

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)

○主任研究官 南 聡一郎

前研究官 安部 遼祐

前研究官 西田 聡美

前研究官 織田 直人

1. はじめに

背景

- ・ 地域内の旅客公共交通の利活用によるコンパクト・プラス・ネットワークを実現させるためには、交通計画・都市計画等の連携を深め、人々の生活圏内のすべての地方自治体が連携して、最適な人の流れを創出する必要がある。
- ・ 欧米では、地域における人の移動は沿線の住宅・施設の立地条件から派生する点を鑑み、交通計画・都市計画・その他空間計画を連携させる政策を、地方自治体の広域連携の確立や担い手の育成・確保を含めて実施している。

目的

交通計画と都市計画等の連携による、コンパクト・プラス・ネットワークの形成を通じた、持続可能な地域づくり戦略の実現に資する地域旅客交通政策のあり方について、広域連携や人材育成・活用を含めて提示する。

- ・ 交通計画と都市計画等の地域づくり政策の連携の実態について、立地促進政策や環境・福祉政策との関係性を含めて明らかにする。
- ・ 政策を実現させるための、広域連携のあり方や、担い手となる専門知識を有する人材の育成・確保のあり方について分析する。

① 欧州における交通計画と都市計画等の連携に関する法制度比較

- ・ 法定の交通計画制度を持つ各国における、交通計画と都市計画等の空間の計画、環境や社会の計画との連携に関する法制度上の枠組みを比較調査した。
- ・ 対象国は、フランス、スイス、イギリス、ドイツ、オーストリア、オランダ、ルクセンブルク、デンマーク、スウェーデン、フィンランドの欧州10カ国。

② 地域交通政策の実効性を担保する広域連携や人材育成・確保（フランス）

- ・ 交通政策で複数の市町村間の広域連携の仕組みがあり、大学院等に地域交通政策専修コースが存在するなど人材の育成・確保で先進的な取組を調査した。
- ・ グランゼコール(ENPS、ENTPE)とブルゴーニュ大学の人材育成コースを調査。
- ・ リヨン市、ディジョン市の交通計画・都市計画の連携事例の深堀り調査を実施。

③ 幹線鉄道網を軸としたモード横断的な地域公共交通政策と地域戦略との連携（スイス）

- ・ 幹線鉄道網の乗り継ぎダイヤの工夫と地域鉄道会社や路線バスとのダイヤの連携も達成、異なる事業者間の運賃共通化を進め、ダイヤや運賃、案内に関する情報提供が十分になされている先進的な国の地域交通政策を、持続可能な地域づくり戦略との連携を含めて調査した。
- ・ バーゼル、ツェルマツト、ユングフラフの深堀り調査を実施。

本日の発表
内容

フランス、スイス
の法制度

リヨン、ディジョンの
都市交通計画、都市
計画の連携事例

バーゼルの都市交通
計画、都市計画の連
携事例

自動車の 社会的費用の問題

- ・渋滞
- ・大気汚染と温暖化
- ・交通事故
- ・スプロール化



少子高齢化問題

- ・地方部における生産年齢人口の減少
- ・高齢者福祉交通需要の増大

社会的阻害の解消

- ・低所得者の足の確保
- ・障害者の社会参加

これら公共交通を取り巻く社会問題解決には、地方自治体のイニシアチブが不可欠。地域経済の持続的発展と財政健全化を目指しつつ、コンパクト・プラス・ネットワーク化により解決を図る必要がある。

2. 欧州における交通計画と都市計画等の連携に関する法制度比較

- 欧州10ヶ国を選定し、交通計画と都市計画等の連携に関する法制度の枠組みを比較調査した。まず対象国に法定の地域交通計画に関する制度が存在するかどうかを明確にした上で、都市計画や環境計画等との連携が法制度上どのように位置づけられているかを調査した。
- 法定計画の内容に加えて、各種法定計画間の関係を紐解き、関連性を持つ法定計画の策定権限（国、地域圏、州、市町村など）、計画間の上位・下位の関係性、法律が要求する計画間の連携の強度（互換性必須、考慮を推奨、特に定めが無いなど）についても調査を行った。
- 調査国は、英国、ドイツ、フランス、スイス、オーストリア、デンマーク、スウェーデン、フィンランド、ルクセンブルク、オランダの10カ国。
- 本日は、これら10カ国のうち深掘り調査を実施した**フランス、スイス**の法制度を紹介する。

フランス

スイス

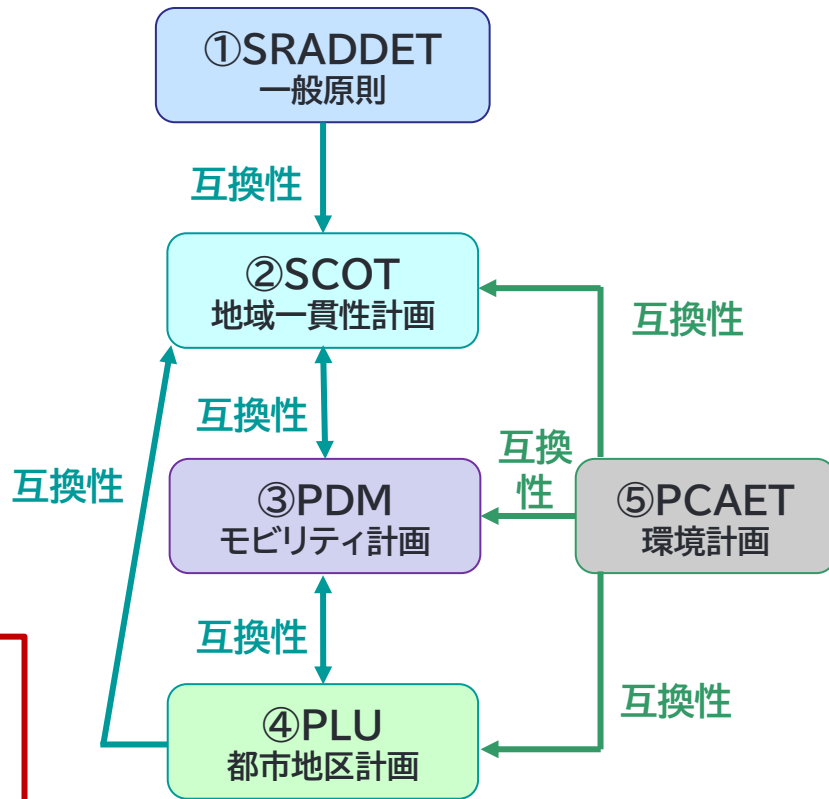
国・地域圏等が定める空間・都市基本計画・マスタープラン	名称	SRADDET(国土整備・持続・可能な開発・地域平等の地域圏計画)	Raumkonzept Schweiz (空間コンセプトスイス)
	策定主体	地域圏(Région)	政府
	対象年次	策定から20年程度の期間	2050年
	根拠法	NOTRe 法(地方行政機構改革法)	ー(政府決議)
基礎自治体またはその連合体の基本計画	他計画との連携	SRADDET の一般規則と互換性のある内容で策定することを下位計画に義務付け	州の構造計画や交通計画・環境計画は上記戦略を参照して定めることとするが、原則拘束力はない
	策定有無	あり(SCoT、地域一貫性計画)	あり
	策定主体	EPCI(市町村の連合体)	州・市町村
	対象年次	策定時から20年	策定時から20年から25年
国または自治体の交通計画	根拠法	SCoTの近代化に関する2020年6月17日の政令	Raumplanungsrecht (空間計画法)
	基本計画・マスタープランとの関係	互換性が必須	上位計画(空間コンセプトスイス)に準拠することが求められているが、法的義務はない
	名称	PDM(モビリティ計画)	Mobilität und Raum 2050 Sachplan Verkehr Teil Programm(モビリティと空間計画2050)
	策定主体	AOM(地域のモビリティオーソリティ)	政府
	対象年次	特に規定無し(5年ごとに評価し、必要に応じて改訂)	2050年
	根拠法	LOM(モビリティ指針法)	Raumplanungsrecht (空間計画法)
	他計画との連携	上位計画SCoT、下位計画の都市地区計画(PLU(i))環境計画PCAETとの互換性が必須	・上位計画であるRaumkonzept Schweizには拘束されないが、相互に補完しあう戦略と位置づけられている ・PAVを通じて都市計画との連携が行われる地域もある

フランスの広域連携の都市計画制度

- ◆フランスでは、環境対策を共通軸とした都市開発、都市計画が各行政レベルで実践されている。
- ◆具体的には、気候変動対応や大気汚染の改善、山岳や海岸の保全、またスプロール化を抑制するための新規の土地の開発制限などの環境対策であり、これらの制約の中で宅地や交通網の整備、経済の活性化を進めていく方針となっている。
- ◆上位計画と下位計画の「互換性」を維持することが法定要件とされ、各計画の互換性を確認、補正するためのPDCAサイクルも定められている点がフランスの特徴である。

