

道路周辺の土地利用等による 交通への影響について[概略分析]

1 大規模小売店舗周辺の渋滞・速度の変化	2
2 大規模小売店舗周辺の事故件数の変化	7
3 物流施設周辺の渋滞損失時間の変化	11

1-1 大規模小売店舗周辺の渋滞・速度の変化

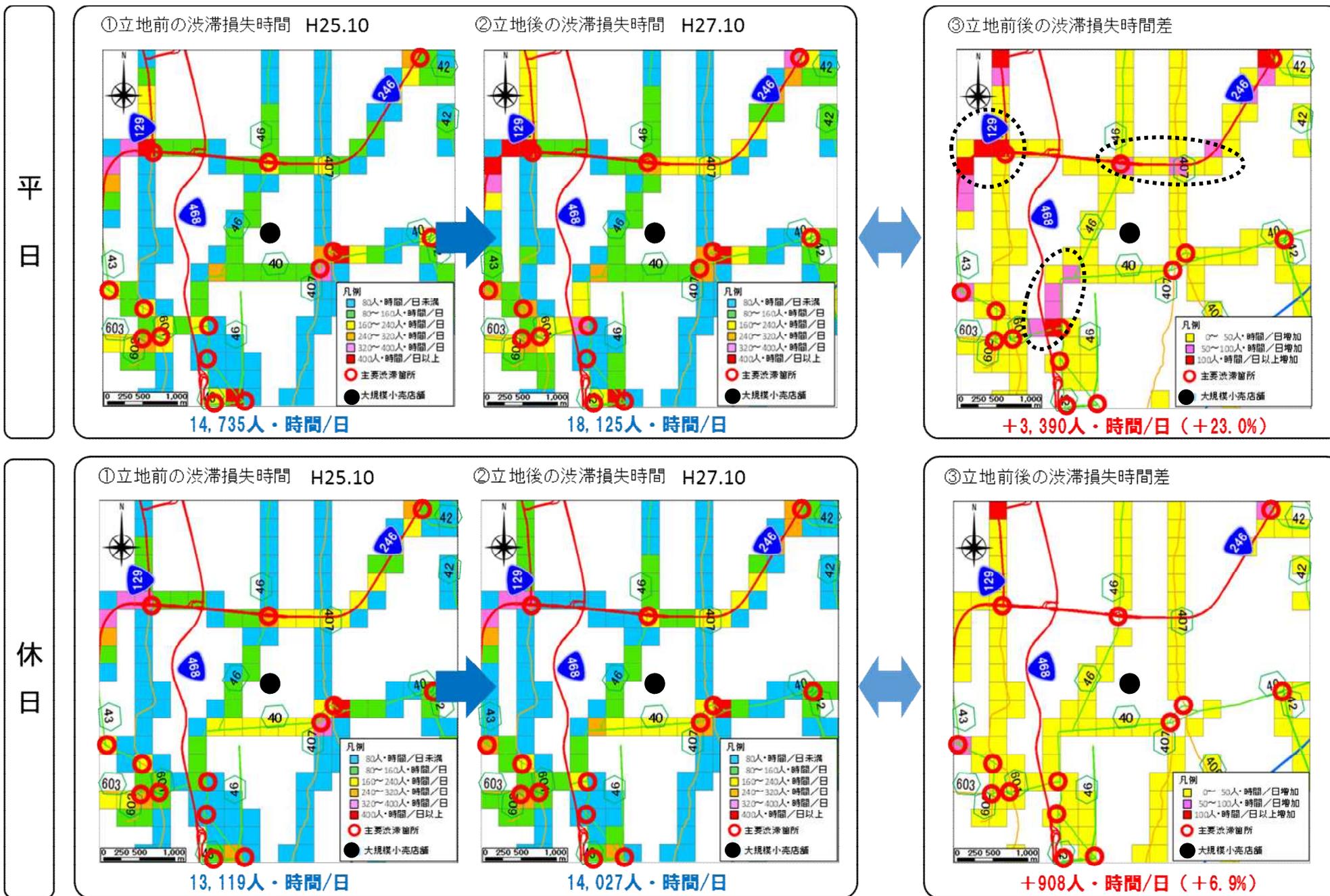
- 最近開業した大規模小売店舗について、立地前後の周辺幹線道路における渋滞損失時間及び速度の変化を分析
- まずは広範な影響を把握するため、DID地区内に立地した店舗を中心に5km四方の範囲を対象(大店立地法の対象施設)

施設名	施設規模	渋滞損失時間変化率		速度変化率	
		平日	休日	平日	休日
A	約60,000m ²	+9.0%	+12.4%	▲5.5%	▲7.5%
B	約40,000m ²	+23.0%	+6.9%	▲5.3%	+2.3%
C	約20,000m ²	+12.7%	+8.8%	▲2.3%	▲4.0%
D	約15,000m ²	+12.9%	+20.9%	▲2.2%	▲4.2%
E	約10,000m ²	+2.0%	+7.1%	▲4.7%	▲5.7%
F	約5,000m ²	+9.5%	+8.6%	▲6.9%	▲7.1%
G	約1,500m ²	+11.2%	+7.0%	▲7.8%	▲3.1%



