

木地区70街区調停に係る第1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

1 開催日時及び場所

日 時：平成25年10月12日（土）午後2時00分から午後4時30分まで
場 所：南流山センター 1階会議室

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 主事	松田 勇作
都市計画課 都市対策係長	大塚 洋一		

(3) 調停申出者

生活道路を守る会 吉橋氏他 計15名

(4) 事業者

住友商事(株)、(株)ヤオコー、(株)ヤマダ電機、コーナン商事(株) 計14名

(5) 傍聴者 計4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

皆様こんにちは、本日はお忙しい中、又、お休みの中ご出席いただきまして、誠にありがとうございます。

本日の議題でございますが、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ー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。

本日は第1回目の委員会となりますので、事務局から70街区の概要についてご紹介させていただき、その後に近隣住民の皆様と事業者様への意見聴取を予定しております。

北原委員長はじめ、委員の皆様におかれましては、慎重な御審議よろしくお願いたします。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

続きまして、本日出席の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、お手元のところに次第があるかと思いますが、①「第1回街づくり委員会資料」生活道路を守る会のパワーポイントの資料と、②「搬入口移設に関する検討経緯書」事業者からの資料と、③「木地区70街区におけるこれまでの経緯」事務局からの資料の3点でございます。お手元でございますか。

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いては、北原委員長にお願いしたいと思っております。北原委員長よろしくお願いたします。

北原委員長

皆さん、こんにちは、進行を務めさせていただきます北原です。本日の議題は、9月5日付で流山市長より調停依頼のあった「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。

はじめに、お伝えいたします。今回の調停案件については、前回の木地区67街区に引き続き、流山都市計画事業として施行している土地区画整理事業区域内であることから、行政が調停案件についてまったく無関係の立場とは言えない案件であります。そこで、市職員から任命されている千葉委員と吉田委員には、委員長として本日の出席を求めませんでした。また、事前に調停申出人から、説明会対象範囲外の方にも大きく影響のある話なので、委員会への出席を認めて欲しいといった申出があり、これを認める所存です。御異議ございませんか。

《異議なしの声》

北原委員長

ありがとうございます。それでは、事務局から調停に至るまでの経緯について、説明をお願いしたいと思います。事務局、説明をお願いします。

生活道路を守る会

記録のために録音をさせてもらいたいのですがよろしいでしょうか。

北原委員長

委員の皆さんいかがでしょうか。

《異議なしの声》

北原委員長

それでは了解します。

亀山都市計画部次長

今回の調停案件でございます、大規模土地開発構想の届出がありました木地区70街区について簡単に御案内をさせていただきます。スクリーンを使って御説明させていただきますので、正面のスクリーンをご覧ください。

木地区は、流山市の南部に位置した地域で、武蔵野線やつくばエクスプレスが通る、南流山駅からは徒歩で10分程度の地域となっております。木地区では、平成11年3月に「流山都市計画事業木地区一体型特定土地区画整理事業」が事業認可を受けまして、現在、千葉県による土地区画整理事業が施行中でございます。スクリーンでご覧いただいているものは、土地区画整理事業の土地利用計画図です。今回、大規模土地開発構想の届出がありました木70街区は、「商業地」として位置付けられております。

次に、木70街区の都市計画の内容についてご説明させていただきます。用途地域は、近隣商業地域です。建ぺい率は60%、容積率は200%となっております。そして第2種高度地区の指定がさ

れております。また、土地区画整理区域内には全て地区計画が指定されておりまして、70街区は「商業・業務地区」として日常生活に対応したサービスを提供する商業施設等を誘導するとともに、良好な都市環境の形成を図る地区と位置付けられております。

現在の70街区の写真を御用意しましたので、スクリーンをご覧ください。

- ① これらの写真は、南流山小学校の4階から写したものです。奥左手に見えるのは、新松戸のマンション群です。
- ② 次に同じく北側からの現況です。上部に少しブルーに雑草が見える敷地が70街区です。手前は南流山小学校の校庭です。
- ③ 同じく校舎からの写真ですが、手前が小学校の校舎でございます。奥に70街区がございます。
- ④ これは70街区を下に下りまして北東方面から写した写真でございます。この部分の道路は全幅員11m、車道が6.5m、歩道は4.5mとなっております。
- ⑤ これは70街区を南東ゾーンから写した写真です。仮囲いの高さなどもご覧ください。
- ⑥ これも同じ南東方面からの写真です。右手に見えるのが神明堀でございます。
- ⑦ これは南西方向から写した写真です。このゲートは区画整理用のゲートでございます。
- ⑧ これも同じく南西方面からの写真です。
- ⑨ これは北西方面から写した写真です。
- ⑩ 最後に、これも北西方面からの写真です。事業区域は全部仮囲いがされております。

以上が、木地区70街区の概要でございます。

続きまして、大規模土地開発構想の届出から、現在に至るまでの経緯についてご説明させていただきます。事前に配布させていただきました資料の「木地区70街区におけるこれまでの経緯」をご覧ください。5月16日に住友商事様、ヤオコー様より別紙①のとおり、大規模土地開発構想の届出がございまして、これを受理しております。5月22日から6月11日までの期間、都市計画課において大規模土地開発構想届出書の縦覧を行いました。近隣住民の方々から数名の縦覧がございました。6月12日、条例の規定による近隣住民説明会が南流山センターで開催されました。説明会の対象となる近隣住民等の範囲は条例で規定されておりまして、今回の計画におきましては、ただ今スクリーンに映しておりますが、建築の予定の高さの2倍の範囲となっております。お手元の別紙③でも同じものがご覧いただけます。この説明会には、対象範囲の外の方も含め、25名の参加がございました。6月18日事業者様から、説明会実施報告書の提出がございまして、6月21日から7月4日までの間、都市計画課において縦覧を行いました。この街づくり条例では、この説明会報告書縦覧期間内に、近隣住民の方々が意見書を提出できることとなっております。この縦覧期間内に2件の意見書を受理いたしました。意見書につきましては資料の別紙④及び⑤のとおりでございます。7月11日に意見書の写しを事業者に送付し、7月25日に別紙⑥のとおり見解書の提出がございました。見解書の提出にあたっては、事業者様が条例の規定にはよらない説明会を自主的に開催し、7月17日に住民様側と事前に見解書の要旨等について意見交換を行っております。その見解書が7月25日に提出されまして、8月5日から8月19日に都市計画課で縦覧を行っております。8月7日には2回目の自主的な説明会が開催され、再度、両者間で意見交換会が行われおります。その後、8月15日に別紙⑦のとおり住民様側から調停の申出がございまして受理をしております。この申出を受けまして、流山市長が街づくり委員会へ調停依頼を行いまして、本日の街づくり委員会の開催となった次第でございます。

以上で事務局からの説明を終わらせていただきます。ありがとうございます。

北原委員長

ありがとうございます。事務局からこれまでの経緯についての説明をいただきました。

それでは、調停申出人から調停の趣旨などについてお話を聞かせてもらいたいと思います。よろしくお願ひ申し上げます。

生活道路を守る会（吉橋氏）

私は生活道路を守る会の発起人で70街区の東側に居住しております吉橋でございます。今回の調停書を出した当人でございます。委員長様はじめ皆様には貴重なお時間をいただきましてありがとうございます。また今回の70街区に関する委員会及び調停部会における意見徴収におきまして街づくり委員会のご配慮をいただき、敷地境界から建物の高さの2倍の範囲の者と事業者様が対象であります。開発構想の影響が近接する範囲に留まらないことを御理解いただきまして、近隣住民等に含まれない70街区周辺に居住する南流山小学校、中学校の父母の方、近隣住民の出席について特段のご配慮を賜わりました感謝申し上げます。それでは先ほどの説明に重なるかと思いますが、今日の調停に至りました経緯と住民からの意見と提案を述べたいと思います。

大規模土地開発構想当事者の事業者様より、平成25年6月12日19時より南流山センターにて、流山市街づくり条例第31条に基づく大規模土地開発構想及び街づくり計画書に関する説明会が開発構想図を元に行われました。説明を受けましたが、説明では理解できないこと、受け入れられないことを4項目に集約をしております。

- 1つ目は、搬入口は神明堀からの通学路をさけること。
- 2つ目は、ゴミ集積場所と保管環境に配慮をお願いしたい。
- 3つ目は、住宅地側への照明、看板、樹木及び騒音に配慮をお願いしたい。
- 4つ目は、テナントの出口への配慮などです。

これらを中心に開発事業者に対しまして意見書、要望書を同年6月26日に流山市長様宛に提出をいたしました。その後、同年7月17日及び8月7日の両日も南流山センターにて、地域住民が事業者様側から住民の意見書に対する見解書の提出を前にした見解書の説明を受けました。その見解の説明において、全体を通して住民側の心情を無視した不誠実な提案・説明がなされ、一向に歩み寄りがなく住民としてはその状況を改善すべく、同年8月15日付けにて流山市長様に調停の申出書を提出することになりました。住民側の個々の質問、提案及び事業者側の回答の詳細は、事業者様側が提出されております資料の中に第1回、第2回の意見書に対する見解書提出に伴う事前説明会議事録を御参照いただきたいと思います。この議事録を読んでいただければ住民側の要望していることは、道幅が一番狭い通学路でもある70街区東側道路に搬入口を作らないでほしいという事に尽きると思っています。

