

# 狭あい道路対策

## に関するガイドライン



国土交通省 住宅局  
令和6年3月



## はじめに

### ◆◇◆ 狭あい道路整備の必要性 ◆◇◆

建築基準法においては、市街地環境等の確保を図る観点から都市計画区域及び準都市計画区域内の建築物の敷地は原則として幅員4m以上の道路に2m以上接していなければならないこととされています。一方で、建築基準法の施行に伴う救済措置として、幅員4m未満の道で特定行政庁が指定したものについても、いわゆる2項道路として建築基準法上の道路と位置づけられました。2項道路については、沿道建築物の更新時にセットバックすることで所定の幅員を確保するものとされておりますが、更新の停滞等により4mの幅員が確保されない、いわゆる「狭あい道路」として存在することとなっています。

狭あい道路及びその周辺においては、災害時の避難路等としての防災上の課題、当該道路に面した建築物が得られる日照や通風等の衛生上の課題等が発生しうるため、平成20年には建築基準法施行規則を改正し、指定道路図や指定道路調書の整備に係る規定を追加することで、狭あい道路対策にも資する道路情報の整備を促進しています。また、令和3年3月に閣議決定された住生活基本計画においては、新たに狭あい道路対策に係る目標<sup>※</sup>が位置づけられました。狭あい道路の拡幅整備の推進は、安全で良好な環境を形成する上で引き続き重要な課題であり、SDGsの11番目の目標「住み続けられるまちづくりを」の達成にも寄与するものです。

※都市化に伴い無秩序に形成された住宅市街地における狭あい道路等の現状分析を行い、防災・まちづくり部局等と連携し重点的に安全性を確保すべき地域の把握と対策を推進

### ◆◇◆ 本ガイドラインの目的 ◆◇◆

本ガイドラインは、狭あい道路の解消に向けた制度の構築や、事業の実施の望ましいあり方、先進的な事例を示すことにより、これまで狭あい道路解消に向けた取組を実施したことのない地方公共団体（建築基準法に基づく特定行政庁ではない市町村を含みます。以下同じ。）における取組の開始や、すでに着手されている地方公共団体の取組のさらなる推進や好事例の横展開を図ることを目的としています。

なお、ガイドラインのうち道路情報の整備については、特定行政庁において実施されるものであることから、特定行政庁が都道府県である場合には、市町村に対して適切な情報提供を行うなど、連携して狭あい道路の整備を進めていく必要があります。

建築基準法の道路関係規定の運用については、建築基準法道路関係規定運用指針（平成21年1月改定）として示されていますので、参考としてください。

# 狭あい道路対策に関するガイドライン

## 目次

<b>第1章</b>	<b>狭あい道路の取組の現状</b>	<b>1</b>
1-1	狭あい道路の現状	1
	(1) 狭あい道路に接する住宅戸数	1
	(2) 狭あい道路等により支障が生じた例	3
	(3) 狭あい道路を有する市街地の特性	4
1-2	狭あい道路に関する建築基準法の規定	5
	(1) 建築基準法上の道路	5
	(2) 狭あい道路の種類	8
1-3	狭あい道路の整備改善に適用可能な国の支援制度	10
	(1) 狭あい道路整備等促進事業	10
	1) 事業の概要	10
	2) 狭あい道路拡幅等整備促進計画の作成	12
	(2) 狭あい道路情報整備モデル事業	14
	(3) 住宅市街地総合整備事業（密集住宅市街地整備型）	17
1-4	狭あい道路対策の課題と対応	19
	(1) 狭あい道路対策の課題	19
	1) セットバックが必要な路線の明確化（道路情報の整備・公開）	19
	2) 道路空間の確保（セットバック・拡幅整備）	19
	3) 道路空間の維持（後退用地の管理）	19
	(2) 狭あい道路の実態に応じた対応	19
<b>第2章</b>	<b>課題に応じた取組の進め方</b>	<b>21</b>
2-1	道路情報の整備・公開	21
2-2	セットバック・拡幅整備	24
	(1) 密集事業	24
	(2) 狭あい道路整備等促進事業	26
	1) 個別型	26
	2) 路線型	26
2-3	後退用地の管理	27
	(1) 公共取得管理と民間管理のメリット・デメリット	27
	1) 公共取得管理	27
	2) 民間管理	27
	(2) 公共による後退用地の取得	28



(3) 民間所有における道路空間の整備・適切な維持管理	29
1) 道路空間の適切な維持管理に係る担保	29
2) 事業を進める上での費用負担	32
3) 固定資産税・都市計画税の非課税	32
(4) 空家法改正に係る内容の解説及び活用方法	34
2-4 体制の構築	36
(1) 事業の担当部局	36
(2) 事業に関わる部局	36
(3) 地域の検討組織との連携	37
(4) 専門家・事業者との連携	38

### 第3章 狭あい道路整備の実務 40

3-1 実態の把握	40
(1) 現地調査の実施	40
(2) 図上調査の実施	41
(3) 情報の管理・更新	41
(4) 情報の公開	41
3-2 適切な目標設定（重点的に取組むべき地域及び路線の選定）	43
(1) 重点地域	43
(2) 重点路線	47
3-3 計画的な拡幅整備	51
3-4 事前協議	56
(1) 協議の対象	58
(2) 協議事項	58
(3) 協議の手続き	58
3-5 周知・広報の活動	59
3-6 事業制度の構築	64
(1) 規定類	64
(2) 規定する内容	64

### 第4章 資料編 67

(1) 地方公共団体の取組事例	67
(2) 関連する国の制度	96
1) 「社会資本整備総合交付金」と「防災・安全交付金」	96
2) 住宅・建築物安全ストック形成事業	100
3) 密集市街地総合防災事業	101
4) 空き家対策総合支援事業	102
5) 所有者不明私道への対応ガイドライン	105



# 第1章



---

## 狭あい道路の取組の現状

---

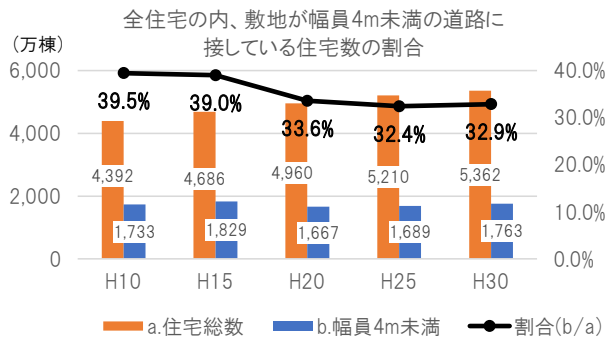
# 第1章 狭あい道路の取組の現状

## 1-1 狭あい道路の現状

### (1) 狭あい道路に接する住宅戸数

全国の幅員4m未満の道路に接している住宅戸数の割合は、20年前に比べて7%程度低下しましたが、住宅数は約1,700万戸で横ばいに推移しています。

全国の住宅総数に対して幅員4m未満の道路に接している住宅戸数の割合は、平成10年に約39.5%あったところ平成30年には約32.9%まで低下しています。これは、同期間に住宅総数が約1,000万戸棟増加したことによるもので、幅員4m未満の道路に接する住宅戸数は概ね横ばいとなっています。

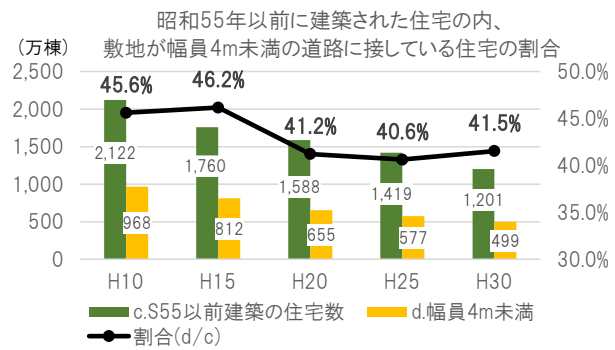


出典：住宅・土地統計調査

※「住宅戸数」とは、居住世帯に限ったものではなく、居住の有無を問わない総数を指します。

全国の昭和55年以前に建築された住宅の約41.5%は幅員4m未満の道路に接しています。その戸数は20年前に比べて約半数程度まで減少しています。

全国には昭和55年以前に建築された住宅が平成30年時点で約1,200万戸あり、その約41.5%の約499万戸は幅員4m未満の道路に接しています。平成10年の約968万戸から約半数程度まで減少していますが、割合では4%程度の減少幅となっており、老朽家屋などの築年数の経過した建物が、幅員4m未満の道路の沿道に立地している可能性があります。

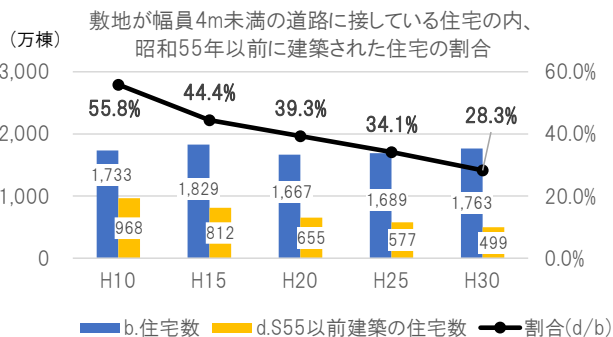


出典：住宅・土地統計調査

幅員 4m 未満の道路に接している住宅戸数は横ばいであるものの、昭和 55 年以前に建築された住宅は減少したため、その割合は約 28.3%まで低下しました。

幅員 4m 未満の道路に接している住宅戸数は横ばいですが、昭和 55 年以前に建築された住宅は約 499 万戸まで減少したことで、その割合は、平成 10 年の約 55.8% から平成 30 年には約 28.3%まで低下しています。

約半減した昭和 55 年以前に建築された住宅に代わって新たに建替えられた住宅については、セットバックして建替えられているため、部分的に道路後退が行われている可能性があります。

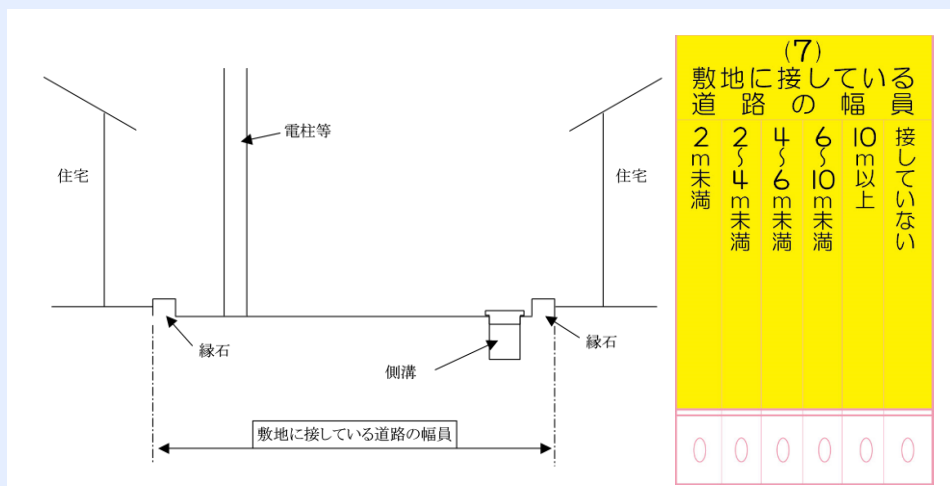


出典：住宅・土地統計調査

### Column 住宅・土地統計調査について

前述のデータの出典となっている住宅・土地統計調査（以下「当該調査」という。）は、我が国における住宅及び住宅以外で人が居住する建物に関する実態並びに現住居以外の住宅及び土地の保有状況その他の住宅等に居住している世帯に関する実態を調査し、その現状と推移を全国及び地域別に明らかにすることにより、住生活関連諸施策の基礎資料を得ることを目的としています。

「敷地に接している道路の幅員」を含む建物調査票は、調査員が建物の外観を確認したり、世帯や建物の管理者に確認したりするなどして、調査しています。（当該調査に係る幅員のイメージは以下のとおり）



当該調査の結果から、「住宅に接する道路の幅員」のうち「幅員 2 m 未満」「幅員 2 m ~ 4 m 未満」の戸数を用いて狭あい道路に接する住宅戸数を推計したものです。

## (2) 狭あい道路等により支障が生じた例

狭あい道路は、道路の幅員が狭いことから車両が通行しづらいため、生活の様々な場面において支障をきたす場合があります。特に、災害時における円滑な消火活動・救助活動・避難の妨げになるおそれがあります。実際に影響を及ぼしている事象として、地方公共団体向けのアンケート調査においては、以下のような事例の回答がありました。

### 【防災上に関する支障の例】



・住宅火災が発生したが、道路幅員が狭いため消防車が現場に辿り着けなかった。

・家の近くまで緊急車両（救急車）が入れず、要救護者の搬送に支障があった。



・冬期間の除雪作業が困難で、さらに幅員が狭くなり、歩行者の安全確保が難しい。

・道路に側溝がないことにより、雨天時の排水能力が不足する。



### 【日常生活上に生じる支障の例】



・ごみ収集車、宅配車両、福祉車両が入って行けず、手前で車両を止めて奥まで歩いて行き、各種作業を行っている。  
・見通しが悪い交差点や曲がり角などで、車や自転車、歩行者が出会い頭に衝突する。

・無接道敷地において、再建築ができないため、売却もできず、土地や建物の有効活用が進まない。  
・狭い道を曲がり切れず、塀や電柱に衝突・接触する。  
・対向車とのすれ違いができず、花壇や塀を損壊したり、側溝や崖に車輪を落としたり、雪道などの場合は転落してしまう。



### (3) 狭あい道路を有する市街地の特性

#### 【狭あい道路を有する市街地の立地的な特性】

狭あい道路を有する市街地は全国の様々な地域で形成されていますが、大都市圏か地方圏か、また大都市圏、地方圏の中でもそれぞれの地区によって特徴が異なります。

	分類	特徴
大都市圏 及び その周辺	①戦災を免れた地区	<ul style="list-style-type: none"> <li>・戦前から存在する老朽化した長屋が立ち並んでいる。</li> <li>・戦災復興土地地区画整理事業から除外されたため道路等の基盤が未整備な場合もある。</li> </ul>
	②木造アパート密集地区	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高度経済成長期において、大都市の人口流入に対応するため、大都市周辺の農地等に多くの木造賃貸アパートが建設された。</li> <li>・この建設ラッシュに生活道路等の基盤整備が追いつかず、接道不良のまま放置されてきた。</li> </ul>
	③住・商・工混在地区	<ul style="list-style-type: none"> <li>・中小の町工場や商店街と住宅が混在した地区。</li> </ul>
地方圏	④漁村集落地区	<ul style="list-style-type: none"> <li>・漁港の周辺部において、漁業従事者により形成された集落。</li> <li>・古くから漁業とともに発展した地区。</li> </ul>
	⑤中山間地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>・山間地とその周辺において、農業従事者により形成された集落。</li> <li>・山だったところを棚田や果樹園等にして農業を営んでいる。</li> </ul>
	⑥中心市街地	<ul style="list-style-type: none"> <li>・江戸時代以前から街道筋沿いに位置していたことから、宿場町として又は商業地として発展してきた集落。</li> <li>・現在では旧国道沿いに位置していることが多く、地元商業の衰退により老朽化した建築物が空き家となって残存している場合もある。</li> </ul>
	⑦斜面市街地地区	<ul style="list-style-type: none"> <li>・沿岸部に面した斜面地に形成された市街地。</li> <li>・主として住宅で形成されている。</li> <li>・形成過程において工場従事者の住宅として、あるいは漁業従事者の住宅として発展してきたが、基盤が未整備のままであったため、建物の更新が行われていない。</li> <li>・斜面地のため高低差が大きく、地区内に階段が多い。</li> </ul>

#### 【狭あい道路整備の方向性】

複数の狭あい道路の路線があり、敷地が狭小であったり建築物が建て詰まっていたりする①、②の地域においては、道路空間を確保するために道路の拡幅のみではなく、協調・共同建替等による不燃化や空地の確保も含めた面的な対応が必要となります。

一方で、1つの切り開いた路線沿いに建築物が建ち並んでいる④、⑤、⑦のような地域については、避難や消火活動等において有効な路線を確保するべく、路線単位での取組を行うことが有効です。また、③の地域では住宅の更新にあわせて、⑥の地域においては、中心市街地活性化のための開発や、空き家の除却、活用にあわせて、個別対応を積み重ねる方法が考えられます。

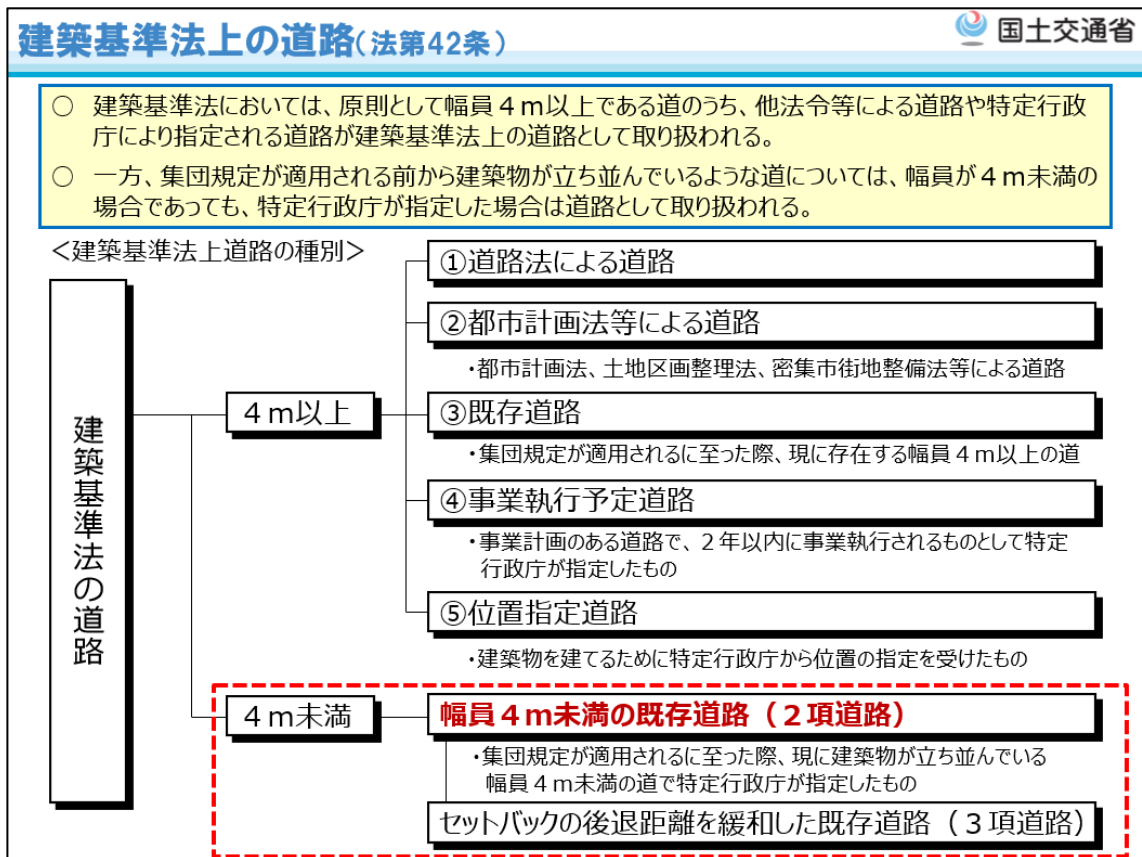


## 1-2 狭あい道路に関する建築基準法の規定

### (1) 建築基準法上の道路

市街地における道路は、建築物との関係において、単に通行の場であるのみならず、建築物の利用、災害時の避難路、消防活動の場、建築物等の日照、採光、通風等の確保など安全で良好な環境の市街地を形成する上で重要な機能を果たしています。

