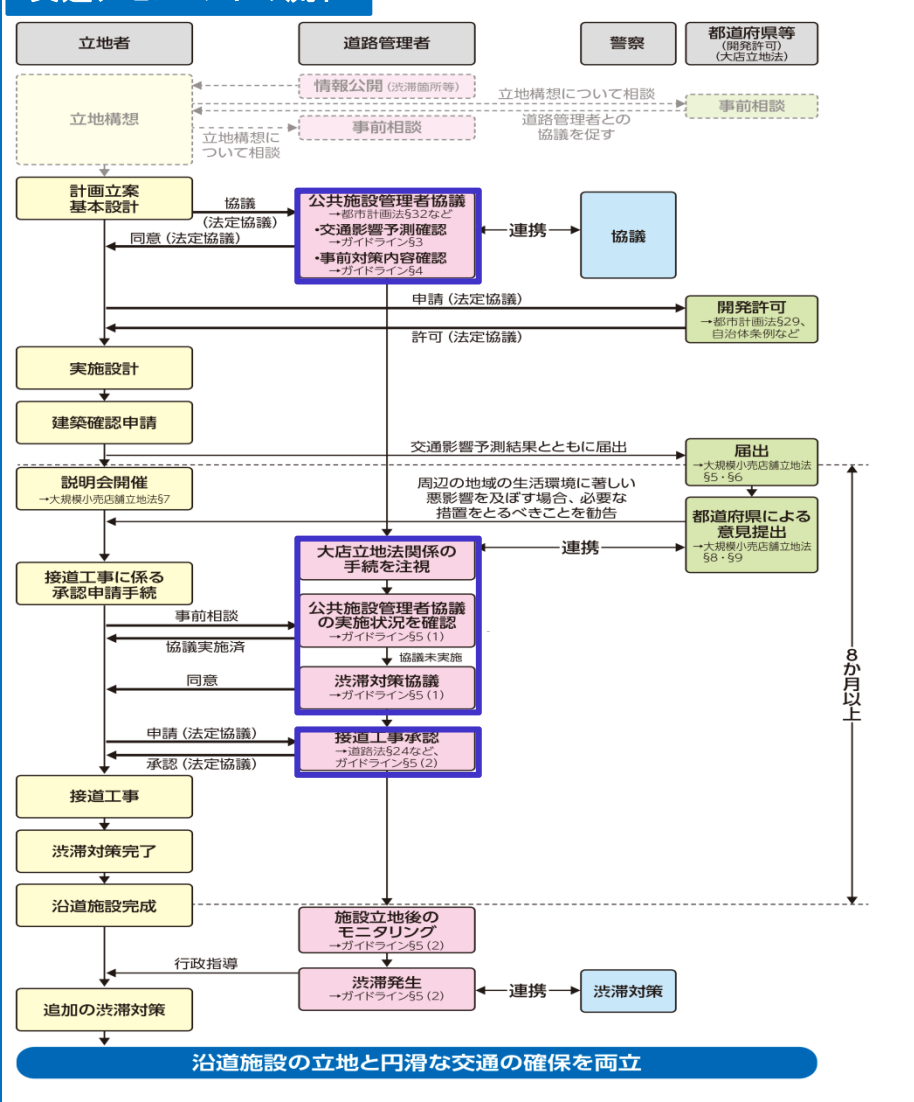


# 道路交通アセスメント制度

---

- 商業施設等の立地による渋滞が全国の主要渋滞箇所の約1割を占め、渋滞対策をより一層強化することが必要
- 重要物流道路については、より一層の円滑な交通の確保が求められることから、自治体の大規模小売店舗立地法担当部局など関係機関との連携を強化しつつ、計画立案の初期段階から立地者が道路管理者と円滑な協議・調整ができる仕組みに実効性をもたせるためのガイドライン等を策定し運用することで、道路交通アセスメントを確実に実施

## 交通アセスメントの流れ



## ガイドラインの概要

### 【対象施設】

重要物流道路(直轄)の沿道に立地を予定している施設であって、次の(1)から(4)までに掲げる全ての要件を満たすもの。

- (1) 次のア又はイに掲げる条件のいずれかに該当するもの
  - ア 小売業を行うための店舗(店舗面積1,000㎡を超えるもの)
  - イ 当該施設の延床面積が20,000㎡以上のもの(集合住宅を除く。)
- (2) 立地に際し、都市計画法第32条、条例等に基づき、道路管理者に対する協議(法定協議)が必要とされていること
- (3) 半径2km以内の重要物流道路上に主要渋滞箇所が存在すること
- (4) 立地に際し、道路法第24条に基づく乗入れ工事の承認申請を予定しているもの

