

平成 15 年 4 月 24 日

株式会社 島津製作所

代表取締役社長 矢嶋英敏 様

京都市長 榎 本 頼 兼

大規模小売店舗立地法第 8 条第 7 項に基づく届出に対する市の勧告について
(通知)

平成 15 年 2 月 25 日付けの大規模小売店舗立地法(以下「法」という。)第 8 条第 7 項に基づく届出に対する市の勧告について、下記のとおり通知します。

記

1 大規模小売店舗の名称及び所在地

(仮称)ダイヤモンドシティ五条ショッピングセンター
京都市右京区西院追分町 25 - 1 番地 25 - 2 番地

2 法第 9 条第 1 項の規定による勧告について

法第 8 条第 7 項に基づく届出及び自主的対応策を検討したところ、周辺の地域の生活環境に著しい悪影響を及ぼす事態に至るとはいえないと判断し、勧告を行わないものとしします。

3 付帯意見その他

今回、上記のとおり勧告を行わないと判断しましたが、届出者においては、当該店舗の立地条件を勘案して次の配慮が望まれます。

ア 当該大規模小売店舗開業後、交通整理員による安全対策を徹底するとともに、問題が生じた場合は新たな対策を講じることが必要であるほか、店舗開業後に有効な対策を講じることができるよう、周辺道路の現況把握に努められること

イ シャトルバスを含めた公共交通機関の利用促進策の具体化及び周辺道路の混雑緩和を図るため隔地駐車場確保に向けた取組を継続されること

ウ 周辺の土地利用に与える影響を自覚し、パートナーシップによるまちづくりに積極的に貢献していくこと

勧告を行わない理由

法第4条の大規模小売店舗を設置する者が配慮すべき事項に関する指針（以下「指針」という。）を踏まえ、次のとおり法第8条第7項に基づく届出及び自主的対応策を検討した。北出入口にかかる問題以外は、法第8条第4項の規定により市が述べた意見を適正に反映していると判断し、検討は北出口にかかる自主的対応策を中心に行った。

指針では、来店経路について「設置者は、大規模小売店舗に向かう顧客や業者等が、大規模小売店舗及びその施設に到着するまでに適切な手段や経路を選択できるよう、以下の措置を合理的に選択し、必要に応じ組み合わせて実施することが必要である。」とし、具体的な配慮事項として「駐車場への経路が住宅地の生活道路等静穏が要求されるような道路や歩道と車道が明確に区分されていない学校等への登下校ルートとなる道路や狭隘な道路を極力回避するようにすること。やむを得ず経路の一部がこうした道路を通る場合においては、登下校時間帯の通行を避けることや不用意なクラクション等による騒音を抑えること等を来客に呼びかけるなどの措置を講ずること。」を挙げている。

この配慮事項の趣旨を退店経路に準用して検討を行った。退店経路に当たる東経2号線は、車道幅員6メートル、西側に幅員約1.8メートルの歩道があり、高辻通・高辻南通間（約70メートル）が西院小学校の通学路に指定されている。自主的対応策では、学校が休みの土曜日、日曜日、祝日、年末の繁忙期の12時から20時までに限定して、北出口から1時間当たり50台から100台までの車両を退出させる計画であることから、登下校時間帯の通行を避けていることになるとともに、北出口等には交通整理員の配置も表明されており、不用意なクラクション等による騒音を抑えることなども十分可能である。したがって、この自主的対応策の内容をもって、指針の配慮事項を満たさず「生活環境に著しい悪影響を及ぼす事態の発生を回避することが困難」とはいえない。

次に、指針の配慮事項にとらわれず退店車両による周辺地域への影響をいかに緩和するかという観点からも検討を行った。追加資料では、五条通の混雑度と佐井西通へ迂回する車両の割合を具体的に示していないが、このことをもって、佐井西通へ迂回する車両がないとは言えず、五条通が混雑した場合は、万寿寺通、高辻通等の周辺道路の交通量が増加するのは事実である。佐井西通（五条通・高辻通間400メートル）には歩道がなく、店舗駐輪場への入口もある。佐井西通東緯14号線交差点は、見通しが悪く交通事故が多いと住民からの意見書でも指摘されている。地域の住民にとっては、通過車両が少ない方が好ましいことは言うまでもないが、自主的対応策で表明されているとおり、北出口と東経2号線高辻通交差点に配置された交通整理員の誘導のもと、1時間当たり50台から100台までの制御された車両が東経2号線（約150メートル）を通過する影響と、全く制御されない状況にある車両が佐井西通へ迂回、進入し周辺に与える影響とを比較検討すると、北出口を廃止する積極的な理由にはならない。

以上の理由から、市は、周辺の地域の生活環境に著しい悪影響を及ぼす事態に至るとはいえないと判断し、勧告を行わないものとした。

しかしながら、届出者に対しては、以下の点について配慮が望まれる。

まず、周辺の交通処理の問題である。北出口を限定的に使用するだけで、周辺の生活道路へ車両が迂回するのを防げるものとは言い切れない。交通整理員による退店客車両の適切な誘導など、自主的対応策で表明されている交通対策を誠実に実行することはもちろんのこと、問題が生じた場合は新たな対策を講じることが必要である。

また、店舗開業後の周辺道路の状況については、現時点では不確定要素が多く、完全な対策を立てておくことは困難であるため、店舗開業後に有効な交通対策を講じることができるよう、開業前の周辺道路の状況を把握することが必要である。

さらに、来店客車両による交通問題を緩和するためには、シャトルバスを含めた公共交通機関の利用を促進し、自家用車による来退店を抑制することが不可欠である。自主的対応策でもシャトルバスの運行等があげられていたが、地域生活者の利便性増進や来店客車両の減少に繋がる様々な公共交通機関の利用促進策の具体化が望まれる。また、来退店客車両の分散化を図り、周辺道路の混雑を緩和するため、引き続き、隔地駐車場の確保に向けて努力されることが望まれる。

なお、本件のように大規模な商業開発を行うことは、周辺の生活環境のみならず土地利用に与える影響も大きい。このことを届出者は自覚し、パートナーシップによるまちづくりに積極的に貢献していくことが望まれる。この付帯意見は「真に豊かな地域コミュニティの構築」という観点から議論されたものであり、届出者が、この大目標を常に念頭に置き店舗運営に努められることを願う。