

第146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 令和8年2月5日（木）
午後1時30分から午後5時30分まで
- 2 場 所 ひょうご女性交流館501号室
- 3 出席者 部会長 兒山 真也
委 員 恩地 紀代子
委 員 北川 博巳
委 員 吉岡 牧
委 員 柳 尚吾
- 4 審議案件
 - 第1号議案 西脇市における（仮称）ドラッグコスモス西脇小坂店の新築に係る知事の意見について（条例第4条第2項）
 - 第2号議案 三木市における（仮称）ドラッグコスモス三木末広店の新築に係る知事の意見について（条例第4条第2項）
 - 第3号議案 たつの市における（仮称）マックスバリュ新宮店の新築に係る知事の意見について（条例第4条第2項）
 - 第4号議案 尼崎市におけるエディオン塚口店の新築に係る知事の意見について（条例第4条第2項）
 - 第5号議案 高砂市におけるスーパーセンタートライアル高砂曾根店の新築に係る知事の意見について（条例第4条第2項）
 - 第6号議案 小野市における（仮称）そよら小野の新築に係る知事の意見について（条例第4条第2項）
- 5 審議概要 別紙のとおり

議案１：（仮称）ドラッグコスモス西脇小坂店

審 議 の 概 要

事務局から計画施設の概要（まちづくりに関する計画との整合に関する事項、駐車需要の充足等交通に係る事項等）について説明した後、審議を行った。

委 員 駐車場が南北に分かれているが、北側の駐車場はカートを置く場所を考えているのか。

関 係 人 コスモス薬品では、原則として駐車場内にカート置場を設けていない。トイレ横の風除室にカート置場を配置し、そこで回収する運用となっている。

委 員 カートをそのまま持ち出して駐車場などに放置されるケースが多く見受けられるため、その点が少し気になった。

委 員 隔地駐車場について、店舗敷地と隔地駐車場の間には道路があり、隔地駐車場の出入口の正面側に駐輪場が配置されている。またその横が歩行者・自転車の出入口となっているため、動線が錯綜しないか気になる。必要に応じて駐輪場付近へのフェンス等を検討されているのか確認したい。

関 係 人 駐輪場付近の敷地境界線上にはガードパイプを設置する。

委 員 荷さばき施設について、どの程度の車両が出入りする想定なのか。場内で小回りを要求されるレイアウトになっているため、運用上支障がないか確認したい。

関 係 人 営業時間が午前10時からであるため、9時頃に物流センターからの配送便が入る予定であるが、交通の事情などで到着が遅れる場合も想定されるので、その場合は従業員が安全に誘導する対応を行う予定であ

る。

委員 敷地北西の交差点の改築について、今後どのような形で進められるのか。

関係人 道路の改築については敷地の北側の水路に蓋掛けを施し、幅員6.2mの道路幅を確保することとなっている。警察、道路管理者及び事業者の3者で道路法第95条の2に基づく協議を行っており、一昨日本計画で進めることを最終決定したところである。

委員 承知した。特に荷さばきについては、道路が混雑した際に、適切に誘導が行えるよう人員配置等の対応をされたい。

委員 自転車は北側出口から出入りするということか。

関係人 北側出口の東側に設けている歩行者・自転車用出入口から進入する。

委員 隔地駐車場と店舗との間の道路を歩行者が横切ることになるが、一部斜行する形になる。駐輪場の横から歩行者が直接進入することは可能であるか。

関係人 ガードパイプを設置するので、物理的には歩行者の進入は可能であるが、案内としては専用出入口からとなる。

委員 交通量が少ないことから大きな支障は生じないとのことで、斜めに横切る形になる旨で承知した。来退店経路について、計画地の北西にあるスーパーマーケットの南側の道路から、東に進んで隔地駐車場に進入することも考えられそうだが、誘導経路には設定しないのか。

関係人 当該道路を直進してくる可能性はあるが、幅員が狭いこと及び信号がない交差点であることから、案内経路としては誘導しないよう所轄から指導されている。

委員 身障者等用駐車区画については、周辺の通路幅として幅員1.2mは確

保されているものの、車椅子が回転する際のスペースが十分か気になる。段差などはないか。

委員 場内には全く段差はない。

委員 幅員2.0mと幅員1.2mの歩道が交わるコーナー部分について、車椅子が回転するにはやや狭いのではと感じたのだが、段差がなければ回転は可能と考える。

部会長 (各委員に諮った上で) 原案のとおり知事の意見は有しないとし、留意事項として1から6を付記することとする。

【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、次の留意事項を付記する。

- 1 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。
- 2 開店後も周辺道路の交通状況を注視し、来店車両に起因する混雑や歩行者等の安全確保上の問題が発生した場合は、関係機関と協議の上、必要な対策を講じること。
- 3 繁忙時等は、駐車場の出入口等に交通誘導員を配置することにより、来店車両の安全かつ円滑な出入庫を図り、周辺交通への影響の軽減に努めること。
- 4 営業時間内に荷さばき作業又は廃棄物の収集作業を行う場合は、交通誘導員を配置し、来客の安全確保に努めること。
- 5 計画された緑化部分について、適切な維持管理に努めること。
- 6 屋外照明、広告物照明等の適切な配置及び運用に配慮するなど、周辺地域の営農環境に与える影響の軽減に努めること。

