

木地区70街区調停に係る第2回流山市街づくり委員会 会議録

目 次

1	開催日時及び場所	1 ページ
2	出席した委員及び職員	1 ページ
3	概要	3 ページ～ 22 ページ

1 開催日時及び場所

日 時：平成25年12月14日(土)午後2時00分から午後5時00分まで

場 所：流山市役所302、303会議室

2 出席した委員及び職員

(1) 委員会委員

北原 理雄 (学識経験を有する者)
 林 美栄子 (学識経験を有する者)
 野口 和雄 (学識経験を有する者)
 後藤 信利 (学識経験を有する者)
 小川 哲也 (公募による市民)
 谷口 晶子 (公募による市民)
 伊藤 治夫 (公募による市民)

欠席した委員

千葉 正由紀 (市長が職員のうちから選出する者)
 吉田 光宏 (市長が職員のうちから選出する者)

(2) 職員

都市計画部長	石本 秀毅	都市計画部次長 兼 都市計画課長	亀山 和男
都市計画課 課長補佐	長橋 祐之	都市計画課 都市計画係長	酒巻 祐司
都市計画課 都市対策係長	大塚 洋一	都市計画課 主事	松田 勇作
都市計画課 主事	坂本 和也		

(3) 調停申出者

生活道路を守る会 吉橋氏他 計 5 名

(4) 事業者

住友商事(株)、(株)ヤオコ 、(株)ヤマダ電機、コーナン商事(株) 計 1 6 名

(5) 傍聴者 計 8 名

3 概要

事務局

それでは定刻となりましたので、木地区70街区調停に係る第2回流山市街づくり委員会を開催します。はじめに、都市計画部長の石本よりご挨拶をさせていただきます。

石本都市計画部長

本日は、皆様には、お忙しい中ご出席いただきまして、誠にありがとうございます。都市計画課の石本でございます。本日の議題は、前回に引き続き千葉県により施行されております、流山都市計画事業木地区一体型特定土地区画整理事業の70街区における、住友商事株式会社様及び株式会社ヤオコ様から届出のありました、商業施設の大規模土地開発構想に係る調停でございます。これまで4回の部会を行いまして、今回は第2回の街づくり委員会となります。北原委員長をはじめ、委員の皆様におかれましては、慎重な御審議をよろしくお願いいたしたいと思っております。簡単ではございますが、ご挨拶とさせていただきます。

事務局

続いて委員の皆様のご紹介をさせていただきます。

< 委員紹介 >

事務局

続いて、本日出席の市職員の紹介をさせていただきます。

< 職員紹介 >

事務局

申し遅れましたが、本日の進行をさせていただきます、都市計画課の長橋と申します。よろしくお願いいたします。それでは、本日のお手元の資料の確認をさせていただきます。本日使用します資料は、「事業者様への要望事項」住民様作成のもの、それと「近隣住民様への回答書」事業者様作成のもの2点です。よろしいでしょうか。お持ちでない方などいらっしゃいましたら、事務局までお申し付けください。

< 資料の確認 >

事務局

なお、本日は街づくり委員会委員9名のうち、7名の出席をいただいておりますので条例の規定により会議が成立していることをご報告申し上げます。また、本日の委員会は、午後4時の終了を予定しておりますのであらかじめご了承ください。それでは、この先の委員会の進行につきましては、北原委員長にお願いしたいと思います。北原委員長よろしくお願いいたします。

北原委員長

皆さん、こんにちは、土曜日の貴重なお時間を割いてお集まりいただきありがとうございます。本日の議題は、9月5日付で流山市長から調停依頼のあった「木地区70街区における大規模土地開発構想に係る調停」です。10月12日に1回目の街づくり委員会を開催し、その後、事業者側2回、住民側2回、計4回の調停部会を行いました。そこで、それぞれ詳細なご意見を聞かせていただきましたので、本日はそれを踏まえて最終的な意見交換を、可能であれば協定案・調停案の提示などを行っていただければと考えております。資料として住民の皆さんから事業者さんへ要望書が提出されていると思います。それに対して事業者の回答書ということで4社から回答をいただいておりますが、事業者様の回答のご説明から本日は始めさせていただきたいと思っております。それではよろしく申し上げます。

事業者

住民の皆様から要望のありましたことについて1つずつ事業者側の考え方を回答申し上げます。

要望事項1の1番目の搬入口の神明堀沿い以外への変更についてですが、これはヤオコー・ヤマダ電機共に変更とのことですが、商業施設敷地内及び周辺地域の総合的な安全対策という観点から、搬入口を移設することは危険性が高まる考え方と不可能とさせていただきました。

2番目の搬入口の神明堀沿い以外への変更でございますが、ヤマダ電機の建物1階の建物の下の駐車場には乗用車は入れますが、搬入車両は高さの問題がございます、こちらの中は通過できませんので建物の外周を通る形になります。そうするとヤマダ電機のお客様の車両と人との交差、また、ヤオコーとヤマダ電機の人が行き来ができる形にしておりますので、そこを搬入車両が交差する形になりますと、こちらも安全性の観点から難しいと考えております。また、交差点付近に搬入車両口を設けるのは交通計画上危険と考えております。さらに、南側道路に面する車両の出入口は、まだ警察とは協議していませんが、比較的多い感じがして、こちらに出入口を設けるのは今以上に良いことではないと考えております。以上により、ヤマダ電機のみの変更も不可能という回答となります。

要望事項2の3番目の搬入口の間口を計画より小さくすることですが、今まで提出させて頂いた資料がわかりづらかったものですから、今回の資料の一番後ろの平面図案で、商品搬入口の平面図を图示させて頂いております。ヤオコーとヤマダ電機の間所に境界があり、境界から北側に2m、南側に3m空けて合計5mの部分に歩行者の方と自転車の方等が待避できるスペースを作る予定です。以前の資料は少しこの部分が不明確で連続して30mというようなイメージを与えてしまいましたが、今は10mと10mの計20mと考えております。また、土地の形状につきましては、少し傾斜が土地に付いており、ヤオコーの土地地盤の方が少しヤマダ電機より高く、1つにすることも検討しましたが、段差があるということ、ヤオコーの方は土地を所有しておりますがヤマダ電機は住友商事からの賃貸ということで、所有形態も違うので、それぞれのことを考えるとなかなか共用でということとは後々見直し等ということも想定されますので、一番シンプルな形で各々の出入口を設けます。

