

第 62 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 29 年 2 月 6 日 (月)
14 時 00 分から 16 時 45 分まで
- 2 場 所 県民会館 9 階 902 号室
- 3 出席者 部会長 荏原 明則
委員 森津 秀夫
委員 片山 朋子
委員 住友 聰一
委員 岡 絵理子
- 4 審議案件
 - (1) 法第 8 条第 4 項の規定に基づく県の意見の有無等について
 - ① (仮称) 阪急オアシス昆陽東店 (新設)
 - ② コストコホールセール尼崎倉庫店 (変更) <継続案件>
 - (2) 条例第 6 条第 1 項の規定に基づく対策書に対する知事の再意見の有無等について
 - ① (仮称) マックスバリュ南今宿店 (新築)
 - (3) 条例第 4 条第 2 項の規定に基づく知事の意見の有無等について
 - ① (仮称) 阪急オアシス鴻池店 (新築)
- 5 審議の概要 別紙のとおり

議案 1 : (仮称) 阪急オアシス昆陽東店

審 議 の 概 要

事務局から届出施設の概要（駐車場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・評価については、予測結果が昼間・夜間とも全ての地点で環境基準以下になっており、問題はないと考える。発生する騒音ごとの予測・評価については、予測地点の a1、a2、b、c の騒音レベルが規制基準を超えているが、a1 は出入口であり、交通量の多い県道に面していることから問題ない。a2、b は来店車両走行音が基準を超えているが、住宅壁面の A2、B で基準以下となっており問題ないと考える。c は来店車両走行音のほかに、換気設備という固定音源からの騒音が基準を超えているが、建設予定の共同住宅壁面では基準以下となっており、問題はないと判断する。次に、伊丹市から、早朝及び夜間において荷捌きの作業音やアイドリング音による騒音を危惧する意見が出されているが、それに対する設置者の回答が「騒音低減を意識して作業に当たるよう指導する」となっている。今回の店舗は、荷捌き作業音、廃棄物収集作業音は昼間にしか発生しないことになっているため、届出内容と回答が矛盾する。また、設置者からの回答の表現ではどのようなことをするのか分からないので、具体的に記載すべき。

事務局：ご指摘のとおり夜間に荷捌き作業は行わない。騒音規制法における夜間とは午後 10 時から朝 6 時であるが、伊丹市の意見の「早朝及び夜間」については、おそらく一般的な言葉として使われており、早朝は朝の早い時間帯、夜間は夜の遅い時間帯という意味と思われる。また、「騒音低減を意識して作業に当たるよう指導する」という回答については、従業員や配送業者に対

して指導する内容や、場内のアイドリングストップや注意喚起の掲示物を掲げる等の具体的内容を記載するよう今後注意する。

委員：「意識させる」という表現では、対策が取られるかどうか分からない。

具体的に何時から何時までという意味ではなく、単に日没後や早朝の作業という解釈で時間帯（早朝・夜間）を判断して、そのように記載されているのか。

事務局：届出書に添付されている計画では、朝は午前6時から、夜は午後9時まで荷捌きをすることにはなっている。一般的な意味でいうところの早朝や夜間の時間帯においては荷捌きはなされる。

委員：一般的な意味ではなく、何時から何時までという法的な定義を前提として回答を記載するよう注意いただきたい。

委員：地点cにおいて定常騒音である換気扇の騒音が規制基準を超えており対策を講じることという市の意見に対して、「建設予定の共同住宅壁面では基準以下となっているので影響は軽微」という設置者の回答は、大店立地法の運用では問題はないが、本来は敷地境界で基準を超えないよう対策をとるのが望ましい。

事務局：設置者に伝える。

委員：発生する騒音ごとの予測について、主な音源が地点cの高い位置では来店車両走行音になっているが、それから離れた地点Cでは全て換気設備になっている。地点Cが全て車両走行音になるのなら理解できるが、地点cでは来店車両走行音の方が大きいのに、距離が離れると全て換気設備になるのはおかしいのではないか。

事務局：定常騒音については騒音レベルの最大値を合成している。例えば地点Cの1.2mの位置では主な音源が換気設備で、最大値が36dBとなっているが、

これは、全ての定常騒音音源の最大騒音レベルの合成値である。個別の音源ごとに見ると来店車両走行音の方が大きい値となっている。

委員：議案書には個別の音源ごとの最大騒音レベルを記載すべきではないか。

事務局：個別の音源ごとの最大騒音レベルをみると、地点Cの1.2mの位置では、来店車両走行音が31dB、換気設備が30dBで、来店車両走行音の方が大きい。今回の届出では、定常騒音の最大騒音レベルを合成しているため、合成値である36dBを議案書に記載している。

