

## IV 関連交通計画の評価について

### 1. 評価対象施設

Ⅱ-5-1)により検討対象施設として選定した交通施設を評価の対象施設とする。具体的には次のような施設である。

#### (1) 自動車系交通施設

- 都市計画道路（開発地区内および周辺地域）
- 地区関連道路（都市計画道路以外の開発地区内道路および周辺幹線道路との接続道路）
- 駅前広場、交通広場（地区内あるいは最寄り施設）
- 駐車場（地区内）
- 二輪車駐車場（地区内）
- 荷捌き施設（地区内）
- タクシー施設（地区内、タクシーバースと滞留場）

#### (2) 歩行者系交通施設

- 歩道（地区内および周辺道路）
- 歩行者専用施設（歩行者専用道路、歩道橋、地下歩道、スカイウォーク等）

#### (3) 公共輸送機関関連施設

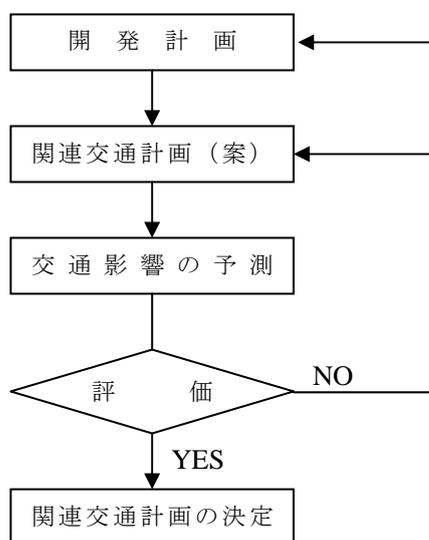
- 鉄軌道系（駅施設改良・増設や新設、新交通システム等）
- バス（バスベイ、バスターミナル、運行回数増等）

## 2. 評価の考え方 ー関連交通計画及び開発計画への反映についてー

Ⅲの交通影響の予測手法によって予測を行った評価対象施設について、開発に伴う交通上の影響が許容限度内であり、現状の交通流動に支障を与えないために、どのような施設整備が必要であるかを明らかにする。

影響が許容限度を越えるなど、関連交通計画が不適切な場合には、関連交通計画の見直しまたは開発事業者との調整による開発計画の見直しを行った上で、再度評価を行う。

- 関連交通計画の評価は、開発による交通への影響に対する十分な対応と、開発の円滑な推進を目的として行うものであり、この目的の達成が不可能な場合には、関連交通計画の見直しまたは開発事業者との調整による開発計画の見直しを行った上で、再度評価を行うことが必要である。



図Ⅳ－1 評価および計画への反映の手順

- 関連交通計画による早期の対応が困難な場合には、当面の対応策としてその実施が担保される範囲で、交通運用等のソフト施策の導入についても検討する。

〈ソフト施策の例〉

- 自動車交通需要の抑制
  - ・ 自動車通勤の禁止
  - ・ フレックスタイムの導入
- 公共交通への転換
  - ・ 駅からのシャトルバス運行
- 駐車場対策
  - ・ 駐車場案内、係員による誘導
  - ・ 敷地外を含む駐車場の分散

### 3. 交通施設別の評価の観点

#### 1) 自動車系交通施設

##### (1) 都市計画道路

開発により、既存都市計画道路の交通量が著しく増大する場合には、当該道路の交通機能を確保するために、どのような施設整備が必要であることを明らかにすること。

特に規模の大きい開発地区においては、土地利用転換、高度利用に十分な都市計画道路の密度、ネットワークとするために、どのような幹線道路、補助幹線道路の整備が必要であることを明らかにすること。

