

第 83 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 31 年 3 月 26 日 (火)
13 時 30 分から 16 時 00 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 山下 淳
委員 片山 朋子
委員 北川 博巳
委員 住友 聡一
- 4 審議案件
第 1 号議案 伊丹市における (仮称) 神戸トヨペット宝塚インター南店の新設について (法第 8 条第 4 項)
第 2 号議案 川西市における (仮称) キセラ川西複合商業施設の新設について (法第 8 条第 4 項)
- 5 審議の概要 別紙のとおり

第1号議案：(仮称)神戸トヨペット宝塚インター南店

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：騒音の総合的な予測、評価について、予測地点Aは、道路を挟んで住宅地となっており、環境影響が一番考えられるが、遮音壁が設けられている。この遮音壁の構造について教えてほしい。計算結果から、予測地点AからEまで、いずれの地点も環境基準をクリアしており問題はない。夜間の等価騒音レベルも、全て環境基準をクリアしており問題はない。続いて、発生する騒音ごとの予測・評価について、地点aにおけるキュービクルによる騒音レベルが47デシベルであり、規制値は超えていないが、キュービクルの音は定常音で周波数も低いため、周辺住居から苦情が発生する可能性がある旨、事業者には伝えられたい。

事務局：遮音壁の構造は、厚さ17.6センチメートルのALCのヘーベルライト。それから、波形スレートである。

委員：夜間は、キュービクルを切ってもらわないと、近隣から苦情が発生する可能性がある。規制基準以下とはいえ、これも事業者には伝えられたい。

事務局：承知した。

委員：修理や点検のために自動車を持ち込まれる場合、1日以上預かる可能性もあるが、どのように考えているのか。また、中学校が近いので配慮が必要と考えるが、キャリアカーなど大型車はどう誘導するのか。また、敷地の内外がかなりオープンになることから、駐車場出入口などに柵やチェーン等を設けるのか教えてほしい。

事務局 : カーディーラーの来客は、車の購入客よりも点検や修理のための顧客が多く、一般の駐車マスには駐車せずに従業員が引き取り、作業用スペースや、駐車場棟の2階の業務用駐車場に従業員が移動させる。よって、長時間預かる車両が来客用駐車場を占拠することはない。次に、大型のキャリアカーについては、東側の県道から左折で入り、荷さばき施設2を使用した後、敷地内で方向転換し、東側の県道へ出庫すると聞いている。この店舗は現在も営業しており、キャリアカーは従業員が誘導等を行っているとのことである。

委員 : 周辺状況図の写真を見たところ、中古車展示スペースはオープンであるが、実際は柵など進入防止のための施設があるのか。夜間はバリカーがあるのか。ここを使って交差点をショートカットされると困る。また、敷地内の車路の表示が薄くなっており把握しにくくなっている。

事務局 : 本計画に基づく整備を行う前の現況写真であり、今後、計画に基づき整備される。中古車展示スペースについては、写真3や7のとおり、敷地外からの進入を防ぐためのバリカーが設置されている。出入口の封鎖については確認していないが、車路にバリカー用のポールがあることから、敷地南西にあるレンタカー店舗の営業が終わる午後8時以降に閉鎖されると思われる。

委員 : ショールーム棟の向かいにある車いす使用者用駐車マスについて、東側出入口から入庫すれば、その位置が把握できるが、南側出入口から入ると分かりにくいいため、誘導看板が必要と思われる。駐車場棟の2階は業務用駐車場だけなのか。

事務局 : そうである。

委員 : 南東の来客用駐車マスについて。北側の車路は双方向だと考えてよいか。

また、南側にグリーンバリアがあるが、ここには車止めは不要か。

事務局 : 車路は双方向である。車止めの有無は確認していないが、車止めを兼ねた縁石を設置することが多い。車止めの要否も含め、グリーンバリア部分をどのように区切るのか、事業者を確認しておく。

