

## 第40回新潟市大規模小売店舗立地審議会 議事録

- 日 時 : 令和4年10月3日(月)午後2時00分から
- 場 所 : 新潟市役所 ふるまち庁舎4階 401会議室
- 出席者 : 岩瀬委員、佐野委員、武田委員、田中委員、田辺委員、野沢委員、  
長谷川委員、横尾委員
- 審議事項 : ①(仮称)新潟駅高架下駅ビル(西)・(東)の新設届出について(1回目)  
②(仮称)山谷北ショッピングセンターの新設届出について(2回目)
- 審議内容 : ①については、設置者から当案件の概要を説明し、その後、審議を行った。  
②については、事務局から現地調査の内容説明、審議会委員からの確認事項についての設置者対応の説明を行った後、審議を行った。

### 【(仮称)新潟駅高架下駅ビル(西)・(東)の新設届出について(1回目)】

- 委 員 4点、順に質問していきたい。
- 一つ目は、住民の説明会があったと聞いたが、どのような意見が出たのか、それに対してどのような回答をしたのか
- 二つ目は、駐車場について、駐車場の必要台数は、111+154で、それなりに台数の増加があるが、既存の駐車場で対応することになっている。そもそもあそこは使われており、それを上乘せしても大丈夫だということをどのように調べたのか。
- 三つ目は、駐輪場について、駐輪場は新設とあるが、これは純増ということになるか。例えば工事中にどこかを潰したのであれば、駐輪場の数は結局どうなったのかということがよく分からないので、この新設ということによって駐輪場が純増になったのかどうかということを教えてもらいたい。
- 四つ目は、保育園があるが、定員はどのくらいで、例えば駐車場は使われるのかなという想像がつかず、そこに絡むのかどうかということも含めて、定員はどのくらいを想定しているのかわかれば教えてもらいたい。
- 設置者 1点目の説明会について、説明会を7月14日の木曜日に開催し、27名の住民の方にご出席いただいた。その中での質疑は特になかった。
- 2点目の駐車場について、今利用している南館の駐車場の利用実態調査を行い、空き台数が何台あるかを確認している。今回、指針の計算式で算出した新たな増加台数が入ったとしてもまだ余裕があるというような確認をとっている。
- 委 員 平均でどのくらいで、ピーク時はどれくらいか。
- 設置者 調査したのは2021年10月の実態データで、土日の平均で見ている。台数は現況で301台利用されている。これに増加するのが265台となり、合わせても566台なので、設置台数が826台で充足するということを確認している。
- 委 員 この駐車場は、平均的には3分の1の利用ということか。
- 設置者 そのとおり。

- 委員  
設置者  
委員  
設置者  
委員  
設置者  
委員  
設置者  
委員  
設置者  
委員  
設置者  
委員  
設置者  
委員  
設置者  
委員  
設置者  
委員  
設置者
- 経営的に、月極などをやればいいのに。3分の1しか使っていないのか。そのとおり。
- これは平均ではなくて、ピーク時を見ないといけないと思うが、例えば24時間で、朝5時まではほぼ0台で、それで平均すると少なくなるのではないか。
- データとしては、時間別の在庫台数というものが確認できており、ここに出ている301台というのはピーク時間帯の在庫台数となる。
- ピーク時間帯でそれはもったいない。
- そのため、今回、西と東で有効活用できればと考えている。
- 3点目の駐輪場について、今、商業施設用としては、南館にある駐輪場が現状C o C o L o用としての駐輪場になっており、今回新たに駐輪場を新しくつくるので、純増で計画している。
- 4点目の保育園について、定員は約110名。保育園の送迎用に停める駐車場スペースを確保している。5台くらい確保しているのが、それにプラスアルファ来たときは、並んで対応いただくという形で、駐車場との動線の交錯はないということが現状の計画となっている。
- 道で待機していただくような形になるのか。駐車場が5台あって、5台で足りないと。
- 敷地内の車路にて待機していただき、車が5台の区画から出てきたときに停めてもらって、降ろして2階に上がっていただく形になる。
- 待機する道は大丈夫なのかなということが気になる。道幅は分からないが、けっこう待機が長くなるのではないか。預ける時間は大体重なるので、集中するときに、待機車両が多く出ると思うので心配ではある。
- この辺は、ちょうど駅東線の計画地に隣接する場所になっており、新潟市による各種工事計画等を予定している箇所となっている。保育園の駐車スペースと荷捌きの動線とのあり方を整理しつつ、他の工事計画と調整しながら、必要な駐車スペースを確保しながら対応したいと考えている。
- 駐車スペースを増やすなどの変更の可能性はあるということか。
- 必要な状況があれば対応を検討する。
- 騒音関係の環境基準に対する予測値がある。例えば基準60に対して予測値58とか、基準50に対して予測値48とか49というのは、これは大丈夫かなと疑問に思う。どういう予測計算をしたのかよく分からない。例えば荷捌き施設は、これまでもけっこう大店舗で問題視されている音源だが、この場合にはどのような計算をしたのか、簡単に説明してもらいたい。音源がどうやって、どのようにしてその予測地点まで伝わっているのかを。
- 例えば、予測地点Dで、等価騒音レベルで予測地点をとっており、ここの数値がDとEが58ということで、ほかの予測結果に比べて比較的高い数値になっている。この予測地点Dの音源としては、西館で利用する設備関係でチラーという大きめの設備がある。それから、荷捌き施設が同じエリアにあ

