

## 第76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7月25日(水)  
14時00分から17時00分まで
- 2 場 所 神戸市教育会館 2階 201号室
- 3 出席者 部会長 山下 淳  
委員 片山 朋子  
委員 住友 聡一  
委員 森津 秀夫
- 4 審議案件
  - (1) 法第8条第4項の規定に基づく県の意見の有無等について
    - ① (仮称) トンボプラザ (新設)
  - (2) 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
    - ① (仮称) 塚口さんさんタウン 新三番館 (新築)
    - ② (仮称) ドラッグコスモス北在家店 (新築)
    - ③ ホームセンターアグロ飾西店 (新築)
    - ④ (仮称) 養父複合商業施設 (新築)
- 5 審議の概要 別紙のとおり

## 審 議 の 概 要

事務局から届出施設の概要（駐車需要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：等価騒音レベルについて、計画地が工業地域であることから、参考資料付図 6 に示されている全ての予測地点において、環境基準は C 類型となっている。予測地点 A から F における主な騒音源は、来店客車両走行音と、一部空調設備・換気設備音となっている。地点 A は道路に面しており、地点 F は隣接地が商業施設であるので影響は少ない。地点 B、C については住居が近接しているが、主な騒音源は車両走行音となっている。地点 E については車両走行音のほか、荷さばき作業音が騒音源となっているため、瞬間的に大きな騒音は発生するが、全て環境基準を満足している。騒音予測資料からは、全ての予測地点で基準を満足していることを確認した。

委員：議案書の【必要駐車台数の算定・確保】の項目の計算式について、手元で計算してみると、記載されている 183 台ではなく 184 台となるが、必要駐車台数は届出台数で充足しているのか。

事務局：議案書ではそれぞれの計算過程のパラメータについて、端数処理を行った値を掲載しているため、ご指摘のような誤差が生じるが、端数処理を行う前のパラメータで計算すると 183 台となり、届出台数で必要駐車台数は充足している。

委員：充足しているのであればよいが、今後は誤解を招く記載はしないでもらいたい。

事務局 : 承知した。

委員 : 明石市からの意見で、出入口の封鎖についての内容があるが、その内容について設置者は回答していない。

事務局 : 実際に出入口の封鎖は行わない。その他の意見の内容への回答も含め、店舗出入口の前面歩道は通学路でないこと等の説明と併せて回答されていると判断している。

委員 : この内容で市と調整が取れているのであればいいが、少なくとも市からは、午後9時から翌午前10時までの出入口の閉鎖について、意見が提出されている。翌午前10時までというのは通学時間帯を避けるという意味での内容だと思われるが、午後9時以降というのは、そういった観点からの意見とは思えず、設置者からの回答が必要だと思われる。

事務局 : 営業時間が午前9時から午後9時45分までであることから、それを超える出入口の閉鎖を指示する意見については、ご指摘のとおり、意図を確認した上で、一対一対応の回答がなされることが望ましかったと思われる。設置者からは、通学路の指定状況や、自治会と学校への聞き取り結果について、口頭で報告を受けているため、事務局としては、児童の登下校時の安全確保という目的の意見に対する対応としては満足していると判断した。

委員 : 事務局の判断としては、それで結構かと思うが、この意見を提出した、市の教育委員会に対し、設置者が対応として記載している内容は伝わっているのか。

事務局 : 条例審議時にも同様の意見が提出されており、設置者からは同様の回答をもらっていることから、市の教育委員会へは伝わっていないのではないかとと思われる。

委員：条例や法に基づき、市から意見を聴取していると思われるが、その意見の内容と地元の現状との間に乖離があるのは、意見提出者としてはよいのだろうか。設置者を通してでもかまわないので、その乖離について協議をした上で、情報共有や現状理解をしておく必要があるのではないかと思う。

事務局：そういった内容も含め、市と協議するよう設置者に伝える。

委員：付図3の未定物販店②（カー用品店）の北東部のハッチ表記について、凡例に記載がないので、何を示しているのか分からない。

事務局：ご指摘のとおり、ハッチについては凡例に記載がないが、ここで図示されているのは、ゼブラを示すハッチだと思われる。今後、図面の記載については分かりやすいものとするよう、設置者を指導する。

委員：条例時にも指摘したと思うが、未定非物販や飲食店について、廃棄物保管施設や荷さばき施設の記載がない。物販店舗の方と兼用するのであれば問題ないが、距離も遠いことから、現実的ではなく、各々の建物付近の駐車マスや車路において、作業が行われると思われる。そうなれば、来客に影響が出ることは明らかなので、留意事項に記載が必要だと思われる。

