

令和5年度 第5回 北海道大規模小売店舗立地審議会第5部会 議事録（詳細版）

1 日時

令和5年10月16日（月）13時30分～15時30分

2 場所

十勝総合振興局4C会議室

3 出席者 以下のとおり

(1) 委員及び特別委員

部会長 野田 敏（根室商工会議所 専務理事）  
副部会長 谷 昌幸（帯広畜産大学 グローバルアグロメディシン研究センター 教授）  
特別委員 鈴木 恵子（鈴木徹建築設計室 一級建築士）  
特別委員 植松 秀訓（（一社）帯広観光コンベンション協会 専務理事）  
特別委員 正保 里恵子（帯広大谷短期大学看護学科 准教授）

(2) 事務局

十勝総合振興局産業振興部商工労働観光課長	佐藤 隆行
十勝総合振興局産業振興部商工労働観光課商工労働係長	青木 鐘三
十勝総合振興局産業振興部商工労働観光課商工労働係主事	田中 宏治
釧路総合振興局産業振興部商工労働観光課商工労働係長	高嶋 宏明
オホーツク総合振興局産業振興部商工労働観光課商工労働観光課長	齋野 二裕
オホーツク総合振興局産業振興部商工労働観光課商工労働係主事	長尾 知幸

4 傍聴者

0名

5 審議事項

- (1) 清里町地域交流拠点施設（清里町）の法第5条第1項（新設）の届出について
- (2) スーパーセンタートライアル北見並木店（北見市）の法第5条第1項（新設）の届出について
- (3) サツドラ釧路星が浦店（釧路市）の法第5条第1項（新設）の届出について

6 議事要旨

- (1) 清里町地域交流拠点施設（清里町）の法第5条第1項（新設）の届出について、事務局より案件概要及び事務的説明での確認事項に関する説明を行った後、次の質疑、発言があった。

ア 事務的説明での確認事項

○ 基本臨界ギャップについて

- ・ 基本臨界ギャップとはなにか。

(事務局)

優先道路へ右折する場合などの際に、対向車が通過してから後続する対向車が通過するまでの時間（ギャップ）において、「右折した車両と対向車の間隔」と「右折できなかった車両と対向車の間隔」の均衡値のようなもので、交通工学会で定めた数値。

○ 駐車場出入口の入出庫経路について

- ・ 駐車場出入口①、②は右左折での入庫及び出庫は可能か。

(事務局)

右左折での入出庫を規制する予定はない。警察からも、指摘事項はなし。

○ バス停車スペースについて

- ・ バス停車スペースの利用時期等は検討中とのことだが、駐車場内の安全確保の観点から利用について再考いただきたい。

(事務局)

バス停車については、バスの運行ルートやバス停の位置等の調整がつかず、バス停車については実施しない予定。

- 店舗名について
  - ・ 交流拠点となっているが交流するような場所はあるのか。  
(事務局)  
平面図でコミュニティスペースと記載の場所を交流場所として想定。椅子やテーブルを配置して休憩場所としたり、展示スペースで利用するなどを検討。
- 駐車場出入口看板について
  - ・ 駐車場出入口に設置する看板はどのようなものか。  
(事務局)  
添付のとおり。なお、出入口③、④については交通量が少ないことから設置しないこととした。
- 店舗入口前の路面標示について
  - ・ 店舗前に設置予定の横断歩道が中途半端な気がするが、これは対面にある駐車マスまで伸ばさないのであるか。またこの横断歩道の意図はなにか。  
(事務局)  
この路面標示は横断歩道ではなく、店舗の入口前であることがわかるようにする表示で、車を停められないようにするためであり、横断歩道ではないので駐車マスまで伸ばす予定はない。
- コミュニティスペースの廃棄物処理について
  - ・ ツルハの廃棄物については商品がパッケージ包装されているため悪臭は発生しないと届出書に記載があるが、コミュニティスペースで飲食した際のゴミはツルハが処理するのか。それとも設置者が処理するのか。  
(事務局)  
コミュニティスペースで飲食したゴミは、ツルハで処理する予定。収集まで廃棄物保管施設内ゴミ庫に保管するので、悪臭が発生することはない。コミュニティスペースで飲食できるのはツルハ店内で購入したお菓子やお茶（袋やペットボトル類）等を想定している。

#### イ 質疑・確認

(部会長)

