

## 第 1 3 1 回

# 京都市大規模小売店舗立地審議会

## 議 事 録

日 時：平成 25 年 8 月 27 日（火）

午後 3 時～午後 5 時 24 分

場 所：KKR くに荘 4 階大会議室

## 開 会

●事務局（小山課長） 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を賜り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申し上げます。

それでは、お手許の資料を確認させていただきます。各委員のお手許には、審議会次第、資料1「(仮称) イズミヤ堀川丸太町店に係る審議会要求資料」、さらにその付属資料としまして図面がございます。それから資料2「(仮称) イズミヤ堀川丸太町店 答申案」、資料3「(仮称) イオンモール京都桂川 届出概要」、資料4「立地法に係る計画一覧」、以上の資料を席上に配付させていただきます。さらに席上には、(仮称) イオンモール京都桂川の諮問書の写し、10月の日程調整表も置かせていただいておりますので、ご確認のほどよろしくお願いたします。もし不足している資料がございましたら、お申し出いただければ配付させていただきます。よろしいでしょうか。

なお、傍聴者の方にお願でございます。「本日の閲覧資料」2冊を後方の閲覧資料台に備えておりますので、そちらのほうをご覧いただければと思います。また、傍聴席での私語等は審議の妨げとなる場合がございますので、ご配慮いただきますようお願い申し上げます。

それでは早速、審議を始めたいと思います。市川会長、よろしくお願申し上げます。

## 議 題

### 1 平成25年2月届出案件

#### 「(仮称) イズミヤ堀川丸太町店に係る答申案検討」

●市川会長 それでは、これより第131回京都市大規模小売店舗立地審議会を始めます。議題1「(仮称) イズミヤ堀川丸太町店」の答申案の検討を行います。まず、前回の審議会での要求資料が提出されておりますので、提出資料について届出者のほうから説明をしてもらいます。事務局お願いたします。

—— (担当者入室) ——

●事務局 それでは、今回の要求資料についてのご説明ですけれど、まず、何回か自己紹介されている方もいらっしゃるかと思いますが、申し訳ありませんが皆さん自己紹介していただきまして、それからご説明をよろしくお願いたします。

●イズミヤ（和田） それでは自己紹介させていただきます。私、イズミヤ株式会社の和田と申します。今回初めて参加させていただきます。私、店舗開発のほうの責任者でございまして、開発統括部を担当しております。どうかよろしくお願いします。

●イズミヤ（寺谷） 同じく店舗開発部の部長の寺谷と申します。どうぞよろしくお願い申し上げます。

●イズミヤ（岡室） 同じくイズミヤの岡室でございます。よろしくお願いいたします。

●イズミヤ（畑上） 同じく店舗開発部の畑上と申します。よろしくお願いいたします。

●イズミヤ（西森） ノム建築設計室の西森と申します。よろしくお願いします。

●イズミヤ（石原） 同じくノム建築設計室の石原と申します。よろしくお願いします。

●イズミヤ（村田） 今回の大規模小売店舗立地法の手続きでお手伝いさせていただきました、阪急設計コンサルタントの私、村田と申します。どうぞよろしくお願いします。

●イズミヤ（和田） それでは、お手許に配られております資料について、それと本日イズミヤとして回答を差し上げねばならない事柄について、この間いろいろ協議して会社としての見解をまとめてまいりました。今まで本当に多くのお時間を割いていただき、このイズミヤの出店計画にあたっていろいろ協議、ご意見いただいていることに感謝を申し上げます。本日も忌憚なくご意見をいただけますよう、よろしくお願いします。イズミヤとしても精一杯鋭意このテーマについて考えておりますし、本日も頑張らせていただきますので、どうかよろしくお願いします。

資料1の「堀川丸太町店に関して」というペーパーに沿って、私、和田のほうからざっと、いただいております課題についてこういうふうを考えているということを表明させていただきたいと思っております。大きく8個ほどのテーマをいただいております、1、2、3、4、5、6、7、8ということで4ページにわたって、われわれなりに考えたことのお答えをさせていただきます。多少表現等不適切なところはまたご指導いただければいいかなと思っておりますが、どうかよろしくお願いします。

まず、上のところにご質問をそのまま書いているのですが、一つ目のテーマは「市会の請願が採択されたことを受けた弊社の考え方及び対応について」でございます。こういった形で各々のテーマについてここに書いてあることをざっと説明させていただきたいと思っております。

きるだけ簡潔にさせていただきたいと思えます。

請願が採択されたことに対してどう考えるのかということですが、弊社といたしましては、京都市会で請願書が採択されたことに対しまして、真摯に受け止めておりますし、できるかぎり対応させていただくということで、会社としてそう考えております。われわれとしてその後の対応ということで、採択されたあと京都市様のお引き合わせで住民様との対話を二度させていただいております。今後も、この請願は地元のご意見ということで、われわれ地元に参加させていただく立場として、住民様との対話が非常に大事だと考えておりますので、このことは重く受け止め、開店前のみならず開店後においてもこのことをしっかりと受け止め、われわれとして運営していきたいと考えております。それが1番に関することでございます。

2番は「説明会以降の近隣地域との調整状況について」でございます。これに関しましてはイズミヤといたしましては、立地法説明会以降、近隣地域の代表組織である待賢住民福祉連合協議会様と調整、協議させていただいてきております。われわれとしては意向に関しては合意させていただいていると思っております。ただ、この協議会様という団体様だけでなく、それ以外にも個別にご意見を多数いただいております。拝聴したご意見にはできるかぎり対応させていただきたいということで、この間も協議させていただいておりますし、準備させていただいているというように認識いたしております。これが二つ目でございます。

続きまして三つ目は「意見書の意見に対する考え及び対応」でございます。今回いただいておりますご意見内容は大きく三つほどあるかとわれわれは認識しておりまして、建物計画について、営業時間について、交通安全対策、各々のご要望だと認識しております。

まず建物計画につきまして弊社といたしましては、交通量調査は時間をかけてやったつもりでございますが、そのへんのものを勘案して今の計画を採択しております。猪熊通に関しましてはコミュニティ道路という認識は当然しておりますが、堀川通、丸太町通に来店車両、お客様車両の出入口を設けることは相対比較においても客観的により難しいのではないかと判断しております。それで、われわれとしては猪熊通に出入口をつくるということに対して、その環境負荷を極力なくすための最大限の努力をさせていただくということを本日また改めて申しあげさせていただきたいと思っております。

二つ目の営業時間の短縮については、昨年秋から説明会等で何度かご意見をいただいております。そのような状況のなか、われわれとしては一つ大きく決断いたしまして、営業時間は24時までさせていただくということでお願いしておりますが、駐車場に関しては22時で閉鎖するという、われわれの店舗としてもこういった形の店舗はございませんし、周辺の店舗でも京都市でも滅多にないと思うのですけれども、皆様のご意見を聞かせていただいた上でこういった形の特段の決断をさせていただいているつもりでございます。営業時間に関しては朝9時から24時までさせていただくことを考えております。ただ、これもオープンのと実際には周辺の環境がわれわれのオープンによってどのように変化するかということは今の段階ではわからない部分もございますので、それと周りの環境の変化であるとか社会的な変化等が

ございましたら、この変更については検討させていただくということを今の段階で考えさせて  
いただいているということについて申しあげたいと思っています。

三つ目の交通安全対策でございますが、交通誘導員を配置させていただくことを考えており  
ます。それで安全対策の確保に努めてまいりたいと考えております。猪熊通にあります客用車  
両の出入口や猪熊通竹屋町交差点等、開店時においてはもちろん所轄警察署様と協議させてい  
ただいた上で配置をしっかりさせていただきたいと思っています。開店後につきましては状況  
をしっかり見させていただいて対応をさせていただきたいと考えております。

次のページをご覧くださいと思います。4番目は「駐車場利用時間帯の短縮（朝の時間  
の繰り下げ）について」という課題をいただいております。この件に関しましては、検討させ  
ていただきましたけれども、われわれといたしましては当初からの予定どおり朝8時45分  
から駐車場を利用するという形でやっていきたいと考えております。ただ、この時間帯は近隣施  
設の例えば通園時間帯と重なるということがございますので、特にその安全確保を意識した交  
通誘導員を配置するというをより手厚い形で考えさせてもらって、やっていきたいと思  
っております。

五つ目は「緑地計画について」でございます。これに関しては別紙をご覧くださいの  
ですが、A3の5枚あるうちのいちばん下の図面です。緑地の位置は、敷地の北西側と南側の2  
カ所を計画いたしております。緑化面積は合計で約126平米ということで計画させていただ  
いております。これは条例に基づく必要緑地面積122.8平米を上回るものと考えておりまし  
て、芝を植栽することで計画いたしております。これが5番のことでございます。

6番目は「駐車場問題に対するソフト・ハード面からの総合的な対策について」ということ  
で、これはア、イ、ウ、エ、オと五つの項目がありますので順番にお答えさせていただき  
たいと思います。一つ目はア「猪熊通一方通行解除に対する考え」ということで、一方通行を解除  
するということを考えられないかというご意見をいただいております。これに関しては、われ  
われといたしましては総合的に判断させていただきましたが解除は難しいと考えており  
ます。これに関しましては後ほど関係者から説明させていただきます。ちょっとあとで戻らせ  
ていただきます。

続いてイ「駐車場利用抑制策」ということで、この件に関しましては相当イズミヤの社内で  
議論いたしまして、今回結構踏み込んだ提案をさせていただいているつもりでございます。で  
すからよくご理解いただければ幸いです。今回われわれが考えていますのは、屋上に  
駐車場を設けさせてもらうわけですけれども、通常の商業施設の駐車場料金設定と比べると相  
当高額な料金設定をして、必要以上の来店車両を大きく抑制するというをやっていること  
と決断しております。ただ、この店はあくまでも車のご利用のお客様がメインではなくて、徒歩・  
自転車のご来店が中心の業態の食品スーパーマーケットであると認識しておりまして、2行目  
に書いていますように、このお店に関しては店舗規模、商圈設定、この業態上の特性（客単価）  
を、われわれが京都市でお世話になっております白梅町とか高野のほうのお店と比べてもはる

かに低い客単価の想定をしております。それで基本的には車でのご来店客は少ないと思っておりますが、本当に車で来なくてはいけないというご事情のおありの方に不自由なく使っただけだと。ただ、徒歩・自転車や公共交通機関のバスで来ていただける方についてはそれを利用してもらえるように最大限の会社としての施策を講じていきたいと考えております。

それで考えましたことは、店舗利用者の方以外がまず利用されないということを考えて、駐車料金は周辺相場の倍ぐらいの1時間当たり600円という設定をさせていただき決断をしております。周辺の相場観からすると1時間だいたい300円ぐらいだとわれわれは調べております。その倍といたします。店舗利用のお客様につきましてはお買い上げによる無料サービスを同時に実施しようと思っておりますが、これに関しても弊社の通常金額よりかなり高い金額を設定しようと思っております。店舗開店後1カ月間はこういう形でと考えておりますのは、5,000円以上お買上の方に2時間無料、同じく3,000円以上5,000円未満のお買上の方に1時間半無料、同じく1,000円以上3,000円未満のお買上の方に1時間無料というような形にしております。これも5,000円以上買われるというお客様は食料品スーパーの場合はかなり少ないとわれわれは思っているのですけれど、ちなみに相対的に大きな店のカナート洛北店はお買上金額に関係なく2時間無料という設定をさせていただいておりまして、このことから考えても今回5,000円以上で2時間無料ということにさせていただいておりまして、われわれが考えている施策の意味をご理解いただけたらなと思っております。