このため、建築基準法（以下「法」という。）においては、建築物の敷地、構造、設備及び用途に関する最低の基準を定めるに当たり、上記の機能を有するものとして法第 42 条に法上の道路（以下の図を参照）を定義しています。



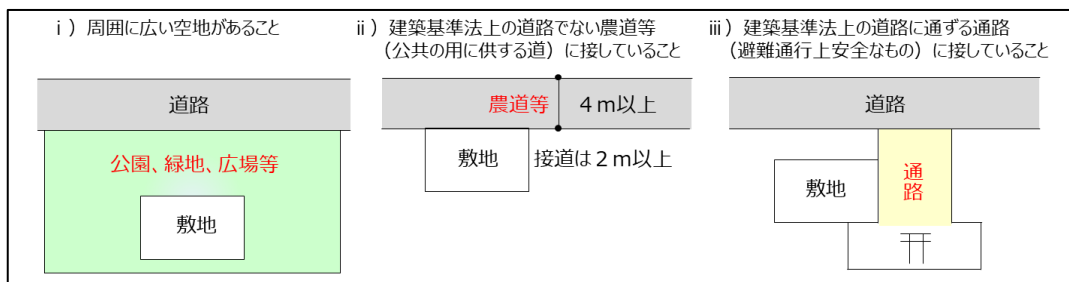


また、道路と建築物との関係を基本として種々の規定を設けているところであり、主な内容は次のとおりです。

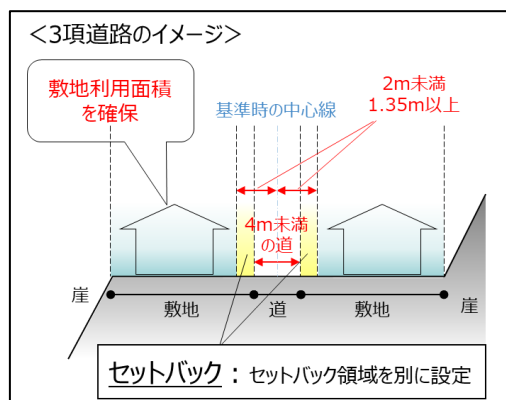
- 建築物の敷地は法上の道路に 2 m 以上接しなければならないこととし、これを満たさない敷地には、原則として建築物の建築を認めないこととしている（法第 43 条）
- 道路又は道路の上空を開放空間として確保し、道路が担っている種々の機能の保持を図るため、法上の道路内における建築制限を課している（法第 44 条）
- 接道義務を満たさない敷地の発生を防止する観点から、特定行政庁は私道の変更又は廃止を禁止し、又は制限することができることとしている（法第 45 条）
- 幅員の狭い道路に沿って高密度に建築物が建築されることによる環境の悪化を防止する観点から、前面道路の幅員に応じた容積率制限を課している（法第 52 条）
- 道路上空を開放空間として確保するとともに、沿道の建築物の日照、採光、通風等を確保するため、道路斜線制限を課している（法第 56 条）

接道に関連する問題としては、

- ① 建築物の敷地が接している道路が狭あい（幅員が 4 m 未満）であること
  - ② 無接道（幅員にかかわらず、接している道が法上の道路ではない）であること
- の 2 点が考えられ、①については、法第 44 条により道路内における建築制限が課されていることから、建築行為を行う際には、前面道路について基準時の中心線から両側 2 m 以内の部分は道路とみなされ、建築不可となるため、セットバックを行うこととなり当該敷地の前面の道路は拡幅されることとなります（詳細は（2）を参照）。②については、法第 43 条第 2 項第 2 号の規定に基づく許可（以下「特例許可」という。）を得て建築される場合があります。建築基準法施行規則第 10 条の 3 第 4 項の以下の基準に適合する建築物で、特定行政庁が交通上、安全上、防火上及び衛生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は、接道規制を適用しないこととされています。



また、斜面地に形成された市街地等において幅員 4 m を確保しようとする場合、建築可能な敷地面積が不足する可能性があることから、特定行政庁は、法第 42 条第 3 項の規定に基づき、道路中心線からの後退距離を 1.35m のから 2 m の範囲で別に指定することも可能です。（以下「3 項道路」という。）



なお、あまりに狭い幅員の道を 2 項道路として指定したり、3 項道路の特例をいたずらに適用したりすることは好ましいことではないため、法第 42 条第 6 項の規定により、既存の幅員 1.8m 未満の道路を 2 項道路として指定する場合及び 3 項道路の指定をする場合においては、建築審査会の同意を得ることとしています。（以下「6 項道路」という。）

このほか、令和 5 年の空家等対策の推進に関する特別措置法の一部改正に伴い、経済的社会的活動促進のために、空家等活用促進区域内における接道規制の特例を設けています。

具体的には、幅員 1.8m 以上 4 m 未満の道に 2 m 以上接する敷地の空家等で、市町村が空家等活用促進指針に定めた「敷地特例適用要件」<sup>※</sup>に適合し、特定行政庁が交通上、安全上、防火上及び衛生上支障ないと認めた場合は、接道規制は適用しないこととされました。

※市町村が特定行政庁と調整して、安全性を確保する観点等から、省令に定める基準を参酌して、空家等活用促進指針に規定します。

## (2) 狭あい道路の種類

道について、その種類と幅員に基づいて、その取り扱いを整理すると以下の表のとおりとなります。狭あいな道は幅員 4 m 未満の木欄～チ欄が該当しますが、このうち法上の道路に該当するのは、へ欄（いわゆる 2 項道路）となります。

木欄の幅員 4 m 未満の都道府県道、市町村道などについては、法上の道路には当たらず、道路管理者において道路法等の規定により適切に維持管理等の対応がなされるべきものであること、また、ト欄の道については、法の施行時に建築物が建ち並んでいたものは、へ欄の道路、いわゆる 2 項道路として指定されていること、チ欄の道については、法の施行後に法に適合せずに築造されたものであることから、本ガイドラインはこれらの道を対象として策定しておりません。

ただし、このような法上の道路ではない道についても、狭あい道路整備等促進事業を活用して拡幅等を行うことは可能です。

### <道の種類と幅員による法上の取り扱い>

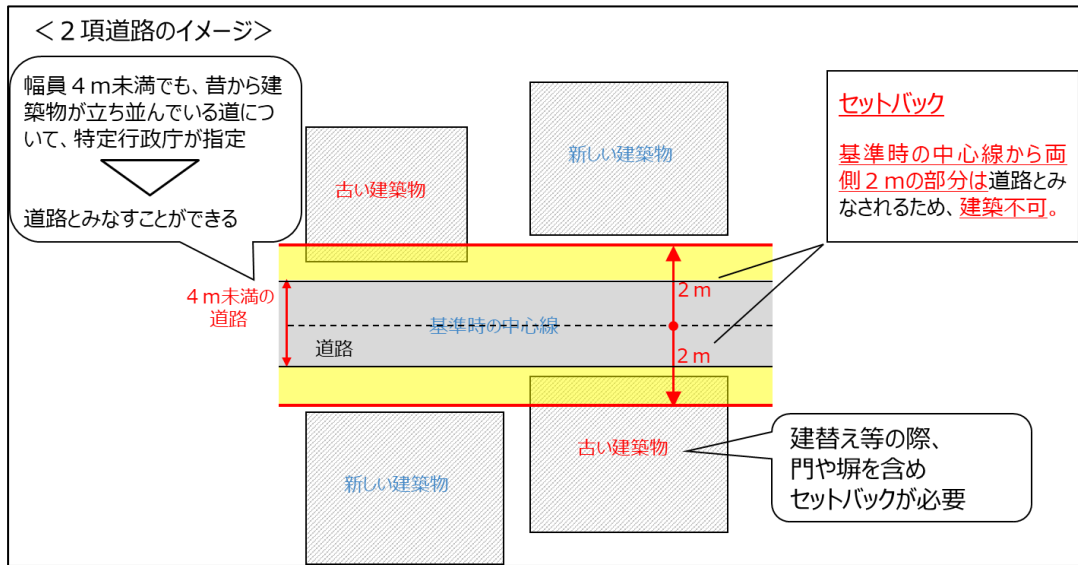
	道路法等に基づく道路	道を築造しようとする者が位置の指定を受けたもの	その他（法の施行時に）	
			存在	存在せず
幅員 4 m 以上	イ. 道路 建築可能 後退不要 【1号道路等】	ロ. 道路 建築可能 後退不要 【5号道路】	ハ. 道路 建築可能 後退不要 【3号道路】	ニ. 道 建築不可 (後退不要)
幅員 4 m 未満 特定行政庁が指定した道路	ヘ. 道路 建築可能 後退必要 【2項道路】	該当なし	ヘ. 道路 建築可能 後退必要 【2項道路】	該当なし
幅員 4 m 未満 その他	ホ. 道 建築不可 (後退必要)	該当なし	ト. 道 建築不可 (後退必要)	チ. 道 建築不可 (後退必要)

- ※ 「道路」は法上の道路に該当するもの。
- ※ 幅員 6 m の指定又は条例による制限が付加されていない場合。
- ※ 括弧書きは特例許可等により建築可能とされた場合（許可の条件とされるものを含む）。

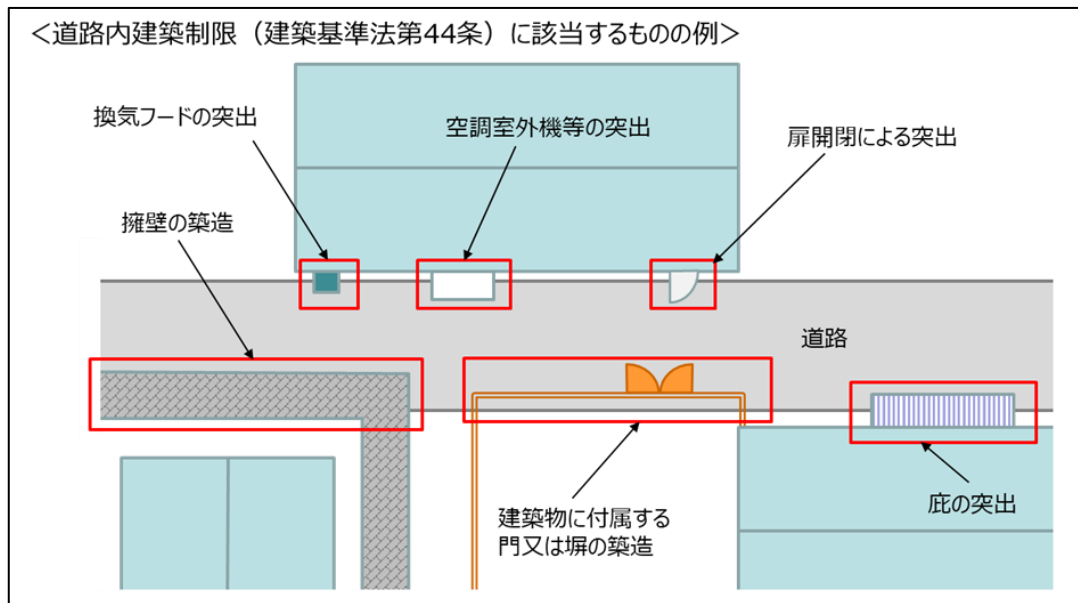
このため、本ガイドラインにおいては、へ欄の道路、法第 42 条第 2 項に基づく道路（以下「2 項道路」という。）を主たる対象として取り扱います。

2 項道路については、幅員 4 m 未満の既存の道であっても、集団規定の適用の際、建築物が立ち並んでおり、特定行政庁が指定したものは、法上の道路とみなすことで、当時立ち並んでいた建築物を救済しています。

また、2 項道路においては、本来法の道路の幅員は 4 m 以上なければならないと定めた趣旨を鑑み、その中心線から両側 2 m の部分（片側が崖地等に沿う場合においては、当該崖地等との境界線から 4 m の部分）を道路とみなされます。それに伴い、当該道路とみなされる範囲内においては法第 44 条の道路内建築制限により建築不可となり、2 項道路に接する建築物の敷地において、建築物の建築が行われる際にセットバックされることとなります。2 項道路沿いのすべての建築物について建築行為がなされることにより、4 m の幅員が確保されることになっています。



2項道路沿いでセットバックが行われた際、後退した部分は将来その部分を活用して幅員 4 mの道路として整備されることが期待されている部分であり、法上は道路敷とみなされ、法第 44 条の規定により建築等が禁止されています。



しかしながら、あくまで法第 44 条で担保されるのは建築制限のみであり、既存道路部分と同様の舗装を行うことや支障物の設置をしないことまでは担保されていないため、別の手段で道路空間としての整備や管理を担保することが必要です。法規制に基づいて後退した部分については、後退したことをもって、その部分の維持管理責任が既存道路の管理者に移行するものではなく、建築主等の私有地として、その維持管理はあくまでも建築主等の責任において行われることとなります。

建築主等は建築を契機として、既存道路の土地所有者や管理者と後退部分の整備や維持管理等について協議し、安全な通行が確保されるよう努めることが求められます。

## 1-3 狭あい道路の整備改善に適用可能な国の支援制度

狭あい道路対策に係る事業手法について、活用できる国の補助制度を以下紹介します。

### (1) 狭あい道路整備等促進事業

#### 1) 事業の概要

老朽ストックの建替え等の円滑化を図るとともに、狭あい道路の解消による安全な住宅市街地の形成や、建築確認・不動産取引時のトラブル防止による建築活動の円滑化を図るため、平成 21 年度当初予算において創設され、平成 22 年度より社会資本整備総合交付金、防災・安全交付金の基幹事業として制度化されました。

本事業は、狭あい道路の情報整備や拡幅整備に係る普及啓発を行う[狭あい道路情報整備等事業（ソフト事業）](#)と、狭あい道路の拡幅などの道路整備等を行う[狭あい道路拡幅等整備事業（ハード事業）](#)で構成されており、令和 4 年度においては、ハード事業の対象事業が拡充されました。

<p>本事業における「狭あい道路」とは</p>	<p>本事業における「狭あい道路」とは以下のような道を指します。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・法第 42 条第 2 項又は第 3 項の指定を受けた道路</li> <li>・法に基づく指定を受けていない通路 例：幅員が 4 m 未満であり、かつ、2 項又は 3 項の指定を受けていないもの（いわゆる法第 43 条第 2 項第 2 号の許可による通路を含む）等</li> <li>・法に基づく道路で、種別若しくは位置が明確でない道路 例：過去に位置指定を受けた 4 号道路、5 号道路(告示建築線を含む)で現況幅員とは異なるもの、2 項包括指定区域内であるが、包括指定基準に該当するか不明であるもの等</li> </ul>
<p>交付対象事業</p>	<p>ソフト事業では、以下の①～⑥の事業（費用）が対象です。補助対象事業者は地方公共団体であり、主に、1-4（1）1）の道路情報の整備のために活用することが可能です。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>①狭あい道路に係る調査又は測量に要する費用</li> <li>②狭あい道路に係る分筆又は登記に要する費用</li> <li>③指定道路図、指定道路調書その他狭あい道路に関する図書の作成に要する費用</li> <li>④指定道路図、指定道路調書その他狭あい道路に関する図書に係るデータベースの構築、運営又は公開に要する費用</li> <li>⑤狭あい道路拡幅整備促進計画その他狭あい道路の拡幅整備に係る計画の策定に要する費用</li> <li>⑥狭あい道路の拡幅整備に係る普及啓発に要する費用</li> </ol>



