

大阪市大規模小売店舗立地審議会

平成22年8月9日（月）

大阪産業創造館会議室

開 会 午後4時

司会（穂積課長代理） ただいまから大阪市大規模小売店舗立地審議会を開催いたします。委員の皆様には、何かとお忙しい中、当審議会にご出席いただきまして、ありがとうございます。

私、本日の司会を務めます、経済局小売市場担当課長代理の穂積と申します。よろしくお願いいたします。

前回の審議会の後、5名の委員の方が任期満了になりました。それに伴い改選を行いまして、今回、新たに5名の方々に委員にご就任いただくことになりました。ご紹介させていただきます。

商業・流通分野の高室委員です。

環境経済・住環境分野の花田委員です。花田委員につきましては、若干遅れられるという事で、まもなく来られると思います。

交通工学分野の松村委員です。

生活環境分野の吉川委員です。

なお、本日ご欠席でございますけれども、都市環境工学分野の高橋委員、以上5名の皆様に新たに就任いただきました。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、現在6名、まもなく花田委員がまいりますので7名の出席がございますので、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ることをご報告申し上げます。

本日は、委員改選後初めての審議会でございます。審議会規則第4条に基づきまして、会長の互選、会長代理の指名の後、大店立地法に基づき届出のありました新設3件につきまして審議をお願いしたいと思っております。

続きまして、配付資料でございます。

（配付資料確認）

司会 それでは、これより議事に入っております。

初めに、（1）会長の互選等をお願いしたいと思っておりますが、委員の皆様方、いかがいたしましょうか。

高室委員 前期まで加藤先生にお願いされていたそうですけれども、今期も引き続き加藤先生ということでいかがかと思いますが、いかがでしょうか。

司会 ただいま加藤委員を推薦する意見がございましたが、ご異議ございませんでしょ

うか。

(「異議なし」の声あり)

司会 異議なしということですので、審議会規則第4条第1項の規定により、会長は加藤委員に決定いたしました。

加藤委員につきましては、会長席のほうにお移りいただけますでしょうか。

(加藤委員、会長席へ移動)

司会 次に、審議会規則第4条第3項の規定により、会長代理につきまして、加藤会長からご指名をいただきたいと存じます。加藤会長、よろしく願いいたします。

加藤会長 本日はご欠席ですけれども、大店立地法において都市交通は大変重要な事項になりますので、都市交通計画分野の塚本委員に代理をお願いしたいと思います。

司会 それでは、会長代理は塚本委員をお願いしたいと存じます。

ここで、加藤会長に一言ご挨拶をいただきました上で、議事の進行をよろしく願いいたします。

加藤会長 ご指名により会長になりました加藤と申します。

後ほど審議案件の中にもありますけれども、特に大阪の駅前には、大型店が出店するというので、例えば百貨店にしても、2011年あるいは12年までに売場面積が1.5倍になるということで、こんなことはあまり委員会の席で言うことではないのかもしれませんが、大丈夫なのかなと思うぐらい、非常に大型店が出店する地域だと思います。今のよう到大変景気が悪い中で大型店が出店するというのは、それだけビジネスチャンスがあるということで、魅力的なところなのかなと。大阪の経済の浮上にはそういうことも必要なかなと思っております。

大店立地法そのものは、大型店の出店を規制する法律ではありませんで、出店する地域住民の生活環境を守るといいますか、それと両立させることが法律の趣旨でございます。そういう観点から、皆さん、活発なご意見を頂戴できればと思います。審議にご協力のほどよろしくお願いいたします。

本日ご審議いただきますのは、新設案件3件でございます。議事の進め方としましては、次第に従いまして新設案件3件をお諮りしたいと考えております。

それでは、議事①の「(仮称)イオン大阪ドーム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)イオン大阪ドームショッピングセンター」の新設につきまして、ご説

明申し上げます。

前方のスクリーンをご覧いただきたいと思います。本件は、地下鉄長堀鶴見緑地線ドーム前千代崎駅及び阪神なんば線ドーム前駅直結のところにショッピングセンターを設置するとして、届出があったものでございます。

店舗面積合計は2万8,000㎡で、設置者はイオンリテール株式会社、小売業を行う者はイオンリテール株式会社、その他は未定となっております。用途地域は商業地域、平成22年1月14日に届出がございまして、大規模小売店舗の新設予定日は平成24年3月となっております。

敷地の周辺の写真をご紹介申し上げたいと思います。まず、敷地西側からの写真でございます。真ん中の囲っているあたりにこの建物が建つということでございます。

次に、敷地南東側からの写真でございます。

次に、敷地東側からの写真でございます。写真のちょうど真ん中あたりに建物が建つ予定でございます。

最後になりますが、敷地の北側からの写真でございます。右がドームでございますが、左上側あたりにショッピングセンターが建つ予定でございます。

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申し上げたいと思います。

まず、駐車場は、建物6階に236台、7階に225台、8階に269台、合計730台設置されております。駐輪場は、建物1階東側及び南側に自転車1,117台、自動二輪車168台、建物2階に自転車が365台、合計収容台数は1,650台でございます。

次に、荷さばき施設ですが、建物1階の西側に280㎡でございます。廃棄物保管施設につきましては、建物1階の西側に設けられておりまして、保管容量は、合計100.67㎡でございます。

各施設の一覧でございますが、駐車場収容台数、駐輪場収容台数、荷さばき施設の面積、廃棄物等保管施設の容量につきましては、ご覧のとおりになっております。

次に、施設の運営方法に関する事項についてご説明申し上げたいと思います。

まず小売店舗の営業時間ですが、午前9時から午後11時までとなっております。来客の駐車場利用時間帯は、午前8時30分から午後12時までとなっております。

駐車場の自動車の出入口は3カ所ございます。敷地南側に出口が1カ所、敷地北西側に入口1カ所、敷地の北側には出入口共通のものが1カ所設けられております。各々の出入

口の周辺の状況は、次のとおりでございます。

まず、敷地の南側の出口周辺でございます。左側に図面、右側に写真がございます。この青い矢印が退店時、左側の店から道に沿って左折で出庫することになっております。

次に、敷地北西側の入口周辺をご説明申し上げます。平面図で言いますと、右上のところに赤く入口と書いているところが、敷地北西側の入口でございます。赤い矢印が出てまいりましたけれども、来店時の入庫方向が赤矢印でございます。まっすぐ行きまして、左折インで建物に入っていくということでございます。

最後の出入口は、敷地北側にございまして、出入口共通でございます。この周辺の写真でございますが、北西方向に向かって撮った写真です。入店の経路は赤色で、左折イン、退店につきましては青色の矢印、左折アウトとなっております。

次の写真は、南東方向に向かった、先ほどの逆側から見た写真でございます。右側にショッピングセンターが建つ予定でございますけれども、赤色が入庫方向、青色が出庫方向でございます。向こう側から左折インで建物に入りまして、退店時、左折アウトで手前側に出庫していくというものです。建物の自動車出入口については以上でございます。

