

第59回まちづくり審議会大規模小売店舗等立地部会 議事要旨等

議事要旨 1

欠席委員から事前に提出のあった意見 27

欠席委員からの提出意見に係る事務局見解 31

第 59 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 10 月 18 日 (火)
13 時 30 分から 18 時 30 分まで

2 場 所 神戸市教育会館 4 階 404 号室

3 出席者 部会長 荏原 明則
委員 住友 聡一
委員 小村崎栄一
委員 室崎 千重

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) ロイヤルホームセンター西宮津門 (新築)
- ② (仮称) マックスバリュ東条天神店 (新築)
- ③ (仮称) ドラッグコスモス但馬日高店 (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パピオスあかし (新設)
- ②スーパーセンタートライアル武庫川店 (変更)
- ③ピオレヤング館 (変更)

5 審議の概要 別紙のとおり

議案 1 : (仮称) ロイヤルホームセンター西宮津門

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：1階の平面駐車場に車いす用駐車マスが設置されているが、雨天時に不便であるため、台数に余裕があれば3階の立体駐車場にも車いす用駐車マスの設置を検討いただきたい。

委員：具体的には、どの場所が望ましいか。

委員：店舗への入口近くが望ましい。また、県・都市政策課からの意見にもあるが、チェック・アンド・アドバイスの活用についても事業者にお伝えいただきたい。

委員：国道2号に面した入口②よりも、区画道路に面した入口①からの入庫台数の方が多いのは何故か。また、3階及び屋上駐車場は有料、1階の平面駐車場は無料となっているが、阪急今津線の阪神国道駅が近いため、店舗利用者以外の方が、パーク・アンド・ライド等で1階の無料平面駐車場を利用する恐れがある。

事務局：国道2号に面した入口②は、付図4の商圈図で西方面であるE・F・G方面からの来店車両が利用し、区画道路に面した入口①は、A・B・C・D方面からの来店車両が利用する計画となっている。発生交通量は世帯数比により配分するが、A～C方面の世帯数が多いため、入口①からの来店車両の方が多くなっている。なお、駐車場をパーク・アンド・ライドのための利用を想定しているとは事業者からは聞いておらず、あくまでも店舗利用者の必要台数を確保している。

委員 : 1階の無料平面駐車場が、店舗利用者以外に使用されることが危惧される。

事務局 : 店舗利用者以外の利用については、具体的な対応策までは確認していないので、事業者を確認する。

委員 : 交差点Bから北方面へ進み、JRの線路に突き当たった箇所から東方面へ抜ける道路はあるのか。

事務局 : ご指摘の箇所について、現況では東方面に通っている道路はないが、少し南側で区画道路から東方面へ抜ける道路はある。

委員 : 国道2号は交通量が多く、本線に影響なく入口②から入庫車両が捌けるのか懸念があるため、欠席委員ご指摘の、入口②を廃止すべきという意見については賛成すべき面もあると考える。事務局の説明にあったように、料金ゲートがなければ入庫車両を捌けるかもしれないが、隣接区画に商業施設が立地した場合には、入口は区画道路に面した入口①のみに集約した方が良いかもしれない。なお、西方面からの来店車両については、区画道路に面した入口①からの入庫を誘導することも可能と考えるが、事業者としては営業面から国道2号に面した入口が必要という意図も分かる。

事務局 : 入口②については、事業者としては営業面からメイン通りである国道2号に面して入口を設けたいと聞いている。これに対して関係機関からは、交通量の多い箇所であるため対策を講じられたい旨の意見は出ているものの、入口の閉鎖までの意見は出ていない。また、店舗規模も大きいので、入口を1箇所に集約することは困難と考えているが、交通量が多いことは問題と考えており、入口②付近が混雑した場合には、入口①へ分散誘導することで、入口②への負荷を軽減させるなどの対策をとることで、2箇所の入口での運用が可能であると考えている。

委員 : 入口②の幅員6mは狭めたうえで、混雑時には入口①へ誘導する必要がある

るのではないか。入口①からの入庫については、区画道路なので右折入庫は問題ないと考える。なお、西宮市からの、入口②からの入庫待ち車両の滞留スペースとして付加車線を付けるべき旨の意見に対して、事業者は不要という回答をしているが、事業者の対応として十分なのか。

事務局：事業者が近畿地方整備局兵庫国道事務所に付加車線の設置の可否について相談した際、1事業者のために国道に付加車線を設置することは基本的には認めないということだった。

委員：入口②の幅員6mについては、どのような車両の入庫を想定しているのか。

事務局：来客用車両を想定しており、事業者からは、国道2号からの円滑な入庫のために6mの幅員を確保していると聞いている。なお、国道2号の道路法第24条承認の基準の1つに、幅員6mの確保に係る基準がある。

委員：入口②の幅員の必要幅について、過去の事例も参考にしながら検討していただきたい。駐車場の運用について、1階平面駐車場の料金ゲート設置についてはいかがか。

委員：現行の計画で進めるのであれば、3階の立体駐車場に上がる際には有料である旨を明示すべき。なお、混乱を避けるためにも無料に統一した方が望ましいと考える。

事務局：1階平面駐車場については、来店客以外の利用が目立つようであれば、店従業員による巡視や張り紙等による注意喚起等により、来店客以外の利用を防ぐことができると考える。

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：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 店舗前面道路である国道2号に、入口②に起因する問題が生じた際には、来店車両を入口①へ分散させるなど、適切な対策を講じること。
- 2 駐車場について、店舗利用目的外の利用がされないよう、適切な対策を講じること。
- 3 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、入口①からの来店客の安全確保に努めること。
- 4 繁忙時ほか、必要に応じて駐車場全て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。
- 5 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。
- 6 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（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：欠席委員からの意見で、駐車場内の逆走への危惧についてのものがあったが、こちらは場内表示と、自動二輪置場の位置の再考を促す意図であると考えられる。店舗建物への入口はどこにあるのか。

事務局：付図3で記載のある、三角印2カ所が店舗建物への入口である。

委員：欠席委員の意見にも自動二輪車が逆走して駐車する危険性についての意見があったが、場内表示とレイアウトを再考してもらいたい。出入口①から入った車両については、徐行という表示があるが、その後すぐ左折の一方通行に誘導するよう、場内表示の見直しをお願いしたい。

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：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 敷地内掲示や看板等により、来客車両の住宅地内の通り抜けを防止すること。
- 2 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。
- 3 駐車場内の路面標示等の見直しにより、円滑な車両誘導を図ること。
- 4 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

議案 3 : (仮称) ドラッグコスモス但馬日高店

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：出入口のすぐ前が農道で、国道 312 号とその農道が二つ平行に並んでいるが、付図 7 の写真③を見ると国道 312 号の車道と歩道しか確認できない。国道 312 号にうまく接続できる構造となっているのか。

