

議案 1

1 届出内容

(新設 届出年月日：平成28年 8月19日 根拠条文：法 5-1 条例審議：平成28年 6月)

名 称	(仮称) 阪急オアシス昆陽東店			
所在地	伊丹市昆陽東 25 番 4 ほか			
設置者	株式会社阪急オアシス			
小売業者の名称 (業態)	株式会社阪急オアシス (食料品等) ほか			
新設年月日	平成 29 年 4 月 20 日			
店舗面積	2,441 m ²			
延べ面積、建築面積、敷地面積	3,901 m ² 、2,984 m ² 、5,015 m ²			
用途地域	第二種住居地域、第一種中高層住居専用地域			
騒音に係る基準	環境基準：A 類型、B 類型 規制基準：第 2 種			
駐車収容台数	94 台 (≧ 必要台数 91 台)			
	夜間駐車場の利用制限	無	制限後台数	—
駐輪収容台数	140 台			
荷さばき施設面積	92.5 m ²			
廃棄物等保管容量	30.4 m ³			
営業時間	午前 8 時から午後 11 時			
駐車場の利用時間	午前 7 時 30 分から午後 11 時 30 分まで			
駐車場の出入口の数	出入口 1 箇所			
荷さばき施設の利用時間帯	午前 6 時から午後 10 時まで			

2 法第 8 条第 1 項の規定による市町の意見及び同条第 2 項の規定による住民等の意見

市町の意見の有無	意見提出あり
住民等の意見の有無	意見提出なし

3 重要事項

(1) 駐車需要の充足等交通に係る事項

県の判断	適
------	---

① 駐車場に関する事項

【必要駐車台数の算定・確保】

指針式に基づく必要駐車台数91台に対し、94台を確保する。

〔指針式〕 $2.441 \text{ km}^2 \times 1,027 \text{ 人/km}^2 \cdot \text{日} \times \text{ピーク率} 14.4\% \times \text{自動車分担率} 70\%$
 $\div \text{平均乗車人員} 2.0 \text{ 人/台} \times \text{平均駐車時間係数} 0.724 = 91 \text{ 台}$

② 道路交通への影響に関する事項

【交差点の将来ピーク時交通量及び交通の円滑性の評価】 [届出時]

ア 店舗の新設により新たに発生する自動車台数と来退店経路の設定

○ ピーク1時間あたり来店自動車台数

指針に基づき算出した結果、店舗新設によるピーク時発生交通量は126台/hとなった。

〔指針式〕 $2.441 \text{ km}^2 \times 1,027 \text{ 人/km}^2 \cdot \text{日} \times \text{ピーク率} 14.4\% \times \text{自動車分担率} 70\%$
 $\div \text{平均乗車人員} 2.0 \text{ 人/台} = 126 \text{ 台}$

○ 商圈（店舗を中心に半径1km）を3方面（①～③）に分け、各方面別の世帯数比で126台/hを各地域からの経路に配分する

ゾーン	世帯数(世帯)	配分比 (%)	来退店ピーク台数(台/h)
① (東・南)	11,945	64.8	82
② (北)	1,929	10.5	13
③ (西)	4,558	24.7	31
計	18,432	100.0	126

イ 交差点の将来ピーク時交通量及び交通の円滑性の評価

○ 現況交通量調査（平成28年1月17日(日)・1月21日(木)）の台数に、上記で算出した発生台数126台を加えて、交差点需要及び車線別混雑度の検討を行う。

○ 信号交差点の交差点需要率、車線別混雑度は下表のとおり。

○ いずれの信号交差点においても、ピーク時間帯において交通処理は可能と考えられる。

（上段：交差点需要率、下段：車線別混雑度）

調査地点	現況		予測		下線部は 経路上の車線
	平日	休日	平日	休日	
地点1 ((仮) 計画地東)	0.211	0.195	0.246	0.231	
	0.26	0.24	0.30	0.28	東流入直右
	0.26	0.23	0.26	0.23	西流入左直
	0.19	0.18	0.22	0.22	北流入左右
地点2 (千増6丁目)	0.321	0.291	0.321	0.294	
	0.24	0.23	0.29	0.29	東流入左直
	0.08	0.06	0.09	0.08	東流入右折
	0.49	0.55	0.49	0.55	南流入左直
	0.07	0.08	0.07	0.08	南流入右折
	0.28	0.26	0.28	0.26	西流入左直
	0.06	0.05	0.09	0.08	西流入右折
	0.62	0.54	0.62	0.54	北流入左直
	0.17	0.14	0.17	0.14	北流入右折

※網かけは最大値を示す。

ウ 無信号交差点の交通処理検討

- 信号機のない交差点の交通容量の計算法（西ドイツの計算法）により評価
- 評価は「非常に小」となるため、ピーク時間帯において交通処理は可能と考えられる。

（主道路：県道寺本伊丹線、従道路：市道千僧鈴原 6117 号）

地点 3 (開店後)	南方向からの左折 従道路→主道路	
	平日 (8 時台)	休日 (14 時台)
交通容量	446	452
実交通量	43	39
余裕交通容量	403	413
遅れの指標	非常に小	非常に小

■北方面からの来店経路の見直しについて

住民説明会の開催後、北方面の複数の自治会から来店経路の変更要望があったことを受け、当該方面からの来店経路を一部変更することとした（退店経路は変更なし）。

変更後の信号交差点の交差点需要率、車線別混雑度は下表のとおり。

いずれの信号交差点においても、ピーク時間帯において交通処理は可能と考えられる。

調査地点	現 況		予 測		下線部は 経路上の車線	
	平日	休日	平日	休日		
地点 1 ((仮) 計画地東)	0.211	0.195	0.243	0.227		
	0.26	0.24	0.31	0.29	東流入直右	
	平：8 時台 休：14 時台	0.26 0.19	0.23 0.18	0.26 0.19	0.23 0.18	西流入左直 北流入左右
地点 2 (千増 6 丁目)	0.321	0.291	0.327	0.296		
	0.24	0.23	0.29	0.29	東流入左直	
	0.08	0.06	0.09	0.08	東流入右折	
	0.49	0.55	0.49	0.55	南流入左直	
	平：8 時台 休：14 時台	0.07 0.28	0.08 0.26	0.07 0.28	0.08 0.26	南流入右折 西流入左直
	0.06	0.05	0.09	0.08	西流入右折	
	0.62	0.54	0.64	0.56	北流入左直	
	0.17	0.14	0.17	0.14	北流入右折	

※網かけは最大値を示す。

また、無信号交差点の交通容量の交通処理検討は下表のとおり。

評価は「非常に小」、南側に建設予定のマンションの発生交通量を考慮しても「小」となるため、ピーク時間帯において交通処理は可能と考えられる。

（主道路：県道寺本伊丹線、従道路：市道千僧鈴原 6117 号）

地点 3 (開店後)	南方向からの左折 従道路→主道路		南方向からの左折 従道路→主道路 [南側マンション発生交通量考慮※]	
	平日 (8 時台)	休日 (14 時台)	平日 (8 時台)	休日 (14 時台)
交通容量	446	452	405	423
実交通量	56	52	169	177
余裕交通容量	390	400	236	246
遅れの指標	非常に小	非常に小	小	小

※南側マンション計画

戸数 447 戸、駐車場台数 597 台、入居開始：平成 30 年 3 月下旬（Ⅰ工区）／平成 31 年 1 月下旬（Ⅱ工区）

(2) 騒音の発生に係る事項

県の判断	適
------	---

① 騒音の予測・評価

□ 騒音の総合的な予測・評価

予測地点		隣接地	主な音源	環境基準 (昼間)	等価騒音 レベル	環境基準 (夜間)	等価騒音 レベル
A 1	(H=1.2m)	住宅壁面	来店車両走行音 荷さばき作業音※ 廃棄物収集作業音※ (※は昼間のみ)	55 dB (B 類型)	46 dB	45 dB (B 類型)	30 dB
	(H=4.7m)				46 dB		31 dB
	(H=7.7m)				46 dB		32 dB
A 2	(H=1.2m)	住宅壁面	来店車両走行音 荷さばき作業音※ 廃棄物収集作業音※ (※は昼間のみ)		51 dB		34 dB
	(H=4.7m)				51 dB		35 dB
B	(H=1.2m)	住宅壁面	来店車両走行音 荷さばき作業音※ 廃棄物収集作業音※ (※は昼間のみ)		45 dB		32 dB
	(H=4.7m)				45 dB		32 dB
C	(H=1.2m)	共同住宅 壁面 (計画位置)	換気設備 来店車両走行音		36 dB		31 dB
	(H=4.7m)				37 dB		31 dB
	(H=7.7m)				38 dB		32 dB
	(H=10.7m)			38 dB	33 dB		
	(H=13.7m)			39 dB	33 dB		
D	(H=1.2m)	共同住宅通路	換気設備	34 dB	29 dB		