また、生活道路を守る会を中心に東側道路の搬入口設置に反対し、住民の安全安心を守るために署名活動を行いました。今ここで、街づくり委員会に署名綴りをお渡ししたいと思いますが委員長よろしいでしょうか。同意書の署名が227名、26ページに渡っています。よろしくお願ひします。

《委員長受領》

生活道路を守る会（吉橋氏）

ありがとうございます。それでは続けます。

一方、事業者様側の回答は、神明堀沿いからの搬入の方が安全であるとの認識で設計しているので、搬入口を東側に設ける前提で通学路の変更等を含めて、小中学校の意見を聞きながら警察と協議をし、適切な対処を考えているといった、交わることのない平行線の意見であるのが現状です。

それでは、住民側の意見提案要望について詳細に意見を述べたいと思いますが、生活道路を守る会の発起人メンバーで、近隣住民であります池田さんと高松さんによって行わせていただきたいと思います。

生活道路を守る会（池田氏）

木地区の吉橋さんの計画地のすぐそばに住まわせていただいております、池田と申します。皆さんよろしくお願ひ申し上げます。

今回の申立の趣旨は、今、吉橋氏からおしゃっていただいたとおりですが、私は残念ながら事業者様に、どうしてもここだけは譲れないというところが残ってしまったわけです。これは私共住民としては本当に困ることで、今回の調停という場をいただけたこと、このような制度を作っていただいたことについて、流山市職員の皆様、また、その重責を担われていらっしゃる委員の皆様本当に御礼を申し上げたいと思います。

先ほどの署名活動については、この短期間に、住民の皆様や私も含めて227名の署名が集まりました。この問題への関心が非常に大きいということですし、住民の皆様と一緒に協力させていただいたということで、本当に良い所に越してきたなと感じました。2年前に越して来たのですが、そのような思いで一杯です。今日は、この227名の皆様の思いを込めて、私がしっかりと勤めさせていただきたいと思っております。

今日の私の説明の中で「通学路」というのが1つのキーワードとして出てきますが、実は、今日の新聞にこのような記事がございました。「通学路の安全試行錯誤」というものです。こちらは皆様もご記憶が新しいと思うのですが、京都で去年今年と痛ましい事故がございました。それを受けて全国各地の市民の皆様が、どうやって子供たちの安全を守ろうかということで活動をする中で、通常、既に出来上がってしまった建物については、道路などに対してどのようなことができるかを苦勞されています。建ってしまったものはどうしようもないのが現状で、その中で何ができるか、人を増やす、朝に交通整理が立つ、交代で見守る、それでもどうしても防げない危険な箇所が残ったりしてしまいます。そういう中で今回我々は非常に恵まれています。これから建物が建つのです。ですから変えることができるのです。危険な場所を作らなければ、絶対に事故はそこでは起こらないのです。せっかくのこのような場ですからオープンに、この街のあるべき姿に向けて、事業者さんとも協力して行きたいと思っております。

次のページをご覧ください。こちらは冒頭でお話させていただいた、一番大事な街づくり条例です。非常にいい制度を去年に作っていただいております。先ほどお話がありましたが、木地区の位置付けや方針を再度確認させていただきたいと思ひます。木地区の街づくりは良好な居住環境を有する住宅地の形成を目指すものとし、戸建住宅を中心に計画しています。そして一番大事なキーワードは、子供やお年寄りが安心して暮らせる街をコンセプトとして街づくりをするということです。それから、

今回の70街区67街区と合わせて、企画提案にあたっての入札要件も参考とさせていただきました。歩いて暮らせる街づくり、周辺地域との調和、安心・環境・健康・子育てを両街区の統一的な街づくりのテーマとするということがはっきりと謳われています。これに基づいて我々は生活をし、またここに集う方、それは個人でありお店であり誰もが最も尊重すべき法人であるというふうに理解をしていると思います。そして今回の70街区が置かれている状況ですが、当初はマンションのような中高層の建物が立つ予定でした。それが商業区域となったのですが、周辺は第1種低層住居専用地域であり、12段階ある用地地域の中で最も厳しい、住環境を守るエリアに囲まれている場所です。我々住民も当然ここに住むからには、この規制に従って住環境の維持に協力することが共通のテーマとなっているわけですから、今回入札された住友商事さん、ヤオコーさんにおかれましては、周辺環境との共生ということが大前提で入札なされているはずです。今回の計画書、この写真は少し古いですが、我々が住んでいるのは70街区の西側のエリアです。ここに子供達が通う通学路があります。北には小学校、中学校があります。こうした周辺の環境を守ることを大前提にして、そこにどのようなお店を建てようかということが入札されたはずであります。

これを踏まえまして、今回我々住民の総意として調停をお願いした事項が4点ございます。

第1点、神明堀沿いに搬入口及び出入口を設けないでいただきたい。

第2点、神明堀沿いにゴミ集積所を設けないでいただきたい。

第3点、景観計画に配慮し、調和のとれた景観を目指してもらいたい。

第4点、景観に配慮した看板及び広告の設置をお願いしたい。

この4点ございますけれども、基本的に重要度が高い優先順位が高い順番で、1番、2番、3番、4番と決定させていただいたとご理解ください。

次に、1点目、2点目をもう少し詳しくご説明をさせていただきたいと思っております。何度も出ておりますが、まず、もっとも大切な1点目として搬入口の変更を求めます。理由は3つあります。1つ目、この神明堀沿いの道は、70街区を囲む道路の中で最も狭い道路です。かつ、現状、事故の多い道路であります。ここに更にトラックを通して危険性を増すということは到底受け入れられません。2つ目、この道路は我々住民がもう既に生活道路として使用しています。ですからそこを通行する人間に多大な危険を及ぼします。3つ目、この大型車両が通ることによって、周辺への振動や騒音の影響がございまして。少しおさらいですが、神明堀沿いのこの道路は、どういうわけか通勤通学生活道路で、先ほどの写真でもあるように、センターラインがない最も狭い道路です。そしてこの交差点の周辺は、私が住み始めてから2年弱ですが、この期間だけでもとても事故が多く、体感的にまたですかといった感じです。警察に確認したところ、なんと、この2年弱の間だけで9件の人身事故が発生しています。物損事故ではありません、何らかのお怪我をされたという事故が9件も発生しているのです。このような危ない場所に、さらにトラックを通すのは有り得ないと思っております。

次からは、理由を1点1点もう少し詳細にご説明いたします。通勤通学に必要な道路、先ほどの神明堀沿いのこの写真は現場とは違いますが、南流山小学校、中学校への主要な通学路になっております。そこにトラックの出入り口をあえて作るのというのは、わけがわかりません。次に、これは通学路というだけではなくて、駅の方へ行く道でもあります。会社へ行かれる方、また保育園も駅の周辺にありますので、そうしますと、お母様方が手を引いてこの道を通って歩くなど、保育園の行き帰りも想定されます。また、部活動での子供たちのランニング等、生活に密着した道路として既に使われているという現状です。そしてこの木地区は、これからどんどん家が増えて、良い街並みが出来てい

くと思うのですが、住民が増えることで、生活道路としての重要性は、ますます増大していくという環境にあります。そしてこれは現場の写真です。先ほどの市が説明で使用した写真は、非常に綺麗に道が広く見えるようなポジションから撮られていたものでしたが、私は、幅員を更にわかりやすくするために車を置いてみました。ちょうどこの横あたりに搬入口を設置しようとしています。正直に言って、車で通常の買い物などでは、お母さん方で車をお持ちの方は、ここを使って買い物に行ったり、子供達の送迎をしています。これだけ、この縁石にギリギリに寄せて、ライン上に車を乗せて停めても、小型の乗用車がすれ違うので精一杯です。対向車もガードレールにぶつかりそうならい寄せてやっと通れます。ここにトラックを通すというのですから、委員会の皆様も、是非お時間がとれば現場を見ていただきたいと思っています。そして、ここに少し見える道路、ここを子供達、お母さん方が歩いているのです。先ほど道幅11mという説明がありましたが、私が測ったところ、車道部分として実質使える部分は、この縁石からガードレールの下まで6mでした。6mといいますが、低層住宅地の中に住んでいる私と向かいに住んでいる方の間の道の幅と同じ様な幅しかないのです。そこにあえて今搬入口を持ってこようとしているのです。それからもう1点、これは向きの話ですが、搬入口の方角に我々が住んでおります。そうしますと、大型トラックが1日に予定では25台通るといいますから、もう家の目と鼻の先をトラックが行き来をすることになり、その騒音そして振動・排気ガスも結構出ると思います。我々がここで寝起きをし、煮炊きをし、生活をする目の前で、わざわざトラックを出入りさせようというのは、到底受け入れられないと考えております。

次の2点目も私の方からご説明します。だいたいゴミ集積所というのは、搬入口と同じ場所に作られることが多いと思われまます。おそらく今回もゴミ集積所も搬入口と一緒に作るだろうということで、あえてここでご説明いたしますが、同じようにゴミ集積所も搬入口もこの神明堀沿いには設置しないでいただきたいのです。そちらの方角には我々が既に住んでおります。この2つ目、3つ目の項目で、問題ない様にしてほしいというのは、場所を変更した上でそのような配慮をしていただきたいという意味です。これは、まちづくりガイドラインからの抜粋ですが、このように見えないように、そして少し奥まった所に設置するという指標もありますので、これは神明堀沿いではない場所に移動した上で、こういった配慮をお願いしたいというお話であります。

