

土地利用・交通計画一体化のためのガイドラインの実際と課題*

—イングランドのPPG13から—

Can Guidelines Manage the Co-ordination between Land-use and Transport Planning?

-The Reality and Problems of PPG13 in England-*

谷口 守**

Mamoru TANIGUCHI**

1. はじめに

よりサステイナブルな都市形態を実現するため、土地利用と交通計画のバランス配慮の必要性が大きな課題となっている。このような土地利用と交通の関連については多くの研究^{1),2)}がなされており、自動車利用と都市構造の関連などは既に多くの知見が得られている。また、所与の土地利用条件に対し、どのような交通整備が適切かといった課題³⁾や、土地利用と交通施設の一体的整備がどれだけ環境負荷を減じるかといった議論⁴⁾も見られる。しかし、目標とするレベルの、一体的な土地利用・交通整備を実際の都市で実現するためにはどうしたらよいのかという肝心のことについては、ほとんど取り組まれていない。

土地利用・交通計画の一体化実現方策としては、容積計画を介したり、マーケットメカニズムに頼る場合など、数多くのケースが考えられる。本研究では、このうち政府が示すガイドラインに基づく一体化政策に着目する。ガイドラインの利点としては、法律でコントロールしようとするのがんじがらめになってしまう事も、ケースに応じて比較的フレキシブルに扱えるという点があげられる。強制力においては劣るが、今後都市計画の分野においてガイドラインを活用する機会は増えていくものと考えられる。このような土地利用・交通計画一体化のためのガイドラインの先進事例として、イングランドで1994年3月より「PPG13」⁵⁾が実施されている。

イングランドを含む英国における土地利用と交通計画の一体化は、主に居住地における環境改善とい

う観点からはブキャナンレポートにもその指摘が見られる⁶⁾ように、旧くから認識されていた課題といえることができる。本稿で取り上げるPPG13は、イングランドの計画ポリシーの根幹を成すガイダンス群であるPPG(Planning Policy Guidances, No.1~No.24)の13番目(交通分野)に相当するもので、そこでは土地利用・交通計画の一体化を通じて自動車交通の全体的な削減を進めることが意図されている。このPPGは中央政府の考える基本政策を、地方政府が適切に実行するためのガイドとなるもので、整合性の有る質の高い都市・地域計画を実現していくためにとりまとめられたものである⁷⁾。また、PPG13自体の内容についてはわが国でも既に紹介されている⁸⁾ため、本稿では主にその仕組みと実効性、及び課題について考究することを目的とする。研究の実施においては、文献からの網羅的な検討に加え、表-1に示す関係各方面へのヒアリング及び共同研究を1997年に行った。

2. PPG13登場の背景

ここではまず実際にPPG13の作成に関与した中央省

表-1 ヒアリング調査対象

中央政府 (PPG作成者)	・ Department of the Environment ・ Department of Transport
地方政府 (PPG利用者)	・ York City Council
研究機関 (都市地域計画)	・ University College London ・ Oxford Brookes University ・ University of Wales, Cardiff
その他 (裁定機関)	・ The Planning Inspectorate

キーワード：総合交通計画、都市計画、土地利用、財源・制度論
*正会員、工博、岡山大学助教授 環境理工学部 (〒700 岡山市津島中 2-1-1 Tel.086-251-8159、Fax.251-8257)

庁のメンバーへのヒアリングから、PPG13作成の背景となった事柄を整理した。

1) イングランドでは近年30年間に亘って一貫して自動車交通量が増大しており、今後有限な道路財源のもとでそれに見合った交通施設の建設、改善は難しいと考えられる。自動車交通の増加を鈍化させていくには、土地利用サイドからの検討がクローズアップされるようになった。

2) 特に80年代は高速道路インター周辺の開発が進んだため、いかにして旧都心に都市的な活動を取り戻すかがあわせて議論された。このため、最初の段階ではPPG6(都心商業開発)の中で土地利用と交通計画の一体化もあわせて盛り込まれる予定であった。

