点ですが、それと先ほど示した通り抜けのルートの関係が相当一致しているんです。

それから、これはニアミスにとどまらなくて、事故がこういうふう
に起こっています。これが県道で、鎌ヶ谷大仏の交差点です。この県
道とか幹線に沿って事故が起こるばかりでなくて、地区内にも事故が
及んでいるんですね。この青い丸は物損事故で、赤は人身事故です。
中ポツが入っているのは重傷事故です。真ん中の赤のは消えてしまっ
ていますが、それを拡大したのがこれです。

このような状況ですので、こうやって住宅地内で通り抜けに使われ
ているルートをも、非常に狭隘な部分をつくってスピードを抑制すると
か、あるいは、こういうハンプを設けてスピードを落としてもらおう
ということまでしようと実験しているんですね。これに対して当該案
件では、駐車場周りのとり回しとか、あるいは16号上の交差点の処理
をどうしようということが話題の中心になっているんですけども、実
際には6割以上の交通需要が住宅地を通過して駐車場にアクセス
してくるということ自体が問題です。

以上です。

<伊藤会長> 委員の方、ご質問なり、意見なりをどうぞ。

<轟木委員> 2月の1週目の日曜日、現地へ1時前後に伺って車で走っ
てみたんです。出店場所の近辺は割と広くて公園もついているんですけ
ど、幾つか線がありましたけど、住宅街に入ると、確かに2台の車の
通り抜けが難しいと。電信柱が出っ張っていたり、そういうことであ
りましたし、住宅街が結構あるんですね。松葉中学校の方ですか、あ
の辺も住宅街で、きちんと整理されてはいましたけど、確かに細い道
があつて、隔地駐車場の道路の前の右側の上方に行く道路なんかは
まさに細い道路があつて、それで日曜日だということもあつて、自転
車で中学生、小学生が結構走っていて、中学生くらいになると3人、
4人が自転車で横に走っているんですね。ですから、私も今ご指摘の
とおり、それは指導ももちろんでしょうけど、事故もあり得るだろ
うなと感じて帰ってきました。ほかの出店しているお店もあるけど、あ
まり交通量は多いというふうには私は感じなかったんです。ただ、ま
だ出店してないので、その後の状況というのは予測はちょっとつかな

かったんですけど、結構自転車で走っている子供が多かったというのは印象でした。意見というより、私が実際に1時前後に行ってみた状況でした。

<伊藤委員> 前回、済みません、欠席させていただいて申しわけなかったんですけど、現地は見てまいりました。今、これを見まして、実は中のところまでは見なかったんですけども、2点、とりあえず教えてほしい。

1点は、先ほど先生が言われたときに松ヶ崎交差点、あそこは現示を変更してというか、右折を出しての処理をしてあると言うんだけど、十余二の方は右折の滞留のレーンだとか、その辺はどうなっているというのは、標準断面みたいなものは、ここについていたっけ？ ちょっと見当たらない。

<事務局> ついておりません。

<伊藤委員> それがわかれば教えてほしいというのと、隔地駐車場、あそこに取り付けが入るということで、さっき写真で見せてもらったよね。中の市道、そこに設ける大きな理由というのかな。そちらに車を流さなきゃならない、そちらから入れなきゃならないという理由がどうもいまいち、ちょっとよくわからない。例えば何か事故があったり、エマージェンシーのときというようなことならあれなんだけど、そうじゃなくて、恒常的にそこがあくわけでしょう。

<事務局> はい。

<伊藤委員> 2本？

<事務局> はい。こちらが入り口（D3）、出口（D4）という形で。

<伊藤委員> 今その絵で見ると、その右（東）側、そちらの方の住民の皆さんというか、商圈というか、そちらへのサービスとしてあくんですか、そこは。

<事務局> 今回の計画は、全体のお客さんの7割前後はこちら（我孫子・松葉町方面）から来るといふ形の計画になっております。駐車場につきましては、分散型。ここ（国道16号寄り）に既に大型店がございますので、こちら（16号側）からは多くの車が入ってきますので、分散

して、こちら（我孫子・松葉町方面）から多く来るお客様を隔地駐車場の方にスムーズに入れて、この渋滞を……。

<伊藤委員> そのプールはわかるのよ。上（我孫子・松葉町方面）が7割あるんだ。

<事務局> はい。こちらからのお客様が多いということで、分散型の計画になっております。

<伊藤委員> 上（北）へ行って、7番だっけ、その交差点、その辺が道路の寄与度がないから下(D3, D4)もあけると、こういう話なんだ。

<事務局> こちらも経路になっておりますので、こちらからのお客様を入れるということです。そういう形（隔地駐車場を経路として通過する）で計画されております。

<伊藤委員> そこはちょっと入ってみなかったものだから。それは大型とか、そういうことを規制されている道路ではないね。5 m50ある道路だよ。センターライン、引かれていたよね。

