

大規模小売店舗立地に関する  
周辺道路への影響と対策方針の手引き  
(案)

平成31年3月

関東地方整備局 道路部

道路計画第二課



## 目 次

### 【基礎知識編】

1.	大規模小売店舗立地に関する協議に係る法規定	1
2.	法令に基づいた関東管内各都県政令市の手引き等の公表状況	3
3.	協議・手続きの流れ	6
4.	大規模小売店舗の立地により生じる交通量	7
5.	開発行為者による交通影響予測の予測手法	12
6.	予測手法について独自の規定等を定める都県政令市	18
7.	道路交通アセスメント	20

### 【対応編】

8.	道路管理者として確認すべき事項	23
9.	立地前に検討すべき渋滞対策事例	28
10.	立地後に渋滞が発生した場合の事後対応方針（案）	30

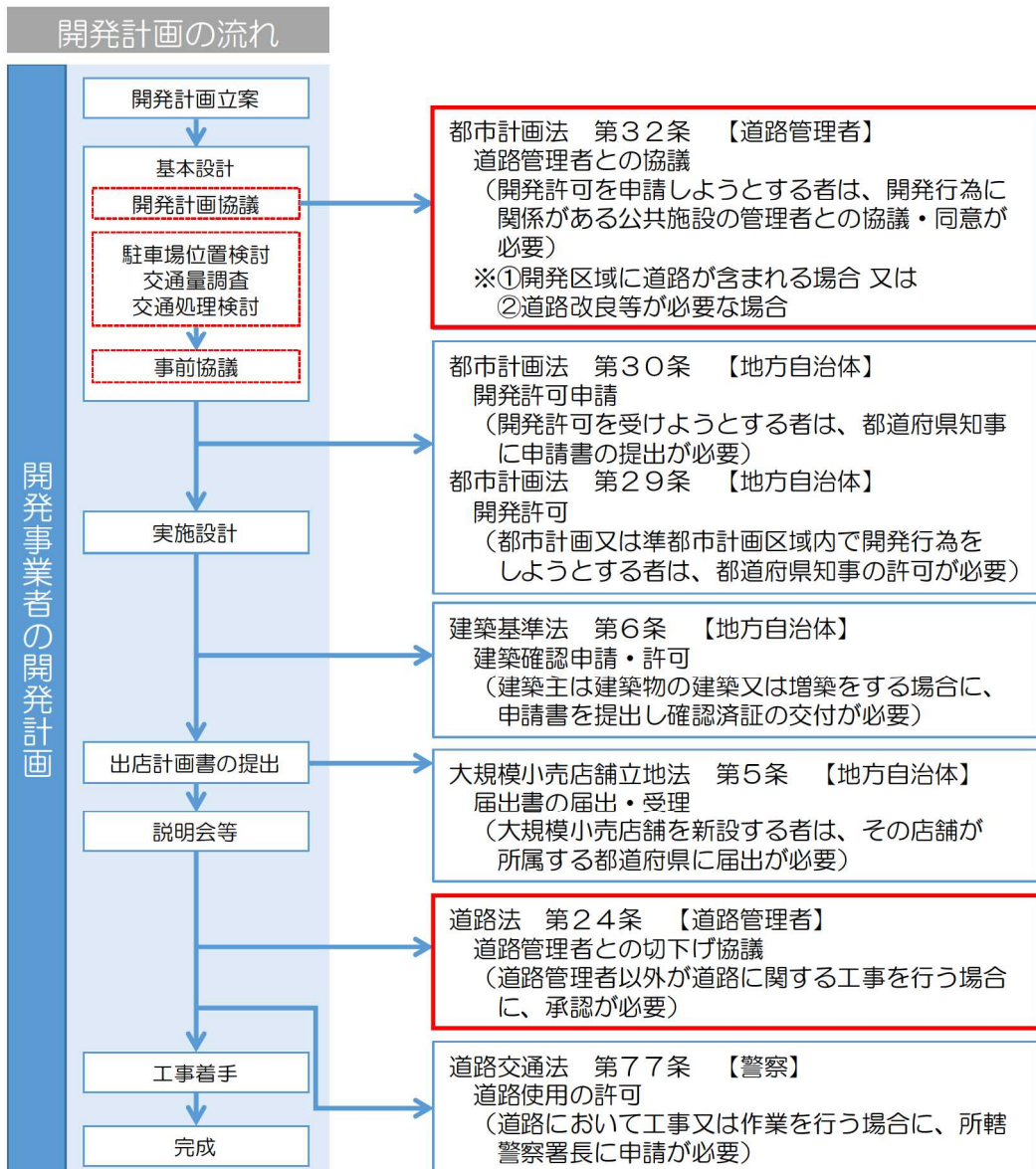


【基礎知識編】

1. 大規模小売店舗立地に関する協議に係る法規定

○道路管理者は、大規模小売店舗立地に伴う開発に対し、開発行為者と以下の場面で協議を行うこととなる。

- 開発区域に道路が含まれる場合、道路改良等が必要となる場合  
(都市計画法 32 条に基づく協議・同意)
- 駐車場など設置に伴う切り下げが必要となる場合  
(道路法 24 条に基づく協議・承認)
- 開発行為者に不当な義務(過度の負担)を課さない範囲で許可等の条件の付与ができる  
(道路法 87 条に基づく許可等の条件)



<都市計画法>

(公共施設の管理者の同意等)

第三十二条 開発許可を申請しようとする者は、あらかじめ、開発行為に関係がある公共施設の管理者と協議し、その同意を得なければならない。

2. 開発許可を申請しようとする者は、あらかじめ、開発行為又は開発行為に関する工事により設置される公共施設を管理することとなる者その他政令で定める者と協議しなければならない。

3. 前2項に規定する公共施設の管理者又は公共施設を管理することとなる者は、公共施設の適切な管理を確保する観点から、前2項の協議を行うものとする。

<道路法>

(道路管理者以外の者の行う工事)

第二十四条 道路管理者以外の者は、(中略)道路に関する工事の設計及び実施計画について道路管理者の承認を受けて道路に関する工事又は道路の維持を行うことができる。

(後略)

<道路法>

(許可等の条件)

第八十七条 国土交通大臣及び道路管理者は、この法律の規定によつてする許可、認可又は承認には、(中略)道路の構造を保全し、交通の危険を防止し、その他円滑な交通を確保するために必要な条件を附することができる。

2 前項の規定による条件は、当該許可、認可又は承認を受けた者に不当な義務を課することとならないものでなければならない。

## 2. 法令に基づいた関東管内各都県政令市の手引き等の公表状況

- 大規模小売店舗立地法に基づき、都県政令市が個別に事務取扱要綱が制定されている
- 各都県政令市で独自の提出様式などがあるため、手引きやしおりが公表されている
- 基本的には大規模小売店舗立地法の指針に基づいて交通需要の算出を求めているが、栃木県や横浜市では交通需要に係るパラメータの地域基準等を定めている。
  - なお、栃木県のうち宇都宮市、足利市、栃木市、佐野市、鹿沼市、日光市、小山市、真岡市、大田原市、那須塩原市の10市については、権限が市に移譲されており、各市が窓口となっている。

茨城県	県独自の手引き・要綱等の公表は確認できない。
栃木県	<p>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に基づく地域の基準</p> <p><a href="http://www.pref.tochigi.lg.jp/f03/work/kyoka/shigoto/documents/h280401doutekisyuhouunyouhousin.pdf">http://www.pref.tochigi.lg.jp/f03/work/kyoka/shigoto/documents/h280401doutekisyuhouunyouhousin.pdf</a></p> <p>交通流動予測について</p> <p><a href="http://www.pref.tochigi.lg.jp/f03/work/kyoka/shigoto/documents/h280401doutekisyuhouunyouhousin.pdf">http://www.pref.tochigi.lg.jp/f03/work/kyoka/shigoto/documents/h280401doutekisyuhouunyouhousin.pdf</a></p> <p>大規模小売店舗の立地に伴う交通流動予測マニュアル</p> <p><a href="http://www.pref.tochigi.lg.jp/f03/work/kyoka/shigoto/documents/1181552230228.doc">http://www.pref.tochigi.lg.jp/f03/work/kyoka/shigoto/documents/1181552230228.doc</a></p> <p>大規模小売店舗立地法に関する届出の手引き</p> <p><a href="http://www.pref.tochigi.lg.jp/f03/work/kyoka/shigoto/documents/1249024382745.pdf">http://www.pref.tochigi.lg.jp/f03/work/kyoka/shigoto/documents/1249024382745.pdf</a></p> <p>大規模小売店舗立地法事務処理要綱</p> <p><a href="http://www.pref.tochigi.lg.jp/f03/work/kyoka/shigoto/documents/1270192632434.pdf">http://www.pref.tochigi.lg.jp/f03/work/kyoka/shigoto/documents/1270192632434.pdf</a></p>
群馬県	<p>群馬県大規模小売店舗立地法事務処理要綱</p> <p><a href="http://www.pref.gunma.jp/06/g0910150.html">http://www.pref.gunma.jp/06/g0910150.html</a></p>
埼玉県	<p>大規模小売店舗立地法のしおり（事務処理要綱も記載）</p> <p><a href="http://www.pref.saitama.lg.jp/a0802/documents/30shiorigenkou.pdf">http://www.pref.saitama.lg.jp/a0802/documents/30shiorigenkou.pdf</a></p>
さいたま市	<p>さいたま市大規模小売店舗のしおり（事務処理要綱も記載）</p> <p><a href="https://www.city.saitama.jp/005/002/010/008/p001338_d/fil/daitenshiori20180401.pdf">https://www.city.saitama.jp/005/002/010/008/p001338_d/fil/daitenshiori20180401.pdf</a></p>
千葉県	<p>千葉県大規模小売店舗立地法等運用要綱</p> <p><a href="https://www.pref.chiba.lg.jp/keishi/daiten/documents/youkou2804.pdf">https://www.pref.chiba.lg.jp/keishi/daiten/documents/youkou2804.pdf</a></p> <p>大規模小売店舗立地法に関する届出の手引き</p> <p><a href="https://www.pref.chiba.lg.jp/keishi/daiten/tetsuzuki.html">https://www.pref.chiba.lg.jp/keishi/daiten/tetsuzuki.html</a></p>
千葉市	<p>千葉市大規模小売店舗立地法施行要綱</p> <p><a href="https://www.city.chiba.jp/keizainosei/keizai/sangyo/documents/youkou_120401.doc">https://www.city.chiba.jp/keizainosei/keizai/sangyo/documents/youkou_120401.doc</a></p> <p>大規模小売店舗立地法に関する届出の手引き</p> <p><a href="https://www.city.chiba.jp/keizainosei/keizai/sangyo/daitenhoushin.html">https://www.city.chiba.jp/keizainosei/keizai/sangyo/daitenhoushin.html</a></p>