- ① 単路部については次のような交通対策、施設整備が適切に計画されていることが必要である。
  - 停車帯の確保、付加車線の設置等によって、都市計画道路の交通容量の増大が図られ、開発による影響が解消されること。
  - 一部区間の線型改良等により、円滑な交通流動が実現されること。
- ② 交差点部については次のような交通対策、施設整備が適切に計画されていることが必要である。
  - 右左折車線の増設・新設、立体交差化によって、必要な交差点容量が確保され、交差点内動線が整備されていること。
  - 隅切りによって円滑な交通流動が実現されること。
  - 開発に伴い新たな交差点を設ける場合には、既存交差点と適切な間隔が保たれ、また不整形交差点（五叉路等の多枝交差点、食い違い等）とならないこと。
- ③ 従前、工場、鉄道ヤード等の大規模施設が立地していたため、幹線道路等の都市計画を定めることができていない大規模開発地区、または開発に伴い著しく発生集中交通量が増加する地区等については、適宜、都市計画道路の見直しを行うことが必要である。
  - 複数の開発地区が連担する場合には、土地利用転換を踏まえた上で幹線道路が計画されていること。
  - 補助幹線道路が未決定の場合には、開発を契機として適切なネットワークで計画されていること。
- ④ 代替性のある道路網があり、路線群として処理することができる場合には、方向別交通量についても検討すること。

## (2) 地区関連道路

開発地区に発生集中する自動車交通を地区内で適切に処理し、周辺幹線道路に円滑に連結するために、どのような地区関連道路が必要であることを明らかにすること。

- ① 地区内道路については、次のような観点で計画されていることが必要である。
  - 地区内交通の処理に十分な幅員構成、密度で計画されていること。
  - 従来、当該地区による地域交通分断解消等が課題となっている場合には、周辺地域の交通利便性の向上に資するために、地域関連交通の円滑な流動に対応できるよう計画されていること。
- ② 周辺幹線道路とのアクセス道路については次のような観点を重視する必要がある。
  - 周辺幹線道路体系と整合するルートで計画されていること。
  - 開発地区が少なくとも2か所以上のアクセス道路により周辺幹線道路に接続されるよう計画されること。
  - 幹線道路の交通機能に支障がないよう、交差点間隔等を配慮した適切な位置において、必要な付加車線、隅切り等を伴って取り付けられるよう計画されていること。

## (3) 駅前広場、交通広場

開発に伴い、最寄りの既存駅前広場、交通広場等に対して著しい負荷を与えるような場合には、この負荷を解消するため、どのような施設整備が必要であることを明らかにすること。

地区内若しくは隣接して鉄軌道の駅があり（あるいは整備の予定があり）、地区内において駅前広場等の整備を行う場合については、どのような施設整備が必要であることを明らかにすること。

- ① 既存駅前広場等に影響が生ずる場合には、適切な対策を講じる必要がある。
  - 施設規模が著しく不足する場合には、規模拡大や立体的利用等が計画されていること。
  - 施設レイアウトの改良、歩行者動線の拡充等の適切な対策が計画されていること。
- ② 地区内において駅前広場等を新設する場合については、地域の活性化等の契機として期待できるので、周辺地域の利用にも充分配慮した計画とする必要がある。
  - 地区外からの利用も含めた駅端末交通需要予測等に基づいて、適切な施設内容で計画されていること。
  - 既存駅前広場の混雑解消等に寄与できる場合には、既存広場と適切な機能分担を可能とするような施設内容で計画されていること。

