

第 1 3 3 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 10 月 30 日（水）

午前 9 時 30 分～午前 11 時 22 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始めさせていただきます。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、8名の委員の方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、当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。

それでは審議にあたりまして山本商工部長からご挨拶させていただきます。

●山本部長 皆さん、おはようございます。大変お忙しいなかをお集まりいただきましてありがとうございます。本日は（仮称）イオンモール京都桂川の2回目の届出者説明ということでございます。この間いろいろ、前回の案件でございましたイズミヤ堀川丸太町店は非常に皆様方の厳しいご指摘と、事業者側のいろいろな努力のなかで難しい案件でございましたけれども、非常にいい形になったと認識しております。また、今日は市の意見を通知したことのご報告も後ほどさせていただきますけれども、本当にありがとうございます。改めて感謝申し上げます。

本日の案件ですけれども、これはまた市内でいちばん大きな小売店舗になるということでございまして、これが地域の方々にとっても、また京都の経済にとってもいいものになりますように心から願っているものでございまして、皆様方の専門的な見地からの積極的なご議論をお願いするものでございます。どうぞよろしく願いいたします。また本日はこの審議会終了後に現地の調査を予定しておりますので、そちらのほうもどうぞよろしくお願い申し上げます。

●事務局（小山課長） 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本日の審議会次第、資料1「（仮称）イオンモール京都桂川に係る審議会要求資料」、先月、委員の皆様からご要求いただいた資料の回答ということでございます。それから資料2「（仮称）イオンモール京都桂川検討資料」、資料3「京都市執行機関の附属機関の設置等に関する条例及び京都市大規模小売店舗立地審議会規則」を付けさせていただきます。資料4は、先ほど商工部長からございました「（仮称）イズミヤ堀川丸太町店の市意見通知」、そして資料5「立地法に係る計画一覧」、以上の資料をお手許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、12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。なお、事前にお送りしております「（仮称）イオンモール京都桂川の計画説明書」をお持ちでない方につきましては、事務局のほうで用意しておりますのでお申し出いただければと思います。以上でございます。

それでは早速、審議を始めたいと思います。市川会長、よろしく願い申しあげます。

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133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、事務局から説明をお願いします。

●事務局 それでは資料2「(仮称)イオンモール京都桂川検討資料」について説明させていただきます。1枚目をおめくりいただきまして5ページに店舗周辺の現況写真ということで写真をお付けしております。こちらにつきましては10月7日の夕方頃に撮った写真でございます。まず1番の写真をご覧ください。こちらに関してはJR桂川駅のほうから撮った写真でして、バスターミナルがあるという状態の写真になっております。続きまして5番の写真をご覧ください。これは府道中山稲荷線を西向きに撮った写真です。左側が店舗の敷地になっているのですけれども、3ページの地図と併せてご確認いただければと思います。右側については府道中山稲荷線を超えて住居、マンションが建っております。

続きまして7・8番の写真をご覧ください。7・8番は同じく府道中山稲荷線を西向きに見ている写真でして、8番をご覧くださいと上に歩道橋がございます。歩道橋から一般の方が通行する形になっております。この歩道橋の上から撮った写真が9・10・11番で、歩道橋の上から登って撮った写真になります。9・10番については計画敷地の北側の敷地のほうを取った写真で、今、工事を行っているところです。また11番については府道中山稲荷線から入ってくる側道となっています。こちらの11番で、この写真の奥のほうの真ん中ぐらいから左手に駐車場の出入口が設けられている状態になっています。

中山稲荷線から来た車については11番の奥のほうに行き、次にページをめくっていただきまして17・18・19番をご覧ください。17・18・19番が店舗の敷地の南西角の交差点です。3ページにお戻りいただきましてご覧いただくと、計画地の左下のほうに17・18・19番がございます。17番をご覧くださいと向日市の住宅地のほう、南側に抜ける道路があるのですけれども、ご覧いただいているとおりまだ道路自体は供用してございません。17・18・19番の交差点を左折して、店舗の南側の敷地をずっと来店車両が東に行きまして、3ページのところに戻っていただきまして27番のところを左折することが来店経路になってございます。

27番の写真をご覧いただけますでしょうか。今、工事の関係もありましてここは通れなくなっているのですけれども、そこをずっと奥にいった左に入って駐車場に入ることになっています。右側に京都銀行とオムロンさんの事業所が建っています。先ほどの27番をずっと行きまして中の道が出るところが4番のところになります。4番をご覧くださいと、この道路か

ら見て右手側が今回の店舗の敷地、左手側は事業所の工事を行っているところでございます。

3ページにお戻りいただきまして、右下の34・35番あたりをご覧いただけますでしょうか。これが南端交差点となっております。現在土地買収等を行っているところですが、35番をご覧いただきますとまだ道路のほうは開通していないという状態でございます。この審議会のあと、現地調査で現地をご覧いただきますが、簡単な説明になりますけれども店舗周辺の状況は以上です。

続きまして意見書等の概要につきまして簡単にご説明させていただきます。事前に送らせていただいたのですが、意見書の概要は15ページをご覧ください。意見書は法律に基づく縦覧は終わっております。10月7日まで意見書を受け付けておりました。意見書の件数は19件、19の方から意見書が提出されております。そのうち団体が7件、個人の方が12件という状況でございます。また今回につきましては建物の敷地が向日市にまたがっていることもございまして、別途向日市のほうから意見についておうかがいしておりますが、特になしという回答をいただいております。

次に住民意見の主な内容を、ここに書いておりますとおり交通、騒音と項目を分けて記載させていただいております。交通問題につきましては前回の審議会でも議題に上がりましたとおり、車がたくさん来ると交通混雑があるということと、向日市など住宅地へ車両は来ないでほしいということ。また、小・中・高校は、児童・生徒の通学時の安全な通行について十分対策を行ってほしいということ。また、駅前ということもございまして交通のいちばん最後にありますように、駅の利用者が駐車場・駐輪場として利用しないように対策を行ってほしいなどの意見が出ております。また騒音対策につきましては、夜間の車両の走行音で規制基準を超過している予測地点の出入口については十分その対策を講じること。また府道中山稻荷線等の路面についてはアスファルト舗装にしてほしい、これは直接店舗とは関係のないことなのですけれどもこういうご意見もございました。荷さばきの時間帯について、騒音や光害をもたらすというようなご意見をいただいております。

次の16ページは営業時間についてです。営業時間につきましても24時までの計画ですが、来客の実情に応じて柔軟に対応してほしいということ。閉店時刻を早くしてほしい。また7～24時までの営業時間はエネルギーの無駄ではないかというご意見をいただいております。防災・防犯につきましても、特に青少年の健全育成という観点からたむろしないようにするとか、防犯カメラの設置、警備員の巡回の配慮といったご意見をいただいております。また廃棄物につきましては、夏場の廃棄物について悪臭や衛生上の問題防止のため、きちんと密閉性を確保して温度管理をしてほしいというご意見などをいただいております。

ちなみに参考までにこちらですけれども、意見書につきましては全部19ページ以降に付けさせていただいております。そのなかで25ページに書いているご意見ですが、そちらにつきましては京都府知事からいただいたご意見です。意見書につきましては、縦覧の際には、縦覧される面に名前を記載されている場合は意見者の名前を出して縦覧しております。しかし、審

議会の場ではすべての氏名を伏せてお配りしておりますが、これだけは京都府からの意見ですとあらかじめ申し上げます

次に地元説明の意見の概要ですが、17 ページをご覧ください。地元説明会につきましては3 回開催してもらっています。京都市のほうでは要綱上においては店舗面積の大きさや深夜営業の有無などにより開催回数が違っております。基本的には2 回以上ということに該当するのですが、今回影響が非常に広範囲にまたがるということもございまして3 回、京都市域で2 回と向日市内で1 回開催してもらっています。参加人数については書いておりますとおり、131 人、102 人、159 人と、かなりの住民の方が来られています。説明会における主な意見の内容は、交通、騒音、営業時間、防災、その他で記載させていただいております。

