

### 第31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5月25日（火） 午後2時から午後5時まで

2 場 所：プラザ菜の花 3階 なのはなⅠ・Ⅱ

3 出席者：千葉県大規模小売店舗立地審議会委員（7名）

赤羽委員、伊藤（公）委員、磯村委員、古宮委員、  
崎田委員、轟木委員、榛澤委員

事務局

商工労働部 鎗木参事

経営支援課 阿部室長、貫井主幹、田中（勉）副主幹、

田中（賢）副主幹、小沢副主幹、指山副主幹

都市計画課 窪園副主幹

千葉県警交通規制課 斉藤補佐

4 開 会：

① 人事異動に伴う新任職員紹介

② 審議案件概略説明

<鎗木参事> 県意見に対する変更の届出に係る県勧告の審議案件として、モラージュ  
柏、ファッションセンターしまむら豊四季店の2件、審議案件として、（仮  
称）ヤオコー野田堤台店およびUNICUS野田、ケーズデンキ成田本店、  
（仮称）マルエツ市川菅野店、四街道ショッピングセンターの4件、報告案件  
としてヤマダ電機テックランド船橋本店ほか12件をお願いいたします。

③ 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。）

④ 配付資料の確認

⑤ 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。）

⑥ 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。）

⑦ 議事録署名人選出（議長が磯村委員及び榛澤委員の2名を指名した。）

5 議 事：

○ 議題（1）県意見に対する変更の届出に係る県勧告の審議については、次のとお  
りであった。

① 勧告審議案件1「モラージュ柏」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。勧告審議案件の1、店舗名、  
モラージュ柏でございます。2月の審議会でオークショッピングセンタ  
ーという案件で審議しましたが、このときの建物設置者は日商岩井でご  
ございました。その後、日商岩井とニチメンが合併したことによりまして  
双日株式会社を設立いたしまして、設置者は双日株式会社、それから店  
舗名称をモラージュ柏としたものでございます。

この案件につきまして、16年の1月と2月に2回にわたりまして審議していただきました。県は、2月の審議会に県意見を諮問いたしました。審議会からの答申を受けまして、1ページの7でございます、「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、来店車両の総量を更に抑制する対策を講じること」という県意見を設置者に対して3月2日付で通知したところでございます。これに対しまして、4月16日に設置者から届出事項変更届とともに対応策が提出されました。これによりますと、来店車両の総量をさらに抑制する対策として、まず1番目といたしまして、売り場面積を2万5,243㎡から2万4,059㎡、1,184㎡でございますが、減少させること。それから2番目として、土、日、祝日の来店者が多い時間帯に主要駅から無料のシャトルバスを運行しますということ。3番目として、柏駅、北柏駅から運行されている路線バスの利用促進を図ること。それから4番目として、路線バスのルートの新設を検討するという抑制対策を挙げてきたわけでございます。これに伴って店舗面積の減少、それから駐車場の位置の変更につきましては、変更届出書として提出されております。

今まで申し上げました関連から、1ページ飛ばしまして、3ページ目を説明させていただきます。資料に記載したとおりでございますけれども、1の売り場面積の縮小でございますけれども、まず、店舗面積と積算しておりました通路部分につきまして、これを店舗面積から除外するという。これは面積にして840㎡。それから、物販部分を飲食・サービスに変更するというので344㎡。合わせて1,184㎡が店舗面積から減少するということとなります。想定の来退店車両の一日当たりピーク時、あるいは1日の来退店の車両を指針に基づいて計算しますと、一日当たり休日で820台、それから平日で384台が減少するという計算になります。なお、ピーク時間につきましては、ここに記載してあるとおりでございます。このことにつきまして、指針による計算でございますけれども、来店車両の抑制につながるものと認められます。

先ほど面積の縮小ということでございますけれども、もう1度ごらんいただきますと、まず通路部分です。

<事務局> 2階部分の通路を今示しておりますが、正面主要共用通路の下の通路部分を店舗面積から外したということでございます。1階部分、白いところでございますけれども、この通路部分が店舗面積から外されたということでございます。そのほかの店舗面積に想定していましたところが飲食・サービスに変わったということでございます。

次に、土、日、祝日のシャトルバスの運行でございます。これは午後0時——正午から午後5時の間で柏駅、我孫子駅からそれぞれ一時間当たり4往復をさせるということで、料金は無料で運行するというところでございます。

今、図面でご紹介しておりますけれども、ルートでございます。シャ

トルバスは我孫子、それから柏ということでございましたけれども、黄色になっている部分、おわかりになりますでしょうか。柏駅が今指しているところですが、そこから路線バス。これは既成の路線にバスが走っているところですが、そこから上に行きますと、これは路線バスの路線ではなくて、今回のシャトルバスの運行経路になるところでございます。それから、我孫子駅からは、これは今指しているところは路線バスの既成路線でございます。そこからモラージュ柏の方へ向かっていくところが新たに設定されるルートでございます。この2ルートでシャトルバスを運行するということになります。この2ルートの運行で2,000人、それから、車両換算で800台の来店車の車両が抑制されることが期待されております。この車両抑制対策につきましては、実証ということで、類似の成田にありますイオン成田ショッピングセンターの運行状況を調査しまして、これをモラージュ柏に換算し直して当てはめてみますと、利用人員は1,523人、それから乗用車で換算しますと609台ということになります。このことから、この2路線でシャトルバスを運行することで、ある程度の来店車両数の抑制が期待されるところでございます。

また、柏駅、それから北柏駅からの路線バスの利用促進を図るということでございますが、これは今、図面で示してありますが、水色の部分でございます。既成路線でございますけれども、この路線バスを利用するというので、柏駅から若柴循環ルートで香取台というバス停で下車してモラージュ柏へ徒歩で向かうということ。それから、北柏ライフタウン循環ルートというのがございまして、これは松葉中学校前が下車駅になります。そこから徒歩で来店するというようになります。路線バスの利用ですが、ポスターの掲示、それからバスの車内放送、折り込みチラシ等によりましてPRをしてバス利用の促進を図ることになっております。この公共交通機関の利用促進が来客に周知徹底をされれば一定の効果が期待されると判断しております。

次に、路線バスのルートの新設でございます。これにつきましては、現在、柏駅の西口からモラージュ柏までの新しいルートを考えているということでございますけれども、今現在、決定するまでには至っておりません。現在、バス会社と協議を継続しているということでございます。したがって、現時点での対応につきまして、私どもとして判断はできないと考えております。

このほか、対応策としてソフト面で対応が上がってきて、ここには記載されておられませんけれども、周辺道路の改良、それから安全対策施設整備につきまして、柏市と協議の上で応分の負担を行うということが表明されております。

それから、改めて2ページに戻ります。先ほどの届出事項の変更届でございます。

駐車場の収容台数ですが、店舗面積の減少から 1,884 台と計算されます。しかしながら、届出台数は当初計画台数 1,980 台を確保するとしています。

続いて駐車場の位置でございますが、A 1 という道路の場所がございます。ここに新たに右折レーンを設けることが決まりまして、このためにモラージュ柏側の敷地をセットバックするということになります。これによりまして、今指している A 1 入口のところでございますけれども、当初計画でありました駐車場の台数、9 台が減少してしまうということで、この分につきましては、本体敷地の屋上の駐車場にその分確保するというので、プラス・マイナスはゼロとなります。

それから、これは立地法で求めているものではございませんけれども、設置者からの届出事項変更届が出された後に住民の方から意見が提出されております。これについて少し述べますと、意見内容につきましては、指針に関すると思われる意見は 56 件ございまして、その内訳は、設置者の対策の効果に関するもの。例えば変更届は抜本的解決になっていない、シャトルバスの運行が車の抑制につながるか疑問であるというような意見。この関連で 25 件ほどございました。それから、歩行者の安全に関するものとして、例えば現在でも細い道が混んで接触事故なども起きますということ。この関連で 14 件。それから、交通渋滞に関するものとして、車の増加により渋滞が起これば緊急時に対応できなくなるおそれがあるという内容のものが 10 件、などがございました。このほか、立地法の関連以外と思われる意見、質問でございますけれども、これが 36 件。合わせて 92 件が意見として出されております。また、36 件の意見、質問につきましては、隔地駐車場を今工事しているわけですが、この砂じんへの苦情。それから、周辺道路の整備、インフラの改善を要望するもの、協議機関を設置してほしいという内容のもの、交通量増加に伴って排気ガスの心配があるというような内容のものでございました。

それから、4 ページ目の総合判断でございます。1、2 とありますが、これまでの説明を踏まえてまとめますと、来店経路の見直しによる渋滞緩和が困難である中では、今回設置者から提出された車両抑制策は、現状の条件のもとでは立地法が求める実行かつ合理的な範囲での対応がなされたと認められます。

県の意見でございますけれども、「勧告を行わない」。なお、本件については、慢性的な交通渋滞が発生している国道 16 号の近接地に立地していること、来店経路として周辺生活道路を選択せざるを得ないことなどから、地元柏市を初め多くの住民から主に交通問題に関して意見が寄せられていることを勘案し、設置者は店舗の運営に当たっては、大規模小売店舗立地法の趣旨に基づき、店舗周辺地域の生活環境保持に最大限

の努力をするよう要請します。特に来店車両の総量抑制対策については、設置者が県の意見に対応して提示した一日当たりの来店車両の抑制目標を達成できるように、現在、設置者が提示している対策を着実に実行するとともに、開店後に抑制目標が達成できない場合には、当該対策の運用の改善や代替手段を講じるなどによって、この達成に努めてくださいという内容を付記させていただきました。

以上でございます。よろしくお願いいたします。

<伊藤会長> モラージュ柏につきまして、県の意見を出しました。これに対する対応策が設置者の方から出てまいったわけでございまして、それは今、事務局の説明のとおりでございます。最終的に県の方としては、案ではありますが、「勧告を行わない」。しかし、なお書き以降、相当長く注意すべき事項を要請しております。繰り返しになりますが、そのポイントというのは、来店車両の総量の抑制対策。それから、設置者が県の意見に対して提示した一日当たりの来店車両の抑制目標、これを達成できるように最大限努力しなさいというなお書きをつけて勧告を行わないことになったと。これが意見でございますが、その数行前に総合判断の中で記されておりますが、「今回設置者から提示された車両抑制策は、現状の条件の下では——この後の文章ですね。これがポイントで——立地法が求める実行可能かつ合理的な範囲での対応がなされたと認められる」ということでございます。これをめぐりまして、委員の方、ご質問でもご意見でもどちらでもよろしゅうございますから、もしございましたら出していただけますか。

<赤羽委員> まず、確認なんですが、設置者から今回提示された抑制策による抑制量は、売り場面積の減少によって平日一日当たり 384 台、休日 820 台。それから、平日のピーク 1 時間が集中、発生、合計で 44 台、休日のピーク 1 時間が 90 台。それから、シャトルバスの運行は休日のみですので、休日が 800 台、休日のピーク 1 時間が 160 台。合計すると、平日一日当たり 384 台、休日一日当たり 1,620 台、平日のピーク 1 時間で 44 台、休日のピーク 1 時間で 250 台抑制するというところでよろしいでしょうか。