#### (4) 駐車場、二輪車駐車場

開発により生じる自動車および二輪車の駐車需要に対して、地区内において対処するために、どのような駐車場、二輪車駐車場整備が必要であることを明らかにすること。

駐車場の設置に際して地区内および周辺道路の交通機能に影響を及ぼさないために、どのような進入路、出入り口の整備が必要であることを明らかにすること。

- ① 駐車場の規模と配置については次のような諸点について、適切な計画となっていることが必要である。
  - 開発地区に係わる駐車需要（特にピーク時）に対して、十分に収容できるような規模で計画されていること。
  - 利用の効率性を配慮し、適切な位置において集約化して配慮するよう努めること。
  - 複数の駐車場が配置される場合には、必要に応じて案内システムの導入等によって利用の効率化が図られるよう配慮されていること。
- ② 地区内及び周辺道路からの進入路、および出入り口については次のような点に留意した計画とする必要がある。
  - 原則として幹線道路に直接出入り口を設けないこと。
  - 必要に応じて出入り口の集約化が図られること。
  - 取付道路については交差点間隔に配慮するとともに、適切な位置で取り付けること。また、幅員、取付角度等について配慮すること。
  - 路上滞留（待ち行列）を解消するために、出入り口を適切な位置とする他、必要な場合には滞留車線等を設けること。
  - 大規模な駐車場にあっては、右折による駐車場への進入・進出を極力避けることとし、必要に応じて立体的な処理（アンダー・パス、オーバー・パスの進入路設置）を行うこと。

#### (5) 荷捌き施設

開発地区内の商業施設に対応する荷捌きを、敷地内で処理するために、どのような荷捌き施設が必要であることを明らかにすること。

- ① 荷捌きについては、周辺道路等での処理は原則として行わないこととし、必要な施設は全て敷地内で整備する必要がある。

- ② 施設計画については次の点に留意する。
  - 十分な規模が確保されること。
  - 位置、動線計画については、歩行者交通との分離が行われること。周辺道路からの進入路が適切な位置に配慮されること。

## (6) タクシー施設

集客性の高い施設等の導入を行う場合には、周辺道路等での滞留を避けるために、どのようなタクシー施設が必要であるかを明らかにすること。

- ① タクシーによる発生集中が多く見込まれる開発内容も持つ場合には、周辺道路等でのタクシー滞留等を解消するために、地区内に専用施設を設ける必要がある。
- ② 施設計画については次の点に留意する。
  - タクシーバース、滞留場等の規模が十分なものであり、路上滞留を発生させないこと。
  - 位置、動線計画については、歩行者交通との分離が行われること。周辺道路からの進入路が適切な位置に配置されること。

## 2) 歩行者系交通施設

### (1) 歩道

開発地区に発生集中する歩行者交通に対して、地区内および周辺道路の歩道の円滑な流動を確保し、また快適な歩行環境を創出するために、どのような歩道整備が必要であるかを明らかにすること。

- ① 新たに計画する地区関連道路はもとより、周辺地域の既存幹線道路の歩道についても、歩行者交通量の予測に基づいて必要な対策を計画する必要がある。
  - 既存道路の歩道幅が適切に計画されていること。
  - 新規道路整備に際しての十分な歩道確保がなされること。
  - 歩道機能を補完するために、必要に応じて開発地区内の建物のセットバックがなされること。

② 歩行者交通に対応し得る十分な施設計画とした上で、さらに快適な歩行環境の形成を行うことが必要である。

- 大規模開発地区は、都市内における交通施設整備の良好な事例となることが相応しいため、高水準のサービスを行うよう十分な幅員とすること。歩行者流量によるサービス水準は次のようであり、水準Aを目指すこと。

A 自由歩行	～ 27人/m・分
B やや制約	27～ 51
C やや困難	51～ 71
D 困難	71～ 87
E ほとんど不可能	87～100

- 植樹、特殊舗装（カラー舗装等）、ストリートファニチュアの設置等が行われることが望ましい。

## （２）歩行者専用施設

最寄りの公共交通機関、主要施設および公園等を結び、地区内および周辺道路の自動車交通と分離された歩行者動線確保のために、どのような歩行者専用施設の整備が必要であるかを明らかにすること。

① 大量の歩行者交通が予測される開発においては、道路の歩道だけでなく、ペDESTリアン・デッキ等の歩行者専用道路、横断歩道橋、地下歩道、スカイウォーク等の各種歩行者専用施設を計画する必要がある。

- 地区内および周辺の主要施設（駅、バス停留所、公園、集客施設等）との連絡に特に留意し、適切なネットワークで計画されていること。
- 自動車交通とは立体処理を含めて適切な分離がなされるとともに、地区イメージを向上させるような快適な歩行環境が形成されること。
- 必要に応じて、適所に動く歩道、屋外エスカレーター等の新しいタイプの歩行者施設が計画されていること。