るので、荷捌きの車両走行音や荷捌き作業音、台車走行といった、大規模小売店舗立地法で定めている音源がその辺に集中している。

計算方法については、音源を設定し、予測地点までの距離減衰でもって減衰量を設定している。あとは建物の外壁とか、盾になるものがあれば回折減衰で、その減衰効果も見ている。助言でいただいた複雑な多重回折などは今の計算には含めておらず、減衰としては距離減衰と回折減衰のこの2点を用いて予測結果を算出している。

等価騒音については、その時間帯に稼働する可能性があるものはすべて稼働させているので、例えば室外機は、実際にはずっと動いているわけではなくて、止まったり動いたりを繰り返すことにはなっているのだが、計算上はずっと動かす形で計算をかけているので、その点では安全側では考えている。

委員 手引きとかそれに基づいて、多重反射とかそういうものは、距離減衰と回折減衰だけで計算したと回答されたと認識しているが、それでよいか。

設置者 そのとおり。

委員 その場合に、荷捌き場は、いろいろな建物の遮へいがあるので、回折効果を入れたということだが、減衰の効果は入れるが、増大するほうは考慮しないのはいかがか。

例えば、多重反射は確かに難しいかもしれないが、大きな壁面があつたら1回反射とかそういうもので補うことは可能ではないか。いろいろなアセスメントというときに、手引きとかマニュアルがいろいろあるが、必ずしもそれに合った計算をしなければいけないということはなく、理論的に正しければ、このような物理的な現象だと捉えてこう計算しましたということが明記されて予測計算すれば、手引きに書かれているものとは違った状況でも十分説得力のある図書が出来上がる。

そのようにしてほしいということを期待して質問をした。例えば荷捌き場だと、内部でいろいろ堅い、高架下ですからコンクリートの打ちっ放しのようなので、内部で増幅というわけではないが、音が蓄積されて、見かけの定音源がいくつか配置されたものは必ず大きくなるであろうと推測される。距離減衰で減衰等を入れるにしても、そういうことを考慮した形でプラス要因はあると思う。

このようにしているからそれはないですよということが明記されていれば、単純に手引きに沿った形の数値というものとおおよそ差はないという、説得力のある説明があればいいが、まだ荷捌き場の中で発生した音が溜まって居住系のある方向の開口に放射される。そうすると、例えばトンネルの中に車が入るとうるさいが、開口から音が放射されるというのは、実は道路騒音の問題ではそういうことを考慮することになっている。それと同じような効果がきっとあるのだろうと思う。