<事務局> はい。

<伊藤委員> あそこの十余二の交差点はどんな断面だったかね。

<事務局> 右折ラインがございます。

<伊藤委員> そこは、たしか片側2車……。

<事務局> 2車線あって、右折ライン。

<伊藤委員> そこ、10台ぐらいは滞留できたかね。

<事務局> メートルで20……。

<伊藤委員> じゃ、基準はあるんだ。わかりました。

<榛澤委員> 先ほど赤羽委員から立地法について説明があったんですが、それに私、もう少し加えさせていただきますと、先生がおっしゃったように、その地域の交通環境、もちろん騒音も含めての生活環境ですけど、それを維持するということは1つうたっているんですが、同時に大店舗と周辺的生活環境との調和を図ることを旨とすると書いてあるんですよ。

もう1つは、先生のような専門的な知見と客観的データというのは確かに生かされますがということを書いてありまして、しかし、その対

応としては、一律に、またはすべて実施するというんじゃなくて、実態に即した合理的な選択または必要に応じては組み合わせるべきだと書いてあるんですね。国土交通省の方なんですけれども、そこでどう書いてあるかといいますと、要するに関連交通計画による早期の対応が困難な場合には、当面の対応策として、その実施が担保される範囲内で交通運用等のソフトの施設導入についての検討をすると書いてあるんですね。ですから、例えばこの場合ですと、抑制というのが出てくるのかなという感じがするんですよ。それによって図っていくというのが1つあるのかなと私は思って、今発言させていただきました。

<伊藤会長> 先ほど事務当局の室長の方から発言したい旨がありましたが、一わたり最初に委員の方のご意見、ご質問を伺った上でということにしましたが。何かご意見ございますか。

<事務局> 先ほど赤羽委員の方から大店立地法の趣旨に及ぶようなお話がございました。その部分、我々は行政マンとして大店立地法の運用をやらせていただいているわけなんですけれども、まず根本的な認識といたしますか、大店立地法が制定されたときのいきさつなんですけれども、周辺的生活環境の保持に配慮し、対応可能かつ合理的な範囲内で対応を求めるもの。それから、需給調整的な運用が行われることはもちろん、本指針の範囲を超えた負担を設置者に求めるようなことがあってはならないと、こういうことが書かれております。それで先ほど来、赤羽委員の方からいろいろ細かなデータを含めて、この16号の渋滞状態、それから、生活道路を車両が通行することによる危険性等についてお話があったわけですが、先生にちょっとお伺いしたいんですが、原因を指摘するのは比較的易しいと思うんですけれども、どのようにされたらよろしいのか、ちょっと参考までにお伺いしたいんですが。

<赤羽委員> どう対策するか、それは基本的には設置者において考えられるべきことでしょうね。

<事務局> もちろん設置者も当然そうなんですけれども、今回の届出書で

すか、一応設置者としても、周辺の道路のインフラの状況、それらを踏まえて経路も設定し、対応しているということなんですね。先ほど事務局として説明させていただきましたが、それぞれ柏市さんからの意見、あるいは住民等からの意見に対しまして、県として対応である、あるいは隔地駐車場の部分はちょっと改良の余地があると、そのようなコメントをつけ加えさせていただいたわけですが、確かに国道16号は渋滞しております。それから、一方、経路で生活関連道、住宅を通るというのも事実でございます。ですから、それについては柏市の方も、今、まさに赤羽委員が読まれたところの道路、あるいは交差点等のインフラの整備というものは基本的に行政がなすべきものであると。こういったものを設置者に負担を求めてはならないというふうに、まさに記載されていたとおりなんですけれども、その部分を少しでも緩和するために、柏市も計画的に改良していこうと。その財源についても応分の負担はいたしましょうということで対応が図られているわけです。それから、16号の状況につきまして、抜本的に16号の渋滞が緩和されるというのは、この地域全体の大きな道路交通体系の整備。圏央道でありますとか、あるいは千葉柏道路とか、そういった道路交通体系の中で長い時間をかけて対応していかなければ、とても一朝一夕に解決のつくような簡単な問題ではないと考えております。ですから、我々としては、そういった状況を踏まえまして、まさか国道16号の道路改良を設置者さんをお願いするわけにもいかないわけですし、現状を踏まえて、その中で合理的な対策がとれていると事務局としては認識しているわけです。

ただ問題点は、隔地駐車場と、それから本体の駐車場の問題。現行の今の届出でありましたら、隔地駐車場と本体駐車場の割合は、本体の方が4倍の容量、隔地駐車場は4に対して1というぐらいの比率になるんですけれども、そこの方はかなり入れていくということで、それは実際問題、お客様の心理。早くショッピングに行きたいという方は、極力本体の駐車場に空きがあれば入りたいと思うのは、これは当然でございます。それらを勘案しますと、当初の届出書にはない、こ

