

第102回

京都市大規模小売店舗立地審議会

議 事 録

日 時：平成 21 年 12 月 28 日（月）

午前 10 時～12 時 25 分

場 所：京都市消防局本部庁舎 7 階 作戦室

開 会

●事務局 本日は、委員の皆様方にはご多忙中にもかかわらず、ご出席いただきまして誠にありがとうございます。また、28日という押し詰まった時期に日を設定させていただいて誠に申し訳ございません。

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ご出席状況でございますが、9名の委員にご出席いただいております。したがって、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。

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。本日は、(仮称)阪急オアシス山科店の答申案検討、アルペン京都南インター店の諮問、さらに(仮称)京都ヨドバシビルの3回目となります届出者説明でございます。どうぞよろしくご審議のほどお願いします。

●事務局 それでは、お手許にございます資料の確認をさせていただきます。「審議会次第」、資料1「(仮称)阪急オアシス山科店に係る追加資料」、資料2「(仮称)阪急オアシス山科店答申案」、資料3「アルペン京都南インター店届出概要」、資料4「(仮称)京都ヨドバシビルに係る検討資料」、資料5「立地法に係る計画一覧」、以上の資料に加え、今回の審議に関わります諮問書の写しと、2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願います。

報道関係、傍聴の皆様方には、後方に本日の資料を置いてございますので、ご自由にご覧ください。それでは、早速でございますが審議会を始めたいと思います。市川会長よろしく願いいたします。

議 事

1 平成21年6月届出案件「(仮称)阪急オアシス山科店」に係る答申案検討

●市川会長 それでは、これより第102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6月届出案件(仮称)阪急オアシス山科店」の答申案の検討です。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あげます。答申案のご検討をいただく前に、前回の審議会でご指摘をいただきました件につきまして設置者から資料の提出がございましたので、それからご説明申しあげます。

立地審議会次第をおめぐりいただきまして、資料1として「(仮称)阪急オアシス山科店に係る追加資料」という1枚ものを付けております。さらに席上に配付させていただいております資料がここに掲げております5番までの内容でございます。変更前と変更後ということで、平面図、総合的な騒音の予測結果、参照カタログ型式対照、立面図、騒音予測計算表を用意しております。

まず、「付図4-1 1階平面図音原図」の変更後、変更前という資料をご覧ください。前回の審議会では、店舗北側の室外機が並んでいた箇所に関わります遮音壁の設置位置についてご指摘がございました。その件につきまして設置者において再度検討いたしましたところ、変更後と変更前を見比べていただきますと、まず一つは、北側の遮音壁を北東方面にずらした形になっています。こうした形状調整により、前回ご指摘のあった低周波対策について開口部の調整を通じた効果が得られるという結論になったと聞いております。なお、変更前の図面では遮音壁の東側部分は建物に沿って南に下がっておりましたが、遮音効果を考えるとこの部分を取ってはどうかということでしたが、取り去った形状で騒音予測を再度行ったところ、敷地境界で基準を超えてしまう可能性が非常に高いということで残した形になっております。

さらに、室外機の数と設置箇所がかなり変更されております。変更前と変更後を比較しますと、店舗北側に集中的に配置予定となっていた室外機について、他の面にも分散配置した形になっておりますし、立面図で見いただきますとより判りやすいかと思われれます。なお、北立面図に橙色の線で囲った箇所は遮音壁を示しております。

建物北側に集中的に配置予定であった室外機につきましては、より低騒音でコンパクトな機種に変更するとともに、ダクト経路の短縮化により台数を減らしておまして、70dB以上の大きな騒音発生源となる機種が10台から3台に変更となっております。室外機の総数につきましても、前回の説明のときには38台を設置しておりましたのを24台に減らしてありますが、同様に機種変更とダクト経路の短縮化によりまして、換気機能を維持しながら台数を減少することができたという結果になっております。遮音壁だけに留まらず、設備の見直しも含めて改めて対策を行い、結果として環境基準の中に収まる形で検討し直したということでございます。

さらに車両出入口の件でございますが、本件につきましては、来店客、荷さばき車両、自転車、バイク等が一つの出入口で往来する形になりますので、通学時等の安全確保という指摘があったかと存じます。設置者は引き続き近隣住民等とも調整した結果、通学児童のみならず歩行者の安全確保ということから、交通整理員の可能な限り常時配置していくという方向で検討するという話し合いがされたと確認をしております。以上のような調整及び修正結果を踏まえまして答申案を作成しました。

審議会次第の資料2をご覧ください。結論としましては、今回作成された資料、変更等を踏まえまして、基本的には出店による周辺地域の生活環境への影響は少ないと判断するというところでございますが、「なお、駐車場出入口において来店客車両、自転車及び歩行者の交錯を回避するため、交通整理員の配置により歩行者等の安全かつ円滑な誘導に努めるよう望まれるとともに、騒音対策については、適切に遮音壁の設置等を行い、周辺生活環境への悪化を回避するよう配慮が望まれます」という形にしております。

おめくりいただきまして、答申理由でございます。まず、現在の状況（立地状況等）につきましましては、用途地域をはじめとして周辺の現況を簡潔に確認しております。説明会の状況につきましましては、騒音に対する配慮、交通整理員の配置についての意見が出されたということで、意見書の提出は特にございませんでした。

審議会の見解につきましては、前回の審議会等のご指摘を受けましてまとめた内容でございます。駐車場及び来店客の経路設定については、台数確保については法の趣旨からは適正に配置しているものの、来店客車両及び歩行者等の交錯を回避するという意味で交通整理員の配置について挙げており、同じ内容を答申案冒頭で繰り返す形としております。駐輪場について

は、台数確保については法の趣旨からは適正であるという理解のもと、荷さばき施設につきましては、施設配置、車両経路について適正な配慮がなされているのではないかとことでまとめております。騒音につきましては、可能な限り配慮がなされているということでございますが、今後とも適切に遮音壁の設置を行うことによって、周辺環境の悪化を回避するよう望まれるということを繰り返しの形で冒頭にも掲げております。

廃棄物等リサイクルの関係につきましては、施設配置、運営計画、車両経路、リサイクル等についても適正な配慮がなされていると判断をしたということでございまして、防災、防犯対策への協力、街並みづくり等への配慮等については、基本的には行政のほうから要請があった場合には協力をを行う旨の意思表示がなされると同時に、防犯対策につきましても、必要に応じて警察とも連携を図るということで、それらについての配慮がなされていると判断したということでまとめております。事務局からの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、各委員の皆様方から何かご質問、ご意見がございましたらどうぞ。

●松井委員 今回の変更はかなり音に関するものが多かったと思うのですが、換気扇等がかなり地点Dに近寄っているの、今確認しましたら比較的低いレベルのものが多いということで、すので問題なかろうかと思うのですが、やはり前回は申しあげましたように、地点Dあるいはその隣の家屋に向けて室外機の開口部があります。そのところから出てくるものが地点Dあるいはその付近の家屋に、これは夜間も動いているものではないかと思っておりますので、少し懸念があるという状態です。ただし、計算上では40dBぐらいなので、今は30dBですけれども、これは回折を見込んで30dBなので、たぶん回折はほとんど見込めないであろうと思っておりますのでそのぶん10dB上がって40dBとなっても基準値は満たすという状況になろうかと思うのですが、これまで騒音がほとんどなかった地域にこういうものができますので、この奥の2軒のお宅に対する今後の対応を、どうかというのを業者さんのほうで設置後に確認いただきたいと思っております。対策としては、今スロープと書いてあるところに簡単な遮音壁を立てる程度ですむようなこと、あるいは室外機を囲っている部分の近くに何らかの防音壁を建てるような形で解決できるようなことですので、それもお伝えいただければと思います。

●事務局 今のご意見でございますが、出入り業者への対する指導はもちろん、近隣住民への対応ということで、今後とも事業者を意識づけをしていくこと、というご指摘をいただいたと理解すればよろしいですか。

●松井委員 答申の文言修正までは必要ないかと思っております。今申しあげたようなことが起こる可能性がありますので、今後、奥のお宅から何らかのレスポンスがあった場合には対応するように指導していただきたい。いつも文言のなかに一言書いてありますね。その部分に入っていると考えております。

●事務局 追加でご説明申しあげますと、今回、配置を変えるにあたりまして、実はD地点の近隣住民にも事業者が事前に説明に行っておりますし、開店したあとも説明に行くと申してお

りますので、委員ご指摘の趣旨については理解をしていると思います。仮にそうだとしましても、周辺環境の影響に対する配慮については事務局として引き続き業者には伝えていきますし、近隣等地元に対しては一定の対応がなされているかなと考えております。

●市川会長 それでは改めて、答申案に対する異論が特にないということで、この案件につきましては本日で結審させていただいてよろしいでしょうか。

——（異議なしの声）——

●市川会長 ありがとうございます。文言等につきましては私にご一任いただきまして、事務局と調整のうえ、市長に答申するというようにさせていただきます。

2 平成21年8月届出案件「アルペン京都南インター店」に係る諮問

●市川会長 それでは、議題2の「平成21年8月届出案件 アルペン京都南インター店」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 委員の皆様のお手許にお配りしております諮問書のとおり、諮問させていただきたく存じます。伏見区に立地しております「アルペン京都南インター店」についての諮問でございます。どうぞよろしくご審議賜りますようお願いいたします。

●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きまして事務局から説明をお願いします。

●事務局 それではお手許の資料の4ページ、資料3をご覧ください。本件につきましては、伏見区の国道1号線に沿って、平成10年から立地・開業しておりまして、店舗北側の道路から出入りするという店舗でございます。変更の届出ということで、変更前が開店時刻10時、閉店時刻20時であったものが、開店時刻9時、閉店時刻21時45分にするものでして、それに伴いまして駐車場を利用することができる時間帯も、9時45分から20時15分までを8時45分から22時までに変更したいというものです。届出年月日は平成21年8月31日で、変更年月日は10月5日となっております。営業時間の変更につきましては、大店法の趣旨ではすぐにも原状復帰が可能ということで、地元説明会においても実施にあたっての支障や問題の指摘がなかったことから、運用を開始しているという状況です。現在のところ意見書の提出等もございませんし、事務局が確認したところ、実施後において何か問題が起こっている訳ではないという状況でございます。なお、縦覧期間は来年の1月14日まででございます。それまでに意見書の提出がございましたら、改めて次回の審議会でご説明申しあげます。今回の変更は特に何か課題があって行うというのではなく、営業の方針により改めるという内容でございます。

届出の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、従来と同様、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。それでは次に移ります。

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の「平成21年7月届出案件(仮称)京都ヨドバシビル」に係る第3回目の届出者説明です。担当の方々に入っていただきます。事務局よろしくお願ひします。