東京都	大規模小売店舗立地法のしおり <a href="http://www.sangyo-rodo.metro.tokyo.jp/chushou/shoko/chiiki/daikibo/7siori/daikibo/">http://www.sangyo-rodo.metro.tokyo.jp/chushou/shoko/chiiki/daikibo/7siori/daikibo/</a>
神奈川県	届出の手引（運営要綱を含む） <a href="http://www.pref.kanagawa.jp/docs/m2w/daiten/documents/daiten_tebiki_h31_03.pdf">http://www.pref.kanagawa.jp/docs/m2w/daiten/documents/daiten_tebiki_h31_03.pdf</a>
横浜市	大規模小売店舗に係る手続の手引 <a href="http://www.city.yokohama.lg.jp/keizai/jourei/20130529120153.html">http://www.city.yokohama.lg.jp/keizai/jourei/20130529120153.html</a> 横浜市大規模小売店舗立地法運用基準 <a href="http://www.city.yokohama.lg.jp/keizai/jourei/pdf/kijun.pdf">http://www.city.yokohama.lg.jp/keizai/jourei/pdf/kijun.pdf</a>
川崎市	川崎市大規模小売店舗立地法運用要綱 <a href="http://www.city.kawasaki.jp/280/cmsfiles/contents/0000018/18728/daiten-youkou(H300401).pdf">http://www.city.kawasaki.jp/280/cmsfiles/contents/0000018/18728/daiten-youkou(H300401).pdf</a> 大規模小売店舗立地法の届出の手引 <a href="http://www.city.kawasaki.jp/280/cmsfiles/contents/0000018/18728/tebiki(H30).pdf">http://www.city.kawasaki.jp/280/cmsfiles/contents/0000018/18728/tebiki(H30).pdf</a>
相模原市	相模原市大規模小売店舗立地法運用要綱 <a href="http://www.city.sagamihara.kanagawa.jp/sangyo/sangyo/1003291/1003330/1003334.html">http://www.city.sagamihara.kanagawa.jp/sangyo/sangyo/1003291/1003330/1003334.html</a> 大規模小売店舗立地法届出の手引 <a href="http://www.city.sagamihara.kanagawa.jp/sangyo/sangyo/1003291/1003330/1003337.html">http://www.city.sagamihara.kanagawa.jp/sangyo/sangyo/1003291/1003330/1003337.html</a>
山梨県	山梨県大規模小売店舗立地法事務処理要綱 <a href="https://www.pref.yamanashi.jp/shougyo/documents/jimushoriyoukou_honbun.pdf">https://www.pref.yamanashi.jp/shougyo/documents/jimushoriyoukou_honbun.pdf</a> 大規模小売店舗立地法の手引き <a href="https://www.pref.yamanashi.jp/shougyo/documents/tebiki.pdf">https://www.pref.yamanashi.jp/shougyo/documents/tebiki.pdf</a> 山梨県大規模小売店舗立地に係る交通流動予測運用方針 <a href="https://www.pref.yamanashi.jp/shougyo/documents/koutsuuryuudou_houshin.pdf">https://www.pref.yamanashi.jp/shougyo/documents/koutsuuryuudou_houshin.pdf</a>
長野県	大規模小売店舗立地法届出の手引き（事務取扱要綱を含む） <a href="https://www.pref.nagano.lg.jp/service/sangyo/shokogyo/keiei/kouryu/ritchiho/tebiki.html">https://www.pref.nagano.lg.jp/service/sangyo/shokogyo/keiei/kouryu/ritchiho/tebiki.html</a>

URLは2019年3月20日現在



大規模小売店舗立地法第 5 条に基づく開発行為者の届出状況については、施設の所在する都県政令市の Web サイトで確認できる。

ただし、群馬県の Web サイト上では過去の届出状況が公表されておらず、経済産業省の「大規模小売店舗立地法（大店立地法）の届出状況について」にて確認できる。

茨城県	<a href="http://www.pref.ibaraki.jp/shokorodo/chusho/shogyo/daiten/index.html">http://www.pref.ibaraki.jp/shokorodo/chusho/shogyo/daiten/index.html</a>
栃木県	<a href="http://www.pref.tochigi.lg.jp/f03/work/kyoka/shigoto/1179273189236.html">http://www.pref.tochigi.lg.jp/f03/work/kyoka/shigoto/1179273189236.html</a>
宇都宮市 <sup>※1</sup>	<a href="http://www.city.utsunomiya.tochigi.jp/kurashi/machi/kenchiku/daikibokouriten/1005822.html">http://www.city.utsunomiya.tochigi.jp/kurashi/machi/kenchiku/daikibokouriten/1005822.html</a>
足利市 <sup>※1</sup>	<a href="http://www.city.ashikaga.tochigi.jp/page/daikibokouritenpo.html">http://www.city.ashikaga.tochigi.jp/page/daikibokouritenpo.html</a>
栃木市 <sup>※1</sup>	<a href="https://www.city.tochigi.lg.jp/soshiki/32/1253.html">https://www.city.tochigi.lg.jp/soshiki/32/1253.html</a> <a href="https://www.city.tochigi.lg.jp/soshiki/32/1252.html">https://www.city.tochigi.lg.jp/soshiki/32/1252.html</a>
佐野市 <sup>※1</sup>	Web サイト上での情報公開を確認できず
鹿沼市 <sup>※1</sup>	Web サイト上での情報公開を確認できず
日光市 <sup>※1</sup>	<a href="http://www.city.nikko.lg.jp/shoukou/guide/hataraku/daikibokouri/todokede.html">http://www.city.nikko.lg.jp/shoukou/guide/hataraku/daikibokouri/todokede.html</a> <a href="http://www.city.nikko.lg.jp/shoukou/guide/hataraku/daikibokouri/koukokujuran.html">http://www.city.nikko.lg.jp/shoukou/guide/hataraku/daikibokouri/koukokujuran.html</a>
小山市 <sup>※1</sup>	<a href="http://www.city.oyama.tochigi.jp/soshiki/41/2028.html">http://www.city.oyama.tochigi.jp/soshiki/41/2028.html</a>
真岡市 <sup>※1</sup>	<a href="http://www1.g-reiki.net/moka/reiki_honbun/e110RG00000835.html">http://www1.g-reiki.net/moka/reiki_honbun/e110RG00000835.html</a>
大田原市 <sup>※1</sup>	<a href="http://www.city.ohtawara.tochigi.jp/reiki/act/frame/frame110001220.htm">http://www.city.ohtawara.tochigi.jp/reiki/act/frame/frame110001220.htm</a>
那須塩原市 <sup>※1</sup>	Web サイト上での情報公開を確認できず
群馬県 <sup>※2</sup>	<a href="http://www.pref.gunma.jp/06/g0900058.html">http://www.pref.gunma.jp/06/g0900058.html</a>
埼玉県	<a href="http://www.pref.saitama.lg.jp/a0802/shigoto/sangyo/kigyo/ritchi/daikibo/index.html">http://www.pref.saitama.lg.jp/a0802/shigoto/sangyo/kigyo/ritchi/daikibo/index.html</a>
さいたま市	<a href="https://www.city.saitama.jp/005/002/010/008/index.html">https://www.city.saitama.jp/005/002/010/008/index.html</a>
千葉県	<a href="https://www.pref.chiba.lg.jp/cate/ssk/shoukougyou/shoukou-shien/daikibo/index.html">https://www.pref.chiba.lg.jp/cate/ssk/shoukougyou/shoukou-shien/daikibo/index.html</a>
千葉市	<a href="https://www.city.chiba.jp/keizainosei/keizai/sangyo/daitenshin.html">https://www.city.chiba.jp/keizainosei/keizai/sangyo/daitenshin.html</a>
東京都	<a href="http://www.sangyo-rodometro.metro.tokyo.jp/chushou/shoko/chiiki/daikibo/">http://www.sangyo-rodometro.metro.tokyo.jp/chushou/shoko/chiiki/daikibo/</a>
神奈川県	<a href="http://www.pref.kanagawa.jp/docs/m2w/daiten/index.html">http://www.pref.kanagawa.jp/docs/m2w/daiten/index.html</a>
横浜市	<a href="http://www.city.yokohama.lg.jp/keizai/jourei/rittihou.html">http://www.city.yokohama.lg.jp/keizai/jourei/rittihou.html</a>
川崎市	<a href="http://www.city.kawasaki.jp/jigyousangyo/category/79-7-2-0-0-0-0-0-0.html">http://www.city.kawasaki.jp/jigyousangyo/category/79-7-2-0-0-0-0-0-0.html</a>
相模原市	<a href="http://www.city.sagamihara.kanagawa.jp/sangyo/sangyo/1003291/1003330/index.html">http://www.city.sagamihara.kanagawa.jp/sangyo/sangyo/1003291/1003330/index.html</a>
山梨県	<a href="http://www.pref.yamanashi.jp/shigoto/shokogyo/shogyo/daikibo.html">http://www.pref.yamanashi.jp/shigoto/shokogyo/shogyo/daikibo.html</a>
長野県	<a href="https://www.pref.nagano.lg.jp/service/sangyo/shokogyo/keiei/kouryu/ritchiho/index.html">https://www.pref.nagano.lg.jp/service/sangyo/shokogyo/keiei/kouryu/ritchiho/index.html</a>
経済産業省 <sup>※2</sup>	<a href="https://www.meti.go.jp/policy/economy/distribution/daikibo/todokede.html">https://www.meti.go.jp/policy/economy/distribution/daikibo/todokede.html</a>

