

第 61 回まちづくり審議会大規模小売店舗等立地部会議事要旨

- 1 日 時 平成 28 年 12 月 19 日 (月)
13 時 30 分から 17 時 00 分まで
- 2 場 所 神戸市教育会館 5 階 501 号室
- 3 出席者 部会長 荏原 明則
委員 森津 秀夫
委員 片山 朋子
委員 住友 聰一
委員 岡 絵理子
委員 室崎 千重
- 4 審議案件
 - (1) 法第 8 条第 4 項の規定に基づく県の意見の有無等 (案) について
 - ① 銀ビルストアー新宮店、ゴダイドラッグ新宮店 (新設)
 - ② コストコホールセール尼崎倉庫店 (変更)
 - (2) 条例第 4 条第 2 項の規定に基づく知事の意見の有無等 (案) について
 - ① (仮称) マックスバリュ南今宿店 (新築)
- 5 審議の概要 別紙のとおり

議案 1：銀ビルストア新宮店、ゴダイドラッグ新宮店

審 議 の 概 要

事務局から届出施設の概要（駐車場の充足等交通に係る事項、騒音の発生に係る事項等）について説明した後、審議を行った。

委員：騒音の総合的な予測・評価については、全ての地点において環境基準は満足しているが、D地点において環境基準と近い値となっていること、またその騒音が空調室外機、荷さばき作業に起因するものであることから、注意が必要ではないかと考える。夜間において発生する騒音ごとの予測・評価については、ほとんどの予測地点で規制基準を超えている。特にb地点については、議案書「3 重要事項（2）騒音の発生に係る事項」に、環境騒音による等価騒音と最大騒音とが比較で載せてあるが、環境騒音は突発的な騒音によって、たまたま大きな値が出ることもあるので、この結果をもって影響が軽微と判断するのは危険である。等価騒音レベルは大きな音に左右されるので、静寂な環境であれば、来客車両走行音が非常に大きく影響している懸念がある。環境騒音の結果で、夜間の時刻が遅くなるほど、測定値が大きくなっているのはたまたまか、それとも、日常的にこの時間帯になると高い値となるのかを確認してもらいたい。国道 179 号という交通量の多い道路に面しているため、店舗からの騒音の影響はあまり無いと考えるが、議案書に掲載されている結果だけでは判断できないので、もう少し詳細な解析をしてほしい。

事務局：前面道路は日常的に大型車両が走行する道路だと聞いているので、夜間の大型車両走行に起因するものである可能性はある。夜間の遅い時間帯の騒音レベルの方が大きくなっている理由については、確認する。

委員：幹線道路は、いつ大型車両が通るかで騒音の値が変わってくるので環境騒音の値の大きさの原因について、現在の結果だけでは判断できない。環境騒音については、もう少し詳細に解析いただきたい。

委員：県意見案で、出入口③だけでなく、出入口①についても見直しを求めているのはなぜか。

事務局：出入口③を設置するという前提での意見だが、関係機関から出入口①の閉鎖を検討する旨の意見が出ているため、その意見に対する対応を求めるものである。

委員：騒音の問題から、夜間は片方の出入口を閉鎖する計画となっているが、出入口①の前面のa'地点については規制基準を満足している一方、出入口②の前面のb'地点では規制基準を超過している。出入口②の方を閉鎖し、出入口①を使用すべきではないのか。

事務局：この結果については、夜間に出入口①を閉鎖した前提で予測を行っている。

委員：夜間に閉鎖を行わなかった場合、どのような予測結果となるのか。

事務局：閉鎖を行わなかった場合の予測結果は把握していないが、出入口①を閉鎖しなければ、a'地点においても規制基準は超過すると推察される。

委員：騒音の影響がより大きい方を閉鎖することが適切だと考えられるため、閉鎖を行わなかった場合の予測結果がなければ、どちらが適切なのかの判断できない。

事務局：A棟は夜間営業がないが、B棟は夜間営業があるため、設置者はB棟に近い出入口②の方を夜間利用したいという思いもある。

委員：出入口②を夜間利用する理由が、騒音の影響がより少ないからであればよいと思うが、単に夜間営業している店舗に近いからという理由だけで出入口②を夜間利用するというのは不適切である。より騒音の影響が少ない方

