

令和4年度第2回滋賀県大規模小売店舗立地審議会 議事概要

日 時：令和4年8月30日（火）14時00分～16時00分

場 所：滋賀県庁 本館 4-A会議室（Web開催）

出席委員（五十音順、敬称略）

宇野 伸宏、島田 伊久三、槌田 昌子、中原 淳一、延原 理恵、
廣本 さとみ、椋田 政春、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

- ・「（仮称）TRIAL 草津矢橋店」（法第5条第1項 新設）
- ・「（仮称）ジョーシン水口北脇店」（法第5条第1項 新設）

3. その他

4. 閉会

〔14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

「(仮称) TRIAL 草津矢橋店」(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】

まずは、「草津市提出意見抜粋」のスライドに基づきご説明する。草津市から事前にいただいた計5点の意見のうち、3点に関してはおおむね定型的な内容となっており、それについては対応する旨、設置者から回答している。その他2点の意見について、草津市提出意見抜粋としてスライド資料に記載のある内容を中心にご説明する。

1点目は交通安全にかかる内容で、具体的には店舗の出入口付近の道路が通学路になっており、交通量の増加により児童の通学時の危険性が高まることが懸念されることから、周辺地域や学校等と協議のうえ、状況に応じ、適切な交通安全対策を実施するようにしてくださいという意見内容であった。2点目が緑化に関する内容となっており、当該申請地は市街化調整区域のため、敷地面積の20%以上の敷地を緑化してくださいという意見内容であった。また、スライド資料には記載が無いが、そのほか騒音に関する対応として、現在非住居の部分に対して騒音対策の検討を求める意見を頂いている。

順番は前後するが、抜粋意見の2つめ「敷地面積の緑化」については、届出資料に添付していなかったが、最終、開発上確保する緑化の内容・面積について、スライド資料にある図面のとおり図示していることから詳細説明は割愛する。

戻って1点目、通学路に関する内容について、この計画地の南西側に老上西小学校が立地しており、こちらの通学路が店舗の出入口①に面する市道を挟んだ対面側を東から西側に流れる方向で、現在、小学校の通学路として利用されている実態がある。

通学路の安全上のご意見・ご懸念に関しては、我々も開発手続きの段階から十分に考えており、まず構造上の対応としては、市道を挟んだ対面側の構造を改良し、もともと水路部になっているところを、ふた掛けをして、児童が通行できる幅を広く確保するようにしている。併せて、そのふた掛けの部分から小学校側に円滑に歩けるように、グリーンベルトを設置して歩行者の通行帯を明示する。

併せて、駐車場①の出入口の運用として、先行き側の小学校を通学される部分と、西側に関しては周辺地域の生活道路になっている部分があり、出口部の出庫に関しては右折のみとし、左折についてはご遠慮いただくようにする。出口部の看板、路面標示のほか、敷地内各所に案内を掲示し、出口の運用について来店客に周知することを予定している。また、オープン時から一定期間は出入口を中心に交通誘導員を配置するため、必ず敷地の中で出庫車両に関しては停止をさせることを徹底してまいらる。

再度設置者から老上西小学校および敷地の東側にある老上小学校に事前にあいさつに伺い、今回の計画の概要を説明の上、対応については既にご理解をいただいた。

続いて、騒音についてご説明する。夜間の騒音レベルの最大値の超過、それに対する対応に関して、草津市、審議会委員から事前に確認等のご意見をいただいている。具体的には、計画店舗の営業時間が24時間であり、敷地北側の来客用駐車場についても同様に24時間開放するという計画になっており、どうしても駐車場の走行音が発生するので、敷地境界上の予測地点、P2、P3、P4地点に関しては、最大値の基準を超過するという予測結果になっている。そのうち、北側のP3地点およびP4地点東側においては、直近の保全対象地点ということで、図面上の各地点に符号で「P」または「P」としているところで再度予測し、その地点では基準内となることを確認している。

敷地西側のP2地点で、現在更地、田畑または農地になっており、仮にこの地点で住居が立地した場合、どのように対策を講じるのかといった趣旨のご意見を頂いている。今回の計画においては、大規模小売店舗立地法の手続きより前の開発の段階から、各隣地所有者には計画概要の説明を行っており、今回の騒音の超過に関しても各所有者に説明を行っている。

