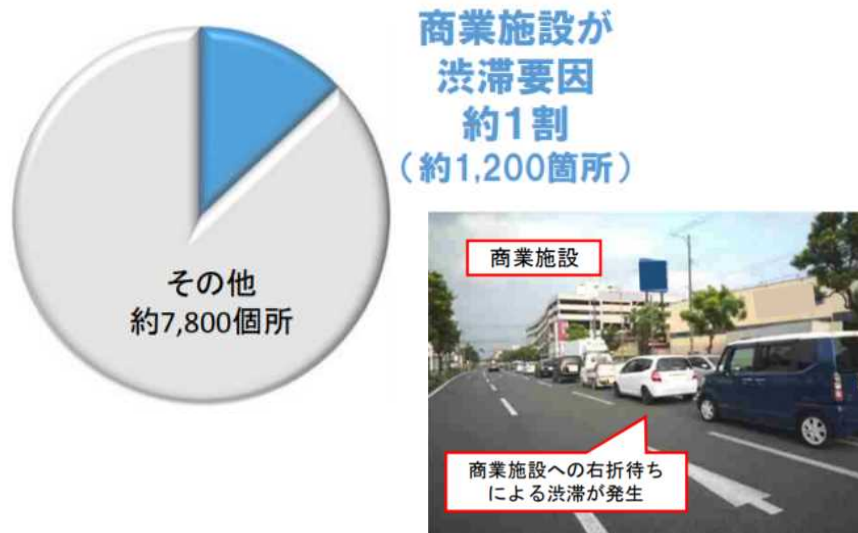


最近の話題提供

道路交通アセスメントの運用

- 重要物流道路における円滑な交通の確保を図るため、沿道の施設立地者に対して、道路交通アセスメントの実施を求める運用を令和2年1月より開始するとともに、立地後は渋滞対策協議会等を活用したモニタリングを推進。 ※令和2年度道路関係予算概要より

[全国の主要渋滞箇所の渋滞要因]



* 対象施設の条件

重要物流道路(直轄)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。

(1) 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 小売業を行うための店舗(店舗面積1,000㎡を超えるもの)

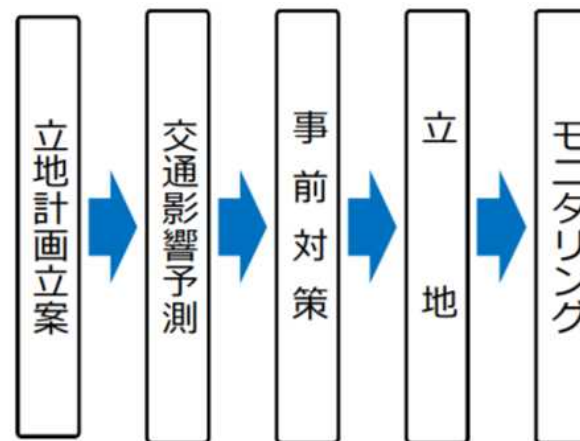
イ 当該施設の延床面積が20,000㎡以上のもの(集合住宅を除く。)

(2) 立地に際し、都市計画法第32条、条例等に基づき、道路管理者に対する協議(法定協議)が必要とされていること

(3) 半径2km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) 立地に際し、道路法第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





[道路交通アセスメントの流れ]