—— ((仮称) 京都ヨドバシビル担当者入室) ——

●事務局 それでは、事務局からまず先にご説明申しあげます。資料の内容でございますが、12月21日の提出期限までに提出された意見書を資料として付けております。その内容につきまして簡潔にご説明申しあげたあと、設置者のほうから前回の審議会におきまして質問及び請求のありました内容に関しまして資料に基づいて説明をしていただくとともに、意見書に関する見解を述べていただこうと考えております。

まず事務局から意見書の概要をご説明申しあげます。資料の6ページからでございます。法第8条第2項による意見書ということで、資料の7ページ、8ページが意見書の要旨でございます。今回の意見書総数を7件ございまして、その内容を簡単に概要としてまとめております。主な意見の概要といたしましては、交通関連、騒音関連、その他とございまして、それぞれ出された意見の趣旨を事務局でまとめております。

まず交通関連といたしまして、今回の店舗の出入口に設定されております七条通からの出入りにつきまして意見が多く出されておりました。七条通に渋滞が発生した場合は、すみやかに車両出入口を封鎖し渋滞緩和に努めること。烏丸通にも出入口を設けて、渋滞緩和に努めること、他の駐車場からシャトルバスで来客させることも考えてもいいのではないかと。七条通からの車の出入りはよくないのではないかと。七条通及び烏丸通の出入口は左折のみでしていただきたい。七条通に出入口をつくるのであれば、当然住民の往来を妨げないように、例えばアーチ式の車両通行法も考えてもいいのではないかと。木津屋橋通やその1本北の通りには車両を通さないでいただきたい。木津屋橋通は道路が狭いので、七条通に一本化していただきたい。木津屋橋通の敷地セットバックは車道との分離を明確にすると同時に、従業員の通勤に車両を使用しないでいただきたい。車両による来店については、京都市の「歩くまち・京都」「歩行者優先憲章」を踏まえて対処すべきではないかと。店舗内の自動車通路を滞留スペースに使うのは大丈夫だろうか。旧近鉄百貨店程度の駐車台数に減らすこと、という内容でございました。

こうした意見内容のポイントを整理して簡潔に申し上げますと、七条通を使うことについては懸念がある。その一方で、七条通による出入りにしていただきたいという意見もある中で、七条通を使うにしても十分な配慮が必要であり不安が残る、ということではないかと考えます。

例えば、営業時間を短縮する、駐車台数を減らすという意見もあったのですが、大店立地法は事業者に対して周辺的生活環境への影響について配慮を求めるということで、駐車台数につきましては店舗面積に対して一定の駐車台数を確保することとなっておりますし、営業時間につきましては、基本的にはその影響評価と配慮を求めるということになっておりますので、営業時間や駐車台数そのものの議論につきましては、大店立地法に基づく議論の範囲を超えるか

と考えましたので挙げてごさいませんが、ご了解いただきたいと存じます。

なお、周辺環境に対する影響の評価でございしますが、例えば建築基準法等に関する部分についての疑義があれば、その法律に基づいた指摘を行うことが可能ですが、本審議会におきましては大店立地法に従った審議ということでございしますので、ご理解を賜りたいと存じます。

騒音関係につきましては、営業時間を短くできないのかということが中心でございました。これは先ほど申しあげましたとおり、営業時間の短縮に関する議論は大店立地法の定めから、外れてまいりますので、指摘があったことは理解しているということで、簡潔にご紹介するという形をとっております。

その他ということで、項目番号16から20を掲げておりますが、今回の出店に関しまして事業者におきまして、地元説明会を3回実施するとともに、工事説明も含めた別途の説明会を何度か行うという努力をされているところでございしますが、住民への通知あるいは周知という点、住民意見や要望に対する反応という点で、釈然としないという不安を訴えられる場合が多かったのではないかと考えられます。事業者の対応の話ということで、事務局としてどうこうと言える立場ではございませんが、事務局として知り得た意見や要望につきましては、事業者にも伝えているところでございしますし、意見書が出された時点ですぐに事業者と関係者にも伝えておりますので、住民意見や要望を理解したうえで、今回一定の説明があるかと考えております。

引き続きまして資料のご説明を申しあげますと、おめくりいただきまして9ページから20ページまでは意見書の写しでございします。個人名の公開を求められていない方については名前を伏せた状況で載せております。

おめくりいただきまして21ページから前回のご指摘をいただきました課題をまとめるとともに、設置者で整理しました説明資料を掲げております。なお、騒音につきましては、別添資料として、再計算した内容とともに、階層別に分けて作り直した図面を用意しております。

事務局からの説明は以上ですので、引き続き事業者からご説明いただきたいと存じます。

それでは自己紹介のあとにご説明をお願いいたします。

●ヨドバシビル（西村） それではご説明の前に、設置者の紹介をさせていただきます。

●ヨドバシビル（小松） おはようございます。ただ今ご紹介いただきましたヨドバシカメラの小松でございます。まず、ご挨拶申しあげます前に一言お詫びを申しあげたく存じます。

前回の審議会に手前どもの担当が理由の如何は問わず出席できずに、先生方の皆様方はじめ京都市さん、あるいは関係する皆様方に大変失礼を申しあげました。このことをまずもって冒頭お詫び申しあげます。大変すみませんでした。

それから二番目に、今、事務局のほうからもご紹介がございましたように、前回までこの審議会の席上でいくつかご指摘いただきました件も含めまして、大店立地法の手続きを委託しておりますエスパシオコンサルタントとも協議をいたしまして、最大限できる限りのところで対応させていただくということで意見のすり合わせをいたしまして今日に至っております。具体的な説明は、かなり専門的なこともございしますので、エスパシオさんのほうからご報告申しあげますが、特に交通問題等々を含めまして、地元の商店会、あるいは住民の皆様方等々と十分調整のうえ対応するようにと、そういうことを随所にご指摘、あるいはご指示いただいておりますので、そのへんも踏まえまして最大限努力して前向きに対応してまいりますのでございします。

ので、ご審議のほどよろしくお願ひいたしたいと存じます。

今日は年末というところで大変ご多忙のなか、ご審議をお開きいただきましてありがとうございます。よろしくお願ひいたします。

●ヨドバシビル（西村） それでは、設置者のほか紹介させていただきます。まず総合プロデューサーをしております株式会社プラネット社の岡田でございます。基本設計を担当いたしました佐藤総合計画の笠井でございます。実施設計を担当しております鹿島建設の松村でございます。あと後ろになりますと同じく基本設計を担当しております佐藤総合計画の名和でございます。立地法の担当をいたします弊社株式会社エスパシオコンサルタント代表の有馬でございます。工事の関係で現場の担当をしております鹿島建設の浅草でございます。最後に私は立地法の届け出を担当させていただきましたエスパシオコンサルタントの西村と、隣におりますのが古谷野でございます。よろしくお願ひします。

それでは、お手許にお配りしております配布資料の21ページをお開きください。こちらのところに第2回目までの審議のなかで出されております課題を9項目にまとめております。それぞれ1番目からご説明をさせていただきたいと思ひます。

まず1番目、商圈設定の根拠について説明すること。また遠隔地からの来客ほど公共交通機関の利用者が多いという根拠がない。パーソントリップ調査等で傾向を確認すること。こちらにつきましては、お手許の21ページ以降に別添資料①「梅田店ナンバー調査」、別添資料②「パーソントリップデータ」、別添資料③「梅田店、アキバ店のピーク時来台数」こちらをご確認いただきながら説明をさせていただきたいと思ひます。付け加えまして2番目の項目、駐車時間係数について、既存店の状況を確認し報告すること。こちらの説明につきましても別添資料④「梅田店、アキバ店平均駐車時間調査結果」を使いまして、1項目目、2項目目を合わせましてご説明させていただきたいと思ひます。よろしくお願ひします。

●ヨドバシビル（古谷野） それでは私のほうからご報告させていただきたいと思ひます。まず別添資料のほうでいくつか調査・確認をしておりますので、その内容につきましてご確認いただければと思ひます。まず22ページ目でございます別添資料①「梅田店ナンバー調査結果」でございます。前回と前々回の議論で商圈の範囲はどの程度なのかという部分につきまして、実際の梅田店の状況を把握したうえで確認をしてみました。12月13日の日曜日、年末の繁忙時に、調査時間は13時半から14時半という最も混雑していると思われる時間帯につきまして各駐車場のナンバープレートを確認しております。

調査結果につきましては地域ごとに比率を記載しておりますが、地元、近場と思われる「なにわ」ナンバー、「大阪」ナンバー、それから「神戸」ナンバーにつきましては神戸市はかなり広いのでその大阪寄りを神戸1と振り分けておりますが、これら三つの地域の合計が62%という結果でございました。したがって以前より近場が多かろうという推測をしてみました。実際のところ4割近くは遠方からも来ているというデータかと思ひます。細かくは上の表にございますけれど、姫路、京都、滋賀、奈良、和歌山からも少なからず来ているということ把握いたしました。

次の資料にまいりまして別添資料②「パーソントリップデータ」でございます。買い物に向

かうため下京区に集中してくる場合の交通手段別の比率を記載しております。中央網かけをしております「自家用乗用車」と記載しているところが今回でいう車での来客の比率になろうかと思えます。パーソントリップデータによりますと11.7%という結果が出ております。なお、いちばん下を書いておりますように、このデータは平成12年のデータで若干古いかもしれないということで、道路交通センサスの状況も含めて把握をしております。交通センサスでは平成11年と比較した場合に交通量は若干減っておりますが、おおむね同様の手段であろうと考えております。なお、今回の設定の自動車分担率は指針から12%で設定しておりますが、ほぼ近似値であろうという形で確認をとっております。

次に別添資料③「梅田店、アキバ店のピーク時来台数」でございます。当初の設定と比較して実際にどうかという部分の検証を確認しております。それぞれ店舗面積は記載のとおりでございますが、ピーク時の来台数としまして梅田店は381台、アキバ店は251台、今回の京都は291台という形で設定をしております。右側のピーク時来台数につきまして、08年4月から5月の実態につきまして確認をとったところ、梅田店は311台、アキバ店は255台。それからこれも若干古いかもしれないということで09年12月14日に再度確認をして、梅田店314台、アキバ店は247台でございました。

下に結論的な部分を書いておりますが、梅田店は当初想定より少なく、アキバ店はほぼ同等の実態でございました。という結果が得られておりますので、先ほど別添資料①番でご報告いたしました商圈につきましては若干広かろうという形の検証を確認しておりますが、実際の来台数につきましては指針の来台数がほぼ近い値になろうという形で確認をしております。それによりまして、届出書は7キロ商圈で計算を行ってございましたが、それを広げた30キロの商圈で計算をしたところ各交差点の飽和度、混雑度、そういった数値につきましては基準を下回るという形で確認をとっております。