今回の計画の中で、直接的な騒音対策ではないが、P2地点である敷地境界のところには一定の束で植栽を設置する。また、隣地側にごみを捨てないように対応してほしいという

ご要望を踏まえ、隣地部に約 1.5 メートル程度のフェンスを設置するという事で各所有者には現状ご理解をいただいている。現在もこまめに隣地の所有者とはコミュニケーションを取っており、そのなかで、住居として立地される予定は聞いておらず、あくまで現時点では対応は不要であると考えている。ただし、今後も周辺住民とはコミュニケーションを交わしながら、仮に住居が建設される、立地されるという話があれば、その建物形状や配置に応じ、駐車場への遮音対策など確実に対策を講じてまいる。

続いて、「来退店経路についての警察意見」のスライドに基づきご説明する。草津市のほか関係機関からそれぞれご意見をいただいているが、それらはおおむね定型的な内容で、全て対応する旨回答をしている。関係機関からの意見のうち、県警本部・草津署からは、開店時および平常時の交通対策に関してご意見をいただいている。ご意見をいただいてから継続的に各署とも協議をしており、その経過を含めて本日もご説明する。

まず 1 点目は、オープン時および繁忙期において、来退店車両による県道大津草津線の渋滞が懸念されることから、以下について所管の警察署と協議をし、交通対策を講じるようにという内容のご意見である。

このなかでも 3 つに分かれており、1 つ目が、(ア)「駐車場が満車時の対応」について。2 つ目が、(イ)「県道の南進の右折レーンから車両があふれて滞留した場合の対応」について。最後に、(ウ)「市道矢橋 4 号線、野路矢橋線を通り抜けて来退店する車両への対応」についてということで 3 点ご意見をいただいている。

続いて 2 点目は、平常時がメインになるが、交通誘導関係のご意見である。退店車両が北側の交差点 A を右折しない計画としているが、店舗東側の居住者の退店経路になるものと考えられることから、右折車両を考慮した交通容量の検討を行うこと。また、右折車両の増加により交通の円滑が阻害される状況になることが予想される場合は、道路管理者と協議して対策を講じてくださいという内容のご意見である。

3 点目は、こちらも来退店経路の設定に係る内容のご意見である。敷地北側の駐車場の出入口①から退店した車両が直近の交差点である交差点 B を直進しない、または、右折しない計画であり、さらに駐車場敷地の東側にある出入口②から退店した車両が交差点 B を右折しない計画であることから、これを徹底される対策を講じてくださいという内容のご

意見である。合計3点のご意見を県警本部よりいただいた。それぞれの意見に対する対応について順番にご説明する。

まず意見①(ア)「駐車場の満車時の対応」について、当初の届出時の内容には添付していないが、オープン時の対応として、敷地西側の従業員駐車場を臨時的に来客用駐車場として開放することを検討している。今回来客用駐車場として届出を行っているのは北側の部分になる。それとは別に敷地の西側に約100台強の駐車区画を別途従業員用として確保する計画としているが、オープン時から一定期間内については、計画地よりさらに西側のところに別途土地を借り上げ、そちらを従業員または関係車両の駐車場として運用し、元々計画していた従業員駐車場の部分については、臨時駐車場として来客用に供することを検討している。県道側のところに臨時駐車場である旨を掲出しながら、臨時駐車場に積極的に来店客を誘導する計画としている。

続いて①(イ)「県道の南進右折レーンからの車両があふれて滞留した場合の対応」について、ここで一番懸念されるのが、敷地東側の来客用駐車場が満車になったことにより、出入口①で入庫待ちの車両の滞留が生じ、それに伴って県道から店舗側に右折できないということが想定される。そこで優先的な対応として、来客用駐車場が満車にならないよう、特に南方面から北上して来店する車両に関しては、積極的に臨時駐車場に引き込むことで、来客用駐車場が満車になりにくいような形で運用を行う。この対応を行った上で、万一、来客用駐車場が満車になった場合は、来客用駐車場付近に交通誘導員を配置し、迂回での経路を案内する計画としている。また、北側から南進して来店する車両に関しては、来客用駐車場のところで満車表示、また誘導員の表示によって、そこからそのまま県道を南進するように誘導する。少し先行きになるが、新浜町交差点を右折いただき、その先をさらに右折という形で迂回をし、臨時駐車場に入庫いただくような誘導を行うことを検討している。①(ア)(イ)に関するご説明は以上である。

