

重要物流道路における交通アセスメント Q&A

目 次

◆制度の趣旨・ねらい

- Q1. これまで道路管理者との法定協議は構造面の協議に留まることが多かったが、本制度で新たに期待する点は何か。
- Q2. 今のタイミングで、道路交通アセスメントのガイドラインが通知されたのはなぜか。
- Q3. 立地前に渋滞している道路であっても、立地者に負担を求めて対策を行うのか。道路管理者やメリットを享受する地域の自治体も負担すべきではないのか。
- Q4. 道路交通アセスメントの法的、制度的な根拠は何か。法制度的に強制力を持たせる仕組みではないのか。
- Q5. 交通量予測の結果に対し、道路管理者として同意する要件は何か。
- Q6. 本制度の導入によって、立地者の負担が増大する面があるが、これにはどう対応するのか。
- Q7. 開発許可制度における法定協議において、渋滞についての協議を行うことに関し、自治体の開発許可担当部署の理解が必要ではないか。

◆アセスメントの流れ

- Q8. 目標とする開業時期からみて、どの程度の期間を見込んで事前相談を行うことが望ましいか。
- Q9. 警察への協議は立地者が行うのか。
- Q10. 本制度の協議は、国道事務所単位での協議となるのか。
- Q11. 対象地について、先に造成を行って接道工事申請を行う立地者と、後で施設を建設して開発許可の事前協議を行う立地者が異なる場合、実施者はどうなるか。
- Q12. 本制度の導入によって、大規模小売店舗立地法の届出手続きの場合に比べて、新たに必要となる影響予測などはあるか。

◆対象施設

- Q13. 本制度の対象施設か否かは誰がどのように確認するのか。
- Q14. 以下のような場合でも対象となるのか。 ・川を挟んで主要渋滞箇所がある場合 ・

駅直結など、車での来店、来場が多く見込まれない場合 ・ 2km 以内に類似施設や既存店舗があり、1km 以上の商圈を見込まない場合 ・ 既存施設の増改築で面積の基準を超えた場合 ・ 既存施設の面積が基準を超えているが、所有者変更のみである場合 ・ 交通量が減るような改修等の場合

- Q15. 複合施設の場合、本制度の対象とするか否かの規模による判断は、どうすればよいか。
- Q16. 「半径 2km 以内の重要物流道路上に主要渋滞箇所が存在」の要件について、この主要渋滞箇所が直轄国道以外の道路の重要物流道路であっても対象となるのか。
- Q17. 以下のような、対象要件の 4 つの事項を全て満たさない施設でも、事前対策を求めるべき施設はあると思うが、どのように考えれば良いか。 ・ 都市計画法の開発行為には該当しないが、道路法 24 条の乗り入れ工事の承認申請を予定している ・ 用途変更のみで道路法 24 条の乗り入れ工事の承認申請を行わない ・ 開発許可を必要としない開発（例えば、一つの建築物は基準の延床面積以下だが、一体的に開発される複数建築物からなる開発） ・ 国道に接する施設であるが、国道側ではなく市道側等に出入り口を設置する ・ 2 km の範囲内の重要物流道路ではない道路に主要渋滞箇所がある
- Q18. 今後、重要物流道路が追加指定された場合、その路線が計画、事業中でも道路交通アセスメントを実施することになるのか。
- Q19. 既に立地している施設の渋滞は、本制度の対象か。
- Q20. 主要渋滞箇所の更新頻度はどのくらいか。また、道路交通アセスメント実施中に主要渋滞箇所が増減した場合にはどう対応すべきか。
- Q21. 主要渋滞箇所ではなく、区間を議論対象とすべきではないか。
- Q22. 直轄道路のみでなく、地方公共団体が管理する道路や高規格道路の側道なども対象とすべきではないか。

◆予測範囲

- Q23. 予測範囲を対象施設から 2 km とした根拠は何か。
- Q24. 施設から主要渋滞箇所までの距離を設定する基準点はどこか。出入口が複数ある場合はどうするのか。
- Q25. 必要に応じて 2 km よりも離れた区間を予測範囲に含める際の判断の目安はあるか。

◆交通量予測

- Q26. 交通量予測は誰の負担で行うのか。
- Q27. 施設立地による交通状況の悪化が予測される一方、該当する主要渋滞箇所です既に改

良事業が計画・事業中の場合、どのような対応になるのか。

- Q28. 常時観測等の交通量データや ETC2.0 等、道路管理者が持っているデータは利用可能か。
- Q29. 大規模開発地区関連交通計画マニュアルと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では交通量の計算式が異なるが、どちらが大きくなるなどの傾向があるのか。
- Q30. 近隣に類似する立地特性のゾーンが存在しない場合は、原単位等はどのように対応すればよいのか。
- Q31. 近隣に類似事例が少ない施設の交通量予測は、どのように対応すればよいのか。
- Q32. 静的手法より動的手法の方が優れているのか。
- Q33. 動的手法を求める場合の基準を明確に示してもらいたい。
- Q34. 交通シミュレータの選択は立地者の判断に委ねるのか。

