

第 58 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 平成 28 年 9 月 13 日 (火)
13 時 30 分から 18 時 00 分まで

2 場 所 神戸市教育会館 5 階 501 号室

3 出席者 部会長 荏原 明則
委員 森津 秀夫
委員 片山 朋子
委員 住友 聰一
委員 小村崎栄一

4 審議案件

(1) 条例第 4 条第 2 項の規定に基づく知事の意見の有無等 (案) について

① (仮称) 明石西インター南計画 (新築)

(2) 法第 8 条第 4 項の規定に基づく県の意見の有無等 (案) について

① (仮称) ラ・ムー相生店 (新設)

② ゴダイドラッグ山崎南店 (新設)

③ (仮称) コーナン洲本 SC (新設)

④ ニッケパークタウン (変更)

⑤ 山陽百貨店・姫路駅西再開発ビル・神姫バス山陽電鉄合同ビル (変更)

5 審議の概要 別紙のとおり

議案1：(仮称)明石西インター南計画

審議の概要

事務局から届出施設の概要（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：県道志染土山線に設けた駐車場への出入口について、全て左折での入出庫での運用となっているが、出入口①が入口①、出口①よりも上流側にあり、出入口①から出庫する車両が入口①から入庫する車両と重複し、前面道路への影響が出てくると考えられる。その影響を軽減するためには、出庫車両と入庫車両との重複を減らすため、出入口①を入口専用とし、どうしても出入口が県道側に2箇所必要なのであれば、入口①を出入口とするべきである。

事務局：前面道路への負荷軽減という視点で考えると、委員のご意見のとおり、出入口①と入口①の運用を入れ替えることが有効であると考えられるが、現在、出入口①は荷さばき車両の出入口としても計画されている。荷さばき車両も出入口①からの入庫、入口①からの出庫という運用となると、そこまでの場内誘導を行うに際し、来店車両との交錯機会が増えると考えられる。また、場内レイアウト上、入口①から荷さばき車両を出庫させるとなると、転回が困難となる。前面道路への負荷については、出入口①と入口①の運用を変更する方が軽減ができると思うが、前後の交差点への負荷が変わるわけではないので、現在の計画でも問題ないと判断している。

委員：前面道路の影響は、どんどん上流側へと影響を広げ、やがては交差点までその範囲に入ってくる。その影響を最小限に留めることを考えるべきである。来店車両と荷さばき車両との交錯についての懸念があったが、荷さば

き車両の一日の搬入台数はどの程度なのか。それほど多くないのではないか。それほど多くないのであれば、交通整理員を立て、場内の誘導を行うことで解決ができると考えられる。また、それは場内での対策で解決可能だが、前面道路への負荷については、より一般車両への影響が大きく出ると考えられることから、どちらを優先すべきか明らかである。事務局からも、場内レイアウト全体を見直すよう事業者伝えていたということだが、荷さばき車両が在庫しにくいという点も含めて、レイアウト見直しを行うべきである。

事務局 : 荷さばき車両の1日の搬入台数については、現段階では確認できない。

委員 : 場内レイアウトの見直しを含め、出入口①と入口①の運用をそれぞれ入口専用、出入口に変更すべきだと考える。また、運用がそのように変更されたら状況が変わるかもしれないが、現計画では出入口①付近で多方面の車両の交錯が考えられるので、車両が交錯しないよう、レイアウトを見直すべきである。

事務局 : 事務局としても、現在のレイアウトが最善であるとは考えていない。出入口②に向かう経路が直線形状となっていないことや、荷さばき車両の動線と来店用駐車マスの位置が近接していること、緑地の確保の方法など、多くの問題があると考えており、指摘のあった出入口の運用のことも含め、事業者には全面的に見直しを求める。

委員 : 看板については、全ての設置箇所について明示してもらっていないのか。看板について、効果的な位置に掲示してあるか判断ができない。また、看板の表現が、「左折にて出場ください」等、非常に柔らかいものとなっているが、本来、右折出庫を禁止しているところについては、「右折出庫禁止」と明示していたはずである。また、議案書「3 条例第4条第1項の

規定による関係行政機関からの意見」で県警から、県道の中央分離帯の閉鎖についての意見が出ているにもかかわらず、閉鎖をしないのはなぜなのか。回答としても、「万一、開店後に右折入出庫の車両が多発するようであれば必要な対策を検討します」と記載されているが、もし事故が多発した場合、事業者はこの対応で責任を取れるのか。

事務局：事業者としては、既存施設では、この中央分離帯の形状で営業をしていたこと、また、今回の計画において出入口の数を減らし、右折の入出庫について禁止する旨を看板で周知する等により、既存施設での運用よりもかなり改善されると考えており、現段階では中央分離帯の閉鎖までは実施しないとのことである。

