

分割構外再築工法を採用した都市計画道路区域内外に跨がる建築物について

宮澤 大樹・関口 広喜

関東地方整備局 東京国道事務所 用地第二課 (〒102-8340 東京都千代田区九段南1-2-1)

国土交通省関東地方整備局東京国道事務所が施行する一般国道14号両国拡幅事業（以下「両国拡幅事業」という。）に伴い、都市計画道路区域内外に跨がる建築物のうち、都市計画道路区域内の建物（以下「低層部」という。）と、都市計画道路区域外の建物（以下「高層部」という。）について、移転工法の検証を行った。本稿では、低層階の各階の建物内部が一体的に利用されている場合において、「分割構外再築工法」を採用した事例となる。なお、上記のような建物を側面から見た場合、その形状がL字型に見て取れることから、「L字型建物」と呼称している。

キーワード 建物移転補償、移転工法、収用事例の考察、分割構外再築工法

1. 事業概要

一般国道14号は、東京都中央区から千葉県千葉市に至る延長約40kmの主要幹線道路で、そのうち両国拡幅事業は、東京都中央区東日本橋二丁目から東京都墨田区緑四丁目までの延長約1.9kmの区間であり、前後6車線拡幅区間の間に残された4車線区間を6車線に拡幅し、交通混雑の緩和、交通安全の確保、大規模地震時の特定緊急輸送道路の機能確保を目的としている。

2. L字型建物とは（都市計画法の規制）

両国拡幅事業の事業地内においては、図-1のように、低層部と高層部とが複合一体化した構造を有する「L字型建物」が沿道に多数存在している。

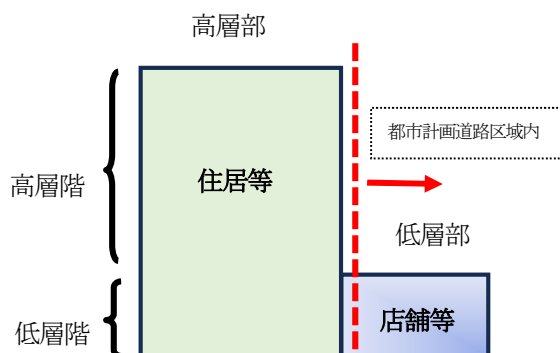


図-1 L字型建物イメージ図（断面図）

これは、都市計画法によって都市計画道路区域内において、一定の建築行為に対する制限が課されているためであり、具体的には表-1のとおり、都市計画法第53条及び第54条において都道府県知事等の許可制、建築許可の基準が定められている。

○第53条（建築の許可）

都市計画施設の区域又は市街地開発事業の施行区域内において建築物の建築をしようとする者は、国土交通省令で定めるところにより、都道府県知事等の許可を受けなければならない。（以下省略）

○第54条（許可の基準）

都道府県知事等は、前条第一項の規定による許可の申請があつた場合において、当該申請が次の各号のいずれかに該当するときは、その許可をしなければならない。

（一・二号省略）

三 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その他これらに類する構造であること

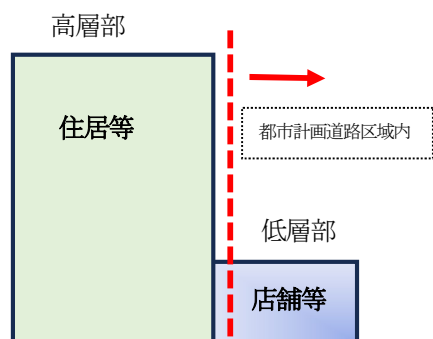
表-1 都市計画法第53条及び第54条の規定

両国拡幅事業については、1946年3月の戦災復興院による都市計画決定から約72年の期間を経て、2018年5月に都市計画事業承認を受けてい

る。そのため、都市計画法の制約を受けつつも、店舗・事業所・マンション等が建築可能な形態として、L字型建物が定着していったと考えられる。

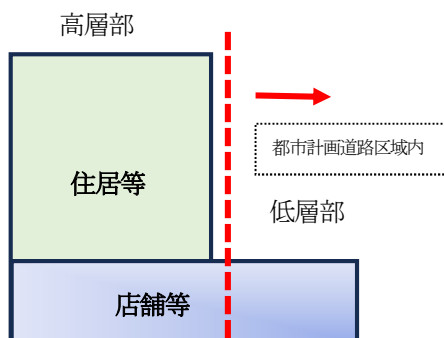
3. 従来のL字型建物の補償実績との比較

これまでの当事務所におけるL字型建物の補償実績は、図－2のとおり、低層部と高層部の用途・機能・構造が完全に分離し、それらの分割が可能であることが明らかな建物であった。この場合、低層部は構外（事業用地として買収されない部分の土地（以下「残地」という。））へ移転し、高層部は残存とする「分割構外再築工法」を採用してきた。