◆評価

- Q35. 交差点需要率では交通状況を適正に評価できない場合があるが、それだけで判断して良いのか。
- Q36. 旅行速度による判断基準値を 20 km/h としているのはなぜか。
- Q37. 都道府県によっては、例えば右折渋滞長など、マニュアルに示された指標以外での評価が行われている例もあるが、本制度では必要ないのか。
- Q38. 重要物流道路上の主要渋滞箇所では交通流の著しい悪化が認められうる場合について、具体的な基準は示さないのか。

◆事前対策

- Q39. 用地買収を伴うような対策は、立地者への過度な負担と考えられるか。
- Q40. 事前対策の実施内容は警察の判断による部分が多いのではないか。
- Q41. 立地者が事前対策を実施する場合、工事発注等の手続きは立地者側で行うのか。

◆モニタリング・事後対策

- Q42. 立地後のモニタリングや対策の実施者は誰か。
- Q43. モニタリングの適切な頻度・期間の目安はあるか。
- Q44. 予測結果とモニタリング結果が乖離した場合、立地者に責がある要因としてどのようなものが考えられるか。
- Q45. 事後対策が必要となった場合、立地者が費用を負担するのか。

◆制度の趣旨・ねらい

Q1. これまで道路管理者との法定協議は構造面の協議に留まることが多かったが、本制度で新たに期待する点は何か。

A1. 本制度では、法定協議において、渋滞に関する検討実施が必須となります。

Q2. 今のタイミングで、道路交通アセスメントのガイドラインが通知されたのはなぜか。

A2. 重要物流道路制度が創設され、重要物流道路における道路交通アセスメントの確実な実施が必要であること等を契機としたものです。

Q3. 立地前に渋滞している道路であっても、立地者に負担を求めて対策を行うのか。道路管理者やメリットを享受する地域の自治体も負担すべきではないのか。

A3. 対策内容及び立地者の負担内容については、個別の案件や地域の状況を踏まえ立地者と道路管理者との協議によって定めます。

Q4. 道路交通アセスメントの法的、制度的な根拠は何か。法制度的に強制力を持たせる仕組みではないのか。

A4. 事前協議は、都市計画法等に基づき実施するものであり、接道工事の承認のための協議は、道路法に基づき実施するものですが、立地後のモニタリング・事後対策については、法的な強制力はなく、行政指導による任意の協力を求めるものです。

Q5. 交通量予測の結果に対し、道路管理者として同意する要件は何か。

A5. ガイドラインに記載の通り、主要渋滞箇所において交通流の著しい悪化が認められないこと、新たな渋滞箇所を発生させないことが、同意にあたって確認すべき事項です。判断基準の目安は、マニュアルに示されていますが、実際の運用においては、個別の案件や地域の状況も踏まえて柔軟に判断することが望ましいです。

Q6. 本制度の導入によって、立地者の負担が増大する面があるが、これにはどう対応するのか。

A6. 本制度では、立地者に過度な負担を求めないよう、配慮が必要である旨をマニュアルに明記しています。また、交通量予測については、大規模開発地区関連交通計画マニュアルや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など、既存制度で既に用いられている手法をマニュアルにおいて示すとともに、比較的負担の少ない静的な交通量配分手法の適用を原則とすることとしています。

Q7. 開発許可制度における法定協議において、渋滞についての協議を行うことに関し、自治体の開発許可担当部署の理解が必要ではないか。

A7. ガイドラインに記載のとおり、道路管理者は、自治体の開発許可担当部局や大規模小売店舗立地法の担当部局等から協議申請者に対して、事前相談の段階から道路管理者への協議を促してもらうなど、協力関係の構築に努めることとしています。

◆アセスメントの流れ

Q8. 目標とする開業時期からみて、どの程度の期間を見込んで事前相談を行うことが望ましいか。

A8. 一律の目安を示すことは困難ですが、過去の事例を踏まえると、可能な限り早期に相談を行うことが、より効率的な道路交通アセスメントの実施につながっています。

Q9. 警察への協議は立地者が行うのか。

A9. 警察との協議は、原則として、立地者が道路管理者協議と並行して実施します。

Q10. 本制度の協議は、国道事務所単位での協議となるのか。

A10. 本制度は、直轄国道が対象であるため、国道事務所等が協議対象となります。

Q11. 対象地について、先に造成を行って接道工事申請を行う立地者と、後で施設を建設して開発許可の事前協議を行う立地者が異なる場合、実施者はどうか。

A11. 先に造成を行って接道工事申請を行った立地者は、本制度の対象とはなりませんが、本制度の趣旨も踏まえつつ、各々のタイミングで適切に道路管理者と相談することが望ましいです。