荷さばき関係のご説明を申し上げます。荷さばきを行う時間帯につきましては、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ご説明申し上げます。

イオンリテール株式会社における主として販売する物品は、食料品、衣料品、生活関連用品等でございます。建物は、地上8階・地下1階建てとなっております。店舗の面積は合計2万8,000㎡でございます。

各階の平面図はご覧のとおりとなっておりますが、順番にご説明させていただきます。まず、1階の平面図で、店舗面積は6,500㎡でございます。次が3階の平面図で、店舗面積は8,500㎡でございます。次が4階で、店舗面積は6,000㎡となっております。最後に5階は、店舗面積7,000㎡で、1・3・4・5階を合計いたしますと2万8,000㎡の店舗面積でございます。

駐車場における必要駐車台数をご説明申し上げます。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算出いたしますと、155台となっております。この必要駐車台数に対しまして、施設の駐車場の設置台数は730台で、指針値を満たしているところがございます。

次に、来客の自動車の来退店経路をご説明させていただきます。まず、来店経路でござ

います。図の真ん中あたりがショッピングセンター計画地で、赤の矢印で指し示しましたように、あらゆる方面から、この矢印に従いまして北側入口から左折イン、もしくは北側から下りてまいりまして西側入口から左折イン。この2つの入口を使いまして入庫動線を想定しております。

退店経路のご説明をさせていただきます。青線の動きが退店する経路でございます。出口は、北側の入口と同じ場所になっておりますので、左折アウトで直近の交差点を北側へ上りまして、あとは各方向に退店します。南側の出口からは、これも左折アウトでございますけれども、最初の交差点で北南に分岐する動線を検討されているところでございます。

なお、今回の届出書によりますと、京セラドーム大阪における多客のイベント時は、ドームから放射状に延びている各道路が混雑いたしますので、平常時の退店経路がその混雑と重なるおそれがあるということで、イベント時には敷地南側出口からの退店車両を敷地北側出口に誘導する。ですから、南側からは出さずに、北側出口に誘導する。敷地北側出口は、通常は左折アウトで最初の交差点を北にとご説明申し上げましたけれども、多客イベントの場合には、退店車両を右折で出庫させまして、放射線状の道路に車が行かないようにして、多客イベント時の混雑を回避するという経路設定を行うと聞いているところでございます。

続いて、騒音関係についてご説明申し上げたいと思います。施設に設置されます空調用の室外機、送風機の一部、冷凍機用室外機、換気扇の稼働時間は、24時間、空調用の室外機、送風機の一部の稼働時間は、午前8時から午後12時までとなっております。発生騒音の予測・評価につきましては、昼間の騒音レベルの予測結果は、各地点での数値が出ておりますけれども、すべての値において環境基準値を満たしているところでございます。また、夜間の騒音レベルの予測結果でございますけれども、各々の予測地点での騒音レベルも基準値を満たしております。次が夜間の騒音レベルの最大値の予測結果でございます。各々の予測地点で騒音レベルを予測いたしておりますけれども、基準値をすべてクリアしているところでございます。

廃棄物関係につきましては、1日当たりの予測排出量が、一般廃棄物は22.76m³、再生利用対象物は9.92m³、合わせまして32.68m³と計算しておりますが、それに対して保管容量合計が100.67m³となっておりますので、十分な保管容量を確保しております。各値、合計値、どちらも容量を満足しているところでございます。

最後に、本届出に関する大規模小売店舗立地法第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申し上げます。

住民等説明会につきましては、平成22年3月2日に開催されまして、平成22年1月22日から本年5月24日までの4カ月間、届出書の縦覧及び意見書の受付を行ったところでございますが、その間、1通の意見書の提出をいただいております。お手元の「(仮称)イオン大阪ドームショッピングセンターの新設の届出に対する住民等意見書の概要」というA4一枚ものの資料をご覧いただきたいと思います。

意見の概要でございますけれども、店舗出店による交通渋滞が生じ、自家用車の入出庫が不能になる等の影響が発生する可能性がある。渋滞停車中のアイドリングを含め、騒音が生じる。そして、高層物が建つことにより、プライバシーの侵害の可能性があるなどのご意見を頂戴したところでございます。これらの意見につきましては、設置者側にもお伝えをいたしまして、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おりまして、概要は以下のとおりでございます。

1つ目の自家用車の入出庫への影響等に対しましては、敷地北側交差点での信号待ちにより北出入口からの退店車両による放射道路上への滞留が著しい場合につきましては、駐車場スロープ、これは建物の中でございますけれども、駐車場スロープの分岐部において退店車両を南出口に誘導いたします。また、オープン直後やドームイベント開催時など、あらかじめ渋滞が予想される場合につきましては、株式会社大阪シティドームや警察と十分に協議の上で、交通整理員の増強等により対応するという回答を得ているところでございます。

2つ目に対する回答でございますが、騒音部分でございます。来退店車両からの騒音による影響に対しましては、来退店車両のスムーズな誘導に努めまして、渋滞による騒音を抑えるということです。また、クラクションや空ぶかしなどに対しましては、看板などを設置いたしまして、それらの抑制を呼びかけるという回答でございました。

3つ目のプライバシーの侵害に対しましては、店舗建物から住宅の室内が見えるかどうかなど、当社建物の配置と住宅の窓の位置などを確認いたしまして、必要であれば個別に対応する。以上のような回答を設置者から得ております。

なお、本届出につきましては、本市関係局等で構成いたします「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、特に意見の

とりまとめがございます。

順番に読ませていただきますと、地域住民の意見にもありますように、店舗周辺道路が混雑する懸念があるため、周辺交差点に大きな影響が発生しないよう、交通整理員を適切に配置し、来退店車両を誘導するなど、円滑な交通処理に努めること。公共交通機関の利用促進に取り組むなど、自動車の利用抑制の推進に努めること。自動車抑制策の実施や適切な交通整理員の配置等により、広域的な誘導を行い、交通安全や円滑な交通処理に努めること。大阪ドームシティ開発協議会等の場を通じて、周辺道路の交通状況に応じ、岩崎橋地区全体として適切な誘導等の検討を継続的に行うよう努めること。深夜営業に関して周辺環境に悪影響を及ぼさぬよう、必要に応じて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ること。新設後においても対応策の前提として行った調査・予測結果を検証するなど、周辺地域の生活環境の保持についても適正な配慮をして、店舗の維持・運営に努めること。当該店舗の設置者は、地域社会の一員としての社会的責任を十分自覚し、周辺地域の生活環境保持のために、指針に基づき法的配慮を求めている事項についても、関係行政機関や地域住民と協力して適切な対応に努めること。以上の7つの意見のとりまとめを連絡会議において行っております。

