

05

都市計画道路区域内の建築制限への対応

建築制限の緩和

都市計画道路の区域内では、将来における事業の円滑な施行を確保するため、建築物の建築に一定の制限が設けられています。都市計画法では、第53条に建築の許可に関する規定が、第54条にその許可基準が定められています。

一方、長期にわたり事業が実施されない場合、地権者にとっては、生活設計を立てにくく長期間にわたり土地を有効に利用できないといった課題があります。

このため、地権者の負担軽減策として、都内の都市計画道路の区域内では、都市計画法で認められている2階建てまでの建築の許可基準を緩和し、3階建ての建築を可能とするなど、建築制限を緩和しています。

都市計画道路の区域内における建築制限の基準（都市計画法第54条第1項第3項）

当該建築物が次に掲げる要件に該当し、かつ、容易に移転し、又は除却することができるものであると認められること。

- ・ 階数が2以下で、かつ、地階を有しないこと。
- ・ 主要構造物が木造、鉄骨造、コンクリートブロック造その他これらに類する構造であること。

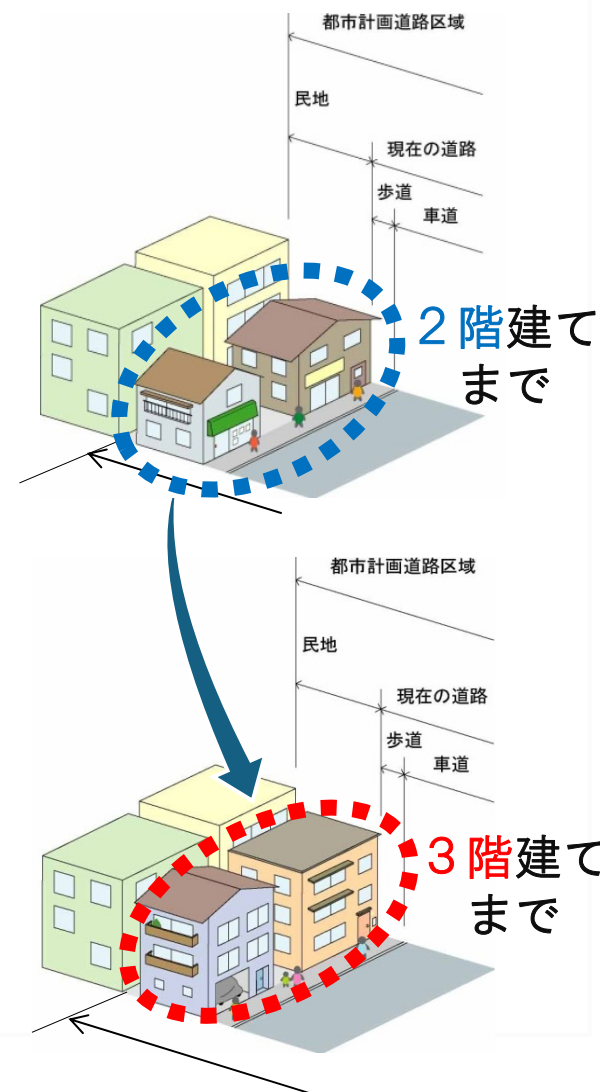
建築制限を緩和

都内の都市計画道路の区域内における建築制限の基準※（平成28年4月以降）

当該建築物が、次に掲げる要件に該当し、かつ、容易に移転し、又は除却することができるものであること。

- 市街地開発事業（区画整理・再開発など）等の支障にならないこと。
- 階数が3、高さが10m以下であり、かつ、地階を有しないこと。
- 主要構造部が、木造、鉄骨造、コンクリートブロック造その他これらに類する構造であること。
- 建築物が都市計画道路区域の内外にわたり存することになる場合は、将来において、都市計画道路区域内に存する部分を分離することができるよう、設計上の配慮をすること。