※1 栃木県内の権限移譲市分についても開発計画一覧は栃木県の Web サイトで確認できる

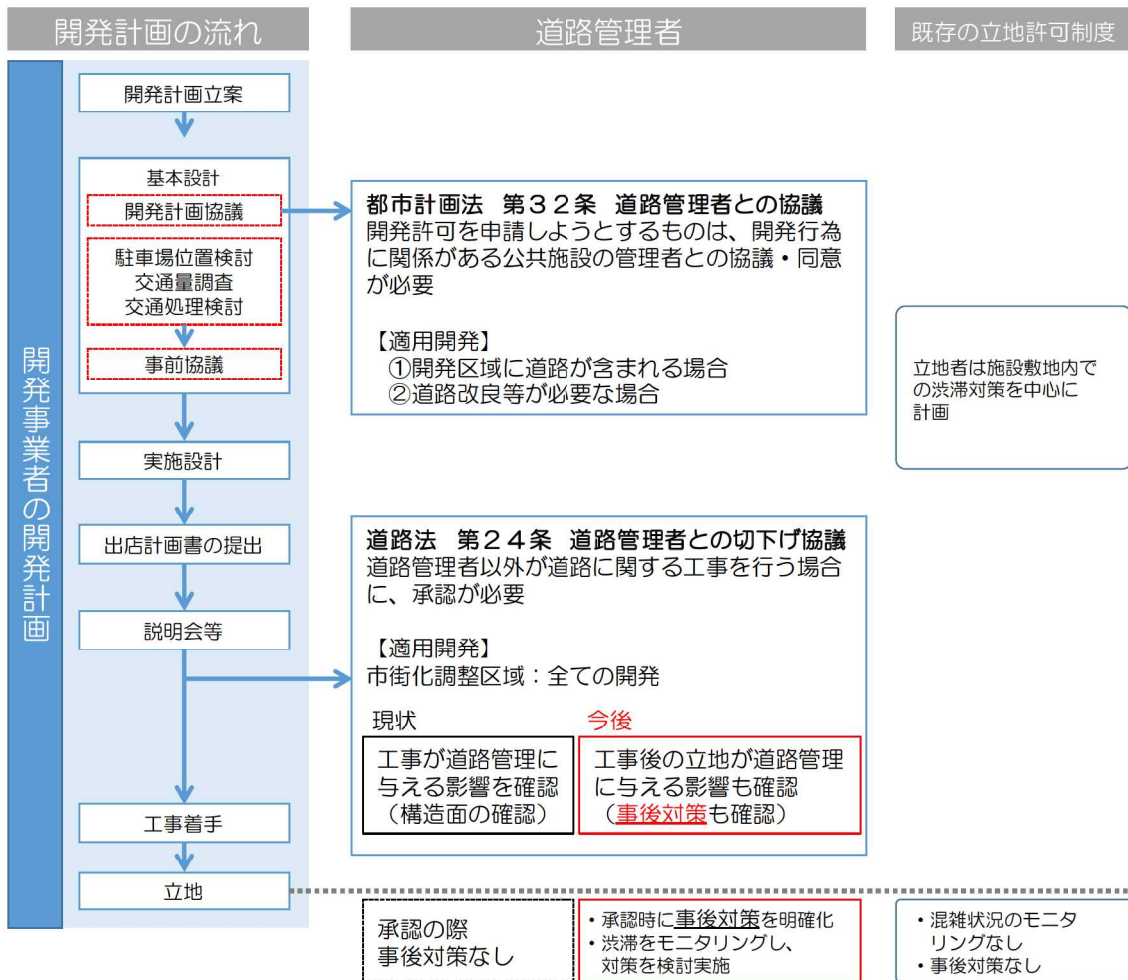
※2 群馬県の届出状況は経済産業省 Web サイトで確認できる

URL は 2019 年 3 月 20 日現在

### 3. 協議・手続きの流れ

○現状の協議における開発行為者の対策は敷地内対策が中心である。また、道路管理者の承認時の確認は「工事が道路管理に与える影響」に留まっている。

○道路交通アセスメントの検討も踏まえると、今後は「立地後に道路管理に与える影響」も確認の対象とし、承認時に渋滞対策の事後対策の明確化を図ることが求められる。事前協議時の行政指導として、当該施設立地により交通状況が悪化した場合に、追加的な渋滞対策等を求めることとなる。



## 4. 大規模小売店舗の立地により生じる交通量

○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（平成19年2月1日経済産業省告示16号）（以下、大店立地法指針）では、必要駐車場台数の算出を求めており、算出式の中で、店舗への「ピーク1時間当たりの自動車来台数」が定義されている。（下式に平均駐車時間係数を乗じることで必要駐車場台数が算出される。）

### 4.1 指針等におけるピーク時の自動車来台数

#### (1) 大店立地法指針における自動車来台数

「小売店舗へのピーク1時間当たりの自動車来台数」

= 「一日の来客（日来客）数（人）」

(A:店舗面積当たり日来客数原単位（人/千m<sup>2</sup>）×「当該店舗面積」（人/千m<sup>2</sup>）

×「B:ピーク率」

(「ピーク1時間の来客数」／「日来客数」)

×「C:自動車分担率(%)」

(「自動車による日来客数」／「日来客数」)

÷「D:平均乗車人員」

A:店舗面積当たり日来客数原単位（人/千m<sup>2</sup>）

区分	商業地区		その他地区	
	店舗面積	計算式	店舗面積	計算式
人口40万人以上	2万m <sup>2</sup> 未満	1500-20S	1万m <sup>2</sup> 未満	1,400-40S
	2万m <sup>2</sup> 以上	1,100	1万m <sup>2</sup> 以上	1,000
人口40万人未満	5千m <sup>2</sup> 未満	1,100-30S		
	5千m <sup>2</sup> 以上	950		

注1) Sは店舗面積（千m<sup>2</sup>）

注2) 人口とは、立地市町村の人口をさし、東京都の特別区内に店舗が立地する場合には、人口40万人以上の原単位を用いる。

注3) 商業地区とは、用途地域における商業地域、近接商業地域及び商業機能の増進を目的とする特別用途地区を、その他地区とはそれ以外の地域をいう。ただし、当該店舗が立地する地点の公共交通機関利用者の利便性、周辺地域の商業集積の状況や土地利用状況等から判断して、これによることが適当でない認められる場合は、法運用主体と協議して、用途地域上は商業地区に該当する場合であってもその他地区として取り扱うものとする。

B:ピーク率

ピーク率	14.4%
------	-------

C:自動車分担率 (%)

	商業地区	その他地区
人口 100 万人以上	$7.5+0.045L$ ( $L<500$ )	50
	30 ( $L\geq 500$ )	
人口 40 万人以上 100 万人未満	$12.5+0.055L$ ( $L<500$ )	65
	40 ( $L\geq 500$ )	
人口 10 万人以上 40 万人未満	$37.5+0.075L$ ( $L<500$ )	70
	60 ( $L\geq 500$ )	
人口 10 万人未満	$40+0.1L$ ( $L<500$ )	80
	70 ( $L\geq 500$ )	

注1) Lは鉄道駅からの距離 (m)

注2) 人口とは立地市町村の人口をさし、東京都の特別区内に店舗が立地する場合には、人口100万人以上の原単位を用いる。

注3) ここでいう「駅」は当該店舗への来客が鉄道を主要な公共交通手段として利用すると見込まれる場合における鉄道駅をさすが、地域の実情により、鉄道利用者が少なくバス等を主要な公共交通手段として利用すると見込まれる場合には、バスターミナル等バス路線が相当数集中する地点を「駅」として、上記の分担率を適用することができる。

D:平均乗車人員 (人/台)

店舗面積	乗車人員
10,000m <sup>2</sup> 未満	2.0
10,000m <sup>2</sup> 以上 20,000m <sup>2</sup> 未満	$1.5+0.05S$
20,000m <sup>2</sup> 以上	2.5

注1) Sは店舗面積 (千 m<sup>2</sup>)

(参考) 平均駐車時間係数 (無単位)

店舗面積	10,000m <sup>2</sup> 未満	10,000m <sup>2</sup> 以上 20,000m <sup>2</sup> 未満	20,000m <sup>2</sup> 以上
駐車時間計数	$\frac{30 + 5.5S}{60}$	$\frac{65 + 2S}{60}$	1.75

注1) Sは店舗面積 (千 m<sup>2</sup>)

## (2) 栃木県が独自に定める自動車来台数

栃木県では、「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に基づく地域の基準」(H28.3 改正)を設けており、「小売店舗へのピーク 1 時間当たりの自動車来台数」の算出にあたっては、一部パラメータ値や業態分類別の補正值を県独自に設定している。

「小売店舗へのピーク 1 時間当たりの自動車来台数」

= 「一日の来客（日来客）数（人）」

(A:店舗面積当たり日来客数原単位（人/千 m<sup>2</sup>） × 「α：補正係数」

× 「当該店舗面積」（人/千 m<sup>2</sup>）

× 「B:ピーク率」

（「ピーク 1 時間の来客数」 / 「日来客数」）

× 「C:自動車分担率（%）」

（「自動車による日来客数」 / 「日来客数」）

÷ 「D:平均乗車人員」

α:補正係数（無単位）

業態分類	補正係数
ホームセンター	0.7
総合スーパー	0.8
その他上記に含まれないもの	1.0

C:自動車分担率（%）

	商業地区	その他地区
人口 40 万人以上 100 万人未満	12.5+0.055L (L<500)	85
	40 (L≥500)	
人口 10 万人以上 40 万人未満	37.5+0.075L (L<500)	90
	60 (L≥500)	
人口 10 万人未満	40+0.1L (L<500)	90
	70 (L≥500)	

注1) L は鉄道駅からの距離 (m)

D:平均乗車人員（人/台）

店舗面積	乗車人員
5,000m <sup>2</sup> 未満	1.5
5,000m <sup>2</sup> 以上 20,000m <sup>2</sup> 未満	(40+S) ÷ 30
20,000m <sup>2</sup> 以上	20

赤字部分が県独自に設定された値

### (3) 横浜市が独自に定める必要駐車場台数（参考）

横浜市では、市内に立地する大規模小売店舗の駐車需要の状況を踏まえ、「横浜市大規模小売店舗立地法運用基準」において、平均的な休祭日のピーク1時間の駐車需要を概ね収容できる水準の参考値を示し、配慮を求めるものとしている。大店立地法指針と異なり、小売店舗へのピーク1時間当たりの自動車来台数の算出は行っていないので留意が必要である。

必要駐車台数基準（店舗面積 1,000 m<sup>2</sup>あたりの必要台数）

店舗面積		立地場所	商業地域	その他地域
			近隣商業地域	
20,000 m <sup>2</sup> 以上			33 台/千m <sup>2</sup>	65 台/千m <sup>2</sup>
12,000 m <sup>2</sup> 以上	12,000 m <sup>2</sup> 以下の部分		40 台/千m <sup>2</sup>	68 台/千m <sup>2</sup>
20,000 m <sup>2</sup> 未満	12,000 m <sup>2</sup> を超える部分		22 台/千m <sup>2</sup>	60 台/千m <sup>2</sup>
6,000 m <sup>2</sup> 以上 12,000 m <sup>2</sup> 未満			40 台/千m <sup>2</sup>	68 台/千m <sup>2</sup>
6,000 m <sup>2</sup> 未満			32 台/千m <sup>2</sup>	58 台/千m <sup>2</sup>