基本的には交通問題についても現状とほとんど重なっている部分が多く、通学路などについて配慮してほしいとか、住宅のなかに車が来ないようにしてほしい。また、現況阪急電車の高架事業等の進捗状況を教えてほしいといったご意見もございました。騒音対策につきましても、基本的に意見書とだいたい同じような形の意見があるのですけれども、夜間の規制基準を守ってほしいとか、府道中山稻荷線の騒音が大きいといった幹線道路についてのご意見がありました。また営業時間についても意見書と同じような形で、開業後の実態に応じて閉店時刻は早めに切り上げてほしいとか、同じように7 時開店、24 時閉店は遅いのではないかというご意見が出ていました。また防災・防犯対策についても同じような形で、計画店舗を避難施設として地域に活用してほしいというご意見もありましたが、防犯対策がどのようになっているのかが心配なのでどうされるのかということがございました。

こちらの説明会の状況のやり取りにつきましては、63 ページ以降に具体的に詳しく記載されておりますので、またご覧いただきますようお願いいたします。

当該店舗の検討資料につきましては以上になります。

●市川会長 ご説明ありがとうございます。それでは続きまして届出者説明を行います。担当の方に入っていただきますのでよろしく申し上げます。

——（担当者入室）——

●事務局（小山課長） それでは前回の審議会でご提出いただきました資料についてご提出いただいておりますので、早速届出者から説明をお願いします。先月も申しあげておりますが、もう一度自己紹介をしていただいてそのあとにご説明をよろしく申し上げます。

●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。どうぞよろしく願いいたします。

●イオンモール（落合） 大規模小売店舗立地法の届出を担当いたしました，21世紀商業開発の私，落合と申します。よろしく願いいたします。

●イオンモール（仲井） 同じく仲井でございます。よろしく願いいたします。

●イオンモール（落合） それでは早速，ご提出させていただきました資料の内容についてご説明をさせていただきます。お手許の資料につきましては，前回審議会にてご指摘いただいた追加資料を付させていただきますいております。右上に資料1～4と付された資料をお出ししております。またこれに交通量の関係の資料も別途テーブルのほうに置かせていただいております。

資料1には，前回ご指摘がございました4項目の内容を記載させていただきます。駐車台数・来店台数に関する事項，来店台数の検証に伴う周辺交通評価，また通学路に関する事項，最後に街並みづくりに関する内容ということで，大きく4項目をお示しさせていただきます。資料2～4につきましては，これに付帯する資料として添付をさせていただきます。よろしく願いいたします。

まず資料1，1ページのほうの駐車台数・来店台数の項目についてご説明させていただきます。今回の店舗につきましては物販店舗のほか，シネマ，スポーツ施設といった附属施設も計画しております，出店計画説明書におきましては店舗全体といたしまして必要な駐車台数，1,834台を設定させていただきます。これに対しまして今回，京都市内及び駅前立地の既存店舗の状況を確認させていただき，駐車台数及び来店台数の再検証を行わせていただきました。1ページの下の表をご覧ください。京都市内にありますイオンモールKYOTOをはじめ，駅前立地の4店舗を抽出させていただきます，自動車分担率をまず確認させていただきます。内容といたしましては今回の計画店舗に類似するであろう店舗を抽出させていただくとともに，京都市内のイオンモールの状況を確認させていただく内容になっています。表中には店舗面積，駅からの距離，あるいは最寄り駅，実際の駐車台数，実績ベースとしまして自動車分担率を記載させていただきます。

この表から考えられることは，まずイオンモールKYOTOにつきましては交通条件等が若干異なるという意味では分担率が低い状況になっています。実数でいきますと20%前半という状況でございます。そのほかイオンモール京都五条，あるいは駅前立地でありますイオンモール堺北花田店，奈良にございます大和西大寺駅の目の前でございます，ならファミリー，こういったところの店舗面積の類似する，あるいは駅前立地という店舗につきましては39%，あるいは40%ということにして，いわゆる駅前立地型の店舗でいきますと概ね自動車分担率40%ぐらいが妥当な数字であろうということが読み取れると思います。したがって今度のイオ

ンモール京都桂川につきましても自動車分担率を40%ということで見直しをかけて、再度駐車台数、あるいは来店台数の検証を行わせていただいております。

その結果を2ページのほうにお示しさせていただいております。自動車分担率の見直しのほか、実際の店舗の状況としまして来店ピーク率、あるいは実際に館内に滞在されている時間、平均駐車時間係数も一部実態に合わせて見直しを行わせていただいております。その結果に基づきますと2ページの上の表です。物販、シネマ、スポーツ施設、そのほか施設管理等も兼ね備えますと、施設全体で2,638台の必要な台数が積算されております。したがって駅前立地の状況から考えますと、2,600台強が必要な台数ということで、今回の店舗の台数と考えさせていただきます。

この結果を踏まえるなかで、今回の計画におきましては必要な駐車台数を確保する計画とさせていただきますことはもちろんのこと、周辺道路への入庫待ちの車両を発生させないこと。これが最重要課題として認識させていただいております。滞留スペースとなる車路の確保はもちろんのこと、駐車場内におきましても混雑時には、その一部を滞留スペースということとなるような考えももちまして駐車場の計画をさせていただいております。また今回の駐車場につきましては立体駐車場ということで、何層かの駐車場を兼ね備える形になってございます。また各駐車場のところに駐車場のゲートを設けることとなりますので、いわゆる混雑時、満車時におきましては、一定の空きスペースができるまで駐車場を規制するという考えさせていただきます。

したがって混雑時の駐車場の確保という意味でも、当然十分な駐車スペースを確保することが必要と考えさせていただきます。

その一方で、先ほど申しましたように、今回の計画店舗につきましては物販店舗のほか、シネマや飲食店舗、スポーツ施設等、附属施設を計画させていただいております。今回の届出にあたりましては、それぞれの施設は単独施設ということの利用で扱わせていただいておりますけれども、実際には買い回り、回遊など、物販施設との相互の利用がございまして、滞留時間はさらに長くなるというのが実情でございます。このような滞在時間が長いという施設特性も考慮いたしますと、周辺に影響が出ないということを考えますと十分な駐車場が必要と考えさせていただきます。計画の収容台数は約3,000台ですけれども、改めて算定した駐車台数の1割程度の変動を許容することができるような形になっておりますが、混雑時の駐車場管理、施設の滞在時間の変動を考慮した場合、駐車場をより多く確保することが周辺の交通への影響、あるいは車を溢れさせないという意味では必要な交通対策と事業者としては捉えてございます。

次に駐車台数の再検証と併せまして、来店自動車台数の検証も併せて行わせていただいております。3ページの表がございまして下のほうをご覧くださいませでしょうか。丸付数字3の施設全体ということで、必要駐車台数、ピーク時来店車両台数、1日の来店車両台数ということでそれぞれ再検証を行わせていただきました。必要駐車台数については先ほどの説明

のとおりでして2,638台、その他来店自動車としましてはピークで1,186台ということで、前回の届出時の車の台数よりも多く見込むような形で再設定をさせていただいております。以後、来店台数につきましては、この1,186台をベースに周辺の交通評価等もさせていただいております。

次に4ページ目をご覧くださいまして、周辺の交通影響評価に関する事項ということで説明させていただきます。交通影響評価につきましては前回の審議会のなかでもご指摘がございました次の二点を考慮させていただいております。一点目は、計画店舗の西側、阪急洛西口駅の東側にございます府道中山稻荷線にある踏切の影響の確認。もう一点は、本年春に各種道路整備が完了したのちの交通量を用いるということ。この二点がございます。

一点目の踏切の影響でございます。先週10月26日に上り線、京都河原町方面が高架路線に切り替わっています。本資料につきましては上下線とも踏切を通過、上り線が高架に切り替わっていない時点を対象として調査を行い、かつ上り線が高架することによる効果、及び高架切り替え後の店舗出店の影響を確認させていただいております。

まず、踏切の現状調査です。4ページの下の方にお示しさせていただいております。日曜日の午後の時間帯ですけれども、遮断回数、遮断時間を河原町方面とその他方面ということで集計させていただいております。表に示すとおりでして、報道発表にもございましたが高架に伴って3～4割の遮断時間短縮が確認されております。上り線の高架後は、遮断回数は1時間あたり8～9回、遮断時間は14～17分ということになります。踏切の遮断状況に合わせてそのときの車両滞留長を測定しております。表のいちばん下の欄にお示ししているとおりでして、各時間の平均的な滞留長につきましては44～56mということで、おおよそ踏切と計画地北西の信号交差点の中間ぐらいに位置することとなります。

