

第 2 3 回千葉県大規模小売店舗立地審議会議事録

1 日 時：平成 1 5 年 7 月 2 2 日（火） 午後 2 時から午後 4 時 3 0 分まで

2 場 所：プラザ菜の花 3 階 菜の花 ・

3 出席者：千葉県大規模小売店舗立地審議会委員（ 8 名）

赤羽委員、伊藤（公）委員、伊藤（捷）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 飯田次長

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

都市部都市政策課 菰田副主査

千葉県警交通規制課 斉藤補佐

4 開 会：

審議案件概略説明

<事務局> 届出に係る審議案件が 3 件ございます。それに、報告案件が 7 件でございます。届出に係る審議案件 3 件ですが、1 件目は（仮称）M I D イオン津田沼ショッピングセンターの案件、2 件目が（仮称）ヤオコー富里日吉台店の案件、3 件目が（仮称）ケーヨーデイツー長生店の案件でございます。

また、そのほか報告案件といたしましては、さきにご審議いただきました銚子市のファッションセンターしまむら南小川町店に係る県意見に対しての変更届出が提出されておりますので、それについてご報告いたします。

そのほか 6 件については、いずれも閉店時刻等を変更するものでございまして、周辺的生活環境に及ぼす影響がほとんどないと認められることから、事務局ベースで処理した案件について報告するものです。

南小川町店については、本審議会からの答申を踏まえまして、2 カ所ある出入り口を、入り口、出口専用整理するよう県意見を述べたところ、事業者の方から、県意見に従いまして変更届出が提出されまして、それが適当であると認められることから、「勧告なし」という形で処理しよう

するものでございます。

以上、審議案件3件、報告案件7件でございます。よろしくご審議くださるようお願いいたします。

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。）

配付資料の確認

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。）

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。）

議事録署名人選出（議長が磯村委員及び轟木委員の2名を指名した。）

5 議 事：

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

審議案件1「（仮称）M I Dイオン津田沼ショッピングセンター」について
<事務局説明> (OHP)

（仮称）M I Dイオン津田沼ショッピングセンターでございます。このM I Dは松下インベストメント・デベロップメントの略でございます。設置者は松下興産株式会社でございます。本社は大阪府でございます。計画を設置している場所でございますけれども、所在地は習志野市津田沼でございます。核店舗になるのはイオンでございます。店舗面積は3万655㎡でございますが、このうちイオンは1万6,342㎡でございます。開店時刻は9時、閉店時刻は、1階のイオンの食品売場は24時間営業でございますけれども、他の部門は午前0時ということになっております。周辺の環境でございますけれども、計画地周辺は第一種住居地域となっております。しかしながら、ここは再開発地区計画に基づいて事業を進めているところでございまして、規制の緩和がでございます。場所でございますけれども、新京成の津田沼駅に隣接しておりまして、かつて、その場所は新京成の車両基地の跡地であったということでございます。

2ページ目でございます。市町村・住民等の意見でございますけれども、これにつきましては、隣接している船橋市からも意見を聞きました。しかしながら、意見は特にございませんでした。習志野市からの意見でございますけれども、お手元でございますとおり、10項目の意見が出されているところでございます。これにつきましては、設置者側から、必要な対応はとるという旨の回答を得ております。

住民等の意見として、習志野商工会議所から意見が述べられております。これにつきましては、交通問題でございますけれども、1つ目は、パーク&ライド方式の検討ということで、これにつきましては、船橋市に例があるということで、隔地駐車場からの送迎バス輸送というものを想定しているということでございますけれども、設置者の方としては、後ほど述べますように、駐車場が十分な台数を確保しているということでございますので、この方法は現在考えていないということでございます。それから、周辺大型店との駐車場の共同利用ということでございますけれども、これにつきましても、1店舗だけではすぐ取り組めない問題ということで、開店後、検討していきたいということでございました。

それから、住民等の意見でございます、これは80名の方の連名で出されている意見でございます。これについては、環境アセスメントの実施によって、駐車場の24時間営業の禁止ないし制限、北口出口の閉鎖もしくは渋滞時間のときの閉鎖ということ意見を意見として述べられております。この80名の連名の意見ということでございますけれども、これにつきましては、隣接しているマンションの方からの反対意見ということで、これについては、現在、差止めを求める請求が出されているところでございます。これにつきましては、また最後の総合判断のところでもまとめさせていただきます。

続きまして、3ページ目でございます。施設の配置、運用方法でございますけれども、駐車台数につきましては、必要台数は指針に基づいた計算が994台ということでございますけれども、届出台数は1,300台ということでございまして、指針に基づく必要台数は充足さ

れていると認められます。

それから、交通への配慮でございますけれども、出入り口につきましては交通整理員を配置しまして誘導するということと、案内板によって円滑に誘導を図っていくということでございます。

(図面)まず北口でございますけれども、東側が入り口専用でございますまして、西側が出口専用でございます。あとでまた騒音のところでも詳しく述べさせていただきますけれども、この出口の前にマンションがございます、そこの住民が、先ほど申し上げました住民意見として述べられているものでございます。東口にも出入り口がございます。これは屋上へ上がるのと地下へ行くのと、両方の出入り口としてあります。

次に、駐輪場の台数でございます。駐輪場につきましては、必要台数は指針の参考値から算出したものでございますけれども、807台ということでございますが、届出台数は2,000台ということになっております。ここは電車で来るお客さんと同時に、近隣からの自転車でお客さんが多いという想定のもとで2,000台を想定してあります。

4ページ目でございますけれども、荷さばき施設につきまして、3カ所設けてございます。合計面積は303㎡でございますまして、搬出入計画に基づいて計画的に対処していくということでございます。したがって、3カ所のそれぞれの役割を生かしながら、搬出入計画を立てるということでございますので、必要な配慮がなされていると認められます。

(図面)荷さばき施設は線路側の方に集中的に配置しております。これはまた騒音のところでも申し上げますけれども、騒音を配慮した位置づけになっております。

(図面)次に、歩行者の通行の利便性でございます。北口に一般の市道がございますけれども、これと平行して設置者側が4.5mの歩行者専用の通路を設けまして、通行者の利便性を図っているということでございます。それから、もう1点、新津田沼の駅がございますので、駅の北側と南側が通行できるような形で通路を設置いたしまして、J

R 津田沼駅から直接新津田沼駅を歩いてイオンの方に抜けられるという連絡通路を設けてございます。

5 ページ目でございます。廃棄物の減量化及びリサイクルについての配慮でございますけれども、これにつきましては、ISO14001という環境の国際基準でございますけれども、2001年6月でこれを取得いたしまして、全社的に再資源化、それから廃棄物の減量化に向けて計画を立てているところでございます。具体的には、この14001の中で、食品リサイクル法ですとか、家電リサイクル法を解決する1つのマニュアルを作成いたしております。

一例ですけれども、生ごみは自社内で設備を設けコンポスト化を図っていくということ、それから、買い物袋はなるべく避けるということで、来客が自分の袋を持ってくることで資源の減量化に努めているということをしております。牛乳パックにつきましては自社ブランドのトレットペーパーを作るとか、そのようなりサイクルをしております。ペットボトル等につきましては、社員の制服に作りかえていくといった方法でリサイクルを図っているといったことを例として挙げさせていただきます。

6 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。

非常に大きな施設でございますので、図面を見てもなかなかわかりにくいので、現場の写真を含めて、わかりやすくしてありますので、こちらをごらんください。

(図面) こちらの店舗ですが、最大の騒音対策というのは、ここに書いてございますように、北側。店舗と住居との間に、現在、車道の幅員は7mしかございません。車道が7mに敷地内歩道2.5mを合わせて9.5mしかない現況道路を、設置者が幅員を拡幅しまして、車道を12mに、歩道を含めると16.5mまで拡幅し、さらに壁面までは20mという距離をセットバックするというのが、今回のお店の最大の特徴でございます。これだけ大きなセットバックをとるのは、異例でございます。

(写真) 次に、現況でございますけど、これが今のお話を写真にまと

めたものでございます。現況、電柱から店舗併用のようなこちらのマンションまでが現在7mということです。電柱から店舗側に2.5mの歩道をとって、現在はこの歩道部分も含めて工事中になっていますが、ここまで道路となっていたのを、道路幅員を広げるという対応を行うというのが北側に対しての騒音対策でございます。これがまず第1の対策でございます。