フランスは、基礎自治体であるコミューン(市町村に相当)の合併が進まなかったため、広域のコミューン連合を形成することで、広域行政に対応している。

主要計画の関係（概略）



- **SCoT** (Schéma de Cohérence Territoriale、地域一貫性計画)
 - 基礎自治体（コミューン）が制定する計画として最上位の都市計画マスタープランであり、都市圏全域を対象とする。他の下位の計画の策定内容を拘束する。
 - 域内のコミューンが連合して、一つのSCoTを作成する。エリアは、各々のコミューンが任意で形成した連合体の範囲となる（脱退する事もできる）。
- **PDM** (Plan de Mobilité、モビリティ計画、ex-PDU)
 - 公共交通のみならず、自動車交通や徒歩・自転車、物流も含む総合的なモビリティ計画で、環境や社会の持続可能性を目標とする。SCoTの条件を満たすとともに、PLUの指針となる。
 - 対象範囲は、公共交通政策を管轄するコミューンの連合であるAOM（モビリティ・オーソリティー）の範囲に等しい。
- **PLU & PLUi** (Plan local d'urbanisme、都市地区計画)
 - 各コミューンが策定する、狭域の開発計画で、SCoTやPDMを満たすように制定される。
 - 単一のコミューンが策定するのがPLU、複数コミューンで作成するのがPLUiである。

① SRADDET（国土整備・持続可能な開発・地域平等の地域圏計画）

- ◆ 地域圏（Région）レベルの長期ビジョン：各地域圏は原則として 2019 年 7 月末までに SRADDET を開発し採用する必要がある。
- ◆ 領土開発における地域圏の責任を明確化すべく以下の分野を対象に含んでいる：

(1)領土のバランスと平等 (2)地域に関心のある様々なインフラの導入 (3)農村地域の開拓 (4)居住環境 (5)省スペース管理 (6)モビリティにおける複合輸送と開発 (7)エネルギーの管理と回収 (8)気候変動と大気汚染対策 (9)生物多様性の保護と回復 (10)廃棄物の予防と管理

- ◆ 下位計画にあたる都市計画文書では、SRADDET の一般規則と互換性のある内容とすることが義務付けられている。

② SCoT（地域一貫性計画）

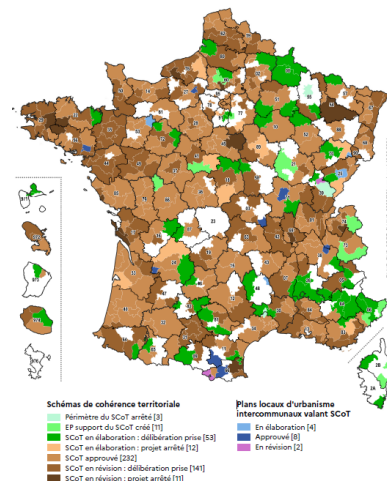
- ◆ 20年の期間を対象とした長期ビジョンで、策定権限者は、EPCIの場合とSCOT周辺地域を管轄するコミューンとEPCIのみで構成される混合シンジケート（一部事務組合）が設置される場合がある。
- ◆ 適用対象地域の設定には裁量があり、コミューンの境界を超えた広域で検討することが推奨されている。
- ◆ 以下の項目の取組を促進することで、分野横断的な公共政策の実現を目指している：

- (1) 都市と農村という両極のバランスと補完性
- (2) 土壌の人工化(舗装することなどを指す)を制限する経済的な空間管理
- (3) 生態系、エネルギー、気候変動
- (4) 新しいライフスタイルに適應した住まい、サービス、モビリティ
- (5) 地元の食料需要を充足することに貢献する農業
- (6) 都市と自然の空間と景観の質の向上

◆ PDCAサイクル

- ・ 策定または改定から6 年以内に経過について事後評価を実施し、戦略の維持や改定の要否について検証する必要がある。その検証結果は、レポート（Bilan du SCoT）に取りまとめられるのが一般的である。
- ・ 下位計画では、SCoTの発効後3年以内に互換性が保たれているかどうかの検証を行う必要がある。

フランス全土でのSCoT策定状況
白地以外の377カ所でSCoTが適用されている



（出典）エコロジー転換省

③ PDM (Plan de Mobilité、モビリティ計画、旧PDU)

- ◆人や物の輸送、交通及び駐車場に関わる組織を統治する地域原則を定める計画
- ◆人口10万人以上の都市圏に策定が義務付けられ、交通施策を担当する広域行政体であるAOM (Autorité organisatrice de la mobilité、モビリティ・オーソリティー) に策定権限がある。
- ◆上位計画であるSCoT、下位計画である都市地区計画 (PLU(i)) のほか、環境計画PCAETとの互換性が必須。

約160計画が策定

PDMの11の目標 (交通法典第L1214-2条)

- 第一は、空間計画と連携しながら、交通ニーズと環境の持続可能性を均衡させる。
- 第二は、社会的連帯を強化し、ルーラルエリアの住民・低所得者・障害者・移動制約者のアクセスを改善する。
- 第三は、交通安全を確保する。
- 第四は、自動車交通を削減し、自動車のシェアを推進する。
- 第五は、グリーンなモードである公共交通・徒歩・自転車強化する。
- 第六は、都市圏の道路網利用を改善し、異モード間の再配分を行う。
- 第七は、駐車場再編・料金施策、カーシェアリングを実施する。モビリティハブの駐車場や駐輪場・パーソナルモビリティのための駐車スペースを配分する。
- 第八は、物流交通・配送の再配分をおこなう。
- 第九は、通勤交通においてモビリティマネジメントを推進する。通学・教職員通勤の交通を改善する。自転車の交通を改善する。
- 第十は、パークアンドライドを含む、公共交通料金を再編する。
- 第十一は、電気自動車の利用環境を整備する。

④ PLU、あるいはPLUi (Plan local d'urbanisme、都市地区計画)

- ◆EPCIまたはEPCIに属していないコミューンに策定権限がある。
- ◆10～15年の期間を対象としており、事業者に建設許可を与える権限を有しているため地域における実際の都市開発に大きな影響力を持つ。
- ◆上位計画であるSCoT、環境計画PCAETとの互換性が必須。

⑤ PCAET（気候・大気・エネルギー地域計画）

- ◆人口規模2万人以上のEPCIに対して策定が義務づけられている。
- ◆PCAETは、気候変動を緩和し、効果的に闘い、気候変動に適応するための EPCIの戦略的および運営上の目標を定めた計画で、戦略と実行計画の2つの要素を備えている。

【ZAN（Zéro artificialisation nette、土壌の人工化ネットゼロ）の義務付け】

- ・2021年8月22日の「気候とレジリエンス法」は、次の2つの目標を定めた：
 - ① 2021年から2031年までのコンクリート舗装率を過去10年間の25万haから12.5万haに半減させる
 - ② 2050年までに舗装率ネットゼロを達成する（開発したのと同じ面積の緑地化を義務付ける）

＜人工化された土壌＞

- ・建物
- ・舗装された道路や駐車場
- ・鉄道線路
- ・埋立地 など



＜復元or 緑地化された土壌＞

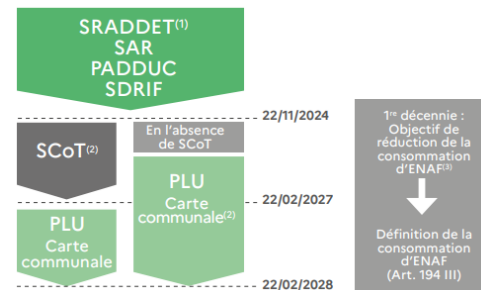
- ・水路、湿地、池、農地、森林、牧草地への復元
- ・公共の場である都市公園や民間の森林庭園の造成など

- ・持続可能な開発のモデルを再構築し、節度ある開発と都市生活の質の両立を目指すもの。
既に開発済みの都市部を変革することを優先させることで、スプロール化を抑制し、中小都市の中心市街地を活性化させ、110万戸の空き家を活用などを実現する。都市の機能の密度を最適化することで、サービスや活動へのアクセスを容易にすると同時に、特に都市における自然の存在感を高めることで、市民の生活の質を向上させることを目指す。
- ・以下の都市計画文書は、10年単位で土地の人工化率の削減目標を明確にしなければならない：
 - ・SRADDETは2024年11月22日まで
 - ・SCoT 2027年2月22日まで
※上記期限までにSRADDETに適合した削減目標を盛り込まなかった場合、SCoTに定める都市開発は中断される。
 - ・PLUSは2028年2月22日まで
※上記期限までに削減目標が盛り込まれない場合、PLUや市町村の都市計画（carte communale）で許可済みの開発計画を許可されない。

2050年：2つのネットゼロ達成・要
カーボンニュートラル × ZAN

＜都市化と舗装の問題点＞

- ・洪水リスクの増幅：人工土壌は水を吸収しないため
- ・生物多様性の損失
- ・地球温暖化：人工土壌はCO2を吸収しないため
- ・汚染の拡大：重金属、交通機関に関連した汚染など
- ・農地の減少：食料生産を制限
- ・都市部でのヒートアイランド現象の悪化



