

第 144 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 7 年 11 月 20 日 (木)
午後 2 時から午後 5 時まで
- 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 恩地 紀代子
委 員 北川 博巳
委 員 工藤 和美
委 員 平栗 靖浩
委 員 吉岡 牧
委 員 柳 尚吾
- 4 審議案件
第 1 号議案 芦屋市における (仮称) O T T O 南芦屋浜の新設に係る県の意見について (法第 8 条第 4 項)
第 2 号議案 加古川市における (仮称) ザグザグ加古川北在家店の新設に係る県の意見について (法第 8 条第 4 項)
第 3 号議案 淡路市における (仮称) ドラッグコスモス東浦店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)OTTO南芦屋浜

審 議 の 概 要

事務局から計画施設の概要（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 騒音に関しては、特段の支障はないと考えられる。

委 員 条例時には未定のテナントが多くあったが、法律の新設手続に当たって一定のテナントが決定したことにより、営業時間帯や必要駐車台数について条例審議から変更はないか。

事 務 局 営業時間帯については午前8時から午後9時45分までと記載しているが、これは安全側に幅を持たせて設定しているもので、実際の運用としては午前9時オープンを予定している。また、必要駐車台数についても条例審議時点で全て計算式に含めて算出している。テナントが決定したことにより新たに大幅な駐車需要が発生することは想定しにくい。

委 員 議案説明のあった未定物販店舗等は全て事業者が決まったということでしょうか。

事 務 局 物販店舗は全てテナントが決定した。未定であるものはマルハチの建物内の非物販店舗である。

委 員 マルハチについて、条例審議時には将来的に隣接する既存店から本計画の店舗へ移行する計画であると説明があったが、変更はないか。

関 係 人 変更ない。隣接する既存のマルハチの営業計画について変更はなく、

テナント契約の関係で数年後には退店する必要があるため、それまでは本店舗と並行して営業を継続する計画である。テナントと営業時間について補足すると、北側の施設については飲食店と花屋（観葉植物を扱う店舗）であり、いずれも営業時間は概ね午前 10 時から午後 7 時頃までと伺っている。隣接する飲食店は喫茶店となるが、モーニング営業は行わないため、こちらも午前 10 時頃からの営業開始となる見込みである。また、マルハチ棟の 2 階に入るクリニック類（内科・皮膚科・歯科など）は一般的な医療機関であり、午前 9 時開院、終了は午後 7 時から 7 時 30 分頃といった通常の診療時間帯で運用される予定である。

- 委員 平面図で緑色の丸が多数記載されているが、何を示しているのか。
- 関係人 この丸印は高木が植えられる位置を示している。芝生の上に高木を配置し、その周囲を自由に行き来できる形状となっている。周囲の白く表現されている部分は、ベンチを表している。
- 委員 マルハチの南側駐輪場へはどのような経路でアクセスするのか。
- 事務局 搬出入車両用出入口から出入りする運用である。この位置には駐輪場を 42 台分確保しているが、芦屋市の条例による必要駐輪台数が 226 台と多いため、台数確保の観点からこの位置に設置せざるを得なかった部分である。実際には、通常の運用であればその他の位置に設置した駐輪場で十分に対応できると考えているが、仮に不足が生じた場合には、誘導員を配置し、安全に案内する。
- 委員 搬出入車両用出入口について、通常時は閉鎖しておく運用か。
- 関係人 搬入作業がない時間帯は閉鎖する運用である。

- 委員** 廃棄物等の保管については必要容量が 15.75 m³に対し、計画容量が 21.8 m³となっており、この合計値を基に基準適合の可否を判断するため、容量面では問題ないという理解でよいか。また、保管方法について、店舗の種類により紙、ガラス、プラスチックなど発生する廃棄物の種類や量が大きく異なるため、実際の運用としてはどのような廃棄物が発生し、どのように保管・処理されるのか。行政がどのような方法で審査を行っているのか確認したい。
- 事務局** 指摘のとおり、廃棄物保管施設の容量については指針に基づく算定式により必要容量は 15.75 m³と算出されている。計画容量については各保管庫の容量を合計した値を記載しており、この値を基に容量が充足していることを確認している。
- 関係人** 実際の運用について、マルハチは食品スーパーであるため、生ゴミ・段ボールなど多様な廃棄物が発生する。計画している廃棄物保管庫はそれらを適切に分別できるよう複数の区画に分けた構造となっており、各廃棄物を適切に仕分けて保管できるようになっている。また、庫内全体で空調管理を行うことで臭気が外部に漏れない仕様となっている。なお、食品スーパー以外についても発生する廃棄物の種類に応じた保管スペースを確保している。隣接する 100 円均一の店舗では、主に段ボールが廃棄物として発生するためかご車を設置し、その中にまとめて保管する方式を予定している。金属類などの廃棄物は基本的に発生しないが、念のためスペースは確保している。次に花屋については切り落としや残花などが発生するため、大型容器に袋詰めにして保管する方式であると伺っている。北側の廃

