

## 第36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11月25日（木） 午後2時から午後4時50分まで

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、古宮委員、崎田委員、中村委員、  
轟木委員、榛澤委員

事務局

商工労働部 鏑木参事

経営支援課 阿部室長、貫井主幹、田中（賢）副主幹、

田中（勉）副主幹、小沢副主幹、指山副主幹

都市計画課 窪園副主幹

4 開 会：

① 審議案件概略説明

<事務局> 勧告に係る審議案件として、（仮称）館山ファッションモール1件、届出に係る審議案件として、イオン八千代ショッピングセンターほか1件、報告案件としてショッパスほか5件をお願いいたします。

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（傍聴者なし。）

⑥ 議事録署名人選出（議長が中村委員及び轟木委員の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 「（仮称）館山ファッションモール」について

<事務局説明>

（OHP）

（仮称）館山ファッションモールにつきましては、今年の9月21日、第34回の審議会に諮問いたしまして、この資料の1ページにあります、県意見を述べるということで審議会において了承を得たところでございます。県では、審議会後の平成16年9月28日、設置者に対し県意見を通知いたしまして、平成16年10月12日、県意見に対する対応策として届出事項変更届が提出され、

これを受理しまして検討いたしました。

県意見の1番目でございますが、2ページ目に記載してあります、車両出入口の安全対策を講じることということですが、設置者の対応として、オープンセール時等混雑が予想される場合には、交通整理員を出入口付近に配置して駐車場内の誘導を行うとしています。また、出入口に停止線を設置することで安全を確保するとしています。このことにつきましては、現在お示ししている2ページ目の設置者の対応策のところに記載してあるとおりでございます。この内容を検討したわけですが、対応は図られていると認められます。

県意見の2番目でございますが、夜間における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ることという意見に対しまして、保全対象と考えられる地点に遮音壁を設置するという一方で、今、画面の中でお示ししております2か所ですが、遮音壁を設置するという対応策が出されております。

これにつきまして、5ページ目に記載してございますが、遮音壁の構造等、不明な点がありましたので、法に基づく14条報告を求めました。内容でございますが、材質や構造から遮音壁とは考えられない。それから、設置場所が適切とは言えず、効果はほとんどないと思われること。それから、住民に対して十分な説明がされていないこと。騒音予測において、十分な騒音対策を講じていると判断できる資料が示されていないことから、周辺地域の生活環境に著しい悪影響を及ぼす事態の発生が懸念されると判断いたしまして、11月5日に私どもで現地を見ました。これは市職員と一緒に現地を回ったわけですが、影響を受けるとされる住民に状況を説明いたしまして意向を伺いました。住民の意向は、騒音が基準値を超えるのは困るということでございます。住民の中には高齢の視覚障害者の方もおりまして、音に対して敏感ということで、基準値を超えないようにしてもらいたいという意向がございました。

こうした状況を踏まえまして、その後、株式会社しまむらの開発部長と粘り強く交渉いたしました。その結果、1ページに戻りまして、⑩のところに3行ほど記載してございますが、平成16年11月16日、施設の運営方法等の変更といたしまして、立地法に基づく法第6条第2項の届出が出されました。その内容が、荷さばきを行う時間帯の変更ということでございます。届出の内容ですが、当初、届出時の荷さばきを行う時間帯として午前9時から翌午前1時までとなっております。夜間の騒音が解消されないということが問題だったわけですが、これを午前6時から午後10時までといたしました。これにより、夜間に行う荷さばき作業に伴う騒音の問題は解消されたということになりました。

次に、県意見の3番目でございますが、店舗と西側道路が接する部分で、歩

行者、自転車の専用出入口を含めて自動車の通行を防止する措置を講じることということでございます。この対応といたしまして、4ページにございますが、フラワーポット等を置いて自動車の通行ができないよう対策を講じるということで、対応が図られたと認められます。

以上のことから、6ページの総合判断でございますが、交通安全対策、それから夜間の荷さばき騒音の基準値を超過する件につきましては、いずれも必要な対応がとられたと認められまして、「勧告しない通知」をすることが適切と判断いたしまして、県は勧告をしないことといたしました。よろしく願いいたします。

<伊藤会長> お聞きのように、夜間の騒音がオーバーしているということでして、当初、午前1時までやると言っていたんですが、これでは騒音の基準をクリアしないということで、県の指導、助言等を粘り強く行われた結果、午前6時から午後10時までとするということで、午後10時以降になりますと問題になるんですが、これは法律第6条第2項で、それ以前に荷さばきを終わるという変更届を出すことになっており、「荷さばき時間が深夜に及ばないこととなったため、全て基準値以下となり、必要な対応がとられていると認められる」と記述してあるわけです。以上のことから、あとはクリアというか、対応がいいと認めて、県としては、当該店舗の立地に関して、設置者へ勧告をしないというふうに案を提示したわけでございます。

以上の経過説明、県の意見につきまして、何かご意見がありましたら伺わせていただきたいと思っております。

<事務局> 本日、騒音担当の山下委員がご欠席ですので、事務局から山下委員の言葉をちょっと説明させていただきます。

<伊藤会長> 何かメッセージがあるわけですね。

<事務局> はい。山下委員に事前に説明したところ、設置者側が言ってきている遮音壁の材質は何ですかという質問がございました。こちらの方で調べて回答したところ、これは亜鉛・アルミ合金製にアクリル吹きつけ塗装をしたもので、板厚は0.8mm、通常目隠し板とかブラインド板と呼んでいるもので、(写真・目隠し板の例)これが大体似たようなイメージで、よくファミリーレストランと民家が多いところに、夜間のヘッドライトが住居側に当たらないように目隠しをする目的で設置するもので、県としても到底遮音壁とは言えないものかというお話をしたところ、その材質から見て遮音壁と言うのはいかがなものかという感じがいたします。しかしながら、荷さばき時間が昼間に変更になりましたとよかったですねということでした。

以上でございます。

<伊藤会長> このままで改善がなされなければ勧告せざるを得ないんですが、先ほど

のとおり、夜間荷さばきしないということを書いてきましたので、クリアするけど。あれはあのまま残るわけですか。

<事務局> 目隠しとして使うと聞いております。

<伊藤会長> ないより、ましですわね、目隠しで。いかがでしょうか。県の意見の勧告しなくてよろしいということでご了承いただければ、県の意見は妥当であると審議会は判断したいと思います。よろしゅうございますね。ありがとうございます。

それでは、議題の1番目の館山ファッションモールについての県の勧告につきましての審議は終わりました、今度は新設の案件です。2つのうち、最初はイオン八千代ショッピングセンターでございます。事務局の方、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「イオン八千代ショッピングセンター」について

<事務局説明>

(OHP)

審議案件の1番目でイオン八千代ショッピングセンターでございます。場所は八千代市緑が丘で、後ほど周辺環境のところでも申し上げますが、東葉高速鉄道に隣接したところでございます。今、画面で指し示しておりますが、東葉高速鉄道のすぐ脇に立地するというところでございます。建物の設置者は野村不動産株式会社で、小売業者はイオン株式会社ほか、物販店、飲食店が入居するという店舗でございます。用途地区は商業地域となっております。

届出の概要でございますが、新設日は平成17年1月15日、店舗面積は5万6,871㎡。それから、開店時刻でございますが、午前9時、閉店時刻が翌午前9時。これは、イオンの食品売場が24時間営業で、その他の売場については午後11時となっております。⑩の荷さばき可能時間帯でございますが、また後ほど細かく申し上げますが、午前6時から翌午前6時ということで、これは荷さばき施設が2つありまして、夜間に入る部分と昼間の部分と分けて荷さばきをするというものでございます。

先ほどの周辺の環境でございますが、イオン八千代につきましては東葉高速鉄道に接しているということで、改札口からデッキで店舗内に入れるようになっていまして、今、完成図が画面に出ておりますが、右手前のところが駅でございまして、線路の部分が3階になります。2階が改札口で、1階がロータリーという構造になっていまして、イオン自体の敷地がやや斜めになっているため、地下と、それから1階の部分とに分かれておりますが、2階部分が直接店舗内に入るペデストリアンデッキで結ばれるということになります。

それから、画面が変わりましたが、店舗東側に道路がございまして、その右側にはマンションが建っております。これにつきましては、写真を見てもらいますので、後で報告をさせていただきます。

それから、図面で言う店舗の下側ですが、ここには住宅と新木戸小学校がございまして、この地域は土地区画整理を行いまして、中心業務商業地区と位置付けられている場所でございます。

次に、市町村・住民等の意見でございますが、これは八千代市、それから住民等の意見ということで両方ともございましたので、後ほど説明させていただきます。

2 ページ目で施設の配置及び運営方法に関する事項でございます。駐車場の収容台数につきましては、指針で出された数字 **1,901** 台に対し、届出台数は **2,400** 台ということで、指針を上回る台数で、駐車需要については充足していると認められます。

それから、駐車場の位置と構造でございますが、先ほどちょっと申し上げましたけど、右と左の土地の高さが違いまして、右の方から入ると地下に位置することになります。それから、左の方から入る面の高さといいますか、道路との差というのはございまして、フラットになっております。地下の駐車場と、今、図面にあります平面駐車場でございます。それから、あとは4階、5階、屋上に駐車場がございまして、それについては、資料に記載してあるとおりのそれぞれの階層別台数となっております。

交通への支障を回避する方策ですが、誘導経路に案内板を設置し、誘導することということでございます。そのほか、新聞折り込みチラシを配布して周知を図るとしてございます。それから、交通整理員を置くということでございます。

駐車場の確保につきましては、指針の参考値、それから八千代市の条例による必要台数を上回って、**1,700** 台ということでございまして、充足はしていると認められます。

それから、3 ページ目ですが、荷さばき施設でございます。これは2か所ございまして、線路に沿った、画面でお示ししております店舗上方に荷さばき施設が1つございます。これについては、**24** 時間、午前6時から翌午前6時までの時間帯で使用するということと、それからもう1つ、下の方にございます荷さばき施設ですが、これは午前6時から午後 **10** 時ということで、両方とも合わせて同時作業可能台数としては6台で、荷さばき処理時間としても **15** 分ということでございますので、回転はしていくと考えております。

それから、経路の設定でございます。これは広域的な経路になりますが、先ほど申し上げました店舗誘導経路につきましては、案内板を設置して誘導すること。それから、車両誘導ルートは、国道 **296** 号が店舗から約1キロ

