

令和5年度第5回滋賀県大規模小売店舗立地審議会 議事概要

日 時：令和6年3月19日（火）10時00分～12時20分

場 所：滋賀県庁東館7階大会議室

出席委員（五十音順、敬称略）

宇野 伸宏、岡井 有佳、塩見 康博、棚橋 真未子、堤 義定、
中原 淳一、延原 理恵、廣本 さとみ、吉田 準史

議事次第

1 開会

2 議題

大規模小売店舗立地法に基づく届出に係る審議について

- ・「コメリハード&グリーン愛知川店」（法附則第5条第1項 変更）
- ・「コストコホールセール東近江倉庫店」（法第5条第1項 新設）

3 その他

4 閉会

[10時00分 開会]

1 開会

2 議題

大規模小売店舗立地法に基づく届出に係る審議について

「コメリハード&グリーン愛知川店」(法附則第5条第1項 変更)

(1) 事務局から届出の概要説明

(2) 設置者から届出の概要説明、質疑応答

【設置者から届出の概要説明】

周辺環境への配慮ということで、まず交通に関する部分から説明する。今回の計画は既存店舗の増床が主であるため、まず既存の来客の来退店経路を設定した上で、周辺の交差点における交通量調査の結果に増床分の交通量を上乘せすることで、交差点需要率を算出している。結果としては基準を満たしており、所轄の東近江警察署からも、増床により周辺の交通の流れが大きく変わることはないだろうという見解をいただいている。よって、今回の増床による交通環境への影響は軽微であると考えている。

騒音に関する事項についても、基本的に設備の位置が現状から大きく変わることはなく、現状で店舗に対して騒音に関する苦情等は特段いただいていることから、周辺環境への影響は軽微であると考えているが、もし、開店後に騒音等について苦情が発生するようであれば、原因解明の上、真摯に対応していく予定である。

続いて、令和5年9月26日に、近隣の住民の方に向けた説明会を実施した。住民の方が2名参加され、工事期間や北側道路の改良に係る安全対策の検討、店舗左上の無信号交差点への信号設置について意見を頂戴した。工事期間については回答を行い、北側道路の改良については、開店後に店舗の来退店車両との接触等が懸念される場合は看板等により歩行者へ注意喚起を促すことを検討すると回答させていただいた。近接交差点への信号の設置については、今回の計画が増床であり、交通量が大きく増加しないことから、信号の設置は考えていない。今後当該店舗を含む何かしらの要因により交通量が増加し、住民の方

が強く信号機設置を要望される場合は、所轄警察署へ直接ご相談いただくべきではないかとお話をさせていただいた。

最後に、滋賀県警察本部交通規制課より意見をいただいたため、その内容について説明する。4点の意見を頂戴し、1点目が、駐車場通路を通行する車両を誘導する案内板や路面標示の設置、一時停止や安全確認を徹底するための対策を取って交通事故防止を図ることという内容である。こちらについては、通路を走行する車両の誘導方法、優先性の明示のための路面標示、看板の設置を今後検討してまいると回答させていただいた。

2点目、車両と歩行者の誘導が適切に行われるよう対策を講じることという点についても、駐車場内への路面標示、リニューアル時の交通誘導員による誘導等で誘導を図っていると回答している。

3点目、オープン時の交通誘導対策については、別途、東近江警察署と協議することという点についても、協議を行う旨を回答している。

最後の4点目、店舗開店後に交通事故並びに交通の円滑に問題が生じ、交通安全対策の実施が必要な場合は東近江警察署や道路管理者に協力することという点については、協力させていただき旨を回答している。説明は以上である。

【質疑応答】

○委員 駐車場の総収容台数としては、138台から126台へ12台減ると思うが、駐車場の方向が変わるのか。また、図面3-1建物配置図および1階平面図(変更前)と図面3-2建物配置図および1階平面図(変更後)を見ると、図面左側、出入口②より下側が資材置き場になるということか。