一番大きな重大なテーマである1点目、2点目についてまとめますと、この神明堀の道路というのが道路の性質、生活道路として重要な道であるという、既に我々の生活を成り立たせているインフラであるという点、その性質と合わせて、その道路の処理能力、70街区周囲で一番細い道であり、位置関係からいっても、ここに搬入口を作るのは最も不適切であると我々考えており、全く受け入れられないということを強く申し立てさせていただきました。1点目、2点目については以上です。

生活道路を守る会（高松氏）

高松と申します。吉橋さん池田さんの近隣に住まわせていただいております住民の一人です。私のほうからは、先ほどありました4点の項目の中から3点目、4点目の項目について要望を述べさせていただきます。まずこのお話をすることに先立ちまして、流山市役所の事務局の皆さん、流山街づくり委員会の皆様、このような意見を述べさせてくれる場を下さったことに感謝いたします。私はこちらに住み始めまして、池田さんと同じく2年程になります。私の子供が3歳で南流山の保育園に通っており、そこを毎日歩いて通園しています。午前中流山小学校のほうで運動会があり、非常に住環境も優れて非常に住みやすいと思っている土地です。

それでは本題に入ります。3点目についてですが、住宅地と調和のとれた景観を要望するという事です。先ほど1点目でも言いましたが、景観計画ガイドラインやまちづくりガイドラインにあるように、こちら70街区の計画では建物、駐車場、資材置き場等が我々の住宅地側や違う住宅地側に隣接していますので、樹木や緑化を効果的に配置して、景観に配慮していただきたいということが1つ目です。2つ目は、樹木の剪定です。害虫やムクドリの棲家にならないように注意していただきたいということです。こちらはこれまで要望書、意見書等で述べさせていただいておりますが、実際にムクドリの被害は、我々の住宅の前でも現実であり、東京電力にお願いをして、ムクドリが電柱、電線に止まらないような仕掛けをしていただいたことありますが、やはり最初に集まらないようにしていただくことが一番大事だと思っていますのでこちらの方を注意していただけたらと思っています。3つ目としては環境影響が最も少なくなるように風の道、眺望、日当たり、高さの印象に配慮していただきたいということです。これらの根拠を詳しく申し上げます。流山市の景観計画ガイドラインになりますが、先ほどもありましたように70街区というのは景観計画の重点地域となっています。これは皆さんご存知とは思いますが、特につくばエクスプレス沿線の重点区域が4地区あります。特にその優れた景観を持っている流山おおたかの森のように、木地区も非常に優れた景観を作って欲しいという考えもあります。流山市の景観計画ですが、屋外における物品の集積又貯蔵は周辺の景観を乱さぬよう極力見えにくい高さ及び配置とし、積み上げ方を整然として欲しいということが書かれています。こちらは、景観計画の中に書いてあるそのままの内容になっています。既に計画に入っているので問題はないかと思うのですが、まちづくりガイドラインの資料にこのような形で樹木を植えて欲しいというようなことが書いてあることから、敷地縁辺部及び敷地南北部に並木植栽を希望します。これは必須と書いてありますが、必ずやっていただきたいということです。次も流山市の景観計画からの引用になるのですが、生活空間を意識した落ち着いた建築物の形態意匠にする、続いて生活空間にあった建物の配置とし、緑にあふれ落ち着きのある建築物の形態意匠をするということです。こちらは、流山おおたかの森の建築物の景観になりますが、住民の方が自然と集まって楽しめるような住環境を目指してあります。このような建築物の形態意匠にさせていただきたいというように考えております。

最後の項目、4点目になるのですが、景観に配慮した広告や看板をお願いしたいということです。67街区やその他の街区は住宅地ですので、神明堀より東側の隣接した街並みに配慮して、統一したデザインの広告や看板を実施していただきたいということです。更に、所構わずノボリなどを立てるといったことがないよう求めていきたいと思っています。まちづくりガイドラインの中に書いてあることなのですが、看板や広告物は過大な物は避け、形状と色彩を限定して敷地内にまとめて設置するとあります。こちら必須項目と書いてあります。こちらの図のように過度の広告物は避けていただきたいということです。続いて、流山市の景観計画の中のガイドラインで屋外広告物に関する基準です。こちらに一覧表がたくさんありますが、見にくいので抜粋したところ、建築物周辺環境と調和した意匠とする、表示内容は簡素化する、広告物は出来るだけ集約化し必要最小限の大きさとするということをお願いしたいと思っております。言葉で説明してもイメージとして沸きづらいということもあるので、実際写真を持ってきましたが、こちらはおおたかの森にありますマクドナルドさんの実際の写真です。コーポレートカラーが黄色のマクドナルドさんですが、非常に素晴らしい落ち着いた色彩を使用しています。こういった物ができるとうれしいと考えております。続きまして今回の事業者の方の写真を勝手にインターネットで検索し載せさせていただきました。いくつかヤマダ電機さんやオ

コーさんの非常に素晴らしい意匠を持った建築物があるということで、掲載をさせていただきましたが、実際にまだこういった外観にするというような写真をいただいておりますので、この場をお借りして、実際まだ搬入口が決まらないので、なかなか外観というところまで詰め切れないところもあるかと思うのですが、外観等で決まっているものがあれば見せていただきたいという考えであります。この中にコーナンさんが無くて申し訳ないのですが、コーナンさんの写真をいろいろ探したのですがコーナンさんのカラーとしては黄色赤青その辺のカラーが結構多く、原色系に近い写真しか私が調べたところでは確認されませんでしたので、今回、是非素晴らしい建築物を作っていただきたいと思っています。

先程も申し上げましたが、私もこの街に住み始めて2年ほど経ちます。この街に永く定住したいと思う住民の1人です。流山市のホームページを見ますと、流山市の市民定住志向率は80%と、千葉県の中で第1位ということで、非常に誇るべきことだと考えております。「母になるなら流山」という広告も皆さんご存知かと思いますが、このような街に永く定住する人のためにも是非これらの4項目を一緒に考えて良い街づくりをして行けたらと考えています。以上です。ご清聴ありがとうございました。

北原委員長

どうもありがとうございました。質疑は事業者さんの説明が終わった後、まとめて行いたいと思います。続いて事業者さんのご意見を伺いたいと思いますのでよろしくお願いします。

事業者（渡部氏）

皆さんこんにちは株式会社ヤオコーの渡部でございます。本日はお忙しい中、皆様にお集まりいただきまして誠にありがとうございます。事業者を代表しましてお礼申し上げます。

今、住民の皆様からのご意見をいただきましたが、事業者側として今回お答えとしては、既に都市計画課さんの方から配られました資料の6番、それから本日事業者側からご提出させていただいております資料の後ろから2枚目、これに、今おっしゃられたことに対する回答がほぼ網羅されているのかと思うのですが、本日は最初ということもございまして搬入口をなぜここに作ったのかということと、その移設に関する検討の経緯についてご説明させていただきたいと思っております。まず公募に至った条件と配置に関して決定した経緯というのは私の方から申し上げさせていただいて、その後、搬入口の移設等については当社の松浦のほうからご説明させていただきますのでよろしくお願いします。

まず初めに70街区の公募条件ということで、どのような条件が入っていたのかということをご説明いたします。70街区は2012年11月27日に、公募による土地分譲を行うことが千葉県により発表されました。公募の主な条件は次のとおりでした。1つ目、公募は67街区と70街区の一体募集となり、67街区は住宅ゾーンとして70街区は商業業務ゾーンとして一体分譲することが条件となりました。67街区の分譲主は千葉県住宅供給公社、70街区の分譲主は千葉県でございます。2つ目としまして、70街区につきましては地域住民の利便性の向上を図る商業・業務・サービス機能を有する複合的な土地利用ということが基本方針とされ、都市計画の変更を前提とする公募条件となりました。3つ目に都市計画の変更は大型商業施設の誘致を目的としており、具体的な変更内容として、用途地域を第2種住居地域から近隣商業地域へ大幅な緩和し、住宅・倉庫・工場などの建設は禁止、敷地面積最低限度の設定1万㎡以上、建物の高さの制限30m以下、それから壁面後退距離の

制限ということで敷地の外周部から5mの壁面後退が規定されておりました。当該都市計画につきましては、2013年6月25日に流山市より告示されました。4つ目、70街区に必要な機能と致しまして、生鮮産品を含む衣食住を総合的に扱う大規模小売店舗が条件とされました。5つ目、千葉県県土整備部が策定した木地区一体型特定土地区画整理事業敷地内の67街区及び70街区に係るまちづくりガイドラインにおきまして、流山市グリーンチェーンに則った敷地内緑化や敷地内中央部に南北通路を整備すること等が規定されており、開発計画案の策定に対し、当該まちづくりガイドラインを順守することが求められました。6つ目としまして、公募条件において、まちづくりガイドラインや交通規制上は、出入口の設置位置や大型車両の通行に際し、なんら制限はございませんでした。