事務局：前面道路に接続できる構造になっている。

委員：付図 3 で、建物の西側に一列に並んでいる駐車場について、この部分の駐車マスが全て利用されて空きがない場合は、どのように引き返す事になるのか。バックで帰ってくるのか。

事務局：車両が突き当たり部分で転回できるよう、南西奥の部分を従業員駐車場としている。

委員：従業員用駐車場は、全てを利用せず、転回のための駐車マスをいくらか空けておく配慮をするということか。

事務局：そのようなことを想定し、従業員用駐車マスとしたと聞いている。

委員：農道については、土地改良区が持っているのか。

事務局：農道は、国道 312 号を整備する際に、国が購入した土地の一部であると聞いている。

委員：了解した。組合やそれ以外の個人所有ということであれば、都市計画法第 32 条の協議先が不明瞭となる懸念があったため、本計画で許可や了解を得る協議先がどこになるのかを確認する意図で質問した。

事務局：現在、計画地は農地であるため、都市計画法第 29 条の開発許可の手続

きが生じる。その過程で、同法 32 条の協議を進める必要が生じるはずである。現在、農道については、土地は国が所有し、豊岡市が管理していると事業者から聞いている。出入口となっている農道に通過交通があれば非常に危険なので、農道の管理者、周辺の農地等土地の所有者と事業者とで協議を行い、農道を塞ぎ、通過交通が発生しない現在の計画の形に整備をすることで了解を得ていると聞いている。

委員：国道 312 号への右折出庫は困難ではないかと考えるが、より良い出庫方法については別案が思い浮かばない。右折出庫車両が場内で滞留するのではないかとと思われる。

委員：出庫車両については場内に滞留できるので、交通への影響は軽微という考え方もできる。国道 312 号については、右折出庫は困難かもしれないが、交通量については多くはない。

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：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 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。
- 2 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。
- 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。

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：欠席委員から提出されている意見はどのように取り扱うべきか。

委員：この場で議論し、当該意見をどう取り扱うかを決めればよいと考える。
審議会として当該意見に同意するのであれば審議会の意見となり、そうでないのであれば、審議会の意見としない。

委員：了解した。騒音については、付図6-1から6-5に示す予測地点A1、A2、a1、a2の住宅が問題となりそうな部分であるが、総合的な予測・評価では、すべて環境基準内であり問題はない。その他の地点は、南側は国道2号、東側は県道明石停車場線、西側は県道明石神戸宝塚線、北側はJR線・山陽電鉄線に面しており、騒音の観点からは問題は生じないと考えられる。発生する騒音ごとの予測・評価では、音源が車両走行音と記載があるが、これは来店客車両走行音のことか。

事務局：a1、a2、a3はそうであるが、b1、b2の車両走行音とは荷さばき車両の走行音である。

委員：b1地点では、日常では考えられないような、かなり大きな騒音の値となっているが、いずれにしても、国道2号に面している地点であるので問題は生じないと考えられる

委員：欠席委員から提出されている意見についてはどう考えるか。

委員：意見の中で、地下駐車場への出入口について、来店車両及び荷さばき車両が広幅員の歩道を横切ることへの影響が挙げられているが、交通整理

員をつけるという対策をとるとのことだった。個人的には、この点に関しては、交通整理員をしっかりとつけ、安全に誘導ができるならば処理可能だと考える。

委員：国道2号の歩道について、問題となるのはむしろ違法駐輪の方だと思われる。また、現在は工事中なので、そういった状況は見られないと思うが、過去、前面の国道2号は違法駐車が多く、ほとんど1車線でしか走行ができない状態であった。条例審議時の交通シミュレーションにはその違法駐車による車線減少が反映されていない。また、条例審議時から提示されている交通量調査については、平日については多数の集客が見込まれる近隣施設「魚の棚」が定休日の日に実施されており、通常営業が行われている日と比べ交通量が少ないのではないかと、という疑問が依然残る。もう1点、出入口部分の歩道の運用について、歩行者が優先ということだが、現実的には、歩行者優先の運用をしている店舗出入口はあまり見受けられない。当該歩道は、違法駐輪に妨げられなければ、歩行者が多い場所だと考えられるが、先ほどの委員の意見のとおり、適切に誘導を行えば処理は可能であろうと思う。

委員：欠席委員からの意見の中に、計画施設の地下駐車場は使用せず、隔地駐車場である市営駐車場で全ての台数を確保すべきという趣旨のものがあるが、市営駐車場からはJRの高架を通過の案内になるため、全ての来店客をそこから案内するとなると、来店客からは嫌がられるのではないかと。

委員：地下駐車場を使用しないとすると、当該隔地駐車場もしくは「魚の棚」付近にいくらか駐車場がある。ただし、そちらについては、当然「魚の棚」の客が利用しているので、そちらを使用するのは困難だと思われる。

また、隔地駐車場として届けられている市営駐車場は、年末年始等は混雑している。今回、計画施設の届出駐車場とするにあたり、計画施設のための駐車台数分の枠を確保するという事なのか。

事務局 : 計画施設のために枠を確保している訳ではないが、市営駐車場が年間で最も利用が多かった日に空き状況の調査を行っており、今回の市営駐車場の届出台数分は、その空き台数の中に十分収まることは確認している。

委員 : 市営駐車場は遠いので、来店客は利用しにくいと思われる。

委員 : 今回の計画施設の立地場所は、明石の中心地であり、最も交通量の多い場所である。そういった場所柄、実務的なレベルで現実的に判断をしていくしかないのではないかと考える。全てのテナントや施設を一斉オープンさせるのではなく、段階的にオープンしていくということなので、最初から一挙にハイレベルなことを求めるのではなく、状況を見ながらの対応を設置者に求めていくしかないのではないかと。

委員 : 委員の意見のとおり、今回の計画施設は明石で最も交通量の多い場所に計画されている。国道2号になるべく交通負荷がかからないようにしてもらいたい。

委員 : 明石駅前交差点については、計画施設がオープンしていない現在でも比較的混雑しているように思うが、オープンした後については、混雑度が1を超えている状態であるのを、信号調整を行うことで混雑をある程度緩和させることができるという説明だった。もし信号調整のみで対応しきれないというような状況になった場合、別途対策をするのか。

委員 : 当該交差点での信号待ちが、1回長くなるだけである。

委員 : では、当該交差点のみが渋滞するという結果となるということか。

事務局 : そのとおりである。議案書「3 重要事項(1) 駐車需要の充足等交通に係る事項 ②道路交通への影響に関する事項」に掲載している結果については、現況の信号現示よりも、5秒だけ南北方向の青時間を東西方向へ分配した結果である。分配する青時間の長さを長くすれば長くするだけ、東西方向については余裕ができるが、南北方向については負荷がかかってくる。また、交差点については需要率というのもあるので、総合的にみて調整を行うこととなる。