委員 : 駐車場から展示スペースへの歩行者用通路について、線を引くとか、歩車分離を明確にすべきである。

事務局 : 歩行者の安全性について検討するよう伝える。

委員 : 道路保全課からの意見にある不要な切下げ部の撤去は、事業者が負担するのか。

事務局 : 基本的に、道路管理者は境界ブロックで歩道に車が乗り入れないようにしている。事業者が乗入れを希望するときは拒めないが、事業者の費用で施設を整備して道路管理者に渡すことになる。今回の場合、入口の切下げを整備しなければいけないので、その隣に切下げしているところがあれば、それも一緒に事業者が整備することになると思われる。

委員 : 事業者は納得しているのか。

事務局 : これまでも当該事業者がこの場所で営業していたため、過去に設置していた出入口のための切下げの跡など、事情があると思われる。

委員 : 試乗車の出入りについては、資料8ページの来店台数実績等に反映しているのか。

事務局 : 反映している。

委員 : レンタカー店への客の出入りについて、東側出入口から入ってくるということは想定していないのか。

事務局 : レンタカー店が南を向いており、川沿いの見通しのよい道路から直接来店できるため、県道を通して来店する場合であっても、南側出入口から

来店すると考えているが、設置者にも確認する。

委員：レンタカー店への来退店車両はどのように反映しているのか。

事務局：資料の計算には反映していないが、ピーク時間に6台であり、計画に反映した結果、遅れの指標は「非常に小」となる。

委員：南側出入口から退店する際、本当に右折してくれるのか。

委員：尼崎宝塚線（東側県道）に左折する車両もあると思う。設置者は右折してもらおう計画だが、それは事業者側の希望である。

委員：北に行く場合、東側出入口から尼宝線へ出る可能性がある。南へ行く場合、西側の橋を南に渡るしかないのか。東側出入口から右折出庫することはないか。

事務局：近くに信号があるため交通が途切れる時間はあるが、尼崎宝塚線は交通量が多いため、右折出庫は難しいと考える。なお、計画店舗はカーディーラーであり、退店車両の出庫時には従業員が誘導を行うのが一般的であり、退店方法は一定担保できると考えている。

委員：レンタカーは、ガソリンを入れてから返却されるが、最寄りのガソリンスタンドはどこにあるのか。

事務局：最寄りのガソリンスタンドは確認できていないが、例えば、宝塚インターから下ってきたらインターの出口辺りや、この辺り（尼宝線で計画店舗から南に1キロメートル以内）に立地している。

委員：川の南側の信号を経由するのが一番無難であるが、荒っぽい人がいるかもしれない。

事務局：東側出入口からの右折出庫については、交通量が多く、道路幅員が大きく、反対車線には右折レーンがあり、心理的なことを考えると付図4の経路を利用すると考える。

委員：南側へ帰る場合は右折しかないのか。交通量は大丈夫なのか。

事務局：南側へ変える場合は右折出庫の誘導を行う。ピーク時の交通量が双方向の合計台数で90台程度であり、非常に少ない。

委員：レンタカー店の来客も両方の出入口を使えるのではないか。

事務局：レンタカー店の来客の誘導は確認していないが、物理的には両方の出入口を利用できる。

委員：看板等により、どのように誘導するのかということ。

事務局：レンタカー店の来客の誘導について、詳細は確認していない。尼崎宝塚線は交通量が非常に多く、東側出入口において、右折による出入庫は困難なため、左折による出入庫は多少考えられる。いずれにしても、メインの出入口は南側出入口だと考える。

委員：前回の条例審議で問題になったのは、既存のレンタカー店に新車中古車販売が加わる複合的な施設の場合、交通量等をどう考えるかであった。今回、レンタカーの交通量はさほどではない。新車中古車販売については、他の案件同様に、既存の類似店舗の実績を元にしての説明であったが。