委員：県警からの意見に対する事業者の回答は、適当であるとは判断できない。中央分離帯は閉鎖すべきであると考えている。

交差点Cの右折処理は可能なのか。議案書「3 条例第4条第1項の規定による関係行政機関からの意見」において、県警からは「明石西インター交差点での右折が困難と考えられる」と意見を受けている。付図8-2の写真④を見ても、さほど余裕があるとは言えない距離の間で、インターから降りてくる車両と来店車両との折り込みが発生することとなるため、交差点Cの右折での経路案内は困難ではないか。

事務局：現在、この車両通行帯部分の距離がどの程度あるのか等、数値で安全性を示すことはできないが、現地調査で目視した限り、右折が困難だとは考えられない。また、県警からのこの意見については、車線の設置状況が、3車線のうち一番右側の車線のみが右折可能である前提での意見である。実際には、3車線のうち右側の2車線で右折可能となっているため、そのことを伝えたところ、県警の担当者は現計画の経路での案内について納得し

ていた。

委員 : インターから降りてきた車両の、直進・左折・右折の割合はどのようになっているのか。おそらく、インターからの車両と、側道からの車両の折り込みが発生するが、それは処理可能であると示せるのか。

事務局 : インターから降りてきた車両の車線別割合については把握していない。また、側道からの右折の折り込みについて、処理可能であると、現段階では数値的に示すことはできない。

委員 : 数値的に示せないのであれば、検討が不十分である。

また、追加検討を行った中岡交差点について、信号現示を調整することで、車線別混雑度が 1.0 以下となるという結果にはなっているが、1.0 というギリギリの値となっている上に、現示調整を行ったことにより、他の車線についても混雑度がより 1.0 に近い数値となっている。この結果では、この交差点について、車両がさばけているとは判断できず、現在検討している迂回経路の設定は困難であると考え。また、議案書の県警からの意見に記載のあるとおり、県警が来退店経路について（3）イの意見で提示した経路についても、車線別混雑度が 1.0 を超え、処理ができないという結果となっている。これは、現在の計画のままでは、この店舗についての交通は処理ができないということではないか。

事務局 : 中岡交差点については、車線別混雑度は 1.0 を超えてはいない。

委員 : 確かに、1.0 は超えていないが、他の車線については十分余裕がある、という状況とは異なり、他の車線についても、1.0 に近い値となっている。これでは、処理は困難である。

事務局 : 現実的ではない経路での案内であれば、車線別混雑度等の値は基準を満足する結果となると事業者から報告は受けているが、より現実的な経路で、

という考えのもと、今回の経路設定とした。この経路での交通処理が不可
ということであれば、台数自体を減じるという方法しかとれなくなる。つ
まり、計画している店舗の面積を減らす、という方法をとることしかでき
なくなるが、そこまで事業者に求められるか、という問題もある。

委員：しかし、このまま他に対策もなくオープンということになった場合、オー
プン後に周辺交通が混雑し、事業者としても困るのではないか。

付図3-2について、北方面に帰る来店車両は全て出入口②から出庫する
にもかかわらず、図面上明確な場内動線が確認できない。まだしっかりし
たレイアウトの計画ができていないとのことだったが、屈折の少ない場内
車路とすべきである。また、外灯が場内で2箇所の設置となっているが、
これで充足するのか。

事務局：外灯がこれで充足するかどうかについては、確認する。

委員：車いす用駐車マスの位置について、A棟とB棟にしか設けられていないが、
他の棟との距離があるので、他にも設置をお願いしたい。また、B棟の車
いす用駐車マスを使用した場合、店内へはどのような誘導となるのか。

事務局：確認する。

委員：この店舗については、車いす用駐車マスの設置は、義務となる規模ではな
いのか。

事務局：条例上、必要であるかどうかは確認ができていない。ただ、この規模であ
れば、必要である可能性はある。

委員：では、車いす用駐車マスを店舗の出入口の付近に設置し、車いす使用者が
店舗内で使用できるエレベーターを設置することが必要だという判断で
よいか。

事務局：確認する。

委員 : この内容については、留意事項に付記するかどうかを判断する必要があると思うが。

事務局 : 福祉のまちづくり条例等については、当然遵守してもらう必要があるので、事務局としても事業者に遵守するよう指導する。

委員 : この規模で、本当に必要かどうかの判断ができない。規模としてはかかってこない可能性もある。最低限の基準を守っているということになると、法的には問題はないが、努力規定ということになり、それは事業者の姿勢の問題となる。

委員 : エスカレーターは設置されているのか。

事務局 : エスカレーターは設置されている。

委員 : そういうことであれば、そのエスカレーターが車いすで使用することができれば問題ないということか。

委員 : それは現実的には困難ではないかと思う。必須ではないにしても、事業者の姿勢として、やらないのであればやらないとしてもらった方がよい。不便な場所にエレベーターを設置してしまうと、かえって使用しづらい状況になる。事業者の姿勢としてどうするか、ということにはなるが、審議会としては、より出入口に近い位置、より使用しやすい場所にエレベーターや車いす用駐車マスを設置願いたい。

