

## 公 告

大規模小売店舗立地法（平成 10 年法律第 91 号）第 8 条第 4 項の規定による意見を書面により述べたので、同条第 6 項の規定により、次のとおり公告するとともに当該意見を、この公告の日から 1 月間静岡市経済局商工部商業労政課において縦覧に供する。

平成 24 年 5 月 8 日

静岡市長 田辺 信宏

### 1 大規模小売店舗の名称及び所在地

（仮称）東静岡地区新都市拠点整備事業 15 街区商業施設  
静岡市葵区柚木（東静岡地区新都市拠点整備事業 15 街区）

### 2 届出者の氏名又は名称及び住所並びに法人にあってはその代表者の氏名

三菱地所株式会社 東京都千代田区大手町一丁目 6 番 1 号 代表取締役 杉山博孝

### 3 意見

店舗開店前の現時点から、発生交通量の抑制、来退店車両の経路誘導等の交通渋滞発生に係る具体的な対策実施に向け、本市、道路管理者及び交通管理者と協議を開始すること。

また、店舗開店時における対応の効果及び周辺交通状況を踏まえ、店舗開店後においても本市、道路管理者及び交通管理者との協議を行うこと。

## 市意見の概要

### 1 届出概要

- (1) 店舗名称 (仮称) 東静岡地区新都市拠点整備事業 15 街区商業施設
- (2) 届出日 平成 23 年 9 月 8 日
- (3) 届出内容 法第 5 条第 1 項に基づく新設届

### 2 審査の結果

市意見あり

(内容)

店舗開店前の現時点から、発生交通量の抑制、来退店車両の経路誘導等の交通渋滞発生に係る具体的な対策実施に向け、本市、道路管理者及び交通管理者と協議を開始すること。

また、店舗開店時における対応の効果及び周辺の交通状況を踏まえ、店舗開店後においても本市、道路管理者及び交通管理者との協議を行うこと。

なお、次の事項を附帯事項とし、対応を求めた。

(附帯事項)

既に、周辺地域の住民から生活道路への来店車両の流入を懸念する意見が提起されていることなど、本施設は周辺地域の交通等の生活環境に大きな影響を与える可能性がある施設である。また、その規模の大きさから、その他にも様々な要望が周辺地域の住民からなされることが予測される。

静岡市商業の振興に関する条例（平成 23 年 3 月 22 日条例第 4 号）第 4 条第 6 号においては、大型店を設置する事業者等は、当該店舗に期待される社会的責任の重要性を認識し、その周辺の生活環境の保持のための取組を行うとともに、進んで地域社会に貢献するための活動を推進し、良好な地域社会の形成に寄与するよう努めることを求めている。

本施設を設置する貴社と周辺住民との信頼関係を構築するためにも、周辺地域の住民から申し出される要望等については、青少年の健全育成、交通安全、防災及び防犯といった大店立地法の指針に基づき配慮すべきもの以上の内容を含め、これを受け止めるための体制を整え、周辺住民との協議を行うことを求める。

なお、この附帯事項については、大規模小売店舗立地法第 8 条第 4 項に基づく意見ではない。

### 3 「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」に基づく市の考え方

#### (1) 交通に係る事項

##### ① 届出における計画の内容

- ア 休日におけるピーク 1 時間当たりの来店車両の台数が 656 台と予測されている。  
また、その来店車両は、全て国道 1 号における施設北西側の新設交差点を経路とし、来店する計画とする。

- イ 平日における来店車両の台数は、休日のそれと比較して半数の台数と予測されている。また、その退店車両は、全て施設北東側の長沼西交差点を経路とする。
- ウ 退店車両のうち、南東方向へ向かう退店車両は交通量の多い長沼交差点を経路とする計画とされている。
- エ 来退店経路は、各交差点の負荷を最小限に抑える経路が選択されているが、長沼西交差点及び長沼交差点にて混雑が生じるとの予測がされている。

## ② 届出内容に対する市の考え方

- ア 届出上の予測を上回る交通量が発生した場合又は来店者が届出書に記載されるとおりの経路による来店若しくは退店がなされない場合には、届出にて予想される以上の混雑が発生する。
- イ 国道1号は相当の車両が通過する主要幹線道路である。また、本道路の通過交通車両の進行を妨げることは、本市、さらにはより広範囲の経済活動及び社会活動に、大きな影響を生じさせる。
- ウ 前ア及びイを鑑みれば、来店車両による発生交通量の抑制や来店者の経路順守を図るための誘導が必要である。その対策については、平成24年4月10日付け報告書において、公共交通利用促進、隔地駐車場設置、駐車場の課金制導入、広域誘導計画等の検討案が示されているものの、未だ熟度が低く、対策の効果も不明確である。
- エ 国道1号への影響を最小限にしていくよう、設置者が示す公共交通機関利用促進等の対策をより具体化し、また、これを真に効果的なものとするためにも、他のソフト的な対策を含め、本市、道路管理者及び交通管理者との協議を行い、これを踏まえた対策の実行が必要である。
- オ 届出書において、「本店舗により恒常的に周辺交通に悪影響を生じさせる場合には、関係機関と協議のうえ、適宜対策を講じる。」との記載があるが、渋滞発生が懸念されることから、店舗開店前から本市、道路管理者及び交通管理者と十分な協議を行う必要があり、また、この協議は確実に行われなければならない。
- カ 周辺地域は現在著しく環境の変化が生じている地域でもあることから、店舗開店後における継続的な協議も必要である。

