

## 第 1 3 2 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 9 月 25 日（水）

午前 10 時～午後 12 時 19 分

場 所：KKR くに荘 4 階大会議室

## 開 会

●事務局（小山課長） 定刻になりましたので会議を始めさせていただきたいと思います。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いただき誠にありがとうございます。

ただ今から京都市大規模小売店舗立地審議会を開催させていただきます。本日の委員の方々の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。また、議題1の「(仮称)イオンモール京都桂川」の届出者説明に関しまして、当該店舗は京都市と向日市にまたがる案件であるため、京都府、及び向日市の担当者にも関係機関としてご出席いただいておりますのでご了承願います。

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)イオンモール京都桂川説明資料」、資料2「(仮称)イズミヤ堀川丸太町店に係る審議会要求資料」、資料3「(仮称)イズミヤ堀川丸太町店 答申案」、資料4「外市本社ビルの市通知」、資料5「立地法に係る計画一覧」、以上の資料を席上に置かせていただいております。また席上配付資料といたしまして、これ以外にも11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願いいたします。もし足りない資料がございましたら、事務局のほうまでお申しつけください。

なお、事前に送付しております「(仮称)イオンモール京都桂川 計画説明書」、分厚い資料でございますけれども、こちらをお持ちでない方も事務局にお申し出いただければお渡しいたしますのでよろしく願いいたします。よろしいでしょうか。また報道関係者、傍聴者の方用には、「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、そちらでご覧いただくようお願いいたします。また傍聴席でのご歓談等は審議の妨げとなる場合がございますので、ご配慮願い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、よろしく願いいたします。

## 議 題

### 1 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届出者説明」

●市川会長 それでは、これより第132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)イオンモール京都桂川」の届出者説明ですが、その前に事務局から説明をお願いします。

●事務局 事務局からご説明申し上げます。資料1をご覧くださいませでしょうか。資料1の

「(仮称) イオンモール京都桂川説明資料」です。1枚めくっていただき3ページ目に店舗のある位置を記載した図面を添付しております。こちらの店舗につきましては、JR桂川駅のすぐそばに位置する店舗でして、「計画地」と書いてある右上、東側に桂川駅がございます。また計画地から左側、西側に阪急の洛西口駅があるということで、JRと阪急の二つの駅に近接している店舗になります。

またバスターミナルも近くにございまして、裏面、4ページ目をご覧ください。先ほどと南北が変わっておりますので、上下でいいますと左側が北側となります。まず敷地ですけれども、B街区とC街区の二つの敷地に分かれております。左側の真ん中ぐらいに府道中山稻荷線というのがございまして、その左側、地図上でいうと北側にB街区がございます。B街区は駐車場と店舗ということになっております。また府道中山稻荷線の右側、南側がC街区となっております。こちらがほぼメインになるのですけれども駐車場と店舗、駐車場棟がございます。このC街区、このSC棟、ショッピングセンター棟と書いている上側をご覧くださいと、小さくJR桂川駅直結上空通路と書いてあると思います。JR桂川駅と上空通路で結ぶ予定にしています。

またこのSC棟の左側、府道中山稻荷線の道路との間にバスターミナルがございます。ここはかなり多くのバスが発着するというので、駅のすぐそばになっていますし、バスターミナルのすぐ横が店舗になっています。

こちらの施設ですけれども、先ほど事務局からお話させていただきましたとおり、この建物自体の敷地が京都市と向日市にまたがっている店舗になっています。建物がある部分の面積が京都市側のほうが大きいということで、大規模店舗立地法上の手続きは京都市で行うことになっています。主な説明は以上になります。詳しくはまた届出者のほうから説明させていただきますので、事務局の説明は以上でございまして。

●市川会長 それでは届出者からの説明を行います。担当の方に入ってくださいますのでよろしくお願ひします。

—— (担当者入室) ——

●事務局 それでは早速届出者から計画を説明していただきます。まず、自己紹介をしていただいたあとにご説明いただきますようお願いいたします。

●イオンモール(龍澤) イオンモール株式会社近畿開発部の龍澤でございます。よろしくお願ひいたします。

●イオンモール(杉町) イオンモール株式会社近畿開発部の杉町でございます。どうぞよろ

しくお願いいたします。

●イオンモール（落合） 今回、大規模小売店舗立地法を担当させていただいております、21世紀商業開発の落合でございます。よろしくお願いいたします。

●イオンモール（仲井） 同じく仲井でございます。よろしくお願いいたします。

●イオンモール（落合） そうしましたら本年5月23日に届出を行いました、（仮称）イオンモール京都桂川の計画概要についてご説明のほうをさせていただきます。資料につきましては事前にご配付いただいているとうかがっておりますので、できるだけ要点を絞ってご説明させていただきます。説明にあたりましては店舗の概要と交通処理計画、荷さばきと廃棄物処理、騒音の順に説明のほうをさせていただきます。

まず、店舗の概要でございます。お手許の「出店計画説明書」の34ページ以降に図面を取り揃えさせていただいておりますので、これに従ってご説明のほうをさせていただきたいと思っております。まず、計画地の位置でございます。図面2の周辺図、こちらのA4版の図面になります。こちらの図面をご覧くださいませでしょうか。出店計画地についてはJR桂川駅の西、約80m、阪急洛西口駅の東、約300mに位置してございます。敷地は南北に二つに分かれておりまして、両敷地のあいだを東西に府道中山稻荷線が通っております。

周辺の状況を簡単にご説明させていただきます。北側の敷地につきましては北側が自衛隊用地、東側は戸建住宅、西側は住宅予定地でございます。また南側の計画敷地につきましては、東側は道路をはさみまして事業所、並びに鉄道、南側につきましては現在建設中でございますけれども学校、住宅計画用地、西側につきましては道路をはさみ既存の住宅、あるいは住宅等の計画用地でございます。用途地域につきましては商業地域でございます。

次に店舗の各階の内容についてご説明させていただきます。計画概要書の2ページ目に各階の店舗構成を表でお示しております。ご参考までにご確認ください。また計画説明書の図面集にありますけれども、こちらのA3の図面4「施設配置図」以降、図面10の「4階平面図」まで各階平面を添付させて頂いております。図面に沿って説明させていただきます。

まず図面4でございます。建物の配置図を付けさせていただいております。図面の左手が北方向になります。図面の上の部分でございますが、JR桂川駅及び鉄道軸がその部分に該当いたします。桂川駅前にはバスロータリーが設置されております。先ほど説明させていただいたとおり、敷地は二つの敷地に分かれております。北側、図面の左手でございます。小さい区画ではございますけれどもB街区、図面の中央部にあります大きい区画、こちらがC街区でございます。両敷地のあいだには東西、図面でいきますと上下に府道中山稻荷線が通っております。

各敷地に建物を計画してございまして、B街区に駐車場のある建物1棟、C街区は屋上に駐

車場のあるL型の店舗建物と立体駐車場の2棟の計画でございます。C街区の店舗・建物と立体駐車場は屋上レベルで接続しております。両敷地間は府道上空にて通路でつなぐ計画で、歩行者は建物の2階レベル、自動車は屋上レベルで相互に連絡してございます。したがって大規模小売店舗立地法といたしましては一の建物ということになってございます。

次のページ、図面5でございます。地下1階の平面図でございます。C街区の北東側に駐車場を計画させていただいております。C街区の西側及び東側から入庫いたしまして北側に出庫する計画でございます。続いて図面6、立体平面図になります。B街区につきましては非物販施設ということでスポーツ施設を計画させていただいております。C街区はL字型に物販店舗、立体駐車場の一部に店舗を計画させていただいております。C街区の外側は核店舗のイオン、その他は専門店の店舗構成でございます。1階で約21,000平方メートルの床面積でございます。駐輪場は紫色で塗っている部分でございます。北側の府道沿い、及び西側の地区幹線道路1号沿いに主に配置する計画とさせていただきます。全体で2,337台の計画です。

荷さばき施設、及び廃棄物保管施設につきましては核店舗用、専門店用にそれぞれ1カ所ずつ設ける計画でして、周辺への影響を考慮いたしまして敷地の東側、C街区の建物の東側部分ですがこちらの部分で計画のほうをさせていただいております。荷さばき等の車両用の出入口を東側の道路に設ける計画とさせていただきます。

また、来客車両用の出入口につきましてはB街区、C街区、双方に入口・出口を計画しております。B街区、C街区双方は自動車通路で連絡しております関係上、府道中山稻荷線の西方面、図面でいきますと下の方向からお越しになるお客様につきましては、B街区の入口を左折で進入していただきます。また府道を東方面から、図面でいきますと上のほうからお越しになる車につきましては、C街区の入口を案内する計画とさせていただきます。またC街区西側、入口2と書かせていただいている部分でございます。こちらにつきましては屋上駐車場と地下駐車場への入庫、敷地東側の入口3につきましては立体駐車場の各階へ、入口4につきましては地下駐車場への入庫ということになります。

C街区西側の出入口2と書いてあります部分については、現在出入口の運用ということで記載させていただいておりますけれども、入口、または出口いずれかの運用といたしまして、周辺道路の整備に併せて切り替える計画としております。開業時におきましては入口として運用し、入口2の補助として利用する計画でございます。

次のページ、図面7の2階平面図をご覧ください。B街区につきましては同様に非物販施設としてスポーツ施設、C街区は物販店舗と一部非物販店、飲食店舗を想定しております。これと立体駐車場の一部に店舗を計画しています。売場面積はこの階で約19,000平方メートルを計画してございます。

この図面のなかで図面中央、上側をご覧くださいませでしょうか。もっとも上の部分がJR桂川駅でございます。今回の計画では地区計画の地区施設として、JR桂川駅から2階レベルで連絡する通路を計画させていただいております。駅から直接店舗へアクセスできる計画と

なっております。また図面左手に示すとおり、B街区とC街区はこの階で、歩行者通路で連絡しております。さらには既存の交差点上にございます立体歩道橋からのアクセスも可能とするよう、歩行者の利便性、安全性に努める計画とさせていただきます。

次のページ、図面8でございます。3階の平面図でございます。B街区は駐車場、C街区は物販店舗と一部非物販店舗、現在飲食店舗、アミューズメント施設、シネマコンプレックスといった業種を計画しております。全体で売場面積は13,000平方メートルでございます。3階までがいわゆる商業店舗となっております、合計で約53,000平方メートルの売場面積となっております。

次の図面9につきましては立体駐車場の4階でございます。あえて説明は省かせていただきます。

その次でございますが図面10、4階の駐車場でございます。立体駐車場の屋上、L型のC街区の店舗、建物の屋上部分でございます。こちらの部分につきましてはすべて駐車場の計画でございます、立体駐車場と店舗の屋上駐車場、これらは連絡通路によって相互の行き来ができる形となっております。また図面左側にお示ししておりますように、B街区とC街区は府道上空にて連絡する計画となっております。駐車場につきましてはB街区で298台、C街区の地下駐車場で280台、立体駐車場で1,886台、屋上駐車場で579台、全体で約3,000台の計画をさせていただきます。