3) PPG13の実質的な中身が議論されたのは、1989～90年頃である。当時はEUで環境に対する貢献が明示的に求められるようになった時期でもあり、国内でもその必要性が認められやすかったといえる。PPG13策定メンバーのQuinnによると、PPG13の発想としては、都市人口密度とガソリン消費の関係を分析したNewtonらの研究¹⁾(図-1)がスタートであったと回顧している。

4) PPG13の作成にあたっては、レポート Reducing transport emissions through planning²⁾がまず著され、CO₂削減を主な目的として、土地利用と交通需要の関連について先行的な議論がなされた。そこでは、新規開発における最低密度基準の考慮、開発規模、地域構造や都心における高密度化政策、土地利用の混合化などが議論され、PPG13の論理的基盤となった。

3. PPG13の特徴

PPG13は、交通需要をマネージすることによって自動車によるトリップ自体を削減することを目指しており、その中で土地利用計画からのアプローチを特に重視している。特に、地方自治体の実施する諸計画に以下の3点を求めている。

- 1) 土地利用と交通計画の間の関連をいずれの計画レベルでも検討する。
- 2) 土地利用と交通計画の統合と調和を目指す。
- 3) 移動の必要を減じるための方策を練る。

PPG13の内容自体は、先述したように既に表-1の

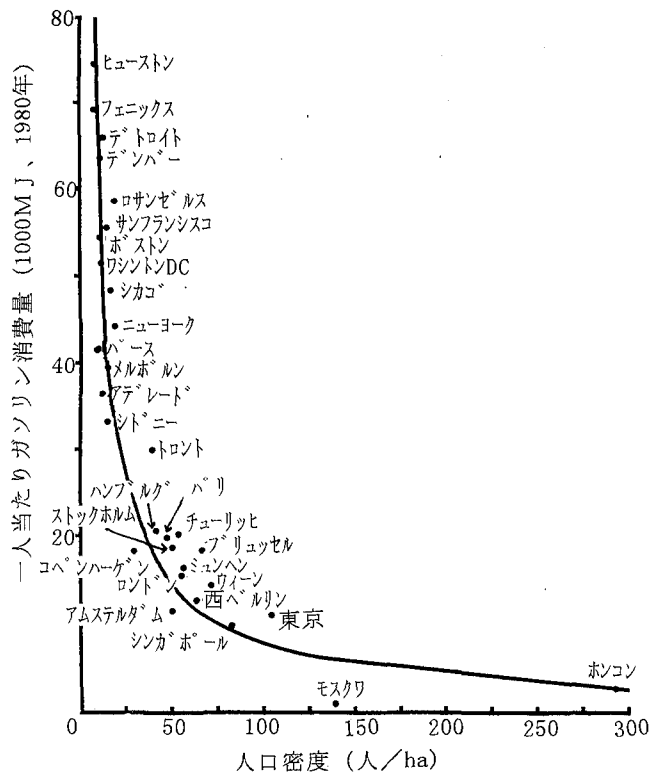


図-1 PPG13の発想のもととなった図
(文献1)より転載)

ように我が国に紹介されているため、本稿ではその記述は省略する。ここではまずPPG13というガイドラインが持っている特徴を下記のように整理した。

1) 上記の3目的に示したように、PPG13の政策目標自体がかなり広範なものであるということが、まず大きな特徴である。このため、ガイダンスの内容も立地政策から交通施設整備の考え方に至るまで多岐多様に渡っている。例えば、各都市施設(住宅、雇用、貨物、レジャー関連等)のそれぞれに対して詳細な整備指針が示されている。また、補完的な交通対策(例えば、駐車、歩行者・自転車への配慮、交通マネージメント、公共交通、パークアンドライド等)のあり方もあわせて示唆されている。

2) 実際の計画におけるプロセスのあり方についてはPPG13の付録にまとめられている。プロセス面で関係する各地方自治体に期待されている事柄はそこにまとめて書かれている。

3) このような多岐に渡る内容を含むにも関わらず、PPG13はそれ自体として一貫性の有るものとなっている。それが可能となった理由の一つに、数あるPPGの

表ー 2 PPG13における指針の要約
(文献10)より転載)