## (2) 騒音に係る事項

騒音の発生に係る事項について審査した結果、必要な配慮がなされているため大規模小売店舗立地法に定める市の意見はない。

## (3) 廃棄物に係る事項

廃棄物の保管や運搬・処理等廃棄物に係る事項について審査した結果、必要な配慮がなされているため大規模小売店舗立地法に定める市の意見はない。

## (4) その他の事項

防災・防犯対策への協力、街並みづくり等に係る事項について審査した結果、必要な配慮がなされているため大規模小売店舗立地法に定める市の意見はない。

なお、住民等から提出された意見に基づき、次のとおり審査を行った。

(1) 地元への説明について

- ① 平成 23 年 9 月 23 日の説明会に参加したが、交通量調査結果が専門的すぎて理解できない。また、集まった住民に対して理解を求める姿勢が見えなかった。これでは、地元の説明を終了したとは言えない。分かりやすい説明会をすべきである。
- ② 地元住民の出席が少なかったようなので、地元町内会での説明会をやってほしい。

今後、設置者が地域住民との良好な関係を構築することは重要であり、かつ必要であると考えられるため、周辺住民の意向を把握し、協議の場を設けることが必要である。

(本市も協議の場の設置の協力を行う。)

以上のことから、店舗運営方法等に対する周辺地域の住民から申し出される要望等については、大店立地法の指針に基づく交通問題、騒音問題又は廃棄物問題に限ることなく、これを受け止めるための体制を整え、周辺住民との協議を行うことを附帯意見として要請する。

(2) 国道 1 号の渋滞状況について

現在、下記の特異状況により、国道 1 号（長沼～柚木間）が慢性的に渋滞していることが分かっている。

- ・ 国道 1 号は、長沼交差点から横田町までの区間は、JR 線路、静鉄の線路に挟まれ、また、谷津山があるため、南北に通じる道路がない。
- ・ 南側から国道 1 号に出て東に向かう交差点は、柚木交差点から西側は日出町交差点までないため、柚木交差点、長沼交差点が日常的に渋滞箇所になる。
- ・ 長沼、柚木の交差点は事故の多い場所であることと、頻繁に救急車両が通るため渋滞すると動きが取れなくなる。
- ・ 長沼交差点から流通通りは静鉄の踏切があるため、渋滞している場所である。  
また、沓谷愛宕霊園～長沼駅～国道 1 号と道が細く渋滞箇所である（科学技術高等学校前等）。
- ・ 国道 1 号が渋滞すると、国道 1 号に交差する道路、並行する道路がかなり渋滞し、また、近隣の住民、事業所等の車の出入りにもかなり影響する。
- ・ 国道 1 号から右折して入店する場合、柚木交差点から右折する信号場所の距離が短いため、左折して入店する車が並んでいたり、入店できるまでかなりスムーズにやらないと、国道 1 号上の右折信号でかなり待つことになり、柚木地下道、国道 1 号上り線が渋滞する。
- ・ 現在、ツインメッセ、競輪、運動場等で開催されるイベント等があると交通の影響があり、又バーゲンや中元、歳暮等の時期になると、静岡駅周辺、伝馬町等の駐車場での車両の出入りによる渋滞のため、柚木、長沼、古庄等まで国道 1 号にはかなり影響がある。

国道 1 号は相当数の車両が通過する重要な幹線道路であり、この通過交通を妨げることがないように、発生交通量の抑制を始め、渋滞対策が必要であると考えられる。

この点において、届出書類、平成 24 年 2 月 13 日付け意見書に対する任意報告書及び平成 24 年 3 月 5 日付け法第 14 条第 1 項に基づく「発生交通量の抑制」についての報告により、駐車場内の駐車待ちスペースの確保、出入口の運用方法、各種広報活動等の対策が示されている。

さらに、平成 24 年 4 月 10 日付け任意報告書により、開業直後等の特異的な来客数が見込まれる場合における隔地駐車場の確保及び公共交通利用促進策並びに駐車場の

課金制導入に係る検討が示されている。

市としては、国道1号の重要性、長沼交差点及び長沼西交差点における渋滞発生の蓋然性の高さから、複数の対策にて対応する必要があり、また、検討中である対策案の具体性が乏しいことから、この渋滞を抑制するための対策は施設の設置者、本市、道路管理者及び交通管理者の協議により具体化し、より効果的なものとする必要があると考える。

加えて、生活道路への来店車両の流入防止が必要であるが、平成24年3月5日付け法第14条第1項に基づき、「生活道路への来客用車両の流入防止について」の報告を求めたところ、この報告により、新聞折込み等により配布するチラシへの掲載、フロアガイドへの経路の掲載、ホームページ上での表示、路上における誘導看板の設置により、自動車による来店者への周知を図ることが示されている。

この点において、現在検討中である看板設置が、生活道路への流入防止について、効果的なものとなるよう、本市、交通管理者や道路管理者と協議を行う必要があるものとする。

なお、届出書において、「本店舗により恒常的に周辺交通に悪影響を生じさせる場合には、関係機関と協議のうえ、適宜対策を講じる。」との記載があるが、渋滞発生が懸念されることから、店舗開店前から交通関係者と十分な協議を行う必要があり、また、この協議は確実に行われなければならない。