次に、スロープ部に遮音壁を設けるということなんですが、新京成の線路の方から見ますと、屋上に上がるスロープ部がございます。降りる部分とございますが、それぞれ1.2mから1.5mの壁で遮音する。また、屋上についても同じような遮音壁を設置するというものでございます。

3つ目でございますが、今回の北側の住居系に対する騒音対策ということで、私も今回初めて見るものですが、地下駐車場でございます。地下駐車場に車でおられるときは、通常、真っすぐおりて、またそのまま真っすぐ上ってくるというような構造が普通だと思いますが、こちらの店舗は騒音対策として、音がそのまま真っすぐ抜けないようにするのと、車両の速度を抑えるということで、入るときに真っすぐおりるのではなくて、クランクで地下におりていく。出るときも、真っすぐ出るわけではなくて、いったんクランクで外に出るというクランク構造の出入り口を作ったということでございます。

これが今説明した部分ですが、真っすぐ降りるわけではなくて、道路境界に壁がずっとございまして、道路境界と平行して下に降りていく部分がありまして、そこを走って下に曲がって入る。真っすぐ降りるのではなくて、壁の中を走って下に降りていくような構造になっているということでございます。

(図面)先ほど見ていただきました車の上がり下りの壁の断面を切ったものでございます。新京成側ですが、断面で切るとスロープが壁に囲まれている。さらに、北側でございます。北側の住居側に対して、1階、2階、3階までが店舗でございまして、4、5、屋上が駐車場となっております。それぞれ壁面に対して壁をつくる、さらに4、

5階とセットバックを設けまして、一番上の階では、住居系に対して50mまで後退するという形になってございます。

(写真)駐車場の4、5、屋上に対して、鉄筋コンクリート製の遮音壁がそれぞれ設置されまして、屋上階では壁面後退を50m設けるといふものでございます。壁が1.2mでございます。

(図面)わざとクランクを作っているという部分でございます。住居側から見た店舗でございまして、地下におりる部分と、地下から上がってくる部分でございます。まず、地下に入っていく部分でございますが、先ほど申しましたように、入り口に対しては、道路側にずっと遮音壁が設置してございます。これを上から見ますと、壁ができていて、その道路側に植樹帯がある。道路境界がこの壁面に平行してありまして、車で来るお客様は、入口から下へ入っていく。クランクで方向を変えるとこの部分はもう壁で囲まれておりまして、地下の方におりていくスロープになっております。ですので、騒音については、敷地境界では発生しますが、壁の中に入っていくと遮音壁で遮蔽されるという構造でございます。

同じく北側出口の構造でございます。出口側の遮音壁がございまして、地下駐車場から上がってくるお客様は、先ほどのクランクを経てスロープ部にずっと上がってきて、出口から出る。壁に囲まれている部分をずっと上がってきて、出口で出る。ですので、スロープを走るときには、このような壁に囲まれておりますので、壁による遮蔽が効きまして、騒音が発生するのは、地上に出てクランクで方向を変えるこの部分だけだというような、今回初めての構造になってございます。

(写真)地下から上がってくる部分でございます。工事の関係でスロープ部には、鉄板を張って目隠ししてございますが、これに沿って道路に沿った遮音壁ができます。出るお客様の車は、このスロープを遮音壁に沿って出てきて、道路に出る。この部分が現在工事中の出口、遮音壁設置部分とクランクのスロープ部分でございます。ですから、地下から上がってきてクランクで出入りするということでございます。

ほかに、対策として、空調関係でございますが、主音源でございます空調機につきましては、超低騒音型を線路側の屋上階に設置することで、住居系から離れたところの屋上側に集中設置するという構造でございます。

(図面) 荷さばきでございますが、先ほど話がありましたように、荷さばき施設はすべて線路側につくる。1階の図面でございますけれども、荷さばき専用ラインというのを設けます。東側の専用入口から入って、北西側の専用出口から出るわけでございますが、荷さばき施設1、2、3とあり、荷さばきも、食料品売場が24時間やるということで、夜間においても荷さばきが行えるように、住居系から離れた線路側に荷さばき施設を設置するというものでございます。

そのような対策を行った結果、7ページをごらんください。まず、騒音の総合的な予測結果ということで、A、B、C、Eという点がございます。これらに対して予測・評価をしたところ、そこに書いてございますように、規制基準、昼間55、夜間45に対して、最大でも42、夜間については30台という結果となりました。

(写真)説明が漏れてしまいましたが、建物を東側から見たもので、南側が新京成電鉄、さらにイトーヨーカードーの駐車場、イトーヨーカードー、東側が住居系になります。建物の下部に壁で覆われたようなものがございますが、これは東側に設けた遮音壁の一部でございます。夜間、荷さばき車両が騒音を気にしないで円滑に進入できるように、この入口の部分に遮音壁を設置する工法となっております。今お話ししたのは、東側の住居周辺の騒音対策として、遮音壁、それから緑地帯を設けることとなっております。

次に、7ページの下段の表、発生する騒音ごとの予測結果をごらんください。今申し上げましたように、敷地境界の相手方のA、B、C、Eでは評価基準を大幅に下回りますが、発生する騒音ごとの予測・評価につきましては、まず、来客車走行音がイン、アウトする関係で、どうしても自社敷地境界においては、必ず基準値を超過します。例えばbで見ますと、お客様が地下駐車場から上がって出てくる。出ると

きに、道路を挟んで住居がありますので、自社敷地境界で予測すると超過するということになります。いつもやっておりますように、それでは住居方ではどうかという評価でございまして、従来、騒音の予測モデルでは駐車場内を走る車は時速20kmで走行するという前提で予測・評価がなされております。しかしながら、このアウト、インにつきましては、20kmというスピードは想定が大き過ぎるのではないかとということで、逆算したところ、6 km程度のスピードであれば、相手方の敷地境界において、この評価基準である45dBをクリアするということがわかりまして、設置者さん側の方に最徐行の徹底をお願いいたしまして、対応するということです。この評価でございしますが、自動車走行音が、出入口のイン、アウトのときは敷地境界では超過しますが、最徐行を徹底することにより、道路を挟んだ保全対象側である住居側においては45の評価基準をクリアするという判断をしております。今のが表のbとcでございます。

もう1つ。次にd。東側出入口にdというのがありますが、dのコメントでございしますが、この敷地境界では、やはり車が夜間に走行しますと基準値を超過しますが、保全対象側であります道路を挟んだ住居地域においては40以下になるということで、こちらについては、この道が広くて、敷地境界から大分離れておりますので、基準値以下となるということでございます。

最後でございしますが、荷さばき車両走行音の関係なんですけど、入り口については住居から離れているということと、半掘り割り構造ということで、基準が達成できます。問題なのは、出るときなんですけど、A地点というところにも付近に住居がございまして、A地点でどうかというような評価を行いますと、ここに停止線がございまして、ここではなくて、実際の予測はここで予測してございます。なぜここで予測していくかといいますと、この部分が、この建物が終わりますと、新津田沼駅北口広場ということで、公共管理になるということで、この建物との敷地境界がここに発生いたします。そのような関係で、荷さばき車両がずっと来てここに来たとき、住居のあるところではど

うかというような予測・評価をしたところ、やはり20kmでは住居側でどうしても超えてしまうということで、これもやはりモデルから速度を下げていくと、時速10kmで評価基準をクリアするということがわかりまして、設置者さんの方に最徐行の徹底をお願いしまして、やっていただけるということをお願いしております。

以上のことから、最徐行を徹底することによりまして、すべての予測地点において基準以下ということが得られまして、必要な対応がとられているものと考えてございます。

8ページの廃棄物の保管でございますけれども、これにつきましては、保管施設の容量が93.75m³ということで、指針の算出基準を上回っているということでございます。

9ページ目でございますけれども、県としての総合的な判断でございます。駐車台数、駐輪台数ともに必要な台数を充足していると認められます。騒音については、今申し上げましたとおり、その発生については、防止策について相当の対応がなされているということでございます。廃棄物、街並みについての配慮につきましても、適正になされていると認められます。