<事務局> はい。

<赤羽委員> 抑制前のこれに対応する交通量を教えていただけないでしょうか。つまり総交通量に対してどのくらい抑制するのかということを確認するためです。

<事務局> 当初計画では、来店は一日当たり 7,268 台でございました。

<赤羽委員> 平日ですか。

<事務局> 休日でございます。

<赤羽委員> それから、平日はいかがでしょうか。

<事務局> 2,996 台です。

<赤羽委員> ピーク 1 時間、平日、休日、それぞれわかりますか。

<事務局> 休日で 842 台、平日で 336 台です。

<赤羽委員> ありがとうございます。今、引き算をしているんですけども……。

<伊藤会長> 平日の方が前と比べますと、とにかく 384 台減るというわけですね。だ

から、六千八百幾つになるわけですか。

<赤羽委員> 2,612台ですね。それから、休日が5,648台。それから、平日のピークが292台、休日のピークが592台ですね。

<伊藤会長> 事務局の方、ちょっと計算してみて、そして赤羽先生の意見とのすり合わせで間違いないかどうか。

<赤羽委員> もう1度申し上げます。私の引き算ですね。平日が抑制後に一日当たり2,612台、休日一日当たり5,648台、それから平日のピーク一時間当たり292台、休日のピーク一時間当たり592台でよろしいでしょうか。

<伊藤会長> 今おっしゃったのは、その後ですよ。

<赤羽委員> 抑制後です。

<事務局> 3ページ目で記載してある数字でございますが、これは来退店車両の計算でございます、片方、例えば来店のみということになりますと、休日でございますが、7,268台が当初でございます、抑制台数は736台。そうしますと、6,532台というのが抑制された後の台数ということになります。

<赤羽委員> 休日のピークはいかがでしょうか。

<事務局> ピーク時だと、842台が730台です。

<赤羽委員> 112台減少ということですね。

<事務局> はい。

<赤羽委員> 平日についても教えていただけますか。

<事務局> 平日は、ピーク時でございますけれども、315台。21台減ということ。それから、平日の来店でございますけれども、2,804台。192台減です。

<赤羽委員> 設置者において、こういう抑制対策を提示してきたということは、住民等から寄せられている、この案件の設置によって、この地域の交通状況が著しく悪化する可能性があるという認識を共有していただいたというふうに理解してよろしいのでしょうか。

<事務局> はい。

<伊藤会長> ほかの委員の方でご質問、ご意見、何なりと。

<崎田委員> いろいろと対策を出してきてくださったという姿勢自体はありがたいと思うんですが、対策に関して私も確認をさせていただきたいのは、まず、店舗面積を少なくして来店車両の予測を減らしたということがあります。結局、立地法にはその大きさが入ってこないというわけですが、それ以外に飲食・サービス施設に変更したりということもありますので、現実的には来店者は余り変わらないという予測も成り立つのかなという感じもいたしまして、来店者に関しての現実的な予測の仕方とか、そういうご配慮が何かあるのかどうか、ちょっとお伺いしたいなと思ったんです。

<事務局> 立地法では、この店舗面積を1つの要素として必要駐車台数を設けるといってございまして、飲食・サービスの比重でございまして、これについては、大型小売店舗の方が圧倒的に大きい面積を占め、

店舗に引きずられてお客さんが来るということで、飲食・サービスは付随的と考えております。

あと、ピーク時間で来店をある程度抑制するというので、店舗自体が考えているイベントがございますけれども、これについては、それぞれイベントを行う時間をある程度割り振りといいますか、ばらけるような形でイベントを開催して集中を避けるという対策も考えております。

<伊藤会長> 最初の先生のご質問のところでの回答はこれでよろしゅうございますか。

<崎田委員> 結局、そのための新しいお客さんということではなく、小売店舗に来てくださった方への付随サービスとしてとらえていると。

<伊藤会長> 立地法はそう考えているようですね。

<崎田委員> それに関してはわかりました。

あともう1点、既に事前に意見は申し上げているので改めて申し上げることはないかと思うのですが、立地法の中に細かく入ることではないかもしれませんが、シャトルバスなどの運行が、予定どおり多くの方にシャトルバスを利用していただけるような促進策というか、きちんと利用していただけるような対策をしっかりとっていただければありがたいなと感じました。それだけちょっと申し上げておきたいなと思います。

<伊藤会長> ごもっともだと思えます。先生、特に意見は。

<赤羽委員> 県の意見に関してもよろしいですか。

<伊藤会長> はい。

<赤羽委員> 今のご指摘にもあったことなんですけれども、せっかく数量的な改善案を提示していただいていますので、それを県の意見（案）にも反映させると、関係当事者間で誤解が生じる確率を低くできるのではないのでしょうか。この県の意見（案）の第2段落目に、「提示した一日当たりの来店車両の抑制目標を達成できるように」という表現がありますが、この部分に、先ほど計算していただいた抑制後の平日、休日一日当たり、それから平日、休日のピーク一時間当たりの来店車両の抑制目標を明記していただくということを提案したいと思えます。現時点で提案されているシャトルバスの運行そのものについてよしとするということではなくて、この提示された目標をもってよしとする意味です。その目標がもし現時点で提示されているシャトルバス、あるいは売り場面積の減少によって達成されない場合には追加的な対策を講じてくださいという県の意見が生きていないかと考える次第です。

<伊藤会長> 抑制目標のところにも具体的な数値を入れてはどうかというのがご意見でございますが、県の方のご意見を伺う前に、この提案につきまして、ほかの委員の方で何かご意見ございましたら。県の意見（案）、最後の2行の「一日当たりの来店車両の抑制目標を達成できる」というのを、具体的にいろんな手を使って、例えばシャトルバスが余りうまくいなくても、目標達成できる台数を入れておいた方がいいんじゃないかというのが赤羽委員のご意見でございます。これにつきまして、ここがちょっと分かれ目だと思いますが、榛澤委員、いかがですか。

- <榛澤委員> 1つだけ私も伺わさせていただくのは、もしこの目標を達せない場合には、例えば地域の方々と協議してやるんでしょうか。それとも、その目的を達成されないので主催者側の方が手を打つ、運用を改善する、こういうふうに解釈していいんでしょうか。そこだけ先にお聞かせいただきたいんですけど。
- <伊藤会長> 最後のところね。「代替手段を講じる等により」って、これは協議会とか、そういうことを想定しているのか。
- <事務局> これは設置者が目標を達成できなかった場合には……。
- <榛澤委員> 意見があった場合、それに対応していただけるわけでしょうか。もしそうであるならば、これで私はいいんじゃないかなという気がします。
- <事務局> これについては、モラージュ柏自体が別に常設の相談窓口を店舗内に設けるということでございます。もし住民の方が不都合があったり、まだ減らないじゃないかとか、そういう話につきましては窓口相談に行ってもらおうという体制をつくってあります。
- <伊藤会長> 榛澤委員のご質問に対しては、あくまでも設置者側がやるということですね。それで榛澤委員、いかがでしょうか。このままの文章で「抑制目標を」という方がよろしいか。それとも、具体的に台数を出しておいた方がよろしいかという、この件につきましては。
- <榛澤委員> 難しいことですが、私としては漠然とした方がいいのかなと。というのは、いろいろ要求ができますので。余り指示してしまうと難しいという感じもするんですけど。
- <伊藤会長> 古宮委員、いかがでしょうか。
- <古宮委員> そもそも目標台数そのものの妥当性の問題が解釈によってかなり違ってくるんだろうと思いますし、数値として入れて、逆にそれが拘束にならないか。さっき榛澤委員がおっしゃるような心配もあるんですね。それをクリアしているならいいだろうと。実際には非常に混雑するということもあり得るので、両刃のやいばかなという気はしますね。
- それともう1つは、当審議会でそこまで踏み込めるのかという権限の問題。この部分については多分に行政指導的な色合いがあるものですから、それは県の方の判断というか、裁量権というか、その部分が多少あるということだと思います。そういう意味では、審議会が多少踏み込んだ要求というか、県に対して答申するというのであれば、県がそれを受けて、どう見るかということだと思うので、それも1つの方法かなと思います。
- <伊藤会長> ここではあえて盛り込まないと。この台数を明記すると、かえって、これさえクリアすればいいんじゃないかという両刃のやいばになるんだというお話が出ましたが、赤羽委員、その件については提案されました側としてどんな感じですか。
- <赤羽委員> 交通の専門家の端くれとして非常に面映ゆいのは、これが渋滞が起こるか、起こらないか、来店台数が交通処理能力を超えるような状況をもたらすかどうかということが問題になっているのであれば、超えない台数は幾らだということは提示できるんです。しかし、ここで問題なのは、住宅地の狭隘



な道路に非常に多数の来店車両が入り込むことによって安全が脅かされるということなんですね。しかし、それを何台まで抑制すれば、大方の人が安全だと感じるような状況に落ちつくのだということを定量的に示すことが非常に困難です。ですから、設置者において、ここまででしたら削減しましょうということをご提示していただいたので、それを最低限の目標に設定していただくということが適切ではないかと判断するわけです。その範囲においても、シャトルバスの運行、あるいは売り場面積の減少でそれだけの削減効果があるのか、ちょっと見通しが立たないというご意見もあるわけです。

それからもう1つ、もしこの数値目標が達成された状態で、なおかつ安全上の問題が発生したら、それはまた別の問題です。対策せざるを得ないわけですね。ですから、ここで数値目標が設定されたとしても、今ご指摘のような縛り、無用な拘束が発生してしまうのではないかとということまでは心配する必要はないのではないかと私は考えています。むしろ目標とする状況に関係する皆さんが明確な数値として共有できるということの方が重要ではないでしょうか。来店車両は、だれでも数えることができますので、そういう意味で明記してはどうかという意見です。

<伊藤会長> だれしもわかるというね。立地法の場合には交通渋滞だけ考えていますので、この台数まで減らしたら交通の安全が大丈夫という保証は何らないわけですよ。これは立地上、配慮するというだけで、ここまで審議はできないわけですよ。ただ、渋滞をなくするのがポイントなので、その辺が非常に問題になることですが、赤羽先生の言葉だと、最低限の目標だという意味なんだということをご……。

<榛澤委員> その件ですけど、この試算は、結局、こちらの業者の方がちゃんとやられたわけですから。モラージュ柏の方で計算してきたわけですね、このくらい下げますよと。ですから、私は書かなくても、その目標は達成するんだろうという気がするんですけど、いかがでしょうかね。達成されない場合、逆に文句を言えるわけですから。

<赤羽委員> その目標の数値を、私が先ほど計算するにも、いろんな資料を繰って事務局が計算してくださった。いろんな資料を重ね合わせないと抑制後の来店車両が出てこないというのでは、ここで一日当たりのというような表現だけでは不便であろうということですね。

