

持続可能な地域づくり戦略に資する  
交通計画と都市計画等の連携に関する調査研究(最終報告)

2025 年 7 月

国土交通省 国土交通政策研究所

|        |       |
|--------|-------|
| 前主任研究官 | 南 聡一郎 |
| 研究官    | 吉田 正大 |
| 主任研究官  | 可児 貴明 |
| 研究調整官  | 大西 里奈 |



## 要旨

我が国では、多くの地域で、人口減少による地域公共交通サービスの需要減少、経営悪化及び担い手不足といった要因により、公共交通の維持及び確保が困難になっている。地方都市がポストコロナの柔軟な働き方に対応する大都市からの移住の受け皿となるためにも、コンパクト・プラス・ネットワーク化を通じた、幹線鉄道網の利活用を含む公共交通の活性化及び再生が必要である。一方で、海外の状況をみると、欧州では、持続可能な都市モビリティ計画（Sustainable Urban Mobility Plans、SUMP）等の交通計画を中核とした地域公共交通の活性化及び再生の取組が盛んであり、交通計画と都市計画等を連携させる政策を実施している。

本調査研究の中間報告書（国土交通政策研究第 181 号「持続可能な地域づくり戦略と連携した地域公共交通政策に関する調査研究（中間報告）」）では、フランス及びスイスを中心に欧州の法制度及び先進的な取組について調査及び分析を行った。フランス及びスイスの事例から我が国の地域交通政策に対する含意として、以下の 3 点が挙げられている。第一に、フランスは、交通計画と都市計画等の連携及び交通計画の作成義務を明確に法制度で定義付けている。第二に、フランス及びスイスともに、スプロール防止のための強力な規制を導入している。第三に、フランス及びスイスともに、開発については、公共交通指向型で環境配慮を前面に押し出したものとなっており、モビリティ施策の方向性が明確である。

本最終報告書では、北米及びオセアニアにも調査対象を拡大し、交通計画と都市計画を連携させる政策及び先進的な取組に関する調査結果をとりまとめた。

具体的には、第 2 章では、北米（アメリカ及びカナダ）、オセアニア（オーストラリア）及び欧州（イタリア及びベルギー）の交通計画と都市計画に関する施策の概要をとりまとめた。第 3 章では、アメリカにおける交通計画と都市計画の連携に関する事例調査を行い、ワシントン州シアトル大都市圏、オレゴン州ポートランド大都市圏、テキサス州オースティン大都市圏及びテキサス州ダラス大都市圏の特徴的な取組を取り上げた。第 4 章では、イタリアにおける交通計画と都市計画の連携に関する事例調査を行い、エミリア・ロマーニャ州ボローニャ市、トスカーナ州フィレンツェ市及びロンバルディア州ミラノ市の特徴的な取組を取り上げた。

アメリカは、土地利用、都市計画及び都市の成長管理に関する連邦の法律は存在しないが、ワシントン州及びオレゴン州では、州法により、交通計画と都市計画との連携に関する長期のビジョンを策定しており、都市圏全体で一貫性が保たれている。また、公共交通指向型都市開発（Transit Oriented Development、TOD）に公平性（Equity）の概念を加えた ETOD を志向しており、複合利用（Mixed Use）に代表されるような、多様性を意識したまちづくりを推進している。

イタリアは、交通計画と都市計画の連携において体系的な法制度を持ち、州、大都市圏及び市が連携して交通計画と都市計画を策定している。また、車両の進入制限、ロードプライシング、自転車利用の活用、エリア内道路の速度制限（時速 30km）といった政策の組合せで、自家用車による移動を公共交通、自転車及び徒歩の移動にシフトさせている。

本調査研究で調査対象とした国の多くが、国又は自治体の法制度により交通計画と都市計画を連携させており、その上でライトレール及びトラムの新設、マルチモーダルシフトの推進等の地域公共交通政策を推進している。

# 目次

|     |                                                  |    |
|-----|--------------------------------------------------|----|
| 第1章 | はじめに                                             | 1  |
| 第1節 | 背景                                               | 1  |
| 第2節 | 目的                                               | 2  |
| 第3節 | 調査対象都市の選定                                        | 3  |
| 第2章 | 各国の交通計画と都市計画の連携の概要                               | 6  |
| 第1節 | アメリカの交通計画及び都市計画に関する施策の概要                         | 6  |
| 第1項 | 連邦政府の役割                                          | 6  |
| 第2項 | 都市圏計画機構 (Metropolitan Planning Organization、MPO) | 9  |
| 第3項 | アメリカにおける交通計画及び都市計画に関わる専門人材の位置づけ                  | 10 |
| 第2節 | イタリアの交通計画及び都市計画に関する施策の概要                         | 14 |
| 第1項 | 都市計画                                             | 14 |
| 第2項 | 交通計画                                             | 16 |
| 第3項 | 風景計画                                             | 17 |
| 第4項 | 都市交通計画                                           | 17 |
| 第3節 | ベルギーの交通計画及び都市計画に関する施策の概要                         | 18 |
| 第1項 | ワロン州リエージュ市                                       | 19 |
| 第4節 | カナダの交通計画及び都市計画に関する施策の概要                          | 26 |
| 第1項 | ブリティッシュ・コロンビア州バンクーバー大都市圏                         | 26 |
| 第5節 | オーストラリアの交通計画及び都市計画に関する施策の概要                      | 31 |
| 第1項 | ビクトリア州メルボルン市                                     | 31 |
| 第6節 | 各国調査一覧表                                          | 35 |
| 第3章 | アメリカにおける交通計画と都市計画の連携に関する事例調査                     | 39 |
| 第1節 | ワシントン州シアトル大都市圏                                   | 39 |
| 第1項 | 交通計画と都市計画の連携                                     | 39 |
| 第2項 | 特徴的な取組 (上下の役割分担がもたらす地域公共交通の改善)                   | 45 |
| 第3項 | ワシントン州の交通計画及び都市計画に関わる専門人材の育成                     | 47 |
| 第2節 | オレゴン州ポートランド大都市圏                                  | 51 |
| 第1項 | 交通計画と都市計画の連携                                     | 52 |
| 第2項 | 直近の動向 (中心市街地の空洞化)                                | 56 |
| 第3項 | オレゴン州の交通計画及び都市計画に関わる専門人材の育成                      | 60 |
| 第3節 | テキサス州オースティン大都市圏                                  | 63 |
| 第1項 | 交通計画と都市計画の連携                                     | 64 |
| 第2項 | 特徴的な取組                                           | 66 |
| 第3項 | テキサス州の交通計画及び都市計画に関わる専門人材の育成                      | 76 |
| 第4節 | テキサス州ダラス大都市圏                                     | 78 |
| 第1項 | 交通計画と都市計画の連携                                     | 78 |
| 第4章 | イタリアにおける交通計画と都市計画の連携に関する事例調査                     | 84 |
| 第1節 | エミリア・ロマーニャ州ボローニャ市                                | 84 |
| 第1項 | 交通計画及び都市計画に係る法体系                                 | 84 |
| 第2項 | ボローニャ市の交通計画と都市計画の連携                              | 84 |



|     |                                |     |
|-----|--------------------------------|-----|
| 第2節 | トスカーナ州フィレンツェ市 .....            | 95  |
| 第1項 | 交通計画及び都市計画に係る法体系 .....         | 95  |
| 第2項 | フィレンツェ市の交通計画と都市計画の連携.....      | 95  |
| 第3節 | ロンバルディア州ミラノ市 .....             | 101 |
| 第1項 | 交通計画及び都市計画に係る法体系 .....         | 101 |
| 第2項 | ミラノ都市圏の PUMS.....              | 103 |
| 第3項 | エリア C（車両進入制限及びロードプライシング） ..... | 105 |
| 第5章 | 総括 .....                       | 107 |
| 第1節 | 日本への含意 .....                   | 107 |

# 第1章 はじめに

## 第1節 背景

我が国では、多くの地域で人口減少による地域公共交通サービスの需要減少、経営悪化及び担い手不足並びにコロナ禍の直撃といった要因により、公共交通の維持確保が困難になっている。こうした住民へのモビリティサービスの低下が、地域の活力を下げて人口減少が進み、公共交通の需要が更に減少するという負のスパイラルに陥っている<sup>1</sup>。高齢者の免許返納等への対応及び多様な層の移動手段を確保できるような社会参画を支えるモビリティの実現が強く求められており、地方都市がポストコロナの柔軟な働き方に対応する大都市からの移住の受け皿となり、デジタル田園都市国家構想を実現させるためにも、コンパクト・プラス・ネットワーク化を通じた、公共交通の活性化及び再生が必要である。

一方で、海外の状況をみると、欧州等先進国では、地域公共交通の活性化及び再生に成功した事例が多い。欧州では、持続可能な都市モビリティ計画（Sustainable Urban Mobility Plans、SUMP）の取組が行われており、交通計画を中核とした地域公共交通の活性化及び再生の取組が盛んである。地域における人の移動は、沿線の住宅及び施設の立地条件から派生する点に鑑み、多くの国で、交通計画と都市計画その他の空間計画（以下「都市計画等」という。）を連携させる政策を実施している。更に、こうした国では、持続可能な地域づくりを実現させるために、立地に関する計画のみならず、企業誘致等経済開発に関する計画、環境保全の計画及びバリアフリー化の推進等社会面の計画との連携を通じて、交通政策を総合都市政策の一部とする施策を実施しており、EUが策定した SUMP ガイドラインにおいても、計画間の連携を推奨している。また、北米及びオセアニアでも、交通計画と都市計画の連携に関する先進事例は少なくない。

我が国でも、交通計画である地域公共交通計画と都市計画である立地適正化計画の連携は重要であり、例えば、国土交通省が地方公共団体向けに作成した「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き<sup>2</sup>」において相互の計画の連携を推奨しているところである。地域公共交通計画と立地適正化計画の連携の効果を高めるためには、「計画策定プロセスにおける連携」と「計画内容における連携」の二つの連携を進めることが重要である。計画策定プロセスにおける連携では、両計画の担当者及び関係主体が随時協議及び調整できる体制を構築することが必要である。計画内容における連携では、地域公共交通計画の関連計画として立地適正化計画を位置付けることだけでなく、地域の将来の目標像、基本方針及び目指す交通ネットワークについて、両計画の整合を図り、立地適正化計画における拠点及び誘導区域を踏まえて地域公共交通計画を策定する必要がある。さらに、地域公共交通計画において、交通に関する項目だけでなく、まちづくりの視点を組み合わせた目標及び評価項目も合わせて設定することで、連携がより深化し、交通を地域で最大限有効活用したまちづくりを進めていくことができる。

しかしながら、各自治体が策定している地域公共交通計画には、立地適正化計画を関連

<sup>1</sup> 国土交通省、地域の公共交通リ・デザイン実現会議とりまとめ、

[https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei\\_transport\\_tk\\_000211.html](https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000211.html)（2025年5月20日閲覧）

<sup>2</sup> 国土交通省、地域公共交通計画等の作成と運用の手引き 実践編 第4版（令和5年10月）。

<https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/content/001633212.pdf>（2025年6月18日閲覧）

計画として記載しているだけのものも多く、連携が進んでいるとは言い難い現状がある<sup>3</sup>。また、多くの自治体において、各計画の担当部局が異なるという実態があり、立地適正化計画が10年から20年先の将来像の実現を目指した中長期的な視点でまとめられている一方、地域公共交通計画は計画期間を5年程度と設定し、現状課題への対応を中心とした短期的な視点でまとめられている。このような目標スパンが異なるという事情からも、相互の計画が十分に連携できていない状況もある<sup>4</sup>。

市街地の拡散及び人口減少の進行は、公共交通の維持及び確保を困難にする。そこで、相互の計画を十分に連携させることにより、居住及び都市機能の誘導と連動しながら交通機能及び生活関連機能を集積し、都市全体の価値を高めることが重要であり<sup>5</sup>、公共交通の維持及び確保に繋がっていくことが期待される。

## 第2節 目的

本調査では、北米、オセアニア及び欧州における交通計画と都市計画の連携による、持続可能な地域づくり戦略の実現に資する地域公共交通政策の在り方について提示することを目的とする。先進事例における交通計画と都市計画の連携に関する法制度の枠組みを明らかにするのみならず、実効性を担保する施策として、モード横断的な地域公共交通の運営と計画の連携といった我が国の地域公共交通施策が抱える課題への参考となる施策を調査することで、我が国の政策立案及び自治体における施策の実施に役立てることを目指す。そのため、北米、オセアニア及び欧州の各国<sup>6</sup>における交通計画と都市計画の連携に関する法制度の枠組みについて比較調査を実施した。また、北米、オセアニア及び欧州の各国において、交通計画と都市計画の連携に関する先進的な都市又は地域事例の把握のための文献調査及び現地調査を実施した。

---

<sup>3</sup> 国土交通省関東運輸局. 交通行政と都市行政の連携のあり方手引き.  
<https://www.tb.mlit.go.jp/kanto/content/000346850.pdf> (2025年6月18日閲覧)

<sup>4</sup> 国土交通省関東運輸局. 交通行政と都市行政の連携のあり方手引き.  
<https://www.tb.mlit.go.jp/kanto/content/000346850.pdf> (2025年6月18日閲覧)

<sup>5</sup> 国土交通省. 地域公共交通計画等の作成と運用の手引き 実践編 第4版 (令和5年10月).  
<https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/content/001633212.pdf> (2025年6月18日閲覧)

<sup>6</sup> 国による法定計画に限定し、法制度に基づかない任意の取組は対象としていないが、連邦制の国で、州法に規定されている計画制度は調査の対象としている。

### 第3節 調査対象都市の選定

調査対象都市は、以下のロングリストを作成した上で選定した。

表 1-1 調査対象都市ロングリスト

| 国・州                      | 都市名<br>人口規模         | 選定理由<br>(計画間連携、公共交通運営体制、事業者監督及び支援、市民参画、政策評価等)                                                                                                   |                                                                                   |
|--------------------------|---------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|
| アメリカ<br>コロラド州            | デンバー<br>(72 万人)     | 路線距離 200km に及ぶ鉄軌道網(LRT 及び鉄道)の新設及び延伸並びに無料バス等の基幹交通再構築により、市街地ウォークアブル化及び経済振興を成し得た TOD の成功事例。環境重視の都市整備を推進中。                                          |                                                                                   |
| アメリカ<br>カリフォルニア州         | サンフランシスコ<br>(81 万人) | 2040 年までに排出量ゼロの交通システムの実現を掲げ、交通政策と土地利用を一体化した検討組織を立ち上げ、公共交通及び都市開発に活用できる自動車税導入等の示唆に富む。同市を中心としたベイエリアの広域連携による交通計画及び都市計画も策定している。                      |                                                                                   |
| アメリカ<br>テキサス州            | ダラス<br>(130 万人)     | 通勤鉄道、LRT 網及びバス網を整備。駐車場の配置並びに緑地及び公共スペースの拡充を課題として明確に認識。                                                                                           | 都市圏人口では、いずれも全米上位 5 位に入るエリアで、近年テキサスはアメリカ内でも人口及び経済の成長が著しいエリア。スプロール化等、都市環境の様々な問題が発現。 |
| アメリカ<br>テキサス州            | ヒューストン<br>(230 万人)  | LRT の延伸、バス網の拡充等、人口増に対し公共交通で対応。ゾーニングを設定しない特徴的な都市計画制度を持つが、歩きやすさは改善中。                                                                              |                                                                                   |
| アメリカ<br>テキサス州            | オースティン<br>(98 万人)   | ポスト・シリコンバレー又はシリコンヒルズとも呼ばれ、大学及び STEM 産業の街として急成長しているエリアである。都市圏の人口規模では、ダラス及びヒューストンに劣るが、人口増加率では大きく上回っている。                                           |                                                                                   |
| アメリカ<br>オレゴン州            | ポートランド<br>(65 万人)   | 都市圏の成長ビジョンに基づく、LRT の整備、中心市街地での運賃無料化ゾーンの設定等、TOD の成功事例。                                                                                           |                                                                                   |
| アメリカ<br>ワシントン州           | シアトル<br>(75 万人)     | 地域交通の改善に広く活用可能な自動車所有税を導入し、充実した鉄道及びバス網を整備。全米屈指の緑溢れるサステナブルシティとして環境面も配慮。                                                                           |                                                                                   |
| カナダ<br>ブリティッシュ・コロンビア州    | バンクーバー<br>(68 万人)   | TOD の成功事例。「15 分都市」を目指し、公共交通、徒歩及び自転車の利用促進を前提とした土地利用(特に住宅政策)及び市街地活性化を一体的に推進。                                                                      |                                                                                   |
| カナダ<br>オンタリオ州            | トロント<br>(300 万人)    | 市のシンボルである西半球最大の LRT ネットワークが存在するほか、都市圏では、通勤鉄道、バス及びフェリーシステムを運営。市民が鉄道又は LRT から徒歩 15 分以内に居住するまちづくりに取り組む。<br>2030 年代にカナダ初の高速鉄道開通計画があり、その始点となる可能性がある。 |                                                                                   |
| オーストラリア<br>ビクトリア州        | メルボルン<br>(510 万人)   | 世界最大の路面電車網を活用した交通計画と都市計画を統合したマスタープランを有する。また、上下分離及び鉄道人材確保に係る政策が実施されている。                                                                          |                                                                                   |
| オーストラリア<br>ニューサウス・ウェールズ州 | シドニー<br>(530 万人)    | 交通計画と都市計画が連動したマスタープランを有する。公共交通等で 30 分以内に生活に必要なものにアクセスできる政策が推進され、コンパクトシティが実現されている。                                                               |                                                                                   |
| イタリア<br>ピエモンテ州           | トリノ<br>(87 万人)      | SUMP の好取組事例として選定されている。高齢化が進み、日本と環境が類似していることに加え、交通計画と都市計画の連携並びにリビングラボ活用による自動運転及び MaaS 導入も推進している。                                                 |                                                                                   |
| イタリア<br>エミリア・ロマーニャ州      | ボローニャ<br>(40 万人)    | SUMP の好取組事例として選定されている。自動車から徒歩又は自転車への移行を推進しており、特定地域内の速度制限(時速 30km)等を実施しているほか、トラム新設計画も進行中。                                                        |                                                                                   |

(次頁に続く)

(前頁からの続き)

| 国・州              | 都市名<br>人口規模        | 選定理由<br>(計画間連携、公共交通運営体制、事業者監督及び支援、市民参画、政策評価等)                                                                                                 |
|------------------|--------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| イタリア<br>ロンバルディア州 | ミラノ<br>(135 万人)    | 2018 年に SUMP を策定したが、新型コロナウイルス感染症の感染拡大の後、交通手段が自動車から徒歩及び自転車へシフトしている。2020 年には自動車道を縮小し、自転車道及び歩行空間の整備に充てる等の政策を実施している。また、欧州でも有数の公共交通ネットワークを有する。     |
| イタリア<br>トスカーナ州   | フィレンツェ<br>(38 万人)  | 総合交通計画を策定し、トラム新線の建設及び既存路線の拡張が予定されている。そのほか、公園、広場等の公共スペースの活用、文化遺産の活用、徒歩及び自転車の利用促進等も推進し、交通とまちづくりの連携を進めている。                                       |
| イタリア<br>ラツィオ州    | ローマ<br>(274 万人)    | 自動車からのモーダルシフト(公共交通等の利用割合を 37%から 52%へ増加させる。)を進めることを意図して総合交通計画を策定。公共交通に 90 億ユーロを投資、地下鉄及び路面電車の延伸、自転車利用者の増加に向けた自転車道整備等を実施。                        |
| イタリア<br>カンパニア州   | ナポリ<br>(97 万人)     | 公共交通は、地下鉄及びバスがメインだが、トラムも 3 路線ある(全長 12km)。2021 年に総合交通計画を策定し、公共交通の延伸を計画している。また、「デジタル・イタリア 2026」の実証実験として地域 MaaS の実証実験にも取り組んでいる(ミラノ及びローマも参画している。) |
| ベルギー<br>フランドル州   | ブリュッセル<br>(120 万人) | 2020 年度 SUMP 大賞を受賞している。一定の地域内への自動車進入を禁止する等、歩行者及び自転車優先施策を実施し、マルチモーダルシフトを推進している。                                                                |
| ベルギー<br>フランドル州   | アントワープ<br>(58 万人)  | SUMP 好取組事例として、住民参画による策定プロセスが評価されている。交通手段を切替えることができる交通集積ポイントを複数設置しており、マルチモーダルシフトを推進している。                                                       |
| ベルギー<br>ワロン州     | リエージュ<br>(112 万人)  | トラムの新設が進行中であり、2025 年の開業を目指して 2024 年 10 月からテスト運行が開始されている。また、トラムの新設と併せて、バス路線の再構築も並行して実施されており、公共交通のリ・デザインに係る取組を行っている。                            |
| ルクセンブルク          | ルクセンブルク<br>(12 万人) | 2020 年より、公共交通機関の全線無料化を公費で実施しており、その政策効果及び事業者への支援方法が我が国への示唆となる。                                                                                 |

出典:国土交通政策研究所にて作成

上記リスト等より、計画間連携に関する調査対象を以下のとおり選定した。

① 調査対象国…5 か国

- ・アメリカ
- ・イタリア
- ・ベルギー
- ・カナダ
- ・オーストラリア

② 文献調査対象都市…10 都市

- ・アメリカ : ワシントン州シアトル大都市圏、オレゴン州ポートランド大都市圏、テキサス州オースティン大都市圏、テキサス州ダラス大都市圏
- ・イタリア : エミリア・ロマーニャ州ボローニャ市、トスカーナ州フィレンツェ市、ロンバルディア州ミラノ市
- ・ベルギー : ワロン州リエージュ市

- ・カナダ : ブリティッシュ・コロンビア州バンクーバー大都市圏
- ・オーストラリア : ビクトリア州メルボルン市

③ 現地調査対象都市…6都市

- ・アメリカ : ワシントン州シアトル市、オレゴン州ポートランド市、テキサス州オースティン市
- ・イタリア : エミリア・ロマーニャ州ボローニャ市、トスカーナ州フィレンツェ市
- ・ベルギー : ワロン州リエージュ市

本調査研究では、第2章で各調査対象国（アメリカ、イタリア、ベルギー、カナダ及びオーストラリア）の交通計画と都市計画の連携の概要等について報告する。次に、第3章及び第4章で、厳格な土地利用と交通計画の連携が見られるアメリカ及び持続可能性に焦点を当てた都市交通計画を有するイタリアについて、計画間連携に関する特徴的な取組を報告する。

## 第2章 各国の交通計画と都市計画の連携の概要

本章では、各調査対象国（アメリカ、イタリア、ベルギー、カナダ及びオーストラリア）の交通計画と都市計画の連携の概要を示す。

### 第1節 アメリカの交通計画及び都市計画に関する施策の概要

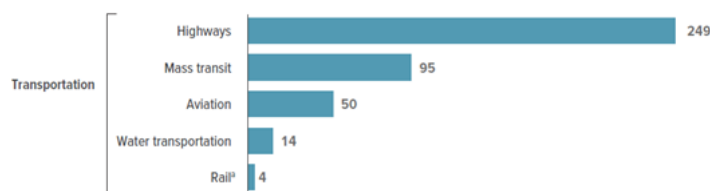
#### 第1項 連邦政府の役割

アメリカには、土地利用、都市計画及び都市の成長管理に関する連邦の法律は存在しない。都市計画等は、基本的に州によって授けられた地方自治体の専属的管轄事項とされており、地方自治体が総合計画の策定等の権限を持っている<sup>7</sup>。連邦法の中で、土地利用に影響を及ぼすとされている規定は、合衆国憲法修正第 5 条の「正当な補償なしに、私有財産が公共の使用のために奪われることはない。」という規定である。

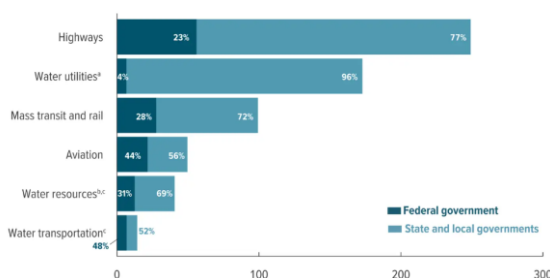
一方、交通計画に対しては、連邦の影響力は大きい。自動車大国のアメリカでは、依然、高速道路の整備に対して多額の投資が行われているが、一方で、公共交通指向型都市開発（Transit Oriented Development、TOD）の発祥の地でもあり、連邦政府は、大量輸送機関である公共交通の整備及び維持に対しても、多額の補助金を支出している。

したがって、土地利用及び都市計画と交通計画との連携においては、必ずしも連邦政府を上位とするトップダウンの構造にはなっていない上、州法により州ごとに制度の差異がある。州ごとの取組については、第 3 章で確認することとし、本章では、連邦法の観点からアメリカの制度についてまとめる。

#### <分野別の公費投入額（2023 年、単位：10 億ドル）>



#### <連邦（州）と地方政府の負担割合（2023 年、単位：10 億ドル）>



出典：連邦議会予算局. Public Spending on Transportation and Water Infrastructure, 1956 to 2023.

<https://www.cbo.gov/publication/60874> (2025 年 3 月 6 日閲覧).

図 2-1 交通サービスに投じられた公費

<sup>7</sup> 小松 章剛. (2012). 都市の成長管理政策（米国の先進事例と日本）. URBAN STUDY, 54, 116-118.

## 1) 連邦政府による公共交通への補助制度

連邦政府による公共交通への補助制度は、州をまたぐ高速道路の整備及び維持のための制度設計が進むにつれて、戦後の経済成長及びモータリゼーションの進展において都市が課題を抱えるようになる住宅政策、環境政策、インクルーシブ政策等と連動する過程で生み出されてきた。

1961年に制定された「住宅関連法（Omnibus Housing Act of 1961）」において、公共交通に関して 5,000 万ドルの融資及び 2,500 万ドルの補助金が試験的に導入された<sup>8</sup>。推進者となったケネディ大統領は、州政府又は地方自治体政府がイニシアチブを発揮することを前提に、「国家の福祉には、都市の成長を形作り、また、それを支えるために、自家用車又は大量輸送機関を適切にバランスよく利用した、優れた都市交通の提供が必要」と訴えた<sup>9</sup>。

1962年、連邦補助高速道路法（Federal-Aid Highway Act）が改正され、州間高速道路の建設により影響を受ける都市部及びその周辺ルート計画策定に関して、都市交通計画に対する連邦政府の要件が規定された。この法律では、連邦からの交通財政援助の条件として、人口 5 万人以上の都市圏に「都市圏計画機構（Metropolitan Planning Organization、MPO）」と呼ばれる広域交通計画主体の設置が義務付けられ、対象の都市圏では、州政府と地方自治体が協力して実施する継続的かつ包括的な都市交通計画のプロセスが必要と規定された<sup>10</sup>。アメリカの計画策定の特長とされる 3C プロセス（継続的、包括的及び協力的な計画プロセス（continuing, comprehensive and cooperative planning process））の誕生である<sup>11</sup>。

1964年、「都市公共交通法（Urban Mass Transportation Act of 1964）」が制定された。使途は、資本費に限定されるが、3年間で3億 7,500 万ドルの連邦補助金が提供されるようになった<sup>12</sup>。この法律により、初めて正式に連邦資金によって公共交通を支える仕組みが作られた<sup>13</sup>。

1974年には「全国公共交通補助法（National Mass Transportation Assistance Act of 1974）」が制定され、「都市化地域補助金（Urbanized Area Formula Grants）」が創設された<sup>14</sup>。連邦補助金の使途が拡大され、資本費だけでなく、運営費にも利用することが可能となった。

1980年代に入ると、「高速道路収入法（Highway Revenue Act of 1982）」に基づき、高速道路信託基金（Highway Trust Fund、HTF）の一部が公共交通の資本費に回るようになる。同法により、自動車燃料税が 1 ガロン当たり 4 セントから 9 セントに引き上げられ、この引き上げ分から 1 セントを基金に新設された公共交通口座（Mass Transit Account）

<sup>8</sup> The American Presidency Project. Special Message to the Congress on Transportation. <https://www.presidency.ucsb.edu/documents/special-message-the-congress-transportation>（2025年3月6日閲覧）。

<sup>9</sup> 同上

<sup>10</sup> AMPO. A Brief History. <https://ampo.org/about-us/about-mpos/>（2025年3月6日閲覧）。

<sup>11</sup> 同上

<sup>12</sup> Federal Transit Administration. History of the National Transit Database and Transit in the United States. <https://www.transit.dot.gov/ntd/history-ntd-and-transit-united-states>（2025年3月6日閲覧）。

<sup>13</sup> 川勝健志. (2016). アメリカの新連邦公共交通補助制度と持続可能な都市交通経営ーオレゴン州ポートランド都市圏を事例にー. 京都府立大学学術報告（公共政策）, 8.

<sup>14</sup> Federal Transit Administration. Federal Transit Administration History. <https://www.transit.dot.gov/about/brief-history-mass-transit>（2025年3月6日閲覧）。



に積み立てることが可能となった<sup>15</sup>。なお、公共交通口座への積立金額は、直近ではガソリン及びディーゼルで1 ガロン当たり 2.86 セントとなっている（FAST Act § 31102, 26 U.S.C. 9503）<sup>16</sup>。

## 2) 1990 年代～環境やインクルーシブへの意識の高まり～

連邦の財源が拡充される中、1990 年代に入ると、公共交通は、多面的な要求に応える必要があり、より多くの資金を必要とするようになる。1990 年、現在の交通政策にも大きな影響を与える二つの法律が制定された。

一つが改正大気浄化法（Clean Air Act Amendments, CAA）である<sup>17</sup>。この改正により、公共交通によるエネルギー消費及び排気ガスの削減が大気質の改善のための重要な手段となり、州政府及び地方自治体は、自動車による排気ガスを削減する方法を特定することが義務付けられた。

もう一つは、「アメリカ障がい者法（Americans with Disabilities Act, ADA）」である。雇用、公的サービス、公共施設、公共交通機関等の分野で、障がいを理由とした差別が生じることが禁止された。州及び地方自治体による事業等は、連邦助成の有無にかかわらず、障がいを理由に差別することが違法となり、あらゆる公共交通サービスは、公営又は民営を問わず、バリアフリー対応等障がい者でも利用可能な設備及びサービスの導入が必須となった<sup>18</sup>。

1991 年、総合陸上輸送効率化法（Intermodal Surface Transportation Efficiency Act, ISTEA）が制定された。これにより、6 年間（1992～1997 年）の交通予算が組まれ、州及び地域の行政組織に対して、モード横断的な交通計画の立案、策定及び実施に関する裁量権を大幅に委譲した。この計画の実行性を担保するために、それまでは別々に扱われていた道路財源と公共交通財源を相互に流用可能にし、資金の分配を決定するための州及び MPO の交通計画策定プロセスを規定した<sup>19</sup>。MPO に、管轄する都市圏の長期交通計画（Long Range Transportation Plan、LRTP）及び短期の「交通改善プログラム（Transportation Improvement Plan、TIP）」を策定する義務を課す法律でもある。

1998 年には、後継の「21 世紀陸上交通最適化法（Transportation Equity Act of the 21st Century, TEA21）」が制定され、ISTEA の交通予算の増額及び延長が決定された。ISTEA の 6 年間で 76.9%の活用に留まった補助金は、TEA21 では 99.9%活用された<sup>20</sup>。

2005 年、更に後続の「陸上交通長期法（Safe, Accountable, Flexible and Efficient Transportation Equity Act : A Legacy for Users, SAFETEA-LU）」が成立し、2009 年までの補助金が確保された。

<sup>15</sup> Eno Center for Transportation. Highway Trust Fund 101. <https://enotrans.org/article/highway-trust-fund-101/>（2025 年 3 月 6 日閲覧）。

<sup>16</sup> Federal Highway Administration. Fixing America's Surface Transportation Act or "FAST Act". <https://www.fhwa.dot.gov/fastact/factsheets/htffs.cfm>（2025 年 3 月 11 日閲覧）。

<sup>17</sup> EPA. 1990 Clean Air Act Amendment Summary Introduction. <https://www.epa.gov/clean-air-act-overview/1990-clean-air-act-amendment-summary>（2025 年 3 月 6 日閲覧）。

<sup>18</sup> ADA National Network. The ADA & Accessible Ground Transportation. <https://adata.org/factsheet/ADA-accessible-transportation>（2025 年 3 月 6 日閲覧）。

<sup>19</sup> 川尻亜紀. (2003). 米国都市交通資本整備に対する ISTEA-および TEA-21 の効果. 交通学研究, 日本交通学会編(47), 69-78.

<sup>20</sup> 佐藤麗子. (2013). アメリカの陸上交通新授權法（MAP-21）における公共交通補助制度. 運輸と経済, 73(3), 86-95.

2012年、SAFETEA-LUの後継法である「陸上交通新受権法(Moving Ahead for Progress in the 21<sup>st</sup> Century, MAP-21)」が制定されたが、MAP-21は、2年間の短い時限立法であった。しかし、公共交通の強化のためのプログラムは複数盛り込まれた<sup>21</sup>。その後、MAP-21は、1年延長された<sup>22</sup>。

以上のように、連邦政府が各地の公共交通に財源を提供し、時に介入する背景には、公共交通がADAにみられるような社会福祉政策とひもづいていること、住宅政策でも低所得者層向けのAffordable housing（手頃な価格の住宅）の提供と結びつきが強いこと等が挙げられる。結果、アメリカにおける公共交通の運営は、独立採算には程遠い状況にあり、公的資金を受け入れることを前提に運営されている。特に、新たなインフラ整備を行う際の資本金については、連邦の補助金が3割を超えている。

また、表2-1に示すように、公共交通機関の公的支援収入の割合は63%（運営資金に占める割合は58%）と大きい。しかも63%を占める公的支援収入の中で、連邦政府による支援の割合は15%に過ぎず、州及び地方政府による支援が合計で48%（運営資金に占める割合は50%）と大きい状況にある。

表 2-1 公共交通の整備及び運営に対す総資金(2019 年)

|           |         | 総資金  |      |
|-----------|---------|------|------|
|           |         | 運営資金 | 資本資金 |
| 公共交通機関の収入 |         | 37%  | 25%  |
|           | 営業収入    | 28%  | 11%  |
|           | 租税及び通行料 | 9%   | 14%  |
| 公的支援      |         | 63%  | 75%  |
|           | 連邦政府    | 15%  | 31%  |
|           | 州政府     | 23%  | 23%  |
|           | 地方政府    | 25%  | 21%  |
| 合計        |         | 100% | 100% |

出典:連邦議会予算局. Federal Financial Supportfor Public Transportation.

を基に国土交通政策研究所にて作成

<https://www.cbo.gov/system/files/2022-03/57636-Transportation.pdf>(2025 年 3 月 6 日閲覧)

## 第2項 都市圏計画機構(Metropolitan Planning Organization、MPO)

MPO とは、前項で記載したとおり、1962 年の連邦補助高速道路法以降、アメリカの都市圏における交通課題を背景に広域的な交通行政の実現を目指し、人口 5 万人を超える都市化地域(Urbanized Area、UZA)への設置が連邦法によって規定された行政体である(23 U.S.C. §134)。組織形態及び実際の活動は、各 MPO によって異なっているものの、その多くは各地域の基礎自治体の代表によって構成されている。基本的な目的は、連邦政府の分配する交通行政のための予算に基づいて地域内の交通政策を効率的に運用できるよう、長期交通計画(Long Range Transportation Plan)及び交通改善プログラム

<sup>21</sup> 佐藤麗子.(2013). アメリカの陸上交通新受権法(MAP-21)における公共交通補助制度. 運輸と経済, 73(3), 86-95.

<sup>22</sup> Federal Highway Administration. MAP-21 - Moving Ahead for Progress in the 21st Century. <https://www.fhwa.dot.gov/map21/legislation.cfm> (2025 年 3 月 6 日閲覧) .

(Transportation Improvement Program) を策定することである。

人口規模は、国勢調査に基づいて決定され、人口 20 万人を超える都市化地域は、交通管理地域 (Transportation Management Area、TMA) となり、TMA の MPO は、交通改善プログラムの実施項目の優先順位付けに強い発言権を持つ。連邦運輸省長官は、4 年ごとに MPO が連邦法の要件に従った都市計画プロセスを実行しているかを認証する<sup>23</sup>。

国家の創成期において、移民が主役を果たしたという歴史を有するアメリカでは、伝統的に住民 (市民) が政治に直接関与することが浸透している<sup>24</sup>。利害関係者及び住民を巻き込んだ協議 (Interested parties, public involvement, and consultation) が法定の義務とされている点がアメリカの特徴といえる (23 CFR 450.210)。

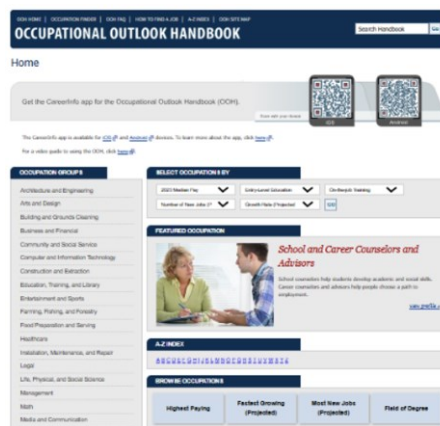
### 第3項 アメリカにおける交通計画及び都市計画に関わる専門人材の位置づけ

専門人材の育成及び確保は、計画間の連携の実効性の担保に不可欠な要素であることから、本項では、アメリカにおける交通計画及び都市計画に関わる専門人材を輩出するための仕組みに着目した。具体的には、アメリカにおける専門人材に求められる教育水準、高等教育の内容及び卒業後の進路について調査を行った。

#### 1) アメリカ労働統計局の「職業ハンドブック(The Occupational Outlook Handbook、OOH)」

アメリカ労働統計局は、「職業ハンドブック (The Occupational Outlook Handbook、OOH)」を発行している。

OOH は、第二次世界大戦後、復員した兵士たちに職業を紹介するための小冊子として発行が始まった歴史あるハンドブックで<sup>25</sup>、アメリカ経済を支える職業の 80% をカバーする 300 以上の職業プロファイル (業務内容、労働環境、求められる教育水準及び学位、資格、給与、雇用見通し、州及び地域別データ等) を広く国民に情報提供している。



出典: アメリカ労働統計局. Occupational Outlook Handbook.

<https://www.bls.gov/ooh/> (2025 年 3 月 6 日閲覧).

図 2-2 OOH ウェブサイト

<sup>23</sup> Federal Transit Administration. Certification Review. <https://www.transit.dot.gov/regulations-and-guidance/transportation-planning/certification-review> (2025 年 3 月 6 日閲覧) .

<sup>24</sup> 小松 章剛. (2012). 都市の成長管理政策 (米国の先進事例と日本) . URBAN STUDY, 54, 116-118.

<sup>25</sup> リン・シュナイパー. (2013). 米国と英仏独の政府機関による職業情報 : 米国労働省『職業展望ハンドブック』を中心に, Business labor trend, 2013.2, 38-42.

## 2) 都市計画及び地域計画プランナー(Urban and Regional Planners)

OOH の中に、「都市計画及び地域計画プランナー (Urban and Regional Planners)」という職業が存在する。都市計画及び地域計画プランナーは、都市、郡、大都市圏及びその他の管轄区域における土地利用及び施設の利用に関する包括的な計画及びプログラムを開発する職業と定義され、具体的には、以下のような業務を担う<sup>26</sup>。

- ・ 開発計画及び土地利用に関して、政府関係者、開発業者、一般市民等の関係者と面談する。
- ・ 市場調査、国勢調査、環境調査等の現地調査及び情報源からデータを収集し、分析する。
- ・ 開発者が提出した敷地計画の実現可能性を評価し、必要な変更を特定する。
- ・ 敷地計画の承認又は拒否を推奨する。
- ・ ゾーニング、建築基準に関する法規制、環境規制等の政府の政策を常に把握する。

プランナーは、コミュニティのニーズを把握し、特定の地域における短期及び長期のプロジェクトを開発することにより、当該コミュニティにおける経済、社会、環境及びその他の問題のマネジメントを支援する。取組の例としては、公園及び歩道へのアクセスの改善、Affordable housing の拡張、ビジネスエリアとしての魅力を高めること等が挙げられる<sup>27</sup>。そのため、交通計画、コミュニティ開発、歴史保存その他重点分野を専門分野として持つプランナーが存在する場合もある<sup>28</sup>。

アメリカでは、以下の人口動態、交通及び環境の変化により、雇用市場におけるプランナーへのニーズは増加している<sup>29</sup>。

- ・ 都市部では、人口増、環境悪化、人及びモノの移動の変化、資源不足、再開発プロジェクトの遂行等への対処が必要とされている。
- ・ 郊外部及び自治体レベルでは、人口密度の低い広い地域をカバーする住宅及び交通システム等、人口動態に関連する課題への対処が必要とされている。
- ・ 新規開発エリアと既存コミュニティの双方で、住宅、道路、下水道、公園、学校等の大規模開発及び改修プロジェクトが増加している。

---

<sup>26</sup> アメリカ労働統計局. What Urban and Regional Planners Do. <https://www.bls.gov/ooh/life-physical-and-social-science/urban-and-regional-planners.htm#tab-2> (2025 年 3 月 6 日閲覧)。

<sup>27</sup> 同上

<sup>28</sup> 同上

<sup>29</sup> アメリカ労働統計局. Job Outlook. <https://www.bls.gov/ooh/life-physical-and-social-science/urban-and-regional-planners.htm#tab-6> (2025 年 3 月 6 日閲覧)。

表 2-2 都市計画及び地域計画プランナー

|                     |                                                   |
|---------------------|---------------------------------------------------|
| ■平均賃金(2023 年)       | 年収 \$81,800(約 1,270 万円)<br>時給 \$39.33 (約 6,100 円) |
| ■一般的に要求される教育レベル     | 修士                                                |
| ■関連職種での職務経験の要求      | なし                                                |
| ■雇用者数(2023 年)       | 45,200 人                                          |
| ■雇用見通し(2023-2033 年) | 増加率 4%(全業種平均と同等)<br>増加数 3,600 人                   |

出典:アメリカ労働統計局. Urban and Regional Planners. を基に国土交通政策研究所にて作成  
<https://www.bls.gov/ooh/life-physical-and-social-science/urban-and-regional-planners.htm>

(2025 年 3 月 6 日閲覧)

この職務を遂行するためには、統計処理、データ視覚化、財務管理ソフトウェア等を活用できることが望ましく、さらに人口密度等のデータを地図情報と統合するために、地理情報システム (GIS) ソフトウェアの利用が必要となることもある<sup>30</sup>。

法定資格を要する職業ではないが、一般的には、都市計画の修士号の取得が就職の条件となっている。

### 3) アメリカ都市計画協会の認定プランナー「American Institute of Certified Planners (AICP)」

「アメリカ都市計画協会 (American Planning Association, APA)」は、プランナーの資格である「アメリカ認定都市計画プランナー (American Institute of Certified Planners, AICP)」の認定を全米で唯一行っている機関である<sup>31</sup>。

認定取得に当たっては、認定試験が年 2 回行われるが、この試験に合格しただけでは、AICP 候補生という扱いに留まる。合格後の認定申請を行う際に、都市計画に関する高い教育水準及び実務経験を要求される。例えば、認定大学の所定の専攻で学士課程を修了している場合は実務経験 3 年以上、修士課程又は博士課程を修了している場合は実務経験 2 年以上で認定資格が得られるが、所定の高等教育を経ていない場合には 8 年以上の実務経験を要求される<sup>32</sup>。

また、認定取得後も、AICP には 2 年おきの更新制度がある<sup>33</sup>。APA では、認定プランナー向けに能力開発の講座を提供しており、資格維持 (Certification Maintenance, CM) のためには、2 年間の報告期間中に 32 時間分を受講し、申請を行う必要がある<sup>34</sup>。

このように、資格の取得及び維持に高い専門スキル及び経験の証明が必要になるため、AICP は、法定資格ではないものの、一般的に、取得者は、名刺等に肩書として AICP であることを明記している。

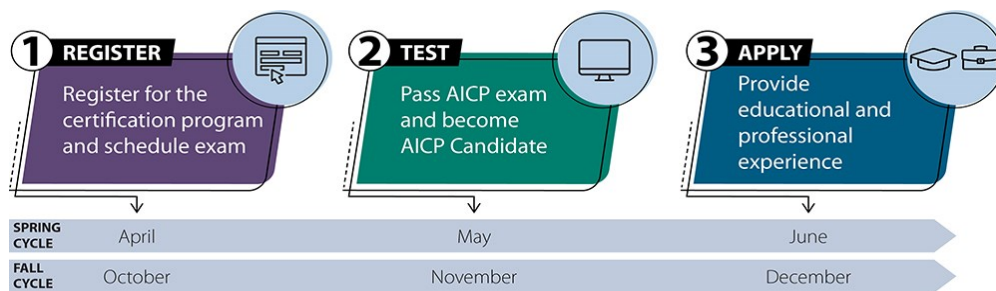
<sup>30</sup> アメリカ労働統計局. What Urban and Regional Planners Do. <https://www.bls.gov/ooh/life-physical-and-social-science/urban-and-regional-planners.htm#tab-2> (2025 年 3 月 6 日閲覧)。

<sup>31</sup> アメリカ都市計画協会. Why AICP?. <https://www.planning.org/aicp/why/> (2025 年 3 月 6 日閲覧)。

<sup>32</sup> アメリカ都市計画協会. Are You Eligible?. <https://www.planning.org/certification/eligible/> (2025 年 3 月 6 日閲覧)。

<sup>33</sup> アメリカ都市計画協会. AICP Members Program Details. <https://www.planning.org/cm/program-details/> (2025 年 3 月 6 日閲覧)。

<sup>34</sup> 同上



出典:アメリカ都市計画協会. Take These Steps to AICP Certification.

