

# 持続可能な交通・土地利用計画の国際比較



持続可能な都市環境を構築し、維持していくためには都市交通体系がその目標に向かって合目的でなければならない。そしてそのためにはさらに土地利用計画がその実現を支える仕組みでなければならない。都市計画マスタープランを改定した名古屋市は、集約連携型の都市構造をめざすとしている。ヨーロッパ諸国の交通・土地利用計画の取組みは、名古屋市にとって参考になるとの考えにたち、インターネット上のEUのレポートの概要を紹介しようとするものである。

## 持続可能な交通・土地利用計画の国際比較

名古屋都市センター 調査課 杉山 正大

## はじめに

持続可能という形容句が都市計画におけるキーワードとなってすでに久しい。一方で既に長年耳になじんでいたコンパクトシティという概念が、新たな装いをまとって賢明な縮退(スマートシュリンク)や駅そばといった概念とともに議論の俎上にのせられている。名古屋市においては平成 23 年末に都市計画マスタープランが改定され、集約連携型都市構造の実現をめざすとされた。

このような都市構造の実現に向けては、根幹となる土地利用計画と交通計画の整合・統合とその担保となる手段の現実性が必須である。成熟社会の典型である EU 諸国の取り組みは、日本の社会とは歴史、法制度等条件が異なるとはいえ参考とすべき点は多々あるように思われる。

本稿は、EU の交通におけるモビリティ・マネジメントと交通の広報啓発(Travel Awareness)に関する共同研究の一環として都市計画とモビリティ・マネジメントの統合を扱ったレポートの内容を参考としている。<sup>1</sup> 同レポートはヨーロッパの 10 か国を対象としてその施策内容と効用の比較検討が主になっている。その概要を紹介することによってこれからの名古屋市の施策立案の参考となることが本稿のねらいとするところである。

## 1 ヨーロッパの都市計画の骨格と対象都市の概要

まず、比較対象とするヨーロッパの 10 か国の概要を紹介しておこう。

EU 当初の構成国は、ドイツとオランダで、次 表 1 ヨーロッパ 10 か国の概要(ウィキペディアによる)いでイギリス・アイルランド、さらにスペイン、スウェーデンが続き、リトアニアとポーランドが中では加盟が新しく、スイスは EU に加盟していない。

面積ではスペイン、スウェーデン、ドイツ、ポーランド、イギリスの順で、人口規模では、ドイツ、イギリス、スペイン、ポーランド、オランダの順となっている。

以下にこの 10 か国について土地利用計画と交通計画の統合施策の状況の比較を試みることにするが、土地利用計画という概念が日本とこ

れらヨーロッパ諸国との間で相違があると思われるので、本レポート中における土地利用計画の意味するところの概要をごく簡略に紹介しておきたい。

ヨーロッパにおける土地利用計画は、大体において 2 層制の形式を採っている。<sup>2</sup> 名称は各国によって異なるが、広域市町村ないし市町村レベル全域等にわたる土地利用計画(イギリスのストラクチャー・プラン、ドイツのフレッツェヌツツクス・プランなど)と地区レベルの地区計画(イギリスのローカル・プラン、ドイツのベバウクス・プランなど)である。前者は都市域レベルにおける土地利用の大綱を定め、後者がその内容に即することを要求するが直接個別の権利を規制しない。後者は原則市町村が策定するもので、前者の内容に即し、国によっては詳細に計画内容を記述し、即地的に個別の権利を規制する。こうした計画内容を担保する手段は、「計画なくして開発なし」の原則に立ち、建築等の個々の改変行為を許可制にかから

国名	面積 (km <sup>2</sup> )	人口 (千人)	首都
スロベニア	20,273	2,029	リュブリアナ
アイルランド	70,282	4,515	ダブリン
スペイン	504,782	45,989	マドリード
ドイツ	357,021	81,750	ベルリン
リトアニア	65,200	3,250	ヴィリニュス
オランダ	41,526	16,592	アムステルダム
ポーランド	312,685	38,074	ワルシャワ
スウェーデン	449,964	9,249	ストックホルム
スイス	41,290	7,568	ベルン
イギリス	244,820	61,565	ロンドン

