

2-3 福岡県大規模集客施設の立地基準

(1) 大規模集客施設の抑制と誘導による適正立地

人口減少社会への移行・高齢化の進展や地球環境問題の深刻化、自治体の投資余力の減少等の今後の社会情勢の変化が見込まれるなか、これまでのように都市機能の拡散が進むと、

- ・自動車に乗らない学生や高齢者等には不便な都市になってしまう
- ・自動車交通に依存した、エネルギー消費の多い都市になってしまう
- ・新たなインフラ投資や維持管理費の増大につながり、財政負担の多い都市になってしまう

などのさまざまな弊害が生じることが予想されます。

そこで、さまざまな都市機能が集積し都市ごとの個性や魅力を発揮する拠点や、便利な暮らしが可能な公共交通軸沿線に集積する集約型の都市づくりへと都市の構造を変えていくことが必要です。

このため、都市構造に影響のある大規模集客施設は、拠点に立地を誘導、拠点内での立地が難しい場合に公共交通軸沿線に誘導するものとし、同時に拠点や公共交通軸沿線以外での立地を抑制します。

これを実現する方法として、計画的かつ公平・透明性を確保することができるゾーニング規制による方法を基本とし、大規模集客施設に対し、あらかじめ立地できる場所と立地できない場所を土地利用の制度により定めます。具体的には次頁のような、土地利用の方針に基づき、都市計画の手法を活用するとともに、都市計画変更における県の協議等の基準とすることにより大規模集客施設の適正立地を図ります。

大規模集客施設の立地を促す拠点や公共交通軸沿線への大規模集客施設の立地誘導については、都市計画以外の手法も含めて総合的・一体的に取り組むこととしています。

大規模集客施設の種類		大規模集客施設の規模等	うち広域拠点に立地を誘導する規模等
商業・ 娯楽系	商業施設		
	スタジアム、文化ホール、劇場、映画館等の不特定多数の人が利用する施設	施設の床面積の合計が3,000㎡ ^{※3} を超えるもの	施設の床面積の合計が10,000㎡ ^{※2} を超えるもの
公共・ 公益系	公共施設（国、地方公共団体の拠点施設：庁舎、市町村役場、基幹図書館）	国・地方公共団体が整備する公共施設	国・県が整備する公共施設
	病院	病床数200床 ^{※3} ・ ^{※4} を超えるもの	3次医療圏規模のもの
	福祉施設	収容人数200人 ^{※3} を超えるもの	（立地の影響が市町村の範囲を超えるような規模のものはない）
	大学等	学生数が500名 ^{※3} を超えるもの	学生数が500名 ^{※3} を超えるもの

①「広域拠点」における土地利用の方針

広域拠点は、広域的で多様な都市機能の集積を図るため、大規模集客施設の立地を誘導します。
広域拠点においては、原則として床面積等の規模上限なく大規模集客施設が立地できるものとし、商業地域等の用途地域あるいは地区計画等により、その実現を図ります。

②「拠点」における土地利用の方針

拠点は、身近な地域において都市機能の集積を図るものとし、立地の影響が一つの市町村の範囲内に留まる程度の大規模集客施設の立地を誘導します。

拠点においては、原則として床面積^(※1) 10,000㎡^(※2)以下の商業施設等の大規模集客施設が立地できるものとし、用途地域、地区計画、特別用途地区等を適宜組み合わせて指定することにより、その実現を図ります。なお、立地の影響が一つの市町村の範囲内に留まる程度の規模は都市圏等の実情によります。

③「拠点以外の地域」における土地利用の方針

拠点以外の地域は、大規模集客施設の立地を抑制します。この地域においては、都市圏等の必要性に応じて、用途地域、地区計画、特別用途地区等により、その実現を図ります。

なお、大規模集客施設の規模は立地の影響が街区の単位（徒歩圏）等を超える程度の規模とし、都市圏等の実情によります。

ただし、上記①～③にかかわらず公共交通軸の沿線における土地利用の方針は、以下のとおりとします。

「公共交通軸の沿線」における土地利用の方針

広域拠点または拠点の都市機能を補完^(※5)する目的で、公共交通軸の沿線において駅やバス停に接軸^(※6)する大規模集客施設について、その立地を許容します。

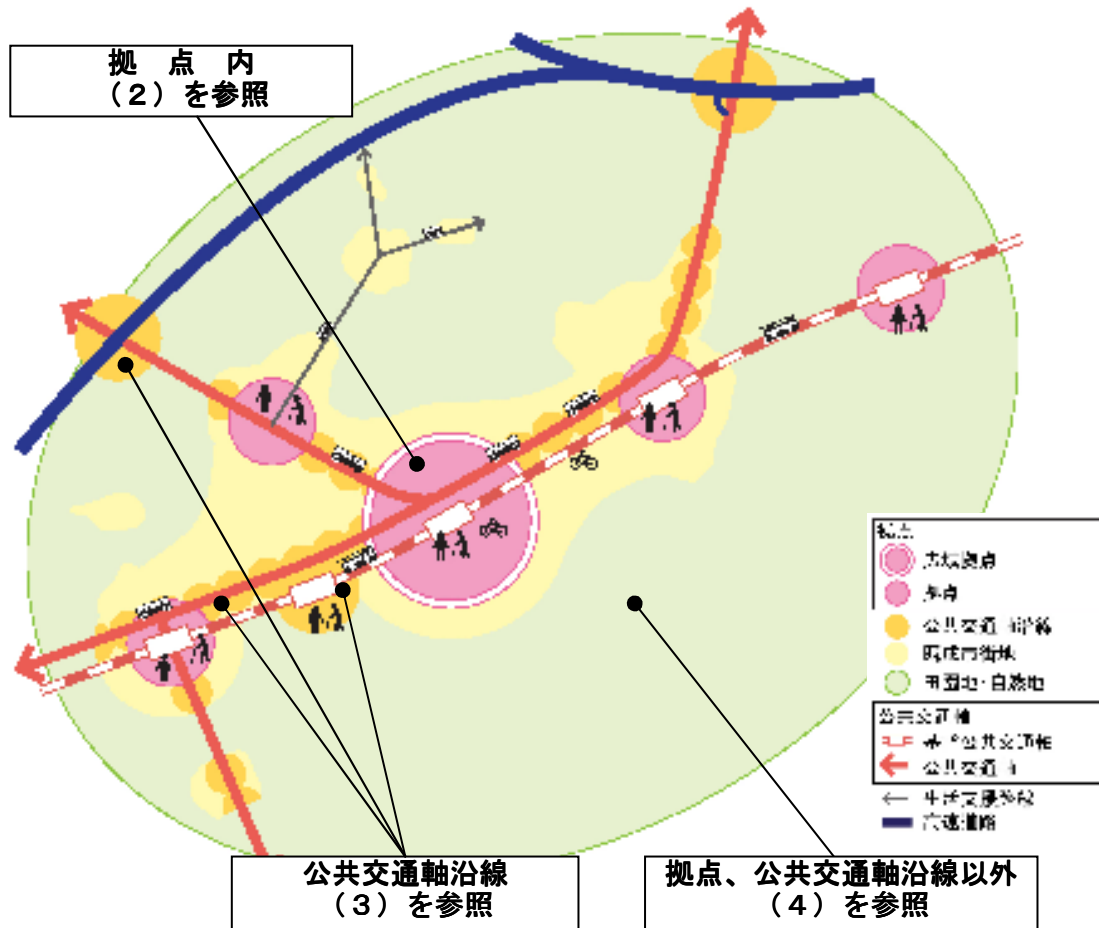
なお、基幹公共交通軸以外の公共交通軸の沿線において許容する施設は、原則として^(※7)床面積10,000㎡以下の商業施設等の大規模集客施設とします。

- ※1 商業施設、スタジアム、文化ホール、劇場、映画館等の不特定多数の人が利用する施設の床面積の合計。
- ※2 立地の影響が一つの市町村の範囲内に留まる程度の規模は都市圏等の実情による。
- ※3 立地の影響が街区の単位（徒歩圏）等を超える程度の規模は都市圏等の実情による。
- ※4 病床数には、療養、精神等を除く。
- ※5 立地する大規模集客施設の規模等に応じて、近接の広域拠点もしくは拠点において用地の確保が困難な場合をいう。
- ※6 駅やバス停から直接接続する施設に至るまでの経路等において、利用者が自動車動線との平面交差がなく、安全で快適に移動できること等が担保されたものをいう。
- ※7 公共交通軸沿線であって、かつ広域交通（例：高速バス、空路）とも直結したものなどについては、広域拠点に立地を誘導する施設と同程度とします。

なお、大規模集客施設の適正立地に向けた立地基準運用の考え方については、

- ・ 拠点内
- ・ 公共交通軸沿線
- ・ 拠点、公共交通軸沿線以外の地域

毎で整理を行っています。



参考：大規模集客施設の規模等の根拠

商業施設（施設の床面積）

3,000㎡

- ・第一種住居地域での床面積制限が3,000㎡である。
- ・県内の大規模集客施設の規模別立地特性をみると延床面積約3,000㎡以上の店舗で、街なか以外の出店が多い状況にある。
- ・実際のスーパーマーケット等の延床面積分布（例：久留米市）を見た場合、日常生活中心のものは概ね3,000㎡以下であり、このような店舗はどこでも許容できる。

10,000㎡

- ・国の改正都市計画法においても、床面積の合計が10,000㎡を超える施設を特定大規模建築物と規定されている。

病院（病床数）

200床

- ・医療法に基づく「地域医療支援病院」の規模が原則として200床以上である。
- ・なお、療養主体の病院、精神病主体の病院は郊外での立地が考えられるため、上記病床数には含まない。

福祉施設（収容人数）

200人

- ・県内で最も大きいクラスの福祉施設での収容人員が200人程度となっており、同程度の施設が想定される。

大学（学生数）

- ・市町村を超えて学生を集める大学において、県内の大学・短期大学の約70%が500人以上の学生数を有している。

(2) 拠点内での運用について

1) 広域拠点の取り扱いについて

①基本的考え方

「区域マス」に箇所と区域を明示。区域の変更は、市町村等からの提案・協議等を経て、県で判断し、区域マスを変更することとします。

②広域拠点の区域変更の取り扱い

以下のすべての条件を満たすこと、あるいは満たすと見込まれることとします。

1. 誘導する都市機能が明確であり、市町村の上位計画、まちづくりの方針等と整合すること。
2. 変更後の拠点区域全体が「拠点の区域設定について」における以下の項目に適合する区域であること。
 - ・都市機能の集積
 - ・都市基盤施設ストック
3. 一体の街区と判断できる形状であること。

③区域マスの区域変更に先行して、用途地域変更等の協議等を必要とする場合の取り扱い

広域拠点区域変更の条件に照らして明らかに区域変更が可能と考えられる場合は、区域変更に先行して県都市計画審議会の審議を検討します。

その他の場合は評価ガイドライン等により評価し、市町村・住民の意見聴取を行い、県都市計画審議会の審議を検討します。

④広域拠点と一体的な区域とみなされる場合の取り扱い

以下のすべての条件を満たすこと、あるいは満たすと見込まれることとします。

1. 誘導する都市機能が明確であり、市町村の上位計画、まちづくりの方針等と整合すること。
2. 変更後の拠点区域全体が「拠点の区域設定について」における以下の項目に適合する区域であること。
 - ・都市機能の集積
 - ・都市基盤施設ストック
3. 一体の街区と判断できる形状であること。

