

第 56 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 6 月 20 日 (月)
14 時 00 分から 17 時 00 分まで

2 場 所 兵庫県民会館 3 階 304 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

4 審議案件

(1) 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) 阪急オアシス昆陽東店 (新築)
- ② (仮称) ドラッグコスモス八鹿店 (新築)

(2) 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 (仮称) 姫路駅東高架下店舗 (新設)
- ② 関西スーパー中央店 (変更) ※建替
- ③ ホームセンターコーナン川西平野店 (変更)

5 審議の概要 別紙のとおり

議案 1 : (仮称) 阪急オアシス昆陽東店

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：付図 1 について、計画地北東の住宅の一部の棟が黄色に着色されていないので、正確に表示いただきたい。また、平面駐車場北側の駐車マスについては、住宅と隣接しているため、環境面を考慮して前向き駐車で運用いただきたい。

委員：当該箇所の駐車マスについては、入口に近い部分に前向き駐車すると、出庫の際に危険である。本事業者については、全体的に場内レイアウトがよくなく、場内の交通整理がしっかり考えられていないという印象がある。適切なレイアウトを行えば、余分な交通整理員の配置等も必要なくなるにもかかわらず、この計画では営業を続ける限り継続的に交通整理員を配置しなければならないといったことになる。コストがかかり、誰にとってもよいことがない。荷さばき施設については、荷さばき車両の待機スペースはどうなっているのか。

事務局：場内に荷さばき車両の待機スペースは設けていない。

委員：荷さばき車両が来る時間をきちんと調整できるのか。

事務局：事業者には調整を徹底するよう伝える。

委員：荷さばき車両が来店客の通行の妨げになる場所に待機する可能性がある。また、荷さばき施設から荷さばき車両が出庫する際に、転回に時間を要するが、屋上駐車場からスロープで下りてくる車両や、平面駐車場から退店する車両が荷さばき施設の前を通り錯綜し危険である。係員の配置が必要

である。

事務局 : 荷さばき施設については、北、東、南の3方向が開放されている。このため、スロープから下りてくる車両は、左側に荷さばき車両の動向が視認でき、また、荷さばき車両からもスロープを下りてくる車両が右側に視認できるため、出会い頭に衝突する可能性は低いと考えられる。

委員 : ドライバーに求めるべき注意が過大である。また、荷さばき車両が駐車場側に頭を出していると危険であるため、ガードレールの設置が必要である。

事務局 : 一般車両が注意を払うというより、荷さばき車両側で十分注意を払ってもらおう。

委員 : 荷さばき車両の運転手が注意を払うのは不可能なので、結局は要所要所に係員を配置し、安全を確保する必要がある。

事務局 : 事業者には荷さばき作業時に係員を配置できないか検討してもらおう。

委員 : 係員を配置しなければ、このレイアウトでは安全確保ができない。屋上駐車場から下りてきた車両は、Uターンに近い動線で出庫することになり危険であるので、レイアウトを見直す必要があると考える。もし仮にこの計画で進めるのであれば、徐行の徹底やカーブミラーの設置が最低限必要となる。さらに、横断歩道の位置が駐車場出入口に近いため危険である。また、平面駐車場中央の島状の駐車マスについては、車止めが設置されていないことから、店舗に近い西側の駐車マスには北側から南向きに駐車することが想定される。それらの車両が南側から出庫する際に、屋上階からスロープで下ってきた退店車両と衝突する可能性があり危険である。場内レイアウトを見直すべきと考える。危険な場内レイアウトの中で南側の駐車マスには歩道が設置されておらず、歩行者にとっても危険である。

事務局 : ご指摘の内容を事業者に伝え、場内レイアウトの見直しを検討してもらう。

委員 : 駐車場出入口の右折入出庫禁止の看板について、図面では表示面が東西方向を向いているように見えるが、右折出庫禁止の看板の表示はこの方向ではおかしい。

事務局 : 運転手から看板の文字が正面に見える向きで設置する。

委員 : 付図3で、屋上駐車場には車止めの表示がないが、全ての駐車マスに車止めが必要ではないか。

事務局 : 1階の平面駐車場については、場内歩道に接する箇所については車止めを設置するが、屋上駐車場については車止めを設置する予定はないと事業者から聞いている。

委員 : 屋上駐車場にも車止めが必要ではないか。設備置き場の周りは車止めがないと危険である。

事務局 : 事業者に伝える。

委員 : 西方面からの来店経路について、南方面に迂回させ、店舗東側の無信号交差点を左折させる誘導となっているが、問題にならないのか。

事務局 : ご指摘の交差点については検討は行っていないが、前面道路が交通量はそれほど多くないため、問題にはならないと考える。

委員 : あえてあまり広くなさそうな道路を迂回経路として設定し、無信号交差点を左折で誘導するのであれば、問題ないことの確認が必要である。幅員はどの程度か、双方向通行可能か。

