

平成20年度第1回大規模小売店舗立地審議会議事概要

- 日時：平成20年5月16日（金） 午後1時30分～午後5時6分
場所：コラボしが3階中会議室1
議題：1 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
（1）「（仮称）琵琶湖・守山リゾートSC」の新設届出に係る審議
（2）「エイスクエア」の変更届出に係る審議
（3）「フォレオ大津一里山」の新設届出に係る審議
2 報告
（1）滋賀県大規模小売店舗立地審議会運営規定第6条に基づく特別の手続きにより審議会の議決を経ない届出について
（2）その他

出席委員：松井委員、塚口委員、三代澤委員、中本委員、平柿委員、尾賀委員、辻委員、沼井委員
県出席者：和田商工観光労働部次長、土屋課長、鏑田参事、江村副参事、陌間副主幹、洲崎副主幹、高田主事

〔議事概要〕

議題1 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）琵琶湖・守山リゾートSC」の新設届出含む3件について事務局資料に基づき説明

1. 建物設置者の説明、質疑応答

（1）「（仮称）琵琶湖・守山リゾートSC」の新設届出について

会長：そうしましたら、建物設置者からの説明を受けたいと思いますが、各建物設置者に対する質問は、すべてその場でお願いしたいと思いますので、よろしくお願いします。
それでは、「琵琶湖・守山リゾートSC」

会長：本日は、どうもご苦労さまでございます。

基本的な点につきましては勉強させていただいておりますので、主に周辺的生活環境への影響と、その配慮事項を中心に、大体10分を限度にご説明いただければと思います。
建物設置者：今回届出させていただきました（仮称）琵琶湖・守山リゾートSCについて、建物設置者の責任者としてご説明申し上げます。限られた時間でございますので、届出書に記載された数値等は省略させていただき、ポイントと届出書を補足する形で説明させていただきたいと思います。

この商業施設は先日ご調査されたように、琵琶湖の湖岸を建設地としております。私も、琵琶湖の湖岸という観光立地とも言える場所にある商業施設をテーマとして開

発を進めさせていただきました。

開発に当たっては、琵琶湖リゾートネックレス構想の趣旨にのっとり、琵琶湖の四季が織りなす美しい自然を通して心の癒しや安らぎを実感し、さまざまな人々の交流の舞台となる、そのような次世代の商業施設を目指しております。開発に当たっては、まちづくり、地域づくりの視点、自然環境や景観に配慮をし、湖上交通などのネットワークを重視した整備などを課題として進めさせていただきました。

生活環境への配慮事項について、具体的に述べさせていただきます。

この建物が建設される地域は、琵琶湖の美しい景観をドライブコースとして楽しむ方が多くいらっしゃるので、観光シーズンは交通渋滞も見られるところとなっております。私どもはこの建物の設置に当たり、生活環境への影響として、交通渋滞が最も大きいものとの認識で、その対応策をとっております。

大きな対策の一つは、国道477号線（琵琶湖大橋取付道路）の拡幅です。琵琶湖大橋料金所より東詰交差点までは、片側2車線、両側4車線の24.6メートルの道路幅員でしたが、南側のヤンマーマリーナの用地を取得することにより、片側3車線、両側6車線の31.5メートルの道路へと改良いたしました。この改良により、琵琶湖大橋側より守山市街地方面への車は、左折、直進、右折と3レーンが確保され、右折車の滞留による渋滞は解消されると見込まれます。また、琵琶湖大橋に向かう側においても、琵琶湖大橋の料金所のすべてのブースが利用しやすくなり、東詰交差点の渋滞の緩和に効果が大きいものと思われます。

大きな対策のもう一つは、オーバース（道路上空通路）の設置です。オーバースは、国道477号線（琵琶湖大橋取付道路）と県道559号線（湖岸道路）の2か所に設置しています。いずれのオーバースも2車線の双方向利用ができるようになっています。これにより、いずれの方向からも左折で来店することができ、またいずれの方向にも左折で退店することができるようになっております。

また、大津市堅田方面への退店の場合も、オーバースを利用することにより、東詰交差点を通らずに帰路につくことができるようになっております。また、滋賀県警の要請により、東詰交差点に画像式車両感知器を2機設置することとしております。道路の混雑状況に応じて、交差点の青から赤への間隔は適切に変化することになりますので、渋滞を防ぐことは期待できます。

以上が設備的な面での交通渋滞対策となりますが、人的な交通誘導として、平日4ポスト、休日16ポストの体制で運営することとしております。また、各方面からの来店および退店の際に、最も適切な経路を告知するとともに、誘導していくことにより、東詰交差点に交通負荷をかけないようにしてまいります。

騒音に関しては、隣接している民家は少ない状況ではありますが、騒音の発生源となる冷却塔、空調室外機等の設備はできるだけ屋上に設置し、外周にコンクリート壁を設けて、騒音の軽減に努めました。北側の荷さばき施設の境界側には、高さ2.5メートルのコンクリート遮音壁を設置いたしました。このような対策等により、昼間、夜間とも環境基準値を下回る予測となっております。また、荷さばき施設の利用時間帯や荷さばき作業における丁寧な作業などにつきましては、当施設は24時間警備体制をとっておりますので、人的に遵守を徹底させることができるものと考えております。

廃棄物の保管に関しては、指針に定める容量を十分に上回る保管施設を設置しております。廃棄物の処理につきましては、日本で分別回収が行われる黎明期よりこれに取り組んでいる廃棄物処理業者と密接に協議をし、できるだけリサイクルする方針のもと、生ごみ、食品トレイ、プラスチック、PETボトル、缶、瓶、紙類、ダンボール、食用油脂等に分類して、リサイクルに努めることとしています。

続いて、防災・防犯および全般的な事項として、管理体制の説明をいたします。

この施設は、当社大和システムが出資者となる管理会社で運営管理を行います。既に会社は1月末日に設立しております。これにより立地法による事項だけでなく、諸官庁によりご指導いただいた事項や、関係者との取り組む事項などはスムーズに受け継がれ、遵守していく体制となっております。開店後の自治会や地域住民との窓口および自治会や商工会での活動は、この管理会社が主体となって行っていきます。

この管理会社から交通誘導、施設警備等の管理業務は、大型モールで豊富な管理実績があるビル管理会社に業務を委託させることとしております。交通誘導および施設警備は、このビル管理会社の協力のもとで計画を立案し、警察のご指導を受けて策定するものとしております。

計画段階ですが、防災・防犯の体制は、次のようになっております。

施設警備は、営業時間内は5名の人員で当たる予定としております。見せる警備をすることにより犯罪を未然に防ぎ、風紀の維持を図ることとしています。また、夜間におきましても3名の人員を配置して、定期的な巡回を行います。

機械警備としては、駐車場に21台、施設内に40台の防犯カメラを設置いたします。駐車場ではすべての出入り口に死角がないように設置し、出入りする車両のナンバープレートが判明できるようになっております。これにより、地域の方々から、安全で、楽しいショッピングセンターとして認めていただけるように努めてまいります。

また、入居する全テナントで暴力団排除組織を結成し、一致団結して、警察のご指導のもと、徹底してこれを排除することとしています。

以上、生活環境への影響に対しての配慮事項について説明させていただきました。

今回の届出においては、守山市、大津市および地域住民の方から、法第8条の規定によるご意見をちょうだいいたしました。守山市、大津市のご意見に関しましては、関係各課のご指導を受けて回答を準備しまして、ご確認をいただいております。内容は、配付いたしました資料にまとめさせていただいております。

私ども設置者は、この施設が琵琶湖の景観を鮮やかに彩る施設の一つとなり、地域の皆様に、そして観光に来られる人々に愛される施設となることを心から願っております。ご審議のほど、よろしく願いいたします。

会長：それでは質疑を行いたいと思いますが、初めに、騒音から。

委員：確認させていただきたいのですが、北側の研修施設ですが、どういう使い方がされているところかというのを御存じであれば、教えていただきたいんですが、特に、夜間ですね。

建物設置者：北側の施設ですか。

会長：琵琶湖リゾートクラブ。

建物設置者：何度も地元の支配人様とは打ち合わせをしております。特に、季節ごとに

よっての利用の形態は異なるとはお聞きしておりますが、ちょうど1階のところにある研修センターについては、夜間はミーティングをされたり、会議をされたりとかというようなご利用の形態をされていると、このように伺っております。

委員：宿泊とか、そういうものはないということですか。

建物設置者：宿泊については、上の方のところにあると聞いております。1階の少し突き出たところは、昼間の会議であるとか、ミーティングとか、そういうところにご利用されていると、このように伺っております。

委員：ちょうどその北側のところの荷さばき施設が、朝の4時までされる可能性があるということを書いてありますけれども、実際どのくらい出入りが予定されているんでしょうか。

建物設置者：夜間として、4トン車、10トン車ぐらいが、延べ6台ぐらい稼働することを想定しております。

委員：わかりました。どうもありがとうございました。

建物設置者：失礼しました。4台の間違いです。

会長：ほかに何かございますか。よろしいでしょうか。

委員：意見の中の対応として、台数的には、全体からすれば一部ですけれども、従業員さんの駐車場の確保等は、具体的にはどこの部分で。

建物設置者：従業員駐車場は、施設の北側の2か所。

委員：建物の建っているほうが。

建物設置者：ええ、北側のホテルの両側みたいなところ。

建物設置者：私からよろしいでしょうか。

従業員駐車場につきましては、先ほどありました琵琶湖リゾートクラブというところ、この隣地です。この図で言いますと、こちら辺のあたり、この隣地で150台ぐらいを確保しております。これは借地ですとか、土地を買収するという形です。

それから、この先っぽのところにつきまして、中地区と書いている隣地ですが、この部分でまた100台から150台ぐらい、従業員駐車場として想定しております。

また、離れるのですが、もうちょっと大津寄りの南の方になりますが、そういったところの敷地でも駐車場を確保、敷地外で進めておりまして、トータル敷地外で310台、現況で確保している。さらに、400台程度の従業員用ということで協議を進めておるといのが現状でございます。

委員：敷地外の従業員さんの駐車スペースを確保されて、その対象が400台余りというレベルですけれども、仮に従業員さんが車で来られる台数の予測というのは、送迎のあれは検討されているということですが、車での通勤の予測は、その範囲内ですか。

建物設置者：ええ、その範囲内でしております。現実的に超える部分につきましては、今、私も、堅田駅と守山駅から、従業員のバスによる搬送、それと江若交通さんによる、いわゆる定期バスの増員、それにより駐車場に入れられない方は、そういったバス利用を求めていくという形です。

会長：ほかにございませんでしょうか。

委員：図面を見ていますと、南地区、中地区の南側かな、琵琶湖の反対側ですので東側、

美崎六番線という道があるようですが、これは来客の方が利用される可能性は、この経路図から見ていると、まずないというふうに読めるのですが、ここは余り入ってこれないというふうに考えて、周りの状況からいって、来店者がここへ入ろうとされるということはない道ですか。

それから、もう一つ、湖岸の方に、この敷地と琵琶湖の間に道路あるいは湖岸堤があると思いますが、ここを北の方から入ってこれるとか、南の方から入ってこれるとか、来店者が来られるという可能性はどうですか。

建物設置者：1点目の六番線につきましては、基本的に誘導として、住宅地の中を通るようなところでもありますし、あるいはまた、入ってきて、湖岸道路と接続が急カーブになっていて合流しづらいということで、まずそういうところへは誘導しない。あるいはまた、間違っただけで入らないように、逆に誘導するというようにしております。

琵琶湖との間の通路ですけども、これは北側から基本的には入ってこれないように誘導します。出て行っても、そのまま建物の北側から湖岸道路のほうに出て行くように、だから、入る車は北側に来ない。今浜漁港というのがあるんですけども、ここで道路が物理的に行き止まりになっておりますので、南から入ってくることはできません。

委員：北地区の琵琶湖側から出入口がありますが、琵琶湖側へ出て、そこを波線で行きますと、交差点のほうへ出ていってもらうということになると思いますが、琵琶湖岸の道を真っすぐ行かれるということは、余り考えられない、あるいはもうここは誘導されてしまうと。

建物設置者：そうです。そこは逆に通さない。

委員：はい、結構です。

会長：ほかに意見は。

委員：具体的なお話ではないですが、きょう、行政のいろんな機関であるとか、近隣住民の方からのご意見に対して、事業所の概要をご説明いただいたと思うんです。意見が出る、出ないにかかわらず、多分、想定されていることをご説明されたのかなというように思うんですけども、今回、新たにご指摘があって対策を考えられた部分というのがもしございましたら、まず教えていただきたいというのが1つです。

それと、渋滞等のことですけども、以前、「びわ湖わんわん王国」があったところというのは、オープンしているときと、していないときでは、渋滞の様子は全く違うということは多分ご認識されているでしょうし、建物のある、ないにかかわらず、夏は海水浴というか、琵琶湖を楽しむ方で渋滞しているというのがあるかと思うんですね。