なお、先ほど説明申し上げました中に大阪ドームシティ開発協議会という名称がございましたけれども、これは、大阪市岩崎橋地区、ドーム界限でございますけれども、ここにおいて多目的ドームを核とした高度な一体的複合開発、またこれに必要な基盤整備、交通インフラ整備を通じて、大阪の国際化、活性化、経済・文化の振興に寄与するために、協議会の会員が協力して、開発事業推進及び岩崎橋地区の運営管理の円滑化を図ることを目的にされたものでございます。なお、この協議会の正会員は、主に岩崎橋地区の地権者の方がなっていると聞いております。以上で説明を終わらせていただきます。

加藤会長 今回の案件につきましては、委員に対する審議案件の事前説明を行ったと思うのですが、その際、ご質問はあったんですか。

事務局 先日、委員の皆様方に審議案件の現地視察を行っていただいた際に、設置者から配付されました資料を本日お配りしています。その際にありました設置者からの説明や質疑・回答について、ご説明させていただきます。

自動車来退店ルート of 資料をご覧ください。設置者からのご説明ですが、来退店ルートは、みなと通をはじめ西側、北側からは、九条1交差点を経由して西入口から左折入庫し、北出入口から左折出庫して、同じルートで退店する。大正通をはじめ南側・東側から

は、大阪八尾線から大阪ドーム前交差点の1つ北側のバスロータリーの交差点を經由して、北出入口から左折入庫し、南出口から左折出庫して、同じルートで退店するということでご説明がありました。

次に、その裏側になると思いますけれども、多客イベント時の自動車来退店ルートの資料をご覧ください。阪神戦やジャニーズのコンサートなど年間30日程度ある多客イベント時には、ドーム放射線道路の先の信号を先頭に周回道路まで渋滞するため、西入口と南出口の利用が困難な状況となるおそれがある。そこで、西警察署や大阪シティドームと協議した結果、多客イベント時でも渋滞しない西中学校裏の道路に面して設けた北出入口から、交通整理員を配置の上、右折出庫させ、いち早く大阪八尾線に帰す誘導を行うこととしているということでご説明がありました。

次に、店舗1階平面図をご覧ください。この図面の赤丸の部分、4カ所に交通整理員を配置するというご説明がありました。

以上が、現地視察の際、設置者からご説明いただいた主な内容です。

続きまして、現地視察の際に審議会委員からご質問いただきました内容及び設置者からの回答をお伝えいたします。

まず、加藤会長から、次のとおりご質問いただきました。

1つ目に、指針に基づく配慮事項において、「周辺道路の混雑時の主要交差点の交通整理員の配置は、具体的にどこか」ということにつきまして、今ご覧いただいた店舗1階平面図でお示しはされていますが、再度ご確認されました。それにつきまして設置者の回答ですが、「駐車場の出入口を中心に配置します。そのほかの場所は、開店後検討します」との回答を得ております。

2つ目に、「立地法指針上での自動車分担率は5%であるが、実際の車での来店はどれぐらいを想定しているのか」というご質問に対しまして、「自動車分担率は類似店舗からの数字で、野田阪神や喜連瓜破等の店舗の中で多いほうを取って、35%を想定している。大正区のほうがバス交通は発達しているが、大正止まりであるため、車での来店も想定している」との回答を得ております。

3つ目に、「先ほどの分担率でどれぐらいの交通量があるのか」というご質問に対しまして、「ピーク時の全体の交通量は、1時間当たり350台を予想している」との回答を得ています。

4つ目に、「北出入口は、平常時でどれぐらい車は出るのか。誘導は必要なのか」という

ご質問に対しまして、「歩行者動線から北出入口付近が重要エリアである。歩行者がたくさん通るため、ここがつかえると自動車もつかえることから、人的対応を考えている」との回答を得ています。

5つ目、「店舗からの出庫車による渋滞により、店舗西側の民間駐車場において出庫できないことは想定しているのか」というご質問に対しまして、「交通計画上は想定していませんが、確証がないため、出庫できない事態となれば、状況を見て所有者の方と対策をとっていききたい。この立地法の手続が終わればそれでよいということではなく、店舗が原因の問題に対する対策は行っていききたい」との回答を得ています。

加藤会長からの最後のご質問で、自転車の設置台数の基準等についてのご質問がありました。設置者のほうから、「大阪市との大規模建築物の事前協議の中で必要な値数は満たしている」ということで、ご回答をいただいております。その積算につきましては、20㎡当たり1台となっております。駐輪場の収容台数は1,650台、うち自動二輪車168台ということで届出がございました。

続きまして、難波委員から、次のとおりご質問をいただきました。

1つ目でございますが、「中央大通からの来店経路は、右折入庫による経路を考えていないのか」。2つ目に、「みなと通から入ると混むので、地元住民は右折入庫で入ろうとするのではないのか」というご質問に対しまして、「実際に経路としては可能であるが、警察との協議で、右折入庫ではなく左折入庫が原則であり、現在の経路を誘導経路としている。経路の告知を行った上で、右折入庫で来られた場合は、交通整理員がいる場合は、ほかの入口への迂回を誘導するよう指導することになる」との回答を得ています。

2つ目ですが、「公共交通機関の利用促進の具体的な内容について」というご質問と、「インセンティブはあるのか」というご質問をいただきました。これにつきまして、「チラシ等に公共交通機関をご利用いただくよう記載する予定である。インセンティブについては、例えば大阪市交通局や阪神電車とも連携して、公共交通機関の利用者にWAONでポイントを与えるなど連携していききたい」との回答を得ています。

続きまして、花田委員からのご質問でございます。混雑が予想されるオープン時や野球・コンサート等のイベント開催時の対応策について、ご質問をいただきました。これにつきましては、「通常時とは別に警備計画を立てて、その警備体制で対応を行っていく。また、京セラドーム大阪におけるイベント開催時は、駐車料金設定を変更するなど、店舗利用者の駐車枠を確保するための対策を行う」との回答を得ています。以上で事前の質問等の

報告を終わらせていただきます。

加藤会長 事前の現地視察の段階でいろいろご意見を頂戴したわけですがけれども、ほかに、今の説明を含めて、ご質問、ご意見を頂戴したいと思います。

松村委員 交通の側面がたくさん質問が出たかと思いますが、専門の立場としての意見を申し上げたいと思います。

この届出にある内容は妥当であると判断します。何が妥当なのかということですがけれども、交差点の誘導の話とか駐車場の台数というのは、妥当な計画がなされているだろうと判断します。ただし、これは 3,566台という日来店台数の試算を根拠にした値で、この値は類似店舗から取ってきたということで、それについては妥当な推計の仕方だとは思いますがけれども、原単位は現地の状況によって大きく変わってくるものですので、引き続きモニタリングが必要だろうと。それは、市からの意見書にもあった1番とか、6番か7番にあったような「新設後も」という文言でカバーできているだろうと判断いたします。

もう1つ、事前の説明会の時にご質問のあった公共交通機関利用促進という点ですがけれども、これはしっかりしてもらわなあかんという認識です。イオンさんは、これまでも大日のイオンとか十分な実績をお持ちですので、モノレールとの連携であったり、特別の切符を発売する等々の実績をお持ちですので、ぜひそれについては力を入れて、公共交通の利用促進に努めていただきたいと思います。バスと地下鉄と阪神といったものは、必須の事項になろうと思います。