習志野市の意見、それから住民の意見でございますけれども、習志野市の意見につきましては、先ほど申し上げましたけれども、基本的には設置者が計画している計画の履行を求めるものということでございまして、その実施について、対応策を含め実施をしているということでございます。住民の意見でございますけれども、習志野商工会議所の方の意見でございますけれども、これに対しては、先ほども申し上げました設置者としてとり得る対応をするということでございますが、ここでの指針を踏まえての論議ということになりますと、指針の範囲を負担を求めるものと考えております。

住民の意見でございますけれども、これにつきましても、設置者に対して指針の範囲を超えると判断しております。環境アセスメントの件でございますけれども、これは開発規模を見ますと、環境アセスメ

ントを実施しないで済むという案件でございます、交通に関する指針の基準を一応満たしていると考えております。

以上のことから、県といたしましては、設置者が行うべき対策として不十分であるとは認められないということから、当該店舗の立地に関して、適正に配慮されていると認められます。

したがって、県の意見は「なし」ということでお諮り申し上げます。

以上でございます。

<伊藤会長> 第1案件は、特に騒音の問題が1つの大きなポイントとなるところでございますが、その他のところについては、大体クリアしているということです。ただ、住民からの意見について、幾つか出ている点でございますが、これについては、十分クリアしているものもあるし、指針の範囲を超えるようなことを県の方としては言えない。こういうことを踏まえますと、県の見解としては「意見なし」ということで、よろしいというふうになっておりますが、これにつきまして審議をしたいということでございます。どちら様からでも、委員の方でご意見ございましたら。

<古宮委員> 住民の方から裁判が出されているということの報告がありましたけれども、恐らく差止めの仮処分申請だと思うんですね。当然そこには申請の理由が書かれていると思うんですが、それについての情報はあるのでしょうか。

<事務局> 当初、建設差止めの仮処分申請ということで申し立てがあったと聞いておりますが、その後、裁判所の方から北口出口の使用差止めを求める仮処分申請に改まって、過去3回ほどの審尋がなされました。7月18日に3回目の審尋が行われ、その後、決定が出されているという情報はまだ得ておりませんが、現在は審議中だと聞いております。

<古宮委員> そうすると、結局、争点としては、交通渋滞ないしは騒音を……。

<事務局> 騒音と排気ガスですね。交通量が多くなれば排気ガスが多くなって、環境悪化につながるという主張が主だと聞いております。

<古宮委員> それからもう1点。住民の意見の中に、渋滞時の北側の出入り口の閉鎖というご意見がありますね。この渋滞時というのはいつごろを指しているのかということなのですが。

<事務局> 意見を出された方の主張としましては、特にいつからいつまでが渋滞ということではなくて、24時間営業をすると夜間でも 夜間は渋滞をするという言い方はしておりませんで、24時間化によって、車が絶えず通るような状況は好ましくないという主張が背景にあります。

<赤羽委員> 今、渋滞という言葉が出てきましたので、交通関係の結論としては特段問題はないということなのですが、そこでどういうことを考えたかということも皆さんにお伝えしておいた方がいいと思ひまして発言いたしました。この計画書の62ページに表示されている地図で、主要な交差点が番号つきで示されています。

<事務局> 今回は配っておりません。

<赤羽委員> ないですか。それでは、OHPの画面上で示していただけますか。(図面) 主要な交差点は、いわゆる津田沼十字路でしょうか。それから、新京成の踏切を超えて東の方にNO.2(藤崎台バス停交差点)がありますね。それから、もう1つ東にいったら、NO.3(藤崎交番前)、それから南下して南西の方に行くとNO.8(習志野市企業局)がありますね。それからNO.7(新京成ガード下)、ちょっと北のNO.5、計画地の北東隅ですね。そこで、さっきお示しになった津田沼駅前がありますね。交差点が処理することができる最大限の車の台数に対して、実際に処理しなければいけない交通量の比率を交差点飽和度というんですが、これは1を超えると、もちろんさばき切れませんが、実際には1まで使い切れませんで、0.9とか0.95までが最大限なんです。この申請者の調査によりますと、現状でもこの交差点飽和度が、高くても0.5ないし0.6未満なんです。非常に余裕がある。それから、将来、つまり開業後も最大で0.7ですか、まだまだ余裕がある状態なんです。正直言ひまして、私、これは総武線沿線の主要な乗り換え駅の近傍の交差点ですから、本当にそうになっているのかと歩いて回ったんです。平日のピークの時間帯として設定されています17時台に歩いたんですが、その範囲では、非常に余裕がある

状況でした。夕方ですので、NO.3、藤崎交番前、そこだけ西から東に抜ける方向が待ち行列が延びていたんですが、これも青時間の配分を変えれば、さばき切れない量じゃない。私が10年くらい前にこのあたりを車で運転したころは、渋滞でひどい目に遭ったものですから、大分様子が違うなという印象でした。休日は私、実際に歩いたわけではありませんが、渋滞が起こっていれば、渋滞が起こっていない場合とでは処理すべき交通需要の見積もり方が変わってくるんですが、申請によれば、平日においても、休日においても、ピーク時間帯にも渋滞が起こっていないという調査結果に基づいて、このような分析が行われ、かつ将来の予測が行われている。その範囲においては、特段の渋滞が起こるとということにはなっていないと、私も結論に至りました。

以上です。

< 榛澤委員 > 私は逆で、NO.1、NO.2、NO.3ですが、ここは国道ですので非常に込んでいまして、特にラッシュの時間帯のときにはかなり込んでいるはずなんです。というのは、例えばNO.2（藤崎台バス停）の方ですと、北から国道296号の車が入ってくるんです。ですから、ラッシュ時間帯のときはかなり込んでいるはずなんで、私としては少し評価が甘いのかなという感じはいたします。

国道296号から、ちょうど店のできる端の方におりてくる格好になります。私はしょうがないのかなと思っていますけれどもね。

< 赤羽委員 > 交差点というよりも、交通の流れがひっかかるとしたら、新京成の踏切とか、もしかすると、この領域のもう少し外側である可能性はあります。ただ、そうになってしまうと、今回の申請に関して云々する領域を超えてしまうわけですね。

< 榛澤委員 > 確かにこれができたことによって狭隘道路は、あの近辺は広くなります。ですから、これに対する恩恵は随分あるなという感じはいたしますね。

< 崎田委員 > 交通の中身についてなんですけれども、駐車場の出入り口が2つありますね。北の方の近くの住民からいろいろなご意見が出ているので、北に関して随分ご配慮のことを伺ったんですが、書類を拝見していると、

東の方が収容能力というか、出入りは倍ぐらい多いんですよね。その東側の出入り口につながる近所の交差点とか、この辺に関しては、交通量、あるいは排気ガスとか、騒音とかの問題は生じないのだろうかとかちょっと思うんですが、いかがでしょうか。

<事務局> (図面)東側でございますけど、こちらには街区公園ができるとともに、緑地帯ができるということ、こちらにはもともと道幅が広くございますということ、それから、搬出入の通路を半掘り割り構造で作ってございまして、それにより、敷地境界では超えるけれど、住居側ではクリアするという設計になってございます。

<崎田委員> あと、東口につながる道路の交差点とか、そういうのは……。すぐ近くに大きな交差点があるような感じに見えますけれども、その辺も特に問題ないのでしょうか。

<事務局> 新京成線ガード下の交差点の込みぐあいが比較的高目なところで、県警から、確かに基準的にはクリアしているんだけど、渋滞率等が高目なので、ここは開店後、様子を見ていきたいという意見は出されております。

<赤羽委員> 先ほどの写真をもう1度出していただけますか。(写真)今ご指摘だったことの1つは、藤崎台バス停方面から進入してきて、東口出入口で右折で入る交通の影響があるかと思うんですけれども、現在、ゼブラの部分がありますね。スペース的にこのような余裕がありますので、例えばここに路上駐車がばあっと張りついてしまうと、また問題ですけれども、そのあたりをうまく管理することによって、弊害は取り除けるのではないかと考えています。

<崎田委員> わかりました。ありがとうございます。

<赤羽委員> 先ほどの榛澤委員のご指摘の件なんですけれども、事務局を通してここで確認をしていただければいいんですが、届出者としては24時間、あるいは12時間の交通量調査に当たって、少なくとも調査対象の交差点では渋滞には至っていなかったという認識に基づいて分析している、予測しているということ、そういう理解でよろしいでしょうか。