⑤ 広域拠点と一体的な区域とみなされる場合、用途地域変更等の協議等を必要とする場合の取り扱い

上記条件に照らして明らかに広域拠点と一体的な区域とみなされると考えられる場合は、県都市計画審議会の審議を経ずに協議を行います。なお、評価についても不要です。

⑥ 区域マスの広域拠点の箇所変更や追加に先行して用途地域変更等の協議等を必要とする場合の取り扱い

- ・ 評価ガイドライン等により評価し、市町村・住民の意見聴取を行い、県都市計画審議会の審議を経て協議を行うこととします。
- ・ 広域拠点であっても、評価の内容と都市計画の内容が整合するように上限設定する場合があります。

2) 拠点の取り扱いについて

① 基本的考え方

- ・「区域マス」には当面箇所のみを明示。区域は市町村の提案を経て、県と市町村が協議し確定次第、順次明示していきます。
- ・拠点内の用途地域変更等の際には、区域を明示します。
- ・拠点の箇所・区域・変更・追加については以下の項目により設定する。その判断基準については市町村の判断基準を優先します。

ただし、明らかに「集約型の都市づくり」に反するものや広域調整を要するものを除きます。

以下のすべての条件を満たすこと、あるいは満たすと見込まれることとします。

1. 誘導する都市機能が明確であり、市町村の上位計画、まちづくりの方針等と整合すること。
2. 変更後の拠点区域全体が「拠点の区域設定について」における以下の項目に適合する区域であること。
 - ・都市機能の集積
 - ・都市基盤施設ストック
3. 一体の街区と判断できる形状であること。

② 「都市圏等の実情」規模の範囲内での用途地域変更等における県都市計画審議会の諮問

拠点の区域内の用途地域変更等において、商業1万㎡等の拠点到誘導すべき規模、もしくは「都市圏等の実情」により決められた範囲とすることとします。なお、評価や県都市計画審議会の諮問は不要です。

③拠点における都市圏等の実情

商業1万㎡等の拠点に誘導すべき規模を超える「都市圏等の実情」を考慮し、規模を設定する場合は以下の点等を県と協議したうえで、評価ガイドライン等により評価し、市町村・住民の意見聴取を行い、県都市計画審議会の審議を経て設定します。

ただし、明らかに隣接市町村の拠点に影響のない範囲の設定を行う際は市町村・住民の意見聴取は不要です。

1. 拠点の区域の明示。
2. 地域の現状やまちづくりの方針等の検討。
3. 他の「広域拠点」「拠点」への影響の検討。
4. 「拠点」「広域拠点」以外への立地を抑えるための施策方針の検討。
5. その規模の決定根拠。
6. その他広域調整として必要と思われること。

④区域マスの変更を先行して、用途地域変更の同意等を必要とする場合の取り扱い

拠点追加、区域設定、変更等が市町村の判断基準に沿って適切と考えられる場合は、県都市計画審議会の審議は行いません。

ただし、都市圏等の実情の規模設定が必要な場合は県都市計画審議会の審議を経た上で協議を行うものとします。

(3) 公共交通軸沿線での運用について

1) 基本的考え方

公共交通軸沿線において都市機能の立地を許容するものの、目的は拠点の機能向上であり、公共交通軸沿線で新たな拠点を創出するような緩和は行われるべきではなく、公共交通軸沿線において、拠点と同等に面的な広がりを持った都市機能集積は行うべきではありません。

拠点においては多様かつより多くの都市機能の集積を進めていきますが、人口減少下において福岡県全体での施設立地総量が減少すると考えられることから、公共交通軸沿線では拠点とは異なる立地誘導を進めていく必要があります。また、公共交通により多様な交通手段が確保された生活を送るためには、駅やバス停から立地施設への利便性についても担保していく必要があります、公共交通軸沿線ではより質の高い立地を対象とした誘導を進めていく必要があります。

このようなことから、公共交通軸上の駅、バス停と一体的（接軸）な質の高い立地を誘導することで、拠点の魅力を高めながら、効率的に公共交通軸の機能も高めていきます。

このため、公共交通軸上の交通結節点と接軸した大規模集客施設の立地については、以下の方針により運用を図るものとします。

2) 公共交通軸沿線における大規模集客施設の立地等に対する運用

公共交通軸沿線における大規模集客施設の立地に対しては、より質の高い立地を誘導する観点から以下の考え方により判断し、用途規制に関わる部分の都市計画の変更に対応するものとします。

	公共交通軸沿線	うち、基幹公共交通軸沿線
用途規制の緩和	施設の床面積の合計が10,000㎡以下の商業施設等	広域拠点に立地を誘導する施設と同程度
条件	駅、バス停と接軸※した質の高い立地であること	
	質の高い立地が継続して確保されること	
	拠点内に同等の土地を確保できないこと（拠点が狭い方が有利に働くことになり、将来的には拠点の整序化にも寄与していく）	

※ 接軸の考え方についてはP.2-3-13を参照。

※ 公共交通軸沿線であって、かつ広域交通（例：高速バス、空路）とも直結したものなどについては、広域拠点に立地を誘導する施設と同程度とします。

(参考) 公共交通軸（駅やバス停）との接軸の継続性を確保するための都市計画手法イメージ

従前の土地利用規制	都市計画的手法の例
用途地域内 もしくは 非線引き用途白地地域内	<ul style="list-style-type: none"> 用途地域変更+地区計画（一般型）の指定 ⇒地区計画で、交通結節点との直結性を担保する施設を地区施設として位置付け（申請地内外を含む）
	<ul style="list-style-type: none"> 地区計画（緩和型）の指定 ⇒再開発等促進区、開発整備促進区を定める地区計画で、交通結節点との直結性を担保する施設を公共施設または地区施設として位置付け（申請地内外を含む）
市街化調整区域内	<ul style="list-style-type: none"> 開発許可基準による運用（小規模な場合） ⇒公共交通軸沿線に関する基準を開発許可基準に追加
	<ul style="list-style-type: none"> 地区計画の指定（小規模でない場合） ⇒市街化調整区域内地区計画による位置づけ

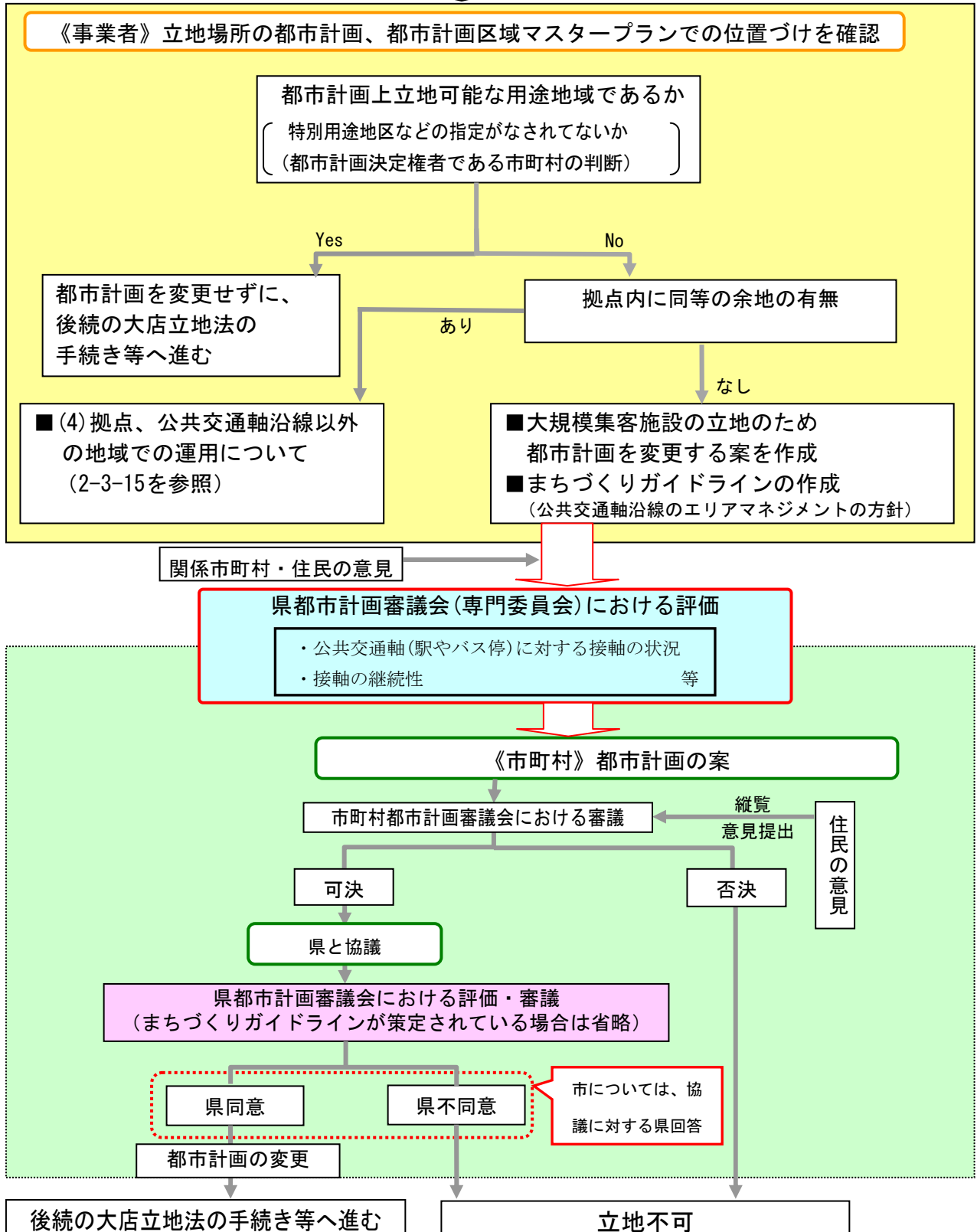
(参考) 再開発等促進区を定める地区計画、開発整備促進区を定める地区計画の概要

地区計画	制度概要	留意点等
再開発等促進区	<p>再開発等促進区を定める地区計画は、まとまった低・未利用地等相当程度の土地の区域における土地利用の転換を円滑に推進するため、都市基盤整備と建築物等との一体的な整備に関する計画に基づき、事業の熟度に応じて市街地のきめ細かな整備を段階的に進めることにより、都市の良好な資産の形成に資するプロジェクトや良好な中高層の住宅市街地の開発整備を誘導することにより、都市環境の整備・改善及び良好な地域社会の形成に寄与しつつ、<u>土地の高度利用と都市機能の増進を図るもの。</u></p>	<ul style="list-style-type: none"> 適用可能な地域は用途地域内。 同地区計画により用途規制の緩和に対して<u>建築基準法第48条の許可</u>が可能。
開発整備促進区	<p><u>大規模な集客施設の立地が原則として制限される第二種住居地域、準住居地域若しくは工業地域又は非線引き都市計画区域内の用途地域の指定のない地域において、土地利用転換を図り特定大規模建築物を整備する計画に関し、それが都市の機能の増進に貢献することとなる場合に、適正な配置及び規模の公共施設の整備を図りつつ、建築物又はその敷地に関する必要な制限を一体的に講じることにより、特定大規模建築物の周辺地域における良好な環境の保持又は形成を図りつつ、特定大規模建築物に係る用途制限の緩和を認めるもの。</u></p>	<ul style="list-style-type: none"> 適用可能な地域は、<u>第二種住居地域、準住居地域、工業地域、非線引き用途白地地域。</u> 同地区計画により1万㎡超の特定大規模建築物の建築申請に対して<u>建築基準法第68条の3第7項の認定</u>が可能。 <u>認定であることから、“再開発等促進区”に対して、事業者側面としてのメリットあり。</u>

