

大規模開発地区関連交通計画マニュアル

改訂（新旧対照）

平成26年6月

国土交通省 都市局
都市計画課

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

〔新〕

大規模開発地区関連交通計画マニュアル

改訂版

平成26年6月

国土交通省 都市局
都市計画課

I 本マニュアルの目的と経緯

1. 目的

近年、産業構造の変化などに伴う都市の枢要な位置における大規模な低未利用地が発生したことなどにより、市街地内における大規模な都市開発が増加してきている。一方、郊外部においても、商業系を中心として大規模な開発が進みつつある。

このような開発は、規模が大きく、また、交通需要の大きい商業系または業務系の開発であるため、これら地区からの発生集中交通量は著しく大きい。また、これらの開発は、都市の枢要な地区や、多量の広域交通が存在する幹線道路沿道地区等において実施される場合が多く、既にバックグラウンドとして相当の交通需要が存在しているため、さまざまな交通問題を生じる可能性が高い。

これらの問題に対処するためには、個別の開発に先立って、開発に伴う発生集中交通量の予測、既存の交通施設への影響の評価、および必要な交通対策の立案からなる一連の局所的な都市交通計画（以下「関連交通計画」という）を策定し、開発に併せて必要な交通対策を実施することが必要不可欠であるので、計画内容が詳細に決定していない早い段階において検討が行えるよう本マニュアルを策定するものである。

本マニュアルは、今後、都市地域で推進される大規模都市開発計画に対して、

- (1) 大規模都市開発に伴う交通影響の予測
- (2) 大規模都市開発に際しての交通計画の評価

についての指針を示すことにより、開発地区における関連交通計画の策定が促進され、望ましい都市交通実現を図ることを目的として作成するものである。

2. 改訂の経緯

国土交通省は、適切な関連交通計画の策定を推進し、良好な都市交通を実現するため、1989年に本マニュアルの基礎となるマニュアル案を公表した。その後蓄積されたデータに基づいて、随時更新を行ってきている。なお、今後ともデータが蓄積された段階で必要に応じ改訂を行う。

1989年；「大規模開発地区関連交通計画検討マニュアル（案）」の公表

1990年；1回目のマニュアル改訂（事務所・商業施設の発生集中原単位などを提示）

1994年；2回目のマニュアル改訂（事務所の発生集中原単位の見直し）

1999年；3回目のマニュアル改訂（商業施設の発生集中原単位の見直し）

→ 1999年には、マニュアルの「(案)」を外し、公表

2007年；4回目のマニュアル改訂（複合施設の特性を考慮した予測方法、住宅の予測方法等）

〔備考〕1999年6月；大規模小売店舗立地法にもとづく「大規模小売店舗を設置する者が配慮すべき事項に関する指針」（通商産業省告示）

I 本マニュアルの目的と経緯

1. 目的

近年、産業構造の変化などに伴う都市の枢要な位置における大規模な低未利用地が発生したことなどにより、市街地内における大規模な都市開発が増加してきている。一方、郊外部においても、商業系を中心として大規模な開発が進みつつある。

このような開発は、規模が大きく、また、交通需要の大きい商業系または業務系の開発であるため、これら地区からの発生集中交通量は著しく大きい。また、これらの開発は、都市の枢要な地区や、多量の広域交通が存在する幹線道路沿道地区等において実施される場合が多く、既にバックグラウンドとして相当の交通需要が存在しているため、さまざまな交通問題を生じる可能性が高い。

これらの問題に対処するためには、個別の開発に先立って、開発に伴う発生集中交通量の予測、既存の交通施設への影響の評価、および必要な交通対策の立案からなる一連の局所的な都市交通計画（以下「関連交通計画」という）を策定し、開発に併せて必要な交通対策を実施することが必要不可欠であるので、計画内容が詳細に決定していない早い段階において検討が行えるよう本マニュアルを策定するものである。

