

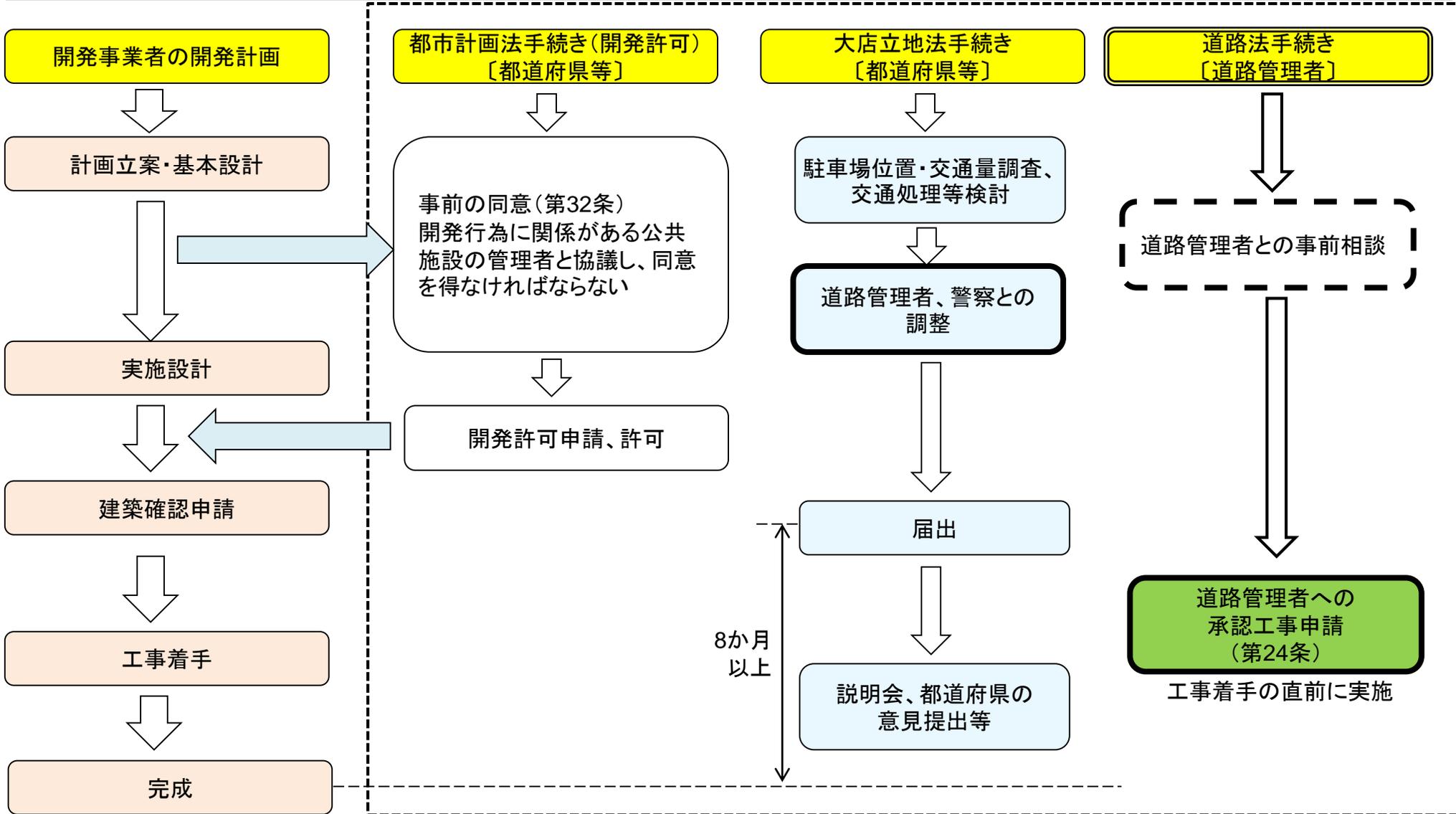
# 道路周辺の土地利用に関する 国内外の制度について

---

1. 道路周辺の土地利用に関連する制度の概要
2. 国内外の取組事例
3. 論点(案)

**【参考】対象施設・影響範囲・影響の予測手法について**

- 大規模小売店舗の設置者が行う主な交通関連の協議スキームは以下の通り。
- 都市計画法第32条と道路法第24条に道路管理者との手続きが位置付けられている。



制度	概要
都市計画法	<ul style="list-style-type: none"><li>○機能的な都市活動の確保や土地の合理的利用を図るために必要な事項を規定</li><li>○大規模集客施設の立地が可能となる用途地域を規定</li></ul>
道路法 (第24条)	<ul style="list-style-type: none"><li>○道路管理者以外の者が道路に関する工事又は維持ができる旨及びその場合の手続きを規定</li><li>○沿道に店舗を立地する際、事業者が出入口の設置などで接道する場合に適用</li></ul>
大規模小売店舗 立地法	<ul style="list-style-type: none"><li>○大規模小売店舗の立地が周辺地域の生活環境を適正に保持して行われるための手続きを規定</li><li>○個別の大規模小売店舗(1000m<sup>2</sup>以上)を対象</li><li>○対策は主に開発敷地内を対象(駐車場設置、経路案内等)</li><li>○都道府県の意見が適正に反映されない場合、勧告ができる。(正当な理由がなく勧告に従わなかった場合は、その旨を公表)</li></ul>
大規模開発地区 関連交通計画 マニュアル	<ul style="list-style-type: none"><li>○大規模開発による交通影響の予測・評価を支援(原単位を用いた四段階推定法を引用)</li></ul>

- 大店立地法指針では、駐車場等の必要台数確保にあたっては、年間の平均的な休祭日のピーク1時間に予想される台数を基本としている。
- 大規模マニュアルでは、発生集中原単位の設定にあたっては、調査データの平均値に標準偏差を加味したものを基準値としている。

制度	考え方
大規模小売店舗立地法指針	<ul style="list-style-type: none"> <li>・駐車場、駐輪場の必要台数の確保にあたっては、<u>年間の平均的な休祭日のピーク1時間に予想される台数を基本</u>とするとしている。</li> <li>・理由として、年間のピークに対応することが、施設利用効率の著しい低下、過剰投資につながる事が挙げられている。</li> <li>・対応として、特別な時期には「仮設駐車場の設置、周辺公共駐車場への誘導、公共交通機関利用の呼びかけ」などの別途運用が適切としている。</li> </ul>
大規模開発地区関連交通計画マニュアル	<ul style="list-style-type: none"> <li>・開発交通量の算出に用いる発生集中原単位の設定にあたっては、<u>調査データの平均値に標準偏差を加味したものを基準値</u>としている。</li> <li>・これは、平均値を基に予測を行うと、開発により発生する交通量が予測値を上回るケースが半分程度生ずることになるなど、適切な関連交通計画の策定を図る上で不適當であるため、としている。</li> </ul>

(参考)道路の設計時間交通量: 年交通量順位図における30番目時間交通量を用いるという考え方が一般的。

- (承認工事) 道路管理者の承認を受けて道路に関する工事等を行うことができる(第24条)。
- (承認に附する条件) 円滑な交通を確保するため必要な条件を附することができる(第87条)。

## ○ 道路管理者との接道協議について

(道路管理者以外の者の行う工事)

