第148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８年４月23日（木）
午後２時から午後３時40分まで

２　場　　所　　神戸市教育会館404号室

３　出 席 者　　部会長　兒山　真也
委　員　北川　博巳
委　員　工藤　和美
委　員　平栗　靖浩
委　員　恩地　紀代子
委　員　柳　　尚吾

４　審議案件
第１号議案　猪名川町における（仮称）フレッシュバザール猪名川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　宝塚市における（仮称）宝塚市伊子志計画の新築に係る知事の意見について
（条例第４条第２項）

５　審議概要　　別紙のとおり

議案１：（仮称）フレッシュバザール猪名川店

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　議案書の「（１）まちづくりに関する計画との整合に関する事項」の部分に地区計画との整合に関する記述がない。重要な事項であると考えるが、通常記載しないのか。

事 務 局　当該箇所は主に都市計画マスタープランとの整合について記載している。地区計画には建築物の用途制限など具体的な基準があり、基準への適合については適合義務があるので、どの案件も当然適合しているものと考えている。しかし、都市計画マスタープランなどは具体的な基準があるものではなく、全体的な構想・方針を示したものであることから、それらの方針とどのように整合しているのかを説明すべきと考え、このように記載している。

委　　員　承知した。地区計画については明確な記載がない印象であるため、可能なら記載すべき事項と考えるが、記載することに不都合はないか。

事 務 局　問題ないため、今後は地区計画との整合について明記する。

委　　員　猪名川町都市計画マスタープランにおいて、計画地は「その他施設」の位置付けとなっており、「商業用地」等の位置付けではない。「その他施設」はどういったものなのか理解できず、まちづくり方針に合致しているか不明瞭であったため、補足されたい。

事 務 局　今回出店の経緯についての補足となるが、計画地の北側及び南側には1980年頃に作られた大規模な住宅団地があり、北側と南側の団地の間

の部分に存する計画地は市街化調整区域に位置している。これらの団地では人口が減少しており、この沿道においてはスーパー等が不足しているという問題があった。そこでこの広根地区の自治会が中心となってどうにか商業施設を誘致したいと考え、市街化調整区域であっても地区計画を定めると店舗が立地可能となることから、2015年に住民主導で地区計画を策定した経緯がある。計画地の北西に位置するコンビニエンスストアについても、この地区計画によって、2021年に出店されたものである。このようにまちづくりの方針として商業施設を誘致していく考えを持っており、コロナの影響を受けて一度止まってしまったが、計画地にも商業施設を誘致して人口減少を食い止めていきたいという地元の思いがある。また、地区計画が定められているということを踏まえ、今回の出店計画を進めるに当たっては、地元とは何度も協議しており、当然地区計画にも合致したものとなっている。地元が商業施設を誘致したいという思いがあって、今回ここに出店されることになったという経緯である。

委　　員　商業施設は地元から強く望まれているものということは理解した。議案書の中に、「多田銀銅山遺跡等の歴史・文化の情報提供機能などの土地利用の誘導を図る。」と記載されているが、この文化施設を作るのが趣旨ではないのかと考えたが、そうではないことを理解した。そういった類の施設は今回の計画に全く入っていないのか。

事 務 局　そのとおりである。

委　　員　来退店経路について、北側道路からは右折で入庫し、左折で出庫する経路設定となっている。計画地南東の地区から来店する車両は、三叉路を左折して地点２交差点（広根奥の谷交差点）から右折で北上する

経路ではなく、三叉路を直進して計画地北側の出入口①から左折で来店する経路を利用するのではないかと考えられる。三叉路を直進する集落内の道路幅員が細いためそのように誘導しているのかと考えたが、一方で当該道路上にはバス停が設置されている。どういう経緯で当該道路を迂回する経路設定をしているのか。

関　係　人　地元住民への説明会の中で、この道路を経由しないでほしいと要望を受けた。道路上には地域のコミュニティバスのバス停があり、地区のことを知っている方は利用している道路ではあるが、案内としては要望を踏まえて迂回する経路としている。

委　　員　地元の要望を受けて対応したものと理解した。

委　　員　防犯対策について、建物配置図に「※店外にも防犯カメラを設置します」という文言がある。これまではあまり記載されていなかったと思うのだが、これは住民との協議を踏まえて対応したのか。どういった対応になるのか説明されたい。

事　務　局　図面に記載の文言については事務局からの指摘によるものである。駐車場ガイドラインの中で、防犯面についての項目というのがあり、今までは駐車場ガイドラインの方に対応を記載していたものであるが、図面の方にもそれを確認できた方が望ましいと考え、記載を求めている。

