

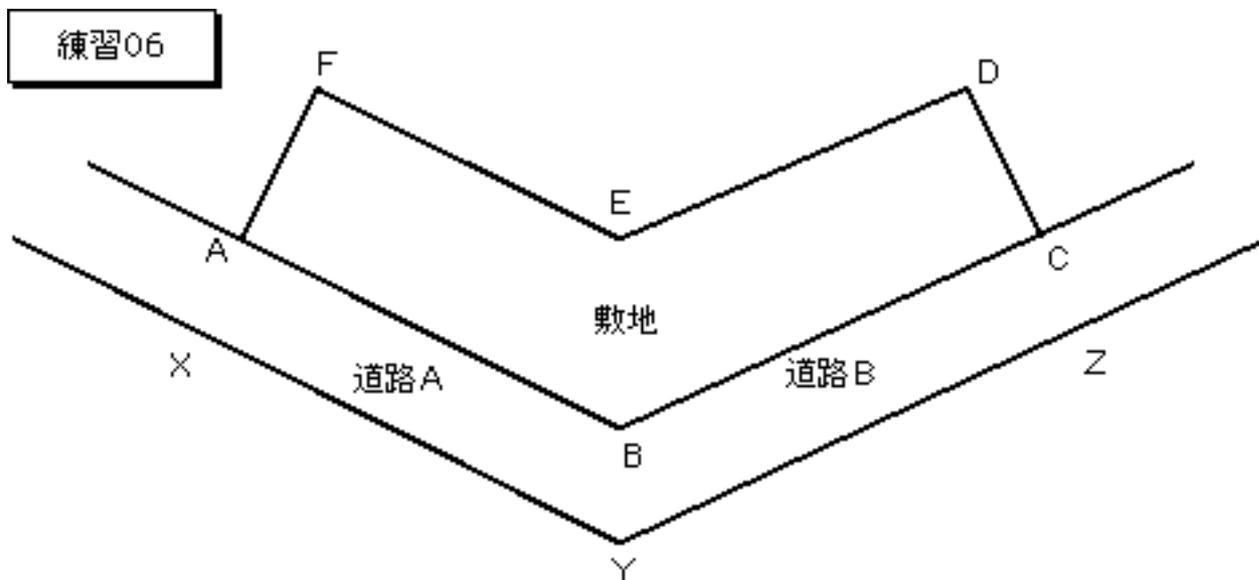
[\[東京のまちづくり情報\]](#) [\[天空率の審査方法（試案）\]](#) [\[第1講・天空率の基礎\]](#) [\[第2講・出隅敷地の天空率\]](#) [\[第3講 隅切りの取扱いについて\]](#) [\[第4講 隣地高さ制限の天空率\]](#) [\[第5講 隣地境界線の突出部と天空率\]](#)

## 第2講 出隅敷地の天空率

文責：鈴木繁康

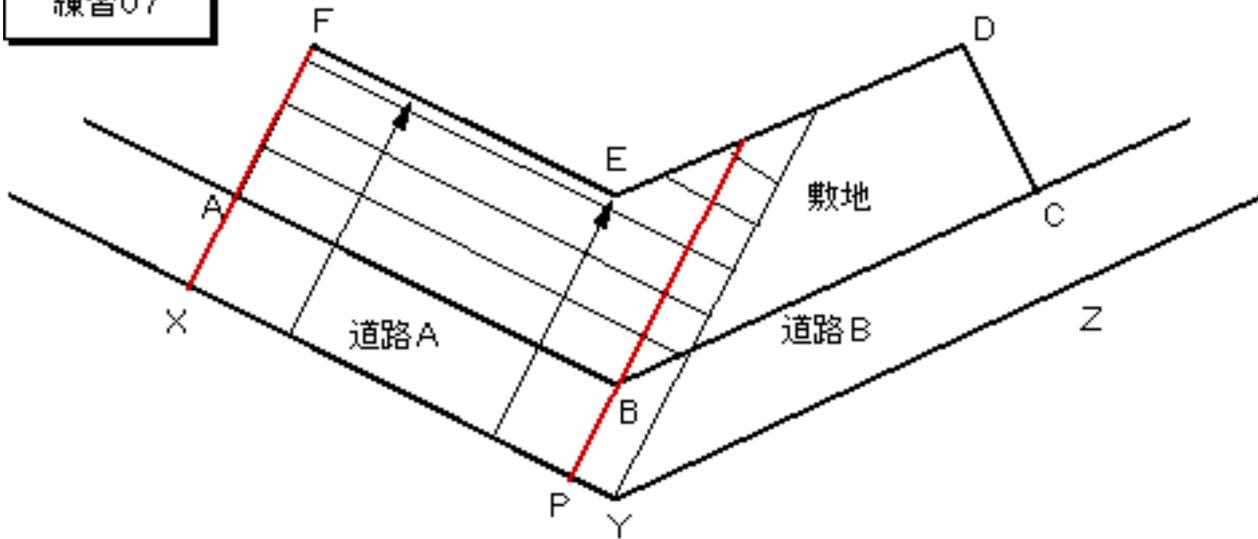
[ご意見・ご質問はこちらへ](#)

