

大阪市大規模小売店舗立地審議会

平成21年6月3日（水）

大阪産業創造館

6階 会議室A・B

開 会 午後5時1分

司会（松田課長代理） ただいまより大阪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。委員の先生方には、何かとお忙しい中、当審議会にご出席を賜りまして、まことにありがとうございます。

私、本日の司会を務めさせていただきます経済局商業振興担当課長代理の松田でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

本審議会の委員数は9名でございますが、本日は8名の委員の出席を賜りまして、審議会規則第7条第2項の規定により、本審議会が有効に成立していますことをご報告させていただきます。

本日の審議会は、大店立地法に基づき届出がありました新設案件2件、夜間にかかる延刻案件1件の計3件の審議をお願いいたします。

続きまして、机の上にごございます資料をご確認いただきたいと思います。

（配付資料確認）

司会 それでは、これより審議に入らせていただきます。加藤会長、議事進行をよろしくをお願いいたします。

加藤会長 今日は、午後5時からということで、いつもより遅い時間にお集まりいただくことになりました。どうもご苦労さまです。

本日ご審議いただきたいのは、先ほど事務局からご説明がありましたように、新設案件2件、変更案件1件の計3件でございます。議事の進め方としましては、新設案件2件を個別にお諮りし、その後、変更案件をお諮りしたいと考えております。

では、最初に、議題①「（仮称）ライフ下寺店」の新設に関する届出内容等について、事務局より説明をお願いします。

事務局 「（仮称）ライフ下寺店」の新設について、ご説明を申し上げます。前方のスクリーンをご覧ください。

本件は、浪速区下寺2丁目5番13号他2筆の地下鉄堺筋線恵美須町駅から北東へ340mのところ、スーパーマーケットを設置するとして届出があったものでございます。

店舗面積合計は2,700㎡で、設置者及び小売業を行う者は、株式会社ライフコーポレーションです。建物は、地上2階建てでございます。

用途地域は商業地域であり、平成20年11月4日に届出があり、大規模小売店舗の新設予

定日は平成21年7月5日となっております。

今、スクリーンに写っておりますのが、現況の工事中の写真でございます。店舗敷地内の写真といたしまして、建物南東側からの写真でございます。交差点周辺の写真として、建物南西交差点からの写真、建物北西交差点からの写真でございます。

次に、施設の配置に関する事項について、各施設の場所を平面図でご説明いたします。

駐車場は、建物南側に道路を挟みまして48台、駐輪場は、建物西側、南側及び駐車場北側、西側に自転車 119台、自動二輪車15台で、合計収容台数として 134台でございます。

荷捌き施設は、建物北側に 181㎡、廃棄物保管施設は、建物東側に1カ所設けられ、保管容量は合計16.2㎡でございます。

各施設の一覧は、ご覧のとおりとなっております。

次に、施設の運営方法に関する事項でございますが、小売店舗の営業時間は、午前9時から午前2時まででございます。来客の駐車場利用時間帯は、午前8時30分から午前2時30分までとなっております。

駐車場の自動車出入口は、駐車場西側に入口1カ所及び駐車場北東側に出口1カ所の合計2カ所が設けられており、いずれも左折イン、左折アウトとなっております。

前方スクリーンをご覧ください。こちらが現況の駐車場出入口周辺の写真でございます。駐車場入口周辺の写真として、北方向への写真でございます。駐車場出口周辺の写真として、西方向への写真でございます。

荷さばきを行うことができる時間帯は、午前6時から午後9時までとなっております。

次に、届出書の添付書類の概要について申し上げます。

主として販売する物品は、食料品、生活関連用品でございます。

建物は地上2階建てで、店舗は1階、2階ともに 1,350㎡であり、各階平面図はご覧のとおりでございます。

駐車場における必要駐車台数についてですが、まず当店舗における各値から指針に基づく必要駐車台数を求めると、46台となります。必要駐車台数に対し、設置台数48台となっております。

また、来客の自動車の来退店経路は、こちらのとおりでございます。

続いて、騒音関係でございますが、施設に設置される空調用室外機の稼働時間は午前8時から午前3時まで、冷蔵用室外機が24時間となっており、発生騒音の予測・評価について、昼間及び夜間の等価騒音レベル並びに夜間の最大値レベルについて、店舗周囲4方向

5地点に予測地点を設定し、予測した結果、すべてにおいて環境基準値及び規制基準値を満たす結果となっております。

廃棄物関係につきましては、1日当たりの予測排出量、一般廃棄物 1.8m³、再生利用対象物 0.8m³、合わせて 2.6m³に対して、十分な保管容量を確保しています。

最後に、本届出に関する大店立地法第7条に基づく住民等説明会、届出書の縦覧及び住民等意見書の状況について、ご説明いたします。

住民等説明会は、昨年12月8日に開催され、昨年11月14日から本年3月16日までの4カ月間、届出書の縦覧及び意見書の受付を行いましたところ、意見書の提出はございませんでした。

なお、本件につきましては、本市関係局等で構成する「大規模小売店舗立地法連絡会議」におきまして、駐車需要など交通関係や騒音、廃棄物等の各項目について、法の趣旨や指針を踏まえた対応と配慮がなされていることを確認いたしておりますが、特に交通安全や円滑な交通処理及び深夜営業に関して、周辺的生活環境の悪化防止等に十分配慮するよう意見のとりまとめを行っているところでございます。説明は以上でございます。

それから、委員の皆様方に審議案件の事前説明を行いました際にご質問いただきました点について、回答をお伝えいたします。

初めに、河井委員から、次のとおりご質問をいただきました。

騒音予測地点Bの高さ設定において、5階高さと設定しているのはなぜかのご質問がございました。こちらについて設置者に確認いたしましたところ、今回の敷地において、「ライフ下寺店」の出店計画のほかに、敷地東側に15階建てマンションの建設計画があり、騒音予測地点Bにおいて、主な騒音発生源である屋上の排気ファン及び室外機に対し各高さ別に騒音予測をしたところ、マンション5階の高さが最大となったために、マンション5階の高さと設定したということでございます。

次に、内田委員からご質問をいただきました。

届出書の12ページにあります「指針に基づき配慮すべき事項」におきまして、「駐車場については、サービス券の発行により来店車両が優先的に利用できるようにする」と記載されているので、タイムズなどの一般有料駐車場として運用するものと推測される。このような駐車場を本来の附置義務駐車場として見なすことの是非については、昨年度の審議会でも話題になったところですが、駐車料金、サービス券の発券条件などにより、当該駐車場の機能する程度は異なるので、関連情報を聴取されたいとのご質問をいただいております。

ます。

こちらにつきまして設置者に確認いたしましたところ、現時点での予定は次のとおりでございます。まず、駐車料金の体系は、午前9時から午後10時までは60分 200円、午後10時から午前9時までは1時間 100円で、当日最大で 1,400円となっております。また、買い物客に対するサービスといたしまして、500円以上お買い上げで90分無料といたしているということでございます。以上で回答は終わらせていただきます。

加藤会長 ただいまの説明に関しまして、ご質問、ご意見ございましたら、どなたからでも結構です。

駐車場につきましては、内田委員から質問がありましたけれども、ただいま事務局から設置者に代わってご説明いただいたわけですが、いかがですか。

内田委員 今回の件についてはご回答いただいた内容で結構ですけれども、今後、同様の案件も多々出てくるかと思いますので、申請にからむ書類で、こういったばくつとした話ではなくて、基本的な考え方なりを示すように、ご指導いただければと思います。

ここも、運用を始めてみると、どうなるかわからないところはあろうかと思いますが、実際に私の近所でも、同系列の時間貸しの駐車場、タイムズが複数ある場合には、こういった商業施設等に関係するところは一般利用者の料金をあえて高くしておく。で、ほかのところに誘導する。高くてもかまわない人は入って結構ですよ。さらに、契約を結んでいる当該施設の利用者はサービス券がもらえとか、いろんな柔軟な制度があろうかと思えます。裏返すと、そういうことをやらずに、単に時間貸しの駐車場で台数があるからということになってくると、本来の趣旨に合わなくなってくるでしょうから、こういった運用の仕方をするのか、具体的な数値まではわからないと思いますが、考え方ぐらひは「指針に基づき配慮すべき事項」のあたりに書くような方向でご指導いただければと思います。