関　係　人　具体的な防犯カメラの設置計画について、具体の設置箇所は決まっておらず、駐車場が全面的に映るよう今後設置箇所を検討していく。バックヤード側についても設置予定である旨を地元にも説明しているが、具体の設置箇所は未定である。

委　　員　敷地南側は防犯面が気になるため、防犯カメラを設置した方が望まし

いと考える。

関　係　人　（南東側の荷さばき施設前には大きなスペースを設けていることについて）敷地が広いため店舗をもう少し南東側に寄せて配置したかったのだが、隣接地は農地であるため、あまりに南東側に寄せると影の影響が生じることとなる。そのため、バックヤード部分前にスペースを配置し、影の影響に配慮している。

委　　員　配置図の星印は何を示しているのか。

事　務　局　誘導看板の設置箇所である。

委　　員　出入口1の近くの植栽部分にも誘導看板を設置するということか。

事　務　局　そのとおり。

委　　員　総合治水課からの意見に対する事業者の対応について、建物の外周に雨水を浸水させる緑地を設置することで対応する旨が記載されている。外周緑地の雨水貯留浸透機能について、重要調整池の基準が想定する水準に対してどのような計算で評価しているのか、その計算方法で本当に水準を満たしているのか。技術的・定量的な、何年確率の降雨量・時間雨量、計画敷地からのピークの流水量、吸収できる水量など定量的な検討が重要になると思われる。そういったことについて、どのような選定や計算に基づいて問題なしと判断しているのか概要を説明されたい。近年想定されているような集中豪雨に対し、今回の浸透計画でどの程度まで敷地内で雨水を一時的に抱え込めるのか、それでも溢れる場合は周辺の河川などにどのように放流することが見込まれているのか、という検討状況について示されたい。本件で調整地なしという選択をどのような条件で認めるのか、その基準は将来の案件にも適用される事を踏まえて説明されたい。

事　務　局　まず今回の案件について、元々農地であった土地を宅地化することとなる。従前は農地として水を貯えることができていたが、宅地になると貯水できなくなるので、敷地外に流出する雨水の量は増えることになるが、処理可能なのかどうかについては都市計画法に基づく開発許可制度の手続で審査されることとなる。宅地の部分雨水がどれぐらい流れるのか流水量を計算し、それが周辺の開渠や暗渠、水路の大きさ等で処理できるのかという計算を行っている。それが基準に合致しているものしか開発許可は下りないのだが、今回は開発許可を取得済みであるため、問題がないことを確認できている。一方、総合治水条例では、流域全体で浸水被害等の軽減を図っており、敷地面積が１ヘクタール以上の開発行為を行う場合は、重要調整池を設置しなければならないことになっているのだが、１ヘクタールを超えない場合であっても調整池の設置に努められたいという規定となっている。もし調整池を設けるのであれば、雨水の流出を抑制できるため望ましいのだが、（雨水処理に係る）法的基準については開発許可手続の方で担保されている。今回調整池は設けないが、緑地を設けることにより、雨水流出量を一定量減らす効果を図っている旨を回答しているものである。

委　　員　総合治水条例第10条は「設置するようにしなければならない」と規定されていることから、設置義務の規定ではないか。21条も同様に「しなければならない」と規定されており、義務規定ではないか。

事　務　局　開発行為により、浸水による被害を発生させる可能性が高まると認められる場合は、設置するようにしなければならないと規定されている。今回は、総合治水課から「努められたい」という意見が出て

いるので、「高まると認められる」という場合には該当しないものと判断されているものと考えられる。

（※審議会終了後、第10条の適用については要件に該当しないため努力義務として扱っているのではなく、同条の規定そのものが努力義務であり、説明に誤りがあったことを事務局より説明）

委　　員　第10条及び第21条は、義務規定に該当しないということか。努力規定であったとしても、目標であり、単なるの事例宣言ではないため、前向きに検討していくことになると思われる。内部基準として今後適用するときに、この店舗はＯＫだが、この店舗はＮＧということになると混乱を招くため、整理が必要ではないか。

事　務　局　総合治水課の意見として、例えば第21条第1項に関して「努められたい」という意見だが、条例第21条第1項自体は、「しなければならない」規定ではないのかという指摘と認識しているが間違いないか。

