



平成 29 年 11 月 15 日

京都市長 門川 大作 様

大阪市西成区花園南 1 丁目 4 番 4 号
株式会社 エイチ・ツー・オー アセットマネジメント
代表取締役 黒松 弘育

見解書

株式会社エイチ・ツー・オー アセットマネジメントの（仮称）イズミヤ伏見店建替計画に関する意見書について、下記の通り見解を申し上げます。

記

【意見書 1 項目 1】

私の家と隣りの家の玄関の真正面に、駐車場の西出入り口を新設する構想になっている。

道路幅も狭く、不特定多数の車が頻繁に出入りすることにより、社会的に問題となっている車のアクセルとブレーキの誤操作により、車が飛び込んでくる危険性があり、当該自宅に住んでいる者としては生命の危険を感じながら、日常生活をおくることになり、断じて許容できない。

近隣住民にとっても、西側道路は生活道路であり、京都教育大学附属高等学校生徒の通学路となっている。

車がすれ違う際には徐行し、トラックとすれ違う際には、当該町内の道路西側のすみきり部分に幅寄せして、通行している現状である。

また、私の家にはガレージがあり、入出庫も困難になる。

当該西出入り口から西側道路を利用して約 80 m 南下すると、国道 24 号線の信号があり、信号待ちをする車が渋滞した場合は、当該西出入り口付近は車で溢れ、当該町内の各列の道路（深草経 189 号線・深草経 190 号線・深草経 191 号線）に流れ込んでくる可能性は高く、私の家と隣りの家以外にも影響が出てくる。

開発構想届の提出前に、西側道路の車の混雑状況の実態調査をしておらず、近隣住民の交通安全を凶ろうとする気は感じられない。

【意見書 1 項目 1 に対する見解】

開発構想の説明会でお示した「西側の出入口」については計画を見直し、閉鎖する計画に変更します。

従って駐車場への出入口については、従前の店舗と変更ありませんが、リニューアル後においては、駐車場においてもより安全に入退場ができるよう工夫し、周辺交通へ配慮します。

【意見書 1 項目 2】

私の家から新設の車の西出入口の幅員は、7.87m（道路区域明示図）ではあるが、当該自宅からイズミヤ敷地に向かって、1.78mの幅で歩行者用の縁石ブロックが埋め込んであり（実測値）、L型街渠の突起部分0.1m（実測値）を差し引くと、実際に利用可能な道路幅は5.99mとなる。

駐車場法に基づく技術基準では、幅員が6m以上あれば出入口の設置は可能と考えているのか。実態を考慮する考えはないのか。説明してもらいたい。

また、当該車の西出入口の新設は取り止め、イズミヤの駐車場敷地内で車を誘導し、国道24号線に出るよう、設計変更を求める。

【意見書 1 項目 2 に対する見解】

出入口位置につきましては、駐車場法に基づく技術基準に従い設計して参りました。ただし、いただきましたご意見を踏まえ、「西側出入口」については閉鎖する計画に設計を変更します。

【意見書 1 項目 3】

第3駐車場の入口図面は、墨染通りから南下する道路と西側道路を北上する車が入ることになっているが、墨染通りからイズミヤまで南下する道路は、西側道路よりも更に狭い。また、対面には第2駐車場の出入口があり、これらの出入口が交差する危険度の高い場所である。

ガードマンの配置が必要と考えるが、配置する計画があるのか。

【意見書 1 項目 3 に対する見解】

一般道であるため、墨染通を南北へ通行する車両を規制することはできませんが、安全性についてはご指摘のとおりであり、今後、交通の円滑化、また歩行者・自転車の通行に配慮する方向で、検討を重ねさせていただきます。

【意見書 1 項目 4】

西側道路側の自転車置場は、車が頻繁に通る場所にあり、高齢者などが自転車を道路に出して、ターンするたびに、車が止まっている状態である。

非常に危険なので、イズミヤ敷地内でターンできる面積を確保することを求める。

【意見書 1 項目 4 に対する見解】

『西側出入口』を閉鎖する計画に変更する上で、西側駐輪場についても、ご指摘いただいた点を考慮し、安全性を重視した配置計画に変更させていただきます。

【意見書 1 項目 5】

屋上駐車場の構造について、車が隣道路、隣住民及びイズミヤの買い物客に向けて落下することない構造なのか。詳しい説明がなかったので、説明願いたい。

【意見書 1 項目 5 に対する見解】

屋上駐車場については、国土交通省発行の『駐車場における自動車転落事故を防止するための措置等に関する設計指針』に基づき、堅牢な仕様と致しますのでご安心を頂ければと思います。