そのため、それがどのくらい増幅するかということは別としても、例えばその中の低音源がメインの壁面に1回や2回反射した経路を考慮して、見か

けの音源が増えたという形の予測計算もやろうと思えばできると思う。それから高い駅舎の、あるいは駅ビルの建物と居住系との間に設備が配置されるようなので、それも何回かの、上階に行くと多重反射があるかもしれない。そういう場合、何回もというのは難しいかもしれないが、1回、2回往復した反射というものを考慮した、あるいは特に近いところで、遠方までやる必要はないかもしれないが、その居住系の予測地点に近いようなところに配置されている音源の何回かの反射を考慮した計算だとこのくらいになる ということをやっていたら良かった。

建物の関係がどうなっているのか分からなかったのも、そういうことがあるということも申し上げた。多重反射が起きるとか、内部の賄いの部屋はカーペットを敷いているし天井も吸音材を使っているから響かないが、これがコンクリートの打ちっ放しだと響き渡って、よく経験されていると思うが、そういう状況になると思う。そういうことが反映された数値になっていないのではないかというのが、この数字を見ての率直な感想だった。そして今日の図面や写真を見ても、同じ心配が残った。

委員 駐車場使用台数の現況は令和3年度か。コロナの中での交通量でうまくいっている、それプラス新しいのでうまくいくと言われても少し不安なので、そのときにコロナで減っている分は割増したほうが安心すると思う。

駅の東線と西線の完成が、この開業と近いのであれば、それを考慮して何かやれとは言わないが、その影響によってここの交差点はより悪化するとか、改善するとか、何か定性的なものがあると、少しでもあると安心するかなと思う。

現状であっても、例えば地元説明会の資料で数値的に不思議だったのが、D交差点の平日交差点需要量が現況も開店後も変わらないと。その前後は、周りの交差点は動いているから、そのようなことはあり得るのかなと思うが。

C o c o L oの駐車場のことは分からないが、南口の黒埼インター笹口線はよく使っていて、非常に混む道路である。非常に混む道路で、今、グーグルを見ると赤とか黒とか。それで需要率が0.9以下なのでOKと言われると、もう少し見てほしいと思う。

ご存知だと思うが、本当は需要があるけれども、先詰まり等で交差点を通過できないから交通量が少ない。交通量というのは単位時間当たりには通過した車なので、本当はもっと通りたい車があっても、例えば止まっていたら交通量は0となる。だからこの0.9以下で可能というのは、先詰まりがないとか、そういう一つの、単一の交差点ではあり得て、連続した交差点で前の交差点が先詰まりしていて、本当は行きたいけれども通っていない。ここは駅から近いので帰りに行ってみてもらえばいいと思うが、大体一日中混んでいて、かなり混んでいるところなので、その辺をほかの交差点でも確認していただいて、先詰まり等がなくて本当に来ている需要が0.3とか0.5で、足して0.9以下だからOKというのだったらいいが、そうではなくて、これでO

Kと言われると少し問題かなと思う。

それから、今C o C o L oの駐車場が対応している店舗の床面積と新たにできる床面積の割合は大体どのくらいか。駐車場がマックスで3割というのは本当に信じられないが、それであれば多分駐車場は全然問題ないのですが、その辺が少し心配。普通は何か建物をつくって、一つも駐車場をつくらないというのはあまりあり得ない。普通だったら駐車場利用台数が少ない状態だったら別のものに使うとか、何かやるはずなので、ある程度有効に使われているという前提であれば、にわかに信じ難いデータなので、確認のために、今ある駐車場の状況を教えていただきたい。

それから、これでは来る人は100パーセント車で来ると考えてやっているのか。駅前なのでほかの郊外店舗に比べると電車で来る人もかなり多いはずなので、これは負荷が小さくなるほどいいことなので、安全側で見ていると言われればそれはそれでいいのだが。

設置者 交通に関する質問について、交差点Dの交差点需要率が現況0.529で開店後0.529だが、数値が変わらないということで、交差点Dについては、E F方面の来台数とE方面の来台数、それぞれ71台と19台のピーク時来台数が交差点に乗るのだが、乗る方向が、要は方面として台数の少ないほうに乗っているため、必要現示率として変わらず、そのために数値が変わらないということになっている。

