

第 1 0 3 回

京都市大規模小売店舗立地審議会

議 事 録

日 時：平成 22 年 1 月 29 日（金）

午前 10 時～12 時

場 所：池坊学園 洗心館 6 階第 1 会議室

開 会

●事務局 本日は委員の皆様方には、ご多忙中にも関わりませずご出席をいただき誠にありがとうございます。ただ今から、京都市大規模小売店舗立地審議会を開催させていただきます。本日の委員の方々の出席状況でございますが、9名の委員にご出席をいただいております。したがいまして、京都市大規模小売店舗立地審議会条例第5条第3項の規定により、本審議会が有効に成立していることをご報告いたします。

また、事務局からのお詫びでございますが、本日の審議会の広報部分に一部誤りがございました。当会場は「四条室町下る」でございますが、「四条寺町下る」という表記がされておりました。誠に申し訳ございません。今後このようなことがないよう事務局一同精査をいたしますので、ご容赦を願います。

それでは審議にあたりまして、堀池商工部長からご挨拶をさせていただきます。

●堀池部長 おはようございます。本日の審議会でございますが、一つ目がアルペン京都南インター店の届出者説明、二つ目がベルタウン吉祥院店（仮称）の諮問、そして三つ目が（仮称）京都ヨドバシビルについての追加となります届出者説明とこれまでの審議内容の整理を予定しております。どうぞご審議のほどよろしく願いいたします。

●事務局 それでは、お手許にございます資料を確認させていただきます。各委員のお手許には、審議会次第、資料1「アルペン京都南インター店検討資料」、資料2「ベルタウン吉祥院店（仮称）届出概要」、資料3「（仮称）京都ヨドバシビルに係る審議会要求資料」、資料4「ケーヨーデイツー（七条店、深草店、洛西店、川端店）に係る市意見」、資料5「イズミヤ伏見店に係る市意見」、資料6「立地法に係る計画一覧」、これらに加えて、（仮称）京都ヨドバシビルに係る審議内容を整理した資料を用意しております。また、3月の日程調整表も置かせていただいておりますので、ご確認をお願いいたします。

報道関係の皆様、傍聴の皆様方におきましては、後ろのテーブルに本日の資料等を置かせていただいておりますので、お手に取ってご覧いただきますようお願いいたします。

それでは早速、審議会を始めたいと思います。市川会長よろしくお願いいたします。

議 事

1 平成21年8月届出案件「アルペン京都南インター店」に係る届出者説明

●市川会長 では、これより第103回京都市大規模小売店舗立地審議会を始めます。議題1「平成21年8月届出案件 アルペン京都南インター店」であります。前回の審議会で京都市から諮問を受けておりますので、届出の計画概要について事務局からお願いいたします。

特にご異議がないようでしたら、引き続いて届出者説明に進みたいと考えますが、よろしいでしょうか。

——（異議なしの声）——

●市川会長 それでは事務局お願いいたします。

●事務局 事務局からご説明申し上げます。お手許の審議会次第と書いてある資料をおめくりください。1ページは目次でございます。2ページはこれまでの状況ということで、意見書の提出はございませんでしたし、地元説明会における意見も特になしということでございまして、その説明会実施報告書が3ページでございます。ご出席の方がおられなかったという内容となっております。

おめくりいただきまして4ページは、現況ということで1月7日時点の店舗周辺を撮影しております。京阪国道を北進あるいは南進して店舗に向かう場合、車が通るであろうと思われる地点を、赤池の交差点も含めまして写真撮影をいたしております。4ページの①、②は店舗概観ということで、京阪国道から南進した場合の写真です。また、5ページは、店舗北側の道路とその周辺の写真及びそれから南に下がりましたところの交差点の状況を撮影しております。この店舗につきましては1月7日に撮影しておりますが、店舗の状況といたしまして京阪国道という非常に交通の多いところに立地している関係上、再度、事務局から確認をいたしております。特に⑥のところは出口専用という形で出入口となっております。実は届出の状況ではここは閉めるということでしたが、このときには開いていたということで、店舗側に確認しましたところ、現状ではチェーン等でふさいで使えない状況で、今後ともここは閉めるということを確認いたしております。京阪国道からの出入りということになりますと、この出入口は交通の関係からも注意が必要ということもございますので、どうしても使わなくてはならないということがなければ閉めるという当初の方向で進む形になっております。引き続き本店舗の状況につきましては、事務局としても確認をしてまいりたいと考えております。

6ページにつきましては店舗周辺の現況ということで、店舗南側の状況を撮影しております。7ページにつきましては来客用自動車の出入口ということで、再度確認ということで撮影いたしております。事務局からのご説明は以上でございます。

●市川会長 ただ今の説明につきまして、委員の皆様方から何かご意見、ご質問はございますか。それでは、議題1「平成21年8月届出案件 アルペン京都南インター店」に係る届出者説明に入ります。関係者の方に入っていただきますので事務局お願いいたします。

——（アルペン京都南インター店担当者入室）——

●事務局 それでは自己紹介のあと、着席のまま結構ですのでご説明をお願いいたします。

●アルペン（斎藤） 着席のまま失礼させていただきます。株式会社アルペンの店舗開発部の斎藤と申します。本日は弊社のアルペン京都南インター店の審議よろしくをお願いいたします。詳細説明は隣にありますコンサルの方からさせていただきます。

●アルペン（古谷野） エスパシオコンサルタントの古谷野と申します。立地法の手続きを担当させていただきました。どうぞよろしくお願いいたします。

それではお手許に先にお配りしております、アルペン京都南インター店の変更計画説明書の概要につきましてご説明を私のほうからさせていただきます。よろしくお願いいたします。

まず店舗の名称及び所在地ですが、アルペン京都南インター店、伏見区中島中道町3番でございます。建物設置者は三井住友ファイナンス&リース株式会社、東京の本社所在地でございます。小売業者は株式会社アルペンのみでございます。変更の年月日でございますが、平成21年10月5日で届出をさせていただきました。10月5日につきましては、このお店はオープンしてから10年ほど経っておりますが、改装リニューアルということで一部内装を改装いたしまして、そのリニューアルオープンに合わせてこの届出をさせていただいた状況でございます。店舗面積の合計は2,326平米。変更事項につきましては二点、まず開店時刻及び閉店時刻。変更前の開店時刻は午前10時、閉店時刻は20時、変更後は9時から21時45分とする計画でございます。駐車場を利用することができる時間帯につきましては、営業時間プラス15分をとりまして、変更前は9時45分から20時15分、変更後は8時45分から22時とする計画でございます。時間延長につきましては当初10月5日より行う予定としておりましたが、お店側の都合によりまして現状はまだ変更前の営業時間のまま営業している状況でございます。

2ページ目、施設の配置に関する基本的な事項でございますが、建物敷地は4,448平米。用途地域は、国道1号線側が準住居地域、東側の裏手になりますがそちらが第2種住居地域でございます。現在、既存店舗及び駐車場が位置している状況でございます。

場所につきましては、後ろのほうに図面1番「広域見取図」がついております。当該店舗は京都南インターの少し南に下がったところ、国道1号線の東側でございます。隣接地の用途の現況でございますが、図面2番「周辺見取図」がついております。当該敷地が中央、ちょうど四角の形状でございます。西側に国道1号、京阪国道が走っております。北側、東側は市道がございます。なお、北側につきましては工場と一部住宅があるという状況です。東側につきましては空き地、田んぼ、低層の住居がございます。南側につきましては倉庫だと思いますけれども住居はございません。建物は鉄骨造の地上3階建てでございます。

3ページに移りまして建物の内容ですが、1階部分はピロティー式の駐車場でございます。2階が主に売り場でございます。3階は一部バックヤード等がございます。店舗完成年月日は、

平成 10 年にオープンしたお店でございます。小売業者の概要ですが、小売業者は株式会社アルペン、本社は愛知県名古屋市でございます。スポーツ用品全般を扱うお店でございます。

次に 4 ページ、駐車場の関係でございます。基本姿勢としまして、周辺道路への渋滞等の影響を回避するため駐車場の入口と出口を分離確保しております。また、十分な収容台数を確保しております。指針によります必要駐車台数は 78 台でございます。これに対しまして来客用収容台数は 98 台、別途従業員用として 20 台を確保しております。出入口につきましては北側に入口と出口それぞれ 1 カ所ずつ設置しております。配置につきましては、図面 3 番「建物配置図及び 1 階平面図」を合わせてご確認ください。1 階部分はピロティー式の駐車場でございます。店舗の入口は左上のほうにエントランスホールがございまして、こちらから 2 階の売り場に上がっていただくというものでございます。

5 ページに移りまして、交通整理員等の対応でございますが、現状は出入口付近や周辺道路への影響は少ないということから特に交通整理員の配置は行っておりませんが、今後混雑することが予想されるような場合、状況に応じて整理員の配置を検討しております。

次に駐輪場の関係でございますが、設置台数は 10 台でございます。図面でいいますと左寄りの中央付近、エントランス部分の南側に確保しております。台数の根拠につきましては、あとのほうで現況の台数調査を行っておりますので、そちらで確認いただきたいと思います。