次に項目の2番目、駐車時間係数につきましてご質問が前回ございましたので、25ページの別添資料④「梅田店、アキバ店平均駐車時間調査結果」、こちらのほうに記しております。11月の土日につきまして各時間帯の駐車時間をまとめたものでございます。梅田店、アキバ店それぞれゲート式の駐車場であることからその精算方式によりましてデータを確認しました。ともに最も多い駐車時間は30～60分、平均しますと20%から27.6%あたりがこの時間帯に集中していることがわかります。

いちばん下に結論を記載しております。駐車時間は30分～1時間が最も多かった。それから平均駐車時間係数につきましては梅田店が1.82、アキバ店が1.50でございました。両店舗とも、これは京都も含めて係数は1.75で設定をしているものでございます。梅田店は衣料品店が充実していることから、ヨドバシカメラ以外の来客及び買い回りが多いものと推測されておりますが、指針と近い値でございました。本計画につきましてはアキバ店と類似する店舗構成でございますが、アキバ店は1.5でございますので、京都計画店舗も指針値を超える駐車時間がかかるということは少ないものと考えております。以上、駐車時間のデータ関係につきましてご説明をさせていただきました。

●ヨドバシビル（西村） それでは続きまして3番目の項目の交通シミュレーションの関係です。交通シミュレーション上、八条油小路交差点が反映されていないので追加すること。こちらにつきましては、「交通シミュレーションの再現検証と比較」ということで前方のスクリー

ンと合わせてご説明をさせていただきます。よろしくお願いいたします。

●ヨドバシビル（古谷野） それでは恐れ入ります前方のスクリーンを確認いただきたいと思
います。まず今回の計画地はこの長方形、こちらの部分がヨドバシビル計画地でございます。
こちらが京都駅でございます。道路関係でいきますと、真ん中の縦の道が烏丸通、右側の縦の
道が河原町通、左側の縦の道が堀川通でございます。横の道にいきまして、計画地の北側を走
っております七条通、京都駅の北側に走っております塩小路通、今回追加したのはこちらで
ございます京都駅の南の八条口につながります八条油小路交差点。こちらは以前から入れて
おります九条通でございます。今回この八条油小路交差点を入れることによりまして、堀川通の滞
留の関係を確認しようという形で再度設定をしております。

モデルは三つつくっておりますが、今ご覧いただいているのは現況の再現でございます。前
回も見ていただいている流れとほぼ同様の流れをしております。南北の堀川通の交通量が比較
的多いことが確認できますが、特段、滞留は起こっていない状況でございます。このモデルは
前回も確認いただいておりますので次にまいります。

ヨドバシカメラ開店後という内容で確認いただきたいと思います。ちょっと細かい流れで恐
縮でございますが、ポイントから先に申しあげますと、北から来る車につきまして烏丸通から
右折してこちらの七条通側出入口から入庫するという流れがございます。その関係でこの烏丸
通の南に向かって右折する車、今ブルーで塗ってあるところが一時的に滞留することが確認で
きます。もう一つ懸念されますのが、出庫した車が七条通を西に向いまして堀川通で南・西・
北に分かれるという部分でございます。七条通の西向きの滞留がいかにかというところでの懸
念が生じております。こちらにつきましても一時的に滞留することがあったとしても、1時間
トータルで見るとさばくことは可能であるという形で確認をしております。今回追加しました
八条口の交差点でございますが、交通量はかなり多く、また堀川通南向きの車はかなり台数が
多いのですが、一応さばくことはできているという状況でございます。

もう一つモデルをつくっております。前回の会議でご指摘がございました南口の大型商業施
設の開店後の推測につきましてどうかということで、交通シミュレーション上でその再現をい
たしました。場所的には八条通の南側で、特に堀川通につきましてはヨドバシカメラの来退店
車両、南口の商業施設の来退店車両が両方上乘せされるであろうということで台数を上乘せし
ております。その結果につきましては、こちらの施設の出庫車両が八条口から堀川通を北上す
る、この青い車が右折車両ですが、これらが若干滞留するところが見られます。現況の信号処
理のままの設定でございますので、その処理如何は今回は確認しておりませんが、堀川
通に与える影響としましては処理できている状況でございます。その確認をした次第でござい
ます。

スクリーンでは動画のほうを確認いただいておりますが、お手許の別添資料⑤に滞留長等
につきまして比較した結果を載せております。今回、再度道路を付け加えまして現況再現、それ
からヨドバシカメラの開店後の比較を行っております。部分的に現況実態の滞留長と現況再現
のプログラムから出力されたメートルが若干食い違うところがございます。特に堀川塩小路交
差点の流入部BとCというところは、実際に八条油小路通交差点の滞留が、これは信号現示の
タイミングかと思いますが、それからつらなっているという状況がございまして、現況実態の
ほうが長い値になっております。一部現況より開店後のほうが短い値になっている部分もござ

います。これにつきましてはいろいろソフト的な部分も確認をしたのですが、確率性の問題という部分で下にランダムで発生させている都合とか、プログラムを若干設定を変えると新たな乱数設定ということで変わってくることから、若干増えるということもあり得るということで確認をいたしました。実際に流れているかどうかという部分につきましては、前方の画面で確認をいただければと思います。以上シミュレーションにつきましてご報告でございます。

●ヨドバシビル（西村） 次に項目の4番目、5番目につきましてご説明をさせていただきます。まず4番目、七条堀川を中心とした渋滞対策、地元と連携した対応を検討すること。5番目、飛地A、飛地B、店舗敷地間の細街路の安全対策を再度説明すること。4番目の七条堀川を中心とした渋滞対策につきましては、具体的な対応ということで今考えているのですが、入出庫車両により七条堀川交差点から七条通が混雑する場合には適宜出入口②を利用し、車両の分散、入出庫を図ってまいりたいと考えております。具体的な対応につきましては、今後オープンに向けまして所轄警察署と協議をいたしまして交通整理員による誘導方策も含めた対応をしてみたいと考えております。事業者といたしましても、こちらの交通に関する問題は趣旨のほうは理解しておりますので、この地に立地する店舗といたしまして地元自治会と連携をとりながら対応する考えでございます。また店舗側の地元との対話の窓口は私どもの店長になるかと思いますが、開設いたしまして対応をとっていきたいと考えております。

5番目の内容ですが、飛地A、飛地B、店舗敷地間の細街路の安全対策につきましては、別添資料⑥「交通誘導計画図」でご説明をさせていただきます。

●ヨドバシビル（古谷野） 別添資料⑥「交通誘導計画図」でございます。交通誘導につきましては七条通からの入出庫という部分の懸念があるということで、それぞれ今回写真を貼付しております。この資料につきましては今後具体化します交通誘導員の配置計画についてベースとなる関係かと存じておりますが、特にPoint 1と書きました七条通の出入口の部分につきましては、歩行者の通行を優先し、入庫車両を滞留スペース①、飛地Aに誘導していく。Point 2、Point 3につきましては、歩行者及び一般車両の通行がございますので、それらを特に優先しましてそれぞれ次の滞留スペースに誘導するという形で考えております。

写真でお示ししておりますとおり、非常に現場は狭い幅員のなか歩行者あるいは自転車の通行が比較的頻繁に起こっているという現状につきましては十分に理解したうえでの配置計画でございます。また住居等が隣接しておりまして見通し関係も非常に見にくいという部分を十分に認識しております。これらのことから、交通整理員の配置につきましては届出書では1名としておりますが、状況に応じて複数名を配置して、見通しの安全、あるいは誘導車両の安全、当然歩行者、自転車の誘導という部分に複数名で対応していきたいと考えております。なお、Point 4、Point 5は荷さばき車両の出入口でございますが、こちらも状況に応じてそういった人数配置をしていきたいと考えております。以上です。

●ヨドバシビル（西村） 続きまして6番目の項目、具体的な公共交通機関利用促進策（インセンティブを与えるなど）について検討すること。こちらにつきましては、営業戦略上の検討事項についてはこの場ではご回答できませんのでご了承いただきたいと思います。そのほかに現段階でインセンティブとして下記を考えておりますのでご報告いたします。まず京都駅前に

出店するということにより、公共交通機関で来店しやすい店舗ということで計画しております。また烏丸公共地下道との接続口を2カ所設置いたしまして、1階部分は歩道空地を広く確保する計画でございます。また「歩くまち・京都」、「交通まちづくりプラン」にのっとり、販促チラシに「歩くまち・京都」を実現するため公共交通機関で来店ください等の文言を記載しまして公共交通機関の利用促進に努めてまいります。また無料駐車場による自動車の発生を抑えるために、駐車場は有料といたしまして運用し、料金設定については十分検討したいと考えております。また先ほど申しあげましたように、営業戦略上の検討事項についてはこの場ではご回答できませんけれども、具体的な検討状況につきましてはオープン時までには審議会にご報告するというように考えております。また、この点につきましては最後にヨドバシカメラのほうから考え方を述べたいと思いますのでよろしくお願いいたします。

7番目、8番目の項目について続きましてご説明させていただきます。まず7番目、建物外壁内に設置する空調等の室外機の騒音予測を回折以外の方法で検証すること。騒音の予測地点について、来店客の自動車経路直近の旅館（日本館）も住居に準じるものと考えられるので追加すること。8番目、飛地A横の住居における騒音の予測方法について精査すること。また、住居側の受音点は建物ではなく、住居敷地境界で検討すること。なお、この騒音予測結果は、回折減衰はなく、実際は遮音壁による騒音の増幅が考えられ、規制基準値を上回ることが考えられる。京都市立地審の従来の方針に従い、夜間の飛地A、飛地Bの利用をやめることを検討すること。また、9番目の項目、BGMの必要性について説明すること。こちらの7、8、9番目の項目につきまして合わせてご説明をさせていただきます。説明の資料のほうはお手許にお配りしております騒音予測資料を合わせてご確認をお願いいたします。

まず前回のなかでご指摘のありましたキュービクルの計算方法につきまして、お手許の騒音資料の最後のエクセル表の計算結果のあとに、それぞれの機器の仕様表を資料01から資料17まで記載しております。こちらの資料03、04をご確認いただきたいと思います。キュービクルの設備設計をしております担当の業者に確認をとりまして、キュービクルの計算の結果についてその過程を記載させていただいております。こちらのほうはご指摘のありました内容にのっとりまして、環境省の「廃棄物処理施設生活環境影響調査指針」のなかから計算の流れを把握いたしまして計算をしてキュービクルの騒音値を出しております。こちらにのっとりまして予測計算を行ったということで結果をまとめてございます。

また予測地点につきましては、お手許の騒音資料の「騒音源及び予測地点配置図」のいちばん最初にあります「走行1階」という図面と合わせてご確認ください。前回ご指摘いただきました西側の北方面の旅館（日本館）に新たに予測地点Kということで、敷地境界線上に予測地点を設けて計算をしております。計算の結果につきましては後ほどご説明させていただきます。