廃棄物保管施設はバックヤードと一体となる形でゴミ庫が配置されており、花屋・飲食店など各店舗がそれぞれ指定された位置に廃棄物を持ち込み保管できるよう、全体がゴミ庫として構成されている。これら廃棄物保管施設全体については、いずれも空調を稼働させ臭気対策を施した設計となっており、各店舗が発生した廃棄物をそれぞれの区画に持ち寄り、翌朝収集業者が回収する運用としている。

- 委員 廃棄物の収集に関する契約形態はどのようなになる予定か。
- 関係人 本施設全体で一括して収集委託契約を結ぶのではなく、上層棟は同層内のテナントをまとめて取り扱う形で、1社と契約を結ぶ運用になると想定している。届出においてはマルハチや100円均一など、それぞれの店舗面積に対して容量が足りるかを記載しており、ごみの内訳は届出書の詳細に記載しているため、それを事務局により審査されている。
- 委員 クリニック併設は一般的にみられる形態だが、医療廃棄物については特別の管理が求められることがあるのか。どのような管理・処理方法を想定しているか。
- 関係人 医療系廃棄物の管理については大店立地法の管轄外であり関与していないが、クリニック内のバックヤードで保管し、各医院が個別に処理することになる。
- 委員 保管容量としては届出内容には含まれていないということで理解した。
- 委員 マルハチ棟の2階駐車場内の柱配置について、駐車区画の横に柱が配置されている箇所が見受けられ、歩行者が通行しにくいと思われる

るが、駐車区画から店舗入口までの歩行者用経路の設定方針について伺いたい。また、敷地内には相当量の緑地が計画されているが、植栽構成について確認したい。具体的には、高木中心なのか、芝生などの低木が中心なのかの違いによって、駐車場内の歩行者と車両の視認性に影響が生じる可能性がある。歩行者用通路について段差は基本的にはないものと理解しているが、緑地との取合いにおける段差の有無や形状について説明されたい。

事務局 歩行者経路の設定方針について、駐車区画の横で柱型が張り出している部分は歩行者が安全に通行できないものと考えている。そのため、動線はやや長くなってしまいが、駐車区画前に確保している歩行者用経路を経由して店舗入口に向かうルートを想定している。なお、柱型が張り出している場合、1 m以上の有効幅員が確保できる箇所がある場合は、歩行者用経路として設定することは可能と考えている。

関係人 駐車場の出入口周辺については視認性確保のため高木を配置しない方針としており、警察からの指導や芦屋市との協議を踏まえ低木や芝で構成する計画となっている。一方、それ以外のエリアについては高木を多く配置した緑地帯を設ける計画としている。また、歩行者用経路と店舗敷地の間には段差は設けておらず、全面的にフラットな歩行空間を確保している。

委員 駐車場内に高木の配置はないか。

関係人 場内にはほとんど設けない。

委員 車と人の目線が気になるが、駐車場の中に高さのある構造物はない

か。

関係人 設けない。視認性は確保して計画している。

委員 条例審議の際に、隣のマルハチ既存店との境界線上を構造物で仕切るかどうかは調整中と伺っていたが、その後進展はあったのか。

関係人 隣地のマルハチ既存店との間には芦屋市管理の遊歩道が存在しており、事業者としてはフェンスなどで区切りたいと考えている。この点については芦屋市と協議中である。最終的な回答はまだ得られていないものの、全面を開放するのではなく、例えば中央部に1カ所のみ出入口を設けるなど、一定の管理が可能な形にしたい旨を市側へ伝えている。

部会長 (各委員に諮った上で) 原案のとおり県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：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。

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 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。

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、特にグラスパーキングの生育状況に鑑み、適切な維持管理に努めること。

議案2：（仮称）ザグザグ加古川北在家店

審 議 の 概 要

事務局から計画施設の概要（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 騒音の検討について、小数点以下の四捨五入後の数値の取扱いはどのように扱っているか。

