

第 85 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 令和元年 5 月 31 日（金）
午後 2 時から午後 5 時まで
- 2 場 所 神戸市教育会館 2 階 203 号室
- 3 出席者 部会長 山下 淳
委員 片山 朋子
委員 北川 博巳
委員 小村崎 栄一
委員 住友 聡一
- 4 審議案件
第 1 号議案 三田市における（仮称）トライアル三田ウッディタウン店の新設に係る県の意見について（法第 8 条第 4 項）
第 2 号議案 姫路市におけるカインズ姫路店の新設に係る県の意見について（法第 8 条第 4 項）
第 3 号議案 三木市における（仮称）ダイレックス三木大塚店の新築に係る知事の意見について（条例第 4 条第 2 項）
第 4 号議案 姫路市における（仮称）ハローズ姫路香寺店の新築に係る知事の意見について（条例第 4 条第 2 項）
- 5 審議の概要 別紙のとおり

第1号議案：(仮称) トライアル三田ウッディタウン店

審 議 の 概 要

事務局から届出施設の概要（駐車需要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、北東側は県道、南西側は事業所、北西側は山林で南東側のみ住宅地がある。出入口①周辺の騒音による影響があるかどうかが問題となる。付図6の右端の地点Aは、昼間、夜間ともに環境基準を満たしており、問題ないと考える。計算書で確認すると、最大となる騒音の音源は、出入口①における来退店車両走行音で、荷さばき作業音等は距離が離れており、余り問題ないと判断している。夜間に発生する騒音ごとの予測について、予測地点はa, b, c, d, a'で、夜間の最大騒音レベルの予測結果は、地点aからdまでの全てで規制基準を超えているが、地点a, c, dの騒音源は、来店車両走行音と搬出入車両走行音で、このうち地点a, dは出入口の近傍にあり、地点cは駐車場に隣接しているため基準を超えている。しかし、地点c, dに隣接しているのは山林や道路なので、問題は発生しないと判断する。地点bの騒音源は冷凍室外機の設備音であり、設備の定常騒音が規制基準を超えることは良くない。店舗には定格出力7.5KW以上の冷凍機が設置されている。これは県の条例で特定施設に該当するため届出が必要になり、店舗から発生する全ての騒音が対象になるので、事業者としては、発生する騒音に十分注意する必要がある。それから、地点aでの騒音が基準を超えているため、地点a'の騒音予測を行った結果、規制基準を満たしており、大店立地法上問題ないと判断する。

委員：地点 a' の所では基準を満たしているか。

委員：大店立地法上は満たしている。

委員：南西の事業所というのは、研修施設のようなものか。

事務局：会議室等を備えた研修センターとしてホームページで紹介されている。

委員：住民からの意見の1つ目で、午後10時半から午前8時半まで出入口①を使わないようにとの要望があるが、どのような対応を行うのか。

事務局：夜間の住宅地への配慮に加え、前面道路を通学する生徒にも配慮し、通学時間が終わる午前8時半までの間、出入口①を使わずに県道側の出入口②を利用する旨の回答を得ている。

委員：昼の時間帯は出入口①を利用するのか。

事務局：利用する。

委員：この店舗は24時間営業であるが、客がいる時も、出入口②を使って搬出入が行われるのか。

事務局：そのとおり。

委員：駐車マスの配置については再検討され、条例審議時より良くなっている。が、車路の直線距離が長いため、場内徐行を促す看板の設置及び歩行者の安全に配慮した歩行者通路を設けてもらいたい。車道の幅員との関係もあると思うが、歩行者が歩くべきところを明示すれば車も歩行者も意識すると思う。駐車場の端から店舗までの距離が遠いが、駐車場でのカートの利用を認めるのか。駐車場に放置されたカートに人や車がぶつかることがあるため、カート置場等の運用を予め決めておくべきである。

事務局：設置者に検討するよう伝える。

委員：交差点の渋滞と交通事故防止対策について、朝夕の通勤時間帯の状況、神姫バスの営業所に及ぼす影響について教えてほしい。

事務局：計画地周辺の交通状況は、南北の交通量が多く、渋滞する可能性がある
交差点は地点①、②であり、幹線道路本線と立体交差している。地点①
で東流入右折の車両が滞留し、最後尾が地点②まで並ぶことで一時的に
渋滞が起こるケースは考えられる。