3) 大規模集客施設の適正立地の手続き

公共交通軸沿線における大規模集客施設の適正立地の手続きは、以下のフローに基づき行います。

■大規模集客施設の立地計画■
 【商業・娯楽系】床面積の合計 10,000㎡を超えるもの
 【公共・公益系】国・県が整備する公共施設等



4) 公共交通軸上における地区計画等運用の考え方

公共交通軸沿線における大規模集客施設立地に係る再開発等促進区もしくは開発整備促進区を定める地区計画を決定する際の考え方については次のとおりです。

■上位計画との整合性

- ・地区計画等が、都市計画区域マスタープラン等における土地利用の基本的な考え方と整合している。
- ・地区計画等が、市町村都市計画マスタープラン等と整合している。
- ・中心市街地活性化に係る計画が策定されている場合は、地区計画等が当該計画と整合している。

■質の高い立地の誘導

- ・拠点内に同等の土地を確保することができない。
- ・公共交通と一体的な土地利用（直結）がなされている。
- ・地区施設として、一体的な土地利用（直結）に必要となる施設が位置づけられている。

■他の法令・基準との整合

- ・再開発等促進区もしくは開発整備促進区を定める地区計画については、建築基準法の要件を満たしている。
- ・開発審査基準の要件を満たしている。

■地区計画の建築条例化

- ・地区計画における実現性を担保するため、地区整備計画により定められた建築物等に関する制限を建築条例化がなされる予定である。

■地区の基準

- ・区域ができる限り整形とした街区として計画されている。
- ・地区整備計画に大規模集客施設の敷地として利用する土地の区域等が定められている。

■事前説明と事業の確実性

- ・事前に地域住民等への説明を行うとともに、関係権利者の意向を適切に反映し、事業が確実に実施される見込みがある。

なお、以上に示す基準以外に、地区計画の決定または変更するにあたっての必要事項や考え方等については、都市計画法、都市計画運用指針等によるものとします。

5) 公共交通軸上におけるジョイントディベロップメントを評価する考え方

公共交通軸沿線での質の高い立地の誘導に向けたジョイントディベロップメント（交通結節点と接軸した開発）を評価するものとして、以下のような指標が考えられますが、具体的には案件ごとに県都市計画審議会専門委員会により判断していきます。

【ジョイントディベロップメントにおける接軸を評価する要素】

接軸（必須要素）	
①直結性	直結（自動車と歩行者の平面交差なし、バリアフリー、夜間の安全、雨よけ）していること
②担保性	接軸が持続して確保されること
③拠点補完性	拠点内に同等の土地を確保できないこと

接軸（加点要素）	
④アクセス性	歩道幅員、到達距離（時間）、視認性、一体的空間形成 など
⑤利便性	運行情報システム、公共交通軸の質の向上見込、介助・補助 など
⑥安全性	舗装仕上げ、自転車との区分、防犯設備、外灯 など
⑦快適性	情報環境整備、案内表示、休憩施設、木陰 など
⑧持続性	メンテナンスフリー、管理体制 など
⑨創造性	賑わい創出（露店）、交流、映像・音楽、宅配サービス等 など
⑩公共性	公的施設、緑地・植栽、公園、オープンスペース、駐輪スペース など
⑪景観形成	まち並みづくり、色調・デザイン計画 など

【距離等を判断する際の起点（交通結節位置）】

- ・ 駅（地上駅の場合）：駅前広場官民境界もしくは駅ビル・コンコース出入口
- ・ 駅（地下、橋上駅の場合）：地上部出入口
- ・ バス：バスターミナルの場合は施設出入口
 - ：バスターミナル未設置の場合は、利用が想定されるバス停のうち、歩行経路が最長となるバス停。前面道路の上・下線にバス停がある場合には、道路を挟む反対側のバス停。
 - ：立地する施設敷地内にバス停を設置する場合は、敷地内バス停

参考1 「市街化調整区域内の公共交通軸沿線における小規模な集客施設の取り扱い」

市街化調整区域にある公共交通軸沿線のバス停において、一定の要件（接軸）を満たす小規模な施設に対する立地を許容する手段として、開発許可制度による機動的な運用を図る。（別冊「開発許可基準」37ページ参照）

【制度構成】

- 対象地域：市街化調整区域
- 許容手法：開発許可
- 対象用途：待合所（コンビニエンスストア等併設可）
- 対象規模：小規模
- 接軸要件：バス停の利用者にとって、便利な機能を併設している。

（便利な機能の例）

- 施設：駐車場（パークアンドライド等）、トイレなど
- 道路等：歩道（自動車動線との交差がないこと、バス退避レーン、バリアフリー）
- その他：バス停からの距離（直近）

参考2 「ジョイントディベロップメント事例」

多摩モノレール情報

立飛駅南口改札 使用開始！

「ららぽーと立川立飛」の建設に伴い、昨年の11月から行われていた立飛駅駅舎改良工事が終了し、南口改札の使用が開始されました。



今までとココが違います！

- 1 改札口を新設。
開発エリア直結で便利に
コンコースを改修し、現在の北側改札口に加えて南側にも改札口を新設。南口の出口は東西横断ブリッジと接続しているので、周辺開発エリアへのアクセスが便利になりました。
- 2 階段・エスカレーターを増設
コンコースとホームを結ぶ階段およびエスカレーターを増設し、乗降の混雑緩和を図りました。
- 3 トイレや照明設備をリニューアル
だれでもトイレにはオストメイト対応設備を、男女トイレ内には簡易型多機能トイレを設置するなどバリアフリー機能を向上。またホーム、コンコース、選路すべての照明をLEDに更新し省エネ化を図りました。



コンコース（南口改札方面）



ホームとコンコースを結ぶエスカレーターと階段



コンコース（北口改札方面）

出典：「たまもの（多摩モノレールマガジン）」

(4) 拠点、公共交通軸沿線以外の地域での運用について

1) 都市計画変更における取り扱い

- ・用途地域変更等する対象地域に商業3千㎡等の大規模集客施設の規模で制限する地区計画や特別用途地域を同時決定であれば協議を行います。
- ・商業3千㎡等の大規模集客施設の規模を超え、商業最大1万㎡等の大規模集客施設の規模の範囲において用途地域変更等を行う時は、市町村のまちづくり方針や上位計画等と整合し、原則拠点区域を明示した上で、拠点到達に及ぼす影響がない場合協議を行います。

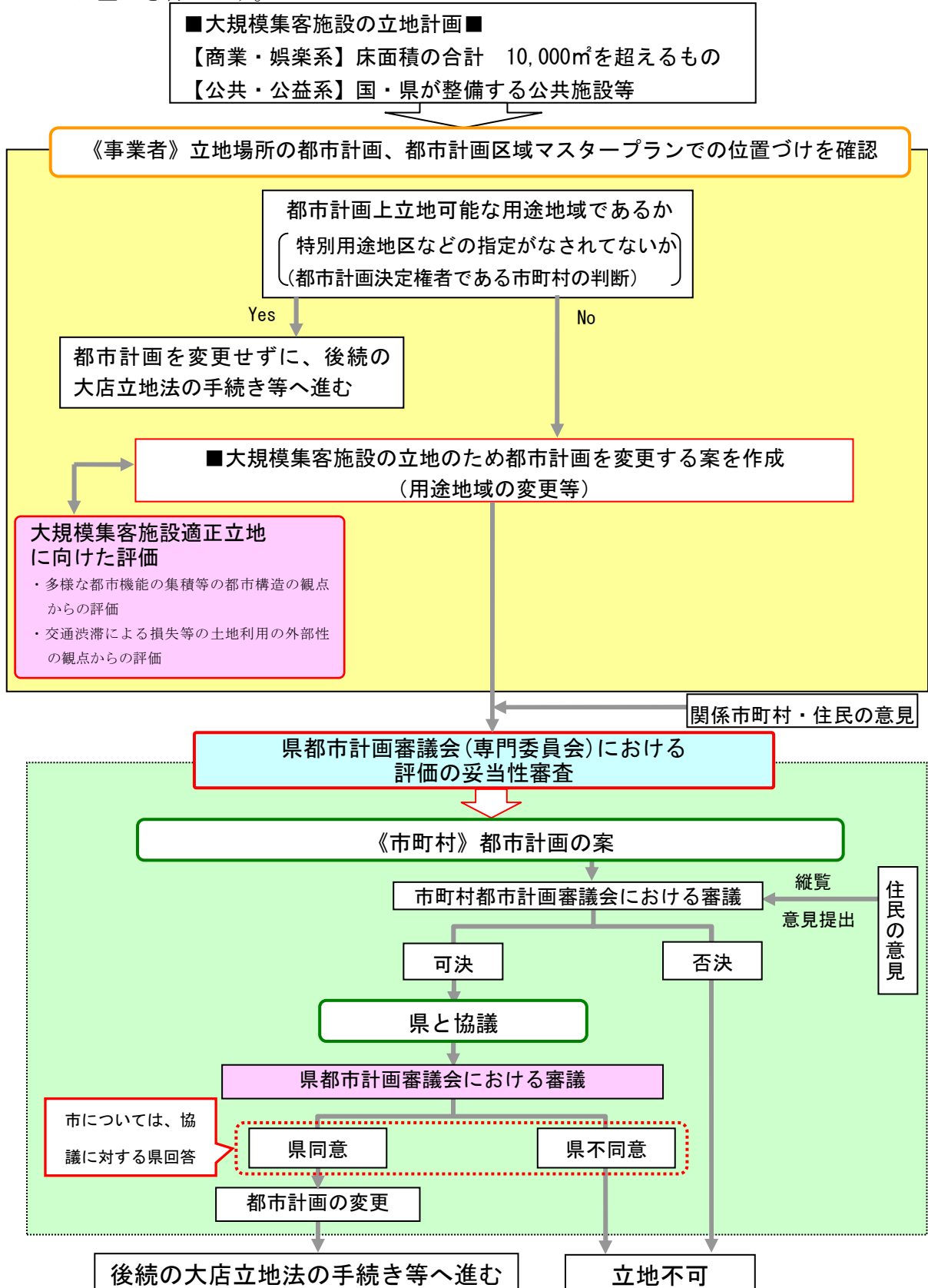
ただし、市町村界付近などで、隣の市町に拠点がある場合には、影響について県との協議が必要です。