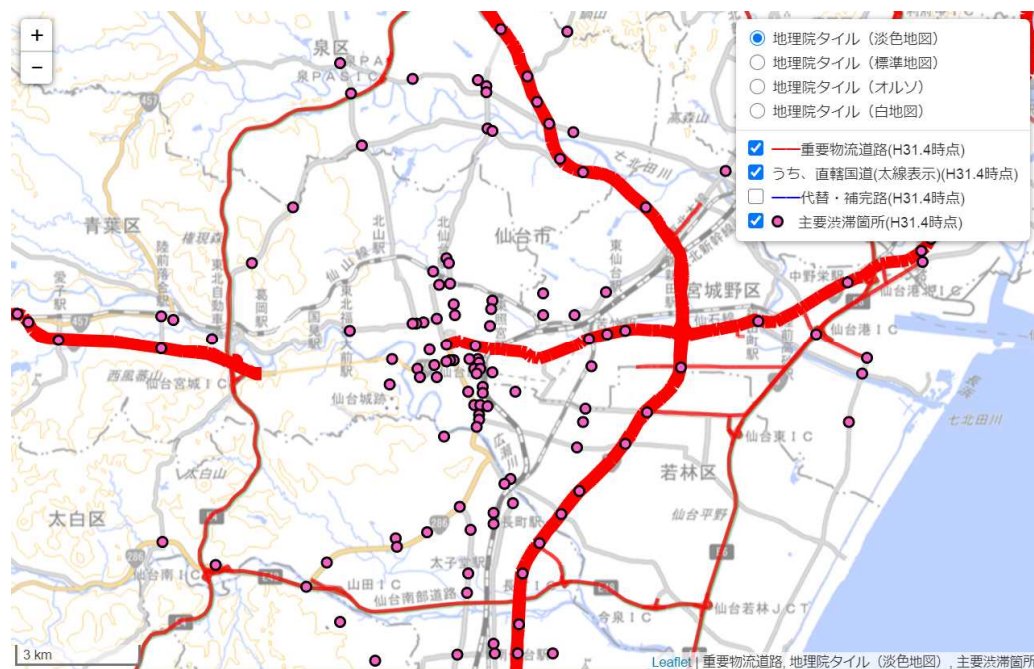
立地に先立って周辺交通に与える影響を予測し、適切な対策を事前に実施することによって、既存の道路交通に支障を与えることなく施設を立地させるとともに、立地後に交通状況が悪化した場合の追加対策について検討する

(参考)国土交通省道路局HP(重要物流道路における交通アセスメント)

<https://www.mlit.go.jp/road/sisaku/butsuryu/Top03-02-03.htm>

- ▶ [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\(PDF形式\)](#) 
- ▶ [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\(PDF形式\)](#) 
- ▶ [重要物流道路、代替・補完路、主要渋滞箇所的位置図](#)
- ▶ [重要物流道路における交通アセスメントQ&A\(令和2年4月1日時点\)\(PDF形式\)](#) 
- ▶ [道路交通アセスメントの対応事例\(令和2年4月1日時点\)\(PDF形式\)](#) 

▼重要物流道路、代替・補完路、主要渋滞箇所的位置図



地図上で交通アセスメントの対象エリアを確認可能

▼道路交通アセスメントの対応事例

道路交通アセスメント 対応事例

■概要

○出店に対して、立地者が関係機関と個別に協議した。

協議機関

立地者、県(国道管理者)、警察

検討内容

・交通影響を検討した。
(立地者が2箇所の交通容量計算を実施した)

対策内容

・国道側に右折レーン及び左折レーンを設置した。
・施設外周道路を設け、国道との出入口を集約した。

■立地者による対策内容

○右折レーン及び左折レーン設置、外周道路設置

設置者

立地者

費用負担

立地者

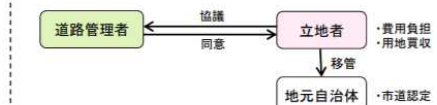
道路管理者

県(右折・左折レーン)
地元自治体(市道認定 ※外周道路)

[対策箇所]