(出典) ZAN GUIDE SYNTHÉTIQUE

【エコカルティエ (Éco Quartier) とは】

- ◆ 2009年以来、エコロジー転換省が持続可能な開発プロジェクトの形態として推進してきたもの。「グルネル環境円卓会議の実施に関する法律」(2009年8月3日に制定) 第7条に定められた目的に則り、国の使命として「地方自治体による模範的な持続可能な開発プロジェクトの実施」を奨励する取組。特に、重要な住宅開発計画のある地域への対応を重視している。

⇒ZANの趣旨にも合致する再開発手法

- ◆ 節制、インクルージョン、価値創造、レジリエンスを掲げ、持続可能なまちづくりによって質の高い暮らしを実現する模範的な事業に対して、2013年から認証制度を導入(国際認証4件のうち1件は千葉県船橋市)。
- ◆ 実施自治体は、政府機関からのエンジニアリング支援(CEREMA、FVD、エコロジー転換省)と財務支援(地域銀行のグリーンファンド、給付金や助成金への優先的なアクセス)を受けることができる。

<ステップ1~4の認証を取得済みのエコカルティエ>



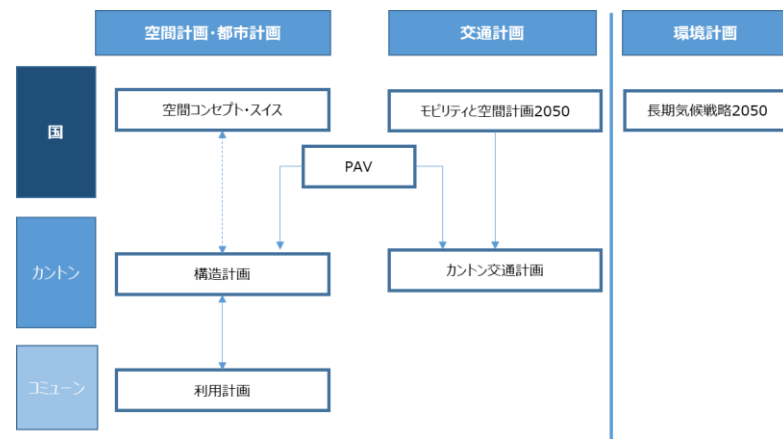
<エコカルティエ憲章に基づく20の目標>

事業の推進	領土開発
- すべての人のニーズと地域の特殊性を考慮してプロジェクトを設計する - 適切な力(ナンスとマネジメント)を実施する - 住民と利用者を巻き込む - 事業期間を通じてコストへの配慮がなされること - 影響を評価、測定し、継続的に改善する	11. 経済的、再生的、社会的、包括的な移行に貢献する 12. 多様な機能を接近させ、多様性を促進する 13. 資源利用を最適化、地産地消を推進していること 14. 徒歩、自転車、公共交通の利用促進がされていること 15. 持続可能な開発のために責任あるデジタル移行を確実にすること
生活環境	環境と気候
6. 既存の資源・資産を使って近隣を(再)構築する 7. 共生、連帯、包摂を促進する 8. 幸福と健康につながる生活環境を確保する 9. 都市、景観、建築の品質を組み合わせたプロジェクトをデザインする 10. 遺跡とその住民の遺産、歴史、アイデンティティを促進する	16. 気候変動とリスクに対する回復力を強化する 17. 気候変動の緩和に貢献し、節制と再生可能エネルギーの利用を促進する 18. 廃棄物の発生を予防、削減、リサイクル、回収 19. 水資源の保護、管理、回復 20. 土壌、生物多様性、自然環境の保全と回復

ステップ1	エコカルティエ憲章への署名	開発主体(主に自治体)がエコカルティエ憲章に賛同し、開発の対象となる地区を指定する段階。
ステップ2	持続可能な街づくり計画に関する審査	開発主体が策定した20の目標に関する計画が適切であると判断された段階。
ステップ3	計画に基づく取組みに関する審査	竣工した開発において、20の目標に関する取組が十分になされていると判断された段階。
ステップ4	ステップ3取得後持続可能な街づくりの展開に関する評価	ステップ3取得から最低3年が経過した開発に対して、20の目標が継続、発展して取り組まれており、また、他の開発や開発指針、体制などにも反映されていると判断された段階。

(出典) エコロジー転換省、船橋市

- 連邦憲法第75条により、連邦政府がスイス全体の空間計画を計画する。この全体計画に該当するのが「空間コンセプト・スイス」である。
- 同75条では、カントン（州）が空間計画を実現するための具体的な計画を作成すると定められており、カントンが作成する計画を構造計画という。
- コムーネ（基礎自治体）ではこの構造計画に従い、利用計画を作成し、具体的な土地利用に関する許認可や建築許可等を行う。



【スイスの空間計画、交通計画、環境計画の関係】

- 「**内向きの開発**」と呼ばれるスプロール化防止のための都市圏を拡張しない計画を規範とする。
- 交通計画の全体像は、空間計画法（RPG）に連邦政府が定めることとされ、これが「モビリティと空間計画2050」である。
- 都市計画と交通計画の連携として、カントンとコムーネが連邦政府に申請して実施する**PAV（集積輸送プログラム）**がある。交通計画やこれと連動した内向きの開発が含まれるプログラムに対して、連邦政府が審査して、優先順位に基づき予算の30～50%の補助金が交付されるものである。

- PAV(集積運輸プログラム)を活用し、多くのプロジェクトで成果が出ている。例えば、ローザンヌのメトロM2線では、人口が集中するローザンヌの新たな交通網としてだけでなく、新たな住宅地の開発とセットで進めることで、公共交通と住宅を効率よく連携させ、都市の集約化を進めることができる。
- 一方で、AREは今後の課題として都市間をどのように接続していくかという点を挙げている。その解決策の方法の一つがデジタル化やMaaSにあると考えている。
- しかし具体的にはまだ取組が進んでいないため、今後の大きな課題としている。(チューリッヒ、バーゼル、ベルン州では、複数のMaaSをアプリで一括して利用登録ができ、料金決済も可能なシステムがテストケースとして運用されたが、局所的な展開に留まっている。)

【PAVの主な成果】



(出典) ARE提供資料

【今後の課題…交通の集約とデジタル化】



(出典) ARE提供資料

【所轄監督庁など】

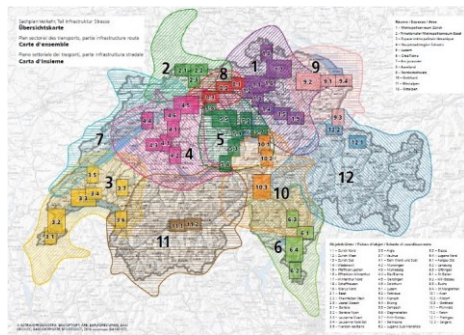
◆スイスの空間計画は、環境・交通・エネルギー・コミュニケーションを管轄するDETEC（連邦環境・運輸・エネルギー・通信省）が所管しており、実際の空間計画はDETECの下位組織であるARE（連邦国土開発庁）が作成している。AREは連邦政府の立場からスイス連邦全体の空間計画の大枠を策定する他、カントン（州）やコムーネ（市町村）が策定する具体的な空間計画について、監督する役割を担っている。

【基本的な法体系】

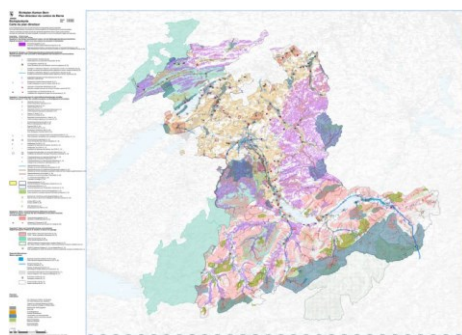
- ◆スイスでは、憲法第75条に空間開発についての定めがある。具体的な構造計画はカントンが行い、連邦政府は全体の空間計画を定めることとされている。また、連邦政府はカントンと協力し空間計画を促進すること等が定められている。
- ◆空間計画や構造計画を統制する法律が「空間計画法」（Raumplanungsgesetz, RPG）と、「空間計画条例」（Raumplanungsverordnung, RPV）である。特に空間計画法には空間計画・構造計画における連邦政府やカントンの役割や、計画に記載すべき事項等が包括的に示されている。
- ◆RPG第13条では連邦政府が空間計画の全体コンセプトと実行計画を定めることとされ、これに従い連邦政府がスイス全土を12のゾーンに分割し、そのゾーンに応じてカントンが具体的な構造計画を定めている。コムーネはこれらの計画に従い、建築許可や土地利用許可、土地利用計画の策定等を行うこととされている。