立地後、周辺道路の渋滞量が増加、速度が低下している傾向

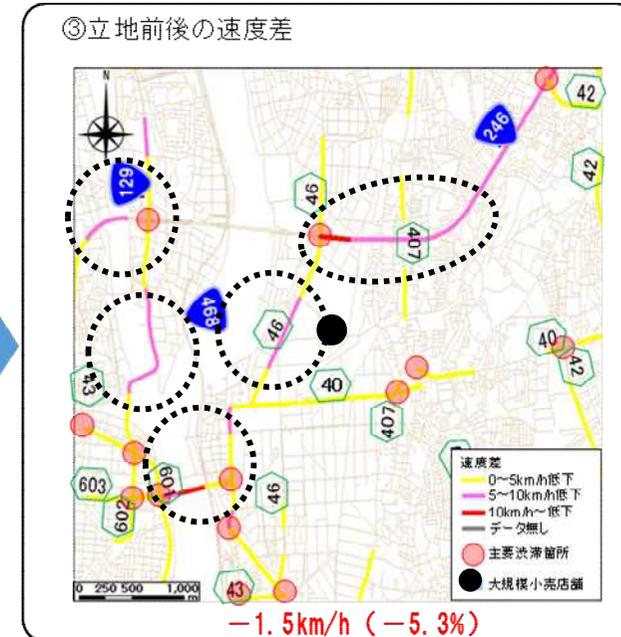
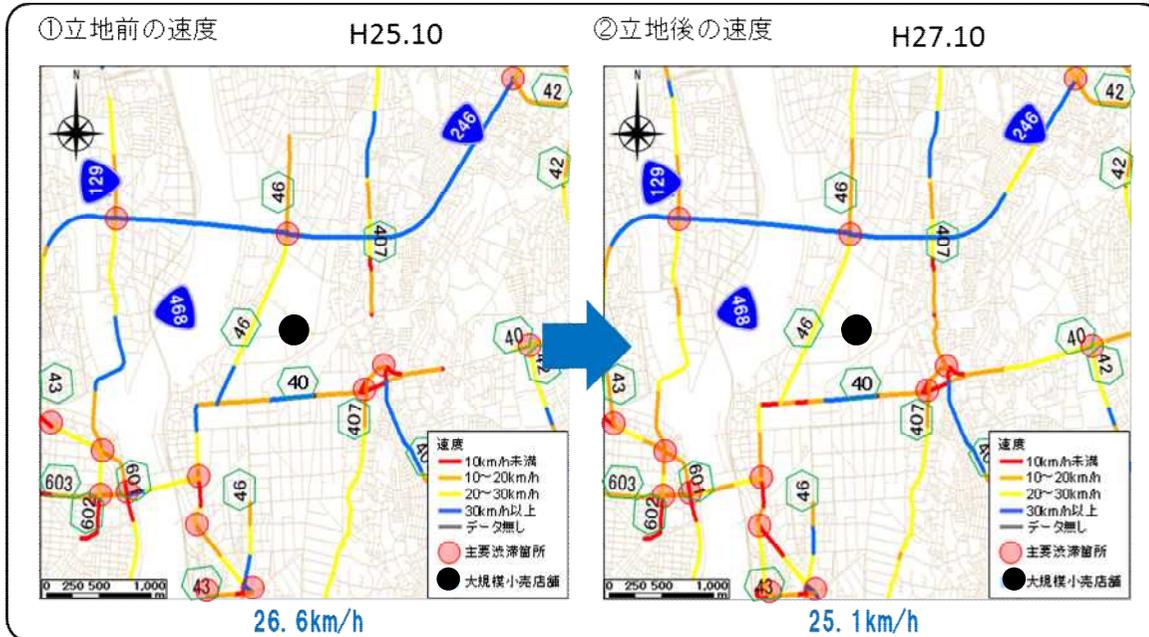
1-2 B施設(約40,000m²):渋滞損失時間変化



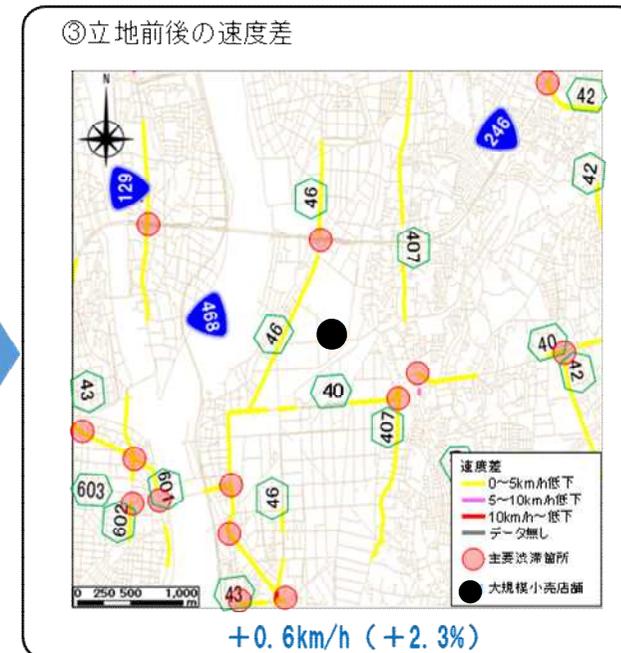
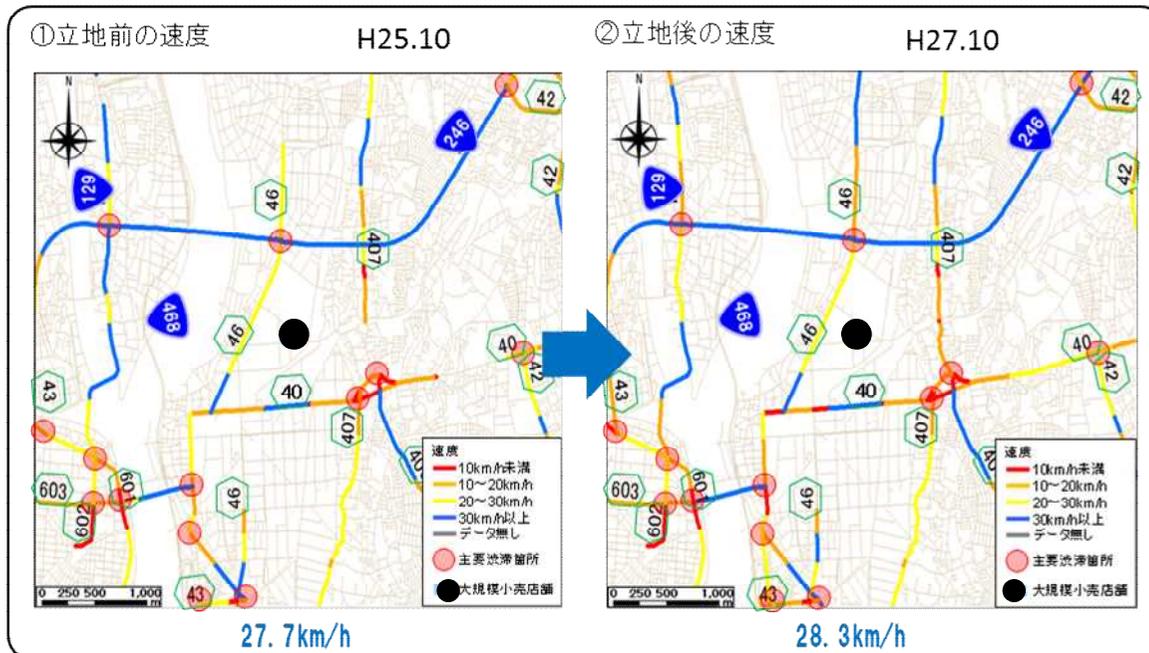
[昼間12時間交通量(月平均)にて分析]