② 既存の公共歩廊等との接続に配慮した計画とする必要がある。

- 特に大都市部においては地下鉄駅等の公共歩廊との接続がなされていること。

### 3) 公共輸送機関関連施設

#### (1) 鉄軌道系

通勤者、来客等の増加に伴う鉄軌道系の利用需要増大により、公共輸送機関利用に支障を生じさせないために、どのような駅施設等の整備が必要であるかを、明らかにすること。

- ① 公共輸送機関への影響解消や、利用の利便性向上のためには、次のような内容で計画する必要がある。
  - 必要に応じて駅施設（コンコース、改札口等）の改良や増設・新設が計画されていること。
  - 大規模な需要が見込まれ、新駅設置の必要性がある場合には、適切な位置、施設内容で計画されていること。
- ② これらの施設計画については、予め鉄軌道の事業者、関連施設管理者等と協議を行うことが必要である。

#### (2) バス

開発に伴うバス利用の増大に対応するため、どのようなバス施設整備、バス運行が必要であるかを明らかにすること。

- ① バス施設については、以下のように適切な計画がなされる必要がある。
  - バス・ベイ、バス・ターミナルについて、既存施設の拡充、新規設置等必要な対策が講じられること。
  - バス運転回数も利用増に応じてなされること。
- ② これらの対策については、予め関係機関、バス事業者、関連施設管理者等との協議を行うことが必要である。

## 4. その他計画上配慮すべき事項

### 1) 交通施設計画上の配慮事項

本マニュアルは、大規模開発に伴って生ずる開発地区周辺の交通に関する問題に対して、事業の早期段階において適切な対策を立案することを主たる目的としている。しかしながら、関連交通計画の策定を契機として、開発事業者と地方公共団体とが密に連携し、地域におけるより良い交通環境の実現を図ることも重要であると考えられる。そのような場合においては、交通施設計画策定の際に、次のような事項についても検討することが望まれる。

各種交通施設の計画に際しては、開発地区のみならず、周辺地域の利便性の向上等に資するような方向で計画されることが望ましい。

- ① 周辺地域の住民、就業者、来街者等が利用できるような施設計画とする。
  - 道路や駐車場については、容量や規模を周辺の利用に供するための余裕を持って計画する。鉄道駅に近い場合には、現地の事情に合わせて、鉄道利用者の駐車場・駐輪場利用や、当該開発地区内の歩行動線についても、地方公共団体や鉄道事業者とともに検討することも考えられる。
  - 道路、歩行者路の配置、ネットワーク等については周辺からの利用を配慮したものとす。
- ② 特に、当該地区が地域分断の要因となっているような場合には、この解消に向けた施設計画が重要である。

大規模開発と交通施設整備を一体的に進めるという格好の機会を生かして、これからの都市施設整備を先導するような水準の高い施設内容とすることが望ましい。

- 交通機能のサービス水準としては、質の高いものを実現することを目標とする。
- 具体的には、道路、駐車場等の効率的配置による高い利便性の付与、空間的なゆとりがあり快適な歩行環境を備えた歩行者施設の整備等である。

大規模開発に関連して道路計画を定めるにあたっては、開発に適合するとともに、広域ネットワークの形成に資するように定めること。

行政側が計画している中心市街地活性化等の将来像と大規模開発の方向性が合致する場合は、来街者を積極的に増加させるため、駐車場・駐輪場の設置や、当該地区内における質の高い歩行者・自転車動線の整備などについて、行政側の役割分担も含めて検討することが望ましい。

## 2) 関連交通計画の検討に際しての連絡調整の体制

本マニュアルにもとづく関連交通計画の検討により、整備が必要とされる交通施設の計画が確実に策定されるよう、地方公共団体と開発事業者とにおいて、連絡調整を行うこと。