次に 6 ページ、荷さばき施設の関係でございます。基本姿勢として、物流の効率化により荷さばき車両の台数削減、作業時間の短縮を行っております。時間帯につきましては 7 時から 19 時までとしております。場所につきましては同じく図面 3 番を見ていただきまして、右上のほうの出口 2 番の西側に 22.5 平米確保しております。運行計画につきましては 6 ページの下段に時間帯と合わせて記載しておりますが、午前 10 時から昼の 1 時まで 1 時間に 1 台程度、一日 3 台という形で届出をしております。作業時間は 20 分程度ということで、特に今回は出口に隣接する場所ということで安全対策に気を使っております。当然、日曜日等の繁忙時につきましては荷さばき計画を変更いたしまして、お客さんの煩雑な部分と荷さばき車両が交錯しないよう、そのあたりは十分配慮しております。

7 ページ、騒音の関係でございます。基本姿勢として、設備機器は低騒音型機器を導入し、必要最小限の運転といたします。②に騒音レベルの評価の結果を記載しております。騒音の予測値につきましては、資料のあとのほうに「騒音源及び予測地点配置図」があるかと思いますが、こちらのほうに予測地点を落とし込んでいます。敷地の北側に予測地点 A、東側に B、南側は倉庫ということで南東側に C 地点、国道の西側に D 地点、この 4 地点を設定いたしました。結果につきましては、昼間 55dB の環境基準値に対していずれも下回る結果となっております。また、夜間につきましては営業は行っておりませんが一部キュービクルが 24 時間稼働する可能性があるということで、キュービクルの音源だけ検討評価を行っております。いずれも基準内に収まる結果となっております。

続いて 8 ページに移ります。夜間の最大値の予測を行っております。これもキュービクルの

音でございまして、敷地境界線上、若干距離は近くなりますけれども十分基準内に収まる結果となっております。深夜、早朝の騒音につきましては影響ございませんので、また早朝に関して荷さばき、廃棄物収集等の作業は行わないような配慮をしております。

(2)に現状の騒音レベル、環境騒音の測定をした結果を記載しております。この測定点につきましては、国道からいちばん遠ざかった東側の1階部分にて実測を行いました。その結果ですが、64.4dBということで環境基準を上回る数値になっているという状況でございました。主たる音源につきましては、やはり国道1号の大型車の走行が非常に多いということで、そのあたりの影響が出ているという状況でございます。

9ページのいちばん上にBGM等の営業宣伝活動ということで、一応ありということで設定をしております。拡声器の場所につきましては、1階ピロティの天井部分に下向きに設置しているというスピーカーでございます。これにつきましては以前より特に行っていないということもございましたけれども、今回立地法の届出をするにあたりまして、周辺の影響も加味しまして、基本的には緊急事以外は行わないというようなBGMの使用ということで考えております。(5)冷却塔、設備機器の関係でございますが、空調機の室外機、排気口といったものがございまして、特に空調機室外機につきましては今回店舗の内装のリニューアルに伴いまして空調機を一掃いたしまして、最新の低騒音型あるいは省エネタイプの室外機にすべて入れ替えを行っております。

次に下のほうの2番、駐車場の騒音対策でございますが、十分な収容台数を確保しているということで特段の滞留等の問題はなかろうと考えております。廃棄物収集につきましては、先ほど場所の説明をしておりますでしたが、荷さばき同様、出口2番のすぐ近くにございます。十分な保管スペースを確保しまして、静穏意識の徹底、作業時間の短縮ということで、安全面にも配慮した配送計画をとっております。

続いて10ページ、廃棄物の関係でございます。保管施設の概要につきましては、面積が8.2平米、容量は12.3立米でございます。(2)指針の排出量予測は10.88立米ということで、これを上回る容量を確保しております。配送計画あるいは現状の排出量につきましては11ページの上段、中段の表のとおりでございます。

11ページ下段、現時点での施設の維持運営に関する問題点、課題点等の配慮事項でございますが、今回の営業時間に関わる変更につきましては、指針の配慮事項に照らして、以下の理由により周辺環境の悪化を招くことはないと考えております。まず交通関係については、入口及び出口を示す明確な看板を設置しております。十分な収容台数を確保しております。国道1号からの右折の入庫につきましては非常に危険であるということで、チラシあるいはホームページ等で周知をしております。これにつきましては以前、西側国道に面する部分を一時的に開放していることがございましたけれども、非常に危険であるということも踏まえまして、あるいは立地法の届出をするにあたりまして、現状は閉鎖をしている状況でございます。北側の市道につきましては入口、出口が両方あるという部分で、これにつきましては右折の入庫及び右折

の出庫も可能としております。一般交通量調査をしておりますけれど、非常に交通量は少ないということで特に問題は起きておりませんが、今後も定期的にここの交通量の状況把握を行いまして、周辺交通へ与える影響が少ないように運営してまいりたいと考えております。

次に 12 ページ上段、騒音対策ということで、アイドリングストップ看板でお客様に対しても騒音に対する意識づけを行っていきたい。設備機器は必要最小限の運転を行います。BGM につきましては先ほど申しあげたとおり特には使いません。今回の変更による影響ということで、先ほど申しあげた新たな設備機器の導入、ごみの減量化につきましては特に今回の変更によりまして排出量が増加することはないと考えておりますが、引き続きごみの減量化と過剰包装の抑制に努めてまいりたいと考えております。

12 ページ下段につきましては、駐車場及び駐輪場の現状の状況調査の結果でございます。指針に比較いたしまして若干少ない状態で、収容台数につきましては十分な余裕があるという状況でございます。表の中段右寄りですが駐輪場の利用状況でございます。1 台、4 台という数字で、ピーク時でも 6 台という数字でございます。したがって駐輪場収容台数 10 台というのは収容可能であると考えております。

13 ページの上段につきましては、現況の調査結果より、朝の時間あるいは夜の時間の予測の台数を記載したものでございます。13 ページ下段は、歩行者の通行の利便の確保ということで、車の出入口とは別に国道の入口から店舗エントランスに来店できるよう、車の導線とは分けた形で運営を行っております。以上が書面の関係でございます。

図面の関係を再度確認したいと思います。図面 2 番「周辺見取図」でございますが、周辺の状況は先ほどご確認いただいたと思いますが、経路の設定ということで道路上に矢印を入れております。北から来た車はすぐに入りますが、北に帰る車につきましては国道での右折の出庫はできませんので、東側の市道を通りまして北のほうに帰っていただく。南からの来店車両につきましてはやはり国道側からの右折の入庫は非常に危険でございますので、東側の市道を通って北側の入口から入庫していただくという設定をとっております。この周知をチラシ等で行っているという次第でございます。

図面 3 番「建物配置図」につきましては先ほどご説明させていただいたとおりでございます。図面 4 番「2 階平面図」でございますが、2 階はほとんど売り場で、一部バックヤード、事務室等がございます。最後に図面 5 「立面図」でございます。排気口、室外機の設置位置もこちらに落とし込んでおります。1 階は柱だけございますけれども 1 階部分は駐車場、2 階が売り場、3 階が一部バックヤードという店舗の概要でございます。以上、簡単ではございますが、説明書に基づきましてご説明させていただきました。どうもありがとうございます。

●市川会長 ただ今の説明につきまして、委員の皆様方から何かご質問、ご意見をお伺いしたいと思います。はじめに、今回変更を申請された理由ですね。リニューアルを機にというお話がございましたが、なぜ前後に 2 時間 45 分も営業時間を延長されるのか、そのご説明からま

ずお願いしたいと思います。

●アルペン（斎藤） 今回の営業時間の変更につきましては、一つはお客様の利便性の向上、それと当然、弊社側の売上確保という形で、営業時間を延長させていただいてお客様の利便性及び売上の向上につなげたいというのが一番の趣旨でございます。

●宇野委員 ご説明ありがとうございました。まずは従業員の方の駐車場スペースとして 20 台程度確保されているようですが、21 時 45 分に閉店した場合に従業員の方々が退店されるのは何時ぐらいになりますか。それと、だいたい何台ぐらい従業員の方が実際にお使いになっているのか。といいますのは、ちょうど従業員用駐車場の位置が住宅側に寄っているものですから、それが今後トラブルにならないかというのが懸念されます。それが一点です。

もう一つは、資料の 13 ページのなかで歩行者の通行の利便ということで、基本的にはこれは来店されるお客様で歩いてこられる方に関する基本姿勢を書いているのですが、いわゆる周辺地域の生活環境というのがあるものですから、確かに土地利用を見ればそれほど歩行者が多くないのかもしれませんが、そのあたりで一般の歩行者の方々に対して配慮等が必要ないかどうか。その二点についてお伺いしたいと思います。

●アルペン（古谷野） まず閉店後の従業員の退出の時間でございますが、基本的には閉店後すぐ施錠をいたしましてすぐに退出するという形を考えておりますので、22 時頃には出ると考えております。また、その時間帯の従業員の数につきましては、20 台というのはピーク時でこれでも余裕があるというぐらいとなっておりますけれども、実際の社員の数、あるいは車で通勤するという部分に限りますと、店員にもよるとは思いますが、非常に少ない台数の利用かと考えております。

