

## 大規模小売店舗立地法に基づく意見の概要の公告

大規模小売店舗立地法（平成10年法律第91号）第8条第1項の規定により聴取した意見について、同条第3項の規定により、次のとおりその概要を公告する。

令和6年3月1日

滋賀県知事 三日月 大造

第1 大規模小売店舗の名称および所在地 コストコホールセール東近江倉庫店 東近江市中小路町字ヤケヤ 158 番  
1 ほか

### 第2 意見の概要

#### 1 地域住民からの意見

- (1) 大規模小売店舗立地法（平成10年法律第91号）（以下「大店立地法」という。）に基づいた出店計画ではあるが、大店立地法の成立は平成10年であり、制定されてから25年が経過している。大店立地法の交通関係の指針では、車両による来店者割合は60%であり、自家用車での来店が主流となる現在の交通環境と甚だしく乖離している。東近江倉庫店の周辺には公共交通機関がほとんどなく、大容量の商品を購入するために来店する客のほとんどが自家用車による来店である。来店予測の範囲は、大店立地法による20km圏内を想定して算出されている。しかし、コストコホールセールジャパン株式会社（以下「コストコ」という。）は、商品の希少性を打ち出し、また、京都八幡倉庫店関係者は、「滋賀県に開店すれば渋滞が緩和する」と住民側に説明していることから、利用客がより広範囲から来店することが伺える。大店立地法による交通量予測そのものが、成立から25年の歳月を経た現在、このような業態の大規模小売店にはそぐわないと言わざるを得ない。今回、県の事前協議の意見を受けて、来店予測範囲は30kmとし、高速道路からの来店車両割合は10%から24%に変更しているが、交差点処理、駐車場台数の算定等は、従来どおり大店立地法の指針数値から算出されており、届出の内容にもほとんど変化はない。
- (2) 本申請では縦覧場所が県庁および東近江市の担当課のみで、インターネットの掲載もなく、しかも資料のコピーは自費である。仕事を休まなければ閲覧に行くことができない。国では、マイナンバー、税金の申告等でデジタル化が進展しているのに、このような情報の公開しか認めない大店立地法は、交通予測をはじめ全てが粗末で時代遅れであり、住民からのアクセスに大変な労力を要する。
- (3) 設置者は、県の事前協議の意見を受けて、来店予測範囲を20kmから30kmとし、高速道路からの来店車両割合は10%から24%に変更している。しかし、高速道路からの客が10%でも24%でも全体客数は同じであり、この設置者の見解はあまりにも不自然で実態無視である。これも、大店立地法指針の計算式による結果とすれば、あまりにも机上の論理で、答ありきであり、これでは交通渋滞を防げないのではないかと。
- (4) 設置者は、大店立地法指針の計算式に基づき渋滞はしないとしているが、コストコのような県外を含む広範囲からの客層をターゲットにする大型店には、この計算式は当てはまらないのではないかと。JR駅前の立地とJR駅前から遠く離れた立地とで、同じ計算式では実態に合わない。さらに、近江鉄道とJR駅では乗客数が全く異なる。大店立地法指針の計算式は、今の時代に合わないのではないかと。実態に合わせた審議を求めている。
- (5) コストコがまだ出店していない北陸方面等からも来店があることも想定されるが、駐車場台数が20kmの想定で決定しているため、このままでは駐車場から溢れた車両で渋滞が起きることは間違いないと考える。高速道路近くに開店するコストコの営業スタイルは、遠距離からの利用を前提としているが、来店予測（高速来店は全体の24%）は全く実態を反映していない。大店立地法の交通予測がコストコのような業態の大規模小売店にそぐわないといえるが、これは法律自体が現状に追い付いていないためである。そのことを考慮しても、今回の意見公募の意見を踏まえ、県から設置者に対し、生活環境への影響を最小限に抑えるために意見を出してもらいたい。
- (6) 京都八幡倉庫店では、渋滞問題の解消に向けて活動している団体に「近畿であと2店開店する予定で、そうなれば渋滞は少し緩和する」と説明したそうだが、このことは、同店舗に行っている県内からの来店客が東近江倉庫店に来店するというを意味する。現にこの地域に住んでいる人も、岐阜羽島倉庫店や京都八幡倉庫店に行っている。この来店予測および交差点の処理予測も駐車場台数も全くあてにならない。
- (7) 設置者の行った交通量調査はたった2日であり、信号のない狭隘な交差点では実施していない。全国道路街路情勢調査では、東近江倉庫店周辺に観測点がないため、交通量のデータがない。設置者、東近江市が、開店前から継続的に周辺の交通量および渋滞状況を自主的に調査していくべきである。
- (8) 周辺地域のコストコ会員数、来店客の予想数値、平均滞在時間、来店ピーク時間およびその継続時間等の肝心な情報は公開されない。また、住民説明会でも、説明内容が変遷し、駐車場内滞留台数の予測、満車時の車両の誘導および出入口での交通整理についての具体的な説明がない。周辺環境への影響や住民の不安に対して誠実な説明を尽くしてもらいたい。住民説明会においては、来店客についてのデータも公開されず、住民側は写真撮影や録音録画もできないため、交通量の予測が適正であるかを検証することが困難である。また、その資料は、縦