委員 : 現在の様々なデータを基にして、総合的に考えて交差点処理が可能であるという判断だということか。

事務局 : そのとおりである。また、先ほど、平日の交通量調査の日が「魚の棚」の定休日であったことについて指摘を受けたが、平成20年に明石市が実施した交通量調査の結果と概ね同等の結果であったことは、事務局として確認している。

委員 : 了解した。もう1点、明石駅から海岸側に向けて、賑わいを演出するような計画になっていると思われるので、交通整理の運用を、ぜひ歩行者優先でお願いしたい。

事務局 : 計画施設の新設に伴い、2階レベルで歩行者デッキが新設されるため、国道2号の東西方向の歩行者は、現在よりも減少する見込みと聞いているが、実際にオープンしてみないと、本当にそのような状況になるかは分からない。歩行者優先の旨は設置者に伝える。

委員 : 施設について、順次開店していくということであれば、その都度、状況確認をしてもらえればと思う。デッキについて、国道2号を横断するようなものは新設されないのか。

事務局 : 設置される。本施設の2階レベルから国道2号を横断した後、エレベーター

ター又は階段で地上に下りて「魚の棚」方面に合流する。

委員：欠席委員からの意見については、納得できる部分もあり、交通処理検討に疑問が残るところもあるが、実際にオープンしてみないとわからない部分もあり、開店後、適宜、対応するという形でお願いしたい。また、駅前から発着する神姫バスは、従前はどの方面に行くバスも国道2号を経由する経路設定となっており、それも国道2号の混雑の原因の一つであった。条例審議時に、その解消の検討をお願いしていたと思うが、計画施設を含めた駅前再開発に伴うターミナルの改良等で、その状態は解消されるのか。

事務局：経路については、大きく変更することができなかったが、新たに数台分のバスプールを設けることにより、これまで駐車スペースがないために駅周辺を回遊していた回送バスの一部が、そこで待機することができるようになった。バスの回遊を全くのゼロにすることはできないと聞いているが、従前よりは改善される。

委員：回遊バスをできる限りなくしてもらいたい。そうすることで、多少なりとも交通量が減少するので、ぜひ検討してもらいたい。

事務局：できる限り回遊バスをなくすよう、市を通じて神姫バスに依頼してもらう。

委員：生活環境への影響という観点から考えると、騒音問題については、環境騒音が大きな地域であるので大きな問題はないと考えるが、交通問題については、当分の間、運営が実際うまくいっているかを、調査し、報告してもらいたい。

事務局：設置者と協議し、どのような形で報告できるかを検討した上で、開店後の状況を報告する。

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 来退店車両による国道2号への負荷を軽減するため、来店客の公共交通機関の利用が促進されるような対策・取組に努めること。
- 2 駐車場出入口には常時交通整理員を配置し、前面の歩道の機能が阻害されないよう、歩行者、自転車等の安全かつ円滑な通行を確保すること。また、国道2号に滞留等が生じないよう、来退店車両等を適切に誘導すること。
- 3 敷地内掲示や広告等により、来退店経路を周知徹底すること。
- 4 開店後も周辺道路の交通状況、駐車場の利用状況等を注視し、当面の間、当該状況について報告すること。また、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、関係機関と協議の上、必要な対策を講じること。
- 5 施設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。

※ 下線部は追記・修正事項

議案5：スーパーセンタートライアル武庫川店

審 議 の 概 要

事務局から届出施設の概要（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：変更内容が荷さばき施設の増設になっているが、増設の理由が明確ではない。騒音については、騒音の総合的な予測・評価では計算結果がすべて環境基準以下となっており、また荷さばきに係る夜間の騒音発生はないということであればこれを認めることとするが、西宮市と住民からの意見について、質問と意見を述べる。まず、西宮市からの意見では、運搬車両や荷さばきにかかる騒音を問題視しており、これに対して設置者側はスケジュール調整、荷さばき場所の分散を回答しているが、別掲の荷さばき計画の変更前後の表を見ると、疑問点がある。まず変更前後で車両総台数が少なくなっており、特に朝の6時から8時の車両数が6台から3台になっている。

事務局：車両台数の減については、10t 車の数が変更前が2台だったのが変更後は3台となっていることから、これまで4t 車で運搬していたものが、10t 車でまとめて運搬するようになったこと等が考えられる。朝方の時間帯の台数については、もともと荷さばき施設①で行っていた朝方の荷さばき音について近隣住民から苦情があったため、その時間に行っていた荷さばきを別の時間帯に変更したこと等が考えられる。

委員：1日の荷さばき台数が、22台が15台に変更されたことに理由はあるのか。

事務局：理由までは確認できていない。

委員：朝の6時から8時の荷さばき台数について、変更前は6台だったのが変更後は3台となっているが、3台で足りるのであれば、朝方の荷さばきに係る騒音軽減という点では、位置を変更せずに台数を減らすのみで十分ではないか。

事務局：等価騒音レベルでは基準を満たしてはいても、朝方の荷さばきに係る瞬間的な騒音に対して近隣住民から苦情があったことも考えられる。その時間帯は荷さばき施設①では荷さばきを行わないという対策をとった結果、今回の計画となっている。

委員：朝方の騒音が大きいということは確認しているのか。

事務局：事務局としては確認しておらず、設置者側からの報告のみである。

委員：騒音の苦情については、対象となる音の原因や発生時間を明確にすべき。それがはっきりしない中で、対策として荷さばき施設を増設するというのは適切ではないと考える。また、住民からの保冷車のアイドリング駐車が目立つという意見について、アイドリングをストップできない冷蔵・冷凍車はどの時間帯の車両か、明らかにしていただきたい。

事務局：確認できていない。

委員：環境省の統計によると、騒音の苦情で最も多いのがアイドリング音。ピアノやエアコンの騒音よりも、アイドリングが最も多い。アイドリングをストップすることは重要であるため、アイドリング車両について精査する必要がある。また、10t車が2台から3台に増えており、そのうち1台は21時から22時の時間帯になっている。昼間の範囲内ではあるが、夜の遅い時間帯に増やすことは望ましくないと考える。次に、住民から述べられた意見について10t車の路上駐車を問題にしているが、これが住民からの意見の根底にあると思うので、事務局としても斟酌し、路上

駐車の禁止を徹底されたい。

事務局 : 10t 車も含めて、荷さばき車両の路上駐車禁止の旨は事務局からも注意しており、留意事項にも記載している。

委員 : 路上駐車に係る意見に対する設置者の回答に、張り紙や店長等による納入業者への申し入れを行うとあるが、設置者としてはこれで終わり、後は納入業者の責任ということであれば、路上駐車は解消しない。住民が最も問題視している路上駐車の禁止を担保する必要がある。段ボールの圧縮作業音の測定に関する意見が出ているが、段ボールの圧縮作業はどこで行うのか。

事務局 : 荷さばき施設①付近である。

委員 : 段ボールの圧縮がプレスであればそれなりの騒音が予想される。機械プレスの場合、ほとんどが（騒音規制法の）特定施設に該当するので、規制基準を超えた場合は、対策を考える必要がある。