○設置者 そうである。

○委員 図面3-2建物配置図および1階平面図(変更後)の下の方、資材置き場の斜め下は何になるのか。建物のように見えるが。

○設置者 こちらも資材置き場である。

○委員 この資材置き場は、お客さんが商品を購入する場所なのか。

- 設置者 ここには在庫を置くのみであるため、お客様が中に入ることは想定されていない。
- 委員 承知した。駐車方向が90度変わるところもあり、特に最初の慣れないうちは危険に思われる。また、駐車後の歩行者用の通路がよくわからないが、このあたりについては大丈夫か。
- 設置者 駐車場の向きが変わることについては、既に長く営業している店舗であり、現状の路面標示が薄れてしまっているところもあるため、今回のリニューアルを機に路面標示も見直したいと考えている。
- 歩行者専用通路について、既存店舗の利用実態調査によると、駐車場台数に比べて利用される台数がかなり少ないと想定され、車両と歩行者との交錯があまり発生しないと考えられることから、今の段階では設置を考えていない。
- ただ、当然これは確定ではないため、開店後に、来客の方の状況等踏まえて必要な場合は、歩行者動線、駐車場から店舗側に渡る横断歩道等の設置について検討させていただく。
- 委員 承知した。
- 委員 営業時間が6時30分から夜9時30分となっているが、届出のとおり営業されているか。
- 設置者 営業時間についてはまだ確定していないが、最大の時間を記載している。例えばコロナ前はかなり長い時間営業していたが、コロナ後は夜の閉店時間も少し縮めている。様子を見ながら届出書記載の時間の範囲内で調整したいと考えている。
- 委員 いずれにしても、店舗の特性から、朝は少し早めから営業されるということか。
- 設置者 そうである。資材を充実させる店舗であり、工務店等からの利用者を見込んで職人の方が現場に行く前に購入できる体制を整えている。

○委員 愛知川東小学校が隣接しているため、恐らく通学路が近くにあると思うが、これまでに学校関係者、特に児童との間で何か問題は起きていないか。

○設置者 まず小学校の通学路に該当しているかという点について、図面3-2 建物配置図および1階平面図（変更後）の道路No.2 里道と記載された道路を通過して通学する小学生はおられるが、通学する児童の数がかなり少数であるため、今現在、通学路としては指定されていない。

ただ、先ほど、住民説明会の内容で少し触れたとおり、ここは道路拡幅の計画があるとのことであり、拡幅後は正式に通学路として指定されるかもしれないという話を市に確認している。しかし、届出時点ではまだ確定ではないことから、もし、この道路が通学路として指定される場合は、出入口①や②に、児童への注意喚起を促す看板の設置を検討するという話をさせていただいている。

○委員 承知した。状況の変化に応じて柔軟に対応していただきたい。

（3）審議結果

届出内容の総合的な評価として意見なし。ただし、附帯意見として下記2点を付す。

- ① 今回の届出における駐車台数は、大規模小売店舗を設置する者が配慮すべき事項に関する指針の基準を下回る駐車台数になることから、駐車場の収容台数に不足が想定される場合または不足が生じた場合には、指針の必要台数を尊重し、速やかに臨時駐車場等を確保されたい。
- ② 駐車場の方向が大幅に変更されたことを踏まえ、場内における歩行者と来店車両の安全に配慮するため、案内板の設置や適切な誘導等について必要に応じて対策を講じられたい。

「コストコホールセール東近江倉庫店」（法第5条第1項 新設）

（1）事務局から届出の概要説明

（2）設置者から届出の概要説明、質疑応答

【設置者から届出の概要説明】

今回の店舗は、コストコホールセール東近江倉庫店ということで、会員制のスーパーマーケットを運営するコストコホールセールジャパンの出店計画である。今回の店舗については、物販店舗1棟、これにガソリンスタンドを併設する計画となっている。

まず計画地について、南北に通る県道湖東八日市線の東側に位置しており、同路線の中路北交差点の南東角に位置する場所である。この県道湖東八日市線を南側に進むと、国道421号、さらに南側へ進むと名神高速道路八日市インターチェンジに接続するという位置関係である。

計画地の状況について、用途地域は計画地ならびにその南側が近隣商業地域、店舗周辺は市街化調整区域に指定されている。

周辺の土地利用について、計画地の北側、東側、西側は道路を挟んで農地が立地している。計画地の北東側、南東側については、戸建住居、集合住宅等住居が立地する地域である。なお、南側については今回の開発に伴う開発道路、さらに南側は造成によってできた更地が立地している。

計画敷地について、4方向とも道路に接している。このうち西側は、先ほど申し上げた県道湖東八日市線に接続しており、歩道の付いた片側1車線の道路である。この道路を3キロメートル程北へ進むと国道307号に接続する。また、南側についてはおよそ400メートルで国道421号に接続し、さらに南側へ進むと八日市インターチェンジに接続するという道路環境である。

計画地北側も同様に県道が接道している。この道路を西へ進むと、市役所周辺や八日市駅前等の市街地に接続される。一方で、東側へ進むと、同じ県道ではあるものの歩道やセンターラインのない非常に狭い道路となる。また、計画地東側の道路についても、これは