委員：これだけ距離が離れると、来店車両走行音の影響の方が大きいのではないか。近いところであれば理解できるが、予測結果は疑問に感じる。

委員：換気設備の方が周波数が低いので、それが原因の可能性はある。

委員：来退店経路について、住民からは法に基づく意見提出がないにもかかわらず、説明会終了後に経路変更しているのは問題と考える。説明会参加者にとっては、説明会で聞いた経路と実際の経路が違うことになる。説明時の内容から変更しているのであれば、それを周知徹底すべきである。

事務局：今回の経路変更部分の台数は13台/時のみであるため、生活環境に与える影響という意味では非常に小さいと考えている。

委員：影響が小さいのであれば、そもそも変更する必要はない。変更するのであれば、影響の出る地区の住民にきちんと説明し、納得してもらう必要がある。

事務局：来店経路のうち、西側の南北道路と南側の東西道路は幹線道路であるため、影響はないと考えている。東側の南北道路の両側沿道には国家公務員の宿舎があるが、2月中に周辺地域の自治会の総会があり、その際、連合自治会長から宿舎の自治会に対して説明をされるという報告を設置者から受けている。

委員 : これからという話であれば、納得できない旨の意見が出るとどうするのか。
その場で出た意見によって、今審議している内容から再度来退店経路の設定が変わる可能性がある。

事務局 : 納得してもらえないということはないと考えているが、万が一、経路について当初の計画に戻すような要望が出れば、次回の部会で報告したい。

委員 : 伊丹市の意見に対する回答で、駐車場入口に交通整理員を配置することにより車両の円滑な入庫を促すとあるが、そもそも交通整理員の最大の役割は、歩行者の通行と安全の確保である。交通整理員が車両を円滑に入庫させるというのは、歩行者を止めて来店車両を最優先で入庫させるといっているのと同じことである。荷捌き施設の東側の車路について、条例時から変更されているが、まだ問題が残っており不十分である。平面駐車場から出口に向かう車両や屋上駐車場から降りてくる車両が、カーブ形状の車路で合流する形になっているため、円滑・安全な走行に問題となると考える。屋上駐車場から降りてきた車両が、再度、平面駐車場に入ろうとする可能性もあり、危険である。また、屋上駐車場における車止めについて、一部だけでなく、全てのマスに設置しなければ安全性を確保できないと考える。

事務局 : 車止めの設置については設置者に伝える。当該車路については、条例時から一方通行に変更したことで、事務局としては交錯の機会は減らせたと考えている。屋上駐車場から降りてきた車両が、右折して平面駐車場に入るケースというのはまれであると考ええる。

委員 : まれであるからこそ、そのような状況が発生したときに危険である。屋上駐車場から降りてきて直進し、敷地の外周を通行するような車路であれば車両の交錯はなくなりスムーズである。

委員：付図2で「29」の数字表記がある駐車マスに停めた車が出庫する際は切り返さないと出庫できないと思われ、交錯する機会が増える可能性がある。

事務局：設置者には、可能な範囲でもう少し安全なレイアウトや配置にならないか検討するよう伝える。

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 荷さばき施設の東の車路交錯部分について、レイアウト、動線計画、路面表示の見直し等により、来店車両の安全かつ円滑な移動を確保すること。
- 2 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。
- 3 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、来店客の安全確保に努めること。
- 4 繁忙時等は、駐車場出入口に交通整理員を配置し、安全かつ円滑な入出庫を図ること。
- 5 店舗周辺の道路は通学路となっていることから、来客者に安全運転を周知し、歩行者等の安全な通行の確保に努めること。
- 6 店舗に近接する住居から騒音に係る苦情等が生じた場合には、適切な措置を講じること。
- 7 敷地内で計画されている緑地の適切な維持管理に努めること。

※ 下線部は追加箇所

議案2：コストコホールセール尼崎倉庫店

審議の概要

事務局から届出施設の概要（駐車場の充足等）について説明した後、審議を行った。

委員：前回の部会で、設置者に対しガソリンスタンド（以下「GS」という。）設置計画図の提示を求めたが、GS設置計画が確定していないという理由で対応されていないため、本部会で改めて審議を行うことは困難であると考え。また、付図3-3に設置者がGSを設置する際の対応として、計画を決定する前に事務局（県）と事前協議を行い、指導事項に配慮した計画とする旨や、出入口の追加・変更が必要と判断された場合には関係者と協議を行って届出をし、必要に応じて駐車マスの配置変更を行う旨の記載がある。協議自体は当然必要だが、その際に、本部会の立場はどうか疑問である。周辺道路及び駐車場の混雑状況については、現地調査がなされており、その調査結果が正しいのであれば、問題ないと判断できる。