(注)必要台数を算出後、小数点以下がある場合には、切り上げとする。

ただし、以下の場合は個別協議を行うものとされている。

- ・市街地再開発事業等当該店舗の周辺における交通対策を含めた総合的な計画に基づいて店舗計画が立てられ、周辺の地域における駐車需要の充足について十分な対応がなされる場合
- ・パークアンドライド事業への参加、車両乗り入れ禁止地区へ出店する場合
- ・その他出店地の状況及び周辺の地域における自動車の利用実態に照らして上記数値と乖離があると認められる場合
- ・エキサイトよこはま 22（横浜駅周辺大改造計画）の駐車場整備ルール運用マニュアルによる駐車場ルールを適用するもの
- \* 当該店舗が大きな家具を扱う家具店については個別協議を行うものとするが、参考までに、本市の既存家具店における店舗面積 1,000 m<sup>2</sup>あたりの駐車需要の試算結果を示すと、店舗面積 1,000 m<sup>2</sup>あたり 15 台となっている。
- \* エキサイトよこはま 22（横浜駅周辺大改造計画）の駐車場整備ルール運用マニュアルによる駐車場ルールを適用する場合は、大規模開発地区関連交通マニュアルに基づき駐車場算定を行うことができる。なお、算定に用いる係数等は、大規模開発地区関連交通マニュアル、指針等によることとする。

## 4. 2 届出状況からみた自動車来台数

関東地整管内において過去5年間に開発行為者が届け出ている駐車台数から平均駐車時間係数（P8参考）を用いて、ピーク1時間あたり来台数を逆算すると、ピークショッピングセンター（ららぽーと、イオン、アリオなど）では、店舗面積も広く、ピーク1時間あたりの来台数1,000台以上を見込んでいることが伺える。

これらの交通が一時に集中して施設に向かうと施設周辺の道路への影響が大きいことが伺え、渋滞対策の必要が高い施設といえる。

### 店舗面積10,000m<sup>2</sup>以上の届出施設（新設）

自治体名	大規模小売店舗名	新設日	店舗面積の合計 (m <sup>2</sup> )	駐車台数	平均駐車時間係数	ピーク1時間あたり来台数
神奈川県	三井ショッピングパークららぽーと湘南平塚	平成28年08月04日	47,838	3,467	1.75	1,981
東京都	(仮称)ららぽーと立川立飛	平成27年11月17日	44,678	3,056	1.75	1,746
千葉県	セブンパークアリオ柏	平成28年01月31日	46,990	2,481	1.75	1,418
神奈川県	(仮称)イオンモール座間	平成29年12月01日	34,000	2,420	1.75	1,383
千葉県	イオンタウンユーカリが丘	平成28年04月01日	39,000	2,241	1.75	1,281
長野県	イオンモール松本 A棟・B棟	平成29年07月08日	32,541	1,958	1.75	1,119
千葉県	(仮称)テラスモール松戸	平成31年10月01日	23,854	1,838	1.75	1,050
神奈川県	ららぽーと海老名	平成27年10月01日	40,200	1,640	1.75	937
東京都	グランバリーパーク	平成31年10月01日	38,026	1,638	1.75	936
埼玉県	(仮称)久喜喜蒲商業施設	平成31年02月07日	27,207	1,563	1.75	893
埼玉県	(仮称)ピハモール本庄計画	平成30年03月01日	19,881	1,523	1.75	872
茨城県	(仮称)ライフガーテン神栖複合商業施設計画	平成28年05月29日	15,450	1,189	1.60	744
長野県	(仮称)レイクウォーク岡谷	平成28年06月10日	18,000	1,210	1.68	719
千葉県	(仮称)南流山70街区商業施設	平成27年01月15日	19,869	1,142	1.75	654
神奈川県	(仮称)スーパーピハホーム厚木南インター店	平成29年02月24日	15,355	1,034	1.60	648
茨城県	たつのこまち龍ヶ崎モール	平成29年11月15日	12,325	963	1.49	645
千葉県	イオンタウン成田富里	平成27年07月01日	15,000	1,011	1.58	639
埼玉県	(仮称)カインズモール新座	平成30年10月14日	13,394	905	1.53	592
横浜市	(仮称)アピタテラス横浜綱島	平成30年03月14日	12,424	867	1.50	579
横浜市	(仮称)BRANCH横浜南部市場	平成31年07月31日	11,372	775	1.46	530
千葉県	イオンタウン野田船形	平成26年10月31日	11,214	759	1.46	521
茨城県	(仮称)水戸元古田PJ計画	平成31年08月13日	10,932	694	1.45	479
東京都	(仮称)スーパーピハホーム東久留米店	平成31年03月06日	10,137	596	1.42	419
群馬県	コメリパワー前橋店	平成29年02月22日	18,330	707	1.69	417
千葉県	(仮称)カインズMakuhari Garden Mall店	平成30年11月28日	12,601	543	1.50	361
東京都	(仮称)北区浮間計画	平成27年10月01日	11,476	472	1.47	322
川崎市	マーケットスクエア川崎イースト	平成28年01月29日	12,080	440	1.49	296
千葉県	ホームセンターコーナン船橋店	平成27年02月13日	12,070	417	1.49	281
東京都	ニトリ環七梅島店	平成29年01月03日	11,706	404	1.47	274
東京都	(仮称)二子玉川東第二地区市街地再開発ビル(II-a街区)	平成27年04月01日	12,176	254	1.49	171
東京都	(仮称)八王子高尾商業施設計画	平成29年06月01日	24,010	212	1.75	121
東京都	渋谷スクランブルスクエア	平成31年09月01日	25,000	208	1.75	119
千葉県	(仮称)コメリパワー四街道店	平成30年07月01日	14,366	185	1.56	118

## 5. 開発行為者による交通影響予測の予測手法

○開発行為者は指針に基づき、交通対応策（駐車場の分散確保、経路の設定等の対応策）の事前評価を行うため、立地後の交通流動の予測が求められており、予測手法は大きく以下の2つの方法がある。

- ・静的手法（交差点需要率、混雑度等の評価指標による検討手法）
- ・動的手法（交通シミュレーションによる検討手法）

○大店立地法指針の解説においては、どの場面でいずれの手法を使用するか言及されていないが、『静的な予測手法のみでは交通対策が十分に評価できない場合があることに留意が必要』とあり、**原則として静的な手法を用いる**ものと解されている。ただし、『法運用主体等と相談して手法等を検討することが望ましい』ともあり、道路管理者として動的手法による検討を求めることができる。

○道路交通アセスメントでは、**原則として静的な手法を採用する**ことが差し支えないしつつ、店舗面積が10,000m<sup>2</sup>以上の施設、その他道路管理者が特に必要と認める施設については、**動的手法を採用すべき**としている。

○なお、栃木県、埼玉県、さいたま市、山梨県については、独自に動的手法による予測の基準を設けている。

### ■指針における記載箇所（抜粋）

さらに、大規模小売店舗の立地により新たに発生する来客の自動車の交通が周辺道路における交通に著しい影響を与えるおそれがあると見込まれる場合には、設置者は駐車場の分散確保、経路の設定等講じようとする以下の対応策の事前評価を行うため、立地後の交通流動を予測することが必要である。（後略）

### ■指針の解説における記載箇所（抜粋）

立地後の交通の予測手法には、静的な手法（交差点飽和度、混雑度等の評価指標による検討手法）の他、動的な手法（交通シミュレーションによる検討手法）があるが、立地しようとする店舗周辺道路の混雑の程度、予測される発生交通量の規模等によっては、静的な予測手法のみでは講じようとする交通対応策が十分に評価できない場合があることに留意する必要がある。

○設置者は、前段に掲げるデータの把握のための調査又は後段に掲げる立地後の交通流動予測を実施するに当たっては、法運用主体等と相談して、当該調査等の内容及び手法等を検討することが望ましい。



## 5. 1 静的手法による評価方法

- 主に、交差点の容量に対する需要（流入交通量）の比率を示す「交差点需要率」を算出し、各交差点の交通状況を評価する手法である。現況の交通量に立地後に想定される施設利用交通量を加えて、当該交差点で処理可能かどうかを評価している。
- 静的手法の課題として、一つの交差点のみを対象にして評価するため、近接する交差点との関係や入庫待機車両による速度低下なども評価できない。

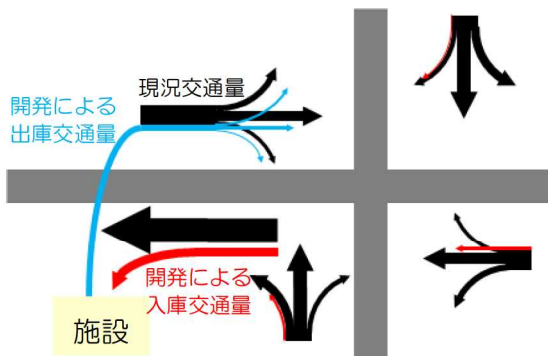
### 【予測手順】

#### (1) 立地後の交差点方向別交通量の算出

立地前の現況交通量に、施設立地による交通量を上乗せした施設立地後の交通量を求め、立地後の交差点方向別交通量を算出する。算出は以下の2つがある。（（その1）の活用が主となっているものと想定される。）

#### 立地後の交差点方向別交通量算出の考え方（その1）

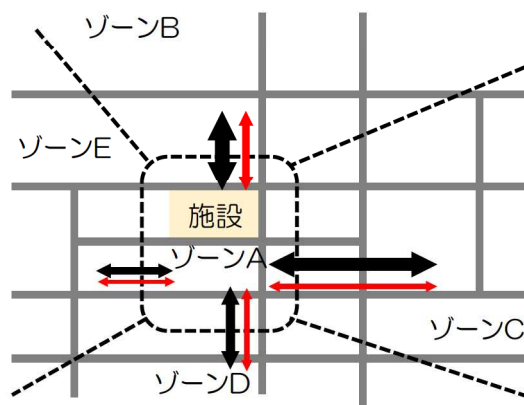
- ①交通量調査などで、現況交差点方向別交通量（右図黒線）を把握する。
- ②施設立地による交通量のうち評価対象交差点を利用すると想定される交通量（右図赤線・青線）を整理する。
- ③評価対象交差点を利用すると想定される交通量を①で把握した現況方向別交通量の割合で各方向に按分する。



（注意点）この方法を利用する場合、施設立地後に現況の交差点方向別交通量の割合が大きく崩れる場合、当該交差点での渋滞が発生する可能性がある。

#### 立地後の交差点方向別交通量算出の考え方（その2）

- ①道路交通センサスやPT 調査のOD 表から施設が立地するゾーンを含むOD表（黒線）を整理する。
- ②施設立地による交通量（赤線）を①で整理した割合で各ゾーンに按分したOD表を作成する
- ③交通量配分を行い、当該交差点の方向別交通量を算出する。



（注意点）この方法を利用する場合、道路交通センサス等の調査時点と土地利用特性や立地施設の特性が異なる場合、類似した土地利用特性を有する他のゾーンのODパターンを利用するなどの対応が必要となる。