を夜間利用出入口とするべきである。ただ、この駐車場の規模であれば、出入口は1箇所ですら十分であるため、騒音の影響の少ない出入口を1箇所設置するのが現実的である。また、出入口①付近の駐車マスを来店客用とするのは適切ではないため、従業員用駐車マスとして使う方がよい。退店経路について、駅前ロータリーを使用する懸念があるのではないかと。

事務局 : 設置者に伝え、駅前ロータリーが迂回経路として使用されないよう、対策を考えてもらう。

委員 : 場内案内看板のイメージ案の記載がない。

事務局 : 設置者が意見に対する対策案として提示している内容に未確定な部分もあるため、改めて対応案をご審議いただく際には、場内看板等も含めて記載する。

委員 : 出入口③に至るまでの、市道新宮10号線の拡幅部分について、道路法では土地の所有権について問題とするが、道路交通法では問題としないので、道路形状があれば、元々の届出内容の案でもよいと思う。県警から、その拡幅部分の公道化についての意見が出ているが、こういった趣旨の意見なのか。

事務局 : 県警からは、交通管理者としての立場から、拡幅部分については安全上、公道の交差点形状と同様にすみ切りを設けるべきであるという趣旨で意見が出ている。

委員 : 両店舗間の移動が発生するようになると思うが、駐輪場①付近の歩行者・自転車道路の付近に、9.4%の勾配があり、車いす利用者には通行困難なものとなっている。通常であれば12分の1程度の勾配とするものだが、既存施設であるからやむを得ないとしているのか。福祉のまちづくり条例ではどのような判断になっているのか教えてもらいたい。

事務局：設置者に確認する。場内に高低差があるため、なるべく緩やかな勾配とするよう、設置者に伝える。

委員：両店舗間の移動を前提にした計画に思うので、現実的な勾配になるように設置者に伝えてほしい。また、B棟の店舗前に、車いす用駐車マスが設置されているが、そこから店舗入口までの動線（歩行者・自転車通路）が、複雑な勾配形状となっている。車いす用駐車マスを同じ駐車列の東端にし、勾配が少ない歩行・自転車通路を通過して店舗入口へ誘導する方が車いす利用者にとっては使いやすいと思うので、検討していただきたい。

事務局：設置者に伝え、場内の勾配等と併せ、車いす利用者が使いやすい配置になるように検討してもらう。

委員：（各委員に諮った上で）原案どおり県意見を有するものとする。

【審議結果：法第8条第4項の規定による県の意見（案）】

次の意見を有する。

関係機関との協議が不十分であり、出入口①、出入口③の設置について、道路交通上の安全性や道路機能の確保の観点から懸念があることから、関係機関と十分協議の上、出入口の数、位置及び運用について見直すこと。

次の留意事項を付記する。

- 1 敷地内掲示や看板、広告等によって来退店経路を周知徹底すること。
- 2 営業時間内に荷さばき作業を行う場合は、誘導員を配置し、来店客の安全確保に努めること。
- 3 繁忙時は、駐車場出入口に交通整理員を配置し、安全かつ円滑な入出庫を図ること。

4 店舗に近接する住宅から騒音に係る苦情が生じた場合には、適切な措置を講じる
こと。

議案2：コストコホールセール尼崎倉庫店

審議の概要

事務局から届出施設の概要（駐車場の充足等）について説明した後、審議を行った。

委員：今回の案件は既に営業している店舗であるため、現状の実態を踏まえた判断等が必要と考える。

委員：ガソリンスタンド（以下「GS」という。）の計画について、審議の中でどのように扱うべきか。

事務局：GSの設置は決定事項ではないが、将来的に設置することを想定し、予め駐車台数を減少しておくという趣旨の届出である。配付しているGSの計画図も仮のイメージ案である。

委員：具体的にどの部分の駐車区画が減るのか。

事務局：確定事項ではないが、今のところ付図3-2の網掛けで示す範囲にGSを設置することを検討しており、当該範囲の駐車区画が減ることになる。

委員：GSが設置されるまでの間は当該範囲を駐車禁止等にして、スペースを空けておくということか。

事務局：届出上の台数は減少するが、GSの設置工事に着手するまでは、当該部分は従来どおり駐車場として使用されると思われる。GS設置が具体化するまでは、今回の変更（駐車台数の減）は実際には行われなくなるが、法律上、駐車台数を減少するには8ヶ月制限がかかるため、GS計画の確定前ではあるが変更届が出されている状況である。