こちらの本体の駐車場にできるだけたくさん入れていかざるを得ないわけですから、そのために、この現況の中で何が可能かといいますと、既にこの道路（市道18-232）はかなり渋滞しておりますので、こちら（我孫子方面）から来た車が直進して、ここ（セブンイレブン前の交差点）をぐるっと曲がって入るといふ形は現実的にはちょっと難しいということになります。じゃ、早く本体の方の駐車場に導くには、この与えられた状況の中で何が一番合理的で現実的かという形になりますと、こちら（水源地前の交差点）を左折する。それから、本来、駐車場には左折で入るといふのが大原則でありますけれども、今回のケースではそれがとり得ないものですから、こちらから来て右折で入る。そのためには、現況の道路では右折の関係で道路負担が高過ぎますから、建物をセットバックするなり、そういった形で対応して、こちらにスムーズに誘導していくことを考えていただかないといけないのではないかとこのように整理させていただいたわけです。ですから、我々としても、よりよい具体的な方策があるのであれば、もちろん望むところなんですけれども、我々が思うに、現況を踏まえて、そういった16号の渋滞状況にも負担をかけず、さりとて生活関連道路にも負担をかけずという名案が見当たらない。今の与えられた所与の現状の中では合理的な対応はとられているというふうに判断しているわけでございます。

<赤羽委員> 今の後半のご説明は本質を外しています。事務局の説明も設置者の対応も駐車場周りの対策ばかりに焦点が当たっているのですが、問題は、1,600台のうちの6割、7割という需要が住宅地を経由して進入してくるということです。それから、設置者が当初、そのように本当に理解していたかどうかわからないんですが、前提としていた国道16号の状況よりも現実はずっと深刻なわけですから、国道16号経由で進入してくる来店車両が、このショッピングセンターのかなり手前から16号から流出して住宅地伝いに入ってくるという可能性も否定できないですね。それが問題だと申し上げているのです。

それから、どんな出店計画であっても、出店者においてできる範囲

の対策をとれば、その計画は容認されるんですという言い方をされていますが、私は、この審議会の意見、あるいは県の意見としては、このままの計画では周辺的生活環境を著しく悪化させますという意見もあり得ると思っています。対策を明示する必要は必ずしもないと思っています。

<崎田委員> 私は交通の方は専門ではないですが、いろいろとご説明を伺っていると、近隣に松葉中学とか小学校があつて、ああいうようなところをかなり車が通ってくるということを近隣の方が心配されるというのは当然の流れだと思うんですね。問題は、そういう地域の皆さんときちんと信頼関係を持った出店計画をしていけるかどうかというところにもあるんだと思うんですね。そういうことから考えますと、赤羽先生はご専門家ですから、特にこうしてというのは逆におっしゃれないお立場なのかなと思うんですが、私は生活者の視点から考えますと、例えば松葉町3丁目の交差点、あそこに向かうところの道路を、もう少しきちんとした太い道路にするような形でお店側が努力をされるとか、全体に3つぐらい感じるんですが、松葉町の方から流入する道を少ししっかりつくる、そこに努力をなさるとというのが1点。

2点目は、それが無理であれば、計画そのものの建物を少し小さくして、想定される交通量を減らすのが2点目。

3点目は、ここにこういう計画をつくるということが、地域の方にとっても利便性が高くなって楽しい場所になるんだということを地域の方にきちんとわかっていただくように、そういうコミュニケーションをしっかりとされると。

そこまで納得していただきながら、この計画を地域の中で進めていくように努力されるというこの3つが、私から考えて設置者が頑張っていたきたい方向性かなと感じました。ただ、これは私の考えです。

<伊藤会長> 私から1つ質問なんです、大店立地法、私も何回か読んだんですが、その都度、全部目を通すわけにいかないのを忘れてしまう部分もあるんですが、交通混雑、それから周辺環境というあたりの政府の指針の文言に、生活環境の中で交通事故とか安全とかいう文言は

盛り込まれているのでしょうか。それから、交通混雑というのはいわゆる渋滞とかいうことをすぐ想定するんですが、それによる危険性、安全、こういうのが大店立地法ではどこかに何か示唆されているのでしょうか。本文には、恐らくそういう細かいことまで書かないんですが、細かいところにあるのでしょうかね。これは赤羽先生のご質問に絡めて少し尋ねておきたいと思うんです。