そのために、いろいろと対策されているということをご説明をお聞きして、よく承知はしております。さらに、ショッピングセンターができると、幾ら対策をしたとしても、またさらに、ショッピングセンターが悪いとか、いいとか抜きにして、結果として、物すごい渋滞を起こすと、恐らく近隣の方は、ショッピングセンターができたから、こうなったのやというふうなことに多分なってしまうと思うんですね。

そうしたときに、じゃ、どう対応されますかというふうなことが、ご質問しないといけないことだと思うんですね。ただ、恐らくそこでのご回答というのは、状況を見ながら、適切に関係機関と協力しながらご対応しますというふうな、多分そういうふうなお答えしかないかと思うんです。

ただ、そうは言いながらも、やはり現状の問題点というのは、特に地元に住まわれる方にとっては、とにかく一刻も早くしてくれないと、ショッピングセンターが悪いから、こうなるんですよ。そのあたりのことをどういうふうに考えていかれるかというか、なかなか具体的なことは難しいかと思うんですけども、実は一番大事なことかなと思いついて、今の2点、ご質問ということにさせていただきたいと思つています。

建物設置者：まず、今回、各行政の皆様のほうからご指摘を受けたことについては、我々、この場所で計画するに当たって、ほぼ想定できた内容のご質問をちょうだいしたかと思つています。それに対して具体的な施策を打てたところ、まだオープン時の臨時駐車場の確保であるとか、路線バスの関係会社さんとの具体的な協議であるとかいう宿題は残っておりますが、基本的には我々が想定していた範囲内のいろいろな質疑であったかと思つております。

ただ、万全じゃないので、引き続いて、地元の行政並びに関係会社さんと協議を重ねていきたいと思つております。

次に、ハード面の施策は、一民間企業として、できる限りのことは今回させていただいたと思つています。今ご指摘があったとおり、観光シーズン、また夏のシーズン、それが重なったときに、多大なご迷惑をかけるような交通渋滞が想定されます。それで、地元の皆様方、自治会とかの方々にお話ししているのは、今おっしゃったような、そのときには、そういうふうな協議を重ねさせていただくとしか、今のところはなかなか言えません。

ただ、何回かそういうふうな事柄が、一番初めのオープン販促のときに必ずそういう事態が起こるかと思つていますので、その経験則の中で警備体制とか、またガードの周知徹底、そういうふうなものを駆使して、少しずつ勉強して緩和していきたい、このように思つています。日ごろから非常に渋滞している場所なので、必ずそういう事態があるかと思つています。それは引き続きやっていくしかしようがないかなと思つています。そういうことを地元の皆様の方にはご説明しております。

申しわけございません。以上です。

会長：ほかにご質問は。

委員：私は2点伺いたいのですが、1点は、大津市側には、例えば、イズミヤとかショッピングセンターがありますよね。電化センターもヤマダ電機とかも進出しています。守山側に、こういう大きなショッピングセンターがまたつくられるというのは、それだけここは商圈なのかなと、基本的なことは私思うんです。例えばここは想定で、一日の来店者とか、あるいは来る車は、どれぐらいのことをお考えになっているのかというのが1点。

それから、2点目は、先ほど部長さんが、リゾートネックレス構想の趣旨にのっとり、景観に配慮するとおっしゃいましたが、ここでいただいているのはカラーではないんですけど、余り高くはなくて、しかも色柄も落ち着いた色柄にされていると思つています。先ほど各委員もおっしゃいましたが、確かに観光地で、琵琶湖から眺める風景としては、この辺は実は非常にいいところだということですね。北湖、南湖をまたぐところ。そこにこういう　　こういうというのは、設けて悪いという意味ではありませんけれども　　ショッピングセンターをつくることの社会的な意味と、企業としてどういうふう

なお考えでつくろうとされたのか、ちょっと聞いてみたいと思うんです。

建物設置者：まず大津市にあって、守山市にどうかという形ですけども、ちょっと古い資料で、細かい数字は覚えておりませんが、守山市の地元購買率は大変低いんです。食品でも60%、衣料にあっては50%という形で、まず守山市の方というのは、守山市に自分が買いたいショッピングセンターがないと、そういう状況が見えましたので、守山市に対して、そういうふうなものを提供するというのが1つです。

それと、こういった場所という形ですけども、ショッピングセンターというものは、例えばハワイに行っても、そういうふうなショッピングセンターに行くという形になっていると思います。いわば、観光とショッピングというものが一体となっている。観光に行って、自然を見るだけではなく、やはり買い物をする楽しみ、そういったものも提供していきたい。そういった中で私どもは、リゾートネックレス構想という形の中で、こういった観光施設、観光資源としてもなるようなショッピングセンターを目指しているということです。

具体的に言いますと、例えば琵琶湖汽船の船の発着場、棧橋を利用して、建物のデザインも大型客船をイメージしていると。そういった形の中で、観光的にも守山市、滋賀県に対して貢献できるようなものではないかというのが、私どもの会社の姿勢でございます。

会長：ほかに何かございませんか。

委員：4点、お聞きしたいと思います。

ご質問する前に、この計画地の周辺における御社の交通に対するいろいろなご努力、オーバースペース等をつくられて、立体的に交通処理するとか、そういった対策は評価いたします。

それはそれで結構ですが、届出書の33から34ページを私は今見ておりますが、この図面は商圈で出されております。かなり広い商圈であると思います。およそこういうところの住民さんをターゲットに事業を展開しようとしているわけであって、そういうふうにと考えると、この交通計画のところで考えられている交通処理というか、交通への影響、それに対する対策というのが、計画地周辺のごく限られたところにございまして、これくらいの商圈を考えるのだったらインパクトは大きいわけですから、もう少し広域的に見る必要があるかと。

意見の中にもありますように、477号と161号の交差点とか、何か所か、こういった商圈を考える場合には、現在の交通混雑が激しくて、特に夏季などは非常に厳しい交通混雑が生じているわけですから、そういうバックグラウンドに対して、御社の影響がどういうふうに加わるのか。そのあたりの見解を明らかにしていただきたいといいたいでしょうか、どのぐらいの混雑の程度の増加につながるのか、そのあたりを教えていただきたいというのが1点です。

関連いたしまして、本日いただいたA3の横長の資料を見ますと、左のほうの真ん中に、駐車場計画と書いてあって、3,050台の駐車場をおつくりになる。これは立地法上の必要台数2,786台をかなり上回っていて、これだけ努力しているということを示したいのかなと思います。逆に言うならば、これだけの自動車利用を誘発させるというか、それを前提にした計画になっているとも言えます。

一方、届出書の配慮事項の中を見ますと、バスの増便を求めるとか、あるいは湖上交通を使うとか、自動車以外の手段を使おうと、これを進めようというような提案があるんですけども、どうも本音は、自動車利用をうんと受け入れて、それで何がしかの配慮というところで、エコバスとか、あるいは湖上交通を書いておられるような気がしまして、交通環境に対する対応の基本姿勢、これをお聴きしたいというのが2点です。

3点目が、計画地内の駐車場ですが、南地区、中地区、北地区と分かれておりますね。中地区というのは駐車場の出入口はございませんね、通常使うものは、それで、よろしいでしょうか。

そうしますと、北地区あるいは南地区から誘導するわけですが、3,000台余りの駐車スペースに対して、どういうふうに誘導していくのか。3,000台というのはかなり大きいわけで、誘導をうまくしめないと、恐らくよく使われる駐車場、あるいはそれほど使われない駐車場、その行き来のために、特に中地区と北地区の間の通路というのは、現地で聴けなかったのかわかりませんが、私はおとといかな、見せてはいただきませんでしたけど、このあたり、うまく使わないと、行ったり来たりするようなことにならないかなというのが3つ目です。

最後に、広い駐車場、例えば南地区から北地区にある施設には歩かざるを得ないですね、仮に南地区の駐車スペースが使われたとすると。車を使う人も最終的には歩行者にならざるを得ないわけであって、中地区を横断しないといけませんね。これだけ広い駐車場を歩行者が移動するわけですが、その誘導をどういうふうに考えておられるのか。混んでいるときには、ちょっと危ないかなという気もしますので、その4点、お答えいただけますでしょうか。

建物設置者：商圈は、競合店とか、そういったものも踏まえて設定しております。その広域的な処理については、いわば立地法での広域化の進入路線というか、そういったものを設定しております、それに伴って、例えば国道側からの誘導的な看板、そういったものは準備しております。

お答えは不十分ですよ。

委員：私がお質問した内容とは違います。

建物設置者：ちょっと違うと。

会長：例えば、きょうもいただいているわけですけども、大津市からの質問とも関わって、西詰交差点の調査を行われているわけですね、予測を。それとの関わりで、一定結論も得ているようですが、その辺のところも紹介していただければ、第1点についてはクリアできる。

委員：それは、ここの届出書の中に入っているんですか、入っていないんですか。

建物設置者：大津市さんからの質問にありましたヤマダ電機の前の交差点については、立地法の届出書には入っておりません。これはその後、大津市さんから出てきたご質問です。これについては実際の調査データを大津市さんから受領いたしまして、分析をしました。結果、問題ないということでしたので、このシートにも出していますが、道路改良は必要でないということです。

それから、先ほどおっしゃった広域での交通対応という点に関しまして、ここの地区が、ちょうどこの琵琶湖大橋のたもとにあります、北から来るところについては、こ

こは信号が全くない。この計画地まで続いている。南もそうです。それから、広域交通でネックになるところとしましては、先ほど言われた161、湖岸道路の反対ですとか、あと守山駅のほうから来るところ、大きくは4つの道路しかない。各方面1本ずつという形になっております。

ポイントとなる交差点については、今回、調査していただきまして、クリティカルポイントをチェックしたというふうに考えておりまして、その中でのポイントとなるところを届出書のほうに記載させていただいたということで、そのクリティカルポイントが何とかなるので。

委員：ですから、私がお聞きしたのは、計画地の周辺はいいけども、もう少し広い目に見たほうがいいんじゃないかと。例えば大津市さんの意見に、477号と161号の交差点とか、161号は混みますよね。でありますから、そういうところへの負荷がどうなっているとか、そういうことについて、どうなるのかというようなことについて予測をし、それに対する対策についてお考えになっているかということが私の質問です。

会長：例えば、きょういただいた資料のところ、開業後の飽和度は0.76と。1を超えないという指摘があるわけですが、例えば、これがどういう状況のもとでの0.76なのか。そんなこともわかれば、プラスしていただければありがたいと思います。

建物設置者：少し補足させていただきますと、要は、この届出を出す前に、ヤマダ電機さんも開業していた。その西側の琵琶湖大橋交差点、161との交差は今回やっているわけです、この届出書では。そのもう一つ東側の琵琶湖大橋西詰交差点というのが、ヤマダ電機の前で、あそこも問題ではないかという大津市さんのご指摘があって、そこで大津市さんが持っているデータに、ヤマダ電機さんが開業したやつをバックグラウンドとして、今回守山の交通がオンされた。そういう状況のもとで、何とかいけるでしょうというような形になっています。

順不同になりますけれども、3,050台確保して、それは交通を逆に誘発するかは非常に難しい問題があって、駐車場を確保すれば交通が来るといけないかという話は、じゃ、確保しなければいいのか。ここら辺も難しい話があると思うんです。

一応、今回は立地法の指針、いろいろなものを含めて、19年2月に改定された新しい指針に基づいて、とりあえず必要な駐車場は何ぼだということを求めて、それは最低クリアしないとだめだろうというような、3,050台という形で確保させていただいていると。それは逆に、それだけ分誘発するといえ、誘発になりますけれども、今、1時間にピークで1,600台ぐらい来るといことです。入り口としてはいろいろあります。西から来たものは平面でそのまま南へ入れますし、南から来たやつは北側の真正面の玄関から入れますし、北から来た分はそのまま北のオーバーパスを通して入れる。

だから、入り口は全部で4か所ありますので、うまいぐあい中地区等へも誘導できるだろうと。誘導は十分訓練しながらやらないといけないとは思いますが、そういうのは何とかうまいぐあいにいくようにやっていくと。オープン当初の混乱が、先ほどありましたように、そこら辺は経験則がうまいぐあいにいって、徐々に上手な誘導ができていくのだろうというふうに考えております。

建物設置者：あと、地元の直近の対策については、先ほどご説明させていただいたとおりでございます。広域の対策につきましては、具体的には販促計画の中で、チラシであ

るとか、こういうふうな経路を通過してショッピングセンターの施設に来ていただきたいと、こういうふうな周知の徹底の仕方が1つ。

あとは、広域の看板、既に何箇所か設置させていただいていますが、これについてもこれでよしという分じゃなくて、随時どういう形で看板にすればいいのか。これも勉強しながらやっつけていこうと。看板によつての施設の来場の仕方というところについても、そういう形でやっつけていきたいということを考えています。

それと、繁忙期におきましては、単に看板じゃなくて、ポイント、ポイントにおいては、やはり人間を配置して、それで随時無線とかで、その辺の状況を双方向に認知し合いながら、対策を随時打っていく。こういうふうな広域での対策を講じていきたいと考えております。