図－2 従来のケース

一方、今回の事例では、A社が所有する建物（以下「本件建物」という。）は、図－3のとおり、低層階の各階の建物が一体的に利用され、低層部と高層部を跨いで用途・機能が一体化しているため、これまでの補償実績とは利用実態が大きく異なる。本件建物について、仮に分割構外再築工法を採用した場合、低層部と高層部を跨いで一体利用されている機能を損なうおそれがある。



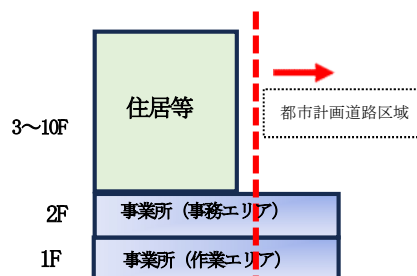
図－3 本件建物のケース

4. 移転工法の検討

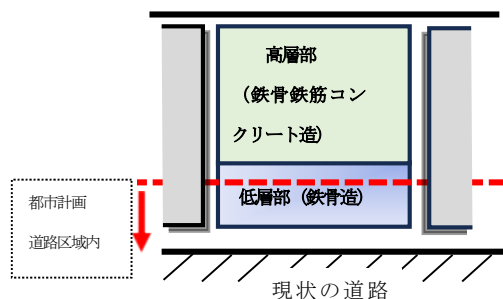
(1) 現況の使用用途及び構造

当事務所が実施した調査等によって、本件建物の各階層の使用用途は、図－4（断面図）のとおり、1階及び2階は事業所で、1階は資材搬入・商品の加工・組み立て等を行う作業エリア、2階は営業、総務及び経理等を行う事務エリア、3階から10階は居住用賃貸マンションで、A社が所有する自社自用ビルであることが判明している。

また、図－5（平面図）のとおり、本件建物の構造は都市計画法第54条の許可条件により、構造が異種（低層部は鉄骨造、高層部は鉄骨鉄筋コンクリート造）であり、分離が容易に行えること、低層部のみを取り壊したとしても高層部の居住用賃貸マンションの利用には支障がないことが分かった。



図－4 断面図



図－5 平面図

(2) 低層部の移転先について

低層部の移転先を検討するにあたり、想定しうる移転工法は、①単に低層部を除却する「除却工法」、②低層部を残地内に移転する「曳家工法」、「改造工法」及び「構内再築（同種同等）工法」並びに③分割構外再築工法がある。

まず、①除却工法について、低層部は前述（1）のとおり、事務所として利用されているため、認定することができない。

続いて、②曳家工法、改造工法及び構内再築（同

種同等) 工法については、残地内に建物を再配置するスペースが存在しないため、いずれの工法も認定することができない(前出の図-5 平面図参照)。

最後に③分割構外再築工法について、その妥当性を検討した。

a) 有形的検討

第2章「L字型建物とは(都市計画法の規制)」のとおり、都市計画法第54条の許可基準によって、低層部と高層部は構造的な分離が可能となるように異種の構造により施工されているため、低層部のみを取り壊し、高層部を残存させることは可能と判断した。

b) 機能的検討

高層部については、居住者用の階段、エレベーター及びライフライン等の共用施設等を利用することが引き続き可能で、居住用賃貸マンションの利用に支障が生じないことから、低層部と面する切り取り面の補修や、低層部にのみ存する共用施設のうち、必要最小限の施設を設置するための改修等工事により機能回復が図れると判断した。

一方、低層部は構外への移転となり、1階の作業エリア及び2階の事務エリアは各々分割される。そのため、各エリアが一体的に利用され、相互に不可分な関係が認められれば、従前の機能を損なうおそれがある。

c) 法制的検討

用地買収により敷地面積が減少することで、高層部は容積率超過となるものの、建築基準法第86条の9により、既存不適格建築物として継続して利用することは可能である。

各移転工法を検討した結果、分割構外再築工法は最も有力な移転工法と考えられるが、機能的検討の観点から妥当性に疑義が生じるため、収用裁決例(都市計画事業)を参考に、引き続き分割構外再築工法の妥当性を検討することとした。

5. 参考とした収用事例

本章では、移転工法の検討にあたって参考とした3つ(A,B,C)の収用事例を紹介する。

(1) 事例A

事例Aでは共同住宅の一部である9部屋分が事業に支障となり、分割構外再築工法が認定された事例である。起業者が建物の移転工法について分割構外再築工法を採用したことに対して、権利者から異議が