加藤会長 今の内田委員のご意見については、事務局、これからの取り扱いをそういうふうにしていただいていいでしょうか。

事務局 前回の審議会でもご指摘いただいたとおり、確かに運用方法によって実際の利用状況が異なってくる。へたをすれば、商業施設のための駐車場なのに一般の利用者が停めて、届出どおりの駐車場台数が確保できないといった状況が出てくることも想定されますので、大阪市のほうで設置者に対してお願いしております事前協議の中で、駐車場の運営方法について、未定の場合もありますけれども、確定している情報については聴取し、

その上で審議会の委員さんにもご連絡ができるような形でこれから取り組んでまいりたいと考えております。

河井会長代理 先ほど私の質問で、騒音予測地点のBの隣に新しい集合住宅、マンションですか。それは、ほぼ固まっているんですか。高さが5階ときちっと出ていますので、図面までできているのかということ。

事務局 マンションについてですが、もともとこの敷地に下寺住宅という市営住宅がございまして、いったんその敷地を大阪市から買い取りをされた上で、敷地を2分割し、商業施設部分と住宅部分という形で建てているという状況でございます。マンションについては、当初の計画では10階建てが建つ状況だったのですが、現在では15階建てのマンションを計画されているとおうかがいしておりまして、大阪市の関係部署から、15階建てのマンションということで、図面もいただいております。

河井会長代理 計画がもうフィックスしているということですか。

事務局 現時点では15階建てということでお聞きしております。

加藤会長 ほかにご質問、ご意見、ございませんでしょうか。

この案件につきましては、特に意見書の提出はないということで、委員の皆様からご質問をいただきましたが、届出上は法の趣旨に沿い、指針を踏まえた内容になっているということで、当審議会としましては、「当該大規模小売店舗の周辺地域の生活環境保持の見地からの意見は特に有しない」ものとして取り扱ってまいりたいと考えています。

なお、「交通安全や円滑な交通処理に努めるとともに、特に深夜営業については、交通、騒音等の対策をはじめ、犯罪や非行の防止等についても地域住民や関係機関と協議・調整し、生活環境の保持に努められたい」等の附帯意見を申し添えたいと思います。ご異議ございませんでしょうか。

それでは、「特に意見を有しない」ものとして取り扱いたいと思います。

続きまして、議題②「（仮称）イオン太子橋ショッピングセンター」の新設に関する届出内容等について、事務局より説明をお願いしたいと思います。

事務局 「（仮称）イオン太子橋ショッピングセンター」の新設について、ご説明をいたします。前方のスクリーンをご覧ください。

本件は、旭区太子橋3丁目 407番1号の地下鉄谷町線守口駅から西へ 240mのところに、スーパーマーケット及びドラッグストアを設置するとして届出があったものでございます。

店舗面積合計は 3,122㎡で、設置者はエヌ・ティ・ティ都市開発株式会社、小売業を行う者は株式会社光洋及びタキヤ株式会社です。建物は、地上1階建てでございます。

用途地域は第1種住居地域であり、平成20年12月17日に届出があり、大規模小売店舗の新設予定日は平成21年8月18日となっております。

こちらが現況の写真でございます。店舗敷地内の写真として、敷地東側交差点からの写真及び敷地北交差点からの写真でございます。

次に、施設の配置に関する事項についてですけれども、各施設の場所を平面図でご説明いたします。

駐車場は、施設西側に136台、駐輪場は、建物西側に南側30台、北側70台で、合わせて100台が設置されております。

荷捌き施設は、建物南側に91.2㎡及び建物北側に42.2㎡で、合計133.4㎡でございます。

廃棄物保管施設は、建物西側及び北側に2カ所設けられ、保管容量は合計14.91㎡でございます。

各施設の一覧は、ご覧のとおりとなっております。

次に、施設の運営方法に関する事項でございますが、小売店舗の営業時間は、午前7時から深夜の午前0時まででございます。来客の駐車場利用時間帯は、午前6時30分から午前0時30分までとなっております。

駐車場の自動車出入口は、合計4カ所ございます。各出入口の場所を平面図でご説明いたします。建物南側から時計回りに駐車場No.1出入口、No.2出口、No.3出入口、No.4出口でございます。いずれも左折イン、左折アウトとなっております。

こちらが現況の駐車場出入口周辺の写真でございます。建物南側のNo.1出入口周辺の写真として、南西方面への写真及び北東方面への写真でございます。建物西側のNo.2出口周辺の写真として、北方向への写真でございます。建物西側のNo.3入口周辺の写真として、南西方面への写真でございます。建物北側のNo.4出口周辺の写真として、南西方向への写真でございます。

荷さばきを行うことができる時間帯は、午前6時から午後9時まででございます。

次に、届出書の添付書類の概要について申し上げます。

主として販売する物品は、株式会社光洋では食料品、日用雑貨等となっており、タキヤ株式会社では医薬品、化粧品、食料品、雑貨等となっております。

建物は、地上1階建てであり、株式会社光洋が入居する敷地南側建物において、店舗面

積が 2,204㎡であり、タキヤ株式会社が入居する敷地北側建物において、店舗面積が 918㎡となっており、店舗面積合計は 3,122㎡でございます。

駐車場における必要駐車台数についてですが、まず当店舗における各値から指針に基づく必要駐車台数を求めると、136台となります。必要駐車台数に対し、設置台数 136台となっております。

また、来客の自動車の来退店経路は、こちらのとおりです。

続いて騒音関係でございますが、施設に設置される空調用室外機の稼働時間は、午前6時30分から午前0時30分まで、冷凍室外機は24時間となっております。発生騒音の予測・評価について、昼間及び夜間の等価騒音レベル並びに夜間の最大値レベルについて、店舗周囲4方向7地点に予測地点を設定し、予測した結果、すべてにおいて環境基準値及び規制基準値を満たす結果となっております。

廃棄物関係につきましては、1日当たりの予測排出量、一般廃棄物2.16㎥、再生利用対象物0.91㎥、合わせて3.07㎥に対して、十分な保管容量を確保しております。

最後に、本届出に関する大店立地法第7条に基づく住民等説明会、届出書の縦覧及び住民等意見書の状況について、ご説明いたします。

住民等説明会は、本年1月31日に開催され、昨年12月26日から本年4月27日までの4か月間、届出書の縦覧及び意見書の受付を行いましたところ、4通の住民意見書の提出がございました。

お手元の「（仮称）イオン太子橋ショッピングセンターの新設届出に対する住民意見の概要」をご覧ください。

特にNo.4出口の廃止について、屋外に設置される空調機や冷凍機等の設備騒音及びゴミパッカー車の騒音に対する防音壁の設置について、火災報知機の設置場所への配慮などが意見として提出されております。

ここで、駐車場No.4出口の概要をご説明申し上げます。

駐車場No.4出口は、敷地北東側にあり、主に大日方面へ退店する車両のために設置されております。出口から左折アウトを行う届出案に対し、住民等意見において、直進及び右折の可能性が示されております。

これに対し、届出書における設置者の対策といたしましては、届出書の添付書類にあります「指針に基づく配慮事項等」におきまして、1つ目に、「来店車両の駐車場への案内経路及び誘導方法については、折り込みちらし、看板等により周知するなど、周辺交通に

障害が発生しないよう対応します」。2つ目に、「来店車両の経路設定については、周辺交通及び交差点に過度な混雑の負担をかけないよう、関係機関と協議の上、検討を行います」。3つ目に、「交通整理員を適宜駐車場出入口に配置し、施設周辺の歩行者や自転車の通行を優先するとともに、安全性を確保するよう努力します」とされています。