4番目の搬入口の使用時間の制限ですが、朝の6時から8時、午後の2時から6時は搬入口を使用しない、午後10時から翌朝の6時は使用しないことですが、以前、交通の調査をいたしまして児童の登校時間を踏まえると朝の6時半から8時の時間帯については登校しておりましたので、この時間は使用しないことをお約束させて頂きたいと考えております。朝の6時から6時半及び午後2時から6時の搬入口閉鎖については難しいと考えております。これは、土地の用途が近隣商業地ということで、私たちは近隣商業という用途を含めて土地を購入しておりますので、商業用途でありながら搬入

などが大幅に制限されるのは私共としては、受け入れられない考え方でございます。また、搬入口の安全対策としては、交通誘導員の配置に加えてカーブミラーと注意喚起を促す掲示物、ドライバーへの安全確認の指導など適切な措置は講じていきたいと考えております。午後10時から翌朝6時については、全ての搬出入を行わないことをお約束させていただきます。

5番目の搬入口には堅牢なゲートを設置ということで、店舗営業時間外及び搬入口使用時間外はゲートを閉め閉鎖することで搬入口使用外の午後10時から翌朝6時、朝6時半から8時については、バリカー及びチェーンにて搬入口を閉鎖させてい頂きます。ただし、搬入口使用時間帯については、開放した状態で、トラックが来るたび開けたり、ドライバーが降りて開けていると煩雑となり、スムーズな誘導ができないことにも繋がり兼ねませんので、このようなオペレーションをしたいというように考えております。

6番目の搬入可能な時間帯について、1つの搬入口につき1名以上の交通誘導員を配置する、ヤオコー・ヤマダ電機でそれぞれ設置するのであれば最低2名、ただし、ゲートの大きさを変更した場合は人数の変更に関してご相談のことでありますが、搬入可能な時間帯全てに交通誘導員を配置することは考えておりません。児童の下校時間帯である平日の午後2時から6時を考えています。当初、私どもは午後1時から5時を想定していましたが、交通調査の結果午後5時台もいましたので、住民の皆様から2時から6時というご要望もございまして、それに添いまして2時から6時交通誘導員を配置させていただきます。搬入口については、先ほど、ご説明させていただきました通り、ヤオコー、ヤマダ電機で、各々が一箇所ずつ設置いたします。添付資料の後ろの方に荷さばき車輛台数計画を設定しておりますが、一番多い時で、児童の下校時間帯午後2時から6時までで一番ピーク時は午後2時台がピークとなっており、この台数ですので十分対応は可能と考えております。従いまして平日の下校時間帯に交通誘導員1名を配置することにしております。住民の皆様から更にもう少し交通誘導員を設置して欲しいというご要望もございました。私どもの店舗は各々の時間差をおいて開店しますので、今のところ1番早い開店がヤマダ電機、その次がヤオコー、その後コーナン商事を予定しています。こちらの神明堀の搬入口につきましては、ヤマダ電機が最初は1社で使用し、ヤオコーのオープン時に2箇所の搬入口を使う形になるので、ヤオコーがオープンした時の2週間が1番繁忙期となります。この2週間につきましては、補助要員をもう1名増員させて頂き2名で様子を見る、そして2週間位で通常の状態に近づくので、1名で大丈夫かそれとも2名必要か状況を見てその後1名にするのか2名にするのか判断させて頂きたいと考えています。先ほどの図でもだいたい5mの待避スペースがございますので、実際には交通誘導員がいて、ヤマダ電機・ヤオコーの搬入車輛をコントロールしていく、もう1名の補助要員が状況を見ているスタンスで行きたいと考えております。

7番目の70街区を囲む周辺道路と特に神明堀沿いの搬入口横での待機は厳禁、必要であれば事業者敷地内で待機させるスペースを設けることにつきましては、これまでも説明させて頂きましたが、搬入車輛を道路に待機させることは、一切する予定はありませんので、ご心配されることはないと考えております。また、搬入口にも待機スペースを設けていますので、大丈夫です。

8番目の搬入口付近の視認性を確保することについては、低木を搬入口周辺に植えて視認性を確保して行きたいと思っております。

9番目の神明堀沿い道路の安全性を高めるため、流山市と相談し小学校付近まで車歩道分離するガードレールを設置することですが、これについては、安全対策でございますので、原則、道路管理者である流山市が主体として対応される問題であると考えております。ただ、事業者としては流山市と

協議の上、搬入口付近にバリカー等を設置して行くことを今後検討したいと考えています。

10番目の神明堀東側道路については、搬入口を設置することによる危険を回避するため、当初事業者が生活道路としての通行量が増加することが想定されるため、70街区南東の角付近から中学校の北西の角までの環境の整備をすることですが、通学路を神明堀東側に変更した場合を想定されたように理解しております。事業者としては、計画の遅延により事業収支に影響が出ている状況はありますが、当該通学路の変更が行われた場合は道路管理者である流山市との環境整備内容及び費用負担も含めた協議の上、一定の範囲内で費用負担も検討したいと思います。

要望事項3の11番目ですが、事業全体の管理と責任を一本化し、窓口を設け責任者を常駐させる、事業者管理窓口は住民と定期的に発展的な会合を実施し、周辺地区の安全の維持向上を交流に務めることについてですが、ヤオコー・ヤマダ電機・コーナン商事が個別に施設を建設して店舗運営を行う形態ですので、事業者全体での責任と管理を一本化することはできません。従って、各店舗及び敷地内の管理は各店舗事業者が責任を持って行うことが原理原則です。但し、近隣住民様との窓口については、いずれかの店舗に常駐する責任者、店長等が代表となって商業施設全体に対して発生した問題や交流広場でのイベント対応等の窓口設置とさせて頂きたいと考えております。各事業者とも周辺地区の安全対策、近隣住民様との交流、地域に根ざした商業施設運営を行う所存ですが、住民の皆様と定期的な会合を持つことは、今のところ予定していません。必要に応じて適宜お打ち合わせをさせて頂きたいと考えております。

北原委員長

この回答について住民の皆さんからのご意見、ご質問を伺いたいと思います。

生活道路を守る会

はじめに、事業者様からの回答をお聞きして1点大きく違うことがありました。我々は学童の通学路のことを言っているのではなく、東側道路は我々の生活道路と考えております。ですから根本的に生活道路としてご判断、ご回答を頂きたいと思います。そのことをまず確認させて頂きたいと思えます。