目的	・地方当局の土地利用交通の統合的な政策の支援指針 ・目標→自動車によるトリップ数とトリップ長の増加抑制 ・環境負荷の少ない交通手段利用促進 ・個人所有の自動車への依存低減
土地利用計画課題	・自動車以外の交通手段でアクセス可能な場所の開発推進 ・自動車以外でアクセスできる既存都市への需要発生誘導 ・既存コミュニティの買物や雇用の点での中心性強化 ・定期的な訪問する施設への代替交通手段の確保 ・代替交通手段利用促進のための駐車施設整備制限
立地政策	・戦略的計画指針：ストラクチャープランによる開発パターン評価 ・ローカルプランによる個別開発の位置づけ明確化 ・開発規制：新規開発による交通需要の影響を事前に評価 ・住宅：全体指針→公共交通利便性の高い立地で(Structure plan) ・個別指針→既存中心部のストック活用等(Local plan) ・雇用：全体指針→職住近接と公共交通高利便性立地(S) ・個別指針→集約的な利用への再配置等(L) ・商業：全体指針→アクセスの選択可能性重視(S) ・個別指針→地区のコンビニエンスゾーニングの促進等(L)
交通政策	・駐車→路外駐車場整備量の削減、路上駐車抑制 ・歩行者→交通静穏化、快適性向上、自動車抑制地区導入 ・自転車→道路交通からの分離、効率的自転車ネットワーク整備 ・交通管理→住宅地、商店街、学校周辺で地区の環境向上 ・公共交通→アクセシビリティプロフィールの作成 ・鉄道：特に鉄道駅やLRT停留所での集約開発推進 ・バス：バス優先発着及びそれをもとにした立地政策 ・P & R→放射鉄道駅近動用と都市間遠隔タウンセンター移動用
交通基盤整備指針	・交通路確保：計画が及ぼす悪影響を最小限にとどめる ・道路計画：Structure plan：新設幹線道路と優先道路網の整備 ・Local plan：地区内道路に関する計画の精密化 ・影響軽減：自然や建物環境、景観への影響最小 ・環境アクセス：大規模開発と大規模交通整備が必要
交通優先と開発へのアクセス	・土地利用政策：道路の通過交通と地区交通の役割分担に影響しない ・道路交通の安全とアクセシビリティを考慮 ・道路アクセス：幹線道路への上乗せ影響と費用増加に考慮 ・物流・配達アクセスの確保と大型車による地区への影響排除 ・開発者負担

中でもPPG13は始めて環境省(Department of the Environment)と交通省(Department of Transport)の協力関係のもとで共同作成されたものであるということがあげられる。

4) 目的達成のために各自治体の特性に応じた多様なアプローチを許容している点も一つの特徴である。例えば、ロンドンのハンマースミス地区のように、公共交通による近接性をPTAL (Public Transport Accessibility Level) という指標で表現し、それに立地できる建物のボリュームを連動させようとした例¹¹⁾がある。これなどはオランダのABCポリシーに類似した考え方ともいえよう。車を減らすためのコンシステントな考え方が示されていれば、特に数学的な交通モデルの作成を必要としない点も大きな特徴である。むしろ、モデル的なアプローチから脱却することからスタートしている感がある。

5) 様々な土地利用・交通計画一体化による環境改善効果を定量的に把握することは容易ではない。このため、理念に沿うものなら定量的効果が明確にできなくてもやれるものから始めていくというのが基本的姿勢である。様々な試みをサポートできるように、上記のPTALのような例がGood Practice Guide¹²⁾とし

て別冊にまとめられている。

4. コントロールの仕組みからみたPPG13

PPG13はガイドラインであるため、そこに記述されていることはあくまで理念であり、それが実現化されるためにはどのような仕組みが内在化されているのかを、PPG13だけから読みとることは不可能である。ヒアリングの結果、PPG13によるコントロールの仕組みとして、1) 地方自治体の交通整備財源、2) 開発計画(development plan)、3) 計画許可制度、の3つの視点から、以下のような整理が可能と考えた。

