

令和2年度第4回滋賀県大規模小売店舗立地審議会 書面会議概要（意見集約）

○書面会議について

「令和2年度第4回滋賀県大規模小売店舗立地審議会」については、新型コロナウイルスの感染拡大防止のため、滋賀県大規模小売店舗立地審議会規則第4条の規定により書面での開催とした。

書面会議については下記の手順で行い、各委員より提出された書面表決書により表明された意見をもとに答申を行った。

○書面会議の手順

- (1) 届出概要資料、書面表決書および参考資料等を全委員に送付。
- (2) 委員から事務局および建物設置者への質問がある場合は、メール、FAX等で事務局へ連絡。
- (3) 事務局から建物設置者へ照会し、全委員へ回答を送付。
- (4) 届出概要資料および参考資料、質問事項を踏まえ、各委員から書面表決書により意見および附帯意見を表明。

○書面表決書の提出のあった委員（五十音順、敬称略）

池田 美幸、上田 雄三郎、宇野 伸宏、岡井 有佳、桑野 園子、塩見 康博、
竹原 広実、筒井 正夫、中原 淳一、廣本 さとみ

○審議事項

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

議案第1号：「エディオン大津店」（法第6条第2項 変更）

（1）事務局および建物設置者への質問と回答

質問①

届出書本編 p11 と交通容量検討別紙-2 の間で右折出庫台数が異なるが、各々、どの時間帯の台数を見ているのか。

回答①

届出書本編 P. 11 は前面道路の一般交通量のピーク 1 時間に出入口①、②から右折出庫した台数及び出口③から出庫した台数を用いている。別紙 2 は駐車場利用実態調査の右折出庫台数のピーク 1 時間に出入口①、②から右折出庫した台数を用いている。また、別紙 2 において出口③からの出庫台数を見込んでも、最大右折出庫可能台数を下回る結果を確認している。（平日：4 台（出口③出庫）、休日：9 台（出口③出庫）に対して最大右折出庫可能台数は平日：70 台、休日 80 台）

【届出書本編】

<平日> 時間帯：18 時台

台数：33 台（19 台（出入口①右折出庫）＋7 台（出入口②右折出庫）＋7 台（出口③出庫））

<休日> 時間帯：10 時台

台数：44 台（33 台（出入口①右折出庫）＋4 台（出入口②右折出庫）＋7 台（出口③出庫））

【別紙 2】

<平日> 時間帯：20 時台

台数：49 台（41 台（出入口①右折出庫）＋8 台（出入口②右折出庫））

<休日> 時間帯：15 時台

台数：60 台（50 台（出入口①右折出庫）＋10 台（出入口②右折出庫））

質問②

出入口①における右折車両に関する交通容量の検討について、令和2年4月10日・11日の実測値に基づき、右折車両の容量を推定し、右折台数とのバランスをチェックされている。一方、駐車需要算定の際には、令和元年12月のデータを用いて、繁忙日の在庫台数等を推定されている。繁忙日には、来退店台数が増えると想定されるし、前面道路の交通量の増加も考えられ、その結果、右折車両の容量が低下し、右折台数は増加するため、退店車両の待ち行列が生じる可能性があるかと思うが、この点をどう考えるか。

回答②

繁忙時は適宜交通整理員を配置し、駐車場内の円滑な入出庫を誘導することで、周辺道路の渋滞発生や交通事故の防止に努める。

質問③

出入口①における右折車両に関する交通容量の検討について、既に駐車場の出入口は、令和2年7月に1か所に減らされているので、現状における店待ち車両の有無なども報告いただきたい。

回答③

出入口の数は令和2年の12月末から変更しているが、減少後も敷地内に退店待ち車両が滞留している状況はなく、円滑な入出庫にて店舗運営をしている。

質問④

退店待ち車両の存在自体は、騒音などの面を除けば直接的には、周辺環境に影響を及ぼさないようにも思えるが、利用者から見れば、退店待ちが長くなるとともに、無理な出庫などのリスクも高まるかと思われる。交通安全上の観点からも、右折退店車両の待ちの有無について確認をお願いしたい。

回答④

出入口の数は令和2年の12月末から変更しておりますが、1箇所に変更した後も敷地内に退店待ち車両が滞留している状況はなく、また、前面道路のピーク時間帯においても、常に一般交通の滞留や渋滞が発生しているわけではないため、店舗からの無理な右折による退店は見受けられない。