	<p>ハード事業では、以下の①～⑤の事業（費用）が対象です。補助対象事業者は地方公共団体又は民間事業者等（間接補助）であり、主に、1 - 4（1）2）の道路空間の確保（セットバック・拡幅整備）のために活用することが可能です。</p> <p>①狭あい道路の拡幅のために必要な道路の測量、調査若しくは設計、分筆又は登記、用地の取得、築造、舗装又はこれにより通常生ずる損失の補償に要する費用</p> <p>②狭あい道路の拡幅整備のために必要となる土地を供出するための門、塀、電柱等の工作物又は樹木等（以下「間、塀等」という）について、通常適当と認められる方法による除却又は移設に要する費用</p> <p>③門、塀等の新設に要する費用<sup>※1</sup>  <small>※1 既存の門、塀等の移設に要する費用を上限とします</small></p> <p>④他の接道敷地との共同化、敷地の一部道路化及び敷地の路地状部分の拡幅等のために必要な敷地の測量、調査若しくは設計、分筆若しくは登記、用地の取得、築造、舗装又はこれにより通常生ずる損失の補償に要する費用<sup>※2</sup>  <small>※2 他の接道敷地との共同化若しくは敷地の路地状部分の拡幅等のための用地の取得費用については利子相当分に限ります。</small></p> <p>⑤他の接道敷地との共同化、敷地の一部道路化及び敷地の路地状部分の拡幅等のために必要となる土地を供出するための門、塀等について通常適当と認められる方法による除却又は移設及び老朽建築物について通常適当と認められる方法による除却に要する費用</p> <p>★ハード事業の実施には以下 2）に記載の計画を作成する必要があります。</p>																				
補助率	ソフト事業	直接補助（地方公共団体実施の場合）	国 1/2、地方 1/2																		
	ハード事業	間接補助（民間実施の場合）	国 1/3、地方 1/3、民間 1/3																		
		直接補助（地方公共団体実施の場合）	国 1/2、地方 1/2																		
事業期限	ソフト事業	令和 6 年度末まで																			
	ハード事業	令和 10 年度末まで <sup>※</sup> <small>※令和 10 年度中にセットバック用地の整備について所有者の同意を得たものを含みます。</small>																			
活用実態	<p>直近の 3 ヶ年における本事業活用地方公共団体数（当初配分時点）は以下のとおりです。</p> <p>事業創設後すぐ（平成 22 年度当初配分時点）においては、活用地方公共団体は 188 団体、10 年経過後の令和 2 年度当初配分時点では 271 団体であり、徐々に活用地方公共団体は増加しています。</p> <table border="1" data-bbox="392 1720 1345 1919"> <thead> <tr> <th>令和 3 年度当初配分</th> <th>令和 4 年度当初配分</th> <th>令和 5 年度当初配分</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>288 団体</td> <td>295 団体</td> <td>297 団体</td> </tr> <tr> <td>うち特定行政庁</td> <td>うち特定行政庁</td> <td>うち特定行政庁</td> </tr> <tr> <td>136 団体</td> <td>148 団体</td> <td>150 団体</td> </tr> <tr> <td>うち特定行政庁以外</td> <td>うち特定行政庁以外</td> <td>うち特定行政庁以外</td> </tr> <tr> <td>152 団体</td> <td>147 団体</td> <td>147 団体</td> </tr> </tbody> </table>			令和 3 年度当初配分	令和 4 年度当初配分	令和 5 年度当初配分	288 団体	295 団体	297 団体	うち特定行政庁	うち特定行政庁	うち特定行政庁	136 団体	148 団体	150 団体	うち特定行政庁以外	うち特定行政庁以外	うち特定行政庁以外	152 団体	147 団体	147 団体
令和 3 年度当初配分	令和 4 年度当初配分	令和 5 年度当初配分																			
288 団体	295 団体	297 団体																			
うち特定行政庁	うち特定行政庁	うち特定行政庁																			
136 団体	148 団体	150 団体																			
うち特定行政庁以外	うち特定行政庁以外	うち特定行政庁以外																			
152 団体	147 団体	147 団体																			

## 2) 狭あい道路拡幅等整備促進計画の作成

交付金を活用してハード事業を実施するためには、以下の内容を定めた「狭あい道路拡幅等整備促進計画」を作成する必要があります（交付の要件となっています）。

- 狭あい道路等の現況
- 狭あい道路の拡幅等整備に関する基本方針
- 事業期間
- 拡幅等整備の対象とする狭あい道路等
- 狭あい道路の拡幅等整備に対する支援の概要
- 狭あい道路の拡幅等整備に要する事業量の見込み
- その他、狭あい道路の拡幅等整備を促進するための施策の概要





## (2) 狭あい道路情報整備モデル事業

令和 3 年 3 月に閣議決定された住生活基本計画の基本的な施策の一つとして、狭あい道路解消に向けた取組<sup>☆</sup>が位置づけられています。

☆ 都市化に伴い無秩序に形成された住宅市街地における狭あい道路等の現状分析を行い、防災・まちづくり部局等と連携し重点的に安全性を確保すべき地域の把握と対策を推進

地域の実情に応じて重点的に整備を行う地域や路線を設定し、地方公共団体による優先度をつけた取組を推進するため、地区や路線の抽出や整備の前段階での所有者への働きかけ・合意形成に係るモデル的なケースを支援する事業を令和 6 年度予算において創設しています。

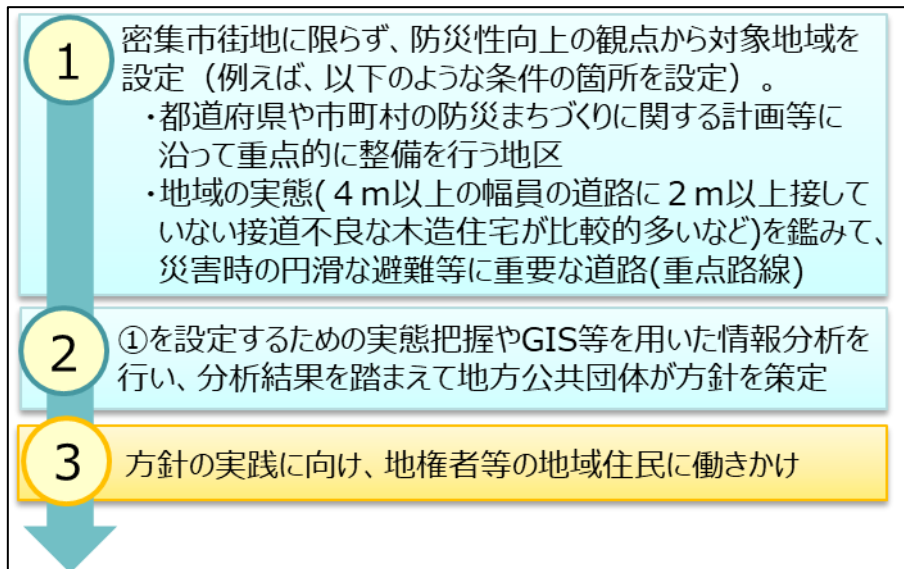
### 【事業の流れ】

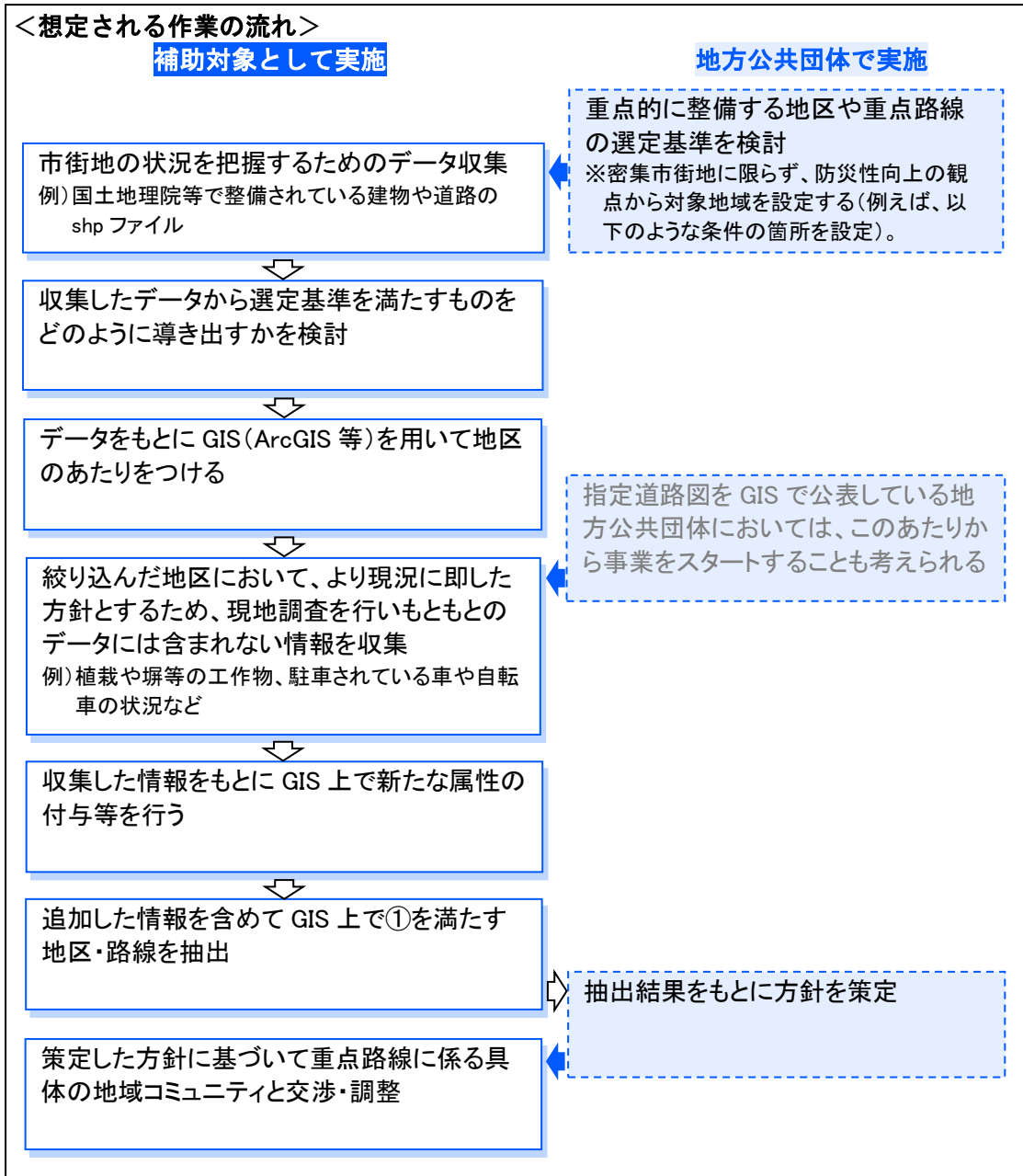
想定している事業の流れは下図のとおりです。

※①の「重点密集地域に限らず」については、密集地域内においても重点路線を設定することを排除するものではありません。重点密集地域においては、別途密集市街地対策関係の事業も活用可能なことから、当該事業ではカバーできない範囲においても整備の優先度が高い地域・路線について検討・設定することが望ましいという趣旨です。

※①～③のすべてについて、本事業を活用して実施することが必須ではありません。事業要件を満たせば、一部についてでも本事業を活用可能です。また、図に示す流れは、あくまで一例につき、地域の実情に応じて独自性のある事業内容を提案してかまいません。

※ 設定する重点路線については、可能な限り路線型で拡幅整備を行おうとするものであることを想定しています。





補助対象 経費	<p>以下の内容を補助対象経費とします。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・方針策定に係る実態把握調査や情報分析・検討等に要する費用 (コンサルタント等への委託費用を含む)</li> <li>・地域コミュニティとの交渉・調整に要する費用 (専門家やコンサルタントの派遣費用を含む)</li> </ul>
補助要件	<p>以下の①②の両方を要件とします。</p> <p>① 指定道路図及び指定道路調書を作成・公開していること。</p> <p>※特定行政庁以外の市町村が事業を実施する場合には、当該市町村部分の指定道路図及び指定道路調書を特定行政庁である都道府県にて公開していればよい。</p> <p>② 地域の実情に応じて重点路線（重点的に拡幅等整備を行う路線）を設定し、整備の方針を策定するとともにモデル事業の成果として公表すること。</p>
補助対象 事業者/ 補助率	地方公共団体／定額
事業期限	令和 7 年度末まで


### (3) 住宅市街地総合整備事業（密集住宅市街地整備型）

密集住宅市街地において、老朽住宅等の建替えと公共施設の整備を促進し、住環境の改善、防災性の向上等を図るため、住宅市街地の再生・整備を総合的に行う事業（以下「密集事業」といいます。）です。

協調・共同建替や空地の整備等とあわせて道路の拡幅を行う場合や、延焼遮断帯を形成する場合に、調査設計計画や土地の整備、建築物の共同施設部分の整備、道路の整備について、本事業を活用して実施することが可能です。

狭あい道路が存在する地域のなかには、密集住宅市街地である箇所も存在することから、必要に応じて活用する事業を検討する参考となるよう、関連する事業として掲載しています。

<p>補助対象事業・補助率</p>	<p>下図に記載のとおりです。</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p><b>ソフト対策</b></p> <p>調査・計画策定 事業化コーディネート・協議会活動・地域防災力の向上に資するソフト対策支援等 整備計画策定等事業 (補助率：1/2、1/3等)</p> </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 5px;"> <p><b>街区内部の整備</b></p> <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 30%;"> <p><b>共同・協調化建替 個別建替</b> (防災建替え・認定建替え) 除却等、共同施設整備、空地整備等 (補助率:1/3)</p> <p><b>耐震改修・防火改修等</b> 改修、建替え、除却 (補助率:11.5%等)</p> </div> <div style="width: 30%;"> <p><b>老朽建築物、 空き家等の除却</b> 買収費、除却工事費、通損補償等 (補助率：1/2、1/3、2/5)</p> </div> <div style="width: 30%;"> <p><b>地区内の公共施設（道路、公園、広場、コミュニティ施設等）の整備</b> (補助率：地方公共団体1/2 民間事業者等1/3等)</p> </div> </div> </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 5px;"> <p><b>「防災環境軸」の形成</b></p> <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 45%;"> <p><b>沿道建築物の不燃化</b> 延焼遮断帯形成事業 一定の要件を満たす沿道建築物の外壁・開口部・屋根等の整備等 (補助率：1/3)</p> <p><b>従前居住者用受け皿住宅の整備</b> 都市再生住宅等整備事業 調査設計計画、従前居住者用賃貸住宅整備等 (補助率:1/3、1/2、2/3)</p> </div> <div style="width: 50%;"> <p><b>防災街区整備事業</b> 調査設計計画（権利変換計画作成を含む）土地整備、共同施設整備 (交付率：1/3)</p> <p>事業前</p> <p>事業後</p> <p>共同化による防災性の向上 (耐火又は準耐火建築物)</p> <p>- 除却 - 土地への権利変換</p> </div> </div> </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 5px;"> <p><b>市街地大火の延焼防止／広域避難の確保</b></p> </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 5px;"> <p><b>事業に関連する公共施設（道路・都市公園・河川等）の整備 関連公共施設整備</b> (補助率：通常事業に準ずる)</p> </div>
<p>整備地区の要件</p>	<p>以下の①～③を満たす必要があります。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>① 重点整備地区を1つ以上含む地区であること</li> <li>② 整備地区の面積が概ね5ha以上であること</li> <li>③ 原則として住宅戸数密度が30戸/ha以上の地区（連担して土地利用転換が見込まれる地区を除く）であること</li> </ol>

重点整備地区の要件	以下の①～③を満たす必要があります。											
	<p>① 重点整備地区の面積が概ね 1 ha 以上、重点供給地域※にあってはおおむね 0.5ha 以上であること</p> <p>※重点供給地域とは、住生活基本法第 17 条第 2 項第 6 号に規定する住宅の供給及び住宅地の供給を重点的に図るべき地域を指す。以下同じ。</p> <p>② 地区内の換算老朽住宅戸数が 50 戸以上（重点供給地域内にあっては 25 戸以上）であること</p> <p>③ 原則として、次表の左欄の「地区の住宅戸数密度」の区分に応じて「地区内の住宅の戸数に対する換算老朽住宅戸数の割合」が右欄の割合以上であること</p> <table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <thead> <tr> <th style="background-color: #0056b3; color: white;">地区の住宅戸数密度</th> <th style="background-color: #0056b3; color: white;">地区内の住宅の戸数に対する換算老朽住宅戸数の割合</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>30 戸/ha 以上 40 戸/ha 未満</td> <td>7 割</td> </tr> <tr> <td>40 戸/ha 以上 50 戸/ha 未満</td> <td>6 割</td> </tr> <tr> <td>50 戸/ha 以上 60 戸/ha 未満</td> <td>5 割</td> </tr> <tr> <td>60 戸/ha 以上 70 戸/ha 未満</td> <td>4 割</td> </tr> <tr> <td>70 戸/ha 以上</td> <td>3 割</td> </tr> </tbody> </table>	地区の住宅戸数密度	地区内の住宅の戸数に対する換算老朽住宅戸数の割合	30 戸/ha 以上 40 戸/ha 未満	7 割	40 戸/ha 以上 50 戸/ha 未満	6 割	50 戸/ha 以上 60 戸/ha 未満	5 割	60 戸/ha 以上 70 戸/ha 未満	4 割	70 戸/ha 以上
地区の住宅戸数密度	地区内の住宅の戸数に対する換算老朽住宅戸数の割合											
30 戸/ha 以上 40 戸/ha 未満	7 割											
40 戸/ha 以上 50 戸/ha 未満	6 割											
50 戸/ha 以上 60 戸/ha 未満	5 割											
60 戸/ha 以上 70 戸/ha 未満	4 割											
70 戸/ha 以上	3 割											
事業主体	地方公共団体、都市再生機構、地方住宅供給公社、民間事業者等											
関連ページ	<p>市街地住宅整備</p>  <p><a href="https://www.mlit.go.jp/jutakukentiku/house/jutakukentiku_house_tk5_00043.html">https://www.mlit.go.jp/jutakukentiku/house/jutakukentiku_house_tk5_00043.html</a></p>											

### Column 活用が考えられるその他の事業について

※各事業の詳細は資料編をご参照ください。

#### 住宅・建築物安全ストック形成事業（ブロック塀等の安全確保に対する事業）

- 避難路等の安全確保に関して、条件を満たすブロック塀の除却・改修等に対して支援可能な事業です。

#### 空き家対策総合支援事業

- 空き家対策とあわせて狭あい道路の拡幅等を行う場合に、同じ枠組のなかで関連事業として支援ができる事業です。

## 1-4 狭あい道路対策の課題と対応

### (1) 狭あい道路対策の課題

#### 1) セットバックが必要な路線の明確化（道路情報の整備・公開）

狭あい道路対策においては、当該道路沿道の各敷地にて後退してもらうケースが主として想定されますが、一部の敷地が後退しても、沿道全ての敷地が後退しない限り、路線としての通行が確保されず、緊急車両が進入できない状況が解消されないという課題があります。また、後退位置（道路中心線やそこから2mの範囲）が明確でない、後退する際にトラブルとなります。

このため、まずは狭あい道路沿道の敷地所有者が必要な情報にアクセスできるよう、特定行政庁は路線、道路範囲、指定道路の中心線等に関する情報を整備し、公開する取組を進める必要があります。

#### 2) 道路空間の確保（セットバック・拡幅整備）

狭あい道路に接する建築物の敷地については、その建築時にセットバックを行うことが求められますが、このセットバック及び所定の道路空間の確保を確実なものとするため、後退杭を打つなど建築時における道路境界を明確化する取組が求められます。

安全な市街地を形成するためには、狭あい道路が路線単位で拡幅整備される必要がありますので、重点的に整備する路線を指定し、計画的に路線単位での道路境界の明確化やセットバック・拡幅整備の取組を進めることが有効です。