しめて、計画に適合する行為以外を許可しないことによっている。イギリスでは計画許可(Planning Permission)として有名であるが、本レポートでは建築許可(Building Permission)として表現している。

## 2 このレポートにおける交通と土地利用計画統合の意義<sup>3</sup>

このレポートで持続可能な交通・土地利用計画とは、乱暴に言いきってしまうと自動車交通を減少させ、公共交通機関や自転車などが利用しやすくなるような都市構造を志向することにある。その具体的な表現としては次のとおりとしている。

- 1 都心・中心市街地へ公共交通機関や自転車で容易にアクセスできること
- 2 どちらかといえば用途混在型で職住近接志向
- 3 商業業務開発は公共交通機関の結節点等に限定されるべきで、計量指標(アクセシビリティ)によって立地可能性が条件づけられること
- 4 新規開発よりも既成市街地(衰退地区等)の再開発を優先すべきである。
- 5 新規開発の場合は交通アセスメントによる判断が必要
- 6 新規開発の場合は駐車場台数を制限すべきである。

土地利用計画と交通計画を具体的に統合しようとするには、土地利用計画プランナーと交通計画プランナーが組織的に緊密に協同する必要がある。協同のレベルとしては、まったく協力関係にない段階から理想形まで多様な段階性があり得るが、制度的改善も含め具体的な場で実践していくことが肝要である。

## 3 統治機構(政府)と計画手法

都市計画は個別の権利を規制するため具体的な内容は法規によることとなる。したがってその主体は、基本的に公的セクター(政府)である。国によってそれぞれ地方制度が異なり、各段階の政府統治機構のあり方が異なる。中央集権—地方分権の程度もそれぞれであり、都市計画の権限配分も国ごとに異なっている。ここでは対象10か国の地方制度と都市計画の権限について以下の作業の前提として掲げておく。

表2 対象10か国の地方制度と都市計画の権限

	スイス	アイルランド <sup>1</sup>	スペイン	ドイツ	リトアニア	オランダ <sup>2</sup>	ポーランド <sup>3</sup>	スウェーデン <sup>4</sup>	スロベニア	イギリス
中央政府	○	○	○	○	○	○	○	○	○	△
州政府	×	×	○	○	×	×	×	× <sup>1</sup>	×	○
地方政府	○	×	△	○ <sup>2</sup>	○	○	○	△	×	○
郡政府	○	×	×	○ <sup>2</sup>	×	○	×	×	×	× <sup>1</sup>
自治体政府	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○

○：法で定められた役割を有する

△：役割は有しているものの土地利用計画(LUP)における法で定められた役割ではない

×：この段階の政府は、当該国においては存在しない

×<sup>1</sup>：この段階の政府は、当該国においては一般には存在しないが、若干の例外が存在する

○<sup>2</sup>：州法によって授権された場合のみ存在する

基礎自治体が建築許可の権限を有していることは共通であるが、中央政府(連邦政府)から直近上位に至る

各政府から自治体が独立的に自由であるか、または比較的影響を受けているかは国によって状況が異なっており、イギリスとスロベニアは自由度が少なく、スイスは自由度が高い。土地利用計画と交通計画の統合については、建築許可に関する自治体の裁量権が大きいと、中央政府のマクロな計画目標が十分に浸透しがたいため、概して消極に傾きやすいように考えられる。しかし、現実には必ずしもそうではなく、スイスを例にとってみると、自治権は強固であるが統合は進んでいる。一方、イギリスの場合は中央政府が自治体に介入し得ることになっており、統合がもっとも進んでいる。