また、これらの住民意見は設置者にもお伝えをし、設置者からは、それぞれの項目について、お手元に配付の回答書のとおり対応する旨の回答を得ているところでございます。

まず、1つ目の駐車場No.4出口の廃止についてでございますが、「出口No.4については、周辺の道路や交通、公共施設などの状況を踏まえて、関係行政機関との協議及び検討を重ねた上で、周辺住宅への影響が少ない計画となっております。しかし、立地法説明会及び住民意見等のご意見を踏まえて総合的に勘案した結果、駐車場の自動車の出口としては弾力的な運用を行い、周辺の生活環境への影響がないように努めます」としています。

ここで、「弾力的な運用」という表現につきまして設置者に確認をいたしましたところ、開店当初は駐車場No.4出口を設置しますが、開店後の状況を踏まえた上で、自動車での来店比率が低く自転車での来店比率が高い場合は、場内の交通安全に配慮するため敷地北側を駐輪場として活用し、No.4出口の設置を続けるのか閉鎖するのかを検討することとしています。こちらの回答に関し設置者は、「開店後の状況を見て、地元住民と真摯に対応を行っていきたい」と聞いております。

2つ目の屋外に設置される空調機や冷凍機等の設備騒音及びゴミパッカー車の騒音に対する防音壁の設置については、「騒音を軽減する施設などの設置を実施する」としております。

3つ目の火災報知機の設置場所への配慮に関して、「火災報知機の設置については、消防関係法令及び指導の内容を遵守した上で、周辺の住民の方にご迷惑をかけない方法、設備、運用とします」としてしております。

なお、本届出につきましては、本市関係局等で構成する「大規模小売店舗立地法連絡会議」におきまして、駐車需要など交通関係や騒音、廃棄物等の各項目について、法の趣旨や指針を踏まえた対応と配慮がなされていることを確認しておりますが、特に住民意見書が提出されていることを踏まえて、地域住民をはじめ関係機関と協議・調整し、周辺環境に悪影響を及ぼさぬよう、自動車利用自粛の呼び掛けの実施や、自転車利用による交通環境が悪化しないような対策を徹底するなど、可能な限り交通安全や円滑な交通処理に努め、地域住民の生活環境の保持に努めることや、地域住民にとっては切実な問題であるた

め、地域住民と調整の上、地域住民の意見を踏まえての対応をお願いしたいといった意見のとりまとめを行っているところでございます。以上で説明を終わります。

加藤会長 事前に委員からの質問は、今回はなしということですね。

事務局 はい、ございません。

加藤会長 それでは、ご質問、ご意見、ございましたら、よろしくお願いします。

内田委員 最初に、十分に聞き取れなかったので、再度聞かせていただきたいのですが、住民意見に対する設置者側の回答の「弾力的な運用」の中身ですね。もう一度お願いします。

事務局 「弾力的な運用」という表現についてですけれども、開店当初は駐車場No.4出口を設置するが、開店後の状況を踏まえた上で、自動車での来店比率が低く自転車での来店比率が高い場合は、場内の交通安全に配慮するため敷地北側を駐輪場として活用し、駐車場No.4出口の設置を続けるのか閉鎖するかを検討することとしています。設置者は開店後の状況を見て、地元住民と真摯に対応を行っていきたいと聞いております。

内田委員 駐車場として使っている間、口を開けている間にどんな運用をするかについては、特に回答はないわけですね。安全に配慮するとかいう当初から言われている内容であって。駐車場出口としてやめることもあるかもしれないというのが、「弾力的な運用」の中身だと。

事務局 出口を開けるか閉鎖するかについては、開店後の状況を見たいということで、開いている状態での安全への配慮については、届出書に書かれているとおりに、ちらし等での誘導、あるいは交通整理員の誘導といった形での対応をお願いします。設置者についても、そのようにお聞きしているところでございます。

加藤会長 先ほどの説明で駐車場を駐輪場に変えるというのは、また別の観点が1つ入っていると思うんですけれども、この4号出口について、今の「弾力的な運用」というのは、オープンした後も一応出口としては使いますと。実際に開いた後の状況を見て、弾力的に運用しますということですね。

内田委員 となると、今のことだけに関して、表の形で整理してある住民意見に対する回答に基づいて、①の特に1から3に関しては、具体的に車が渋滞することによる問題点を懸念されているわけなんですけれども、これに対する回答というのはないのでしょうか。計画上は影響がないということでしょうか。

事務局 こちらの滞留の点については、No.4出口を左折した後で、交差点での信号待ち

によって渋滞が起きるのではないかというところなんですけれども、今回、設置者から提出いただいた交通解析の資料によりますと、ピーク時の台数としては1時間当たり47台でありまして、10分当たり7、8台といった台数になってきます。もしこれ以上の台数が来た場合は滞留が予測されますけれども、それについては交通整理員によって、なるべく場外で滞留することがないように、場内でいったん待っていただいた上で信号待ちについては配慮していただきたいと考えております。

内田委員 今おっしゃった点については、担保はあるんですかね。信号の現示2サイクル以上の滞留を生じないという計画になっていますけれども、出た時に赤であれば、そこに数台はたまるわけです。これすらも場合によっては問題となり得るとというのが、住民意見の指摘内容にかかわってくると思うんです。

ですから、今おっしゃられた、交通整理員によって赤でたまらないように、ショッピングセンターの駐車場でためておいて、道路のほうではできるだけたまらないようにしましょうというのが確実にできるのであれば、また話は違ってくると思いますけれども、そのあたりはどうやって担保されるのでしょうか。

事務局 担保については、確実に交通整理員の誘導を守っていただけるという保証はないですけれども、私どもとしましては、交通整理員を適宜という形ではなくて常時配置をしていただいて、誘導の強化をしていただきたいと考えております。その点については設置者にお伝えをしていきたいと考えております。

加藤会長 今のは、住民意見書の中で言いますと滞留ですかね。

内田委員 1、2、3が特に関係すると思います。

加藤会長 基本的には滞留ですよ。あと、出ていました直進ないし右折ですかね。これについても同じように、誘導することによって。

事務局 同じように、そういうことのないようには持っていきたいということです。

加藤会長 専門家の先生方のご意見をお聞きしていきたいと思います。

塚本委員 質問はないということでしたけど、私は1つ質問していますよね。南西方向から来る車の導入経路を書いてないけど、右折入庫。交差点をUターンさせるんですよ。外側に誘導しているわけですから、当然そっちからも来るわけで、交差点Uターン入庫させることになるわけですよ。という質問をしていたのですけれども、一応答えはいただいていますけど、披露してください。

事務局 今回の来店経路及び退店経路につきましては、店舗周辺半径1kmにわたるエリ

アを3分割いたしまして、各エリアからの来退店経路ということで経路の設定をしており
ます。今、委員からご指摘がありました経路につきましては、おそらく阪神高速から見て
西側の住民の方が車で来られた場合の経路だと思います。

確かに交通規制上の関係もございますので、店舗敷地の北側交差点を右折あるいはUター
ーンをした上で、駐車場No.3入口、敷地の北側にある入口ですけれども、そこから入庫し
ていただくか、もしくは北側を右折した後で、さらに右折し、駐車場No.1出入口から入庫
していただくか、どちらかになると思います。可能性としては、Uターンをした後で入庫
する可能性が高いという点は確かにあると思います。

ただ、先ほど申し上げたとおり、経路の設定としては、3つのゾーンから設定している
関係もございますので、一番典型的な経路での提出をいただいているということです。

塚本委員 誘導の中にUターンを認めているならば、No.2を出て北方面にUターンしな
いといけませんか。今、主な趣旨は、Uターンを避けたいためNo.4出口を設けているわ
けで、そのところがちょっと矛盾しないかなという気がして。

現地をいろいろ見に行って、時間交通量47台ぐらいですよ。1分に1台も出ない程度
なので、警察協議でどこまで交通管理者から注文がついているのか、ちょっとよくわから
ないですけれども、Uターン交通処理はほとんど無理なくできる程度。日交通量は、せい
ぜい2,000台いるかいないかぐらいですか。ぱっと見た感じ、2,000か、せいぜい3,000
いるかいないかという感じだと思います。1分間に1台ですね。しかも、あの交差点でU
ターンしなさいみたいな表示が、今、出ていますね。Uターンできるようになっているか
と思うんですけれども。