料金と時間の関係はわかりにくいかもしれませんが、高島屋さんとか阪急さんとか百貨店さんでしたら5,000円以上の客単価をもっておられると思うのです。われわれの場合は恐らく1,000円台の客単価になると思います。それで、われわれが本当に店の売上ということだけ考えるのであれば、1,000円未満のお客様、例えば500円未満の方でも、例えば牛乳とパンだけ買われるとか、お惣菜だけ買われるという方もお車でご来店ということに対して、この料金設定でいいのかということについて社内でかなり議論いたしましたけれど、まず当初はどれだけの負荷がかかるかわからないということもございましてこういった形で考えております。1カ月以降については状況に応じて料金体系の見直しを検討させていただきたいと考えております。

これのみならず、より車以外のご来店を促進するというところで、公共交通機関、特にバスの利用促進を踏み込んだ形で考えようと思っております。今、京都市交通局様と協議させていただいておりますが、オリジナルデザインのトラフィカ京カードを作成するとか、車内アナウンスを利用させていただくとか、そういった形のことも協議して実施していきたいということで、新店舗のメンバーがいろいろ動いております。それから、二条城前駅とか丸太町駅にも店舗案内ポスターを設置するとか、いろいろな形でこれについては、ここに書いていること以外でもできることはさらに進めていきたいなと思っております。

下から3行目に書いておりますが、今まだ交渉中でございますけれども猪熊通への車流入を少しでも抑制するために、猪熊通に入らないところ、離れたところの駐車場の確保で動いてお

ります。その駐車料金も店舗の駐車料金よりも安い形での設定で、そちらに誘うようにということと鋭意努力いたしております。それがイの回答でございます。

続きましてウ「交通整理員の配置について」ですが、これは先ほどの回答3ということでダブルしますので割愛させていただきます。

続きましてエ「その他の対策について」ということで、それ以外に何か考えられないかということで、これはいろいろな関係者の方々と協議させていただいて実行にもっていけたら思っているのですが、店舗の利用者だけでなく、その他一般の方々にも猪熊通を安全に通行いただけるように、車の走行を注意喚起できるような工作物の提供を今後関係者に提案していきたいと思っています。例えば車路の路面にスピードの減速を意識づけるようなランプとか、周辺に注意喚起できるような看板等を、周りの関係者の方々にご協力をいただきながらやっていきたいなと考えております。

それからオ「左折退場させる際の考え方と軌跡について」ということで、これについても先ほどのアの部分とともに後ほどご説明させていただきます。いったん8番まで説明させていただいてからアとオを説明させていただきます。

続きまして7番の「開店前・開店後の地域住民との意見交換について」ということです。地域住民様との意見交換につきましては、これまで説明会を7回開催させていただきました。ただ、そのなかでわれわれの理解不足であるとか、配慮不足であるとか、われわれのスタンスとして足りないところもあったと思いますし、十分な回答ができていなかったところもございますので、さらに今後も継続する形で協議はさせていただきたいと思っています。ちなみに、開店の1カ月前に待賢住民福祉連合協議会の住民様に対して説明会を開催するべく今準備いたしましております。また、開店後ですけれども、これは冒頭申しあげましたように開店したのちにどのような状況になるかわからないので、開店したらあとは知らないというスタンスは決してもたずに、ずっと打ち合わせをさせていただきたいと思っております。開店後の2カ月に関しては1週間か2週間ごとに待賢住民福祉連合協議会の皆様と意見交換をさせていただきたいと思っています。この件に関してはご了承いただいているところでございます。その後につきましても、その頻度については相談させていただいた上で実施したいと思っておりますけれども意見交換をさせていただきたいと思っています。例えば猪熊通の入庫待ち車両の渋滞が発生するとかそのような問題が起こることに関して、例えばそういった場で開店後にわれわれとしてもご意見を聞かせてもらいながら最善策をとっていきべき、やらせてもらいたいと思っております。

われわれは継続的に住民の皆様のご意見をお聞きして、愛される店づくりをやっていきたいと思っております。今までの説明で十分でなかったところも、本日の説明でも十分でないところもあるとは思いますが、イズミヤという会社は京都市内でも京都府内でもたくさんの店でご支持されてやっていくつもりでございますので、皆様と融合させていただくということを念頭において、もう一度本日を機にいろいろご意見を賜りながらやっていきたいと思っていま

す。そういう所存でございますのでご理解いただければと思います。

最後に8番の「白梅町店について、入庫待ち行列は、今まで、車道の広い部分の距離（車8台分程度？）に限っては、路上待機を促していたが、現在、一切路上待機の誘導を行っていないのか」というご質問でございます。白梅町店において渋滞が発生する場合には、店のほうで隔地駐車場への案内に力を入れております。それでも渋滞が発生してしまう場合には強制的に待機車両に移動を促し、待機待ちさせないように努力いたしております。こういった白梅町店の事例もわれわれは真摯に受け止めて、その白梅町店の対応とともに、この丸太町店でも周りのことをよくうかがうような形での行動をさせていただきたいと考えています。

それで、説明がとんだ部分の6番のアとオについて、関係者から説明させていただきます。

●イズミヤ(村田) それでは私のほうから説明させていただきます。宇野先生のほうから「駐車場問題に対するソフト・ハード面からの総合的な対策について」ということで、「猪熊通一方通行解除に対する考え方」というご指摘をいただいております。大きく三つありまして、一点ずつ順番に説明させていただきます。

まず北側、東側、西側からの方面別のお客様が、現在は猪熊通を南に下がる一方通行でございますので南に下がるルートを現段階では考えておりますが、それを一方通行を解除して右折退場したときの交差点飽和度、車線別混雑度はどうなるかというご指摘がまず一点でございます。資料につきましては別添資料①をご覧ください。右側の簡略図のほうは猪熊丸太町交差点を表しております。猪熊丸太町交差点は南行き一方通行でございますので、いわゆる流出というものがございません。それを退場車両が発生するというで南側の流入を想定したなかで検討しております。かなり専門的な資料になりますので結果だけをご報告させていただきますと、交差点飽和度という観点につきましては、平日・休日ともに十分問題なくスムーズに動くような計算になっています。一方、車線別混雑度につきましても、現況は流出しかございませんので車線別混雑度の検証は行っておりませんが、今回流入が増えるという想定に基づきますと、それでも数字的には0.141が最大でございますので、車線別混雑度、交差点飽和度という観点につきましては問題ないかなと考えております。

二点目は、道路幅、駐車場出入口幅を確認して、入庫車両と右折出庫車両がすれ違うときの車間距離などを検証しろということで、右折退場に伴って転回できるのかどうかということの資料でございます。これがお手許のA3の資料でございます。こちらを見ていただきますと猪熊通の出入口の部分の軌跡図を入れてあります。拡大図を見ていただくとよりわかりやすいのですが、ご覧のとおりコミュニティ道路ということでちょっと形がいびつになっていますので、入場は普通に入れるのですが、退場する場合はかがやき様の猪熊通の西側歩道をほとんど削ってしまわないといけないというような状況になっています。こちらはかなり大きなウエイトを占める話なのかなと考えております。

続いて、右折退場するという計画に伴う三点目のご指摘といたしまして、右折出庫時は南行



車両を止めたとしたら、通常どおり猪熊通を北から南に下がってきた車が右折退場が伴うこと  
によって滞留してしまつたらどうなるかという検証をしてくださいということでしたので、資  
料を戻っていただきまして別添資料①の最後のページに別添資料②とありますが、「相互通行  
化に伴う猪熊丸太町交差点への滞留の検証」ということで記載させていただいております。こ  
れも同じく現況の交通量に発生交通量を上乘せしまして、1時間当たりどれくらいの流入があ  
るのか、またそれに対して信号サイクルで割ったものを1回の信号当たりでどの程度の流入が  
あるのかという検証を行っています。平日は1回の信号サイクル当たり7.13台、休日は5.13  
台が流入してくるということになります。要するに1回の信号の変わり目に対してこれだけの  
車が南に下がってくる。それに対して先生からのご指摘は、仮にそこが右折退場によって塞い  
でしまった状況が発生したとしたらどうなるかということでございますので、その台数に対し  
て平均車頭間隔6メートルを掛けてみますと42メートルぐらいになります。これでいきます  
と猪熊丸太町の交差点をはみ出してしまうことになりますので、もし右折退場で猪熊通を封鎖し  
てしまうことが生じてしまうと猪熊丸太町交差点への影響が生じてしまうという論点が見え  
てきます。

以上、交差点への影響、また歩道の部分をほとんど削ってしまわないといけないということ  
を踏まえまして、右折退場、一方通行解除につきましてはわれわれとしては難しいのかなと考  
えさせていただいております。

続きまして、オの説明をさせていただきます。ちょっと戻っていただきまして、A3の資料  
を2枚めくっていただき、左折イン・左折アウトの図をご覧ください。こちらにつきまして  
は現状われわれが考えております左折入場・左折退場の軌跡でございまして、紫の部分の出入  
口のところで転回するということ踏まえましてご覧のような軌跡になります。こちらで検証  
の資料をいただきたいということでございましたのでご用意をさせていただきました。以上で  
ございます。

●イズミヤ(和田) 以上がご質問いただいておりますことに対する書面を付けさせていただ  
いた形での本日のご説明でございます。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。ただ今は届出者のほうから、われわれのほうで  
用意いたしました八つの質問項目につきましてご説明をいただきました。ただ今の説明につ  
きまして、委員の皆様から何かご意見、ご質問をお願いしたいと思います。これは1番につ  
いて、2番についてとこちらのほうでいわないで、委員の皆様からご自由にご質問、ご発言をお願い  
したいと思います。

●恩地委員 ご説明いただきましてありがとうございます。いろいろと対応を多角的に考えて  
いただいて、その努力に敬意を表します。一つお聞きしたいのは、6番のイ「駐車場利用抑制

策」についてです。徹底的に車の利用を減らしていくことを考えていただくということで、その方向は非常にいいと思うのですが、先ほどの話を聞いていても右折退場はなかなか難しいとかそういったこともあるし、コミュニティ道路に車を入れるのをできるだけ減らすということを見ると、やはりこの駐車場利用抑制策がかなり私としては重要な方策ではないかと思うのです。この料金体系をとることによって、通常の場合を100とした場合にこれをやることによってどのくらい減らすことができるか、それはどういう根拠で減らすことができるかということも含めてお答えいただきたいと思います。

●イズミヤ（村田） 本日は具体的にその資料はお持ちできていないのですが、やはり料金徴収化した店舗がありまして、どれだけ変わるかという差を指針の台数で比べますと、以前、大阪市内の店舗で六十数台の必要駐車台数がある店舗でその稼働率を見ますと、1週間のピーク時間帯で三十数台という状況のデータはございました。年間を通じて例えば年末とかそういったときはかなり増えることもあるかと思うのですが、1週間の検証という資料では、本日その資料をお持ちできていないので申し訳ないのですけれど、そういった傾向があったということは過去にございました。