<事務局> その点につきましては、必ずしも渋滞は全くしていない、という認識はしていないと事務局側では聞いてはいたんですけれども、それについては

赤羽委員に事前にご説明したときに、前提条件が幾つかあって、例えば路上駐車がある場合ですとか、交通量をさばける状況によって数値が若干変わるという前提はあるんですが、全く渋滞はしていないという条件で算出したものではありません。

<赤羽委員> それは、どの交差点のどの方向で渋滞しているということを前提に調査されたんでしょうか。そのあたりはいかがですか。

<事務局> そこまで具体的には、こちらでは承知はしておりません。

<伊藤会長> 計画書の73ページとか74ページとかをおっしゃっているわけですね。

<赤羽委員> はい。実はこの数字だけを見て適切な調査が行われているかどうかということは判断できないんですよ。

この席で何回か説明させていただいているんですが、渋滞が起きている、交差点の容量いっぱい流して、それを上回る交通需要、つまり通ろうとしている車が交差点に集中しているので渋滞が起きているわけですね。そうすると、実際に処理できた交通量をはかっていたのでは、通ろうとしている車の台数は計れないんですね。

渋滞がどのくらい伸びているかを加味して、処理された交通量に対して超過交通需要を上乗せしなければいけないんですね。それが行われなくて、処理された交通量だけで交通需要が設定される。それを交差点の処理能力で割り算をすると、実際には渋滞をしているのに交差点飽和度に非常に余裕があるかのように計算されることもある。

そうではなくて本当に余裕があって、こういう0.5であるとか、0.6であるとかという数字が出てくる場合もありますので、そのあたりは、この調査をしたときに渋滞が発生していたかどうかということによって変わってくるんですね。

<伊藤会長> そうすると、ここでは、交差点で処理した台数で、渋滞の伸びとかは全然出てこないわけですね。

<赤羽委員> そういうことですね。それを前提にこのデータが積み上げられているということは、平均的に言うと、考慮すべき渋滞は発生していない。もちろん赤表示のときに待ち行列は発生しますが、それを超えるような長さの渋滞は発生していないという認識に基づいて調査、あるいは分析されてい

るのだと解釈せざるを得ないんですね。その前提が崩れてしまうと、この交差点飽和度自体が意味をなさなくなるということです。

< 伊藤会長 > 提出する資料の、立地法の根本的な問題になると思います。

< 榛澤委員 > このまま出されますと、一般的に、道路が詰まっているかとか、おかしくなると思います。特に八千代から津田沼に向かっている道路は、恐らくかなり渋滞しているはずなんですね。

< 赤羽委員 > 私は実は総武線の北側には余り車で入らないものですから、どちらかというとな榛澤委員の方が実態を把握されているようですので……。

< 榛澤委員 > 京成大久保から船橋に向かっている場合は、先生がさっきおっしゃったように、踏切があるものですから、踏切によって渋滞が起きるのはあるんですが、しかし、どちらかというとな、それ以外の要因もあるような感じはいたします。

というのは、ここは道路が狭いんです。歩道がありませんから。歩道があっても、どぶに蓋をして、それが歩道になっているだけですのでね。

この資料ではみんな同じような書き方をしていますけど、今おっしゃったように、この計算に対してはちょっと疑問があるかなという感じはいたします。全体的な問題ですから、ここはこれでよろしいと私は思いますけど。

< 赤羽委員 > 歩道で、とおっしゃったのは、必ずしも交差点がボトルネックではなくて、交差点と交差点の間でそのような摩擦が発生しているということでしょうか。

< 榛澤委員 > いや、そうではなくて、交差点と交差点の間で、バスがかなり頻繁に走っていますので、朝夕は特にそうですけれども、数珠つなぎになることが結構あるんですね。

< 赤羽委員 > なかなか難しいですね。交差点の処理能力を基準に路線全体の交通状況を予測する、評価するということはやるんですが、その間にバス停があって、片側1車線しかないものですから詰まってしまうというところまでは、計算上はなかなか追えないですね。実態はそうかもしれませんが、ちょっとそこまでは評価しなさいと言っても、なかなか難しいかもしれませんね。

< 榛澤委員 > 実態はそうなんですね。計算上は、これはこれでいいのではないのでしょうか。ただ、そのような落ちがあるということだけ頭に置いていただいた方がいいかなという気はします。というのは、ここだけの問題ではありませんので。

< 伊藤会長 > そうですね。

騒音につきましては、山下委員が今日はお出ででないのです。

< 事務局 > 騒音担当の山下委員が、本日ご欠席ということで、私どもの方であらかじめ委員にお話をしたところ、2つほど意見がございました。

1つは、交通整理員が各出入り口に配置されるということですが、交通整理員においては、音響器具を使用しないで誘導しろということがございます。やたら警笛等を鳴らすと、そちらの方がうるさいということがございます。

もう1つは、今回、地下駐車場ということで、地下駐車場の音の反射

地下駐車場ですので、壁面と天井面がコンクリートのたたきだと、中を走行する音が反射しまして、等比級数の和みたいな形で、反射、反射、反射で、直接音と反射音で開口部から出る音のレベルが上昇するというところで、少なくとも天井面には吸音処理をするべきだと。それは、反射せずにそこで音が止まるような構造にするべきだという意見がございまして、これを設置者をお願いしたところ、天井と壁面のある程度の高さまで吸音処理をするという報告をいただいております。

< 伊藤会長 > 山下委員は、基本的にはこの県の意見で、先ほど事務局が説明されたように、いろいろな措置を講じているから、瞬間的には超えていてもよろしいという趣旨でしたでしょうか。

< 事務局 > その後、最徐行することにより相手方ではクリアするというのを後でつけ加えました。それで良いということです。

< 赤羽委員 > そのことに関して、要するに、地下駐車場の出口の部分で遮音壁が途切れる部分があるので、そこで一瞬、その部分でだけ基準を超えるということなんです。先ほどのご説明ですと、騒音予測は時速20kmということだったのですが、この構造を見ると、出口のすぐ手前で、出るために90度転回する構造になっていますね。

そうすると、時速20kmでそのまま転回するとはなかなか考えにくく、これは多分徐行せざるを得ないのだろうと想定されます。私は、最徐行の徹底と書いてあったので、ちょっとこれは誘導員の誘導だけでは担保できないから、例えば緩やかな段差、ハンプみたいなもので物理的に担保してはどうかと考えたんですけれども、今の転回する構造になっているということを見ると、実質的に速度は落としてもらえでしょう。

<伊藤会長> これだけの構造、いわゆるクランクがある、それから防音壁、吸音壁があるということで、20kmの場合だと基準値を超えるんだけれども、6kmぐらいになるであろうから、6kmというふうに想定すると45dBを切るんだと、こういう意味から、よろしかろう、というのが県の意見でございますし、事前に伺った専門家の先生も、そういうことならいいだろう、ということでございましたね。

もしそれが可とするならば、やはり総合判断のところかどこかに書かないといけませんね。書いておいてほしいですね。最後の9ページのところは、2の騒音についてはちょっと足りないような気がするんですが、いかがでしょうか。これはどのように事務局はお考えでしょうか。読んでみますと、「予測評価を実施した結果、すべての場合において基準以下である」ということですが、これでは舌足らずみたいな気がするんですが。これはどういたしましょうか。

<事務局> 「すべての場合において基準以下」というのは、相対する相手のところでは基準はクリアするという意味で、先ほど申し上げましたけれども、境界面でいけば基準値は超えてしまう。しかしながら、それに対抗し得る対策を講じてきているということで、その辺を評価していただければと思いますが。

<伊藤会長> だったらそのように書いておいたらどうですか。どうも今の2の書き方だけだと……。

<赤羽委員> 今のこのやりとりの内容が反映されていないですね。要するに、最徐行を前提とすると、結果的にそうなるでしょう、強制しなくても、普通の走行をすればそうなるでしょうというようにですね。

<伊藤会長> だから、この総合判断2の騒音についての叙述は、先ほどのご説明を

少し入れておいていただかないと、問題があるのではないかと思います。

<事務局> それでは、この三の総合判断2.騒音の関係ですが、ここで「すべての場合において」というところで表現を変えます。出口で、「5km以下で走行した場合においては」というように明確な形で表現してまいりたいと思います。