続いて①(ウ)「東西の各市道を通り抜けて来退店する車両への対応」について、こちらも来退店経路に係る内容であるが、今回継続的に草津警察署と打ち合わせを行う中で、特に初期の段階での来退店車両の経路誘導について検討を行った。来退店経路について注意すべき点を店内・敷地内各所に掲示することで、来店客に経路案内を行う予定をしている。出入口①の出口部においては、西側の住宅地・生活道路に進入しないよう「先行き狭し」という注意を促す内容を掲出する。併せて、出入口①から右折し、県道を横断して東側の

住宅地・生活道路に進入しないよう、こちらも「先行き狭し」という注意を促す内容を掲出する。また、敷地北側にある矢橋中央交差点（交差点A）では、南草津方面（東方面）が混雑していることから、混雑時は矢橋中央交差点（交差点A）から右折するのではなく、そのまま直進で草津方面や守山方面に向かい、先の方で迂回してくださいという旨の掲出を行う。出入口②に関しては、出入口②から出庫した車両が、計画地近隣の無信号交差点（交差点B）をUターンしないよう注意する内容を掲出する。出入口②の前面には、現状、右折を防止する形で分離帯を設置しており、左折出庫は可能となっているが、その先行きの無信号交差点でUターンをしないよう注意喚起としてサインを掲出する形で検討している。

最後に、意見②「各退店車両が北進して帰る経路」について、本来であれば南草津方面（東方面）に帰る車両については、矢橋中央交差点（交差点A）を右折して南草津駅の方に抜ける経路が直線的な経路となっているが、事前調査の結果、また開店後の交通処理の予測を行った結果、矢橋中央交差点（交差点A）で右折をする場合、継続的な渋滞、滞留が懸念されるという予測になっている。そこで店舗の運営上は、矢橋中央交差点（交差点A）を右折しない経路の設定としており、先ほどの説明のとおり、このまま草津・守山方面（北方面）に抜けていただくか、場合によっては、矢橋帰帆島方面（西方面）に抜けていただくといった形で案内したいと考えている。ただし、実際開店した後に、この経路が十分に守られない、または、それ以外の要因で店舗が起因して継続的な混雑が生じる場合は、開店後に再度交通量調査を実施し、経路を見直すことが妥当であればそのような対策を取りたいと考えている。また、警察との打ち合わせの中でも、本計画店舗の開店にかかわらず、現状、既に矢橋中央交差点（交差点A）が混雑していることは理解いただいていることから、この問題については意見交換をしながら、場合によっては信号の現状の流れを変えるという対応が方策としては考えられるのではないかとアドバイスもいただいている。そこはオープン後も継続的に打ち合わせを行うということでご理解をいただいている。

説明は以上である。ご審議のほどよろしくお願ひしたい。

- 設置者 そのとおりである。とにかくこの交差点では右折はできません、先に行ってくださいというアナウンスをかけることになるかと思う。
- 委員 最後に、また来退店経路の件で、出入口①から出庫した車両が、交差点Bを右折するのは認めているのか。来退店経路の周知の図には「Uターン危険」と書いてあるから、出入口②から出庫した車両がUターンすることは認めていないが、出入口①から出庫した車両が右折するのは別に構わないということか。
- 設置者 出入口①から出庫した車両が交差点Bを右折することについて、対向車線が片側2車線になっていることから、それはすべきではないだろうということで、警察とも相談し、ここは右折禁止にする方向で考えている。
- 委員 それは、対向車線が2車線あって、右折するのは危ないからということか。
- 設置者 そのとおり、2車線あって危険であるため。
- 委員 2車線のところをまず跨がないといけない。対向車線も含めて4車線というか、3車線というか、いずれにせよ複数車線を跨いでいかなければいけないと。
- 設置者 そのとおり、これは現実的ではないだろうということで、迂回経路を取る形で案内している。
- 委員 これも迂回となると相当な迂回になり、また、先ほどの矢橋中央交差点（交差点A）も右折してはいけないとなると、南草津駅方面のエリアや、あるいは店舗近辺の東側エリアの方は、車で延々迂回しないとイケないこととなり、現実的でないと感じる。来退店経路の周知の図に記載されている「先行き狭し」の文言の下ぐらいの位置に住んでいる方が、近いから車で行こうとしたときに、迂回するルールが守られないのではないかという気がする。