1) 地方自治体の交通整備財源：地方自治体がPPG13に沿った計画をたて、それを実行していただくのインセンティブがどこに有るかという点で、まず交通整備財源を如何に入手するかということがあげられる。明示こそされていないが、仕組みとしては各カウンティ及びユニタリオーソリティ等が交通施設整備財源を中央政府に要求する際、PPG13への配慮が乏しければ財源を得る機会が少なくなる関係が見られる。これら自治体は、自地域の短期交通計画をTPP (Transportation Planning and Programme) という形で作成し、これを中央政府からの毎年の補助金への入札という形で提出している¹³⁾。地方政府の交通投資のうち、75%以上はこのTPPに基づくものであり、それ以外の交通投資は自治体の独自財源か、EUの交通プロジェクトに指定されたものであるため、TPPビットに成功するかどうかは各自治体にとっては死活問題といえる。1993年以降には地域の交通整備のあり方を包括的に捉えるパッケージアプローチもTPPに含まれるようになり、特にそれは交通投資に各自治体の自主性が活かせる部分となっている¹⁴⁾。また、公共交通整備も基本的に各カウンティが責任を有しており、独自財源の他に政府の補助金、EU及び民間からの資金を集める必要がある。パッケージアプローチの導入で、これらのプロセスはより包括的で統一されたものとなった。最も重要なことは、パッケージビットに勝ち残れるかどうかはPPG13で示された事柄をいかに明示的に交通計画の中に組み込めるかに多くを負っている¹⁴⁾。中には自動車に対する魅力度を減じようとして、PPG13に対して十分な配慮を払わなかった

ために採用されなかったTPPもある。これらの採択方法については、過去に「共通評価フレームワーク」が提案されており¹⁵⁾、不採択のものについてはその簡単な理由も付記される。このように客観的、統一的な評価を目指してはいるが、ガイドラインの特質がそもそも地域の違いを前提にすることを許すものであるため、採択にあたって担当官の裁量を完全に排除できているという保証はない。

2)開発計画：以上のように、交通省サイドとしてはTPPの選考を通じて地方自治体にPPG13に沿った交通計画をたてさせる影響力を有しているといえる。これに対し、土地利用側の計画に相当するものが開発計画(development plan)と総称されるものである。具体的にはカウンティ(県)レベルのストラクチャープラン、ディストリクト(市町村)レベルのローカルプラン、及び大都市圏域の一層性自治体におけるユニタリーディベロプメントプランを指す。これら土地利用計画の作成において、各地方自治体はPPG13に沿うように各プランを作成し、すべての新しい開発によるトリップ需要のインパクトを、見極める必要があることがPPG13の中で強調されている。ここでは、交通整備予算のように直接財政的に土地利用計画に影響を与える仕組みは内在されていない。しかし、各自自治体の側で土地利用計画部局と交通計画部局の協力体制が組まれないことには、PPG13に対応した有効なTPPビットを作成することは事実上難しい。このため、後述するヨーク市のように、内部で組織的な部局間協力を行うことを通じ、土地利用サイドの話と交通サイドの話をうまく調和させることで有効なTPPビットを実施している自治体も少なくない¹⁶⁾。

3)計画許可制度：イングランドではすべての開発行為(建築物や用途に大きな変更を加える場合も含む)は事前に地方計画当局による計画許可を得なければならない。計画許可の申請者がその決定に不服であれば、第3者の立場に立つ裁定機関(the planning inspectorate)に再審査(アピール)を要求することができる。これらの審査及びアピールの裁定において、インスペクター等の責任者は当然国の政策に配慮した決定を行うことが求められる。このため、国のガイドラインに反するようなアピールは、そのことを理由に却下される可能性が高くなることが予想される。以上のことから、各個別の開発計画を申請

しようとする者は、地方計画当局やインスペクターなどの第3者機関に却下されることのないよう、ガイドラインに配慮した開発計画を考える必要が生じる。このようにガイドラインを念頭に置いた個々の開発が積み重ねられることによって、少しずつではあるが都市全体として、より土地利用と交通計画が一体化した方向で整備が進むことが期待できる。

5. PPG13実施による状況の変化

PPG13の実施により、イングランドの土地利用・交通計画は実際に変化したのだろうか？ PPG13の実施によってオフィス立地に多くの影響が出る(都心指向が高まる)ことを期待したレポート¹⁶⁾も見られたが、実際に都心オフィスの立地パターンが変わったかどうかについてはまだ証明されていない。まだ評価を行えるだけの十分な年月が経過しているとはいえず、またそれぞれの地域には固有の特徴も有るため、一概に結論づけることは適切でない。しかし、調査の結果、下記のような点においてはPPG13の実施による状況の変化を見いだせることが明らかとなった。