覧資料の内容を勝手に変更しており、意見公募の提出先の記載もない。誠実な対応をしているとはとても言えない。

- (9) 設置者は民間企業であり、顧客、マーケティング等の情報を公開することがない。来店数の予測、滞在時間等の質問への明確な答えがなく、回答があったとしても正しい保証もない。
- (10) 今回の意見公募は、事前協議と比べて、縦覧場所が県および東近江市に限られ、インターネットで見ることができないなど大変不利である。
- (11) 東近江倉庫店の工事現場の横の道は、普段から利用する道であり、もし渋滞になれば時間がかかって大変だと思う。しかし、渋滞への心配の声に対して、東近江市の対応は、十分でなく、設置者に対応を任せており、住民説明会でも、渋滞はしない前提の説明で納得がいかない。本当に何の問題も起きないのか疑問である。
- (12) 住民説明会での渋滞に関する説明は、事前届出から本申請の説明会へと進む度に内容が変遷し、当初の渋滞しないとの発言が、渋滞はあるが住民生活に影響があるものではないとなった。県に提出された説明会実施状況報告書では、質疑について記載されているのみで、設置者の説明についての記載はない。参加者が写真撮影や録画録音もできないため、検証および確認ができない。説明資料も縦覧資料とは違う資料に加工し、都合のいい情報しか載せていない。
- (13) 国道 421 号は、通勤通学により、朝と夕方は非常に混雑している。また、公共交通機関が発達しているとはいえず、人々の移動は、車両が主体である。渋滞に関して、詳細なエリアおよび広域なエリアの 2 つの観点から評価すべきである。渋滞緩和対策をお願いしたい。
- (14) 周辺地域の道路は、狭隘でボトルネックになる地点が多い。地域の人口が少ないため、他店舗のような渋滞は発生しないと説明されたが、人口規模が小さいからこそこのような道路環境で生活できている。他地域からの多数の車両の来店は、生活道路への侵入、交通事故の増加および渋滞による住民の移動時間の増加（通園、通学、通勤、通院および介護施設への送迎等）に影響する。愛知川左岸道路等周辺市道および県道の改良などの対策を行うべきである。
- (15) 渋滞が緊急車両の通行ならびに近隣の住宅および店舗に影響を与えるため、渋滞対策に配慮してもらいたい。
- (16) 一旦渋滞が発生すれば、設置者は来店車両をコントロールすることができず、近隣住民は移動の自由を奪われる。国道 421 号には東近江総合医療センターがあるが、緊急車両および通院する人は通行できるのか。設置者側は「オープンから 3 週間は渋滞する」と言うがその 3 週間の通院はどうするのか。路線バスおよびコミュニティバスしか利用できない住民はどうしたらよいのか。
- (17) 東近江倉庫店周辺は、狭い生活道路ばかりで、渋滞に巻き込まれることが心配である。
- (18) 道路の拡幅が行われている箇所以外の周辺道路は狭いままであり、設置者の努力はよく分かるが、来店者が増えるほど道路の交通量も増え事故や渋滞の可能性が増す。特に国道 307 号から県道五個荘八日市線を通る経路は、東近江倉庫店への最短の道であり、カーナビに案内され多くの車両が通ると思う。同線は、ボトルネックになっているところが少なくとも 5 箇所あり、すれ違いができないほど狭く見通しも悪い。事故等が多発しているが、遠方の人は知らないため、事故の起こる確率は増えると思う。このような道路インフラの改善を、管轄する行政に働きかけてもらいたい。
- (19) 東近江倉庫店に接する 4 つの道路のうち、3 路線は軽自動車の交差すら大変困難な狭隘な道路である。このような条件下で出店しているコストコの店舗は、全国で他にいいのか、またそこでは渋滞は起こっていないのかを審議してもらいたい。
- (20) 開店してからの県道等の構造的な変更は大変であり、またその間の周辺地域住民の生活環境は侵害されることになる。審議会において、書類上の整合性だけでなく、実態との整合性および周辺住民の生活環境の保持の立場から実態に合った交通渋滞対策を行うよう、設置者に意見を付すことを強く望む。
- (21) 妙法寺町、中小路町、五智町および林田町の周辺住民は、土曜日、日曜日および祝日の年間 3 分の 1 程度を渋滞の中で生活することを強いられるため、県と市の道路行政担当者が連携して、渋滞問題対策にあたってもらいたい。
- (22) 住民説明会が進むほど、地域生活に大きな影響が出ると感じざるを得ない。栃木県の壬生倉庫店のオープンでは、開店前から発生した渋滞で完全に交通が麻痺した。京都八幡倉庫店では、10 年間も渋滞が放置され、住民が自分たちで渋滞の調査をし、同店舗や行政に自分たちでデータを出して、解消に向けた運動しなければならぬ状態である。どちらの店舗も「渋滞は起きない」という住民説明および審議会の審議を経て開店しているにも関わらず、渋滞は発生している。
- (23) 意見公募で出る意見のほとんどが「今までと違う生活不安」からのものだと思う。道路は「生活」そのものであり、通勤、通学、通院、買い物および用事はもちろん、死活問題となる事業所および介護関係への影響ならび

