

調整会報告書

平成 27 年 7 月 6 日

狛江市長
高橋 都彦 様

調整会
狛江市まちづくり委員会委員長
大 方 潤一郎

狛江市まちづくり条例第 43 条第 1 項の規定により、次のとおり報告します。

事業名称	(仮称) ニトリ狛江ショッピングセンター新築工事
事業場所	狛江市岩戸南一丁目 580 番 2、581 番、585 番及び同番 2
開催日時	平成 24 年 9 月 14 日 (金) 19 時開会 平成 24 年 12 月 11 日 (火) 19 時開会 平成 25 年 2 月 22 日 (金) 19 時開会 平成 26 年 4 月 25 日 (金) 19 時開会 平成 26 年 5 月 29 日 (木) 19 時開会 平成 26 年 7 月 7 日 (月) 19 時開会 平成 26 年 8 月 27 日 (水) 19 時開会 平成 26 年 10 月 10 日 (金) 19 時開会 平成 26 年 11 月 7 日 (金) 19 時開会 平成 26 年 12 月 26 日 (金) 19 時開会 平成 27 年 2 月 27 日 (金) 19 時開会 平成 27 年 4 月 14 日 (火) 19 時開会
開催場所	狛江エコルマホール 6 階 展示・多目的室 狛江市役所防災センター 401・402・403 会議室 中央公民館 2 階 講座室
出席委員	大方委員長、佐々木副委員長、日置副委員長、原副委員長、西田 (幸夫) 副委員長、黒崎委員、久光委員、荻野委員、西田 (幸介) 委員、筑紫委員、佐藤委員、澤野委員、土井委員、小笠原委員、松坂委員、津田委員、原田委員、平野委員
出席関係人	近隣住民 (調整会開催請求者)、事業者
議事要旨	<p>本件は、世田谷通り沿いの敷地に、株式会社ニトリ (以下「ニトリ」という。)、株式会社ヤマダ電機 (以下「ヤマダ電機」という。)、その他非物販店舗からなるショッピングセンターを建設しようとする計画である。これに対し、近隣住民から、主に、世田谷通りや周辺の道路の渋滞問題、抜け道問題、交通安全問題、自動車による騒音・排気ガス・振動等の問題、景観・眺望・プライバシーの問題、緑化の問題について、改善を求める調整会開催請求が行われたため、12 回の調整会を開催したものである。</p> <p>第 1 回の調整会で示された事業計画は、事業面積 13,029.47 m²、建築面積 8,093.75 m²、延べ床面積 28,549.55 m²、地上 4 階建て、駐車台数 566 台、想定ピーク時車両入場台数 499 台、という規模であった。これに対し、調整会では、こうした規模の開発が交通処理上また交通安全上、著しい問題を起こ</p>



すものではないかどうかを検討するため、事業者に、比較的簡易なコンピューター・シミュレーション（以下「シミュレーション」という。）によるピーク時交通処理のシミュレーションを行うことを求めた。

第2回（平成24年12月11日）・第3回（平成25年2月22日）の調整会において、シミュレーションの結果を検討したところ、現在の世田谷通りの交差点等の形状のままでは、交通処理上、著しい問題が生ずることが判明したため、敷地西側の信号の無いT字路に、信号を設置しない限り、提案された規模の開発は認められないとの調整会見解が示された。

その後、事業者は、信号機の設置について警察等との協議を進めたとのことであるが、信号機の設置は難しいと判断し、売場面積を、それまでの案の約2/3に縮小した事業計画の提案を検討するため第4回調整会（平成26年4月25日）を開催した。

第4回から第12回の調整会では、交通処理の問題の他、抜け道問題、交通安全問題、自動車による騒音・排気ガス・振動等の問題、景観・眺望・プライバシーの問題、緑化の問題等を検討した。

建築物の配置・形状、敷地内緑化の方法、駐車スペースの配置、店舗の営業時間・荷下ろし等の時間帯、非物販店舗の営業時間等については、概ね合意が得られたが、目隠し・遮音フェンスの設置については、東側住民および北東側マンションの住民と、協定締結までに個別に協議し、合意事項を協定に盛り込むこととした。