ただいまの説明につきまして、各委員からのご質問、また、確認事項についてご発言をお願いします。

(A委員)

そもそも論として、申請が2月27日で、届出段階ではツルハと分かっていない。分かっていない段階で交通量調査の実施や住民意見は無し。途中で開店する店舗がツルハと分かったのであれば、店舗がツルハに変わったものとして、申請を変えなければおかしくないか。交通量調査にしても、ツルハが出来るとなると、地域住民の方の利用が多いと思う。それであれば、地域の住民の方の利用が多いと思うので、看板設置についても、道道2カ所に設置し、町道には設置しない、というのは納得できない。届出を受けてから、店舗が変わったのであれば、変わった形で申請を受けて、我々に意見をもとめる。そういう論議をしないといけないと思う。届出では小売業者が未定となっているが、開店する店舗によって集客力や客層などが大きく変わる。また、遠方からの来客があるのか、地域の住民が使う店なのかによって、使用される出入口も変わってくるものと思われる。また、交通量調査についても、店舗開店前の交通量調査をもとに説明を受けているが、開店する店舗によって、交通量も大きく変わってくるはず。住民説明会など実施して「意見なし」ということだが。今回ツルハが地域で初出店するということであれば、審議会で意見を言うにしても、図面だけ見ても意見は言えない。必要な情報が抜けた中で協議しても、意味は無い。申請もそうした最新の情報や交通量調査をもとに審議会で論議することが必要だと思うし、そもそもこの届出書はおかしいと感じた。この状態で審議会で審査してもいいのか疑問。住民説明会はいつ行われて、その際ツルハが入ると説明しているのか。

(事務局)

住民説明会は4月に実施しており、ツルハが入居することも説明している。

(A委員)

その際に分かったのであれば、届出書を変更すべきではないか。

(事務局)

事務手続き上では、そのようになっていない。

(A 委員)

それは承知しているが、そうであれば私たち委員はなにをもって判断すればよいのかとなってしまふ。最新の情報が判明したらすぐに開示してほしい。図面だけを見て大丈夫かを判断するのは厳しいし、地域の状況をみながら判断するべきだと思う。

(部会長)

前回、音更の無印でも届出書には小売店の記載はなく、交通量等も指針上で判断したが、無印は道東初出店で幅広い層から人気のある店舗のため、オープン時の混雑度を勘案すると指針のみの交通量や駐車台数で判断していいのかという議論になった。今回も同じ話になってくるのかなと思う。後で伝えようと思っていたが、今月26日に札幌で審議会の親会があり、そこでいくつか質問をすることとしている。ルールの小売店舗不明で届出をしても良いこととなっているが、A委員が質問されたように、分かっているのであれば届出書にその情報を記載して欲しいし、分かった段階で周知していただくとか、常に最新の情報で審議するのが原則であると考えている。この点について親会で問題提起しようと考えている。事務局に対しても、杓子定規では無く分かった段階でご提供いただきたい。このような形でA委員よろしいか。

(A 委員)

情報が少ない中で審議会を実施し、答申を出すというのも、本意ではないと思っていた。

(部会長)

親会での意見交換テーマで事前に提出した中の1つに、複数の店舗が集約したゾーンでの届出の際、審議案件では無くても、その中に人気の飲食店が入るとそれは交通量に大きく影響を与える等色々な問題点が出てくる。審議対象になっていないため届出書の調査対象に入らず審議としては不十分になりかねないので、こうした点についても親会で提案したい。

(A 委員)

オープンを邪魔しようとは決して思っていない。審議会の委員として携わっている以上、ただ単に了承して審議を通すわけにはいかない。色々懸念することを出し合って、利用者がよりよく利用できるようにするのが審議会の役割だと思っているので、意見させていただいた。

(B 委員)

届出書や審議案件概要書にテナント名が未定となっているけれども、入店するテナントの情報が確定しているのであれば、案件概要とは別に資料を作成していただければ、審議する側もやりやすいのではないかと思いますのでお願いしたい。

(部会長)

他はいかがか。

(C 委員)