交通の全般的な渋滞に関しては、現況で混雑しているという認識でいる。例えば交差点Dについて、休日のピーク時の総台数は2,238台で、平日が2,362台、平日のほうが多いが、平日のピーク時間帯が朝の8時台になっており、現状では通過している交通がかなり多いということで認識している。

店舗に発生する交通量としては、この交差点の全体の台数から言えば、現状ではそこまで多くないが、交通課題として挙がっているのは、警察担当との協議でも出ているが、やはり直近の交差点で退店車両が詰まるなど、そういうことが現状で起きており、その点は交通課題として認識しており、警察署と相談しながら、今度のオープンに向けての協議を実施していく。

今回の計算上の自動車の分担率だが、指針の計算式でいくと、商業地区で駅距離からの計算になるので、13.6パーセントになっている。

委員 そんなに低いのか。

設置者 ただ、駅ビルということで、来館者数全体の数値と駐車場の利用の数値の両方のデータがとれているが、あくまでも今の実態では、すでにC o C o L o南館、中央万代が営業していたので、この全体のお店に来る人数、それから駐車場を利用する人数を見ると、自動車分担率としてはこの指針よりも多くはないと考えている。

委員 ちなみに13.6というのは、日本全国同じか。

設置者 これは、人口が40万人以上の行政人口かつ商業地区の場合の計算値となる。駅からの距離が20メートルの設定になるので、計算値としては、かなり自動車分担率は低くでているが、駅ビルということを見ると妥当ではな

いかと考えている。

委員 平米当たりでどのくらい来るかは、駅ビルであれば利便性があるので他の店舗と比べて数が増える。来店客数原単位というのは、郊外の前単位も使っているわけなので、もう少し精査したほうがいい。何倍にもなるのでは。

自動車分担率 13.6 ではなくてもっと、駅で通過する人を除くとか。ほかのところであるような必要台数を出すときの原単位のお客さんの数と比べると全然違うので。今の話を聞くとかなり過小評価かなと思ってしまう。

設置者 数値の一つだけをとってどうだということの判断はできないが、自動車分担率でいくと、駐車場自体の利用実態も取得できているので、それを見ると、駐車場の充足に関しては、指針とは別に判断した。

委員 自動車分担率 13.6 は、利用者全体のものは合っているかもしれないが、利用者がほかのところですごく膨らんでいるので、実際に来る車の台数が過小評価されているのではないかとこのことを危惧している。倍くらい違うのではないか。新潟の人は車でどこへでも行くので、東京とか都市圏でも適用する 13.6 を新潟に適用できるのかどうかというのはかなり疑問に思う。

設置者 補足説明をすると、今年の 5 月時点での台数は、暫定的に運用している月極利用台数と合わせて 309 台である。

それから、実際の駐車場利用に際し、店舗を利用されるお客様と、店舗でなく駅や周辺を利用されるお客様との判別は、店舗のサービス券で多少の比率は見ており、実際に停めている方の概ね 3 分の 1 が店舗を利用されているお客様で、3 分の 2 が店舗をご利用されていないお客様ということになりますので、駐車券のサービス券を利用する、しないの判断基準なので、必ずしもきっちりではないが、そのような状況である。

今回、店舗面積は大雑把に言うと倍近くの面積になるが、それで 300 台に対する 100 台分くらいしか店舗利用がないので、結果的に容量的には賄えると思っている。

それから傾向として、首都圏の駅ビルでよく来店率用の計算をすると、駅地下で開発距離が近い係数がかかっていたとしても、駐車場としては割と空いてしまうことのほうが比較的多い。ただ新潟の特徴で車の所有率が多いので、首都圏ほど駅ビルの駐車場の空きは顕著ではないかとは思うが、容量的にはいけるという認識をもっている。

