

第100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 10 月 28 日（水）

午前 10 時～12 時

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、7名の委員にご出席をいただいております。松井副会長、石原委員、辻委員におかれましてはご欠席となっております。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、堀池商工部長から一言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。お忙しいところご出席賜りましてありがとうございます。本日の案件につきましては、イズミヤ伏見店の届出者説明、(仮称)京都ヨドバシビルの諮問及び届出者説明、(仮称)阪急オアシス山科店の諮問でございます。委員の皆様におかれましては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。皆様方のお手許には、「審議会次第」、資料1「イズミヤ伏見店検討資料」、資料2「(仮称)京都ヨドバシビル届出概要及び検討資料」、資料3「(仮称)阪急オアシス山科店届出概要」資料4「立地法に係る計画一覧」、以上の資料を置かせていただいております。また、今回の審議に関わる諮問書の写しと、12月の日程調整表も併せて置かせていただいておりますのでご確認お願いいたします。過不足等がございますときは、お手数でございますが事務局のほうへお申しつけください。

なお、報道関係者、傍聴の皆様方には、本日の閲覧資料を席後方の机に置いてございますのでご覧ください。また、傍聴の皆様方へのお願いでございますが、傍聴席からの審議中のご意見、ご質問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。ご意見、ご質問等につきましては、皆様方の左手の机の上に意見書用紙を置いてございますので、用紙にご記入のうえご提出願います。なお、当審議会の案件に対しますご意見につきましては、商業振興課で受け付けております。本日ににつきましては意見書に記入のうえ審議会終了後に、事務局にお渡しいただいても結構ですし、途中退席をされる場合は、同じく左手の机の上に意見用紙を置いていただく箱を設けてございますので、そちらに置いていただければと存じます。

また、報道関係者の方へお願いでございますが、審議中の撮影につきましては記者席のほうからお願い申し上げます。

それでは審議会を始めたいと思います。市川会長よろしくようお願いいたします。

議 事

1 平成21年5月届出案件「イズミヤ伏見店」に係る届出者説明

●市川会長 では、これより第100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5月届出案件 イズミヤ伏見店」であります。前回の審議会でも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いたします。

●事務局 事務局から資料のご説明を申し上げます。2ページに今回の案件につきまして意見書及び地元説明会の意見の概要を記しております。まずイズミヤ伏見店に関しまして意見書の提出はございませんでした。さらに地元説明会の関係でございますが、本件に関しましては、地権者への土地返還が地権者の都合で急がれたということもございまして、設置者のほうから届出に先立ちまして自治会など近隣住民の方へ説明に回られたという事情がございます。そのなかで特に今回の駐車場の扱いについて異論がなかったことと、その説明のなかで地元住民の方々から改めて説明会開催の要望がなかったことを踏まえまして、地元説明会開催不要の認定を行っております。

3ページでございますが、周辺の現況写真を撮っております。撮影日時は9月30日の夕方でございます。おめぐりいただきまして4ページでございます。これは番号順に撮っております。①店舗概観を見ますと、ゲートが設置されております。これにつきましては届出書の6ページに記載されております「駐車場①及び②各出口、駐車場③の出入口等につきましてはゲートを設置する予定です」の文言どおりに、ゲート設置がされている状況です。追加資料を各委員の方々の席上配布ということで、今お手許にA3の図面で、ゲート設置後と書いた駐車場の配置図を用意しております。この図面上に点線で丸を囲ってある第1、第2、第3とございます。第1については国道24号線から入るところに発券機と料金ゲートを入口と出口に設定してあります。さらに第2につきましては北のほうに上がりまして発券機と料金ゲートを、第3のところには発券機があるのと、そこから離れて方角でいいますと西側に料金ゲートを設置してございます。ゲート設置の経過等につきましては、このあと設置者から説明があるかと存じます。

現地の説明としまして、駐車場①につきましては、1番、2番、3番、4番ということで出入口の状況を撮影いたしました。さらに、イズミヤ伏見店の西側の細い道路、5番を通過して6番、7番ということでその状況を撮影しております。7番を通りまして駐車場②ということで8番と9番、これは出入口にかかわる状況を撮影しまして、おめぐりいただきまして6ページには駐車場③の状況を写しております。現地の撮影状況につきましては、水曜日という平日でしたが、天気は雨でしたので車による来店が多いかと思われましたが、この日については普段より幾分少なかったという状況でございます。以上でございます。

●市川会長 それでは、引き続きましてイズミヤ伏見店の届出者説明に移ります。イズミヤ伏見店の担当の方に入ってくださいますので、事務局よろしく申し上げます。

——（イズミヤ伏見店担当者入室）——

●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お願いいたします。

●イズミヤ（長嶋） おはようございます。イズミヤ伏見店の店長をやっております長嶋と申します。よろしく申し上げます。

●イズミヤ（岡室） おはようございます。イズミヤの本部で店舗開発を担当しております岡室と申します。よろしく申し上げます。

●イズミヤ（土橋） 立地法のほうを担当させてもらっています地域環境研究所の土橋と申します。よろしく申し上げます。

●イズミヤ（西上） 同じく地域環境研究所の西上と申します。よろしく申し上げます。それでは、私のほうから説明をさせていただきます。冒頭に駐車場にゲートをつけた説明をいただいていると思うのですが、これから説明いたしますことはゲート設置後のことも含めまして併せて説明させていただきます。

では、届出書の1ページ、最初から順番に説明させていただきます。大規模小売店舗の名称はイズミヤ伏見店、住所は記載のとおりです。変更をする日は平成21年6月1日です。店舗面積は9,285平方メートル。変更内容ですが、駐車場4つありましたうち1つが減りまして3箇所になります。それに伴いまして台数は412台から277台に減少します。出入口の数及び位置については、残る3箇所の駐車場の出入口の数に変更はございません。

ただいま申しあげました変更日は平成21年6月1日となっております。これはすでに変更しておりまして、今回の変更にあたりましては、返却要請があった日から返却実施日までの期間が大店立地法上の変更制限期間であります8カ月を大幅に下回る短期間でありました。やむを得ず、8カ月を待たずして変更を実施させていただいております。これにつきましては、地主の方から土地の返却を要望されまして、事業者として可能な限り賃借期間の延長のお願いいたしておりましたが、契約時の条件ということもありまして、5月末日に返却しております。

残ったうちの駐車場③の収容台数が4台減少しておりますが、これはもともとの運用が駐車場③と④を連動して運用しておりまして、駐車場④がなくなったことに関連しまして出口が狭くて出入口の車両の出庫が難しくなりましたので、出入口を駐車場側に後退させまして対応いたしました。

次に3ページになります。敷地はすべて自己所有となっております。周囲の状況はご覧のとおりになっております。その次、4ページは店舗の内容ですが、1階から3階まで店舗、1階部分に付属施設として飲食店があります。また利用者層が同一の付属施設として飲食店、クリーニング店、たばこ売り場があります。店舗の面積の20%未満、約6%程度となっております。店舗オープン日は昭和45年3月16日でございます、オープンからすでに39年経っております。

5ページにまいりまして、イズミヤを核店舗といたしまして、その他テナントが15店入っております。店舗の営業時間はテナントを含めまして全体で一律設定となっております。開店時刻は9時、閉店時刻は21時45分となっております。

6ページにまいります。今回の届出は6月1日に行っておりますが、届出後の6月22日に、届出と直接関係ございませんが、各駐車場の出入口に無人機械式のゲートを設置いたしました。本届出は届出日6月1日時点の内容を記載しておりまして、現在の状況と若干異なっております。説明のなかでは現在の状況を踏まえまして説明させていただいております。駐車場の収容台数につきましては前項でも説明させていただいておりますが、駐車場④を返却いたしまして131台、駐車場③の出口確保のために4台減りまして合計135台減少しております。変更後の駐車場の出入口の数につきましては先ほども申しあげましたが変更はございません。

料金ゲートの設置に伴いまして、指針による待ち合い台数の検討を行いました、指針をクリアしておりまして、ゲート設置後は現在までも待ち行列は発生しておりません。ゲート設置による運用上の都合で、届出時は駐車場③につきましては土日と休みの日のみの使用としてお