以上のことから、次のことを意見として述べるべきであると判断した。

- ・ 店舗開店前の現時点から、発生交通量の抑制、来退店車両の経路誘導等の交通渋滞発生に係る具体的な対策実施に向け、本市、道路管理者及び交通管理者と十分な協議を開始すること。

また、店舗開店時における対応の効果及び周辺の交通状況を踏まえ、店舗開店後においても本市、道路管理者及び交通管理者との協議を行うこと。

### (3) アミューズメント施設について

① アミューズメント施設を計画しているが、そのために営業時間を24時までとするのは反対である。ゲームセンター等、深夜まで営業する業種となると、深夜まで青少年が夜遊びするようになる可能性もある。また、東静岡駅北口の広場である市所有地が、溜まり場となることも考えられる。

設置者は、アミューズメント施設への入場について、「静岡県青少年のための良好な環境整備に関する条例」に基づき、23時以降は18歳未満の者の入場を禁止することを示しており、また「静岡市青少年育成プラン」に基づき、深夜（午後11時以降）の時間帯に施設内及び敷地内にいる青少年に対して帰宅を促すよう努めることとしている。

以上のことから、必要な対策が講じられているものと判断した。

② 施設での滞在時間について、最低でも30分～1時間はかかり、ショッピングやアミューズメントでは、2～3時間は必要と思うので、駐車場での待ち時間がかなりかかるのではないかと懸念される。

「平均駐車時間係数」について、設置者は、「大店立地法にある算定式において1.75時間とされてはいるが、大店立地法上必要とされる駐車場台数を約500台上回る

1,693 台を整備しており、一定程度の長時間の滞在にも対応可能な駐車場計画である。」としている。1,693 台の駐車場から駐車可能時間を逆算すると、約 2.58 時間の駐車が可能で計算されており、アメニティ施設等によって、来店車両の駐車場滞在時間が一定時間長くなったとしても、対応可能であることが推察される。

以上のことから、必要な対策が講じられているものと判断した。

#### (4) 駐車場利用時間について

駐車場の利用時間が 8:00~1:00 となっているが、朝のラッシュ時間と重なる。夜間救急病院の来院等や無断で駐車場を利用される等、隣に(仮称)東静岡駅周辺保健衛生複合施設ができる予定に影響はないのか。

届出書によると、9時から営業することとされている店舗部分は1箇所のみであり、この区画がスーパーマーケットであることを設置者に確認している。

この区画面積 1,290 m<sup>2</sup>を大店立地法上の算定式に当てはめて、ピーク1時間当たりの自動車来台数を計算すると、約47台となる。

したがって、朝のラッシュ時間に与える影響は少ないものと考えられる。

これに対し、東静岡駅周辺保健衛生複合施設への影響については、「急病センター」及び「こころの健康センター」の営業時間が本商業施設の来店者ピークと異なることを以て、「(仮称)東静岡駅周辺保健衛生施設への来場に大きな影響を及ぼすことはない」と結論付けることはできないと考える。

市としては、東静岡駅周辺保健衛生複合施設への影響については、発生交通量の抑制等国道1号に係る渋滞対策と併せて解決すべき問題であると考えます。

この渋滞を抑制するための対策は施設の設置者、本市、道路管理者及び交通管理者の協議により具体化し、より効果的なものとする必要があると考える。

なお、届出書において、「本店舗により恒常的に周辺交通に悪影響を生じさせる場合には、関係機関と協議のうえ、適宜対策を講じる。」との記載があるが、渋滞発生が懸念されることから、店舗開店前から本市、道路管理者及び交通管理者と十分な協議を行う必要があり、また、この協議は確実に行われなければならない。

以上のことから、次のことを意見として述べるべきであると判断した。

- ・ 店舗開店前の現時点から、発生交通量の抑制、来退店車両の経路誘導等の交通渋滞発生に係る具体的な対策実施に向け、本市、道路管理者及び交通管理者と十分な協議を開始すること。

また、店舗開店時における対応の効果及び周辺の交通状況を踏まえ、店舗開店後においても本市、道路管理者及び交通管理者との協議を行うこと。

#### (5) 東静岡地区の計画並びに交通量及び交通渋滞について

地元説明会で使用された交通量調査は2年前のものであり、今回の計画と同時期に開通する東静岡南北幹線や、今年になって計画された(仮称)東静岡駅周辺保健衛生複合施設を考慮したものとなっていない。既に現時点においても、北口に260戸ものマンション計画があり、今後増えることも予想される。このことも配慮されていない。

また、主要入店経路が国道1号の右折である点からも交通渋滞が予測され、緊急車両の出入りを制約しかねない。

一私企業の計画が、静岡市全体の今後の計画を阻害してはならない。

平成 24 年 2 月 22 日に行われた静岡市大規模小売店舗立地法専門委員会の際に、委員からの要望に基づいて、市交通量調査（H20・H23、平日のみ 11 月及び 12 月に実施）と三菱地所交通検討内の数値の比較を行った。