駐車場出入口③、④には車の予想台数が少ないから看板を設置しないということだが、届出書の「3-4」の想定入庫台数だと、出入口④は相当数の車が予想されている。③は極端に少ないが。これは書いている内容と矛盾しているのではないか。出入口①よりも予想が多いのに設置しないというのは、説明とズレているのではないか。出入口④がピーク時に26台、出入口①は16台で少ないという根拠が示されていない。見通しがいいから入口がわかりやすいというはあるかなと思うが、何のための看板なのか。届出書の「7-2」にドライバーのわかりやすいところに設置すると書いてある、届出書と先ほどの説明は相違があるのではないか。なくても安全確保ができるということで納得するしか無いのか。もう一つ確認事項で基本臨界ギャップの説明はわかったのだが、届出書の「3-10」の表の読み方は事務局もわかっているのか。

(B 委員)

私もそこが気になっていた。この秒数では渋滞が発生しないとの意味か。

(事務局)

おっしゃるとおり。混雑度を示す数値で、これを基に上の表の混雑度を算出している。混雑度の基準値は1.0で、表では1.0を下回っているため、混雑しないということになる。

(部会長)

基本臨界ギャップは示さないといけないデータなのか。あまりみたことないが。

(事務局)

ルールにはなっていないが、あくまでも参考資料である。補足として、出入口①は混雑度0.010となっているがこの数字の根拠は非優先側交通量の16を非優先側交通容量(qMax)1,619で割ったもの。非優先側交通容量は、基本臨界ギャップの4.1と基本追従車頭時間の2.2を使用し算出している。基本臨界ギャップと基本追従車頭時間は交通工学研究会の示す定数である。基本臨界ギャップの4.1秒は道路を右折しようとする際、対向車の1台目がきてその後続車が4.1秒以内だったら右折を諦める、4.1秒以上かかる場合は右折をするという目安だと認識いただきたい。基本追従車頭時間の2.2秒は右折車が複数台いる場合、1台目が右折をしてあるポイントを通り抜けた後、2台目が同ポイントを通り抜けるまでの間隔。ちなみにこの表はアメリカの資料の数字なため右左折を逆として見てもらいたい。

(D委員)

これはおそらく本審議会で議論をしてきた、本来右折入庫は原則禁止であるが、右折入庫を可能とするためにこのような基準に照らし合わせると右折入庫しても大丈夫という論議で、今回の道道も交通量の少なから右折入庫しても大丈夫ということの数値化したかったということだと思う。現実的に右折入庫はするだろうし、ただ右折して駐車場内に入った車がどこに車を止めようか迷ってしまう人もいて追従する人が右折できなく対向車との接触が危ないこともある。

(部会長)

他はいかがか。

(D委員)

先ほどあった出入口③、④に看板を設置しないのは矛盾していないのかという件で、シミュレーション上は出入口④は多数の車の利用が想定されているが、道路を利用している人が少ないので設置しないとのことだが、この店舗は郊外にあり、出入口③、④側が住宅街に近いので光害や騒音、電灯に集まる虫害を防ぐことを考慮したのであれば納得する。交通量が少ないから設置しないではなく、我々は審議委員視点と住民視点で案件を見ていきたいと思っているので、こういう説明をしていただけるとありがたい。

(部会長)

先ほど、親会の話をしたが親会への意見として提出した中の1つに、審議は店舗オープン前の書類上のデータだとか図面、現場の写真などの多くの最新の情報で審議を行っているが、オープン後の店舗の状況のチェックは法的にもないのでそれで終わり。ところが蓋を開けてみたら交通量や実際の運用が違っているという話はあると思う。利便性、安全性、色々なところに迷惑をかけないという目的があってやっているため、本当は審議会が終わってから3ヶ月がいいのか半年がいいのかわからないが、終わった後のフォローがあった方がより良いと思っている。法の建て付け上ではそうならないと言われるかもしれないが、問題提起をしようと思う。事業者にも議論の中で数値的にいけば、看板を設置してもいいのではとお伝え願う。そして、仮にオープンした後、交通量が多い状況であれば、事業者の責任として、追加で設備して欲しい旨を事業者にお伝え願いたい。

(事務局)

周りに学校や幼稚園があり、危険な状況となる可能性もあるので、本審議で議題に上がりこういう意見があった旨伝えていく。

(A委員)

きっと清里町は地域の利便性を踏まえ誘致したと感じる。事務局にお願いしたいのは、こういった背景も事前に教えてほしい。背景がわかれば意見も変わってくる。看板を設置するのは、テナントとして入ってくるツルハではなく、土地の所有者である清里町になると思うので、届出を受理した時に、看板設置はどこが行うのかも確認してほしい。審議会で看板を設置しないのは絶対にダメということにはならないのでお願いしたい。