委員：朝も夕方もそこが一番混むのか。

事務局：そのとおり。ピーク時間は、平日は朝、休日は夕方である。

委員：交通整理員を配置するときは、そのあたりを考えてもらうことになる。
バスも営業所の登録台数が大変多いので、少し気がかりではある。

事務局：営業所のバスの運行状況は把握していないが、現地確認した際、バス車
両が走っている頻度は他路線に比べると比較的高いと感じた。ただし、
バスの交通量は、現況交通量として計上されているので、影響は考慮さ
れていると判断している。

委員：地点①と地点②については、必要に応じて交通整理員を配置するという
ことだから、大丈夫だろうと思う。昼間は交通量が多い道路ではないよ
うだが、速度が出やすい道路である。

事務局：住宅に近接しており、交通量は多くはないが、片側2車線あり比較の見
通しも良いため、交通の流れは速く感じる。

委員：条例審議時に指摘した、出入口①の出庫時の停止位置の傾斜は改善され
たのか。

事務局：スロープの勾配は8%あるが、停止位置付近でおおむね平坦にしている。

委員：歩行者、自転車は出入口①に隣接するスロープを利用するのか。

事務局：そのとおり。

委員：(各委員に諮った上で) 原案どおり県意見は有しないものとし、留意事
項を付記するものとする。

【審議結果：法第8条第4項の規定による県の意見（案）】

意見を有しない。

ただし、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又は廃棄物の収集作業を行う場合は、誘導員を配置し、来客の安全確保に努めること。
- 3 繁忙時等は、駐車場の出入口に交通整理員を配置し、安全かつ円滑な出入庫を図ること。
- 4 開店後も周辺道路の交通状況を注視し、来店車両に起因する混雑その他安全上の問題等が発生した場合は、関係機関と協議の上、必要な対策を講じること。
- 5 店舗周辺の道路は通学路となっていることから、来客に安全運転を周知するとともに、通学時間帯に交通整理員を配置するなど歩行者等の安全な通行の確保に努めること。
- 6 店舗に近接する住宅の居住者等から騒音に係る苦情等があった場合は、適切な措置を講じること。また、隣接する未利用地に住宅等が立地するときは、騒音の発生による生活環境への影響を及ぼさないよう、適切な措置を講じること。
- 7 計画された緑化部分について、適切な維持管理に努めること。

審 議 の 概 要

事務局から届出施設の概要（駐車需要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、駐車場は1階と屋上にあり、空調設備等は屋上に設置されている。隣接地が住宅となっているのは地点A、B、Dだが、予測地点A、Bは道路を挟んでおり、予測結果は環境基準を満たしているため問題ないと判断する。地点Dの主な騒音源は来店車両走行音と、屋上に設置された設備機器による定常騒音であるが、予測結果は環境基準を満たしている。なお、回折減衰を考慮していないため、本来の予測結果はもう少し小さくなると思われる。地点Fは水路が間にあり、その先には住宅等がなく農地になっているので、問題はないと判断する。地点Cの隣接地は老人ホームである。騒音源は来店車両走行音で、距離が離れているため、環境基準を満たしており問題ないと判断する。夜間の発生する騒音ごとの予測・評価は、予測地点aからeまでについて行い、従業員車両走行音が問題となる騒音源として考えられるが、地点eを除いて規制基準を満たしている。地点eは、基準を超えているが、隣接地が商業施設であり問題はない。

委員：来退店経路について、南側からの来店車両は入口3から入庫し、北側の来店車両は入口1から入庫するのか。その他の経路についても説明されたい。

事務局：計画地の北側にある県道は幹線道路であり、交通量が多いため、混雑する交差点の手前から分散して来店するように経路を設定している。③方

面や④方面については、計画地の南西の交差点を東へ進み入口3から入庫する。一方、①、②、⑥方面については、C地点の宮田北交差点を經由し、計画地の北側から来店する。⑤、⑦方面はC地点より南側で東に進み計画地に至る経路とするなど、北側の県道の混雑を避けるため、なるべく経路を分散し、集中しないよう到来退店経路を設定している。