議案２：（仮称）ドラッグコスモス三木末広店

審 議 の 概 要

事務局から計画施設の概要（まちづくりに関する計画との整合に関する事項、駐車需要の充足等交通に係る事項等）について説明した後、審議を行った。

委 員 駐輪場は敷地西側の設置のみか。

事 務 局 そのとおり。既存店舗の利用実績を確認し、10台で需要を満たすことを確認している。

委 員 西側の出入口から出庫してから北側の県道23号線に合流する際に、右折で滞留するといった交通上の懸念は特にはないのか。

事 務 局 東側に退店する場合は、敷地北西の交差点を経由して右折すると渋滞が発生しやすいため、南側へ迂回する経路を案内している。具体的には、西側出入口から左折して南進し、直近の交差点を左折した後、市道高木平田線との信号交差点にて右折する経路としている。

委 員 承知した。西側出入口を右折で出庫し、そのまま北西の交差点でさらに右折する車が一定数発生するのではとの印象を受けている。

委 員 西側出入口を右折して、その先の交差点でさらに右折することは物理的には可能なのか。

事 務 局 センターポールなどが設置されているわけではないので、通行自体は可能だが、北側の県道は頻繁に車両が通行するので、交通状況を見極めないと右折が難しい箇所ではある。

委 員 西側出入口から左折で出庫してそのまま南へ下り、大末橋の交差点を西や東方面に進む経路も想定されるが、誘導経路として設定する必要があるのか。

関係人 計画当初は現在の入口部分を出入口として運用する案も検討したが、県道を北側から右折で入庫する場合、右折レーンに干渉するため、望ましくない。一方で、現在の計画のとおり敷地北の無信号交差点で右折して入庫する場合は、県道上にゼブラゾーン（導流帯）があり、右折で滞留している車両を避けて直進できることから現在の経路設定となった。様々な協議の中でポストコーンを設置する案も出たのだが、道路の向かい側に他店舗の出入口が位置している関係上、当該店舗の同意を取得しないと設置できない。そのため、敷地北東部は入口専用にし、敷地北の角部分に「ここを右折」と看板を設置することとなった。また、入口を西側の出入口1箇所に限定すると、敷地北の無信号交差点から右折して入庫する車両と左折して入庫する車両が干渉するため、交通負荷を分散するために北側にも入口を設置することとなった。西側出入口については、正面道路の交通量が少ないことから右左折可能としているのだが、西方面の退店経路を大末橋の交差点からの経路として設定すると、大末橋の無信号交差点で右折が発生し、道路上で滞留が生じるおそれがある。そのため、出入口を右折出庫した後敷地北の無信号交差点を左折する経路としている。

委員 西方面への退店の場合、西方面の北側か南側のどちらへ向かうのかでルートが異なるのでは。南側に行く人は、出入口を左折出庫して大末橋の交差点まで回るのはと思われるが、交差点の交通容量でいうと北側の方が問題であるため、交通検討としては安全側で実施されているということである。

委員 交通検討上は基準値を満足しているので問題ないと考えている。来退店経路について、帰りに北東の方面に行きたい人が、西側出入口

を右に曲がって、敷地北角の無信号交差点から右折しないのか懸念がある。実際看板等も無いので、その辺は大丈夫なのか。今までの店舗の使い方の状況等で分かる点あれば教えてもらいたい。出入口を右折して、右折をしていくという行動は、今まではどうだったのか。

関係人 本計画の前の店舗は、西側にのみ出入口を設けていた。計画地南側にはホームセンターがあり、現状ホームセンターから帰る車もこの無信号交差点から右折する車両はほとんど無いのだが、今回の出店後に右折する車は0台ではないと考えている。そのため、場内に方面別の退店経路を示す看板を設置する。

委員 承知した。荷さばき施設について、小回りが必要になると思うが、物理的に曲がれるかどうかというのは確認しているか。北側の駐車区画と干渉しないか。

事務局 こちらは問題なく処理できることを確認している。法律の手続の際には軌跡を配置図上に示してもらうこととする。

委員 西から来る車が出入口に向かう右折だが、警察と十分協議しているということか。結構危ないというふうに見えるのだが、この導入帯（ゼブラゾーン）は現状のままとなるのか。後続車から見て、どこに曲がるのか分からないということが起こり得るのではと考えるが、より良い方法は考えにくいのか。

関係人 ゼブラを無くすという案も議論には出ている。普通の店舗出入口ならば無くすことはできないが、この部分は交差点なので、本来ならば無くすことも可能である。しかし、協議の結果、除去することはできないということであった。営業までに除却されることはないと思うが、

コスモスが出店し、この出入口を使っている後に除去することは可能
のようであった。

委 員 スロープの踊り場部分の幅はどの程度か。

関 係 人 1,500mmである。

委 員 車椅子が回転するときに1,500mmの幅を確保することが必要である。
1,500mm以上であれば問題ない。

部 会 長 （各委員に諮った上で）原案のとおり知事の意見は有しないとし、
留意事項として1から5を付記することとする。

【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、次の留意事項を付記する。

- 1 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。
- 2 開店後も周辺道路の交通状況を注視し、来店車両に起因する混雑や歩行者等の安全確保上の問題が発生した場合は、関係機関と協議の上、必要な対策を講じること。
- 3 繁忙時等は、駐車場の出入口等に交通誘導員を配置することにより、来店車両の安全かつ円滑な出入庫を図り、周辺交通への影響の軽減に努めること。
- 4 営業時間内に荷さばき作業又は廃棄物の収集作業を行う場合は、交通誘導員を配置し、来客の安全確保に努めること。
- 5 計画された緑化部分について、適切な維持管理に努めること。