#### 3) 道路空間の維持（後退用地の管理）

セットバック等を行った場合においても、後退用地が民間所有のままの場合、花壇や自動販売機、車両などが後退用地に設置等されると、緊急車両が通行できないなど、緊急時・災害時、日常生活で避難・通行の支障となるため、常時通行可能であるよう、道路空間として維持・管理する取組が求められます。

### (2) 狭あい道路の実態に応じた対応

狭あい道路のセットバック・拡幅整備を行うにあたっては、市街地の属性に対応して、適切な事業手法を選択し、取組を進めることが重要です。

1-1(3)で記載した場合に当てはめると、住宅等がある程度密に立地している地域で、複数の狭あい道路の路線があり、敷地が狭小であったり、耐火建築物等・準耐火建築物等ではない木造住宅等や老朽住宅等がエリア内で建て詰まっていたりする場合には、密集事業の活用など、面的な取組を実施することが有効です。

面的な対応が必要でない地域においても、狭あい道路が存在する場合には、避難や消火活動等において有効な路線を確保するべく、路線単位でのセットバックの必要、一定程度建替えが起こる地域やいわゆるへびたま道路においては未後退の箇所への点での対応として取り組む必要があり、こちらについては狭あい道路整備等促進事業を活用することが可能です。

## 第2章



---

## 課題に応じた取組の進め方

---



## 第2章 課題に応じた取組の進め方

狭あい道路の拡幅は、1-1(3)で記載した市街地の属性、1-4(1)で記載した課題に対応した取組を進める必要があります。

### 2-1 道路情報の整備・公開

狭あい道路の拡幅整備等を実施していく上では、地域内の狭あい道路を含めた指定道路の実態を明らかにすることが必要不可欠であることから、特定行政庁は各路線の種類、位置、延長や幅員等を把握し、データベース化することが必要です。

建築確認申請を行おうとする建築主や、門・塀の撤去を行い前面道路の拡幅に協力しようとする者の利便性の向上を図るとともに、建築主事や確認検査機関等の事務を効率化するためにも、適正な道路情報を提供するべく、特定行政庁は指定道路図と指定道路調書の両者を一対のものとして作成するとともに、利用者のアクセシビリティの観点から、庁舎での閲覧のみではなくインターネットによる公開を行うことが求められます。

平成 20 年以降に指定された道路については、路線の指定時に指定道路調書を整備し、情報が公開・管理されていますが、狭あい道路の拡幅整備等を促進する上では、平成 20 年以前に指定された道路についても、以下のような理由から順次指定道路図と指定道路調書を整備・公開していくことが重要です。

- 路線型で拡幅等整備を行う場合、施工時には拡幅範囲を明示する必要があるため、当該路線について指定道路調書の情報が整備されている必要があります。
- 個々の建替え等の機会をとらえて個別型で拡幅等整備を進める場合、過去に審査した個々の建築確認の結果も含め、一連の情報として蓄積し、建築確認申請の際に活用することが有効です。その際、道路位置等が未確定であることが一般的であることから、建築確認申請の際、前面道路について事前協議を行い、指定道路調書を整備していくことが考えられます。これらの取組により整備された情報についても、同様に開示することが求められます。



## Column 事前協議の進め方

### ➤ ルールの整備

建築確認申請の際に建築主と事前協議を行うにあたっては、運用に係る基準を定める必要があります。

緩やかな運用（建築主の義務とはせず、協力のもと運用）とする場合には、「対象とする道路」「後退位置の確定に係る協議（杭の設置）」「中心位置の確定に係る協議（杭の設置）」等について庁内で内規や要綱を定め、これに基づく届出様式を一般に公表・周知する方法が考えられます。

また、特定行政庁によっては、条例において事前協議について規定し、建築主に対して義務付けを行い、実行性を担保しています。

#### ＜届出様式の例（兵庫県神戸市）＞

様式第 1 号		整理番号 _____	
		令和 ____ 年 ____ 月 ____ 日	
<b>2 項 道 路 拡 幅 整 備 届 出 書</b>			
神戸市長 様		建築主 住所 _____	
		氏名 _____	
		電話 _____	
建築確認申請の建築敷地が決まりましたので、2項道路における後退杭・中心杭の設置に関する基準第4条第1項の規定に基づき、後退部分の整備について次の通り届出します。			
申請場所・地名地番	神戸市 区		
設計者（代理者）	住所	氏名	電話
後退部分の処置	<input type="checkbox"/> 後退整備する <input type="checkbox"/> 後退整備困難 <input type="checkbox"/> 後退整備済み <input type="checkbox"/> ( )		
後退部分の整備内容	<input type="checkbox"/> 緑石 <input type="checkbox"/> 仕上げを変える <input type="checkbox"/> その他 ( )		
後退部分高低差（現況）	<input type="checkbox"/> 無 <input type="checkbox"/> 有 ( . m)		
建築物の種別	<input type="checkbox"/> 自宅 <input type="checkbox"/> 建売 <input type="checkbox"/> その他 ( )	2項後退部分の 接長長さ	( . m)
確認申請書 受付	令和 ____ 年 ____ 月 ____ 日	事前届出番号	第 ____ 号
工事完了予定日	令和 ____ 年 ____ 月 ____ 日		
前面道路の所有状況	<input type="checkbox"/> 公道 <input type="checkbox"/> 私道		
※建築安全課交付	※後退プレートの支給	※後退プレートの設置確認	
	令和 ____ 年 ____ 月 ____ 日	令和 ____ 年 ____ 月 ____ 日	
※入力	※支給個数	受領印	※地図台帳記載
		令和 ____ 年 ____ 月 ____ 日	
※検査報告		課長	係長 係員
<input type="checkbox"/> 図面通り設置されていた（現地確認） <input type="checkbox"/> 確認検査機関による完了検査時設置確認 <input type="checkbox"/> 写真報告により設置確認 <input type="checkbox"/> 未設置（設置するよう指導した） <input type="checkbox"/> その他 ( )		建築安全課 （届出時）	課長 係長 係員
		建築安全課 （完了時）	課長 係長 係員

※印記入不要  
 面付書類・付定見取図、配置図（現況道路幅員、道路後退部分の完了断面（道路を含めて表記）、後退プレートの設置位置、後退部分の整備内容を記載してください）  
 完了検査までに後退プレートを設置できなかった場合は工事完了後、設置状況がわかる写真を提出してください。

#### ＜条例による事前協議の規定の例（東京都豊島区）＞

- 豊島区狭あい道路拡幅整備条例  
 （平成 13 年 7 月 13 日条例第 50 号）（抄）
- （区長の責務）**  
**第 3 条** 区長は、この条例に基づく拡幅整備に関する事業の実施について、建築主、関係権利者、工事施工者等の理解と協力が得られるよう啓発に努めるとともに、建築主に対する指導その他必要な措置を講じなければならない。
- （建築主等の責務）**  
**第 4 条** 建築主及び関係権利者（以下「建築主等」という。）は、拡幅整備の必要性を理解し、拡幅整備に関する事業の実施に協力しなければならない。
- （関係者に対する協力要請）**  
**第 5 条** 区長は、拡幅整備を円滑に実施するため、電柱等の設置者、警察署長その他必要と認める者に対し、協力を要請するものとする。
- （事前協議）**  
**第 6 条** 建築主は、次の各号のいずれかに該当する行為を行う前に、規則で定めるところにより拡幅整備について区長と協議を行わなければならない。  
 (1) 法第 6 条第 1 項(法第 88 条において準用する場合を含む。)の規定による建築確認の申請  
 (2) 法第 6 条の 2 第 1 項(法第 88 条において準用する場合を含む。)の規定による建築確認を受けるための書類の提出  
 (3) 法第 18 条第 2 項(法第 88 条において準用する場合を含む。)の規定による建築計画の通知
- 2 関係権利者(建築主である場合を除く。)は、規則で定めるところにより拡幅整備について区長と協議を行うことができる。
- 3 建築主等は、前 2 項の規定による協議(以下「事前協議」という。)を行う場合は、当該後退用地等の関係権利者の承諾を得るものとする。
- （道路中心線の確認）**  
**第 7 条** 区長は、事前協議を行う場合は、狭あい道路の中心線を確認し、関係権利者の承諾を得て、当該中心線を明らかにするための措置を講ずるものとする。
- （拡幅整備）**  
**第 8 条** 区長は、建築主等が第 6 条第 3 項に規定する関係権利者の承諾を得た場合は、事前協議に係る後退用地等について拡幅整備を行うことができる。
- 2 前項の規定は、次の各号のいずれかに該当する建築主等については適用しない。ただし、区長が特に認める場合はこの限りでない。  
 (1) 中小企業基本法(昭和 38 年法律第 154 号)第 2 条第 1 項各号に規定する中小企業者以外の会社(次号に規定する法人に該当する会社を除く。)又は事業を営む個人  
 (2) 事前協議に係る敷地の面積が 500 平方メートル以上の法人(次号に掲げる学校法人に該当する法人を除く。)であって、前事業年度分の法人税を課されているもの  
 (3) 学校教育法(昭和 22 年法律第 26 号)第 1 条に規定する小学校、中学校、高等学校、中等教育学校、大学及び高等専門学校を設置する私立学校法(昭和 24 年法律第 270 号)第 3 条に規定する学校法人  
 (4) その他規則で定める者

豊島区の条例では、建築主等に事前協議を義務付けるに当たり、地方公共団体の責務、建築主の責務を明らかにするとともに、地方公共団体の取組として、電柱設置者等への協力要請が規定されています。

### ➤ 協議の進め方

事前協議を実際に行う際には、以下の手順で進めることが考えられます。

①データ提出や郵送、窓口への来訪で、建築主から特定行政庁へ届出を行う。

⇒建築主は、指定道路調書や、（指定道路調書がない場合には）周囲の建築計画概要書、現地の地物（古い側溝や塀など）などをもとに中心を割り出し、図面を作成することになります。

②届出のあった書類・図面を特定行政庁が確認し、必要に応じて補正を依頼する。

⇒確認の際には、道路判定時の資料などを参考にしながら、中心の位置を確認します。

③完了検査時等に図面のとおり施工されているかを確認する。

なお、沿道の権利者の合意が路線単位で得られる場合には、権利者から特定行政庁あて合意のとれた確定図を提出していただき、それをもって道路中心線の確定を行い、指定道路調書への反映及び当該位置に鋳打ちをすることで、図面上と現地の両方での確認のしやすさにつながり、特定行政庁と権利者（建築主）の双方が手続きをスムーズに行えるようになります。

### ➤ 事前協議を活用した情報整備

情報整備に関しては、協議で届け出のあった図面を保管し、同一路線ごとに紐付けを行うこととなります（補正があった場合は補正後の図面を保管します。建築計画概要書に添付する付近見取り図・配置図と同じ図面のみを求めるのであれば、建築計画概要書の保管で代えることも可能です）。なお、のちの協議の際に向けた検索性や、紐付けの効率を確保するためには、建築主からの提出は可能な限り電子データとしていただくことが望ましいです。

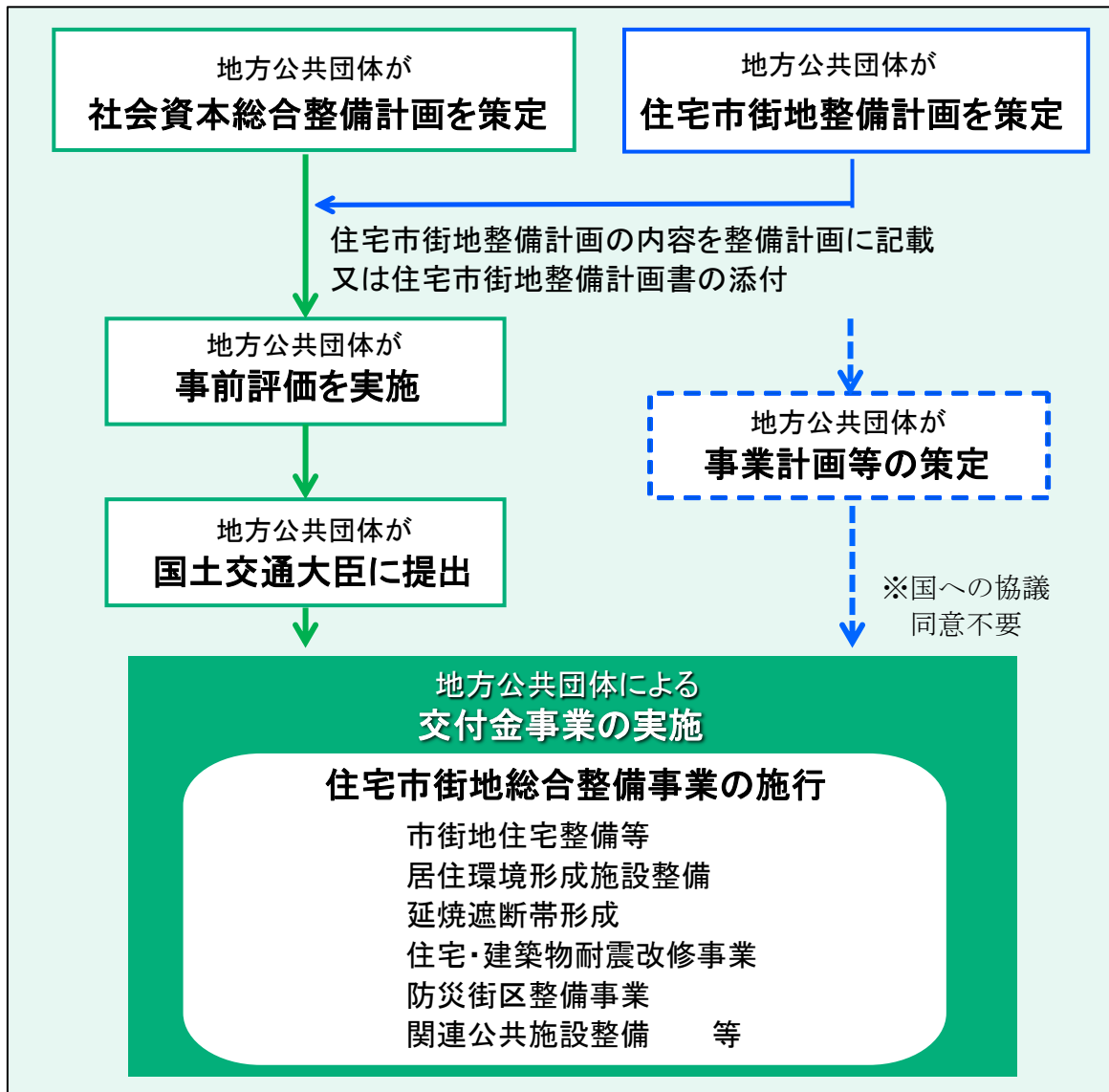
## 2-2 セットバック・拡幅整備

1-4 (2) で記載した、大きく分けて 2 種類の事業手法について、それぞれにおける道路拡幅等の進め方を紹介します。面的に整備改善を進める場合は密集事業、路線ごとに整備改善を進める場合は狭あい道路整備等促進事業の活用が考えられます。

### (1) 密集事業

密集住宅市街地の整備改善を実施するために、住宅市街地総合整備事業を活用する場合には、社会資本総合整備計画に住宅市街地整備計画を添付して提出する必要があります。事業を行う区域や、実施予定のメニューを当該計画に盛り込む必要があります。当該事業を活用することで、建築物の建替え等を行う場合の共同施設整備や、老朽建築物の除却、道路や広場等の地区公共施設等の整備、延焼遮断機能を有する建築物の整備等に対して、社会資本整備総合交付金の助成を受けることができます。

事業の進め方のフローは以下の図のとおりです。



なお、密集事業においては、地域の方々が日常的に使用する生活道路を拡幅整備するほか、火災時に延焼が拡大することを防ぐためには、道路の拡幅とあわせて延焼遮断帯を形成することも有効です。延焼遮断帯形成事業を活用する場合は、以下の要件に適合する必要があります。

- ① 国土交通大臣が指定した密集市街地重点地域の区域内であること
- ② 幅員 6 m 以上の道路空間と一体に沿道の延焼遮断帯を形成する沿道建築物に係る建替え又は改修であること
- ③ 事業により形成される延焼遮断帯により、最低限の安全性が確保される住宅等が 50 戸以上あること
- ④ 防災街区整備地区計画等により沿道の建築物を耐火建築物又は準耐火建築物とすることが義務付けられていること

## (2) 狭あい道路整備等促進事業

(1) に記載の面的な対応ではなく、1つ1つの路線について個別に拡幅等の対応をする事業手法です。1つ1つの敷地ごとにセットバックを行う「個別型」と路線全体を一体的に拡幅する「路線型」の2つの手法が考えられます。狭あい道路を解消し緊急車両の進入や通行を確保するためには、路線の入口の敷地を含めた路線全体においてセットバックがなされる必要があるため、可能であれば路線型で対応します。

### 1) 個別型

個々の建築主による建築確認申請の都度又は土地所有者から後退に係る協議の都度、道路中心線から2mの位置までセットバックします。あわせて後退用地の整備を行います（整備については公共、民間のどちらが実施してもかまいません）。

個別型のメリット	個別型のデメリット
<ul style="list-style-type: none"> <li>● 徐々に拡幅が進んでいくため、周囲に対して事業の成果が見えやすい（波及効果が期待できる）。</li> <li>● 建築主と個別に協議を行うため、後退整備の内容に対する同意が得やすい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 同一路線内で建替えが生じない家屋（空き家等）が1軒あると、道路としての機能が確保されない。</li> <li>● 個々の建替えのタイミングによるため、同一路線の全ての敷地の後退整備が完了するまでには長い期間を要する。</li> </ul>

### 2) 路線型

地域内の狭あい道路の中から特定の路線を選定し、当該路線の沿道住民の同意を得て路線全体を一体的に整備します。

整備する路線は、防災上の観点や周辺状況等を鑑みて地方公共団体において選定するほか、地域（自治会等）からの要望に基づき設定することも考えられます。

路線型のメリット	路線型のデメリット
<ul style="list-style-type: none"> <li>● 同一路線内での整備が可能となった状態で後退用地を一斉に取得・整備を行うため、地方公共団体による後退用地の移管手続きに係る負担が少ない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 合意形成が難航した場合、後退整備は進まない。</li> </ul>

