

第 125 回まちづくり審議会大規模小売店舗等立地部会議事要旨

- 1 日 時 令和 5 年 10 月 19 日 (木)
午後 2 時から午後 4 時 40 分まで
- 2 場 所 ひょうご女性交流館 501 号室
- 3 出席者 部会長 山下 淳
委員 北川 博巳
委員 亀田 孝子
委員 平栗 靖浩
委員 兒山 真也
- 4 審議案件
第 1 号議案 洲本市における(仮称)ドラッグコスモス洲本下加茂店の
新築に係る知事の意見について(条例第 4 条第 2 項)

第 2 号議案 明石市における(仮称)明石西二見商業施設の新設に係
る県の意見について(法第 8 条第 4 項)
- 5 審議の概要 別紙のとおり

議案1：(仮称)ドラッグコスモス洲本下加茂店

審 議 の 概 要

事務局から計画施設の概要（まちづくりに関する計画との整合に関する事項、駐車需要の充足等交通に係る事項等）について説明した後、審議を行った。

委員： 敷地の西向かい側にホームセンターが立地しているが、今回の施設の位置関係から前面道路での交通混雑などが生じる可能性はないか。

あと、必要駐車台数78台に対して、今回2倍以上の189台分の駐車マスを確保するとしており、水路を隔てた2つの敷地で駐車場を整備する計画となっている。このような敷地設定となった経緯を教えてください。

事務局： ホームセンターという業態から、一時に交通が集中するという状況は見られず、また、ホームセンターと計画店舗の出入口が近接していないので、店舗開業後も交通混雑が発生する可能性は小さいと考えている。

関係人： 敷地内の水路については、以前工場があった時から一部に橋掛けして土地利用していた経緯がある。今回の計画に当たり、暗渠化の話もあったが水利の管理上困難であることから、2か所について橋掛けを行うこととなった。

また、ホームセンターの出入口と計画店舗の出入口は20m以上の距離を取っている。交通管理者と協議の上、可能な限り離れた位置に出入口を設置した。

委員： 前面道路の幅員が狭い部分があるが、施設へのアクセス道路として不十分ではないのか。

関係人： 前面道路は県道であり、一番狭い部分でも6 m以上の幅員はあるため、アクセス道路としての要件は満足している。

委員： かなり古くからある道路であり歩道部分も狭いが拡幅などの予定はないか。

関係人： 歩道も連続していないので、部分的に整備しても大きな効果は得られない。拡幅整備については周辺も含めて考える必要がある。

委員： 搬出入車両は水路の橋掛け部分を通行することになるが、強度的な問題はなにか。

関係人： 今回の計画で、改めて橋掛けを行い必要な強度を確保する。

委員： 未定の物販店は、この施設に関係するものか、それとも全く関係しないものを想定しているのか。

関係人： 今回の医薬品販売店舗と関係のない、小規模な食品スーパーなどを想定している。

委員： 前面道路については、改変を前提としないという理解でいいか。

事務局： この周辺地域でも様々な事業を展開しているが、一つには用地取得の問題、そして優先順位の問題から、当面事業として前に進む予定はない。

委員： 必要駐車台数と比べて整備する駐車マスが非常に多い。駐車場にするよりは別の利用を考える方が利用者にとっても望ましいと思う。緑化を充実させるなど、今の時代にふさわしいような敷地整備をするという発想を事業者には持ってほしい。

関係人： 指摘のとおり、他の系列施設でこれだけの駐車マスを確保しているものはほぼない。今回の施設では、土地所有者の意向で旧の工場が使っていた敷地部分を全面的に借り上げることが条件となった。事業者と

しては、資金を使って借りる以上は何らかの土地利用を行うことがどうしても経営上必要であるため、駐車場として整備しており、敷地内にこれ以上の緑地を確保することは難しい。