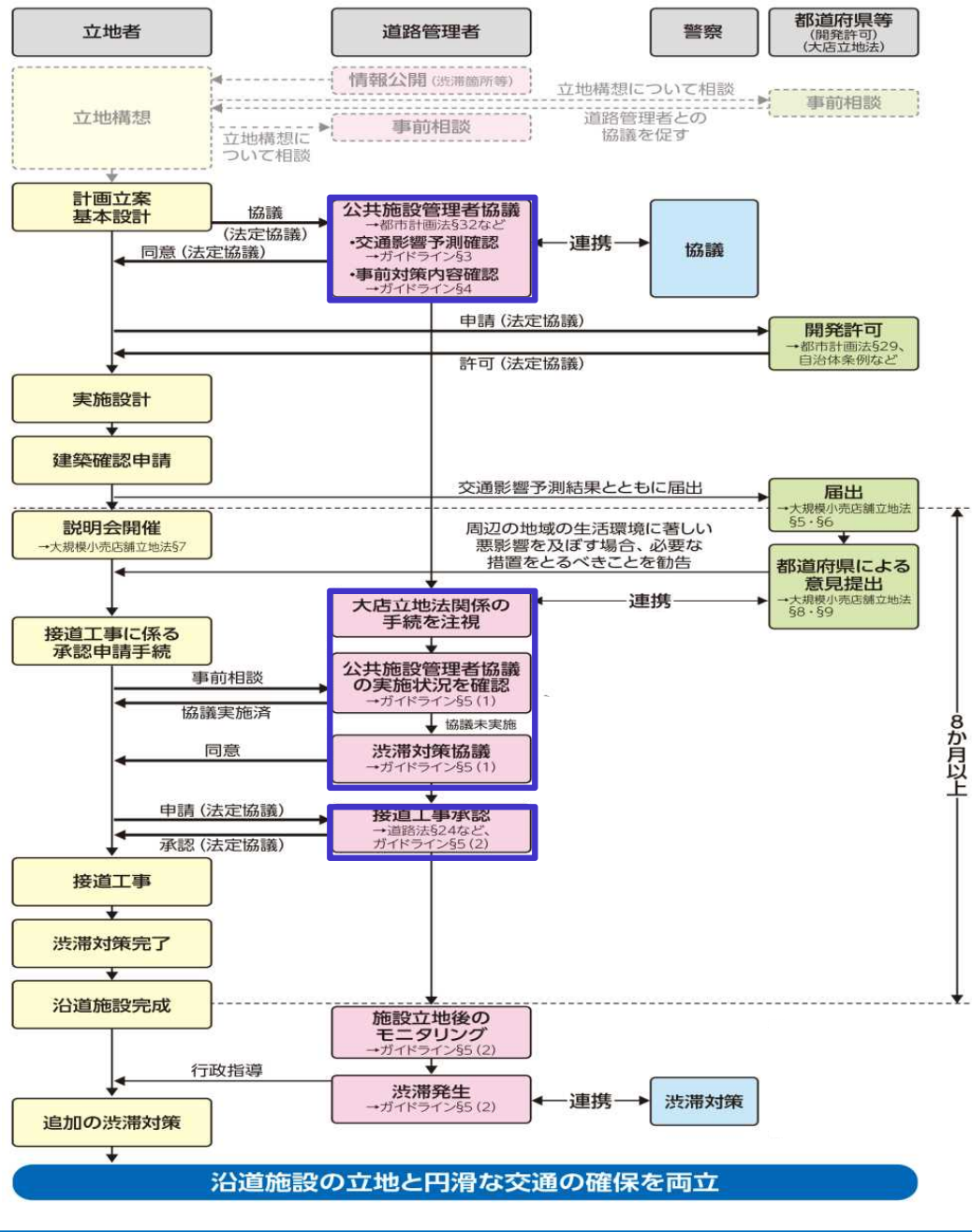
○:新設レーン設置箇所



全国の参考事例を参照可能(対策内容や役割分担等)

(参考)交通アセスメントの流れとガイドラインの概要

交通アセスメントの流れ



ガイドラインの概要

【対象施設】

重要物流道路(直轄)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。

- (1) 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 小売業を行うための店舗(店舗面積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) 立地に際し、都市計画法第32条、条例等に基づき、道路管理者に対する協議(法定協議)が必要とされていること
- (3) 半径2km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) 立地に際し、道路法第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

【交通影響予測】

対象施設の法定協議において、施設規模を踏まえて適切な予測手法により交通影響予測を実施し、結果を提出。

【渋滞対策】

交通影響予測の結果、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悪化が認められる場合や、新たな渋滞箇所の発生が認められた場合は、所要の渋滞対策を実施。

【乗入れ工事の承認申請時】

対象施設に係る乗入れ工事の承認申請時には、法定協議が実施されていること(同意していること)を確認。万一、法定協議を実施していない場合には、協議を実施し、申請者と道路管理が合意したのちに承認。