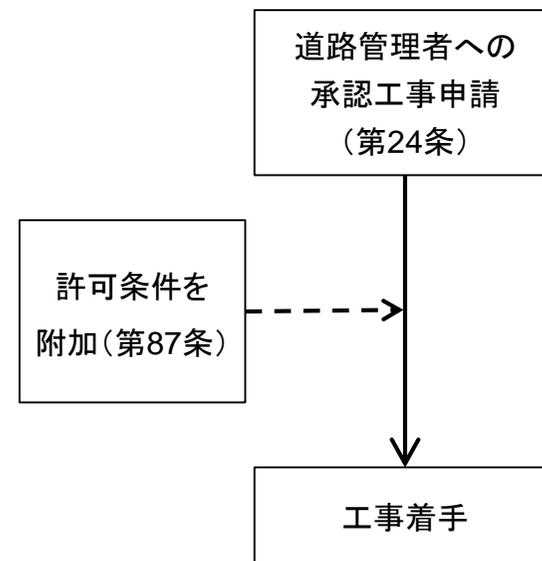
### 道路法第24条

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。



道路法第24条の承認(中略)に係る審査基準について(H6.9.30通達)において、接道箇所の幅や数、位置等について一般的な基準を定めている。

## 道路法手続きの流れ



## ○ 承認に附する条件

(許可等の条件)

### 道路法第87条

国土交通大臣及び道路管理者は、(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。

- (承認工事) 道路管理者の承認を受けて道路に関する工事等を行うことができる(第24条)。
- (承認工事に要する費用) 承認工事に要する費用は、請願者が負担する(第57条)。

## ○ 道路管理者との接道協議について

道路法第24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。



道路法第二四条の承認(中略)に係る審査基準について(H6.9.30通達)

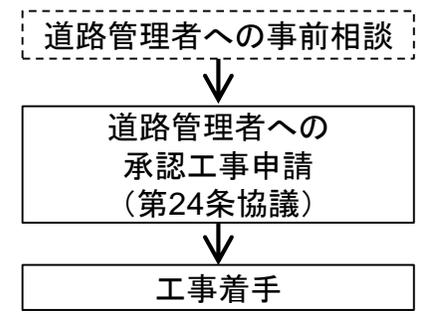
### 承認工事審査基準(案)

- 1 車両出入口の承認基準
  - (1) 乗入幅は乗入規格表(別表第1)のとおりとする。
  - (2)~(3) 略
  - (4) 次に掲げる箇所以外の箇所であること。
    - a 横断歩道の中及び前後五m以内の部分。
    - b トンネルの前後各五〇m以内の部分。
    - c バス停留所、路面電車の停留場の中、但し停留所を表示する標柱または標示板のみの場合は、その位置から各一〇m以内の部分。
    - d 地下道、地下鉄の出入口及び横断歩道橋の昇降口から五m以内の部分。
    - e 交差点(総幅員七m以上の道路の交差する交差点をいう。)の中及び交差点の側端または道路の曲がり角から五m以内の部分、但しT字型交差点のつきあたりの部分を除く。  
.....(以下、省略)

## ○ 工事に要する費用について

道路法第57条 第二十四条の規定により道路管理者以外の者の行う道路に関する工事又は道路の維持に要する費用は、同条の規定により道路管理者の承認を受けた者又は道路の維持を行う者が負担しなければならない。

## 道路法手続き



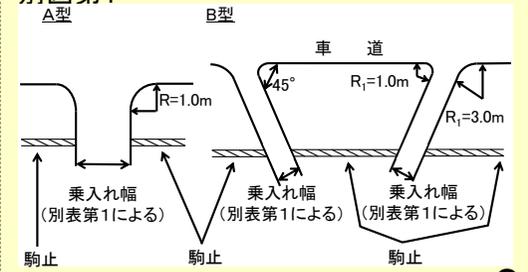
### 別表第1 乗入規格表

申請目的により通行の可能性のある自動車の種類を判断し下表を適用する。

型式	車種	A型(幅)	B型(幅)
I種	乗用、小型貨物自動車	4.0	—
II種	普通貨物自動車等(6.5t以下)	8.0	7.0
III種	大型及び中型貨物自動車等(6.5tをこえるもの)	12.0	8.0

(注) A型、B型は歩道改築標準図のA型、B型をいう。取付方法については、別図第1を標準とし特殊な箇所については別途考慮することができる。

### 別図第1



○ 栃木県、兵庫県、鳥取県では独自に運用方針や条例を定め、大型店舗の立地に先だ  
って、交通への影響予測や事前の対策等を求める交通アセスメントの取組みを導入

## ■ 栃木県、兵庫県、鳥取県における交通アセスメント制度の概要

	栃木県	兵庫県	鳥取県
手法	大規模小売店舗立地法の運用方針 (大規模小売店舗の立地に係る交通流動予測について)	条例 (大規模集客施設の立地に係る都市機能の調査に関する条例)	条例 (鳥取県大規模集客施設立地誘導条例)
対象施設	店舗面積1,000m <sup>2</sup> 以上で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大規模小売店舗	床面積1,000m <sup>2</sup> 以上の大規模集客施設※ <sup>1,2</sup>	床面積1,500m <sup>2</sup> 以上の大規模集客施設※ <sup>2</sup>
影響範囲	・店舗直近交差点の1つ外側の交差点まで (ピーク時来台数が600台以上の場合は協議)	・来店車両の来退店経路ごとの最寄交差点 ・施設周辺のピーク時交差点飽和度0.8以上又は車線別混雑度1.0以上となる交差点	・敷地から2km以内
影響の予測手法	交通流シミュレータを用いた交通流動予測 (ピーク時来台数が600台未満の場合は、現況交通量等に基づく交差点飽和度の予測)	現況交通量等に基づく周辺交差点のピーク時飽和度の予測等 (特に規模の大きい大規模集客施設の場合は、交通流シミュレータを用いた交通流動予測)	現況交通量等に基づく主要交差点の集客時飽和度の予測等
対策メニュー	具体的対策として以下を例示 ・交通容量の拡大 ・駐車場出入口の位置・数、形状の変更 ・敷地内レイアウトの変更 ・公共交通等の促進 ・開発内容の検討	以下の対策の必要性評価及び提案を要求 ・交差点改良 ・信号現示の変更又は信号機の新設 ・駐車場入口の駐車待ちスペースの設置	以下を例示 ・交差点改良(右左折付加車線の設置等) ・信号現示変更
許可条件等	・渋滞の問題が解決すること (開発前後の渋滞長、滞留長、信号待ち回数、主要区間の通過時間の差分により評価)	・交差点飽和度0.8以下 ・車線別混雑度1.0以下	・主要交差点の集客時飽和度0.9以下 ・施設規模に応じた2車線以上の道路密度の基準値確保

※1: 物品販売業を営む店舗、飲食店などが該当

※2: 劇場、店舗、飲食店などの集客施設が該当

- アメリカでは、交通影響に関する指針や各自治体の条例で制度を制定
- ドイツでは、地区計画策定時に影響分析・評価を行う仕組みを構築
- 韓国では、影響評価と負担金に関する制度を制定