<https://www.planning.org/certification/> (2025 年 3 月 6 日閲覧).

図 2-3 AICP の認定フロー

大学の認定も永続的なものではない。APA とアメリカ都市計画大学協会 (ACSP) によって運営される都市計画認定委員会 (Planning Accreditation Board、PAB) によって審査が行われており、各大学の専攻ごとに認定の有効期限が設けられている<sup>35</sup>。2025 年 1 月 1 日時点では、北米で 84 の大学の 80 の修士課程及び 16 の学士課程が認定を取得している<sup>36</sup>。そのほとんどは、アメリカの大学であり、アメリカ以外では、カナダのブリティッシュ・コロンビア大学等が認定を受けている<sup>37</sup>。

<sup>35</sup> Planning Accreditation Board. All Accredited Programs.  
<https://www.planningaccreditationboard.org/accredited-programs/all/> (2025 年 3 月 6 日閲覧)。

<sup>36</sup> 同上

<sup>37</sup> Planning Accreditation Board. Canada and U.S. Territories Accredited Programs.  
<https://www.planningaccreditationboard.org/accredited-programs/canada-and-u-s-territories-accredited-programs/> (2025 年 3 月 6 日閲覧)。

## 第2節 イタリアの交通計画及び都市計画に関する施策の概要

イタリアの行政単位は、憲法（COSTITUZIONE DELLA REPUBBLICA ITALIANA）第 114 条の規定に基づき、国（Stat）、州（Regioni）、大都市圏（Città metropolitane）、県（Province）及び市町村（Comuni）に区分されており、それぞれ独自の法律（地域法）に従って行政機能を果たすことが定められている。また、憲法第 117 条では、地方自治の原則として地方の立法権の範囲が示されている。具体的には、国家は、外交、国防、税制等の憲法に列挙されている事項に関して立法権限を有し、それ以外の都市計画、交通計画、環境計画等は、州が地域法（Legge Regionali）に従い策定権限を有することとされている。

### 第1項 都市計画

#### 1) 都市計画法

イタリアの都市計画の基本的な枠組みは、都市計画法（Legge 1150/1942）により定められている。同法第 5 条で、州地域開発調整計画（Piano Territoriale di Coordinamento、PTC）を策定することとされている。その後、大統領令の発行、法改正等により、現在では PTC の策定は、州が行うこととされている。また、州では、州法に基づき PTC を策定しているが、PTC の名称は州によって異なり、地域開発計画（Piano Territoriale Regionale、PTR）等と呼ばれることもある。

表 2-3 PTC に係る法体系の変遷

| 年      | 法律等                                            | 概要                                         |
|--------|------------------------------------------------|--------------------------------------------|
| 1942 年 | Legge 1150/1942                                | PTC の導入及び市町村による PRG 策定を規定。                 |
| 1972 年 | DECRETO DEL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA 8/1972 | 州による PTC 策定を規定。                            |
| 1990 年 | Legge 142/1990                                 | 県による PTCP 策定を規定。                           |
| 2000 年 | Decreto Legislativo 267/2000                   | 州及び県の権限が整理され、州による PTC 策定、県による PTCP 作成を明確化。 |
| 2014 年 | Legge 56/2014                                  | 大都市圏による PTM 策定を規定。                         |

出典：国土交通政策研究所にて作成

また、都市計画法では、市町村は、市町村総合都市計画（Piano Regolatore Generale、PRG）を策定することとされている。PRG は、総合的な都市計画（マスタープラン）で、都市の発展及び土地利用を規定する柱になる計画であり、同法第 6 条の規定により PTC への準拠が求められている。そして、同法第 7 条では、PRG が示さなければならない事項として、以下の項目が列挙されている。

- ・ 主要な道路、鉄道及び水路のネットワークの全体像
- ・ 市町村をゾーンに分割すること及び都市の拡大を目的とするゾーンの特定（分割した各ゾーンで遵守すべき事項等も含む。）



- ・ 公共利用目的のための空間を形成することを意図した地域
- ・ 公共施設、社会的利益を目的とした施設等
- ・ 歴史、環境及び景観の領域において遵守すべき制約
- ・ 計画を実施するための規則

なお、現在では、州が上位の計画法である PTC を策定する権限を有することから、PRG に記載すべき事項は、各州の州法等にも記載されている場合がある。

また、市町村は、PRG を実施するための詳細計画（Piani Particolareggiati、PP）を策定する。この PP は、都市計画法第 13 条において主な記載事項が規定されており、主要な通り、建物の高さ及び建築密度、公共空間、PRG に示されたゾーンごとの詳細な建築計画、取り壊し予定の建物等を記すこととされている。なお、PP についても、市町村によってその名称は異なる場合がある。

## 2) 地方自治法等

1) で記載したとおり、都市計画法には、州及び市町村に係る都市計画が定められているが、県による都市計画は、地方自治法（Legge 142/1990）において規定されている。県は、同法第 15 条により地域開発計画を立案することが定められており、各県は、地域法を定めて県地域開発調整計画（Piani Territoriali di Coordinamento Provinciale、PTCP）を策定する。

また、大都市圏は、大都市圏、県及び市町村連合に関する法律（Legge 56/2014）第 44 条により、大都市圏開発計画（Piano Territoriale Metropolitano、PTM）を策定することとされている。

表 2-4 行政単位別都市計画の概要

| 計画                                                     | 役割                       | 管轄   | 根拠法                                |
|--------------------------------------------------------|--------------------------|------|------------------------------------|
| Piano Territoriale di Coordinamento (PTC)              | 州都市計画開発計画<br>(最上位計画)     | 州    | Legge1150/1942<br>各州の地域法           |
| Piano Territoriale Metropolitano(PTM)                  | 大都市圏都市開発計画               | 大都市圏 | Legge 56/2014                      |
| Piani Territoriali di Coordinamento Provinciale (PTCP) | 県地域開発調整計画                | 県    | Decreto<br>Legislativo<br>267/2000 |
| Piano Regolatore Generale (PRG)                        | 各市町村の総合都市計画<br>(マスタープラン) | 市町村  | Legge1150/1942<br>各市町村の地域法         |
| Piani Particolareggiati (PP)                           | マスタープランを実行するための詳細計画      |      |                                    |

出典：国土交通政策研究所にて作成



## 第2項 交通計画

イタリアの交通計画は、都市計画と同様に憲法第 117 条に従い<sup>38</sup>、地方が立法権限を有している。国が定める交通に関する主な法律は道路交通法であり、実際の交通政策は、インフラ交通省が全国規模の政策を通じて、鉄道網の整備、道路及び高速道路の整備計画、空港及び港湾の発展に関する計画等を立案していく。また、公共交通の統合及び効率化を進めるために、交通インフラ省は、州等と連携し公共交通機関ネットワークの整備を進めている。

したがって、イタリアの交通計画では、国が国家交通戦略を推進し、州がその特性を踏まえた交通戦略を州ごとに策定し、市町村が具体的な推進策を定める構成になっている。イタリアでは、国家交通戦略（Strategia Nazionale della Mobilità）を策定し、2030 年に向けた持続可能な交通システムの構築、効率的な交通インフラの整備、環境影響の軽減等を目指している。そして、この国家交通戦略は、EU の気候変動に関する目標（温室効果ガスの 2030 年までの削減目標）に基づいており、主な戦略は、次のとおりである。

### ① 持続可能な交通システムの構築

電気自動車及びハイブリッド車両の使用を奨励し、化石燃料を使用する車両の割合を減らす。また、一定の環境基準を満たさない自動車が進入できないエリアを設ける低排出ゾーン（LEZ）を導入し、環境負荷の少ない車の導入を促進する。さらに、公共交通を含む交通インフラにおけるエネルギー供給を再生可能エネルギーへ転換する。

### ② 都市間輸送の効率化

都市間高速鉄道ネットワークを拡充することにより、移動のコスト及び時間を削減し、鉄道の利用促進を図る。また、鉄道、バス、航空等の異なる輸送手段を統合し、効率的な交通ネットワークを構築する。

### ③ 都市交通の改善

都市部での交通問題を解決するため、トラム、地下鉄、バス等の公共交通機関の利便性を高めることにより、公共交通機関の利用を促進するほか、自転車及び歩行者が移動しやすい道路の整備を進め、環境に優しい交通手段を促進する。

### ④ インフラのデジタル化とスマートモビリティ

交通量の監視及び信号機の制御について、デジタルを活用しリアルタイムで行うことにより、交通の流れをスムーズにする。また、鉄道、バス、タクシー、カーシェア等を統合して、利便性の高い MaaS プラットフォームを提供する。

各州では、州内の道路ネットワーク構築、州内の都市間を結ぶ鉄道網の整備及びバス等の公共交通機関の整備を行っており、州の実態を踏まえた州交通戦略を州の地域法に基づいて策定する。

一方、実際の計画を立てる市町村は、道路交通法（Legge 285/1992）第 36 条第 1 項に基づき、居住する人口が 3 万人以上の場合<sup>39</sup>は、総合都市交通計画（Piano Generale del

<sup>38</sup> フィレンツェ市でのヒアリング（2024 年 12 月 5 日訪問）によれば、イタリアでは、憲法第 3 条「平等の原則」、第 16 条「移動の自由」等が規定されており、地域によらず平等に公共交通サービスが提供される背景の一つになっている。

<sup>39</sup> 通勤者又は観光客の増加といった特別な理由がある場合には、3 万人未満でも作成する。

Traffico Urbano、PGTU) を策定することとされている。また、PGTUに加え、PGTUの内容を細分化した詳細都市交通計画(Piani Particolareggiati del Traffico Urbano、PPTU)及び都市交通実行計画(Piani Esecutivi del Traffico Urbano、PETU)が作成されることもある。

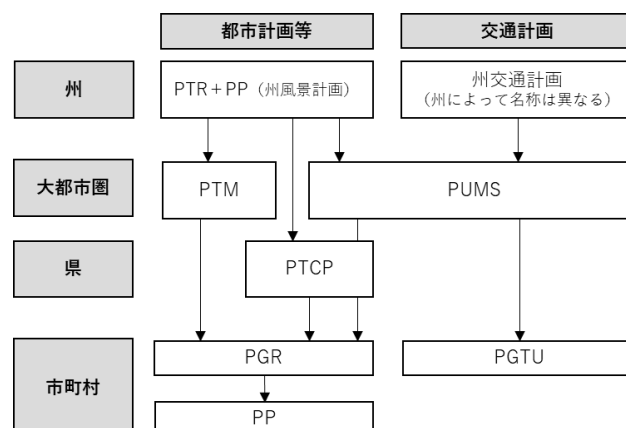
### 第3項 風景計画

イタリアでは、かつてリゾート開発及び工場建設が無秩序に進んだ結果、歴史的価値を有する建造物及び文化財に悪影響を及ぼした経緯があり、風景計画が重視されている。そのため、憲法第9条において「風景の保護」を規定しており、これを実現するためのガラッソ法(Legge431/1985)が制定されている。ガラッソ法では、州に歴史的資産の保護及び自然環境の保全のための風景計画(Piano Paesistico、PP)の策定を義務付けている。このPPは、同じく州が策定するPTCとの整合性を図って策定され、PTCを参照するPRG等の規則もPPに準拠することにより、風景計画と都市計画が一体化して実施されている点に特徴がある。

### 第4項 都市交通計画

イタリアのモード横断的な交通計画として、都市交通計画(Piani urbani di mobilità、PUM)がある。PUMは、法(Legge340/2000)第22条にその詳細が定められており、第1項では、大気汚染及び騒音公害の低減、エネルギー消費量の削減、交通安全レベルの向上、自家用車の個人使用減少による渋滞緩和、カーシェア利用者の増加等を目的としていて、PUMを策定することが明記されている。また、同条第2項では、PUMは、人口10万人を超える市町村、近隣の市町村の集合体又は近隣の市町村をまとめた州及び大都市圏が策定するものとされていて、PUMを定めた市町村等は、PUM実施のために必要なコストの最大60%の補助を国に要請することができる。

なお、このPUMの要件を充足し、都市計画等も含めて持続可能性に焦点を当てた計画が持続可能な都市交通計画(Piano Urbano della Mobilità Sostenibile、PUMS)である。PUMSは、地方、地域、国、及び様々な政策分野にわたる全てのレベルの政府間の協力等を考慮し、地元住民及び利害関係者と協力して作成することとされている。



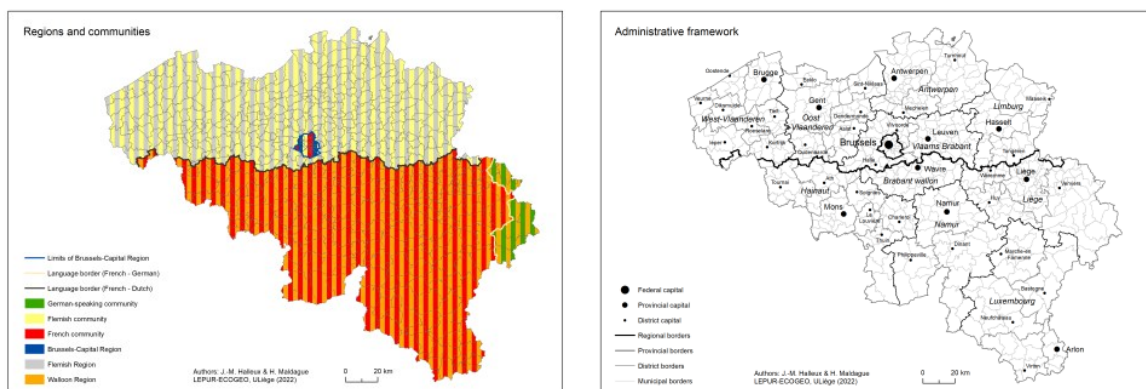
出典:国土交通政策研究所にて作成

図 2-4 イタリアの交通計画及び都市計画に係る計画体系

### 第3節 ベルギーの交通計画及び都市計画に関する施策の概要

ベルギーは、連邦国家であり、「オランダ語共同体」「フランス語共同体」「ドイツ語共同体」の三つの言語共同体及び「フランドル地域」「ワロン地域」「ブリュッセル首都地域」という地理的な領域に従う三つの領域共同体の合計六つの連邦構成体が存在している。地理的には、オランダ語共同体とフランドル地域は、ブリュッセル首都地域を除けば領域が一致し、フランス語共同体及びドイツ語共同体の領域は、ワロン地域の領域と一致する。各連邦構成体は、連邦政府と同様に固有の議会及び政府を有しており、連邦構成体が有する権限分野に対して独自政策を展開しているが、独自の憲法は有していない。

このうち、フランドル地域及びワロン地域には、それぞれ五つの県があり、ベルギー全土で 10 の県が存在している。また、これらの下に基礎自治体である市が 581 存在している<sup>40</sup>。



(左図)ベルギーの言語共同体。黄色部分がオランダ語共同体、オレンジ部分がフランス語共同体、緑部分がドイツ語共同体で、中央の青色部分は、複数言語が混在するブリュッセルに当たる。

(右図)ベルギーの領域共同体。オランダ語共同体とフランドル地域は、ほぼ一致している。

出典:ライプニッツ協会地域開発アカデミー. Regions and Communities of Belgium.

<https://www.arl-international.com/media/469>(2025 年 3 月 13 日閲覧).

図 2-5 ベルギーの連邦構成体

憲法第 35 条では、国防等の限定列举されたものが連邦政府の管轄となり、それ以外の事項は各共同体の管轄となることが定められている。このうち、言語共同体が教育、社会福祉等の言語に影響がある分野を管轄し、領域共同体が経済活動及び都市計画を管轄することとされている。

したがって、交通計画及び都市計画の分野では、共同体及び市町村が主な役割を果たし、その計画の仕組み及び法体系は、共同体によって異なることとなる。本調査研究では、ワロン地域リエージュ県にあるリエージュ市の各計画について整理していく。なお、地理的な共同体を州とし、ワロン州はフランス語圏であるため、法律表記等はフランス語にて記載する。

<sup>40</sup> [belgium.be. The communes. https://www.belgium.be/en/about\\_belgium/government/Communes](https://www.belgium.be/en/about_belgium/government/Communes) (2025 年 3 月 13 日閲覧)。

## 第1項 ワロン州リエージュ市

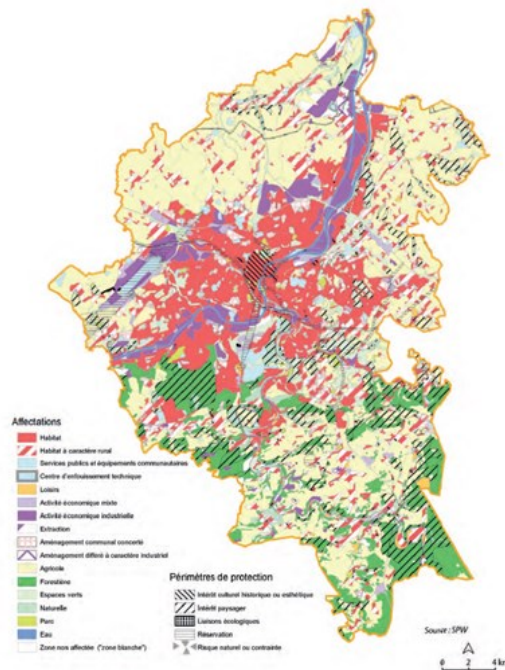
### 1) 交通計画及び都市計画

#### ① 都市計画

ワロン州の都市計画は、大きく分けてセクター計画（Plan de secteur、PDS）及び地域開発スキーム（Schéma de développement du territoire、SDT）の二つから構成される。

PDS は、ワロン州の領土開発法（Code du Développement Territorial、CoDT）により策定される地域開発計画及び都市計画のための政策ツールであり、過剰な開発を防止することを目的としている。PDS は、1977 年から 1987 年にかけて策定された 23 の地域別計画により構成されている<sup>41</sup>。これらの地域別計画は、都市開発を目的としたゾーン（住宅、レジャー施設、商業及び経済活動地域等）と都市開発を目的としないゾーン（農業、森林、緑地等）とに分けられ、以下の内容が含まれる。

- ・ PDS の市町村境界
- ・ インフラ情報（道路網、鉄道網、水道、送電線及びパイプライン）
- ・ 環境的保護地域及び歴史的保護地域の境界線



出典:リエージュ市. Plan urbain de Mobilité de l'agglomération de Liège.

<https://www.liege.be/fr/vie-communale/services-communaux/mobilite/etudes-de-mobilite/2019-plan-urbain-de-mobilite> (2025 年 3 月 13 日閲覧).

図 2-6 ワロン州 PDS

<sup>41</sup> Géoportail de la Wallonie. Fiche descriptive. <https://geoportail.wallonie.be/catalogue/7fe2f305-1302-4297-b67e-792f55acd834.html> (2025 年 3 月 13 日閲覧).

なお、PDS は、1970 年代を中心に策定されたものが多く、現在の土地利用状況と合致していない部分も多いという。しかし、法に基づく計画であり、一度開発することを決定した土地の開発をその後行わない場合には、損害賠償が発生する可能性もあり、修正が難しい側面もあるという<sup>42</sup>。

また、PDS は、農地、森林、緑地等を都市開発に割り当てないことにより、これらの保全を可能とした一方で、中心市街地以外にも住宅を始めとした都市開発を可能にしたため、都市のスプロール化を招いた。ワロン州の住民一人当たりの平均住宅面積は、1985 年に 225m<sup>2</sup>であったが、2023 年には 305m<sup>2</sup>に達している<sup>43</sup>。このようにワロン州では、都市のスプロール化が進んでおり、これを抑制するために以下の三つの指針に従った対策を行うこととしている。

- ・既に開発された土地に開発プロジェクトを誘致し、建物の改築等を通じて、既成市街地の再利用を行う。
- ・都市中心部に住宅を密集させるとともに、建物をコンパクト化して不要な建築を避ける。
- ・施設及びサービスが充実し、公共交通機関が利用しやすい場所の開発を奨励する。

ワロン州では、2050 年までに住宅 4 戸のうち 3 戸を中心市街地に配置することを目標として掲げており、都市のスプロール化の防止に向けた取組を進めている<sup>44</sup>。

また、住民が徒歩又は自転車で 10 分以内に店舗、公共施設、病院等にアクセスできる「10 分の都市」をモデルとして掲げており、各種都市開発のガイドラインとしての使用を推奨している。



出典: ワロン州. Ville à 10 minutes. <https://territoire.wallonie.be/fr/page/ville-et-village-a-10-minutes>

(2025 年 3 月 13 日閲覧)。

図 2-7 「10 分の都市」の概要

<sup>42</sup> リエージュメトロポールでのヒアリングに基づく (2024 年 12 月 2 日訪問)。

<sup>43</sup> ワロン州. limiter l'étalement urbain. <https://territoire.wallonie.be/fr/page/limiter-letalement-urbain> (2025 年 3 月 13 日閲覧)。

<sup>44</sup> 同上

そして、これらの取組を戦略面から支える戦略が、ワロン州及び市町村の土地開発戦略である。ワロン州では、SDT において都市のスプロール化を抑制する全体戦略を定めている。SDT には、スプロール化防止以外にも、以下の項目を目的とした 20 の地域開発計画及び計画目標が含まれている。

- ・空間の最適化（スプロール化の抑制）
- ・社会経済の発展
- ・地域の魅力向上
- ・生活の質の管理
- ・移動手段の確保

なお、ここでいう「移動手段の確保」とは、脱炭素を実現するための移動手段の確保であり、自動車から徒歩、自転車等へのモーダルシフトを意図している<sup>45</sup>。

SDT に定める戦略について、各市町村の地域特性を踏まえて具体化したものが、市町村土地開発計画（Schéma de développement communal、SDC）である。SDC では、SDT で定めた都市のスプロール化防止に向けた計画について、市町村レベルの具体的な対策を定めている。なお、各市町村は、SDT の発効から 6 年以内に地域特性を考慮した SDC を策定しなければならない。SDC の策定が行われない場合は、その市町村の土地開発計画は、SDT に準拠することになる。また、CoDT では、各市町村ができるだけ早く SDC を作成できるよう、作成に係る費用の一部を負担する財政的支援も用意されている。

## ② 交通計画

ワロン州では、州が抱える交通渋滞、事故、大気汚染等の課題を改善するため、2030 年に向けたビジョンである FAST30 を 2017 年に採択した。このビジョンでは、交通の利便性及び安全性を高め、環境影響の少ないモビリティの実現に向け、マルチモーダルシフトの実現の必要性が示されている。また、FAST30 では、ワロン州の SDT その他の経済開発戦略及びデジタル開発戦略との整合性も図られている点に特徴がある。

FAST30 では、マルチモーダルシフトの目標値を設定しており、2030 年までに温室効果ガス排出量を 30%削減し、2050 年には、80%から 95%の温室効果ガス排出量削減が達成可能としている。

---

<sup>45</sup> ワロン州. Schéma de développement du territoire (SDT) .

<https://territoire.wallonie.be/fr/publication/schema-de-developpement-du-territoire-sdt> (2025 年 3 月 13 日閲覧) .



表 2-5 FAST30 のマルチモーダルシフト目標

| 移動手段                 | 2017 年  | 2030 年  |
|----------------------|---------|---------|
| 自動車                  | 83%     | 60%     |
| 徒歩                   | 3%      | 5%      |
| 自転車                  | 1%      | 5%      |
| バス及びトラム              | 4%      | 10%     |
| 鉄道（都市間）              | 9%      | 15%     |
| カーシェア<br>(平均乗車人員数／回) | 1.3 人／回 | 1.8 人／回 |

出典:ワロン州. FAST30. を基に国土交通政策研究所にて作成

<https://mobilite.wallonie.be/news/strategie-regionale-de-mobilite--la-mise-en-oeuvre-de-la-vision-fast-2>

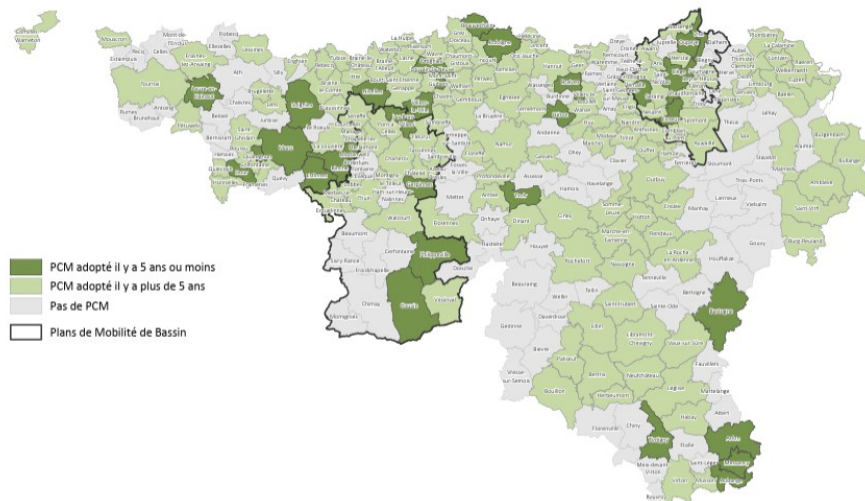
(2025 年 3 月 13 日閲覧)

また、FAST30 に掲げたビジョン及び目標を実現するための、具体的戦略及びプロジェクトを定めているものが、地域交通戦略（Stratégie Régionale de Mobilité、SRM）である。SRM は、2019 年にワロン政府の戦略として定められており、10 の戦略的方向性及び 35 の具体的方針が示されている。なお、この戦略的方向性のうち、主なものは、以下のとおりである。

- ・州全体で統一され、実行権限のあるモビリティ戦略の実施
- ・利害関係者とのオープンな対話
- ・モビリティの活用推進に向けたデジタル技術の開発
- ・複数の交通手段による交通ネットワークの構築及び地域全体のアクセス性の向上
- ・移動を最適化するためのモビリティ間の乗継性向上（インターモーダリティの確保）
- ・(MaaS 等の) 多様なモビリティ・ソリューションの提供

なお、SRM では、スプロール化の抑制が図られている。公共施設、病院等の基本的な社会サービスは、中心市街地に集約され、ここにアクセスできるモビリティの開発の必要性についても、戦略として示されている。

これらの上位計画を踏まえて、市町村では、市町村交通計画(Plan communal de Mobilité、PCM) を策定する。この PCM は、市町村単独ではなく複数市町村が連携して策定することもできる。



出典: Portail de la mobilité en Wallonie. Plans de mobilité en Wallonie.  
<https://mobilite.wallonie.be/home/outils/plans-de-mobilite/plans-communiaux-et-intercommuniaux-de-mobilite-pcm-et-picm.html>(2025 年 3 月 13 日閲覧).

図 2-8 ワロン州の PCM 策定状況

### ③ リエージュメトロポールの都市モビリティ計画

リエージュ市を中心とした 24 市町村が集い、リエージュメトロポール（リエージュ都市圏）の都市モビリティ計画（Plan urbain de Mobilité de l'agglomération de Liège、PUM）が策定され、ワロン州により 2019 年に承認された。なお、このメトロポールは、行政区分単位ではなく、24 市町村が都市モビリティ計画のために集った任意団体である<sup>46</sup>。

PUM は、参加する 24 市町村が一貫したモビリティ政策を立案し、FAST30 の実現及びそれに向けたマルチモーダルシフトの実現という大きな二つの目標を掲げている。また、これらを実現するために他の計画との連携が図られており、FAST30 だけではなく SRM も考慮した上で策定されている。PCM は、PUM の目標を踏まえて策定されることとされており、上位計画及び都市計画との連携が図られていることが大きな特徴である<sup>47</sup>。そして、PUM で掲げる目標を実現するため、交通需要の予測、自転車及び公共交通の利用促進、交通安全の向上、モビリティ間の利便性向上等が PUM で提案されている。

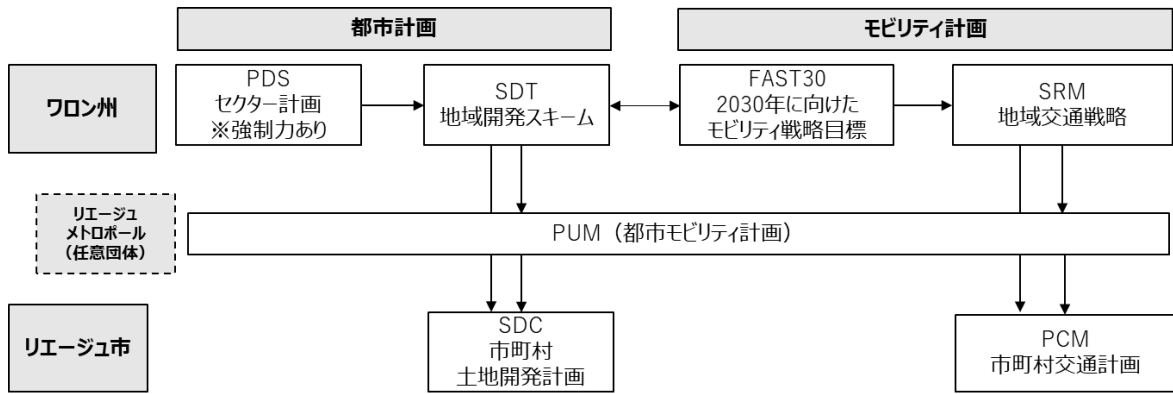
なお、PUM と SUMP は、都市機能を踏まえた都市の後背地を含めた地域でのアクセシビリティ改善及び高質で持続可能な交通提供を目指すという点では類似しているが、その計画プロセスに相違がある。SUMP は、計画策定時に住民参画による合意形成が求められているが、PUM は、SUMP ガイドライン策定前に作成されたため、このプロセスが含まれていない<sup>48</sup>。

<sup>46</sup> リエージュメトロポールでのヒアリングに基づく（2024 年 12 月 2 日訪問）。

<sup>47</sup> 同上

<sup>48</sup> リエージュメトロポールでのヒアリング（2024 年 12 月 2 日訪問）によれば、策定時の住民合意は、未取得であるが、市民団体、ロビー団体、障がい者団体、自転車利用者団体、事業者、労働組合等幅広く意見を聴取したという。また、ワロン州による計画採決時には、パブリックコメントの収集という形で住民合意の取得を行ったという。なお、このパブリックコメントでは、1,200 件の意見が寄せられたという。





出典：国土交通政策研究所にて作成

図 2-9 リエージュ市の交通計画及び都市計画に係る計画体系

## 2) トラムの新設

リエージュでは、バスを中心とした交通網、特に中心市街地に向かう都市交通網の再構築が求められていた。ワロン地方において、移動する人々の約 35%がリエージュ都市圏内で移動しており、その中でもリエージュ市の中心市街地付近を移動するケースが 85%を占めている<sup>49</sup>。

そのため、特にリエージュ中心に向かうバス路線は、混雑が激しく運行が困難になっていた。ピーク時には、1 時間当たり 50 台以上のバスが運行されることもあり、その機能は著しく低下していた<sup>50</sup>。そのため、リエージュでは、バスの代替手段として新たにトラムの導入を決定し、2019 年に発効された PUM にトラム導入の方針を掲げ、2025 年 4 月より運行が開始されている。

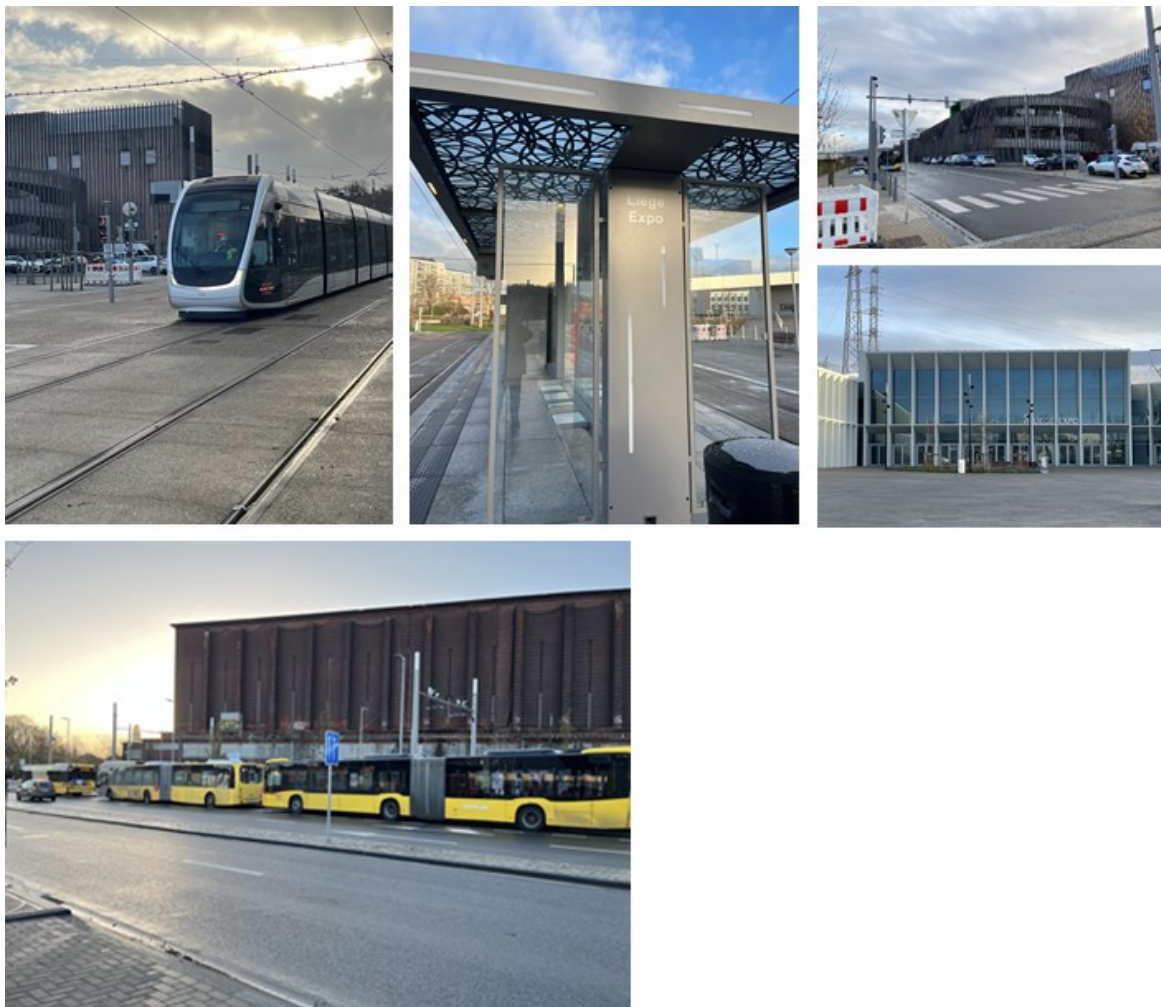
トラムの導入は、PUM と密接に関わっている。PUM は、2007 年から 2008 年頃にリエージュ市議会議員の強い要請により、24 市町村が集まり検討を重ね、2008 年にリエージュ都市圏の PUM が完成した。PUM 策定の中でトラム路線を導入する案が具体化したことによりスタートした。その後、2010 年にトラム 1 号線プロジェクトが始動し、2014 年に計画許可をワロン州より取得したが、資金調達に課題があった。トラム導入のための資金を PPP（官民パートナーシップ）で調達する際に、任意団体のリエージュメトロポールでは信用力が足りず、資金調達を行うことができなかった。その後、2019 年にワロン州政府が資金調達契約を締結したことにより、トラムの導入が進んだ<sup>51</sup>。

このように、リエージュ市のトラム導入は、PUM 承認から 5 年程度で実装されたようにみえるが、導入に至った背景としては、15 年以上における議論及び資金調達対応だけでなく、交通計画と都市計画との連携、既存の公共交通網の整理等の多くの課題を乗り越えたことが挙げられる。

<sup>49</sup> リエージュメトロポールでのヒアリングに基づく（2024 年 12 月 2 日訪問）。

<sup>50</sup> 同上

<sup>51</sup> 同上



(写真左上)リエージュで走行予定のトラムの様子。

(写真中央)トラム停車駅の様子。

(写真右上)終点駅「Centre de maintenance ST de Remisage」付近の様子。駅にはパーク・アンド・ライド施設及び展示場が併設され、トラム利用による集客が意識されている。

(写真左下)終点駅「Coronmeuse」付近の様子。バスの停留所と直結しており、トラムとの乗継が意識されている。

出典：国土交通政策研究所にて撮影(2024 年 12 月)

図 2-10 リエージュに導入予定のトラムの様子

## 第4節 カナダの交通計画及び都市計画に関する施策の概要

カナダは、連邦制国家であり、10の州及び3の準州から構成されている。連邦政府と州の権限の分担は、憲法（英領北アメリカ法、現在の1867年憲法）で規定されている。連邦政府は、外交、国防、国際貿易、紙幣の発行、先住民の管理及び保護等に権限を有する（第91条）。一方、州は、財産及び私権に関する事項、地方自治体の設置等、自らの管轄領域に責任を有する（第92条）。

したがって、制度上は、土地利用に関しては州が完全な自治権を有している。ただし、連邦政府は、直轄地（水路、公園等）を有しており、直轄地に対する土地利用計画を策定でき、インフラ等の分野を絞った政策の展開及び補助金による助成を通じて、州の活動に対する影響力を有している<sup>52</sup>。

### 第1項 ブリティッシュ・コロンビア州バンクーバー大都市圏

カナダでは、州ごとに制度が異なるため、本調査研究においては、事例としてブリティッシュ・コロンビア州を取り上げる。

ブリティッシュ・コロンビア州は、カナダの南西に位置する州である。州都はビクトリアだが、中心的な都市は、バンクーバー（人口約66万人）である。バンクーバー都市圏（人口約264万人）は、カナダの第3の都市圏である。

州内は、地方自治法（Local Government Act）に基づき27地域区（Regional Districts）に分かれている。地域区は、上下水道、ごみ処理、消防、救急等の地域サービスを共同で計画し、提供している<sup>53</sup>。



出典：ブリティッシュ・コロンビア州. Boundary Maps. を国土交通政策研究所加工

<https://www2.gov.bc.ca/gov/content/governments/local-governments/facts-framework/local-government-maps> (2025年3月12日閲覧).

図 2-11 ブリティッシュ・コロンビア州内の27地域区

<sup>52</sup> OECD. (2017). Land-use Planning Systems in the OECD Country Fact Sheets.

<sup>53</sup> ブリティッシュ・コロンビア州. Regional district powers and services.  
<https://www2.gov.bc.ca/gov/content/governments/local-governments/governance-powers/powers-services/regional-district-powers-services> (2025年3月12日閲覧).