委員： 事情は分かったが事業者にも少し考えてほしいと思う。もっと店舗としてSDGsに配慮した空間利用を考えるべきでは思う。

関係人： 事業者に伝える。

委員： 駐車場の収容台数が78台で必要駐車台数と同じになっているが、別で従業員用が27台、全体162台という数字が並んでいる。これらはどのような関係にあるのか。

事務局： 来客用として最低限必要な台数が78台。法の届出の際には、この78台を届出台数として届出を行うが、実際には来客用として162台分の駐車マスを確保するということである。届出台数は必要台数以上とする必要があるが、あまり大きな数字で届出を行うと、今度はそれが基準になり、そこから台数を減らす変更を行う時には、変更届出が必要になるため、必要駐車台数と同じ数字で届出されるケースが多い。

委員： 騒音の観点から意見はないか。

委員： 今回は条例案件であり、現段階では詳細が不明なので法審議の際に確認したい。

委員： （各委員に諮った上で）原案のとおり知事の意見は有しないとし、留意事項として1から5を付記することとする。

【審議結果：条例第4条第2項の規定による知事の意見（案）】

意見を有しない。

ただし、次の留意事項を付記する。

- 1 敷地内掲示や看板、広告等によって来退店経路を周知徹底すること。
- 2 営業時間内に荷さばき作業又は廃棄物の収集作業を行う場合は、誘導員を配置し、来客の安全確保に努めること。
- 3 繁忙時等は、駐車場の出入口等に交通誘導員を配置し、来店車両の安全かつ円滑な入出庫を図ること。
- 4 開店後も周辺道路の交通状況を注視し、来店車両に起因する混雑、歩行者等の安全確保上の懸念、その他安全上の問題等が発生した場合は、関係機関と協議の上、必要な対策を講じること。
- 5 計画された緑化部分について、適切な維持管理に努めること。

審 議 の 概 要

事務局から届出施設の概要（駐車需要の充足等交通に係る事項、騒音の発生に係る事項等）について説明した後、審議を行った。

委員： 騒音の予測値が規制基準を超過する地点があることについて、今回の計画前から営業している施設によるものであるからという理由だけで支障なしと判断することに抵抗がある。決められた基準が守られていない状況というのは基本的には是正されるべきであり、これだけ店舗全体を大きく改変するのであれば、まずは規制基準をクリアするためにどのように対策していくかを考えるのが本来であると思う。この点についてどのように検討しているのか。

事務局： 来店車両の場内走行の制限速度を10km/h以下とすること、これについて看板や路面標示等で注意喚起していくことを検討している。10km/h以下での走行が実現すれば予測値は規制基準を下回る。

委員： どのように10km/h以下制限の実効性を確保するのか、その対策が重要。看板設置等による注意喚起だけでは弱いのではないか。

事務局： 加えて、出口③を閉鎖すると、店舗前面の道路をより長い距離にわたって退店車両が走行することになるため、道路を含めて考えた場合かえって騒音源が増えてしまうという事情もある。それを回避するためにも、従前どおり出口③を使うこととしている。

委員： その認識は正しくない。今は、あくまで店舗敷地内での騒音について議論している。検討上、道路での騒音の増加は計算上考慮されない前提があるので、その部分は考えず、実質的に10km/h以下制限が実現で

きる対策を示してもらう必要がある。

また、その前に、そもそも場内の車路の幅員が十分広いのであれば、場内の走行を双方向とすることで夜間の出口③の閉鎖が実現できるのではないか。

事務局： 今、問題になっている建物は、大店立地法の施行前からある既存店舗で、法の対象外であるボーリング場などの非物販部分が多くを占めている施設である。他の建物は工事中であるが、この施設は現在も営業を継続しており、夜間の時間帯も含め出口③を利用している状況である。対象外の部分を含めて、法に沿うかたちで営業を規制することは困難であり、また、法の対象部分についても、国のQAに示されているとおり、規制基準を超えることだけをもって意見とすることは必ずしも適当でない旨記載されている。本件については、基準を超過する程度やその理由、それらを踏まえた設置者の対応等を考慮した上で、その適否について判断されるべきものと考えている。なお、設置者は、法定の説明会以外にも地元自治会を中心に説明する機会を設けるなど、丁寧に対応しており、10km/h以下での走行を促すための注意喚起など、種々検討を進めている状況である。