1-3 B施設(約40,000m²):速度変化

平日



休日

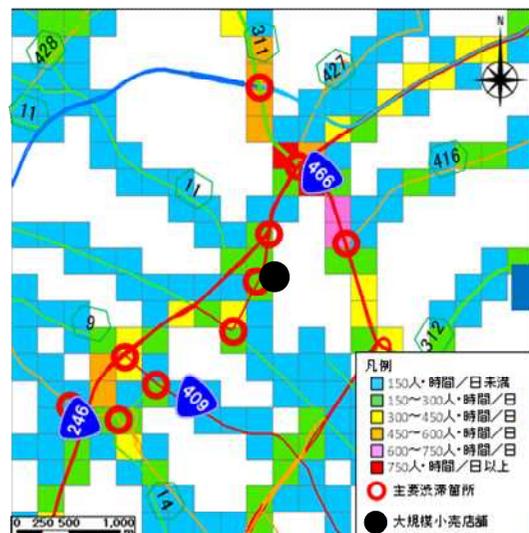


[昼間12時間交通量(月平均)にて分析]

1-4 E施設(約10,000m²):渋滞損失時間変化

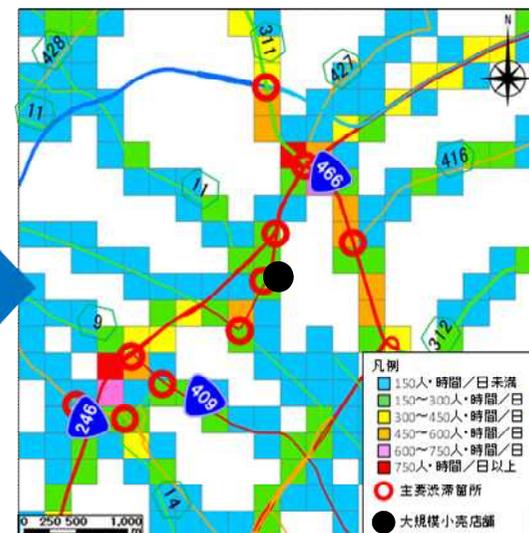
平日

①立地前の渋滞損失時間 H25.10



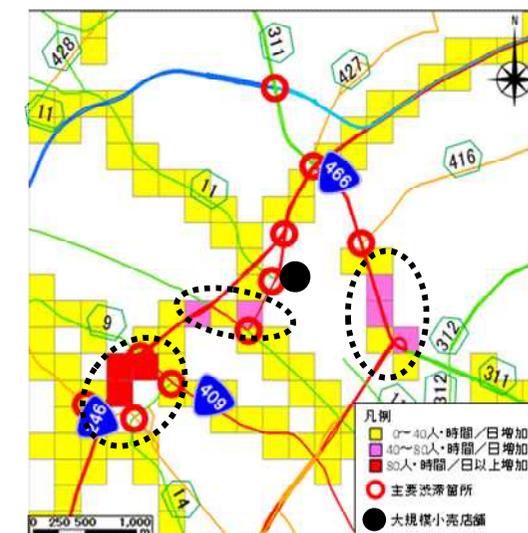
30,799人・時間/日

②立地後の渋滞損失時間 H27.10



31,428人・時間/日

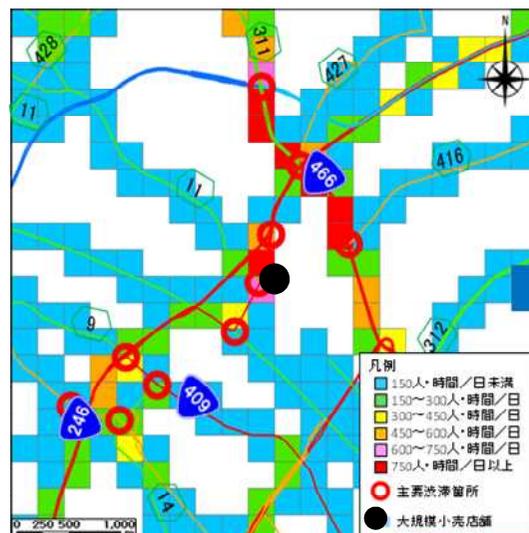
③立地前後の渋滞損失時間差



+629人・時間/日 (+2.0%)

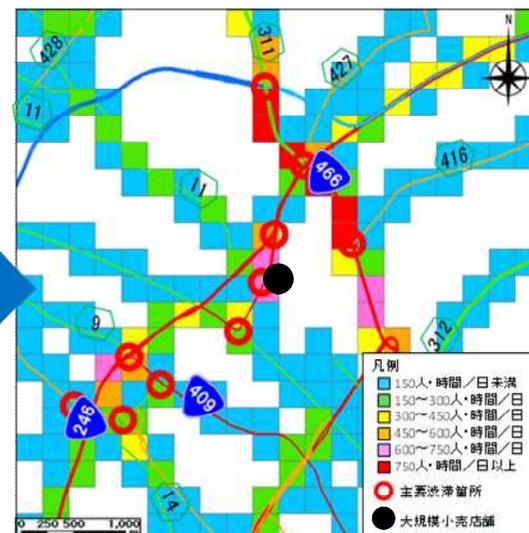
休日

①立地前の渋滞損失時間 H25.10



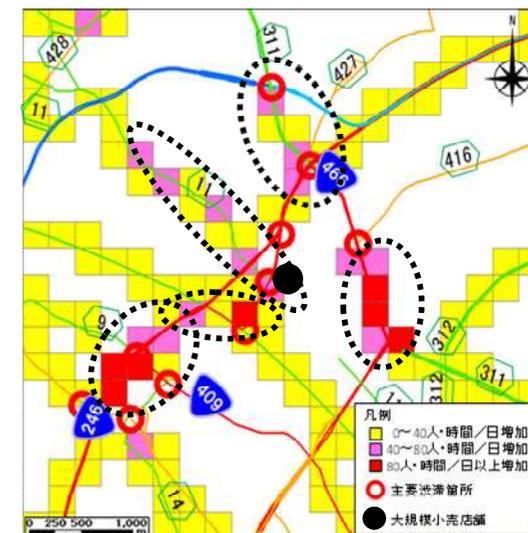
30,850人・時間/日

②立地後の渋滞損失時間 H27.10



33,042人・時間/日

③立地前後の渋滞損失時間差



+2,192人・時間/日 (+7.1%)