## 1) 総合計画及び都市計画

本調査研究では、中心都市バンクーバーを含む地域区であるメトロバンクーバーを取り上げる。メトロバンクーバーは、21 の自治体、選挙区 A（Electoral Area A）<sup>54</sup>及び先住民地区の 23 のエリアから構成される広域行政体で、以下の三つの役割がある<sup>55</sup>。

### ① 不可欠な行政サービスの提供

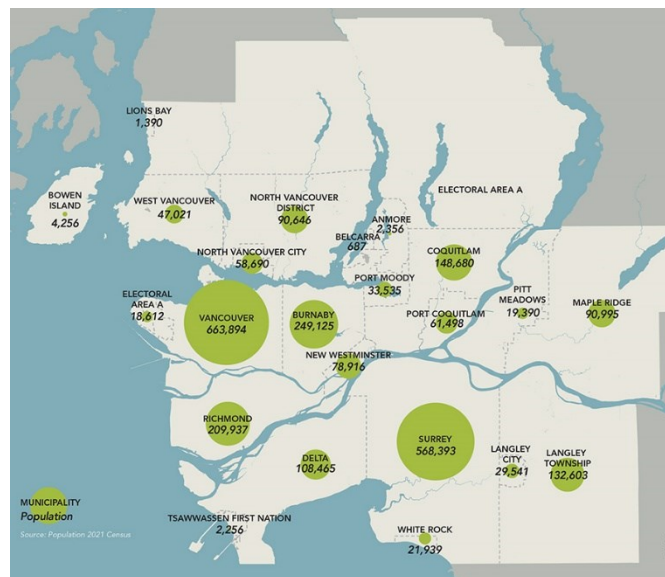
飲料水及びゴミ処理に関連する地域区の公共サービスを提供する。公園、Affordable housing 等を住民に直接提供し、選挙区 A の地方自治体として機能する。

### ② 将来に向けた計画の策定

公共事業、大気質、地域区の成長、地域区の公園等に関する計画策定及び規制を遂行する。理事会において、地域区の関心事項に関する戦略を策定し、実行する。

### ③ 市町村フォーラム

地域区の重要なコミュニティの問題を議論するための主要な政治討議の場として機能する。



出典: メトロバンクーバー. Municipality Population. <https://metrovancover.org/>  
(2025 年 3 月 12 日閲覧).

図 2-12 メトロバンクーバーの管轄エリア

地方自治法第 25 条によって許可された役割として、メトロバンクーバーは、地域区の長期ビジョンの策定、採択、実施及び監督を行っている。2011 年 7 月、長期の成長戦略「Metro Vancouver 2040 - Shaping our Future」が公表された。これは、2040 年までの長期ビジョンであると同時に、2010 年地域区条例第 1136 号（Bylaw No.1136, 2010）として法的拘束力を持っている<sup>56</sup>。

<sup>54</sup> どの市区町村にも属さないエリアで、約 1.8 万人が居住している。

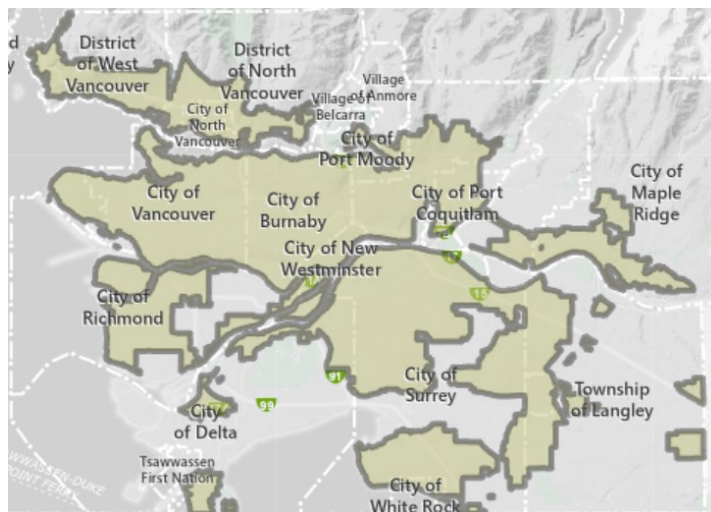
<sup>55</sup> メトロバンクーバー. About Metro Vancouver. <https://metrovancover.org/about-us> (2025 年 3 月 12 日閲覧)。

<sup>56</sup> Metro Vancouver. (2011). Metro Vancouver 2040 Shaping Our Future.



この戦略では、5つの目標（Goals）が掲げられており、その実現策としてメトロバンクーバー地域区に、初めて「都市開発抑制境界線（Urban Containment Boundary、UCB）」が設定された<sup>57</sup>。この UCB は、新規の土地開発を制限することでスプロールを抑制し、都市の成長と自然及び農地の保護を両立させる機能を持っている。

- ・ 目標 1：コンパクトな都市化
- ・ 目標 2：持続可能な経済を支援する
- ・ 目標 3：自然保護及び気候変動のインパクトへの対応
- ・ 目標 4：完全なコミュニティの開発
- ・ 目標 5：持続可能な移動手段の選択肢の提供を支援する



出典：メトロバンクーバー。UCB. <https://gis.metrovancouver.org/mvmaps/ucb> (2025 年 3 月 12 日閲覧)。

図 2-13 メトロバンクーバーの UCB

メトロバンクーバー域内での都市開発は、UCB によって厳格にコントロールされている。傘下の自治体は、人口、住居及び雇用の将来予測を作成し、地方自治体で定める全ての都市開発を UCB 内に収めることを、メトロバンクーバーに対して宣言する「Regional Context Statements」を提出し、メトロバンクーバーの承認を得る必要がある<sup>58</sup>。

2022 年 2 月、2050 年までを見通した「Metro Vancouver 2050 - Shaping our Future」が公表された。これは、2022 年地域区条例第 1139 号（Bylaw No. 1339, 2022）に基づく拘束力を持つ。

メトロバンクーバーから各地方自治体に、一貫性チェックテンプレートが提供され、Metro Vancouver 2050 に定められた各戦略に対して、地方自治体が定める総合計画「Official community plans」の内容が合致しているかを細かくチェックすることになっている。

これらの制度により、メトロバンクーバー地域区では、広域行政府と下位地方自治体の計画間連携が強固に保たれている。

<sup>57</sup> Metro Vancouver. (2011). Metro Vancouver 2040 Shaping Our Future.

<sup>58</sup> 同上

| Metro 2050 <u>Goal 5: Support Sustainable Transportation Choices</u>                                                              |                                         |                                                                                                                                                                                                                                                                       |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Describe how the OCP and other supporting plans and policies contribute to this Goal:                                             |                                         |                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| <b>Strategy 5.1 Coordinate land use and transportation to encourage transit, multiple-occupancy vehicles, cycling and walking</b> |                                         |                                                                                                                                                                                                                                                                       |
|                                                                                                                                   | Section                                 | Policy                                                                                                                                                                                                                                                                |
| Policy 5.1.14                                                                                                                     | Adopt Regional Context Statements that: |                                                                                                                                                                                                                                                                       |
|                                                                                                                                   | a)                                      | identify land use and transportation policies and actions to encourage a greater share of trips made by transit, shared mobility options, cycling, walking, and rolling                                                                                               |
|                                                                                                                                   | b)                                      | support the development and implementation of transportation demand management strategies, such as: parking pricing and supply measures, transit priority measures, end-of-trip facilities for active transportation and micro-mobility, and shared mobility services |
|                                                                                                                                   | c)                                      | manage and enhance municipal infrastructure in support of transit, multiple-occupancy vehicles, cycling, walking, and rolling                                                                                                                                         |
|                                                                                                                                   | d)                                      | support the transition to zero-emission vehicles                                                                                                                                                                                                                      |
|                                                                                                                                   | e)                                      | support implementation of the Regional Greenway Network and Major Bikeway Network, as identified in Map 10                                                                                                                                                            |
|                                                                                                                                   | f)                                      | support implementation of local active transportation and micro-mobility facilities that provide direct, comfortable, all ages and abilities connections to the Regional Greenway Network, Major Bikeway Network, transit services, and everyday destinations         |

出典:メトロバンクーバー. Metro 2050 Implementation Guideline-RCS template.

<https://metrovanancouver.org/>(2025 年 3 月 12 日閲覧).

図 2-14 一貫性チェックテンプレートの例

## 2) 交通計画

メトロバンクーバーの管轄エリアにおける交通サービスは、1999 年に設立された広域交通局である Translink（正式名称：South Coast British Columbia Transportation Authority）が担っている。Translink 設立の根拠法は、1998 年の州法「ブリティッシュ・コロンビア州南海岸交通局法（South Coast British Columbia Transportation Authority Act、SBC）」である。一般的な交通局と異なり、Translink には、SBC によって広範な業務範囲及びそれを実行するための権限が付与されている。業務範囲については、鉄道、バス等の公共交通に関する計画策定及び運営のほか、主要な道路及び橋梁に関する計画策定、建設、管理等も担っている。その資金調達のために強い権限を有しており、運賃及び通行料の収受のほか、課税権を付与されている。

広域交通局として、Translink は、30 年間の長期交通戦略（Regional Transportation Strategy、RTS）である「Transport 2050」を策定している。

メトロバンクーバーとの関係では、Translink には、Regional Context Statements を提出する義務はないが、長期輸送戦略を策定する際に、メトロの地域成長戦略及び地域大気質目標を考慮しなければならない。Translink には、交通計画、戦略、投資及び開発の実施に当たり、UCB 内におけるコンパクトな都市形態への継続的支援及び UGB 外に住宅及び雇用の分散を促すようなインフラ提供の自粛が Metro Vancouver 2040 以降求められている<sup>59</sup>。また、域内の道路交通及び公共交通を一手に担う Translink からは、長期交通

<sup>59</sup> Metro Vancouver. (2011). Metro Vancouver 2040 Shaping Our Future.

戦略及び 10 年間の交通投資計画について、メトロバンクーバーに情報提供を行っている<sup>60</sup>。

州政府とは、Translink が長期交通戦略を策定する際に、州の環境、交通及び経済目標を考慮しなければならない関係にある。また、主要な資本プロジェクトに州が助成金を拠出しているため、州は、Translink の取締役会に最大 2 名を派遣する権限を有している<sup>61</sup>。

したがって、Metro Vancouver 2050 を踏まえた公共交通網の運営、整備及び延伸のほか、沿線での TOD プロジェクトの実施、自転車道の整備に関する計画策定、実施等も Translink の業務である。



運賃は、ゾーン制が導入されているが、すべてのバス及び HandyDART<sup>62</sup> の乗車料金は、常に 1 ゾーン料金となっている。

出典:Translink. Metro Vancouver Transit Map. <https://www.translink.ca/>(2025 年 3 月 12 日閲覧)。

図 2-15 Translink が提供する公共交通網

<sup>60</sup> Translink. Governance Model. <https://www.translink.ca/about-us/about-translink/governance-model> (2015 年 3 月 12 日閲覧)。

<sup>61</sup> 同上

<sup>62</sup> 介助が必要な利用者向けのライドシェアサービス。

## 第5節 オーストラリアの交通計画及び都市計画に関する施策の概要

オーストラリアは、立憲君主国であり、オーストラリア連邦憲法（以下「連邦憲法」という。）は、王権を代行する連邦総督に、議会の開会権、解散権、議会を通過した法案に対する承認権限、国軍の指揮権等を与えている。ただし、これらの権限は、慣習法に従い連邦議会及び内閣が行使する。

オーストラリアは、1859年まで英国により六つの植民地が設定されていたが、囚人以外の移民の割合が増加するに連れ、植民地の自治を求める運動が強まり、1890年に全ての植民地が自治権を獲得した。その後、植民地間の関税障壁の撤廃といった経済的利便性の向上、軍隊の保持等の観点から、統一国家の形成につながり、1901年に連邦が成立した経緯がある。その際、各植民地は、その機能の一部を連邦に移管したが、多くの機能は、連邦成立時に新設された州が引き継いだ。

このような経緯から、連邦の権限は、連邦憲法に記載されたものに限られている。連邦憲法第107条では、州は、連邦憲法に定められた事項以外の一切を引き継ぐと規定されており、第51条では、連邦議会が立法権を有する分野として貿易、関税、外交、軍事等が列挙されている<sup>63</sup>。それ以外の教育、健康、都市計画、警察等は、州政府がその権限を有することになるため、オーストラリアでは、連邦政府による法的な都市計画、交通計画及び環境計画は存在せず、実際の法規制は州が行い、ゾーニング等の具体的な実効策は市町村が州法に基づき担う構成となっている。

本調査研究では、事例としてビクトリア州メルボルン市を取り上げる。

### 第1項 ビクトリア州メルボルン市

#### 1) 連邦政府による国家都市政策(National Urban Policy、NUP)

オーストラリアの国家都市政策(National Urban Policy、NUP)は、都市の成長が持続可能、インクルーシブ及び強靱なものであることを確実にするための指針として機能している。NUPは、住みやすい都市の構築、インフラの改善、住宅価格への対応及び経済的かつ環境的成果の向上に重点を置いている。連邦政府が調整及び支援の役割を果たす一方で、実施の多くは、州や地方レベルで行われる。この政策は、都市計画の決定の先導、協力の促進及びより持続可能で将来の課題に強い都市の創造を目的としている。

また、この政策の主な目標は、以下のとおりである。

##### ① 持続可能な成長

エネルギー効率のよい建物、持続可能な交通手段、環境にやさしい都市計画の実践等を推進することにより、持続可能な発展を強調している。都市の環境フットプリント<sup>64</sup>の減少及び気候変動による影響の緩和を目的としている。

##### ② 住みやすい都市

公共空間の強化、住宅へのアクセス確保、公共サービスの改善、健康的な都市環境の整備等を促進することで、都市を住みやすいものにする。これには、緑地の改善、公害の削減、コミュニティの支援等も含まれる。

<sup>63</sup> このうち連邦政府のみが権限を有する事項は、関税及び消費税の課税、硬貨製造、憲法改正等であり、それ以外の防衛、外交、郵便制度等は、連邦政府及び州の権限である。

<sup>64</sup> 人々の消費活動による様々な環境負荷を総合的に評価する指標のこと。



### ③ 手頃な価格の住宅

特に大都市における人口増加による需要増に対応するため、より多くの手頃な住宅の供給に取り組んでいる。全てのオーストラリア国民に手頃な価格の住宅を供給するため、複合用途開発及び持続可能な住宅地整備を奨励している。

### ④ インフラ投資

交通、エネルギー、水その他インフラへの投資を支援し、都市への接続性及び効率性を踏まえて将来の成長に備えられるようにする。主要な焦点は、混雑の緩和及び持続可能な交通手段を促進するための公共交通システムの改善である。

### ⑤ 経済競争力

イノベーション、雇用創出及び事業開発を促進する戦略的な都市計画を通じて、経済成長を支援する。経済活動の中心地となり、投資を呼び込む都市づくりを目指す。

### ⑥ 気候変動対応

気候適応戦略に焦点を当て、都市の回復力を強調している。例えば、異常気象に耐えられるような都市設計、生物多様性の確保、公共交通機関の利用による温室効果ガスの削減等がある。

## 2) ビクトリア州による土地利用及び都市計画

1987 年環境法（Planning and Environment Act 1987）は、ビクトリア州における土地の利用、開発及び保護を計画するために制定された法律であり、同法第 12 条に定める主な役割は、以下のとおりである。

- ・土地利用及び都市計画に関する目標を定める。
- ・土地利用及び都市計画に関する主なルール及び原則を定める。
- ・土地利用及び都市計画に関する主な計画手続き及び法的手段を定める。
- ・土地利用及び都市計画に係る大臣、議会、省庁等の役割及び責任を定める。

この法律では、目標に法的根拠を与えることも意図している。具体的な事項は、ビクトリア州の計画規定等に定められた取組が行われることとなる。

1987 年に環境法に従いビクトリア州で策定された戦略が「Plan Melbourne 2017-2050」である。メルボルン市では、現在約 450 万人の人口が、2051 年には 1,000 万人を超える見込みである<sup>65</sup>。そのため、160 万戸の住宅需要が見込まれているほか、交通ネットワークの利用も現在より 80%以上増加する見込みであり、ネットワークの強化が求められている<sup>66</sup>。また、人口増加がもたらす環境面の負荷も軽減しなければならない。

そのため、Plan Melbourne 2017-2050 では、長期的な都市計画、インフラ計画、交通計画及び環境計画を統合し、メルボルンの独自性、住みやすさ及び持続可能性の伝統を基盤にしながら、雇用及び成長を支援する戦略を打ち出している。また、この計画には、以下が含まれる。

- ・政策及び行動を導く九つの原則

<sup>65</sup> ビクトリア州. Outcomes. <https://www.planning.vic.gov.au/guides-and-resources/strategies-and-initiatives/plan-melbourne/outcomes> (2025 年 3 月 13 日閲覧)。

<sup>66</sup> 同上

- ・高い競争力、住みやすさ及び持続可能性を有する都市を創るために目指すべき 7 の目標
- ・7 の目標をどのように達成するかを概説した 32 の指針
- ・32 の指針がどのように実行に移されるかを詳述した 90 の政策

具体策の一例を挙げると、公共サービスに徒歩、自転車又は公共交通を利用して 20 分以内にアクセスできるような地域をつくる「The 20-minute neighborhood」という取組がある。この実現に向けて、住宅の提供及び当該地域での雇用拡大を行うほか、人々が集うことができる公共スペースの拡充及び保健、教育、ボランティアセンター、福祉事業等の社会福祉分野に係るスペースの拡充も明記されている。単なる徒歩及び自転車の利用促進ではなく、地域づくりという観点から、生活のための機能を拡充する対策が行われている点が特徴である。



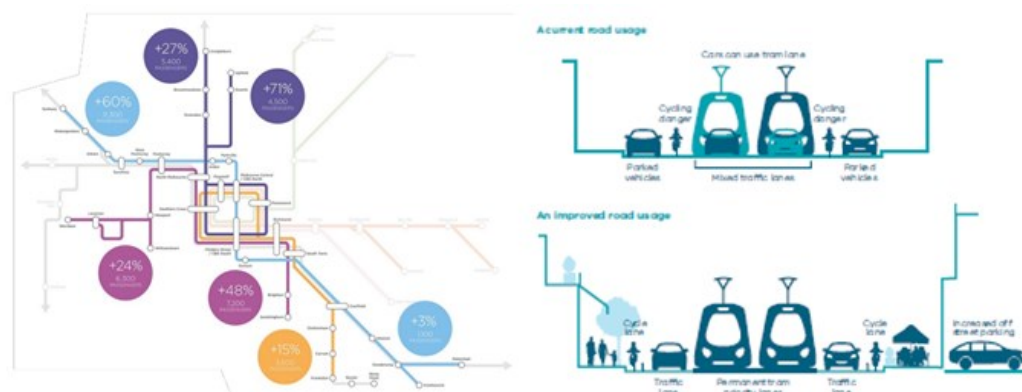
出典:ビクトリア州. 20-minute neighbourhood. <https://www.planning.vic.gov.au/guides-and-resources/strategies-and-initiatives/20-minute-neighbourhoods>(2025 年 3 月 13 日閲覧).

図 2-16 The 20-minute neighborhood

交通政策面に関しても、メルボルン市の中心地を走るトラムネットワークの利用者は、人口増により 1 日当たり約 1,000 万回の乗車回数の増加（80%以上の増加）<sup>67</sup>が見込まれていることから、混雑区間について、トラムの一部地下鉄化が対策として示されている。現在、既に工事が進んでおり、2026 年には当該区間の地下鉄化が完了する予定である。地下鉄化により定時運行が可能になり、時刻表体系もシンプルなものに変わり運行頻度も上がることから、他の鉄道路線及びバス路線との乗り入れが容易になり、乗継利便性の向上も期待できる。

<sup>67</sup> ビクトリア州. Plan Melbourne 2017-2050. <https://www.planning.vic.gov.au/guides-and-resources/strategies-and-initiatives/plan-melbourne/the-plan> (2025 年 6 月 25 日閲覧) .

また、徒歩及び自転車の利用を促進する観点から、現在、道路端部から歩行者、自動車、自転車、トラムの順番になっている道路について、歩行者、自転車、自動車、トラムの順に仕様を変更する取組みも進めている。



(左:トラムネットワークの地下鉄化 右:歩行者及び自転車保護に向けた道路の変更)

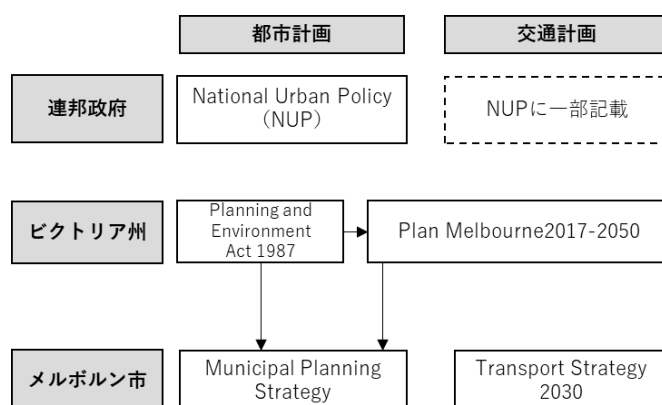
出典:ビクトリア州. Plan Melbourne 2017-2050 Strategy. <https://www.planning.vic.gov.au/guides-and-resources/strategies-and-initiatives/plan-melbourne/the-plan> (2025 年 3 月 13 日閲覧).

図 2-17 Plan Melbourne 2017-2050 の交通政策

### 3) メルボルン市における各種計画

市町村は、1987 年環境法を補足する形で制定された州法 (Planning and Environment (Planning Schemes) Act 1996) に従い、都市計画を含む市町村計画戦略を策定しなければならない。メルボルン市では、これに従い、自治体計画戦略 (Municipal Planning Strategy、MPS) 及び都市計画を策定している。市の都市計画は、州の戦略にも準拠している必要がある。

また、交通戦略として「Transport Strategy 2030」を策定し、歩行者優先ゾーンの設置、自転車専用レーンの整備等を定めている。環境計画については、パリ気候協定に沿った 2050 年をターゲットにした戦略「Climate Change Mitigation Strategy」を定め、2040 年までにメルボルン市からの温室効果ガスの排出量をゼロにすることを目標としている。



出典:国土交通政策研究所にて作成

図 2-18 メルボルン市の交通計画及び都市計画に係る計画体系

## 第6節 各国調査一覧表

※国名に【】が付いている国は、中間報告書(国土交通政策研究第181号)の調査対象国である。

|                                                |                                   | 日本                                                             | 米国<br>(ワシントン州)                                                                     | カナダ<br>(ブリティッシュ・<br>コロンビア州)                                          |                |
|------------------------------------------------|-----------------------------------|----------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------|----------------|
| 国、地域圏等<br>が定める<br>空間計画、都市<br>基本計画又は<br>マスタープラン | 名称                                | 広域地方計画(国土形成計画) *代表例<br>として示す                                   | 連邦制のため国全体の包括的な空間計<br>画は存在しない                                                       | 連邦制のため国全体の包括的な空間計<br>画は存在しない                                         |                |
|                                                | 策定主体                              | 政府、地方公共団体、経済団体等から構<br>成される協議会                                  | —                                                                                  | —                                                                    |                |
|                                                | 対象年次                              | 策定から10年程度(国交省「広域地方計<br>画リフレッツ」)                                | —                                                                                  | —                                                                    |                |
|                                                | 根拠法                               | 国土形成計画法                                                        | —                                                                                  | —                                                                    |                |
|                                                | 他計画との<br>連携                       | 国土形成計画法にて、環境の保全に関す<br>る国の基本的な計画との調和の義務を規<br>定している              | 土地利用及び都市計画に関する連邦法は<br>存在せず、州が認める基礎自治体の所管<br>事項とされている(ただし、大都市圏では<br>広域連携による計画策定が進む) | 憲法の定めにより、州が財産及び私権に<br>関する事項並びに地方自治体の設置等<br>に関する権限を有する                |                |
|                                                | 基礎自治<br>体又は<br>その連合<br>体の<br>空間計画 | 策定有無                                                           | 都市計画に関する基本的な方針(都市計<br>画マスタープラン)、立地適正化計画 *代<br>表例として示す                              | UGA(都市成長区域)                                                          | UCB(都市開発抑制境界線) |
|                                                |                                   | 策定主体                                                           | 主に市町村                                                                              | 地域交通計画組織(RTPO)及びMPO(都<br>市圏計画機構)                                     | 地域区(広域行政体)     |
|                                                |                                   | 対象年次                                                           | ・都市計画マスタープランは特になし。<br>・立地適正化計画は20年程度 *国交省の<br>「立地適正化計画の手引き」による                     | 30年間程度 *今後20年間の予測に基づ<br>き変更要否を判断                                     | 30年間程度         |
|                                                |                                   | 根拠法                                                            | ・都市計画法(都市計画マスタープラン)<br>・都市再生特別措置法(立地適正化計画)                                         | GMA(成長管理法) *ワシントン州改正<br>法典の一部                                        | 地方自治法          |
|                                                |                                   | 基本計画と<br>の関係                                                   | 立地適正化計画は、都市再生特別措置法<br>にて都市計画マスタープランとの調和を保<br>つことが義務付けられている                         | —                                                                    | —              |
| 国又は自治体<br>の交通計画                                | 名称                                | 地域公共交通計画                                                       | RTP(地域交通計画)                                                                        | RTS(地域交通戦略)                                                          |                |
|                                                | 策定主体                              | 主に市町村                                                          | RTPO(地域交通計画組織)及びMPO(都<br>市圏計画機構)                                                   | 広域交通局                                                                |                |
|                                                | 対象年次                              | 原則5年程度 *国交省「地域公共交通計<br>画等の作成と運用の手引き」                           | 30年間程度                                                                             | 30年間程度                                                               |                |
|                                                | 根拠法                               | 地域公共交通の活性化及び再生に関する<br>法律                                       | ワシントン州改正法典第47.80 章                                                                 | BC州南海岸交通局法(1998)                                                     |                |
|                                                | 他計画との<br>連携                       | 地域公共交通の活性化及び再生に関する<br>法律にて、都市計画マスタープラン等との<br>調和を保つことが義務付けられている | 郡及び市町村の下位計画に対して、上位<br>計画との一貫性があることを点検及び宣<br>言させることで一貫性を担保している                      | RTSは、メトロバンクーバーの地域成長戦<br>略及び地域大気質目標を考慮して策定し<br>なければならない               |                |
| その他(環境計<br>画等)                                 | 名称                                | 温室効果ガスの排出の量の削減等のた<br>めの措置に関する計画(地方公共団体実行<br>計画) *代表例として示す      | —                                                                                  | Clean BC(気候への備え及び適応戦略)                                               |                |
|                                                | 策定主体                              | 全ての都道府県、市町村                                                    | 連邦法がRTPに課す要件がある                                                                    | 州                                                                    |                |
|                                                | 対象年次                              | 2013年を基準とする                                                    | —                                                                                  | 2030年                                                                |                |
|                                                | 根拠法                               | 地球温暖化対策の推進に関する法律                                               | ・CAA(改正大気浄化法)<br>・ADA(米国障がい者法) 等                                                   | —                                                                    |                |
|                                                | 他計画との<br>連携                       | 法律の条文中で、都市計画と調和を図る<br>ことが努力義務となっている                            | 排気ガス削減等の環境目標、バリアフリー<br>対応等をRTPの中で明記する必要がある                                         | ・気候変動対策として、排出量削減等の協<br>力を下位自治体に求める<br>・先住民の居住地及びコミュニティの保護<br>も重視している |                |

| イタリア                                                                | ベルギー<br>(ワロン州)                                                                                                      | オーストラリア<br>(ビクトリア州)                                                                     |
|---------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------|
| 国全体の包括的な空間計画は存在しない                                                  | 国全体の包括的な空間計画は存在しない                                                                                                  | NUP(国家都市政策)                                                                             |
| —                                                                   | —                                                                                                                   | —                                                                                       |
| —                                                                   | —                                                                                                                   | —                                                                                       |
| —                                                                   | —                                                                                                                   | —                                                                                       |
| 都市計画に関する権限は、州にあることが憲法に定められており、国家戦略との法的連携はない                         | 都市計画に関する権限は、州にあることが憲法に定められており、国家戦略との法的連携はない                                                                         | 都市計画に関する権限は、州にあることが憲法に定められており、国家戦略との法的連携はない                                             |
| PTC(地域調整計画)及びPRG(地域総合計画)                                            | PDS(州空間開発計画)及びSDT(州土地開発戦略)                                                                                          | プランメルボルン(Plan<br>Melbourne2017-2050)                                                    |
| 州及び市町村                                                              | 州                                                                                                                   | 州                                                                                       |
| 策定主体により異なる                                                          | なし                                                                                                                  | 2050年                                                                                   |
| Legge 1150/1942及び州法等の地域法                                            | CoDT(領土開発法)                                                                                                         | 1987年環境法                                                                                |
| PTCを上位規定として、PTM(大都市圏開発計画)、PTCP(県地域開発調整計画)及びPRGは、これに準拠することが求められている   | PDSが州の最上位の地域開発計画として存在し、具体的な戦略をSDTで定めている                                                                             | プランメルボルンが最上位の都市計画戦略で、市町村はこれに従いMPS(市の都市開発戦略)を策定する                                        |
| PGTU(総合都市交通計画)                                                      | FAST30                                                                                                              | プランメルボルン(Plan<br>Melbourne2017-2050)                                                    |
| 主に市町村                                                               | 州                                                                                                                   | 州                                                                                       |
| —                                                                   | 2030年                                                                                                               | 2050年                                                                                   |
| 道路交通法(Legge 285/1992)                                               | —                                                                                                                   | 1987年環境法                                                                                |
| 大都市圏が策定するPUMSの戦略、州が地域法に基づき定める交通計画等を踏まえて策定される                        | ・FAST30は、州の交通戦略及び環境戦略を定めた総合戦略であり、交通に係る部分の具体策を示したのがSRM(地域交通戦略)である<br>・複数市町村により策定されるPUM(都市モビリティ計画)は、FAST30の目標も考慮されている | 州が定めるプランメルボルンには、交通戦略も記載されているが、市町村が定める戦略では参照義務はない(ただし、一部考慮がされている)                        |
| PP(州景観計画)                                                           | FAST30                                                                                                              | 気候変動緩和戦略                                                                                |
| 州                                                                   | 州                                                                                                                   | 市(メルボルン市)                                                                               |
| —                                                                   | 2030年                                                                                                               | 2040年                                                                                   |
| ガラッソ法(Legge431/1985)                                                | —                                                                                                                   | —                                                                                       |
| ・州が策定するPTCは、PPを考慮して策定しなければならない<br>・市町村が策定するPRGは、PTC及びPPに準拠しなければならない | ・FAST30で温室効果ガスの排出量削減目標及びそれを実現するためのマルチモーダルシフトを定めている<br>・FAST30とPUMを相互参照させることで、PUMに準拠する他の戦略への影響を与えている                 | 市の温室効果ガス排出量をゼロにするための戦略だが、交通計画及び都市計画との連携は一部に限られている(プランメルボルンの環境対策を通じて交通計画及び都市計画に影響を与えている) |

|                                                |                                   | 【フランス】                                                                            | 【イギリス】<br>(主にイングランド)                                         | 【ドイツ】                                                                   |                                                    |
|------------------------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------|
| 国、地域圏等<br>が定める<br>空間計画、都<br>市基本計画又<br>はマスタープラン | 名称                                | SRADDET(国土整備・持続可能な開発・<br>地域平等の地域圏計画)                                              | NPPF(国家計画政策フレームワーク)                                          | 連邦レベルの包括的な空間計画は存在し<br>ない(政策文書2種あり)                                      |                                                    |
|                                                | 策定主体                              | 地域圏政府                                                                             | 政府                                                           | 政策文書は、空間開発大臣会議にて採択                                                      |                                                    |
|                                                | 対象年次                              | 策定から20年程度                                                                         | 適宜更新                                                         | なし                                                                      |                                                    |
|                                                | 根拠法                               | NOTRe(地方行政機構改革法)                                                                  | －(政府決議)                                                      | －                                                                       |                                                    |
|                                                | 他計画との<br>連携                       | SRADDETの一般規則と互換性のある<br>内容で策定することを下位計画に義務付<br>けている                                 | 持続可能な開発ニーズを満たすために、<br>地域都市計画に環境、交通等のあらゆる<br>要素を考慮することを記載している | 連邦及び州の空間計画及び開発政策の<br>ための共通戦略としての位置付け                                    |                                                    |
|                                                | 基礎自治<br>体又は<br>その連合<br>体の<br>空間計画 | 策定有無                                                                              | SCoT(地域一貫性計画)                                                | Local Plan(地域都市計画)                                                      | Fプラン(土地利用計画)及びBプラン(地<br>区詳細計画)                     |
|                                                |                                   | 策定主体                                                                              | EPCI(市町村の連合体)                                                | LPA(地方計画当局)                                                             | 市町村                                                |
|                                                |                                   | 対象年次                                                                              | 策定時から20年                                                     | 策定主体により異なる                                                              | 地域の法又は計画により異なる                                     |
|                                                |                                   | 根拠法                                                                               | SCoTの近代化に関する政令2020/6/17                                      | 計画・強制収用法                                                                | 建設法典                                               |
|                                                |                                   | 基本計画との<br>関係                                                                      | 互換性が必須                                                       | 上位計画のNPPFを考慮する事が求めら<br>れている                                             | ・Fプランは、州による認可が必要<br>・Bプランは、Fプランに基づく市町村の一<br>部地区の計画 |
| 国又は自治体<br>の交通計画                                | 名称                                | PDM(モビリティ計画)                                                                      | LTP(地域交通計画)                                                  | BVWP(連邦交通路計画)                                                           |                                                    |
|                                                | 策定主体                              | AOM(地域のモビリティオーソリティ)                                                               | LTA(地方交通当局)                                                  | 連邦政府又は州政府                                                               |                                                    |
|                                                | 対象年次                              | 策定から20年程度                                                                         | 5年ごとに改訂                                                      | 2030年                                                                   |                                                    |
|                                                | 根拠法                               | LOM(モビリティ新法)                                                                      | －(政府決議)                                                      | －                                                                       |                                                    |
|                                                | 他計画との<br>連携                       | 上位計画のSCoT、下位計画のPLU(i)<br>(都市地区計画)及び環境計画のPCAET<br>(気候・大気・エネルギー地域計画)との互<br>換性が必須である | LTPは、政府作成の上位交通計画を考慮<br>する事が法的に義務付けられている                      | 州、地方自治体等が責任を負う連邦輸送<br>ルートではない交通手段を含め、連邦政<br>府はその相互関係を本計画に盛り込んで<br>いる    |                                                    |
| その他(環境計<br>画等)                                 | 名称                                | 長期気候戦略2050                                                                        | 環境改善計画2023                                                   | 気候保護プログラム2030                                                           |                                                    |
|                                                | 策定主体                              | 政府                                                                                | 政府                                                           | 連邦政府又は州政府                                                               |                                                    |
|                                                | 対象年次                              | 2050年                                                                             | 2043年                                                        | 2030年                                                                   |                                                    |
|                                                | 根拠法                               | －(政府決議)                                                                           | 環境法                                                          | 気候保護法                                                                   |                                                    |
|                                                | 他計画との<br>連携                       | 空間開発に伴う環境整備及び影響調査<br>は、カントンの構造計画等に記載されてい<br>る                                     | 交通計画とも連携                                                     | 気候保護プログラム2030は、エネル<br>ギー、産業、建築、運輸、農業、廃棄物及<br>びその他の各部門の気候保護対策と連携<br>している |                                                    |

| 【フィンランド】                                                         | 【オランダ】                          | 【スウェーデン】                       |
|------------------------------------------------------------------|---------------------------------|--------------------------------|
| 国土利用指針                                                           | SVIR(インフラと空間の構造物ビジョン)           | 全国的な持続可能な地域開発のための国家戦略2021-2030 |
| 政府                                                               | 政府                              | 政府                             |
| 2030年                                                            | 2040年                           | 2030年                          |
| 土地利用・建築法                                                         | 国土計画法                           | ー(政府決議)                        |
| 下位計画に対する拘束力を有する                                                  | 交通計画及び環境計画もSVIRで明示し、法的に連携を求めている | 環境計画及びアクセシビリティ(交通計画)との連動を推奨    |
| あり                                                               | あり                              | あり                             |
| 市町村                                                              | 州及び市町村                          | 市町村(一部の県は強制)                   |
| 自治体により異なる                                                        | 策定主体により異なる                      | 策定主体により異なる                     |
| 土地利用・建築法                                                         | 国土計画法                           | 計画建築法                          |
| 国土利用指針、地域計画及び地域土地利用計画に則る                                         | マスタープランであるSVIRに準拠する             | ー                              |
| 国家交通システム計画                                                       | SVIR                            | 全国交通インフラ計画2022-2033            |
| 政府                                                               | 政府                              | 政府                             |
| 2032年                                                            | 2040年                           | 2033年                          |
| 改正道路法                                                            | 交通運輸計画法                         | ー                              |
| ・地域交通システム計画を拘束する(策定主体:レギオン)<br>・地域土地利用計画及び自治体マスタープランとの相互連携が求められる | マスタープランであるSVIRに準拠する             | ー                              |
| 土地利用セクターの気候計画                                                    | SVIR                            | 環境法典                           |
| 政府                                                               | 政府                              | 政府                             |
| 2035年                                                            | 2040年                           | ー                              |
| 環境法                                                              | 環境法                             | ー                              |
| 気候変動に直接影響を与える法律として土地利用・建築法が挙げられている                               | マスタープランであるSVIRに準拠する             | 計画建築法に環境法の規定を順守する旨記載           |



## 第3章 アメリカにおける交通計画と都市計画の連携に関する事例調査

本章では、アメリカの四つの大都市圏について、交通計画と都市計画の計画間連携及び特徴的な取組を報告する。まず、厳格な土地利用と交通計画の連携がみられる先進事例として、ワシントン州のシアトル大都市圏及びオレゴン州のポートランド大都市圏を取り上げる。次に、人口増及び急速な経済成長から都市化の問題が発現しているテキサス州について、州都が属するオースティン大都市圏及びダラス大都市圏の交通計画及び都市計画の特徴的な取組を報告する。

### 第1節 ワシントン州シアトル大都市圏

ワシントン州には、39の郡があるが、シアトル大都市圏は、シアトルが属するキング郡、ピアース郡及びスノホミッシュ郡のワシントン州の人口上位1位から3位を占める三つの郡及び海を挟んだキトサップ郡の四つの郡から構成される。キトサップ郡は、農村地帯が多い郡であるが、住民がフェリーでシアトルに通勤しているため、経済的な結びつきがあると判断された<sup>68</sup>。

表 3-1 シアトル大都市圏の人口及び面積

|          | 人口<br>(人) | 人口密度<br>(人/mile <sup>2</sup> ) | 面積<br>(mile <sup>2</sup> )    |
|----------|-----------|--------------------------------|-------------------------------|
| キング郡     | 2,277,449 | 2,788                          | 817                           |
| ピアース郡    | 930,913   | 1,446                          | 644                           |
| スノホミッシュ郡 | 849,070   | 1,053                          | 806                           |
| キトサップ郡   | 277,503   | 1,826                          | 152                           |
| 合計       | 4,334,935 | —                              | 2,419(≒6,265km <sup>2</sup> ) |

出典: World Population Review. Washington Counties by Population. を基に国土交通政策研究所にて作成

<https://worldpopulationreview.com/us-counties/washington> (2025年3月6日閲覧)

#### 第1項 交通計画と都市計画の連携

##### 1) 各行政機関の役割

シアトルの都市及び交通行政に関わる行政機関としては、州、都市圏、郡及び市が存在する。州レベルでは、ワシントン州交通局（Washington State Department of Transportation、WSDOT）が州間高速道路、橋梁等の建設、運営、保守、国内最大規模のフェリーシステムの運営等を行っている<sup>69</sup>。公共交通については、州内の31の公共交通機関と連携している<sup>70</sup>。

シアトル大都市圏では、プージェット湾地域評議会（Puget Sound Regional Council、PSRC）が都市圏計画機構（Metropolitan Planning Organization、MPO）及び州法に定

<sup>68</sup> PSRC でのヒアリングに基づく（2024年11月8日訪問）。

<sup>69</sup> WSDOT. Welcome to WSDOT. <https://wsdot.wa.gov/about/employment/welcome-wsdot#:~:text=Mission%20statement,Strategic%20Plan%20and%20Gray%20Notebook>（2025年3月6日閲覧）。

<sup>70</sup> 同上

める地域交通計画組織（Regional Transportation Planning Organization、RTPO）として、広域での長期ビジョン及び交通計画を策定するほか、連邦政府からの交通補助金の申請及び受領の窓口となり、傘下の自治体政府の交通計画のレビュー等を行っている。

都市圏での公共交通の計画及び運営は、「Central Puget Sound Regional Transit Authority（Sound Transit）」が担っている<sup>71</sup>。Sound Transit は、フェリーでのみシアトル側と結ばれているキトサップ郡を除く、キング郡、ピアース郡及びスノホミッシュ郡の広域交通局である。また、シアトルの位置するキング郡では、「King County Metro」が「Sound Transit」等と連携しながら、キング郡での公共交通行政及び運行を担っている<sup>72</sup>。

## 2) 州法「成長管理法（Growth Management Act、GMA）」による土地利用規制

成長管理法（Growth Management Act、GMA）とは、1990 年に採択されたワシントン州の都市計画体系を規定した法令である。ワシントン州改正法典（Revised Code of Washington、RCW）の主に第 36.70A 章に規定されている<sup>73</sup>。1980 年代以降、自然環境の保全、交通渋滞等の都市基盤への負荷の軽減、スプロール化の抑制、Affordable housing の提供、経済成長が見込まれるエリアに絞った開発の促進等をテーマに、自治体総合計画に基づく都市の成長管理手法が取り入れられるようになった。ワシントン州における計画体系の最上位に位置付けられる目標が、15 の GMA 目標（Growth Management Act Goals）である<sup>74</sup>。

表 3-2 成長管理法の 15 の GMA 目標

|      |                                            |       |                                                                |
|------|--------------------------------------------|-------|----------------------------------------------------------------|
| 目標 1 | 都市の成長エリアの発展を奨励する。                          | 目標 9  | オープンスペース及びレクリエーション：オープンスペースを維持し、レクリエーションの機会を増やす。               |
| 目標 2 | 無秩序な開発の削減：未開発の土地の不適切な転用を削減する。              | 目標 10 | 環境：環境を保護し、空気の質、水質、水の入手可能性等、州における QOL（生活の質）を高める。                |
| 目標 3 | 交通：効率的な複合輸送システムの導入を奨励する。                   | 目標 11 | 市民の参加及び調整：市民の関与を奨励する。                                          |
| 目標 4 | 住宅：あらゆる経済階層にとって手頃な価格で入手可能な住宅を計画し、提供する。     | 目標 12 | 公共施設及びサービス：開発を支援するために必要な公共施設及びサービスの適切性を担保する。                   |
| 目標 5 | 経済発展：州全体の経済発展を促進する。                        | 目標 13 | 歴史的保存：保存対象を特定し、保存を奨励する。                                        |
| 目標 6 | 財産権：正当な補償が行われない限り、私有財産は公共の利用のために奪われてはならない。 | 目標 14 | 気候変動及びレジリエンス：包括的な計画、開発規制、地域の政策及び戦略を気候変動の影響に適応させ、その影響を確実に緩和させる。 |
| 目標 7 | 許認可：申請は適時かつ公正に処理される必要がある。                  | 目標 15 | 海岸線管理                                                          |
| 目標 8 | 天然資源産業：天然資源を基盤とする産業を維持及び強化する。              |       |                                                                |

