

# 駅前広場等における立体道路制度の 道路の適用要件の緩和

平成29年7月  
東京都特別区長会

# 提案の背景

## ■ 「世田谷区都市整備方針」(都市計画法第18条の2)

～誰もが快適に移動できるまちをつくる～

- 1 公共交通の安全性、利便性や快適性を高める
- 2 歩行者や自転車利用者の安全性と快適性を高める

### 3 各拠点や施設をつなぐ

～駅前広場の整備～

- ・ 鉄道駅における交通結節機能強化のための駅前広場整備
- ・ 鉄道の連続立体交差事業とあわせた駅前広場、都市計画道路整備

- 4 円滑な自動車交通を確保する

## ■ 「第8版都市計画運用指針」(平成27年1月 国土交通省)

鉄道駅等交通結節点においては、複数の交通機関間の乗り継ぎが円滑に行えるよう、必要に応じ駅前広場等の交通広場を設けるものとし、周辺幹線街路と一体となって交通を処理するものについては道路の一部として都市計画に定めることが望ましい。

# 世田谷区内の駅前広場

■区内鉄道路線と駅数		(うち駅前広場設置駅)
・京王線	8 駅	(芦花公園)
・井の頭線	4 駅	
・小田急線	10 駅	(成城学園前、祖師ヶ谷大蔵、経堂、梅ヶ丘)
・田園都市線	6 駅	(二子玉川、用賀)
・大井町線	4 駅	
・目黒線	1 駅	
・世田谷線	8 駅	

**整備率 約 17%**

## ■駅前広場整備事業の導入に向けた課題

- ・用地費等の高騰による事業費の増大
- ・駅周辺では市街地が既成しており、代替地の取得困難による駅周辺での権利者の生活再建の難しさに起因する事業進捗への支障

# 京王線連続立体交差事業と 駅周辺まちづくり

## ■京王線連続立体交差事業

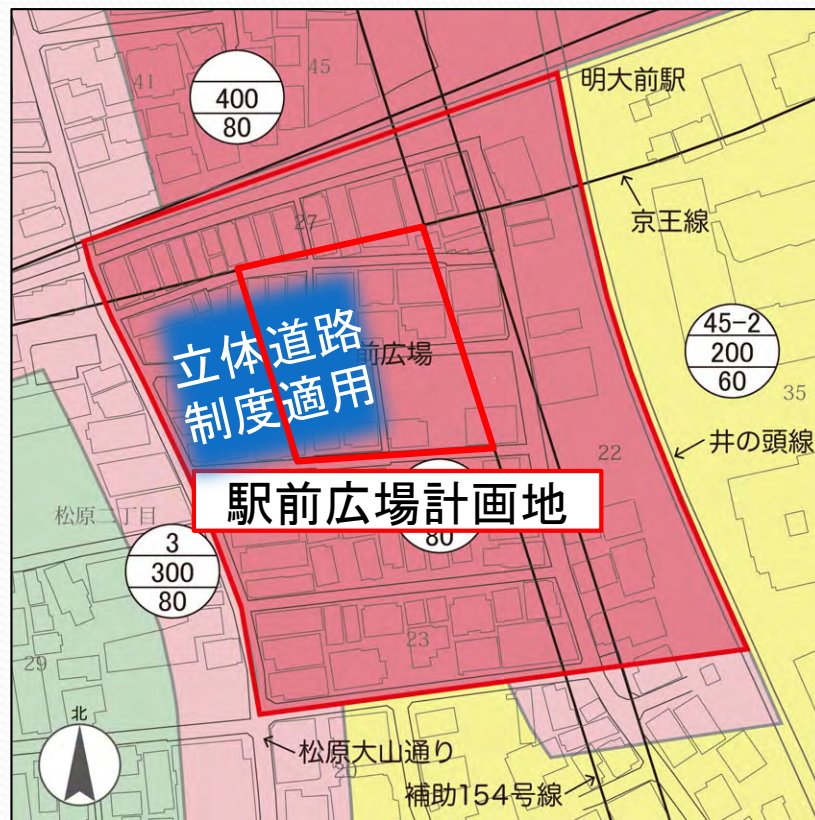
- 新規着工準備採択(平成20年5月)
- 都市高速鉄道、明大前、千歳烏山駅前広場都市計画決定  
(平成24年10月)
- 都市計画事業認可(平成26年2月～平成35年3月)

## ■駅周辺まちづくり

- 連続立体交差事業を契機とした駅周辺まちづくりの推進
  - 駅周辺地区街づくり計画策定
  - 駅周辺の活気ある良好な商業環境育成と地区の防災性向上のための駅前広場整備
- 駅前広場整備事業の推進に向けた課題への対応が急務**