<榛澤委員> 私、もう1つ反論させていただきますと、この店ばかりじゃないんですよ。関連の店があるわけですよ。その交通があるはずですから、そのことも考えていったらどうかなという気がするんです。全体として考えるべきじゃないかなと。この店だけじゃなくてですね。もちろん、この店が誘発化するかもしれませんが、本当なら全体でどうあるべきかということをご議論なくちゃいかんのかなという感じがするんです。

<伊藤会長> そういう意見もございますが、まだ伺ってない委員がおられますので、轟木委員の方から。

<轟木委員> 私は、数字を出すというのは反対です。前回の審議のときに幾つか出し

まして、この結果は出店者側がある程度努力していると見ています。数字で切ると、1台多いからということで……。1台、2台でなくて、先ほど申しましたような大ざっぱにとらえてもいいんじゃないかなと。限定して何台というとらえ方はちょっと避けたいと思っています。

<伊藤会長> 磯村委員、どうでしょう。

<磯村委員> 県の方でも検討に検討を重ねた結果の数字なんでしょう。違うんですか。

<伊藤会長> さっきの事務局とのやりとりの数字は設置者が出してきた。

<磯村委員> これを出すからには県の方でも検討するんでしょう、事務局でも。事務局は検討しないんですかね。

<伊藤会長> 貫井さん、向こうから出した台数はちゃんとチェックしたわけですよね。

<事務局> はい。

<伊藤会長> だから、そういいかげんな数字でもないということよね。

<磯村委員> チェックしてやったものなら、それでいいんじゃないかと思えますけどね。結果的にもしだめな場合には、また再度、厳重な注意をするなり、そういうことはできないんですか。

<伊藤会長> それはそのとおりです。ご意見としては、このままでよかろうと。数値を出さなくてもよいのではないかというふうに伺います。

崎田委員。

<崎田委員> ちょっと確認させていただきたいんですが、設置者から出てきた抑制目標に対しての書類というのは、別個の書類として1つきちんと出てきて、その書類の中にはこの台数が書いてあるんでしょうか。その書類の中に書いてあれば、例えば別添書類のようにとか書けばよろしいわけで、ちょっと確認を……。

<事務局> お手元にその資料が恐らく配付されているものと思います。

<崎田委員> 済みません、皆さん、確認していただければ……。それでなぜ伺ったかという、実は私は、先ほど来話し合いになる前に県の意見という文章をお読みいただいたときに、この抑制目標というのはどういう目標だったかなと。ここがどういう目標だったかがわからないと、このままだとわからないなど自分で思いました。ですから、これがどういう目標かというのが、この文章にあっても、なくても、きちんとこれだというのがあれば、それははっきりしていると思うんですが、その辺を1回確かめさせていただきたいなと思いました。

<伊藤会長> もう1度、先生のご趣旨……。

<崎田委員> この文章の下の方に2行、設置者が県に示した目標を達成できるようにしなさいとありますね。目標が達成されない場合になどと書いてあります。そうすると、設置者が提示した目標というのは何かというのがここないと、この意見は成り立たないなど、実は私も個人的に感じておりました。その後からいろいろお話が出ましたので、私は黙って伺っていたんですが、今までの県と設置者のやりとりの文章の中に、どのくらい減らして、結果的にどういふふうな数字になるというのがその書面の中にきちんとあるのであれば、

この表記のままで構わないということもあると思います。ただし、その文章の中に最終的な数字とか目標というのが明確に出ていないのであれば、例えばなお書きで、なお、設置者が示した目標とはこうこうこうであるみたいなのが最後に2行ぐらいあるのは、流れとしては当然の話かなと思います。それだけです。

<伊藤会長> 先生のご質問のところの最初の意味が私はとりにくかったんですが、設置者は来店車両の総量を抑制することを目標としているわけですね。

<崎田委員> 設置者の抑制目標をと、文章が出ていますね。というと、設置者がどういう抑制目標を出したのかというのが、だれにとっても後々はつきりわからないといけないと思うんですね。ですから、設置者が県に対して提出した抑制目標の書類の中にそういう文言が明確になっているのであれば、ここでわざわざ書かなくても、この書面が履行できるかどうかということがわかるので、いいんだと思います。

<伊藤会長> ここでそのまま読むと、県の意見に対応して提示したというのは、読む人にとっては内容がよくわからんと、こういう意味ですか。だから、なお書きで、なお、この目標とはと、こういうふうを書く……。

<崎田委員> 例えばこの文章があって、じゃ、目標って何ですかとって、設置者から出ている書類を見れば、そこに全部きちんと書いてあるのなら、この文章のままで構わないと思います。ただし、その文章の中に目標の数字とか、そういうのが出てないような文章表現であれば、ここに一応なお書きでちゃんと入れておいた方がいいと。私は一読み手としても、その方がいいのではないかと感じました。

<古宮委員> 要するに答申を通じて、これは県が設置者に対して意見を述べるという形になるわけです。したがって、これは極端なことを言うと、周辺住民と設置者との間のトラブルがあるようですけれども、住民に対して向けたものではないわけですね。ですから、先ほど崎田委員がおっしゃったように、事務局と設置者の間で一定程度の数字が出ているのであれば、あえて書く必要はないというのが1つの理由だと思うんです。

ただ、これはあえて県を擁護する意味で言うんじゃないんですけれども、多分これは大店立地法の趣旨が安全云々のところまで踏み込めないという趣旨があって、その辺は数字的なもので、果たして安全を求めた総量なのか、それとも、いわゆる混雑をどうこうする数字なのかということのあいまいさについてあえて触れなかったと解釈しているんですよ。そういう意味では大店立地法の限界というか、そういうのがあるんじゃないかなと思うんです。

<伊藤会長> 今の古宮委員の意見も大事な意見だと思いますので、県はどういう見解か。あるいは、それは崎田委員のお話を受けての話ですけれども。

<事務局> 私どもといたしましては、数字を出さないで抑制目標という言い回しにしたわけでございます。先ほど来、委員の方からも出ていますけれども、設置者側としては抑制台数を示すというところまで対応として上がってきたわけですけれども、これが必ずしも絶対的な数字ではないと

いうこと。あくまでも予測から出てきたもので、予測の履行というのは、もともとこれはやってもらわなければならないことをございますけれども、これについての数字的なものにつきましては、公告縦覧等で数字がはじき出されるようにもなっておりますし、お手元に届出事項変更届出書というのがいっていると思うんですけども、この中の数字を使って今までご説明してきたものでございまして、数字を出すというよりも、むしろ客観的言葉としての表現にとどめることが望ましいという判断でございました。

<伊藤会長> 問題は、交通のところが苦しいわけですね。なお書きで、崎田委員の、なお、別添に提示したのが制御目標であるという、こういうのもまずいんですか。付録としてね。そういうのはつけるのはどうか。

<事務局> ちょっと今の趣旨とは違うんですが、数字の関係で確認をいたします。先ほどいろいろ説明した中で、休日の発生量、それから平日の1日の台数というのは、当初の交通計画の中で当時の日商岩井さんの方で出てきた数字で、これは公告縦覧もされた数字です。

それと、今回の抑制対策についてはお手元にお配りした資料の方についていると思いますが、売り場面積については、来退店ということなので、これは入りと出、両方合計の数字ですが、820台という数字を出されているのと、それからシャトルバスについては、既存店舗の実績を踏まえたところで609台という数字を出されていると。先ほどこちらの方で計算して出しました、結果として、じゃ、その2つを合わせると、来店については1日6,850台になりますよといったのはこちら側の計算で、設置者の方からは、当初の総台数と今回の抑制についてそれぞれ何台ありますかという数字がばらばらに出てきている状態という形にはなっています。

<赤羽委員> だからこそ、これははっきりと数字で示すべきです。この場のやりとりにおいても、いろいろ数字が出てくるわけですね。それから、今までの文章をいろいろ繰ってみれば計算できますよ、同じ結果ですというんでしたら、ばつと数字が示されていてなぜ不都合なのでしょう。結果は同じはずですね。

<伊藤会長> 県の方の意見、特にありませんか。ちょっと要点だけ。

<事務局> 今、先生方のご意見がいろいろ出ましたけれども、それぞれごもつともかなと思います。今、数字については説明させていただいたとおり、設置者から出されたものでは具体的に抑制策何台という形で直ちに出ておりません。ですから、出されたものをこちらで計算すれば幾らになるという形で今説明申し上げたわけですね。我々事務局として考えますに、数字を出すのは、具体的ですから、わかりいいという部分は確かにおっしゃるとおりだと思うんですけども、いろいろな想定で出てきている部分もありますので、数字そのものがひとり歩きといいますか、そういった形になるのもいかなかなということで、原案のとおり出させていただいているところなんです。ただ、どうしても具体的な目標というものが

1つでわかればというご意見であればやむを得ないのかなと感じています。

<伊藤会長> 今のご意見を踏まえますと、設置者側が明確に抑制目標の台数、具体的な数字は出してないと。県の方で計算すると、こうなりましたという台数。それから、その台数を出した根拠はあくまでも予測であるということで、あえてそういうことを考えると、設置者は総台数では出してくれないので、こちらで計算したものを出すのはいかがなものかと、県の立場として、こういう表現にしたということがありますね。

<赤羽委員> しかし、評価の対象は何台減らしたかということではなくて、明らかに減った結果として来店台数が何台になるかということで評価されるべきなんです。ですから、設置者側から直接示されていないと言っても、抑制後の来店台数がこうなりますねという評価をこの場ではするべきで、その結果が意見に反映されてしかるべきだと思います。

<伊藤会長> いろいろご意見がありますが、室長さん、県の意見の「なお」というところね。これは個人的な意見ですよ。会長とか議長とかは関係ない。なお、設置者から出されたのは何台、何台——確かに前のところにありますよね。県の意見、なお、設置者が出してきたのはシャトルバスで何台とか、こういうものであると。そういうことは書いてはまずいんですか。

<事務局> 特に一定の形式があるというわけではございませんので、書くこと自体はいろんな書き方があろうかとは思いますが、ですから、会長さんが先ほどまとめていただいたように、我々としては、あくまでも設置者側から、それぞれの対策によって何台減ると想定されますという数字自体はいただいているんですが、計算結果ですね。当初から何台減るという形で具体的に出されていけませんので、積極的にこちらの方でそこまで提示するのはいかがかということで原案どおりさせていただいているわけです。ですから、その目標について一読してわかりにくいということで、なお書きで付すべしということでしたら、そういう対応もあろうかと思えます。

<伊藤会長> なお、設置者が提示してきた台数は、これは何台、これは何台と。総台数は書かなくていいからね。向こうが書いてこなかったんだから、ほうっておけばいいわけで、そういうこともできるということですね。それぞれご意見があると思いますが、最終的に時間の関係もありますが、これはやっぱりどうしても多数決になりますよね。

<榛澤委員> ちょっとお聞きしたいんですけど、これを見ますと、「設置者が県の意見に対応して提示した一日当たりの来店車両の抑制目標を達成できるように」ということは、県が目標を示すわけですよ。それを設置者は守らなくちゃいかんと、こういうことじゃないんでしょうかね。