出典：国土交通政策研究所にて作成

<sup>71</sup> Sound Transit. Who we are. <https://www.soundtransit.org/get-to-know-us/who-we-are>（2025 年 3 月 6 日閲覧）。

<sup>72</sup> King County. About Metro. <https://kingcounty.gov/en/dept/metro/about>（2025 年 3 月 6 日閲覧）。

<sup>73</sup> 自治体研究サービスセンター. Growth Management Act Basics. <https://mrsc.org/explore-topics/planning/gma/growth-management-act-basics>（2025 年 3 月 6 日閲覧）。

<sup>74</sup> 当初は、目標 14 の「気候変動及びレジリエンス」を除く、合計で 14 の目標だった。

この目標を達成するために、自治体の行政機関ごとに個別の計画が策定され、ゾーニング、インフラ整備及び開発事業が展開される。

GMA では、一定規模以上の人口を擁する地域に、15 の GMA 目標を達成するための総合計画（長期ビジョン）の策定及び開発可能なエリアを線引きする「都市成長区域（Urban Growth Areas、UGA）」の設定を求めている（RCW 36.70A.020）。これにより、国立公園等の自然保護と州の成長を両立させることを目指している。

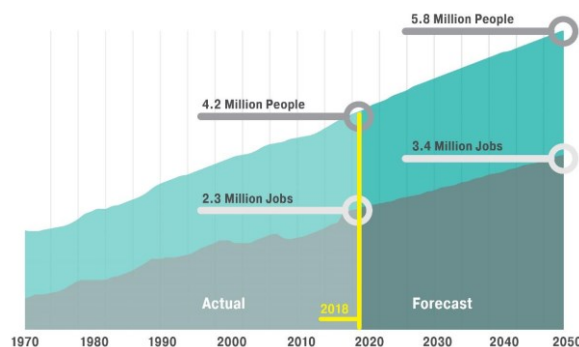
GMA に基づく最上位計画が、2008 年に採択された長期ビジョン「VISION 2040」であり、2020 年には「VISION 2050」に改定されている。総合計画として、環境、土地利用及び開発、住宅、経済、交通、行政サービス等を幅広く扱う。このビジョンがシアトル大都市圏にのみ適用される点が、ワシントン州の特徴である。



出典: PSRC. VISION 2040. <https://www.psrc.org/vision-2040> (2025 年 3 月 6 日閲覧)。

図 3-1 VISION2040 のカバー領域

複数郡にまたがる計画方針（Multicounty Planning Policies、MPPs）の策定が、シアトル大都市圏に対して求められている（RCW 36.70A.210(7)）。これは、このエリアが州内で唯一今後の成長が見込まれているエリアであり、2050 年には、人口 580 万人及び雇用者数 340 万人に到達すると予測されている（図 3-2 参照）ことによる。このエリアに、ワシントン州の人口の約 60%が居住し、雇用の約 75%が集中している<sup>75</sup>。一方、その他の地域では、山岳地帯又は森林地帯が多いという地理的な要因もあり、州都オリンピアも含めて著しい人口増及び経済成長は予測されていない。



出典: PSRC 提供

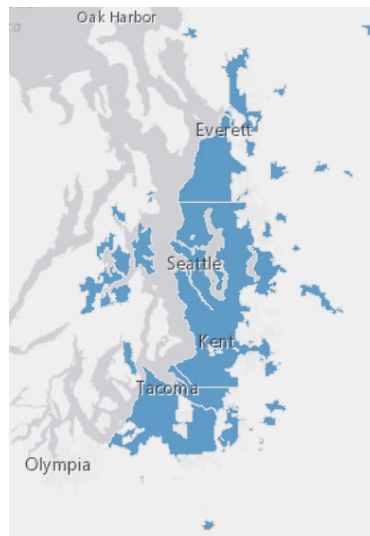
図 3-2 シアトル大都市圏の人口及び雇用者数

<sup>75</sup> PSRC でのヒアリングに基づく（2024 年 11 月 8 日訪問）。

### 3) 都市成長区域(Urban Growth Areas、UGA)

郡及び郡内の各市は、今後 20 年間に郡又は市で発生すると予測される都市成長が、UGA のエリア内で許容されるかどうかを判断する (RCW 36.70A.110)。具体的な土地利用としては、医療、政府機関、商業、サービス、小売、緑地、オープンスペース等の幅広い用途が含まれる。州の財務管理局 (Office of Financial Management、OFM) が 5 年ごとに作成する郡の人口予測のデータに基づき<sup>76</sup>、UGA による土地の供給量の妥当性を見直すことができる (RCW 36.70A.115)。

シアトル大都市圏では、現在の人口増を一時的な成長とは捉えておらず、過去からのトレンドが続いているものと捉えている。20 年先を見据えて UGA が設定されていることもあり、制度上は PSRC と自治体との合議により UGA の変更は可能であるが、過去 30 年間で変更は行われていない<sup>77</sup>。



出典: PSRC Data Portal. Urban Growth Area. <https://psrc-psregcncl.hub.arcgis.com/datasets/PSREGC-NCL::urban-growth-area/explore> (2025 年 3 月 6 日閲覧)。

図 3-3 シアトル大都市圏における UGA

### 4) PSRC の機能

PSRC は、四つの郡、傘下の市町村、港湾地区、交通機関、部族政府等から選出された代表者約 100 名から構成される<sup>78</sup>。意思決定に当たっては、代表者による投票時に、所属組織の人口により重み付けされている点が特徴である<sup>79</sup>。

PSRC には、三つの顔がある。一つ目は、連邦法に基づく MPO である。二つ目は、州の交通計画組織関連法 (RCW 47.80) により、人口 45 万人を超える複数の郡が隣接する場合に策定が必要な地域交通計画 (Regional Transportation Plan、RTP) を策定する RTPO である。三つ目は、連邦政府の経済開発局から指定される経済開発地区 (Economic Development Districts、EDD) である。

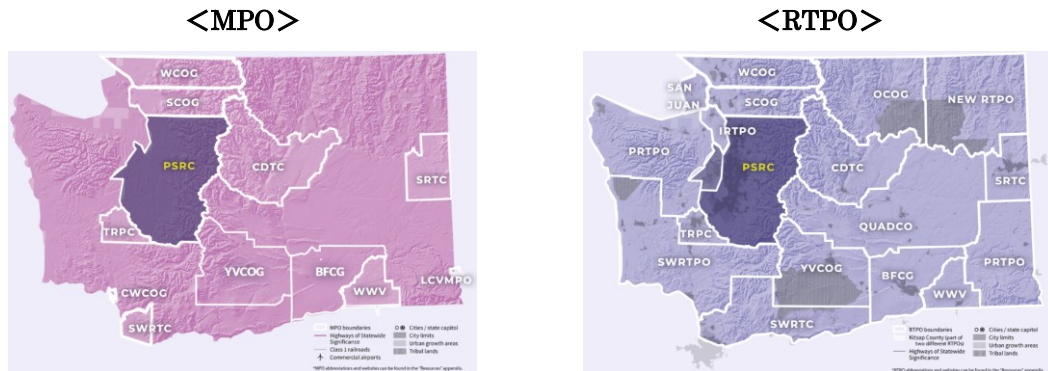
<sup>76</sup> OFM. Growth Management Act county projections. <https://ofm.wa.gov/washington-data-research/population-demographics/population-forecasts-and-projections/growth-management-act-county-projections> (2025 年 3 月 11 日閲覧)。

<sup>77</sup> PSRC でのヒアリングに基づく (2024 年 11 月 8 日訪問)。

<sup>78</sup> PSRC. About Us. <https://www.psrc.org/about-us> (2025 年 3 月 11 日閲覧)。

<sup>79</sup> PSRC でのヒアリングに基づく (2024 年 11 月 8 日訪問)。

交通計画及び都市計画の観点からみると、一つ目及び二つ目の顔が重要である。ワシントン州では、MPO と RTPO の管轄エリアが概ね一致している点が特徴で、郡をまたぐ広域かつ長期のビジョン及びそれに基づく交通計画を一貫して作成することができる。ビジョンと互換性のある RTP は、4 年ごとに更新され<sup>80</sup>、地域経済戦略（Regional Economic Strategy）は、毎年末に重点課題の洗い出しが行われる<sup>81</sup>。



出典: ワシントン州交通計画 2040 & Beyond. Find Out What's Happening In Your Region.

<https://www.wtp2040andbeyond.com/> (2025 年 3 月 11 日閲覧).

図 3-4 ワシントン州における MPO 及び RTPO の管轄エリア

これらの下位計画として、郡又は市町村の総合計画、交通計画等が位置付けられている。例えば、郡の交通計画に対しては、「郡全体の計画方針が採択されている場合には、郡及び市町村の総合計画及び州の交通計画と整合しているものとする（RCW47.80.023）。」ことと定められ、上下の計画の一貫性が求められている。



出典: PSRC. VISION2050<sup>82</sup>. を国土交通政策研究所加工.

図 3-5 各行政レベル間での計画の一貫性

<sup>80</sup> PSRC. Regional Transportation Plan. <https://www.psrc.org/planning-2050/regional-transportation-plan> (2025 年 3 月 11 日閲覧).

<sup>81</sup> PSRC. Regional Economic Strategy. <https://www.psrc.org/planning-2050/regional-economic-strategy> (2025 年 3 月 11 日閲覧).

<sup>82</sup> PSRC. VISION2050. <https://www.psrc.org/planning-2050/regional-transportation-plan> (2025 年 3 月 11 日閲覧)



PSRC の重要な役割は、「傘下の郡及び市町村の計画のレビューの実施」及び「州及び連邦政府への補助金の申請窓口としての機能」である。上位計画である PSRC のビジョンに沿わない計画が郡又は市町村から提示された場合には、修正を指示する権限を持つ<sup>83</sup>。自治体側からみても、PSRC の承認が得られなければ、連邦及び州からの補助が受けられないことになるため、修正のインセンティブが働き、結果として、計画間の一貫性が保たれる<sup>84</sup>。また、PSRC では、傘下の自治体に対して、レビューマニュアル及び「VISION 一貫性ツール (VISION 2050 Consistency Tools)」を提供していて<sup>85</sup>、これらは地方自治体が各種計画を策定する際に、最新の長期ビジョンである VISION 2050 及び州法の要件を漏れなく取り込むために参照すべきチェックリストになっている。一貫性ツールは、郡総合計画用 (Countywide Planning Policies)、地方自治体総合計画用 (Comprehensive Plans)、地方自治体長期交通計画用 (Long-Range Transit Plans) 等複数用意されている。

こうしたツールも活用しながら、PSRC 及び傘下の地方自治体は、各種計画のドラフトの段階から協議及び調整を重ね、都市圏全体の計画の一貫性を保っている。



出典: PSRC 提供

図 3-6 PSRC が策定する広域計画

| <表紙>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | <土地利用・開発に関するチェックリストの一例>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |  |                       |                                         |  |                                                             |  |                                                                                                                                                                                  |  |                                                                                                                                                          |  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |  |                                                                                                                                                                                           |  |                                                                                                                                       |  |                                                                                                                                                                |  |                                    |  |                                                                           |  |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|-----------------------|-----------------------------------------|--|-------------------------------------------------------------|--|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|------------------------------------|--|---------------------------------------------------------------------------|--|
| <p><b>VISION Consistency Tool for Local Comprehensive Plans</b></p> <p><small>Note: The tool shown here is for illustrative purposes. To fill out the tool, visit <a href="https://www.psrc.org/our-work/plan-review">www.psrc.org/our-work/plan-review</a>.</small></p> <p>This tool is intended to help cities and counties integrate VISION 2050 into their local comprehensive plans. VISION 2050's multicounty planning policies serve as the adopted regional guidelines and principles required in state law to guide both regional and local planning. The tool also identifies transportation planning requirements of the Growth Management Act (GMA). The tool may be used at various times in the local planning process:</p> <p><b>Plan Update Review:</b> Use checklist items as guidance for scoping the extent of plan element updates. New or expanded issue areas in VISION 2050 are identified to support this process.</p> <p><b>Draft Plan Review:</b> Submit draft plans to PSRC prior to Planning Commission and Council review. Completing and submitting this tool and providing early drafts to PSRC help identify potential consistency issues early in the process.</p> <p><b>Certification Review:</b> Along with the adopted plan, the tool will assist in PSRC's review of the plan. Demonstrating inclusion of the necessary information in the checklist helps facilitate certification. Note: The PSRC Executive Board is the final decision-making body for plan certification.</p> <p><b>Regional Collaboration:</b> The tool provides cities and counties an opportunity to highlight innovative policies and programs. This supports sharing of best practices across the region and benefits jurisdictions as they apply for planning grants and awards.</p> <p>Updates made in September 2022 integrate the GMA requirements of HB 1220 and countywide housing needs into PSRC's plan review process, including housing for all income levels and addressing rapidly disparate impacts.</p> <p><b>Resources</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Regional Plans: <a href="#">VISION 2050</a>, <a href="#">Regional Transportation Plan</a>, and <a href="#">Regional Economic Strategy</a></li> <li><a href="#">VISION 2040 to VISION 2050</a> - summary of what changed in VISION 2050</li> <li><a href="#">VISION 2050 Policy Matrix</a> - a comparison of multicounty planning policies and actions from VISION 2040 to VISION 2050</li> <li><a href="#">Plan Review website</a> - access more information about the review and certification process and find <a href="#">PSRC guidance</a> and other resources by policy area. See previous <a href="#">certification reports</a> for areas for future work.</li> </ul> <p><small>Puget Sound Regional Council   VISION Consistency Tool for Local Comprehensive Plans<br/>Updated September 2022</small></p> | <p><b>Land Use/Development Patterns</b></p> <p>The plan supports the further development of <b>healthy, walkable, compact, and equitable transit-oriented communities</b> that maintain unique character and local culture. The plan supports <b>conserving rural areas and creating and preserving open space and natural areas</b>.</p> <p>Policies and programs should:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th><th>Page/Policy Reference</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td><b>Build thriving urban communities</b></td><td></td></tr> <tr> <td>✓ Support inclusive community planning (MPP-DP-2, MPP-DP-8)</td><td></td></tr> <tr> <td>✓ Support the development of compact urban communities and central places with densities that support the Regional Growth Strategy, transit, and walking (MPP-RGS-4, DP-1, DP-3)</td><td></td></tr> <tr> <td>✓ Reduce disparities in access to opportunity and expand employment opportunities to improve the region's shared economic future (MPP-DP-2, Ec-8, Ec-13)</td><td></td></tr> <tr> <td>✓ Coordinate with local, state, and federal agencies to identify underused lands such as surplus public lands or environmentally contaminated lands and:<br/> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Promote infill or redevelopment in growth centers and existing neighborhoods in a manner that supports the Regional Growth Strategy (MPP-DP-4)</li> <li>✓ Develop strategies for cleaning up brownfield and contaminated sites (DP-Action-7)</li> </ul> </td><td></td></tr> <tr> <td>✓ Preserve historic, visual, and cultural resources and consider potential impacts to culturally significant sites and tribal treaty fishing, hunting, and gathering grounds (MPP-DP-5-7)</td><td></td></tr> <tr> <td>✓ Support inclusive engagement to ensure land use decisions do not negatively impact historically marginalized communities (MPP-DP-4)</td><td></td></tr> <tr> <td>✓ Support the design of transportation and infrastructure projects that achieve community development objectives and improve communities (MPP-DP-12-15, DP-17)</td><td></td></tr> <tr> <td><b>Promote healthy communities</b></td><td></td></tr> <tr> <td>✓ Reduce health disparities and improve health outcomes (MPP-RC-3, DP-16)</td><td></td></tr> </tbody> </table> <p><small>Puget Sound Regional Council   VISION Consistency Tool for Local Comprehensive Plans<br/>Updated September 2022</small></p> |  | Page/Policy Reference | <b>Build thriving urban communities</b> |  | ✓ Support inclusive community planning (MPP-DP-2, MPP-DP-8) |  | ✓ Support the development of compact urban communities and central places with densities that support the Regional Growth Strategy, transit, and walking (MPP-RGS-4, DP-1, DP-3) |  | ✓ Reduce disparities in access to opportunity and expand employment opportunities to improve the region's shared economic future (MPP-DP-2, Ec-8, Ec-13) |  | ✓ Coordinate with local, state, and federal agencies to identify underused lands such as surplus public lands or environmentally contaminated lands and:<br><ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Promote infill or redevelopment in growth centers and existing neighborhoods in a manner that supports the Regional Growth Strategy (MPP-DP-4)</li> <li>✓ Develop strategies for cleaning up brownfield and contaminated sites (DP-Action-7)</li> </ul> |  | ✓ Preserve historic, visual, and cultural resources and consider potential impacts to culturally significant sites and tribal treaty fishing, hunting, and gathering grounds (MPP-DP-5-7) |  | ✓ Support inclusive engagement to ensure land use decisions do not negatively impact historically marginalized communities (MPP-DP-4) |  | ✓ Support the design of transportation and infrastructure projects that achieve community development objectives and improve communities (MPP-DP-12-15, DP-17) |  | <b>Promote healthy communities</b> |  | ✓ Reduce health disparities and improve health outcomes (MPP-RC-3, DP-16) |  |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | Page/Policy Reference                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |  |                       |                                         |  |                                                             |  |                                                                                                                                                                                  |  |                                                                                                                                                          |  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |  |                                                                                                                                                                                           |  |                                                                                                                                       |  |                                                                                                                                                                |  |                                    |  |                                                                           |  |
| <b>Build thriving urban communities</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |  |                       |                                         |  |                                                             |  |                                                                                                                                                                                  |  |                                                                                                                                                          |  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |  |                                                                                                                                                                                           |  |                                                                                                                                       |  |                                                                                                                                                                |  |                                    |  |                                                                           |  |
| ✓ Support inclusive community planning (MPP-DP-2, MPP-DP-8)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |  |                       |                                         |  |                                                             |  |                                                                                                                                                                                  |  |                                                                                                                                                          |  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |  |                                                                                                                                                                                           |  |                                                                                                                                       |  |                                                                                                                                                                |  |                                    |  |                                                                           |  |
| ✓ Support the development of compact urban communities and central places with densities that support the Regional Growth Strategy, transit, and walking (MPP-RGS-4, DP-1, DP-3)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |  |                       |                                         |  |                                                             |  |                                                                                                                                                                                  |  |                                                                                                                                                          |  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |  |                                                                                                                                                                                           |  |                                                                                                                                       |  |                                                                                                                                                                |  |                                    |  |                                                                           |  |
| ✓ Reduce disparities in access to opportunity and expand employment opportunities to improve the region's shared economic future (MPP-DP-2, Ec-8, Ec-13)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |  |                       |                                         |  |                                                             |  |                                                                                                                                                                                  |  |                                                                                                                                                          |  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |  |                                                                                                                                                                                           |  |                                                                                                                                       |  |                                                                                                                                                                |  |                                    |  |                                                                           |  |
| ✓ Coordinate with local, state, and federal agencies to identify underused lands such as surplus public lands or environmentally contaminated lands and:<br><ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Promote infill or redevelopment in growth centers and existing neighborhoods in a manner that supports the Regional Growth Strategy (MPP-DP-4)</li> <li>✓ Develop strategies for cleaning up brownfield and contaminated sites (DP-Action-7)</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |  |                       |                                         |  |                                                             |  |                                                                                                                                                                                  |  |                                                                                                                                                          |  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |  |                                                                                                                                                                                           |  |                                                                                                                                       |  |                                                                                                                                                                |  |                                    |  |                                                                           |  |
| ✓ Preserve historic, visual, and cultural resources and consider potential impacts to culturally significant sites and tribal treaty fishing, hunting, and gathering grounds (MPP-DP-5-7)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |  |                       |                                         |  |                                                             |  |                                                                                                                                                                                  |  |                                                                                                                                                          |  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |  |                                                                                                                                                                                           |  |                                                                                                                                       |  |                                                                                                                                                                |  |                                    |  |                                                                           |  |
| ✓ Support inclusive engagement to ensure land use decisions do not negatively impact historically marginalized communities (MPP-DP-4)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |  |                       |                                         |  |                                                             |  |                                                                                                                                                                                  |  |                                                                                                                                                          |  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |  |                                                                                                                                                                                           |  |                                                                                                                                       |  |                                                                                                                                                                |  |                                    |  |                                                                           |  |
| ✓ Support the design of transportation and infrastructure projects that achieve community development objectives and improve communities (MPP-DP-12-15, DP-17)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |  |                       |                                         |  |                                                             |  |                                                                                                                                                                                  |  |                                                                                                                                                          |  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |  |                                                                                                                                                                                           |  |                                                                                                                                       |  |                                                                                                                                                                |  |                                    |  |                                                                           |  |
| <b>Promote healthy communities</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |  |                       |                                         |  |                                                             |  |                                                                                                                                                                                  |  |                                                                                                                                                          |  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |  |                                                                                                                                                                                           |  |                                                                                                                                       |  |                                                                                                                                                                |  |                                    |  |                                                                           |  |
| ✓ Reduce health disparities and improve health outcomes (MPP-RC-3, DP-16)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |  |                       |                                         |  |                                                             |  |                                                                                                                                                                                  |  |                                                                                                                                                          |  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |  |                                                                                                                                                                                           |  |                                                                                                                                       |  |                                                                                                                                                                |  |                                    |  |                                                                           |  |

出典: PSRC. VISION Consistency Tool for Local Comprehensive Plans. <https://www.psrc.org/media/7011>

(2025 年 3 月 11 日閲覧)。

図 3-7 一貫性ツールの例(総合計画用)

<sup>83</sup> PSRC. Plan Review. <https://www.psrc.org/our-work/plan-review> (2025 年 3 月 11 日閲覧)。

<sup>84</sup> PSRC でのヒアリングに基づく (2024 年 11 月 8 日訪問)。

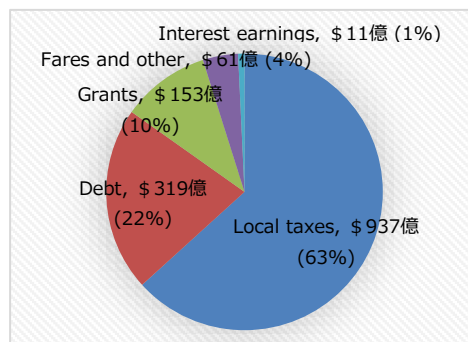
<sup>85</sup> PSRC. Plan Review. <https://www.psrc.org/our-work/plan-review> (2025 年 3 月 11 日閲覧)。

## 第2項 特徴的な取組(上下の役割分担がもたらす地域公共交通の改善)

シアトル大都市圏では、有権者の承認を得て、2016年から2046年までの長期計画である「Sound Transit 3」というプロジェクトが進行している<sup>86</sup>。これは、公共交通網の整備に合計1,482億ドルを投資する全米最大規模のプロジェクトである。

優先的に整備する大量輸送機関に含まれるものは、ライトレール、トラム、通勤鉄道、フェリー及びBRTであり、沿線でTODプロジェクトを展開するための基幹軸となる。通常の路線バス等では、徒歩5分以内にアクセスできることが望まれるところ、大量輸送機関を利用する場合には、人は2倍の距離(約800m、徒歩10分)を歩くことをいとわないという考えに基づき選定されている<sup>87</sup>。

財源は、連邦からの資金に加えて、地方税で賄う(売上税、不動産税等)。なお、財源に占める割合としては低いが、ワシントン州では、企業が従業員に通勤定期を購入する義務を定めた通勤時間削減法(Commute Trip Reduction Law、CTR)<sup>88</sup>が存在するため、運賃収入も安定的に見込める。州では、公共交通機関、相乗り、自転車、徒歩等の環境に優しい通勤方法及び在宅勤務を奨励しており、朝6時から9時の間に出勤する従業員が100人を超える等の所定の要件を満たす企業がCTR法の対象となる<sup>89</sup>。



出典: Sound Transit. Funding source. を基に国土交通政策研究所にて作成

<https://www.soundtransit.org/get-to-know-us/paying-regional-transit> (2025年3月11日閲覧)

図 3-8 Sound Transit 3 の資金内訳

過去には、郡ごとに独自の路線バスサービスを提供していたが、長距離サービスの提供が財源面で難しかったことから、1993年に、有権者の支持の下、キング郡、ピアース郡及びスノホミッシュ郡の広域交通局として Sound Transit を共同設立した経緯がある<sup>90</sup>。郡を越境する地域交通の運営を Sound Transit に集約することで、各郡の交通局は、郡内部のバス路線を充実させるリソースの最適化が進んでいる<sup>91</sup>。

<sup>86</sup> Sound Transit. Funding regional transit. <https://www.soundtransit.org/get-to-know-us/paying-regional-transit> (2025年3月11日閲覧)。

<sup>87</sup> PSRC. Transit-Oriented Development. <https://www.psrc.org/our-work/transit-oriented-development> (2025年3月11日閲覧)。

<sup>88</sup> 1991年に採択された法律だが、現在は、ワシントン州大気浄化法(Washington Clean Air Act、RCW 70.94.521~70.94.551)に統合されている。

<sup>89</sup> WSDOT. Commute Trip Reduction program. <https://wsdot.wa.gov/business-wsdot/commute-trip-reduction-program> (2025年3月11日閲覧)。

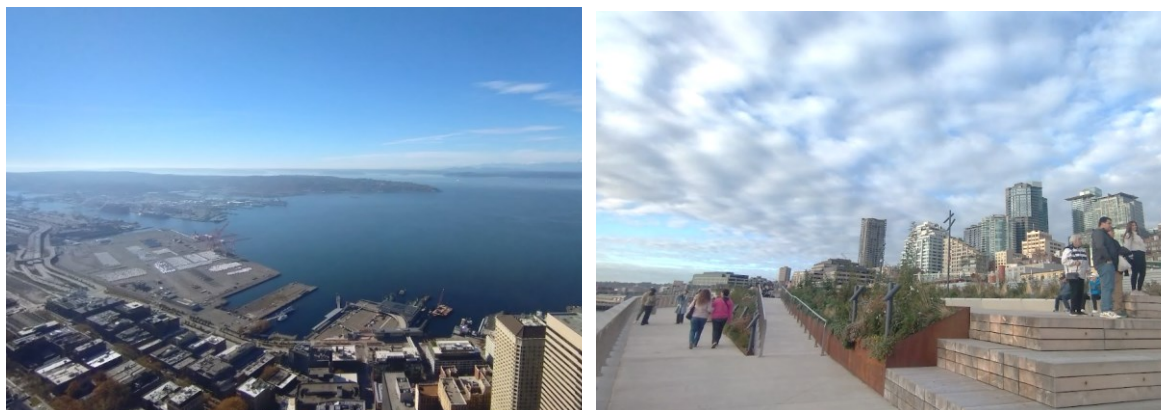
<sup>90</sup> Sound Transit. Our history. <https://www.soundtransit.org/get-to-know-us/our-history> (2025年3月11日閲覧)。

<sup>91</sup> 2024年11月8日、PSRCでのヒアリングに基づく。



| <Sound Transit の越境交通>                                                                                                                              | <キング郡が運営する域内交通>                                                                                                                                   |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                                                   |                                                                 |
|  <p data-bbox="284 952 721 981">※現在は限られた平地部分にトラムが2線ある</p>         |  <p data-bbox="833 952 1353 981">※坂道が多いシアトルでは、バス及びトロリーバスが活躍</p> |
|  <p data-bbox="263 1339 742 1368">※中心部からシアトル・タコマ空港を結ぶライトレール</p> |                                                               |

<シアトルの様子>



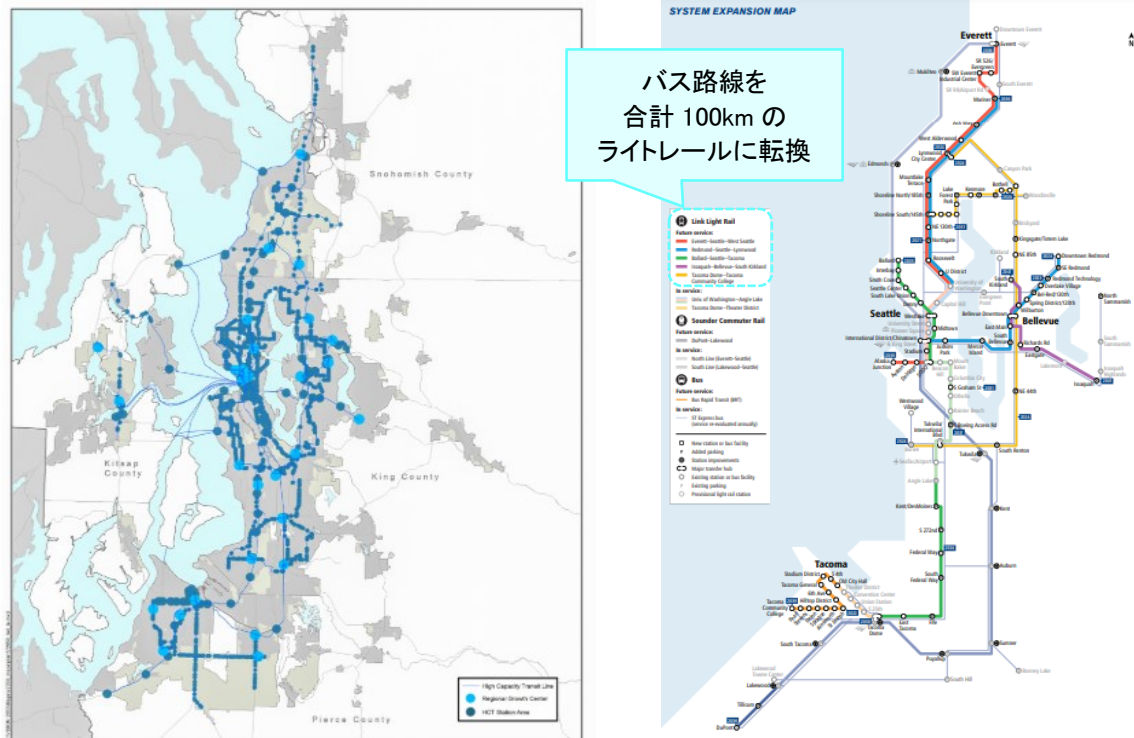
出典：国土交通政策研究所にて撮影（2024 年 11 月）

図 3-9 シアトルの地域公共交通の様子



## TOD の拠点

## <将来像>



出典:PSRC. Sound Transit<sup>92</sup>. を国土交通政策研究所加工

図 3-10 Sound Transit 3

### 第3項 ワシントン州の交通計画及び都市計画に関わる専門人材の育成

ワシントン州では、シアトルの州立ワシントン大学（University of Washington）が修士号を取得するためのコースを設置している。州独自の都市計画法である成長管理法に根差した教育プログラムが展開されている<sup>93</sup>。

修士号の取得のためには、通学コース及び社会人向けのオンラインコースの2種類がある。通学コースの都市計画修士課程（Master of Urban Planning、MUP）は、AICPの認定専門教育課程にも指定されている。プロの都市計画家になるために必要な知識及びスキルを身に付け、実践的な経験を得ることを目的としたカリキュラムが組まれ、学際的なコア科目、専門科目及び選択科目を学ぶほか、キャップストーンスタジオ及び卒業論文の代わりとなる専門プロジェクトを通じて、実践的なプログラムの企画及び運営の経験を一貫して積むことが重視されている。

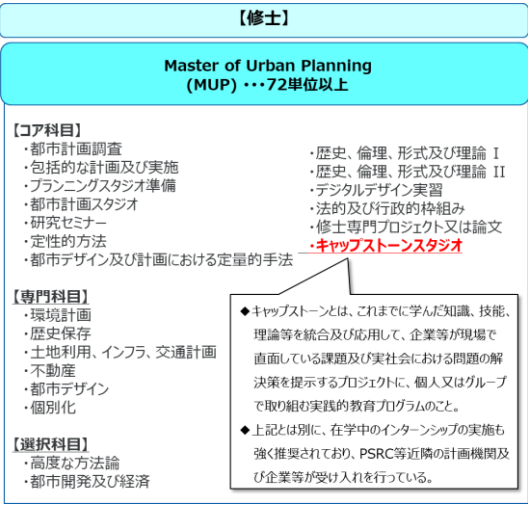
卒業生の約90%が、卒業後1年以内に計画策定に関わる職務に就いており<sup>94</sup>、その実績を見ても、ワシントン州内の行政機関、交通局等に対して、多くの専門人材を輩出していることが分かる。現地調査で訪問したPSRCの地域計画部長（Director of Regional Planning）のBen Bakkenta氏は、大学卒業後に法律事務所での社会人経験を経た後、ワシントン大学でMUPを取得してPSRCに就職し、以降25年間、都市計画及び長期ビ

<sup>92</sup> PSRC 提供。

<sup>93</sup> PSRC でのヒアリングに基づく（2024年11月8日訪問）。

<sup>94</sup> ワシントン大学 URBAN DESIGN AND PLANNING. MUP Graduate Degree.  
<https://urbdp.be.uw.edu/admissions/mup/>（2025年3月6日閲覧）。

ジョンの策定に携わっている。



出典：ワシントン大学. MUP Graduate Degree. を基に国土交通政策研究所にて作成  
<https://urbdp.be.uw.edu/admissions/mup/> (2025 年 3 月 6 日閲覧)

図 3-11 MUP のカリキュラム概要

| Public Administration Concurrent Degree                    | Company                                            | Location               |
|------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------|------------------------|
| Position Title                                             |                                                    |                        |
| Alternative Commuting Program Manager                      | REI                                                | Kent, WA               |
| Assistant Planner                                          | City of Lake Forest Park                           | Seattle, WA            |
| Associate Director of Real Estate Development              | Mercy Housing                                      | Seattle, WA            |
| Business Analyst                                           | University of Washington Medicine IT Services      | Seattle, WA            |
| Climate Mitigation and Resilience Associate Planner / Rese | University of Washington                           | Seattle, WA            |
| Community Outreach Specialist                              | Sound Transit                                      | Seattle, WA            |
| Community Planner                                          | US Army Corps of Engineers                         | Seattle, WA            |
| Conference Coordinator and Financial Manager               | Northwest Ministry Conference                      | Bellevue, WA           |
| Lead Urban Health Scientist                                | University of Oxford                               | Oxford, United Kingdom |
| Manager, Urban Planning + Design                           | Downtown Seattle Association                       | Seattle, WA            |
| Permit Center Analyst                                      | City and County of San Francisco                   | San Francisco, CA      |
| Planner 1                                                  | Jackson County, Oregon                             | Medford, OR            |
| Planning Analyst, Washington State Ferries                 | Washington State Department of Transportation      | Seattle, WA            |
| Principal Technical Program Manager                        | Xevo Inc.                                          | Seattle, WA            |
| Program/Project Manager I                                  | King County Metro Transit                          | Seattle, WA            |
| Public Policy Project Associate                            | Triangle Associates                                | Seattle, WA            |
| Regulatory Analyst                                         | Washington Utilities and Transportation Commission | Olympia, WA            |
| Research Analyst                                           | Clover Nature School                               | Shanghai City, China   |
| Senior Analyst                                             | US Government Accountability Office                | Seattle, WA            |
| Senior Director of Impact                                  | FoodCorps                                          | Portland, OR           |
| Senior IT Business Analyst                                 | King County, WA                                    | Seattle, WA            |
| Senior Planner                                             | Puget Sound Regional Council                       | Seattle, WA            |
| Senior Planner                                             | Washington State Department of Commerce            | Olympia, WA            |
| Senior Project Coordinator                                 | Sound Transit                                      | Seattle, WA            |
| Transit Coordinator Planner                                | Washington State Department of Transportation      | Seattle, WA            |
| Transportation Planner                                     | Seattle Childrens Hospital                         | Seattle, WA            |
| Transportation Planner                                     | Washington State Department of Transportation      | Seattle, WA            |

出典：ワシントン大学. Representative Selection of Current Positions of MUP Alumni-2008-present.

<https://urbdp.be.uw.edu/wp-content/uploads/sites/10/2023/01/MUP-Alumni-Positions.pdf>

(2025 年 3 月 6 日閲覧).

図 3-12 MUP の卒業生の進路の一例（公的機関への就職例）

PSRC では、原則、人事異動がないため、専門性を活かした業務での長期雇用が保障されている。長期ビジョン及び各種計画の策定に関わる長年の議論及び経緯を自身が把握していること、交通当局等の関係者との人脈が途切れないこと等が、計画間の連携及び実効性の担保において重要な役割を果たしている<sup>95</sup>。

社会人向けのオンラインコースであるインフラ計画・管理修士課程（Master of

<sup>95</sup> PSRC でのヒアリングに基づく（2024 年 11 月 8 日訪問）。

Infrastructure Planning and Management、MIPM) では、1 年目は、全員が同じカリキュラムを受講するように設計されており、講義はオンラインで行われる。2 年目は、専門科目 6 科目の中から 5 科目を選択する必要がある。

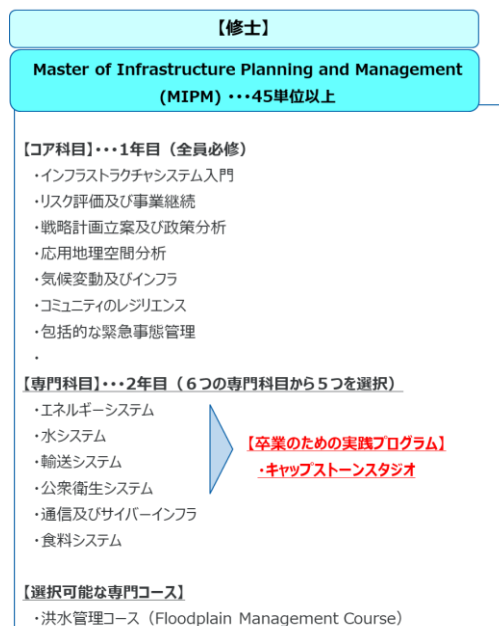
修了のために必要なキャップストーンスタジオでは、一例として、以下のような実践的な研究プロジェクトが展開されている<sup>96</sup>。

### ① 緊急事態管理、レジリエンス及び住宅部門

- ・シアトルの樹冠を増やすことは、資源の乏しい地域での環境格差を減らすための最善の解決策となるか (2023 年)
- ・社会基盤及びコミュニティのレジリエンス及び復興の分析 (2022 年)
- ・次のハリケーンに備える：ジョージア州サバンナにおける回復力及び備えの向上 (2018 年)

### ② 交通部門

- ・ニューヨーク市の FDR 高速道路の高架橋撤去による公衆衛生、交通及び気候への影響 (2023 年)
- ・海面上昇及び高潮による洪水管理：ロウアー・マンハッタンのレジリエンス戦略としての沿岸開発及び土地埋立ての適用 (2024 年)
- ・カリフォルニア州の住宅不足に対する公共交通重視型開発ソリューション (2019 年)



出典：ワシントン大学. Courses & Degree Requirements. を基に国土交通政策研究所にて作成  
<https://www.infrastructure-management.uw.edu/academic-experience/courses-requirements>

(2025 年 3 月 6 日閲覧)

図 3-13 MIPM のカリキュラム概要

<sup>96</sup> ワシントン大学. Capstone Project. <https://www.infrastructure-management.uw.edu/academic-experience/capstone-project> (2025 年 3 月 6 日閲覧) .

なお、MIPM では、洪水対策の専門家を育成する洪水管理コース（Floodplain Management Course）を選択することもできる。全米には洪水地帯が多数ある中、ワシントン州も、冬季の降雪、降雨、春先の雪解け等により、洪水リスクの高いエリアとなっている<sup>97</sup>。アメリカ内の諸課題に限らず、このコースでは、気候変動によるグローバルな課題にも対処できる専門家を育成している。このコースは、アメリカ州氾濫原管理者協会（Association of State Floodplain Managers）が認定する認定氾濫原管理者（Certified Floodplain Manager、CFM）の受験資格を得られる専門教育機関に認定されている<sup>98</sup>。CFM も、AICP と同様に、取得後も所定の専門講座の受講を続け、2 年ごとに更新手続きをしなければ資格を維持できない<sup>99</sup>。

---

<sup>97</sup> DEPARTMENT OF ECOLOGY State of Washington. Raising flood awareness on the cusp of new flood season. <https://ecology.wa.gov/blog/october-2024/raising-flood-awareness-on-the-cusp-of-new-flood-season>（2025 年 3 月 6 日閲覧）。

<sup>98</sup> ワシントン大学. Floodplain Management Course Series. <https://www.floods.org/certification-program-cfm/getting-certified/>（2025 年 3 月 6 日閲覧）。

<sup>99</sup> 同上

## 第2節 オレゴン州ポートランド大都市圏

ポートランド大都市圏では、アメリカの中でも類のない広域自治の形態がとられている。

自治的な広域地域政府を市民が選挙によって設立することを認めた州憲法に基づき、1978年、アメリカで唯一の地域政府「オレゴンメトロ (Oregon Metro)」が設立された<sup>100</sup>。意思決定機関であるメトロ評議会 (Metro Council) は、議長 (President) と6名の評議員 (Councilors) の7名で構成されている<sup>101</sup>。任期は4年で、評議員は都市圏内の各選挙区から1名ずつ選出されている。

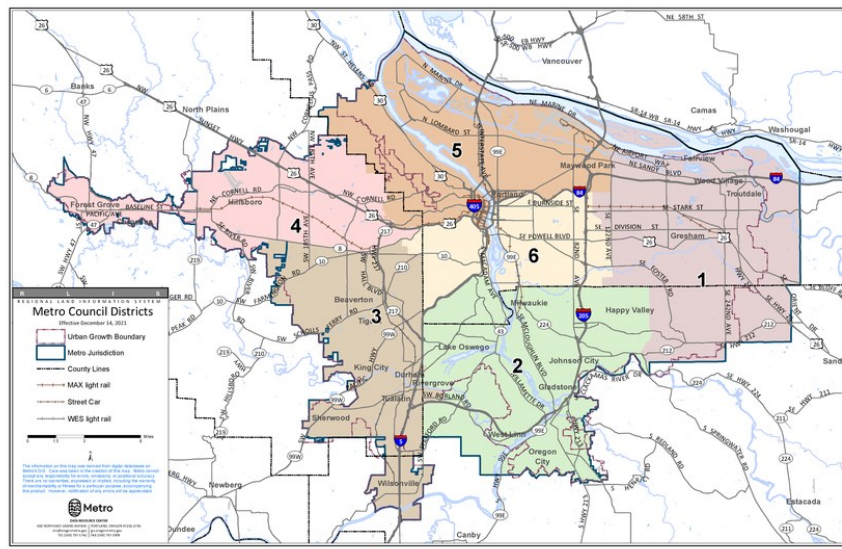
オレゴン州には、36の郡があるが、州内最大の都市ポートランドを含むマルトノマ郡、ワシントン郡及びクラカマス郡の三つの郡がオレゴンメトロの管轄する都市圏である。

表 3-3 オレゴンメトロ所管エリアの人口及び面積

|        | 人口<br>(人) | 人口密度<br>(人/mile <sup>2</sup> ) | 面積<br>(mile <sup>2</sup> )      |
|--------|-----------|--------------------------------|---------------------------------|
| マルトノマ郡 | 784,833   | 4,728                          | 166                             |
| ワシントン郡 | 597,644   | 2,142                          | 279                             |
| クラカマス郡 | 423,228   | 586                            | 722                             |
| 合計     | 1,805,705 | —                              | 1,167 (≒ 3,023km <sup>2</sup> ) |

出典: World Population Review. Oregon Counties by Population. を基に国土交通政策研究所にて作成

<https://worldpopulationreview.com/us-counties/oregon> (2025年3月11日閲覧)



出典: オレゴンメトロ. Metro Council districts map. <https://www.oregonmetro.gov/metro-council-districts-map>

(2025年3月11日閲覧).

