

立体道路制度の概要

(1) 立体道路制度創設の経緯

平成元年に立体道路制度を創設

(道路の立体的区域を指定して、道路と建物を一体的に整備するための制度)

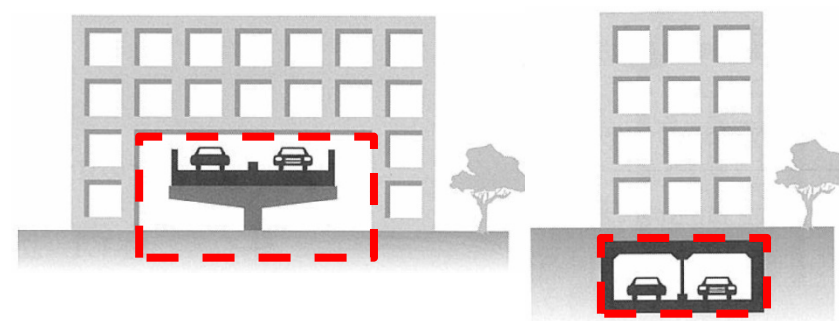
① 制度創設の背景

- ・ 用地費の高騰等により、道路用地の取得が難航し、幹線道路の整備が進捗しない。
- ・ 適正、合理的な土地利用の促進のため、幹線道路と周辺地域の一体的な整備の必要性が高まる。