委員：そこまで配慮しても、地点Aと地点Cにおける交通の円滑性の確保は厳しいのか。

事務局：地点Aは隣接する大型商業施設の利用者が多いこと、地点Cは右折待ち車両が発生していることが要因と考えられる。

委員：経路についてこれ以上、検討の余地はないのか。

事務局：交差点の改良等がなされない限り困難と考える。現況交通量の数値が高いため、できるだけ交通負荷をかけない経路を選択している。

委員：地点A、Cは条例審議時に指摘があり、多少は見直しをしているが、数字的にはそれほどの違いは出ていない。

委員：地点Cの南側流入右折の状況も気になる。

事務局：右折待ちの車両により、一時的に車列ができることはあると思うが、慢性的に渋滞することはほとんどないと考えている。

委員：計画地より南側の経路は、来退店車両が本当に通るのかと思う。実際どの程度の利用を見込んでいるのか。

事務局：見通しは良く、経路の周知が行われれば適切な経路と考える。なお、隣接する大型商業施設と経路が重なり、開店直後は交通が集中すると思われる。来退店経路以外を通行すれば、周辺道路の交通等に影響を及ぼすため、設置者が適切に誘導することが重要である。

委員：サインは見直したのか。

事務局：誘導サインと注意喚起サインを見直している。

委員：この深緑色にこだわるのか。

事務局：コーポレートカラーと聞いている。

委員：昼間は見えると思うが、夜間は見えにくいので、照明などの工夫を行ってほしい。

事務局：夜間の照明設備は光害とならないよう配慮しつつ、しっかり視認できるように設置者に伝える。

委員：路面標示や誘導看板等の色は、暗くても雨の日でも見やすいように配慮されたい。駐輪場は建物の北西に1か所だけか。

事務局：そのとおり。

委員：出入口1以外からはかなり遠いと思うが。出入口4から来た客は、建物の出入口を横切ることになる。

事務局：出入口1、4から近い場所にそれぞれ設けることも検討されたが、既存店舗にて自転車利用客数を調査したところ、非常に少なかった。よって、特に大きな支障はないと考える。

委員：出入口4から屋上へ続く東側のスロープは緩やかではあるが双方向であるため、上がりきったところに安全確認のためのミラーを設けた方がよいと思う。

事務局：事業者はその旨を伝える。

委員：地点Aと地点Cはもう少し検討すべきかもしれないが、この店舗の立地だけの問題ではないとも考えられる。

委員：(各委員に諮った上で) 原案どおり県意見は有しないものとし、留意事項を付記するものとする。

【審議結果：法第8条第4項の規定による県の意見（案）】

意見を有しない。

ただし、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又は廃棄物の収集作業を行う場合は、誘導員を配置し、来客の安全確保に努めること。
- 3 繁忙時等は、駐車場の出入口に交通整理員を配置し、安全かつ円滑な出入庫を図ること。
- 4 店舗周辺の道路は通学路となっていることから、来客に安全運転を周知するとともに、通学時間帯に交通整理員を配置するなど歩行者等の安全な通行の確保に努めること。
- 5 屋外照明、広告物照明等の適切な配置及び運用に配慮し、周辺営農環境に与える影響の軽減に努めること。
- 6 計画された緑化部分について、適切な維持管理に努めること。

議案3：(仮称)ダイレックス三木大塚店

審 議 の 概 要

事務局から計画施設の概要（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：計画地東側の市道は、南側の神鉄恵比須駅前交差点で五叉路になっている。分かりにくい複雑な交差点で、一番優先度の低い道が計画地の前面道路である。また、小学校の通学路になっているため、生徒の通学への影響が心配である。ところが、市や交通管理者から指摘があるにもかかわらず、事業者の回答は、「注視します。」など非常に意識が低い表現である。これに対する知事の判断として、「通学時間帯においては駐車場出入口に交通整理員を常駐させるべきである。」とあるが、これは強制力があるのか。

事務局：条例に基づく基本計画書の提出であり、強制力はないが、必要であれば意見を付して、事業者に対策を求めることとなる。

委員：前面道路の幅員はどれくらいか。

事務局：前面道路の幅員は、歩道が約2.4メートル、車道が2車線で約6.5メートルである。

委員：計画地の北側に小学校、更に北側に幼稚園があるが、神鉄恵比須駅前交差点から小学校への歩道の状況はどうなっているのか。

事務局：小学校から計画地の前を歩いて、神鉄恵比須駅前交差点へ至る歩道がある。事務局が現地確認を行った際、帰宅途中の小学生が計画地前の歩道を通っていた。通学時間帯は駐車場の出入口に交通整理員を常駐させるなど安全の確保が必要と考えている。