事 務 局 四捨五入後の数値が基準値以下であれば支障ないとしている。

委 員 予測地点C'（南側敷地境界線上）の夜間の規制基準について、元の基準値は50dBだが、周辺に学校が立地していることから45dBを基準として確認しているという理解でよいか。近年、都市部でも通信制高校が増加していると聞くが、こうした通信制高校の場合でも学校である以上は同一の評価基準を適用するという扱いになるのか。

事 務 局 今回の案件については、加古川市の判断として5dB減じて評価すべきだという意見が出されていることから、そのように対応している。一方で、委員への事前レクでは、夜間に利用されていない施設であれば、夜間基準で評価をしても実質的な意味が乏しいと意見があった。市町毎に見解も異なることから、明確な取扱いが確立しているわけではないものと認識している。（委員より夜間閉鎖される保全対象に対しては評価対象から外して問題ないとの指摘を受けたため、夜間閉鎖される施設については今後夜間の評価対象外とする。）

委 員 搬出入車両については南側の搬出入車両用入口から右折で入庫し、西側の出入口から左折で出庫する計画だが、南側から左折して入庫

する可能性はあるのか。また、南側市道の幅員が狭く、さらに高校の授業が行われている時間帯にも一時的とはいえ作業音が発生する可能性があるため、今回の経路選択が適切なものか伺いたい。

関係人 荷さばき車両は南側の専用入口から右折入庫し、作業後は敷地内でバックした後、西側の出入口から左折で出庫する計画としており、出庫時の切り返しについては十分に敷地内で転回できることを確認している。一方で、南側から左折入庫しようとした場合、進入時に大きく膨らむ必要があり、場合によっては対向車線にはみ出すおそれがある。そのため、安全性の観点からも南側からの右折入庫・西側からの左折出庫の経路を採用している。

委員 何時頃に作業を行う想定か。

関係人 ドラッグストアでも最近では食料品等を扱うため、基本は開店前の時間帯に搬入を行う運用を想定している。ただし、南側に高校があり、前面道路は通勤時間帯に自転車の通行量が多いため、これらの状況を踏まえ、安全面に配慮した荷さばき時間帯の設定を検討している。

委員 開店時間は何時からか。

事務局 午前8時30分である。

委員 荷さばき時間について、地元との調整や実態を鑑みて安全面に配慮した運用を徹底されたい。

委員 騒音の基準値は市町毎の判断か。

事務局 学校が夜間に開いていない場合であっても、周囲50mの範囲に該当するため規制基準値から5dBを減じて扱うかどうかについては、市町の判断になる。

- 委員 議案書の騒音検討の部分には、本来であれば 50dB の規制基準値であることが表現されていないので分かりにくいのではないかと。
- 事務局 指摘を踏まえ、今後は補足で記載するなど対応する。
- 委員 駐車場の夜間閉鎖部分には従業員用の駐車区画も含まれているが、夜間は使われない運用になるのか。
- 関係人 そのとおり。午後 10 時までの利用とする。
- 委員 条例審議時に従業員用の駐車場は別途確保すると伺ったが、その方向で進められているという理解でよいか。
- 関係人 そのとおり。
- 委員 西側出入口の前面の歩道には視覚障害者誘導用ブロックが設置されているが、その場所を来客車両が出入りすることで、視覚障害者の通行時に危険が生じる可能性が考えられる。歩道側で一時停止を促すブロックを設置するなどの対策が必要ではないか。該当箇所は店舗の敷地外になるため、加古川市が対応すべき事項なのかもしれないが、この点について何か検討されているか。
- 関係人 加古川市からは出入口の設置に当たって指導等受けていない。元々立地していた店舗や隣接するコンビニの出入口についても同様の形状となっている。また、店舗としては歩道に出る出入口の手前で停止線を引いており、十分機能すると考えている。
- 委員 特に検討されていないということか。
- 委員 黄色い誘導ブロックと出入口が近い点を懸念しているのか。
- 委員 そうではなく、誘導ブロックに沿って視覚障害者が歩行する動線上に車両の出入りが重なるため、その際に混雑や危険が生じる可能性

がある。そのため、敷地内では止まれという車両を一旦停止させる安全対策が行われているが、視覚障害者に対する注意喚起が必要ではないか。

委員 視覚障害者への注意喚起について、一般的には対策が取られるものなのか。

委員 専門的な話になるが、道路の移動等円滑化に関するガイドラインがあるので、基本的にはこれらの基準に沿って対応することが適切だと考える。本来、こういった措置は道路管理者が講ずるべきものだと考えている。

