

## 令和6年度第1回滋賀県大規模小売店舗立地審議会 議事概要

日 時：令和6年5月2日（木）10時00分～11時30分

場 所：滋賀県庁本館4-A会議室

出席委員（五十音順、敬称略）

宇野 伸宏、岡井 有佳、棚橋 真未子、堤 義定、中原 淳一、  
延原 理恵、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）ラ・ムー愛荘店」（法第5条第1項 新設）
- ・「フレンドマート長浜祇園店」（法第5条第1項 新設）

3 その他

4 閉会

[10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)ラ・ムー愛荘店」(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】

届出の概要、配慮事項、説明会の状況等について説明をする。

まずは、届出事項から説明をする。届出書1頁ならびに添付している図面1広域見取図、図面2周辺見取図、図面3建物配置図及び1階平面図をご覧いただきたい。届出書1頁の建物設置者については、大黒天物産株式会社となる。続けて、店舗の名称および所在地については、名称が(仮称)ラ・ムー愛荘店で、所在地は記載のとおりである。計画地は図面1広域見取図に記載のとおり、近江鉄道の愛知川駅から北側に約1.3kmの国道8号沿いである。項目2の小売業者については、設置者と同じである。項目3の店舗の新設日については、令和5年9月15日の届出日から起算して8ヶ月後の翌日である令和6年5月16日としている。項目4の店舗面積の合計については、1,620㎡となる。届出書2頁に移る。施設の配置に関する事項について説明する。項目1の駐車場の位置および収容台数について、駐車場は平面駐車場であり、収容台数は70台となる。駐車場自体は、平面駐車場で広く確保する計画である。お客様用の駐車場として90台、別途、従業員等用の駐車場として37台用意しており、合計で127台の配置を予定している。項目2の駐輪場については、1カ所である。面積は102.0㎡で、建物の南側に配置する計画である。項目4の廃棄物保管施設については、2カ所で合計の容量が14.7㎡である。図面3建物配置図及び1階平面図に記載のとおり、設置場所は建物内の西側に2カ所である。項目6の施設の運営方法に関する事項について、営業時間は24時間、駐車場の利用時間も24時間である。項目6(3)の駐車場の出入口の数は3カ所である。図面3建物配置図及び1階平面図に記載のとおり、

敷地の東側の国道沿いに2カ所、敷地の北側の県道沿いに1カ所であり、すべて出入口となる。項目6(4)の荷捌き施設において荷捌きを行うことができる時間帯は、夜間の時間帯を除く午前6時から午後10時までの計画である。届出事項については、以上である。

続けて、添付書類、配慮事項に関して説明を行う。届出書3頁の項目4の必要な駐車場台数の確保については、大店立地法の指針に基づき必要台数を算出した。店舗面積や人口区分等から算出された必要駐車場台数は、合計64台であり、届出台数は70台、お客様用の台数としては90台を確保している。図面3建物配置図及び1階平面図に記載のとおり、店舗建物は敷地内南側に配置し、平屋建となる。同一敷地内に、自動車修理工場として約200㎡程度の施設を立地する予定である。その点も含め、余裕を持った駐車台数の確保をする計画である。届出書4頁に移る。これは交通書類に係る内容である。別冊の大規模小売店舗立地法手続きに係る交差点処理計画の別紙来退店経路図（広域）および別紙来退店経路図（周辺）を併せてご覧いただきたい。まず、別紙来退店経路図（広域）についてである。計画地に対して立地法上の主要な商圈は、半径3kmの円商圈を設定した。別紙来退店経路図（広域）右下に記載しているとおり、ピーク時の来台数は、立地法の指針から算出し、1時間当たり98台である。また、接道状況に応じて東西南北の合計4方面、ABCDゾーン内を区分し、それぞれこのゾーン内に立地する世帯数に応じて、ピーク時来台数を案分している。詳細な来退店の経路図については、別紙来退店経路図（周辺）をご覧いただきたい。交差点A（長野北）を中心として各方面から直線的な経路図を設定している。出入口の運用については、事前に交通管理者と協議を行い、国道側の2カ所については、左折イン左折アウトとなるように施設側で誘導を行う。一部来退店において右折が生じるものについては、敷地北側の出入口③に案内をする。交差点A（長野北）において現況の交通量の調査ならびに開店後の処理予測を行った。開店後において最も混雑が想定されるのが、4頁の表にまとめているとおりで、平日のピーク時の17時台の需要率が0.483となっている。ただし、一般的な指標となる目安0.9を下回っている。同様に、車線別の混雑度においてもすべての流入部で1.0を下回っていることから、当該施設の開店に伴う影響は少ないと考えている。交通に関する内容は以上である。