委員：GSの計画が未確定とのことであるが、確定した際には、本部会で審議されることはないということか。

事務局：GS設置に伴い駐車場の出入口の位置等が変わらない限りは法手続の対象

とはならない。

委員：出入口の位置が変わらなくても、場内の車路等は変わることになる。それが部会でチェックできないのは問題である。GS専用の出入口を別途設けて、店舗側に一切影響を与えないということであればよいが、そうでないのであれば、今の段階でGS設置による影響についても検討が必要である。GSの計画についても意見を述べざるを得ないが、それでよいか。

事務局：設置者からは、GSの設置はまだ社内で確定していないと聞いており、配付している図面はイメージ案である。ただし、このイメージ案では出入口が安全・円滑に運用できるのかという懸念がある。設置者には、GS計画について、出入口の位置変更を含め十分に検討するよう指示している。

委員：GSを設置することによって、出入口が影響を受ける可能性があるにもかかわらず、それが審議されないのは問題である。

委員：審議会として、GSの計画についても審議してよいか。駐車場内の安全性については、法律の条文にあるわけではないが、安全確保の観点については従来から指摘してきている。今回も同様に指摘してよいか。

事務局：このイメージ案に対して意見を述べていただければ、設置者には伝えるが、決定事項として提出を受けている図面ではない。

委員：駐車区画を廃止した際の確定図面の提示がなければ、審議できない。

委員：このイメージ案を確定図面としてみて、審議するべきでないか。

事務局：このイメージ案は届出図書ではない。この案をもとに出入口の位置等について意見をいうのは、決定事項ではないことに対して意見を述べることになってしまう。

委員：決定事項ではないことを審議しても無駄ではないか。

委員：GS設置後に車路等の関係部分がどうなるのか明示がなければ審議できな

いという意見をいうことはできるのか。

委員：審議に必要な図書が不足しているという意見を述べることはできる。

今回は、住民から様々な意見が提出されている。部会として意見内容が正しいのかどうかを検証する必要がある。県として調査等をしたのか。

事務局：現地調査や地元の関係機関への聞き取りは行っている。

委員：住民意見と設置者回答を比べると、かなり認識に違いがある。出入口前の渋滞発生の有無など、客観的にみてどうなのかが重要である。

事務局：尼崎市と県民局に聞き取りをしたところ、平日は混雑はみられず、土曜日・日曜日は若干混雑している日もあるが大きな問題になるような状況ではないとのことであった。事務局としても、平日と日曜日に現地調査をしたところ、平日は平面駐車場はある程度埋まっていたが、立体駐車場はほとんど空いていた。日曜日についても立体駐車場が満車になるような状況ではなかった。

委員：出入口についてはどうか。来店車両が出入口付近で待ち行列となって滞留していないか。

事務局：現地調査は混雑する時間帯に実施したが、滞留はみられなかった。

委員：コストコの神戸倉庫店に平日の昼に行ったことがあるが、平日にしてはかなり混んでいた。平日でも駐車場が7～8割程度は埋まっていた。GSが設置されることで今よりも混雑することを懸念する住民意見に対して、設置者はそういう状況にはならないと回答しているが、疑問である。昨今は、ガソリンの料金設定によって、GSは混雑しているところとそうでないところがはっきりと分かれている。利用者は1円でも安い店を選択するのが現状である。今回は給油できるのはコストコの会員のみとのことであるが、そうすると、今まで会員ではなかった消費者が新たに会員になったり、

買い物ではなく給油目的の車両が増えると考えられる。

事務局 : 設置者からは、ガソリン目当てで年会費を払ってまで新規に入会するケースはあまりなく、既存の会員の満足度を向上させるための施設として計画していると聞いている。

委員 : 他店舗におけるG Sの設置前と設置後の会員数は、数値データとしてあるのか。

事務局 : 会員数ではないが、G S設置前後の来客数の推移のデータはある。既存店舗でG Sを設置した中部空港店のデータだが、それによると、G S設置後、約半年間で来客数には大きな変化はない。

委員 : 来店回数はどうか。会員であればG Sにのみ来ることが想定される。

事務局 : 来店回数のデータは提供を受けていない。

委員 : 設置者はG S設置後も混雑することはないと回答しているが、ガソリン目当てに新たに会員になった消費者が来たり、既存会員も来店回数が増えると考えるのが通常だと思う。また、神戸倉庫店も駐車場の案内が不十分であり、使いにくかった。今回の店舗も同じような感じではないかと想像できる。更に神戸倉庫店も休日は前面道路が非常に渋滞している。もともと混雑している道路だったが、コストコが立地してからさらに混むようになった。渋滞が長いため、先の交差点の左折車両の渋滞なのか、コストコの駐車場待ちの渋滞なのか分からない状況である。