●恩地委員 私としては、駐車係数が0.750という、モデル式における設定はそういう係数ですから45分のことですね。つまり平均的に45分で買い物をすませて帰るというわけです。そういうなかで1時間以内無料にしたら、ほとんどの客は無料で帰れる状況にあるわけです。だから私が思うに、駐車場利用抑制策としてほとんど効果はないと考えざるを得ません。そのへんをきちんと説明していただけるようにしたいと思うし、私としてはたとえ1分でも2分でも駐車したら100円でも200円でも500円でもなんらか料金を取るというふうにすれば抑制効果はあると思うのですが、1時間以内無料という無料時間をつくると、30分であっても車で来てしまうのではないかと思います。それが自然だと思います。

一方でそのへんの難しさとして、牛乳とパンを買う人が高い駐車料金を払うということがいいのかどうかという話をされていましたが、一般的に言って牛乳とパンを買う人は別にこの店へ車で来なくてもいいと思います。牛乳とパンだけだったらコンビニもあるし近くの店舗もあるし、1キロも2キロも離れたところから車で買いにくるという、そこまでの利便性を確保する必要はないし、それをやったとしても売上に関する影響はそれほどないと思われまので、そのへんは無料にしない理由にはならないと思います。そのへんのところをお聞かせいただけますか。

●イズミヤ（和田） ご意見をいろいろいただいてありがとうございます。牛乳とパンというのは例として適切だったかわからないのですけれども、例えば当店ではパンもこだわったパンを提供しようと思っていますし、イズミヤの牛乳がいいなと思っておられる方で、ただ、お客

様が車を利用して買い物をしたいと。これはお客様が考えられることだと思うのです。例えば妊婦の方であるとか、何らかの事情で歩いたり自転車に乗るよりも車を使いたいという方が近隣の方でもいらっしゃるかもしれない。そういった方はたくさんイズミヤのほかの店でもあります。

今、副会長様のご意見でいきますと、例えばわれわれが示せるデータの一つとしまして、ちょうどこの店と同じぐらいの規模の店が大阪府のほうであるのですけれども、来店客数のうちお買上金額がいくらかというデータを取ってみると、例えば全体を100とすれば1円から500円までの人がその店では27～28%、500円から1,000円が18～19%ですから、半分とはいわないですけれども四十数%ぐらいの方が1,000円までの客単価なのです。イオンさんの大きな店と違ましてわれわれのところは週に何回もお買い上げいただく方が多いのです。購買頻度が高いということがあって、1日に2回という方は少ないかもしれないですけれど週に5～6回という方が結構いらっしゃるというなかで、1回当たりのお買上金額の少ない方もたくさんいらっしゃるということです。

先生にお聞きしたいのですが、45分、0.75という数字は、不勉強なもので、これは何か議論で今まであったのですか。

●恩地委員 駐車場の必要台数を求めるときにモデル式上は0.75という係数が使われています。

●イズミヤ(和田) わかりました。それで、どれぐらいの利用抑制になるのかということについて、先生方に対してわれわれが今計数的に示すことはきちつとはできません。ただ、この1カ月の抑制というのは相当大きいと思いますし、通常われわれが店を開けるときにはお客様にたくさんご来店いただきたい、スタートダッシュをかけたい、地域のお客様に認知してもらいたいというのがあるのに対して逆にブレーキをぐっとかけるわけですから、それは企業としては商売のことよりもここで環境負荷に影響を与えるということに重きをおいているということでご理解いただきたいと思っています。われわれとしたら、これぐらいのことをすれば駐車場に関してかなりの抑制のブレーキがかかるので周辺へのご迷惑はかなり抑えられる形になると思いますし、それも1カ月という形を見て、1日とか2日とか1週間でも答えが出てくるのかもしれないのですけれど、相当ブレーキをかける形であるということを確認しているということでございます。

●恩地委員 かなりというふうにおっしゃっていますが、1円から500円が27～28%で、500円から1,000円が18～19%という数字ですが、これはもう少し単価が高いのかなという気がしないこともないのですが。

●イズミヤ（和田） それはわれわれのデータで事実です。あとでお見せしても構いません。

●恩地委員 わかりました。それはそれとしてあるとしても、結果的にはその部分は45%ぐらいです。ですから45%仮にこれがあったとしても45%削減できるだけです。それがかなり減らすことになると思いますか。8割とか9割減らすというレベルなら、頑張っているという言い方ができると思うのですが、半分ではどんどん入ってくるわけです。ここは全部で3割の自動車分担率ですので、7割の徒歩とか自転車で来るお客さんを相手に商売できるようにすることを基本にさせていただくぐらいの心構えでやっていただければいいかなと。イズミヤの高野店さんも基本的には車を使わないような方策をとっています。そういった素晴らしい事例をおもちですから、環境モデル都市の京都なので、ぜひそういう新しい試みに果敢に取り組んでいただけないかなというお願いです。

●イズミヤ（和田） 極力、おっしゃられたことに関してはわれわれとして追求させていただきたいと思います。あと、今まで説明できていたかどうかわからないのですが、実はもともとこの店に関しては駐車場を二層にしようと考えていたのです。だけど最初の段階で駐車場は屋上駐車場だけにするということで、車客を呼び込む店舗ではなくて、本当にどうしても必要なお客様にとってはゼロにしてしまうとまた周りに対してご迷惑をおかけするということがあるので、こういう形にさせていただいた経緯があるということを改めて申しあげさせていただきます。

余計な説明になるかもしれないのですが、600円/60分というのは実は高島屋京都店さんと同じような設定でございまして、先生は1,000円以下のことだけおっしゃいましたけれど、5,000円以上は2時間無料というの、食品スーパーとしては5,000円という表示とかそういうハードルをつけること自体なにかものすごく高い店だなということを感じさせてしまうという商売上のマイナス効果があるのです。1,000円から3,000円の価格帯のこともそうですし、3,000円から5,000円のこともそうなので、ですから1,000円未満のことだけではなくて、あらゆる価格帯においてその影響は出てくる。それくらい車客についてはセーブするように設定しようということですので、ぜひご理解いただければと思います。かなり思い切った考え方でございます。

●恩地委員 そのへんは見解が分かれるかと思いますが。あと一点、言い忘れかもしれませんが、妊婦さんとかどうしても車を使わざるを得ない方には、そういう方向けのパスというか無料になるようなものを発行するとか、そういった個別の対応をすればいいのであって、全体を無料にするというようなことをせざるを得ない理由にはならないのではないかな。もう少し工夫していただければどうかなと思います。

●イズミヤ（和田） どうもありがとうございます。

●宇野委員 いろいろとご検討いただきましてありがとうございます。一つは、今、恩地委員からもご意見がありました。駐車料金のところで気になりますのが、1,000円以上3,000円未満の、お客様がいちばん多かろうというゾーンのところは1時間無料になってしまうことです。どうしてもこうなると、1,000円程度のお買い物を比較的高頻度に行う可能性がある。あるいはそれぐらいの時間だったらとめられるということであれば駐車場の回転が上がる可能性があるかなというところが懸念されて、ここまでご英断いただいたので、もう一步踏み込んでご検討いただけないかなというのが希望するところでもあります。

それとともに、今、恩地委員からもありましたように、車が必要な方には使えるようにしておきたい。その措置というのは駐車料金ではなく、例えばなにがしかの、身障者手帳であったりそういうものだと思いますので、そういう方については登録制等で車が使えて、健常な方はできるだけ徒歩・自転車に来ていただくという方針で臨んでいただくのがいいのかなと思います。

それとともに、近隣の皆様方を特にお客様にされるという店舗かと思っておりますので、車ではなく徒歩や自転車であらわれて帰りに重たい荷物が発生したときに配送サービスを検討いただけないものでしょうか。たぶん採算に乗る乗らないというところでいろいろな事例を見ても厳しいところがあるとは思いますが、車で来られる方々に対して自社の敷地を一定時間だけ無料で提供するというのであれば、それに代わって配送サービスというサービスをとることによって、より先進的な店舗であると。高齢者の方に対しても非常にやさしい店舗であるということも主張できるのではないかと思います。

車の側を当然少し厳しめにするというのが一つです。徒歩・自転車であらわれても快適にお買い物ができるという環境を整えていただくということは恐らく御社の利益にも叶うところではないのかなと思いますので、そのあたり一度ご検討いただければというのが、駐車料金及び駐車利用の抑制という点についての私の質問あるいはコメントという形になります。

もう一つは、いろいろと図面等をつくっていただいて詳細に検討いただいたのですが、なぜ左折のところの図面も描いていただいたかという、現状においてもかなり厳しいのではないのでしょうかというのが気になっておまして、現計画ということでA3判が綴じ込まれた資料の一方通行のパターンですけれど、このままだと、車の軌跡が赤で描かれておりますけれどかなり歩道側にふってから入らないと十分回転できない。ということは恐らく、隣接地の方々にご賛同いただけるかどうかはともかく、場合によっては隅切りしないといけないのではないかと思います。要は歩道のところを切って、もう少し東側に車が寄った形でも安全に流入できるようにする必要があるのではないかとこのところが気になっています。同じく左折であっても出るときの歩道部分は、これは現状のままなのですか。歩道のところを削られるということではないという理解でよろしいでしょうか。

●イズミヤ（和田） はい。

●宇野委員 そうすると、恐らく車道部分は4メートル弱なので、このなかだけでは車が回りきれないという状況になります。となると、このあたりも隅切り等がひよっとしたら必要になるのではないかと思います。

それとともに、確かに入ってくる車と出ていく車の問題があるかと思うのですが、店舗に入ってくる車は丸太町通が青のときに当然入ってきますね。それが長い時間、九十何秒信号を与えられていますから、そのときは店舗から出る車をもし右折処理するとすれば、出さないという処理をするのではないかと思うのです。猪熊通が青になったときは一方通行で流入が南側に対してないので、出す一方でいけるということになりますから、当然、人手による処理が必要になりますけれど、必ずしも「かがやき」のところの歩道を削らなくても部分的に一方通行を解除して運用はできるのではないかなと思うところがありまして、難しいというのはこの図を見てわかるところもあるのですけれど、部分的に一方通行を解除することによって南側への影響が大幅に低減されるのだったら、なかなかまだ案として成立されにくいなと個人的には思うところがありますので、そのあたりどのようにお考えかというところをお聞かせいただければと思います。

●イズミヤ（和田） では、物理的などころのご意見から先に。

●イズミヤ（岡室） 現行の左折アウトの場合についての切り下げ云々の件のお話ですが、現状、歩道と車道のレベル差は若干数センチというそういう形状になっておりまして、特にレベルがあれば切り下げるとかそういうふうなケースがございますけれど、ここの道路の場合にはそういう形状にはならないということでイン・アウトを計画しております。

また、出口のところの歩道形状ですが、これにつきましても現状のままで出入りするようということで土木事務所と協議しておりますので、この現状のなかで敷地の間口のなかで出入りをするということで計画をしております。