※江戸川区と青梅市では、優先整備路線を対象とした建築制限の緩和措置を適用していません。



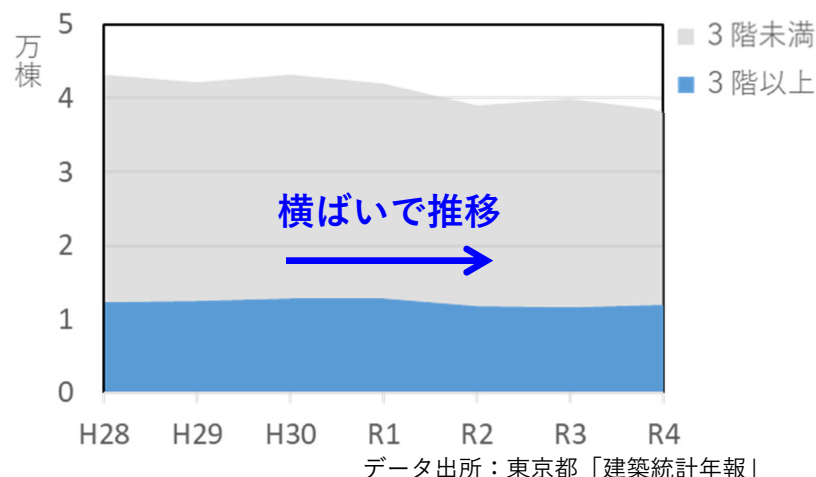
建築制限の緩和

都内の都市計画道路区域内の建築制限は、これまで事業化計画の策定に合わせて順次緩和しており、平成28年4月からは、3階建て建築のニーズの高まり等を背景に、それまで対象外だった優先整備路線にも範囲を拡大し、全ての路線に建築制限の緩和を適用することとしました。

平成28年以降、都市計画道路区域内で建築が可能な木造、鉄骨造及びコンクリートブロック造の新築工事では、3階建て以上の着工棟数が横ばいで推移しており、高層化へのニーズは顕著に高まってはいないと考えられます。また、4階建て以上の建築物は、準防火地域内においても耐火建築物等としなければならないことから、将来の事業の円滑な施行に支障をきたすおそれがあります。

こうしたことから、第五次事業化計画の策定に当たっては、現行の3階建てまでの緩和基準を継続することとしました。

都内の着工建築物の棟数の推移
(木造・鉄骨造・コンクリートブロック造)



防火地域等による構造制限

階 数	防火地域			準防火地域		
	50m以下	100m以下	100m超	500m以下	500m超 1,500m以下	1,500m超
4 階以上	耐火建築物			+耐火建築物相当	耐火建築物	
3 階建	耐火建築物			一定の 防火措置※1	+準耐火 建築物相当	
2 階建	準耐火建築物			防火構造の 建築物※2	準耐火建築物	
平屋建	+準耐火建築物相当			+防火構造の 建築物相当		

出典：集団規定に係る基準検討委員会（第4回R7.4）国交省

都内の都市計画道路の区域内における建築制限緩和の経緯

特別区※：昭和56年～／八王子市：平成15年6月～

一定の要件の下、3階建て、高さ10m以下まで建築制限を緩和

- 1 都市計画道路の当該区間の事業の施行が近い将来に見込まれていないこと。
- 2 防火地域内にあること。
- 3 商業地域又は近隣商業地域内にあること。
- 4 容積率が300%以上
- 5 都市計画道路の区域外面積が100㎡以内
- 6 建築物の構造が、次の要件に該当し、かつ、容易に移転、又は除却できる。
 - (1) 階数が3、高さが10m以下であり、かつ、地階を有しないこと。
 - (2) 主要構造部が、鉄骨造、コンクリートブロック造等であること。等

特別区：平成16年4月～／市町※：平成18年6月～

地域や容積率などの要件を撤廃

※八王子市：平成16年4月～
三鷹市：平成20年6月～

- i 当該区間の事業の実施が近い将来見込まれていないこと。
(第三次事業化計画優先整備路線外)
- ii 市街地開発事業（区画整理・再開発など）等の支障にならないこと。
- iii 階数が3、高さが10m以下であり、かつ、地階を有しないこと。
- iv 主要構造部が、木造、鉄骨造、コンクリートブロック造その他これらに類する構造であること。等

平成28年4月～

第四次事業化計画の優先整備路線にも建築制限の緩和を適用

Column 都市計画道路の区域における固定資産税・都市計画税について

都市計画道路の区域内の土地は、建築制限を受けるため、固定資産税※¹と都市計画税※²の算定の基礎となる価格を補正して評価されることにより、周辺の土地と比較して税負担を軽減する措置が講じられています。

この場合、土地の価格について、各市町村（区部は東京都※³）が定める補正率が適用されます。

<都市計画道路予定地の補正：東京都区部※³における例>

補正率表

路線区分 地積割合		高度商業地区、繁華街 ビル街	その他 (住居系、工業系等)
	30%未満	0.9	0.9
30%以上	60%未満	0.75	0.8
60%以上		0.60	0.7