(部会長)

他はいかがか。

(委員全員)  
＜意見無し＞

(部会長)  
それでは、答申案に移りたい。

(事務局)  
＜答申案読み上げ＞

(部会長)  
ただいまの答申案で何か質問等はいかがか。

(委員全員)  
＜意見無し＞

(部会長)  
それでは、答申案はこの内容で知事あて答申することとする。  
それから、委員から配慮すべき点として意見が出たので、その旨、事業者に伝えていただきたい。

- (2) スーパーセンタートライアル北見並木店（北見市）の法第5条第1項（新設）の届出について、事務局より案件概要及び事務的説明での確認事項に関する説明を行った後、次の質疑、発言があった。

ア 事務的説明での確認事項

- 駐車場の入出庫経路について
  - ・ 駐車場出入口①、②の入出庫経路は  
(事務局)  
基本的には、出入口①の左折出庫のみ以外は、制限しない予定。路面標示は図面のと通りの矢印を表示する予定。オープン時など繁忙時に、誘導員が入る場合においては、誘導経路で交差（右折入庫と右折出庫の交差）が発生しないように、出入口①で右折入庫、左折出庫、出入口②で左折入庫、右折出庫の誘導を行う計画としている。
- 点字ブロックについて
  - ・ 届出書 p7 の図面の下段に特記事項で視覚障害者用床材の点字ブロックについて記載があるが、どこに設置されるのか。  
(事務局)  
出入口③北側に設置する。バリアフリー法に基づいて設置。インターホンを押すと社員が迎えに行く形。
- 店舗入口前の路面標示について
  - ・ 店舗入口付近に設置予定の停止線が入口を通り越しているが、歩行者の安全対策として横断歩道的なサインの方が効果的だと思うが設置する予定はあるのか。  
(事務局)  
車両停止線のための計画。
- 荷さばきの時間について
  - ・ 荷さばきの作業時間が24時間で、詳細な時間をみると早朝や夜遅い時間にも作業すると届出書には記載がある。周辺には住居があるが作業する時間帯について配慮いただけないか。  
(事務局)  
23:00～4:00の深夜時間帯には、荷捌き作業を行わない計画。交通状況、天候等による影響も考え24時間利用での届出を行っている。  
4時頃は生鮮食料品などが市場から直接入る予定。荷さばき施設は屋内となるので、作業音等は防音される。荷さばき車両はトライアルのグループ会社のため、アイドリングや徐行の注意喚起は徹底する。

- 夜間の定期巡回について
    - ・ 夜間の定期巡回はどれくらいの頻度で行うのか。  
(事務局)  
概ね1時間毎の巡回を行う予定。状況により間隔を短くすることもある。
  - 夜間の音源毎騒音について
    - ・ 夜間の音源毎騒音レベル最大値の予測結果で自動車走行速度を10kmに制限すると規制基準値内に抑えることができるとあるが、利用者に対して10kmに制限するよう周知することはできるのか。  
(事務局)  
看板設置と館内放送で場内徐行を呼びかける。10km制限の看板を外灯のある3箇所に設置。  
また、21時頃から30分～1時間毎に徐行運転、空ぶかし、アイドリング禁止などを放送で呼びかける予定。
  - 荷さばき車両のルートについて
    - ・ 荷さばき車両のルートとして使用する駐車場出入口は①のみか。  
(事務局)  
出入口①のみの搬入。搬入車両における入出庫は左折で行う。
  - 歩行者の動線について
    - ・ 駐車場が横に長い形で店舗までの距離があるが、歩行者が安全に店舗まで向かえる動線の確保についてどのように考えているのか（駐車場で車両スピードが出てしまう恐れを危惧）。  
(事務局)  
店舗西側に住居が多くあるため、出入口③を利用する歩行者が多くいると予測し歩行者の導線を考え、建物前の犬走りを通りしての进店経路を想定。来客車両については看板設置、館内放送にて徐行運転の呼びかけを行う。
  - 騒音の測定場所の選定基準について
    - ・ 店舗の北側の騒音の測定地点がB地点のみしかないが、なぜ騒音を計測したのはこの地点だけなのか。測定場所の選定基準について伺う。  
(事務局)  
北見市環境課と協議し、室外機がすぐ前にあり、等価騒音が大きいB地点とした。住民から意見・要望等がありましたら、誠意を持って対応する。
  - 駐車場の出入口の看板について
    - ・ 駐車場出入口の看板はどのようなものか。  
(事務局)  
別紙のとおり
- イ 質疑・確認
- (部会長)  
ただいまの説明につきまして、各委員からのご質問、また、確認事項についてご発言をお願いします。
- (D委員)  
店舗ができた後、駐車場内での制限速度10kmを守っているか確認しに行くのか。
- (事務局)  
何度かは確認しに行くと思う。
- (D委員)  
制限速度は20kmでも守れないと思う。うちの大学構内も制限速度20kmで看板を設置しているが誰も守っていない。20kmに抑えて走るの相当イライラするので無理だと思う。そのため大学は建物の入口前や直線が続くところにバンプを設置して減速させるようにしている。20kmでこのような対策を行わないと守られないのに、騒音基準値を超えてしまうため制限速度10kmに抑えるという案件をバンプ等の対策なしにこの審議会で見送りして通せというのは、個人的に無理があるのではと思う。結果的に審議会は通すことになると思うが、それは常識的にありえない対策ではないか。この審議会に参加するたびに不思議な感覚になる。