本マニュアルは、今後、都市地域で推進される大規模都市開発計画に対して、

- (1) 大規模都市開発に伴う交通影響の予測
- (2) 大規模都市開発に際しての交通計画の評価

についての指針を示すことにより、開発地区における関連交通計画の策定が促進され、望ましい都市交通実現を図ることを目的として作成するものである。

2. 改訂の経緯

国土交通省は、適切な関連交通計画の策定を推進し、良好な都市交通を実現するため、1989年に本マニュアルの基礎となるマニュアル案を公表した。その後蓄積されたデータに基づいて、随時更新を行ってきている。なお、今後ともデータが蓄積された段階で必要に応じ改訂を行う。

1989年；「大規模開発地区関連交通計画検討マニュアル（案）」の公表

1990年；1回目のマニュアル改訂（事務所・商業施設の発生集中原単位などを提示）

1994年；2回目のマニュアル改訂（事務所の発生集中原単位の見直し）

1999年；3回目のマニュアル改訂（商業施設の発生集中原単位の見直し）

→ 1999年には、マニュアルの「(案)」を外し、公表

2007年；4回目のマニュアル改訂（複合施設の特性を考慮した予測方法、住宅の予測方法等）

2014年；5回目のマニュアル改訂（事務所の発生集中原単位の見直し、交通手段分担率の適用方法等）

〔備考〕1999年6月；大規模小売店舗立地法にもとづく「大規模小売店舗を設置する者が配慮すべき事項に関する指針」（通商産業省告示）

平均値に標準偏差を加味したものを「発生集中原単位の基準となる値」とした。更に、いくつかの建物特性については、発生集中原単位を低減させる要因となる関係が認められることから、これらを反映させるため、予測に用いる発生集中原単位は、この値にいくつかの建物特性による「割引率」を乗じて設定することとした。

- 建物別に発生集中原単位を設定することとしたのは、一群の開発において各建物の用途が異なる場合が多くみられること、建物と鉄道駅との距離を割引率の要因として採用したため、建物毎に発生集中原単位が異なる場合が想定されること等による。
- なお、調査データ収集の制約上、当面は事務所、商業施設、住宅について基準となる値を示すこととした。
- また、立地条件や開発内容により、明らかに基準となる値により設定することが難しい場合は、類似地区の開発事例等をもとに設定することとする。

(2) 事務所の発生集中原単位

事務所は商業床を一部含むことが多く、商業床の面積率により事務所の発生集中原単位が異なるため、商業床面積率に応じて次式により設定する。

① 商業床面積率が10%以下の場合

$$A \times \alpha_1 \times \alpha_2 \text{ (単位 : 人T.E/ha・日)}$$

ただし、 α_1 : 商業床面積率による割引率 (図Ⅲ-2により算定)

α_2 : 鉄道駅からの距離による割引率 (図Ⅲ-3により算定)

A : カテゴリ別発生集中原単位

・ 都心部の一般事務所ビル 5,300

・ 周辺部の一般事務所ビル 4,500

・ 都心部の単館型事務所ビル 4,000

・ 周辺部の単館型事務所ビル 2,900

(都心部・周辺部、一般事務所ビル・単館型事務所ビルの定義は別表1、別表2のとおり)

② 商業床面積率が10%を超え、15%以下の場合

$$B \times \alpha_2 \text{ (単位 : 人T.E/ha・日)}$$

ただし、B : 商業床面積率に応じて設定した発生集中原単位の基準となる値 (図Ⅲ-4により算定)

α_2 : 鉄道駅からの距離による割引率 (図Ⅲ-3により算定)

③ 商業床面積率が15%を超える場合

事務所と商業施設の用途別に発生集中原単位を設定する。この場合、事務所部分の発生集中原単位の設定にあたっては、商業床面積率を0%とみなした割引率を適用する。

〔新〕

平均値に標準偏差を加味したものを「発生集中原単位の基準となる値」とした。更に、いくつかの建物特性については、発生集中原単位を低減させる要因となる関係が認められることから、これらを反映させるため、予測に用いる発生集中原単位は、この値にいくつかの建物特性による「割引率」を乗じて設定することとした。