営業時間につきましては計画説明書の3ページに記載させていただいております。核店舗のイオンは開店時刻が午前7時、閉店時刻が午後12時、その他専門店が開店時刻が午前9時、閉店時刻は午後11時の計画とさせていただきます。駐車場の利用時間帯は物販店舗の前後30分ということで、午前6時半から翌午前0時30分の計画とさせていただきます。

以上が計画の大まかな概要でございます。続いて交通の処理の計画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図面10、来店の経路図が載っている図面でございます。こちらA3の図面になっております。この図面にて説明のほうをさせていただきます。まず、交通の処理に伴います発生交通量の考え方でございます。こちら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、1時間のピークの台数を算出しております。ただし、自動車分担率につきましては指針の算定でいきますと12.4%という結果になりますが、他事例及び「歩くまち・京都」といったいわゆる歩くまちというところを念頭に置きまして、20%に引き上げた形で設定し直して算定しております。

これによるピーク1時間の来店数は904台となりまして、ピーク1時間あたりにこの台数が集中するという設定をさせていただきます。またピーク1時間の来台数につきましては、計画地から自動車概ね10～20分の走行圏、広域圏では30分の走行圏の範囲を主な道路を考慮した区域に区分しまして、その区域内の人口構成比からこのピークの集中台数を割り振って設定をさせていただきます。この算出した発生交通量からそれぞれの方向別の台数を算

定しまして、図面 15 の車両経路に併せて台数のほうを設定させていただいております。

具体的には別冊で配付されていると思いますが、交通計画資料 21 ページ、お手許の図面 15 に台数等が記載されている図面でございます。同じような図面でございますが、各方面の番号や台数等を記載している図面です。併せてご確認いただければ幸いです。今回の来店経路計画におきましては、計画地を東西に通ります府道中山稻荷線から来店、及び退店する経路を計画しております。その結果、府道を東方面から来店される比率につきましては全体の 46%、西方面からは 54%という算定結果になります。また方面別の来店車両につきましては、計画地の北方面を除きまして計画地の東側、約 1 キロにございます国道 171 号との交差、上久世交差点、西側約 1 キロの位置にございます御所海道交差点に集約され、計画地に向かう、あるいは退店につきましては各方面に退出するという設定の下、交通の解析をさせていただいております。

各階平面図でもご説明しましたとおり、本計画の車両出入口につきましては西方面からの車両につきましては B 街区、東方面からの車両につきましては C 街区西側、あるいは東側への来店誘導を基本としております。これは周辺の主要幹線であります中山稻荷線への交通負荷を最小限にすること、つまり交差点上での右折を極力回避すること、今回の計画につきましては B 街区に左折で引き入れ、B 街区ないしはオーバブリッジで C 街区の駐車場を利用すること、さらには中山稻荷線に直接出入口を設けないことでありまして、中山稻荷線から引き込んだ C 街区の西側、あるいは東側からの入庫を行うことにつながっております。

交通処理におけます事業者側の対策として、計画説明書の 7・8 ページに記載をさせていただいております。概要といたしましては主要幹線道路である中山稻荷線への交通負荷を最小限とするため、地区計画の方針に則り南北敷地間を自動車用、歩行者用の上空通路で連絡し、来店交通の処理にあたります。また B 街区の進入に際しては府道東進の左折引き込み車線、現在整備中でございますが、これを活用いたしまして通過交通への影響を最小限といたします。駐車場にはゲートを設置する計画でございますが、入口から十分な滞留車道を確認させていただきます。

当計画地につきましては J R 桂川駅に隣接しており、歩行者による来店が見込まれるため、安全、便利に来店できる地区計画に基づく上空デッキを整備します。また、駅前バスターミナルにも近接し、阪急洛西口駅にも近い位置特性を生かし、鉄道やバス利用への転換を図り、自動車交通による影響を軽減することに努めたいと考えており、販促チラシや施設ホームページ等に公共交通利用の促進をしたためます。

交差点での自動車と歩行者の交錯をなくし、安全かつ円滑に来店していただけるよう、また施設と駅との歩行動線を確保できるよう、既設の横断陸橋との連続を確保した計画とさせていただきます。公共交通利用促進のための方策としては、事業者側でできる限りの取組を検討しているところでございます。また敷地内や敷地周辺での適切な路面標示や案内板の設置、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。観光シーズンにおきましては状況に応じて迅速な交通誘導が行えるよう、交通整理員の配置、動員等については随時検討させていただきます。

現在、想定しております計画地周辺での誘導計画につきましては計画説明書の 17 ページ、こちらの図面でございます。現在想定しております店舗周辺での誘導計画につきましては図面 17 のとおり、駐車場のマーク表示や来店、退店の経路案内、こういったものについて検討させていただいております。今後もこのレベルを上げることによって開業時における混雑、営業時における混雑等を回避していきたいと考えております。

なお、本年春にかけて周辺の道路整備が進められております。計画地の西側でございますが京都縦貫道、沓掛―大山崎、また計画地の東側、国道 171 号に面する部分でございます。向日町―上鳥羽線、いわゆる 171 号のバイパス的な役割も一部担っている路線でございます。こういった路線がこの春に整備されております。これに伴いまして、計画地周辺の交通流量について変化が生じてございます。国土交通省の公報資料等、あるいはイオンモールの独自の調査も行ってございますけれども、全体的に交通量の減少がうかがえるという結果が出ております。こういった交通流量の変化も含めまして、今後の交通対策については随時検討させていただく所存です。以上が交通に関する説明でございます。

次に荷さばき施設計画と廃棄物の処理計画についてご説明させていただきます。荷さばきにつきましては計画説明書の 17・18 ページに記載させていただいております。荷さばき施設につきましては先ほど各階平面図でご説明させていただいたとおり、核店舗用のイオンと専門店用に 1 カ所ずつ計画させていただいており、十分な作業用スペースの確保と周辺への影響を回避するという事で、敷地の東側に計画させていただいております。利用時間帯につきましても午前 6～10 時の昼間の時間帯で計画しております。また、入出庫につきましても専用の出入口からとして可能な限り、来客車両との交錯を回避する計画とさせていただいております。経路及び時間帯につきましては、取引業者に対して経路の重視、可能な限り、過客時間帯を避けるよう、また車両が集中しないよう指導を徹底してまいります。

廃棄物の処理計画についてご説明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 31～33 ページに記載させていただいております。廃棄物の減量化、再資源化につきましては京都市、向日市両市の廃棄物の減量及び適正処理等に関する条例、その他関連法令を重視いたしまして、適切に処理する計画とさせていただいております。また、先ほど各階平面図のなかで説明させていただいたとおり敷地東側に施設を計画しており、周辺に極力影響の出ないよう位置の設定をさせていただいております。保管施設容量につきましても、今回非物販店舗、これを含めた施設全体から発生する排出予測量 132.6 立方メートルを上回る保管施設容量 232.64 立方メートルを確保しており、十分な保管容量を有していると考えております。

また生ごみ等を保管する施設につきましても、温度管理のための空調施設を設け、臭気の発生を抑制いたします。廃棄物の減量化、適正な処理に努めるよう運営面を徹底したいと考えて

おります。

最後に騒音でございます。ページが前後して恐縮でございますけれども、騒音の関係につきましては計画説明書の20ページ、騒音の発生に対する対策に記載させていただいております。それでは予測地点の設定、騒音の予測・評価の結果、騒音対策について説明させていただきます。

当該店舗の騒音源といたしましては設備騒音、自動車走行音、荷さばき等の作業騒音がございまして、お手許の計画説明書の図面14(1)地下階からの騒音発生源から、図面14(6)4階基礎図に騒音源を示しております。自動車走行音につきましては、各出入口から駐車場への経路を設定しまして、すべての経路を一律走行するという設定を行っております。設備につきましては一部の換気設備を除き、主として屋上に設置する計画でございます。また極力周辺への影響が出ないように、防音対策を行う計画としております。荷さばき作業、廃棄物収集作業につきましては建物東側に配置することで、周辺への影響が最小限になるよう配慮してございます。

予測地点についてです。先ほどご覧いただきました図面2、A4の周辺図、及び騒音予測地点位置図でございます。予測地点につきましては既存の住宅地、あるいは将来の土地利用計画を考慮いたしました保全対象と考えられる地点を予測地点として設定しております。等価騒音につきましては、それぞれ計画敷地周辺に予測地点A1から予測地点G'の8地点を設置しております。また、夜間の最大値につきましても予測地点a1から予測地点dの7地点を設定させていただいております。

結果につきましては計画説明書の23ページから記載させていただいております。結果の概要を申しあげますと、等価騒音の予測結果はいずれの地点も環境基準値を下回る結果でございます。夜間の最大値の結果でございます。こちらは計画説明書の28ページ以降にお示しさせていただいております。結果につきましてはC街区の西側の出入口付近、c2地点、B街区の出入口付近、d地点で自動車走行音の瞬発的な音が規制基準値を上回る結果となっております。実質的な影響が考えられる保全対象となる地点C1、C2、地点G'、こちらの予測結果につきましては、いずれの地点も規制基準内となっております。来店客に対しまして徐行を促す看板等を設置いたしまして影響低減に努めてまいります。

全般的な騒音の対策につきましては計画説明書の20ページ、騒音対策の項に記載させていただいております。低騒音型の機器の導入、こういった機器につきましては極力上階部に設置する計画としております。駐車場につきましては立体駐車場のC街区の東側、鉄道側に設け、またB街区、C街区につきましても上階部に配置する計画でございます。なお、車路のスロープにつきましては腰壁を設けることによって直接走行音が周囲に伝播しないよう、計画のほうをさせていただいております。荷さばき、廃棄物設備についても建物の東側として、直接住居側に音が漏れることのないよう計画しているとともに、作業にあたりましては静穏、かつ短縮化を図るよう作業員に指導を徹底いたします。騒音については以上でございます。

最後になりましたがこれまで届出後、地元説明会を開催させていただいております。各委員の皆様にはご報告が入っていると思いますが、今回、京都市と向日市にまたがるという計画地の立地状況を踏まえまして京都市、向日市それぞれで開催させていただきまして、合計3回の説明会を開催させていただき、延べ400名弱のご参加をいただきました。特に開業時における交通に関する事故について不安点を含めてご意見をいただいております。その他施設計画、防犯計画等多岐にわたりご意見をいただいております。今回の計画規模につきましては京都市内でもかなり大きい店舗でございます。施設規模が大きいうえ、周辺への波及効果が大きいということを経営者側として十分認識させていただくなかで、当然のことながら生活環境への影響が最小限となるよう、今後とも継続的に対策を検討させていただきます。さらには地域発展のために貢献できるよう、引き続き各種検討させていただきたいと思っておりますのでどうぞよろしくお願いいたします。