【乗入れ工事の承認時】

承認を行う際、対象施設の立地後に渋滞等が生じた場合には、更なる渋滞対策を講じる必要がある旨を文書で付記。

【対象施設の立地後の対応】

立地後、交通状況の悪化が生じていないか確認し、悪化している場合には、協議の上、所要の渋滞対策を実施。

【関係機関との連携】

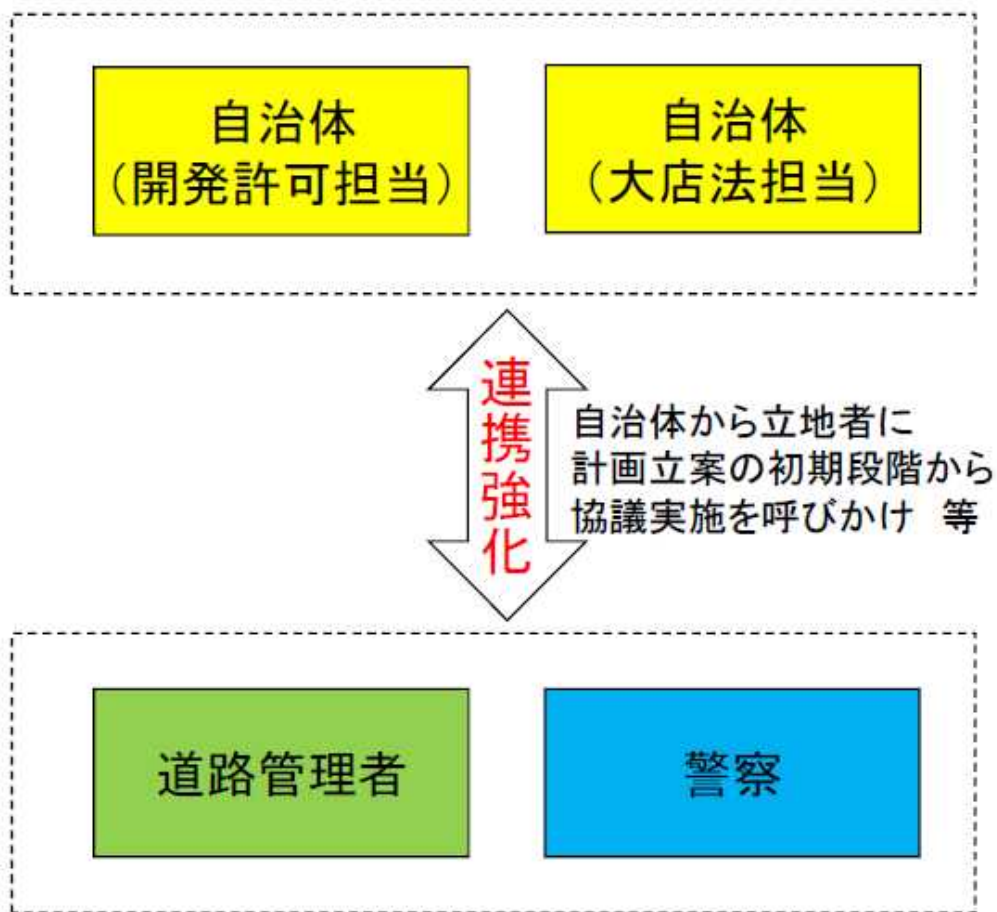
計画立案の初期段階から適切に協議が行われるよう、自治体担当部局など関係機関との連携を強化。

【渋滞箇所等の情報公開】

立地者が施設立地箇所の検討段階から渋滞箇所等の情報を参照できるよう情報公開に努める。

(参考)関係機関との連携強化の必要性

- 立地者が道路管理者と円滑な協議・調整ができる仕組みに実効性をもたせるため、また、協議の輻輳等により立地者に過度の負担が生じないように適切な運用を図るためには、自治体等と道路管理者が密に連携を図ることが必要不可欠。



■大店立地法手続き所管部局との連携の事例 (富山県の事例)

▽大規模小売店舗立地法 届出の手引き (再改定指针对応版) [第5版] (H31.4 富山県) 抜粋

(2) 新設の届出(法第5条第1項)手続きの流れ

① 事前相談

富山県商工労働部商業まちづくり課が窓口です。手続きの流れや書類作成方法についてご相談ください。

○窓口

商工労働部商業まちづくり課	大規模小売店舗立地法全般	076-444-3253
---------------	--------------	--------------