委員 : 荷さばきの騒音の問題を解決するために、当初1箇所であった荷さばき施設を3箇所に増やしたにもかかわらず、逆に住民から意見が出ているという状況はおかしな話である。地元住民とはどのような協議状況なのか。

事務局 : 設置者側からは、今回の住民意見に対する回答について、住民の方には全ての内容について了解いただいているわけではないと報告を受けている。住民としては、「対応する」と回答があるものの、本当に将来に渡ってきっちりと対応してもらえるのか心配されているようである。事務局としても、設置者側の今後の対応については注意して見ていきたいと考えている。また、設置者側からは定期的に住民と協議の場を設けると聞いているので、その結果について適宜報告を受けるなどして、注視

していきたい。

委員：現状の課題に対する解決策という点について、荷さばき施設が3箇所に分かれた場合の騒音予測結果は議案書に記載されているが、問題となった朝方の騒音レベルはどのくらいだったのか。基準外だったのか、それとも基準内だったのか。

事務局：平成19年に営業時間が24時間に延長された際の変更届時の予測結果では、騒音レベルは基準を満足する結果となっているが、苦情があった時の状況が、平成19年の変更時の状況と同じだったかどうかは不明。なお、苦情発生時の状況等については、時間が経っているため確認できないと設置者側から報告を受けている。

委員：問題があり、解決のために変更した時から既に時間が経過しているということか。

事務局：時間はかなり経っている。なお、騒音に関しては、段ボールの圧縮作業音に関する住民意見は出ているが、荷さばき作業音に関しては意見としては出されておらず、今回、問題視されているのは路上駐車等についてである。

委員：荷さばき施設②における荷さばき車両は、提示のあった写真を見ると歩道の一部を占有して荷さばきを行っている。明らかに違法駐車である。

事務局：荷さばき施設②に面している歩道は、歩道の形状をしているが敷地内通路であり、店舗の敷地内である。

委員：荷さばき施設②に面した道路は（道路法上の道路となる）歩道がないということか。

事務局：ご指摘の道路には歩道は設置されていない。

委員：1箇所であった荷さばき施設を3箇所に増やすことについて、当初から

の1箇所の荷さばき施設における問題の解決策がうまく機能していないということだと思う。荷さばき施設③に入る際に荷さばき車両が横断歩道を通行したり、駐輪場のスペースの一部を転回のために利用したりすることは避けるべき。荷さばき施設が1箇所であった際の問題点は、3箇所に分散させても解決するとは思えず、当初の1箇所のみの方がまだましと考える。この店舗の開業はいつか。

事務局 : 平成18年から営業している。

委員 : 荷さばき施設②と③はいつ設置されたのか。

事務局 : 正確な時期は不明であるが、2年程度は経っていると聞いている。

委員 : 当初の1箇所の荷さばき施設で問題を解決するべきではないか。また、アイドリングの問題については、時間ちょうどの搬入するジャスト・イン・システムを採用しているのか。搬入計画を見ると、搬入車両に待ち時間が生じるような計画になっていないにもかかわらず、なぜアイドリング車両が発生するのか。当初の1箇所の荷さばき施設のみで住民意見への対応は可能であり、また、今回の変更が問題の解決になっているとは考えられないため、本件では県の意見を有するとして、荷さばき施設②と③は廃止すべきと考える。

事務局 : 路上駐車の問題は確かにこれまであったが、荷さばき施設②と③を追加するという今回の変更の是非を判断するに際しては、路上駐車の問題は別に考えるべきでないか。荷さばき施設②と③の必要性については、朝方に行く必要のある荷さばきを、荷さばき施設①で行っていた時に、近隣住民から騒音に関する苦情があり、それに対応するためのものである。

委員 : 路上駐車の問題のみでなく、路上や駐輪場で荷さばきを行うことも問題。

事故防止の点からも、荷さばき施設は1箇所にとどめた方が好ましい。

事務局：西宮市からも、隣接する住居から離れた場所で荷さばき作業を求める趣旨の意見が出ているが、騒音軽減という観点で考えると騒音源を住居から遠ざけているので、生活環境の面では改善していると考え。ただし、一方で、路上駐車の問題や、荷さばき施設③で荷さばき車両の進入路等が横断歩道や駐輪場の一部と重なることを考慮すると、もとの荷さばき施設①において、しっかりと搬入計画を立てて運営する方が望ましいということか。

委員：その通りである。

委員：荷さばき施設における問題について、従前がどのような状況だったかについて客観的に評価できる状態でない中で、荷さばき施設を3箇所にする理由が納得できない。

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項の規定による知事の意見（案）】

意見を有する。

1 敷地南側の荷さばき施設（荷さばき施設②）及び西側の荷さばき施設（荷さばき施設③）は設置せず、必要に応じて騒音対策等を講じた上で、東側の既存の荷さばき施設（荷さばき施設①）において搬出入を行うこと。

2 上記が困難な場合は、その根拠を示すこと。

（理由）

荷さばき施設③については、荷さばき車両の進入路が前面道路の横断歩道や来店者出入口と重なるなど、安全上問題があるため。

また、荷さばき施設②及び③を設置する必要性が根拠を持って示されていない

ため。

次の留意事項を付記する。

- 1 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 搬入車両が集中しないよう調整を行うとともに、道路上で荷下ろし等の作業を行わないよう納入業者に周知徹底すること。また、そうした状況を発見した場合は、従業員等が注意喚起を行うなど、適切な対応を行うこと。
- 3 今後も地域を構成する一員として、周辺住環境の維持保全のため、適切な店舗運営に努めるとともに、近隣住民から店舗運営に係る要請、苦情等が生じた場合には、誠意をもって対応すること。

※ 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：今回の変更は、駐車台数の減少と駐車場①の出口の追加だけであり、騒音の点に関しては、環境基準及び規制基準を満足しているため問題はない。特に立地場所が姫路駅の高架下であるため環境騒音も大きい場所である。

委員：今回変更する隔地駐車場までの距離はどれくらいか。

事務局：直線距離で200mである。

委員：変更前の駐車場の方が近いのか。

事務局：変更前の駐車場の方が少し近いが、歩く動線を考えると、現地視察した際の感触では、変更後の方が少し早いと思う。

委員：隔地駐車場までの距離が大きく変わると問題になる可能性もあるが、今回は問題無いと思う。

事務局：変更後の駐車場は、届出台数は56台だが全体台数は104台を確保し、さらに駐車場には「ピオレ専用」という看板を掲げるため、駐車台数には余裕があると考えます。

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項の規定による知事の見解（案）】

意見を有しない。

ただし、次の留意事項を付記する。

- 1 駐車場が不足するなど問題が生じたときには適切な対策を講じること。
- 2 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。
- 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。

議題 1 (条例) (仮称) ロイヤルホームセンター西宮津門 (新築)