あと、先生からご質問があった自動車以外の件でございますが、近江鉄道様、また江若交通様のほうに オープンを予定しているのが9月11日となっております。これに増便をしようと思うと、それ以前に運輸局等々に申請をしなければならないという事柄が出ております。これについては警察との協議とか必要でございますので、今まさに真剣に各課協議をしながら、できるだけ増便をしていこうということによってやっております。やはり環境の件、交通渋滞の件を考えると、可能な限り路線バスを使っていただく。単に路線バスを配置しただけじゃなくて、路線バスをいかにお客さまが運用していけるか、そういう販促なんかも踏まえて計画していきたいと思っております。

また、湖上交通の琵琶湖汽船様のほうにつきましては、これも単に置くだけでなく、それが運航した暁に、それをいかに利用していただくかというような販促計画が必要になるかと思っておりますので、この辺も関係会社と協議した上で、できる限り一般の自動車よりも、公共交通、湖上交通を使っていただく努力を、引き続きしていくということに観点を置いていきたいと思っております。

それと、駐車場内の北地区、中地区、南地区の誘導でございますが、先生のご指摘にもあったとおり、この辺についてはしっかりとやっつけていかなければならないと思っております。施設警備の管理会社のほうも決めましたので、こちらのほうについては、先生からご指導あったとおり、安全対策等々を考えて、繁忙期のときにはどういう形で歩行者の安全確保に努めるか、今後も引き続いて安全を重視した対策を講じていくと、このように考えております。以上でございます。

会長：どうぞ。

委員：確認したいのですが、交通量の調査データ、これはたびたび出ているものではないんですけど、1月に1回ですね。それから、琵琶湖大橋の西詰というよりも、イズミヤの国道との交差のところ、商圈対象として京都方面ですと湖西バイパスを使っておりますね。その地点の予測データ自体は、そのときは対象になっていなかったんですか。実地調査じゃなくて、その飽和度の予測。

建物設置者：いえ、やっています。これはナンバー3ですか。

委員：ナンバー3で。

建物設置者：161号と。

委員：477。

建物設置者：はい。交差点については。

委員：その飽和度が、日曜日とかはすごいですけれども、何となく調査日時のかげんかなと思ったりもするんですけど、そこら辺で、調査は1月に1回来ていたということですね。

建物設置者：そうです。

委員：はい、わかりました。

会長：きょう、いただいた資料の国道477号と、大津市の質問に対する対応ですね。この資料で、市道の2008号ですか、これに関わった0.76という数字については、新たに確認した数字なんですね。

建物設置者：そうです。

会長：問題は、これがいつごろの資料なのか。特に、先ほどの委員の意見の関わりで言えば、夏はとても混むというような問題もありますので、大津市が提供した資料というのは、いつごろの時期の資料なのか。それで、0.76なのかというのがとても気になるんですけども、もしわかれば。

建物設置者：時期はちょっと忘れちゃいましたけども、一応それもヤマダ電機さんの実調のときに最大だと言われるデータをもとにして、それでヤマダ電機さんがそこに上乘せされた。そこに、さらに今回ぼんと上乘せしていますので、時期は私もちょっとど忘れしちゃいました。

委員：ヤマダ電機はいつ開店ですか。

建物設置者：去年の秋ごろだったと思います。

ヤマダ電機の立地法の交通量をオンしたデータを大津市さんから見せていただいて、それを分析しました。その結果をオンしてあります。

委員：先ほどの広域部分の話と若干補足ですけども、今回のショッピングセンターというのは、かなり大きくて、多分、大津の方あるいは守山の方だけじゃなくて、栗東であるとか、もっと遠くの方も恐らく興味を示されると思うんですね。

ご承知のとおり、例えば吉見3丁目とか、辻とか、ああいうふうな交差点というのは、常にボトルネックになっているような地域だと思うんです、交通渋滞で言えば。さらにそこで、このショッピングセンターができることによって、そういう交差点がもっと混雑してしまう。そうすると、せっかく近隣のところをきちっと交通渋滞緩和の対応をされたとしても、そもそも、もっと遠いところだとまってしまっている、こちらの計画がうまく動かないというふうなことになるときに、また責任であるとかいう話になってくる可能性が多分あると思うんですね。

ですから、いろいろなところからたくさんの方が来られることを想定するのであれば、地元だけではなくて、もっと離れたところなんかもある程度ターゲットにしながら、計画あるいは対策を立てられたほうがいいんじゃないでしょうかというふうには、私も個人的には思います。

今でしたら、例えば琵琶湖湾岸西詰交差点とか、非常に近いところですね、地元の方というだけの議論になっているように見えるので、繰り返しになりますけども、もう少し遠いところも視野に入れられたほうがいいんじゃないでしょうかということです。

会長：予定している時間を大分オーバーしてしまいましたけれども、ほかに特に。

はい。

委員：さっきの、ほかの方の質問に関連してですが、Bの南地区とCの中地区との自動車の移動は、BとCのちょうど真ん中ぐらいに橋みたいなやつが見えますし、下のほうにも橋のようなものを書いてあるんですが、これは橋かどうかよくわからないんですが、ここも自動車は移動できる場所ですか。あそこまで移動できるわけですか。

建物設置者：はい。

委員：一番下か何かに、これは。

建物設置者：それは同じ橋でございます。

委員：橋ですか。

建物設置者：1本じゃなくて、2本の橋で中地区と南地区の行き来をするということになっています。

委員：そこは歩行者も通られるということですね。

建物設置者：歩車分離で、自動車は自動車、歩行者は歩行者の、そういうふうな橋にしております。

委員：CからEへ行ったり来たりするのは、歩行者あるいは道路はどこを通るんですか。中地区と北地区の間は、上の方、琵琶湖側は港があるから、あそこは半分以上通れないんでしょうね。

建物設置者：通れないです。

委員：この下のほう、東のほうというんですか。その辺で通れるところをつくられるということですか。何本かつくられると。

建物設置者：そうです。歩行者が1本、道路が1本の予定です。

委員：一番下のところに、矢印が右と左の両方にあるところがあるんですけど、これは。

ごめんなさい。もう一つ、基本的なことを聴きますが、CとEとの真ん中のそれは道路ですか、敷地でないもの。

建物設置者：これは守山市さんの土地でございます。今どのように利用されているかという、その上に守山漁協さんが使用されている漁港があります。その入り口が守山市さんのこの土地になっております。そのところを今回占有許可をとって、通行をするという計画にしております。

委員：そうすると、そこが道路でしたら、ここへ入り込んでくる車も考えられませんか。

建物設置者：なので、そこにつきましては、現状、利用されているのは、守山漁協様に入る組合員さんだけの単独のゲートになっております。ただ、そのまま開放しておくと、今、先生がおっしゃった問題がございますので、そこについてはリモコンゲートを設けて、普通の一般車両の通行が入らないような施工にしております。

委員：漁港の関係者は入れる。

建物設置者：漁協の関係者さんのほうには、リモコンゲートのリモコンをお渡しして、そのリモコンをスイッチしたら、そのゲートが開くと。それで、そこには常駐のガードマンをつけさせていただいて、普通の漁協さんの車と一般車両の安全対策を講じると、そういうふうな施策を講じております。

委員：もう一つ、もう一回確認するんですが、EとC、南地区と中地区との間の、これは運河というか、川みたいなところで上に橋がかかっていると。

建物設置者：はい、六番川という川でございます。この川のところに橋を渡させていた

だきます。この川についてもある程度整備させていただいて、きれいに形をして、散策をしていただけるようなところなんかも整備させていただくことを考えています。

委員：もう一つ、参考にお聴きしますが、建物は何色になる予定ですか。まだわからないんですか。

建物設置者：アイボリーです。

建物設置者：それも県のご指導をいただいて。

委員：突き合わせさせていただいている。

建物設置者：というか、明度とか、そういったものを落とした色にしております。

会長：よろしいですか。

委員：1点だけよろしいですか。

会長：はい。

委員：先ほどと同じ北側の話ですけれども、予測されているところというのは、1階で見られているんですが、数十メートル行きますと高層階の建物があります。そこは住居になっているんだろうと思うんですけども、そうしますと、多分バックブザー音とか、1階の防音壁の陰よりも、そちらの方が高くなるような気がしなくもないんですけども、そのあたりはご検討済みだったんでしょうか。

建物設置者：それはかなり離れていますし、この2.5メートルだけの防音壁の効果というのは、5デシベル、10デシベルのものであります。

委員：いや、20見込まれているんですが。

建物設置者：この2.5メートル、そうです。1階の方で、20デシベル増えたときでも、かなり減っているか、それは私、屋上のやつでやったから、屋上が20何デシベル、回折がついているんですよ。屋上のいろいろ室外機の方は、上に行くから、それでも回折はある程度効いてくるのかなと。

委員：何階ぐらいの高さかというのがわからないんですけども、反対側に建物もございまして、多分回折減衰はほぼなくなると思うんです。

建物設置者：一直線上にあって、3デシベルあるかどうかでしょうけど。

委員：そうすると、回折減衰の分がほとんど距離で補えなくて、そちらの家屋のほうという可能性がございまして、言いたいのは、夜間、バックブザーの停止とか、何らかの対策をされたほうが。

建物設置者：そうですね。

委員：あるいは、今、2.5になっていますけども、もうちょっと余裕を持たれたほうがいいのかもかもしれません。

会長：北側の住民の場所というのは、かなり離れているんじゃないですか。

建物設置者：離れていますけど、100メートルで40デシベル減衰しますね。

委員：今の計算だと20メートルぐらいのところ計算されていますので、多分、あと20弱ぐらい落ちるとは思うんですけども、その分がちょうど防音壁と相殺される。夜間にバックブザーの2000ヘルツの音なりが聞こえてしまうと、ちょっとこれは。

建物設置者：そうですね。また管理のほうで、最近はバックブザーをとめる話もありますので、夜間にはそういう配慮をするようにということ、管理のほうにお願いしたいと思います。

会長：一、二、確認ですけれども、地域住民から交通問題について意見があって、これに対して、きょう出された資料の対応のところ、開業後においても、必要に応じて協議の場を設けるとい、この協議は関係機関を含むわけですね。そうですね。

建物設置者：はい。

会長：そういう意味では、必要に応じてということですが、今後、引き続きというふうに解してよろしいですね。

建物設置者：はい。

会長：それから、夜間でも3名のガードマンを置くということですが、これは駐車場も含めてガードするという考え方でよろしいですね。

建物設置者：そうです。

会長：そういう意味では、駐車場を含めた青少年防犯対策とか、そういうことも含めて考えていいわけですね。

建物設置者：はい。

会長：よろしいですね、委員さん。

じゃ、以上で終わることにします。どうもありがとうございました。

3時を過ぎてしまいましたけども、予定ではここで休憩をとることになっていますけど、いかがですか。

じゃ、ここで10分間、休憩を置くことにします。

〔午後 3時 5分 休憩〕

(2) 「エイクエア」の変更届出について

〔午後 3時12分 再開〕

会長：そうしましたら、委員もそろいましたので、ちょっと早いですが、切り上げて再開させていただきます。

会長：どうも、ご苦労さまでございます。

基本的な点につきましては勉強させていただいていますので、特に周辺的生活環境への影響としてポイントになる点、それから配慮事項を中心に、7分ぐらいでお願いしたいと思います。よろしくをお願いします。

建物設置者：それでは、エイクエアの立地法変更届に関する説明をさせていただきます。大規模小売店舗の名称は「エイクエア」、所在地は滋賀県草津市西洪川一丁目23番1号です。変更する事項といたしまして、既存のエイクエア内のSARA専門店棟を解体し、新たに2階建てを建築し増床します。また、既存エイクエア・ノース内に、大型専門店を新たに増床します。なお、今回の届出では、エイクエアとエイクエア・ノースを一体のショッピングセンターとして届出させていただいております。

変更する内容は、店舗面積を4万6,033㎡から5万5,089㎡に増床します。

駐輪場台数は、1,745台から1,439台に変更します。これは、平成19年8月26日、日曜日の午前中のピーク時間11時と午後のピーク時間14時、その時間帯の利用状況を調査いたしました。いずれの時間帯も、自転車と二輪車を合わせて約700台でございました。増床後の駐輪台数を店舗面積の増加率、約1.2倍から推定しますと

約840台となります。そうしますと、約600台の余裕をもった計画ということで考えております。

その他、荷さばき施設は、変更前1,658㎡から2,012㎡に、また廃棄物保管施設は、変更前669.4立米から695.4立米に増加変更をしております。

店舗の開閉時間は、アル・プラザ、SARA 専門店棟が9時から22時まで、大型専門店棟が9時から21時までの変更となりますが、ディオワールド、アカチャンホンポ、無印良品の営業時間に変更はございません。店舗開閉時間の変更に伴い、アル・プラザの立体駐車場が8時45分から22時30分まで、大型専門店棟のある平面駐車場だと、大型専門店棟の屋上駐車場が8時45分から21時半まで、駐車場の利用できる時間帯を変更します。