事務局 : データは一日の来客数であるため、個人の来店回数が増えたとしても、増えた人数は来客数に反映される。G S設置前後で来客数に変化がないということであれば、店舗への発生交通量にも大きな変化はないということになる。また、神戸倉庫店と本店舗（尼崎倉庫店）は立地条件等が異なるため、同じようには判断できないと考える。尼崎倉庫店はデータとして平日

は休日の半分以下の来客数となっている。事務局が現地調査した際は、駐車場に交通誘導員を配置しており、車路も広いため、そこまで使いにくい印象はなかった。オープン当初はかなりの混雑がみられたようであるが、近畿圏に他店舗が複数できたことで、来客が分散化され、当初ほどの混雑はないと聞いている。

委員：騒音については、駐車台数の減少なので変更による影響はなく、問題はない。今回は住民意見と設置者回答の内容が大きく異なり、どちらが正しいのか分からない。設置者の回答は住民に説明して納得されているのか。

事務局：設置者回答は住民には説明していない。

委員：そうすると、GSの計画も未確定の状況で、どのような審議をすればいいのか。今回の提示資料だけで審議会が判断をするのは難しいと考える。

委員：法律案件として審議する場合には、出入口がポイントになる。また、駐車場内の安全性や福祉のまちづくりの観点からも、この部会では伝統的に審議をしてきた。法律では変更するのに8ヶ月制限があり、今回はその8ヶ月の間にGSの計画が練られることになると思われるが、計画が具体化した段階ですぐに設置できるよう、(計画確定前に)届出をしておくというのが設置者の発想である。しかしながら、これが確定図面でないのであれば、計画の妥当性について審議できないことになる。今回は現に営業している既存店舗の変更なので、具体の計画を前提に審議したい。このイメージ案で審議することを提案したのはそういう趣旨である。

事務局：事務局としても設置者に何度も確認したが、「決定事項ではない」との回答であった。本日、さまざまな意見をいただいたので、継続審議にして、次回の部会で改めて諮問するというのはいかがか。

委員：それがよいと考える。次回部会まで時間があるため、本日の意見を事務局

から設置者に伝えてもらい、対応をお願いしたい。今回のG S 設置計画は駐車場出入口のほか、場内の安全性にも影響する。本県では場内の安全性についても審議しているので、その観点からも確定案の提示を設置者に要求してほしい。本日はこのイメージ案を前提にして意見を述べていただき、改めて次回部会で審議したい。

委員：それではこのイメージ案に対して意見を述べたい。出入口の位置の変更はないが、場内車路の位置が道路側に寄っている。この形状だと退店車両はUターンして出ていく形になり、出庫しにくくなるため、出口の出庫効率は低下することになる。これでは、今捌けているからG S 設置後も捌けるということにはならない。また、出入口付近で車両が非常に交錯することが懸念される。この計画では給油のレーンが多数あるため、G S 利用車両がどの列に進入するか迷うことになる。出入口⑤から入った直後の場所で減速又は停車することになり、後続車両が滞留し、前面道路に影響を与えるおそれがある。また、G S の西側の車路において、駐車場出入口からの入庫車両とG S からの退店車両が向かい合う形になっているなど、レイアウトにも問題がある。G S への入口部分においては、車を一旦引き込んでから分ける形にするべきである。図面に「出入口付近における入出庫動線を妨げない計画とします」と書かれているが、全くそのような計画になっていない。この計画で問題が無いと設置者が思っているなら感覚を疑う。G S 利用者の需要予測はどうなっているのか。

事務局：G S 利用者の需要予測は行っていないと聞いている。

委員：需要予測もせずに計画を立てるなどあり得ない。給油スタンドを何列設置するのかなどは、需要予測があつてのものではないのか。

委員：需要があると考えているから、これだけの数の列を設けているのではない

か。

事務局 : 設置者からは、需要を見込んでのものではなく、周辺への滞留を防止するため、GS内に車両を引き込めるよう滞留レーンを多数設けると聞いている。

委員 : そのためだけに給油機を多数設置するのはコストがかかる。無駄なものを作るはずがないので、当然、需要予測を前提とするものとする。GSを設置することで出入口の利用がどれくらい増えるのか、今の来店車両数にGSの利用車数を加えたときに前面道路に影響を与えないのかということの検討が必要である。次回審議の際にはそれを示してもらいたい。平面駐車場の台数が減るが、平面駐車場から2階駐車場や屋上駐車場には上がれるのか。