<伊藤会長> 県が提示しているわけじゃないですよ。県は何とか全部抑制せよと言っているだけ。

<榛澤委員> それでしたら赤羽先生が言うとおりの、数字を書いた方がいいかなという

感じがします。私は、これが県の方から指示があるのかなと。指示があるんだったら、いいんじゃないかと。

<伊藤会長> 設置者側が出してきた。ともかく何とかしよう。

<榛澤委員> だったら、赤羽先生がおっしゃる方があれかもしれませんね。

<古宮委員> 赤羽先生、質問なんですけれども、この設置者の方で出してきた数字ですね。これは間違いはないんですか。そこがそもそも計算が違っているというか、計算の仕方が悪いとかとなってくると……。

<赤羽委員> 計算方式は、例えば売り場面積の減少に関しては、これは来店台数の基本的な計算式にのっとっていますので、基礎計算が間違っていなければ問題は無いでしょう。

それから、シャトルバスの運行に関しては、これは計算方式云々というよりも、どのくらい乗ってくれるかどうかという利用率などの見積もり方で大分違ってきますね。ただ、この利用率はサービスの仕方によって変わってきます。例えば運行の仕方によって高くすることもできるし、低いままだということもあるわけで、これは計算の精度だけではなくて、実際のサービスの提供の仕方によっても増減するものだと理解していただければと思います。

<古宮委員> そうすると、設置者が出してくる目標値そのものは、ある意味ではあいまいな部分があるということですよ。

<伊藤会長> あいまいかもしれない。しかし、あいまいであっても、向こうがこういうふうに言ってきているのが目標値だからということ。それが正確じゃないかどうかは、はっきり言って、言葉は悪いけど、知ったこっちゃないわけですよ。向こうがこれだけやりますと。「なお」というので、それを出すことはいかがかなと。総台数は出さなくていいけどもというのが1つの意見です。

まず、案がございまして、県の案そのままいくというのが第1案。抑制目標というところに具体的に合計台数を書き入れるというのが第2案。第3は、このままにして、なお書きで各個別の台数を出すかということですが、別に第3案でなくても結構でございまして。これは私が言っただけの意見ですが、個人的な意見としては、そういうことも考えられますということ。ほかに何か案としてありますか。4番目、もう1つあれば。

<赤羽委員> なお書きで抑制後の総台数を明記する案もあります。

<伊藤会長> それでは、各委員にお伺いしましょう。

赤羽委員。

<赤羽委員> なお書きで総台数を明記する。

<伊藤会長> 磯村委員。

<磯村委員> 大きな文言は変わらないわけでしょう、なお書きというのは。それでいいんじゃないですか。今の、なお書きを入れて……。

<伊藤会長> 抑制後の総台数を入れちゃう……。

<磯村委員> はい。

<伊藤会長> 向こうが言ってきた台数をばらばらで、総台数は書かない……。

<磯村委員> 総台数って、実際問題、やってみなきゃわからんことでしょうから。

- <伊藤会長> ただ足し算したら、そうなるというだけの話でね。
- <古宮委員> 足し算で出るんですか、本当に。そこが問題なんですよ。出店者側がどう言っているのかということがちょっとわからないんですけど。
- <伊藤会長> 出店者側の台数はこういうふうになっています。ただ、その総台数は勝手に——勝手にじゃないけど……。
- <古宮委員> 当初の計画からそれを引けばいいという、そういう単純なものでいいんですか。それが設置者の意見なんですか。そこが問題なんです。
- <伊藤会長> それは意見ではない。だって、向こうは総台数とか、引けばとか、そういうことは何も言ってこなくて、ここで何台減る、ここで何台減ると言っているだけ。
- では、磯村さん、勝手に——勝手にじゃないけど、計算した総台数でいいわけ？
- <磯村委員> そのものは生きているわけで、追加的に「なお」と書くだけですから、そんな大きな問題はないと思います。それでいいんじゃないでしょうかね。
- <伊藤会長> 古宮委員。
- <古宮委員> 今のところがすごいひっかかるんですけど、あえて数字を入れるとすれば、当初、計画書を出してから、目標としている、差し引いた台数何台という括弧書きをそこに入れるということであれば……。
- <赤羽委員> 当初の来店台数から何台引いたという表現ですか。
- <古宮委員> そうですね。
- <榛澤委員> 伊藤先生の第3案はどんな内容でしたっけ。
- <伊藤会長> 私の第3案というのは、「なお」と書いて、向こうの設置者側が提示した、ここで何台、ここで何台という抑制をそのまま単純に書くと。総台数というのは、前のものから後ろのものを引かないといけませんから。それは向こうが言ってないからね。
- <古宮委員> 一番気になったのは、設置者が本当にそう言っているのかということなんですよね。言っていないのに、勝手にこっちが言っているということ……。
- <伊藤会長> 言っている部分だけ、私は書いたらいかがかと思ったんです。
- <赤羽委員> しかし、その部分を確認しないまま、ここで結論を出すというのはまずいですね。
- <榛澤委員> そうすると、このままがいいということですかね。
- <赤羽委員> いやいや。
- <崎田委員> 書面がこれだけ減らしますと出ているわけですから。
- <古宮委員> それが本当に出ているのかどうかなんですよね。
- <伊藤会長> もう1度確認するけど、貫井さん、出てないんでしょう。
- <赤羽委員> 例えば売り場面積の減少の表現では、届出書の交通予想量に対し、これこれ、しかじかの減少が予想されというふうに表現されていますね。届出書の交通予想量というのは、これは一意に決まるはずですね、各カテゴリー別に。
- <伊藤会長> 榛澤先生はそれで……。

<榛澤委員> ちょっと休憩したらいかがですか。それで先生に意見をまとめていただいた方がいいと思うんです。でないと、行ったり来たりになりますからね。1時間10分もかかっています。

<伊藤会長> これは重要だから、単純な多数決で、はい、はい、はいでは……。これは一番簡単ですけど、慎重の方がいいと思うので時間をかけていますけれども、少し頭を冷やしますか。

<榛澤委員> はい。

<伊藤会長> それでは、5分ほど休憩しましょう。傍聴席の方もご退席いただいて、5分後にまた入っていただくということで。

(休憩)

<伊藤会長> それでは、再開いたします。

今、ちょっと休憩をいたしました。問題は、ここの文言の「抑制目標」というところですが、大体意見を大ざっぱに伺っておりますと半分半分ぐらいの感じですね。意見が分かれているということです。このままでいいんじゃないかということ、それから、少し数字を入れるべきだと。しかし、その数字の入れ方も総台数か。それとも、向こうが言うてくるそのものを列記するか。あるいは、最初の届出の台数と今度の修正の台数をそのまま——これも計算することになると思うんですけども、その総台数を並べる。結局、計算すれば何台減ると、こういう形にするのか。数字の出し方についてもちょっと意見が分かれるということで、県のそのものでよかろうという意見はございましたけれども、台数を出すというのがちょっと問題になっております。

そこで、県の方はもちろん原案がございまして、ただ県の方では、なお書きで入れることはまずいとっては言ってないわけです。こちらの審議会の意見で、委員の人がなお書きを入れることはやぶさかではないと、こういう立場であると伺いました。室長、それでいいですか。

<事務局> はい。

<伊藤会長> そうしますと、「なお」と入れましょうか。そこで、数字の出し方です。総台数というのが、向こうは総台数をそのまま入れてこないということで、結果的にはわかるんですけど、こちらがいじったものをなお書きとして出すのは少しまずいんじゃないかなと。古宮委員は法律の専門家でございますが、言ってないことを計算して、結果的にはそうだとっても、向こうが台数を出してきてないのをそのままここへ書くというのはやはりまずいんじゃないかというご意見でございます。そうしますと、台数の数値について特にご意見がございました赤羽先生、どうでしょうか。そのままのなお書きで、向こうが言ったとおり出して、総台数は出さない、やむを得ないと。向こうが出してこない数値を出すのはまずいという法律の専門家のご意見もあるんですが。

<赤羽委員> 古宮委員のご示唆をいただきまして、提案します。なお書きで、「なお、届出書の来店予想量、休日一日当たり何台、平日一日当たり何台、休日ピー



ク一時間当たり何台、平日ピーク一時間当たり何台に対して設置者が提示した抑制量は、売り場面積の減少とシャトルバスの運行による合計で休日一日当たり何台減、平日一日当たり何台減、ピーク一時間当たり何台減である。」という書き方でいかがでしょうか。引き算はしません。来店予想量も削減量も数値として確定できるものですから、余計な計算はしないということです。しかし、引き算をすれば、だれでも結果はわかります。

<伊藤会長> いかがでしょうか。

<崎田委員> 今の、向こうの言ってきてくださった数字をなお書きでいろいろ細かく入れていくというのに私も賛成なんです。そのときにどの数字を使うかというのは、今、これを読んでいて思ったんですが、先方から変更届出書で出してきたときに、売り場面積の減少で数字がまず減るのと、シャトルバスで土、日、ちゃんとやれば1日800台とありましたね。先ほどご説明があったときの休日と平日に幾つになるという数字は、最初の売り場面積の減少の数字しか入れてない数字なのではないかと思うんです。その辺、最終的に使う数字は、先ほどお話の数字ではなくて、売り場面積の減少と土、日のシャトルバスの運行で向こうが提示してきた数字を書き入れる。そして、その対策としては、それ以外に公共交通機関とか路線バスルートのことやなんかも書いてあるわけですから、とりあえず向こうが出してきた数字はクリアすることが最低限のということがわかるように書いていただければと思います。シャトルバスに関して、先方が数字をこの文章の中では言ってこずに、後ろの評価の中に書いてあるんですね。ちょっと難しい書き方をしているんじゃないかなと思います。

<伊藤会長> 貫井さん、シャトルバスも向こうが言っていたとおりに書けるよね。

<事務局> はい。

<赤羽委員> さっき私の解釈がまずかったんでしょうけど、例えば売り場面積の減少で一日当たりの減少量が休日820台です。それから、それに対してピーク一時間当たり、休日90台です。これは集中47台、発生43台のような内訳となっていますね。一日当たりだと、モラージュ柏に来たまま、その日のうちに帰らないという車はありませんので、820台というのは出も入りも両方含まれる合計値ですよ。これは来退店台数ですから。

<事務局> そうです。

<赤羽委員> これは合計数を半分で割ればいいんですか。でも、行きも帰りもですね。

<事務局> 来退店の合計計算ですので、半分で来店、半分で退店ということになっているわけです。

<赤羽委員> そうすると、これに対応する数値というのがあるわけですよ。一日当たりの来店、退店の合計予想交通量というのがあるから、これに対して削減目標を出してきたわけですね。

<事務局> 来退店という数字しか出てないです。

<赤羽委員> 届出書の交通予想量に一日当たりの来退店台数というのを示されている

わけですね。

<事務局> はい。

<赤羽委員> それが 2,996 台ですね。

<事務局> 届出時に出されているのは来店だけの数字で、休日 7,268 とか平日 2,996 という数字です。来退店ということでは、特に当初の届出のところではなかったかと思います。