## 2-3 後退用地の管理

安全な市街地を形成するためには、後退用地の部分を含めて道路空間を確保・維持することにより、通行上の支障が生じないようにする必要があります。

後退用地部分を含めた路線について、地方公共団体が道路法に基づいて管理する道路とする場合には、同法に基づいて支障物の設置等が制限されるため道路空間が維持されることとなりますが、法上のその他の道路（いわゆる私道）については、法に基づく道路内建築制限は課せられるものの、建築物以外の物品等の設置は制限されないことから、後退用地の所有形態に応じた管理の取組を進める必要があります。

### (1) 公共取得管理と民間管理のメリット・デメリット

#### 1) 公共取得管理

公共取得管理のメリット	公共取得管理のデメリット
<p>&lt;公共目線&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●幅員が確保された道路を確実に整備できる。</li> </ul> <p>&lt;民間目線&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●自分で整備・管理の費用を負担しなくてよい。</li> <li>●後退用地部分の固定資産税等が課されなくなる（民間管理であっても、申請により非課税になる場合もある）。</li> <li>●接している宅地の評価額が私道（民間管理）のままの場合より高くなる。</li> </ul>	<p>&lt;公共目線&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●取得（買取の場合）、整備等に費用がかかる。</li> </ul> <p>&lt;民間目線&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●所有する土地の面積は減少する（ただし、後退用地の譲渡が建築可能な延べ床面積（容積率）や建築面積（建蔽率）に影響することはない）。</li> </ul>

#### 2) 民間管理

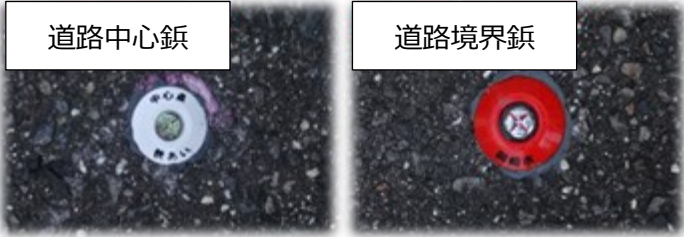
民間管理のメリット	民間管理のデメリット
<p>&lt;公共目線&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●整備等への費用負担が公共施工の場合より少ない。</li> </ul> <p>&lt;民間目線&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●所有する土地の面積は変わらない（ただし、後退用地の所有の有無は、建築可能な延べ床面積（容積率）や建築面積（建蔽率）に影響することはない）。</li> </ul>	<p>&lt;公共目線&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●支障物を置かれる可能性がある。</li> </ul> <p>&lt;民間目線&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●接している宅地の評価額が公共管理に比べ低い。</li> <li>●事故が起きた場合は管理者が責任を問われるため、路面が劣化した場合その補修等も管理者が自己負担で行う必要がある。</li> </ul>



## (2) 公共による後退用地の取得

地方公共団体が買収又は寄附により後退用地を取得するためには、当該用地の位置や範囲（面積）が明確であり、所有権以外の権利関係が存在していないことが必須となります。

これらの条件が整わない場合の後退用地の管理は、公共と民間とで後退用地を道路として無償使用する旨の契約を締結し、公共が整備・管理するか、土地所有者又は建物建築主が「自主整備・自主管理」を行うこととなります。

狭あい道路 拡幅に係る 事前協議	<ul style="list-style-type: none"> <li>●後退用地の公共への寄附等についての協議を行います。</li> <li>●寄附により公共取得とする場合は登記承諾書及び印鑑証明書を土地所有者より提出していただきます。</li> </ul>
支障物件の 移設・撤去	<ul style="list-style-type: none"> <li>●後退用地にある支障物件は、地方公共団体と当該物件所有者又は管理者との協議により速やかに移設、撤去します。</li> </ul>
測量	<ul style="list-style-type: none"> <li>●後退用地の位置や範囲（面積）を確定するためには、測量を行う必要があります。</li> <li>●地方公共団体が上記測量を実施する場合は、後退用地の属する土地の所有者と協議のうえ実施します。</li> </ul>
境界・道路 中心線の確 定	<ul style="list-style-type: none"> <li>●後退用地の境界を確定するにあたっては、原則として後退用地の属する土地全体について隣接土地所有者の立ち会いを求め、境界を確定する必要があります。</li> <li>●道路中心線を確定するにあたっては、原則として当該道路に接続する全ての土地所有者の立ち会いを求め、道路境界を確定し、中心線を確定する必要があります。</li> <li>●後退用地の境界及び道路中心線が確定した際には、杭や鈎などを設置します。</li> </ul> <div style="text-align: center;">  <p style="text-align: right;">写真：岡崎市提供</p> </div>
土地分筆登 記	<ul style="list-style-type: none"> <li>●後退用地の位置、範囲を明確にするために土地分筆登記を行います。</li> </ul>
支障物件の 移設、撤去	<ul style="list-style-type: none"> <li>●後退用地にある支障物件は、地方公共団体と当該支障物件所有者又は管理者との協議により速やかに移設、撤去します。</li> </ul>
抵当権等の 抹消	<ul style="list-style-type: none"> <li>●後退用地の買収、寄附において、当該後退用地に抵当権等の所有権以外の権利が存する場合は、後退用地所有者において所有権移転登記申請までに抹消される必要があります。</li> <li>●後退用地が買収、寄附されない場合は、地方公共団体、後退用地所有者、抵当権者において協議するものとします。</li> </ul>
所有権移転 登記	<ul style="list-style-type: none"> <li>●上記の条件が整った場合には、後退用地所有者から道路管理者である地方公共団体に所有権移転登記を行います。</li> <li>●所有権移転登記は、後退用地所有者から必要書類の提出を求め、地方公共団体が行う場合が一般的です。</li> </ul>

### (3) 民間所有における道路空間の整備・適切な維持管理

法上は後退用地の所有についての規定はないため、必ずしも後退用地を公共で取得しなければならないわけではありません。一方で、(1) 2) で記載したとおり民間が所有・管理をする場合については、支障物を設置される等の懸念があるため、適切に道路空間の維持管理がなされるよう担保する仕組みが必要となります。

また、門・塀等の撤去を行うのみで建替えを伴わない後退への協力を得るためには、狭あい道路整備等促進事業の活用も含め、後退による整備を実施する者に対して補助を行うことが効果的です。

#### 1) 道路空間の適切な維持管理に係る担保

後退用地に係る所有権の移転（公共所有とする）を行うことがネックで所有者との調整が難航する場合等にあっては、無償使用承諾を得ることが有効です。この場合、後退用地について道路として無償で使用する旨の承諾書又は契約書を交わす必要があります。特に、公道沿いにおいては、使用承諾を得たうえで元の道とあわせて道路法の網をかけ、一体で整備・管理することが考えられます。

私道沿いにおいては、所有者により整備・管理されることが想定されますが、民間に管理を任せる場合、何も担保するものがないと支障物件を置かれて通行できる道路空間が確保されないことが懸念されます。この点を解消するためには、維持管理に係る協定や誓約書を締結するほか、条例により後退用地への支障物件の設置を規制する方法が考えられます。参考として、条例により「支障物件の設置の禁止」等について位置づけている事例を以下示します。例えば、杉並区では、区条例第 2 条の 5 等の規定に基づき、除却の勧告・命令を行い、命令に従わない場合にはその旨の公表、区条例第 2 条の 6 の規定により、行政代執行法に基づく措置を行うこととしています。

また、拡幅整備後の支障物件の設置の抑制にあたっては、条例への規定とあわせて道路と宅地の境界を杭等によって明確化することも有効です。例えば、岡崎市では、自主管理する場合には、杭等を支給したうえで当該杭等の設置状況及び後退用地の確認検査を行っています。



○杉並区狭あい道路の拡幅に関する条例（平成元年 4 月 1 日条例第 17 号）（抄）  
（支障物件の設置の禁止）

**第 2 条の 4** 何人も、後退用地（法第 42 条第 2 項の規定により指定された道に係るものに限る。）に支障物件を設置してはならない。ただし、区長が杉並区狭あい道路の拡幅に関する協議会の意見を聴いて、特に必要があると認めるときは、この限りでない。

（勧告、命令及び公表）

**第 2 条の 5** 区長は、前条の規定に違反した者に対し、支障物件の除却その他必要な措置をとることを勧告することができる。

2 区長は、前項の規定による勧告を受けた者が正当な理由なくその勧告に係る措置をとらなかつたときは、その者に対し、期限を定めて、その勧告に係る措置をとるべきことを命ずることができる。

3 区長は、前項の規定による命令を受けた者が正当な理由なくその命令に従わないときは、その旨を公表することができる。

4 区長は、前項の規定により公表をしようとするときは、あらかじめ、当該命令を受けた者に対し、意見を述べ、証拠を提示する機会を与えた上で、杉並区狭あい道路の拡幅に関する協議会の意見を聴かなければならない。

（代執行）

**第 2 条の 6** 区長は、前条第 3 項の規定により同条第 2 項の規定による命令に従わない旨を公表された者が当該命令に係る措置を履行しない場合において、他の手段によってその履行を確保することが困難であり、かつ、その不履行を放置することが著しく公益に反すると認められるときは、行政代執行法（昭和 23 年法律第 43 号）の規定により、自ら義務者のなすべき行為をなし、又は第三者をしてこれをなさしめ、その費用を義務者から徴収することができる。

2 区長は、前項の規定により代執行をしようとするときは、あらかじめ、杉並区狭あい道路の拡幅に関する協議会の意見を聴かなければならない。

○川口市狭あい道路の拡幅等に関する条例（令和 6 年 7 月施行予定）（抄）  
（支障物件の設置の禁止等）

**第 10 条** 狭あい道路及び後退用地（規則で定めるものを除く。）であって一般交通の用に供されているもの（以下「狭あい道路等」という。）の所有者等は、当該狭あい道路等に支障物件（土地に定着する工作物その他の物件（建築物及び法 44 条第 1 項に規定する擁壁を除く。）で緊急自動車（道路交通法（昭和 35 年法律第 105 号）第 39 条第 1 項に規定する緊急自動車をいう。以下同じ。）の通行の支障となるものをいう。以下同じ。）を設置してはならない。

2 前項に規定するもののほか、狭あい道路等の所有者等は、当該狭あい道路等に日常生活における通行及び緊急時の通行の支障となる物件をみだりに設置してはならない。

3 狭あい道路等の所有者等は、安全かつ円滑な通行の妨げとならないように当該狭あい道路等を管理するよう努めなければならない。

（支障物件の除却等に係る勧告）

**第 11 条** 市長は、狭あい道路等の所有者等が前条第 1 項の規定に違反していると認めるときは、当該所有者等に対し、当該狭あい道路等に設置されている支障物件の除却、移動その他緊急自動車の通行の確保のための措置をとるよう勧告することができる。

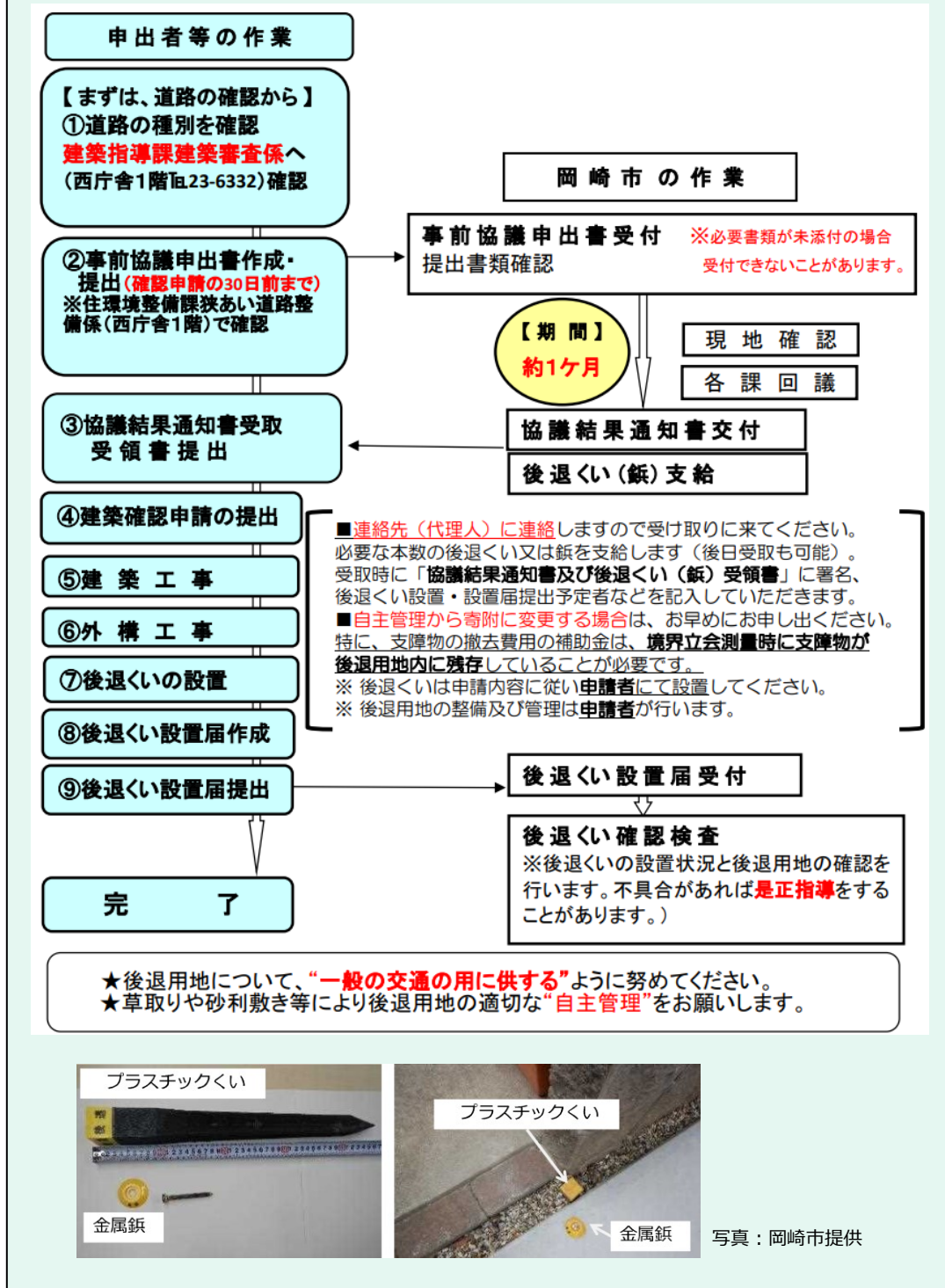
2 市長は、前項の規定による勧告をするときは、あらかじめ、当該勧告に係る所有者等に意見を述べる機会を与えなければならない。

（命令）

**第 12 条** 市長は、前条第 1 項の規定による勧告を受けた者が正当な理由がなく当該勧告に係る措置をとらなかつた場合において、特に必要があると認めるときは、その者に対し、期限を定めて、当該勧告に係る措置をとることを命ずることができる。

2 市長は、前項の規定による命令をしたときは、当該命令の内容を公表するものとする。

【事例】自主管理する場合の狭あい道路事務の流れ（愛知県岡崎市）



## 2) 事業を進める上での費用負担

狭あい道路の拡幅整備において、公共で後退用地を取得せず、民間の所有のままとする場合には、原則として整備や適切な維持管理は所有者の責務です。一方で、拡幅整備を進めるうえでは、整備に係る工事費等が発生するほか、整備後にも維持管理費がかかるため、費用負担がネックとなり所有者の合意が得られないケースが想定されます。この場合には補助金の交付や行政負担での工事等の代行により工事費等を一部補填することで所有者の負担軽減を図ることが可能です。

### <整備に係る主な費用>

- 境界確定に係る費用
- 測量費
- 分筆登記費
- 支障物の撤去費用
- 所有権移転登記費
- 整地費
- 舗装費
- 後退（境界）杭の設置費

## 3) 固定資産税・都市計画税の非課税

地方税法第 348 条第 2 項第 5 号及び同法第 702 条の 2 第 2 項の規定により、「公共の用に供する道路」に対しては固定資産税及び都市計画税を課することができないことになっています。「公共の用に供する道路」とは、法令上は公道の用地に限定しているものではなく、

「所有者において何等の制約を設けず、広く不特定多数人の利用に供するもの」  
(昭和 26 年 7 月 13 日付け地財委税第 1140 号)

とされています。また、昭和 26 年 7 月の通達以降、行政実例において、次のように示されています。

原則として、道路法の適用を受ける道路をいうものであるが、林道、農道、作業道等であっても、所有者において何等の制約を設けず、広く不特定多数人の利用に供し、道路法にいう道路に準ずると認められるものについては、それに包含されるものである。(昭和 26 年 9 月 14 日付け地財委税第 1456 号)

特定人が特定の用に供する目的で設けた道路であっても、その道路の現況が、一般的利用について何等の制約を設けず開放されている状態にあり、かつ、当該道路への連絡状況、周囲の土地の状況等からみて広く不特定多数人の用に供される性格を有するものについては、これを「公共の用に供する道路」と解する。(昭和 26 年 9 月 14 日付け地財委税第 1456 号)

一般的に、特定人が特定の用に供する目的で設置した道路が公共の用に供する道路に該当するためには、当該道路の現況が一般的利用について何らの制約を設けず解放されている状態にあり、かつ、当該私道の他の道路への連絡状況、周囲の宅地の状況等からみて客観的に広く不特定多数人の利用に供される性格を有するものであることを要する。

たとえば、一般的利用に関して何等の制約を設けていない私道で、一の公道から他の公道に連絡しているようなものについては通常公共の用に供する道路に該当するものと解されるが、当該私道が袋小路である場合及び当該私道が一の公道から同一の公道に連絡しているような場合においては、当該私道に沿接する宅地の居住者その他の利用者が極めて多数にのぼる等の事情により、その現実の利用の実態が広く不特定多数人の利用に供されていると認められるものを除き、公共の用に供する道路に該当しないものと解する。(昭和 42 年 4 月 5 日付け自治固第 34 号)

たとえば一筆の宅地内に十数個の家屋があり、表道路からその家屋に通ずる路地が設けてある場合、この路地はたまたまここに入出入りする人々によって利用されているとしても、私人が公道に出るために設けたものであり、広く一般公衆の利用に供されているものではないので、公共の用に供する道路に該当しない。(昭和 27 年 1 月 21 日付け地財委税第 76 号)