【比較結果】

- ・ 全体としては交通量の増加傾向は見受けられないと考えられる。
- ・ 大店立地法の交通検討では、ピーク時間帯の数値が使用されるため、ピーク時間帯（平日 17:00～18:00）のみの比較をしたところ、車線毎に違いはあるものの、相当の開きがあるとは認められない。ただし、長沼交差点については、市交通量調査の数値が、どの来退店経路でも三菱地所の調査結果を上回っている。

市としては、東静岡駅周辺保健衛生複合施設への影響については、発生交通量の抑制等国道 1 号に係る渋滞対策と併せて解決すべき問題であると考ええる。

この渋滞を抑制するための対策は施設の設置者、本市、道路管理者及び交通管理者の協議により具体化し、より効果的なものとする必要があると考える。

なお、届出書において、「本店舗により恒常的に周辺交通に悪影響を生じさせる場合には、関係機関と協議のうえ、適宜対策を講じる。」との記載があるが、渋滞発生が懸念されることから、店舗開店前から本市、道路管理者及び交通管理者と十分な協議を行う必要があり、また、この協議は確実に行われなければならない。

以上のことから、次のことを意見として述べるべきであると判断した。

- ・ 店舗開店前の現時点から、発生交通量の抑制、来退店車両の経路誘導等の交通渋滞発生に係る具体的な対策実施に向け、本市、道路管理者及び交通管理者と十分な協議を開始すること。

また、店舗開店時における対応の効果及び周辺の交通状況を踏まえ、店舗開店後においても本市、道路管理者及び交通管理者との協議を行うこと。

(6) 国道 1 号、東静岡南北幹線道(橋梁)の特性について

国道 1 号は、静岡市民にとっても東西を結ぶ主要幹線として使用され、谷津山との関係もあり、交差点への負荷も大きい。また、東静岡南北幹線道により、現在の長沼大橋など南北交通の渋滞解消が期待される。東静岡地区の公共施設への利便も向上できる。この 2 本が合流する地点が開発予定地点となる。

橋梁の完成を待った開店時期設定は、いわば市民の税金をタダ取りとにならないだろうか。

私企業の利益追求のための使用は厳しく制限しなければならない。国道 1 号の右折を回避しようとするれば、この東静岡南北幹線道を入店経路とする可能性は極めて強い。

このことから、次の事項について、配慮すべきである。

- ・ 自動車での来場を制限する措置を講じること。
- ・ 東静岡南北幹線道を利用した入場を制限すること。
- ・ 運用の結果を公表すること。
- ・ 自動車の入場制限を行うこと。

- ・ 長沼等周辺への自動車の進入を規制すること。運用の結果を公表すること。

来退店経路は、各交差点の負荷を最小限に抑える経路が選択されているが、長沼西交差点及び長沼交差点にて混雑が生じるとの予測がされている。

さらに、届出上の予測を上回る交通量が発生した場合又は来店者が届出に記載どおりの経路により来店若しくは退店がなされない場合には、届出にて予想される以上の混雑が発生する。

この点において、届出書類、平成 24 年 2 月 13 日付け意見書に対する任意報告書及び平成 24 年 3 月 5 日付け法第 14 条第 1 項に基づく「発生交通量の抑制」及び「長沼交差点及び長沼西交差点における渋滞対策」についての報告により、駐車場内の駐車待ちスペースの確保、出入口の運用方法、各種広報活動等の対策及び開業時の対策として更なる発生交通量対策を行うこと並びに隔地駐車場の整備により長沼交差点・長沼西交差点の交通負荷を低減することが示されている

さらに、平成 24 年 4 月 10 日付け任意報告書により、開業直後等の特異的な来客数がみこまれる場合における隔地駐車場の確保及び公共交通利用促進策並びに駐車場の課金制導入に係る検討が示されている。

市としては、国道 1 号の重要性、長沼交差点及び長沼西交差点における渋滞発生の蓋然性の高さから、複数の対策にて対応する必要がある、また、検討中である対策案の具体性が乏しいことから、この渋滞を抑制するための対策は施設の設置者、本市、道路管理者及び交通管理者の協議により具体化し、より効果的なものとする必要があると考える。

なお、届出書において、「本店舗により恒常的に周辺交通に悪影響を生じさせる場合には、関係機関と協議のうえ、適宜対策を講じる。」との記載があるが、渋滞発生が懸念されることから、店舗開店前から本市、道路管理者及び交通管理者と十分な協議を行う必要がある、また、この協議は確実に行われなければならない。

以上のことから、次のことを意見として述べるべきであると判断した。

- ・ 店舗開店前の現時点から、発生交通量の抑制、来退店車両の経路誘導等の交通渋滞発生に係る具体的な対策実施に向け、本市、道路管理者及び交通管理者と十分な協議を開始すること。

また、店舗開店時における対応の効果及び周辺の交通状況を踏まえ、店舗開店後においても本市、道路管理者及び交通管理者との協議を行うこと。

#### (7) 計算根拠となる自動車による来店の軽度な試算について

計画の説明では、店舗面積のみから法の基準を計算し余裕があるかのように述べているが、実際にはアミューズメント等が 6,000 m<sup>2</sup>も計画されており、説明したことにならない。