<赤羽委員> そうすると、何がどういうふうに対応しているのかは明確にわからないということですか。820 台というのが、何に対して 820 台減るのがわからないということですか。

<事務局> 820 台の来退店車両で、おっしゃったように、来たからにはその日に帰りますので、当初に推計値として出させていただいたときは、来店はそのうち一日当たりが 410 台、ピーク時は 47 台という、これは向こうの方に書いてあるものですが、その数字で 7,200 台がどうなるかということでご説明してはおります。

<赤羽委員> この 410 台というのは、設置者において提示された数字の中に含まれているわけですね。

<事務局> 今回出された紙の中では入ってきてないんです。820 という数字しか……。前に出されていた交通予測と今回出されたのは店舗の方から出ている数字なので、これは指針の方で計算した感じで、410 という数字を来店分ということで押さえてはおります。

<赤羽委員> 押さえているのは事務局で押さえているのであって、設置者がそのように提示しているわけではないということですか。

<事務局> 来店の 410 というのは県の方で計算した数字です。

<榛澤委員> 基本的なことを聞きたいんですけど、大店舗の場合ですと、前回は意見として設置者にやったんですね。設置者側がそれに対してこたえてきたわけですね。それに対して勧告するかどうかということをここで決めるわけですね。勧告しないということを決めて「なお」ときたわけですから、なお、なお、になつては、ちょっとおかしいのかなと。この文書だけであれば、こういうふうに出されているわけですから、先方の設置者は必ずこれを守るであろうと。紳士協定ですから。そう見た場合、私はこのままでいいということをお勧めさせていただきます。

<伊藤会長> このままでいいという方が最終的には……。

<榛澤委員> いろいろ協力しますということは、そうなっていくのかなと。

<伊藤会長> 古宮先生は。

<古宮委員> 「なお」という言葉を入れるかどうかという文言の問題ではなくて、要するに赤羽先生のおっしゃっているのは、縛りというか、みずから数字を挙げておきながら、その数字に縛られないというのはおかしいんじゃないかという素朴な発想だと思うんですね。これはあくまでも勧告を行わないことを前提とした附帯意見です。したがって、極めて指導性の薄いというか、強制力のほとんどないような内容になっていますけれども、であれば、なおさ

らのこと、ある程度数値を入れることによって……。ただし、言っていないことを入れるわけにはいきませんから、言っている内容で合理的な解釈ができる。余計な文言を入れない。だから、入退店の数量の表現の問題はありますけれども、その工夫さえすれば入れておいてもいいんじゃないかという気がします。

<伊藤会長> 大体伺っていますから、提案で、今、古宮先生から非常に参考になるご意見をいただいて私も同感ですが、1つの議長提案ですが、なお、なお云々という文言の問題じゃなくて、これを書くという前提は、勧告しないということなんですからね。ここで書いたからどうこうという、そういう強いものにはならないという意味もあるわけです。したがって、数値を別に出すことはよろしいと。出すべきであろうと。みずから提言したものね。ですから、「努めてください」で、「なお」の後に、設置者が出してきた文言でないものは出さなくて、設置者の出してきた数値をここへ書いていただくと。これは何台、何台と、ここで数値を書かなくても、あっちを調べたり、こっちを調べたりということで、県の方で向こうの出してきた数値をここへ出してください。それについては専門家の赤羽先生に最終的に見ていただいて、原案をこのとおりにつくりましたと。ですから、すべてとは言わなくても、その裁量があると思いますけれども、向こうの出してきた数値に基づいて、減少台数がわかるような形でなお書きを入れていただくと。そういう形で決着したらいかがでしょうか。

<赤羽委員> 今、気がついたことだけ言います。そうであるとすれば、「勧告を行わない」の第2段落の「特に」以下の真ん中あたりに「一日当たりの」とありますが、これは一日当たりだけではなくて、ピーク一時間当たりの数値も入りますので、この部分では「一日当たり」は削除していただいて、具体例な数値を挙げるときに、設置者が示した数値が来退店の合計台数であったり、それから削減量に関しては来店台数であったりとまちまちですが、それはストレートに両者が引き算の対象にならなくても、そのまま挙げていただければ結構だと思います。届出書の当初予想量が来退店合計で休日一日当たり何台と。削減量の方は来店台数、休日一日当たり何台減だというふうに表現していただければ結構だと思います。それで誤解が生じないと思います。

<伊藤会長> どうでしょうね、そんなところで——そんなところでというのも変ですけども、大体皆さんの納得がいくような意見の集約ができたでしょうか。崎田委員、よろしいですか。

<崎田委員> 表現的にはいいんですが、もう少し質問させてください。売り場面積の減少によって、その数字というのはかなり出てくるんですけども、シャトルバスの運行による減少というのは、表向きには数字が出てないんですね。その数字というのは、後ろの方にはいろいろ評価ということで、800台の中で609台。

<事務局> 800台の方ですね。

<伊藤会長> 先生、それも出して……。

< 崎田委員 > シャトルバスの運行により、減少予測が 800 台などの目標値を……。

< 伊藤会長 > ここでは県が資料をまとめたので、向こうが出してきたとおりで出してくださいということですね。

< 崎田委員 > はい。あと、目標値を出してない 3 番、4 番などもありますので、目標を達成していただくようということによっていただければと思います。

< 伊藤会長 > 轟木委員、よろしゅうございますか。

< 轟木委員 > シャトルバスに関しても、これで限定した数字ではないけど、推計されるというふうに書いていますので。4 ページの最後の文章に「達成に努めてください」ということで、この台数に抑えなさいと強制的に言っているわけじゃないので、よろしいと思います。

< 伊藤会長 > 届出者のおりの数値を出して、なお書きをします。なお、数値抑制目標はというところから始まりましてね。

それでは、改めてまた皆さんにどうのということもありませんので、この件は、最後の 2 行目、「一日当たり」というのはとります。「設置者が県の意見に対応して提示した来店車両の抑制目標を達成できるように、現在、設置者が提示している対策を着実に実行するとともに、開店後にこの抑制目標が達成されない場合には、当該対策の運用の改善や代替手段を講じる等によりこの達成に努めてください」。なお、設置者の提示した提示目標とはこれこれという文章は、向こうの届けた数字そのままであるということです。これはサブのいわゆる資料的な意味で出すとっていただいた方がいいと思います。結局、結論が勧告を行わないということですから、その後の要望事項、プラス資料的なものという形で押さえてらいかと思います。

それでは、こういうことで事務局の方、お手数だと思いますが、ちょっと頑張ってくださいまして、また、専門家に最終的に見ていただきたいと思います。

それでは、第 1 案件はこれで終了いたしまして、以上のような若干の文言の追加によって、結論的には「県勧告を行わない」ということで了承いたします。

## ②勧告審議案件2「ファッションセンターしまむら豊四季店」について

<事務局説明>

(OHP)

勧告審議案件の2件目で、ファッションセンターしまむら豊四季店でございます。これにつきましては、県意見を16年3月29日付で出したところでございます。その内容でございますけれども、出入り口の運用について安全対策を講じてください。夜間において発生する騒音ごとの予測評価において、荷さばき作業に係る騒音が基準値を超過しているため、基準値を遵守するよう対策を講じてください。あと、以下、緑地の関係で意見を述べています。

これについての設置者の方の対応でございますが、当初、出入り口としてありました出入口No.2を入口専用にしたしまして、出入りの交錯をなくしたということでございます。入りと出でございますけど、出の方はNo.3、今指しているところから出庫していくということで、インとアウトが整然とするような配置になったということでございます。今、写真で見たような形でイン専用、右の方が出口専用になります。

それから、騒音の問題でございます。これは届出書では、午前1時まで荷さばきを行いますということで届出が出ているわけなんですけど、これについて設置者の方の対応として、できるだけ10時までで配送を終えるようにします。荷さばき可能時間帯と配送という言葉が使われているわけなんですけど、しまむらの場合、荷さばきというのは、荷をおろしてから梱包を解いて荷物を整理するのは次の日にやるということで、10時までで作業を終えるというのは、車両が配送センターから荷物を持ってきて、そこで荷をおろすところまでの作業だということでございます。したがって、交通事情によって10時を超えてしまう場合はアイドリングストップするとか、手おろしをして騒音を低減するようにしますということでございます。

それから、緑地については、数字上で緑化率4.9%ということでございますけれども、柏市の緑化指導要綱では10%以上確保してくださいということでございます。これについては、都市計画法上でいきますと3%以上ということになっておりますので、10%については努力していくということで、これから営業時に入ったときの駐車台数の見込みを見ながら、駐車台数は削れる部分があれば、その緑化も考えていくという回答でございます。

追加として、10時を超えてしまう場合というのがあるわけなんですけれども、県意見として、10時以降の基準値は超えますということで、10時以降に車が来るのかどうか、14条報告ということで改めて報告を求めました。これによりますと、月2回程度、10時を超えてしまうということございまして、主な理由なんですけれども、交通渋滞とか、交通事故による渋滞とかでおくれる可能性が出てくるということで、10時以降に車両が店舗内に入ってくるということが考えられますということ

でございました。

同時に、どういうルートでこの豊四季店の方に来るのかということで、10 時以降の車両の入ってくる度合いを聞いたわけですが、配送センターは埼玉県の本川市にございまして、そこから直線距離で 40 km の距離にあります。6 時に大体配送センターを出るとということで、まず最初に来るのは豊四季店をルートとして選びますということで、そこから茨城県の方に向かっての店舗が幾つかあるわけなんですけれども、この店舗を回っていくルートを設定しますということでございます。これですと、10 時以降に車両が店舗内に来ることはほとんどないと見込まれます。

青い点で示されているのは既存店舗でございますけれども、下の三郷の方にある店舗は別ルートにするとということ。それから、上の方にある店舗については大店法にひっかからない店舗、あるいは大店立地法以前に設置された店舗ということでございました。

5 ページ目に移りますけれども、総合判断でございます。駐車場出入口については配慮はされている。それから、騒音に関しては、おおむね 10 時前に荷さばき作業——配送のことですけれども、これが終了すると見込まれます。それから、緑化についても、著しい影響を及ぼすとは認められないと判断しております。このことから、県意見として「勧告を行わない」といたしまして、県意見に対して一定の対応がなされているものの十分であるとは言えない。しかしながら、著しい悪影響を及ぼす事態の発生を回避することが困難であるとは認められないということで、なお、店舗開店後、当面 6 か月間、大規模小売店舗立地法第 14 条に基づき、毎月の荷さばき作業時間の実績について報告を求めますということを書かせていただきました。

以上でございます。

<伊藤会長> 結論は「勧告を行わない」。その附帯意見として、一部、十分でない部分もあるけれども、著しい悪影響を及ぼすものではないということで、しかし、開店後半年間、実績報告、騒音に関する毎月の荷さばき作業時間の実績報告を求めると、こういうことでございます。これにつきまして、何かご意見、あるいはご質問ございますでしょうか。