◆下図のような出隅敷地の天空率を検討してみよう。



ここでも難しく考えることはない。道路Aと敷地、道路Bと敷地の関係に分解して考えることがポイントである。

練習07



道路Aから当該敷地に対する道路高さ制限は、上図のとおり、前面道路の反対側の境界線X-Y間から発生する。

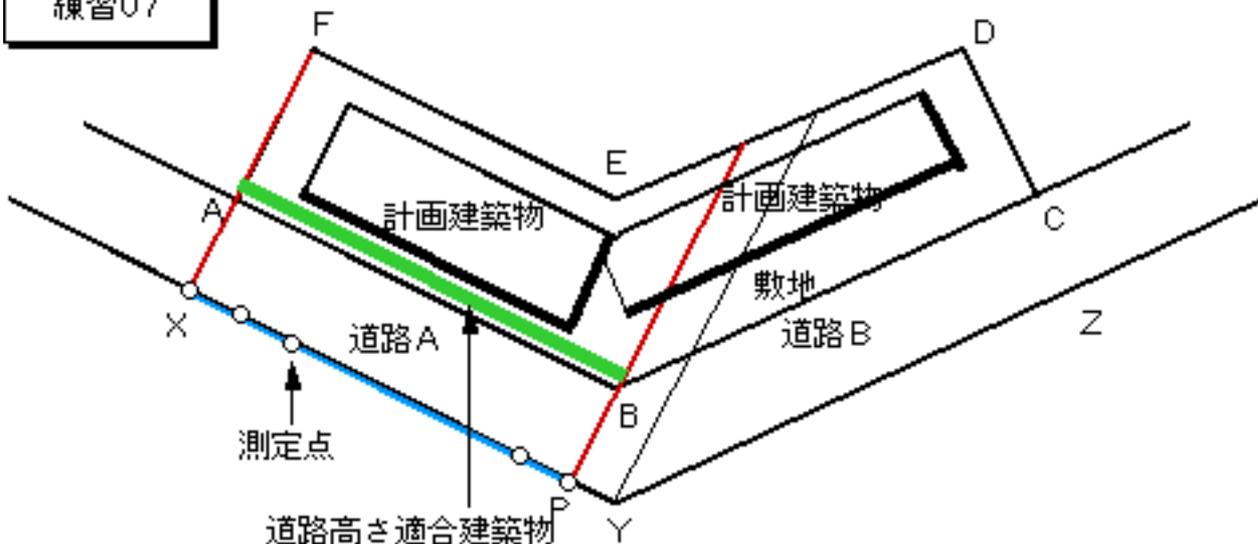
本来ならX-Y間に測定点を設定して天空率を検討することになるが、この方法では不合理な問題が発生する。

道路境界線（敷地と道路の境界線）A-BとB-Cとで計画建築物の後退距離が異なる場合に、P-Y間の天空率の比較が難しくなる。

後退距離が道路境界線の辺ごとに適用されているのであるから、天空率の比較も辺ごとに比較するのが合理的である。

したがって、当該敷地と道路Aによる天空率の比較は、道路境界線A-B（「窓」）に対応すると前面道路の反対側の境界線上のX-P間で検討することとしている。

練習07



上図は計画建築物は道路境界線A－BとB－Cとで計画建築物の後退距離が異なる。

明らかにB－C間の後退距離の方が大きい。

測定点をX－Y間に設定した場合には、P－Y間の計画建築物は道路Bに対して大きく後退しているにもかかわらず、小さな後退距離で天空率を比較されることになり、明らかに不利になる。

◆以上の理由から、出隅敷地の道路高さ制限に対する天空率は、道路境界線の辺ごとに「窓」とそれに対応する測定点を設定して検討することが合理的である。

◆次に、道路Bについて同じように「窓」と測定点を設定して天空率を検討すると、この敷地の天空率の検討は完了する。

◆このケースでは道路A、Bの幅員は等しく設定しているが、道路幅員が異なる場合には「2以上の道路」にしたがって、上図に「2 Aかつ3.5 m」と「中心から1.0 m」の範囲を書き込めばよい。