●イズミヤ（和田） 続きまして、最初のほうでいわれたソフト的な話にお答えさせていただきます。まず、店舗の駐車場の料金設定のご意見をいただいているのですが、これに関しては引き続きわれわれとしても検討させていただきたいと思っています。例えば身障者の方とか妊婦の方とかは登録されたほうがいいということは、先ほど副会長様もおっしゃられていたことだと思いますけれど、ただ、実際になかなかお客様を登録するとか、ある種特別な形にするというのは、手間というだけではなくて、きちっとそれを管理していくことが結構難しいということがあって、それはもちろんやっていきたいと思うのですけれど、例えば今日は体調が悪く

てどうしても車で行きたいという方はいちいち登録をしてもらうのは難しいと思いますし、そのへんのことは実際に大阪でも京都でもお客様からそういった感じのことはよくいわれているし、われわれの店の現場レベルではそんなお客様といつも対応させていただいているので、そういった方はぜひ駐車場を使っていただいて、どちらでもいい方はほかの形で来てくださいということで考えていきたいなと思っていますし、もっと検討していきたいと思っています。

われわれの今日のこの一つの回答をわりと評価していただいているということで、われわれとしてはそこを前向きに捉えさせていただきたいと思っていますし、また不十分な点に関してはこのあとも引き続き考えてまいりたいと思っています。

お店に来られなくて宅配みたいなことですが、これに実はイズミヤとしてはかなり力を入れようとしておりまして、例えば白梅町の店とか高野のほうの店から配達していくということをより強化して、この丸太町のわれわれの考えている1キロ商圏のところもその会員客をきちっと増やして行って配達エリアをそちらにぐっと深めていくことも今回非常に重要なことだなど、改めて宇野先生の今のお話でわれわれも確認いたしました。だいたい店舗の食品売上の5%から10%ぐらいはネットスーパーでとっていく必要があるのではないかとということで、それをもっと会員様を募るような形で、特に丸太町の車で来られようとしている地域に関しては会員客を集めていくとか可能な対策をさせてもらうということで、ネットスーパーとか店舗からの宅配ということ、それもほかの店からの宅配という部分も含めて力を入れてやっていくことを検討していきたいと思っています。ご意見ありがとうございました。

●宇野委員 今お答えのなかで出てきたネットスーパーも一つだとは思いますが、私がおうかがいしたかったのは、お客さんが来られて買い物されて自分の手に取って商品を選ばれた、それを預けることによって宅配をその日のうちにさせていただけると。恐らくお客様にとっては必要なものを買って揃えるということも一つのニーズでしょうけれど、そのお店に行くということそのものもいろいろな重要性があるのではないかと思うので、そのあたりもご検討いただければと思います。それによって、車で来なくても十分な買い物ができるというお店をつくっていただければと思います。

それと、先ほどの右折による出場というのは非常に難しいのでしょうか。というのは、できればこの南側に車を入れたくないという思いを強くもっていまして、それから資料の表記のなかでちょっとご留意いただきたいのは、「猪熊通一方通行解除」と書いてしまうと非常に刺激性的に見えるので、「猪熊通部分的な一方通行解除」という表記にさせていただくと助かるのですけれど。このままだとコミュニティ道路をつぶしてしまえというような表現に見えてしまいますので。そのなかで部分的に通行規制を解除した場合に、ここはやはり無理だと。信号のタイミングを見計らって処理をするということの可能性は、恐らく他店ではそういうことをイズミヤさんでなくてもやられていることかなと思うのですけれど、そのあたりいかがでしょうか。

●イズミヤ（村田） 先生がおっしゃっているのは、要するに東西交通が流入してくる時間帯については出入口で車を止めておいて、南北交通に変わった瞬間に吐き出したらどうかということですね。それだとクランク状の形状はこのままで、要するに歩道をつぶさなくてもいいではないかというご指摘ですね。

実運用という意味でいいますと、先生も何となくおわかりいただいているのかもしれないですけど、難しいと思います。人によって確実に止めているというのが担保にならないと。例えば信号みたいな確実な制御機能ではなくて人によるという部分で、一方で人による部分が最高の制御機能といえそうですけれども、それが破綻してしまうと1台しか通れないところで向き合ってしまうという状況が懸念されますので、実運用という意味でいうと非常に難しいのかなと、交通のそういうことに携わってきた人間としては感じる次第でございます。

●市川会長 ほかにご質問、ご意見はございますでしょうか。

●山田委員 いろいろとご検討いただきましてありがとうございます。私から大きくは二点おうかがいしたいと思います。一つは先ほど話題になりました駐車料金のことです。いろいろお考えいただいて、開店後1カ月間はかなり思い切った案を提示しておられて、その後は状況を見て見直し検討しますということですが、どういう条件でどのような形に見直すのか、その見直しを教えていただければと思います。といいますのも、素人考えでいきますと、1カ月間はこういう抑制的な料金体系になっている。そうするとあまり車は来なかった。じゃあ安心してほかの店舗と同じぐらいの料金体系にしましょう。あっという間に車が増えました。ということだと、この審議会で議論したという意味があまりございませんので。まだわからないところではございますが、どういう条件でどれぐらいの価格にするつもりなのかというお心づもりをおうかがいできればと思います。

よくわからないところがございますけれど、どういう条件でどれぐらい車が増えて周囲でやや困ることになるのかということに関しては、周辺の方との協議に本来かかるべきことかなと思います。そこでお尋ねの第二点目は、質問事項でいいますと7の「地域住民との意見交換」という点でございます。ここも大変画期的だと思いますが、開店後2カ月間は定期的に意見交換をしてくださるということですので大変素晴らしいと思うのですが、その前にどなたにどのような形でここで集まりますよというのを通知されるのかという範囲と方法の問題が一つ。それから協議事項ということですが、例えば先ほど申したような車がちょっと多くなって困るというような事柄も協議事項に載るのかどうかという確認が第二点です。

第三点目としては、確かに皆さんの意見を聞いて仲良くやっというのですが、その場におられない方、行こうと思ってもなかなか都合がつかない、あるいは皆さんの前で議論するというのはまったく向いてないという方もおられるかと思いますが、他方で、意見を聞かなければいけないということについてはイズミヤさんも十分ご了解のことだと思います。そこ



で例えば、かがやきさんを含めて近隣の施設に対して定期的なアンケート調査のようなことをして、その後状況はどうですかということをおうかがうという、やや積極的になるようなこともお考えいただけないか、これはお願いの部分ですけれど、その三点をおうかがいできればと思います。

●イズミヤ(和田) 一つ目のお尋ねは、駐車料金について1カ月やったあとの考え方ですね。これに関しては、通常お店の場合、来店されるお客様の数は開店後変わってきます。開店後1週間とかはたくさんの方が来られます。どこの店でもそういうデータはあります。1週間、2週間、3週間、4週間、5週間、6週間と状況は変わっていくと思います。先ほどもご説明させていただきましたように、最初にこの店は駐車場が便利ですよ、料金いただきませんよという告知をバナーとすれば、最初からたくさんの方が来られると思います。それで車でのお買上比率が高い店に定着していくと思います。今回それと逆の形をさせてもらおうということがございます。これはやってみないとわからないのですけれど、恐らく1カ月この形ですと、われわれがこういう特別施策をしないと比べて内部駐車場のご利用は少ない形になってくると思います。ただ、これは丸太町通の特性、堀川通の特性、猪熊通の特性、この地域のこの地点の特性がわれわれの予測を超えた形で結果が出てくるかもしれないので、その1カ月の様子を見て、非常に余裕のある駐車場の形になっているかもしれません。

ほとんど車を利用される方がいないということで、ほかの店と比べて特別な形ではなくなって駐車場は無料ですよと、いきなりそんなことをしようとは全然考えておりません。このことは先ほどの二つ目、三つ目のご質問と関連するかなと思っておりますが、われわれがいったん決めさせていただきたいなともちろん事業者として考えておりますけれども、皆様のご理解をまったく無視した形で勝手に極端なことをしようとは全然思っておりません。それは最初からこういう特別な設定をしているわけで、例えば仮に1カ月後にいくらでも無料としてもお客さんは急にはいきなり増えてこないと思います。それはわれわれも経験しております。この店は車で行くのは、大阪弁でいうと「難儀な店やな」というように思われてしまっているということがありますので。

ただ、われわれの考え方は、この店に対して車で買い物することが必要だという弱者であるとか、そういうことを本当に求められているお客様もきちっと適正に確保してというか、われわれも経営させてもらうという形で考えておりますので、これもどれくらいの条件でどれくらいの価格というのは今の段階では申しあげることができませんけれども、それも1カ月という形を見てわれわれとして適正な形でやっっていこうと思っております。

ではイズミヤというのは開店前にそういういいことだけいって、実際に開店してからは何も見回りにこないじゃないかといわれぬように、先ほどから申しあげていますように、定期的に周辺の住民の皆様と意見交換をさせていただきたいということでございます。それで具体的にどなたにとか範囲ということに関しては別の者がお答えさせていただこうと思うので

すけれど、それと三つ目に、具体的に個別的な話としてアンケート調査とおっしゃられましたけれど、これについても今から店の人間とわれわれ店舗開発を担当している者が、地域の方々のご意見をどんな形で聞かせてもらったらいいいのかといういちばんベストとかベターな形を探っていきたいなと思っていますし、アンケートというのがいちばんいいかどうかというのは、今の段階ではそれが適切かどうかわからないのですけれど、一つのご意見としてきちっとわれわれは拝聴させていただくつもりでございます。

あと周辺の方との協議については、具体的にやってきた者から説明させていただきたいと思えます。

●イズミヤ（岡室） 今後の周辺の住民様との話し合いの仕方ということでございますが、待賢住民福祉連合協議会の会長様等々と話し合いをさせていただいております、開店前については1カ月前ぐらいに、今まだ住民さんに答えられていないような質問について説明するような会をもってほしいということで、それもわれわれはやります。開店後につきましては、これは会長様にも承認いただいておりますが、問題の内容にもよるのだけれど1週間、2週間の間隔で当面はやらないといけないだろうなど、2カ月という数字もおっしゃっていましたが、そういう形でやります。

今、向こうの住民様のメンバーについては、これはまた今後会長様がお決めになるのかもわからないのですけれど役員様対象にという話はされておりますが、もっと何人か何十人も集めて、告知の仕方も回覧板という形で、もっとたくさん的人数でやるべきだという判断をされるのであれば、われわれは全然拒むこともありませんし、いろいろな人と会話をしたいと思っておりますので、ここは今後具体的に相談をさせていただきたいなと思っております。

協議事項につきまして、交通渋滞のことが協議の事項になるのかどうかということですが、当然なります。そういう事態が発生するのであれば非常に大きな問題ということで、住民の方と話し合いをさせていただいて解決していきたいと思っております。