東近江市道になるが、同様に歩道、センターラインのない道路であり、小中学校の通学路にも指定されている。計画地南側については、開発道路であり、計画地東側の市道と西側の県道をつなぐかたちで整備されている。

今回はこのような道路網の中での計画であるため、やはり西側の県道がアクセスの主要道路に位置付けられる。よって、この県道に乗り入れを計画している。同路線においては、入口専用2か所、出入口1か所を計画しているが、西側の県道に車両を集中させることは、交通混雑を招く恐れもあることから、計画地北側の県道にも出入口を1か所、また、南側の開発道路側にも出口専用を1か所計画している。

なお、周辺の通学路や交通状況を勘案し、北側の出入口については右折での入場、左折での出庫、南側の開発道路の出口専用については右折専用とすることで、西側の県道を介して来退店していただく運用を予定しており、出入口等における案内サインによってこの運用を実現していきたいと考えている。

また、西側道路を主な来退店経路とする上で、大店立地法の手続に入る前の開発の許認可協議において、道路管理者および警察と協議を行い、道路改良を実施した。道路を拡幅した上で、北方面から来られる方は左折での入庫となるため、左折の導入車線を新設している。また、南方面の高速道路および国道421号から来られる方は右折での入庫となるため、右折の入庫車線も新設している。加えて開業時ならびに繁忙時においては、出入口に適宜交通整理員を配置し、円滑な入出庫を図ることを計画している。

特に、今回の計画ではガソリンスタンドを併設しており、その入口のうち1つは中小路北交差点に近接している。給油待ちスペースを十分に確保した計画ではあるが、この入口で混雑等が起きる場合には、適宜、誘導員等を配置し、他の入口に案内することで、道路上での滞留、混雑を解消するよう進めてまいりたいと考えている。

次に駐車台数について、立地法指針に基づく必要駐車場台数は609台であるが、本計画においてはこれを上回る750台を来客用として確保している。

今回の手続において、住民説明会や意見書等にて意見をいただいておりますが、その中でも、駐車場が不足するのではないかというお声をいただいておりますが、既存店での駐車台数や今回の立地環境、周辺他店舗との比較等を踏まえると、我々としては現計画で充足するであろうと考えている。

なお、来客が集中するような時間帯において、場内で混雑が想定される場合には、駐車場の空きスペースへの誘導、滞留可能な場内への引き込み等について適宜対応させていただき予定である。

次に、周辺交通環境への影響について説明する。先ほど申し上げたとおり、西側県道へのアクセスを中心とした計画に基づき、周辺の交差点の解析を実施している。その結果、すべての地点で、交差点の需要率と車線容量比のいずれも基準を満足する結果となった。

こちらについても地元等から、相当数の来客があるのではないかというお声もいただいているが、先ほど少し触れたとおり、近畿の他店舗の状況や、来店の集客見込み等を踏まえると、そこまでの大きな来客にはならないと考えている。ただし、これは楽観視した見込みではなく、必要な対策は取っていきたいと考えている。

対策という中では、やはり誘導対策というのが大きなポイントになると考えている。誘導経路の案内については、駐車場出入口にサインを掲出する、場内において出庫方向別の案内を行い、出口へ円滑に誘導していく等の計画を検討している。

また、オープン日、繁忙時においては、多くの来客がある可能性がある。よって、今回会員制という点が非常に大きなポイントになるかと思うが、会員案内等で誘導経路を掲出し、その経路に従って来ていただくという対策も検討している。特に、開業当初はやはり一番多くの来客が想定される。繁忙時の対応については、今後も関係機関と協議を行う予定ではあるが、場内ならびに出入口に交通誘導員を適宜配置し、円滑な出入口の処理、場内の誘導等の対策を計画させていただく。

また、状況に応じて周辺の主要な交通ポイント、交差点等にも誘導員を配置し、近隣地域からの来客の誘導という点についても計画している。

通学路について、先ほど計画地東側の道路が指定されているという話をさせていただいたが、こちらについても、来客への経路の周知が大きなポイントになってくるかと思う。経路周知によって、通学路に指定されている地域に来客車両が流入しないよう、周知活動に努めてまいりたいと考えている。

続いて騒音について、今回の予測検証では、周辺の住居において基準を満足する結果となっている。今回の音源配置について、特に設備関係については建物の屋根上に置くことにより周辺住居との距離を確保する対応を行っている。また、荷さばき施設については、