議案3：(仮称) マックスバリュ新宮店

審 議 の 概 要

事務局から計画施設の概要（まちづくりに関する計画との整合に関する事項、駐車需要の充足等交通に係る事項等）について説明した後、審議を行った。

委員 駐車場出入口において、北方面に退店する車両と、国道179号から右折入庫する車両の動線の交錯の影響や隣接するバス停への影響の有無について確認したい。

事務局 従前は出入口を2箇所設けており、どちらも右左折出入庫で運用されていた。今回の建替えに当たって警察と協議を進める中で、可能な限り出入口の箇所は減らしてもらいたいという要望もあったのだが、出入口を1箇所のみにした場合、南北からの入庫車両が国道側に滞留するおそれがあることから、入口を1箇所、出入口を1箇所とすることとなった。

関係人 交通検討結果及び現地確認の結果、所轄警察及び県警本部も右折出入庫で支障ないとの判断に至った。仮に国道からの右折出入庫を禁止した場合、車両が迂回して通学路に指定されている集落内の道路を通行せざるをえなくなることから、安全面を考慮し、右折出入庫の運用はやむをえないものとして整理された。また、22時以降も店舗の営業を行う予定であるが、入口の正面に住宅が位置している。騒音対策上、夜間は入口を閉鎖するために、現計画の入口と出入口の配置となっている。

委員 誘導経路のとおりに入庫してもらうため、看板等により方面別の出入口の案内は行わないのか。

- 事務局 それぞれの来店方面に近い入口からの入庫となるため、看板等の設置までは不要と考えている。
- 委員 バス停が出入口に近接しているが、安全面で支障ないか。また、たつの市ではデマンド交通が運行されていたと認識しているが、デマンド交通の停留所の設置について検討の余地があるのではないかな。
- 事務局 出入口の正面に位置している井野原バス停については1時間に1本程度の運行であるため、バスの出入りが頻繁な場所ではない。デマンド交通施策との連携については、検討の有無及び採用の余地について確認する。
- 委員 デマンド交通を活用していくと、歩行者の安全確保の対策につながる対策にもなるため検討するのが良いと考える。また、法律審議の際には、入口の正面の住宅に配慮した騒音対策の検討も必要と考える。
- 委員 反対方面（南行き）のバス停はどこにあるのか。
- 事務局 計画地より南に下った先に位置しており、乗降場（バスベイ）が設置されている。
- 委員 建替えによる敷地面積の変化はないが、店舗面積や駐車場の運用の変更はあるか。
- 事務局 従前が1,206㎡、本計画が1,374㎡であるため、150㎡程度大きくなっている。駐車場の出入口は中央と南側に2箇所設けていたが、建替えに当たり、南側の出入口を搬入車両用の出入口に変更している。
- 関係人 従前の駐車場の利用状況は年末年始も含めて満車になることはなく、マックスバリュの中でも平均以下の来客数であった。
- 部会長 （各委員に諮った上で）原案のとおり知事の意見は有しないとし、留意事項として1から5を付記することとする。

【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、次の留意事項を付記する。

- 1 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。
- 2 開店後も周辺道路の交通状況を注視し、来店車両に起因する混雑や歩行者等の安全確保上の問題が発生した場合は、関係機関と協議の上、必要な対策を講じること。
- 3 繁忙時等は、駐車場の出入口等に交通誘導員を配置することにより、来店車両の安全かつ円滑な出入庫を図り、周辺交通への影響の軽減に努めること。
- 4 計画された緑化部分について、適切な維持管理に努めること。
- 5 屋外照明、広告物照明等の適切な配置及び運用に配慮するなど、周辺地域の営農環境に与える影響の軽減に努めること。

審 議 の 概 要

事務局から計画施設の概要（まちづくりに関する計画との整合に関する事項、駐車需要の充足等交通に係る事項等）について説明した後、審議を行った。

委 員 出入口は入口No 1、入口No 2 及び出口No 3 であり、搬入用出入口は通常使わない時間帯は閉鎖するということか。

事 務 局 その通り。使わない時間帯は閉鎖されるため、一般車両が利用することはできない。

委 員 1 階ピロティ駐車場部分には柱があるのだが、車椅子利用者用駐車区画の間の柱と、入口No 2 付近の柱の間の幅がどのようになっているのか。柱の色とか案内があるのか。

関 係 人 こちらの上の柱と下の柱の間に、柱等が出てこないのか。間隔が空いているのかについて、間に柱はない。

委 員 店舗入口の幅はどのくらいか。

関 係 人 1.5m以上確保している。

委 員 車椅子利用者用駐車区画の間のハッチング（ゼブラ）表示について、このように記載すべきなのか、そうではなくて幅3.5mの1 区画を全部ハッチングして表示すべきなのかは悩ましい。もちろん、車椅子に乗っている人が運転している場合のみではなく、助手席に座っている場合等もあるため、様々なバリエーションが出てくる。