委員：北側の小学校前は更に道が細くなるため、ほとんどの車両は出入口から左折せずに右折すると思う。その場合、神鉄恵比須駅前交差点までの道路が渋滞していれば、出庫しようにもできない状況になると思われる。生徒の安全の確保を考えると、開店当初は交通整理員を常駐させ、問題なければ減らしていくならよいと思うが、最初から様子を見るのはいかがなものか。

事務局：事業者は、繁忙時に加え、当面は交通整理員を付け、状況を注視するとの回答である。しかし、県としては、当面ではなく継続して、通学時間帯は交通整理員を常駐させるなどの対策が必要と考えている。現地確認の際、前面道路には神鉄恵比須駅前交差点の信号待ち車両が7、8台あり、1回の信号サイクルで、1台残るか残らないかという状況であった。仮に青時間が4秒長ければ、その時間帯の交通は十分処理できると感じた。委員のご指摘のとおり、前面道路は北に行くとも幅員が狭くなるが、一定の通行量があった。交通管理者から、計画地の少し西側に、交通量の多い県道20号加古川三田線があるため、抜け道として利用する車両があると聞いている。

委員：登下校時の生徒の安全については、慎重に検討するべきである。是非とも、登下校時は交通整理員を常時配置させてもらいたい。

委員：現状では、神鉄恵比須駅前交差点から計画地の前面道路へ向かう車は少ない。しかし、計画施設の開店後は交通量が増えるため、開店時だけではなく、継続して交通整理員を配置すべきと思う。

委員：通学時間帯の交通整理員の常時配置について賛成する。事業者に強く言ってもらいたい。

委員：北西から来た車両は神鉄恵比須駅前交差点をどう左折するのか。

事務局：神鉄恵比須駅前交差点の北西流入の信号が青信号のときは、他は全て赤信号なので、遮られることなく通行できる。

委員：神鉄恵比須駅前交差点の信号現示を変えると、連動する他所の信号現示も変えなければならない。北西流入の信号現示を4秒増やすことによる他所の信号現示への影響については検討しているのか。

事務局：信号現示については、交通管理者と協議し、4秒程度であれば調整可能と聞いている。なお、交通処理計画は交通量のピーク時間の台数に店舗の来退店車両のピーク時間の台数を加えて検討しているが、実際には交通量のピーク時間と店舗の来退店車両のピーク時間は必ずしも一致しない。このため、交通管理者からは、信号現示を変更しなくても処理できる可能性があるため、開店時は現状のまま運用し、状況を見て判断すると回答を得ている。

委員：現状のピーク時間は平日の夕方。4秒延ばす車線は、計画地の前面道路から神鉄恵比須駅前交差点に入る車線か。

事務局：そのとおり。

委員：平日の開店後における神鉄恵比須駅前交差点の北西流入の車線別混雑度の予測が1を超えているが、開店後の様子を見て現示を変えるか否かを判断することで問題ないのかという点。開店後の様子を見て対応するのであれば、どこまで審議すべきか。

事務局：車線別混雑度は、交通量がピーク時の台数に来客がピーク時の来店車両の台数を加えて検討しており、安全側に予測している。よって、この数値のみを根拠に、信号現示を変更すれば過剰な調整となるおそれがあるため、実情を加味した見極めが必要だと交通管理者が判断した。

委員：計算ではこういう数値が出ているが、現実はこれと異なる可能性がある。

現実に問題が起こった時は、交通管理者と事業者との協議で対応するということから、それでよいと判断するのか。交通管理者は様子を見て、問題があるようなら、信号現示の変更を行う。交通管理者の対応としてはよいが、この審議において、どう判断するかが問題である。