委　　員　基準がどうなっているのかということで、先の案件にも適用する先例性という視点から整理されたい。

事　務　局　承知した。今回の案件については、計画を踏まえた上で総合治水課より「努められたい。」という意見が出ていることから、同条例の適用に誤りがあることは考えられないが、どういった整理をしているのか即答できないため、後日回答する。

委　　員　次の案件でも同じような文言があると考えられる。定型的なものとして意見を出している可能性も考えられるので、努めなければならないものであれば、努めなさいという趣旨だと考えられる。また、浸水のリスクが高い土地であるのかといった状況も影響するのかといった点も確認の上、整理されたい。

事　務　局　所管課である総合治水課にも確認の上、追って回答する。

（※審議会終了後、総合治水条例第10条及び第21条等の規定において「～するようにしなければならない」という末尾表現となっているが、これは「～する」ことを義務付けた「義務規定」ではなく、「～する」行為の実施に向けて努めることを求めた「努力義務規定」であることを総合治水課に確認の上、事務局より説明）

委　　員　地域経済課商業活性化班の意見について、「周辺商業施設等への影響が懸念される」とはどのような影響なのか。他の店舗が顧客を取られて困るという内容なのか。その場合、設置者の対応が適切でないと考えられる。

事　務　局　地域経済課は中小商業の振興等の事務を扱う部署であるため、この「周辺商業施設等への影響」というのは、交通影響に限らず、商業的な影響も含まれているものと考えている。そういった点に対して事業者の方で対応することは困難であり、また、商業的な影響への対応を求めることは、大規模集客施設及び大規模小売店舗立地法の趣旨にも相応しくない。そのため、当該意見の取下げはしていないものの、設置者に当該意見への対応を求めるような項目ではないものと捉えている。

委　　員　この地域は比較的不便な印象を受ける。コミュニティバスやデマンドバスといった類の停留所を敷地内に設ける想定はないのか。

関　係　人　今のところ予定はないが、要望があれば前向きに検討しようと考えている。近くにコミュニティバスの停留所があるので、それをこちらの敷地内に入れてほしい旨の要求があれば考えるが、今のところは猪名川町から要望等受けていない。

委　　員　もし入れるとすれば、計画に変更が生じる可能性もあるのでは。

関 係 人　今は入らない前提での設計としている。

委　　員　承知した。あらかじめ想定しておいた方が良いのではとも思う。

委　　員　これまで関係行政機関の意見については、交通規制の側面から意見が出ていると思うが、それではコミュニティバスの側面からの意見は意外と分からない。交通政策などの部署も意見聴取する対象に加えていくことが望ましい。

委　　員　この場で何か確約することは難しいと思うが、関係者と調整するなど対応されることが望ましいと考える。

部　会　長　　（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６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）】

知事の意見の有無：意見を有しない。

留意事項の有無　：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　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や歩行者等の安全確保上の問題が発生した場合は、関係機関と協議の上、必要な対策を講じること。

３　繁忙時等は、駐車場の出入口等に交通誘導員を配置することにより、来店車両の安全かつ円滑な出入庫を図り、周辺交通への影響の軽減に努めること。

４　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、交通誘導員を配置し、来客の安全確保に努めること。

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。

６　屋外照明、広告物照明等の適切な配置及び運用に配慮するなど、周辺地域の営農環境に与える影響の軽減に努めること。

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　出入口の前にポストコーンを設置することになっているが、出入口が１点に集中している影響を無視できない。他の店舗も道路沿いに存するが、それらも基本的にポストコーンなどで通れないようにしているのか。交差点ＢやＣの車線別混雑度が（現況と将来を比較して）大幅に上昇している。1.0以下ではあるので問題ないと言えば問題ないのだが、上昇幅が極めて大きいため、引き続き注視が必要である旨を強調しておきたい。また、出入口が１点に集中するのはよくあることだが、歩行者が通っている時は自動車は停止することになるため、一時的にどうしても渋滞してしまうということがあるので、そういった影響は確認の上で計画されているか。

事　務　局　例えば隣接のドラッグストア前など周辺店舗も同様の対応をしており、この道路上はポストコーンが多数設置されている。このポストコーンの設置については道路管理者との協議によるところもある。

関　係　人　指摘どおり今回の計画は左折入庫・左折出庫に限定することから、それぞれの交差点の車線別混雑度が極めて大きくなっている。道路管理者と協議していく中で、右折入出庫を物理的に対策した上で周辺交差点に交通負荷が掛かる方が良いのか、それとも周辺交差点への影響を抑えるために右折の入出庫を認めるのかが論点になっていた。協議結果として、ポストコーンは周辺店舗でも実施しており、