加藤会長 図で示していただいたほうがわかりやすいと思います。

塚本委員 Uターンする場所で、南西方向にあるところですね。ここは無信号で、Uター
ーンするように一応つくってあるわけです。これは、ピーク時に1分間0.8台で、交通処
理上はほとんど問題ないんじゃないかなと。私、最初に図面を見て、話しか聞いていなか
ったので、あまりUターンを含んだ交通処理は望ましくないで、No.4出口もやむを得な
いかなと思っていたのですけれども、現地を見て、それから現況交通流動を見て、そこで
わざわざUターン用の通路までつくってあるのを見ると。

交通管理者と事業者がどういう交通協議をした上でそういう誘導ルートを決められたの
か、きつといきさつがあると思うので、そこらへんがよくわからないまま言っていますけ
れども、感覚的にはNo.4の出口をやめて、北方向へ帰る交通のUターンを認める。No.2を

左折で出させて、このUターン用の通路を通過して帰らせたい。それが一番多いんじゃないか。ここへ車で買い物に来る人は、たぶん左側の団地住民。高齢者で歩くのがしんどいとか、1週間に2回しか買い物に行かないから、車で行ってどっさり買ってこようという人がきっと多いのではないかなと思うんです。そういう人は、どういうやり方をしても、どこかでUターンしないと帰れないのでね。たぶんこのルート使いをしても、交通量と交通安全から見て、そんなに大きな影響はないのではないかなと私は思いました。

ただ、警察協議でそのUターン処理をどうするのか、Uターンがないような動線計画をつくれというのならわかりますけど、一方で、南西方向から来るのを北西角の信号交差点でUターンさせるというUターン誘導をしているのに、出ていくほうだけUターン誘導しないというのも何か変な話なのでね。そういうふうに私は思いました。

事務局 先ほど塚本委員からご指摘がございました点ですけれども、今回の敷地、あるいは店舗周辺の交通規制上の問題で、Uターンをしなければいけないところがあるというのはおっしゃるとおりだと思います。ただ、あくまでもUターンを認めるということではなくて、基本的なルートとしては、設定された経路に従って来店あるいは退店をしていただきたいということで設定をさせていただいています。

先ほどご指摘がございました敷地西側の阪神高速高架下でのUターンの件ですけれども、前面スクリーンのとおり、写真上からは大体2台ほど滞留ができる形状にはなっていますが、阪神高速の北側の住民が南に来られる際に、自転車で来られる方や歩行者がいらっしゃいますし、なおかつ一方通行ではなくて対向のUターンができる形状にもなっていますので、大阪府警から参考意見としておうかがいした中では、この地点でのUターンは好ましくないといったご指摘も含めまして、総合的にNo.4出口からの退出経路に届出上はなっていると設置者からはおうかがいしています。

加藤会長 Uターンは認めないということですか。Uターンをしないでも退店できるルートを当初設定しなさいということですね。

内田委員 今の話は、2つ混じっていると思います。1つは、こういうことを言い始めると問題がすごく大きくなるんですが、大きく4ゾーンとかに分けて誘導経路を設ける。ところが、今回立地する商業施設の性格からして、そんなに遠方からお客さんが来るような施設ではない。身のまわりのもの、食料品ですから、塚本委員からご指摘があったように、実際にはUターンするでしょうと。ところが誘導経路では、西側のエリアの人も皆、国道を通過して来てくださいますと、ちらしとかで誘導しますということを言っているわけです。

よね。ここに立地する施設が非常に遠方からのお客さんが多い、集客力の高い施設であれば、このようなストーリーも成り立つかもしれませんが、いかがなものかなあというご指摘だと思うんですよ。

そういった実態を踏まえれば、こう書いていたって、多くの客はわざわざ1号まで出るわけではない。阪高の側道を通って、ここでUターンする。そういったことに目をつぶっているのに、なんでここをUターンすることにこだわるのでしょうかという指摘ですね。

塚本委員 結局、この交通誘導は、あそこにUターン路を設けているということは、阪神高速の側道部としてUターンを認める道路形状を最初からつくっているわけですよ。一般の交通がUターンするのには何も言わないけれども、イオンに関する交通だけは地域住民が騒ぐという言い方のもとで府警がそういう指導をするのは、それはイオンが責任を持つような話ではないのではないかと私は基本的には思うんですね。それは、交通管理者ないし道路管理者が、地域の交通流動を安全かつ円滑にコントロールするべきで、No.4出口のところにそのしわ寄せが来ているという感じをどうしても受けるんですね。

イオンができて、時間当たり数百台オーダーで出てくる、いわゆる道路アセスメントにかかわってくるような大きな交通量になるとしたら、もっと大きな目で考えないといけないでしょうけど、ピーク時で1時間47台ですと、極めて微小な量だと思うんですね、その妥協点がこの曖昧な「弾力的な運用」なのかもしれませんけれども、どうなんですかねという気はしますね。

出口の右手にバス停があるんですよ。バスが来た時なんかは、きっとややこしい。ですから、バス停の位置を変えないといけないのかな。バス停と出口との関係がちょっとよくわからないですけども。それから、割合閑静な住宅地ではあるので、夜の2時まで営業していて、深夜になっても車が出入りすることへの懸念とか、それは非常によくわかる。

そういうことを考慮した上での判断というのはあってもいいかなという気がするんですね。

附帯意見としてどんな表現があるのか判断がつかかねるところはありますけれども、どっちに目をつぶるべきかと言うと、やっぱりUターンのほうに目をつぶるべきかなという気が私はするんですね。Uターンをさせたくないために、地域住民にとってけっこう負荷がかかりそうなところに出口を設けるよりは、Uターンに目をつぶるほうが、何か妥当な選択みたいな気が個人的にはします。

加藤会長 Uターンは認めないという前提であっても、実際にはUターンする車をどれ

だけ取り締まることができるかと言うと、ほとんどできないわけですから。ある意味で実態に即してですね。

塚本委員 Uターンが取り締まれる対象ではないですからね。道路形状として、Uターンしてもいいですよという道路をつくってあるわけですから。

内田委員 私は、現地には用事があって行けなかったのですけれども、普段、側道は走ったことがありますし、当初図面を見た時に、側道のほうに出口を設けてUターンさせるのが一番素直であろうと思ったわけですが、いろんな協議の結果だということだったので。

その結果として、両方の折り合いをつけるぎりぎりとして私が思っていたのは、出てきた車が住宅街や南のほう、想定している信号交差点ではないところに行くという事態、あるいはここに車がたまるという事態は、絶対避けなければいけない。それを避けるために、道路工事をやっている時なんかには交通整理員がかなりきついことをやりますよね。信号の変わり目を見て、たまらないようにして出すという運用がここで仮に確実にできるのであれば、ここがあってもやむを得ないかなと。出た車は、確実に信号交差点に行くし、ここで1、2秒は止まることがあるにしても、基本的にはたまらないような形で捌けるように複数の整理員を置く。整理員がいなければここは開けませんというようなことが担保されるのであれば、No.4の出口があってもやむなしとは思っていたんです。

それが保証されません、事業者に対して意見を言うだけで、それができなくなっても知ったことじゃないよということになると、ちょっと話は別。

加藤会長 確認だけなんですけれども、今の担保できるのかどうかという議論ですね。今までのケースすべて同じでして、こういうふうに整理員を配置しますよということに対して、一応守ることを前提にして我々は議論しているわけですが、事後的に住民からクレームがなければ対応していたのだらうなと思うわけですが。今回も、そういう対応をしていいのかどうかですね。予めある程度事態が予測できるにもかかわらず、事後的に弾力的に運用していいんだということにするか、あるいはわかっているのであれば、事前に、転ばぬ先の杖である程度のことを考えておく。どちらかだと思うんですけどね。

内田委員 担保できるかどうかとか、交通の誘導計画にからんで、今、住民意見の関係でNo.4のことだけが問題になっていますけれども、最初見た時に、No.4は、こっち側に口を設けてUターンすれば解決するじゃないのと思って、あまり問題と思っていませんでした。むしろ気になったのは南東方向なんですよ。