[昼間12時間交通量(月平均)にて分析]

1-5 E施設(約10,000m²):速度変化

平日

①立地前の速度 H25.10



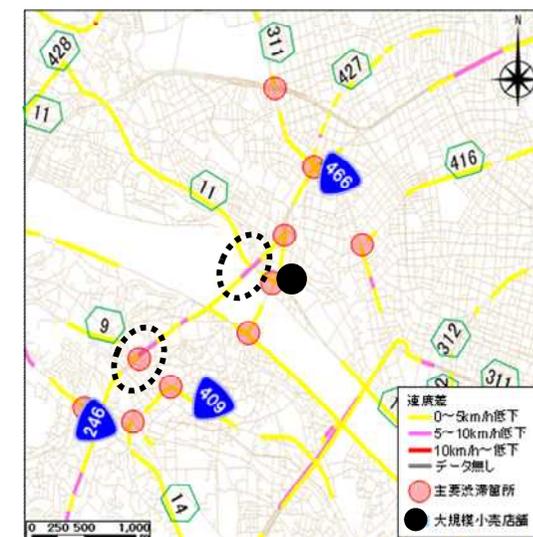
28.9km/h

②立地後の速度 H27.10



27.5km/h

③立地前後の速度差



-1.4km/h (-4.7%)

休日

①立地前の速度 H25.10



30.4km/h

②立地後の速度 H27.10



28.7km/h

③立地前後の速度差



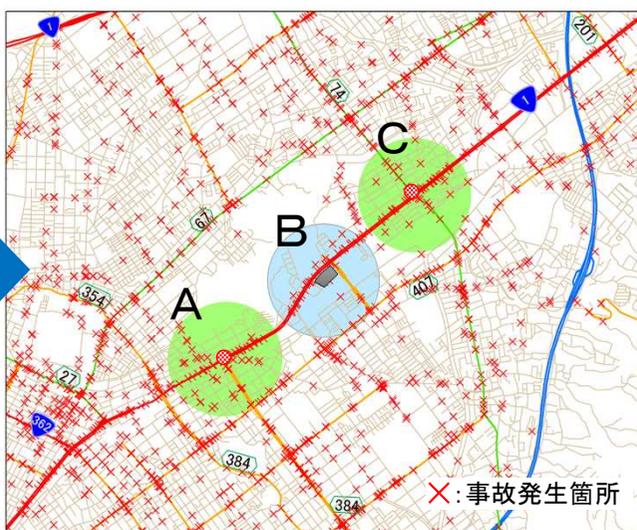
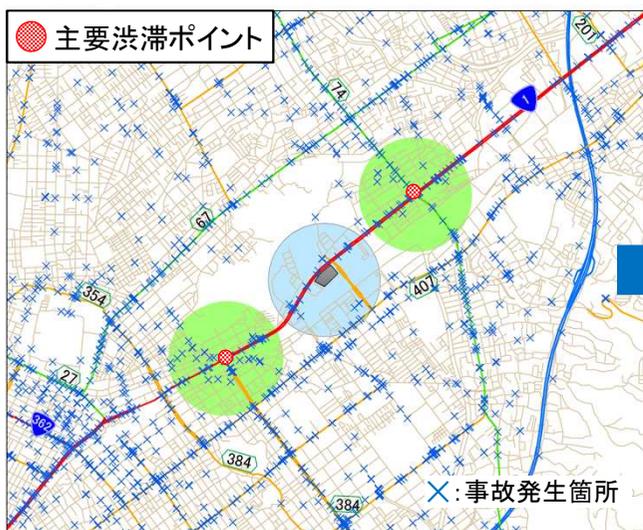
-1.7km/h (-5.7%)

[昼間12時間交通量(月平均)にて分析]

2 大規模小売店舗周辺の事故件数の変化

①立地前 H24.7~H25.3

②立地後 H25.4~H25.12

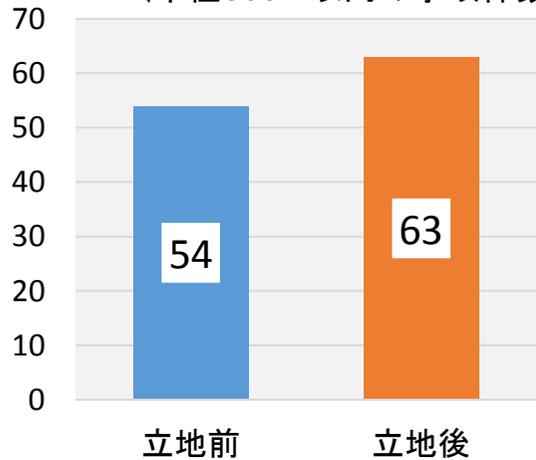


店舗面積約30,000m²

渋滞損失時間変化率	
平日	+4.4%
休日	+5.5%

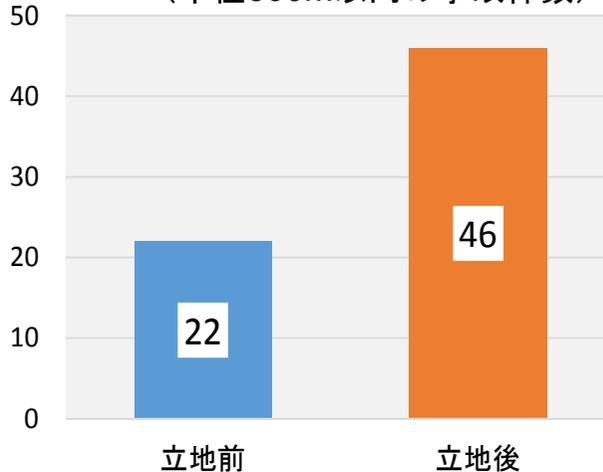
A: 主要渋滞ポイント周辺

(件/9ヶ月) (半径500m以内の事故件数)