に保育所等の送迎への影響も心配する。渋滞による支障がないよう、開店までに対策を講じてもらいたい。

- (24) 設置者や行政は、交通量調査の結果渋滞しないため対策をしないと述べている。東近江市長は、記者会見で、予想をはるかに上回る影響が起きたら、市民生活に影響しないように最大限の努力をすると約束しており、設置者による住民説明会でも、恒常的な渋滞であれば対応を考えると答えている。東近江市長やコストコの説明は抽象的で、どのような状況になればどのような対策を講じるのか全く分からない。一度開店してしまえば、ハード面での対策は難しいと考える。開店までに、予想される困難点は取り除かなければ、住民は納得ができない。今後も様々な大型店の進出が水面下で進められていると聞くため、今渋滞対策をしなければ今後もっと困難になる。県や審議会の対応をお願いする。
- (25) 来店予測を上回る来店車両が見込まれるため、入庫待ちの渋滞（インターまで続く道路での滞留）が想定される。店舗上部または敷地内に立体駐車場を作る、総台数 903 台とは別に従業員用駐車場を確保し 903 台全てを来店客用に充てる、周辺に別途駐車場を確保する等、駐車場の増設を要望する。
- (26) 右折入庫となる出入口には信号が設置されておらず、右折溜まりの滞留長は 55m が 2 箇所のみであり、併せても適正とは思えない。ここでは渋滞が予測され、インターまで渋滞が続く可能性がある。また、左車線車両との事故の危険が常にある。出入口での交通整理が必要である。
- (27) 設置者は、来店客の入口を県道湖東八日市線の「2つの入口」としているが、有効に機能しているのか、また、同じ条件下で同じ方式を採用しているコストコの店舗が他にあるのか、審議してもらいたい。インター前交差点からの客は 1 車線で進むため、1 番目の進入路に来た時に、初めて 2 番目の入口の混雑状況が確認できることになる。1 つよりは 2 つの入口の方が良いと思うが、十分な効果があるかが疑問である。
- (28) 既に八日市インター近くに総合スーパーが出店を予定し、また、東近江倉庫店出店予定地の反対側の農地に大型ホームセンターが出店を計画しているとのことである。この地域の開発は加速度的に進むことが想定される。現在、店舗へ入るための右折レーンが短すぎることもあり、将来を見据えて、交通に対する負荷を少なくするインフラ整備および対策の立案が求められる。出入口の渋滞対策として、ピエリ守山、イオンモール草津のような高架橋、アンダーパス等を設置することを要望する。
- (29) インターから東近江倉庫店に入店するためには、県道湖東八日市線を右折して入店するが、信号がなく、ドライバーの判断によらなければならない。事故も起きやすく、誘導員も必要になる。ここに高架橋、アンダーパス等を設置し、車線を横断せずに入店できるような対策を要望する。
- (30) 2 箇所の右折溜まりでは渋滞を防ぐことができず、交通誘導員の誘導も法的に困難と思われるため、オーバーまたはアンダーのパス建設を求め続ける。
- (31) 出店予定地の県道反対側の農地に大型ホームセンターが出店を計画しており、既に地権者に対する住民説明会が開催されている。担い手の高齢化により、営農の継続が困難で、地元では売却が決定したという声もある。今後も周辺地域に大規模商業施設の出店があることも想定され、この地域の物流および交通環境が大きく変化する可能性がある。そのため、今回の出店に伴う渋滞対策が、今後の快適な生活環境の維持に非常に重要となる。交通誘導計画ではなく、アンダーパスおよび高架橋のようなインフラ整備をするべきである。審議会においても、将来のことは見据えて、長期的な視野で審議してもらいたいことを切望する。
- (32) 設置者には、来店車両の運行をコントロールする権限はなく、このまま開店すれば、周囲の道路に大きな混乱が生じる。誘導計画だけでなく、インフラで地域の生活環境を守るような対策がますます求められている。
- (33) インターの出入口が 1 レーンであるため、国道 421 号の渋滞に巻き込まれる心配がある。料金ゲートの増設、国道 421 号との交差点改良の実施、国道 421 号（永源寺方面）からインターへ進入する左折車線およびインターから国道 421 号（八日市駅方面）へ出る左折車線の設置等を要望する。
- (34) インターは、近年、観光、トラック輸送および通勤等で度々渋滞している。東近江倉庫店の開店により、インターからの来店車両が増えた場合渋滞が想定される。東近江倉庫店に関係のない車両が、渋滞で迷惑を被らないよう、インターのブース量増加および道路のハード面の対策（3 車線化、左折専用等）を取ってもらいたい。また、東近江市にこれを提言してもらいたい。
- (35) 市道中小路川原線の中小路町側の交差点は、道が狭く危険であるため、ガソリンスタンドの県道五箇荘八日市線側出入口は、中小路集落側から入れないように出口のみとし、中小路集落側への右折を防ぐため県道車線の中央にポールを設置することを要望する。
- (36) 開発許可申請の時には、市道中小路川原線および県道五箇荘八日市線へは、車両が行かないようにすると言っていた。今回の建物配置図によれば、県道五箇荘八日市線側が出入口となっているが、これでは、これらの路線を通じた入出店もできてしまう。ここは、出口のみとし、事故の元である右折出店ができないよう、道路の中央にポールを設置するよう要望する。