事務局：法や条例において、未定非物販や飲食店の廃棄物保管施設や荷さばき施設については対象とならないため、記載を求めている。留意事項についても、法や条例の範疇外のことを記載することがよいのかという問題もある。しかしながら、ご指摘のとおり、一般の来客に影響があれば問題だと思われるので、そのような作業を行わないよう、設置者に伝える。

委員：委員のご指摘は、予定されている駐車場等が、荷さばきや廃棄物収集作業等に使用される懸念への対策を求める意図であり、それならば、法や

条例の趣旨に合う指摘となると思われる。

事務局：留意事項2において、営業時間内の荷さばき作業についての誘導員配置による安全確保を求める内容を付記している。

委員：その留意事項に、それらの懸念についての内容を足して整理してはいか  
が。駐車台数にゆとりがあることから、スペースの確保は可能だと思  
われる。

委員：先ほど、駐車場出入口前面道路の東側歩道は、現状では通学路となっ  
ていないという説明を受けたが、計画地の北側にある住宅から通学する児  
童はこの歩道を通らないのだろうか。この周辺の児童は、おそらく付図  
2の南西にある市立林小学校に通っていると思われるので、それらの住  
宅の更に北側にしか信号がない状況を考慮すると、この東側歩道を本当  
に通らないのか疑問である。

委員：当該住宅からの児童の通学経路について、設置者に確認すること。

事務局：承知した。学区がどのようになっているかも含め、設置者に確認する。

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：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。

- 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とともに、敷地内の他の施設における荷さばき作業等により、円滑な駐車場利用が妨げられることのないよう適切に管理すること。
- 3 繁忙時は、駐車場出入口に交通整理員を配置し、安全かつ円滑な出入庫を図る

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 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2：(仮称)塚口さんさんタウン 新三番館

### 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：付図2にB2階駐車場の駐車マスのサイズの記載があるが、大部分の駐車マスの幅が2.3mとなっており、駐車しづらいと思われる。一部には2.5m×6mサイズの駐車マスはあるが、とても足りない。また、こういった計画であれば、少なくとも大きめのサイズのマスの位置を案内する必要がある。後になると変更が困難となると思われることから、今できるだけ大きな駐車マスを計画してもらうよう、特に指摘しておく。また、店舗の一部、1階の北側部分にコンビニがあるという説明があったが、そこへの来客が、わざわざB2階の駐車場に駐車するとは思えないため、計画地外でもよいので、もう少し店舗に近いところに駐車場を設けるべきである。そうすれば、地下駐車場の台数を減らすことができるため、その分、駐車マスを大きくできると思われる。付図2の1階平面図に、荷さばき車両の軌跡が記載されており、計画地西側の歩道を利用して方向転換を行う計画となっているが、とても許容できるものではない。荷さばき施設の位置を見直すべきである。本来は、来店車両の出入口と荷さばき車両の出入口を共用させることが望ましい。

事務局：駐車マスのサイズについては、事業者伝える。また、大きめのサイズのマスの位置を案内することについては、事業者確認する。コンビニ利用客についての駐車場確保については、立地場所を考慮すれば、メインターゲットは駅の乗降客となると思われる。コンビニへの来店車両が

ないとは言えないと思うが、近隣の沿道には、他にもコンビニがあることから、車両を利用して、計画施設内のコンビニのみへの来客は想定しづらい。

委員：そうであれば、駅利用時間が終了した段階で、店舗の営業時間も終了すればよい。24時間営業ということであれば、駅乗降客以外の利用を見込んでいると考えられ、駅利用可能時間以外は車両で来店する可能性が高い。近隣沿道に別のコンビニがあるから需要を見込む必要がない、というのは適切ではない。

事務局：計画施設は、マンションとの複合施設であり、上層階にはかなりの戸数の住戸が入居予定であるため、その住戸からの来客もターゲットとして見込んだ営業形態となっていると思われる。そういった理由からも、コンビニ利用客のためだけに隔地駐車場を設けることは困難だと思われる。