- 建物別に発生集中原単位を設定することとしたのは、一群の開発において各建物の用途が異なる場合が多くみられること、建物と鉄道駅との距離を割引率の要因として採用したため、建物毎に発生集中原単位が異なる場合が想定されること等による。
- なお、調査データ収集の制約上、当面は事務所、商業施設、住宅について基準となる値を示すこととした。
- また、立地条件や開発内容により、明らかに基準となる値により設定することが難しい場合は、類似地区の開発事例等をもとに設定することとする。

(2) 事務所の発生集中原単位

事務所は商業床を一部含むことが多く、商業床の面積率により事務所の発生集中原単位が異なるため、商業床面積率に応じて次式により設定する。

① 商業床面積率が10%以下の場合

$$A \times \alpha_1 \times \alpha_2 \text{ (単位：人T.E/ha・日)}$$

ただし、 α_1 ：商業床面積率による割引率（図Ⅲ－2により算定）

α_2 ：鉄道駅からの距離による割引率（図Ⅲ－3により算定）

A：カテゴリ別発生集中原単位

・都心部の一般事務所ビル 3,800

・周辺部の一般事務所ビル 3,300

・都心部の単館型事務所ビル 3,100

・周辺部の単館型事務所ビル 2,200

（都心部・周辺部、一般事務所ビル・単館型事務所ビルの定義は別表1、別表2のとおり）

② 商業床面積率が10%を超え、15%以下の場合

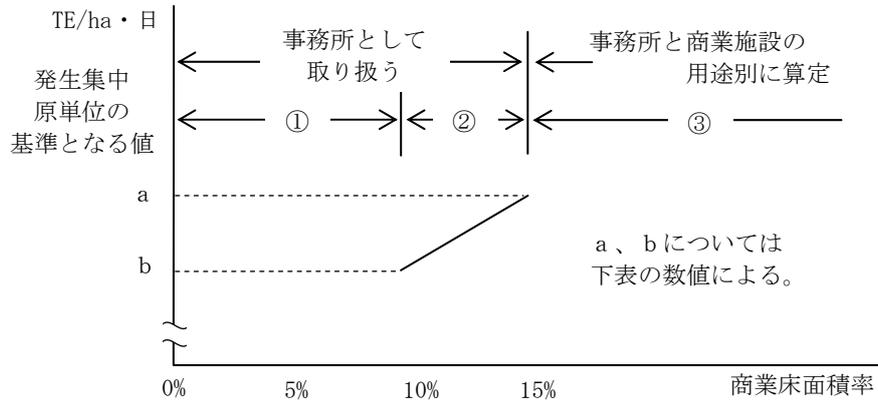
$$B \times \alpha_2 \text{ (単位：人T.E/ha・日)}$$

