

道路交通アセスメント制度の概要

- 道路周辺の土地利用等による渋滞対策[概要]
- 大規模商業施設等の沿道立地による渋滞の事例
- 大規模商業施設の沿道立地による交通事故の増加
- 道路交通アセスメント制度の運用

令和2年7月27日

6 道路交通アセスメント制度の概要

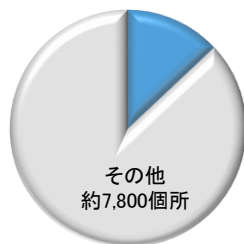
6-1 道路周辺の土地利用等による渋滞対策[概要]

現状と課題

【渋滞と立地の現状】

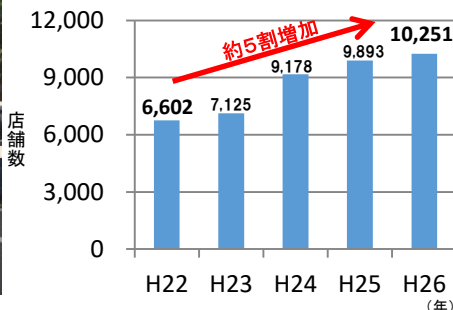
- ① 我が国の道路の移動時間の約4割が渋滞で損失しており、人口減少時代を迎える中、生産性を向上していくため、渋滞対策の強化が必要。
- ② 大規模小売店舗等の商業施設の沿道立地による渋滞は、全国の主要渋滞ポイントの1割以上を占めているなど、渋滞の大きな要因。加えて、幹線道路沿いの大規模小売店舗数はこの5年間で約5割も増加しており、今後、更なる渋滞への影響が懸念。

【全国主要渋滞ポイントの要因】



商業施設が
渋滞要因
約1割
(約1,200箇所)

【幹線道路沿いの大規模小売店舗数】



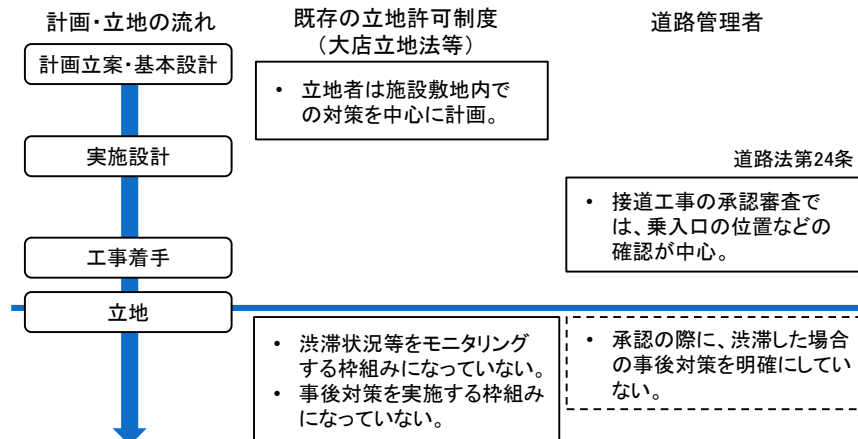
出典) 全国大型小売店総覧より作成



【制度的課題】

- ① 道路周辺の土地利用に関する既存の立地許可制度(大店立地法等)では、施設敷地内での対策を中心に周辺交通への影響を抑制することとしており、結果として立地後に広域的な渋滞を多く生じさせている現状。更に、立地後に、立地者に対して渋滞対策を要請することを前提とした枠組みとなっていない。
- ② 道路管理者は、商業施設等の立地に際して、道路への接続工事に対する承認を行っているが、交通への影響について、交差点からの位置など簡易な審査にとどまっている。