事務局：事務局からもGS設置計画図の提出を設置者に求めたが、計画がまだ決定していないとのことで、提出されなかった。事務局としても、GS設置計画図がない状態では、駐車場出入口における安全性の検討ができないため、本案件については「意見あり」としたいと考えている。

委員：前回審議時から、計画について何ら変更がないため、追加で審議するような内容はない。付図3-3に設置者のGS設置計画の方針の記載があるが、これは当然の内容を記載してあるだけで、記載内容の実効性については甚だ疑問であり、GS設置計画図が提示されて初めて検討ができる内容だと思われる。本案件について「意見あり」として答申することに異議はないが、留意事項が現段階で付記されていることに違和感がある。留意事

項は、県意見の内容に設置者が対応した後に付記すべきものではないか。
また、既存店実績の説明で示された店舗について、周辺状況や規模などの情報がないため、本案件の店舗と類似の店舗であると判断ができない。現在の情報だけでは、参考資料にしかならない。なお、周辺道路や駐車場の混雑状況に対する住民意見との食い違いの問題に対して現地調査をした結果については、一定の答えが出たと考えられるので、問題ないとする。

事務局：比較検討可能な店舗（開店後にG Sが設置された店舗）が当該店舗だけであった。なお、当該店舗と本店舗は、売り上げ規模が同程度であり、比較可能な店舗として適切と判断した。本店舗のG Sについての直接的な需要予測は行っていないため、既存店の実績を参考にして、本店舗のG S設置後の状況を推測している。

委員：G S利用割合や、集客範囲（遠方からの来店）など、既存店と本店舗との違いが示されていないため、既存店の数値結果をもって推測を行うことは不適切だと思われる。あくまで、既存店の状況の説明資料として提示されたという判断となる。

事務局：参考資料として参照してもらって構わない。

委員：本案件については、大規模小売店舗立地法第8条第4項の規定で県の意見を通知し、その後、第8条第6項の規定により、意見の概要の公告を行うこととなる。G S設置計画図を示すこと、という意見に対し、設置者はどのような対応をとると考えられるか。また、本部会がどのように関わってくるのか教えてもらいたい。

事務局：設置者が意見に対応する場合、G S設置が決まった段階で計画図が提出されることになる。設置者が意見に対応できない場合は、その旨が県に通知される。G S計画図が提出された場合は、その内容が適正であ

るかを本部会で審議することになる。意見に対応できない旨の通知がされた場合でも、その通知をもって、2ヶ月後には本案件の変更が可能ということになる。もし、それらの届出（GS計画図）もしくは通知の内容が、周辺生活環境に著しい悪影響を及ぼすと判断される場合には、勧告をすることができるということが法律に定められている。

委員：そういった経過について、住民が知る機会はあるか。

事務局：県の意見を通知した場合、意見の内容については概要を公告するため、住民が知る機会はある。また、意見に対応するという届出がなされる場合、その届出についても公告・縦覧がなされる。意見に対応しない旨の通知がなされた場合で、県が勧告を行わない場合は、公告等はなされない。

委員：留意事項よりも意見の内容の方が重いものであるため、意見に対応して初めて留意事項を付記するものだと思う。

事務局：意見はGS設置計画図に関するものである。留意事項は、駐車台数の減に対して付記しようとするものである。

委員：（各委員に諮った上で）原案どおり県意見を有するものとし、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）】

次の意見を有する。

将来的に設置を検討しているガソリンスタンドの計画を示すこと。なお、ガソリンスタンドの計画にあたっては、駐車場出入口における安全かつ円滑な入出庫を阻害することのないよう、かつ、公道に渋滞を引き起こすことのないよう計画すること。また、場内車路についても車両が安全かつ円滑に通行できるレイアウトとすること。

理由：GS建設予定箇所が出入口⑤の直近に位置しており、設置計画が未確定の状態では、駐車場出入口における安全かつ円滑な運用の観点から検証ができず、周辺交通への影響に懸念があるため。

また、次の留意事項を付記する。

- 1 繁忙時において駐車場が不足することのないよう必要な対策を講じること。
- 2 周辺道路の混雑や駐車場が不足するなど問題が生じたときには、関係機関と協議のうえ、適切な対策を講じること。
- 3 繁忙時ほか、必要に応じて駐車場出入口に交通整理員を配置し、安全かつ円滑な入出庫を図ること。