踏切遮断時間の短縮に合わせて滞留長は短縮するというところで、高架後の滞留長の予測を行いました。おおよそ40mということで予測しております。この条件の下、店舗開業の予測を行いました。5ページにお示しさせていただいております。ここで5ページの中ほどに開業時の予測ということでお示しさせていただいております。開業後の西向き退店車両の交通量は、店舗の来店車両に対しまして641台と予測しております。また、現況の西向きの交通量は676台でございます。加算いたしますと、開業後の交通量は1,317台ということで予測しております。その一方で、西向きの1時間の交通容量を算定しております。高架切り替え後の踏切遮断時間はこの午後の時間帯の最大の17分、踏切の通過時間を観測より3秒といたしまして1車線あたり860台、2車線道路であるため1,720台が可能交通量と算定しております。開業後の交通量は1,317台となりますので、可能容量を下回るという結果になってございます。

また、滞留長の観点でございますが、滞留長の後尾から店舗北西交差点までは自動車にして26台の空きが生じると予測しております。西向きの退店車両は信号1サイクルあたり18台となります。しかしながらこの空きスペースに収まるということで予測をさせていただいております。

次に一般交通量の昨今までの影響でございます。5ページの丸付数字3番をご覧ください。今回の店舗計画を進めているなかで本年春にかけて、黒丸に示す三つの事業が完了し、自動車交通に大きく影響しております。まず計画地の北側、国道9号の渋滞緩和として進められておりました国道9号西立体事業、千代原口交差点の立体事業でございます。これの完了。また計画地東側、国道171号の渋滞緩和として、桂川を横断します久世橋の南に整備が進められておりました向日町上鳥羽線の開通。また計画地西側、洛西・乙訓地域通過地域転換による交通混雑の緩和、解消を目的とした京都縦貫自動車道、沓掛～大山崎インターの開通でございます。本資料の後ろに資料2と付けさせていただいた資料に、その事業位置、あるいは国土交通省さんを中心とした報道発表資料を付けさせていただいております。

特に今回の計画区域に関連する事項としましては、資料2、A3の4ページを付けさせていただいております。「開通区間周辺の交通量の変化」、あるいは「開通区間周辺の交通渋滞解消・緩和」というタイトルの付いた資料でございます。4ページの左側を見てまいりますと各路線の交通量の開通前、開通後の状況を示されています。この資料によりますと路線別ではございますけれども7～21%、特に府道の関連でいきますと中山稻荷線の交通量の減少は7%、また中山向日町線といったところで21%の減少ということで、こういう区域内の通過交通がこの京都縦貫の開通に伴って転換が図られたという結果でございます。また右側につきましては交通渋滞ということで、その緩和区間を示された結果でございます。計画地の西側でございます西京高槻線、こういったところの、特に地区内のそもそも道路状況があまりよろしくないところに関しても、通過交通の一定の低減に伴ってその渋滞が緩和されたという発表資料です。

また、実際の交通量、事業者として交通量を計測したなかでどういった変化が見られたかというのは6ページにお示しさせていただいております。計画地周辺の主要な交差点を調査させていただきまして、かつ平成23年の秋口にも調査のほうをさせていただいております。その結果との比較をさせていただいております。6ページの上の表、主要交差点の比較ということでお示しさせていただいております。調査時間の計、あるいはピーク時間の交通量を示させていただくとともに、平成23年の調査結果との比較をさせていただいております。先ほどの国交省の資料とある程度連動しているような形になるのですが、1割程度の交通量の減少が見られるという結果でございます。

今回、この各道路整備の完了した時点の交通量を現況交通量としまして、各種周辺の交差点の評価のほうをさせていただいております。6ページの丸付数字4番、周辺交差点評価という項目で整理のほうをさせていただいております。ご覧の表は、現況というのは各種道路整備の完了した時点の交差点の解析結果でございます。また新たに来店台数の見直しを行ったなかでの解析ということで開店後の結果をお示しさせていただいております。現況につきましては出店計画説明書の時点から、当然交通量が下がっているという意味でも数字のほうは落ちております。ただし、今回来店台数の見直しを行うことに伴って当然交通負荷は上がってまいります。開店後の数字につきましては出店計画説明書の数字とほぼ同数に近い結果になっているとい

う状況でございます。

ただし、このような道路整備による交通関係の改善、これは当然いい方向に働いていると思うのですが、こういう他力的なことに甘んじることなく、今後とも交通管理者、あるいは道路管理者等と協力いたしまして、交通緩和の検討とその実現に向けた取組みを進めてまいりたいと考えております。

なお、今後予想される交通負荷の低減につきまして、7ページのほうにお示しさせていただいております。定性的ではございますけれども二つの項目で整理させていただいております。一つは先ほどの洛西口駅の東側の踏切をはじめ、下り線の高架切り替えに伴う府道の交通容量低下の解消ということでございます。またこれに付随いたしまして計画地の北側、山陰街道という路線が1本通っております。ここから阪急京都線に沿った来退店経路の確保に伴って、御所街道交差点の交通負荷緩和が一分期待されると考えてございます。二つ目は計画地の南側、JR沿いの久世高田3号線と府道の交差点の改良整備でございます。これにつきましては南方面からの来店経路の確保、あるいは国道171号への退店経路の確保ということで、周辺道路の集中緩和が期待できるものと考えております。

ただし、来退店経路の見直しにあたりましては、関係機関と調整を図りながら検討したいと考えております。以上が周辺の交通影響評価の再検証の結果でございます。

次に通学路の関係についてご説明させていただきます。8ページをご覧ください。それと併せまして、通学路の状況につきましては資料3のほうに通学路の位置指定ということで図面のほうを添付させていただいております。計画地周辺におきましては京都市立久世西小学校が計画地の東側にございます。また計画地の南西には、向日市立の向陽第四小学校、こういう2校が存在しております。また計画地の南側には現在建設中ではございますが、洛南学園の附属小学校が開港に向けて整備が進められています。それぞれの通学路につきましては資料3に付けさせていただいております。

久世西小学校につきましては、一部計画地の西側が通学区域になってございますが、学校にヒアリングする形のなかでは、計画地の北西に横断歩道橋がございます。こちらを介して学校に向かわれると聞いておりますので、直接的な来退店の車両との交錯はございません。また計画地南西の向陽第四小学校につきましては、計画地の来退店経路が計画店舗の西、あるいは南側を主道路と考えさせていただくなかでは、通学路との重複は認められません。

計画地南側の洛南学園につきましては、前回審議会でもご回答させていただいているとおり、現在検討中ということをお聞きしておりますけれども、特に歩道、車道が分離された道路を基本に検討されているということをお聞きしております。JR桂川駅方面につきましては計画地東側の線路沿いの道路、阪急洛西口駅につきましては計画地の南側の道路の対側、計画地から対側、あるいは計画地の西側の道路、計画地からは対側の歩道、これらを通学路としてご検討されているとお聞きしておりますので、直接的な来退店の車両との交錯はないものと現時点では考えさせていただいております。

ただし、土曜の学校の開校であるとか、平日であっても夕方の帰宅時間ということもござい
ますので、各学校様と協議をさせていただくなかで警備員等の配置についても、今後協議、あ
るいは調整させていただくなかで検討させていただくというスタンスでございます。

最後に街並みづくりに関する事項ということで、9ページと資料4にイメージパースを付け
させていただいております。少しコメントを付け加えさせていただきます。

●イオンモール（仲井） 資料4のイメージパースをご覧いただきたいと思います。上二つが
日中の見え方、下二つが夕方以降、夜間の主な照明のイメージとなっております。

本施設はこの京都という立地で開発させていただくにあたりまして、資料1にもござい
ますが「縁（えにし）の光庭」、地域の皆様のコミュニティと訪れる方々が交流できるような施設
をつくっていきたいというビジョンをもって開発してまいりました。モールのコンセプトとし
ては、京都の地名で西入ル、北上ルというような用語もヒントにいただきまして、「イオン町
家入ル気分上ル」というようなコンセプトで店舗づくりを計画しております。店舗の具体的な
デザインのコンセプトとしては京町家の様式を取り入れたいということで、パース図にござ
いますように例えば知恩院の大屋根ですとか、北区の円形窓や行燈の明かり、桂離宮や街並み、
市松模様や向日市さんの竹林、デザイン、こういったものもヒントにいただきまして、こうい
った要素を抽出して建物の外装デザインに還元したということで現在計画しております。

