

第 120 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 5 年 4 月 20 日 (木)
午後 2 時から午後 4 時 45 分まで
- 2 場 所 ひょうご女性交流館 501 号室
- 3 出席者 部会長 山下 淳
委員 岡 絵理子
委員 北川 博巳
委員 亀田 孝子
委員 兒山 真也
- 4 審議案件
第 1 号議案 姫路市における (仮称) 手柄山スポーツ施設の増築に係る知事の意見について (条例第 4 条第 2 項)
- 5 審議の概要 別紙のとおり

議案 1 : (仮称) 手柄山スポーツ施設

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： 既存施設の実績から交通量を積み上げているので、結論としては問題ないと思うが、このような施設の場合、どのような興行を実施するかで、交通量が変動するので確認したい。

また、本施設は新駅から近いため、公共交通機関の利用が相当程度期待できることから、利用促進を図るための施策を是非実施されたい。

関係人： 現況交通量の調査日は、既存の中央体育館ではV1リーグのホームゲームが行われており、年間で最も体育館の来場者数が多い日になっており、その他公園内の武道館や野球場でも大会を実施していた。また、既に閉館している文化センターでも催しや手柄山の山頂でオータムフェスティバルを開催しており、公園内で最も来場者数の多いと推定される日に周辺交通量や公園内駐車場の利用状況を調査した。

既存の中央体育館が一般利用に運用変更になることによる利用者数の減少、文化センター閉館による利用者数の減少、新体育館はバレーボールのV1リーグ想定で利用者数の加算や類似施設を元に新市民プールの利用者数の加算等を考慮して、各施設のピークが重なる想定で発生交通量を計算している。

委員： 各施設のピークが重なることを想定しても必要になる駐車台数は確保できるのか。

関係人： 実際は、バレーボールのV1リーグは秋から冬にかけて開催されてお

り、屋外プールのピークと重なることは想定されない。また、各施設のピーク時間帯についても、来場者が重なることを想定して安全側に駐車台数や発生交通量を算出している。

委員： 必要駐車台数は、既存施設も含めた公園内全体の必要台数ということか。

関係人： そのとおりである。

委員： 駐車場の利用に関する内訳はどのような状況か。

関係人： 駐車台数1476台に対して、ピーク時で913台が新施設、561台が既存施設での利用になる。実際には、来場者が駐車に困るほどの混雑はあまり考えられない。

委員： 既存の実績値を用いて検討されているのは理解するが、新駅の整備、施設の新設やリニューアルするのであれば、これまでと同じような興行の内容で運営を続けるとは少し考えにくい。更なる集客を促進するための仕掛けを行うのではないか。この新施設は、何を売りにしている施設か。コンサートや国際イベント等は想定しているのか。その上で駐車場の容量は本当に支障ないか。

関係人： 基本的に、姫路市内でこれまでコンサート等の興行の役割を担っていたが、閉館した文化センターであり、現在はその機能は、現在JR姫路駅の北側に立地する「アクリエひめじ」が担っている。

本計画施設は、基本的にはスポーツでの利用を主軸にしており、これに沿った使い方を考えている。

計画施設内の物販店や飲食店は、集客力が増すような、来場の目的となるような特別な店舗は想定していない。あまり大きくない適切な規模の店舗を考えている。

委員： 発生交通量に与える影響も軽微であるとの理解か。

関係人： そのとおりである。

委員： バレーボールのV1リーグのゲーム開催などの大規模イベント時、テレビ中継に伴う搬入・搬出等があるが、関係車両の駐車位置を確認したい。

関係人： 搬入・搬出車両については、日常的には、コンビニエンスストア、レストランのためのものがある程度で、1日1回程度、朝の時間帯の実施を想定している。

試合開催に伴う機材の搬入・搬出については、およそ2日前くらいに車が入ってきて準備を行い、そのままバックヤードに駐車し、試合後の撤去作業を経て、試合の翌日に搬出すると運営からは聞いている。

委員： ゴミの関係は一般の商業施設より配慮が必要ではないか。また、適正処理だけでなく再資源化なども考える必要があるが、適正な収容場所・容量等が確保されているかどうか確認しておきたい。

関係人： ゴミについては、全体で集約し、2日に1回程度回収車が来ることになっている。

委員： 施設利用者と施設関係者との動線は重ならないか。

関係人： バックヤードにつながる動線は施設利用者の動線とは完全に分離しており、交錯しないよう配慮している。

委員： 乗降場に進入する出入口は、左折入庫で左折出庫ということか。また、駅前ロータリーの利用は路線バスだけになるのか。

関係人： 入庫は、左折・右折とも可とする運用を考えている。出庫は、左折出庫としている。

委員： タクシーや送り迎えの車から乗降するためのスペースということか。

関係人： そのとおりである。その他、例えば試合に出場する選手の荷下ろし等を想定している。

委員： 公園内の既存の駐車場で充足するとの結論だが、計算上満足するとしても、公園内の駐車場が分散して配置されている状況であるため、周辺道路で空き駐車場を探す来場車両で渋滞を引き起こすことが予想される。誘導員による対策もあるが何らか有効な対策が必要ではないか。