## (2) 施設立地後の交差点需要率の算出

交差点需要率は、交差点の容量が足りているかどうかを評価する指標である。飽和交通流率に占める設計交通量の割合（現示の需要率）を算出し、当該交差点における全ての現示の需要率の総和として算出される。値が高くなるほど交差点の混雑が見込まれ、実際の信号交差点では、全方向赤となる時間や自動車の発進遅れによる損失時間があるため、0.9 を超えると交通需要を捌くことができない。

### 飽和交通流率とは

各交差点流入部において、単位時間一車線あたりに停止線を通過できる最大の車両数を示し、交差点の処理能力を考えるうえで基本的な要素となっている。直進車線、右折専用車線、左折専用車線などの車線構成や車線幅員、大型車混入率など道路や交通条件によって飽和交通流率が異なる。

### 設計交通量とは

交差点を設計するうえで与えられる交通需要であり、ここでは立地後の交通量をさす。

○交差点需要率	$\lambda = \sum_i \rho_i^*$ $\rho_j = \frac{Q_j}{S_j}$	$\left\{ \begin{array}{l} \rho_i^* = \max\{\rho_i\} \quad \rho_i^* : \text{第 } i \text{ 現示の需要率,} \\ \rho_j : \text{流入部 } j \text{ の需要率, } \quad Q_j : \text{流入部 } j \text{ の設計交通量 (台/時)} \\ S_j : \text{流入部 } j \text{ の飽和交通流率 (台/青 1 時間)} \\ S_j = S_B \times \alpha_W \times \alpha_G \times \alpha_T \times \alpha_{RT} \times \alpha_{LT} \end{array} \right.$
	<u>S<sub>B</sub> : 信号交差点の飽和交通流率基本値</u>	<u>α<sub>T</sub> : 大型車混入による補正率</u>
	<u>α<sub>W</sub> : 車線幅員による補正率</u>	<u>α<sub>RT</sub> : 右折車混入の補正率</u>
	<u>α<sub>G</sub> : 縦断勾配による補正率</u>	<u>α<sub>LT</sub> : 左折車混入の補正率</u>

(出典) 平面交差の計画と設計 基礎編—計画・設計・交通信号制御の手引 (交通工学研究会)

注：詳細な交差点需要率の算出方法は「平面交差の計画と設計 基礎編—計画・設計・交通信号制御の手引 (交通工学研究会)」を参照のこと

【交差点需要率の計算の例】

流入部		A		B		C		D		【歩行者：実測値】	
車線	直右左			直右左		直右左		直右左			
車線数	1			1		1		1			
飽和交通流の基本値：SB	2,000			2,000		2,000		2,000			
車線幅員による補正値：αW (車線幅員) m	1.000 4.80			1.000 4.84		1.000 3.73		1.000 3.82			
バス停留所による補正：αB (交差点迄の距離) (m) (バス本数) 台/時											
縦断勾配による補正値：αG (縦断勾配) %	1.000 0.0			1.000 0.0		1.000 0.0		1.000 0.0			
大型車混入による補正値：αT (大型車混入率) %	0.814 32.7%			0.836 28.1%		0.910 14.1%		0.891 17.4%			
左折車混入による補正値：αLT (左折率) % (歩行者による低減率) (有効青時間) (歩行者用青時間)	0.922 31.9% 0.15 55 45			0.991 3.4% 0.15 55 45		0.978 7.5% 0.15 33 31	横断歩道無	0.964 13.0% 0.15 23 21			
横断歩道による補正値：αL	—			—		—		—			
右折車混入による補正値：αR (右折率) % (右折車当量) : ERT	0.855 8.2% 2.764			0.868 10.1% 2.248		0.962 35.2% —		0.998 2.2% —			
現示の変わり目処理台数：K (現示変わり目の捌け台数) (直進交通間隙での処理台数)	2 45 264			2 47 332		— — —		— — —			
飽和交通流率 : SA	1,283			1,438		1,714		1,714			
設計交通量 : q	561			473		398		230		現示の 需要率	交差点 需要率
流入部の需要率 : ρ	0.429			0.329		0.232		0.134			
必要現示率	1φ	—		—		0.232		—			0.232
	2φ	—		—		—		0.134			0.134
	3φ	0.429		0.329		—		—			0.429
	4φ	—		—		—		—			0.796

注1) 右折車両の現示の変わり目の処理台数は、専用現示有の場合は大交差点2・小交差点1、専用現示無の場合は大交差点3・小交差点2。

注2) \*印の箇所は対向直進交通の間隙で捌ける台数、及び現示の変わり目で捌ける台数を除いた数値

(3) 自治体により採用される評価指標の算出

①必要入庫待ちスペース

方面別來台数の予測結果から、施設への入庫待ち渋滞の発生について予測評価を実施し、必要な駐車待ちスペースを算出し、交通処理計画資料に盛り込むことを求める自治体もある。

必要な入庫待ちスペース (m)

$$= \text{当該入口1分当たりの來台数 (台)} \times 1.6$$

$$- \text{当該入口の1分当たりの入庫処理可能台数 (台)} \times 6 \text{ (m: 平均車頭間隔)}$$

当該入口の1分当たりの入庫処理可能台数 (台)

$$= \frac{60 \text{ (分)}}{\text{発券機1台当たりの処理時間 (分)} + \text{乗客の乗降時間等 (分)}} \times \text{発券ブース数}$$

②混雑度

i 関東地方整備局本局から配布している「関東地整版交通量図ビューワ」などを活用し、当該施設周辺の現況の交通量や混雑度を確認する。



ii 「交通量図ビューワ」では交通容量は明示されないため、下式により交通容量を算出する。

$$\text{交通容量 (台/12 時間)} = \frac{12 \text{ 時間交通量 (台/12 時間)}}{\text{混雑度}}$$

iii i で確認した現況交通量に開発行為者が予測した交通量を足し合わせ、ii の交通容量で除すことで簡便に混雑度算出し、混雑度合いが大きく悪化しないかを判定する。  
 (注意点) 一般交通量調査では平日の交通量のみであり、平日と休日では交通量が大きく異なる区間は注意が必要である。

混雑度の解釈

1.00 未満	昼間 12 時間を通して、道路が混雑することなく、円滑に走行できる
1.00~1.25	昼間 12 時間のうち道路が混雑する可能性のある時間帯が 1~2 時間ある。何時間も混雑が連続するという可能性は少ない。
1.25~1.75	ピーク時はもとより、ピーク時間を中心として混雑する時間帯が加速度的に増加する可能性が高い状態。ピーク時のみの混雑から日中の連続的混雑への過度状態と考えられる。
1.75 以上	慢性的混雑状態を呈する。

(出典) 道路の交通容量 (日本道路協会)

## 5. 2 動的手法による評価方法

○車両 1 台 1 台の動きを再現できるミクロ交通シミュレーションを用いて、道路ネットワーク上の時々刻々と変化する交通状況が表現でき、個別の車両の所要時間や交通量や速度、渋滞長などの指標を算出し、評価する手法である。

○また、推計結果を動画で表示することができるため、対策実施などによる交通状況の変化を視覚的に把握することができる。

○動的手法の導入で静的手法の課題である複数の交差点の考慮や入庫待機車両による影響評価が可能であるが、静的手法に比べ時間や費用が大きい点に留意が必要である。

### 【予測手順】

#### (1) 使用するシミュレーションの選定

国内外で様々なミクロ交通シミュレーションソフトウェアが開発されており、適切なソフトウェアを選択する必要がある。

ソフトウェアの選定にあたっては、国内で実績のあるソフトウェアが「ミクロ交通シミュレーションクリアリングハウス（交通工学研究会：<http://www.jste.or.jp/sim/>）」に掲載されており、この中から標準検証の検証結果が公表されており、交差点形状や信号現示などが指定できるものを考慮する必要がある。

#### (2) 現況再現性の検証

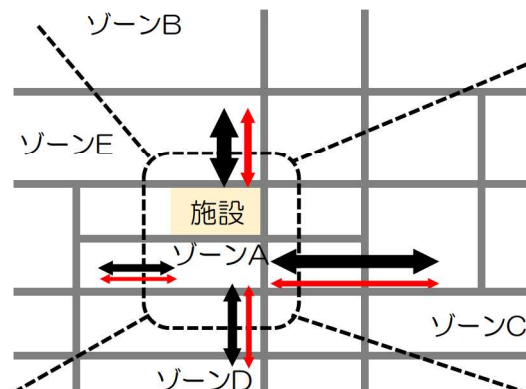
ソフトウェア内で道路形状や信号現示などを設定した後、現況の交通現象を適切に表現しうるか、現況の条件を入力し、現況交通量を出力し、再現性を検証する必要がある。

#### (3) 立地後の OD 表の作成

静的手法と同様に立地前の現況交通量に、施設立地による交通量を上乗せした施設立地後の OD 表を作成する。

#### 立地による交通量の上乗せの考え方

- ①道路交通センサスやPT 調査の OD 表から施設が立地するゾーンを含む OD 表（黒線）を整理する。
- ②施設立地による交通量（赤線）を①で整理した割合で各ゾーンに按分した OD 表を作成する。



#### (4) ミクロ交通シミュレーションの実行

ミクロ交通シミュレーションを実行することで、特定区間や OD 間、断面・交差点などの単位で旅行速度や交通量、渋滞指標（渋滞長、待ち時間）が出力される。

## 6. 予測手法について独自の規定等を定める都県政令市

- 栃木県、埼玉県、さいたま市、山梨県については、店舗面積が1万㎡以上の店舗を対象に動的手法による予測手法の利用を求めている。
- 横浜市や川崎市では、手引きの中で検証内容などについても言及されている。

### (1) 栃木県

- 原則として静的手法によるものとする
  - 以下の条件に該当する場合には動的手法（交通シミュレーション）によるものとする
    - ①店舗面積が概ね1万㎡以上で、かつ②周辺道路における交通に著しい影響を与えるおそれが極めて高く\*、道路管理者、交通管理者、関係市町、経営支援課等による協議において、静的手法のみでは渋滞対策等の効果を十分な評価が困難と判断される場合。
- \*交通に著しい影響を与えるおそれが極めて高い判断は、個別具体的な状況に基づき、「来客の広域性や集中性」、「周辺交通の状況」、「店舗施設の配置」から総合的に判断。

(出典) 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に基づく交通流動予測の動的手法（交通シミュレーション）の取扱いに係る運用方針（栃木県）

### (2) 埼玉県

『埼玉県大規模小売店舗立地法事務処理要綱』第6条に基づき、立地後の交通の予測手法として、静的な手法（交差点需要率等による検討手法）に加え、原則として店舗面積が10,000㎡以上の店舗を新設する場合、又はその他必要と認められる場合には、県は動的な交通シミュレーションによる交通の予測を求めます。