歩行者の利便ということで、確かにお客様には点字ブロックも設けて敷地内の誘導をしっかり行っております。一般の歩行者につきましては、国道も含めて歩行者や自転車が少ない状況でございますが、国道側につきましては国道の歩道がしっかりございます。また、店舗の建物も若干セットバックをして建てておりますので、その圧迫感というのは少ない形状なのかなと思っております。北側の市道は 8 メートルちょっとの幅員でございますけれども、こちらには歩道がございませんが、車の交通量、人の通行量ともに非常に少ないということと、当然お店の出口につきましては停止線、止まれの表示がございます。また、入口、出口を示す大きな看板もございますので、注意の促しというのはできているのかなと考えております。

●辻委員 ご説明ありがとうございました。聞き逃したのかもしれないのですが、駐車場と駐輪場、どちらにオートバイはとめられるようになっていますか。

●アルペン（古谷野） すみません。ご説明が漏れておりました。駐輪場の 10 台のなかに共用という形で考えております。

●松井委員 計画説明書ではBGMが使われると当初書いておられたのが、やめられるということで、これは大変よいことだと思います。そもそもアルペンにつきましては郊外型の店舗がほとんどということで、目的をもって来られている方ですので、駐車場で流す必要性はまずないかと思います。たぶん他の店舗も同じような設計になっているかと思いますが、ぜひ他店舗におきましてもそのようなことを考慮していただければいいなと思います。特に今回の店舗は住宅地のなかにあるわけですから、これが店舗ではなくて住宅だとするとどんなことかという、要するに隣の家が朝から晩まで外向けにラジオをかけているということですよね。そのような視点から他店舗につきましても再考を、たぶん出されているところがあるのではないかと思いますので、ちょっと関係ない話になるかもしれませんが、お願いしておきます。

●アルペン（斎藤） ただ今ご指摘いただきましたBGMの件につきましては、弊社の店舗は施設的にはすべての店舗で外部スピーカー等の設置はしておりますが、今ご指摘いただいたように近隣等の関連を考慮しまして、基本的には音を絶対に流さないような形の運用を図っております。ですので、最小限という形で対応させていただいておりますのでご理解いただければと思います。これは当店に限らず他店舗でもそういう運用を心がけておりますので、よろしくをお願いします。

●市川会長 もう一つ質問ですが、12 ページ、13 ページに駐車場利用予測が出ています。12 ページの表が現況の調査をされた利用状況で、13 ページのほうが予測値ですが、例えば現況を見ますと、入ってくる車が9時台 10 台、8時台 0 です。私が最初にご質問したことと関係があるのですが、こういう状況でなぜ消費者の利便性ということがいえるのかなど。それが一つです。それから 13 ページの予測値ですが、例えば現況は9時台 10 台なのに 60 台来ると予測されている。それから 20 時台、21 時台のところは、現況は 20 時台に入ってくる車は 0 なのに、予測では 20 時台 66 台、21 時台 50 台という、こういう数字をお出しになった根拠をお示しいただきたいのです。

●アルペン（古谷野） これにつきましては、ご指摘のとおり、現況にそのままスライドして予測をつくりました。この数字をつくった経緯につきましては、単純に朝の時間帯でいいますと現状 10 時台に 60 台入っているのが、時間を延ばしたら 9 時台にも 60 台来るのではないかということで、そのまま 60 台を、ちょっと斜体にしておりますけれども上に延ばしたと。夜の時間帯につきましても現状は 19 時台に 66 台入っているのを、時間を延ばしたら 20 時台も同数が入ってくるのではないかということで、多少の安全側の多い数字を入れております。

何が安全側かといいますと、騒音の予測の関係がございまして、一日の台数、あるいは夜間、今回はございませんけれども、そこにも振り分ける必要性があればそこも絡める必要があるのかということで多い目の台数をスライドさせているわけでございますけれども、現状につきましては最初少なくて昼頃にピーク時間が高くなって夜はまた下がっていくという三角形の折れ線グラフになってこようかと思いますが、この表につきましては朝と夜の部分は山型ではなくて平行の折れ線になっているということで単純な予測を行った次第でございます。

●市川会長 この数字で別に問題ないのですけれど、ただ予測値に根拠が本当にあるのかなと。つまり消費者からのもっと早く開けてほしいという声がいっぱいあるとか、そういうのがこういう現況の数字に反映されているのかなと思って見たら、どうもそれが無いので、しかも予測値が非常に高い数字をそのままスライドして、0から60台とか50台とか考えられない数字なのでちょっとお聞きしました。

●辻委員 市川会長と同じ疑問を私ももってまして、それで先ほどオートバイのことを聞いたのです。ひょっとしたら客層が変わって若い人が多くなったから夜の時間を長くしたのかなと思ったのです。そうすると若い人は最近では車離れでオートバイで来られるのかなと思った質問だったので、客層の変化は特にありませんか。

●アルペン（古谷野） 今回のリニューアルは模様替え程度のものでございまして、アルペンの品揃えはそれほど変わっておりません。ですので、客層もほぼ同様で、それも変更して数カ月経ちますけれどもそこは変わっていないという状況でございます。

●市川会長 ご意見、ご質問がないようですので、現地調査の実施及び追加資料の請求の有無についてお聞きします。私の意見では、事務局による届出概要によりますと、その他店舗周辺の状況につきましても現地写真によってかなり把握ができるのではないかと思いますので、現地調査につきましては各委員が各自で行かれるということにして、揃っての現地調査は行わないことにしたいと思います。案内が必要な場合は事務局からの案内ということにさせていただきます。

追加資料につきましてはいかがでしょうか。ございませんようですので、アルペン京都南インター店の届出者からの説明を終了いたします。ご担当者の方どうもご苦労様でした。ご退席いただいて結構です。

——（アルペン京都南インター店担当者退室）——

2 平成21年9月届出案件「ベルタウン吉祥院店（仮称）」に係る諮問

●市川会長 それでは、議題2「平成21年9月届出案件 ベルタウン吉祥院店（仮称）」について、京都市から諮問を受けたいと思います。

●堀池部長 それでは、お手許にお配りしております諮問書にございますとおり、南区に立地予定となっております「ベルタウン吉祥院店（仮称）」につきまして諮問させていただきたいと存じます。どうぞよろしくお願いいたします。

●市川会長 ただいま京都市から諮問を受けました届出案件の計画概要について事務局から説明をお願いします。

●事務局 事務局からご説明申し上げます。お手許の資料の8ページをお開きください。これは公告縦覧している内容でございます。今回諮問申し上げますのはベルタウン吉祥院店（仮称）でして、所在地は南区吉祥院観音堂町19番地でございます。以前は工場のあったところに、新たに店舗を出店するというものです。事業者は株式会社マツモトでございまして、店舗を新設する日は平成22年6月1日、店舗面積の合計は5,290平米でございます。今回の届出にあたりまして地元説明会を昨年11月末に2回行われております。出席者からは、出入口の安全性や駐車場における車両誘導などにつきまして質問が出ておりました。

駐車場の位置及び収容台数につきましては、収容台数は356台、駐輪場は315台となっております。荷さばき施設の位置及び面積につきましては145平米、廃棄物等の保管施設の容量は38.3立米となっております。開店時刻及び閉店時刻は午前9時から午後11時まで。それに伴います駐車場の利用時間は午前8時30分から午後11時30分となっております。ちなみに駐車場の出入口は、久世橋通に面する部分と南北に通じる道の2カ所に設置しております。荷さばきを行うことができる時間帯は午前6時から午後10時までとなっております。店舗概要は以上でございます。

●市川会長 では、この案件につきましては従来同様、次回審議会において届出者からの計画説明を行っていただきます。次に移ります。

3 平成21年7月届出案件「（仮称）京都ヨドバシビル」に係る届出者説明

●市川会長 議題3「平成21年7月届出案件（仮称）京都ヨドバシビル」に係る届出者説明です。前回の審議会でご提示されておりました宿題について事務局から報告をいただきまして、そののちに担当の方々に入っていただきます。なお、本件につきましては、今回も含めまして4回の届出者説明がありましたので、届出者説明が終了したあと、これまでの審議内容を整理していきたいと思います。それでは、事務局をお願いします。

●事務局 事務局から簡単にご説明申しあげます。お手許の資料の 11 ページ，資料 3 からでございます。資料の内容は，前回の審議会での質問・意見に対する回答，予測計算を全てやり直しました「騒音予測」資料と，飽和交通量を 30 キロ商圈設定で再計算した「飽和交通流率一覧表」資料を用意しております。

まず 11 ページと 12 ページでございますが，前回，交通の関係，騒音の関係でご指摘とご意見いただきました内容を整理して簡潔にまとめ，事業者の回答を書き添えております。回答につきましては，お手許の別添の資料も含めて，事業者側から改めて説明をしていただきます。さらに，交通シミュレーションにつきましてご指摘を踏まえまして修正をしておりますので，その説明も合わせて行っていただきます。