議案3：(仮称) マックスバリュ南今宿店

審 議 の 概 要

事務局から対策書の内容について説明した後、審議を行った。

委員：意見の内容に沿って変更されているので、特に問題ないと考える。

委員：(各委員に諮った上で) 知事の再意見を有しないこととする。

【審議結果：条例第6条第1項の規定による知事の再意見(案)】

意見を有しない。

ただし、次の留意事項を付記する。

- 1 繁忙時ほか、必要に応じて駐車場の出入口に交通整理員を配置し、安全かつ円滑な入出庫を図ること。
- 2 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。
- 3 建築物や屋外広告物については、周辺環境にふさわしい外観及び形態に配慮したものとするとともに、グラスパーキングの導入等による敷地内の積極的な緑化や、緑地の適切な維持管理に努めること。また、緑地の計画については、位置や樹種に配慮した効果的な修景緑化に努めること。

審 議 の 概 要

事務局から基本計画書の訂正内容及び事業者の対応方針について説明した後、審議を行った。

委員：今回改めて検討している地点2交差点について、信号現示の変わり目にも最大4台が右折できているということだが、この4台は、本来のルールでは右折できない時間帯(信号が既に変わっている時間帯)において、強引に右折しているものと考えられる。現状で捌けているとしても、このような交通違反が前提であれば、決して余裕があるわけではないと考える。間隙を縫って右折する車両についても、隣接する交差点における信号のタイミング次第でどうなるか分からない。また、計画地の南西敷地に自動車販売店が設置された場合、地点2交差点での右折車両が増える可能性があり、さらに搬入車両による右折も考慮すると大きな影響を与えることになる。全体として出入口の計画を見直す必要があると考える。なお、留意事項2について、「当該交差点」という表現では不明確であるため、どの交差点かが分かるよう明確に記載するべきと考える。

事務局：出入口②を出口専用とできればよいのだが、出入口②に入口がなければ、特に付図2の「南ア方面」と書かれているエリアの住民に大きな迂回をさせることになる。迂回が発生することで、生活道路に来退店車両が入り込んできたり、出入口①からの右折入庫が発生したりするおそれがあることから、出入口②から入庫させることはやむを得ないと考えていると、事業者からは報告を受けている。信号現示の変わり目の捌け台数については、確かに3台目や4台目については信号が変わってからの右折

という可能性はあるが、計算上、2台は見込める。また、地点2交差点とその南側の鴻池交差点については信号機が連動しており、南北方向の信号現示が青になるタイミングが両信号間で30秒ずれている。ピーク時には、鴻池交差点の南北方向の信号現示が赤の時は、南進車両の滞留長が北方向に延びて地点2交差点を越えることがあるが、その時に地点2交差点の南北方向の信号現示が青であれば、その間に4台程度の右折は可能との報告を受けている。余裕があるわけではないが、右折台数が1サイクル当たり2.6台であれば、事務局としては、概ね捌け残りは発生しないと判断している。なお、実際の開店後の状況を確認するため、留意事項で地点2交差点の交通流動の調査・報告について付記している。

委員：地点2交差点でうまく右折処理ができない場合は、結局は大きな迂回が必要になる。前回の答申時に、出入口②の運用を見直すよう求める留意事項を付記しているので、あとは事業者がどう考えるか次第である。

委員：（「南イ方面」からの）来店車両を看板で誘導することについて、計算上だけの議論で、実際には効果があるとは思えない。また、滞留している信号待ち車両の間隙を縫って地点2交差点を右折できるという説明があったが、それであれば、出入口①から右折入庫することも可能ということになる。

委員：地点2交差点の右折処理ができない状態であれば、最終的には出入口②における入口の運用を止めるしかない。そうなると、建物の配置からすると、入口は出入口①のみしか設けることができず、大きな迂回をさせることになっても仕方ないことになる。

事務局：法律の段階では騒音等の審議事項もあるので、それらも含めて法律の審

議時にご意見いただければと考えている。なお、本日いただいたご意見については、事業者にはしっかりと伝える。

委員：地点2交差点の右折について無理がある形で運用すると、東西方向の信号が青に変わってから右折する車両が発生するため、東流入の車両が交差点に進入できなくなる。東流入車線は混雑度も高い数値となっているため、そういう状況になれば、(信号現示の変わり目で)東流入車両が無理に進入しようとする。そうすると、今度は南北方向の車両にも影響が及ぶことになる。

委員：(各委員に諮った上で)知事の意見を有しないこととする。

【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、通知済（平成28年7月27日付けで事業者へ通知）の留意事項に加え、次の事項を付記する。

- 1 敷地南西交差点（地点2）の南流入右折車両による負荷を軽減し、交通の円滑性を確保するため、来店経路の見直し、広域誘導看板の設置、右折車線長の延長等の必要な対策を講じること。
- 2 開店後に敷地南西交差点（地点2）の交通流動の状況を調査・報告するとともに、来店車両に起因する渋滞等が日常的に発生する場合は、出入口の運用を見直すなど、必要な対策を講じること。

※下線部は修正箇所