委員 加古川市が対応する場合であっても、費用負担については設置者側という可能性もある。協議次第かと思われる。

委員 仮に警告ブロックを設置するとなった場合、その先に既存の誘導ブロックが続くという構成は本来のルールには適合しない。また、車両が通行する位置に誘導ブロックを設置するとすぐに摩耗してしまうため、バリアフリーの観点からすると設置方法としては望ましくない。

委員 公道ではないが、横断歩道的な部分であるという注意喚起をすべきだと考えるが、今回はそういう措置は行っておらず、敷地内の計画と公道で、動いている印象を受けている。車が進入してくる部分では視覚障害者に対しどういう対応をしているのかについて確認したかったところである。

委員 車両の出入りがあるということは、歩道を切り下げているはずである。切下げを行う場合は周囲の状況が変化するため、通常は警告ブ

ロックを設置するのが一般的な解釈である。この点については道路管理者に確認する必要があると思う。

事務局 設置者には道路管理者に本懸念事項を伝えてもらい、指示等があればそれに従って対応してもらおう。

(審議会終了後、設置者から加古川市道路管理者に連絡し、対策は不要であることを確認した。なお、出入口部分の誘導ブロックについては車での荷重に耐えられるものを設置するよう指示を受け、指示どおり対応済みである。)

委員 承知した。今回の件は誘導ブロックを設置しているからこそ生じている課題でもあり、市として市役所の近くという立地も踏まえて誘導ブロックを設置されたものと考えられるので、対応については最終的に道路管理者の判断によるものとする。

部会長 (各委員に諮った上で) 原案のとおり県の意見は有しないと、留意事項として1から5を付記することとする。

【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。

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 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。

議案3：（仮称）ドラッグコスモス東浦店

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 来退店経路について、入庫は左折、出庫は右左折が可能という計画になっており、南側からの来店車両は店舗前を右折で直接入庫できないことから、店舗の北に位置する東浦バスターミナルで転回する必要がある。経路としては非常に合理的だと思うが、管理面を考えると、バスターミナル内を来店経路として使うことに少し懸念がある。バスターミナル自体は指定管理者による管理であると思われるが、この経路利用について指定管理者からの意見はないか。今回は関係行政からの意見はないという解釈でいいのか、それとも指定管理者には意見を聞いていないのか。

関 係 人 通常、バスターミナルやロータリー内を一般車両の来店経路として利用することは望ましくない。しかし、今回の経路についてはバスターミナル内の道路が市道であることが前提となっている。今回の経路設定は、所轄警察の指導に基づくものであり、バス専用の管理道路であれば一般車両は通行できないが、市道であるので通行は可能であると所轄警察に確認を取っている。また、所轄警察によると、本ロータリーの近くには道の駅（産直施設）が併設されており、その出入口もロータリー部分に設置されているとのことで、これも市道であることにより可能となっているものである。一方、来店車両

が周辺の交通状況を見て、店舗へ右折で入庫する可能性があることについては、利用者の判断であり仕方がないが、事業者として右折入庫可能と案内を行うことは避けてほしいとのことであった。バスの停留所への影響も特段ないことは確認した上で今回の経路設定としている。

委員 1時間当たり55台の来店が見込まれるため、平均すると1分に1台程度車両が通行する計算になる。今回の経路設定は、こうした交通量も踏まえたうえで支障ないという理解でよいか。またバスターミナルの管理を行う指定管理者側の承諾が得られているということによいか。

関係人 そのとおり。

委員 事務的な話として、今回の件は、行政機関として淡路市からの意見を確認しているので問題ないとは考えるが、記録としてどの程度の資料や確認記録を残しておくべきかについては、慎重に判断する必要があると考える。意見として特段の指摘がなかったため支障なしとするのか、取扱いが難しいと考える。

事務局 淡路市の道路部局にも意見照会がなされているはずであり、淡路市全体として意見なしと理解している。

委員 淡路市からの意見なしは、指定管理者からも意見はないという意味で承知した。

委員 ロータリーの入口に車両進入禁止の看板があるようだが、本当に支障ないのか。

事務局 ロータリー内は一方通行であるため、逆走を禁止する案内看板であ

る。

委員 誘導経路と実際の利用経路が一致しないことは恒常的な問題だが、今回はその差が特に大きいと感じる。実際にはバスターミナルまで迂回する車両は多くなく、店舗前で直接右折する車両が相当数出ると想定される。その場合、周辺交通にも影響を与えて交通渋滞を引き起こすおそれがあるが、周辺道路への滞留など交通影響について検証はされているのか。