商業施設だけではなく例えばマンションの出入口でも、ポストコーンを設置している物件があるので、そこに対する例外は基本的に認められないという判断がなされた。今回の発生交通量が一応交通処理上の基準を下回っていること、また、迂回経路を広域的に設定しているのだが、実際は迂回経路の内側の来客車両も多いと想定されるため、それぞれの交差点を通過する車（交差点への負荷）は、交差点に達するまでの経路上で一定数が自宅に帰っていくことで、想定の数値よりも小さくなるだろうという見込みを踏まえ、現在の計画にしている。

委　　員　引き続き状況を注視すべきと考える。

事 務 局　承知した。

委　　員　歩行者の状況により渋滞が起こるとか、スーパーの駐車場からなかなか出庫できない等の問題がよく起こるが、その辺の懸念はあるか。また、やはりピーク時には交通誘導員を配置した方がいいのか等の検討はあるか。

関 係 人　１点目の歩行者の影響に関しては、それぞれの交差点において、横断歩道を通行する歩行者の方の数をしっかりと計測し、交差点需要率、車線別混雑度の計算の中には歩行者の影響も加味して計算を行っている。開店・繁忙時に関しても、発生交通が見込まれるので、しっかり出入口には交通誘導員を配置することで、周辺渋滞の発生抑制に努める。

委　　員　出入口の左（北）に三叉路につながる私道が位置している。従前の社員寮が建っていた時にはどのように利用していたのか。昔の話なのかもしれず、スーパーそのものには関係ない話かもしれないが、今後、

どのように活用していくのか。

事　務　局　従前はこの道路（道路No2私道）側に出入口を設置していたようである。元々事業者はこの私道側に歩行者用の出入口と自転車用の出入口を設けることを考えていた。

関　係　人　元々の寮の出入口と今回計画している搬入車両専用出入口の位置は多少ずれてはいるのだが、当初の計画では、自動車は東側の県道から、歩行者と自転車は北側の私道からそれぞれ出入りする形で動線の分離を図った計画としていた。しかし、大店立地法に基づく法定説明会の前に住民の方と設計に係る説明会を複数回開催している中で、北側道路に関しては基本的に地元の車両が通行することに使われていることから、歩行者と自転車がそこに集中することは危険であると地元意見として複数強く意見されている。そのため、計画を変更し、歩行者も自動車も出入りを東側に集約させたという経緯がある。搬入車両に関しては、核テナントのヤマダストアー部分で概ね1日に３～４台程度の想定であるため、台数としては多くならないことから、搬入車両に限れば問題ないということで地域住民と調整している。

委　　員　地域経済課商業活性化班の意見によると、既に渋滞問題があると記載されている。事業者の対応として、交通誘導員を配置する等により渋滞問題の悪化を防ぐと記載されているが、交通誘導員を配置することで渋滞が緩和できるのか。

関　係　人　現在発生している渋滞の解消はどうしてもできないので、道路上にポストコーンを設置することにより、右折待ちによる渋滞を抑えている。また、歩道部分の歩行者との兼ね合いで、交通誘導員の配置

により来客車両をスムーズに誘導できると考えている。

委　　員　広域的というより、計画地周辺の渋滞への対応ということだが、それ以上は対策しようがないということか。インパクトが大きいので、北川委員の指摘どおり注視が必要と考える。

委　　員　総合治水課の意見に関し、浸水想定区域内であるため、総合治水条例に基づき、調整池や雨水貯蓄浸透機能を備えた施設、電気設備等を高所に設置するなどの対応が求められて、事業者もその方向で対応すると記載されている。浸水リスクの観点から見て、今回求めている対策がこの地域にとってどの程度の安全度なのかという事を簡単に説明されたい。

事 務 局　浸水想定区域は河川沿いの敷地などで設定されるのだが、浸水高さには具体の数値が設定されている。想定される浸水深さそれ以上の部分に配置することで、安全面は確保できていると考えている。

委　　員　今回の計画地と道路部分はどれぐらいの高低差になるのか。今回の店舗は低い土地に設置するため、雨水が集まる可能性が高いと考えられる。高低差によって、水の集まり具合とか流入量がある程度決まってくる。

事 務 局　周辺道路より約3.6～3.7m低くなっている。

委　　員　やはり水が結構集まるのではないか。ここでは貯水に関係する意見はないので問題ないと思いながらも、慎重に検討すべきと考える。

事 務 局　これから計画を進めていくに当たり、事業者に検討を求める。

委　　員　武庫川の左岸側、伊丹方面からの来客も一定数想定してるのか。この地域の特性を踏まえると、渋滞の解決は非常に難しいと思っている。武庫川新橋を過ぎると橋が少ない上に、渡ってしまった後に（南北方

