

令和7年度第3回滋賀県大規模小売店舗立地審議会 議事概要

日 時：令和7年9月1日（月）9時30分～11時10分

場 所：滋賀県庁北新館5-B会議室

出席委員（五十音順、敬称略）

大庭哲治、塩見康博、高橋陽一、槌田昌子、堤義定、仲野佐代子、延原理恵、
森本亮子、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

- ・「レイクモール坂本店」（法第6条第2項 変更）
- ・「フレンドマート南郷店」（法第5条第1項 新設）
- ・「(仮称)カネスエ守山店」（法附則第5条第1項 変更）

3 その他

次回以降の審議会における審議または報告予定案件

4 閉会

[9時30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

「レイクモール坂本店」(法第6条第2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】

今回、店舗の駐車場を減少し、駐車台数を減少する計画であるが、今回の店舗は当該店舗敷地の駐車場だけでなく、敷地外に隔地駐車場が2か所ある。

そのうち、店舗から遠い方の1か所を、敷地の契約上の事情により返還することにより、駐車台数を減少させる。また、屋上駐車場は老朽化が進んでおり、一般客の使用に適さない状況であるため、今回の減少対象とした。

減少台数については届出書記載のとおりだが、駐車場の全体収容台数では、従業員用を中心に約100台分の余力を確保している。

今回、駐車台数を引き下げるが、年末年始・お盆などの繁忙期に十分な駐車能力が維持されているかを注視しつつ、引き続き店舗運営を行っていく。説明は以上である。

【質疑応答】

○委員

2点質問がある。

1点目は、駐車場の全体収容能力373台のうち、従業員用駐車場として想定している107台の算出根拠について。

2点目は、届出書 図面3における出入口①の位置が変更されている理由について。

○設置者

従業員駐車場の台数については、特定の計算式などに基づいた算出ではなく、現時点での従業員の利用実績や駐車容量の余力を考慮して、107台あれば不足は生じないという考えで設定している。

出入口①の変更については、平成 18 年に届出をした際、敷地内の位置を出入口として誤って届出していたことが判明したため、今回の変更届では、敷地と公道の境界部分の正しい出入口に訂正している。これは実際の利用状況に変更があるわけではなく、図面上の位置修正である。

○委員 年末年始や GW などの繁忙期における従業員の実際の駐車利用台数について把握はしているか。

○設置者 平和堂坂本店直営で従事している従業員が 120 名ほどおり、テナント従業員が 30 名ほどいる。現在、従業員用として実際に利用されている駐車台数は 80 台程度である。

全員が車で通勤しているわけではなく、時間帯による入れ替えもあるため、現状の運用で対応できていると認識している。

今後の従業員の採用を踏まえて、現状の実利用（約 80 台）に加えて、将来的な人員増加を見込み、さらに 20～30 台程度の余裕をもたせて 107 台という設定としている。

○委員 現状 80 台利用している状況で、将来的に人が増えたとしても、プラス 25 台程度で運用可能という理解でよいか。

○設置者 そうである。

○委員 出入口の変更について、現状と変わらないとの説明があったが、入口専用の出入口は以前からあったのかというのが 1 点目。

仮に入口専用が新設されるのであれば、出入口①との交錯箇所が敷地内にある可能性があり、安全性に問題はないかというのが 2 点目。

3 点目は、駐車場について、有償かどうか、チケット発券のある駐車場なのかどうか。出入口の数が多いため、車が敷地内で駐車スペースを探して動き回る状況が発生し、安全性に影響しないかと思いい、以上 3 点を確認したい。

○設置者 まず1点目、入口専用の件だが、従前から、入口専用と出入口が並んでいるようなかたちになっており、今回新たに入口専用を設けるわけではない。

2点目の安全対策について。図面4に記載のとおり路面標示などにより導線を明確化しており、出入口①と入口専用の交錯を避け、安全運用を実施している。

駐車場は無料・チケットやゲートはない。駐車スペースは複数あるが、東側の隔地駐車場①（平面）が最も利用されており、隔地駐車場②（廃止予定）は最も遠く、利用実績は乏しい。