事務局 : それについては指導する。

委員 : 場内レイアウトの見直しを行うと共に、路面表示を行い、誘導が混乱しないようにしてもらいたい。また、付図3-2では、場内にATMの設置があるようだが、現金輸送車はどこに駐車するのか。

事務局 : 現金輸送車がどこに駐車する計画なのかまでは確認ができていない。一般の来店車両の通行や駐車の影響にならない位置に計画されているのか、事

務局の方でも確認を行う。

委員：市町からの意見についてだが、3市町のうち、播磨町と稲美町からは意見がなかったということか。

事務局：そのとおりである。

委員：交差点の検討結果の表中で、経路設定がなされている箇所については下線で表示されているが、その箇所以外に、経路外であるのに数値が変動している箇所があるが、それはなぜか。

事務局：直進流入が経路設定されている場合、その流入増に伴って、反対方向からの右折がしにくくなるのが原因だと考えられる。

委員：右折のみか。変化しているところと変化していないところがあるのか。影響を受けそうな経路外の流入部でも、変化していないものもあるようだが。

事務局：影響を受けないところもあるが、改めて結果の一覧表は確認を行う。

委員：交通状況について、自分自身もよく知っている場所であり、他の委員が指摘したとおりだと思う。今回、条例審議を行い、次回は法律での審議となると思うが、現計画ではあまりに不確定な要素が多く、また問題が多く残ったままであると考える。このまま法律審議時に、今回の審議で委員から出た意見が反映されないまま進むのは、自分としては了承できない。できれば、法律審議を行う前に、委員から出た意見について、できる限り対応した事業者案の提示をお願いしたい。

委員：確かに、今回の案件については、交通問題においてかなり課題が残っている。今回は問題が複雑であり、ひとつに対応してすぐに適正になるというような内容ではないものばかりである。法律の際にまだ問題が残っている状態での審議というのは避けたいと考えているので、事務局で考えて

もらいたい。

委員：今回の一番の交通問題としては、経路として適切な迂回経路が見えてこないという部分であると思う。これを留意事項に付記することで解決することができるか疑問である。

事務局：条例の趣旨を考えても、交通の中で車線別混雑度が1.0を超えれば必ず意見ありとしている訳ではない。様々な経路を検討した結果、今回提示している案が最も適当であると判断したため、本審議会での審議を受けたという形である。委員より受けた意見については事務局から事業者に伝え、適切な対応を求める。ピーク時間をずらすためのソフト対策をとるなど、できうる限りの対策をとってもらおう。委員からの意見については留意事項に付記し、対応を求めた上で法の届出前に報告をさせてもらおう。

委員：ピーク時間をずらすためのソフト対策とは具体的にどういうものか。

事務局：他県で実施されたことがあるということで把握しているのは、周辺交通のピーク時間からずれた時間にタイムセールを行うなどして、来店者のピーク時の調整を行うという方法である。

委員：実際にどの程度効果があったのか。

事務局：そこまでは把握していない。

委員：ピーク時間をずらすというのならば、もとのピーク時間の前後と、そのずらした前後の時間についても、検討が必要だと考える。ピークをずらして、本当に解消できるのかということが大切である。

委員：大規模小売店舗立地法では、事業者にできる限りの対応を求め、営業自体はやってもらうということを前提に考えている。交通負荷の低減についても、事業者のできることについて、例示のあったソフト対応等も含め、可能な限りの対応を求めるものである。レイアウトや車いす用駐車マスに関

しても、同様だが、できうる限りの対応をしてもらいたい。C棟のドライブスルーについての経路は固定なのか？そちらも含めてレイアウトの検討をしてもらいたい。

事務局：C棟については既存なので、建物の移動はないが、ドライブスルーの経路については検討してもらう。

委員：(各委員に諮った上で) 原案どおり知事意見は有しないものとし、留意事項を付記するものとする。

【審議結果：条例第4条第2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 清水北交差点（交差点B）においては北進車両の右折誘導が困難と考えられることから、敷地南側の出入口（出入口②）については入口としての運用をとりやめるとともに、北進車両を敷地西側の出入口（出入口①又は入口①）に迂回させる経路設定とすること。迂回経路の設定に当たっては、周辺交差点における交通の円滑性を確保すること。
- 2 左折入出庫を徹底するため、県道志染土山線の中央分離帯の切り欠き部分をポストコーンの設置等により閉鎖すること。
- 3 県道志染土山線への負荷を軽減するため、当該道路に面する駐車場出入口については、出入口を入口よりも南側に設置すること。
- 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、その他安全上の問題等がみられる場合は、必要な対策を講じること。
- 5 来店車両、歩行者等が場内を安全かつ円滑に通行できるよう、駐車マスの配置、車路の幅員、場内動線等を再検討すること。