- (37) NEXCO、東近江市および県は、設置者と共に周辺道路の拡幅（市道中小路川原線狭隘部等）や愛知川左岸道路等周辺市道、県道および国道の整備に早急に取り組んでもらいたい。周辺の迂回道路の整備が渋滞対策に最も効果的と思われるため、県議会とも協力をして従来計画の変更も行い、早急な整備を進めてもらいたい。
- (38) 地域住民の生活への影響を最小限にするため、コストコが会員制店舗であることを活用し、インターネット等を利用した来店予約およびポイント付与による利用客数のコントロールならびに駐車場の回転を促すための時間制の駐車料金の徴収システムの導入を要望する。
- (39) 会員制を利用し、来店予約制、会員番号による曜日毎の規制等により客数をコントロールしてもらいたい。駐車料金の有料制等による滞在時間の短縮により回転を速くしてもらいたい。
- (40) 現在、多くのレジャー施設および飲食店がWEBシステムを活用し、スマホ等の予約による利用受付を行っている。これらは、来店客、従業員共に快適に店舗を運営していける方法であると考え。コストコが大企業として、近隣住民および来店客に不快な思いをさせずに快適な環境で営業することを重要と考えているなら、是非とも実施すべきである。渋滞が起きている京都八幡倉庫店等の他店舗でも、渋滞を緩和できる最善の方法である。開店までにシステムを開発し、利用予約が早い人ほどポイントを多く付与する等の方法を導入して、渋滞が起きないようにすることを要望する。
- (41) 設置者は、利用客の平均滞在時間を90分と答えているが、実際はもっと長いのではないか。店内を見て回るもののほかに、購入した商品を車内で食べるという利用をしているとの情報もあり、2時間以上滞在すると考えられる。データは全て設置者が把握しているため、私たちは検証することもできない。
- (42) 午前7時から開業するガソリンスタンドのすぐ近くには、通勤時間に事故が発生する中小路北交差点がある。ガソリン代の高騰の状況を見ると、利用客が殺到することが想定されるため、渋滞に拍車がかかる。オープン時の渋滞が落ち着くまでは、ガソリンスタンドの営業を延期することを要望する。
- (43) ガソリンスタンドは、中小路北交差点にあまりにも近い。岐阜羽島倉庫店を平日金曜日に訪れた時、お昼の12時台でも、店舗駐車場の5、6箇所はある出入口から、車両が四方八方からスタンドに押し寄せ、列をなしていた。設置者の計画書によれば、ガソリンスタンドの出入口は、2箇所しかなく、交差点にあまりにも近いため、車両が動けずに交差点内に残ってしまい、渋滞に拍車をかける。