来店客は店舗の動線に慣れており、場内でのうろつきなどによる滞留は見受けられないと現地確認の状況から考えている。

○委員 指針台数と実績台数に大きな乖離があるように見えるが、要因としてはどのように考えているか。

○設置者 指針台数はおそらく店舗面積より算出すると思うが、本店舗は多層階店舗で面積は広いけれども、売上・来客ともに少ないのが実態である。地元住民中心の来店状況であり、来客の絶対数が少ないことが要因だと考えている。

○委員 徒歩での来店であったり自転車での来店が一定数多く、届出では自動車分担率70%になっているが、もう少しほかの交通手段で来られているというような印象か。

○設置者 おそらく来客の絶対数が少ないのではというところ。

○委員 将来的な店舗改装などにより来客が増加すれば、駐車場不足となる可能性もあるため、その際は迅速な対応を行っていただければと思う。

○設置者 承知した。

(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、速やかに適切な対策を講じられたい。

「フレンドマート南郷店」(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】

計画地には、以前よりフレンドマート南郷店として、大規模小売店舗の届出対象外の規模でスーパーマーケットを運営していた。

今回、その敷地に隣接する関電不動産開発の旧社員寮跡地を新たに取り込み、敷地全体を拡大したうえで、建物を建て替え、大規模小売店舗としての新設計画である。

従前の店舗に比べ、約1.5倍の店舗面積となる。さらに、テナントも入れた店舗になり、駐車台数に関しては2倍程度の収容能力を持った駐車場としている。

今回の計画を進めるにあたり、本店舗は長年にわたり地域の皆さまにご愛顧いただききた経緯から、今回のリニューアルに際しても、親しみやすさを損なわないことを重視している。そのため、出入口の位置などについては、これまでの運用から特に変えずに計画を進めている。建物の位置についても、大きくは変わっておらず、敷地に対し、北側に建物、南側に駐車場という点は特に変えていない。

本計画では大店立地法の適用対象の店舗であることから、周辺的生活環境に十分配慮した計画としている。これまで平和堂が展開してきた他店舗と同様に、地域と共生する店舗づくりを基本姿勢とし、今後も誠実に対応を進めていく。説明は以上である。

【質疑応答】

○委員 来店歩行者の導線について、図面3を見る限り、おそらく2パターンの経路が想定される。荷さばき・廃棄物収集エリア横の横断歩道を経由してオレンジ色で示されたルートを通るパターンと、出入口①から敷地内に入り、初期部分のみオレンジで塗られているルートを通るパターン、計画上はどのように考えているか。

○設置者 当初の計画段階では、出入口①の横断歩道から入場した歩行者向けに、駐車区画の前（地図の西側）に歩行者用通路を設ける計画を立てていた。

しかし、県警本部および所轄警察署との協議の中で、歩行者導線を場内で固定するのは基本的に避けるよう話があった。理由としては、歩行者導線を定めることにより、車から死角となる所を通行する可能性があるため、歩行者導線を設けずに中央あたりを歩いてももらう方が、車両からの視認性を確保し、歩行者から注意喚起を促す目的で、歩行者には自由に通行してもらう方が安全であるとの話だったので、この計画では歩行者導線を無くした。

ただ、来店ルートをある程度示す目的で、オレンジ色で着色された経路を一部に表示しており、ここを通れば最短で建物前に到達できる構成としている。

○委員 県警からの指導というのは想定外であったが、歩行者と車両の交錯が必然的に発生する場内においては、歩行者の安全確保が非常に重要であるため、状況を注視し、必要に応じて対策を講じるようお願いしたい。

○設置者 承知した。

(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4点を付す。

- ① 出入口付近における円滑な通行の保持および交通安全に配慮されたい。特に出入口①付近における歩行者と入退店車両との交錯の防止および出入口②から右折出庫する

車両と国道 422 号を通行する車両との交錯の防止等のため、交通整理員の配置、誘導看板の設置および路面標示を行うなど、来退店車両誘導の徹底、その他の適切な方法により十分な対策を講じられたい。

- ② 騒音予測において等価騒音の基準値をわずかに下回る予測結果となっている箇所があることから、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。
- ③ 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。
- ④ 駐車場内において、歩行者通路が途切れる箇所があることから、場内における歩行者・自転車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について、必要に応じて対策を講じられたい。