委員 首都圏の前単位と新潟の前単位は一緒か。

設置者 区分によって変わる。

委員 東京のほうが 1 平米当たりのお客さんの数は多いか。

設置者 人口が多いほうが前単位は大きい。

委員 確認だが、ここで使われている前単位というのは、郊外の店舗で使われている前単位と同じか。

設置者 用途地域が商業地区かその他地区かで計算が変わってくる。

委員 基本は一緒と考えていいか。

設置者 そこまで即答はできないが東京と比べると、東京はもう一つ上の段階で

100 万人以上という人口区分になるので、その原単位よりも低いということはないと思う。

委員 その辺、精査したほうがいいと思う。13 パーセントというのはないような気がする。そのまま駅で乗って降りてという方もいるので何とも言えないが。

設置者 騒音の話で、設備置き場と言われているところ、高さ 15 メートル付近のところに基礎のスラブがくるので、音が反射することはあるが、かなり横も開いて抜けており、距離減衰と回折減衰でそれほどおかしくはないという認識でいる。

ただ、大型の空調のチラーがくる東と西については、定常的に環境水準である 60 デシベルに近い数字になってしまうので、大型チラーを設置する角については、消音のルーバーを設置するような形にして、そこである程度反射とか、見えない要素もあると思うので、これで賄っていきたい。

特に東エリアは、住宅地に近いところなので、そこに対しての影響はこの数字よりもできるだけ低減すべきということで、今、検討しているので、その辺も含めて判断いただきたい。

委員 基本的にメーカーが発表する騒音のレベル、何もない状態でのデータであって、いろいろな要素で負荷がされてくる場合には、後々のことも考えて、その辺は組み込んだほうがいいと思う。いろいろとこういうことをやりますと、やっていること自体がそれなりの騒音対策になるので、数値以上に。

委員 保育園の送迎の話で、駐車できず待機する車は、荷捌きの動線と重なるのではないか。

設置者 待機車両の横を抜けるような形になる。この辺は、今の駅東線側の工事があるので、そこの兼ね合いを確保しながら、1 列にならないような形の対応をとらなければならないかなと思う。

委員 荷捌きの時間を少しずらすなど、送迎の時間に被らないような形で調整していただけるように配慮いただけるといい。

委員 騒音に関して補足だが、環境基準は、規制値ではなく、目標値であって、ここまで騒音を出していいという数値では決してないということは肝に銘じていただきたい。

設置者 理解している。そういう意味で遮音ルーバーを設置し、平常音を低減していく。

委員 事業を開始された場合には、こういう回答であれば、きちんとバックデータを取ってほしい。開業後、計算通りだったかとか、あるいは環境基準以下になっているというようなことを含めたアフターケアはしてほしい。

委員 廃棄物保管施設について、計算値に対する実際の施設の容量は割と余裕があるものが多いが、今回はぎりぎりの体積となっている。店舗もまだ決まっ

ていないということなので、実情に合わせて、少なくとも計算上ぎりぎりのところは、変更が必要であれば変えていただきたい。

もう一つ、非物販店舗というのはどういう店舗になるか。

設置者 飲食業やサービス業の店舗となる。

委員 保育施設の脇が非物販店舗になっているので、園児の安全性だと、健全な保育、安全などがきちんと図れるよう、注意していただきたい。

設置者 廃棄物保管施設についてはおっしゃるとおりで、特に生ごみが今回出るので、生ごみ置き場を中心に書いているもので、生ごみ以外の置場も周囲に必要相当分の大きさを確保している。

委員 1階から3階までであるが、処理施設、置き場は特定のラインしかないので、そういう意味でも、運ぶ問題などもある。

設置者 保育所の脇の非物販について、現状運営されているのは歯科医院になる。今後も継続して運営予定であり特定の通院客が通行するため、特に問題は無いと考えている。

委員 新潟の人の場合、駅の送迎に自家用車を利用している。新しい駅になったら非常にやりにくくなったと聞いたりするが、どこに停めてどこで乗せていけばいいのか。例えば足の悪い高齢者、あるいは車いすの人を降ろした場合、濡れずにエレベーターまで真っすぐ行けるのか。あるいはエスカレーター等があるのか。動線を教えていただきたい。

また、非常に駅が分かりにくいという話もあり、インフォメーションのコーナーや、案内をしてくれる場所はどこにあるのか。案内板はユニバーサルデザインや多言語で置く予定があるか。