以上、簡単ではございますが、(仮称)イオンモール京都桂川店の説明を終わらせていただきます。ありがとうございました。

●市川会長 どうもご説明ありがとうございました。たくさんの方がいらっしゃるので、ほぼご説明いただいた順序に従って、まずは交通の問題、そして荷さばき・廃棄物施設、騒音、その他というような順番で、委員の皆様方からご意見、ご質問を頂戴したいと思います。まずは交通問題についてのご質問、ご意見をお願いいたします。

●恩地委員 ご説明ありがとうございました。まずモデル式に当てはめるところで、自動車分担率ですけれども指針では13%のところを20%というふうに、実態に合わせてパラメーターの見直しをされているということで、こういう大規模な施設ですのであまり指針のパラメーターをそのまま当てはめるのは無理がある場合があると思いますので、実態に合わせていただくのは非常にいいことだと思いますが、自動車分担率だけ見直しているわけですけれどもほかのところは見直す必要はなかったのでしょうか。

●イオンモール(落合) 今回の必要駐車台数、あるいは発生交通量の算定につきましては、今ご指摘のとおり、自動車分担率のみ実態に合わせた形で設定のほうをさせていただいております。ただ、ほかの部分につきましては実質的にそこまでのデータが準備できなかったということもございますし、一つはピーク率につきましてはこういった14.4%まで、ほかの施設の動向から見ても上がり切らないだろうというところが見えてございましたので、現在の設定がどちらかといえば安全が働いているという考え方の中で、特に分担率のみを捉えて見直しをしています。

●恩地委員 その結果、1,176台必要駐車台数ということになっているわけですけれども、実

際に整備するのは3,043台と3倍近くの駐車場を整備することになります。普通、必要駐車台数の1割とか2割とか3割ぐらい余分に整備するのは安全策としてあり得ると思うのですが、今回3倍になります。その3倍の分を立体駐車場ですからかなり費用をかけて整備されるというわけですね。ということはそれなりの稼働率といいますか、それだけのお金をかけて整備するわけですから稼働率を想定されていると思うのです。実際どのぐらいを想定されているのか。3,000台の、どのぐらいという言い方はなかなか難しいのですが例えば7,8割とか、8,9割埋まるような日にちを年間何日ぐらい想定されているのか。そのあたりを教えていただけますか。

●イオンモール（落合） まず、計画台数3,000台に対しまして物販店舗でいえば、おっしゃるとおり3倍ほどのキャパになっているという一つのご指摘があると思います。今回、施設の用途としては物販店舗のほかにシネマ、飲食、これは立地法でいいます2割以内に収まっていますのでそのプラスアルファはございませんけれども、シネマですとかB街区の北側の小さい区画にはスポーツ施設、こういった物販とは若干利用形態が異なる施設を計画させていただいております。それを含めて考えますと必要な台数としては、全体で1,834台が今回の施設全体で求められる必要台数と算定しております。といいながらも3,000台に対して1,800台というのは2倍とはいいませんけれども、それぐらいの収容台数になってございます。

今回特筆的なところは、よく郊外店にあるような平面駐車場をドンと構えて駐車場に車を呼び込むという形ではございません。特に立体駐車場ということで今回5段の計画をさせていただいております。かつ出入口についても各方面からの車を適正に処理するということから、それ相応の出入口の計画もさせていただいているのですけれども、各階への車の入り、あるいは出、さらには繁忙時におけるいわゆる満空、これの処理を行うにあたりましてはやはり一定のバッファーといいますか、余裕を残しながら駐車場を開け閉めしなければならない。変に車をたくさん入れてしまうと、今度はなかで全然人が動かなくなってしまうという状況もございまして、要するに立体駐車場がいるという構造的なところもあるかもしれませんが、どうしてもある程度のキャパを残しながら車を出し入れしなければならないという状況がございまして。

そういった意味では今7,8割というお話もあつたのですけれども、実際は2,3割のキャパを残しながら駐車場を稼働しなければならないというところもございまして、実質的にはこの1,800台から考えられる必要な、ある程度のバッファーを含めた台数でいきますと二千数百台が一つの、この施設規模における、この構造における駐車場の台数と思っております。ただ、あとは繁忙時期、開業時も含めてですけれども、やはりある程度、これは今数字を持っていないのでお答えできないのですが、何割かのお客さんがいらっしゃる。例えば3割、4割、あるいは5割、6割と、実数がないのでそこまでは申しあげられないのですがそこまでのお客様が来られたときの必要な台数としても、当然常日頃から確保しておかなければならない台数であろうと考えております。

したがって3,000台がかなり多いかといいますとそうではなく、ある程度駐車場を管理、運営していくうえでは、多少の余分は取っていくにしてもある程度適正な台数を確保させていただいているのではないかと考えております。

●恩地委員 ありがとうございます。そうであるとすれば二千数百台を実質上は使う場合が結構あるという想定かと思えますけれども、今、交差点飽和度の計算をするうえではあくまでも1,100台といいますか、モデル式の計算ですね。ですから倍ぐらい違うわけです。計算で使っている数字と、実際に来る車の想定が倍違うということですから、飽和度の計算も実態に合わせて計算し直さないと、本当の意味で交通のチェックをしていることにならないのではないのでしょうか。そのへんはいかがでしょうか。

●イオンモール（落合） もう一つ、要素としてお伝えし忘れた部分がございます。今、ある程度バッファを取るということでお話をさせていただいたのですが、今回指針は分担率のみを変えたという背景がございます。ただ、こちら側としてもいろいろなデータはなくはないのです。といいますのは実際の指針で使われております平均駐車時間係数、いわゆる滞留時間です。これは指針でいきますとマックスで1.75という数字になっております。ただ、イオンモールの既存店舗、こういった事例を見ていく限りではこれだけの大型の、かつ複合店舗になりますと2時間以上というのが通常といいますか、お客さんの行動として見てとれるところがございます。当然飲食等があればお昼をはさんで、あるいは夕食前までとか、さらには映画館に行かれて物販をご利用になればさらに長くなるという実態がございます。そのあたりを含めていけば1.75が滞留時間としては短くなるという実態がございますので、必ずしもこのキャパだけを捉えて発生交通量に影響することではないと考えております。

●恩地委員 1.75にしてもその分ちょっと数値が変わるかもしれませんが、今1,176台が4回転ぐらいして5,000台というような1日の交通発生量を考えて、それを方面別に割り振っているのですけれども、実際にはその倍ぐらい来るという想定をしているわけでしょう。ほかのシネマとかスポーツ施設といったものの利用も含めて。それは実際に周辺の交通に影響を与えるわけなので、それを実際に計算しておかないと本当の意味で交通のチェックにならないのではないかと思います。その意味でモデル式も実態に合わせてもう少し、なぜ3,000台にしようとしているのかというご説明にもつながると思いますので、そのあたりの修正も含めて計算し直したほうがいいのではないかとということをご指摘しているわけですがいかがですか。

●イオンモール（落合） そうしましたらまずは今回の施設規模における、いわゆるどれだけ必要なかという収容台数に対する、そもそもの駐車場の台数の考え方を一度整理させていただいて、併せて今ご指摘いただいた部分については検討させていただき、またご回答させてい

ただきたいと思います。

●宇野委員 どうもご説明ありがとうございました。今、恩地委員のほうからコメントがございましたけれども私もまったく同感でして、付属施設の規模の桁が大きいものですから、どうしてもその部分の交通量の増加を無視して交差点飽和度を計算するのはちょっと難しいかなという感じがいたします。その分、当然交通の資料を拝見しますと、いろいろ上積み、上増しを考えていただいているのですが、やはりそれ以上想定しなければならないのではないかと思いますので、ご検討をお願いしますというのが一点。

それからいくつかあるので大きなところから今日はおうかがいしたいと思います。先ほど自動車分担率が20%と指針の数字から変えて使っていたということでしたが、それはもしおっしゃっていただければよかったら具体的にどういう店舗の実績値なのか。要は個人的な感覚として、たしかに駅が、桂川駅、洛西口駅、バスターミナルがあるということで公共交通を使ってお越しいただければという思いもあるのですが、やはり来客される方々のお住まいの場所の状況等を図面で拝見していますと、なかなかバスに乗って、JRに乗って行くかと考えると、実際としてはかなり車でお越しになる方が多いのではないかと。根拠があって申しあげているわけではないのでちょっとあれなのですけれども。その分20%をはじき出されたときにどういう形の店舗を想定されて20%という数字を出されたのか。ひょっとしたらもう少し上振れするのではないかと懸念を私個人はもっております。

それから現状においてイオンさんと大型店舗の分でピーク時に900台ぐらい来るとということで、900台というのは具体的なイメージとしてはだいたい一般の道路でいえば1車線分ですね。ですから1車線分の車がボツと新たにわいてくるということを考えると、相当程度周辺に影響が出る。さらに先ほどのシネコンやその他の施設がまだ考慮されていない部分があるということで、そうなる自動車利用そのものの見直し、優遇策の見直しそのものを考えていただいたほうがいいのではないかと。ということが大きなところではございます。

飽和度等の計算を拝見しておりましたが、現状たしかに0.7とか0.8のところが多いのですけれども、方向によってはかなりいっぱい、いっぱいというところが出てきているように思います。実態として、私もこのエリアをよく車を使いますが見ておきますと、例えば地点Aの上久世はおそらく東から西に向く車線が、先ほどいろいろ道路改良があったということの影響が入る前ですけれども、たぶんこれはいっぱい、いっぱいだろうということが想像できますし、それから中久世の右折もいっぱい、いっぱいだろうと。あとは気になるのは御所海道です。これは数値的にはそれほどひどくはないかもしれませんが、ここはご存じかと思いますが、ここはかなり狭隘な道路で、いわゆる車線を引くことができない狭隘な路線ですし、さらに路線バスの運行もあるということもありますのでかなり要注意の交差点かなと考えております。

今のところ、あと細かいところいろいろあるのですが、まずは自動車分担率の考え方で、時間当たり現状で900台以上ということになっていますから、そのあたりは自動車利用の抑制

ということをどう臨まれるのかというあたり。それから飽和度計算等のお考え、方向別の混雑度などにどう対応されるのかについておうかがいしたいと思います。

●イオンモール（杉町） ご質問ありがとうございます。イオンモールの杉町です。まず、最初に分担率の根拠と公共交通に向けてという部分で先にご回答させていただきます。

分担率につきましてはイオンモールKYOTO、駅の八条口側にありますけれども2010年に開業した店舗ですが、2010年度の実績で自動車分担率が休日18%、平日においては10%と、こちらはかなり都心に近い店舗でございますけれども、イオンモール京都桂川店につきましてもJRの駅に直結する。そして阪急の駅からも300m圏ということで、いずれにしてもイオンモールKYOTOよりも実態として駅に近いような状況でございます。また路線バスについても、JR桂川駅前バスターミナルから洛西ニュータウンなどさまざまな方面に路線バスが、東向きのほうにも路線バスの路線が現在でもある状況ですので、そういった公共交通の利用をさらに促進していきたい。ピーク時の車の誘導対策にもつながるのですが、イオンモールKYOTOの事例でもICOCAと連携して公共交通の施策をやっているという状況がございます。