	アメリカ		ドイツ	韓国	
指針・制度等	交通影響分析に関する指針 (米国交通学会(ITE))	交通インパクトフィー制度	Bプラン	交通影響評価制度	交通誘発負担金制度
対象施設	◆各自治体により制定 ◆開発により100台以上の交通負荷が発生する場合	◆各自治体により制定 ◆道路整備を大きく進める余地と必要があり、その負担金を分担する開発が予測できる地区	◆床面積1,200m <sup>2</sup> 以上を対象(1,200m <sup>2</sup> 以下は必要に応じ対象) (国土整備計画を反映したFプラン、Bプランのある地域)	◆都市交通整備地域※内の一定規模以上の施設又は事業(対象施設は37種、対象事業は27種に区分)	◆都市交通整備地域※内の延べ床面積1,000m <sup>2</sup> 以上の施設(34種の用途)
影響範囲	◆開発地から、 ①主要な信号交差点 ②アクセス経路となる道路や交差点までの範囲	◆各自治体により制定	◆個別事例により異なる	◆最大で半径6km以内の30箇所の交差点、街路の交差点及び街路	◆都市交通整備地域※
影響の予測手法	◆開発による交通流推計	◆発生交通量の推計	◆FGSV(独道路交通協会)のマニュアル等に基づく予測	◆将来交通需要予測	◆発生交通量の推計
対策メニュー	◆アクセス道路の計画変更 ◆駐車場計画の変更 等	◆域内開発に伴う開発交通量対策事業	◆道路幅幅や車線数増加 ◆交差点の改良・改築 等	◆事業地内や周辺地域の交通改善	◆交通改善
許可条件等	◆分析結果をもとに計画案を評価・許可	◆課金ルールの制定、プロジェクトの規定を同時に行い、負担金の用途を明確にした上で、議会等で承認	◆Bプラン(地区レベルの計画)に基づき実施 ◆Bプランがない限り、開発できない仕組み	◆影響評価審議会において交通変化について議論(整備する施設による交通サービス水準の変化、交通量の増加量、道路の混雑度など)	◆毎年の納付を義務付け

※都市交通整備地域とは、都市交通円滑化等を目的に国土交通部長官が指定する人口10万人以上等の要件を満たす地域

- 米国交通学会(ITE)が発行した「沿道開発による交通への影響分析に関する指針」(ITEの指針\*)を活用し、自治体が条例やガイドライン等を制定
- 立地者に対し、道路周辺の土地利用に伴う交通の発生及び分布について分析させ、アクセス道路の計画や駐車場計画の変更等について検討を求める

### 【対象施設】

- ・ピーク時に新たに100台トリップ/時の交通を発生させる施設  
(※詳細は各自治体の条例やガイドライン等により規定)

### 【影響範囲】

- ・開発地から、
  - ① 主要な信号交差点
  - ② アクセス経路となる道路や交差点 まで

### 【影響の予測手法】

- ・ITEの指針に基づく交通流推計

### 【評価・分析事項】

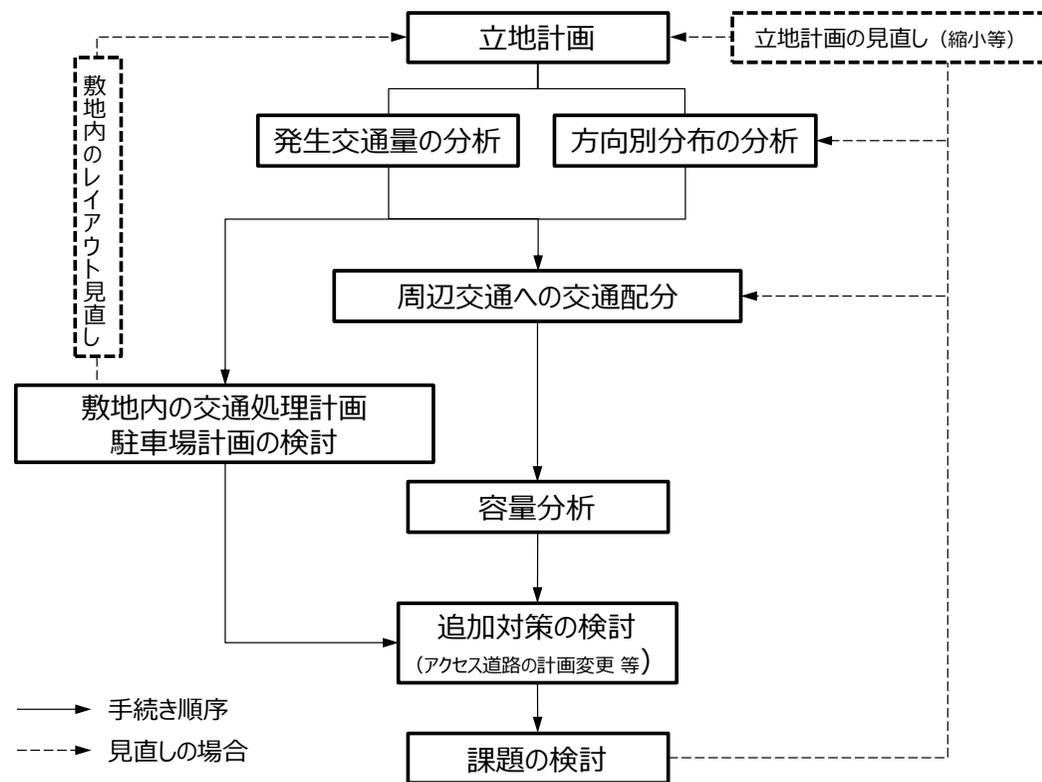
- ・発生交通量、方向別分布
- ・敷地内の交通処理計画、駐車場計画
- ・周辺交通への配分交通、容量分析

### 【対策事項】

- 立地者の交通処理計画が不十分だと判断された場合、
- ・アクセス道路の計画変更
  - ・駐車場計画の変更 等
- などについて措置を求められる。

### ■ITEの指針\*に基づく交通影響評価の流れ

(※実際の交通影響評価の流れは、自治体によって異なる場合があります)



出典: ITEの指針\* 及び「大規模アセスにおける交通アセスメントの整理と今後の展望」(森本、2010)を参考に作成

(ITEの指針\* : Transportation Impact Analyses for Site Development, Institute of Transportation Engineers, 2010)

### ➤ フロリダ州におけるガイドラインの策定事例 (Transportation Site Impact Handbook)

○フロリダ州では、州職員向けに交通影響評価に関する取組方針を示すハンドブックを作成(州内の自治体向けにも活用可能という位置づけで公開している)

#### Transportation Site Impact Handbook (概要)

##### 1. 概要

- ・本書の全体構成、関連する法令の変遷等

##### 2. 交通影響把握のプロセス

- ・交通影響把握に関する技術的な解説  
(現状分析, 発生交通の把握, 交通配分, 将来の状況予測方法)