(事務局)

夜間の騒音基準が制限速度20kmにすると超えてしまうので10kmにしている。事務局で夜間確認に行きたいがおそらくできない。設置者から来客者の制限速度10kmにすると届出が出てきているので事務局としても性善説としてこれに対応をお願いしているところ。ただ、D委員の言うとおりのバンプなどで減速させるのが正しいと思われるし、設置者からも適切に対応していくと話があるので、審議会で意見あった旨伝えて、何らかの対応を検討してくれと伝えたい。

(D委員)

世の中の感覚からすると10kmを超えて走り、騒音の基準値を超えると営業停止にしてもらえるのかとなりかねないのでは。実際には営業停止とはいかないが、駐車場出入口から店舗入口までの長い距離を見ると、とても10~20kmで走るとは、他の店舗の駐車場をみていると思えない。我々はこの場で審議したはいいいけど、結局は通すことになり、店舗開店後危ない現状を見ると、あの時の審議会で中途半端に通さずははっきりと言っとけば良かったと後で後悔する。昨年答申した店舗では、出入口の切り下げ幅が設置者側で6mと言っていたのに、実際は6mないため、相互通行が出来ず、左折入庫の車が停車した場合、渋滞となる。その際、出庫する車から見て停車車両が死角となり、いつ衝突事故が起きてもおかしくない危ない状況となっている。危ないためははっきりと設置者に言えば良かったと後悔しながら道路を通っている。バンプを設置すると除雪の時に除雪車の邪魔になるという考えもあるが、結局一番減速させる効果が高いので、うちの大学はバンプを設置している。減速をお願いする放送だけでは守られないと思うので、坂道に設置されているデコボコを設置するなどといったスピードを落とさせる現実的な方法で説明してもらえば良かった。店内放送と看板だけではスピードは落ちないので、10km制限は詭弁と思った。

(事務局)

承知した。設置者にその旨伝えていく。

(C委員)

大きな店舗で制限速度20kmの看板を見たことあるが、制限速度10kmの駐車場は見たことない。駐車場出入口の3箇所に看板を設置したところで守られるのか疑問。

(B委員)

直線が長い、短ければいいのだが。

(D委員)

さっき言った障害物があって減速しなければならない箇所がいくつかあればよいと思う。10km走行を店内放送と看板でどうにかしますと言われ、答申に何も問題ありませんと出すのは我々心が痛む。法の建て付け上しょうがないのだが、この辺が審議会をやっている辛いと感じる。事務局も大変だと思うが、我々も審議する立場として、もう少しましな言い訳や説明がないのかと感じる。

(事務局)

審議会で委員の方々からこういった意見をいただいた方が、行政の立場としても、審議会でこういった話があったので適切にやっていただきたいと言いやすい。

(D委員)

歩行者の安全確保やスピードの減速は性善説に立っており、平面自走式の駐車場のあり方について審議会で常に議題として出てくる。歩行者優先である以上、例えば出入口③から店舗入口までずっと歩行者が通れるような通路が整備されているのが絶対よい。これは本件だけではなく、親会にも平面自走式駐車場の限界を前から言っているが、バンプが難しかったら本州で実装している駐車場に色を塗って3Dのように浮かび上がって見える塗装をすれば、運転者は感覚的に段差があるように見え、減速するようになる。