- 設置者 補足すると、直近にお住まいの方については、交差点Bを右折して帰られるのはやむなしかと考えている。あくまでも広域の、道をよくご存じないでないお客様に関しては、この先「道が狭くなる」ということをしっかり周知することにより、交差点Bを東側に右折する車両を排除したいということで考えている。
- 委員 近くの人であれば、交差点Bを直進で来る、右折で帰るといったとは仕方がないという意味か。
- 設置者 現状、制限できるものでもなく、あくまでも店舗として、広域のお客様に対する誘導、ご案内をするつもりである。
- 委員 そうすると、先ほどの出入口①から出庫した車両が交差点Bを右折することも認めているということになるのでは。先行きが狭いという危険もあるが、4車線跨ぐという危険もある。
- 設置者 あくまでも、狭かったり、危険性があるところを排除する誘導をかけるということである。
- 委員 前方の車が右折や交差点を横断しているとなると、後方の車両も同様に右折や交差点横断をしてしまうこともあるのではないかと。近所の人であればいいという整理でも、要は、前の車が行ったら後ろの車も付いてくるとか、その状況を見た人がいたら、「ああ、行っていいんだ」と思ってしまうということが発生すると思うが。
- 設置者 近所の方だからいいということでは考えていない。
- 委員 いいということでもなくても、要は、その車を見たら「じゃあ、自分もこっちから行こう」という人が出るのでは。
- 設置者 確かにそれを止めることはできない。
- 委員 止めることはできないし、そういう車は一定発生してしまうだろう。あるいは、矢橋中央交差点（交差点A）を右折せずに直進して迂回するというのは、まず分からないわけだから、止めようがないと思う。

○設置者 実際問題として、先ほどの4車線跨ぎについては、交通量が多いことからできないのではないかと考える。そうすると、出入口①から出庫する車が交差点Bにおいて本線への進入待ちで並んでくると、出入口①からもなかなか出られないという状態になることから、オープン時には誘導員を配置し適宜誘導を行い、特に県道を左折して帰っていただくような誘導をどんどんかけていくことになろうかと思う。

○委員 交差点で曲がれないとなると、今度は逆に、北方面から県道を南進して来店する車両が出入口①から入庫するために交差点Bで右折しようにもできず、右折待ち車両が本線に並んでしまうという話になるのではないか。右折すると2車線を跨がないといけず、信号もないという状況で大丈夫なのか。

本線に邪魔ならない程度で、何台ぐらいの右折待ち車両が並ぶことができるのか。2～3台程度か。

○設置者 右折待ちレーンは直線で30m弱程度、4、5台ぐらい入れるかというところ。予測としては、北方面から半分程度が来られるようなイメージで、1時間当たり100台、1分だと1台～2台程度が来店されるのではないかという推測を立てており、届出書の参考資料として添付しているが、対向交通量の合間を縫って物理的には右折は可能であるという検証結果が出ている。

○委員 理解した。私からは以上である。

○委員 防犯カメラについて、店内において適切な数、位置に設置すると届出に記載されている。店舗敷地の隣に隔地駐車場があり、これも24時間オープンになると思うが、24時間オープンということは、若者などがたむろする可能性があるのではないか。万が一、若者などがたむろしたりすると、そこで様々な問題が起こるため、隔地駐車場の敷地内へのカメラ等設置の予定有無をお聞かせ願いたい。

○設置者

防犯対策、特に隔地駐車場へのカメラの設置について、確かに店内には防犯カメラを設置するが、隔地駐車場に向けた専用の防犯カメラの設置は、現時点では計画はしていない。ただし、今ほどのお話にあったとおり、24時間営業ということで、24時間店舗にはスタッフがおり、かつ、そのなかで、どの店舗でも時間帯によって防犯責任者配置をしている。よって、常にどの時間帯でも人がいて、防犯責任者がいることから、夜間においても定期的に駐車場内を巡回することで、人の目が常にあるという形で対応する。

駐車場内の「い集」や「暴走行為」については、今のところ他店舗でもそのような実態は起きていないが、駐車場の死角になりやすいところや、走りやすい駐車場というのは、そのような行為が起きやすいとは考えている。今の時点では開店してみないと分からないが、例えば、夜間の駐車場の稼働率が一定低いということであれば、そういう死角になりやすい部分や、利用率の低い部分は積極的に利用制限をすることで、死角などを減らしていく対策を考えている。