このため、少なくとも、公道沿いの後退用地について、所有権は民間のまま、使用承諾を得たうえで元の道とあわせて道路法の網をかけ、一体で整備・管理するような場合においては、当該後退用地に係る固定資産税・都市計画税は一般的には非課税として取り扱われています。いずれにしても、私道の場合を含め、非課税の対象とするか否かを実態に応じて判断することとなります。

なお、総務省の通達「地方税法の施行に関する取扱いについて（市町村税関係）」において、

「非課税等特別措置の適用に当たっては、定期的に実地調査を行うこと等により利用状況を的確に把握し、適正な認定を行うこと。また、実地調査時点の現況等を記載した対象資産に関する諸資料の保管、整理等に努め、その的確な把握を行うとともに、利用状況の把握のため必要があると認められる場合には、条例により申告義務を課することが適当であること。」

とされています。参考として、申告書の例を次頁に掲載します（実際に公開されているものを一部加工しています）。



<固定資産税・都市計画税の非課税申告書の例>

後退用地等に係る固定資産税・都市計画税非課税申告書（公道・私道共用）

年 月 日

（あて先）  
● ● 市 長

土地所有者 住所  
ふりがな  
氏名  
電話

次の土地について、●●市狭あい道路拡幅整備条例第●条第●項の規定による後退用地等の整備後、固定資産税及び都市計画税について地方税法第 3 4 8 条第 2 項第 5 号及び同法第 7 0 2 条の 2 第 2 項の規定に基づく非課税の扱いを受けたいので申告します。

土 地 の 所 在		地 目	地 積 (平方メー トル)	左のうち後 退用地等の 地積 (平方 メートル)	備 考
町 名	地 番				
合 計					

注 1 各筆ごとに後退用地等部分の地積を記入し、その地積が確認できる図面を添付してください。  
2 提出部数は、1部です。

#### （４）空家法改正に係る内容の解説及び活用方法

令和 5 年の空家等対策の推進に関する特別措置法の一部改正においては、接道していないため既存不適格建築物として更新等がなされず利活用されていない空き家の活用促進を図るため、「空家等活用促進区域制度」における接道規制の特例制度が措置されました。

※当該制度の対象は、促進区域内における法上の道路に接していない敷地の空家等に該当する建築物及び空家等の跡地に新築する建築物に限られます。

市町村が当該制度を活用するためには、空家等対策計画に空家等活用促進区域（以下「促進区域」という。）を定める必要があります。空家等対策計画には、空家等の活用の促進を図るための指針を定めることができるとされており、当該指針において、接道規制の特例の対象となる空家等の要件を「敷地特例適用要件」として定めます。当該要件は、特定行政庁と協議の上、促進区域の特性を踏まえて、国土交通省令で定める基準（下表）を参酌して定めることとされております。

【参酌基準の概要】

区域の類型 (写真はイメージ)	参酌基準			
	建物構造	規模	用途	拡幅合意等
防火地域又は準防火地域等 	・耐火建築物等又は準耐火建築物等 ・耐震基準への適合	・地階を除く階数が2以下	・一戸建ての住宅	・当該道について、将来拡幅すること及び将来にわたって通行することについての同意等が近隣でなされていること ・当該建築物について、拡幅後の道の境界線までセットバックすること ・拡幅後の道を建築基準法上の道路とみなして、同法第3章(前面道路幅員容積率規制、道路斜線制限等)の規定に適合させること
上記の区域以外 	・耐震基準への適合		・一戸建ての住宅 ・兼用住宅	

上記の内容を踏まえた空家等対策計画が公表されることにより、促進区域内の空家等に対して接道規制の特例を活用することが可能となります。促進区域における接道規制の特例は、建築基準法第 43 条第 2 項第 1 号の規定を読み替えて適用されるものであり、

- ① 敷地特例適用要件に適合する建築物で、
- ② 特定行政庁が交通上、安全上、防火上及び衛生上支障がないと認めるもの

であることが必要です。建築主等は、特定行政庁が発行した接道規制の特例の認定通知書を添付の上、確認申請をする必要があります。

当該制度の詳細は、令和 5 年 12 月に公表された「空家等活用促進区域の設定に係るガイドライン」をご参照ください。

なお、本特例制度については、将来的に拡幅することを要件としていますので、特例の活用を契機とし、狭あい道路整備等促進事業を活用して、整備を進めることが望ましいです。

【URL : [https://www.mlit.go.jp/jutakukentiku/house/jutakukentiku\\_house\\_tk3\\_000138.html](https://www.mlit.go.jp/jutakukentiku/house/jutakukentiku_house_tk3_000138.html)】

## 2-4 体制の構築

### (1) 事業の担当部局

2-2を中心に記載したとおり、狭あい道路の拡幅等整備については複数の事業手法の適用が考えられ、手法の特性に応じて担当部局が異なったり、複数の部局において連携したりして取り組むことが想定されます。

2-1で記載した指定した道路情報の整備や、個別型の拡幅における対応窓口は、建築の際の建築確認申請時に事前協議や拡幅についての所有者との調整を行うこととなるため、「**建築部局**」の建築指導に係る課が担当します。一方で、路線型で対応し、拡幅整備後は公道として管理する場合には、「**道路部局**」の道路管理者となる課が担当し、密集事業として面的に整備を行う場合には「**都市整備部局**」が担当します。このほか、担当部署が細分化されていない小規模な地方公共団体等では、これらを包含する土木等に係る課が担当することも想定されます。

なお、同一地方公共団体の中であっても、前述のとおり担当部局が異なる場合、所有者に対しては訪問する窓口に係る混乱を避けるために1つの部局が窓口となりつつ、事業の実施にあたっては他部局と連携することが有効です。

### (2) 事業に関わる部局

(1)に記載した担当窓口として想定される部局のほかにも、例えば事業範囲に水道管があれば上下水道部局と調整が発生するなど、以下の表のとおり様々な部署への確認や連携のもとに事業を進める必要があります。

#### <事業に関わる部局>

関連部局	関連するケースや内容
上下水道部局	<ul style="list-style-type: none"> <li>・道路の拡幅整備に伴う埋設物（下水道公共柵等）の移設</li> <li>・地下に埋設されたインフラ（老朽管等）の更新</li> <li>・上下水道の整備・改良の有無の確認、整備後の管理</li> <li>・排水能力不足の地域における下水道施設の整備</li> <li>・道路幅員を確保できるように、消火栓や下水道公共柵等を計画的に後退した位置に設置</li> </ul>
道路部局	公共取得管理する場合の整備方針の協議
公共用地担当部局	後退用地を寄附受け又は買収し公共用地とする場合
都市整備部局	まちづくり協議会への協議
環境（廃棄物対策）部局	拡幅工事の際のゴミ収集車の運転調整
税務部局	固定資産税・都市計画税の非課税に係る手続
消防局	消防活動困難区域や要改善路線に関する意見聴取
警察	工事に係る占用物件との調整、道路規制に関する協議・調整
法務局	分筆登記の手続、権利登記の手続



### (3) 地域の検討組織との連携

狭あい道路の拡幅整備は、長い目で見れば建替えの度に該当の敷地でセットバックが起り、個別型で徐々に道路が拡幅されますが、地域の防災性の向上に繋げていくためには重点的に整備すべき路線やエリアで路線型又は面的に整備を進めていくことが必要です。

路線型又は面的に整備を進めていく場合、自治会や協議会等の地域の検討組織と連携して事業を推進していくことが機運の醸成や所有者との調整の観点で効果的です。

#### 【主に連携・協力が期待される組織等】

- ◆自治会／行政区
- ◆自治会長／行政区長
- ◆まちづくり協議会／その他地区の生活課題に係る協議会
- ◆消防団／地域の防災組織

#### 【地域との連携が考えられる事項】

- ◆地域住民等からの要望の受付・とりまとめ・対応
- ◆整備工事のスケジュールの調整
- ◆機運の醸成のための地域住民との勉強会
- ◆地域に対する啓発活動・合意形成
- ◆地権者との交渉

#### 【事例】潮海寺まちづくり推進協議会（菊川市）

菊川市潮海寺地区は昭和 31 年 12 月に都市計画区域に編入された地域であり、本地区では、幅員の狭い町道や農道に沿って住宅建設が進み、交通事故の発生やスプロール化が進行し、将来的に良好な居住環境の形成と合理的な土地利用を図ることが困難となることが懸念され、平成 8 年 5 月に潮海寺地区を考える組織が発足しました。

平成 11 年 3 月に「潮海寺まちづくり推進協議会」が組織され、地区の問題点や将来像について話し合いが重ねられていった結果、まち全体を区画整理で再整備するのではなく、既存の道路や住宅敷地を生かしつつ、必要な道路や広場を地域住民が協力して整備していく手法を進めることとなりました。

平成 12 年には、地区の良好な住環境を作るためのルールを地区計画として定め、平成 13 年度には、地域住民の 91%の同意を得て道路拡幅計画の素案が作成され、これをもとに平成 14 年度には測量が行われ、まちづくり計画が作成されました。

平成 17 年度以降は、まちづくり計画に沿った道路整備を進めるため、順次、工事説明会やワークショップ、境界立会等の対応を行い、ゆとりある快適な戸建て住宅を中心とした、安全で良好な住環境の形成を図るため、まちづくりに取り組んでいます。



## (4) 専門家・事業者との連携

拡幅等整備の実施においては、専門的な技能を有する者による対応が求められる事項や、法令で規定されている土業の専権業務（該当する資格を有する者でしか行うことができない業務）が含まれているため、適宜専門家や専門の事業者と連携しながら事業を進めていく必要があります。

各土業団体等に対して拡幅等整備への理解や協力を得るために説明会や研修等を実施し、日頃から関係性を構築することが効果的です。

連携が考えられる事項	連携・協力が期待される専門家・事業者等
◆境界確定／測量 ◆分筆登記／地目変更登記	◆土地家屋調査士
◆所有権移転登記／相続登記/抵当権抹消登記	◆司法書士
◆公共測量	◆測量士
◆鑑定評価	◆不動産鑑定士
◆建物建築設計	◆建築士
◆工作物補償算定	◆補償コンサルタント
◆実態把握・分析等に係る調査業務 ◆合意形成等の事業化促進	◆まちづくりコンサルタント
◆ガス管理設状況確認／移設の調整	◆ガス会社
◆電柱移設協議	◆電力会社

### 【狭あい道路を有する市街地の立地的な特性】

建替え時に狭あい道路の拡幅整備が必要な場合、拡幅整備に関する協議や事業計画の提出、登記等の申請手続き、補助金を活用する場合にはその申請等、様々な書類の作成や添付資料の整理及び事務手続きが必要となります。

このような手続きを一般の建築主（所有者）が実施することは困難な場合があるため、上記の表に掲げる業務を委任する場合には、「委任状」の提出を求めます。

委 任 状

私儀、 \_\_\_\_\_

を代理人と定めて下記に関する権限を委任します。

【委任事項】  
(該当事項にチェック)

●● 市狭あい道路の拡幅整備等に関する事前協議書に関する一切の権限

●● 市狭あい道路拡幅整備等助成金交付に関する一切の権限

年 月 日

申請者（土地所有者）

住所

氏名 【自署】

## 第3章



---

# 狭あい道路整備の実務

---



## (2) 図上調査の実施

指定道路図の作成にあたっては、現地調査のほか、図上調査をもとに実施する方法が考えられます。図上調査は、道路台帳や住宅地図等を用いて実施することも可能であり、市町村域の大部分が市街地になっている都市部においては、都市計画基礎調査のデータを活用することが考えられます。

また、GIS 等での情報整備が一定程度なされている地方公共団体においては、システム上で狭あい道路の延長を計測し、概況を把握することができます。Shape ファイルがそろっていれば、現地調査に比べて予算やマンパワーの面において負担が軽いため、実施しやすい側面があるとともに、情報の更新がしやすいというメリットがあります。

### 【事例】住宅地図による図上調査（神奈川県茅ヶ崎市）

茅ヶ崎市では業務委託により、平成 26 年度、過去に狭あい道路拡幅整備事業を実施した宅地を記した住宅地図を用いて狭あい道路の位置を把握し、延長をスケールアップすることで概ねの延長を推計しました。

延長は、地図のページ毎に調書を作成して集計を行うとともに、市街化区域・市街化調整区域毎に集計し、整備済み延長／狭あい道路延長により整備率を求めています。

※ただし、前面道路が狭あい道路に当たるか否かは、市内全域ではなく、過去に建築確認申請の相談があった路線に限り調査・把握しています。

## (3) 情報の管理・更新

従来、指定道路台帳、公共用地管理区域図（道路境界図）、住宅地図等の紙ベースで別個に情報が管理されていたところ、GIS（地理情報システム）上で都市計画情報などその他の行政情報と合わせて道路の情報（位置、種別、幅員、延長等）を構築・管理し、そのうち指定道路図に係る情報についてはマップ上にプロットしてインターネット上で公開する取組が進められています。

情報の更新に際して、毎回新たに更新版の地図を作成するよりも、事業の導入時や実施後定期的に地域の実態を確認した際に調査結果を GIS 等で管理し、その後の事業の実施状況に応じてデータを更新していくことで、常に最新の情報で実態を把握することができるため、GIS を用いて情報を管理・更新することが推奨されます。

## (4) 情報の公開

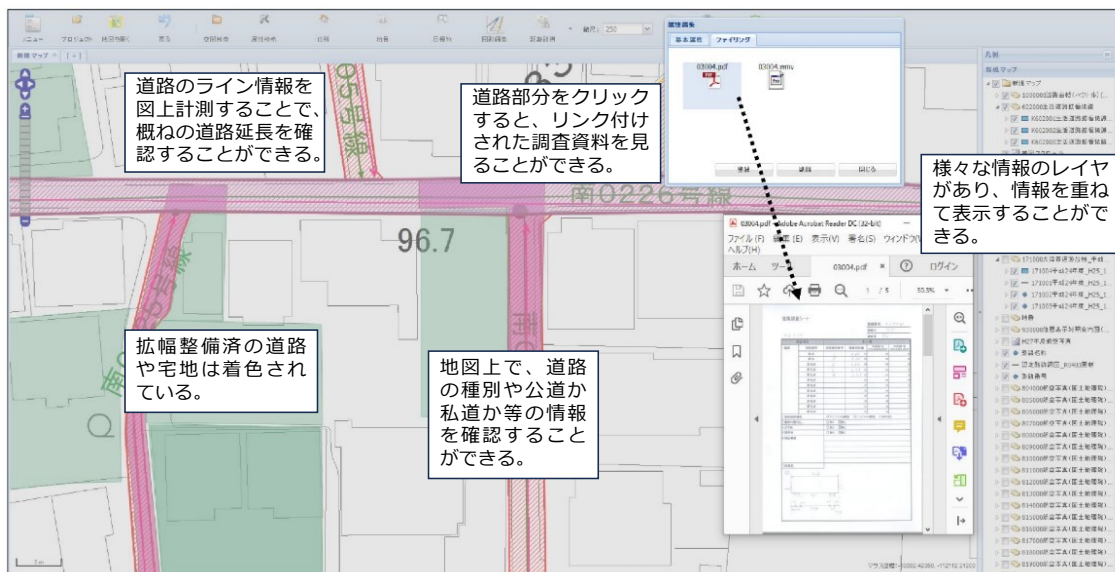
2-1にも記載したとおり、建築確認申請を行おうとする建築主や、門・塀の撤去を行い前面道路の拡幅に協力しようとする者の利便性の向上を図るとともに、建築主事や確認検査機関等の事務を効率化するためにも、適正な道路情報を提供すべく、特定行政庁は指定道路図と指定道路調書の両者を一対のものとして公開することが必要です。

また、公開方法については、利用者のアクセシビリティの観点から、来庁が必要な紙面の閲覧のみではなく、インターネットによる公開を行うことが求められます。

なお、狭あい道路の拡幅整備等を促進する上では、平成 20 年以前に指定された道路についても、事前協議の活用等により順次指定道路図と指定道路調書を整備したうえで、公開していくことが重要です。



<GIS の画面例>



<GIS で連携する指定道路調書の記載事項以外の情報の例>

建築関係	建築確認に係る情報（建築計画概要書等）
	定期報告
	長期優良住宅
	住宅性能評価
	他法令関係規定
都市計画関係	係争関係
	都市計画図
	開発許可
道路台帳（道路法）関係	土地区画整理法
	現道路台帳
	道路台帳履歴
写真・地図	過去の道路台帳
	道路調査映像
	航空写真
	旧版地図
	市域図
既存の調査結果・関連計画	その他地図
	既存不適格調査
	アスベスト台帳
	市道分析調査
	既存建築物耐震改修促進計画特定建築物



## 3-2 適切な目標設定（重点的に取組むべき地域及び路線の選定）

令和 3 年 3 月に閣議決定された住生活基本計画の基本的な施策に狭あい道路解消に向けた取組<sup>※</sup>が位置づけられていますが、緊急時の対応に備えるべくより効果的に市街地環境を改善するため、狭あい道路の解消に向けた今後の取組においては、各地域の実情に応じて重点的に整備すべき地域（重点地域）や路線（重点路線）を把握し、重点路線から優先して整備等を進めていくことが重要です。

※都市化に伴い無秩序に形成された住宅市街地における狭あい道路等の現状分析を行い、防災・まちづくり部局等と連携し重点的に安全性を確保すべき地域の把握と対策を推進

以下に、重点地域及び路線を選定するための基準・評価指標に関する考え方を示します。なお、以下で示すものに限らず、地域の実態に応じて必要な要素を加味して選定することも考えられます。

### （1）重点地域

重点地域としては、以下のような地域を対象として選定します。

- 災害リスクが高く、火災延焼、道路閉塞による緊急車両や避難ができないことが見込まれる地域
- 過去に抜本的な基盤整備が実施されなかったことにより、狭あい道路が多く残る地域や基盤整備を行いにくい漁村集落等
- 関係住民の合意形成が図られており円滑な事業実施による課題の早期解消など、整備効果の早期発現が見込まれる地域
- 社会情勢の変化や地域の意向により土地区画整理事業を廃止した地域（代替手法として適用）
- 面整備の事業区域に隣接し、狭あい道路の課題を抱えている地域
- 高齢化率が高く、緊急車両や介護車両の通行が多いことが想定される地域

#### 【狭あい道路を有する市街地の立地的な特性】

市街地を選定する基準・評価指標としては、以下のようなものが考えられます。なお、具体的な数値は地域の状況や目標とする水準を踏まえて設定する必要があります。

- 火災延焼の危険性の高い木造建築物の分布等の市街地状況を示すもの
- 道路網としての機能の欠如や生活環境への影響度合い等の道路状況を示すもの
- 都市計画・まちづくりに係る規制や需要の高まりを示すもの