委員： 車が駐車場にかなり接近しないと満車かどうか分からないような状況はよろしくない。

関係人： 混雑時に交通誘導員を配置するが、平時から駐車場の満空表示板が道路の途中にあるため、誘導の役割を担うことができていると考える。他の施設の管理者や駐車場の管理者と開催されているイベント等の状況に応じ、連携して誘導員の配置・運用を行うことで適切に誘導する。また、施設開業後の状況も見つつ、公園全体の管理者である姫路市ほか関係機関と協議しながら適切な対応を検討・実施していきたい。

委員： 駐車場の管理は別の指定管理者か。

関係人： 指定管理者ではないが別の管理者となる。

委員： 公園全体もそうだが施設開業後の所有者は市であるため、市にも一定の管理責任があると思う。市の役割について、留意事項に記載すべきと考える。公園や駐車場の混雑時に適切に誘導するという対応を事業者単独の権限で行うことは難しいと思う。

当該施設は夜間利用もあるという理解でよいか。

関係人： 夜間利用も想定しているが、交通のピークは昼間になると認識してい

る。コンサート等の大規模なイベントの開催は基本的には姫路駅北側の「アクリエひめじ」で行われるが、今後の運用の中で全く行わないと確約できるものでもない。大規模なイベントを開催する際には、必要な対策を関係者と協議して進めていけたらと考えている。

委員： しっかりとした対応をお願いします。

委員： 計画地の南方面には姫路バイパスがあるため、市内だけでなく遠方からの来場者も一定見込まれると思うが交通処理上は支障ないか。

関係人： 想定した来退場経路どおりの誘導をいかに実効性のあるものにしていくか、開業後の状況も見ながら、引き続き必要な対策を考えていきたい。

委員： 緑化面積について確認したい。計画緑化面積と必要緑化面積の差が小さく、また、どの部分が緑化されているのか少し分かりにくいので、説明されたい。

関係人： 緑化に関しては、太陽光発電パネルの設置とプランター緑化、地上及び建物上の広場の平面緑化、施設東側の急峻な山裾辺りを緑化している。

委員： どのような意味合いでこの敷地設定にしたのか、公園との関係はどうなっているのかということと、緑化との関係でいえば、建物敷地の緑化よりは公園全体としての緑化の必要性、あるいは新しくできる建物が公園全体の緑化とどういった関係にあるのかということをお教えしてほしい。

関係人： 新しいスポーツ施設を建設するという事で敷地設定の段階から市と調整の上、決定している。既存の中央体育館の以外は基本的に改変していく用地部分を敷地に含めるということを前提に調整した結果

であると理解されたい。

委員： 条例の緑化義務で前提となっている敷地はどのように考えるのか。

事務局： 建築基準法の確認申請上の敷地と同じである。それに対しての緑化面積を確保することになる。

今回の計画が公園の一部で敷地設定するという、通常、条例で緑化義務を付加するときに想定しているものでないと思われる。

委員： 公園全体としてのバランスがとれているのか。

関係人： 都市公園法の制限と、それに加えて市の条例でさらに制限・緩和があるが、当然基準に対し必要な面積を確保した計画となっている。また、公園の範囲には区域内の道路も含まれる。その中で都市公園法も満足しつつ、建築基準法上の各敷地単位で条例上の緑化基準を含めた色々な基準をクリアするよう配慮して計画している。

委員： JR姫路駅から一駅のところ今回の新駅ができるということで立地としては良い計画だと思う。その上で、鉄道への転換を一定数見込んで自動車分担率を69.2%としているが、現状は85%程度と思われる。もっと頑張らなければならないかという点と、ピーク率の予測で一番混み合う1時間に来場する車が38.6%というのは少し低いのではないかという点が気になる。

事務局： 事業者は、類似の既存施設をサンプルに調査したデータに基づいてピーク率を算出している。

委員： V1リーグ開催時の実測データであり、スポーツイベントに直前の1時間に来る人が、4割くらいということか。例えば3時間前から来るのはよっぽど熱心なファンだけかと思い質問した。

あと、屋外プールというのは、イベントではなくて普通に泳ぎに来ら

れる市民と思うが、そのピーク率と大体同じということも少し気になる。

また、データの取り方で、アンケートなどは1回実施するのが精一杯かなというところはあるけれども、周辺交通量調査は令和3年のデータになっている。これはまだコロナの影響の最中のものであるとするとサンプルとして適切かという問題もある。道路交通センサスとか公的なデータとの比較は行っているのか。