交通処理の問題の他、抜け道問題、交通安全問題、自動車による騒音・排気ガス・振動等の問題等、自動車交通に起因する問題については、市・事業者・近隣住民による協議会（以下「協議会」という。）を設置し、交通に起因する問題を常時監視し、問題が生じた場合は、協議会において改善策を検討し、事業者は改善策を速やかに実施することを基本とすることで合意が得られた。

ただし、本ショッピングセンターに来店するため世田谷通りの本ショッピングセンター前および近傍に集中する来店車両の1時間あたりの許容限度については、調整会としては360台/時を超えると問題を生ずる危険性があると判断したが、事業者としては、400台/時までには問題ないと主張し、また、状況によっては、400台/時を超える日が生ずる可能性もあることから、調整会としては、いかなる場合でも、来店車両集中台数が400台/時を超えないようにする有効な措置を講ずるよう事業者に求めたが、具体的な措置については、12回の調整会を通じても合意に達することができなかつたため、調整会を終了し、以下のような、助言、斡旋又は勧告を含む見解を報告することとした。

調整会の見解

本件開発事業に関しては、第4回調整会以降、ヤマダ電機売場面積 1,000 坪、ニトリ売場面積 1,400 坪、2 社合計売場面積 2,400 坪の開発案について、交通面、緑化・景観面、その他の居住環境面において、近隣住民および狛江市民一般に及ぼす悪影響が、受忍すべき限度内のものであるかを検討してきたところである。全 12 回の調整会における議論の経過を踏まえ、本件開発案に関する調整会としての見解は以下のとおりである。

1. 売場面積およびピーク時予想入場台数に関する検討

本件売場面積（ヤマダ電機売場面積 1,000 坪、ニトリ売場面積 1,400 坪、2 社合計 2,400 坪）によるピーク時予想入場台数（平均的日曜日の数値）の事業者側の想定は 323 台/時である。323 台/時という数値は、事業者側の主張によれば、平均的日曜日のピーク時予想入場台数とのことなので、年間の真のピーク時には、少なくとも、この数値の 10% 増の台数になるものと想定すると、その数値は、355.3 台/時となる。また、今回の検討に用いたシミュレーションは、歩道や横断歩道を通行する歩行者や自転車や自乗車が交差点での右左折車両に与える影響や、バイクの通行、路線バスの運行、路上駐車車両の影響等を勘案しない簡易なものであることから、その分の安全率を、かなり控え目ではあるが、これを 10% と見込むと、390.83 台/時となる。一方、シミュレーションの結果では、交差点改良や信号現示の改善が適切に行われるならば、シミュレーション上の入場台数が 400 台/時以下であれば、世田谷通りの狛江三叉路・二の橋間については、順調に車を流すことができるものと評価できる。

なお、シミュレーション上の入場台数が 450 台/時の場合は、400 台/時の場合に比べ、同区間の通過時間は、上りについて+14 秒の遅れ、下りについて+9 秒の遅れが生ずる（現況と比べても、上りについて+10 秒の遅れが発生する）。このシミュレーションは、前述のように、歩道や横断歩道を通行する歩行者・自転車の影響や、バイクの通行、路線バスの運行、路上駐車車両の影響等を勘案しない簡易なものであることから、実際の入場台数が 400 台/時程度であっても、シミュレーション上の入場台数 450 台/時に相当する状況が現出することが予想される。すなわち、真のピーク時入場台数が 400 台/時を超えると、交通処理上、著しい問題が生ずるといえる。また、世田谷通りの交通量は、今後、沿道の開発等にもともない増加していくことが予想されるため、本開発の影響のみで、世田谷通りの交通処理能力の余裕を使い切ってしまうことは適切でない。また、本開発については、川崎方面から来る車は、信号のない丁字路を右折して、敷地西側の道路に入り、そこから敷地内に進入することになるが、世田谷通りの交通量が增大するにつれ、無理な右折等による交通事故の危険は増大すると考えられることから、真のピーク時入場台数が 400