それ以上に、来店客がどの程度自動車を使うのか、東静岡地区の特性を何ら反映せず、負荷が極めて低い。地元を知らない企業の表れでもある。

立地の特徴は、国号一号と JR 線路に挟まれていること、バスは 1 時間 1 本以下であること、電車では長沼駅、柚木駅から歩くこと、JR 東海道線東静岡駅の北口に近いこと、買物の後に荷物を持つことなどから、静岡市民にとっては自動車に頼らざるを得ない点である。さらに、計画は店舗面積の大きさから商圈を広域に設定しており、県内他都市の例を見るまでもなく、自動車利用を過少に評価することはできない。大



店立地法はその運用で、必要駐車台数を全国一律基準で指針として示している。業種・業態・営業の仕方・商圈と広告宣伝の範囲・併設される集客施設などは一切配慮されたものではない。まして、地域の特性は審議の中で検討されるべきものである。審議会等での極めて専門的な検討が求められることになる。

計算の根拠が違えば、全ての根拠を失う。

アミューズメント施設等からの車両については、付属施設の面積が、当該施設の物販店舗面積の2割を超えない範囲である場合は、物販店舗の必要駐車台数の算定式により算出された必要駐車台数の内数とするとの指針の考えに基づいているものの、このことを前提としても長沼西交差点及び長沼交差点にて混雑が生じるとの予測がされている。

さらに、届出上の予測を上回る交通量が発生した場合又は来店者が届出に記載どおりの経路による来店若しくは退店がなされない場合には、届出にて予想される以上の混雑が発生する。

この点において、届出書類、平成24年2月13日付け意見書に対する任意報告書及び平成24年3月5日付け法第14条第1項に基づく「発生交通量の抑制」及び「長沼交差点及び長沼西交差点における渋滞対策」についての報告により、駐車場内の駐車待ちスペースの確保、出入口の運用方法、各種広報活動等の対策及び開業時の対策として更なる発生交通量対策を行うこと並びに隔地駐車場の整備により長沼交差点・長沼西交差点の交通負荷を低減することが示されている。

さらに、平成24年4月10日付け任意報告書により、開業直後等の特異的な来客数がみこまれる場合における隔地駐車場の確保及び公共交通利用促進策並びに駐車場の課金制導入に係る検討が示されている。

市としては、国道1号の重要性、長沼交差点及び長沼西交差点における渋滞発生の蓋然性の高さから、複数の対策にて対応する必要があり、また、検討中である対策案の具体性が乏しいことから、この渋滞を抑制するための対策は施設の設置者、本市、道路管理者及び交通管理者の協議により具体化し、より効果的なものとする必要があると考える。

なお、届出書において、「本店舗により恒常的に周辺交通に悪影響を生じさせる場合には、関係機関と協議のうえ、適宜対策を講じる。」との記載があるが、渋滞発生が懸念されることから、店舗開店前から本市、道路管理者及び交通管理者と十分な協議を行う必要があり、また、この協議は確実に行われなければならない。

以上のことから、次のことを意見として述べるべきであると判断した。

- ・ 店舗開店前の現時点から、発生交通量の抑制、来退店車両の経路誘導等の交通渋滞発生に係る具体的な対策実施に向け、本市、道路管理者及び交通管理者と十分な協議を開始すること。

また、店舗開店時における対応の効果及び周辺の交通状況を踏まえ、店舗開店後においても本市、道路管理者及び交通管理者との協議を行うこと。

(8) 総合的、長期的視点からの社会的責任について

企業の社会的責任は多岐にわたる。明確なのは、静岡市の中心市街地活性化基本計画に逆行すること、東静岡地区の今後の市民全体のインフラ整備を阻害すること、計画が実行された場合、地域の顔なじみの小売店が閉店に追い込まれること及びその後本計画店舗が閉店した場合、買物の利便性は大きく損なわれる、といった点である。これらは、大店立地法が項目に挙げていない商業調整ではなく、市民の生活基盤・生活環境の問題である。

開発計画は、平面図ではなく、立面図で、また時間軸で検討されなければならない。田辺市長が要請し、清水副市長が要望した「東静岡らしい開発」「防災の拠点となる施策」には、申請者である三菱地所株式会社からは何ら回答がない。地元説明会で住民から分かりやすい説明を求めたことに対して、何ら回答したとは言えない企業に、開店後の「改心」を期待することはできない。

大店立地法等の手続きの工程の中で、明確にしていかなければならない。ともしれば商業施設は単体のみを審議・検討する傾向にあるが、総合的、長期的に計画を検討しなければならない。

このことから、次の事項について、配慮すべきである。

- ・ 交通量、交通事故等について敷地内外でモニターし、定期的に報告すること。
- ・ 防犯対策、防災対策、その地域との連携計画を明確にし、運用の結果を定期的に報告すること。
- ・ 店舗面積等違反防止対策、結果報告について明確にすること。
- ・ 地域の生活環境保持、住民の生活利便性に配慮し、万が一閉店する場合の事前告知、計画の進め方等について明確にすること。
- ・ 東静岡地区の今後の計画を阻害する営業行為は一切慎むこと。
- ・ 以上の視点から、必要な場合は建物の位置等について再検討、計画変更を行うこと。

自転車及び歩行者への配慮について、届出書類及び平成 24 年 3 月 5 日付け法第 14 条第 1 項に基づく報告により、国道 1 号を避けた出入口の設置、路面表示、注意喚起看板の設置、出口灯の設置等を行い、また、併せて、交通誘導員の配置にて配慮することが示されている。