りましたが、現在は平日も使用しております。届出時、駐車場③につきましては料金徴収を行っておりませんでした。ゲート設置に伴いまして駐車場③についても料金を取るようになっております。ちなみに、従業員駐車場は別途30台を別の場所に確保しております。場所はもともと第4駐車場のありましたところに一部自社所有地がありましたので、そこに確保しております。

続きまして8ページ、駐輪場でございますが、来客が使用できる駐輪場は2箇所、収容台数は合計で510台設置しております。これとは別に従業員用の駐輪場85台を駐車場の奥に設置しております。この店舗は比較的駅に近いこともありまして違法駐輪されやすいと思っておりますので、違法駐輪がないようにガードマンや従業員による巡回を1時間に1回程度実施いたしまして、明らかに違法駐輪である場合、警告文の挟み込み等注意警告を行っております。

次に9ページ、荷さばき施設でございます。荷さばき施設の面積は78平方メートルございます。4トン車が2台同時に荷さばきを行うことができます。荷さばきを行うことができる時間は朝6時から夜22時まで、昼間の時間帯のみに限っております。特に繁忙期を除きましては夜7時までで終わるよう努めております。繁忙期と申しますのは、年末年始のお客様がたくさんいらっしゃる期間を指しております。

次に10ページ、騒音の発生に対する対策でございます。届出書にリストが載っておりますが、冷却と冷暖房設備等の室外機の設置及び運用計画でございます。次のページですが、BGMにつきましては店内のみの使用になっております。屋外にスピーカーは設置しておりません。その他騒音対策は「(4)その他」のところに記載させていただいております。

続きまして12ページ、廃棄物の保管でございますが、保管施設は合わせて150.68立方メートル用意いたしております。特に対策等は(3)に8項目示しております。廃棄物の収集時間帯は昼間の時間帯の朝6時から22時までとなっております。

今回駐車場減の変更に伴う配慮事項ですが、これまでもずっと継続して対策をとっておりますが、空ぶかしやアイドリング禁止の看板設置により注意を促しております。また、交通に対する配慮事項といたしまして、休日の繁忙時間帯にガードマンを配置し、安全確保及び円滑な車両運行に努めております。来店客用駐車場の運用状況については、駐車場時間帯別の出入庫台数の調査を実施いたしまして、駐車場全体の約半分が空いている状態を確認しております。届出書の15ページにそのときのデータを掲載しております。この結果からいきますと、いちばん混んでいる時間帯は休日の16時台となっております。そのピークの時間帯は205台となっております。これに1.14をかけまして234台。繁忙期は234台来られるということになります。これに対しまして現在用意しております駐車場は277台となっております。十分対応可能と考えております。

今回変更させていただく前に駐車場を返却させていただく必要がありましたので、駐車場の削減と料金ゲートの設置につきまして、地元自治会長様だけでございますけれども事前に説明させていただいております。そのときに特に住民の方に個別に説明するということは要請されておられませんので、それは実施しておりませんが、地元自治会長様に説明させていただいております。

現在、ゲート設置後の状況でございますが、適宜ガードマンを配置し、来店者にも周知徹底

を行うことによりまして、これまで付近住民の方とトラブル、もしくは混雑ということは一切発生していません。今回の変更に伴います届出内容の説明は以上で終わらせていただきます。

●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、委員の皆様方から何かご意見、ご質問がございましたらお願いします。

●恩地委員 駐車場④は今まで自社保有だったけれども借り上げだったということですが、駐車場①はたぶん自社なのでしょうけれど、②、③も自社ですか。

●イズミヤ（西上） 自社でございます。

●恩地委員 わかりました。駐輪場③について、まず7ページのところですけれど、5月29日段階では平日利用は想定してなかったのですが、今現在は平日も利用しているということになったわけですね。こういう場合、現状で審議するわけですから資料も現状の資料を用意していただくというのはどうなんですかね。それはどうするかというのは検討いただきたいのですが、それと、なぜ平日も利用するようにしたのかその理由があれば教えていただければと思います。

●イズミヤ（土橋） 平日の利用につきましては、駐車場の利用台数としましては休日の約6割か7割程度の利用しかございませんで、従来の①、②で駐車台数は充足しております。ただ、ゲートを設置するにあたりまして駐車場の運用上の問題から、これはシステムの問題ですけれど、平日も同じように運用させていただくと。同じような時間で同じような形で運用したいということで、そういう形で平日も使わせてもらっています。

●宇野委員 ご説明ありがとうございます。まずは数値的な確認ですけれど、資料の3ページに駐車場の面積と所有形態が自己所有と書かれているのですが、これはすでに変更後の面積がこの六千五百平方メートルであるということでしょうか。他の資料は変更前、変更後で比較していただいているところが多いものですから、ここに自己所有と書かれているのはすでに駐車場面積としては変更後という理解でいいかという確認です。

●イズミヤ（土橋） 基本的に変更後になっております。

●宇野委員 資料でいいますと図面の4ですか、駐車場の出入口の関係と周辺の状況の図面がございませけれど、例えば駐車場③は出口が西側にございませけれど、ここから出てくる車両はどういう経路を想定して、大多数は国道24号を介してかと想像するのですけれど、どこに出てこられるのかなど。要は、信号交差点なのか、それとも真南に下りてこられるのか、そのへんの経路誘導等はどのようにされていますか。

●イズミヤ（土橋） 駐車場③につきましては、国道24号、図でいいますと店舗の南西角の信号から入りまして、入口②から駐車場③のほうへ入ります。通路は西向きの一方通行になっておりまして、出口②のほうへ出します。こちらのほうから南のほうの国道24号へ基本的には帰

っていくと。こちらのお店は近隣の方はほとんど自転車や歩行での利用が多くて、ほとんどの方は24号を介しての利用になっています。

●宇野委員 例えば退店経路としては、駐車場③を使った場合は次の交差点というよりは、むしろそのまま南に下りていかれて左折で出場されるということですか。

●イズミヤ（土橋） 24号を左折ですね。お店のほうへ一旦曲がっていただきます。

●宇野委員 どうしても気になりますのは、住宅密集地域での計画ですから、あまり地元の方とは特に問題は今のところないということですが、例えば住宅密集地域で駐車場③がこれから利用も少し増えてくるかと考えますと、平日ですと子どもたちの登下校が、特に下校の時間帯との兼ね合いがあるかと思うのですが、このあたりは通学路指定等々あるいは駐車場の利用経路の関係はどんな感じでしょうか。

●イズミヤ（土橋） 通学路につきましては指定されていません。駐車場の出入口につきましては、ゲートをつけたのもそうですけれど、ガードマンを配置しまして、今までの利用形態と変わっていることを利用者の方に周知徹底させていただくと。それと併せて、それ以降、平日の通学時間帯にはガードマンを配置させていただいて常駐させていただいています。

●宇野委員 どうもありがとうございます。

●市川会長 他にご意見はございますか。ないようですので、現地調査の実施及び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、このお店は昭和45年開店の古いお店で既存店ですので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いたします。それでよろしゅうございますか。もし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。

追加資料についてでございますが、恩地委員から駐車場の平日のデータをというお話がございましたがいかがでしょうか。

●恩地委員 データというか、記載内容を現状に合わせてほしいということですね。あと駐車場の面積も変更後は何平米になると記載していただければと思います。

●市川会長 改めて事務局のほうから指示をお願いいたします。

●事務局 了解いたしました。

●市川会長 それでは、これでイズミヤ伏見店の届出者からの説明を終了いたします。担当の方どうもご苦労様でした。

——（イズミヤ伏見店担当者退室）——

2 平成21年7月届出案件「(仮称)京都ヨドバシビル」に係る諮問と届出者説明

●市川会長 続きまして、議題2「平成21年7月届出案件 (仮称) 京都ヨドバシビル」であります。これについて京都市から諮問を受けたいと思います。

●事務局 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、本日付で諮問させていただきたいと存じます。なお、本件につきましては諮問のご了解をいただきましたら、引き続き届出者から計画説明を行ってもらうべく現在待機をさせていただいておりますので、そちらのほうも併せてご審議のほどお願いいたします。

●市川会長 ただいま市長より諮問を受けました届出案件の概要について、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、引き続き届出者説明に進みたいと思いますが、よろしいでしょうか。