次に当事業者グループが70街区を落札した経緯についてご説明致します。公募条件を元に70街区を住友商事・ヤオコーが共同購入し、更に住友商事購入部分にコーナン商事、ヤマダ電機を誘致することでスーパーマーケット、ホームセンター、家電量販店の共同出店計画を千葉県に対し提案することとしました。提案に際しましては交通計画を最も優位としました。全体敷地面積が3万7千㎡超の広大な近隣商業地域ではあるものの、鉄道駅や公益幹線道路に接していないため周辺道路への影響を懸念いたしました。そこで巨大ショッピングセンターに比べ、小商圈での店舗運営が可能である生活必需品を中心に扱う商業施設とし、周辺道路の渋滞緩和を図る計画と致しました。更に、周辺道路への影響を緩和するため1つ目としまして、自動車の来店経路について街区西側の県道流山街道からの経路を主導線と設定致しました。2つ目、入札後に事業者間で検討の結果、狭域商圈を対象とし、相対的に自動車での来店が少ないスーパーマーケットを街区北側へ、それから広域集客を想定し相対的に自動車での来店が多く見込まれる家電量販店を、街区南側の都市計画道路に面して配置致しました。3つ目、まちづくりガイドラインで設置を義務付けられた南北通路をメインの来店車両出入口とし、敷地内に車路の滞留長を長く確保することで周辺道路の緩和を図る計画としております。また街づくりや公共デザインの観点からも流山街道と都市計画道路木流山線の交差点、これは当街区の南西の方向に当たりますが、この交差点は当街地区や市のエントランスとしても位置付けられてもおり、また、つくばエクスプレスで三郷市方面から江戸川を渡って来る場合も同様に、流山市に入る所の顔として位置づけられている部分でもございますので、どうしても70街区商業ということを考えたい際に南西の方向に顔を向けるということが必須となってきております。その結果、今スクリーンに配置のプランが映し出されておりますが、中央に南北の通路がございますが、両側に各商業施設への車両出入口と前面駐車場を配置し、南西の部分顔を顔としてその奥側に建物を配置する変更の配置計画となりました。4つ目、公募の手順は2段階になっておりましたが、第1段階で各事業者の商業施設の計画提案が企画提案審査委員会で審査され、承認された事業者だけが第2段階の入札参加資格を得るというものでした。ちなみに企画提案審査委員会は学識経験者と千葉県県土整備部、千葉県住宅供給公社、流山市、及び木地区の区画整理審議会というメンバーで構成されておりました。5つ目、当該グループの計画提案内容はまちづくりガイドラインに則しており、外周部の歩道上空地やポケットパークなど公共に供するスペースが多いこと、また市外県外に流出している消費者を取り戻せる計画であること等が企画提案審査委員会において評価されまして、入札参加資格を得ることができました。その後、第2段階の入札の結果、当該グループが落札し、70街区を住友商事及びヤオコーが取得することとなりました。

事業者（松浦氏）

ヤオコーの松浦でございます。どうぞよろしくお願ひ申し上げます。3点目、商品搬入口の場所については、2-①、②、③で説明のとおり、周辺の交通渋滞緩和に配慮した結果、建物の基本的な配置計画は上述2-③の計画が最良であると考えております。その上で商品搬入口の設置位置につき、商業施設全体の安全性を踏まえ、また、以下に記載の千葉県警の見解や、商業施設運営面での安全対策等を総合的に考慮の上、現在の計画案としました。まず(イ)でございますが、一般的に商業施設では、来店者用車輛搬入口や商品搬入口を交差点付近に設けることは、通行車両が右左折車両や信号に気を取られ、搬入車輛へ気付かない等、交通管理上好ましくないので、極力交差点から離れた位置に計画することという県警からの見解をいただいております。次に(ロ)でございますが、一路線に面して出入口の数を多く設けることは、渋滞の発生と事故の増加を招く事につながるため好ましくないという、これも県警の見解でございます。続いて(ハ)でございますが、来店者用車輛出入口と商品搬入口は、来店車輛と商品搬入車輛は大きさが違い回転軌跡も違うので、原則別々に設けることが安全上好ましいということです。続いて(ニ)でございますが、通学区路に来店者用車輛出入口を設けることは交通安全上好ましくないが、商品搬入口であれば1日に出入りする車輛は台数も少なく、店舗の売上状況により増減の可能性は有りますが、ヤマダ電機は1日約10台、ヤオコーは約25台ですので、適切な安全対策を講じれば問題ないという見解をいただいております。今回の計画では、ヤマダ電機・ヤオコーの商品搬入口において、以下の安全対策を実施する事を近隣の皆様にご提案させていただきます。

1つ目、登校時間帯(7時~8時)には、商品搬入口より搬入車輛を出入させず、店舗前面(西側)より搬入車輛を出入させ商品搬入を行うこと。

2つ目、下校時間帯(13~17時)は商品搬入口に交通整理委員を配置すること。

3つ目、上記以外の時間帯についても、回転灯・カーブミラー・掲示物などで注意喚起を促すこと。

4つ目、商品搬入口周辺の良好な見通しを確保すること。

このような安全対策を講じることとしており、交通管理上問題ないという県警の見解を頂戴しております。次に(ホ)でございますが、来店者の車輛経路につき流山街道からの経路を主道線と設定したこと、また、周辺住宅地への影響を最小限にする為に、通行台数が搬入車輛に比べて非常に多い来店者車輛出入口を南北通路両側及び敷地北側・西側・南側に設置し、一般車輛が極力周辺の住宅地に流入することを避けた計画としています。次に、(ヘ)でございますが、本件他東側の区画道路は幅員11mと記載してありますが、これは誤りで、調べた結果、先ほどもご説明いただきましたが、合計10m、歩道が4m、車道の部分が6mということです。搬入車輛の通行も10mで問題ないということで認識しております。先程ご説明がございました住宅地の中の6mと、歩道が別に確保されている車道の6mというのは全く認識が違うというように理解しています。以上を踏まえた結果、安全上の観点から、ヤマダ電機・ヤオコーの商品搬入口の場所を現行配置計画とすることが最良との結論に至っております。

次に4点目として、事業者としての商品搬入口移設検討結果についてです。近隣住民様から商品搬入口の移設要望を受けまして、ヤマダ電機商品搬入口の南側への移設、並びにヤオコー商品搬入口の北側への移設につき検討をいたしました。まず、ヤマダ電機商品搬入口を南側へ設置した場合ですが、店舗及び前面駐車場の配置計画、来店者用車輛出入口を南側道路の南北道路東側に設けることとなりますので、商品搬入口は更にその東側となり、南東交差点付近となる為、(イ)に反することになります。またこの場合、コーナンの来店者用車輛出入口、南北通路出入口、ヤマダ電機の来店者用車輛

出入口と合わせ、敷地南側道路に面する車輛出入口は4箇所となり、一路面に面する車輛出入口が多数になってしまいます。これも3の(ロ)に反してしまう状況であります。更に検証図—1及び検証図—2の通り、商品搬入口を南側に移設する計画を2案検討しましたが、いずれの場合も、ヤマダ電機の建物がピロティタイプであることから、来店者動線との交錯を避ける為に商品搬入口は南東交差点西側となり、上記(イ)に反することになります。次に、ヤオコー商品搬入口を北側へ設置した場合でございますが、店舗及び前面駐車場の配置計画上、来店者用車輛出入口を北側道路の南北道路東側に設けることとなりますので、商品搬入口はその東側となり、北東交差点付近となる為、これも3の(イ)に反することになります。更に、商品搬入口を北側に移設する計画を2案検討しましたが、以下の通り、安全上及びオペレーション上の理由から困難であるとの結論に至りました。検証図—1ですが、建物北側の青い動線でトラックが入ってきまして、赤い動線で行く形でございます。これは商品搬入車輛が出庫の際、道路に対し正対して出庫出来ませんので、視認性が悪く危険性が高くなります。このような出庫は、今までの警察との協議では良くないと指導をいただいております。また、商品搬入車輛の停車スペース、これは上層階のテナント分も考慮すると最低2台必要となりますが、これは1台しか停車出来ないということで、オペレーション上困難な状況がございます。検証図—2、こちらは商品搬入車輛がバックで駐車する際、青い動線に入って赤い動線でバックしてございますが、その際に車輛の一部、前の方でございますが、それが歩道にはみ出てしまいますのでこれも危険です。またA案同様に、商品搬入車輛が1台しか停車できない為、オペレーション上困難でございます。これを解決するためには、建物の大きさを小さくすることしかありませんが、当店舗はき艦店として私どもは位置付けておりまして、充実した品揃え、サービスを提供したいと考えております。したがって建物を小さくすることは、売上高、利益とも減少し事業採算性が悪化するため、検討は不可能でございます。上記のとおり、現行の配置計画で適切な安全対策を講じる所存でございますので、ご理解をお願い申し上げます。

事業者（渡部氏）

最後に、本日住民の皆様方から調停ということで大きく4項目いただきましたが、今の説明は住民の方の資料によりますと1番の神明堀沿いに搬入口及び出入り口を設けないという項目にあたりますので、引き続き2点目、3点目、4点目につきまして簡単ではございますが、回答を申し上げます。