向に）抜ける道が少なく、結構交通面で大変な場所だと認識している。例えば、想定される迂回路より一区画北側の道路を使用されるのではないかとか、そういう所に入り込んでしまうと非常に渋滞するとか、といった話は聞いている。道路がこういう問題を抱えているので、解決しない点はあるが、どうやって交通問題を解決していくかは、地域全体で大規模店舗一体となって取り組んでいただくべき課題と考えている。

関　係　人　どの程度の範囲の来店を見込んでいるかについて、今回の計画に関して商圏的に２ｋｍ程度を見込んでいる。武庫川新橋の辺りも今回の商圏としては含まれていて、そちらからの来店も想定している。来退店経路については指摘のとおり、近隣の方はこの経路で来るのかという問題もある。今回設定している経路は、まず原則的には広域的な来退店を対象としているものである。来退店経路図の中で述べると、三角形で囲まれた内部の方たちの来退店に関しては、基本的にはここには含まれないものと考えている。広域的な来退店の誘導に関しては、立看板などの設置を検討するように事務局から指導を受けているのだが、他にも特に開店時は、主要な交差点にプラカードを掲示する交通誘導員などを配置させて、しっかり誘導できるような対策も検討した上で最終的には宝塚市と協議し、オープン時の対策を詰めていきたいと考えている。その他にも、一般的な対応にはなるがホームページなどでしっかり経路について周知を図っていくことを考えている。

委　　員　承知した。解決する、しないの話ではないが、非常に悩ましい地域であり、住んでいる方だけではなく、タクシーも渋滞を抜けるために

様々な道を駆使していくといった地域だと認識しており、この地域全体が抱える問題だとは思うが、そこを上手に管理、運営してもらえればと考えている。

委　　員　車での来店を減らすためには自転車の活用ということも考えられると思うが、この辺の地域性として自転車はどれぐらい使われそうかということと、自転車がどう入るのかについて、入口から入ってすぐに自転車から降りるようだが、それが現実的かとかいうことも含めて説明されたい。

事　務　局　自転車の来退店について、自動車と同じようにスロープをずっと下がってくることになる。来店時は問題なくても、退店時はずっと坂を登っていくことになるため、何とか対策できないのかという指摘は行っている。歩行者の来店経路についても、例えばＡ棟に来店する場合はスロープを降りていくことに問題ないが、Ｂ棟に行く場合にもこのスロープからしか経路がないため、アクセスが非常に悪いという問題もある。敷地北側に出入口を設けられない以上、このスロープを使うことはやむを得ないが、このスロープの途中で例えば階段を設けるとか、歩行者だけでもＢ棟に早くアクセスできるようなことはできないかと、事務局から検討を指示している。検討状況について関係人から説明されたい。

関　係　人　歩行者の出入口を東側に変更する前から、歩行者と自転車のアクセスについては出入りについて事務局と相談し、検討してきている。エレベーターを付けて乗り降りするという方法も検討はしたのだが、コストが過大となる問題と、駐車場の台数が担保できなくなる問題がある。また、自転車の動線が複雑化し、店舗前の経路上の交錯が

発生して、懸念点が増えることもあったことから、最終的にはエレベーターの案や途中で階段を設ける案も不採用となり、現在の計画で進めていくこととしている。Ａ棟とＢ棟に関して、事業者側としては、Ａ棟の方が利用率が大幅に高くなる想定をしており、出入口スロープを降りてきた先に駐輪場を設けるような形で、Ａ棟側に駐輪場を寄せた配置計画としている。歩行者の利便性の一部が少し悪くなってしまうが、事業者側としてはやむを得ないと判断している。自転車の入庫に関して、駐輪場の出入口部分に自転車の降車を呼び掛ける看板を配置し、また、物理的に柵を設置することで、自転車と歩行者の急な衝突の抑止を計画している。

事　務　局　周辺の地域の自転車の利用状況だが、このエリアは特に起伏があるようなエリアではなく、駅からも結構距離があるところなので、利用率としては高いのではと考えている。しかし、周辺調査を行った時にも特段自転車が多いという印象もなく、県道沿いも歩行者がそれほど多くない印象であった。

委　　員　車でなければ入店が困難な店は、良い悪いで言えば余り良くないのではとは思うが、様々な検討を経た結果として対応が難しいということであれば、仕方がないというところである。