店舗の中に休めるようなベンチや休憩所のようなものを置かれる予定になっているか。

もう一つ、レンタサイクルを新潟市もしているが、それがどの辺りにくるのかを教えていただきたい。

設置者 駅のご利用のお客様の駐車場について、今までは自動車整理場が万代口にもあったが、広場の整備工事のために一時閉鎖をしている。南口にはまだ自動車整理場があるので、駅をご利用のお客様はそこに停めていただいて駅に行くという動線は確保されているので、引き続きご利用いただければということと、今、万代側の広場の整備を新潟市が行っているが、その中に、同じような形で自動車整理場を計画しているので、広場が出来上がった時点で、また同じような形で駅ご利用のお客様の駐車場というものは整備されるので、そちらからご利用いただきたい。

委員 エレベーター等はすぐにあるか。

設置者 今もエレベーターはあるので、そちらから利用いただければ。バリアフリー動線は確保できるという認識でいる。

それから、駅構内の案内関係について、今もいろいろなところに、まだ整備の途中という部分もあるが、案内図は整備しており、また、新潟市の広場



にもそういう案内図を作るという話も聞いているので、充足はできるものと認識している。

委員 人がいるような案内場所はあるか。

設置者 観光案内センターが万代広場にあるが、同じような施設が駅の中にも入ってくるので、そういうところが案内機能として活かされると考えている。また、駅の改札でも、直接の案内センターではないが、今も聞いていただければ答えられるような形はとっているので、インフォメーション機能という形ではないが、そのような形での補完はできると思っている。

休憩施設は、当然飲食のフロアや、その近くを中心に計画している。

レンタサイクルにつきましては、詳細についてはまだ検討中になるので、新潟市に確認はお願いしたい。

今もすでに新潟市でレンタサイクルをやっており、万代広場にもスポットがあるが、今後も継続してやりたいという話は聞いているので、恐らく広場の整備が進んでくれば、どこかに拠点をつくるのではないだろうか。

(質疑終了 設置者は退席)

### <委員による審議>

委員 駅の中という特殊なところなので、ほかのところで行っている議論をそのまま当てはめると、違う結果になる気はする。

委員 騒音に関して、とっていただけるなら、念のための再計算をしていただいたほうがいい。ルーバーのようなものを付けると言ったが、それはどのくらいの効果があるのかということはきちんと明示していただいたほうがいい。

それが主要騒音源だと言っていたので、それに対してどのくらいのことをやったのかという、それがこの数値ですと、この数値以上は出ませんという明示をしていただきたい。

委員 駐車台数の調査に関して、コロナのときはこうで、それプラスアルファでOKというのは、少し論理的におかしいというか、せめてコロナから、そのとき現状の減った分は足して計算したほうがいいと思う。

委員 C o C o L o の駐車場の入口の道路はかなり狭く、メインで使うので、心配している。

委員 搬入車両も同じ道を通ると思うが、非常に狭い。

委員 歩行者の皆さんも多い。

委員 荷捌きもかなり並びそうな気がする。今は店舗がないから入ってこないが。

委員 計画道路が東西にできる予定で、この計画施行がいつになるかによって交通の形態も随分と変わってくる。C o C o L o の駐車場は非常に入りにくくて、

道路も狭隘で、そこにまた荷捌き等が絡んでくれば、相当な交通量があつた狭い付近にひしめくことになる。そう考えると、まず東側の計画道路が一つの鍵になるのではないかと考えられる。

事務局 公表されている情報としては、東側の計画道路は 2020 年代の中頃となっている。西側の道路は、2030 年代の前半となっている。

委員 環境基準、騒音が引かかっていた。先ほどお話しされたように、そこまで出している基準ではないということが響いた。予測結果の段階でもうここまで出ているのだったら何か工夫して、もっと下げる工夫みたいなものがあるべきと思った。

委員 現状が仮に環境基準を超えているようだったら、いろいろな事業者や行政が力を合わせて下げなければいけない数値なので、もちろん新しい事業をする人は、それに加えて数字が明らかに変わるような事業はやってほしくない、やってはいけないということになる。環境アセスメント的に言うと、上乘せするような、すでに環境基準を超えているようなところに敢えて上乘せするようなものは、許されない事業計画ということになる。

