

## 第101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 11 月 25 日（水）

午前 10 時～12 時 35 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。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名の委員にご出席を賜っております。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届出者説明、イズミヤ伏見店の答申案の検討、(仮称)京都ヨドバシビルの2回目となります届出者説明でございます。委員の皆様方、どうぞよろしくご審議のほどお願いいたします。

●事務局 それでは、お手許にございます資料等を確認させていただきます。委員の皆様方のお手許には、「審議会次第」、資料1「(仮称)阪急オアシス山科店検討資料」、資料2「イズミヤ伏見店に係る審議会要求資料」、資料3「イズミヤ伏見店答申案」、資料4「(仮称)京都ヨドバシビルに係る審議会要求資料」、資料5「ロイヤルホームセンター京都横大路に係る市意見」、資料6「立地法に係る計画一覧」、以上に加えまして、18日に実施いたしました(仮称)京都ヨドバシビルの現地視察の報告メモを資料としてご用意させていただいております。また、併せまして1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。なお、ご連絡でございますが、本日、辻委員が公務のため11時半頃に途中退席されます。ご了解よろしくお願いいたします。

報道関係者、傍聴の皆様方につきましては、本日の閲覧資料及び今回の説明に係る計画書を後方の閲覧資料台に備えておりますので、まだお取りでない方はお手許に取られますようお願いいたします。また、傍聴の皆様並びに報道関係者の皆様へのお願いでございますが、傍聴席からのご発言等につきましてはお控えいただきますようお願いいたします。ご質問、ご意見等につきましては、左側の机の上に意見書、質問書を置いてございますので、ご退席の際に提出箱にお出しいただくか、あるいは事務局のほうにお渡しいただけたらと思います。よろしくようお願いいたします。

また、報道関係の皆様方におかれましては、審議中にテレビカメラ等を委員席へ移動されての取材は審議の妨げとなりますので、審議開始後のカメラ移動等は後方のほうからよろしくお願いいたします。

それでは早速、審議会を始めたいと思います。市川会長よろしく申し上げます。

## 議 事

### 1 平成21年6月届出案件「(仮称)阪急オアシス山科店」に係る届出者説明

●市川会長 それでは、これより第101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」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説明をお願いします。

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）——

●事務局 事務局からご説明申し上げます。お手許の審議会資料をお開けいただきまして、1ページは目次でございまして、2ページは（仮称）阪急オアシス山科店に対する意見書と地元説明会の意見の概要でございます。意見書の提出はございませんでした。地元説明会における主な意見の概要は、駐車場の運営、交通整理員の配置及び騒音対策に関する内容でございます。3ページと4ページが設置者から報告された説明会等実施報告書でございます。

開催日時は8月14日午後7時から、出席者は33名でした。4ページにその際の質疑をまとめております。この回答の中で項目の3番、4番、あるいは8番、9番、11番は「検討いたします」という回答が記載されていますが、この説明会以降に地元と話をされることによりまして、交通整理員の常駐や駐車場出入口付近の「駐停車禁止」や屋上駐車場の「お静かに願います」等の看板を設置するとして、その場所と大きさ等について現所在地元と調整中と聞いております。検討のまま終わっているわけではないという状況です。おめくりいただきまして、5ページは店舗予定地周辺の現況写真として、11月5日（木）の夕方に撮影いたしました。店舗予定地の周辺全体ができるだけわかるよう撮影いたしました。まず地図からご覧いただきますと、店舗敷地の西側に住宅が隣接しており、北側は少し離れて住居があり、東側及び南側は現在農地です。少なくとも今後この農地が別用途に転用される予定はないと確認しております。

おめくりいただきまして、6ページからが現況でございます。写真番号の1番、2番、3番の順に全体の状況を俯瞰できるよう撮影しました。建築確認がおりておりますので鉄骨の組上げが進んでおります。さらに、7番、8番、9番は店舗周辺の状況を撮影しておりますが、10番は西側の住宅のすぐそばの状況です。手前に三つほど並んでいる小さなフェンスがある場所は通路の形になってはいますが、通行はできません。さらにおめくりいただきまして、8ページの13番は南側から北に向かって撮影してございまして、本件につきましては店舗西側に進入路を設定しております。なお、近隣の住宅の関係者と何度か話し合いを重ねて、遮音壁の大きさや位置などについても決めていると聞いておりますので、詳しくは設置者から説明があるかと存じます。阪急オアシス山科店については以上でございます。

●市川会長 それでは、議題1の「平成21年6月届出案件（仮称）阪急オアシス山科店」に係る届出者説明です。（仮称）阪急オアシス山科店の担当の方に入っておりますので、事務局をお願いします。

——（（仮称）阪急オアシス山科店担当者入室）——

●事務局 それでは、自己紹介のあと、着席のままで結構でございますのでご説明をよろしくお願いたします。

- 阪急オアシス（辻野） 主となる小売業者であります阪食がこの場に来ておりますので、紹介させていただきます。
- 阪急オアシス（細谷） 株式会社阪食の細谷でございます。よろしくお願いいたします。
- 阪急オアシス（山本） 同じく阪食の山本でございます。よろしくお願いいたします。
- 阪急オアシス（辻野） 設計と施工を担当いたしております山英建設が来ております。
- 阪急オアシス（草野） 山英建設の草野といます。よろしくお願いいたします。
- 阪急オアシス（辻野） 応用技術の辻野と申します。大店立地法の届出を担当させていただきます。よろしくお願いいたします。
- 阪急オアシス（廣澤） 同じく応用技術株式会社の廣澤と申します。よろしくお願いいたします。
- 阪急オアシス（辻野） では早速ですが、計画の説明に入らせていただきます。計画地は山科区柳辻西潰でございます。地下鉄東西線の柳辻駅から約260メートル、徒歩3分程度の位置に計画しております。店舗の建物は、1階が主となる店舗でございます。1,267平米のスーパーマーケットと459平米のテナントとなっております。屋上は主に駐車場59台、荷さばき施設及び廃棄物保管施設として計画しております。

建物につきましては敷地が西側に奥行きがありまして屋上に駐車場を設置する関係上、どうしても西側にスロープをつくらなければいけない形状になっております。駐車場の出入口は、周辺の住宅に配慮しまして、北側も西側の住宅地となっておりますので計画地の南側の新十条通に駐車場の出入口を設置いたしております。来店車両につきましては左折により入退場の案内をいたします。出入口には料金ゲートを設置いたしますが、なにぶん地下鉄の駅に近いということもございますので、料金ゲートを設置させていただいて、ご利用のお客様に対しては無料のサービスチケットを発行するという形式をとらせていただきます。料金ゲートは1階に設置しますが、敷地内に2台程度停車できるようにゲートから敷地境界までは12メートル設置いたします。公道上に来店車両があふれないようオープン時とか繁忙時にはゲートを開放しまして、係員がチケットを直接手渡しして入れる計画としています。

周辺への配慮としまして、前面の歩道は勸修小学校の通学路になっておりますので、登下校時間帯には搬入の自粛をいたします。オープン時の状況を確認したうえで交通整理員の配置時間を決定しようと計画しております。計画地の西側は水路を挟んで住宅が隣接しています。また北側も畑を挟んで住宅が立地していますので、このため隣接する住民様及び自治会様に対して複数回にわたって計画に対する意見をお聞きしております。西側の住宅に対する環境対策としましては、主に荷さばき施設をできるだけ東側に設置するというを行いました。屋上駐車場ですので自動車の走行と、荷さばき作業にも配慮しまして、建物の西側のスロープに防音壁を設置する計画といたしております。西側の住宅の日照も確保しなければいけないという

ご意見をいただきましたので、主に透明な材質を採用するとともに、風通しを考慮して高さも工夫して2.67メートルから8.27メートルの防音壁高さとししました。

また、北側の住宅に対する環境対策としましては、荷さばき施設と北側住宅との間に階段室とエレベータを設置しまして遮音機能をもたせております。1階北側には設備置場を設けておりますので、またスーパーマーケットは24時間稼働する室外機なども計画していますので、高さ2メートル、幅4メートルの遮音壁を設置して、夜間の騒音対策もクリアできるようにさせていただきます。主な計画概要は以上です。

●市川会長 ありがとうございます。それでは、ただ今の説明につきまして、委員の皆様方からご意見、ご質問をお願いしたいと思います。

●入江委員 ご説明ありがとうございました。わかりにくい点がありましたので何点かお伺いします。まず付図2-1を見ていただいて、配置図兼1階平面図ですけれど、敷地境界線が紫色で表示されていますが、これが最終の姿ですか。

●阪急オアシス（辻野） はい。

●入江委員 次に、新十条通側の来店車両出入口にスロープがありますね。このスロープは茶色かなにかわかりにくい色ですけど、これが防音壁ですか。

●阪急オアシス（辻野） はい。

●入江委員 それに関連したことですけれど、西側のスロープ横にある2メートルほどの空間は消火ポンプ室用の空間なのでしょうか。

●阪急オアシス（辻野） 建物のメンテナンス用の空間と考えています。

●入江委員 わかりました。次に北側の室外機置場の後ろにある茶色のようなものも防音壁と解釈していいですね。

●阪急オアシス（辻野） 室外機置場と従業員用駐輪場10台となっておりますその間だけが高さ2メートルになります。その奥はすべて4メートルのL字型の防音壁になっています。

●入江委員 わかりました。では、従業員用駐輪場へはどのようにして行くのでしょうか。

●阪急オアシス（辻野） 北側の駐車場となっております敷地の西側を通ります。

●入江委員 もう一度お聞きしますが、駐車場がありますね。今ここには御社が建てておられます現場事務所が敷地外に設置されていますね。今おっしゃっているのはそこのところに内両開き戸があります、そこから利用されるということですね。

最初にお伺いしましたときに最終の姿は紫とおっしゃいましたね。そうしたら賃貸はこの期間だけの賃貸ですか。今おっしゃっているのは、内両開き戸があるところまでが敷地境界ですね。今、駐車場になっているところは現場事務所が建っています。それは借りられているわけですね。契約はいつまでにされているかわかりませんが、そこは御社の敷地ではありませんよね。その敷地を通過して従業員の方は出入りされるわけですか。

●阪急オアシス（辻野） はい。店舗の敷地と北側の駐車場となっている敷地も合わせてオリックス不動産が所有しております。商業施設として使用いたしますのは紫のエリアのみとなりまして、北側の駐車場は、現場事務所撤収後は月極の駐車場として一般にお貸しになると聞いています。そこを通行させていただいて、従業員は北側の一般の通路から自転車で行くと計画しております。

●入江委員 他人の敷地を通られるのですか。

●阪急オアシス（草野） ちょっと補足させていただきます。敷地については北側の駐車場まで一括で借りております。店舗用の部分については紫のところで仕切っています。

●入江委員 最初のお話では、境界線は紫ということでしたが。

●阪急オアシス（草野） 店舗としての境界は紫で、賃貸エリアについては駐車場も含んでおります。

●入江委員 懸念していますのは、面積が変わってくることです。

●阪急オアシス（草野） ここは店舗用としては使用しません。

●入江委員 この北側には今おっしゃったように従業員の方が出入りされる内両開き戸があるわけですね。それは御社の従業員の方が使われるわけですから、その敷地をまた借りられるということになれば敷地の面積が変わるのではないかと思います。