事務局 : 具体的な幅員については確認できていないが、双方向が通行可能な道路で、それなりの広さはあるため問題ないと考える。当該交差点のご指摘の点については法律の手続時に確認する。

委員 : 場内レイアウトについて、1階の平面駐車場と、屋上駐車場へ向かう、又

は降りてくるスロープの位置と、荷さばき施設の位置関係が、車が錯綜することが予想され、非常に危険で、利用者にとって使いにくい形だと思う。もし消費者が事故を起こした場合は自己責任となる。リスクのある駐車を消費者も使用したくないと考えるだろう。事業者はそのような観点からも場内レイアウトを見直していただきたい。

事務局：駐車台数に若干余裕があるため、特にスロープや荷さばき施設周辺のレイアウトについて事業者にも再検討を求める。

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 敷地内の横断歩道について、出入口から離れた場所に位置を変更するなど、歩行者の安全確保及び来店車両の公道への滞留防止のための対策を講じること。
- 2 2階屋上駐車場へのスロープ、荷さばき施設の位置等を含め、場内レイアウト、動線計画等を見直し、駐車場内における来店車両及び歩行者の安全確保を図ること。
- 3 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。
- 4 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。
- 5 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。
- 6 店舗周辺の道路は通学路となっていることから、来客者に安全運転を周知し、歩

行者等の安全な通行の確保に努めること。

- 7 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・修正事項

議案2：(仮称)ドラッグコスモス八鹿店

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：前面道路について、交通量が少ないと説明があったが、交通センサスでは10,000台程度／日あり、この程度であれば右折入出庫を認めてもよいという判断なのか。

事務局：断面交通量で1,000台程度／ピーク時なので、そこまで交通量は多くないと判断する。

委 員：右折入出庫を認めるに当たり、(交通量の数値的な)目安はあるのか。隣にジュンテンドーが立地しているかと思うが、こちらも右折入出庫での運用を認めているのか。

事務局：ご指摘のジュンテンドーの入出庫の運用については確認していないが、近隣にゴダイドラッグ八鹿店が立地しており、こちらについては右折での入出庫を認めている。右折入出庫を認める明確な判断基準はないが、事業者も所轄警察署と事前に協議をしているので、その状況等も聴取した上で、右折入出庫が可能かどうか総合的に判断している。本案件については、関係機関からの意見もなく、現地を見た結果、右折入出庫について問題無いと判断している。

委 員：店舗東側の場内車路については一方通行で、十分な幅員が確保されているので、店舗に沿って東側に歩行者通路を設けてはどうか。また、店舗北側の車路スペースが広いため、走るべき箇所が分かるよう、車路にラインを追加する等により、車両を適切に誘導すべきと考える。

事務局 : 事業者に伝える。

委員 : 景観について、景観形成室から屋根の形状に関する意見が出ているが、本案件については基準に適合しているのか。

事務局 : 適合していない。基準について事業者に伝えたが、適合させるのは困難とのことだったので、景観条例の届出を審査する豊岡土木事務所と協議するよう事業者に伝えた。基準への適合については豊岡土木事務所が指導していくことになる。

委員 : 今の形のままだとはならないということか。

事務局 : 事業者からは、現状のまま屋根の形状は変更しないと聞いている。豊岡土木事務所が指導していくことになるが、強制力は無い。

委員 : 説明の内容を踏まえると、県として、景観に係る行政指導は重要ではないと宣言することになるのではないか。行政指導の中でも強弱をつけるということであれば、この議論自体の意味がなくなる。

事務局 : 景観条例では、景観基準に適合していない場合は指導・助言できるという規定があり、根拠条文のある行政指導である。指導・助言した結果、事業者が従わない場合は、勧告・公表ができるが、今回のケースでは、豊岡土木事務所が勧告・公表まではせず、指導までとするものである。

委員 : それは理解している。事業者が行政指導に従わない場合にどうするかという話で、そもそも本審議会では行政指導に関してしか議論できないので、強制力はなく、行政指導だから従わなくてよいという説明は避けていただきたい。