※上記補正率は東京都区部の例であり、各自治体（区部以外）の補正率については、当該自治体にお問い合わせください。

※¹ 固定資産税は、土地、家屋及び償却資産の所有者に対し、その固定資産の価格を基に算定して課される税金です。

※² 都市計画税は、都市計画事業又は土地区画整理事業に要する費用に充てるために、目的税として課される税金です。
課税の対象となる資産は、原則として市街化区域内に所在する土地及び家屋で、償却資産は含みません。

※³ 東京都内における土地の価格の補正の方法は、区部については東京都が定め、多摩地域については各市町村が定めています。

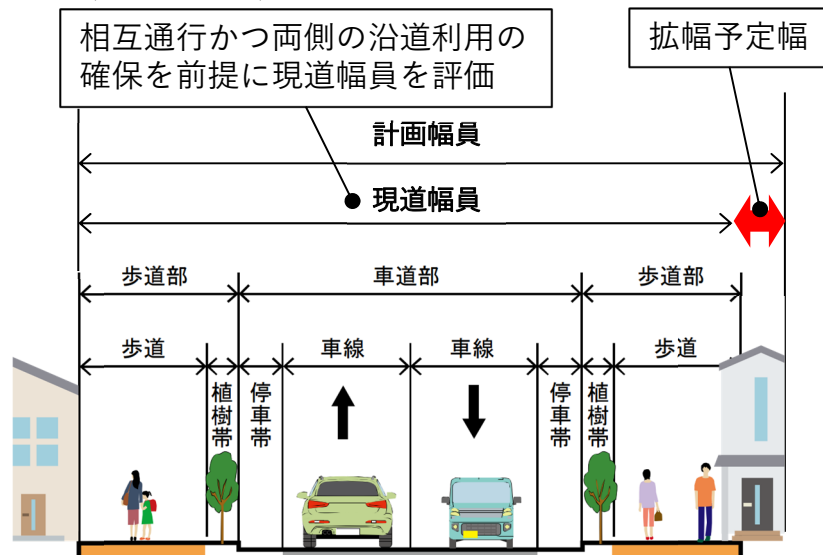
都市計画道路は、計画幅員で整備することが原則です。一方で、令和元年に策定した「東京における都市計画道路の在り方に関する基本方針」（以下「基本方針」といいます。）では、建築制限の長期化を背景に、第四次事業化計画において優先整備路線等として選定されなかった未着手の都市計画道路のうち、計画幅員までは完成していないものの、現況幅員が一定の幅員を満たす概成道路について、拡幅整備の有効性の検証を行いました。

本整備方針においても、建築制限の長期化に対応するため、基本方針で検証を行った概成道路のうち、第五次事業化計画において優先整備路線等に選定されなかった路線※¹を対象に、基本方針の検証方法を踏まえつつ、沿道利用などの実態に応じて更なる検証を実施しました。

①基本方針における概成道路の検証方法

- ・相互通行かつ両側の沿道利用の確保を前提に、道路構造条例等の基準※²を当てはめて現道幅員を評価し、都市計画道路に求められる機能を有しているか検証
- ・延焼遮断帯の位置付けの有無など、道路構造条例等以外の地域の実情を踏まえ、現道幅員を評価

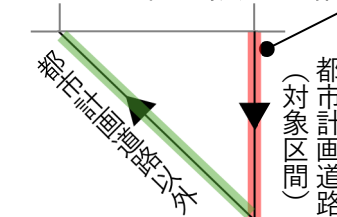
⇒ 現道が機能を有している場合、拡幅計画を廃止（現道合わせ）



②整備方針で追加した概成道路の検証方法

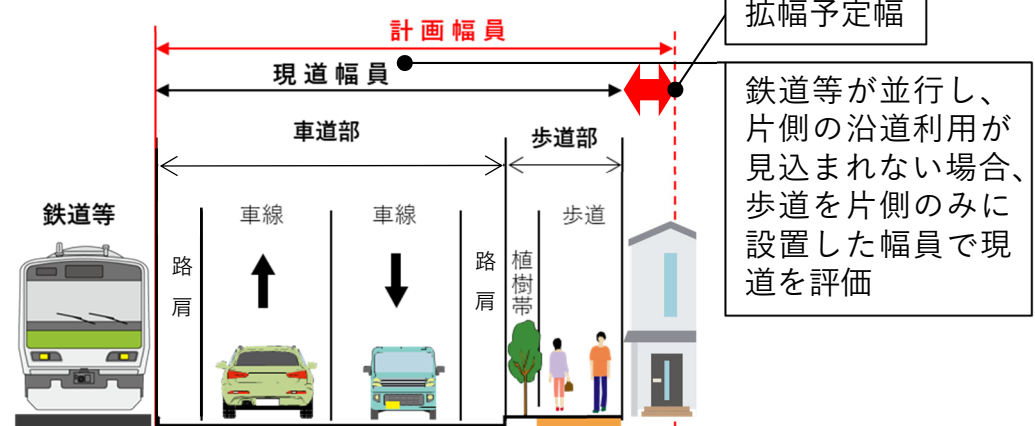
- ・①の考え方に加え、現道が一方通行の路線や沿道利用が見込まれない路線も含めて現道幅員を評価