続いて、騒音の予測評価について説明を行う。届出書7頁の項目10、届出書8頁の項目11および大規模小売店舗立地法手続きに係る騒音予測の資料ならびに騒音源及び予測地点配置図を添付しているので併せてご覧いただきたい。

まずは騒音源及び予測地点配置図から説明する。店舗の周囲の状況としては、敷地の西側は農地、敷地の北側は道路を挟んで更地、敷地の東側は、一部住宅はあるが、隣接するところは事業所もしくは店舗となっている。敷地の南側については、隣接するところに 2 階建ての住宅、その隣地には事業所店舗が立地をしている状況になる。

店舗から発生する騒音源としては、付帯設備として空調機の室外機や冷凍機の室外機、給排気の設備等の関係がある。また、運用面から発生する音としては、駐車場を走行するお客さまの車の走行音、入荷時ならびに廃棄物の収集作業時の音、さらに大型車両の走行音、こういったものを総合的に評価した。

まず等価騒音レベルの予測については、騒音源及び予測地点配置図の青地のアルファベットの A から G 地点で、時計回りにそれぞれ選定している。また、当該地域は無指定地域となっており、昼間の環境基準は住居系の基準を用いて 55 dB、夜間の設定は 45 dB に設定をした。

それぞれの等価騒音レベルの予測結果については届出書 7 頁の表にまとめており、昼間についてはすべての地点において環境基準を満たす。一方で、夜間においては、予測地点 C から G 地点については環境基準を満たす。敷地の西側の予測地点 A ならびに予測地点 B については、店舗に付帯する設備の関係が起因して一部基準を超過しているが、現状については、従前から土地利用が農地であることから、直ちの影響は少ないと考えている。等価騒音については以上となる。

続けて届出書 8 頁の夜間における騒音レベルの最大値についてである。騒音源及び予測地点配置図のアルファベットの P1 から P7 で示しているところが予測地点である。それぞれ表に示しているが、敷地の境界線上で予測をした P1 から P7 地点、その次に保全対象側としてアルファベットの A から F 地点、最後に直近の住居の外壁で予測を行った P4'' 地点において、それぞれ段階的に評価を行った。規制基準はすべての地点で 45 dB となっている。

まず敷地境界上においては、主にお客さまの車の走行音が起因して、P2、P7 地点を除く地点で基準を超過した。そこで保全対象側として、等価騒音レベルと同様に、A から F 地点にて再度予測を行っている。その中で、F 地点の部分については、規制基準を満たしたが、A から E 地点については、車両の走行の関係で基準を超過している。最後に、敷地の北東側の保全対象となる住宅の外壁の部分、P4'' については、車両走行についてもすべて

規制基準を満たす結果となっている。等価騒音でも説明したとおり、超過地点のうち敷地の西側の A 地点および B 地点は、農地のため、直ちの影響は少ないと考えている。

そのほか、騒音の対策として、敷地の南側においては、騒音源及び予測地点配置図の中にも示しているが、住宅に接する部分について遮音壁を設置することを、今計画をしている。ただ、騒音源及び予測地点配置図の中には、設置高さを 3.9m と記載をしているが、届出を行ったのち、この対象の住宅に説明を行い、ご相談の上で、圧迫感である等のご意見を頂いたので、設置高さは、現時点では 3m に見直しを行った。交通と騒音に関する説明は以上となる。

最後に、説明会の実施状況についてである。昨年、令和 5 年 11 月 7 日に、町民センター愛知川にて説明会を 1 日実施した。当日の住民側の出席者は計 5 名で、ご質問・ご意見としては 2 点頂いた。1 点目が、オープン予定が具体的にいつかという質問である。2 点目が、国道側の出入口②について調査を行った長野北の交差点に近いため、右折での車両が生じた場合に支障が生じないか、またどういふふうにご案内誘導するのかといったご意見とご質問を頂いた。