もう1つ、自転車の件なんですけれども、直感的に言うと、このあたりは自転車の利用がおそらくかなりの台数だろうと推測いたします。1,000台オーバーの駐輪場を提供されるということで、駐輪についてはおそらく問題ないだろうと考えますがけれども、この周辺の自転車による来客者と歩行者との間の交錯事故とかが懸念されますので、公共交通の利用促進だけではなくて、自転車での来店者に対しても、交通ルールを厳守して歩行者の安全を図ることも啓発していただきたいと思います。それについては意見書に反映されていたと思いますので、特別文言を増やしてくださいというわけではなくて、新設後の対応、6番のところに入ってくるのだろうと思います。

ざっとそういうことを感じた次第です。ほか、また気づいた点があれば申し上げたいと思います。

加藤会長 難波委員は、いかがですか。

難波委員 先ほどご説明いただきましたので結構です。

加藤会長 1点だけ確認なんですけれども、北出入口ですかね。西中学校に面しているところですね。交通整理員の配置の場所ですが、北の出入口に配置するというのはあったと思うんですが、この部分ですね。この部分は、もともとありましたかね。現地視察の説明会の時にも、ここには配置するという事になっていたんですか。

事務局 はい。

加藤会長 我々、現地を視察した時に、ちょうどT字路になっているので、私はここに配置すると思っていなかったもんですから、非常に混雑する場合とかに必要になるのではないかなと思ったので、確認させていただいたわけです。

松村委員 交通整理員ですけれども、常駐ではない。必要な時に設置する。当然、開店時は設置されると思うんですけれども、特に先ほどご意見があった北のところは、生命線ですよ。出入口になっていて、しかも自転車、歩行者等の交錯がかなりある可能性があるところですよ。常駐というのは書いてないわけですね。必要に応じてということでしょうか。

事務局 はい。届出書添付書類の指針に基づく配慮事項では、必要に応じてという記載になっております。

松村委員 ここは、かなり必要性が高いし、ポイントだと思うんですよ。そういう意味では、歩行者、自転車の安全を重視して、ぜひ常駐としてほしいなという希望ですね。

もう1つは、多客イベント時の退店経路が普通の場合とかなり異なりますので、その誘導もしっかりしていただかないと、かなり混乱する可能性があるなということも感じます。それも、結局、北のほうから出て右に曲がっていくという形でしょうから、北のゲートは重要性が高いと思いますので、ぜひ交通整理員については適切な誘導指示をいただきたいと希望します。

吉川委員 初めてなのでわからないのですけれども、開店時間が9時から11時ということで非常に長いと思うのです。中学校がすぐそばにありますし、来客駐車場を利用することができる時間帯が8時半ということは、中学生とかは、もう登校して終わっている時間かなと思うのですけれど、こういう長い時間はどういう意向で設定されているのか、聞かせてください。

加藤会長 最近は24時間営業というのもありますので、それに比べると営業時間も短めな設定かなと思うぐらいですが、営業時間そのものは小売業を営む者が基本的には自由に決めることができるということですので、それに関する規制はほとんどないんですね。す

ぐ隣接して中学校があるので、自動車と生徒さんがどうなっているかということをつぶし懸念されていると思いますけど、そのへんをご説明いただけますか。生徒は、ここを通らないようになってるんですね。違うんですか。

事務局 通学路としての指定をいただいている道路になっております。ただ、こちらは現地の写真ですが、基本的には歩車分離がされている道路になっております。西中学校が写真左側のほうになっていますので、登下校の際にはこの歩道を使っていただいて、車との交錯を防いでいただく。なおかつ、出入口については、歩行者との交錯が懸念されますので、交通整理員等の人的な対応で設置者には対応していただきたいと考えております。

花田委員 今までの議論がわからないのですが、交通のことは、私も現地を別の時に拝見して懸念しております。警備員さんを配置するということですが、車の振り分けや安全の確認はできると思うのですが、渋滞そのものを緩和することはなかなか難しいかなと思いますので、その点に関しましては、屋内でしたでしょうか、敷地内でぐるぐる回して薄めるというようなお話をお聞きしています。それを十分されて、外で渋滞をなるべくしないようにされたほうがよろしいのではないかと思います。

それから、私もイベントの時のことがものすごく気になっておまして、駐車場が足りるかなというのも若干気にはなりました。しかし、それは十分だというようなご説明をいただきましたので、あとは混雑のことをごさいました。

それから、交通以外のことでちょっと気になりましたのが、建物がどのようになるかというのはわからないことですが、外から見た時に、なるべく緑化をすとか、あるいはイオンさんは今までにもすごく廃棄物なども考慮されてやってらっしゃいますので、外から見た時の状態が威圧的にならないようにされて、最新の、例えば緑化とか、あるいはエネルギー対策とか、そういうことをおやりになると非常にアピールされると思います。ちょうどこれが新しくできるということですので、そういうこともお考えになるといいと思いました。

まだ工事着工も先で決まっていないということですので、むしろこの段階でそういうことまで全部お考えになられて、見に来ていただけるぐらいのすばらしい建物にされると、また企業としてのブランドにもなるかなと思いますので、それも配慮いただけたらなという感想を持ちました。以上です。

馬場委員 現地の視察に行っていないので、実際に行かれた方におうかがいしたいので

すが、この多客イベント時に北出入口1カ所ということですが、大体混雑するのは夕方、野球の試合も5時から9時ぐらいということで、北出入口1カ所だけできちんと誘導できるのかなと思います。特に、歩行者が九条方面に向かって信号無視をして、横断歩道をだらだら渡るとか、そういうトラブルが実際起きないかなと少し懸念します。

難波委員 イベント時ということは、こちらの商業施設に来られるというよりは、ドームのイベントの人の流れということでよろしいでしょうか。

馬場委員 あと、実際にお買い物に来られる方の流れですね。特に夕方ですから。

難波委員 営業時間がこちらのほうが長いので、ドームのお客様がそちらに流れていくという可能性はあると思うのですが、それは3階のデッキでつながっているもので、そちらをご利用されるかなと思うんですね。

ドームでイベントをやりまして人の流れと車の流れが渋滞いたしますのが、多客イベント時の自動車来退店ルートという図面を見ていただきたいのですが、大阪ドーム前交差点、南交差点というところがあります。難波境川線と書いてあるところですけど、実はここが一番、客待ちタクシーが並ぶところで、お客様は、こちらの出口から出られて、JR大正駅のほうに流れる。それか、南出口と書いてますよね。計画地のすぐ南のところなんですけど、ここから大阪八尾線のほうに出られて、交差点を渡ってJR大正駅に出られる。ご利用客は、地下鉄のお客様よりもJR大正駅のほうが多いものですから、イベントが終わりますと、大体、この難波境川線のタクシー待ちと人の流れのところ、それから客待ちタクシーだけじゃなくて、お迎えの車も難波境川線のほうに来て、よく渋滞を起こしています。人の流れは、南交差点と、それから大正橋交差点のほうに流れて、JR大正駅のほうに出ていくという形でございます。