「(仮称)カネスエ守山店」 (法附則 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】

今回、変更の内容としては、駐輪場の位置および収容台数、荷さばき施設の位置および面積、さらに廃棄物保管施設の位置および容量、そして店舗の運営方法に関する事項として、店舗の開店時刻および閉店時刻、それに伴う駐車場の利用可能時間帯、加えて、荷さばき施設の変更に伴う荷さばき可能時間帯の変更を予定している。

まず、駐輪場については、従来は 10 台分の台数であったところを 72 台に増設する計画。これは、今回の変更により、ホームセンター業態からスーパーマーケット業態への変更を予定しており、それに伴って必要となる駐輪台数を確保するため、72 台分の整備を行うものである。

次に、荷さばき施設について、新たに小売業者が変更となることに伴い、荷さばき施設の位置を、既存で実施している場所に加え、夜間に荷さばきを行うための場所、さらに、店舗の小売業者の追加により、隔地にある別棟建物に入店予定のテナント用として、荷さばき施設を増設することを予定している。

続いて、廃棄物保管施設について、現状のカネスエ商事の建物に付随する保管施設に加えて、別途テナント用の廃棄物保管施設の増設を計画している。

次に、営業時間の変更について。従来は午前9時30分から午後7時30分までホームセンター業態として営業していたのが、スーパーマーケット業態に変更することに伴い、午前7時から午後10時までの営業時間に変更する予定である。それに伴い、駐車場の利用可能時間帯も変更する。従来は午前9時から午後8時までの利用時間だったが、これを午前6時30分から午後10時30分までとし、一部については午後10時までとする予定である。

最後に、荷さばき時間帯の変更だが、従来は午前6時から午後10時までの間に搬入を行っていた。今回の変更では、午前6時から午後10時までの時間帯に搬入を行う施設と、午後10時から翌午前6時までの夜間時間帯に搬入を行う施設とを分け、時間帯ごとに異なる施設を使用する計画としている。

変更の適用年月日につきましては、駐輪場、荷さばき施設、廃棄物保管施設といった施設配置に関する変更については、令和7年11月13日を予定している。また、営業時間、駐車場利用時間、荷さばき時間帯といった運営方法に関する変更については、店舗の開店日と併せ、令和7年3月20日としている。

今回の変更に伴い、新たに騒音の影響が予想されることから、騒音の検証を行っている。検証方法としては、等価騒音レベルを用いた評価と夜間騒音の最大値による評価の2つの観点から行った。評価の結果については、届出書の5頁および6頁に記載しており、すべての地点において環境基準を下回る結果となっている。

一方で、夜間騒音の最大値による評価結果については、届出書7頁に記載しており、まず敷地境界上での予測を行ったところ、すべての地点において環境基準を超過していることが確認された。基準超過の主因は、夜間時間帯における搬入作業音であると分析している。そのため、隣地敷地境界上において改めて騒音予測を実施した結果が、同じく届出書7頁の保全対象側（隣地敷地境界）の表に示されているが、こちらも基準を超過している。

次に、保全側として、直近住居の外壁における騒音予測を実施したが、P1' 地点および P4' 地点において、依然として基準を超過している。これを踏まえ、店舗南側に高さ 4 m の遮音壁を設置することで、基準を下回ることを確認した。しかし、遮音壁の設置による周辺住居への風通し等への影響を考慮し、最終的には店舗南側に高さ 2 m の防音壁を設置し、保全対象側における再度の予測評価を行った。

結果については、届出書 8 頁をご覧ください。再評価の結果においても、P1' および P4' の両地点において、依然として基準を超過していることが確認された。

そこで、これらの時間帯は営業時間外であることから、荷さばき車両の設定の変更とともに、荷さばき作業音および台車による段差越え音について、基準店舗の実測値を代用し、再度、保全対象側にて騒音予測を行った。結果は、届出書 8 頁の一番下の表、保全対象側（直近住居外壁・低速実測値）の表を参照いただきたい。いずれの地点においても、基準値を下回っている。