13 ページにつきましては「交通シミュレーションの再現検証と比較」ということで，現況実態と現況再現，開店後の状況につきまして，今回見直した結果に基づき係数を再計算しております。14 ページは，前回の審議会で提出されました，来店客車両の出入りについての交通誘導計画につきまして，今回の交通シミュレーションの結果を踏まえつつ，改めてどのような安全確認をしていくのかについて具体的な誘導計画を盛り込み，つくり直しをしてもらっております。前回，交通整理員の人数の議論もございましたが，まずどのような考え方に基づいて誘導するのかという説明のあと，交通整理員の配置についての説明があるかと存じます。

それでは，前回 12 月の審議会におきまして，交通，騒音の関係について技術的な内容等の修正を中心とした説明について，届出書を作成したコンサルタントからの説明で差し支えないということでご了解いただいております。改めまして自己紹介のあと，着席のままで結構でございますのでご説明をお願いいたします。

●ヨドバシビル（西村） それではご説明させていただきます。エスパシオコンサルタントの西村と申します。よろしくお願いいたします。

●ヨドバシビル（古谷野） 同じく古谷野と申します。よろしくお願いいたします。

●ヨドバシビル（西村） 説明につきましては，お手許にお配りしております資料と合わせまして説明をさせていただきたいと思います。資料 3 に「平成 21 年 12 月 28 日審議会での指摘事項に対する対応方針」ということでまとめておりますので，順番にご説明をさせていただきたいと思います。11 項目あります，その内容を上からご説明させていただきます。

まず交通関係ですが，1 番目の「商圈設定の仕方によって人口の分布が変わるので，方向別の来台数が変わってくる。今回の検討における商圈設定の影響は，どう反映をしているのか」ということでございます。こちらについて回答いたします。

●ヨドバシビル（古谷野） 以前よりこの審議会におきまして商圈の設定について議論がございました。前にご報告させていただきました梅田店のナンバー調査によりまして広域からの来店客が想定されることから、30 キロ商圈を前提としております。1 番の回答としましては、30 キロ商圈にて各交差点の検証を行いました。30 キロ商圈にすることによりまして南方面及び東方面の比重が高くなっております。その結果につきまして、特に交差点の飽和度等は容量内に収まる結果となっております。別途、「飽和交通流率一覧表（商圈 30 キロバージョン）」を作成しておりますので、詳細につきましてはそちらのほうでご確認いただければと思います。

●ヨドバシビル（西村） 続きまして2 番目の課題でございます。「家電などを買う場合は、交通の内容を考えれば遠距離のほうが車の分担が増えがちになる傾向もあるが、今回（前回になります）の資料では詳細なデータがないので確認できない」ということがございました。こちらについてご報告をいたします。

●ヨドバシビル（古谷野） 発生交通量という観点につきましては当初から指針値を利用しておりましたが、その指針値がどうかという部分につきまして、前回ご報告しました梅田店、アキバ店の実態調査にて指針値が近似値であるという裏づけを行った次第でございます。ただし、先ほどご説明しましたとおり遠距離からの来店が見込まれるということから、方向別の来台数を見直しまして 30 キロ商圈で再検証を行ったというものでございます。

それから車の分担率につきまして議論がございましたが、これにつきましては参考ではございますけれども、「平成 18 年京阪神都市圏総合都市交通体系調査」によりまして近い値の検証結果がございましたが、アクセス交通手段別来訪者数による、場所はちょっとずれますが四条河原町、四条烏丸、烏丸三条、この3 地点での自動車分担率は最大で 8.4%という結果を確認することができております。参考までにご報告させていただきます。

●ヨドバシビル（西村） 続きまして交通シミュレーションの関係でございます。3 番目と4 番目と合わせてご報告をさせていただきたいと思います。まず「交通シミュレーションの初期値設定について、信号の設定等の内容の確認と、乱数の影響は極力取り除いて検証すること」と「交通シミュレーションの結果は、どの商圈で検証したのか」を合わせてご報告いたします。

●ヨドバシビル（古谷野） それでは前方のスクリーンをご確認いただきながらご説明させていただきますと思います。今開いておりますのは現況のモデルでございます。まず道路関係ですが、計画地はこの四角の部分でございます。東側に烏丸通、北に行きまして七条通、南側には塩小路通、ここが京都駅になります。七条通から西側に堀川通が南北に走っております。東側には河原町通が走っております。京都駅の南側に八条通、それから九条通まで入れたシミュレーションモデルでございます。前回と発生台数は特に変えておりません。資料のほうでも記

載しておりますが、前回審議会でお示ししましたシミュレーションでは1時間を通しまして、七条堀川交差点、堀川塩小路交差点、八条油小路交差点、この信号をそれぞれ同調した信号現示のタイミングでございました。その関係から現状は次の交差点の影響によって滞留が発生した部分が表現しきれていなかったというご指摘をいただきまして、そのあたりを調整しております。調整にあたりましては、まず信号現示のパラメータ、タイミングの設定、あと発生交通量の乱数の初期値の設定を微調整しております。例えば南側に向かう車につきましては八条口と塩小路が同時に青になるのではなくて、塩小路が青になってから八条口が青になるということで、そのずれによりましてこの滞留が後ろに伸びるという状況が把握できると思います。比較的現状に近いものになったのではないかと考えております。

このベースの現状に加えまして今回のヨドバシカメラ開店後の台数を上乘せしたものをお見せいたします。商圈の設定は30キロ商圈ということで、特に南側、東側の来店者数を増やしております。以前よりシミュレーション上でも堀川通の交通量は非常に多く、時間によっては滞留も一時的に見られるという状況がございまして懸念されている部分でございます。今回は来店客総数は変えておりませんが、南側からの来店者数を比率的に若干増加させています。それによりましていちばん懸念されるのが、七条堀川の七条通に向かう右折の車が滞留しないかどうかという部分、それから出庫した車が七条通から堀川通に左折しますが、この左折の処理が可能なのかどうか、あるいは堀川通の直進交通に与える影響はいかがかという部分が焦点かと考えております。

以前よりお示ししておりますが、烏丸通の北から来る車の右折車両の滞留がいかがかという部分が懸念される事項かと思いますが、結論を先に申しあげますと、一時的に滞留が伸びることもございます。しかしながら1時間を通した状況においては処理は可能という形で、さばくことができるという形で考えております。

これはヨドバシカメラの開店後の状況というモデルでございます。参考までということで、南側の商業施設、近隣店舗ということでこちらの台数が合わさったら堀川通はいかがかというモデルを作成しております。ちょうど八条口南側のこのあたりに大型商業施設が計画されているということで、特に堀川通に100台近く付加を加えたものでございます。これも結論を先に申しあげますが、一時的に例えば七条堀川から塩小路まで結構滞留がつながっておりますけれどもさばくことは可能ということで、一時的には交差点を超えて滞留する場面もございますけれど、1時間通して見ますと処理は可能という状況でございます。以上、シミュレーションにつきましてご説明をさせていただきました。

資料の13ページに「交通シミュレーションの再現検証と比較」ということでペーパーを1枚用意しております。前回審議会でご指摘のありました現況再現の精度について、信号や乱数等のパラメータを調整し、より現況実態に近い再現をいたしました。数値は下に記載のとおりでございますが、先ほど信号あるいは乱数を変えてというご説明をさせていただきました。実はこのシミュレーションにつきましては乱数の初期値を少しでも変えますと滞留長も変わっ

てくるということがございまして、今回は十数パターン検証を行いましてその平均値をこちらの表に入れました。前回は現況が現況実態よりも少なかったり大幅に多かったり、あるいは現況のほうが開店後より長かったり短かったりというのがございましたが、場面場面ではそういったことが何かの影響で起こってくるわけですが、平均値をとりますと比較的現況に近い、あるいは現況より開店後のほうが長い、そういった数値が概ね得られてきたのかなと考えています。

●ヨドバシビル(西村) 続きまして5番目の項目になります。ご説明をさせていただきます。

「京都市の地域特性と「歩くまち・京都」という考え方を合わせると、一番のポイントは「に車で来られるお客さんを減らして公共交通に誘導するかということである」というご意見がございまして、このあたりに対する考え方ということでは、事業者といたしまして「歩くまち・京都」の趣旨を十分に理解しております。また、12月の審議会についていくつかの検討事項を申しあげましたが、その実現に向けて積極的に取り組んでまいりたいと考えております。前回の繰り返しになりますけれども、まずは京都駅前に出店することにより公共交通機関で来店しやすい店舗にしているということ。それから烏丸公共地下道と接続口を2カ所設置いたしまして、1階部分には歩道空間を広く確保するという。「歩くまち・京都」交通まちづくりプランにのっとりまして、販促チラシに「歩くまち・京都」を実現するために公共交通機関で来店ください等の文言を記載いたしまして、公共交通機関の利用促進に努めてまいりたいと考えます。また、駐車場は有料といたしまして運営し、料金設定を十分検討いたします。また、その他の検討事項につきましても具体的な検討状況について、オープン時までには審議会にご報告をしたいと考えております。