・全ての地点において、環境基準を満足する。

□ 発生する騒音ごとの予測・評価

予測地点		隣接地	主な音源	規制基準	騒音レベル
a 1	(H=1.2m)	道路	来店車両走行音	45 dB (第2種)	71 dB
A 1	(H=1.2m)	住宅壁面	来店車両走行音		42 dB
	(H=4.7m)				42 dB
	(H=7.7m)				41 dB
a 2	(H=1.2m)	水路	来店車両走行音		56 dB
	(H=4.7m)				53 dB
A 2	(H=1.2m)	住宅壁面	来店車両走行音		44 dB
	(H=4.7m)				44 dB
b	(H=1.2m)	水路	来店車両走行音		48 dB
	(H=4.7m)				47 dB
B	(H=1.2m)	住宅壁面	来店車両走行音		45 dB
	(H=4.7m)				44 dB
c	(H=1.2m)	共同住宅	換気設備		45 dB
	(H=4.7m)				48 dB
	(H=7.7m)		来店車両走行音	56 dB	
	(H=10.7m)			55 dB	
	(H=13.7m)			53 dB	

C	(H=1.2m)	共同住宅 壁面 (計画位置)	換気設備	36 dB
	(H=4.7m)			37 dB
	(H=7.7m)			37 dB
	(H=10.7m)			38 dB
	(H=13.7m)			38 dB
d	(H=1.2m)	共同住宅通路	換気設備	34 dB

- ・予測地点 d で規制基準を満足する。
- ・予測地点 a1、a2、b、c で規制基準を超過するが、保全対象物壁面である予測地点 A1、A2、B、C において規制基準を満足する。

(3) 廃棄物等に係る事項

県の判断	適
------	---

○指針の容量を確保する。(廃棄物保管容量 30.4 m³ > 指針 11.4 m³)

廃棄物の種類	平均保管日数	予測排出量	合計
紙製廃棄物等	1 日	5.08 m ³	11.4 m ³
金属製廃棄物等		0.17 m ³	
ガラス製廃棄物等		0.15 m ³	
プラスチック製廃棄物等		4.88 m ³	
生ゴミ等		0.75 m ³	
その他可燃性廃棄物等		0.35 m ³	

- リサイクル品(再利用対象物)保管施設
分別保管を行い、リサイクル可能な廃棄物は、業者に引渡す。

(4) その他の指針関係事項

県の判断	適
------	---

①歩行者の通行の利便の確保のための計画

- ・営業時間中は原則として交通整理員を配置し、歩行者の安全確保及び円滑な誘導を行う。
- ・前面道路が通学路であることを注意喚起する看板を設置する。

②防犯・防災対策への協力

- ・地元警察等と連絡を取り合い、青少年の非行防止、不審者への声かけ等に努める。

③街並みづくり等への配慮に関する事項

- ・「伊丹市都市景観条例」及び「屋外広告物条例」を遵守し、周辺と調和した良好な景観形成を図る。
- ・「環境の保全と創造に関する条例」を遵守し、敷地及び建物屋上の一部を緑化する。

<必要緑化面積>

$$\diamond \text{敷地必要緑化面積} : 5,015\text{m}^2 \times (100\% - \text{建ぺい率}60\%) \times 50\% = 1,003\text{m}^2$$

$$\diamond \text{屋上必要緑化面積} : 1,548\text{m}^2 \times 20\% = 310\text{m}^2$$

$$\diamond \text{必要緑化面積合計} : 1,003\text{m}^2 + 310\text{m}^2 = 1,313\text{m}^2$$

<計画緑化面積>

$$\diamond \text{敷地計画緑化面積} : 803\text{m}^2 (\text{地面}) + 261\text{m}^2 (\text{壁面}) = 1,064\text{m}^2$$

$$\diamond \text{屋上計画緑化面積} : 69\text{m}^2 (\text{平面}) + 194\text{m}^2 (\text{壁面}) = 263\text{m}^2$$

$$\diamond \text{計画緑化面積合計} : 1,064\text{m}^2 + 263\text{m}^2 = 1,327\text{m}^2 > 1,313\text{m}^2$$

4 法第8条第1項の規定により伊丹市から聴取した意見

意見内容	設置者の対応	県の判断
<p>1 環境対策</p> <p>(1) 騒音対策</p> <ul style="list-style-type: none"> ・早朝及び夜間において、大型搬出入車両の出入り及び荷さばき作業を計画していることから、作業音やアイドリング等による騒音が発生しないよう十分に配慮すること。 ・騒音検討資料において、騒音の発生源ごとの最大値が、敷地境界線において規制基準を一部超過しているが、超過にならぬよう十分に対策を講じること。特に地点cにおいては、定常騒音において規制基準の超過が確認できることから、十分に対策を講じること。 <p>(2) 交通対策</p> <ul style="list-style-type: none"> ・店舗出入口から地点1交差点の横断歩道までの距離が短いため、周辺への交通渋滞による環境負荷が懸念されることから、駐車場内において車両の円滑な進行を確保すること。 <p>2 安全対策</p> <ul style="list-style-type: none"> ・周辺道路は、近隣の小学校や中学校の通学路になっているため、特に登下校の時間帯は車やバイク等の出入口に誘導員を配置する等、安全の確保に努められたい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・早朝及び夜間における搬入作業については、作業音やアイドリング等により、近隣に迷惑をかけることがないように、騒音低減を意識して作業にあたるよう指導します。 ・予測地点cについては、規制基準の超過を確認していますが、当該地は、店舗敷地南側に計画されています新設マンションの駐車場に隣接する位置となります。マンション壁面では規制基準を下回っていることから、生活環境への影響は軽微であると考えます。ただし、万一、設備機器をはじめ、騒音に関する苦情等が寄せられた場合には、適切な対応を講じ、生活環境の保持を図ります。 ・営業時間中においては、原則として駐車場入口付近に交通整理員を配置して車両の円滑な入庫を促し、公道滞留の発生を防ぎます。 ・駐車場出入口の歩道が通学利用されている旨の掲示を行い、運転者に注意を促します。営業時間中においては、原則として駐車場入口付近に交通整理員を配置する等、安全確保を図ります。 	<p>設置者の対応は適当と判断し、意見を有しない。</p>

5 法第8条第2項の規定により住民等から述べられた意見

意見提出なし

6 関係機関からの意見

意見内容	設置者の対応	県の判断
<p>[兵庫県警察本部交通規制課]</p> <p>1 案内誘導看板の設置について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・案内誘導看板の設置箇所については、事前に伊丹警察署長と調整されたい。 <p>2 来退店経路について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・来退店経路を周知するように広報を徹 	<ul style="list-style-type: none"> ・案内誘導看板の設置箇所について、事前に伊丹警察署交通課と協議します。 ・店舗内の掲示板やチラシに来退店 	<p>設置者から対応する旨の回答があり、意見を有しない。</p>

<p>底されたい。</p> <p>3 店舗出入口への交通整理員の配置について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・繁忙日等については、交通整理員を配置し、交通の安全を確保されたい。 ・通学路に面していることから、通学時間帯における学童保護対策を実施されたい。 <p>4 周辺地域の生活環境の保持について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・開店から当分の間、周辺交通の支障の有無を確認すること。 ・問題が発生した場合は、必要な対策を講じ、関係機関に報告すること。 <p>[環境整備課]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・廃棄物の処理及び清掃に関する法律及び兵庫県廃棄物処理計画に基づき、廃棄物の適正処理、排出抑制及び再生利用に努めること。 ・レジ袋の削減、過剰包装の抑制等による廃棄物の減量に努めること。 ・店舗に資源ごみ等の回収ボックスを設置する場合は、事前に伊丹市に相談のうえ慎重に判断すること。 <p>[下水道課]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・汚水及び雨水排水処理にあたっては、市（下水道管理者）と十分調整すること。 ・県では、雨水に強いまちづくりを目指し、雨水の浸透・貯留などによる流出抑制、適切な水循環・再利用を推進している。施設の整備にあたっては、透水性舗装、浸透管渠、浸透マス、雨水貯留・再利用施設の設置等について配慮すること。 <p>[道路保全課]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・県道寺本伊丹線の道路区域内において、道路工事等を行うに際しては、事前に協 	<p>経路を掲載し周知を図ります。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・営業時間中においては、原則として駐車場出入口に交通整理員を配置し、交通の安全を確保します。 ・駐車場出入口の歩道が通学利用されている旨の掲示を行い、運転者に注意を促します。営業時間中においては、原則として駐車場入口付近に交通整理員を配置して安全確保を図ります。 <ul style="list-style-type: none"> ・来客が落ち着くまでの期間中は、周辺交通について注視し、支障の有無を確認します。 ・周辺地域の生活環境に対し、支障や問題を確認した場合には、必要な対策を講じるとともに、関係機関に報告します。 <ul style="list-style-type: none"> ・廃棄物の処理及び清掃に関する法律及び兵庫県廃棄物処理計画に基づき、廃棄物の適正処理、排出抑制及び再生利用に努めます。 ・会計時にレジ袋有無を確認するなど、レジ袋の削減、過剰包装の抑制等による廃棄物の減量に努めます。 ・店舗に資源ごみ等の回収ボックスを設置します。設置前に伊丹市の担当部局と協議します。 <ul style="list-style-type: none"> ・汚水及び雨水排水処理に関して、伊丹市（下水道管理者）と協議済みです。 ・店舗建物下に雨水貯留槽を設け、流出抑制を図る計画としています。 <ul style="list-style-type: none"> ・県道寺本伊丹線の道路区域内において、道路工事等を行う場合は、 	
--	---	--