図 3-14 オレゴンメトロ所管エリア及び選挙区

<sup>100</sup> オレゴンメトロ. Urban growth boundary. <https://www.oregonmetro.gov/urban-growth-boundary> (2025年3月11日閲覧).

<sup>101</sup> オレゴンメトロ. Metro Council. <https://www.oregonmetro.gov/regional-leadership/metro-council> (2025年3月11日閲覧).

## 第1項 交通計画と都市計画の連携

### 1) 州法による土地利用規制

1973年、マッコール州知事（在任：1967-1975年）は、オレゴン州議会を説得し、全米初となる州規模の土地利用計画法（Oregon Land Use Act）を制定した<sup>102</sup>。知事は、農民及び環境保護主義者の団体と協力し、州の美しい自然の保全及びその自然への容易なアクセスが、無秩序な都市化の拡大の中で失われていくことへの危機感を議会で訴えた。

この法律は、州内の自治体（郡及び市町村）に都市の基本的なマスタープランである総合計画（Comprehensive Plan）の策定を義務付け、同年、州内の土地利用計画の管理機関として土地保全・開発委員会（Land Conservation and Development Commission、LCDC）が設置された<sup>103</sup>。

LCDCには、土地利用計画の目標（Goal）及び計画の策定のための指針「ガイドライン」を定める役割があり、1974年に、自治体の総合計画に盛り込むべき19の目標及びガイドラインが採択された<sup>104</sup>。LCDCは、知事から任命される7名の委員で運営されており、委員は、任期4年の無給のボランティアである<sup>105</sup>。また、2期を超えて委員を務めることはできない。

表 3-4 自治体の総合計画に盛り込むべき19の目標

|       |                         |
|-------|-------------------------|
| 目標 1  | 市民の参加                   |
| 目標 2  | 土地利用計画                  |
| 目標 3  | 農地                      |
| 目標 4  | 森林地                     |
| 目標 5  | 自然資源、景勝地、歴史地区及びオープンスペース |
| 目標 6  | 大気、水及び土地資源の質            |
| 目標 7  | 自然災害の危険がある地域            |
| 目標 8  | レクリエーションのニーズ            |
| 目標 9  | 経済発展                    |
| 目標 10 | 住宅                      |
| 目標 11 | 公共施設及びサービス              |
| 目標 12 | 交通                      |
| 目標 13 | エネルギーの節約                |
| 目標 14 | 都市化                     |
| 目標 15 | ウィラメット川グリーンウェイ          |
| 目標 16 | 河口域資源                   |
| 目標 17 | 沿岸地域                    |
| 目標 18 | ビーチ及び砂丘                 |
| 目標 19 | 海洋資源                    |

出典：国土交通政策研究所にて作成

<sup>102</sup> オレゴンメトロ, Urban growth boundary. <https://www.oregonmetro.gov/urban-growth-boundary>（2025年3月11日閲覧）。

<sup>103</sup> オレゴン州, History of Land Use Planning. <https://www.oregon.gov/lcd/OP/Pages/History.aspx>（2025年3月11日閲覧）。

<sup>104</sup> 当初は14項目であった。※オレゴン州, History of Land Use Planning. <https://www.oregon.gov/lcd/OP/Pages/History.aspx>（2025年3月11日閲覧）。

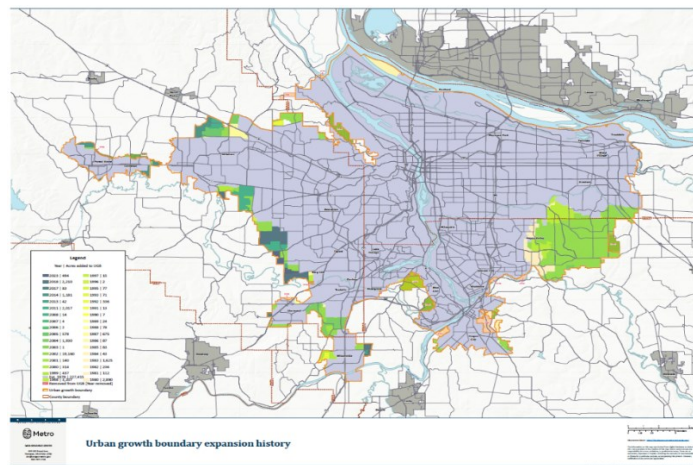
<sup>105</sup> オレゴン州, Land Conservation and Development Commission. <https://www.oregon.gov/lcd/commission/pages/index.aspx>（2025年3月11日閲覧）。



## 2) 都市成長境界線(Urban Growth Boundary、UGB)

各自治体は、「目標 14: 都市化」に基づき、「都市成長境界線 (Urban Growth Boundary、UGB)」を設定しなければならないこととされた<sup>106</sup>。将来に向けて利用可能なエリアの線引きを行ったものが UGB であり、総合計画の要となる線引きである。UGB の外側は、保全すべき農地、森林等の自然である<sup>107</sup>。UGB は、今後 20 年分の将来予測に基づき、人口動態、住宅、雇用、産業、公園等のオープンスペース及びレクリエーションのニーズを満たす土地の供給量に基づき決定される<sup>108</sup>。UGB の変更には、LCDC の承認が必要である。

オレゴンメトロでは、メトロ評議会が 6 年に一度、土地の供給状況をレビューし、UGB の変更申請の可否を検討する<sup>109</sup>。UGB に新たに含めるエリアに対しては、道路、上下水道、公園、学校、消防、警察等のインフラ及び行政サービスを提供する必要があることから、UGB の拡張は慎重に判断される<sup>110</sup>



出典:オレゴンメトロ. Urban growth boundary expansion history. <https://www.oregonmetro.gov/sites/default/files/2025/03/03/Urban-growth-boundary-expansion-history-44x34-20250303.pdf>

(2025 年 3 月 11 日閲覧).

図 3-15 オレゴンメトロ管轄エリアにおける UGB の改定履歴

<sup>106</sup> オレゴン州. Goal 14: Urbanization. <https://www.oregon.gov/lcd/op/pages/goal-14.aspx> (2025 年 3 月 11 日閲覧) .

<sup>107</sup> オレゴン州. UGBs and Urban/Rural Reserves. <https://www.oregon.gov/lcd/up/pages/ugbs-and-urbanrural-reserves.aspx> (2025 年 3 月 11 日閲覧) .

<sup>108</sup> オレゴン州. Goal 14: Urbanization. <https://www.oregon.gov/lcd/op/pages/goal-14.aspx> (2025 年 3 月 11 日閲覧) .

<sup>109</sup> オレゴンメトロ. Urban growth boundary. <https://www.oregonmetro.gov/urban-growth-boundary> (2025 年 3 月 11 日閲覧) .

<sup>110</sup> オレゴンメトロでのヒアリングに基づく (2024 年 11 月 12 日訪問)。



出典：交通政策研究所にて撮影(2024 年 11 月)

図 3-16 ポートランド市内の様子

### 3) 2040 Growth Concept の策定及び運用

ポートランド大都市圏では、1990 年代に住民との合意により作成され 1995 年にメトロ評議会によって採択された約 50 年の長期ビジョン「2040 Growth Concept」が運用されている<sup>111</sup>。ポートランド大都市圏のまちづくりは、このビジョンの微修正を重ねながら行われており、上位計画であるビジョンに沿わない計画が郡又は市町村から提示された場合には、修正を指示する権限を持つ。傘下の自治体側からみても、オレゴンメトロの承認が得られなければ、連邦及び州からの補助が受けられないことになるため、修正のインセンティブが働き、結果として、計画間の一貫性が保たれている。



出典：国土交通政策研究所にて作成

図 3-17 各行政レベル間での計画の一貫性

ビジョンでは、以下の事項を奨励する政策の実現を目指している<sup>112</sup>。

- ・ 家族にとって安全で安定した地域
- ・ 土地及び資金を効率的に利用するコンパクトな開発
- ・ 雇用及びビジネスチャンスを生み出す健全な経済
- ・ 農場、森林、河川、小川及び自然地域の保護

<sup>111</sup> オレゴンメトロ. 2040 Growth Concept. <https://www.oregonmetro.gov/2040-growth-concept> (2025 年 3 月 11 日閲覧)。

<sup>112</sup> 同上

- ・人及び物資を輸送するためのバランスの取れた交通システム
- ・あらゆるコミュニティのあらゆる所得層のための住宅の提供

UGA 内における地域拠点、拠点間を結ぶ主要ルート等は、ビジョンの中で定められ、そのプラン上で公共交通の運営及び TOD を展開するパートナーが TriMet である。1998 年から行われている TOD プログラム戦略計画（Transit Oriented Development Program Strategic Plan）を通じて、4,000 万ドル以上の投資及び 6,800 戸以上の住宅の提供が行われてきた<sup>113</sup>。TOD プログラム戦略計画では、以下の項目の実現を目指している。

- ・公共交通機関の利用者を支える高密度化
- ・車がなくても安全で便利かつ楽しめる場所づくり
- ・有色人種、低所得者等のコミュニティの退去の防止
- ・頻繁に運行される交通機関周辺における、Affordable housing の増設
- ・低所得者、有色人種等に対する経済的利益の確保
- ・住宅開発及び設計のイノベーションにより、公平性、気候リーダーシップ及びコスト効率を高める



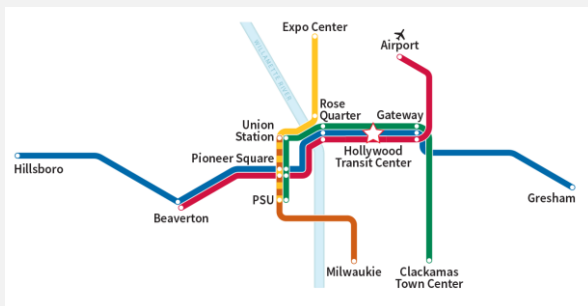
出典: TriMet. Transit-Oriented Development. <https://trimet.org/tod/> (2025 年 3 月 11 日閲覧).

図 3-18 TriMet の TOD コンセプト

<sup>113</sup> オレゴンメトロ. Transit-Oriented Development Program. <https://www.oregonmetro.gov/tools-partners/grants-and-resources/transit-oriented-development-program> (2025 年 3 月 11 日閲覧).



ハリウッド地区を交通、Equity（公平性）及びコミュニティの中心地として活用する Mixed Use 構想で、様々な収入レベルの人々の混在を狙う。



モビリティハブ(HUB)として、MAX レールの駅、バス停留所、シェアモビリティ、アクセスのよい歩道及び自転車道、自転車置き場等を集約。

- ・ポートランド住宅局（2016 年）及び Oregon Metro（2018 年）の債券プログラムから、Affordable housing の建設資金 3,195 万ドル（TriMet では過去最高額）を獲得したプロジェクト。
- ・2027 年竣工予定で、最大 222 戸の Affordable housing が建設される予定となっている。ここでの Affordable housing は、地域平均所得（Area Median Income、AMI）の 60%未満の人々を対象に恒久的に維持される。このうち、32%の住戸は、AMI 30%未満の人々を対象とする。

出典: Hollywood HUB. HOME. <https://hollywoodhubpdx.com/> (2025 年 3 月 11 日閲覧)。

図 3-19 TriMet による TOD プロジェクトの例「Hollywood HUB」

## 第2項 直近の動向(中心市街地の空洞化)

厳格な土地利用計画及び交通計画の中で、公共交通を主軸としたまちづくりを進めてきたポートランドでは、コロナ禍を経て、中心市街地の空洞化が深刻なものとなっている。この空洞化はコロナ禍を契機とした市民のライフスタイルの変化が引き金となったものであり、特にホワイトワーカーへのテレワークの浸透の影響が大きい。一時は、大都市のダウンタウンにおけるオフィス空室率が、全米最高の 30.2%（2023 年第 4 四半期）を記録した<sup>114</sup>。その後、家賃の下落と共に空室率は改善しつつあるが<sup>115</sup>、テレワークの浸透から回復は遅く、市長が市職員に対して出勤を呼びかける事態にもなっている<sup>116</sup>。

<sup>114</sup> Colliers. (2024). U.S. Office Fundamentals Remain Weak as 2023 Closes, U.S. Research Report | Q4 2023 Office Market Outlook.

<sup>115</sup> Colliers. (2025). Portland Metro Industrial Market Report Q4 2024.

<sup>116</sup> WILAMETTEE WWK. (2025). Mayor Keith Wilson Backtracks on Increased Return-to-Work Mandate for City Employees, January 5th.





出典：国土交通政策研究所にて撮影（2024 年 11 月）

図 3-20 ポートランドのダウンタウンの様子

この結果、ダウンタウンでは、薬物中毒者が徘徊する等により治安が悪化したほか、公共交通の車内で薬物が使用されるようになってしまい、一般市民の足がダウンタウンと公共交通の両方から遠のき、更に空室が増えるという負のスパイラルが発生している<sup>117</sup>。

ダウンタウンの治安改善及びアクセス手段である公共交通の安全性を高めることが急務となっており、TriMet では、2022 年初頭から交通機関の安全・保安スタッフを 2 倍以上に増員した<sup>118</sup>。現在、約 500 名の安全・保安スタッフが TriMet の規則違反及び車内での不適切な行動に対処している<sup>119</sup>。公共交通における行動規範（乗車時のルール）の遵守を求め、運賃の未払い、通路を塞ぐような物品の車内への持込みの禁止、喫煙の禁止等に対処し、車内の清潔さ及びアクセスしやすさの維持に努めている。

直近では、州政府が強硬に公共交通機関の安全性を確保する策を打ち出した。この背景には、社会問題化する薬物乱用の問題がある。オレゴン州では、薬物の過剰摂取による死亡者が急増し、人口 10 万人当たり、18.7 人（2020 年）から 31.1 人（2022 年）に増加していた<sup>120</sup>。

2024 年 9 月と 2025 年 1 月の 2 度の州法改正により、ハードドラッグの所持及び公共交

<sup>117</sup> TriMet でのヒアリングに基づく（2024 年 11 月 12 日訪問）。

<sup>118</sup> TriMet News. (2024). Oregon's new drug law will improve safety on TriMet, in public spaces starting Sept. 1, August 13th.

<sup>119</sup> 同上

<sup>120</sup> TriMet でのヒアリングに基づく（2024 年 11 月 12 日訪問）。

通機関での使用に対する刑法上の扱いが、以下のように厳罰化された<sup>121</sup>。

① House Bill 4002 (2024 年 9 月 1 日施行)

- ・「少量のハードドラッグの所持」を無罪から、再び犯罪として扱う。
- ・法執行機関に対し「規制薬物の不法所持」の軽犯罪でも逮捕できる権限を与える。  
この犯罪では、最長 180 日間の懲役刑に処することができる。
- ・ただし、郡は、懲役刑の代わりとして、依存症改善サービスへの参加を行為者に義務付けるデフレクションプログラムを提供する権限も持つ。

② Senate Bill 1553 (2025 年 1 月 1 日施行)

- ・公共交通機関での違法薬物の使用を軽犯罪の中で最も重い A 級軽犯罪とする。これにより、最長 364 日間の懲役、6,250 ドルの罰金又はその両方の刑罰の対象となる。
- ・有罪判決を受けた者は、多くの場合、州が資金を提供する薬物治療プログラムを受けられるようになる。

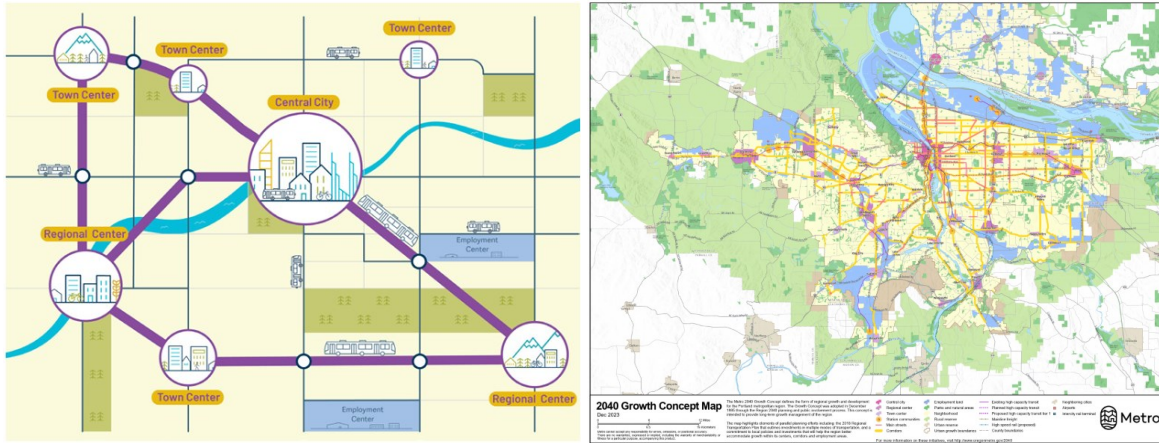
治安維持のための取締りは強化されたが、ダウントウンの再興には、市民が集まるための目的地が必要であり、そのためには、ダウントウンの機能の再定義が求められている。コロナ禍を経た現在、空室が目立つのは主にビジネス街である。つまり、住宅との複合利用 (Mixed Use) になっていなかったことにより、人のいないエリアが生まれ、結果的に治安の悪化を招く結果となった。市民が好む「ポートランドらしさ」も、Mixed Use のエリアが多いことであり、TriMet では、ビジネス街をオフィスだけでなく、商業、住居等含めた Mixed Use に変更するプロジェクトを進めている。ただし、中心部では、住宅の価格が高騰してしまうため、住戸の増設だけでなく、オフィス及び余暇を過ごす場所としてダウントウンを再構築し、再度、市民に来訪してもらえるように街をつくり直す構想としている。

一方、コロナ禍を経て、人々の動きが郊外に滞留するようになったことに対しても、計画上の対応が行われている。オレゴンメトロでは、2040 Growth Concept の見直しを実施した。

---

<sup>121</sup> TriMet News. Oregon's new drug law will improve safety on TriMet, in public spaces starting Sept. 1. <https://news.trimet.org/2024/08/oregons-new-drug-law-will-improve-safety-on-trimet-in-public-spaces-starting-sept-1/> (2025 年 3 月 6 日閲覧)。





出典:オレゴンメトロ. HIGH CAPACITY TRANSIT Strategy.

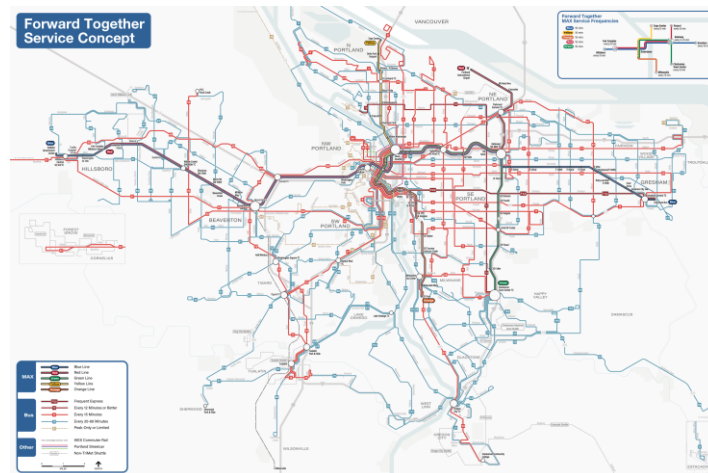
<https://www.oregonmetro.gov/sites/default/files/2024/05/13/High-Capacity-Transit-Strategy-11302023.pdf>

(2025 年 3 月 6 日閲覧).

図 3-21 2040 Growth Concept の見直し

コロナ以前は、郊外の複数の方向からライトレールでダウンタウンに人を集める構想であったが、見直し後は、郊外に拠点（Regional Center、Town Center）を設け、ハブとなる拠点間のアクセスを改善するコンセプトとした。

これに伴い、TriMet では、「Forward Together（共に前へ進む）」プロジェクトと題して、公共交通網を再編している。再編が行いやすい路線バスを使い、15 分間隔の高頻度なバス網の拡大、週末の増便、30 分間隔で運行するローカルバスサービスの新設、交通機関へのアクセスが遠い地域を対象としたバス路線の新設等、郊外の路線網の見直し及び高頻度化に取り組んでいる<sup>122</sup>。



1 日を通して 15 分間隔で路線バスが運行されるエリアを拡大(赤線の系統)

出典:TriMet. Forward Together. <https://trimet.org/forward/pdf/service-concept-map.pdf>

(2025 年 3 月 6 日閲覧).

図 3-22 Forward Together

<sup>122</sup> TriMet. Forward Together. <https://trimet.org/forward/> (2025 年 3 月 6 日閲覧) .

### 第3項 オレゴン州の交通計画及び都市計画に関わる専門人材の育成

オレゴン州ポートランド近郊で修士号を取得してプランナーを目指す場合、ポートランド州立大学及びオレゴン大学の二つの選択肢がある。

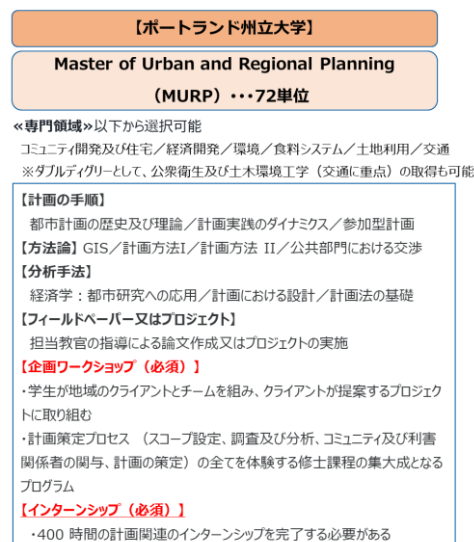


出典：国土交通政策研究所にて作成

図 3-23 プランナーを目指す場合の修士課程の選択肢

#### 1) ポートランド州立大学

都市計画学部（School of Urban Studies and Planning）の都市・地域計画修士課程（Master of Urban and Regional Planning、MURP）がプランナーの育成コースに当たる。卒業までに取得する 72 単位の中では、学際的なコア科目、専門科目及び選択科目を学ぶほか、企画ワークショップ及びインターンシップが必須となっている。また、卒業論文の代わりに専門プロジェクトの実施を選択することも可能で、修士課程の 2 年間に、実践的なプログラムの企画及び運営の経験を一貫して積むことが重視されている。



出典：ポートランド州立大学. Graduate programs. を基に国土交通政策研究所にて作成

<https://pdx.smartcatalogiq.com/en/2023-2024/bulletin/college-of-urban-and-public-affairs/nohad-a-toulan-school-of-urban-studies-and-planning/graduate-programs/> (2025 年 3 月 6 日閲覧)

図 3-24 MURP のカリキュラム概要

MURP の学生が行うワークショップ及びインターンシップの成果は、AICP/APA 学生賞等を受賞しており、学外でも高く評価されている。受賞したプロジェクトの一例として、「Office to Residential Conversions : A Housing Crisis Response, Lloyd District Portland Or., 2024 (オフィスから住宅への転換：オレゴン州ポートランドのロイド地区における住宅危機への対応、2024 年)」<sup>123</sup>、「Nixyáawii Watikš (オレゴン州内のユマティラ・インディアン居留地にあるコミュニティハブへのアクセス改善等を検討したプロジェクト、2023 年)」等がある<sup>124</sup>。

卒業後の 1 年以内の就職率は 97% (2023 年) であり、AICP の認定専門教育課程となっていることから、卒業後 3 年以内の卒業生の AICP 認定率は、100% (2020 年度) となっている<sup>125</sup>。広域交通局である TriMet では、近隣ポートランド州立大学で MUPR を取得した学生が多く採用されており、専門部署に配属された後、原則、人事異動はない<sup>126</sup>。

## 2) オレゴン大学

都市計画・公共政策・マネジメント学部 (School of Planning, Public Policy and Management) の地域計画修士課程 (Master of Community and Regional Planning, MCRP) がプランナーの育成コースに当たる。

卒業までに取得する 72 単位の中では、学際的なコア科目及び選択科目を学ぶほか、体験学習が必須となっている。

| 【オレゴン大学】                                                                                                                                        |                                                                                                                                                               |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Master of Community and Regional Planning (MCRP) ...72単位                                                                                        |                                                                                                                                                               |
| «専門領域»以下から選択可能<br>コミュニティ開発/土地利用及び建築環境/環境の持続可能性/NPOマネジメント/パブリック・インボルブメント/公共政策/交通/芸術文化のリーディング                                                     |                                                                                                                                                               |
| <b>【コア科目】</b><br>・計画実務入門<br>・都市デザインワークショップ<br>・計画における法的問題<br>・計画分析 I<br>・計画理論及び倫理<br>・人間の居住地                                                    | ・GIS又はリサーチスキル (いずれかを選択)<br>—都市GIS<br>—高度都市GIS<br>・土地利用 (いずれかを選択)<br>—土地利用政策<br>—成長及び住宅の計画<br>・市民参加 (いずれかを選択)<br>—コミュニティ組織化<br>—多様なコミュニティにおける市民参加<br>—コラボレーション |
| <b>【体験学習 (必須)】</b><br>・学生が地域のクライアントとチームを組み、クライアントが提案するプロジェクトに取り組み<br>・計画策定プロセス (スコープ設定、調査及び分析、コミュニティ及び利害関係者の関与、計画の策定等) の全てを体験する修士課程の集大成となるプログラム |                                                                                                                                                               |

出典:オレゴン大学. Master of Community and Regional Planning. を基に国土交通政策研究所にて作成  
<https://pppm.uoregon.edu/grad/master-of-community-and-regional-planning> (2025 年 3 月 6 日閲覧)

図 3-25 MCRP のカリキュラム概要

<sup>123</sup> PDXScholar. MASTER OF URBAN AND REGIONAL PLANNING WORKSHOP PROJECTS. [https://pdxscholar.library.pdx.edu/usp\\_murp/198/](https://pdxscholar.library.pdx.edu/usp_murp/198/) (2025 年 3 月 6 日閲覧)。

<sup>124</sup> PDXScholar. MASTER OF URBAN AND REGIONAL PLANNING WORKSHOP PROJECTS. [https://pdxscholar.library.pdx.edu/usp\\_murp/193/](https://pdxscholar.library.pdx.edu/usp_murp/193/) (2025 年 3 月 6 日閲覧)。

<sup>125</sup> ポートランド州立大学. Public Information & Measures of Student Achievement. <https://www.pdx.edu/urban-studies-planning/public-information-measures-student-achievement> (2025 年 3 月 6 日閲覧)。

<sup>126</sup> TriMet でのヒアリングに基づく (2024 年 11 月 12 日訪問)。ただし、転職又は離職による人の入れ替わりは発生するため、「Role Book」を作成し、事業の継続性を担保している。

MCRP の特徴的な体験学習のプログラムが「コミュニティ・プランニング・ワークショップ (Community Planning Workshops、CPW)」である。学部内に設置された「政策研究・エンゲージメント研究所 (The Institute for Policy Research and Engagement、IPRE)」に所属する教授陣及び卒業生を含むスタッフ 8 名が、州内のコミュニティと学生の橋渡し役及びアドバイザーを担い、学生に対しては、実践的な専門家としての経験及び単位の取得機会を提供し、コミュニティに対しては、課題解決の方策を提供する<sup>127</sup>。CPW の運営費用は、助成金のほか、学生から課題へのソリューションを得られるクライアントであるコミュニティ側が負担する<sup>128</sup>。

CPW が主眼とする分野は、次のとおりである<sup>129</sup>。

- ・天然資源
- ・公平性及び人権
- ・コミュニティ及び経済開発
- ・自然災害及びコミュニティの回復力
- ・食品システム
- ・交通機関
- ・公園、レクリエーション及びオープンスペース

卒業生の主な進路は、表 3-5 のとおりである。MCRP は、AICP の認定専門教育課程にもなっており、卒業後 3 年以内の AICP 認定率は、100% (2020 年度) となっている<sup>130</sup>。

表 3-5 卒業生の主な就職先

| 公的機関                                                                                                                                                                      | 民間企業                                                                                             | 非営利団体、研究機関等                                                                                |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・都市計画プランナー</li> <li>・コミュニティ開発ディレクター</li> <li>・社会福祉スタッフ</li> <li>・影響評価スペシャリスト</li> <li>・環境プランナー</li> <li>・緊急サービスディレクター 等</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>・コンサル企業</li> <li>・デベロッパー</li> <li>・公益事業の運営企業 等</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>・経済開発公社</li> <li>・政治団体</li> <li>・州立研究所 等</li> </ul> |

出典:オレゴン大学. Student Achievement. を基に国土交通政策研究所にて作成

[https://pppm.uoregon.edu/sites/default/files/2025-01/2024\\_mcrp-criteria-1d.pdf](https://pppm.uoregon.edu/sites/default/files/2025-01/2024_mcrp-criteria-1d.pdf)(2025 年 3 月 6 日閲覧)

現地調査を行ったオレゴンメトロでは、オレゴン大学の学生たちがインターンシップを行っている最中であった<sup>131</sup>。インタビューを実施した学生の 3 名とも、学士課程では、環境、コミュニティ開発等の都市計画と近接する他分野を学び、修士課程で都市計画を専攻しプランナーを目指していた<sup>132</sup>。

<sup>127</sup> オレゴン大学. Community Planning Workshop. <https://cpw.uoregon.edu/about/> (2025 年 3 月 6 日閲覧)。

<sup>128</sup> オレゴン大学. Community Planning Workshop. <https://cpw.uoregon.edu/partnering-with-cpw/> (2025 年 3 月 6 日閲覧)。

<sup>129</sup> 同上

<sup>130</sup> オレゴン大学. Student Achievement. [https://pppm.uoregon.edu/sites/default/files/2025-01/2024\\_mcrp-criteria-1d.pdf](https://pppm.uoregon.edu/sites/default/files/2025-01/2024_mcrp-criteria-1d.pdf) (2025 年 3 月 6 日閲覧)。

<sup>131</sup> オレゴンメトロでのヒアリングに基づく (2024 年 11 月 12 日訪問)。

<sup>132</sup> 同上

### 第3節 テキサス州オースティン大都市圏

州都オースティンを中心としたオースティン大都市圏には、テスラ（Tesla, Inc.）及びオラクル（Oracle Corporation）がカリフォルニアから本社を移転したほか、DELL（Dell Technologies Inc.）、アマゾン（Amazon.com, Inc.）及びGoogle（Google LLC）も拠点を構える<sup>133</sup>。西海岸のシリコンバレーになぞらえて、ポスト・シリコンバレー又はシリコンヒルズとも呼ばれ、大学及びSTEM産業の街として急成長しているエリアである。



出典：国土交通政策研究所にて撮影（2024年11月）

図 3-26 州都オースティン

都市圏の人口規模では、ダラス及びヒューストンに劣るが、人口増加率では大きく上回っている。移住者の内訳では、国外よりも国内からの移住が多い。テキサス州南部に位置し、人種の割合で見るとヒスパニック系が4割を超えている。

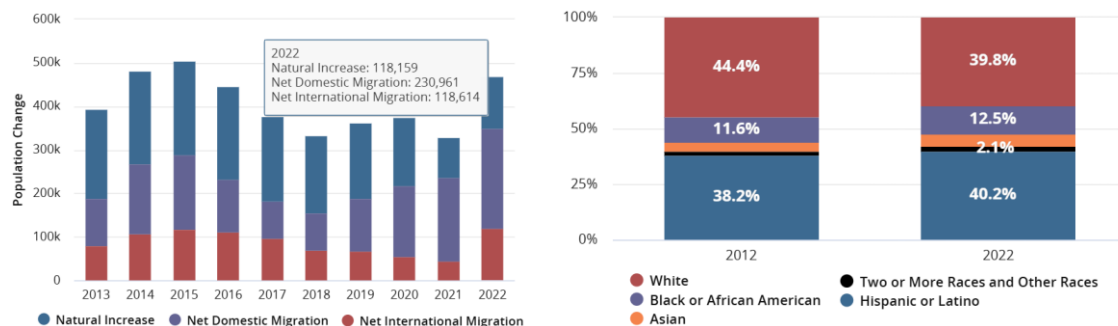
表 3-6 テキサス3大都市圏の人口（単位：人）

| 3大都市圏      | 2012年     | 2022年     | 増加人数      | 人口増加率 |
|------------|-----------|-----------|-----------|-------|
| ダラス大都市圏    | 6,644,519 | 7,943,685 | 1,299,166 | 19.6% |
| ヒューストン大都市圏 | 6,210,075 | 7,368,466 | 1,158,391 | 18.7% |
| オースティン大都市圏 | 1,834,861 | 2,421,115 | 586,254   | 32.0% |

出典：テキサス州会計検査院. 2024 Regional Report. を基に国土交通政策研究所にて作成

<https://comptroller.texas.gov/economy/economic-data/regions/2024/metroplex.php>

（2025年3月6日閲覧）



出典：テキサス州会計検査院. 2024 Regional Report. [https://comptroller.texas.gov/economy/economic-](https://comptroller.texas.gov/economy/economic-data/regions/2024/statewide.php)

[data/regions/2024/statewide.php](https://comptroller.texas.gov/economy/economic-data/regions/2024/statewide.php)（2025年3月6日閲覧）。

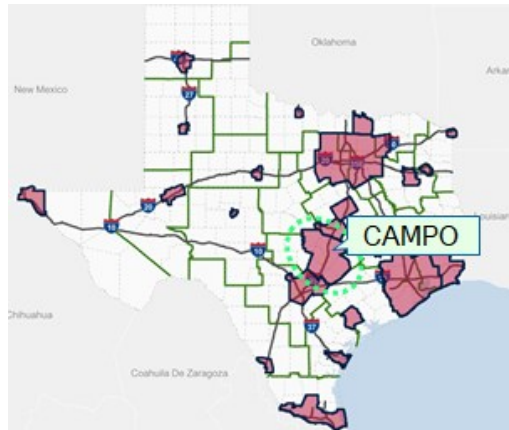
図 3-27 オースティン大都市圏への移住者及び人種の内訳

<sup>133</sup> Jetro. (2022). テキサス州ビジネスの魅力ガイド オースティン.



## 第1項 交通計画と都市計画の連携

オースティン大都市圏は、首都圏都市計画機構（Capital Area Metropolitan Planning Organization、CAMPO）の所管である。CAMPO は、オースティンの属するトラヴィス郡のほか、バストロップ郡、バーネット郡、コールドウェル郡、ヘイズ郡及びウィリアムソン郡の六つの郡の全域を所管している。20 年以上の長期にわたる RTP と、4 年間の計画である TIP を策定することがミッションである。



出典: テキサス州. Texas MPOs<sup>134</sup>. を国土交通政策研究所加工

図 3-28 テキサス州の CAMPO

表 3-7 CAMPO 所管エリアの人口及び面積

|          | 人口<br>(人) | 人口密度<br>(人/mile <sup>2</sup> ) | 面積<br>(mile <sup>2</sup> )    |
|----------|-----------|--------------------------------|-------------------------------|
| トラヴィス郡   | 1,342,372 | 994                            | 1,350                         |
| ウィリアムソン郡 | 722,109   | 1,675                          | 431                           |
| ヘイズ郡     | 291,869   | 1,118                          | 261                           |
| バストロップ郡  | 115,161   | 336                            | 343                           |
| バーネット郡   | 55,415    | 144                            | 384                           |
| コールドウェル郡 | 51,869    | 247                            | 210                           |
| 合計       | 4,334,935 | —                              | 2,979(≒7,716km <sup>2</sup> ) |

出典: World Population Review. US County Populations. を基に国土交通政策研究所にて作成  
<https://worldpopulationreview.com/us-counties> (2025 年 3 月 6 日閲覧)

CAMPO は、二つの委員会を設置して計画の改廃及び意志決定を行う。一つが交通政策委員会（Transportation Policy Board）で、傘下の郡及び市の代表者 20 名、州運輸省から 1 名及び広域交通局大都市圏高速交通局（Metropolitan Rapid Transit Authority）である CapMetro から 1 名の 22 名で構成される協議体である<sup>135</sup>。主な役割は、政策決定及び

<sup>134</sup> テキサス州. Texas MPOs.

<https://experience.arcgis.com/experience/6e6f953507e44c6cab6aaf50a4448a5> (2025 年 3 月 6 日閲覧)

<sup>135</sup> CAMPO. Transportation Policy Board. <https://www.campotexas.org/transportation-policy-board/> (2025 年 3 月 6 日閲覧)。



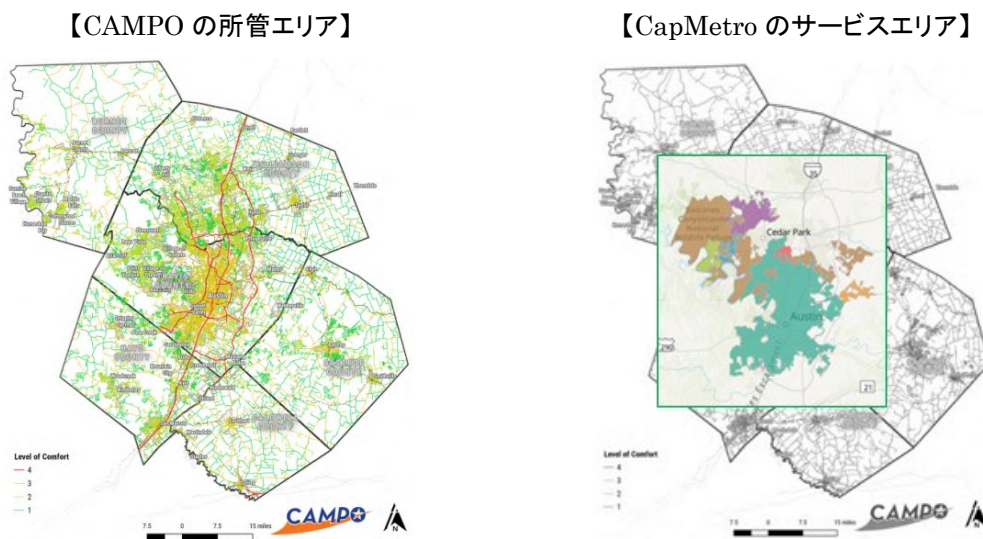
資金分配の決定である。もう一つは、技術諮問委員会（Technical Advisory Committee）で、傘下の郡及び市の代表者 24 名で構成されている。主な役割は、交通政策委員会の意思決定プロセスに役立つ技術的な専門知識の提供及びアドバイザーである<sup>136</sup>。

254 の郡に管轄が分かれているテキサス州では、MPO の設置基準を満たす都市化エリアは限定的である。そのため、州は、MPO が設置されているエリアの計画運用については MPO に委ね、その他の地域及び郡を横断する道路等のマネジメントに注力している<sup>137</sup>。例えば、州は、長期交通計画「Connecting Texas 2050」を策定しているが、CAMPO の RTP は、これには縛られない<sup>138</sup>。

CapMetro は、オースティン市を中心とした州都エリアを広域で管轄する大都市圏高速交通局である。テキサス州運輸法第 451 条（Chapter 451 of the Texas Transportation Code）に基づき、1985 年 1 月 19 日の住民投票によって設立された<sup>139</sup>。

CapMetro のサービスエリアは、CAMPO の所管エリアとは一致しておらず、オースティン市を中心とした小さなエリアを所管していることになる。これは、州運輸法が定める大都市圏高速交通局の設置条件に、次のような人口及び人口密度に関する要件があるためである。

- ・大都市圏とは、1mile<sup>2</sup>当たりの人口密度が 250 人以上かつ人口 23 万人以上の自治体の州政府によって自治権を与えられた領域が 51%以上の地域のみが含まれる。
- ・当該大都市圏において、最大の人口を有する主要市町村の人口が 190 万人を超えていること。



出典: CapMetro. Service Area Map. を国土交通政策研究所加工  
<https://www.capmetro.org/plan/servicearea> (2025 年 3 月 6 日閲覧).

図 3-29 CAMPO の所管エリア及び CapMetro のサービスエリア

<sup>136</sup> CAMPO. Technical Advisory Committee. <https://www.campotexas.org/technical-advisory-committee/> (2025 年 3 月 6 日閲覧) .

<sup>137</sup> CAMPO でのヒアリングに基づく (2024 年 11 月 14 日訪問)。

<sup>138</sup> 同上

<sup>139</sup> CapMetro. Fast Facts. <https://www.capmetro.org/facts/> (2025 年 3 月 6 日閲覧) .