1)まず、都心における駐車場整備のあり方に大きな変化が見られるようになった。つまり、都心が自動車に依存することのないよう、都心での長時間用の駐車施設の整備は極力抑えられつつある。例えば、近年提出したTPPがよく採用されているヨーク市の場合を例を表-3に示す。具体的には、都心における長時間駐車を抑え、パーク＆ライドに駐車場整備の主力を移していることがわかる。この考え方に反する民間の駐車場新設に対しては、計画申請を却下することがLocal Planに明記されている¹⁷⁾。また、このLocal Planでは、民間の既存駐車場をコントロールすることが最も難しいということも認識されている¹⁷⁾。総数においては市全体としての駐車場はまだ不足しているという認識があり、駐車場総数としてはまだ増やしていく方針であることも読みとれる。

2)参考のため、ヨーク市のTPPビットの結果の概略を表-4示す。ヨーク市は歴史的都市であるため都心部の交通インフラが不十分であるが、中心部の土地利用を保存する観点から、自転車道のネットワーク化を中心に整備が進められている。都心周辺部への

表－3 ヨーク市における駐車場ストックの変遷
(国営(NCP)、市営、民営等off street 駐車場全体)

年	短時間 駐車用	長時間 駐車用	パーク& ライド*	合計
1988	1,257	2,984	－	4,241
1990	1,326	3,464	563	5,353
1992	1,813	2,612	913	5,338
1994	1,843	2,679	1,493	6,015
1997*	2,255	2,679	1,863	6,797
2000*	2,155	2,678	2,950	7,783

注) *印は計画値 文献15)を参考に作成

表－4 ヨーク市交通パッケージ獲得予算概略
(1997年度、単位：万ポンド、文献15)参考に作成)

項目	予算規模
1) 自転車・歩行者道ネットワーク	32.5
2) 通学路他歩道整備等安全事業	30
3) バス優先事業関連	18.5
4) パーク&ライド関連	11.5
5) その他(街灯整備等)	10

表－5 計画許可に関わるアピールの裁定結果

立地 場所	許可された アピール		不許可の アピール	
	全ケー ス数	うちPPG13 に沿わない ケース数	全ケー ス数	うちPPG13 に沿わない ケース数
都心	3	0	3	3
市街地	10	0	14	4
郊外	5	1	20	7
合計	18	1	37	14

(文献18)を参考に作成)

パーク&ライド駐車場やバス優先道路の整備もあわせて、歴史的な土地利用に応じた自動車流入の削減策を実行しているといえることができる。ヒアリングの結果、PPG13やパッケージアプローチによって、地方政府への財源の配分傾向が大幅に変わったわけではないが、PPG13に対応すべく地道な努力を重ねている自治体は、ある程度の成果を得ているといえることができる。

3) 環境省の調査から、ほとんどの地方自治体はPPG13に対して配慮を行うことが必要であると感じており

¹⁸⁾、認識面では自治体に土地利用・交通計画の一体的

考え方の必要性を植え付けることに成功したといえそうである。ヨーク市の例でみると、開発サイドでは「住宅開発をローカルな中心地から離れたところで実施しない」、「住宅開発地における居住密度が低くならないようにする」、「交通需要量を減らすための用途混在を進める」、「公共交通の便が悪いところは開発しない」、「駐車場の規制を徹底する」といった諸方策が交通計画と連動して実施されている¹⁹⁾。また、土地利用計画へのPPG13の反映は明確なインセンティブに欠けることを先述したが、2割程度の自治体がPPG13以降、部門間、または異なる政府レベル間で計画のアレンジの仕方を変更したと述べており、地方自治体の計画づくりに関わる行政組織面で、PPG13の影響は徐々に浸透しつつあるといえることができる。

