

イギリスの道路周辺の土地利用 の規制について

【リボン開発規制法】

- 住宅・都市計画等に関する法律(1909): 地方自治体に住宅、都市計画に関する計画策定権限、開発事業の許可権限を付与。
- リボン開発規制法(1935): 幹線道路の中心から220フィート(約66m)の土地利用を規制できる権限を道路管理者に付与。これにより、沿道の開発事業には、計画策定者(自治体)だけでなく、道路管理者の許可も必要とされた。

リボン開発

带状に家屋が建ち並び、交通事故の遠因となる可能性

アクセス道路

幹線道路

経緯・背景

- イギリスでは、1930年代に入って、自動車の登録台数が200万台(うち乗用車100万台)を越え、交通量が大きく増加するとともに、道路沿線に無秩序に展開される住宅開発(リボン開発)も進み、交通事故を誘発する危険性が高まっていた。
- 1935年の「リボン開発規制法」は、増加する交通需要に対応するための道路事業と開発事業の整合性を図ることを目的としており、開発事業を実行するためには自治体だけでなく、道路管理者の許可も必要であることを規定した。
- しかし、第二次世界大戦の勃発(1939年)により、「リボン開発規制法」の施行は中断された。大戦後は、戦災地域の再開発を迅速に進めることが優先され、「リボン開発規制法」が復活することはなかった。

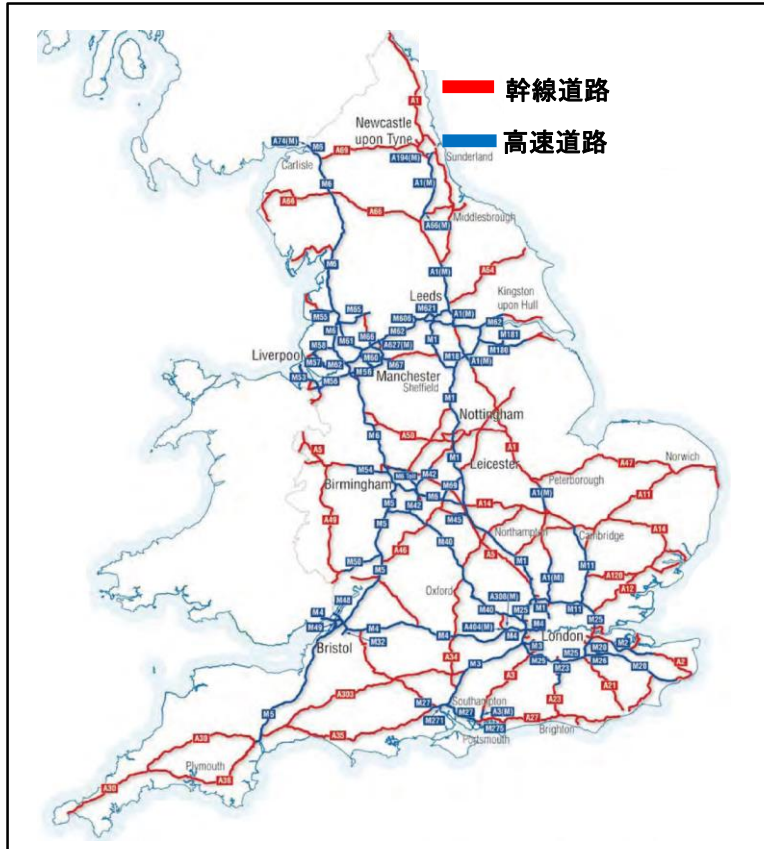
【現行の開発規制】

- 道路管理者に沿道の開発事業を直接決定できる権限はないが、開発事業が国の所管する戦略道路網*の交通流に大きな影響を及ぼすと判断される場合、開発業者は交通省の定める基準に従い交通アセスメント調査を実施しなければならない。

⇒政府の基本方針を示したガイドライン(National Planning Policy Framework)で規定

*Strategic Road network: イングランド内に約7,000kmあり、イングランドの全交通量の約31%を占めている。

戦略道路網図(イングランド)