●阪急オアシス（辻野） 北側については商業施設とは考えておりません、単に駐車場用地を通行させていただきただけです、たまたま借り主は一体ということですね。

●入江委員 借り主が一体ということはどういうことですか。この紫色は御社が借りておられる境界線ですね。

●阪急オアシス（辻野） 商業施設としての境界線が紫です。

●入江委員 従業員の方がそこを通行されるわけですね。北側の内両開き戸があるということは何らか利用されるのではないかと聞いてお聞きしたわけですね。

●阪急オアシス（辻野） 通行だけはしますけれども、建築確認とか開発のほうの部署からは従業員の通行については問題ないというご判断を頂戴いたしております。

●入江委員 事務局の見解はどうでしょうか。

●事務局 事務局からお答え申し上げます。大店立地法では、来店客の車両、自転車及び自動二輪の扱いにはふれておりますが、従業員に関わることにつきましては特に配慮を求めている訳ではございません。ただ、店舗全体の運営・安全管理という面から、従業員についてという話はある得ますが、大店立地法の立場から配慮を求めるとするのは、法の趣旨からはずれてまいります。ご指摘のございました従業員の通行をどう確保するかということにつきましては、事業者としても当然考えられることだと思っておりますが、この審議会でその答えを求めるとなると法が求める範囲を超えることになってまいりますので、ご理解いただきたいと思っております。以上です。

●入江委員 わかりました。付図1-2を見ていただくと、御社の計画地北側に東西の道路があります。この道路は朝7時から9時まで自転車及び歩行者専用の標識があり、また子ども飛び出し注意の標識も見受けました。昨日視察させていただきまして、ちょうど児童の下校時と重なり多くの児童を見受けました。また近くには保育園も2箇所ありますのでお伺いしました。

北側の先ほどおっしゃった駐車場のところは、将来的に利用されるということは考えておられないということですね。

●阪急オアシス（辻野） これは自治会様もかなり懸念されておまして、先ほどご質問がありましたように保育所の送り迎えの道であったり、小学生が通学したりということもあって、一切そこにはお客様の車を誘導しないという趣旨になっておまして、当初、時間貸しを計画していたのですが、一般のお客様も入る可能性が出てくるだろうというご指摘を頂戴しまして、月極でしかお貸ししませんというお約束をさせていただきました。そのことで不特定多数の車の出入りはない、地域住民さんの駐車場としてご利用いただくというふうに計画しております。

ですので、お客様の車を将来的には全部排除するというような計画をさせていただきました。従業員につきましては近隣からパートさん等を募集いたしますので自転車やミニバイクはあるかと思っておりますが、従業員の指導を徹底しまして利用させていただこうと考えております。

●入江委員 よろしくお願いたします。

●松井委員 今の質問に関連しますが、東西の通りが自動車通行止めの時間が設定されているとすると、ここに月極の駐車場は可能なのですか。

●阪急オアシス（辻野） 道交法の問題になるのですが、私も昔にそういった道路に面した駐車場をお借りしたことがございまして、そのときは近くの交番に認め印を持って行って、この住人で、この駐車場を借りているので、その通行制限時間を解消してほしいという申請をすれば、常に通れるようになりますので大丈夫です。住人様であればご利用いただけます。

●松井委員 騒音のことでちょっと気になる設計上の問題があります。いちばんわかりやすい図面は付図4-1です。音源位置と防音壁等がございますが、北西側に室外機、換気扇等をかためられて、そこに高さ4メートルの防音壁を設置されておられるのですが、ちょうど6メートルぐらいの平行な面ができて、これはたぶんモードがたってしまう典型的なパターンになるのではないかと思いますので、そのあたりの設計上の配慮はどうなっていますか。ちょうど30ヘルツのモードがたちます。室外機をこれだけ数置きますとたぶん60ヘルツ低周波で共振してしまって、今計算されているようなことにはまずならなくて、場合によっては20〜30dBぐらいアップしますから、これは大丈夫ですか。

●阪急オアシス（辻野） 騒音の検討といたしましては北側の角に室外機等を置くということで計画してまして、敷地境界に対しての影響ということで遮音壁を設置させていただいています。共振については計画段階で検討はしていませんが、この室外機等もすべて一時期に動く訳ではないということもありますので、最大限配慮させていただいた形で予測しております。

●松井委員 指針にあります回折量の計算は建物がない場合の計算方法なのです。ここで高さ4メートル、壁側は6メートルぐらいあったと思いますけれど、その間にある場合は計算結果どおりの数値が出てくることはまずございません。場合によってはほとんど減衰しないのですが、それを見越すと今計算されている結果より5デシベルぐらい上がるかなという気がするのですが、いちばん懸念しているのは、これだけ長い平行な面をつくってしまうとたぶんその部分で低周波ができてしまう。かつ、ここは囲まれておりまして開いている部分が西側だけなのです。上はもちろん開いていますけれど、そうすると予測地点Dの方向に見事に全部音が流れていってしまうという構造で、しかも共振によって低周波音が60、120あたりから増幅されたような音が向こうに流れていくという構造になっておりまして、指針どおりに計算すればここに書いておられるような計算値が出てくるというのは理解できますが、実際に動かすと計算値よりレベルが上がり、かつ予測地点Dのところにゴォーッという低い音が見事に達してしまうのではないかと気がするのです。

たぶんまだ建築中だと思うのですが、今から防音壁を平行にされるのを避けるような工夫をしておかないと、これだけの数を同じところにかためますので、しかも空調機ですから低い音から全部出ていますので、しかもちょうど30の倍数でモードがたつような設計になってまして非常に危ない状況ではないかと思えますので、ここの防音壁の位置、形状、それと予測地点Dへの音のぶれといいますか、そちらのほうに行きますので、そこに対する対策を考えていただく必要があるかと思えます。

予測結果では予測地点Dがぎりぎりセーフという状況になってはいるのですが、指針ではなくて、もっと正確に計算できるソフトウェアがたくさんあるので、そういうのを使ってやると見事にDのところはレベルが上がるだろうなという典型的なパターンであるかと思えます。低周波のほうでモードがたつというのはなかなか計算しにくい、かなり根詰めてやらないといけないので、そこまで予測するというのは要求いたしませんけれども、今の設計ですとちょっと危ない気がします。

●阪急オアシス（辻野） 防音壁が反射材であることで影響が高くなるということですか。

●松井委員 そうですね。

●阪急オアシス（辻野） 防音壁が吸音するような材料であればよろしいでしょうか。

●松井委員 防音壁を吸音にさせていただくことによってかなり今の予測値に近づきはしますが、今申しあげた60ヘルツとか120ヘルツというのは吸音材料であまり下がらないのです。ですから吸音材を例えば防音壁と壁面側に張り詰めたとしても、これはモードができてしまって、要するに共鳴状態になる可能性が高いですね。それを防ぐには、平行にしない工夫をしていただくことと、予測地点D側だけ開いていまから、そちらのほうに音が全部逃げていく可能性がありますので、そこのところを何か工夫できないかなという気がするのです。

音源だけ見ますと、換気扇のA、Bが結構なレベルなのです。それが四六時中ずっと鳴るような形になってしまいますので、そういう点ではDのダクト、換気扇A、Bの間、今はスロープがあるだけですから、こういうあたりに何か対策をされたほうがいいのかもかもしれませんし、室外機が並んでいる4メートルの防音壁のところには平行面をつくらない、共鳴が起こらないような形で何かうまい工夫をされたほうがいいと思います。つくってしまいますとどうしようもない状況になるというパターンです。今なら間に合うと思います。ちょっとご検討いただければと思います。

●宇野委員 ご説明どうもありがとうございました。まず付図2-1をご覧くださいまして、地元の皆様との説明会でも誘導的なものを配置していただきたいという話もありますし、この図面等を拝見しておりますと、歩行者あるいは自転車の交通も前面の歩道はかなりある。通学路指定をされている。なおかつ、ここに御社の店舗が出店すればそれだけ人の出入り、あるいは自転車と歩行者の出入りがかなりある。それは期待されているところだと思いますので、その点を考えますと、ここは誘導員をできるだけ常時配置すべきポイントではないかと理解しております。といいますのは、ここを荷さばき車両、廃棄物収集車両も全部使いますので、乗用車に比べれば大きなものが入り出す。それから駐車場利用者もここに入る。それから多くの自転車や歩行者がこの前面を通る。なおかつ、例えば駐車場待ちをしている車が1台、2台発生したときに在庫しようと思うと見通しがきかなくなる可能性があります。そうしますと、そのときに自転車とか歩行者が来ると非常に危険な状況が起きるのではないかと考えられますので、当然コストの問題とかいろいろあるかと思うのですけれど、安全を考えていただきますと、この出入口については可能な範囲で人を配置していただくほうが望ましいと考えます。

併せてこの図面で申しあげますと、ちょうど原動機付自転車置場10台というのがございます。歩行者、自転車専用出入口がより東側のところに矢印で書いていただいておりますが、実態として自転車とか原動機付自転車は例えば車の駐車場側から出入りできないようになっているのかどうか。といいますのは、そこから実態として出入りできると、車の動きと人とか自転車とか原付の動きが交錯してしまう可能性がございますので、物理的にそこは仕切られているのかどうかという点についてお伺いしたいと思います。

二点、交通誘導員の配置と、この駐車場出入口と自転車あるいは原付置場との関係がどうなっているかという点についてお教えてください。

●阪急オアシス（辻野） 交通誘導員につきましては、地元の自治会様、近隣住民様にも説明してきているのですが、オープニングセール時期は常時配置をまず実行いたしまして、そのときの状況を十分把握したうえでその後の配置時間等を決めていきたいということで、ご理解を頂戴しております。必要であれば常時配置ということもそのときに判断していきたいと考えております。

駐輪場と車の出入口との仕切りにつきましては、原付等の置場に対しては自動車と同じところから入ってこられるようにということで図面の左下に設置しておりますので、ここは基本的には交錯をしてしまいます。特に仕切りというものは計画しておりません。

●宇野委員 そうであればなおのこと、やはり人の配置が望ましいかなと思うのです。どうしてもここにいろいろなものの動きが集中してしまいますので、それを外から見て誘導していく方がいるほうが。なおかつ様子を見てというのは一つのお答えではあるのですが、様子を見て必要性に気づくときには、時すでに遅しという可能性もございますので、やはりできる限り、この図面を見る限りにおいては、ここに交通集中がすごくあるというのは明らかでございますので、できればそういう方向でご検討いただければと思います。

●阪急オアシス（辻野） そのことにつきましては十分検討して配置計画を立ててまいります。

●松井委員 ここはすでに建築が始まっているようなので今から変更は難しいのかもしれませんが、室外機の設置場所としてたぶんベストなのは屋上だったのです。駐車場の一部をなんとか確保してその上に置かれて、片面だけ北側だけ防音壁をされるという形にしておけば、いちばん音が逃げやすく、こういう迷路みたいな防音壁も不要な、たぶん2メートルぐらいで十分だったろうと思いますけれど、そういうような変更がもしできるのであればそれも含めて検討していただければと思います。