4) 最後に計画許可に関わるアピールに対し、PPG13はどのような影響を及ぼしているだろうか。1994年3月から翌年3月までの1年間に、PPG13に関わるアピールは全部で55件（うち、商業開発47件、住宅開発3件、レジャー施設2件、他3件）あったが、その成否は表－5のようになっている。この結果から、PPG13に沿わない内容のアピールで許可されたものは郊外部の1件しかないとわかる。また、不許可のアピールのおよそ40%はPPG13に沿った開発内容でなかったことが理由になっていることが読みとれる。

6. PPG13の課題

一方で、PPG13は次のような課題も内在している。

1) 雇用確保、地域間競争との矛盾：PPG13が環境に配慮した内容であるだけに、それを守ることは開発を推進しようとする自治体には大変な障害にもなる。PPG13は都心の駐車場づくりに大きな影響を及ぼしたが、PPG13に厳密に従うと他都市に自動車利用による顧客を取られてしまうという危機感を持つ自治体も多い。

2) 非都市部への適用困難：PPG13はあくまで大都市を想定して作成されたもので、農村などの非都市部への適用はうまくいっていない。特に公共交通の成立可能性が低い低密地域で、PPG13をプランに反映させていくことは現実的でない²⁰⁾。例外的に、ダートムー

アやレークディストリクトなど一部の観光地では、地元交通と観光交通をうまく重ね合わせ、公共交通の成立する地域づくりを進めている例²⁰⁾も見られる。

3) 他のPPGとの矛盾：PPG13は他のPPGとの矛盾をはらんでいることも指摘されている²¹⁾。例えば都心商業開発を規定したPPG6では、都心での駐車場確保の必要性をのべており、PPG13と必ずしも整合しない。また、計画プロセス自体はPPG12で規定されているため、そのプロセスに沿った形でしか一体的なプランを作成することができないという制約もある。

4) タイミング：イングランドの諸都市は既に車に依存した郊外型ショッピングセンターを開発しており、土地利用と交通計画が乖離してしまってからPPG13を導入するのは遅きに失したという指摘もある。

5) 公共交通の民営化推進との矛盾：鉄道やバスの民営化を一方で進めておきながら、それらを「一体的」なプランの中で位置づけていくのは考え方の上で矛盾するところがある。

6) 本質的な環境改善か：駐車場整備の傾向として、都心の長期駐車場から都市外縁のパーク＆ライド駐車場にシフトが進んだ。これは都心の自動車混雑に関しては有効な方策であるが、自動車の総走行距離自体はそれほど減少しないため、本質的な環境改善にはつながらないという指摘がある。

7) 政府組織間の協力：PPG13では、異なる地方自治体レベル（カウンティとディストリクト）での土地利用・交通計画の関連の考慮と、それらの統合、協調の促進が重視されている。しかし、基本的にディストリクトにおける交通計画はカウンティで認められたものが降りてくる形になっており、ディストリクト内部で交通計画と土地利用計画をすり合わせる際にコンフリクトが発生しやすい。

8) 財源問題：地方自治体にとって毎年TPPビッドを作成するロードは重く²²⁾、また全体のTPP財源も限られたものである。プランニングゲインの公共交通への適用などPPG13を支えるためのフレキシブルなファンディングのあり方もさらに考えていく必要がある。

9) 土地利用コントロールの相対的弱さ：ここ数十年にわたって都市郊外にオフィスは分散立地を続けていることが報告²³⁾されている。個々の土地利用をコントロールできる規制力は十分にあっても、諸開発の総体として郊外化が進むことを止めることができない

かったといえる。これは、郊外開発の全体を一定値以内におさめるような工夫に欠けていたと言い換えることができる。この基本的な状況はPPG13が示されてからも変化したとは言えない。この改善方策として、CPRE (Campaign for the Countryside)などのボランティア団体から、土地利用に関する具体的な数値的な目標を導入するべきであるという意見²⁴⁾も出されている。

7. おわりに：社会の変化と今後の方向性

PPG13は、内部一貫性の高い非常に筋の通ったガイドラインであるといえる。その一方で、「べき」論的議論に終始しているという批判も可能で、実際の適用はかなりの部分各プランナーの創意工夫が要求されよう。各地域にとって最低限必要な自動車の利便性とそれに対応する土地利用はどのようなものなのか、それに対するコンシステントな回答を提示することが求められている。また、その値や内容は、地域や諸条件によって多少幅が有っても、特に咎めだてしないという点は、ガイドラインによるコントロールの利点であるといえることができる。