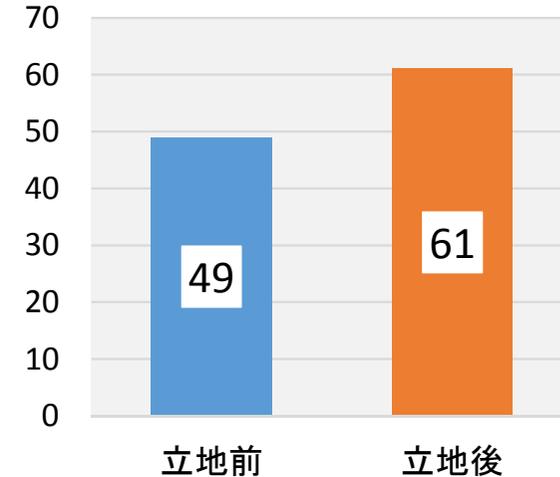
B: 施設周辺

(件/9ヶ月) (半径500m以内の事故件数)



C: 主要渋滞ポイント周辺

(件/9ヶ月) (半径500m以内の事故件数)



立地後、周辺道路では渋滞だけではなく、事故件数も増加傾向

(参考①) 渋滞損失時間の変化

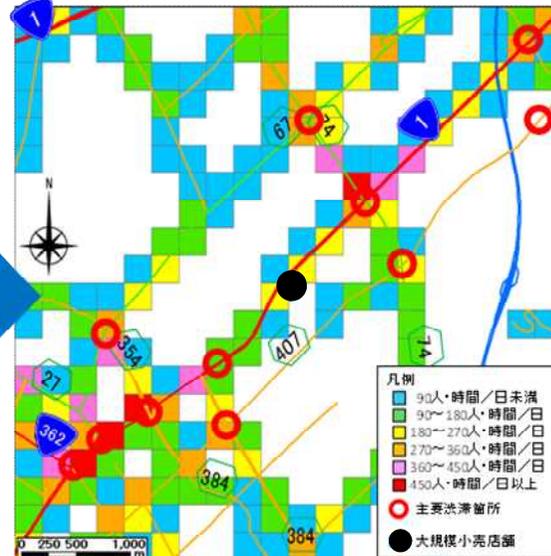
平日

①立地前の渋滞損失時間 H24.10



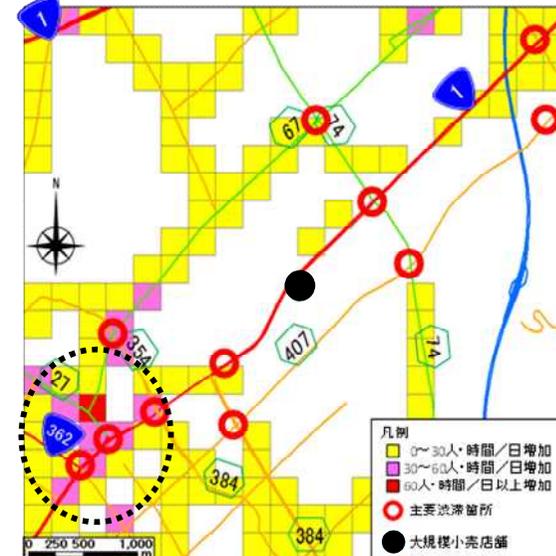
25,032人・時間/日

②立地後の渋滞損失時間 H25.10



26,132人・時間/日

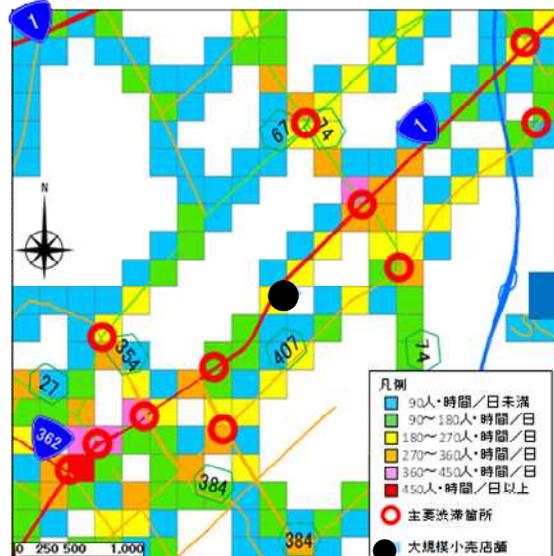
③立地前後の渋滞損失時間差



+1,100人・時間/日 (+4.4%)

休日

①立地前の渋滞損失時間 H24.10



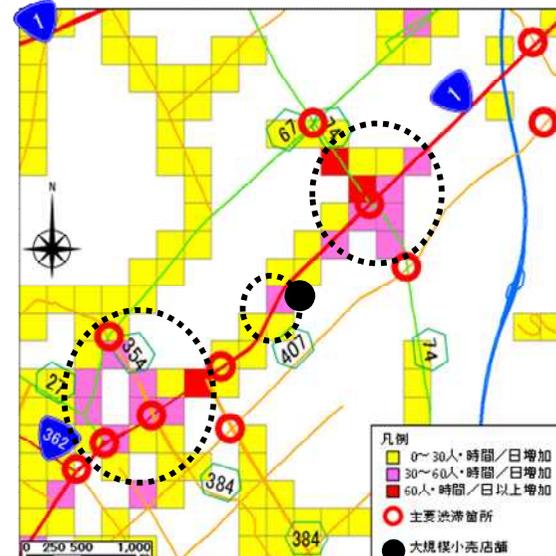
23,104人・時間/日

②立地後の渋滞損失時間 H25.10



24,265人・時間/日

③立地前後の渋滞損失時間差



+1,161人・時間/日 (+5.0%)

[昼間12時間交通量(月平均)にて分析]