●入江委員 御社の付図2-1を拝見して、出入口は南側がメインだと思うのですが、西・北・東の利用者がいないところに緑地が非常に多く感じます。これは何か意図されているのですか。なぜこういう利用者がいないところに緑地が多いのかと気になったのですが。

●阪急オアシス（辻野） まず基本は住宅地と商業施設の緩衝帯となるように意図して計画しております。南面につきましては店舗の顔になりますので、ずっと建物が確認できるような配置を考えました。緑地は開発の関係でどうしても取らなければいけないことになっておりますので、西側は住宅が密集しておりますことから、風通しのことも含めまして東面に配置しております。また、北面は耕作地となっているのですが、やはり緑が欲しいという近接する住民さんからお話を頂戴しておりましたので北面も同じようにということで計画しております。建築基準法上これ以上の建物はいっさい建てられませんし、北側も駐輪場しかできませんということで、他への転用とかそういうものはできない構造になっております。純粹に住宅との緩衝帯ということで緑地を配置させていただいたという趣旨です。

●入江委員 よくわかりました。ただ、今まで審議会でも緑地になっていて違う形に利用されている場合が多くありましたので、そこを懸念して申しあげました。

●市川会長 それでは、現地調査の実施と追加資料請求の有無についてお聞きします。現地調査につきましては、新設店舗の場合は原則現地調査を全員で行うということになっておりますが、本件の場合は事務局から聞かせていただいた届出概要によりますと、住居のある店舗西側をはじめとして、その他店舗周辺の状況につきましては、現地の写真で十分把握できるのではないかと思いますので、それと12月という時期的なこともございますので、現地調査につきましては各委員が各自で行かれることとして、揃っての現地調査は行わないことにしたいと思います。よろしいでしょうか。

——（異議なしの声）——

●市川会長 もし案内が必要でございましたら、事務局のほうにご連絡をいただきたいと思えます。

追加資料の請求でございますが、特になかったように思いますが、改めて追加で資料をこういうのが欲しいというのがございましたらお出しいただきたいと思えます。

●松井委員 先ほどの騒音の件ですが、北側の位置を動かすことはもう難しい状況ですか。

●阪急オアシス（辻野） はい。

●松井委員 そうだとすると、このままでは環境基準を超えるのは見えていますので、何らかの対策と申しますか変更をしていただかないと、予測点D及びAは超えることになると考えて間違いのない状況です。むしろ屋上の壁面に並べていただくということが、今から配管変更が可能であれば、それがベストであるのは間違いのないと思えます。

●阪急オアシス（草野） 設備の配置については当初屋上に駐車場をなるべく確保するということもありまして北側のところになりました。それに対する対策として指針の手引きにのっとり計算した形で今回出させていただいています。共鳴、共振等で低周波が出るということについての検討は今回しておりませんでしたので、対策として取り入れることはできていないのですけれども、設備を屋上に移動できるかどうかは、なかなか今の時点では難しいところがあると思えます。

設備については、基本的には我々としましては立地法の手引きに基づいて計算させていただいてこうなっていますと地域の方にもご説明させていただいていますが、何か対策ということですと、吸音的な話を少しさせていただくといったことを考えていくかなというところです。

●松井委員 吸音もそうですけれども、4メートルの壁を平行にせず斜めにできませんか。

●阪急オアシス（辻野） 何度ぐらい傾けたらいいでしょうか。

●松井委員 できるだけ傾けたほうがいいと思います。

●阪急オアシス（辻野） この緑地を利用して、北側にある緑地で東のほうを北へ押し上げるような傾斜を可能な限りということでもよろしいでしょうか。それと今は東側に南北の遮音壁があるのですが、それを東側にハの字型に広げるというのも効果がございませうか。

●松井委員 ありますね。下手に塞ぐほうが低周波が見事に集中しますから。

●阪急オアシス（辻野） それで必要なぶんを少し南に延ばしながらハの字に開くというのはいかがでしょう。

●松井委員 そうですね。場合によると南北は抜いてしまったほうがいいのかもしれませんが。東側のお宅と結構離れていますね。そこは実際にどのくらいになるかというのは計算してみないとわからないですが、下手に閉じ込めて中途半端に開けていますと見事にレベルが上がりますので、今の場合ですと斜めにして、かつ南北の防音壁のところに音が逃げていけるところをつくってあげるというのがいちばん簡単な解決できる方法になるのではないかと思います。

●阪急オアシス（辻野） ではaに向けて少し斜めにまず東西方向の遮音壁4メートルを動かす検討をしたうえで、結果を報告させていただきます。

●松井委員 そうですね。あとは、Dのお宅に対して換気扇のA、Bが結構レベルの高い状況がありますので、それはDのお宅と、これもあとからできる話ですので、緊密に連絡をとってください。

●阪急オアシス（辻野） スロープのトップのところに換気扇を隠すような遮音壁がスロープの半分ぐらいの幅で設置できても効果はあるかと思っておりますが、そういった検討も含めてという理解でよろしいですか。

●松井委員 今ですとほとんどDのお宅から換気扇が丸見え状態なので、その部分がもしかしたらいるかもしれないし、全然気にされないかもしれませんが。これはわかりませんが、ただ、いちばん気になるのは、このままつくと低周波ができるのは見えているということ。そこは設計変更といいますか、位置の変更をご検討いただきたいと思います。

●阪急オアシス（辻野） 検討させていただきます。

●市川会長 あとの対応につきましては事務局と連絡をとっていただければと思います。それでは、これで（仮称）阪急オアシス山科店の届出者からの説明を終了いたします。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）阪急オアシス山科店担当者退室）——

## 2 平成21年5月届出案件「イズミヤ伏見店」に係る答申案検討

●市川会長 続きまして、議題2の「平成21年5月届出案件 イズミヤ伏見店」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。資料の9ページ、資料2でございます。前回の審議会の際に、来客用の駐車場のゲートの件について届出時と現在では状況が変わっているというご指摘がございましたので、それについて比較をしようとしているかという報告の資料と、11ページからはゲート設置後の駐車場の入出庫台数が実際にはどうであったかというのを設置者設置者のほうで実測した表でございます。

順にご説明申しあげます。9ページでございますが、基本的にゲートの設置ということで、駐車場面積は変更ございませんが、第1, 2, 3駐車場の全部の出入口にゲートを設置しております。駐車場の利用可能な曜日は平日、休日両方となっている一方で、料金体系を変更して1時間を境として無料か有料という簡易な形をとることで、長時間の駐車を回避するとともに、車での来店を減らす方向へと工夫をした形となっております。おめくりいただきまして10ページは入庫時の待ち行列につきまして、実際のデータに基づいた渋滞長の予測を参考に示すとともに、実態として6月20日以降の入庫待ちが発生していないことを確認しております。なお、今回改めて実測した10月の状況についても同様の確認をしております。

大店立地法の届出内容では、ゲート設置の是非について問うことはございませんので、基本的にはゲートの設置に関わって入庫待ち、あるいは渋滞等が発生しているかどうかについての検討になります。今回のゲート設置につきましては届出書において事前に触れておりましたので、その現状を報告するというスタンスに立ちまして資料作成してございます。

おめくりいただきまして11ページ、12ページ、13ページがゲート設置後の出入庫台数の状況でございます。調査日は11日の日曜日、12日の祝日、それと13日の火曜日ということで、10月において特にお客さんが多いと思われる日につきまして入出庫台数を数えていただきました。

来客用駐車場全体でみますと、11ページのところですが14時から15時の最も多いと思われるときでも駐車場の6割を占めている状況でございますので、この状況から見る限り、収容台数に不足が生じるということはまず少ないと考えられます。現在はあと4割の収容台数の余裕があるということで、今後の推移を見守るということで特に支障はないのかなと思われま

す。以上のような資料に基づきまして今回答申案を作成いたしております。おめくりいただきまして14ページの2「市の意見について」は、今回の変更に伴う影響は少ないと判断するとしております。「なお、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がないように適切な駐車場運営に努めることが望まれます」ということで、現在の状況で推移するということについては認めるものの、当然変化がないとは言いきれないので、適切な駐車場運営に努めることを付帯意見として注意喚起するという中身としております。

15ページは「答申理由」ということで、今回の変更に関わりまして内容をまとめております。前回申しあげました経過がございまして、「説明会の状況」につきましては事前の周辺住民への説明等も踏まえた形で特に開催はしておりません。意見書の提出はなかったということも踏まえまして、実際のゲート増設後の駐車台数を把握したうえで、今回の見解でどうかという形でまとめております。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質問、ご意見がございましたらお願いいたします。

答申案に対する異論が特にないようですので、この案件につきましては本日で結審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 ありがとうございます。最終的に提出いたします意見書につきましては、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事にさせていただきたいと思っております。

### 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 それでは、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2回目の届出者説明です。先日18日に実施いたしました現地視察について事務局から報告がありますので、そのあと担当の方に入ってください。事務局よろしくお願ひします。

●事務局 引き続きまして事務局からご説明申しあげます。現地視察の資料は本冊の資料とは別に席上配布いたしました「（仮称）京都ヨドバシビルの現地視察について」でございます。

資料にありますとおり、先日の18日水曜日午前10時半から11時15分に実施いたしました。場所につきましては、2ページの視察経路図に描いております。京都タワービルの前からスタートいたしまして、現地の状況を見まして、1、2、3、4、5、6の順番で現地を回って、スタートしたところに戻りました。所要時間は45分で、説明者は建設者であります鹿島建設の現場事務所の関係の方、大店立地に係るコンサルの方に説明いただきました。

現地の状況でございますが、ポイント1から6に簡単にまとめております。まずポイント1につきましては、この時期の状況で地下の構造物の解体工事をやっておりました。現地ではコンクリートの破砕機などが稼働しておりました。おめぐりいただきますと写真を貼付しております。写真の数は18枚で、2番、3番と4番に現地の様子を撮影しております。なお、埋蔵文化財の調査が七条署のすぐ南側で現在行われておりますが、年内にめどを立てまして、年明けからの工事を視野に入れて準備を進めるということで、現地の看板には2010年9月が完了予定となっておりました。

ポイント2は、回ってまいりまして木津屋橋通を現地確認していただき、現状より5メートルセットバックするという話を受けたあと、荷さばき車両の出入口を確認しました。そして来店客用の出入口の確認をいたしております。さらに飛び地Bの間口を確認し、視察の間に自転車が通っていったという経過がございます。それから一旦烏丸通に出まして、七条通に回りまして飛び地Aのところの確認をしております。移動のときの状況でございますが、七条通においては特に荷さばき車両とか一時停車もなく交通はスムーズな状況でした。それを経まして、幼稚園の前を通り、飛び地Aの南側を確認しました。歩行導線に従いまして新町通に出たあと、移動途中の状況でも書いておりますとおり、常葉幼稚園の前のあたりは双方向通行であることを確認すると同時に、旧下京区消防署跡地の駐車場の前を11時10分頃に通ったのですが、ほぼ

満杯で利用率が高い状況を確認いたしました。

現場での質疑応答のなかでは、飛び地A、飛び地Bと東西の細い道路について確認したと同時に、交通整理員の配置の話もございました。さらに木津屋橋通、旧下京消防署跡地の駐車場の手前のところから車が入る場合もあるかと存じますので、そこも含めて交通整理の話が検討される予定であるという説明を受けました。現地視察の報告は以上でございます。