事務局 南側からの来店車両が右折入庫する部分については、届出書とは別途、事業者が無信号交差点での右折の検討を行っており、問題なく処理できることを確認している。

委員 店舗としての誘導経路ではないため、その検討内容や数値を議案書に記載するのは困難であるか。

事務局 そのとおり。誘導経路ではないことから、記載していない。

委員 来店経路について、県地域経済課の意見で店舗前面道路の交通量が多い旨の記載があるように、非常に混雑する道路だと認識している。より適切な出入口の解決策はないのだろうか。交通量の算定では周辺の世帯数を基準にしているが、実際には店舗のターゲットは周辺住民に限られず、季節や曜日によって来訪者が大きく変動する地域であるため、この算定方法が妥当なのか疑問がある。

事務局 来店経路について、代替案の検討は難しいと考えている。特に敷地内の高低差の影響もあり、西側の国道からの出入庫以外は現実的ではないと思われる。店舗の出店に伴い新たに発生する1時間当たりの交通量については、指針式に基づき店舗面積等から80台と算出し

ている。世帯数はこの 80 台を来退店方向別に配分する際の参考指標として用いており、人口が多い地域から多くの来店があるだろうという考え方に基づいている。今回は南方面からの来店車両も北側のバスターミナルまで迂回する経路としているため、80 台全てが北方面からの来店となる想定で検討を行っている。

委員 店舗に右折で入庫する車両はかなり発生すると考えられるが、その点についてはやむを得ないというルールで今後運用されていくという理解でよいか。

事務局 本計画の南側にスーパーのマルナカがあり、そちらも多くの車両が南方面から右折入庫していたと記憶しているが、そのマルナカの前で右折入庫の車両の影響で混雑していることは見たことがない。そのため今回の計画についても、開店当初は一定の混乱が生じる可能性はあるものの、時間の経過とともに交通状況は落ち着くのではないかと考えている。

委員 今回の計画店舗の影響で混雑するとは考えていないが、私自身がこの周辺を利用する際は常に混雑している印象がある。都市的な中心機能が集積する地域であり、混雑自体は不自然ではない場所ではあるものの、その問題を抱えたままにならないか懸念がある。

委員 周辺の住環境や現地の状況を見ると、バスターミナルに加えて、海浜公園やグランピング施設も立地しており、商業的にも多くの来訪者が見込まれる地域だと考えられる。また、近くに通学路の指定があることや、東側の公園から来店する人を考えると、出入口の設置箇所が本計画で適切なのか悩ましい。

委員 議案書に記載されている渋滞等に関する指標の数値が、実感とは異なるということか。

委員 そのとおり。地域的に観光地であることや季節的な交通需要の変動が大きいという背景は考慮すべきであり、計画店舗が立地することで悪影響を与えるとは考えていないが、強引にバスターミナルで迂回する経路を案内する点に懸念を抱いている。南方面から進もうとして、特に夏場や行楽シーズンに渋滞で全く動かなくなるという経験をしているため、本当にこの数値で合っているのかと疑問を抱きながら説明を聞いていた。もちろん渋滞は店舗によるものではないことは十分に理解しているが、実情を踏まえるとなかなか難しい問題だと感じている。

委員 南から北向きが混雑しているということは、その逆も時間帯によっては同じ見込みと考えられるか。

委員 南北のどちらの方面も交通問題を抱えているだろうと思われる。店舗としても、観光地のニーズを狙って出店しているのではないか。

委員 南方面からの来店車両が計画地に入る際に、北方面からの対向車量が多くて速やかに右折できないことが、渋滞や滞留の要因になると考えていたが、既にどちらの方面も渋滞しているのであれば、右折入庫による滞留の影響がどれだけ大きいのか判断するのが難しい。計算上では北のバスターミナルまで迂回することにより交通への影響が低減されるということなので、右折入庫させないことを徹底してもらうことが重要である。今回の計画で徹底できているかについてだが、出入口付近の右折入庫禁止の看板がその対策内容か。