2) 県都市計画審議会の審議が必要な規模について

- ・「拠点、公共交通軸沿線以外の地域」で商業1万㎡等の拠点到達に誘導すべき規模を超える用途地域変更等を行う場合は、評価ガイドライン等により評価し、市町村・住民の意見聴取を行い、県の都市計画審議会において審議した上で協議を行います。

3) 大規模集客施設の適正立地の手続き

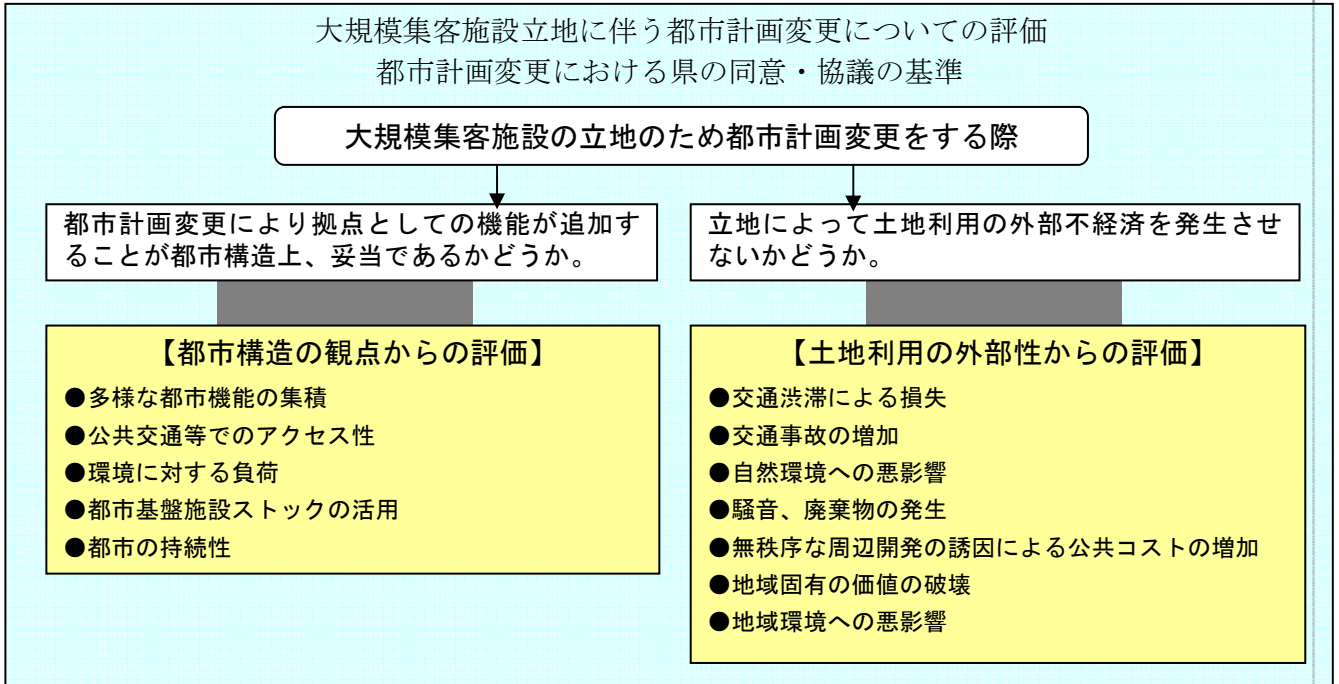
拠点、公共交通軸沿線以外の地域における大規模集客施設の適正立地の手続きは、以下のフローに基づき行います。



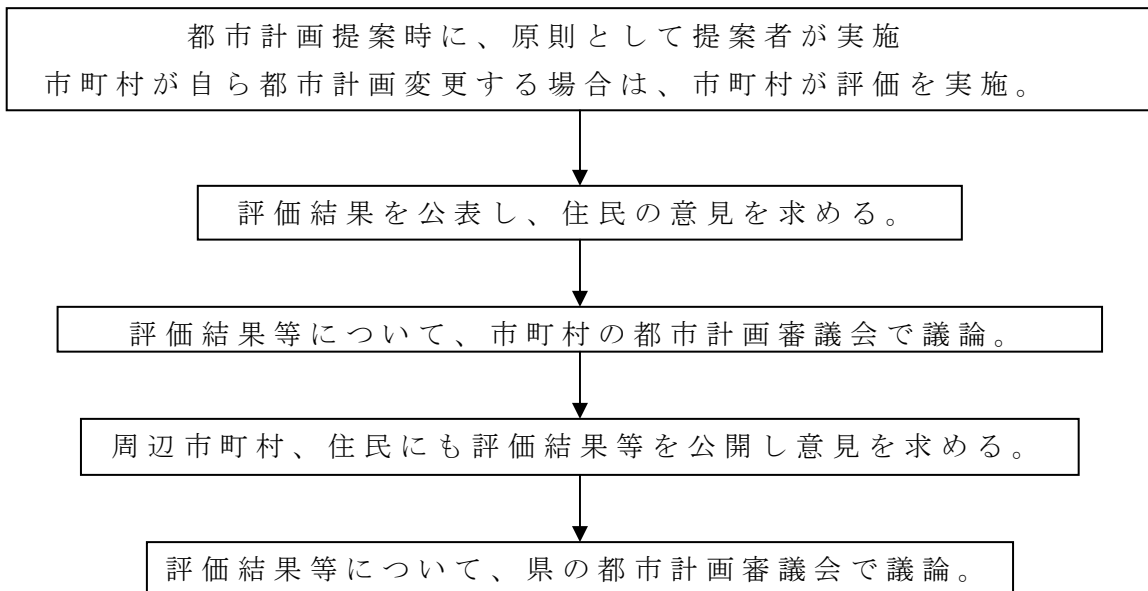
4) 大規模集客施設適正立地に向けた評価

○ 評価の内容

都市計画面案に対する評価方法の内容については、以下の通りとします。



○ 適正立地の手続きにおける評価の流れ



5) 立地評価ガイドライン

1. ガイドラインの目的等

1) 目的

- ・本県では、人口減少社会や高齢社会における「持続可能な都市づくり」を進めるため、「都市機能が拡散する都市づくり」から「都市機能が集積する都市づくり」への転換を図る。
- ・これまでも「街なか」を賑わいの場として再生する「街なか再生」の実現に向け、広域的な観点から大規模集客施設の適正立地の方針を示す立地ビジョンを平成19年に策定し、その後、平成20年には「拠点」と「広域拠点」を法定の都市計画区域マスタープランに位置付けることにより、その運用に取り組んできたところである。
- ・今回、新たな基本方針に基づき、都市計画区域マスタープランに「拠点」・「広域拠点」に加えて、「基幹公共交通軸」・「公共交通軸」を追加設定し、軸沿線にも都市機能としての大規模集客施設の誘導を図ることとしている。
- ・また、拠点・広域拠点及び基幹公共交通軸・公共交通軸沿線以外においても、大規模集客施設の立地に係る都市計画変更が必要となる場合も考えられる。
- ・本ガイドラインは、こうした大規模集客施設の立地に伴う都市計画変更に対して、簡便かつ適切な評価を行うための手法を明示するものである。

2) 活用方法

- ・本ガイドラインは、都市計画を変更して大規模集客施設の立地を企画する事業者が、都市計画変更案に対する評価の手引きとして活用することを想定している。
- ・事業者は、本ガイドラインに明示された評価事項に基づき評価書を作成し、それをもとに市町村と協議を行うことが望まれる。
- ・市町村が自ら都市計画の変更を行う場合も本ガイドラインを活用することが望まれる。
- ・また、本ガイドラインは、県においては市町村より申請された都市計画変更案についての同意・協議の基準として用いる。
- ・なお、本ガイドラインの活用にあたっては、都市計画変更に対する評価の基準となるものであるが、個別の内容、立地する地域は多種多様であると考えられることから、弾力的に運用されるべきである。
- ・しかし、その場合においても、需給調整的な運用を行うものではないことに留意し、あくまで立地基準及び本ガイドラインの趣旨に沿って適切に運用されるべきである。
- ・本ガイドラインにおける評価は、実際の大規模集客施設の計画に基づいて行う。このため、都市計画の内容と大規模集客施設の計画の内容や規模は整合のとれたものとすべきである。
- ・また、本ガイドラインで示している評価方法、判断基準等については、今後行われる評価結果を踏まえるとともに、社会経済状況の変化等により、柔軟に見直しを行っていくこととする。

3) ガイドラインにおける評価方法

- ・大規模集客施設の立地評価は、「都市構造の観点からの評価」と「土地利用の外部不経済性からの評価」の双方の評価において適切性が証明されなければならない。
- ・このため、本ガイドラインでは、大規模集客施設の立地について、「都市構造の観点」及び「土地利用の外部性の観点」ごとに複数項目の評価を行い、評価判断基準と照らし合わせた上で、最終的な評価を行うこととする。
- ・この評価は大規模集客施設が立地する都市圏で実施するものとする。ただし、立地の影響が隣接する都市圏に及ぶ場合は隣接する都市圏も含めて評価するものとする。（都市圏の範囲等は最終頁に記載）

大規模集客施設立地に伴う都市計画変更についての評価

大規模集客施設の立地のため都市計画変更をする際

都市計画変更により拠点としての機能が追加することが都市構造上、妥当であるかどうか。

立地によって土地利用の外部不経済を発生させないかどうか。

【都市構造の観点からの評価】

- 多様な都市機能の集積
- 公共交通等でのアクセス性
- 環境に対する負荷
- 都市基盤施設ストックの活用
- 都市の持続性

【土地利用の外部性からの評価】

- 交通渋滞による損失
- 交通事故の増加
- 自然環境への悪影響
- 騒音、廃棄物の発生
- 無秩序な周辺開発の誘引による公共コストの増加
- 地域固有の価値の破壊
- 地球環境への悪影響

4) ガイドラインで評価を行う対象

- ・本ガイドラインに基づいて立地評価を行う大規模集客施設の対象は、以下のとおりとする。

ア) 区域マスので定めた広域拠点の区域外のもの

① 広域拠点の区域内

- ・広域拠点区域内の場合
- ・広域拠点の区域に一部含まれる場合
- ・広域拠点の区域に接している場合
(広域拠点と一体的な区域とみなされる場合に限る)



● 評価対象としない。

⇒大規模小売店舗立地法などの後続手続きへ

②広域拠点の区域外



● 評価対象とする

⇒本評価ガイドラインにより評価

イ) 大規模集客施設のうち広域拠点に立地を誘導する規模の施設に係るもの

- ・なお、当面、公共・公益施設等については、次の第2以降の評価方法を参考に個別案件毎にその方法も含めて検討し、評価することとする。

2. 都市構造の観点からの評価

1) 都市構造の観点からの評価の基本的考え方

広域から多くの人を集める大規模集客施設の新規立地は、市町村の範囲を越えた、都市圏レベルに構造的変化・影響をもたらすと考えられる。

このため、本ガイドラインでは、大規模集客施設の新規立地等に伴う都市計画変更により、福岡県が目指す都市構造（集約型都市構造）上、妥当であるかどうかについて評価するものとする。