事務局 : 平面駐車場の西側で、2階駐車場や屋上駐車場へのスロープに上がることができる。

委員 : 当該箇所には、必要であれば案内誘導板を設置してほしい。

委員 : 今回は平面駐車場の台数が減るため、その減少分の台数が屋上駐車場へ上がることになる。そうすると当該箇所では交錯が増えることになるため、安全対策を考えておく必要がある。平面駐車場の南東部からは2階駐車場や屋上駐車場には上れないということか。

事務局 : 南東側も2階駐車場や屋上駐車場への車路とつながっており、物理的には行き来が可能な形状となっている。

委員 : 当該箇所は2階駐車場や屋上駐車場への上り車線と下り車線がある。下り車線を横断して2階駐車場や屋上駐車場に上がる形になるのは安全上望ましくない。

委員 : GSへのタンクローリーの出入りは問題ないのか。

事務局 : G S の計画が未定であるため、そこまでは確認できていない。

委員 : 出入口⑤から入る形になるのであれば、前面道路への影響は大きい。G S は専用の出入口を別途設けて店舗と完全に切り離すことも検討すべきと考える。

委員 : タンクローリーについてはどう動くか軌跡図で確認できなければ、場内の安全性等が判断できない。

委員 : G S のイメージ案を見ると、緑化されている部分が車路に変わっている。緑地を減らさないようにしてほしい。また、駐車マスの配置等も変わっている。

事務局 : 確認する。駐車台数の算定方法については問題ないか。今回は、3日間の調査日(平日、土曜、日曜)の駐車台数を、平日は平日、土曜日は土曜日、日曜日は日曜日におけるそれぞれの年間最大来客日(特異日除く)で補正している。

委員 : 参考までに、平日及び土曜日の調査台数を年間最大来客日(特異日除く)で補正すると、計算上必要台数は何台になるのか。

事務局 : 985台となる。

委員 : 従業員用の駐車場は別途確保しているのか。

事務局 : 15台確保している。

委員 : 変更後、万が一、駐車台数が不足するような状況になれば、近隣で駐車場を確保できるか。

事務局 : 店舗近隣にはあまり駐車場がないが、従業員用であれば確保する努力はしたいと設置者から聞いている。また、来客が多いと想定される日については、開店時間を早めたりして、ピーク時台数を抑えるような工夫を現状でもしているとのことである。営業時間は、届出上は午前9時から午後9時

であるが、実際は午前 10 時から午後 8 時までの営業である。それを前後 1 時間延長して、来客のピークを分散させると聞いている。

委員：設置者回答の中に、駐車場閉鎖による実態調査を行うことができないとあるが、手続が終われば駐車台数を減少させることは可能である。GSに着工する前に駐車台数を減らして充足するかどうか確認し、必要であれば計画を見直すことができるのではないか。

委員：そこはまた次回に議論したい。最終案が確定していない段階であり確定的なことはいえないが、一般論としては可能である。

委員：駐車台数を減少させると、その分余裕がなくなるため、空き区画を探すために回遊する車両が増える。その結果、駐車台数が数字上は充足していたとしても、出入口部分で車両が滞り、前面道路に影響を与えるケースも起こりえる。

委員：GSの計画についての確定情報がなければ、出入口の位置等の妥当性が判断できないことから、次回の部会において再審議することとする。

【審議結果：継続審議】

議案3：(仮称) マックスバリュ南今宿店

審 議 の 概 要

事務局から届出施設の概要（まちづくりに関する計画との整合に関する事項、駐車需要の充足等交通に係る事項等）について説明した後、審議を行った。

委員：交通整理員の配置時間帯について、付図3では「午前11時から午後7時まで」とあるが、議案書「3 条例第4条第1項の規定による関係行政機関からの意見」の事業者からの回答では、「午前7時から午後11時まで」とある。どちらが正しいのか。

事務局：議案書の記載に誤りがあり、「午前11時から午後7時まで」が正しい時間帯である。

委員：議案書32頁の事業者からの回答では、「必要に応じて」という記載があり、必要がなければ交通整理員を配置しないという意味にも読めるが、午前11時から午後7時の時間帯は必ず配置するのか。