今こちらの店につきましてもJRさん、阪急さんと非常に近い状況ですので、どのような優遇策を立てるかという形でお話を始めたところでございます。駐車場の料金についてもこちらは駅前ということもありまして有料駐車場という形での運用を検討しております。ただ、現時点で例えば30分いくらにするというところまでは埋め込んでいないのですけれども、駐車場の負担感ということで、イオンモールKYOTOも最初の頃はそういった意味で駐車料金がわりと高くなるということで敬遠されたという話もありますし、駐車場と道路の状況のバランスを見ながらそのあたりを策定していきたいと考えております。

●イオンモール（落合） 最後の周辺交差点の状況ということで、ご指摘のとおりかなり狭隘なところから出し入れしなければならないという状況も、当然踏まえたなかでの今の出店の計画でございます。そもそもはこの誘導計画につきましては関係各位、行政さん、あるいは警察さん等と経路の検討をいろいろさせていただくなかで、今回の経路計画をさせていただいております。まずそこが大きなポイントになってくると思っております。また、開業当時でありましてけれども計画地の府道中山稻荷線、こちら側からのアプローチとなるというところもございますので、どうしてもご指摘の上久世交差点、あるいは御所海道交差点、ここを経ることができないといえますか、どうしても通ってしまうという形になります。

そのなかで上久世につきましては特に桂川を渡って来られるお客様の誘導に関しては、先ほど少しふれさせていただいているのですが、上久世交差点の一つ南側に向日町上鳥羽線、これがこの春に開通してございます。利用実態的にはまだ周知度が少ないのかなと見ておりますけれども、多少お客様にはご負担をかけるような形にはなるとは思いますが、こちら側、南側に

いったん回っていただくなどしてこの上久世交差点の負荷を極力減らすような形、現状で混んでいるようなところを限りなく回避するような形で周知のほうをさせていただく。なかなか構造的にこの各交差点を改良することは難しいという判断もございますので、そういった誘導対策を密にやらせていただきまして、可能な限り今のご指摘の車線、狭隘な道路をできるだけ通らないという訳にはならないと思いますけれども、誘導によって対応ができないかということと今後も継続的に検討をさせていただきたいと思っております。

●宇野委員 ありがとうございます。今のお話のなかでイオンモールKYOTOさんの数値を参考にされたということですが、かなり状況は違うと思います。ご発言のなかにもあったように、京都駅だとバス1本、地下鉄1本でお越しになられる方が相当数いらっしゃると思うのですけれども、この場合、近隣の駅の近辺に人が住んでいるかということと必ずしもそういう状況にはない地域でもあります。そうしますと車の利用率が上振れする可能性があるなどというように個人的には思います。そのあたりを少し、20%がもし感度分析的に少し増えたら、どこまでになってしまうのだろうかというあたりは1回確認していただいたほうがいいのかなと思うということ。それから道路の状況が変わってきていますから全部の交差点をやる必要はないと思いますけれども、おそらく今非常に厳しい状況になっている交差点等については、できれば最新の数値等でどういう状況が想定されるのかを確認いただいたほうがよろしいのではないかと思います。

もう一つ最後に今日申しあげる点としては、今、阪急電鉄さんのほうで洛西口駅近辺の高架化を、これは当然ご承知おきだと思いますけれども10月下旬に京都向きが上がるというプレスリリースがされています。ただ、まだ反対方向、大阪向きについてはおそらく平成27年度中という話になっています。するとイオンさんが開業されてから相当の期間、1年から1年半ぐらいいは踏切が残る。私も審議会に入ってから、平面の踏切があったところに大規模の店舗が出た例がないものですから、ちょっとこれはどうなるのかなと。たしかに暫定的ではあるのですが、お住まいの方から見れば1年、1年半というのは結構長い期間でもあります。するとそれができれば踏切で止められるという話と、イオンさんのところに多数の車が来る。

それからご提案として連動させた交差点を店舗近辺に入れるというお話があるものですから、そのあたりをなにがしか数値的に検証していただけないか。特にピーク時において踏切でこの場合は、現状、両方向鉄道があるという状況があるのですけれども、かなり車列が長くなったところにさらにイオンさんの車が来るということになります。ですからそのあたりの検証についてもできればお願いできればと思います。以上です。

●市川会長 ほかに交通関連に関してご質問はございますか。

●山田委員 ご説明ありがとうございます。一点、計画地の南側に学校ができる予定というこ

とのようですが、今はまだ予定でいつかはわからないのですけれども小学生が通るのですかね。そういうことになりますと通学路の安全確保ということが大きな事項で出てきますが、そのあたりはどのようにお考えなのかをおうかがいできればと思います。特に子どもが遠くから通うということになりますと、たぶんJR桂川駅を使うということでこの近辺はいろいろな意味で交錯するのではないかと思います。

●イオンモール（龍澤） この地区計画を立てたエリアの地権者で、私どもイオンモールも地権者なのですが、それと隣接する京都銀行さん、オムロンヘルスケアさん、洛南学園の小学校の関係者の方、それからマンションのデベロッパーさん、それからこれから店舗を建設されるトヨタさん、スズキさん、こういったそれぞれ地権者さんが参画するまちづくり協議会がございまして、ここでキリンビールさんを座長に定期的に情報交換をさせていただいております。

現在、洛南学園さんにつきましては、来年の春開校されて小学生が通われる。今、受験を実施されて学童の確保をされているとおうかがいしております。随時、校長さん、理事長さんと協議をさせていただいて、桂川駅の線路沿いの歩道を中心に通学を、徒歩で通われる学童さんについては計画をされておられるようです。それに対しまして私どものほうも、朝はどちらかというところはまだ営業していないというところがありますけれども、下校のときは私どもも絡んでいきますのでそういうところの対応も協議させていただいております。それからオムロンヘルスケアさんの通勤などもございますし、京都銀行さんの研修センターができます。一部女子寮もあると聞いておりますのでそのあたりの歩行者の安全ということも、協議会のなかで協議しながら具体的な対応をさせていただきたいと考えております。

●山田委員 ありがとうございます。桂川駅のところと南側には出入口も予定されていますね。とりわけこの出入口に関しては学校のほうもやむを得ないということになりますので、かなり協議の場でも必要でしょうけれども、イオンさんご自身の答えようもあると思います。今もう少し具体的に何をなさるのかはおうかがいできないでしょうか。

●イオンモール（龍澤） どちらかといいますと私どもは繁忙時というのは土曜・日曜・祭日という形になろうかと思います。こういうところにつきましては学校が私立の場合は土曜日もございまして、土曜日については特に学童さんの帰りもございまして警備員の配置、それから学校との連携を取りながら対応していかなければいけないと協議をさせていただいております。それからどちらかというところ私どもが出入口で使わせていただく道路は、京都銀行さんとオムロンヘルスケアさんの西側の開発道路、どちらかというところ通行量の少ない専用道というところ表現が悪いのですが、私どもの来店、退出の車両が主な交通の中心になろうかという道路でございまして。ですから洛南学園さんに面した交差点についての安全対策を中心に、十分な配慮をしていきたいと考えております。

それから洛南学園さんとしてはまずは学校を出て東側に移動して、線路沿いの横断歩道を渡って、そのままずっと歩道を北上していくという形での通学路を検討されているとおうかがいしておりますので、これに対してどう連携していくかという対応を考えております。

●山田委員 ありがとうございます。するとあまり洛西口駅、阪急を使う子どもはいないだろうということでしょうか。

●イオンモール（龍澤） 阪急を使って来られる子どもさんもいらっしゃるのですが、その対応もどちらかというとメインの安全なルート、JR側の歩道のほうを中心に使いたいというお話はされています。もう一点、私どもの敷地の向かい側、西側のほうにも十分な歩道が計画されています。それから区画整理の敷地のなかは、区画整理はできているのですが十分な歩道という形では対応が弱いと洛南学園さんは見られておまして、どちらかというと私どもの相対する西側の歩道を中心に誘導を、洛西口のほうからは考えられているようです。そうなりますと西南の交差点、このあたりの角にはトヨタさんなどそういうディーラーさんも出て来られますので、そこを連携しながら、ここの交差点についても信号がついて回りますから、それでどれだけ私どもが補えば安全対策ができるかというようには考えております。

●山田委員 わかりました。ありがとうございます。具体的なことは、例えば警備員を置くとか安全要員を置くというようなこともできる限り具体的にお話いただければ、皆さん安心なさると思いますので、できれば今後お話をいろいろ続けていただければと思います。

●イオンモール（龍澤） 今ご指摘いただきました内容につきましては、実は来年10月の開業を目指しておまして、営業の責任者、開業時点からのゼネラルマネージャーの辞令もようやく今月出るという状況でございます。これから開業に向けて具体的な警備等についてもより密に詰めてプランをつくってまいります。この審議会のなかでなんとかお示しできればと考えておりますのでよろしく願いいたします。

●市川会長 交通の関係以外に、次は荷さばき・廃棄物関係等で何かご質問はございますか。それでは騒音に関していかがでしょうか。

●板倉委員 騒音と環境を担当しております板倉です。今ちょうど学校の話が出たのですけれども南側のほうは、ご存じのように学校、病院、図書館等は騒音の規制基準等が5dB上乗せになるのですけれども、この騒音の資料のほうで、専門の解析のほうでちゃんと、あとからできてもこの5dB上乗せは対応する法律になっていますので、それでちゃんと計算していただいています。敬意を表したいと思います。この5dB上乗せの基準でやっても、一応計算上は

クリアします。それは問題ないと思います。

あと心配なのは荷さばきのトラックの問題です。敷地のかなり中側に荷さばき施設があるのでできれば、今まで実際苦情に対応しているのは、なかなかそのなかに入れないで、朝5時とか4時半に来て近くの住宅地域の道路でアイドリングして、特に夏場は冷凍車両、保冷車両はずっとエンジンをアイドリングで長期にしています。そういう苦情が圧倒的に多いので、そういうものはできるだけなかに入れてしまうなり、時間を守って来るように等の指導をしていただきたいと思っています。

それから空調機等の固定施設についての計算も全部フォローしましたけれども、正確にされています。敬意を表したいと思います。ただ、これは無響室でのパワーレベルで、実際に設置するとそのときの設置の設備との整合性で騒音が発生したりしますので、実際に運営されてから苦情等が出ましたら、真摯に対応していただくようお願いしたいと思います。以上二点です。

●イオンモール（落合） ありがとうございます。先ほどの作業者に対しましては指導、徹底を強くしていきます。実際にそういうことが起これば、当然それなりの対応はさせていただく所存でございます。また開業時におきましても設備騒音、あるいは先ほどの作業騒音につきまして苦情等が発生すれば、真摯に対応させていただくことをここでお約束させていただきます。