CapMetro のサービスエリアに属する市町村は、売上税 (sales tax) の 1% を CapMetro に納めることでサービスを享受している<sup>140</sup>。

オースティン大都市圏では、シアトル大都市圏及びポートランド大都市圏とは異なり、交通計画に関してのみ、上下組織間（連邦政府、MPO、広域交通局、地方自治体等）の連携がみられる。ただし、後述する沿線開発及び駅前開発の土地利用については、交通計画の中に含まれている。土地利用については、ゾーニング及び開発許可の権限を持つ基礎自治体との連携が重要になる。オースティン市内であれば、オースティン市の条例に左右されることになる。

## 第2項 特徴的な取組

2020 年 11 月、ライトレールによる公共交通の大規模整備を行う「Project Connect」が住民投票により可決された<sup>141</sup>。有権者の支持率は、58% で<sup>142</sup>、ライトレールの設計及び建設について独自の権限を持つ公的機関「オースティン・トランジット・パートナーシップ (Austin Transit Partnership、ATP)」の設立及び固定資産税等の引き上げが承認された<sup>143</sup>。具体的には、郊外とダウンタウンを繋ぐ基幹軸として、ライトレール 4 線及び BRT2 系統の新設が計画され、郊外と中心部の双方で、乗換えも行いやすい路線案が考案された。

現在の CapMetro のサービスは、71 系統のバス網に依存しており、開通済のライトレールは 1 線 (Red Line) のみである<sup>144</sup>。そのため、現在のオースティンは、典型的なクルマ社会の様相を呈している。

---

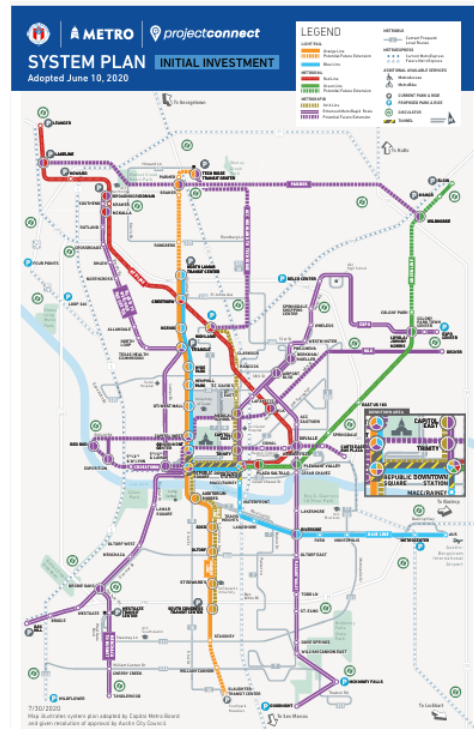
<sup>140</sup> CapMetro. Fast Facts. <https://www.capmetro.org/facts/> (2025 年 3 月 6 日閲覧)。

<sup>141</sup> CapMetro. CapMetro, City of Austin Discuss Historic Prop A Passage & Project Connect Next Steps. <https://www.capmetro.org/news/details/2020/11/04/capital-metro-city-of-austin-discuss-project-connect-next-steps-following-historic-prop-a-passage> (2025 年 3 月 6 日閲覧)。

<sup>142</sup> ATP. The people making the project go. <https://www.atptx.org/about-atp/> (2025 年 3 月 6 日閲覧)。

<sup>143</sup> CapMetro. CapMetro, City of Austin Discuss Historic Prop A Passage & Project Connect Next Steps. <https://www.capmetro.org/news/details/2020/11/04/capital-metro-city-of-austin-discuss-project-connect-next-steps-following-historic-prop-a-passage> (2025 年 3 月 6 日閲覧)。

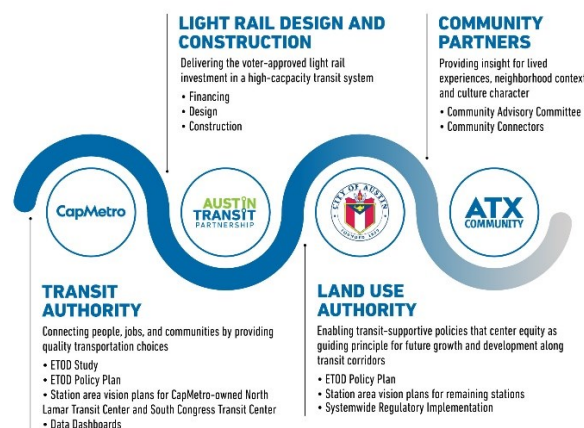
<sup>144</sup> CapMetro. Fast Facts. <https://www.capmetro.org/facts/> (2025 年 3 月 6 日閲覧)。



出典: CapMetro. Project Connect. [https://www.capmetro.org/docs/default-source/project\\_connect/home-page/project-connect-initial-investment-servicelevelmap.pdf](https://www.capmetro.org/docs/default-source/project_connect/home-page/project-connect-initial-investment-servicelevelmap.pdf) (2025年3月6日閲覧).

図 3-30 Project Connect (2020年10月時点の当初案)

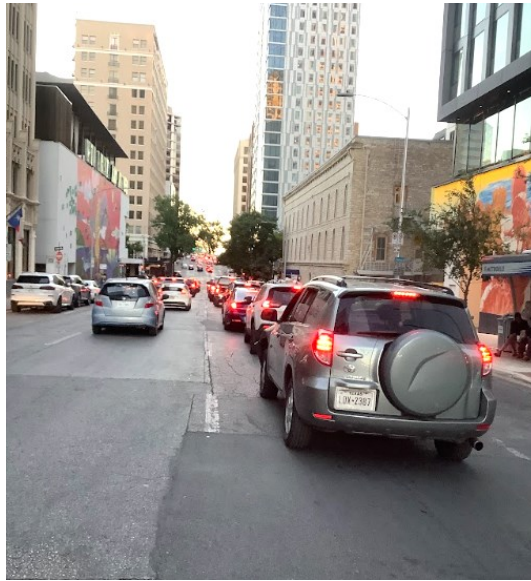
Project Connect は、CapMetro、ATP、オースティン市（土地利用及び建設許可）及び地域のコミュニティのメンバーを集めたコミュニティ諮問委員会（Community Advisory Committee、CAC）の4者のパートナーシップによって進められる<sup>145</sup>。



出典: CapMetro. Equitable Transit-Oriented Development (ETOD). <https://www.capmetro.org/plans-development/etod> (2025年3月6日閲覧).

図 3-31 プロジェクトのパートナーシップ

<sup>145</sup> CapMetro. (2023). Equitable Transit-Oriented Development Study.



出典：国土交通政策研究所にて撮影（2024 年 11 月）

図 3-32 帰宅ラッシュ時のダウンタウン

#### 1) 公平な公共交通指向型都市開発 (Equitable Transit-Oriented Development, ETOD)

Project Connect への投資を裏付けるまちづくりの重要なコンセプトが「公平な公共交通指向型都市開発 (Equitable Transit-Oriented Development, ETOD)」である。これは、公共交通指向型都市開発 (TOD) に公平性 (Equity) 付け加えた用語である。

質の高い公共交通の整備並びにそれに伴う沿線開発及び駅前開発を通じて、「Equity」の実現を最重要視している<sup>146</sup>。ETOD への投資は、有色人種、低所得世帯、高齢者、障がい者、自動車を利用できない世帯等が、モビリティへのアクセス機会を得られるようにすることにより、経済、健康及び教育格差を解消し、住宅の取得可能性及び地域の中小企業の利益を守ることを実現するための総合的なアプローチである<sup>147</sup>。

主な財源としては、運輸省連邦交通局 (Federal Transit Administration, FTA) から「TOD 開発プロジェクト助成金」を獲得している。その額は、累計で 465 万ドル (2018 年から 2024 年) に及ぶ<sup>148</sup>。FTA の助成金は、全米で毎年 10 件程度のプロジェクトが選出され給付を受けられるものであり、CapMetro は、こうした資金獲得の面からもプロジェクトを主導している。このほか、州からの助成金がないため、参画自治体での債券発行等により資金を調達している<sup>149</sup>。

<sup>146</sup> CapMetro でのヒアリングに基づく (2024 年 11 月 15 日訪問)。

<sup>147</sup> CapMetro. (2023). Equitable Transit-Oriented Development Study.

<sup>148</sup> FTA. Pilot Program for Transit-Oriented Development Planning - Section 20005(b). <https://www.transit.dot.gov/TODPilot> (2025 年 3 月 6 日閲覧)。

<sup>149</sup> 2024 年 11 月 15 日、CapMetro でのヒアリングに基づく (2024 年 11 月 15 日訪問)。

|                                                                                   |                                                        |                                                                                   |                                                                  |
|-----------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------|
|  | <b>目標 1</b><br>全住民が安全で持続可能なアクセスしやすい交通手段の恩恵を享受できるようにする。 |  | <b>目標 4</b><br>質の高い雇用及びキャリアを得る機会へのアクセスを拡大する。                     |
|  | <b>目標 2</b><br>人種間の健康及び富の格差縮小に貢献する。                    |  | <b>目標 5</b><br>日々のニーズが満たされる健全な地域コミュニティを支援する。                     |
|  | <b>目標 3</b><br>手頃な価格で入手可能な住宅の入手機会を維持し、増加させる。           |  | <b>目標 6</b><br>オースティンの多様な文化遺産を発展させ、小規模、BIPOC※経営、又は伝統あるビジネスを拡大する。 |

※Black, Indigenous, and People of Color の頭文字を取った用語で、「有色人種」のこと  
出典: CapMetro. Equitable Transit-Oriented Development (ETOD)<sup>150</sup>. を国土交通政策研究所加工

図 3-33 ETOD の 6 つの目標



出典: CapMetro. Equitable Transit-Oriented Development (ETOD). <https://www.capmetro.org/plans-development/etod> (2025 年 3 月 6 日閲覧).

図 3-34 ETOD のコンセプトイラストとノベルティ

## 2) 最初の基幹軸となる Red Line

2010 年に開業した CapMetro が運営する Red Line は、2 両編成、営業距離 32 miles (約 51.5km) 及び 10 駅のルートを結ぶオースティン初のライトレールである<sup>151</sup>。

北部エリアとダウンタウンを結ぶ通勤列車 (Commuter Rail) の位置付けで開発され、2023 年には年間 48 万 5,400 人、2024 年には年間 56 万 2,600 人が利用した<sup>152</sup>。沿線に Austin FC (メジャーリーグサッカークラブ) の本拠地である Q2 スタジアムがあり、試合の日には、観客を輸送する役割もある<sup>153</sup>。

<sup>150</sup> CapMetro. Equitable Transit-Oriented Development (ETOD). <https://www.capmetro.org/plans-development/etod> (2025 年 3 月 6 日閲覧) .

<sup>151</sup> CapMetro. Fast Facts. <https://www.capmetro.org/facts/> (2025 年 3 月 6 日閲覧) .

<sup>152</sup> American Public Transportation Association. (2025). PUBLIC TRANSPORTATION RIDERSHIP REPORT Fourth Quarter 2024.

<sup>153</sup> Austin FC. Q2 Stadium Mobility. <https://www.austinfc.com/stadium/mobility> (2025 年 3 月 6 日閲覧) .









出典: 国土交通政策研究所にて撮影(2024 年 11 月)

図 3-36 Red Line の車両

<平日昼間>

| Monday through Friday • Daytime Service |      |      |      |      |      |      |      |       |       |       | Southbound to Downtown |      |      |      |      |      |      |  |
|-----------------------------------------|------|------|------|------|------|------|------|-------|-------|-------|------------------------|------|------|------|------|------|------|--|
| Leander                                 | 5:41 | 6:07 | 6:39 | 7:06 | 7:31 | 8:04 | 8:26 | 9:11  | —     | —     | —                      | —    | —    | 2:30 | 3:17 | 4:23 | 5:30 |  |
| Lakeline                                | 5:58 | 6:24 | 6:56 | 7:23 | 7:48 | 8:21 | 8:43 | 9:28  | 10:30 | 11:22 | —                      | 1:14 | 2:15 | 2:47 | 3:34 | 4:40 | 5:47 |  |
| Howard                                  | 6:09 | 6:35 | 7:07 | 7:34 | 7:59 | 8:32 | 8:56 | 9:39  | 10:41 | 11:33 | 12:29                  | 1:25 | 2:26 | 3:01 | 3:47 | 4:53 | 6:01 |  |
| Kramer                                  | 6:15 | 6:41 | 7:13 | 7:40 | 8:05 | 8:38 | 9:02 | 9:45  | 10:47 | 11:39 | 12:35                  | 1:31 | 2:34 | 3:07 | 3:53 | 5:01 | 6:09 |  |
| McKalla                                 | 6:17 | 6:43 | 7:15 | 7:42 | 8:07 | 8:40 | 9:04 | 9:47  | 10:49 | 11:41 | 12:37                  | 1:33 | 2:36 | 3:09 | 3:55 | 5:03 | 6:11 |  |
| Crestview                               | 6:23 | 6:49 | 7:21 | 7:48 | 8:13 | 8:46 | 9:10 | 9:53  | 10:55 | 11:47 | 12:43                  | 1:41 | 2:42 | 3:15 | 4:01 | 5:09 | 6:17 |  |
| Highland                                | 6:25 | 6:51 | 7:23 | 7:50 | 8:15 | 8:48 | 9:12 | 9:55  | 10:57 | 11:49 | 12:45                  | 1:43 | 2:44 | 3:17 | 4:03 | 5:11 | 6:19 |  |
| MLK                                     | 6:32 | 6:58 | 7:30 | 7:57 | 8:22 | 8:55 | 9:19 | 10:02 | 11:04 | 11:56 | 12:54                  | 1:50 | 2:51 | 3:24 | 4:10 | 5:18 | 6:26 |  |
| Plaza Saltillo                          | 6:39 | 7:05 | 7:37 | 8:04 | 8:29 | 9:02 | 9:25 | 10:09 | 11:11 | 12:03 | 1:01                   | 1:57 | 2:58 | 3:30 | 4:17 | 5:24 | 6:32 |  |
| Downtown                                | 6:43 | 7:09 | 7:41 | 8:08 | 8:33 | 9:06 | 9:29 | 10:13 | 11:15 | 12:07 | 1:05                   | 2:01 | 3:02 | 3:34 | 4:21 | 5:28 | 6:36 |  |

<金曜夜間>

| Friday Evening Service                      |      |      |      |       |       |
|---------------------------------------------|------|------|------|-------|-------|
| Southbound—From Leander Station to Downtown |      |      |      |       |       |
| Leander                                     | 6:41 | 7:48 | 8:55 | 10:02 | 11:09 |
| Lakeline                                    | 6:58 | 8:05 | 9:12 | 10:19 | 11:26 |
| Howard                                      | 7:09 | 8:16 | 9:23 | 10:30 | 11:37 |
| Kramer                                      | 7:15 | 8:22 | 9:29 | 10:36 | 11:43 |
| McKalla                                     | 7:17 | 8:24 | 9:31 | 10:38 | 11:45 |
| Crestview                                   | 7:23 | 8:30 | 9:37 | 10:44 | 11:51 |
| Highland                                    | 7:25 | 8:32 | 9:39 | 10:46 | 11:53 |
| MLK                                         | 7:32 | 8:39 | 9:46 | 10:53 | 12:00 |
| Plaza Saltillo                              | 7:38 | 8:45 | 9:52 | 10:59 | 12:06 |
| Downtown                                    | 7:42 | 8:49 | 9:56 | 11:03 | 12:10 |

出典: CapMetro. [scheduled-routes/550](https://www.capmetro.org/docs/default-source/scheduled-routes/550.pdf). <https://www.capmetro.org/docs/default-source/scheduled-routes/550.pdf>(2025 年 3 月 6 日閲覧).

図 3-37 Red Line の時刻表(ダウンタウン駅行き)



出典: 国土交通政策研究所にて撮影

図 3-38 CapMetro のシェアサイクル

今後、Project Connect の一環で、数か所を複線化し、より高密度なダイヤに改正する計画となっている<sup>156</sup>。また、沿線に拠点を構える大手金融機関であるチャールズ・シュワブ・アンド・カンパニーから 50 エーカーの土地の寄付を受け、既存の Kramaer 駅を廃止し、新たな交通結節点及び地域の商業地点となる Broadmoor 駅の新設及び沿線開発も行われている<sup>157</sup>。完成後には、約 2,800 人のチャールズ・シュワブ・アンド・カンパニーの従業員及び地域コミュニティの通勤手段となる。

<sup>156</sup> CapMetro. CapMetro Rail Improvements. <https://www.capmetro.org/railimprovements> (2025 年 3 月 6 日閲覧)。

<sup>157</sup> CapMetro. CapMetro Breaks Ground on New MetroRail Station at Uptown ATX. <https://www.capmetro.org/news/details/2022/01/05/capmetro-breaks-ground-uptown-atx> (2025 年 3 月 6 日閲覧)。

### 3) ETOD プロジェクト「Plaza Saltillo」

CapMetro が主導した最初の ETOD プロジェクトは、2020 年に Red Line の沿線で竣工した Plaza Saltillo 駅周辺のエリア開発である。

Plaza Saltillo 駅は、中心市街地にあるダウンタウン駅の一駅隣の好立地ではあるが、このエリアと中心市街地には歴史的な分断がある。1920 年代から 30 年代に、白人と有色人種の居住地を分けたゾーニングが行われたため、インターステート高速道路 35 号線を境に、東側に黒人及びラテン系、西側に白人が集中して住むようになった<sup>158</sup>。当時のゾーニングの影響が根強く残り、急成長を遂げるオースティンにおいても、東側のエリアへの開発投資が積極的に行われない状況となっている<sup>159</sup>。

Plaza Saltillo 駅の ETOD は、30 年の長期プロジェクトであった。CapMetro が用地買収を開始した時期は 1990 年であり、沿線の 13 エーカーの土地の買収を FTA から 475,000 ドルの助成金を得て実現した<sup>160</sup>。



出典: CapMetro. capmetro-rail-map<sup>161</sup>. を国土交通政策研究所加工

図 3-39 Plaza Saltillo の位置

土地の開発案に関するコンペティションが行われ、デベロッパーの ENDEAVOR の案が、地域コミュニティに最大かつ長期の利益をもたらす案として採用された。この案は、複合利用 (Mixed Use) のエリアとして開発することをコンセプトとし、Plaza Saltillo には、800 戸の住宅、110,000 平方フィートの小売店、オフィスビル及び 1.4 エーカーを超えるオープンスペースが整備された。800 戸のうち、134 室 (約 17%) が Affordable housing として提供されている。少なくとも、1 日当たり 600 人の公共交通機関利用者の増加が予想された<sup>162</sup>。

<sup>158</sup> CapMetro でのヒアリングに基づく (2024 年 11 月 15 日訪問)。

<sup>159</sup> 同上

<sup>160</sup> FTA. Value Capture. <https://www.transit.dot.gov/valuecapture> (2025 年 3 月 6 日閲覧)。

<sup>161</sup> CapMetro. capmetro-rail-map. [https://www.capmetro.org/docs/default-source/plan-your-trip-docs/schedules-and-maps-docs/capmetro-rail-map.pdf?sfvrsn=982d9d59\\_8](https://www.capmetro.org/docs/default-source/plan-your-trip-docs/schedules-and-maps-docs/capmetro-rail-map.pdf?sfvrsn=982d9d59_8) (2025 年 3 月 6 日閲覧)。

<sup>162</sup> 同上

デベロッパーの ENDEAVOR は、この多目的地区を建設するために民間資金 4,000 万ドルを投資している。CapMetro は、敷地の所有権を保持しており、99 年間、ENDEAVOR に土地をリースしている契約関係にある。したがって、ENDEAVOR は、CapMetro に累計 1 億 6,000 万ドル以上を支払うことになり、これは、FTA の当初投資額の 34 倍以上の利益を生み出している。

住戸、店舗及びオフィスの満室の状況が続き、初の ETOD プロジェクトは、成功を収めたと CapMetro では評価している<sup>163</sup>。ただし、居住棟の 1 棟に Affordable housing が集中してしまい、Plaza Saltillo における分断が解消しきれなかった点は、反省点とされている<sup>164</sup>。



出典: ENDEAVOR. saltillo-retail. <https://www.endeavor-re.com/properties/salttillo-retail/>  
(2025 年 3 月 6 日閲覧)。

図 3-40 Plaza Saltillo の見取図



※写真(左)の白い建物が、Affordable housing が集中している居住棟

出典: 国土交通政策研究所にて撮影(2024 年 11 月)

図 3-41 Plaza Saltillo の様子

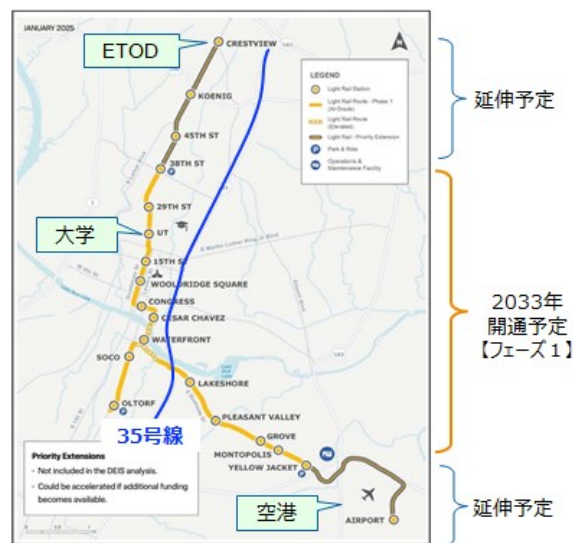
<sup>163</sup> CapMetro でのヒアリングに基づく (2024 年 11 月 15 日訪問)。

<sup>164</sup> 同上

#### 4) 新たな基幹軸(ライトレール新線)の整備

2023 年 6 月、Project Connect によるライトレールのルートが新たに 1 つ確定した<sup>165</sup>。当初案では、Blue Line であった路線である。

最初に開通するフェーズ 1 の区間と延伸予定の区間に工期を分けた。2027 年に着工するフェーズ 1 は、営業距離 9.8miles (約 15.8km) 及び 15 駅を結ぶルートで、2033 年に開通予定である<sup>166</sup>。Red Line と比較すると短いルートになったが、課題となっている東側のアクセスを改善し、南東部エリアから中心部を結ぶほか、現在のバス網の主要ユーザーであるテキサス大学オースティン校の学生の利用も見込んでいる<sup>167</sup>。将来的には、北部エリア及び南東部のオースティン・バークストローム空港まで延伸を予定している<sup>168</sup>。



出典: ATP. Austin Light Rail PROGRESS UPDATE<sup>169</sup>. を国土交通政策研究所加工

図 3-42 新線の初期開通ルート及び延伸ルート

| 2020-21                   | 2022-23                   | 2023-26                                   | 2026-27                     | 2027-33                   | 2033                |
|---------------------------|---------------------------|-------------------------------------------|-----------------------------|---------------------------|---------------------|
| 1. Approved & Established | 2. Defining Scope & Goals | 3. Planning, Design & Project Development | 4. Engineering & Permitting | 5. Construction & Testing | 6. Open for Service |
|                           |                           |                                           |                             |                           |                     |

出典: ATP. Austin Light Rail PROGRESS UPDATE. [https://www.atptx.org/wp-content/uploads/2025/01/ATP\\_Progress\\_Update\\_Summary.pdf](https://www.atptx.org/wp-content/uploads/2025/01/ATP_Progress_Update_Summary.pdf) (2025 年 3 月 6 日閲覧).

図 3-43 初期開通ルートのスケジュール

<sup>165</sup> ATP. City Of Austin, Austin Transit Partnership & CapMetro Solidify Light Rail Implementation Plan. <https://www.atptx.org/city-of-austin-austin-transit-partnership-capmetro-solidify-light-rail-implementation-plan/> (2025 年 3 月 6 日閲覧).

<sup>166</sup> ATP. Austin Light Rail PROGRESS UPDATE. [https://www.atptx.org/wp-content/uploads/2025/01/ATP\\_Progress\\_Update\\_Summary.pdf](https://www.atptx.org/wp-content/uploads/2025/01/ATP_Progress_Update_Summary.pdf) (2025 年 3 月 6 日閲覧).

<sup>167</sup> CapMetro でのヒアリングに基づく (2024 年 11 月 15 日)。

<sup>168</sup> ATP. Austin Light Rail PROGRESS UPDATE. [https://www.atptx.org/wp-content/uploads/2025/01/ATP\\_Progress\\_Update\\_Summary.pdf](https://www.atptx.org/wp-content/uploads/2025/01/ATP_Progress_Update_Summary.pdf) (2025 年 3 月 6 日閲覧).

<sup>169</sup> ATP. Austin Light Rail PROGRESS UPDATE. [https://www.atptx.org/wp-content/uploads/2025/01/ATP\\_Progress\\_Update\\_Summary.pdf](https://www.atptx.org/wp-content/uploads/2025/01/ATP_Progress_Update_Summary.pdf) (2025 年 3 月 6 日閲覧).



2020年の住民投票で支持を得た際には、58億ドルの建設費で、ダウNTOWN駅の地下化を含む20.2milesのライトレールが開通する予定となっていた<sup>170</sup>。しかし、パンデミック後のインフレにより、建設費、建物の解体費及び土地の収用に関わる費用が高額化し、ほぼ倍増の103億ドルにまで膨らんだ<sup>171</sup>。この建設費の増額を巡っては、固定資産税の増率に合意した市民から訴訟を起こされている<sup>172</sup>。

ダウNTOWN駅の地下化は、市のシンボルである州議会議事堂を見通せる景観維持を求める地元住民の声を反映したプランであった<sup>173</sup>。また、過密な地上に線路のための土地を確保すると、道路混雑が悪化することが懸念されたほか、中心市街地を鋭角に曲がることは困難であったため、中心部においては地下化が適すると判断された<sup>174</sup>。しかし、結果的には、工費削減のため地下化は断念し、全て地上を通るルートとなった<sup>175</sup>。これにより、全体的なプロジェクトの規模が縮小し、資金確保の見通しが立った部分をフェーズ1として建設することとした。延伸後の北側の終点であるCRESTVIEW駅では、Red Lineとも乗り換えを可能にし、駅前にトランジットセンターやAffordable Housingを建設するETODの開発プロジェクトが予定されている。FTAのTODプロジェクト補助金から150万ドルを獲得しているが<sup>176</sup>、ライトレール延伸部分の財源確保は、不透明な状況である<sup>177</sup>。



出典: ATP. Austin Light Rail PROGRESS UPDATE. [https://www.atptx.org/wp-content/uploads/2025/01/ATP\\_Progress\\_Update\\_Summary.pdf](https://www.atptx.org/wp-content/uploads/2025/01/ATP_Progress_Update_Summary.pdf) (2025年3月6日閲覧).

図 3-44 開通後のイメージ画像(テキサス大学前)

## 5) 今後の ETOD プロジェクト

CapMetroによれば、合計5か所で新たなETODの計画が進行中である<sup>178</sup>。ライトレール沿線のほか、バス網のトランジットセンターにも開発予定地がある。

いずれのプロジェクトでも、コンセプトは「Mixed Use」のエリア開発で、商業、ビジネス及び住宅を混在させ、様々な階層の人々が公平に雇用、住居等にアクセスできる社会の実現を目指すことである。

<sup>170</sup> KUT News. (2024). Legal showdown threatens to end Austin's light-rail plans, April 24th.

<sup>171</sup> KUT News. (2024). Legal showdown threatens to end Austin's light-rail plans, April 24th.

<sup>172</sup> 同上

<sup>173</sup> CapMetroでのヒアリングに基づく(2024年11月15日)。

<sup>174</sup> 同上

<sup>175</sup> 同上

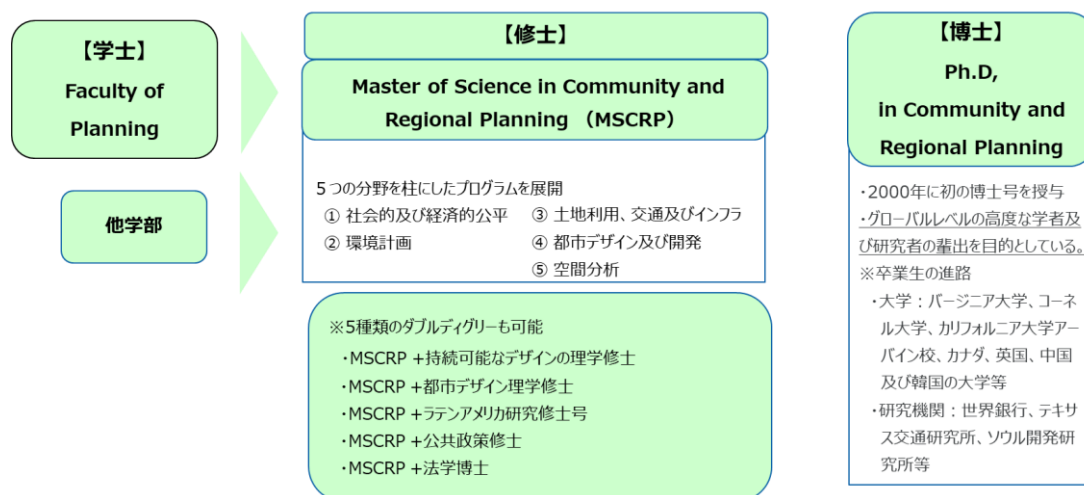
<sup>176</sup> KUT News. (2024). Legal showdown threatens to end Austin's light-rail plans, April 24th.

<sup>177</sup> 同上

<sup>178</sup> CapMetroでのヒアリングに基づく(2024年11月15日)。

### 第3項 テキサス州の交通計画及び都市計画に関わる専門人材の育成

テキサス州では、オースティンにキャンパスのあるテキサス大学オースティン校が建築学部でプランナーを育成している。修士課程は、「コミュニティ・地域計画の理学修士 (Master of Science in Community and Regional Planning, MSCRP)」である。約 100 名が在籍している修士課程であり<sup>179</sup>、地元で毎年潤沢な専門人材を輩出している<sup>180</sup>。都市計画関連のニュース情報サイトを運営する Planetizen 社の都市計画プログラムガイドで全米 9 位 (2023 年) にランクインしており、高い評価を得ている<sup>181</sup>。地元でも人気が高い専攻であり、CapMetro でも多くの卒業生を採用している<sup>182</sup>。



出典: テキサス大学. Master of Science in Community and Regional Planning.  
を基に国土交通政策研究所にて作成  
<https://soa.utexas.edu/planning/masters> (2025 年 3 月 9 日閲覧)

図 3-45 テキサス大学のプランナー育成

48 単位から構成される 2 年間のカリキュラムにおいて、MSCRP では、以下の五つの分野を柱とした学際的な教育が展開されている。学生自身が深めたいと考えている専門性を尊重し、選択科目については、学部内外から柔軟に選択できる。

- ・ 社会的及び経済的公平
- ・ 環境計画
- ・ 土地利用、交通及びインフラ
- ・ 都市のデザイン及び開発
- ・ 空間分析

<sup>179</sup> テキサス大学オースティン校. Community and Regional Planning. <https://soa.utexas.edu/planning> (2025 年 3 月 9 日閲覧)。

<sup>180</sup> CapMetro でのヒアリングに基づく (2024 年 11 月 15 日)。

<sup>181</sup> テキサス大学オースティン校. Community and Regional Planning Program Ranks Ninth in Planetizen's Guide to Urban Planning Programs. <https://soa.utexas.edu/news/community-and-regional-planning-program-ranks-ninth-planetizens-guide-urban-planning-programs> (2025 年 3 月 9 日閲覧)。

<sup>182</sup> CapMetro でのヒアリングに基づく (2024 年 11 月 15 日)。

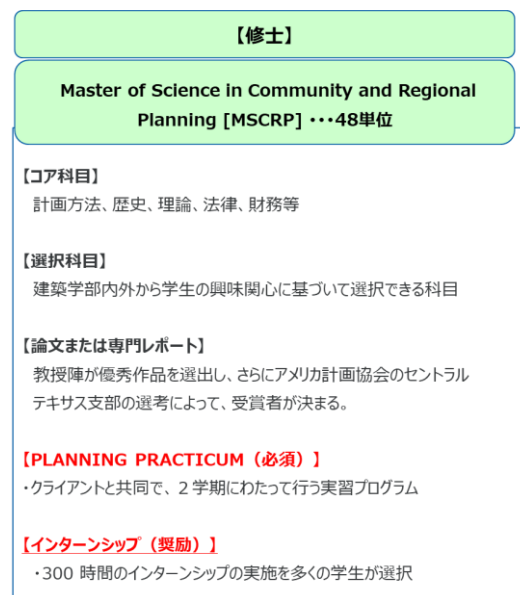


他大学と同様に、プランナーとして実践的な経験を積むことを重視しており、「計画策定実習（PLANNING PRACTICUM）」が必須科目とされている。この実習は、クライアントとなる機関及び企業のメンバーとともに、学生が2学期にわたって課題解決に当たるものであり、一例として、以下のような課題に学生が取り組んでいる<sup>183</sup>。

- ・成長するオースティンのグリーン経済における質の高い雇用の拡大
- ・ジョージタウン自転車マスタープラン
- ・アメリカの公共交通機関における公平性を推進する取組
- ・オースティンのダブスプリングスにおけるコミュニティベースの公園計画
- ・テキサス州ボーモントにおけるコミュニティ中心の研究及び環境計画
- ・オースティンの水路における人種的平等

また、必須とはされていないが、300時間のインターンシップの実施も強く推奨されており、インターンシップの終了後に所定の実施報告手続を行うことによって単位が取得できる<sup>184</sup>。

卒業後1年以内に97%が就職しており、卒業後3年以内のAICP認定率は、80%（2020年度）となっている<sup>185</sup>。



出典: テキサス大学. Master of Science in Community and Regional Planning.  
を基に国土交通政策研究所にて作成  
<https://soa.utexas.edu/planning/masters> (2025年3月9日閲覧)

図 3-46 MSCRP のカリキュラム概要

<sup>183</sup> テキサス大学オースティン校. Planning Work. <https://soa.utexas.edu/planning/work> (2025年3月9日閲覧)。

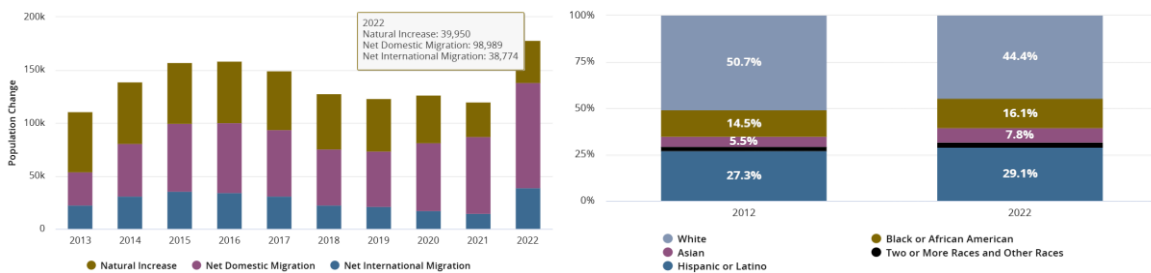
<sup>184</sup> テキサス大学オースティン校. Master of Science in Community and Regional Planning. <https://soa.utexas.edu/planning/masters> (2025年3月9日閲覧)。

<sup>185</sup> テキサス大学オースティン校. Performance Measures. <https://soa.utexas.edu/planning/performance-measures> (2025年3月9日閲覧)。

## 第4節 テキサス州ダラス大都市圏

第3節のオースティン大都市圏では、土地利用及び都市計画の分野での上下間組織の連携がないことが判明した。テキサス州での交通計画と都市計画の連携の実態を深掘りすべく、テキサス州の3大都市圏のうち、ダラス大都市圏について文献調査を行うこととした。

ダラス市単体では、人口約260万人（2022年）だが、フォートワース市及びアーリントン市を含むダラス大都市圏では、州内最大の人口約749万人（2022年）となる<sup>186</sup>。航空宇宙産業、半導体産業、石油及びガス産業等が盛んな地域で、オースティン大都市圏と同様、近年、国内からの移住者を惹きつけているエリアだが、オースティン大都市圏と異なり白人の比率が高い<sup>187</sup>。



出典: テキサス州会計検査院. 2024 Regional Report. <https://comptroller.texas.gov/economy/economic-data/regions/2024/metroplex.php> (2025年3月13日閲覧).

図 3-47 ダラス大都市圏への移住者の推移及び人種の内訳

### 第1項 交通計画と都市計画の連携

ダラス大都市圏の広域連携は、北中部テキサス州政府評議会（North Central Texas Council of Governments、NCTCOG）が担っており、管轄エリアは16郡にわたる。

政府評議会（Council of Governments）とは、広大なテキサス州を24の管轄エリアに分けて設置された広域連携の行政体であるが、傘下の自治体が自主的に参加する協議体の位置付けである。NCTCOGは、適切に会費を納入した自治体から、会長以下の執行役員を毎年選出して運営されているが、NCTCOGの決定には拘束力はなく、郡及び市の政府が持つような権限は有していない<sup>188</sup>。

NCTCOGは、域内の交通計画、環境保全、高齢者及び障がい者対応、警察及び公安、消防及び救急、緊急事態対応、人口統計調査、職業訓練、経済開発等を主な政策領域としている<sup>189</sup>。交通政策を担う機関が、NCTCOG内に設置された地域交通評議会（Regional Transportation Council）であり、域内の自治体及び交通事業者の代表者45名から構成される<sup>190</sup>。地域交通評議会は、NCTCOGの16郡のうち、12郡に対するMPOとしての役割を兼任しており、長期及び短期の交通計画を策定し、採択する。

<sup>186</sup> テキサス州会計検査院. 2024 Regional Report. <https://comptroller.texas.gov/economy/economic-data/regions/2024/metroplex.php> (2025年3月13日閲覧).

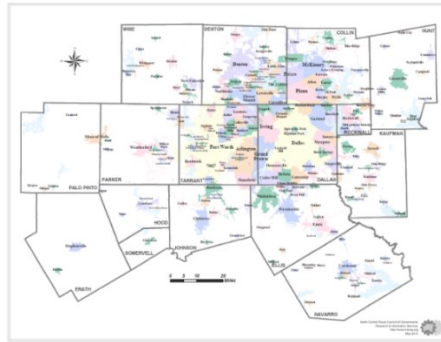
<sup>187</sup> 同上

<sup>188</sup> NCTCOG. Membership in NCTCOG. <https://www.nctcog.org/Executive-Director/Membership> (2025年3月13日閲覧).

<sup>189</sup> NCTCOG. (2021). Strategic Plan for the North Central Texas Council of Governments: 2021-2025.

<sup>190</sup> NCTCOG. Regional Transportation Council. <https://www.nctcog.org/trans/about/committees/regional-transportation-council> (2025年3月13日閲覧).

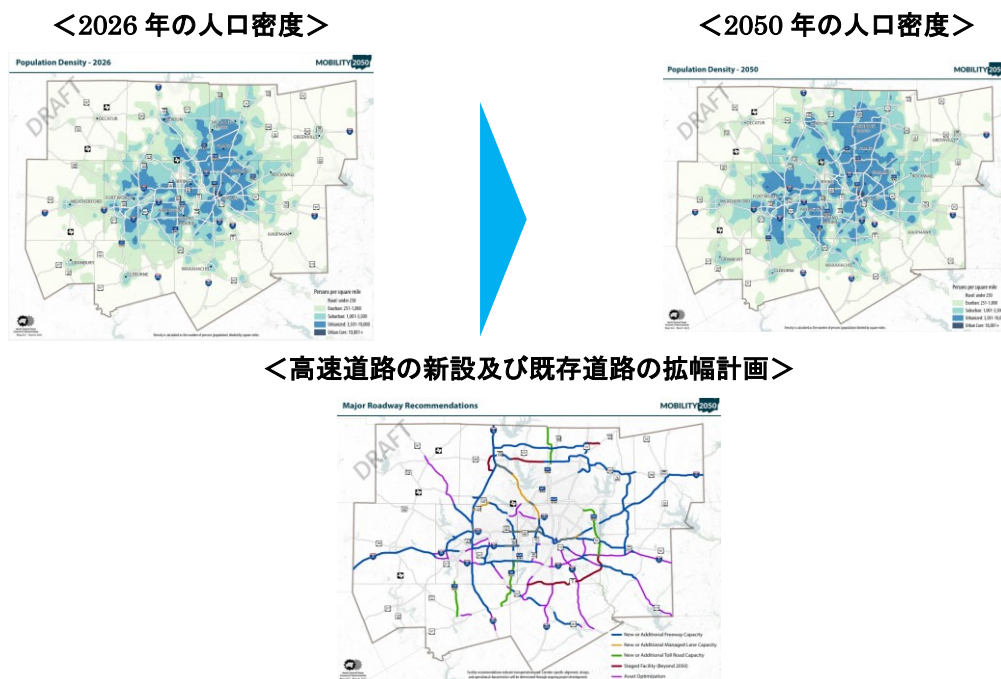
現在は、2022 年 6 月に採択された「Mobility 2045 Update」が有効であるが、2025 年中に次期長期計画である「Mobility 2050」が採択される見通しである。



出典:NCTCOG. 16countyregion. <https://www.nctcog.org/getmedia/4df3506f-5072-406c-b14d-17ce42fe1560/16countyregion.4f9ac2.pdf?lang=en-US>(2025 年 3 月 13 日閲覧).

図 3-48 NCTCOG の管轄エリア

人口流入が続くことが予測されるダラス大都市圏では、2050 年にかけて市街地が北部へ拡大していく見通しとなっている。域内の接続を強化するために、「Mobility 2050」では、高速道路の新設、既存道路の拡幅等、大規模な道路網の拡充が推奨されている。また、この交通計画は、州及び連邦の助成金を導くための青写真である、と説明されている<sup>191</sup>。

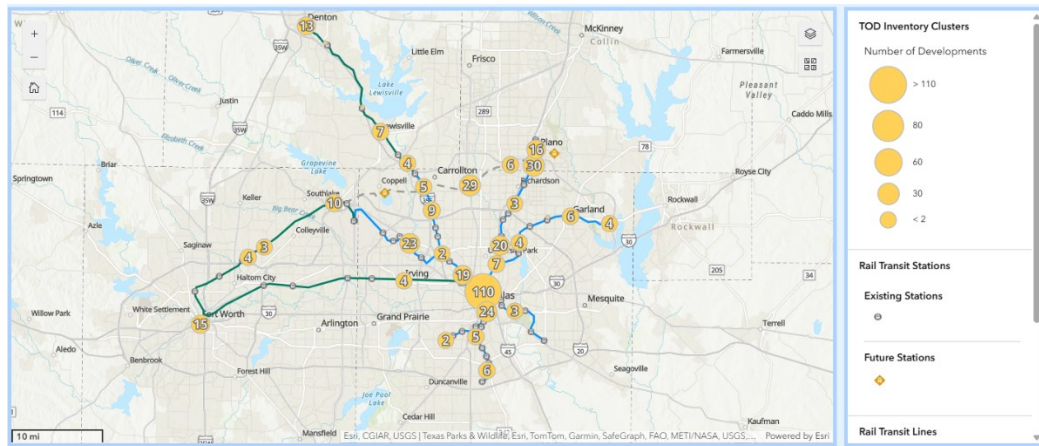


出典:NCTCOG. Mobility 2050 Draft Recommendations. <https://www.nctcog.org/getmedia/be997a64-0f12-4333-9de1-a7eaa4c31e65/Mobility-2050-Draft-Map-Packet.pdf>(2025 年 3 月 13 日閲覧).

図 3-49 Mobility 2050 (ドラフト版)

<sup>191</sup> NCTCOG. Metropolitan Transportation Plan. <https://www.nctcog.org/trans/plan/mtp> (2025 年 3 月 13 日閲覧)。

NCTCOG の交通分野に関わる取組として、土地利用計画プロジェクト (Land Use Planning Projects<sup>192</sup>)、土地利用・交通連携タスクフォース (Coordinated Land Use and Transportation Planning Task Force<sup>193</sup>) 等が存在する。後者は、TOD を推進する会議体だが、いずれも参加自治体へのデータの提供、先行事例の紹介、個別の案件に対する補助金の支給、調査の実施等を行っており、広域での土地利用及び都市計画の策定を行っているわけではない。



出典:NCTCOG. Transit-Oriented Development (TOD) Map. <https://geospatial.nctcog.org/portal/apps/experiencebuilder/experience/?id=67c5447821bd4032bac63452e20c4163> (2025 年 3 月 13 日閲覧).