まず、ゴミ集積所に関することでございますが、ゴミ集積所はゴミ収集車が商品搬入口から入出庫することと店舗レイアウト上の理由から現在の位置については、ヤオコーとヤマダ電機は建物東側、コーナンは建物北西側に計画しています。他の場所に変更することは不可能です。各店舗では臭気、ネズミ、害虫、騒音対策を講じる予定でございます。また、ヤオコーはゴミ庫を建物の中に配置致します。臭気対策として、他の店舗同様に生ゴミを温度管理することにより臭気の発生を抑えるため問題はございません。ネズミ、害虫対策は2ヶ月に1回の点検を実施しており問題ないと考えますが、万一、害虫の生息が確認された場合には、スポット作業にて迅速に害虫の駆除を行う予定でございます。騒音対策につきましては、今後行われます大規模小売店舗立地法の騒音基準をクリアする設計としており問題はないと考えられます。ヤマダ電機につきましても、ゴミ保管庫は屋内に設置する予定でございます。店舗の衛生管理者が定期的にチェックし、臭気、ネズミ、害虫等の発生を防止致します。ゴミ収集作業の騒音対策として、早朝作業を行わないよう計画致します。また、これは3社同様ですが、大規模小売店舗立地法の騒音基準をクリアする設計としております。また騒音予測を実施し、

結果を踏まえて適切に対処したいと考えております。コーナン商事につきましては、ゴミ集積所は建物の北西側に配置する予定です。ゴミの種類につきましては紙、ダンボール、ビニールが主であると予想されます。よって臭気、害虫の発生の可能性は低いものと考えております。予防対策として、ヤオコー同様、害虫駆除の点検を実施する予定でございます。

景観との調和ということでございますが、こちらにつきましては、敷地外周部に緑地帯を設け、高木、中木、低木等を植栽して周辺の景観に配慮する計画としております。また、敷地内の植栽基準として流山市グリーンチェーン認定基準のレベル2を満たす植栽計画をしております。害虫やムクドリの家にならないよう樹木を選定するよう検討いたします。流山市街づくり条例の街づくり・環境配慮指針に基づき、風の道、眺望、日当り、高さの印象、安全など周辺環境への影響が小さくなるよう開発計画を推進いたします。

看板広告塔の件でございますが、ヤオコー、コーナン商事、ヤマダ電機がそれぞれ店舗の敷地内に看板を設置すると共に共同で看板設置を行う計画もでございます。看板のデザイン、大きさ、色合い等につきましては、千葉県の屋外広告物条例や流山市景観条例に基づき、流山市と協議の上、周辺環境と調和する計画をしております。最後にノボリでございますが、ノボリは店舗運営上必要である為、各店舗でノボリを立てる計画はございますが、所かまわず立てるということはせずに、限定された場所に設ける方針で検討中でございます。

事業者側からの説明、及び、住民の皆様への回答は以上でございます。どうもありがとうございました。

北原委員長

どうもありがとうございました。

それでは、質問・意見交換を行いたいと思いますが、委員の皆さんから質問ございますか。

野口委員

質問は市、事業者、住民の方にそれぞれあります。

まず市に対してですが、当該街区の用途地域変更の経緯を教えてください。当初はこの街区設計は住宅地として街区設計されているが、現在は商業系となっています。木70街区の事業認可は県なので、市の責任はないと理解していますが、住居系から商業系に変えるということは相当大胆な変更であり、隣が1種低層住居であれば段階的に用途を変えて、一挙に上がらないようにすると思います。県が権限を持っているのになぜこういうことをするのか。簡単にいうと、道路は通常のサービス道路と住居系のサービス道路と商業系のサービス道路では全く構造が違うと思います。この辺の経過を簡単に教えてくださいと思います。

亀山都市計画部次長

現在の用途の近隣商業地域の部分は、当初第2種住居地域の集合住宅用地でした。県の区画整理事業の中では一定規模の商業施設として一体利用でもう少し集客量のある物を誘致しよう、もう少し大型まで誘導できるような土地利用を図りたい、商業系を誘導したいということがありました。

今年の2月に区画整理事業計画を変更しました。区画整理事業地区内は基本的には土地利用にあった用途にするという方針があります。今回も商業系の用途にしたいという明確な区画整理事業の

変更がありましたので、それに基づいて1万㎡以上できるものとして近隣商業地域にしました。

近隣商業地域と第1種低層住居専用地域の背中合わせという事例はあまりありませんが、近隣商業地域の南側はループ上に周っている16mの都市計画道路で分断されていること、西側は県道沿いの第2種住居地域であること、東側の10m道路部分は神明堀の一定の幅員で仕切られているということで、影響が少ないと考えています。

また、余計な付加がかからないように当初の第2種住居地域と同じ、容積率、建ぺい率にしています。近隣商業地域となり将来的に土地利用が変わり、もっと過大な物が建ってはいけないということがあり、高さも30mという地区計画の制限をかけている経緯があります。

野口委員

通常、郊外型店舗では高さは考えられない。また面積規模や来客出入りと搬出搬入を考えると、区画道路も事後に問題のないように最終道路として拡幅しておく必要があったのではないかと、ある程度事業が終わった後では難しいのかもしれないがそう思った。

事業者さんにお伺いしたい。土地所有は判りましたが、新たに来るホームセンターと家電量販店については権利上どうなるか、建物所有なのかテナントなのか教えて下さい。

事業者

市で配布した6番のタグが付いている「意見に対する見解書」の1番に、本事業の主体者についてというご質問があり、右側に見解が書いてあります。本事業の事業主体は土地所有者となる住友商事及び土地所有者及び建物所有者となるヤオコー、それから住友商事から土地を借地して建物所有者となるコーナン及びヤマダ電機の4社で、各社が責任を持って事業を進めて参りますとしています。

野口委員

そうすると、建築確認申請はそれぞれの出店社が独自で行うということですね。底地権はヤオコーさんと住友さんがお持ちであるということで、バラバラの建築物ということですね。私は商業についてあまり詳しくないので教えていただきたい。あまり広域の商圈ではないということが前提との話であったが、だいたい商圈をどれくらいで見積もっていて、通常これくらいの店舗の規模でどれくらいの集客力があるか。一番知りたいのは、この位の床面積の店舗で、客が車で来る1日当たりの来店数を知りたい。事例か想像あるいは商業施設のプロの方であれば当然ご存知でしょうから教えていただきたい。判らなければ、後で、書面でよいのでよろしく願います。

土地建物権利形態について、このようなショッピングセンターや一体の建築物の中にテナントが入るという場合は、管理組合や管理会社がきちんと交通安全、管理運営等をコントロールしている。借地権者の権限がどのくらいあるのかなかなか難しいところであるが、例えば住民と事業者と市との約束がどのように担保されるか非常に不安であります。今回、借地権として行う場合、どのように担保しているのでしょうか。

事業者

先ほど権利形態を申し上げたとおり、建物については各事業者が所有しているので、いったん建ると20年30年建物の所有者が運営します。行政や近隣住民の皆さんとの協定やお約束事は建物所

有者である各商業者が取り交わしますので問題ありません。

野口委員

駅前再開発を考えていただきたい。この場合、駅前商業施設を管理している商業上のデベロッパーが一元的な管理を行い、ゴミ問題や交通上の問題などを一切コントロールしている。テナントに対しては場合によって出て行けという強い権限を持っていると思う。今回の場合、土地利用権というのは権利や管理運営を含めてそれぞれの商業さんがお持ちだということであるが、一体どのように全体の管理を行っていくのか。このようなショッピングセンターはよく判らないのでどうされるのかお伺いしたい。

事業者

大規模小売店舗立地法は建物設置者が提出するものであり責任もあります。そこに入っているテナントも建物設置者が、コントロールしなくてはいけないという認識であります。

野口委員

大きな問題として、それぞれの店舗が駐車場を保有する場合、真ん中の敷地内道路などで事故が起きた場合一体誰の責任なのか。おそらく真ん中で借地権が設定される可能性があるため、共用部分の管理責任はどうなるのか。それぞれが駐車場を持っていたのではトラブルが解消できないし、住民はそれぞれの店舗に言わざるを得ないと思う。

事業者

真ん中の通路については、3社で共同利用するという事で運用等を検討しています。この道路は公道ではなく、借地権はコーナンが持つ予定です。この部分をヤオコーやヤマダ電機も利用する予定であり、今後どのようにオペレーションしていくかについては、まだ構想の段階ですので詳細をお答えできる状況ではございません。

野口委員

設備関係について、建物の高さは全体的に低いですが屋上にいろいろなものがあり、非常に景観上悪い事例が多々ありますが、このことについての配慮は今の時点で何か考えていますか。

事業者

ヤオコーの場合は、屋上周辺をパラペットで囲い、基本的には外から見えなくするように考えています。

野口委員

住民の方に1点だけお伺いしたい。搬出搬入口に関して、警察と協議を行ったり意見を聞いたりしていますか。事業者は警察と事前協議し意見をもらっているとのことですが。

生活道路を守る会

南側の交差点は交通事故が多いので、信号機を付けて欲しいと現場に来た警察官に要望しましたが、なかなか話しが進まないで、警視庁の方から頼んでアポをお願いしました。「連絡します」という電話が一度ありましたが、その後連絡がありません。先程も事業者さんが、今回の安全という問題について、県警の意見ということでコメントされていますが、その県警の意見がどれだけの責任を持って答えているのか、警部補さんの話もそうですが、県警のトップなりそれに順ずる方が正式なコメントを出しているわけではないので、我々はそれを全く信用していません。