申し立てられたが、東京都収用委員会は「残地建物部分については、筋かい等を設置することにより構造耐力を確保できること等から、移転工法は、分割構外再築工法をもって相当」¹⁾と判断している。

(2) 事例B

事例Bは、建物(店舗)前面の駐車場が事業に支障となり、駐車場の機能回復に必要な店舗改修費用の補償が争われた事例である。鹿児島県収用委員会は駐車場の機能回復に必要な店舗改修費用を認定したが、その理由の1つとして、「本件建物の建築は都市計画決定後であることから、都市計画法第53条の建築の許可の際に土地所有者兼関係人が当該用地が将来取得されることは承知していたとしても、建築の規制を規定する法などで、土地・建物の所有者自らが何らかの対応策をあらかじめ講ずる必要があるべき旨を義務づけられていない限り、都市計画決定の時期の前後に関係なく、通常の場合と同様に損失補償の必要性の有無、内容を決定すべき」²⁾と判断している。

(3) 事例C

事例Cは、建物(店舗)の庇(都市計画決定後の増築)及びその前面の来客車両用駐車スペースが事業の支障となった事例で、収用により失われる庇及び来客車両用駐車スペース等の機能確保の為に必要となる建築費用の補償について争われた事例である。北海道収用委員会は、都市計画法上の建築許可の経緯等から、「本件収用地が用地取得された場合、増築に係る本件店舗等の庇の撤去を余儀なくされるとともに、〔中略〕来客車両用駐車スペースがまた失われることも十分に予測し、又は予測可能であったというべきであり、たとえ、来客車両用駐車スペースが本件店舗等に対して一定の機能を有していたとしても、それを独立した補償をもって回復することは相当ではない」³⁾と判断している。

6. 収用事例の考察

第5章「参考とした収用事例」において参考とした3つの収用事例について、それぞれ着目すべき点を整理すると、事例Aでは構造上分離可能であることを理由に、事業に一部支障となった建物について、分割構外再築工法を採用している。

事例B及びCについては、事例Bでは都市計画決定前

後にかかわらず、行政的な規制を設けていないのであれば、駐車場の機能回復に必要な店舗改修費用の補償を認めている。一方事例Cでは、店舗の増築前から行政的な規制が設けられており、事業が開始されれば店舗の庇等が失われることについて予見可能性があったとして、建物の補償までは認定していない。この2つの事例については、都市計画決定の前後に関係なく行政的規制の有無により土地・建物所有者の予見可能性を認定し、建物の補償を考慮すべきか否かを判断していると考えられる。

7. 本件建物における検証結果

本件建物は、当事務所が実施した調査等によって、低層部と高層部が異種構造で建築され、独立した構造耐力を有することが判明している。したがって、仮に低層部のみを取り壊したとしても、高層部の居住用賃貸マンションに影響はなく、継続して利用することが可能である。

また、本件建物は1982年の建築であることから、都市計画決定後に建築された建物であることが分かっている。両国拡幅事業における都市計画決定は1946年であり、本件建物の建築時には既に都市計画法第54条の建築制限が課されている。そのため、本件建物は、都市計画法第54条の許可条件どおりに建築されたと言うことができる。

したがって、都市計画事業の予見可能性は肯定されるべきであり、建物所有者A社は、事業が施行された場合、低層部と高層部を一体利用する機能が喪失することの可能性を予見していたと言えることから、

その機能の損失に対する補償は要しないと判断し、分割構外再築工法を相当とした。

8. 終わりに

本事例では、低層部と高層部を跨いで用途・機能が一体化されたL字型建物において、分割構外再築工法を採用した事例となる。両国拡幅事業では両側拡幅の区間と片側拡幅の区間が存在していることから、建物への支障割合が場所によって異なっている。例えば、低層部の割合が極端に小さい（事業の支障割合が小さい）場合や、低層部の割合が極端に大きい（事業の支障割合が大きい）場合もある。このような支障割合等の状況によって、本事例とは異なる結論を導く可能性もあり得るが、本事例はL字型建物の特異性を踏まえた点で、今後の移転工法の検討における指針になり得ると考えている。

両国拡幅事業の用地買収は今後も続いていくが、今回の移転工法の検討結果を参考に事業を進めて参りたい。

参考文献

- 1) 東京都収用委員会H25. 2. 28小金井都市計画道路事業3・4・12号多磨墓地小金井公園線
- 2) 鹿児島県収用委員会H31. 2. 27鹿児島都市計画道路事業3・5・53号鼓川通線
- 3) 北海道収用委員会H23.11.18帯広圏都市計画道路事業3・4・207号札内南大通3・4・12号多磨墓地小金井公園線