市としては、平成 24 年 3 月 5 日付け法第 14 条第 1 項に基づく報告内容の確実な実施のほか、本施設の退店経路上には、JR 東静岡駅利用者用の駐輪場が整備されており、通勤・通学時間帯に自転車の通行量が相当量あることから、歩行者及び自転車通行者の安全対策は、施設の設置者、本市、道路管理者及び交通管理者の協議により、より効果的なものとする必要がある。

以上のことから、次のことを意見として述べるべきであると判断した。

- ・ 店舗開店前の現時点から、発生交通量の抑制、来退店車両の経路誘導等の交通渋滞発生に係る具体的な対策実施に向け、本市、道路管理者及び交通管理者と十分な協議を開始すること。

また、店舗開店時における対応の効果及び周辺の交通状況を踏まえ、店舗開店後においても本市、道路管理者及び交通管理者との協議を行うこと。

防犯、防災対策等については、設置者が地域住民との良好な関係を構築することを通じて対応することが必要であると考えられるため、周辺住民の意向を把握し、協議の場を設けることが必要である。

(本市も協議の場の設置の協力を行う。)

以上のことから、店舗運営方法等に対する周辺地域の住民から申し出される要望等については、大店立地法の指針に基づく交通問題、騒音問題又は廃棄物問題に限ることなく、これを受け止めるための体制を整え、周辺住民との協議を行うことを附帯意見として要請する。

なお、届出面積等の変更等がなされたと考えられる際には、法 14 条の規定に基づき報告を求めることで対応する。

#### (9) 自動車分担率の設定について

本計画の根拠となる自動車分担率は34.5%と設定されているが、国道1号に面していること及び東静岡南北幹線道の開通を待って開店する経緯等を鑑みると、車での来場者が過半数を上回ると思われ、当該地区の特性を反映した自動車分担率とは言えない。当該地区の予想分担率を、静岡市中心市街地活性化計画の数値や、他地区の類似した立地の商業施設の数値等を参考にして設定し直し、それに基づく計画の再提出を求める。この分担率が、届出書で想定した数値以上になると、国道1号に大きな渋滞が発生することとなり、広範な市民生活に大きな影響を及ぼすこととなる。

設置者は、自動車分担率を法の指針により算出しているところ、届出上の予測を上回る交通量が発生した場合、届出にて予想される以上の混雑が発生するため、実際の交通量が予測どおりのもの以下となるよう、対策を講じるべきである。

この点において、届出書類、平成 24 年 2 月 13 日付け意見書に対する任意報告書、平成 24 年 3 月 5 日付け法第 14 条第 1 項に基づく「発生交通量の抑制」及び「長沼交差点及び長沼西交差点における渋滞対策」についての報告により、駐車場内の駐車待ちスペースの確保、出入口の運用方法、各種広報活動等の対策及び開業時の対策として更なる発生交通量対策を行うこと並びに隔地駐車場の整備により長沼交差点・長沼西交差点の交通負荷を低減することが示されている

さらに、平成 24 年 4 月 10 日付け任意報告書により、開業直後等の特異的な来客数が見込まれる場合における隔地駐車場の確保及び公共交通利用促進策並びに駐車場の課金制導入に係る検討が示されている。

市としては、国道1号の重要性、長沼交差点及び長沼西交差点における渋滞発生の高蓋然性の高さから、複数の対策にて対応する必要がある、また、検討中である対策案の具体性が乏しいことから、この渋滞を抑制するための対策は施設の設置者、本市、道路管理者及び交通管理者の協議により具体化し、より効果的なものとする必要があると考える。

なお、届出書において、「本店舗により恒常的に周辺交通に悪影響を生じさせる場合には、関係機関と協議のうえ、適宜対策を講じる。」との記載があるが、渋滞発生が懸念されることから、店舗開店前から交通関係者と十分な協議を行う必要がある、また、この協議は確実に行われなければならない。

以上のことから、次のことを意見として述べるべきであると判断した。

- ・ 店舗開店前の現時点から、発生交通量の抑制、来退店車両の経路誘導等の交通渋滞発生に係る具体的な対策実施に向け、本市、道路管理者及び交通管理者と十分な協議を開始すること。

また、店舗開店時における対応の効果及び周辺の交通状況を踏まえ、店舗開店後においても本市、道路管理者及び交通管理者との協議を行うこと。

#### (10) 現況交通量調査について

現況交通量調査のデータは約2年前の冬期のものであり、古くなっていると思われる。当該地区の全国道路交通情勢調査(平成22年度秋期)データと比較すると、現況交通量が相当量増加している傾向が読み取れる。国道1号で現況の交通量が増加していれば、当然ながら今の予測値でも大きな交通渋滞が発生することとなるため、最近の、しかも交通量が特異的に少なくない想定される時期における調査データに基づいた計画の再提出を求める。

(なお、呉服町第二地区市街地再開発計画においては、駐車場の設置台数の適否の審議において、都市計画部から、一年前のデータでは古いので直近の駐車場稼働状況のデータが必要であるとの要請により、再度自前の費用で調査を行った経緯があり、本件もそのように対応させるべきである。)