■一方通行の概成道路



一方通行の概成道路（現道）の近傍に逆方向の交通処理機能を有する都市計画道路以外の道路が存在し、これらが都市計画道路に求められる機能を有する場合、一方通行として必要な幅員で現道を評価

■沿道利用が見込まれない概成道路



鉄道等が並行し、片側の沿道利用が見込まれない場合、歩道を片側のみに設置した幅員で現道を評価

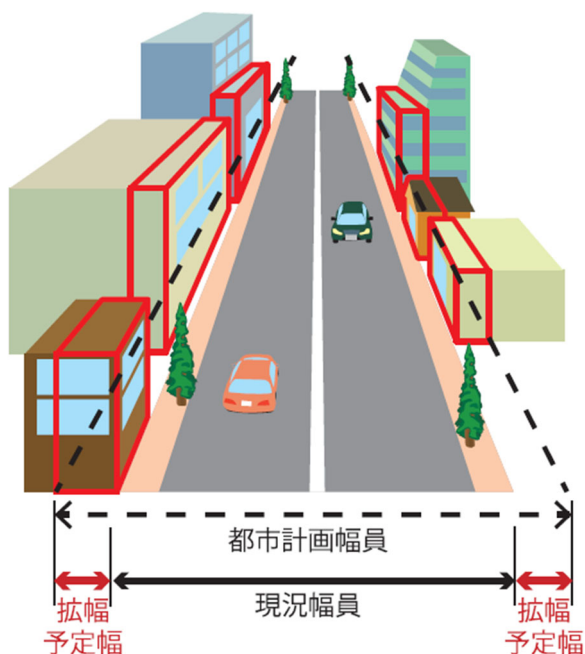
※¹第四次事業化計画で優先整備路線に選定され、第五次事業化計画で優先整備路線等に選定されなかった路線を含みます。

※²都道においては、「都道における道路構造の技術的基準に関する条例」（平成24年東京都条例第145号）を、区市町道においては、各区市町で定める同様の基準を指します。また、「道路構造令の解説と運用」（公益社団法人 日本道路協会）も含みます。

Column 整備形態に着目した都市計画道路の見直し

基本方針では、第四次事業化計画の優先整備路線等を除く未着手の都市計画道路について更なる見直しを行うため、その整備形態等（つなぎ方）に関する新たな検証項目を設け、計画変更等の対応方針を示しました。この方針を受け、現況幅員が一定の幅員を満たす概成道路の拡幅計画の廃止や橋詰の縮小などを行いました。

概成道路の拡幅計画の廃止
(現道合わせ) 9 区間約 8 km



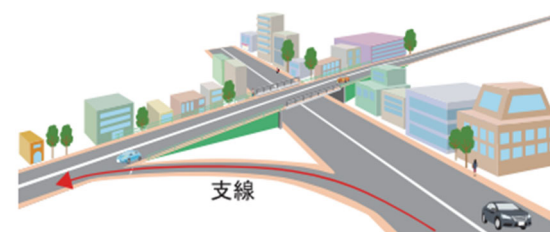
立体交差の廃止 2 区間



交差点拡幅部の廃止 1 区間



支線の廃止 2 区間



橋詰の縮小 5 区間



事業実施済区間の廃止
4 区間約 2 km

既存道路による代替が可能な区間の廃止 1 区間約 0.8 km

検証結果

概成道路の検証を踏まえ、計画の変更（現道合わせ）候補路線の一覧表、位置図及び箇所図を示します。これらの路線は、今後、現道合わせとした際の地域のまちづくりへの影響などを確認した上で、必要な都市計画の変更を行っていきます。

概成道路の計画の変更（現道合わせ）候補路線（区間）の一覧表

	路線名	区間	区市町	延長（m）	検討主体
概-1	補助229号線	西武新宿線交差部付近	練馬	60	都
概-2	補助109号線	環状3～環状4	台東	1,310	都
概-3	補助159号線	放射3～放射2	品川	660	区
概-4	福生3・4・10号線	福生3・3・27～福生3・4・4	瑞穂	700	都
合計				2,730	