<事務局> 生活環境の保持とは何ぞやということに関係するんだと思いますけれども、国の方の解説を読みますと、生活環境の保持とは、具体的には大規模小売店舗の立地に際して生じます交通渋滞、交通安全、騒音等の問題に適正な対処がなされることにより、当該大規模小売店舗の周辺の地域において、通常、存することが期待される環境が保持されることを意味する。もう少し詳しく言いますと、周辺の地域において、通常、存することが期待される環境とは、当該地域の住民が感覚的に不快と感じない状態に加え、当該地域の住民が享受することを期待し得る利便性をも含む概念である。すなわち大規模小売店舗の立地に際して特徴的に生じる問題の中には、騒音のように感覚的に深いと感じる事柄もあれば、交通渋滞のように利便性の低下ととらえられる事柄もあります。この法律は、すなわち感覚的に不快と感じる部分と、それから生活の利便性の低下、この両者を生活環境ととらえている、こういうふうな説明がなされております。

<伊藤会長> 前段では、交通安全という言葉はあるんですね。前の方に入っていますね。

<事務局> 交通安全も入っております。

<伊藤会長> ただ、後ろの方ではそれを余り書かなくて、渋滞による利便性の低下ということと、それから騒音等の不快、こういうものが後の方に出ていると。交通安全という言葉は前の方にあるということですね。

<事務局> そうですね。

<伊藤会長> 崎田委員が指摘されました点、3点目は別として、1点目、これは努力目標ということ……。後ろの道路をもう少し広げたらどうかとか。

<事務局> 松葉町3丁目交差点につきましては、ここ（隔地駐車場北側）は既に住宅が建っておりますので、ここからはセットバックいたしまして、6mの道路幅を確保するということになっております。それと、この間（隔地駐車場・松葉町3丁目交差点間）になるんですが、この反対側（北側）につきましては地権者の協力を市の方でお願いして、50cmか60cm程度、歩道的なものを確保したいという形で聞いております。

<伊藤会長> 崎田委員、後ろの方の道路については言及されましたか。駐車場の右（東）側の方。

<崎田委員> 右側の駐車場の後ろ。それか、逆に北側の方から交差点に出る、今のお話のあたりを少し太くするとか。

<事務局> 児童の安全性という点に関しましては設置者の方で、ここまでは歩道があるんですが、歩道のないこの部分とこの部分にコーンポストを立てて、車が児童の方に近づかないようにすると。あと、こちらと中学校につきましては、ここから交差点に自発光鋸等をつけて注意を促すと同時に、こちらに路側線を引くという形で、そういう交通安全対策を設置者の方で実施するということでございます。

<伊藤会長> 時間的制約がある会場であって、前回、1回目に状況説明にかなり詳しく時間をとりましたし、きょうご意見を再度伺いまして、さらにご意見がもしあれば追加していただきます。

<轟木委員> 今、完璧な住民の理解を得られないということであれば、回数は限定する必要ないでしょうけど、出店してからも年に何回か出店者と会合を持つということを1行入れていただけたらいかがでしょうか。

<事務局> その点については、今は図上演習といたしますか、計画でいろんなことを推定して経路についても考えているわけですが、実際に店舗がオープンしますと、経路その他、あるいは出店時には気がつかなかったようないろいろな問題も出てまいりますので、そういったものについてはいろいろ話し合っただけで対応するというのを、設置者としては対応の中で述べております。ですから、オープンすれば、それっきりと

ということじゃなくて、長い関係になるわけですから、当初で予測し切れなかったようなこと、あるいはまた、予想と違っていたようなことが発生しますと、それに対しては適切に対応していくと設置者の方も申しておりますし、対応するという形になっております。

それから、先ほどの生活関連道路は、確かに問題があること自体は私も認めておりますが、その中で極力とれる対応について、本来、インフラの整備といいますのは行政が中心になってやるべきものなんですけれども、設置者としても、財源的な負担も多少しながら少しずつよくしていこうということで努力している状況にあります。

<伊藤委員> 赤羽先生、いろいろお話がありましたけれども、私は出店者の考え方も読み、また聞いている中で、この大店立地法というのは、ご承知のように、旧大店法とその辺のところではいろいろな事情があつて、こういう立地法になったわけですがけれども、言ってみれば、都市計画3法等とのあわせ技の法律なんですね。ですから、都市計画法上、きちっとそれなりのことがなされていって、それで立地法と。さらにまた、この立地法は、今また規制緩和の方向、さらにまた規制緩和の方向ということで進んでおるわけですね。それは1つには、住民の皆さんに対する利便性の享受という面もあるわけです。また反面、こういう交通問題。きょうは交通問題に集約されているようですがけれども、そういうところに行ってしまうわけなんですけれども、今の道路事情で、この都市計画の中で即対応というのは難しいという状況で、これを見ますと、あそこの隔地駐車場、それから、それぞれの自社の用地の一部というところをカットしながら、できるだけの交通安全対策ということでは、隔地駐車場にプールを設けながらと。この現実の中で、それなりに考えている内容ではあると言わざるを得ないだろうと思うんですね。それではということで、今これ以上の対応をとというと、恐らくどこでも出店できないということになってしまうんじゃないかなと思います。かくあるべきというのは、それはあるかもしれませんがけれども、出店者にそれだけのものを求めるというのはなかなか難しいと思いますね。あそこに今、道路改良だとか、そのような議論