事業者

9番目の回答になりますが、児童が下校する時間帯以外の対応についてですが、住民の皆様に対する安全対策は回転灯で車が出庫することが目や耳でわかって頂けるような対応はしますし、更に搬入車輛の運転手が安全に運行できるように、カーブミラーの設置や注意喚起掲示などできる限りのことは考えています。安全対策では必要以上のことをさせて頂きたいと思えますので、全く問題ないと考えています。

生活道路を守る会

住民としては、東側道路に搬入口を作って欲しくないというのが一番の願いですが、事業者様は当初から計画を変更する姿勢、あるいは、メスを入れて何とかそこを避ける方法を検討されているのであれば、理解できますが、常にここに搬入口がある状態で計画が進められ回答されて来ています。我々も実際にトラックを走らせてみました。現在の通行量であれば特に問題はないのですが、実際に営業

が始まり、各車輛等がそこに集中してきた中で搬出入が行われると、非常に危険な状態が起こると思います。そのような中で万全に安全管理がされていると言われますが、1人の交通誘導員でどこまでできるのか、30mとは言いませんが、10mが2箇所ある所を1人でどのように安全対策が図れるのか、音が鳴る、ミラーがある、それだけで安全と言い切れるのか、その辺をもう1度確認をしたいと思います。

事業者

図面でご説明させていただきますが、70街区の東側は神明堀で封鎖されていますので、お客様がご来店されるのはあくまでも70街区の北東側の交差点及び南東側の交差点を経由して来店される形になります。通常は最短経路を通りますので、北側及び東側からの来店につきましては、真っ直ぐ進み中通路から各店舗へ入るといった経路が一番短いと考えています。南側及び南東側のお客様についても、西側に行き中通路から各店舗に入って頂けるのが通常考えられますので、従って、商業施設ができたことによりお客様が東側の道路を通る量はそれほど増えるとは考えていません。多少はあるとは思いますが通常のルートからは外れています。搬入車輛は先程申し上げましたとおり1時間に約4台ですので、基本的に1人の誘導員で対応は十分できると考えております。

生活道路を守る会

生活道路を守る会並びに227名の署名で訴えていることは搬入口の変更です。それがどうしてできないのかをしっかりと納得したいです。7月の説明会の時からですが、どうしても2つ納得できないことがあります。1つ目は、総合的な安全対策ということで、安全を総合的に考えると、ここが最良であるという説明を繰り返しされるのですが、どうもその総合的なという中に周辺住民の安全であるとか、生活道路として使用している道路の安全が全く抜け落ちています。それを除いたところの、事業者様のところに来るお客様の安全は当然考えるべきであると思います。ただ、そこと周辺住民のというところが全く抜け落ちていることが1つの大きな不満です。そして、2つ目が、街づくり条例の内容として構想の案を出して下さいとなっているにもかかわらず、何度説明を聞いても東側搬入口の位置は1つも変えて来ない、要は設計を変える気はない、というようにしか聞こえません。こういう検討をしましたという図面も途中で出てきましたが、それも何か無理やり交差点の近くに搬入口を持って来るなど、そのようなことは要求していません。私、一度、事業者殿回答への反論と提案という資料を市に提出しています。これが皆さんにきちんと伝わっているか解りませんが、お客さんと搬入車輛の出入口は分けた方が良く、交差点のそばに作らない方が良く、当然通学路などにも搬入口を作らない方が良くという中で、その3つを満たす設計を作れば良いのにそのようなことはしないで、勝手に今の図面を変えないで済む話で進めているので納得できません。今の2点をまず明確に答えて頂きたいと思います。

事業者

周辺住民の安全に考慮していないのではないか、我々がプランを変えないのではないかと言うことですが、ヤオコーと住友商事は千葉県の土地の公募に係る時から検討してきましたが、まず、周辺道路が混雑する可能性の強い立地であり、県道や公益道路に面していないのが非常に危惧される所でした。どのようにすれば周辺に渋滞を起こさないような形にできるのかと検討したのがこのプラン

です。基本的には、まちづくりや都市計画の観点から流山市内の1番南端に当たる所で松戸市側からの入口ですから、流山市も千葉県も流山市への入口、エントランスとなる商業地ととらえています。県道に近い南西からのお客様の導入をスムーズにすることによって、渋滞発生を抑え込んで行く、その中で中央の通路に滞留長を作ることで、極力周辺への渋滞発生を回避させるために、このような計画になりました。3社の所有、権利形態が違うので3社間の関係や一体性を保つことで、このような店舗の配置にしました。総合的にという言葉がなかなか受け入れられないようですが、近隣のお客様だけではなく、ある程度離れた所から車や自転車で来られるお客様もいますので、総合的に判断しなくてはいけないという中で、今のプランについてもご説明しましたが、神明堀沿い通りについては、幅員が狭いことは当然認識していたので、極力お客様の車を通さないような計画にしたいと思います。通常の店舗の配置では、お客様入口と逆側に搬入口を設けるのが常識となっており、ここに搬入口を設けました。それが一番安全だと考えています。

生活道路を守る会

今の話の中で一度も周辺住民に対する配慮の話が入っていません。以前頂いた交通量調査資料がありますが、学童ばかりに目を向けていて、一般の歩行者や自転車、車の数が話しに出て来ていません。学童は6時台2名、7時台24名、一般の歩行者は6時台13名、7時台8名、8時台3名、9時台2名、10時台4名、11時台5名、12時台1名、13時台3名、14時台4名、15時台4名、16時台3名、17時台6名、18時台8名、19時台4名の計68名です。自転車も同じように1日中通行します、南側から北側への方向で累計214台です。逆方向では歩行者が71名、自転車が217台です。事業者ですからお客様を第一に考えるのは当然と思いますが、児童ばかりクローズアップされているように見えて周辺住民と生活道路として使用している人がこれほどいるにもかかわらず、しかも、この調査日は中学校の休校日でした。実際はこれよりも増えます。周辺住民の安全や通学路の安全がクローズアップされていないように感じます。

事業者

周辺住民のことを全く考えていないわけではなく、渋滞を引き起こさないためにこの配置が最適であると考えています。神明堀沿いにトラックが通ると狭いことはわかりますが、ここにトラックを通すことで他のお客様が通る可能性が極めて少なくなる考えです。神明堀沿いの道路を生活道路と言っているのであれば、今の我々のプランが、商業施設ができたことによって通行量が最も低く抑えられるプランだと考えています。お客様の車を通さないプランにして、近隣の生活道路の安全性を高めて行く考えです。