回答としては、先ほど説明したとおり、この出入口②で右折の入出庫を行うと前面の国道に与える影響が懸念されるので、施設側としては、まず注意喚起看板や路面標示にて左折で入出庫いただくようにご案内をさせていただき旨を回答している。届出概要の説明は以上である。

#### 【質疑応答】

○委員 出入口③について、早朝に弁当を買われる方が多いと長浜店から聞いており、右折アウトで右折レーンに入る車両や直進をする車両がおられ、また右折インされる車両もあることから、通勤時である 7 時台の交通量が気になるが、大丈夫か。

○設置者 出入口③の交通量についての現状の評価としては、ピークは平日の 17 時台の退勤されるタイミングになっている。次に多いのが、今お話のあった朝の通勤時の午前 7 時台となっている。

ただ、この出入口③の右折出庫が物理的に許容されるかということに関しては、大規模小売店舗立地法手続きに係る交通処理計画

の別紙 1、2、3 の合計 3 ページにわたって右折の交通容量に対して計画交通量に支障がないかどうか、検証を行っている。

右折での入庫に関しては、対抗車両の合間を縫って右折を行う。比較的交通容量については、同計画の別紙 2 に、表として可能最大交通容量というものをまとめているが、許容される交通量が 1,300 台から 1,100 台に対して、ピーク時の右折の今の想定値としては 21 台になっており、十分余裕があると考えている。

退店されるお客さまが、左から来る車両や右から来る車両の両方の車の合間を縫って出る必要があるため、一般的にも交通容量は下がるが、ピークの夕方の時間帯においても可能な交通容量が 300 台以上、500 台程度となっており、当該店舗が起因して交通混雑が生じることは今のところはないと考えている。私も交通量の調査等で、この時間帯、何度か現地を見ているが、現状については、少なくとも複数の車が滞留して混雑している状況というのは見受けられなかった。

- 委員 騒音について、夜間の騒音最大値が比較的大きくなっているが、これはお客さまの車の音で間違いないか。
- 設置者 そうである。
- 委員 実際のところ、今回新設される店舗駐車場がなかったとしても、国道 8 号では当然車が通っているということを考えると、実はあまり騒音最大値自体は、新店舗を新たに設置することによって変化はしていないという認識でもいいのか。
- 設置者 現状の環境騒音については測定を行っていないが、交通量の調査結果からも国道 8 号は一定交通量があることから、実際はそれほど影響がないように思える。
- 委員 あと、A 地点と B 地点については、車ではなく空調設備等の影響で夜間の等価騒音がちょっと上がっているのか。
- 設置者 そうである。等価騒音にしても夜間最大値に関しても、特に騒音源及び予測地点配置図の水色で示している冷凍機の室外機の騒音値

が元々一定あり、隣地の敷地境界までが近いと、規制基準を超過している。

○委員 現在は畑であり問題ないかと思うが、もし今後、そのあたりに住居等が建つとなった場合に、何かしら追加で対策することは可能であるのか。

○設置者 将来的に土地利用が変わり、住居等が建つ場合は、影響が大きい騒音源である室外機に要点を絞り、必要な対策を検討する。

○委員 最後に南側の住居のところに遮音壁があるが、もともと騒音源及び予測地点配置図上は3.9mであるが、先ほどの説明で3mになったとあったが、今回の騒音予測というのは、3.9m、3m、どちらで行ったのか。

○設置者 3.9mを前提とした評価を行った。

○委員 今回、2段階の高さで予測されたと思うが、2階側のほうが3.9mから3mに変わると、騒音のレベルが上がるのではないかと思う。そのあたりは、3.9mから3mにすることによってどれだけ変化するのか、検討する予定であるのか。

○設置者 検討は行っていないが、今後行うことは可能である。まさに2階部に関しては、階高の高さを4.2mとし通例に従って予測している。もし仮に開店後にそういったご意見があれば、実際にどういう影響が出ているのか、予測値だけではなくて、実測値をもとに検討すべきと考えている。実際には、3mであれば2階部には直達する音の割合が大きくなると思うので、そのあたりの実情に合わせて対応はしていきたいと考えている。