Q12. 本制度の導入によって、大規模小売店舗立地法の届出手続きの場合に比べて、新たに必要となる影響予測などはあるか。

A12. 基本的には、大規模小売店舗立地法に基づき実施する影響予測と同様の検討となるものと想定されますが、本制度では、予測範囲や予測手法について一定の目安を設けています。

◆対象施設

Q13. 本制度の対象施設か否かは誰がどのように確認するのか。

A13. 法定協議の事前相談時に道路管理者が確認し、判断します。

Q14. 以下のような場合でも対象となるのか。

- ・川を挟んで主要渋滞箇所がある場合
- ・駅直結など、車での来店、来場が多く見込まれない場合
- ・2km以内に類似施設や既存店舗があり、1km以上の商圏を見込めない場合
- ・既存施設の増改築で面積の基準を超えた場合
- ・既存施設の面積が基準を超えているが、所有者変更のみである場合
- ・交通量が減るような改修等の場合

A14. 対象要件を満たしていれば、本制度の対象となりますが、その検討内容については個別の案件や地域の状況を踏まえて判断することが望ましいです。

Q15. 複合施設の場合、本制度の対象とするか否かの規模による判断は、どうすればよいか。

A15. 小売店舗の店舗面積が1,000㎡以上の場合、または、延床面積が合計で20,000㎡以上の場合は対象とします。

Q16. 「半径2km以内の重要物流道路上に主要渋滞箇所が存在」の要件について、この主要渋滞箇所が直轄国道以外の道路の重要物流道路であっても対象となるのか。

A16. 「半径2km以内の重要物流道路」については一般国道（指定区間内）に限ります。

Q17. 以下のような、対象要件の 4 つの事項を全て満たさない施設でも、事前対策を求めるべき施設はあると思うが、どのように考えれば良いか。

- ・都市計画法の開発行為には該当しないが、道路法 24 条の乗り入れ工事の承認申請を予定している
- ・用途変更のみで道路法 24 条の乗り入れ工事の承認申請を行わない
- ・開発許可を必要としない開発（例えば、一つの建築物は基準の延床面積以下だが、一体的に開発される複数建築物からなる開発）
- ・国道に接する施設であるが、国道側ではなく市道側等に出入り口を設置する
- ・2 km の範囲内の重要物流道路ではない道路に主要渋滞箇所がある

A17. 対象要件を満たさない場合であっても、必要に応じてこの手法を適用することを妨げるものではありません。

Q18. 今後、重要物流道路が追加指定された場合、その路線が計画、事業中でも道路交通アセスメントを実施することになるのか。

A18. 対象要件を満たしていれば、本制度の対象となります。

Q19. 既に立地している施設の渋滞は、本制度の対象か。

A19. 既存施設は、建て替え等を行わない限り対象要件を満たさないため、本ガイドラインの対象外となりますが、この手法を既存施設の渋滞対策検討の参考とすることを妨げるものではありません。

Q20. 主要渋滞箇所の更新頻度はどのくらいか。また、道路交通アセスメント実施中に主要渋滞箇所が増減した場合にはどう対応すべきか。

A20. 主要渋滞箇所の更新は、毎年行われていますが、検討実施中の主要渋滞箇所の増減については、個別の案件や地域の状況を踏まえて判断することが望ましいです。

Q21. 主要渋滞箇所ではなく、区間を議論対象とすべきではないか。

A21. 今回の対象要件の検討は、施設立地位置と主要渋滞箇所との位置関係で行っており、主要渋滞箇所との位置関係を要件としていますが、主要渋滞区間を踏まえて、対象要件を満たさない案件に対して、この手法を適用することを妨げるものではありません。

