

第39回千葉県大規模小売店舗立地審議会議事録

1 日 時：平成17年3月1日（火）午後2時15分から午後4時20分

2 場 所：中小企業指導情報センタービル 5階 会議室

3 出席者：千葉県大規模小売店舗立地審議会委員（6名）

伊藤（公）委員、赤羽委員、伊藤（捷）委員、小宮委員、
崎田委員、中村委員

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、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> 本日は、前回の審議会において審議未了となっておりました（仮称）コメディイダ松戸新田店及び（仮称）南柏駅東口ビル計画の新設2店舗についての案件でございます、改めてご審議をお願いいたします。十分ご審議を尽くしていただき、ご答申を賜れば幸いです。よろしくお願い申し上げます。

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

③ 配付資料の確認

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

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

⑥ 議事録署名人選出（議長が崎田委員及び伊藤委員の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> 本日の案件は、先ほど鏑木参事の方から出ました2件でございますが、先週、審議未了になった案件でございます。審議案件1は、先回は審議案件の4番目になっていて、審議案件2の方が実は3だったというわけで、3の方が時間が未了になった関係で、最後の4つ目の案件をきょう審議せざるを得ない

という段取りでございます。

最初に、議事次第の審議案件1、(仮称) コモディイイダ松戸新田店にかかわります松久株式会社からの新設案件でございますが、届出でございます。これについて、早速事務局の方からご説明をお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

①審議案件1「(仮称) コモディイイダ松戸新田店」について
<事務局説明> (OHP)

それでは、説明させていただきます。審議案件1のコモディイイダ松戸新田店でございます。所在は松戸市でございます。小売業者は株式会社コモディイイダでございます。業種はスーパーマーケットでございます。右の届出概要でございますが、新設日は平成17年4月23日、店舗面積は1,717㎡でございます。開店時刻は午前10時、閉店時刻は翌午前0時となっております。なお、荷さばき可能時間帯は午前6時から午後10時までとなっております。

それから、周辺の環境でございますが、その前に、事務局の方で写真を撮ってきましたので、ちょっと見にくいんですが、見ていただきますと、バックの方はマンション、集合住宅でございます。白い塀で囲まれているところが今建築中の建物ということになります。周辺につきましては、松戸駅から東に1.6km、新京成電鉄からは1kmという距離でございます。ここには見えないんですが、右奥、これは店舗の裏になりますが、松戸市の公設市場でございます。白っぽく見えるのは今建築中の建物で、そのわきに、まてばしい通りから入る道路がございますが、ここがやや下り坂になっておりまして、敷地は嵩上げて平らになっております。

市町村・住民等の意見ですが、双方からの意見はございませんでした。

続いて、2ページ目ですが、駐車場の収容台数につきましては、指針の必要駐車場台数は83台ということで計算されておまして、届出台数もこの台数でございます。それから、駐車場は平面駐車場として敷地内に21台、それからこの建物の2階になりますが、62台を収容するということになっております。

出入口の数ということで、これは1か所でございます。左折イン、左折アウトを励行するということです。今、画面の右下の方になりますが、左折イン、左折アウトということになります。上の方がJR松戸駅となります。

交通への支障を回避するための方策として、交通整理員1名を毎営業日に午前10時から午後6時まで配置するというふうになっております。

続いて、駐輪場の確保でございますが、松戸市の附置義務条例で86台というのがございますが、届出台数は115台ということで充足していると考えてお

ります。

それから、荷さばき施設でございますが、荷さばき施設は2階に設けてあります。2階の駐車場わきでございますが、ここに駐車場を設置するということになっております。荷さばき施設の上の方に部屋がありますけれども、ここは荷をさばくところということでございます。

それから、ちょっと飛びますけれども、経路の設定でございます。先ほど左折イン、左折アウトということで、地点1から、車両は、今赤線で引いてありますけれども、そのルートを設定したということで、地点1から地点2の方へ来るのは右折しなければならないということで、これを防ぐという意味で、地点1、地点4、地点3、地点2という、やや遠回りのような感じがしますけれども、ここを設定しております。

それから、歩行者の通行の利便性ということで、駐輪場から店舗入口に至るまでの間は歩行者の通路を確保する。安全を確保していきますということでございます。

4ページ目でございますが、廃棄物の減量化・リサイクルに関してのところでございます。減量化につきましては、段ボールを減量するためにパレットを使用する。それからリサイクルについては、食品リサイクルの関係で堆肥化を図っていくということでございます。そのほか、商品の簡易包装ですとか買い物袋の持参者には優遇をします。そういうことで減量化を図っていくということでございます。

続いて、5ページ目以降の騒音に関するところでございますが、騒音の防止対策として、特に荷さばきの関係では、先ほど申し上げましたけれども、建物の2階に荷さばきスペースを設けるということで、荷さばき場との間に遮断される部屋があるため、防音につながっていくと考えております。それから室外機につきましては、設備機器ですが、これは極力隣家に面した位置にならないように配置するということにしております。

6ページ目でございますが、下の段の方でございます。ここは準工業地域ということで、基準値がやや上の方の数値を示しているということでございますが、a地点とe地点というのがございます。まてばしい通りというのがございますが、そこを挟んだ反対側が基準を超えるということでございます。それからe地点につきましては、ここも車両走行音が基準値を超えるということでございますが、aにつきましては、カラオケ等が入ります商業施設ということですね。それからeにつきましては、会社の事務所と工場ということになっておりまして、保全対象側では住居等がなくて、生活環境に与える影響はほとんどないと認められます。

続いて、7ページ目の廃棄物の保管でございます。廃棄物の保管容量でござ

いますが、指針の保管容量は7.17 m³ということです。届出容量は18 m³ということでございます。これも2階に保管庫が設置されるということでございます。1階はすべて店舗ということで、2階に先ほど申しあげました荷さばき施設と廃棄物関係が部屋の中で隔離されながら設置されるということになっております。

それから、街並みづくりでございますが、敷地内の緑化でございますが、松戸市の指導要綱に基づく必要面積をクリアするというので、計算しますと370.77 m²が必要でございますということでございまして、この店舗につきましては、372.2 m²を確保するということになっております。したがって、適正な配慮がされていると考えております。

8ページ目の総合判断でございますが、駐車場、駐輪場の需要につきましては、充足していると認められます。経路等につきましても、看板等の設置、チラシへの掲載ということで、これを含めながら先ほどの経路を考えて、適切な配慮がされていると認められます。荷さばき施設につきましても、適切な配慮がされていると認められます。騒音につきましては、先ほど申しあげましたとおり、保全対象側には住居がないということで、生活環境に与える影響はほとんどないと認められます。廃棄物、街並みづくりでございますが、これにつきましても、充足している、あるいは適切な配慮がされていると認められます。松戸市・住民等の意見がなかったということで、この店舗の立地につきまして、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「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> ありがとうございます。以上の説明につきまして、委員の方で何かご質問がございましたら。あるいは多少のご意見でも結構でございます。崎田先生、よろしいでしょうか。

<崎田委員> 悪いときにだけ発言しているのです。こちらは書類を非常にきちんと書いてくださっておりまして、食品スーパーなんですけど、対応が非常にきちんとできています。ありがたいと思っております。

実を言いますと、それに比べて図面の方が余りにもシンプルで、どういうふうに計画されているのかがよく見えないので、その辺のバランスがいいと大変ありがたいというのが本当のところですよ。よろしく願いいたします。

<伊藤会長> あの図面がちょっと簡単過ぎると。だから、高さとか横幅の図面とかがほしいということですね。

<崎田委員> そうですね。ただし、計画書の文言の方がこちらは大変きちんと出ておりますので、そういう意味では、ある程度関心は高い、良心的にやっつけらっしゃるという感じがいたしますので、安心はしております。