##### 3. 自治体の総合計画(成長管理計画)の確認・修正

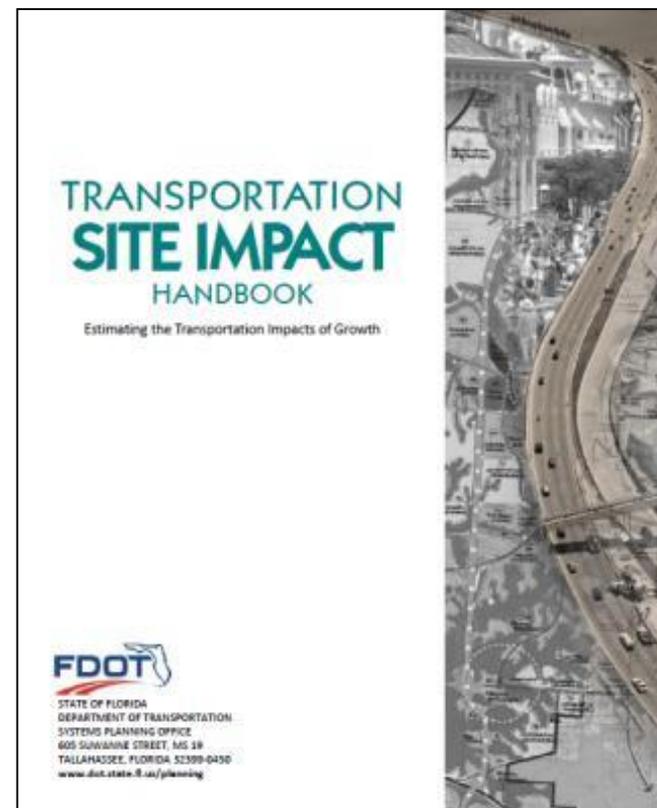
- ・開発に伴い, 修正が必要となる自治体の総合計画(成長管理計画)の修正箇所(計画図や計画関連記載箇所)及び修正方法の解説

##### 4. 開発が及ぼす地域への影響の把握方法

- ・開発を行うために必要な手続きの解説  
(事前チェックリスト作成, 公聴会の実施, 報告書とりまとめ)

##### 5. 影響緩和策(ミティゲーション)

- ・開発による影響緩和策について解説(計画の変更, 交通マネジメントの実施等)



○立地による施設の整備や拡張による影響に応じて、立地者に金銭を負担させる制度

○各自治体の条例により、詳細に定められている

〔 ワシントン州では、州内の各市に対し、州法に基づく成長管理計画により実施すべき事項を規定  
各市はこれを受け、インパクトフィーに関する条例を制定し、課金用途等を決定 〕

## 【背景】

- 1960年代頃 :無秩序な開発による生活の質低下等への抵抗  
→開発者負担によるインフラ整備財源確保を検討
- 1980年代半ば:急成長地域にてインパクトフィー制度を適用  
(カリフォルニア、コロラド、フロリダ、オレゴン、テキサス、ワシントンなど)

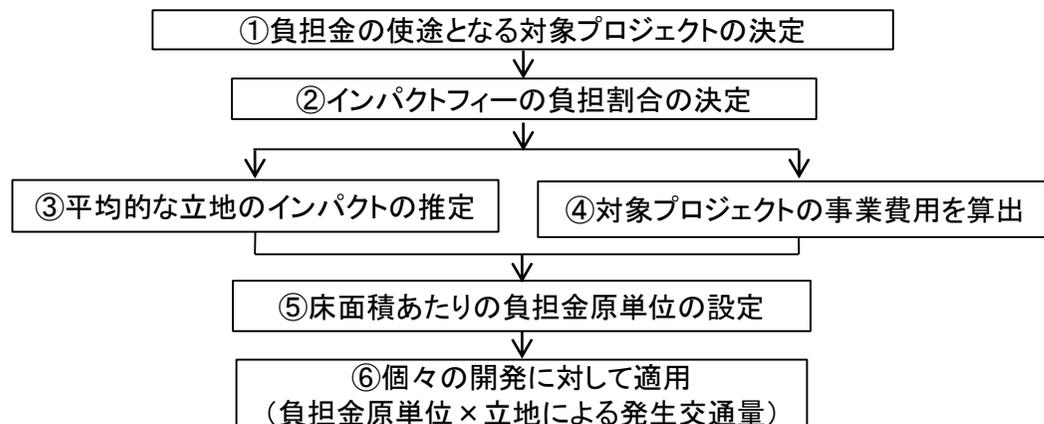
## 【対象地域】

- 道路整備を大きく進める余地と必要があり、その負担金を分担する開発が予測できる地域

## 【負担金の使途】

- 使途とするプロジェクトや負担割合を事前に規定し、議会等で承認

## 【負担金の算定方法】



## ■ワシントン州の交通インパクトフィー制度

### 州法

- 成長管理計画(Growth Management Act)において、**交通インパクトフィー計画の策定と定期的な見直し**を規定

### インパクト・フィーに関し市が実施すること

- 条例の制定  
各市はインパクトフィーに関する**条例を制定しなければならない**
- 課金ルール<sup>1</sup>の制定  
計算式または他の方法を用いて課金算出方法を定める
- 課金の用途  
**計画に定められた施設の整備にのみ課金の用途を限定**  
既設整備の改善には使えない(将来の開発に関連する既設の改善には使用可)
- その他、2重課金の禁止、課金の管理方法(利息付口座での管理)等を規定

### 各市で条例を制定し承認

- プロジェクトを規定
- 課金ルールを制定
- 課金の用途を限定(既設整備の改善不可)
- 負担金の使途の決定
- その他、2重課金の禁止、課金の管理方法等も規定

### ➤ インパクトフィーの算出事例(ワシントン州ベルビュー市)

- 州法の規定に従い交通インパクトフィー計画を作成
  - 負担金の用途となる対象プロジェクト、全体事業費やインパクトフィーの負担割合等を規定
- 2015年の計画では、2016年～2027年に実施する16のプロジェクトを負担の用途として規定
  - 総額約2.2億ドルのうち、インパクトフィーにより約1.4億ドルを捻出する計画

#### 【ベルビュー市の交通インパクトフィー計画の概要】

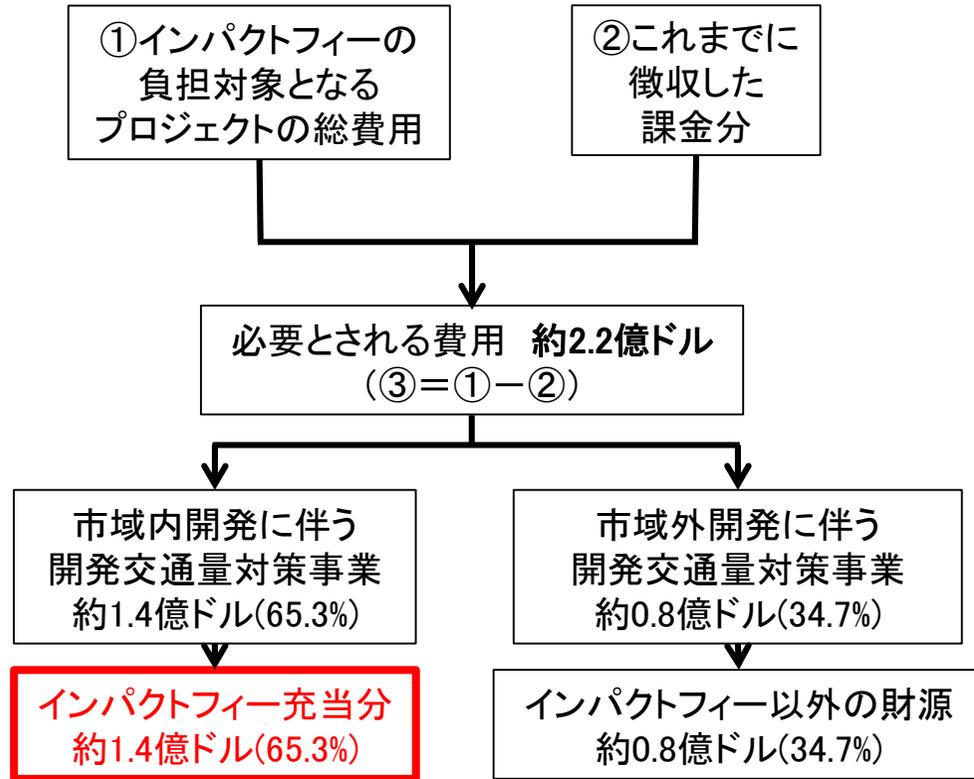
- 1989年に作成、定期的な見直しを実施 (最新版は2015年)
- 計画への記載事項**