次にまいります。6番目の項目でございます。「交通処理対策として出入口②を使うことについて、多くの来店車両は出入口①へ向かうと考えられる。もしも一時的にそこを閉鎖するのであれば、その周知や誘導方法等について検討すること」というご意見がございました。これにつきましては、交通処理対策といたしまして出入口②を使うことを想定しておりますが、出入口①を閉鎖するというのではなく、万一物理的に出入口が車両等で詰まった状況下においては出入口②を使いまして運用するということになりますけれども、手前からガードマンのプラカード等による周知を行いまして、新町通から木津屋橋通を經由して出入口②へ誘導することを検討しております。また、そのときに敷地の周辺の細街路へ誤侵入がいかないように、それを防止する誘導を行ってまいりたいと考えております。

7番目になりますが、同様の誘導計画について、「来店車両の出入口のあたりは、ドライバーから見ればかなり死角が多い。交通整理員は入庫・出庫それぞれに対応するのか、兼務するかなど、具体的に検討すること」ということで、こちらについてご報告いたします。

●ヨドバシビル（古谷野） 資料の 14 ページに「交通誘導計画図」が出ておりますので、合わせてご確認いただきたいと思います。出入口①から建物敷地までの細街路の関係につきましては、写真を用いまして死角の多いということを前回審議会でご説明させていただいたものでございます。その安全対策をより具体的にということで、今回は役割分担といった部分を含めて検討を行っております。Point 1, 2, 3, 4, 5 とございますが、まず Point 1, 七条通からの入口部分につきましては来店車両の誘導と退店車両の誘導に役割を分けまして、来店車両の誘導としましては来店車両を確認いたしまして、歩道の歩行者の安全確保のうえ来店車両を次の飛地Aに誘導していくということでございます。特に七条通に滞留が発生する場合等につきましては、歩行者の安全確保を十分に注意したうえで誘導するという形で考えております。また、退店車両につきましては飛地Aから退店車両が来るわけですが、これも歩行者の安全確保、それから七条通の一般交通の確認が必要となってきますので、一般交通の確認のうえ七条通に左折で出庫させる。退店車両が飛地Aに滞留した場合、七条通の一般交通が途切れた時点で左折の出庫を次々に行い、また堀川七条交差点からの渋滞がこの付近まで連なった場合ということで、万一ということでございますけれども、そういった場合につきましては Point 4, 出入口②への誘導を検討しなければいけないということで、連携をとりまして出庫車両を②のほうに分散させるという形で考えております。

飛地 2 番, 3 番につきましては、ほぼ同様の内容ですけれども、前方の飛地のほうから来店あるいは退店車両を確認しまして、この細街路の安全を確認したうえで次の飛地に誘導するというものでございます。

それから Point 3 の来店車両の誘導で③に書いてありますが、烏丸通から建物敷地北側、七条警察署との間の道を通って来店しようとする車が仮にあった場合、そういう車に対しては、七条通を経由していただかないとご入店できませんという旨を警備の係としましても周知したいと考えております。また、出庫車両につきまして、ここには記載してございませんけれども、先ほど誤侵入の防止という報告をさせていただきましたが、出庫車両につきましてもこういった細街路から抜け道利用的に出庫する車は防止したいと考えております。

Point 4 の出入口②の関係でございますが、七条通が渋滞し、出入口①が混雑中との無線連絡等によりまして、そういう状況においてはこちらを開放しまして出庫の誘導を、当然歩行者の安全確保のうえ行います。

それから Point 5 は、これも状況に応じた配置ということでございますが、搬入車両の誘導ということで、一般交通の安全確保のうえ車両の誘導を行うというものでございます。

それから文章のほうに記載してございますが、死角が多い点につきましては、ミラーの設置、回転灯の設置ができないものかどうかも含めて検討していきたいと考えております。

●ヨドバシビル（西村） 続きまして 8 番目になります。「京都の場合はアキバ店や梅田店と異なり、都市高速道路がそばになく、遠距離からの交通も全部下の一般道路に入ってくるため

地元への影響が大きい。そういう点も含めてきちんとした対応策をとってほしい」というご要望がありました。こちらにつきましては、京都の道路事情としてご指摘のとおりだと考えております。店舗といたしましてはやはり車を呼び込まないということを第一に考えまして、公共交通機関の利用促進といったことも十分考えたうえで実行してまいりたいと考えております。

9番目から騒音関係についてのご意見等になりますので、ご回答させていただきます。まず9番目の「騒音予測について、北面及び西面の半屋内騒音源による開口部からの伝播予測、及びキュービクルの騒音予測については、予測計算を見直し再検討すること」というご意見がありました。こちらにつきましては、北面及び西面の半屋内騒音源による開口部からの伝播予測、キュービクルの騒音予測について計算式を改め計算をいたしました。こちらのほうは騒音の資料の25ページの「屋内に設置されている騒音源の開口部から伝搬する騒音レベルの予測式」ということで、建物北側と西側につきましてはこちらの予測計算式を用いまして計算をいたしました。この計算にあたりましては、一度回折を考慮しないで計算を行いまして、そのうえで考えられる伝播過程の予測を考慮しまして新たに考え方を見直し検討しております。

予測結果につきましては、騒音資料の11ページから12ページに記載させていただいております「平均的な状況を呈する日における等価騒音レベルの予測結果」、また次のページには「夜間における騒音レベルの最大値の予測結果」ということで、結果のほうを記載しております。等価騒音レベルについてはいずれの地点も基準値を下回る結果となっております。最大値のほうにつきましては一部P4地点、P7地点、P10地点、P11地点で定常騒音の合成値が基準値を上回る結果となりますけれども、こちらにつきましては保全対象側になりますE地点、G地点、H地点、J地点において予測をさらにしておりまして、こちらの地点では基準値を下回る結果となっております。

また、騒音の対策としまして、北側の半屋内部分、西側の遮音壁部分の形状等につきましては、反射音の影響を抑えるための対応ということで、内部に吸音材や拡散を考えた壁の構造等を検討し、対応する計画としております。

説明が前後しますけれども、キュービクルの再計算につきましてはお手許の騒音の資料の最後のほうについております資料03に計算結果を改めて記載させていただいております。

それから10番目になります。「飛地に設置する遮音壁の形状等における配慮事項」ということで、遮音壁の形状等についても先ほど同様に吸音材や拡散を考えた壁の構造等を検討し、対応する計画としております。

最後に11番目になります。「BGMに対する配慮事項」ということで、BGM用のスピーカの設置にあたりましては、機種選定をはじめ、配置位置や指向性を十分に検討し、反射等による悪影響を極力抑えるとともに、周囲への影響が極力少なくなるよう対応してまいりたいと考えております。また、運用におきましては、ボリューム調整に十分配慮いたしまして、敷地外部へ悪影響が出ないよう運用をいたします。苦情があった場合は使用を一時的に止めて対応を検討するというように考えております。

以上で簡単ではございますが、前回のご指摘、ご質問事項の対応ということでご報告をさせていただきます。ありがとうございました。

●市川会長 それでは、ただ今の説明につきまして、委員の皆様方から何かご意見、ご質問がございましたらお願いいたします。

●入江委員 ご説明ありがとうございました。それとは別に付帯意見として駐車場についてです。7階、8階の屋上階の店舗出入口付近に障害者も利用できる幅3.5メートルのスペースが確保されています。ここを内部障害者が利用する際には、国際シンボルマークは車椅子マークなので車椅子のためのスペースと誤解されている方もおられまして、例えば店舗関係者から注意を受けたり、利用者から白い目で見られたりするということも聞いていますので、可能な限りすべての人が利用しやすい駐車場として、国際シンボルマークの横のスペースに内部障害者の方も利用できる標識などの配慮をご検討願えればいいなと思うのです。スペースは健常者と同じです。こういうハート・プラス・マークが内部障害者のマークでございます。内部障害者だということで、替わるといわれる方もおられます。他府県ではパーキングパーミット制度を導入されているところもありますが、京都はまだ検討中のようですけれども、御社のような大型店舗がご配慮願ったらありがたいなと思いますけれど、いかがでしょうか。

●ヨドバシビル（西村） 障害者用のマークの表示とかそういったものは国際的なマークになるように、設計のほうに伝えまして対応を前向きに検討させていただきたいと思います。

●宇野委員 いろいろご検討いただきましてありがとうございました。まず一つは、今日の追加で配っていただきました資料の14ページ、資料3「交通誘導計画図」ですけれども、七条通が渋滞した場合には出入口②のほうを使う可能性があるということですが、七条通が渋滞するということが大きく分けると恐らく二つの意味があるのかなと思います。要は、出入口①の混雑によって七条通が渋滞し始める、いわゆる御社の出入りの車によって渋滞が生じるという場合と、それからこの場合ですと七条堀川の交差点と、これもいろいろな影響があると思います。出庫の車もあれば通常の交通もあると思いますけれど、そこが先頭になって渋滞するパターンと、大きく分ければ二つ考えられると思うのです。その場合それぞれどう誘導されるか。一般的な来退店の経路図は30キロ商圈バージョンで、36ページの番号をふったところあたりからあるのですが、要は、こういうことが起きうとするならば、実際かなり誘導できる経路が限られてしまうということになりますので、できれば開店時までにはその対応をご検討いただきたいなと思います。もう一つは、出入口②に車を誘導していくのであるならば、恐らくその間の経路についてもなにがしかの安全確保がやはり、特に地元からもいろいろとご懸念があるかと思うので、安全確保についての考え方、要員の確保であるとか、なにがしかの案内で