○委員 騒音についてであるが、届出書7頁が等価騒音で8頁が最大の騒音ということで間違いないか。またA地点は、同じ場所であるか。

○設置者 そうである。

○委員 A地点の等価騒音が54.8であり、夜間最大値が49.2となっているが、最大値の方が小さくなることはあるのか。

○設置者 等価騒音レベルは、各音源の対象の時間帯の中ですべて合成して評価を行っている。一方で、このA地点、B地点としている騒音レベルの最大値は、個別の騒音源の中で、この地点で最も大きいものを抽出している。完全に合成値となると、やはり音としては等価騒音のほうが、結果としては大きくなるということである。特に稼働時間が24時間であり、個別の騒音源の予測結果よりも、等価騒音として全部を合成したもののほうが予測としては高く出やすいと考えられる。評価の方法自体も違う。

例えば、届出書8頁のA地点の夜間最大値の49.2は、冷凍機室外機4番の単体での騒音地の予測になっている。一方で、夜間の等価騒音レベルは、この最も高い冷凍室外機4番以外のほかの設備機器の音も全部合成した予測結果となっており、結果的には等価騒音のほうが高くなっている。

○委員 承知した。要は、最大値よりも等価騒音が大きくなることはあってもおかしくないということか。

○設置者 そうである。

○委員 2点確認をしたい。

1つは、交差点周りの交通に関することである。出入口②において、左折の入出庫、特に左折で出庫して、例えば東方面にお帰りになる方は、そこで国道8号の右折レーンに入る可能性があるかと思う。また出入口③においては、例えば南方面にお帰りになる方の誘導経路としては、出入口③を右折で出て、さらに右折レーンに入って国道8号を下っていくというのが誘導経路であると思うが、そういう場合に、この右折レーンにおける車両の滞留の問題というのは特に支障はないのか。

要は、右折レーンに多くの車両がたまると、なかなか出るに出られないという状況が生じて、結果的に無理な退店を行う車両が道路上に出てきて、その結果、例えば出入口③であれば、西方向に向かう車両の流れを阻害することや、あるいは、出入口②であれば、国

道8号の直進・左折のレーンの流れを遮ってしまうことが起きないのか、少し懸念している。そのあたり、このそれぞれの交差点の右折レーンの滞留状況について何か確認されていることがあれば教えてほしい。

それから、もう1つは少し違う視点であるが、防犯的な視点で、先ほどのご説明の中でも自動車修理工場というのが同一敷地内に併設されるとあるが、おそらくこちらは24時間営業されないと思う。その場合に、図面3建物配置図及び1階平面図に車両置場が書かれているが、死角的なものにならないのか、少しそれを懸念している。そういう意味で、防犯の観点から、特に留意いただくところ、例えばこの敷地の修理工場のところは、夜間は完全に閉鎖になるのか、あるいは一体運用であるから開放された状況なのか、もし開放された状況であるならば、どういう防犯上の手当てを考えられるか。そのあたり、今お答えできることがあれば教えてほしい。以上、2点お願いします。

○設置者

まず、1点目について、長野北交差点の各流入部の特に右折車線の滞留状況に関しては、調査地点の選定や右折も含めた各車線の滞留長や渋滞長の計測の必要有無について、所轄警察に相談を行った。その結果、調査としては通常の一般交通量の調査のみを行っている。

調査時は、先ほど申し上げたとおり、私が現場にいたため、車の流れを目視で確認はしているが、少なくとも現況として、この各右折車線が、車線長として充足してないということはなく、特段の混乱というのは生じていなかったということは確認をしている。

ただ、経路の設定外のお客さまの動きが生じた場合には、そういった支障が生じる可能性があり、特にオープン時は交通誘導員が、そのあたりのお客さまの行動を定着させられるような誘導を行えるように考えている。

あと、2点目の自動車修理工場については、大黒天物産とは別でオーナーさまからお貸しいただく土地になっており、併設施設とい



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。

- ③ 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、巡回や呼びかけ等の対策を実施されたい。また、同一敷地内に夜間営業が想定されない施設の併設が予定されていることから、同施設への侵入の防止等の防犯対策についても注意されたい。