その他にご意見として、西側と北側の設備の位置、特に北側の車のスロープの位置の関係が平面図ではわかりにくいというご意見をいただきましたので、こちらの断面イメージ図ということで騒音資料の図面の最後のところに「(西・北)断面イメージ図」、それぞれ北断面と西断面のイメージ図を作成しております。まず北断面のほうですが、2階のちょっと上ぐらいにスロープが建物の外側にありまして、その外側にも壁がございます。このスロープは建物のなかに概ねなるかと思いますが、こちらのスロープを車が上がってくる。それから3階の面につきましてはキュービクルがございます。4階にもキュービクルがございます。4階の一部に開口部分がありまして、それから6階、8階、屋上に設備機器がございます。6階、8階につい

ては一部開口があって、空気が流動して上に抜けていく可能性があると考えております。また車路のスロープの上、3階、4階、5階、6階の床の部分は、本来は床が敷かれておりまして空気が流動することはないのですが、記載にありますとおり一部グレーチングがありましてそこから若干空気が流動する可能性があるということで、今回回折をとった形での計算をしております。

西断面につきましても同じように、3階、4階の間の外の部分に設備機器を置いております。その外側に2.5メートルほどの壁が建っておりまして、こちらが回折をして音が到達するのではないかと考えております。計算の手法につきましては、回折プラスアルファ多重の回折とか乱反射とかそういったものが想定されるということで、騒音資料の25ページに「反射面の影響」ということで計算式にのっとりまして反射の影響を考慮しております。当然、建物のなかの部分については柱とか壁とかそれぞれ細かい建材が入り込んでおりまして、また天井の部分も一部塞がれているという状況ではなくてグレーチング等で空気が流動するということが考えられますので、こちらのほうはどういう考慮をしようかということで、立地法の騒音の指針の計算式等いろいろ検討したうえで、25ページに記載する「反射面の影響」ということで、それぞれエネルギーの値に3dBを加算して検証をしております。ただ、これも机上の計算ですので実際にこういった一部特殊な配置については多重回折とか乱反射とかそういったものが現実のなかでは音の影響があると思いますので、そのへんのところは十分把握したうえで施工のなかでそういったことが極力起きないような形で対応していきたいと考えております。

検証の結果につきましてはお手許の騒音の資料の11ページに記載をしております。表5に「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」ということで、こちらのところにK地点を追加して予測計算を行いました。計算結果につきましては環境基準値を下回る結果ということで確認をしております。夜間における最大値の予測結果につきましても、12ページ、13ページ、14ページ、15ページとずっと計算をしております、影響のないことを確認しております。

また、K地点として新たに追加した日本館のところ、こちらの騒音レベルの最大値を検証した結果が19ページの表9に記載してあります。K地点の予測地点におきましても夜間の最大値は規制基準値を下回る値ということで確認をしております。

夜間、七条通側の進入路の最大値が規制基準値を超えるということで、飛地A、Bの利用をやめることを検討するというご意見をいただきました。こちらにつきましては夜の10時以降は出入口①を利用しないで、出入口②を利用して入出庫させる運用ということで検討を見直しました。その際、出庫車両は室町通から木津屋橋通を通らないで、直接塩小路通に抜けて車両を来退店させるということで考えております。その場合の安全対策ということで、室町塩小路の交差点については夜間でも歩行者交通が多いということを把握しておりますので、適宜交通整理員を適正に配置し、安全確保に努めてまいりたいと考えております。

最後の、BGMの使用について必要性、また周辺に影響を与えないような対策を講じること。BGMの位置につきまして、届出書のなかの地下1階平面図、図面5をお開きください。地下1階平面図に、BGM用のスピーカーは公共地下道の西側の店舗側の風除室の前のところに1カ所設置をしております。1階につきましては次の図面6に、同じく東側の烏丸通から内側の遊歩道というところがありますが、こちらの風除室の前に1カ所、それから北側につきましては階段がございまして、そこから風除室3に入ってくるところに1カ所、南面については歩道

用空地がございますが、こちらのところの風除室2に1カ所ございます。

BGMの配置につきましても、当然、周辺に音が極力拡散しないような配置計画を考えております。指向性、設置位置、音量等を十分に配慮いたしまして周辺に悪影響のないような形で使用を考えております。使用につきましては、商業施設としてのにぎわいを創出するというところで使用を考えております。また、BGMにつきましては、「京都府環境を守り育てる条例」を遵守いたしまして、夜の8時から翌朝の8時まで拡声器としての使用はしないという計画でございます。また、周辺住民の皆様等から苦情があった場合は、即座に地元住民の皆様と協議し対策を講じたうえで、使用にかかる調整を図ってまいりたいと考えております。

9項目の説明は以上でございますが、最後に設置者のほうから一言ご説明をさせていただきます。

●ヨドバシビル（小松） 先ほどの件と一部重複するかもわかりませんが、特に交通問題につきまして、正面でございますシミュレーションの再現、あるいはその他の資料等を含めまして私どもとすれば一定の許容値に入っているのかなと感じておりますけれど、こういう結果と実際に地元でお仕事をされておられます商店会の皆様方、あるいはお住まいの方々からすれば、この結果と実感というのはまた違うこともおありになるかと存じます。前近鉄百貨店様とは違う環境のなかで新しい店ができるものですから、そういったことも踏まえまして最善の知恵を働かせて、地元の皆さんにご理解が得られるように、今後も引き続き注力をさせていただきますので、質疑に移ります前に一言加えさせていただきました。よろしく願いいたします。

●ヨドバシビル（西村） 本計画におきましては届出書の縦覧期間中に地元住民の皆様から意見書が提出されております。頂戴いたしましたご意見につきましては、事業者といたしましても趣旨は理解しておりますので、この地に立地する店舗として地元自治会と連携をとりながら対応していく考えでございます。

また、公共交通機関利用促進のなかで、営業戦略上の検討事項については企業にとっては機密事項となりますので、この場ではご回答できませんことをご理解いただきたいと思います。しかしながら、市長が掲げます「歩くまち・京都」の精神はよく理解しておりますので、車での来店者が少なくなるような秘策を今後検討していきたいと考えております。例えばオープン時は駐車場を閉鎖して公共交通機関の利用を促進する運用等についても前向きに検討したいと考えておりますので、よろしく願いいたします。具体的な検討状況につきましてはオープン時までには審議会へご報告するというところで考えております。以上で説明を終了させていただきます。

●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質問、ご意見はございますか。

●宇野委員 いろいろと検討いただきましてありがとうございます。まずは順番にいくつか、ちょっと多くなるかもしれませんが、一つずつ確認させていただきたいと思います。今日配っていただいた資料の21ページに課題事項を1から9まで挙げていただいておりますので、そのうち6までが交通ということで、まず1番ですが、結局、商圈設定の影響というのはどう今回の

検討に反映されているのか。特に商圈設定の仕方によって人口の分布が変わりますから、その結果、方向別の交通、あるいは方向別の来店客が変わってまいります。そのあたりの影響がどう反映されているのか。あと30キロに広げたときに影響がないということでしたが、特に今回資料等では拝見できていないので、そのあたりも補足いただければというのがまず一つでございます。

もう一つだけ質問してからお答えいただこうかと思えます。シミュレーションの件でちょっと気になっておりますのが、いろいろとご努力をいただいたというのは間違いのないところでございますが、今日配っていただいた資料の26ページで、現況でいちばん気になっているのが堀川塩小路です。たぶん信号の設定、特に八条口側の交差点と塩小路側の交差点の信号のパラメーターあるいはその同期のさせ方、結局、時間差をどれだけ設けてずらすかということによって流れ具合がかなり変わってまいりますので、そのあたりの設定をどうされているのかというのが非常に気になっております。逆にいえば、この現況がある程度合うようにパラメーター等をチューニングしていただくというのもシミュレーションの現況再現をするうえでは一つの考え方かなと思っております。

関連しまして先ほど乱数の影響で滞留長が短くなるという結果があるということですが、シミュレーションを使っていただく場合、乱数の影響は極力取り除いていただくというのが原則だと思いますので、そのためには乱数の初期値を変えて繰り返し計算をしていただいて、そのなかでどれくらいの平均値的なところが出てきたかというあたりを確認いただく必要があるのではないかと。乱数だから短くなるというのでは、シミュレーションの現況再現としてはいかがかなと考えますので、まずそこまでのところでご意見、ご回答いただければと思います。

●ヨドバシビル（古谷野） 一つ目の商圈の関係につきまして、結論めいたところをはっきり申しあげておりませんでした。梅田店の状況を把握しますと、広域から来ているということが確認できております。それから京都の商圈の範囲につきましては、前回の会議でご報告いたしました。やはり7キロよりも20キロ、あるいは30キロにしたほうが南側の商圈、あるいは東側も若干増加するという状況は確認しております。その関係から商圈を30キロに変えることによって南側から来る比率が高まるという想定の中、経路につきましては前回と変えておりませんが、その経路を走ってくる車の台数につきまして南側を増加させたという形で30キロの結果を出しております。資料はこの部分も含めてお出ししてはおりませんが、休日の14時と休日の17時、平日の17時、この三つの時間帯につきまして検証を行いました結果、飽和度0.9、混雑度1.0、これらを下回るというデータは確認をいたしております。

次のシミュレーション上の部分につきまして、堀川塩小路と八条油小路の信号の連携という部分でご指摘いただきました。堀川通に隣接する交差点でございます。先ほど少しご報告しましたが、実態と現状がちょっと違うというところはまさにそこにございまして、油小路八条の赤が続いているうちに堀川塩小路が青になりますと、そのぶんが寸詰まりになってくるというのが実態でございます。一方、シミュレーション上はその実態までは再現できていないというのが、この数字的な違いであるという形で私どもも認識しております。

先ほどの乱数の設定という部分も合わせて、おそらくその信号の秒数あるいは乱数の微調整という部分につきまして、もう少し実態に近いという部分がつくれるのかもわかりませんが、実際に走行できているかどうかという今回の議論につきましては、その確認はとれているのか

なという部分でそこまでの設定はしていないという状況でございます。

先ほどの二つの信号のサイクル長でございますが、若干相違がありますので、確かにスタート時点での設定は同時に合うという形かもしれませんが、1時間のなかでは若干そのへんは変わってくる状況も見てとれるという結果でございました。

●宇野委員 ご回答ありがとうございます。まずは今のシミュレーションのお話ですが、先ほどは結論としてこれを見てうまく交通処理されていますというお話でした。ということは、現況がある程度ここで納得いただけるような形で出てはじめて開店後の交通をオンして、さあどうだという評価をするわけですから、現況でいちばん懸念されるのは、先ほど商圈を広げると南側の交通が増えるかもしれないというお話もございましたので、そのへんも合わせて考えますと、もう少しここは丁寧に取り扱っていただきたい箇所ではないかと思えます。