- (44) 東近江倉庫店のインター側の市道中小路妙法寺線と市道中小路川原線は、御園小学校の児童約300人が利用する通学路であり、玉園中学生も自転車通学で利用している。通学路の安全確保のためのガードレールの設置および通学路にあたる生活道路への来店車両の侵入を防止するための利用客のマナー任せではない対策を要望する。また、繁忙期の開店前からの来店車両は、設置者の案内通りの経路で来店する保証はない。休日には子どもも多く、開業日の多数の来客を考えると、対策の必要性を検討するのではなく、開業日には必ず、市道中小路川原線と市道中小路妙法寺線の交差点に誘導員の配置をするよう要望する。
- (45) 小学校通学路の一部変更および通学班編成変更の工夫を教育委員会主導で進めてもらいたい。安全確保のために歩道の整備された通学路が必要であるため、東近江市道路課との情報交換等、連携を深めてもらいたい。
- (46) 子どもたちの通学路が安全で安心な道になるようにしてもらいたい。
- (47) 市道中小路川原線は、抜け道として地元の人が通るとともに、来店者も通る可能性があるが、駐車場南の出口専用口から、開発道路を経て当該道路に出ることがあり得る。設置者は住民説明会で、通行止めの柵を設けると言っているが、東近江市によると市道寄贈後は、通行止めにはできないとのことである。また、同線に歩行者専用出入口の設置が説明されたが、同乗者を乗降させるために同線に車両が進入することが考えられる。同線は小中学生の通学路であり、住民要望に基づき注意喚起のポールが立てられたが、車は徐行していない。車両の増加および人命に関わる事故防止について、対策を考えてもらいたい。
- (48) 必ずガードマンの配置をお願いしたい。
- (49) 現在も事故が発生している中小路北交差点の信号機に、右折矢印信号の設置を要望する。
- (50) 県道湖東八日市線の愛知川左岸交差点に信号の設置を要望する。
- (51) 土日および繁忙期の渋滞ならびに渋滞の慢性化により自由な外出ができなくなるのではないかと、交通量の増加による事故の増加、小中学生の安全な登下校等に不安は尽きない。
- (52) 開発道路からの出口は、市道中小路川原線に出られないように、左折できないよう閉鎖し、同線からも進入できないよう同線から開発道路への入口を閉鎖すること、東近江市に寄贈される場合も同様に運用できるよう市と連携することおよび市所有では閉鎖できない場合は市への寄贈を行わないことを要望する。
- (53) 市道中小路川原線側の歩行者用出入口の設置は、路上駐車をして乗降する来店客の頻発につながり、同線の利用車両が増えるうえに、駐停車による事故や渋滞につながりかねない。少数の住民要望に左右されず、全体的な観点から、歩行者用出入口を設置しないよう要望する。