<p>議のうえ、道路法に基づいて必要な手続きを行うこと。</p> <ul style="list-style-type: none"> • また、右折入出庫禁止対策については、所轄警察（交通管理者）と別途協議すること。 <p>[総合治水課]</p> <ul style="list-style-type: none"> • 住宅、店舗その他の小規模な建物又は工作物の所有者等は、雨水の簡易な貯水槽を設置する、駐車場を透水性舗装にする等、建物又は工作物に雨水貯留浸透機能を備える努力をされたい。（総合治水条例第21条） • 今回、計画区域が浸水想定区域に含まれているため、建物又は工作物の所有者等は、建物又は工作物の床を高くし、建物等の機能の維持に重要な電気設備等を高所に設置し、地階への雨水の流入を防ぐ等の浸水による被害を軽減する耐水機能を建物等に備え、その耐水機能の維持に努められたい。（総合治水条例第44条） <p>[都市政策課]</p> <ul style="list-style-type: none"> • 環境の保全と創造に関する条例では、建築面積又はその敷地面積が1,000㎡以上の場合、同条例施行規則で定める緑化基準に従い、当該建築物又はその敷地を緑化しなければならない規定があるので留意されたい。また、新築又は増築等に係る建築面積が1,000㎡以上の場合、同緑化基準に従い、建築物等緑化計画届を作成し、建築確認申請前に提出すること。 • 兵庫県まちづくり基本条例による事業者の責務に基づき、地域と一体となったまちづくりを進める観点から、今後とも地元との十分な話し合いによる事業の展開を求める。 • 福祉のまちづくり条例では、新築建築物はバリアフリーに関する整備基準に適合させ、既存建築物は適合に努めなければならない。（利用者の立場に立ち、誰でも使いやすい施設となるよう「福祉のまちづくりアドバイザー」が施設の点検・助言を行うチェック&アドバイス制度を活用いただきたい。）また、新築・既存にかかわらず、敷地内建築物の延べ面積が10,000㎡以上あれば、バリアフリー情報を公表しなければならないので、留意されたい。 	<p>事前に協議の上、道路法に基づいて必要な手続きを行います。</p> <ul style="list-style-type: none"> • 右折入出庫禁止対策については、伊丹警察署交通と協議済です。 <ul style="list-style-type: none"> • 店舗建物下に雨水貯留槽を設け、流出抑制を図る計画としています。 • 空調室外機、冷凍冷蔵室外機などの設備機器類は建物上層階に設置しました。また、今回建物には地下階はありません。 <ul style="list-style-type: none"> • 緑化基準を遵守した計画で建築物等緑化計画届済みです。 • 店舗開店後も地元自治会や近隣住民などと適宜調整を図りながら、店舗運営を行います。 • 福祉のまちづくり条例、同施行規則に準拠し、適切に同条例の手続きを行います。なお、本件の敷地内延床面積は、現在3,901㎡で計画しております。 	
--	--	--

<p>[景観形成室]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本事業計画には景観法、伊丹市都市景観条例、兵庫県の屋外広告物条例が適用される。各法令に基づく基準等を遵守するとともに、申請等必要な手続きを適切に行われたい。 <p>[経営商業課]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・近隣の商業施設から要望が出た場合、なるべくそれに添った計画とされたい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・建物計画については、各法令に基づく基準等を遵守した計画とともに、申請等必要な手続きについても適切に行います。 <ul style="list-style-type: none"> ・近隣の商業施設から要望が出た場合、お互い協力し合えるよう、当該商業施設との調整を図ります。 	
--	--	--

7 法第8条第4項の規定による意見（案）

<p>県の意見の有無</p>	<p>意見を有しない。</p>
<p>留意事項の有無</p>	<p>次の留意事項を付記する。</p> <ol style="list-style-type: none"> 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 繁忙時等は、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 店舗に近接する住居から騒音に係る苦情等が生じた場合には、適切な措置を講じること。 6 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2

前回部会(第61回部会)からの継続

※「1届出内容」～「6関係機関からの意見」は前回議案書から変更なし

1 届出内容

- (新設 届出年月日：平成14年5月15日 根拠条文：法5-1)
 (変更 届出年月日：平成18年5月22日 根拠条文：法6-2) ※駐車場の位置、収容台数、出入口の数等
 (変更 届出年月日：平成21年4月15日 根拠条文：法6-2) ※営業時間、駐車場の利用時間
 (変更 届出年月日：平成28年6月9日 根拠条文：法6-2) ※駐車場の収容台数

名称	コストコホールセール尼崎倉庫店			
所在地	尼崎市次屋三丁目13番			
設置者	コストコホールセールジャパン株式会社			
小売業者の名称(業態)	コストコホールセールジャパン株式会社(食料品、住・生活関連用品、家電製品等)			
変更年月日	平成29年2月10日			
店舗面積	9,762 m ²			
延べ面積、建築面積、敷地面積	27,074 m ² 、13,877 m ² 、28,634 m ²			
用途地域	準工業地域			
騒音に係る基準	環境基準：C類型			
駐車収容台数	(変更前) 1,041台 (変更後) 915台 (≧ 必要台数 914台)			
	夜間駐車場の利用制限	無	制限後台数	—
駐輪収容台数	71台			
荷さばき施設面積	400m ²			
廃棄物等保管容量	45m ³			
営業時間	午前9時から午後9時			
駐車場の利用時間	午前8時から午後9時30分			
駐車場の出入口の数	出入口1箇所、入口2箇所、出口2箇所			
荷さばき施設の利用時間帯	午前4時から午後6時			

2 法第8条第1項の規定による市町の意見及び同条第2項の規定による住民等の意見

市町の意見の有無	意見提出あり
住民等の意見の有無	意見提出あり

3 重要事項

(1) 駐車需要の充足等交通に係る事項

県の判断	適
------	---

① 駐車場に関する事項

【必要駐車台数の算定・確保】

当該店舗は、平日・土曜日・日曜祭日の駐車場利用状況の調査結果と、過去1年間の平日・土曜日・日曜祭日それぞれにおいて最も来店者数が多かった日と当該調査日における来店者数との比から、平日・土曜日・日曜祭日それぞれにおいて駐車場の必要台数を算出した。

特異日を除いた年間最大来店者数と駐車場調査日の来店者数の比を乗じて算出した結果、必要駐車台数は914台となる。

[駐車場の利用状況の調査結果]

- ・平成28年2月19日（金）341台（ピーク時10時、ドアカウント数 2,355人／日）
- ・平成28年2月20日（土）660台（ピーク時14時、ドアカウント数 4,555人／日）
- ・平成28年2月21日（日）792台（ピーク時14時、ドアカウント数 5,888人／日）

[平日・土曜日・日曜祭日における最大ドアカウント数]

- ・平日最大 : 5,160人 [平成27年8月13日（木）] ※年末年始は除く
- ・土曜日最大 : 6,200人 [平成27年12月19日（土）]
- ・日曜祭日最大 : 6,797人 [平成27年5月4日（月・祭）] ※特異日は除く

[必要駐車台数の算出]

必要駐車台数＝調査日の最大の滞留台数×（年間最大ドアカウント数÷調査日のドアカウント数）

- ・平成28年2月19日（金）

$$\text{必要駐車台数} = 341 \text{ 台} \times (\text{平日最大 } 5,160 \text{ 人} \div 2,355 \text{ 人}) = 747.16 \quad 747 \text{ 台}$$

- ・平成28年2月20日（土）

$$\text{必要駐車台数} = 660 \text{ 台} \times (\text{土曜最大 } 6,200 \text{ 人} \div 4,555 \text{ 人}) = 898.35 \quad 898 \text{ 台}$$

- ・平成28年2月21日（日）

$$\text{必要駐車台数} = 792 \text{ 台} \times (\text{日曜祭日最大 } 6,797 \text{ 人} \div 5,888 \text{ 人}) = 914.40 \quad \underline{914 \text{ 台}}$$

※平成27年実績によると、平日は土日祭日に比べて明らかに来店客が少なく、土曜日も日曜祭日を下回る結果となっているため、平日、土曜日、日曜祭日に分けて補正を行っている。

区分	日来店者数の年間平均
平日	2,556人
土曜日	4,801人
日曜祭日	5,788人

② 道路交通への影響に関する事項

今回の変更により、来退店経路に変更はないため、道路交通への影響はない。

(2) 騒音の発生に係る事項

県の判断	適
------	---

今回の駐車場の収容台数の減少に伴って、騒音について周辺への影響はない。

4 法第8条第1項の規定により尼崎市から聴取した意見

意見内容	設置者の対応	県の判断
<ul style="list-style-type: none">・ガソリンスタンド設置に伴う公道の渋滞を引き起こさないよう、敷地内で待機スペース等を十分に確保すること。・建設予定のガソリンスタンドが、「尼崎市の環境をまもる条例」の事前協議の対象となるため、協議をすること。・ガソリンスタンドの建物規模によっては、景観法の届出対象となるため、対象となる場合は、事前協議を行い届出をすること。・ガソリンスタンドに屋外広告物を設置の場合は、協議のうえ許可を得ること。・騒音規制法及び環境の保全と創造に関する条例に該当する特定施設の届出について、尼崎市環境保全課と協議すること。・「尼崎市の環境を守る条例」に該当するガソリンに係る施設の設備基準について、尼崎市環境保全課と協議をすること。・建設予定のガソリンスタンドは消防法に定める危険物施設に該当するため、消防局予防課と協議をすること。	<ul style="list-style-type: none">・ガソリンスタンド等を設置する場合、駐車場出入口の入出庫動線が阻害されることのないよう留意した計画とします。・左記の2番目から7番目までの意見につきまして、ガソリンスタンドを設置する場合は、各法令・条例等に基づき今後協議し適切な許可申請及び届出等を行います。	設置者から対応する旨の回答があり、意見を有しない。