事務局：2点、補足する。始めに、レンタカーの交通量について、レンタカー店は既存店であるため、レンタカー店への来退店車両は、現況交通量に含まれている。よって、計画店舗の面積分の来客車両を上乗せして検討した結果が基準内であれば、交通量については大きな影響はないと判断している。次に、必要駐車台数の算定における既存店舗の最大在庫台数について。時間帯ごとの来退店台数、これには試乗車、点検・修理のための台数を含んでいるため、既存類似店舗の最大在庫台数22台となっている。しかし、実際に駐車場を使用した台数はこれより少なかったと考

えている。

委員：関係機関からの意見に対する設置者の対応において、福祉のまちづくり条例に基づく整備基準に適合させるといっているが、例えばトイレ等は適切に配置されているのか。図面に記載されていないため確認できないが、建築確認申請時に審査されるから心配しなくてよいということか。

事務局：そうである。

委員：南方面からの来客に対して、退店経路の周知徹底を図られたい。

事務局：承知した。

委員：この業種において、繁忙時として想定されるのはどんな時か。

事務局：1、2か月に1回程度開催されるフェア・新車展示会の時はかなり来客がある。それ以外は、資料の台数でも過剰である。

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。

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 繁忙時等は、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 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2：(仮称)キセラ川西複合商業施設

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：市の意見に対して、下から3つ目の設置者への対応で、特定施設を設置すると書いてあるが、どのような機械をどこに設置するのか。調べてほしい。

事務局：承知した。

委員：特定施設を設置する際に届出をすると、その機械だけではなく、計画店舗からの音全てが規制の対象になるので注意されたい。予測地点AからEまでの計算結果等を確認したところ、発生する騒音ごとの予測評価では、地点b1（計画店舗の敷地境界）では66デシベルで規制基準の60デシベルを超過するが、地点b2（付近の住宅の道路境界）でクリアしている。ところが、評価では発生する騒音において、全ての予測地点で規定基準を満足すると書いてある。これは、b1で超えているが、b2でクリアしているからよいと記載すべきである。

事務局：訂正する。

委員：地点Cの交差点は無信号で混雑するため、北方面への退店客は、南側出口から西向きに出て、地点Aの交差点を右折し地点Cへと向かうとのことであるが、東側出入口から左折することを許しているため、結局のところ地点Cが詰まるのではないか。

事務局：東側出入口から地点Cまでの計画地近辺の来客については、東側出入口から左折出庫を経路にしている。それ以外の来客は、地点Cの交差点が

非常に混雑する旨の案内を掲出し、南側出口から退店するよう誘導すると聞いている。

委員：設置者がどのような措置をするかが問題である。

事務局：計画店舗だけの発生交通量であれば、北方面への退店客が東側出入口から左折しても、地点Cが滞留することはない。ただし、計画店舗の少し南側で計画されている近隣の商業施設がオープンした後の交通量を反映させると滞留する結果であった。両施設のオープン後の状況を注視し、計画店舗に起因する問題があれば、関係機関と協議の上、必要な対策を講じてもらうことになる。

委員：交通は日々変化しているため、何らかの見直しをかける機会が必要と思われる。その際のスキームやフレームはあるのか。

事務局：現在、計画地南側において土地区画整理事業が実施中であり、既に一定の整備が行われているため、大々的に見直すのは難しい。例えば、計画店舗の地点A、Bの両交差点の南北方向の車線について、右折レーンが追加されるなど、細かい見直しはかけられている。

委員：廃棄物等保管施設への収集車両のアクセスはどうなっているか。東側の市道から左折し、北側の市道を通過、西側の市道から計画店舗に入る経路でよいか。

事務局：そのとおり。

委員：付図2の掲示板案等では、東出入口又は南出口から出庫して、計画地東側の市道を北上することを認めているようにも思える。北側の近隣居住者を想定しているようだが、確認できるわけではない。付図3にあるように、条例時とは交通量の配分を変えて、地点Aの方へ回すという形で配分し直しているが、それを担保するための対策が極めて曖昧という