## 「フレンドマート長浜祇園店」（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】

旧店舗もフレンドマート長浜祇園店として営業しており、今回老朽化による建替であり、敷地拡張による事業計画ということになっている。

では、ポイントを絞って説明をする。今ご挨拶にもあったとおり、今回の店舗は、旧店舗の老朽化に伴う建替による新設届出である。旧店舗は、1,000㎡未満であり大店ではないお店の規模であったが、今回西側の敷地を少し借り増し、大規模小売店舗として再出発するというのが今回の計画の主な概要である。計画については、事前に事務局からご説明があったと思うが、少しポイントを絞って配慮事項について説明する。

建物は平屋建で、いわゆるスーパーマーケット単独店舗である。売り場で、1,531㎡の規模であり、駐車場は交差点の角地で、乗り入れ口を信号交差点および祇園町の交差点から北側・東側ともに可能な限り離す位置に設けて、店舗の前面の平面駐車場で回遊できる計画をしている。店舗の出入口については、風除室に歩道から直接入店できる。また、一部横断歩道を設けて車路と交錯する部分は安全に配慮している。



- 設置者 以前の店舗は、出入口①にしか入口がなく、出入口②は、出口専用であった。今回出入口②にも入口を設けることによって、不必要な右折インをできないようにしている。
- 委員 出入口②から右折アウトできないのは、出入口①から左折アウトができるからか。
- 設置者 そうである。
- 委員 2点目、下校時に、小学生の列が並んでいることが多い。以前、出入口②から出るときに視界が悪かったが、今回改善はされているのか。
- 設置者 店舗北側が通学路となっていることから、以前は出入口②は建物が迫っており、ドライバーからの視距が確保できていなかったが、今回は視距が確保できる構造にしており、通行人の方を確認できる。
- 委員 すごくいいことである。以前は、車のボンネットが出ないと小学生が見えなかった。今後も障害物が置かれないうととか、視界確保できるように留意していただきたい。
- 設置者 承知した。
- 委員 主要地方道木之本長浜線を通行することがあるが、この道は北に行けば8号線に抜けられ、南に行けば湖岸道路に抜けられ、普段は通行量が少ない印象であるが、土日や通学通勤時には車が多いイメージがある。出入口①から南の方面のほうに右折出庫する際に、車が来ているかが見えにくく、出にくいイメージがあるが、それについて対応はしているのか。
- 先ほども指摘があったが、今まで、出入口①は、右左折インできる入口であったが、そこが違うということを、今までこの店舗をご利用されていた方にも周知できるようにしたほうがいいと思う。
- 設置者 出入口①に関しては、交通量は確かに時間帯を見た時、突発的に多いのは私たちも確認している。まずは、開業時は図面3建物配置図に示している経路で臨む予定であるが、それによる弊害ができたときは、関係機関と相談し、柔軟に対応したいと思っている。

周知に関しては、旧店舗から変更があり、北側の出入口②が出口専用から出入口になっており、私たちとしても、先ほど指摘のあったとおり、なるべく右折インというのが起こらないよう北側や東側から来られる方は、新たに設けた出入口②に誘導していきたいと考えている。そういった周知は当然、開店前のちらし等で来店経路の周知、また必要に応じては店舗内でもルートの周知を図っていききたいと考えている。

○委員 店舗西側に1軒だけ住宅が隣接していて、図面2周辺見取図・騒音予測地点位置図を見ると、かなり店舗が西側に寄っている印象を受ける。この西側の住宅の方は、そのことについて懸念点等は示されていないということではないか。

○設置者 結論から申し上げますと、そのようなかたちになっている。実は私たちも、このような計画しているので、何度もこのお宅を訪問し、店舗の計画や、工事が始まる前に工事の内容をご説明し、その都度、コミュニケーションを取りながら進めている。その中で、特に今のところは、もめているとか、そういうことは決してない。

○委員 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2点を付す。

- ① 各出入口における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 店舗の来退店車両等により、児童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

## 3 その他

### (1) 次回審議予定案件について

(略)

(2) 次回審議会開催予定について

(略)

4 閉会

以上