- (54) 住民説明会では、駐車場から来店車両が溢れた場合の誘導および来店車両が周辺道路を慢性的に利用した場合の誘導について具体的な説明がなく、店舗スタッフが決定後具体的な計画を立てるとのことであり、地元説明を要望しても必要がないとのことであった。この交通誘導計画こそ、周辺住民にとって重要な問題であり、最も知りたかったことである。よって、交通誘導計画の作成時から、地元の交通事情をよく知る住民組織、児童の安全を守っているスクールガード、PTA 関係者、まちづくり協議会等を参加させることおよび開業前に周辺住民に計画についての説明会を実施することを要望する。
- (55) 交通誘導計画について説明がなく、計画を立てる時期および内容が非公開であり、住民の不安は解消されない。審議会においては、書面による交通誘導計画の提出を求め、内容について十分審議されること、ならびに計画作成に対する住民参加および住民への計画の説明について審議会として意見を付すことを要望する。
- (56) カーナビを使用して細い道に来る他地域からの車両および渋滞を避ける地元の車両の生活道路への侵入等により交通事故が増えることが危惧される。会員登録時、ホームページ等で来店経路を周知するといった設置者の対策では、利用者のモラル任せの対策となるため、駐車場の増設等の抜本的な対策を要望する。
- (57) 出店予定地はインターからの距離があまりに短く、周囲の道路はインターからの直進の道以外は道幅が全て狭いままである。市道中小路川原線は、県道五個荘八日市線から交差点に向かって、狭隘な箇所が何箇所もある。市道中小路妙法寺線は、狭いうえに御園小学校の児童が横断する。県道五個荘八日市線も車両が対向できないほど道幅の狭い区間があり、死亡事故も起きている。東近江倉庫店への来店車両が押し寄せれば、事故等を避けるためにこれらの生活道路へ侵入しようとする車両が溢れることになる。
- (58) 市道中小路川原線や県道五個荘八日市線方面に来店車両を入れないようにする方法について、設置者側は「その道を利用しないよう案内する」と答えているが、来店車両の動線を規制できないことは明白である。利用者には「誘導員の案内どおり動く人はほとんどいない」と言う人もいる。
- (59) 岐阜羽島倉庫店と比較をされるが、同店舗は周辺に学校、病院および住宅地がなく、道路も十分な道幅がある。京都八幡倉庫店は周辺に商業施設や住宅地があり、10年以上渋滞が解消されていない。人口規模ではなく、出店地域それぞれの事情をよく考慮して、少しでも地域の環境に与える影響を少なくする努力および対策をするべきである。
- (60) 病院、休日診療所、介護施設、障害者の就労施設、幼稚園、小学校、中学校および学童保育所等住民の生活に欠かせない教育、医療および福祉の施設が数多くあり、複数の大企業もある。審議会でも、当然この御園地域の特徴をよく勘案してもらいたい。
- (61) 地域との連携について届出書に記載があるが、防犯のみでなく、交通渋滞、騒音、ごみ問題等生活環境全般について、具体的にどのように関係を作っていくつもりなのか。東近江市、県各機関、御園地区自治連合会およびまちづくり協議会等の住民団体と、今後のまちづくりおよび快適な生活環境を維持するための協議会等を開店前から設置し、開店後も定期的に環境および地域の問題を話し合う協議会等を設置することを提案する。
- (62) せめて1年に1回でも、東近江市、設置者、自治連合会、まちづくり協議会等と意見交換をし、問題が発生した際の対応を話し合う協議体を作って対応するよう、県として市、設置者およびまちづくり協議会へ指導してもらいたい。
- (63) 設置者が、課題解決のために、周辺自治会、市、県、警察等の関係機関で定期的に協議できる機関を設置することを要望する。
- (64) 京都八幡倉庫店では、新聞報道があるまで、深刻な渋滞に係る住民からの苦情への対応が改善せず、現在も渋滞対策は十分ではない状況である。このような対応にならないように、誘致した東近江市には、住民の苦情および要望の伝達および解決を行うための、関係機関が総合的に連携した窓口を設置し、住民の不安解消に努めることを要望する。
- (65) 東近江市および近隣自治会等に対して、地域住民に誠実に対応するために「地域住民の生活への影響を最小限に抑えるための対策を取る」「地域の生活環境への影響が出た場合は、その解消のため実効ある対策を速やかに実施する」という誓約書または覚書を、設置者が締結するよう要望する。
- (66) 渋滞が起こると予測される日の会員ポイントを事前告知により引き下げるなど、抑制対策を具体的に実行するよう、県および市との協定を事前に締結しておくことを要望する。
- (67) 誘致した東近江市は、「開店当初、春の大型連休および年末は多少混雑するかもしれないが、日常的には市民生活に影響を及ぼすことはない」として、住民の不安に応えようとしていない。市には、立地地域の将来の土地利用を踏まえて、渋滞を起こさないインフラ整備を行うなど、開店前に抜本的な対策を取る責任があると考えられる。
- (68) 住民からは、誘致より周辺道路のインフラ整備が先という声および道路整備の提案が多くあったと聞いている。