(参考②) 速度の変化

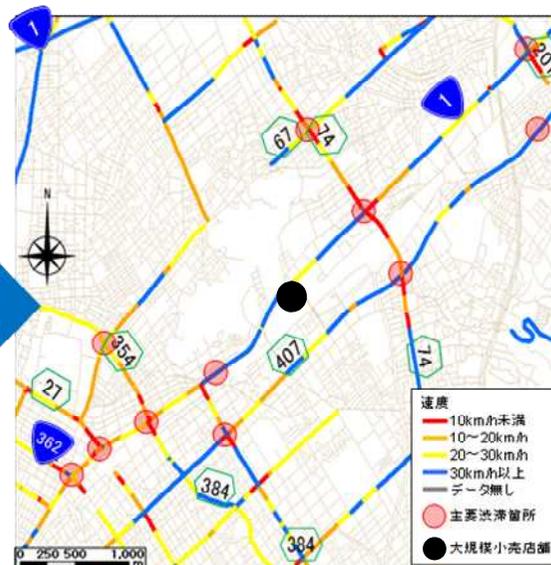
平日

①立地前の速度 H24.10



29.8km/h

②立地後の速度 H25.10



29.7km/h

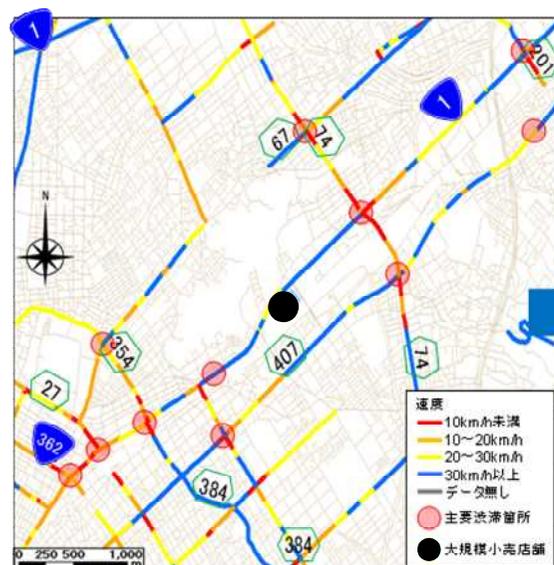
③立地前後の速度差



-0.04km/h (-0.1%)

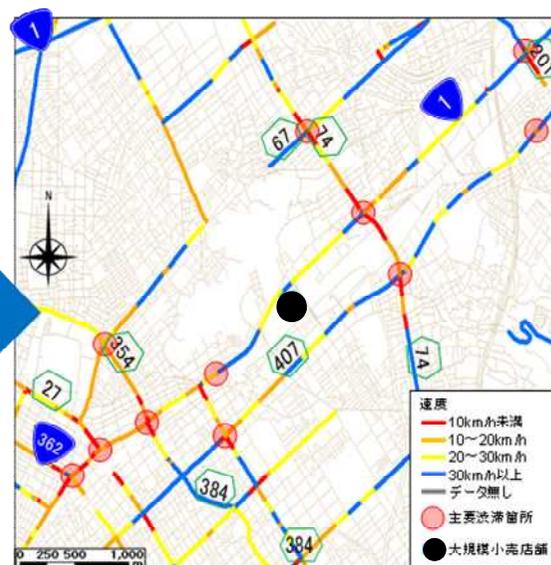
休日

①立地前の速度 H24.10



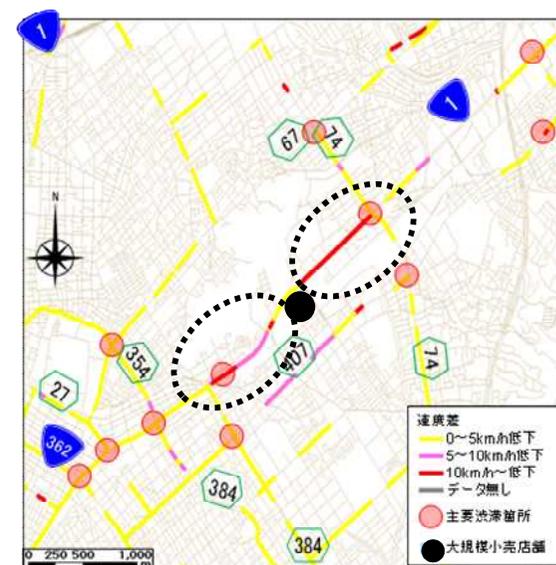
29.9km/h

②立地後の速度 H25.10



29.3km/h

③立地前後の速度差



-0.6km/h (-2.2%)

[昼間12時間交通量(月平均)にて分析]

協議経緯	
19ヶ月前	[出店者→自治体] 大規模小売店舗の新設の届出
11ヶ月前	[自治体→出店者] 意見通知
10ヶ月前	[出店者→自治体] 計画変更の届出 [自治体→道路管理者] 変更計画書の事前相談
9ヶ月前	[自治体→道路管理者] 変更計画書の意見照会 [道路管理者→自治体] 意見なし、勧告不要 (開業前、開業後ともに関係者と協議及び対策を実施しているため)
出 店	