●市川会長 もう一点はよろしいですか。

●板倉委員 荷さばきと固定施設と両方いつていただきましたので。

●市川会長 それではすべて含めて、全体的にご質問、ご意見がございましたらおうかがいしたいと思います。いかがでしょうか。

●宇野委員 もう一度、よろしいでしょうか。ちょっと細かいところで今すぐというのは、おそらく開業される時にどうなっているかは私も詳細を把握していませんけれども、例えば図面6のところの右下に地区幹線道路4号というのがありまして、これは現状車が行けない状況になっていると思います。これは整備が進んできておりますので、おそらく近々、車が通れるだろうと思います。すると図面の15を見ていただきますと、土地勘のある人間からいいますと指定されている誘導経路ではなく、例えば阪急京都線をはさんで第4向陽小学校とか、あるいは寺戸中学校があるのですがそのあたり。あるいはセブンイレブンのマークがあるところの住宅街のなかを抜けて車が入ってくる可能性が、南のほうから来られる方からすると距離がどうしても近く見えてしまうものですから、そのあたりに対する今後の取り扱い、あるいは地元等の話し合いやそのあたりはどのような状況かを教えていただけますか。

●イオンモール（杉町） ご指摘のとおり、図面6でいう右下側の地区幹線4号は現在まだ道路としては車は供用開始されていない状況です。それと併せて、この図面の右上、JRの線路沿いも今のところまだ供用が開始されていないという状況になっています。現在の状況を踏まえて府道中山稲荷線での交通経路の計画をしておりますけれども、こちら側のいわゆる通り抜け、住宅街のなかのところは地元の方、あるいは向日市さんのほうからも非常に強く、きちんと対応することというご指示をいただいております。

具体的な対応については、今の時点で開店時にどこに、どう誘導員を立てるかという具体的なところをこれから立てていくところではあるのですが、誘導看板の設置や開店当初しばらくは「入れません」という形で看板、あるいは誘導員をつけて進入を抑止していく。あるいは帰りのお客様に対しても、ほかの店舗でもやっている事例ですが「お帰りルート」という形で、お店の出口駐車場に入る待受け室のところに、こういう道順で帰ってくださいという案内サインをしたり、リーフレットを作成して配ったりしている事例もございます。そういう形で、あるいは来店するお客様にチラシやホームページなどのなかで誘導ルートの告知と、実際現地での進入抑止策を取っていきたいと考えております。

今、誘導看板といったものは実際に他人様の土地に看板を付けないといけないものですから、実際に付けられそうな場所を探しているという状況です。いかに有効にお示しできる場所があるかを探索しています。また市さん、あるいは警察のほうにも状況を見ていただいてご指導をお願いしながらこれから詰めていくという段階です。

●宇野委員 ありがとうございます。

●市川会長 ほかにご質問はございますか。

●石原委員 ご説明ありがとうございます。34ページの街並みづくり等への配慮に関する事項の(1)(2)についておうかがいしたいのです。(1)の二点目、「当該店舗が地域社会の街並み等に影響を与えることを認識し、周辺の景観に違和感を与えない調和の取れた建物」という表現をされています。あるいはその下のところに、「周辺環境と調和するよう心がけます」ということですが、これを具体的にご説明いただけますか。

●イオンモール（杉町） ご質問ありがとうございます。周辺環境との調和ですとか、形容詞のような形で表現させていただいておりますけれども、建物の例えば外壁についても色調について景観条例等もございますが抑えた形で、特に敷地周辺ではグレイ系やあるいは地元の向日市などでは竹藪、タケが有名な産地でもございますので、そういったタケをイメージしたライトグリーンなどのカラーを取り入れた意匠計画をさせていただいております。具体的に今、カ

ラーコード等の資料を持ち合わせていないのですけれども、地域特性として京都に進出する店舗ですので和のモダンなテイストを取り入れたような外観のデザイン、そしてこの地域のタケなどを取り入れたデザインで、あまり華美ではなく、周辺の方の目にもキラキラしないようなデザインを進めるということで、今、設計者と景観の協議等をさせていただいているという状況です。

●石原委員 形態、意匠等については特に配慮はないという理解をしてよろしいですか。形態、意匠について、色彩について今お話がありましたけれども。

●イオンモール(龍澤) 意匠につきましても一応京都の町屋を意識した外装計画という形で、実はホームページをイオンモール京都桂川で検索しますと、かなり広報で出している外装・意匠などがアップされていますので、次回のときにそのへんの具体的なパース等を持参させていただいてご説明させていただければと思います。もしよろしければパソコンで見てくださいましたらもうアップしておりますので、そのへんもご覧いただければと思います。すべて行政さんと景観の協議などを経て、一応確認申請を受け付けていただいて今、着工しております。今そういう状況です。

●石原委員 ご説明ありがとうございます。いろいろな方がだいたいこういう表現をされているので、この表現は実際何もしていないのと同じ意味だと思しますので、そのように配慮されているのでしたらちゃんとお書きいただけないかなと思います。

●イオンモール(龍澤) 申し訳ございません。

●市川会長 ほかにご質問がないようでしたら、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。本件は新設店舗ですので現地調査を行うことといたします。日程につきましては次回の審議会のあとに行う予定としております。詳細は後日、事務局から連絡をさせていただくこととします。

追加資料請求についてはいかがでしょうか。いくつか議論のなかで出ておりましたけれども。自動車分担率の件で資料をお願いしますか。

●宇野委員 恩地副会長のお話と併せて考えますと、おそらく交差点の計算なども少し再確認していただいたほうが良いと思います。

●恩地委員 今の想定が実際の交通の発生量とどうもそぐわないところがあると思いますので、それをもう一度計算し直して、飽和度の計算や施設のところなども計算していただければ

と思います。

●宇野委員 その際に、できれば最新の状況でいただければと思いますので。たしかに第二外環とかいろいろできて主要幹線は減っているというお話もございますが、その分は考慮して計算していただければと思います。

●市川会長 あとで事務局のほうで確認を。

●事務局 そうですね。今いただいた発生交通量の算出根拠というものと、それを踏まえてまた道路の新しい周辺状況を加味したうえでの交差点飽和度の資料。それから先ほど出ていたものについては、宇野先生、分担率について上振れする分を見直して。

●宇野委員 どこまで見るかというのはちょっとあれなのですけれども、もし可能であれば20%という数字が妥当かどうかわからないところもございますので。

●事務局 そのへんはもう1回、事務局とイオンさんとで。

●宇野委員 あるいはイオンさんがお持ちのより類似の店舗のものがもしあれば、そのあたりも参考にいただければと思いますけれども。

●恩地委員 今1,500台ぐらいで想定されていますけれども、実際に先ほどおっしゃられたように二千数百台、発生するとおっしゃっているわけですからそれに対応した計算を、そこを分担率で見直すのか、駐車時間係数で見直すのか、どこで見直すのかよくわかりませんが、現実に併せて計算してほしいということです。

●事務局 あとは石原先生からありましたパース図をご提出いただくということ。それから山田先生からお話がありましたが、整理員の話が次回出せるかどうかはあれですけれども、審議のなかでは出していただくということでよろしいでしょうか。

●山田委員 できれば通学路がどこなのかも図示していただいたほうが考えやすいと思います。

●イオンモール（龍澤） わかりました。いわゆる一般の小学校と洛南小学校と両方網羅したものです。

●事務局 それから、これは出せるかどうかまだわからないですね。案内経路の看板の配置や誘導員というのはちょっとまだ何ともいえない状況ですね。

●イオンモール（龍澤） まだ作業中なものですから。

●事務局 ではそれは、今回はペンディングということで。

●宇野委員 先ほど申しあげた踏切の影響があるか、ないかを検証していただければと思います。片方が上がりますから今よりはよくなると思いますけれども、ちょっと確認していただければと思います。

●市川会長 以上、よろしくお願いたします。それではこれで、（仮称）イオンモール京都桂川の届出者からの説明を終了いたしますが、次回の審議会でも2回目の説明、及び質疑を実施いたします。また、その後に現地調査も予定しておりますのでよろしくお願いたします。

本日はご担当者の皆様どうもありがとうございました。ご退席いただいて結構です。

●イオンモール ありがとうございます。

——（担当者退室）——

## 2 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 それでは次の議題に移ります。議題2「平成25年2月届出案件（仮称）イズミヤ堀川丸太町店答申案検討」について、事務局から説明をお願いします。

●事務局 それでは答申案に移る前に、前回の審議会での資料要求について届出者から回答が提出されておりますので、ご説明申し上げます。資料2をご覧くださいませでしょうか。資料の5ページ以降、5ページをめくっていただきまして7ページです。こちらがイズミヤから提出されております前回の審議会でのご意見、ご質問に対する回答になります。それでは回答について読ませていただきます。

まず1番から「来店車両抑制に関する目標の設定に関して」ということで、これは別紙資料を11ページに付けているのですが、「イズミヤ堀川丸太町店 店舗敷地駐車場利用率の目標設定について」ということで詳しく書いたものです。後ほど説明させていただきます。

「店舗敷地駐車場利用率の目標を20%といたします。これは現在、関係者と交渉中の隔地駐

車場（専用駐車場と提携駐車場）の確保や公共交通機関の利用促進等の対策効果を見込んだ数値であり、基準値の30%という大規模小売店舗立地法の指針値をベースとしたものに対して種々の商売ベースを越えた努力をし、その指針値を引き下げる工夫をしたものでございます。

開店後、この目標試算値を下げる努力とともに弊社といたしましては、実際の駐車場利用においてその抑制の力が弱く諸問題が発生する事態になった場合は、地元の皆様よりのご意見を頂戴し、待賢住民福祉連合協議会様を通じその状況について協議させて頂きたいと考えます。ということで店舗敷地の駐車場利用率を、指針値でいくと30%なのですがこれを20%とするという目標を徹底して、それにつきましては地元とも協議をさせていただきますという回答です。詳しくはまた後ほど説明させていただきます。

2番にまいります。「駐車場料金・料金サービス金額について」です。こちらにつきまして先ほどの別紙の目標設定で詳しく出てまいります。

「現時点で設定しております駐車場料金や料金サービスについては開店後1ヶ月間の期間設定でございます。弊社は、その設定料金やサービス条件を相場感（不動産的にも商業的にも）を大きく逸脱した特殊な設定であると考えております。新設店は、広く多くの対象顧客を呼び込むための尽力を行うという小売の通常考えとは逆に、制約的に利用をより限定した形で利便性のハードルをあえて高くし、懸念されている交通課題への開店期の対応を図るべく、そのバッファを設ける目的にて施行いたします。

したがって、開店1ヶ月後、その利便性の乏しさ故に屋上駐車場は閑散とした利用状況となっていることが予想されます。ただそのような特殊料金設定にもかかわらず、交通渋滞の発生や周辺に多大な影響を及ぼす交通状況になっている場合が全くゼロとは言い切れません。弊社としては、その駐車場利用状況と再設定について誠意ある判断と地元の方へのご説明をさせて頂きます。後述4、に記載している地元の皆様との意見交換も引き続き行い、再設定後の利用状況についても確認させて頂きたいと考えております」。ということで、料金設定については基本的に前回お示ししたものをベースで設定させていただきます。その分につきまして、開店1カ月の利用状況を見て、また地元の方との意見交換を行って再設定後についても考えていきたいという回答を得ています。