ここ数年のイングランド地方政府の交通部門への投資額は、政府の財政難から減少に転じている²⁵⁾。このような状況下では、PPG13の導入は地方自治体への一種の競争原理の導入と解釈することも可能である。生き残りをはかる地方自治体はそれだけサステナブルな土地利用・交通計画の提出を行わなければならない。逆説的だが、このような土地利用・交通計画一体化を推進するには現在のイングランドは好機にあると言えるかもしれない。

最後に、PPG13に関連した最近の動きを2つ整理しておく。

- 1) 1997年2月にPPG13におけるサブルメント（付記）²⁶⁾が新たに示された。それには、PPG13の実施において当該地域の特性をよく考慮すべきこと等が加筆されている。具体的には、中央政府が各地域ごとの計画の方向性を示したRPG (Regional Planning Guidelines) の中で、各地方自治体の土地利用・交通計画一体化の方向を見直していくことが述べられている。
- 2) 1997年5月の英国総選挙では、労働党が歴史的勝

利を収めた。この結果、中央省庁や地方計画主体の組織などにおいて、一部で計画システムの変更が行われている。特に、環境省と交通省が以前よりも一体的に運営されるようになり、土地利用と交通計画の一体化に関する基本的な考え方の部分については、新政権もこのPPGで積み上げられてきた枠組みを基本的に踏襲しつつある。

土地利用・交通計画の一体化について議論の機会は増えてきている。しかし、現在まで主に別々に議論されてきた交通計画と土地利用計画を、予算制約、組織的制約、制度的制約を満たし、環境要求に応え、なおかつ経済的活力を損なわないように統合していくのは容易なことではない。我が国では本来の意味で土地利用・交通計画の一体化が促進されているのは、私鉄のターミナルにおけるジョイントディベロプメント²⁷⁾など市街地のまだごく一部である。今後、都市の一層の郊外化が進展する以前に、ガイドラインで都市形態のあり方に広い網をかけていくことも、方向性としては考えられよう。そのためには、それぞれの事例や制度に関する知見を蓄積していくことがまず重要であろう。

参考文献

- 1) Newton, P. and Kenworthy, J.: Cities and Automobile Dependence, A Sourcebook, Hampshire: Gower Technical, 1989.
- 2) 森本・古池: 都市構造が運輸エネルギーに及ぼす影響に関する研究, 都市計画論文集, No. 30, pp. 685~690, 1995.
- 3) 柏谷・斉藤・朝倉: 都市開発容量に着目した道路整備効果分析, 都市計画論文集, No. 28, pp. 331~336, 1993.
- 4) 黒川・石田・谷口: 広域幹線道路整備が都市圏の交通環境に及ぼす影響, 高速道路と自動車, Vol. 36, No. 10, pp. 21~28, 1993.
- 5) Department of the Environment and Department of Transport: PPG13 (Planning Policy Guidance: Transport), London: HMSO. 1994.
- 6) 岸井隆幸: 20世紀「都市と自動車」の思想, ブキャナルボート (1963年) を中心に, 都市計画, No. 205, pp. 32-39, 1996.
- 7) 中川義英: R P G・P P G・L P A Cについて, 都市計画, No. 194, pp. 109-110, 1995.
- 8) 太田勝敏: 環境負荷の小さい都市と交通の動向, 日本交通政策研究会, B-52, 1996.
- 9) Department of the Environment and Department of Transport: Reducing Transport Emissions Through Planning, London: HMSO. 1993. (邦訳: 太田勝敏主査: 地方都市における交通適正化政策, 日本交通政策研究会, A-204, 1996.)
- 10) 中村・太田: 交通需要の管理に関する海外の先進的な事例の分析, 車依存の少ない都市デザインのための成長管理手法に関する調査, 環境総合研究所, p. 113, 1995.
- 11) Department of the Environment and Department of Transport PPG13 A Guide to Better Practice, London: HMSO. p. 17, 1995.
- 12) HMSO: DOT Local Authority Circular, Transport Policies Programme, submission for 1996/97, 1995.
- 13) 原田昇: 都市交通政策の復権-1990年代イギリスにおける新展開, 交通工学, pp. 41-47, Vol. 30, No. 4, 1995.
- 14) Solomon, J.: Integral Planning; The 'Package' Approach in UK Local Transport Funding, Transport Studies Group, University of Westminster. 1996.
- 15) City of York: Draft, Transport Policies and Programme Submission, 1997/98, Environment and Development Services, 1996.
- 16) Land Use Consultants in association with Roger Tym & Partners Oscar Faber TPA: Defining The Possible Economic Effects of Draft PPG13: Transport, for the Department of the Environment and the Department of Transport, Final Report. 1995
- 17) City of York: Local Plan, Deposit Draft, pp. 108-109, Sep. 1995.
- 18) Department of the Environment and Department of Transport: Implementation of PPG13, Interim Report. 1995.
- 19) Headicar, P. and Bixby, B.: Concrete and Tyres, Local Development Effects of Major Roads, M40 Case Study, Commissioned by the Council for the Protection of Rural England. 1992.
- 20) Hughes P.: Cumbria's rural transport initiative aims to succeed where others have failed, Local transport today, 14 March 1996
- 21) Department of Transport: The Effectiveness of