エスクエア・ノース内のディオワールド2号館前の出入口、申請図面の6、その10の出入口を、来客車両の安全な出入りを図るために、搬入車専用出口から一般客用の出口に変更させていただきます。

開店予定は、大型専門店が平成20年6月、SARA 専門店棟が平成20年10月を予定しております。開閉店の時間変更および駐車場利用時間帯の変更は、平成20年6月を予定しております。

補足事項といたしまして、今回の増築変更に伴う駐車台数の増減はありませんが、指針に基づく必要駐車台数2,770台に対しまして、183台の余裕のある2,953台の駐車台数を確保しております。現在の駐車場の利用状況として、平成19年8月26日、日曜日の調査におきまして、14時から15時がピークとなります。2,344台が駐車場内に滞留しておりました。増床後の滞留台数を店舗面積の増加率、約1.2倍から推定いたしますと、2,813台となります。約140台の余裕をもった計画というふうに考えております。

草津市より意見のありましたディオワールド1号館の屋上にあるB10番という発電機ですが、これが高校の周囲50メートル付近で規制基準値を5デシベル減じた場合に、夜間の最大値が騒音規制値を超える件につきましては、予測においては常時稼働というふうにしておりましたが、B10番の発電機は非常用の発電機でありまして、実際には停電時に稼働する以外は、年に2回行われる法定点検と、それに5分程度試験運転をするぐらいのことで、常時使用するものではありません。実績的に問題ないというふうに考えております。

なお、高校を含めた周辺地域から騒音などの苦情が生じた場合には、周辺住民などと調整の上、適切な対応をさせていただきます。

付帯事項について、店舗から出る廃棄物は、可能な限り分別し再資源化を図り、ごみの減量に努めます。また、一般廃棄物は市の許可業者、産業廃棄物は県の許可業者に委託し処理します。廃棄物の保管場所については、飛散・流出・地下浸透がないように十分な面積および施設を確保し、収集および運搬に際して効率的、かつ安全に作業を行えるスペースを設けます。

交通渋滞の対策といたしましては、地元住民の要望を聞きながら、警察や行政の指導のもとに交通整理員を施設内の出入口周辺に配置し、スムーズな車両誘導を図ります。また、来店客へは、チラシ、看板、ホームページなどによる来店径路の周知を図り、周

辺道路への負担軽減に努めます。

建物設置者：続きまして、前もって騒音につきまして質疑をいただいております。それにつきまして資料を作成しましたので、ここでご説明させていただきます。よろしくお願いいたします。

資料の方をごらんいただけますでしょうか。エイスクエアの騒音に係る質疑ということで、四角に囲まれたところが、いただいております質疑でございます。それでは、順にご説明させていただきます。連続音である送風機や室外機などの設備騒音については、最大値算出の際に、全ての連続音をエネルギー加算する必要がありますが、個別に求めた騒音レベルの最大値が記載されています。

届出書におきましては、夜間の最大値の算出につきましては、「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」の解説において、夜間については、個別の騒音ピークレベルについても併せて予測評価を行うとされており、評価方法については、個別の騒音の評価として現段階では最も妥当なものであると考えられる騒音規制法の基準値を引用したとされていますことから、個別の騒音レベルの最大値を記載して、評価をしておりました。

しかしながら、今回増床される SARA 専門店棟に、公道を挟まず隣接しております地点 G、g におきましては、設備騒音の影響が大きいと考えられることから、最大値の算出に際しては全ての連続音をエネルギー加算して再予測を行いました。その結果につきましては、表 2 に示します。結果につきましては、次の質疑の説明とあわせてご説明いたします。

次の質疑は、SARA 南側は、設備騒音の音源が高さ 10.8メートルに集中しており、この高さは、南側家屋の 4 階相当になります。地点 g、G の予測は 3 階と 5 階で行われていますが、昼間・夜間とも 4 階が最も高いレベルとなる可能性があります。

SARA に設置される送風機棟については、基準距離での騒音レベルが、いずれも「カタログ値」となっていますが、カタログ値をそのまま使ったのか、+3 デシベルしたのかなどが不明です。

はじめに、再予測に当たりましては、SARA 専門店棟、大型専門店棟に設置を予定しておりました送風機（表 1）の当初予測時で、66.5 デシベルと書かれているものですが、これにつきましては、飲食店が入居する際に想定しておりました送風機で、届出書の予測時点では飲食店の位置が特定できず、全ての送風機を飲食店用と想定しておりました。

しかしながら、実際には飲食店は SARA 専門店棟に 1 店舗（最も草津駅に近い場所）であり、飲食店に設置される送風機は当初予定のものとは異なり、騒音レベルは 68.5 デシベル、排出口は SARA 専門店棟屋上の駐車場側に 1 箇所となります。位置につきましては 4 枚ほどめくっていただきまして、別添図の右下の水色の建物の下あたり、C105 と書かれたところになります。また、その他の送風機につきましては、1 階が 43.5、2 階が 48 デシベルの送風機となります。

空調室外機、冷凍冷蔵機、キュービクルにつきましては、カタログ値をそのまま使用していたことから、+3 デシベルした騒音レベルとなります。

以上の現在の設備状況を踏まえまして、4 階の高さも含めまして再予測をした結果が表 2 であります。

次のページをごらんください。この表の下段の括弧内の数値は、当初予測時の条件で予測した結果であります。また、夜間最大値につきましては、連続音である設備類はエネルギー合成をした値を記載しております。

住居に当たる地点Gにおける等価騒音レベルは、昼間1階で5.8デシベル、夜間5階で37.5デシベルが最大となります。また、敷地境界に当たる地点gにおける定常音の各最大値をエネルギー加算した値は、5階で49.2デシベルが最大となります。等価騒音レベルおよび夜間の最大値は、いずれも基準値以下となります。

厨房用送風機の騒音レベルは当初予測時よりも大きくなりますが、排出口位置が敷地境界から離れた駐車場側に設置されることで、隣接する住居への影響は小さくなります。また、店舗用の送風機は当初予測時よりも発生騒音レベルが小さくなることから、送風機による周辺への騒音の影響は低減されることとなります。

空調室外機、冷凍冷蔵機、キュービクルについては、当初予測時よりも発生騒音レベルが3デシベル増加しますが、当初より周辺への影響が大きくなかったことから、予測結果に大きな変化はありません。

4ページをごらんください。店舗周辺の建物情報として、周辺住居とその建物高さを示した資料を準備願います。これにつきましては、本資料の最後の3枚の別添資料2-1から3を参照願います。

最後に、今回飲食店が1店舗となったんですが、将来的にSARA専門店棟のテナントが物販から飲食に変わった場合、送風機はどうなるのかということにつきましては、物販から飲食に変更となる場合には、排気口等の新設工事が必要となります。排気口は現在の飲食店と同様に、SARA専門店棟の北側に設置されることとなります。設置位置と敷地境界までは40メートル程度あり、30デシベル以上の距離減衰が見込まれます。

今回設置を予定している厨房用送風機を設置した場合、敷地境界付近での厨房用送風機による騒音レベルは35デシベル程度となることから、変更によって周辺住居に著しい影響は及ぼさないものと考えております。

なお、著しい影響を及ぼすような設備計画となる場合には、適切な対策を施し、騒音影響の低減を行います。また、苦情等が発生した場合には、周辺住民と調整の上、適切な対応を行います。

以上で、事前にいただきました騒音に係る質疑についての説明を終わらせていただきます。

会長：それでは、質疑に移りたいと思います。交通の問題があるかと思えますけども、騒音関係で何かございますか。

委員：はい。きょう、いただいた資料ですけども、最大値の計算方法に関しましては、指針には個別の騒音の最大値と規制法の基準値を比較しろとは多分書いてないはずですよ。ご確認ください。

建物設置者：はい。

委員：等価騒音レベルの場合は、合計して比較しろということが書いてあるんですけども、個別の騒音はこうやって計算しなさいということととまってるんですね、指針は。そのあと、全体の最大値を計算する方法は書いてないはずなんですよ。ですので、そのあたり誤解のないように。

ですから、ここに限らず、多分他府県等でも、そういう計算されるときには、正しい計算方法をお使いください。

1点、お伺いしたいのはBGMに関して。BGMを朝の9時から20時まで流されるという計画になっておるんですけども、これはどういう意味で必要なのでしょうか。建物設置者：時間の設定につきましては、ディオワールドの営業時間内ということで、時間を設定させていただいております。

建物設置者：構想的には、店舗開店と閉店の時間については、当然放送として流す必要もあると思いますので、その時間だけさせていただいたものです。

委員：BGMですから、ずっと9時から20時まで音楽を流されるというようにもとれますが、そういう意味ではないのでしょうか。何を流されるのでしょうか。

建物設置者：今、ディオワールドのほうは、朝、BGMを流しております。それについて、以前、近隣のマンションのほうからクレームがございまして、その後、屋上のスピーカーについてはアッテネーターをつけさせていただいていまして、音をぐっと抑えて、店内に流れる形でしております。

委員：大規模店舗で、BGMを流されているところは極めて少ないですね。ほかの店舗は、どうして流されていないということを考えられたことはあるのでしょうか。要するに、どうして必要なのか。

今おっしゃったみたいに、騒音になり得るような音をわざわざ出されている理由というのは、やっぱりどこかでないと、出す根拠にならないのではないかと思います。多分、ほかがやっていないのはそのあたりがあるかと思うんですけども、BGMにつきましては、聞こえるか聞こえないかが大事でして、レベルというのは余り関係ないことになります。朝、流されていて、そういうクレームがついたということは、聞こえたんでしょうね。

そういうレベルを下げるということで済んでいるかどうかは、ほかにもまだ気にされている方もおられるかもしれませんね。朝、そういう聴きたくもない音楽がずっと聞こえているという、周りの住民の方の状況をちょっと想像していただいて、BGMを本当に使う必要があるのか。どうしてほかは使われていないのか。そういうことをご検討いただければと思います。

会長：ほかに、どうでしょうか。交通関係はいかがでしょうか。

我々の手元にあります資料では、ここに野村中央交差点というのが書いてあるわけですが、資料4の交差点のところは大江だと思っておりますが、新たに道路が開通して図書館に抜けていく、あれが従来、飽和度も高かったかもしれない交差点も少しは緩和されるんじゃないかと思いますけど、その辺はどんなふうにごらんになっているでしょうか。

建物設置者：大江霊仙寺線という、草津川のところです。

会長：はい。

建物設置者：この4番のところから、大江霊仙寺線の旧草津川付近が開通したんですが、これは4月21日の10時に開通しております。通勤に利用している方なんかは、ちょっと渋滞がましになったのかなという話も聞かれています。そこで開通後の4月27日の日曜日に、現在も混雑度が1を超えています野村町7番を右折して曲がってくる台

数と、こちらから来る台数をカウントしてみました。

そうしましたところ、まず7番の野村中央の曲がって来る台数というのが、平成19年8月26日の調査時には342台だったのが、今回4月27日では277台と、65台ほど減っている状況でございました。逆に、4番の大江霊仙寺線が開通したことによって、そちら方向から来る台数につきましては、合計で123台増加しているということで、湖南幹線というか、あの道の台数がこちらの大江霊仙寺線の方にシフトしているという状況はあると思います。

会長：特に心配されていた7の交差点は、一定緩和されている。

建物設置者：はい。この調査というのが開通して1週間後なものですから、これからもっと周知されていくことで、いい方向に動くんじゃないかなという感じは持っております。

会長：この場合でも、交差点7について、誘導するプラカードを持った誘導員を考えると。

建物設置者：はい。開店時等、それは考えております。

会長：ほかに、いかがでしょうか。

委員：じゃ、一言だけお願いします。

ただいまの大江霊仙寺線の件ですが、これは堤防を切り下げて大江霊仙寺線の一部が開通したわけで、草津駅周辺道路の一つ、懸案の道路ができたということで、周辺の交通状況はよくなるというのは当然ですが、恐らくあと一、二年後ぐらいじゃないでしょうか。

はっきりわかりませんが、湖南幹線と草津川がクロスする砂川大橋の架け替えなどで、よりシビアな状態、つまり今、2車線がオーバーパスしていますけども、一たんそれを取り崩して、平面で4車ということになったことだけですから、大江霊仙寺線がその際の迂回路になるというようなことで、このあたりの交通状況もかなり変わってくると思いますから、それは御社の、要は責任でもって対応しなければならないことじゃございませんけど、適切にまた誘導されることを期待いたします。

それから、もう一つ、基本姿勢をお聴きしたいんですけども、きょうの資料を見ますと、面積が5万5,000㎡少しという、今後オープンするイオンモールに次いだ県下2番目の大規模施設であるということでございますが、本日、議論をいたしました守山のほうの施設、あるいはイオン等々と比べまして、御社のショッピングモール等々の違いは、鉄道駅に隣接しているということであって、それは大きな強みにもなるというふうに思うんです。