この内容で景観等の協議もさせていただきながら、最終的な店舗づくりに進んでいくとい
う状況でございます。

●イオンモール（龍澤） 一点補足させていただきますと、資料4の図面のなかの向日市南西
側から見たモール、これの昼と夜のパースの右手のほうに赤をベースに白で「AEON」とい
う形で看板が出ていると思います。これにつきましては「AEON」という文字だけに変更す
るように今、計画を修正中でございます。あまり赤の大きなスペースが出てこないように、左
手の「AEON MALL」という文字のような形で、「AEON」という文字だけがそこに
入るといって今修正を検討しております。以上でございます。

●イオンモール（落合） 以上、簡単ではございますけれども、本日ご提出させていただいた
資料のご説明でございます。

●市川会長 ご丁寧なご説明ありがとうございました。それではただ今のご説明につきまして
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。

●恩地委員 短期間で大幅な数字の見直しを行っていただきましてありがとうございました。
大変な作業だったと思います。結果的に今、整備しようとしている駐車場に近い利用を想定し

ているということだと思えるのですが、ちょっといじわるな質問で恐縮なのですが、逆に開業時はさらにたくさん来るとということが想定されて、今整備されている内容だけでは足りないのではないかと心配がされるのですが、そのあたりは臨時とか何か抑制策を考えておられますか。

●イオンモール（龍澤） 開業を来年10月の予定で考えております。年末年始も含めて周辺で臨時駐車場として借りられる用地を今、探索中でございます。具体的な例を申し上げますと、私どもが今、建築工事で使っておりますが、今日現場のほうにご視察いただくとおっしゃるけれども竹中工務店のほうで現場事務所を設営している用地、これがだいたい300台以上が駐車可能かなというようなところ。それからさらに長谷工さんが将来マンションを建てる用地がまだ私どもの開業の時点では更地で残っておりますので、そのあたりを借りられないかということも含めて交渉に入っております。臨時駐車場をなんとか確保していきたいと考えております。ただ、長期的にはかなり難しいと思いますので開店の繁忙時、年末年始をにらんでそのあたりをきちっと対応できるような形で、今、検討しております。

●恩地委員 ありがとうございます。多店舗、類似店舗の実績なども参考にしながら十分余裕のある対策をお願いしたいと思いますし、もしそれが無理な場合は、開業時の抑制策を考えていただくことが重要かと思えます。

それからもう一つ、資料1の3ページですけれどもピーク率の設定ですが、このピーク率をどう設定するかで大幅に利用台数が変わるわけですけれども、これがどういう想定をされているのかなと思うのが小売店舗のほうで11%ですね。シネマやスポーツ施設というのはある程度平準化する可能性が当然ありますね。特にシネマなどは時間ごとに、順番に人が入っていくような施設ですので平準化されます。ですからそのシネマが11%で想定していて、小売店舗も11%というのが何か直感的な話ですけれども違和感があります。シネマと比べるともう少し高いような気がします。そのあたりの類似店舗事例、既存店舗事例でどこかを参考にされているのでしょうか、そのあたりをもう少しご説明いただけないかと思えます。

●イオンモール（落合） 言葉足らずで申し訳ございませんでした。今回、類似店舗ということで抽出させていただきました1ページの4店舗をまずご覧いただけますでしょうか。今回この店舗の来店、あるいは退店のお客様の動向を時間帯別で追っているデータがございます。その時間帯を追っていくなかで、トータル1時間に換算するのですけれども時間のいわゆるピーク時、山がそこにあって、その山がどの程度の比率で全体のなかで構成されているのかというところも店舗の調査をさせていただき、その結果、これらの4店舗は来店のピークでいくと10%台という結果が出ましたので、その上のほうを取らせていただいて11%ということで設定させていただいております。お客様が来られる人数、例えば車であっても車の台数がそれぞれ

時間帯別に出てまいります。それが全体のなかで、時間構成比としてどれぐらいあるのかといったところを補足で調査をさせていただきまして、その結果 10%台であったということからこの 11%を採用させていただいております。

●恩地委員 ありがとうございます。とりあえず以上です。

●宇野委員 いろいろご検討いただきましてありがとうございます。今日の補足資料の前のほうから少し順番におうかがいしたいと思うのですが、まず 4 ページの踏切のところをいろいろ影響評価をしていただきましてありがとうございます。そのなかで少し気になりましたのが、5 ページ目のところで最終結果としてここでは踏切の一般交通と退店車両が加わると、だいたい滞留長の最後尾のところから店舗の直近の交差点のところまでいうと、だいたいあと 8 台分くらい、たぶん 4 車線で 8 台ですね。

●イオンモール（落合） そうです。

●宇野委員 ということはそれぞれの車線で 4 台ということなので、4 台という数字をいろいろ吟味しても仕方がないところはあるのですが、正直あまり余裕はないかなという実感があります。

それからこの場所の場合は、私は自分のところのキャンパスがここからバスに乗れるのでよく状況はわかっているのですが、ちょうど踏切の西側のところにもう一つ交差点がございます。するとその信号の変わり目と踏切のタイミングが悪いほうに連動してしまうと待ちが長くなるのです。そういう現象があるものですから、するとこの 1 車線あたり 4 台という余裕ははたして繁忙期に十分なのかというところが少し懸念を覚えます。何を申しあげたいかといいますと、もしもこの交差点が埋まってしまうと、出入りが基本的にしにくくなる。北側にももう一つ出入口がございますが、主たる出入口はこちら側のバス停側を取っておられますから、そのときの対応策を何かお考えでしょうかということが一点ございます。

それからあとはこの資料の順で拝見していきますと 8 ページのところです。小学校等に対する配慮ということでこれもいろいろ調査をいただいていますけれども、「来退店経路と直接重複することはありません」と、たしかに計画上ではそうでそうあってほしいと思うところはあるのですが、地元からのご懸念にも挙がっておりますように、やはり住宅街からの出入り、住宅地側を進入経路、あるいは退店経路とした利用が相当程度見込まれる危険性がある。今の段階では事実はわかりませんからわかりませんが、実際にこの場所はそれなりに車が走っているところで、土地勘がある方でしたらここに道があることはよくご存じなものですから、おそらく今はまだ供用されていない部分の道路がオープンされると相当程度利用が見込まれるかなと考えます。するとこの部分の計画は計画で、それに対して実際今後問題が起きた

ときに、意見書等にもございますように継続的な協議、あるいは地元との継続的な対話というところの枠組みを、今後どうお考えになるのかというところがもう一つ気になっているところ
です。

まとめて申しあげますとあと一点ですが、交差点飽和度のほうも交通量の新たなデータを取
っていただいているいろいろ検証いただいております。結果的にはあまり悪くはないですね。前後
しますけれども6ページのところです。主たる対象交差点ということでA～Eということで飽
和度は一応下回っているのので特に問題はないというお話かと思えます。

手続きのなかでもこれで基本的に問題はないのですけれども、地元からのご意見、あるいは
私なども実感するところは例えば上久世の交差点とか、あるいは久世橋を渡ったところの石原
の交差点あたりの混雑等が実態としては起きている。それはなぜかということ上久世の交差点
のところでもまっすぐ抜ける車線の部分のおそらく信号機が現状においては足りていない。例え
ば大阪方向に171号で流れていくところは、それなりに信号が与えられていますので余裕があ
る。全部足し合わせると結局飽和度としてはまあまあ余裕があるという数字が出ると思うので
すけれども、実態としてはある部分やはり渋滞、車列が伸びるところが結構あるというのが地
元からの声でもあると思えます。そのあたりを少し影響評価をしていただくうえで、お手数をお
かけしますけれども、シミュレーション等を使ってどの程度実際ピーク時において影響が出
るのかをご確認いただければと、これは要望です。以上三点です。