2) 都市構造の観点からの評価項目について

都市構造の観点からの評価にあたっては、立地ビジョンに示した以下の5つの観点により評価を行うものとする。

1. 多様な都市機能の集積
2. 公共交通等でのアクセス性
3. 環境に対する負荷
4. 都市基盤施設ストックの活用
5. 都市の持続性

本ガイドラインでは、この5つの観点について、簡便な方法に基づく評価方法・判断基準を示し、評価することとしているが、事業者等において、より精緻な方法により評価することを妨げるものではない。

3) 都市構造の観点による評価の方法

1. 多様な都市機能の集積

ア) 概要

集約型都市構造実現を目指す観点から、広域拠点は、商業、業務、居住、文化、福祉、行政等の多様な都市機能が集積し、集積のメリットが発揮される場所であることが求められる。

新たな大規模集客施設等の立地によって変化した都市構造において、どの程度都市機能が集積し、利便性が向上したり、賑わいが増すか、拠点等への人の集中量等を比較することにより評価する。

イ) 評価方法

◆ハフモデルによる予測

都市機能の構造がどのように変化するかを、「消費者がどの商業集積を選択するかは、万有引力の法則のように売場面積に比例し、距離の2乗に反比例する」というハフモデルの原理を用いて予測する。

◆評価の手順

【STEP ①】

- ・商業集積地域を以下の通り設定し、地域内の売場面積の合計を商業統計等により算出する。

- ・既存の広域拠点、拠点の区域
- ・評価対象地区（新たに立地を予定する商業施設については、想定売場面積を加算する）
- ・その他、都市圏内、隣接する都市圏において、売場面積の合計が5000㎡以上となる地域

【STEP ②】

- ・第4回（平成18年）北部九州圏パーソントリップ調査において設定されたCゾーン及び市町村界等を考慮し、STEP①で設定した商業集積に影響すると考えられる人口ゾーンを設定する。
- ・住民基本台帳等よりゾーン内の人口を整理し、各人口ゾーンの人口が極端に異なることのないよう、人口ゾーンの範囲を調整する。
- ・ゾーン内における500mメッシュ人口密度データ等を考慮し、各人口ゾーンの概ねの重心を設定する。

【STEP ③】

- ・各人口ゾーンの重心と各商業集積の距離を計測する。
- ・既存の商業集積地域のみを対象に、距離と各商業集積の売場面積をハフモデルの原理に適用し、各ゾーンから各商業集積に対する集中人口を算出する。
- ・各人口ゾーンにおいて、モデル全体の集中人口のうち、都市圏内からの集中人口を抽出し合計する。
- ・都市圏内全体の人口に対する、都市圏内からの集中人口の割合（以下、「集中量」）を算定する。
- ・次に新たに立地を予定する商業集積地域も含めてハフモデルの原理に適用し、立地後の各商業集積に対する集中人口を算出し、同様に集中量を算定する。

【STEP ④】

- ・現況における広域拠点における集中量と、立地後における評価対象地区の集中量を比較する。

【STEP ⑤】

- ・新たに立地を予定する大規模集客施設の計画を含めて、評価対象地区における土地利用の計画を確認する。

ウ) 評価の判断基準

以下のいずれかの場合であること。

- ①立地後の評価対象地区の集中量が広域拠点の集中量より小さく、広域拠点の都市機能集積に影響がないこと。
- ②立地後の評価対象地区の集中量が広域拠点の集中量に大きく影響している場合は、都市構造が大きく変わることが想定される。このため立地後の評価対象地区の集中量が広域拠点の集中量と同程度以上であり、かつ評価対象地区において、広域拠点と同程度の商業、業務、文化等の多様な都市機能が集積するなど都市構造の観点から広域拠点としての役割を果たすことが見込まれること。

2. 公共交通等でのアクセス性

ア) 概要

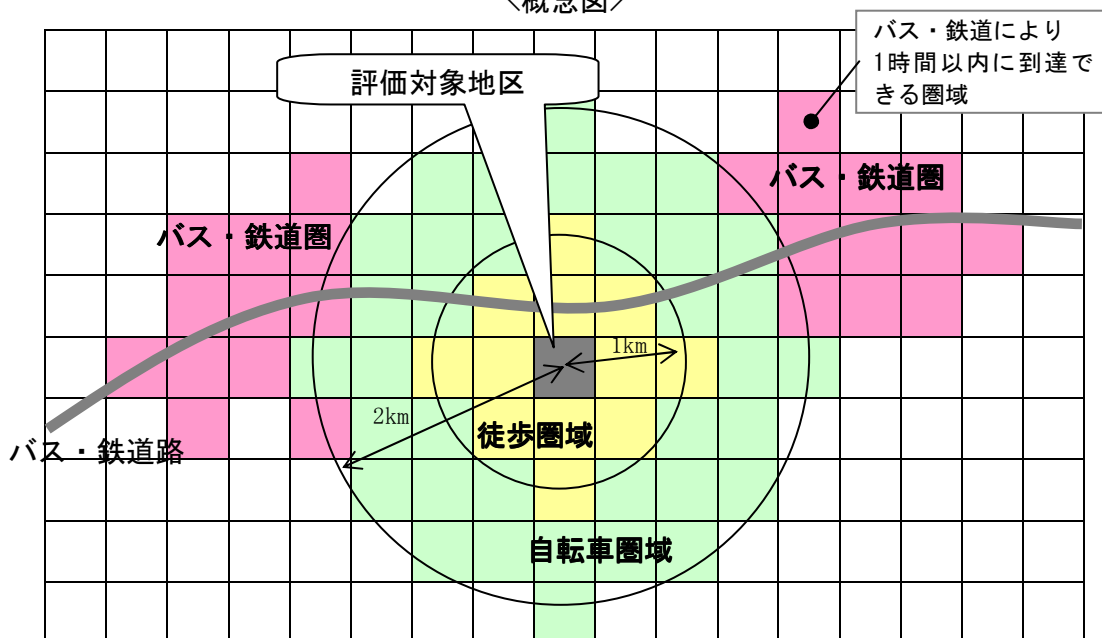
今後の高齢社会における都市構造は、多くの人々が公共交通や徒歩により、多様な都市機能を享受できる構造になっていることが求められる。

このため、新たな大規模集客施設を含めた評価対象地区が、どの程度多くの人々が徒歩、自転車、公共交通機関を利用して一定時間以内に到達可能な場所かどうか（「アクセス可能人口」）を評価するものとする。

「アクセス可能人口（人）」

= [徒歩圏域人口 (A) + 自転車圏域人口 (B) + バス圏域人口 (C) + 鉄道圏域人口 (D)]

〈概念図〉



イ) 評価方法

◆必要データ

- | |
|---|
| a) 人口：人口の四次メッシュ（500m）データ <国勢調査人口> |
| b) バス路線：評価対象地区を発着するバス停位置、バス時刻表、時間帯別運行本数（立地までに整備が確実なものを含む） |
| c) 鉄道路線：評価対象地区を発着する鉄道駅位置、鉄道時刻表、時間帯別運行本数（立地までに整備が確実なものを含む） |

- ・ここで利用するバス路線、鉄道路線は、通常の日常生活の用に供する利用を想定するため、基本的に新幹線や高速バスなど長距離高速路線を除くものとする。
- ・バス路線、鉄道路線の設定は、10時～16時における運行状況を基に行うものとし、10時～16時に運行頻度が少ない路線等は省略してもよい。

◆評価の手順

都市圏内の広域拠点と、新たに大規模集客施設の立地を予定する評価対象地区に対し、自動車を利用せず、徒歩、自転車、公共交通（バス・鉄道）により1時間以内で到達できるアクセス可能人口を、下記のように算出する。

【STEP ①】

- ・アクセス可能人口を算出するため、評価対象地区内において基準となる人口の4次メッシュ（評価対象メッシュ）を抽出する。

【STEP ②】

- ・各交通手段による移動限界圏域を設定し、圏域内の人口メッシュデータを合計する。

$\text{アクセス可能人口 (人)} = [\text{徒歩圏域人口 (A)} + \text{自転車圏域人口 (B)} + \text{バス圏域人口 (C)} + \text{鉄道圏域人口 (D)}]$
--

※ (A) ~ (D) の重複する分は除く

<徒歩圏域人口 (A) >

評価対象メッシュ中心から1km以内にメッシュ中心があるメッシュを徒歩圏域とする。

<自転車圏域人口 (B) >

徒歩圏域を除き、評価対象メッシュ中心から2km以内にメッシュ中心があるメッシュを自転車圏域とする。

<バス圏域 (C) >

評価対象メッシュ中心から徒歩圏域内にバス路線が存在する場合、バスを利用して自宅から目的地まで（ドア・トゥー・ドア）1時間以内で到達できるゾーンをバス圏域とする。（徒歩圏域、自転車圏域は除く）

計算の条件については、以下を参考とすること。

- ・到達時間＝（評価対象メッシュ中心から徒歩圏内のバス路線を含むメッシュ中心までの徒歩時間）＋（バス待ち時間）＋（バス移動時間）＋（到着バス路線を含むメッシュ中心から着地ゾーン中心からの徒歩時間）
- ・徒歩時間はゾーン中心間距離÷80m／分
- ・バス待ち時間は、バス発車時間に合わせる往路は0分、バス発車時間を考えない復路は運行間隔の半分と考え、平均として当該バス路線の10時～16時までの平均運行間隔の1/4（例えば平均運行間隔が60分の場合のバス待ち時間は15分）
- ・バス移動時間は時刻表による
- ・着地ゾーン中心からの徒歩時間は、メッシュ中心間距離を歩行速度（80m／分）で除する

<鉄道圏域人口（D）>

圏域の設定方法は、バス圏域人口と同様。（徒歩圏域、自転車圏域、バス圏域は除く）

【STEP ③】

- ・同様に、広域拠点のアクセス可能人口を算出する。
- ・当該都市圏内に、広域拠点が存在しない場合は、都市圏内において最も大きいと思われる拠点のアクセス可能人口を算出する。

ウ) 評価の判断基準

評価対象地区におけるアクセス可能人口が、当該都市圏内における広域拠点のアクセス可能人口と同程度以上であること（当該都市圏に広域拠点が存在しない場合は、都市圏内において最も大きいと思われる拠点のアクセス可能人口と同程度以上）。

3. 環境に対する負荷

ア) 概要

自動車交通に過度に依存したエネルギー消費量が多い都市構造は環境に対する負荷が高くなる。

このため、公共交通が活用でき、自動車交通に過度に依存せずに暮らせる環境にやさしい都市構造を目指すことが求められている。

そこで、新たな大規模集客施設の立地により、都市圏全体の自動車分担率が上昇しないかどうか、移動手段が自動車に移行し、公共交通利用者が減少することにより公共交通の頻度、利便性の低下を招かないかどうかを評価するものとする。

イ) 評価方法

◆必要データ

- | |
|---|
| a) 前項結果（評価対象地区、広域拠点等への人の集中）
b) Cゾーン：目的（私用）別集中量、交通機関別分担率
＜第4回（平成18年）北部九州圏パーソントリップ調査＞ |
|---|