今回、夜間の荷さばきを実施するにあたり、これまで使用していた住居側の荷さばき施設の荷さばき施設①については、昼間時間帯のみの使用とし、夜間搬入については店舗前面に新たに設けた荷さばき施設を使用する計画である。実施にあたっては、図面「騒音源及び予測地点配置図」上に明記している箇所において、高さ 2.0m の遮音壁を設置する構造とし、既にその設置は完了している。

以上のように、周辺住居への配慮を十分に行いながら、今後の営業および運営を行ってまいりたいと考えている。

【質疑応答】

○委員 P1'' 地点について、最終的に、実測値などを使用することによって、評価値が基準の 55dB を下回る 48.6dB となったとの説明だったかと思う。

実際、この P1'' 地点は事業所にあたる場所で、周辺住居の生活エリアとは若干離れているものの、最も近い地点であることから、評価対象として選定したという理解でいいか。

○設置者 そうである。

○委員 「騒音源及び予測地点配置図」によると、この事業所のエリアは近隣商業地域に該当しており、夜間の環境基準としては 55dB が適用されていると認識している。

一方で、そこから少し西側に離れた場所には住居があり、その周辺は第二種中高層住居専用地域に指定されている。距離は離れているとはいえ、こちらは夜間の環境基準が 45dB と、10dB 厳しくなっているかと思う。

その点を踏まえると、距離が離れていることで音が減衰しているとは思いますが、住居側での騒音レベルが 45dB を下回っているかどうかについても、確認いただくと安心材料になるかと思う。

この点について、事前にご確認されているか。

○設置者 その点については、事前の確認が漏れていた。今後、改めて検証を行い、追加で報告する。

○委員 承知した。お願いします。

○委員 事業所については、現在は駐車場となっており、建物は撤去されているということも聞いているので、その点を踏まえた評価について、追加資料にてご提出をお願いします。

○委員 3点ほどお伺いする。

まず、提出いただいた資料を見ると、再々再予測において、「大型車両の走行速度を低速(10 km/h)とし、荷さばき作業音と台車の段差越え音を実測値として予測に使用している」との記載があったと思う。

変更届出の 16 頁を見る限りでは、「荷さばき作業の夜間騒音レベル」と「台車の平坦走行の騒音レベル」の 2 つを実測したという理解でいいか。

次に、大型車両の走行速度を 10km/h にするとのことだが、どのようにして担保するのか、具体的にご説明いただきたい。

3 点目として、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国の指針があるが、その中に騒音の夜間最大値に関する項目

があったかと思う。今回の計画は、その指針に適合しているのか、していないのか。また、適合しているとの考えであれば、どの部分がどのように適合しているのかについてご説明いただきたい。

○設置者

順にお答えする。

まず1点目、大型車両の定常走行(10km/h)については、営業時間外における搬入作業に関して、来客車両がない時間帯であることを前提に、作業員への速度制限の周知徹底を図ることで対応している。また、物理的な制限構造物は設けていないものの、速度制御自体は十分可能な環境であると判断し、10km/hでの走行という設定で予測している。

次に2点目の実測値について、指摘のとおり、「荷さばき作業音」と「台車の平坦走行音」の2点を実測値として用い、再予測を行っている。

そして3点目、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についての質問だが、今回の騒音対策については、再々再予測まで実施しており、周辺の住居および事業所等の規制基準値を下回っているという点。さらに、夜間荷さばきを行うにあたり、新たに高さ2.0mの遮音壁を設置していることから、指針には適合しているものと認識している。

○委員

では、その「指針」のどの部分に適合しているとお考えなのか、具体的にご説明いただきたい。

私が確認した限りでは、そのあたりが少し不明確だった。

仮に指針に適合しているということであれば、周辺環境への影響も一定程度抑えられていると考えられる。

逆に、適合していないということになるのであれば、それ相応の配慮や監視、対応が求められると考えている。

○委員

今、「指針」の資料は手元にあるか。

もし即答が難しいようであれば、追加資料にてどの点が指針に適合しているかを説明いただく形でもよい。

○設置者

現在資料を確認中だが、現時点でどの部分が不適合であるかについては、明確に把握できていない状況である。

基本的には、設置者が配慮すべき事項に関する指針に記載のある予測方法・評価方法に準拠して検証を行い、等価騒音レベル、夜間騒音ごとの最大値のいずれにおいても基準値を下回る結果となっている。