●イズミヤ（和田） 補足させていただきますと、われわれは個別の店においてお客様は基本的に地域の住民であられるということでいろいろなご意見を、10年、20年、30年経った店でもいろいろな形でおっしゃられますし、それに対してわれわれの企業ポリシーとしてはきちんとお一人ずつお答えさせていただくということが考えとしてございまして、今回この地元では協議会様ということで一つの軸があるとわれわれは認識しております。ただ、その個別の皆様のご意見をわれわれに対してどんな形で聞かせてもらって、われわれとしてどんな形でお答えさせていただくかということについては、今これはこうだということは申しあげられませんが、こことだけ話をしてというふうにさせてもらうつもりも全然ございません。今申しあげましたように、いちばん重要な課題についてきちっと向き合って皆様にできるだけ納得いただけるようにさせていただきたいと思っております。

ただ、住民様のなかでもいろいろなご意見とか、受け止め方のトーンといいますか温度といいますかそれが違うことがあるかもしれませんが、われわれのスタンスとしては、地元につきと溶け込ませていただきたいということはずっと強く、私も店舗開発の責任者として今日そのことをきちっと皆様に宣言させていただきたいということもあって参らせてもらったわけございまして、今のご質問に対して具体的にお答えできるのはこれくらいの範囲ですけれども、どうかご理解いただければと思います。

●山田委員 では確認だけさせてください。そうしますと例えば駐車料金の問題等については協議事項になりうるということが一点と、それから説明会のメンバーは協議会の方のみならず、もう少し広い範囲で通知をするという可能性は考えておられるということでしょうか。もちろんそういうことはご存知のことですけれども、今回この審議会においては住民様との説明会を何回もなさいましたし意見の数も通例なく多かったので、イズミヤさんが思っておられる顧客との対応の態度と、それから外から見たときの態度が恐らくギャップがどこかにあるのだらうと思いますので、記録のためにそこを確認させていただきたいということです。

●イズミヤ(和田) 駐車料金に関しましては、1カ月やらせてもらって住民の皆様から「こういう形で」という強いご要望があれば当然向き合って協議させていただきますともちろん約束させていただきます。ただ、基本的に駐車料金の設定についてはわれわれとして決めさせていただくということを前提としてお持ちしております、ですけれども、まったく無視してということは全然思っておりませんし、そこは十分ご理解いただければと思っています。

どなたとどういう形でお話させていただいたらいいのかということに関しては、それこそ先ほど申しあげましたように、われわれはすべての方と向き合わなくてはいけないとももちろん思っていますし、ただ、そうはいいまして一つの軸はつくっていただきたいなと思っています。それは地元の皆さんのなかでできるだけ形をつくっていただければなと思います。だからといって、われわれが個人的なご意見に対して対応しないということでは決してございません。それは本日ずっと申しあげているとおりでございます。

●堀部委員 いろいろとご説明ありがとうございます。私が一番に「真摯に受け止めていただけますか」という質問をさせていただいたのですが、各項目にそれぞれお考えをいただいているようですけれども、実は私はこの問題で本当にお腹の中にポトツとはまらん問題がありますのは、コミュニティ道路というような概念の猪熊通ですけれども、凶面の3枚目を見ますと、コミュニティ道路と決めたがためにこの絵のとおり道路になっているのです。恐らく静かなまちにしたいとか、車をゆっくり走らそうとかいうようなことでこういう形状の道路になったのかなと思っていますのですけれど、もしそうであったとするのなら、入ってくる時と出ていくときに、出ていくときはこの道路の形状が変わるのですか。この前現地に行ったときに変わ

るというような説明を受けたと思うのですけれども。もし変わるようだったら、もともと決められたコミュニティ道路の性格が変わってくるのかなと。そのところに住民さんとの根本的な行き違いがあるのではないのかなという気がしてならないのです。このところを私どもにもはっきりと説明をしていただきたい。あくまでもコミュニティ道路としての性格は以前とにも変わりませんよということであるのなら、私も何とか腹の中へ入ると思うのです。それが一つです。

もう一つお尋ねしたいのは、公共交通機関の利用促進を実施いたしますということが書いてありますが、これは反対からいいますと、自家用車の利用を減らしますということにつながってくるのかなと思います。ですから表現されていることと、自動車を何とか入れようと、何とか入れようとまではなさらないにしてもいくらか制約をかけていこうとされているのですけれど、その行為がちょっと矛盾しているのかなという感じがしているのです。そのところを説明いただけたらありがたいなと思います。

●イズミヤ（和田） 二つ目のご質問のほうから先に申しあげます。矛盾しているのではないかという先生のご意見ですけれども、公共交通機関の利用をできるだけ促進するべく、例えばバスとかの案内をさせていただくということで先ほどご説明申しあげたのですが、それはおっしゃられるように自家用車の利用を減らすということにももちろんつながってくると思うのですけれど、公共交通機関のご利用で来店いただけることで問題ないというか、そちらを選択いただける方はできるだけそちらにしてくださいという、そういうご案内でございまして、何度も申しあげていますように、今は車社会になっていて車で来店のご利用というのはどうしてもというか、かなり必要とされている方がいらっしゃると思うので、そこを妨げるような施設にはしたくないということがございまして、それで駐車場を一層だけ設けさせていただいて、それもいろいろな形で制限というか増えないような形をさせていただくということで、われわれとしたらそれは論理的に矛盾しているというようには考えていないのですけれども、ちょっと考え方があれだという点はまた教えていただきたいなと思います。

それから最初の、コミュニティ道路について変わるということを先生はおっしゃいましたが、変わるというのはどういう意味ですか。物理的に変わるのではなくて、コミュニティ道路という性格のことですか。

●堀部委員 コミュニティ道路というのはもともとの精神が、静かなまちにしたいとか、車をゆっくり走らそうとか、車を少なくしようという気持ちがあって出てきた言葉かなと私なりに理解しているのですが、こうした状況でお店を開かれると当然車の台数が今よりも多くなりますね。少なくなることはほとんどないだろうと思います。その一点を捉えても、最初のコミュニティ道路をつくったときの精神と相反するのと違うのかなというようなことを思っています、だからこの問題はなかなか私も理解がしにくいのです。

●イズミヤ（和田） 精神が変わると。

●堀部委員 いや、精神というか、コミュニティ道路をつくろうとしたときは、三つか四つか五つか私はわからないけれどもそれをまとめてコミュニティ道路というような表現をなさっているのだと思うのです。それは住民の皆さん方が希望されてたぶんそうなったのところがうのかなと思うのです。結果的にその思いをつぶすような感じになってしまうのかなと。ここへ出入口をつくると車の量が多くなるわけでしょう。それはやむを得ないからここにつくるといふことに結論的になってきたのかもわかりませんが、結果的にコミュニティ道路の性格を曲げてしまうのかなというように気がしているのです。そこにボタンの掛け違いが住民の皆さん方との間にあるのかなと。ですからこれはいくつも質問があって、なかなかお話の回数を重ねられてもまとまりがつかなかったというように思えてならないので、このところの理解を住民の皆さん方にちゃんと得られるような何かがないと、というように私は考えているのです。

●イズミヤ（和田） おっしゃっていることはよくわかりました。われわれとしてこの件に関してどれだけの努力をさせてもらえるかということで、今本当に会社としても協議して考えてきております。先生がおっしゃいますように、ここの一つのラインだけ見たら確かにそういうことだと思えますし、そこのラインのことが住んでおられる方にとっては重要ですし、ただ、道路という概念については、私どもも不勉強でよくわかりませんが、堀川通とか丸太町通とか竹屋町通とか周りにいろいろな道路があるなかで、ここをこういう位置づけにされるということで住民様のご意見、ご要望があってこういうふうになってきたのだなと思っていて、それはいろいろな幅広い領域のなかで、行政さんとしてもいろいろな公共的視点からも決められて採択されてきたことかなと思っています。

そのなかで、われわれはその精神とか性格をきちっと踏まえた上で、できるだけ周辺に対して、この地域に貢献させてもらいたいというお店がいちばん環境的にも負荷の少ない形ということで、こちらを取ればこちらがということはあるかと思えますけれども、そのなかでの最大限の努力をさせてもらうということで一生懸命考えさせてもらってきておりますので、先生がおっしゃるように、そこがピタッと合うというのは難しいかもしれないですが、物事はそういうことがたくさんあるかと思えますし、そのなかでどれだけのことをさせてもらえるのかなということだと思っていますので、われわれとしては一生懸命やらせてもらうということで考えております。

●恩地委員 山田委員のお話とも関係するのですが、今後、地元の方といろいろな協議をしていくなかで数値目標というか、車の分担率が今のモデル式では3割になっているので、

それを例えば1割未満にするように努力する目標を立てると。そのために車の分担率が何割になっているかをきちんと数値的に計測調査して、継続して地域住民の方にお示しするとか、あるいは駐車場の利用率が想定の半分というか、モデル式の半分ぐらいになるようにとか。いや、半分ではダメですね。先ほどの話でいえば7、8割は減らすべきだと思っているのですけれど、そういう目標数値とか、そういったパラメーターというか目標的なものをきちんと設定した上で、それに合わせるにはどうしたらいいかという方向での話をしていかないと、なにか空中戦になってしまう可能性もあると思うので、そのへんのところを、できたらこの場で数値目標をおっしゃっていただけるとありがたいなと思います。

●イズミヤ（和田） 今この場で数字をですか。数字は正直難しいなと思うのですが、われわれは駐車場に関して何台ご利用されたかとか、何台入られて何台出られたかというのはきちっと計測して、そのデータはきちっと皆さんにご説明申しあげる形にさせていただきたいと思えますし、イズミヤとしましても駐車場が溢れかえるとか、周辺の渋滞を巻き起こすとか、そういう形にはもっていきたくないと思っております、ですから必要以上に車客を呼ぶ施策はとっていかないし、できるだけコントロールしていこうという意思は当然もっているのですが、それはどこの店でもそうです。それで、パラメーターと先生がおっしゃるのは、例えば駐車台数の何回転とかそういうことですか。

●恩地委員 こちらは自動車分担率が3割になるような想定をされているわけですね。あるいは駐車場がピーク時には満杯になるという想定になっているわけです。だからそうではないようにするには、ピーク時でも駐車場は経済産業省の指針に基づく駐車場の容量の例えば3分の1ぐらいしか埋まらないようにがんばりますよとか、そういうような具体的な数値目標をお示しいただきたいということです。

●イズミヤ（和田） 例えば先生がおっしゃるように30%とか75%という数字に対して、当初の設定している基準値を下回るべく動いていくというのは当然やっていきたいし検証させていただきたいと思っておりますし、それを下回るというか、どこの水準にもっていくかというのは、これはなかなか計算してというのは難しいと思うのですけれど。

●イズミヤ（村田） 恐らく分担率とか駐車係数というご指摘ですけれども本当の行き着くところは実台数という議論になるろうかと思えます。その意味でいいますと発生交通量は85台、必要駐車台数は64台が一つの目安になるのではないかと思います。一方で、京都市の街中の分担率は28台ぐらいという検証データも出ておりますので、分担率という観点で見ますと30%とかそういった数字になるろうかと思うのですが、基本的には必要駐車台数64台をいかに下げるか、また発生交通量85台をいかに下げるかというような議論ではないかと思います。

設定台数という意味でいうと、車の交通量という観点でいいますと 85 台、発生交通量は 85 台でございますので、これをいかに下げるのかという取組をわれわれとして問われているのかなというふうに認識しております。