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 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。
- 2 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。
- 3 「景観の形成等に関する条例」に基づく養父市八鹿町八鹿地区歴史的景観形成地区内に立地することから、建築物や屋外広告物については、同条例に基づく景観形成基準等に従い、周辺の町並みと調和する外観及び形態とすること。
- 4 ガ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・修正事項

議案 3 : (仮称) 姫路駅東高架下店舗

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：騒音については全て基準以下で、また鉄道高架下という立地のため、環境騒音も大きく、店舗の立地に伴う騒音については問題ない。議案書「4法第8条第1項の規定により姫路市から聴取した意見」について、動力が7.5kW以上の室外機を設置することだが、当該機器は県の「環境の保全と創造に関する条例」の適用を受ける機器であり、当該機器があることにより環境部局への届出が必要になるとともに、本計画施設は「特定事業場」となるため、全ての音が規制の対象となることに留意いただきたい。

委員：付図1左図では、計画地が新幹線の高架下のみに立地するように見えるが、在来線の高架下も含めて立地するはずなので、図面を正確に作成すること。付図2について、水路の上も計画地の敷地を示す表示があるが、この標記の仕方は正しいのか。本来は水路に蓋をしているだけで、店舗の敷地ではないのではないのか。

事務局：おそらく、水路の上に蓋がけをして占有許可を取り運用すると思うが、事業者を確認する。

委員：条例審議時に、出口のゲート位置が道路に近すぎると指摘したかと思うが、対応できなかったのか。

事務局：ご指摘の内容については事業者に伝えたが、出庫車両が駐車料金を支払う際に、ゲート機器に平行に停車できるようにするためには本位置であ

る必要があるため、対応は困難とのことであった。

委員：今の場内レイアウトのままであれば、出口のゲート位置の変更は難しいかもしれないが、場内レイアウトを少し見直せば可能と考える。道路沿いの従業員用駐車場の位置について、道路から直接出入りする形になり、本来は望ましい形ではない。道路沿いの従業員用駐車マスを廃止する等により、出口ゲートの位置の変更は可能と考える。また、今回は必要駐車台数を指針値で算出しているが、ホームセンターであるため指針値ほど駐車台数は必要ではなく、類似店舗の実績を用いる等の算出方法を用いれば、もっとゆったりとしたレイアウトにできると考える。

事務局：事業者に伝える。

委員：大店立地法では行政指導しかできないが、出口ゲートの位置については前面道路の歩行者の通行にも影響するので、反映させていただきたい。

委員：出口ゲートの位置に関しては留意事項に追加させていただきたい。

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 駐車場出口周辺のレイアウト、動線計画等を見直し、出口のゲートを通過した退店車両の滞留スペースを場内に確保できるよう努めること。
- 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 高架の柱により場内車路が狭く、また視認性が悪いことから、照明等で十分に場内の照度を確保し、歩行者の安全に配慮すること。

4 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。

※ 下線部は追記・修正事項

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：等価騒音については全て基準を満たしているので問題ない。住居側の予測地点 C と D について、位置が高くなっても等価騒音レベルに変化がないが、発生源はどこにあるのか。

事務局：C 地点の主な音源は、付図 4-2（R 階騒音発生源位置図）に示す A10～A18 の空調室外機や、低層階では荷さばき作業、廃棄物収集作業音等である。数値的には、全ての階であまり変化はない結果となっているが、小数点以下の数値では上階となるに従い少しずつ騒音レベルは下がっている。

委員：来店車両の騒音で、予測地点 e と g で規制基準を超えているが、保全対象物敷地境界の予測地点 e' と g' で基準を満たしており、また来店車両音なので問題ないと判断する。

委員：荷さばき施設については条例審議時の指摘を受けて 1ヶ所に変更しているが、廃棄物保管場所は 2ヶ所に分散している。廃棄物の出し入れの際に公道を横切ることになるため、本来は好ましくない。また、廃棄物保管施設の容量の標記について、高さの記載が抜けている。付図 2-2（配置図兼 1 階平面図【変更後】）では駐輪場①の収容台数は 40 台で、参考図（配置図兼 1 階平面図【店舗開店時計画】）では 35 台となっているが、駐輪場①については駐輪台数を減らすのか。

事務局：駐輪台数を精査すると、駐輪場①には店舗の柱があるため、40 台分を確

保することが困難かもしれないため、35 台としている。なお、駐輪場②を 30 台から 72 台に大幅に増やす計画としている。

委員：隔地駐車場について、夜間の利用制限がかからない北側の車路は、昼間は一方通行で夜間は双方向となるが、運用が変わるのはあまり好ましくない。始めから双方向にしてはどうか。