【既存の立地許可制度と道路管理者に関する課題】



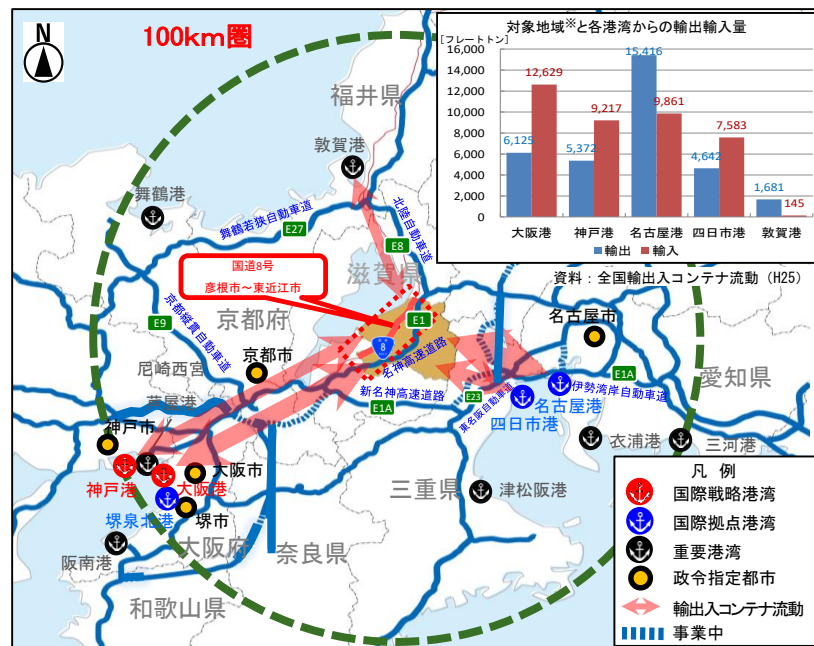
今後の方向性

- ① 国・地方の厳しい財政事情や渋滞分析に関わる技術の進展を踏まえ、外部不経済を生じさせる立地者に対して、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がある。
- ② その際、道路への接続性が制限される一方、安全や景観面等が向上するなどのメリット・デメリットについて、地域の理解が重要である。
- ③ 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、立地前の計画段階から立地後の追加対策に至るまで、PDCAサイクルを確実に回す取組を強化する必要がある。
- ④ その際、道路管理者は都市計画担当部局や土地利用に関する許可権者と連携を高めるとともに、立地者に対して直接対策を要請する仕組みも強化する必要がある。

