

重要物流道路における交通アセスメント実施のためのガイドライン（案）

1 趣旨

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、幹線道路沿いの渋滞対策について、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。

特に、重要物流道路においては、より一層の円滑な交通の確保が求められることから、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ガイドラインを策定することとしたものである。

2 対象施設

本ガイドラインは、重要物流道路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（以下「対象施設」という。）を対象とする。

- (1) 当該施設が、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（飲食店業を除くものとし、物品加工修理業を含む。）を行うための店舗であって、その店舗面積が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。）
- (2) 当該施設の立地に際し、都市計画法（昭和43年法律第100号）第32条、条例等に基づき、道路管理者に対する協議（以下「法定協議」という。）が必要とされていること。
- (3) 当該施設から半径2 km以内の重要物流道路上に主要渋滞箇所が存在すること。
- (4) 当該施設の立地に際し、道路法（昭和27年法律第180号）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。

3 交通影響予測

道路管理者は、対象施設の立地後における交通の円滑について検討するため、当該対象施設に係る法定協議において、当該協議の申請を行った者（以下「協議申請者」という。）に対して、次の(1)から(3)までに掲げる事項を踏まえた交通影響予測の実施結果の提出を求めること。

(1) 予測範囲

予測範囲について、当該施設を中心として半径2km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。

(2) 予測手法

予測手法として動的手法と静的手法のいずれを採用するかについては、原則として、静的手法を採用するものとする。ただし、2(1)アに掲げる施設であって店舗面積が10,000㎡以上のものその他の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である。

(3) 留意事項

道路管理者として、(1)及び(2)に掲げる事項を満たす交通影響予測の実施を求めるべきであるが、対象施設が立地する地域の交通状況を踏まえ、また、警察、自治体その他の関係行政機関の意見を聴取した上で、柔軟に対応することとして差し支えない。

4 渋滞対策

(1) 渋滞対策が必要となる場合

対象施設に係る法定協議において、協議申請者から提出を受けた交通影響予測の結果が、次のア又はイのいずれかに掲げる要件に該当する場合には、道路管理者は、協議申請者に所要の渋滞対策を求めること。この際、道路管理者は、協議申請者に当該渋滞対策を実施した場合の交通影響予測の実施結果について提出を求め、次のア及びイに掲げる要件に該当しないことを確認すること。

ア 当該施設の立地により、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著しい悪化が認められること。

イ 当該施設の立地により、予測範囲内の重要物流道路の区間に新たな渋滞箇所の発生が認められること。

(2) 渋滞対策として求めるべき事項

渋滞対策として求めるべき事項について、道路管理者は、次に示す対策例を参考にして、対象施設が立地する地域の交通状況や警察、自治体その他の関係行政機関の意見などを踏まえ、個別具体の事例に則して適切に判断すること。

(3) 留意事項

実施する渋滞対策の内容については、あらかじめ十分な時間的余裕をもって警察と協議をすること。

(対策例)

	ソフト対策	ハード対策
敷地内における対策	<ul style="list-style-type: none">・ 交通整理員の配置・ 駐車場案内システムの導入	<ul style="list-style-type: none">・ 駐車場の必要台数の確保・ 効率的な駐車場形式の選択・ 入庫待ちスペースの確保・ 出入口の数及び位置の調整・ 駐車場の分散・ 歩行者等との動線の分離・ 自転車駐輪場の確保・ 荷さばき施設の整備
周辺道路における対策	<ul style="list-style-type: none">・ 駐車場までの適切な案内経路の設定・ 案内表示の設置・ 渋滞時間帯の回避案内・ 公共交通機関の利用促進	<ul style="list-style-type: none">・ 付加車線の設置・ 交差点改良・ 道路拡幅・ 線形改良

5 道路法第24条に基づく乗入れ工事の承認における留意事項

(1) 申請時

道路管理者は、道路法第24条に基づく対象施設に係る乗入れ工事の承認申請がなされた場合には、当該対象施設に係る法定協議に道路管理者として合意していることを確認すること。万一、当該承認申請に係る申請者（以下「承認申請者」という。）が、本来実施すべき法定協議を道路管理者に対して実施していない場合には、道路管理者は、承認申請者に対して協議を実施するよう指導することとし、当該協議に道路管理者として合意したのちに、必要に応じて承認申請者に対して申請書の補正を求めること。

(2) 承認時

承認申請者が、法定協議において道路管理者が合意した渋滞対策を講じたにもかかわらず、対象施設の立地後に、道路管理者において4(1)ア又はイに掲げる要件に該当することを確認した場合には、更なる渋滞対策を講じる必要が

ある。よって、道路管理者は、(1)の申請に対して承認する際、承認申請者に対して、当該要件に該当することが確認された場合には、承認申請者が、道路管理者と協議の上、所要の渋滞対策を講じるよう、文書により行政指導を行うこと。

6 対象施設の立地後の対応

道路管理者は、対象施設の立地後、当該施設の立地に伴う交通状況の悪化が生じていないか確認するため、主要渋滞箇所の更新の機会等に合わせて、4(1)ア又はイに掲げる要件への該当性について検討すること。当該要件に該当した場合には、5(2)において、5(1)に規定する承認申請者に文書により行政指導を実施したとおり、所要の渋滞対策を求めること。実施する渋滞対策の内容については、あらかじめ十分な時間的余裕をもって警察と協議すること。

7 関係行政機関との連携

本ガイドラインの運用に当たっては、警察、自治体その他の関係行政機関と連携すること。特に、交通アセスメントを確実に実施するためには、計画立案の初期段階から適切に協議が行われることが必要であることから、自治体の都市計画担当部局や大規模小売店舗立地法担当部局等から協議申請者に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。

8 備考

本ガイドラインの運用の詳細については、別途通知する重要物流道路における交通アセスメント実施のための技術運用マニュアルを参照すること。

9 施行期日等

- (1) 本ガイドラインは、令和2年1月1日より施行する。
- (2) 本ガイドラインは、令和2年1月1日以前に法定協議が開始された対象施設には適用されないものとする。