事務局：届出上は午後 11 時までの営業時間で届けられているが、実際には夜間の営業は行わない可能性があり、また、夜間営業を行う場合でも、夜間の時間にかかるのは午後 10 時から午後 11 時までの 1 時間だけであり、そのために常時双方向にするという運用は設置者が難色を示している。夜間については、駐車場内に双方向通行可である掲示を行うと事業者から聞いている。

委員：駐車場にカート置場を設置している点については評価できるが、カートの回収時に西側の横断歩道まで迂回して店舗に運ぶという長い経路になる。騒音予測の対象外かもしれないが、カートの走行音には注意が必要。

委員：駐輪場②に駐輪した来店客は、どこから店舗に入るのか。

事務局：一度敷地を出て商店街を通り、店舗西側の入口から入店する。

委員：駐輪場②の低木（キンメツゲ）の植栽配置が不自然であるため、例えば西側に一列に配置するなどしていただきたい。

事務局：設置者に伝える。

委員：駐輪場②の緑地については管理が難しいので、管理面も考えて植栽いただきたい。

委員：参考図の駐車場の南東角に配置されている 2 台分の駐車マスについては、駐車不可能な位置なので、修正いただきたい。

事務局：ご指摘のとおりなので修正する。全体収容台数は 2 台減り 75 台となる。

委員：参考図の駐車場の西側入口の「入口専用」という路面表示について、この位置だと、退店しようとする車両が当該場所まで来てしまうおそれがある。

事務局：「入口専用」である旨の表示をもっと東側で行うよう設置者に伝える。

委員：駐輪場②に停めた来店者は、敷地内を通過して店内に入ることができないため不自然に感じる。隔地駐車場の一部を駐輪場にできれば望ましいと考える。

委員：駐輪場②については、あまり人目に付かない場所にあり、管理が難しいので、注意いただきたい。

委員：駐輪場①については、商店街の歩行者に影響がでないよう注意するとともに、駐輪場②については、離れた位置にあるため、案内等により場所を周知されたい。

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 荷さばき作業を行う場合は、公道上で荷さばき車両が停留、転回等をしないよう徹底すること。
- 2 店舗西側の駐輪場については、商店街の歩行者に影響が生じないよう駐輪車両の整理整頓を適切に行うとともに、北側の駐輪場については、看板、広告等によって場所を周知し、来店客を適切に誘導すること。
- 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 店舗周辺の道路は通学路となっていることから、来客者に安全運転を周知し、歩行者等の安全な通行の確保に努めること。
- 5 敷地内で計画されている緑地の適切な配置・維持管理に努めること。

※ 下線部は追記・修正事項

議案5：ホームセンターコーナン川西平野店

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：設備等の騒音については問題ないと考える。騒音予測の計算書を見ると、スピーカー音がかなり長時間鳴っているが、これは一体何か。

事務局：来店客へのBGMである。

委員：スピーカー音が予測値にかなり影響を及ぼしているが、過去にこのような事例はなかったのではないか。

事務局：ご指摘のとおり、B地点、C地点については、スピーカー音が一番大きな音源となっている。安全側で検証するため、最大時間鳴らした厳しい条件で騒音予測を行っているが、実際はそんなに長時間は鳴らさない。

委員：議案書「3 重要事項（1）駐車需要の充足等交通に係る事項」の必要駐車台数の算定のところで、既存店舗の実態調査の日が3月22日（日）となっているが、先ほどの説明では3日間調査したとのことだった。調査はどのように行ったのか。

事務局：調査は金・土・日の3日間行っている。

委員：そのうちの最大滞留台数が69台だったということか。その算定方法はおかしいのではないか。3日間それぞれで最大滞留台数を調べた上で、年間最多来客日と調査日におけるレジ通過客数の比率をかけるべきではないか。

事務局：委員ご指摘の方法で算定を行っている。

委員：議案書にデータとして記載しておくべきである。それぞれ何台だったの

か。

事務局 : 金曜日の最大滞留台数 43 台、補正率が 1.41、補正後の滞留台数が 61 台、同様に土曜日が 53 台、1.35、72 台、日曜日が 69 台、1.11、77 台であった。