—— (異議なしの声) ——

●市川会長 事務局よろしくをお願いします。

●事務局 事務局から届出概要及び検討資料につきましてご説明申しあげます。まず7ページは公告資料として、10ページ以降につきましては意見書の関係及び地元説明会の実施報告書、さらに店舗の現況写真を掲載しております。まず意見等の内容、あるいは意見書、店舗の現況写真につきましてご説明申しあげたあと、説明会等の実施報告書について概略をご説明して、届出者からの説明ということでご了解いただきたいと存じます。

それでは7ページの届出概要でございます。今回の届出者は株式会社ヨドバシカメラでございまして、旧近鉄百貨店があった跡地に出店する内容でございます。届出者の意向としまして予定でございますが、新設する日は平成22年10月10日となっております。店舗面積の合計は38,300平米、駐車場の収容台数は510台、駐輪場は871台、荷さばき施設の面積は151平米、廃棄物保管容量は63.41立米でございます。なお、開店時刻、閉店時刻につきましては午前7時から午後11時まで、来客が駐車場を利用できる時間帯は午前7時から午後12時までとなっております。今回の計画につきまして出入口は2箇所、これにつきましては添付図面の掲載どおりでございます。荷さばき施設の利用時間は午前6時から午後10時となっております。届出年月日は本年7月31日でございまして、縦覧公告は8月19日からすでに始めています。意見等を受け取るのは12月21日月曜日17時までの予定で行っています。

引き続きましてご説明申しあげます。10ページでございます。今回の(仮称)京都ヨドバシビルの概略ということで、まず目次が10ページで、おめくりいただきまして11ページは意見書の概要と地元説明会の意見の概要でございます。10月28日現在、1件の意見書の提出がございます。簡単に申しあげますと、交通処理の問題、地域住民への説明という話が出ておりますが、冒頭に申しあげましたとおり、12月21日まで縦覧公告、意見を受け付ける期間でございますので、12月のその期間を待ちまして意見書の内容を取りまとめたいと、ご説明したく考えて

おりますので、今回につきましては簡単にご説明申しあげます。

地元説明会につきましては、12ページから22ページまでございますが、まず立地予定地の概況ということで23ページからご説明申しあげます。撮影日時は10月8日木曜日の夕方16時から17時、特にこのあたりの交通が多くなるであろうと思われる平日の時間帯に撮影しております。23ページの図面でございますが、今回の店舗敷地を中心といたしまして、そこに向かう飛び地A・B、各交差点、小さな道路も含めまして、烏丸通を北上いたしまして七条通を通り、新町通を下がりましてから横の道を通りまして室町通という順番で撮影しております。

24ページは烏丸通の状況でございます。撮影時は特に車の動きが多くなかったのですが一般的な傾向とは言えないのではないかと考えております。25ページは七条通の状況でございます。撮影時は特に工事に関わる車両等の動きがございませでした。さらに26ページは木津屋橋通の状況を撮影しております。27ページは塩小路通の周辺の状況です。交差点での動き、周辺の状況ということで参考にしていただければと存じます。

次に28ページでございます。店舗敷地に向かう飛び地A、飛び地Bの予定地の現況を撮影しております。さらに、東西にまたがります二つの道路を中心として現状を撮影しております。撮影時はたまたま車両等が少なかつたという状況ですが、道路状況や町並み、道幅といったところを参考にしていただければと思います。

続きまして30ページでございます。西の堀川通を中心といたしまして塩小路通さらに八条に向かう車の状況及び道幅などを見ていただければと存じます。写真を見る限りは、たまたま車が少なかつたというだけで、常にこうした状況ということではないとご理解ください。

戻りまして12ページからが説明会の実施報告書でございます。これにつきましては実際の意見が出た内容を細かく拾い上げる形で報告書がつくられています。実施状況といたしましては、3回実施されました。ここに開催日時等が書いてございますとおり、1回目が9月9日、2回目が9月11日、3回目が9月13日、さらに下のほうに出席者が書いてございますが、合計いたしますと114名の出席がございました。当然この内容につきましてはこれからあと設置者のほうから質問も含めて説明があると存じますので、意見の概要を簡単にご紹介いたします。

まず大きな課題として提起されておりましたのは交通処理でございます。続いて、荷さばき、営業時間、騒音、その他の事項ということであったかと存じます。交通処理につきましては、『七条通は自転車、観光客、歩行者も多いところであり、そこに出入口をつくるというのは大丈夫なのか。バスがちゃんと停車できるのか。』『七条堀川、新町、烏丸七条など交差点の状況が、開店前と開店後では大差がない。本当にそんな数字で収まるか。現状の交通量のピークは17時ではないか。』『七条通は渋滞する。予定の入退店経路どおりに誘導できるのか。周辺に車両が右往左往する事態が発生するのではないか。』『空き地のままになるよりは店舗が進出して賑わっていくのはいいことだが、例えばゴールデンウィークなどでは交通渋滞で車が動かない状況になるのではないか。』『七条通の出入口や交差する狭い道には交通整理員を配置するということが、適切に誘導できるのか。』『滞留スペース予定箇所には閉店後ゲートか何かで閉鎖するのか。24時を過ぎて車両が出庫するようなことがあると地元住民の生活にとってよくないのではないか。』、交通処理につきましてはおおむねこのような中身があったかと考えます。

荷さばきにつきましては、『荷さばきの車両が不定期で夜の22時近くまで出入りするのには本当に必要なのか。』営業時間につきましては、『午前7時から夜の11時までというのは、本当に必要なのか。』『騒音については、騒音予想値が基準を超えているところもあるが影響は少ない

となっている、本当に問題がないのか』ということであったかと存じます。その他につきましては、『住民との対話の機会が少ないのではないか。住民の意見を吸い上げるということについてどうなのか。』という意見が出ていたかと思えます。さらに、『CO2の排出対策や太陽光発電についてはどう考えるのか。』という話が出ております。

なお、本件に関しましては、3回の届出者説明を予定しております。今回は交通処理のあと交通シミュレーションを中心といたしました説明があったあと、2回目では騒音の話を踏まえ1回目の質問等に対して応え、3回目につきましては冒頭に申しあげました12月21日に縦覧公告意見の受付が終わりますので、出された意見に対して考え方を提示していただくということで予定しております。1回目の本日は、交通処理を中心としてということで届出者説明をお願いしております。

事務局からの説明はこの程度にいたしまして、届出者から出店計画について説明をお願いしたいと考えます。以上でございます。

●市川会長 それでは、議題1の「平成21年7月届出案件（仮称）京都ヨドバシビル」に係る届出者説明に入ります。担当の方々に入っていただきます。

——（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説明をお願いいたします。

●ヨドバシビル（西村） 事業者側のご説明をさせていただきます。建物設置者であります株式会社ヨドバシカメラ経営管理室の堀川でございます。

●ヨドバシビル（堀川） 堀川でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

●ヨドバシビル（西村） 今回の計画の総合プロデュースを担当しております株式会社プラネット社代表の平松でございます。

●ヨドバシビル（平松） 平松でございます。よろしくお願いいたします。

●ヨドバシビル（西村） 今回の計画の実施設計を担当しております鹿島建設建築設計統括グループ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） 工事を担当しております鹿島建設関西支店京都ヨドバシビル工事事務所所長の糟谷でございます。

●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） 今回の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。

●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） 今回の大規模小売店舗立地法の届出を担当いたしました、私、西村でございます。

●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） それでは、平成21年7月31日に届出を提出させていただきました（仮称）京都ヨドバシビルの出店計画の概要についてご説明させていただきます。説明につきましては、出店計画の説明書と後ほど交通関係に関しまして交通シミュレーションのご説明をさせていただきます。説明にあたりましては、まず店舗の概要と交通処理計画、荷さばきと廃棄物処理、交通シミュレーションの順に説明をさせていただきます。また、前方のスクリーンに計画地のパース図をパワーポイントで表示しておりますので併せてご確認をお願いします。

まず店舗の概要といたしまして、お手許の計画説明書の30ページ以降に図面が記載されています。図面の2番、周辺見取図をご確認をお願いします。出店計画地につきましては京都駅の北に約100メートルのところに位置しております、計画地の北側二項道路を挟みまして京都の七条警察署、東側には烏丸通、南側には木津屋橋通、西側には室町通がございます。また飛び地が2箇所ございまして、飛び地の北側には七条通が面しております。用途地域は商業地域となっております。