●恩地委員 それを何台にするという数字を今お示しただけないかなということについているのです。

●イズミヤ（村田） 85 台をいくらに下げますというようなことにつきましては、なかなか具体的な数字設定は、例えば 40 台とか、花火を打ち上げることはできるかと思いますが、やはりこういう取組によってという積み上げの部分もあろうかと思っておりますので、この場で花火を打ち上げるがごとく、「はい、これだけです」ということではなく、われわれとしてもどういったことができるのかということを検証させていただけたらなと思っております。

●恩地委員 だからコミュニティ道路に車を流入させたくないわけですよ。だから極力減らすというのが目標なのです。だから 85 なら、それを 20 にするというようなことを目標にして、それが例えば結果的に 1 カ月後に 30 とか 40 になってしまうのなら、駐車料金を無料でなくてちょっと上げるとか、そういうような具体的な方策をするということに踏み切らざるを得ないとなるわけです。そういったことをやってほしいということです。なかなか難しいかもしれませんが。お願いだけでもいいしてほしい。

●イズミヤ（和田） 今この場で即その数字をとというのは、われわれが準備していないのはいけないのだと思うのですが、ちょっと今はできかねますので、こういった形でお答えさせてもらえるかちょっと時間をいただけませんか。

●恩地委員 今すぐでなくてもいいですから数字を出すということをお約束いただければありがたいです。

●イズミヤ（和田） 数字を出すということの意味がちょっと。意味といいますか、その目標というのはどういうイメージなのか。

●恩地委員 だからコミュニティ道路をみな安全に通行できるように、コミュニティ道路の機能が確保できなければいけないので、そのためには極力車を減らすということをする。そのためにちゃんと目標を立てて施策を実施しないと、単にいろいろなことをたくさんやったからこれでいいでしょうと。効果が出ていないのにそれでいいでしょうというふうになっては困るでしょうということです。

●イズミヤ（和田） 先生のご趣旨は理解できましたので、ちょっと時間をください。

●市川会長 ほかにご意見、ご質問がないようでしたら、審議会要求資料の説明についてはこれで終了といたします。ご担当の皆様方どうもご苦労様でした。ご退席いただいて結構です。

●イズミヤ（和田） どうもご審議いただきましてありがとうございます。引き続きよろしくお願いいたします。

——（担当者退室）——

●市川会長 それでは引き続きまして、答申案の検討に移ります。事務局から説明をお願いします。

●事務局 それでは答申案について説明いたします。資料2をご覧くださいませでしょうか。前回の審議会での内容を踏まえて答申案を作成しておりますが、先ほどのイズミヤからの対応策についてのご説明とその審議がされる前にこの答申案を作成しておりますので、今回、市の意見については記載をしております。答申理由と付帯意見の例、こんなイメージということに記載しております。そのため今回の検討におきましては、イズミヤの対策についてのご検討と答申理由の記載の文言のイメージについてご議論いただきまして、今回のご議論を踏まえて次回の審議会で、空いている意見の有無を記載した答申案をまたご提示させていただくというふうに考えております。

それでは、答申理由の文言から読みあげます。資料2を1枚めくっていただきまして3ページ目をご覧くださいませでしょうか。「答申理由」の1「現在の状況」です。「当該商業施設の建設予定地は、都市計画法上の商業地域に位置している。周辺の状況は、北側は丸太町通を隔てて集合住宅及び店舗、東側は堀川通を隔てて事業所等、西側は住居並びに猪熊通を隔てて福祉施設及び幼稚園、南側は予備校及び住居等が立地している。また、当該店舗の西側にある猪熊通は、通過交通を抑制し歩行者の安全を確保するためのコミュニティ道路として京都市が整備を行った」。

2「説明会の状況」は、「法第7条第1項の規定に基づき開催された説明会において出された意見及び質問の概要は以下のとおりである。・交通誘導員の配置について ・駐車場出入口の考え方について ・駐車場出入口を変更してほしい ・駐車場の料金設定について ・通学路に対する安全対策について ・隔地駐車場の確保について ・店舗照明について（午後10時以降） ・フードコートについて ・京都市会への請願を踏まえた対応について」。

3「意見書」は、「法第8条第2項の規定により提出された意見は51件であり、その概要は



以下のとおりである。・コミュニティ道路である猪熊通に駐車場出入口を設けるのは反対である。・猪熊通は、せめて出入口のどちらか一方にしてほしい。・工事用車両が猪熊通を出入りするのをやめてほしい。・猪熊通には、幼稚園や障害者支援施設、予備校がある。猪熊通に駐車場出入口を設けて交通量が増加すれば、事故の危険性が増える。・駐車場の入庫待ち車両で、猪熊通に渋滞が起こる可能性がある。・駐車場の台数を大幅に削減すること。・駐車場の利用時間の短縮。・深夜 12 時までの営業に反対である。・閉店時刻を午後 10 時までにしてほしい」。

4「審議会の見解」は、「指針に基づき、今回の出店計画を検討した。(1) 駐車場及び来店客の経路設定について。駐車場の設置(収容台数)については、指針の算式に基づいて算出した台数である 64 台と同数を確保する計画となっており、法の趣旨からは適正であると言える。しかしながら、駐車場の出入口をコミュニティ道路である猪熊通に設ける計画となっているが、コミュニティ道路に出入口を設置することについては、歩行者優先の道路であるコミュニティ道路の意義を鑑みた時には、新たに多くの来店車両が通過することになるため、一般の道路以上に安全確保のための配慮が求められるものである。また、来店車両が通過する猪熊通竹屋町通交差点については、信号がないこと、また、竹屋町通には自転車歩行者道が整備されており、自転車が速い速度で通行していることから、十分な配慮が求められる。設置者からは、猪熊通の部分的な一方通行解除により来店車両を可能な限り北の猪熊通丸太町通の交差点に誘導することについても検討したが、来店車両が右左折両方で退場すること、道路幅を考えると入場車両と交錯することがないよう安全を確保することが困難であることが報告された。

また、来店車両を抑制して通行者の安全を確保するために以下の取組を行うもしくは検討していく旨が審議会に提出された。・駐車場出入口に誘導員を常時配置するとともに、開店時は更に誘導員をして安全を確保する。・駐車場を有料とし、周辺駐車場よりも高い料金設定を行うこととともに、料金サービスを提供する店舗での購入金額も高い金額とし、駐車場利用を抑制する。・開店約 1 箇月前に地元の待賢住民福祉連合協議会にオープン時の体制などについて説明する場を設けるとともに、開店後 2 箇月間は 1～2 週間ごとに、また、その後も定期的に待賢学区と意見交換を行う。・店舗周辺の駐車場において、店舗の商品購入者への駐車料金サービスを行う駐車場を可能な限り確保し、かつ、駐車料金を店舗駐車場より低く設定することで、店舗駐車場の利用を抑制し猪熊通への車両通行を減らすようにしていく。・猪熊通が歩行者優先道路であることを通行者に意識づけるため、看板設定等を検討していく。上記の取組の実施を踏まえ、ここは意見の有無につながる部分でありますので空けております。「と判断する。なお、届出者においては、上記の取組を誠実に実施することで、猪熊通をはじめとする歩行者、自転車利用者などの通行者の安全確保に努めるとともに、〇〇を行うなど、自動車利用抑制について取り組んでいくことが望まれる」、ここの〇〇は例えばですが先ほどの議論のなかでありました、店舗に来られて商品を買われた方に配送サービスをされるとか、そういったものが付帯意見として望まれると付けるようなイメージで、ここは〇〇と空けていますので、この場でご意見等を頂戴できればと思っております。

「(2) 駐輪場について。駐輪場の設置(収容台数)については、京都市自転車等放置防止条例に基づく付置義務台数を確保しており、収容台数に不足が生じる恐れは少ないと考える。

(3) 荷さばき施設について。荷さばき施設については、その施設配置、運営計画等について配慮はなされているものの、歩行者及び自転車の通行が多い丸太町通に荷さばき車両の出入口を設けているため、通行者の安全に配慮した荷さばき車両の入出庫を行うことが望まれる。

(4) 騒音について。騒音についての予測では、基準値を超えることがないと考えられることから周辺環境に与える影響は少ないと判断される。

(5) 廃棄物等の保管施設及びリサイクルについて。廃棄物等の保管施設については、指針に基づく予測により必要な保管容量が確保されているほか、施設配置、運営計画、車両経路及びリサイクル等についても適正な配慮がなされており、周辺的生活環境への影響は少ないと判断される。

(6) 防災、防犯対策への協力及び街並みづくりへの配慮等について。防災対策への協力については、(審議会において、地元待賢学区と防災協定等の締結について協議している旨が報告された)」。これは報告しているという話をちょっと聞いていたのでカッコで入れていたのですが、今回ありませんでしたので、ここは削除になるかと思います。申し訳ありません。「また、青少年が夜遅くまで店内に滞在することがないように、店舗2階の飲食店及び小売りスペースを22時までの営業とする旨を表明している」、これは前回の審議会で表明されたので盛り込んでおりますが、今回書いていただけるかと思っていたのですが書いてありませんでしたので、再度事実関係を確認させていただきまして、合っていればこの表現をそのまま生かしたいと思っています。「以上により、周辺の地域の生活環境に与える影響は少ないと判断される。なお、(1)で記載しているように、届出者が地域住民と意見交換の場を設け、地域コミュニティに貢献していくことが望まれる」。以上が答申理由になります。

下線を引いているところは、今後の意見の形によってどうなるかというのがあるのですが、付帯意見にもこれを反映させるということを考えてある部分について下線を引いております。

参考までに1ページ目に戻っていただきまして、市の意見に係る部分を読みあげます。2の「法第8条第4項の規定による市の意見について」です。「当審議会は、現在の状況及び意見書の提出状況等に配慮するとともに、大規模小売店舗を設置する者が配慮すべき事項に関する指針(平成19年経済産業省告示第16号)(以下「指針」という。)を勘案し、届出書類等を総合的に検討したところ、〇〇と判断します」。ここで本来でしたら市の意見のありとかなしとか、周辺環境への影響は少ないとか、そういう文言が入るのですが、今回は空けさせていただいて次回にお示ししたいと思っています。

ここからあとは付帯意見のイメージになるのですが、先ほどの下線部がここにも同じように入ります。繰り返しになりますけれども読みあげます。「なお、届出者においては、審議会に報告した以下の取組を誠実に実施することで、来店車両を抑制し、猪熊通をはじめとする歩行者、

自転車利用者などの通行者の安全確保に努めるとともに、〇〇を行うなど、自動車利用抑制について取り組んでいくことが望まれる。・駐車場出入口に誘導員を常時配置するとともに、開店時は更に誘導員をして安全を確保する。・駐車場を有料とし、周辺駐車場よりも高い料金設定を行うこととともに、料金サービスを提供する店舗での購入金額も高い金額とし、駐車場利用を抑制する。・開店約1箇月前に地元の待賢住民福祉連合協議会にオープン時の体制などについて説明する場を設けるとともに、開店後2箇月間は1～2週間ごとに、また、その後も定期的に待賢学区と意見交換を行う。・店舗周辺の駐車場において、店舗の商品購入者への駐車料金サービスを行う駐車場を可能な限り確保し、かつ、駐車料金を店舗駐車場より低く設定することで、店舗駐車場の利用を抑制し猪熊通への車両通行を減らすようにしていく。・猪熊通が歩行者優先道路であることを通行者に意識づけるため、看板設定等を検討していく。また、歩行者及び自転車の通行が多い丸太町通に荷さばき車両の出入口を設けているため、通行者の安全に配慮した荷さばき車両の入出庫を行うことが望まれる。更に、届出者が地域住民と意見交換の場を設け、地域コミュニティに貢献していくことが望まれる」。以上が答申案の文言になります。