質問⑤

出入口①における右折車両に関する交通容量の検討について、右折での退店を実施

する上で、左折入場の徹底は必須の条件かと思う。右折入場と右折退場は動線的に交錯するので、交通安全の観点から、右折入場は確実に抑止していただきたいと考える。現状の右折入庫の有無、その抑止策などについて、確認をお願いしたい。

回答⑤

原則左折による入庫での来店であるが、一部右折にて入庫される方もある。そのため、店内に誘導経路を掲示し、利用者への左折入庫の周知を図るとともに、右折入庫が頻繁に発生し、当該店舗起因による周辺道路の渋滞発生や、駐車場入出庫の増加に起因した交通事故が多発した場合は、原因を確認したうえで、必要に応じて関係課と協議の上、必要な対策を検討する。

質問⑥

前面道路のバス停は現在も使用中か？駐車場の出入口とバス停（標柱）が近接しているので、念のために確認をお願いしたい。バス停と駐車場出入口の位置関係に関する規定が下記の URL の 3 の項目に記載されているので確認をお願いしたい。

<https://www.mlit.go.jp/common/001229132.pdf> （国交省サイト）

回答⑥

現在もバス停は使用中ではあるものの、現状事故等も発生しておらず、また、本計画では駐車場の出入口の数の減少のみで位置の変更もないため、今後、駐車場の出入口の新設もしくは位置の変更を行う際には、バス停と駐車場出入口の位置関係に関する規定を留意する。

質問⑦

前面道路が通学路となっているが、駐車場出入口の安全対策の取組みについて説明いただきたい。

回答⑦

事前に瀬田北小学校および瀬田北中学校に概要を説明している。また、安全対策として駐車場出入口に見通しを遮るような遮蔽物の設置は行わないとともに、繁忙時は適宜交通整理員を配置することで、安全対策を講じる。

質問⑧

別館2について、長らく放置することによる景観及び防犯の見地および別館2開発時の工事車両等の出入りと通学路の兼ね合いなどの心配がある。また、駐車場の収容台数が、指針を下回っていることにより、駐車場確保のため、別館2開発が進むことも考えられる。明らかにできる範囲での開示と上記心配事に関する回答を望む。

回答⑧

別館2の土地については結審通知受領後、速やかに土地所有者に返却する。また、土地所有者の意向に沿う形での返却を行うため、返却地の用途は未定である。工事期間中の車両は左折誘導を徹底するとともに、来退店時は交通整理員等による誘導を徹底し、安全対策に努める。

質問⑨

出口が1か所になり、右折出庫となることによる事故や交通への影響が大きく懸念される。特に、浜街道も交通量は少なくないため、できれば左折出庫として退店経路を設定するのが望ましいと思われる。

回答⑨

駐車場出入口が1ヶ所になることに伴う交通影響を検証し、右左折出庫においても円滑な交通処理が可能であることを確認している。仮に全ての退店車両を左折出庫のみで誘導した場合、店舗北側へ退店する車両が周辺住居の生活道路を通行する恐れがあるため、周辺的生活環境保持の観点から右左折出庫による方面別の誘導を行うことが適当であると考え。万が一、当該店舗からの右折出庫により周辺道路の渋滞発生や交通事故が多発した場合は、原因を確認したうえで、必要に応じて関係課と協議の上、必要な対策を検討する。

質問⑨-1

「左折出庫の場合の退店経路が生活道路を通行することになる」ということだが、他の退店経路の候補も存在し、いずれも歩道のある往復2車線、信号交差点を使う経路となり、一定程度の安全は保てるのではと思う。また、「交通事故が多発した場合は」とあるが、多発してからの対応では遅すぎる。

回答⑨-1

指摘の誘導において、①交通安全の面より、誘導経路が守られず、周辺住居への生活

道路の進入の可能性がある。②交通流動の面より、右折3回による迂回のため、付近の交差点に右折滞留が発生する可能性がある。①、②より、敷地内にて一時停止させ、右折出庫にて誘導するほうが適切であると考えられる。また、大規模小売店舗立地法についての質問及び回答集〔第4版：再改定指针对応版〕にも右折の容認事項として①の内容が記載されている。(P.94)。今後の状況を踏まえて、休日の右折出庫による交通事故の危険性や滞留が生じる場合は、必要に応じて関係課と協議し、迂回時の交差点の調査等の必要な対策を実施した上で、店舗からは左折誘導にて周知する。

出入口の数は令和2年の12月末から変更しているが、年末年始の繁忙時においても交通事故は発生していない。今後、休日に交通事故の危険性が生じる場合は原因を確認したうえで、必要に応じて関係課と協議の上、必要な対策を検討する。