<伊藤会長> ご専門で、赤羽委員、これは経路につきましてはいかがですか。もう1

回、図を出してください。

<赤羽委員> 右折入庫がないように経路設定をして、それに対応した看板を立てていただく予定だということですね。多分、看板よりは出入口の交通整理員がそこへ立っているということが実質的には効くのだと思いますけれども、こういう言い方は適切ではないかもしれないですが、駐車場の容量の大きさを考えれば、相当対策をさせていただいているのではないかと思います。

<伊藤会長> 総合的にはよかろうということですね。

<赤羽委員> はい。

<伊藤会長> ほかに委員の方でご意見、あるいはご質問はございますか。

それでは、特段ご意見がないようでしたら、県の意見は、最後のページにありますように、総合判断として意見「なし」ということで、承認したいということでございますが、よろしゅうございますね。

それでは、審議案件1、(仮称)コモディイイダ松戸新田店につきましての新設案件は、県の方としては意見「なし」という案ですが、審議会としては、県の意見「なし」を承認したいと思います。ありがとうございます。

それでは、2番目の案件、繰り返すようですが、これが前回の審議未了になりました案件でございますが、きょう出席をされた方は、この案件について初めてでございますので、前回より簡単でよろしいので、全体像を簡単に説明していただいた上で、特に前回、全く審議ができなかった部分は交通の問題でございますので、そこは少し丁寧に説明をしていただいてということをお願いして、全体的にもう1度説明をしていただくということになります。お願いいたします。

②審議案件2「(仮称)南柏駅東口ビル計画」について

<事務局説明> (OHP)

南柏駅東口ビル計画でございます。今、議長からも言われましたが、前回欠席の委員もいらっしゃいますので、簡単に届出内容について説明させていただきます。

店舗面積は9,498㎡でございます。この店舗は2つの店舗から構成されておりまして、上空通路でつながる2つの建物ということになります。核テナントはマミーマート、そのほか非物販が入る複合店舗ということになっております。立地場所ですが、南柏駅の東口に隣接しておりまして、駅からペデストリアンデッキでつながる計画となっております。

指針に基づく配慮事項でございますが、駐車収容台数、駐輪場の必要台数は確保されております。それから、荷さばき施設、歩行者の通行の利便性の確保、廃棄物の減量化・リサイクル計画についても適正な配慮がされていると認めら

れました。騒音についても、保全対象となる住宅がないということで、生活環境に与える影響は軽微であると認められます。

このほか、廃棄物の保管容量、街並みづくりに関しても、適切な配慮がされていると認められまして、柏市からの意見も適正に対応がなされているということ、それから住民からの意見がなかったということで、県意見は「なし」ということで審議会に諮ったところでございます。

この案件で赤羽委員の方から質疑がございまして、その内容ですが、今図面を出しますけれども、常磐線北側からの来店ルートについて、国道6号のNo.4の交差点から跨線橋を渡り、県道松戸柏線の交差点No.3を右折して計画地に誘導する計画を立てたところでございます。赤羽委員からは、飽和交通流率の実測結果で、現況の交差点飽和度が1前後の高い数値を示しているということから、これらの交差点の負荷を軽減するために、来店ルートの分散として、国道6号のNo.7の交差点からアンダーパス道路、鉄道が上を通って道路が下を通るというものですが、県道松戸柏線の交差点No.8を右折するルート、もう1つ、松戸市寄りの方の根木内交差点No.9というところですが、これを左折して県道松戸柏線を北上するルート、こういうものがあったらいいのではないかとご指摘がございました。

このことに関しまして、2月24日に柏市役所の協力も得て、それから26日（土曜日）ですが、やはり柏市役所のご協力を得まして、実地調査をしてきました。この結果につきまして説明をさせていただき、またご検討いただければと思っておりますので、よろしく願いいたします。

<事務局> それでは、今、貫井からも話がありましたが、設置者の方で当初計画した、常磐線を越えて北側からこちらの店舗に来るルートとして、1つが常磐線の北東側から国道を南下して、跨線橋を渡って入るルート、それと店舗の北側から北西側の方については、やはり6号を今度は北上しまして、跨線橋を回って店舗に入るルートが当初設置者の方で計画したルートです。

これをルート1、こちらをルート2と便宜上つけさせていただきましたが、ルート1に対しては、ルート3、いわゆるアンダーパスを渡って、県道松戸柏線を直進するルートがあり得るではないか。それと、この辺りの方については、むしろこの跨線橋を外して、若干遠回りにはなるけれども、松戸市の根木内交差点から県道へ入るルートがあるのではないのでしょうかという形のご指摘がございました。

もう1点、この位置にもう1か所跨線橋があったので、それも含めて現地の方を見てまいりましたので、最初に、ポイントとなります3、4の交差点、それとルート1、3の方の北側に入るアンダーパスの両サイド、それと南側になります根木内交差点と、もう1か所、跨線橋について、どういった現況かとい

うのをまず写真でご覧いただきます。

こちらは交差点3の方の交差点から跨線橋側を見た写真になります。跨線橋から交差点に進入してくる車両につきましては、右折側、左折側、それぞれの車線が分かれて交差点に進入してくるという形状になっております。

ここは同じく交差点3の、こちらの方が跨線橋になります。跨線橋をおりてきて、こちらの方が県道松戸柏線、この先の方が泉町といいますか、地図で言いますと No. 8 と言っている交差点の方に向かう道路がこちらの先になります。ご覧のとおり、交差点3の県道側につきましては、特に右折専用レーンがない交差点になっておりますので、例えば先頭に右折車が入ると、直進車両も含めずずっと後ろに並ばざるを得ないという交差点の構造になっております。

こちらもまた交差点3の図面ですが、これは跨線橋から見た正面側の方になります。ここに1台、軽車両がありますけれども、ここは生活道路的なもので、幅員は3mで、進入禁止になる時間帯もあるということで、実質的には、前回のご審議でもありましたが、こちらは県道と跨線橋のT字路というのが大まかな構造で、こちらはそれほど交通量の多い道路ではないという形になります。

こちらの方は跨線橋を渡りまして北側の方になる No. 4 とつけました旧日光街道入口交差点、この先が No. 3 になりまして、こちらは跨線橋。No. 4 の交差点につきましては、跨線橋から真っすぐ出ていくルートと、こちらを横切っているのが国道6号ということで、十字路になります。

渋滞の状況ですが、こちらが国道6号になります。ここから入っていくのが跨線橋側ということで、跨線橋の方に右折で入っていく車両でこの辺が渋滞が発生する箇所になります。

こちらの方は、お手元の図面で言うと7番の交差点になります。下側の方が国道6号で、ここに入っていく道路がアンダーパスに向かう道路で、ここも形状としてはT字路になりまして、国道からアンダーパスの方に入っていく道路になります。

これは、手前の方が No. 4 の交差点になりまして、この先が No. 7 の交差点です。No. 4 と同様に、国道6号から右折でアンダーパスに入っていく車が信号待ちで並ぶような、同様の形状になっている交差点になります。

次は、今の No. 7 の交差点に国道から入りまして、アンダーパスがこちらになります。向こう側から No. 7、手前の方が図面で言うところの No. 8 の交差点で、アンダーパスで上がってくる。

こちらが No. 8 の泉町交差点で、手前の水平方向が県道松戸柏線、この先の方が No. 3 の交差点なり、今回の物件のある方向です。この道路を真っすぐ行った先が国道6号で、この先がアンダーパスになります。ご覧のとおり、こちらの国道6号に向かう道路というのは、実際は16号から6号にショートカッ

トで行く、よく迂回路的に使われているということで、こちらのサイドはかなり交通量の多い交差点になります。

これは今の交差点を更に国道から離れる側、こちら側に進むとアンダーパスになるんですが、交差点の先にもかなりつながっているような交通量の多い交差点になってまいります。ちょっと見にくくて申しわけございません。

こちらは西側の方の迂回路になりますところの No. 9 の根木内交差点です。こちらの方向が国道 6 号で、経路としますと、ここから左折で県道側に入っていくという交差点です。こちらは国道からの左折ということで、ここでの渋滞が発生するというのは余り考えなくていいかなと思います。