【意見書 1 項目 6】

イズミヤの配送業者のトラックは、特に早朝は頻繁に、生活道路である西側道路をスピードを上げ通行している。当該道路に面している家は、振動と騒音の被害を受けている。配送業者のトラックは、国道 24 号線から出入りすることを強く求める。

【意見書 1 項目 6 に対する見解】

搬入車両については、建物の表面が「南向き」となっている構造上、裏面である建物の「北側」に荷卸しの作業場を配置する必要があり、西側道路への通行についてはご理解を頂きたいと考えています。

しかし振動と騒音面については、徐行を徹底させることにより搬入業者の意識面で改善できる面が多くあるため、それぞれの業者に対しては、振動と騒音に配慮するよう意識付けを指導して参ります。

【意見書 1 項目 7】

解体工事の車両は、生活道路である西側道路を通行しないで、国道 24 号線のみ通行するよう強く求める。

【意見書 1 項目 7 に対する見解】

解体工事の大型車両については、国道 24 号線を中心に運行いたします。
ただし内部及び北側外構の解体については、国道 24 号に「限定」した搬出が難しいことから、西側道路からも入退場させて頂きたいと考えています。
解体が本格化する工事後半については、ほぼ大半の車両が国道 24 号からの入退場となる計画です。

【意見書 1 項目 8】

開発構想届の提出経過を見ると、京都市都市計画課に平成 29 年 10 月 2 日（月）に届出、平成 29 年 10 月 22 日（日）に説明会としている。

市民が開発構想届を縦覧できる最終日は、平成 29 年 10 月 24 日（火）、意見書の提出最終日は平成 29 年 11 月 1 日（水）となっている。

意図的に説明会を遅い日に設けたのか。縦覧・意見書の提出ができにくい状況を作ったのか、説明願いたい。

【意見書 1 項目 8 に対する見解】

開発構想届については、10 月 2 日の届出後、京都市の公示が 10 月 10 日、公示から 2 週間の 10 月 24 日までが「縦覧期間」という流れになっています。
同法第 8 条では、その縦覧期間内（10 月 10 日～24 日）に説明会を開催する必要がありますが、説明会開催のお知らせから開催日まで一定の期間が通常は必要と思われるので、10 月 22 日に説明会を開催しております。
従って近隣の皆さまへの説明会開催に向けた周知に一定の時間を要したことなどはありますが、意図的に説明会を遅い日程に設定した訳ではありませんので、その点をご理解を賜りたいと考えています。

【意見書 2】

最初にこの度の当該立替計画につきましては店舗施設利用者のみならず近隣住民との良好なまちづくりを推進する観点から意見申しあげます。

- 一) 当該施設が建設された47年前と現在では周辺の交通並びに住環境が大きく変化しております。10月22日に開催された住民説明会での計画概要書を見るとこの大きな変化に全く対応していないと言わざるを得ません。

隣接道路における交通量の増加、並びに車両の大型化、店舗利用者の高齢化などから交通安全には一層注力する必要があります。

【意見書 2 項目一の1】

- 1) 西側前面道路へ新たに車出入口が設けられていますが、この道路は決して幅員の広いものではないうえに隣接住宅玄関の真前に位置し理解出来るものではありません。この道路は国道24号線へ直近で流入する交差点の青色信号点灯時間が短く滞留による混雑が予測されること、さらに北方の墨染通りへと繋がる道路が著しく狭いことなどから現状においても歩行者と車両の交差、接触時の危険が伴っております。また周辺住宅生活道路への通り抜けの可能性も高くなります。周辺道路での車両動線をどのようにお考えなのか第2、第3、従業員駐車場も含め明確にされたい。

【意見書 2 項目一の1に対する見解】

開発構想の説明会でお示した「西側の出入口」については計画を見直し、閉鎖する計画に変更します。

従って駐車場への出入口については、従前の店舗と変更ありませんが、リニューアル後においては、各駐車場においてもより安全に入退場ができるよう工夫し、周辺交通へ配慮します。

【意見書 2 項目一の2】

- 2) 南側前面道路国道24号線には現状に近い形で車入口と車出口が計画されていますがここはこれまでも事故の発生が決して少なくありません。

歩道を通行する歩行者と駐車場を出入りする車が交差する状態であることが問題です。国道24号線からの流入出のタイミングを覗く車両が歩行者や自転車の通行を遮るよう歩道上に停車することがあったり逆に歩道上には空間を空け敷地内でタイミングを覗いていた車両が急いで発車することで歩行者や自転車と接触するなどの事案が起っています。