その鉄道駅周辺で、一定のお客さんが公共交通を利用していらっしゃる、そういうことを前提に、なにがしか交通計画で配慮していくというか、鉄道駅からかなり離れた、車でしか行けないようなショッピングモールじゃなくて、公共交通が使えるというような好条件を、交通計画にいかんにか反映させていらっしゃるか、基本姿勢をお聴かせくださるでしょうか。

特にメリットがないと考えておられるのか。

建物設置者：私どもは、先生がおっしゃったように駅前立地で、小型のショッピングセンターと全く違うすみ分けをしております、これは我々の進むべき道かなと思ってい

るんですけども、現状は63%が車、37%がJR、徒歩、自転車、バイク、こういう比率でご来場いただいております。

我々従業員初め、お客様にも、できるだけ公共交通機関をお願いしたいということを徹底しておりますんですけども、何せお客さんに徹底するのはなかなか難しゅうございまして、例えばチラシを入れるときとか、オープン販促をするときとか、そういうときに公共交通機関をご利用くださいとか、あるいは駅貼りのところに販促用のチラシを入れたりしながらやっている。

委員：公共交通利用者に、何かインセンティブを持たせるとか、バスに乗ってくださいとか、そういうものじゃなくて、駅周辺ですから比較的公共交通でアクセスしやすいわけです。

何かインセンティブを持たせることによって、公共交通利用者をもう少し増やせると思うんですけども、なにがしかインセンティブを持たせるような、そういう試みをされてきたか、あるいは今後される予定とか、その辺はいかがですか。

建物設置者：今まで取り組んできたのは、結局、私が今申し上げましたように、メディアの媒体を使ったりして、皆さんに公共交通機関の利用をお願いしていきたいというのが実情でございます。

委員：何かご褒美をあげるとか。

建物設置者：それは、今のところ取り組んでないんですけども、今後の検討課題。

いろいろと、そういうことも含めて検討。

委員：立地条件が他の大規模施設と違うわけで、それは御社の強みだと思いますね。

建物設置者：そうですね。先生がおっしゃるように、恐らく我々しかできない部分だと思っていますので、それは最大限、効果的な展開をしていきたいと。以上、今後の課題として取り組んでいきたいと思っております。

会長：ほかに、ございますでしょうか。よろしいでしょうか。

どうも、ありがとうございました。

会長：それでは、引き続きまして、フォレオ大津一里山について。これはかなり時間がかかるんじゃないかと思いますが、審議の時間を考慮に入れてご議論いただきたいと思っております。

(3) 「フォレオ大津一里山」の新設届出について

会長：本日は、どうもご苦労さまでございます。基本的な点につきましては勉強させていただいておりますので、周辺地域の生活環境への影響としてポイントになる点と、それから配慮事項について中心に、10分程度でよろしく願います。

建物設置者：早速ですが、お手元には立地法の届出があるかと思っております。そのページ等をお話しさせていただいて、順次進めたいと思っております。施設の概要については事務局の方から説明があったということで、特に配慮事項等について中心に説明させていただきたいと思っております。

まず、交通関係の配慮事項から説明させていただきます。お手元の資料の11ページに図面が入っております。真ん中に「計画地」というのがございますけども、この計画地への案内径路を記載しているものでございまして、主要な動線となるところが緑で記載をしているところでございます。赤と黄色が来店径路、青が退店径路ということでお示しさせていただいているものでございます。今見ていただいている11ページは、平日の方面別の交通量でございます。

計画地は、4方向を市道に囲まれておりまして、そこに出入口を3か所設置しております。矢印の入ったところでございますけども、この計画地の東側を通称「学園通り」と呼んでいるところに出入口が1か所、南側の市道にも出入口が1か所、それと新幹線が走っております北側にも出入口が1か所ということで、合計3か所の出入口で構成されております。

案内径路でございますけども、現状、西のほうから来る車につきましては、学園通りを瀬田大江町の交差点を經由しまして、東の出入口から左折で入っていただくという計画をしております。県道の西のほうから来る車についても、同じように瀬田大江町の交差点を經由しまして、東の出入口から入っていただくというような案内を考えている次第でございます。

あと、琵琶湖のほうから、瀬田駅のほうから来る車につきましては、一里山4の交差点を直進で通過していただいて、計画地の南側の出入口から入庫していただくというような案内径路になってございます。今度、バイパスを北・東のほうから来る車については、一里山4の交差点を左折いただいて、同じように南進していただきまして、南の出入口から入っていただくというような案内径路になってございます。

あと、大江町というところにバイパスがございまして、国道とバイパスの東側の大江町の住民の方につきましては、計画地の北・西側のところに跨線橋がございまして、その跨線橋を經由しまして、計画地の南側から入っていただくというような来店径路を想定しております。

南のほう、東のほうの県道で帰っていく車につきましては、南から出ていただいて、同じルートで帰っていただくというように考えておる次第でございます。瀬田駅のほう、北のほうから来店いただいたお客様につきましては、こちらのほうから出ていただいて帰っていただくというような案内径路を考えています。

あと、図面でいうと下側です。こちら側と大江町の方、それと東のほうからやってくる車につきましては、跨線橋を通しましてバイパスの側道に出ていただいて、それぞれ東のほう、西のほう、それで大江町の村の中に帰っていただくというような案内径路を想定しております。

こういう案内径路をもとに、幾つかのハード面の対策をとってございます。まず1つは、これは届出書の中には記載がないんですけども、一里山4の交差点から、こちらが計画地の新幹線が走っている200メートルの間でございますけども、現状、西側の歩道が1.5メートルですけども、現状、工事をしていまして、3.5メートルを確保するように計画している次第でございます。これが1つでございます。

次に、学園通りのほう、周辺見取図は3ページでございますけども、こちら側は計画地の角地を右折して入るということになります。計画地の、こちらの交差点に信号を設

置できるような形態の交差点に改良させていただいておりまして、警察との協議では、まだ設置する日にちの確約はございませんけれども、信号がつく形態になっていて、オープンまでにはつくのではないかというようなことで配慮させていただいております。

もう1つ、学園通りは片側一車線の道路でございますけれども、こちらも約200メートル敷地を後退しまして、計画地側に3.5メートルの歩道を設置させていただく。それと、こちらを右折ということがございますけれども、100メートルから120メートルの右折レーンを設置しまして、後続車両への影響を軽減したいと考えている次第でございます。

この計画地周りでございますけれども、もう1つ、今度ここで右折して入ってくる。こちらでも右折で入庫ということになるんですけども、こちらについても敷地を下げまして、約45メートルの右折レーンを設置しまして、瀬田駅のほうから来た車については、こちらでも、公道ではございますけれども、右折レーンを設置して、この南側についても45メートルの進入レーンをとりまして、何とか一般車両には影響を与えないような配慮をさせていただいている次第でございます。

もう1つ、学園通り前のところでございますけれども、こちらに右折レーンがあって、左折イン、左折アウトでの案内をしようと思っているんですけども、物理的に右折できるということになっていると、ここで一回信号を待つのを嫌がって、整理員を無視して入る車もございます。したがって、おとといに現地を見ていただいたときもあったかと思うんですが、ポストコーンを立てておりまして、物理的に右折では入ったり、出たりできないような対策をとらせていただいているという次第でございます。

その次に、こちらは跨線橋を通すというお話がございます。こちらのほうも、物理的な配慮をしております。この跨線橋につきましても、現状5.5メートルまで広げさせていただいて、75センチのみなし歩道、路側帯を広げたものにさせていただいて、跨線橋を広げるということもさせていただいております。

もう1つ、跨線橋から側道の信号交差点までの間でございますけれども、この間につきましても、7メートルの車道に広げさせていただいて、1.5メートルのみなし歩道を設けさせていただくという、物理的な配慮ということでさせていただいている次第でございます。

そのほかに、交通の配慮としましては、11ページにありましたように、大江町に入っていく車をできるだけ避けたいということで、ここにも記載がございますけれども、こういう案内の看板を立てまして、それぞれのバイパスのほうに入っていくというような注意喚起もしたいと考えている次第でございます。オープン時などにつきましても、こちらに人を立てまして、大江町への進入を極力防いでいきたいというように考えている次第でございます。

あと、このページで言いますと、右上のところにも看板がありますけれども、こちらも広域の誘導ということで、一里山4の交差点を通って入ってくださいというような看板を計画させていただいております。これにつきましても、実は長沢川という川沿いの方と、立地法を届ける前にいろいろとご協議させていただきまして、こういった看板をつけて、この中にも入らないような対策をしてくださいというご要望を受けて、こういう看板も立てさせていただくというような配慮をさせていただいております。

これ以外にも、土日、祝日等の繁忙時については交通整理員を出入口に配置するとか、あと、公共交通機関の利用促進ということで、バスの時刻表とか路線図については、インフォメーションとか案内所に掲示しまして、公共交通機関の利用促進を図りたいと考えています。そういった公共交通機関の（利用）促進のPRについては、ホームページとか、オープン時のチラシなどでも掲載していきまして、あとJRの瀬田駅にも、バスでのご来店をお願いするような呼びかけをしていきたいと考えている次第でございます。以上、交通のほうの配慮事項でございます。

続きまして、騒音でございますけども、こちらの営業時間が朝の9時から夜の9時までということで、夜間の営業時間というのはございません。ただ、ユーストアというスーパーが入ります。冷蔵庫用の室外機とか、キュービクルというのが夜間に稼働します。昼間・夜間の最大値ともに、環境基準または規制基準を満足しているということで、住環境への影響は大きなものはないんじゃないかということで、届出させていただいております。そうは言いながら、搬入車両であるとか関係者につきましては、当然アイドリングストップの徹底をさせまして、お客様にも注意喚起するように、駐車場内にはアイドリング防止の呼びかける看板なども設置していききたいと考えている次第でございます。

以上、簡単ではございますけども、配慮事項の説明でございます。

会長：はい、どうもありがとうございました。

それでは、質疑に移りたいと思います。よろしくをお願いします。

委員：交通対策をいろいろやられていまして、ただ、その中で店舗の前のところの信号2か所をお聞きしていますが、問題になっていきますとか、ガードというか、裏側から通っていくところで、信号がついているところと、ちょっと手前にないところがありますね。あれは、前の信号を意識してしまって左右わからずに直進してしまう可能性があります。あの予定は全然ないんですか。

建物設置者：その手前の信号は、住民の方からもいろいろとご要望をいただいたんですけども、警察のほうともお話ししましたが、その手前のところに信号を設置することは、現状は考えていないということでお話しいただいております。

会長：それは、何か理由があるんでしょうか。警察のほうでは、どんな理由を。

建物設置者：現状は全然、実は車が走ってない状況で、現状では当然つけられないという話もあります。あと、一事業者の私らがここを通すということのためにつけるというのは、そこまでは予算的な話もあると思いますけども、お願いにあがっても聞いてもらえるということはないだろうと。

委員：でも、危険場所ですね。むしろ前に信号があるために、その信号ばかり見ますから、左右が視界に入らない可能性があるんで、すごく危険だなと。まして、これから後ろのほうから抜ける車が増加して、あそこはちょっと事故対策のところになるんじゃないかなと思って、この間現地で見っていたんです。

現場のところは対象ではないですね。

建物設置者：そうですね。信号ということに関しては厳しいんじゃないかと思います。そういった地域のご要望もあるので、オープン当初は人を立てようと思っておるんですが、そのオープン後の状況も見て、1カ月立てるつもりのところ、危ないと思えば、2カ月、3カ月延ばすとか、そういった柔軟な対応をしていきたいと思っておるんです。

けども、信号ということについては、すみませんが、こちらでは何とも言えないです。

委員：交通量が少ない現時点ではね。

建物設置者：現時点では、はい。

会長：あるいは、信号の設置については、今後、引き続き検討していくと。

建物設置者：そうですね。危険であって人が立つとしても、警察が立つわけではないので、交通整理するとしても限界があると思うんです。歩行者の方が渡るところを制止して、旗でも持つというならいいのですが、実際に車をとめるということはなかなか整備員では難しい。

危険だという判断があれば、当然オープン後も大津署さんにお話にあがることは、こちらからもさせていただくということになると思います。

会長：はい。

委員：3点、伺います。1点は、入店されるテナントがユースストア、これはスーパーですか。

建物設置者：スーパーです。

委員：「ほか未定テナントあり」という、大体どんな状態を考えておられるんですか。

建物設置者：名前をまだ出せないんですけども、業態では決まりそうにあるのは家電量販店さん、それからフィットネスクラブ、それと本屋さん、大型の書店ですけども、そういうところがほぼ決まりそうです。

委員：フィットネスクラブぐらいだったら、先ほどおっしゃたように、公共交通機関を使って入場されることも多分大丈夫だと思うけど、スーパーということになったら、僕、ちょっと見ていたら郊外型じゃないですか。要するに、きょうのものを買いに行く人なんてほとんどいないんだから、ましてや、ある種へんぴなところでおやりになるということは、車で行く以外、普通だったら考えられないですよ。