逆に、同じ交差点 No. 9 に向かう、こちらが県道になって、この先が国道 6 号との交差点になります。県道側から国道に向かう方については、2 か所連続して信号があるということもありまして、よく車の並ぶような交差点にはなりません。

こちらは地図で言いますと真ん中辺の 12 番という跨線橋の絵です。こちらは設定としてルート 5 として使えるかどうかということで写真を撮ってまいりましたが、接続道路から幅員が狭まりまして、実質スロープ部は 1 車線で、上がったところでの切り返しというか、すれ違いをするという交差点になります。

こちらはスロープ部です。ご覧のとおり、実質 1 車線しかありません。ということで、この跨線橋を渡るショートカットのルートについては、ルート 5 として一応検討対象にはしましたが、来店経路として誘導するのは適当ではないだろうということで、こちらについては、ここで一応検討はおしまいということにいたしましたと思います。

少し駆け足でやらせていただきましたが、今の跨線橋がこちらのショートカットで、こちらについては、ご覧の形状でしたので、一応経路としては考えないということで、前回からお話のありました国道の北東側から入ってくるルート 1 とアンダーパスを通ったルート 3 の比較と、店舗北西側からのルート 2 とルート 4、この 2 方向について実際に調べてきた結果も含めて報告をいたしたいと思います。

まず、ルート 1 とルート 3 の比較ですが、ご覧のとおり、距離的にはさほど違いはございません。お手元にある資料の真ん中にあるように、大体どちらも 2 km 程度で交差点 2 までやってまいります。こちらを実際に私どもが車で計った結果ですが、ルート 1 の方が、平日、木曜日でありました 24 日で約 8 分、そのときに同じ時間帯で 24 日、ルート 3 の方を計った結果が 5 分と 8 分という形で、ちょっとばらつきました。それと柏市さんの方で独自にやっていただいた 26 日（土曜日）の結果ですが、ルート 1 で約 10 分、ルート 3 では 31 分という形で、ルート 3 については、計った時間帯によって走行時間のばらつき

がかなり出ました。31 分かかったのは、交差点 3 で、このときは 12 回、信号待ちにかかったということで、先ほど写真で見ていただいたように、右折車両があると、その後ろの直進車両も含めて止まってしまうという交差点 3 の構造上の問題かなと思います。

あと若干補足的になるんですが、ルート 1、ルート 3、それぞれルート 1 ですと左折、右折という形の流れ、ルート 3 ですと、ここで左折して右折という形で、それぞれ右折というのが入ってきますので、右折の部分について検討いたしたのですが、まずルート 1 の 3 の方に跨線橋から入ってくる場合については、先ほど見たように、対面から来る車はそれほど注意をしなくていいかなということで、左右に分かれる形の流れですので、比較的動きやすいのかなという印象を運転者としては持ったという感想がございました。

No. 8 については、国道 6 号側の方向への対向車線の交通量が結構多いものですから、右折ですとどうしてもひっかかるというか、多少抵抗感があるのかなという印象があるという感想がございました。

あとは全般的にですが、マミーマートが、地図で言うと、計画店舗の北側の辺りと東側に若葉町というところがあり、この辺りにそれぞれ既存店がございまして、こちらの商圈からは、余り来店者をそもそも期待していない部分がございます、図面の中にも数字があるように、トータルとしての交通量そのものも、ルート 1 というのは余りなかったなという結果が出ております。

それと地元の柏市の方から、この辺はどうなんだろうということでも伺った内容では、ここからマミーマートの方に行くには、ルート 3 よりもルート 1 の方が望ましいのかなというご意見もいただいております。

そういった関係で、北東側のルート 1 とルート 3 については、ルート 1 という設置者が設定したルートが適切と考えてよろしいのかなと思っております。

続きまして、店舗の北西側の方の来店経路としてのルート 2 とルート 4 の比較についてお話しをいたします。

ここは、No. 11 という駅の入口の交差点から No. 10、名都借の交差点の間の方がどう動くかということなので、基点をどこにするかによってかなり差はありますが、まず名都借の方を基点とした場合ですと、ルート 2 の方で約 2 km、ルート 4 を回りますと約 3 kmということで、距離的にはルート 4 の方が若干長くなります。走行時間については、平日、24 日にルート 2 の方では 10 分、あるいは 7 分 42 秒、ルート 4 周りでも 7 分ないし 9 分半ということで、名都借の交差点ですと時間的にはどちらを通ってもほとんど変わらないという結果になります。

もうちょっと駅寄りの方の 11 番ぐらいを基点にすると、距離的にはこちらが 1 km、こちらが 4 kmということで、かなり差が出てまいりますし、走行時間

も、ここを基点にしますと、平日で6分半から8分ぐらい、こちらの方は24日の結果で9分から11分弱ぐらい、それから土曜日に計っていただいた結果でも、こちらの方が12分、こちらが15分ということで、距離が長くなりますので、当然時間の方もかかってくるという結果になっております。

この2つの比較ですが、ルート4を通りますと、交差点飽和度の高かった跨線橋ルートを回避するというので、そういったメリットは出てまいります。逆に、その分距離的に遠回りになる、あるいは店舗がこちらでありますので、逆行するというので若干わかりにくい部分はあるのかなと思います。ルート2につきましては、生活道路に入らない、幹線道路を経由する最短ルートで距離的には近いということで、そういった部分では、ここの渋滞を通るということで多少問題はあると思いますが、不適切という経路設定であるとまでは言えないのかなというものが事務局としての感想でございます。

トータルとしては、ルート1とルート3の比較、ルート2とルート4の比較を含めて、県として意見を言わなければならないほどの問題があるのかなということであると、意見「なし」でやむを得ないのかなというのが事務局としての現地調査を踏まえた判断になっております。

以上で追加説明の方は終わらせていただきます。

<伊藤会長> 事務局からは、もう説明はありませんか。

<事務局> これで一応事務局側の説明とさせていただきたいと思っています。

<伊藤会長> お聞きのように、この案件の一番の問題点は経路設定であります。これについては、先回ご出席の方はお感じになっていらっしゃると思いますが、新しく、先回出ませんでした現地へ行った調査が加わったわけでございます。それで、結論的には県の方の意見としては、先回と同じように、設置者の方から出されたルート設定は、それについて不適切ということで県の意見を述べるほどではないという判断で、原案は意見「なし」ということで県の方はまとめたわけでございます。

非常に短い時間で説明をしていただきましたので、おわかりにくいところがあったかもしれません。質問もあったかもしれませんので、最初に、今までの説明で委員の方は大体ご理解いただいたかどうか。そこはちょっとわからないというのがございましたら。

<古宮委員> 交差点11から交差点1に抜ける道というのはないんですね。

<事務局> ここは、道路としては鉄道で切れております。この一帯ですと、こちらのアンダーパスと、この交差点の渋滞のある跨線橋、先ほど写真で見いただきました細い跨線橋と、国道6号は本線のまま越えていくこの箇所、この間ではこの4か所しか鉄道を渡る車が通れる道路はございません。

<伊藤会長> 跨線橋のところは3つあるんですが、真ん中にあるところは細くて、橋

の上で退避しないと向こうの車が通せないというので、これはルートとしては成立しないだろうということで、右側と名都借、これは線路をまたいでいく大きい道ですね。そこをまたいで、根木内を曲がるというルートが代替ルートとして考えられるということですね。もしご質問がなければ、今の県の説明と結論につきまして、それぞれの委員の方のご判断をお願いしたいと思うんですが、一番最初に、交通問題のご専門の赤羽委員の方からどうぞ。

<赤羽委員> まず、事務局としては短期間でできるだけの調査をしていただいたと思いますけれども、これは本来、交差点解析が正しく行われていれば、当初の経路設定では交差点3と4は処理能力が交通需要を大きく超えてしまうということが認識されて、代替経路についてもきちんと調査されていて、その相対的な比較によって、この経路がベターですという届出がされていたはずなんです。本来、事業者が行うべき調査を事務局がするということがまず問題だろうと思います。