  - 計画概要(定義、法的根拠、実施フロー等)
  - インパクトフィー対象プロジェクト一覧  
2016年～2027年に実施する16の交通施設整備のプロジェクトの概要・費用に限定

＜計画で定めた16のプロジェクト＞

  - 新規道路整備
  - 車線増設によるHOVレーン設置
  - 歩道・バイクレーン整備
  - 右折レーンの整備
  - 信号機の設置 等
  - 費用配分(配分の考え方、配分フロー等)
  - 課金算出方法、種別ごとの課金

#### 【インパクトフィーの負担総額算出の流れ】



### ▶ インパクトフィーの算出事例(ワシントン州ベルビュー市)

○ 交通発生原単位や課金原単位を用いて、施設用途別のインパクトフィーを算出

#### 【用途別の算出方法の例】

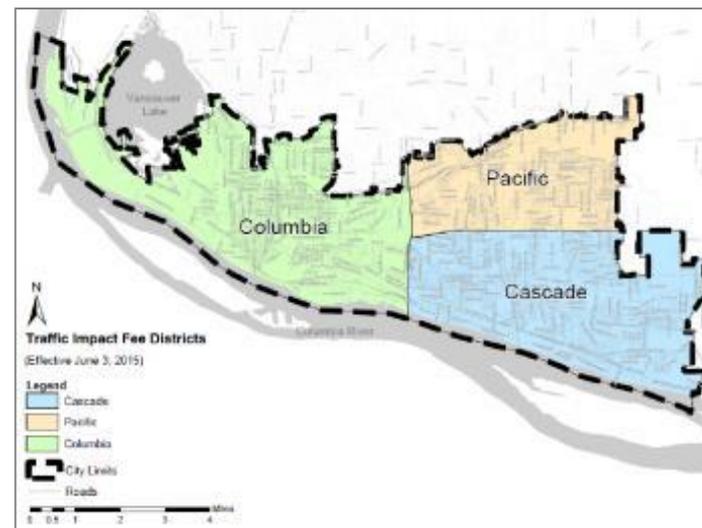
項目	住宅(一世帯)	商業施設
午後ピーク時の交通発生原単位 (米国交通学会ITEに基づく) ① ※立地に伴う標準的な発生交通量より規定	1.00 台トリップ/世帯	1.48 台トリップ/1,000ft <sup>2</sup>
上記の新規分割合 ② ※開発による①の純増分割合	100%	90%
新たな交通発生量 ③=①×②	1.00 台トリップ/世帯	1.34 台トリップ/1,000ft <sup>2</sup>
トリップ長による調整率 ④ (トリップ長÷平均トリップ長) ※当該施設に係るトリップ長に対する負担額調整のための係数(長く走るトリップほど負担を増す)	1.00	1.14
トリップ毎の課金原単位 ⑤ ※必要事業費から算出される課金原単位	7,992ドル	7,992ドル
(計算式) ⑥=③×④×⑤	(=1.00×1.00×7,992)	(=1.34×1.14×7,992÷1,000)
<b>インパクトフィー ⑥</b> ※建設許可発行時に市が立地者に対して課金	<b>7,992ドル/世帯</b>	<b>12.2ドル/ft<sup>2</sup></b>

### ▶ インパクトフィーの算出事例(ワシントン州バンクーバー市)

- バンクーバー市では、市域を3つに分け、インパクトフィーの用途となる対象プロジェクトの事業費や、事業費に占めるインパクトフィーの負担割合等を定めている。
- 負担金は、将来交通の需要予測を踏まえ設定された「発生交通量当たり負担コスト」と、立地に伴う発生交通量の予測結果を踏まえて算出

### 【インパクトフィーの用途となる対象プロジェクトの概要】

地区	インパクトフィーの用途となる対象プロジェクト	対象プロジェクトの事業費	事業費に占めるインパクトフィーの負担割合
Columbia	以下の施設の新設が負担対象 ・街路 ・歩道 ・自転車道	約1.1億ドル	40.8%
Cascade		約1.5億ドル	35.8%
Pacific		約1.2億ドル	33.5%
合計		約3.8億ドル	36.5%



### 【発生交通量当たり負担コストの設定】

地区	2010年交通量 (午後ピーク時) ①	2035年 交通量(予測値) ②	交通量の増加分 ③=②-①	発生交通量当たり 負担コスト ④=③×α×β×...
Columbia	32,026	59,725	27,699	163ドル
Cascade	36,310	61,536	25,226	223ドル
Pacific	23,791	38,693	14,902	290ドル

参考文献:  
City of Vancouver  
Traffic Impact Fee  
Program Technical  
Document(2014)  
をもとに作成

**「インパクトフィー」=「発生交通量当たり負担コスト」×「立地に伴う発生交通量」**

(※「④発生交通量当たり負担コスト」は、「③交通量の増加分」より、インフレーション係数(α)や通過交通(β)等を考慮して算出)

- ドイツでは、市町村が定める2段階の建設誘導計画(Fプラン、Bプラン)をもとに、建設が許可される仕組み
  - Fプラン: 市町村全域を対象とする土地利用計画
  - Bプラン: Fプランを基礎として策定される地区レベルの計画
- Bプランに基づき、敷地周辺の交通が大きく変わる恐れのある施設の影響を予測することが求められる。

**【対象施設】**

- ・ 床面積1,200m<sup>2</sup>以上の施設を対象 (1,200m<sup>2</sup>以下は必要に応じ対象)