委員：住戸からの来客が駅利用時間以外に来客のターゲットというのであれば、24時間営業も不要だと思われる。住戸の住人が午前3時頃に来店するとは考えられない。

事務局：市場原理もあるので、利用がなければ営業時間が変わる可能性もある。

委員：法律段階でも構わないが、あくまで隔地駐車場を設けないということであれば、現状、周辺に路上駐車が発生していないか確認が必要だと思われる。既に路上駐車が発生しているのであれば、別途駐車場を確保すべきである。また、参考までに計画施設に併設予定の住戸数と、住宅用駐車場の台数について教えてもらいたい。

事務局：住戸の数は395戸、住宅用駐車場の台数は176台で、出入口は計画施設の来客用駐車場とは別に設け、垂直循環のタワー型の駐車場88台を2基

計画している。

委員：住宅部分については、本来議論すべき内容ではないが、出入口の位置については好ましい位置ではない。また、問題はこの出入口が退店経路上に位置していることである。住宅用駐車場は機械式のタワー型駐車場ということで、車両の出入庫に時間を要するため、出入庫が集中すれば、出入口から処理しきれずに道路上に溢れてしまう可能性がある。その場合、計画施設からの退店車両の経路が塞がれ、計画地南西角の交差点まで影響が及ぶ可能性がある。住戸に宅配等を行う搬送車両については、どこに駐車するのか。

事務局：住戸への宅配等の搬送車両については確認できていない。

委員：様々な搬送等の業務車両が出入りすると思われるが、来客に影響がないように計画されているのか。住宅は対象外ではあるが、短時間であっても住宅への業務車両が頻繁に発生するならば、計画施設に影響を及ぼすため、しっかりと調整をした上で計画してもらいたい。

事務局：住宅への業務車両の影響については、確認できていないため、事業者に確認する。住宅用駐車場の1台当たりの処理の平均時間はおよそ90秒であり、1時間当たり40台、多少のばらつきがあったとして、1台当たり2分の処理時間を見込んだとしても、1時間当たり30台となる。出入口からタワー型駐車場まで約25m程度と待ちスペースもある程度確保されているため、車両が溢れてくるような状況にはならないと考えられる。また、特に駅前で取締りの厳しい場所であり、コンプライアンスの点からも、業務車両は計画地内に確保できなければ、計画地外にでも、専用の駐車スペースを確保すると考えられる。

委員：むしろ駅前だからこそ、路上駐車が待機や駐車が発生した場合、どのよ

うな状況になるのか。自転車については誘導するということだが、どう  
いう誘導方法をするのか具体案を知りたい。それらが示されていないた  
め、路上駐車については不安がある。

事務局 : 駅前に交番があり、計画地の東側については、一般車両が使用しない、  
駅前ロータリーとなっている。なお、計画地の西側、南側を含め、計画  
施設の出店にかかわらず、道路交通法上遵守の観点からも、路上駐車対  
策は必要だと思われる。計画施設では、以前の施設よりも大きな駐輪場  
を確保しており、ある程度状況は改善されると思われる。

委員 : 計画施設の駐車場への出入庫方法について教えてもらいたい。

事務局 : 付図2の1階平面図の出入口から入庫し、B1階のスロープ状の駐車待ち  
スペースを下り、入場ゲートを抜けて、道なりのスロープを下ると、B2  
階駐車場の南西角部分に到達する。そこから駐車場内を回遊すると、再  
度駐車場内を回遊するための右折車路と出庫する直進車路との分岐点に  
到達する。直進すれば、出庫ゲートを通り、スロープでB1階、1階と上  
がることとなる。入庫と出庫のスロープは分離されており、交錯してい  
ない。

委員 : 駐車場内の危険性はどの程度のものか。

事務局 : 建物内駐車場であるため、警告ランプやミラー等の最低限の安全対策は  
されるものと考えている。事業者に、衝突防止の対策や、カーブや合流  
箇所など見通しのよくない箇所における徐行の対策を行うよう伝えてい  
る。

委員 : 駐車マスの幅について、2.3mはやはり狭いため、トラブルが起こる可  
能性が高い。駐車場を使用する消費者のリスクを考え、幅を広げるこ  
とについてぜひ検討してもらいたい。また、住宅用駐車場の出入口付近の

細かい記載は何を表しているのか。

事務局 : おそらく自動二輪車用の駐車位置であると思われる。

委員 : 住戸スペースへの入口はどこにあるのか。

事務局 : 確認できていないが、おそらく3階だと思われる。

委員 : 先ほど、業務車両についての意見もあったため、宅配ボックスや郵便受けの位置について知りたかった。現代社会では、宅配需要は非常に高く、これだけ多くの住戸が計画されていれば、それだけ多くの業務車両が想定される。交番が近くにあることが、それらの業務車両の停車・駐車の抑止力となるかは疑問である。条例等の範疇外の内容ではあるが、少なからず周辺への影響が考えられるため、知っておきたい情報である。