それから、事務局のご説明では、土曜日などはピーク時間帯なのでしょうけれども、所要時間を計測していただいて、その比較に基づいて、まあそれほどの差はないでしょうということで、当初の設定経路をよしとするという案ですが、これは将来、店舗開業に伴って付加される交通需要によって、各経路がどういう交通状況になるかということに基づいて判断すべきなんです。少なくとも交差点4は交差点飽和度が0.9から1.1を超えるような状況になると予想されるわけですね。それに対して、同じ交通量が付加されるのでも、多少遠回りになるケースもあるというお話でしたけれども、緑の線で書かれた代替経路の方が全体としては有利に働く可能性もあるわけですね。これはきちんと交差点の調査をしていただいて、飽和交通流率も実測調査していただいて、定量的な比較に基づいて、どちらが有利かということの結論を出していただく必要があると思います。ですから、事務局にせっかく追加で調査していただいたんですが、それだけでは判断に足る情報にはなっていないということですね。ですから、事業者に対しては、追加の調査に基づいて、より適切な経路がないかということを検討していただくよう意見を付すべきだと思います。

<伊藤会長> 赤羽委員の意見の最終結論は、県の意見「なし」ではなくて、追加調査によって、さらに代替ルートを検討すべきであるという意見をつけるということでございます。

先に前回ご出席になっておりました先生の方にいきまして、お二方は考える時間にしていただきたいと思いますが、それでは古宮委員、どう判断されますか。

<古宮委員> この審議会で勉強させていただいて、交差点飽和度で1に近く、あるいは1を超えてしまうということが予測されるのだとすれば、これはそのまま意

見「なし」というわけにはいかないのではないかと私も思います。計画ルートというのは必ず1本でなければいけないんですか。

<事務局> 複数でもあり得るということだと思います。

<古宮委員> そうですよ。一種の妥協案のように考えられるんですが、ルート1とルート4ですか、両方あってもいいのかなという考え方が私としてはあるので、そのことも付記した上で、交差点飽和度についての検討をされたいという意見は入れるべきではないかなと思います。

<伊藤会長> 古宮委員のご意見は、複数のルートであってもいいのではないかとということ前提として、県の意見を付すとすれば、複数のルートを経路として考えるべきであるという意見をつけるということによろしゅうございましょうか。

<古宮委員> はい。

<伊藤会長> そういう考えです。それでは、崎田委員。

<崎田委員> 私も今のご意見と同じような感想を持っています。特に今、私はルート2とルート4というところが割に気になっているんですが、ルート2だけに限定する必要はなく、ルート4という、少し遠回りでも、それを回ってきた方が早くなるという状況の方もいらっしゃるわけですので、複数のルートをそれなりにきちんと提示していくということでもいいのではないかという感じがいたします。もう少し柔軟に、あるいはきちんと考えてルート設定していただくように意見をつけるということは私も必要かと思えます。

<伊藤会長> あのお二方の意見のご参考もあるんですが、届出のときには経路としては複数のルートというのは出してこないんですか。

<事務局> それでは、経路の関係についてお答えいたしますけれども、国の方から出ております解説では、複数のルートであってもよろしい。それらをドライバーが選べるような形でやるのが望ましいという書き方になっております。その部分を読んでみますと、駐車場への経路が複数想定される場合においては、最も混雑の発生が小さくなるような経路を自動車を利用する来客が選択することができるように設定すること、こういうふうな解説の方では出ております。ですから、経路については、時間帯とか、いろんな状況によって刻々と変わってまいりますので、1つの固定したルートだけではなくて、複数ありますよということにはなっております。

<伊藤会長> ということで、法の規定では1つだけでなくもいいと。古宮先生のところでお伺いすればよかったんですが、そういうこととございませう。

それでは伊藤委員、どうお考えでしょうか。

<伊藤委員> 今、事務局の方からも古宮先生からもお話があったように、時間とかで多少違ったところも出てくるし、来客が判断する、選ぶということがあるだろうと思うんですね。ですから、1ルートに限定して、あとは通ってはいかんと

いうことでなければ、そういう方法を申請者の方とよく詰めてもらって、一番安全な方法を考えるようなことで、それなりの言葉を加えるなら加えるということでもいいのではないかと思います。

<伊藤会長> 結論的には、県の意見の中でその言葉をつけるということになると、県の意見「なし」ではないということですか。

<伊藤委員> これだけの議論ですから、やはりあった方がいいのではないのでしょうかね。専門の先生もいろいろ言われていますからね。

<伊藤会長> 書くテクニックもいろいろあるかもしれませんが、それは後回しにして、最後に事務局の方にもご意見を伺いますが、中村委員、どのようにお考えでしょうか。

<中村委員> ここは近いので時々通るんですが、現状のままで、スムーズに通過するときもありますが、通常は松戸柏線がすごく混みます。2回、平日と土曜日に調べに行かれたということですが、平日の昼間などは普通は車の数が少なくなる時間帯だと思います。雨の日は特別なので、そういう日は計らなくていいんですか。雨の日などは先ほど言われた30分ということではなく、とても混んで、柏まで通過するのに1時間以上かかることがあります。かといって、このほかにルートを設定しようというと、ほかには考えられないかなというのも実情だと思います。

<伊藤会長> そうすると、中村委員がおっしゃっているのは、松戸柏線、あの地図の下の方ですね。一帯が混むんだということですね。

<中村委員> はい。この店舗が開店する、しないは関係なく混むということですね。

<伊藤会長> 上の方の水戸街道ではなくて下ですね。

<中村委員> はい。旧水戸街道の方も国道6号に向かって、出入口にあたる、国道6号への接点のところでいつも混む状態です。

<伊藤会長> それは混むでしょうね。交差点の数値で既に混んでいるというのが出ていましたからね。

<中村委員> はい。

<伊藤会長> だけど、松戸柏線も混んでいるのね。

<中村委員> はい、混んでいます。南柏を抜けるあたりから混むので。設定ルートを考えると、色を塗ってあるところ以外はイメージとしては出てこないんですが。だから、仕方ないのかなというところですよ。

<伊藤会長> ほかに抜け道というのは今塗ってあるところしかないですよ。

<中村委員> はい。

<伊藤会長> そうすると、ここで中村委員としては判断するとしたらどういうことになりましょうね。

<中村委員> ほかにルートを探すとすると、混んでいるのはわかっているんですが、

探せるかなというところで、仕方ないと思うんですが。

<伊藤会長> 最初の原案であるのもいたし方ないし、代替ルートを考えろという意見も出ているんですが、混むけれども、仕方がないと。

<赤羽委員> 当初の事業者からの提案は、この地図でいくとオレンジの経路しか設定していないんですよ。緑の経路は全然考えていないんですよ。これは、すべての交通量を国道6号側の④という交差点と、跨線橋を渡った③という交差点に集中させようということなんですよ。それは幾ら何でも工夫がなさ過ぎだろう、もっと分散させるのだったら、同じ混んでいるにしても緑の方を考えてもいいのではないかというのがここでの議論なんですよ。

<伊藤会長> 中村委員は代替ルートがあった方がいいとお考えですか。

<中村委員> この橋は信号待ちですごく混みますし、道路としてそんなに広い道路ではないので、できれば緑のルートの方を走った方がいいかと思います。

<伊藤会長> 混んではいるけれども、代替ルートも利用すべきであるというのを注文としてつけたいということですね。

<古宮委員> 中村委員のお話ですと、No. 2の南柏駅の東南側の交差点が一番詰まるわけですよ。これは県道ですか。

<事務局> 県道です。

<古宮委員> 県道の交差点が一番詰まるわけですね。どっちから来ようと、ここで詰まるのだから同じなんだということですが、今、赤羽先生とか私が議論しているのは、そこが詰まるのはしょうがないとしても、そこに至るまでの間の通行の利便性として、4とか3とかという交差点になるべく負荷を与えないで、そこに至れるような来客者の利便性を考えるべきではないかという意見なんですよ。特に、出店予定地の西側の方から来る人たちのことを考えると、無理に渋滞のひどい交差点に入らなくても、迂回して行けば時間距離としては短くなるのではないかと。そういうふうに考えると、代替ルートもあっていいのではないかとというのが私の意見ですが。