か、いい加減である。他の案件も同様に、問題が起きた時に考えればよいことになってしまい、審議会で議論する意味がない。北側の交通量をこれだけ減らすというのであれば、それをきちんと担保できるような対策、努力が必要である。

事務局 : 付図2では、右折禁止しか読めない。議案書のとおり、県警から来退店経路の周知を徹底されたいとの意見の意見に対し、設置者は、場内看板やチラシ、ホームページ等で周知を徹底すると回答している。

委員 : それでは不十分である。実際に営業して問題があった時にどう対応できるのか。この出口を閉鎖するのか。

事務局 : 留意事項の内容は、問題が起こってから対応すればよいという意図ではない。両店舗がオープンした後を検討し設置者が決めた経路の案内を徹底してもらう。その後の発生交通量が見込みより多くなる可能性もあるため、状況を注視し、問題が発生した場合は必要な対策を講じることと付記している。

委員 : 南側出口が混雑して出られない場合、結局他から出ることになる。それをどうするか、そのあたりの想定はされているのか。

事務局 : 南側の大型商業施設の西側の県道は慢性的に交通量が多いため、来退店経路を検討する際には、この経路を回避し、比較的空いているA地点・B地点を通して、北側に帰す計画である。また、地点Cは、直近に踏切がある無信号交差点であるため、夜間など交通量が少ないときは、東側出入口を左折し、この交差点を北へ右折することも可能であるが、交通量が多い時は滞留する。計画店舗内の掲示や看板の表示は修正する。

委員 : 北側直近の居住者は、車で来るのか。

事務局 : 北側直近の住人は自転車であるかもしれない。退店時に西の県道を北上

する車については、看板等で具体的に経路を示す必要がある。

委員：南側の大型商業施設の届出についてはどう審査するのか。南側の大型商業施設の発生交通量などの影響を反映するのか。

事務局：そうである。

委員：事業者が台数を変えてきたときは認めないのか。大規模集客施設条例は、南の大型商業施設も同時期に基本計画書が提出されたが、法の届出は別々に出てくるようだが、どう整合を取るのか。

事務局：南側の大型商業施設の交通検討に計画店舗の数字を加えてもらうことになる。

委員：後で届出すれば、現状がある程度分かるはず。それを考慮した上での対応になると、この数字も変わる可能性がある。

事務局：計画店舗がオープンした後に再度調査する場合は、計画店舗の影響が反映された結果で検討することになる。それまでに届出される場合は、届出において予測した発生交通量により計画店舗の影響を検討することとなる。ただし、現況調査をした日がそれぞれの届出によって異なるため、交通量調査の結果にある程度のブレがあること、計画店舗ごとでピーク時間が違う場合の取扱いは検討が必要と考えている。法の届出の際にはそれぞれの発生交通量を上乘せして検討することを条例時に留意事項として附しており、そのとおりに対応する予定である。

委員：問題が発生したときにどうするのか。要するに南側の計画に加えるのだから、この事業者の問題ではない。だからもうそれは、ここで議論してもしようがない。

委員：今のところ、経路を周知徹底することに尽きる。

事務局：周知徹底するように方法を工夫するよう伝える。

委員：どこまでやってくれるかだ。お互いの開店時期にもよる。

事務局：周知の仕方は工夫が必要と考える。

委員：時間によっては、地点Cをスムーズに右折できる時もあることを知っている人がいる。どのような対応策をとるのか設置者が具体的に述べるべきである。それをはっきりさせないままでは、ごまかされたような気がする。