引き続きまして、前回の審議会では交通シミュレーションを見ていただきながらご審議いただきましたが、騒音対策にふれる時間がございましたので、今回の第2回目の説明につきましては騒音対策を中心といたしまして届出内容の説明をしてもらった後、前回の審議会において請求いただきました資料について説明してもらう予定としております。

なお、お手許の審議会資料の16ページから資料4がスタートしておりますが、16ページから22ページにつきましては前回ご指摘いただきましたシミュレーションの再現の検証と、交通資料ということで当該敷地に関わる交通量の調査結果、交差点飽和度に係ります整理、そして商圈設定の考え方、これにつきましては簡単な形で文言を書いておりますが、実際の考え方について説明をいただこうと考えております。さらに出来上がりの状況がわかるパース図を2枚添付していただいております。一部は資料補足としてスクリーンを使いながら、進めてまいりたいと存じます。よろしく申し上げます。

それでは設置者の方に入ってくださいよろしゅうございますか。

●松井委員 事前に確認したいことがあるのですが、拡声器条例のことが説明書に書かれているのですが、これは京都府の条例の話ですか。京都市は確かもっておられなかったかと思うのですが。

●事務局 府の条例でなかったかと存じますが、不確かでございますので改めて確認させていただきますと存じます。

●松井委員 もう一点は、京都駅の地下街でBGMを流していますか。それと京都駅1階にいくつか大きな店舗等がございますが、そこでBGMを流しているところはございますか。

●事務局 申し訳ございません。BGMの周辺の状況については今資料がございません。差し支えなければ次回に報告させていただく形で確認いたしますが、よろしゅうございますか。

●松井委員 わかりました。

——（(仮称) 京都ヨドバシビル担当者入室）——

●事務局 それでは、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） 本日はお忙しい中ありがとうございます。事業者側の出席者を紹介させていただきます。設置者のヨドバシカメラの担当者の方が急遽体調を崩しましてこの場に

出席できない状況になりまして申し訳ございません。今日の内容につきましては設置者のほうにご報告させていただいて対応をとっていきますので、よろしくお願いいたします。

それでは事業者側の本日の出席者であります、今回計画の総合プロデュースを担当していますプラネット社の岡田でございます。

- ヨドバシビル（岡田） よろしく申し上げます。
  - ヨドバシビル（西村） 実施設計を担当いたしました鹿島建設建築設計の松村でございます。
  - ヨドバシビル（松村） 松村でございます。よろしくお願いいたします。
  - ヨドバシビル（西村） 同じく鹿島建設現場の所長をしています糟谷でございます。
  - ヨドバシビル（糟谷） 糟谷でございます。よろしくお願いいたします。
  - ヨドバシビル（西村） 計画の基本設計をいたしました佐藤総合計画の名和でございます。
  - ヨドバシビル（名和） 名和でございます。よろしくお願いいたします。
  - ヨドバシビル（西村） 本日は騒音関係ということで設備を担当しております高砂熱学工業株式会社の浜田でございます。
  - ヨドバシビル（浜田） 浜田でございます。よろしくお願いいたします。
  - ヨドバシビル（西村） 同じく岡村でございます。
  - ヨドバシビル（岡村） 岡村でございます。よろしくお願いいたします。
  - ヨドバシビル（西村） 立地法の届出業務を担当いたしました、私、エスパシオンコンサルタントの西村でございます。よろしくお願いいたします。同じく古谷野でございます。
  - ヨドバシビル（古谷野） 古谷野でございます。よろしくお願いいたします。
  - ヨドバシビル（西村） それでは届出の内容を本日は騒音関係を中心ということでご説明させていただきまして、その後、前回ご意見、ご質問、ご指摘等のありました内容につきましてはご回答させていただくという形で進めさせていただきたいと思っております。
- それでは騒音の関係につきましてご説明をさせていただきます。騒音の関係につきましてはお手許にあります計画説明書の21ページの10番「騒音の発生に対する対策」から記載をさせていただいております。それに補足資料ということで後ろのほうに騒音の予測計算の結果ということで資料を添付させていただいております。交通資料の後ろのほうになりますけれど、騒音

関係の予測計算のまとめということで資料をつけさせていただいております。

それではまず、予測地点の考え方、騒音の予測評価の結果、騒音に対する事業者の考え方について順を追って説明をさせていただきます。まず建物の配置に関しまして設備、自動車の走行に関する騒音源となるものについてご説明をさせていただきます。これは資料の後ろのほうの騒音の資料の23ページの後ろに補足資料が1ページ、2ページとあります。その後ろに、いちばん最後の部分になりますけれど「騒音源及び予測地点配置図」ということでそれぞれ図面を添付させていただいておりますので、それを基にご説明をさせていただきます。

まず「騒音源及び予測地点配置図の（走行）」、こちらの図面をご確認お願いいたします。こちらが建物の1階の部分と屋上の部分、自動車が走行する走行経路を記載した図面でございます。飛び地のほうから車が入ってきまして、敷地の北側から車がスロープを上がって屋上の駐車場に行くという形で車の走行線を記載しております。西側の室町通側に大型車の走行ということで荷さばき車両と廃棄物車両の走行線を入れております。荷さばき作業は地下2階の建物内ですみますので、基本的には荷さばき作業は外に伝播しないという考え方をとっております。それから車につきましても屋上以外の部分については建物内になりますので基本的に走行音は発生しない。またスロープのところも一応建物の中に含まれております。ただ、上階部分が若干開放されている部分がありますので、建物の端部のところ紫色にしたところを回折地点ということで計算に考慮をさせていただいております。

次の図面になります。「騒音源及び予測地点配置図」の「室外機1・3」でございます。こちらのほうが1階と3階でございます設備関係の騒音源を記載しております。主に建物の北側にキュービクルの関係、西側に設備の関係ということで記載をしております。

次の図面にいきまして、室外機の今度は4階でございます。北面にキュービクルと室外機の01から75番、05から74番、それぞれ記載させていただいております。

次の図面が室外機の6階、8階、屋上になります。こちらでも室外機の関係の配置を記載させていただいております。主に北側のほうに配置をさせていただきまして、一応建物の中に設置をしております。屋上のほうは空気の流動がありますので、同じく建物のエッジの部分の回折点ということで計算をしております。

予測地点につきましては図面にお戻りいただきまして、「騒音源及び予測地点（走行）」、こちらの図面で説明をさせていただきます。予測地点につきましては、等価騒音につきましてはそれぞれ敷地周辺に予測地点Aから予測地点Jまでそれぞれ予測地点を設定いたしました。夜間の最大値の評価における最大値の予測地点につきましても、予測地点のP1から予測地点のP10まで予測地点を設定して予測の計算を行っております。また周辺の環境騒音ということでこちらのオレンジの星印になりますけれども、飛び地Bの左上のところに環境騒音測定地点①ということで、こちらの部分と、建物の西側の室町通側になりますけれども荷さばきの出入口のちょっと北側のところに環境騒音測定地点②ということで、それぞれ現地の環境騒音を調査いたしまして数字を把握いたしました。予測結果につきましてはお手許の資料の25ページから記載をしております。それぞれ予測結果は昼間の等価騒音レベル、夜間の等価騒音レベルということでA地点からJ地点までの予測結果を記載しております。こちらの環境基準値はいずれの地点も用途地域は商業地域のC類型ということで昼間が60dB、夜間が50dBという形になります。予測結果についてはいずれの地点も環境基準値を下回る結果という形で把握しております。

次に夜間の最大値の結果でございます。こちらは26ページに記載をしております。こちら予測地点P 1からP 12まで予測地点を設定して予測をしております。用途地域は商業地区の第3種区域ということで規制基準値は夜間が50dBとなっております。こちらの予測結果につきましてはP 4の地点、P 6の地点、P 9の地点が瞬間的な走行騒音の音で規制基準値を上回る結果となりました。こちらにつきましては保全対象側となりますそれぞれA地点、E地点、G地点ということで予測の結果を記載しております。いずれの場合も出入口のところということでどうしても車の音が発生することになりますので、若干E地点のところは基準を上回る形になっております。

こちらの結果に対する対応といたしまして、来客走行にはアイドリングストップを呼びかける掲示等を、また荷さばき車両や廃棄物収集車両にはアイドリングストップや作業時間の短縮等を指導徹底するという対応をまいりたいと考えております。

全般的な騒音の対策については22ページに②の騒音対策ということで記載をさせていただいております。まず設備機器等につきましては極力地上の上階部に設置する計画としております。駐車場についても上階部に配置をする計画でございます。また7階、8階の部分については屋内化で計画をしております。飛び地A、飛び地Bの一部敷地内通路につきましては遮音壁を設置して騒音伝播の低減に努める計画としております。また車路のスロープにつきましても極力壁で覆う計画としております。また荷さばき作業につきましても地下2階屋内化で計画をしておりますので伝播することのないような施設計画となっております。

建物の形状等につきましてはパース図がありますので、前方のスクリーンに映しているのですが、パース図等でだいたいのイメージをおつかみいただければと思います。基本的に設備の機械、車路の部分等は外にむき出しになっていないような形の計画としておりまして、周辺の音の伝播に対して対応しているという形で計画をしておりますので、ご理解をお願いいたします。騒音につきましては以上、簡単ではございますが、これで終わらせていただきます。

あとは前回からの宿題事項に回答をさせていただきたいと思っておりますので、よろしく申し上げます。回答のほうは弊社の古谷野からいたします。

●ヨドバシビル（古谷野） 古谷野と申します。よろしく申し上げます。お配りしているかと思いますが、追加の資料として今回お手許にお配りさせていただいているものがございません。審議会提出資料ということで交通の細かい計算書類も含めてご提出しております。前回からの宿題という内容につきまして改めてこちらのほうでまとめております。大きく三点あったかと思いますが、まず交通シミュレーションの関係につきましては塩小路通も含めて実態に合わせた形で再検証をすること。これにつきましては後ほどスクリーンを用いましてご説明をさせていただきたいと思っております。

(2)交通資料関係ということで、まず敷地の北側道路の交通量の調査結果を3ページ、4ページに記載しております。平成20年10月19日、20日ということで交通量調査を行った同じ日の通行量を把握しております。まず3ページ目の(2)①断面交通量調査結果という部分ですが、飛び地A-飛び地B間で、表が二つございまして、上段が休日、下段が平日のそれぞれ西から東向き、東から西向きということで台数、通行量の把握をしております。いちばん右に通行量の合計を記載しておりますが、飛び地A-B間につきましては、休日が85台、もしくは85人、平日は109台でございました。

次のページに記載しておりますのが飛び地Bと建物敷地の間の通行量でございます。同様に休日がピーク時で106台、平日が144台という形でピーク時の台数もしくは人数という状況でございました。

下に※印で記載しておりますが、交差点処理計画の断面②③に関する交通容量の検討ということで、この飛び地部分を来店車両あるいは退店車両が横断するという形のなかでその交通容量は大丈夫かという検証を行っております。結果につきましては処理可能という形の容量が得られております。