委　　員　私もこの辺りは何回か通ったことがあり、東側も西側も結構道路に渋滞があったと記憶している。ポストコーンを設置することにより、北側からは右折で入れないよう対策しているが、この対策は現実的なのか。反対車線の店舗は左右両方向から入庫している印象を持っている。敷地に高低差があるが、出入口部分のスロープの勾配が記載されていない。勾配やレベルが確認できないので、現時点で何とも言えないが、

そこにもし自転車が走ったら、歩行者と安全上の問題があるのではないか。車椅子の人や障害者の利用も出てくると思う。ヤマダストアーというと集客力があるので、開店すると多数の来客があると考えている。障害者などが来店した際に、自転車と同じ経路を利用すると危ないのではないか。現在歩道のスロープは幅2.3ｍのものが一本あるだけで、事故の問題も出てくることが考えられる。自転車をスロープの歩道部分ではなく車道部分を押して行くようにするとした場合でも危ない。自転車用道路を別に設けることも1つの方法ではないかと考える。また、スロープの歩道部分に視覚障害者誘導ラインが入っており、ちょうど歩道の真ん中に引かれているが、真ん中に引くと、車椅子や自転車が通行する場合にそれが果たして適切なのか懸念がある。兵庫県のチェック＆アドバイス制度の活用も検討されたい。チェック＆アドバイスで視覚障害者の利用に対してチェックしてもらうと良いのでは。それは真ん中が良いのか、ちょっと左に寄せて、間隔を開いた方が良いのか送った方が良いのかということに対しても、利用者が安全に使える方法を検討されたい。建物側にも誘導ブロックや警告ブロックを引いているが、そこについてもチェック＆アドバイスでチェックしてもらったら良いのではないか。歩道が狭いため、おそらく車椅子使用者や視覚障害者が同じ部分を通る形になり、お互いの通行に支障を来たすおそれがある。例えば、視覚障害者が建物内に入るには誘導ブロックを辿って歩いていくこととなるが、北側まで進んでしまうと、別の棟に入ってしまうのではないか、ということもある。そういった点については実際に当事者、チェックする人たちに話を聞いて、もっと使いやすい計画を検討していくと良いのではと考える。

事　務　局　チェック＆アドバイスについては、事業者の方でチェック＆アドバイス制度の利用を検討する。図面にスロープの勾配の表記がない点についてだが、スロープの勾配は６％から８％（12分の１から14分の１）の勾配となっており、バリアフリー基準にも合致させたもので計画している。その他指摘の点については、今後、計画の際に事業者で検討していく。意見を取り入れるところを取り入れた計画で法律審議を改めてお願いしたい。

委　　員　スロープの途中で警告ブロックを入れているが、勾配が変わったら警告ブロックを入れるのか。

関　係　人　警告ブロックのないところが傾斜になっている。警告ブロックにより、ここから先が傾斜であることが理解できる仕様としている。

委　　員　可能ならば連続的に設置することが誘導ブロックの原則であるため、その点はまた検討されたい。

委　　員　荷さばき施設について、一般車が入ってくるということで誘導員を配置しているので問題はないが、常に荷さばき車両と一般車両が混同するような計画であるのか。

関　係　人　ヤマダストアーの方の搬入は大体1日には３～４台ぐらいの想定であるが、食品を扱う店舗でもあるため、可能な限り営業時間前に作業を行うよう努める。

委　　員　一般車が駐車する区画の想定としては、店舗前の駐車区画が先に埋まってくると考えられる。荷さばき施設周辺の駐車区画はそれほど埋まらないという想定であるか。

関　係　人　そのとおり。

部　会　長　　（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７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）】

知事の意見の有無：意見を有しない。

留意事項の有無　：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　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や歩行者等の安全確保上の問題が発生した場合は、関係機関と協議の上、必要な対策を講じること。

３　繁忙時等は、駐車場の出入口等に交通誘導員を配置することにより、来店車両の安全かつ円滑な出入庫を図り、周辺交通への影響の軽減に努めること。

４　店舗周辺の道路は通学路となっていることから、来店者に安全運転を周知するとともに、学校や教育委員会との協議に基づき通学路注意の看板の設置など歩行者等の安全な通行の確保に努めること。

５　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、交通誘導員を配置し、来客の安全確保に努めること。

６　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。

７　屋外照明、広告物照明等の適切な配置及び運用に配慮するなど、周辺地域の営農環境に与える影響の軽減に努めること。