5 法第8条第2項の規定により住民等から述べられた意見

意見内容	設置者の対応	県の判断
<p>(1) 必要駐車台数に関する事項</p> <ul style="list-style-type: none">・開業時の駐車台数は不足していなかったが、近年は来店者の急増により駐車台数が不足しており、設置者の必要駐車台数を充足するという説明は、駐車台数が不足していなかった開業時の基準によるものと思われる。・来店客のほとんどが車での来店となり、開業当時よりも200～300台は来店車	<ul style="list-style-type: none">・近況の駐車場の実態調査に基づき検証を行った結果充足すると考えております。尚、大規模小売店舗立地法の指針では、「年間の平均的な休祭日のピーク1時間に予想される来客の自動車台数を基本として、指針で定められた計算式により必要な駐車場台数を確保すること」とあります。減少後の駐車台数は、指針算出式で計算される台数(643台)よりも多く又、駐車場の利用実態調査より、減少後の駐車台数は、平均的な休祭日だけでなく、繁忙時にも充足できると想定した台数となります。・現在の駐車場敷地は開業後に近接していた隣地を購入し増設した	設置者の対応は妥当であると判断し意見を有しない。

両が増えている。

- 平日において、店内の来客数は少ないにも関わらず、駐車台数が多い時があり、コストコ利用者以外の駐車があると考えられる。
- 設置者からは必要駐車台数の基準を満たしていると説明があったが、来店客数に対して駐車台数が多く、従業員の車両が 50 台近く駐車しているものと考えられる。

(2) 駐車場内の安全確保に関する事項

- 駐車場内の案内が不十分で安全な運用がされていない。来店車両が勝手気ままに駐車場内を往来するため危険で、事故も起きている。
- 変更後の駐車場内は、駐車待ち車両や出庫車両、さらには給油待ちの車両による混雑が予想され、駐車場への入出庫に支障を来す恐れがある。また、来店車両が店舗周辺を回遊し、周辺の生活道路も混雑する可能性がある。なお、現在も 12 月は敷地南側の生活道路が混雑している状況。

(3) 周辺交通環境等への影響に関する事項

- 現状でも駐車台数が十分でないにも関わらず、さらに駐車台数を減らし新たにガソリンスタンドを設置すると、従来の買い物客に加えてガソリン客により駐車場内及び前面道路が大混雑する可能性がある。
- 立地場所は街中であり、入口付近にバス停が 2 箇所位置し、交差点も近く、繁忙期には複数の交差点をまたがって 600m 以上の渋滞が生じ多くのトラブルが発生している。

ものです。開業当時と比して、近年では神戸、和泉、京都店の開業後来客者は減少傾向となっています。検証の結果充足すると考えています。

- コストコ利用者以外の駐車について、黙認しているものではありません。部外者への駐車禁止の呼び掛けは現状も行っておりますが、今後も駐車禁止の呼び掛けを行ってまいります。
- 従業員用駐車場は、来場が多い営業日や時間帯は、来客用として開放するようにします。

- 繁忙時等には交通整理員を配置し場内の誘導等も行っておりますが、今後も場内の安全確保に留意し、安全通行を阻害しないよう注意いたします。
- ガソリンスタンド等を設置する場合は、十分な待機スペースを確保し、混雑が周辺道路に及ばないように計画します。また、12 月等の繁忙時は適宜、誘導員を配置し入庫待ち車両が発生しないよう誘導します。

- ガソリンスタンドを設置した場合、それはコストコ会員のみが利用出来るもので、新たにガソリンスタンド利用のみを目的に新たに来店される来客は少ないと考えています。ガソリンスタンドを併設している既存の他店舗においても、給油のみに来られ、それが起因し混雑となっている状況はありません。
- 駐車場山手幹線沿い出入口⑤のそばにバス停が 1 ヶ所あります〔神崎北団地バス停（阪神バス：日曜で 1 時間に 2～3 本程度）〕。複数の交差点をまたがる車列は、コストコ京都八幡およびコストコ神戸倉庫店が開店する数年前まではあったかと認識しています。両店舗開店以降、そのような渋滞はほぼなくなり、また和泉倉庫店

<ul style="list-style-type: none"> ・ 前面道路である山手幹線を西方面に走行する自動車が、コストコ駐車場への入庫待ち車両列の影響で本線を通行することができない状況も耳にしているが、このような大渋滞による経済的・時間的損失の責任の所在はどこにあるのか。コストコに損失の補償をしてもらえるのか。 ・ バス会社に問い合わせたところ、バス停付近の渋滞によりバスがバス停に停車できない状況のようで、バス会社は今回の変更内容について設置者から協議を受けていないとのことであった。また、尼崎東警察署についても設置者から今回の変更について協議を受けていないとのことであり、関係機関との十分な協議をすべきと考える。このまま変更が行われた結果、バスの運行に支障が出たり周辺に大きな交通渋滞が生じた場合に何らかの対応がとれるとは思えない。警察やバス会社に協議せず今回の変更が行われることは、正しいまちづくりという点に反すると思われる。 ・ 今回の変更に係りバス停を移設する計画はあるのか。また、バス利用者にとって不便とならないか。 ・ 渋滞により生活道路やバス停等にも影響が及び、日常生活において不便を生じる恐れ 	<p>が開店した2014年6月以降そのような状況はありません。ただ、年末の繁忙期の特定の日だけ、そのような渋滞が一時的に発生することがあり、2015年は12/23だけ、長い車列ができました。その際は警備員を沿道に配置し、交差点、他の商業施設出入口やバス停を空けるように車を誘導しましたので、特にトラブルはありませんでした。また、混雑時にはその他入口（入口①、入口③）も案内することで、入庫車両の分散化が図れますので、今後も交通整理員等を配置し状況に応じた誘導を行い混雑緩和に努めます。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 最近の状況では、山手幹線においてコストコ駐車場への入庫待ちの車列は発生していません。通行の妨げとなる状態もありません。昨年の12/23の際も、本線を通行できず、西方面に抜ける車を塞ぐような事態が起きているということはありません。 ・ 基本的にバス停の位置まで店舗入場待ちの車列ができることはないので、バスが停車できない事態は起きていないと考えています。2015/12/23においては、通常より多少停車しにくいことがあったかもしれませんが、誘導員を配置し、バス停スペースを常時空けておくことで、バスがバス停に入れない状態ではありませんでした。近隣道路が渋滞の多い道路とは認識していますが、当変更は敷地内の駐車場を周辺交通に影響がないと想定する範囲内で減少させるものであり、新たな発生交通が生じるものではありません。繁忙時等については、これまで同様交通整理員等を配置し周辺道路の混雑緩和に努めます。 ・ 駐車場内の駐車台数を減少する変更計画であり、バス停の移設等は計画にありません。今後、出入口の移設を必要と判断する場合は、位置変更を検討します。 ・ 当変更は敷地内の駐車場を周辺交通に影響がないと想定する範囲
--	---

がある。

- ・都市部への一極集中は、不便な場所の過疎化へ繋がる可能性がある。
- ・入口①及び出入口⑤からの入庫待ち車両が、敷地北東の交差点以東まで渋滞している。また、敷地北東の交差点を北から南進し右折する車両や、東から西進し左折する車両にも影響が出る。さらに、近隣他店舗や近隣住宅への入出庫にも悪影響を及ぼす。
- ・出入口⑤の幅員が十分な広さでないため、歩行者や自転車の影響もありスムーズな入出庫ができない。
- ・出口②及び出入口⑤から左折出庫して敷地北西の次屋交差点を左折する際には左側車線を走行するが、次屋交差点とバス停の距離が近いため、バス停車時には混雑する。また、次屋交差点は歩行者が多いため、西進車両が左折する際は、信号1サイクル待たなければ左折できないほど混雑しており、変更後は2サイクル以上の待ちが発生する恐れがあり、バス停が機能しなくなる可能性がある。
- ・愛知県常滑市の中部空港倉庫店は、近隣に競合店舗があるにも関わらず大混雑となったことを考えると、尼崎倉庫店には近隣に競合店が現れる可能性が低く、より混雑することが考えられる。なお、中部空港倉庫店に比べて尼崎倉庫店は街中に立地しているため、混雑した際の周辺環境への影響が大きい。
- ・山手幹線の次屋交差点を中心に半径 300m 圏内に自動車での集客を対象とした大型店舗が多く立地しており、自動車の交通量だけでなく、店舗間を往来する歩行者や自転車の通行量も多い状況のため、店舗北西交差点を東方面から左折する車両は、信号1サイクル当たり1～2台しか捌けていない。