○委員

私も大津から草津に行くのに今回の計画店舗前の県道をよく通っていたので分かるが、スピードを出してはいけないとは言いつつも、ある程度車両速度も出て、流れのいいところだと感じる。今回の計画店舗周辺ではないが、湖岸道路周辺には暴走行為をする車両が出ているという話も聞いていることから、できれば、24時間営業の店舗であれば、駐車場の管理もきっちりしていただいた方が良く考える。一度ここがいいと思ったら、やはりみんな集まってしまう。これだけ広い駐車場であれば、夜間の一般客の利用が少ない時間帯は、やはり若者などが集まりやすいと思うので、その配慮だけ頭の中に入れておいてほしい。

○設置者

承知した。

○委員

届出書の14ページに「だれもが住みたくなる福祉滋賀のまちづくり条例」に配慮した計画とするとあるが、例えばトイレはオスト

メイトに対応しているなど、具体的にここには力を入れた、ここには配慮したという点があればお教え願いたい。

○設置者 その点は確認の上、後ほど回答させていただく。

○委員 承知した。よろしく願いたい。

○委員 騒音関係で1点教えてほしい。P2地点に関しては、隣地の方とコミュニケーションを図っているとのことで、今後の計画もご説明いただいたが、P3地点周囲、P3'地点・P3"地点でも、なお基準をもともと大幅に超えているというところがあったので、その辺りでの対応をどのようにお考えかお聞かせ願いたい。

○設置者 特に北側の部分、P3"の住居部では基準をクリアしているが、ご質問にあったとおり、敷地境界のP3地点、P4地点では82dBとなっており、全て来客車両の走行音に起因していることから、その基準距離の騒音レベルの値がそのまま出ているということになる。

実態としては、敷地東側は県道の主要幹線になっていることから、道を挟んで向かい側への影響というのは少ないと思っているが、メインの出入口となる北側の出入口①部分に関しては、一定配慮が必要であると考えている。特に駐車場敷地の中でも北側の部分は、平面図において破線で示しているとおおり、基本的には従業員駐車場として運用することで、少しでも音の抑制は図っていきたいと考えている。先ほど申し上げたとおり、防犯対策の関係も含め、店舗から離れている北側の駐車マスは利用率も低いと考えることから、不要であれば積極的に利用制限をかけ、音を抑制するということは検討している。

○委員 理解した。私からは以上である。

○設置者 先ほどご質問いただいていた「福祉のまちづくり条例」の関係で、対応している内容について報告をさせていただきたい。

今回建物は平屋建ての店舗になることから、階段や段差がないようにしている。駐車場が隔地ということで、一旦道路と細い水路を渡ることになるため、その辺りについてはしっかり舗装し、つまづく部分がないようにする。

案内表示について、駐車場の配置や経路についての案内のほか、店内も平屋で4,400平米程度の広い店舗となるので、売場、トイレ、事務所などの案内についても明確な形で実施する予定をしている。

今回の店舗は特にトライアル最新の店舗になることから、その辺りに関しては全国的にも特に留意しながら店舗づくりを進めている。以上、補足させていただく。

○委員 トイレはオストメイトに対応していないのか。

○設置者 現段階で正確な情報ではないが、オストメイト未対応であったかと記憶している。今後の店舗づくりの一環として、あるいは、ご要望に応じてオストメイト対応トイレの設置を検討したいと考える。
※審議会終了後に正確な情報を確認した結果、設置予定の多目的トイレはオストメイトに対応している。

○委員 理解した。私からは以上である。

○委員 先ほどから話題に上っている交通関係で2点お願いしておきたい。1点目は、先ほど別の委員からも質問があった矢橋中央交差点（交差点A）について、今は退店車両が東側方向に右折する際の渋滞に目が行っているが、実は東方向から来店される方が当該交差点を南方向に左折されることによる影響、左折直進レーンが、出店後の交通容量比0.97となっており、1は下回っているが、0.97と限りなく1に近いので、来店数や交通状況のちょっとした変動でも恐らく渋滞が起きるレベルに達していると考えられる。そうすると、矢橋中央交差点（交差点A）自体が、退店車両の右折、来店車両の左折

も含めてかなり厳しい状態にあると考える。これは設置者だけの問題ではないが、既にそういう状況にあるなかでの出店であるということを見ると、できれば今後の状況を見ていただき、積極的に信号現示の調整と、所轄の警察署ともお話しいただくほうがいいと考える。