●イオンモール（落合） まず踏切の影響の件でございます。おっしゃるとおり8台分の余裕
といいながらも実際の車の流れ、あるいは踏切の発進の遅れであるとか、それに伴って後続か
ら来る車の詰まり具合であるとか、そういうところはたしかに8台分だけで吸収するのはたぶ
ん難しいのではないかという感覚がございます。

そのなかで、対応は後ほどとして現状で、ではこの踏切の影響はどのぐらい発生するのかを
申しあげますと、上り線が高架で切り替わったあとは、基本的に大阪方面の準急、その前の特
急の通過ということになりますので、基本的には10分の1回の踏切の閉塞ということで理解
しております。そのなかで特急が通過する際には1分間ほどの閉塞状態が続きます。特急が通
過したあと、いったん踏切が上がります。20秒ちょっと上がるような形になります。そのあと
準急が通過する際には1分20～30秒ぐらいの閉塞が続くというなかでは、1回あたり2分30
秒ぐらいの閉塞が断続的に続くであろうということに理解しております。そのなかで実態的に
高架に切り替わった後、目視ではございますけれども観測するなかでは、やはり今、先生もお
っしゃっておられます信号の部分までが踏切の滞留になっているという状況でございます。

そういったなかでは踏切の影響というのは頻度的にはどちらかというとな少ないのかなとい
う感じはしております。ただ、踏切の閉鎖のタイミングとその中間にございます信号のタイミ
ングということから考えると、当然踏切による滞留とその先の、押しボタン式の信号の滞留と
いうことに伴って、今回の来店、特に退店の車が出られないという状況はある程度推測される

というところは想定しております。ただ、今の押しボタンの信号というのはどこの信号とも連動しないなかで突然かみ合ってくるという状況もございますので、一つは交通管理者様とそのあたりを調整ができるかどうかはわからないのですが、今後調整がある程度関連づけられるような形で作動できるのであれば、そういう方向性も模索したいと考えております。

もう一つは、これは店舗側といたしまして当然前面道路の状況を確認しながら、車の出の抑制もかけられるというところがあるかと思えます。一つは、強制的に今は出られませんというアナウンスも必要かと思えますけれども、例えばイベントがいいのかどうかというのはあるかもしれませんが、もう少し館内でお楽しみいただけるような時間をつくることによって出庫のピークを抑制していく。出て行かれる方は出られると思うのですが、その時間でなくても出られるような時間帯がつけられるような館内の仕掛けをつくることにより、出庫の抑制をかけられるというのも一つの案かと考えております。その点、運用上の話にはなってくるかと思えますけれども対応はしていきたいと考えております。

●イオンモール（杉町） 今の運用上の部分については、現実的に今弊社で営業している店舗でも、確実にやっている内容としては例えば「ただいま、周辺が混み合っておりますので今しばらくお買い物をお楽しみください」というような館内放送ですとか、あるいはある店についてはデジタルサイネージといいますか、表示パネルで周辺の状況はこういう道路状況になっているというのを表示するディスプレイを用意するとか、草津などでは周辺道路の状況を入れさせていただいております。そういった施策等、あるいは楽しんで、より帰りを少し遅らせていただく施策としては、一つ、タイムセールという形で館内にいる方にセールをすることで、安いですよという形で長い滞留を促す。そういった施策もこれから営業上取り組んでいける一つかなと考えております。そういったこともありまして滞留時間を、最初の議論のご指摘でもありましたけれども少し伸び断ちというところもあると思えますので、十分な駐車台数を確保して、敷地内で十分滞留させて道路に迷惑をかけないような店舗づくりというのをしていくという思いが一つございます。

それから二つ目のご意見でいただきました住宅街方面への、特に南側の向日市さんのほうや通学路対策といったところにつきましても、これから道路管理者さん、交通管理者さんと十分協議させていただいて開店の対策等をさせていただきたいと思えます。やはり開店時は大量の車が、臨時駐車場の確保もそうですけれども、交通の誘導員さん、警備員さんを周辺に配置して抑制していくといった施策、あるいは看板等もこれから具体化していきたいと考えております。また、お店のほうにはこれからイオンモールの社員が常駐して施設の運営管理を行っていくこととなりますので、常に周辺の管理者さん、あるいは自治会さん等と窓口をもって、臨機応変に状況に対応していきたいと考えております。

●イオンモール（落合） 最後の飽和度の関係でございます。次回にご提示しようとは考えて

おりますけれども、そういった細かい解析をしたうえで一度ご確認いただきたいと考えておりますのでよろしくをお願いします。

●宇野委員 ありがとうございます。おそらく規模が大きい店舗であって駐車台数が多いので、何が起きるかはオープンしてみないと正直わからないところがあると思いますので、そのあたりは継続的に検証いただいて、よりいい対策を取っていただくことをお願いしたいと思います。

●堀部委員 ご説明ありがとうございます。ちょっと私は交通問題については素人なのですが、けれどもお尋ねしたいのですが、1ページ目でございますがイオンモール京都五条と書いておられます。五条通に面したいわゆるハナという建物のことですね。自動車分担率が37%ということで、あそこはたしか公共交通機関がバス、西院の駅からバスが回っているというような場所での37%。今度開店なさろうとしているイオモール京都桂川さんではJRさんと阪急さん、市バスのターミナルということで非常に環境が異なると思っていますのです。実際、イオンモール京都五条さんのほうは土曜・日曜・祝日、西行き、東行きを問わず、ずいぶんあそこは渋滞をしています。そういうことから想像すると公共交通の充実度がぜんぜん違うところで分担率はだいたい似ているという考え方をされた。その理由を詳しくお尋ねしたいと思っています。

それからもう一つ、これはちょっと新聞、テレビ等でキャッチしたニュースですけれども、郊外の量販店さんの開店によって都心部のシャッター街化が進んでいる。それはやはり具合が悪いねということで今国会でもいろいろ議論をしようという話があったと思うのです。そういったこととこのイオンモールの開店とどのようにお考えなのか。地元の意見でも向日町商店街さんと両立をしたいという意見もありましたし、地産地消の問題もあります。このへんをもう少し詳しくご説明をいただきたいということ。

それから3番目ですけれども、この西京地区といいますかこのあたりは京都市のなかでも青少年の数が非常に多いというように聞いております。そういったことから考えて営業時間がずいぶん早朝から深夜までということで、今日の新聞でも大阪でファミリーマートとイズミヤさんと合体のショップが出て24時間営業というのがありましたけれども、京都というところは大阪とちょっと違った場所でそれを求めるのは京都は許さないということになってくるのですけれども、青少年に対する問題から営業時間、特に飲食、また設備においては営業時間を短縮できないかということをお尋ねしたいと思います。

それから2ページ目に、「計画店舗ではシネマコンプレックスやアミューズメント施設、飲食店舗」という表現になっていますが、具体的にはアミューズメント施設とは何を指すのかも併せてご説明いただければありがたいと思います。

●イオンモール（落合） まず、1ページのイオンモールの既存店舗ということで4店舗を挙げさせていただいております。この趣旨は、イオンモールの京都市内の実情はどうであるのか

をまず明らかにしたいというのが趣旨でございます。当然イオンモールKYOTOは若干今回の店舗とは状況が異なるという意味では、一つはその実態を明らかにする必要があるだろうということで挙げさせていただいております。五条店につきましても基本、京都市内の店舗の実情はどうであるのか。先ほど委員からもご指摘がございましたように、交通条件や公共交通の発達の方というところには若干の差異はあろうかと思うのですが、京都市内のイオンモールの実情はどうであるのかを明らかにしたいがために、五条の店のほうを抽出させていただきました。

ただ、実際に分担率といたしましては堺北花田店とか奈良の店舗というところが、やはり駅前立地というなかでは類似するであろう。かつ自動車分担率についても、このなかでもっとも高いであろう堺の店舗の分担率を採用させていただいて、検証をさせていただいたということです。一つは、五条店は京都市内のイオンの実態を明らかにするという意味で挙げさせていただいております。