事 務 局 今の表示方法だと、通路が運転席側にあるものと、助手席側にあるものになっているということが使い勝手としてどうかということか。

委 員 そのとおり。例えば全体的に大きくハッチングするなど。隣接する店

舗入口側通路部分との段差があるとしたら、段差をなくすことで、左右どちらからも車から出られるので、問題はないかと思う。

関係人 通路部分との段差は無い。柱がある所を中心にハッチング表示にしているが、ハッチング部分には車を停めない、物を置かないという趣旨でゼブラにしている。左側にゼブラがあるパターンと、右側にゼブラがあるパターンの2種類設ける方が利用しやすいと考えて計画している。

委員 もしゼブラ側に車を止めて行こうとすると、どう対応できるか。

関係人 ゼブラ側に車を止める想定はしていない。北側の駐車枠に関しては通路との間に段差がないので、どちら側も乗り降り可能である。

委員 駐車場の台数の計算について、既存施設の面積からの補正ということだが、これは通常の計算方法か。店舗面積と必要駐車台数が単純に比例するという考え方で良いのか。他の要因を考慮することも考えられると思うのだが。

事務局 計画店舗と同じ地域特性を持つ類似店舗を3店舗程調査し、A・B・Cの店舗があるならそれぞれの必要台数にA B Cとの面積比を乗じて計画店舗の必要台数をそれぞれ計算し、一番大きな値を採用するという方法がよくあるケースではある。今回は、その地域特性が全く同じである既存店舗の建替えであるため、既存店舗1店舗の実績のみで判断している。既存店舗の店舗面積は6,304㎡であり、建替え後の規模は2,445㎡であるため、約38%に規模縮小となる。既存店の駐車台数については年間の調査結果データを持っていたので、当該データの数値を計算に使っている。既存店の来店方法について、店舗関係者の体感ではあるが、平日と休日の差が見られている。平日は来客者自体

が多くないが、大体車50%、自転車40%、歩行者10%程度の割合である。一方休日になると車での来客が増えて、車での来客が80%、自転車15%、歩行者5%程度であった。駐車場の利用状況については平日での利用状況が全体の約20%、休祭日でも約40%程度の利用状況であったとのことである。元々の届出台数が101台であるため、休祭日でも約40台の利用となる。今回は年間のデータの一番ピークの値から算出し、52台確保しているため、十分確保できていると考えている。

委 員 承知した。面積が38%になるからといって必要台数が38%になるかどうかという問題で、データがないと何とも言えないと思うが、少し懸念があるというだけに留めたい。交通量のところで、数値の上昇が著しい部分がある。休日のところを見ると、交差点①の北流入右折で0.261から0.804に上昇している。この現況の値は、既存店舗が営業している状態での数値か。

事 務 局 既存店舗が営業中の数値である。交差点①の交差点については、右折の現示がないため、右矢印が出ることはなく、青信号の間に右折することになる。青信号の時というのは当然、対向の直進車が多数あるのだが、この県道は片側2車線の道路である。ピーク時間の交通量で検討を行うのだが、ピーク時間の対向直進の交通量は1,000台を超えているため、計算上間隙を右折できる割合、つまり青信号で対向車が来ていない隙間を縫って処理できる台数が0台となっている。そのため、ここでの右折の処理能力が著しく低く、青信号が赤に変わるときに交差点に留まっていた3台が、信号の変わり目に少し遅れて右折する台数しか処理できないこととなる。この信号は150秒で1サイクルなので、1時間で24サイクル、1時間で72台しか処理できないという処理能力に

計算上なっている。今回は計画店舗の出店により右折の台数が25台増えることになるが、かなり増えているように見える要因の一つである。

委員 つまりピーク時には大変な状態になるという解釈なのか、ピーク時以外は問題ないから良いという解釈なのか。

事務局 ピーク時で処理できるのかという計算を行っており、車線別混雑度が1.0を下回れば問題なく処理できると考えられるので、0.804と数値はかなり上昇するが、問題なく処理できるものと考えられる。

関係人 既存店舗が営業している上での調査結果であるという点で一定の余裕がある。また、対向車が1,000台を超えていれば間隙通過できないという計算上になるが、これは車線毎ではなくて、全体での判断となる。実質的に考えると、今回は対向車線が2車線あるため、単純に台数を分割すると500台となることから、実際は間隙を縫って右折できているという実情がある。しかし、交通解析的には車線数で割るという考え方がないので、2車線全体で1,000台来る場合は間隙を右折できないという形で計算し、0.804となっている。実際は2車線あるので、現状でも十分間隙を右折できており、警察とも協議の上、実態は問題ないということでした承されている。