#### 4 既存の計画手法

1の都市計画の骨格で述べたように、土地利用計画は都市ないし都市圏レベルの計画と地区レベルの計画で構成されることが多い。具体的な個別の建築許可事務は、土地利用計画に基づき自治体が執行しているが、建築許可がどのような場合に認められるかについて、規範として成文化しているのは中央政府（州政府等も含む。以下同じ）の法律である。さらに中央政府が、自治体等の下位政府の土地利用計画立案や個別具体の建築許可裁定を指導するための国家計画戦略や計画政策ガイダンスがある。これらはすべての国に存在するわけではないが、イギリスやアイルランドにあっては計画政策ガイダンスが、土地利用計画と交通計画の統合に大きな役割を果たしてきた。

次に既存の計画手法の例を挙げておこう。

##### ① 駐車場台数規制等

駐車場台数は通常最小限度規定（これ以上の台数を整備する）であることが多いが、スイスとイギリスでは国が最高限度（これ以上の台数整備不可）を指針として示している。ただし、イギリスは大規模開発の場合のみである。両国とも指針であって法定規範ではないが、順守されている。

ドイツではデベロッパーが開発区域内に駐車場を整備する代わりに自治体に金銭を支払うという例が存在している。この金銭はパークアンドライドや公共交通機関の整備（維持管理ではなく整備のみ）についての基金に充てられている。

##### ② 交通アセスメント(環境アセスメント(EIA)の一部として実施する場合もある)

新規開発に伴う自動車交通発生需要を調整する手法として交通アセスメントがある。現時点ではイギリスとスイスに見られるのみで、他にはアイルランドが一部限定的なかたちで採用しているに過ぎない。

ドイツ、スペイン、スウェーデン、スロベニア、ポーランドにおいては、交通影響分析(TIA/Traffic Impact Analysis)が実施されているが、その主たる目的は、開発に伴う需要を調整する手段としてよりも、道路ネットワークが発生自動車交通量に適合できるかどうかを確認するために行われている。

#### 5 土地利用計画の成果目標としての持続可能な交通

日本における持続可能な交通という言葉の語感、抽象概念を超えないように思われるが、ヨーロッパにおいてはどうやら歴とした具体的内容を意味している(ようである)。たとえば持続可能な都市交通計画という言葉はSUTPと略称され、土地利用と持続可能な交通を統合するうえで財源の裏付けをもって政策の優先順位を具体的に差配する施策を体系的に有していることを指している(ようである)。

そうした意味で、持続可能な交通という概念が、土地利用計画の成果目標となっているかという指標を見ると、対象国は次の三つのグループに区分される。

##### ① 認識低位の国

リトアニア、ポーランド

##### ② 認識中位の国

スロベニア、スウェーデン、オランダ、場合によってはドイツ、スペイン

見出しのような認識は、政策ステートメント(中央政府の計画書レベルなど)において、交通結節点やコリドーに開発を集中するといった名古屋市でいうところの駅そば的政策などを掲げていることに表れている。

しかし、地方の政治家が雇用や税収を確保しようとして開発抑制に消極的なため、地方において現実的な実践に移されない。また、スロベニアのように交通計画の担当者が、交通計画がもたらすインパクトを認識していないために土地利用計画の担当者と連携しないということもある。

### ③ 認識高位の国

スイス、イギリス、両国にくらべやや低位だがアイルランド

イギリスは1947年都市農村計画法以降、中央政府が地方自治体の都市計画政策と意思決定に対して影響力を行使してきている。1990年代半ば以降に特に東南イングランドにおいてスプロールと交通渋滞が顕著であったため政治が深く関与したことが認識を高めることに貢献している。

アイルランドの計画制度はイギリスの計画制度を範としており、交通計画の専門家と土地利用計画の専門家は相互の交流がある。アイルランドにおいても交通渋滞の問題に対処するためにイギリスと類似の手法がとりいれられた。