野口委員

資料にはカッコ書きで県警と書いてありますが、誰とご相談されたのか市に報告していますか。

事業者

今回の計画について、住民の皆さんからいろいろなお話もありましたので、まだ大店舗立地法の段階ではないのですが、千葉県警察本部交通部交通規制課の警部補の太田様にお伺いして、一般的なこと考え方このような事例についての意見を伺いました。

野口委員

法律の協議ではなく、事前に意見を聞いているといったメモのレベルであると理解していいですね。

事業者

打ち合わせの内容は議事録に書いていますが、今回の場合かなり大きい店舗ということで、入り口については来店者や商品の搬入搬出を基本的に別々にするようにとのこと。それから出入口が同じ路線上にいくつも出来るというのは問題があるといった話しや、今回はまだ計画案の段階なので、これから大店舗立地法等を打ち合わせする中では、逆にもう少し増した方が良いという意見も出てくる可能性があるとのことでした。

野口委員

住民方に、小学校や学童のことについてお聞きしたい。事業者側の資料に、子供達が通学する朝はできるだけ東側の商品搬出入を避けると書いてありますが、夕方は何時頃まで続いて帰って来ますか。学童の場合は遅くなると思いますが、大体何時頃になるか教えてもらいたい。

生活道路を守る会

南流山小学校に設置されている学童に関しては6時半が最後です。それ以降も塾やスイミン等があり、東側の道を使う子供は夜になっても多いです。

生活道路を守る会

学童というのは、基本的には夜は保護者等が迎えに行くのではないですか。単独で子供が帰ってくるということではないと思います。

野口委員

下校は単独で帰って来るとのことですね。

生活道路を守る会

はい。子供達の下校はそれぞれです。

野口委員

塾に行く場合も自転車がこの道を使いますか。東側の搬出搬入の車輛はだいたい何トン車ですか。それぞれの事業者で違うと思いますが、ヤマダ電機さんが一番大きいですか。

事業者

ヤオコーは、今のところ4 tを計画しています。

事業者

ヤマダ電機は、10 tを見込んでいます。

野口委員

10 tというと長さは15 mですか、回転はどのくらい必要ですか。

事業者

すみません、メーターまでは把握していません。

野口委員

コーナンさんは何トン車ですか。

事業者

10 t車もあります

小川委員

1点だけ事業者さんに確認ですが、先ほどの警察との話し合いの中で、この図面を見せてお話されているということでしょうか。

事業者

図面を見せて話をしました。

小川委員

東側道路の幅員が狭い所は、警察の方は承知しているのでしょうか。

事業者

現状図をお渡ししています。

小川委員

搬入口が交差点から近いと良くないとこの中に書かれていますが、このことは一般論に聞こえます。南北道路は本格運用されていないので現在通行人等も少ないが、それに比較しても東側の狭い道路の搬入口のほうが警察としても安全と見ているということなのではないでしょうか。

事業者

今回の計画の南北通路は、当初千葉県との協議で基本的に区画道路より来店者の車が渋滞しないようにという配慮の中で、滞留長を長く持つという計画が基本的にありますので、南北道路からが来店者の入り口になります。そのような中で、搬入口をどこへ持っていくのかということについては、東側道路が10mで確かに多少狭いということはあると思いますが、商品搬入車両は、1日の使用台数が少ないので、警察としても安全対策をしっかりととれば、必ずしも適さない場所ではないというのがその時の話でした。

小川委員

交通事故ですが、いつ頃お聞きになられたのですか。

生活道路を守る会

1年以上前になります。交通課長さんに話をしたのですが、警視庁から話がいっていますから、あまり私の方から色々言うわけにはいきませんので、先方からの「連絡します」ということを待っていましたが、私としては当てにならないという判断をし一旦終わりました。

伊藤委員

電話でお聞きになったのですか。

生活道路を守る会

警視庁のOBの方から、矢野さんの前の関係している方を經由して矢野さんの所へ行き、それを矢野さんのほうから私の知り合いの警視庁の方に連絡が来て、連絡してくれるということになっていました。

伊藤委員

私が聞きたいのは、警視庁にお知り合いがいるのかどうか知りませんが、警視庁というよりは千葉県警が管轄ではないかと思います。千葉県警へ直接行くとか電話をしたことはないのでしょうか。

生活道路を守る会

私はただの住民としてその交差点の前に住んでおまして、毎回事故が起きる度に現場の警察官と話はしているのですが、なかなか話が通じないし進展がありませんでした。私はいろいろ警察関係のことを東京でやっていたので、そちらのほうから話をしてもらおうかと思ったのですが、結果的にはそれ以上の話が出来なかったもので、そこで私は取り止めています。今回の調停の中における警

察への問合せは現場に来ている方に信号のことで、主に伺っただけでございます。問合せはしておりません。

伊藤委員

千葉県警には行かれてはいないのですね。

生活道路を守る会

行っておりません。

谷口委員

東側に搬入口を設けないのが希望ということですが、そうすると東側道路には全く出入口を設けずに塀だけの希望ということでしょうか。

生活道路を守る会

ここにいる住民は、グリーンチェーンや宅地の庭のような意匠になることを期待しています。

谷口委員

グリーンチェーンでも塀でも良いのですが、そうすると治安的な問題はどうかという印象があります。神明堀の両側にフェンスがあり、西側はグリーンチェーンなどがずっと続くというのは、全く信号もない道となりますから、子供達がそこを歩いて行く場合、人目のない道になってしまい治安上の不安が逆に生まれてくるのではないかと思います。私も流山に四半世紀住んでいて、林だったところが住宅地になったりする様子を見てきていますが、おそらくこの場所で事故が多いというのは、交差点が無くてまっすぐな道でスピードを出し易いから事故が起きやすいのではないかと思います。住民の方が希望されているように搬入口ができないという状態になると、今と条件が変わらないので、当然、車がスピードを出すという状態が変わらないので、逆に搬入口が出来てかつ安全な出入口であるならば、そこから車の出入りなり人の出入りも生まれると思います。先ほどのお話を聞くと、私も子供の登下校を見していますが、学童などは親が迎えに来られないということもあり、夕方の5時ぐらいにたった1人で下校しているのを見かけることがあります。真っ暗な道路になった場合、人通りがない所を歩かせるのは良いのかどうか、むしろ交通事故より治安面での不安やリスクが上がるのではないかと思います。出入口があった方が車はそこで減速するという意識を持って走りますし、先ほどおっしゃった東側道路が狭くてすれ違いが難しいということは、逆にスピードを出さないということにも繋がると思います。交通事故ばかりのリスクを見過ぎると逆のリスクを上げてしまうという心配も出るのではないかと不安に思います。私は運河に住んでいますが、以前原っぱのような道が100mぐらいあり、ひったくりが多発していました。バイクなどで来ると信号も何もない道なので、ひったくってそのまま行ってしまうのですが、そこに住宅が建ち交差点ができるとひったくりがゼロになったのです。頻繁に車の出入りがある道路ではないが、交差点ができて人が行き来するようになると治安が良くなることにも繋がります。交通事故は危険なことです、あまりそのことに力をそそぎ過ぎると別のリスクがあると思います。特にここは、神明堀があり片側は全く人の出入りがない所なので、むしろ逆側は人の出入りや車の出入りを安全にできた方が、私は子供達にとっ

て良いのではないかと思います。

北原委員長

防犯上を考えると、ある程度出入口があった方が、良いのではないかという意見ですが、現状の東側道路に防犯上問題があるかないかについて地元の方はどう思われますか。

生活道路を守る会

現状を見ていただいているかわからないのですが、現状この道は街灯がぼつぼつとあるだけで小学生を一人で歩かせるのは危険な状態ですので、私は子供を一人で歩かせることはしていません。谷口委員がおっしゃっていたように車が通ることによって人目はできますが、現在、70街区の北東の角と南東の角に信号機を必ず付けて下さいという要望をしておりますので、そこに信号が2台付くことによって、ある程度スピードの緩和は計れるのではないかと期待しています。東側道路面が壁になってしまうことによって、人目がない暗くなるというリスクは勿論想定はできますが、商業施設が出来るので必ず夜間の照明が付くであろうということを期待しています。交通時事故に対するリスクと不審者に対するリスクを両天秤にかけるのではなくて、それを両立させて欲しいと考えておりますし、どちらのリスクも子供達には負わせたくありません。子供達だけでなく、小さな子供を抱えたお母さんやお年寄りにそのリスクの両方がないように作って欲しいというのが我々住民の意見だと思います。

北原委員長

どうもありがとうございました、他にありませんか。

林委員

市に質問ですが、通学路を考えると住宅があるのは神明堀の東側なので、神明堀東側に遊歩道があれば道路を横断しなくて済みますしそのような計画はないのでしょうか。

北原委員長

通学路を東側に付け変えられないのでしょうか。

亀山都市計画部次長

現状ですが、神明堀の南側に歩行者専用道路が4mの幅であって、中間に住宅地と保育所が入っている区画道路がコの字型で入ってきています。南東側の交差点に信号の設置とのことですが、ここについて市はかなり強く要望しています。住民側からはその北側も要望されていると思います。南東の交差点からの北に向かった少しの所と、逆に北側の交差点、戸建て住宅地との交差点も一部歩行者専用道路になっておりまして、子供達が歩けるようになっております。この部分は暫定的なのですが2mぐらいのアスファルトで舗装はしてあります。今この部分については、区画整理側でも計画はなされていないようです。