事業者はもちろんだが、そこに基盤を置いている公共団体とか、あるいは鉄道とか、道路事業者というのは、何かの対策をしなければいけない。

会長 ほかに意見がないため、意見交換を終了する。

当案件は、現地調査を行ったうえで、次回の審議会にて引き続き審議することとする。

#### 【(仮称) 山谷北ショッピングセンターの新設届出について (2回目)】

事務局 (事務局から現地調査の結果について概要説明)

委員 現地視察に行ってきた。資料2のとおり、懸念をしている事項について、十分な回答を得られたと考えている。ほかにも、地域貢献計画についても非常に具体性のあるお話をもらった。

現在工事がだいぶ進んでおり、非常に広い敷地の中でゆとりのある工事現場だった。工事中も安全の確保が適切になされ、整っている現場だという印象を受けた。地元の人にとっても、こちらの建物は興味をもって日々眺めていらっしゃる方もいると思う。

そして出入口4のところに関しても、時間をかけて確認した。駐輪場7、写真⑧が添付されているが、そこは、駐輪場を設けてはいるけれども、実際に駐輪するのは店舗前であつて、必要な台数の確保のために設けたということだった。しかし、この駐輪場がここに存在することによって、出入口4の見通しの確保に寄与しているとも考えられた。

委員 私も一緒に見学に行った。場所は、新津バイパスがあるが、新潟方面から

行くと左側に今建設途中のケーズデンキの赤い建物がよく見えるというようなところで、コモタウン新津とは繋がっておらず、通学路で寸断されていてなかなか行きにくい場所で、交通量的にも、住宅地もかなり離れていて、我々が行ったときには交通量はほとんどない状況で、周りに何もないので騒音も心配ない。あとは照明系も、現在のところはほとんど心配ないかなと思う。ただスピードをかなり出すので、その辺が少し心配だなというところがある。

少し気にかかるのは、やはり⑱番の通学路。おそらく朝と夕方に児童がここを歩くのかなと想定されるので、そこで少し交通事故の心配があるのかなと思った。ただそうは言ってもまだ何もないところなので、立地法に関してはまず問題ない。

委員 ⑱番の通学路の店舗側のところは壁がそびえ立っている感じなのか、それとも柵のようにも見えるが。

事務局 建物の壁があって、そしてその横に、写真⑱の左端に少し見えるが、柵がずっとつながっていて、それが最後まで続いているというような形になっている。そこについては、室外機も設置されない形になっている。

委員 この通学路は、住民説明会のときに要望があったと聞いている。

事務局 通学路からは店舗へ車の出入りがないように駐車場への出入口を設置しないようにと。人も入れないようにしており、通学時間帯は通行禁止になっている。

委員 人も入れないというような状況で、子どもたちに対しては、非常に安全策をとっている。ただ、完全にコモタウンとの動線は切れるという感じにはなる。

委員 夕方、夜間の照明は明るいのか。

委員 多分明るいと思う、今の段階だと周りにまったく住宅地がないので、明るくしても心配ない。

会長 他に質問無しのため、当案件に対する市の意見を定めるにあたり、新潟市長からの諮問があったので、事務局から説明をお願いします。

事務局 本案件に対し、庁内の都市政策部や土木部などの関係部署や新潟県警、新潟国道事務所などの関係団体へ意見照会を行ったところ、いずれの団体からも「指針に関して意見なし」という回答をいただいた。また、本大規模小売店舗立地審議会からの確認事項に対する回答についても、設置者は環境対応策を検討し、しっかりと対応していくとの回答を受けている。よって、市の意見については、「意見を有しない」ということで審議会に諮問する。

会長 説明のとおり、新潟市から「意見なし」とする旨の諮問があったが、意見及び質問等はあるか。

(「なし」の声)

会長 では、「意見なし」が妥当と認められる旨、市長宛に答申してよろしいか。

(「異議なし」の声)

会 長       では、異議がないので、「意見なし」を妥当とする旨を答申する。  
              以上をもって、本日の審議会を終了する。