そういうところにもってきて、大和ハウスというのは、樋口会長なんか熱湯経営なんて言っておられて、非常に熱い信条を持っておられるけど、今回の計画というのは周辺の住民に何かやけどさせるような計画になっていないかなという気がするんです。次に南側かな、また大和ハウスさんの住宅を開設されるみたいで、それって、いよいよ交通渋滞なんかには拍車をかけることにならないのかとも思います。

ましてや、大津のこの辺の通りは、住民の方々がいろいろ不満を漏らしておられますけども、いつも渋滞するところばかりですね。なぜ大和ハウスがあえてこういうところに出店されるのか、そもそも論になってしまいますけど、意味がイマイチよくわからないと思っています。

建物設置者：厳しいご意見ですけど、確かにおっしゃるとおり、環境面で言いますと、そもそもそういう法律があると同様に、一定のご迷惑をかけると。それに対しては、今ずっとやってきましたような対策を立てていくわけですけども、店舗というのはやはり地域の住民の皆様にとって、多様な日常雑貨とともに、買い回りの商品とかを入れていくわけですけど、それはそれで地域の皆様にも喜ばれるだろうというような判断もございまして、支持されるので、このショッピングセンターの経営も成り立つという私どもの見通しの中でありますから、消費という意味でも、地域の皆様に喜ばれるという意味でやる。

ただ、その環境面でも迷惑をかけるということについては、いろいろとできる範囲のところ対策を立てていくというようなことだと考えております。私どもは市場調査も踏まえまして、四、五年ぐらい前ですか、土地を買わせていただいたんですけども、イオンさんは、そのときになかったものですから、マーケットとしても十分成立し、皆さんも支持されていたというような判断でやってきたということでございます。

委員：大体、どの方面からの集客を見込まれているんですか。

建物設置者：イオンさん側のほうになっちゃうんですけども、瀬田駅を中心ですね。今、商圈域ということで6キロとっていますけども、3キロ圏ぐらいを商圈としてやっていければと思っています。当然オープンした当初については遠くからも来ていただけているんですけども、ユーストアというスーパーと書店とか、あと、フィットネスということでございますので、大体3キロの人たちが来ていただけているということであれば、一番ありがたいなと思っておるんです。

委員：こういった時代で、今後、車の利用というのはどんどん控えていこうというふうな社会的な背景がある中で、こういう郊外型の大きなスーパーを今からつくられるということで、今後、車利用を控えていこうという方が増えていった場合なんかも想定されて、計画されているんですよね。

建物設置者：そうですね。車利用が少なくなるというのはあるかもしれませんが。ここは、公共交通機関といっても駅に直結しているわけじゃないんですが、ここで出店するという判断材料の一つではございますけども、こちら側の学園通りというのは、大学もあるせいもありますけど、路線バスがかなり充実してしまっていて、学校が休みの日曜日の3時とか2時でも、1時間に8本以上あるんですよ。地下鉄より多いぐらいあるので、そういったところの路線バスも瀬田駅から来ていただけているということで、現状、判断の一つではあったんです。

この計画の中身はタクシーベイも設ける計画でございまして、タクシーが常駐していれば、行きも帰りもタクシーというよりも、バスで来てお買い物をした人が、その荷物を持ってバスで帰るのも何だから、タクシーに乗ろうという気になるかなと思っています。こちらのほうにはタクシーベイを計画させていただこうということで考えております。

委員：若干、気になっていたんですけども、近隣住民の方からの意見なんかの一つに、生活道路に車が入ってくることは絶対に許せないというふうなことになると思います。当然ながら、これは環境云々もそうですけども、安全の面においても、確かに生活道路に入ってくるというのは非常に危ないと思います。

それで、ご説明によると、看板を立てて入らないように誘導しますということがあったかと思うんですけども、ただ、目の前が渋滞になっていたときに、いかに看板があっても、当然波がありますので、その波に従って生活道路に入っていくと思うんですね。いかにそういうハードで整備をされたとしても、信号であるとか道路整備とか、看板もハードと位置づければ、多分限界があるのかなと。

そうなってくると、ソフト的な対応、人的にやるとか、そういうふうなことごと、あるいは難しいでしょうけども、生活道路には一般の乗り入れを禁止するとか、多分それは警察とか、そういうところとの協議になるんでしょうけども、結局、何が言いたいのか

というと、こういうふうな形で何かありました場合は、誠意を持って近隣の方、あるいは関係機関と協議の上、善処していきますというものはあるんでしょうけども、その善処できる部分と、できない部分があると思うんですね。その部分を明確にしておけば、恐らく近隣の方々の不安なんかも多少なりとも払拭されるのかなと。

ただ、単純に何かあったら誠意を持ってやりますよということだけでは、やはり不満といえますか、不信というのは取り除けないのかなというふうに思うんですね。そのあたり、どういうふうにお考えになるのかなというのを、多分近隣の方は一番心配されることであるので、私、代表というか、代わりにそういうふうなご質問をしたような次第です。

それと、もう1点は、確かにバスがたくさん走っていて非常に便利なところということとは、ここを何度も走ったことがあるのでわかるんですけども、ただ実際問題として、郊外型スーパー、要するに、たくさんまとめ買いをしようという方々がバスに乗っていかれるということは通常考えにくいと思うんですね。例えば、バスに乗っていけば、買ったものは無料でお近くまで送りますよとか、あるいは何かのポイントがたくさんもらえとか、そういうふうなことがあると、若干なりとも変わってくると思うんですけども、そのあたりどうなのかなという、2点にあるんですけど、ちょっとお聞きしたいなと思いました。

建物設置者：現状、この意見書というものもたくさんいただいています、それも拝見させていただいています。特に、その生活道に入るという面では、意見書の中にこういった文が入ったような、こちらの大江町のほうといえますか、学園コミュニティさんのところからのご意見があったかと思うんです。

実は、これについてはご意見をいただく前に、立地法の説明会とは別に、学園コミュニティさんとの説明会が終わった後に、お手元のこういったものもお配りして、お話し合いをさせていただいています。具体的に、どこに看板を立てましょうかとか、こういったものの看板を立てることができるかということについても、道路管理者の津市さんともご相談させていただいています、具体的にここにしましょうということがあります。

実は、ここだけではなくて、先ほど長沢川沿いといいましたけども、こういう長沢川沿いのところとか、朝倉の自治会さんとか、こちらの開発にも関わってございまして、当初から20回ぐらい、個別の説明会も入れましてやっている次第でございます。

その説明会のときにもお話しさせていただいているのは、今回の計画地は先ほど言いましたけど、土地は大和ハウスさんが購入して、建物は大和ハウスさんが建てて、大和ハウスさんが管理運営すると、一本で全部やるということで、諸問題がたくさんあると思うんです。現状で考えていっぱいあると思うんですけども、オープンしてみないとわからないこともやっぱりあるだろうということで、その説明会のときに約束しているといえますか、同じ住民さんからいただいているのは、オープン後も何かあったときは、はっきりと窓口といえますか、決めて対応してほしいというお話があります。

当然、大きなショッピングセンターの中なので、管理事務所に支配人も入ることになっていまして、そこにお話しいただければ、交通なら交通、音の問題なら音の問題、それ以外の問題でもお話し合いをして解決していきたいなということで、一定の理解をい

ただいていると思っております。

現状、その生活道に入るといふことも、看板だけじゃ、だめじゃないかという話にもなるかもしれないですけども、そのときはそのときに、もう一度考え直すといふことは大和ハウスのほうは考えておりますので、そういったところでご理解いただければと思っております。

会長：はい。

委員：2点、お聴きしたいと思っております。というのは、計画地周辺の交通処理でありまして、細街路に入らないような何か工夫ができないかということですが。大和ハウスさんも、計画地周辺ではいろんな行政的に協力されているといふのは非常によくわかりますね。これは、まず評価したいんですけども、それがかなりよい水準に行われましたがゆえに、周辺部、細街路への流入といふのが物すごく目立ちます。

それで、1点は、長沢川沿いの細街路と、それから跨線橋を越えてといふ、2つございますね。どちらも、できれば使いたくないといふことでございますけども、跨線橋は大江のほうへ帰る住民さん、あるいはそこから来られる住民さん、この方々にとっては使いやすいものでございましょうし、遠くへ帰られる方が、あえてあの幅員の狭い跨線橋を通ろうと、通る方も少々おられるかもわかりませんが、多数の方がここを通られるといふのは、それほどないのかなといふふうに思います。

こちらはオープンしてみたら問題が生じれば、地元ともう一度十分にご議論いただくという形になるかなと思っておりますけど、長沢川のほうに入る場合は、要するに、今度、信号が設置されるかもわからないという交差点、これは公道ですから、この公道で長沢川沿いへ入る車をとめて、入ってはいけないといふことは警官だってできないかもわかりませんが、そのたびに言わないといかん。

そうすると、学園通りが混みますと、必然的に長沢川沿いの道に入ってくるおそれは多々あると、これをどうするかですね。これについては、やはりもう少し工夫をしていただく必要があるのではないかと。

私も思いつきで、十分考えているわけではございませんけども、信号がつくのであれば、そして御社の努力等々で、この部分の車道幅員が拡幅されるのであれば、例えばこの信号で少し車線幅員を縮めまして、そして長沢川沿いへの右折に待ちの空間をつくって、それでその右折の矢印の時間を極端に短くするといふような形、そうすると、長沢川沿いの住民の皆さんにも、ちょっとした不便を感じるのと、通過交通がなくせるといふようなところを比べてみて、少し住民の皆さんとの相談にもなるのかなと思っております。せっかく信号をつけるといふことであれば、それから空間的に拡幅をされて広がっておるといふことであれば、交差点のところでは車線当たりの幅員を多少縮めることも可能ですから、そこは警察なんかとも相談するといふようなことで多少工夫されてはいかかなと思っております。

時間もございまして、もう1点申しますが、きょういただいている、この図で見ますと、3キロ圏ぐらゐを商圈と考えておられるといふことですが、直線距離で3キロ、ちょうどイオンモールが入るんですね。ちょうど真ん中に国道1号が通っている。国道1号は、当然のことながら、非常に混雑する道路でございまして、何とかそれへの負荷を小さくしなければならぬと、こういうことだと思っております。

私は、本日、大和ハウス工業さんに、こういうふうな意見を申しませんが、全く同じことをイオンモールさんにも申し上げたいと思っているんですが、ほぼ同時期にオープンされる。やはり地域における交通負荷というのは、ともに大きいわけでありまして、交通処理を考える場合に、例えば大和ハウス工業さんにとって、イオンモールの発生交通量、これをバックグラウンドに入れていただきたい。

つまり、この届出書は、もう提出されているわけでございまして、特にイオンモールさんの細かなことを聴かなくても、1号線にどういう負荷がかかっているのか。それはわかるはずですから、それを御社にとってはバックグラウンドとして試算いただきたい。また、イオンモールのほうに対しては、大和ハウス工業さんの発生交通量をバックグラウンドとして、1号線周辺の交通混雑がどうなっていくか。

それぞれのオープンできないような資料を使ってやってくださいということではなく、オープンにされているような資料を使って、少なくともバックグラウンドに入れて、その上に、それぞれの開発に伴う交通量を足し合わせると、こういうことができないか。

それをやっておかないと、皆さん、国道1号の混雑というのは気にされておまして、審議会で議論をしているんだけど、道路1本挟めば違う事業であって、効率議論でいくとどうなるかわかりませんが、考えなくてもいいというふうに言えるのかもわからないけど、そうやってしまうと、やはりまずいわけでありまして、できるだけバックグラウンドに他社のものを入れるということで、新しいデータをご提示いただければありがたいと思います。以上です。

会長：今の点について、何か。

建物設置者：まず1つ目の長沢川のというお話で、信号がこの計画地の角につくということで、今のお話は、すごく有効なお話かなと思ったので、ただ、勝手にできないので、道路管理者さんと、あと当然交通管理者さんのほうに、今のお話いただいたことをご相談にあがって、やれるのであればそういうふうに行きたいと思っております。

それで、長沢川沿いの方たちともお話は以前からしてはしまして、実はこの図で、どこにつけましょうかと、長沢川沿いの自治会さんとも話をさせていただいて、ほぼここかなというところまでできておまして、今のお話も有効だと。

委員：ここでは、長沢川沿いの皆さんが、私が申し上げたことをしなくても、要は看板とか、それで納得するとおっしゃれば、それでも結構です。

建物設置者：いいですね。それで、長沢川さんのところのお話の場合は、計画地の北側のところにも出入口があるんです。実は出入口なんですけど、出口と矢印しているのは何でかという、混んだときに、こちらから回すというのは有効だったんですけども、こちらの方と届出前にいろいろと話をしたら、ここから入るということにすると、ここから出る車が、左折でなくて、右折でも出ちゃったりとか、例えばこちらから出た車がぐるっと回ったりして、逆に長沢川のほうに入ってくることになるので、ここはやめてくださいというお話もあって、あえて出入口なんですけど、案内はしないよということでお話をさせていただいています。