その他に、具体的にどの部分が指針に該当していないののではないかといったご指摘があれば、こちらも回答がしやすいため、ご教示をお願いします。

○委員

発生する騒音ごとの予測評価方法に関して、指針には「予測地点は大規模小売店舗の敷地の境界線とする。この場合、隣接する住居等への影響を考慮した高さにおける騒音レベルの予測を行うこと」と明記されている。さらに解説部分には、「ここでは騒音規制法の考え方に基づいており、騒音の総合的な予測評価とは異なり、予測地点は住居等の屋外の中央ではなく、敷地境界線としている」と説明されている。

この点を踏まえると、敷地境界線で騒音を測定し、例えば走行速度を低速に設定し、遮音壁を設けた上での敷地境界線での騒音レベルを予測し、それが指針に適合しているかどうかを判断する、というのが、指針に沿った考え方なのか疑問に思った。

そうではなく、保全対象側で夜間最大値を予測してもいい根拠があるのなら教えていただきたい。

○設置者

まず、話にあった内容は、主に騒音規制法に基づく考え方であると認識している。一方で、大規模小売店舗立地法においては、騒音予測に関する具体的な手法の規定がないため、等価騒音や夜間の最大値といった予測手法については、他の法令を参考にして取り入れている状況である。

大店立地法の基本的な目的は、周辺的生活環境の保持にあるため、騒音予測の評価においても、騒音規制法の考え方を踏まえ、まずは

敷地境界での評価を行うが、最終的には住居側でどのような影響があるかを検証するため、敷地境界に加え、隣地の敷地境界、そして直近住居の外壁という、3段階で予測をし、3段階目で基準値を下回っているのを確認している。その点について資料をまとめ、別途改めて報告する。

○委員 指針のどこに適合しているかを明確に示してもらえれば異存はない。

○委員 市道播磨田1号線が通学路に指定されているとのこと、守山市からもその点について意見が出ていたかと思う。今回、店舗の営業時間が朝7時からに変更されるとのことだが、この時間帯は児童・生徒の登校時間と重なる可能性がある。

その点について、具体的にどのようなかたちで通学と重なり、どのような懸念があると考えているか。

○設置者 通学路に該当していることについては、事前にこちらでも確認を行っている。

今回の店舗の営業時間については、実際には朝8時からの営業開始を予定しており、なるべく登下校の時間帯と重ならないよう調整を進めている。

登下校の時間帯については、店舗従業員による巡回の頻度を増やすなどし、通行する児童や自転車利用者への安全配慮に努める方針である。

○委員 地図上で言うと、児童はどちらの方向からどちらへ向かって通学しているのか。対象は小学生だと思うので、集団登校になると思うが、その具体的な通学経路を把握しているのか。従業員の巡回だけで安全が確保されるのかも懸念される。

営業時間が8時からだから登校時間と重ならないとのことだが、実際に通学時間が8時より前なのかも確認いただきたい。

○委員 児童たちが店舗前のどの歩道を通っているのか。道路を挟んだ反対側を歩いている可能性もあるので、その辺りの状況次第で対策の

内容が変わってくると思う。また、自転車通学の生徒もいると考えられ、事前に調べていることがあればお教え願う。

○設置者 通学路についてはこちらでも確認しているが、児童がどの方向に進んでいるのか、具体的なルートまでは把握できていない。

図面で確認したところでは、店舗の駐車場と隔地駐車場の間の市道から北方向へ進み、住宅地を抜けて幹線道路を渡った先の小学校に通学していると考えている。

○委員 児童は駐車場の間の道を通って登校しているという理解で良いか。

○設置者 そうである。

○委員 この県道、朝は交通量が非常に多い印象があり、琵琶湖大橋方面と守山駅方面、両方向とも交通量が多いか。

○設置者 両方多い。

○委員 出入口①②に向かい、右折で入ってくる車は、あまり時間的余裕がなく、慌てて出入口①②のほうに来ることも考えられるので、通学児童などがいると、道幅もそんなに広くないため、危険で懸念されるという印象があるが、大丈夫か。