事業者

普通車でも午後5時台で1時間当たり38台、2分間に1台程度の交通量です。一般的に見てそんなに多い状態なのか、事業者としては現地に何度も足を運びましたが、極めて多いという認識はしておりませんし、先程言いましたように、その交通量に関して商業施設ができて多くなる要因は論理的に説明できないくらい軽微なものだと思います。住民の皆様への安全対策という意味では、搬入口の神明堀の西側の道路が近隣の皆様が使用されている生活道路と理解していますので、できるだけ安全対策を事業者としては考えています。

生活道路を守る会

神明堀沿いの道路には小・中学校、病院、郵便局、駅などに行く生活道路ということ、十分理解して欲しいと思います。どうしてもそこにしか搬入口を作れないというのであれば、私達が折れるしかないのかもしれないが、ただ、ここに搬入口を1度作られてしまうと、今後、もしも、今の企業が撤退した後、別の企業がその搬入口を使用することになるかもしれないという長い目で見た時にも誠意ある行動をしてもらいたいです。何か起こった時、知らないでは困る、搬入口ができることが最大の危険なことであると考えています。事業者さんには、今まで平穏だった生活道路を騒がせてしまっているということについて誠意を見せて欲しいです。今の回答を聞いていると、何か起こった時もらい回しにされてしまうことが懸念されます。やはり搬入口を作らない運動を起こした方が良いのかという考えになってしまうので、私たちの感情も理解して欲しいと思います。

北原委員長

一つ誤解があったようなので、お話をさせていただきます。今のヤオコーさんの説明の中で神明堀の西側が生活道路であるということは認識していると言っていました。ただ、そうだけどそれを脅かすような新しい交通量は無いとおっしゃっていて、その認識が違うようです。そこにどのような負担がかかるか、住民の皆さんには耐えがたい負担がかかると言っています。事業者側は耐えられないほどの負担はかからないことで認識が違います。生活道路ではないとは言っていないので、信用しないというような感じで議論しないで下さい。接点はあると思いますのでよろしくお願いします。

生活道路を守る会

2点お聞きしたいです。1つ目として、事業様に神明堀沿いの道路のところ実際にトラックを走らせての検証をして欲しいとお願いしましたが、トラックの準備を断ったのはどうしてですか。問題は無いとっているのだから実際に見せてくれれば良いのではないかと思いましたが、そこで我々は、自腹でトラックを借りて検証しました。こういうことをして誠意を感じて欲しいと言えますか。2つ目として、南東の角や北東の角に信号機の設置を開業までに間に合うようにと、7月の説明会からお願いしましたが、その後どうなりましたか。

事業者

トラックについては、図面の軌跡図で確認し、それに添って計画することを考えていました。実際にトラックを走行させるのではなく、幅員もわかっていたので判断しました。トラックが通れないようであれば交通規制がかかりますし、そのような状態の道路ではないということ踏まえて判断しました。信号機は事業者としても県警に要望はしています。結果を聞かれるのは筋違いだと思います。都市計画を含めた中で行われることで、民間事業者に結果を追求されるのは違うのではないのでしょうか。県警には申入れをしていますし、流山市にも交差点についての考えを伺って、市としても優先的に所轄をとおして県警へお願いしていると確認しています。区画整理事務所にもこの周辺の信号設置を要望し、今後、区画整理の方からも県警と打ち合わせをして行くと同っています。開店後、交通量が増加したら状況を見て進めて行きたいと思っております。住民の皆さんとそのような活動をして行きたいのが事業者の考えです。後日、経緯を報告したいと思っております。

谷口委員

生活道路を守る会では要望書に署名のあった227名に今回の第2回街づくり委員会までの経過を説明していますか。今回の時間帯、交通整理員についてはどうですか。

生活道路を守る会

木自治会を通して227名には話をしています。学童だけではなく、365日必要な場所に交通整理員がいることが必要です。でも会議を進めていく中でお互い歩みよらないと信頼も生まれないので、このような調停の場が行われていると考えます。我々は生活道路を守りたいのが最大のお願いです。今のまま事業者さんの案を受け入れれば、227名を裏切ることになってしまいます。

事業者

搬入口の使用時間を区切るべきではないというお話がありましたが、質問書4番目で朝6時から8時、午後2時から6時は搬入口を使用しないご要望を頂いております。搬入口を作らないことで我々は、今まで協議したことが署名された方々に伝わっていない、コミュニケーションが十分にされていないように思うのですが。搬入口を作らないのであれば時間を区切った質問自体は何だったのか理解に苦しむところです。

生活道路を守る会

要望事項1の1番目の搬入口の場所を神明堀から変えて欲しいことを申立て事項として署名を頂き活動を始めました。それが満たされれば3番目以降はいらぬわけです。2番目はどちらかの事業者さんが残りますからその場合は、3番目以降はお願いしたいです。ただ何度お願いしても搬入口は変更できないとの話だったので、我々は最悪搬入口の場所が変わらないのならば、最低限3番目から11番目を検討して貰いたいと考えております。227名一人一人に3番目から11番目を事前に了解を取るのとは不可能です。それは生活道路を守る会数名のリスクです。3番目から11番目を受け入れていただければ227名を説得するという覚悟を持って我々はこれを提出しています。これが精一杯の誠意であり回答です。

野口委員

委員として皆さんの意見は理解しました。住民の皆さんは住宅地として購入し、安心して暮らしてきたと言っています。事業者さんとしては、ある時に用途地域が変わり大型店舗ができる用途地域になり大型店が出店できるという条件で購入したとのこと。さらに、2社で購入し建物が異なる3つの大型店入ることで県から購入したと言っています。1店舗がショッピングセンターとして購入するのであれば、利用者の出入口や搬入口を絞って作れるが、3つの異なる店舗がそれぞれ権利を持っているので、管理上一箇所に絞るのは非常に難しい。将来的には店舗を売却し入れ替わることも想定されるので、ここに全てが起因していると私は理解しました。両方お互い違うと言えないからこの調停に係っているわけで、非常に難しいと思っております。これから協議して合意する可能性をお聞きしたいと思っております。

条件(1)として、搬入口を移動することについて事業者さんは無理であると言っています。その

理由は大型店舗の立地できるエリアに3店舗個別に建設し、個別に使用するという条件ではなかなか難しいということです。

条件(2)として、住民の方が搬入口を縮小して欲しい、半分にして欲しいという意見がありました。これについても事業者さんは縮小は難しいといたしました。それは、大型店が3店立地するので共用して使用するのは非常に難しいこと、あとは段差があることです。