これは当然守っていききたいと思っています。ただ、オープンした状況を見て、こちらを入れたほうがよければ、それは住民の方とも話しして、変えるということはあるかと思っています。

2つ目のイオンとほぼ同時期という話で、先ほどもちょっと話がありましたが、イオンと同時期になるということは、土地を購入して計画している段階では全然知らなかった、今ほぼ同時期にオープン予定となっていて、こちらのほうの本店立地の届出をしたのが10月でございまして、イオンさん側がお出しされたのが1月末になったかと思えます。その時点で、県の事務局のほうからも、立地法届出書を拝見させていただいて、資料をいただきました。

その中で、イオンさんのところの方面別の交通量から、わからない部分もいろいろあるんです。イオンさんのところは、競合店の部分を出向確率で落としていたりとかしてはるんですけど、それは立地法の届出の中では見えない部分もあって、現状そういうところもあるんですけども、こちらの事業者サイドなりで交通予測をしています。

この1号線についても、5か所、実態調査もしまして、もう1つ、学園コミュニティさんから以前からいただいた瀬田東小学校前というところも、やってほしいというご意見もございまして、ここも自主的に調査をしていまして、これで一応イオンさんも入れたもので予測評価させていただいたら、やっぱりこの国道は混んでいまして、これは右折、左折に限らず混んでいます。

一番混んでいたところが、瀬田駅口という交差点でございまして。この1号線は信号サイクルが20サイクルしかございませぬ。普通、バイパスでも24サイクルあるんですけど、(ここは)20サイクルしかなくて、しかも、この(瀬田)駅口は信号があるんですけども、普通の信号と違いまして、全部が矢印信号で、計画地から来て、帰っていく車が右折するという行為については、実は現状で飽和している状態になっていまして、10秒ほどしか右折の矢印がつかないです。10秒しかつかなくても、普通の信号で青がついていると、駅から出てくる車は、その間を見て曲がることのできるんですけど、(ここは)矢印しか出ないので、停止ラインより超えることができないということで、10秒で5台か6台ぐらいしか曲がれないという飽和状態になっているところです。ここが一番のポイントだなというのは、この調査をして、イオンさんのほうも載せさせていただいた結果でわかりました。

ということになると、帰っていくお客さんは、こちらのほうに帰っていく車については、一里山4の交差点で右折していただくなり、跨線橋のところから出ていただいて、バイパスのほうに向かって直進で帰っていただくと、こちらじゃなくて、もう少し広域的にも回すと。さらには、県道のほう、龍谷大学のほうに回っていただくとか、そういうところは、今のこの届出では反映してないですけども、そういうところも考えていけないといけないということで、おおまかに把握はしております。もし、ご提示ということであれば、当然ご提示させていただきたいと思っておりますので、よろしく申し上げます。

会長：時間がもう大分あれていますけども、特に何かありますか。よろしいでしょうか。

じゃ、1つだけ念のためにお聞きしておきたいんですけども、先ほど委員からも意見があつて、跨線橋のほうには余り行かないだろうと。そうすると、今度は、バイパス下の信号が片面しかない。そこに、オープン時に誘導員等を立てるということですけども、その意味なり効果なりというものも、またいろいろ問題になってくるかもしれませんが、

誘導員なり交通整理員みたいなものは、そこでしか考えないんですか。ほかでも考える余地はあると。例えば先ほどの長沢。

建物設置者：それは当然。

会長：そうですか、わかりました。ということは、必ずしも看板だけではないと。

建物設置者：看板だけではないです。

会長：はい。

すみません。もう時間が来ちゃったので、このくらいにさせていただいて、よろしいでしょうか。

それでは、どうもありがとうございました。

きょう、お急ぎの方はいらっしゃいますか。できれば30分ぐらい。

2. 審議

(1) 「(仮称)琵琶湖・守山リゾートSC」の新設届出に係る審議

会長：それでは、引き続き、審議に入らせていただいてよろしいでしょうか。

目標としては、変わるかもしれませんが、5時に全部終わるぐらいの気持ちで取り組んでいきたいです。よろしくをお願いします。

そうしましたら、まず琵琶湖・守山リゾートSCです。

ここでは、計画地に関わっては相当な交通面でも配慮がされていてあれですが、問題としてあり得るのは、もっと広域的に考えるべきじゃないか。東詰、西詰というだけじゃなくて、もっと遠方のところでも負荷がかかっていると、問題としては1つあると。

もう1個は、荷さばきの問題に関わって騒音問題が、留意すべき点としては、一点残ってくるんじゃないかと思いますが、全般的には相当な配慮がなされている。交通面で負荷がかかることは明らかですが、皆様のご意見をお伺いしたいと思います。大体6分で、これについて解決できればと思います。

広域的にもう少し交通対策、あるいは交通渋滞対策、誘導対策について検討すべきだという点については、意見としても出し得るわけですし、ただし書きでもいけるとは思うんです。

それから、先ほどの荷さばき施設に関わる騒音問題についても、ただし書きでもいけるとは思うんですが、あえて意見としても出していくことは可能じゃないかと思いますが、皆さんのほうから。

委員：会長がおっしゃったように、私もあのときに質問をしていましたけども、まず、こういうふうな対応というか、慣れておられますよね。ですから、意見が出たので考えたんですかというふうな話をしますと、いや、もうこれで想定内ですというふうなことがあって、多分その想定外のところは、先ほど委員がおっしゃったような、もっと広い視野で物事を見ましようということは、多分想定外であったので、回答どころか、どこまで理解されたのかということがあったかと思うんですね。

あと、たくさん駐車スペースがあったときに、どうしても便利なところから埋まっていくということもあるでしょうし、それで離れたところであれば、当然歩いてとかいう

こともあって、車もどんどん通ってくる。要するに、駐車スペース内での安全確保等、そういうところは、もしかしたら余り想定されてなかったのかなというふうな印象を持ちました。

それを、どういうふうに解すべきかどうかというのはよくわからないんですけど、若干、気になったということでお話しさせていただきました。

会長：特に広域的な点で一番大きいのは、琵琶湖の西側というんでしょうか、京都まで含めた考えでいいんじゃないかというふうに思います。そういう意味では、京都方面側の点が手薄だろうというふうに思うんですが、勢いそれらは西詰交差点とか、琵琶湖大橋の交差点のところに負荷がかかってくるということになろうと思うんですね、西側のほうで考えれば。

そうすると、きょう、いただいた対応策のところを出ているわけですけども、大津市の意見との関わりで言うと、開業後の飽和度は0.76であるという数字が出ていますけども、本当にそうだろうかという疑問がわくわけですが、こういう数字が出てくると、全く現段階では考慮していないというふうにもとれないと思うんですね。

委員：あれを調べられたのは、1月じゃないんですか。

要するに、おっしゃったように、夏場のどんと人が来るときのところで調べられていたら、また違う数字が出るような気がしますけどね。

会長：その場合の対応策というものについて、具体的にどういうことが想定されるか、とても難しいものですね。渋滞することは明らかで、現状でも休日等についてはかなり渋滞するだろうというふうに考えるわけですけども、店舗設置をとめることはできない状況の中で、対応策はどのようなものがあるのか。

委員：一里山のところにもありましたけども、オープンしてからですよ。要するに、幾ら想定しても、想定できない部分というのがあるわけですから、実際、あとでも真摯に対応というか、対応だけではなしに、きちっと結論まで導くというふうな、そこは今回の件に限らないと思いますけど、当然担保しておかないといけないと思います。

会長：何かご意見はございますか。

委員：広域的な問題については、一事業者が対応しにくいところであることは確かであって、具体の対策を私たちがイメージをして、それを前提に意見を言うのは少し難しいかなと思います。ただし、オープン後にいろんな問題が起こってくると思いますので、そういうときに、速やかに地元と事業者、そして行政が入って議論できる場というのをつくりなさいと、そういうことは言っておいてもいいのかなと思います。

ふたを開けてみて、どこへ言っていったらいいのかとか、そんな形になると住民も非常に心配されるわけなので、そういった議論の場、協議会といてもいいのかもわかりませんが、そういったようなものはつくっておいたほうがいいと。

それは、意見というか、皆さんのお考えで決めていただけますけど、エイクエアあるいはイオンモールとか、そういう大きなのがありますから、やや小さ目というふうに見がちですが、3万6,000というのはべらぼうに大きいですね。そういうのが設置されるんですから、やはり地元できちっと相談をするという枠組みをつくっておくというのは必要かなと思います。

もう1つ、計画地内の車の移動とか、歩行者の動線確保とか、こういったものは全然

難しくなくて、やろうと思ったらできますので、これはやっていただいたほうが私はよいと思います。

会長：そうしますと、時間の関係もありますので、以上出た意見のところ、私なりにたたき台を出すとすれば、総合的に評価してみると、交通渋滞の問題というのは考えられるわけですが、一つの建物設置者とも能力の限界の問題も考えれば、総合的な評価としては、「意見なし」にして、ただし書きで、開業後生ずる諸問題に対しては、特に交通問題中心に真摯に対応していくと。例えば、その関係機関、あるいは地元を含めて連絡協議の場を設置するなど具体例を示しながら、ただし書きをつける。

それから、もう1つの点は、質疑の中で委員が出された、北側について荷さばき施設での夜間バックプザーをとめるとかという問題がありますけど、騒音について対応させるような点をつけ加えるということ。

2点、ただし書きをつけるというので、いかがでしょうか。

委員：私は、意見をつけるべきだと思います。

会長：という意味は。

委員：あえて、ただし書きにするという理由がよくわかりません。つまり、本気で協議会とか、そういう場をつくれるんですから、答えも「わかりました、つくります」とおっしゃるはずで、そういうことは、あいまいにせず、きちっと意見として伝えたほうがよいと思う。

それから、域内の車の処理、あるいは歩行者動線とか、実際にできることでも、それもこの届出書の中ではきちっと書いてないわけですから、これについてもやってくださいと言って、事業者は、わかりましたというふうに答えて、実際にやられると思いますね。だって、お客さんが事故に遭ったら大変ですから、やられることですから、これはあえて意見にしなくて、附帯意見にするという理由が私はないと思うので。

会長：そのところが分かれるので、どうしたものか。

私としては、先ほどのたたき台というのは、総合的な評価としては「意見なし」ということで、あくまで言っただけで、具体的に文書で意見をつける形にするのか。意見なしでただし書きにするのか。ただし書きだったら、余り意味がないなり、効力がないようなとならえ方には私はしないほうがよいんじゃないかと思います。

皆さんの意見をお聞きしたいと思いますが、ただ、現段階で、意見をつけていく形まで議論していると、多分延々と続いていく可能性はあります。

皆さんのご意見を、ほかの方。

委員：よろしいですか。

騒音のことを書くとしまして、それと今の交通問題とかと並列して、ただし書きを書かれているというのは、ちょっとバランス的におかしいのではないかと思います。圧倒的にやっぱり交通問題のほうが重要であろうと。それからすると、騒音はただし書きでもいいかなという気はしておりますが、交通のほうは意見に格上げしておいたほうが私はいいように思います。差をつけるという意味で。

会長：なるほど。

ほかの方は、いかがでしょうか。

委員：私も、先ほど委員がおっしゃったとおりだと思います。

会長：わかりました。そうしたら、意見をつけるという形でやるということですね。
はい。

委員：それでしたら、両方とも意見に上げてしまってという感じもします。

会長：そうですね。

委員：協議の場をつくるというのは、言ってみたら、事業者だけではちょっと無理なところがありますね。そういう点もありますし、騒音のほうは、どちらかという、事業者だけでできる部分でもありますので、片方上げるのなら、両方を意見のほうに上げてしまったらどうかという感じです。

会長：はい。駐車場内部での誘導の点というのは、建物設置者のほうで十分わかっているような感じだというふうに、つけたほうがいいですか。

委員：あくまでも口頭での説明ですし、現地視察をさせていただいたときにも質問しましたけども、特に誘導の方法については具体的には考えておりませんという答えをいただきましたので、やはりきちっとやっていただいたほうがいいと私は思います。

会長：その場合の意見のつけ方としては、歩行者等誘導について、どういう。

委員：適切に誘導する。

会長：そうしましたら、意見をつける形で、1点目が広域的な交通対策の検討ですね。については、地域住民との協議の場を設けて、必要に応じて関係機関と協議するなど、広域的に有効かつ適切な対策を継続して講じていくこと。

それから、交通問題にも関わるわけですが、歩行者の適切な誘導、さらに騒音問題についても格上げして、夜間における荷さばき施設に係る騒音について対応を考える。

この3点でいいかどうか、とりあえず、3点を意見として出していくということにしたいと思います。よろしいでしょうか。

委員：その意見の中といたしますよりも、この交通対策の方法の一つとして、例えば西詰め、湖西バイパスから下りた時点で、大橋を渡るまでの状態を事前情報として出すとか、伝えられる方法を何らかすれば、そこで161へ抜けるとか、返すかしないと、琵琶湖大橋を渡ってしまったら、どこも動けないわけです。だから、こっちへ（誘導）するまでに、来場者が判断をして、あきらめて北部へ行くとか、何らかの判断で分散するような事前情報を出すすべがないのかどうか、私はわからないんです。