店舗の各フロアの内容についてご説明させていただきます。お手許の計画説明書の3ページに各階ごとの店舗構成ということで表を記載しております。また図面のほうになります図面の4番から図面の14番まで、それぞれ各階平面図を添付させていただいております。

まず図面に沿ってご説明をさせていただきます。図面の4番になります地下2階平面図をご確認願います。こちらのほうは地下2階の平面図ということで記載をさせていただいております。南の部分が一部売り場になります。北側につきましては荷さばき施設①、荷さばき施設②、廃棄物保管施設ということで、地下2階の部分に荷さばき施設と廃棄物保管施設を設置する計画となっております。

ページをおめくりいただきまして、図面の5、地下1階平面図でございます。こちらのほうは地下1階の平面図ということで構成は売り場という形で計画しております。また、こちらの地下1階部分の東側に烏丸公共地下道と店舗を直結する地下道を設置いたしまして、地下の烏丸公共地下道から直接店舗へアクセスできるというような計画とさせていただいております。

次の図面の6番、こちらは1階の平面図になります。1階の部分は構成が売り場となっております、北側に七条通から飛び地A、Bを抜けて入っていきます車両の進入路を北側に設置しております、西側の室町通側に出入口②ということで出入口を設置しております。また、同じく室町通側の南側の部分に荷さばき車両用の出入口ということで車の軌跡がありますけれども、こちらの部分から荷さばき車両が専用の通路を使って地下2階まで行くというような形

の計画となっております。また計画地の1階部分の南側の木津屋橋通側につきましては歩道用空地ということで、空地を設置して歩行者の安全確保に努めてまいります。同じように計画地の東側の烏丸通側にも遊歩道ということで空地を設けまして歩行者の安全確保に努める計画としております。

ページをおめくりいただきまして図面の7、こちらは2階の平面図になります。こちらの構成も売り場となっております。また北側の部分に駐輪場を設置させていただいております。

次のページ、図面の8番は3階の平面図でございます。こちらの部分も構成としては売り場という形で計画をしております。次の図面9、こちらは4階の平面図で、売り場の構成となっております。次のページの図面10、こちらは5階の平面図で、こちらでも売り場の構成となっております。次の図面の11、6階の平面図でございます。こちらのフロアにつきましては売り場と一部飲食の店舗を計画しております。こちらの右端のグレーの部分に飲食を考えております。図面の12、こちらは7階の平面図になっておりまして、1階から北側のスロープを上がっていきまして車がこちらの7階の部分に駐車する。7階の部分の駐車場の設置台数は207台という形で計画をしております。次に図面の13、8階の平面図でございます。こちらのほうも駐車場となっております。駐車場の設置台数は213台を予定しております。

ページをおめくりいただきまして図面の14、こちらは屋上平面図で、こちらの部分も駐車場ということで90台の駐車施設を計画しております。駐車場の合計は510台という形の駐車施設の設置を計画しております。

続きまして営業時間についてご説明をさせていただきます。お手許の計画説明書の4ページの(3)に記載をさせていただいております。営業時間は、開店時刻が午前7時、閉店時刻が午後11時ということで計画をしております。また、ヨドバシカメラの通常営業ということで、開店時刻は午前9時30分、閉店時刻は午後10時と記載をさせていただいております。駐車場の利用可能時間帯につきましては、午前7時から午後12時という形で計画をさせていただいております。

続きまして交通の処理計画についてご説明をさせていただきます。こちら、お配りしております計画説明書の図面の27、商圈図(7キロメートル)、こちらと併せてご確認をお願いいたします。交通の処理に伴います発生交通量の考え方につきましては、大規模小売店舗立地法の指針の計算式に基づきましてピーク1時間の台数を算出いたしました。ピーク1時間の来台数につきましては、図面の27の右端の表の下にございます291台。こちらのほうがピーク1時間にやってくる台数ということで想定をいたしました。ピーク1位時間の来台数につきまして、こちらの計画地から7キロ商圈の範囲内の世帯数を割り出しまして、その世帯構成比から各方面別の来台数を割り振ってございます。それぞれA方面からG方面の7方面に分けて発生交通量をそれぞれ算出いたしました。この算出いたしました発生交通量からそれぞれ方向別の台数を次に割出してまいります。そちらのほうはお手許の図面の24、来退店経路図と併せてご確認をお願いいたします。

こちらのところに来退店経路図ということで、先ほど方面別に割出しました方向別の来台数を各経路場に設定いたしまして来店経路を設定しております。烏丸通北側のほうからはA、F、G方面が七条通を右折してやって来るという経路でございます。B、C方面については七条通の西側、E方面につきましては塩小路通の西側から烏丸通を北上してやって来る。南西方面のD方面については堀川通を北上し、七条通を右折して、新町通から木津屋橋通に入って出入口

に向かうという経路としております。

また、こちらの出入口の設置、設定にあたりましては、烏丸通、塩小路通は京都駅に隣接しており交通量も多いということで、極力こちらのほうに車を流さないような経路設定ということで、七条通側に出入口を設けまして店舗に引き込んでいくという形の計画としております。

交通処理における具体的な事業者側の対策といたしまして、計画説明書の8ページと9ページに記載をさせていただいております。交通対策の概要といたしまして、当計画地につきましてはJR京都駅、地下鉄京都駅からの歩行者による来店が多く見込まれるとともに、歩くまち京都、交通まちづくりプラン、こちらのほうを推進する目的から、公共交通機関の利用を促進し、歩行者への安全対策を考慮した交通処理計画となるよう考えてまいりました。また、京都駅周辺へ極力自動車呼び込まないよう必要最小限の駐車場台数の設置、こちらは指針の台数とイコールとなるような510台の設置を計画しております。また経路設定につきましても先ほどご説明いたしましたように、極力烏丸通と塩小路通に車両を進入させないような形で経路設定を検討してまいりました。

対策の具体的な内容といたしましては次の9ページのところに記載しております。木津屋橋通に沿いまして魅力的な歩道用空地を設置いたします。こちらは先ほど1階の平面図のほうでご説明いたしました、店舗計画地の南側と東側の道路に歩道用空地を設置する計画でございます。また歩行者の動線にあたる歩行空間につきましても必要な幅員を確保することを計画として検討いたしました。幅員を十分確保した歩道用空地を設置する計画でございます。また烏丸通の公共地下道の出入口を整備し、地下道からのアクセスをスムーズに行えるように設定しております。また計画地の建物と七条通との間に来店車両の引き込み道路として待避スペースを兼ねました敷地内通路を設置する計画としております。また来店車両の誘導方法といたしまして、各出入口に交通整理員を配置し、適切な入庫誘導を実施するとともに、歩行者の安全確保に努めてまいります。

公共交通機関の利用促進を図るための方策として、事業者側でできる限り取り組むよう検討をしているところでございます。また通路内への適切な路面表示や案内版表示灯を設置し、スムーズな通行が行えるよう対応してまいります。チラシやホームページ等による周知や交通整理員により適切な経路への誘導を行ってまいります。繁忙時等は状況に応じ迅速な交通誘導が行えるよう、交通整理員の増員等を検討してまいります。また開店後一定期間は交通整理員を増員し、周辺道路に悪影響を及ぼさないよう配慮をしてみたいと考えています。

次に荷さばき車両と廃棄物の処理計画についてご説明をさせていただきます。荷さばき車両の計画につきましては、計画説明書の19ページに記載をしております。荷さばきの施設につきましては先ほどの各階平面図でご説明をさせていただいたように、地下2階に設置する計画といたしましておりまして、屋内化の構造としております。したがって周辺に直接荷さばきの作業音が伝播するとかそういったことがないような計画としております。また入庫に関しましても専用の出入口から直接地下2階へ向かう経路とさせていただきますので、お客様の車両と敷地のなかでの交錯がないような計画としております。

荷さばきの経路につきましては図面の26、こちらのほうに搬入車両、廃棄物車両の経路を記載しておりますのでご確認をお願いいたします。荷さばき車両につきましてはこちらのルート設定といたしまして、塩小路通から室町通を北上して直接計画地の荷さばき専用の出入口に入っていく。また退店につきましても室町通から塩小路通へ抜けまして直進して河原町通の方面