- 6 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。
- 7 荷さばき作業を行う場合は、誘導員を配置し、来店客の安全確保に努めること。
- 8 繁忙時は、駐車場出入口に交通整理員を配置し、安全かつ円滑な入出庫を図ること。
- 9 店舗南側の市道は通学路となっていることから、来客者に安全運転を周知し、歩行者等の安全な通行の確保に努めること。
- 10 建築物や屋外広告物については、周辺環境にふさわしい外観及び形態に配慮したものとするとともに、グラスパーキングの導入等による敷地内の積極的な緑化や、緑地の適切な維持管理に努めること。また、緑地の計画については、位置や樹種に配慮した効果的な修景緑化に努めること。

※ 下線部は追記事項

審議の概要

事務局から届出施設の概要（駐車場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：議案書「3 重要事項（2）騒音の発生に係る事項」の「騒音の総合的な予測評価」においてC地点における2ヶ所（H=1.8m、H=4.6m）の測定結果が49 dBと同じである。音源は屋上を走る車だとすると、当然下のH=1.8mの方が低くなるはずであり、また回折も考慮されていない。「夜間において発生する騒音ごとの予測・評価」においての、d、d'、d"の主な音源が、後進ブザー警報音となっているが、これは出庫時の警報灯の間違いだと考えられる。

事務局：届出書中で、音源の種類についてそういった表記をされていたのでそのまま載せてしまったが、出庫時の警報灯で間違いない。

委員：dとd'の騒音レベルが規制基準を超過することについて、出庫時の警報灯が原因となっている。音を出さなければならないのか事業者と相談していただきたい。他の地点でのデータについては特に問題ない。

委員：出庫時のブザー音は、安全性の観点からすると歩行者のことを考えているのか。

事務局：ブザーの設置に関しては安全の確保のためと聞いているが、騒音が超過してしまっているのは事実なので、本当に必要なのかということは設置者に確認したいと思う。

委員：安全性の観点からみたら音は必要であるかどうかは確認してもらいたい。法律で、出口の警報灯についての設置等についての規定はあるのか。

事務局 : 法指針では特に出口の警報装置については規定されていない。

警報灯の設置理由は、スロープを上って屋上の駐車場に誘導する場内計画になっているため、その出入りや1階においての車両の交錯を考えた際に、安全面を考慮したものと思われる。しかし、騒音がこの機器の音源により、超過しているのは事実である。騒音源を減らせないかということと、安全上必要なかということのバランスをみて、設置者と検討したい。

委員 : 安全性を考慮した上での対策により、騒音の基準値をいくらか超過するのはかまわないが、車両が在庫するたびに警報灯がなるようでは、苦情が出る可能性がある。設置者と検討してほしい。

委員 : 屋上駐車場から1階の店舗への誘導について、付図3-2ではどのように店舗へ誘導されるのか分からない。階段なのかエレベーターなのか、あるいは両方あるのか。それによって、屋上駐車場の車いす用駐車マスの場所に意味があるのかが変わってくる。

事務局 : 付図3-2の①と記載されている灰色着色部分に、階段とエレベーターがあるので、屋上駐車場から1階店舗への動線は確保されている。

委員 : 動線部の平面計画についても表示しておくこと。

委員 : 屋上駐車場について、「業務用及び臨時用駐車場」と記載しているが、普段は塞ぐのか？

事務局 : 塞ぐとまでは聞いていないが、あくまでも店舗の臨時駐車場として、設けていると設置者から聞いている。

委員 : 駅に近い立地であるため、店舗利用者以外の駐車場利用をされる恐れがある。現在は、指針による車両台数による騒音予測のみを行っているが、駐車場利用のための車両が増えると、夜間の騒音レベルが超過する恐れ

がある。その場合には、対策が必要。

事務局 : 騒音についてはご意見のとおり懸念があると思うが、店舗利用者以外の利用を抑制するため、周辺時間貸しの駐車場よりも、駐車場利用代金を倍程度高く設定する計画であると設置者からは聞いている。また、店舗利用者については、レジ通過時に駐車券に一定時間の無料処理を行うと設置者から聞いている。

委員 : 屋上駐車場から直接敷地外へ出ることが出来る階段について、どのような目的での設置か。

事務局 : 設置者に確認したところ、非常用の階段で、普段は施錠して通行できないとのことである。

委員 : 施錠しているならば、非常時に使用できないのではないか。

事務局 : 鍵の形状や施錠方法までは聞いていないが、非常時に使用すると聞いている。

委員 : コストをかけて設置するのであれば、通常は何か利益があるための設置だと思われる。店舗利用者ではなく、他の利用者が直接出られる様に設けていると判断せざるを得ず、時間貸しの利用客を見込んでいられる。そうすると実際より多くの車両が入出庫すると考えられる。

出口について、料金ゲートを出口の直近に設けると、精算を済ませた車両が道路へ合流するための待機場所がない。よって、後続車その間、精算を行うことができず、出口の処理能力が低下する。駐車場台数には余裕があるため、全体台数を減らしてでもゲートの位置を下げてもらいたい。