次に交差点の飽和度の評価関係でございます。届出書につきましては複数の時間帯での検証は行っていたものの、添付書類のなかで時間帯の整合がとれていないというご指摘がございましたので、今回は休日の14時、休日の17時、平日の17時、この3時間帯につきまして飽和度の数字と、あとにつけております飽和交通流率一覧表のほうで細かい計算過程を記載しております。

次に商圈設定につきましてご意見がございました。届出書のほうでは商圈7キロという形で設定しているなかで、20キロ、30キロ、そのあたりはどのような考え方かというご質問だったかと思いますが、商圈範囲を20キロ、30キロにした場合の世帯構成比を、あとのほうに「商圈図（広域）」ということで京都市を網羅している地図がついているかと思いますが、20キロ、30キロという圏を描いております。当然、20キロを超えていきますと梅田のお店とも商圈がかぶってきますので、そのあたりは調整する必要が出てこようかと思いますが、実際に梅田店を見ましてもナンバープレート等のチェックにおきましてはかなり遠方からのナンバーの把握も得ております。③のところに記載しておりますけれど、実際の商圈としては滋賀方面あるいは大阪府境方面からの来店もあると思われそうですが、主として来店が見込まれる範囲としまして、今回京都市内をおおむねカバーできる7キロという形で設定をさせていただいております。またピーク時の来台数は立地法の指針によります291台として設定しておりますが、できる限り公共交通機関でご来店いただくよう案内周知に努めるという次第でございます。

(3)につきましては建物周囲の回遊性という内容のご意見がございまして、京都駅から、あるいはビックカメラさんとの行き来、そういったご質問、ご意見であったかと思いますが、そのあたりにつきましては前方のパスを見ながらご説明をさせていただきたいと思っております。

建物周囲のパスを今回お持ちしております。今ご覧いただいておりますのは東面、こちら側に走っておりますのが烏丸通、こちらに走っておりますのが木津屋橋通でございます。建物の南東側から見た部分でございます。これは同様に東面でございますが、北東部分から見た状況でございます。こちらは西面、室町通がこちらでございまして、右側に見えますのが木津屋橋通、こちら側が室町通となっております。木津屋橋通は今6メートルほどの道路でございますが、こちらから5メートルセットバックをしまして空地を設けまして、ここの回遊性を非常に高めたつくりとしております。

こちらは北側のパスとなっております。右に見えますのが室町通です。木津屋橋通側のサブエントランスということで入口を設けております。ここに生け垣がございまして、このあたりは敷地ということで、このラインが現在の道路、タイル張りになっている部分がセットバックする箇所となっております。こちら側にも出入口を設けておりますので、京都タワー側との行き来が非常に高まるものと考えております。

これは東面の烏丸通側の空地部分となっております。左手にございますのが烏丸通、階段ま

たはエスカレータで約1.5メートル降りたこの箇所を空地として確保しております。烏丸通側も歩行者の利便という意味では通りやすい、華やかな、明るい空間を演出できているかと思えます。なお、建物につきましては石造りとしましてアーチ型の部分を設けて、内部の天井もこういうアーチ型にして、明るい空間を創出しております。

続きまして交通シミュレーションの関係のご説明をしていきたいと思えます。前回ご質問、ご指摘いただきました内容として大きくは、塩小路通が途切れているのが現状に即していないのではないかとご指摘がございました。今回改めてご説明しますが、こちらの横に走っていますのが七条通、こちらの横に走っていますのが塩小路通、縦に走っていますのが堀川通、右側に走っていますのが烏丸通、さらに右側に河原町通がございました。建物の計画地はこちらの部分でございまして、北側の七条通からの出入口、室町側の出入口、これは中の車路という形で記載しております。細い道になりますが、これは新町通になっております。

今回、塩小路通をつなぎましたが、前回も申しあげましたとおり、堀川の交差点と烏丸の交差点はそれぞれの流入流出台数が結構異なっております。その理由としましては、こちらの南側あるいは北側も含めてですけれど細かい道あるいは商業施設の駐車場がございまして、こちらにも大きい伊勢丹の前の駐車場がございまして、あるいはあそこはロータリーの出入りの車がございまして関係で流入流出台数が相違しているという状況がございました。今回ちょうどロータリーの出入口の部分に1本道を入れまして、ここでその出入りの台数を調整しながら集約させながら台数は合うような形で行っております。現状の走行でございまして。

お手許の資料に戻りまして、(1)の交通シミュレーションの再現検証と比較ということで冒頭まとめております。まず滞留長についてご指摘がございましたので、その状況を十分に把握しております。主要な交差点4箇所の現況の実態を平日の夕方に再度確認をいたしました。今お見せしているのが現況の再現でございまして。現況の実態につきましては、やはり夕方の混雑時ということで、滞留長にも若干の幅はございましたけれどもそれぞれ滞留している状況を確認いたしました。

数字をこちらのレポートにも記載しておりますが、おおむね現況に合うような形で示しているかと思えます。特に渋滞しているポイントが、堀川通の南進方向の車がちょうどこのあたりだと思えますけれども八条油小路の交差点が実際にはここにございます。こちらの交差点から北に向けて車が並んでしまっている。堀川塩小路の交差点を越して連なっているという状況がございました。今回シミュレーションの再現の都合上こちらを割愛しているという状況がございまして、若干そこに関わる滞留長の部分で相違が見られております。

もう一つ、②番といたしまして旅行速度を再現検証の比較数値として持ってまいりました。実際の状況を見たなかでは、もともと法定速度の40キロないし50キロで速度を設定してございましたが、とても40キロとか50キロでは走っていないということが見受けられましたので、交通センサスのデータを用いましてそれに合わせた形で旅行速度の設定速度を変更しております。今見ていただいているのは現況の流れでございまして。前にご説明した内容とさほど大きく変わりはございませんが、現況では堀川塩小路の北進の右折の車が結構混んでいるという状況でございました。という関係もございましたので、南から来る車については七条通を右折させるという形で、ここの右折の負荷、あるいは塩小路通への負荷を控えるという形でルート設定をして届出書に記載しております。

次に開店後の状況でございまして。敷地北側の七条通側の出入口、一部室町通側の出入口も利

用した形での再現検証を行っております。手許のほうに比較として滞留長のほうをまとめておりますが、現況と開店後の滞留長の比較ということで、若干ですが開店後のほうが滞留長が延びるのが数字的にも見て取れますし、画面上でも比較すると見て取れる状況でございます。実際にいちばん大きな推移といたしましては、烏丸七条交差点の北から来る車が右折するという部分で、今ちょうど車が並んだ状況ですが、これらが現況はここまで延びることはございませんでしたが、数字的にいいますと現況が34メートルに対して開店後は92メートルになるという予測を行っております。現況実態につきましては30から80メートル程度ということで、この交差点が注意という形が把握できたという状況でございます。

前回の宿題関係につきましてのご説明は以上でございます。ありがとうございました。

●市川会長 それでは、ただ今の説明に関しまして、委員の皆様方からご質問、ご意見を頂戴したいと思います。これは交通と騒音に分けてご質問いただいたほうがいいですか。

●事務局 一通り説明が終わりましたので、とりあえずご質問いただく中身からどんどんということをお願いできればと思います。

●市川会長 ということで、交通と騒音に特に限定いたしませんのでご質問をどうぞお出しいただきたいと思います。

●宇野委員 いろいろと追加資料あるいはシミュレーションの追加どうもありがとうございます。いろいろお話したいことがあるのですが、ちょうど今これが出ておりますので、まずはこれに関わるのところから一つは、商圈設定が前回の宿題でもございましたので一応のお答えをいただいているのですが、7キロという設定の根拠はどういうところから出てきているのかというのが一つ気になります。要は地図を拝見しますと7キロは狭いなというのが実感するところですし、私が住んでいるところも入っていないなど、これは個人的なことですが、たぶん京都駅周辺に買い物に行くだろうと思われるエリアがどうも含まれていないというふうには映らないのです。

7の次は20ですが、20はどうなんだろうというところがあるのですが、やはり京都府としての人口の分布とか中心を見てまいりますとやはり南側、例えば商圈の資料のD方面、E方面は人口パーセンテージが高いのです。ですからこちらの方向からの発生、あるいはお客様の来店をある程度考慮いただかないと評価としてはどうなんだろうかというのが非常に気になる点です。それは何に反映されるかという、当然お客様の来店店数、自動車の台数、公共交通で来られる方、そのへんに全部変換されてまいりますので、そうすると果たして今見いただいている自動車の台数で本当に大丈夫なんだろうかということがちょっと気になっております。まずそれが大きな点の一点です。

シミュレーションはいろいろと工夫をいただきましてわかりやすくなってきていたのですが、やはり先ほどの説明にもございましたように、八条口側の交差点の信号が入っていないというのは非常に気になっておりまして、あそこの状況によって、ここは渋滞が実態としても延びてきたというご説明いただきましたように、非常にこの地点は交通的に詰まるのです。なぜここに私が非常にこだわるかといいますと、要はJRが通っているがゆえに南北をつなぐ通路が限定

されています。ですからそこに交通が集中しますと、私たちがよくグリッドロックという言い方をするのですけれど、要はすべての通路が全部渋滞してしまうとまったく交通が流れない状態が起きるのです。実際に京都の場合は交通の季節需要の変動が非常に激しいものですから春とか秋は実際に起きます。あるいは私も実際に体験しております。

そういうような箇所であるという点を考慮しますと、やはりJRをつなぐ南北の断面をもう少し評価をしていただかないとなかなか難しいのではないかとこのところでは。これを現状としてシミュレーションを走らせて影響がありなしというのを議論するのは、個人的な思いとしては難しいのではないかと、時期尚早ではないかというように感じている次第です。以上、まず大きなところで二点お伺いしたいと思います。

●ヨドバシビル（古谷野） 私のほうからご回答いたします。まず商圈の7キロにつきましてはおおむね京都市をカバーできるということで、当然おおむねでございまして7なのか8なのかという議論はあろうかと思えます。この商圈の世帯構成比を見ましても、やはりD方面、E方面が広がれば広がるほど比重が高くなっていくというのは当然わかる部分でございまして、実際にD方面、E方面は大阪あるいは奈良方面となりますけれども、鉄道網も発達しているということと、こちらのほうもずっと交通混雑が起こっている箇所でもございまして、商圈の中で車でどのくらい来るのかという議論に発展してくる内容かと思うのですが、7キロあるいは8キロ程度であれば世帯構成比はさほど変わってこないということで、当然20キロまでいけば変わるけれども、7、8キロ程度であればそうそう変わってこないのかなという部分でございまして、特に広域になればなるほど公共交通の促進という形で公共交通を使ってくる人も増えてくるのではないかとこの形の中で検討をしたものでございまして。

シミュレーション上の八条通の交差点に関しまして、特に南北を貫く道路が駅の東側と河原町しかないということで、最近、河原町通は拡幅されて4車線化になりましたけれども、やはり今回改めて見たなかでも堀川八条からの渋滞が発生しているというのが改めて把握した部分でございまして、これをシミュレーションに反映するかどうかというのはまた検討したいと思えますけれども、もともとの想定では特に線路から北側の部分、それから今はご説明しませんでした東寺の道、こちらまで離れたところでの南側ということで調査は実施したのですが、実際にここではなくて八条の部分だったのかなというところで、どう評価するかというのはまた検討させていただきたいと思えます。以上です。