搬入車両等の荷室と建物を直接つなぐかたちであるため、作業音が外部に漏れにくい構造であり、周辺への影響を可能な限り少なくする対応を取っている。

このほか、廃棄物については立地法指針に基づく排出予測量を上回る容量を確保している。

さらに、街並み等の配慮については、緑地の確保、建物の外観の整理等に配慮させていただき、また、運営においては、防犯対策等必要な対策を取らせていただく計画である。

最後に、本計画については、店舗面積が1万平方メートルを超える店舗であり。この大店立地法の手続に入る前および並行して県のガイドラインの手続も行った。この各手続においては、周辺の皆さまへの説明等も行い、特に交通混雑、交通事故等についての懸念を多くの意見としていただいた。我々としても、他店舗の実績も踏まえ、また計画地周辺の道路網、交通事情等も考慮して、心配される交通障害が生じないようなかたちでオープンまでこぎつけていきたいと考えている。

特にオープンに当たっては、所轄警察等と事前に協議を行い十分な対策を取らせていただきたいと考えている。さらには、開業後においても状況を十分見極めながら、必要な対策を行っていきたいと考えている。簡単ではあるが、説明については以上である。

【質疑応答】

○委員

やはり交通に関して大変懸念している。八日市 IC 交差点は、需要率が0.8を超え、0.9に近い値になることが予想されているが、この計算式は飽和交通流率の基本値に、直進の場合2,000台というものが使われている。この2,000という値は、1984年に出版された『平面交差の計画と設計』というマニュアルに載っている値が使われているが、近年の研究で、この飽和交通流率の基本値は大幅に低下しているということが指摘されている。これは交差点だけではなく、高速道路でも同様であるが、20年程前から少しずつ減り始めて、特に近年で顕著に減少している。

これは私が申し上げているだけではなく、交通工学研究会というところでは相当にコンセンサスの取れた値、現象である。私自身、交通工学研究会の中の研究部会、平面信号基幹研究委員会の中の飽和交通流率分科会というところで会長を務めているが、近年の計測

している値では、大体 1,600 台程度と言われている。私自身、最近様々な交差点で実測をしているが、多様な影響要因を考慮して、よくて 1,500 台程度というのが現状である。

3~4 年前に新しい『平面交差の計画と設計 基礎編』という書籍が出版されているが、そちらにも、飽和交通流率の基本値をそのまま使うのではなく、実測の値を使うことが望ましいと記載している。これは近年の飽和交通流率の低下現象、あるいは、大型車混入による補正率、縦断勾配による補正率等の様々な係数についても少しずつ変化している可能性があるために、実測を基本とするという記載をしている。

よって、この値について、例として私のほうで八日市 IC 交差点の需要率を開店後の平日で計算した。細かい数字ではあるが、交通計画報告書の八日市 IC 交差点の交差点需要率は 0.817 という値が算出されている。これは有効青時間とサイクル長の関係で、0.881 という値であれば何とか通すことができるというところ、0.817 であれば、0.881 を下回っており渋滞することはないと計算で判断されている。しかし、この C という流入路について、飽和交通流率の基本値 2,000 を使われているが、これを 1,600 にすると、需要率が 0.88 となり、ほぼ、この 0.881 と同様の値になってしまう。本当はほかの部分も適切に計算するべきであり、正確に飽和交通流率を現地で計測して、この値をもう一度精査いただきたいと思う。

特にこの八日市インターチェンジの最も危ない点は、高速道路の出口であるという点である。渋滞が延伸し、本線まで続いてしまうという事態が最も懸念される。そうすると、当然だが、渋滞に対して交通誘導員で誘導することは不可能あるため、何らか、信号現示については見直す必要が必ずあると思う。ぜひ飽和交通流率は実測いただき、もう一度、この需要率を計算していただきたいと強く思っている。私からは以上である。

○設置者

今の最新の知見で基準値が下がっているというのは承知しているが、今回、届出時間が8時からということで、調査は7時台から計測している。通常の営業時間帯は10時から夜8時までであるため、来店交通量は10時から発生する。調査の結果7時台を日中帯のピークとして採用しているため、それに基づいて計算した結果0.817という値となった。これが、10時台や11時台等朝方の交通量のピークを終えたタイミングであれば、需要率自体はかなり低下するものと考えている。だからといって、その基準値が下がるということには変わりはないと思うが、交差点への影響自体は、この10時台、11時台の交通量を踏まえると、もう少し低減していこうと考えている。