概要

- イギリスでは、すべての建築・開発行為に関して地方計画庁(一般的に地方自治体)の計画許可を必要としている。
- 道路庁の所管する戦略道路網の交通に影響を及ぼすと判断される開発を行う場合、開発業者は、当該開発の交通への影響を評価した「交通アセスメント」を道路庁に提出しなければならない(⇒交通省がガイドラインを公表)。
- 道路庁に最終決定の権限はないが、周辺状況との適合性、政府の方針や地方自治体が策定する開発事業との整合性の確保などの面から反対意見、変更案などを述べることはできる。

*地方自治体所管の道路に影響を与える開発の場合、開発業者は、自治体の道路管理部署に交通アセスメント調査を提出し、道路管理部署はその調査結果の評価及び意見書を議会に提出する。

【国のガイドラインと自治体の開発事業】

- イギリスにおける開発事業は地方自治体の管轄分野であるが、政府は、法的根拠を有した計画方針文書(ガイドライン)を発行して、自治体の開発事業の上位方針として機能する政策指針を地方自治体に対して提示している。

法的根拠

2004年 計画・強制収用法 (Planning and Compulsory Purchase Act)

- ・計画策定に当たり、自治体は政府のガイドラインを考慮しなければならないことを規定(セクション19(2)(a))

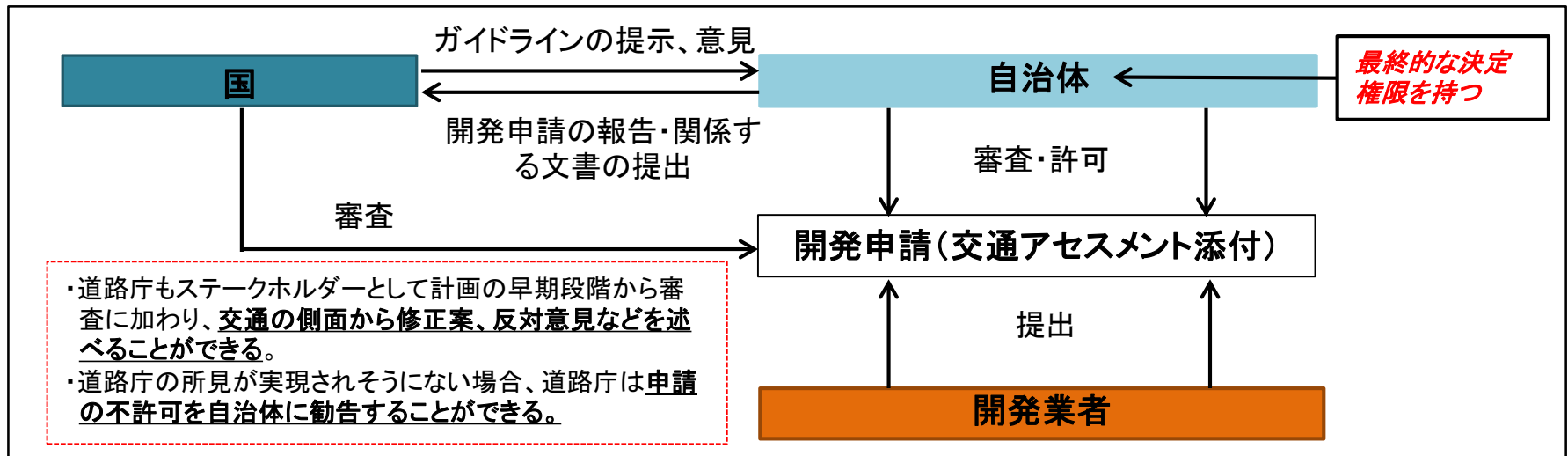


国の計画方針文書(ガイドライン)