●宇野委員 まず一点目ですが、遠くになればなるほど公共交通というお話がございましたけれども、そこはどうかと私は正直に思っております。特に南部の方向の最近の道路整備状況を考えますと、おそらく南部方面はかなり自動車利用が高いエリアになってきました。そういうふうを考えますと、公共交通というところにすべてを委ねるのはかなり危険な感じがします。

それとともに、公共交通というお話がありましたので、では公共交通を実際にどう利用促進されますかという点も後ほどお伺いしたい点ではあったのですが、それも含めてご回答いただければと思います。要はお商売をされている皆様方ですから、案内だけすれば本当に公共交通に乗っていただけるか、環境意識の高い方も一部いらっしゃると思いますが、それだけでは動かないというのはいちばんよくご存じなのはたぶん皆様ではないかと思えますので、実質的にどうやって公共交通に誘導されるか、あるいは自動車を逆に少し厳しく扱うか、そのあ

たりも含めてどういう方針でこの交通問題に対応されるかというあたりのお考えをお伺いしたいと思います。まずは南部の方向に対する認識をもう一度検討いただきたい。それから公共交通の取り扱いをどうされますかについてのお考えをお聞かせいただければと思います。

●ヨドバシビル（古谷野） 南部からの車の増加に関しましては検討したいと思います。改めてご報告させていただければと思います。

公共交通の促進の関係につきましては、具体的な内容につきましては検討中ございまして、当然駅前の立地、あるいは公共地下道からの接続、こういった部分で、ハード的な部分も当然行っておりますけれどもソフト的な部分につきましては何ができて、何ができないかという部分で今検討中ございまして、これはまだ検討には時間を要する内容かと思っておりますけれども、オープン時までにはしっかりと促進策という形で検討して行っていきたいと考えております。

●ヨドバシビル（西村） 補足で商圈についてご説明させていただきます。今、主要な商圈7キロということでご説明をさせていただきました。これはあくまでも1次商圈ということで捉えているということでご理解をお願いします。当然もっと広域からも来客は見込まれると思います。1次商圈が7キロ、2次商圈として10キロ、3次として20キロぐらいの範囲で考えております。それを超えてしまうと、こちらの図面にありますように梅田店のほうが距離的に近くなってくることも考えられますので、そのへんのところを考慮いたしまして、今ご指摘がありましたように南からの商圈のほうの交通関係の需要がもう少し増えるのではないかとということも検討いたしまして、また次回ご報告させていただけたらと考えております。

●宇野委員 近隣で申しますと梅田店があるかと思うのですが、大阪と京都の違いは当然あると思うのですが、どれぐらいの広がりをもっているかという情報はたぶん御社のほうでお持ちだと思います。ですから、そういうところも少し含めて、個別の細かい情報はいらないと思いますが、どれぐらいの範囲のところからお客様が実際に来られるかということはおそらく会員カードの情報とかいろいろとつかんでおられると思いますので、そういうものも含めて現実に即した形の商圈設定を、それがなくなかなかこの需要がどのくらいあるかが想像つかないものですから、その点よろしくをお願いします。

●ヨドバシビル（西村） わかりました。

●恩地委員 ご説明ありがとうございました。私のほうも宇野委員と同じような意見ですが、付け加えていうならば、商圈の図でいうとC方面の滋賀県方面はそもそも車の保有率も高いですし、車の機関分担率も高いと思いますので、そちらの影響も結構あるのではないかと思いますので、そのへんも反映していただきたいと思います。そのへんは前回、私がこの問題を指摘したときに、既存の店舗における状況とかそういったものを踏まえてもう少し幅広く考えるというふうにお約束いただいたような気がするのですが、なぜ今回それが反映されていないのか、今後反映していただければそれでもいいですけども、ちょっと疑問でした。

もう一つ、駐車係数といいましたか、1台の車が平均何時間ぐらい滞在するかという時間の係数ですけども、これを1.75に設定していますね。これが大きくなってしまうと実質的に駐

車需要が増えるので、ヨドバシカメラさんの既存店舗では実績としてどうなのか教えていただけますか。

●ヨドバシビル（西村） 実際のところ駐車時間係数、どれくらい車で来たお客さんがとめられるかということになりますと、おそらく指針の台数1.75よりも、ヨドバシカメラさんに確認したなかでは実際はもっとお客様の足は早く回転をしているということでこれより少ないと聞いております。そのへんの詳細につきましては次回ご回答させていただきたいと思いますが、実際のところはかなり車のお客さんの回転は早いと伺っております。また今回は京都駅前の出店ということで、当然地元の皆様のお買い物、観光で来られる海外の方々のお買い物等も事業者のほうとしては考えておりますので、そういった部分も含めて、車で来るお客様プラスアルファ観光で来られているお客様に対するお買い物ということも事業者のほうでは考えていると聞いております。

●恩地委員 これは宇野委員もご指摘されましたけれど、遠距離だからといって公共交通機関の分担率が上がるということは実際にはないので、地域の事情によるので地域ごとに交通機関分担率をパーソントリップ調査などのデータから拾って決めてもらったかどうかと思います。

それはそれとして、今回の交通シミュレーションの結果として飽和度等は下回っているのですが、実際に現状において七条堀川交差点等では渋滞長がかなりの長さになってしまっているのです。その結果、細街路のほうに車が回ったりして地元的生活環境にすでに影響が出ているという認識に立たなければいけないと思うのです。そのうえで今回さらに5%ぐらい、0.848から0.897まで飽和度が上がっているということでさらに影響が深刻化すると。これはそういう認識に立たなければいけない結果だというふうに思わなければいけないと思います。

そこで、そのための対策をどうするかということを中心にきちんと考えないといけないし、想定外の事柄が起きるかもしれないという立場に立って、地元の方々と連携を密にして、その連携の場をきちんと確保して対応策を考えるという、そういう対応をぜひとってほしいというふうに要望します。この点はいかがでしょうか。

●ヨドバシビル（西村） 先ほどの自動車分担率等の検証につきましては、今ご意見がありましたように、交通センサスデータとかパーソントリップ調査とか公共機関のほうで調査したデータ等がありますので、そのへんとの比較ということも行いまして次回ご報告させていただきたいと思います。パーソントリップのデータのほうはわれわれのほうで把握して、こちら側の指針の自動車分担率とそんなに離れた数字ではなかったように記憶しております。これより多くなっていたというふうに記憶しておりませんが、いずれにしても次回そのへんをパーソントリップ調査のデータ等も含めまして検証をしてまいりたいと思います。

交通の需要増加に伴いまして、当然シミュレーションにつきましては机上の検証となりますので、実際は予期せぬいろいろなことが起こりますので、それに対する警備計画とかもしっかり立てていかなければいけないということは事業者のほうで十分把握しております。出店にあたりまして警備計画とかオープン時の整理員の対応等につきましては、オープン前になりますと事業者のほうで地元の警察、関係各所に整理員の配置計画、位置とか場所とかを詳細に打ち合わせをさせていただいて対応していきたいと考えておりますので、ご理解をお願いします。

ただ、事業者側でこう決めて、こうするというのではなくて、地元の警察、関係各所と調整をして対応をしていくということで考えておりますので、よろしくをお願いします。

●恩地委員 もう一点だけ、これも宇野委員が指摘したことです。車の利用を抑制するためのインセンティブみたいなものを、お客様にとってもわかりやすいような明確なインセンティブをぜひやっていただきたい。これはやはり京都という特に景観とまちづくりに配慮したまちであるし、車の利用もあまりふさわしくないような都市構造になっている地域ですので、他の地域ではうまくいっていてもここではうまくいかないということがあり得ますので、ぜひ明確な車利用を抑制するためのインセンティブをぜひ考えていただきたいと思います。以上です。

●市川会長 他にご質問はございますか。交通関係でございませぬようでしたら、騒音でございませぬか。

●松井委員 時間がかかり押していますが、多数あるのですけれども、まず私の手許に当初の説明書とその後いただいた騒音予測の別途資料がございませぬが、その大きな違いとして、自動車のパワーレベルが分厚いほうでは80であったのが82に変わっているのですが、ここはどういう理由だったのでございませぬか。

●ヨドバシビル（西村） 通常の車路内の走行速度20キロということで検証してございませぬが、ただ飛び地に入ってくるところについては低速走行を促すということで時速10キロで検証したということで、低速走行を促して対応するというので走行速度を若干、それから走行速度によってパワーレベル式の音響パワーレベルを出しますの、その計算で騒音レベルが若干10キロの走行部分については低くなっていると考えてございませぬ。

●松井委員 最終的にはどちらを見て私は評価をすればよろしいのですか。

●ヨドバシビル（西村） 飛び地のところにつきましては10キロの低速走行で、あと敷地の中のスロープとかについては20キロということで検証してございませぬので、そういった形でご評価をいただければと思ひます。

●松井委員 ということは、薄いほうの資料は見ないほうがいいということでよろしいですかね。これはたぶんお持ちでない方も多いのかもしれないのですが、いつの資料でございませぬか、計算方法等が書かれている22ページの資料がございませぬが、ここに書かれている数値はどの時点のものでございませぬか。

●ヨドバシビル（西村） それは検証の途中でお出ししているものかと思ひます。

●松井委員 わかりました。そうしたら本題に入りますが、まず音源の位置と回折の図が数ページにわたって書いてあるのですけれども、1階と3階をまとめて書いてあったり、回折点が十何メートルと書いてあるのはいいのですが、どれが1階でどれが3階かというのはいちどつ

後ろの資料に戻らないとわからないのです。それがわからなくて、私のほうではこれは確認するのを断念しました。もう一点は回折という形で計算されていますが、これは回折なのですか。すべて屋内ですね。だとすると回折ではなくて屋内からの音の伝播になるのではないかと思うのですが。

●ヨドバシビル（西村） 先ほどパースのほうでも補足でご説明させていただいたのですが、実際は車路の部分も屋内化しておりまして、上の部分は若干空気が流動するというので、実際の音の流れはそういった形になろうかと思うのですが、計算するにあたってはそのへんの伝播計算というのは、指針の計算式になくて特殊な形の計算になろうかと思うのですが、その部分は安全側で考えて、回折した場合こうなりますよという検証にさせていただきました。

●松井委員 屋内に物があって隙間から音が出てきているということだと思のですが、この回折の式はまったく使えません。それは回折の式で計算されているということですね。

●ヨドバシビル（西村） 安全側という言い方が適切かどうかわかりませんが、回折という形で考慮した場合はこれだけ音が出るかもしれませんというまとめ方です。

●松井委員 まず屋内に音源がある場合は屋内の中で反射しますので、パワーレベルというのはほとんど意味のない数字になります。屋内の中の吸音がどうなっているか、隙間がどのくらい開いているかということに基づいて計算するというか、大店法の指針はそんなことを想定していないので出されていませんが、この建物はそういう建物ですから、そういう場合の計算方法は別途出されていますね。

●ヨドバシビル（西村） わかりました。そのへんのところも今ご指摘ありましたように、当然内部の音というのは反射とか吸音処理がされていたら吸音ということがありまして、実際にその隙間のほうから音が飛んでいくということになろうかと思いますので、ただ建物の形状が複雑なところがありますのでどこまで対応できるかわかりませんが、極力そういった形で対応できるように検証を別途してまいりたいと思います。