委員 承知した。車線別混雑度が1を超えていないということ、計算方法には一定の余裕があるということである。

部長 (各委員に諮った上で) 原案のとおり知事の意見は有しないとし、留意事項として1から6を付記することとする。

【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、次の留意事項を付記する。

- 1 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。
- 2 開店後も周辺道路の交通状況を注視し、来店車両に起因する混雑や歩行者等の安全確保上の問題が発生した場合は、関係機関と協議の上、必要な対策を講じること。
- 3 繁忙時等は、駐車場の出入口等に交通誘導員を配置することにより、来店車両の安全かつ円滑な出入庫を図り、周辺交通への影響の軽減に努めること。
- 4 店舗周辺の道路は通学路となっていることから、来店者に安全運転を周知するとともに、学校や教育委員会との協議に基づき通学路注意の看板の設置など歩行者等の安全な通行の確保に努めること。
- 5 営業時間内に荷さばき作業又は廃棄物の収集作業を行う場合は、交通誘導員を配置し、来客の安全確保に努めること。
- 6 計画された緑化部分について、適切な維持管理に努めること。

議案5：スーパーセンタートライアル高砂曽根店

審 議 の 概 要

事務局から計画施設の概要（まちづくりに関する計画との整合に関する事項、駐車需要の充足等交通に係る事項等）について説明した後、審議を行った。

委 員 歩行者の専用出入口は、西側の2ヶ所か。

事 務 局 西側の出入口付近に2ヶ所と、北側の従業員用駐車場側に1カ所設置している。

委 員 自転車の出入口は西側の1カ所か。

事 務 局 北側の従業員用駐車場側にも出入口を設置している。

委 員 承知した。敷地南側に出入口はないのか。

事 務 局 歩行者等が進入できる場所はない。

委 員 来退店経路図を確認すると、計画地南側の東西道路を東方向に進んだ先に小学校がある。当該道路については、自動車の通行に加え、児童を含む歩行者の通行も一定程度あるものと考えられるが、南方面からの来店経路の安全性はどう考えているか。

関 係 人 南方面の交通量を把握するため、計画地南西の交差点Bの交通調査を実施した結果、ピーク時間帯となる休日17時台の1時間で流入車両は37台と、交通量が少ないことを確認している。また、所轄警察との協議においては、オープン時を含め店舗案内等で誘導する経路について、踏切を通過することになる小学校方面からの経路は記載しないよう要請を受けている。これらを踏まえ南方面からの来店経路については、川沿いを直進して北上する経路設定を採用した。

委 員 今回は比較的規模が大きい店舗であり、周辺道路としては歩道と車

道が明確に分離されていない箇所もあることから、特に安全面に十分に配慮する必要があると考えている。まずは通学路について、資料中には場内に通学路注意などの表記が見当たらなかったため、どのように整理されているか確認をしたい。

事 務 局 通学路に関する記載については、駐車場出入口が通学路に面していないことから、看板等での特段の注意喚起は行っていない。

関 係 人 所轄警察及び高砂市との協議の中で、計画地北東側に位置する天満宮付近の通行実態に関する情報を受けている。特に天満宮の西側道路については、朝夕の集団登下校時に、200名程度の児童が一度に通行する状況があることから、警察からは天満宮方面から店舗へ来店車両を誘導しないように要請を受けている。特にオープン時については、店舗の出入口周辺に限らず、周辺の通学路に該当する交差点付近や小学校南側の山陽曾根駅の踏切周辺も交通状況を注視すべきとのことである。オープン前に所轄警察から、警備会社と連携した人員配置の具体的な指導を受ける予定であり、その際に交通面の安全確保について詳細を確認予定である。その後、登下校時など限られた時間帯に発生するリスクに応じて、必要な対策を講じていくことを考えている。

委 員 周辺道路におけるゾーン30の設定状況など交通安全対策についてはどうか。

事 務 局 高砂市から「ゾーン30の通行については規制速度を遵守すること」意見が出ている。ゾーン30は、当該エリア全体を対象に時速30kmを上限とするもので、特定の道路ではなく、区域全域で速度制限を行う取組となっている。これに関する安全対策については、公道を走行する一般車両に対して事業者側が直接的な対策を講じることは難しいが、搬

入車両や従業員車両等については、速度規制の遵守を徹底するよう事業者として周知を行う方針である。

委員 駐車場では敷地南側の奥まった箇所にも駐車区画を整備しているが、その場所に駐車場があることを特に混雑時などに利用者へどのように案内するのか。また、駐車場の夜間利用をどのように制限されるのか。

事務局 駐車場のオペレーションに関して、現在夜間の騒音に関する予測評価を行っており、西側の出入口付近及び敷地南側については周辺に住宅が近接していることから、夜間の予測値が基準値を超過する可能性があるため、部分的に夜間閉鎖する方向で考えている。

関係人 利用者への案内に関して、まず駐車台数については、大店立地法上の必要台数161台に対して、計203台収容できる計画となっている。最も利用しやすい店舗正面の駐車場で160台程度の台数が確保できており、他店舗の状況を考慮しても法律上の必要駐車台数が確保されていれば、満車になって敷地外へ車両が溢れるようなことはないと考えている。ただし、開店後に非常に人気店になり、指針値を上回る駐車需要が発生する可能性もあるため、繁忙時等には場内に誘導員を配置するなど人的な誘導による対応を行うことで案内を図る方針である。

委員 周辺には住宅地が多い中での大規模な店舗の立地となるが、サイン計画案に記載されている高さ13mのポール型サインの設置位置はどこになるのか。

関係人 出入口付近にある緑地の区画にサインを設ける計画である。高さ13mという点については、隣接する2階建ての長屋が存在することから、その建物越しにサインが視認できるよう計画している。