もう1点は交差点Bについて、来店車両が県道を南進してきて、無信号交差点（交差点B）で右折をして出入口①に入る計画となっていることから、県道が右折待ち車両で詰まってしまうのではないかという懸念が先ほど別の委員からもあったが、私もその点は、懸念しているところである。出入口①から出庫した車両が無信号交差点（交差点B）を4車線跨ぎで突っ切る、あるいは、出入口②から左折で出庫するけれども、その先の無信号交差点（交差点B）で右折したり、Uターンする車両が発生する。そういったことから、無信号交差点（交差点B）における交通の流れはかなり複雑になってくるので、誘導経路の計画にある、県道を南進してきて、無信号（交差点B）で右折をして出入口①に入る来店車両に対する影響も出てくる可能性もあろうかと思う。そういう意味では、安全上の観点からも、無信号交差点（交差点B）の流れを何とか保つためにも、4車線またぎであるとか、左折で出てUターンする車両等を極力排除いただくように徹底していただきたい。質問ではなくコメントになるが、以上2点についてよろしくお願ひしたい。

○設置者 対応に関しては先ほど申し上げたとおりであるが、実際に開店したあとの来店客の分布、商圈として実際どれぐらいから来られているかという点は注視していく必要があると考えている。

特に、南草津駅方面から来られる方で、矢橋中央交差点（交差点A）を左折し、店舗前の無信号交差点（交差点B）を右折で入って来られる車両がどれぐらいあるかという点は一番気になるところである。商圈としてももう少し広くから来られるということであれば、例えば東側方面から来られる来店客に関しては、今示している地図には入っていないが、積極的に南草津の南側の瀬田駅の方から、なるべく南方面から誘導し、新浜町交差点よりもう少し北側に、県道に出られる部分があるので、最終的に店舗前の県道を北進して来店いただくような経路をとっていただくことを検討する必要があるかもしれないという点は想定している。

○委員 特に4車線跨ぎと交差点でのUターンについては、事象としても危険であると思うので、特に危険な事象、交通事故につながるリスクが高いものはできるだけ抑えていただければと考える。よろしくお願ひしたい。

○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9点を付す。

- ① 騒音の夜間最大値の基準値を超過する地点があることから、近隣住民などから騒音をはじめと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。また、将来当該予測地点周辺に住居等が建設される際には、当該住民と協議の上、必要な対策を講じられたい。
- ② 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、交通安全対策について配慮されたい。

- ③ 各出入口における入出庫方向の実効性の確保および円滑かつ安全な交通の確保のため、交通整理員の適切な人員の配置およびチラシの配布や掲示による周知など来退店車両誘導の徹底、その他の適切な方法により、十分な交通対策を講じられたい。
- ④ 計画地東側の無信号交差点においては、来店車両による右折滞留が発生し県道大津草津線の交通容量に負荷がかかることのないよう、また、来退店車両による無理な横断またはUターンがされないよう、交通渋滞および交通安全について、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の上、必要に応じて適切な対策を講じられたい。
- ⑤ 矢橋中央交差点では従来から交通渋滞が発生していることを踏まえ、東側から来店する車両が当該交差点を左折する場合、または、退店車両が当該交差点を東側に右折する場合において、交通容量に負荷がかかることのないよう、交通渋滞について、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の上、必要に応じて適切な対策を講じられたい。
- ⑥ 計画地西側の従業員駐車場を臨時駐車場として用いる場合にあつては、臨時駐車場への案内経路について、適切な経路を設定の上、交通整理員の適切な人員の配置およびチラシの配布や掲示による周知など来退店車両誘導の徹底、その他の適切な方法により、誘導を図られたい。
- ⑦ 24時間営業を予定していることから、店舗および駐車場に青少年がい集することのないよう、巡回、呼びかけの他、必要に応じて監視カメラの設置を行う等、対策を実施されたい。
- ⑧ 「だれもが住みたくなる福祉滋賀のまちづくり条例」に配慮した計画とし、店舗設備等の整備について工夫されたい。
- ⑨ 開店後、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（開店後直後および1か月後程度）について、書面により県に報告すること。