先ほど申しあげましたとおり、意見の有無につきましては今回のご議論を踏まえて次回の審議会でご提示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。以上でございます。

●市川会長 ただ今の説明につきまして、答申案の〇〇の箇所に文言を埋めるため、委員の皆様方のご質問、ご意見を頂戴したいと考えております。また、先ほどのイズミヤの対策につきましてのご意見を頂戴できればと思っておりますので、よろしく申し上げます。どなたからでも結構でございます。

●恩地委員 資料2の1ページの裏側の2ページの上のほうに「店舗周辺の駐車場を確保する」というような話がかかれていますが、今日の説明のなかでそういう話は何かありましたか。

●事務局 隔地駐車場のことですね。

●恩地委員 何台確保するとか場所とかそういうのは特になかったですね。

●事務局 そうですね。台数も場所も今回はまだ。

●事務局（小山課長） 資料1の6のイのいちばん最後に「加えて、現在、関係者と交渉中でございますが」、ここでございますね。口頭の説明もなさっていたと思いますが、ここに書かれているような現状のようです。具体的な台数を示される状況までは至っていないと。

●恩地委員 先ほど質問すればよかったですのですが、かなり進展しているのでしょうか。

●事務局 どのへんでという話をしているというのは大まかには聞いているのですが、相手さんの了承が得られているかどうかというのはまだです。

●事務局（小山課長） それもまた資料で現在の交渉状況を出すように事業者のほうに話をし、もらった資料を委員の皆様にお届けさせていただくという形をとりたいと思います。ほかにも先ほど先生がおっしゃいました、持ち帰って検討するというものにつきましても資料を出させまして、委員の皆様にお届けさせていただきたいと思います。

●恩地委員 これを確保するという話になると、場所によりますけれども、かなりの部分が解決してしまう問題も出てくるかもしれないですね。結構大きな話だと思うので、そのへんの情報を教えていただければと思います。

●宇野委員 答申理由の4「審議会の見解」のところで、いくつかご検討いただきたいところがございます。一つは、4ページ目の上の4行目の「新たに多くの来退店車両が」のくだりです。ここに「安全確保のための配慮が必要である」という記述はあるのですが、ここでの全体的な趣旨としてはやはり駐車場利用台数の抑制ということがまず必要だろうということが考えられますので、例えば「新たに多くの来退店車両の通過が懸念されるため、駐車場利用台数の抑制を行うとともに、一般の道路以上の安全確保のための配慮が求められる」という両方が必要なのではないかと。車の台数を減らすということと、来た車に対して安全確保の配慮を通常以上にさせていただくということが必要ではないかと思っておりますので、もしそういうふう書き込んでいただければ、少しご検討いただければなというのが一つです。

もう一つは、真ん中ぐらいの一つ目の・に「駐車場出入口に誘導員を常時配置」とあるのですが、出入口だけに常時と書いてしまうとそこだけでいいのかという話になるので、できればここは「駐車場出入口をはじめとして安全上必要な箇所については誘導員を常時配置する」というような形で少し幅広に、特に幼稚園とか、かがやきとか、いろいろ安全上懸念が生じる箇所がございますので、そこは所轄さんあるいは地元との協議のなかで、必要なところに最低限の対応として人を立てていただくということが必要なかと思っております。

もう一つは、下から3分の1くらいの五つ目の・ですけれど、「猪熊通が歩行者優先道路であることを意識づける」のに看板設置がいいのかどうか、ちょっとこれは正直迷うところがあるのです。要は、コミュニティ道路の意義として良好な環境を保つというなかには恐らく景観的な意味も入っているのではないかと思っております、危険だ、危険だという看板を立てるというよりは、先ほど設置者のほうからのご発言がありましたが、速度抑制のためのいろいろな手当を考

えていただくということを第一義的にして、通る車はとにかく速度を落とすという方向への働きかけをしていただくと。看板を立てるとするならば施設内に立てていただくほうがいいのではないか。コミュニティ道路ということを考えますと、まずそちらの対応を最初に考えて、それでもどうしてもなかったらまた次の手を考えるというふうにしていただければと思います。以上、今気づいたところはその三点です。

●事務局 まず、4ページの上の「新たに多くの来退店車両が通過すること……」は、文言につきましてはまた別途調整してそれを反映させていただきます。

あと、誘導員につきましては、先ほどの届出者からの説明では常時配置というのがそこまではっきりとは出てなかった部分がありますので、この・に書いている部分はあくまでも届出者が事前にある程度聞いているなかでそれを埋め込んでいるというものになります。今の宇野先生の趣旨としては、ここは当然事実関係を書くしかないのので出てきたとおりに書くことになると思うのですが、付帯意見的な形でもっと、付帯意見になるのか本意見になるのかという話があると思うのですが、安全面に配慮して必要などころについては最大常時配置するとか、そういったような文言を記載するというところでよろしいでしょうか。

●宇野委員 資料1の1ページ目の最後のところにも「開店時」という限定がついていて、ちょっとこれはどうかなと思うところがあるのですが、猪熊通竹屋町の交差点についても設置者は危険性を認識していただいていると私は理解しておりますので、出入口にとどまるものではないだろうと。恐らくそれ以上に、やはり地元からご懸念が上がっているところについては何らかの手当を必要に応じてするというのをこのなかで書き込んでいく必要があるのかなと。逆に、「出入口に常時」と書くとそこだけでいいですかという話になりかねないので、できるだけ幅広く網をかけていただく方向で意見をまとめていただければと思います。

●事務局 わかりました。それではそういう形にさせていただきます。看板設置の関係も、届出者が今回提出した部分を反映させるような形で整理をさせていただきます。

●恩地委員 4ページの下から9行目の「自動車利用抑制について取り組んでいくことが望まれる」ですが、「自動車利用抑制について数値基準等の客観的な目標を設けて取り組んでいくことが望まれる」というような表現を入れていただけないでしょうか。というのは、お話をしているなかでも事業者側はできるだけ車を使える人には使ってもらおうというような姿勢が感じられます。私としては、妊婦さんとか高齢者の方とか障害のある人とかそういった方はしょうがないと思うのですが、必要最小限の利用に留めるというような気持ちがありますので、そのへんのところをできるだけ、住民の方と協議するなかでも、向こうは一生懸命頑張っているのに、こっちはいやという、そういう話では空中戦になってしまうので、そこは客観的

な基準を設けていただきたいという気持ちを込めて、今いったような文言を入れていただけないでしょうかという提案です。

●事務局 それでは入れさせていただきます。

●山田委員 確認ですけれど、今日イズミヤさんから出てきたこの資料に掲げている内容は、これからさらに入れ込む予定ですか。それとも下線が引いてあるところは今日いただいたこの内容も入っているという前提ですか。

●事務局 ある程度聞いているなかで入れ込んでいる部分はございますが、今回を踏まえて新たにもう一度確認いただいて追加で出される部分がありますので、その文言については当然入れていきます。

●山田委員 それでは今指摘したほうがいいですか。要するに資料1から漏れている部分がありますよね。

●事務局 それはお願いします。

●山田委員 たぶんいろいろ検討いただかないといけないのだと思いますけれど、先ほどご議論があったところとの関係でいきますと最初の・の「誘導員」のところですが、ここはイズミヤの資料1の1ページ目の下から3行目に「客用車両出入口や猪熊通竹屋町交差点等」と「等」とあるので、そのほかにもということだと思いますし、1枚めくっていただいて質問4の関係では、「近隣施設の通園時間帯と重なるため、その安全確保を意識した交通誘導員を配置」ということも書いてありますので、それからいちいち見ておりませんが住民との説明会においていろいろと安全に対する質問が出たときに、それは適宜配置しますということをお書きになっているところがありますので、そのあたりもし可能であれば入れていただければと思います。そこが一点目です。先ほど宇野先生もいわれましたけれど、「開店時は」という限定をつけるのがよいのかどうかということとは私も疑問に思います。

答申案の2つ目の・のところが「駐車料金に関しては恒常的に高い料金設定にする」という書きぶりになっていますが、これは戦略的にそうなっているのか知らないのですけれども、こういう内容でいいのかどうかということの再確認です。

3つ目の・の住民との話し合いというところですが、3行目に「また、その後も定期的に待賢学区と意見交換を行う」とされていますが、学区で代表できるかどうかというのはかなり疑問があると私は思っておりますので、これは近隣住民一般というような、あるいは近隣施設も含めた文言にさせていただければと思います。

それとの関係では、(2)の直前の「〇〇」となっているところで、これは審議会としての意見を述べる場所だとおっしゃったのですが、ここに関しても、住民との協議を実質的に踏まえてこれこれの対策をとってほしいというような文言をぜひ入れていただければというふうに、これは私の希望でございます。以上です。

●事務局 誘導員の配置につきましては、今回出た部分に猪熊通竹屋町とか近隣施設の通園時間帯の関係が反映されておりませんので、これは反映させていただきます。そして駐車場の料金設定については、高い金額にするという意向は聞いていたのですが1箇月とかそういう話は漏れていますので、ここに取組としては挙っていますのでイズミヤからの記載としてそれはそう書くと。ただ、山田先生のおっしゃっているのは……、もう一回お願いできますか。

●山田委員 イズミヤの紙ベースとか、あるいは先ほどの最初のご説明では、開店後1カ月に限定した話のように聞こえました。しかしその後質問を重ねていくと、1カ月を過ぎては下げないようにも聞こえました。そこをどのように反映させるかということです。深謀遠慮のもとで期間限定を書かないというのも一つの考え方かなと思うのです。先ほどの議論のなかではイズミヤさんご自身もここまで抑制策をするかどうかはともかくとして、少なくとも一定程度の抑制策はとると。値段設定を高くすることによって。ということはお考えだと思うので、そこまで解釈できるというのであればこのまま期間限定のない形で書いていただいてもいいと思います。そこはどうか本日の議論を解釈するかということだと思います。個人的には期間限定を書かないほうに与したいと思っています。

●事務局 そのへんは事実関係というか、あくまでも設置者側の提示になりますので、今回を踏まえてどう考えているのかを再度確認します。期間限定の話については、もし期間限定となった場合は、それについては付帯意見なりそういう形で当然こちら側としては反映させるということになるかと思えますし、そうではないという形であるならば、それはこのまま残るのかなと、そんなイメージでよろしいでしょうか。