<伊藤会長> 中村委員、わかりますか。

<崎田委員> お話の感じから、松戸柏線ってすごく混んでいる道なのだというのがよくわかりました。

<赤羽委員> ただ、これは千葉県によくあるパターンなんですが、特定の交差点を先頭にした渋滞というよりも、例えば右折が後続車の流れを阻害してしまう。右折できるような小さな交差点があると、そこで短い待ち時間が発生して、それが連担しているものですから、抜けるのに相当時間がかかるとか、そういうのはよくあるパターンですね。事業者の調査結果を信頼すれば、②の交差点については、ピークでも赤信号の待ち回数が2回程度で、③、④の信号交差点に比べると渋滞していない。つまり、特定の交差点を通過するのにそれほど時間が

かかっているということのほうがわれなくて、全体としていろんな障害があって、それは多分出入りの交通の関係だと思うんですが、時間がかかっているのではないかなと私は想像しているわけです。

<伊藤会長> 今までの大ざっぱな大勢としては、どうも複数ルートを推薦するのがベターではないかという1つの流れでございまして、何も申請者の言う1つだけのルートではなくて、代替のルートも検討してほしいという要望を審議会としては出したいというのが潮流でございます。

それでは、県の方はどういうふうにご判断になるか。少しご意見があるかもしれませんので、いかがでしょうか。

<事務局> 私も実際に現場の方へ行ってまいりまして、状況を見てきておりますので、行政側としてどんなふうを考えているのかという点を総括的にお話ししたいと思います。

まず、復唱しますと、当初のルートというのはオレンジ色のルート、ピンクのルート、これが原案といたしますか、届出に出されておりますルートです。これにつきまして、前回、このルートだけに限定するのではなくて、例えば、この部分を早めに曲がって、ここでこういった形で直進させるルートもあり得るのではないか、あるいはこちらの関係についても、ピンクで来るルートだけではなくて、距離的には若干遠くなるけれども、迂回するようなルートもどうなのかというご提案がなされたわけですね。

それについて、どうなのだろうということで、実際に走行したり、あるいは地元のこの辺の地域事情に詳しい方にも市の方からも情報を聞きまして、もう1度繰り返しになりますが、今のところ、我々事務局サイドが考えていることを何点か申し上げます。

まず1つ、経路につきましては、国の解説では何も1つにこだわることなく、複数あってもよろしい、むしろ時間帯でありますとか、あるいは交通のそのときの状況によって自由に選べるようなものが望ましいというふうにはなっております。具体的に、この県道については、今、中村委員はこの辺を実際に走られたということもあって詳しくて、我々が行ったときは24日（木曜日）だったものですから、この日は、市の方に伺いまして、いずれにしても、きょうは全体として交通量が非常に少ないという状況ではありました。ですから、そんなに差がなく行けたのですが、土曜日の状況ですか、約10分に対して、こちらの迂回ルートでは30分ほどかかっているということですので、現実問題として、選択肢は多くあった方がいいのでしょうかけれども、このルートについては推奨できないのではなかろうかと事務局としては考えております。

一方、松戸方面からの来店経路ですが、こちらは距離的には遠くなるのですが、国道6号から根木内交差点に入りまして、ここを左折する形で入ります。

こちらから国道6号に入るのは混んでいるんですが、逆に左折で県道松戸柏線に入る方はそれほど混まない。これは当然のことかと思うんですが。そんな関係で、時間的には、ウイークデーに計りましても週末に計っても、ピンクの経路とブルーの経路については、それほど大きな差がなかったという状況になっているわけですね。

そういう状況を踏まえて、我々事務局としての考え方は、まず1つは、今回の問題について、意見を出すのか出さないのかという部分の関係ですが、意見を出すということは、いったん提案されたものが及第点に達しない、不可ですよという形になるのかなと。そうしますと、客観的な情勢として、この経路につきましても、県警の交通の専門のセクションと随分長い時間をかけて、これがよかろう、100点満点とはいかないけれども、やむを得ないのかなという形で設定されてきたものであること、それからこの辺りの交通事情に詳しい地元の市とも当然協議されていますから、100点満点ではないけれども、それでやむを得ないかなという状況で来ているわけですね。

ですから、事務局案が絶対いいとか悪いとかいうことではなくて、それを含めて専門家の皆様方に審議していただいているんですが、今のお話を総合しますと、結果的に、使えるルートとしては、想定で考えられるこのルートについては、この道路は相当混むということから、経路設定としては採用できないのかなと事務局としては考えております。

それから、このルートについては、こちらの交差点には相当な負荷がかかる。現況でも1を前後するような、ましてやこれが開店後になりますと、1を上回ってくるということですから、当然、ご指摘のように、ここに対する負荷は極力かけない方が望ましいということは我々もよく理解しております。

ですから、まとめて言わせていただきますと、今、県の意見をつけるべきかつかないべきかについては、100点満点ではないけれども、出してきたものについては、それ相応の手順も踏まれていますし、市との協議、あるいは県警との協議もやってきておりますので、意見をつけるというところまではいかがかなというのが事務局としての考え方でございます。

他方、こちらに負荷をかけないということについて、実際にこちらのルートについてはかなり使えるということがわかっておりましたので、こちらについては取り入れる。何とかこちらのルートも取り入れるという形で対応できたらと。

そんなわけで、当初出されたものについて、これは不可ですよということは申し上げにくいので、我々の事務局案としては、意見は「なし」とする。ただし、こちらの道路の活用についても努めるという形でやっていただけたらいかがかなというのが事務局としての考え方でございます。

<伊藤会長> 県の方の立場は、まとめますと、出してきた案のルートが必ずしも不適切と言って退けるほどではない。しかし、では、そのままオーケーですよとも言えない部分はわかる。県の意見をつけるほど猛烈に悪いからこうしなさいというほどではないけれども、問題ありということは指摘したいという形で、大前提としては、県の意見は「なし」だけど、ただし書き——県の意見「なし」、その下にただし書きで円滑に云々という文言がいつもつきますけれども、その形で代替ルートの名都借、根木内、この2つのルートを活用すべきであるというふうには言いたい。ただ、松戸柏線の4に至る点、水戸街道から左折するルートについては、活用しなさいとは言いがたいということで、意見「なし」だけれども、ブルーのルートだけは添えたいというのが県のスタンスであると見てよろしいですか。室長、それでよろしいですか。つけ加えることがあれば。

<事務局> 大体、今まとめていただいたとおりです。ですから、オレンジ色に対して緑色の代替ルートについては、県道は相当混んでいますということで、特に土日になりますと混雑が激しいというのが判明していますので、代替経路として県道松戸柏線のグリーンの部分はちょっと難しいかなと認識しております。

それから、ピンクのままですとこちらに負荷がかかりますので、この負荷を少しでも軽減することからは、こちらについては代替ルートとして大いに活用する方法があるのではないかと。

それで、我々も、今回2回目ということもありますので、それらを踏まえて修正したものを用意させていただいておりますので、理由と最終案のところ、それを検討していただければなと思うんですが。

<伊藤会長> 県の方の意見はそういうことでわかりましたし、審議会の委員の方の大勢としては、県の意見「なし」ということではなくて、県の意見「あり」にするというご意見もあるわけです。ただ、県の方は、気持ちは十分わかるんだけれども、このルートは不適切であると決めつけて、こういうふうにしなさいよと意見を付すほどではない。ただし書きで——上の方の総合判断の箇所も違うかもしれませんが、そこで添え書きをしたい。これが審議会の意見の大体の流れです。ともあれ県の方は何か修正がありましたら配ってください。