それから本来この審議会としての範囲を少し逸脱しているかと思うのですが、先ほど南側の出店も合わせて影響を見ていただいています、その努力に対しては敬意を払いたいと思うのですが、そのなかでやはりその信号の処理が今後いろいろと交通管理者さんとも協議いただく場面が出てくるのではないかと思うのです。そういうふうを考えますと、あその部分をももう少し詳細にご検討いただいたうえで、南側の出店者さん、それからヨドバシさん、それぞれが交通管理者さんとも協議いただいて、いかに円滑な流れを実現していただくかということを考えていただく。そのためにもやはりここでちゃんと再現をある程度とっておいていただく必要があるのではないのか。それがないままに答えを見せていただいても、なかなかそうですかというお答えはしがたいというのが正直なところでございます。まずシミュレーションに関しては今のようなお話です。

あと商圈のお話で、先ほどシミュレーション等々の結果というのは結局どの商圈で検証されたのでしょうか。

●ヨドバシビル（古谷野） シミュレーションにつきましては当初の7キロの商圈設定でございます。今、三つモデルを見ていただきましたが、最後にお見せした三つ目のモデルにつきましては南側の商業施設の台数も加味して設定を行っております。それによりまして堀川通の特に南北の交通量につきましてはそのぶん増加しているということで、若干前後は当然だと思いますけれど、南の商圈が増えた場合の反応という部分は見てとれるかと考えております。

●恩地委員 宇野委員と重複する部分もあるかもしれませんが、私のほうからも質問します。私の当初の不安点は、7キロ圏にすると、7キロ圏はわりと自動車の保有率が低い。そもそも車が使いにくいような地域ですので車の保有率が低いのです。しかしこれを20キロ、30キロと広げると、特に滋賀県のほうはほとんど車に頼った交通をしていますし、南のほうもわりと道路が整備されているので車の利用が高いところです。そこからやってくる車が相当増える。

しかも、遠距離にあるからといって公共交通機関にシフトするというふうには必ずしもいえないのではないかと。むしろ遠距離のほうが、家電などを買うという交通の内容を考えれば車の分担が増えがちになる傾向もあるので、そのへんをきちんと確認してほしいなと思ったのですが、宇野委員もご指摘のように、そのへんの詳しいデータが今日はないので確認しきれないので、そのへんのところをきちんといただければ私のほうからも思います。

それから22ページの梅田店のナンバー調査ですが、確かにこれも有効な方法だと思うのですが、ヨドバシカメラさんもこういうふうなデータしか持っていないのですかね。カード利用者のデータとかアンケートデータで、どういうふうに車で来たかというデータを本来持っていてもしかるべきかなと思いましたが、それはいいですけど。これを見ていただいた場合も、結局、神戸とか京都とか滋賀とか南部のほうとか、わりと遠距離にあたる部分からの車での利用者が結構多いなというイメージなのです。ですからこれを京都店に当てはめると結構車の分担率が上がるような気がします。

それもイメージだけの話ですが、23ページのパーソントリップデータを見た場合も、これも現状で下京区に買い物で来る場合の分担率ということですが、現状での地域分布が、たぶんこれも7キロ圏とかわりと近距離における場合の分担率が出ていると思います。これをきちんとゾーン別、距離別でウェイトをつけ直して分担率を計算し直すと、もう少し分担率が上がるのではないかと思いますし、家電を買うという構図なのでさらに分担率が上がる可能性があるなという印象をもちました。

それから25ページの駐車時間係数ですね。このへんは梅田店、アキバ店の実績等と比較しても現在の1.75という数字は妥当な設定の仕方をしているのでいいかなと思いましたが。

あと全般的な話ですけど、交通シミュレーションをしていただいて現状でもなんとか許容範囲に入っているというようなご判断でしたけれど、交通計画の場合は早い者勝ち的な要素がありまして、先にこのへんは混んでいるわけで、あとから来られたヨドバシカメラさんは都市計画税もちゃんと払って、固定資産税もちゃんと払って、土地を利用する権利が本来あるかもしれないのですが、これは早い者勝ちですのではありませんかというんですけど、現状でも混んでいるところにさらに交通の負荷をかけるというところで、申し訳ない感じはしますけれど、これはそういうルールですので、なんとか交通対策をきちんととってほしいと思うわけです。現状でもこれだけ交通渋滞長があるということは、ドライバーから見ると幹線道路から逃げて、細街路に行ってなんとか早く到達したいという気持ちになるような状況です。ですので、現状でも問題があって、さらにこれに加わると問題が大きくなるのだという認識に、シミュレーション上なんとか流れているからいいというわけではなくて、これは現状でも問題があるのだという認識に立ってほしいなと思います。そのうえでオープン時に駐車場利用を中止して、ヨドバシカメラというのはあまり車利用は積極的に考えていない店なんだよということを打ち出さずとか、駐車場を有料化するというご方策をお示しいただきましたけれど、これはぜひともそのようにやっていただければいいなと思います。

それと今回アキバ店と梅田店の例を出していただいています。アキバとか梅田の場合は近くまで都市高速道路がきているのです。阪神高速道路とか首都高速道路のランプがあるので、遠距離から来る交通もある程度その都市高速道路で分担させて、地元の道路の負担は少ないような構造がある地域なのです。ところが京都の場合はそういう高速道路がそばにあるわけではないので、結局、遠距離からの交通も全部下の道路に入ってくるということで、アキバとか梅田と比べるとより地元への影響が大きいところなのです。そのへんの違いをよくご理解いただいて、そういう点も含めてきちんとした対応策をとっていただきたいなと思います。

●ヨドバシビル（西村） 先ほど説明をさせていただいたなかで、確かに机上の計算とかシミュレーションのうえでは影響のないような形で確認はしているのですが、今ご指摘ありました

ように、1次商圈としては7キロですが、2次商圈、3次商圈とした場合には30キロぐらい広域からの来客が当然予測されるということは事業者のほうでも十分認識しております。そのへんにつきましてオープン時にどういう形で対応していくかということについては、公共交通機関の利用促進、交通対策については適切な交通整理員の配置、関係各所と調整をとりながら、そういった万全の対策をとっていきたいと事業者のほうでは考えておりますので、ご理解のほうをよろしく願いいたします。

●宇野委員 先ほどわりと広めのお話をお伺いしたのですが、引き続きまして先ほどの21ページの4番目、5番目、6番目あたりを合わせてお伺いしたいと思います。まず、今いろいろとご議論がありますように、この地域の特性を考えますと、あるいは京都市の「歩くまち・京都」という考え方を考え合わせますと、やはりいちばんのポイントは、いかに車で来られるお客さんを減らしていただいて、公共交通に誘導するかということだと思います。それが意味この地域においてはいちばんの方策になるのではないかと考えていますので、その点いろいろとご商売上の秘密があるということですので具体的な内容についてはまた後日お伺いしたいと考えています。

今の話と関連しまして、要は七条堀川を中心とした渋滞対策ということで出入口②を使うというお話がございますが、この場合、もともと七条通側に面した出入口を恐らく多くの利用者の方は目がけて来られるのではないかと。もしも一時的にそこを閉鎖するのであるならば、その周知等はどうかされるか、あるいは閉鎖された場合の誘導経路をどうお考えなのか、というあたりを検討していただく必要があるのではないかと考えています。といいますのは、閉めているということを知らずに多くの車がそこにやって来るとかえって混乱を招くということは恐らく想像していただけるかと思っておりますので、もしそういう運用をされるのであれば、手前の段階でなにがしかの方法で「今は出入口①は閉まっていますよ」ということをお客さんに周知していただかないとむしろ悪影響が広がるということが懸念されると思っておりますので、その点ご配慮いただいたうえで、誘導計画等も一度ご検討いただきたいというのが一つです。

もう一つは、資料6の「交通誘導計画図」のなかで、私も図面だけを拝見しているのですが、ちょっとどうかと思うのですが、ドライバーから見ればかなり死角が多いのではないかと。例えば歩行者、自転車等に対して。交通誘導員を配置していただくということですが、かなりの車の出入りが見込まれる状況のなかで何名の誘導員を配置されるご予定なのか。要は、入り専用で人が配置されるのか、出るほう専用で人が配置されるのか、それともそれを兼用されるのか、というあたりも一つ気になっているところがございます。地元からもかなり安全面での懸念等が出ておりますので、その点どのようなお考えなのか、現状でお考えのことを教えていただければと思います。

●ヨドバシビル（西村） まず誘導計画につきまして、七条通が混雑したときに出入口②を使うということですが、いただいたご意見のように、当然その手前で誘導をかけていくということでは来店車両については既に遅いと認識しております。ですので、なるべく広域のところから経路設定を考えまして、例えば七条通に入ってくる前、もう少し広域の部分でも手持ち看板等で迂回経路を周知していくとか、そういったことは十分検討しながら対策をとっていきたいと考えています。

それから出入口の交通誘導員の配置人員ですが、まずピーク時以外については整理員を配置してやっていくのですけれど、ピーク時については入り専用、出専用とか、道路の歩行者に対する誘導という形で複数名を立ててピーク時のほうは対応していかなければいけないと思っています。現状、梅田店とかアキバ店についても、こういった形で経路上に出入口のようなものはないのですけれど、出入口は少ないのですが、やはりピーク時とか休日、土曜日には交通整理員をかなり多く配置して対応しておりますので、そのへんについては京都のお店につきましても万全を期した形で対策をとっていきたいと考えております。

●山田委員 出入口①を閉鎖するという確認ですが、出入口①を閉鎖する場合には滞留スペース②も同時に閉鎖をすることを考えてよろしいでしょうか。

●ヨドバシビル（西村） 滞留スペースまで来たお客様は当然そこで待機をしています。閉鎖する場合は①も②も一緒に閉鎖をするということです。

●山田委員 そうしますと、当然のことながら烏丸通から西に進んでいく細い道についても事前に、「ここは閉鎖しています」ということを明らかにされるのですか。

●ヨドバシビル（西村） この細い道から入ってくる来客については、旋回していくときに非常に厳しい旋回軌跡になると思いますので、こちらから入ってくるお客様については基本的には入庫をお断りするような形の誘導をしていきたいと考えております。

●山田委員 私も一度ここを車で行ってみまして、ほとんどスタックするような状況できわめて危ないのですが、しかし人も自転車も比較的多く通りますので、そこは今お話がございましたけれども誘導員の配置を。もう一つ、誘導員がどの時間帯に立つのかということも確認をしておきたいのですが。

●ヨドバシビル（西村） 恐らくいちばん多くなるのがお店のピーク時となりますので、休日ですと午後14時前後ぐらいがいちばん多く立つと思うのですが、それ以降につきましても車の流入がありますので、人員配置については増員等をかけながら適宜配置をしていきたいと考えています。