また、実測値を用いるということになると、測定方法について非常に精度が求められることになるかと思う。いわゆる飽和状態がどこまでこの交差点において再現できるかというところが大きなポイントになるかと考えられ、仮に実測するという場合には、その測定方法について、事務局等からご教授、ご指導いただく必要が出てくるのではないかと考えている。

○委員

ぜひ実測いただきたいと思う。様々な実測経験や簡易な方法等もあり、また経験のあるコンサルタントももちろんいるため、ぜひ、1回実測をいただきたいと思う。

ピークがずれているということだが、交通計画報告書によると、10時台もかなり交通量が多い。当然、7時台が通勤で最も多いが、ピークがずれているからといって、少ないわけではないため、実測について、一度ご検討いただきたいと強く思うところである。

また、少なくとも飽和交通流率の基本値に、最近調べられている値を用いて再計算するという事は、大きな労力をかけずに可能かと思われるため、最低限そのご検討をいただきたいと思う。以上である。

○設置者 基本値を実測する等々については、今後の滋賀県の大店の届出にも影響するところであるため、委員のご意見について理解できなくはないが、事務局とも相談しながら、どう取り扱っていくのか検討したいと思う。

○委員 東側の市道中小路川原線を車両が通行しないように出入口を設けておられないと思うが、高速や国道 421 号から来た車が、出入口①のレーンに車が溜まっているのを見ると、この南側の開発道路に入るのではないかと思う。南側の開発道路に入ってきた車は、南側は出口であり店舗の駐車場に入れなくなると、結果的に、市道中小路川原線のほうに進入してしまうように思われる。この南側の開発道路に入口をつくられない理由や、誘導等の対策について今一度確認させていただきたい。

○設置者 今のご意見の趣旨としては、西側の道路から南側の開発道路に入っていくということか。それとも、そもそも東側の道路を通過して来るのではないのかということか。

○委員 西側道路の入口の右折レーンに車両が滞留している状況が、現地は見通しがいいことから後ろの車両から見えると思う。その時に右折で開発道路に逃げる車が出ると思うが、その車を止めるか、入口を設けて吸収するかしないと東の市道に進入してしまう。初めて来た人は東の市道に入口がないことを知らない可能性があるため、北へ進んでしまい、出入口②からようやく入るということも想定される。それならば、南側の出口のところに入庫できればいいのではないかと思うが、南側に入口を設けないのはなぜか。

○設置者

まず出入口の計画上、西側に入口を2カ所設けており、また、右折の滞留車線を取っていることから、道路構造的に、来客車両を十分処理できるということが前提になる。

その上で、南側の開発道路からの入庫に関しては、確かに交差点から南側に入ることも可能ではあるが、今の出入口の構造に関して言えば、交差点に右折の滞留車線がないというところが、後続車両に対する影響が大きいだろうと考えられ、やはり今の西側で計画している2カ所の入口からの入庫が一番適切ではないかと考えている。

南側に進入する車が出ることに限っては、先ほど申し上げたような経路の周知がまず大前提であり、加えて開業時には、特に周辺地域への交通整理員の配置も検討しているため、こういった染み出しの車が生じないよう誘導することを念頭に対策を行っている。

○委員

承知した。来店車両の方面の予測もあったと思うが、多くは国道421号か高速道路の方面から来られるというのが現実かと思う。北の国道307号から来る人は彦根の人くらいかと思われ、多くはないと考える。勝手な推測だが、大多数は南から訪れるとなると、南から来た車が入庫できる入口が充実していなければ、出入口①の右折レーンを超える滞留があった時に南側の開発道路に入ってしまう、結果的に東の市道に流れていくという悪い循環が生じてしまうように思われるため、ご留意いただきたいと思う。以上である。

○設置者

1月末に現場を見ていただき、会長からも、右折の付加車線を設けている西側県道上の2カ所の入口の運用をうまく行わないと、交通混雑が起こる可能性があるというご指摘があったため、この2カ所の入口を、混雑に応じて使い分ける予定である。南から来られた車両は、おそらく手前側から入られると考えるが、混雑する場合は、入口①への誘導を行う。さらには、右折レーンの滞留を見て東側の道路から出入口②へ回る車両に対しては、このまま県道を北進して

いただき、交差点経由で北側から出入口①を右折で入庫いただくという3段階程度の対応になっていくと思われる。

あえて東側の道路を通して出入口②を左折で入るような動線は描きたくないと考えており、出入口①、入口①、さらにはその北側の交差点を経由した出入口②といったところが1つの誘導のポイントになってくると思われるため、それらを踏まえた誘導対策を検討していきたいと思う。