(4) 周辺のガソリンスタンドへの影響に関する事項

- ・コストコに低価格のガソリンスタンドが設置されることにより、半径 30 km から 50 km 圏内に位置するガソリンスタンドに廃業

内で減少させるものであり、新たな発生交通が生じるものではありません。

- ・ -
- ・近年では 2015/12/23 以外で交差点付近まで車列が伸びた状況はないと認識しています。そのような状況が予想される場合は、交通整理員等を配置し誘導に努めます。
- ・現状において、入出庫に支障がないと考えており、特にトラブルはありません。幅員を広げることが必要であると予想された場合は、今後検討いたします。
- ・次屋交差点や当敷地より西側の小園バス停付近の歩行者や自転車の交通量は多いので、タイミングによってはそのような事実はあるかもしれませんが、常時そのような状態だとは認識しておりません。当変更は敷地内の駐車場を周辺交通に影響がないと想定する範囲内で減少させるものであり、新たな発生交通が生じるものではありません。変更後も弊社に起因する著しい変化はないと考えます。
- ・立地環境が違うため、中部空港店とはGS開業後に多少の違いはあるかもしれませんが、当変更計画により著しい変化はないと想定しております。
- ・交通量は確かに多く、左折しにくい交差点と思われるが、1サイクルで1～2台しか捌けないことは考えにくいと思われます。当店舗のみに起因するものではないと考えます。

・ -

<p>等の影響が出ることが予想され、ガソリンの安定供給が困難となることが懸念される。</p>		
<ul style="list-style-type: none"> ・コストコが説明する、駐車スペースを充分確保しているとは、絶対にあり得ない。現状でも土曜休日の多い時には、駐車待ちの車が県道に500m以上列をなし、交通渋滞、交通トラブルが発生している。さらに126台分の駐車スペースが無くなると、今以上の近隣住民や交通への被害や障害が懸念される。 ・この計画は新規事業のセルフ式ガソリンスタンドを考えているようだが、今でも充分足りていない駐車場を縮小して、車で来店客を増やす新規事業は、さらなる周辺交通の大混雑、近隣住民被害を招く可能性は間違いない。 ・この様なことを考慮いただき、コストコが説明する、駐車スペースを充分確保しているのであれば、せめて126台、新規事業を踏まえるなら変更前の屋外271台の駐車スペースを全部閉鎖した上で、近隣の交通調査を土曜休日にでも結構なので3ヶ月位調査会社に依頼し、その公表された結果で判断いただきたいし、近隣住民としても納得がいかない。 	<ul style="list-style-type: none"> ・現状では土日やゴールデンウィークであっても、入場待ちによる交通渋滞はほぼ発生しておりません。ただし、前述した2015/12/23は一時的に長い車列ができましたので、今後も繁忙時等には交通整理員等を配置し周辺道路の混雑緩和に努めます。 ・確定事項ではありませんが、ガソリンスタンドを設置する場合は、ある一定の時間帯に多くの利用がある場合も想定し給油装置を多数完備し又、給油待ちスペースも十分に確保する予定です。既存店にて変更を行った際を参考にしても著しい変化はないと想定しています。 ・大規模小売店舗立地法上、届出台数より少ない駐車台数とすることはできませんので駐車場を封鎖しての実験調査を行うことはできません。減少後の駐車台数において充足が図れるかどうかは、実施した駐車場利用調査結果と過去1年間の来場者データにて検証済みです。 	

6 関係機関からの意見

意見内容	設置者の対応	県の判断
<p>[都市政策課]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・環境の保全と創造に関する条例では、建築面積又はその敷地面積が1,000㎡以上の場合、同条例施行規則で定める緑化基準に従い、当該建築物又はその敷地を緑化しなければならない規定があるので留意していただきたい。 ・兵庫県まちづくり基本条例による事業者の責務に基づき、地域と一体となったまちづくりを進める観点から、今後とも地元との十分な話し合いによる事業の展開を求める。 ・福祉のまちづくり条例では、新築建築物はバリアフリーに関する整備基準に適合させ、既存建築物は適合に努めなければならない。また、新築・既存にかかわらず、敷地内建築物の延べ面積が10,000㎡以上あれば、バリアフリー情報を公表しなければ 	<p>[都市政策課]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・今後も当該施設において、建築物の設置及び改変等を行う場合等には、「環境の保全と創造に関する条例」に留意します。 ・駐車場減少を行う該当箇所等に今後、建築物等を設置する場合には、その計画及び施工時の留意事項等について地元住民等へ話し合いを行います。 ・設置する建物の計画は未定ですが、今後具体的に計画する場合は、バリアフリーに関する整備基準に適合させるよう努めます。また、バリアフリー情報は公表しています。 	<p>設置者から対応する旨の回答があり、意見を有しない。</p>

<p>ならないので、留意していただきたい。</p> <p>[環境整備課]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・廃棄物の処理及び清掃に関する法律及び兵庫県廃棄物処理計画に基づき、廃棄物の適正処理、排出抑制及び再生利用に努めること。 ・レジ袋の削減、過剰包装の抑制等による廃棄物の減量に努めること。 ・店舗に資源ごみ等の回収ボックスを設置する場合は、事前に尼崎市に相談のうえ慎重に判断すること。 	<p>[環境整備課]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・廃棄物の処理及び清掃に関する法律及び兵庫県廃棄物処理計画に基づき、廃棄物の適正処理、排出抑制及び再生利用に努めます。 ・レジ袋の削減、過剰包装の抑制等による廃棄物の減量に努めます。 ・店舗に資源ごみ等の回収ボックスを設置する場合は、事前に尼崎市に相談します。 	
--	---	--

7 前回部会（第61回部会）における指摘事項と設置者の対応

(1) ガソリンスタンド（以下、「GS」という。）の設置計画案について

審議会での指摘事項	設置者の対応等
<p>(1) GSの設置により出入口及び駐車場内における来退店車両の安全かつ円滑な通行に影響を及ぼす恐れがあるため、GS設置計画図を示すこと。</p> <p>〔12月審で提示したGSイメージ案に対する指摘事項〕</p> <ul style="list-style-type: none"> ・出入口⑤からの退店車両がUターンする形でスムーズに出庫できない。 ・出入口⑤から入庫したGS利用車両はレーンが多数あるので進入レーンを選定するのに時間を要し、結果、後続車両が滞留する。GS用の引き込みレーンが必要。 ・出入口⑤付近で出入庫車両やGS利用車両による交錯があり危険。 ・GS利用車の動線を整理すること。 ・タンクローリーの動線や給油場所を示すこと。 ・平面駐車場の台数が減少することにより、2階や屋上駐車場へ上がる車両が増えるが、平面駐車場からの動線は確保されているのか。 	<p>○GSの設置計画が確定していないため、現段階でGS設置計画図を示すことができない（GSの設置についても確定はしていない）。</p> <p>○GSを設置する場合は、以下の点に留意し配置計画等を行う。</p> <p>①出入口⑤周辺において、GS利用車両と店舗利用車両との交錯を避ける動線計画とする。</p> <p>②無理な角度で入出庫することのないよう、十分な車路及び幅員を確保する。</p> <p>③繁忙時には出入口に誘導員を配置し、GS利用車両を適切に誘導し、給油待ち車両による店舗入場待ち車両が公道に発生しないよう配慮する。</p> <p>④GSの配置計画を決定する前には、兵庫県大店立地法担当窓口と事前に協議を行い指摘事項等に配慮した計画とする。</p> <p>⑤その際に、出入口の追加・変更が必要と判断された場合には、関係者と協議を行い届出する。また、必要に応じて駐車場柵の配置変更を行う。</p> <p>⑥ガソリン搬入のタンクローリ車については、給油時には一般車両との交錯がないよう従業員等により誘導し、来場の多い時間帯には搬入を行わないよう計画する。</p> <p>⑦その他、駐車場内の流れを阻害しないような動線計画とする。</p>
<p>(2) GSの需要予測及びGS設置により増加する交通量（GSのみの利用車も含む）について根拠をもって示し、駐車台数や前面道路に影響がないか検討すること。</p>	<p>○尼崎店のGS設置計画は未定で現時点で需要予測は行っていないため、既存店の実績により、GS設置による来店者数への影響を検討する。</p> <p>○既存店実績によると、GS設置後に来店者数が増加してお</p>

	<p>らず、GS設置による駐車台数への影響は軽微と考えられる。</p> <p>○コストコには遠方からの来客が多いことから、GS利用者の大半はその足で店舗も利用し、GSのみの利用者は限定的であると推測される。</p> <p>○既存店実績から推測されるGS利用車両数については、十分な処理能力(給油装置数及び滞留スペース)を確保する。</p>
--	---

(2) 周辺道路及び駐車場の状況について

指摘事項	対応等
<p>周辺道路の混雑や駐車場の充足状況について、住民意見と設置者の回答に乖離があるため、調査等により実態を示すこと。</p>	<p>○設置者及び事務局により年末及び日曜祭日に現地調査を実施したところ、特異日である12/23(祭日・年間最大日)は、前面道路において一時的な渋滞が発生したが、それ以外の調査日においては際立った渋滞はなく、一時的に入庫待ち車列が発生しても歩行者・自転車の通過待ちによるもので、すぐに捌けており、場内が一杯では入れないという状況ではなかった。</p> <p>○ピーク時間帯においても、特異日(12/23)を除いては駐車場は充足していた。</p>

8 法第8条第4項の規定による意見(案)