ただし、B：商業床面積率に応じて設定した発生集中原単位の基準となる値（図Ⅲ－4により算定）

α_2 ：鉄道駅からの距離による割引率（図Ⅲ－3により算定）

③ 商業床面積率が15%を超える場合

事務所と商業施設の用途別に発生集中原単位を設定する。この場合、事務所部分の発生集中原単位の設定にあたっては、商業床面積率を0%とみなした割引率を適用する。



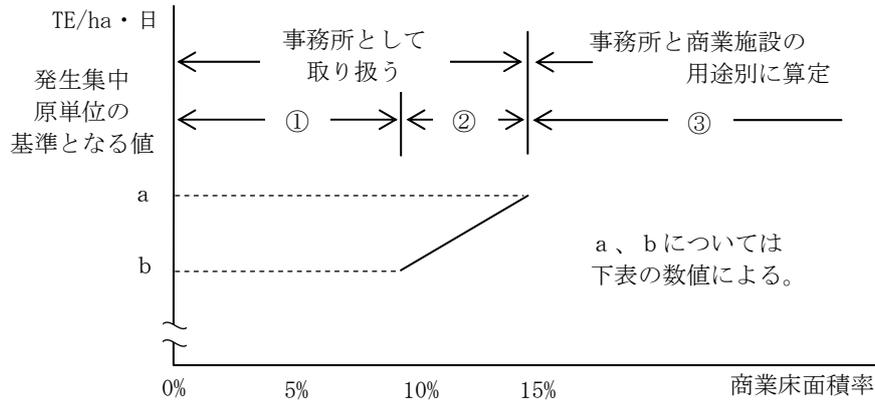
注) グラフ内の①、②、③はⅢ-1-4)-(2)枠内の番号と対応する範囲

- ① 商業床面積率が10%以下の場合
- ② 商業床面積率が10%を超え、15%以下の場合
- ③ 商業床面積率が15%を超える場合

		a	b
都 心 部	一般事務所ビル	<u>5,800</u>	<u>5,300</u>
	単館型事務所ビル	<u>5,000</u>	<u>4,000</u>
周 辺 部	一般事務所ビル	<u>5,300</u>	<u>4,500</u>
	単館型事務所ビル	<u>4,200</u>	<u>2,900</u>

図Ⅲ—4 商業床面積率が10%を超え15%以下の場合の事務所の発生集中原単位の基準となる値

〔新〕



注) グラフ内の①、②、③はⅢ-1-4)-(2)枠内の
番号と対応する範囲

- ① 商業床面積率が10%以下の場合
- ② 商業床面積率が10%を超え、15%以下の場合
- ③ 商業床面積率が15%を超える場合

		a	b
都 心 部	一般事務所ビル	<u>4,300</u>	<u>3,800</u>
	単館型事務所ビル	<u>4,100</u>	<u>3,100</u>
周 辺 部	一般事務所ビル	<u>4,100</u>	<u>3,300</u>
	単館型事務所ビル	<u>3,500</u>	<u>2,200</u>

図Ⅲ—4 商業床面積率が10%を超え15%以下の場合の
事務所の発生集中原単位の基準となる値

5) 交通手段分担率

(1) 事務所の交通手段分担率

事務所の交通手段分担率は、原則として当該開発地区が属するP T調査（パーソントリップ調査）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事務所に関するものを用いる。なお、商業床面積が15%を超える事務所・商業施設の複合用途建物については、Ⅲ-1-3)で述べたとおり事務所と商業施設の用途別に交通手段分担率を設定する。

- 次に示すようないくつかの特殊なケースにおいては、P T調査の当該開発地区が属する最小ゾーンの交通手段分担率を用いることは適当でないと考えられるため、当該開発地区と類似の交通状況が生じているとみなされるP T調査ゾーンの交通手段分担率を参考に設定するものとする。
 - a. 当該開発地区が属するゾーンに既存の事務所が少ないことなどにより、事務所の発生集中交通量の総量が小さく、交通手段分担率の信頼性が低い場合。
 - b. 鉄道新駅設置や新交通システムの導入など、当該ゾーンにおいてP T調査以降大幅な交通施設のサービス水準の変化があった場合、もしくは変化が確実に予想される場合。
 - c. 用途地域指定の変更など、当該ゾーンにおいてP T調査実施以降大幅な土地利用の変化があった場合、もしくは変化が確実に予想される場合。
 - d. その他P T調査の実施時点と当該開発の実施時点で交通手段分担率に大きな差異が生じると予想される場合。

〔新〕

5) 交通手段分担率

(1) 事務所の交通手段分担率

事務所の交通手段分担率は、原則として当該開発地区が属するP T調査（パーソントリップ調査）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事務所に関するものを用いる。なお、商業床面積が15%を超える事務所・商業施設の複合用途建物については、Ⅲ-1-3)で述べたとおり事務所と商業施設の用途別に交通手段分担率を設定する。