確かにピークでも1分当たりで見たら1台前後ですけれども、この住宅街の狭小な街路で交差点を5つ6つ経由する。これは事故の危険性が非常に高いので、通常はこんなところに誘導経路を設定したくないと交通屋は思うと思うんです。が、この敷地からすると、こうならざるを得ない。いろんな動線計画をかなり無理しているところがあつて、この施設の立地を前提として考えていくとなると、ここも何らかの安全対策、問題が起きた時にはすぐに解決できるような手だて、交差点ごとにひょっとしたら交通整理員を置く必要が出てくるかもしれないということもある。こちら、単に台数として信号処理が賄えるからオッケーですよということでもいいのだろうかと思っています。

この審議会の権限として、そもそも「ここの立地をやめなさい」というようなことは言えないでしょう。「影響を軽減するために、こういった形でやりなさい」ということしかたぶん言えない。だから、「ちゃんと配慮してやりますよ」と言われている以上は、「ちゃんと守ってね」としか言えない。それをもう少し確実に守っていただけるような方向に何か意見を付けられないものかなと思うんです。

加藤会長 事務局にお答えいただいたほうがいいのかな。こちらでしばらく議論しましょうか。

内田委員 専門家といっても、別に2人だけで言ってもいけないので。

加藤会長 現地を実際に見られた委員も多いので、自由にご意見を頂戴したいと思います。1つのポイントは、4号出口についてですね。少なくとも直進したり右折したりということで、問題があるだろうと。一応、出された案では、きちつと対応するというですけれども、それが担保できるかどうかという問題があるのですが、それも含めてご意見を頂戴できればと思います。

難波委員 今回、大阪市側の出店なので、守口市側の意見、住民意見というのは全然聞けていないところではありますけれども、実際、先ほどご指摘のありました国道に流すルートについては、国道1号は、よく渋滞する、車両の多い道路なんです。中をショートカットして京阪北本通の交差点まで車がよく流れておりますので、私は、あのまま国道に行くのではなくて、おそらく東側にショートカットした形で流れたりするので、守口市側の住民の方からは意見が出るのではないかなと思ったのですが、守口市側の住民意見はないですね。あの道路を挟んで北東側は守口市なんです。私も、南側に抜ける国道のルートは、おそらくあの信号のところで北東直進のルートもあり得るし、けっこう守口市側の住宅地に負荷がかかるのと違うかなと見ておりましたが。

また、No.4出口ですけれども、生活街路の幅員しかございまして、車歩道も分離しておりませんし、コミュニティーバスの停留所もあるところでございますので、ここもけっこうな負荷がかかるのではないかなと現場では感じた次第です。

ただ、これをどういうふうにしていくのか、この場で条件を付与できるのかどうか、私もどういうやり方で行けるのか今考えているんですけれども、まだ考えがまとまっておりません。

加藤会長 事務局におうかがいしてもいいかと思うんですけれども、届出されてきますから、これを基本的には認めた上で、先ほど来いろいろ意見が出るように、問題が発生しないようにきちんと整理員をつけるとか、そういう担保ができるかどうか。そういう形での決め方が1つ。もう1つは、やっぱりこれはかなり無理があるということで、再検討ないし改善を強く求めるような「意見あり」を我々が答申するか、いずれかです。

内田委員 「再検討せよ」と言った時に、かなり本格的に違う観点から再検討していただかないと、今日問題になっているところは、従来型の計画とか予測ではこぼれるような話ばかりですよ。もっと大きな誘致圏を対象にして、交差点とか渋滞に対する負荷がどの程度あるか、それが問題なければいいよというのが基本的な考え方ですけれども、このあたりでも、事故の懸念は非常に高いですけれども、量的に見たら高々1分1台なんですよ。だから、どう経路を変えてやったとしても、実は従来型の考え方でいったら「問題なし」ということしか出てこないのので、「再度検討せよ」となった時には、こういった観点で具体的な問題を考えてみると強く言わない限りは意味がないと思います。そこまで踏み込んでやる権限を我々が持っているかどうかということも出てくると思います。

加藤会長 どれだけ権限があるかということですが、たぶんこの審議会の場合は、「この方式をとりなさい」というようなことを決める場ではないですね。少なくとも出された案に対して、「これこれの問題点があります。だから、これを改善するように」というスタンスだと思います。ただ、その時に、どういうことを気をつけないといけないかということとは言えると思います。例えば4号出口については、周辺住民の生活環境を守る上では、必ずしもここが出入口として使われることは望ましくないということを前提にした上での開設、そこまでは言ってもいいと思います。

事務局、いかがですか。何か問題がありましたら、途中で言っていただければいいと思いますが、基本的にはそういうスタンスで我々は望んでもいいのではないかと思います。

稲岡委員 経営的な観点から、警備員さんを営業時間中に幅広い範囲で常駐しておくこ

とは、けっこう大変なコストがかかると思います。今までそうした条件を付けてやったところでも、時間帯によっては常駐していない店舗もあるわけです。となると、絶対的条件としてそれを前提にした時に、この規模の店舗でコストが合うのかなど。余計なお世話と言われるかもしれませんが、それがちょっと気にかかるころではあります。

加藤会長 それ担保できるのかどうかという問題につながってくるわけです。

いろいろご意見を頂戴しまして、いくつか問題があるというのがわかりました。もうちょっと絞り込んで問題点を指摘していただいて、「こういうことについて改善し、再検討をお願いしたい」という言い方が審議会としてはできると思いますので、そういう観点で意見をまとめてみたいと思います。よろしくお願いします。

内田委員 この場所に関しては、具体的な落としどころが見えないですね。先ほど申し上げましたように、No.4を残すのも1つの選択肢だと私は思っています。ただ、きっちりのできるのであれば。今、稲岡委員がおっしゃったように、コスト的には厳しいので、大部分は警備員を置かない。置かない場合には開けない。開けているところを見たら何か罰則を与えるぐらいができれば、というようなところなんです。

ですから、再度検討してもらおうとしたら、No.4を開けるとして、実際にどれぐらいのコストがかかるのか。そこを開けないと処理できない時は、本当に稀だと思うんですよ。絵に描いた動線ではなくて、No.4を閉じている時には実際にはどのように車は動くと予測するのか。予測されたものに対して、交差点での出会い頭の事故とか歩車道が分離されていないところでの接触事故が懸念されるわけですから、それらのリスクをどのように評価して、それに対する対応をどう考えているのかというあたりですね。

それから、No.4をピーク時に開けた時に、どの程度交差点にたまるのか、No.4を閉じた時にどういった状態になるのかというのも考えてみてください。その時の評価の視点としては、それにかかる交通整理員とかのコスト、No.4がらみで事故の発生確率、No.1から1号線への流動、それから信号のところで混雑している時には、あれからまた左右に滲み出すというか、逃げていくことも予測に入れてやっていただければなど。

加藤会長 いろいろシミュレーションのお話ですので、なかなか1つに決められないということですね。

内田委員 ただ、最悪の事態が起きたとしてどうかというのは、比較的やりやすいと思います。もちろんもともとの精神も、ピーク時で考えなさいというのはそういうことなんですけれども、ピーク時なのに1本の線に強引に押し込められる。これが今回は不適切だ

と思うんです。ピークで口も閉まっている時に、じゃあ、どういうふう to 車が滲み出し得るのかというあたりを、ちょっと厳し目な条件を設定していただいて、それでも何とかありますよと。これぐらいの交通量だったら、実はいけると思うんですけどね。

加藤会長 特に懸念されているのは、4号出口の滲み出しと・・・。

内田委員 滲み出しと、ここの滞留の影響とか、それを滞留させないようにしようと思ったら、私の案では、交通整理員によって内側にためることはあってもここにはためないというのをやろうと思ったら、かなり人的コストがかかる。それをかけてまでここを流したいと設置者が思うかどうかというあたりを、真剣に考えていただければ。それから、ここを閉じて運用するとなった時には、絵に描いた誘導ルートではなくて、いろいろになるはずですよ。そのへんをある程度現実味を持たせた予測にして、事故の危険性とかを評価してもらえないかと思います。