●松井委員 計算自体はきわめて簡単ですよ。屋内の広さがわかって、壁の面積、吸音材料、開口部の面積がわかれば計算できますので、そんな難しい話ではないのではないかと私は思います。その典型的な例が、キュービクルの計算方法が資料の04、後ろから7、8ページ目に載っているのですが、これは御社がやられたものではなく中立電機株式会社が出されたものなので御社に責任はないのですが、見事に間違った計算をしておられます。ここで計算しているのは何かといいますと、変圧器があってそれを金属か何かで囲った場合にどのくらい音が漏れてくるかという計算ですが、完全に間違っていますので、これは建築学等のテキストブックを見直していただいて、計算し直してください。49dBで16dB等価損失あると書いていますが、キュービクルの筐体の中のパワーレベルは先ほどと同じ屋内です。まったくそれを考慮せずに計算されています。

- ヨドバシビル（西村） キュービクルの音源につきましても再確認をいたします。
  
- 松井委員 このミスはものすごく多いのですけれど、屋内にある場合、あるいは囲った場合にどうなるかという計算の典型的なミスです。

次は、先ほどの説明にもありましたが、何点か予測地点で夜間の騒音の規制基準を超えているところがあったと、50dBを56dBになっているところがあったのですが、それに対する対策の話を言い間違えられたのかなと思うのですけれども、自動車の走行音をアイドリングストップで対策されるといわれたのですが、これは間違いですよ。
  
- ヨドバシビル（西村） すみません。低速走行でございます。
  
- 松井委員 今56dBで6 dBオーバーしているのですが、低速走行で6 dB下がるのですね。
  
- ヨドバシビル（西村） 実際のパワーレベルが6 dB下がるということは、低速走行においてはそれはないと思うのですけれど、ただ配慮事項としてそういった対応をするということでご説明をさせていただきました。
  
- 松井委員 配慮して規制基準が満たされるというわけではないということですね。
  
- ヨドバシビル（西村） そうです。
  
- 松井委員 わかりました。それで問題の予測ポイントですが、いちばんわかりやすい図が先ほども使われていた「騒音源及び予測地点（走行）」です。ページ数が打っていない、見開きのところになります。予測地点はP 2あるいは12, 3, あるいは予測地点C, 予測地点Dですが、どうしてここを選ばれたのかというのが不可解でして、ここは七条通の1本南の通りでかなり細い通りですが生活道路になろうかと思えますけれど、ここに面しておられるお宅が何軒かあって、そのお宅から飛び地AとかBが見えますね。そこを予測ポイントにすべきところではないかと思うのですが、わざわざ遮音壁の裏側のところを予測ポイントにされているのは理解できないのです。いちばんレベルの高いところは見えているところではないのでしょうか。
  
- ヨドバシビル（西村） 今ご質問のありました私道のところで入口から目視ができる場所につきましては、図面の前のほうに補足資料ということで2ページほどの資料を添付させていただいていると思いますが、こちらに飛び地Aの南側の東の部分に住居がございまして、こちらのところに予測地点を設定して補足資料ということでご説明をさせていただいております。また、もう少し影響のあるところが別のところにあるのではないかというご指摘がありましたとおり、確かに車の音が直接届く部分もあるので、そのへんはもう一度予測地点を追加いたしまして再検討したいと思えます。
  
- 松井委員 この補足資料に回折減衰17.4とか17.5とか入っていますね。見えているのですけれどもこれは回折減衰に考えていいですか。プラス、通りの両側は全部壁をつくっていますか

ら、その反射音も入ってきますね。当然、多重反射まで入ってきますね。それで20dB下がりますか。私は逆にプラス6とかプラス10にしないと、現状から乖離すると思うのです。

もう一点いいますと、要するにこれは14軒のお宅でやられていますけれど、これまで京都市の本店法の場合、出入口のところについては敷地境界で計算すると発散するので、そこで評価はしておりません。それはいいのですが、店舗側の敷地境界ではなくて住宅側の敷地境界で評価をしていただいていますね。

●ヨドバシビル（西村） 保全対象側の住居側です。

●松井委員 それはやむを得ないということでいいのですが、敷地境界でやりますと距離といっても10メートルを切りますね。仮に反射音を考えなかったとしても56から60ぐらいいきますから規制基準を10ぐらいオーバーする。反射音を考えるとプラス3、場合によっては2回反射まで考えるとプラス6ぐらいいきます。そうすると60を超える可能性もあります。規制基準を10dBオーバーするような場合、これまで京都市ではその部分の駐車場の使用制限をしていたでいます。

●ヨドバシビル（西村） こちらのところは西側ということで大型車両走行とか、出入口②とか、建物の中に室外機とかがありますので影響の出るところということで、西側の部分についてはG地点とA地点とH地点を設定しているのですが、今ご指摘のとおり「旅館 日本館」のところには予測地点を設定しておりませんでした。

●松井委員 ここは人がおられるわけですし、しかも距離的にかなり近いので、という点では選ばれてしかるべきところかなと思います。この周りは店舗が多いので人が住んでいるところがどこかというのは地図を見ている限りではわからないことが多いのですが、少なくともここは人が住んでいるところだという気がしますので、あとは東西南北を見たときに結構レベルが高いのが南方向にもあるのですが、ここは全然人が住んでいないと考えてよろしいですか。

●ヨドバシビル（西村） 商業施設が主になっておりますので、特に予測地点ということでは南側については荷さばきの搬入とかがありますI地点ということで予測地点を設定して検証しております。また、現在人が住んでいる、住んでいないにつきましてはもう少し詳細を確認したうえで、影響があるようであれば検討に加えて予測をしたいと考えています。

●松井委員 必ずしも今挙っているなかで例えば予測地点JとかDP11とかはどうでもいいところですが、これだけ大きな建物ですから、もっとこのへんはやっておかないと危ないというような部分がちょっと気になっています。

もう一点、これが最後ですけれど、23ページにBGMを使われるように書かれていますが、BGMの内容は何でしょうか。

●ヨドバシビル（西村） お客様へのご案内とか、ちょっとした放送を考えております。

●松井委員 ちょっとしたというのは何でしょうか。よくテレビで流れているあの音楽が流れるというわけではないのでしょうか。

●ヨドバシビル（西村） 大々的に流すというのは、やはり周辺の活動もございまして条例等がありますので、それに準じた形で今検討しているところです。

●松井委員 店舗に来られる車の音はある程度やむを得ない面があります。音なしで入ってこられないからやむを得ないということもあるかもしれませんが、BGMを流すというのは意図的に騒音を出しているということです。このところに「極力少なくなるよういたします」という文言があるのですが、極力少なくする方法を私は知っているのですけれども、やめることではないのでしょうか。

●ヨドバシビル（西村） 極論はそういった形になると思います。

●松井委員 要はどうしてBGMを流されるのかという必要性ですね。どうして騒音を意図的に出す必要があるのかということの説明をいただかないと、ここでBGMを出さないこの店舗には人が一人も入りませんかそういうような説明をいただかないと、意図的に拡声器を使って通行人に音を聞かせるということをするわけです。近くに住民がおられたら、その方は、ここは24時間流されないですけれども、ずっと聞かされるわけです。それはもちろんですけれども、外へ音を出すということはこの店舗から通行人に対しても騒音を出すということになりますね。そういうことをやられるのですか。そこまでやるのでしたら、こうこうこういう理由で出さざるを得ないという説明があるのではないかという気がします。

ここに書いてある文言で気になるのは、まず周辺住民に限定されていますね。これは周辺住民だけではなくて通行している人も聞きたくないかもしれませんね。そういう配慮が販売目的の拡声器使用にはあるのではないか。これは私の個人的考えになるかもしれませんが。

もっとも気になるのは「誠意をもって対応いたします」という文言です。これは誠意をもって何をされるのでしょうか。

●ヨドバシビル（西村） BGMに関しまして具体的な内容とかその必要性、そのへんのところを持ち帰りまして検討して、次回ご回答したいと思います。

●松井委員 最新あった事例をここで紹介させていただきますと、敷地境界で聞こえないというようなどころまでしていただいております。

●ヨドバシビル（西村） BGMを下げるというような形の対応ということですか。

●松井委員 そうです。特に今回の場合、23ページはミスですけれども、1階に3個、地下に1個ですね。これは1階平面図参照と書いてはありますが、1階をいくら探しても見つからなかったのですが。

●ヨドバシビル（西村） すみません。スピーカーの02は地下にあります。

●松井委員 地下に音を出されるというのがどういうことになるかというのはご存じでしょうか。例えばトンネルの中で片方から音を出すと端のほうでどうなるかご存じですか。

●ヨドバシビル（西村） 中は音の反射がかなり回数多くなりますので、音が拡散して広がっていくというのはよく知っています。

●松井委員 理想的な条件ですとまったく音は下がりません。1キロ離れても音は下がらないのです。そういうところに音を出されるということで、BGMを流すということ自体が、あれだけ大きな施設をつくっていったら、ここはヨドバシカメラというのは皆さんご存じです。にもかかわらず、地下街にヨドバシカメラの宣伝を出される必要があるのかどうか、そのあたりは配慮をお願いします。

●ヨドバシビル（西村） わかりました。持ち帰りまして検討させていただきます。

●市川会長 議論が白熱しておりますけれども、もう予定の時間が過ぎておりますのであと5分ぐらいで終わりたいと思います。次回最終回ですので、どうしてもこの資料をお願いしたいということを改めて確認だけお願いしたいと思います。

●宇野委員 事務局のご意向も伺いたいことがございますので。今回ヨドバシさんが出店されるにあたって法定手続き的には今とっていただいている流れで特におかしいというわけではないのですが、八条の南口に近々、この審議会で検討しました商業施設が立ち上がりますので、そこの部分の交通のプラスがどうしてもあると。現状は確かに今はないのですが、ヨドバシさんが出店される時にはすでにそれがプラスされているという状況のもとで、さらにヨドバシさんの交通が入る。これは別にヨドバシさんだけの責任ではないし、両者でそれぞれ検討いただく話になると思うのですが、そのあたりの影響をご検討いただくほうがいいのか、そこまでお願いしていいのかわかりませんがちょっと悩むところがありますので、事務局等のご判断をお伺いしながら適宜ご指示をいただければと考えております。

●事務局 事務局からお答えします。大店立地法の場合は個店単位で対応することになります。ことから、店舗に向かってくる車あるいは出る車が及ぼす影響という評価が第一義的になりますので、どの範囲まで広げるかというところは実は規定していません。例えばすぐそばに店舗が建ったとしても、大店立地法の定め及び趣旨から判断しますと、別々に評価するというのが一義的な理解になります。

京都駅周辺というのは南北の通りが非常に限られるということで、店舗ができることによって車の流れが北から来る車、南から来る車が回遊することが当然発生してくるかご存じます。ただ、事務局としましては、南側の店舗の影響を本件設置者に評価させるかどうかということになりますと非常に難しい部分がございます。