【スイスの空間計画・構造計画のイメージ】

・スイス全土の空間計画



・ベルン州（カントン）の構造計画



・ベルン州のコムーネの土地利用計画

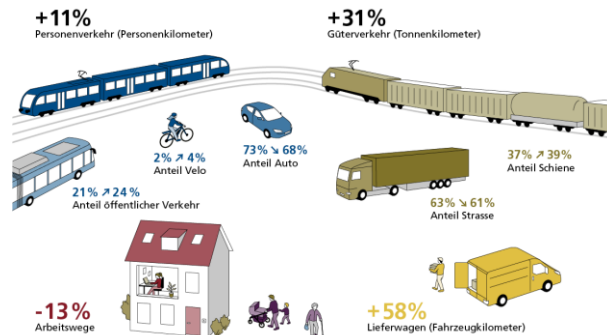


（出典）ARE提供資料より作成

- ◆ スイスでは、勤労者のうち85%が都市部で勤務している。このうち20%は自家用車通勤であることから、都市部の道路は通勤時の交通量が多く、過負荷となっている。しかし、スペースや予算の関係から、自動車道やこれに代替する公共交通網を拡充することも難しいという課題がある。また、スイスは移民で人口が増加しており、適切な住宅供給に対するニーズが増していることに加え、土地不足といった問題も顕在化している。
- ◆ 人口増加によりGDPが増える一方で、コロナによる生活様式の変更も空間計画や交通計画に大きな影響を与えている。在宅勤務の増加により通勤距離が短縮されたり、オンラインショッピングの利用増に伴う小型運送による商品配達の増加といった要因も空間計画や交通計画に影響を与える。
- ◆ 上記環境変化を踏まえ、DETECは旅客輸送と貨物輸送がどのように将来増加するかを示した「2050年の交通展望」を策定。
- ◆ 「2050年の交通展望」に基づき、AREが「Mobilität und Raum 2050（モビリティと空間計画2050）」を策定した。
この計画は、鉄道・道路・航空・船舶の4つの部門を統合した総合計画であり、複数のモビリティを組合せ、効率の良い交通手段を検討できることが特徴である。空間計画も同時に考慮し、勤務地と住宅をどのように接続するのか、通勤需要の高まりが予見される地域に用意すべき交通手段等も考慮されている。また、連邦政府・カントン・コミューン間での連携・協働ができるよう、AREが調整役の役割を果たすことも明記されている。ただし、この計画に法的な拘束力はない。

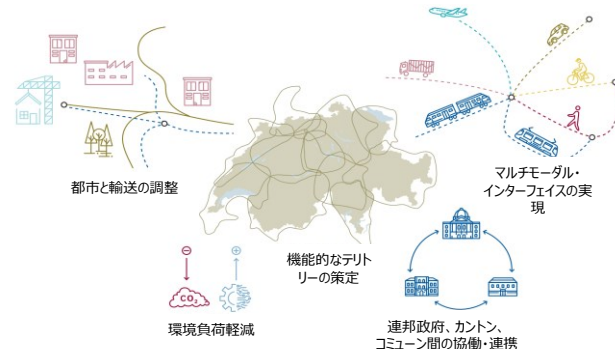


【2050年の交通展望のシナリオ】



(出典) ARE提供資料

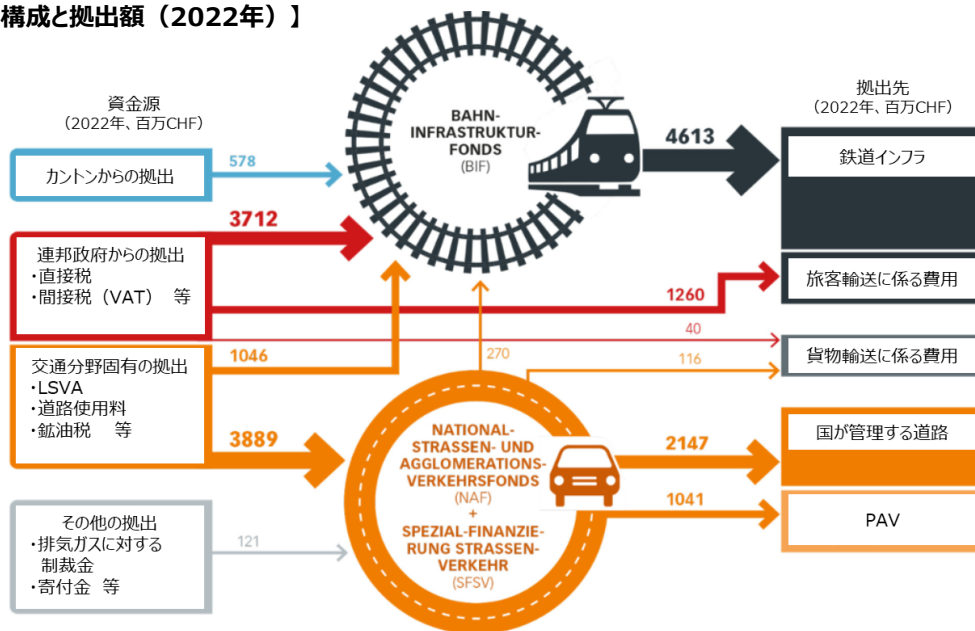
【モビリティと空間計画2050の概要】



(出典) ARE提供資料より作成

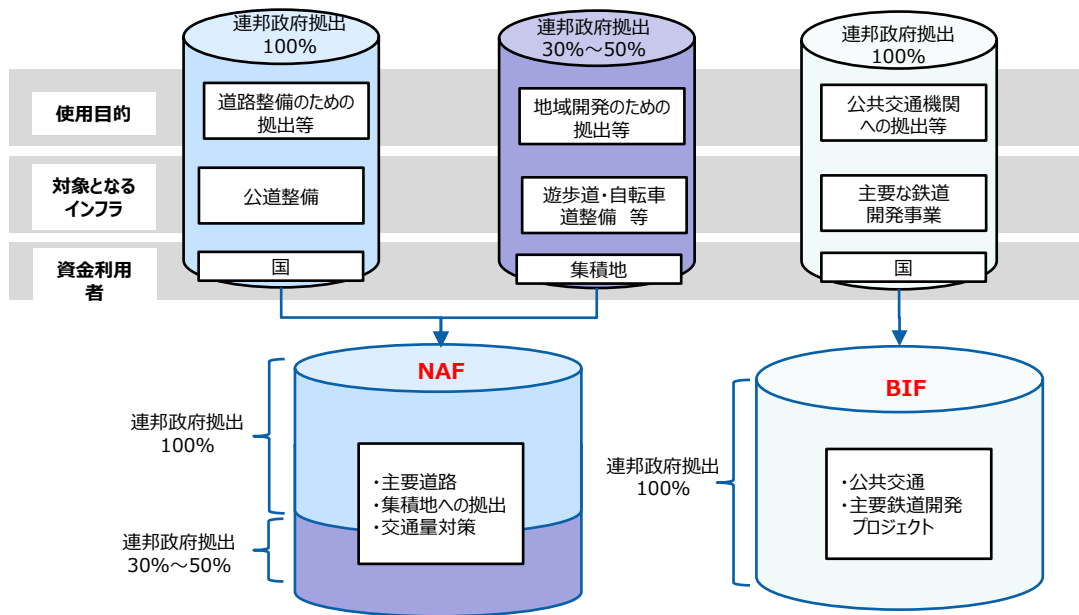
- ◆PAVの財源は、National Strassen und Agglomerations Verkehrsfonds（下図オレンジ色の部分、以下「NAF」という。）から拠出されている。
- ◆スイスには鉄道インフラに拠出を行うBahn Infrastruktur Fonds（下図黒色の部分、以下「BIF」という）と、PAVや自動車道の整備費用に拠出を行う前述のNAFがあり、それぞれカントンからの寄付金や連邦政府からの拠出金（直接税・付加価値税原資）、運輸特定税（国道通行料、道路税、賦課金等）を財源としている。

【BIFおよびNAFの構成と拠出額（2022年）】



- ◆PAV（集積運輸プログラム）は2001年から開始され、当初はNAFではなく、連邦政府が一部を拠出するファンドからの資金援助を受けていた。
- ◆2001年に4か所から始まったPAVはその効果が認められ対象地域を拡大し、拠出先が増えることになった。そのため、交通と都市開発に関連する3ファンドを整理し、運営効率性を高めるため、2017年2月に国民投票を実施し、PAVの適用を受ける集積地に拠出を行うNAFと、鉄道インフラに拠出を行うBIFの2ファンドへ整理・統合した。