本件では 3 階駐車場、屋上駐車場は有料であり、平面駐車場だけが無料となっています。料金はどのように設定されるのか不明ですが、それによっては全体としては余裕があっても平面駐車場があふれる可能性があります。実質的に来店客は無料になるとしても、駐車場の利用条件を来店客に周知徹底させることは困難と考えられます。わかりやすくするために全面的に無料化するか、逆に有料化するべきと考えられます。

スロープの手前部分に変則的な交差になっており、安全を妨げる可能性があります。レイアウトを見直すべきです。また 3 階の入庫側の料金所は勾配を上がったカーブ直後であり、安全上好ましくありません。これも検討が必要です。

入口①は地区内関係車両しか利用しない市道に設けられており、右折入庫しても問題ないと考えられます。国道 2 号に設けられた入口②よりも道路交通に対する影響は少なく、西側からの車両も入口①から入庫させ、入口②の廃止を検討すべきと考えます。入口②は東側の横断歩道に設けられた信号が赤のときには塞がる可能性があります。さらに広幅員の歩道を横切るのであり、この点からもできる限り避けるべきものと考えます。なお、地元市においては入口①における右折入庫に反対していないと聞いております。仮に入口②を設ける場合でも、荷さばき車両が利用しない入口専用ですので、6m の幅員は必要ないと考えられます。

地区計画における道路配置はきわめてお粗末なものであり、その意図が理解できません。東側部分を外周道路とするのは非効率であり、計画地北側に東西道路を設けるべきであると考えます。この地区に新たな商業施設が立地する可能性があるならば、今からでも計画変更するように西宮市に申し入れるべきです。

議題 2 (条例) (仮称) マックスバリュ東条天神店 (新築)

出入口①からの入庫車両がそのまま直進し、一方通行を逆走する可能性が高いと考えられます。路面標示等により左折を徹底させる必要があります。自動二輪はそれでも逆走すると考えられ、置き場を再検討する方が望ましいと考えられます。

出入口②は隣接住宅地の要望によると判断されますが、この出入口の存在が住宅地を通過して来退店する車両を発生させることとなります。そのような車両を完全になくすことができないことをあらかじめ地域に説明し、理解を得ておく必要があります。

議題 3 (条例) (仮称) ドラッグコスモス但馬日高店 (新築)

出入口からの出庫に関する「大」の評価を問題にしていますが、出庫が滞ることにより入庫車両の円滑な移動に影響を及ぼすことや駐車台数が不足することが考えられます。このような事態が生じる場合には従業員用駐車場を別途用意し、来店客用の駐車場を拡大するように留意事項を付するべきと考えます。

議題 4 (法) パピオスあかし (新設)

本件は「意見を有しない。」が意見案になっていますが、次の意見を付するべきと考えます。

意見

1. 施設内の地下駐車場は来店客用には使用せず、隔地において駐車場を確保すること。
2. 荷さばき施設の利用は夜間に限定すること。

理由

駐車場出入口および搬入車両出入口は広幅員の歩道を有する国道 2 号に設けられており、入出庫車両が横切ることにより歩道の機能を大きく阻害し、周辺のまちづくりに回復不可能な重大な影響を与えるため。また国道 2 号の交通に与える影響が許容され得るものであることが根拠を持って示されていないため。

本件は再開発によって北側に隣接する道路を廃止したため、国道 2 号から出入りせざるを得なくなったことが重大な問題を生じさせたものです。条例での審議の半年ほど前から多数回、長時間にわたって事前相談を受けました。その際に、駅前広場側で発生させた理由により北側からのアクセスをできなくしたのであり、補償措置として広場内に地下駐車場（および荷さばき施設、住宅駐車場）へのアプローチとなる出入口を設けるように進言しました。すでに都市計画決定したものであっても欠陥があれば計画変更すべきであるとも言いました。しかしまったく聞き入れられず、このように極めて非常識な計画が実行されてしまったものです。

交通シミュレーションを実施して国道 2 号に支障ないことを示すということでしたので、「流すためのシミュレーションはだめ」と伝えました。交通シミュレーションでは加減速度や速度、車間距離、各種パラメータを操作することによって偽り、あたかも円滑に流れるように見せることが可能だからです。できあがった交通シミュレーション(30分)の動画を切り出したファイルをいただいて調べましたが、やはり懸念したとおりの流すためのシミュレーションでした。さらにそれだけでは期待したように流せなかったのか、通過交通量が本来想定すべき量よりも明らかに(乱数の関係とは考えられないくらい)少なくなっていました。これは危険側ですので、影響が軽微であると確認したことにはなりません。また交通シミュレーションは同じ条件で乱数シードを変えて3~5回程度は繰り返すのが常識ですが、複数回を実施したとも聞いておりません。

県意見案の作成の参考にしてもらうため、このような疑問点を事務局の担当者に伝えました。担当者は直ちに事業者側に連絡したようでその回答が返されてきましたが、その回答には納得していません。しかし、この回答に対する意見を求められることはなく、議事録で確認する限りは部会で指摘があったことは報告されていなかったようです。事務局は委員よりも事業者を信頼されていたと思われます。これらの経緯から事務局に話すことは事業者に話すことと同義であると感じた次第です。事務局は事業者の届けを委員とともに審査する立場であると考えておりましたが、これ以降は考えを改めざるを得ませんでした。

なお誤解のないように付け加えますが、事前相談は事務局の依頼によるものであり、すべてにおいて事務局担当者が同席しており、事業者に直接連絡を取ったことはありません。また兵庫県からも事業者からも報酬等は受け取っておらず、少しでもよい計画になるようにお手伝いするつもりで応じたものです。後から考えれば事前相談とは名ばかりで、計画を変更するつもりはなく委員を納得させて反対意見を封じるのが目的であったように思えてなりません。

本件に関する意見は先に述べたとおりですが、議案に関して気づいた点を念のために付記しておきます。

公共・公益施設のための必要駐車台数ですが、附置義務条例に示す基準は設置すべき最低限の台数を示すものであり、実際に必要な台数を示すものとは考えられません。たとえば医療施設に関しては従来から類似施設での観測値が使用されてきており、今回のような算定方法は認められません。利用実態に即した根拠ある台数を算定する必要があり、駐車場が不足する可能性があることから再検討と適切な対応を求めるべきと考えます。同じ考え方で求めたピーク時交通量も過小評価の可能性が高く、交通の円滑性の評価には重大な疑義があります。

交差点の評価において「交差点需要率、車線別混雑度とも基準値以下と・・・」としていますが、少なくとも交差点需要率に関して本部会では従来から明確な基準値を設けて判断することはしておりませ