事務局 : 出口の精算機や料金ゲートの位置などは、条例での指摘の際、設置者には検討する様に伝えたのだが、車の寄りつきの関係でゲート位置の移動

が困難であると回答があった。再検討するよう設置者に伝える。

委員：屋上駐車場から1階店舗へのエレベーターは、付図3-2の灰色着色部分の①と記載がある部分にあるのか。

事務局：その場所よりも少し西に設置される予定である。屋上駐車場から灰色着色部分に入ってすぐ、エレベーターを使用できるように計画されている。

委員：それならば、車いす用駐車マスは、付図3-2の23番の位置よりも、32番の位置の方がより利用しやすいと考えられるので、位置を変更できないか。

委員：せっかく施設整備を行っても、実際は使いにくくて使えないという事例が多くあり、この施設もその例に近いと考えられる。車いすでの長距離移動はつらいので、より移動距離が短い位置に設計してほしい。

事務局：駐車場の台数に余裕があるので、そのようなレイアウトに見直せないか、再検討するよう設置者に伝える。

委員：1階から屋上駐車場へのスロープのカーブがきついため、スロープへ進入した箇所と、屋上駐車場まで登り切った箇所にミラーを設置すれば、より利用しやすい駐車場となる。

委員：(各委員に諮った上で) 原案どおり知事意見は有しないものとし、留意事項を付記するものとする。

【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 駐車場出口周辺のレイアウト、動線計画等を見直し、出口のゲートを通り

た退店車両の滞留スペースを場内に確保できるよう努めること。

2 車いす利用者利用駐車施設については、出入口により近い位置に計画するよ
う努めること。

3 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。

4 繁忙時は、駐車場出入口に交通整理員を配置し、安全かつ円滑な入出庫を
図ること。

5 店舗周辺の道路は通学路となっていることから、来客者に安全運転を周知し、
歩行者等の安全な通行の確保に努めること。

※ 下線部は追記・修正事項

審議の概要

事務局から届出施設の概要（駐車場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：議案書「3 重要事項（2）騒音の発生に係る事項 ①騒音の予測・評価」の「騒音の総合的な予測評価」で、C地点における夜間の等価騒音レベルが環境基準と同じとなっている。計算上は問題ないが、音源が設備騒音のため十分注意が必要。また、D地点の夜間の等価騒音レベルが47dBと環境基準45dBを超過しているが、隣接地が農地であるためやむを得ないとする。次に「夜間において発生する騒音ごとの予測・評価」について、b地点の騒音レベルが非常に高い数値になっているが、主な音源が来店車両走行音であり設備音の影響が小さいため、やむを得ないとする。なおc地点とc'地点の予測結果については、数値に誤りがあるのではないか。騒音資料によると、c地点は48～50dBで、c'地点は45～47dBとなっていると思われる。

事務局：議案書に記載のc'地点の40dBという騒音レベルについて、誤って車両走行音を記載しており間違いである。正しくは、定常騒音合成値の55dBである。なおc地点の騒音レベルは間違っていない。

委員：夜間の最大値は、定常騒音の合成値ではなく単体で評価するので、45dB～47dBとなると思われる。また、d地点で規制基準を超過しているが、隣接地が農地であるため、苦情が無い限りは問題ないとする。次に、議案書「4 法第8条第1項の規定により宍粟市から聴取した意見」の宍粟市からの意見について、D地点の夜間の騒音が基準を超えているの

で、「現状に関係なく対応いただきたい」とあるが、隣接地が農地であろうが駐車場であろうが関係無く対応して欲しいという意図なのか、重みがよく分からないので、市に確認頂きたい。

事務局：隣接地が農地であっても対応する必要があるのかどうかについて、設置者から市に確認してもらった上での設置者の対応案が、議案書に記載のとおりであるが、再度こちらから市に確認する。

委員：議案書「7 法第8条第4項の規定による意見（案）」の留意事項5の「隣接する未利用地」という表現について、現状は未利用地ではなく利用されている状態なので、未利用地という表現は適切ではない。居住環境のない場所については、「農地等」といった表現に改めていただきたい。

委員：議案書「3 重要事項（1）駐車需要の充足等交通に係る事項 ①駐車場に関する事項」の必要駐車台数の算定の記載について、年間最大レジ通過客数のデータが記載されていないため確認できない。

事務局：年間最大レジ通過客数は788人となっており、それに基づき計算した結果が議案書に記載のとおりで、10月24日と25日のピーク時在庫台数にレジ通過客数比率を乗じると、必要駐車台数が27となる。

委員：駐車場出入口の「右折入庫ご遠慮下さい」という看板について、明確に「右折入庫禁止」と記載すべき。また、警察からの意見にもあるが、出入口②の位置は車両通行帯部分にあるため不適切である。そもそも店舗規模から考えて2箇所も出入口は不要。入庫については出入口の位置から考えても出入口①のみで十分であり、また出庫については、出入口①からの出庫で十分で、かつ出入口②からの出庫は直進レーンに限られることから、出入口②を設ける必要性がないため閉鎖すべきである。出