委員 : 荷さばき施設については、歩道を用いての方向転換で計画することは認められない。

事務局 : ご指摘のとおり、計画地内で完結することが望ましいので、事業者に伝える。

委員 : もっと強く、意見として伝えるべきであると考えます。

事務局 : 計画地西側道路については、本施設の計画に伴い、南向き一方通行道路を拡幅し、双方向運用となるよう道路改良を行う。元々、それほど交通量も多くない道路であり、改良後も通過交通の増加がそれほど見込まれないことから、荷さばき車両出入庫時には常に誘導員を立て、荷さばき車両による通行の阻害が起こらないよう対策をすることとしているが、公共の歩道を利用した方向転換は望ましくないため、事業者を検討するよう伝える。

委員 : 留意事項2について、歩道を利用した方向転換を行うが、誘導員配置によって対応すれば、それも可能であると読めてしまう。それでよいのか。

委員：こういった問題が出てきた場合に、変更を可能とするために条例の手続が設けられているため、こういった計画に対し、条例時に何も指導しないのは不適切である。今の段階であれば、計画変更が可能であるのに、対応をしないのは事業者の怠慢であると考ええる。交通量が少ないことを理由とするならば、どの程度の交通量であれば許容できるのか、指標を考えなくてはならない。新築の施設でこのような計画を認めるわけにはいかない。

事務局：今回は条例の審議だが、法において、国の指針の解説には、荷さばき施設を整備する上で、公道に駐停車して搬出入作業を行うことについて、安全性の観点から避けるべきではあるが、交通量が少なく、周辺交通の安全と円滑の観点から問題がないことが明らかである場合は、道路交通法を遵守する限りにおいて、必ずしも公道に駐停車して搬出入作業を行うことを妨げるものではないという趣旨の記載があり、周辺状況と、事業者が対応する内容とを考慮すれば、必ずしも否定するものではないと考えられる。

委員：今後、その方針でいくということか。今回の計画を例外扱いにする理由は何か。今後このような例外扱いをする場合、どういう理由で例外なのかを明らかにしておかないと、例外が例外でなくなってしまう。

事務局：条例の趣旨が、計画変更等ができない状態となる前に、意見の通知等を行うことであることから、誘導員配置による対応に限定せず、それ以外の方法も含めて検討するよう、留意事項を修正する。

委員：これ以上対応ができないというものが例外だと思われるが、本施設については、現段階であれば対応ができる。

委員：荷さばき施設をもう少し建物側に引き込めば対応できると思われる。歩

道を利用しないような対応を考えてもらいたい。

委員：そもそも、右折で荷さばき施設に車両を誘導するため、影響が大きいと思われる。

委員：左折で誘導させる荷さばき施設の計画は困難だと思われる。この計画地であれば、右折で誘導することになるだろう。

委員：極力、来客車両出入口と荷さばき車両の出入口を共用する形で計画してもらいたい。

委員：荷さばき施設については、他の委員の意見にもあったように、例外を認めるならば基準を明確化する必要があると思われる。

委員：そういったことも含め、事業者が検討をした上で例外とするならば仕方がないが、詳細に検討した説明もないまま例外を認めることには抵抗がある。もう一度事業者に検討してもらうことが必要である。

委員：検討については、留意事項にすると、事業者が対応しない場合もあるため、意見とすべきと考える。

事務局：法手続の際には、荷さばき施設の位置や面積について、届出事項となっており、審査すべき項目であるが、条例手続の際には記載事項となっていないため、意見とするのは困難である。法手続の段階で、現計画から何も変わっていない場合は意見として通知することは可能である。

委員：条例の審査事項となっていないために、意見とするのは困難であるが、本日の審議においても明らかなように、法手続における審議の際には、説得力のある説明が必要であり、事業者においては、十分な検討をしてもらうという理解でよいか。

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 荷さばき作業を行う場合は、尼崎市道笠ノ池塚口線における安全かつ円滑な通行を妨げないよう常時誘導員を配置するなど対策を講じること。
- 3 繁忙時は、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。
- 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、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に努めること。

※ 下線部は追記・修正事項

### 議案3：(仮称)ドラッグコスモス北在家店

#### 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：経路案内の看板が、付図3-1の看板イメージ例の③の図はUターン禁止、付図6の北側立面図の看板の図は信号での右折となっており、イメージ図が違っている。