引き続き3番「隔地駐車場の確保状況について」です。「1の通り、現在交渉中（未契約）のため表明できませんが、店舗から半径100m以内の近隣地に猪熊通（猪熊丸太町交差点から猪熊竹屋町交差点にかけて）に面さない駐車場を4～5箇所確保いたします。弊社の費用負担はより大きくなりますが、提携駐車場とともに専用的に利用できる駐車場を確保するべく動いております。契約（合意書締結）時期につきましては、各駐車場の交渉先様のご都合もありますが、今月末から来月初旬を考えており、その後随時、本契約を締結していく予定で動いております」。

隔地駐車場の状況は別紙にありまして、ページでいいますと15ページをご覧ください。これが現在候補地として交渉していると聞いている隔地駐車場です。こちらについてもイズミヤ

さんが専用で借りて専用駐車場とされる場合と、料金サービスを行うというのは提携駐車場と考えているとうかがっております。専用駐車場は数字でいうと丸付数字の1と2です。店舗からいうと左上、丸太町通と猪熊通の交差点の北西、左上になります。赤で敷地のところを囲ってある2カ所が専用駐車場の候補地です。1のほうは8台、2のほうは4台ですので、二つ確保できた場合は合わせて12台ぐらいが専用駐車場として確保できるという形になっております。また提携駐車場につきましては丸付数字3・4・5です。3と4が堀川丸太町の交差点の北西になります。3台と7台で10台。またもう1カ所、候補地として挙がっている5番が堀川竹屋町の北東、堀川丸太町からいうと南東のところの三井リパーク東堀川丸太町南第3駐車場、こちらが14台です。専用として確保できるなら12台、提携駐車場としては合わせて24台、こちらを候補として交渉していると聞いております。

8ページにお戻りください。4番で「地元との意見交換の対象やアンケート調査について」です。「弊社は意見交換させて頂く地元の対象は、待賢学区住民福祉連合協議会様であると認識させて頂いております。また、アンケート調査につきましては、そのような意見収集の仕方が必要であると地元の皆様が考えられるのであれば、同会様と実施方法について協議していきたいと考えております。

同会に加入されていない住民様の声にも耳を傾けさせて頂きます。弊社店舗の従業員に直接申し出頂いても結構でございますし、直接申し出にくいという方につきましては店舗内にある「お客様の声ボックス（文章の投函箱）」を活用頂きたいと思っておりますし、本社では電話でのご意見承り体制も整えております。

また、地元の皆様の総意として強いご要望があれば、開店後の店舗運営と地元との関わりに関するコミュニケーションをお約束するためにも協定書の締結を検討させて頂きたいと思っております。そういうことで地元の方との意見交換、意見聴取につきましては、待賢住民福祉連合協議会と意見交換をさせていただくのですけれども、それ以外に店舗にもいろいろな方のご意見を承る箱を置いて、また従業員の方、また電話でのご意見をお聞きいただく窓口を設けることに加えまして、地元の方の強いご要望があれば、地元との今後の店舗運営に関する協定書の締結も検討させていただくという回答を得ております。

次に5番「安全に左折退場させるための考え方について」です。別紙に出入口の軌跡図を付けております。17ページです。ここに軌跡図があります。先に文章を読ませさせていただきます。「前回審議会（8月27日）で提出いたしました出入口の左折入出庫の車両軌跡図は、当該敷地の“接道面のみ”通過させるという考え方に基づいた軌跡図です。

前回お示しいたしましたとおり、左折入出庫が可能な計画としておりますが、入庫と出庫が同時となり出入口で車両がすれ違う場合は、車両の間隔を広くとるために、出庫車両が隣接住民様の前面の歩道の一部を通る可能性がありますので、現在設置されているボラードを取り外し、隣接住民様了承の下、歩道の耐圧強化部分を拡大しております。

そのため、出入口向かい側の歩道に車両が乗り上げたり、切り返しが必要な状況は生じない

ものと考えています。

また歩行者への安全対策についてもこれまでにご説明させて頂いてきたとおり、駐車場の出入口に交通誘導員を適切に配置することでその確保に努めたいと考えています」。

先ほどの 17 ページの図面で、前回のときの図面も今回もそうですけれども、当然入庫車両と出庫車両が出るときも、猪熊通の向かい側の歩道から近くなって出入りする図面になっております。そのあたりについて具体的にボラードの位置がどうなっているのかをこちらで確認させていただきました。それによって描いた軌跡図がこれになります。前回のものは入庫車両がもちろん出入口の前面の歩道に出ないと外に出られないのでそこを通過するのですけれども、隣のところは、入口の前のところの歩道を通らないということを原則として運営する。それについては変わらないと聞いております。

ただ、入庫車両と出庫車両が入ってきたときに会合する車は間隔を開けようとされるので、そのときに出入庫車両の軌跡図をご覧いただくと、隣の方の前の部分にある歩道に若干かんでいるような軌跡になっています。これはこういったことも起こり得るという想定で出しています。基本的な考えとしては隣側の歩道まで出入庫車両がかむということは、運営としてはそういうことはさせないと考えているのですが、入庫車両と出庫車両が同時に来たときなどにどうしても行く可能性がありますので、それを考慮してボラードを外す。ボラードは基本的に撤去しても戻すことができる形状になっておりまして、聞いた話では誘導員、人がいる場合はずっと歩行者の方の安全確認をされるということでボラードを外される。駐車場の利用時間が終わって誘導員がいなくなったときにボラードを戻すことができます。戻して、シリンダーの鍵で取れないようにすることができますので、そのように戻す。ずっと撤去するわけではないと聞いております。

こちらの歩道の上を通過することについては、通常の歩道ですので車両が通るときの重量まで考慮していないということで、当然駐車場の出入口につきましてはそこを強化している。イズミヤの負担で行っている。それに関連して隣接の方の前の歩道につきましても強化しているということでございます。

続きまして、9 ページにお戻りください。6 番「コミュニティ道路への工作物等の提供についての進捗状況について。複数の関係者様と具体的な協議が必要であると認識しておりますが、まずは、待賢学区住民福祉協議会様にそのご意向のヒアリングを開始しております。猪熊通の走行注意喚起のための路面標示や工作物の設置、歩道への看板設置等の実施に関する意向表明と打診等を行いました。今後、道路管理者様等の関係者とも相談させて頂きながら、具現化したいと考えております」。

ということで、コミュニティ道路について車両のスピードを抑制するといったことにつながるような、何かをできればということで地元の方と協議をしていますし、道路管理者とも協議していると聞いております。

続きまして次の 11 ページ目をご覧ください。目標設定についての説明書です。これも読ま

させていただきます。

「イズミヤ堀川丸太町店 店舗敷地駐車場利用率の目標設定について。大規模小売店舗立地法において経済産業省指針に基づきますと、表記店舗の自動車分担率は30%でございます。弊社は、可能な限りその分担率を抑制したいと考えております。

平成25年8月27日に開催されました大規模小売店舗立地法審議会において、ご提言を賜りましたが、弊社は猪熊通への流入抑制のため「店舗敷地駐車場の自動車分担率を20%」に設定いたします。

表記店舗につきましては、食料品販売中心の地域密着の小商圏型店舗であります。弊社も必要以上の車両を猪熊通に呼び込むようなことは考えておりませんし、顧客には、徒歩・自転車のご利用で来店頂くことをより望んでおります。目標数値を設定するにあたり、当該店舗地はその対象外ではありますが、現在、京都市様が推進されております「歩くまち・京都」の取組目標数値を参考にさせていただきました。

店舗敷地駐車場の利用抑制について、以下の通り実施いたします。その抑制効果は弊社既存店舗の事例を参考にした推測値です。

◆隔地駐車場を確保いたします。丸太町通以南の猪熊通には面さない当社の専用駐車場を店舗の近隣地で約12台程度確保する予定です（現在、関係者様と交渉中のため、表明はできませんが、その目処はたっております）。その駐車場には店舗敷地駐車場よりも利用しやすい条件を設定いたします（無料サービスの最低買い物金額の引下げ等）。

隔地駐車場利用回転率を1日当たり6.0程度で考えており、少なくともその店舗敷地駐車場利用抑制効果は下記の通りの分担率引き下げが見込めると考えています。

<計算式（591台：72台＝30%：X） X＝30（経産省分担率）×72（※）÷591（自動車分担率30%の1日あたりの指針台数）＝3.65% ※隔地駐車場利用台数12（台）×6.0（回転）。

ということでこの式で3.65%の引下げ効果と考えております。「また、専用駐車場に加えて提携駐車場も同じく近隣地で15～20台程度を確保する予定です。常時、その全ての台数が利用できるわけではございませんが、その削減効果は下記の通りの分担率引き下げが見込めると考えています。

<計算式（591台：32台＝30%：X） X＝30（経産省分担率）×32（※）÷591（自動車分担率30%の1日あたりの指数台数）＝1.62% ※提携駐車場利用台数8（台）×4.0（回転）。

こちらにつきましては1.62%、8台ぐらいが4回転するという計算で出されております。

次のページですけれども、ここに書いてありますが「※専用駐車場で7～8台に相当する設定。回転率は店舗との距離等を勘案し4.0で設定」ということです。

「◆店舗敷地駐車場の利用料金を周辺相場よりも高額設定し、さらに無料サービスの条件（必要買上金額）も高く設定いたします。

審議会でのご意見を受け、開店後1カ月後の料金を以下のように平成25年8月27日に回答させて頂きました内容を一部改めます。無料サービスに関する必要買上金額帯を一部細分化い

たしました。

店舗屋上駐車場設定料金。 ○1時間の駐車料金：600円」。これは前回と同じです。

「○無料サービスの設定：5,000円以上のお買上：2時間 3,000円以上5,000円未満お買上：1時間30分、2,000円以上3,000円未満お買上：1時間15分、1,000円以上2,000円未満お買上：1時間 1,000円未満お買上：なし」。ということで前回も1,000円以上になると1時間というのが出ていたのですが、新たに2,000円以上3,000円未満で1時間15分という枠を今回設けたということで回答を得ています。

「その抑制効果について、弊社の類似店舗（店舗面積，駐車台数，建物構造，駐車場料金設定等）を参考にしておりますが，約17%削減できると考えております。したがって分担率に換算すると下記の通りの分担率引き下げが見込めると考えております。

<計算式 (100% : 83% = 30% : X) X = 30 (経産省分担率) × 83 (※) ÷ 100 (自動車分担率 30%を100%と設定) = 24.9 (1) 30 (経産省分担率) - 24.9 (1) = 5.10% ※経産省分担率 30%を100% (として設定) - 類似店舗実績 17% = 83%

ということでこちらの計算で5.1%の引下げと計算しております。

「◆公共交通機関の利用促進をいたします。内容につきましては平成25年8月27日回答書面と同じでございます。その抑制効果については明確な根拠はありませんが，同1.00%で設定いたしました。