必要に応じて、下記に掲げる県の関係課(出店予定地を管轄する土木センターや警察署を含む。)と事前に協議してください。特に駐車場の自動車の出入口(位置、幅、方向など)、交通量調査(調査の必要性、調査地点、調査方法など)、騒音予測(予測地点の選定、基準値、評価など)には時間がかかるので、早めに協議されることをおすすめします。

県の関係機関のほかに市町村や国の関係行政機関との協議が必要となる場合があります。

たとえば、国道8、41、156、160号線沿いに出店しようとするときには、国土交通省富山河川国道事務所と協議してください。

⇒県の大店法手引きにおいて、道路管理者との事前協議を呼びかけ

⋮

計画段階から予測・対策検討を行い、効果的な対策を実施

(参考)自治体HPにおける周知例

自治体ホームページでの周知例(仙台市)

The screenshot shows the official website of Sendai City. The header includes the city logo and name in Japanese and English, along with navigation links for Home, Life Information, Tourism Information, Business Information, and Municipal Information. A breadcrumb trail indicates the current page is under 'Business Information' > 'Construction, Urban Development, Disaster Response' > 'Traffic/Roads' > 'Road Procedures' > 'Guidelines for Traffic Assessment Implementation for Important Logistics Roads'.

道路の手続

- 道路工事の施工承認
- 道路占用許可
- 特殊車両の通行許可
- 除雪等業務に関する入札参加の登録業者を募集しています
- 歩道橋ネーミングライツ
- 路面下空洞調査業務の実施事業者を募集します(質問回答書を掲載しました)
- 道路法第37条に基づく道路の占用制限について
- 新型コロナウイルス感染症の影響に対応するための道路占用について(期間を延長しました)
- 「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」の制定について**
- 道路の無電柱化について
- 市内全域の路線の道路台帳現況平面図を公開します

目的からさがす

- イベントを探す
- 施設を探す・予約する

「重要物流道路における交通アセスメント実施のためのガイドライン」の制定について

国土交通省道路局において、重要物流道路における円滑な交通を確保するため、次のとおり「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(以下、本ガイドライン)」が制定されました。

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ました。
- 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ります。
- 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す。