関係人： まず、分担率69.2%は、少し古いが平成22年の近畿圏のパーソントリップ調査の旧姫路市南部への集中交通に記載の数字を使用して計算している。どのくらい鉄道利用に転換するかということについては、過去3回ほどアンケートを実施している。その中で一番直近の数字（20%）と、それ以外のアンケート結果として、平成26年実施時で42.3%が交通手段に関係なく新駅利用の意向があった。また、平成29年のアンケート調査では、自家用車の来園者に対して、どのくらい新駅利用の意向があるかということの調査を市が行っており、それらを踏まえて、この程度は鉄道利用に転換するだろうという見込みの数字を採用した。ピーク率については、スポーツ施設は全てV1リーグ関係の来場というわけではなく、他の目的で施設を利用しているものも含んだ数字になっている。来場者の40%弱が1時間の中に集中するというのは、かなり安全側の見込みであり、周辺交通の評価に関しても、公園の来退場が同じ時間にピークが来るという安全側の設定で検討しており、事業者としては問題ないと考えている。

あと、新屋外プールに関しては、開園の前に来て、閉園の後に帰るとというのが一般的だと思うが、それも考慮した上で40%という数字を使

っているので、十分妥当性はあると認識している。

交通量調査の日については、確かにコロナ禍ではあったものの、緊急事態宣言の発令がない時期であり、比較的交通量としては多い日ではあったのではないかと考えている。交通センサスとの比較までは行っていないが、比較的交通量が多い日に調査を実施できたという認識は持っている。

委員： 新体育館ができる一方で、既存の機能を中央体育館から新体育館に移行するとのことだが、中央体育館をあまり使わないようにして、新体育館を使うということなら既存の中央体育館の方の交通量は減るといふことか。

それから、関係機関からの意見の中で、福祉のまちづくり条例に基づくチェック&アドバイス制度を活用されたいという話があるが、その回答として、「活用は考えていない。」としている。これはいわゆるゼロ回答ということか確認したい。

関係人： 中央体育館の機能を新体育館に移行し、興行利用やイベント利用は新体育館が担うことになる。中央体育館は、一般のスポーツをする方が使っていくことになる。その前提で交通量・駐車場利用に関しては、既存・新体育館関係の負荷の減分・増分を考慮した計算を実施している。

委員： いずれにしても、安全側では見ていることになるという認識か。

関係人： 安全側で見るように考えている。

関係人： 今回のこのPFI事業については、市とPFI事業者の方でユニバーサルデザインワークショップを随時開催しており、市の障害者団体（全4団体）と協議しながら、基本設計、実施設計段階でのユニバーサルデザ

インについての説明を行い、様々な御意見いただきながら進めてきた。細部まで丁寧に積み上げており、関係機関とも協議の上、チェック&アドバイスの制度を利用せず、整備していくこととした。

委員： 駐車場から各施設へのアクセス、高低差解消のための乗降システムがあるかどうか、そういう点も気になるので確認したい。

委員： 一般の障害者等用駐車マスは新施設の前に1台分見えるが既存の駐車場にあるのか。

関係人： その点に関しては、ユニバーサルデザインワークショップにおいても議論になった。今回の計画では、その他にバックヤードの入口から入ったところの4台とその奥の4台、合計8台の障害者等用駐車マスを設けている。その用途として2つのパターンを考えており、1つは今回スポーツユニバーサルデザインということで障害者スポーツにも力を入れており、選手用に活用することである。2つは常時使用しているということではないため、本当に必要とする方に使ってもらう。電話なのかインターホンなのか具体の運用方法はまだ決まっていないが、運営者側でコントロールして利用してもらうということを考えている。

また、既存の駐車場から各施設まで距離がある。新駅整備に伴い、橋上駅であるため2階レベルで移動が可能となるようデッキ等の整備も行う予定である。なお、最寄り駐車場からエレベーターを経て2階レベルで道路を横断し施設へ至る経路については既に整備が終わっている。

委員： 全体的な話は分かったが、そもそもどうしてこの計画が始まったのか教えてほしい。また、新駅が先か施設が先だったのかという部分も含

めて教えてほしい。

関係人： 手柄山中央公園の基本計画の中で手柄山中央公園を含めた内外の施設の老朽化に伴う統合・再配置というものが盛り込まれている。それが一つのスタートであり、それとは別に姫路駅と英賀保駅との間の距離が長く、その中間駅の整備がかねてから懸案としてあった。どちらが先ということではなく、今回の計画は同時進行であると認識している。ただ、乗降客がそれなりに見込める場所でないと新駅設置は難しく、新駅の設置と今回の公園整備計画は双方にメリットがあるものだと考えている。