スイスにあっては、自動車代替の交通機関、特に公共交通機関利用を促進する政策は、環境保全の長い伝統により立法化されてきた。

以上の3か国は、いずれも駅そば的施策を重視し、公共交通機関と自転車利用を志向している。スイスとイギリスでは、それを徹底するために中央政府などが計画指針や上位計画を作成し、自治体が土地利用計画を立案するときにそのような計画指針などを考慮したかを示す義務を課している。

次に統合を推進する組織について見てみよう。

一般的には、交通計画を所管する主体と土地利用計画を所管する主体との間には組織的な統合は存在していない。特に中央政府をはじめ上位の政府にあってそれは著しい。組織的な統合の可能性を有しているのは、唯一自治体であるが、自治体においてすらセクショナリズムが統合を妨げていることはしばしばである。

次に2で掲げた施策が各国でどの程度実践されているかを比較する。

#### ① 交通アセスメント

交通アセスメントを実施しているのは、アイルランド、スロベニア、スイス、スペイン、イギリスの4か国にわたるが、イギリスだけがモビリティ・マネジメントに関するツールとして用いており、他の国はその段階に至っていない。

#### ② 駐車場規制

多くの国で駐車場を規制するルールが存在しているが、開発に伴う発生集中交通量をコントロールする手段として駐車場を制限する施策は一般的ではない。スイス、イギリス、アイルランドには国としての施策が存在するが、そのほかにはスウェーデンが特定の開発の場合に適用しているのと、ミュンヘンなどドイツの特定の都市のみである。

#### ③ 既成市街地(ブラウン・フィールド)の再開発

既成市街地(ブラウン・フィールド)の再開発については、ポーランド、スロベニア、ドイツ、イギリス、スイスなど多数の国で都市計画方針に位置づけられ、実施に移されている。既成市街地(ブラウン・フィールド)の再開発は、その対象地が土地利用計画・交通計画の統合を目指す方向で都市構造上位置づけられている場合には有効であるが、モビリティ・マネジメントにとって即効性を担保するものではない。ただし、スイスやイギリスでは、モビリティ・マネジメントが建築許可手続きに組み込まれており、開発による自動車発生集中交通量を減少させている結果が得られている。

## 6 建築許可手続きにおけるモビリティ・マネジメントと土地利用計画の統合

建築許可手続きにおける自治体当局の判断を左右するものとしては、上位政府による上位計画や計画指針などがある。そのほかに建築許可手続きに影響を及ぼす要素として次のようなことがある。

### ① 開発規模(大規模開発に関する特例)

たとえばスイスでは、大規模建築物の建築許可申請の取扱には広域のカントン(郡)が積極的な役割を果たすことによって影響緩和を図ろうとしている。

### ② インフラ整備

ポーランドやリトアニアでは、開発許可に際して対象の開発行為が既存インフラと接続していることを求め、隔地開発を制限している。

アイルランド、イギリス、スイス、ドイツでは、開発区域外のインフラ改善のための開発負担金徴収や自動車交通削減に資するインフラ整備(バス停への歩行者路、自転車駐車場、カープール駐車場など)を求める制度がある。

オランダとスウェーデンには、開発に際して自治体とデベロッパーの間に、廃棄物処理や開発区域内の道路新設などに関する開発負担金協定がある。特にオランダの計画法においては、開発負担金を拒否した場合には不許可とする規定がある。

### ③ 環境アセスメントとの結合

スウェーデンでは、土地利用計画と建築許可手続き双方の面で環境影響が考慮されている。

オランダでは、大規模建築物は建築許可と同様に環境許可も必要であり、アムステルダムではモビリティ・マネジメントを有効にするための手段として環境許可を用いている。

スイスでは、300台以上の駐車場を有する開発計画は環境アセスメントが必要で、場合によっては台数削減をしなければ不許可とすることもあり得る。

## 7 モビリティ・マネジメント促進のための手段

各国におけるモビリティ・マネジメントを促進するための手段には次のような例がある。

スウェーデンでは、自治体とデベロッパーの間の開発関係協定において、モビリティ・マネジメントに関する条件を付与する余地がある。

スペインでは、既に着手済の開発であっても、交通アセスメント内容によっては他の交通手段を付加するなど交通を調整するモビリティ・マネジメントの可能性がある。

ポーランドでは、デベロッパーに対して公共交通と自転車のためのインフラを提供させたり、自動車駐車場を制限したりする法的な可能性がある。

ドイツ、スロベニア、リトアニアでは開発区域内の新住民に対して無料のバス乗車券交付の試行または自転車駐車場設置かデベロッパーによる無料バス運行などを建築許可条件とすることが認められている。