# 駅前広場整備事業の事例

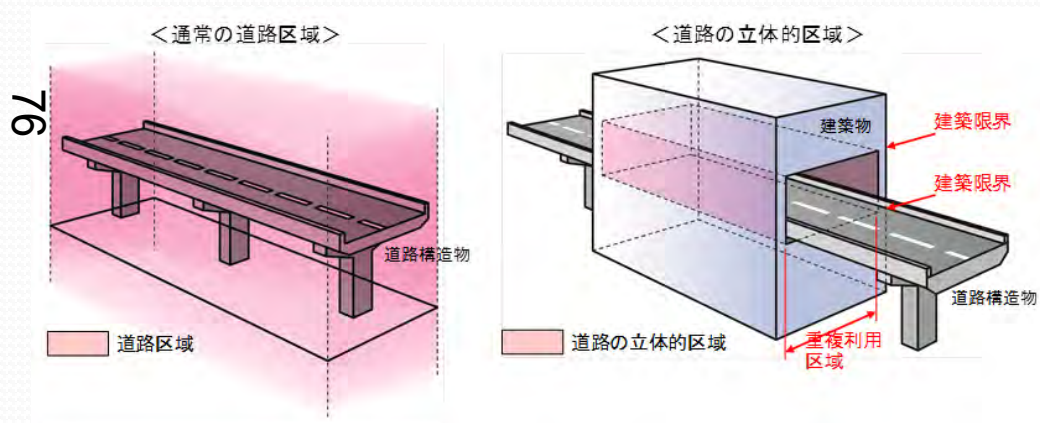
## 京王線明大前駅



- 「地域生活拠点」として、区民の日常生活に必要な商業・行政サービス等が集積し、地域の「核」となる区民の身近な交流の場とする
- 鉄道の連続立体交差事業に併せ、交通結節機能を強化するため、駅前広場の整備を推進
- 駅周辺は既成市街地であり、地権者の代替地取得が困難

# 立体道路制度の概要

■道路の立体的区域を指定し、道路と建築物を一体的に整備するための制度



- 土地の権利は「区分地上権」もしくは「所有権(共有)」
- 建物の権利は「なし」もしくは「道路一体建物協定」
- 道路区域を立体的に定め（建築限界）、それ以外の立体空間で道路と建物の重複利用を可能とする。

用地費の縮減による事業費の抑制  
貴重な都市空間の有効活用

# 立体道路制度の概要

■道路法、都市計画法、建築基準法の3つの法律を一体的に運用

- ・（道路法 第47条の7）

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 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。）の上空又は路面下において建築物等の建築又は建設を行うことが適切であると認められるときは、道路区域のうち、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。

- ・（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については、道路内の建築制限の適用を除外する。

# 制度適用可能道路

## ■ 自動車のみの交通の用に供する道路

- ・ 高速道路
- ・ 自動車専用道路



一般的な歩車分離型交通広場は該当しない

## ■ 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道路

- ・ 歩行者専用道路
- ・ 自転車専用道路
- ・ 自由通路
- ・ 高架道路



一般的な歩車分離型交通広場は該当しない

## ■ 都市モノレール、路外駐車場等、道路法上の道路であっても、一般的な道の機能を有しない道路



一般的な道の機能を有する

## ■ 都市再生緊急整備地域における都市再生特別地区において適切と認められる道路

- ・ 都市再生特別措置法第36条の2、同条の3において、都市計画法、建築基準法で定める「自動車のみの交通の用に供する道路」、「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道路」の限定条件を解除している。



# 都市再生緊急整備地域と 都市再生特別地区

## ■都市再生緊急整備地域

都市再生の拠点として、都市開発事業等を通じて緊急かつ重点的に市街地の整備を推進すべき地域

(59地域 8,263ha H28.11時点)

79

## ■特定都市再生緊急整備地域

都市再生緊急整備地域の内から、都市の国際力強化を図る上で特に有効な地域として政令で指定する地域

(13地域 3,962ha H28.11時点)

## ■都市再生緊急整備地域における施策（国土交通省HPより）

- ・財政、金融、税制支援
- ・法制上の支援

都市再生特別地区

道路の上空利用のための規制緩和

→都市再生特別地区内における一般道路への立体道路制度の適用が可能

# 都市再生緊急整備地域と 都市再生特別地区

## ■都市再生基本方針

～都市再生緊急整備地域の指定基準～

80 早期に実施されることが見込まれる都市開発事業等の区域に加え、  
その周辺で、土地所有者の意向や地方公共団体の定めた計画等に  
基づき都市開発事業等の気運が存在すると認められる地域