をしても、それはどれだけのお金があったら道路改良できるか。数億も数十億も、それ以上のものがかかってくるわけなので、そういうことのない中で、できるだけの対応を図ると。そういうところで柏市という行政体もあるわけなので、その意見もいろいろついているというところで判断していくしかないのかなと。

<赤羽委員> できるだけのことをしたということをもって、その結果として、いかなる状況がもたらされようと、それは受け入れられるという意見には、私は同調できません。

それから、今、道路で対応するとかというふうな調整が行われているのかもしれませんが、少なくとも、この審議会に提示された計画の中には具体的な計画が示されていないわけですね。そうすると、どういう状況がもたらされるか、評価しようがないわけです。それをもって、そういう動きがあるから、よしとしましょうということも受け入れていいものかどうか、私は非常に疑問が残りますね。

<事務局> 予想ではなくて、具体的にどこをどういうふうに改善、改良しようかということは、100%細かいところまで詰まっているわけではございませんが、全く何も無い、想像ということじゃなくて、ある程度こういう方向で整備していきましょうというものは我々も把握しております。

<赤羽委員> これまで審議を通過してきたほとんどの案件については、この場で具体的な計画が評価されて、多少の意見はつきますが、それで容認できる状況になるでしょうということをもって「意見なし」というのが大半だったわけですね。それと、この案件とは根本的に状況が異なると私は認識しています。

<伊藤会長> 先ほど言いましたが、議論が、何回やっても何時間かけてもいろんな角度が出るとは思います。そろそろ結論を出さなければいけない段階になってまいりました。情報公開でこういうことを言っているのか知りませんが、とにかく極めてできの悪い、いろいろ矛盾のある法律というのがこの大店立地法でございまして、そのために行政当局も悩むわけです。それから、住民にとっても不満があります。しか

し、その中で、それにのっとなって審議会をやらなきゃいけないという限界があるわけです。このため行政も大変苦慮されていると思います。

しかし、そういうことをぼやいていても始まりませんので、本審議会として、今までのいろいろな状況を踏まえまして、ここに記載されております、先ほど読み上げられました県の意見、18ページにございますが、駐車場への誘導方法についてはというところ、真ん中に書いてあるとおりです。誘導方法についての適切な対策を講じることというのが県の意見の原案でございますが、この案について、これではよろしいと思われるのか。それとも、これではだめだ、もう少し違う案をすべきであると、こうお考えになるか。これをここで決めなければいけないことになります。

それでは、これについての意見もさらに言いたいかもしれませんが、結論的な部分を強調していただきまして、各委員の方に確認してみたいと思いますけれども、順不同で申しわけないです。榛澤委員の方から。

<榛澤委員> 私は、総合的に見た方がいいかなと。交通の抑制を考えた方がいいのかなと思いますので、これについてはちょっとまだ留保させていただきたいと思います。

<伊藤会長> ちょっと県の案では困ると。

<榛澤委員> はい、そういうことです。

<伊藤委員> 私は結構だと思います。

<伊藤会長> 県の意見で……。

<伊藤委員> はい。

<磯村委員> この案でいいと思います。

<中村委員> ちょっと難しいことはよくわからないんですが、私は地元で、16号に関して、いつも私が行くときには渋滞であるという頭があるせいか、通ったことがほとんどないので、逆に住宅街の方を抜けるような形でいつも通ることになりますので、反対か賛成かと言われてしまうと困るんですが、出店される際には、近くにも小学校がありますので、大人の感覚ではなくて、例えばミラーを設置するとか、子供がこ

こは危ないんだという認識を持てる、すぐはっとできる、察知できるような、子供の目線で考えた交通標識をつくって出店されるなど、もっと工夫をされた方が……。道路を拡張するという事は難しいかもしれませんが、そういったことを考えながら出店されたらいいと思います。

<伊藤会長> 県の意見の駐車場への誘導方法については、このままの意見は……。

<中村委員> 駐車場への誘導に関しては、このままではオーケーということでは……。

<伊藤会長> ない……。

<中村委員> はい。

<轟木委員> 私も、駐車場のことに関しては、ここにそれなりに出ているんですけど、住宅街に関しての今後の影響を見て話し合いを持ってほしいという1行を入れていただきたいということです。今後の状況を見て改善の話し合いを持ってほしいということを入れてほしいと思います。

