

## 第 81 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 30 年 12 月 17 日（月）  
                  14 時 00 分から 16 時 00 分まで
  
- 2 場 所           神戸市教育会館   2 階   203 号室
  
- 3 出席者         部会長   山下   淳  
                  委員     岡   絵理子  
                  委員     片山   朋子  
                  委員     小村崎 栄一  
                  委員     住友   聡一  
                  委員     森津   秀夫
  
- 4 審議案件  
    条例第 4 条第 2 項の規定に基づく知事の意見の有無等について  
    ・姫路市花田ショッピングセンター（増築）
  
- 5 審議の概要     別紙のとおり

## 議案 1：姫路市花田ショッピングセンター

### 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：出入口①の平日のピーク時間における右折出庫が「滞留」となっている。前面道路への影響は軽微であるという説明であったが、平日のピーク時間、出庫できない車両が場内に滞留するという状況が毎日起これば、退店車両が他の出口を本来の運用と違った方法で利用するおそれがあり、強引な出庫は、前面道路の通行を妨げる可能性が大いにある。そのような交通誘導を計画するのは、事業者としてはあまりに無責任である。適切な迂回路がないからといって、このように破綻した交通計画をそのまま「適」と判断するのはいかなるものか。誘導経路を見直し、左折出庫のみの運用とすべきである。

事務局：出入口①について、ご指摘のとおり右折出庫の遅れの指標が「滞留」となり、さばけないという結果となっているが、議案書の「(2) 駐車需要の充足等交通に係る事項」の「ウ 駐車場出入口からの右折出入庫の交通処理検討」の表中の平日出庫の結果のうち、余裕交通量はマイナス 14 台となっている。これは、ピーク 1 時間当たり 14 台が場内に滞留するということであり、時間当たりの台数と考えれば、重大な混雑を引き起こすというものではないと考える。

委員：14 台が 1 時間で滞留するということであれば、1 列に並べれば 70～80 m 程度の長さとなり、とても影響が小さいとは言い難い。出庫に時間がかかるため、中には強引な出庫をしようとする車両も出てくるはずであ

る。出庫においても交通計画上適切に処理可能な計画とするべきである。

事務局 : 入庫において「滞留」という結果であれば、前面道路へ非常に大きな影響があると思われるが、出庫における「滞留」は、場内に退店車両が並ぶということである。それに対し、事業者からは一定の対策が示されているため、周辺の道路交通への影響という観点では、軽微であると判断している。

委員 : 事務局では、来客がルールどおり整列して待機する前提で影響を考えているようだが、そのような来客ばかりではなく、強引な出庫による前面道路への影響が出るとと思われる。前提が異なるため、これ以上議論を深めてもあまり意味がない。場内の車両誘導計画について、増築部分が既存部分と駐車場の一箇所のみで接続しているため、その接続部に車両等の通行が集中することが見込まれる。この接続部における円滑な往来の確保及び安全対策を徹底してもらいたい。また、新設する出入口②について、正面の車路中心線と出入口の中央がずれており、出入庫時に混乱を招くおそれがあることから、円滑性を向上させるため、見直しが必要だと思われる。増築部分と既存部分を往来する歩行者動線を確保されたい。出入口②については設置する看板案が付図3-2に示されているが、既存の出入口についてはどのような看板が設置されているのか。

事務局 : 現地を確認した際には、既存の出入口においては案内誘導看板の掲出は見られなかった。

委員 : 出入口は、それぞれ運用が決まっていることから、それを徹底するための案内が必要だと思われる。

事務局 : 事業者に伝える。

委員 : 実際に、現在計画されているような出入口の運用を行っているのか。

事務局 : 現状では、特に出入口における右左折の運用を規制している様子はなかった。

委員 : それであれば、現在計画している誘導経路で案内を始めた場合、既存部分の来退店経路が変わることで、現状を調査した交通状況における交通検討結果と異なるか。

事務局 : 商圈内の各方面からの来退店については、調査している交差点に同様に流入することとなるため、誘導を徹底することによって、大きく交差点の調査結果が変わることはないと考える。