◆評価の手順

【STEP ①】

- ・新たに立地を予定する大規模集客施設の交通機関別分担率を設定する。
評価対象地区と類似した地区（母都市の人口、D I D内外、駅からの距離等）の類似した施設（店舗規模等）の交通機関別分担率を用いる。

(参考) 県内施設の交通機関別分担率

	店舗面積 (㎡)	母都市の 人口 (万人)	D I D	広域拠点 からの距離 (km)	駅・バス ターミナ ルからの 距離 (m)	交通機関別分担率 (%)				
						鉄道	バス	自動車	二輪	徒歩
①	55,000	3.8	外	5.6	900	0.5	4.7	89.5	2.2	1.6
②	42,000	11.6	外	3.0	1,800	1.5	9.4	85.1	0.5	2.1
③	35,000	30.6	外	2.5	1,400	0.4	2.8	91.4	3.7	1.3
④	34,000	4.8	内	4.6	300	9.0	2.0	56.7	9.3	17.7
⑤	15,000	3.1	内	2.3	2,200	0.0	4.1	51.2	12.4	27.3
⑥	14,000	3.9	外	1.0	1,000	0.3	4.6	84.7	6.0	1.6
⑦	11,000	14.1	外	10.5	250	0.2	1.6	88.2	2.7	2.9
⑧	11,000	10.8	内	2.2	1,200	0.6	2.3	67.1	15.1	12.9

【STEP ②】

- ・前項で算出した、ある商業集積（A）の都市圏内からの集中人口nに対し、その商業集積の存在するCゾーンの私用目的の集中量の交通機関別分担率を乗じる。

【STEP ③】

- ・各商業集積において、同様の計算を行い、各自動車利用者を合計した数値により、都市圏の交通機関別分担率を算出する。

$$\begin{array}{|c|} \hline A \text{ への集中人口 } n \\ \hline \text{(ハフモデルの結果)} \\ \hline \end{array} \times \begin{array}{|c|} \hline A \text{ の存在する } C \text{ ゾーンの交通機関} \\ \hline \text{別分担率 (第4回PT調査の結果)} \\ \hline \end{array} = \begin{array}{|c|} \hline A \text{ への交通機関別} \\ \hline \text{利用者数} \\ \hline \end{array}$$

各商業集積の計算結果を合計し、都市圏の交通機関別分担率を算出

【STEP ④】

- ・現況と立地後、それぞれについて、都市圏の交通機関別分担率を算出する。

ウ) 評価の判断基準

- ・立地後の都市圏の自動車分担率が、現況の都市圏の自動車分担率よりも小さい、またはほぼ同程度以内と言える範囲であること。
- ・自動車分担率の都市圏の目標値が設定されている場合はその目標値と整合がとれていること。
- ・立地後の都市圏の鉄道、バスの分担率の減少が小さく、公共交通の頻度、利便の低下を招かない程度であること。

4. 都市基盤施設ストックの活用

ア) 概要

人口減少社会や行政の逼迫した財政状況を考慮すると、広域拠点は既存の都市基盤ストックを有効活用できるような場所であることが求められる。

新たな大規模集客施設の立地により、都市機能が集積した場合においても、新たな都市基盤の整備等を必要としない都市構造かどうかを評価する。

具体的には、大規模集客施設の立地に伴う都市基盤施設への追加投資（建設費、維持管理費）が生じる必要のないよう、現状にてすでに都市基盤ストックが整備されているか、道路及び下水道の整備状況により評価するものとする。

イ) 評価方法

◆必要データ

- | |
|--------------------------|
| a) 評価対象地区周辺の道路の幅員がわかる地図等 |
| b) 評価対象地区周辺の下水道整備状況図等 |

◆評価の手順

新たに大規模集客施設の立地を予定する評価対象地区及びその周辺において、主な幹線道路や下水道施設がどの程度整備されているかを、下記のように評価する。

【STEP ①】

- ・評価対象地区内の幹線道路・補助幹線道路の整備状況を確認する。
- ・評価対象地区内の下水道整備状況を確認する。

ウ) 評価の判断基準

幹線道路、補助幹線道路及び下水道が都市機能の集積を支える程度に整備されており、新たな都市基盤整備（道路・下水道）が必要でないこと。また、新たな都市基盤整備が必要な場合、整備、及び、維持管理主体が担保されていること。

5. 都市の持続性

ア) 概要

拠点は様々な都市活動が行われる場所であり、拠点としての機能が消滅してしまうと、都市活動に支障をきたし、市民が都市的なサービスを楽しむことが困難になる。

このため広域拠点は、広域拠点としての機能を保ち都市活動が持続可能であることが求められる。

これを評価対象地区、広域拠点の都市機能の集積が維持促進されるかどうかで評価する。

評価対象地区については、大規模集客施設が撤退したとしても、代替となる施設が立地する可能性が高く、都市機能の集積が維持されることが求められる。

そこで、代替となる施設の立地を支える一定の人が周辺に居住しているかどうかで評価するものとする。

広域拠点については、新たな大規模集客施設の立地後の評価対象地区、拠点、広域拠点等の状況が都市計画上の位置づけと整合しているかどうかで評価する。

イ) 評価方法

◆必要データ

- | |
|---|
| <ul style="list-style-type: none">a) 評価対象地区周辺のD I D区域がわかる都市計画図等b) 人口の四次メッシュ (500m) データ <国勢調査人口>c) 都市計画区域マスタープランd) 市町村都市計画マスタープラン |
|---|

◆評価の手順

【STEP ①】

- ・評価対象地区がD I D区域に含まれているか、確認する。
- ・D I D区域に含まれていない場合は、評価対象地区周辺の人口の四次メッシュデータを確認する。

【STEP ②】

- ・評価対象地区、広域拠点における集中量の変化状況と、都市計画区域マスタープラン、市町村都市計画マスタープランにおける各地区の都市計画上の位置づけを確認する。

ウ) 評価の判断基準

評価対象地区がD I D区域に含まれている、又は、D I D区域と同程度の人口密度(4,000人/km²)を有する複数の四次メッシュデータを含む。

ただし、現時点で基準を満たさない場合でも、今後基準を満たすための整備及び開発が担保されている場合は、基準を満たすこととする。

都市計画区域マスタープラン、市町村都市計画マスタープランと整合していること、あるいは整合すると見込まれること。

3. 土地利用の外部性からの評価の方法

1) 土地利用の外部性からの評価の基本的考え方

- ・大規模集客施設等による土地利用にあたっては、第3者に対する影響（外部性）が少なからず存在する。
- ・こうした大規模集客施設の立地による外部不経済を発生させないかどうかについて評価する必要がある。
- ・本ガイドラインにおける評価においては、影響範囲を適宜設定し、以下の項目について評価を行う。

1. 交通渋滞による損失
2. 交通事故の増加
3. 自然環境への悪影響
4. 騒音、廃棄物の発生
5. 無秩序な周辺開発の誘引による公共コストの増加
6. 地域固有の価値の破壊
7. 地球環境への悪影響

2) 土地利用の外部性からの評価方法

1. 交通渋滞による損失

ア) 概要

交通渋滞については、立地による広域的な交通流動を予測し、主要な道路の混雑度、及び、主要な交差点の交差点飽和度について、現況と比較した評価を行うものとする。

予測に当たっては、「大規模開発地区関連交通計画マニュアル 改訂版」(平成19年3月国土交通省都市・地域整備局都市計画課都市交通調査室)による手法を用いることを基本とする。

イ) 評価方法

◆必要データ

a) 立地計画の概要

用途：商業施設、事務所、住宅およびその他の用途に区分する。

規模：住宅以外の用途については、建物別・用途別の延床面積を、住宅については建物別の居住人数を整理する。商業施設については店舗面積も整理する。

位置：立地条件のうち、最寄りの鉄道駅からの距離について建物別に整理する。
立地計画地の施設配置図

b) 昼間人口密度：商業施設については、当該施設が位置する市区町村単位の昼間人口密度（ $(\text{夜間人口} + \text{従業員人口} - \text{就業人口}) \div (\text{市区町村面積})$ ）を整理する。

c) 都市圏における交通量の現況（平日及び休日）（北部九州圏パーソントリップ調査及び道路交通センサス）

d) 都市圏における混雑度の現況（平日及び休日）（北部九州圏パーソントリップ調査及び道路交通センサス）

e) 主要な交差点の交差点方向別交通量（※1）

f) 立地時まで確実に整備される道路計画の概要（ネットワーク図、幅員、車線数、交通容量等）

g) OD表（北部九州圏パーソントリップ調査及び道路交通センサス）（※2）

※1 主要な交差点の交差点方向別交通量について

- ・立地後に、交差点混雑の可能性のある立地計画地周辺の主要な交差点について方向別交通量データを収集する。現況データがない場合は、交差点方向別交通量調査（12時間）を行う。
- ・交差点方向別交通量は平日、休日別に準備する。