Q22. 直轄道路のみでなく、地方公共団体が管理する道路や高規格道路の側道なども対象とすべきではないか。

A22. 本制度は、直轄道路を対象としていますが、必要に応じて対象要件を満たさない案件でも、この手法を適用することを妨げるものではありません。

◆予測範囲

Q23. 予測範囲を対象施設から2 kmとした根拠は何か。

A23. 渋滞要因となっている沿道施設の大半（95%以上）が、主要渋滞箇所から2 km以内に立地していたことを踏まえ設定しています。

Q24. 施設から主要渋滞箇所までの距離を設定する基準点はどこか。出入口が複数ある場合はどうするのか。

A24. 施設の出入口を基準にしますが、出入口が複数ある場合は、いずれかの出入口から2 km以内を基準とします。

Q25. 必要に応じて2 kmよりも離れた区間を予測範囲に含める際の判断の目安はあるか。

A25. 具体的な目安は定めていません。道路管理者と立地者の協議において、個別の案件や地域の状況に応じて判断することが望ましいです。

◆交通量予測

Q26. 交通量予測は誰の負担で行うのか。

A26. 原則として、交通量予測とそのために必要な調査は立地者の負担で行うものと想定しています。

Q27. 施設立地による交通状況の悪化が予測される一方、該当する主要渋滞箇所です既に改良事業が計画・事業中の場合、どのような対応になるのか。

A27. 状況の変化が想定される場合は、その影響も踏まえた協議を行うことが望ましいです。

Q28. 常時観測等の交通量データや ETC2.0 等、道路管理者が持っているデータは利用可能か。

A28. 当該箇所を管轄する国道事務所等は、アセスメントに必要なデータの提供について、立地者と協議します。

Q29. 大規模開発地区関連交通計画マニュアルと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では交通量の計算式が異なるが、どちらが大きくなるなどの傾向があるのか。

A29. 立地する地域の状況（人口規模、分担率等）によって異なります。

Q30. 近隣に類似する立地特性のゾーンが存在しない場合は、原単位等はどのように対応すればよいのか。

A30. 近隣ではなくとも類似した立地特性を持つ地域の状況等を参考に設定することが考えられます。

Q31. 近隣に類似事例が少ない施設の交通量予測は、どのように対応すればよいのか。

A31. 近隣ではなくとも類似した施設の状況等を参考に設定することが考えられます。

Q32. 静的手法より動的手法の方が優れているのか。

A32. 静的手法で算出する交差点需要率は単一交差点を対象にした指標であり、複数の交差点間の空間的な影響は考慮されていませんが、動的手法ではこれを評価できるなど、優れた点があります。

Q33. 動的手法を求める場合の基準を明確に示してもらいたい。

A33. 一律の基準を定めることは困難であり、本ガイドラインに記載している基準（10,000 m²以上の店舗）や、大規模小売店舗立地法の審査において動的手法を適用している自治体における事例を参考に、個別の案件や地域の状況に応じて必要性を判断します。

Q34. 交通シミュレータの選択は立地者の判断に委ねるのか。

A34. 交通シミュレータの選択については、立地者が提案し、道路管理者と協議して決定します。

◆ 評価

Q35. 交差点需要率では交通状況を適正に評価できない場合があるが、それだけで判断して良いのか。

A35. マニュアルに記載している交差点需要率 0.9 はあくまで目安の数値です。信号現示や交差点形状に合わせて実態に即した評価を実施することが望ましいです。

Q36. 旅行速度による判断基準値を 20 km/h としているのはなぜか。

A36. 既存の渋滞の定義（警視庁による東京都内の渋滞の定義）を参考に設定していません。

Q37. 都道府県によっては、例えば右折渋滞長など、マニュアルに示された指標以外での評価が行われている例もあるが、本制度では必要ないのか。

A37. 本制度においては、渋滞長の検討を必須としてはいませんが、各地域で必要と認められる指標を用いて評価することについて妨げるものではありません。

Q38. 重要物流道路上の主要渋滞箇所では交通流の著しい悪化が認められうる場合について、具体的な基準は示さないのか。

A38. 一律の基準を示すことは困難であり、個別の案件や地域の状況に応じて協議を行い、判断します。

◆事前対策

Q39. 用地買収を伴うような対策は、立地者への過度な負担と考えられるか。

A39. 用地買収の有無という一つの判断基準で定めるのは適切ではなく、個別の案件や地域の状況を総合的に判断して、立地者と協議します。

Q40. 事前対策の実施内容は警察の判断による部分が多いのではないか。

A40. 事前対策の内容については、道路管理者と警察、自治体その他の行政機関と協議・連携して検討します。

Q41. 立地者が事前対策を実施する場合、工事発注等の手続きは立地者側で行うのか。

A41. 工事発注手続きは、負担とは別に、立地者と道路管理者等で協議して定めます。

◆モニタリング・事後対策

Q42. 立地後のモニタリングや対策の実施者は誰か。

A42. モニタリングについては、地域の道路管理者が会する渋滞対策協議会を活用することを想定しており、その方法や対策、対策実施者についても、同協議会において検討されるものと想定しています。

Q43. モニタリングの適切な頻度・期間の目安はあるか。

A43. 一律に基準を示すことは困難であり、個別の案件や地域の状況に応じて検討します。

Q44. 予測結果とモニタリング結果が乖離した場合、立地者に責がある要因としてどのようなものが考えられるか。

A44. 立地者に責があるものとしては、想定以上の需要が生じた場合や事前対策の不徹底などが考えられます。

Q45. 事後対策が必要となった場合、立地者が費用を負担するのか。

A45. 対策内容及び立地者の負担内容については、個別の案件や地域の状況を踏まえ立地者と道路管理者との協議によって定めます。

※本資料は、よくある質問について、ガイドライン及びマニュアルに基づく回答を記載したものです。