ん。この表現は間違っています。また「混雑度・需要率ともに1以下にすることが可能」と書かれていますが、需要率が1以下ならよいと考えるのは大きな誤りです。

出入口の検討は何台が入庫できるかを検討したのですが、歩道の通行をどれだけ阻害するかという観点での評価は成されていません。周辺地域への影響を調べるためにはこの方が重要です。ピーク時來台数が184台ならば退店車両も同数で計368台が歩道を横切ることになります。仮に4秒/台で重ならなるとすると、1時間の中で1472秒が塞がる計算になります。すなわち最悪では40%の遮断率の踏切が歩道に設けられているのと同じことになり、極めて影響が大きいことになります。そもそも多数の車両が横切る歩道を歩こうとする人はいなくなると考えられ、結果的に安全が確保されたとしても、それは歩道の機能を殺してしまった結果に過ぎません。

入庫可能台数の算定に際しては歩行者数等の平均値で検討していますが、実際には歩行者等の発生は変動し、信号現示のタイミングとの関係によっては来店車両が入庫できずに滞留することが予想されます。これも安全側の評価を行っているとは言えず、事業者の評価を信頼することはできません。

交通誘導員（整理員）を常時2名配置するとしていますが、まったく不十分です。安全を確保するためには入庫車両と出庫車両を制止するために各1名、広幅員の歩道を完全に遮断して歩行者等の飛び出しを防止するために西向き、東向きに各3~4名、合計で8~10名は必要と考えられます。駐車場の利用と搬出入車両が同時に行われるのであれば、それぞれの出入口に別途必要となります。このような場所に入出口を設けるのであれば多数の整理員を配置することは必要不可欠なコストであり、事業者が負担すべきものと考えられます。

議題5（法） スーパーセンタートライアル武庫川店（変更）

本件は「意見を有しない。」が意見案になっていますが、次の意見を付するべきと考えます。

意見

荷さばき施設2箇所は新設しないこと。

理由

荷さばき施設②は道路に平行に設けられており、道路交通への影響が大きいため。荷さばき施設③への出入口は横断歩道と重なっており、不適切であるため。また店舗の唯一の入口を塞ぐものであり、来店客の安全を損なうため。

すでに手続きを無視して使用されているとのことですが、それによって結果に影響されることは不合理です。長期間使用が継続されていても全くの新設として考えるべきです。いずれの荷さばき施設も不適切であることは明確であり、そのようなものを敢えて新設しなければならない理由はないと考えます。荷さばき施設①の騒音に問題があっても対策は可能であり、そのような苦情のために来店客や道路利用者に対して何某かの危険を高める行為は許されるものではありません。

議題6（法） ピオレヤング館（変更）

本件は「意見を有しない。」が意見案になっていますが、次の意見を付するべきと考えます。

意見

必要駐車場台数を算定し直し、増加させた台数を確保すること。

理由

平均駐車時間係数の算定に関して隔地駐車場までの往復時間を考慮しておらず、必要駐車台数が過小に求められているため。

駐車場サービス券の発行によって平均滞在時間を求めています。隔地に駐車場を設けることから駐

車場の利用時間はそれに徒歩による往復時間を加算する必要があります。

欠席委員からの提出意見に係る事務局見解（※）

※部会当日は、届出施設の概要等につき、提出意見及び事務局見解について説明を行った後に審議を行った。

○議案 1 （仮称）ロイヤルホームセンター西宮津門（新築）

提出意見	事務局見解（当日説明）
<p>本件では3階駐車場、屋上駐車場は有料であり、平面駐車場だけが無料となっています。料金はどのように設定されるのか不明ですが、それによっては全体としては余裕があっても平面駐車場があふれる可能性があります。実質的に来店客は無料になるとしても、駐車場の利用条件を来店客に周知徹底させることは困難と考えられます。わかりやすくするために全面的に無料化するか、逆に有料化するべきと考えられます。</p>	<p>平面駐車場については、国道2号への負荷軽減と、従業員の巡視が行いやすいことから、無料とし、3階以上の駐車場については、従業員の目が行き届きにくいことから、店舗利用以外の利用を抑制するため有料としている。</p> <p>このため、全面的に無料化、あるいは有料化することは、運営上困難であるが、駐車場の利用状況に応じ、交通整理員が案内を行うことで混乱が生じないよう対策を行うと事業者から伺っている。</p>
<p>スロープの手前部分が変則的な交差になっており、安全を妨げる可能性があります。レイアウトを見直すべきです。また3階の入庫側の料金所は勾配を上がったカーブ直後であり、安全上好ましくありません。これも検討が必要です。</p>	<p>当該交差部については、繁忙時には車両交錯の機会減少のため、車両が停止線の位置でスロープの方向へ走行できないよう対策をする計画である。</p> <p>料金ゲートがカーブ直後であることについては、全てのカーブ部分にミラーと回転灯を設置し、安全対策を行う予定である。</p>
<p>入口①は地区内関係車両しか利用しない市道に設けられており、右折入庫しても問題ないと考えられます。国道2号に設けられた入口②よりも道路交通に対する影響は少なく、西側からの車両も入口①から入庫させ、入口②の廃止を検討すべきと考えます。入口②は東側の横断歩道に設けられた信号が赤のときには塞がる可能性があります。さらに広幅員の歩道を横切るのであり、この点からもできる限り避けるべきものと考えます。なお、地元市においては入口①における右折入庫に反対していないと聞いております。仮に入口②を設ける場合でも、荷さばき車両が利用しない入口専用ですので、6mの幅員は必要ないと考えられます。</p>	<p>店舗が大規模であることから、入口を1箇所集約することは困難であると事業者から伺っている。また、関係行政機関の意見で、入口②の設置に起因する道路交通への影響への対策を求めるものはあったが、廃止を求める意見は提出されておらず、十分な安全対策を行った上での設置は可能と判断する。</p> <p>なお、入口②の周辺が混雑してきた際には、委員の意見のとおり、手前の交差点で左折し、入口①から右折入庫するよう、入庫車両の分散誘導の実施を事業者に指示する。（留意事項1にも付記）</p> <p>西宮市からの意見の一つに、入口②の進入待ち車列への対策検討を求めるものが出ていたが、事業者が西宮市と協議を行ったところ、対応回答の内容で了承を得たとのことである。その対策の一例として、付加車線の設置検討についての意見があるが、一事業者のための付加車線の設置は、原則認めていないということ、道路管理者と協議を行い、確認している。</p>

	入口②の幅員については、道路管理者と協議を行うよう指示する。
地区計画における道路配置はきわめてお粗末なものであり、その意図が理解できません。東側部分を外周道路とするのは非効率であり、計画地北側に東西道路を設けるべきであると考えます。この地区に新たな商業施設が立地する可能性があるならば、今からでも計画変更するように西宮市に申し入れるべきです。	—

○議案2 (仮称) マックスバリュ東条天神店 (新築)