※2 OD表について

- ・新たな道路計画を伴わない場合で、立地による発生集中交通の分布が既存OD表を用いなくても推計可能な場合は、OD表を収集する必要はない。

◆評価の前提

ア) 予測対象交通量

予測は平日及び休日交通量について行う。

イ) 予測対象時点

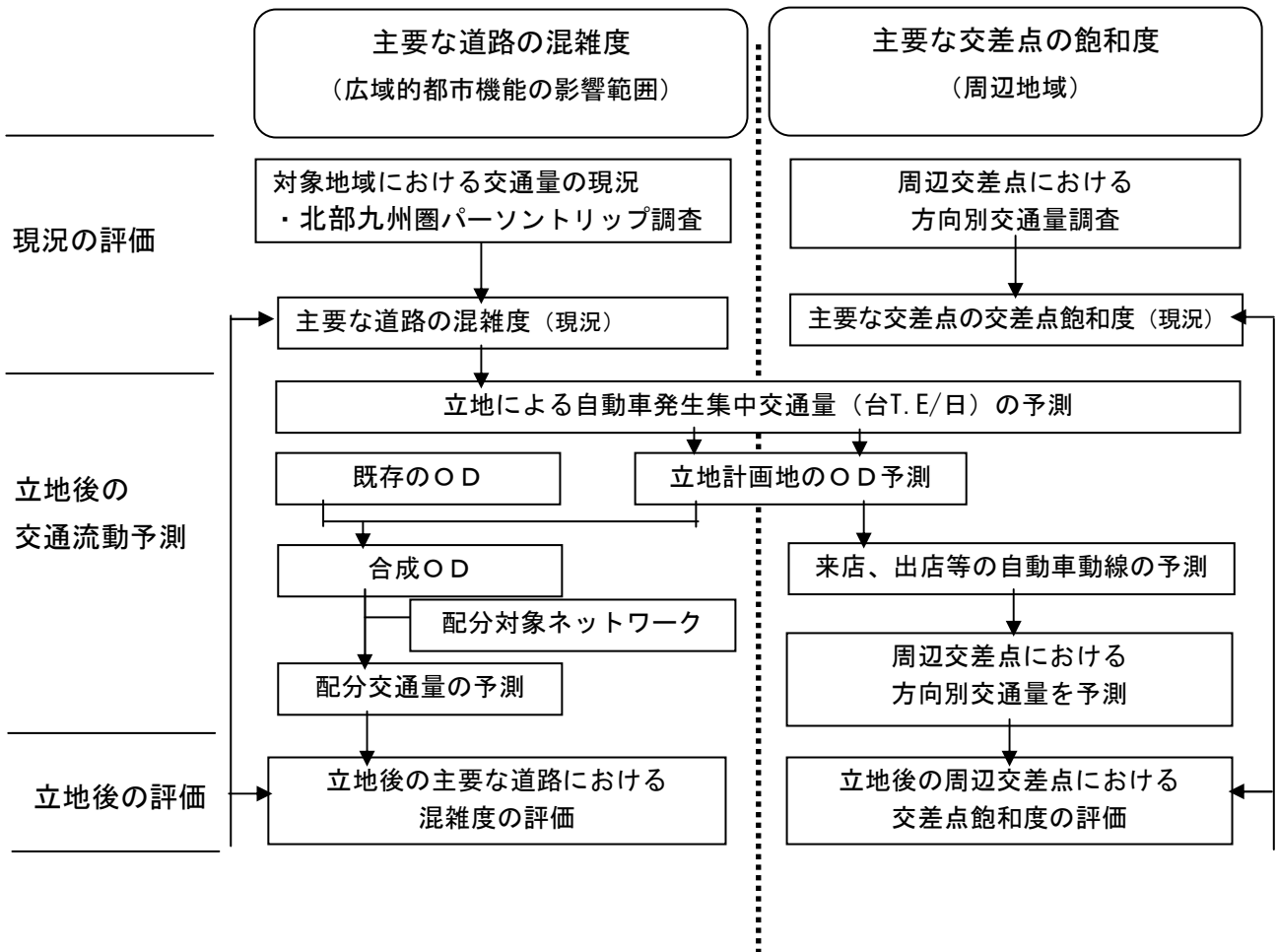
交通渋滞による算出の予測は、大規模集客施設立地時点について行うこととする。
また、段階的に立地を進める場合は、各段階について予測・評価を行い、適切な交通計画を検討する。

ウ) 予測対象範囲

予測対象範囲は、都市圏内において立地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する。

◆評価のフロー

以下のフローに従い、評価を行う。



◆評価の手順

【STEP ①】

- ・都市圏パーソントリップ調査より、影響圏域を対象に、主要な道路の混雑度図を作成し、立地計画地をプロットする。
- ・道路混雑度図は平日、休日別に作成する。

【STEP ②】

- ・現況方向別交通量をもとに、平日、休日別に交差点飽和度を算出する。

【STEP ③】

- ・立地による自動車発生集中量は以下の式により予測する。なお、割引率等の数値の詳細について、並びに、事務所、住宅、その他の施設を含む場合については、別途「大規模開発地区関連交通計画マニュアル（平成19年3月）」を参照されたい。

$$\text{立地による自動車発生集中量} = \text{大規模集客施設の延床面積} \times \text{発生集中原単位 (A)} \\ \times \text{自動車分担率 (B)} \div \text{平均乗車人員 (C)}$$

(A) 発生集中原単位

【平日の発生集中原単位】

- ・福岡市・北九州市 $11,600 \times \alpha 1 \times \alpha 2$ (単位：人T.E/日)

ただし、 $\alpha 1$ ：延床面積による割引率

$\alpha 2$ ：鉄道駅からの距離による割引率

- ・その他の都市 $10,600 \times \alpha 1 \times \alpha 2$ (単位：人T.E/日)

ただし、 $\alpha 1$ ：延床面積による割引率

$\alpha 2$ ：鉄道駅からの距離による割引率

【休日の発生集中原単位】

- ・福岡市・北九州市 $18,600 \times \alpha 1$ (単位：人T.E/日)

ただし、 $\alpha 1$ ：延床面積による割引率

- ・その他の都市 $16,100 \times \alpha 1$ (単位：人T.E/日)

ただし、 $\alpha 1$ ：延床面積による割引率

(B) 自動車分担率

原則として当該立地計画地が属するPT調査の最小ゾーンにおける発着施設別の交通手段分担率のうち、大規模な商業施設に関するもの
なお、自動車分担率の設定については、第2の3. の(3)を参照のこと

(C) 平均乗車人員

平日 1.5人
休日 類似する立地事例を参考にして設定する

【STEP ④】

- ・ 立地計画地を含む都市圏の既往PT調査等の当該ゾーンのOD調査データを利用して、立地による発生集中量のOD予測を行う。
- ・ 当該ゾーンの土地利用と立地計画地の内容とが大きく異なる場合には、立地計画地と類似した土地利用形態をなしている周辺のゾーンのODパターンを参考とするなど、適宜、適切な検討を行う。
- ・ 臨海部地域等、既存のOD調査データがない場合にあっては、次のような地域の特性に配慮して配分する。
 - 地域を取り巻く広域交通体系
 - 既存集積地区との位置関係
 - 当該地域における導入機能の性質によって想定される需要方向

【STEP ⑤】

- ・ 立地計画地周辺に開発時までには新たな道路整備がない場合は、現況交通量図に立地による配分交通量を上乘せして、立地後の交通量予測図、及び、混雑度図を作成する。
- ・ 新たな道路整備があり、道路交通状況の変化が予想される場合は、既存のOD表に立地によるOD表を上乘せし、合成OD表により交通量配分を行うことにより立地後の交通量予測図及び混雑度図を作成する。

【STEP ⑥】

- ・ 立地計画地の施設配置図、及び、立地場所のOD予測をもとに、来店、出店時の自動車動線を予測し、主要な交差点における立地関連方向別交通量を推計する。これに現況の交差点方向別交通量を加えることにより、立地後の主要交差点の方向別交通量を推計する。
- ・ 交差点方向別交通量により交差点飽和度を推計する。

ウ) 評価の判断基準

主要な道路の混雑度、及び、主要な交差点の交差点飽和度によって評価を行う。

立地の影響により交通渋滞による損失が著しいと認められる状況は、以下の指標を目安とする。

《 現況との比較による立地後の交通流動予測結果を評価する目安 》

指標の目安	参考
混雑度1.5を超える箇所の発生	混雑度1.0未満；昼間12時間を通して、道路が混雑することなく、円滑に走行できる。渋滞やそれに伴う極端な遅れはほとんどない。 混雑度1.0～1.25；昼間12時間のうち道路が混雑する可能性のある時間帯がある。何時間も混雑が連続するという可能性は非常に少ない。 (資料) 道路の交通容量 (社) 日本道路協会
	混雑度1.25～1.75；ピーク時間はもとより、ピーク時間を中心として混雑する時間帯が加速度的に増加する可能性の高い状態。ピーク時のみの混雑から日中の連続的混雑への過渡状態と考えられる。このランクの中央値を用いた。 (資料) 道路の交通容量 (社) 日本道路協会
交差点飽和度1.0を超える箇所の発生	

著しい道路混雑の発生が予測される場合は、混雑緩和策（拡幅整備、バイパス整備、交差点改良等）を提案し、再度、交通量予測を行うこととする。

2. 交通事故の増加

ア) 概要

立地による交通が、立地計画地周辺の生活道路に流入し、小中学生や地域住民の安全性に重大な影響を及ぼすかどうかについて評価する。

イ) 評価方法

◆必要データ

- a) 立地計画地周辺の生活道路網が表示された図面（1/2500 程度）
- b) 通学路図
- c) 立地計画地の施設配置計画図

◆評価手順

【STEP ①】

- ・立地計画地の施設配置計画をもとに、来店、退店による自動車、自転車、歩行者の動線を予測する。
- ・自動車の周辺の生活道路への流入状況を予測する。
- ・自転車、歩行者の多い経路の状況を予測する。

【STEP ②】

- ・周辺生活道路への自動車流入が予測される場合は、流入が予測される範囲の地域において、歩道と車道の区別がない通学路、及び、自転車、歩行者の多い道路を図示する。
- ・自転車、歩行者の多い道路とは、自転車交通量が700台／日を超える、あるいは歩行者交通量が500人／日を超える道路を目安とする。

【STEP ③】

- ・【STEP ②】の道路の自動車交通量、歩車道分離、自転車歩行者道か否か等の状況を確認する。

ウ) 評価の判断基準

- ・1日の交通量が概ね500台以上となる歩道と車道の区別がない道路が生じないこと。
- ・また、立地により自動車が流入するような道路と通学路、及び自転車、歩行者の多い道路が重ならないこと。重なる場合は自動車と自転車、歩行者が分離されていること。
- ・自動車交通の多い道路に来店、退店時の自転車、歩行者の動線が重ならないこと。重なる場合は、自動車と自転車、歩行者が分離されていること。

3. 自然環境への悪影響

ア) 概要

都市計画区域マスタープラン等において保全が位置づけられた良好な自然環境を損なわないかについて評価する。

イ) 評価方法

◆必要データ

- a) 都市計画区域マスタープラン
- b) 農業振興地域整備計画
- c) 市町村都市マスタープラン
- d) 市町村環境基本計画
- e) その他良好な自然環境資源の分布が分かる図面

◆評価手順

【STEP ①】

- ・都市計画区域マスタープランをはじめとした各種計画等で立地計画地及び周辺地域に、里山や樹林地、優良農地など、保全が位置づけられた良好な自然環境が存在しているかどうかを確認する。

ウ) 評価の判断基準

- ・大規模集客施設の立地により、良好な自然環境がなくなること。
- ・周辺の自然的環境（里山等）による良好な自然景観等を阻害する恐れがないこと。

4. 騒音、廃棄物の発生

ア) 概要

新たな大規模集客施設の立地に伴う騒音、廃棄物の発生により、近隣の住環境を損なわないかについて評価する。

イ) 評価方法

後続の大規模小売店舗立地法により必要となる事項と同程度の評価を行うこととする。

ウ) 評価の判断基準

大規模小売店舗立地法における基準と同等程度とする。

5. 無秩序な周辺開発の誘引による公共コストの増加

ア) 概要

新たな大規模集客施設の立地に伴い、周辺で誘引されることが見込まれる土地利用の結果、必要となる道路、下水道等の整備、維持管理コストについて評価する。

イ) 評価方法

◆必要データ

- a) 立地計画地周辺の土地利用の状況がわかる図等
- b) 立地計画地周辺の都市計画図等
- c) 立地計画地周辺の道路、下水道状況図等

◆評価手順

【STEP ①】

- ・周辺の土地利用の状況、都市計画の状況等により立地により周辺開発を誘引すると想定される範囲を予測する。（立地計画地周辺で区域を設定する）
- ・想定される範囲の道路、下水道の整備状況を確認する。