【スイスの交通・都市開発関連ファンドの移り変わり】



2017年2月

国民投票「主要道路と集積輸送のためのファンド設立に関する連邦法令」が賛成率61.9%で可決されたことにより、ファンドを再編。

集積地が行う交通計画支援を行いやすい体系にファンドを簡素化。

3. フランスの都市事例

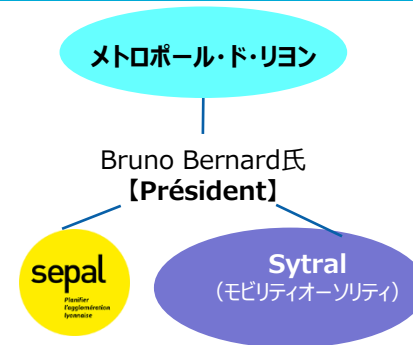
【フランス調査の概要】

- 本調査では、大都市リヨンと中小都市ディジョンと人口規模別に2つの先進事例を取り上げた。
- フランスの地方の中心都市は人口増が続いており、それゆえの人口や住居、モビリティのコントロールを課題としており、日本の地方都市とは状況が異なる。
- 法制度上は、SCoTを介した上位・下位計画の互換性が担保されているが、実務上のSCoTの運用については、各地で難航している実態が明らかとなった。
- 理由の1つとして、**各計画が対象とするエリアが統一されていない点**が挙げられ、そのことが広域での一貫性のある政策運営を阻害していると考えられる。また、エリアの設定においても、通勤圏や交通圏をどのように設定するかといった課題もある。
- 大都市圏であるリヨンでは、SCoTの枠組みを超えた広域連携が模索されている。
- ディジョンでは、用地買収も含めたコントロールがしやすい範囲（メトロポール区域内）においては、国の政策を反映した持続可能な再開発に取り組み、再開発エリアにおける交通政策や観光政策との連携にも取り組んでいる。

フランスは、基礎自治体であるコミューン(市町村に相当)の合併が進まなかったため、広域のコミューン連合を形成することで、広域行政に対応している。

● 主要な公的機関の代表者の統一

- SCoTの策定・運用は「Sepal(一部事務組合)」が担当。
- Sytralは、ローヌ・アルプ県全体を管轄するAOMで、現在、鉄道以外のすべての都市および都市間ネットワークを開発および管理するフランス（イル・ド・フランスを除く）唯一の組織となっている。
- Sepal、Sytral、メトロポール・ド・リヨンの会長は同じ人物。SCoT、PDM、PLUの政策連携には政治的な意思統一が望ましいことからこの体制を採用。



● SCoT運用上の課題

- リヨンのSCoTの対象は、様々な住民ニーズの発生する生活圏の範囲（通勤・通学・買い物など）に対して、現状は、非常に小さい。
- ⇒ 下位計画：PDMの対象エリアのほうが、上位計画：SCoTよりも広い、というねじれが発生。
- SCoTエリア外の近隣の地域とは協議の場は持つものの、法的拘束力がないため、方向性の統一は困難。

【PDMの対象エリア】



【inter-SCoTの取組】・・・実態に合った広域連携エリアの設定

- 2004年に発足したアライアンスで、現在はリヨンとサンティエンヌの2都市を中心都市とする13のSCoTエリア、6県に跨る広域連携の枠組み。
- 域内は13,000 km²、人口約336 万人が居住するエリアを対象としている。
- イル＝ド＝フランスに次ぐ広域の大都市圏で、都市計画と各種計画・政策を連携し、認可することを目指している。
- 2016年～2020年においては、「日常のモビリティ」「地域経済」「エネルギー、気候変動、環境」の3分野を主要課題に設定。
- 法的拘束力はないものの、ガイドラインを発行し、inter-SCoTエリアにおいて一貫性のある政策展開を目指す。



(出典) inter-SCoTおよびSepal

<inter-SCoTの対象エリア>

- ディジョンは、都市圏人口26万人（23のコミューンで構成される広域市役所メトロポール）で、毎年0.5%ずつ人口増加。ブルゴーニュ＝フランシュ＝コンテ地域の中核都市の役割を担っており、広域では40万人程度の規模。
- 長距離交通の要衝。河川や山岳地帯など都市開発の障害となる大きな要素がなく、高速道路と鉄道沿いに街が広がった。地理的要素や都市発展の経緯により、モビリティ密度を高めた。
- 2012年にLRTが開業。**
 - 中心地がウォークブルな空間に一変。
 - 南北の接続改善、東部の貧困地区へのモビリティ提供を実現。
- LRTを基軸に、都市の密度を高めていく方針が取られた。沿線に建設許可を出す際には駐車場を減らしていくことを求め、密度を高めていくために建築物の高層化を実施。
- ⇒低廉な住宅の提供が法定基準に追いついていない点が課題。特定の地域の住戸を固めるのではなく、各地に一定割合ずつ社会住宅を設けることで、インクルーシブを推進している。

<アクセスの良いディジョンメトロポール>



<LRT開業のビフォー&アフター>

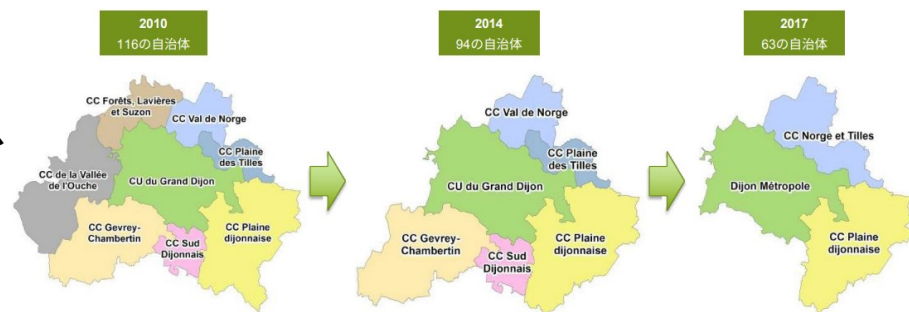


ディジョンにおけるSCoTエリアの変遷

【SCoTの変遷とディジョンメトロポールによる評価】

- 初版のSCoTは2010年に策定され、ディジョンを核とした放射状に広がる全てが参画。
- 2014年から事後評価の作業が始まり、2016年にBilan SCoTとして発行された。
 - 全般的に「SCoTの長期戦略に対して評価期間が短く、各分野の政策の即効性は確認できない」と結論付けられている。
 - また、SCoTの下位計画にあたる都市計画文書を有する99の自治体（コミューン）のうち、互換性のあるPLUを有する自治体は32のみにとどまった。中には、「SCoTとの互換性を保つ」という趣旨の文言を記載しながらも、互換性のない開発計画を記したものも存在した。
- ディジョンの西側と東側のコミューンのあいだには政治的対立があったため、結果、2019年のSCoT第2版の発行までに、西側のコミューンが徐々に離反。このため、SCoT効力が及ぶエリアは現在は東側に偏りが生じている状況。
- SCoTの導入は、ブルゴーニュ＝フランシュ＝コンテ地域に良い結果をもたらしたとまでは言えない、と評価。各コミューンに首長がおり、それぞれが建設許可などの権限を有しているため、そのコントロールは困難。

＜SCoTに参画するコミューンの変遷＞



- ◆ディジョン市中心部に近い Heudelet 環境地区は、5.1 ヘクタールの旧軍用地を活用した都市再開発プロジェクト。
 - ・旧軍の建物をオフィスや住宅に改造し、学生寮121 戸を含む 517戸 の住居・宿泊施設が提供されたほか、ディジョンメトロポール、SPLAAD（ディジョン開発公団）などのさまざまな組織が事務所を構える。うち、低家賃住宅の割合は 31% で、インクルージョンを促進する。
 - ・オープンスペースは大部分の植物と通路で構成され、歩車を完全に分離。
 - ・生態系のアプローチの実験的設備として、建物のファサードを覆う昆虫ホテルの設置や、駐車場屋上に緑の歩道を設けるように設計されている。
- ◆この地区へのアクセスのしやすさは、直通するトラム路線と、地区の1箇所に集中的に配備した駐車場によって保障されている。
- ◆ディジョン・メトロポールとの数回の会合を経て、2021年に地区の住民グループは協会「エコヴィヴル・ア・ウドゥレ」を設立し、2023年には50人以上の会員が加入している。住民は、近隣地域とのネットワークを強化し、健康的な社会生活を可能にする（自然との）共存の促進したいと考えている。この協会はエコカルティエ憲章の共同署名者であり、認証プロセスにも参加している。

< Heudelet地区の全景

>



<市庁舎>

軍事施設の建物の階数を増築して
リノベーションしている



<住宅エリアの空間づくり>



◆ La Cité Internationale de la Gastronomie et du VIN（美食とワインの国際博物館）

- ・総合病院の跡地を再開発した事例。2022年春にオープンした複合施設で、「美食とワインの町」をテーマにした観光客向けの物産館やレストラン、カフェ、ホテルのほか、展示場や会議室、地元住民向けの映画館も設置。年間100万人の来場を見込む。
- ・2010年に無形文化遺産のリストに「フランス人の美食」がノミネート、2015年には、ブルゴーニュのワインとブドウの産地が世界遺産に指定され、本施設が設置された。