**【影響範囲】**

- ・ 個別事例により異なる

**【影響の予測手法】**

- ・ FGSV(独道路交通協会)のマニュアル等に基づく予測

**【評価・分析事項】**

- ・ 交通への影響
- ・ 環境や景観への影響
- ・ 周辺の商業施設や中心市街地への影響

**【対策内容】**

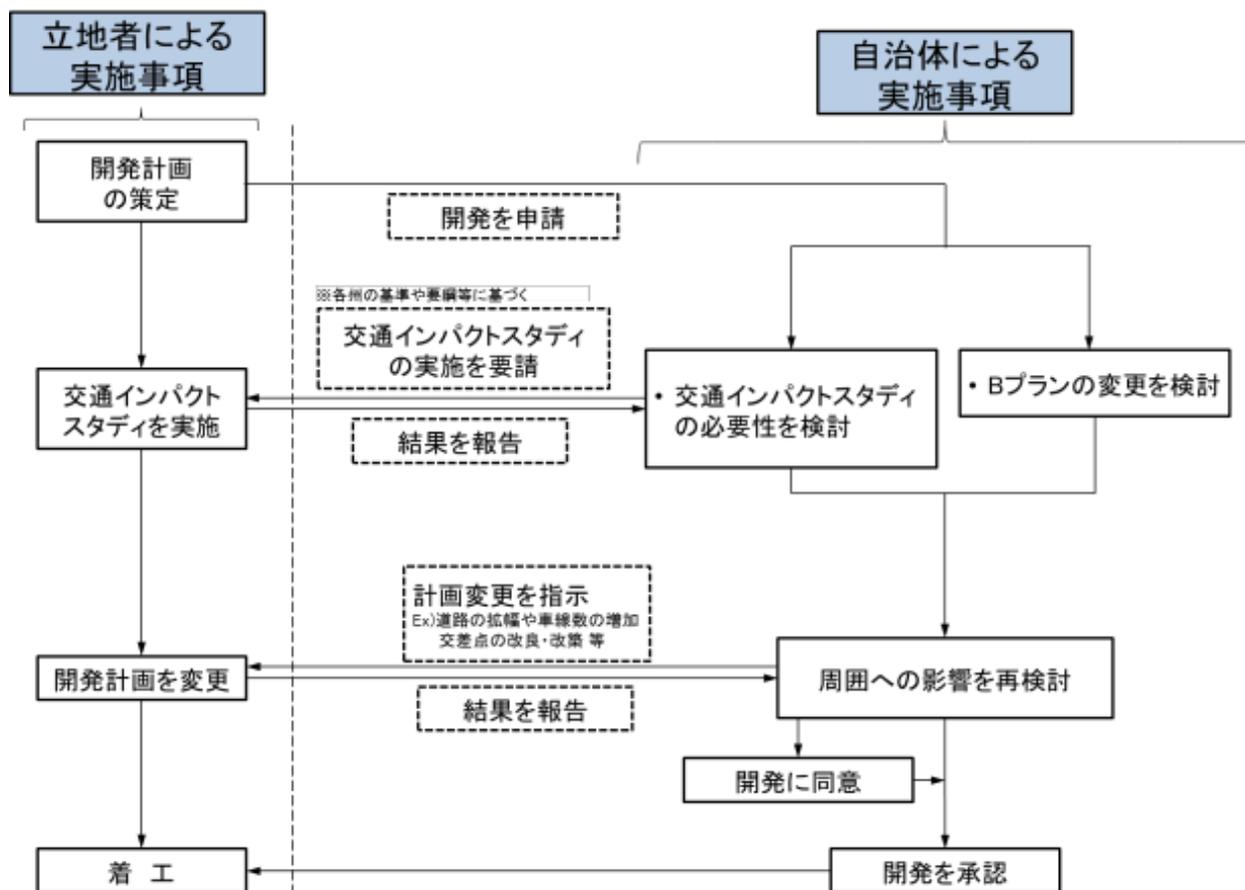
立地者の交通処理計画が不十分だと判断された場合、

- ・ 道路の拡幅や車線数の増加
- ・ 交差点の改良・改築
- ・ 出入り口の位置や数の変更
- ・ 駐車スペースの数および配置の変更

などについて措置を求められる

**■ドイツにおける大型店舗整備の流れ**

・ 新たな開発の際には、Bプランの変更を含め以下の流れで検討



- 立地による交通・環境・災害・人口などへの影響の評価結果を、独立した評価機関が認証する制度を構築
- 交通の観点では、施設の誘発交通を予測し、適切な交通処理対策を行うことが求められる

## 【対象施設等】

- 一定規模以上の施設又は事業  
(対象施設は37種、対象事業は27種に区分)

## 【影響範囲】

- <施設> (延床面積2万5千m<sup>2</sup>以上の住居施設等)  
最大半径3km以内の20箇所の交差点及びその範囲内の街路
- <事業> (敷地面積10万m<sup>2</sup>以上の都市開発事業等)  
半径6km以内の30箇所の交差点及びその範囲内の街路の交差点及びその範囲内の街路

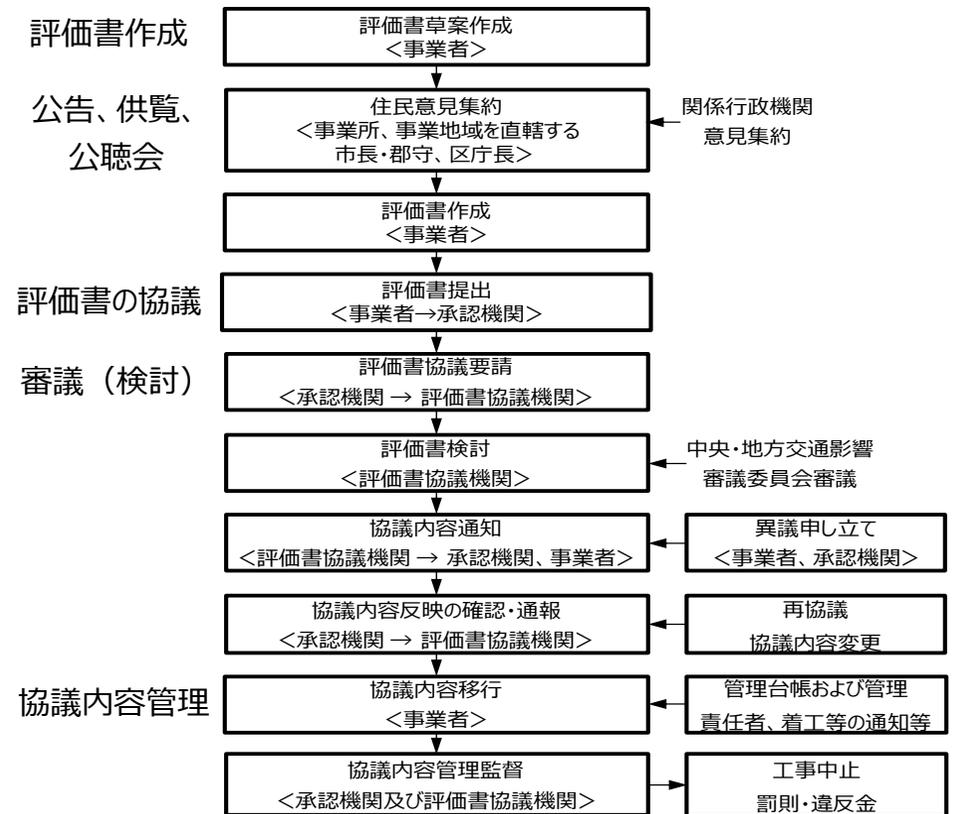
## 【影響の予測手法】

- 独立した評価機関による交通への影響評価

## 【分析・評価事項】

- 交通サービス水準の変化
- 交通や土地利用の現況
- 交通量の増加量
- 周辺道路の混雑度 等

## ■統合影響評価※による交通影響評価の手順の一般的な流れ (※環境、交通、災害、人口などの影響評価を統合したもの)



注) 承認機関: 各道路管理担当部署  
評価書協議機関: 該当道路の管理庁以外の社会基盤施設に関する管理庁

出典: 「大規模都市開発に伴う交通対策のたて方」(計量計画研究所, 2008)  
「韓国における交通影響評価制度」(金東炫, 交通科学, 2003) をもとに作成