事務局：事業者からはその時間帯については必ず配置すると聞いている。午前11時から午後7時で足りなければ、必要に応じて追加で配置するという趣旨である。

委員：配置時間帯を限定し過ぎているように思う。午前11時からでは朝の混雑する時間帯は外していることになるので好ましくない。この案件については、出入口①の運用が問題の焦点だと考えるが、交通整理員を複数配置すれば十分対策できるというわけではない。事業者からは、入庫車両を優先とした運用を行う旨の回答があるが、そもそも前面道路を通行する車両について、来店車両か一般車両かを判別するのは困難ではないか。そうなると、出入口①で混雑が生じ、前面道路で入庫待ち車両の滞

留が発生する可能性もある。なお、事業者からの回答で、市道高岡 186 号線で出入口②より南側が一部狭小とあるが、どの部分で、幅員はどれくらいか。

事務局 : 幅員は全幅で 6 m 確保されてはいるが、途中の道路区域内に電柱があるため有効幅員で 6 m 確保できていない箇所がある。

委員 : 電柱であれば移設が可能なので、幅員を確保することは困難ではないと考える。また、出入口②の向かいは住宅であるため、出入口②を夜間利用制限予定と説明があったが、出入口②を少し南側に移動すれば住宅の正面からは外れるのではないか。

事務局 : 騒音の検討についてはまだ詳細に行っていないので、どの場所が最も騒音の影響が小さくなるかは不明だが、騒音の検討と併せて出入口の位置についても検討するよう指示する。

委員 : 電柱を移設し、出入口②を南側へ移動させれば、退店車両を出入口②から左折出庫させ南側市道へ誘導することで、出入口①を入口専用とすることも可能で、その方が安全性は高まると考える。事業者にとっても交通整理員の数を減らすことができ、コスト的にも負担が軽くなると考える。

事務局 : 全ての出庫車両を出入口②から出庫させるという運用にすると、北側の生活道路へ進入する車両が増える懸念がある。

委員 : 出入口②から北側へ出庫する車両については原案と同じであるため、影響に変化はない。なお、警察からの出入口①を入口専用とされたい旨の意見に対して、事業者からの回答にある対応では安全性の懸念が解消されるとは考えられないため、出入口①の運用については留意事項ではなく意見とするべきである。

委員：警察からの意見は安全性に関する指摘なので、県として意見すべきと考える。

委員：事業者は改めて警察と協議する必要があると考えられるため、県として意見ありとすべきと考える。警察から厳しい指摘がない場合でも、審議会で安全性の観点から問題があると判断する場合があるが、今回は警察から厳しい指摘が出ている。なお、出入口②の看板が示されていないため示すこと。さらに、付図3で「8」と表記されている駐車マスの北側の駐車マスについて、車止めが必要。

事務局：ご指摘の車止めの有無について事業者を確認し、設置を検討するよう伝える。

委員：出入口①を入口専用とし、全ての出庫車両を出入口②から出庫させる運用について、市道高岡186号線の電柱移設は難しい話ではないと思われるが、出入口②の向かい側の住宅の騒音については対策を検討いただきたい。

委員：付図6の立面図で、建物北面の壁面緑化は維持できないと考える。数年後に緑化が維持されているかどうかについて、事業者に調査する旨を指導することはできないか。単に緑化をすれば良いという訳ではなく、きちんと維持される場所を緑化すべき。

委員：(各委員に諮った上で) 知事意見を有するものとする。

【審議結果：条例第4条第2項の規定による知事の意見（案）】

次の意見を有する。

出入口①について、入口専用の運用とすること。

(理由)

出入口の運用とした場合、入庫車両と出庫車両の動線が交錯し、安全上問題があるため。

また、前面道路を通行する一般車両に対し、出入口における来退店車両の交錯に起因する影響が懸念されるため。

また、次の留意事項を付記する。

- 1 繁忙時ほか、必要に応じて駐車場の出入口に交通整理員を配置し、安全かつ円滑な入出庫を図ること。
- 2 敷地内掲示や看板、広告等によって来退店経路を周知徹底すること。
- 3 建築物や屋外広告物については、周辺環境にふさわしい外観及び形態に配慮したものとするとともに、グラスパーキングの導入等による敷地内の積極的な緑化や、緑地の適切な維持管理に努めること。また、緑地の計画については、位置や樹種に配慮した効果的な修景緑化に努めること。

※ 下線部は追記事項