(出典) 大規模小売店舗立地法のしおり（埼玉県）

### (3) さいたま市

立地後の交通の予測手法として、従来から実施している静的な手法（交差点飽和度等による検討手法）の他、動的な手法が加わった。さいたま市では、原則として店舗面積1万㎡以上の店舗を新設する場合で必要と認められる場合、またはその他必要と認められる場合に動的な交通シミュレーションにより予測を行うこととしています。

(出典) 大規模小売店舗立地法のしおり（さいたま市）

### (4) 横浜市

来退店経路のピーク時の方向別車両台数を算出し、現況交通量に加算することにより、交差点需要率や車線別混雑度等も含めた、開店後の交通量予測を行ってください。また、駐車場への経路が右折を伴うように設定されている場合には、来客車両による右折待ち渋滞が発生しないよう、右折レーンの滞留長についても検証を行ってください。

(出典) 横浜市における大規模小売店舗に係る手続の手引（横浜市）

## (5) 川崎市

開店後の周辺交差点の交通量の予測の項目として「計画に伴う発生交通量（台／日、台／hピーク）」、「交差点飽和度」を明記。

- ・調査エリアは原則として、店舗周辺の最寄の交差点とする。
- ・予測値はピーク時のトータル値とする。
- ・予測結果及び交差点飽和度は別添図面に示すこと。

(出典) 大規模小売店舗立地法の届出の手引 (川崎市)

## (6) 山梨県

次の各号のいずれかに該当する届出を行う者は、別に定めるところにより、原則として動的交通予測による交通予測結果を県に提出するものとする。

- ①店舗面積の合計が10,000平方メートル以上のもの
- ②変更後の店舗面積の合計が10,000平方メートル以上のもの
- ③そのほか、県が店舗周辺の地域の生活環境に著しい影響を及ぼすと認める届出

(出典) 山梨県大規模小売店舗立地法事務処理要綱 (山梨県)

### 【実施方法】

#### ① 交通シミュレーション実施計画の決定

対象範囲、現況交通量、道路状況、ピーク時における方向別自動車来台数の設定、適用基準、使用するシミュレータの種類等を県に協議の上計画を策定する。

#### ② 計測実施後の現況再現等の決定

現況再現性、予測方法等について、県に協議の上内容を決定する。

#### ③ 予測結果の評価・提出

平均旅行速度、混雑状況等の予測結果について、県に協議の上内容を評価し、当該予測結果を県に提出する。なお、平均旅行速度が著しく低下するなど予測結果が周辺道路における交通に著しい影響を与えることが予測された場合は、影響の緩和に必要な対策を交通シミュレーションにより検証し、その結果を県に提出する。

### 【対策】

交通シミュレーションの結果、周辺道路における交通に著しい影響を与えることが予測される場合は、設置者は県と協議の上、店舗周辺の生活環境保持のための所要の対策を講ずるとともに、当該対策の内容を県に報告するものとする。

(出典) 山梨県大規模小売店舗立地に係る交通流動予測運用方針から抜粋 (山梨県)

## 7. 道路交通アセスメント

- 国や地方の厳しい財政事情や渋滞分析にかかわる技術の進展を踏まえ、開発行為者に施設敷地外の道路への対策を含め、必要なコストを適切に負担させていく必要。
- 道路周辺の開発に起因する渋滞抑制等を図るため、計画段階から立地後の追加対策に至るまで取り組みの強化。
- 重要物流道路の沿道に立地する施設を対象に、既存の都市計画法・大規模小売店舗立地法・道路法の法定協議等の枠組みを活用して、道路交通アセスメントの実施が求められる。

### 7. 1 道路交通アセスメントの概要

道路法等の一部を改正する法律(平成30年法律第6号)が制定され、平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、国土交通大臣が物流上重要な道路輸送網を重要物流道路として指定する制度が創設され、機能強化、重点支援が図られることとされた。

また、商業施設等の沿道立地による渋滞が全国の主要渋滞箇所の約1割を占めており、道路周辺の土地利用に起因する渋滞の

抑制や安全性を確保するためには、立地前の計画段階から立地後の追加対策に至るまで、交通アセスメントの考え方を踏まえた取組を強化する必要がある。

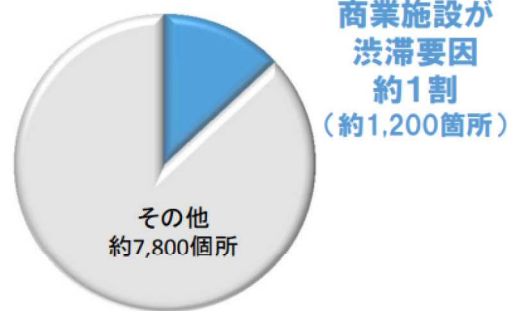
重要物流道路のより一層の円滑な交通の確保が求められることから、今般重要物流道路が指定されることに伴い、重要物流道路における交通アセスメントの確実な実施及び渋滞対策協議の合理化・効率化を図るべく、道路管理者としての対応方針を示す「重要物流道路における道路交通アセスメント実施のためのガイドライン」の策定に向けた検討が進められている。(2019年内の策定が予定されている。)

#### 道路交通アセスメントとは

立地に先立って周辺道路に与える影響を予測し、適切な対策を事前に実施することによって、既存の道路交通に支障を与えることなく、施設を立地させるとともに、立地後に交通状況が悪化した場合の追加対策について検討するものとして定義される。

なお、今後詳細な運用マニュアルが本省道路局から発出される予定である。

【全国主要渋滞ポイントの要因】



(出典) 道路交通アセスメント検討会とりまとめ資料



## 7. 2 大規模小売店舗立地法に基づく協議対応と道路交通アセスメントとの違い

- 大規模小売店舗法に基づく協議・対応では、管理道路の沿道に立地し、乗入れ工事の承認申請を予定している大規模小売店舗法に基づく届出対象施設が対象となる。
- 道路交通アセスメントでは、**重要物流道路**の沿道に立地し、かつ**施設の半径 2km 以内の重要物流道路上に主要渋滞箇所等が存在**し、乗入れ工事の承認申請を予定している大規模小売店舗法に基づく届出対象施設または**延床面積が 20,000m<sup>2</sup> 以上のもの**が対象となる。
- 評価対象範囲も立地施設の近傍から**当該施設を中心として半径 2 km 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**を設定すべきとされている。
- 重要物流道路沿道に立地する施設を対象に、都市計画法・大規模小売店舗立地法・道路法の法定協議等の枠組みを活用した道路交通アセスメントの実施が求められる。

### (1) 対象施設

#### ①現在の対象施設

現在は大規模小売店舗立地法に基づく届出対象施設を対象としている。

- ①当該施設の立地に際し、都市計画法・条例等に基づき、道路管理者に対する協議が必要とされていること
- ②当該施設が、次の条件いずれかに該当するもの  
ア：大規模小売店舗立地法に基づく届出対象施設
- ③当該施設立地に際し、道路法 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

#### ②道路交通アセスメント対象施設

道路交通アセスメントでは、一定以上の出入り交通量が見込まれる物流施設などの対策も強化するため、**重要物流道路の沿道**に立地を予定する施設のうち、以下の条件すべてにあてはまる施設を対象としている。なお、条件に該当しない施設であっても、道路管理者が施設周辺の道路交通の円滑化のために必要と認める場合には、道路交通アセスメントの手法の適用を妨げるものではない。

- ①当該施設から半径 2km 以内の重要物流道路上に主要渋滞箇所・区間が存在すること
- ②当該施設の立地に際し、都市計画法・条例等に基づき、道路管理者に対する協議が必要とされていること
- ③当該施設が、次の条件いずれかに該当するもの  
ア：大規模小売店舗立地法に基づく届出対象施設  
イ：当該施設の延べ床面積が 20,000m<sup>2</sup> 以上のもの（集合住宅を除く）
- ④当該施設立地に際し、道路法 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

両者の違いを整理すると下表のようになる。

	現在	道路交通アセスメント
施設の位置	管理道路の沿道に立地	重要物流道路の沿道に立地 半径 2km 以内に 主要渋滞箇所・区間がある
法定協議	都市計画法・条例等に基づき、道路管理者に対する協議が必要とされていること	
施設の用途・規模	大規模小売店舗立地法に基づく届出施設	いずれかに該当 ア.大規模小売店舗立地法に基づく届出施設 イ.延床面積 20,000m <sup>2</sup> 以上の施設（集合住宅を除く）
乗り入れ工事の承認申請	当該施設立地に際し、道路法 24 条に基づく乗り入れ工事の承認申請を予定しているもの	

赤字部分が道路交通アセスメントで新たに対象とする施設の要件である

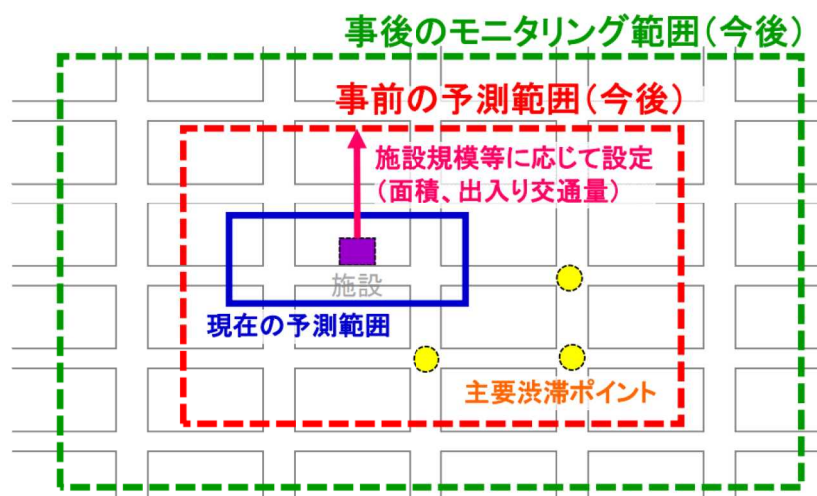
## (2) 対象範囲

### ①現在の対象範囲

施設の最寄り交差点とするなど、多くの場合施設の近傍を対象範囲としている。

### ②道路交通アセスメント対象施設

当該施設を中心として半径 2 km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すべきであるとしている。



(出典) 道路交通アセスメント検討会とりまとめ資料

## 【対応編】

### 8. 道路管理者として確認すべき事項

#### 8. 1 大規模小売店舗立地による渋滞発生要因

○大規模小売店舗の立地により、生じる渋滞の発生要因は以下のように大別できる。

- 入庫待機列による交通容量の低下
- 歩行者等の横断による交差点の左折処理能力の低下
- 信号処理能力以上の交通集中
- その他

##### (1) 入庫待機列による交通容量の低下

駐車台数不足（満車）や入庫ゲートや機械式駐車場の処理能力以上の自動車の集中、歩道横断時に歩行者の往来などにより、駐車場外の路上に入庫待ちの車列ができることにより駐車場出入口の周辺道路の交通容量の低下し、渋滞が発生する。