対象施設

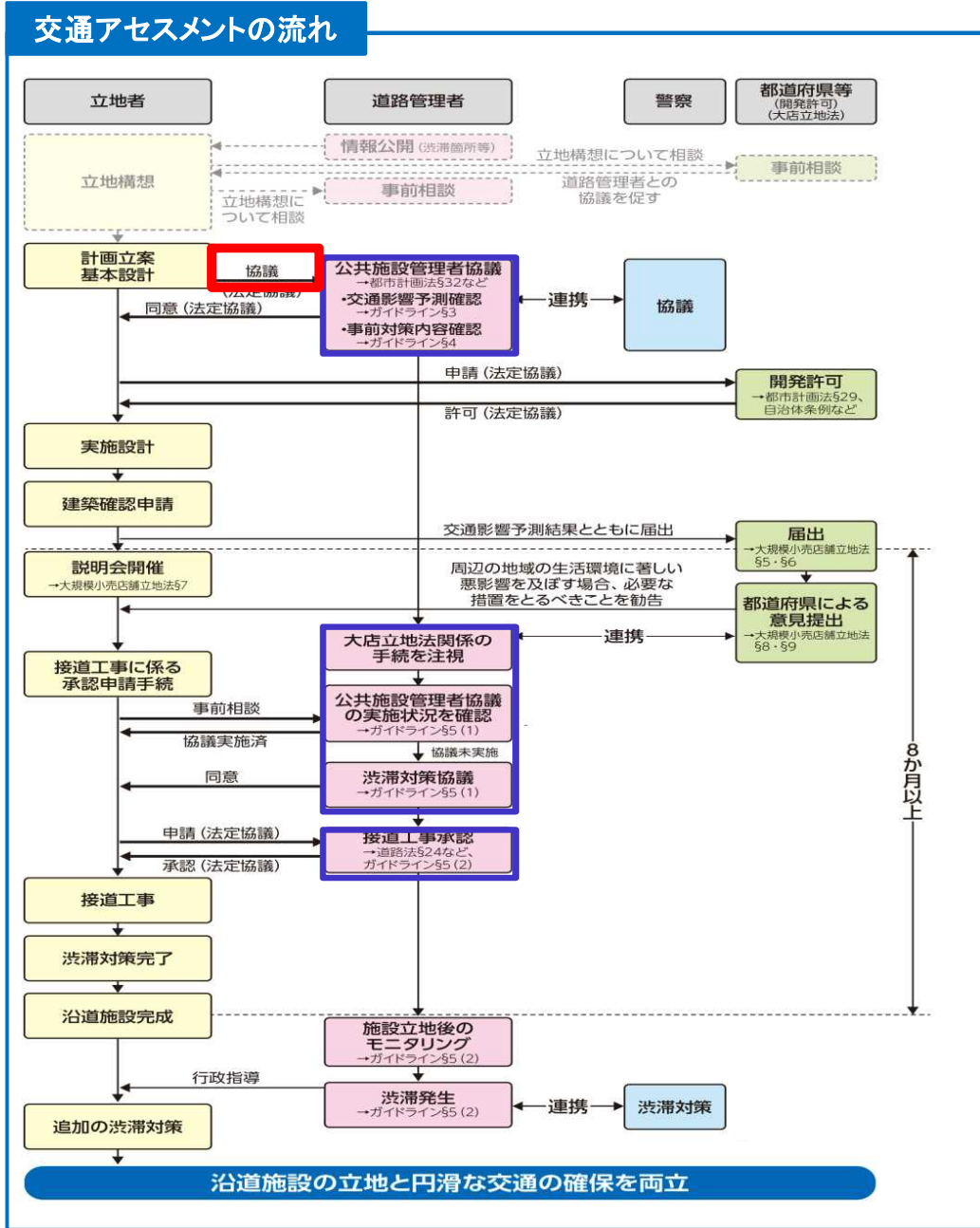
- 当該施設が、次のア又はイに掲げる条件のいずれかに該当するもの。
 - ア 小売業(飲食店業を除くものとし、物品加工修理業を含む。)を行うための店舗であって、その店舗面積が1,000平方メートルを超えるもの。
 - イ 当該施設の延床面積が20,000平方メートル以上のもの。(集合住宅を除く。)
- 当該施設の立地に際し、都市計画法(昭和43年法律第100号)第32条、条例等に基づき、道路管理者に対する協議が必要とされていること。
- 当該施設から半径2km以内の重要物流道路上に主要渋滞箇所が存在すること。
- 当該施設の立地に際し、道路法(昭和27年法律第180号)第24条に基づく乗入れ工事の承認申請を予定しているもの。

※本ガイドラインは、国土交通省のホームページに掲載されていますので、適宜ご活用ください。

[【国土交通省ホームページ】](#) [\(外部サイトヘリンク\)](#)

(参考)宮城県内の道路交通アセスメント調整事例

[調整状況]



[協議を踏まえた申請書記載事例]

土地区画整理事業の施行に伴う道路敷地の施行区域編入申請書 別紙

帰属予定地 (別紙)

区分	種目	帰属面積 (m ²)	摘要
道路	道路	■■■■	国道■■号
合計		■■■■	

※ 帰属面積は、土地区画整理事業認可時点の面積であり、換地処分までに交通アセスメントの動向や工事完了後の出来形確認測量により、面積変更の可能性がある。

今後、交通影響予測等の結果、事前対策（付加車線等）が必要となった場合に、当該用地を充当できるように記載

災害時の交通マネジメントの推進

○ 昨今の災害時交通マネジメントの事例も踏まえ、地域防災計画へ位置づけることで、災害発生時に速やかに実施体制に移行できるよう、全国各地で行政、学識経験者、交通事業者、経済団体等からなる体制を事前に構築。 ※令和2年度道路関係予算概要より

[広島・呉間の交通状況]

- ・鉄道 約2.3万人/日 ⇒ 不通(7/6~9/9)
- ・高速道路 約1.2万台/日 ⇒ 通行止め(7/6~9/27)