あるとか、そういうことが必要になるのではないかと思いますので、まずそのあたりについてお考えがあればお聞かせいただきたいと思います。

●ヨドバシビル（西村） 今ご意見がありましたように、迂回経路とかそういった場合の周知をするにあたりましては、経路設定と、必ずそういった経路を通ってお客様が来られるように、交通整理員の配置であるとかそういったことも含めて前向きに対応していかなければいけないと考えております。具体的な内容につきましてもオープン前までに、いろいろご意見を聞きながら対策をとっていきたいと考えておりますので、よろしくお願いいたします。

●山田委員 ご説明ありがとうございました。私も 14 ページの交通整理員の誘導経路に関する点なのですが、いろいろご検討いただきまして最大ですと 8 名の誘導員を置くというふうに理解をしてよろしいのかと思いますが、というのは役割分担をするというのはそういうご趣旨だろうと思います。前回もお尋ねをしたのですが、時間帯としてはどのようにお考えなのかということと、開店してみないとどの程度の車両、歩行者の流れになるかというのがよくわからないところもあるかと思います。

これまで開店後前向きに対処するというご回答はいろいろいただいているのですが、実際に開店されて営業時間外にもどのくらいの人がどのように通るのかということについては、開店当初は少なくとも営業時間外にも調査をしていただいて、誰がどの程度どういうふうに誘導していけば安全なのかということについてはなにがしかのご報告をいただけると安心できるかなと思うのですが、そのあたりはいかがお考えでしょうか。

●ヨドバシビル（西村） 交通整理員の配置の計画につきましては、具体的に 8 名とかそういった説明ということではなくて、こういったところに交通整理員を配置するにあたっては、先ほど申しましたようにポイントごとに必要となる対策が考えられる。これに対して整理員を適切な配置計画となるように人員を補強していくということで考えております。

また、営業時間外についても常時何名ということではなくて、これにつきましても状況を見ながら適切な配置となるように人員を補強していくということでございます。また、営業時間外については、周辺の道路の自動車等の状況については 24 時間の調査をさせていただいておりますけれど、開店後は交通流がそれぞれ変わってくると思いますので、そちらのところは十分把握をしたうえで、問題があるようであれば対応していくというような考えでおりますので、よろしくお願いいたします。

●山田委員 ありがとうございます。基本的な認識は私も同様に思っております。一点お願いをしたいのは、適切な配置をなさっているということについてのご報告を、この審議会は終わるのでしょけれども何らかの形でいただけないかなということです。

●ヨドバシビル（西村） わかりました。

●宇野委員 シミュレーションにつきましてもいろいろとご検討あるいは工夫をしてくださって、今日の結果を拝見すると概ね現況が再現できているだろう。それに加えて来退店の車をのせていただいて交通流をいちおう予測していただいておりますので、手続きとしては妥当だろうと考えています。

現状におきましては特に広域の交通の流れでいきますと、飽和度及びシミュレーションの結果から見れば概ね処理はできているということですが、ここから先は要は設置者の方々の責任というよりはいろいろな複合要因ですのであれなのですが、例えばシミュレーションのなかにおいても、駐車車両まではとても考慮されてないでしょうし、あるいは来店の車両が例えば人と交錯しそうになるから止められてそれで車列がつながるといことも、そこまで求めること自体が酷ですので、それは当然範囲外だと思うのですが、要は何がいいのかというと、そういう不確実な要素がいろいろとあるし、京都の特性を考えますと来退店の需要の変動もあるところに一般の交通も季節変動とかいろいろな変動がございますので、何が起きるか実際のところ開店してみないとわからない。この審議会で申しあげているような懸念が杞憂にすぎなければそれに越したことはないのですが、どういう結果が出てくるかは開店しないとわからないところもあると思います。

私も山田先生と同じでお願いしたいのは、今後とも特に地元との対話、あるいは京都市当局との対話を続けて、起きた問題に対してはぜひ積極的に対応をお願いしたいと思います。それについてもできるだけ定期的にコミュニケーションをとっていただきたいというのが一つでございます。

あと、まず大前提として公共交通優先で、できるだけ車が入ってくることを抑制していただく、その具体案については今後またご報告いただけるということですが、その二点を、特に今後の継続的な対応がどうしても出てくる店舗ではないかと思っておりますので、その点ぜひよろしくお願いいたします。

●石原委員 公共交通利用の促進という点に関してですが、これはヨドバシカメラさん単体ではなかなか難しい側面が大きいと思ひまして、むしろ市の担当部局へのお願いという趣旨が強いかなと思ひますが、例えば地下鉄に乗って乗車証明が簡単に取れば、乗車証明を持っていくとポイントがつくといったことを組織的にやっていかないと、一つの店舗だけでは非常に難しいかなと思ひますので、そのあたりは市の担当部局と連携をされながら、むしろ担当部局から積極的に提案をしていただけないかなというふうに思ひます。具体には四条繁栄会と阪急が、阪急に乗ってきたら少し安くなるというような連携をされていると聞いております。そういった事例があるわけですので、そういったことに取り組んでいただけないかなということが一点です。

広報にあたっては、特に市がどういう方針を立てて、それに対してヨドバシさんがどう考え

るかというような、市の考え方を受けた形でなるべく広報していただければと思います。

具体的に一つの店舗としてできる話でございますが、なかなか実態としては難しいと思いますけれども、後日配達する環境を充実していくことによって、車で来て即日商品を持ってかえるということが一定緩和されるのではないかと思いますので、そのあたりもぜひ検討に加えていただけたらと思います。以上です。

●事務局　今回ご欠席の恩地委員に事前にご意見を伺っておりますので、事務局からご報告をさせていただきたいと思います。恩地委員の主な意見は二点と聞いてございます。まず一点は、提出されている交通に関する予測資料につきまして、開店後の実態はどうだったのかが知りたいということです。例えば、自動車分担率や交通流入量について、データを取り続けていただいて、実際はどうだったのかということを是非報告いただきたい。その報告につきましては前回の審議会で、例えばオープン時には店舗内駐車場を閉めるという話がありましたけれど、開店前ぎりぎりになって「こうします」というのであれば、審議会としてコメントあるいは議論できる余地がなくなってしまうので、中間報告的なことも含めて2回は報告していただくのが適当ではないかというお話でございました。

もう一点は、今回京都駅の近くに出店されるということで、公共交通機関の利用促進が重要となってくるが、そもそも来店客車両を抑制する仕組みを作ることについて、事業者で率先して取組みますということを是非やっていただきたい。京都駅の周辺は京都の玄関口として注目される場所でもありますので、そこに店舗されるということであれば、一つの典型になるような仕組みを検討いただきたいということでございました。以上でございます。

●早瀬委員　近々工事に着工されるであろうと思いますが、工事期間はどれくらいですか。だいたい何カ月ということで結構ですが。

●ヨドバシビル（西村）　工事期間は10カ月前後だと思いますが、申し訳ないのですが、正式な何カ月というのは、工事を直接担当していないものでわかりかねます。

●早瀬委員　実は来年の3月から5月にかけて東西両本願寺で親鸞上人750年大遠忌法要が執り行われます。知恩院さんは法然上人800年大遠忌ですか、知恩院さんはちょっと距離がありますが、東西両本願寺は目と鼻の先です。私の聞いているのでは、来年の3月から5月にかけて地方から延べ3,000台の観光バスが来るといわれています。これはちょうど工事の最終段階ぐらいになるか、あるいは少なくとも工事中に入ります。開店後の交通問題もちろん結構ですが、工事車両との関係で、恐らく工事中の最後の仕上げぐらいに観光バスの延べ3,000台が重なるのではないかと。ヨドバシさんと東西両本願寺は七条通を挟んで目と鼻の先ですから、特に鹿島建設に対して問題提起していただいて、対策が必要かと思います。

●事務局 事務局から申し上げます。(仮称) 京都ヨドバシビルは本年内の開店予定でございますが、遠忌法要は平成 23 年でございますので、工事期間と遠忌法要は恐らくバッティングしないと考えております。遠忌法要は平成 23 年の 3 月からで、(仮称) 京都ヨドバシビルの届出では平成 22 年 10 月開店ですので、ご懸念の部分はないかなと思っております。ただ、ご指摘のとおり、平成 23 年の遠忌法要で、バスが大量に入洛する懸念がございますので、現在京都市で大型バスの駐車場をどうするかなど等考えております。(仮称) 京都ヨドバシビルあるいは本年 5 月の開店予定の京都駅南の商業施設により、南部の交通量が増えてまいります。そうした状況への対応について本市の各部署において検討していくことになっておりますので、その節にはご意見を賜りたいと思います。