### 【交通影響予測】

対象施設の法定協議において、施設規模を踏まえて適切な予測手法により交通影響予測を実施し、結果を提出。

### 【渋滞対策】

交通影響予測の結果、予測範囲内の重要物流道路上の主要渋滞箇所において交通流の悪化が認められる場合や、新たな渋滞箇所の発生が認められた場合は、所要の渋滞対策を実施。

### 【乗入れ工事の承認申請時】

対象施設に係る乗入れ工事の承認申請時には、法定協議が実施されていること(同意していること)を確認。万一、法定協議を実施していない場合には、協議を実施し、申請者と道路管理が合意したのちに承認。

### 【乗入れ工事の承認時】

承認を行う際、対象施設の立地後に渋滞等が生じた場合には、更なる渋滞対策を講じる必要がある旨を文書で付記。

### 【対象施設の立地後の対応】

立地後、交通状況の悪化が生じていないか確認し、悪化している場合には、協議の上、所要の渋滞対策を実施。

### 【関係機関との連携】

計画立案の初期段階から適切に協議が行われるよう、自治体担当部局など関係機関との連携を強化。

### 【渋滞箇所等の情報公開】

立地者が施設立地箇所の検討段階から渋滞箇所等の情報を参照できるよう情報公開に努める。

- 立地者が道路管理者と円滑な協議・調整ができる仕組みに実効性をもたせるため、また、協議の輻輳等により立地者に過度の負担が生じないよう適切な運用を図るためには、自治体等と道路管理者が密に連携を図ることが必要不可欠。
- 運用開始に向け、説明会等を通じて、開発許可及び大店立地法手続きを所管する自治体関係部局や関係業界の事業者等との協力体制を構築。

## ■大店立地法手続き所管部局との連携の事例 (富山県の事例)

▽大規模小売店舗立地法 届出の手引き  
(再改定指针对応版)〔第5版〕(平成31年4月 富山県) 抜粋

### (2) 新設の届出(法第5条第1項)手続きの流れ

#### ① 事前相談

富山県商工労働部商業まちづくり課が窓口です。手続きの流れや書類作成方法についてご相談ください。

#### ○窓口

商工労働部商業まちづくり課	大規模小売店舗立地法全般	076-444-3253
---------------	--------------	--------------

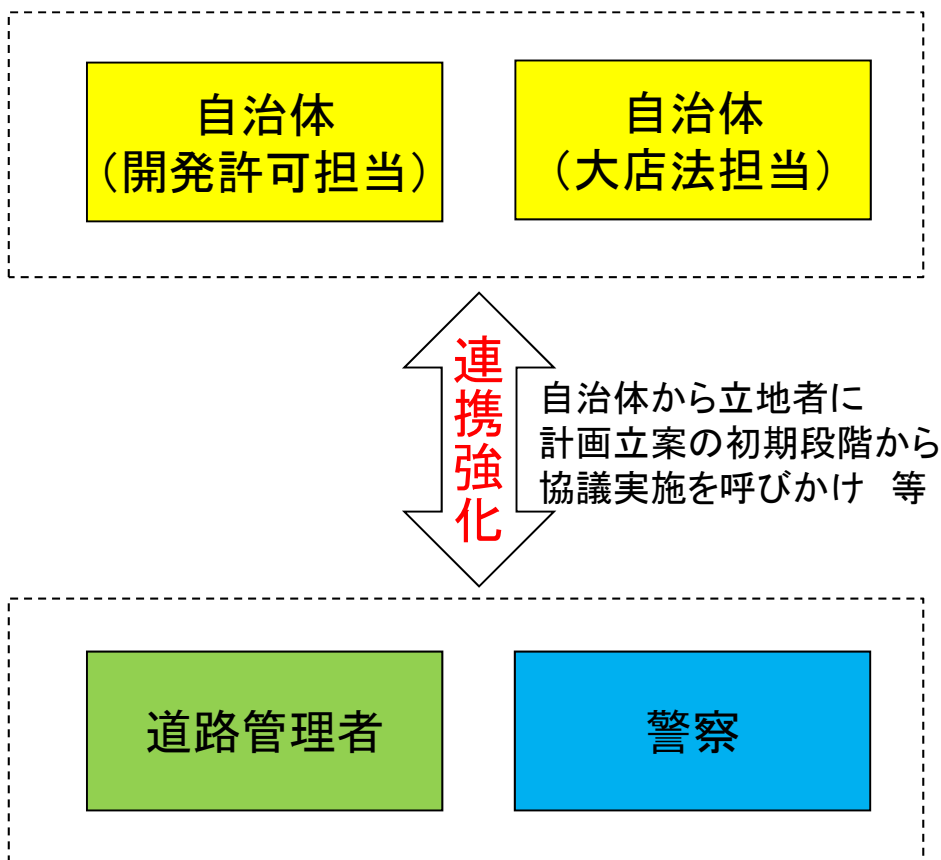
必要に応じて、下記に掲げる県の関係課(出店予定地を管轄する土木センターや警察署を含む。)と事前に協議してください。特に駐車場の自動車の出入口(位置、幅、方向など)、交通量調査(調査の必要性、調査地点、調査方法など)、騒音予測(予測地点の選定、基準値、評価など)には時間がかかるので、早めに協議されることをおすすめします。