よっと離れたところに通っており、ここに新木戸交差点というのがございます。こういうところは混雑するというので、極力公共交通機関の利用を呼びかけるなどしまして来店車両の削減に配慮するとしています。

<伊藤会長> 今写している画面は、お手元の資料で後ろから2枚目の「図 43 広域サイン計画図」というのがありますので、これをご覧になると便利じゃないかと思えます。

<事務局> この経路のことですが、事前に赤羽委員と協議しているところで、交通量調査に関しましてのご指摘がございまして、それに基づいて追加調査等を行っております。

1点目は、八千代緑が丘北側のNo.2という交差点がございまして、この渋滞状況を調査して、渋滞が発生している場合はNo.5——No.5というのは、先ほど申し上げました新木戸交差点というところですが、これと同じように評価すべきであるということでございます。これにつきまして設置者から、交通量調査の際、渋滞が発生しないとの報告を受けておりました。また、追加調査報告では、No.2の交差点飽和度が追加されております。現況ですが、休日の場合、交差点飽和度は**0.529**、それから将来予測の中では**0.949**、そういう数字になっております。

それから、2点目の新木戸交差点の飽和交通流率、交差点飽和度が渋滞の状況から見て数値が低過ぎるのではないかというご指摘をいただきました。この指摘を踏まえまして再調査を実施いたしました。この再調査後の数値につきましてはご理解をいただいているところでございますが、これは後ほどまた説明させていただきます。

3番目ですけど、解析計算に当たって、新木戸交差点の信号現示が反映されていないということでございます。設置者が算定に使用した解析ソフトにつきましては、信号現示の現況を反映しているということでございます。

4点目に、自動車分担率**32%**の設定に無理はないかというご指摘でございます。この地域は駅前商業地域で、駅からの距離が**20m**ということございまして、**32%**と算定されております。これは指針上で出されている数値ですが、仮にこの地区が商業地域以外の地域であった場合には自動車分担率が**75%**となりまして、既に相当低い率になっていると考えております。

以上が赤羽先生との協議内容でございます。

それから、3ページ目に戻りますが、歩行者の通行の利便性の確保です。これにつきましては、歩行者と車両の出入口を区分して、場内には歩行者通路を設定することになっております。下側の道路ですが、点線のところが歩行者の通行路。道路標示というんでしょうか、路面にゼブラマークのようなマークをつけまして歩行者を誘導していくということです。それから、左方から来る歩行

者につきましては、店舗に沿った形で通路を設ける。それから、右側の道路に面したところからの歩行者につきましては、今、指し示しているとおおり、場内に入る歩行者通路を設けるということ。それから、鉄道側につきましては、客が直接店舗に入るデッキを設けるということと、線路に沿った形でもう1か所、歩行者専用通路を設けるということで、安全性を確保しますということでございました。

それから、4ページ目ですが、廃棄物、リサイクル計画でございます。イオンにつきましては食品リサイクル法の対象店舗ですので、それに沿った形の対応をするということで、パック、トレイにつきましては回収をします。マイバスケケットを励行していきます。それから、買い物袋持参運動ということで、スタンプカードを配布します。そういうことで減量化をしていくと申しております。それから、食品リサイクル法に対しての取り組みということで、惣菜コーナーで使った油につきましては、100%、石けん、飼料、肥料としていくということでございます。

防災対策につきましては、協定等の締結が予定されているということでございます。

では、音の方をお願いします。

<事務局> 騒音の説明に入る前に、周辺の状況を写真を用いて説明させていただきます。

(周辺見取図) それでは、まず、こちらの店舗でございますが、先ほど説明に出てきましたように、東葉高速鉄道八千代緑が丘駅の前でございます。店舗の東側は近隣商業地帯となっておりますが、店舗東側に11階から14階建ての高層マンションができてございます。北側は低層住宅になっておりまして、新木戸小学校がございまして、西側でございますが、こちら辺はゴルフセンターとか駐車場で、特にこの面には住居等がございませぬ。一番近い住居は店舗南側で、計画地南西側部分がファミリーレストランとフィットネスクラブということで、今回の事業所からは除かれております。また、ここは商業地域でございます。

騒音として一番問題になりますのはこちらの店ですが、24時間営業ということで、どの出入口からも来客車両が出入りする。そういうことで、店舗南側の低層側、店舗東側の高層側に対して、騒音をどうやって対策するのか。

一番の問題は、24時間で荷さばきをやりたいという話でございます。荷さばき場が駅の前に1か所、低層住居側に1か所ございまして、低層住居側の方がメインの荷さばき場でございます。イオンとしての売り場というのが店舗南西側にございまして、駅前の方は専門店街になるので、こちらの荷さばき場はどうしても夜間やりたいということで、この計画がされた当時からいろいろ協議したんですが、荷さばき車両が入ってくる学校側、低層側に対する騒音対策か

ら断念していただきまして、低層住居側の荷さばき場は夜間使いません。駅前側の荷さばき場は 24 時間で荷さばきを行います。ちょうどゴルフセンター側は第 1 種低層住居専用地域という、騒音が一番厳しい指定になっておりますが、これは、こちら側の開発を制限するために指定している暫定用途でございまして、現状は駐車場となっております、住居等はございません。

それでは、写真の方をご覧ください。(写真 0 1) まず、駅前から見ているものです。八千代緑が丘駅と店舗東側のマンションを接続するペデストリアンデッキというのがございまして、東側のマンションなんですけど、下の道路に降りなくて、駅にこういったマンションのところから行けるようにデッキが接続されております。それは、こちらの店も、こちらのマンションも同じデベロッパーの野村不動産が開発したためにできたと聞いてございます。

これが、今申し上げましたデッキから八千代市の公園都市通りを見たところでございます。マンションにつきましては、1 階部分が事業所用途としてございまして、小売店とかクリニックなどが入ってございます。高さが 11 階から 14 階建てでございます。

道路の右側が現在計画の店舗でございます。右側に見えるのが立体駐車場で、ぐるぐる上っていく、通常シリンダーと呼んでいる部分が今建設されております。この幅員でございますが、25mありまして、立派な中央分離帯、緑地のある 4 車線道路となっております。

(写真 0 2) 次に、地下駐車場に降りていたり、出てくる部分をマンション側から見たものでございます。

これは店舗東側の公園都市通りを挟んで店舗東側の出入口を見たものでございまして、左側が地下へ降りていく入り口、右側の方が出口になる部分でございます。先ほどのシリンダー部分が見えたのが写真左側でございます。

(写真 0 3) 続きまして店舗南側の道路の関係で、店舗南側の低層住居側を市道西側から見たものでございます。街路灯の部分が道路境界で、右側部分が提供歩道となっております、こちらからこちらまで、この提供歩道部分を含めまして幅員 18m の設定となっております。道路中央左側に見える建物が、先ほど出てきております新木戸小学校の校舎でございます。

続きまして、今度、店舗の中になります。

(写真 0 4) 先ほどお話ししました、騒音問題としたら一番でかい南側の荷さばき場でございます。現在工事中ですので、見ても余りわからない部分でございます。ちょうど上に上がっていく通路の下、この部分が荷さばき場になる部分でございます。ちょっと見えにくいんですけど、こちら辺に鉄骨が建っておりますが、この鉄骨の部分は、後でお話しいたします遮音壁がつく部分でございます。写真右側の方が裏側の低層の住宅というか、ここの部分は店舗併用住



宅で、1階部分が事業所、2階部分が住居となっております。

(写真05) 続きまして、今度は反対側、店舗南側の低層住居側を市道東側から見たものでございます。こちらも提供歩道3mを含めまして18mの幅員となっております。右側に見えます部分が校舎。校舎の北側に見えます、ちょっと変わった建物が教会でございます。道路中央左側に見えるのは、先ほどから何回も出てきている駐車場のシリンダー部分でございます。あと、左側が市道からの入り口部分になります。

(写真06) 次に、店舗西側の船橋・印西線を北側から見たものです。これが先ほどの新木戸交差点につながっている道路であります。こんな感じでございます。

(写真07) こちらが先ほどと反対の南側から見たものでございます。今見ているのは、右側に見えますのが夢庵というファミリーレストラン、フィットネスクラブで、中央奥に見えますのが東葉高速鉄道の高架でございます。

(写真08) さらに、ここまで近づいたものがございます。これは出入口の部分でございます。

こちらが店舗西側の船橋・印西線側の出入口でございます。左側は暫定用途として第1種低層住居専用地域に指定されておりますが、24時間の駐車場として使われておりまして、現在、保全対象となるものがないという部分でございます。

(写真09) 次に、駅側の荷さばき場の現況の写真でございます。こちらでございますが、現在工事中で、見ていただいてもよくわからない部分がございます。ちょうど中央に重機がございまして何か掘っておりますけど、この部分が駅側に一番近い荷さばき場ということだそうでございます。左側に見えますのが駅舎そのものでございます。ですので、駅の真ん前のところに荷さばき施設。こちらの図面でいくと、ちょうどこの部分がここら辺にできるということでございます。

(写真10) 最後に、この部分だけが荷さばき車両専用通路となっております。来客車両はここは通りません。その通路の部分でございます。

こちらが荷さばき車両専用の出入口でございます。先ほど申し上げましたように、ここで夜間の荷さばきが行われるわけですが、手前側は、先ほど見ていただきましたように24時間営業の駐車場となっております。保全対象となる住居等はないという部分でございます。

続きまして本文の方に戻りまして、5ページからの騒音対策について説明させていただきます。

こちらの店でございますが、主音源の空調関係は、4階、屋上周りに置きます。これが例として5階平面図でございます。上側が駅舎側、右側が高層マン

ション側、下側が低層側になります。ちょっと見にくいんですけど、ここに音源として空調機器がこういった形でございます。マンション側を避けまして、駅側とか、南西側の人がないところに集中設置している。こういったRC構造の遮音壁で周りを囲んである部分に室外機を設置しているということでございます。これが5階。これが屋上階平面図でございますが、同じように、主音源になりますものは駅のところにくっつけちゃっていると。高層マンション側にはうるさいものは持ってこないという対応になってございます。

もう1つの遮音壁の設置でございますが、これは予測地点をもう少し大きくしたものでございます。(1階平面図)特徴なのは、低層住居側の荷さばきというのうるさくなりますので、先ほど建設写真で見ていただいたように、ここにW型を重ねたような形で、荷さばき施設の前に遮音壁を設置するというのが荷さばき作業の対策でございます。