これまでのご審議を拝見しますと、どこから来店客車両が来るかという考え方についてまだ明確なお答えがないということかと考えます。交通流量の全体的な評価としてどう考えているかという考えを求めるのは差し支えないと思いますが、交通量の調査を改めてすると、かなりの追加負担となってまいりますので、この場ではなんとも申しあげられません。

●宇野委員 交通量調査という趣旨ではなくて、要は審議会として先ほどの資料を把握しているわけですから、どれくらいの来店が見込まれるかというのは審議会として検証していくという立場がございまして、そうするとそれはまったく見ないでいいのだろうかというのが私は心に引っかかったところございまして、別に法定手続きとしてどうこうというわけではなくて、あくまでもお願いの範囲にとどまると思うのですが、要は審議会として南北に大きなものが出てくるということはこの責任で検討しているわけですので、そのあたりをどう位置づけるか、ご検討いただけるかと思うのですけれど。

●事務局 趣旨は理解いたしましたので、その内容を踏まえまして事務局としての考え方をまとめたいと思います。

●早瀬委員 やはりここは交通問題がいちばん大きい問題だと思います。その前に京都市のほうに伺いたいのですが、七条警察署はまだ生きているわけですが、これは府ですから市とは違うのですが、いつまでここに七条署があるのでしょうか。

●事務局 その件につきましては把握しておりません。

●早瀬委員 なぜそれを聞くかといいますと、七条通にしても塩小路通にしても車が並ぶのです。私も車を運転しますが、心理的に烏丸通はあまり車が並ばない。七条署がある限りはね。烏丸通、ちょうどおたくの正面は七条署がある限り車が並ばないと思うのです。七条通には並んでいるのです。先ほど商圈をおっしゃいましたが、滋賀県のほうから来る場合は五条通から来て烏丸の七条を右折する車が多いと思う。七条烏丸から入口までは、河原町の四条下がったところの西側と同じようなことになると思います。

図面3の建物配置図を見ますと、来客の車と業者の車はどういうふうに区別されているのでしょうか。

●ヨドバシビル（西村） 搬入車両につきましては、建物配置図の室町通の西側の出入口2の下のほうに搬入車の専用出入口を設けておりますので、搬入車は一般のお客様とは別の出入口から別のルートを通って地下2階に向かうということで、貨客の分離については図られた計画にしております。

●早瀬委員 ブルーの網みたいになっているところが業者の専用の出入口ですね。出入口の1, 2が来客用ですか。

●ヨドバシビル（西村） そうです。

- 早瀬委員 出入口1の七条通から車が入って、七条より一つ南の細い道路を通り、さらに店舗予定地のすぐ北側の通りを来客の車が横断することが心配です。
- ヨドバシビル（西村） 横断にあたりましては敷地の飛び地のところでは必ず一旦停止をして入ってくるというふうになると思いますが、当然、整理員等を適切に配置しまして、この公共交通の支障にならないように対応したいと思っています。確かにご指摘があったように、二つの道路をまたいで車が入ってくるというふうになりますので、安全対策については今後、所轄警察等も含めまして具体的な配置計画とか対策を十分考えていかなければいけないと考えています。
- 早瀬委員 店舗北側の東西にのびる2本の細街路は通行可ということですね。
- ヨドバシビル（西村） そうです。一般の方は通行可の道路になっております。
- 早瀬委員 東西にのびる2本の細街路を横断するときに、もちろんガードマンがつくと思いますけれど、どうでしょうか。
- ヨドバシビル（西村） ご指摘のとおり、その安全対策については万全な形で対応していかないと一般の公共の通行に支障を来す部分も十分考えられますので、対策については万全な形で検討してそれを実行するというで考えております。
- 早瀬委員 通行の妨げというよりも、細街路を横断するわけですから事故が起こらないかと懸念をするのです。この2本の細街路は一方通行ではないのですね。
- ヨドバシビル（西村） 一方通行ではなくて双方通行が可能な道路になっています。
- 早瀬委員 両方行けて、狭い、来客の車が横断する、大変だな。
- ヨドバシビル（西村） ご指摘のとおり、確かに公共の道路をまたいで車が往来するので、その部分については十分な対策をとっていかなければいけないと思っています。
- 早瀬委員 地元説明会の日に意見が出たのですか。
- ヨドバシビル（西村） 地元の住民の方からも安全対策はきちんととってくださいというようなご意見がございました。
- 早瀬委員 今日は問題提起だけをしておきます。
- 市川会長 もう予定した時間が過ぎておりますので、いろいろまだ関連してご質問があるかもしれませんが、一応本日はこれで打ち切りまして、続きは第3回目の審議会に持ち越し

たいと思います。それではこれで、(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。なお、冒頭でご説明いただきましたけれども、ヨドバシの関係者の方は体調不良ということで欠席ですが、必ずそれに代わる方を準備していただくようお願いいたします。

それではこれで終了いたします。担当の皆様、どうもありがとうございました。

●事務局 ヨドバシビルの件につきましては、多数の資料請求並びにご質問が出ております。なにぶん量がございますので、後ほど事務局でとりまとめまして、委員の皆様方には調整を再度確認させていただきたいと存じますので、申し訳ございませんが追加資料の請求については後ほどの確認ということでよろしゅうございますか。

—— (委員一同了解) ——

—— ((仮称) 京都ヨドバシビル担当者退室) ——

#### 4 報告事項

●市川会長 それでは、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 それでは事務局からご報告申し上げます。資料5ということで、おめくりいただきまして23ページでございます。これは9月30日に答申をいただきました平成21年3月届出案件ロイヤルホームセンター京都横大路につきまして、11月5日に市意見通知を行ったものの報告でございます。内容といたしましては、市の意見なしということで、付帯意見を24ページのところに載せております。内容といたしましては、来店客車両の増加や駐車時間の変化が見込まれる場合については不足がないようにすること。BGMについては店舗周辺への影響に配慮して、生活環境の悪化を回避するよう配慮が望まれるとしておりまして、前回の審議会で指摘いただきました内容を踏まえまして、本件に関しましては本年12月から年明けにわたりBGMの運用実態と駐車場の利用実態の報告を求めています。結果がまとまり次第報告してまいりますのでご了承いただきたいと存じます。

続けまして26から27ページにつきましては、毎回ご報告申し上げております「立地法に係る計画一覧」でございます。11月の届出受理予定はございません。27ページにつきましては今後の予定ということでまとめてございます。

さらに、繰り返しになって誠に申し訳ないのですが、先ほどご議論いただきましたヨドバシビルの追加資料の件でございますが、もし前回同様間違い等がございましたら、ご指摘いただきたいと存じます。

順にまいりますと、商圈の設定の考え方で、7キロの設定の根拠がいまいちはっきりしていないのではないかと。南側のC方面あるいはD方面から来る来客の関係がどう反映されているかという説明が足りないのではないかと。八条側の交差点の部分も含めて、南北の断面の評価ということも中身に含まれるのではないかと。南部のほうから来るもの、遠くから来るものについては公共交通機関という話があったけれども、具体的にどういう形で公共交通の促進ができるのか。それは一定の説明があつてしかるべきはないかと、当然南部の評価に関しましては、パーソ

ントリップ調査等使えるものを踏まえたいうで説明ができないものかというご指摘があったかと存じます。これらについては再度説明の必要があるということでのご指摘をいただいたと存じます。

さらに騒音に関しましては、出されている資料等の整合性を再度整理し直して、中身としてわかりやすくすることがまず大前提にあったかと存じます。これにつきましては事務局が確認したところでございますが、何度かの提出のし直しがあったこともございまして、改めて私どもとしましても反省するところがあると存じますのでご了承いただきたいと存じます。なお、設置者に対しましては再度その中身の整理を指示してまいります。

騒音の関係については、予測地点として追加すべきところ、「旅館 日本館」のあたりについては当然人が生活し、泊まっている人もあることから追加すべきではないかというご指摘があったかと存じます。さらに飛び地A、飛び地Bにつきましては予測地点の追加ということもあるけれども、回折の考え方がどうなのか、今のままの考え方でいくと10時以降の駐車場が騒音の関係から使えないのではないかというご指摘があったかと存じます。これにつきましては駐車場運営と関わるところでございますので、設置者の意向を改めて確かめてまいりたいと存じます。さらに騒音の音源に関わるということでございますが、室内に係る音源の測定についての考え方、計算のやり直しが必要ではないか。指針の方法ということではなくて、中身の計算の仕方はごく簡単であるから、もう一度その中身の検証を含めてやり直しをしてくださいというご指摘であったかと存じます。

BGMにつきましては、なぜ騒音を出す内容についてしなければならないのかというご指摘につきまして、当然、営業に係る部分も含めてではございますけれども、その姿勢についてのご指摘があったかと存じます。これにつきましてはヨドバシ自身の考え方も含めてのことでございますので、今回は意思表示があるかと存じます。BGMにつきましては私どもとしましても禁止という言い方はしておりませんが、できるだけ控えていただきたいという方向であることには変わりはありません。ただ、どこまで工夫ができるかということについては事業者側としてできる範囲と、どういう考え方でいるのかという意思表示は可能かと存じます。

以上のようなご指摘をいただいた内容について、次回宿題を含めて説明ということになったかと存じますが、今のような形で設置者に指示してよろしゅうございますか。

●市川会長 それと細街路の安全の問題ですね。

●事務局 申し訳ございません。細街路の安全対策でございますね。設置者側の説明の中でも対策が必要だと申ししておりましたので、どうするかということについて求めてまいりたいと存じます。以上のような形でよかったですでしょうか。

●市川会長 いかがでしょうか。何か漏れている内容がありましたでしょうか。

●宇野委員 商圈に関しては必ずしも南部というわけではなくて、商圈全般の見直しというふうに理解しておりますので、その根拠を次回には示していただきたいと思います。

●事務局 説明は用意してあったけれどもちょっとそれでは根拠が薄弱ではないかということだったので、もう一度整理をし直すということによろしゅうございますか。

●宇野委員 はい、結構です。

●市川会長 7キロを1次商圈と考えているという説明だけでしたので。

●松井委員 確認ですが、10時以降は飛び地A、Bが使えないのではないかと思います。

●事務局 飛び地AとBが10時以降の利用は無理ではないかということでしょうか。

●松井委員 駐車場全体が無理という意味ではございません。

●事務局 わかりました。そういう理解で整理をし直すということで伝えてまいります。

## 5 その他

●市川会長 それでは、議題5「その他」に移ります。何かございますか。ないようですので、これで本日の審議会を終了したいと思います。

●事務局 事務局から報告をさせていただきます。次回の12月の審議会でございますが、年末ということで誠に申し訳ございませんが、12月28日水曜日午前10時という誠に心苦しい時間ではございますが設定させていただいております。開催場所は現在調整中でございます。12月の審議会におきましては、阪急オアシス山科店の答申案の検討、第3回目の（仮称）京都ヨドバシビルの届出者説明を行います。よろしく願いいたします。以上でございます。

●市川会長 私が復唱しなくてもいいでしょうか。28日でございますのでよろしくお願いいたします。

次回の審議会において、特に非公開とすべき部分もないように思われますので、公開といたしますが、よろしゅうございますか。また、次回審議会では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。

——（異議なしの声）——

## 閉 会

●市川会長 それでは、30分いつもより長くなってしまいましたけれども、第101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。