●山田委員 夜は誰も立たないのですか。

●ヨドバシビル（西村） 誰も立たないというのは状況を見ないと判断できませんが、恐らく入出庫があるようであれば、安全を確保するためにそういったことも含めて対応していかなければいけないと認識しております。

●山田委員 では最大限24時間の対応もお考えいただくということですか。

●ヨドバシビル（西村） 当然、営業時間中については配置を検討していくということで考えております。

●山田委員 お店が閉まったあとは責任外だという考え方も一つはあり得ますが、しかし他方では、ここがわざわざ開けられたことによっていろいろな人が入ってきますから。

●ヨドバシビル（西村） そのへんのところも状況を見ながら、必要であれば対応していかなければいけないでしょうし、そういったことは当然、お店が閉まったからあとは何もしないということではなくて、お店ができることによっていろいろな影響が考えられますので、適宜状況を見ながら適切な配置計画、安全対策が講じられるように対策をとっていくということでご理解をお願いします。

●山田委員 最後に一点だけ、今もおっしゃいましたし、私自身もこのビルは大きなビルですので、できてみないとわからないことが多いだろうと思います。したがって地元の方々も大変懸念していらっしゃるの、できたあとにどれくらいのフォローがあってどういう形でされるのか、窓口を設けて対応なさるといってお話があったのですが、具体的な手順として、どなたがどういうことをどういうふうにいえば窓口対応があったり、説明会等があったりということをお考えでいらっしゃるのか。最も住民の方にとって負担が少ないのは、定期に何らかの会が開かれるということでしょうか、それはあまり機能的ではないということであれば、そういった手順を経れば会が開かれるのかというイメージを既におもちであればお話をいただければと思います。

●ヨドバシビル（西村） 具体的な内容については今のところは検討している段階ですが、恐らく店長が窓口になって対応していくと考えられます。では定期的にやるとか、どういった形の対応にしようか等も含めて、最初に事務局のほうからご説明がありましたように、立地法による地元説明会プラス、今、地元の自治会の皆様と打ち合わせとか説明会をさせていただいているなかで、そのへんを具体的にどうしようかということについてもまた自治会の皆様と相談をしながら、定期的にやるのか、何か意見があったときには挙げてそれをフィードバックしていくのかということも含めて検討をしているところでございます。ただ、恐らく自治会を通じた形での対応がいちばんスムーズかなと考えております。そのへんの詳細につきましてもこれから相談をしながらやっていこうかなと考えております。

●松井委員 今、七条通からの出入口の話がありましたので、その点でまず、交通誘導員を適宜というように表現されたのですが、最低何人ぐらい置かれるのでしょうか。

●ヨドバシビル（西村） ピーク時はそれぞれ出入口がありますので基本はここにありますPoint 1, 2, 3のところに置いていくかと思えます。人数については入出庫の誘導、歩行者の安全確保とありますが、基本は届出書のほうにも3名とあるのですけれど、これをピーク時に車がかかり多く来た場合や、そうではなくても歩行者が頻繁に多く通るような状況に適宜対応するという増員を考えております。今ここで何名が適切かということについては申し

あげないことはありますけれど、そういった状況を把握しながら警備のほうは安全対策をとっていきたいと考えております。

●松井委員 両方向に車が動きますし、両方向から歩行者が動きますから、そのあたりはかなり注意いただいたほうがいいかと思います。10時以降はここを使われないという判断をされたのは、最低限必要な部分だろうかと思います。

先週、事前に資料を私のほうにいただきまして、それがそちらに届いているかどうかかわからないのですが、七条通との間に現在の設計図ですと平行な防音壁が立つままになっているのですが、これはどうされるのですか。

●ヨドバシビル（西村） そこにつきましては当然音が反射の影響で減衰がなかなかされないとか、トンネル形状になって七条通、あるいは手前方向に抜けてしまうということもありますので、壁のなかには吸音処理を施した材料を検討するとか、壁の面を平行にしないで反射が拡散されるような形でうまく対応ができたならということも十分考えておりますので、そのへんのところも含めて検討したいと考えています。

●松井委員 幸いなことに、飛地の北側のほうは南側よりも幅が広がっていますので、ここは七条通側にかなり開いた形の防音壁を建てていただかないと、平行にしてしまいますと七条通と一本南の細い路地がほとんど同じ音環境になってしまいますので、場合によっては悪化する可能性もありますので、ぜひここはできる限り斜めにして、入ってきた音が七条通側に返されるように配慮いただきたい。それプラス、路地側のほうにさまざまな防音壁がありますけれど、手っ取り早いパネルのものですと視界がかなりなくなります。透明なものを使うとか、全部は必要ないですけれども視界が必要な部分についてはああいうものも使うようにしていただきたいと思います。それがたぶん8番の部分に関するご対応ということで、それは結構なのですが。

7番につきましては、キュービクルの計算は当初いただいていたのはまったく前回と同じものが届きまして、今日いただいたものは一応方法としては正しい方法になっていまして、これに基づいて再計算されたのが今日いただいた資料ということになりますか。

●ヨドバシビル（西村） そうです。

●松井委員 それではキュービクルのところで質問させていただきます。今日いただいた騒音予測資料のいちばん後ろの資料03、04のところです。計算方法はこれがいちばん一般的に行われている方法です。まず確認させていただきたいのは、指針書に基づいてこれまで計算されてきたとおっしゃいましたけれど、指針書以外の騒音の本を読まれたことはありますか。

●ヨドバシビル（西村） こちらのキュービクルの騒音の計算については、前回、計算式ということでこちらの業者からご提供させていただいたと思うのですが、こちらの提供元は「電気設備技術計算ハンドブック」というのがあるそうで、それに基づいて計算をしたという報告は受けております。また今回の計算につきましては、副会長のほうからご指導いただきまして、

環境省のホームページのなか、また「公害防止の技術と法規」という書物等々から、こちらのキュービクルの設備設計のほうから計算をいたしましてご提供したということでございます。

●松井委員 ということは、それを読まれたのはこの中立電機という会社のほうですね。あなたは、あるいはお隣の方はそういうのを見られたことはありますか。

●ヨドバシビル（西村） 当然、私どもも騒音関係の仕事をさせていただいておりますので、こういった公害防止関係の本とか、音響工学の本は拝見させていただいております。

●松井委員 そうしたら、どうして先週あんなものが出てきたのですか。

●ヨドバシビル（西村） すみません。それはこちらの設備設計のほうから「電気設備技術計算ハンドブック」に、これは私のほうも確認はなかったのですが、こちらのほうで書かれているということで報告があったものですから、環境省のものであるとか、「公害防止の技術と法規」、こちらのものとは違ったものではあったのですけれど。

●松井委員 それは間違っていますから。その本には一部だけ書いてあるのです。肝心なことが書いていないだけです。あなたたちがもし公害防止管理者の本を読んでいたのだったら、どうしてその誤りに気づかなかったのですか。前回間違っているといったのですよ。なのに、もう一回間違ったものを出してこられているのです。本を読んでいたら、どうしてチェックされなかったのですか。

●ヨドバシビル（西村） 透過損失の計算のところで確か質量則で計算をしたというのは前回と同じだったと思うのですが、プラスアルファの計算式が載っていましたので、これが設備設計の計算なのかなと理解しておりました。

●松井委員 公害防止管理者の本を読んだら、まず室内の計算式が載っていますね。ご存知だったのですか。

●ヨドバシビル（西村） その内容については知っておりました。

●松井委員 どうして先週あの資料が出てきたのですか。

●ヨドバシビル（西村） これは私の把握のなかでは、前回お出ししたものがこういった資料であるということで設備設計のほうから頂戴したものですから、ちょっとそのへんのところは新しくご提出させていただいた内容とは違ったものだったのですが、ちょっとご提出させていただきました。

●松井委員 誤りに気づかなかったということですか。

●ヨドバシビル（西村）　そうですね。誤りであるということについては、今出した計算式とはちょっと違うということ把握してました。ただ、計算式についてはそういった形で出てきたものですから、そういったことも含めてご提供させていただいたということになります。

●松井委員　要するに無チェックだったということですね。

●ヨドバシビル（西村）　最終的な後半の部分については、そうです。

●松井委員　前回のときに屋内のやつは違いますからといったのに、まったく同じ計算結果を中立電機さんが出してこられたのです。それを何のチェックもなしに出してきたというので私はびっくりしました。

それで今回出てきたものについて質問させていただきますが、平均吸音率 α 、このデータが次のページに0.25とありますが、これはどういう根拠でしょうか。

●ヨドバシビル（西村）　こちらはキュービクルが囲まれておりますので、そのなかの平均的な吸音率ということで、0.25で計算されたということです。

●松井委員　その根拠はご存知ですかという質問です。

●ヨドバシビル（西村）　恐らく内面材の吸音のデータを基に0.25ということでお書きいただいていると思うのですが、詳細については申し訳ございません。

●松井委員　中立電機さんがやられたということですね。資料03の右側に騒音周波数120ヘルツという数字がございます。120ヘルツで0.25の吸音率をもつというような材料はまずございません。ここでいう平均吸音率はたぶんA特性、要するにすべての周波数での吸音率です。ですけれど1ページ目のところでは120ヘルツで計算されています。これはおかしくないですか。本来ですと120ヘルツの吸音率を使うべきところなのです。

●ヨドバシビル（西村）　そうですね。周波数ごとに計算をしますので、正確であれば、120ヘルツでということだと思います。

●松井委員　正確ではなくて、そうすべきなのです。公害防止管理者のところにちゃんと書いてありますよ。ということで、ここに出てきた数値は私は全然正しいと思わないのですけれど、どうしたらいいですか。

●ヨドバシビル（西村）　数値については内容をもう一度精査いたしまして、またご報告申し上げます。

●松井委員 次は屋外騒音のほうにいかせていただきます。西側につきましては今回、25ページに「反射面の影響」ということで計算されているのですが、西側も北側も両方とも結局この方法で計算をされているということですね。

●ヨドバシビル（西村） 北側についてはこの方法で計算をしております。西側のほうもこの書類では3dB付加していないのですが、新たに予測をしまして3dB付加した場合でも影響がないということで確認をしております。

●松井委員 その3という数字はどこから出てきましたか。

●ヨドバシビル（西村） 25ページのところにあります合成後のエネルギーの値です。正確には2.83dBです。ですけれども多重回折とか乱反射とかがありますので3dBということに。

●松井委員 ということは、これは反射を考えられたということですが、1回反射までしか考えられなかったと考えてよろしいですね。私から連絡がいったと思いますが、1回反射ですね。