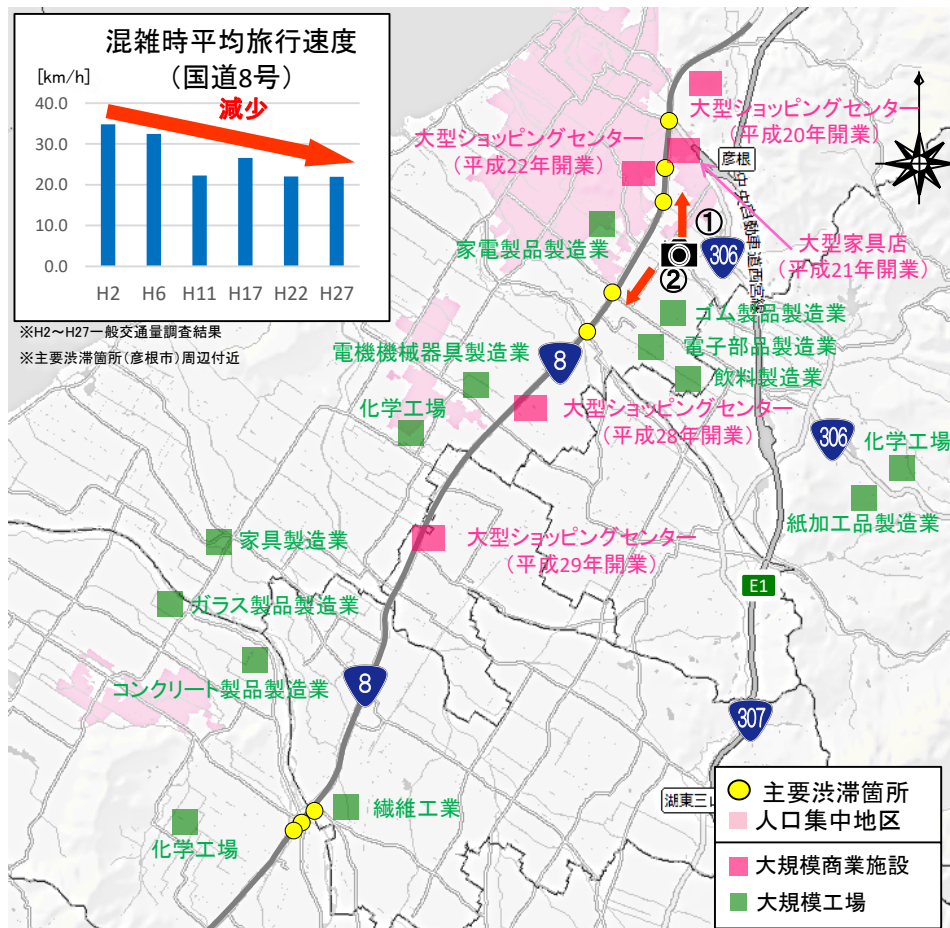
6 道路交通アセスメント制度の概要

6-2 大規模商業施設等の沿道立地による渋滞の事例

○彦根市内～東近江市内の国道8号は、100km圏内に近畿・中京・北陸の重要港湾等が位置していることから、周辺に大規模工場が多数立地し、ゴム製品や飲料製品等の貨物が輸送されている。
 ○近年、大規模工場に加え、沿道に大型施設の立地が進み、渋滞が悪化しており、円滑な物流を阻害。



※ 対象地域：彦根市、東近江市、愛荘町、甲良町、多賀町、豊郷町



6 道路交通アセスメント制度の概要

6-3 大規模商業施設の沿道立地による交通事故の増加

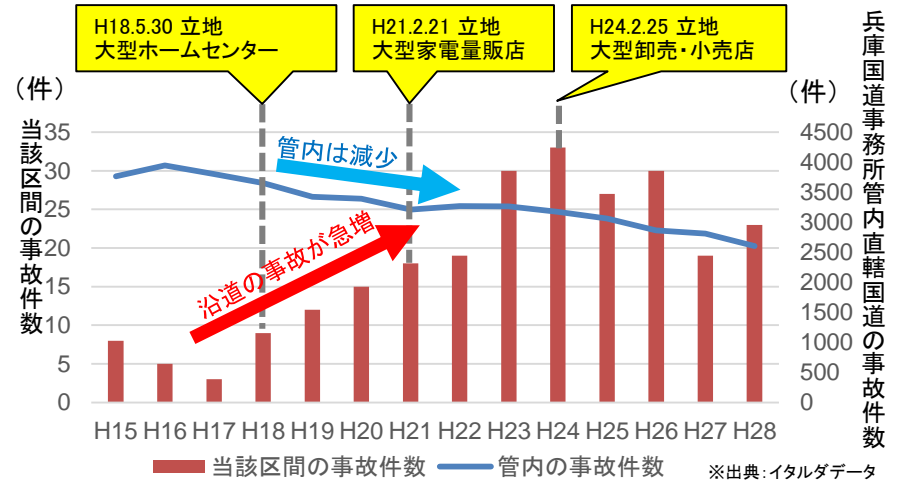
- 国道2号 神戸西バイパス(側道部)の沿道に近年大規模商業施設が複数立地。
- 大規模商業施設の立地前後(3年)で、交通が集中し沿道で発生する事故が約5倍に増加。施設付近の交差点では約32倍に急増。
- 左右折時の事故の約7割、出会頭及び追突の事故の約3割が施設付近の交差点にて発生。