委員： 「必ずしも規制基準をクリアすることを要件としない。」とのことであるが、今の説明では、その考えに至る適切な検証がなされたかどうかも分からない。まず、出口③を閉鎖できない客観的な事実についてしっかり説明してもらう必要があるのではないか。規制基準として決められたものがある以上、これを遵守するということが大前提であり、そのためにどのような対策を実施するかについて考えないのであれば当部会で審議する意味がない。また、講じようとする対策につい

ても具体的に示してもらいたい。

委員：二見プラザの建物内に限り10km/h以下で速度制限するとのことで、それを徹底するための取組について説明することも1つではあるが、やはり他の出入口を使うことを先に考えるべきではないか。たしかに今までとは運用が変わることになるので、一時的に多少の混乱があるかもしれないが、今回敷地全体の再整備を行うという意味では良い機会なのではないかと思う。

委員：出口③を閉鎖した場合、二見プラザから退店する車両はどこから出庫することになるのか。

事務局：出口③の南側にあるメインの出入口から出庫することになる。

委員：そうしたときに、左折出庫なので結局は出口③の前を通過してしまうということか。

事務局：そのとおり。その場合、道路交通までを含めると騒音の増分がかえって大きくなるので、従前どおり出口③からの出庫の方がいいのではないかというのが先ほどの説明である。

委員：10km/h以下での走行とした場合でも同じことが言えると。

事務局：20km/h以下走行の場合の騒音値である82dBを用いて騒音の検討を行うことが一般的であるが、出口から前面道路に進入するときは歩行者等を意識するだろうし、まして視界が悪い夜間であることを考慮すると、ある程度スピードを抑え走行されることが想定されるため、運用の実効性は確保されると考える。

また、大店立地法の対象外であるボーリング場や他の併設施設との関係もあり、それらで現に営業している対象外の施設の営業形態に影響が及ぶ義務付けは難しいと考えている。

委員：今問題となっているのは出口③の夜間使用の可否なので、前面道路のことまで話を広げると議論が発散する。出口③の夜間使用の可否と使用する場合の対策に絞った議論とすべきである。

関係人：双方向での通行の検討も行ったが、やはり場内での交通トラブルの危険性があり、しかもそれが夜間だけの運用となると相当混乱するおそれがある。また、現在営業している大店立地法の対象でないボーリング場等からも、今回の店舗開業後も出口③の運用は従前どおりとしたいとの意見をもらっている状況である。

今回提案している10km/h以下の速度制限については、注意喚起のための看板設置に加えて、適切な箇所にハンブを設置して実効性を確保していくこととしたい。

委員：ハンブの設置は具体的な提案として評価できると思うが、具体的にはどの辺りに設置する考えか。

関係人：出口③付近に既に設置済みの箇所があるが、それ以外にスロープの上り口とか、スロープ下り口などの箇所にも必要かと考えている。

委員：出口③を使う前提での具体的な対策は示されたが、その前に場内を双方向の通行にすることによって生じる弊害についての説明が必要である。その上で出口③を使うために、10km/h以下に車両の走行速度を抑制する実効ある対策を行うということであれば容認し得る提案だと思うが、各委員の意見も聞きたい。

委員：不確定な部分もあるので、この案件は来月に再審議することもひとつと考える。事務局はどうか。

事務局：ハンブの設置のほか設置者が講じる対策の詳細と、出口③の必要性の検証について、後日報告するというので、今回は了解願いたいと考

えている。

委員： 出入口③の使用について、その必要性の検証が十分に行われたか確認するという意味では、審議を次回に持ち越すというのも一定妥当な判断だと思うが、10km/h以下の速度制限が確実に守られるかということは、店舗が考える誘導経路が確実に守られるかという話と似たところがあって難しい問題だと思う。

委員： 騒音基準を超過する地点があるので、出口③を閉鎖するのも選択肢としてはあり得ると考える。出口③を閉鎖し、双方向の通行にすることがどのような理由から困難なのか後日示してもらおうということだと思います。

委員： 法審議は条例審議と違って後がないので難しい。今問題になっていることについてしっかり確認した上で判断することが本来ではあるが、具体的な対応や確認すべきポイントもある程度絞られているので、そのことについて後日報告してもらおうということだと思います。