<伊藤会長> 事務局の説明にあったように、わかりやすく、そのまま正直に書いておいていただければいいと思います。

<事務局> はい、わかりました。

<榛澤委員> その件ですが、例えば6ページに騒音に対する検討状況があって、「発生する騒音の予測・評価については、基準値以下であり、必要な対応がとられている」の「必要が」というところに含まれているのかなと私は思うんですけど。ですから、余り具体的に書かなくてもいいのかなという感じがします。

<事務局> 総合判断の2.騒音についてですけれども、「予測評価を実施した結果」、次の「すべての場合において基準以下であり」ということですが、7ページの下の方に(注2)というのがございまして、このように、「敷地境界地点においては、自動車走行音が基準値を超過するが、最徐行の徹底等によって基準以下になる」とか、そのような言葉に変えさせていただくという案はいかがでしょうか。

<伊藤委員> (注2)ではちゃんと書いてあるけれども、総合判断のところでは、ここは大事ですから、もう一遍改めて書いておかれた方がいいと思います。

<赤羽委員> 走行速度を時速20kmと想定するというのは、指針の中に規定されているんですか。

<事務局> そのとおりです。

<赤羽委員> そうすると、それを6kmに読みかえるということは、これは届出者の対応ではなくて、その想定をより実際的な状況に近づけるために、こちらで評価の方法を変えたということですね。そうすると、届出者における対応では必ずしもないですね。より実際的な、そういう判断をこちらがしたということですね。そのあたりを明記する必要はないですか。

- < 榛澤委員 > 今、先生がおっしゃったのは、事務局がおっしゃったことを入れればいいわけで、6ページの「必要な対応がとられている」というのは、確かに問題があるということですよ。私もそう思いますね。
- < 事務局 > 基準値をクリアするためには、時速6km以下ということが必要な条件になりますので、そのことを盛り込みながら文面を改定するということがよろしいでしょうか。
- < 事務局 > ちょっと確認したいんだけど、申請者側において6km以下にするといった形にするのか、県側の指示によって6km以下にさせるのかということなんだけれども。先ほど赤羽委員が問題にしたのはそこだと思うんだけど。
- < 古宮委員 > 先生がおっしゃっているのは、今の構造で考えると、そうならざるを得ないというご示唆なんですよ。
- < 赤羽委員 > そうなんですね。
- < 古宮委員 > だから、申請者側はそう意図しているかどうかは別として、審議会として評価していくと、6km程度の走行しかできないだろう、そうなると、45dBを切るという状況になるので妥当であろう、こういう結論だと思うんですね。
- < 事務局 > 申請者側において6km以下で走りますという文言などは、現時点においてはいいんですね。そうすると、今、古宮先生が言われたことになりましたね。
- < 赤羽委員 > そうですね。
- < 事務局 > 申請者側から明確に出ていけば、文章全体が違って来るんですけど。
- < 榛澤委員 > 事務局にお任せして、あとは会長がよければそれでいいということでしょうかね。
- < 伊藤会長 > 総合判断の2の騒音についての文言は修正するんですが、どこにそのようなことを書くべきでしょうかね。
- < 事務局 > 今のお話ですけれども、時速20kmでありますと、夜間ですと、どんな場合でも、最大の騒音値は必ず基準を超えてしまうわけです。たまたまこの大店立地法では、その敷地の部分のところでは問題になりますが、公道を走っているときには、通常、夜間走れば、公道では騒音の値45dB云々は超えてしまっているわけですね。

ですから、そのことについては、当然許されている範囲内の受忍義務と
いいますか、それはあるわけですね。ただ、大店立地法では、敷地境界か
ら入る段階でもクリアすべきだと。ただ、その表現が非常に微妙でして、
瞬間的にそのことを超えたからといって意見を述べるべきではなくて、総
合的に勘案してと、少し持って回ったような表現にはなっております。

ただ、今回、我々は申請が上がってきた段階で、相手方の住民の方にも
十分配慮しないとイケないということで、何とか基準を抑えて、できるだ
け静かにする必要があるので、事業者とも何回か話し合いまして、
今の最徐行でやるということについては、単に行政が云々という、こちら
のひとり相撲ではなくて、事業者も存じ上げている話です。

ですから、考え方としましては、こちらの資料の総合判断の2のところ
を、そのあたりの姿勢が出るように具体的に書き改めたいと思います。そ
のことについては、事業者側も十分に理解しておりますし、今、再々お話
が出ていましたように、出口が90度転回するというようになっておりまし
て、指針では20kmというのが示されてはいますけれども、それをただ単に
形式的に適用する事案ではないと考えております。

<伊藤会長> ですから、7ページの発生する騒音ごとの予測・評価方法というところ
の注のところ、これは大事なところで、 の注1とか2とかいうところ
を、ここはそのままにしておいてもいいんですけども、やはりウの
ところあたりで、何かそれは特記しておくべきだと思います。申請者が
提出した資料では、そのようなことは書いていないわけですよ。です
から、ここでどう書くかですね。これを審議会の方が読みかえた、とい
うことが妥当なのかどうかということですね。

<赤羽委員> 非常に好意的に解釈すれば、最後に90度に転回させるという構造自体
が、非常に幸運にも最徐行をせざるを得ないような構造になっていると
いうことで、読みかえができるということは、このような構造になって
いるからだというあたりを、書き方に少しはかさ上げしてもいいような
気がするんですけどもね。

<伊藤会長> 書かないと、これはやはり……。

<赤羽委員> まずいですね。

- < 伊藤会長 > ぱっと見て、このままでは第三者が見て全然わからない。何だ、これは、基準値をオーバーしているじゃないかということで……。
- < 古宮委員 > 今の話は、注の2というのは、そもそも瞬間的に超過するというのも現実的にはあり得ないということですよ。90度転回する部分……。
- 指針では20kmなんだという形式論理だけで、その部分に20kmを当てはめると45dBを超えてしまうという理屈を論述しているわけですけども、実際には90度転回することによって、現実には、瞬間的にも45dBを超えない。つまり、20kmにならないから45dBを超えないということになるわけですね。そのことを注の2に書く必要があるかどうかという問題が1つあると思うんですね。
- < 事務局 > いずれにしましても、総合判断の2のところ、このままの表現であれば、今おっしゃったように誤解を生みやすいということであれば、注に書かれたような意味合いがここに書けるような形で整理したいと思います。
- < 伊藤会長 > それと、お願いしておくのは、文言というのは行政のプロの人の文言ですし、古宮委員にお助けいただければよろしいと思うんですが、読みかえたというのは、審議会として責任がありますのでね。
- < 榛澤委員 > 1つ伺いますと、このクランクにしたというのは、事務局の方でお願いしたわけでしたよね。
- < 事務局 > いえ、事業者がクランクにしたものです。設置者が騒音のことを考えてクランクにしたわけです。騒音対策として、直接降りるのではなくて、わざと曲げたという構造にしております。
- < 伊藤会長 > 一律的に20kmとやっているところに問題があるんですね。
- < 事務局 > 90度、90度で2回曲がってますから。それを20kmでやるというルールですから、高い数字が出てしまってるんですね。
- < 赤羽委員 > ニュアンスとしては、時速20kmのままだと基準値を超えてしまいますが、例えば6kmを想定すると、それをクリアする。それで、この転回する構造からして、実勢速度はその程度になるだろうと判断されるということですね。期待されるということでしょうかね。
- < 伊藤会長 > そうですね。これは注のところはこのままにしておいて、やはり総合判断のところで書いた方がいいでしょうね。

< 赤羽委員 > そうですね。

< 伊藤会長 > 総合判断で書いた方がいいと思います。今、赤羽先生のおっしゃったようなところは、2で書いておいていただきたいと思いますね。

というわけで、これでよろしかろうということで、いろいろ問題がありました。交通量の問題も、ちょっと甘いのではないかということがありました。今後の課題だと思いますし、先ほどの20kmという国の規定があるということですね。しかし、実際には20kmで走り得ないところを走ったとしたらオーバーしてしまうというのは、極めて形式的で現実離れしているということがあるので、それはここで読みかえているということは、これは審議会としてはよろしいのではないかと思いますね。