事務局：設置者も、県警からの意見に対して、来退店経路の周知徹底をする旨の回答をしているので、それを可視化するよう指導する。

委員：県警は、東側出入口は左折アウトを徹底しろと言っている。むしろ地点Cへ誘導しているのでは。

事務局：東側出入口から出る車を最低限にすることが必要。例えば、看板によって、地点Cの先が混雑するので、他の出口へ回すような誘導を行うことが考えられる。

委員：看板誘導するくらいなら、出入口を封鎖した方がいいと思う。

事務局：そのあたりを設置者に総合的に検討するよう伝える。

委員：事業者が、計画する来退店経路を実現するための措置を適正に行うよう指導されたい。開店後の来客車両の動向、交通状況をきちんと調査して、報告を求めてほしい。その上で、留意事項の2のとおり、問題が発生したなら、地元も含めて対応策を考えることになる。南側の大型商業施設においても同じようなことを審議する必要がある。交通量が想定どおりか、当面は注視して報告を求められたい。

事務局：承知した。

委員：川西市の意見において、区画整理に関する件は、今頃言っても意味がない。むしろ、都市計画や土地区画整理事業計画を策定する段階では、こ

のような商業施設の立地を検討して計画を決めたはずである。そのときにどれぐらいの交通量が発生し、それをどう処理するのかということは市が検討しているはずという話をした。それが市役所に伝わらなかったということか。

事務局 : 条例審議の内容を踏まえて、市の区画整理担当部局にその意図を説明し、この意見が提出された。

委員 : 市がこの時点でこれを出してきたのだから、事務局としてはその説明でよい。原案どおり県意見は有しないものとする。ただし、留意事項2に関連して、報告を求めることを追加すべき。2の必要な対策を講じることも必要である。開店後の状況について報告をすることと、問題発生時には必要な対策を講じることを盛り込んでほしい。県として、土地区画整理事業など、特に既成市街地の中でのリニューアルにより大規模な商業施設等が複数立地する場合の交通量について、情報を把握しておいた方がよいと思う。本当は、南の大型商業施設と一緒に報告してもらいたいが、制度上、別々に出てくるのは仕方がない。

委員 : 付図5の各棟の立面図について。マンセル値の彩度・明度がかなり高い。川西市の景観計画で、駅前のアステ川西周辺は、色や町並みを揃えている。計画店舗は、それほど離れていないが、一見して、明度・彩度が気になった。もう少し押さえられないのか。

事務局 : 付図5の図面については、屋外広告物条例、景観法及び川西市景観条例を遵守し、必要な手続を行っているとの報告を受けている。なお、付図6のとおり、既にほぼ設置済みであり、今からどれだけ対応できるかは不明である。

事務局 : 川西市が景観法、景観条例を用いて駅前をよい感じにしていたので、計

画店舗が気になったが。既に設置済みであれば仕方がない。

委員：川西市は、景観条例を独自に持っている。

事務局：川西市は景観行政団体である。なお、屋外広告物条例は県が定めているが、許可申請を審査しているのは、市町の窓口である。

委員：一応基準は満たしているという報告は上がっているのか。

事務局：景観条例は建築物にかかるもので、広告はその対象ではなく、屋外広告物法、それに基づいて条例でコントロールしている。広告物条では、広告物の大きさ等は制限するが、あまり色に対して制限は厳しくない。外壁は彩度等を抑えているが広告物だけ派手なものがある。景観法に基づく景観条例で屋外広告物の色もコントロールする仕組みはあるが、川西市は実施していない。

委員：壁面を抑えているだけに、広告物が目立ち、バランスが悪い。公告などで目立たせたいのはわかるが。景観上よくない。

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：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 退店した車両が市道4号線を通過し、(仮)滝山歩道橋交差点(地点C)に進入する経路をとらないための具体的かつ実効性のある方策を報告すること。また、開店前後の当該交差点の状況(開店後の状況については、近隣の大規模商業施設の開店後の状況とすること。)について報告すること。

- 3 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その他安全上の問題等が発生した場合は、関係機関と協議の上、必要な対策を講じること。
- 4 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。
- 5 繁忙時等は、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。
- 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。

※ 下線部は追記・修正事項