(事務局)

サッカーの広告にあるような角度によって立ち上がっているように見える看板のような。

(D委員)

角度によって3Dに見えるので思わずブレーキを踏むようになるのではないかと。慣れてくるかもしれないが、塗装でスピードを抑制する工夫ができる。

青は車の走行を避けるような効果があると聞いたので、駐車場の危険な部分を青色塗装するなど必要ではないか。平面自走式駐車場にするなら歩行者や高齢化に優しい駐車場として対応してほしい。

(事務局)

まだ、駐車場に白線を引いていないと思うので審議会終わり次第、設置者にその旨伝えて検討してくれないかとお伝えしたい。

(D委員)

願います。

(A委員)

店舗が駐車場の周りにぐるっとあれば、駐車場が広くてもきちんと路面標示どおり動くが、店舗が1箇所の場合は、駐車マスを突っ切っていく車をよく見る。帯広のジョイフルエーカーは青色や黄色で店舗の側に線を引いている。そうすると人間の心理として減速している。歩行者がいるから「止まれ」の看板や路面標示を入れるなどスピードを減速させる方法はいくらでもある。そういったことをしない店舗は店舗入口のなるべく近いところまで車で走っていこうという心理になるので、塗装等は入れた方がいいのではないのか。

(B委員)

横断歩道を表示してみると停まるかもしれない。

(D委員)

アメリカの雪深いところでは、駐車場の進行方向は一方通行で頭からしか駐車できないようにしている。大きなカートを引くので大きな歩道が設けられている。帯広のイトーヨーカドーが入っているフレスポニッテンの駐車場に路面標示で矢印が書いてあるが、逆走している車を見かける。駐車場の構造を変えないと、矢印だけでは守られない。帯広のダイイチも駐車マスを横切って走行している車をよく見る。審議会の委員をやって答申を通してしまいごめんなさいと思ってしまう。お金がかかるのはわかるし、除雪が大変なのもわかるが、やっぱり人の命の方が大事なので、ルールや人の命を守れる駐車場の構造を審議できるような、もう一段階上にいけるような審議会となって、事業者伝えていければいいと思う。

(部会長)

制限速度10kmというのは非現実的だと思う。マラソンの平均速度が20km、それよりゆっくり走れというのは車ではなかなか厳しいので、事業者にお伝え願う。また、国道39号からの右折入庫、国道への右折出庫が可能という判断はいかがか。

(事務局)

交通量は多いところだが駐車場出入口の左右に信号機があり、この2箇所の信号機は同じタイミングで信号が変わることや、200mほどの間隔があることで、右折入庫はしやすい。片側2車線の大きな通りだが、隣接しているコーチャンフォーが右折入庫可能で渋滞している様子もない。トライアルのオープン時は渋滞するかもしれないが、右折入庫は問題ないと思う。

(A委員)

バリアフリー法に基づいて、点字ブロックとインターホンを出入口③に設置しているが、設置箇所はここだけなのか。店舗までの距離が離れているのは出入口①、②の方で、視覚障害者の方もどちらから来るかわからない。普通は両方に設置すると思うが、あえて片方だけに設置する意図はあるのか。

(事務局)

出入口③の方が住居に近く、国道からの来店者が多いと見込まれることから、出入口③のみにインターホンと点字ブロックを設置していると思う。

(A委員)

視覚障害者の方は出入口③側のみしか利用しないのか。出入口③側が住宅地に近いからというが、周辺住民のためだけにつけるのか。今の感覚でいったら、遠くから来た人はわざわざ出入口③側に行かないと利用できないのか。何のためにつけるのか目的が不明。バリアフリー法に基づいてやりますよと言っているのであれば、両方につけるべきなのではないのか。



出入口③側の住宅地のためだけにつけているわけではないのに、片側だけにつけるのは意味がわからない。バリアフリー法に基づいて、ということであれば両方にないといけないのではないのか。もう一方にもつけるのが、バリアフリー法の趣旨に合っているのではないかと思う。

(事務局)

点字ブロックはインターホンの前だけに設置するらしいので、本当にそれが効果的なものになるのかは正直不明であった。

(A委員)