提出意見	事務局見解 (当日説明)
出入口①からの入庫車両がそのまま直進し、一方通行を逆走する可能性が高いと考えられます。路面標示等により左折を徹底させる必要があります。自動二輪はそれでも逆走すると考えられ、置き場を再検討する方が望ましいと考えられます。	場内表示で左折を追記する等の対策を行うよう事業者に指示する。 自動二輪車置き場についても、逆走を防止するため、位置を見直すよう指示する。
出入口②は隣接住宅地の要望によると判断されますが、この出入口の存在が住宅地を通過して来店する車両を発生させることとなります。そのような車両を完全になくすことができないことをあらかじめ地域に説明し、理解を得ておく必要があります。	県警からも通り抜け対策についての意見が提出されており、住宅街への通り抜け防止のため、場内に注意喚起看板を設置する等の対策を行う。

○議案3 (仮称) ドラッグコスモス但馬日高店 (新築)

提出意見	事務局見解 (当日説明)
出入口からの出庫に関する「大」の評価を問題にしていませんが、出庫が滞ることにより入庫車両の円滑な移動に影響を及ぼすことや駐車台数が不足することが考えられます。このような事態が生じる場合には従業員用駐車場を別途用意し、来店客用の駐車場を拡大するように留意事項を付するべきと考えます。	繁忙時の交通整理員の配置や、場内のワンウェイ走行運用等により、大きく出庫の停滞は起こらないと考えている。 駐車場の不足に対する懸念については、届出台数として確保している65台のほか、別途従業員用の駐車場が11台あり、それらを開放することで対応可能と判断できる。

○議案4 パピオスあかし (新設)

提出意見	事務局見解 (当日説明)
本件は「意見を有しない。」が意見案になっていますが、次の意見を付するべきと考えます。 意見 1. 施設内の地下駐車場は来店客用には使用せ	当意見については、条例の段階から当該委員に指摘されていた内容と承知している。条例審議時に、「意見なし」で手続を終えている。 今回の法届出の道路交通計画については、

<p>ず、隔地において駐車場を確保すること。</p> <p>2. 荷さばき施設の利用は夜間に限定すること。</p> <p>理由</p> <p>駐車場出入口および搬入車両出入口は広幅員の歩道を有する国道2号に設けられており、入出庫車両が横切ることにより歩道の機能を大きく阻害し、周辺のまちづくりに回復不可能な重大な影響を与えるため。また国道2号の交通に与える影響が許容され得るものであることが根拠を持って示されていないため。</p>	<p>基本的には条例審議時から大きな変更はない。今回の議案書の内容も、台数等の数値が変わっている（減少）以外は、条例審議時のものと基本的には同じである。</p> <p>事務局の考え方は次行以下に記すとおり。</p>
<p>本件は再開発によって北側に隣接する道路を廃止したため、国道2号から出入りせざるを得なくなったことが重大な問題を生じさせたものです。条例での審議の半年ほど前から多数回、長時間にわたって事前相談を受けました。その際に、駅前広場側で発生させた理由により北側からのアクセスをできなくしたのであり、補償措置として広場内に地下駐車場（および荷さばき施設、住宅駐車場）へのアプローチとなる出入口を設けるように進言しました。すでに都市計画決定したものであっても欠陥があれば計画変更すべきであるとも言いました。しかしまったく聞き入れられず、このように極めて非常識な計画が実行されてしまったものです。</p>	<p>今回の再開発に当たっては、北側の駅前広場からは一般車の通過交通を排除することで、歩行者やバス利用者等の安全性を向上させるという大きな整備方針があり、その方針に基づいて南側（国道2号沿い）に出入口が設置されている。出入口の設置に際して、滞留スペースの設置や誘導員の配置など、設置者として必要な対策を講じることで、国道2号への影響は最小限に留められているものと判断している。</p>
<p>交通シミュレーションを実施して国道2号に支障ないことを示すということでしたので、「流すためのシミュレーションはだめ」と伝えました。交通シミュレーションでは加減速度や速度、車間距離、各種パラメータを操作することによって偽り、あたかも円滑に流れるように見せることが可能だからです。できあがった交通シミュレーション（30分）の動画を切り出したファイルをいただいて調べましたが、やはり懸念したとおりの流すためのシミュレーションでした。さらにそれだけでは期待したように流せなかったのか、通過交通量が本来想定すべき量よりも明らかに（乱数の関係とは考えられないくらい）少なくなっていました*。これは危険側です。影響が軽微であると確認したことにはなりません。また交通シミュレーションは同じ条件で乱数シードを変えて3～5回程度は繰り返すのが常識ですが、複数回を実施したとも聞いておりません。</p> <p>県意見書の作成の参考にしてもらうため、このような疑問点を事務局の担当者に伝えました。担当者は直ちに事業者側に連絡したようでその回答*が返されてきましたが、その回答には納得していません。しかし、この回答に対する意見を求められるこ</p>	<p>当時の事務局担当者や交通シミュレーションを実施したコンサルタントにも改めて確認したが、パラメータを意図的に設定したりしたようなことは一切ないという報告を受けている。</p> <p>シミュレーションに対して委員が求める研究者としての方法・レベルと、今回のような場合に実務者に通常求められる方法・レベルとの間に隔たりがあり、一定の段階で作業を終えざるを得なかったようである。</p> <p>事務局が事業者側に立っているという指摘については、決してそのようなことはなく、本案件に限らず、公平・公正な審査を行っている。</p>

<p>とはなく、議事録で確認する限りは部会で指摘があったことは報告されていなかったようです。事務局は委員よりも事業者を信頼されていたと思われます。これらの経緯から事務局に話すことは事業者に話すことと同義であると感じた次第です。事務局は事業者の届けを委員とともに審査する立場であると考えておりましたが、これ以降は考えを改めざるを得ませんでした。</p> <p>なお誤解のないように付け加えますが、事前相談は事務局の依頼によるものであり、すべてにおいて事務局担当者が同席しており、事業者に直接連絡を取ったことはありません。また兵庫県からも事業者からも報酬等は受け取っておらず、少しでもよい計画になるようにお手伝いするつもりで応じたものです。後から考えれば事前相談とは名ばかりで、計画を変更するつもりはなく委員を納得させて反対意見を封じるのが目的であったように思えてなりません。</p>	
<p>本件に関する意見は先に述べたとおりですが、議案に関して気づいた点を念のために付記しておきます。</p> <p>公共・公益施設のための必要駐車台数ですが、附置義務条例に示す基準は設置すべき最低限の台数を示すものであり、実際に必要な台数を示すものとは考えられません。たとえば医療施設に関しては従来から類似施設での観測値が使用されてきており、今回のような算定方法は認められません。利用実態に即した根拠ある台数を算定する必要があり、駐車場が不足する可能性があることから再検討と適切な対応を求めるべきと考えます。同じ考え方で求めたピーク時交通量も過小評価の可能性が高く、交通の円滑性の評価には重大な疑義があります。</p>	<p>必要駐車台数については、条例審議時に特段の意見がなかったことから、法律の届出で同様の方法で算定している。</p> <p>用途ごとに類似施設のデータ等を根拠にして算定すべきとのご指摘には確かにそのとおりであるが、実際には、同じような用途、規模、立地条件のものを探したり、又は探せたとしてもデータが得られるかどうかを考えると、現実には難しい一面もある。そのような中で、今回は明石市の条例の基準を使っている。</p> <p>計画台数で十分に足りているかは、実際にはオープンしてみないと分からない部分があるが、今回は12月1日に全館が一斉にオープンするわけではなく、12月から来年の4月にかけて各テナント・施設が段階的にオープンしていく予定となっている。オープン直後の台数の少ない時期から駐車場の利用状況は随時チェックできるため、全面オープンまで適宜様子を見つつ、万が一、不足するような状況となれば対策を講じるという対応が適切と考えている。</p> <p>今回は、施設として駐車サービス券を発行しないため、台数はかなり抑えられるのではないかと考えているが、万が一、オープン後に駐車場が不足するような状況になれば、駅前の立体駐車場にはまだ空きがあるため、そちらに誘導するということも可能である。</p> <p>留意事項の4においても、オープン後の状</p>