# ○交通誘発源となる施設の所有者に、社会的・経済的費用の一部を負担させる制度

## 【対象施設】

- 延べ床面積1,000m<sup>2</sup>以上の34種の施設用途

## 【負担金の算出手法】

- 単位負担金、交通誘発係数による負担金の算定

$$\begin{aligned} \text{負担金} &= \text{施設用途別の延床面積} \\ &\quad \times \text{単位負担金} \\ &\quad \times \text{交通誘発係数} \end{aligned}$$

施設用途別の延床面積：用途別の床面積の合計  
 単位負担金：350ウォン/m<sup>2</sup>(負担金減免基準あり)  
 交通誘発係数：計136カテゴリー毎に設定  
 (34種の施設用途×4種の都市規模)

- 単位負担金及び交通誘発係数を、下記に応じて設定
  - 地域特性
  - 施設用途
  - 都市規模 等
- 自治体の条例により、単位負担金、交通誘発係数を、地域特性を考慮して、100/100の範囲で引き上げ調整が可能
- 負担金減免基準を別途定めている
  - 交通量縮減活動を実施する場合、最大70%まで交通誘発負担金を軽減することが可能
  - 軽減率は自治体の条例により制定

## 【負担金の使途】

- 交通改善(地方公共団体の財源となる)

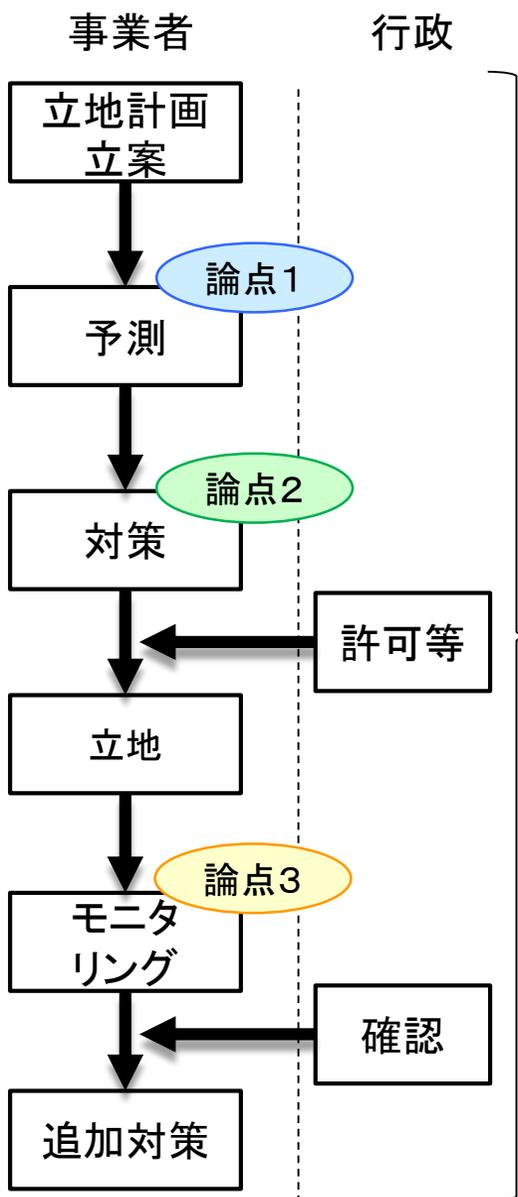
## ■交通誘発係数の例

区分	都市規模(人)			
	100万人以上	50~100万人	30~50万人	10~30万人
総合病院	1.28	1.04	0.93	0.93
業務施設	1.20	1.00	0.82	0.82
デパート	5.16	4.48	2.67	2.67

## ■主な交通量縮減活動による負担金軽減率

交通量縮減活動の種類	参加者	条件	負担金の軽減率(%)
乗用車の交代利用	従業員および利用者	10交替制	10
		5交替制	20
		2交替制	30
		曜日制	20
駐車場有料化	従業員および利用者	平日9時間以上施行	10
時差出勤	従業員	9時を基準として1時間以上時差出勤	5

## ■道路周辺の土地利用の進め方イメージ



## ■論点(案)

論点1 対象施設・影響範囲・影響の予測手法について

論点2 立地前に要請する対策メニューについて

論点3 立地後のモニタリングについて

論点4 仕組み・制度の構築について

論点5 今後の導入方針について

- 対象となる施設の種類の種類は、大規模小売店舗、大規模集客施設といった商業系の開発の他、マニュアルでは業務系の開発も含む。
- 対象となる施設の規模は、大店立地法では店舗面積1,000m<sup>2</sup>超、県条例では床面積1,000m<sup>2</sup>超、1,500m<sup>2</sup>超とする一方、大規模マニュアルでは商業系開発1万m<sup>2</sup>以上、業務系開発2万m<sup>2</sup>以上となっている。

制度	対象施設
大規模小売店舗立地法	店舗面積が1,000m <sup>2</sup> を超える大規模小売店舗
栃木県運用方針	店舗面積が1,000m <sup>2</sup> を超え、周辺道路における交通に著しい影響を与える恐れがある大規模小売店舗
兵庫県条例	床面積1,000m <sup>2</sup> を超える大規模集客施設
鳥取県条例	床面積1,500m <sup>2</sup> を超える大規模集客施設
大規模開発地区関連交通計画マニュアル	<ul style="list-style-type: none"> <li>① 延床面積10,000m<sup>2</sup>以上の商業系開発</li> <li>② 延床面積20,000m<sup>2</sup>以上の業務系開発</li> <li>③ ①、②と同程度の交通を発生すると予想される規模の開発</li> </ul>

(注)大規模集客施設の定義は、県ごとに異なる。

(参考)経産省発行の大店立地法解説では、車による来客数等、大型店の立地が生活影響に与える影響を鑑みると、千平方メートル超の小売店舗では、それ以下の小売店舗に比して一段の違いが認められるとしている。

○ITE(米国交通学会)指針では、対象の目安となる施設の種類の種類と規模を提示している。  
 (実際の対象施設は自治体ごとに異なる)

対象施設	対象規模
世帯住宅 アパート マンション	95世帯以上 150世帯以上 190世帯以上
ショッピングセンター ファストフードレストラン(ドライブイン付) ガソリンスタンド(コンビニ付設)	6,000ft <sup>2</sup> 以上(約560m <sup>2</sup> ) 3,000ft <sup>2</sup> 以上(約280m <sup>2</sup> ) 給油機7機以上
銀行(ドライブイン付) 事務所 病院、歯科医院	3,900ft <sup>2</sup> 以上(約360m <sup>2</sup> ) 67,000ft <sup>2</sup> 以上(約6,200m <sup>2</sup> ) 31,000ft <sup>2</sup> 以上(約2,900m <sup>2</sup> )
研究開発施設 軽工業施設・倉庫 工場 バス送迎付きパークアンドライド駐車場	73,000ft <sup>2</sup> 以上(約6,800m <sup>2</sup> ) 180,000ft <sup>2</sup> 以上(約16,700m <sup>2</sup> ) 149,000ft <sup>2</sup> 以上(約13,900m <sup>2</sup> ) 収容台数170台以上