助言、あつ旋
又は勧告

台/時を超えると、交通安全上の危険も一段と増大することが予想される。

以上のことから、真のピーク時入場台数が平均的日曜日のピーク時予想入場台数の 323 台/時であるならば、本件開発事業は、世田谷通りの交通処理面については、特段の支障がないといえるが、真のピーク時入場台数が 400 台/時を超えた場合は、交通処理上また交通安全上著しい問題が生ずることになる。したがって、調整会としては、いかなる場合でも、真のピーク時の入場台数を 400 台/時以内に確実に抑制する必要があると判断する。

そのため、以下の点を協定書及び協議会規約の中で遵守されるような内容とする必要がある。

- (1) 事業者がシミュレーションで示した信号現示の調整、交差点改良が完了した後に営業開始とすること。
- (2) 営業時間中は、常にセンサー等で過去 1 時間あたりの来場車数を計測し、400 台/時の 90%にあたる 360 台/時を超えている間については、その数値を、定期的に（例えば 3 分置きのデータを 1 時間毎に）市の指定するメールアドレスに電子メール等で通知すると同時に、数値を記録したハードコピーおよび電子的記録を毎月末に市に提出すること。
- (3) 上記の数値が、400 台/時を超えた場合は「来店車両多数につき狛江市との協定に基づき本日の新規入庫は終了しました」との旨を示した表示を、来店車両から見やすい場所に掲示するとともに、敷地内に進入しようとする来店車両に対し、本日の入庫は終了したので、路上で待たず、他店に向かうか帰宅するよう誘導すること。
- (4) 上記 (3) の事態が発生した場合、翌土日祝日の営業日から、店舗の営業は中止し、店舗売場面積を 10%減少する工事に着手すること。工事が完了し、市の確認を受けた後に、店舗の営業を再開すること。
- (5) なお、店舗売場面積を 10%減少した後であっても、真のピーク時入場台数が 400 台/時を超えた場合の対策について、下記 3 に示した協議会において速やかに検討し実施すること。また、店舗面積 10%減少後、当初面積への復元については、6 か月を目安に協議会において検討すること。

2. 目隠し・遮音フェンスについて

敷地東側の住宅に対する目隠し・遮音フェンス、および北東側マンションに対する目隠し・遮音フェンスについては、それぞれ、当事者間で個別に調整し、合意を取り交わした後に営業を開始とする事項を協定に盛り込むこと。その他、建築計画・緑化計画等については、調整会に提出された最終案を基本に、たとえば、世田谷通りとの境界部分の緑地について中高木を増やすなど、さらに、緑化と景観の改善に努めることとする。

3. 交通誘導員の配置について

本開発は、世田谷通りを川崎方面から来る車が、信号の無い丁字路を右折して西側道路に入ってから敷地内に進入することになる、他に例を見ない特殊な開発であることから、この交差点周辺については、特に、十分な交通誘導員を配置し、交通安全対策を徹底する必要がある。また、開業後は、敷地の出入り口だけでなく、平面駐車場、屋内駐車場、および抜け道として利用されそうな場所などの要所に十分な人数の交通誘導員を配置する必要がある。したがって、交通誘導員の配置計画については、協議会を設置した上で、本協議会において承認を受けることとする。また、協議会は、交通誘導員の実態を随時監視し、問題が生ずるおそれがある場合は、事業者交通誘導員の配置計画を速やかに改善させることとする。また、協議会では、交通処理・交通安全の問題だけでなく、排気ガス・騒音・振動・プライバシー・防犯等の問題についても、問題が生じた場合は協議することとする。

4. 抜け道車両対策について

また、抜け道車両問題については、来場車の5%程度の抜け道利用は避けがたいという事業者側からの説明がなされたが、そのことが、交通安全上、居住環境上、重大な影響を及ぼすことがないかどうかについては明らかでない。したがって、抜け道車両の問題および世田谷通りの交通安全と渋滞の問題等に関しては、上記の協議会の下で、世田谷通りおよび主要な抜け道の交通状況のモニタリングを開業前から定期的・継続的に行うこと、本開発への来場車に起因する交通上・生活環境上の問題が生じた場合には、協議会において有効な対策を速やかに検討し、これを事業者が誠意と責任を持って実施すること。以上を協定に明記し、また、協議会の規約に盛り込むこと。なお、交通状況をモニタリングする場所と方法および費用負担については、協議会において定め、協議会の規約に盛り込むこととする。

本件開発に関する調整会の見解は以上である。