●ヨドバシビル（西村） はい、そうです。ただ、先ほど施設の断面構成についてはご説明をさせていただいたと思うのですが、実際に建物の屋上の天井部とか一部、本当は床があって直接空気の流動はないのですが、一部グレーチングとか空気が流動するということを考えて検討しているものですから、こういった形の値で検証させていただいております。

●松井委員 1回反射ということですが、先ほどのキュービクルのあの計算式がどういう理論に基づいて出てきたかご存知ですか。

●ヨドバシビル（西村） キュービクルについては建物のなかに音が出ていますので、当然なかの吸音材の状況とか。

●松井委員 あのなかで無限回に反射して、その間に吸音されるという仮定に基づいています。今回の特に北側の建物は1回反射ですみますか。

●ヨドバシビル（西村） 恐らくご指摘のように無限で反射しながら音が減衰していくということ。

●松井委員 北側の吸音率が出されていきましたね。0.0いくらですね。音が落ちますか。

●ヨドバシビル（西村） 基本的にはALC建材ですのでなかなか吸音がしにくいような状況になります。

●松井委員 1回反射で大丈夫ですか。合わすといくらかわかりますか。

●ヨドバシビル（西村） 実際は無限回の反射のなかで音が減衰していくということです。

●松井委員 吸音率は0.0いくらですよ。10回反射してどれだけ下がりますか。

●ヨドバシビル（西村） 恐らく減衰効果はそれほど見込めないと思います。

●松井委員 それなのに、あなたは1回しか反射を考慮されていませんね。これは10回反射したらエネルギーは10倍になります。10dBのアップです。どうして2.83dBですむと、あなたは断言できるのですか。

●ヨドバシビル（西村） 計算上はこういった計算で今回はさせていただいているのですが、確かにご指摘のように、なかの吸音材とかそういった空間上の影響で多重反射とか複数回の乱反射が当然起こるということで予測はしております。

●松井委員 もういいです。今、私は10回反射すると10dBといいましたね。10回どころではないのです。もしもこの建物のなかは今みたいに0.0いくらというような吸音率の場合、数十dB上がります。それが屋外に出てきます。それを今の計算では2.83dBしか上がらないとして予測されて環境基準を下回りましたといわれているのです。私はこれでは判断ができないのですけれど、どうされますか。

計算方法については、公害防止管理者の本を見ればこれに近い方法が載っています。開口部から出る音はこうやって計算してくださいというのが載っているのですよ。どうしてそれを使わないのですか。私は前回それを申しあげたつもりだったのですけれど。

●ヨドバシビル（西村） すみません。計算方法については、面音源からの計算ですと減衰の内容が立地法の指針の定常騒音の通常あるものと違うものですから、ちょっとそのへんの兼ね合いをどうしようかと思ったのですが。

●松井委員 あれは指針です。ガイドラインです。ガイドラインというのは辞書を引いてください。それどおりやらなければいけないとはどこにも書いていません。ガイドラインですので、それどおりにやらないといけないと書いてあるのはマニュアルです。あれはガイドラインであってマニュアルではありません。今みたいな場所で本当にとんちんかんな計算をされているのですよ。はっきり申しまして。それで環境基準を下回った、規制基準を下回ったといわれてきたのですよ。そういう意識をもっておられた確信犯ですか。

●ヨドバシビル（西村） そういう意識をもっていたかどうかというのは、ありませんけれども、ただ、音が今ご指摘のあるように乱反射が起こるとか、減衰がなかなかしないというのは十分認識しております。ただ、そのなかで内部の、先ほどありました七条通からの壁とかと同じように、極力そういったことが起こらないような対策をとっていくということで事業者側では考えておりますので、計算上はこういった形の計算結果ということでまとめさせていただいておりますけれど、ご指摘いただいたような現象が起こるといことは十分認識しております。

- 松井委員 そうしたら私は30dB上がると考えますけれど、そうしたら30dBプラスするという
ことで私たちは判断させていただきますが、それでよろしいですね。
- ヨドバシビル（西村） 具体的な騒音が、面音源として考えたときに実際にどういった形で
音が伝搬するとかいうのはもう一度計算をいたしまして事務局にご報告できればと思います。
- 松井委員 わかりました。最後に9番のBGMについてお伺いします。質問内容は「必要性
について説明すること」でしたが、必要性に関して一つもなかったようにお伺いしましたが。
- ヨドバシビル（西村） 必要性については、商業施設としてのにぎわいを創出するというこ
とから運用をしていきたいと考えております。
- 松井委員 商業施設であればBGMが必要だという論理ですか。
- ヨドバシビル（西村） 必ずしも必要かということになりますと、いろいろな考え方がある
と思いますが、にぎわいとして使用するのも一つの方策かなと考えています。
- 松井委員 にぎわいというのは非常に主観的ですね。例えばある方にはにぎわいだと考えな
かった場合、それは何としかご存知ですか。
- ヨドバシビル（西村） それは騒音ということになります。
- 松井委員 100人おられたらそういう方が1人はおられると思いますが、どうされますか。
- ヨドバシビル（西村） 具体的な、1人いた場合の対応ということですよ。
- 松井委員 私は行こうかと思いますが、どうですか。
- ヨドバシビル（西村） BGMについては、その使用はさせていただくのですけれど、ただ
運用については条例などがありますので、それを……。
- 松井委員 それではBGMのMというのは何かご存知ですか。
- ヨドバシビル（西村） ミュージックです。
- 松井委員 貴店が流されるのはミュージックですか。
- ヨドバシビル（西村） ミュージックというわけではないと思いますけれど。

- 松井委員 違いますね。そうしたらBGMではないみたいですね。BGMではないものを流されるのですね。
- ヨドバシビル（西村） BGMとか店内のアナウンスとかいうのも。
- 松井委員 店内のアナウンスはミュージックですね。
- ヨドバシビル（西村） ミュージックではないのですけれども。
- 松井委員 そうしたらおかしいのではないですか。BGMを流されるのではないのですね。店内のアナウンスを外に流される必要性を私はお伺いしたいのです。
- ヨドバシビル（西村） にぎわいを創出するためのちょっとした音楽的なものです。
- 松井委員 店内のアナウンスは出されると聞きましたが、それは間違いですか。
- ヨドバシビル（西村） アナウンスもするのですが、それと複合してミュージック的なものも流す予定です。
- 松井委員 だけど店内のアナウンスはミュージックではないのでしょうか。少なくとも店内のアナウンスを外へ出したらおかしいのではないですか。
- ヨドバシビル（西村） ミュージック的なものも流すのですけれども、当然アナウンス的なことも局所では放送しなければいけないものもありますので、それらも含めてということです。
- 松井委員 屋外に放送しなければならないものを具体的に教えていただければと思います。
- ヨドバシビル（西村） 例えば迷子のアナウンスとかそういったものになると思います。
- 松井委員 それが屋外に必要なのですか、地下街に必要なのですか。
- ヨドバシビル（西村） 屋外に広域にということではなくて、先ほど位置をご確認いただいたと思いますが、風除室の周りとかそういったところにちょっと流そうかなということです。
- 松井委員 迷子の放送をされるのですね。そうしたらここで一つ質問しますが、影響がないようにとおっしゃられましたけれど、影響がないということの定義をお答えください。
- ヨドバシビル（西村） 具体的な定義というと非常に難しいと思うのですが、これもやはり地元の周辺の皆様から苦情とかそういったことがないような形で対応したいと思います。

- 松井委員 例えば私が行って苦情を申しあげたら止めるのですね。
- ヨドバシビル（西村） それは苦情があるようであれば、それを真摯に受け止めましてどういった形で対応するかということを検討してやっていきたいと考えています。
- 松井委員 検討というのは何でしょうか。具体的に教えてください。検討というのは、検討しましたというも検討ですから。
- ヨドバシビル（西村） 当然音を止めて、どういった形で対応するのかということを経営しながら方向性を示していくということです。
- 松井委員 前回、特に地下については音を出せばポルタ中に響きますよということを申しあげましたが、それは影響ではないのですね。
- ヨドバシビル（西村） それは全開にして流すということではなくて、先ほど申しましたように風除室の周りで極力注意をしながらやっていくということで考えております。
- 松井委員 それに対して私が理論的に、地下街で出した音というのは減衰しませんよという話をしたのです。
- ヨドバシビル（西村） 地下街にそういった形で拡散するようであれば、使用は対策をとっていきたいと考えております。
- 松井委員 止められるということですね。
- ヨドバシビル（西村） はい、そうです。
- 松井委員 その他のところ、1階はどうなのですか。風除室のなかで収めるつもりですか。
- ヨドバシビル（西村） 極力ボリューム調整は十分配慮して、音が拡散しないようにやっていくというふうに考えています。
- 松井委員 敷地境界では聞こえないようにされるということによろしいですか。
- ヨドバシビル（西村） それがベストですけど、そういった形で対応できればと考えています。
- 松井委員 そこを目指されるのですね。
- ヨドバシビル（西村） はい。

●松井委員 わかりました。

●事務局 事務局からの発言をお許しいただきたいと思います。騒音の件につきましては、今いちど数値については精査をいたしますとともに、BGMにつきましては、騒音に対する配慮が求められる一方で、商業施設としての営業方針という部分もからんでまいりますので、アナウンスの是非、可否とは切り離して、どれだけ配慮していただけるかということ、実際の計測・予測を行ったエスパシオコンサルトさんから改めてお示しいただくということによろしゅうございますか。

●松井委員 了解しました。

●市川会長 それでは、最後に改めて確認をしたいのですが、本日は設置者でありますヨドバシカメラの小松様にお出でいただきまして、コンサル会社とのすり合わせのうえでということで、開店時の対策や公共交通機関の利用促進などにつきましていくつか意思表示をいただきました。開店時に駐車場を使わないとか、あるいは10時以降は七条通の出入口を使わないとか、いくつか対策をお示しいただきました。これにつきまして私どもは、設置者におかれましては実施に向けた前向きの検討であり、実施したいというお考えだというふうに理解してよろしいでしょうか。

●ヨドバシビル（小松） 今までいろいろ検討させていただいたなかで、まさに実施に向けて最大公約数的なところでどうしたらいいかということを追いかけていきたいと、そういう趣旨でございます。

●市川会長 ありがとうございます。他にご意見、ご質問がないようでしたら、追加資料請求の有無についてお聞きします。追加資料についていかがでしょうか。交通関係で何かございますか。

●宇野委員 あとどれだけ議論の機会があるかちょっと気になっているのですが。

●市川会長 次回は、説明会としては4回目はなくて、答申案の検討に入ります。

●宇野委員 正直なところシミュレーションの評価も、今ようやく前提が見えてきたという状況で、どう評価していいのかというところがまだ最終、私も判断が難しいというところがございます。

●事務局 本日、ヨドバシ本社から来ていただいておりますが、設置者としまして今回決意表明をされておられますので、今日伺いました技術的な部分につきましては再度エスパシオコンサルトさんにお越しいただきまして、先生方からのご指摘に対して回答いただくという形で考えております。設置者のご出席は今回が最終ということによろしゅうございますか。