○委員

いずれにしても、敷地の南西角のT字路から南側の開発道路に車が入らないようにすることが重要かと思われた。やはり警備員の配置や案内誘導の看板をどう立てるかという点を十分にご検討いただきたいと思う。加えて、より広域での経路の周知というのも必要かと思われるため、その点についてもよろしくお願ひしたい。

○委員

騒音関係で2点お聞かせいただきたい。まず1つ目が、届出書12頁によると f 、 f' の夜間予測値が規制基準を超えているが、これについては、現状、住宅の立地がなく、今後も、基本的には立地予定がないことから、近々で大きな問題にはならないと解釈している。その先、もし周辺土地利用が住居系に転換される場合についても言及されているが、現状の予測値は、規制基準に対して大きく超えている状態であり、具体的にどういう対策が可能かについてお聞きしたい。

○設置者

単純ではないが、例えば夜間の配送を制限する等の対策が、数値として f' の基準をクリアするための1つの手法になるかと思う。実際に住居は建っていないので、具体的な対策方法を挙げるのは難しいが、他には、例えば住居が建つ位置によっては、搬入出車両の入口の位置を少し変えて、その住居に影響しないような位置に乗り入れを持って行く等の対応は、1つの方策として挙げられると思う。

- 委員 もう1つ、市道中小路川原線沿いに業務用等車両専用出入口1と2があると思うが、この出入口は従業員が使うということか。
- 設置者 当該出入口については、バッファーとしての機能を期待している。前面道路が混雑している状況において、業務用車両がそれに巻き込まれることを防ぐために開けているため、従業員が常にこの出入口を使うわけではない。通常の安定した状態であれば、正面側の、県道からの出入口を従業員車両も使用する。当然、来客車両を市道中小路川原線方向側へ誘導することはないため、従業員用出入口という意味で、業務用等車両出入口という名前にしている。
- 委員 承知した。従業員が使用するというのであれば、おそらく22時以降の使用もあるかと思う。22時以降は、発生する騒音をLamax、すなわち最大値の基準により判断することとなるため、仮に数台程であったとしても、その数台の影響でLamaxが基準値を超えてしまう可能性がある。また、先ほど説明のあった地点f、f'については住宅地ではないことから問題はないと思うが、特に業務用等車両出入口1は隣に住宅地があるため、もしも当該出入口の使用頻度が高くなってきた場合には考慮いただきたいと思う。
- 設置者 承知した。夜間時間帯は県道湖東八日市線側が非常に空いている状態であるため、使用する時間帯をある程度決めて、その時間以降は、基本的に当該出入口を使用しないという運営を行うこととしたい。
- 委員 駐車場の数について、来客用は750台とのことだが、これは休日の来客でもこの台数で賅えるというお考えか。また、従業員用は153台を用意されているが、これは来客の多い休日には従業員、交通誘導員も増えるため、153台程度は必要と計算されたということか。
- 設置者 はい、153台あれば完全に賅えると考えているが、おそらく実際の従業員の車は100台もない程度かと思われる。

- 委員 例えば、休日等、翌日の混雑が予想される場合に、従業員に車以外の方法で来るように伝えたとしても、立地上、普段から車で通勤されている方は、車以外の方法で来るのが難しいということはあるか。
- 設置者 原則として、オープンに当たっては、店長と各セクションのリーダーとなる人間は既存店から来るが、それ以外の従業員は地元からの雇用を考えているため、通勤に車を使わない方を優先的に雇用していきたいとは考えている。よって、必ずしも全員が車でなければ通勤できないということなく、繁忙期等は、場合によっては車での通勤を避けるよう指示をするケースもある。
- 委員 同じ市内といっても歩いて来ることができる人は限られると思う。天候によってはバイク、自転車であっても難しいとも思うが、お考えは理解した。届出台数は750台だが、場合によっては来客用の駐車台数が800台程度にはなるかもしれないと認識している。
- 設置者 そうである。800台程度は十分に用意できると思われる。
- 委員 届出書16頁「地域との連携」に、「周辺地域の住民等と良好な関係を築き、相互の連携に努めます」とあるが、具体的に、例えば、年に1回は地域住民の方々と対話の機会を設けるであるとか、または、住民からの苦情や意見等の窓口であるとか、そういった対応はお考えか。
- 設置者 お店によってケース・バイ・ケースだが、町内会等の会合や周辺商業における問題解決のための会合等への参加のご要望がある店舗もあるため、地域ごとに対応は当然変わるが、各店舗にて、積極的に住民の方の意見を聞く場を設けるようにしている。
- 委員 それは、要望があった際に対応を考えるということであり、店舗側から積極的に行うわけではないのか。