<p>県の意見の有無</p>	<p>次の意見を有する。</p> <p>将来的に設置を検討しているガソリンスタンドの計画を示すこと。なお、ガソリンスタンドの計画にあたっては、駐車場出入口における安全かつ円滑な入出庫を阻害することのないよう、かつ、公道に渋滞を引き起こすことのないよう計画すること。また、場内車路についても車両が安全かつ円滑に通行できるレイアウトとすること。</p> <p>(理由)</p> <p>GS建設予定箇所が出入口⑤の直近に位置しており、設置計画が未確定の状態では、駐車場出入口における安全かつ円滑な運用の観点から検証ができず、周辺交通への影響に懸念があるため。</p>
<p>留意事項の有無</p>	<p>次の留意事項を付記する。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 繁忙時において駐車場が不足することのないよう必要な対策を講じること。 2 周辺道路の混雑や駐車場が不足するなど問題が生じたときには、関係機関と協議のうえ、適切な対策を講じること。 3 繁忙時ほか、必要に応じて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。

議案3

1 基本計画書・対策書内容

(基本計画書提出年月日 平成 28 年 10 月 12 日 根拠条文 : 3-1)

(対策書提出年月日 平成 29 年 1 月 4 日 根拠条文 : 5-1)

名称 (新築等の区分)	(仮称) マックスバリュ南今宿店 (新築)			
所在地	姫路市南今宿 1600 番地 2 ほか			
事業者	マックスバリュ西日本株式会社			
施設の用途	物品販売店 (食料品等)			
施設面積 (広域土地利用プログラム対象面積)	2,073 m ²			
物品販売業を営む店舗の面積	1,532 m ²			
飲食店、映画館等面積	0 m ²			
延床面積、敷地面積	2,073 m ² 、 4,303 m ²			
駐車場の収容台数	42 台 (全体台数 42 台) (≧必要台数 42 台)			
	夜間駐車場の利用制限	有 (予定)	制限後台数	未定
営業時間	24 時間			

2 知事意見の内容と措置その他対策の概要

知事意見の内容 (H28. 12. 27 通知)	措置その他対策の概要
<p>出入口①について、入口専用の運用とすること。</p> <p>(理由)</p> <p>出入口の運用とした場合、入庫車両と出庫車両の動線が交錯し、安全上問題があるため。また、前面道路を通行する一般車両に対し、出入口における来退店車両の交錯に起因する影響が懸念されるため。</p>	<p>知事の意見を踏まえ、旧出入口①を入口専用の運用とする。</p> <p>旧出入口①からの退店車両については、対策後において、出入口②より左折にて出庫するよう誘導を行う。その他の来退店車両を含めて、広域の誘導経路に変更はない。</p> <p>なお、当該敷地西側市道 (道路 No. 2 市道高岡 186 号線) においては、出入口②より南側が一部狭小となっているが、当該道路内の電柱を敷地内へ移設 (電柱管理者 [関西電力株式会社] 及び道路管理者 [姫路市道路管理課] と事前協議済み) を行うとともに、当該敷地南西側交差点までの十分な離隔 (約 35m) を確保することで、来退店車両の通行に係る円滑性を確保する。</p>

3 重要事項

(1) 駐車需要の充足等交通に係る事項

県の判断	適
------	---

① 駐車場に関する事項 ・ ・ ・ 変更なし

【必要駐車台数の算定・確保】

指針に基づく必要台数42台に対し、来客用駐車台数を42台確保する。なお、従業員駐車場については別途32台確保する。

$$[\text{指針式}] 1.532 \text{ km}^2 \times 1,469.36 \text{ 人/km}^2 \cdot \text{日} \times \text{ピーク率} 14.4\% \times \text{分担率} 40\% \div \text{平均乗車人員} 2.0 \\ \times \text{平均駐車時間係数} 0.640 \approx 42 \text{ 台}$$

② 道路交通への影響に関する事項

【交差点の将来ピーク時交通量及び交通の円滑性の評価】

ア 店舗の新設により新たに発生する自動車台数と来退店経路の設定 ・ ・ ・ 変更なし

○ ピーク 1 時間あたりの来店自動車台数

①において計算に使用した各項目の値を用い、ピーク時来台数を算出した。

$$[\text{計算式}] 1.532 \text{ km}^2 \times 1,469.36 \text{ 人/km}^2 \cdot \text{日} \times \text{ピーク率} 14.4\% \times \text{分担率} 40\% \div \text{平均乗車人員} 2.0 \approx 65 \text{ 台}$$

○ 商圈（店舗を中心に半径 2 km）を 6 方面 1～6 に分け、各方面別の世帯数比で 65 台/h を各地域からの経路に配分する。

ゾーン	世帯数 (世帯)	配分比 (%)	来退店ピーク台数 (台/h)
1	3,651	15.6	10
2	3,318	14.1	9
3	3,233	13.8	9
4	7,481	31.9	21
5	4,880	20.8	14
6	897	3.8	2
計	23,460	100.0	65

イ 交差点の将来ピーク時交通量及び交通の円滑性の評価及び対策

・ ・ ・ 地点Dを追加検討

○ 現況交通量調査〔平成28年8月7日(日)、8月8日(月)、平成29年1月15日(日)、1月16日(月)〕（下線日程については追加調査）に上記で算出した発生台数65台を加えて、交差点需要率及び車線別混雑度の検討を行う。

○ 信号交差点の交差点需要率、車線別混雑度は下表のとおり。

○ いずれの信号交差点においても、ピーク時間帯において交通処理は可能と考えられる。

(上段：交差点需要率、下段：車線別混雑度)

※網かけは最大値を示す。

調査地点	現況		予測		下線部は 経路上の車線
	平日	休日	平日	休日	
地点A (東今宿3丁目交差点)	0.273	0.231	0.275	0.233	
平：17時台 休：16時台	0.41 0.14	0.30 0.18	0.42 0.14	0.31 0.18	東流入直右 北流入右折
地点B (車崎西交差点)	0.252	0.245	0.281	0.272	
平：9時台 休：10時台	0.30 0.16	0.31 0.08	0.31 0.29	0.32 0.20	西流入直右 南流入右折

調査地点	現 況		予 測		下線部は 経路上の車線
	平日	休日	平日	休日	
地点C (土山交差点) 平：17時台 休：15時台	0.330	0.261	0.341	0.271	
	0.33	0.27	0.34	0.27	東流入直左
	0.22	0.13	0.22	0.13	東流入右折
	0.52	0.38	0.54	0.41	北流入直右
	0.17	0.06	0.17	0.06	南流入直右
地点D 平：18時台 休：17時台	0.253	0.188	0.265	0.200	
	0.32	0.26	0.32	0.26	東流入直右
	0.17	0.06	0.22	0.11	北流入右折

ウ 無信号交差点（出入口②）における交通処理検討・・・変更なし

- 信号機のない交差点の交通容量の計算法（西ドイツの計算法）により評価
- 評価は「遅れなし」となっており、周辺交通への影響は軽微であると考えられる。

（主道路：市道高岡 186 号線、 従道路：場内）

出入口②	従道路→主道路 (出入口からの右折出庫)	
	平日 (11 時台)	休日 (13 時台)
交通容量	670	741
将来実交通量	44	44
余裕交通容量	626	697
指 標	遅れなし	遅れなし

4 条例第6条第2項の規定（第4条第1項を準用）による関係行政機関からの意見

意見内容	事業者の対応	県の判断
[姫路市] 意見なし。	・－	
[兵庫県警交通規制課] 1 案内誘導看板等の設置について 案内誘導看板の設置箇所については、事前に姫路警察署長と調整すること。 2 来退店経路について 来退店経路を周知するよう広報を徹底されたい。 3 店舗出入口への交通整理員の配置について 繁忙日等については、交通整理員を配置し、交通の安全を確保されたい。 4 駐車対策について 来店した入庫待ち車両が、店舗周辺の公道に滞留しないように留意されたい。	<ul style="list-style-type: none"> ・案内誘導看板の設置に際しては、事前に姫路警察署と協議致します。 ・開店時のチラシ配布やホームページ等により来退店経路を周知致します。 ・繁忙日等については、適宜、駐車場出入口に交通整理員を配置致します。 ・駐車場各入口部には、適宜、交通整理員の配置等を行い、来店車両の入庫待ちに伴う周辺公道への滞留等の回避に努めます。 	事業者から対応する旨の回答があり、意見を有しない。

5 条例第6条第1項の規定による知事の再意見(案)

知事の再意見の有無	有しない。
留意事項の有無	次の留意事項を付記する。 1 繁忙時ほか、必要に応じて駐車場の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。 2 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。 3 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。

議案 4

(仮称) 阪急オアシス鴻池店に係る基本計画書の訂正を踏まえた知事の意見 (案)

※交差点における車線別混雑度の算定に誤りがあったため、訂正内容及び事業者の対応方針を踏まえた上で、知事の意見の有無等について改めて諮問を行うもの。

1 計画概要 ※条例審議時の議案書より (基本計画書提出年月日 平成28年4月28日)