「(仮称) ジョーシン水口北脇店」 (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】

今回ジョーシン水口北脇店ということで、上新電機の出店である。今回の出店地は、国道1号里北脇交差点(交差点A)の東側に位置している。敷地の南側を国道1号線、敷地の西側一部を県道に接するような形で、従前、国道沿道が事業所、その北側が農地という土地利用になっていたところを商業地として整備するものである。今回の計画地から西側におよそ1kmのところ、同じように国道1号線沿いに出店しているジョーシン水口店の移設、新設となる。物販店舗は地上1階建て、上新電機1社が入居する。これとは別に、併設施設として飲食店舗が別棟で入る。

店舗面積が2,836㎡、既存の店舗とほぼ同等の店舗面積となっている。駐車場については、大店立地法指針に基づく126台を来客用として確保するとともに、従業員等用も含めて155台の計画としている。既存の水口店においては、駐車場の収容台数は90台程度であるが、平常時のピークでおよそ30台程度の利用実績となっており、今回新設する店舗も水口店と同規模の店舗であることから、駐車需要には十分対応できると考えている。

駐車場の出入口は3カ所で、国道側に2カ所、西側の県道沿いに1カ所設ける計画。国道1号線が主な来店経路となると見込んでいることから、出入口の円滑の保持、国道の混雑を回避するため国道沿いで2カ所の出入口を設ける予定。まず1カ所目が、併設の飲食店舗との利便性を考慮し、敷地の国道沿い西側に出入口①として計画している。これとは別に、混雑用または従業員、荷さばき車両が出入りすることを目的に、その東側に出入口②として計画している。通常時は、国道沿い西側の出入口①をメインに来店客に案内し、出入口②については、混雑時のサブの出入口ということで運用していきたいと考えている。警察との協議においても同様の見解をいただいている。一方、北西側の県道沿い側の出入口③は、交差点から最も離れた当該敷地の北の端に設ける予定をしている。前面道路に対する視距の確保という観点からも、接するところの一番北側の部分に出入口を設け、かつ、

出入口の南側に既存の工場の建物があるため、この建物が視距の妨げとならないよう、出入口の位置について配慮している。

次に、店舗の来退店経路について、届出書に添付の図面に詳細を記載している。国道については、中央分離帯があることから左折での入退場となる。ただし、先ほどご説明したようにメインの来店経路は国道になると見込んでいるので、特に国道の東方面からの来店、国道西方面への退場、この両面を円滑にさばくということからも、出入口③については、里北脇交差点（交差点A）を経て右折での入場、または、この出入口③を左折で出庫し、当該交差点を右折して西側方面にお帰りいただくことで、特に円滑な来退店経路となるように設定している。よって、出入口③は右折での入退場を可とする計画としている。出入口③について、右折での入退場を可としたことから、影響評価ということで、無信号評価の計算を実施し、特に大きな支障なく処理できるという結果を得た。

図面5に示している来客経路の調査地点2カ所において交通量調査を実施し、交差点需要率0.9、車線容量比1.0を下回る結果となった。加えて、現況からの変化についても小さいものとなっているため、店舗新設に係る影響は非常に少ないものと考えている。ただし、店舗前の国道1号線は非常に交通量の多い路線であるということも踏まえ、オープン時または繁忙時には交通整理員を配置し、出入口の円滑化、交通安全に配慮した対応を予定している。また、ドライバーへの注意喚起ができるよう、適宜、場内の路面標示について計画を進める。

今回、交通計画に当たっては、警察との協議を実施し、北西側の出入口③の視距の確保について特にご意見をいただいている。また、乗り入れ口の形状について、交差点と同じような形の巻き込みにならないよう、形状についてのご意見のほか、場内の円滑のための路面標示についてもご意見をいただいております、設置者としても対応してまいります。

次に騒音について、計画地直近に住居の立地はないが、設備類については建物の屋根上に載せることとしている。これらの設備については良好な状態を保つため、定期的なメンテナンスを実施する。夜間営業の予定はなく、荷さばき・廃棄物処理については夜間の作

業を行わないということからも、一定周辺環境には配慮の上、計画している。届出にも記載しているとおり、等価騒音レベルおよび夜間の最大値ともに基準内に収まっている。

住民説明会を届出後に実施し、出席者は7名であった。開店時の交通渋滞への懸念、周辺へのごみ飛散対策、排水計画へのご意見、ご質問をいただいた。

このほか、届出後に関係機関からの意見もいただいております。立地市の甲賀市からは、大きな意見ではないが、各個別法や条例など法に基づくものについては順守するよう、また、適切な手続きを行うよう意見をいただいております。これらに対し適切に行う旨を回答した。県警本部からは、安全対策、オープン時の対策、交通量に影響が生じた場合の対策、防犯対策等について意見をいただき、全て対応する旨を回答した。その他の関係機関からは、防犯対策や各個別法、条例等の手続き、それらの適切な対応についてご意見をいただき、全て対応する旨回答したところ。

