

平成28年度 第6回山梨県大規模小売店舗立地審議会 会議録

1 日 時 平成29年3月22日(水) 午後2時~午後3時30分

2 場 所 恩賜林記念館 2階 特別会議室

3 出席者

(委員) 輿水会長 北村委員 佐々木委員 田邊委員 森委員

(事務局) 商業振興金融課 課長 総括課長補佐 商業流通・サービス業担当(3人)

4 傍聴者等の数 3人

5 会議次第

(1)開会

(2)会長あいさつ

(3)審議

(4)その他

(5)閉会

6 会議に付した事案の件名

「イオンモール甲府昭和」の変更について【公開】

7 議事の概要(敬称略)

(事務局) (イオンモール甲府昭和の届出書、意見の状況、報告書、連絡会議の説明)

(会長) 「イオンモール甲府昭和」の変更について事務局から説明があったので、意見や事務局への質問等があれば述べていただきたい。

(委員) 駐車場の入出庫について、届出書の71ページの来退店経路図が最新のもので良いか。

(事務局) 最新のものである。

(委員) 本分配布された資料の9ページに変更前と変更後のルートがあるが、これによれば届出書の71ページの出入口No.2は右折出庫ではなくなると思う。入出庫の対応はどうなっているのか。

(事務局) 混雑時にNo.2の出入口を右折すると飯喰東交差点が混雑するため、混雑状況を見ながら、渋滞が発生するときには右折車両を減らすために、FルートとGルートについて一部の車両の退店ルートを変更する計画である。

(委員) 混雑が発生するというのはどのように判定するのか。

(事務局) 監視カメラや誘導員等によって周辺道路の状況や来客車両の動向を見ながら判断していく。

(委員) 退店車両がどの方面に向かうのかどのように判断するのか。

(事務局) 看板等で、 方面へは 出口へという誘導を行うと聞いている。

(委員) 混雑時に右折しないという判断を来客がすることは難しいため、店舗側で左折誘導するということか。左折オンリーというような看板を設置するというわけではないということか。

(事務局) そのとおり。

(委員) 出庫ルートが変更になる以上、出入口No.2は基本的に閉鎖するということではないか。閉鎖するならば出庫車両がなくなるので問題ないと思う。

(事務局) 閉鎖はしない。一部の車両の出庫を出入口No.2からの右折を使わない経路に誘導する計画である。

(委員) 資料1の図4-2ではどのルートも出入口No.2を使っていないが。

(事務局) 図4-1が平常時であり、混雑時は図4-2になるのかという質問でよろしいか。

(委員) そのとおり。混雑時は図4-2に示すとおりになるので、出入口No.2は出口として使わないということが届出書の図面になく、分からなかったため確認した。

(事務局) 混雑時は図4-2にあるような誘導をする。

(委員) 平均旅行速度の算定について、どのように計算されたのか。

(委 員) 計算は決められた算式にあてはめていくのか。

(委 員) 現地調査の際の説明では動的シミュレーションを使用したということであったが、どのような解析を行ったのか。

(事 務 局) A i m s u n というソフトを使用して、平成 2 6 年に行った交通量調査によって得た現況交通量のデータをもとにシミュレーションを行った。

(委 員) A i m s u n では経路指定できたのか。できないとすれば、示されたルートに従って走っていない可能性がある。

平均旅行速度が上昇している交差点についての理由として、常永小学校南交差点は右折レーンを整備したからということであったが、現地調査の際にシミュレーションを見た中では、左折車両はほとんどなかった。そうすると経路指定をしていなかった可能性があり、右折レーンの整備が理由ではないような気がする。

通常、飽和度を計算するに当たっては、通常は左折車両が 2 分の 1、右折車両がその倍くらいの計算で行うが、シミュレーションでは左折車両はほとんどなかった。どのような設定をしていたのか。

(事 務 局) 専門的なことはこの場での回答は難しい。

(委 員) 資料が提出されたときにどのようにして内容を確認したのか。

(事 務 局) 平均旅行速度を出すに当たり、平成 2 4 年の大規模集客施設等の立地に関する方針の手続の際に県で計算した平均旅行速度と比較するために、県の設定と同じ設定で平均旅行速度を計算している。このデータは県の関係部署で確認している。

(委 員) A i m s u n では経路指定ができない可能性があり、この出庫ルートで平均旅行速度が計算されているのか気になる。

1 0 年ほど前の時は、深刻な渋滞が発生する平均旅行速度の目安は 2 0 km / h だったと思うが、今回の資料ではその値を下回っている箇所がある。入庫時の減速がその理由として挙げられていたが、それがまさに渋滞の原因なので理由にはならないのではないか。特に追加資料にあった甲斐中央線と昭和通りは平均旅行速度が 2 0 km / h を下回っているが、入庫時に減速するという理由が通用するなら何でもありになってしまう。周辺道路はともかく、幹線道路は速度を維持することが大切である。

昭和通りの飯喰東交差点の西進部分も平均旅行速度が現状の 2 4 km / h から増床後

に19 km/hに下がる。また、既に現状で20 km/hを下回る部分もあるが、増床後にさらに減少する所もある。特に幹線道路と思われる昭和通り（西向き）と甲斐中央線（北向き）をこれで可とした理由は何か。

（会長） 平均旅行速度があるハードルより下回ってはならず、出入口が混雑することも含めて平均旅行速度を減少させてはならないため、対策を行うようにということか。

（委員） そのとおり。出入口における減速を原因にするならば何でもありになってしまう。混雑して速度が下がることと、入庫のために速度が下がることは意味として変わらないと思う。