点字ブロックを設置するのはいいが、ここまで迎えに行くためにインターホンつけているのであれば、両方に設置するなどもっと利用者に配慮したやり方はないか。

(事務局)

承知した。設置者にその旨伝えていく。

(部会長)

他はいかがか。

(委員全員)

<意見無し>

(部会長)

それでは、答申案に移りたい。

(事務局)

<答申案読み上げ>

(部会長)

ただいまの答申案で何か質問等はいかがか。

(委員全員)

<意見無し>

(部会長)

それでは、答申案はこの内容で知事あて答申することとする。

それから、委員から配慮すべき点として意見が出たので、その旨、事業者に伝えていただきたい。

(3) サツドラ釧路星が浦店(釧路市)の法第5条第1項(新設)の届出について、事務局より案件概要及び事務的説明での確認事項に関する説明を行った後、次の質疑、発言があった。

ア 事務的説明での確認事項

○ 隣接店舗との行き来について

- ・ マルハンとサツドラの行き来は可能か。

(事務局)

サツドラ店舗西側に連絡通路をつくり、行き来を可能とし、またこの通路は22時にサツドラが封鎖する。連絡通路は歩行者も利用できるため安全性に配慮して、「歩行者注意」等の看板の設置を検討している。

- ・ サツドラの出入口①とマルハンの出入口④との間が金網で区切られているが、サツドラ営業開始後も金網は残るのか。

(事務局)

金網は残る。

○ 営業終了時間について

- ・ マルハンの営業終了時間はどうなっているのか。

(事務局)

営業終了時間は23時である。マルハン専用の駐車場出入口④～⑪はマルハンが営業終了後に封鎖。なお、サツドラの営業終了時間は翌午前0時で、出入口①～③については、サツドラが封鎖。

○ 荷さばき施設について

- ・ 荷さばき施設に何らかの建物を建てるのか。

(事務局)

設置の予定はなし。

○ 入出庫経路について

- ・ 出入口①から⑪の入出庫経路はどのようになっているのか。

(事務局)

出入口②は、左折入出庫のみが可能で、そのほかの出入口については、右左折での入出庫が可能となっている。

イ 質疑・確認

(部会長)

ただいまの説明につきまして、各委員からのご質問、また、確認事項についてご発言をお願いします。

(B委員)

出入口②は左折のみの入出庫で、看板の図案を見ると左折入庫か右折入庫禁止のパターンを提示しているがどちらを採用するのか。

(事務局)

設置者に聞いた時点ではどちらにするか未定だった。確認して回答したい。

(B委員)

面している道路には中央分離帯はあるのか。

(事務局)

中央分離帯はない。

(B委員)

右折しようと思えば信号機は近いが、右折ができてしまう。看板の標記によってはまぎらわしくて、迷ってしまうときがある。

(事務局)

個人的にははっきりと左折入庫と書いてある方がよいと思うが、事業者の考えになると思う。

(B委員)

来店客が迷わない看板がよいと思う。

(C委員)

私も同じところが気になっていた。音更の木野タウンで右折禁止の看板を設置しているが、国道側の面に右折禁止と表示しているため、真横まで来ないと車から見えずらくほぼ守られていない。音更の店舗は駐車場出入口に面している道路の中央にゼブラゾーンがあるので、そこまで危険ではないかと思うが、この店舗の看板も道路面表示すると守られないパターンかと思った。

(D委員)

木野タウンのすぐ隣にあるパチンコ屋の所で右折ができてしまうので、木野タウンだけ右折禁止にしても守られない。でもパチンコ屋は大店対象店舗ではないから規制はできない。今回も同じケースになると思う。隣のマルハンは右折入庫可能だし。

(C委員)

規制しているのは出入口②の1箇所だけなので、他の出入口と同様に右折してしまう。

(D委員)