当該敷地を工夫し、国道24号線からの入出待機レーンのようなものを設けるなど、歩行者、自転車が安全に通行出来る動線を設けるとい設計を望みます。

【意見書2 項目一の2に対する見解】

国道24号のそれぞれの入口、出口については、待機スペースを設ける方向で進めております。

入口についてはこれまで、入場後、すぐにゲートがあったため、発券待ち等で後続車両が連なるケースもありましたが、リニューアル計画ではゲートの位置を見直し、敷地内に引き込んだ場所へ設置することで、連続する入場車両にも対応できるよう配慮いたします。

また退場についても退場ゲートを出て1台分の待機スペースを設けることで、ゲートの開放待ちで1台ずつしか退場できないよう工夫いたします。

加えてこれまで国道24号からの歩行者・自転車専用通路はありませんでしたが、リニューアル計画では専用の通路を確保する方向で進めており、より安全性の高い施設に整備して参ります。

【意見書2 項目一の3】

- 3) 西側前面道路境界線ギリギリに駐輪場100台分が設けられています。此処へのアクセスが現状と同じ道路側からであるとすれば道路通行車両や歩行者との混乱は避けられないと考えます。

【意見書2 項目一の3に対する見解】

『西側出入口』を閉鎖する計画に変更する上で、西側駐輪場についても、ご指摘いただいた点を考慮し、安全性を重視した配置計画に変更させていただきます

【意見書2 項目一の4】

- 4) バックヤードへの搬入に伴う大型車両の通行が決して広くない西側前面道路であることは安全上からも検討を要すると考えます。

【意見書2 項目一の4に対する見解】

搬入車両については、建物の表面が「南向き」となっている構造上、裏面である建物の「北側」に荷卸しの作業場を配置する必要があるため、西側道路への通行についてはご理解を頂きたいと考えています。

しかし振動と騒音面については、徐行を徹底させることにより搬入業者の意識面で改善できる面が多くあるため、それぞれの業者に対しては、振動と騒音に配慮するよう意識付けを指導して参ります。

【意見書2 項目一の5】

以上のようなことから西側並びに南側前面道路との境界線から施設をセットバックし、歩道の拡幅、車両レーン確保等の設計をされることを願います。

【意見書2 項目一の5に対する見解】

施設のセットバックや、歩道の拡幅については難しいですが、前述のとおり西側駐輪場の構造の見直しや、国道24号の入退場ゲートへの待機スペースの設置、また歩行者・自転車専用通路の確保など、安全対策についてはご指摘を十分留意したうえで、旧店舗以上により安全にご来店頂ける施設を目指して参ります。

【意見書2 項目二の1】

二) 閉店までの当該施設は地域住民の生活の拠所としての側面を持ち、とりわけ高齢者にとっては心強い存在でした。

京都市土地利用の調整に係るまちづくりに関する条例第4条にもあるように今後も更に地域コミュニティ推進のための諸施設を設けてくださいますよう希望いたします。

【意見書2 項目二の1に対する見解】

長年のご愛顧に改めて感謝申し上げます。一時的に閉店することになり、大変、ご迷惑をおかけしておりますが、リニューアルに向けてより一層、地域の方々に支持して頂ける店舗を目指して参ります。

お買い物しやすい売場配置や、魅力あふれる商品の構成、またゆったりとした休憩スペースの導入など子どもからお年寄りの方までが、これまで以上に憩いの場としてご利用頂けるような店舗に生まれ変われるよう努力して参ります。

【意見書2 項目二の2】

最後に47年前の建設から現在までの当該施設と周辺環境の変遷は私達近隣住民が一番良く知っています。その中で起こっている問題や課題などを切実に感じております。

事業者は良好なまちづくりを推進するため、自らも地域社会の一員であることを自覚され地域社会に積極的に貢献し、近隣住民と共にまちづくりの課題の解決に努めていただきますよう切望いたします。

【意見書2 項目二の2に対する見解】

当方としましては地域の一員として魅力的なまちづくりを目指して参りたいと考えています。

地域の方々とともに歩ませて頂いた、この47年間の運営経験を生かして、リニューアル後においても皆様方から末永く愛される店舗づくりを目指して参りたいと考えています。