入口②を設置するために、バス停を交差点に近付く方向に移設することも望ましくない。この店舗の開店時期はいつか。

事務局：正確には把握していないが、平成25年頃と思われる。

委員：994㎡で大店立地法にかからない形でオープンしているが、本部会では新設店舗として議論すべきと考え、出入口②は閉鎖し、バス停も元の場所に戻すべきである。また、付図7の写真⑦によると、駐車場北側に隣接する車庫の出入口が店舗駐車場側に位置しており、直接店舗駐車場側に出る形に見えるが、どういうことか。

事務局：ご指摘の車庫に係る利用実態は確認できていないので、確認する。

委員：車庫から、敷地北東角の道路境界部分を通って前面道路に出るのであれば、店舗の出入口の位置と数に影響してくる。敷地北東角の道路境界部分は、写真⑧にあるような簡易な仕切りのみでなく、フェンスを設置すべき。

事務局：ご指摘の点について、敷地北東角道路境界からの車両の出入りが無いよう設置者に徹底してもらおう。

委員：店舗前の駐車マスに車止めはあるのか。無ければ危険なので、設置すること。

事務局：確認して対応を求める。

委員：駐車場の出入口②の件について、新設の場合は条例審議時に留意事項に付記して対応を求めることができるが、今回は大店立地法対象外の店舗面積で営業していた既存店を、大店立地法の対象まで店舗面積を拡大するもので、条例の対象外となる特殊なケース。意見を付するか留意事項を付記するにとどめるべきか、事務局としての意見を伺いたい。また、車庫から店舗敷地北東角の道路境界部分を通り前面道路に出ることが

ないよう徹底する件についても、意見として出すか留意事項として付記するにとどめるかについても伺いたい。

事務局：敷地北東角の道路境界部分については、届出上も店舗出入口として届けられていないため、前面道路への入出庫がないよう留意事項に付記して徹底させる。駐車場出入口②については、意見として出すほど安全面に関して問題があるわけではないと考える。

委員：今回は警察からも意見が出ていることもあり、出入口②を必ず閉鎖していただきたいので、意見として出すかどうかについて検討したい。

事務局：県警からの意見については、必ず閉鎖されたいというものではなく、閉鎖を検討されたいというレベルの意見。既に営業しているという既得権があるため、県警としては閉鎖を絶対的に求めるものではないとのこと。事務局としても設置者に対して出入口②の閉鎖を求めたが、既にこの形で営業している実態があるため、安全対策を十分徹底するという条件でやむなしと判断した。

委員：既得権なので出入口②を閉鎖しないということであれば、本部会としては出入口②の閉鎖を意見ありとして答申したいと考える。この規模であれば、出入口が1ヶ所でも対応できると考える。

委員：(各委員に諮った上で) 知事意見を有するものとする。

【審議結果：法第8条第4項の規定による県の意見（案）】

意見を有する。

1 出入口②については閉鎖すること。

(理由)

出入口②は車両通行帯部分に設置されており、退店車両が車両通行帯への

横断をする可能性が高いため。

また、来店車両が近接する出入口①からの退店車両と交錯するため。

次の留意事項を付記する。

- 1 計画地の北東角の道路境界について、この位置から道路への車両の入出庫が発生しない形状とすること。
- 2 営業時間内に荷さばき作業を行う場合は、誘導員を配置し、来店客の安全確保に努めること。
- 3 繁忙時は、駐車場出入口に交通整理員を配置し、安全かつ円滑な入出庫を図ること。
- 4 屋外照明や広告塔照明等の適切な配置及び運用に配慮し、周辺営農環境に与える影響の軽減に努めること。
- 5 隣接する農地等に、新たに住宅が立地する場合は、騒音の発生による生活環境への影響を及ぼさないよう適切な措置を講じること。

※ 下線部は追記・修正事項

審 議 の 概 要

事務局から届出施設の概要（駐車場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：議案書「3 重要事項（2）騒音の発生に係る事項 ①騒音の予測・評価」の「騒音の総合的な予測評価」において、予測地点AからDまで環境基準に適合しており問題無いと判断する。「発生する騒音ごとの予測・評価」については、予測地点cとdはそれぞれ河川と農地に隣接しているため問題無いと判断する。予測地点bでは規制基準を超過しているが、騒音源が来客車両音で、隣接地の現状は空き家であり今後居住環境が生じたら対応するとのことなので問題無いと思われる。なお、議案書「4 法第8条第1項の規定により洲本市から聴取した意見」の「特定施設の適切な配置」に係る洲本市からの意見の中で「特定施設」という表現を使っているが、ここでは意味的に「騒音発生施設」という表現の方が良い。

委員：駐車場の届出台数は231台だが、議案書「3 重要事項（1）駐車需要の充足等交通に係る事項 ①駐車場に関する事項」の「必要駐車台数231台に対し、施設全体で260台の駐車場を確保する。」という記載では届出台数が260台となってしまったため、議案書の記載方法に注意すること。また、条例審議時にコーナン棟北側に外売り場があったが、今回それがなくなり車道までの間にスペースができたが、当該場所は来店者用の積み込みスペースとして使うのか。