●イオンモール（杉町） 続いてご質問いただきました地元の商店街さんとの関係ということに関してですけれども、イオンモール京都桂川を準備していくにあたりまして、例えば京都市さんは商工会議所さん、向日市さんは商工会さんがございますけれども、開店にあたって情報交換をさせていただいております。先日も地元で起業されている方の出店ですとか、そういった形で具体的なお話もいただいて協議をさせていただいているというところなんです。われわれとしても地元と一緒に発展していければと思っていますので連携していける施策を、例えばこの店舗で具体的に決定しているわけではなくほかの店の事例では、例えば地域には商品券といいますか、1枚1万円のプレミアム商品券といったものを一部イオンモールの店舗でも使えるようにして、相互にお客様がイオンモールでプレミアム商品券を買っても地元の商店でもお買い物ができるという施策を行っている店舗の事例もございます。

そういった形でどのような、具体的な営業の施策等はこれからになってきますけれども、地元と一緒に営業していきたいと考えています。また、東向日の駅前ではイオン向日町店というイオンリテールが営業しているショッピングモールではなく、主に総合スーパーを中心とした店舗ですけれども、こちらが営業しておりますやはり中心の賑わいにもなっているので営業を継続してほしいというご要望をいただいて、こちらからもイオンリテールのほうにその旨をお話して、継続していきたいというふうにお話をうかがっております。

営業時間ですが西京区さんは青少年が多いということで、周辺もさまざまな年齢層の方がお住まいですし、ニュータウンや新興住宅もどんどん開発されている地域です。営業時間に関しては今さまざまなライフスタイルがございますので、例えば勤務形態も朝始まって夕方終わるだけではなく、遅番があったり夜勤の方がいらっしやったり、さまざまな方に買い物の機会を提供するということがインフラとして、商業施設として果たせる使命であると考えておりますのでこういった営業時間を設定しております。

ただ、やはり青少年のたまり場になるとか非行を呼び起こすのではないか。あるいはお酒やタバコやいろいろ売っているエリアもありますので、そういったところでは当然年齢確認をさせていただきますし、営業時間も夕方以降、夜遅くなってきてからはかなりの警備員が常に巡回しているように、24時間体制で警備員が店舗におりまして、夜間も周辺で営業時間が終わった後にたむろしていないかどうかは巡回しますし、そういったところは地元の警察さんやPTAさんといったところと連携して対応していきたいと考えております。

またご質問にあったアミューズメントの部分とも関わりますので、いわゆる風俗営業法に関わるような機器が設置される弊社アミューズメント施設、昔でいうゲームセンターとは少し趣が変わってきておりまして、単にお金をつぎ込んでテレビ画面の前でガチャガチャするようなゲームばかりではないのですけれども、そういったコーナーを設けてテナントさんとして入居いただく予定になっています。こういったところは、今申しあげたとおり風俗営業法に関わるような機械が設置されると思われまますので、その点はもちろん適切に何時以降はお断り、あるいは従業員の巡回、警備員の巡回といったことで対応していくというように考えています。

●イオンモール（龍澤） 一点補足させていただきますと私どもは敷地のなかに、特に桂川の駅前側に交番の誘致をさせていただいたのですが、残念ながら大藪と向日町の駅、このあたりに、今、交番が配置されておりましてそこの距離が近いということで、警察さんとの協議のなかで交番という形での設置は難しいけれども、警察官立寄り所という形で私どもが施設を提供すれば、できるだけそこにパトカーや巡回を増やせるような対応は可能だというように警察さんの協力もいただきまして、私ども桂川の駅側のほうに、特に洛南学園の通学路に面したような位置なのですが、そこに警察官立寄り所という形で建物を建てさせていただき、私どもの警備の本部にも使うという形で、いわゆる防犯に努めていくような対応はさせていただくというふうに考えております。

それから特になかの、青少年の夜間、昼間もそうですが低学年の1人の立入り、高校生や中学生などのアミューズメント施設への立入りなどに、巡回で声掛けをしていくような地域の補導委員さんとも連携して、既存店などでは積極的に対応させていただいたりしています。警察とも連携して防犯には努めていきたいと考えております。

●堀部委員 ありがとうございます。重ねて申しあげますけれども営業時間、特に飲食、アミューズメントの分野における営業時間については、今のお答えではちょっと満足することができませんので、もう一度お考え直しいただきたいと思います。よろしく願いいたします。

●市川会長 ほかにご質問はございませんか。

●石原委員 街並みづくりに関する事項で資料をご提示いただきましてどうもありがとうございます。

ございました。ただ、見させていただいていろいろ首をひねることが非常に多くて、開発ビジョンのところ「都市空間と自然環境との調和」と書かれているのですが、自然環境といえるようなところはこの開発内にどこがあるのでしょうかというのが、まず一点です。

それから次のモールコンセプトとデザインコンセプトで、町家の「家」の字が異なるのは意図的なのかと悩んだりしているのですけれども。ご説明のなかで知恩院や桂離宮は京町家様式だというのは、私は初めてそういう話を聞きまして非常に理解ができないのです。実際にパースのほうを見ていくと、知恩院大屋根といいながら実は施設のごく一部で、これははたして大屋根のイメージなのかとか、それから行燈とか、たしかにこの上から見た夜景としては行燈というイメージはあるかもしれないのですけれどもあまりにもスケールが違います。はたして下を歩いていて行燈とイメージできるのかということです。それから桂離宮の深い軒や水平線というのも、たしかに水平線を強調されたデザインや深い軒なのかもしれませんが、はたして桂離宮をこれでイメージするのかどうかとか。

それから京町家のデザイン様式といっているながら、京都の街並みは非常にごく一部ということです。店舗内にそういうデザインを入れるのかどうかはよくわからないのですけれども、京町家様式をデザインコンセプトにしていながら、必ずしも京町家の実態としてはコンセプトになっていないと思います。唯一、向日市の竹林と眺めの外観とがスケール感が合っているところかと思うのですが、実際にこれを見て本当にそういうイメージを抱くのかどうかというところでは、ですから色や素材はいったいどういうことをお考えなのかというあたりが疑問です。

全体としてこのコンセプトメイキングから景観形成の方針のあたり、全体の流れとして非常に稚拙ではないかという印象を受けざるを得ないと思いますがいかがでしょうか。

●イオンモール（杉町） 厳しいご指摘をありがとうございます。当初、こういったコンセプトメイキングとして京都のイオンモールということで、イオンモールはどこに行ってもベージュの壁でというイメージがあるなかで取組みをしていこうというなかで、京都ということで京町家、京都のイメージとして当初デザインがスタートいたしました。こちらに載せさせていただいているのはプレスリリースでも発表させていただいている内容となっております。その後、建物の検討を進めていきまして、最終的にご指摘のとおりパーツ、パーツという部分での取入れにはなっているのですけれども、デザインの意匠としてそういった京都の要素を取り入れたかったということで、こういったデザインが入ってきているという状況でございます。

向日市の部分の竹材のところですが、斜めの部材はアルミパイプ等で、その奥はALCパネルにこういったカラーを、今はちょっとカラー見本がございませんけれども、着色したものという形で立体感を出しながらデザインをさせていただいたというものでございます。

●イオンモール（龍澤） なかなか私どもも、どちらかというところ開発部というのは土地を地上げしていったいゆる立地法の質疑等を専門にする部署でございまして、こういう建築的なデ

ザインの説明をさせていただくには言葉が不足するかと思いますけれども、どちらかといいますと私どもの外装のデザインは、幕張本社の建設部という部署で、いわゆる東京から見た京都というイメージで捉えておられるようです。私も実は京都に住んでおりましたずっと京都の住民なのですが、逆に見ておられますと本物の京都のイメージというのを現代建築のなかで、いろいろな今の材料のなかで、偽物の京都という表現が悪いのですけれども、そういうパーツ、パーツで表現するというかなり四苦八苦しているというような印象は受けております。

ただ、いわんとすることは、ここの建物が東京の現在の近代的なビルがパッと入ってきて周りの環境を一切考えないという捉え方ではなく、周辺の京都の低層を表現したいということはデザイナー、それから建設部の担当のほうも、まだこれは最終形ではございませんが模索している最中という状況でございます。具体的な素材もある程度建設部のほうから入手しまして、次回のときにはもう少し具体的に、作成したデザイナーの言葉も含めてご報告させていただければと考えております。なかなかここでは桂離宮とってかなり大きな、レベルの高い、ハードルの高いものを取りあげたりしておりますが、そういう京都というイメージを東京から捉えた感性で表現していると思いますので、次回にはもう少しより素材を含めた、具体的にどういう素材でどういう仕上げをするのかということもご説明できればと考えております。