事務局：事業者は、当初の検討の際、開店後における神鉄恵比須駅前交差点の車線別混雑度が1を超えるため、西側の道路に來退店経路を分散することを考えたが、交通管理者との協議において、交差点が混雑した場合、信号現示を調整すれば解消できると指導を受け、現計画にしたと聞いている。県としては、車線別混雑度が1を超えているがやむを得ないというわけではなく、1を超えないよう検討すべきと考え、設置者に対応を求めた。その結果、事業者が交通管理者と協議し、必要に応じて信号現示を4秒まで変える協議結果となっている。開店後の状況を事業者が調査の上、交通管理者へ報告し、実際に信号現示を変えるかどうかを交通管理者が判断すること。これについては、交通管理者に確認済みであり、今後の対応についてフォローアップするつもりである。よって、信号現示変更後の車線別混雑度 0.92 の数値を最終的な予測値として考えている。

委員：それならば、予測値は 0.92 のみでよいのではないか。我々としても、1.10 と予測値が出ているにもかかわらず、信号現示を変えるかどうかは開店後の状況によると言われたら、そうですかというわけにはいかない。

事務局：開店後の調査、信号現示の変更までの行程、要する期間について今後交通管理者と調整する。

委員：県の景観形成室からの意見で壁面の看板の件は、以前にも同じことを指摘している。

委員：これは景観の形成等に関する条例で審査される内容ではないか。普段、事業者が基準を守っているかについて、景観形成室が確認しているのか。

事務局：景観の形成等に関する条例の手続の中で審査される内容である。今回、大規模集客施設条例に基づく基本計画書の提出を受け、景観形成室にも基本計画書の内容について意見を求めているが、その提出書類だけでは景観の形成等に関する条例に基づく全ての情報を読み取れない場合がある。

委員：留意事項の3番と5番が類似した内容になっている。一つにまとめてはどうか。

事務局：一つにまとめる。

委員：信号現示の変更はすぐにできるものなのか。我々が議論をしているのは、そもそも問題が起こらないようにだと思う。ただ、交通管理者の対応も理解はできる。そこで法手続の時か、あるいはその前で、報告を求めて議論ができればと考える。協議の内容を詰める、あるいは具体的な対応を部会に示してもらいたい。

委員：(各委員に諮った上で) 原案どおり知事意見は有しないものとし、留意事項は3と5をまとめるものとする。

【審議結果：条例第4条第2項の規定による知事の意見（案）】

意見を有しない。

ただし、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又は廃棄物の収集作業を行う場合は、誘導員を配置し、来客の安全確保に努めること。

- 3 繁忙時等は、駐車場の出入口に交通整理員を配置し、安全かつ円滑な出入庫を図ること。また、店舗周辺の道路は通学路となっていることから、来客に安全運転を周知するとともに、通学時間帯は駐車場の出入口付近に交通整理員を常駐させるなど歩行者等の安全な通行の確保に努めること。
- 4 開店後も周辺道路の交通状況を注視し、来店車両に起因する混雑その他安全上の問題等が発生した場合は、関係機関と協議の上、必要な対策を講じること。
- 5 計画された緑化部分について、適切な維持管理に努めること。

※下線部は追記・修正事項

審 議 の 概 要

事務局から計画施設の概要（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：国道312号は平成27年度の交通量センサスでは日交通量が2万台を超えている。出口2について交通量が多い時間帯だけ封鎖する計画となっているが、出入口について、再検討してもらいたいのではないか。

事務局：計画地西側の国道312号だけではピーク時に交通処理が困難なため、南側の市道にも出入口を設けている。南側の市道は、東側の住宅地の生活道路となっているため、繁忙時には出入口3、4に交通整理員を配置し、一般交通を優先させる、前面道路への影響に配慮した計画である。その結果、退店車両が駐車場で一時的に滞留する可能性があるが、やむを得ないと考える。

委員：出入口3と4が正対しているが問題はないのか。

事務局：隔地駐車場は、店舗前の駐車場が満車になる繁忙時に使用される。よって、利用される機会は少ない上、交通整理員が配置されるため、適正に誘導されると考える。

委員：隔地駐車場に車を停めた人が店舗に向かう際、道路部分に横断歩道を設置できないか。

事務局：交通管理者との協議において、横断歩道は設置できないことを確認している。

委員：店舗前の駐車場に入ったが空いていない場合、隔地駐車場へ回されることがないようにしたい。

事務局：交通整理員により、適切に誘導する。

委員：先ほどの横断歩道の件、市道には何も標示できないのか。難しいとは思いますが、可能な範囲で標示してほしい。

事務局：現在、南側の市道に歩行者の通路や横断歩道はない。今後、どこを横断するのが適切なのか、その時の歩行者対策も含め事業者が検討し、必要であれば関係機関と調整するよう伝える。