事務局：付図3-1の図については、建物立面に掲出する看板ではなく、別途計画地に立てる予定のものである。

委員：計画地内のどこに立てるのか。

事務局：計画地の北東角に立てる計画である。計画地東側市道には中央分離帯があることから、当該市道を南進する車両からは計画地内に立てた看板を視認するのは困難と考え、北立面にも看板を掲出するよう事業者に指導した。営業開始時には交通整理員が立つため、適切な誘導がなされると考えられ、また、2回目以降の来店の際には、既に周知されているため、適切な経路での来店が可能だと思われる。事業者として可能な範囲で、東側市道からUターンして出入口②からの入庫をする車両への対応をしていると考えている

委員：北側立面に掲出する看板について、赤色を使用しているが、赤は禁止する場合に使用する色であるため、右折を禁止するよう見えないか。

事務局：ご指摘のとおり、赤色については禁止のイメージがあるが、店舗の立面イメージやコーポレートカラーを考慮すると、他の色味では目立たなくなる可能性がある。

委員：看板や誘導員については、あまり有効だと思えない。本当に市道からのUターンでの入庫を禁止するのであれば、交差点で転回禁止の交通規制をかけるしかないと思われる。県警から、出入口②についてUターンをして入庫する車両に対する意見が出ているが、本当に禁止したいのであれば交通規制をかければよい。交通規制をかけずに禁止するならば、出入口②について、出入口運用を出口専用とするほかはないのではないかと。出入口①の方へ入庫車両を全て誘導しても、問題ないだろう。

事務局：全て裏側の出入口①へ回すことについては、物理的には可能である。

委員：全ての転回車両の入庫を禁止するというのは、交通規制が伴っていない以上は困難だと思われる。駐車場②への経路については出入口①を出庫し、南進して出入口③から入庫し、出入口③から右折出庫し、無信号交差点を左折するという理解でよいか。

事務局：そのとおりである。付図5に図示できておらず、申し訳ない。

委員：防ぎようがないことだと思われるが、交差点に接する形で計画されており、南側で接する市道が一方通行であることから、店舗利用者以外が、交差点のショートカットのために駐車場を通行する懸念がある。

事務局：周辺に、東方向に向かうためのより便利な道路があるため、わざわざ計画施設周辺の細い道と駐車場内を通るよりも、そちらの道路を利用すると思われる。

委員：駐車場②について、出入口③以外の部分について、フェンスを設ける計画となっているのか。

事務局：串刺し駐車等が発生しないよう、フェンスを設ける計画であると事業者から聞いている。

委員：道路交通法上の規制がない以上、市道からのUターンでの入庫は完全に

防止をすることはできないと考える。出入口②を出口専用にするほかに  
いと思われるが、県警は自ら交通規制をかけていない以上は、事業者に  
過大なことを求めることはできないと考える。

委員：付図3-1の看板イメージにある、隔地駐車場からの歩行者を誘導する  
看板について、来客がこの誘導を守ってくれるだろうか。

事務局：守ってもらうよう、店舗から来客にお願いします。店舗建物への出入口は  
東側の歩道から近い場所にあるため、市道を乱横断し、駐車場内を通っ  
て来店するより、歩道を通った歩行者経路の方がスムーズだと思われる。

委員：Uターンによる入庫をするな、という経路案内よりも、実際にこの交差  
点を右折して来店してください、という経路案内の方が適切だと思われ  
る。計画地内に掲出する看板についても、計画地外でより効果的な位置  
に掲出できればよいのだが。

事務局：事業者は、最初は交差点を右折して来店してください、という経路案内  
のみの看板案としていたが、県警からの意見を受け、現在の形となった。  
看板の掲出場所としては、中央分離帯や歩道付近に掲出できればいいの  
だが、道路区域に掲出することはできない。

委員：Uターンでの入庫を防止する最も効果的な方法は、出入口②を出口専用  
としてしまうことだが、そういった検討を含めての留意事項1の付記と  
いうことでよいか。

事務局：出口専用とすれば、経路設定としてはUターンでの入庫をなくすことは  
できるかもしれないが、東側市道から左折すれば入庫することのできる  
場所なので、Uターン車両や市道走行車両が出口から誤入庫する懸念が  
ある。また、一度入庫できる場所があると知ってしまえば、次の来店時  
から、出口専用であったとしても、出入口として使用する懸念もある。