委員 : 出入口における遅れの指標を評価する際に、各出入口から出入庫する車両については、通過交通に加算して検討を行っているのか。

事務局 : 通過交通として見込んで検討をしている。なお、出口及び出入口②から左折出庫する車両の台数については、西方面へ退店する車両が半数ずつ各出入口から出庫する前提で計算をしている。面積等で按分した結果ではないが、既存の集客施設の店舗面積が増築する集客施設よりも大きいことを考慮すると、面積按分で退店車両台数を設定するよりも安全側で検討していると考え。混雑時に一時的にそのような運用を行うことは考えられるが、事務局としては、現在周辺交通が基準内に収まっており、さばけている状況で、出庫における「滞留」という結果をもって出入口②を入口専用とすることを事業者に求めることまでは考えていない。

委員 : 出入口①については問題だと思われる。前面道路の国道 372 号は交通量が多いことを交通センサスで確認した。右折で出入庫を行う計画となっているが、この程度の交通量の道路において、右折を許容する理由がわからない。前面道路の交通量が多いことから、時間当たりの滞留台数は 14 台では収まらないのではないかと。原則どおり、左折での誘導を行うべ

きである。出入口②の前面にはゼブラ帯があり、左折での出入庫運用となっているが、右折での入庫を誘発するおそれがある。県警からも、左折を徹底させる旨の意見があったが、構造的な工夫ができないか。

事務局：ご指摘のとおり、出入口②前面のゼブラ帯については、右折入庫を招くおそれがあるため、看板等の設置により、左折での出入庫を徹底するよう事業者伝える。誘導経路や迂回路を設定し、出入口①での右折運用を回避できればよいが、迂回路として設定できる道路が周辺になく、困難である。この沿道で、大規模小売店舗立地法の手続を行っている店舗の出入口の運用が確認できたものの中で、左折出入庫のみで誘導を行っている店舗はなかった。また、適切な迂回路がないか、事務局から県警に問い合わせたが、適切な迂回路はなく、右折運用を許容せざるをえないとの回答だった。広域な迂回路を設定しても、実情と乖離した誘導を行うのは現実的ではなく、右折出入庫を行う計画において起こり得る問題に対し、実効性のある対策を行う方が適切だと判断した。

委員：既存部分から増築部分に移動する際に、歩行者は一度外に出る計画となっているのか。

事務局：計画地は、北側の道路が一番高くなっており、南側に向けて、水路を挟んで棚田のように段々に下がっている。計画地内で高低差があり、相互に往来するためには、アップダウンを繰り返しながら移動しなければならないことから、現実的には計画地から公道に出て、別の建物に向かう歩行者が多いと思われるが、計画地内で往来する歩行者についても否定はできない。現在計画されている接続部において、歩行者の安全対策をどのように計画しているのか、事業者を確認する。

委員：いくつか店舗があるが、既存施設、増築施設にはどのようなテナントが

入居しているのか。

事務局 : 今回の計画で増築する施設のテナントは、物販店は未定と事業者から報告を受けている。飲食店についてはファミリーレストランが入居予定である。既存施設については、24時間営業の食品スーパー、手芸用品店、衣料品店が3店舗、それ以外は個人商店となっている。また、一部美容院等の非物販店舗が入居しているが、全て物販店舗の面積としている。

委員 : 増築した部分と既存部分とを駐車場内で接続した理由を知りたい。

事務局 : 事務局から再三確認したが、理由については事業者から回答がない。駐車場のほんの一部を接続してまで一体の施設として運用することに対するメリット等についても、現段階で事業者からは説明がない。

委員 : 店舗間の往来も駐車場内の限られた場所ではかできず、それぞれの店舗も関連性がないならば、独立した集客施設として整理するべきではないか。独立した集客施設であるならば、出入口ごとに前面道路交通への影響等について判断することでよいが、一体で集客施設を計画するのであれば、複数の委員から指摘のあったように、出入口の規制を行うことも道理である。そうしないのであれば、相互に独立した集客施設とするべきであり、いいところ取りをするのは不適切だと思う。

事務局 : 駐車場内の1箇所のみが接続部となっていることから、再三にわたり一体とすることの真意を事業者に尋ねたが、回答はなかった。

委員 : 非物販店舗が何店か入居しているとのことで、併設施設係数が増加すると思われるが、数値上はそう大きな影響はないと思われる。しかし、非物販店舗の営業形態によっては、駐車時間が物販店舗の平均駐車時間係数を上回る長さとなるおそれがある。