◆顧客に対するお買上品の配達サービスを検討いたします。審議会でもご意見を頂いており，条件付き（配達料金の徴収，最低買上金額の設定，サービス実施時間帯の設定等）となりますが，配達サービスを実施検討いたします」。

次のページでまとめております。分担率の抑制効果の推定ですが，隔地駐車場の確保で3.65%，提携駐車場の確保で1.62%，駐車場有料化，周辺と比較しての高額な料金設定ということで，買上サービスが高いということに合わせて5.10%，公共交通機関の利用促進で1.00%，配達サービスの実施は検討中ですのでこれは効果には入れておりません。合計11.37%下がると目標効果を設定しております。30%から11.37%を引いた18.63%ですので，目標としては若干上で，分担率としては20%を目標数値と設定しております。これにつきましては先ほども説明しましたとおり，全部の車両の分担率ではなく店舗の敷地駐車場の分担率ということで決定しております。

「各対策の効果が推定どおりに推移すれば，現時点では目標値を達成できると考えております。開店後は，その実績を検証して状況に応じた形で対応してまいります（開店日以降当面は，来店客が多いことが予想され，異常数値となる場合も考えられます）」。以上になります。

前回の審議会で話がありました自動車の分担率等に関して目標数値が今回設定されたということと，隔地駐車場の確保の状況もある程度目処がついたということで今後その台数が挙げられています。また地元との意見交換等，待賢住民福祉連合協会との意見交換は前からあったのですが，それ以外についてこういった形で地元の方のご意見をいただくということとをされ

る。また左折の退場をさせる。入出庫の考え方ですね。ボラード等の取り外しということでご回答いただいております。またコミュニティ道路の猪熊通で、歩車協同の理念を広められるような何かができないかということは協議中であるということで報告をいただいております。以上が、イズミヤからの回答になります。

引き続き、答申案についてご説明いたします。資料3をご覧ください。19ページです。こちらの答申案は前回の審議会での答申案の審議を踏まえて作成しております。また網掛けになっている部分が前回からの修正箇所になります。修正につきましては、先ほど説明いたしましたイズミヤからの回答も踏まえて作成しておりますので大幅に修正しております。なお、事前にお示しさせていただいた部分から変わっている部分に下線を引いてございます。修正部分を中心に説明させていただきますので、まず21ページの答申理由の4「審議会の見解」から読みあげます。21ページをご覧ください。

「指針に基づき、今回の出店計画を検討した。(1) 駐車場及び来退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、出入口の設置により、猪熊通に、新たに多くの来退店車両が通過することが懸念される。また、出入口の設置に伴い、出入口付近のボラードを駐車場利用時間中は撤去する予定である。

これらにより一般の道路と比べて歩行者がより安心して歩行することができるというコミュニティ道路の性質が変化し、歩行者の安心感が低下する恐れがあるため、駐車場利用台数を抑制して猪熊通を通過する車両台数を減らすとともに、一般の道路以上に安全確保のための配慮を行うことが必要である。また、歩行者の安心感の低下を補うための対策も求められる」。

ということで、こちらにつきましてはボラードを撤去されて出入口が猪熊通に設けられるということで、歩行者の安全確保だけではなく、通過される方の安心感が低下する恐れがあるということを記載しております。

「また、退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退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、退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旨が審議会に提出された」。ここは前回と変わっていない部分です。ここから後がかなり今回のものも踏まえて書いていますので大幅に変わっております。

「ア 店舗敷地駐車場の利用車両を抑制するため、店舗敷地駐車場における自動車分担率を、

指針に基づき算出した値（30%）より低い20%とする数値目標を設定し、開店後はその実績を検証して対応していく。イ 店舗敷地駐車場を有料とし、開店後1箇月間は、周辺駐車場よりも高い料金設定（1時間あたり600円）を行うとともに、料金サービスを提供する購入金額も自社の他店舗より高い金額（1,000円以上2,000未満買い上げで1時間無料など）とし、駐車場利用を抑制する。その後については、駐車場利用状況により再設定を行うが、その際には、地元の説明するとともに、待賢住民福祉連合協議会と意見交換を行っていく。

ウ 店舗から半径100m以内の近隣地に提携駐車場とともに専用的に利用可能な駐車場を確保し、かつ、店舗敷地駐車場よりも利用しやすい条件（無料サービスの最低買物金額の引き下げ等）を設定することで、店舗敷地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。エ 公共交通機関利用促進の文言を付したオリジナルデザインのトラフィカ京カードを製作し、店舗で販売するとともにプレゼントするキャンペーンを実施する。また、販促チラシで車での来店を控えるよう案内するとともに、店内アナウンス、市バスの車内アナウンス及び地下鉄駅ポスター等での公共交通機関利用促進を考えていく。

オ 店舗敷地駐車場出入口に交通誘導員を配置する。また、猪熊通竹屋町交差点など、開店時には所轄警察と協議して交通誘導員を配置し、安全確保に努め、開店後も状況を見ながら対応していく。また、朝の近隣施設の通園時間帯と重なる時間は安全確保を意識した交通誘導員の配置を行う。カ 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、その後も定期的に意見交換を行う。同会に加入されていない住民の意見についても店舗従業員を通じて、また、店舗内の「お客様の声ボックス」を通じて意見を聴くとともに本社においても電話での意見承り体制を整えており、意見を聴く。

更に以下の取組について、検討、もしくは具体化に向けて取り組む旨が表明された」。先ほどのア～カにつきましても基本的にやっていくという報告だったのですけれども、あとは具体化に向けて取り組む。相手さんがあるとまた確実でないので、「検討します」というだけの文言について以下に書いています。

「キ 店舗で購入された商品の配達サービスの実施を検討する。ク 地域住民の意見を把握する手続きとしてアンケート調査を、必要な場合には、待賢住民福祉連合協議会と実施方法について協議していく。また、地元の総意に基づいて同協議会との協定書の締結も検討する。ケ 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、猪熊通の走行注意喚起のための路面標示や工作物の設置等について待賢学区住民福祉連合協議会に打診しており、今後具現化させていく。

上記の取組の実施などを踏まえ、コミュニティ道路である猪熊通に大きな影響を及ぼす恐れはあるものの、現時点においては、届出内容の変更が必要なほど周辺地域の生活環境への影響が大きいとは言えないと判断する」。これは審議会の判断になります。以上、先ほど説明した取組を踏まえて判断したところ、「コミュニティ道路である猪熊通に大きな影響を及ぼす恐れ

はあるものの、現時点においては届出内容の変更が必要なほど周辺地域の生活環境への影響が大きいとは言えないと判断する」と記載しております。

以降、なお書きで付帯意見が書かれる部分になっています。「なお、届出者においては、上記の取組を誠実に実施するとともに、猪熊通がコミュニティ道路であることを深く認識した上で、以下の事項を積極的に実施していくことにより、自動車利用抑制、猪熊通をはじめとする歩行者及び自転車利用者などの通行者の安全確保、猪熊通の歩行者の安心感の向上並びに地域コミュニティへの貢献に努めることが望まれる」。ここからが審議会としての要望、付帯意見の部分になってまいります。

「a 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交通誘導員を常時配置すること。b 店舗敷地駐車場の料金高額化及び駐車料金サービスを提供する購入金額高額化については、開店1箇月後も継続していくこと。c 店舗敷地駐車場における自動車分担率の数値目標について、達成できない場合は更なる対策を実施するなど目標の達成に尽力すること。また、数値目標を達成しているにもかかわらず猪熊通を通る来退店車両により歩行者の安全が脅かされる場合などには、数値目標を更に厳しくするほか、新たな数値目標を設定するなどにより、駐車場の利用状況の検証と来退店車両抑制に向けた対策を行うこと」。

店舗敷地の自動車分担率は来店者が非常に多い場合、当然自動車の分担率自体が低くなってしまいうケースも考えられますので、そういった場合、20%、あるいは仮に10%の利用率であっても車両としては非常に多いという場合がありますので、そういった場合は数値目標もこれでいいのかということも含めて考え直したほうがいいのではないかと、付帯意見で記載していきたいと思っております。

「d 店舗敷地駐車場から店舗への出入口などに看板を設置し、同駐車場利用者に対し、猪熊通がコミュニティ道路であることを啓発するとともに、車での来店を可能な限り控えてもらうこと及び入退場の際の歩行者・自転車へ配慮してもらう旨を表示すること。e 徒歩・自転車での来店者に対する優遇サービスを実施すること。f 待賢住民福祉連合協議会のみでなく、幅広く住民が参加する意見聴取の場を設けるとともに定期的にアンケート調査などを実施し、積極的に地元住民の意見を聴取して店舗運営などに反映させることにより、地域コミュニティに貢献すること。g 猪熊通をはじめとする周辺の交通状況等について問題が起こった場合は、その問題の程度に応じて、店舗敷地駐車場の利用停止を含めた抜本的な対策を講じること。h 店舗敷地駐車場への車両の入退場については、原則として敷地の間口の中で出入りを行い、隣地前の歩道に乗り上げないことを徹底させること」。これは先ほどのポラードに関して記載させていただいております。

以降、(2)の駐輪場から(5)の廃棄物については前回と同じですので、読みあげは割愛させていただきます。

「(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、防災協定等の締結及び、地方公共団体などから具体的要請があった場合協力する

旨の意思表示がなされている」。これは前回私どものほうで入れ切れていなかったので加えさせていただきます。申し訳ございません。「また、閉店時刻は24時としているが、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スペースを22時までの営業とする旨を表明している。

更に、緑化については、京都市地球温暖化対策条例に基づく建築物等の緑化促進制度における必要緑地面積を上回る面積の緑地を計画している。以上により、周辺の地域の生活環境に大きな影響を与える恐れは少ないと判断される。

なお、(1)で記載しているとおり、届出者が地域住民から幅広く意見を聴取して店舗運営などに反映させることにより、地域コミュニティに貢献していくことが望まれる」。こちらの文言ですが(1)で書いていることの繰り返しになりますけれども、(1)はあくまで駐車場の使用台数や交通に関連しての記載ですので、ここでもう一度、「等」にかかるという部分でこの文言を繰り返し入れさせていただいております。以上が答申理由です。

それで市の意見に関して、お戻りいただきまして19ページをご覧ください。19ページの2です。「法第8条第4項の規定による市の意見について。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、届出書類及び届出者が実施するまたは実施を検討しているとして審議会に提出した取組（答申理由4に記載したア～ケ）等を総合的に検討したところ、当該大規模小売店舗の出店によりコミュニティ道路である猪熊通に大きな影響を及ぼす恐れはあるものの、現時点においては、届出内容の変更が必要なほど周辺地域の生活環境への影響が大きいとは言えないと判断します」。