- 委員 周辺住宅への日照の影響は支障ないか。
- 関係人 板面部分については、一部に日影が生じる可能性はあるが、ポール部分については影の影響はほとんどないものと考えている。
- 委員 住宅街なので、景観について問題はないかと思ったが概ね承知した。歩車道が分離されていない道路が出入口となっている点については、今後も適宜状況を確認してもらいたい。
- 委員 立面図で150mmの段差が確認できるが、高低差の処理がどうなっているのか。
- 関係人 図面上に記載しているG L 差150mmは、従業員専用駐車場側から緩やかに高さを調整しているものであり、建物前で突然150mmの段差が生じたり、急勾配になったりするような計画ではない。若干の雨水勾配は当然出てくるが、どこかで段差が生じることはない。
- 委員 身障者等用駐車区画の前の線の部分はどうか。
- 関係人 フラットな状態になる。
- 委員 横断歩道の幅が1m幅の通路より広く、さらに車路の停止線が駐車区画の正面に出てきている点について、歩行者の通行の安全面で問題が生じないか。
- 関係人 設計意図としては、横断歩道幅を歩行者用経路の幅に揃え、車路の停止線の位置が交差部間際となる。そのため、車両がスピードに乗った状態で急停止することがないように前方に余裕を持たせたレイアウトとしている。横断歩道を歩行者通路の幅に合わせるべきということであれば対応は可能である。
- 委員 道路構造ではないため、駐車場内の表示に厳格なルールは無い。一般的には人が通行する際の必要な幅として、車椅子の通行幅を踏ま

え100cm以上を目安としている。この解釈はケースにより異なるため、一概に断定することは難しい。

委員 主観であるが、横断歩道が1 m幅ではやや狭く、もう少し広い方が望ましいと考える。また、停止線も余裕を持たせた配置が良いのではと考える。特段明確な基準もないとのことなので、最終的には常識的な範囲で判断するのが適切かと考える。

委員 ゾーン30に関する事業者の対応について、公道の一般車両への対策が難しいと記載されている。しかし、誘導する来退店経路にゾーン30が含まれていないのであれば、来退店経路を通行するよう十分に案内を行うことで、結果的にゾーン30の区域に進入しないようにする対応が可能であると考え。また、従業員車両は通行する可能性があるが、搬入車両については、該当区域を通らないよう厳しく指導することが必要である。

委員 配置図で駐輪場が49台、総収容台数80台と記載されているがどういう意味か。

事務局 店舗前に駐輪場を80台確保している。既存店の実績を調べて、必要台数としては49台あれば足りるという意味であり、残りは余剰分及び従業員用である。

委員 計画地については、もともと全体的にゴルフ練習場として利用されていたものが、その後空き地となり、今回新たにスーパーマーケットの計画地となっているという理解でよいか。

事務局 ゴルフ練習場であったという点については、あくまでインターネット上の情報を参考にしたもので、正確な状況は把握できていない。事業者側も空き地になる前の計画地の状況の詳細は把握していないよう

である。ただし、今回の計画において開発許可が不要であるとのことから、過去に宅地として造成された土地であると認識している。

委員 この周辺は曾根天満宮の前ということもあり、比較的穏やかな雰囲気のある地域だと感じている。そこに大規模なスーパーマーケットが立地することで、これまで不便であった部分が大きく改善されるというメリットがある一方、地域の雰囲気が大きく変わる可能性もある。また、山陽沿線全体として、競合店舗がそれほど多くないことから、広範囲から多くの来客が見込まれる可能性があり、その意味でも出店による来客車両が交通状況に与える影響は大きいと考える。曾根交差点の車線別混雑度を見ても0.892とあるが、当該道路の幅員の狭さも考慮された算出結果であるか確認したい。

事務局 車線別混雑度の数値は、曾根交差点での南方面から流入する左折と直進の退店経路が影響を与えているものであり、1車線の左直右車線で交通処理ができるのかという検討結果を示している。検討に当たっては、車線幅員も要素の1つである。この幅員であれば、どの程度の車両台数を処理できるのかという算出結果に基づき、実際の通行台数を割り戻して評価したところ、0.892となった。そのため、道路幅員も考慮しての計算結果になっている。

委員 店舗開店により大型車が増加すると、通行が難しい状況が生じるおそれがあるが、道路改良の予定はないか。

事務局 道路改良はない。

委員 計画地の西側面の前面をセットバックすることだが、セットバック部分にポストコーンを置くのであれば、セットバックの必要がないのではと感じている。この計画になった経緯について説明されたい。

事務局 当初、県警としては、セットバックをするのであれば、セットバック部分の違法駐車等の対応をする為に、公道にしておくべきという意見があった。しかし、当該部分は県道であり、市が管理することができず、県の所管課である土木事務所からも管理できないとされたことにより、ポストコーンを設置することになった。