委員： その他、この問題以外で条例審議の際の議論を踏まえ、どのような計画の見直しがなされたか確認したい。

事務局： 駐車場内の案内誘導について退店方面別の路面標示を行うこととした。加えて、来退店経路の誘導についても十分な対策を実施するよう設置者に伝えている。

委員： 比較的大規模な店舗なので、案内や周知の範囲も広めにして対応してほしい。路面標示は一定対応してもらったようだが、今の標示でベストなのかは少し観察が必要だと思う。

委員： 地点6交差点の交通処理の検討で、一部1.0を超える数値（1.08）が記載されている。現況と将来予測で全く同じ数値が記載されており、

それは数値が超過しているルートを誘導経路として設定しないという意味だと考えるが、計画どおりにならない場合どのように対応するのか。経路として誘導しない計画なので、交通量を上乗せてして検討する必要が全くないというのは実情と乖離した話になる。今回の計画は主たる店舗がホームセンターであり、いわゆるショッピングセンターと比較して実際の発生交通量は小さくなりそうなので、あまり心配はないかもしれないが、誘導経路外への交通量の増分を全く考慮していない評価に対して適否を判断することは困難ではないのか。

事務局： 交通の予測・評価では、現況の交通量の測定・調査を行い、これに発生交通量を上乗せして将来交通量の予測を行うことになる。また、合わせて現況の交通量調査は混雑が予想されるルートを誘導経路から除外することにも役立っており、その意味で今回の交通の予測・評価は適切であると考えている。

なお、今回の店舗では、代替となり得る経路が他にもあったため、このような誘導経路を設定できたが、どうしても混雑するルートを選択しなければならない場合は、その店舗の規模（発生交通量）とそのルートに与えるインパクトの度合いに応じて、ソフトだけでなく、付加車線の設置などのハード面での対策を設置者に求めることもある。

委員： 壁面緑化を行う位置の見直しは行ったか。

事務局： 環境の保全と創造に関する条例の手続については、所管する明石市としっかり協議して壁面緑化を行う位置等の見直しを行っており支障ないと考えている。条例審議を踏まえて計画変更がなされた点は評価できると思う。

委員： （各委員に諮った上で）原案どおり県の意見は有しないものとする

が、騒音について、一部基準を超過する地点があるので、これに対応する留意事項を追加することとする。基準をクリアするためには、制限速度を遵守させる必要があるので、その対策を講じるよう明記したい。また、講じた対策については、当部会に報告してもらいたいこととする。

追加する留意事項については、改めて事務局と調整することとする。

【審議結果：法第8条第4項の規定による県の意見（案）】

意見を有しない。

ただし、次の留意事項を付記する。

- 1 敷地内掲示や看板、広告等によって来退店経路を周知徹底すること。
- 2 営業時間内に荷さばき作業又は廃棄物の収集作業を行う場合は、誘導員を配置し、来客の安全確保に努めること。
- 3 繁忙時等は、駐車場の出入口等に交通誘導員を配置し、来店車両の安全かつ円滑な入出庫及び路線バスの円滑な運行の確保を図ること。
- 4 店舗周辺の道路は通学路となっていることから、来客等に安全運転を周知するとともに、地元自治会との協議に基づく交通誘導員を配置するなど歩行者等の安全な通行の確保に努めること。
- 5 開店後も周辺道路の交通状況を注視し、来店車両に起因する混雑、歩行者等の安全確保上の懸念、その他安全上の問題等が発生した場合は、関係機関と協議の上、必要な対策を講じること。
- 6 発生する騒音ごとの予測・評価において騒音レベルが基準を超過する地点があり、駐車場内での車両走行速度を時速10キロメートル以下に抑制するため、制限速度の表示に加え、ハンプの設置その他の実効性のある対策を講じること。

7 近隣の居住者等から騒音に係る苦情等があった場合は、関係機関等と協議の上、適切な対応を検討すること。

8 計画された緑化部分について、適切な維持管理に努めること。特に、壁面の緑化部分について、採用する仕様等を十分に検討し、生育を確実なものとする
こと。

※下線部は修正事項