遮音壁の断面を示したものが、遮音壁拡大図でございます。真ん中に4m以上の遮音壁をつくりまして、道路幅員を十分とるということで、それとともに、荷さばきは、おしりの中に入れるような半屋内型みたいな形でやるという構造になってございます。

こういった対策をやることによりまして、予測結果としては次のページでございます。これが予測地点でございます。それぞれについて記載してありますが、等価騒音としてはすべて適でございます。問題なのが、6から7にかけて、夜間における最大値がいっぱい書いてありますが、簡単に説明させていただきます。

まず、この荷さばき専用線でございます。当然夜間に荷さばきが行われますので、ここでも超過いたしますし、道路を挟んだ保全対象側でも超過いたします。しかしながら、先ほど写真で見ていただきましたように、こちらには住居等がございませんで、24時間営業の駐車場として利用されており、周辺環境には影響がないという判断でございます。

もう1つが、こちらのマンション側でございます。マンション側にも出入りがございますので、こちら側では基準値を超過しますが、この道路を挟んだ保全対象側——先ほどの写真で見ていただければおわかりになりますように、ここに大分距離がございますので、こちらではアウトですが、保全対象側では車両走行音が基準値以下となり、問題がないというものでございます。

もう1つでございますが、ちょうど低層住居側でございます。八千代市の場合、騒音規制法に基づく上乘せ基準というのがございまして、千葉県では八千代市だけですが、八千代市については基準値が厳しくなっています。そのせいというわけでもないんですけど、ここに荷さばき車両はございませんが、来客車両がございまして。来客車両走行がございまして、こちらで超過し、保全対象側

でも基準値 **40** に対して **49** ということで超過いたします。しかしながら、この道路で現況の暗騒音レベルを実測いたしますと、同地点においては道路交通騒音が支配的であり、夜間において **61dB** 程度あるということで、これについては、そういう状況であれば影響は軽微であろうと判断してございます。

総合的に考えまして、等価騒音としてはすべて基準値をクリアしている。夜間において発生する騒音につきましては、来客車両走行音が基準値を超過する地点が一部ありますが、保全対象側では評価基準値以下となり、必要な対応がとられているものと判断してございます。

なお、これについて騒音の山下委員に説明したところ、特に問題はないと思われるが、2つの事項について設置者に指示してくれというお話がございました。

1つは、荷さばき場につける遮音壁でございます。遮音壁の内側は反射構造でないような遮音壁にしてくれと。というのは、荷さばき施設で発生した音が建物の壁面で反射して、また住居側にいくということで、こちらの面はできるだけ機能・性能のいい遮音壁にしてほしいという話がありまして業者に説明したところ、発泡コンクリート系のもので、完全に吸音するわけではないが、プレキャストコンクリートパネルみたいな平らなものではなく、凸凹した構造のものでやるという回答をいただきました。

もう1つは、今、苦情があるわけではないんですが、今後苦情が出た場合の対策として、こういった地下に降りていくところについては、中の音がこういったところから出ることがあるということで、地下駐車場については壁面とか天井面の吸音処理を今後の対策の1つとして考えておいてほしいという意見がございまして、その旨伝えました。

以上でございます。

<事務局> 続きまして、8ページでございます。廃棄物の保管につきましては、指針では、店舗内で **72.50 m<sup>3</sup>**、それから店舗以外の駐車場等から出る廃棄物があるということで、これを合わせて **86.85** という数字になりますが、届出の容量といたしましては **98 m<sup>3</sup>** ということでございまして、容量的には充足していると認められます。

街並みにつきましては、特に緑化計画でございます。これにつきましては、八千代市の緑化推進指導要綱というのがございまして、建ぺい空地面積の **20%** 以上を確保するというので、この店舗の場合、**3,155.20 m<sup>2</sup>**の緑化をすることになっております。

このほか、街並み・景観への配慮ということで、原色はなるべく避けた明るい色調で、周辺環境と調和した都市景観を形成するとしています。

続いて9ページでございますが、市町村・住民等の意見で、八千代市の意見

がございます。学校、住宅街があるということで、店舗周辺の安全対策に十分配慮することとなっております、安全対策については配慮しますということでございます。

2番目につきましては、通学路としての歩道の安全確保。新木戸小学校があるということで、歩道の安全確保を図ることということですが、店舗周辺につきましては、歩道が非常に幅広のものがつくられているということでございます。特に園児・児童の通園・通学に関しましては注意を払い、係員の監視等を強めるということでございます。

そのほか、ここに市の意見として7項目がございますが、それぞれ対応することとなっております。この中で(6)として、公開空地について適切な維持管理をすることというのがございますが、公開空地というのは、店舗の中の1つの空間でございます。店舗1階部分ですね。ペDESTリアンデッキから入ってくる場合、それからマンション側の方から入ってくる通路の中で公共的なもの、イベント等の開催場所等になるような広場でございますが、ここを公開空地と言っております。これについて適切な維持管理をするということですが、これについては必要な管理をしていきますということでございます。

それから、住民等の意見ということで、八千代商工会議所からの意見がございました。街づくり計画に配慮を願いたいということで、その回答につきましては、ここに記載してあるとおりで、それぞれの意見に対して対応を図っていくということでございます。

それから、(2)に書いてありますが、国道296号から坪井町入口交差点を通る主要地方道船橋・印西線は日ごろから混むということで、渋滞が予想されるために交通整理員の配置、ゆとりを持った出入口の配慮を願いたいということでございます。ルートとなる主要幹線道路の交通渋滞につきましては、鉄道、バスなどの公共交通機関を利用させていただくように広告等で呼びかけ、車両の削減に努めるとしております。それから、近隣は住宅街であって、その中を抜け道として利用する方もおり、これが要因で渋滞状態がさらに深刻化するということで、そのための配慮を願いたいということでございますが、これにつきましては、違法駐車防止、左折のみによる店舗内への入退場の車両の誘導の仕方、これらを行うことによって渋滞を軽減させるということでございます。

以下につきましては、各意見に対して対応がとられていると考えております。

最後に、12ページの総合判断ですが、駐車需要、それから駐輪場の台数につきましては、いずれも充足していると認められます。経路設定及び経路案内につきましては、案内看板の設置、チラシ掲載によるPR等、適切な配慮がされていると認められます。なお、南側からの経路としている国道296号が慢性的に交通渋滞の状況にありますが、公共交通機関の利用呼びかけ等により来客車両

の削減に配慮することとしております。荷さばき施設、それから騒音、廃棄物、街並み等につきまして、適切な配慮、あるいは必要な対応はとられていると認められます。また、八千代市、住民等の意見につきましては、適切な対応が図られていると認められます。

以上のことから、当該店舗の立地に関しまして、指針に照らし適正に配慮されているものと判断し、県の意見は「意見なし」と考えております。

<伊藤会長> ご苦労さまでした。この案件は、問題は経路設定というところですね。かなり大きな店舗で、集客が非常に強いということもございますし、また伺ったところ、大分抜け道というか、横道がないところらしいので、どうしても特定のところに交通が集中するというところで、この辺、やはり慎重に扱わなければいけない点ではなかろうかと思えます。先ほど貫井さんから説明いただいたときに、赤羽委員と協議をされているところであるということですが、専門的にご判断いただいております見解を赤羽委員からちょっと伺いたいと思うんです。

<赤羽委員> 皆さんのところには、この「イオン八千代ショッピングセンター出店計画書(交通)」という資料と「イオン八千代ショッピングセンター出店計画書(交通追加)」という資料は配布されていますか。

<事務局> 全員にはございません。

<赤羽委員> 当初、住民等の縦覧に供されたデータは、ここで資料として追加、あるいは修正された結果ではなくて、修正前の結果ですね。

<事務局> はい。

<赤羽委員> 修正前の結果を見ていただくと、一番渋滞がひどいNo.5の新木戸交差点でも、現況で交差点飽和度が平日が**0.7**程度、休日が**0.67**で全然問題がないという結果だったんですね。交差点飽和度というのは最大で**0.9**ぐらいです。何で**1.0**まで達しないかという、黄色が表示されている時間と、全赤とって、すべての方向に赤が出ている時間があるんですね。赤になってから、すぐに交差方向に青が出てしまうと、まだ交差点を通過し切れてない車と交錯してしまうものですから、全部の方向に赤を出す必要があるんです。その黄色と全赤の時間を差し引くと、全体の中の1割ぐらいが実際には交通処理に使えないわけです。この場合ですと、信号1サイクル**150**秒のうちの**16**秒ぐらいがその時間に当たります。それを考えても十分に余裕があるということなんですが、一方で渋滞長の調査をしまして、新木戸交差点から、これは何という方向と言うんですかね。中野木方向ですか。

<伊藤会長> 済みませんが、ポイントを指してください。

<事務局> (OHP)こちらが新木戸になります。渋滞はこちらの方向に延びているということです。

<赤羽委員> そちらの方向は、休日のピークだと現況でも2km以上の渋滞ができていますよ。渋滞ができていのに、交差点の飽和度というのを計算で求めると、十分に余裕がある**0.67**だと。それは計算の仕方、あるいは計算のベースになっている調査結果がおかしいのではないですかということで再調査をお願いしたということです。その再調査の内容は、渋滞しているということは、交差点の処理能力を超えて、道路にさばき切れなかった車がたまっているんだから、その余った車も通ろうとしている車として、交通需要、交通量に加算してくださいということと、それから、それでも計算が合わないの、交差点の各方向に青が出ているときに処理することができる車の台数が、いわゆる算定式による計算結果よりも大分低いんじゃないですか、実態と違いますと、それも計り直してもらった。その結果、現状で**0.9**をはるかに超えて、平日で**0.971**、それから休日で**0.909**になってしまったんですね。これでやっと実態と合ったということです。

それでは、実態と合わない、縦覧に供されたデータでもって、どういうふうにもこの交通処理の検討結果が評価されていたかという、例えば将来の交差点飽和度は将来の一般交通量の増分、計画施設来店・帰宅台数の増加により、現況より高くなっている。交差点飽和度は、No.5新木戸交差点において平日**0.971**、休日**0.909**と**0.9**を上回っているが、それ以外の点では**0.9**を下回っており、交通処理は可能と考える。あるいは、信号の青の配分のやり方を今と変えれば十分に処理できるレベルですよという説明をしているわけですね。それを前提に住民が意見を述べているわけです。あるいは、関係の交通協議も行われているわけです。これはどういうことでしょうか。何回も何回もこういうことがこの審議会の席で起こっているわけですね。