平成24年2月22日に行われた静岡市大規模小売店舗立地法専門委員会の際に、委員からの要望に基づいて、市交通量調査(H20・H23、平日のみ11月及び12月に実施)と三菱地所交通検討内の数値の比較を行った。

##### 【比較結果】

- ・ 全体としては交通量の増加傾向は見受けられないと考えられる。
- ・ 大店立地法の交通検討では、ピーク時間帯の数値が使用されるため、ピーク時間帯(平日17:00~18:00)のみの比較をしたところ、車線毎に違いはあるものの、相当の開きがあるとは認められない。ただし、長沼交差点については、市交通量調査の数値が、どの来退店経路でも三菱地所の調査結果を上回っている。

#### (11) 交差点需要率の算定について

本計画書において、開発地周辺の交差点混雑状況の推計に、周辺街区に今後予測される交通量が全く配慮されていない。当該地区は、都市計画でも副都心の位置付けの基に高容積の商業地域に指定されており、既に(仮称)東静岡駅周辺保健衛生複合施設や民間の高層マンションの建設計画が発表されている。

したがって、当然ながら周辺の街区から発生する交通量を見込んだ交通封策が立てられるべきである。ところが、本計画のみで既に交差点の容量はぎりぎりの状況となっており、周辺交差点において深刻な交通混雑が頻発することが予想され、現在の対策では不十分と言わざるを得ない。②で取り上げた問題点も含め、本計画のみの推計で交通問題に関する対応方法の適否を判断するのは片手落ちであり、適切な判断とはならない。

届出における交通検討では、現時点の交通量を基になされている。

現時点での交通量調査においても、長沼交差点及び長沼西交差点の混雑が予測されていることに加え、周辺地域は現在著しく環境の変化が生じている地域でもある。

したがって、店舗開店後における継続的な協議が必要である。

以上のことから、次のことを意見として述べるべきであると判断した。

- ・ 店舗開店前の現時点から、発生交通量の抑制、来退店車両の経路誘導等の交通渋滞発生に係る具体的な対策実施に向け、本市、道路管理者及び交通管理者と十分な協議を開始すること。

また、店舗開店時における対応の効果及び周辺の交通状況を踏まえ、店舗開店後においても本市、道路管理者及び交通管理者との協議を行うこと。

(12) 前(9)～(11)総括

総括すると、本計画における交通量の推定は、実態を必ずしも反映しておらず、新副都心としての当該地域の立地環境を無視した、無責任、且つ無謀な計画であり、出店予定者の事業計画の実現可能性さえ危ぶまれると危惧する。また、本施設計画は、その規模の大きさゆえに、周囲に与える影響は甚大なものである。したがって、「現時点」において国が定めた法律(大規模小売店舗立地法)で適法か否かを審議するのでは不十分であり、既に想定されている当地区周辺の土地利用や開発計画を(既に発表されている案件はもちろん、近未来の予測も)視野に入れて、審議すべきである。

つまり、本計画の現行の対応方法では、開店後、時を待たずして、当地区の交通体系は混乱に陥り、そのために周辺施設の有効活用が阻害され、結果として、東静岡の副都心としても機能が大きく阻害されることになることと危惧する。

周辺の施設の増設による交通量の増加及び今春の第二東名高速道路のインターチェンジの供用開始(いずれは東名高速道路スマートインターチェンジの供用も計画されている)による県道大谷古庄線の交通量の増加によって頻発する迂回交通量の増加等、既に予見される事項だけでも、深刻な交通渋滞が発生する可能性は高く、その場合にはその対策にかかる費用は膨大な額になることが予測され、市の財政を圧迫する要因となる恐れさえある。

ゆえに、周辺の開発計画(既に発表された計画及び東静岡市区新都市拠点整備計画に盛り込まれている将来予測)及び高速道路のインターチェンジの供用開始によって発生する交通量の増加等を織り込んだ交通量の予測調査及びその対応策の再提出が必要であることは自明である。静岡市当局の適切なる指導の下に、出店計画者の計画の再提出を求める。

前(9)から(11)の考え方のおり

(13) 静岡市民のお買物の環境に与える影響について

静岡市の中心市街地は、未だ活況を維持しており、全国的レベルにおいて、地域の中心市街地生き残り推進の「最後の砦」と言われている。私共は、中心市街地の商業活性化や市街地再開発計画を推進する活動を通じて、国の関連省庁(経済産業省・中小企業基盤整備機構・国土交通省等)の関係者が、静岡市の商業活性化活動に熱い視線を送っていることを肌で感じている。ましてや、静岡市中心市街地活性化協議会が設置されて、様々な施策が展開されており、なおかつ当地区の開発が「東静岡地区新都市拠点整備事業」という静岡市の都市政策推進の中で進められている経緯を見れば、担当部署において当該商業施設が中心市街地の商業活動にどのような影響を与えるかという予測は当然立てられており、その予測数値の基に、学識経験者等の意見も取り入れた適正な対応策が打たれるものと信じる。

その件に関して、私共は市当局(商業労政課、都市計画課)に対して、当該施設の出店計画は、景気の低迷、人口の減少、インターネット通販の普及等により、縮小しつつある静岡市のマーケットにおいて、売上げの奪い合いにより同質過当競争を誘発し、全国各地に発生した同様の事例と同じく、売上げ低下による大型商業施設の退店を契機とした中心市街地の衰退化現象や、高齢者が被害を被る買い物難民の発生が避けられないことを、予測数値を交えた意見として提出した。