ですから、北側を流れていくというのは、ドーム前駅も施設から行けますので、このあたりで人の流れが渋滞することはイベント時にはない。南側は、これは商業施設とは関係ない話ですけども、現在も解消されていません。現況報告はこのぐらいでいいでしょうか。

加藤会長 ほかにございませんか。では、大体ご意見を頂戴したということで、よろしいでしょうか。

そうしますと、この件につきましては、交通渋滞を懸念される住民等の意見書も出されていたわけですが、後ほど申し上げますように、設置者としてもできるだけ前向きに対応していただけるということで、先ほど松村委員からも、基本的にはこの計画は妥当

ではないかというご意見も頂戴しておりますので、届出上は法の趣旨に沿い、指針を踏まえた内容になっておるといことで、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有しない」ものとして取り扱ってまいりたいと考えております。

ただし、大規模小売店舗立地法連絡会議で7つぐらい指摘があったのですけれども、これに加えてご意見を頂戴しましたので、次のような附帯意見を申し添えたいと思います。

地域住民の意見にもあるように、特にオープン時、それから多客イベントにおいて、店舗周辺道路が混雑する懸念があるため、周辺交差点に大きな影響が発生しないよう交通整理員を適切に配置し、来退店車両を誘導するなど、円滑な交通処理に努められたい。

公共交通機関の利用促進をチラシなどを通じて告知する、あるいはインセンティブを付与することなどの取り組みを通じて、自動車の利用抑制の推進に努められたい。

自動車抑制策の実施や適切な交通整理員の配置などにより、広域的な誘導を行い、交通安全や円滑な交通処理に努められたい。また、自転車利用も多いと予想されるので、歩行者との交錯事故も懸念されるため、歩行者の安全を図るよう最善の注意をしていただきたい。

それから、大阪ドームシティ開発協議会の場を通じて、周辺道路の交通状況に応じ、岩崎橋地区全体として適切な誘導などの検討を継続的に行うように努められたい。

深夜営業に関して、周辺環境に悪影響を及ぼさぬよう、必要に応じて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。

新設後においても、対応策の前提として行った調査・予測結果を検証するなど、周辺地域の生活環境の保持についても適切な配慮をして、店舗の維持・運営に努められたい。

当該店舗の設置者は、地域社会の一員としての社会的責任を十分自覚し、周辺地域の生活環境保持のために、指針に基づき法的配慮を求めている事項についても、関係行政機関や地域住民と協力して適切な対応に努められたい。

それから、緑を配置するなど、威圧的な景観にならないよう留意していただきたいという点も、たくさんになってしまいましたが、附帯意見を付けたいと思いますが、ご異議ございませんでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

加藤会長 異議なしの声がありましたので、「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。それから、附帯意見は申し添えることとしたいと思います。どうもあり

がとうございました。

続きまして、議事②、③、「(仮称)大阪駅北地区先行開発区域Aブロック店舗」、「(仮称)大阪駅北地区先行開発区域Bブロック店舗」の新設に関する届出内容等について、事務局よりまとめて説明をお願いしたいと思います。

事務局 「(仮称)大阪駅北地区先行開発区域Aブロック店舗」並びに「(仮称)大阪駅北地区先行開発区域Bブロック店舗」の新設について、まとめてご説明申し上げたいと思います。

本件の場所でございますが、JR大阪駅北側でございます開発区域約24haのうち、7haを先行開発区域といたしまして、区域内を南から大きくA、B、Cの3ブロックに分けまして、各ブロックに商業施設及びナレッジキャピタル等複合施設を建設する計画となっております。今回、Cブロックにつきましては分譲住宅の予定でございますので、これを除いたAブロックとBブロックの2カ所につきまして届出があったところでございます。

店舗面積の合計は、Aブロック店舗が3万3,000㎡、Bブロック店舗が3万5,000㎡となっております。Aブロック店舗の設置者は、メックデベロップメント有限会社他5社であり、Bブロック店舗の設置者は、三菱地所株式会社他7社でございます。小売業を行う者は、現状では未定でございます。

用途地域は商業地域、平成22年2月25日に届出がございまして、大規模小売店舗の新設予定日は平成24年度下期となっているところでございます。

前方のスクリーンをご覧になっていただきますと、この敷地を西側からながめた写真でございます。右手がJR大阪駅の方向でございまして、そこから北側にヨドバシ梅田がございまして、ここから北のほうに行きますと今回のAブロック店舗の予定地、もう少し北側に行きますとBブロック店舗の敷地がございまして。

次に、完成予想図をご覧になっていただきますと、右側がJR大阪駅でございまして、左が北に向かっているという状況でございます。まず、南側にAブロック店舗、そしてその北側にBブロック店舗といった配置になります。

次に、施設の配置に関する事項につきまして、各施設の場所を平面図でご説明申し上げたいと思います。

まず、Aブロック店舗につきまして、地下2階の平面図でございます。駐車場は、地下2階と地下3階にございまして、建物全体の収容台数は405台でございます。うち届出台数は146台となっております。なお、地下3階部分につきましては、Aブロック店舗駐車

場とBブロック店舗駐車場の地下車両連絡通路が設けられております。

駐輪場は、地下1階に自転車駐輪場、地下2階に自動二輪車駐車場がございます。地下1階の自転車駐輪場全体の台数は212台でございますが、うち届出台数は87台でございます。地下2階の自動二輪車駐車場の全体の台数は61台ございまして、そのうちの届出台数は20台でございます。

荷さばき施設は、地下2階に50㎡でございます。廃棄物保管施設も同じく地下2階に設けられておりまして、届出保管容量は、合計で109㎡でございます。

各施設の一覧につきましては、この表のとおりでございます。

次に、北側でございますBブロック店舗についてご説明申し上げたいと思います。

駐車場は、地下2階、地下3階にございまして、建物全体の収容台数は591台で、うち届出台数は155台となっております。地下3階部分にはAブロック店舗駐車場とBブロック店舗駐車場との地下車両連絡通路が設けられているところでございます。

駐輪場は、地下1階に自転車駐輪場、地下3階に自動二輪車の駐車場が設けられております。地下1階の自転車駐輪場の全体の台数は201台でございます。うち届出台数は95台でございます。地下3階には自動二輪の駐車場が設置されておりまして、全体台数は80台でございます。このうち届出台数は19台でございます。

荷さばき施設は、地下2階に設けられておりまして、80㎡でございます。廃棄物保管施設は、同じ地下2階に設けられる予定で、届出保管容量は合計で82㎡となっております。