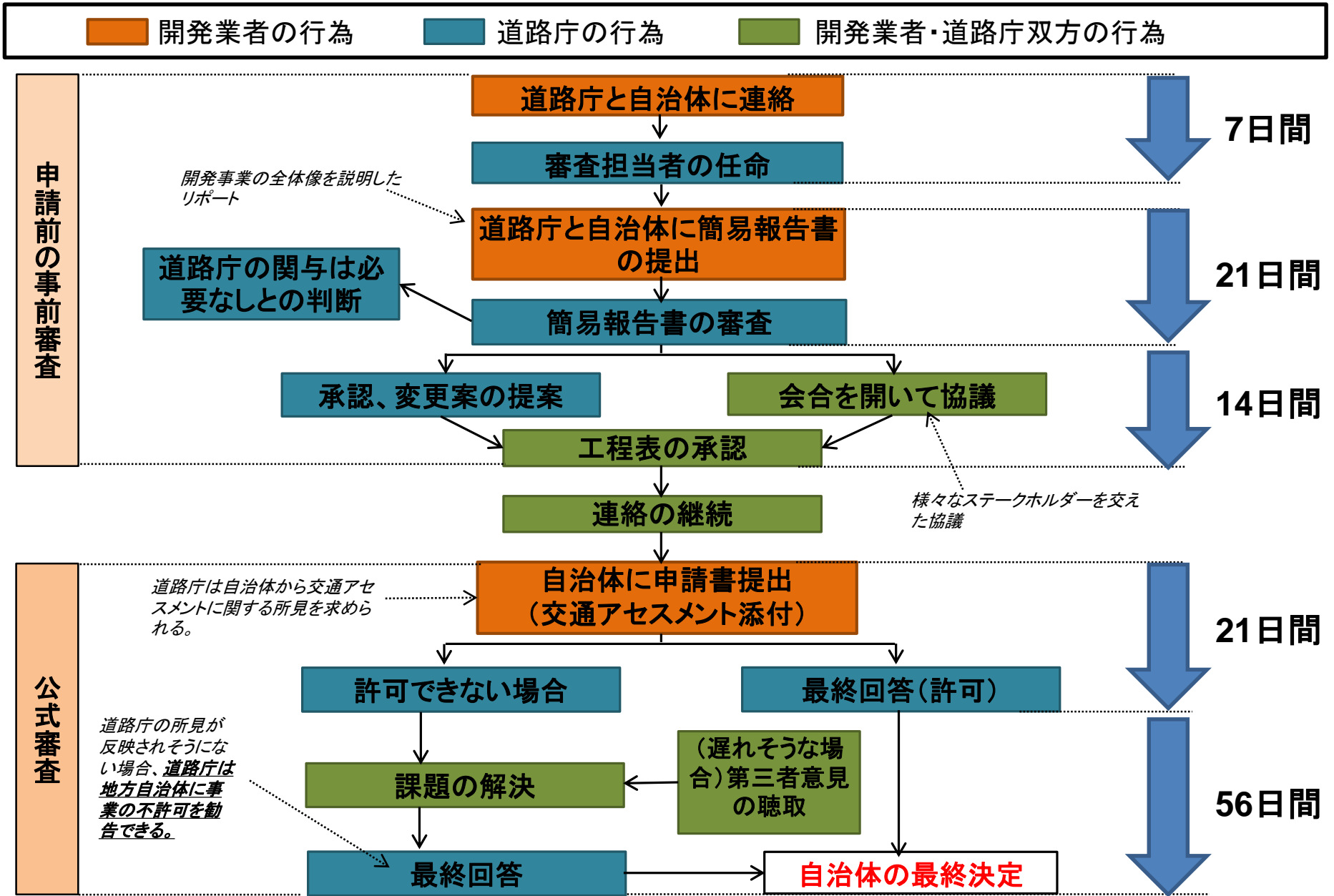
National Planning Policy Framework

- ・自治体は、開発許可申請を審査する際、国のガイドラインで示されている方針を考慮しなければならない。
- ・交通に影響を及ぼすような開発を申請する場合、開発業者は交通アセスメントを作成、提出しなければならない。

戦略道路網の交通に影響を及ぼす開発申請に係る各主体の関係



【参考】イギリスの道路周辺の土地利用の規制について ~道路庁に關係する開発事業の申請から許可までの流れ~



出典: The Highways Agency and the Planning Application Process, A protocol for Dealing with Planning Applications