現状は、歩道、右折溜まり等を設置しているのみで、他には何の変化もない。道路拡幅および整備についての責任は、県およびNEXCOではなく、市の発展のためとしてコストコを誘致した東近江市にある。市または設置者が、市道、県道および高速道路の整備費用を負担し、高速道路および周辺道路に渋滞が起きないように整備すべきである。亀山市は、渋滞緩和のための道路整備を進めることを決定した結果か、今もってコストコ出店予定地の整備は行われていない。東近江市は、その姿勢を見習うべきである。東近江市長は、地域の懇談会で、東近江倉庫店が迷惑施設にならないようにしたいと発言したと聞いており、それならば設置者と協議し、それを実現すべく少しでも道路インフラを整備すべきである。市道中小路川原線の拡幅および愛知川左岸道路の整備も必要である。高速道路出口付近については、出入口の増設および信号を経ずに左折する左折レーンの設置等の対策を、東近江市および設置者による経費負担で実施することを要望する。市道中小路妙法寺線は、通学路であるため、市および設置者による経費負担で交差点にアンダーパスおよび信号の設置をすること、できない場合は、交通誘導員を配置する等の対策を要望する。また、県道湖東八日市線の中小路北交差点の信号に右折矢印を設置することおよび愛知川左岸交差点に信号を設置することを要望する。早急な道路整備ならびに児童生徒および高齢者の安全確保を要望する。

- (69) 審議会の意見および見解が、県、東近江市の行政課題として認識されることを願っている。
- (70) 生活道路への侵入、交通事故の増加等、日常生活に支障が出た場合の補償について、設置者は、回答できないとしている。これらの支障が出ないように、開店前から十分な対策が取られることが必要と考える。現地視察により、立地地域の状況を確認し、審議内容に反映してもらうよう審議会に対し要望する。
- (71) 縦覧資料、テレビの映像等では、周辺の狭隘な道路環境が伝わらないのではないかと思う。是非とも、現地の状況を審議会で視察してもらうよう要望する。
- (72) ガイドラインによる事前届出時には、設置者、県警、県土木、東近江市等の関係者の検討対策会議が開かれ、高架およびアンダーパスでの入店も検討されている。しかし、インターからの客数変更後には、会議が開催されていない。関係者の検討対策会議を求めるべきではないか。
- (73) 署名および住民アンケートに寄せられた声は、多くはないかもしれないが、切実で率直な意見であると思う。審議会の委員に対し、交通渋滞等の生活への影響ができるだけ出ないように、設置者への確かな意見を付してもらうよう切に要望する。
- (74) 渋滞対策として、駐車場の増設、来店客の制限（アプリ等での予約）、駐車料金の導入等できるだけだけの対策をするように審議会から指導してもらいたい。また、市、県およびNEXCOにも、道路インフラの整備をもっと行うように審議会から指導してもらいたい。
- (75) 設置者および東近江市が、追加の対策またはメンテナンスを必要とする渋滞はどのような状態と想定しているのか明確ではないため、審議会で確認し、意見として公開してもらいたい。
- (76) 予定地から徒歩5分程度に居住する住民の多くが、早く開店してほしいという意見であり、できるだけ早く開店してもらいたい。
- (77) 地元のまちづくり協議会および自治連合会の危機管理への対応力が弱いため、研修機会を充実する等、地方自治の担い手育成のプログラムを早期に強化してほしい。
- (78) 夜間の騒音の原因となる車両の集場所とならないよう、必ず駐車場出入口をバイクも通れないように閉場するよう要望する。
- (79) 交通の混雑が懸念されると言っているグループがあるが、例えば私が利用している岐阜羽島倉庫店の場合と比べると、岐阜羽島インター出口から300mに位置している同店舗の駐車場まで混雑したことを経験したことはない。どのような調査をしてるのか知りたい。

### 第3 意見の縦覧場所および縦覧期間

#### 1 縦覧場所

滋賀県総合企画部県民活動生活課県民情報室 大津市京町四丁目1番1号

滋賀県商工観光労働部中小企業支援課 大津市京町四丁目1番1号

東近江市商工観光部商工労政課 東近江市八日市緑町10番5号

#### 2 縦覧期間 令和6年3月1日から令和6年4月1日まで