各施設の一覧は、一覧表のとおりでございます。

次に、施設の運営方法に関する事項につきまして、Aブロック店舗、Bブロック店舗の共通事項からご説明申し上げたいと思います。

まず、小売店舗の営業時間でございますが、午前6時から午後12時まで、また一部につきましては24時間となっております。来客の駐車場利用時間帯及び荷さばきを行うことができる時間帯は、どちらも24時間となっております。

また、駐車場の自動車の出入口でございますが、まずAブロック店舗の駐車場の自動車出入口は、建物1階東側に入口が1カ所設けられ、左折インの入口でございます。建物1階東側に出口が1カ所設けられておりまして、左折アウトで出ていく。Aブロックにつきましては、入口左折イン、出口が左折アウトということで計画されているところでございます。

また、Bブロック店舗の駐車場の出入口は、建物1階東側に入口1カ所、左折インでございます。出口は、北側に面したところに出口1カ所が設けられまして、ともに左折イン、左折アウトの構造になっております。

次に、届出書の添付書類の概要についてご説明申し上げたいと思います。

各建物の概要でございますけれども、ともに地上38階、地下3階建ての高層ビルディングでございます。Aブロック店舗は、主に小売店舗、オフィス、ナレッジ施設等で構成されておりまして、Bブロック店舗は、低層階は小売店舗とかナレッジ施設がございますけれども、高層タワー階は、主にホテル、オフィス、レジデンスといった建物構成でございます。

立面図でご覧になっていただきますと、一番右側がAブロックの建物でございます。北側が商業ゾーン、高層部分がオフィスゾーンといったモデルでございます。ここから北に行きましたBブロックは、ナレッジとか商業ゾーンでございまして、南側の高いビルがオフィスゾーン、北側の高いビルがナレッジ・商業・オフィス、一番高いところはホテル・サービス・アパートメントゾーンとなっております。

次に、駐車場におけます必要駐車台数でございますが、各店舗における各値から指針に基づく必要駐車台数を算出いたしますと、Aブロック店舗は146台でございます。また、Bブロック店舗は155台となります。これら算出された必要駐車台数に対しまして、届出台数は、指針値を満たしている状況でございます。

次に、来客の自動車の来退店経路についてご説明申し上げたいと思います。これは入庫動線でございますけれども、Aブロック店舗につきましては、新御堂とかその側道とかを通りまして北方面から入ってくる。南側は、国道2号とか周辺道路から入ってまいりまして、東側方面から左側の入口を左折インするといった入庫経路でございます。

Bブロック店舗の来店経路でございますが、北側、新御堂とか難波筋から入ってくる、もしくは国道2号から回ってくるということで、各周辺道路から入ってくるわけですが、同じく東側に入庫入口がございますので、東側入口から左折インで入庫するというのが来店経路でございます。

次に、退店経路でございますけれども、Aブロック店舗の退店経路は、建物東側に左折アウトで出口がございますけれども、左折アウトすぐの交差点で西側へ出まして、そこから南下いたしまして、幹線道路から東西に分かれまして、北は新御堂、難波筋に上がっていく、もしくは南に下がっていくといった経路でございます。

Bブロック店舗の退店経路は、店舗北側に出口がございますので、北側出口から左折アウトいたしまして、すぐの交差点を左折いたしまして南へ下ってくる。AブロックとBブロックの間のところを東へ折れる左折のコースと、南のほうへ回ってそのまま下りていく。南のほうに下りてきますと南方面、左折した分については北方面。あと、新御堂とか難波筋に分岐いたしまして、周辺道路に流れていくという退店経路でございます。来店・退店経路につきましては、以上でございます。

続いて、騒音関係でございます。各機械の稼働時間等でございますけれども、Aブロック店舗に設置されます排気口・吸気口・冷却塔の一部の稼働時間は24時間、排気口・吸気口・排気ファン・室外機の稼働時間は午前8時から午後12時、冷却塔・ポンプの一部・冷温水発生機の稼働時間は午前8時から午後9時までとなっております。Bブロック店舗に設置されます排気口・吸気口・ポンプ・排気ファン・室外機・冷却塔の稼働時間は24時間となっております、排気口・吸気口・室外機の一部・冷温水発生機の稼働時間は午前8時から午後10時までとなっているところでございます。

続いて、Aブロック店舗の昼間の騒音予測結果でございます。3カ所で測定・予測しておりますけれども、いずれも基準値を満たしております。夜間の騒音レベルの予測でございますが、これも3カ所でございますが、基準値を満たしているということでございます。夜間の騒音レベル最大値の予測でございますが、A、B、Cの3地点でとった騒音レベルは、基準値をいずれも満たしているという予測結果が出ているところでございます。

次に、Bブロック店舗でございます。昼間の騒音レベルの予測結果は、同じく3カ所で測定いたしておりますけれども、基準値をすべて満たしております。夜間の予測結果は、基準値を3カ所とも満たしているところでございます。夜間の騒音レベル最大値の予測結果は、基準値を3カ所とも満たしているということでございます。

次に、廃棄物の関係でございます。Aブロック店舗の1日当たりの予測排出量は、一般廃棄物は21.49m³、再生利用対象物は9.37m³、合わせて30.86m³でございます。Bブロック店舗につきましては、1日当たりの予測排出量は、一般廃棄物は23.18m³、再生利用対象物は10.06m³、併せて33.24m³でございます、これに対して十分な保管容量を確保しております。

最後に、本届出に関します大規模小売店舗立地法第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、ご説明申し上げます。

住民等説明会は、平成22年3月16日に開催されたところで、平成22年3月5日から本年

7月5日までの4カ月間、届出書の縦覧及び意見書の受付を行ってきたところですが、意見の提出はございませんでした。

なお、本届出につきましては、本市関係局等で構成いたします「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きまして、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。

特に意見といたしまして、交通安全や円滑な交通処理に努めるとともに、犯罪や非行の防止等においても、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ること。公共交通機関の利用促進に取り組むなど、自動車の利用抑制の推進に努めること。新設後においても、対応策の前提として行った調査・予測結果を検証するなど、周辺地域の生活環境の保持についても適正な配慮をして、店舗の維持・運営に努めること。最後に、当該店舗の設置者は、地域社会の一員としての社会的責任を十分自覚し、周辺地域の生活環境保持のために、指針に基づき法的な配慮を求めている事項についても、関係行政機関や地域住民と協力して適切な対応に努めること、といった意見を取りまとめているところがございます。説明は以上でございます。

加藤会長 ただいまの説明に関しまして、ご意見、ご質問ございましたら、よろしくお願いたします。

花田委員 まず、車の点ですが、意見書にもありましたが、これだけ便利な場所にありますので、なるべく車では来にくいようにすることはできないのでしょうか。と申しますのは、先ほどの入退店経路でございますね。確かに建物から出る時は左折で出ます、左折で入りますということですが、それまでのところでかなり右折とか、歩行者なんかもありましたらかなり渋滞するのじゃないかなあということがあります。あと、見込みなのでしょうか。12台時、15台時とありますが、これは予測なのかもしれませんが、例えば12台時でしたら、5分間に1台ということなんですが、こんなものなのかなあという疑問も持ちました。