■国道2号沿道に位置する大型商業施設

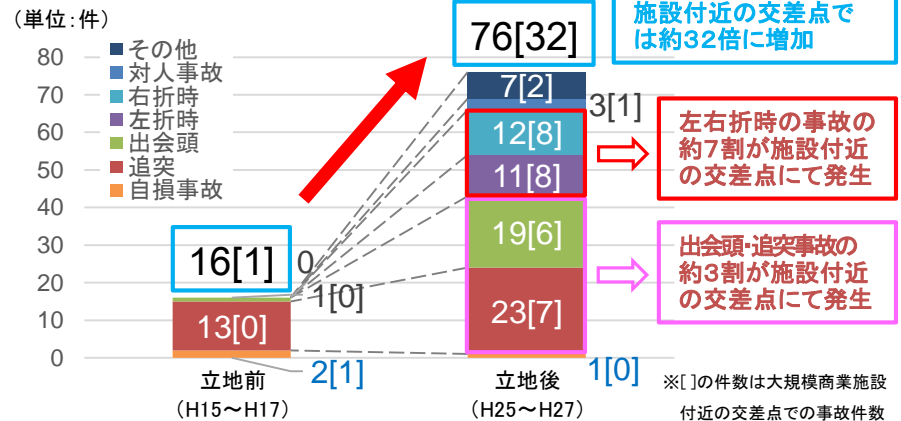


※H18.1~H27.12に新設立地した5,000㎡以上の大型商業施設を抽出
※最新イタルダータがH28.12であるため、立地後1年間の事故データを集計できるH27.12以前(10年間)を対象

■施設立地前後の事故発生件数(施設の近傍2km区間の1年で集計)



■施設立地前後(3年)の事故類型別件数

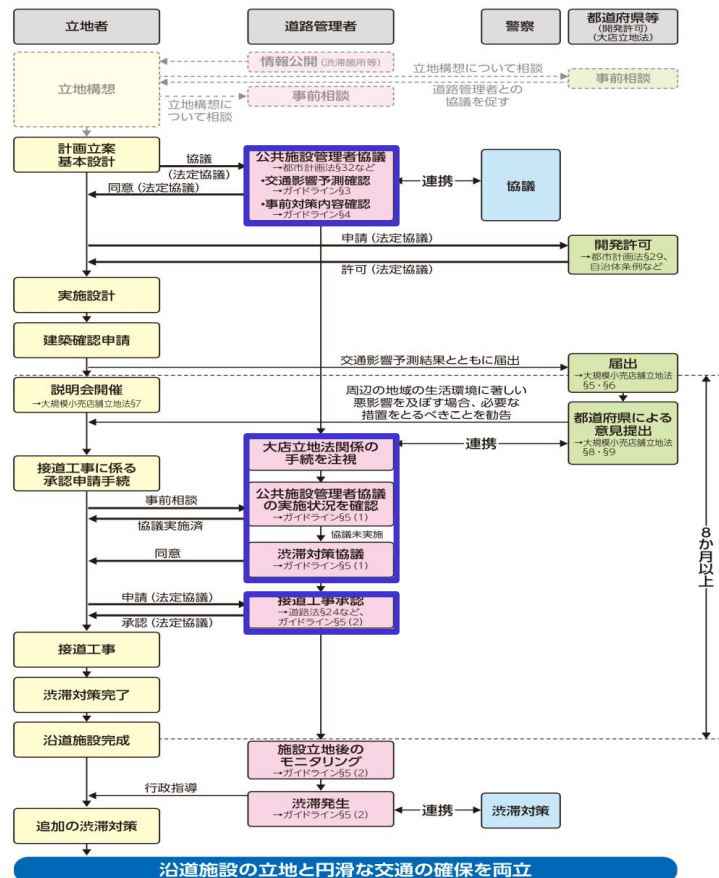


6 道路交通アセスメント制度の概要

6-4 道路交通アセスメント制度の運用(令和2年1月から本格運用開始)

- 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。

- 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。)
- 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
- 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
- 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。