委員 : 国道 173 号からの右折来店車両は右折レーン内に収まるという検証をしているが、これは各サイクルにおける滞留車両が全部捌けるということが前提になっている。しかしながら、対向車線の状況によっては信号 1 サイクルで捌けるとは限らない。対向車両が多くて捌けなかった場合は、捌けなかった分が次々と溜まっていくことになる。この検証では不十分である。

事務局 : 仮に 2 サイクル分が捌けなかったとしても、その間の 5.6 台分は、右折レーン内には収まる。

委員 : 常時、平均的に車両が来るわけではなく、実際にはバラつく。一度に車両が多く来ることもあるため、対向車の関係で捌けなかった場合は、後ろに溜まってしまう。この検証では大丈夫だとはいえない。

事務局 : 確かに国道 173 号は交通量が少ない道路ではないが、現地調査の際に確認した限りは、2～3 台滞留してもすぐに右折できている状況であった。留意事項にも付記しているように、もしも滞留するような状況になれば、設置者には改めて対策を考えてもらう。

委員 : 「適切な対応」が可能なのか。対応として何が考えられるのか。今回のような道路状況で店舗面積を増やすのであれば、最初から迂回経路を考えておくべきである。混雑し始めたら、係員を立てて、迂回路に回すような対策が必要である。

事務局 : 設置者に検討を求める。

委員 : 店舗④ではどのような商品を販売する予定か。

事務局 : まだ具体的には確定していないようであるが、既存の店舗と同様の商品を店舗④で販売したいと設置者からは聞いている。

委員 : 取り扱う商品によって客層も変わる。店舗④の前の駐車場②が狭いため、店舗④の利用者は駐車場③を使用せざるを得なくなると考えられるが、その場合は、道路を挟んで行き来しなければならない。大きな商品を購入した人は駐車場③から駐車場②に車を止め直そうとすることも想定されるが、現計画では無理である。駐車場③と店舗④の間を安全・円滑に移動できるような配慮が必要と考える。また、市道 863 号線から国道 173 号へ左折退店する車両が、休日は市道 863 号線に滞留する結果となっているが、店舗④の前を退店車両がふさいでしまう形になり、駐車場③から店舗④への移動がしにくくなる。

事務局 : 事業者に伝える。事業者からは、店舗④の前が滞留するような状況になれば、駐車場①の出口のところで係員が出庫を止めるような対策を考えていると聞いている。

委員 : 店舗間を移動する場合の駐車場間の利用はどう考えているのか。

事務局 : 横断歩道もあり、車で移動するほどの距離でもないため、店舗間は徒歩で移動するものと思われる。

委員 : 店舗①の屋上に車を停めた人が車を置いたまま店舗④に移動するとは考えにくい。店舗①から移動してきた車が駐車場③にうまく入れられるのか。今のところそういった動きは想定されていないと思われるが、安全に移動できるのか。

事務局 : 想定はしていないが、可能である。

委員 : 委員が危惧されている状況が発生したらどう対応するかということだ

が、どのような対策が考えられるか。

委員：国道 173 号は交通センサスの結果をみても交通量が多い。右折車両を 1 サイクルで処理できない可能性がある。信号等で何か対策をしてもよいと思われるので、設置者とよく相談してほしい。

事務局：確かに交通量が多いが、右折レーンは当該店舗への来店客しか使わず、発生台数も 40 台/時ほどであるため、交通量が多いからといって、渋滞するわけではない。万が一、右折レーンから車両が溢れるようであれば、来退店経路を変更し、全て北方向から左折入庫させるという対策が考えられる。

委員：右折で入れたり、入れなかったりということになるのであれば、本来は全て左折で入庫させる方がすっきりする。将来はそうのように考えた方がいい。

事務局：滞留がひどいような状況になれば、将来的にそのように検討してもらうよう事業者には伝える。

委員：滞留が起こった際に、事業者としては何か対応しなければと思っても、誰もアドバイスしてくれないという状況が起こると困る。交通渋滞等が起こるような場合は、来退店経路の変更を検討するといったことを留意事項に書いておき、何か問題が発生すれば具体的な対策等について県と協議することとした方がよい。

(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：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 開店後、国道 173 号及び市道 863 号線において渋滞が発生する等の問題が生じた場合は、関係機関と協議の上、来退店経路の見直しも含めた適切な対応を講じること。
- 2 敷地内掲示や誘導看板、広告等によって来退店経路を周知徹底すること。
- 3 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。
- 4 繁忙時は、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。
- 5 敷地内で計画されている緑地の適切な維持管理に努めること。

※ 下線部は追記・修正事項