◆ 歴史的建造物のリノベーションや、エコカルティエとして再開発したエリアでは、600戸超の住宅も提供。

大部分が社会住宅で、学生と高齢者向けの居住用のユニットもあり、インクルージブを促進。

◆ 大型のパークアンドライドとトラムの停留所の設置により、アクセスを確保。

＜住宅ゾーン＞

病院の建物は寮にリノベーション



＜商業施設ゾーン＞



＜ La Cité Internationale de la Gastronomie et du VINの全景



パークアンドライド

トラムの停留所

4. スイスの都市事例

- 調査した三事例のうち、都市公共交通の先進事例であるバーゼル都市圏を紹介する。
- バーゼル・シュタット州（バーゼル州）は人口約19万2千人のスイス第三の都市圏である。フランス・ドイツと国境を接しており、古くより交通の要所として繁栄してきた。
- 都市や交通政策において、マルチモーダルシフトを推進する街づくりが評価され、SUMP賞（欧州委員会による優れた都市交通計画のコンテスト）に入賞するなど、モビリティを中心に据えた都市計画を推進している。





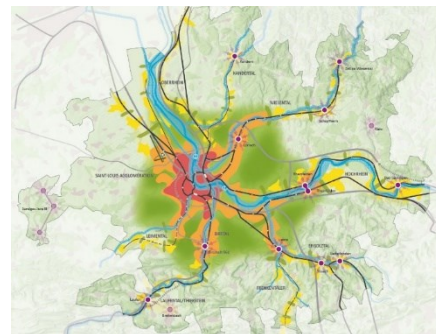
バーゼル都市準州の法体系(都市計画、環境、交通)

- 2020年の住民投票で「2019年度対比で（経済成長や人口増加があったとしても）自家用車の交通量を増加させない」および「2050年までにすべての輸送は環境影響が少ない手段で行われなければならない」という2点が、2022年住民投票で「2037年までに温室効果ガスの排出量をネットゼロ」にする点が決議され、環境を重視した都市・交通政策が行われている。
- バーゼル州ではこれらの動向を踏まえ、環境・交通・都市開発の方針を憲法で定め、さらに環境を重視した交通戦略を行うことを環境法（USG）で定めている。

【交通・都市開発・環境に関するバーゼル州の主な法体系】

	条番号	内容
バーゼル州憲法	第16条	2037年までに温室効果ガス排出量をネットゼロにしなければならない。
	第30条第1項	州は安全で、経済的で、かつ環境にやさしく省エネルギーな移動を可能にしなければならない。
	第30条第2項	州は高密度な交通システムを構築し、スイス中心地への迅速な接続、鉄道・道路、航空、船舶による国際交通路線への接続を確保しなければならない。
	第34条	所定の居住開発可能地域の枠内で居住地開発を行い、居住の快適性と都市開発の質を維持・促進しなければならない。
環境法（USG）	第13条	環境への負荷が少ない移動手段を推進すること。また、環境汚染の軽減につながるような新たな移動手段や技術導入を促進すること。2050年までに原則としてすべての輸送を環境影響の少ない移動手段で行うこと。人口が増加し、雇用者数が増加しても、高速道路以外の州内における自家用車の総交通量は（対2029年比で）増加しないこと。
	第14条	住宅地における制限速度の上限を30km／時とすること。
	第17条	州内の自家用車駐車場の新設は禁止する。
	第19条	公共交通機関の駅にパーク・アンド・ライド施設の設置を推進すること。

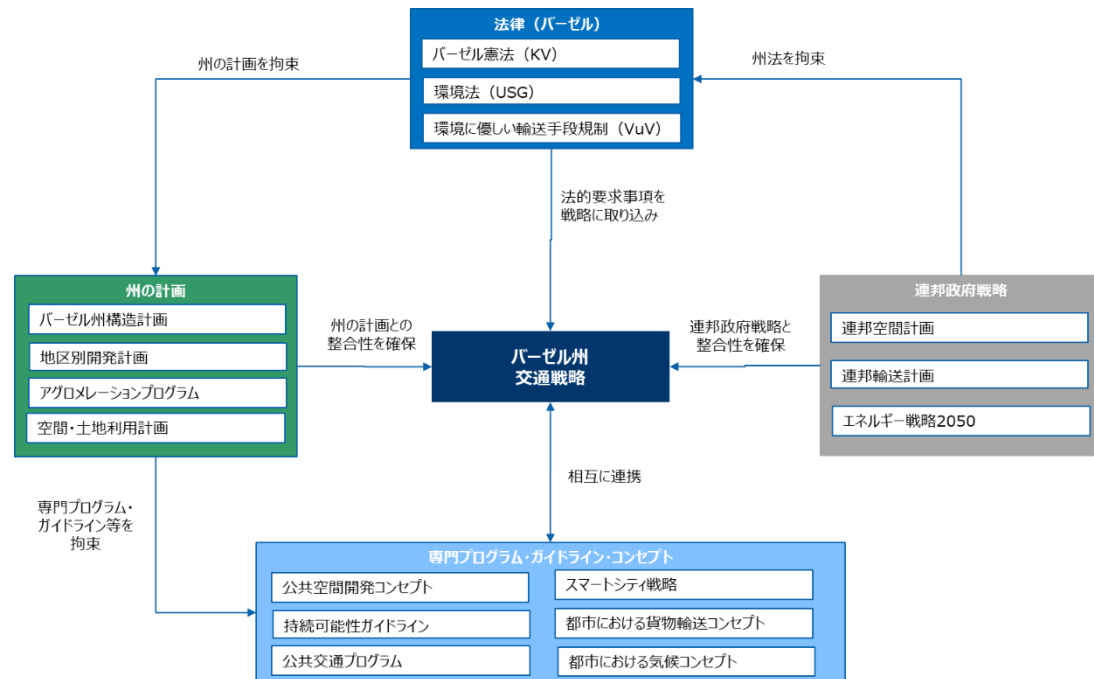
【バーゼル州の都市開発像】



（出典）バーゼル・シュタット州提供資料
中心市街地に集約し、交通網に沿って開発する様子を見て取ることができる。（コンパクト・プラス・ネットワーク）

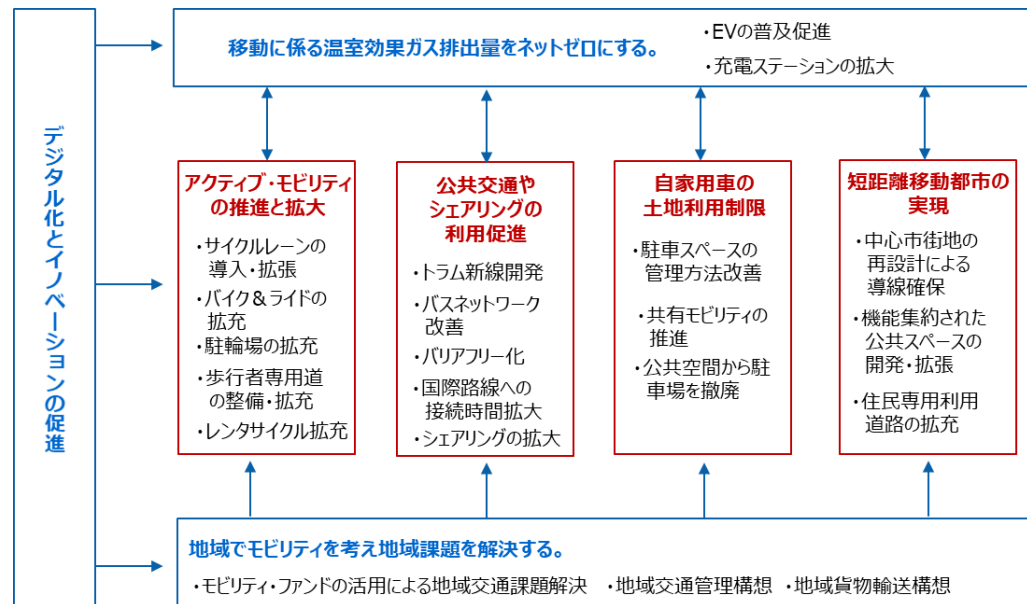
バーゼルのモビリティ戦略

- バーゼル州は、州法に基づき環境に配慮した都市・交通政策を推進している。その中でバーゼル州の交通政策を示しているのが2023年1月に策定された「モビリティ戦略」である。この計画には今後10年～15年の間に行われる交通政策全体像を示している。
- このモビリティ戦略は、バーゼル州の構造計画や、PAVに基づき定められるアグロメーションプログラムとも連携しており、これらのプログラムの中で部分的にしか扱われていない交通政策について補完する役割も持っている。
- 2037年までに温室効果ガス排出量をネットゼロにすることも目標に掲げられている。



バーゼルのモビリティ戦略に係るアクションプラン

- バーゼル都市準州のモビリティ戦略は7つの行動分野から構成されており、これらは互いに関連し、相互補完している。
- 4つの行動分野（「アクティブモビリティの推進と拡大」「公共交通の利用促進」「自家用車の土地利用制限」「短距離移動都市の実現」）が中心となり、残り3つの行動分野（「デジタル化とイノベーションの促進」「移動に係る温室効果ガスをネットゼロにする」「地域でモビリティを考え地域課題を解決する」）と相互補完する形になっている。
- 徒歩や自転車を活用した移動方法の拡充に加え、モビリティ・ファンドの活用といった独自の取組に特徴があるプランになっている。