図 3-50 NCTCOG 管轄エリアでの TOD 事例の分布

ダラス大都市圏の広域交通局は、ダラス高速運輸公社 (Dallas Area Rapid Transit、DART) が担う。1983 年までダラス市が運営していたダラス交通システム (Dallas Transit System、DTS) を継承して DART が設立され、広域を担うようになった。

加盟都市は、DART に売上税を納めることにより交通サービスを受けることができる<sup>194</sup>。そのため、郊外へ行くほど DART のサービスエリアはまばらになり、NCTCOG の 16 郡及び MPO の 12 郡よりも小さなエリアを対象としている。それでも、DART のサービスエリアは約 700mile<sup>2</sup> (約 1,813km<sup>2</sup>) に及び、日本で 2 番目に面積が大きい岩手県よりも広く、1996 年に開通したライトレールは、全米最長の営業距離 93miles (約 150km) かつ 5 駅を結ぶネットワークを有する<sup>195</sup>。

DART は、長期の交通計画「2045 Transit System Plan」を策定しており、その中で「土地利用・経済開発 (Land Use and Economic Development)」に関する計画を定めている。これは、沿線での TOD プロジェクトの展開のことであり、DART では、「TOD ポリシー (Transit Oriented Development Policy)」を定め、協業する事業者及び自治体向けにガイドライン (TRANSIT ORIENTED DEVELOPMENT GUIDELINES) を提供している。

<sup>192</sup> NCTCOG. Land Use Planning Projects. <https://www.nctcog.org/trans/plan/Land-Use/Land-Use-Projects> (2025 年 3 月 13 日閲覧)。

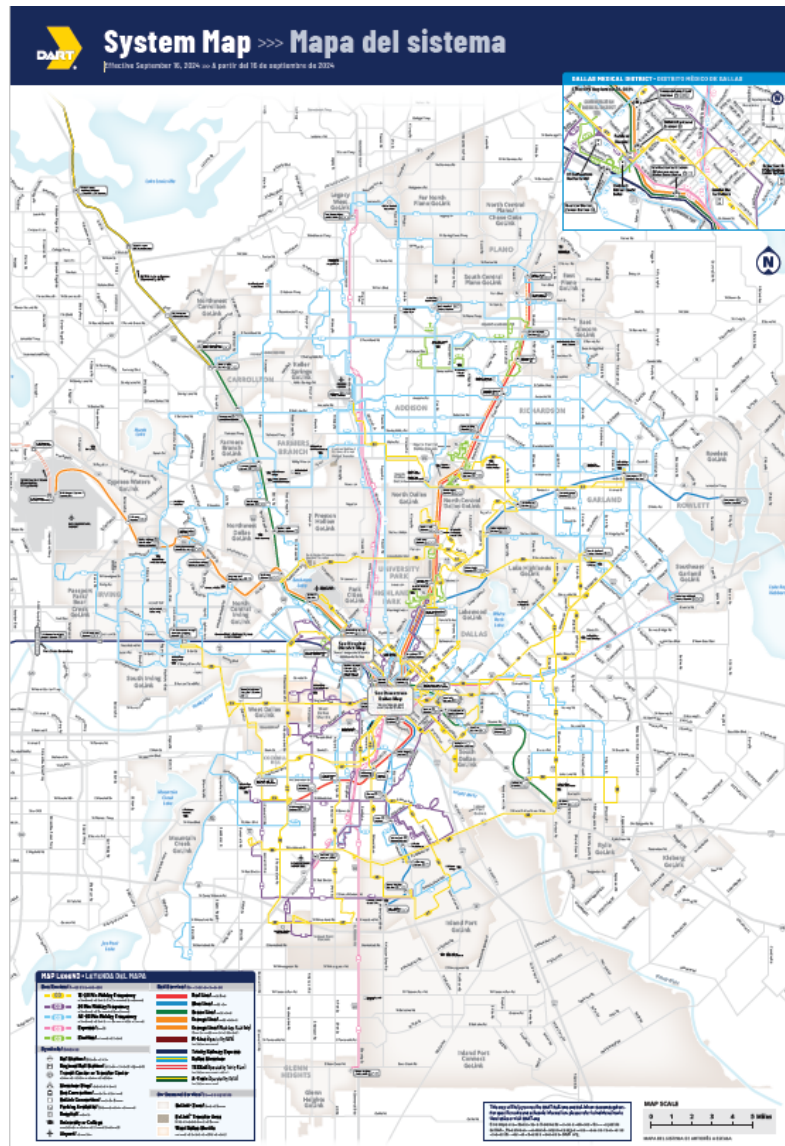
<sup>193</sup> NCTCOG. Transit-Oriented Development. <https://www.nctcog.org/trans/plan/Land-Use/tod> (2025 年 3 月 13 日閲覧)。

<sup>194</sup> DART. DART History. <https://www.dart.org/about/about-dart/about-dart/dart-service-area/dart-history#dartHistory> (2025 年 3 月 13 日閲覧)。

<sup>195</sup> 同上



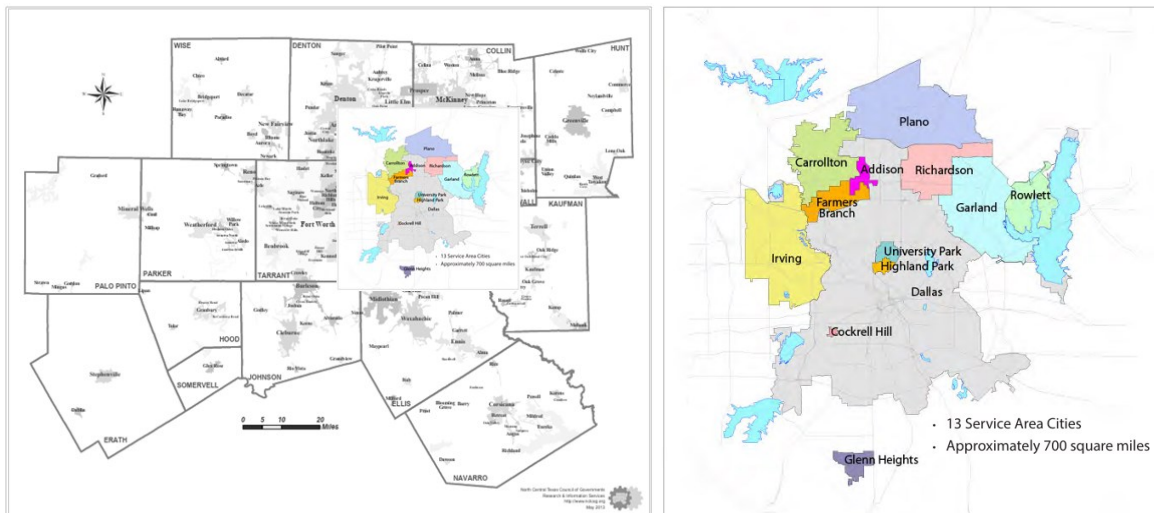
今後の都市圏の成長に対応するため、DARTでは、鉄道、ライトレール及びバス網の拡張を予定しており、その沿線でもTODを展開する。「2045 Transit System Plan」の中では、DARTとサービスエリアに加盟する自治体との役割分担が明示されている<sup>196</sup>。ダラス大都市圏では、この範囲内においての交通計画と都市計画の連携が行われていることが確認できた。



出典: DART. Schedules and Maps. <https://a.msip.securewg.jp/doc/docview/viewer/docN389B2B0545EAbbd98b9a89fe7b8235a63b592466d1ef75e36588387c637676a52aad90ae31c8> (2025 年 3 月 13 日閲覧).

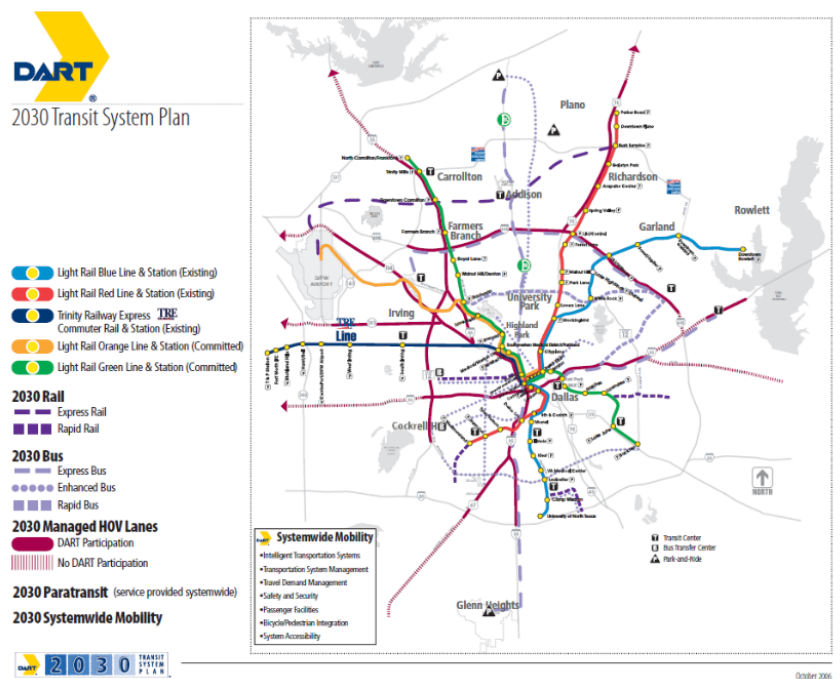
図 3-51 DART の交通システム

<sup>196</sup> DART. (2022). 2045 Transit System Plan Shaping DART's New Mobility Future.



出典: DART. DALLAS AREA RAPID TRANSIT REFERENCE BOOK. <https://www.dart.org/about/about-dart/about-dart/dart-service-area> (2025 年 3 月 13 日閲覧).

図 3-52 DART のサービスエリア



出典: DART. DART 2030 Transit System Plan Map. <https://www.dart.org/about/plans-projects-and-initiatives/expansion> (2025 年 3 月 13 日閲覧).

図 3-53 2030 年に向けた拡張計画



# Land Use & Economic Development



LEAD CO-LEAD SUPPORT

| What                                                                                                                                                                                                                                                                            | When Timeframe |                      |                     |                     | Who Responsible |              |                 |                |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|----------------------|---------------------|---------------------|-----------------|--------------|-----------------|----------------|
|                                                                                                                                                                                                                                                                                 | ON-GOING       | SHORT-TERM (1-5 yrs) | MID-TERM (6-10 yrs) | LONG-TERM (10+ yrs) | DART            | DART CITIES* | AGENCY PARTNERS | PRIVATE SECTOR |
| <b>GOALS AND ACTIONS</b>                                                                                                                                                                                                                                                        |                |                      |                     |                     |                 |              |                 |                |
| <b>GOAL 1:</b> Enhance quality of life through coordinated development of pedestrian & non-motorized environments                                                                                                                                                               |                |                      |                     |                     |                 |              |                 |                |
| <b>ACTION 1.1</b> Encourage direct connections for pedestrian and alternative modes to transit stops and stations from surrounding development                                                                                                                                  |                |                      |                     |                     | LEAD            | CO-LEAD      |                 |                |
| <b>ACTION 1.2</b> Continue to monitor and review new development and provide recommendations for sidewalk or multi-use trail improvements as part of design review process                                                                                                      |                |                      |                     |                     | CO-LEAD         | LEAD         |                 |                |
| <b>ACTION 1.3</b> Develop station area program to fund and/or build sidewalks or multi-use paths within 1/4-mile of priority stations in coordination with cities & regional agencies                                                                                           |                |                      |                     |                     | CO-LEAD         | CO-LEAD      |                 |                |
| <b>GOAL 2:</b> Increase transit ridership through coordinated land use planning and quality development                                                                                                                                                                         |                |                      |                     |                     |                 |              |                 |                |
| <b>ACTION 2.1</b> Foster relationships with local communities, governmental entities and private sector for coordinated planning, development and financial tools in station areas                                                                                              |                |                      |                     |                     | LEAD            | CO-LEAD      |                 |                |
| <b>ACTION 2.2</b> Promote DART's Transit Oriented Development (TOD) policy and guidelines as a resource for station area planning and development                                                                                                                               |                |                      |                     |                     | LEAD            | CO-LEAD      |                 |                |
| <b>ACTION 2.3</b> Track new development, underutilized land and vacant property to highlight economic benefit and future opportunities in cooperation with cities                                                                                                               |                |                      |                     |                     | LEAD            | CO-LEAD      |                 |                |
| <b>ACTION 2.4</b> Encourage development of station area plans and zoning to optimize stations as community assets                                                                                                                                                               |                |                      |                     |                     | LEAD            | CO-LEAD      |                 |                |
| <b>ACTION 2.5</b> Utilize DART staff and consultants to assist interested cities in creating station area plans                                                                                                                                                                 |                |                      |                     |                     | LEAD            | CO-LEAD      |                 |                |
| <b>GOAL 3:</b> Enhance the value of DART property and assets by designing transit facilities to accommodate future TOD                                                                                                                                                          |                |                      |                     |                     |                 |              |                 |                |
| <b>ACTION 3.1</b> Evaluate underutilized parking lots for future TOD opportunities                                                                                                                                                                                              |                |                      |                     |                     | LEAD            | CO-LEAD      |                 |                |
| <b>ACTION 3.2</b> Design transit facility elements such as parking circulation and access to accommodate future TOD                                                                                                                                                             |                |                      |                     |                     | LEAD            | CO-LEAD      |                 |                |
| <b>ACTION 3.3</b> Orient platform and infrastructure placement in anticipation of reallocating surface parking for future TOD and shared use parking structures                                                                                                                 |                |                      |                     |                     | LEAD            | CO-LEAD      |                 |                |
| <b>ACTION 3.4</b> Develop a collaborative process with cities to redevelop prioritized DART and/or City properties for TOD                                                                                                                                                      |                |                      |                     |                     | CO-LEAD         | CO-LEAD      |                 |                |
| <b>ACTION 3.5</b> Encourage solicited and/or unsolicited proposals from developers for TOD at underutilized station parking on DART property                                                                                                                                    |                |                      |                     |                     | LEAD            | CO-LEAD      |                 |                |
| <b>GOAL 4:</b> Contribute to the on-going economic vitality of Service Area cities, while expanding a range of housing and employment options for diversified populations                                                                                                       |                |                      |                     |                     |                 |              |                 |                |
| <b>ACTION 4.1</b> Coordinate the development of livable communities around transit facilities through planning efforts with governmental entities and communities early in the development process to enhance multi-modal access and ensure appropriate transit supportive uses |                |                      |                     |                     | CO-LEAD         | CO-LEAD      |                 |                |
| <b>ACTION 4.2</b> Use appropriate method of disposing of DART property for TOD projects to achieve specific development objectives, incorporate Service Area cities' housing and employment goals, and demonstrate a financial benefit to DART                                  |                |                      |                     |                     | CO-LEAD         | CO-LEAD      |                 |                |
| <b>ACTION 4.3</b> Encourage public-private partnerships in underdeveloped station areas to build community facilities, housing, and/or new employment options                                                                                                                   |                |                      |                     |                     | CO-LEAD         | CO-LEAD      |                 |                |

\*DART cities may require a new city council resolution or management directive to devote city resources to a particular action.

出典: DART. 2045 Transit System Plan. <https://www.dart.org/about/project-and-initiatives/expansion/2045-transit-system-plan> (2025 年 3 月 13 日閲覧).

図 3-54 土地利用及び経済開発目標

## 第4章 イタリアにおける交通計画と都市計画の連携に関する事例調査

イタリアは、我が国ほど人口減少が進んでいない一方で、車の保有率が高く、スプロール化が進行している点など、我が国が抱える課題と同様のものも存在する。

本章では、エミリア・ロマーニャ州ボローニャ市、トスカーナ州フィレンツェ市及びロンバルディア州ミラノ市について、交通計画と都市計画の計画間連携及び特徴的な取組を報告する。

### 第1節 エミリア・ロマーニャ州ボローニャ市

#### 第1項 交通計画及び都市計画に係る法体系

州が策定する都市計画は、エミリア・ロマーニャ州の地域法 (Legge Regionale 20/2000) 第 23 条の規定により作成が義務付けられている地域開発計画 (Piano Territoriale Regionale、PTR) である。また、州は、交通計画として地域法 (Legge regionale 30/1998) に基づき地域総合交通計画 (Piano regionale integrato dei trasporti、Prit) を策定している。Prit は、総合地域交通計画として、公共交通、自転車、徒歩等の移動政策についてのガイドラインの役割を果たすと同時に、他の計画及び上位計画との連携も図っている<sup>197</sup>。なお、PTR は、Prit の要素を取り込み、整合を取ることが地域法 (Legge regionale 24/2017) 第 40 条で求められており、PTR と Prit は、法的に連携が図られている。

県が策定する都市計画は、地域法 (Legge regionale 24/2017) 第 42 条に定められている広域開発計画 (Piano territoriale di area vasta、PTAV) である。また、この PTAV には、交通計画も含まれている。また、大都市圏は、大都市圏開発計画 (Piano Territoriale Metropolitano、PTM) を策定する。市町村は、市町村総合都市計画 (Piano Regolatore Generale、PRG) に相当する総合都市計画 (Piano Urbanistico Generale、PUG) を策定し、これには、一部交通計画が含まれている。

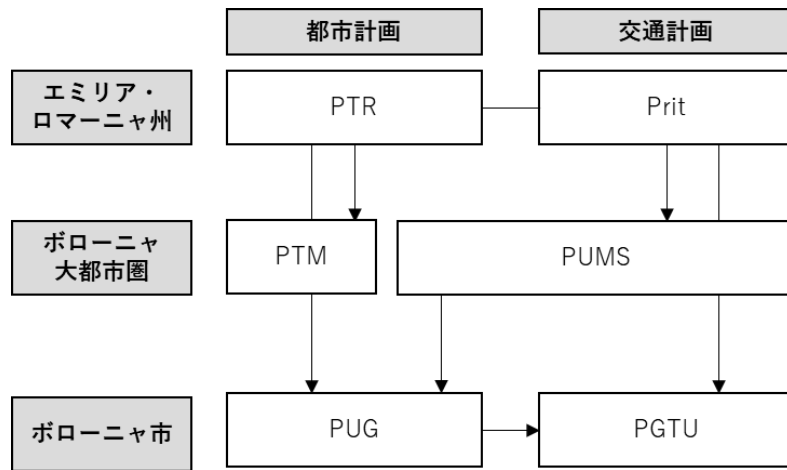
#### 第2項 ボローニャ市の交通計画と都市計画の連携

##### 1) 計画間の連携

ボローニャ市では、ボローニャ大都市圏が策定した持続可能な都市交通計画 (Piano Urbano della Mobilità Sostenibile、PUMS) で定めた都市交通計画の実現に向けた目標を達成するための短期的な取組を示した計画として、総合都市交通計画 (Piano Generale del Traffico Urbano、PGTU) を策定している。PUMS の策定と PGTU 及び PUG の策定を連携させて行うことにより、PUMS の要素を PGTU 及び PUG に反映させ、相互に整合性を取ることができるようなプロセスを採用している<sup>198</sup>。

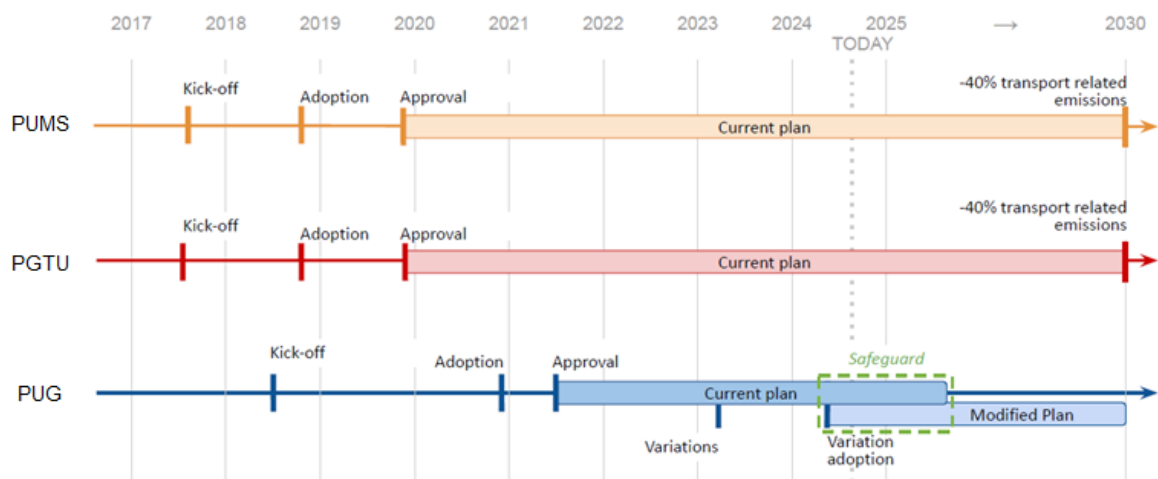
<sup>197</sup> <https://mobilita.regione.emilia-romagna.it/pianificazione/prit-piano-regionale-integrato-dei-trasporti> (2025 年 3 月 13 日閲覧)。

<sup>198</sup> ボローニャ市でのヒアリングに基づく (2024 年 12 月 6 日訪問)。また、ボローニャ市 PGTU にも同様の記載がある。



出典：国土交通政策研究所にて作成

図 4-1 ボローニャ市の交通計画及び都市計画に係る計画体系



出典：ボローニャ市提供

図 4-2 ボローニャ市における計画間の策定スケジュール

## 2) モーダルシフトの目標設定及び計画間連携

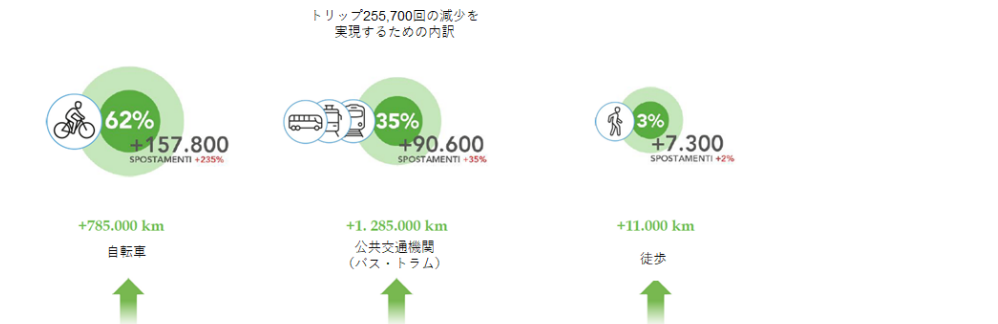
これらの計画の長期的な戦略目標は、パリ協定に従い、交通による CO<sub>2</sub> 排出量を 2030 年までに 1990 年対比で 40%削減することを掲げている。PUMS では、その 40%を削減するために、自家用車による交通量の削減（28%）及び車両の脱炭素化（12%）に取り組むこととしている<sup>199</sup>。

この実現に向け、ボローニャ市では、自動車による移動（トリップ）について 25 万 5,700 回の減少が必要で、この減少分を代替する交通手段として、バス、トラム等の公共交通機関で 35%、自転車及び徒歩による移動で 65%を担う必要があるとしている。

そのため、PGTU 及び PUMS では、自転車及び徒歩による移動を行う「人」を中心とした計画を策定しており、歩行者専用道路及び自転車専用道路の拡張、歩行者の安全確保等の点に主眼が置かれている。また、このような交通計画は、駐輪場の確保、公共スパー

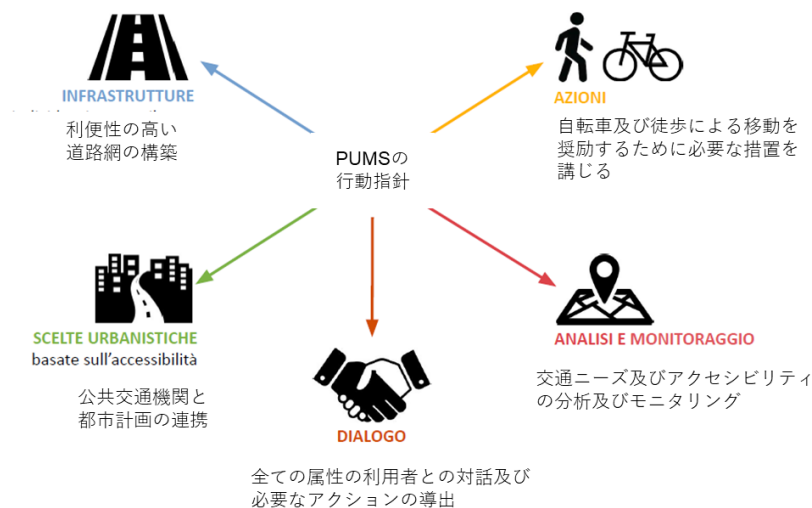
<sup>199</sup> ボローニャ市でのヒアリングに基づく（2024 年 12 月 6 日訪問）。

スの再開発等の空間計画及び都市計画との連携が求められることから、都市計画を考慮した上で交通計画を定めることが PGTU 及び PUMS には明記されている。特に、PUMS では、交通計画と空間計画及び都市計画との連携が行動指針として明記され、ボローニャ市では交通計画と都市計画を連携させた政策が推進されている。



出典:ボローニャ市. ボローニャ市のマルチモーダルシフト目標値<sup>200</sup>. を国土交通政策研究所加工

図 4-3 ボローニャ市のマルチモーダルシフト目標値



出典:ボローニャ市. PUMS における行動指針<sup>201</sup>. を国土交通政策研究所加工

図 4-4 PUMS における行動指針

### 3) 住民との合意形成

ボローニャ市の PUMS 及び PGTU の策定に当たっては、市民及び利害関係者等との対話による合意形成を重視しながら進められた。対話による合意形成を採用した主な理由は、地域単位での交通に関する課題及び問題の把握と、これらを集約してどのように都市政策と結びつけるかを検討することにある。また、異なる立場に応じた様々な視点を得ることにより政策をブラッシュアップし、実効性を高めることを企図している。実際に対話を行

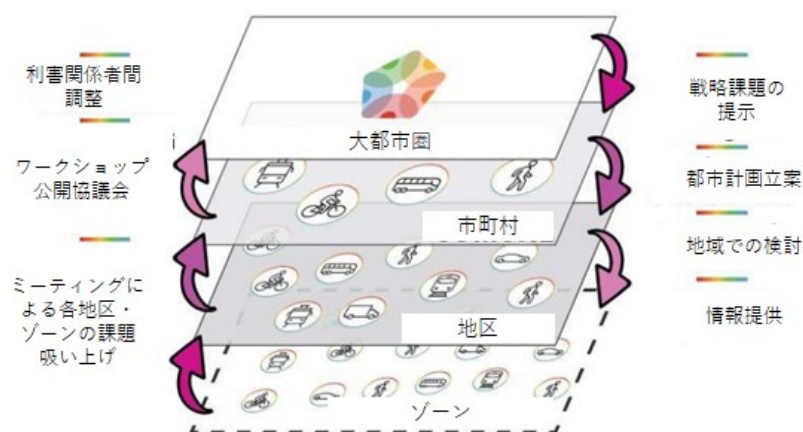
<sup>200</sup> ボローニャ市提供。

<sup>201</sup> 同上

う際には、以下の方法が採用された。

- ・各地区のインフォメーションポイント、印刷物及び専用ウェブサイトによる情報提供
- ・各地区で開催される公開協議会及びワークショップを通じた意見集約

さらに、インターネットによる 3,726 人からの意見収集、関連団体を始めとした利害関係者との意見交換等、約 6,000 人が関与し、PUMS 及び PGTU が策定された。



出典:ボローニャ市. 住民との合意形成スキーム<sup>202</sup>. を国土交通政策研究所加工  
図 4-5 住民との合意形成スキーム



出典:ボローニャ市. ボローニャ市の交通政策<sup>203</sup>. を国土交通政策研究所加工  
図 4-6 ボローニャ市の交通政策

<sup>202</sup> ボローニャ市提供。

<sup>203</sup> 同上

#### 4) トラムの導入

2025 年現在、ボローニャ市内の主な交通手段はバス（トロリーバスを含む。）である。しかし、このバスは、時間帯によっては非常に混雑し、また、運行間隔が短くなることにより、バスの定時運行に支障をきたす状況となっている。具体的には、ボローニャの主な都市交通網の 10 路線は、ピーク時の 1 時間当たりの運行頻度が 6 便を下回ることがなく、最大で 20 便に達している。また、特に郊外部から市内中心部へ向かう 7 路線では、平均乗客数が 100 人を超える過密な状態となっている。

| Linee portanti | Intervallo tra le corse (punta) | Intervallo tra le corse (medio) | Media Pax/giorno | Media Pax Saliti /Corsa |
|----------------|---------------------------------|---------------------------------|------------------|-------------------------|
| 11             | 6'                              | 8'                              | 24.958           | 119                     |
| 13             | 5'                              | 7'                              | 33.082           | 138                     |
| 14             | 4'                              | 6'                              | 33.856           | 121                     |
| 19             | 5'                              | 8'                              | 29.555           | 141                     |
| 20             | 4'                              | 6'                              | 30.048           | 107                     |
| 21             | 9'                              | 12'                             | 13.632           | 97                      |
| 25             | 6'                              | 9'                              | 19.865           | 106                     |
| 27             | 3'                              | 5'                              | 39.679           | 118                     |
| 32             | 7'                              | 12'                             | 4.881            | 35                      |
| 33             | 8'                              | 13'                             | 4.755            | 37                      |

出典:PUMS. Documenti. <https://pumsbologna.it/Documenti>(2025 年 3 月 13 日閲覧).

図 4-7 バスの運行状況

この状況を改善するため、PUMS では、「Red Line」「Green Line」「Blue Line」のトラム路線の新設を掲げている。トラム導入の財源は、国家復興・レジリエンス基金等から拠出を受けた約 11 億ユーロのうち、約 7 億 4 千万ユーロが充てられる。



出典:ボローニャ市. Linee tram in corso di realizzazione<sup>204</sup>. を国土交通政策研究所加工

図 4-8 ボローニャ市に新設予定のトラム路線図

ボローニャ市によれば、バスの代替手段として地下鉄も検討されたが、駅の設置場所及び利便性等を考慮し、最終的にトラムの新設が採用された<sup>205</sup>。なお、トラム導入に当たっ

<sup>204</sup> ボローニャ市提供。

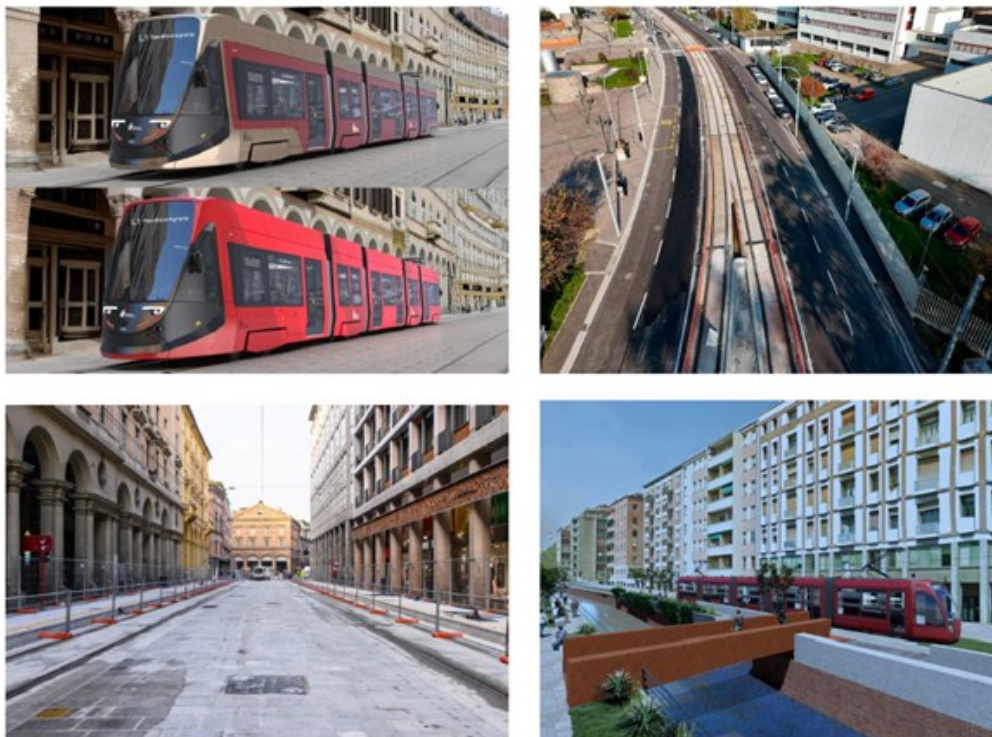
<sup>205</sup> ボローニャ市へのヒアリングに基づく（2024 年 12 月 6 日訪問）。



ては、住民からの反対意見も散見されたが、PUMS 及び PGTU による対話を重ねるプロセスの中で徐々に解消していった<sup>206</sup>。

新設される予定のトラム路線から 300m 以内に居住する住民数は、約 26 万人<sup>207</sup>であり、トラムを利用できる住民は、ボローニャ市の人口約 40 万人のうち 60%以上を占めることになる。また、トラムの新設に伴い、路線バスについても、トラムとの乗継を良くする等の運行の見直しが検討されている<sup>208</sup>。

また、新設されるトラム路線は、運行時間は午前 5 時から午前 0 時までの 19 時間、運行頻度はピーク時に 3 分から 5 分程度の間隔で運行することを予定している。また、4 路線で 96 両の車両が必要とされている。



(写真左上)ボローニャ市で導入予定の Red Line の車体について住民にアンケートが行われている。

(写真右上)既存の車道の中央を通過するようにトラム路線が建設される予定。

(写真左下)旧市街地の石畳の道もトラムが走行するが、歩道とトラムが分離されて整備される予定。

(写真右下)市街地を走行するトラムイメージ図。

出典: ボローニャ市提供

図 4-9 トラム導入のイメージ

## 5) 自転車利用の促進

ボローニャ市が掲げる目標を達成するためには、自動車による移動を徒歩及び自転車による移動に転換していくことが不可欠である。また、PUMS 及び PGTU の策定の基礎となった調査分析によれば、ボローニャ市における自家用車による移動のうち、移動距離が

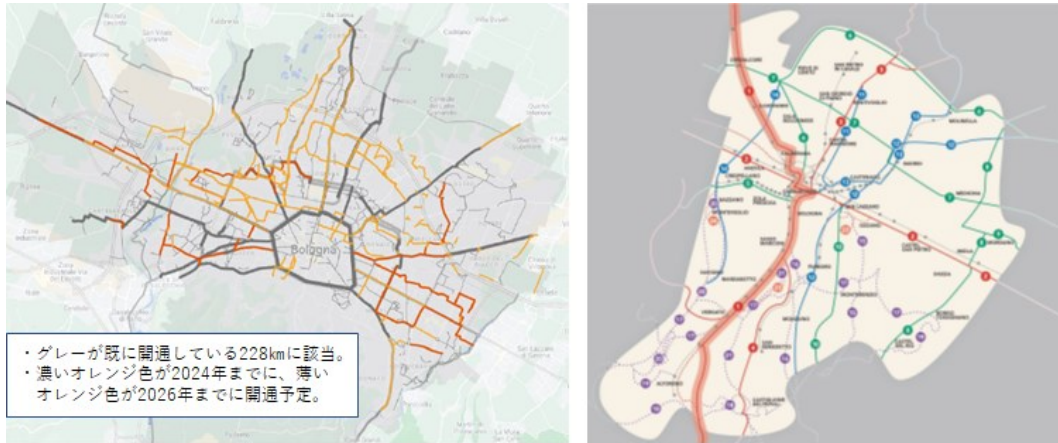
<sup>206</sup> ボローニャ市へのヒアリングに基づく（2024 年 12 月 6 日訪問）。

<sup>207</sup> 同上

<sup>208</sup> 同上

5km を超えない移動が約 49%を占めていた。さらに、1km を超えない移動が占める割合は 16%となっており、自転車利用の拡大余地が大きかった<sup>209</sup>。これらを踏まえ、PUMS では、自転車道（サイクル・ネットワーク）の拡張を掲げている。拡張するサイクル・ネットワークは、「日常利用の利便性を高めるネットワーク」と「国内外からの観光客向けのネットワーク」の 2 種類に分けられている。このうち、前者のネットワークについては、2023 年 3 月時点で 228 kmに及んでおり、2024 年度に 32 km、2026 年度までに更に 65 km延長され、総距離 325km のサイクル・ネットワークになる見通しである<sup>210</sup>。

左: 日常利用の利便性を高めるネットワーク      右: 国内外からの観光客向けのネットワーク



出典: ボローニャ市. ボローニャ市のサイクル・ネットワーク<sup>211</sup>. を国土交通政策研究所加工

図 4-10 ボローニャ市のサイクル・ネットワーク

サイクル・ネットワークを構成する自転車道は、自動車道と区分され、バス及び自転車専用レーンとして道幅 4.3m 以上の確保が推奨され、さらに、歩行者道路として少なくとも幅 2m 以上の確保が推奨されている。また、自転車道上のマンホールの位置及び段差についても考慮することが求められており、サイクリストの安全が確保される仕様となっている。

ボローニャ市では、安全に自転車を保管できる場所として、主要鉄道駅にベロステーション（無人の大型地下駐輪場施設）の設置を進めているほか、バス等の停留所には、簡易的な駐輪ラックの設置を進めている<sup>212</sup>。また、トラムの新設に併せて、このような駐輪施設も並行して設置される予定となっている。

これらの取組により、ボローニャ市では、2017 年から 2022 年の間に自転車利用者が 20.3%増加した<sup>213</sup>。

<sup>209</sup> ボローニャ市へのヒアリングに基づく（2024 年 12 月 6 日訪問）。

<sup>210</sup> 同上

<sup>211</sup> ボローニャ市提供。

<sup>212</sup> ボローニャ大都市圏 SUMP によれば、ベロステーションは、人口 5,000 人につき 1 か所、駐輪ラックは、利用者見込み 20 人につき 1 台の設置が推奨されている。

<sup>213</sup> ボローニャ市へのヒアリングに基づく（2024 年 12 月 6 日訪問）。

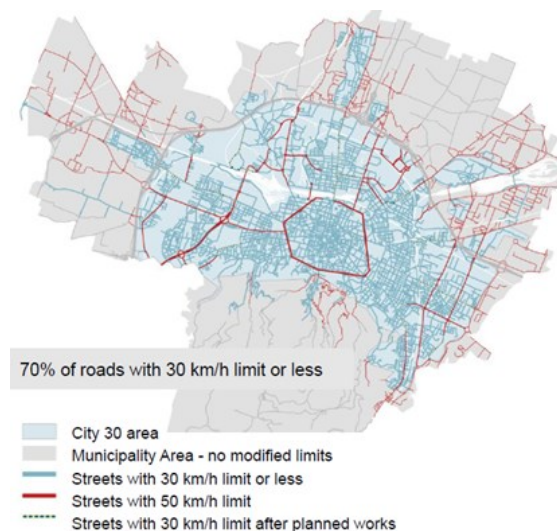


出典：国土交通政策研究所にて撮影（2024 年 12 月）

図 4-11 自転車道の様子

#### 6) 歩行者の安全確保のための自動車の時速制限(Città 30)

自家用車から自転車及び徒歩による移動へのシフトを推進するため、ボローニャ市では、市内中心地の一定のエリアで、自動車の制限速度を時速 50km から時速 30km に下げる「Città 30」を推進している。イタリアでは、Città 30 のような特定区域における制限速度を抑制する場合、道路交通法第 36 条により PGTU にその旨を記載することが定められている。そのため、ボローニャ市でも、PGTU で Città 30 の適用を定めている<sup>214</sup>。なお、ボローニャ市の Città 30 は、イタリアの主要都市として初めて導入された自家用車の制限速度規制である。



出典：ボローニャ市提供

図 4-12 Città 30 の適用範囲

<sup>214</sup> ボローニャ市. PGTU. <https://www.comune.bologna.it/servizi-informazioni/piano-generale-traffico-urbano> (2025 年 3 月 13 日閲覧) .