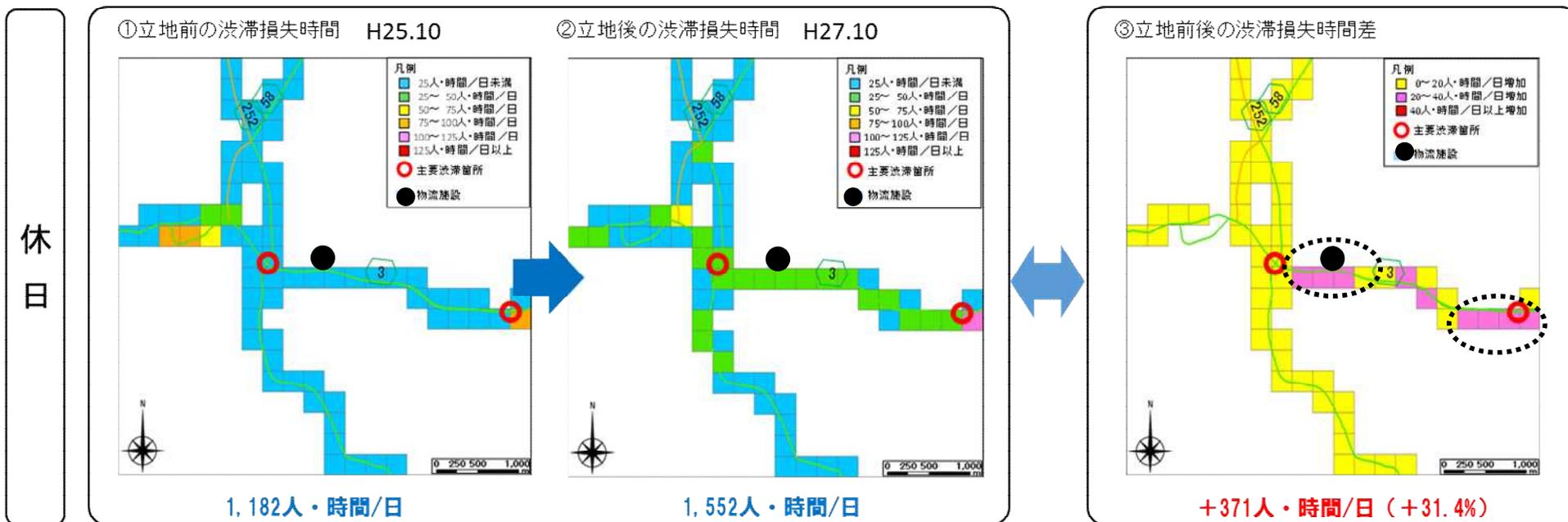
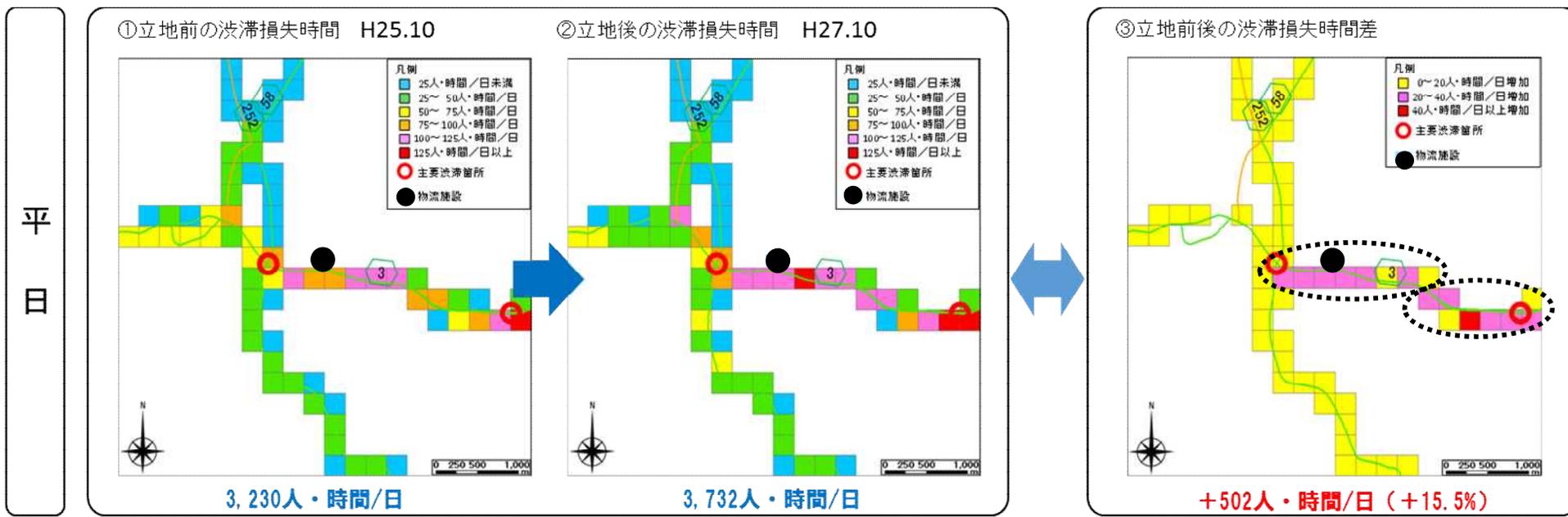
(計画変更前)

本店舗により、恒常的に周辺交通に悪影響を生じさせる場合には、関係機関と協議のうえ、適宜対策を講じる。

(計画変更後)

店舗開業前から発生交通量の抑制、来退店車両の経路誘導等の交通渋滞発生に係る具体的な対策実施に向け、届出後速やかに、〇市、道路管理者及び交通管理者との協議を行う。また、店舗開業後においても〇市、道路管理者及び交通管理者との協議を行い、適宜、渋滞対策を講じる。

3-1 物流施設周辺の渋滞損失時間の変化(約40,000m²)