へ向かうというシンプルな経路設定としておりまして、荷さばきの車両、ドライバー等にはこういった経路の遵守を徹底してまいりたいと考えております。

廃棄物の処理計画についてご説明をさせていただきます。廃棄物につきましてはお手許の計画説明書の26ページ、27ページに記載をさせていただきます。廃棄物の減量化、再資源化につきましては京都市廃棄物の減量及び適正処理等に関する条例、それから関連法令を遵守いたしまして適切に処理する計画としております。また先ほど各階平面図のご説明のなかでご説明いたしましたように、地下2階の屋内化という構造とさせていただきますので、臭気が外に拡散するといった臭いの問題等は発生しないと考えております。

来店経路につきましても先ほどの荷さばき車両と同様な経路となるように極力周知をしてまいるといことで計画をしております。また、食品加工場の設置等につきましては、物販店舗としては食品加工場等の設置は今のところございませんけれども、設置する場合につきましては必要な機器の設置、排気、汚水、排出にかかる周辺環境への配慮等必要な対策を実施することとしております。

次に交通シミュレーションの結果についてご報告をさせていただきたいと思っております。こちらにつきましては前方のスクリーンをもちまして交通の再現をしておりますのでご確認をお願いいたします。

●ヨドバシビル（古谷野）それでは前方から失礼いたします。同じく担当しておりますエスパシオ古谷野と申します。私のほうから交通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す。

まず道路の設定関係につきましてご説明いたします。シミュレーションの関係で細かい路地等につきましては省略させていただきます。主となる交差点、影響のある交差点につきまして設定を行っております。まず、こちらの部分が計画地でございます。広い面からいいますと、こちらの南北に走っておりますのが堀川通、こちらが烏丸通、東にいきまして河原町通、縦の3本を設定いたしております。横に走りますこちらの道が七条通、中央が塩小路通、こちらが京都駅になります。南側につきましてはこちらの九条通を設定しております。シミュレーションにつきましては現況と開店後の比較ということで、現況の再現を行いまして、その後先ほど説明いたしました来店・退店の増加台数を上乘せして流しております。それでは早速、車のほうを走らせていただきます。

ちょっと範囲が広域なので拡大をして順にご説明してまいりたいと思っております。まず計画地周辺からご説明いたします。細かく走っておりますけれど、色が3種類ございます。白い車が次の交差点を直進する車、青い車が次の交差点を右折する車、オレンジの車が左折する車でございます。車の長さの設定につきましては、普通車と大型車で、大型車にもバスも設定をしております。6メートルと12メートルという長さで設定をしております。基本的に現状の道路の幅員、道路の長さ、信号の現示、こういったものを現況のまま落とし込んでおります。

こちらの交差点が出入口の1番で、七条通からの進入口でございます。現況の再現でございますので、入る車は設定しておりません。東側にいきましたこちらが烏丸七条の交差点でございます。計画地はこのような形で、飛び地から入ってくる形です。南側につきましては木津屋橋通から烏丸通に出まして、こちらの交差点から入るという状況でございます。

こちらは堀川通と七条通の交差点でございます。こちらは塩小路通から堀川通に出てくる交

差点でございます。現況の内容につきましては堀川通の南北の交通量が多いということのを台数的にも把握しておりますけれど、シミュレーション上もかなり多くの台数が走っております。こちらの堀川塩小路の交差点でございますけれど、京都駅方面に右折する車、この青色ですけど、このあたりの滞留が現況も発生しているという状況がわかります。

南側に行きまして、こちらは九条油小路交差点になります。北から来て東寺のほうに向かう、北から来る右折車両が比較的滞留しております。逆に西から北に向かう車につきましては、信号が左折の現示等もございます関係から、そこまでの滞留はないという形で再現しております。

次に東よりのほうですが、河原町通等の状況でございます。河原町通付近につきましては特段の滞留は発生しないという形で再現を行っております。いちおう再現の時間帯でございますが、平日の17時台が現況交通量のピークの時間帯でございましたので、その時間帯の設定台数を入れております。これが現況の状況ということでご認識いただければと思います。

続きまして開店後の状況でございます。開店後につきましては、今こちらを出入りしている車をご確認いただけるかと思いますが、七条通側、それから一部室町通側の出入りを設定しております。こちらにゲートを設置する計画としておりまして、1台あたり8秒の停止という形の設定を行っております。

懸念される部分としまして、南から来る車につきましては先ほど説明がありましたように塩小路通が非常に混雑しているという状況とこの交差点の右折が非常に混雑しているという現状を踏まえまして、七条通から右折して入ってくるという設定をしております。その関係で、堀川七条の交差点の南からの右折という部分が懸念される箇所かと思っております。もう一つ、出庫した車は七条通すべて左折の出庫となってまいりますので、堀川通の交差点で左折、直進、右折と分岐する関係から、こちらのほうが懸念されておりました。

時間帯によりましてこちらの右折が1回の青でできないことがタイミングとしてはございますが、1時間トータルでみたなかでは特段の滞留は出ないものとして推測しております。北方面から来る車につきましては烏丸通北側から烏丸七条を右折して七条通から左折するという経路設定を行っております。その関係で、北から来る車の右折が懸念されるという形で考えております。こちら先ほどの状況と同様に、タイミングによりまして1回でさばけないという現象もみられます。しかしながら、1時間トータルでみると特段の滞留はないものと考えております。

この付近、交差点には歩行者が非常に横断歩道を渡る数が多い関係から、左折車の横断の歩行者のブロックという部分も設定をしております。ピークが出はじめまして約30分経過する状況でございますが、全体をみたなかで特に滞留するという形は起こっていないという状況を確認いたしております。以上、簡単ではございますが、シミュレーションの結果につきましてご報告させていただきました。

●ヨドバシビル（西村） 以上で本日第1回目の説明を終了させていただきます。ありがとうございました。

●市川会長 どうもありがとうございました。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質問、ご意見をお願いしたいと思います。今回は交通に限ってご質問をお願いしたいと思います。それでよろしゅうございますか。騒音は次回ですね。

●事務局 今回は交通シミュレーションを展開してございますので、その内容を踏まえたご質問、ご意見をお願いできればと希望いたします。

●市川会長 ということで本日はお願いしたいと思います。

●宇野委員 どうもご説明ありがとうございました。たぶんあと2回、3回ほどあるかと思いますが、次回に向けてということも込めていくつか質問及びコメントをさせていただきたいと思います。まずは今シミュレーションというお話もございましたので、そこからお願いしたいと思います。現況再現ということでご説明いただきましたが、いったい何を指標として再現を検証されたのかということをご説明いただきたいのです。要は、現況にある程度合うシミュレーションになるように、おそらくこれは市販のソフトだと思われませんが、なにがしかのチューニングをされていると私は理解しておりますので、ですから何をもちいて現況とおおむね交通状態が合ったかということをご説明いただきたいと思います。

●ヨドバシビル（古谷野） 現況の再現の時間帯につきましては先ほどご説明したとおり平日の17時という時間帯でございます。台数の設定、交通量調査の結果をそのままセットをしているという状況でございます。再現の確認につきましては走行台数の断面交通量をもちまして、例えば七条通は700台弱だと思いますが、そのあたりの台数を予測しているといった台数での確認を行っております。

●宇野委員 それはそれで別に悪いわけではないのですが、交通量が、おそらく今回見ていただきましたこのネットワークですとそれほど経路の利用等の余地があるわけではございませんので、入れたデータがそのまま計算されて走れば当然それは台数としてちゃんとカウントされるわけです。それは第一歩の検証としては必要なことだと思いますが、次の検証としてやはり、今回問題としておりますのは滞留長ですから、やはり滞留長に基づく検証、例えば現状で主要交差点においてピーク時にどれくらいの待ち行列が生じていたかということが果たしてこのシミュレーションで検証できているのかどうか。そこがまず議論のスタート地点であるかと思うのですが、そのあたりは今後のご予定を含めていかがでしょうか。