- 事務局 そのとおり。
- 委員 出入口付近に駐輪場が設置されているが、利用者の心理状況や使い勝手などを踏まえると、この位置が本当に適切な位置であるか疑問である。
- 関係人 駐輪場の位置は店舗入口に近い方が利便性は高いと考えている。淡路島でドラッグコスモスが何店舗か営業しているが、実態として自転車利用者はほとんどいないため、本計画の位置でも問題ないと考えているのだが、意見を踏まえて例えば 20 台のうち 10 台程度を店舗入口前に分けて設置することなど検討する。
- 委員 平日と休日に交通量調査を実施しているが、第 1 号議案ではゴールデンウィーク期間の 4 月 30 日に調査を行っている。調査というのは交通量が平均的な日を選んでするのが一般的なのか。本計画についてもゴールデンウィークのような繁忙期に調査を実施していれば、交通処理が支障ない旨を説明しやすかったのではないか。
- 事務局 交通量の調査日については、原則平日と休祭日に 1 日ずつ実施を求めている。ゴールデンウィーク等の繁忙期に調査ができれば安全側の交通検討が可能となるが、店舗の手続時期は異なるため、一律に交通量調査の時期を指定することは難しい。
- 委員 繁忙期とそうでない時期の差が非常に大きいので、検証としても難しい部分だとは思う。
- 委員 過去の審議会において、サンプル数がこれほど少なくてよいのか、道路交通センサスなどのデータと参照する程度の検証は必要ではないかと意見したことがある。

事務局 現地調査した日は平日の午前中だったが、一定の交通量はあり、特に大型車が多い印象を受けたものの、渋滞している状況ではなかった。

関係人 現地の状況について、夏休み期間中は淡路全体の交通量が多くなる。特に休日は顕著であるが、平日でも平均的に交通量が多くなっている。大店立地法ではゴールデンウィークや夏休みなどの繁忙期に調査をすることを妨げてはいないが、1年間の平均的な日に調査することとされている。11月に交通量調査を実施した際には、渋滞が発生しているという状況は確認されなかった。ただ一定の交通量はあり、特に平日の夕方はかなり多くなっている。右折で進入しようとする後続車両に待ち時間が生じるため、結果として交通の流れが一時的に滞る状況は調査時にも見受けられた。道路交通センサスの比較検証という意見があったが、交通センサス調査も秋季の一時に調査されるものである。夏季の調査結果ではないため、交通センサスの調査結果と比較しても今回の調査結果とほとんど変わらないと考えられる。来退店経路の設定について補足すると、出入口の設置に当たっては敷地東側への設置も検討したが、前面道路が通学路に設定されており、幅員も6m未満であることから、地元住民からも来店車両を進入させないでほしいとの要望があった。その経緯を踏まえ、所轄警察に西側から直接右折入庫する来店経路を認めてほしいと相談した。近隣のマルナカ東浦店やザグザグ久留麻店では右折入庫が認められており、問題なく右折入庫できているので、この点も踏まえて所轄と協議を行ったが、最終的には認められなかつ

たため、現在の来店経路設定となった。

委員 議案書の「用途地域等」の欄に「非線引き都市計画区域」と記載されているが、法律用語としては「区域区分が定められていない都市計画区域」である。行政文書であるため正式な用語を記載している方がよいのでは。

事務局 指摘を踏まえ記載方法を検討する。

委員 敷地の西側の道路に通学路の指定はないということだが、ストリートビューを見ると小学生が歩いている様子が見受けられる。一定数の子供が通行する道路であると思われ、右折入庫車両が児童と衝突する危険性も考えられるため、状況を見ながらにはなるが、警備員の配置など、安全対策についても検討してもらう必要があると考える。また、近年では車両がいつどこを走行しているかを把握できるプローブデータも整備されてきており、将来的にはこうしたデータの活用も考えられる。

委員 敷地の南側は水路か。

事務局 そのとおり。

委員 フェンス等の設置は予定されているか。

事務局 設置予定である。

委員 西側は公図上では水路ということだが、実態としての水路がないことから埋めるということか。

事務局 青い線で示した敷地境界線と道路の歩道との間にスペースがあるが、この部分が公図上の水路部分である。今回この部分はアスファルトで歩道面や敷地面とフラットに舗装されるため、歩道が広がるよう

な形状となる。

委員 管理者は淡路市か。

事務局 淡路市である。

委員 建築計画について、敷地の西側をかさ上げして、東側は地下となるのか。

事務局 地下になるのではなく、コンクリートの基礎部分が深くなる（敷地の高低差は基礎の深さで対応する）計画である。

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）】

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 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。