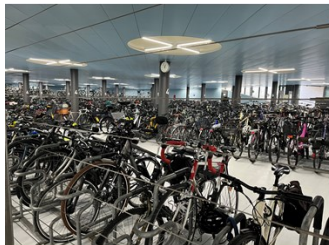
【モビリティ戦略に係るアクションプランの概要】

（出典）バーゼル州ホームページより作成

バーゼルのモビリティ戦略に係るアクションプラン

現地でヒアリングしたアクションプラン実現に向けた取組は以下の通り。

【アクティブモビリティの推進→駐輪場、自転車道の新設】



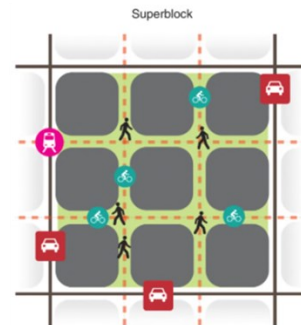
【公共交通の利用促進→トラム3番線・30番バス路線の新設】



【温室効果ガスをネットゼロにする→モビリティ教育の推進】



【自家用車の土地利用制限→歩行者道拡充・スーパーブロックス】



【地域でモビリティを考え地域課題を解決する→モビリティ・ファンド】



【デジタル化→MaaS活用】

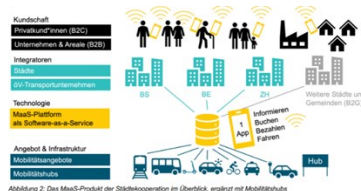


Abbildung 2: Das MaaS-Produkt der Städtewerke im Überblick, ergänzt mit Mobilitätsknoten

(出典) バーゼル州提供資料より

【資料】バーゼル州のモビリティ・ファンドの仕組み

- モビリティ・ファンドは、バーゼル州が管理していた無料駐車場を有料化し、その駐車料金を財源とするファンドがその始まりである。
- ファンドが設立された2013年当初には約800万CHFがプールされていた。その後、モビリティ・ファンドに名称を変更し、財源を通勤者が利用する駐車料金とバーゼル住民の路上駐車料に拡大することで、年間350万CHFを徴収している。
- モビリティ・ファンドは自動車交通量の削減支援に使用されるほか、環境負担が少ないモビリティの拡充や公共交通の拡充など、モビリティ全般に使用されている。

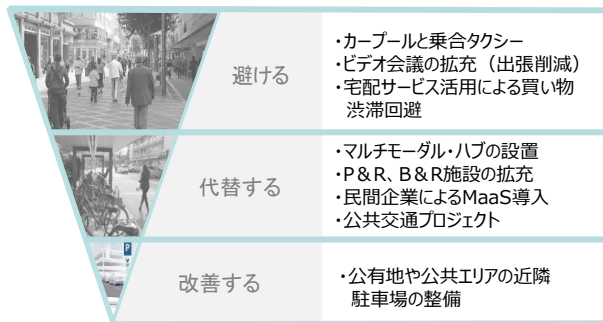
【法的根拠】

- モビリティ・ファンドの設立根拠は環境法（USG）であり、実際の運用方法は「モビリティ・ファンド条例」という政令により定められている。

【利用方法】

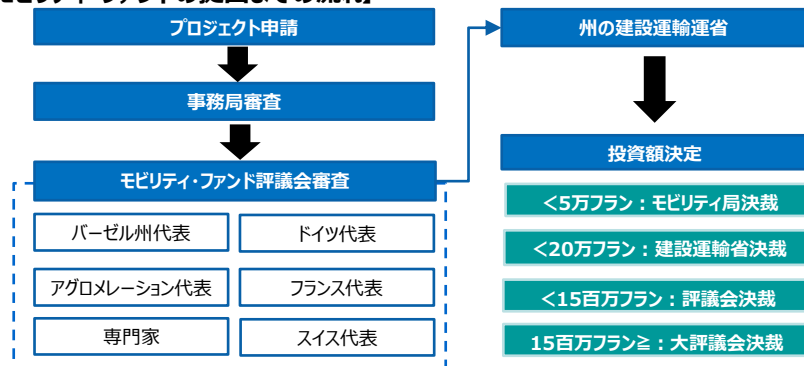
- モビリティ・ファンドから資金拠出を得たい交通に係るプログラムを評議会に応募し、表決された場合に資金提供を受けることができる。
- 対象は個人、株式会社、行政、民間団体など組織形態は問わない。また隣国のドイツやフランスからの申請も受け付けている。
- 採決のための評議会は7名で構成され、バーゼル州の建設運輸局モビリティ局長が議長である。その他、連邦政府やアグロメーション地区の代表も参加している。

【モビリティ・ファンドの拠出目的】



（出典）バーゼル州提供資料より当研究所作成

【モビリティ・ファンドの拠出までの流れ】

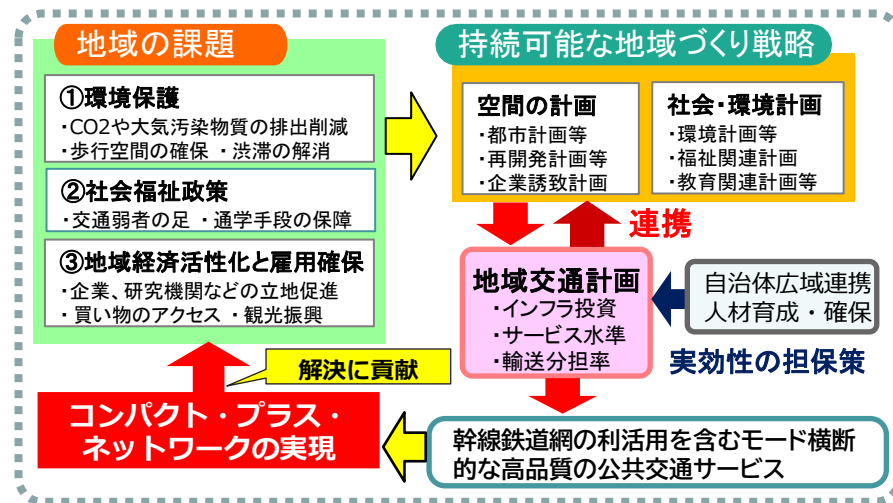


（出典）バーゼル州提供資料より当研究所作成

5. まとめ

○以下の示唆は、我が国でコンパクト・プラス・ネットワークを実現する施策に大いに参考になるものである。

- ・ フランスは、交通計画と都市計画の連携を明確に法制度で定義づけている。
- ・ フランス、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。
- ・ フランス、スイスともに、特に環境面を重視する形で、持続可能な開発を都市計画や交通計画の目標としている。
- ・ フランス、スイスともに交通計画やそれに基づくモビリティ施策は、方向性が明確。
- ・ フランス、スイスともに、開発については、公共交通指向型を中心に、環境配慮を前面に押し出したものとなっている。



○しかしながら、本調査では、課題も見えてきた。フランスでも、広域連携については、コミューン間に対立する利害の調整が困難であり、人や物の移動をカバーする範囲よりも狭い範囲でしか広域連携が実現できていない。

今後の課題とR6年度の調査

- その国特有の事情から、うまく制度が機能しているという可能性もあり、似通った事情を持つ特定の国の調査だけでは、得られた示唆や教訓を普遍化できないおそれがある。
- これまでの調査では欧州のみを対象としていたので、モータリゼーションがより進展している北米の制度や事例についても、今後明らかにする必要がある。
- そこで、R6年度調査では、北米、オセアニアにも調査対象を拡大し、法制度の比較調査と、先進事例調査を行うこととしている。
- 法制度の比較については、北米（アメリカ合衆国、カナダ）、オセアニア（オーストラリア）、欧州の比較調査を実施する予定。
- 先進都市事例調査についても、北米、オセアニア、欧州において深掘り調査を実施する予定。欧州については、既往研究で実施していなかった国の事例に着目する予定。