生活道路を守る会

東側の第1種低層住居専用地域には現在住宅が8～9軒建っていますが、ここより南側に流山や新松戸の住民の家が40軒ぐらいありますので、小中学校や駅の方へ通行される方は、東側神明堀の東側より南側に住んでいる方が多いと思います。

谷口委員

例えば商業施設敷地内の真ん中の道路を通学路にすることはできないのですか。

事業者

私有地です。

谷口委員

私有地だからだめなのですか。私の住んでいる地域でも同じような問題がありました。新しく住宅が建つことによって、その都度、通学路を変更してきた経緯がございます。北側の67街区の小学校の西側の道を南側に行くと真ん中の通路につながりますが、ここを通学路に出来るとよいと思ったのですが。

北原委員長

公道でない私道を通学路にするのは難しいです。

野口委員

本質的なことで1点。何がこうしているのかと思ったのですが、木70街区はヤオコーさんと住友商事さんが事業者となっていますが、この土地については両方で共有ですか。

事業者

分有です。

野口委員

各事業者が建物所有権を持っていて土地利用がバラバラにされてしまうというのは、郊外型のショッピングセンターとして非常に相乗効果がないと思います。簡単に言えば敷地を3つに分割してそれぞれが店舗を作るという無駄なやり方を何故するのか、所有者が一元的に管理できればいいと考えます。商品搬入口とかお客の車の出入口の問題ですが、それぞれの建物にそれぞれ搬入口を作ればたくさん出来るのは決まっているし、バラバラの動線が出来るのは良くないと警察が言うのはあたり前ではないでしょうか。それは本質的な問題であり、バラバラに事業主体を行うからそういうことになるので、せっかく真ん中に共同の車道を作るのなら、お客さんはどの駐車場に停めても構わないし、搬出搬入も共同で管理運営した方が、効率的に出来るのではないかと思うのですが、そのようなことを全く検討しなかったのかどうか、あるいは検討する余地もないのかお伺いしたい。

事業者

今のご質問につきましては、私共ヤオコーは敷地の北東側を取得し、その他の部分を住友商事さん

が取得されました。元々全体で一体という計画も当初はありましたが、入札案件ということでプランだけではなくて、事業性というか土地の値段が落札の最終的な要因となりました。色々なことを検討した結果、最終的にこの形でないと事業性の安定的な収益を得られないということから、一体利用とできなかったということです。

野口委員

一体というスタイルにした方が、機能的に良いのではないのでしょうか。

事業者

真ん中に通路を通すということが県からの条件として位置付けられていましたので、そうするとその通路を挟んで分断せざるを得ない、そのような性格を持った土地なので、我々も野口委員がご心配されたように交通渋滞や道路が弱いという懸念は持っておりました。それを解消するために、義務付けられた真ん中の通路に車を通して、そこを滞留長とすることで周辺に影響を及ぼさないような形にしているということです。

野口委員

これは条件だから今更変えられないという話なのか、委員会が市を通して県に注文を付けるということは出来ないのですか、こういう無駄な事を何故やるのだろう。

伊藤委員

聞くとところに寄ると、ここは以前住宅供給公社がバブル崩壊で崩れてしまったという経緯があるものですから、私はあまり千葉県あるいは住宅供給公社の肩は持ちたくたないのですが、売主も入札をするにあたってあまり厳しいことは言えなかったのではないかという感じがします。

北原委員長

敷地の扱いについては、野口委員のほうから質問があり、それは所有の関係と県からの条件ということでしたが、それでは地元住民さん事業者さんの方からそれぞれ何か質問はありますか。

生活道路を守る会

先ほど委員の方から東側の所にグリーンが続くのは、防犯上良くないという話がありましたが、この部分を裏にしないで入口を作れば良いと思います。現在の計画では、買い物客あるいは通勤の途中の方が南側や北側に回らないと店舗に入ることができないので、お客様が入れる所を東側にも設置すれば、東側から見たビューも良くなりますしお客さんの出入りも良くなると思います。今はすべてが車に乗ってき来た人だけの作りになっていますので、その辺のことも以前言ったのですが、事業者側の方はあくまでも車側の方がメインということで、車の駐車場側に正門を持ってくるということでした。裏にも門があってもいいのではないかと思います。

谷口委員

東側道路の神明堀は全部柵ですよ。そうすると南側の方はおそらく南側から入るでしょうし、北

側の方は北側から入るのではないのでしょうか。

生活道路を守る会

駅から来る方は東側道路をまっすぐ来られます。南の住民の方もそこを通りますし我々も東側にいますが同じように通ります。

野口委員

一番安全にするには、建物1階部分の商業施設を全部店舗にすれば良いと思います。商店街等の街並みとは通常外に向けて店が開いているという形にしますし、今回の計画では工場のようになってしまいますから非常に危ないと言われているわけです。対処の仕方は少し考えられるのではないのでしょうか。

生活道路を守る会

そのようなお願いをしたのですが、結局は車で来られる方がメインでお客様の玄関は西側になりますという言い方でした。この地域の全体的なイメージや住宅地イメージを上げるためにはこの神明堀の有り方も含めて価値のある店舗にして欲しいと思います。

北原委員長

先程、野口委員から、外にお店を開くため南北通路を止めたらと話がありましたが、ここに南北通路が入るとどうしても中央部分が表になる、そういう意味では県が条件で配置をかなり決めているところがあるのですね、住民さん事業者さんの方から他にご意見はありますか。

生活道路を守る会

事業者さんが警察と打ち合わせをしたということでしたが、その辺のことをもう少し詳しく教えていただきたい。まず、法律的に規制があるという状態で議事録が残っていますが、強制力、指導力があるような打ち合わせではないと思います。先ほど太田警部補に話を伺ったとおっしゃっていましたが、この方は千葉県警察本部交通部交通規制課の役職としたらどういう役職の方でしょうか。

事業者

まだ、大店舗立地法に入っていないので、細かい協議はこれから先になりますが、基本的に商業施設関連の交通関係で協議するのは、流山警察署と千葉県警、管轄は千葉県警です。千葉県警察本部の交通規制課の太田警部補の役職は、普通の会社でいうと係長であります。今は、事前協議ですので、全てを決定付けて何かを注文したわけではなく、最終的に交通関係は書類提出を千葉県にします。千葉県から県警本部に書類が回りまして、それを最終的に交通の課長が決定するという流れになるのですが、それはかなり後の方になります。今、基本的には意見をする権限を持っているのが警部補である太田さんです。細かい確定的な設計はまだです。警察としては法治国家なので、ここに何を設置しなさいとかここに出入口を設置して下さいとは言えないが、法に違反することは県警としては止めますというレベルでしか言えないとのこと。例えば、道路法、道路交通法、駐車場法など細かい法律がありますが、今の段階では、警察が考えるのは全ての四方の道路に安全対策を講じながら法律を守りつつ、事業者が考える出入口の案を持って来て下さい、そのような話しか警察も県警本部も言え

ないという状況です。

生活道路を守る会

東側、南側、北側に搬入口を持ってきた場合の話がありましたが、これは、県警の方のお話によりこうなるというように、印象付けられたような気がしてなりません。お客さんの車と商品搬入の車とは全体に分けるべきだとか、それが望ましいとありますが、現実には、土地の状況とかいろいろなところで交差点に近い所にお客さんの車と商品搬入の車を通すこともあると思います。この図面の中で北西の角にコーナンさんの搬入口が交差点に隣接してありますが、これはどう考えますか。

生活道路を守る会

大店舗立地法がこれから先だとおっしゃるが、あまりにもお粗末だと思います。これだけのメンバーが出席してこれだけの開発をしようという時に想定車輛台数もわからない、あり得ないことです。これだけの話になっているのに、想定問答も用意していないというのはいかがかと思いました。配置の件についても余地はあると思いますが、地元の皆さんに使って頂くお店になるのに、この部分だけは是非検討して下さいというのを、出来ませんとおっしゃっています。何故できないのか、安全を十分に確保できるとおっしゃるならば、社長が出てきてここで明言してくれるくらいのことでなければ、本当に納得しないと思います。ヤマダさんも1階がピロティであるならば、建物の位置はどこでもよいと思います。ヤオコーさんも、今、東側に寄っていますが、例えば、西に寄せてヤマダさんも西に寄せて真ん中の動線から商品を搬入したり、車輛の動線や一般車輛の動線を計画する。例えばヤマダさんの1階を抜けて東側にオープンスペースを作れば、そこに駐車場もとれると思います。松戸のお店を私もよく使わせていただきますが、搬入車の動線と一般車両の動線が分かれていますか。その前例も含めて教えていただきたい。少し建物の配置をずらせば、いくらにでもなるのではないかなと思います。何故そこまでこだわるのかわかりません。

事業者

私共は、この案について近隣の方のご要望も判るのですが、広域から行らっしゃるお客様の安全も我々は大事と考えています。事業性も大事ですし、この敷地の真ん中に広場も設けて、一般の皆様にもここでいろいろなイベントをしていただいたくことも含めた中で全体を計画しております。東側に搬入車両を持ってくるとしたのは、一般のお客様にできるだけそちらに行かなくてもご来店いただけるように、真ん中の通路から来ていただけるようにという考え方で配置をしておりますので、それだけは、ご説明させていただきたい。