加藤会長 2段階の議論は、非常に難しいと思います。例えば整理員によって滞留が起きない、あるいは住宅地に滲み出しが出ないようにということで言いますと、基本的にはこの案を認めたということで、附帯意見で対応することになる。閉めるという方向で行きますと、出された案に対しては基本的には「ノー」という言い方になると思います。だから、こっちも2段階なんですね。そのへんがちょっとややこしい議論ではあります。

馬場委員 私は現地に行っていないのですが、対応として折衷案というんでしょうか、閉鎖する時間を設けるというのはどうなんでしょうか。ピーク時のみ開けるという形で、ピーク時のみ警備員さんを置く。夜中なんかは、住宅街ですから、ちょっと危ないと思います。事故が起きるでしょうし。そういう案は無理なんでしょうか。

加藤会長 今のは、基本的には開けないということですよ。

馬場委員 ピーク時なり何なり必要な部分だけ開けるということで、必要な時だけ交通整理員さんを置くということです。いずれにせよ、ピーク時、ここを閉じてしまうと、守口市側に増えてしまいます。あまり幅員が変わらないと思うのですが。結局、ピーク時に65台というのが分散することになって、80台なりになるわけです。道路としてはあまり広い道路ではないので、どうなのかなというのは少し考えていたのですが。

内田委員 先ほど会長がおっしゃったように、我々としても基本的には認めて意見を付けるのか、アウトにするかという話をしなければいけないかもしれませんが、昨年のどの案件だったか、具体的には覚えていませんが、誘導経路あるいは出入口について複数の案を検討したものが出たことがあるんですけれども、それと同じようなこと。先を見

ないとどうしようもないというのが正直なところです。

感覚的にはこれでも行けるんじゃないだろうかとか、このへんがちょっと気になるよというところはあるんですけども、あくまでも感覚に過ぎないので、ほかの委員の意見も聞いていると、どっちのスタンスを今日決めればいいのかはつきりしない。決めるのがどんどん難しくなっているんですけど。

加藤会長 例えば「案を出しなさい」と言って、我々がもう一回審査できるのかどうか。そういうことですね。

事務局 設置者に確認はしているのですが、あくまでも開いた届出内容でということになっております。この場で何時から何時を開けたらいいんじゃないかというようなことを審議していただくのではなくて、それはあくまでも設置者が住民と十分協議・調整して決めていく内容だと思っております。今日、この審議会におきましては、開いた状況で問題があるのかどうか、何か意見を言う必要があるのかどうかということを中心に議論をしていただきたいと思います。

あと、担保の件ですけども、立地法に基づく報告を求めることはできますので、手続きが終わったら終わりということではなくて、報告を求めて、どういう状況になっているのかを確認していくことはできます。

池田委員 住宅街に入らないように最善のルートをつくるのが基本だと思うのですが、現場を見せていただいた時に、Uターン道路は確かにあるんですけど、あそこに信号はなかったですね。その時に一緒に来られた方は、遊歩道のようなもので、それと車が交差するから、ここは避けてほしいということ言われたというふうなことをおっしゃったと思うんですけども、あそこに信号をつけるなり整理員を置くなりして、安全にUターンできるという道をつけて広い道路を使うのが本来ではないかとは思ったんですね。ですから、あの設備のままでは不十分だけれども、あれを改造して安全性を高めるということは案の中に入らないのかなあと思います。

塚本委員 本当にそうですね。そもそも南側のNo.1の出入口で国道1号側に誘導していくのは、案としてはものすごく変で、その交通安全性のことを考えると、先ほどのUターンとどちらが交通安全的にはましかと考えると、Uターンさせるほうがましだと私は思うんです。一方で滲み出しを認めておきながら、No.4を開ける一番大きな理由のUターンをさせないということは、何か破綻しているような気がするんですね。

基本的に副道的な役割であるとはいえ、阪神高速の下側は、歩車分離がなされていて、

一応整備された道路であるのでね。そこへ車をなるべく誘導していく。そこでコントロールするのが本筋であって、あのUターン路が無信号でUターンさせるのが危険、私は全然危険だとは思わないですが、あのままでいいと思うんですけど、危険だと思うのだったら、そういう設置。

これは、事業者の話ではなくて、交通管理者、道路管理者の側が沿道立地に合わせた施設整備をしないといけない課題であって、道路管理者、交通管理者がやらねばいけないことを事業者の側に押しつけたような誘導計画を認めさせて、住民との間に軋轢を生じるという矛盾が生じていると思います。そこまで言わなくていいですけども、基本的な考え方としては、なるべく整備された道路側に誘導していくような計画を立てるのが本筋でありますから、そこでUターンするなり何なりすればいいと思います。

南側のNo.1の出入口については、周辺の細街路から見てどうしようもない。ピーク時に60台も出てくるような需要はきっとないと思っています。南側はあまりお客さんが来ないと思うんです。これ、OD表レベルで推計しているからそんな数字になるのでしょうけど、実際は来ないからあまり影響はないのではないかとと思っているんですが、南側を開けないことには、まったく誘導計画がなされないのね。No.1出入口は、それはそれでしょうがないかなと。ただし、交通安全への配慮をするような対策をお願いしますというのがあると思うんですね。

No.4については、えらい中途半端な案で、出すものは全部、やっぱり阪神高速の下側に出すべきだと思います。そういう意味では、私はNo.4はいらないのではないかと。ただ、さっきおっしゃったように、設置者は出てきた案について評価してくれとおっしゃっていますので、それならそれでしょうがないでしょうから、とにかくその地域の交通環境と生活環境を担保するような案を十分に練ってやってくれというコメントを付ける。

だから、「ノー」は、きっとないと思うんですね。会長がおっしゃった2つの案、出てきたものを審議して、この審議会の専門家意見としては「こういう注文を付けます」というほうが妥当かなと。「再検討してくれ」というのは、なかなか再検討条件というのがないですからね。再検討の条件にひっかかっているわけではないので。ここで決めれば出せるのでしょけれど、一応この審議会の意見としては、専門家意見も含めてそういう意見が出てきたので、十分に配慮した計画を練ってほしいというまとめ方かなと個人的には思いました。

加藤会長 基本的には「意見なし」ということで、附帯意見ということですね。地元地

域の生活環境を保持するような入退店経路について慎重に審議するようにという附帯意見を付ける。こういうご意見ですね。

塚本委員 そうですね。それから、事業者が、交通管理者ないし道路管理者との事前協議の中で言われたことに対して、どこまで対応しないといけないのかということに関連してくると思うんですけども、この審議会における交通専門家意見としては、「阪神高速の下でのUターンを防止するために誘導路をNo.4に設けるのは、交通工学的に考えた場合、妥当でない。バランスを欠いているという意見を持っていた」という意見を付けていただいて結構です。

加藤会長 依然として玉虫色ではあるのですがね。内田委員は、どういうご意見ですか。条件が守られなければ、つまり担保できなければという議論なので。

内田委員 「報告を求めることができる」の解釈になってしまいますけれども、はっきりとここを使う条件を意見として出せないものかなと。先ほど馬場委員がおっしゃったのと似ていますが、予め曜日とか時間帯を決めて、その間だけはNo.4を使ってもいいけれども、ほかの時はだめというような趣旨でしょうけれども、私のは、No.4を前提にして意見を言えと言われているので、「そこから住宅街のほうへ、あるいは右折してあらぬ方向へ絶対走らないようなことができるだけの人数の交通整理員を置かない限りは、そこは開けない」ということ。

複数の交通整理員がいて、変な方向には絶対行きません。それから、バス停があるわけですし、信号まで30mぐらいですかね。その区間に退店車両を滞留させないように交通整理を行う。それが可能なだけの人数の交通整理員を置く時であれば、開ける。それは、曜日とか時間帯関係なしに。先ほど稲岡委員もおっしゃったように、当初は、日曜日とかでお客さんが多くて、夕方の6時ぐらいまでは大概の店に交通整理員はいるんです。ところが、6時を過ぎたらぱつといなくなっちゃって、それからガチャガチャになるというのが実態なので、いない時は開けない。言い方が非常に難しいですけども。