- Planning Policy Guidance Notes, London:HMSO. 1995. pp.301~306、1992.
- 22) Hughes, P.: Package strategies under pressure from funding squeeze and lack of council powers, Local transport today, 15 February 1996.
- 23) Haywood, R.: More flexible office location controls and public transport considerations, A case study of the city of Manchester, Town Planning Review, 67(1), pp.65-86. 1996.
- 24) CPRE: Transport and the environment, 1992.
- 25) Department of Transport, Office of Passenger Rail Financing and Office of the Rail Regulator: Transport, The Government's Expenditure Plan, 1997-98 to 1999-2000, The stationery office, 1997.
- 26) Department of the Environment and Department of Transport: Planning Policy Guidance 13 Supplement, Regional Planning Guidance and Transport. 1997.
- 27) 谷口守: 鉄道ターミナルにおけるジョイントディベロ
ブメントに関する基礎的研究、都市計画論文集、No. 27、
- 28) Banister, D. and Lichfield, N.: The Key Issues in Transport and Urban Development, in: Banister, D. (eds.) Transport and Urban Development, London : E & FN SPON, pp.1-16. 1995.
- 29) Quinn, M. J. : A DOE Viewpoint. A Paper Presented at a Conference on 'TPP Package Bids: Achievements, Prospects and the Planning Dimension' Held at the University of Westminster. 1995.
- 30) Earp, J. H., Headicar, P., Banister, D. and Curtis, C. : Reducing the Needs to Travel: Some thoughts on PPG13, Oxford Planning Monographs, Vol. 1, No. 2 1995.
- 31) Royal Commission on Environmental Pollution: Transport and the Environment (18th report), London HMSO 1994.

土地利用・交通計画一体化のためのガイドラインの実際と課題 — イングランドの PPG13 から —
谷口 守

サステイナブルな都市形態実現のため、土地利用と交通計画を一体化し、自動車交通を削減することが求められている。しかし、一体化による交通削減効果の分析例など是有っても、実際に一体化するにはどうしたらよいかという議論は非常に乏しい。本研究では近年取り入れられはじめたガイドライン方式による一体化に着目した。具体的にはイングランドのPPG(Planning Policy Guidances)13(1994年～)を対象に、その実際と課題をヒアリング及び文献調査により広範な観点から検討した。成果として財源コントロールを通じた実施の仕組み、駐車場整備等に及んだ実質的影響を明確にし、地域間競争や住民参加での扱いなど最新の諸課題と方向性に言及した。

Can Guidelines Manage the Co-ordination between Land-use and Transport Planning?

-The Reality and Problems of PPG13 in England-

Mamoru TANIGUCHI

Though the co-ordination between land-use and transport planning is essential idea to realize more sustainable urban form, it is very difficult to find the effective method to realize it. This study focus in Planning Policy Guidances 13 in England, to clarify the dream and the reality of guidance method. Findings are real mechanism of PPG13, effects, problems to be solved and future desirable directions.