事務局 : ご意見のような懸念はあるが、増築後の駐車場の全体収容台数は、非物

販店舗となっている店舗も物販店舗の面積として算出した必要駐車台数から 20 台程度の余裕があるため、大きな影響はないと考えている。非物販店舗の部分については、将来的に非物販店舗の部分が物販店舗となる可能性があること、物販店舗となったときの状況については、面積を算入することで検討されていることから、物販店舗の面積から省いて整理するよう指導はしていない。

委員：テナントが変更となることで、将来的に物販店舗から非物販店舗、あるいはその逆の変更があっても、最初に物販店舗として届け出られていれば、何も指導ができないということか。

事務局：物販店舗として面積を算入して検討されていれば、将来的にその部分が非物販店舗から物販店舗に変更された場合でも、周辺的生活環境への影響は検討されている。また、テナントが入れ替わる際には、法第 6 条第 1 項の手続が必要となるため、物販店舗に限られるが、把握はできる。

委員：一体の集客施設として計画されている以上、その前提で審議せざるを得ないが、来客が計画地内で各店舗を往来することを想定していないのだろうか。駐車場については、一部が接続されていることは理解しているが、それ以外の隣接している計画地の間はどうなっているのか。

事務局：付図 3-2 で、計画地の中を縦横断しているのは水路である。施設全体が非常に広いこと、前面道路の交通が比較的多いことから、店舗間は場内を車両で移動する来客が多いと考える。

委員：場内の移動経路が複雑だが、場内掲示等で誘導は行うのだろうか。

委員：出入口②から入庫した車両は、退店するためには必ず駐車場の接続部を通過して既存施設側に移動することになる。

事務局：駐車場の接続部の車両通行の円滑性の向上や歩行者動線の確保等、事業

者に伝え、検討してもらおう。

委員：出入口①からの右折出庫における遅れの指標が「滞留」となっているため、場内に出庫待ち車両が滞留することになる。場内への滞留であるため、周辺への都市機能や生活環境への影響という観点では軽微と言えるかもしれないが、既存の駐車場レイアウトも含めて検討しないと、混乱するおそれがある。

委員：一体の施設として計画することの最大のメリットは、右折での出入庫が可能になるということだろう。

委員：そのとおりだと思われる。

委員：右折出庫における遅れの指標で「滞留」という結果が出ている以上、左折のみの運用とすべきである。

事務局：既存で右折での出入庫の運用を行っているため、来客にその運用の変更を周知させるのは困難だと思われる。

委員：いまだかつて、右折の出入庫について、「滞留」という結果が出た計画について、そのまま認めた事例はないと思われる。

事務局：入庫については、「滞留」であれば不適切と判断する。繰り返しになるが、周辺の道路交通等への影響という観点で適否を判断するものだと思われる。

委員：場内で車両の滞留が起こり、その対策として誘導員を立てると、前面道路の通行車両を一旦停止させて車両を出庫させる懸念がある。そのような誘導を行えば、前面道路交通に影響が出ることになるため、そのような誘導を行うことのないよう、事業者に強く指導すべきである。

事務局：留意事項3に誘導員の配置等の対策を講じる旨を付記しているが、誘導のオペレーションについても併せて事業者伝える。

委員：この内容については、私は意見にすべきと考える。

委員：私は、事務局の発言のとおり、留意事項の内容に含まれていると考える。

委員：誘導員の配置の有無の問題ではなく、誘導員が適切な誘導を行うかどうかの問題だと思われる。前面道路の交通を遮断しないような誘導をしないように事業者にしっかり伝えてもらいたい。

事務局：事業者に伝える。

委員：(各委員に諮った上で) 原案どおり県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6条1条第1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、駐車場の出入口に交通整理員を配置し、安全かつ円滑な出入庫を図ること。特に、既設出入口（出入口①）から出庫しようとする駐車場内の車両により入庫を阻害された車両が公道に滞留する等の問題が生じることのないよう、誘導員を配置する等の適切な対策を講じること。
- 4 駐車場の利用に係る車両、歩行者等の通行の安全性・円滑性の確保のため、新設出入口（出入口②）部分の車路、駐車マス等の適切な配置、新設駐車場と既設駐車場との連絡を考慮した適切な車両、歩行者等の動線の確保など、駐車場内のレイアウトを再検討すること。
- 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。

※ 下線部は追記・修正事項