ほかに、この件につきましていかがでしょうか。

< 崎田委員 > 廃棄物に関しても、保管庫の容量とか、リサイクルに関する取り組みなど、きちんと書いてくださっているので問題はないんですけども、1つだけ、ちょっと申し上げると、5ページのところでISO14001を取得しているということで、先ほどいろいろご説明があったんですが、細かく申し上げますと、ISO14001を取得されることと、どういう具体的な内容を目標設定にされているかは違うことですので、できましたら、こういうISO14001認証の取得の後に、この廃棄物リサイクルに関してはどういう項目かというのを入れていただいた方が、書類としては状況が大変わかりやすいと思います。イオンさんは非常に熱心にやっていたらっしゃるというのが社会的にも評価されておりますので、問題ないかと思いますけれども、今後そのような感じでご指導していただければありがたいと思います。

特に先ほど食品リサイクルの対応ができているとおっしゃってくださったのですが、あと家電リサイクルはどう対応されているのかとか、幾つかありますので、そのようなことをきちんと入れていただければありがたいと思います。

< 伊藤会長 > ISO14001の取得をしたということと、あとでどうするかとは別だということですね。

< 崎田委員 > この認証取得というのは、環境に配慮する仕組みを持ったということ

であって、その中に、その企業がどういう目標をするのか、いわゆる廃棄物はどういうふうな減量対策、目標を持つのかとか、エネルギーはどうするのかとか、そういう目標設定はその後の問題なわけですので、認証を取得したから、全部やっているというような感じでとらえるのは、ちょっと無理があるということです。

<伊藤会長> 好意的に解釈すると、恐らくここでは、そういう後の計画なんでしょうね。

<崎田委員> はい、そう思います。特に私が申し上げたいのは、このような大きなところでは食品リサイクル法の対応と家電リサイクル法の対応というのが出てくると思うんですが、そのあたりの文言をここに何も記載せずに、ISOのところ、何かそのような対応を含めているような、そういう書き方をされていらっしゃるので、今後は別立てで書いていただいた方がいいのではないかと思います。

<伊藤会長> イオンさんは、家電リサイクルについてはわざと何も書かなかったのでしょうか。つまり、もう今リサイクルで、テレビと冷蔵庫と、というのがあるから、わざと書いていないのか。

<崎田委員> そういうわけではないと思います。ただ、イオンさんの場合は、手元の資料にはないのですが、環境報告書を事務局の方には添付されているようですので、そういうこと全体を見れば、すべての対応をされているというのはわかるんですけども、今後は書類の上で表記していただければありがたいということです。

<伊藤会長> 書類はちゃんと出ているんでしょうか。

<事務局> 家電リサイクル法についての記述は計画書にはないんですが、事務局から聞き取りをして、食品リサイクル、家電リサイクルについても対応するという話は聞いております。

<崎田委員> ありがとうございます。

<事務局> 国から示された様式はないんですね。別途聞くだけです。

<事務局> はい。

<崎田委員> あと、国から示されているものの中には、今後新しくできる関連する法律に関してはきちんと対処するようにという一文があるはずですよ

で、そういうことを踏まえていつも質問させていただいています。

<事務局> わかりました。ということですので、聞いた話であっても、今おっしゃられたような法律に基づいた処理については。

<伊藤会長> 我々の手元に来るこのような資料を作られるのは事務局でしょう。ですから、これは、ただ書いてないということなんですよ。一応はやっているんですけど、この資料には出ていない。

<崎田委員> ここのお店はやっていらっしゃるので、好意的に解釈していいんですけども、今後、いつもこの一言によって、いろんなことがオーケーであると困るのでと申して申し上げました。

<伊藤会長> そのとおりだと思います。ほかにどうでしょうか。

いろいろ問題点が出ましたし、今後の課題としても受けとめておかなければならない点がありました。交通問題、騒音問題、それからリサイクルの問題がありました。

この案件につきましては、注文としては、くどいようですけれども、2の騒音についてですね。総合判断、これを少しつけ加えていただきたいということでございます。総合判断として、一応「意見なし」ということになりましたが、よろしいでしょうか。そうせざるを得ませんね。

それでは、第1案件、多少我々の方から事務局への総合判断の記述について注文がありましたという点だけでございまして、県の意見としては「意見なし」、これでよろしいと判断をいたしました。ありがとうございます。随分時間がかかりましたが、しかし、とても重要なことでございますので、時間をとったのも有意義ではなかったかと思えます。

審議案件2「(仮称)ヤオコー富里日吉台店」について

<事務局説明>

(OHP)

(図面)(仮称)ヤオコー富里日吉台店でございます。設置者は、株式会社ヤオコーでございまして、埼玉県川越市に本社を置いております。業種は食品スーパーでございます。店舗面積3,033㎡。開店時刻は午前9時、閉店時刻は午後9時45分ということでございます。周辺の環境でございますけれども、OHPをごらんいただきますとおわかりだと思っておりますけれども、ここは旧ダイエーの駐車場跡地でございます。道路を挟んでダイエーがございまして、これが今、建物は建っているんですけれども、営業はしておりません。このダイエーの駐車場跡地に新しくヤオコーが出店してくるという計画でございます。市町村・住民等の意見でございますけれども、富里市、住民の意見はございませんでした。

(図面)2ページ目でございますけれども、駐車場の収容台数、これは指針に基づきますと112台ですが、届出台数は242台ということでございます。交通への支障を回避するための方策でございますけれども、駐車場出入口については交通整理員を配置するという事です。出入口が2カ所ございまして、成田市街地から富里市に向かっていく道路に入庫・出庫の出入口が1カ所ございますが、成田市街地からの来客者は、その出入口を通りすぎると交差点がございまして、そこを右折してから、店舗内に入っていくということでございます。

それから、図面はちょっと切れているんですけれども、富里市に向かう交差点から先、この道路が1車線になります。左に寄れという道路標示が、この交差点から先にあるんですが、そこから1車線になります。したがって、交差点まではずっと片側2車線になっておまして、富里方向に向かった信号のところ、直進と左折、直進と右折になっていたんですけれども、将来、右側の方が右折レーンの専用になるということでございまして、店舗内への入り方が便利になるというようになっております。

それから、駐輪場の件でございますけど、指針参考値では80台とい

うことになっておりますけれども、届出台数は120台ということで、指針の台数を確保していると認められます。

荷さばき施設の整備でございますけど、荷さばき場は、3カ所設けられております。主たる荷さばきは南側でございます。そこが待機1台を含めて作業ができるようになっておりまして、場所が三角状になっておりますけれども、接する道路から荷さばき場が1.8mほど下に下がっているという状態で、防音の効果があると考えております。

それから、経路の設定でございますけれども、この道路は西方が国道51号線で、その先が成田市役所、それから京成の成田駅になるんですけれども、この店舗に入ってくる道としては、この店舗前面の道路が主要な道路になっておりまして、特に詳細な経路設定はございませんけれども、この道路1本を使って買い物客が入ってくるということでございます。店舗への誘導につきましては、チラシ等を使いましてスムーズな案内をしていくこととしております。

4ページ目でございますけど、廃棄物の減量化とリサイクルの関係でございます。先ほどちょっと申し上げましたけれども、3カ所で荷さばきも含めた廃棄物の処理をするところでございますけれども、南側では夜間は使用しないで、西側で処理を行うということにして、夜間の場合は騒音防止という意味から、西側を使うということにしてあります。この前面はすべて駐車場でございます。空き地の部分は駐車場でございますので、騒音上は特に問題は生じないということでございます。

廃棄物の処理ですけれども、これについては崎田委員からのご指摘がありますけれども、処理対策を徹底するということと、新設の店舗でございますので、廃棄物に関心を示すという意味でございます。廃棄物の処理は、年間100tを超えるという食品リサイクル法に該当する店舗でございますけれども、そのために魚のアラ、そういう生鮮関係で出たものについては飼料にしていくということ、それから、廃油処理については石けんへの利用転換ということで、これは業者委託でございますけれども、そのような形で処理をしていきたいということ

でございます。

騒音の問題に入ります。

(図面)こちらは見ていただいでわかりますように、先ほどの案件と違いまして、準工業や近隣商業であって、余り住居がない地域でございます。ただ、南側や東側には第一種低層住居専用地域などで住居系が広がっております。周りを見ますと、旧ダイエー跡地、西側には成田市役所の前の非常に大きな51号線で、商業施設がたくさんございます。北側に予測地点をたくさんとっておりますが、現在、駐車場として利用されている部分でございます。今回の店舗も、この駐車場を買ってお店をつくりたかったようでございますけど、ここは駐車場ということで現在使われており、買収できなかったと聞いてございます。