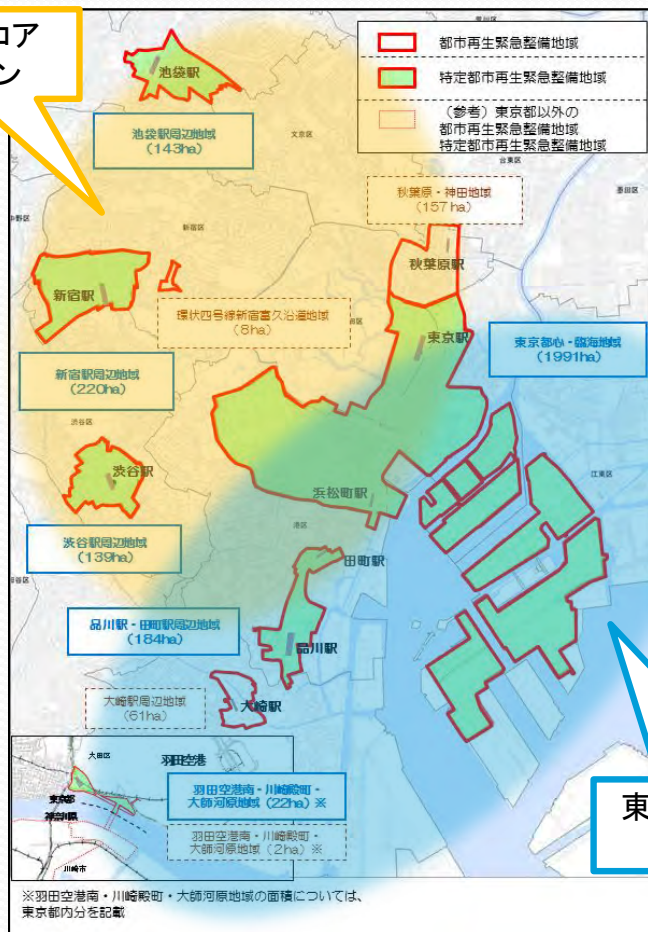
駅前広場整備など、都市開発事業等の区域が局所的である場合であって、周辺区域を含めた都市再生緊急整備地域の指定が必要



地区全体として都市開発事業の気運が十分でない場合、都市再生緊急整備地域の指定を受けられない

# 都市再生緊急整備地域と 都市再生特別地区

センター・コア  
再生ゾーン



東京都における、既定の都市再生緊急整備地域

- ・センター・コア再生ゾーン  
(首都高速中央環状線内側)
- ・東京湾ウオーターフロント活性化ゾーン



その他のエリアにおいては、都市再生事業の着手が困難

東京湾ウオーターフロント  
活性化ゾーン

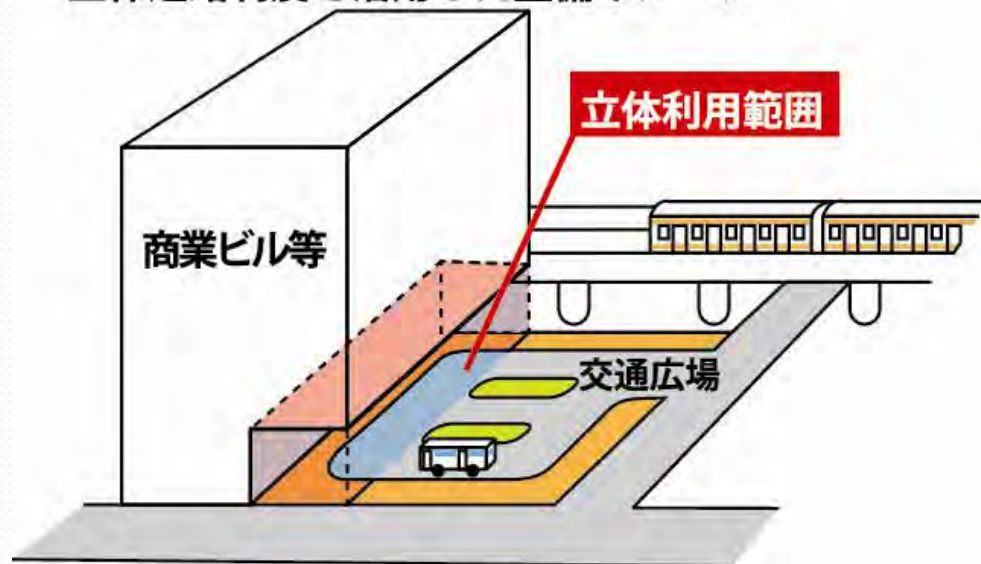
東京都都市整備局ホームページより抜粋した都市再生緊急整備地域指定箇所図に各ゾーンの概ねの位置を重ねたもの

# 適用要件緩和による効果

駅前広場の用地の一部を活用し、商業テナントと住居が共存するビルを建設

- ・ 用地費の縮減  
→ 財政負担軽減による駅前広場整備事業着手箇所が増加
- ・ 関係権利者の生活再建の場の確保  
→ 駅前広場整備事業の推進
- ・ 商業テナントの入居と  
オープンスペースの創出  
→ 駅周辺の活気ある良好な  
商業環境育成と地区の  
防災性向上に寄与
- ・ 交通結節点としての機能強化  
→ 点在するバス停の集約等による  
乗り継ぎ利便性の向上  
周辺の交通混雑の緩和

立体道路制度を活用した整備イメージ



立体道路制度の活用により、限られた都市空間を有効利用し、**交通結節点としての利便性向上**や、**駅周辺の賑わいの増進**、**小規模街区の統合による良好な市街地の形成**に寄与する。