	況をみて、適宜、必要な対策を講じるよう求めている。
<p>交差点の評価において「交差点需要率、車線別混雑度とも基準値以下・・・」としていますが、少なくとも交差点需要率に関して本部会では従来から明確な基準値を設けて判断することはしておりません。この表現は間違っています。また「混雑度・需要率ともに1以下にすることが可能」と書かれていますが、需要率が1以下ならよいと考えるのは大きな誤りです。</p>	<p>事前送付した議案書の表現や内容に一部誤りがあったため、当日の本資料では修正させていただきます*。</p> <p>〔※修正内容〕</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「交差点需要率、車線別混雑度とも基準値以下」を削除 ・「混雑度・需要率ともに1以下とすることが可能」を「混雑度は1以下（需要率は0.8以下）とすることが可能」と修正
<p>出入口の検討は何台が入庫できるかを検討したのですが、歩道の通行をどれだけ阻害するかという観点での評価は成されていません。周辺地域への影響を調べるためにはこの方が重要です。ピーク時来台数が184台ならば退店車両も同数で計368台が歩道を横切ることになります。仮に4秒/台で重ならないとすると、1時間の間で1472秒が塞がる計算になります。すなわち最悪では40%の遮断率の踏切が歩道に設けられているのと同じことになり、極めて影響が大きいことになります。そもそも多数の車両が横切る歩道を歩こうとする人はいなくなると考えられ、結果的に安全が確保されたとしても、それは歩道の機能を殺してしまった結果に過ぎません。</p>	<p>歩道上を歩行者や自転車が通行しているときには自動車は出入りしないという歩行者等優先の設定で検証を行っている。実際の交通誘導においても歩行者等を優先するため、踏切のような状況には決してならないと考えている。</p>
<p>入庫可能台数の算定に際しては歩行者数等の平均値で検討していますが、実際には歩行者等の発生は変動し、信号現示のタイミングとの関係によっては来店車両が入庫できずに滞留することが予想されます。これも安全側の評価を行っているとは言えず、事業者の評価を信頼することはできません。</p>	<p>検証の結果では滞留スペースは1台分あればいいところを、実際には歩行者や来店車両がランダムで発生することを考慮して3台分の滞留スペースを設けている。結果としては相応の安全率が見込まれている。</p>
<p>交通誘導員（整理員）を常時2名配置するとしていますが、まったく不十分です。安全を確保するためには入庫車両と出庫車両を制止するために各1名、広幅員の歩道を完全に遮断して歩行者等の飛び出しを防止するために西向き、東向きに各3～4名、合計で8～10名は必要と考えられます。駐車場の利用と搬出入車両が同時に行われるのであれば、それぞれの出入口に別途必要となります。このような場所に入出口を設けるのであれば多数の整理員を配置することは必要不可欠なコストであり、事業者が負担すべきものと考えられます。</p>	<p>交通誘導員についてオープン前の現段階で8～10名の増員を求めるのは事業者に残念な負担を与えるものと考えている。事業者も状況を見て増員も検討すると言っており、いきなり全館グランドオープンするわけではないため、台数の少ない時期に2名から始めてみて、状況を見つつ、足りないようであれば増員をするという対応が現実的と考えている。</p> <p>留意事項の4においても、オープン後の状況をみて、適宜、必要な対策を講じるよう求めている。</p>

○議案5 スーパーセンタートライアル武庫川店（変更）

提出意見	事務局見解（当日説明）
<p>本件は「意見を有しない。」が意見案になっていますが、次の意見を付するべきと考えます。</p> <p>意見 荷さばき施設2箇所は新設しないこと。</p> <p>理由 荷さばき施設②は道路に平行に設けられており、道路交通への影響が大きい。荷さばき施設③への出入口は横断歩道と重なっており、不適切であるため。また店舗の唯一の入口を塞ぐものであり、来店客の安全を損なうため。</p> <p>すでに手続きを無視して使用されているとのことですが、それによって結果に影響されることは不 合理です。長期間使用が継続されていても全くの 新設として考えるべきです。いずれの荷さばき施設 も不適切であることは明確であり、そのようなもの を敢えて新設しなければならない理由はないと考 えます。荷さばき施設①の騒音に問題があっても対 策は可能であり、そのような苦情のために来店客や 道路利用者に対して何某かの危険を高める行為は 許されるものではありません。</p>	<p>今回追加する荷さばき施設については、決して望ましい位置ではないと事務局も考えている。しかしながら、変更理由が騒音に関する近隣への配慮であるということ、搬入車両数が2箇所とも1日2台のみということ、加えて、設置者から、道路上での荷さばき作業は行わない、従業員等が安全確保を行うという報告を受けていることなどを勘案し、これらが遵守されることを前提として、今回の変更はやむを得ないものと判断している。</p> <p>なお、手続きを経ずに既に実施していることが、今回の事務局の判断に影響を及ぼしていることはない。</p>

○議案6 ピオレヤング館（変更）

提出意見	事務局見解（当日説明）
<p>本件は「意見を有しない。」が意見案になっていますが、次の意見を付するべきと考えます。</p> <p>意見 必要駐車場台数を算定し直し、増加させた台数を確保すること。</p> <p>理由 平均駐車時間係数の算定に関して隔地駐車場までの往復時間を考慮しておらず、必要駐車台数が過小に求められているため。駐車場サービス券の発行によって平均滞在時間を求めています。隔地に駐車場を設けることから駐車場の利用時間はそれに徒歩による往復時間を加算する必要があります。</p>	<p>平均駐車時間係数については、これまで敷地内駐車場の場合と隔地駐車場の場合で差を付けていない。なお、今回の隔地駐車場までの直線距離は、県の運用基準である200m以内となっている。ただし、今後は委員指摘の点について留意する。</p> <p>（平均滞在時間 45 分には、5 分の余裕が含まれた数値となっている。）</p>