周辺住民からは特に大きな意見もなく、現在、順調に工事を進めており、鋭意、開店に向けて準備を整えているところである。説明については以上である。ご審議の程よろしくお願ひしたい。

【質疑応答】

- 委員 前面道路の国道1号線について、この区間の規制速度は時速50kmか時速60kmのいずれであるか。
- 設置者 この区間は時速60km制限である。
- 委員 ということは、特に混雑がない時などは、前面の国道1号線は早い交通の流れになっている可能性があるかと思う。その場合、出入口等には十分に明示いただくとは思うが、例えば来店客が出入口近辺で少し迷われて、急減速されたことによって後ろの交通に影響があるとか、あるいは、出庫車両が少しタイミングを見誤ると本線の交通に影響があるということもあり得るかと思うが、そのあたり、安全対策という点で何かお考えの点はあるか。

○設置者 まず西側の出入口①の部分については、常時の対策として大型のPサインを掲出する。この大型のPサインを掲出することで、より遠方から見ていただいても、そこに出入口があるということが明示できるかと考えている。開業時は来客数が多いため、出入口に警備員を配置し駐車場内へ誘導するが、国道西方面からの来客車両については、一定、敷地外の部分にも出入口の案内看板を掲出することにより、手前から駐車場の出入口の案内をし、円滑に敷地内へ入っていただけるようにする。

○委員 理解した。私からは以上である。

○委員 先ほど、北西の出入口③の駐車場について安全面の配慮をご説明いただいたが、出入口③の前は通学路に指定されている。小学校や中学校、特に中学校は自転車通学かと思うが、通学路に対する配慮について、学校側と協議されたことや配慮された点があればお教え願いたい。

○設置者 まずハード面について、先ほどの説明のとおり、出入口③部分の視距を広く取れるような位置で設定している。特に、出入口③の南側に工場の建物があることから、前面道路の通行の死角にならないよう、出入口の位置をできるだけ北側に持っていき、出庫車両がその前面交通を見通ししやすくなるよう計画している。

通学路に関しては、事前に小学校および中学校に出店計画の説明を行った。小学校は、敷地北側のエリアに少し大きめの住宅団地のようなものがあり、10名程度の児童が通学されているとお聞きしている。朝は集団登校で、下校時も基本的には集団下校の形態を取っておられる。朝方は午前8時前あたりが通学のピークになるとのこと。今回店舗の計画においては、営業時間が午前9時からとなっており、かつ、駐車場の利用時間帯もその30分前からの8時半からということになるので、まず通学の時間帯にはかからないであろうと考えている。下校の時間帯はおそらく午後3時前後になるかと思うが、来客数の一番多い開業時については、出入口に交通整理員等を配置し、前面交

通の安全性の確保というところに尽きるかと思う。まずは実際の来店状況と通学時間帯の児童との交錯のタイミングがどのようになるかを見計り、例えば、誘導員が必要であるという判断になれば、前面交通の、特に通学児童に対する安全対策確保という点を突き詰めていきたいと考えている。

中学校についても、同様の観点で通学状況を確認している。基本、左側通行ということで生徒に指導いただいていると聞いており、登校の際は前面道路の東側の車道左側を通行されるが、小学校と同様に、登校の時間は営業時間帯にはかからない。下校時間となると、道路の西側の車道を通って下校するよう学校から指導されているとのことから、直接の交錯はないと現場で確認している。小学校と同様に、開業時の状況を見ていくなかで、例えば警備員等のソフト対策が必要なのかどうかといったところを検討する。今の段階では、これらが通学対策になるかと思う。

○委員 理解した。私からは以上である。

(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 国道1号線上を走行する車両と出入口①および出入口②から進入・退出する車両が錯綜することのないよう、必要に応じて、交通整理員の配置、表示看板による注意喚起、その他の適切な方法により、来退店車両の安全対策を講じられたい。

- ② 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、交通安全対策について配慮されたい。