開業については、新駅が令和8年の春頃、新施設は令和8年10月頃を予定している。やはり市の施策として都市間競争を勝ち抜くためには、よりグレードアップしていく必要があるという中で、より良いものを市民に提供していきたいと考えている。

委員： 最後に、これは事務局に今後考えてもらいたいこととして。

今回の事業者は姫路手柄山PFI株式会社としていて、BT0方式のPFI事業なので、建物を設計・建築するのはこの会社であり、建築確認の申請者であるということは理解したが、BT0方式の場合、建物完成後にその所有者は直ちに市になる。つまり、市が公の施設として市民に対して提供していくということになるのではないか。施設開業後も今回の事業者の下、指定管理者として引き続き維持管理されるのだろうが、今後正式に指定・委託の手続を経る必要がある。

つまり、条例の趣旨からすると、その施設が利用されることに伴って発生する周辺への影響というものを問題にしているわけなので、市の所有になることが確実な状況で、また、実質的な管理上の責任や権限

を現時点では事業者が有していないとするならば、知事の意見を行う相手方として今回の事業者が適格なのか確認したい。

あと、もう一つは、先ほどの委員の質問に対して、市の方から回答してもらったように、市としてはこのスポーツ施設の整備事業の実施手段として、PFIを活用するというだけのことなので、やはり主体は市なのではないか。

さらに、3点目として、今回の計画、駐車場の確保の点についても公園全体での対応を前提としており、公園全体として施設の「増築」という考え方で届出している。公園内に施設は複数あり、それぞれで管理者が異なっている。

やはり、この施設を所有するだけでなく、公園全体或は指定管理者等を通じて各施設を運営していく責任は、市にあると思うので、届出の事業者として市の名前が出てこないことに違和感がある。

今回は、姫路手柄山PFI株式会社が事業者で問題ないということだが、先ほどのユニバーサルデザインの件にしても、公園内の駐車場全体を見てどうかという話になれば今回の事業者では答えられないし、PFIの前提として市が要求水準をどの程度求めていくかで事情も異なってくるので、実質的に誰の事業なのかということをしっかり考えるべきだと思う。今後同様な施設の計画があった場合には、今一度条例の趣旨を踏まえて、届出者の在り方をしっかり考えた方がよいのではないか。

留意事項については、先ほど委員から意見があった大規模興行時等の対応とこれに対する管理について市の責務について記述すべきである。

そういう意味では、緑化部分の維持管理も市に一定責任があるので、

留意事項の構成・内容を検討・修正する必要がある。

事務局： 条例上は新築しようとする者が届出者となること、今回の計画がBT0方式のPFI事業であり、施設開業後もその管理・運営についてその責任だけでなく権利を既に有していることから、今回の事業者は届出者として適格性を有していると認識している。

ただ、御指摘のとおり、一般市民からすると運営主体が誰であるかにかかわらず、この施設は市の施設であり、そこで生じた問題に対する責任は全て市にあると認識されることが自然だと思う。また、公園全体を一体施設と捉えて駐車場の充足等を確認していることからすると、公園全体の管理者である市ほかその他施設の管理者の同意・協力なくして、交通混雑等の問題に対処していくことは不可能であることも事実なので、それらを踏まえ今後同様の届出について届出者の在り方を含めどのように対応するか検討していきたい。

委員： 公園全体の管理者である市その他関係機関との連携のほか、先ほど指摘のあった大規模イベント等が重なった場合の来場車両の適切な誘導による混乱の防止とか、雑踏事故だけでなく退場車両の一時的な集中を回避するための適切な措置を付け加えるべきと思う。

委員： 退場車両の一時的な集中により周辺を含め車が全く動かなくなってしまう。時差退場などにより適切に誘導する必要がある。是非記載してほしい。

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、留意事項の修正を検討されたい。修正結果については、各委員に改めて御確認をお願いします。

【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。

事業者は、公園全体の管理者である姫路市とともに、次に示す対策を講じる等、的確に対処すること。

- 1 公園管理者による公園内の掲示や看板のほか、広告等によって来退場経路を周知徹底すること。
- 2 公共交通機関の利用促進を図ること。
- 3 施設前面に設置する乗降場の出入口等に交通誘導員を配置し、来退場車両の安全かつ円滑な通行確保を図るとともに、路線バスの運行等周辺交通に支障を来すことがないように配慮すること。
- 4 大規模興行が複数の施設で同時に開催される場合等、公園の周辺道路及び公園内駐車場において、相当な混雑の発生が懸念される。特に、来場車両の空き駐車場への円滑な誘導、退場車両の過度な集中による交通混雑の緩和及び歩行者を含めた安全確保について、関係機関と十分協議・連携の上、綿密な情報共有の下で交通誘導員による誘導等を適切に実施すること。
- 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。

※下線部は修正事項