<市街地選定の基準・評価指標の例> ※これらの指標を組み合わせて評価します。

視点	基準・評価指標等	概略（具体例）
市街地の状況	地域危険度	地震に起因する以下の3つの危険性を町丁目ごとに測定し、危険性の度合いを5つのランクに分けて評価（5年ごとに更新） ◆建物倒壊危険度：地震動に起因する建物倒壊被害の危険性を測定したもの ◆火災危険度：地震時に発生する出火による建物の延焼被害の危険性を測定したもの ◆総合危険度：建物倒壊危険度及び火災危険度を合わせた危険性を測定したもの ※東京都の場合の例。 ※各危険度算定の詳細は、以下の東京都 HP を参照。 <a href="https://www.toshiseibi.metro.tokyo.lg.jp/bosai/chousa_6/home.htm#data1">https://www.toshiseibi.metro.tokyo.lg.jp/bosai/chousa_6/home.htm#data1</a>
	延焼クラスター（シミュレーション）	シミュレーションにより、建物構造等に応じた建物間で延焼してしまう距離（延焼限界距離）を個々の建物ごとに算定し、隣接する建物との距離（延焼線の長さ）を比較して延焼するか否かの判定を行う ※クラスター法：延焼が始まると焼け止まるまで燃え続けるという前提で評価する手法。 ※延焼クラスター：上記のシミュレーションにおいて、延焼する可能性のある範囲をひとつの塊としてグループ化したもの。
	想定平均焼失率	(裸木造、防火木造及び準耐火建築物の延焼影響面積／全建築面積)×100(%) ※GIS を用いて、建物の位置関係を考慮して算出。
	消防活動困難区域	消防自動車の出入りができる幅員 6m以上の道路からホースが到達する一定の距離以上離れた区域
	不燃領域率	空地率 + (1 - 空地率 / 100) × 耐火率(%) ※空地率：対象とする地区面積のうち空地面積の占める割合（但し、空地面積は短辺又は直径 4 0 m 以上かつ面積が 1,500 m <sup>2</sup> 以上の水面、公園、運動場、学校、一団地の施設等の面積及び、幅員 6 m 以上の道路面積の合計）。
	木防建べい率	(木造(防火造含む)建築物の建築面積／セミグロス地区面積) × 100(%) ※セミグロス地区面積：地区面積から幅員 15m 以上の道路(延焼遮断帯、避難路を想定)、水面、河川及び大規模空地(概ね 1ha 以上)を差し引いた面積。
	耐火率	全建物の建築面積のうち、耐火建築物が占める割合
	建物密度	地区内の建て詰め度合いや敷地規模(面積)
	オープンスペースの状況	道路や公園などの空間、発災時に避難場所となり得る場所の有無
	道路状況	区画道路率
細街路率		幅員 4m 未満の道路延長／地区内の道路総延長×100(%)

視点	基準・評価指標等	概略（具体例）
	道路の形態	行き止まり路や未整備、不整形の道路の有無
	交通事故箇所の密度	(地区内の事故件数/地区面積)× 生活道路率 ※生活道路率：地区内の全対象路線数に含まれる平均幅員 6m未滿の対象路線数の割合。
	地区内閉塞度	被災場所から、細街路(幅員 6m 未滿の道路・通路等)、主要生活道路(幅員 6m以上)を経て地区の周縁部に至るまでに、建物倒壊の影響、火災の影響による道路閉塞を受けずに避難できる確率 ※地区面積、主要生活道路の延長、細街路延長等から市街地をモデル化し計算される。
	未接道の建物割合	幅員 4m 以上の道路に接していない敷地に建つ建物の割合
地域特性 (基礎データ)	住宅戸数密度	地区内の住宅戸数/地区面積
	1人当たりの公園面積	地区内の公園面積/地区内の人口
	人口密度/世帯密度	地区内の人口/地区面積 地区内の世帯数/地区面積
	高齢化率	地区内の 65 歳以上人口/地区内の人口
都市計画・まちづくり	防火規制	条例に基づき、原則として、すべての建築物は準耐火建築物又は準耐火並みの延焼防止性能の建築物以上とし、延べ面積が 500 m <sup>2</sup> を超えるものは耐火建築物又は耐火並みの延焼防止性能の建築物としなければならない旨の「新たな防火規制」が導入されている地区 ※東京都の東京都建築安全条例（第 7 条の 3）に基づく規制の例。
	用途地域	都市計画法第 8 条第 1 項に規定される用途地域
	施設整備等の事業区域/計画区域	防災に関連する施設整備の事業や計画の区域内に位置しているか否か ※石川県金沢市の場合、地区住民が災害に強い都市整備の推進に関する計画(地区施設整備計画)を策定し、同計画を推進するため、条例に基づき、市長と災害に強い都市整備の推進に関する協定(防災まちづくり協定)を締結している区域を選定している。
	地域からの要望/合意の形成状況	住民が主体となった取組を推進できる地区、住民の要望や地域のまちづくり活動が行われる範囲か否か ※埼玉県さいたま市の場合、住民からの要望があった地区内の路線のみを対象として事業を実施している。
	地域を中心	中心市街地等に含まれる地域に位置しているか否か
	宅地化の可能性	宅地化の進む可能性のある駐車場や農地の分布状況

**【事例】防災まちづくり推進地区の指定（東京都練馬区）**

密集住宅市街地整備促進事業を実施する地区に次いで危険性が懸念される地区を区独自に「防災まちづくり推進地区」と位置づけ、集中的に防災性の向上に取り組んでいる。

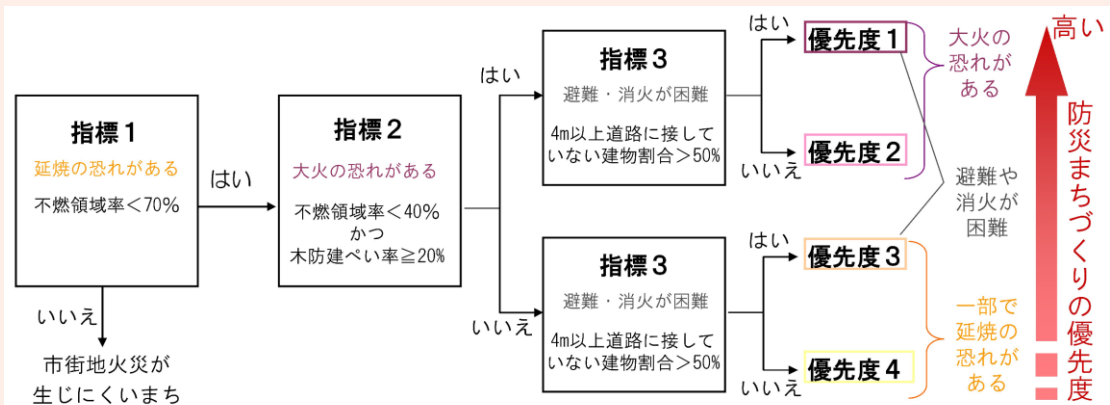


- 【①：木造住宅密集地域】  
震災時に延焼被害のおそれのある老朽木造住宅が密集している地区
- 【②：不燃領域率40%未満】  
道路や公園などの空間や、燃えにくい建物の割合が低い地区
- 【③：区画道路率15%未満】  
地区の面積に対する道路の割合が低い地区
- 【④：一人当たりの公園面積 1㎡/人未満】  
一人あたりの公園面積が狭い地区
- 【⑤：木防建蔽率20%以上】  
地区の面積に対する木造・防火造の建築面積の割合が高い地区

**【事例】密集市街地再生優先地区の指定（兵庫県神戸市）**

神戸市密集市街地再生方針に基づき、市内の市街地を町丁目単位で3つの指標で評価し、優先度1～4に該当する町丁目を「密集市街地」とし、優先度1・2に該当する町丁目が概ね5ha以上連続する地区等を基準として「密集市街地再生優先地区」に指定しています。

※今後、方針の見直しに伴い内容を変更することがあります



## (2) 重点路線

重点路線の選定は、延焼防止や緊急車両・避難の通行確保等市街地の安全性の向上に効果的な路線や、地域住民からの要望が高い日常的な使用頻度の高い路線を選びます。具体的な路線や整備時期を明確にすることで、事業の効率化を図るとともに、事業を推進していくことを地域に示し、住民の理解の増進や機運の醸成を図ります。なお、路線選定に際しては、上位計画との整合をとる必要があります。

### 【路線選定の基準・評価指標】

路線を選定する基準・評価指標としては、以下のようなものが考えられます。なお、具体的な数値は地域の状況や目標とする水準を踏まえて設定する必要があります。

また、以下の基準・評価指標等のように点数で重み付けをする考え方のほか、防災の観点では、例えば消防水利の半径×2の距離を1辺としたメッシュごとに重点路線を設定し、消火活動の実効性を確保する手法も地域の安全性の向上に有効です。

選定の際に、より重視する観点の項目の比重を重くし、重点路線の中でも優先順位を定め、地域住民との交渉に係るマンパワー等を分散させずに集中させることも考えられます。

- 水害を回避するための排水施設、有事の際の緊急車両や避難のためのアクセス確保の必要性等、防災に係る機能の欠如を示すもの
- 歩行者の通行時の安全性の確保状況、特に通学路としての危険性を示すもの
- 交通の不便や交通事故、又はその恐れ（ヒヤリハット）が多いかどうかの危険性を示すもの
- 公共施設や主要道路へのアクセス、日常利用の利便向上のための必要性を示すもの
- 都市計画・まちづくりに係る規制を示すもの



<路線選定の基準・評価指標の例> ※これらの指標を組み合わせる評価します。

視点		基準・評価指標等	概略（具体例）
道路状況	防災	排水環境の状況	道路側溝等の排水施設等の整備状況が悪い路線(未整備、老朽化、断面不足等の課題を有する等) ※排水施設がない場合、雨水が滞留し、周辺住宅地等への被害が想定される。
		避難場所へのアクセス	避難場所への避難に係る路線
		緊急車両の進入可否	消防車、救急車の進入が困難な路線
		消防活動困難区域の解消	消防活動困難区域の解消に資する路線 ◆震災時に消防自動車を通れる幅員 6 m以上の道路から 140m以上遠の地域を解消することに資する路線
		浸水想定区域	浸水想定深 0.3m 以上となる区間が占める延長割合がより高い路線 ※佐賀県小城市の場合の例。
歩行者の安全性		歩行者の交通量	◆歩行者の交通量の多い路線 ◆沿線住民及び沿線の土地利用者以外の通行がある路線
		舗装、路面の状況	未舗装又は老朽化が著しい等危険な状態の路線
		通学路の指定状況	小学校の通学路指定路線 ※茨城県阿見町の場合は、通学児童数に応じて評価。
		交通事故の発生状況	交通事故の発生個所、ヒアリング調査等で指摘された要注意な交差点、事故多発路線や当該路線に接道している路線
		見通し、障害物の状況	見通しが悪い、駐車車両が多い、路面が劣化し歩行障害が生じている路線
利便性		道路幅員差、最小幅員	同一路線内で、前後区間との幅員差がある路線
		公共施設へのアクセス	公共施設、医療・福祉施設、教育施設等が配置されている路線、又はこれらの施設につながる路線
		道路網の形成(主要道路へのアクセス)	◆幹線道路や駅に直結する路線 ◆両端が幅員 4m 以上の公道に接続し、他の道路と適切な間隔で配置されている路線 ◆他の路線を相互に繋ぐことで通り抜けや行き止まり路の解消が可能になる路線
都市計画・まちづくり		接道不良解消	拡幅により沿道の建物敷地の接道不良を解消できる路線
		地域からの要望/合意の形成状況	地域住民団体から要望のあった路線
		市街地の安全性	高潮浸水想定区域、津波災害警戒区域等の災害危険区域にかかる路線
		施設整備等の事業区域/計画区域	◆市内の開発事業にあわせて整備可能な路線 ◆他事業（まちづくり計画・施設整備計画、歩行者・自転車ネットワークの整備方針等）との関連性がある路線 ◆立地適正化計画の居住誘導区域内にある路線



**【事例】重点路線の設定（東京都杉並区）**

**重点整備路線・整備地区**

区では、拡幅の必要性が高い路線を「重点整備路線」に指定しています。また、木造住宅が密集する火災危険度の高い地区を「整備地区」と定めています。

これらの路線や地区では、新築等の予定がないお宅へ区職員が戸別訪問を行い拡幅の働きかけを行うなど、**拡幅整備を積極的に推進**しています。

重点整備路線	整備地区
拡幅の必要性が特に高い路線として条例で指定	震災時に特に甚大な被害が想定される地域及び地震被害シミュレーション火災による延焼リスクが高いと想定された地域
1：阿佐谷南1丁目43番から阿佐谷南1丁目27番 2：阿佐谷南2丁目16番から阿佐谷南2丁目17番 3：阿佐谷北5丁目19番から阿佐谷北5丁目41番 4：久我山3丁目5番から久我山3丁目20番 5：阿佐谷北4丁目1番から阿佐谷北4丁目28番 6：阿佐谷北4丁目2番から阿佐谷北4丁目11番 7：阿佐谷南3丁目10番から阿佐谷南3丁目47番	天沼1丁目の一部、本天沼1丁目及び2丁目の一部、阿佐谷北全域、阿佐谷南1丁目及び2丁目全域、高円寺北2丁目から4丁目全域、高円寺南2丁目の一部、高円寺南3丁目全域、高円寺南4丁目の一部、方南1丁目全域、成田東1丁目及び2丁目全域、堀ノ内2丁目及び3丁目全域、松ノ木全域、梅里1丁目全域



杉並区ホームページ「すぎナビ」で確認できます。

狭あい道路拡幅整備事業における整備地区等



**【事例】生活道路の評価基準（滋賀県甲賀市）**

生活道路の整備を要する箇所や地域から要望のある箇所に対して、整備の優先度を定めるための評価基準として、以下の視点への該当から全てAに該当：優先度「高」、A及びBに該当：優先度「中」、1つでもCに該当：優先度「低」として評価しています。

評価項目		評価の視点	整備ランク		
			A	B	C
道路機能の評価	1. 安全性	①消防活動困難地域を解消 ②通学路 ③避難所へのアクセス道路 ④自動車、歩行者、自転車のいずれかの交通量が多い	①②③④のうち、2つ以上に該当	①②③④のうちいずれかに該当	該当なし
	2. 利便性	①地域内の公的施設へのアクセス道路 ②地域や集落内から幹線道路にアクセスする道路 ③鉄道駅やバス停へのアクセス道路	①②③のうち、2つ以上に該当	①②③のうちいずれかに該当	該当なし
事業効果の評価	3. 施工性 (施工難易度)	①移設物件がない（あっても容易な移設物件） ②用地買収を伴わない（伴う場合でも地元の総意での要望であり、交渉が比較的容易） ③擁壁等の構造物が必要ない ④擁壁等の構造物が必要だが比較的小規模	①②③に該当	①②④に該当	左記以外
	4. 他事業との関連性等	①他事業（まちづくり計画・施設整備計画、歩行者・自転車ネットワークの整備方針等）との関連性あり ②地域の主体性（地域主体での計画策定、合意形成、用地提供、維持管理等）	①②に該当	①②のいずれかに該当	該当なし

**【事例】寒河江市公共事業整備優先順位基準（山形県寒河江市）**

※本基準は、狭あい道路の整備に限らず、公共事業による整備の実施において定めているものである。

効果的に事業を執行するため、生活道路の整備判断の目安として本基準を策定し、各評価項目の配点の合計点によって整備優先順位を明確にしています。

評価項目	配点	具体的な内容	評価項目	配点	具体的な内容
<b>&lt;他計画との整合性&gt;</b>			<b>&lt;必要性&gt;</b>		
他計画との整合性	10	市振興計画で計画されている	通行障害 (路面劣化による歩行への支障)	5	5割以上が劣化し歩行に支障がある
	7	他計画で計画されている		4	概ね3割以上が劣化し歩行に支障がある
	5	他事業との協力を求められる事業		3	舗装の劣化が見られ高齢者の歩行に支障を来たす
	0	単独の事業である		0	大きな支障はない
<b>&lt;緊急性&gt;</b>				<b>&lt;整備の熟度&gt;</b>	
通学路使用の状況	8	要望全体が通学路となっている	通行障害 (路面劣化による車両通行障害)	5	5割以上が劣化し車両通行障害がある
	6	概ね半数以上が通学路となっている		4	概ね3割以上が劣化し車両通行障害がある
	4	通学路としての利用は半分以下となっている		3	舗装の劣化が見られ車体への損傷が危惧される
	0	通学路としての利用はない		0	大きな支障はない
交通量(車両)	5	一日中不特定の通行がある	住宅地等の割合	5	住宅地等の接地割合が50%以上
	4	朝晩以外は地域住民のみ利用		3	接地割合が20%~50%
	2	終日地域住民のみ利用		1	接地割合が20%未満
0	あまり利用が無いが農耕車両の利用が大半	0		住宅がない	
交通量(歩行者・自転車)	7	朝夕の通勤・通学の利用がある	連携工事の要否	5	単独施工が可能
	5	日中、地域住民の利用があり、交通量100人程度		3	他事業との連携が必要
	3	日中、地域住民の利用があり、交通量50人程度		0	他事業の完了が必要
0	歩行者・自転車の通行はほとんど見られない	<b>整備の実効性</b>			
緊急車両の通行障害	8	幅員狭陰のため緊急車両の進入が困難	5	5	単独施工が可能
	6	幅員狭陰のため緊急車両のすれ違いが困難		3	他事業の許認可、権利の調整が必要
	0	非住宅街のため想定範囲外		0	許認可や権利の分譲、取得が困難
歩道の有無	7	歩道がない	電柱の民地移転同意書状況	5	全員の同意がある又は不要
	5	2.5m未満の歩道がある		0	反対者あり
	0	2.5mを超える歩道がある		<b>&lt;経過加点&gt;</b>	
<b>&lt;整備の効果&gt;</b>			<b>&lt;経過加点&gt;</b>		
歩行者の安全性の向上	5	歩行者の安全が確保される	要望からの経過年数	5	要望から5年以上経過したものの
	3	歩行者のすれ違いが容易になる		4	要望から4年以上経過したものの
	0	特に変化なし		3	要望から3年以上経過したものの
車両通行の安全性の向上	5	幅員が6mを超えて確保できる		2	要望から2年以上経過したものの
	4	幅員が5m~6m確保できる		1	要望から1年以上経過したものの
	3	幅員が4m~5m確保できる		0	要望が当該年度に提出されたものの
0	幅員が4m未満で特に変化なし	<b>路面排水等環境の向上</b>			
路面排水等環境の向上	5	路面排水を確保できる	5	5	路面排水を確保できる
	4	道路測地への路面排水流入が減少する		4	道路測地への路面排水流入が減少する
	0	特に変化なし		0	特に変化なし