南側も駐車場でございますして、唯一住居がございますのは、このC地点、マンション群がちょっと離れてありますけれども、一番近いのは1軒だけ。ここにマンションがございますが、マンションの前は居酒屋。状況としては、東側しか住居がないという状況でございます。

ごくごく普通の店舗でございます。店舗前に駐車場がございまして、駐車場に上がってくるスロープ部、そして屋上には駐車場。よくありますように、スロープ部に遮音壁と、屋上周りについては全部壁で囲むという構造。南側に、先ほどの荷さばき場がありまして、ここに住居が1軒あるところでございます。

2階の空調関係、冷凍機関係でございますけど、西側の駐車場として使われている側に集中設置して、できるだけ南・東側の住居から離して室外機を設置するという形になってございます。

このような対策をやっていることと、こちらのお店の注目することとしては、夜間に荷さばきを行うこと。どうしても早朝のパン屋さんが1台入るといことがございます。南東側に住居がありまして、ここが高さ的には一番高いところでございます。店舗敷地は低くなっておりますして、荷さばき場については、道路に接して約1.8mくらいの擁壁を設けてありまして、この住居から見ると、低いところで荷さばきを行うような構造になっております。ただし、昼間行う分には構わ

ないのですが、夜間に荷さばきを行いますと、先ほどの案件と同じように相手方でどうか、ということはいえませんが、夜間につきましては、西側の駐車場に面して、現在人が住んでいない、荷さばき場で夜間に1台、廃棄物の回収がこちらに来ます。もう1台、早朝便という先ほどのパン屋さんが来ますが、パン屋さんは、こちらではなくて、店舗前面に夜間専用の荷さばき場というのを設けまして、出入口 1 から入って、荷さばきをして、出入口 1 から帰るとというのが1台。早朝便1台、廃棄物の回収が夜間に1台というのが発生いたします。当然、このような予測地点で予測しておりますので、夜間では超過しますが、住居がないということと、今後こういったところにマンションができれば、それなりの対策をやるという形になってございます。

(写真)これが現場の写真でございます。これが荷さばき場付近の一番高くなっているところでございまして、低くなる荷さばき場でございます。マンション、居酒屋、先ほどのC地点ということで、一番近い住居というのはここでございます。

(写真)先ほどの住居と言っているのはここでございます。夜間、早朝便が通る通路を作っているところでございます。この写真を見ていただければわかりますように、周囲は全部駐車場で、基準値を超過はするけれど、現在、住居としては使われておりません。住居ができるときには対策を行いますというスタンスになってございます。

(写真)白い建物が旧ダイエーで、51号線方面から見た写真でございます。ダイエーの駐車場があったところに、店舗を作っています。昔はダイエーの駐車場と、道路の地下に通路がありまして、通路を通ってダイエーに行き、駐車場はここで使っていたということでございます。その地下通路は今は閉鎖して遮断しておりまして、こちらの駐車場に店舗を作っております。この写真にある駐車場が、買収できなかった駐車場でございまして、夜間便があることにより、この駐車場では騒音が超過しますが、非住居用途であり、問題がないという考えになっております。店舗のような建物が見えますけど、これは現場建設事務所でございます。

というようなことで、結果について、6ページからご覧ください。先ほどの案件と違って、こちらは商業系地域がございますので、評価基準が60と55に分かれております。商業系施設のところで予測しているのが60でございます。いずれも基準値をクリアするということでございます。

ただ、注意していただきたいのは、これを見ると、Cに住居があって、夜間はCはぎりぎりではないかと思われると思います。この届出者の計算方法ですけど、2階に遮音壁がございますが、遮音壁の効果を考慮しなくてもクリアするということ、ここは住居においてはぎりぎりですけど、遮音壁がなかったとしてもクリアするということです。遮音壁があるので、この数値より5 dB以上下がるということ、クリアいたします。資料ではぎりぎりですけど、遮音壁の効果を見込まなくてもクリアするという設計方針で臨んだ届出でございます。

次に、資料6ページ下の部分、発生する騒音ごとの予測結果をご覧ください。まず、a地点、先ほど申し上げましたように、ここで早朝のパン屋さん便が入ってきます。南側ではなくて、店舗前面に夜間専用の荷さばき場を設ける。そうしますと、a地点では66。車両が通るわけですから、当たり前で、ここでは超過しますが、Aではクリアするということになっております。Aについては、ここは近隣商業ですが、旧ダイエー店舗が病院になるという話がございまして、病院になったとしても基準値がクリアできるよう 通常ですと、50ですけど、病院ができますと5 dB減じるということになってございまして、45でも達成できるような道幅になっているということでございます。

さらに、d、e、gをご覧ください。d、e、g、すべて超過します。これは夜間に廃棄物回収、特に魚腸骨処理という回収が来て

食料品スーパーさんだと、いわゆる魚のアラの回収というのが、このお店の場合は夜間に来るそうです。そうしますと、西側搬出入専用出入口から入って、回収して帰りますので、d、g、eについてはすべて超過します。超過はしますが、先ほど写真でございまして、こちらには駐車場として使われてございまして、現在、住居として

は使われておりません。また、会社の方針によりますと、こちらにマンション等住居ができたときには、基準をクリアするような、壁をつくるなり、回収時間を変えたりする対策を行うということをおっしゃりまして、今の基準はすべてクリアということでございます。

続きまして、7ページ目の廃棄物に係る事項でございます。保管施設の容量でございますけど、指針値で17.6m³ですが、保管容量として届出なされているものは73.6m³ということで、容量的には充足していると判断しております。廃棄物の運搬処理につきましては、生ごみ、不燃物、空き缶・空き瓶等につきましては、市の許可業者をお願いするということでございます。

それから、街並みづくり等への配慮ということで、緑化面積でございますけれども、これは市の要望もございまして、6%に設定して緑化面積としております。

9ページ目の総合判断でございます。駐車台数、駐輪台数はともに充足しており、適正と認められます。それから、騒音の発生に係る事項につきましては、基準以下ということで、周辺的生活環境に与える影響は少ないものと認められます。廃棄物、街並みについても適正な配慮がされていると判断されます。

なお、富里市、住民の意見はなかったということで、当該店舗の立地に関しては適正に配慮されているものと認められ、県の意見でございますけれども、「意見なし」ということで委員会に諮らせていただきます。よろしくお願いたします。

<伊藤会長> ありがとうございます。この案件につきまして、ご質問、ご意見いかがでしょうか。

<榛澤委員> 1つだけお聞きしてよろしいでしょうか。これは騒音のところ、発生する騒音について騒音の予測結果があって、この案件の場合も同様にオーバーしているので、もし統一するのであれば、やはり総合判断の2の騒音のところはちょっと足し加えた方がいいのかなという気がしま

すが、いかがでしょうか。

<事務局> 予測地点の設定の問題になるかと思うんですが、この法律に基づきましては、住居等が立地し、立地可能な地点において評価ということになっておりまして、こちらの事業者ですが、余り必要ではないところまで予測していただいたので、超えてはいるんだけど非住居であるということでコメントさせていただいているわけです。ですので、住居系のところについて見れば、適と考えております。

<赤羽委員> 先ほどの案件とニュアンスは違いますが、評価すべきところでは問題が発生していないという判断を、この検討状況のところにも明記してもらった方がいいと思いますね。

<榛澤委員> ここは区別しておかないと、何か問題が起きるかもわかりませんね。

<伊藤会長> 以前からこう記載しているところを新たに、その都度気がついたことは、良いことであればつけ加えていけばいいと思うので、どうでしょうか。この総合判断についても、そのとおりなんですけれども、今までも見過ごしていた点があったと思いますが、これからは少し騒音のところについては……。

<事務局> わかりました。それでは、そういったニュアンスが出るように配慮させていただきます。

<伊藤会長> この審議会の中で語られたことについて、この総合判断の書き方のところを、騒音についての2番ですけれども、これからはもう少し、完全な結論だけをここへずっと記載するのではなくて、そのニュアンスを入れていただくようにしていただいたらいかがでしょうか。