ボローニャ市では、Città 30 を 2023 年 7 月より試験的に導入し、2024 年 1 月に本格導入した。Città 30 導入前の時速 30km 制限道路は、市内中心部の約 30%であったが、Città 30 導入後は 70%（最も人口密度の高い地域に限定すれば 90%）に達している。また、現在、時速 50km が適用される道路は、中心市街地の外周部分に限られている。

Città 30 が適用されている道路は、約 500 か所の専用標識及び約 300 か所の路面標示の新設により周知されている<sup>215</sup>。また、Città 30 が適用される地域内の速度超過は、罰金の対象となるが、違反の摘発は、速度超過判定カメラ等の機器によるものではなく、地元警察が巡回して行う。

Città 30 の導入により、交通事故総数は約 13%減少し、死亡者数は約 49%減少した<sup>216</sup>。また、歩行者の死亡者数は 0 名であり、これは、ボローニャ市の死亡者数統計のデータが取得できる 1991 年から現在に至るまでで初めてのことであり<sup>217</sup>。モビリティ全般の利用にも変化があった。自動車交通量は、年間約 5%減少し、コロナ禍後に続いていた自動車交通量増加のトレンドが変化している<sup>218</sup>。また、自転車の交通量は、大幅に増加しており、2024 年には、対前年比で自転車による移動が 10%増加した<sup>219</sup>。RideMovi 社が運営する自転車シェアリングサービスも利用回数 300 万回を超えた<sup>220</sup>。

この結果、2024 年のシェアリングサイクル及び通常の自転車の利用割合は、2023 年と比較して 69%増加する見込みであり<sup>221</sup>、自動車による移動から自転車による移動へのシフトが進むと同時に、歩行者に優しい道路及び空間の設計が行われていることがわかる。

## 7) 交通制限区域(ZTL・eZTL)

ボローニャ市では、中心市街地に自動車による進入を禁止する ZTL (Zone a Traffico Limitato) が設定されている。この ZTL は、ボローニャ市では PGTU に定められている法的根拠のある制度で、2005 年から導入されている。ZTL は、約 3.2 km<sup>2</sup>のエリアで、中心市街地の約 80%を占める。ZTL への入り口は、18 か所あり、入り口には標識が設置され、侵入した場合に車両を特定することが可能な監視カメラが設置されている。進入禁止時間は、午前 7 時から午後 8 時までとなっている。この ZTL の導入により、中心市街地へ進入する車両は、導入前の 2003 年には約 52,100 台であったものが、2023 年には約 22,800 台に減少しており、一定の成果を挙げている。

2020 年に、環境基準に準拠した ZTL として eZTL が導入された。これは、従来の ZTL では住民又は一定の許可を得た車両は、ZTL に進入することができたが、この基準に車両の環境性能を加味した内容となっており、自動車の環境基準であるユーロ 5 を満たさない

<sup>215</sup> ボローニャ市. PGTU. <https://www.comune.bologna.it/servizi-informazioni/piano-generale-traffico-urbano> (2025 年 3 月 13 日閲覧)。

<sup>216</sup> ボローニャ市. Città 30. <https://www.comune.bologna.it/notizie/citta30-dati-primo-anno> (2025 年 3 月 13 日閲覧)。

<sup>217</sup> 同上

<sup>218</sup> 同上

<sup>219</sup> 同上

<sup>220</sup> ボローニャ市へのヒアリングに基づく (2024 年 12 月 6 日訪問)。

<sup>221</sup> 同上



車両<sup>222</sup>が ZTL に進入することを禁止している<sup>223</sup>。また、進入許可を得ている住民が、その権利を放棄した場合及び環境適合性を満たさないためにその権利が取り消された場合には、モビリティボーナスを申請することができる。このモビリティボーナスは、公共交通機関、タクシー、カーシェアリング、シェアサイクル等に使用することができる。支給される金額は、放棄した権利の種類に応じ 500 ユーロから 1,000 ユーロとなっている<sup>224</sup>。



(写真左上)ZTL の適用範囲。

(写真左下)ZTL の入口の様子。看板で進入禁止の案内が表示されている。

(写真右上)ZTL の入口に設置された監視カメラの様子。

出典: ボローニャ市提供

図 4-13 ZTL の適用地域

#### 8) モビリティ・マネージャーの設置

イタリアでは、省令 (D.M. 179/2021) により、従業員 100 名以上の企業及び人口 5 万人以上の市町村に対し、モビリティ・マネージャーの設置を義務付けている。企業が設置するモビリティ・マネージャーは、従業員の通勤手段を持続可能な交通手段に切り替えることを推進する使命を負う。具体的には、ライドシェア、カーシェア、公共交通機関、自転車及び徒歩の利用を促進し、自家用車による通勤の減少を推進する計画 (Piano spostamenti casa-lavoro, Pscl) を策定しなければならない。また、市町村が設置するモビリティ・マネージャーは、エリア・モビリティ・マネージャーと呼ばれ、企業のモビリティ

<sup>222</sup> 窒素酸化物 (NO<sub>x</sub>) の排出量が、ガソリン車において 60mg/km、ディーゼル車において 180mg/km を超える車両 (ディーゼル車においては、粒子状物質 (PM) の排出量が 5mg/km を超える車両も含まれる。)

<sup>223</sup> ボローニャ市. ZTL. <https://www.comune.bologna.it/servizi-informazioni/zona-traffico-limitato-ztl> (2025 年 3 月 13 日閲覧)。

<sup>224</sup> ボローニャ市. ZTL. <https://www.comune.bologna.it/servizi-informazioni/zona-traffico-limitato-ztl> (2025 年 3 月 13 日閲覧)。

イ・マネージャーの Pscl の立案及び推進支援、市町村及び地域の交通機関による連携体制構築の推進支援等を担う。

ボローニャ市では、2023 年度末にモビリティ・マネージャーの設置企業数が 95 社に達し、市内全 19 万 3 千人の労働者のうち、モビリティ・マネージャーが設置されている企業に勤務する従業員が約 7 万 2 千人、Pscl を策定している企業に勤める従業員が約 6 万 7 千人となっており、企業が積極的に持続可能な交通手段の利用を推進している。

ボローニャ市においてモビリティ・マネージャー制度の導入が進んでいる一つの要因として、モビリティ・マネージャーを設置した場合のインセンティブ制度の存在がある。例えば、モビリティ・マネージャーを設置している企業の従業員が自転車通勤を行った場合、その従業員は 1 km 当たり 0.2 ユーロの補助金（上限月額 50 ユーロ）の支給を受けることができる<sup>225</sup>。また、駐輪場及びシェアサイクルの利用料補助等も行われている。なお、いずれのインセンティブについても、エミリア・ロマーニャ州が 80%、企業が 20%を負担している<sup>226</sup>。

---

<sup>225</sup> ボローニャ市. PGU. <https://www.comune.bologna.it/servizi-informazioni/piano-generale-traffico-urbano> (2025 年 3 月 13 日閲覧)。

<sup>226</sup> ボローニャ市へのヒアリングに基づく (2024 年 12 月 6 日訪問)。



## 第2節 トスカーナ州フィレンツェ市

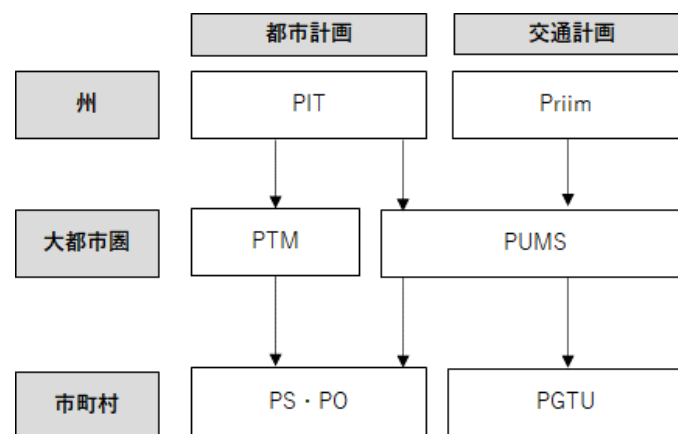
### 第1項 交通計画及び都市計画に係る法体系

トスカーナ州が策定する都市計画は、州全土の景観価値を考慮した土地利用及び都市計画ツールとして策定されている空間住所計画（Piano di Indirizzo Territoriale、PIT）である。根拠法には、地域法（Legge Regionale 1/ 2005）のほか、景観に関する法律（Legge Gennaio 14/2006）、文化遺産に係る省令（Decreto Legislativo 42/ 2004）等が含まれる。

次に、フィレンツェ大都市圏では、大都市圏の都市計画である PTM を策定する。また、持続可能な都市交通計画としてフィレンツェ大都市圏の PUMS を策定し、これが大都市圏を構成する市町村の交通計画及び都市計画の指針として機能する。

これらを踏まえ、フィレンツェ市では、土地利用計画（Piano Strutturale、PS）及びこれを実現するための実行計画（Piano Operativo、PO）を策定する。

一方、交通計画については、地域法（Legge Regionale 55/2011）に基づき、州が統合地域インフラ・モビリティ計画（Piano Regionale Integrato in Infrastrutture e Mobilità、Priim）を策定する。フィレンツェ大都市圏では、PIT 及び Priim を踏まえ策定した PUMS を通じて都市計画と交通計画の調和を図り、フィレンツェ市では、PUMS を踏まえ PGTU を策定している。



出典：国土交通政策研究所にて作成

図 4-14 フィレンツェ市の交通計画及び都市計画に係る計画体系

### 第2項 フィレンツェ市の交通計画と都市計画の連携

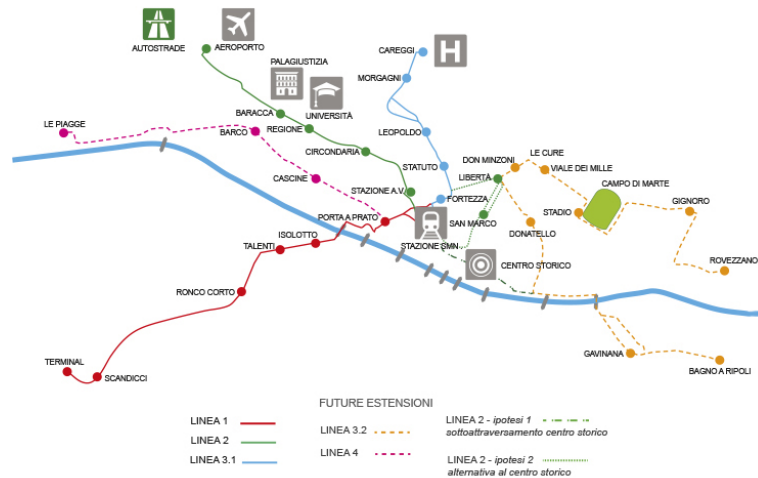
#### 1) トラム路線の活用及び拡張

フィレンツェ市には、2 系統のトラム路線がある。一つが、スカンディッチ市のヴィラ・コスタンツァからサンタ・マリア・ノヴェッラを経由してカレッジ病院群に至る営業距離 11.5km の T1「レオナルド」線である。ヴィラ・コスタンツァからサンタ・マリア・ノヴェッラまでの第 1 区間は、2010 年 2 月に運行が開始され、2017 年には、1,400 万人を超える利用者があった<sup>227</sup>。さらに、2018 年には、サンタ・マリア・ノヴェッラからカレッジ病院群までの第 2 区間の開通により、1,900 万人を超える利用者数となった<sup>228</sup>。

<sup>227</sup> トスカーナ州. Priim2023. <https://www.regione.toscana.it/-/monitoraggio-priim-2023>（2025 年 3 月 13 日閲覧）。

<sup>228</sup> 同上

もう一つが、T2「フィレンツェ空港・イタリア広場」線である。T2 線は、2019 年 2 月に開通し、営業距離 5.5km を走り、フィレンツェ・ペレトラ空港とイタリア広場（旧市街）を結んでいる。



出典: フィレンツェ市提供

図 4-15 フィレンツェ市のトラム路線図

2019 年には、この 2 路線を合わせて約 3,500 万人が利用した<sup>229</sup>。2020 年には、新型コロナウイルスの影響による輸送縮小の影響を受けて利用者が減少し、T1 及び T2 路線の利用者数は約 2,400 万人にとどまった。しかし、新型コロナウイルスの影響が収まると回復し、2022 年には、利用者数は 3,000 万人以上まで回復している。この 2 路線が最大限稼働すると、年間 3,900 万人以上の利用者が見込まれ、そのうち 1,400 万人以上が自動車を利用しなくなり、その結果、1 万 2,000 トン以上の CO<sub>2</sub> 排出量が削減される効果が期待されている<sup>230</sup>。



出典: 国土交通政策研究所にて撮影(2024 年 12 月)

図 4-16 フィレンツェ市のトラムの様子

<sup>229</sup> トスカーナ州. Priim2023. <https://www.regione.toscana.it/-/monitoraggio-priim-2023> (2025 年 3 月 13 日閲覧)。

<sup>230</sup> 同上

また、トラムを活用してフィレンツェ市に訪れる観光客に対して、フィレンツェ首都圏内の他の観光スポットへの誘導及び公共交通の利用を促進することを狙って、T2 路線の延長、T3.1 路線、T3.2 路線、T4 路線の追加工事が決定された。

フィレンツェでは、自家用車利用がもたらす渋滞問題及び大気汚染への対策として、長年トラムの導入が議論されてきた。フィレンツェは、ルネサンス時代につくられた街で、道路幅が当時の馬車が通る程度しかなく、車が建物の真横を通行している状況であり、常に交通事故のリスクがあった。また、かつては大聖堂（ドゥオモ）の目の前まで車がアクセスすることができ、モニュメントが排気ガスで真っ黒になるほど大気汚染が進んでいた<sup>231</sup>。

しかし、トラムを導入しようとした当初は、フィレンツェの住民は、自家用車利用による利便性を手放すことになるため、トラム導入に反対する意見が多かった。また、経済活動に悪影響を及ぼすとも考えていた。しかし、結果として、トラムの開通後、市内の道路及び郊外へ向かう高速道路の渋滞が緩和され、人々は都市空間を楽しむことができるようになった<sup>232</sup>。

現在、フィレンツェ市では、トラムの更なる利用促進に向け、学生及び新規就労者を対象に、バス、トラム及び市内の鉄道の年間サブスクリプションを 50 ユーロで購入できるインセンティブを提供している。また、シェアサイクルも無料で使用することができ、トラムの利用と他の交通手段の連携を意識した内容になっている。フィレンツェ市では、以前は罰則を強化することにより自動車利用を制限しようとしていたが、このようなインセンティブを付与することで、公共交通機関の利用を促進する取組を行っている<sup>233</sup>。

## 2) 交通制限区域(ZTL)

フィレンツェでは、主に中心市街地を含むエリアで、車両の出入り及び通行が所定の時間禁止される交通制限区域（Zona a Traffico Limitato、ZTL）が導入されている。ZTL の導入により自動車利用を制限し、混雑の緩和及び環境への悪影響を軽減する狙いがある。フィレンツェの ZTL は、月曜日から金曜日は午前 7 時 30 分から午後 8 時まで、土曜日は午後 4 時までの交通制限時間となっており、4 月から 10 月の木曜日から土曜日は、これに午後 11 時から午前 3 時までの交通制限時間が加わる。なお、ZTL への進入管理は、監視カメラにより行われる<sup>234</sup>。

除外リストに登録されている地域住民の車両以外が ZTL を通過しようとする場合には、5 ユーロの許可証（駐車許可を伴う場合は 15 ユーロ）を購入する必要がある。また、この許可証の購入可能枚数には上限があり、ナンバープレート 1 つにつき月 10 枚、年間で 60 枚までとされている<sup>235</sup>。

なお、自動車の環境基準であるユーロ 4（エリアによってはユーロ 5）を満たさない車両

<sup>231</sup> フィレンツェ市でのヒアリングに基づく（2024 年 12 月 5 日訪問）。

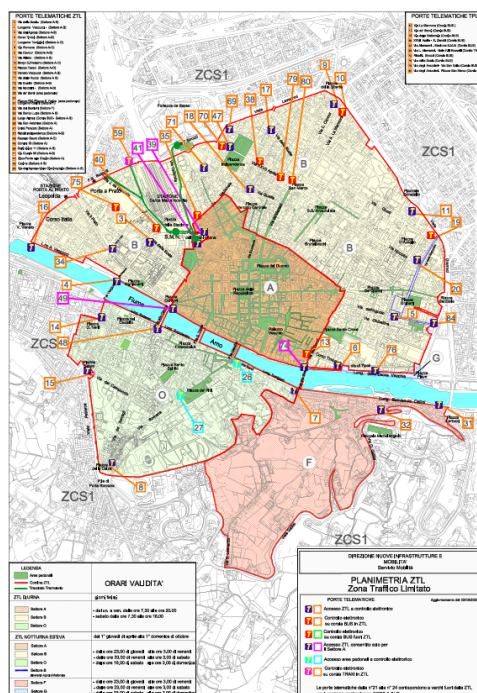
<sup>232</sup> 同上

<sup>233</sup> 同上

<sup>234</sup> フィレンツェ市. ZTL. <https://servizi.comune.fi.it/servizi/scheda-servizio/ztl>（2025 年 3 月 13 日閲覧）。

<sup>235</sup> 同上

<sup>236</sup>は、この許可証を購入することができないため、ZTL を通過することができない<sup>237</sup>。また、ユーロ 2 を満たさない車両<sup>238</sup>は、ZTL が適用される時間以外も原則市内中心部に進入することが禁止されている。



出典：フィレンツェ市. Disciplinare ZTL.

<https://servizi.comune.fi.it/servizi/scheda-servizio/ztl> (2025 年 3 月 13 日閲覧)

図 4-17 フィレンツェ市の ZTL

### 3) スマートシティの推進(スマートシティ・フィレンツェ)

フィレンツェ市では、交通計画、都市計画、観光推進計画、環境推進計画等の複数の計画が並行して運用されている。デジタルを活用して、これらの計画を相互に連携させることにより、それらの効果を最大限に発揮させることを目的として、「スマートシティ・フィレンツェ」という推進策を打ち出し、スマートシティ化を推進している。

このスマートシティ・フィレンツェの中で、モビリティ分野においては、トラムの活用、徒歩及び自転車の活用等による自動車利用の削減が掲げられている。その実現のため、公共交通を含めた市内の交通網全体の効率化を推進しようとしている。そこで、フィレンツェ市では、2023 年に市内の交通網全体を管理することができる「スマートシティ・コント

<sup>236</sup> 窒素酸化物 (NO<sub>x</sub>) の排出量が、ガソリン車において 80mg/km、ディーゼル車において 250mg/km を超える車両 (ディーゼル車においては、粒子状物質 (PM) の排出量が 25mg/km を超える車両も含まれる。)

<sup>237</sup> フィレンツェ市. Inquinamento Atmosferico - C Provvedimenti strutturali: divieti di circolazione. <https://servizi.comune.fi.it/servizi/scheda-servizio/inquinamento-atmosferico-c-provvedimenti-strutturali-divieti-di-circolazione> (2025 年 3 月 13 日閲覧)。

<sup>238</sup> 窒素酸化物 (NO<sub>x</sub>) の排出量が、ガソリン車において 250mg/km、ディーゼル車において 730mg/km を超える車両 (ディーゼル車においては、粒子状物質 (PM) の排出量が 100mg/km を超える車両も含まれる。)



ロールルーム」を開設した<sup>239</sup>。このコントロールルームでは、市内にある 1,600 台のカメラから得られたデータを統合的に管理し、交通の全体的な改善及び住民への情報提供を行うことができる。そして、ルーム内に設置されたモビリティオペレーションセンターでは、フィレンツェ市及び公共交通を運営する民間企業が、リアルタイムで市内の交通データを確認しており、例えば、道路の破損又は水道管のトラブルといった問題が発生しても、迅速に対応することができる。コントロールルームには、市警察のオペレーションルームも設置され、警察が介入しなければならないような道路上のトラブルにも対応することができる。このように、道路上で発生する不測の事態全般に対して、迅速かつ適切な介入を行う体制が構築されており、市民の交通に係る負担を大幅に軽減することに成功している<sup>240</sup>。

また、このコントロールルームの設置により、多様な立場の当事者が直接コミュニケーションを取り、課題に対して協働することで、効率よく解決策が導き出される場面が増えたという。さらに、コントロールルームに情報が集約されることにより、今まで課題が発生した場合に各者個別に行っていた確認プロセスを省略することができ、迅速な対応も可能になった。



出典：国土交通政策研究所にて撮影（2024 年 12 月）

図 4-18 フィレンツェ市のスマートシティ・コントロールルーム

このコントロールルームの最終的な目的は、都市機能を分析するためのモデルを作成することである。スマート化が検討されている経済、観光、環境等の分野は、交通計画及び都市計画と関係性が深く、まず交通計画及び都市計画からデータを収集し、他の分野に拡大していくことをフィレンツェ市では検討している。そのため、今後はタクシー配車センター、シェアリングモビリティサービス提供事業者等との連携も検討されており、コントロールルームをハブにしたモビリティ全般の管理体制を構築していく計画となっている。

#### 4) 自転車利用の促進

フィレンツェ市では、自動車から公共交通機関及び自転車による移動へモーダルシフトを図っており、サイクリングロードの建設を推進している。現在のサイクリングロードは、

<sup>239</sup> フィレンツェ市. Smart city control room, inaugurato il nuovo Hub per la gestione della mobilità e dei servizi urbani. <https://www.comune.fi.it/comunicati-stampa/smart-city-control-room-inaugurato-il-nuovo-hub-la-gestione-della-mobilita-e-dei>（2025 年 3 月 13 日閲覧）。

<sup>240</sup> フィレンツェ市でのヒアリングに基づく（2024 年 12 月 5 日訪問）。



総延長 113km に及び、そのうち 84km が中心市街地近辺を通るルートになっている。また、サイクリングロードのうち 62km は、ビチポリターナという主要地域を接続する自転車専用道路網で、利便性及び安全性の高いサイクリングルートを形成している<sup>241</sup>。



出典: フィレンツェ市. Bicipolitana. <https://www.comune.firenze.it/taxonomy/term/416>  
(2025 年 3 月 13 日閲覧)

図 4-19 ビチポリターナ

このほか、フィレンツェ市で初の自転車利用に特化したインセンティブ（Pedala, Firenze ti premia）も展開されている。これは、平日の自宅から職場への通勤、大学への通学等で自転車を利用した場合、1km 当たり 20 ユーロ（上限月額 30 ユーロ）を支給するものである<sup>242</sup>。自転車利用が行われたかどうかの判定は、PinBike 社が提供するアプリ及びアプリに接続する端末により判定される。

なお、このインセンティブは、フィレンツェ市によって承認された地域改善対策に関するプログラムの一環として実施され、市民とともに開発されたプロジェクトという側面も持つ。

<sup>241</sup> フィレンツェ市. Mobilità ciclistica. [https://mobilita.comune.fi.it/mobilita\\_sostenibile/mobilita\\_sostenibile/mobilita\\_ciclistica.html](https://mobilita.comune.fi.it/mobilita_sostenibile/mobilita_sostenibile/mobilita_ciclistica.html) (2025 年 3 月 13 日閲覧)。

<sup>242</sup> フィレンツェ市. Pedala, Firenze ti premia. <https://www.comune.fi.it/dalle-redazioni/pedala-firenze-ti-premia> (2025 年 3 月 13 日閲覧)。

### 第3節 ロンバルディア州ミラノ市

#### 第1項 交通計画及び都市計画に係る法体系

ミラノ市は、ロンバルディア州ミラノ大都市圏に属する市町村である。交通計画及び都市計画は、州、大都市圏及び市町村ごとに定められている。

##### 1) 都市計画

まず、ロンバルディア州は、地域法（Legge Regionale 12/2025）に基づき、地域開発計画（Piano Territoriale Regionale、PTR）を策定する。PTR は、以下のセクションから構成される。

- ・ PTR の計画の目的、構造及び効果に関する説明
- ・ ロンバルディア州の土地開発戦略方針及びその内容を反映させた地図を含む計画文書
- ・ ロンバルディア州の景観規則を含む地域景観計画（Piano Paesaggistico Regionale、PPR）
- ・ PTR の目的を達成するための基準、ガイドライン及びツール
- ・ 環境アセスメント

また、PTR の主な目標は、以下のとおりである。

- ・ 環境汚染の低減により市民の健康及び安全を確保すること
- ・ 環境面において持続可能な都市開発を行うこと
- ・ 公共交通の強化及び持続可能な移動手段の促進による交通渋滞の削減
- ・ 都市のスプロール化の抑制（都市中心部の既存建築物の利活用を通じた持続可能な住宅建設）
- ・ 文化遺産及び景観の保護
- ・ 貨物輸送システムの再構築

このように、PTR は、都市計画及びモビリティ政策だけではなく、ロンバルディア州の環境政策及び景観計画を含んだ都市総合計画に相当する内容になっている<sup>243</sup>。

次に、ミラノ大都市圏は、地域法（Legge Regionale 12/2025）に基づき PTM を策定している。PTM は、ミラノ大都市圏内の都市計画であり、PTR に定めた戦略に準拠するほか、大都市圏に属する市町村間の都市計画に関する調整の役割も果たす。また、ロンバルディア州の景観計画である PPR との連携が PTM 内で明記されており、PTR に包含されている州の景観計画を支える法律の一つとしての役割も果たしている。また、中長期的な 10 年単位の計画として、ミラノ大都市圏では PUMS を策定している。PUMS は、交通計画と都市計画の統合を図り、持続可能な社会構築を目標としている<sup>244</sup>。

<sup>243</sup> ミラノ市. PTR. <https://www.pgt.comune.milano.it/vasraall1-quadro-pianificatorio-e-programmatico-di-riferimento/2-pianiprogrammi-di-livello-regionale/21-piano-territoriale-regionale>（2025 年 3 月 13 日閲覧）。

<sup>244</sup> ミラノ市. PUMS. <https://www.pgt.comune.milano.it/vasraall1-quadro-pianificatorio-e-programmatico-di-riferimento/4-pianiprogrammi-di-livello-comunale/42-piano-urbano-della-mobilita-sostenibile-pums>（2025 年 3 月 13 日閲覧）。

最後に、ミラノ市では、地域領土計画（Piano di Governo del Territorio、PGT）が策定されている。ミラノ市の PGT は、「環境及び気候変動対策」「公共空間の再開発及び放棄建物対策」及び「住宅開発」の三つを重点対策に掲げ、2030 年の目標を策定している。例えば、公共空間の再開発分野では、公共交通機関へのアクセスが悪い地域での新たな土地開発に関する制限、放棄されて廃墟となった建物の所有者に対する 18 か月以内の取り壊し義務等が定められている。

## 2) 交通計画

ロンバルディア州は、地域法（Legge Regionale 6/2012）に基づき、総合運輸計画（Programma Regionale della Mobilità e dei Trasporti、PRMT）という地域交通輸送に係るプログラムを策定している。この PRMT は、州の人員輸送及び貨物輸送に係るインフラの将来に向けた開発の概要を示している。PRMT には、鉄道、道路、自転車等の移動手段の利便性を向上させ、「世界とのつながり」「高い競争力」及び「アクセスの利便性」のあるロンバルディア州を実現するため、以下の目標を掲げている<sup>245</sup>。

- ・環境へ与える影響が少ない輸送形態へのモーダルシフトの推進及び自家用車による移動の削減
- ・人口密集地における道路混雑の緩和
- ・既存のインフラ（鉄道、自転車、船舶等）を活用した利便性が高く持続可能な交通網の構築
- ・新たな交通インフラ開業時における環境及び景観への配慮
- ・交通の安全性向上（歩行者、高齢者等の弱い立場の交通利用者の保護）
- ・鉄道等の大規模輸送網へのアクセス向上及び適切な移動手段の確保

ミラノ大都市圏では、個別の交通政策に関するプログラム及び計画は存在せず、PUMS において持続可能な交通政策が明記されている。

また、ミラノ市では、PRMT 及び PUMS を踏まえ、これらを実現するための交通計画である PGTU を策定している。ミラノ市の PGTU は、以下を目的としている。

- ・中心市街地と外周道路を接続する放射状ネットワークの構築
- ・ミラノ市内の道路交通状況の改善
- ・公共交通のネットワーク強化
- ・歩行者及び自転車利用者の保護並びに排気ガス及び騒音の抑制

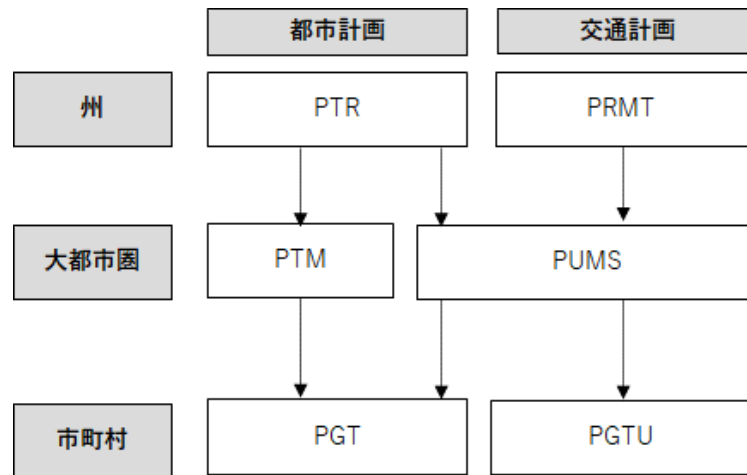
## 3) 環境計画

ロンバルディア州の環境計画のうち、交通計画及び都市計画に係るものは、主に PTR の中に取り込まれており、交通計画及び都市計画と総合的に運用されている。PTR 以外には、太陽光発電の推進及びバイオマス燃料の活用により、クリーンエネルギーの利用促進を定

---

<sup>245</sup> ミラノ市. PRMT. <https://www.pgt.comune.milano.it/vasraall1-quadro-pianificatorio-e-programmatico-di-riferimento/2-piani-programmi-di-livello-regionale/29-programma-regionale-della-mobilita-e-dei-trasporti-prmt> (2025 年 3 月 13 日閲覧)。

めた地域エネルギー計画（Programma Energetico Regionale、PER）<sup>246</sup>、大気質の改善策を定めた大気質対策地域計画（Piano Regionale degli Interventi per la Qualità dell’Aria、PRIA）<sup>247</sup>等が策定されているが、交通計画及び都市計画との直接的な連携は行われていない。



出典：国土交通政策研究所にて作成

図 4-20 ミラノ市の交通計画及び都市計画に係る計画体系

## 第2項 ミラノ都市圏の PUMS

### 1) ミラノ都市圏の PUMS 策定の背景及び公共交通の現状

ミラノ都市圏は、欧州でも有数の公共交通ネットワークを有している。市内交通の主力となるのは、ミラノ交通会社（Azienda Trasporti Milanesi、ATM）が運営する地下鉄、トラム及びバスである。都心と郊外を結ぶ系統として、ミラノ近郊鉄道のネットワークが存在しており、ミラノ都心の駅をターミナルとする系統のほか、北西部から南東部へ都心を縦貫する地下線であるミラノ通行線を経由して、郊外間を直通運転する系統もある。また、都心とマルペンサ国際空港を結ぶマルペンサ・エクスプレスも、近郊鉄道の役割を併せ持っている。

ATM の基幹路線となる地下鉄は、5 系統運行されており、開業年度の古い M1、M2 及び M3 の 3 系統は、大型車による 6 両編成で運行され、近年整備された M4 及び M5 の 2 系統は、小型車による 4 両編成かつ完全自動運転で運行されている。M4 系統は、都心に近いリナーテ空港へのアクセスも担っている。トラムについては、欧州でも最大級の路線網を維持しており、営業距離は約 157km で 17 系統運行されている。テルミニ駅、大聖堂（ドォーモ）等、都心の主要スポットもカバーする系統となっている。路線バスについては、160 系統あり、全車両がバリアフリー化を達成している。現在は、全車電動化を目指し、1,200 台の電気バスの導入を進めており、充電用パンタグラフを備えた停留所の整備

<sup>246</sup> ミラノ市. PER. <https://www.pgt.comune.milano.it/vasraall1-quadro-pianificatorio-e-programmatico-di-riferimento/2-pianiprogrammi-di-livello-regionale/25-programma-energetico-regionale>（2025 年 3 月 13 日閲覧）。

<sup>247</sup> ミラノ市. PRIA. <https://www.pgt.comune.milano.it/vasraall1-quadro-pianificatorio-e-programmatico-di-riferimento/2-pianiprogrammi-di-livello-regionale/211-piano-regionale-degli-interventi-la-qualita-dellaria>（2025 年 3 月 13 日閲覧）。

も進んでいる。また、トロリーバスも整備されており、営業距離は 39km で 130 台のバスを有し、4 系統が運行されている。

公共交通ネットワークの充実にもかかわらず、PUMS 対象エリアでは、500 万以上の移動のうち 70%が自家用車による移動であり、自動車依存度の高さが課題となっている。全体の 56%がミラノ市内の移動で完結し、うち 57%が公共交通による移動である。市内と郊外を結ぶ移動の 37%が公共交通によるもので、57%が自家用車による移動となっている。2017 年時点では、モーダルスプリット（輸送分担率）の目標は、公共交通による移動が 31%であった。新型コロナウイルス感染症の感染拡大の後、テレワーク及びビデオ会議が増えたため、公共交通の目標を 29%に見直す代わりに徒歩の割合を増やしている<sup>248</sup>。

## 2) PUMS で制定された項目<sup>249</sup>

ミラノ市の PUMS は、2018 年から 2030 年の計画である。新型コロナウイルス感染症の感染拡大の後、最新の SUMP では、「持続可能なモビリティ」「公平及び社会的持続可能性」「環境」及び「イノベーション」の四つを柱としており、環境と経済の両方を改善することを目指している。PUMS の具体的な目標として、モーダルスプリットの改善、公共交通の表定速度の向上、ピーク時の混雑改善、モータリゼーション率の削減、大気汚染物質の削減等が掲げられている。自動車利用の削減策を盛り込んでいるほか、人口当たりの自動車保有割合であるモータリゼーション率の削減も掲げているのが特徴である。2030 年までに人口 1,000 人当たり 460 台に削減することが目標であり、2008 年時点では、人口 1,000 人当たり約 600 台、2024 年時点では、人口 1,000 人当たり約 550 台となっている。モータリゼーション率の削減策としては、自動車の代替手段へのアクセシビリティの強化、情報アクセスの改善、歩行者ゾーンの拡充、時速 30km ゾーンの拡充等が掲げられている。

PUMS は、4 章構成であり、第 1 章は、都市圏全体の取組であり、主にインフラ投資の計画となっている。具体的には、都心と郊外を結ぶ地下鉄の延伸及び拡充、BRT 路線網の拡充、結節点における乗継改善、近郊鉄道への新駅設置等が該当する。

第 2 章は、公共交通の改良及び拡充に関する取組であり、主にサービスの改善に関する計画となっている。具体的には、モード横断的な公共交通全体のサービスの統合、地下鉄新線として M6 系統の建設の検討、トラムのスピード強化等である。ミラノのトラム車両は、バリアフリー未対応車が数多く残っており、戦前製の旧型車も 100 両以上残存する等、サービス及びスピードの面で問題を抱えているため、車両の代替が喫緊の課題となっている。モード横断的な公共交通全体のサービスの統合としては、MaaS の導入を検討しており、現在いくつかのプラットフォームをテスト中である。

第 3 章は、公共財としての都市交通に関する取組であり、モビリティ体系全体の改善策である。具体的には、交通事故の防止、ネットワークの強化、自転車利用環境の改善、時速 30km ゾーンの拡充等が掲げられている。

第 4 章は、貨物交通及びモビリティ・マネジメントに関する取組である。貨物交通の施策としては、商用車の電動化等の低公害車の導入推進、都市内配送車向けの短時間駐車可能なスペースの設置等が該当する。モビリティ・マネジメントの施策としては、都心の駐車場利用からパーク・アンド・ライド利用への転換、サッカースタジアム周辺における自

<sup>248</sup> モビリティ・環境・地域公社（Agenzia Mobilità Ambiente Territorio, AMAT）でのヒアリングに基づく（2024 年 4 月 11 日訪問）。

<sup>249</sup> 同上



自動車利用制限ゾーンの導入、ロードプライシングの実施、ステーション型のカーシェアリング及びバイクシェアリングの推進等が盛り込まれている。また、ミラノ市は、市内の企業に対してモビリティ・マネジメントの策定を義務付けており、300社以上が対象となっている。

### 3) PUMS の合意形成プロセス<sup>250</sup>

ミラノ市の PUMS は、市民及びステークホルダーとの合意形成を重視して策定したという特徴がある。決定プロセスでは、政治的コンサルテーションの実施及び市民を含むステークホルダーとのワークショップを重ねている。

合意形成プロセスでは、まず、情報公開を重視している。PUMS の草案策定過程では、持続可能な経済を目標としたいくつかのシナリオを作成し、全てのシナリオに対してシナリオ全体及びそれぞれのプロジェクト単位（インフラ投資、ロードプライシング、公共交通の改善等の 50 項目）での費用便益分析を実施した。上記のように策定した計画案のプロポーザルを市民に公開し、市民からは質問を受け付けた。同時に、市議会でもプロポーザルに対して討議がなされ、議会からは、モビリティ・マネジメント及びイノベーションを含むアップデートが提案された。

意見聴取プロセスでは、異なるステークホルダーから漏れなく意見聴取することに注意が払われた。197 件の意見が寄せられており、内訳は、NGO を含む市民が 118 件、経済団体が 43 件、公共団体が 30 件、政治団体が 6 件となっている。この中から、計画変更のおそれがある意見を選定し、比較分析を行って意見の反映の可否を判断した。

## 第3項 エリア C(車両進入制限及びロードプライシング)

### 1) 施策の概要及び効果

ミラノ市では、中心市街地にエリア C と呼ばれる約 8.2 km<sup>2</sup>の地区を設定し、この地区を通過する車両に対して料金を徴収するロードプライシングを 2012 年から導入している。このロードプライシングは、深刻な大気汚染を改善するための対策として 2011 年に住民投票に付議され、79%の賛成を得て導入された制度である<sup>251</sup>。また、大気汚染軽減のほか、中心市街地の渋滞解消及び地域公共交通ネットワークの活性化も目的に挙げられている。

エリア C への進入は、外周に設置されたゲートの通過により判定され、判定は監視カメラにより行われる。エリア C に進入した場合は、7.5 ユーロの料金を支払わなければならない。適用時間帯は、平日の月曜から金曜日の午前 7 時 30 分から午後 7 時 30 分までとなっている<sup>252</sup>。また、車両の環境性能による制限もあり、原則、自動車の環境基準であるユーロ 4 以下のディーゼル車<sup>253</sup>は、エリア C に進入できない。さらに、2030 年には、ディーゼル車は、ユーロ 0 からユーロ 6 まで全ての車両が進入できなくなる。

エリア C の導入により、導入前の 2011 年には、一日当たりの平均車両進入件数が約 13 万件であったが、2021 年には約 8 万件となり、約 40%の減少となった<sup>254</sup>。また、大気汚

<sup>250</sup> AMAT でのヒアリングに基づく（2024 年 4 月 11 日訪問）。

<sup>251</sup> AMAT. area-c. <https://www.amat-mi.it/it/progetti/area-c>（2025 年 3 月 13 日閲覧）。

<sup>252</sup> ミラノ市. <https://www.comune.milano.it/aree-tematiche/mobilita/area-c>（2025 年 3 月 13 日閲覧）。

<sup>253</sup> 窒素酸化物（NO<sub>x</sub>）の排出量が 180mg/km、粒子状物質（PM）の排出量が 5mg/km を超えるディーゼル車。

<sup>254</sup> AMAT. Notizie. <https://www.amat-mi.it/it/notizie/77/t>（2025 年 3 月 13 日閲覧）。

染物質 PM10 の排出量は、エリア C 導入前は年間 1.0t であったが、2021 年には 0.3t に減少した<sup>255</sup>。なお、ロードプライシングを実施すると、経済活動が縮小する可能性も想定されるが、ミラノ市においては、実施後に企業が郊外に移転する等の影響はみられなかった<sup>256</sup>。



出典:ミラノ市. area-c. <https://www.amat-mi.it/it/progetti/area-c> (2025 年 3 月 13 日閲覧).

図 4-21 エリア C の範囲

## 2) 合意形成プロセス

ミラノ市のエリア C 及びロードプライシングは、トップダウン型で推進したロンドンのケースとは対照的に、市民の合意形成を重視するボトムアップ型で導入されたという特徴がある。導入を決定する住民投票では、79%の賛成票を得た。投票に至る過程で、市民との協議を重ねて理解を深めるという方法を採用してきた。ミラノでは、2008 年から 2018 年にかけて、時速 30km 制限、道路の一方通行化等を含む道路利用に関する様々な新ルールを導入しており、ルール導入の協議の都度、市民に対して「なぜ導入するのか」を説明する方針を徹底してきた<sup>257</sup>。市民との協議プロセスを重視してきたことが、合意形成に成功した要因だと考えられる。

<sup>255</sup> AMAT. Notizie. <https://www.amat-mi.it/it/notizie/77/t> (2025 年 3 月 13 日閲覧)。

<sup>256</sup> AMAT でのヒアリングに基づく (2024 年 4 月 11 日訪問)。

<sup>257</sup> 同上

## 第5章 総括

### 第1節 日本への含意

本調査研究で調査対象とした国の多くが、国又は自治体の法制度により交通計画と都市計画を連携させており、その上でライトレール及びトラムの新設、マルチモーダルシフトの推進等の地域公共交通政策を推進している。

アメリカは、土地利用、都市計画及び都市の成長管理に関する連邦の法律は存在しないが、ワシントン州及びオレゴン州では、州法により、交通計画と都市計画との連携に関する長期のビジョンを策定しており、都市圏全体で一貫性が保たれている。また、質の高いライフスタイル及びサステナビリティ実現のために、公共交通指向型都市開発（TOD）に公平性（Equity）の概念を加えた ETOD を志向しており、複合利用（Mixed Use）に代表されるような、多様性を意識したまちづくりを推進している。一つのエリア又は建物の中にオフィス、商業施設、住宅等の多様な用途を織り交ぜることで、多様な属性の住民が集うまちづくりが実践されており、自然にインクルーシブ政策が推進されている。

イタリアは、交通計画と都市計画の連携において体系的な法制度を有し、州、大都市圏及び市が連携して交通計画と都市計画を策定している。都市計画と交通計画を結びつけている計画が大都市圏で策定する PUMS であり、PUMS の存在が持続可能な交通計画及び都市計画の核となっている。また、車両の進入制限、ロードプライシング、自転車利用の活用、エリア内道路の速度制限（時速 30km）といった政策の組合せにより、自家用車による移動を公共交通、自転車及び徒歩の移動にシフトさせている。計画の策定に際しては、地域住民と議論を重ねることにより、公共交通及びまちづくりの在り方に関して、より深く地域住民との合意形成を図ることができている。

これらの実現に向けて重要な役割を果たす者が、交通計画及び都市計画に関わる専門人材である。専門的な知識だけでなく、環境、歴史、文化等の分野を含む幅広い視野、コミュニティデザインの能力及び合意形成のための交渉術等のノウハウを有した人材が必要とされている。特に、アメリカの事例からは、都市計画等の専門課程を修了したプランナーが、長年にわたって地域のまちづくりに関わり、大きな役割を果たしていることがわかる。

一方、我が国では、慣習的に長期間同じ業務を担当するケースは少なく、専門人材の育成が難しい側面がある。欧米のような深い住民合意を得ながら公共交通の推進及びまちづくりを行うためには、専門家をどのように育成するか検討していく必要がある。

2024 年は、コンパクト・プラス・ネットワーク推進の法的根拠である立地適正化計画制度を創設した改正都市再生特別措置法が施行されて 10 年を迎えた節目の年である。立地適正化計画を策定及び開示している都市数は、599（2024 年 12 月 31 日時点）に達し、今後もその導入が進む見込みである。我が国においても、立地適正化計画の推進策として、広域連携の推進並びに計画の作成及び推進ができる人材確保の支援等を行うことを示しており<sup>258</sup>、今後、計画間連携及び専門人材育成は、より大きな課題になると思われる。そのために、主に都市計画を担う地方自治体に対し、ゼネラリスト的人材育成だけでなく、専門人材の育成をどのように行うべきか、キャリアパスも含めてその方針を示すことが必要である。

<sup>258</sup> 国土交通省、立地適正化計画の実効性向上に向けたあり方検討会 とりまとめ. 2.  
[https://www.mlit.go.jp/toshi/city\\_plan/content/001846370.pdf](https://www.mlit.go.jp/toshi/city_plan/content/001846370.pdf)（2025 年 5 月 26 日閲覧）

## 謝辞

本調査研究では、インタビュー調査において、政府機関、自治体、事業者及び教育機関の皆様にご協力いただいた。ここに記して、感謝の意を表する。