先生、あるんですか。

委員：事業者だけで出すというのは、ちょっと難しいかもわかりませんがね。

会長：とりあえず、道路情報がわかればいいわけですね。

委員：そうですね。その関連のところ。

委員：それって県警ですよ。

委員：何かその辺への、それもしないとだめですね。

委員：あそこじゃ、できませんわ。

会長：ただ、イオンとしては道路情報をお客さんに提示していくということ、交通渋滞対策として考えているみたいですね。一里山もそうですけど、そういうことは含めて考えていいんじゃないかと思うんですね。

委員：入れるとかどうかじゃなくて、事前情報があるということは大分違うと思うんです。広域的なこういう大型になりますと、どこでも、事前情報をどういう形で提供して、

どういふうにしていくかということの一つの課題として考えていかないといけないと思いますね。

会長：はい。

そうしましたら、その点を含めて検討していただくということにして。

(2) 「エイスクエア」の変更届出に係る審議

会長：それでは、続きまして、エイスクエアですね。

現段階では交通問題について、一定の緩和が大江霊仙寺線でしょうか。ここの開設とも関わりはあるわけですが、ここのところで質疑の中で委員が出されたように、砂川大橋の改修工事等を含めると、また将来的に交通問題で難しいものが出てくるという点。

それから、騒音については、とりあえずクリアできそうだという感じを受けとめたわけですけど、違いますかね。

委員：ここは、再計算されたのでクリアはしているんですけども、BGMについては、過去にクレームが出ているということで、安易に流していただきたくないという意味では、入れていただければと思います。

会長：はい。

私のたたき台を先に出しちゃおうかというふうに思いますけども、総合的な評価としては、「意見なし」でいいんじゃないかということです。ただし、ただし書きをつけて、今のBGMの問題、それからSARA棟は、地域住民のところで「意見なし」ですけども、今後もし騒音関係のところでは問題があるようだったら、対応していくという点。

交通関係のところでは、特にここでは指摘しなくてもよろしいですね。あえて指摘していくとしますと、先ほど委員が指摘されたような鉄道駅に近接しているということを活かした対応というものもあっていいんじゃないかと。あるいは、交通問題に対する対応というものも検討されていいんじゃないかという点がありますけど、たたき台としては、そこのところはあえて入れないでいいような気がしているわけです。

ご意見を。

委員：私も、そう思います。結構だと思います。

会長：ほか、いかがでしょうか。

それでは、エイスクエアにつきましては、総合的な評価としては、「意見なし」ということで、ただし書きで、騒音問題に関わって2点をつけるというふうに思います。

(3) 「フォレオ大津一里山」の新設届出に係る審議

会長：それでは、最後の審議案件として、フォレオのほうです。

ここにつきましては、大津市や住民の方から意見を出されている点を踏まえて、この審議会としても意見を出していったらどうかというふうに考えるわけでありませう。

一番大きいのは、きょうの質疑のところでも建物設置者が説明しておりましたがけれども、やはりイオンモール草津の出店の影響を加味した交通問題対策、あるいは交通量予測と、これに基づく交通対策の問題があるだろうというふうに考えるわけです。

それから、もう1点は、かなり深刻な問題だというふうに思いますけども、またその対応策についてもいろいろと問題があるだろうというふうに思いますけども、周辺の生活道路への来出店車両の進入防止の問題ですね。この対策の問題が、もう1つ大きな問題でして、これについてやっぱり具体的な対策というものを講じてもらう必要があるんじゃないか。質疑の中で委員がご指摘になったような、交差点の問題、工夫等を含めて、それから交通誘導員の限界はあるにしろ、設置の問題を含めて検討していただいたらどうかというふうに思います。

当然、きょうの回答でも、跨線橋をまたいだ道路も意外と利用を予定されているようです。そこはそこでまた問題が出てくるだろうと思いますので、その関係機関を含めて、引き続き、交通対策あるいは安全対策というものを検討するような方向というものも、指摘していく必要があるんじゃないかと思いますね。

それから、勢い1号線のところに負荷というものを考えていかざるを得ないわけですけども、場合によってはバイパスを軸にして、もっと来店車両なり出店車両というものの流れを配分していくような、そうした取り組みというものが必要でないかというふうに考えられるわけです。その場合、立命館のほうから来る道、大津長浜線の有効利用なんかも検討すべきじゃないかというふうに思いますので、渋滞対策、交通対策ではかなり危険とされている点が残されているように思われるわけです。

それから、もう1つ、地域住民からも出ているような防犯対策の点なんかもちょうと指摘しておく必要もあるように思われるわけですね。

そんなことで意見をつけていくという、一つ一つ指摘をしていったほうがいいようにも思うわけです。

1つは、イオンモール草津の出店、この影響を加味した交通予測と、それから交通対策の問題ですね。それから、周辺の生活道路への来店車両の進入対策ですね。それから、渋滞対策として、来出店経路の見直したいなものを総合的に検討していただく。

もう1点、あえて分けて指摘するとすれば、安全対策の問題、こういった点等、指摘できるんじゃないかと思いますが、皆さんのご意見をいただきたいと思います。

いかがでしょう。

委員：今、会長がおっしゃった線で。

会長：いいですかね。はい。

そうしましたら、その線でまとめていきたいというふうに思いますので、よろしくお願いします。

以上、きょうの審議案件につきまして、3点、最終的に事務局のほうから確認のため、まとめをしていただきたいと思います。

事務局：たくさんご議論をいただきましたので、細かい点に分けてということで、まず琵琶湖・守山リゾートSCにつきましては、1つ目の意見が広域的な交通対策の対応としまして、地域住民との協議の場を設けるとともに、必要に応じて関係機関、道路管理者と協議し、広域的に、有効かつ適切な対策を継続して追求するなど、開業後

の交通渋滞等の課題に真摯に対応していくこと。

あと、計画地の北側の荷さばき施設のバックブザー等の騒音対策について配慮すること。

それから、3つ目が、駐車場の歩行者等の誘導について配慮すること。

会長：具体的なあれは。

委員：歩行者だけでなく、車のほうも。

会長：誘導を適切に行うと。細かな文言については、また。

事務局：それから、エイスクエアにつきましては、届出書に対する総合的な評価として、「意見なし」で、ただし書きとしまして、BGMの問題と、SARA棟ですね。近接した民家への騒音関係の問題について対応していくということです。

フォレオ大津一里山につきましては、1点目の意見が、イオンモール草津の交通量増加の影響を加味した国道1号線の主要交差点等の交通量予測に基づきまして、交通対策を検討するというようなこと。2つ目が、来店車両と退店車両の生活周辺道路への進入について対策を検討するということ。3つ目が、交通渋滞および交通安全対策について、関係機関、道路管理者とさらに協議し、交通対策等の課題に対処していくということ。

事務局：渋滞対策と安全対策において、人的、看板等整備による対応、特に跨線橋、交差点なり長沢川交差点等、注意してやる。

会長：とりあえず、総合的に検討していただくということになるんじゃないかと思います。

具体的な文言につきましては、文書をつくるところで皆さんのご意見を聴きながら、まとめていきます。よろしくお願いします。

そうしましたら、ただいまのような内容で、立地審議会の規定の第7条第1項に基づきまして、本日付で、知事に答申していくことにしたいと思います。なお、先ほどのように、文言につきましては、委員の皆さんのご意見を聴きながら、まとめていくということにしたいと思います。よろしくお願いします。

議題2 報告

(1) 滋賀県大規模小売店舗立地審議会運営規定第6条に基づく特別の手続きにより審議会の議決を経ない届出について

会長：そうしましたら、引き続きまして、運営規定の第6条に基づいて、特別な手続きにより審議会の議決を経ない届出をする。それ以外のことが、もしありましたら、あわせてご報告いただきたいと思います。

事務局：それでは、資料7をごらんください。手短かに報告いたします。

1点目は、(仮称)木川店舗でございます。これについては、平成19度の第4回目の審議会で意見が出ておりまして、その意見が市道の拡幅が完了するまで出入口の一部を閉鎖することについて、再検討することという意見が出ておりまして、建物設置者のほうから、県の意見どおり市道の拡幅工事が完了するまで使用しないということで変更届出書が提出されております。県が述べた意見を適切に反映していると認められますので、

今回、審議省略と考えております。

それから、2点目の(仮称)甲賀水口複合商業施設でございますけども、こちらについても、皆さんに4月に文書で照会をさせていただきましたけども、これについての変更内容は、出入口を1か所増やして4か所とするということで、新たな入口は国道1号線に面しておりまして、比較的往来する車も少ないというところで、また地元の草津ですとか住民の方からも意見が出ていないということで、審議を省略することが相当と考えております。

それから、3つ目のグルメシティヒカリ屋瀬田店でございますけども、こちらのほうは変更申請でございまして、営業開始時刻を10時から9時に変更するという内容でございます。夜間や早朝でない開店時刻の変更でございまして、騒音予測の結果も基準の範囲内ということでございますので、周辺の生活環境に著しい悪影響を及ぼすものでないということでございます。また、地元の大津市、地域の住民の方からも意見もなかったということでございますので、審議を省略しても差し支えないものと考えております。

それから、最後の(仮称)イオンスーパーセンター中主店でございますけども、こちらは来客用出入口の数を7箇所から9箇所と、2箇所増やすものでございます。これは、来店車両の混雑を緩和するために、搬入車両出入口が3箇所あったんですけども、このうち2箇所を来客用出入口に変更するものでございます。ここについては、オープン時に来店車両の相当な混雑が見られたということで、敷地外で車両の滞留が発生したということでございますので、地元の守山警察と店舗側が協議の上、搬入車両出入口を来店車両用に変更するという事になったものでございます。新たな出入口は、市道のほうに面しておりまして、比較的車も少ないところでございます。あと、地元の野洲市と住民の方からも意見がないということでございます。

以上のことから、周辺の生活環境に著しい悪影響を及ぼすことはないと考えられますので、審議を省略しても差し支えないと考えております。以上でございます。

会長：何か、ご質問ございますか。

今回の特別の手續によりというので、1番目の木川店舗に関しまして、審議会で意見をつけた点に対応して、それに違反しない形でもって対応してきましたので、このような処置をとらせていただきました。

きょうご審議いただきました、特に琵琶湖・守山のところにつきましては、同様の可能性が出てくるんじゃないかと思えますね。総合的な対応策というのは具体化がかなり困難であるという状況の中で、審議会で想定したような方向で意見が出てくる可能性がありますので、出てきたところでまたどう対応するのか、審議会を改めてここへ来ていただいてやるか、どうかについては検討したいと思いますので、よろしくお願ひしたいと思います。

(2) その他

会長：それ以外のことで、何かありますか。

事務局：最後に、連絡事項です。

会長：はい。

事務局：連絡事項で、お手元の大店立地法届出処理進捗管理というA4一枚物の資料ですけれども、こちらのほうは、今後ご審議いただく案件の一覧でございます。昨年9月ごろから2月ごろまで、やや届出が集中しております。委員の皆さん、大変お忙しくてまことに恐縮ですけれども、今年度の前半はほとんど間を置かず審議会を開催する必要があると考えております。

次回の審議会でご審議いただく事務局案としましては、アル・プラザ堅田、アンビエントガーデン彦根、それから平和堂地蔵店と平和堂青山店、この2つはフレンドマートといわれる比較的小さな店舗ですので、この新設4件を次回の審議会でご審議いただきたいと考えております。

この4件は、7月下旬から8月初旬の県の意見期限となっておりますので、6月下旬が遅くとも7月上旬ぐらいに次回の審議会を開催させていただきたいと考えております。つきましては、通例どおり日程調整ため、委員の皆様には後日文書を送らせてもらって、スケジュール等確認させていただきたいと考えておりますので、よろしくお願いたします。

それと、また次の審議会ですけれども、表にありますように、3回目の審議会ではイオンモール草津の新設案件、それから丸善石部店、丸善守山駅前店、それからアストパワーセンターも丸善ですけれども、この3件の変更と、できれば平和堂甲南ショッピングセンターも審議を考えておりますけれども、きょう、出された意見がついたフォレオ大津一里山等の、その後の建物設置者の自主的な対応策に対する審議というものもありますので、3回目以降の審議会等につきましては、会長初め委員の皆様の見解を聴きながら決めていきたいと考えております。以上でございます。

〔閉会〕

会長：5時を過ぎてしまいましたけれども、長時間、どうもありがとうございました。

閉会いたします。

和田次長：先生方、長時間、ありがとうございました。また、今年度は案件が多くございますし、日程調整もございますが、ぜひよろしくお願い申し上げます。

きょうは、本当にありがとうございました。

〔午後 5時 6分 閉会〕