<榛澤委員> その違いを明らかにしておけば問題ないのかなという気がするんですが。

<伊藤会長> そうですね。前の案件と、この案件と、総合判断のところ、事務局から説明のあったようなことを要約して少し入れていただく、この方がよろしいと思います。

<事務局> わかりました。

<伊藤会長> 特段ほかに問題がなければ、県の意見として妥当だということでよろしゅうございますね。

それでは、県の見解で妥当だと判断をいたします。ありがとうございました。

審議案件3「(仮称)ケーヨーデイツー長生店」について

<事務局説明>

(OHP)

(図面)所在地が、長生郡長生村でございます。設置者は株式会社ケーヨーでございます。業種はホームセンターでございます。

店舗面積は6,443㎡、開店時間、閉店時間でございますけれども、午前9時半から午後8時までということになっております。なお、荷さばき可能時間帯は午前9時から午後8時と設定されております。周辺の環境でございますけれども、茂原市から長生村に向かって、茂原市から長生村に入ってすぐのところでございます。国道128号を南下して七井戸交差点という場所がございます、これを過ぎて間もなくということでございます。近隣は工場、それから商業施設、隣接してパチンコ等がございます。もとは林であったそうです。市町村・住民等の意見でございますけれども、長生村及び住民からの意見はございませんでした。

2ページ目でございますが、駐車場の収容台数につきましては、指針で示された数字は393台でございますけれども、届出台数は394台ということございまして、すべて平面駐車場でございます。

(図面)出入り口でございますけど、出入り口は2カ所でございます。国道128号に面したところは、左折入庫で右折出庫もあります。もう1カ所は村道にありますけれども、これは出入り口ということでございます。それから、国道128号でございますけれども、長生村の中心地から来る車両につきましては、右折レーンを国道に新たに設けて、交通の順調な流れを確保するということにしております。それから、交通への支障の回避ということで、これにつきましては、交通整理員を各出入り口に置いて、万一国道128号が渋滞するようであれば、交通整理員が村道側の出入り口へ誘導するというので、渋滞を極力避けていくという方法をとるということでございます。

駐輪場でございますけど、これにつきましても、指針参考値で170台と計算されておりますけれども、届出台数は、この数字どおりで、170台を確保するというのでございまして、充足していると判断さ

れます。

3ページ目でございますけれども、荷さばき施設の整備ということで、面積は393㎡ということでございます。これにつきましては、荷さばき場としては、大型車が2台入れるスペースを設けております。これに伴って、面積的には充足していると判断しております。

それから、経路の設定でございますけれども、案内経路につきましては、野立て看板を重点箇所に置いて誘導するという方法をとるということでございます。これにつきましては、チラシ等で徹底をしていくということでございます。

歩行者の通行の利便ということでございますけれども、国道に右折レーンを設けるということをお話し申し上げましたけれども、それに伴って村道を挟んで隣の保留地のような、空き地になっているところが、今回新しく店舗を建てる場所と同じ地主だということで、道路をセットバックして拡幅する形で歩道も設けるということと、先ほどの右折レーンを設置するというので、若干その部分が拡幅されております。

それから、廃棄物リサイクルに関する問題でございますけれども、ホームセンターということでございますので、特に家電リサイクルの関係にこの店舗は該当するわけなんですけれども、これにつきましては、メーカーへ納品してリサイクルを進めるということでございます。そのほか、商品の搬入に関しましては、折り畳み式のコンテナを利用するなどして、最小限の入れ物と、あるいは回数を減らしていくということでございます。

続きまして、5ページの騒音でございます。このような立地条件、周辺は準住居、南側は工業地帯ということです。ちょっと変わったところでございますけれども、まず、お店の西側の部分にはパチンコ屋がございます。こちらは商業施設となっております、住居がございましたのは北側だけでございます、東側は空き地で、ここにはモーターがございます。ですから、実態として、住居のある北側で騒音対策をどのように講じるかというのが問題になります。

(写真)先だって現場の方を見てきました。これでございますけど、今、住居が北側にしかないというお話をしましたけど、その位置から店舗側を見ているのがこれでございます。これが現在建設中のものでございます。

(写真)これは、東側にモーターがあって、ほかには何もないという。モーターがあるようなところですから、住居がそんなにたくさんあるわけございませんけれども、この予測地点Eというところから、今回の店舗側を見ているものでございます。

(写真)最後に、国道の南側から見たところです。国道を挟んで向かい側は商業施設。こちら側には住居はございません。

というようなことと、こちらの店舗はホームセンターという届けでございまして、荷さばきも廃棄物回収も営業も昼間しかございません。夜間にはありません。問題にはなりませんけれども、西側に空調室外機を集中設置してあります。いずれもパチンコ屋側のところに空調を集中設置してございます。また、宅地の前に荷さばき施設がございしますが、昼間しか行いませんので、問題にはなりません。

予測結果でございますが、次のページ、6ページをごらんください。昼間55、夜45という評価基準で、夜はほとんど稼働していませんので、昼間だけですので、いずれも40台で、すべて基準値より大幅に下回っているということです。敷地西側でございますが、夜間に動いているものが2つだけございます。ここに受電設備があります。また、下水道の供用地域でございませぬので、この辺りに浄化槽を埋め込みます。浄化槽のための曝気ポンプがここに設置されて、受電設備と曝気ポンプだけが24時間運転するというので、いずれも敷地境界に対して、ここでは45に対して40、60に対して38。60と基準が一挙に緩くなるのは、こちらは工業地帯ということで基準が緩くなります。この店舗については、完全に基準値以下でございます。

7ページに移ります。廃棄物の保管容量でございますけれども、これにつきましても、基準値を充足している57.72m³ということで、容量を確保しているということでございます。それから、廃棄物の運搬、

処分でございますけど、これにつきましては、生ごみは焼却炉ということでございます、段ボール、空き缶等、もろもろのここに書かれておりますいろいろな廃棄物については、それぞれの分野の業者、発泡スチロールについては産廃処理業者に出していくということございまして、家電につきましては、リサイクル法に基づいてメーカーで引き取りをしていただくということになっております。

8 ページ目の総合判断でございます。駐車場、駐輪場につきましては、指針を上回っているということで充足をしていると判断しております。騒音のことでございますけど、これについては、このとおり「すべての場合において基準値以下」ということでございます。それから、廃棄物、街並み等につきましては配慮されているということで、適正と認められます。

住民等の意見でございますけど、長生村、それから住民等の意見はなかったということで、これを含めまして、当該店舗の立地に関しては、指針に照らし合わせて適正に配慮しているものと判断しております。したがって、県の意見は「なし」ということでご審議させていただきます。

よろしく願いいたします。

< 伊藤会長 > ここでは、総合判断、まさにこのまま、騒音についての2「すべての場合において基準値以下であり」、この案件はこれでよろしいわけでございます。ご質問、ご意見ございましたら。結構廃棄物の件も書いてありますよね。いかがでしょうか。何かお気づきの点でもありましたら…

…。

特段、ご意見、ご質問もないようございまして、基本的には県の「意見なし」というのを妥当だと審議会としては判断する、これでよろしゅうございませうかね。

それでは、3つの案件、最初のはちょっと時間をとりましたけれども、

すべて県の意見につきまして、多少の文言の注文はございましたが、「意見なし」ということを支持しております。

これで審議案件が3つ終わりましたので、審議は終了しております。

議題(2)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。

<伊藤会長> それでは、報告案件があるんですが、大分時間もたっておりますので、一々やっておりますと大変でございますので、極めて簡略にお願いしたいと思います。

<事務局説明> 報告案件は、ここにお示したとおり7件でございます。時間延長が5件、駐車場の出入り口の数の増加ということで、これは第4の報告案件でございます。

それから、7番目のファッションセンターしまむら、これは県意見に対する届出の内容で、勧告しない旨の報告でございます。

市町村意見については、対応ございましたものにつきましては、(対応済み)ということで処理させていただいております。

以上でございます。

<伊藤会長> 皆さん委員の方、お持ち帰りいただきまして、目を通して、もしご不審な点やご質問ございましたら、事務局の方をお願いするということにしたいと思います。

それでは、特段、報告案件についてのご質問もなければ、本日の会議は終了したいと思います。傍聴されております方、これにてご退席を願いたいと思います。

(傍聴者退室)

議題(3)その他

次回開催の日程確認(8月は休会、第24回千葉県大規模小売店舗立地審議会 9月2日(火) 午後1時30分から)を行った。

6 閉会：午後4時30分

以上

平成15年 月 日

議事録署名人 _____ 印

議事録署名人 _____ 印