●早瀬委員 この結審はだいたい 3 月末ですから、結審までは工事に着工してほしくないという希望は申しあげておきます。判断されるのは事業者ですが、そのように希望しているわけです。ビルは 1 年くらいでできますか。

●事務局 申し訳ございませんが、建設担当の鹿島建設様には来ていただいていませんので、正確なお答えはわかりかねると存します。

●早瀬委員 わかりました。常識的に考えて、これぐらいの規模の建物が 1 年以内にできると思えない。1 年としてもぎりぎりなのです。遠忌は来年 3 月から 5 月ですから。恐らく微妙なところですから。私は建築の専門家ではございませんからどれぐらいの期間かかるのかわかりませんが、問題だけ提起しておきます。

●ヨドバシビル(西村) 搬入の工事車両につきましては、一般車両との交錯とかそういった安全対策をとっていかなければいけないというのは当たり前のことですので、また改めまして鹿島建設のほうに工事車両に対する安全対策をさらに徹底して行うようにということで伝えてまいりたいと思います。

●松井委員 半分アドバイスということになるかと思うのですが、あと一つは質問があります。まず交通のシミュレーションに関して、前回ちょっとこれはおかしいのではないかなというような数値も入っていたのですが、今回はそれなりの数値になっていたのですけれど、これはそもそもシミュレーションの回数が足りなかったということではないのかなというのが私の印象だったのですが、これはどうなんでしょうか。今回は条件をいろいろ変えて平均値を出されたと聞いているのですが、乱数を使って回数を増やせばあんなことは起こらないと思うのですが、いかがでしょう。

●ヨドバシビル（古谷野） ご指摘のとおりかも知れません。細かい乱数も含めた初期値の設定を変更するにあたっていろいろな数値が出てくるわけですけど、どこかが高ければどこかが低いといったものもございまして、平均という部分につきましてはわれわれもそこまで考えていなかったのは事実でございます。今回それを取り入れることによってならした値が出てきたと考えております。

●松井委員 いや、私が聞いているのは、今おっしゃったのは計算条件を変えることでその平均値が比較的近くになるという結果を今回出されたのですが、そうではなくて、同じ条件であってもシミュレーションの回数を増やすことによって、ああいうちょっとおかしな結果は出てこなかったのではないのかなと思うのです。最初に出てきた資料はシミュレーション回数が単に足らなっただけではないかというのが私の印象だったのです。それはいかがですか。

●ヨドバシビル（古谷野） 確かに現況再現の再現性という部分につきましては、もっと掘り下げてやるということが可能だったのかなと思います。

●松井委員 音に関しては、これはアドバイスということになります。計算方法につきましては何とかようやく評価可能な形で数字が出てきたかと思います。飛地の遮音壁は内側に吸音材を張り付けるということですが、性能の良い吸音材は特定の周波数を、だいたい 1,000 ヘルツを吸収するようにつくられてしまっています。それを一面に張り付けますと 1,000 ヘルツ付近しか落ちません。結果的にどうなるかというと、低いほうだけが残るのです。ですので、吸音材を張られる場合に、より低い音も吸音するようなものを混ぜるというような工夫をやりますと効果的になります。そのあたりをほとんど考えずに施工されることが多いのですが、もう少し配慮していただいたほうがより効率的に音の対応ができるのではないかと思います。

もう一点、BGMに関してですが、こういう閉鎖空間とか建物内の場合は反射音が多すぎてスピーカーの指向性はほとんど影響しません。ですので、できることはボリュームを下げるくらいしかないかなろうかと思います。そういう点で、機種選定等から配慮いただくのは非常にいいことだと思うのですが、指向性についてはたぶん無駄に終わるかと思うのであらかじめ申しあげておきます。

●ヨドバシビル（西村） ありがとうございます。ボリュームなどの調整については十分配慮をしてやっていきたいと考えています。

●市川会長 他にご意見はないようですので、追加資料請求の有無についてお聞きします。何かさらにございますか。事務局のほうで、恩地委員のご意見は資料請求になるか確認をお願いします。

●事務局 恩地委員からお聞きしておりましたのは、前回、事業者が来られて開店時の対応など具体的な内容を別途報告するという話がありましたので、それについての再度確認ということでございます。内容としては、報告がほしいということと、仕組みづくりという形でわかるように示してほしい。さらに「前回 12 月にやった決意のほどをもう一度示してほしい」というご希望であったかと理解しております。事業者サイドとしていかがでしょうか。

●ヨドバシビル（西村） 先ほどいろいろご意見をいただいているなかで、今われわれのほうで交通処理計画とかをお示ししている内容についてはあくまでも机上の計算ということになりますので、現実とこういったデータとの比較をどうするかということを踏まえまして、繁忙時等の対策については店舗としては車を呼び込まないことを第一に考えまして、車を減らす対策を実行していきたいと考えます。それに伴いまして具体的な対策をどういうふうにするかということにつきましては、前回の審議会の繰り返しになりますけれども、経過を含めまして審議会のほうに改めてご報告しますので、よろしくお願いいたします。

●市川会長 それでは、以上で（仮称）京都ヨドバシビルの届出者からの説明を終了いたします。4 回にわたってどうもご苦労様でございました。

——（（仮称）京都ヨドバシビル担当者退室）——

●市川会長 それでは、委員の皆様方には席上に配布されております「（仮称）京都ヨドバシビル 配慮が望まれる内容について（案）」について、事務局から説明をお願いいたします。

●事務局 事務局からご説明申しあげます。今回を含めまして（仮称）京都ヨドバシビルの関係につきましては 4 回届出者説明がございました。10 月から始まっているということもございますので、これまで審議会のなかでご議論いただいた内容、そのなかでの意見、あるいは事業者からの意思表示があった内容について整理しております。

内容といたしましては、「配慮が望まれる事項」ということで、「交通関連」、「騒音関係」、「まちなみづくり等」とまとめております。おめくりいただきまして次のページの「審議会の見解」は、これまでの議論はこういうことではなかったかなということを事務局でまとめております。項目は 6 番までございます。1 番は「駐車場及び来退店客の経路設定」、2 番は「駐輪場」、3 番は「荷さばき施設」、4 番は「騒音」、5 番は「廃棄物等の保管施設及びリサイクル」、6 番は「防災、防犯対策への協力及び街並みづくり等への配慮等」でございます。

まず「審議会の見解」からご説明申しあげます。（１）「駐車場及び来退店客の経路設定」につきまして、一つは、収容台数については法の趣旨に基づいて確保されているということで、来店客の経路設定につきましては、七条通から店舗敷地内の駐車場に誘導し、退店経路につ

ましては七条通側出入口を主として使用するという計画でございました。

駐車場の運用につきましては、滞留スペースが確保されていますが、公道上に入庫待ち渋滞が起こらないよう配慮し、特にオープン時や先ほど事業者側から説明がありました繁忙時には来店車両が増加することによって交通量の増加が懸念されるということもございますので、交通の負担軽減策を講じることが必要であるというご議論であったかと考えます。

出入口の関係につきましては、飛地A、飛地Bを使った経路が設定されており、周辺の状況としまして幼稚園等もあるということから交通整理員を配置するのはもちろんですが、先ほど事業者側から説明がありましており、基本的にどのようなやり方で安全に誘導していくのか、誘導計画を着実に実行できる配置をしていくということで、具体的な内容はこれから調整していく部分もあるということでもございましたが、交通誘導の考え方はこういうことではなかったかと考えます。さらに、公共交通機関の利用促進について具体的に検討し、着実に実行するようというお話であったかと考えます。

資料冒頭のページに戻っていただきまして、(1)「交通関連」は「周辺交通処理」、「出入庫誘導」、「車両流入抑制」という考え方で、今回の届出内容に対して、審議会として求める柱となる内容はこういうことでなかったかなということをごできるだけ簡潔にまとめております。繰り返すにはなりますが、周辺交通処理については交通量の負担軽減策が当然必要であり、出入庫誘導については交通整理員の配置というのは当然ですが、そもそも車両の流入を抑制することが大事であり、それには荷さばきも含みます、というまとめ方で整理しております。

審議会の見解のページに戻っていただきまして、(2)「駐輪場」につきましては、本市の条例に基づきまして収容台数が確保されているというものの、路上駐輪が発生しないようにというお話であったかなと考えます。

(3)「荷さばき施設」につきましては、建物内の地下に置くので、作業等に関わる店舗周辺の地上への影響には配慮があるが、計画的な搬入、搬入車両の台数を減らすことが望ましいということで整理しております。

(4)「騒音」につきましては、基本的な考え方から訂正をして、やり直しをしてもらいました。今回のやり直しも念頭に置きながら、等価騒音レベルの予測の評価、夜間の最大値の予測では、基準値を超えている部分があるものの必要な対策はとるということでございましたので、対策に対する評価も含めましてこういう話の中身ではなかったかなというまとめ方をしております。(4)騒音の黒丸の4番目は設備騒音いわゆる室外機、5番目は車両走行音、6番目はBGMの内容についてまとめております。設備騒音対策につきましては、構造上の部分も含めて対策が必要であろうし、車両走行音対策につきましては、対応が求められる場合は速やかに実態把握、対策検討をして対策を行うことが当然必要になるとともに、BGMにつきましては、音量等の使用方法を調整して最小限となるよう配慮することということで、実際に動き出した後も適切な配慮が必要であろうと観点からまとめております。