<榛澤委員> 別にございませんですけど、先ほども私は言いましたけど、これが正しい。前回のときに「なお」をとっちゃっても、別に問題はないんじゃないでしょうかね。

<伊藤会長> その方がよければ、前のところは「なお」とやらないでもよろしいと思います。

<榛澤委員> その方が生きるんじゃないかと思えます。

<伊藤会長> 「なお」というのは、確かに前の案件は 2 つありましたが、最後のところはとってもいいんじゃないかと。ベターだと。

<榛澤委員> 要するに、前のときの一番初めに出ている「なお」は要らないんじゃない

いでしょうかということですか。統一したらいかがでしょうか。

<伊藤会長> ほかに何かございますか。

<崎田委員> 全体の話でよろしいですか。

<伊藤会長> ええ、どこでも。

<崎田委員> 総合判断をどうするかは別として、基本的には、10時以降にこれだけ騒音が予測値を超えるというのが明快になっていて、口頭というか、できるだけ減らしますというお話があるだけでそのままオーケーというのは、私としては、もう少しきちんと申し上げることができないのかなという素朴な思いはいたします。なぜかという、この大店立地法は本当にきちんと意見が言える部分というのは大変少ないので、基準値を超えているのをこのままというのは、私としては、できればもう少し……。それならば、荷さばき可能時間帯を午前9時から午前1時ではなくて、午後10時に変えていただいた方が素直な話だというのは素朴に思います。

あともう1点、街並みづくりに関しても、地域で10%を確保されようと皆さん努力していらっしゃるわけで、強制力はないと言っても、数字は出ているわけですから、もう少しご努力いただければうれしいなというのは率直に思います。ただし、総合的に先方がきちんとお話をされているということですので、総合判断に関してはもう1度発言させていただきたいと思います。

<伊藤会長> ただ、不十分ながら崎田委員の結論は、大店立地法の運用指針では、著しい影響のある場合には強い勧告ができる権限があるんですけども、この範囲ですと、県の方は、これぐらいは悪影響とは言えないだろうと判断したわけですね。どうですか、貫井さん。

<事務局> そうでございます。

<伊藤会長> 時間を変えろということではできなかったわけね。

<事務局> できませんでした。そのために14条報告を求めまして、頻度とかルートはどういうことになっているのかということをもう1度再確認して、その上で月に1台とか2台来るということは、そういう渋滞が要因になってのことであって、やむを得ない事情もあるということで、今のような説明になりました。

<伊藤会長> 指導してもらって以外、ないですね。

<事務局> きょう欠席されております山下委員の方にもご説明したところ、このケースなんですけど、私どもとしては、10時以前にできるだけやるというのであれば届出事項を変更しなさいよと当然指導はするわけなんですけれど、向こうとしては、10時前になるようにはするけど、渋滞だとかではおくれる可能性があるので変えられないという主張を繰り返しました。その結果、今説明しましたように、では、9時から夜1時までとなっているんだけど、実態としては何時に来るというテーブルを出せということと、配送ルートをちゃんと文書で報告しなさいということをやしまして、届出は1時になってはいるんだけど、先ほどの地図の中で、夕方6時に桶川を出て、三郷経由ではなくて直接豊四季に

来るのであれば10時にはかからないと。ですので、届出としては1時になっているが、実態としては10時以前に終わるであろうというのがこの届出なんです。騒音としては、10時以前であれば超過はしないことになる。しないことになれば、特段、騒音として問題にはならないんだけど、ただ、言われたとおり、そうだというのではなくて、14条報告で実態はどうなっているんだというのを求める必要があるのではないかというのが山下委員の意見でございました。

<伊藤会長> やっぱり午前1時までという届出は変更しないんだね。変更しなさいという指導はしても、強制力はない。だから、渋滞か何かのときに10時以降に入ってくると騒音の基準値を超えちゃうということですね。これはさっき言った作業報告を6か月間見て対処してもらおうということになろうかと思えます。基本的にはこれでよろしいとは言いませんが、勧告を行わないということの範囲におさまるべきだろうと思えます。特段大きな異論がなければ、県の意見（案）ですが、「勧告を行わない」ということでご了承いただいたと処理したいと思えます。

それでは、あとは新設の届出に対するものでございます。4つございますが、時間も押しておりますので、かなり説明のときはきついと思えますけれども、その辺をご考慮いただいて、新設届出の審議案件の一番最初、ヤオコ一野田堤台およびUNICUS野田の新設案件、お願いいたします。



議題（２）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 「ヤオコー野田堤台およびUNICUS野田」について

<事務局説明>

(OHP)

案件の1から3につきましては、既に委員の方にも資料を見ていただいていると思いますが、特に大きな問題はないと思いますので、足早ですが、説明させていただきます。

ヤオコー野田堤台およびUNICUS野田——ユニクスと言うんだそうですけれども、ユニークのラテン語だそうです。仮称でございますけれども、そういう名称を使っております。小売業者はヤオコー、食品スーパーでございます。新設日は16年の6月2日を予定しております。

現在の周辺環境の状況でございますけれども、ここは土地区画整理事業を行ったところでございまして、現在、まだ住宅はございません。絵があったので、それを撮ってきたんですけれども、周りが住宅団地になりまして、道路に面したところが店舗の設置予定地でございます。右斜めに走っている道路がございますけど、これは、この5月に開通する新しい道でございます。左肩の方へ行きますと江戸川で、次が埼玉県の方に入るというような環境でございます。

開店時刻、閉店時刻ですが、午前9時、それから翌午前零時ということになっております。それから、荷さばき可能時間帯は午後6時まで。それから、1件については午前1時30分までということでございまして、夜間にかかる荷さばきがございます。

市町村・住民の意見でございますけれども、これについてはございませんでした。

以下、駐車台数、駐輪台数、荷さばき等につきましては、適正な配慮あるいは充足をしております。

それから3ページ目ですが、廃棄物及び減量化等については、ヤオコー自体が食品リサイクル法の対象企業でございまして、これに基づいて対応していくということでございます。なお、崎田委員からご指摘がありました。そこには言葉としてはございませんけれども、納品についてはリサイクル包装化を進めるという内容のものが当初ございましたけれども、これについては段ボールを使用して資源の削減を図りますということで、店舗と物流センターの間では通い箱を使用するというところでございました。

7ページ目でございますけれども、騒音につきましても、来客の車両走行音が基準値を超えるということですが、保全対象予測地点では基準以下となるということで、騒音に関する問題はないということでございます。

それから、廃棄物につきましても、一部、レストランが設置されることになっております。これについては別途廃棄物の保管庫を設けるとい

うことで、物販店とは区別するということでございます。

それから、緑地については敷地面積の5%を確保します。これについては野田市の指導要綱に基づいて実施していくということでございます。

10 ページ目の総合判断でございますけれども、以上、説明したとおりでございまして、指針に基づく配慮事項につきまして適正な配慮がされていると認められ、また野田市、あるいは住民からの意見はなかったということで、県意見は「なし」とさせていただきます。

以上でございます。

<伊藤会長> ありがとうございます。この案件につきまして、いかがでございましょうか。何かご意見……。よろしゅうございますか。特段問題がなければ、県の意見（案）、「意見なし」ということにいたしたいと思います。

それでは、第2番目の案件、ケーズデンキ成田本店に参ります。

② 審議案件2「ケースデンキ成田本店」について

<事務局説明>

(OHP)

ご説明します。ケースデンキ成田本店でございまして、小売業者名はギガスケーズデンキ株式会社で、家電製品の販売店でございます。設置日は16年の6月8日を予定しております。店舗面積は4,061㎡で、開店時刻、閉店時刻は午前10時から午後9時までとなっています。ただ、荷さばき作業時間帯が9時半から翌午前1時までということで、これについては夜間にかかるということでございます。

周辺環境でございまして、成田市の土地区画整理事業区域内ということで、今、図面では黒く示しているところございまして、その左下に既にイオンの店舗が建設されております。そのほかに、周辺では映画館とか、あと物販店が既にできているということと、パチンコ店とか、そういう商業施設等がございまして。

今、写真で見ていただいているような建物は既に完成しているところで、当時は内装をやっていたんですが、これはイオンの隣の建物から見たところでございます。向こう方に成田空港へ行く線路があると思えますけど、こういう状況でございます。

それから、市町村・住民等の意見につきましては、ございませんでした。

荷さばき施設が今指しているところにあるわけなんですけれども、ここは先々、駅になるということで、今、車がとまっているところはロータリーになってございまして、そこから車両の搬入、搬出が行われるということでございます。

そのほか、駐車場の収容台数とか駐輪場の必要台数、それから荷さばき施設については特に問題はないと認められます。

騒音につきましては、店舗周辺の予測地点で昼間、あるいは夜間の予測値はすべて基準以下となり、用途地域としては近隣商業地域ということでございまして、基準値以下になるということでございます。

それから、街並みづくりとしての緑地でございまして、これについては緑化率3.5%ということで、成田市の開発指導要綱で3%以上となっており、これはクリアしているということになります。

8ページ目の総合判断でございまして、以上申し上げましたとおり、指針に係る事項として配慮すべき内容については適正な配慮がされていると認められます。また、成田市、住民等の意見はなかったということで、県の意見は「なし」と判断しております。よろしくお願いたします。

<伊藤会長> ご苦労さまでした。お聞きのとおり、これは特段問題がない、基準値を全部クリアしているということであります。それで結論的には、県の意見は「意見なし」ということでございます。何かご質問、あるいはご意見がありましたら。よろしいでしょうか。それでは、この案件も県の意見、「なし」ということで了承いたしたいと思っております。

それでは、審議案件3番目、マルエツ市川菅野店に参ります。

③ 審議案件 3 「(仮称) マルエツ市川菅野店」について

<事務局説明>

(OHP)

(仮称) マルエツ市川菅野店でございます。小売店舗はマルエツでございまして、食料品スーパーでございまして、店舗面積は 1,216 m<sup>2</sup> ということでございます。新設日は 16 年の 6 月 10 日で、開店時刻、閉店時刻でございまして、午前 10 時から午後 9 時 50 分まで。それから、荷さばき時間につきましても午前 6 時から 10 時までということで、これにつきましては夜間に入らない営業形態でございまして。

これにつきまして、ちょっと図面を見ていただきたいんですが、周辺の環境で、左の方は東京歯科大学の病院になっておりまして、この関係があって、10 時以降の営業は差し控えるということでございました。

市町村・住民の意見ですけれども、市川市からの意見がございました。これは後ほど説明いたします。住民から意見はございませんでした。

それから、駐車場、駐輪場ですが、これは充足していると認められます。この店舗につきましては、出入り口は左折イン、左折アウトを基本といたしております。それから、歩道用の通路につきましてはインターロック——色つきのレンガをして歩車道の区別をするということでございます。

それから、荷さばき施設についても特に問題はないと。30 m<sup>2</sup>の面積を確保しているということで、適正な配慮がされていると考えております。

それから、廃棄物につきましても、食品リサイクル法の対象店舗になっているということでございますので、法に従っての減量対策を講じていくということでございます。

それから、騒音の関係でございましてけれども、騒音につきましては夜間に入らないということで、基準値はすべてクリアしているということでございます。

それから、街並みづくりとしての緑化でございまして、これにつきましては 5.5%。また後で出てきますけれども、市川市の条例では 20% ということでございますが、都市計画法の 3% 以上を確保していますということでございます。