基本的にここには公共交通機関で来るようにして、例えば荷物が大きくなるようでしたら、送るとか。つまり、車で来るということは、駐車もそうですが、周辺道路がさらに混むことにもなりますので、なるべく車で来にくいような抑制策を考えられてはどうかと思います。これは、ご専門の先生にお聞きしたほうが良いとは思いますが、素人が見ても、何かすごくそういう感じがしましたし、あんなに近いところなのに車でわざわざ来たら損するぐらいの感じにしておくといいのかなあと思いました。

2つ目ですけれども、さっきちらっと災害時というのがございましたでしょうか。災害時はなかったでしたっけ。騒音のちょっと前ぐらいに、ちらっと聞こえたような、聞こえないような。あ、違いますね。わかりました。申し訳ありません。

災害の時のことを考えてらっしゃるのかどうかということです。東京などでは、東京駅周辺で、例えば帰宅困難者がかなり出るわけですね。ただ、災害が起きた時の時間帯にもよりますが、帰宅困難者というのは元気な方なんです。たぶん大阪駅周辺を通勤、通学で使ってらっしゃる方、あるいは買い物にいらっしゃっている方なので、もしそうなった時に、そういう方たちをむしろマンパワーとして、1日、2日ここにいていただいて、少し動いていただくということを考えた時に、例えば備蓄とか、そういうことも考えてビルを建てられているのかどうか、ちょっとわかりませんが。今のご説明は、例えば騒音のこととか、今、私が申し上げた交通のこととか、廃棄物のこととか、「マイナスにはこういうふうに対処していますよ」というご説明だったのですが、むしろプラスに少し考えられないかなあと。プラスにこのビルを利用していくということも考えられないのかなと思いました。

最後に、こういう高層ビルが大阪駅の近くには随分できていると思いますが、例えば風の通りをよくするのか、悪くするのかですね。せっかく大阪府も大阪市も「風の道」みたいなことを考えてらっしゃるので、そのあたりの調査みたいなことはされているのか。もしご存じだったら、お聞かせいただければと思います。

松村委員 交通の専門家ということで、一応意見を申し上げたいと思いますけれども、私も同感です。この地域ですから、公共交通で来るのが大前提だと思います。とはいえ、駐車場0台というわけにもいきませんので、どうしても車で来ざるを得ないという方々の台数を確保するという意味では、指針に基づいてつくったということですので、今回の提出案件について、まあ、しゃあないなあというのが実感。そういう言い方はよくないかもしれませんが、妥当な結果だろうと思います。

ただ、ここのエリアについて言うと、いろんなことが想定されると思うんですね。AブロックとBブロックの間の通路を設置されたのは、おそらくAとBを自由に行き来できるように、駐車場を柔軟に運用していこうというあらわれと解釈したのですけれども、そのあたりはどうなんですかね。あまりにもBが多ければ、Aのほうに地下の駐車場通路を通じて回ってもらうとか、逆にAからBに回ってもらうとか、そういうことを想定されて地下通路をつくられたんですかね。そういうふうな運用をされるんですかね。

事務局 はい、そのような運用を考えていると設置者からもお聞きしております。

松村委員 Aブロック、Bブロックの運用というのは、たぶんそうだと思いますね。あと、この上にオフィスタワーが建つわけですから、そういう意味では、同じAでも、店舗用と業務用はどう運用されるんですか。ストリクトに決めて、「ここは店舗用なので、オフィスの人間には使わせへん」というような運用なんですかね。

事務局 今回、届出自体は、先ほど説明にもありましたとおり、全体の駐車場台数という届出ではなくて、あくまでも商業施設用の台数が何台かといった届出をしておりますので、特に枠として商業施設用を決めているというわけではなくて、商業施設の利用者及びオフィスの利用者もともに駐車場をご利用いただけるような計画になっております。

松村委員 たぶんそれでいいと思うんですね。146台だけじゃなくて、405台をうまく活用していただいて、AブロックはAブロックで活用するという話もあるでしょうし、BブロックはBブロックで活用するという話もあるでしょうし、AとBを一緒に地下通路で活用していくという柔軟な運用をぜひお願いしたいなあということです。

審議会とは関係ない話を若干させてもらいたいのですけれども、こういう案件がぼろぼろと出てくるので、個別に対応していくのは十分可能だと思うのですけれども、個別の最適解が全体の最適解とはなり得ないだろうと個人的には思っています。意見書にもあったように、「今後もモニタリングしてちゃんと対応してくださいね」というようなことが書かれていますけれども、「ちゃんとモニタリングするような組織なりがあるんですか」という話ですね。

先ほどのイオンさんの大正の話でしたら、協議会をつくられて、地元の方々も入って対応していくという話があったのですけれども、このエリア全体を考えていった時、適切な交通環境を維持していこうと思うと、このエリアだけではたぶん難しい。ヨドバシカメラさんだったりとか、阪急さんだったりとか、梅田エリアの開発をされていますよね。そういう全体としてどうあるべきかという議論があった上で、審議会に下りてきて、「ここについてはこうなっています」と言っていたら、非常に安心してものが言えるわけですが、その全体像が見えていない中で、オンゴーイングで動いている話ですから、全体像を提示せよというのは非常に難しい話だとは思いますが、とはいえ、もし何か問題があった時にきちんと対応できるような組織がないと、文言では「きちんとモニタリングしてください」とは書けますけれども、「じゃあ、どうするんですか」というのが正直なところですね。そこについては、答えていただくというわけではなくて、意見とし

て申し上げたいと思います。

加藤会長 今回の点については、大店立地審でもよく話題になるというか、トピックなんですよ。最初にたぶん問題になったのはヨドバシカメラの時です、「駅前すぐなのに、そんなに駐車台数が要るの？」という話になって、大阪市の対応も、国の立地審よりも基準が少なめになっているんですかね。そのへんからご説明いただけませんか。そもそもこれの場合は、大阪市の基準に照らした必要設置台数ですか。それとも国の立地法に照らしたやつですか。どっちですか。

事務局 今、加藤会長がおっしゃっているのは、必要駐車台数の算出における指針値というものがあまして、今回の店舗であれば、こういう各値から必要駐車台数が何台かを計算する式があるんですけども、その中で例えばCの自動車分担率で、市独自基準によって軽減している部分がございます。その点については、国における指針と若干違う、要するに軽減している部分がございます。それ以外の部分については、基本的には国の指針値をもとに計算をしております。先ほどのヨドバシカメラの時は、まだ市の独自基準は設けておりませんでしたので、その時には国の指針をもとに計算をしておりました。

加藤会長 もともと立地審というのは、国の定めた基準を下回らなければ問題ないという基準で、多くてもだれも文句の言えない基準なんですよ。ただし、「こんな場所でそんなに駐車台数要るの？」という話は常にあるので、そういう意味では、大阪市のように必要台数自体を低くしてもらおうというのは、この立地に関しては望ましい対応の仕方ではないかと思います。ただし、いくら低くしても、設置者がたくさん駐車台数を取ると、同じことではあるんですけどね。というのが、まず1つ、説明ですね。