バス専用レーンの設置 (国道31号)

災害時BRTの運行 (広島呉道路)

広島呉道路 (通行止め)

⇒ 通行止め区間にて、緊急車両とバスのみ通行可能とする運用

広域迂回誘導 (山陽道・東広島呉道路を經由)

⇒ 山陽道の通行料金を半額

緊急交差点改良 (国道31号、東広島呉道路 阿賀IC)

JR呉線 (不通)

交通需要抑制の呼びかけ (公共交通利用、相乗り、時差通勤・通学、企業による通勤バス運行など)

広島・呉・東広島都市圏 災害時交通マネジメント検討会の設置

[目的]

■ 広島・呉・東広島都市圏域を結ぶ幹線道路の渋滞緩和を図るため、交通マネジメント施策の包括的な検討・調整等を行うことを目的。

[メンバー体制]

藤原章正委員長 (広島大学)

- 地元の学識経験者**
- 行政**
 - ・地方整備局
 - ・経済産業局
 - ・運輸局
 - ・警察
 - ・教育委員会
 - ・広島県
 - ・広島市
 - ・呉市
 - ・東広島市
- 交通事業者**
 - ・旅客船協会
 - ・バス協会
 - ・JR西日本
 - ・広島電鉄
 - ・NEXCO西日本
 - ・広島県道路公社
 - ・広島高速公社
- 経済団体**
 - ・中国経済連合会
 - ・広島商工会議所
 - ・呉商工会議所

各地域において、交通マネジメントに係る統合的な組織を常時から事前に構築

出典：第1回「道路の耐災害性強化に向けた有識者会議」資料

(参考)地域防災計画への位置づけ例(広島県)

広島県地域防災計画(基本編)

第7節 緊急輸送のための交通の確保・緊急輸送活動

第2項 交通, 輸送応急対策計画

4 交通マネジメント

- (1) 中国地方整備局は, 応急復旧時に, 渋滞緩和や交通量抑制により, 復旧活動, 経済活動及び日常生活への交通混乱の影響を最小限に留めることを目的に, 交通システムマネジメント及び交通需要マネジメントからなる交通マネジメント施策の包括的な検討・調整等を行うため, 「災害時交通マネジメント検討会(以下, 「検討会」という。)」を組織する。
- (2) 県は, 市町の実情があったとき又は自ら必要と認めるときは, 国土交通省中国地方整備局に検討会の開催を要請することができる。
- (3) 検討会において協議・調整を図った交通マネジメント施策の実施にあたり, 検討会の構成員は, 自己の業務に支障のない範囲において構成員間の相互協力を行う。
- (4) 検討会の構成員は, 平時から, あらかじめ連携に必要な情報等を共有しておくとともに, 連携強化のための協議・訓練等を行うものとする。

※交通需要マネジメント:

自動車の効率的な利用や公共交通機関への利用転換など, 交通行動の変更を促して, 発生交通量の抑制や集中の平準化などの交通需要の調整を行うことにより, 道路交通の混雑を緩和していく取組

※交通システムマネジメント:

道路の交通混雑が想定される箇所において実効性を伴う通行抑制や通行制限を実施することにより, 円滑な交通を維持する取組

※「震災対策編・地震災害対策計画」、「震災対策編・津波災害対策計画」にも同様に記載

(参考)東日本大震災時の交通状況

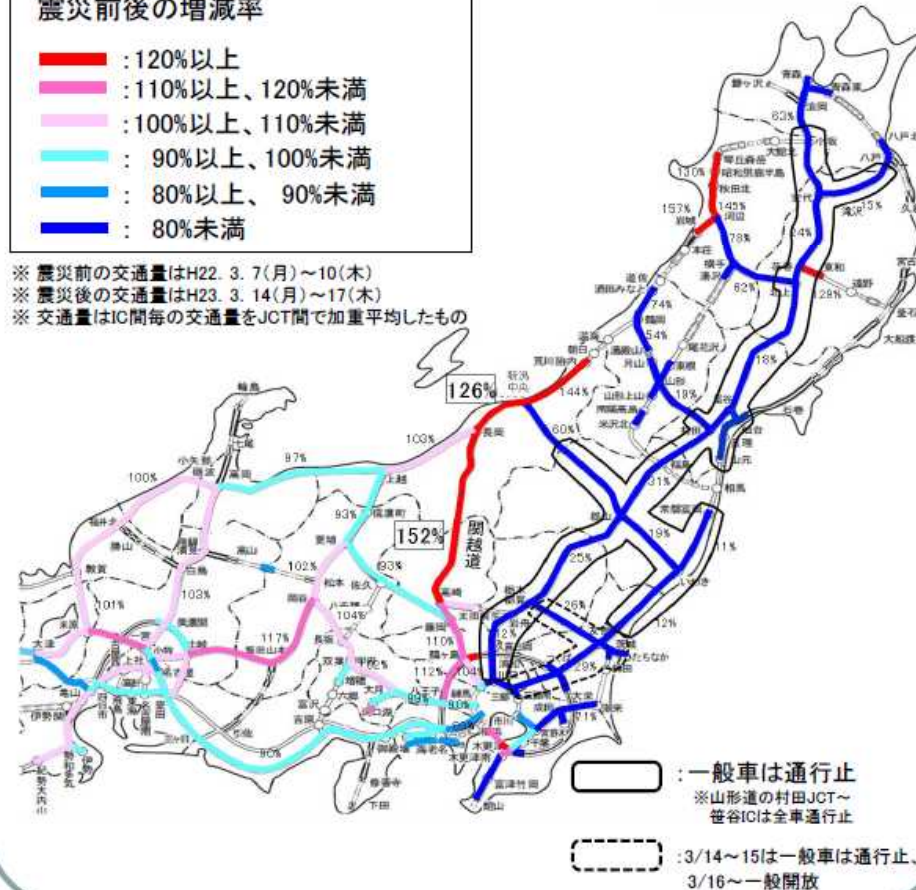
- 日本海岸のネットワークが太平洋側の代替ルートとして機能を発揮。(関越自動車道、日本海沿岸東北自動車道等)
- ミッシングリンク等により高速道路が本来果たすべきネットワークとしての機能に課題。

○ 震災直後の大型車交通量の変化

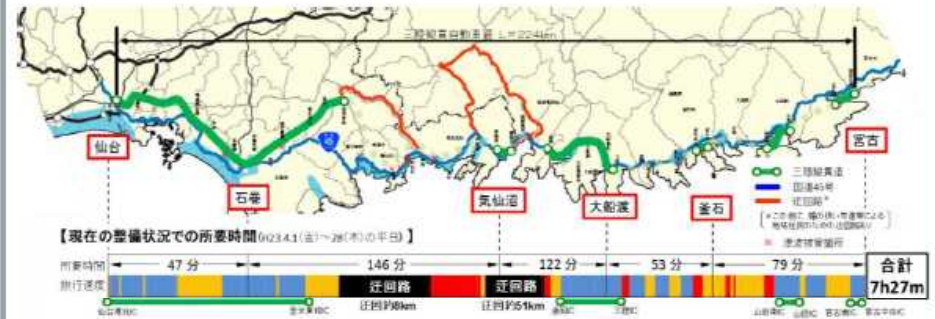
震災前後の増減率

- : 120%以上
- : 110%以上、120%未満
- : 100%以上、110%未満
- : 90%以上、100%未満
- : 80%以上、90%未満
- : 80%未満

- ※ 震災前の交通量はH22. 3. 7(月)~10(木)
- ※ 震災後の交通量はH23. 3. 14(月)~17(木)
- ※ 交通量はIC間毎の交通量をJCT間で加重平均したもの



○ 三陸沿岸都市の連絡状況



被災地への車の流入により激しい渋滞が発生



国道45号の渋滞状況
(石巻市内)

産経新聞5月5日朝刊

通行止め(上部工流出)による広域迂回が発生



国道45号小泉大橋



国道45号気仙大橋

<凡例>

● 三陸縦貫道

旅行速度*

- 30km/h未満
- 30km/h以上50km/h未満
- 50km/h以上70km/h未満
- 70km/h以上

* 民間プローブデータにより算出

【三陸縦貫自動車道が全線開通していると想定した所要時間】