なぜ起こっているかという、渋滞が起こっていても、起こってなくても、実際に通ることができた交通量だけ計って交差点飽和度を評価すればいい。それを受け入れざるを得ないというふうには、事務局がずっと姿勢を崩さないからですね。ところが、大店立地法のどこを見ても、そういうことは定義されていないんです。交通の実態把握に必要な調査をしてくださいということになっているわけです。私は、渋滞している場合、交通の実態を把握するためには、この案件の場合ですと、追加的に調査していただいた調査が必要であると随分前から提案してきたわけです。これをルール化してくださいと。もし最初の、実態と全くかけ離れた交通検討の結果をもって問題ありませんということになったら、それを口実に、交通についても全く問題はないから出店しますということになるわけですね。事務局は、いや、交通の専門家じゃありません、よくわかりませんとおっしゃいますが、それに対して、私は交通の専門家として、こういう調査が必要だと申し上げているのに、ほかに明確なルールも規定もな

いのに、それをずっと無視してこられたというのはどういうことなのかとまずお尋ねしたいです。これは下手すると、怠慢とかということじゃなくて、事実の隠ぺいになりますね。

その上で出てきた結果を見ますと、再調査の結果なんですが、休日の新木戸交差点で **1.232** と、交差点飽和度はべらぼうなことになっていまして、現況の **0.962** が **1.232** になるので、余った分を考えると、現況では **0.062** しか余っていないのに、追加されると **0.332** 余ってしまうんですね、処理できないということです。これは私の概算なんですが、渋滞は1 km余計に延びます。その1 km余計に延びた渋滞の末尾に到達した人がこの交差点を抜けるのに約 **40** 分かかります。そんな渋滞にずっとはまっている人がいるのでしょうか。心配されるのは、住民からも指摘があるように、抜け道利用のために生活道路に進入する車が相当増えてしまうのではないかなということです。それから、これは鉄道駅に近接するアクセスルートになっていきますから、この商業施設ではなくて、鉄道を利用する人たちのアクセス交通を阻害してしまう可能性が非常に大きい。それから、これは施設側、出店する側にとっても、今、この駅に来ている車以上の車は上流側で突っかかってしまっただけで来れないわけですから、既存の店舗とお客さんを分け合うことになるんですね。プラス・アルファがないんですよ。これは出店する側にとっても余りメリットがない。デメリットになってしまうということなんです。

ここで問いたいのは、大店法上、駐車場の容量を、この施設でこういう立地だと **2,400** 台程度確保する必要があるというのが権利のように思われているんですが、少なくともピークの時間帯については、車での来店客を持ってこようと思っても持ってこれないわけですね。その対策として公共交通の利用促進策をとりますということなんです、これだけ大きな問題が発生するわけですから、具体的にどういう方策をとって何割の車を減らすということを示していただかないと、容認するわけにはいかないと思うんです。

<伊藤会長> ごちゃごちゃ説明をする必要もないんですが、これは前にも松戸のところで、非常に平たい言葉で雑駁に言うと、申請者が出してきた数字を丸のみにして、しかも、それは実態調査をしてないデータであって、多分コンサルがやってきたと。それがおかしいということで、実測をしてみると、すごくかけ離れている。しかし、前のときもご説明にあったんですが、そのまま出してきたデータを実測しなさいというふうには言えないと。法律上、条文上、実測を求めるといっても書いてないということで、一口で言うと、そのまま受けざるを得ないみたいな形で、あのときはご回答があったんです。そのたびにご指摘があるとやり直すということで、今回も交通の専門家から見ておかしいからといってやり直すと、最初に持ってきた数値と余りにも違い過ぎて、悪くすると、

実態とはかけ離れたデータで住民の意見も聞いているということ。つまり極端に言うと、架空の数字でもって納得させるということにもなりかねない。今後のことも含めて、交通量について、明らかに問題ないようなものは別として、ちょっとこれは問題だぞという場合の出してきた書類のデータに対して、行政側としてはどういうふうに対処して受けとめていくかという、この問題になりますね。行政側からのご意見をちょっとお聞かせください。

<事務局> この問題については、柏の国道 16 号沿いの関係のときにもご指摘いただいたんですが、そのときも申し上げましたが、我々としましては、先生がおっしゃるのはごもっともですから、今後、極力、いわゆる実数調査でやりなさいということで指導してまいりますということで、指導しております。要するに交通調査というのは、今の来店立地法で、こういう形でやりなさいというレシピといいますか、方法論といいますか、そういったものが特に示されておられません。ですから、いろんな交通関係の一般的な手法によりまして、設置者の方で出してくる。これも、いわゆる出さなくてはいけないものではないんですが、経路の設定等に当たりまして、その経路の設定が妥当なものかを考える上では、それぞれの道路に現況どのぐらいの車が走っていて、新しく店舗ができることによって、それがどのぐらい増えるのかと。それが、そういった道路の経路として正しく反映されているかということを見るためにお願いしてやっていただいている状況にあるんです。ですから、何回も申し上げていますように、行政指導で行っていますので、設置者側から、それまではお金もかかりますし、出せませんと言われてしまえば、我々はそれ以上打つ手がないというのが実情でございます。

こちらのケースについては、相当前から、まず計画段階で、最初に交通協議というのを県警の交通規制課で行います。そのときに、当然、出入口をどのようにするか。それから、その出入口をもとに、左折イン、左折アウトが原則ですから、それらのルールに沿いながら経路を詰めていくという形でいきます。そのころには、当然、通常交通予測といいますか、計算値というんですか、そういったものによりまして行っているという状況になるんです。そういった交通協議が終わりまして、今度、正式に法に基づきます届出書という形で上がってくるんですが、こちらの審議会に諮る直前になって、我々は交通の専門の赤羽委員の方にもご意見を伺おうということで資料を送りまして、そのときに、こちらのケースは慢性的に渋滞が多いところだから、通常の方法で出したデータでは現実との乖離が出るから実態調査が必要だというご指摘を今回も受けたわけで、それで設置者の方に指導いたしまして、実際に何台と実測するという形で追加調査が行われているという事実関係になっているわけです。

ですから、もし赤羽委員の希望どおりやるという形になれば、当初のいわゆ



る構想段階、経路をはかる段階で赤羽委員のところにお話を1度持っていきまして、どこをどういうふうにすればよろしいですかということを聞けば、それはかなり手続の早い段階で、なおかつ設置者側がそれに応じてくれれば可能かなという感じはしておりますが、何分、交通調査については法律に基づいて、こういう方法でやりなさいという明確なものがないこと。したがって、これは必要な義務的な添付書類になっていないということもありまして、我々も行政指導の域を出ないというのが現状でございます。

<伊藤会長> ちょっと私からお伺いしたいんですが、通常調査とおっしゃって、これは警察も認めているわけですよね。通常調査とはどういうものなんですか。

<事務局> 通常調査というのは、飽和交通流率については理論値という形で、通常、計算式がございますので、そちらの方で**1,800**とか**2,000**とかというようなどころからの指数で落とした形での計算をしております。今回はそれで当てはめると、今お手元に「イオン八千代ショッピングセンターに係る交通量調査について」という2枚物が行っておると思うんですが、**1,585**とか**1,604**という平日の数字はそういった理論式で出された数字で、それはそれで、通常、そういった理論式で出している数字でやられている例がほとんどということではあります。ですから、コンサルの方も、この方法そのものは間違いではないはずですよというお話はされておりました。

<伊藤会長> そうすると、理論値というもので出すのと実際とすごく違ってきちゃうんじゃないかというのは、学問上のことにはなりますが、ちょっと素人目にはわからないことなので、先生、お願いします。

<赤羽委員> まず、理論値という表現は誤りです。例えて言うなら、年齢と性別で体重をモデル式で計算するという式があったとしますね。ただ単に、そういう類の式なんです。理論的に、私の年齢で私の性別だったら体重が幾らあるという式じゃないんです。いろんなところでいろんな条件で観測して、車道の幅員であるとか、路肩がどのくらいあるかということをや因として、回帰式でモデルをつくったというだけの話なんです。ですから、私は現に存在しているのに、秤に上がらせて体重を量らないかということなんです。新設の交差点で、私という人間が**20**年後に現れるから、**20**年後の将来の私の体重を量りなさいと言うんだったら、それは無理ですが、私は現にここに存在しているのに、なぜ体重計に乗れと言わないのかということですよ。単純な話です。

<伊藤会長> わかりました。言ってみますと、そういう式ではじき出せば、かなり決まりきったことでやるのでコストも安いし、非常にスピードがいいからと思って、これでやるわけでしょうかね。

<赤羽委員> 交通量をはかるのに、なぜ飽和交通流率をはかれないのか、よくわからないですね、そこら辺が。交通量の方が多分コストがかかりますよ、方向別に

やりますからね。

<伊藤会長> 通常の調査で、出す方はお金かかるんですか。

<赤羽委員> 要するに派遣する人が、目の前を通る車を数えるのと一緒に信号3サイクルか5サイクルくらいで、青が出ているときに何秒おきに車が停止線を通過するかというのを計るわけです。大した手間じゃないんですよ。ですから、これがコストが2倍かかるかということ、そうじゃないんですね。せいぜい1.5倍くらいでしょう。

<伊藤会長> でも、面倒くさくない。しかも、安いからといって出してくるわけで、行政側の立場に立てば、先ほど室長さんもおっしゃったように、実測でなければいけないということを迫ることができないわけですね。

<事務局> はい、そうです。

<伊藤会長> 運用法にレシピで、例えば実測をすとか、こういうのはないわけですね。しかし、通常の方法でいいとも書いてないわけですね。だから、これはどうとでも運用できることはできるんですよ。いかがですか。

<事務局> その点にも関連するんですが、1つには、これも前にも申し上げたかもしれませんが、現在の本店立地法と言われているものが平成12年6月1日から運用されているわけですが、従来は商業調整という形で、営業日でありますとか、時間とか、いろいろ地元と調整があった。それが、非関税障壁その他で不合理な障壁であると諸外国からも指摘を受けまして、いわゆる現行の本店立地法になったわけですね。本店立地法は、商業調整はやりません。それから、生活環境保持の観点、要するに大型店という特殊性に着目して、それゆえに発生する生活環境上の問題についてどの程度設置者が配慮されているか、その点について都道府県並びに政令市が意見を述べているわけですね。