5分間休憩しましょう。

(休憩)

<伊藤会長> それでは、再開したいと思います。

<赤羽委員> 県の総合判断に関する事務局案を伺う前に、意見を出すか出さざるべきかということに関連して確認したいことがあるんですが、よろしいでしょうか。

<伊藤会長> どうぞ。

<赤羽委員> まず、当初の事業者からの届出の例えば交通解析結果を見ると、交差点飽和度はすべて0.9を下回っているという結論を出していますね。要するに、

経路上のどこでも問題が起こらないという結論を出しているわけですね。それに基づいて関係者への説明が行われてきたのではありませんか。警察協議もそれに基づいて行われているわけですね。しかし、この結論は事実と異なるわけですね。それをもって、これまで関係者といろいろと協議を重ねられてきたので、ここまで来て事業者に対して意見を付すわけにはいかないという理由にはならないのではないのでしょうか。

<伊藤会長> それが1つご意見で、再開したとき、これをもとにしてお一人ずつ確認をしたいと思っていたところですので、赤羽委員、同じことになりますが、最初に総合判断で、もうお読みになったかもしれませんが、新しいところはなお書きですね。「経路のうち国道6号からJR常磐線を横断する跨線橋の両端の交差点において渋滞が発生しているため、当該交差点を避ける代替経路について検討した。国道6号我孫子方面からの来店経路については、泉町交差点——これは先ほどの説明では全部番号になっておりますが——を経由する経路が想定されるが、跨線橋下の交差点の渋滞を悪化させる結果となることから適切とはいえない。松戸方面からの来店経路については、名都借・根木内交差点を経由する代替経路が考えられ、跨線橋を回避する利点はあるものの、届出による経路設定に比べ距離的には長くなり、店舗に逆行することから来店者の心理として代替経路の利用を期待しにくい面もあり、設置者の経路設定が不適切であるとまではいえない」というのを総合判断としておいて、第4として県の意見で、意見「なし」。「なお」というところにつけ加えて、「国道6号名都借交差点からの来店経路については、跨線橋での渋滞回避のため、根木内交差点経由の経路の活用に努めてください」。ただ読んだだけでございますが、こういうのが県の原案でございます。

これから、これでいいかどうか。例えば、県の意見「なし」は賛成しても文言を変えろという方もありまじょうし、いや、県の意見「なし」ではなくて、変えるべきであるというご意見をお持ちの委員もいらっしゃるだろうと思います。それぞれについてお伺いしたいと思いますが、先ほど申しましたとおり、お一人ずつ確認したいと思いますが、赤羽委員、再度ということになると思いますが。

<赤羽委員> 先ほどのことに加えまして、総合判断の1のアンダーラインが引いてある追加項目については、設置者が当初検討の対象とした交差点と同じような調査をして、代替経路上にある交差点で問題が発生しないかどうか、あるいはその度合いが当初の経路に比べて、あるいは当初の経路に加えて複数の経路を設定して分散する方がよりよいかどうかということを実量的に検討した後でない、いろいろ言えないということです。ですから、追加の調査なり分析を求めるべき内容だと思えます。

それから、第4の県の意見（案）で、なお書きがついていますが、これは意見ですね。なお書きに位置づける内容ではないと私は考えます。

<伊藤会長> 赤羽委員は、県の意見（案）は意見「なし」ではなくて、意見をつける。

1つの注文は、交差点飽和度の調査をすべきであるということが前提にあって、国道6号名都借交差点からの云々のアンダーラインは意見として入れてよろしいという立場ですか。

<赤羽委員> そうですね。意見であればよろしいと思います。

<伊藤会長> もちろん意見という場合ですね。わかりました。古宮委員。

<古宮委員> 即断しなければいけないという非常に苦しい立場ですが、形式にこだわっているわけではないのですが、赤羽委員のおっしゃるように、当初のデータが検討するときの材料になり得ていないというところがちょっと気になるんですよね。ですから、今の段階で、法的な期限の問題もあるので、すべてもう1回データをとり直せというのもちょっとしんどいかなという気はするんですが、ただ、意見としては複数の経路を検討すべきであるというところは入れるべきかなという気はします。私の意見はそういうところですね。

<伊藤会長> そうすると、意見をつけるということですね。

<古宮委員> はい。

<伊藤会長> 代替経路のことは……。

<古宮委員> 表現の仕方の問題になると思いますけれども、「複数の経路を」という表現かなという気はするんですが。

<伊藤会長> 意見として加える。複数の経路を考えろというふうに意見をつけるというのが結論でございます。

それでは、崎田委員。

<崎田委員> 意見「あり」にすると、やり直して、もう1回かけていただければ、それでいいわけですよ。意見「あり」にして、もう1回ちゃんと調査をして出させていただくというふうになれば、来月とか、その次にまたここで検討するという形でいいんですよ。

<伊藤会長> どうですか。

<事務局> 意見が出ましたら、次はその意見に対する対応が設置者の方から出されて、勧告審議ということで、もう1回審議会にかかることになります。

<古宮委員> だから、要するに意見の内容いかなですよ。

<事務局> 意見を出しますと、当然、その意見に対する対応をするかしないかというのが設置者からまいりまして、仮に対応するという形になりますと、通常、変更届の形で出されてきまして、県の意見に対して真摯な対応がなされているかどうか。また、それに対応しなければ重大な生活環境上の問題が発生する。その2つの要件が満たされますと、今度は勧告するかしないかということの審

議になります。

<古宮委員> ただ、本件の場合は、結論から言うと、複数か単体かという問題ですよ。だから、出店者側にかかる負荷というのは、赤羽委員のように、もう1回交通量調査しろという形であれば負荷がかかるんだけれども、そうでなければということですよ。

<事務局> その点はおっしゃるとおりです。

<古宮委員> 検討しますという届出内容の軽微な変更と言ったらいいのでしょうかね、そういう形になりますよね。

<事務局> 恐らく今の形でいきますと、仮の話ですが、例えば複数の経路を検討すべきだという意見がついたとしまして、それに対して、こういったものを考えてまいりましたというのが出てきますから、これでいいかどうか、それについて勧告するかしないかという形で議論していただくという形になりますね。

<崎田委員> 代替の経路があるかどうかというのは、こちらの審議会で考えて、いろいろやった結果ですので、意見「あり」で、もう1回きちんと柔軟に検討してくださいというふうに意見を申し上げるのが順序ではないかという印象を持っております。

<伊藤会長> といいますと、代替経路ということではなくて、経路設定について再度検討を要すると。だから、国道6号云々ということは別に書かなくてということですね。

<崎田委員> はい。

<伊藤会長> これは向こうが考えることだという形でということですね。

<崎田委員> はい。それと、この件ではないことについて後で1度意見を言わせてください。廃棄物に関して後で言わせてください。

<伊藤会長> さて、それでは伊藤委員、どういうふうにいたしましょうか。

<伊藤委員> 総合判断で議論するのか、県の意見（案）というところで議論するのかということはあるんですが、いずれにしても、これはどうするんだということ、そうたくさん案があるわけではないと思うし、今のこの案が悪いと言っているわけではなくて、これだけでは道路の強度として不足するから交通分散を図ってはどうかという話なので、県の意見「なし」ということで、「なお」というやり方か、実質これは意見なんだろうとは思いますが、ただ、処理の方法としてこういう方法があって、ここで満足できるのならそれでもいいのかなと思うんです。いずれにしても、今アンダーラインの引いてあるところで、グリーンのところ議論されない中では、なかなか難しいなという感じは持っているんですけどね。下のなお書きは、ブルーの分だけ考えろということになっているわけですね。