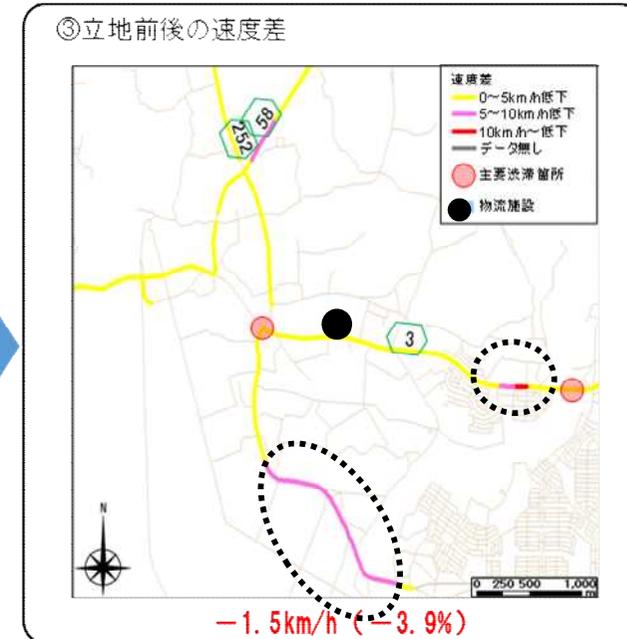
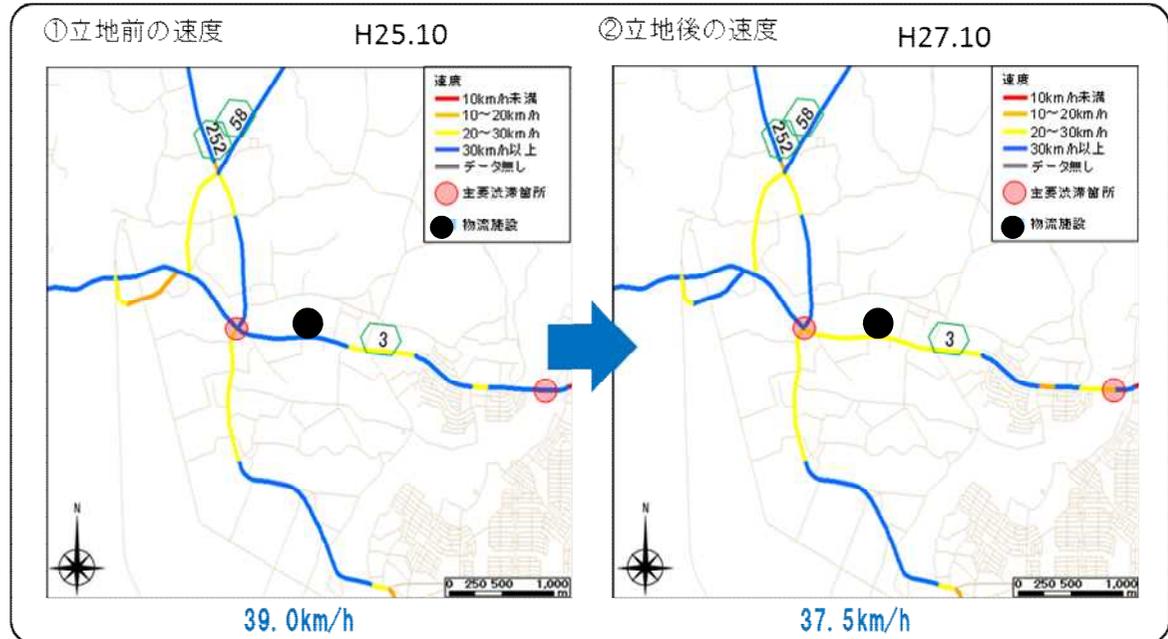


大店立地法では対象としていない物流施設でも渋滞は増加傾向

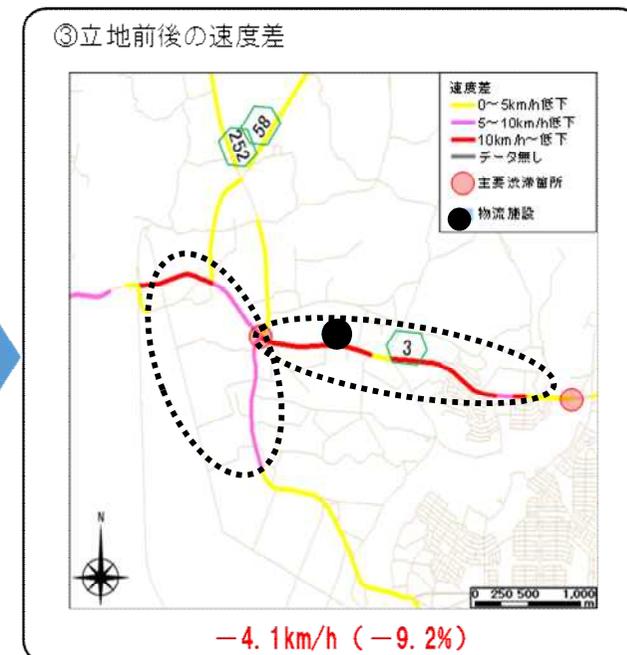
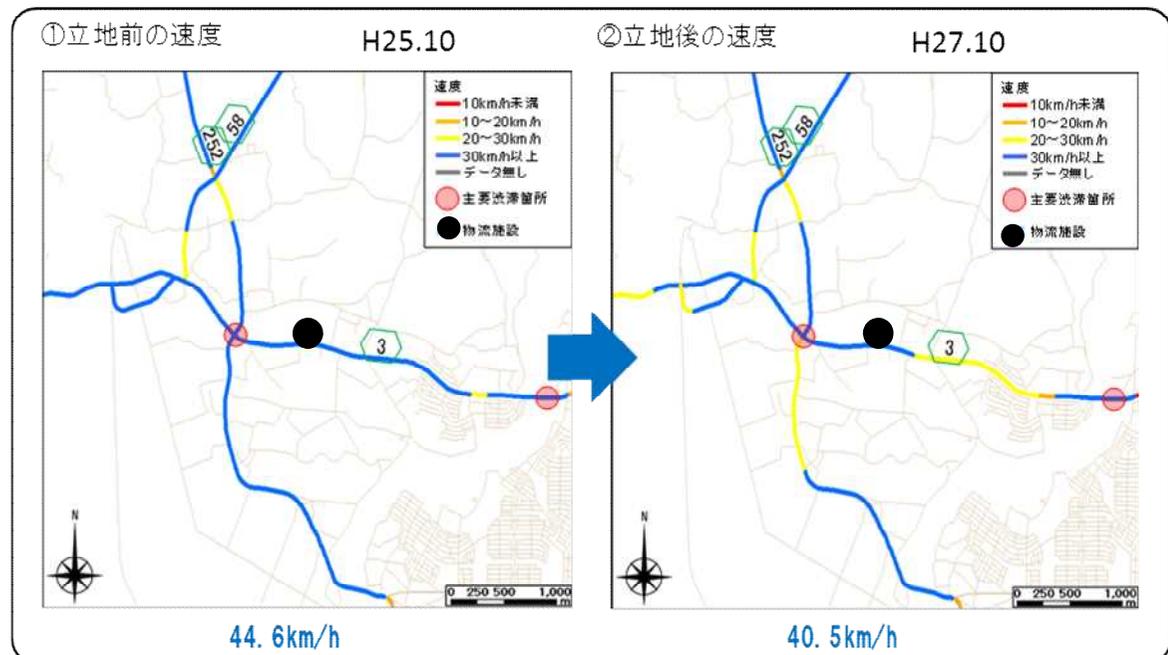
[昼間12時間交通量(月平均)にて分析]

3-2 物流施設周辺の速度の変化

平日



休日



[昼間12時間交通量(月平均)にて分析]