●宇野委員 結構です。それで追加資料ということですが、シミュレーションにつきましてはもう一度精査のうえでというお話もございましたので、それによる評価等を再度お見せいただきたいと考えています。あと、先ほど渋滞対策として出入口①を閉鎖して出入口②を使う場合もあるというお話でしたが、その際の影響評価を、特に地元からも両論あるようですので、出入口②に集中した場合、特に渋滞対策ということでピーク時にそういう運用をすることになりますので、その際の滞留状況等を、以前、近鉄百貨店さんの時代にもいろいろあったと私も記憶しておりますので、そのあたり一度評価をいただきたいのと、どう運用するのかということも。あと、いろいろと委員の皆様方からも誘導員の配置等についてもご意見をいただいておりますので、そのあたりも可能であれば少し具体化していただければと思います。そのあたりが追加かなと考えております。

●早瀬委員 ヨドバシカメラさんの前は近鉄百貨店ですね。例えば、ここに住宅があってそれを買収されて新たにヨドバシカメラさんが出てくると違って、前にほぼ同じような商業施設があったわけですから、それを今度はヨドバシカメラさんが営業を展開されるという意味で、ほぼ面積も同じぐらいですから、われわれの立場としますと、京都の玄関のところでもございますので、いつまでも板塀の状態であるのは好ましくないと基本的に思っております。ただ、その場合、先ほど委員の方々がいろいろ意見を述べておられますことにきちっと正確に答えていただくということを前提にして、私の立場は今申しました立場で考えております。

ただ、交通問題と緑化問題が私は二つだと思うのです。交通問題は前回も私は述べさせていただきましたが、現在生きているのは駐車場条例です。ですからヨドバシさんは現在の駐車場条例に従って粛々とされているわけです。この交通問題を解決するには総量規制をしなければいけない。しかし残念ながらというヨドバシカメラさんはじめ展開される大型店には悪いのですが、今、駐車場条例というのがあるわけですから、これを減らしてくれということは法律的にはわれわれは言いづらい。非常に歯がゆい立場なのです。七条通の入口がつくられ、烏丸通から入口までの南側が絶対に混むと思います。河原町通の高島屋の現状に近い状態が続くだろうと思いますから、ぜひお考えいただきたいなと思います。

もう一つは緑化問題です。下京区は京都市内でいちばん緑化率の低い地域です。上京は御所がありますし、中京は二条城がありますが、下京はあまりないのです。そういった意味で緑化に対して、これは低炭素社会のまちづくりと密接な関係があるわけですから、緑化問題についてどのような具体的な対応をされておられますか。

●ヨドバシビル（西村） 緑化につきましては、建物のなかに極力緑化計画が施されるように今いろいろと考えているところでございまして、この場ではあれなのですが、極力多くの緑化をしまして周辺環境にとっても環境に配慮したような形になるように計画しているところでございます。立地法のほうでは緑化面積の数字だけしか記載がないのですが、プラスアルファのことをいろいろ検討しておりますので、また内容等が決まりましたらご報告させていただきたいと考えています。

●市川会長 話を戻しますけれど、騒音関係の追加資料はもう確認済みでしょうか。

●事務局 まとめてもう一度ご確認させていただきたいと思います。まず交通問題につきましては、シミュレーションの精査ということでご指摘いただきましたが、現状と開店後と南のほうの店舗を加味してということで三通りをつくっていただいたのですが、ご指摘につきましては、現状再現について精度を上げてほしいという理解でよろしいでしょうか。

●宇野委員 やはり南北のいちばん幹線であります堀川のところの評価がまだ過小側にかなりいっておりますので、あの部分を現状に合わせて、ぴったり合うことはシミュレーションですから当然ございませんけれど、今はレンジでもちょっとずれていますので、それは合わせていただく必要があると思います。

●事務局 それでは堀川通に係る部分としての範疇をどう入れて精査するかということでございますね。それと出入口の渋滞対策についてのご指摘でございましたが、今回、夜中の10時以降は飛地A、飛地Bは使わないという意思表示があったのですけれど、ご指摘いただきました渋滞対策というのは夜10時以降ということですか。それとも、それ以外の時間についても出入口②を使う場合、考え方としてどうなのかというご指摘でしょうか。

●宇野委員 夜10時以降に一般の道路が混雑するということはあまりこの時期には想像できませんので、渋滞対策ということでご発言がありましたので、私はピーク時にそういう運用をされるのかという理解でございました。もしそれが違うのであれば結構です。

●事務局 今のご意見に関しましては、設置者に再度確認をいたしまして内容の精査を指示してまいります。交通整理員の計画の具体化ということですが、基本的には車両出入口は双方向となっておりますので、設置者の意向としましては、出入り箇所については複数と考えているところでございますが、ご指摘によりますれば、整理員の数の話になりまじょうか。交通整理員の配置場所を含めて、今回の提出資料を再度詳細に作り直すということでしょうか。

●宇野委員 もう少し具体的に詰めていただけたところは詰めていただきたいですし、恐らく地元もそういう情報を期待されているのではないかと思います。できるだけ死角を、先ほど遮音壁を透明なものにというお話もありましたけれど、車の運転手から見たときの死角をどう減らすかという取組みも合わせてご検討いただければと思います。誘導員さんが2人いらっしゃればいいですが、1人の時間帯もあり得るかと思っておりますので、運転手側である程度安全確認をするというのが原則ではあるかと思っておりますので、そのためのなにかの取組みを合わせてご検討いただくほうがいいかと思っております。

●事務局 わかりました。騒音に関する資料につきましては、前回と引き続きご指摘を正確に踏まえた形になっていないということで、事務局として誠に申し訳なくお詫び申し上げます。設置者としましても努力をしたと思うのですが、ご指摘の内容を十分踏まえているかどうかにつきましては、先生からご指摘のあったとおりに存じます。ただ、音の反射に関しまして、実は大店立地法に基づく指針にはその記述がほとんどないということもございまして、知識が非常に少ないということで大変申し訳ないのですが、先生がご指摘いただきました反射の部分の

関係をさらに考えるとしまして、具体的にどうしていくかというところまで踏み込んだ話ということになりますか。あるいは計算そのものについて再度やり直して精度を求めるということになりますか。

●松井委員 今出ている数字だとまったくわかりませんね。申し訳ないのですけれど。要するに、開口部からどのくらいの音が出てくるかというのがまったくわからない状態です。にもかかわらず予測値が出てきているのです。なので、これは再計算をしていただかないとしようがないと思います。あるいは、いちばん簡単な方法は、回折を全部ゼロにしてください。どちらかだと思います。屋内におきますと、実際にはレベルが上がることまであるのです。そういう点からすると回折をゼロにするということは必ずしも安全側にいくとは限らないのですが、もし本来望ましい計算をやるのは今からだととても大変だということであれば、これは全部回折をゼロにさせていただくというのがいちばん早道ではないかと思います。

●事務局 ご指摘を踏まえまして、再度内容の精査を指示してまいります。BGMの関係につきましては、先ほど課長も申しましたが、営業方針との関わりが出てまいります。先ほどの質疑応答では先生のご質問と多少ずれた話になっていたかなと思われまので、それにつきましても再度整理を指示してまいります。これらの内容につきましては、課長が申しましたとおり、コンサルタントから改めて次回にご説明申しあげるということでよろしいでしょうか。

●松井委員 結構です。

●事務局 そうしましたら、交通の関係と騒音の関係につきまして、今ご指摘いただきました内容も含めまして再度整理をいたしまして報告させていただきたいと存じます。

●市川会長 それでは、(仮称)京都ヨドバシビルの届出者からの説明はこれで終了いたします。担当者の方どうもご苦勞様でした。ご退席いただいて結構です。

—— ((仮称) 京都ヨドバシビル担当者退室) ——

4 報告事項

●市川会長 次に移ります。議題4「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 次第28ページの資料5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。まず今月の届出受理予定はございません。審議予定としましてはこの内容で進めていくかと存じますが、今回、阪急オアシス山科店の答申をいただきましたので、次回1月につきましては京都ヨドバシビルから提出された資料の内容について精査を行うとともに、答申内容の検討を行います。さらにアルペン京都南インター店の届出者説明を実施してまいりたいと存じます。

さらに追加でございますが、10月の審議会におきましてご説明申しあげました株式会社大丸京都店でございまして、10月の審議会におきまして今月の意見提出期限の状況を踏まえたうえで再度お図りしたいと申しあげました。意見の提出期限内には意見の提出はございませんでしたし、その後事務局への問い合わせもなつたため、設置者に対して確認したところ特に苦情もないということでした。念のため事務局でも現地の確認をしましたが、特に問題は起きていないという状況でございました。本件は駐車場に関する変更等でございますが、総駐車台数は変えずに従前から使用している契約駐車場の使い方を変えるということでございますので、改めて非審議会案件としてお諮りしたいと存じます。以上でございます。

●市川会長 ただ今の事務局から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、株式会社大丸京都店につきまして、影響は軽微ということで非審議会案件にしたいという提案でございますが、よろしいでしょうか。

——（異議なしの声）——

5 その他

●市川会長 それでは、次の議題に移ります。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。

●事務局 事務局からご連絡でございますが、次回1月の審議会につきましては、1月29日金曜日午前10時からということで現在調整中でございます。開催場所につきましては決定しましたら改めてご連絡を申しあげます。1月の審議会では、本日（仮称）京都ヨドバシビルの第3回目の届出者説明を行いました。積み残し分につきまして再度コンサルタントからご指摘のあった部分にお答えをさせていただいたうえで、先生方のご審議を賜るということを考えております。なお、通常でございますと1月にヨドバシビルの答申案の検討になるのですが、積み残しの部分がございますので、答申案の素案を事務局から出させていただくかどうかにつきましては、会長と協議をさせていただいたうえ決めさせていただきたいと思っておりますので、ご了承願います。また、アルペン京都南インター店の届出者説明も行いますので、ご出席のほどよろしくお願いたします。

●市川会長 繰り返しになりますが、次回審議会は1月29日金曜日午前10時から、会場は改めて連絡があるということでございます。（仮称）京都ヨドバシビルの答申案につきましては、事務局と協議いたしましてお出しするかどうか検討させていただきたいと思っております。アルペン京都南インター店の届出者説明も併せて行います。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、公開としたいと思っておりますが、よろしゅうございますか。次回審議会へ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っておりますが、こちらもそれでよろしいでしょうか。

——（異議なしの声）——

閉 会

●市川会長 それでは、だいぶ時間を過ぎておりますけれども、これで第102回京都市大規模小売店舗立地審議会を終了いたします。本当に長時間どうもありがとうございました。