○設置者 基本的にこの出入口の①と②については、店舗の駐車場と隔地駐車場の間の往来の出入口として案内しているので、基本的にこの出入口②から右折左折や、出入口①からの右折左折は案内していない状態である。

既存の利用実態を踏まえても、おおむねこの出入口①②について横断の通行ということで利用客にも周知しているので、特段そこまで台数が多くもないため、懸念されている危険はないと考えている。

○委員 入口専用の入口から、琵琶湖大橋に向かって右折で入ってくるといふことか。それなら、県道は通学路ではないから、小学生の列に突っ込む可能性はかなり低いということか。

○設置者 そうである。

- 委員 承知した。それなら問題ないと思うが、出入口①②に入ってくる車もゼロではないと思うので、児童の通学に関しては安全を確保していただきたい。
- 設置者 承知した。
- 委員 隔地の駐車場②は、従業員が使う想定なのか。朝の時間帯だけでも駐車場②は使用しないようなことができると、より確実かと思う。
- 設置者 基本的に従業員優先にはなるが、ただ、朝の時間帯は駐車場②に止める客がたくさん来るような時間帯でもないため、利用制限までしないとしても、店舗前の駐車場①で充足するような台数にはなっている。集客が多い繁忙日などについては、一部交通誘導員や、駐車場②の利用制限により対応できたらと考えている。
- 委員 まず、遮音壁を2mとした根拠についてが1点目。
それから、遮音壁は届出図面の黄色線の箇所のみを2mにするということか。それとも、第二種中高層住居専用地域に接する部分の一面を2mに変えるのか確認をしたいのが2点目。
そして、遮音壁の部分については、第二種中高層住居専用地域と第一種中高層住居専用地域が交錯するエリアで、それぞれの用途地域の基準を両方考慮しないといけないような非常に難しいエリアだと思うが、そのあたりどういう配慮をしているのかが3点目、これらについてお教え願う。
- 設置者 まず1点目の2mの根拠は、今回、既存店舗の設置の事例を少し確認し、おおむね2mで設置していたため、手続き時については2mで設置をするとのことで設定している。
設置部分については、指摘のとおり、図面の黄色着色部に2mの遮音壁を設置している。
3点目について、用途地域がまたがっているところだが、ここに関しては、店舗東側の既存の荷さばき施設近くの住居が密集している場所、隔地駐車場の東側の住居が密集している場所と、基準値が厳しい用途地域になっているので、そこで基準値をクリアすること

を確認している。加えて遮音壁等の対応もしているのもので、そのような点で配慮は十分したいと考えている。

○委員 2 mの遮音壁だと、1階部分にはある程度の遮音効果があると思うが、2階建て住居場合、2階部分には2 mの遮音壁では遮音効果がないのではないかと懸念される。

○設置者 検証では、遮音効果を2階高さ以上で確保するには、4、5 m程度の高さが必要になるが、今回の再々再予測くらいで作業音を実測で車両走行音を10km/hに設定した検証では、遮音壁がなくても1階と2階ともに基準値をクリアしている。しかし、周辺への配慮として、既存店舗の事例を基に2 mの遮音壁を設置した。

○委員 承知した。市道の横への遮音壁の設置により視認性がなくなるので、そのあたりの安全性なども併せて考えられるといいかと思う。いずれにしても、2 mの遮音壁の効果があれば結構である。

○委員 話が戻るが、さきほどの8時からの営業時間と通学路のことが気になった。8時というのは、児童が通学で一番盛んに動く時間帯である。小学生だけではなく、中学生・高校生もおり、自転車などが多く行き交う時間帯でもあり、実際に県道において、自転車の死亡事故の事例もある。

そのような通学路の実情について、もう少し調べていただき、ぜひ配慮していただけたらと思う。

○設置者 店舗開店後も、基本的には周辺の状況確認は継続して行っており、引き続き確認をし、安全対策には十分配慮していきたいと考えている。

(3) 審議結果

騒音予測および通学路への対応に係る追加資料の提出を求め、書面により継続審議を行う。

3 その他

次回以降の審議会における審議または報告予定案件

4 閉会

以上