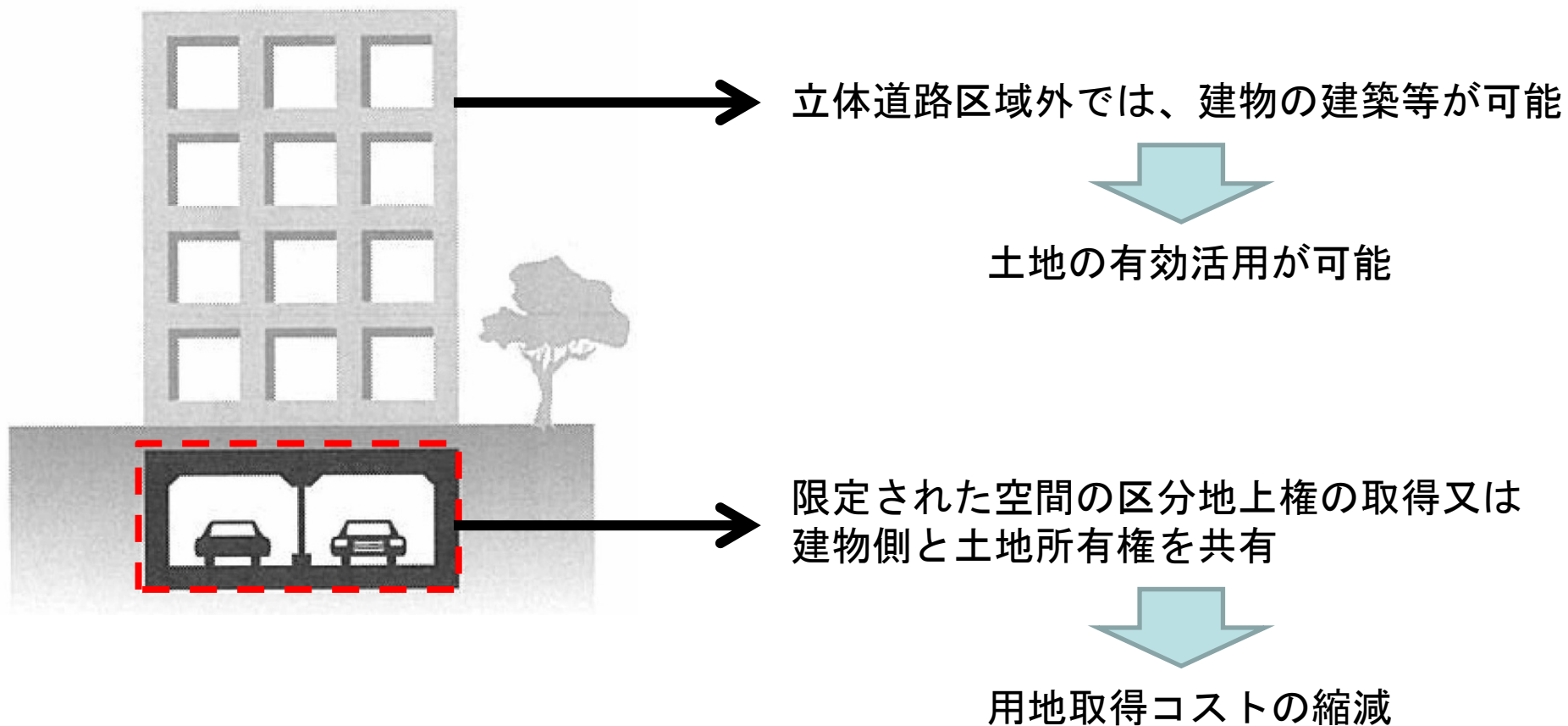
<原則>
道路区域は上下空間全て



<立体道路>
道路区域は立体的に限定



②立体道路の利点



(2) 立体道路制度の概要

① 立体道路制度を構成する法令

- ・ **道路法** (道路法第47条の6) 道路の新設又は改築を行う場合において、道路の区域を空間又は地下について上下の範囲を定めたものとすることができる。
- ・ **都市計画法** (都市計画法第12条の11) 道路（自動車のみの交通の用に供するもの及び自動車の沿道への出入りができない高架その他の構造のものに限る。）の整備と併せて建築物等の整備を一体的に行うことが適切であると認められるときは、道路の区域のうち、建築物の敷地として併せて利用すべき区域を定めることができる。
- ・ **建築基準法** (建築基準法第44条) 地区計画の区域内の自動車のみの交通の用に供する道路又は特定高架道路等※の上空並びに路面下に設ける建築物について道路内の建築制限の適用を除外することができる。

② 主な適用要件

	道路の新設又は改築のみに限定	自動車専用道・特定高架道路等
道路法（第47条の6）	限定 (道路の新設又は改築を行う場合)	限定なし
都市計画法（第12条の11）	限定 (道路と建築物の整備を一体的に行う場合)	限定
建築基準法（第44条）	限定なし	限定

※特定高架道路等：高架の道路その他の道路であって自動車の沿道への出入りが出来ない構造のものとして政令で定める基準に該当するもの（建築基準法）

③立体道路制度の主な適用要件の理由

適用要件	規制の理由
<p style="text-align: center;">道路の新築又は改築を行う場合</p> <p style="text-align: center;">〔 既供用の道路の拡幅においては、通達により 当該拡幅部分に限定 〕</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ <u>幹線道路を整備するために創設された制度</u>であるため、既存道路には適用する必要がない。 ・ <u>道路はオープンスペースであることを前提</u>としており、既存道路への適用は、土地利用秩序を混乱する。 ・ 道路区域を事後的に変更すれば、占用許可等の適用変更により、<u>既存の管理秩序が混乱</u>する。 <p style="text-align: right;">等</p>
<p style="text-align: center;">自動車専用道路等に限定</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ <u>一般道路を対象とすると市街地環境の悪化の恐れ</u>がある。

○道路法

(道路の立体的区域の決定等)

第四十七条の六 道路管理者は、道路の新設又は改築を行う場合において、当該道路の存する地域の状況を勘案し、適正かつ合理的な土地利用の促進を図るため必要があると認めるときは、第十八条第一項の規定により決定し又は変更する道路の区域を空間又は地下について上下の範囲を定めたもの（以下「立体的区域」という。）とすることができる。

○道路法

(道路一体建物に関する協定)

第四十七条の七 道路管理者は、道路の区域を立体的区域とした道路と当該道路の区域外に新築される建物とが一体的な構造となることについて、当該建物を新築してその所有者になろうとする者との協議が成立したときは、次に掲げる事項を定めた協定（以下この節において「協定」という。）を締結して、当該道路の新設、改築、維持、修繕、災害復旧その他の管理を行うことができる。この場合において、道路の管理上必要があると認めるときは、協定に従って、当該建物の管理を行うことができる。