関係人 本計画は高砂市の開発指導要綱が適用され、要綱上幅員 9 m の道路が必要となるため、市からセットバックの要望があった。その後、警察の意見も踏まえ、道路管理者である加古川土木事務所とセットバック部分の公道としての管理について協議したが、費用負担も含め部分的に拡幅した部分の行政管理はできないとのことであった。警察からは事故の発生、駐車違反などへの対応もあり、このままでは道路交通法の適用ができないと意見されたため、再度、道路の拡幅要望を出した高砂市へ、市が管理する側道とできないか協議したが受け入れられなかった。そのため、再度警察と協議したところ、車は乗り入れない形状であるほうが良いとのことで、最終的に高砂市と協議し、ポストコーンを設置することとなった。前面道路の拡幅に関しては、特に法的根拠は無いものであるが、高砂市の要望として出されているものに対応したということである。

部長 (各委員に諮った上で) 原案のとおり知事の意見は有しないとし、留意事項として 1 から 5 を付記することとする。

【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、次の留意事項を付記する。

- 1 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。
- 2 開店後も周辺道路の交通状況を注視し、来店車両に起因する混雑や歩行者等の安全確保上の問題が発生した場合は、関係機関と協議の上、必要な対策を講じること。
- 3 繁忙時等は、駐車場の出入口等に交通誘導員を配置することにより、来店車両の安全かつ円滑な出入庫を図り、周辺交通への影響の軽減に努めること。
- 4 営業時間内に荷さばき作業又は廃棄物の収集作業を行う場合は、交通誘導員を配置し、来客の安全確保に努めること。
- 5 計画された緑化部分について、適切な維持管理に努めること。

審 議 の 概 要

事務局から計画施設の概要（まちづくりに関する計画との整合に関する事項、駐車需要の充足等交通に係る事項等）について説明した後、審議を行った。

- 委員 駐車場について、敷地内駐車場からメインの計画建物①に向かう歩行者動線としては、図面上では横断歩道が1カ所のみだが、その他にも横断箇所を設けるべきではないか。設置された横断歩道以外の場所を歩行者が横切る可能性もあるため、場内の横断歩道の設置について何かルールや基準があるのか確認したい。
- 関係人 敷地の東側に、既存店舗と同様に小野市のコミュニティバスが停車するバスターミナルを設け、今後もその運用を継続していく予定である。このバスターミナルから、計画建物①へ向かう通路がメインストリートとなり、幅員も2.4mと他の歩行者通路より広く確保していることから、来店者にはできるだけこの経路を利用してもらいたいという考えで、この位置に横断歩道を設けている。指摘のとおり計画建物①に向かう動線上の横断歩道が少ない点については、今後対応を検討する。
- 事務局 計画の歩行者動線については、駐車場内を横断歩道に向かって通行していくレイアウトとなっているが、店舗前の歩道はより広く4m程の幅員が確保されているため、そちらへ早めに横断させるなど最も安全に通行できるルートの設定について今後法手続の中で事業者と検討を進める。
- 委員 計画の考え方は理解できるが、現状では、歩行者が横断歩道以外の場所を横切る乱横断が発生する可能性も懸念されるため、何カ所か横断

歩道で繋いだほうが良いと考える。

- 委員 隔地駐車場については大池総合市民公園の利用者と共用するのか。
- 事務局 もともと大池総合公園用の駐車場として利用されていた場所を事業者が借用することになるため、公園利用者との共用ではない。
- 関係人 計画地南側の隔地駐車場については、小野市と協議を行った結果、大池総合公園第2駐車場を店舗用として借用することとなった。計画地周辺は小野市の都市計画マスタープランにおいてシビックゾーンと位置付けられており、小野市の公共施設も含めたエリア全体で駐車場の適切な確保が必要であるという認識を小野市と共有している。そのため、今回の計画では駐車場を共用するわけではないものの、エリア全体として駐車需要を満たすという観点から、今後も市と協議を重ね、適切な範囲で駐車場確保に努めていく方針である。
- 委員 隔地駐車場は店舗から距離的にはかなり離れている。夜間利用制限はなしと記載されているが、24時間営業の予定か。
- 関係人 現時点では24時間営業で考えている。
- 委員 隔地駐車場からの歩行者動線は、北側の横断歩道を渡り、出入口付近にある歩行者出入口から店舗敷地へ入る経路か。
- 関係人 そのとおり。
- 委員 隔地駐車場にはカート置き場を設置予定と記載されているが、設置場所についてはレイアウトの方向性が固まってから決める予定か。
- 関係人 カート置き場を設置する理由は、道路上に放置されたカートが事故の原因となるおそれがあるためだが、詳細については今後決定していく。
- 委員 身障者等用駐車場区画について、車路を横断せずに入店できるよう店舗出入口に一番近い場所へ配置しない理由には、正直なところ納得は

できない。基準上、そこに設置してはいけないという決まりはないが、駐車場ガイドラインで安全上求められる基準として定められたものである。新設という観点から見ると、なぜ設置できないのか疑問である。法律上は否定できるものではないが、歩車分離など細かな点を踏まえると、現在の社会状況にはそぐわないのではないかと疑問が残る。通常の駐車区画の島の部分に無理やり身障者等用駐車区画を配置したような計画のように受け取っている。民間の商業施設として、駐車区画を可能な限り確保して、来客数を最大化したいという考え方は理解できるが、場内の安全性をどこまで妥協すればよいのかについては心苦しいと感じている。先程の説明であった横断歩道の設置に関しても、バス利用者だけを前提にした動線で本当に適切なのか。場内の横断歩道は、駐車した後、来客が安全に店舗に入るために設けるものであるので、その点も踏まえて改めて検討されたい。