「東静岡地区新都市拠点整備事業」が策定された当時の市場環境であれば、本計画

は、静岡市民のお買物環境の多様化を実現する歓迎されるべき計画であったが、昨今の厳しい経済環境にあつては、本計画は、中心市街地を衰退に追い込み、買い物難民を市内各地に発生させる可能性を持った危険極まりない計画になってしまった。それゆえ、私どもは市の首脳部の同席をいただいて、出店計画者に対し、「本計画が静岡市のまちづくりを破壊するものであってはならず、貢献するものでなければならない」との観点に立ち、出店者と私共市中商業者との共存共栄を可能とするような高度な商業開発を推進することこそ、静岡市民の買物環境を改善していく最適解であるとの認識を持ったうえで、本商業施設の計画内容を明確に提示していただくように協議を続けてきたが、未だ誠意ある回答がされないままに、今回の出店説明の段階に至った経緯は、遺憾であるだけでなく、大企業「三菱地所」の無責任さ及び地元軽視に対する無念さを覚える。

静岡の中心市街地が、浜松の中心市街地のように荒廃現象の対応策に右往左往することにならないように、すなわち、中心市街地においても、また周辺及び郊外型商業立地においても、静岡の市民の快適で便利なお買物環境が維持・推進できるような「まちづくり」が推進され、買い物難民の発生を未然に抑止するように、改めて、市場調査（マーケティング）の面からの予測数値を認識したうえでの、市当局の適切な指針の提示と、出店者から、それに呼応した大局的視野に立った商業開発の対応策が明示されることを求める次第である。

当該地区の商業施設と中心市街地の商業施設が共存共栄を図るためには、それぞれの役割分担を明確にすることによって無用な過当競争を回避し、それぞれの役割を徹底的に極める（具現化する）ことにより、静岡市民の多様な買物のニーズに幅広く対応して、広く市民に受け入れられる商業活動を展開すべきである。

具体的な推進方法としては、百貨店等の退店による中心市街地の衰退現象や、高齢者が被害を被る買い物難民の発生等を、未然に防止する方策を共有しようという共通認識が当事者間（三菱地所と私共）に必要であり、そのためには、添付した売上シミュレーション等のデータに基づいた大型商業施設出店の影響度とその対策について当事者間で意見交換を行い、それを受けて市当局が適切な指針を示し、当事者が適切な対応策を立てられるような環境作りを行う継続協議の場を求める。

なお、参考として、当該出店者が検討すべき事柄は、次の①から③のようなものであると考える。

- ① 広域ではなく、地元周辺の消費者ニーズに応えられる商圈設定をする。
- ② 立地地域の特性に合致した、新しいビジネス分野（医療、文化、防災等）の事業者を積極的に導入する。
- ③ 縮小しつつある静岡の商業マーケットサイズに合致し、中心市街地のにぎわいや周辺エリアの交通環境を破壊する恐れのない、バランスのとれた商業規模に縮小し、余ったスペースは商業以外の地域貢献事業を導入する。

一方、中心市街地の商業施設の持つべき機能は、次の①から⑥のようなものだと考える。

- ① 来街交通手段の多様性を活かした、広い商圈に対応しているハイグレードな商業者の誘致
- ② 多様な専門店を配し、きめ細かいサービスのできる商店街活動
- ③ 車で来街できない高齢者のニーズに対応できる商業機能やコミュニティ機能
- ④ 役所、病院、公園等を訪れる来街者へのサービス機能
- ⑤ 美術館・音楽館等の文化施設への来街者に対応できるイベント機能やサービス機能
- ⑥ 歴史のある街並みを楽しんでいただけるイベント機能やサービス機能

当該店舗が出店した場合、既存の商業施設は、概ね 20～25%の売上げの減少が予測

される。単位面積あたりの売上高と荒利益高が低下した場合、中小型店舗は、土地が自己所有の場合は固定資産税がコストの主要部分なので、それを上回る収入があれば、人件費等の経緯を切り詰めて凌いでいけるが、大型店の場合、土地のコスト（家賃もしくは土地の取得コスト）が中小型店舗に比べて相対的に大きく、それが売上高と同歩調には下がらないために、収入と支出のバランスが崩れて赤字経営に陥り、退店を余儀なくされる。全国を中心市街地は、これが主要因で大型店が撤退し、衰退してきた。

以上を総括すると、出店者の従来の計画は、中心市街地活性化計画を策定してコンパクトシティの実現を目指す「まちづくり」を進める、という静岡市の方向性に対して、逆行する「まち破壊」を進めようとしていると危惧する。

近未来の住みやすい静岡市の実現のために、今できることには最優先で手を打っておくことが、静岡市民に信頼される行政の正しい姿であると考え、それゆえ、出店者に対し、前述のような好ましい「まちづくり」が行われるように、適切なる指針を示すべきである。そのためにも、前述の目的を持った協議会の積極的な推進をお願いしたい。

地元税金を払わない出店者に、出店に関わる便宜を図る必要はない。

法の指針の範囲外であることから、市意見の対象としない。