パチンコ屋の駐車場に入っていく車を見て真似してしまう。過去と同じパターンの議論でいくと、道路にセンターポールを建てたらいい。本当に右折入庫させないのであれば、センターポールを建てるべきとこの審議会は皆思っている。守れるルールを作るのが一番安全だと思うのに、道路に構造物をつくると、誰の所管でという議論になってしまうので、守られないやり方を採用し、審議を通してしまう。利用者がルールを守らず右折している現状を見て委員は皆心を痛めている。毎回言っているが、本州では右折入庫を禁止にしているホームセンターは、道路にセンターポールを建てている。木野タウンは店舗に向かう途中の交差点で右折をして、店舗駐車場に行くことになっているが、面倒なため誰もそんなことするわけがない。だけどそういう答申で審議が通っているのだから、この審議会は何のためにあるのか常々思っている。答申は通すことになるけど、本気でルールを守らすためには、どうするのが一番よいのか、事務局も事業者と折り合いつけてなんでもかんでもダメとは言えない立場であるのはわかっているが、もうちょっとよい方法がないのかを事務局からも言ってもらえると、事業者さんも徐々に変わっていくと思う。委員側も親会で発言するしかないと思う。

(B委員)

警察は最低限の規制と考えていると思うが、審議会で事故を防ぐためにセンターポールを置く等の対応が必要ではないかと意見が出ているので、道路管理者等と事業者で話し合ったほうがよいと思う。

(事務局)

事業者にはいただいたご意見を伝える。

(部会長)

私が釧路警察の担当であれば事業者には左折入庫を案内してくださいと言ってあります、とその一言で終わると思う。

(D委員)

私も理想論を言っているだけで、センターポールを建てれば除雪の邪魔だし、道路管理者等も面倒なことしないと思う。ただ、どうやったらルールが守られるようになるのか考えるべきだと思う。看板については禁止と表示した方が抑止力は働くと思う。左折入庫だけだと右折禁止と書いてないと言われかねない。禁止ときつい言葉を赤い文字で表示すると守られる可能性は高いのではないかな。

(B委員)

左折専用という表示でもいいと思う。どちらにせよ曖昧な表現は迷いが生じるので避けるべき。

(D委員)

前も話したが、室蘭のとある店舗は入口と出口専用を徹底している。駐車場出入口が面している道路が片側1車線で混み合うが、みんなが入口と出口を守っているのでストレスなく走行できる。事業者はどうやって指示したのか聞いたら、審議会から事業者に対して、入口専用、出口専用として出入口を設けてくれと言ったとのこと。専用との表示があるので利用者は守っている。こういう事例を見ると言葉の使い方は大事だと思った。あちらの地域の方が、平地が少なく道が片側1車線で混むので、守れるルールを作る雰囲気がある。こっちは道が片側2車線で敷地も広いのに緩いと感じた。駐車場出入口の件は今回だけではなく、改めて考えてほしい。また、マルハンとサツドラは行き来が出来た方がよいのか。この連絡通路がなければ、金網もあるし、マルハンは法律とは無関係となり、スムーズに審議が通る気がする。連絡通路を作ることで話をややこしくしている気がする。

(事務局)

連絡通路があるためにマルハン側も審査対象となっているが、マルハン側からサツドラに行きたいニーズがあると事業者は思っており、その時に通路がなければ一度公道に出て、また、駐車場に入るよりはマルハンから連絡通路を経由してサツドラに行ければ利便性が高いという考えがあって、つくっていると思う。

(D委員)

それは理解しているが、利便性をとるのか安全性をとるのかということになってくるのではないかな。

(事務局)

連絡通路があるために歩行者も通れてしまい、横断歩道もあるわけではないので事業者には注意していただくよう伝えたい。

(D委員)

利便性でお客さんを呼ぶのがビジネスだと思うが、この通路がなかったらよかったと感じた。

(部会長)

私もこの部会に参加するようになってから気にして見るようになった。大型店よりもコンビニの方が出入りが激しく、非常に危ないところもあるが、1,000㎡未満の場合、今の法の建て付けでは審議も審査も必要ない。法律より経済の方が進んでいるので、法体系が追い付いていなく、不合理と思う部分はある。委員の皆さんは安全面や高齢化への対応などの側面から意見を言っているなので、この部分を丁寧に事業者にお伝えいただきたい。

他はいかがか。

(委員全員)

<意見無し>

(部会長)

それでは、答申案に移りたい。

(事務局)

<答申案読み上げ>

(部会長)

ただいまの答申案で何か質問等はいかがか。

(委員全員)

<意見無し>

(部会長)

それでは、答申案はこの内容で知事あて答申することとする。

それから、委員から配慮すべき点として意見が出たので、その旨、事業者に伝えていただきたい。

以上で本日の議題については終了した。事務局から何かあればお願いする。

(3) 事務局より次回の部会開催予定について連絡を行った。

## 7 審議会資料等 別添のとおり