●ヨドバシビル（古谷野） 今日お見せした部分につきましては、まず画面上での確認という形でざっとした状況は確認いただけたかと思いますが、これにつきまして必要ございましたら車線ごとの滞留長といった部分につきましては、その数値をもって比較なりという形は検討しております。

●宇野委員 先ほど説明会等々のご意見を拝見したのですが、一つ大きな課題としては、地元の方々からもこのあたりにもしヨドバシさんができた場合にどれくらい混むのかというお話が出ていますね。そうしますと、シミュレーションをやっていただくのは私たちとしてもありがたいことですが、議論のスタート地点として現状の状態におおむね合っているのかどうか、そこからスタートしないと、いくらシミュレーションを積み重ねたところで、その結果というのはたぶん皆さんに納得いただけないものになってしまうのではないかと思いますので、

まずは現況、特に皆様方はどれくらい混むのかということの問題視されているわけですから、そのあたりの検証をまず最初をお願いしたいというのが第一点です。

もう一つぐらい先にいわせていただきますと、このネットワークですけれど、なぜ塩小路通を途中で切られたのですか。あるものが切られていると非常に不自然に感じてしまうわけです。特に京都駅前の主要道路にもかかわらず、なぜそこで分断されているのか。もしできることならば、ここはつないで計算すべきところではないだろうかと思うのですが、いかがでしょうか。

●ヨドバシビル（古谷野） 不自然な形状はご指摘のとおりかと思います。ちょっと事情がありまして、塩小路通のそれぞれの出入りというのが非常に激しいという状況があります。

いくつか南北の道がある部分、それから駅前に入る出る箇所がございます関係から、こちらの堀川塩小路の断面交通量と烏丸塩小路の断面交通量に若干開きがございます。その出入りという部分につきましては数が多いものですからその確認がとれていないということで、それぞれから発生すると。こちら側の断面、こちら側の断面というところから取らせていただきました。また今回こちらの塩小路通につきましては経路の設定という形ではご案内しないという方針でございますので、そこは割愛したという経緯がございます。

●宇野委員 そういふご事情もあるのだと思うのですが、やはりシミュレーションを使うということの一つのメリット、おそらく説明される側のメリットとしても、同じ土俵の上で設置される側とわれわれ、あるいは地元の方々、それが議論できるというのが一つ大きなメリットなんです。それを考えますと、やはり納得できる形にしたうえでスタートするということがいちばん、確かにいろいろご苦労が掛かるとは思います。ここは公共交通、特にバス等の一つのターミナルでございますので、そのあたりの検証がどうしても必要になるのではないかと。あるいは経路設定としては当然塩小路には回さないという経路設定をされているかと思うのですが、やはりそのあたりの影響も多少は、実態としては塩小路にも流れてくるのではないかと。それはこの審議会のなかでどう考えるかですが、そのあたりも含めて検証しようと思うと、私としてはご苦労ではございますけれどもつないでいただくということがスタート地点となるのではないかと思います。つないだうえで滞留長等から検証をお願いして、およそ現状に合うところからそこにプラスアルファ、ヨドバシさんの影響がどれくらい出るかというものを積み上げて検証していくということが必要ではないかと思います。一旦これで終わります。またあとでもしお時間があればちょっとおうかがいしたいと思います。

●ヨドバシビル（西村） 現況再現につきまして、先ほどの塩小路通の交差点につきましても再現できるような形で検討して次回ご報告させていただきたいと思います。滞留長による現況再現の確認ということで、確かに今弊社のほうでご説明いたしました現況の交通量だけを持ちまして現況再現という形でご報告させていただいたかと思いますが、いただきました滞留長によって、現況の滞留長とこちらのシミュレーションの滞留長がだいたいニアリかどうか現況再現ができていくかという確認をしてみたいです。また別の方法といたしましても、旅行速度等のデータがありますので、そういったデータも用いながら現況再現が極力現況に近い形でシミュレーションが再現されているかということも含めて確認をしてみたいです。

●恩地委員 いくつか質問をさせていただきます。まず7キロメートル商圈ということで交通の発生単位を想定しているわけですが、これは私も全然わかりませけれど直感的な話として、例えば滋賀県のほうからも、滋賀県にはこういう規模の量販店がありませんからそちらのほうから来る可能性が結構あるのではないかと。滋賀県の方はだいたい車を利用する方が多いので、滋賀県方面からの交通量が結構出てくるのではないかと思います。そのへんを考えるためにも、例えばヨドバシカメラ梅田へ来られているお客さんはかなり広い範囲から来られているのではないかと思うので、そのへんのデータも参考にして、もう一度商圈をこれよりも、今すでにどのへんからお客さんを見込んでいるかという見込みもたぶんおありなのでしょうから、そのへんを基にもう少し正確に予測することができないのかなと思ったりします。

今回駐車場の台数を、他のお店では付置義務基準とか指針を上回るような台数を確保されているのでしょうか、そのへんはわかりませんが、そういう場合の店舗運営と、今回のようにぎりぎりまで抑えておられる場合の店舗運営ではだいぶ運営の方針も変わってくるのではないかと思うのですが、そのへんはどのような工夫をされているのか、もう少し具体的な資料がなければわかりづらい気がします。できたら他の地区で他のお店のデータとの比較を含めて、今回どういう特徴があって、どういうふうに考えているのかということがわかるような資料があるとさらに理解しやすいのではないかと思いますので、もし可能であれば出していただければと思います。

歩行者の動線を考えたときに、これもよくわからないのですけれど、ビックカメラさんとの買い回りで、両方の店に行って比べて買うということがあり得そうな気がするのですが、そういう歩行者の動線をどういうふうに考えておられるかということも教えていただきたいと思います。以上です。また次回にお願いできればと思います。

●ヨドバシビル（西村） 商圈の設定については今は7キロ商圈で商圈分析をしております。確かにもう少し広域からみた場合こういった形の商圈設定、経路になるのかということも含めて次回の宿題とさせていただきますと思います。

他の店舗の運営状況ということで、交通量等に関しては把握をしております。また運営のほうがどういう形で違うのかといったことも比較検討いたしまして、わかりやすいような形で次回ご報告できたらと考えております。

歩行動線につきましては、今ご意見があったように、ビックカメラさんとの買い回りとかでおそらくヨドバシカメラのほうからビックカメラさん、あるいはまた京都駅のほうに歩行者の動線が流れて行き来が生じるということは十分考えられます。そのへんの安全対策につきましては、先ほどご説明をさせていただきましたように、木津屋橋通側と東側の烏丸通側に空地を設置いたしましてわりと歩行空間を確保しておりますので、敷地の範囲のなかでは歩行者の利便はいいのかなと考えます。また、そこから一步抜けまして例えば塩小路通側の歩道とか木津屋橋通、こちらは一方通行になっておりますので非常に歩きにくい部分もあろうかと思えますけれど、そのへんのところは歩行動線が安全な方向へ極力流れていくような何らかの方策であるとか案内等をいたしまして、歩行者の安全確保に努めてまいりたいと考えております。先ほどいただきましたご意見とともに次回ご報告したいと考えております。よろしく申し上げます。

●市川会長 ただ今のお答えに関連してちょっと確認をしたいのですが、本日のシミュレーションのデータは車が何台走るかというその数値の基になったのは、例えば今日の資料ですと図面27の7キロ商圈、ここに限定をしていろいろな方面から何台来ると、それが図面24のところまでこの方面から何台来るという数字が示されておりますが、この数字を基にして本日のシミュレーションの車の流れを設定されたということよろしいのですか。

●ヨドバシビル（西村） ピーク時の来台数につきましては指針の計算式に基づいて算出いたしました291台という数字がありますので、これが今設定いたしました7キロ商圈から世帯構成比を割り出すことによって、それぞれ方面別に何台やってくるかという割り振りをしております。ですから基本的に指針の計算式からいけば商圈が広がっても発生交通量が計算式上は増えるということはないのでしょうか、実際は例えば先ほどご指摘があったように滋賀県方面から来るお客様も現実的にはあろうかと考えます。商圈を設定するにあたりまして、今は7キロでやっていますけれど、10キロの場合どうなるかということも一応は検証しております。10キロ圏内で商圈割りをしましてもあまりゾーンごとの台数の増減はなかったということは確認しております。ただ、高速道路を使って入ってくる車をどういうふうにするのか、どのくらい発生があるかというのは確認をしたいと考えております。