- 次に示すようないくつかの特殊なケースにおいては、P T調査の当該開発地区が属する最小ゾーンの交通手段分担率を用いることは適当でないと考えられるため、当該開発地区と類似の交通状況が生じているとみなされるP T調査ゾーンの交通手段分担率を参考に設定するものとする。
 - a. 当該開発地区が属するゾーンに既存の事務所が少ないことなどにより、事務所の発生集中交通量の総量が小さく、交通手段分担率の信頼性が低い場合。
 - b. 鉄道新駅設置や新交通システムの導入など、当該ゾーンにおいてP T調査以降大幅な交通施設のサービス水準の変化があった場合、もしくは変化が確実に予想される場合。
 - c. 用途地域指定の変更など、当該ゾーンにおいてP T調査実施以降大幅な土地利用の変化があった場合、もしくは変化が確実に予想される場合。
 - d. その他P T調査の実施時点と当該開発の実施時点で交通手段分担率に大きな差異が生じると予想される場合。
- また、次に示すケースにおいては、個別の事務所施設を対象とした交通手段分担率の調査結果を参考に設定しても良いものとする。ただし、その場合には、参考とする施設の選定根拠やデータの設定方法に関する説明資料を関係機関に提示すること。
 - e. 当該開発地区の周辺もしくは類似の交通実態が生じていると見なすことができる地域において、本マニュアルが対象とする一定規模以上の複数の事務所施設を対象とした交通手段分担率の調査結果が存在する場合。
 - f. 当該開発地区の周辺もしくは類似の交通実態が生じていると見なすことができる地域において、当該開発地区と鉄道駅との近接性や結節性、用途構成等の施設特性が極めて類似しているとみなすことができ、本マニュアルが対象とする一定規模以上の特定の事務所施設を対象とした交通手段分担率の調査結果が存在する場合。
- なお、個別の事務所施設を対象とした交通手段分担率の調査結果を参考に設定する場合には、当該開発地区を含む周辺地域を対象に、地域におけるエリアマネジメントの一環として、定期的に交通実態のモニタリングを行い、その結果に応じて対策を講ずるなど、関係機関等と連携して必要な取組を行うべきである。

(2) 商業施設の交通手段分担率

原則として当該開発地区が属する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を用いる。

- 多くの都市圏PT調査においては、発着施設種類のうち商業施設に関するものは、例えば、問屋・卸売市場、個人商店、スーパー・デパート、飲食店、宿泊・娯楽施設といったように細分化されている場合が多い。このような場合は、スーパー・デパートに関する分担率を用いることが適当である。
- 次に示すようないくつかの特殊なケースにおいては、PT調査の当該開発地区が属する最小ゾーンの交通手段分担率を用いることは適当でないと考えられるため、当該開発地区と類似の交通状況が生じているとみなされるPT調査ゾーンの交通手段分担率を参考に設定するものとする。
 - a. 当該開発地区が属するゾーンに既存のスーパー・デパートが少ないことなどにより、スーパー・デパートの発生集中交通量の総量が小さく、交通手段分担率の信頼性が低い場合。
 - b. 鉄道新駅設置や新交通システムの導入など、当該ゾーンにおいてPT調査以降大幅な交通施設のサービス水準の変化があった場合、もしくは変化が確実に予想される場合。
 - c. 用途地域指定の変更など、当該ゾーンにおいてPT調査実施以降大幅な土地利用の変化があった場合、もしくは変化が確実に予想される場合。
 - d. その他PT調査の実施時点と当該開発の実施時点で交通手段分担率に大きな差異が生じると予想される場合。
- なお、休日の交通手段分担率は、多くの都市圏PT調査が平日調査であるため、データが存在しないことも考えられる。その場合は、全国都市パーソントリップ調査の平日・休日の手段分担率比を掛け合わせるか、または類似都市・類似施設の休日の交通手段分担率を適用するなどして設定する。

注) 全国都市パーソントリップ調査について
昭和62年、平成4年、平成11年に全国都市パーソントリップ調査の名称で実施されている。
平成17年度は全国都市交通特性調査の名称で実施された。