ここを、住民の方がやむを得ないとも思ってもらえたなら、条件(3)として、この後は協議できないかと考えました。

1番目は、ゲートの設置の仕方です。チェーンなのかちゃんとしたゲートなのかです。

2番目は、誘導員の人数です。1名なのか2名なのかです。事業者さんはオープン時の繁忙期に2名と言っていますが、その後の状況を見て判断しますと言っています。ただ、住民さんがするのではなく事業者さんが判断をするので、ここは協議をお互いにできないか、色々なことで協議しお互い妥協線を図れないかということです。

3番目は、搬出入の時間の制限です。午前6時半から8時は閉鎖、それ以外は、午後2時から6時は、ヤマダ電機さんはほとんど搬出入しない、ヤオコーさんは台数が少ないので問題は起きないと言う、住民の方はそれでも問題が起きると言うが、そこもうまく時間の調整かわかりませんが、お互いに譲り合う気持ちがあるのかどうかです。

4番目は、相互協力です。通学路の変更は住民と事業者と市と一緒に協議をする必要があります。信号機も住民と事業者と市と一緒にあって警察に要望し、まさに相互協力がないとできません。ここは、繰り返しますが、お互い妥協して打ち解けて協議することはできるのか、今のままではきついなという感じがしまして、1、2、3、4について可能性が十分あると事業者さんは、この場で判断いただけるかどうかお伺いしたいです。住民の方もここに出席されている方だけでなく署名を頂いている227名のこともし少し思い浮かべていただいて、ここで条件として入れられるか、条件闘争を話し合うことができるのかどうか少しご判断いただけませんか。これは私の意見ですが、そうすると協定が結ばれる可能性ができるのではないかと考えています。ですが、もしもこれ以上話し合う余地がないと、ここでストップしてしまうと、委員会としてもある種の判断をしなくてはならないと思っております。私としては、ここで判断して欲しいと思っております。これは私個人の意見で委員全員の意見ではありません。

北原委員長

野口委員の整理の仕方で間違っていないのであれば、条件(1) 条件(2) 条件(3)特に条件(3)の1番目、2番目、3番目で歩み寄れるかどうか、各々のグループで相談して頂きたい。歩み寄れそうであれば本日中に個別に詰める作業をしたい。歩み寄れないというのであれば、調停案を委員会として出すというどちらかになります。15分間に事業者、住民それぞれ協議してください。

事業者

一つだけ細かいところですが、少し訂正させてください。大型店を立地できるエリアではなくて、大型店しか立地できないエリアです。最低敷地面積が1万㎡に縛られているからです。

<別室で住民、事業者それぞれ協議>

北原委員長

それではまず、事業者さんの結果から教えていただけないでしょうか。

事業者

条件(1)の事業者の搬出入についてですが、今まで説明させていただいたとおり、ヤオコーもヤマダ電機も現状の計画の位置でお願いしたいと考えております。

条件(2)の搬入口の縮小ですが、まず、2か所を1か所にするのは、権利関係の問題とか、土地の高さの問題とか、色々な問題が障害の要因としてありますので、これも別々に2か所設けさせて頂きたいと思っております。ただ、今、計画で10mということで、市と協議させて頂きたいと思っておりますが、ここについてはちょっと軌跡を確認して8mでできるのであれば8mで極力やる方向で検討したいと思っております。

条件(3)の1番目のゲートについてですが、外からよく見えるパイプ式のものが現在の商業施設ではよくあります。搬入口の方も通常他の店舗では、バリカードチェーンという形で、我々事業者としては考えていますが、住民の方は、もっと重い強固な物と言っているのです、その辺の意味合いをお伺いしたいと考えております。

条件(3)の2番目の交通整理員の増員については、ヤオコーがオープンした時、ヤオコー・ヤマダ電機が同時に営業しているピークの時と思っておりますので、この時期は、基本的にオペレーションする誘導員が1名、補助者が1名の2名体制で2週間様子を見たいと思っております。その状況を見て、1名で大丈夫ということであれば、1名にしますし、その辺はちょっとオペレーション上の問題でございますので、繁忙期は、スーパーマーケットでは年末3日間で、その辺が大きく売れ行きが上がって、ヤマダ電機さんでは、ボーナスとか年末も大きいので、その辺は売れ行きのボリューム等を、見た上で、必要であれば当然事業者として安全対策は当然立てます。事業者の方を信用していただきたいと思っております。

野口委員

そこは、事業者が判断することは、住民は信用できないと思っております。住民側は事業者だけで判断するのは、恐らく駄目だと言っていると思われれます。そこは情報をオープンにできないのですか。

事業者

その問題については、客観的に判断してくれる第三者の方が入ってくれば良いと思っております。ピークの時間帯でもトラックは4台とお話しをしていますが、それが、危険だと感じる方もいれば、まったく問題ないとも考える方もいると思っております。その辺をオープンに行うのであればそこには第三者の方に入っていただきたいと考えております。

野口委員

住民側と話たくないということですね。

事業者

解釈の仕方が違うと思います。

野口委員

言い方は別として、言っていることはよくわかります。

事業者

条件(3)の3番目の搬出入時間についてですが、今の近隣商業地域という中で、我々は午前6時半分から8時は使わないと約束させておりますので、これ以上使えない、その部分を設定するのはちょっと事業者としては受け入れられません。これは、後に当社のテナントをリーシングする時に、テナントに制約をお願いすることになりますし、テナントが入れ替わった時もやはり、このことを条件に、本当に入るのか、そういう問題が色々出てきますので、これは、今のご回答の内容でお願いしたいと思います。

条件(3)の4番目の相互協力について、通学路を移動した場合の環境整備の問題については、道路管理者は、流山市なので、我々が積極的に関与することは考えていませんが、一定の範囲内で、少し検討はしたいと考えております。あと、信号機の設置等は重要な問題ですので、住民の皆様と一緒に計画的に働きかけて行きたいと思っております。

野口委員

確認させてください。条件(3)の1番目は、どういうゲートか解りませんが、事業者さんは協議するつもりはあると考えていいのでしょうか。チェーンでは駄目であると住民の方は言っているようですが、具体的にどういう装置を置くのか、お互いに協議しながらでもよいのではないのでしょうか。