●宇野委員 たびたび申し訳ございません。次回ということもございまして、いくつかお願いも込みでコメントを申しあげたいと思います。まずは図面でいきますと来退店経路というのが図面24、A3の折り込みですね。このなかで退店経路のほうの設定がちょっと気になっております。この場合、退店経路としては、すべての車両を七条通側の出口から出すということだったのですが、それはそれで設定としてよろしいのでしょうか。

●ヨドバシビル（西村） 基本的には七条通から退店経路の周知をしまいたしますが、七条通と堀川との交差点が混雑するような場合は、室町通側に出入口がありますので、こちらのほうからサブ的に帰っていくという考え方です。

経路の設定につきましては、最短経路で帰っていった場合も、こういった経路設定で帰っていった場合も交差点の影響はないということを説明するという資料としておまして、資料のまとめ方はそういった形になっております。

●宇野委員 そうしますと、例えば非常に細かい話で恐縮ですが、参考資料のほうの飽和度の計算、あるいは交差点の需要率を出されているところで、例えば17時台の交差点A七条堀川交差点、ちょうど該当するのは別紙の前から10枚目ぐらいのところだと思いますけれど、例えばここで七条堀川の交差点に対する交通量として、小さい字ですけど設定交通量QというのでB方向から入ってくる七百何十という数字がございまして、これは今のお話ですと、一部は室町通を介して出たあとの設定ということですか。といいますのは、単純に222台がこの時間帯に退店されるという設定ですから、サブも考えると全部がここにかかっていないというのが読みとれるのですが、ということは、先ほどおっしゃったように七条側だけですべて出ているという前提ではなくて、一部室町のほうに流したという前提での解析を交通に関してはされているということですね。

●ヨドバシビル（西村） はい、そうです。

●宇野委員 これはお願いですが、資料を拝見してしまして飽和度等については14時台、おそらく交通のピークということで14時台をとられたと思うのですが、あとの参考資料で確認しようと思ってみますと、実は14時台の数字がないのです。ですから飽和度の算出をたどりたと思ったときに実はたどれないという結果になってしまいますので、できれば資料としてはその後ろにつけていただく資料と本編との整合をお願いしたいというのがまず一点です。

ついては、できることであるならば、休日等のピークはおそらく地元の方の認識、あるいは私の認識からいっても16時か17時あたりが非常に混みますので、できれば14時というよりはお店の退店のピークにもかちあい、なおかつ京都駅周辺が非常に混雑するような時間帯についても少し解析を併せてお願いしたいというのが一つです。

もう一つは、シミュレーションということで先ほどお願いしましたけれど、画面で見るといのは議論の材料としては非常にいいのですが、私たちとしてはできれば数値的なものも少しお示しいただきたい。要は、それが本当に現況の状況と計算結果とがある程度整合しているのかというのをやはり数値で確認したいというところがございます。あるいは図面等で確認したいところがございますので、計算結果と現況とを次回お見せいただくときに、できれば図面あるいは数値等で確認がとれる形をお願いできたらと思います。以上、次回ということもございますので、お願いを込みで発言させていただきました。

●ヨドバシビル（西村） 先ほどの交通資料関係は、検証はそれぞれ朝の時間帯から夕の時間帯まで飽和度計算等は実施しております。説明書のほうに添付するとなると非常にデータが膨大になるということから、細かい計算過程等につきましては抜粋させていただいているという状況でございます。したがって次回につきましてはそういったところの詳細についてもご報告できるような形で対応したいと考えています。

●宇野委員 本編で出していただく数字と参考資料とが合うようにお願いします。

●ヨドバシビル（西村） わかりました。それから現況交通量のピークということですが、こちらは図面の18と19にそれぞれの交差点の交通量結果を記載させていただいていますが、それぞれの交差点が微妙にピークの時間帯が違いますので、どれに合わせて現況のピークはこうであるということ予測してご報告させていただくかについては検討させていただきます。次回ご報告させていただきたいと思います。

●早瀬委員 環境についての緑化問題とかいろいろテーマがございしますが、今日は交通問題に絞るということでございますので、交通問題だけを申しあげます。

先ほど交通の専門家の先生方から意見が出ておりますが、滞留長の問題とか塩小路の滞留長の問題、これはきっちりやっていただきたいと思います。それから図面の27の7キロ圏というのが先ほどから出ておりますが、私はやはり7キロは狭いと思います。滋賀県の問題もいろいろ出ておりますが、向日市からもっと西とか、高槻あたりからも来られると思いますし、この場所は京都駅前ですから四条河原町と並んで交通の利便性の高いところですので、公共交通

も利用されると思いますが、それと同時に7キロ以上のところから車で見える方がもっと多いと思います。予想値よりも高いと思いますから、7キロは狭いと思います。地元からも出ていたようですが、七条通の混み具合、それから隣が今は警察署ですが、これはなくなって府の関係の設備ができると聞いております。免許証の更新の施設とかパスポートを発行するところができるとかいろいろ出ておりますが、今の警察署よりも人の出入りの多い設備ができると思います。その駐車場ができるのかできないのかといったことは、きっちりと詰められたら詰めていただくほうがスポットの問題にならずにいいと思います。

それから23ページの周辺の現況写真を見ますと、⑤、⑥の七条通も今申しあげたとおりですが、特に烏丸通の③、④、それから新町通から⑨、⑩という数字が出ていますね。この通りは、ちょうど七条警察署の北側と南側ですが、これがそうでなければ結構なのですが、私はヨドバシカメラさんの専用道路になるのではないかと。これは一方通行ですか。ヨドバシカメラさんの北側の通りと、もう一つ北側の通りは、両方とも一方通行ではないのですか。

●ヨドバシビル（西村） 狭いところですね。一方通行ではありません。

●早瀬委員 一方通行でなければ、向こうから来たときの問題、あるいは一方通行であれば、なおさらのこと私はヨドバシカメラさんのある意味専用道路になるのではないかと思うのです。ちょうど今の七条署の北側と南側ですね。南側はヨドバシカメラさんの北側になるので、その道の混み具合がどうなるのかなと思います。ご説明のなかでは入っておりませんので危惧しています。それから先ほどのご説明のなかにもございましたとおり、できるだけ公共交通機関を利用するように誘導していただきたいと思うのです。これは裏を返せば駐車場の利用者を減らすわけです。混み具合を減らすと交通問題の緩和になります。何かお客さんに対してメリットを与えるということで、例えばポイントカードをつけるときに公共交通機関を利用された方はアップし、車を利用される方は逆にダウンする。自転車も困りますけれど、歩いてこられた方はそれなりの待遇をする。そういう具合な細かい配慮をされたら、100点の満点は無理としても誘導が可能ではないかと思います。ただ、声高らかに公共交通機関を利用してください、車はできるだけやめてくださいだけでは、お祈り以外の何物でもないと思います。

●市川会長 他にご意見はございませんでしょうか。それでは、現地調査の実施及び追加資料請求の有無についておうかがいします。まず現地調査でございますが、従前より新設案件につきましては可能な限り委員が揃って現地を視察してまいりましたので、本件につきましても現地調査を考えております。改めて委員の皆様方には日程の調整を行いますので、そのご案内を事務局のほうで差し上げると思いますので、ご協力をお願いしたいと思います。

続きまして、追加資料でございますが、ただ今の質疑のなかでいろいろ注文が出たと思いますが、事務局のほうで把握できておりますでしょうか。

●事務局 先ほどのご質問等のなかでもかなり資料のご請求があったかと存じます。もし間違いがありましたら、申し訳ございませんがご指摘いただきますようよろしく願いいたします。

まず交通シミュレーションでございますが、シミュレーションで車がどう流れるかということはもちろん大事であるが、滞留長の検証はできているのか。今回のシミュレーションでは、

塩小路通が繋がっていないということもあるので、誰が見てもわかりやすい議論をするために、塩小路通をつなげた形で滞留長の検証ができるような準備が必要であるということだったかと思います。どれくらい混雑するのかということにつきましても今回の説明だけでは不十分なので、さらに詳しい説明が必要ということかと理解いたしました。