生活道路を守る会

今、おっしゃられたのは、中央ラインから入って来る車のお客さんを優先しているようです。それでは、我々近隣の者はいらぬというように聞こえますが、その辺は同じレベルではないでしょうか。

事業者

周辺の方も、例えばこの敷地の東側は神明堀の所がずっとフェンスで仕切られていますので、北東側の交差点から西側に入ってくださいか、南東側の交差点から西の方に向かって商業施設に来ていた

だか、これしか物理的に経路がございません。近くの方を無視しているとか、そのようなことは当たらないような気がします。

北原委員長

一度論点を戻します。住民の皆さんは神明堀沿いに商品搬入口を設けないこと及び神明堀沿いにゴミ集積所を設けない、この2点が譲れないということで変わりありませんか。事業者さんはそれに対して、商品搬入口を神明堀側に設けないと計画が成り立たない、建物の形状位置を一番西に持って来るとか、形状位置を微修正して南北の道路から、無理のない形で搬入出来るような案を検討する余地はないというお考えだと理解してよろしいですか。

事業者

はい、今まで協議を何回かさせていただいて、住民の方のご意見も伺いましたが、本日ご説明させていただいた通り、我々としても東側搬入口を使用しないということは難しいという考えです。

生活道路を守る会

私は、近隣に住んでいる山本という者です。住民の方達の意見を聴いて検討したという事業者の資料で9月13日作成されたものがありますが、その説明は、ほとんどが総合的な観点ということで言い包めています。総合的な観点は何なのかと読んでいくと、東口に搬出口を設けた方が、安全であると判断したと書いてあります。プレゼンテーションにもありましたように神明堀沿い道路の車道は6mです。一日のトラック台数約25台、ヤオコーさんは4t車だけとは限りません。ヤマダさんははっきりと10tのみのような言い方をされていました。コーナンさんも10tから4tと言っています。

大型車両が一日に25台、なおかつ、7時から8時には搬入は使用しませんとなると、どこかの時間帯に集中すると思います。しかも車道は6m、それでこの資料にはこちらの方が安全と判断していると言われましたが、今日聴いていて、ぜんぜん安全だと私には理解できませんでした。今後、総合的な観点からという言い方はやめていただきませんか。

北原委員長

ご意見ということでよろしいでしょうか、事業者側から何かあれば。

事業者

誤解のないように申し上げたいのですが、コーナンさんとヤマダさんは、最大で10tということで、私共は最大で4tということです。それ以下ということであり、例えばヤマトさんやパッカー車等の小さい車を全部含めた中での話なので、その辺は誤解の無いようにお願いします。

北原委員長

細かい点は色々あると思いますが、東側神明堀からの搬入口の問題は住民さんからの要望と事業者さんからの回答が平行線のままということです。委員の皆さんいかがいたしましょうか。両者共に再検討の余地が無いということでしたら、次回は、この委員会の中で検討して、調停案を提出する形に

なる可能性が高いのですが、もう1度確認をしますが、住民の皆さんは、当初のご要望を貫くということですね。事業者さんも今日のご説明、回答を貫くということで、再検討の余地は無いということですね。

それでは、予定の時間を超過しておりますので、委員同士で今後どうするか検討させていただいてよろしいですか。

伊藤委員

確認ですが、事業者側は再検討の余地はないというのはかなり固いと感じられます。

生活道路を守る会

再検討が出来ないということはありません。街づくり条例をよく読み返したのですが、そもそも手続き上、大規模土地開発構想届出書と街づくり計画書等を事業者さんから提出してもらい、その後住民への説明会があり、争点があれば調停として街づくり委員会が開かれ、そこで何らかの結論を得て修正していくとなっています。つまり、この届出を提出した段階は構想ですから、いっさい変更できません、図面は変えられませんというのはおかしいと思います。

北原委員長

手続き的にはおっしゃられたとおりです。ただ、事業者さんは、本日の議論において事業者さんの考えを現時点では変える気持ちはないということなので、この委員会としてどのように対応しようかと考えています。調停申立て者と事業者の両者が歩み寄らない時は、調停案を作成し両者に勧告するという手続きが条例の中にあります。次のステップとしてどのような対応をとるのか、これから委員会で協議させていただきたいということですがよろしいでしょうか。それでは、検討後にその結果を皆さんにお知らせするというので、16時45分まで時間をいただき、その間休憩とします。

《休憩》

北原委員長

皆さんお揃いのようなので再会させていただきます。委員会で話し合いをした結果、部会の開催が必要ということになりました。部会については街づくり条例第41条に、委員会に調停部会を置くという条項がありまして、前回の67街区でも設置したことがございます。この部会は、事業者さんと住民の方を別々にお招きし、非公開の場で調停の具体的な内容に係わる細部、詳細を話し合うものです。ざっくりばらんな言い方をすると、腹を割った話し合いをしてどこまでそれぞれが歩み寄れるかという意見交換をし、詰めを行うというものです。今回もその部会を設置させていただくことにしました。つきましては日程ですが、できるだけ間を空けずに開きたいので、事業者さんは10月25日金曜日14時から部会にご出席いただけるでしょうか。

事業者

はい。

北原委員長

会場等は事務局から追って連絡を致します。

住民の皆さんは11月2日土曜日14時から部会にご出席いただけるでしょうか。

生活道路を守る会

はい。

北原委員長

この部会である程度詰めができれば、次回の街づくり委員会では調停案、あるいは、木地区67街区の場合は協定案を提示し、その場で両者共に協定案で結構ですとなりましたので、数日中にそれぞれ署名と判を押してもらう形で今回は協定締結に至りました。

それでは、このような形で2回部会を開かせていただきまして、その結果を受けて次回の街づくり委員会をできるだけ間を置かずに開かせていただきたいと思います。

生活道路を守る会

少し疑問があります。我々は、休憩時間に20分程話をしたのですが、事業者さんと警察の方との議事録の件で、我々住民はその場になかったので、都合のいいように話をされているという気がします。その辺を警察の方にお話して、例えば、もう一度この街づくり委員会を部会の前に開いて警察の方を呼ぶとかできませんか。

北原委員長

すみません、それはこの委員会の仕事ではありません。もし可能であれば住民の皆さんも警察に行き意見を伺って見たらどうでしょうか。それは電話では無理だと思います。

生活道路を守る会

警察との協議の話で言えば、交差点の傍だから駄目とか、いくつか事業者さんから言われた懸念点もあるので、その辺を例えばこうすればそのような問題をクリアできるのではないかという提案を我々から再度させていただきたいと思っています。事業者さんも説明会の時からずっと同じメンバーでやっていますが、もう少し会社の上の方に来ていただいて、これが最終回答なのかという議論をさせていただきたいと思っています。

北原委員長

そういう話をする場が部会であると理解しています。部会を開催する前に、事業者さんや住民さんの方である程度考えをまとめたメモ等があれば、それも部会で検討できると思います。

野口委員

これは一委員としての意見ですが、これからの進め方として、今、委員長が言われたように、それぞれ個別にお話しをすることになりました。これは非公開であり、いろいろと公の場ではお互いに話しづらい内容についてもお話をしたいと思っています。その後、一番良いのは、お互いに合意に達

すれば、協定という形をとり、これは一番担保性があると理解しておりますので、協定を結んでそこに仲介として我々の委員会の名前も入れるということです。委員会は流山市の機関でありますので、委員会の名前が入るといことは、結ばれた協定について市もそれを担保するよういろいろな事ができるということです。合意に至らない場合、委員会ができることは、調停案を作って住民と事業者に勧告をすること、これはそれなりに重みがあるというように思っています。勧告をお互いに受け入れられない、勧告ですから受け入れられないということも十分有り得る。住民にとっては、今回の計画が白紙になってしまうというデメリットがありますが、事業者にとっては勧告を受け入れられないということはどういう意味を持つのかということをお話したいと思っております。簡単に言えば、事業者はこれから市に対してこの条例の手続きが終わったとしても、開発条例という別の条例があり、その後も法廷景観計画に基づいた協議などこれからは行政と事業者間の協議の場があります。更に県ですが、先程事業者さんからも言われた、大店舗立地法に基づいた手続きが非常に長い期間かかります。

事業者

一点お願いです。我々の3社で既に土地を購入して、その金利負担だけでも月に1千万円位かかりますし、この部分は、期間が伸びれば伸びるほど事業が悪化するという状況にあります。最初の住民の方の調停申立から第1回目まで約2ヶ月かかっているという状況もありますので、その辺もご理解頂いて、できるだけ早く結論をお願いしたいと思いますのでよろしくお願い致します。

北原委員長

そう言ったご事情も理解しておりますので、できるだけ早くということで10月25日に設定させていただきました。

野口委員

については、そういうコストベネフィットもよく考えた上で、どの辺で落ち着いた方が実は得するという判断もあるのしょうからよろしくお願いします。

北原委員長

他によろしいでしょうか。

それでは、長時間ありがとうございました、以上をもって第1回委員会は終了としたいと思います。進行は事務局にお返します。

事務局

委員長、ありがとうございました。

これで第1回街づくり委員会は終了となります。委員の皆様、調停申出者様、事業者様長時間ありがとうございました。