2 道路管理者は、協定を締結したときは、国土交通省令で定めるところにより、遅滞なく、その旨を公示し、かつ、当該協定の写しを道路管理者の事務所に備えて一般の閲覧に供するとともに、協定において定めるところにより、道路一体建物又はその敷地内の見やすい場所に、道路管理者の事務所においてこれを閲覧に供している旨を掲示しなければならない。

(協定の抗力)

第四十七条の八 前条第二項の規定による公示のあった協定は、その公示のあった後において道路一体建物の所有者となった者に対しても、その効力があるものとする。

○都市計画法

(道路の上空又は路面下において建築物等の整備を一体的に行うための地区整備計画)

第十二条の十一 地区整備計画においては、第十二条の五第七項に定めるもののほか、適正かつ合理的な土地利用の促進を図るため、都市計画施設である道路（自動車のみの交通の用に供するもの及び自動車の沿道への出入りができない高架その他の構造のものに限る。）の整備と併せて当該都市計画施設である道路の上空又は路面下において建築物等の整備を一体的に行うことが適切であると認められるときは、当該都市計画施設である道路の区域のうち、建築物等の敷地として併せて利用すべき区域を定めることができる。この場合においては、当該区域内における建築物等の建築又は建設の限界（当該都市計画施設である道路の整備上必要な建築物等の建築又は建設の限界であつて、空間又は地下について上下の範囲を定めたものをいう。）をも定めなければならない。

○建築基準法

(道路内の建築制限)

第四十四条 建築物又は敷地を造成するための擁壁は、道路内に、又は道路に突き出して建築し、又は築造してはならない。ただし、次の各号のいずれかに該当する建築物については、この限りでない。

- 一 地盤面下に設ける建築物
- 二 公衆便所、巡査派出所その他これらに類する公益上必要な建築物で特定行政庁が通行上支障がないと認めて建築審査会の同意を得て許可したもの
- 三 地区計画の区域内の自動車のみ交通の用に供する道路又は特定高架道路等の上空又は路面下に設ける建築物のうち、当該地区計画の内容に適合し、かつ、政令で定める基準に適合するものであつて特定行政庁が安全上、防火上及び衛生上支障がないと認めるもの
- 四 公共用歩廊その他政令で定める建築物で特定行政庁が安全上、防火上及び衛生上他の建築物の利便を妨げ、その他周囲の環境を害するおそれがないと認めて許可したもの

2 特定行政庁は、前項第四号の規定による許可をする場合においては、あらかじめ、建築審査会の同意を得なければならない。

○建築基準法施行令

(特定高架道路等に関する基準)

第四百四十四条の五 法第四十三条第一項第二号の政令で定める基準は、次のとおりとする。

- 一 路面と隣地の地表面との高低差（道路の部分にあつては、国土交通省令で定める路面と道路の他の部分の路面又は隣地の地表面との高低差。以下この条において同じ。）が五十センチメートル以上であること。
 - 二 路面と隣地の地表面との高低差がある区間で延長三百メートル以上のものの内にあり、かつ、その延長が百メートル以上であること。
 - 三 路面と隣地の地表面との高低差が五メートル以上の区間を有すること。ただし、道路構造令（昭和四十五年政令第三百二十号）第二条第十一号に掲げる副道を両側に有する道路（幅員が四十メートル以上のものに限る。）の部分にあつては、この限りでない。
 - 四 前三号に定めるもののほか、法面その他の構造が、自動車の沿道への出入りができない構造として国土交通大臣の定める構造の基準に適合するものであること。
- 2 前条第二項及び第三項の規定は、前項各号に掲げる基準について準用する。

○道路法等の一部を改正する法律等の施行について

都市局長・道路局長・住宅局長通達 (H1. 12. 20)

第2 立体道路制度の活用について

6 道路内建築制限の合理化等について

(7) その他

イ 従来よりいわゆる道路法の道路であっても、都市モノレール、路外駐輪場等で一般的な道の機能を有しないものについては、道路として扱われないこととしているところであるが、都市モノレール、新交通システム、路外駐車場、路外駐輪場等のうち、一般的な道の機能を有しないものについては、建築基準法第四十二条の「道路」として取り扱われないものであること。