特に参考資料と本編の説明をみた場合、ピークの時間帯と現況交通量について、時間帯が合っていないので、基本的にはその時間帯をどう合わせて資料を調整するかということがございます。調査対象となる交差点によってピークの時間帯が異なるため、どのように調整しようかという課題が発生してまいります。まず現況交通量のピークということを設定しながら、現況の交通量はどうなっているのかを最後に整理するというご指摘であったかと存じます。

さらに解析の追加ということで、京都駅周辺の交通量とちあう時間帯ということも含めて調整できて初めて議論が進むのではないかとご指摘をいただきました。

商圈の設定が妥当かどうかというご指摘がありましたが、事務局からの質問になってしまって申し訳ないのですけれど、仮に7キロが狭いという話なら、では10キロでいいのか、20キロでいいのか、30キロでいいのかという話になってまいります。そうなりますと商圈の設定について、車で来ると同時に公共交通機関で来る方も含めて考えますと、その範囲の広さということと同時にどういう交通機関を使ってくるのかとも関連してまいりますので、範囲の議論の前に、商圈の考え方の基本となっていることは何かということをはっきりさせることというご指摘をいただいたと理解しております。

今回は指針の台数ということで駐車台数を設定されていますが、他のヨドバシの店舗はかなりの台数があるということで、数の限られた台数のなかでの運営ということについて工夫されている内容は何かということ、他店と比較できる資料が必要になるかと存じます。

さらに、買い回りということも考えてどうなのかということで、歩行者の安全対策にも当然つながってまいります。先ほどご説明があったかと存じますけれども、店舗周辺に關しまして歩行者の動線をどう考えているかというご指摘があったかと存じます。以上のようなまとめ方でよろしかったでしょうか。

●恩地委員 商圈の設定については7キロでいいのか、10キロでいいのか、15キロでいいのか、正直な話それは私にもよくわかりません。むしろヨドバシカメラさんとしてどんなふうを考えているか、それをある程度ポイントをつけながら説明いただいたうえで、その想定に合わせた交通量を予測してほしいということです。

●市川会長 よろしゅうございますか。資料の件に関して漏れていたのはございませんか。

●宇野委員 まずは時間帯を統一的に設定できたらしていただきたいのです。要は、14時は14時で結構ですので、あと例えば夕方とピークと特に休日の厳しい時間帯を一つ選んでいただいて、それが資料の本編と参考資料とで両方で確認できるというところをまずひとつお願いしたいというのが一点です。それからシミュレーションにつきましては先ほど申しあげましたような滞留長の確認がとれるということと、できればそれを画面でお示しいただくということも非常に有用でございますけれど、量的な確認がとれるような資料を頂戴できればというのが私からの主なものでございます。

●事務局 事務局から追加で申し訳ございません。ご質問のなかにもあったかと思いますが、飛び地A、飛び地Bについては、東西の2本の細い道を通って来店客車両が行き来することになりますので、東西の2本の細い道の交通実態ということで、交通量を実測するかどうかについてはこの場では明言できないと思いますが、追加資料としてお願いしたく存じます。

●ヨドバシビル（西村） 七条通と計画地を結びます東西の2本の細い道、こちらは交通量の調査をしております。調査結果についてはピーク時の歩行者の人数であります。図面の18の交通流動図の右の下の方にそれぞれ道路断面の歩行者の交通量を記載しております。また、自動車等もこちらの二つの細い道のほうは台数等を把握しておりますので、とりまとめまして次回審議会においてご報告していきたいと思っております。

●市川会長 ありがとうございます。それでは第1回目の（仮称）京都ヨドバシビルの届出者からの説明をこれで終了いたします。担当の方どうもご苦勞様でした。次回またよろしくお願ひいたします。

——（京都ヨドバシビル担当者退室）——

3 平成21年6月届出案件「（仮称）阪急オアシス山科店」に係る諮問

●市川会長 続きまして、議題3「平成21年6月届出案件（仮称）阪急オアシス山科店」について京都市から諮問を受けたいと思っております。

●事務局 それでは、委員のお手許にお配りしてございます諮問書のとおり諮問させていただきます。山科区で予定されております（仮称）阪急オアシス山科店につきまして諮問いたします。どうぞよろしくご審議をお願いいたします。

●市川会長 それでは、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いたします。

●事務局 それでは、届出概要のご説明申しあげます。その前にお詫びでございますが、これからご説明申し上げるにあたりまして、予定審議時間の正午を超過するかと存じますが、何卒ご了解いただきますよう、よろしくお願いいたします。

それでは、おめくりいただきまして資料の32ページ、資料3でございます。縦覧公告をしている公告内容でございます。設置者は三井住友ファイナンス&リース株式会社でございます。出店する店舗は（仮称）阪急オアシス山科店でございます。

おめくりいただきまして33ページでございます。今回の店舗を新設する日は平成22年3月1日の予定でございます。大規模小売店舗の面積は1,754平米。駐車場の位置及び収容台数は59台、駐輪場につきましては96台、荷さばき施設につきましては79平米、廃棄物の保管容量については22立米です。営業時間に関しましては午前9時から午後9時50分まで、それに伴いまして駐車場を利用できる時間帯は午前8時30分から午後10時となっております。この店舗につき

ましては出入口が1箇所設定しておりまして、荷さばき時間は午前6時から午後9時までとなっております。簡単でございますが以上でございます。

●市川会長 では、この案件につきましては、従来と同様に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くことにいたします。

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 続いてご説明申し上げます。35ページ、資料4でございます。これにつきまして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。手続中の届出案件と審議会の今後の審議予定を掲載してございます。

中身をご説明する前に、本年6月に届出があった件でございますが、株式会社大丸京都店でございます。36ページの今後のスケジュール（案）の6月受理の欄に記載しておりますが、これにつきましては駐車場の位置と出入口の数及び位置の変更でございます。従来の契約駐車場を整理して、全体の駐車台数は変更せずに各駐車場の駐車区画が変わるということで、駐車場の位置変更については影響が少ないということも含めまして、すでに軽微認定を行っております。届出以降、新たな駐車需要及び交通渋滞の発生は今までのところないと理解しているところですし、設置者からも特に発生していないという報告を受けておりますので、意見書の提出期限でございます11月24日までに特に意見書の提出がなければ、非審議会案件ということで改めましてご提案申し上げたいと存じます。大丸京都店につきましては12月の審議会において改めてお諮りしたいと存じますので、よろしく願いいたします。

続きまして、今月の届出受理予定でございますが、新設店は、山科区大塚の国道1号線沿いに出店予定のジョーシン山科大塚店でございます。営業時間は午前9時から午後9時30分まで、駐車台数は64台の見込みになっております。さらに南区吉祥院にございますスーパーセンタートライアル久世橋店でございます。この店舗は平成11年から立地しておりまして、大店立地法附則5条1項に該当します既存店舗でございます。その店舗につきまして営業時間の延長の届出が提出される予定となっております。

この資料には特に掲載していませんが、昨年10月にもご報告申し上げましたパーク&ライドの件でございます。本年度も来月11月から観光シーズンに対応した社会実験が引き続き実施される予定でございます。通年実施に向けて実績を積み重ねるとともに、実施における課題の洗い出し等検討を続ける予定でございますので、そのことにつきましてご報告申し上げます。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、各委員の皆様から何かご質問等がございましたらどうぞ。ないようですので、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いたします。ないようですので、それでは、これで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 連絡させていただきます。次回11月の審議会でございますが、11月25日水曜日午前10時から、場所は今の場所を予定しているところでございますが、改めて決まり次第ご連絡させていただきます。11月の審議会では、本日届出者説明を行いましたイズミヤ伏見店の答申案検討、今回に引き続きまして（仮称）京都ヨドバシビルの届出者説明と、諮問をさせていただきました（仮称）阪急オアシス山科店の届出者説明を行いますのでご出席ほどよろしくをお願いいたします。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11月25日水曜日午前10時からでございます。会場につきましては改めて連絡があるとのこと。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届出者説明、（仮称）阪急オアシス山科店の届出者説明を行います。

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、公開としたいと思いますが、皆様のご意見はいかがでしょうか。

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。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、次回の審議会も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お声がけをいただきます。

閉 会

●市川会長 それでは、これで第100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。