●山田委員 はい。

●事務局 協議の場を設ける話につきましても再度確認をさせていただきます。今回提示された話では待賢住民福祉連合協議会さんとそういう場を設けていくということが出ていたのですが、そのあと広げることについてはやぶさかではないという形の趣旨の発言もありましたので、ちょっと確認しまして、ここの文言についてはこう書くかどうかは調整します。また、同じように、とりあえずここでは限定という話であるならば、当然それは付帯意見なりでそのへんを広げるというのを反映させる、こういうことでよろしいでしょうか。

●山田委員 はい，結構です。

●中井委員 山田委員さんの続きのようなものですが，先ほどの協議のなかで開店後の住民との意見交換について山田委員さんは，アンケートを取るとか，協議内容とか意見の伝達方法とか，具体的な意見交換の方法を述べていたと思うのですが，私の思いとしては，住民の方の意見が開店後も反映されることを望むので，そういう具体的なことも入れておいていただいたほうがいいかなと思いました。

●事務局 それも同じような形で，意見交換についてどこまで記載されるか設置者側と確認しまして，今回のがベースであるならば，施設にアンケート調査を取るなりそういった形で広く意見を反映させることが望まれるというような文言を付帯意見なり，そういった形で入れるということでもよろしいでしょうか。

●中井委員 それで結構です。

●市川会長 私からもよろしいでしょうか。コミュニティ道路に関して二つほどご検討いただきたいことがあります。一つは堀部委員から質問が出ました，コミュニティ道路であるということの意識をもってほしいということです。この答申案でコミュニティ道路という文言がいっぱい出てきますけれど，これは事務局がそういうふうに意識しているということはいっぱい出てくるのですが，イズミヤさんのほうが果たしてどれだけここはコミュニティ道路なんだということを意識してもらえるかというそういう文言を，それはどういう表現がいいのかわからないのですけれど。

それと関連して，宇野委員から看板の設置のご意見が出ましたが，看板の設置もできたら駐車場にとめてそこから店内に入る入口のところにボンと，この出入口はコミュニティ道路なんだから心して出入りせよみたいな，そういう看板を駐車場からお店に入るところによく目立つようなものを設置していただきたいのです。というのは，時間が経つとたぶんコミュニティ道路なんだということが忘れられてしまう。風化させてはいけないと思うので，出入口のある猪熊通はコミュニティ道路なんだ，今もそうだということをとりのけ車で来るお客さんには認識をしてもらわないといけないと思うので，そのあたりのことが伝わるような何かを。この二点，ご検討とお願いしたいと思います。

●事務局 それではその二点について付帯意見なりに文言を入れたいと思います。

●宇野委員 一つは，今会長からのお話もありましたが，答申理由にはコミュニティ道路とい



う文言がいっぱい出てくるのですが、そうすると表の答申のところにもコミュニティ道路というキーワードがあったほうがいいのではないかと思います。例えば「来店車両を抑制し」という1ページ目の下の下線部の2行目の「猪熊通」は「コミュニティ道路である猪熊通」として、どこかにコミュニティ道路ということを表の紙に書いておく必要があるのかなと思います。

もう一つは、先ほどからのご議論のなかでも、確かに設置者がやるといわれたことと、4ページ目の下3分の1ぐらいのところのなお書きの部分には、一つは先ほどの料金の話は1カ月でいいという話ではないかもしれないので、要は、継続的にそういうものの検討があるという趣旨を書き込む必要があるでしょうし、先ほど事務局からございました、例えば徒歩あるいは自転車で来られた方に対するサービスというの、具体的に配送サービスと書くかどうかはともかくとして、徒歩とか自転車で来店される方に対するそういうサービスあるいは促進策というものを、車を縛るという方向と徒歩や自転車の方を優遇するという両方の趣旨をなお書きのなかに入れていただくほうが個人的にはいいかなと考えています。そこがちょっと気になったところです。

●事務局 それではそちらを入れさせていただきます。ちなみに、配送サービスとか具体的に書くことについてはいかがでしょうか。

●宇野委員 例えばということで。

●事務局 もちろんそれを具体的に書くのはどうかなと思いますので、徒歩・自転車・公共交通の来店者への優遇みたいな、そんなイメージですか。

●宇野委員 はい、そうですね。

●市川会長 ほかに何か付け加えるべきことはございますか。まだご発言されていない委員の皆様はよろしいでしょうか。

●宇野委員 確か以前にもヨドバシの例だったかと思うのですが、要は、こういう地元からのいろいろなご意見があっても今後も状況を注視すべき案件については、審議会としても状況の報告を受けたいというような趣旨を書き込んだ例があったかと思うのですが、やはり今後も審議会としても状況を注視しますというような形での継続的な今後の取組を見守りたいというような趣旨もどこかに反映いただければと思います。

●事務局 わかりました。入れさせていただきます。

●市川会長 たくさんご意見を頂戴しましてありがとうございました。事務局のほうも大変たくさん宿題が出たと思いますけれども、本日いただきましたご意見を踏まえまして答申案を修正いたしまして、次回に再度検討することにしますので、よろしくお願いいたします。

## 2 平成25年5月届出案件

### 「(仮称)イオンモール京都桂川に係る諮問」

●市川会長 時間がかかり過ぎておりますけれども、議題の2に移ります。「平成25年5月届出案件 (仮称)イオンモール京都桂川」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(小山課長) 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、本日付で諮問をさせていただきます。よろしくお願いいたします。

●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 それでは資料3をご覧くださいませでしょうか。名称は(仮称)イオンモール京都桂川。所在地は書いていますとおり京都市と向日市にまたがっている施設になりまして、京都市側は南区久世高田町376番1他4筆、向日市側は寺戸町九ノ坪50番1、この両市にまたがった大変広い施設になります。設置者はイオンモール株式会社。代表取締役は岡崎双一です。店舗面積は次のページの上から三つ目の箱ですけれど、53,049平米ですので、市内では最大級の店舗面積になります。こちらはもともとキンビールの工場があったところの跡地でありまして、お手許に図面等がないのですけれど、JRの桂川駅に近接しております。またすぐそばに阪急の洛西口駅がある店舗でございます。なかでお店をされるのはイオンリテール株式会社。設置者はイオンモール、いわゆるデベロッパーさんです。テナントさんとかを集めてショッピングモールを展開されているイオンモールさんで、なかでお店をされるのは、イオンリテール株式会社さんは決まっておりますが、その他の小売業者については今のところ未定ということで届出がされています。

大規模小売店舗の新設をする日、開店予定日は平成26年10月1日、来年の10月1日を予定しております。あと主なところを申しあげますと、開店時刻と閉店時刻が下から四つ目ですけれど、イオンリテール株式会社は7時から24時まで、その他の小売業者につきましては9時から23時までを予定しております。また、来客が駐車場を利用することができる時間帯は、前後30分とっていますので朝6時30分から24時30分までの予定になっています。駐車台数につきましては1,176台という計画になっています。この1,176台はあくまでも指針に基づく

台数ですので実際はさらに台数がございます、全体としては3,043台あります。これにつきましては店舗部分以外にシネマコンプレックスとかホールとかそういったものがありますし、また、あくまでも今回は指針に基づく台数だけを届出をするということで出ております。主なところは以上になります。

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

### 3 報告事項

●市川会長 それでは次に移ります。議題3の「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 それでは資料4をご覧くださいませでしょうか。「立地法に係る計画一覧」ということで、手続中の届出案件と審議会の今後の審議予定を載せています。先月ご報告しました京都BAL再開発計画につきましては、1の「手続き中の届出案件」の「縦覧中」のところの二つ目ですが、7月に届出を受理しております。先週の22日と24日に地元の説明会を開催いたしております。「届出受理予定」ですが、庁内連絡会議で計画説明を受けましたのが京都朝日会館の営業時間の変更。朝日会館というのは河原町通の御池と三条の間にある店舗です。あと藤の森ローズセンターの変更、こちらは京阪藤森駅のそばにありまして、昔はその隣にダイエーの藤の森ショッピングプラザというのがあったのですが、そこはなくなっています。こちらはマンションの1階部分にある店舗になりまして今ほとんど実質的にはお店が営業していない状態で、こちらにスーパーが出店するのに合わせて店舗面積なり営業時間なり駐車台数が変わりますので、変更ですけれども新設に近いようなイメージになります。その下の（仮称）パロー下鳥羽店（新設）につきましては、伏見区の下鳥羽の1号線沿いにラウンドワンがあるのですが、その近所にスーパーができる予定です。この三つに関しては受理予定になっております。あと、先日答申いただきました外市本社ビルはまだ市の意見を通知しておりません。今、内部の決裁中でございます。

主なところは以上でございます。

●市川会長 ただ今の報告について何かご質問はございますか。

——（委員から特に発言なし）——

### 4 その他

●市川会長 ないようですので次の議題に移ります。議題4「その他」です。何かございましたらご発言をお願いいたします。

——（委員から特に発言なし）——

●市川会長 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します。

●事務局（小山課長） どうも長時間ありがとうございます。すみませんが、イズミヤの件でもう一度確認でございますけれど、追加でイズミヤから書面による回答もしくは資料をいただくものとしましては、恩地先生からご指摘がございました、駐車場の利用率等なにがしかの数値目標が出せるのかどうか、現時点での隔地駐車場の確保状況、それから山田先生からご指摘がございました、料金設定の期間は1カ月まではどう、1カ月後はどう、そのあたりについてもう一度はっきりとした考えを確認しておきたい。それから継続的にもつとイズミヤさんが申しておられます意見交換の場、これのメンバー、それからアンケートなどどれだけ幅広く意見を取れるのか手法は何を考えているか、そのあたりかと思えます。それから宇野先生からご指摘のございました、料金設定についてももう一步踏み込んだことを検討できるかどうか、これはイズミヤさんの検討ということでございますので新しい案が出てくるかどうかはわかりませんが、それについても新しい案があるのであれば提示をしてもらいたいと思えます。あと、配送サービス、どうしても車が必要な人への配慮の方法なども具体的な案がまとまれば書面でいただきたいと思えます。いただいた書面はまた委員の皆様にお送りさせていただくことになろうかと思えますので、よろしくをお願いします。

では、次回、9月の審議会につきましては、9月25日（水）の10時から、くに荘で開催させていただきます。当日の議題としましては、（仮称）イズミヤ堀川丸太町店の答申案の検討、いちおう次回が通常でいきますと最終の検討となりますので、意見を付けるか付けないかということも含めて、今日の議論を踏まえまして、再度出てくるイズミヤからの追加の返事等も踏まえましてご検討いただけたらと思えます。もう一つは（仮称）イオンモール京都桂川に係る届出者説明でございます。ご出席のほうよろしくお願い申し上げます。

●市川会長 次回の審議会は9月25日（水）10時から、くに荘で行います。（仮称）イズミヤ堀川丸太町店の答申案の検討、（仮称）イオンモール京都桂川の届出者からの説明です。

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いますので、公開としたいと思えますがよろしいでしょうか。

——（委員から特に発言なし）——

また、出席機関についても従来どおり、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えます。こちらのほうもこれでよろしいでしょうか。

——（委員から特に発言なし）——

## 閉 会

●市川会長 それでは、これもちまして第131回京都市大規模小売店舗立地審議会を終了いたします。いつもより長い時間で、どうもお疲れ様でございました。ありがとうございました。