〔新〕

(2) 商業施設の交通手段分担率

原則として当該開発地区が属する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を用いる。

- 多くの都市圏PT調査においては、発着施設種類のうち商業施設に関するものは、例えば、問屋・卸売市場、個人商店、スーパー・デパート、飲食店、宿泊・娯楽施設といったように細分化されている場合が多い。このような場合は、スーパー・デパートに関する分担率を用いることが適当である。
- 次に示すようないくつかの特殊なケースにおいては、PT調査の当該開発地区が属する最小ゾーンの交通手段分担率を用いることは適当でないと考えられるため、当該開発地区と類似の交通状況が生じているとみなされるPT調査ゾーンの交通手段分担率を参考に設定するものとする。
 - a. 当該開発地区が属するゾーンに既存のスーパー・デパートが少ないことなどにより、スーパー・デパートの発生集中交通量の総量が小さく、交通手段分担率の信頼性が低い場合。
 - b. 鉄道新駅設置や新交通システムの導入など、当該ゾーンにおいてPT調査以降大幅な交通施設のサービス水準の変化があった場合、もしくは変化が確実に予想される場合。
 - c. 用途地域指定の変更など、当該ゾーンにおいてPT調査実施以降大幅な土地利用の変化があった場合、もしくは変化が確実に予想される場合。
 - d. その他PT調査の実施時点と当該開発の実施時点で交通手段分担率に大きな差異が生じると予想される場合。
- なお、休日の交通手段分担率は、多くの都市圏PT調査が平日調査であるため、データが存在しないことも考えられる。その場合は、全国都市交通特性調査の平日・休日の手段分担率比を掛け合わせることなどにより設定する。

注) 全国都市交通特性調査について

昭和62年、平成4年、平成11年には、全国都市パーソントリップ調査の名称で実施されている。
その後、平成17年、平成22年は全国都市交通特性調査として実施されている。

- また、次に示すケースにおいては、個別の商業施設を対象とした交通手段分担率の調査結果を参考に設定しても良いものとする。ただし、その場合には、参考とする施設の選定根拠やデータの設定方法に関する説明資料を関係機関に提示すること。
 - e. 当該開発地区の周辺もしくは類似の交通実態が生じていると見なすことができる地域において、本マニュアルが対象とする一定規模以上の複数の商業施設を対象とした交通手段分担率の調査結果が存在する場合。
 - f. 当該開発地区の周辺もしくは類似の交通実態が生じていると見なすことができる地域において、当該開発地区と鉄道駅との近接性や結節性、用途構成等の施設特性が

〔新〕

極めて類似しているとみなすことができ、本マニュアルが対象とする一定規模以上の特定の商業施設を対象とした交通手段分担率の調査結果が存在する場合。

- なお、個別の商業施設を対象とした交通手段分担率の調査結果を参考に設定する場合には、当該開発地区を含む周辺地域を対象に、地域におけるエリアマネジメントの一環として、定期的に交通実態のモニタリングを行い、その結果に応じて対策を講ずるなど、関係機関等と連携して必要な取組を行うべきである。

(3) 住宅の交通手段分担率

住宅の交通手段分担率は、原則として当該開発地区が属する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、住宅に関するものを用いる。

- 休日の交通手段分担率については、多くの都市圏PT調査が平日調査であるため、データが存在しないことも考えられる。その場合は、全国都市パーソントリップ調査の平日・休日の手段分担率比をかけ合わせるか、または類似都市・類似施設の休日の交通手段分担率を適用するなどして設定する。

(4) その他用途の施設の交通手段分担率

事務所、商業施設、住宅以外の用途の施設の交通手段分担率は、当分の間、立地条件、建物特性等の類似する開発事例等を参考にして設定する。

〔新〕

(3) 住宅の交通手段分担率

住宅の交通手段分担率は、原則として当該開発地区が属する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、住宅に関するものを用いる。

- 休日の交通手段分担率については、多くの都市圏PT調査が平日調査であるため、データが存在しないことも考えられる。その場合は、全国都市交通特性調査の平日・休日の手段分担率比をかけ合わせるか、または類似都市・類似施設の休日の交通手段分担率を適用するなどして設定する。

(4) その他用途の施設の交通手段分担率

事務所、商業施設、住宅以外の用途の施設の交通手段分担率は、当分の間、立地条件、建物特性等の類似する開発事例等を参考にして設定する。

2) 交差点交通量

都市部の道路交通混雑は単路部の他、交差点において主に生じる。このため、交差点交通量は重要な指標である。前述の自動車交通量の配分結果に従って、交差点交通量について次の項目の予測を行う。