ここで示す延長は目安であり、都市計画変更の延長とは異なる場合があります。

概成道路の検証

検証結果

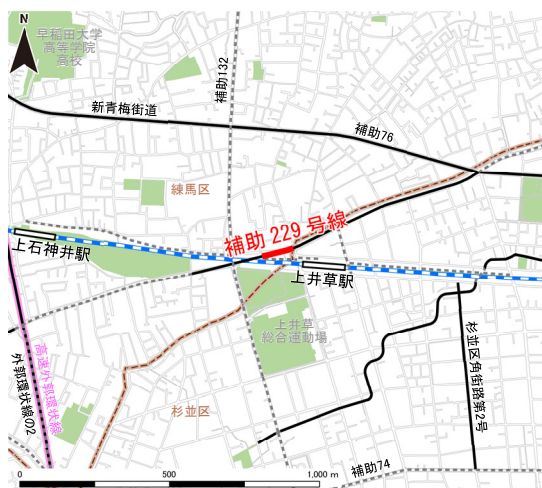
概成道路の計画の変更（現道合わせ）候補路線（区間）の位置図



検証結果

■基本方針による概成道路の検証

概-1 補助229号線

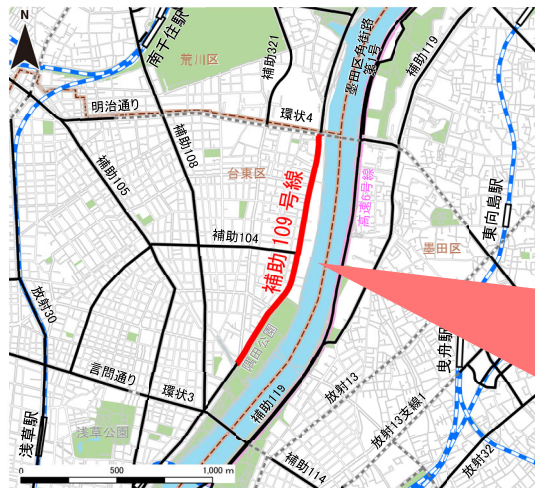


補助229号線
計画幅員20m 現道幅員18m

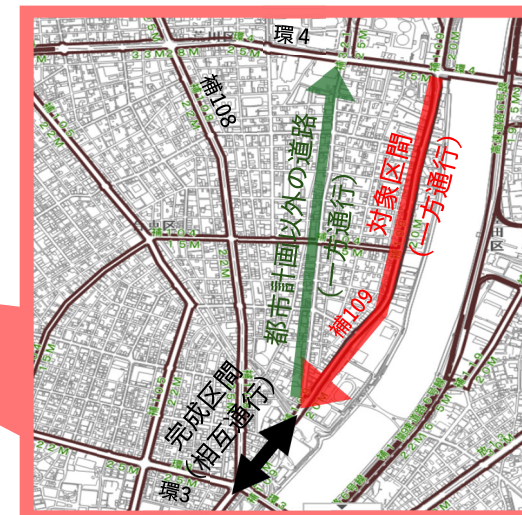
補助229号線の対象区間について、歩行者等の地域の状況を踏まえ、現道幅員が道路構造条例等の基準以上であること、延焼遮断帯の位置付けがないことなどから、都市計画道路に求められる機能を有していると評価し、「現道合わせ」とする区間としました。

■一方通行の概成道路の検証

概-2 補助109号線



補助109号線
計画幅員20m 現道幅員約15m



補助109号線の対象区間は一方通行で供用されていますが、近傍には逆方向かつ同等の交通処理機能を有する都市計画道路以外の道路が供用されています。

このため、対象区間を一方通行として必要な幅員で評価したところ、道路構造条例等の基準を満たしており、かつ延焼遮断帯の位置付けがないことから、都市計画道路に求められる機能を有していると評価し、「現道合わせ」とする区間としました。

今後、対象区間周辺の交通状況等を踏まえ、必要に応じて都市計画の変更を行っていきます。

概成道路の検証

検証結果

■沿道利用が見込まれない路線

概-3 補助159号線



補助159号線
計画幅員15m 現道幅員9.5m

補助159号線の対象区間では、JR山手線と埼京線が並行しており、鉄道側には沿道利用がなく、今後も利用が見込まれません。

概-4 福生3・4・10号線



福生3・4・10号線
計画幅員18m 現道幅員約12.5m

福生3・4・10号線の対象区間では、沿道に横田基地が並行しており、横田基地側には沿道利用がなく、今後も利用が見込まれません。