基本的にはこの案は認めるけれども、No.4出口の周辺においては非常に種々の問題が懸念されるので、それらを解決するために、設置者側も言っている交通整理員を確実に措置すること。ここの出口を開放している時は、必ず交通整理員を置いておくことぐらいですかね。それを破ったら、じゃあどうするのと言われると、罰する権限も何もたぶんないでしょうけど。

加藤会長 今のような場合は、「意見あり」ですか。「意見あり」ですね。すみません

、もう一度だけ確認します。「意見あり」の場合には、これはこれからどうなるんですか。

事務局 今回の審議会で会長から意見をいただいた場合、大阪市に対しての意見をいただいた上で、最終的には大阪市から設置者に対して、市としての意見を有するか、もしくは有さないのかを決定して通知をさせていただくことになります。その中で、今回いただいた意見については参考にさせていただきます。

加藤会長 仮の話ですけど、大阪市も同じように「意見を有する」という形で、4号出口については、委員から出たような問題が発生する可能性が非常に高いので、それに対する解決措置みたいなものを要求するとなったとしますね。その場合には、設置者はどうされるんですか。もう一度出し直すということになるんですか。

事務局 今回、もし大阪市から設置者に対して「意見あり」という通知をさせていただいた場合につきましては、その点を公報に登載した上で、市民の方にも縦覧させていただくといった手続きをさせていただいた上で、その中で設置者に今回の届出内容の変更を行っていただくのか、もしくは届出の内容が妥当だということで対応策を提示していただくのか、どちらかの回答をしていただくことになります。

加藤会長 けっこう重いわけですね。だから、「意見あり」とするにしても、専門家としてある程度納得の行くような形での意見書を付けないといけないということですね。

塚本委員 そうなってきますと、実際はシミュレーションをやるなり何なりした形で交通量推計みたいなものが要りますよね。感覚的に行けるとか行けないとかではなくて。それは、つらいと言えぱつらいですね。だれがやるのか。事業者がやって提示してくださいという手続を踏まないといけないでしょうからね。そうすると、やはり、附帯意見のレベルのほうがいいかもしれない。

稲岡委員 今、道路側での交通整理の人のことを話していますが、駐車場の中に人をたくさん配置してうまくやっていけば、No.4に誘導する必要がなくなっていくというか、その出口そのものが必要ない形での運用の仕方は可能かどうか。外に配置することなどについていろいろお話ししていますが、担保することとはまた別に、そんなことの提案、考え方は出ていたのでしょうか。

事務局 届出書の内容の中で場内に整理員を配置するといった配慮事項の提出はなかったですが、大阪府警との事前協議で、場内での車の取り回しといった観点からどのような誘導をするのかといった指摘がございまして、その点で資料の提出があったということを聞いております。

稲岡委員 その結果出てきたのが、1、2、3、4ということですね。

事務局 その結果に基づいて、従来の取り回しであったり、あるいはその後の退店経路といった観点から、今回の届出が出てきたということです。

内田委員 誘導圏を考慮して、左折イン・左折アウトという金科玉条を守り、Uターンもさせないということでやると、結局、これしか引っ張れなかった。下品な言い方ですけど、そういうことだと思います。どこかでより大きな問題を避けるために、原則を曲げないと実はだめなところもあるかと思いますが、そういうことを言い始めると、すべての制度が引っ繰り返っちゃうところがある。塚本委員がおっしゃっていた、あそこはUターン路が整備されているのだから、あそこに入れてもいいじゃないかというのも、はっきりと誘導経路とはなかなか書きづらいところですよ。

そのへんをうまく、問題が起きた時にはちゃんとフォローアップするという形で、「意見なし」で、附帯意見で「継続的に我々も注意していくよ」「ウォッチしていくよ」ということにしたとして、「報告を求めることができる」というのは、附帯意見に関することでも継続的に、あるいは我々が必要だと思った時には報告を求めることができるんですか。

事務局 付帯意見の内容であるなしにかかわらず、今回の出店に関して周辺の生活環境への影響に係る部分については、報告を求めることができます。そのへんは特に関係なく、こちらから報告を求めることが可能な内容であれば、報告を求めることができます。

内田委員 それは、頻度とか何とかはあるんですかね。

事務局 報告の回数とかは、特に決まっておりません。

内田委員 ただ、実態として、そういった報告を求めたことはあるのでしょうか。

事務局 実際に法に基づいた報告を求めたことはありませんが、手持ちの資料、参考資料として求めたことはございます。

加藤会長 大阪市として報告を義務づけるかどうかということもあると思いますけれども、おそらくその前に周辺住民が何らかの対応というか意見を出してくると思います。実際にはこういう形でオープンしたけれども、そのとおりになっていないじゃないかというのは、制度的には立地審に来ると考えてよろしいですか。

内田委員 ただ、住民意見は、持って行き場所がないんじゃないですか。

加藤会長 持って行き場所がないんですか。

事務局 今回の手続が終了した場合は、住民さんの意見をこちらから求めるといった行

為はいたしませんので、一般的には市に対する要望ということにはなると思うんですけども、法に基づいた住民等意見書の提出という手続は行われません。

加藤会長 出店するまでの話ですか。

内田委員 それに対して我々のほうは、そこまで強く求めるかは別として、法的にも要求する権利はあるということですか。

加藤会長 設置者に、あるいは市がそのことを確認するということも含めて、審議会が求めることはできるわけですか。

事務局 審議会のほうから、今回の報告を求めるという点については、大阪市を通じて、設置者に対して報告を求め審議会に状況を報告させていただくことは可能かと思えます。

加藤会長 内田委員、いかがでしょう。

内田委員 制度自体の話ですから如何ともし難いところがあって、一番利害に関係される住民からの直接のチャンネルがないところが大問題だと思います。そのあたりは、事業者側を性悪説で見て、「書いていたって守るわけじゃないか」と言うこともできないですし、基本的にはNo.4について大きな懸念を抱いているということはアピールすべきかと思えますけれども、そのことをもってこの計画を不可ととらえるような強い判断はし難いなと思います。

加藤会長 確認ですけど、例えば今までも騒音の問題がありますよね。これは事前にあくまでも計算式で計算しているんで、実際にオープンしてみたら、想像以上に騒音が高かった、数値を超えていたということだってあり得るわけですよね。それは、過去にはなかったですか。どうですかね。

よく住民からも何の意見もないという形で軽微な延刻として取り扱いがされていたりするわけですけども、それって、ある意味で住民からのクレームがあるかどうかということが制度的には1つ入っているわけですよね。そういう意味では開かれているわけですね。きちっとした制度があるかどうかは別として、例えば騒音とかの問題について、意見があり得るということは当然想定されているわけですから。その確認だけですけどね。

事務局 騒音につきましての苦情とか要望が、開店後あるいは変更が行われた後にあったかどうかという確認は、今のところ行ってはおりません。それと、私どもの経済局に対してそのような要望があったというのは、お伺いしておりません。

加藤会長 幸いにして今まではそういうのはなかったわけですけども、仮にあるとす

れば、経済局に文句を言っていくということですか。

事務局 設置者です。

加藤会長 設置者にまず行く。それはもちろんそうですけれども、設置者で埒が明かなかったら、当然、どこかに持って行かないといけないわけですから、それは市に持ってきますよね。

事務局 相談先としては、私どもの経済局か、もしくは騒音の担当部局がございます環境局のほうに、苦情という形で問い合わせが来る可能性もございます。

加藤会長 もちろん、事後的にそういうことをせずに、事前にきちっと調整していただければ一番望ましいということですね。特に事前については、この審議会から求めてもいいことだと思いますので。

ほかにご意見ございませんか。

大体、委員のご意見はお聞きしたと思います。基本的には、出された案については、附帯意見において設置者に要望するという形をとりたいと思います。そういうことでよろしいですか。

それでは、この案件につきましては、先ほど事務局から説明がありましたように、4通の意見書が住民より提出されています。それから、審議会でも随分議論いたしましたけれども、駐車場No.4の出口については、いろいろ懸念されることが多い。何らかの対応を設置者に求めるということで、ほぼ意見がまとまっているように思います。