<伊藤会長> 県の意見のそのままの案……。

<轟木委員> そのままでは反対ですね。

<崎田委員> 私も、このままでは反対です。もう少しきちんと全体像のこと、あるいは地域の実情に合った出店計画などをもう1回ご検討いただければありがたいなと感じています。

<赤羽委員> 代案があります。よろしいでしょうか。

<伊藤会長> 代案はまた後で、最初、この案についてだけの審議ですから。

<赤羽委員> この案では不十分だと思います。

<伊藤会長> 私は議決権がございませんので、申し述べることはできません。今伺いますと、どうもこのままではちょっと困るとおっしゃられました委員さんがいらっしゃいます。つまり書いてある文言ですね。県の意見の、駐車場への誘導方法については云々、適切な対策を講じること、この案についてはどうも賛成しかねるという意見の委員さんの方が多かったと思います。しかし、県の意見をどうするかというの

は、この段階で考えなきゃいけないということになります。これについて検討ということをやっておりますと長時間かかりますから、全般を受けまして、県の当事者、それから委員、議長で少し検討させていただきたい。それで代案を提示したいと思います。恐れ入りますが、5分ではちょっときついものですから、最大限10分ということで、その間に休憩されても結構でございます。

それでは、これから10分間お休みさせていただきますので、その間、傍聴の方、外でお待ちいただきたいと思います。

(休憩)

<伊藤会長> それでは、再開いたします。審議案件1につきましての県の意見(案)であります。最初の案は問題があるということで、これは最終的に県の意見案ではなくて、県の意見としては、今、委員の人から了承を得ました。再度発表いたします。「国道16号及び周辺生活道路の交通状況の著しい悪化を回避するために、来店車両の総量をさらに抑制する対策を講じること。」これを県の意見として出すことにいたしますと、審議会では、そのように決まりました。

<事務局> 最初の駐車場にプラスこれという理解でいいんですか。駐車場の方は消しちゃいますか。

<榛澤委員> すべて含んでいるんじゃないんですかね。さっき言った国道16号と生活道路で周辺の回避ということですから。

<伊藤会長> 榛澤先生、これは含められちゃうということで……。

<榛澤委員> このままでいいんじゃないですか。今、先生がおっしゃったのでよろしいでしょう。この駐車に対しては含まれているので書かなくてよろしいでしょうと、こういうことでございます。

<伊藤会長> 具体的に言えば、例えばこれだということを、行政指導的じゃないけど、文書の回答ではなくて指導されればいいと思うんです。それから、一般論としての県の意見としては、今申し上げたこの文言で、前の案は撤回するというにいたします。

②審議案件2「フードプラザハヤシ片貝店」について

<事務局説明>

(OHP)

審議案件の2件目で、フードプラザハヤシ片貝店という店舗でござ
います。この店舗は、平成7年に849㎡。届出概要のところに載ってい
ますけれども、そもそも旧法の段階で店舗を建てて営業しております。
ハヤシの部分が増床しまして、1,476㎡。それから今現在、隣り合わせ
で、フェンスで囲まれているんですけれども、ドラッグストアがあり
ます。これを今回、一体的にとらえて、新しい店舗として申請、届出
されたものです。このフェンスを取り払って、2店舗が同じ敷地の中
で営業するというものです。これにつきましては、開店時刻、閉店時
刻とも夜間にかかりません。

途中ではしょって恐縮ですけれども、総合判断の方です。申しわけ
ございません。事前説明してある委員につきましては、既におわかり
の内容だと思えます。総合判断で10ページです。駐車場、駐輪場、そ
れから荷さばき施設につきましては、適切な配慮がされている。ある
いは、充足しているというふうに認められます。騒音は基準以下でお
さまると。それから、廃棄物、街並み等につきましては適切な配慮が
されている。九十九里町からの意見につきましてはでございますけれど
も、これにつきましても適切な対応がされているということで、九十
九里町の意見でございますけど、交通整理員を置いて適切な処理をし
てくださいと。これは交通事故の危険性を回避するという意味で、店
舗の周辺ですが、十文字になっておりますけれども、町道が走ってお
りまして、駐車場と店舗が別々になっているということで、この町道
を横断する形になりますので、その危険性を回避するというもので、
交通整理員を配置して安全を確保しますというものでございます。

以上のことを総合しまして、県の意見としては「なし」ということ
で判断しているところでございます。

<伊藤会長> 崎田委員、よろしゅうございますか。

<崎田委員> はい、結構です。

<伊藤会長> 先生、交通の方は……。

<赤羽委員> はい。

<伊藤会長> 特にほかの方でご意見がなければ、専門家の方に事前説明でオーケーを伺っておりますので、第2案件は県の意見でよろしいということにいたしましょう。事前に音の専門の山下委員にも伺っております。問題はないそうですから。