そのときにいろいろ議論がありましたのは、じゃ、そういった商業調整がなくなれば、野放図に大型店がどんどんできてしまうじゃないか。そうなると、ただでさえ中心市街地が寂れているということになるのに困るじゃないかと。それから、無軌道な進出に対して何の歯止めもないのかというのが当然議論になりましたから、いわゆるまちづくり三法と言われておりますが、大型店の立地そのものに対する規制は、都市計画法が同じころに改正されまして、土地利用のゾーニング的な手法によって、それは制限ができる。次に、中心市街地の寂れる問題については、同時に中心市街地活性化法という法律を成立させて、いわゆる本店立地法と中心市街地活性化法、それから改正都市計画法の三法でもって、それぞれ補いながらやりましょうという形でこれが出てきております。したがって、現在の大店立地法というのは、立地そのものに対して規制云々という性質のものじゃないんですね。立地そのものは、少なくとも都市計画その他でやるべき問題で、立地するということが決まって、立地を前提に生活環

境の保持に対して、設置者として、いかなる配慮がなされているか、都道府県が意見を述べるといふ仕組みになっているわけです。

そうしますと、今のこの交通量の関係がそれにどういうふうに関連してくるのかと申し上げますと、当然経路設定に当たりまして、現在の交通量、それから建物が、新たに店が開設することに伴いましてどの程度増えるのかということが重要な問題になってきますから、要するに正しい経路がとられているかどうかというのかがかなり重要な役割を持ってきます。それから、新しく店舗ができてまして道路が混むのは、これは基本的に現行法では設置者の責任とはされておりません。要するに道路が混むのは行政の責任で、そのニーズに合わせて道路の改良なり、バイパスを造るなり、それは行政の仕事で、それを個々に設置者に求めるという仕組みにはなっていないわけです。そうしますと、混むからだめよということじゃなくて、混むことは混みます。ですが、設置者として、合理的な対応はこんなふうに行われておりますという部分を、我々事務局、県当局としては判断基準にしないといけない。

したがいまして、確かに赤羽委員のおっしゃるように、現況でこんなに混んでいるのに、また新しく、こんな大きなものができてどうなるんだろうと。公共交通機関の利用——特に今回のケースは駅に近いもので、駅からそのまま行けるということですから、その辺はあるにしても、この状況下で来るのはいかなものかという部分が背景にあるかなと思うんですが、そういうふうな三法の絡みの中で出てきている議論ということで、混んでいるからだめということは現行法上ちょっと言えませんので、その辺ご理解していただきたいと思えます。

<伊藤会長> それは、もちろん大店立地法の限界であり、弱点であって、混むからといって、それをどうしろということが出店者側には言えないと。そうすると、交通渋滞が激しくなることは仕方ないから、経路の設定は可能な限り工夫しなさいということで、それもできなくて現実に解消できなくても、立地法上は手続は進められ、この審議会はそれに乗っかっているんですが、それ以上のことは何も言えないというのが現状と私も理解しております。

今のところのプロセスはわかるんですが、問題は、これはできる、できないということとは別として、実態でデータ、数字を把握する。住民の意見でも、それはいろんな誤解で、こんなに混んでいて、こんなにひどいから出店はおかしいという人も中にあるけど、それはちょっと間違いというのか、法律上はできないんですが、その事実というか、さっき理論値というのは誤りだとおっしゃいましたが、はじき出したものではない、こういうふうになりますというのを正直に出すことは住民に対しての非常に大事なサービスではなからうかという気は私自身しております。できる限り、ちょっと問題だなと思うところは、

設置者が少しでもそういう意見を聞いてくれるようでしたら、ここはちょっと問題だから実測してくれないかと依頼すれば、設置者側は、出店をするためには必要なコストですから、やると思うんですね。もちろん法律、根拠は何だと言われれば、何もないので強くは言えないにしても、条文になくても、そういうあたりをベターな方に指導していくというのは行政指導の範囲として許容されるのではないかと。もしそういうことがいろいろ問題になりそうなケースでやられれば、例えば赤羽先生からわざわざ指摘されなくても、実際はこういうふうになっておりますと、こういう回答ができる。その上で赤羽先生にちょっとおかしいところを見てもらえと、こういうことができると思うんですよね。そのあたりの判断を、条文にないからとか、強制できないからといって、そのままにするんじゃなくて、もうちょっと踏み込まれたらいかがなものかという気はしておりますけど、いかがですか。

<事務局> おっしゃるとおりだと思います。再三この問題につきまして、交通のご専門である赤羽委員の方からも指摘されておりますので、我々もそのように指導しております。それで良心的といいますか、きちんとしたところは、じゃ、そういった形でやりましょうと協力してくれるところも出てきております。赤羽委員のご指摘は我々もごもつともだと思っております。ただ、渋滞が余りない郡部では、いわゆる略式のものと同程度差がないということなので、その辺、我々も考慮しながら、渋滞がかなり頻繁に日常的に発生していて、簡易式だとかなり現実と乖離が出るというケースについては、実測でない正確なものを判断できないので、実測をお願いしますということは指導しておりますし、これからもそれは指導していきたいと思っております。

<伊藤会長> 古宮先生、行政とか法律のことですが、どのようにお考えでございましょうか。

<古宮委員> 一番行政が悩むところで、法律的根拠がなければ、行政としても、いわゆる指導という名目でしかやりようがない。ただ、指導の仕方によって、例えば極論すると、交通量調査を理論値しか出してこないから、そのままがいいのかというと、じゃ、行政はどうするんですかと。この審議会の中で現地調査をやるんですかと、そういう権限もないわけですね。ただ、それは住民意見が求められたときに、そういう意見も当然出てくることになりかねません。したがって、結論的にはあくまでも行政指導の範囲内で常に求めていくという形しかないと思いますが、しかし、当審議会においても、理論値だけ出してきて、仮にこういう形で実測もしてくれないという場合だったら、それについての意見をどんどん審議会として答申書等へ書き込むような形をとられた方がいいと思います。その中で、ある意味、事務局というよりは県の行政の方に、条例なりの制定まではどうか、上乘せ条例になるのかどうかわかりませんが、そっち

の立法論としての方向までつながるのかなと思っています。

<事務局> それもおっしゃるとおりなんですけど、大店立地法ができましたときに、法律ですから、これは全国規模で適用されるわけですね。それがいろいろ地域バージョンで、東京版、千葉版、神奈川版で、いわゆる条例で条件を上乗せしたり、あるいは対象を広げたりという形でやりますと、法律そのものがやわらかいあめ玉のように、いかようにも変えられてしまうので、そういったことのないようにと。全国、極力スタンダードでというシンプルな構造が崩れるもので、この法律の中にこの趣旨を重んじて、たしか大店立地法の第 13 条だったと思いますが、そういう規定がありまして、上乗せ、それから横に対象範囲を広げたり、そういうものはだめですということがうたわれておりまして、独自の条例による規制が難しいという状況にもなっております。

<伊藤会長> そういう問題点があぶり出されておりますので、この 10 月に大店立地法の運用指針についての自治体の意見が出ておりまして、もう少し弾力的といいたまいませんか、さっき言ったバージョンを考えるべきだという意見も強いし、それから、今言ったような、運用指針自体が少しあいまいであったり、非常に欠落しているものがあるという意見もありますので、いずれにしても、そういうものが手直しされると思います。先ほど言った古宮先生の条例までいけば、それはいいんですが、そうもできないというのが現状ですが、少なくとも大店審で個別の案件について、そういうことを添え書きするなり、そういう要望、意見をきちっと情報、記録として残してもらおうということはよろしいと思うんですけどね。

恐らく皆さんも、やっぱり実測調査をできる限り問題のところはしてほしいと。それを行政側にこの審議会が要求すると、そこら辺までは言ってもよろしいんじゃないかと。それを重視するか、無視なさるかは行政で、我々の審議会としてはインデペンデントなものですから、行政側に望むのは、問題のありそうな案件について、特に交通問題では、いわゆる実測調査をお願いしたいというのが審議会での要望であると。こういう要望を記録にとどめていただき、これはだれに言うかということ、申請者じゃなくて行政ですよ。大型店室の方に、できる限り、そういうものを出すように指導してもらって、できる限りというのは、できないと言われて拒否されても強制力はありませんから、私どもの要望ということで受けとめてもらう、そういう水準でいきたいと。いきたいというのは、そういう決議をするかどうかまで大げさじゃなくてよろしいと思うんですけどね。これからまた、しかるべき年明けのときでも、皆さんのご意見を伺った上で、我々のスタイルとして、そういう要望書というか、要望声明を出してもよろしいという意味でございまして、赤羽先生、この問題につきまして、もう少し何かおっしゃりたいことがありましたら。

<赤羽委員> 今お話ししていただいた方向で、基本的に私は何も異存ありません。ありがとうございます。

二、三つけ加えたいのは、1つは、本格的な調査をすべきか、定型的な調査でよろしいかという判断をいつも私がしなければいけないかというと、これも、交通コンサルタントと名のつく人たちに設置者が委託してその業務を行っているわけで、その程度の判断ができない人たちがこの業務に当たってもらっては困るわけです。それをいいかげんにやると、ここではね返されるわけです。もう1回、補足の調査をしなきゃいけない、かえってコスト高だというふうに設置者が理解していただければ、最初からきちんとした人を選ぶようになると思うんですね。そういう性質のものだと思います。

それから、これは言ってもしょうがないかもしれませんが、例えて言うなら、エレベーターに最後に乗った人がいて、ブザーがブーッと鳴って、普通だったらその人が降りるんですが、大店立地法の場合は降りるルールになってなくて、ブザーが鳴って、エレベーターがいつまでたっても動かなくても乗っていますよということなんです。その中で、例えば持っている荷物を1つあきらめるとかいうことでブザーが鳴らないようにするとか、そのあたりまでぎりぎりやらないと、今回のような状況はなかなか打開できないですよ。そのためにも、なるべく現状を正確に把握することに努力を払ってもらう必要があるということだと思います。

それが分析に関しての話です。対策なんですけど、さっきもちょっと触れたんですが、公共交通の利用を促進するという程度ではちょっと生ぬるいんですね。これだけ駅の真ん前にあるんですから、例えば交通問題が余り発生しなそうな近くの駅で提携の駐車場を確保して、そこに車で来てください。1駅か2駅乗って、この駅に来てくださいとか。提携駐車場ですから、買い物してもらおうと、そこを無料にしますとかいうことだって、考えられないことじゃないですね。ただ、提携の駐車場、あるいは独自に駐車場を確保した場合に、例えば附置義務の駐車場としてカウントされないの、そのあたりはちょっとコスト的に不利だとかいろいろあると思いますが、それで何台減らしますという具体的な数字が上がってこない、これだけ状況が悪化するということがわかっていて、抽象的な対策で、ああ、そうですかというわけにはいかないんじゃないでしょうか。