届出自体は、法の趣旨に沿って指針を踏まえた内容になっていますので、当審議会としましては、「当該大規模小売店舗の周辺地域の生活環境保持の見地からの意見は有しない」ものとして扱ってまいりたい。ただし、住民意見書が提出されていることを踏まえ、地域住民をはじめ関係機関と協議・調整し、周辺環境に悪影響を及ぼさぬよう、可能な限り交通安全や円滑な交通処理に努めること。具体的にはNo.4の出口にかかわって、周辺住民の生活環境の保持を著しく阻害することのないよう、退店については十分な人数の交通整理員を措置することによって、懸念される問題点が発生しないように十分な措置をとられたい。こういう意見書でよろしいですか。それ以外の附帯条件としましては、深夜営業については、交通、騒音等の対策をはじめ犯罪や非行の防止等においても、自主的に配慮に努めることが望ましいといった附帯意見を申し添えたいと思います。

内田委員 もうちょっと付け加えて強く。「十分な数の交通整理員を措置すること」の後ろあたりに、本審議会としても継続して関心を持って見続けていくと。おかしいことが

生じていないかどうかについて、知らん顔はしない。場合によっては強い報告を求める場合もあるよというようなニュアンスのことを、一言何か入れていただければと思います。

加藤会長 わかりました。「懸念される事態が発生する可能性も非常に高いので、当審議会としては、非常に高い関心を持って、その後の推移を見守りたい。場合によっては報告を求めることもある」ということで。

内田委員 最後の「場合によっては」のところは、文言として書いていただかなくてもいいかと思いますけれども、とにかく継続して見ていくということ。

加藤会長 「周辺住民に対して影響を及ぼさないかどうかについて、審議会としては引き続き深い関心を持って見ていきたい」ということですね。その点を付け加えて、やや異例とは思いますが、附帯意見としたいと思います。ご異議ございませんか。

それでは、附帯意見ありの「特に意見は有しない」という形にしたいと思います。ありがとうございました。

最後に、議題③「SORA新大阪21」の変更に関する届出内容等について、事務局より説明をお願いします。

事務局 「SORA新大阪21」の変更について、ご説明をいたします。前方のスクリーンをご覧くださいと存じます。

本件は、淀川区西宮原2丁目1番3号のJR新大阪駅から北西へ300mに立地しているオフィスビルです。

建物は、地下2階、地上21階建てで、1・2階が店舗、地下1階が駐車場となっており、店舗面積合計は1,041㎡でございます。設置者は、野村不動産オフィスファンド投資法人で、小売業を行う者は村松楽器販売株式会社及び株式会社セブンイレブンジャパンでございます。用途地域は商業地域でございます。

今回、変更しようとする事項は、店舗面積及び開閉店時刻であり、店舗面積において、変更前2,269㎡から1,041㎡へ変更するものです。開閉店時刻について、変更前午前11時から午後7時であるものを、変更後については株式会社セブンイレブンは24時間営業へ変更するものでございます。

なお、営業時間の変更につきましては、届出書提出時点では昨年12月17日の実施予定でございましたが、実際には本年1月22日から実施されております。

今回の変更に際しまして、その影響を考慮すべき事項といたしましては、騒音並びに廃棄物関係がございます。

騒音関係でございますが、昼間・夜間の等価騒音及び夜間の個別騒音について、それぞれ店舗4方向5地点に予測地点を設定し、予測した結果、すべてにおいて環境基準値及び規制基準値を満たしております。

廃棄物関係につきましては、営業時間延長後の1日当たりの予測排出量合計17.2m³に對しまして、70m³の保管容量を確保され、営業時間延長後も十分対応できる容量となっております。

また、本届出に関する大店立地法第7条に基づく住民等説明会、届出書の縦覧及び住民等意見書の状況について、ご説明をいたします。

住民等説明会は、昨年12月16日に開催され、昨年12月12日から本年4月13日までの4カ月間、届出書の縦覧及び意見書の受付を行いましたところ、意見書の提出はなかったところでございます。

なお、本届出につきましては、本市関係局で構成する「大規模小売店舗立地法連絡会議」におきまして、駐車需要など交通関係や騒音、廃棄物等の各項目について、法の趣旨や指針を踏まえた対応と配慮がなされていることを確認しておりますが、特に深夜営業に關しましては、周辺的生活環境の悪化防止等に十分配慮するよう意見のとりまとめを行っていただいております。以上で説明を終わります。

加藤会長 ただいまの説明に關しまして、ご質問、ご意見、ございませんでしょうか。事前にはなかったですね。

河井会長代理 セブンイレブンジャパンは、以前から24時間営業をしていたんですか。要は、時刻が延びたのかどうか。

事務局 正確には、1階部分に小売物販店舗の楽器販売店がもともとあったのですが、それがセブンイレブンに変わり、セブンイレブンが入居することになったために営業時間の変更が発生した。そういうことでの届出があったということと、店舗面積の精査を行っていただいた上で、現状に合わせた店舗面積で届出いただいたということです。

加藤会長 ほかにございませんか。

この案件につきましては、意見書の提出はなかったということですね。

それでは、届出上は法の趣旨に沿い、指針を踏まえた内容となっておりますので、当審議会としては、「当該大規模小売店舗の周辺地域の生活環境保持の見地からは意見を特に有しない」ものとして取り扱ってまいりたいと思います。「特に深夜営業については、交通、騒音等の対策をはじめ、犯罪や非行の防止などにおいても自主的な配慮に努めることが望

ましい」などの附帯意見を申し添えたいと思います。よろしいでしょうか。

それでは、「特に意見を有しない」ものとして扱うことにいたしたいと思います。

以上をもって市長から依頼のあった新設2件並びに変更1件についての調査審議は終了したわけですが、先ほどいろいろご意見を頂戴して、必ずしも皆さんのご意見を踏まえたまとめになっていなかったものですから、大変失礼いたしました。最終的な文言については私にご一任いただければと思うのですが、審議会の内容をもう一回確認させていただきます。

4号出口については、周辺環境を損なうおそれもある。特に滲み出し等の問題も懸念されるので、オープンする場合には十分な交通整理員を措置することによって、問題が発生しないように努められたい。もしそういうことが十分に措置されないのであれば、4号出口の利用について再検討、オープンしないなどの措置も必要になるのではないかとということですね。それが実際にどうなったかについては、審議会としても高い関心を持っているので、報告を求めることもあるので、設置者としては十分な対応、適切な措置をお願いしたい。

そういうことで確認させていただきました。今のを含めまして、文章内容についてはご一任いただきたいと思います。

次に、報告事項としまして、軽微な延刻等に係る手続状況について、事務局より説明をお願いしたいと思います。

事務局 軽微な延刻等に係る手続の状況について、報告させていただきます。案件は3件ありまして、いずれも軽微区分につきましては「営業時間以外の変更」で、実質的に生活環境に与える負荷がほとんどないと認められるものです。

まず、「ライフ大国町店」です。

変更内容は、駐車場の位置変更です。もともとありましたところから西方向へ移動になります。届出日が平成20年11月4日、縦覧期間が平成20年11月14日から平成21年3月16日です。住民意見なし、本市意見なしとさせていただいております。

続きまして、「吉本興業ビル心斎橋1号館」です。

変更内容につきましては、駐車場の位置変更。現在の駐車場を、南から北へ変更となっております。届出日が平成20年11月14日、縦覧期間が平成20年11月28日から平成21年3月30日です。住民意見はなし、本市意見もなしとさせていただいております。

3件目ですが、「辰野南本町ビル」。

店舗面積の減少が変更内容となっております。核テナントの退店による用途変更のため、4,658㎡から1,490㎡への変更です。届出日が平成20年11月19日、縦覧期間が平成20年11月28日から平成21年3月30日です。住民意見なし、本市意見もなしとさせていただいております。以上で報告を終わらせていただきます。

加藤会長 それでは、これをもちまして本日の議事はすべて終了しましたので、審議会
は閉会といたします。ご協力、どうもありがとうございました。

司会 会長、どうもありがとうございました。委員の皆様方には、本日はお忙しい中
、まことにありがとうございました。これをもちまして審議会を終了させていただきます。

閉 会 午後6時57分