(5)「廃棄物等の保管施設及びリサイクル」につきましては、届出者説明でも触れられて

いましたが、計画内容をきちんと踏まえて、車両走行等についての安全徹底を行うことをご確認いただいたと考えましてまとめております。

(6)「防災、防犯対策」につきましては、行政等から具体的要請があった場合には協力する旨の意思表示がなされていますし、防犯対策につきましても警備員を配置すると同時に、営業時間外においても対策を行うことを表明されておりましたので、これについてはご確認いただいた内容かと考えました。光害対策につきましては、点灯時間等についても届出で確認したところでございますし、立地環境に配慮した店舗づくりが求められるという点につきましては、窓口がやはり必要であるという議論があったかと思います。特に開店後の周辺状況の変化に伴いまして当然配慮が必要になろうということで、最後の点につきましては資料冒頭のページにおきましても、繰り返しの形でまとめることが必要かなと考えました。

これまでの届出者説明を踏まえまして、(仮称)京都ヨドバシビルについて継続的に求めていく内容はなにかと同時に、議論をしていただいた柱の部分はこういうことではなかったかなという形でまとめております。今回の届出者説明と質疑内容を含めまして、改めてご議論いただくなかでおまとめいただけたらと考えております。以上でございます。

●市川会長 ただいま4回分をまとめて簡単に説明いただきましたけれども、その中身につきまして委員の皆様方から何かご意見、ご質問がございましたらお願いします。

●宇野委員 おまとめいただきましてありがとうございます。まずは交通のほうでまいりますと、例えば1ページ目の「出入庫誘導」ということで書いていただいている内容がわりと店舗周辺のお話になっているかなと思ひまして、この審議会のなかの議論でも出入口等の混雑、あるいは周辺主要道路の混雑によっては出入口を変えるというお話もあったかと思ひますので、そういう意味で出入口の混雑並びに周辺主要道路の混雑時の車両誘導計画等についてのニュアンスも少し入れていただければというのが一つでございます。

もう一つは、1ページ目の「車両流入抑制」という点では、一つは公共交通の利用促進があるのでしょうか、やはり自動車による来店客の抑制も合わせてやっていただくと。この審議会のなかでも設置者のほうから有料で駐車場を運用しますというお話がありましたが、有料といっても駐車サービス券をたくさん発行されてしまうと実質無料で、自動車による来店客が優遇されるという形になってしまいますので、できるだけそれをちゃんと抑制してくださいという文言をどこかに入れていただければなというのが私からの意見です。

●松井委員 1ページ目、3ページ目に書いてあるBGMに関して、これは表現上の問題ですが、「周辺環境への影響が最小限となるよう配慮すること」というのは、最小限にする方法が明らかですので、ちょっと無理な表現かなという気がします。逆に曖昧になるかもしれないのですが、「周辺環境への影響がないよう配慮すること」と書いていただいたほうがいいのでは

ないかという気がいたします。

●早瀬委員 店舗づくりといいますか、まちづくりの点から、環境問題も緑化ということが大きい問題なのです。以前も申しあげたと思いますが、緑化のレベルは京都の11行政区のなかで下京と中京が最下位ですから、環境に配慮という表現のなかに「緑化等」とか具体的にそういう文字を入れていただきたいと思います。

●山田委員 本日の議論の重要なところですが、開店後にどういう状況になるのかがよくわからないというところがありますので、交通量あるいは車両流入抑制等に関して実際にどうだったのか、あるいはどういう対策をとっているのかということについてのご報告をいただければと思います。これは「店舗づくりのための窓口を継続して設け」に入っているのかもしれませんが、少なくとも配慮が望まれる事項に一言入れていただければと考えます。

●市川会長 他にございませんか。それでは、本件に関しましては、大店立地法上の意見通知期限を念頭に置くとともに、今回いただきましたご意見を踏まえまして、次回の審議会で審議会の答申をとりまとめていきたいと思います。ありがとうございました。

4 報告事項

●市川会長 それでは、議題4に移ります。「報告事項」について事務局から説明をお願いします。

●事務局 申し訳ございません。事務局からご確認ということでお願いしたいのですが、先ほどご議論いただきました「配慮が望まれる求められる内容」についてでございまして、(仮称)京都ヨドバシにつきましては、交通、騒音、街並みについて継続的な対応を事業者に向けていく必要のある内容があるかと考えます。継続的に事業者の取組みが見えるよう、前向きな姿勢を引き出したいと考えているところでございますが、そういう趣旨を踏まえうえで、次回、答申案の提示をさせていただくということでよろしゅうございますか。

●市川会長 それはむしろお願いしたいと思います。

●事務局 了解いたしました。話を挟んで申し訳ございません。それでは、議題4「報告事項」についてご説明申しあげます。資料をおめくりいただきまして15ページの資料4でございまして、これはケーヨーデーツーの七条店、深草店、洛西店、川端店でございます。昨年5月の審議会におきまして非審議会案件として、時間の短縮ということでご了解いただきました案件

でございます。これらの4店につきましては一括して12月11日に市意見通知を行いました。基本的には市意見なしということですが、事務局としましては現地の状況を確認したほうがいいかなと思ひまして、対象店舗について現地確認をいたしております。その内容を踏まえたうえで、店舗ごとに注意喚起の意味を含めて付帯意見を付けております。なお、付帯意見に関する内容につきましては、その後の様子を見ていきたいと考えておりますので、ご了解いただければと存じます。

続いてご説明申し上げます。資料5でございます。おめくりいただきまして25ページです。これは昨年11月25日に答申をいただきました、平成21年5月届出案件イズミヤ伏見店でございます。これにつきましては12月18日に市意見通知を行いました。市意見なしということですが、今回、駐車収容台数の関係でございましたので、付帯意見としまして「今後、来店客車両の増加等が見込まれる場合は、駐車場収容台数の不足が生じることのないよう適切な駐車場運営に努めることが望まれます」としてございまして、今後とも事務局としまして適宜現地状況を把握していきたいと考えております。

続きまして28ページ、資料6でございます。これは毎回提出させていただいております「立地法に係る計画一覧」でございます。結論から申し上げますと、今月の届出受理予定はございません。今後のスケジュール（案）につきましては、今後の予定ということでご覧いただきましたらと存じます。以上でございます。

●市川会長 ただ今の報告につきまして、何かご質問、ご意見がございますか。ないようでしたら、次の議題に移ります。

5 その他

●市川会長 議題5「その他」です。特に何かございましたらご発言をお願いします。ないので、これをもちまして本日の審議会を終了したいと思います。その前に事務局から事務連絡等があればお願いいたします。

●事務局 ご連絡させていただきます。次回2月の審議会でございますが、2月23日火曜日午後2時からKKRくに荘4階大会議室で開催を予定しております。2月の審議会内容でございますが、本日諮問させていただきましたベルタウン吉祥院店（仮称）の届出者説明とアルペン京都南インター店の答申案検討、（仮称）京都ヨドバシビルの答申案検討、本日、委員の皆様方から頂戴しましたご意見を参考に事務局のほうで素案をつくらせていただきますのでご検討していただくことになります。よろしくお願いいたします。

なお、当日は審議会終了後、ベルタウン吉祥院店の現地視察も予定しております。大変寒い中での現地視察ということで恐縮でございますが、審議会終了後、引き続きのご参加をお願い

申しあげます。

また、事務局からのお願いでございますが、現在審議会に関わります委員の皆様方の任期が今年4月末で満了いたします。事務局といたしましては、現在の委員の皆様方に引き続きご理解とご協力いただきまして、再任のご承諾をいただきたく希望しております。改めまして各委員の皆様方にはご説明とお願いに参上いたしたく存じておりますので、その節はよろしくお願い申しあげます。事務局からは以上でございます。

●市川会長 繰り返しますが、次回審議会は2月23日火曜日午後2時からKKRくに荘4階で行います。ベルタウン吉祥院店（仮称）の届出者説明とアルペン京都南インター店の答申案検討、（仮称）京都ヨドバシビルの答申案検討です。なお、審議会終了後ベルタウン吉祥院店の現地視察を予定しているとのことです。

委員の再任の件につきましては改めて事務局から連絡があるかと存じます。

次回審議会におきまして、特に非公開とすべき部分もないように思われますので、公開としたいと思いますが、いかがでしょうか。

——（異議なしの声）——

●市川会長 次回審議会での出席機関につきましても、従来どおり指針の項目と関係の深い機関に出席をお願いしたいと思います。よろしゅうございますか。

——（異議なしの声）——

●市川会長 それでは次回は公開といたしまして、出席機関につきましても事務局のほうから関係機関の出席を求めてもらいます。

閉 会

●市川会長 それでは、これで第103回京都市大規模小売店舗立地審議会を終了いたします。長時間どうもありがとうございました。