（事務局） 出入口を原因とする減速が問題ないということではないと考える。影響が数字に表れているので、その数字をもとに20 km/hをどれだけ下回ってはならないのかということも議論の中で出たが、対策を講じる中で渋滞を少しでも回避していくことを協議してきた。

平均旅行速度を上げる方法についても、幹線道路に影響がある部分を避ける出庫ルートなどの協議をしてきたが、御指摘の部分の数字が上がらなかった。

（委員） 平成19年頃は厳しめに見ていたと思うが、速度低下について方針変更があったということではよろしいか。

（事務局） 平成19年頃とは道路事情が異なることと設置者側の対策を加味できるため、妥当だと考えた。

（委員） 交通対策をこれから講じるので問題ないという話であるならば、今この場で審議していることは何なのかということになってしまう。

（事務局） 問題ないということではない。この数字も交通協議の中で県警も交えて協議してきており、単にこれによしとしているものではない。今回の審議会で指摘された点を設置者にきちんと伝え、増床までの間に更に対策を検討していきたいと考えている。

（委員） 交通対策についてはかなり前に話を聞いたことがあるが、それから何を協議されてきたのか疑問である。

（事務局） 交通協議自体は届出書提出より前に行ってきたものである。交差点間の詳細な旅行速度のデータは、届出書提出後に報告を求めたものである。交通協議では、イオンモ

ール周辺は県のデータと比較するため周辺道路全体での速度を出しており、問題点を把握できなかった部分もあるかと思う。

交通対策については、右折レーンの延長のほか、県警との協議の中で信号現示を変更できるか話し合っている。県警では実際に増床した後の状況を把握しなければ動けない部分もあり、今この届出の内容で示させていただき、改善点があれば引き続き協議しながら改善していくという方針である。

(委 員) 右折レーンの延長と信号現示の変更の予定はあるのか。

(事 務 局) 右折レーンの延長は現在手続中である。信号現示の変更は、県警から増床後の実際の道路状況によって対応するとされているため、現状では具体的に答えられないと聞いている。

(会 長) 指針にある項目については審議会として意見を出すことができるが、交差点飽和度や平均旅行速度は指針の項目ではない。しかし、交差点飽和度などは審議会ですべて課題となる。指針の項目ではないが、意見との兼ね合いはどう考えればよいのか。

(事 務 局) 今回の案件は面積が大きいことから交通シミュレーションをしてもらっている。その目的は、車両の動きを把握し、設置者に対策を検討してもらうためである。今回の場合は右折レーンの延長や信号現示の変更が対策として挙げられている。

交通シミュレーションは周辺生活への配慮について考えられる対策を検討するために用いている。

意見を出すことができる対象は基本的には届出事項に限られるが、本県の過去の事例では駐車場の出入口の位置が実態とかい離れた案件などに意見を出している。

指針を勘案した上で、周辺生活への影響が考えられるものについては、確認の意味で意見を出すことはできないが、届出書提出後においては、法第14条に基づく報告を求めらる中で設置者の対策を担保していくことができる。

(委 員) 今回の案件では少なくとも、指針にある「経路設定等」について、速度低下の発生により住民等の利便性が失われるという点で、経路を適切に設定し、速度低下が発生しないように求めることはできるのではないかと。工夫はされているようだが、それでも解消できない場合の対応についての話はできるのではないかと。

(会 長) 旧大店法が廃止されて、昔よりハードルは下がったと思う。周辺生活への影響という考えでいけば、交通の飽和状態についても意見が言えるのか、委員自らが勉強す

るなり、事務局から説明を受けるなりといったことが必要だと考える。意見が言えない事項についてはどうしていくかということについて、もう少し明確になった方がよいと思う。

(委員) 現状でも平均旅行速度が20 km/h以下の部分があり、増床後一層の混雑が見込まれる中で、交通について問題ないとは言えない。経路の設定を工夫されているが、このような状態ならば何らかの対策を検討してもらおうということが必要だと思う。

(会長) 各委員に改めて説明をしてもらおうということは可能か。

(事務局) 交通対策については、届出書にもあるとおり、設置者には関係機関と協議を継続し、課題を改善していきたいという考えがある。経路については指針を勘案するものではあるが届出事項に当たらないため、設置者に対して委員からの御指摘を伝え、再度の検討を行い、経路の見直し等も含めて報告を求めたい。審議会にもその内容を報告することとしたい。

(会長) 審議の方向としては、意見なしではあるが、設置者から具体的に対策を出してもらい、委員の了承を得るという形で良いか。

(事務局) 委員の意見を踏まえる中で、交通渋滞は大きな問題だと事務局としても考えている。答申書に付記事項として記載し、設置者にしっかりと伝え、経路設定の考え方などを十分に詰めた上で、最良な手法を出してもらおう。それを審議会に報告させていただくこととしたい。

(会長) 審議会としてそれでよろしいか。

(異議なし)

(委員) 騒音については問題は少ないと思うが、建物高所からの騒音については気を付けていただき、問題があるようならば適切に対応していただきたい。

(事務局) 騒音についても交通と同様に付記事項とさせていただくことでよろしいか。

(委員) それでよい。

(会長) 本案件は大きな増床となるため、問題発生時には適切に対処していただきたい。

(会長) それでは審議案件については、事務局から説明があったとおり、答申書に付記事項を付した上で、「意見なし」と答申してよろしいか。

(異議なし)

(会長) 「イオンモール甲府昭和」について、付記事項を付した上で意見を述べる必要はない旨を審議会として答申する。

(以上)