こちらについては前回「〇〇」で入っていたところを入れています。通常は答申の部分とは異なる表現となっている部分を網掛けにしております。また、事前にお示しした部分からの変更点の下線部になります。従来ですと「届出書類等を総合的に検討したところ」ということで、下線部分はなしになっています。今回につきましては、市の意見に関して「等」でももちろん入れてはいるのですが、届出書類と審議会でのやり取り、審議会に報告した対策を踏まえて意見を述べているということですので、それをはっきりわかるような形で記載したほうが良いと事務局サイドで考えましたので、この文言を入れております。「届出書類及び届出者が実施するまたは実施を検討しているとして審議会に提出した取組（答申理由4に記載したア～ケ）」というのを入れさせていただいております。

繰り返しになりますが、「総合的に検討したところ、当該大規模小売店舗の出店によりコミュニティ道路である猪熊通に大きな影響を及ぼす恐れはあるものの、現時点においては、届出内容の変更が必要なほど周辺地域の生活環境への影響が大きいとは言えないと判断します」ということで市の意見は「なし」としております。審議会の答申ですので、たしかに今後開店したときのことを考えますとどうなのかという問題はあるのですが、現時点においては届出内容の変更が必要とは判断しないということにしております。

次に付帯意見になります。「なお、届出者においては、審議会に提出した取組の実施を求めるとともに、猪熊通がコミュニティ道路であることを深く認識した上で、以下の事項を積極的に実施していくことにより、自動車利用抑制、猪熊通をはじめとする歩行者及び自転車利用者などの通行者の安全確保、猪熊通の歩行者の安心感の向上並びに地域コミュニティへの貢献に努めることが望まれます」ということで、以下付帯意見を書いております。

ちなみに、事前にお示したなかでは、ここでもう1回、届出者から提出された報告の内容を書いていたと思いますけれども、先ほど説明したとおり、意見理由の判断理由のところでは届出者が実施する、または実施を検討している審議会に提出した取組を入れてございます。その関係もありましてここにも書いてしまうと、これが前提で市の意見を考えたらまた出てくるというのはどうかということもありますので、ここにはあえて書いておりません。その代わり、「審議会に提出した取組の実施を求めるとともに」という下線部を付けたところを書いて、答申理由4に書いた、審議会に提出した取組をきっちりやってくださいということをお求めという形で入れております。以降で審議会としての付帯意見、要望に当たる部分を記載しております。読ませていただきます。

「・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交通誘導員を常時配置すること。・店舗敷地駐車場の料金高額化及び駐車料金サービスを提供する購入金額高額化については、開店1箇月後も継続していくこと。・店舗敷地駐車場における自動車分担率の数値目標について、達成できない場合は更なる対策を実施するなど目標の達成に尽力すること。また、数値目標を達成しているにもかかわらず猪熊通を通る来退店車両により歩行者の安全が脅かされる場合などには、数値目標を更に厳しくするほか、新たな数値目標を設定するなどにより、駐車場の利用状況の検証と来退店車両抑制に向けた対策を行うこと。

・店舗敷地駐車場から店舗への出入口などに看板を設置し、同駐車場利用者に対し、猪熊通がコミュニティ道路であることを啓発するとともに、車での来店を可能な限り控えてもらうこと及び入退場の際の歩行者・自転車へ配慮してもらう旨を表示すること。・徒歩・自転車での来店者に対する優遇サービスを実施すること。・待賢住民福祉連合協議会のみでなく、幅広く住民が参加する意見聴取の場を設けるとともに定期的にアンケート調査などを実施し、積極的に地元住民の意見を聴取して店舗運営などに反映させることにより、地域コミュニティに貢献すること。

・猪熊通をはじめとする周辺の交通状況等について問題が起こった場合は、その問題の程度に応じて、駐車場の利用停止を含めた抜本的な対策を講じること。・店舗敷地駐車場への車両の入退場については、原則として敷地の間口の中で出入りを行い、隣地前の歩道に乗り上げないことを徹底させること。・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。

これらの事柄については、開店前に実施状況について報告を求めるとともに、開店後の実施状況について継続的に報告を求めます」。

以上が答申案の説明になります。

●市川会長 長いご説明をありがとうございました。ただ今の説明につきましてご意見、ご質問があればお願いしたいと思います。また併せて、先ほどのイズミヤの回答につきましてもご意見、ご質問があればお願いいたします。

●山田委員 ありがとうございます。ちょっと文言についてのお願いなのですが、一つは 22 ページに審議会に取組が提出されたというところがありまして、カタカナの「イ」のところですが、1カ月は高い料金設定にしておいて、その後は地元の説明とともに協議会と意見交換を行っていくということが書かれています。口頭での届出者の説明及びここにいただいている回答から見ましても、利用料金の再設定を行う際に利用の抑制効果を妨げることがないようにするという趣旨であることは明らかだろうと思いますので、再設定の際の目標、抑制効果を妨げないように再設定を行うという趣旨のことを入れていただくとともに、再設定に関しても誠実に意見交換を行うとっておられますので、それも趣旨として入れていただければと思います。

それとともに、あとは内容に関わることでなく形式的事項ですが、20 ページの末尾のところ、「これらの事柄については（中略）報告を求めます」と書かれているわけですが、いうまでもなくこのア〜ケに書かれていることも含めてというご趣旨だと思いますけれども、しっかり、はっきりしておいたほうが良いと思いますので、重複しますがア〜ケに記された取組を含むということを明示していただいたほうが良いと思います。

●事務局 わかりました。再設定につきましてはおっしゃるとおり変えさせていただきます。最後の「これらの」のところは、最初はその部分をア〜ケを全部書いていたので、それを踏まえてということで入れていたのですが、抜けてしまったらニュアンスが弱くなってしまいますのでそこははっきり書くようにいたします。

●恩地委員 いろいろ説明をありがとうございました。目標数値については分担率 20%ということで、本当は 10%ぐらいの目標にさせていただけるといいなと個人的には思いますけれども、数字については必要に応じて見直しをするという文言も入っていますので、私としてはこれでいいのではないかと思います。

●宇野委員 いろいろご検討いただきありがとうございました。私も先ほどの 22 ページの「イ」のところなのですが気になっていまして、中身を変えてほしいという訳ではなく今後の報告という点でお願いできればと思うところがあります。

といいますのは、1,000 円以上 2,000 円未満で 1 時間無料という、おそらく日常のお買物

ですと多くの方々が無料サービスを受けられてしまうのではないかとと思うところがありますので、やはりこの部分は実態としてどうなるか。乱暴な言い方ですけども少し試みてみないとわからないところもありますので、できれば駐車サービスの発行状況を、時間帯区分ごとにだいたい何枚ずつサービスを発行したかということ、記録して留めていただければと思います。おそらく店舗運営者から見れば収入がわかる数字にもなるのでいやがられる可能性もあるのですが、できればそのあたりの実際の駐車場を利用された台数と、無料サービスを受けられた方の人数。そのあたりの関係を今後報告をいただければと考えております。

それによってまたこの設定がよかったのか、悪かったのか。もう少し厳しくないといけないのか。あるいは多少緩めても大丈夫そうなのか。そのあたりは根拠をもって議論していただければと思いますので、よろしくお願ひしたいと思います。

●事務局 確認ですけども「イ」はあくまでイズミヤ側の報告となりますので、これは審議会の付帯意見ですので、a～hにかかっているどこかに新たに追加して、かつ市の意見のあとの付帯意見に書くということによろしいでしょうか。

●宇野委員 可能であれば、例えば23ページのbのところ少し書いていただきたらと思います。そのあたりは量的に記録を取ってくださいということ。

●事務局 わかりました。

●市川会長 ほかにご意見はありますか。

●堀部委員 ご説明ありがとうございました。私は前回も、コミュニティ道路ということについての認識をもう少し深めていただきたいということを申しあげたのですが、これに何回かコミュニティ道路云々ということが入っているのですが、以前よりは認識を深めることができるのかなと思います。ちょっと半端なような気がしますが。

●市川会長 足りない。

●堀部委員 ちょっと足りないかなというように思うのですが、このへんで相手さんの理解を求めたいと考えます。

●事務局 その趣旨については伝えていきたいと思ひます。

●市川会長 いろいろご意見を頂戴しましてありがとうございました。皆様方のご意見は特に

答申案そのものについて異論を唱えたというのではなく、より中身を充実させるためのご意見だったように思います。審議会の時間との関係もございますので、この案件につきましては本日で結審したいと思います。ただ、いろいろ委員の皆様からお出しいただきましたご意見につきましては、この答申案にさらに盛り込む形で市長に答申をしたいと思っております。そこへ至るまでのプロセスは私にご一任をいただきまして、事務局と調整をさせていただくということをごさせていただけるとありがたいのですが、ご一任いただけますでしょうか。

——（異議なしの声）——

●市川会長 ありがとうございます。それではそのようにさせていただきます。

### 3 報告事項

●市川会長 それでは次に議題3に移ります。報告事項について事務局から説明をお願いします。

●事務局 それでは資料4をご覧くださいませでしょうか。27ページです。平成25年7月30日に答申をいただきました外市本社ビルについて、9月18日に市意見を通知いたしました。こちらに書いていますとおり市の意見としてはなしで、付帯意見としては27ページ以下に記載しております。詳しくは通知文を添付しておりますのでご参考にご覧いただけますよう、お願いいたします。

次に資料5をご覧くださいませでしょうか。31ページです。これは毎回提出させていただいております「立地法に係る計画一覧」でございます。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。1の下、2の「審議予定」の少し上のところに書いてある届出受理予定ですが、（仮称）ライフ西大路花屋町店の新設案件と大丸京都店の変更です。大丸は契約駐車場を解約されるということになりましたので、こちらの変更が受理予定になっております。なお、前回の審議会で受理予定と申しあげました京都朝日会館の営業時間の変更につきましては、計画を若干変更する可能性があるということで、受理は来月以降となる予定でございます。

事務局からの今後の予定につきましては以上でございます。

●市川会長 ただ今の事務局からの報告について何かご質問等はございますか。

——（委員から特に発言なし）——

### 4 その他

●市川会長 それでは議題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 よろしいでしょうか。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ご発言願います。

●事務局（小山課長） どうも長らくのご審議ありがとうございました。連絡事項でございます。次回、10月の審議会につきましては、すでにお知らせ申し上げておりますとおり10月30日（水）、時間のほうはいつもと違いまして午前9時30分から、くに荘で開催いたします。当日の議題としましては、（仮称）イオンモール京都桂川の届出者説明、2回目になります。そしてこの審議会終了後、イオンモール京都桂川の届出者説明を現地において実施する予定をしております。そのため通常より30分早い開始となります。終了後ご移動いただくこととなりますが、なにとぞご出席のほうよろしくお願ひ申し上げます。以上でございます。

●市川会長 次回の審議会は10月30日（水）9時30分から、くに荘でございます。当日の議題は、（仮称）イオンモール京都桂川の届出者説明になります。

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。また、次回審議会の出席機関についても指針の項目と関係の深い機関に加えて、京都府及び向日市の担当者にご出席をお願いしたいと思います。そういう形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、これで第132回京都市大規模小売店舗立地審議会を終了いたします。時間が20分近くオーバーしてしまいました。どうも長時間お疲れ様でございました。