- ① 方向別交通量
- ② 交差点の飽和度及び飽和度に占める開発地区交通の割合
- ③ 交差点滞留長

- 交差点改良等による交通流動の円滑化の効果は大きいので、効果的な交通計画を策定するためには、交差点交通量（特に開発による影響）の詳細な把握・分析が必要である。

3) 駐車需要量（自動車、二輪車）

(1) 商業・業務系及び住宅系

自動車集中交通量の予測結果に基づき、ピーク時駐車需要を予測する。大型店、集客施設等に付随する大規模駐車場計画がある場合には、周辺道路への影響を把握するために路上滞留（待ち行列の発生）についても予測する。

事務所と商業施設の複合施設で内々交通による低減を考慮した場合であっても、駐車需要予測に用いる自動車集中交通量は低減を考慮しない発生集中交通量にもとづくものとする。

- 商業・業務・住宅等の施設用途毎の駐車需要が相乗的にあらわれて、全体の駐車需要量を決定することになるので、施設用途等の要因を考慮して、きめ細かに需要予測を行う必要がある（図Ⅲ-12のフローを参照）。
- 予測に必要な係数や原単位等については、類似開発事例等を参考にして設定する。都市部の大規模駐車場については、周辺道路での滞留が問題となっている例が多く、路上滞留についても予測する必要がある。
- 事務所と商業施設の複合開発については、内々交通による発生集中交通量の低減を考慮してもよいこととしているが、自動車による来訪者が複数用途に立ち寄る場合には駐車時間が長くなるものと考えられるので、駐車需要の予測に当たっては内々交通による低減を考慮しない発生集中原単位にもとづく自動車集中交通量により算定することが適当と考えられる。

〔新〕

2) 交差点交通量

都市部の道路交通混雑は単路部の他、交差点において主に生じる。このため、交差点交通量は重要な指標である。前述の自動車交通量の配分結果に従って、交差点交通量について次の項目の予測を行う。

- ① 方向別交通量
- ② 交差点の飽和度及び飽和度に占める開発地区交通の割合
- ③ 交差点滞留長

- 交差点改良等による交通流動の円滑化の効果は大きいので、効果的な交通計画を策定するためには、交差点交通量（特に開発による影響）の詳細な把握・分析が必要である。

3) 駐車需要量（自動車、二輪車）

(1) 商業・業務系及び住宅系

当該開発地区の交通手段分担率等の交通実態を適切に踏まえた自動車集中交通量の予測結果に基づき、想定される利用特性や周辺交通対策を含めた総合的な判断のもと、ピーク時駐車需要を予測する。また、大型店、集客施設等に付随する大規模駐車場計画がある場合には、周辺道路への影響を把握するために路上滞留（待ち行列の発生）についても予測する。

事務所と商業施設の複合施設で内々交通による低減を考慮した場合であっても、駐車需要予測に用いる自動車集中交通量は低減を考慮しない発生集中交通量にもとづくものとする。

- 商業・業務・住宅等の施設用途毎の駐車需要が相乗的にあらわれて、全体の駐車需要量を決定することになるので、施設用途等の要因を考慮して、きめ細かに需要予測を行う必要がある（図Ⅲ-12のフローを参照）。
- 枠内に示す想定される利用特性とは、駐車率や入出庫の時間分布のことであり、これらについては、類似開発事例等の駐車場の利用実績などを参考にして設定する。なお、類似開発事例は、最寄りの鉄道駅からの距離や施設の用途構成などを総合的に判断し、選定するものとする。
- 都市部の大規模駐車場については、周辺道路での滞留が問題となっている例が多く、路上滞留についても予測する必要がある。
- 事務所と商業施設の複合開発については、内々交通による発生集中交通量の低減を考慮してもよいこととしているが、自動車による来訪者が複数用途に立ち寄る場合には駐車時間が長くなるものと考えられるので、駐車需要の予測に当たっては内々交通による低減を考慮しない発生集中原単位にもとづく自動車集中交通量により算定することが適当と考えられる。