委員：隔地駐車場の利用者をどのように店舗へ誘導するのがよいのか。来店車両が出入庫する出入口4から店舗へ誘導するのがよいのかも含めて検討されたい。次に、迂回誘導経路に交通整理員を配置し誘導することになっているが、問題ないか。

事務局：A地点の交差点は近隣事業所の退社時間となる平日の午後5時台に車線別混雑度が1を超えるため、誘導看板を持った交通整理員が迂回誘導すると聞いている。迂回誘導経路は、現状でも迂回路として利用されている。他に距離が短い迂回路もあるが、幅員が狭いなど、来退店経路として設定することは適切ではないと判断した。なお、午後5時台以外の車線別混雑度は1を超えていない。

委員：交通整理員を配置すれば、適切に誘導できるのか。

事務局：現実的にどこまで効果を発揮するのかという点では、少し疑問はあるが、事業者が来店車両の誘導に取り組むことは評価できる。

委員：ケース2のピーク時間帯に出口2を封鎖した際、退店車両は出入口3から出庫して、B地点の無信号交差点で右折させるのか。

事務局：右折はさせない。この無信号交差点を右折するのは、東側の住宅地の住民等である。ピーク時間帯に出口2から退店させると、B地点の東側流入右折が滞留し、交差点の交通に与える影響が大きくなる。出口2を閉

鎖するのは、ピーク時間帯に南側の市道からB地点へと向かう一般交通への影響を考慮したためである。

委員：事業者が土地を提供して、道路を拡幅することも検討してはどうか。

事務局：事業者が交差点の形状等について道路管理者と協議していると聞いている。市道の拡幅については、交通管理者からは国道312号に流入する際、左折車両と右折車両が並列するおそれがあり危険なため、交差点付近はむしろ幅員が広がらないようにすべきと聞いている。

委員：中途半端な緑地や駐車場を設けるより、交差点の形状等を考える方が合理的ではないか。

事務局：一般交通に対する配慮については、交差点の待避所など、既にこの図面にも反映されているものもある。引き続き、交差点の形状等について協議すると聞いている。

委員：都市計画道路が計画地内に計画されているが、施工時期は未定か。

事務局：市に確認したところ、未定とのこと。

委員：東側の住宅地からは、市道を西に向かうしかないのか。

事務局：そのとおり。

委員：市道と国道の交差点、市道の改良等、事業者としても考える必要がある。

事務局：検討するよう事業者に伝える

委員：前向きに考えてもらいたい。

(各委員に諮った上で) 原案どおり知事意見は有しないものとし、留意事項を付記するものとする。

【審議結果：条例第4条第2項の規定による知事の意見（案）】

意見を有しない。

ただし、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。特に、計画地南西の無信号交差点（以下「B地点」という。）における交通量がピークとなる時間帯等（以下「ピーク時間帯等」という。）においては、出口2は封鎖するとともに、来店者にその旨を周知徹底すること。
- 2 営業時間内に荷さばき作業又は廃棄物の収集作業を行う場合は、誘導員を配置し、来客の安全確保に努めること。
- 3 繁忙時等は、駐車場の出入口及びB地点に交通整理員を配置し、安全かつ円滑な出入庫を図ること。特に、B地点におけるピーク時間帯等の出入口3及び出入口4での退店車両の誘導においては、一般車両の通行を優先するよう配慮すること。また、出入口3と出入口4は市道を挟んで正対し、来退店車両等の動線が交錯するため、交通整理員による適切な誘導を行うこと。さらに、犬飼南交差点周辺における迂回誘導対策を適切に実施すること。
- 4 開店後、来退店車両の交通誘導等の実施状況を報告するとともに、B地点における交通の円滑性について調査・評価し、報告すること。
- 5 来店車両に起因する混雑その他安全上の問題等が発生した場合は、関係機関と協議の上、必要な対策を講じること。
- 6 計画された緑化部分について、適切な維持管理に努めること。