事務局：条例審議時に計画していたコーナン棟北側の392㎡の外売り場のスペー

スがどのような形で使われるかは確認できていないが、積み込みスペースなどを設けるとは聞いていない。

委員：本案件にはカート置き場等は無かったと認識しているが、やはりカート置場は設置しないのか。

事務局：設置者からはカート置き場は設置しないと聞いている。

委員：カート置場等を設置するために外売り場を取り止めたのかと思ったので残念。また、マルナカ棟北側の駐輪場の北側に新たに駐車マスを設置するのか。

事務局：条例時には計画していなかったが、今回 12 台分の駐車マスを新たに設置する計画となっている。

委員：当該場所に駐車マスを設けるのであれば、車路を挟んで北側にある車椅子用の駐車マスを今回新たに設置した店舗に近い駐車マスに移すべき。

事務局：設置者に伝え対応を求める。

委員：場内の各場所に横断歩道を設けているが、コーナン棟側の計 6 台分の車いす用駐車マスの周辺には横断歩道がないので設けるべき。

事務局：設置者に伝え対応を求める。

委員：コーナンの場内レイアウトは歩行者優先でなく車優先であり、場内に歩行者通路が確保されていない。駐車場が広くどこを歩いていいかわからず、車を停めた消費者が縦横無尽に歩いてしまうので、歩行者通路を設けた方が良くと思う。車優先の場内レイアウトのため事故が非常に起こりやすいのではないかという個人的感想を持っている。特に歩行者通路はきちんと確保してほしい。

事務局：設置者に伝える。

委員：歩行者通路をきちんと設けると歩行者は安心して通行することができ、

ドライバーも注意するため、歩行者通路を設けるようご指導願いたい。

委員：(各委員に諮った上で) 原案どおり知事意見は有しないものとし、留意事項を付記するものとする。

【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 敷地内掲示や誘導看板、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を行う場合は、誘導員を配置し、来店客の安全確保に努めること。
- 3 繁忙時は、駐車場出入口に交通整理員を配置し、安全かつ円滑な入出庫を図ること。
- 4 店舗周辺の道路は通学路となっていることから、来客者に安全運転を周知し、歩行者等の安全な通行の確保に努めること。
- 5 隣接する未利用地に、新たに住宅が立地する場合または空き家に新たに居住が始まる場合は、騒音の発生による生活環境への影響を及ぼさないよう適切な措置を講じること。
- 6 屋外照明や広告塔照明等の適切な配置及び運用に配慮し、周辺営農環境に与える影響の軽減に努めること。
- 7 敷地内で計画されている緑地の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（駐車場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：議案書「3 重要事項（2）騒音の発生に係る事項 ①騒音の予測・評価」の騒音予測結果について、等価騒音はA～Dの予測地点において、問題はない。E地点については、基準値以下ではあるが、病院に隣接しているため、夜間については、苦情が出る可能性があるため、注意が必要である。

夜間において発生する騒音ごとの予測評価について、a、b地点で規制基準を超過しているが、隣接しているのがJRであるので問題はないと考える。e地点は病院に隣接しているため、規制基準以下であっても、苦情が出る可能性があるため、設置者に留意してもらいたい。

委員：基本的には条例審議時から変更はなく、条例審議時には開院していなかった病院が開院したが、大きな混乱や問題がないとのことであるが、できれば病院が開院した後に交通量調査をして予測結果を提示してもらいたかった。

付図3-2では、看板については出口④のみ記載されているが、他の出入口等についても看板の設置はあるのか。

事務局：既存の出入口については、右左折での入出庫を認める計画となっているため、看板は設置していない。

委員：出入口の表示もないのか。

事務局：店舗入口の表示はある。

委員：出口③については、左折で出庫するとすぐに横断歩道があるため、「歩行者に注意」等の注意喚起を促す看板を設置すべきである。

事務局：県警からも、横断歩道についての意見は出ているため、設置者に注意喚起を促す看板設置を検討するよう伝える。

委員：付図9の写真⑩をみると、調剤棟の前面に歩道があるが、付図3-2を見てみると、そのような通路が取れるようなスペースが無いように思える。写真⑩を確認すると、この通路が、計画地に入り込んでいるように見える。

委員：この歩道が、病院敷地に入っているのか、計画地の敷地に入っているのか、どちらか。

事務局：歩道部分は病院敷地内に設置されている。

委員：病院の通路が店舗側に取り込まれている状況となり、店舗と病院との一体性の問題が出てくる。もし一体ということであれば、病院内の物販店舗を店舗面積に含め、交通需要についても病院を含めた検討が必要となってくる。

事務局：条例届出時から、調剤棟へは病院側から行き来ができる計画だということは設置者から聞いている。ただ、運営の方法や駐車場がそれぞれの施設で分かれていることなどから、病院と計画店舗とは、一体ではなく別のものである、という判断を事務局で行い、条例審議にかけている。