- 設置者 店舗によって求められる内容も変わり、地域の住民の方に接触してみないと分からない部分もあるため、店舗における対応が、必ずしも住民の要望に対してのみということではない。店舗ごとに各店長に一定の権限が渡っているため、店長判断でそれぞれに対応を行っている。
- 委員 地域住民の方の一番の懸念は、やはり日常の生活道路が渋滞によって奪われるであるとか、外から家に帰るのに2時間かかってしまうというようなことであると伺っているため、地域住民の方の意見ができるだけ受け入れられ、またお互いに相互理解を持って解決できる方法の検討をお願いしたいと思う。以上である。
- 委員 小中学生の通学路になっていることから、何か安全対策について考えているような話があったが、具体的な安全対策について、詳しく教えてほしい。
- 設置者 具体的な安全対策については、開店時の交通誘導が重要と考えている。今後、交通の開業時対策については、所轄警察等とも協議を行い検討する。その中で、先ほども少し触れたが、必要に応じて店舗の敷地外にも交通誘導員を配置する。児童に限らず通行者の安全を確保するという観点からも、敷地外における交通整理員の配置は検討していかなければならない。そういった面で、学童の安全対策の一つになると考えている。
- 委員 通学以外の時間でも子どもたちが周辺を通ることもあるので、十分安全に配慮した目配りをお願いしたい。
- 委員 中小路北交差点の付近にガソリンスタンドの入口があるが、交差点から入口までの距離がかなり短い。北側方面からの来客が少ないことからこちらに設置されたと思うが、通勤通学で混雑する道であると聞いている。通勤通学の時間帯における入口の閉鎖や交差点から離れた場所への移設等の対策を考えているのか。

○設置者

現時点では、時間帯による閉鎖や、位置の変更については検討していない。実際の運営の中で発生する問題に応じて、必要な対策の検討を行う。給油待ちスペースについても一定確保しており、そのうえで、開業時の混雑の状況に応じて、例えばより南側の入口へ案内する等の対応をとっていきたいと考えている。今の段階では、混雑の状況についてまだ予測の範囲でしかないので、開業後の状況を見ながら、運営方法についてより生活環境への影響を軽減する対応を検討していきたいと考えている。

○委員

先ほどから何度も言われているように実際にオープンしてから予測しない問題が生じる恐れがある。北東側と南東側の2か所に住宅地があるが、以前から住んでいる方にとっては、もともと調整区域であったことから大変静かな環境で住まわれていた。計画店舗の出店により調整区域から市街化区域に編入されたため、大きく住環境が変化するように思える。

県道湖東八日市線が渋滞した際には、従業員の車両等が業務用等車両出入口を利用するとのことであり、大きなトラックも通るかと思われる。子供のいる家庭もあるため、安全対策を取っていただきたい。また、当該地域の住民がすぐ問い合わせや確認を行うことができる窓口を設置する等の努力をしていただきたいと思う。届出書16頁「地域との連携」の住民との良好な関係についての記載に対する責任を果たしてほしい。

○委員

西側の県道湖東八日市線が来店者にとって1つの軸になることは間違いないが、現在の想定が退店車両が想定通りに帰るという条件で行われていることが気になる。北側に住む人は出入口②から出て中小路北交差点を通過して帰る、南側に住む人は開発道路側の出口から帰ることが前提であるが、実態がこれと異なると、同県道への負荷が余分にかかり、右折入口での支障が生じたり、開発道路から北側へ帰る車両が同県道へ出られないこととなり、全体の機能マヒに繋がる懸念があるのではないかと。この点について、広い敷地の駐

車場であるので、退店方向を明確に示すような案内誘導をどのように行うのか。

会員制が一つの特色であり、会員への情報発信も可能と思われる。混雑予測の情報を出すとか、場合によっては来店予約制の検討もありうるが、この点で考えていることがあれば教えてほしい。

○設置者

場内の誘導については、まだ具体的ではないが、退店方向別の出口案内を場内にサイン等で掲出する計画である。また、開業時対応になるが、場内に誘導員を配置し、退店と来店の車が錯綜しないような誘導に努めていきたい。