県の関係機関のほかに市町村や国の関係行政機関との協議が必要となる場合があります。  
たとえば、国道8、41、156、160号線沿いに出店しようとするときには、国土交通省富山河川国道事務所と協議してください。

⇒県の大店法手引きにおいて、道路管理者との事前協議を呼びかけ

⋮

計画段階から予測・対策検討を行い、効果的な対策を実施 2



## 1. 対象施設の判別

- 要件を満たす施設が、道路交通アセスメントの対象  
✓重要物流道路かつ一般国道（指定区間）沿道に立地かつ  
(1) から (4) の全ての要件を満たすもの  
(1)一定の規模以上であること  
(2)道路管理者に対する「法定協議」が必要  
(3)半径2km以内の重要物流道路上に主要渋滞箇所が存在  
(4)道路法第24条に基づく乗入れ工事の承認申請を予定
- 一方で、要件を満たさない施設であっても、道路管理者が必要とする施設について、ガイドラインやマニュアルに示す道路交通アセスメントの手法を適用することを妨げるものではない

## 2. 交通影響予測の流れ

- 道路交通への影響を評価する範囲を設定
- 対象施設における自動車のピーク時交通量を算出
- その交通量を施設の周辺道路に配分
- 重要物流道路のサービス水準が確保されているかを検討

## 3. 予測範囲の設定

- 予測範囲は、半径2km以内の重要物流道路の区間の渋滞状況を予測するために必要な範囲を設定
  - 協議申請者が、交通影響予測などの評価を行う対象とする道路と区間を設定する
  - 最終的には、協議申請者の提案を受けて、協議において決定する
  - 施設の規模や重要物流道路の交通量、主要渋滞箇所の渋滞状況、その他施設周辺の交通状況等から総合的に検討を行い、道路管理者が必要最低限と判断する範囲を予測対象に含めるように留意すること

## 4. 自動車のピーク時交通量の算出

- 大規模マニュアルや大店立地法指針といった既存の手法を活用しつつ、施設の用途、規模、立地する地域の状況等の観点から、道路管理者が適切であると認めるものに従って、協議申請者が算出するものとする。
- 道路管理者が適切であると認める場合は、施設の用途、規模、立地する地域の状況等が類似した既存施設のデータに基づいて算出する等の手法を用いてもよい。

- 道路管理者は対象施設の立地後、周辺交通への影響を確認するため、主要渋滞箇所の更新の機会等に合わせてモニタリングを行うこと
- 渋滞対策を求める要件に該当するか確認
  - 重要物流道路上の主要渋滞箇所で交通流が著しく悪化
  - 重要物流道路上の区間に新たな渋滞箇所が発生

<留意点>

- モニタリングと事後対策の検討には渋滞対策協議会の活用が考えられる
- モニタリングの期間や方法は道路管理者の判断による
- 実測調査の他、ETC2.0等のビッグデータの活用が考えられる

「渋滞対策協議会の取組」

渋滞対策協議会(各都道府県に設置)

【①:主要渋滞箇所の特定】

- 調査から候補箇所を選定し、データ等から渋滞箇所を特定
  - » データ(渋滞・混雑多発箇所等)
  - » アンケート(市民、民間事業者等)

【②:渋滞対策等のモニタリング】

- 対策や交通の状況変化をフォローアップ(PDCAサイクルを推進)

【③:その他の取組】

- 交通渋滞状況の調査実施や対策の取組や成果を公表(見える化等)
- 都道府県によっては、検討部会やワーキンググループ(WG)を設置し、各地域の検討を実施



施設立地後の  
モニタリングを検討  
する場として活用

- 交通状況の悪化が認められる場合の対応
  - 道路管理者は立地者に交通量や旅行速度等の定量的なモニタリング結果を示した上で協議を求める
    - ✓ 合意した事前対策は十分に講じられているか
    - ✓ 立地前の交通影響予測と立地後の交通状況の乖離の要因
  - 立地者側に原因がある場合、必要に応じて、立地者に対し、交通調査や追加的な渋滞対策を求める

<留意点>

- 施設周辺の土地利用変化等、立地者に起因しない事情変更に留意
- 渋滞対策の内容については、十分な時間的余裕をもって警察と協議すること