事務局 身障者等用駐車区画の配置については、事務局としてももう少し改善できないかという観点で、事業者と協議を重ねてきた点である。事業者として、店舗建物側に身障者等用駐車区画を設けることが困難だという理由を説明されたい。

関係人 バリアフリー法の基準により、建物毎に必要な台数を配置する必要があり、一定分散せざるを得ない状況である。その上で、できる限り各店舗の出入口に近い位置に設置している。車路と歩道が完全に分離できていない箇所があるが、建物からの距離を優先し、本配置となった。

事務局 委員に意見を伺いたい。駐車場のレイアウトを変更して、店舗敷地側に身障者等用駐車区画を配置するというのは、事業者としては計画上採用したくないという考えがある。そのため現状では、事業者として

可能な範囲で店舗出入口に近い場所へ配置している状況であるが、車路横断時の安全性に課題があることは事実である。例えば、この横断歩道に対してカラー舗装やハンプを設置するなど、別途安全対策を求める。それでもそれが最適策ではないのはもちろんだが、そういった代替措置を求めていく方向で事業者の努力を引き出すという考え方はあり得るのか。

委員 横断歩道を歩くところは、雨天や降雪時には滑りやすく危険となる場合もあるため、横断歩道だから安全とは言えない。また身障者等用駐車区画の配置についても、図面を見ると分かるのだが、当初から計画されていたものではなく、後付けで配置されている印象を受ける。そのため、仕方ないということではなく、分散して配置しているので理解してくれと言われているようにしか受け取れず、残念であると言えない。計画建物⑤⑥前を除く身障者等用駐車区画は道路を渡らなければならない位置となっている。安全対策に関しては、人的サポートとして誘導人や車両を止める案内人を配置するなど、内容を示してもらいたい。

事務局 意見を踏まえ、法手続までに可能な限りの対応を再度検討する。

関係人 多くの意見について、十分協議し、今後の対応を検討する。実現の可否については部分的に難しい点があるかもしれないが、可能な限りの対応を検討する。

委員 身障者等用駐車区画に関して、通路の幅はどの程度確保されているか。

関係人 区画の反対側を軽自動車用とすることで、1.2mの通路の幅を確保している。

- 委員 今回は建替え前の約半分の店舗規模になるとのことであるが、以前の駐車場には何台分の駐車区画があり、実際どの程度利用されていたのか。また、それに対して今回はどのような状況になるのか。
- 関係人 旧店舗のイオン小野店は大店立地法の駐車場の届出台数が1,228台であった。これに対し、今回は919台の計画であり、駐車場として十分確保できていると考えている。既存店舗の駐車状況について、詳細なデータは残っていないものの、満車になることはほとんどなく、むしろ空きが目立つ店舗であったと認識している。今回は安全側の設計として指針上の必要駐車台数を満たす計画としている。
- 委員 公園の駐車場を借りるということで、道路以外の公共施設への影響がないとする説明とどのように結びつくのかが理解しづらい。公園用の駐車場が減ることで、公園の利用者には支障が生じないのか。
- 関係人 当該駐車場については非常に利用頻度が少なく、ほとんど利用されていない駐車場であるということで、今回小野市から貸与されることになった。そのため当該駐車場が使用できなくなることにより、公園利用者の駐車場が不足することはない。
- 事務局 一般的には、駐車場出入口と20m程度離隔が取れていれば、公共施設へ与える影響は少ないとされているが、今回は駐車場出入口の正面に公園が位置しており、一定の影響はあると考えている。しかし、公園の施設管理者とは継続して協議を行っており、影響が生じる場合でも支障が発生しないよう、事業者と管理者の双方で調整されることとなっている。
- 委員 駐車台数の算定に当たり、平均駐車時間係数1.47を用いているが、他の計画と比較してもこの数値は高いと感じる。数値の採用に基準はあ

るのか。

事務局 係数については指針式に基づいて算出している。今回は店舗面積が大きいため、長時間駐車する前提での算出結果になっている。結果として必要な駐車台数よりも、ピーク時間帯の発生交通量の方が小さくなる。

委員 おそらくあまり利用されないと思われる隔地駐車場を整備することで、事業者に余分な負担が生じている面は感じるが、事業者が整備を行う方針であり、それを止めることではない。必要駐車台数の規制が厳し過ぎるのではないかという点については、一般論として留意しておくべきだと考える。

部会長 (各委員に諮った上で) 原案のとおり知事の意見は有しないとし、留意事項として1から5を付記することとする。

【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、次の留意事項を付記する。

- 1 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。
- 2 開店後も周辺道路の交通状況を注視し、来店車両に起因する混雑や歩行者等の安全確保上の問題が発生した場合は、関係機関と協議の上、必要な対策を講じること。
- 3 繁忙時等は、駐車場の出入口等に交通誘導員を配置することにより、来店車両の安全かつ円滑な出入庫を図り、周辺交通への影響の軽減に努めること。
- 4 営業時間内に荷さばき作業又は廃棄物の収集作業を行う場合は、交通誘導員を配置し、来客の安全確保に努めること。

5 計画された緑化部分について、適切な維持管理に努めること。