【STEP ②】

- ・周辺開発により新たな道路、下水道の整備が必要となる地域と必要となる整備内容を想定する。
- ・想定した整備内容により必要となる公共コストを算出する。

ウ) 評価の判断基準

周辺開発の誘引により必要となる公共コストが著しく生じないこと。

6. 地域固有の価値の破壊

ア) 概要

立地計画地の属する都市圏において、歴史・文化的環境等の地域固有の価値を破壊するかどうかを評価する。

イ) 評価方法

◆必要データ

- a) 都市計画区域マスタープラン
- b) 市町村都市計画マスタープラン
- c) 景観計画、条例
- d) 文化財保護条例
- e) 立地計画地周辺の都市計画図
- f) 立地計画地周辺の住宅地図
- g) その他古墳、神社、博物館、美術館等、歴史・文化的環境の分布が分かる図面
- h) 祭り、イベント等の歴史的、文化的行事

◆評価手順

【STEP ①】

- ・都市計画区域マスタープランをはじめとした各種計画等で立地計画地及び周辺地域に、良好な景観、史跡、文化財など、保全・維持が位置づけられた歴史的・文化的環境が存在しているかどうかを確認する。

ウ) 評価の判断基準

周辺の歴史・文化的環境による良好な景観等を阻害する恐れがなく、維持することが可能なこと。

例)

- ・大規模集客施設の壁面の大きさ、高さ
- ・大規模集客施設の色彩、照明
- ・大規模集客施設の意匠、形態
- ・屋外広告物の規模、色彩 等が良好な景観等を阻害しないこと。

7. 地球環境への悪影響

ア) 概要

温室効果ガスの発生量について評価する。

イ) 評価方法

◆必要データ

- a) 「多様な都市機能の集積」で評価したハフモデルの結果
- b) 「環境に対する負荷」で評価した自動車分担率

◆評価の手順

【STEP ①】

第2の3.(1)「多様な都市機能の集積」及び(3)「環境に対する負荷」で算出した、ある商業集積(A)への自動車利用者数と各人口ゾーンからAへの距離を算出し、各商業集積において以下の計算を行い、合計数値によりCO₂の発生量を算出する。

$$\sum_{\text{商業集積}} \{ \sum_{\text{人口ゾーン}} (\text{商業集積 (A) の自動車利用者数} \times \text{距離} \times \text{CO}_2 \text{発生原単位 (g/人・km)}) \}$$

【STEP ②】

立地前後のCO₂の発生量をそれぞれ比較し、増加量を算出する。

ウ) 評価の判断基準

CO₂の発生量が著しく増加しないこと。

都市圏の目標値が設定されている場合はその目標値と整合がとれていること。

4. 評価結果による大規模集客施設立地の可否について

都市構造の観点からの評価の5つの項目、及び、土地利用の外部性からの評価の7つの項目すべてにおいて基準を満たしている場合については、大規模集客施設の立地に係る都市計画の変更を可とし、後続の手続き等を進めることとする。

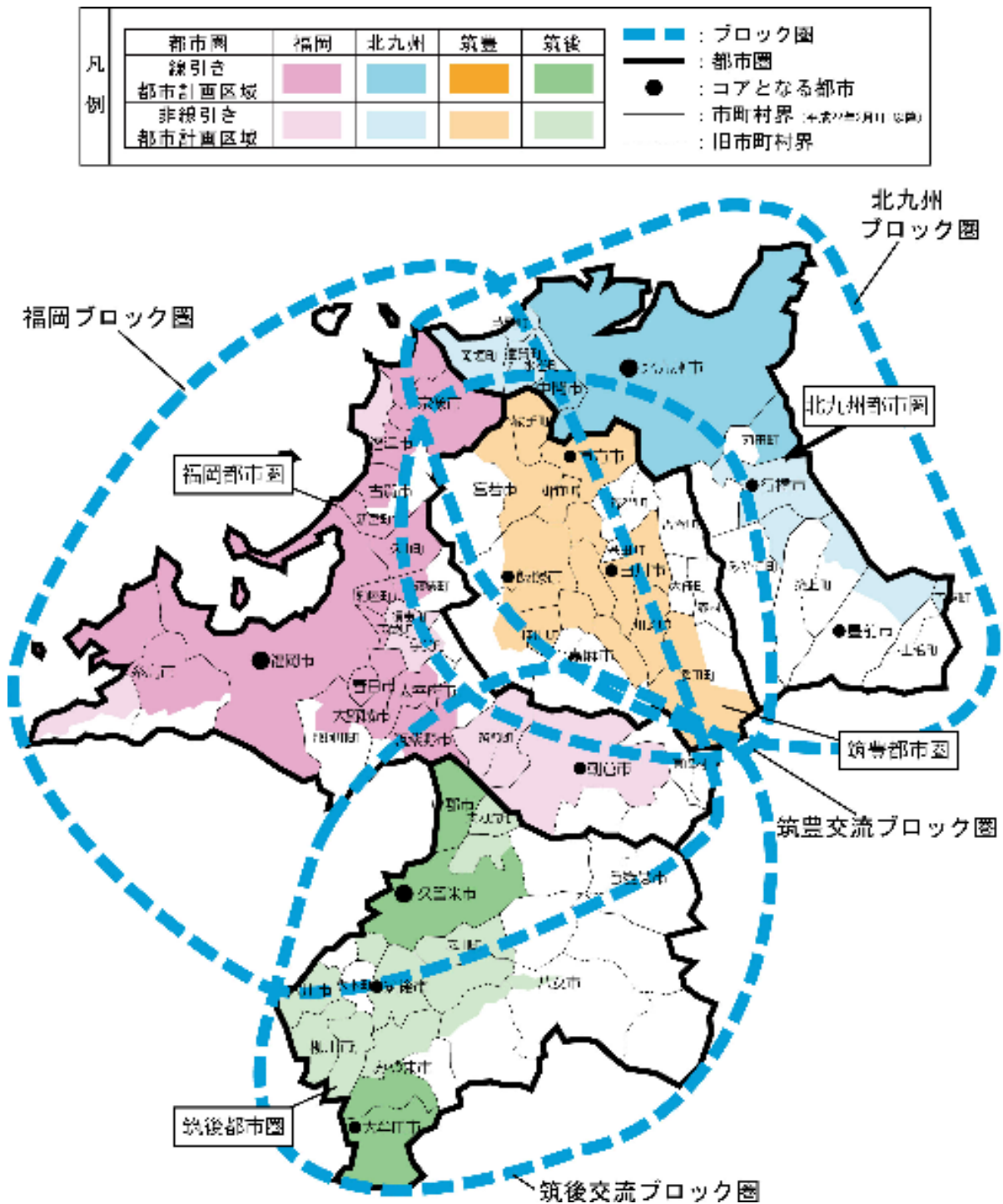
● 都市構造の観点からの評価結果について

評価項目	評価方法	判断基準 (目標値)
(1) 多様な都市機能の集積	<p>ハフモデルを適用し現況における広域拠点における人の集中量と、立地後における評価対象地区の人の集中量を比較することにより評価する。</p> <p>評価対象地区における土地利用の計画から、商業、業務、居住、文化、福祉、行政等多様な機能の集積が見込まれるかどうかにより、評価する。</p>	<p>①、②のいずれかに該当する。</p> <p>①広域拠点の集中量より小さく、広域拠点の都市機能集積に影響がない。</p> <p>②広域拠点の集中量に大きく影響する場合、広域拠点の集中量と同程度以上、かつ同程度の商業、業務、文化等の多様な都市機能が集積するなど都市構造の観点から広域拠点の役割を果たすことが見込まれる。</p>
(2) 公共交通等でのアクセシビリティ	<p>新たな大規模集客施設を含めた評価対象地区が、どの程度多くの人が徒歩、自転車、公共交通機関を利用して一定時間以内に到達可能な場所かどうか(「アクセス可能人口」)により、評価する。</p>	<p>アクセス可能人口が当該都市圏内における広域拠点と同程度以上。</p>
(3) 環境に対する負荷	<p>新たに立地を予定する大規模集客施設の交通手段別分担率を設定し、都市圏の自動車分担率が上昇しないかどうか、公共交通の頻度、利便の低下を招かないかにより評価する。</p>	<p>立地後の都市圏の自動車分担率が現況より小さい、またはほぼ同程度以内。</p> <p>立地後の都市圏の鉄道、バス分担率の減少が小さく、公共交通の頻度、利便の低下を招かない程度。</p>
(4) 都市基盤施設ストックの活用	<p>新たな大規模集客施設の立地にあって新たな都市基盤施設(道路、下水道)整備を必要としないかどうかにより、評価する。</p>	<p>新たな都市基盤施設整備を必要としない。必要な場合、整備、維持管理主体が担保されている。</p>
(5) 都市の持続性	<p>新たな大規模集客施設を含めた評価対象地区が、周辺にどれだけの人居住しているかどうか等により、評価する。広域拠点については、都市機能の集積が維持され拠点としての機能を保つかどうかで評価する。</p>	<p>評価対象地区が DID 区域に含まれている、又は同程度の人口密度を有する。</p> <p>広域拠点等の状況が都市計画上の位置づけと整合する。</p>

● 土地利用の外部性からの評価結果について

評価項目	評価方法	判断基準 (目標値)
(1) 交通渋滞による損失	「大規模開発地区関連交通計画マニュアル 改訂版」により、立地による広域的な交通流動を予測し、主要な道路の混雑度、及び、主要な交差点の交差点飽和度等により評価する。	主要な道路の混雑度が 1.5 を超えない。 主要な交差点の交差点飽和度が 1.0 を超えない。
(2) 交通事故の増加	立地による交通が、立地計画地周辺の生活道路に流入し、小中学生や地域住民の安全性に重大な影響を及ぼすかどうかにより、評価する。	<ul style="list-style-type: none"> ・1日の交通量が概ね500台以上の歩車道の区別がない道路が生じない。立地により自動車が入りやすいような道路と通学路、自転車、歩行者の多い道路が重ならない。 ・自動車交通の多い道路に来店、退店時の自転車、歩行者の動線が重ならない。重なる場合は、自動車と自転車、歩行者が分離されている。
(3) 自然環境への悪影響	立地計画地及び周辺地区において、都市計画区域マスタープランをはじめとした各種計画等で、保全が位置づけられた良好な自然環境を損なわないかどうかにより、評価する。	<ul style="list-style-type: none"> ・立地により、良好な自然環境がなくなる。 ・周辺の自然的環境による良好な自然景観等を阻害しない。
(4) 騒音、廃棄物の発生	新たな立地に伴う騒音、廃棄物の発生により、近隣の住環境を損なわないか大規模小売店舗立地法と同等の評価をする。	大規模小売店舗立地法による基準を満たす。
(5) 無秩序な周辺開発の誘引による公共コストの増加	新たな立地に伴い、周辺で誘引されることが見込まれる土地利用結果、必要となる道路、下水道等の整備、維持管理コストについて評価する。	周辺開発の誘引により必要となる公共コストが著しく生じない。
(6) 地域固有の価値の破壊	立地計画地及び周辺地区において、都市計画区域マスタープランをはじめとした各種計画等で、保全・維持が位置づけられた歴史的・文化的環境を阻害しないかどうかにより、評価する。	周辺の歴史・文化的環境による良好な景観等を阻害せず、維持することが可能。
(7) 地球環境への悪影響	温室効果ガス発生量の増加量により評価する。	CO ₂ の発生量が著しく増加しない。

【参考】福岡県の都市圏構造図



福岡県都市計画基本方針（H27.10）より