オランダには自治体とデベロッパーの間に新規業務地区におけるモビリティ・マネジメントに関する新しい協定の例(グーゼ・ポールトなど)がある。<sup>4</sup>

## 8 建築許可手続き中にモビリティ・マネジメントを統合している例

限定的なかたちではあるが、建築許可手続き中にモビリティ・マネジメントを統合している国は、イギリスとスイスであり、アイルランドも該当すると思われる。

イギリスは1990年代初頭以降、一定規模以上の新規開発に対して交通影響分析(TIA)を実施している。

基本的にはピーク1時間に100トリップ以上を発生させる開発を対象とするが、状況いかんによってはもっと小規模の開発であっても対象とすることができる。中央政府は計画政策指針(PPG:Planning Policy Guidance)を発して、自治体の許可権限に方向性を与える。1999年版の計画政策指針13交通編(PPG13 Transport)において、開発区域の交通計画について交通影響分析(TIA)と建築許可手続きの一部として言及した。<sup>5</sup>

アイルランドはイギリスの5～10年程度以前の状況と似ている。中央政府の計画政策指針は存在するが、先進的な自治体のみが実施している状態である。

スウェーデンもアイルランドと同様な段階にある。

スイスには通常の土地利用計画よりももっと狭いエリアを対象とする特別土地利用計画がある。これは地区活性化地区、新規雇用創出地区、広域ショッピングセンター立地地区などの開発の時に策定される。この計画では開発地区のアクセシビリティを特定することを要し、土地所有者とモビリティ・マネジメントに関する協定を締結しなければならない。

スイスでは、公共交通機関が便利な地区では、駐車場台数の標準的な最高限度を切り下げることができる。

スイス交通・環境協会のような環境団体の異議申し立てによって、新規開発が従うべき条件が提案されることがあり、この条件の中にモビリティ・マネジメントが含まれていることがある。

## 9 土地利用計画と持続可能な交通・モビリティ・マネジメントを統合する鍵

土地利用計画と持続可能な交通・モビリティ・マネジメントを統合する鍵は、これまでに再三登場している内容の繰り返しとなるが、次のように要約される。

- ・ 国又は地域レベルの計画政策指針等は、統合が成立することをサポートする。
- ・ 国がオーソライズしている新規開発に関する交通影響分析(TIA)システムの存在
- ・ 国又は地域レベルの計画政策指針等と土地利用計画立案及び建築許可決定の間に明確で適用可能な関連性
- ・ 建築許可決定にモビリティ・マネジメントが組み込まれる局面における政治の介入

次に示す表は、対象10か国のモビリティ・マネジメントと土地利用計画の統合に向けて、各国の土地利用計画制度がどの程度協力的かについて要約したものである。

次に以上のような視点とは別に少し留意しておく必要がある点について触れておく。

- ・ 既存の計画手法を柔軟に運用できる可能性を持たせること
- ・ 高速道路など国レベルのインフラ計画は、一般の土地利用計画や交通計画とは別個に計画されることが多いこと
- ・ 資金調達ないし財源の問題