委員：出口専用にしても、入庫する可能性もあるということか。そうなれば、より危険だという気もする。Uターンによる入庫を防止するための方法については、引き続き事業者を検討してもらいたい。

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 北方面からの来客に対し、敷地内掲示や看板、広告等によって加古川市道市役所線から転回して来店する経路を禁止するなど適切な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。
- 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に努めること。

## 議案4：ホームセンターアグロ飾西店

### 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：出入口①と出入口②について、それぞれ噴水型の誘導となっているが、本当にそのように使い分けた運用となるのか。特に出入口②については、店舗建物から近いため、右折出庫車両が発生する懸念がある。そうなれば、現在検討している遅れの指標がより厳しい結果となる可能性もある。出入口の看板について、現在は出入口ごとの区別はないが、そういった状況にならないよう、左折での出入庫まで禁止と表記する必要はないが、右折入庫や右折出庫を禁止する旨の看板は必要である。出入口②から入庫した車両について、正面が逆方向の一方通行車路となっており、危険である。自動二輪車置き場の位置を変更し、出入口の正面に車路が配置されないように、レイアウトを見直してもらいたい。

事務局：出入口については、付図3に記載されている出入庫運用以外の右左折運用がとられることも確かに考えられる。出入口②前面のレイアウトについては、ご指摘のとおり危険が伴うと考えられる。各出入口の右左折誘導をどこまで徹底するのかという点も含め、事業者伝える。

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 繁忙時は、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。
- 3 店舗周辺の道路は通学路となっていることから、来客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。
- 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：未定物販の店舗の荷さばき施設②が、バックヤードや廃棄物等保管施設②と離れた位置に計画されている。その場合、建物の外部を通過して作業することになるのか。

事務局：事業者からは、未定物販には雑貨の小売店舗を誘致する計画であり、生ゴミや大きな荷物がないことから、店舗の中を通過して荷さばきや廃棄物運搬作業を行うと報告を受けている。建物の外部を利用して作業をするということであれば、荷さばき施設までが遠いため、安全対策や騒音対策は必要だと思われる。再度事業者を確認した上で、必要であれば対応してもらおう。

委員：県道を挟んで計画地の北西側に、既存の店舗があるようだが、それらの店舗との行き来の際に、右折での入庫の需要があるのではないかと。他の沿道の店舗ではどのようなになっているのか。

事務局：右折での入庫誘導については、事業者が警察と協議し、計画地が曲がり角から近いことから、右折の案内をしないよう指導を受けたとのことである。県道を挟んで計画地から北西側に立地しているのは、既存の大規模小売店舗、県道沿いの計画地の西隣は既存の大規模小売店舗の規模に満たない店舗、さらに西隣は会社の事務所である。2軒の店舗については、特に出入口において右左折の制限を示すような看板は見られなかった。

委員 : 実際に右折での誘導が他の店舗においてはされているということか。

事務局 : 計画店舗が左折誘導を指導されている理由は、曲がり角からの距離が短いことであるが、他の店舗については確認ができていない。

委員 : 向かいの店舗については、相互に適切な出入庫とするため、方向を転換する場所を提供する等、連携が必要となる可能性もある。

事務局 : そういった連携ができるのか、既存店舗の設置者に確認するよう、事業者伝える。

委員 : 道路幅員を考慮すれば、駐車場出入口付近で県道を横断することは困難な状況か。近くに横断歩道はあるのか。

事務局 : 付図3の計画地北東角の交差点に横断歩道がある。

委員 : 県道の横断は困難だろう。そうであれば、右折の車両の発生は避けられないと思われる。

事務局 : 交通量だけから判断すれば、右折での誘導も可能だとは思われるが、曲がり角に近いために、左折での誘導となる。

委員 : 付図5を見ると、向かいの店舗からの来店だけでなく、県道の西方向からの来店については全て迂回が必要となるため、広域誘導看板が必要となると思われる。

事務局 : 営業開始時にチラシなどで周知され、ある程度の時間が経てば、経路は浸透していくものと思われるが、広域誘導看板については、設置ができないか事業者を確認する。

委員 : 交通量的には右折でも入庫できるような道路だろう。

事務局 : 交通量のみから判断すれば、特に問題なく右折での入庫ができる道路だと思われる。ただ、交通管理者である警察との協議の結果、積極的に右折を誘導するということを避ける意図で、このような誘導となっている。

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。
- 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に努めること。