委員：この形状であれば、一体であると考えられる。

委員：病院と計画店舗との行き来がどこで行えるのかを確認してもらいたい。

委員：歩道が病院の敷地であるなら、計画地と病院とは自由に行き来できるということになるのではないか。

委員：歩道と病院との関係も、併せて確認してもらいたい。歩道が病院の敷地

であっても、物理的にフェンスで通行が遮断されている場合は、敷地の一部だとしても自由に行き来ができる形状だと考えにくい。建築基準法では、敷地境界の位置が重要になってくるので、敷地境界についても併せて確認してもらいたい。

事務局：調剤棟については、病院の院外処方も行う調剤薬局という営業計画となっている。そのことから、調剤棟は病院施設に関連する店舗にはなっているが、計画地内に立地する他の店舗を利用する来店客層は病院利用者と一致するとは考えにくい。このため、一体性は低いと判断している。

委員：写真⑩に写っている歩道が、道路であるならば、分離されているという判断ができると思われる。

事務局：歩道は病院側の敷地に沿って設置されている。

委員：そうであれば、分離していると判断できると思われる。

委員：写真⑩の手前方向には、どれくらい歩道が続いているのか。

事務局：歩道は店舗と病院の境界に沿って、西から東に通り抜けができる形で設置されている。

委員：道路があるのであれば、分離していると考えられる。

事務局：病院側のことであるので、目隠しフェンスの設置位置などについても、どういった経緯で決定されたのかは把握していない。

委員：病院との境界の物理的な遮断方法や、病院との間の通路が、道路かどうかを確認しておくこと。

事務局：確認する。

委員：(各委員に諮った上で) 原案どおり知事意見は有しないものとし、留意事項を付記するものとする。

【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 営業時間内に荷さばき作業を行う場合は、誘導員を配置し、来店客及び歩行者の安全確保に努めること。
- 2 繁忙時は、駐車場出入口に交通整理員を配置し、周辺道路や駐車場の混雑状況等に応じて来店車両を適切に誘導するなど、適宜安全かつ円滑な入出庫を図ること。
- 3 リニューアルオープン後も隣接する加古川中央市民病院と連絡を密にし、周辺道路や駐車場利用に問題が生じたときには適切な対策を講じること。
- 4 敷地内で計画されている緑地の適切な維持管理に努めること。

議案 6 : 山陽百貨店・姫路駅西再開発ビル・神姫バス山陽電鉄合同ビル

審 議 の 概 要

事務局から届出施設の概要（駐車場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：議案書「3 重要事項（1）駐車需要の充足等交通に係る事項」の駐車場に関する事項で、実績により算出した駐車時間係数とあるが、どのようにして求めたのか。

事務局：店舗で実績データがあったので、それを用いている。

委員：その実績データをどのような方法でとったのか。またそれが分かるくらいなら、駐車場の最大滞留台数が分かるのではないか。そうすればレジ通過客数でピーク補正により必要駐車台数が算出できる。あえて分かる情報を伏せて計算しているように見える。

事務局：駐車場のデータは月間のサービス券発行枚数のみとのことである。レジ通過客数については日毎で把握しているため、そのデータを用いて必要駐車台数を求めている。駐車時間係数については、月別の平均店舗の滞在時間データの平均により算出したもの。

委員：車の駐車時間ではなく、人の滞在時間により算出したのか。どのような方法で算出したのか。

事務局：どのような方法かまで確認できていない。

委員：提示してある係数は、信憑性に欠けると思われる。駐車時間係数が分かるのであれば、他の正確なデータも分かるはずなので、この算定方法には疑問が残る。信憑性のあるデータでなければ、指針による駐車時間係数である 1.75 を使うべきではないか。

事務局 : この店舗については、提携駐車場もあるため、日別の駐車場の最大滞留台数を調査することは困難である。

委員 : 提携駐車場は別として、今回変更している届出駐車場については、3日間の最大滞留台数を調査することが可能であるはず。

事務局 : 議案書に記載している月別の駐車場利用券の発券枚数は、届出駐車場を含む22の提携駐車場全てに配布している枚数なので、より実態に沿った方法だと考える。

委員 : 必要駐車台数の算定方法に疑問が残るため、姫路市からの意見に対する対応にもあるように、もし駐車台数が足りなくなった場合には対策を講じる旨の留意事項を付記すべきと考える。今回機械式駐車場を廃止することは良いことだと思う。なお、奥の駐車マスに空きがなければ場内をぐるぐる回らなければならないレイアウトとなっている。台数に余裕もないので効率よく使っていただくためにも、奥の駐車マスに空きあるかどうか分かる表示を追加すべき。

事務局 : 設置者に確認し、対応を検討してもらおう。

委員 : (各委員に諮った上で) 原案どおり知事意見は有しないものとし、留意事項を付記するものとする。

【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 周辺道路や駐車場利用に問題が生じたときには適切な対策を講じること。

※ 下線部は追記・修正事項