表3 各国における持続可能な交通に対する土地利用計画の協力度状況

国	計画国の政策	計画国の法	土地利用計画	州又は地方の計画	州又は地方の計画	土地又は地方の計画	土地自治体の計画	統治機構	自治体の交通計画	建築許可手続き	交通影響評価	駐車場の規制	自治体の活動自由度	合計	対総計比 (%)
スイス	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	39	100
イギリス	n/a	n/a	n/a	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	30	100
アイルランド	3	3	3	n/a	n/a	n/a	3	2	3	3	2	2	2	26	87
スウェーデン	3	2	3	3	n/a	3	1	2	3	3	2	2	2	29	81
スペイン	3	2	2	3	2	2	2	2	3	2	3	1	1	28	72
ドイツ	3	2	3	3	3	3	1	1	2	2	2	1	2	28	72
オランダ	3	2	2	3	n/a	3	1	2	3	1	2	2	2	26	72
ポーランド	3	2	3	2	2	2	2	2	3	2	2	2	1	27	69
スロベニア	3	2	2	n/a	n/a	n/a	1	1	2	1	3	1	2	18	60
リトアニア	3	1	1	n/a	n/a	n/a	1	1	2	2	2	1	1	15	50

3-協力的

2-中立的

1-非協力的、MM に逆に作用する

n/a-非該当

注

- 1 計画政策(Planning policy)-土地利用計画(LUP)が何を獲得すべきかを表現した政府文書。例：ドイツにおける短距離交通都市(city of short distance in Germany)
- 2 (都市)計画法(Planning law)-計画制度がどのように機能すべきかということと特定のレベルの政府の役割と手法を律する法
- 3 土地利用計画(Land use plans)-土地がどのように開発されなければならないか、どの土地がどうなるべきかについて、詳細に誘導し、かつ、設定する計画
- 4 統治機構(Governance structure)-国から自治体に至る各レベルの政府のどのレベルがどんな機能及び機能間の関連に対して責任を有しているか。
- 5 交通計画(Transport plans)-自治体や国の交通計画 例：スペインにおける SUTP(Sustainable Urban Transport Plans)
- 6 建築許可手続き(Building permission process)-特定の開発に関する計画許可を認定する手続き
- 7 交通影響評価(Transport impact assessment process)-開発による自動車や公共交通の発生交通を予測し計画する手続き
- 8 自治体活動の独立性・自由度(Freedom of municipality to act independently)-自治体が建築許可の決定をするときに、上級官庁の指針・政策・計画をどの程度まで考慮に入れなければならないか
- 9 駐車場の規制(Parking standards)-駐車場の規制がどの程度であるか、また、最高限度規制として利用できるか

※ 現在注目すべき動向

① オランダの計画法改正等

開発区域外のインフラ整備のための財政負担を自治体がデベロッパーに求める権限を与えるようにする改正が2008年現在準備中である。

運輸大臣の諮問機関は2008年1月に「義務の伴わない開発の終焉」という答申を行った。<sup>6</sup>この答申の中で運輸大臣と環境大臣に対して州と自治体の当局に既存の法律を強く運用する権限を与えるように、さらに新法を制定して建築許可と土地利用計画立案プロセスにおいてモビリティ・マネジメントを活用するよう勧告している。