##### (2) 歩行者等の横断による交差点の左折処理能力の低下

歩車分離が図られていない信号交差点などにおいて、歩行者や自転車が横断歩道を通行することにより、交差点の左折車に対する処理能力が低下する。左折車両が捌けないことで、左折専用車線から直線車線へ溢れたり、左直車線を直進車両が使用できなくなったりすることで、渋滞が発生する。

##### (3) 信号処理能力以上の交通集中

想定されていた以上に右折需要が生じ、右折車線の車線長不足や右折現示が不足することによる捌け残りが発生し、直進車線へ溢れることで渋滞が発生する。

##### (4) その他

上記のほか、当該大規模小売店舗へ向かう自動車が新たに生じ、既存の交通流動に加わることで、交差点のみならず周辺道路の容量が不足することなどにより、渋滞が発生する。

## 8. 2 開発行為者から提出された資料等の確認すべき事項

○施設立地に係る法定協議において、開発行為者から提出された交通影響予測の結果が以下のいずれかに該当する場合、渋滞対策を求める。また、この際、道路管理者は当該渋滞対策実施後の交通影響予測の結果を求め、以下に該当しないことを確認すること。

- 当該施設の立地により、予測範囲内の評価対象道路上の主要渋滞箇所・区間において交通流の悪化が認められる
- 当該施設の立地により、予測範囲内の評価対象道路上の区間に新たな渋滞箇所・区間の発生が認められる

【渋滞対策が必要となる場合の目安】

### (1) 静的手法による評価

- ・評価項目は、交差点需要率とする。
- ・交差点需要率は数値が大きいほど混雑の原因となりやすいため、0.9以下を目安とする。  
※実際の信号交差点では、全方向赤となる時間や自動車の発進遅れによる損失時間があるため、0.9を超えると交通需要を捌くことができない。
- ・ただし、歩行者専用現示がある場合や多車線どうしの道路が交差する大きな交差点や複雑な構造の交差点などでは、交差点需要率が0.9を下回っていても渋滞が発生する可能性があることに留意が必要である。

### (2) 動的手法による評価

- ・評価項目は、ピーク時旅行速度とする。
- ・一般道では、走行速度が20 km/h以下となる状態を渋滞と定義していることから、ここでの評価でも、ピーク時旅行速度が20 km/hを上回ることを目安とする。

### 8. 3 その他留意しておくべき事項

○現状の歩道切り下げ工事の確認事項に加え、今後の道路交通アセスメントの実施なども見据えた留意事項は以下の通りである。

- 施設の駐車場出入口の妥当性
- 施設へのアクセスルートの妥当性
- センサス一般交通量調査に基づく時間帯別交通量や混雑度の実態把握
- 施設の近傍の主要渋滞箇所・区間の有無
- 重要物流道路、緊急輸送道路などの指定区間の有無
- 施設周辺の大規模小売店の有無
- 近傍に交通事故多発箇所の有無

#### (1) 施設の駐車場出入口の妥当性

※現状の歩道切下げ工事の確認事項

- 切下げ承認における構造的な出入口の妥当性の確認が必要である。
  - ◆ 切下げ承認は民地側に車庫、その他自動車の保管する場所がある場合のみ。
  - ◆ 切下げ出入口は、原則として対象設備に対して1ヶ所。
  - ◆ 切下げは原則として歩道と直角。
  - ◆ 隣接する出入口との間隔が、原則2m。
  - ◆ 以下の範囲内に設置しないこと
    - 横断歩道の中及び前後5m以内の部分。
    - バス停車帯、バス停車所の中及び標柱・表示版の位置から前後10m以内部分。
    - 交差点の側端または道路の曲がり角から5m部分（総幅員7m以上の道路）及び2m部分（総幅員7m未満）。
    - 交通信号機、道路照明、標識等の移転を必要とする箇所（道路管理者及び占有者が移転を認め、申請者が移転をする場合は除く）。
- 駐車場の出入口の位置が主要道路側の場合には周辺交通への影響（安全と円滑の観点から）に留意が必要である。

#### (2) 施設へのアクセスルートの妥当性

- 静的手法による予測では、施設立地前の方向別交通量などからアクセスルートを算出していることがあるなど、施設へのアクセスルートの妥当性の確認が必要である。
  - ◆ 来退店における誘導する経路上に住宅地や狭小道路がないか
  - ◆ 主要道路からの左折イン・左折アウトが望ましいが計画はどうか
  - ◆ 中央分離帯のある道路や生活道路や通学路に接した店舗の場合特に注意が必要である。
- 交通影響予測の目安をクリアするために実現性に乏しい広域迂回ルートとなっていないかにも留意する必要がある。

### (3) センサー一般交通量調査に基づく時間帯別交通量や混雑度の実態把握

- 関東地方整備局本局から配布している「関東地整版交通量図ビューウ」などを活用し、当該施設周辺の現況の時間帯別交通量や混雑度を確認する。既に交通量が多く、混雑度が高い路線については、対策の検討を求めることが必要となる。



### (4) 施設の近傍の主要渋滞箇所・区間の有無

道路交通アセスメントに準拠するため、当該施設から半径 2km 以内に主要渋滞箇所の有無を確認する。主要渋滞箇所は関東地方整備局・国道事務所の Web サイト上で公表している。

なお、選定後に各都県での移動性向上委員会において、解除されている箇所もあるので、事務所等に確認すること。

#### 主要渋滞箇所一覧 (2012 (平成 24) 年選定時)

茨城県	<a href="http://www.ktr.mlit.go.jp/hitachi/hitachi00347.html">http://www.ktr.mlit.go.jp/hitachi/hitachi00347.html</a>
栃木県	<a href="http://www.ktr.mlit.go.jp/utunomiya/utunomiya_road_dourogyousei.html">http://www.ktr.mlit.go.jp/utunomiya/utunomiya_road_dourogyousei.html</a>
群馬県	<a href="http://www.ktr.mlit.go.jp/takasaki/takasaki_index053.html">http://www.ktr.mlit.go.jp/takasaki/takasaki_index053.html</a>
埼玉県	<a href="http://www.ktr.mlit.go.jp/road/shihon/jutai.html">http://www.ktr.mlit.go.jp/road/shihon/jutai.html</a>
千葉県	
東京都	
神奈川県	
山梨県	<a href="http://www.ktr.mlit.go.jp/koufu/koufu00113.html">http://www.ktr.mlit.go.jp/koufu/koufu00113.html</a>
長野県	<a href="http://www.ktr.mlit.go.jp/nagano/office/mak/look/2_iraira_kasyo.htm">http://www.ktr.mlit.go.jp/nagano/office/mak/look/2_iraira_kasyo.htm</a>

#### (5) 重要物流道路、緊急輸送道路などの指定区間の有無

今後の道路交通アセスメントが実施されると重要物流道路との位置関係を把握しておく必要がある。今後、Web サイトで具体的な路線が公表される予定である。

#### (6) 施設周辺の大規模小売店等の有無

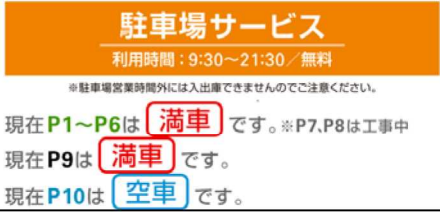
既存の大規模小売店舗等がある場合、利用者が既存の施設と間で回遊し、現状以上の歩行者交通が生じる可能性がある。開発行為者が予測した交差点需要率が目安値のぎりぎりとなっている場合、歩行者との錯綜により、交差点需要率が目安値を上回り渋滞が発生する可能性があるため、施設周辺の大規模小売店舗等の有無を考慮する必要がある。

#### (7) 近傍に交通事故多発箇所の有無

施設へのアクセスルートの妥当性とも連動するが、施設近傍に交通事故多発箇所があり、アクセスルート上に交通事故多発箇所がないか確認しておく必要がある。

## 9. 立地前に検討すべき渋滞対策事例

地域の実情を考慮する必要があるが、大規模小売店店舗立地に伴う対策事例を示す。

駐車場対策	駐車場の増設等による必要台数の確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 隔地駐車場からのシャトルバスの運行<sup>※9,10</sup></li> <li>・ 公営駐車場や近接商業施設などと提携し、提携駐車場利用に対しサービス券の配布<sup>※1,6,9</sup></li> <li>・ 臨時駐車場の確保<sup>※1,9,10</sup></li> </ul>
	駐車場の分散	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 満空案内表示付き誘導案内板、交通誘導員の配置<sup>※1,9,10</sup></li> <li>・ Web サイトでの駐車場の満空案内<sup>※1,3,4,9,10</sup></li> </ul> 
	出入口の数や位置の調整、出庫時刻分散	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 出庫時の目的方向により選択できる出口を配置<sup>※13</sup></li> <li>・ 混雑する時間帯のみ流出可能な出口の設置<sup>※13</sup></li> <li>・ 出庫方向の混雑状況を施設内に表示し、出庫時刻の分散化<sup>※13</sup></li> </ul>
交通円滑化	施設内での対策	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 敷地内にバス停やタクシー乗降場の設置<sup>※9,11</sup></li> <li>・ 複数街区に跨る駐車場間を自動車でも移動できるように建物間を上空橋で連絡<sup>※2</sup></li> </ul>
	入庫待ちスペース確保等の入庫待機列対策	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 開発区域内に道路を新設し、周辺道路の混雑緩和<sup>※8</sup></li> <li>・ 施設への右左折車線の設置・延伸<sup>※1,11</sup></li> <li>・ 右折車線は設置せず、上空横断道路や地下進入路を設置することで入庫は左折のみに限定<sup>※13,14</sup></li> </ul>
	交差点改良	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 右左折専用車線設置、右左折車線長の延伸<sup>※1</sup></li> <li>・ 交差点のコンパクト化・線形改良<sup>※8,9</sup></li> </ul>
	周辺道路での対策	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 施設近接道路の拡幅、車線増<sup>※1,8,9</sup></li> <li>・ バスベイの設置<sup>※1</sup></li> <li>・ バス停付近停止禁止標示の追加<sup>※9</sup></li> <li>・ 交通規制の見直し（生活道路への流入抑止）<sup>※9</sup></li> </ul>
	信号制御	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 信号制御高度化、MOCS・PTPS 導入<sup>※1,9,11</sup></li> </ul>
	歩車分離	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 横断歩道橋を設置し、横断歩道を撤去<sup>※9</sup></li> <li>・ 店舗地下階と駅地下通路を接続<sup>※9</sup></li> <li>・ 信号機の歩車分離化<sup>※5</sup></li> </ul>