<伊藤会長> なお書きは、総合判断の1を受けてこういうふうになったわけですね。

<伊藤委員> ですから、これではちょっと難しいのかなという感じです。これを入れるなら上のグリーンの方も一緒に入れて分散をと。

<事務局> グリーンについては使えない。3倍もかかっていますからね。10分に対して、土曜日の柏市の調査で30分もかかっています。

<伊藤委員> だけど、これは来店ということ、言ってみれば右上からの時間でしょう。帰りの人もいるし、帰りの人はそこを選択するかもしれないでしょう。

<事務局> とりあえず来店経路という形で今は考えたいと思います。

<伊藤委員> 来店経路なんだけど、来店したら必ず帰るんだし、来店だけ考えればいいんだということではどうなのかなと思うので、やっぱり交通分散は下のブルーだけではなくて、上も一緒ではないかと思うんだけどな。そんなに選択肢は何本もないわけです。

<事務局> ですから、分散することには我々も異論はないんですよ。それは何度も申し上げているように。ただ、分散するにしても、受け皿としてキャパシティーがないところに分散しても仕方がないでしょうということを申し上げているわけですね。

<伊藤委員> だから、代替とって、こっちに変えろと言っているわけではなくて、併用ができないのかということですよ。どっちかに決めなければいけないということではないわけでしょう。さっきの規定上の話では併用できるということでしょう。複数路線がとれるということでしょう。複数路線がとれるのなら、ここで来店者が選択をする余地があるわけだよな。

<事務局> その点につきましては、これは想定しているので義務的に拘束されるわけではないんですね。

<伊藤委員> それはわかるんだけど、ブルーだけ書くというところにね。今の議論は、ブルーの方だけ議論すればいいということにはならないのではないかと思うんです。今の事務局案として、この解決案としては、ブルーのルートについてだけはなお書きで入れましょうよということでしょう。

<事務局> そうです。キャパシティーがありますから。

<伊藤委員> だから、そこのところがどうも理解に苦しんじゃうんだよな。

<事務局> キャパシティーがないところに文言上だけで図りましても、実質上、意味がないのではないかと事務局としては整理しているわけですね。現に、そちらのルートが設定されたとしても、今、中村委員からもありましたように、県道が非常に混雑しているという状況にあります。

<伊藤委員> 今書いている中では、最初に提出されている数値的なものでも、その数値が少しおかしいのではないのかということまであるわけだね。1を下回るところで議論されたのではないかという疑問もあるわけだよな。これは交通警察ともいろいろやっているのは十分承知の話だし、私もこの県道が非常に苦しん

で苦しんでという県道だというのはよく知っているんですよ。この道路は昔からなんです。だけど、そういう今のような話を総合すると、どっちみち国道6号と県道松戸柏線しかないわけなので、この両線を効率よく利用することによって分散を図るような言い方は何かないのだろうか。意見「なし」で、なお書きでということのできるのなら、それでもいいのではないのかな。ちょっとまとまらないような話で申しわけないですが、そんな感じです。

<伊藤会長> 伊藤委員は、意見「なし」という原案で構わない。ただし、なお書きのところの国道6号の文言はちょっとまずいということですね。

それでは、中村委員。

<中村委員> 実際の状況が頭の中に浮かぶだけに難しいんですが、最初に設置者の方できちんとした分析をしていなかったというところは問題があると思いますので、そういったやり直しをもう1度やってもいいのではないかとはいいます。

<伊藤会長> そうしますと、赤羽委員の意見「あり」の中で述べられた意見を採用したい。つまり、実際とは違うデータを出しているの、再調査という形。

<中村委員> はい。ただ、再調査をしても、ほかのルートが見つかるということはもちろんないと思いますし、泉町の国道6号から7番、8番のルートも、この跨線橋ほどではないんですが、やっぱり混みますので、実際のところは変わらないかもしれないと思いますが、調査はしっかりした方がいいと思います。

<古宮委員> でも、4、3の交通量調査は後でやられたんですよ。

<赤羽委員> やっています。それはまともな調査です。

<古宮委員> そのデータが出ているわけですからね。

<赤羽委員> 全くの追加にはなりません。根本内交差点だけ追加していただければ、実質的に今検討された範囲のルートは検討できると思いますね。

<伊藤会長> 今までのご意見は、意見「なし」でも、県の意見（案）下線部分ですべてよしという方はいらっしゃらなかった。意見「あり」という方が多かったわけですね。その意見「あり」という中で、どういう意見かということ、交通量の調査ですね。これは根本内と入れるか、追加交通量の調査をすべきであるという意見をつける。もう1つは、ただ「国道6号名都借交差点からの」というのではなくて、これは伊藤委員の方の意見ですが、ここだけ入れるのはおかしいのではないかとということで、代替ルートという形で全般的に検討すべきである。だから、もう1度出させるということですね。それは出店者側の方で考えるという文言で、代替ルートあるいは混雑回避のルートについての再提出を求めるという意見ですね。それから、それはそのままいいというご意見もあります。「国道6号名都借交差点からの」をこのまま生かすという意見になっておりますが、今、意見「あり」という方が多かったということが審議会の感じですね。ただ、調査をつけるかどうかという点でもう1度確認いたしたいんですが、こ

れについてはいかがでしょうか。

<伊藤委員> 私は、来店ルートを引く場合に、国道6号で引いているのは誤りではないと思うんですね。国道は上位路線ですから、これが正しいと思うんです。ですから、本来はこれでいいと思うんですね。ただ、数値的なもので専門の委員の先生も若干懸念があるということで、分散ルートということであれば、全体の方がいいということでお話しを申し上げました。ただ、追加調査ということについては、私も本当の専門家ではありませんのでわかりませんが、そこまで要るのかなという気はいたします。ですから、この選択は間違いないというふうには思います。

<伊藤会長> 赤羽委員の調査のことですが、もう1度言っていただけますか。最初のデータは飽和度が低かったわけですね。

<赤羽委員> はい。

<伊藤会長> それで、おかしいぞということで、出された段階では混雑したのが出されたということですね。

<赤羽委員> そうですね。

<伊藤会長> 1つの前提としては、こちらが要求して出した数値でもう1度やると、こういうふうになった。そういうところに対して意見「なし」というのは、いささか承認できないという1つのベースがあって、さらに意見をつけるとしたら、根木内の調査を追加するという意味ですね。

<赤羽委員> 特定の交差点の名称を出すかどうかということは少し考えどころだと思うんですね。これは届出上は、私がまともだと言っている交通追加という資料の内容は届出された内容とは言えないですね。つまり公知の度合いから言って、私たちしか知り得ていなくて、ほかの関係者には開示されていない結果だと思うんですね。ですから、これも含めて、交通の実態を把握するに足る調査分析結果に基づいて、来退店経路がより広く検討されるべきであるということが1つの意見の言い方かなと。

その前に、意見を付すに当たって、ここで議論になった国道6号の交差点4とか、あるいは3の交通渋滞がより深刻化することが予測される。それをなるべく軽減するべきである。その方向で経路に関してより広く検討すべきではないか。そういう構成にしてはどうかなと思います。それ以上の具体的なことに関しては、崎田委員がおっしゃったように、届出者側で考えていただくべきことだと思います。

<伊藤会長> 古宮委員、調査について。

<古宮委員> ちょっと教えていただきたいんですが、例えば根木内交差点部分で交通量調査するとすると、どのぐらいの期間がかかるんですか。

<事務局> 休日、平日とやれば2日ですか。

<古宮委員> 時間、費用等を考えたとき、そんなに大変ではないのですか。

<事務局> 調査の件については、私も何回か申し上げているんですが、大店立地法上で交通量調査を必ずやりなさいというふうになっていないんですよ。ただ、赤羽委員の方から、正しく物事を判断するには詳しい調査が必要だということですから、これは行政指導という形でお願いして業者の方にやってもらっているという状況があるんですね。ですから、理屈としては、非常に精密な調査があったにこしたことはないのでしょうけれども、一方で、余り過大な負荷——これは経費もかかる話でもありますので、その辺もちょっと考慮していただけたらなと思います。例えば、今、届出の話で、詳しい調査が一体としてないから云々という話がありましたけれども、もともと届出の中にそういった詳しいものをつけるという仕組みになっていないんですよ。そこのところはご理解いただきたいと思いますが。