以上です。

<伊藤会長> 赤羽委員の前半のところはひとつよく受けとめていただいて、ちょっと変な言い方になるかもしれませんが、審議会で相当クレームがついて文句も出ますよと。法律上はいいんですが、またこれをやり直してくださいと審議会から言われたときに、行政としては、いや、それはできませんとは言えないので、

突っぱねない限りはまた要求することになると。ご協力いただく場合にはやはりコストもかかりますから、できる限り実態の方を出してくださいという程度のことを言っておいていただく必要があると思います。これが前段。

それからもう1つ、私も同感なんですけど、駅の前ですから、公共交通機関を利用するようにということと言っても、ただビラとかチラシで呼びかけても実効性は非常に乏しいわけです。それ以上できないと言われれば、それっきりなんですけど、このあたり、公共交通機関を利用するようにやりますというのは、もうちょっと踏み込んだ対策をいただきたいなという気がしますけどね。それについては、まだ具体的に何も言っていませんか。

<事務局> 公共交通機関については、こちらは東葉高速鉄道なので、設置者の野村不動産と、それから核テナントのイオン、どちらも東葉高速の方と、この鉄道利用についてどういった対策がとれるだろうかということでも3者で協議が始まっておりまして、今のところイオンの方でできるのは、自社の広告に鉄道利用を呼びかけるということと、あと鉄道の中刷り広告等にそういった趣旨の広告を出すというのはできるので、決まっております。それ以外に東葉高速としてどういった形をとれるかというのは、東葉高速の方も、イオンの方に来られる方が鉄道を利用していただければ自分たちの乗降客の増につながるということで、会社の方針としてはその方向で協力しますということで動いていらっしゃるんですけど、こちらは何分開店が来年の3月、4月というあたりを目指しておりますので、まだ具体的にこういった対策でということまでがちょっと詰まっていないという段階でございます。

<伊藤会長> 残念ですね、それぐらいしか言えないというのはね。公共交通機関を使った人には割引とか、イオンへ来たことの証拠がわかる人だと運賃を減らすとか、そういうような実効性がほしいですね。これは、もちろん話ですけど、そういうことでもやらないと効果は薄いですよ。これは今、協議会があったというので、現在のやれるレベルではその程度のことです。ですから、審議会では、そういう不満も出ましたということは言っておきたいということです。それぐらいしか言えませんね。

<赤羽委員> それは意見にはできないですかね。要するに公共交通の利用促進などによって車での来店客を減らす方策について、より具体的な内容を提示すべきであると。

<伊藤会長> 「意見あり」ですか。

<赤羽委員> ええ。

<伊藤会長> 「意見あり」になりますと、ちょっと大きい問題になりますけど。

<事務局> こちらの手続の方が設置者に対してのことになります。東葉高速そのものは、この手続の中では第三者になってまいりますので、先ほど会長が

おっしゃられたような料金云々になってくると、どうしても設置者の方では対応できない部分と思われまますので、ちょっとそこまではきついのかなと思っております。

<赤羽委員> それはアイデア不足ですよ。だれが負担するかというのは、運賃の割引をとっても、負担は東葉高速鉄道であるという必要はないわけです。

<伊藤会長> 赤羽先生、この大店立地法をカバーする範囲で「意見あり」とか「なし」とか言わなきゃいけません。こういう建前になっておりますので、来店客についての緩和策というのは、今までの全部のチェック事項の中には入ってこないんですよ。

<赤羽委員> 例えば柏のケースでは、シャトルバスを運行することによって、車で直接来店する人を減らすということが設置者から提案されてきましたよね。それは、何人バスを利用して何台減らすという数字が上がってきましたよね。それと同じことですね。

<伊藤会長> それは向こうから上がってきたわけですよ。

<赤羽委員> そうです。

<伊藤会長> 今のようなケースは、室長、例えば交通量にかかわる事項として、交通機関を利用するということを言っているんだが、具体的にどういうことをするのか、県の意見としてと、こういうことが法運用上できるんですか。ちょっとこの辺、微妙ですか。

<事務局> 大店立地法ですから、法が求めていますのは、大型店であるがゆえに、たくさんの車等で客が集まる。そのことによって、周りの生活環境に影響が出るだろうと。その影響をいかに少なくするかということです。今回、例えば交通対策で言えば、難しいのは、道路等は基本的にインフラ整備で、公共セクターが整備すべき問題になるわけです。現に渋滞していれば、それだけ交通ニーズがあるわけですから、どんどん道路の改良なり道路整備を急ぐというのが当然の筋になるわけです。

もちろん第一義的には、来店することによって交通車両が増えるということは、これは当然なんですが、そのことによる道路の渋滞そのものの責任はどこが背負うのかということ、それは設置者に背負わされることが合理的なことなんだろうかと。それは、だれがその道路を整備すべきなんだろうかとという根本的なところの複雑な議論に入っていくと思います。そこまでの踏み込んだ形で求められるのかなと。要するに設置者側として、今の形でいきますと、左折イン、左折アウト。それから、自分たちの敷地周辺のところでの交通対策と、こちらもかなりのものを行っているわけです。駐車場も確保するしと。ですから、それ以外のいわゆる道路インフラが弱いがために起こってきた問題について、そこまで責任を持たされるのかという言い分が大型店サイドにすればあると思



ます。

<伊藤会長> そうすると、県の意見案として、ここで総合判断の1の最後のところに、「慢性的に交通渋滞の状況にあるが、公共交通機関の利用呼びかけ等により来客車両の削減に配慮することとしている」とありますよね。ここが甘いという指摘になれば、仮に公共交通機関の利用呼びかけ等の対策の内容が極めて抽象的で漠然としているから、どのような来客車両の削減配慮に結びつけることができるか、具体的に示してほしいという意見が出せないことはないですね、これは法律上はね。

<赤羽委員> 設置者側の申し出があるわけですね、そういうふうにしますと。それをもうちょっと詳しく聞かせてくださいと言っているだけの話ですから。

<伊藤会長> それは話として、そうですね。利用を呼びかけますと向こうが言っているということ。どうでしょうね。

<事務局> その辺は大いに議論があるところかと思うんですが、我々も、もちろん柏の件も経験しておりますから、例えばここでも、できるだけ道路に負担をかけないように。すなわち車で来店を抑制できるような方策がほかにないだろうかということはいろいろ考えました。その中で、例えばシャトルという話も考え方の中には当然ありました。ただ、モラージュ柏の件と違うところは、モラージュ柏は駅から離れた、要するに車で行かなければいけないところに立地しているんですね。今回はペDESTリアンデッキで駅とくっついていますから、シャトルバスという形も柏のケースとは違って難しいなと思います。

それから、さらに、あそこの八千代緑が丘という駅は東葉高速の中でも、すべての列車がとまる大きな、それなりのハブ駅のような役割を持っておりまして、その関係で、駅まで行く既存のバス路線がかなりあるんです。その辺もありますから。

<伊藤会長> 無理ですかというわけです。

<事務局> ちょっと厳しいなと。設置者側としては、これ以上、具体的にという形になると……。

<伊藤会長> チラシと中刷りということしか言ってこないでしょうね。

<事務局> その辺は東葉高速とどんなふうな話し合いがなされるのか。要するに究極的には、これは鶏と卵の議論になりますけど、設置者サイドから言わせれば、道路のインフラが悪いがために流れが悪くなって渋滞が発生している。その道路をいろんな方々が使っているわけですよね。その中で、何ゆえに間接的に道路の渋滞という問題についての責任を当社だけが負わねばならないのかという部分は、経済的な負担の話になってくればあろうかと思えます。

<伊藤会長> それでは、大分時間をとっていますが、この県の意見につきまして、まだご発言が全然ない委員もいらっしゃいますが、崎田委員、県の意見というと

ころについて。

<崎田委員> 私は、とりあえず市民の方や市の方がこれだけ意見を出しているものに関して、ここがきちんと関心を持って話し合うということはすごく大事だと思っているんですね。ですから、総合判断のところの1番の文言の中で、もっと対策を求めるといって強く書くということをきちんとしていただくのは、この審議会の姿勢を示すということで大事だと私は思っています。その上で、今までの交渉の流れの中から、こちらの設置者が非常に前向きな姿勢を持っていらっしゃるであれば「意見なし」で出して、ただし、この上の附帯意見のところはかなり強く具体的なものを求める。

<伊藤会長> 総合判断のところですね。

<崎田委員> はい。総合判断のところを求めるというような対策はいかがかと思えます。話し合いの中で、そういう改善意思が見えないような交渉のされ方をされるのであれば、もう少しきちんと考えるということも必要であるかと思えます。

<伊藤会長> それでは、中村委員、県の意見として何かございますか。

<中村委員> 崎田先生のおっしゃったような形で、同じです。

<伊藤会長> 轟木委員。

<轟木委員> この国道 296 号というのは本当に渋滞しているんです。土、日は特に。たしか京成バラ園に通る道で、2kmが3kmになったり、40分かかるといっているのは特別というよりも、いつも渋滞しているから、確かに 30 分以上、のろのろ走るなというのが実感なんです。それで今、シャトルバスの話も出ていましたけど、東葉高速というのは乗車料金が非常に高いんです。私は東京へ行くときはほとんど利用しているんですが、倍近い。船橋に出るのに六百幾らという値段がかかっています。割引という話は余り聞いたことがないので、あるかどうかは別として、過去の事例でこういう出店があったとき、シャトルバスの的なものがありました。文面にしなくても、口頭で話せないのかなと思うんですけどね。

<伊藤会長> 最後に古宮委員に総合的に締めていただきましょう。

<古宮委員> 私も行政のサイドはよくわかるんですよ。ですから、具体的な対策を求めるという形でも、例えば例示として、こういうのはどうですか、ああいうのはどうですかというのを文書として残す形は非常に難しいと思います。私も法の趣旨からして、ちょっと無理かなという気はします。ただ、この審議会の議論の中でいろんなものが出ていたという形の議事録は当然ホームページで公開するんですよ。それはしっかりやっていただきたいと思えますし、さらに一歩進めば、総合判断の中でこういうことも検討され、議論される余地があったと。県の内部でも、こういう意見もあったという表現の仕方というのが工夫