それと、ヨドバシカメラについては、特に駐車台数の問題はあるんですか。過去、出店してから何年ぐらいになるんですかね。

事務局 当時の担当者から、開業時に車で来店される方が多く、建物の上層階に駐車場があるのですが、そこへの入庫待ち車両が多くなりすぎて交通渋滞が発生してしまったとお聞きしております。その時にヨドバシカメラさんでは、隣に臨時駐車場という形で、空き地がございましたので、そちらを活用いただいて対応いただいたという話は聞いております。

加藤会長 今回の場合は、もうちょっとフレキシブルな駐車場の活用を考えられているので、オープン時のピークにもうちょっと対応ができると考えていいですかね。

事務局 そのような形で設置者からお聞きしています。

加藤会長 大阪市、頑張っているよというのが1つの確認事項で、それと地域全体として取り組むというの、また常に問題になるところですね。前は、たぶん天王寺のところでも問題になったんですね。つまり、新しく建物を建てて、その駐車場と、そこに集客する車が増えたことによって、当然、もう既にかかなりの交通量があるので、そのへんも含めた全体的な計画が必要だというのは、常に問題になって、当局に対してお願いをしていたんですかね。

事務局 天王寺・阿倍野エリアにつきましても、開発全体の中で、オープン後も継続的にご検討いただくようにお伝えさせていただいております。

加藤会長 例えば先ほどのイオンで言えば、オープンした後に実態がどうなっているかを調べて、必要であれば対応策をとる委員会みたいなものがある。今回の場合は、特にないわけですね。あるいは、問題が顕在化した場合には、連絡協議会みたいなものがその対応策をとるように指導できるといいますかね、そういう制度になっているかどうかということですね。

難波委員 お尋ねしたいのですが、大阪北口広場にAブロックは隣接しておりますが、私の聞いた話では、Aブロックは、大阪北口広場の地下店舗等をつくりまして、一部地上棟もあるんですけども、それをAブロック店舗として一体的に利用するというプランが出ていて、そういった絵も発表されていますけれども、本来、敷地外とはいえ、一体的に店舗として利用するならば、その部分の面積も含めて申請すべきところではないのでしょうか。そのへん、私はちょっとわからないので、教えていただきたいのですが。

事務局 難波委員からおっしゃられたとおり、大阪北口広場がAブロック店舗とJR大阪駅の間でございます。基本的には大規模小売店舗立地法では、建物ごとに届出を行っていただくという考え方になっていまして、建物を一にするエリアは建物としてとらえていただくこととなりますので、大阪北口広場がAブロック店舗と建物を一にしているかどうかという考え方が重要になってくるのですけれども、設置者からの申出といたしまして、大阪北口広場については、建物として1つで独立しているものだという考え方で、今回の届出とは分けて届出をいただくことになっています。

今後、大阪北口広場については、大規模小売店舗立地法上の届出を行っていただく予定にはなっておりますが、今回は届出が間に合わなかったということで、今回はAブロック店舗とBブロック店舗の2つの案件についてお届けをいただいております。

難波委員 ということは、北口広場のほうも立地法の対象になる店舗面積を有するとい

うことなんですか。

事務局 今、お話をおうかがいしている限りでは、1,000㎡を超えるものとお聞きしています。

難波委員 利用としたら、でも一体ですよ。図面をずっと見ていて、B1のエスカレーターの立地とかこのあたりを見ると、おそらくここらへんでつないでいくのだろうなという気がしたのですけれども。

事務局 今回、まだ届出が出ていない案件ですので、確かな情報ではないですが、駐車場の運営自体は、AブロックとBブロックがつながっていて一体で運営されているというところもございしますが、大阪北口広場もAブロック店舗の駐車場を共用で使用するとお聞きしております。

難波委員 北口広場自体に駐車場の設置ができないから、隔地駐車場にするという計画で進めるんですか。

事務局 A・Bブロックの中の駐車場で設けられるということで、要するに北口広場の中には設けられないということです。

加藤会長 ちょっとイメージがわかりませんが、どういう感じですか。北口広場に店舗が貼りつくんですか。

難波委員 そうなんです。北口広場のところに、地上階と、それから地下ですね。JR大阪からそのまま地下を通ってお客さんを流すという形で、北口広場自体の上は、普通の歩行者。ちょっとイベント広場っぽい感じで、いわゆる公園という感じではない感じの絵を見ているのですけれども。

ですから、北口広場というのは、大阪市有地になる行政財産の位置づけですから、その中に駐車場を設けたりはできないのだろうなと思っていたのですが、隔地駐車場をAブロック、Bブロックから確保するかもわからないというような話だったら、本当は一体で見たほうがいいんじゃないかなあという気もするのですけれども、計画自体がまだはっきりできてないんですか。

事務局 そういうことです。例えば大阪北口広場がAブロック店舗と一緒に建物だということであれば、届出上はAブロック店舗を増床して北口広場を設置したということになってきますので、その時点での判断にはなるかと思います。

難波委員 はい、わかりました。

加藤会長 ほかにご質問はよろしいですか。

そうしましたら、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、委員の皆様からご意見をいろいろいただきましたが、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は意見は有しない」ものとして扱ってまいりたいと考えます。

ただし、先ほどの連絡協議会の意見もありましたけれども、それを踏まえて附帯意見を付けるとすれば、交通安全や円滑な交通処理に努めるとともに、犯罪や非行の防止などにおいても、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。それから、2番目はちょっと足して、周辺の機関と連携して大阪駅前地区全体における公共交通機関の利用促進に取り組むなど、自動車の利用抑制の推進に努められたい。それから、新設後においても、対応策の前提として行った調査・予測結果を検証するなど、周辺地域の生活環境の保持についても適正な配慮をして、店舗の維持・運営に努められたい。当該店舗の設置者は、地域社会の一員としての社会的責任を十分自覚し、周辺地域の生活環境保持のために、指針に基づき法的配慮を求めている事項についても、関係行政機関や地域住民と協力して適切な対応に努められたい、というような附帯意見を申し添えたいと思いますが、異論はございませんでしょうか。

（「異議なし」の声あり）

加藤会長 異議なしの声がありましたので、「特に意見を有しない」ものとして、附帯意見を申し添えることにしたいと思います。ありがとうございます。

以上をもちまして、市長から依頼のありました新設3件についての調査審議は終了し、市長に対する意見具申の文書をまとめることとなりますが、文書内容につきましては、ご一任いただくということでよろしいでしょうか。

それでは、ご一任いただいたということで、必要な手続を行ってまいりたいと思います。

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。

委員の皆様には、本日、大変お忙しい中、まことにありがとうございました。これをもって本日の審議회를終了いたします。

閉 会 午後5時52分