(注)ピーク時に100台以上の交通負荷が見込まれる施設

○韓国では、法令により対象となる施設の種類の種類と規模が規定されている。

交通影響評価の対象施設

対象施設		規模 (万m <sup>2</sup> 以上)	対象施設		規模 (万m <sup>2</sup> 以上)	備考
1	住居施設	1 共同住宅	6	12 工場	20 一般工場、公害工場	7.5
2	宗教施設	2 教会、聖堂、寺院、祈祷院	1.5	13 教育・研究施設	21 教育院、職業訓練所、研究所、図書館、学習塾	3.7
		3 修道院	5		22 専門大学、大学	10
3	医療施設	4 総合病院、病院、医院	2.5	14 貯蔵施設	23 倉庫	5.5
4	業務施設	5 一般業務施設	2.5		24 荷役場、積車場	5.5 (敷地面積)
		6 国家または地方自治体の庁舎	0.6		25 貯蔵タンク	- 4万m <sup>3</sup> (貯蔵容量)
5	観覧・集会施設	7 コンサートホール、集会場、観覧場	1.5	15 観光・休憩施設	26 野外音楽堂、野外劇場	1
		8 式場	0.13		27 児童会館、休憩所、展望塔、遊園地付属施設	3
6	展示施設	9 展示場	1.5	16 体育施設	28 体育館、運動場、近隣生活施設に該当しない施設	1 または観覧席 2千席以上
		10 動植物園	2	17 社会福祉施設	29 児童施設、老人施設	6
7	販売施設	11 市場、その他大規模店舗	1.1	18 危険物販売施設	30 ガソリンスタンド、液化石油ガス充填所	0.15
		12 ディスカウントストア、専門店、デパート、ショッピングセンター	0.6	19 近隣生活施設	31 浄水場、揚水場、変電所	3.7
8	宿泊施設	13 ホテル、旅館、その他観光宿泊施設	3.3		32 その他1種、2種近隣生活施設	1.2
9	娯楽施設	14 酒店営業、近隣生活施設に含まれないクラブ、サウナ、ビリヤード場、遊技場	1.1	20 葬儀・墓地関連施設	33 葬儀場	0.6
		15 ダンス場、ダンス教室、スロットマシン場、カジノ	0.6		34 火葬場、納骨堂、公園墓苑	1.2
10	自動車関連施設	16 洗車場、中古車販売所、廃車場、運転・整備専門学校	2.5	21 青少年レクリエーション施設	35 ユースホステル、生活圏レクリエーション施設、自然圏レクリエーション施設	4
		17 検査場、整備工場、駐車場	1.3	22 動物関連施設	36 家畜市場、屠畜場、動物検疫所	2.5 (敷地面積)
		18 旅客自動車ターミナル	1.1	23 公共用施設	37 発電所、矯正施設、国防・軍事施設	2.5
11	放送・通信施設	19 放送局、電信電話局、撮影所	3.6	※規模について、特に記載のない場合は建築床面積		

- 大規模開発地区関連交通計画マニュアルでは、定性的な記述となっている。
- 地方自治体の取組みでは、特定の周辺交差点、混雑状況、施設からの距離など具体の基準をもって影響範囲を定めている例がある。

制度	検討の対象とする影響範囲
大規模開発地区関連交通計画マニュアル	開発地区の直近だけでなく開発による影響が及ぶと考えられる範囲
栃木県運用方針	店舗直近交差点の1つ外側の交差点まで (ピーク時来台数が600台以上の場合は協議)
兵庫県条例	<ul style="list-style-type: none"> <li>・来店車両の来退店経路ごとの最寄交差点</li> <li>・施設周辺のピーク時交差点飽和度0.8以上 又は車線別混雑度1.0以上となる交差点</li> </ul>
鳥取県条例	敷地から2km以内

○ITE(米国交通学会)指針では、影響範囲を開発種別で区分しており、規模の大きなものは施設から2マイル(約3.2km)までの調査を推奨している。

対象施設(例)	分析を行う範囲
ファストフードレストラン	➤角地立地の場合は直近交差点
ガソリンスタンド等	➤アクセス道路から660ft(約200m)
ピーク時200台トリップ/時以下のその他の開発	➤アクセス道路から1,000ft(約300m)
70,000ft <sup>2</sup> (約6,500m <sup>2</sup> )以下のショッピングセンター	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤用地境界から0.5マイル(約800m)以内の信号交差点</li> <li>➤用地境界0.25マイル内(約400m)にある主な信号のない交差点</li> </ul>
ピーク時200～500台トリップ/時のその他の開発	➤上記範囲にあるアクセス道路
70,000ft <sup>2</sup> (約6,500m <sup>2</sup> )から100,000ft <sup>2</sup> (約9,300m <sup>2</sup> )のショッピングセンター	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤用地境界から1マイル以内(約1.6km)にある                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・信号交差点全て</li> <li>・信号のない主要な交差点</li> <li>・高速道路のランプ</li> </ul> </li> </ul>
従業員が300名～500名の事務所又は工業団地	
ピーク時500台トリップ/時以上のバランスのとれた複合用途開発	
100,000ft <sup>2</sup> (約9,300m <sup>2</sup> )以上のショッピングセンター	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤用地境界から2マイル以内(約3.2km)にある                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・信号交差点全て</li> <li>・高速道路ランプ</li> </ul> </li> </ul>
従業員が500名以上の事務所、工業団地	
ピーク時500台トリップ/時以上のその他の開発	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤用地境界から1マイル以内にある                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・信号のない主なアクセス道路(街路と私道)</li> </ul> </li> </ul>

- マニュアルでは、四段階推定法を援用した静的解析を提示。
- 栃木県、兵庫県の場合には、交通流シミュレータを用いた交通流動予測の実施に言及している。

制度	影響の予測手法
大規模開発地区関連 交通計画マニュアル	用途別に示された原単位を用いて四段階推定法を援用した交通量予測
栃木県運用方針	交通流シミュレータを用いた交通流動予測 (ピーク時来台数が600台未満で混雑のおそれがない場合は、現況交通量等に基づく交差点飽和度の予測)
兵庫県条例	現況交通量等に基づく周辺交差点のピーク時飽和度の予測等 (特に規模の大きい大規模集客施設の場合は、交通流シミュレータを用いた交通流動予測)
鳥取県条例	現況交通量等に基づく主要交差点の集客時飽和度の予測等

○アメリカ、ドイツでは静的解析が基本。

	影響の予測手法
アメリカ	<p>ITE(米国交通学会)指針に基づく予測</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. 静的解析が基本 一般的な分析手法として、TRB(米国交通輸送調査委員会)発行の交通容量マニュアルに基づく静的解析を提示。計算ソフトを活用し、交差点ごと、区間ごとのサービス水準を6段階で評価。</li><li>2. 状況に応じて交通流シミュレータを活用した交通流動予測を推奨 渋滞長の計算や感度分析、複数パターンの算出等が必須で、かつ調査予算、調査時間に余裕があり、シミュレーションの活用に必要なデータがすべてそろい、他に手段がない場合は、シミュレーションの活用も推奨。</li></ol>
ドイツ	<p>FGSV(独道路交通協会)のマニュアル等に基づく予測 静的解析が基本</p>