<赤羽委員> 交通実態を把握するに足る調査を行う必要があると書かれていませんか。具体的な調査方法は明記されておりませんが、結果を求めているのではありませんか。先回か先々回かに私は読み上げましたよね。

<事務局> そういう形で義務づけられているという形にはなっておりません。

<赤羽委員> そうすると、どういう位置づけですか。

<事務局> ですから、位置づけは、経路、出入口を設定するに当たって、周辺の道路状況が必要なので、場合によっては調査をお願いするケースもあるということですね。

<赤羽委員> そうであれば、この大店立地法の枠組みでいろんな数値を挙げていただいていること自体がみんなそういう枠組みになってしまうんじゃないですか。

<事務局> そうですよ。ですから、これはみんなお願いしてやっていたいでいいわけですね。

<赤羽委員> それだったら最初からやらない方がいいんじゃないですか。実態がわからないですね。実態をあらわしていない数字で議論しても何も判断できませんよ。

<事務局> ただ、実態はわからなくても傾向はわかりますでしょう。

<赤羽委員> わかりませんね。わからないから全く正反対の結果が出ているんじゃないですか。

<事務局> ですから、例えば傾向という形で、どこの交差点が渋滞の可能性が高いのかどうかというのはわかるわけですよ。

<赤羽委員> わからなかったから、最初に 0.9 を下回っているという結果が出ているのではないですか。何も問題ありませんという結果が出ているのではないですか。

<事務局> ですから、数値上も、このあたりはかなり混むということは傾向として

はわかっているわけですよ。

<赤羽委員> 最初の届出の調査で、どこでわかったんですか。

<事務局> それは県警との協議の中で、通常交通量の推計ですか、道路の形状とか、そういった形から——赤羽委員は非常に厳しい、渋滞長まで含めたという、かなり詳細な調査を求められているわけですよ。ですが、通常形で、道路の形状その他から、ある程度推測といたしますか、要するに服で言えば、既製品といたしますか、つるしといたしますか、それとオーダーメイドとの差があるのではないかと考えていますけれども。

<赤羽委員> 実際に渋滞が起こっているのに計算上は渋滞が起こっていませんという結果が出て、「つるし」だからしょうがありませんというのでは判断になっていませんよね。

<事務局> ですから、交通量調査そのものを何のためにやるのかという議論にまた戻るわけですよ。それは経路設定が適切になされているかどうかというものの参考にするために。我々も国の方に、いつもこの関係で議論になりますから、義務づけるなり、あるいは調査の仕方をもう少し具体的にレシピといたしますか、調査方法を統一的に示してくれということ要望はさせてもらっているんですよ。恐らく全国の中でも千葉県ほど交通関係でこれだけいろいろ調査をやっているところは実際ないと思いますよ。

<崎田委員> すごい書類が出ていますので、出していただいていると思います。

<伊藤会長> ご意見は十分わかりましたし、これは今回の意見に限ったことではなくて、前々からそういう問題が赤羽委員からも指摘されているし、その件については県の方も十分わかっている。しかし、それでもなかなか縛りが決定的にならない。義務づけるとか、そういうふうになりますと、文言であればそうなるんだけど、そうはいかないという板挟みになっているというのが実情だろうと思います。

それで、ここで結審をしなければいけませんのでまとめたいと思いますが。

<古宮委員> 1点だけ最後に言わせてください。室長がおっしゃっている意味はわかっているんです。だから、私は、交通量調査まではというふうに申し上げたので、要するに、明文規定からいって、交通量調査という具体的な手法まで要求し得るのかどうか。それは交通の傾向をきっちり出してくださいということになれば、交通量調査せざるを得ないというのは、事実上そういう形になりますが、明文の形で交通量調査で具体的な義務を課すという形は私はとるべきではないと思っています。

<伊藤会長> それでは、いかがでしょうか。皆さんの意見を踏まえて、そう遠くないところで、あくまでも1つの案ですが、第4の県の意見（案）は意見をつけるということで、そのつけ方ですが、現地の交通実態に即したルート設定を

——複数でもよろしいという意味を込めていますが、単数、複数ということをおっしゃらずに、現地の、あるいは近辺の交通実態に即したということ、そこで実態に即したということで調査という意味が込められる。こちらは込めたい。周辺の交通実態に即した経路設定を再検討していただきたいというのが1つの案でございます。そうしますと、必ずしも交通量調査をしろとまで県の意見としては言っていない。しかし、実態を離れてもらっては困るという裏には何らかの調査をする対応をしてもらえれば……。やっぱり調査してもらおうということになると思うんですね。意見として出すと対応してもらわなければいけませんから。そして、その上でルートを再検討する、こういうことではいかがかと思っております。だから、県の意見（案）は意見「なし」ではなくて、店舗周辺の交通実態に即した経路設定を再検討していただきたいという意見を出してはいかがかと思っておりますが、県の立場の方はちょっと待っていただいて、小さいところは別として、それはちょっと困るというご意見があったら出していただきたいと思っております。いろんな意味を込めて出してある。順不同ですが、古宮委員、いかがでしょうか。

<古宮委員> 基本的にはいいと思っております。ただ、ここでこういう議論がされたということが出店者側に伝わらないと意味がないので、何らかの形で伝えていただきたいと思っております。

<伊藤会長> 伊藤委員。

<伊藤委員> 同じですね。

<伊藤会長> 赤羽委員、いろいろあると思うんですが。

<赤羽委員> いや、同じ意見です。

<伊藤会長> 崎田委員。

<崎田委員> 私も同じで結構です。

<伊藤会長> それでは、一応審議会の立場としてはこういう意見になりましたが、総括責任であります室長さん、いかがでございましょうか。

<事務局> 審議会としてそういうご意見であれば、それを尊重させていただいて対応したいと考えております。

<伊藤会長> それでは、この案件を確認いたしますと、（仮称）南柏駅東口ビル計画については、県の意見を先ほど申し上げたような形で、文言をちょっと検討していただいて、趣旨はそういうことです。ですから、恐らくそういう形になりますと、上の総合判断の1の文章も多少変わるかもしれません。これは事務局の事務的サイドですので、お任せして、私が拝見すればよろしかろうと思っております。そういう形で結審をしたいと思っております。

崎田委員、その他の中へ入れてしまったんですが、この案件ですか。

<崎田委員> ええ、この案件です。廃棄物に関して、保管容量に関しては問題ありま

せんので、これまで発言してきませんでした。ごみ減量・リサイクル計画と図面に関しては大変きちんと出してくださっているので、問題はないんですが、1点のみ。ここは大変大きな店舗で、9,498㎡あるんですが、現実はまだその3分の2は店舗が決まっていないという段階なんですね。ですから、今出ている書類は、3分の1に関してきちんと書いていただいているということなので、残りの店舗が決まった段階で、設置者はその店舗がきちんと実施して下さるよう指導していただきたいと思っております。よろしく願いいたします。

<伊藤会長> これも大店法の届出手続上の悪いところなんですよ。そういう廃棄物になると、もうちょっと具体性がないとだめなんですね。

<崎田委員> これは今回は結構ですので、一言、よろしく願いいたします。

<伊藤会長> そういうこともあるので、廃棄物はテナントさんが決まったときもきちんとやってほしい。これは今3分の1だけはしっかりしているけれども、あともよろしくということですね。それでは、そういう感想がございましたので。

この案件は終わりにいたしまして、事務局からの報告事項はよろしいですね。

<事務局> 報告事項は前回で終わりましたので、きょうの審議案件の2件ということで終了します。

<伊藤会長> それでは閉会しますので、傍聴者の方はご退席願います。

<事務局> これをもちまして第39回千葉県大規模小売店舗立地審議会を終了いたします。傍聴者の方はご退席をお願いします。審議委員の皆様には事務局から連絡事項等がありますので、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40回千葉県大規模小売店舗立地審議会3月22日(木)午後2時から)を行った。

閉 会：午後4時20分

以上