経路の誘導		<ul style="list-style-type: none"> <li>施設までの誘導看板の設置※1,9</li> <li>通過交通を周辺道路へ誘導し、通過交通の施設近隣道路への流入抑制※1,9,12</li> <li>Web ページなどで誘導経路※1,7,9,12,13</li> <li>道路情報板による渋滞情報提供※4,9</li> </ul>
自動車総量抑制	公共交通機関の利用促進	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通利用者へのインセンティブ提供（ポイントや買い物券提供）※8,9</li> <li>鉄道の企画乗車券への施設利用特典付与※9</li> <li>駅、バスターミナル等からのシャトルバスの運行※1,9,10</li> <li>パークアンドライド駐車場の設置※1</li> <li>パークアンドライド駐車場利用者の優遇（利用申告者に対し帰路の無料パスの配布）※1</li> <li>公共交通の再編（便数増、ルート変更、時間帯変更）による公共交通利用促進※1,9,10</li> <li>一定額以上の購入者に公共交通利用パスの配布・運賃の一部負担※1,13</li> </ul>
	駐車場料金	<ul style="list-style-type: none"> <li>駐車場有料化（購入金額に応じた、駐車時間を区切って無料）※1</li> <li>通常期と繁忙期で駐車場料金の変更※9</li> </ul>
	自治体等との協同	<ul style="list-style-type: none"> <li>新聞や自治体広報誌などで公共交通利用啓発※各施設</li> <li>自治体主体の交通施策への参加※1</li> <li>ノーマイカーデー推進会議への参加※1</li> </ul>
その他		<ul style="list-style-type: none"> <li>入出庫情報を記録し、解析後改善のために活用</li> <li>段階的オープンを行い、プレオープン時の状況を反映させた入庫車両の誘導実施※1</li> </ul>

導入事例出典：下記施設の届出審査資料、報道等から整理

※1 イオンモール松本

※3 三井アウトレットパーク木更津

※5 六本木ヒルズ

※7 IKEA Tokyo-Bay

※9 イオンモール岡山

※11 イオンモール津南

※13 イオンモール堺北花田

※2 アリオ北砂

※4 三井アウトレットパーク入間

※6 高島屋タイムズスクウェア・NEWoMan

※8 イオンモール座間

※10 イオンモール徳島

※12 イオンモールいわき小名浜

※14 実施計画案（市議会議員資料）

## 10. 立地後に渋滞が発生した場合の事後対応方針（案）

○開発行為者が法定協議において道路管理者と合意した渋滞対策を講じたにも関わらず、以下の交通状況に該当することを道路管理者が認めた場合、更なる渋滞対策を講じる必要がある。

- 当該施設の立地により、予測範囲内の評価対象道路上の主要渋滞箇所・区間において交通流の悪化が認められる
- 当該施設の立地により、予測範囲内の評価対象道路上の区間に新たな渋滞箇所・区間の発生が認められる

○交通状況の悪化が認められる場合、開発行為者に対し、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、以下の観点について協議を求める

- 道路管理者が合意した事前対策は十分に講じられているか
- 施設立地前の交通影響予測の結果と施設立地後の交通状況の乖離要因は何か

○交通状況が悪化している原因を解析し、協議の結果、立地者側に交通影響予測の前提が変わるような事情が認められる場合には、立地者に対して交通調査や追加的な渋滞対策を求める。ただし、周辺の土地利用の変化等、立地に起因しない事情には留意が必要である。

地域の実情を考慮した対策案の検討が必要であるが、事後の対策事例示す。

### （1）駐車場容量不足や集中による入出庫待機列が生じた場合

- ・ 駐車場満空案内等による利用駐車場の分散化
- ・ 駐車場の拡張や隔地駐車場、臨時駐車場の設置による必要駐車台数の確保
- ・ 近接する施設駐車場や公共駐車場などとの提携
- ・ 隔地駐車場からのシャトルバスの運行

### （2）交差点左折時や駐車場入庫時に歩行者との錯綜による処理能力の低下が生じた場合

- ・ 左折専用レーンの確保や延伸
- ・ 駐車場入出庫用の信号を設置し、歩行者との錯綜の回避

### （3）近隣施設との利用経路が重複し、交通状況が悪化した場合

- ・ 混雑区間や迂回路を記載したマップ配布や迂回経路の案内標識の設置による分散化

### （4）駐車場出庫が集中したことにより、交通状況が悪化した場合

- ・ (立地前は入庫時を主として検討しているため、) 出庫時に発生する渋滞対策や出庫時刻の分散を図る

## 用語集

### か行

開発行為者	当該施設の開発を行い、協議申請者のこと。
隔地駐車場	施設と同じ敷地内に駐車場を確保できない場合など、施設より離れた場所にある駐車場のこと。施設からの距離が離れている場合には、シャトルバスで連絡する場合がある。
関東版交通量図ビューワ	関東管内の道路交通センサス一般交通量調査結果をパソコン上で表示するためのソフトウェアのこと。関東地整本局より配布している。
機械式駐車場	立体駐車場のうち自走式でない施設のこと。平面式の駐車場に比べ、駐車車両の位置によっては、出庫するまでに時間がかかる。
近接商業地域	近隣住宅地の住民に対する日用品の供給を行うことを主たる目的とした商業地域のこと。スーパーや商店街などが形成される。
交差点需要率	各交差点流入部で単位時間一車線あたりに停止線を通過できる最大の車両数のこと。交差点の処理能力を考えるうえで基本的な要素である。数値が大きいほど混雑の原因となりやすい状況となる。数値の解釈は P24 参照のこと。
交差点飽和度	交差点需要率のこと。
交通容量	道路上のある地点の単位時間あたりに通過できる最大交通量のこと。
交通量配分	道路ネットワーク上における交通量を予測するために、OD 表を具体的にルート割り振ること。交通量配分は計画の立場からのルートの割り振りであり、運転者の経路選択の実態を厳密に表現するものではなく、時々刻々の交通流を予測するものでもない。
混雑度	道路の混み具合を示す指標のこと。交通量もとに交通容量で除して平均的な混み具合を示したものの。日や 12 時間を用いることが多い。数値の解釈は P16 参照のこと。

### さ行

主要渋滞箇所	平成 24 年に特に渋滞していると特定された箇所（交差点や踏切など）のこと。その後の道路整備、渋滞対策等の実施により主要渋滞箇所から解除されている箇所もある。
渋滞長	渋滞状態にある道路区間の長さのこと。渋滞の最後尾に到着する車両の数よりも、交通容量が小さい場合、渋滞長は伸びることとなる。
重要物流道路	改正道路法に基づき、高規格幹線道路や地域高規格道路、直轄国道を軸に、港湾や鉄道貨物駅などの物流拠点間の基幹的な物流ネットワークとして国土交通省が指定する道路網のこと。

商業機能の増進を目的とする特別用途地区	店舗・事務所等が集中する市街地で、その他の用途を規制し、大規模ショッピングセンターや業務ビルの集約的な立地を保護・育成するために指定される地区のこと。
商業地域	主として店舗、事務所、商業などの利便を増進するための地域のこと。市街地の中心部や主要駅周辺などに指定される。
信号現示	1つの交差点におけるある方向の交通に対して与えられる青信号が割り当てられている時間のこと。
損失時間	1回の信号の切り替えの際には、衝突防止を目的に交差点内の車両を無くすよう数秒の赤信号が全方向に対して設定されている。この全方向赤信号の時間と発進遅れを合わせた時間を信号が一蹴するまでに使用できない時間であることから損失時間という。
ゾーン	交通調査における市町村や町丁目などの地域を束ねた区分地域のこと。1台1台の車の詳細な出発地や目的地を把握・設定することは困難であることから、地域を束ねて1ゾーンとして扱う。

#### た行

通過交通	当該施設を利用しないでその地域を通り過ぎる交通のこと。
道路交通センサス	全国道路・街路交通情勢調査ともいう。国が主体となって全国の道路を対象に概ね5年ごとに実施する自動車の使われ方などを調べる自動車起終点調査（OD 調査）と道路上の交通量などを調べる一般交通量調査のこと。個別に OD 調査、一般交通量調査と呼ぶこともある。
特別用途地区	用途地域内の一定の地区において、地区の特性にふさわしい土地利用の増進、環境の保護等の特別の目的の実現を図るため、用途地域の指定を補完して定める地区のこと。

#### な行

入庫ゲート	駐車場の入口。入庫時に駐車券等を発券する施設を含める場合もある。
-------	----------------------------------

#### は行

バスベイ	バス乗降で停車している間、後続車両が渋滞しないように、バス停付近の道路に設ける切り欠きのバス専用停車スペースのこと。
発進遅れ	信号待ちをしている車両が、青信号になってから実際に加速し始めるまでの時間のズレこと。発進損失ともいう。

パークアンドライド	自動車を利用し、途中の駅やバス停の近くに駐車し、電車やバスなどに乗り換えて目的地まで移動すること。市街地などの交通が集中する地域まで自動車を乗り入れさせないための施策の一つ。
歩行者専用現示	全ての方向の自動車に赤信号を出している間に、歩行者のみ青信号を出すことで、全ての歩行者を同時に横断させる方式のこと。
歩車分離	歩行者の横断と自動車の通過が交わらないようにすること。歩道橋などで物理的に分離する方法と、自動車と歩行者に出す青信号のタイミングを変える信号機による方法がある。
方向別交通量	交差点の流入部別流出部（直進、左折、右折など）別の交通量のこと。

#### や行

用途地域	都市計画法の地域地区の一つ。市街地の大枠を住居系 7 区分、商業 2 区分、工業系 3 区分の 12 区分に定め、建築できる建物の種類や用途の制限を定めたもの。
------	--

#### ら行

流入部、流出部	交差点の入口のことを流入部、出口のことを流出部という。
---------	-----------------------------

#### M

MOCS	公共交通や物流車両の効率のよい運行管理をはかるため、バス、タクシーやトラックの走行位置などを把握することによって、効果的な運行支援と交通の円滑化を目的とするシステムのこと。
------	--

#### O

OD 表	どこからどこへ、どれだけの移動があったかを整理した表のこと。出発地の Origin と目的地の Destination の頭文字から OD と呼ばれる。
------	--

#### P

PTPS	公共交通車両優先システムの略。バスなどの公共交通車両の信号での停車を減らすため、対象車両を検知し、信号を調整（青信号時間の延長や赤信号時間の短縮）することにより、優先的な走行を支援するシステムのこと。
PT 調査	パーソントリップ調査の略。都市の交通体系の実態把握の一環として、都市における「人」の移動に着目した調査のことで、個人属性と1日の移動をあわせて調査している。