名 称 (新築等の区分)	(仮称) 阪急オアシス鴻池店 (新築)			
所在地	伊丹市鴻池四丁目14番 1 ほか			
事業者	株式会社阪急オアシス			
施設の用途	物品販売店 (食料品等)、飲食店、その他			
開店時期、 着工時期	平成29年 4 月、 平成28年 9 月			
施設面積 (広域土地利用プログラム対象面積)	9,188㎡			
物品販売業を営む店舗の面積	5,769㎡			
飲食店、映画館等面積	565㎡ (飲食店)			
延床面積、敷地面積	11,334㎡ 、 17,997㎡			
用途地域	準工業地域			
駐車場の収容台数	299台 > 必要台数293台			
	夜間駐車場の利用制限	無	制限後台数	—
営業時間	午前 8 時～午後11時			

2 基本計画書の正誤等

右折専用車線の混雑度の算定に誤りがあった。(下表波線部分)

【訂正前 (誤)】

(上段：交差点需要率、下段：車線別混雑度)

調査地点	現況		予測		下線部は 経路上の車線
	平日	休日	平日	休日	
地点1 (鴻池字三刈) 平：17時台 休：15時台	0.537	0.489	0.579	0.532	
	0.24	0.21	0.30	0.26	東流入左直
	<u>0.11</u>	<u>0.10</u>	<u>0.11</u>	<u>0.10</u>	東流入右折
	0.39	0.49	0.48	0.58	南流入左直
	<u>0.10</u>	<u>0.06</u>	<u>0.19</u>	<u>0.11</u>	南流入右折
	0.63	0.42	0.63	0.42	西流入左直
	<u>0.18</u>	<u>0.23</u>	<u>0.31</u>	<u>0.34</u>	西流入右折
	0.39	0.48	0.41	0.50	北流入左直
	<u>0.24</u>	<u>0.21</u>	<u>0.24</u>	<u>0.21</u>	北流入右折
地点2 ((仮)計画地南西) 平：17時台 休：14時台	0.281	0.438	0.394	0.552	
	0.27	0.65	0.62	1.00	東流入左直右
	0.29	0.26	0.29	0.26	南流入左直
	<u>0.01</u>	<u>0.02</u>	<u>0.09</u>	<u>0.10</u>	南流入右折
	0.03	0.01	0.03	0.01	西流入左直右
	0.33	0.44	0.38	0.49	北流入左直右

【訂正後 (正)】

(上段：交差点需要率、下段：車線別混雑度)

調査地点	現況		予測		下線部は 経路上の車線
	平日	休日	平日	休日	
地点1 (鴻池字三刈) 平：17時台 休：15時台	0.537	0.489	0.579	0.532	
	0.24	0.21	0.30	0.26	東流入左直
	<u>0.22</u>	<u>0.16</u>	<u>0.22</u>	<u>0.16</u>	東流入右折
	0.39	0.49	0.48	0.58	南流入左直
	<u>0.61</u>	<u>0.35</u>	<u>0.85</u>	<u>0.59</u>	南流入右折
	0.63	0.42	0.63	0.42	西流入左直
	<u>0.26</u>	<u>0.30</u>	<u>0.44</u>	<u>0.46</u>	西流入右折
	0.39	0.48	0.41	0.50	北流入左直
	<u>1.45</u>	<u>1.15</u>	<u>1.45</u>	<u>1.15</u>	北流入右折
地点2 ((仮)計画地南西) 平：17時台 休：14時台	0.281	0.438	0.394	0.552	
	0.27	0.65	0.62	1.00	東流入左直右
	0.29	0.26	0.29	0.26	南流入左直
	<u>0.05</u>	<u>0.14</u>	<u>0.47</u>	<u>2.79</u>	南流入右折
	0.03	0.01	0.03	0.01	西流入左直右
	0.33	0.44	0.38	0.49	北流入左直右

【地点 1 の北流入右折車線について】

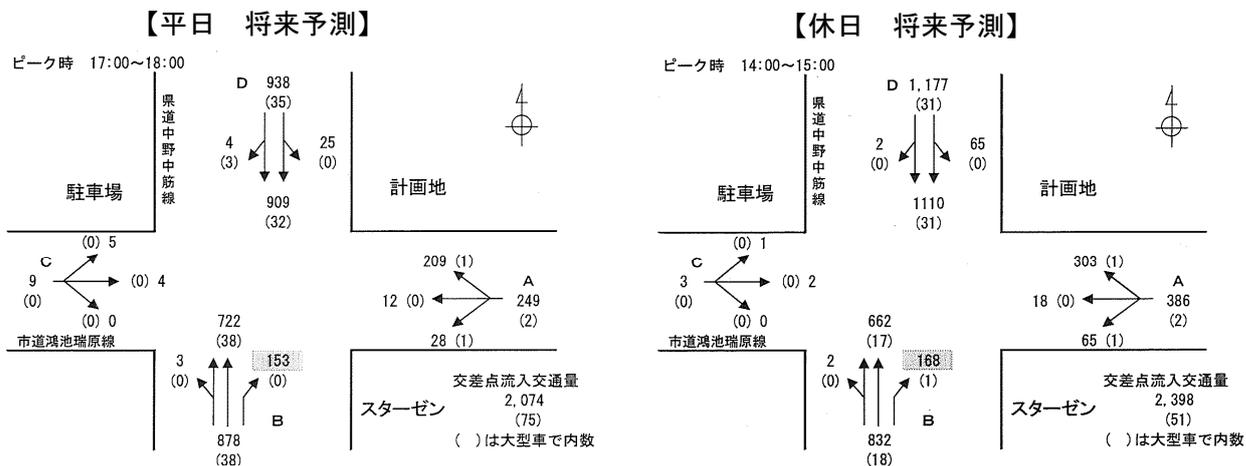
地点 1 の北流入右折車線の混雑度が計算上は 1 を超えているが、実際には信号 1 サイクルで捌けている状況。

なお、この車線は来退店経路にはなっていないため、今回の出店による影響はない。

【地点 2 の南流入右折車線について】

地点 2 の開店後の休日の予測において、南流入右折車線の休日ピーク時の混雑度が 2.79 という非常に高い数値となっているのは、対向直進交通量が 1,000 台/時を超えているため、交通容量の算定上は対向直進の間隙を利用しての右折を見込むことができないことが要因。

地点 2 ピーク時の発生交通量（現況台数＋来退店台数）



南流入右折車線の混雑度（交通量／交通容量）

$$= \frac{153 \text{ 台}}{271 \text{ 台 (間隙利用)} + 56 \text{ 台 (現示変わり目)}} = 0.47$$

南流入右折車線の混雑度（交通量／交通容量）

$$= \frac{168 \text{ 台}}{0 \text{ 台 (間隙利用)} + 60 \text{ 台 (現示変わり目)}} = 2.79$$

3 交通の円滑性を確保するために事業者から追加提示された対応方針

(1) 来退店経路の一部見直し

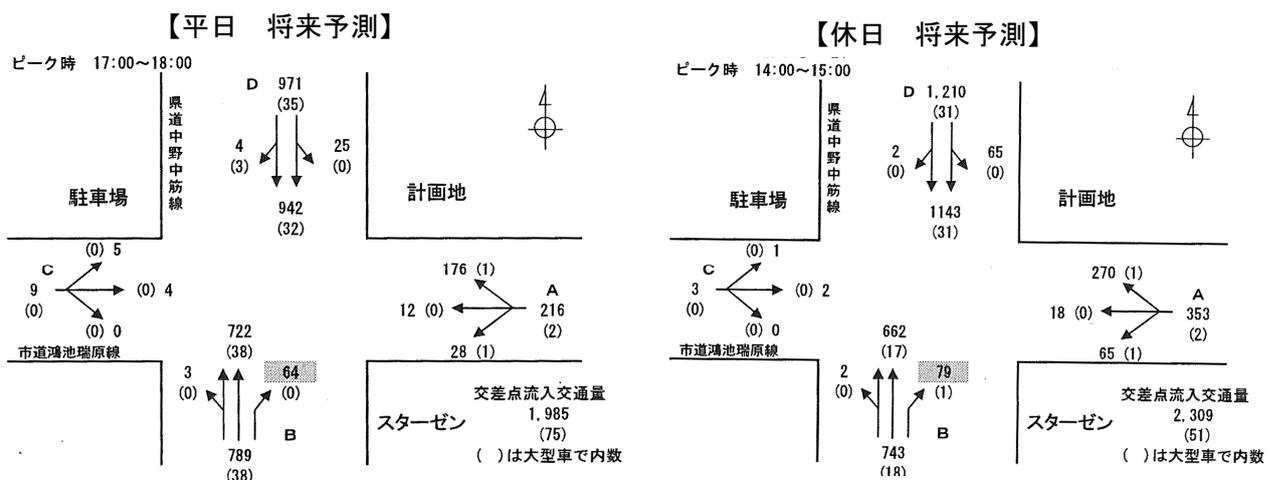
南方面からの来店車両の一部を迂回させ、地点2ではなく地点1交差点を經由させて出入口①から入庫させる。(その他退店経路も一部見直し)

経路見直し後の交差点需要率及び車線別混雑度

(上段：交差点需要率、下段：車線別混雑度)