事業者

チェーンとバリカーで一般的にはやっているのですが、駄目という理由がどこにあるのでしょうか。

野口委員

一つ一つ、細かくされたら1日かかるので、そうではなくて、話し合っただけ理由があったら変更する可能性があることを言えばいいのであって、そこで、駄目ですというから住民の方も身構えてしまいます。理由がよく解れば少し協議をしながら若干改良するとか、お互い話し合いというのはそういうものなので、そもそもこれ以上できませんというのかどうか聞きたいと思います。

事業者

検討はしたいと思います。

北原委員長

どうもありがとうございます。それでは住民の皆さんからお願いします。

生活道路を守る会

住民の側からしますと227名の意見があります。その中に少なくとも、ゲートの縮小を本当はお

願いましたと思います。わざわざ危険箇所を2か所にする必要はないのでは、危険箇所を作るのなら1箇所にして欲しい。真ん中の安全地帯のようなものを除けば、東側搬入口を10m10mから8m、8mにするという話ですが、危険箇所は2か所に膨らんでいます。それをなんとか事業者さんの方で、1か所に、お互いのヤオコーさんヤマダさんの形態の中にあるかもしれませんが、なんとかそれができれば良いと考えております。ただ、ハード的なものですから、一度作ってしまったら、永劫に続いてしまいます。そのハード的な部分がどうしても駄目という結論が出た時は条件(3)に対するすべてのものを受け入れていただきたいのが住民の意見でございます。ゲートを2か所設置する部分について、ここに子供等が入り込んだり、自由に出入りができることが問題であると思います。そういう意味で、堅牢なジャバラみたいなものであり、あるいはぶる下がることのできる、そこで首を絞めたとか、怪我をしたとか、そういうことにならないようなもので、クローズしていただきたいのが我々の意見でございます。それから、誘導員の増員についても、オープン時あるいは繁忙時は関係ありません。今回の場所あくまでも裏であり、繁忙時は表側が忙しいのであって、裏側が忙しいではありません。危険があるのです。危険から我々は生活道路を利用する住民を守ろうとして、誘導員の増員をお願いしています。搬出入時間の限定ですが、本来であれば24時間体制で、誰かしら見ているのが一番いいのですが、一概にそこまでは言えませんし、人がいなくなればそこで調整をとっていただければいいと思いますが、少なくとも午前6時半から8時の学童が通学する時間帯、午後2時から6時の学童が帰ってくる時間帯、それ以外にそこに住民が重なって、生活をしていくという意味から、搬出入をするのであれば、必ずそこに誘導員がいる必要があります。搬入口1つについて1人は、いなくてはいけないと考えております。

野口委員

ここについては2人にすれば引いてもいいということですか。

生活道路を守る会

必ず出入り口1個については一人、最低でもいないと、掛け持ちは駄目だということです。後は、少し戻りますが、227名の方に我々は説明をしなくてはなりません。例えば、条件(1)と(2)を了解する場合、今のような事業者様の書いた文章では誰も理解できないので、本当に何が原因でできないのか、書面で出してください。それを住民の方に納得してもらえるようにしたいと思います。あと、条件(3)の3番目と4番目の間に、ガードレールの設置の項目が抜けていると思います。

野口委員

それは、条例(3)の4番目の相互協力に入れてあります。

生活道路を守る会

それならいいです。それから通学路の移動の話ですが、環境整備の中で行くと、通学路を神明堀の東側に移した時には、東側の整備に協力して欲しいと事業者様にご理解されたようです。我々はそうではなく、今、生活道路として使っている神明堀の西側の所に搬入口ができると、トラックも通り、親御さんも子供さんも怖いと思っています。自転車の方も搬入口の右側を生活道路として使う人が結果として増えると思います。通学路は変えないとしても、その右側の交通量やボリュームが増えるこ

とで、その整理も少しご協力して欲しいと思います。そこは市の方との協力という表記で構わないので少し目を向けていただけないかなと思います。

野口委員

通学路移動については異論がないということですか。

生活道路を守る会

通学路の移動は多分しないと思います。PTA、学校の方から話がありましたが、この通学路の議論をするには、南東の角には信号が設置されていること、東側の道路が整備完了していることが、前提であるので、今の時点では議論の余地がないということでした。通学路は、神明堀の東側が整備されたとしても今のままであると思います。そこが、最短ルートであり、信号のない交差点を渡らなくてはならないので、斜め横断など、危ないという判断です。この搬入口の移動ができないと言うことを我々227名に説明しなくてはいけないので、もう少し情報というか疑問に思っているところがあるので、確認をさせてください。今までの事業者様から頂いている資料をそのまま配布しても良くないので、他の住民の方に出してもいい内容のものをいただきたい。

事業者

事業者としては、十分にこれで足りる内容で協議をして作っているので、わからないということであれば、どこがわからないか言っていただければと思います。

生活道路を守る会

今、話しのあった東側の搬入口の移動ができないのは、事業者側が作成した回答書の1要望事項1のの、ここに書いてある4行だけで説明してあることですか。これまでの住民説明会や調停委員会等でご説明はしていただいておりますが、使用上色々なご事情であったり、バラバラな図であったり、系列的に前後もしていますが、それを我々が勝手に解釈したり資料として作ってしまっても構わないものなのですか。今まで説明いただいた内容に関し、我々が理解したものを我々が書いてそれを使用しているのですか。

事業者

今までどういう経緯でどういう内容が協議されたのかは、一番最初の調停委員会が始まった時に配布されていますし、市の方でご用意された議事録もあると思います。

生活道路を守る会

それをこちらで編集して出してしまっていていいということですか。

事業者

編集するとまたいろんな解釈の問題や意志が入りますので、そのまま回覧していただくのが一番いいと考えます。

生活道路を守る会

それを227名に出すのはいいですね。

事業者

はい。それは、事実であると思うので構いません。

野口委員

ここで公開されている資料はもう、一切我々がその公開を禁止することはできないと思います。

生活道路を守る会

これはページ数も多いので、1枚でしたらこれで構わないのですが、何枚もありこれを回覧すると
なるとなかなか大変です。

野口委員

この資料は公開であるので、委員会での公開資料はどう扱おうが、それは皆さんの自由であり正確
に引用する分にはいいと考えます。

北原委員長

ここに出てきている資料について、もし、住民の皆さんと事業者さんが今後も良好な関係を保ちたい
ということであれば、住民の皆さんもまとめたけれど意図が間違っていないかと事業者さんに相
談し、お互い確認できればいいと思います。それを言った言わないとなると深みにはまってくるので、
そのようなことは避けたいと思います。