別添資料 欧州10カ国の都市計画と交通計画等との連携に関する法制度調査の一覧表

		フランス	スイス	イギリス（主にイングランド）	ドイツ	オランダ	オーストリア	デンマーク	スウェーデン	フィンランド	ルクセンブルク
国・地域圏等が定める 空間・都市基本計画・ マスタープラン	名称	SRADDET（国土整備・持続・可能な開発・地域 平等の地域圏計画）	Raumkonzept Schweiz （空間コンセプトスイス）	National Planning Policy Framework（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ない （政策文書「ドイツに空間開発のコンセプト及 び戦略」「ドイツにおける空間開発のミッシ ョンステートメントと行動戦略」あり）	Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte（インフ ラと空間の構造ビジョン、SVIR）	Österreichisches Raumentwicklungskonzept 2030（オーストリア空間コンセプト2030）	・Landsplanredegørelse(国家計画レポート) ・Oversigt over nationale interesser i kommuneplanlægning（コムーネ計画における 国の関心の全体像） ・Landsplandirektiver（国家計画指令）	Nationell strategi för hållbar regional utveckling i hela landet 2021-2030（全国的な持続可能な地 域開発のための国家戦略2021-2030）	Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet（国土 利用指針）	PDAT（国土計画マスタープログラム）
	策定主体	地域圏（Région）	政府	政府	政策文書は、空間開発大臣会議 (Raumentwicklungsministerkonferenz:RMK)に て採択	政府	オーストリア空間計画会議（ÖROK）※政府、 州、市町村等からなる団体	政府	政府	政府	政府
	対象年次	策定から20年程度の期間	2050年		なし	2040年	2030年	2029年（Landsplandirektiver）	2030年	2030年	2035～2050年
	根拠法	NOTRe 法（地方行政機構改革法）	－（政府決議）	－（政府決議）	－	Wet ruimtelijke ordening （国土計画法）	－	Lov om planlægning（計画法）	－（政府決議）	Maankäyttö- ja rakennuslaki（土地利用・建築 法）*2025年1月から法改正予定	Loi du 17 avril 2018 concernant l'aménagement du territoire（国土計画法）
	他計画との連携	SRADDETの一般規則と互換性のある内容で策 定することを下位計画に義務付け	州の構造計画や交通計画・環境計画は上記戦略 を参照して定めることとするが、原則拘束力は ない。	持続可能な開発ニーズを満たす為に、地域都市 計画に環境や交通などあらゆる要素を考慮する ことを記載	連邦及び州の空間計画・開発政策のための共通 戦略として位置づけ	交通計画、環境計画もSVIRで明示し、法的に連 携を求めている。	連邦政府、州、市町村が作成する都市計画や交 通計画（分野別計画）はマスタープランを参照 することが推奨されているが、法的義務はな い。	首都圏における空間計画はLandsplandirektiver であるフィンガープランに則る。 コムーネ計画はOversigt over nationale interesser i kommuneplanlægningに記載されて いる国益に即す義務がある。	環境計画やアクセシビリティ（交通計画）との 連動を推奨。	下位計画に対する拘束力を有する。	交通計画・環境計画を含んだ総合計画
	基礎自治体または その連合体の 基本計画	策定有無	あり（SCoT、地域一貫性計画）	あり	土地利用計画（Flaechennutzungsplan（Fフラ ン）） 地区詳細計画（Bebauungsplan（Bプラン））	あり	あり	あり	あり	あり	Plan d'aménagement général （PAG一般整備計画）
		策定主体	EPCI（市町村の連合体）	州・市町村	市町村	州・市町村	州	コムーネ（市町村）	市町村（一部の州は強制）	市町村	市町村
		対象年次	策定時から20年	策定時から20年から25年	策定主体により異なる。	地域法、計画により異なる。	策定主体により異なる。	各州によって異なる。	策定主体により異なる。	自治体により異なる。	策定主体により異なる。
		根拠法	SCoTの近代化に関する2020年6月17日の政令	Raumplanungsrecht （空間計画法）	Planning and Compulsory Purchase Act 2004 （計画・強制収用法）	Baugesetzbuch（建設法典）	Wet ruimtelijke ordening （国土計画法）	各州の空間計画法（名称も各州で異なる。）	Lov om planlægning（計画法）	Plan- och bygglag（計画建築法）	Maankäyttö- ja rakennuslaki（土地利用・建築 法）
		基本計画・マスター プランとの関係	互換性が必須	上位計画（空間コンセプトスイス）に準拠する ことが求められているが、法的義務はない。	法的義務はないが上位計画のNPPFを考慮する事 が求められている。Local Plan作成自体は義務化 されている	・Fプランは州による認可が必要、これにより州 の計画との一貫性が図られる。 ・Bプランは、Fプランに基づく市町村の一部地 区の計画	マスタープランであるSVIRに準拠する。	マスタープランを参照することが推奨されてい るが、法的義務はない。	Oversigt over nationale interesser i kommuneplanlægning、Landsplandirektiverに 則る	－	Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet、 Maakunta suunnitelmassa（地域計画）、 Maakuntakaava（地域土地利用計画）に則る
国または自治体の 交通計画	名称	PDM（モビリティ計画）	Mobilität und Raum 2050 Sachplan Verkehr Teil Programm（モビリティと空間計画2050）	Transport decarbonisation plan	連邦交通路計画（Bundesverkehrswegeplan （BVWP））	Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte（インフ ラと空間の構造ビジョン、SVIR）	Mobilitätsmasterplan 2030（モビリティ・マス タープラン2030）	Aftale om infrastrukturplan 2035（インフラ計画 2022-2033 に関する合意）	Nationell planering för transportinfrastrukturen 2022-2033	Valtakunnallinen liikennejärjestelmä suunnitelma vuosille（国家交通計画システム）	PNM 2035 - Plan national de mobilité（国家モ ビリティ計画）
	策定主体	AOM（地域のモビリティオーソリティ）	政府	政府	連邦政府（連邦デジタル・交通省が担当） また は州政府	政府	政府	政府及び各政党	政府	政府	政府
	対象年次		2050年	2050年	2030年	2040年	2030年	2035年	2033年	2032年	2035年（5年に一度15年先までの計画を発表）
	根拠法	LOM（モビリティ指針法）	Raumplanungsrecht （空間計画法）	－政策文書(政府決議)	－	Planwet verkeer en vervoer （交通・運輸計画法）	－	－	－	Maantielain muuttamisesta（改正道路交通法）	
	他計画との連携	上位計画SCoT、下位計画の都市地区計画 （PLU(i)）、環境計画PCAETとの互換性が必須。 。	上位計画であるRaumkonzept Schweizには拘束 されないが、相互に補完しあう戦略と位置づけ られている。また、PAVを通じて都市計画との連 携が行われる地域もある。	交通部門のネット・ゼロを達成する計画。環境 計画とも関連。また自治体が作成する、Local Transport Plan（地域交通計画）は政府作成の上 位交通計画を考慮する事が法的に義務づけられ ている。	州、地方自治体等が責任を負う連邦輸送ルート ではない交通手段を含め、連邦政府はその相互 関係を本計画に盛り込んでいる。	マスタープランであるSVIRに準拠する。	政府が定める交通の分野別計画であり、ここに 記載された空間計画等に係る事項は、州や市町 村の計画では遵守することが義務付けられてい る。	－	－	地域交通システム計画を拘束する（策定主体： レギオン）。 地域土地利用計画、自治体マスタープランとの 相互連携が求められる。	脱炭素が掲げられ、環境計画とも関連
その他（環境計画等）	名称	PCAET（気候・大気・エネルギー地域計画）	Langfristige Klimastrategie 2050 （長期気候計画2050）	Environmental Improvement Plan 2023	Klimaschutzprogramm 2030 （気候保護プログラム2030）	Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte（インフ ラと空間の構造ビジョン、SVIR）	Die österreichische Strategie zur Nachhaltigen Entwicklung（持続可能な開発のためのオースト リア戦略）	Klimaprogram（環境計画）	Miljöbalk（環境法）	Valtioneuvoston selonteko maankäyttösektorin ilmastosuunnitelmasta（土地利用セクターのた めの気候計画に関する政府報告書）	Plan national intégré en matière d'énergie et de climat du Luxembourg pour la période 2021- 2030（PNEC 気候計画）
	策定主体	一定規模以上のEPCI	政府	政府	連邦政府または州政府	政府	政府	政府	政府	政府	政府
	対象年次		2050年	2043年	2030年	2040年	2040年	2039年	－	2035年	2030年
	根拠法	環境法典（Le Code de l' Environnement）	－（政府決議）	Environment Act 2021（環境法）	気候保護プログラム2030の閣議決定の同年 （2019年）に気候保護法(Bundes- Klimaschutzgesetz)により、2030年の気候目標 を法制化し、法的拘束力を付与	Omgevingswet（環境法）	－	lov om klima（気候法）	－	Ilmastolaki（環境法）	Loi du 15 décembre 2020 relative au climat et modifiant la loi modifiée du 31 mai 1999 portant institution d'un fonds pour la protection de l'environnement（気候計画、基金の設立等に 関する法律）
	他計画との連携	交通計画、都市計画はPCAETとの互換性が必須 要件。	空間開発に伴う環境整備・影響調査はカント ンの構造計画等に記載されている。	交通計画とも連携	気候保護プログラム2030は、エネルギー、産 業、建築、運輸、農業、廃棄物・その他の各部 門の気候保護対策と連携している。	マスタープランであるSVIRに準拠する。	－	特に洪水、浸食のリスクアセスメント及び対策 とコムーネ計画が矛盾しないことを義務付け。 、コムーネ計画における気候対策は"DK2020" プロジェクトと関連。	Plan- och bygglag（計画建築法）に 環境法の規定を順守する旨記載。	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（環境省HP https://ym.fi/ilmastolainsaadanto）。	2050年までにネット・ゼロ排出にすることを掲 げ、交通計画とも関連