されてもいいのかなど。最終的に、第4のところの県の意見として、それを記載するというのはかなり厳しいかなという気はしています。

<伊藤会長> 総合判断の1のところは、さっと読みますと、極めてスムーズに、余り問題ないようになりますのが、先ほど崎田委員の言うように、周りの住民からこれだけ意見が出ているし、審議会でも交通問題については随分議論があったということを残すべきだと思います。ここに「配慮が認められる」という文言がありますが、1については総合的にはやむを得ない程度ということになりますかね。

<古宮委員> 審議会そのものが、いわゆる出店者に向けられた審議会じゃないんですよ。これは県に対する一種の答申なんです。したがって、県に対する建議という権限が実際には当審議会に与えられてないんですよ。それは中間的なグレーゾーンだが、要するに審議会としては、先ほど赤羽委員がおっしゃったように、実態に合わせた調査をし、その実態の中でどういう対策をとるべきかという具体的な代替案をもう少し検討させるべきではないかという議論があったと、そのことはしっかりと出してほしいと思いますし、その方法としては、議事録等に特別の項を設けて、意見として、特別にこういう意見が出たということを残すことも一つの方法かなと思います。

<伊藤会長> いたし方ございません。いろんな制約がございますが、ホームページ、情報で、こういう意見があったということをしっかり出していただいて、県の意見、そこまではちょっと踏み込みにくいだらうといういろんな事情がありますので、赤羽委員、ご承知いただきたいと思います。ただ、しっかり書いていただくと、1のところは余りスムーズ過ぎてね。いろいろ問題ではあるんだがとか、室長さん、1のところを頭をひねっていただいて……。全部適切みたいな感じではちょっと困るというニュアンスが皆さんの中にあるようですので、それはお任せをいたしまして、1番は全部結構ですと言うのには少し問題があるかと思いますが。いろいろ問題があるんだけど、これは結構なんだというところね。ここはちょっと書き加えていただくということ。そして、ホームページでこういう意見をはっきり出していただくということと、県の意見として「意見あり」にするには、この部分についてはいろんな意味でちょっとリスクです。だから、「意見なし」ということで承認するというご承諾いただきたい。これは県の意見のスタンスに対する我々の要望ですので、もう少し何とかならないかという意見が各委員から出たとか、具体策がないじゃないとか、交通量の実態云々というところまで、別にホームページで明かして構わないと思います。ここの審議会の中で行われたことは原則公開することになっておりますから、よろしくお願ひしたいと思ひます。

そういうことで、第1案件は時間をとりましたが、非常に貴重なご意見と、

それから問題点が明らかになりました。いたし方なかったと思います。

<崎田委員> イオンの廃棄物に関して意見を申し上げたいんですが。

先ほどは意見についてとおっしゃったので、交通にだけ申し上げました。

廃棄物に関してよろしいですか。

<伊藤会長> 8ページですね。

<崎田委員> 出店計画書の廃棄物に関する書類全体を拝見いたしました。全体は非常にきちんとつくってくださっておりますので、容量、そして計画書、図面、問題ないと思います。ただし、気になるところが2つほどありますので、発言したいと思いました。

1点は、全体の計画書の18ページのところに、ISOを取得しているということで、廃棄物減量化、リサイクル計画全体に配慮しているというアピールをしていらっしゃいます。イオンさん自体はそうなんですが、実は6ページの出店計画を拝見すると、イオンさんが出店するのとほぼ倍ぐらいの未定の店があるんですね。この辺、出店者がきちんと決まった段階で、この廃棄物減量化、リサイクル計画がきちんと徹底されるように、あるいは内容に関して、それぞれが実施されるようにご配慮いただきたいと思います。

それと、21ページの廃棄物の回収に関する騒音対策なんですが、6時から6時、いわゆる廃棄物に関しては24時間やりますと、ここに出ています。先ほど騒音に関しては、こちらの図面の南側に出ていたのは夜はやらないということになっておりましたので、廃棄物が夜になる場合にはできるだけ騒音を出さないように注意してやっていただきたいと思っています。それだけです。よろしくをお願いします。

<伊藤会長> 1点目のところはごもっともなことで、できる限り速やかに出してくださいと。イオン以外の店舗ですね。

それから、先生が指摘された2番目の件ですが。

<崎田委員> 先方もそういうふうには書いていらっしゃいますが。

<伊藤会長> 大丈夫なんですか。屋外にあって、回収時間があって、遮音壁による対策で問題ないと。

<事務局> 済みません、このページは修正漏れです。事前協議の段階で、当初24時間、南側でやる計画を、騒音問題が生じることからやめてもらいました。

<伊藤会長> そうすると、翌6時じゃないの？

<事務局> はい、違います。あったとしても、北側のみです。

<伊藤会長> そういうわけです。

<事務局> どうも失礼しました。

<中村委員> 駅に隣接しているので、駐輪場の台数としては1,700台とかなりの台数をとっていただいているんですが、駅の利用者がこちらの店舗の方の駐輪場を

利用する可能性というのもあると思うんです。駐輪場に関しては、整備される方とかがいらっしゃるのかどうかということと、こちらの八千代緑が丘駅では駐輪場が充足しているのかどうか。あと、駐輪場というのは大体自転車の駐輪場が多くて、バイクの駐輪場はそれぞれの駅で足りないと聞いていますので、その辺、バイクの駐輪場としては足りているのか。あと、店舗の方にもとってあるのかどうかということをお聞かせください。

先ほどの説明でよくわからなかったんですが、提供道路が3m出されているということなんですけど、逆に提供道路が放置自転車を招くということはないかどうか。もしありそうでしたら、そちらも注意しておいていただきたいということ。提供道路がどこか、地図上でよくわからなかったんですけど、小学校が近いですから、小学校の通学路上にあったとしたら、もしバイクなどを停められた場合、自転車と違いますから倒れたら問題になります。バイクであった場合と仮定して、放置バイクなどがあつたら、例えば倒れてこなくても、バイクの温まったマフラーか何かでやけどをしたりですとか、もちろん交通の妨げになるので、そういう問題も出てくると思うんです。店舗の問題ではないんですが、せっかく提供道路などを出していただいているので、その辺も気をつけておいていただきたいと思います。

<伊藤会長> 駐輪場のことと、それから提供道路のことについてご質問がありましたので、ちょっと説明をしてください。

<事務局> 駐輪場はなかなか段差があって難しいところなんですけど、ここが駅の1階部分になりまして、都市計画道路 3・3・19 号線側、つまり東側からのグラウンドレベルの駐輪場があります。

それと、店舗の西側に駐輪場があるんですが、基本的に 24 時間ということと、店舗の中を通り抜けができるような運用をいたします。当然朝の時間帯にこちらの駐輪場を開けておきますと通勤の方が使ってしまうということで、24 時間以外の店舗は9時開店になりますので、その間は基本的にこちらの方は閉鎖をしているという運用をします。朝方の時間帯はこちらの方、いわゆる店舗の中に入った方の駐輪場を基本的に使うような形で、朝方にはガードマンをこちらの方に立てて、極力、通勤客の方が停めてしまわないような運用はするということです。これは警察との協議の中でも、そういったお話になっています。

自転車とバイクの関係については、そこまでの明確な区別というのは計画の中では入っていません。

それと、八千代市の方で公共駐輪場がどうかという部分についてはデータを持ってないので、わかりません。

それと、提供道路の関係は、こちらが八千代緑が丘駅前の地区計画ということで、今回の店舗があるブロックの周りというのが、すべて歩道が通常の倍と

られるような形になっておりまして、これは先ほど見ていただいた南側の部分ですけど、ここの真ん中に、ちょっと色が変わっておりますが、こちらの道路側の方が通常の公共歩道なんですけど、同じぐらいの幅があるこちらの方が提供道路ということで、一体的に1つの歩道という形で街区1周ができ上がっています。イオンさんの方でいくと、通勤・通学時間等がございますので、それぞれの出入口には交通整理員が立って、その周辺については見ていくという運用にはなっております。こちらについては、基本的には野村不動産の所有というか、管理も設置者の方でやるという形になりますので、こちらの方に放置自転車等があれば、設置者というよりは、自分の土地ということですので、そういった形での管理は入ってこようかと思えます。

<伊藤会長> ありがとうございます。ほかにもございませんようでしたら、いろいろ問題ありますが、ホームページをきちっとしていただくということと、総合判断の1について、ちょっと文言を一ひねりしていただくということで、県の意見案、「意見なし」ということでございますが、こちらの上承をお願いしたいと思えます。

それでは、この案件は終わりますして2に入りますが、2時間たちましたので、5分以内で一息入れてはかがかかと思えます。

(休憩)

<伊藤会長> 予定の時間をオーバーしておりますが、もう1件、ホームセンターコーナン市川店に関します審議をいたしたいと思えます。

それでは、なるべく時間的に効率的に進めたいと思えますので、その点、ご配慮いただいて早速ご説明をしていただきます。お願いします。

## ② 審議案件2 「(仮称) ホームセンターコーナン市川店」について

<事務局説明>

(OHP)

案件の2件目で(仮称) ホームセンターコーナン市川店でございます。所在地が市川市原木になります。敷地の概要の中では、都市計画区域として準工業地域になっております。ここは航空貨物の倉庫、エアカーゴの跡地でございます。周辺は、今お示ししたとおりですが、京葉線から分岐して武蔵野線に入って西船橋の方に行く、その鉄道に接している部分でございます。

届出概要でございますが、新設日が平成16年の12月6日、店舗面積が2万787㎡、開店時刻が午前7時、閉店時刻が午後11時でございます。駐車場利用可能時間帯は午前6時半から午後11時半まで、荷さばき可能時間帯は午前7時から翌午前7時と、これは24時間となっております。市川市、住民等の意見がございます。

2ページ目でございますが、駐車場の収容台数ですが、これについては指針

とほぼ同じということで、充足しているということです。

それから、駐輪場につきましては、指針の参考値、市川市の条例をいずれもクリアしているということでございます。

3 ページ目でございますが、荷さばき施設につきましては、コーナンはもともとホームセンターなんですけど、この敷地内にあと2棟、食品スーパーと家電の店舗が入ると聞いております。それぞれの荷さばき場が設けられております。左の方に真間川というのがございますが、この川に沿ったところがコーナンの荷さばき場で、その上の方にあります道路に面しているところなんですけど、そこにスーパー、家電の荷さばき場が設置されるということでございます。24時間の荷さばきをするというのは、2階部分にある荷さばき場です。ここには全国的な物流基地的な要素も含まれるということで、今の指し示している部分、これは2階に相当するんですけど、そこには24時間の荷さばき施設を設けるとなっております。