調査地点	現況		予測		下線部は 経路上の車線
	平日	休日	平日	休日	
地点1 (鴻池字三刈) 平：17時台 休：15時台	0.537	0.489	0.563	0.518	
	0.24	0.21	0.38	0.33	東流入左直
	0.22	0.16	0.22	0.16	東流入右折
	0.39	0.49	0.45	0.55	南流入左直
	0.61	0.35	0.85	0.59	南流入右折
	0.63	0.42	0.63	0.42	西流入左直
	0.26	0.30	0.51	0.51	西流入右折
	0.39	0.48	0.41	0.50	北流入左直
	1.45	1.15	1.45	1.15	北流入右折
地点2 ((仮)計画地南西) 平：17時台 休：14時台	0.281	0.438	0.386	0.543	
	0.27	0.65	0.55	0.92	東流入左直右
	0.29	0.26	0.29	0.26	南流入左直
	0.05	0.14	0.21	1.32	南流入右折
	0.03	0.01	0.03	0.01	西流入左直右
	0.33	0.44	0.39	0.50	北流入左直右

地点2 ピーク時の発生交通量 (現況台数+来退店台数)



南流入右折車線の混雑度 (交通量/交通容量)

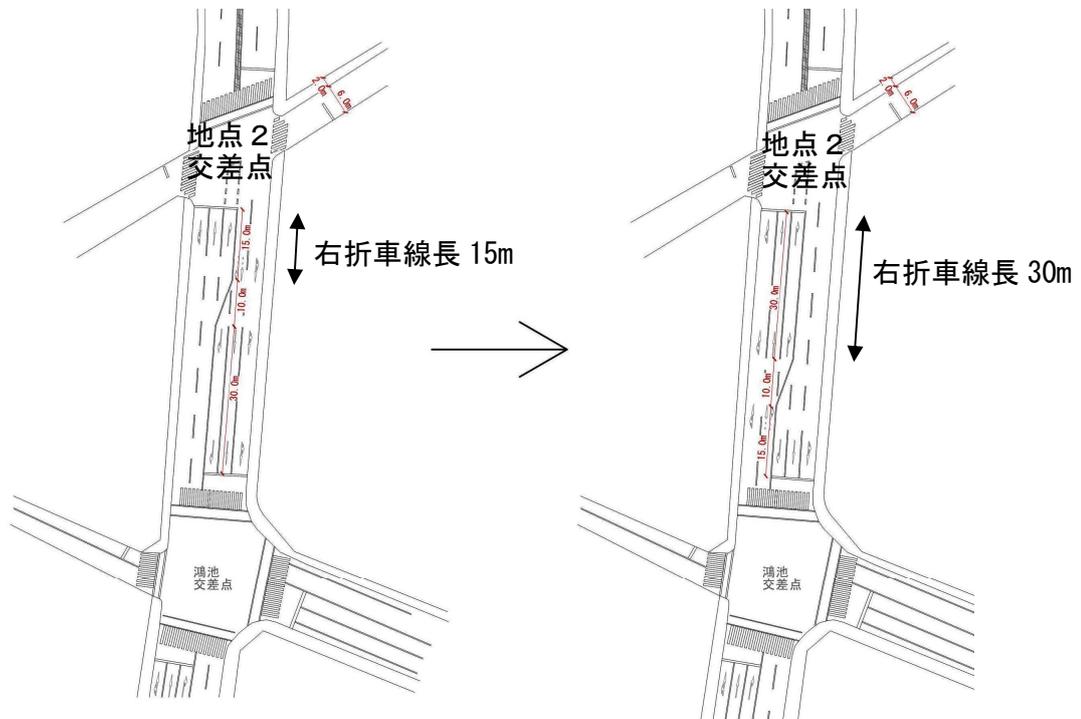
$$= \frac{64 \text{ 台}}{248 \text{ 台 (間隙利用)} + 56 \text{ 台 (現示変わり目)}} = 0.21$$

南流入右折車線の混雑度 (交通量/交通容量)

$$= \frac{79 \text{ 台}}{0 \text{ 台 (間隙利用)} + 60 \text{ 台 (現示変わり目)}} = 1.32$$

(2) 右折車線長の延長

開店前に、右折車の滞留に必要な長さを確保するため、現在、15m（車両2～3台分）の右折車線長を事業者負担で30m（車両5～6台分）に延長する。



(3) 信号現示の調整

万一、開店後に渋滞等の問題が生じた場合には、信号現示の調整（右折専用現示の新設等）について、道路管理者、警察と協議する。

4 事業者から追加提示された対応方針を踏まえた交通の円滑性の評価

○地点1 交差点については、ピーク時間帯において交通処理は可能と考えられる。

○地点2 交差点については、南流入右折車線の休日ピーク時の混雑度が1を超えているが、当該車線における現況（※1）及び当該車線長の延長（15m→30m）を考慮すると、概ね円滑な交通処理は可能と考えられる（※2）。

※1 現況の交通流動（事業者からの報告による）

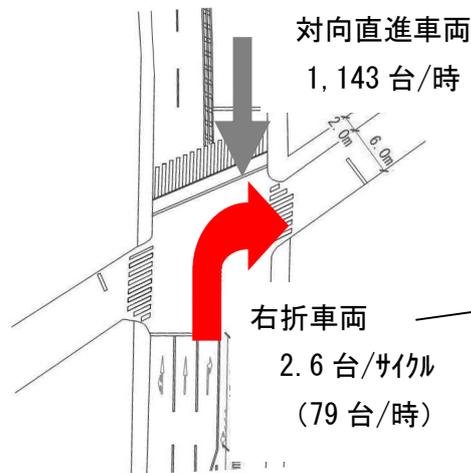
- ・ 休日のピーク時（14時台）を挟む前後3時間の追加調査の結果、1,000台強（*）の対向直進車両がある状況において、信号1サイクル当たり、①対向直進車両の間隙を利用して最大4台、②信号現示の変わり目に最大4台、右折できている状態を確認
- ・ *対向直進車両数・・・973台（13時台）、1,035台（14時台）、1,013台（15時台）
- ・ この現状を踏まえると、対向直進車両が1,000台強程度であれば、信号1サイクル当たり8台程度は右折処理可能と考えられる。

（なお、本交差点においては、現示変わり目の捌け台数を2台として交通容量を算定しているが、現況を踏まえて捌け台数を3台として交通容量を算定した場合は、南流入右折車線の休日ピーク時の混雑度は0.88（<1）となる。）

※2 開店後の右折処理の予測

- ・ 開店後における休日ピーク時の右折車両は79台/時（現況37台+来店車42台）。
- ・ これを信号1サイクル当たりにすると、右折車両は2.6台/サイクル（*）。
- ・ *当該交差点の休日の信号サイクル長は119秒であるため、1時間当たり30.3サイクル
79台/時 ÷ 30.3サイクル/時 ≒ 2.6台/サイクル

⇒追加調査の結果を踏まえると、当該交差点における信号1サイクル当たりの右折処理能力は8台程度あり、処理能力が予測台数2.6台に対して5.4台分の余裕がある。実際には来店車両がランダムに発生すること、開店後は対向直進車両が増えること等を考慮しても、捌き残りは生じないものと考えられる。



開店後の右折処理の予測
(休日ピーク時の将来予測)

当該右折車線は、追加調査時の現況を踏まえると、対向直進車両が1,000台強の状況下でも、8台/サイクル程度（*）の処理能力があると考えられる。

※間隙利用	4台/サイクル
現示変わり目	4台/サイクル
計	8台/サイクル

5 条例第4条第2項の規定による知事の意見（案）

知事の意見の有無	有しない。
留意事項の有無	<p>通知済（※）の留意事項に加え、次の事項を付記する</p> <ol style="list-style-type: none"> 敷地南西交差点（地点2）の南流入右折車両による負荷を軽減し、交通の円滑性を確保するため、来店経路の見直し、広域誘導看板の設置、右折車線長の延長等の必要な対策を講じること。 開店後に当該交差点の交通流動の状況を調査・報告するとともに、来店車両に起因する渋滞等が日常的に発生する場合は、出入口の運用を見直すなど、必要な対策を講じること。

※既通知内容（平成28年7月27日付け都計第1169号で事業者へ通知済）

知事の意見の有無	有しない。
留意事項の有無	<p>次の留意事項を付記する。</p> <ol style="list-style-type: none"> 敷地西側の出入口（出入口①）東側の場内車路の交錯部分の形状の見直し、敷地南側の出入口（出入口②）北側の車路の幅員の拡大、来客用駐車マスの出入口付近への設置の取りやめ等により、駐車場内における来店車両及び歩行者の安全確保を図ること。 敷地南西に立地予定の自動車販売店の駐車場出入口の位置によっては、前面道路の交通に影響を及ぼすことが考えられることから、当該出入口の設置場所を確認の上、必要に応じて店舗駐車場の出入口の位置を見直すこと。 敷地南側の出入口（出入口②）については、入口専用としての運用への見直し等により、前面道路への負荷を軽減するとともに、通学時間帯も含めて日中は常時、交通整理員を配置するなど、対面の商業施設の事業者とも協力して、安全かつ円滑な入出庫を図るための対策を講じること。 敷地西側の出入口（出入口①）についても、繁忙時等は交通整理員を配置し、安全かつ円滑な入出庫を図ること。 敷地北側の荷さばき施設（荷さばき施設③）については、現配置計画では搬出入車両の転回ができないことから、位置の見直し又は転回場所の確保を行うこと。 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。 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。 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。