市川市の意見でございまして、8 ページ目でございます。住宅に面した駐車場については前進駐車をすること。それから、公道上に商品を陳列しないこと。それから、災害時の物資供給協定を締結してもらいたい。以上、ここに書いてあるような内容。それから、最後の、緑地については敷地面積の 20% にするようということでございましてけれども、これについては、先ほど申し上げました現状の 5.5% の緑地を確保していますということにとどまっております。

9 ページ目の総合判断ですが、駐車場、駐輪場の台数につきましては充足しているということ。それから、荷さばき、あるいは騒音、廃棄物

につきましても適正な配慮がなされているということ。街並みにつきましても、十分とは言えないんですが、一定の配慮がなされていると認められる。市川市の意見につきましても、先ほど申し上げました、前進駐車はしないようにとか、商品の陳列をしないようにという意見ですので、それについてはそのようにいたしますということでございます。したがって、妥当な対応はされていると認められます。

以上のことから、指針に照らして適切な配慮がされていると判断いたしまして、県の意見は「なし」ということで考えております。よろしく願いいたします。

<伊藤会長> これもいろんな基準につきましても問題ないようです。市川市から意見が5つ出ておりますが、それぞれ対応の文書が、そのとおりにいたしますということでございます。総合判断といたしまして、お聞きのとおり「意見なし」ということですが、ご質問、ご意見ございましたら。

<崎田委員> 市川市からの意見について、今、そのようにというお返事があったというお話でしたけれども、例えば、いつも申し上げる緑化についてなどは、もう既に確保しているというご意見だけでとどまっているわけです。もちろん都市計画法などの基準はクリアしていますので、あれですけれども、それぞれの地域にはそれぞれの地域特性を生かした地域づくりとか、行政の条例とか、そういうのがありますので、新しくその地域に入っていくときには、できるだけ地域の皆さんの思いを生かすように努力していただければうれしいなと感じます。それだけ一言申し上げたいと思いました。よろしく願いします。

<伊藤会長> 個人的には同感ですね。20%とってくれと、こう言っているわけですが、かなり厳しいけど、地域は地域の方針があるので……。

<崎田委員> 「確保しております」でとどめるのではなくて、努力して確保はいたしました。今後努めますとか、地域の皆さんとの対話を図るように努力しますとか、前向きな雰囲気のご対応があれば、もっとうれしかったなと思います。それだけ。

<伊藤会長> 5.5ですから、辛うじて都市計画上はクリアしちゃっているんですが、地域特性に合わせたようなものを尊重してもらいたいということです。そういうのはごもっともなご意見だと思いますので、お伝え願えれば幸いです。結論といたしまして、県の意見（案）、「意見なし」ということで了承したいと思います。

それでは、新設案件の最後になりますが、審議案件の4番目、四街道ショッピングプラザでございます。お願いいたします。

#### ④ 審議案件4「四街道ショッピングプラザ」について

<事務局説明>

(OHP)

四街道ショッピングプラザで、建物設置者がセイコー株式会社。小売業者はイトーヨーカ堂でございます。ここはセイコーの工場の跡地を活用した地域でございます。土地区画整理事業を行って、商業施設です

とか、住居系ですとか、公共施設という割り振りでこの敷地を活用しようというものでございます。用途地域としては商業地域になっております。

周辺の環境でございますが、下の方が四街道駅でございます、四、五百m行くと店舗になるという立地でございます。その下に療養所の下志津病院がありまして、右の方に市役所がございます。それから、店舗に沿った道路がシンボルロード、松並木通りとなっております、今ごらんのような、昔からの松が植わっているようなところで、これを保存するという機運があるところでございます。

新設は16年の11月17日を予定しております。それから、開店時刻は午前9時から、閉店が午後11時までとなっております。荷さばきにつきましては、午前6時から午後10時までとなっております。

市町村・住民の意見でございますけれども、四街道市からの意見、住民の意見が双方からございました。これは後ほど説明させていただきます。

この店舗は一、二階が店舗になっておりまして、地下と屋上がそれぞれ駐車場という構造になっております。

駐車場の収容台数、それから駐輪場の台数につきましては充足していると認められます。

それから、荷さばき施設につきましても、696㎡ということございまして、適正な配慮がされていると認められます。

経路設定につきまして、住民等の意見がありますので、この辺につきましては、後ほどあわせて説明をさせていただきます。

それから、飛んで4ページ目のリサイクル計画につきましては、イトーヨーカ堂は食品リサイクル法と家電リサイクル法の対象店舗となっております。それぞれの法の中でリサイクル、省資源化に努めるということでございます。

それから、飛んで6ページ目でございますけれども、騒音のまとめでございます。騒音につきましては、境界敷地のA、B、C。Aが松並木通りですけれども、道路を挟んで住居側の方。それから、Bにつきましては病院側の方。それから、Cにつきましては今現在開発中の住居系になるところです。これについては、敷地境界では基準値を超過します。しかしながら、A地点の保全対象側では基準以下になります。それから、B地点は病院側の方でございますけれども、これにつきましては、道路交通騒音が支配的であって、現況の夜間における等価騒音レベルは実測値以下ということで、周辺の生活環境に与える影響は少ないと見込まれております。それから、C地点は開発区域内の住居系地区でございますけれども、これについては今開発中で、住宅が立地したときには夜間の出入り口を閉鎖して騒音対策を施しますということでございます。これによりまして、必要な対応がとられていると考えております。

それから、廃棄物につきましては、一般の廃棄物とリサイクル品の置き場については分けて適正な容量を確保するというところでございます。

イトーヨーカ堂につきましては食品加工工場をつくるということで、7ページ目の下の方でございますけれども、油と水を分離する施設。それから、そこから流れる汚水については生物関係で分解処理するというところでございまして、この点については特に問題は生じないと考えております。

それから、8ページ目、緑化率でございますが、6.21%ということで、これにつきましては都市計画法、それから市の開発指導要綱が3%ということでございますので、これ以上の緑地が確保されているということでございます。

9ページ目ですが、四街道市の意見でございます。ここに記載してありますけれども、開店後に交通問題、騒音等の不測の事態が生じた場合、関係行政機関と設置者の間で協議し、対応していくということでございます。

それから、病院、消防署が隣接するというところで、緊急時の出庫を制限することも考えてくださいということでございます。これについては、そのとおり実行するというところでございます。

そのほか、5番目といたしまして、松並木シンボルロード側の出入り口は周辺交差点の混雑が緩和されることなどの理由から出入り口として同意したもので、四街道市がオーケーを出したということでございます。ですので、この出入り口については機能性を十分に配慮してくださいということでございます。対応として、市、あるいは印旛土木とも協議して環境に配慮していきますということ。それから、シンボルロード事業というのがあるそうですが、これにも配慮して緑化を図るなどの対応をしていきますということでございます。

それから、10ページ目の住民の意見でございます。これは2項目ありますが、途中からですけれども、松並木シンボルロード事業の基本的な趣旨に反して、四街道駅への市民の重要なアクセスを阻害する。それから、大日五差路等の渋滞を恒常的にすることなどから市民生活の環境を脅かすということでございます。加えて中心市街地の交通上の混乱から商業の発展を阻害するおそれがありますということで、車両出入り口について、当初発表の計画どおり、他の3か所で十分と思われまので、松並木通り車両出入り口の設置を取りやめていただきたいというものでございます。これに対する対応でございますけれども、現状は松並木通りに来店車両と退店車両が同時に進入してくる計画です。

<伊藤会長> ポイントしてください。

<事務局> 退店経路と来店経路でございますが、黒の実線が来店車両の入るところでございます。これは当初計画で、波線の部分が退店の経路ということで、松並木通りが来店と退店の車両が重複してしまうことになり、



渋滞、混乱を招くということでございます。当初の3か所というのは、今、丸で示してある、出入り口が3か所ということですが、この3か所ですと、先ほどの図面で退店、来店が重複してしまうということになり、松並木通りに1つ出入り口を設けさせてくださいということでございます。これをやめてくださいということなんですが、これにつきましては、来店と退店の車両を区分するという意味で、設置者側としてはどうしても必要だということでございまして、出入り口を4か所に設定したところですよ。

それから、2項目めの四街道市のまちづくりの一環であるということですが、今の店舗の計画敷地より先に既存店舗があって、その店舗の去就が問題になるだろうということで、その周りの商店が影響をこうむるので、十分なコミュニケーションをとって不安をぬぐうようにしてください、それが義務でしょうという意見でございます。これにつきましては、ショッピングセンターの出店によって地域の発展につながるように努めるとともに、地域イベント、行事の参加等について今後十分に検討していきますということで、コミュニケーションをとりながら事業を進めていくという回答でございました。

11 ページの総合判断でございませけれども、先ほど説明したとおりでございまして、駐車場、駐輪場につきましては特に問題はない、充足しているということでございます。騒音につきましても、自動車走行音が基準値を超える地点がありますけれども、保全対象側で評価基準以下になりますということで、必要な対応がとられていると認められます。

以上のことから、当該店舗に関連しまして、指針に照らし適切な配慮がされていると判断いたしまして、県の意見は「なし」と考えております。よろしく願いいたします。

<伊藤会長> 四街道市と住民から意見が出ているんですが、経路については、赤羽先生、何かコメント……。もう1回、経路を出してください。

(OHP)

<事務局> これは当初の出入り口3か所の退店と来店の経路になっております。これが左斜めに走っている松並木通りでございまして、ここは退店車両がぐるっと回って四街道駅方面に抜ける。あるいは、そこから左の方に抜ける、そういうルートが設定されているわけなんですけれども、これですと来店、退店が交錯してしまつて二重の交通量になってしまうのではないかとということで第4の出入り口を設けたということで、来店と退店を分けて経路を設定したということでございます。