質問⑩

出入口からの右折車両に関する交通容量の検討に関して、臨界ギャップを7.1秒、追従車頭時間を3.5秒と設定されているが、平成27年の警察庁通達『「信号機設置の指針」の制定について』では、それぞれ9.2秒、5.2秒が用いられている。この値で再計算してください。

回答⑩

臨界ギャップ7.1秒、追従車頭時間3.5秒の根拠となる無信号交差点の交通容量の評価方法は出入口の右折検証において一般的に用いられているものになる。加えて現状、出入口に信号機の設置予定もないため、『「信号機設置の指針」の制定について』の数値よりも無信号交差点の交通容量の評価方法の数値を用いることが適切であると考えられる。

質問⑩-1

「臨界ギャップ7.1秒、追従車頭時間3.5秒」は、確かに従来のマニュアルにはこの値が掲載されているが、当該マニュアルの最新版では、9.2秒と5.2秒を記載している。7.1秒と3.5秒はアメリカのマニュアルの値を参照したものであり、日本の交通状況の実態と整合していない。

「出入口に信号機の設置予定もない」とあるが、ここでの評価で交通容量を上回ってしまった場合は「信号機の設置をした方が望ましい」ということになる。実際、上記

マニュアルの p. 26 の図 1. 5. 3 をみると、ぎりぎりの境界に位置していることがわかる。このような状況で右折出庫を認めるのは、推奨できないように思う。

回答⑩-1

(上記数値にて資料を作成)

ただ、平面交差の計画と設計 基礎編 (平成 30 年 11 月発行) p. 135 には①一般的に見通しがきかない交差点②高齢の運転者が増加することなどを考慮して臨界ギャップ 9. 2 秒と追従車頭時間 5. 2 秒の値が設定されている。高齢者の増加は当該店舗にも当てはまる可能性はあるものの、出入口に見通しを遮るような遮蔽物は設置していないため、臨界ギャップ 7. 1 秒、追従車頭時間 3. 5 秒を用いて検証するほうが適切であると考えられる。

出入口の数は令和 2 年の 12 月末から変更しているが、年末年始の繁忙時においても交通事故や滞留は発生していない。繁忙時は交通整理員を配置し、退店車両の一時停止を徹底する。

質問⑪

出入口からの右折車両に関する交通容量の検討に関して、浜町交差点が赤信号だったときにどこまで滞留するかを調査し、それを考慮したかどうか。その南の大將軍一丁目からの滞留は考慮されているか。

回答⑪

大將軍南交差点から新浜町交差点に北進する車両は滞留を考慮している。

質問⑫

直近にバス停があるようだが、その影響は考えなくても良いのか。

回答⑫

当該店舗の出入口前面の交通量を調査しておりますので、営業時間中に通行しているバスも考慮し、交通影響を検証している。

(2) 審議結果

- ・届出内容の総合的な評価として意見なし（意見なし9名・意見あり1名）
 - ・附帯意見として、下記8点を付す。
- ①従前出入口2か所、出口1か所で運用していたが、出入口1か所に集約し、右折出場も認める計画となっている。出入口における右折入場の抑止等、入出庫方向の実効性の確保および交通安全への配慮のため、交通整理員の配置、経路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および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周辺の交通状況について、状況把握に努めるとともに、渋滞等の問題が予見されるまたは生じた場合には、状況を注視した上で、必要があれば誘導員の配置や退店経路の再検討を行うなどの対策を講じられたい。また、建物設置者が地域住民、道路管理者および交通管理者等関係機関と協議し、必要に応じて適切な対策を講じられたい。
 - ③店舗の来退店車両および荷さばき車両等により、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。
 - ⑤近隣住民から交通や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。
 - ⑥廃棄物保管施設の容量は法的な基準は満たしているものの、施設容量の余裕が少ない。運用の際には、廃棄物が溢れることのないよう、十分に留意いただきたい。
 - ⑦新型コロナウイルス感染防止対策について、本県の感染状況や国や県が示す基本的対処方針を踏まえ、「小売業の店舗における新型コロナウイルス感染症感染拡大予防ガイドライン」など業界団体が主体となり業種ごとに作成するガイドライン等を参考に、店舗の事業形態に合わせ、感染防止対策を自主的・積極的に進められたい。

⑧当該附帯意見で付した交通に関する事項への対応状況および渋滞等の問題の発生状況について、書面により県に報告すること。

以上