生活道路を守る会

ちょっと展開の方法は少し肉付しないと、今頂いた資料で事業者さんとしては見解が十分と思われ
ているので、我々はどうしても、今までの資料も自分たちが納得できていないので困っているところ
です。同じ資料のまま、果たして他の人たちを納得させることができるのか自信がありません。少
し教えて欲しいのですが、例えば総合的な安全対策という中でお客さんの出入り口と搬入口を使わ
ない方がいいですよ、それから交差点の近くには出入口を作らない方がいいですよとのことでした。も
う一つ、我々が気にしているのはその通学路なり、生活道路であるのですが、その場に搬入口を作る
のはやはりどちらかといえば良くないと思います。我々も、事業者さんから県警の方の見解をもらっ
ていたので、県警に確認に行きました。そうしましたらその3つのは確かにありました。別に3つ
の中で、これは良くてこれは駄目という順序はなく、そこに優劣はないとのことです。ですから我々
からすると、お客さんと搬入口を一緒にするのも避けたいし、交差点のそばも避けたいし、搬入口を
通学路に作るのは本来避けたいと考えています。そこで、前の2つは駄目で、最後の1つは何か対策
をすればいいということについて、警察の確認をとっています。

事業者

通学路に搬入口を設けるケースは、日本全国の中で、数限りなくあります。その中で、我々も、こ

ういう安全対策を講じることについて県警とか所轄の方に説明させていただいています。了解が得られないものを進めようという気は全くありません。

生活道路を守る会

勿論です。私の言いたいのは、お客さんの入り口と搬入車両の入り口が、兼用しているのも日本全国沢山ありますし、それはそれでガードマン等を付けたりしています。また、交差点の近くに搬入口を設けたりすることについて、法律上は5 m以上離せば違反ではありません。私が確認できたのは、その優劣はなく、どれも等しく安全という意味では避けた方がいいものです。事業者さんの図面では、今の計画を変えたくないから搬入口の所だけ対策を打てばいいように感じます。

事業者

そうではないです。移した方が安全です。来店されるお客さまもそうですし、交差点から離れているという意味でも、この案が一番安全性に配慮していると思っているからこれで進めようとしています。

生活道路を守る会

南北の角付近に搬入口を作って、荷捌場を真ん中に通すと確かにあまり良くないと思いますが、南東側交差点の近くに荷捌場を作るとすればできると思います。この入り口は今お客さんを入れようとしていますか。

事業者

基本的には左折で入っていただきたいので、西から来られた方は、南側から入ると思います。ヤマダ電機のところであれば、その駐車場のところから入ってもらえるのが、安全であると考えております。

伊藤委員

このままで行きますと議論は平行線のままになってしまいます。この委員会は何回も行い、かなり議論しているはずですが、やっと野口委員が、現実には近づいたためのまとめをしていますので、少しお互いが、交渉がまとまって欲しいというのが、みんなの要望であると思います。

生活道路を守る会

元々、ヤオコーさんはヤマダ電機さんの位置にあったと思います。ですからまだ検討はできるのではと思いました。

事業者

その後に県との調整も入り、県の方から2階にテナントを入れて欲しいという要望もありました。そうしたところ建物のボリュームの問題も出てきましたので、その中で搬入口は、どうしても店の後ろ側になりました。また、我々の搬入口だけではなくて、テナントの搬入口も当然、搬入スペースを設けなくてはなりませんし、いろんな共用スペースもでてきますので、その中で、レイアウトや配置

となりました。

生活道路を守る会

例えば、今回協定で何時から何時と決めた場合、テナントに守ってもらえるように通知してもらえるのですか。

事業者

はい。

北原委員長

話がだいぶんずれてきてしまって、どちらかというところ溝が逆に深まってしまった気がします。それで、また戻させていただきますが、一応、両者から検討結果を報告いただきましたのでこれを受けて委員でこれからどうするかということをして15分ほどお時間をいただいて、検討させてもらいたいと思います。

生活道路を守る会

2点補足させてください。1点目は、ヤマダさんとヤオコーさんで、ガードマンを共用で使われるというお話ですが、その場合責任はどのようなのですか。どちらが契約するのですか。2点目は、テナントの件ですが、搬入する方に周辺で待機させないことはもちろんですが、意図的な待機ではなくて、偶発的に発生する順番待ちが必ずあると思います。これについても、やらないような教育をするお約束をいただきたいと思います。

事業者

ガードマンは警備会社を考えています。共同か単独かわかりませんが、費用は折半で委託する形になりますので、警備会社が責任を持って両方の2か所の出入り口をコントロールするという内容になります。

生活道路を守る会

例えば事故が起きた場合に、警備会社と我々が交渉するということですか。

北原委員長

ご心配はわかりますが、話がまた戻ってしまっていますので、ここで少しまとめというか、補足を野口委員の方でお願いします。

野口委員

委員長のお話のとおり、元の話に戻ってしまっていると思います。私なりに理解はしていますが、住民の方や事業者の方はわからないという話についてはお互いに整理してください。ゲートについてはどこまで安全に保たれる構造にするか認識が違うので、住民の方は、まだ安全ではないと言い、事業者の方は一般的にはこれで安全であると言っています。この点は、協議の可能性はあると思いまし

た。誘導員については、搬入搬出共に午後2時から6時までを閉鎖ということで要望したいが、駄目な場合は交通整理員を常時2人配置するという事を住民は要求しています。事業者さんの方は、それは費用的にも非常に難しいとしています。もし、事故が起きた場合誰が責任をとる必要があるかについては、私も答えられないので弁護士等に聞いてください。協力関係については、通学路は移動できない可能性があるという住民の意見ですが、ガードレール等については、通学路を移動しなくても設置して欲しいという要望があって、これは、繰り返しますが、住民、事業者、市と協議しないと費用負担の話は難しいし、信号についても同様であると思います。今のタイミングでは協議できる雰囲気ではないので、協議できる雰囲気を作って欲しいと思います。市が間に入った方がいい状態になると思います。これで、委員会の判断を出してもらいたいということでもいいですか。

北原委員長

どうもありがとうございます。それでは、今後どのような段取りで何をするか決めたいと思います。そして、本日はどうも調停案は無理と思われるので、調停案をどのように出すかを、10分程時間をいただいて委員で協議させてください。