③審議案件3「睦沢マーケットプレイス」について

<事務局説明> (OHP)

これは長生郡睦沢町というところでございます。房総半島のほぼ中央ぐらいに位置する町でございます。この店舗につきましては新規で、スーパーハヤシという店舗とドラッグストアの千葉薬品という店舗、それから、ケイヨーデーツーというホームセンターの3店舗で1つの敷地の中に入るといふものでございます。周辺は、縦線が入っているのは道路でございますけど、これは広域農道ということで、そういう意味では田舎の田んぼの中の店舗設定という状況でございます。閉店時間は10時で、ただ、駐車場の利用可能時間帯が10時半まで、それから、荷さばき時間が翌午前2時までということで、これは夜間に入るといふ形態をとっている店舗です。

また、総合判断の方に移りますけれども、9ページ目でございます。駐車場、駐輪場につきましては充足しているということでございます。荷さばき施設につきましても適切な配慮がされている。それから、騒音にかかる件でございますけれども、これにつきましては、来客車両走行音が超過する地点がありますけれども、保全対象側では基準以下となるということ。それから、荷さばきの作業音が基準を超えるということですが、これは現在、周辺が畑であるということで、将来住宅ができた場合には、これをクリアするような塀を設けるとかということで対策を講じるということにしております。騒音に関しては、山下委員の方にも説明して了承をとっております。そのほか廃棄物関係、街並みづくりにつきましても、適切に配慮されていると認められます。睦沢町と住民から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、指針に照らして適切な配慮はされているとい

うことで、県の意見は「なし」ということにさせていただきます。

<伊藤会長> 崎田委員、よろしゅうございますか。

<崎田委員> はい。

<伊藤会長> ほかに事前説明をお聞きになった方、もしさらにご質問があれば遠慮なく出してください。もし特段なければ、県の意見、最後でございませけれども、「意見なし」ということで了承したいと思います。それでは、この睦沢マーケットプレイスも、特に県の意見は「意見なし」ということで了承します。

④審議案件4「Paseos新茂原店」について

<事務局説明> (OHP)

Paseos新茂原店でございます。これにつきましては、業種的には衣料品でございます。店舗は田原屋という店舗でございます。所在地は茂原市で、現在、商店街の中にあった店舗を郊外に移すという計画でございまして、今建とうとする周辺には、後ろの面で住宅地がありますけれども、中心で走っている道路が国道なものですから、事業所、それから病院とかボウリング場があります。この店舗については、夜間には入らないということです。

ちょっとご指摘があった点で、2ページ目でございますけど、これは赤羽先生からご指摘いただいたんですが、駐輪場の確保ということです。届出台数40台ということになっておりますけれども、その算式の方法が、交通量調査から出た結果をもとにした計算で出た台数ということなんですけれども、これは通るお客と来店するお客の性質が違うのではないかと。これを使うよりも、むしろ既存店舗の実績を使った方が実態に即しているのではないかとということでご指摘いただきまして、こここのところで栃木県と千葉県、埼玉県の平日と休日の両方を調査した結果で多い台数を記載してあります。この結果、2台から5台とかという数字が出ているわけですがけれども、届出台数40台ということでございますので、クリアしていると判断しております。

それから、崎田委員の方から、4ページ目の廃棄物の減量化という

点でご指摘をいただいたところです。段ボールが廃棄物として出るということですが、リサイクルをするという意味では、ハンガーの納入とか、そういうことの方でもっといいのではないかとということで、設置者の方に問い合わせた結果、現状においては残念ながら行わないということで、当面段ボールを使って業務をしていくということで、この段ボールについてリサイクルに努めますということでございました。

それからもう1点、廃棄物の保管庫で外に保管庫がありましたけれども、これについて建物内部に取り込めないかということでしたけれども、問い合わせた結果、業者が回収しやすいという面で外に置くということをおっしゃっていました。内部だと直接車が入りにくいという点だろうと思うんですけれども、外に置いておけば、いつでも回収が可能というところから外部に置いたということでございます。

9ページ目の総合判断でございますけれども、これにつきまして、駐輪場、駐車場、双方とも充足していると認められます。荷さばきについても同様でございます。それから、騒音につきましては評価基準以下であって、必要な対応がとられていると認められます。廃棄物、街並みにつきましても、適切な配慮、あるいは充足していると認められます。茂原市の意見でございますけれども、これにつきましては、国道128号線、それから市道の3級7068号線という道路が店舗に沿ってあるわけなんですけれども、この渋滞に対する対策を講じることということでございますが、オープン、あるいはセール時期というんですか、特売とか、そういうときですけれども、これについては交通整理員を配置して安全を確保していきますと。廃棄物の保管庫のわきに市道3級7068という細い道路が通っているんですけれども、これを隣のボウリング場と、それから店舗側とで約50cmずつセットバックして道路を広げるということで、少しでも交通渋滞の解消につながるということでございます。