それから、経路でございますが、基本的に左折イン、左折アウト。それから、右手の方に防衛庁の宿舎がありますが、そこから入ってくる車については右折をするということになります。

ちょっと飛ばしていただきますけど、4 ページ目でございます。廃棄物についてですが、ホームセンター部分につきましては、納入業者に対して容器の減量化を促しますと。そのほか、スーパーにつきましては食品リサイクル法に対応して、生ごみから堆肥へのリサイクルを図る。それから、ちょっと戻りますが、商品の包装を簡素化して、減量化、リサイクル化をする。それから、家電については家電リサイクル法とパソコンリサイクル法がございまして、これに対応して回収、リサイクルをするとなっております。

では、騒音の方をお願いします。

<事務局> それでは、騒音に入る前に、周辺の状況を写真を用いて説明させていただきます。

先ほど現況の説明に出てきましたように、特徴的なものは立地環境。先ほどございましたように、東京エアカーゴ・シティ・ターミナルという物流基地があった部分でございまして、その関係で一部分、東京税関という建物が残っております。

それと店舗の西側には、ブルーで塗ってありますけど、真間川という川がございまして、その反対側は工業専用地域で住居等はございません。また、もとこの地域は準工業地域でございまして、こちらには工場がございまして。

また、道路とここなんですけど、JR京葉線の線路が高架でございまして。一番近いところに二俣小学校とか、先ほど出てきました防衛庁の社宅がございまして、見ていただいてわかりますように、100m以上離れているという状況でござ

ざいます。一番近いところですが、店舗の北側は都市計画法の無指定地域になっておりまして、この道路から東側は工業系で住宅はございませんが、真間川の東側のところについては住宅がございます。その関係で、この店についての騒音対策というのは、ちょうどこの出口の真ん前に共同住宅がございます、ここでどうするのかというのが1つの課題となっております。

(写真02) まず、矢印で示しているように、店舗北西部のNo.1出入口を真間川方面から見た写真でございます、右側に養生幕で囲っている部分がございます。これが店舗の工事をしている部分で、左側がこの店舗に近接する唯一の共同住宅でございます。そして、ここら辺は、周辺見取図のNo.1出入口という部分でございます。

続きまして、東京税関の前の交差点に歩道橋がございます。歩道橋上から店舗東側のNo.2出入口を見たものが次の写真でございます。

(写真03) こちらが東京税関の前の歩道橋から撮ったものでございます。左側がJR京葉線の高架。これは2段構造になっています。この部分とこの部分に電車が走っています。右側に緑地帯がございます、中央部に右折車線がございます。この右折車線を曲がったこの中が現在コーナンの建築が行われているところで、この緑地帯が立派なために、ここから見ることはできません。

(写真03) 店舗東側のNo.2出入口部を前面道路側から見たものでございます。何度も出てきますけど、左側部分がJR京葉線。右側にホームセンターコーンという看板が出ておりますが、ここら辺にちょっと建物が見えると思いますが、これが現在工事をしておるコーナンの建物そのものでございます。

(写真07) 一番近くて100m以上離れているという防衛庁の宿舎でございますけど、さらに防衛庁の宿舎側から見たものがこれでございます。左右に見えますのがJR京葉線の高架。この線路の右側がコーナン側でございます。こういったことで、非常に離れているという距離で建物がございます。

(写真08) 最後に、工事現場の中でございます。向かって右側が真間川です。左側がJR京葉線の高架です。ちょうど中央部左右に1階建ての非常に細長い建物がございます。これはスパン間で大体350mでございます。今、お手元の図面に落としている、ここで言うところのA棟をここら辺の位置から——B棟、C棟はまだ建設しておりませんので、ちょうどこのB棟とC棟の間あたりからA棟を見ているものでございます。これがこういった形になっています。

それでは、騒音の方に戻ります。騒音につきましては、営業時間が11時ということですが、周辺には、一番近い、a地点付近にマンションがあるだけでございます。問題なのは、24時間で荷さばきをやるということで、その対策を示したものがこちらでございます。

(荷さばき施設配置図) 出入口No.2から入りまして、右折しまして、2階なり



1階のここで荷さばきをしまして、先ほど見ていただきましたマンション側の方へ出てから帰るとというのが昼間でございますけど、荷さばき車両が夜間においてマンション側から出るということになりますと、マンション側において基準値を超過いたします。そのような関係で、夜間の荷さばきは、今のところ計画で朝4時台と5時台に1台ずつ来ることになっております。その車両につきましては、こう入ってきて、ここで荷さばきをしたものがマンション側に出ずに、もう1回、もと来た道に戻っていただくという対応をすることによりまして、基準値をすべてクリアすることになります。ここは準工業地域であるということ、先ほど見ましたように、保全対象物が非常に離れているということから、それらの対策をやることによって、すべて基準値がクリアいたします。

山下委員の方は、特に問題なからうということでございます。

以上でございます。

<事務局> 続きまして、8ページ目の廃棄物の保管でございます。保管容量は66 m<sup>3</sup>ということで、これは3棟分の合計でございます。指針値では50.6 m<sup>3</sup>となっております。それぞれA棟が約30 m<sup>3</sup>、B棟が12 m<sup>3</sup>、C棟が約8 m<sup>3</sup>となっております。

それから、街並みづくりへの配慮ということですが、これは、市の条例で20%以上緑地を確保するということになっております。緑化面積1万7,151 m<sup>2</sup>ということで、これは敷地面積に対してクリアしている面積ということになります。

それから、9ページ目の市川市の意見でございます。①番から⑩番までございまして、ここに記載してあるとおり、一定の対応がとられているということになっております。

それから、10ページ目で信篤二俣地区連合自治会というところから意見が出ております。①番、②番につきましては、市の方とほぼ同じような意見でございまして、対応策としては同じような内容になっております。

特に11ページの⑪番目ですが、今後、問題点等が何か生じたようなときということで、これについては住民との継続的な話し合いの場を持つということと、近隣住民からの苦情の発生防止に努めますということでございます。

12ページの総合判断でございますが、駐車需要から始まりまして、街並みづくり、それから市川市の意見、住民等の意見につきまして、それぞれ充足、あるいは適切な配慮、それから一定の対応がなされていると認められます。

結論でございますが、以上のことから、指針に照らして適正に配慮されていると判断いたしまして、県の意見は「意見なし」ということにさせていただきたいと考えております。よろしくお願いたします。

<伊藤会長> ご苦労さまでした。騒音は山下先生は問題なしということですが、崎田委員、廃棄物等につきましてはいかがでしょう。

<崎田委員> 全体的に計画書の方を拝見しました。きちんと書き込んでいただいているので問題ないと思います。今、一生懸命見ていたら、なぜだか、生ごみの処理を毎日5回運搬すると書いてあるんですね。なぜそういう計画なのかと知っているんですが。その分、保管庫のサイズをものすごく小さく規定しているのかなと思うんですが。

<伊藤会長> 保管スペースは小さいんですか。

<崎田委員> 生ごみが一番出るであろうところとほかのところと全部同じようにつくってあるというのがちょっと不思議なんです。ですが、全部の合計量は満たしていますので、きちんと関心を持って運用していただければありがたいと思います。

<伊藤会長> 本当に5回も持っていくのかしらね。

<崎田委員> それが不思議で、食品加工場とかを造ってあるんですけど、その辺の部分が、本当は生ごみの保管容量が少ないとか、冷蔵保存の場所を付けてないとか、そういうことを感じて、そういう処理にしているのかなと思います。とりあえず、それを自覚して運用していただければと思います。

<伊藤会長> ほかに委員の方、ご意見ございませんでしょうか。これは交通問題はいかがですか。

<赤羽委員> 質問なんですけど、資料の経路の設定の図がありますよね。駐車容量は1,600台あるのに、ごくごく周りのエリアからしかお客さんが来ないのかなと不思議なんです。例えば357号経由で来る人とか、そういう経路は考えなくていいんですかね。これは357号ですか。

<伊藤会長> はい。

<赤羽委員> 真ん中を通っているのが首都高の湾岸線で、東関東自動車道がこのあたりですか。

<伊藤会長> そこからちょうど出てくるんですね。

<赤羽委員> いつも事務局は、私の土地勘がないところでも、ここは渋滞しているんですと教えてくれるんですが、今回はなかったのも、大丈夫ということなんですかね。私は東関道とか逆方向の357号しか通ったことないので、東行きはよくわからないんですけどね。

<事務局> 交通は結構あります。流れはいいです。

<赤羽委員> そうすると、交差点飽和度も額面どおり受け取っていいところだということですね。わかりました。

<伊藤会長> ほかにご意見ありませんか。特にご異議がなければ、いろいろ意見は自治体、自治会から出ておりますが、概して対応をしているということで、余り問題もなさそうと判断をいたしまして、県の判断、「意見なし」ということによるしゅうございますね。ありがとうございました。それでは、ホームセンター

コーナン市川店は、県の「意見なし」というのを了承したいと思います。

大分時間も過ぎておりますが、報告案件6件ございますが、特別、特徴ありというところがあれば、簡潔に事務局の方からお願いします。

○ 議題（3）変更の届出等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。

<事務局説明> 1番と5番につきまして、市からの意見というのがございました。それにつきましては2枚目に記載してありますが、3枚目以降に対応するという事で書かれております。適正な対応がされているということで、県意見はなしということで処理させていただきました。5番目についても同様でございます。意見としては結構数が多いんですが、それぞれの対応として適切な対応はされているということで、「意見なし」という通知を出させていただいております。以上でございます。

<伊藤会長> そういうわけで、県の意見なし、対応はそれぞれ済ませているということで処理をしております。もし詳しくご覧になって疑問がありましたら、事務局の方にご質問いただきたいと思います。

それでは、以上、審議案件と報告案件を終わりましたので、審議はこれで終わります。事務局の方、次回の日程等々を含めましてお願いいたします。

<事務局> これをもちまして、第36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。

○ 議題（3）その他

次回開催の日程確認（第37回千葉県大規模小売店舗立地審議会 1月25日（火）午後2時から）を行った。

6 閉 会：午後4時50分

以上