●石原委員 たしかにこれぐらいの規模になるとそのまま京都の様式をコピーして、もってきてオーケーという話にはならないので、一定のモディファイは必要だと思うのですけれども、それにしてもあまりにもひどいのではないかと印象です。ですから幕張のイメージで京都でつくられても困るなと思いますので、そのあたりはぜひとも充実していただきたいと思います。

●市川会長 ほかにご質問はございませんか。

●山田委員 ご説明ありがとうございました。三点、おうかがいしたいと思います。まず一点は、前回おうかがいしました通学路に関して詳細な地図を載せていただきましてありがとうございます。一点、気になりますのは、横断歩道橋の立体交差によって直接的な重複はないというお話でしたけれども、しかし天候等によりましてわざわざ歩道橋を上がるのは大変だということもあり得るかと思うのです。仮に横断歩道橋を使わない場合には交錯があって、やや不安だというご認識があるのかどうかを確認したいというのが一点です。

もう一点は、先ほど堀部委員からのご質問に対するお答えにもありましたが、今後も地域の住民との対話はお考えいただいているとおうかがいしましたが、その際にはやはり自治会を通しての対話というようにおうかがいをいたしました。ただ、今回この説明会においても自治会を通さずに、個別にご意見をおもちの方というのは非常にたくさんおられるわけです。これまでの審議会を見ましても、やはり個別にお話をもっている方はたくさんおられるようで

すので、自治会を通さずに、あるいは自治会長が気づかないところに個別に対応するというような手段を何かお考えなのかということをおうかがいしたいと思います。

第三に、今の景観の問題なのですが、私もまったく素人ですが、開発ビジョンを拝見しますと「縁の光庭」というお言葉を使っておられて、ここからイメージするともう少し緑化がなされるのかなというイメージがあります。暑さ対策ということもございますので、全体的に緑化という方向なのだと思いますが、パースを拝見する限りはむしろコンクリートで固めているというイメージなのですが、ここは今後改善される可能性があるのかということ。この三点をおうかがいしたいと思います。

●イオンモール（龍澤） まず一点目の、横断歩道橋の件ですがこれはこれから現地を視察していただきましたらおわかりになると思うのですが、現在すでに供用開始されておまして通学路としてご利用になっております。具体的に平面で横断歩道が書かれておりません。ですから平面上で渡るとい形はできない状態で今つくられております。ところが地区計画、私どもの出店する地区も含めた桂川駅前の全体の地区計画事業のなかで、そういうことも含めて横断歩道橋、それからエレベーター、そういうものも設置されておまして、現在も久世西小学校への通学はすべてこの歩道橋を利用して行われております。現地を見ていただきますと物理的に渡れないという状況ですので交錯するという形にはならないと思います。これはまた後ほど現地を確認していただければと思います。

それから二点目の地域との対話の件ですが、言葉のなかで自治会さんや学校関係者さんと定期的という話を申しあげましたけれども、これはあくまで一般的な、定期的な定例会議的な形で私どものゼネラルマネージャーと一緒に話をさせていただくという場なのですが、それ以外に来店していただくお客様の声を聞かせていただくという形で、お客様の声を受け付けさせていただくような、店舗のなかにアンケートも含めたご意見を賜る箱を設置しております。これはどこのイオンでも、洛南などもそうですが絶えずお客様からのクレームに答えられるような、そういうものが入っております。例えばそれに対する回答もきちっと出せるような形で、表示できるように対応しております。営業的なものはイオンの店長からとか、私どものゼネラルマネージャーからもさせていただきますし、地域との問題についてはそれで具体的にどう対応してやるということについても、またご回答させていただくとか、そういうたくさん声を聞かせていただくようなことは考えております。

それから三点目は、緑化の問題ですが、私ども企業としまして一生懸命木を植えるということを公言しておりますし、今回のこれもかなり植樹をしていきたいと考えております。ですから次回には、緑化計画のほうも含めてご説明できるように対応させていただきたいと思っております。

●イオンモール（仲井） ちょっとこの絵を見るとすごくグレーに見えるのですが、こ

の前の部分は市で整備されている駅前広場ということでうちがさわることができないということで、駅前の部分が上空の絵なのでバッチリといちばん手前にグレーがパッと出てきて、アンダーパスから上がってくる道路と、駅前広場のあたりがちょっと見えて印象的にも特に緑がないように見えてしまうというわけです。緑化の部分についてはもちろん緑地率等の状況もありますし、そういったところで見せていくわけですが、今、植樹、植栽としてプロの職人さんがつくるところも用意していきます。次回に、そういう関係からもお示しできるかと思っています。

●中井委員 ご説明ありがとうございました。ご説明で駐車場を設けてお買い物に来られるという想定で、もちろん公共交通機関もということで想定されているのですが、弱者に対する配慮は、例えば京都おもいやり駐車場とかそういうことについて、イオンモールKYOTOさんのほうではインターネットで調べていましたら京都おもいやり制度に入っていましたので、今後ともそのようなご検討もお願いしたいので、この場をお借りしてちょくちょくお願いしています。よろしく申し上げます。

それから今日、ここへ来るまでに向日町商店街の流れがずいぶん気になって、堀部委員さんもかなりおっしゃってくださって、今後商工会などと連携してポイントを共有するとか、いろいろな意味で両方が活性化するようにお願いしたいと思います。

●イオンモール（龍澤） わかりました。ありがとうございます。肝に銘じて対応していきたいと考えております。

●市川会長 ほかにご質問はございませんか。ないようでしたら、追加資料請求についておうかがいします。先ほどからいくつか追加資料のお願いが出ておりますが、そのほかに何かございますか。

●宇野委員 先ほど質疑のなかでもお願いしましたシミュレーションは、おそらくいろいろご準備いただいているということも少しかがっておりますけれども、その点、よろしくお願ひしたいと思います。できましたら今日拝見しました飽和度ではなくて、それぞれの交差点の入口ごとの、流れごとに混雑度が厳しいところが、0.9とかいうところがあります。例えば中久世のあたりも退店経路にあたっていますので、もし可能であれば、今、想定されているのは上久世あたりと踏切と御所街道のあたりだと思っておりますが、それをもし可能であれば少しだけ広げていただければなと思うところです。

それからもう一つ、以前にも少しお願ひしたことがあるのですが、おそらく委員の皆様からご意見がいろいろ出て、イオンさんがどう今後対応されるかというところがもともとの出店計画書から少し変わってきていると思う部分もあるかと思ひます。できましたら一度、お手数な

のですがペーパーという形で、今どういう対応をそれぞれの懸念されている事項に対してお考えかというあたりを整理いただけますと、次回議論する際に非常に有益かと思えます。おそらく先ほどから出ていますように通学路の問題や周辺の住宅街への車両の進入、公共交通の利用促進とか、あとは緑化のお話もありましたし、営業時間その他、今日議論が出たものですけども。

あとは、私は専門外なのであれなのですけれども、ちょっと拝見していましたら夜間の騒音が基準値を超えているようなところが、特に来店車両によってというところがあったと思いますので、そのあたりも何か今対応をお考えの部分がありましたら少し整理いただくと非常に助かります。よろしく願いいたします。

●市川会長 事務局のほうで整理していただけますか。

●事務局 そうしましたら今出たご意見も踏まえまして、また事業者のほうからこれまでの議論の流れを踏まえた対応策を改めて提出していただこうと思えます。このあと現地調査もごございますので、現地調査も踏まえて、またいろいろこのへんについて改めてペーパーを出してほしいということがございましたら、事務局のほうにおっしゃっていただきましたらまた事業者のほうから提出してもらいますので、期限を切って、メールでいつまでをお願いしますという形で出させていただこうと思えますのでよろしく願いいたします。それでよろしいでしょうか。

●市川会長 よろしく願いします。そういたしますと次回、先ほど宇野委員からお話がございましたように、交通シミュレーションでも広い範囲の交通処理についてのご説明をぜひお願いしたいと思えます。また、本日この審議会終了後に現地調査を予定しておりますので、ご担当の方には現地のほうでのご説明をよろしく願いいたします。

それではご担当の方にはお引き取りいただいてよろしいですね。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 報告事項