< 委員の協議 >

北原委員長

それでは、再開いたします。資料を配布させて頂きましたが、流山市の制度でこれからの手続きがどのようなものか整理してありますので、これについて野口委員から説明をしていただき、その後、具体的な日程をお知らせします。

野口委員

資料の1枚目ですが、流山市の制度と書いてあります。これは街づくり条例の手続きの調停の際ということです。これは合意ができれば協定書でしたが、今の時点では合意ができていないので、委員会の判断として調停案の受諾勧告、委員会が調停案を作りこれを両者に受諾してくださいという勧告をする手続きがあります。勧告を受諾するかは住民の皆さんや事業者の判断です。両者が受諾すると協定になり、受諾した内容に基づいてお互いに協定を結ぶ段取りになります。いずれかあるいは両者とも調停案を受諾しない場合は、受諾しない旨の事実を公表することとなり、市ホームページ等公的な手続きで公表されると思います。継続という状態になった時は打ち切りです。これについてどの方法を選択するかは、この後委員長から説明があります。次に市の条例上の手続きを説明します。開発許可基準に関する条例は別途流山市で作っています。当地区は景観条例の対象にもなっています。さらに法律上の制度として建築確認申請があります。以前、事業者からそれぞれ店舗で個別に申請しますと言われましたので、いつの時点で誰に申請するのか私にはわかりません、市にも民間の機関にも提出できますし、時期がいつになるかわかりません。大店立地法は県へ申請をする手続きになります。この時点で警察との正式な法律に基づいた協議が始まると思います。警察は今の時点でよし悪しの判断はしていないと思います。それぞれの手続きについてはそれぞれの機関にお問い合わせ下さい。関連の本もありますので、本を読めばよくわかると思います。参考までにこの条例の手続きが終わった後、開発事業の条例に入りますが、これは設計が明確になっている状態での手続きとなります。もう

一つ市には景観条例があり法定上の計画であります。これに基づいて市と事業者で協議が行われます。協議の基準は明確になっていて、市のホームページにもありますので参考にして頂ければと思います。今後、この委員会は街づくり条例の手続きだけしか担当していませんので、他の条例や法律に基づいた手続きは範疇外です。その旨よろしく申し上げます。

北原委員長

本日、住民の皆さんと事業者の皆さんのご意見を聞いて溝が深いと感じました。ですが、それと同時に条件(2)、条件(3)については、若干歩み寄れる部分があるのかと感じます。この条件(2)、条件(3)を基にして調停案を委員会として作らせて頂きたいと考えております。この調停案を12月27日(金)までに両者にお送りいたします。委員会としての調停案の受託勧告ということになります。それについて1月20日(月)を期限としてご回答願いたい。その結果、両者受託となれば調停案に基づいて協定書を作成し、署名捺印をして頂きます。両者受託に至らない時は、その旨を公表する段取りで進めさせて頂きたいと思っております。

事業者

2点あります、1点目は、調停の申し立てがあってから既に4ヶ月が経ちます。しかも第1回目の調停委員会が開催されたのが、2ヶ月後ということで、我々事業者としてはずっと事業が進まない期間が今のスケジュールだと5ヶ月間何もできないという状況に陥っています。これをもう少し短縮できないでしょうか。2点目は、これは万が一の時のことですが、お互いに調停案を受諾できず公表に至るとした場合、事業者として受諾できない内容を公表の際に添付させてもらうのは可能でしょうか。

北原委員長

時間の件につきましては、これまでとおり当委員会としてはできる限り日程を調節して進めさせて頂いたつもりです。それでも時間がかかったというご批判はいたしかたなかったというしか申し上げられませんが。公表の仕方については市の方で何かありますか。

亀山都市計画部次長

市が予め公表しますという理由を事業者さんに通知した後、事業者さんが意見を述べる機会もございます。調停の勧告を受け入れられないことであれば、なぜ受け入れられないのか、事業者さんからそれに対する意見を述べてもらうことは可能です。

事業者

その意見の内容は公表されるのでしょうか。

亀山都市計画部次長

基本的には、その公表の条文に意見の添付について記述はありませんが、公表にあたって、事業者の意見も踏まえた形での理由の公表も可能だと思います。

北原委員長

5ヶ月経っているという事業者さんの負担は十分わかりますが、私達としては、ここで両者の意見をお伺いして、歩み寄りができないかを検討するには、これだけの時間が必要だということをご理解頂きたいと思います。

林委員

事業者さんに質問です。搬入口に段差があるとのことですが、60cmの段差が落ちないようにフェンスなどで仕切りなどをされるのでしょうか。

事業者

まだ検討中ですが、勾配がある所を測ってその部分で商品をおろしたり、荷捌きみたいなイメージで基本は考えています。プラットホームのような形で削って道路と同じ高さにするかはまだ決まっていません。

林委員

そうすると全体的に60cmヤオコーさんの方が上がっているのですか。そうすると東側の道路もスロープになるのですか。

事業者

距離が長いので今は見た目には感じないのですが、計画上はヤオコーの建物とヤマダ電機の建物と土地の高さで60cmの段差がついていて、その部分について少しずつ勾配を取りながら駐車場自体は一体で使用できるものを計画しています。どのように段差を吸収するかは大きな課題です。

野口委員

流山市のような手続きをしている自治体は既にいくつかありますが、事業者さんはそういうことについては、事前によくおわかりになっていると思います。協定が若干遅れたのは、実は混み合っていて、同じ地区の近隣で1つ案件があり、それに相当時間が係り調停の開始が遅れたことが事実としてあります。調停が長い期間かかったと言われましたが、それは誰の責任かということについては、委員会、事業者、住民それぞれが協議しながらやってきた事実があるので、誰の責任の問題ではないと思います。条例は手続きも含めてあらかじめ明示されて、事前に他の案件で同じような手続きもあったので十分ご理解されているとっております。

北原委員長

他に、ご意見はありますか。それでは長時間貴重なお時間を費やしてご議論いただきましてありがとうございました。我々も両者隔たりがある中で、調停案を作成しなくてはならない状況の中、ある意味たいへん苦渋の思いがあります。ただ、そういう意味ではどちらにとっても100%満足できる調停案ではないことは、今の時点からはっきりしています。ただ、今後皆さんの関係が良好なものになっていく第1歩として、是非この調停案に関しては前向きにご検討いただきたいと心からお願い申し上げます。審議事項は以上です。進行を事務局にお返しします。

事務局

委員長、ありがとうございました。これで第2回街づくり委員会は終了となります。調停申出者、事業者の皆様も長時間ありがとうございました。