その他、8ページにあります茂原市の意見につきましては、いずれも設置者として対応するというところで、対応が可能なこととござい

すので、指摘に沿うような形で対応していくということでございます。

以上のことから、指針に沿った検討事項に対して適正な配慮がされていると判断しております。県の意見としては、「なし」ということで考えております。よろしく申し上げます。

<伊藤会長> 崎田先生、敷地内に入れるとか、外に出すとか、これは何か意義があったら教えてください。

<崎田委員> 私も事前にお話を伺ったときに質問を幾つかさせていただいたんですが、保管庫の容量が、数字的にはクリアしているんですが、ぎりぎりなところで設定していらっしゃって、新設案件ですので、もうちょっときちんと考えていただいてもよかったのではないかとということと、外につくっていらっしゃるので、これは外はいけないということはないんですが、このところの傾向では、できるだけ屋内にちゃんをつくっていただくとか、そういう傾向が非常に強くある中で、今後管理や何かを徹底していただきたいということをしごく感じることに。

それとあと、先ほどハンガー納品などに関してはしないというお答えがあったようなのですけれども、発生抑制策に関して今後検討していただきたいという気持ちを込めて質問させていただきましたので、そういう気持ちが先方に伝わればありがたいなと思っております。それだけです。

<伊藤会長> きちんと管理するには中の方がいいですよ。外は無責任になっちゃうような感じですね。

<崎田委員> 道路に大変近いところなので、周辺環境から言って、かなりきちんと管理していただきたいと思うんです。

<榛澤委員> 閉めるようなね。でないと、段ボールですから、もし火をつけられたら危ないですよ。

<伊藤会長> 先生、交通の方は、ここは特に問題は……。

<赤羽委員> はい。

<伊藤会長> ほかの方で何かお気づきとかご質問が……。

<榛澤委員> 段ボールですので、表にあるのを管理しないと火災につながるおそれがありますので、これだけ言っておきます。

<伊藤会長> そういう意見があったということぐらい言っておいてくださいね、やっぱり中の方がいいということ。それでは、県の「意見なし」ということでして、特段問題ございませんので、Paseos新茂原店の案件も県の「意見なし」を了承いたしたいと思います。

○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、次の通りであった。

<伊藤会長> 審議はこれで全部終了しておりますが、報告案件が十何件あるんだけど、これ、どうしますか。特に注目するところがなければ読んでいただいて、ご意見があればということですが。前回も時間切れでそうだったんですが、事務局には、委員の方からは報告事項について特に質問は書面とか電話ではなかったですか。

<事務局> 特にございませんでした。

<伊藤会長> きょうの16件のうちで何かちょっと特徴があるとか、少し言うておいた方がというのがもしあれば、そこだけ言うてください。大抵軽微な変更ですね。

<事務局> 変更事項は、16件のうち15件が閉店時刻の変更ということでございますので、これは通常どおり、事務処理の中で解決していったということでございます。

9番目と、それから12番目で市町村の意見ありということでありまして。その中身なんですけど、例えば野田川間岡部ビルという、ヨークマートが入る建物なんですけれども、これにつきましては、駐車場に営業時間外で出入りをしないようにとか、営業時間延長に伴って青少年のたまり場にならないようにとかいうことなんですけれども、これはチェーンで施錠するとか、従業員が巡回で警備しますとかということに対応するというところでございます。

それから、もう1点の君津市のイトーヨーカ堂君津店でございますけど、これも意見としては、出入り口の照明の充実、それから市道に駐車することのないようにということ、荷さばき施設に取りつく市道における歩行者の安全確保という内容の意見が出ておりまして、これ

につきましても設置者側として、照明設備を充実するといいますか、今の照明を考えながら対応していきますということ。あるいは、荷さばき施設についても歩行者の安全確保という点で対応をしていくという意見でございまして、荷さばき施設等につきましても警備員を配置することで歩行者の安全を確保することの対応をとるということでございます。

<伊藤会長> 対応はしているということで、特段問題はないということでございます。ほとんどが閉店時間の変更で、軽微な案件ということで報告事項にさせていただいたということでございます。もしその後にご質問があるようでしたら、当局の県の方にお尋ねください。

以上で本日の審議案件、報告案件、すべて終わりました。

○議題（3）その他

次回開催の日程確認（第30回千葉県大規模小売店舗立地審議会 3月23日（火）午後1時30分から）を行った。

6 閉 会：午後4時