会員への来店経路案内は非常に有効と考えている。予約制については、実際の運営には及んでいないが、駐車場の満車・周辺道路における深刻な影響が恒常的に続けば、検討材料になるかと思う。

○委員

会員制というツール・武器も活用し、来店の分散化を図ってもらいたいと思う。

(3) 一部非公開の決定

設置者から補足説明の希望があった内容について、法人等に関する情報で、当該法人の権利、競争上の地域その他正当な利益を害する内容が含まれており、審議会運営規程第8条に基づいて非公開とすることにつき、決議された。

(4) 設置者から補足資料等の概要説明、質疑応答（非公開）

設置者から提出された補足資料等について、設置者から概要の説明があり、その内容に関して各委員よりの質疑、設置者からの回答および審議を行った。

(5) 審議結果（公開）

届出内容については、法指針に基づく算定・説明がされており、また、一定の補足説明も行われていることから、総合的な評価として意見なし。ただし、審議会における議論も踏まえ、附帯意見として下記9点を付す。

- ① 前面の県道湖東八日市線沿いの出入口2か所において右折入庫で計画されており、直進車や左折入庫車、退店車両も想定されることから、これらの車両による渋滞や通行車両による交錯が懸念されるため、効果的な来退店車両の誘導方法の検討、経路誘導看板の設置、路面標示、誘導員の配置等、県道湖東八日市線をはじめとする周辺道路への負荷を最大限抑制する対策や安全対策を講じられたい。
- ② 併設されるガソリンスタンド付近の入口②が中小路北交差点に近接していることから、ガソリンスタンドへの入庫待ち車両が滞留し、当該滞留が同交差点へ影響を与える懸念がある。日頃から誘導員の配置等渋滞の発生を予防する策を講じるとともに、ガソリンスタンド内が満車となった場合には別の出入口へ誘導することや敷地内における車両動線を確認する等、同交差点に与える影響が最小限となるよう、実効性のある対策を講じられたい。
- ③ 計画店舗への来退店車両による渋滞が八日市 IC 内および国道 421 号へ及ぼす影響について精査し、事前に取り得る対策について検討した上で、関係機関と十分に協議し、店舗近辺における対策を万全とするとともに、迂回経路の設定および周知等十分な対策を講じられたい。
- ④ 来退店車両が、来退店経路に指定されていない道路や地域集落内に進入しないよう、誘導員の配置や来退店経路の周知等により、来退店経路および各出入口における入出庫方向の実効性の確保を十分図られたい。
- ⑤ 店舗の来退店車両等により、児童・生徒をはじめとした店舗周辺の通学路を通行する者に危険が生じないように、交通安全対策について配慮されたい。
- ⑥ 新規開店時や繁忙期等においては来客車両の増加が懸念されるため、臨時駐車場の確保や迂回路の設定、誘導員の増員等の特別な対策を講じられたい。
- ⑦ 開店後においては交通渋滞等の状況を常に把握し、重大な渋滞等の問題が発生した場合には、建物設置者が道路管理者および交通管理者等関係機関と協議し、周辺的生活環境にも十分に配慮した適切な対策を速やかに講じるとともに、住民の方から問い合わせがあった際の窓口設置についても検討されたい。
- ⑧ 騒音の夜間最大値の基準を超過する地点があることから、騒音等に関する苦情や意見が出た場合には、誠意をもって対応、協議し、必要に応じて適切な対策を講じられたい。

⑨ 開店後、渋滞等の問題の発生状況および附帯意見で付した交通に関する事項への対応状況（開店直後、1か月後および1か月を経過した後の最初の繁忙期）について、書面により県に報告すること。なお、報告に当たっては、下記の点等についても検討・実施状況を記載されたい。

・他の IC への来退店車両の分散を図ることも含め、八日市 IC の渋滞を抑制する具体的な対策

・深刻な渋滞や駐車場満車が見込まれる際だけでなく、来客見込み数に応じた誘導員の増員や配置場所の増加

・広域的な利用も踏まえた広範囲での誘導員の配置

・誘導員に対する研修、マニュアル作成など、誘導員による効果的かつ適切な誘導を実現するための方策

・開店時および繁忙時における臨時駐車場の設置位置および台数と店舗への誘導方法

・近隣住民からの苦情等の状況と発生した場合の対応状況

・開店時、繁忙時を中心として、会員への情報発信、来店予約制の導入などを通して、来店客数を分散・抑制するための対策

3 その他

(1) 次回審議予定案件について

(略)

(2) 次回審議会開催予定について

(略)

4 閉会

以上