## ② スペインの新規立法

スペインでは持続可能な交通、土地利用計画、モビリティ・マネジメントの連携を活性化しようとする新規立法が成立しようとしている。

最後にまとめとしてモビリティ・マネジメントと建築許可手続きを統合する例を次表に示す。

表4 モビリティ・マネジメントと建築許可手続きを統合するためのアプローチ

手法	該当国	内容	根拠	実施主体	MMに関する効果	内包手段	適用段階
環境影響評価 (EIAS)	スイス	300台以上の新規駐車場を要する新規開発の申請者はEIAS提出	連邦環境法	州(カントン)当局	間接的効果：環境影響が大なら駐車台数減とMM戦略適用義務	建築許可手続き	自治体レベル
交通影響評価	イギリス、アイルランド、スペイン、ドイツ、スロベニア、ポーランド、スウェーデン	申請者は開発による交通影響の対処策提示義務、イギリス、時によってスウェーデン、アイルランドにおける代償措置/MM	多様 常に法定制度とは限らない(イギリスでは助言)	通常は自治体	開発がすべての交通手段を適正に活用できる途を十分確保できるようコンセプトを拡張	建築許可手続き	自治体レベル
駐車台数最高限度	国レベル：イギリス、スイス 自治体レベル：スウェーデン、オランダ、アイルランド	新規開発における提供駐車台数の制限、特に公共交通の利便性が高いところではさらなる削減	多様 常に法定制度とは限らない(イギリスでは助言)	駐車台数制限が国で定められているところ以外、通常は自治体	開発に際してMM導入を活発にし、移動手段をどうするか、について強力な影響を行使し得る	建築許可手続き	通常は自治体レベルだが時に国レベル
建築許可手続き中の条件や協定	スウェーデン、スロベニア、リトアニア、イギリス、アイルランド、スイス、ドイツ	デベロッパーが開発手続きの一部として一定の改善や便益供与(新規バスサービスのための基金など)を義務付ける条件や協定	多様 例：州計画法(イギリス)、国家土地開発法(オランダ)	自治体 時に直近上級官庁の助言を受ける(スイス)	開発区域や周辺区域でMM手法をもたらすのに有効だが、多くの国であまり適用されていない。(発想の新奇さが不適切か政治的意志の欠如あるいはその双方)	建築許可手続き 開発手続き	自治体レベル
新規開発におけるインフラ整備義務	オランダ、ポーランド	デベロッパーは開発によって必要となる交通インフラ(既存のネットワークに接続するものを含む)を提供義務	多様	自治体	すべての国で歩行者自転車インフラが提供され、さらに一定の国では既に公共交通機関提供まで拡張される可能性がある	建築許可手続き	自治体レベル

<sup>1</sup> [http://max-success.eu/downloads/WP\\_D\\_Analysis\\_common\\_report.pdf](http://max-success.eu/downloads/WP_D_Analysis_common_report.pdf)

<sup>2</sup> 都市開発制度比較研究会「諸外国の都市計画・都市開発」(pp.290-301 ぎょうせい 1993.11)

<sup>3</sup> 交通と土地利用の統合に関する EU の詳細なレポートとしては次のものがある。

LUTR:Land Use and Transportation Research/Policies for the City of Tomorrow [www.lutr.net](http://www.lutr.net)

SCATTER:[http://www.transport-research.info/Upload/Documents/200607/20060727\\_155741\\_37971\\_SCATTER\\_Final\\_Report.pdf](http://www.transport-research.info/Upload/Documents/200607/20060727_155741_37971_SCATTER_Final_Report.pdf)

ECOCITY:<http://www.rma.at/sites/new.rma.at/files/ECOCITY%20Final%20Report.pdf>

TRANSPLUS:[http://www.transplus.net/TrDoc/T\\_inglese.pdf](http://www.transplus.net/TrDoc/T_inglese.pdf)

<sup>4</sup> [www.optimum2.org](http://www.optimum2.org).

<sup>5</sup> <http://www.communities.gov.uk/documents/planningandbuilding/pdf/155634/pdf>

<sup>6</sup> [http://www.verkeerenwaterstaat.nl/kennisplein/3/6/365095/-Einde\\_aanvrijblijvendheid.pdf](http://www.verkeerenwaterstaat.nl/kennisplein/3/6/365095/-Einde_aanvrijblijvendheid.pdf)

NUIレポートとは

調査研究の過程で資料収集したことやアンケート調査等でまとめたもの、あるいは、名古屋市職員と共同で調査したものなどを、短期間で整理し、レポートとしてまとめたものです。

No.009 2012.3 | 平成 23 年度 NUI レポート

持続可能な交通・土地利用計画の国際比較

平成 24 年 3 月

発行  名古屋都市センター

〒460-0023

名古屋市中区金山町一丁目 1 番 1 号

TEL / FAX 052-678-2200 / 2211

<http://www.nui.or.jp/>

この印刷物は再生紙を使用しています。