●市川会長 それでは次の議題に移ります。議題2「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2と書いてある束の75ページをご覧くださいませでしょうか。資料3になります。資料3でタイトルが「京都市執行機関の附属機関の設置等に関する条例及び京都市大規模小売店舗立地審議会規則（案）」と書いてございます。

次の77ページをご覧ください。左側にあるのが現行の京都市大規模小売店舗立地審議会条例で、平成12年にこの条例を制定いたしまして、この条例によって審議会の委員の皆様の数ですとか任期、また会長、副会長の選出、会議の定足数といったことなどを定めてまいりましたが、本市におきましては従来からこういった形で大規模小売店舗立地審議会以外のさまざまな審議会等がございまして、それが条例に基づいて設置している審議会と、要綱に基づいて設置している審議会が各部署、各局の判断で個別に設置されておりました。そのため、それらの審議会等について一定整理して、きちんと本市の附属機関として位置づけるべきと判断したもののについては条例で設置することといたしました。

その際に、これまで要綱で設置したものに付きましても条例でちゃんと位置づけようということにしまして、そのなかでもほぼ半分以上の審議会について、京都市執行機関の附属機関の設置等に関する条例、いわゆる一括条例という言い方をしたりするのですけれどもそれを制定しまして、この条例で規定することとしております。それにつきましては77ページの対照表の右側、改正後、京都市執行機関の附属機関の設置等に関する条例でございまして。こちらのなかで本審議会におきましても、この条例で、一括条例を根拠に設置することといたしましたのでご報告申し上げます。

この条例につきましては先の9月議会で成立いたしました。この条例の施行につきましては11月15日を予定しております。当該条例で、79ページに「別表 1 市長の附属機関」というのがございまして、ほかは中略しておりますけれども、ここに京都市大規模小売店舗立地審議会というのが今回この条例に基づく附属機関として規定されております。この条例に基づいて、京都市大規模小売店舗立地審議会での運用をしていくことにしておりますのでご報告いたします。また会長、副会長の設置や会議の定足数につきましては比較してご覧いただくとわかるのですけれども、こういったことにつきましては現行は審議会の条例で設置していたのですが、この一括条例のところではそういった事項は定めておりません。その関係につきましてはそれぞれ個別審議会の規則において、定めるということになっております。そちらにつきましては新たに定めさせていただく予定になっております。

これが81ページをご覧くださいませでしょうか。左側に現行と書いてあるのは京都市大規模小売店舗立地審議会条例施行規則、これが現行の施行規則になってございます。こちらにつきましては現行決まっていることが、庶務は産業観光局で行うということと、審議会の運営に関して必要な事項は会長が定めるという二点しかございませぬけれども、前の一括条例のほうで会長、副会長であるとか、会議の定足数といったものを定めておりませぬので、それを定めるために右側の京都市大規模小売店舗立地審議会規則を、これは今法規担当課と調整中ですが、この案でほぼかたまるとは聞いているのですが、こちらのほうを早期に決定いたしまして11

月 15 日に合わせて公布する予定になっております。この規則のなかで会長、副会長であるといった事項について定めております。

また若干違うところだけ説明させていただきます。実はこの審議会の一括条例で部会というものの規定がございますので、部会について今後何かのときに部会を設置する可能性があるということで、規則のなかで部会についても詳しい規定を置かせていただいております。また、これも一括条例のなかであるのですけれども、審議会委員の方、皆さん以外に特定の事項について審議するために特別委員や専門委員という規定がございますので、それについても若干反映させておりますが基本的には前と同じということで考えております。

一括条例の施行は 11 月 15 日ですがその条例のなかで附則として、79 ページにお戻りいただきまして附則の 6 です。「委員の任期の特例」というところがあります。「この条例の施行の際現に従前の旧附属機関等の委員である者は、それぞれ施行日に新附属機関の委員として委嘱され、又は任命されたものとみなす。この場合において、その委嘱され、又は任命されたものとみなされる者の任期は、別表に掲げる委員の任期にかかわらず、施行日における従前の旧附属機関等の委員としてのそれぞれの任期の残任期間とする」という規定を設けております。

これは一括条例で新たにできるのですけれども、委員の皆様につきましては、この附則の規定で引き続き大規模小売店舗立地審議会の委員にご就任いただいているものとみなすというみなし規定がございます。それで任期につきましては当初の任期で、来年の 4 月末までだったと思いますけれどもその任期が生きるという規定になっておりますので、こちらといたしましては委員の皆様方には引き続きこの新しい条例に基づく立地審議会にご就任していただいているものとして、今後も審議等を行っていただくということでさせていただきますので、引き続きよろしくお願い申し上げます。

●事務局（小山課長） 少しでも補足させていただきます。非常にお役所的対応で申し訳ないのですけれども、京都市のいろいろな審議会のなかに条例でちゃんとこれをつくりますと決めている審議会と、そういう手続きができていない審議会が混在しておりましたので、今回それを整理するという趣旨でございます。ただ、そのなかで私ども産業観光局の、この場でございます大規模小売店舗立地審議会につきましては、すでに条例に基づいて設置しておりますのでなんら問題はないのですけれども、一括してそれを一つの条例で括るということになりましたので、今回そこを京都市全体として改正するというところでございます。ただ、一括してやりますので委員の定数ですとかそういったものについてはそれぞれの審議会でするので、その部分は別途規則をもって定めるということにさせていただくというご説明でございます。

非常に役所的対応で申し訳ないのですが、そういうことでございますのでご理解のほどよろしくお願い申し上げます。

●事務局 続きまして 83 ページ、資料 4 をご覧いただけますでしょうか。こちらにつきまし

ては平成 25 年 9 月 25 日、前回の審議会において答申をいただきました（仮称）イズミヤ堀川丸太町店について、10 月 23 日に市の意見を通知いたしました。答申いただきましたとおり、市の意見は「なし」として付帯意見を付しております。また通知文を添付しておりますのでご参考にご覧いただきますようお願いいたします。

当該店舗につきましては審議会におきまして丁寧に審議いただきまして、事業者からの自主的な取組みを引き出すとともに、付帯意見でもさまざまな要望をいたしております。また同じく付帯意見で定期的な報告を求めているところがございますので、店舗の開店予定は 12 月上旬と聞いておりますので、その前、開店直前となる次回の審議会におきまして、取組みの進捗状況について報告をさせていただこうと思っておりますのでよろしくお願いいたします。

次に 93 ページ、資料 5 をご覧いただけますでしょうか。こちら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今後の審議予定を載せています。裏面、94 ページのいちばん右端に 10 月の受理予定、明日受理予定になっているのですが、京都朝日会館の店舗の営業時間の変更と駐輪場の収容台数増加という内容を受理予定をしております。事務局からの報告は以上です。

●市川会長 ただ今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）——

3 その他

●市川会長 ないようですので次に議題 3 「その他」に移ります。何か特にございましたらご発言をお願いしたいと思います。

——（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회를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） どうも長時間のご審議ありがとうございました。連絡させていただきました。次回、11 月の審議会につきましては、事前にお知らせをさせていただいておりますとおり、11 月 25 日（月）10 時から、場所はこの会場とは違いまして職員会館かもがわという場所でございます。また案内には地図等を入れさせていただきますが、そちらのほうで実施させていただきます。よろしくお願い申し上げます。なお、当日の議題につきましては、（仮称）イオンモール京都桂川店に関します本日に引き続きましての届出者説明、及び答申案の検討で

ございます。ご出席のほうよろしくお願ひ申しあげます。以上でございます。

●市川会長 繰り返しますが次回の審議会は11月25日(月)10時からでございます。職員会館かもがわで、いつもと違う場所になります。議題は、(仮称)イオンモール京都桂川の届出者説明と答申案の検討になります。

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ひます。また、次回審議会の出席機関につきまし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ひしたいと思ひます。いつもどおりでして若干新しい出席者が加わりますが、何かこれに関してご意見はございますか。

—— (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133回京都市大規模小売店舗立地審議会を終了いたします。ありがとうございました。

●事務局(小山課長) どうもありがとうございました。このあと引き続き現地調査のほうにご参加いただける委員の方々におかれましては、私どものほうで車の準備ができ次第ご案内申しあげますので、今しばらくこちらでお待ちいただきますようお願い申しあげます。