

## II 関連交通計画検討の進め方

### 1. 対象とする開発の規模

以下に示す規模の開発は、開発地区に関連する交通問題を発生する可能性があるため、本マニュアルに基づき、大規模開発地区関連交通計画の評価、検討の対象とすることが望ましい。

また、これ以下の規模の施設であっても施設によっては交通問題が生じる可能性があるため、必要な場合は関連交通計画の検討を行うことが望ましい。ただし、商業施設は5,000㎡、事務所は1万㎡、住宅は1万㎡以下の規模の施設に対する適用は予測精度が必ずしも充分保証できないため注意が必要である。

① 商業系の開発

延床面積 1万㎡以上

② 業務系の開発

延床面積 2万㎡以上

③ その他の用途（住宅、ホテル、イベント施設等上記以外の特殊な用途）

および複合開発

①、②と同じ程度の交通を発生すると予想される規模

- 開発に関連する交通量は、開発の用途、規模等により規定されるが、上記の規模の施設については、幹線道路の混雑など広範囲な交通への影響が予想される。したがって、上記の規模の開発について、本マニュアルを用いた関連交通計画の評価、検討の対象とする。
- 上記の対象規模以下の開発にあっても、交通処理が不適切であると施設直近の道路等において混雑等の交通問題が予想されるため、必要な場合には評価・検討の対象とする。
- 本マニュアルの予測のための標準的な指標を設定するために用いた施設交通実態データは、商業施設で5,000㎡以上、事務所で1万㎡以上、住宅で1万㎡以上の施設に関するものであるため、これ以下の規模の施設への適用の際には注意が必要である。これらの小規模な施設は発生集中原単位等の交通特性が個々の施設によって大きく異なり、発生集中原単位が特に大きい施設も見受けられるため、当該施設がそのような施設である可能性に留意する必要がある。
- 住宅の分析データは、事務所等への用途転用がない施設を対象としている。
- 用途の混在する開発にあっては、その面積比等により、適宜、評価・検討の対象開発規模を定めること。
- 当該開発が、上記開発規模以下であっても、開発地区の周辺地域で、複数の開発が予想される場合であって、その合計面積が上記枠内に示す延床面積を超える場合には、全体として、本マニュアルの適用対象とすること。

## 2. 適用する開発段階

本マニュアルは、大規模都市開発について、容積率の割り増し特例などの行政上の許認可を得る際等の開発計画の内容が詳細に決定していない早い段階においても検討が行えるよう、交通量の予測方法を提示するものである。

- 大規模都市開発による交通への影響は、多くの場合容積率の割り増し特例などを、行政上の許認可として開発に与える際の、重要な検討事項である。このため、本マニュアルは大規模都市開発の開発計画の内容が詳細に決定していない早い段階においても検討が行えるよう、交通量の予測方法を提示するものである。
- 商業施設に関しては、主として立地を含む開発が対象であり、出店の具体的な検討に至る以前の段階を想定している。

## 3. 関連交通計画策定の主体について

大規模開発地区関連交通計画は、地方公共団体が策定を行うこととする。

- 土地区画整理事業、市街地再開発事業等に際して、地方公共団体が本マニュアルを活用して関連交通計画を検討した場合には、上記の策定がなされたものとみなす。
- なお、開発事業者が、関連交通計画の検討に関する調査を行い、その結果を地方公共団体に提出した場合には、地方公共団体は、その内容の適正な審査をもって、関連交通計画の策定に代えることができる。

## 4. 大規模小売店舗立地法「指針」との関係

商業施設の出店計画にあたっては、大規模小売店舗立地法に基づく「大店立地法指針」の事項に関する対応が必要になる。この場合、開発計画と出店計画に大きな隔たりがない場合においては、本マニュアルにもとづく関連交通計画の内容でもって「大店立地法指針」に対応させることもできる。

- 「大店立地法指針」においては、市街地再開発事業等の総合的な計画にもとづく店舗計画など、予測等の例外的な取り扱い（指針の予測方法に依らなくてもよいこと）について記述されている。
- 大規模小売店舗の立地に関しては、本マニュアルにもとづく関連交通計画が、大店立地法指針にいう「当該店舗の周辺における交通対策を含めた総合的な計画」にあたるため、この関連交通計画の内容でもって出店時の環境対策の検討を示した「大店立地法指針」に対応させることもできる。

## 5. 関連交通計画検討に際しての検討対象施設と検討フロー

### 1) 検討対象施設

開発地区の地域特性、開発規模、開発用途、開発地区周辺の公共輸送機関の整備状況等を勘案し、下表の検討対象施設のうち、地区に関連する交通の処理に係わる交通施設について、本マニュアルによる関連交通計画の検討を行う。

〈検討対象施設一覧〉

検討対象施設	予測対象項目
① 自動車系交通施設 ・ 都市計画道路 ・ 地区関連道路 ・ 駅前広場、交通広場 ・ 駐車場、二輪車駐車場 ・ 荷捌き施設 ・ タクシー施設	① 自動車系交通予測 ・ 地区内外の道路における自動車交通量（単路部、交差点） ・ 駐車場需要量 ・ 荷捌き需要量 ・ タクシー需要量
② 歩行者系交通施設 ・ 歩道 ・ 歩行者専用施設	② 歩行者系交通予測 ・ 歩道の歩行者交通量 ・ 歩行者専用施設の歩行者交通量
③ 公共輸送機関関連施設 ・ 鉄軌道系施設 ・ バス関連施設	③ 公共交通予測 ・ 鉄軌道系の輸送量 ・ バス輸送量

### 2) 検討フロー

上記の評価対象施設については図Ⅱ－1に示すマスターフローに従い、開発に伴う交通施設への影響、及び施設需要量を予測し、関連交通計画案を評価するとともに、適切な関連交通計画の検討を行う。



## 6. 予測対象時点

交通影響評価等の予測は、開発完成時点について行うこととする。また、段階的に開発を進める場合には、各段階について予測・評価を行い、適切な交通計画を検討する。なお、当該開発に関連する交通計画の評価に大きな影響を及ぼすと考えられる交通施設整備や他の開発の計画がある場合には、それらの完成時点についても予測を行うこととする。

- 予測に際しては、既往の交通調査（パーソントリップ調査等）を有効に活用することとするが、この場合、開発地区周辺の市街地の成熟等により、現況よりも交通量が増大すると予想される場合には、発生集中交通量等について必要な補正を行う必要がある。

注) パーソントリップ調査について

パーソントリップ調査は、「人（パーソン）の動き（トリップ）」を把握することを目的に、どのような人が、どこからどこへ、どのような目的・交通手段で、どの時間帯に動いたかについて、調査日1日の全ての動きを調査するものである。

本マニュアル内では「PT調査」とも表示する。

## 7. 予測対象範囲

交通影響評価等の予測は、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について行うものとし、広域交通計画との整合を図りつつ、開発影響によって交通問題が発生する箇所が脱落しないよう、その範囲を設定する。