<伊藤会長> 松並木通りのところに入口をつくるわけよね。

<轟木委員> 入口だけですか……。

<事務局> 出入り口です。

<轟木委員> 下の部分の黒い、横に走っているのも出入り口ですか。それと4か所目というのはどこですか。

- <事務局> 松並木通りにある出入口です。
- <轟木委員> それは、3か所目ではないですか。
- <事務局> 学園通り出入口と土地区画事業内街路2か所の3か所で、4か所目というのは、松並木通りの出入口です。
- <轟木委員> そうすると、こちらの右側の方の2か所はそのまま生きているんですか、出入口が、4か所とおっしゃったから。今見えるのは、黒い線で見える矢印が2つしかないの。
- <事務局> 学園通り側にもあります。
- <轟木委員> それと、もう1つ質問なんですけど、そこからもう少し上に行ったところにヨーカ堂の既存の店舗があるんですけど、それも今の新しいところに全部引っ越してこられるんですか。
- <事務局> まだ詳しいことはわかりません。
- <轟木委員> 2つとも、今のところは営業するということですね。
- <事務局> わかりません。
- <轟木委員> この新設案件に関して、開店するときに、上の方の古いヨーカ堂も営業しているんですね。ここも開店するというのが、よくわからない……。
- <事務局> そうですね。
- <伊藤会長> どうするかわからない。
- <轟木委員> 数字で押さえているわけじゃないんですけど、上の方というか、何百mも離れてないところにできているイトーヨーカ堂もかなり客数があるはず。そうすると、両方営業するのであれば、こちらの縦に走っている道路の渋滞というのは、予測できないんですけど、私は道路の専門じゃないから、専門の赤羽先生に見ていただきたいんですが、縦に走っている道路って、そんなに広い道路じゃないですね。通常、土、日でも四街道駅へ行くのに、すごい渋滞ということはないんですけど、結構スムーズに走らないことがあるのに、今の店舗で松並木の入口ができていると、その渋滞がかなり出るんじゃないかと思います。私は素人判断なんですけど、常にあの辺を通っている者としては……。迂回して店舗を回って駐車場が何か所か設定されていますけど、そこでスムーズにはけるのかしら。
- <事務局> だから、迂回しないように、松並木の出入口をつくるということです。
- <轟木委員> でも、その出店するところで、とりあえず車がとまりますよね。出たり、入ったり——入るのはすぐ入れるんですか。
- <事務局> レーンがあります。
- <轟木委員> 出るのに関しては一時停止ということになりますよね。駅側に行くのはスムーズに行く。その辺の予測が、あその道路に影響ないと言えるのかしらと私は思うんです。まして駅の方に向かう車がそんなにすいているわけではないのに1車線ずつですよ、右、左。16号ほどではなくても……。専門でないので、その辺が渋滞するだろう、今でも渋滞しているんだからという素人判断なんですけどね。
- <赤羽委員> 現状で渋滞していますか。

<轟木委員> 土、日ですか。

<赤羽委員> はい。

<轟木委員> いつも時間をはかって調査しているわけじゃないんですけど、そんなにスムーズだとは思ってないんですよ、土、日は。土、日ぐらいしか行かないんですけどね。表現の仕方というか、数字で出さなきゃいけないんですけど。

<赤羽委員> 例えば赤信号で2回待ちしないと抜けられないようなところがありますか。

<榛澤委員> 今おっしゃったように、ちょうど松並木を通ったところが五差路になっているんですよ。あの五差路に駅から入る分、朝は特にそうですけど、信号2回待ちですよ。大型も入るものですから、昼間も結構込むんです。ですから、これはすいているときを計ってやったような感じなんですけど、本当は混んでいる道路のはずなんです。というのは、奥の方に工場がありますものから。あれは国道16号に向かう大型車が結構通っているんですよ。さっきの三角のところがありますよね。ちょっと地図を出していただけますか。

(OHP)

<榛澤委員> 今、そこに消防署があるわけです。それで向かい側がセレモニーなんです。三角があります、左側。その通りは結構車が通るので、そこと左側と両方渋滞になるんです。ですから、そのところをどういうふうにとられたのかなというのが1つあります。

<轟木委員> それと、北西方面から黒い線が横から縦に走りますよね。あれは千葉の長沼の方から結構ヨーカ堂に行くんです。その通りを使って千葉の方から、今出店している新しい店舗じゃなくて、古い店舗に結構足を運ぶんですよ。ですから、結局、古い店舗が閉鎖して駅前の方に移った場合、大日町から入ってきて、今指した道路から松並木の駐車場を使うと思うんです。その辺の予想は……。交通渋滞の数字は専門じゃなくてわからないんです。

<赤羽委員> 今の五差路に関しては、これは入口を松並木に設置するかどうかということと、そこを通過する交通量とは直接関係ないんですよ。交通の回し方によって変わってきますか。

<事務局> 変わってきます。先ほどの説明のとおり、来店車両と退店車両が重複します。

<赤羽委員> 余計になるということですね。

<事務局> はい。

<赤羽委員> 退店車両がその五差路を通過するのが、松並木に出入り口が設置されていない場合、つまり修正以前の計画で、松並木に出入り口を設置することによって、この波線の退店車両がその五差路を通過しなくてもよくなるということでは、今問題だとおっしゃったこの五差路の交通処理に関してはベターということでしょうね。ベターであっても、渋滞がそれによって発生するか、しないかというのはまた別の問題です。

それで、この交通検討の資料を見せていただくと、関係する調査対象になった交差点に関しては交差点飽和度、つまり交差点の処理能力に対して処理すべき交通量がどのくらいの比率かということがおおむね 0.5 未満なんです。0.9 までいけるという数字ですので、相当余裕があるという調査結果なんですよ。これは来店帰宅ピーク時間。要するに交通量の多い時間帯でも余裕があるという調査結果なんです。ただし、本当によくご存じのお二方が、現況でもピーク時間帯に渋滞が発生しているということでしたら、渋滞が発生している状況に合わせた交通需要の調査方法をとらないと、実際、この交差点飽和度は、通ろうとする車が 0.9 の処理能力を超えているのに、その実態を反映しないような小さな値が出てくるという可能性はあります。

<轟木委員> ヨーカ堂が2店舗、あそこに出店したまま、ずっと5年、10年続くかという、1か所になった場合、今の旧店舗が隣に大きい駐車場をつくって、やっとなの辺の渋滞がなくなったんですね。前は上の白い部分、店舗の中に駐車場があったんです。それが、手前の十字路のところに大きな駐車場ができたんですよ。それで、やっとなの辺の渋滞がなくなったのを、あそこが閉鎖することは今の段階ではわからないとして、こちらの新しい店舗にだけ入ってくるとなると相当量の渋滞が生じる。

<赤羽委員> いわゆる隔地駐車場ができたことによって渋滞がなくなったというのは、それまでは駐車場に入り切れない車が待ち行列をつくっていたということですか。

<轟木委員> はい、以前は。

<赤羽委員> 多分、それと今回の案件の施設が立地して渋滞が発生するかというのは直接リンクしないと思います。

<轟木委員> それはそうだと思います。ただ、あの店舗がなくなって、こちらの2か所に分散するということはないと思いますけど、こちらに来たときに、この駐車場の台数で十分その道路が渋滞状況を緩和できるとは思えなかったんです。今の数字の 0.9 とか 0.5 というのは、今のヨーカ堂が営業している段階での数字ですよ。

<赤羽委員> はい。ただ、現時点で営業しているイトーヨーカ堂が閉店したとしても、今審議している案件の営業状況が変わらなければ、想定している来店台数とは変わらないですよ。

<轟木委員> 周りの環境が変わったことによって、改めて駐車場台数の確認ということはないですよ。わかりました。限界があるということですよ。

<赤羽委員> 現況が本当に渋滞しているとしたら、この計算が成り立たなくなってしまう。ただ、0.5 もいってないということは多分大丈夫だろうと判断したので、私は特に指摘をしなかったんです。

<轟木委員> それは何ページですか。

<赤羽委員> 48 ページです。交通検討報告書というのを今ごらんになっていますか。

<轟木委員> そうですね、これですか……。

<赤羽委員> 今回の案件に限ったことではなく、私は改善要望を出しているんですが、

最初から調査方法として、設置者から基礎データとして上がってくる情報として、現況で渋滞しているか、していないかと。しているんだったら、こういう交通量調査方法をとりました。していないから、こういう調査をしましたと。という情報を付加していただかないと、私がたまたま知っている路線でないと、この計算が適切かどうかということ判断できないんですね。

<伊藤会長> 県の方はどうですか。そういう調査をそのまま受け入れてやったということですね。

<事務局> 確かに交通飽和度しか見ていませんけれども、0.4とか0.5で、追加予測でも0.6ぐらいということだったんですね。私どもの方としては、そのまま発表した次第です。

<榛澤委員> この調査の一番の論点は大型混入率が入ってないということなんですよ。実は大型混入はあそこは入ってまして、かなり長いのが入りますと渋滞が起きちゃうわけなんですよ。ですので、私としては、赤羽先生が言ったように、時間をもう1回調査していただければありがたいなという気がします。

<赤羽委員> 大型車混入率というのは交通量調査で出てなかったでしたっけ。

<榛澤委員> トレーラーとかですね。

<赤羽委員> 大型車も別途調査されています。飽和度計算は乗用車換算にして計算しているようですね。

<榛澤委員> そうすると、たまたまということもありますかね。じゃ、結構です。

<赤羽委員> ピーク時間帯に、たまたまということじゃなくて、平均的に信号で赤を2回以上待たなければ通過できないという状況があるとすれば渋滞しているということになるんですけども、たまにそういうことがあるんですけども、例えば1時間そういう状況が続いているわけではないということでしたら、この計算を信頼してもいいでしょう。細かいことを言えば、飽和交通流率、つまり車線ごとの交通処理能力も本当は実測すべきところなんです。ただ、この計算のように、交差点飽和度に非常に余裕があるということでしたら、それほど結果に影響を及ぼさないということです。

<榛澤委員> ある時間に集中しているのかもしれませんがね。それはどこでも同じですからね。

<伊藤会長> 一応住民の意見もあるんですが、県の方としては適切に対応していると判断をしているわけでございますね。調査は、これの案件にかかわらず、なかなか難しいといたしますか、ちゃんとしていないところもあるという面があります。ともかく、これはいかがでしょうか。もし特段のご異論がなければ、県の意見、「意見なし」ということで処理したいと思います。それでは、第4案件の四街道ショッピングプラザの案件につきましては、県の「意見なし」というのを認めたいと思います。

<伊藤会長> 以上で審議案件は全部終了いたしました。予定の時間を30分も超過しておりますので、次の報告案件につきましては、毎回で恐縮ですが、もし詳しくお読みいただきて疑問点がありましたら事務局の方へ通達してお知らせいただきたいと思います。事務局の方で、この報告案件について何か言うべきことありますか。○議題（3）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> 特にはございません。事務局の方で処理させていただきました。延刻が9件、それから荷さばきの時間帯の変更で1件、駐車場の台数と出入口等の関係で3件ほど出てまいりました。このうち、意見があったのは市からの意見で2件。No.3とNo.11でございませけれども、これについては適切に対応がなされていると事務局側では判断いたしまして、意見は「なし」と判断しました。

以上です。

<伊藤会長> 皆さん、資料をお読みいただきまして、もしご質問がありましたら事務局まで申し出ていただきたいと思います。

それでは、そういうことにさせていただきます。本日の議事はこれで終了ということになります。

<事務局> これをもちまして、第31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。

傍聴者の方はご退席をお願いいたします。また、審議会委員の皆様には事務局から連絡事項がございますので、そのままお待ちください。

（傍聴者退室）

○議題（3）その他

次回開催の日程確認（第32回千葉県大規模小売店舗立地審議会 6月22日  
（火）午後2時から）を行った。

6 閉 会：午後5時

以上

平成16年5月25日

議事録署名人 磯村 貞雄 印

議事録署名人 榛澤 芳雄 印