### 3-3 計画的な拡幅整備

狭あい道路の拡幅整備を行政と所有者の個別の合意に委ねるのではなく、路線や地区として拡幅整備の計画を立てておくことで拡幅整備を誘導・担保することができます。

建築協定のように全国的に活用可能な計画制度のほか、各地域が独自で運用している計画制度があります。本節では、狭あい道路の拡幅整備を計画的に位置づけている例を紹介します。

#### 【事例】空家活用特区制度（兵庫県）

兵庫県は、条例で「空家等活用促進特別区域（空家活用特区）」という制度を設けて、空家等の活用を特に促進する必要がある区域について、市町からの申出を受けて県が指定しています。

市町が特区の指定申出を行う際には、「空家等活用方針」として、まちづくりの視点を踏まえた空家等の活用に係る目標や、それを達成するための施策（狭あい道路の拡幅に関する方針や重点整備道路、重点整備地区等）を定めます。

狭あい道路の拡幅に関する方針を定めた場合、①狭あい道路の管理者、②狭あい道路の用に供する土地の所有者、③狭あい道路に接する土地の所有者は、当該方針に基づいて狭あい道路を通行上支障がない状態となるよう拡幅に努めることとなります。

2 項道路のうち、通行の安全及び居住環境の向上を図るため特に拡幅その他の措置を行う必要がある「重点整備道路」を定めた場合、セットバック部分への支障物件（容易に移動させることができない、花壇や自動販売機等）の設置制限が課されることとなり、違反者に対しては、指導・勧告・命令・公表の措置を実施することができます。

特に市街地の整備改善の必要性が高い「重点整備地区」を定めた場合、市町長は知事に対し建築基準法の規定（第 3 章及び第 6 章（第 3 章の規定に関する部分に限る））の運用に関する提案をすることができます。

※令和 5 年の空家等対策の推進に関する特別措置法の一部改正により、空家等活用促進区域内において接道規制及び用途規制の特例制度が措置され、一部、同様の取組が可能となっています。

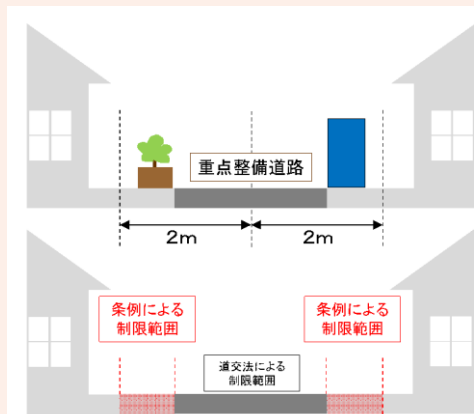


図 重点整備道路における支障物件の設置制限

#### <提案する規定の例>

- 法第 42 条の規定に基づく道路の指定
- 法第 43 条第 2 項第 2 号の規定に基づく許可（接道義務）
- 法第 48 条第 1 項～第 14 項の規定に基づく許可（用途地域）
- 法第 53 条第 4 項の規定に基づく許可（建蔽率）
- 法第 86 条第 1 項の規定に基づく認定（一団地認定制度）
- 法第 86 条第 2 項の規定に基づく認定（連担建築物設計制度） 等



**【事例】足立区街区プラン（東京都足立区）**

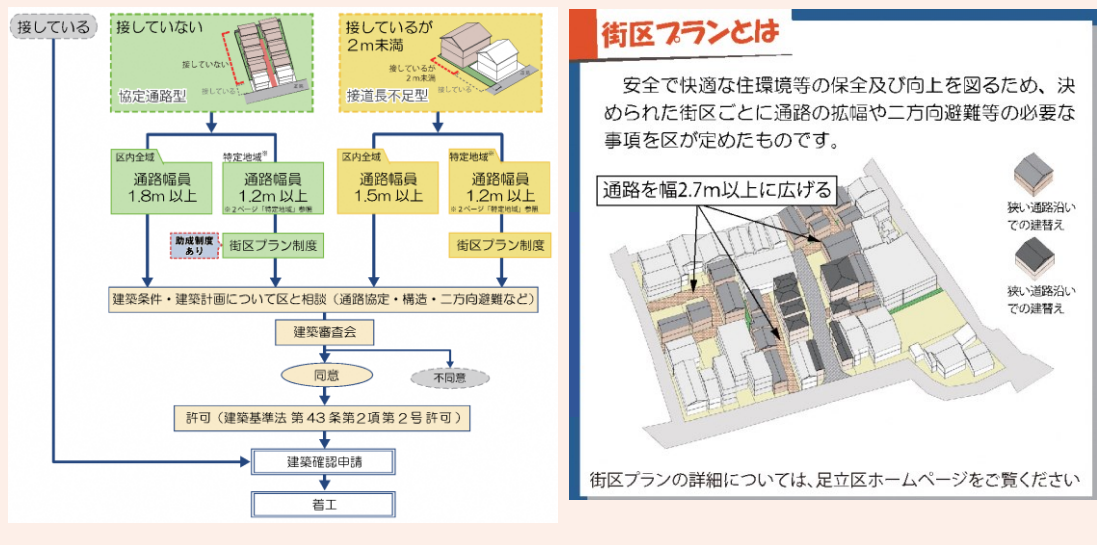
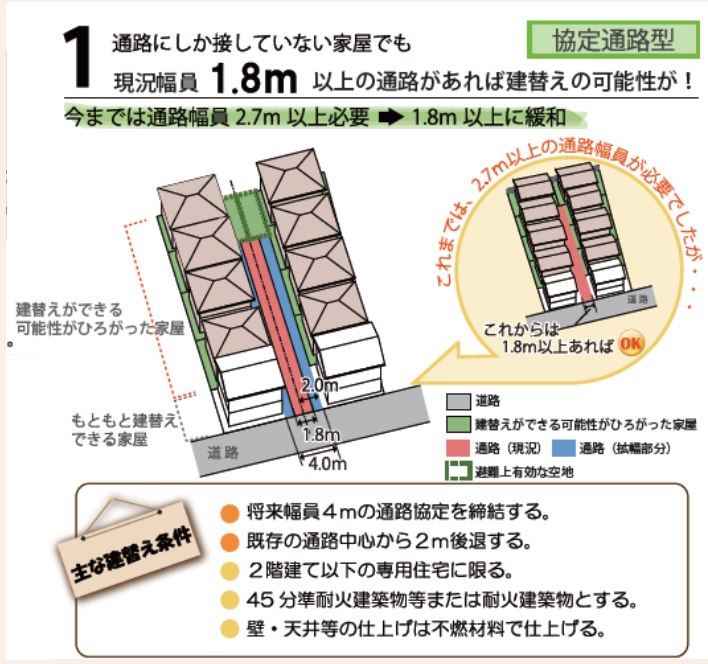
平成 25 年の調査で足立区内には、無接道家屋が約 8,000 棟もあることが明らかになりました。このうち、従来の許可基準で建替えの可能性がある無接道家屋は約 20% でした。そのため、災害時の建物倒壊や火災延焼の被害を低減することを目的に、平成 26 年から基準を緩和し、無接道家屋の建替えを促進しております。

区全域で、現況幅員 1.8m 以上の通路に面した無接道家屋を建替え対象としました。建替えにあたっては、拡幅幅員 4m の通路協定<sup>※</sup>の締結に加え、建物用途・規模・構造・避難路確保等の建築条件（上図参照）を満たす必要があります。

さらに、建物倒壊危険度が高い危険な地域（特定地域）では、現況幅員 1.2m 以上の通路に面した無接道家屋も建替えの対象としました。拡幅通路幅員も 2.7m に緩和しています。通路要件を緩和した代わりに、区が決定する「街区プラン」に即した建替え計画である必要があります。

街区プランとは、2.7m の通路網の計画図です。これは、建て替え希望者から申請いただき、区が作成します。通路拡幅や二方向避難経路の位置、敷地、建物に対する制限等を定めます。

※ 通路協定は、通路に面する各住戸が、建替える際に通路形成に協力することを関係権利者で約束するものです。通路に面する全ての建物が建替わることによって 4m（又は 2.7m）の通路が完成します。



**【事例】神戸市近隣住環境計画制度（兵庫県神戸市）**

神戸市の「神戸市民の住環境等をまもりそだてる条例」では、地域住民がつくるまちの将来像と、その実現のために必要なまちのルールをもとに、建築物や道路整備に関する近隣住環境計画を定めます。市は、その計画に配慮して法令等による規制や緩和を弾力的に運用し、許可などを経て計画の実現を図ります。

＜泉通 6 丁目地区近隣住環境計画の例＞

●名称及び区域：灘区泉通 6 丁目の一部

用途地域等：第 1 種住居地域、第 5 種高度地区、準防火地域

●住環境等の目標：

当区域は、概ね 100m×50m 程度の区画道路に囲まれた整形な街区にあり、計画路地への進入は段差があるため、通過交通もなく、また、花壇等により一定のうるおいが保たれてきた区域である。

本計画は、これまでの生活を継承するとともに、より魅力ある路地・まちづくりを行うため、下記の事項を目標とする。

1. 災害に強く、また、お年寄りや子供たちにも安心して住むことができるまち
2. 快適な緑豊かな明るいまちなみ
3. 自動車通行を排除した静けさとうるおいのある空間

●道路の整備方針：

建築基準法第 42 条第 2 項の道路として、道路の中心から 2m までの範囲には建築物並びに、これらに附属する門、塀、擁壁等は築造せず、路地空間として 4 m の幅員を確保する。また、交通、安全、防火、衛生上の機能を確保するとともに、植栽等により、うるおいのある路地づくりを推進する。

●道路の整備計画：

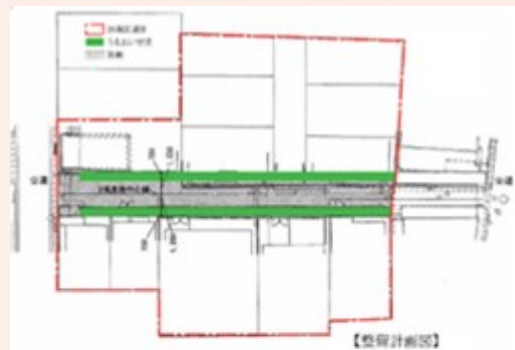
1. 路地空間には可燃物を放置しない。
2. 道路の中心から 1.25m までの範囲は路面として整備する。
3. 道路の中心より 1.25m をこえて 2 m までの範囲はうるおい空間として次の整備を行う。

但し、公道との境界から 2 m までの範囲は、見通しを確保する為、路面として一体に整備を行う。

- ・住環境形成や利便性確保のため、オープンスペースを確保する。
- ・緊急時の車両通行や歩行者避難等の障害となるものは設けない。（設置できる花壇の高さは概ね 20cm 程度までとする。）
- ・うるおいのある、コミュニティを育む空間づくりや美化に努める。



【位置図】



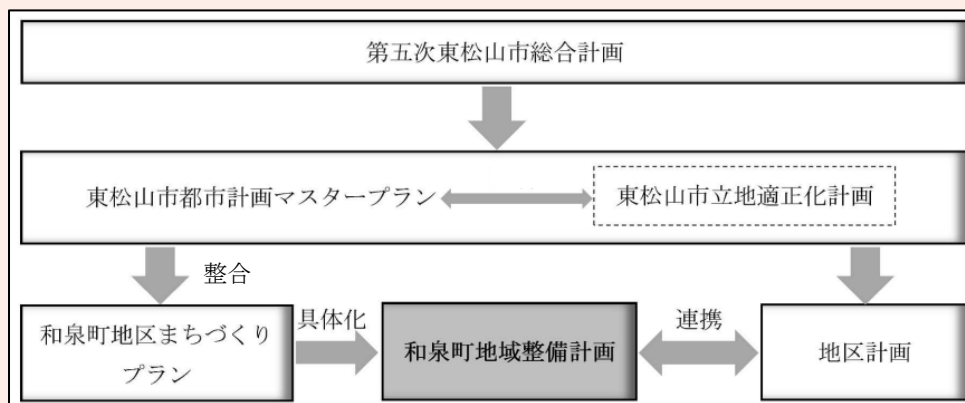
【整備計画図】



**【事例】まちづくりプラン（埼玉県東松山市）**

東松山市では、狭あい道路によって雨水排水の課題を抱えている地区などで、現状のままでは無秩序な開発が進み、居住環境の悪化を招く恐れのある地区において適切な土地利用の誘導を図るため、地方自治法に基づく総合計画、都市計画法に基づく都市計画マスタープランや地区計画、都市再生特別措置法に基づく立地適正化計画等と整合・連携を図りつつ、地区住民と行政で意見交換を経て、地区住民からの整備要望を受けて市独自に「まちづくりプラン」としてまとめています。

また、社会経済動向等によって土地区画整理事業の見直しを図った地区においても、代替手法として同様に「まちづくりプラン」を策定し、生活道路の整備を進めています。





### <和泉町地区まちづくりプランの例>

和泉町地区は、平成 5 年に土地区画整理事業の事業認可があり、事業が進められてきましたが、平成 16 年に事業の凍結が決定され、一部行われていた仮換地指定も全て取消されました。その後、地元住民との協議を経て、生活道路の拡幅・新設整備を進めていくことを記した「まちづくりプラン」を平成 25 年 3 月に策定しました。

#### ◇道路整備方針

##### 市道の整備

地区内の市道は、道路整備計画に示すとおり順次、拡幅・新設を行い、消防活動困難区域や未接道宅地を解消する。これらの市道は地区計画における地区施設に指定する。

##### 私道の整備

地区内には多くの私道が存在し、地域に密着した生活道路になっている。私道の整備には、条件により以下の 2 通りの整備方法がある。

#### (1) 市に寄附を希望し市道として整備する場合（市施行）

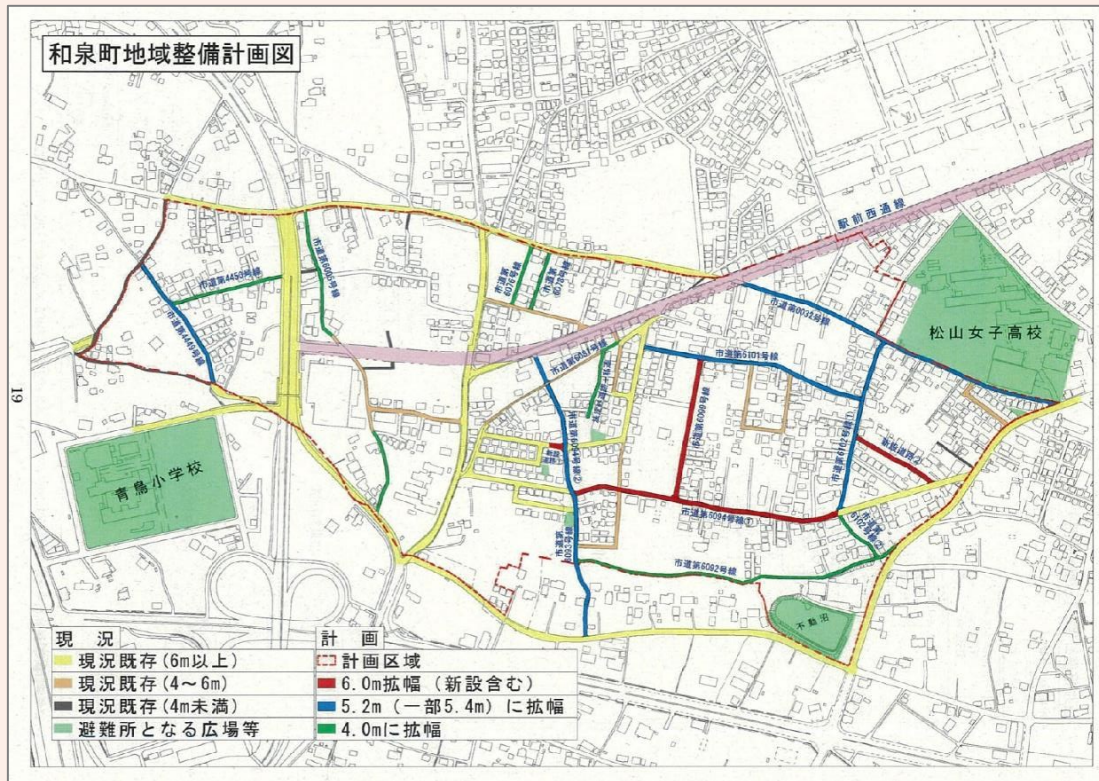
東松山市私道等採納基準に基づいて寄附をしていただく。

- ・受益戸数が 5 戸以上で生活上利用度の高いものと認められるもの
- ・境界が明確で公共座標による測量図があり、無償で寄附するもの
- ・道路の幅員が 4 m 以上確保されているもの

などの条件がある。

#### (2) 自己負担により整備する場合（個人施行）

関係権利者の協議により、建築可能な道路を整備していただく。



### 3-4 事前協議

建築行為を行おうとする場合に、建築主から特定行政庁又は確認検査機関に建築確認申請を行います。前面道路が 2 項道路等である場合にはセットバックを行うこととなる。後退用地に係る所有権の移転を行うか等拡幅整備に関する内容についても同じタイミングで確認を行う場合等には協議・調整に時間を要し、事業計画の見直し等が必要となることで、建替え計画の工期にも影響を及ぼします。

このため、特定行政庁は、建築主に対して、建築確認申請に先立って、2 項道路等に係る事前協議を求めることが有効です。実際に義務付けを行っている行政庁における条例での規定ぶりを以下紹介します。

特に、指定道路図及び指定道路調書を作成・公開していない特定行政庁の場合は、2 項道路であるか否か、道路中心線の位置がどこであるか、特定行政庁の判断を要し、確認審査報告書のタイミングで手戻りが発生してしまうという問題が生じます。これを防ぐためにも、事前協議を行うことが求められます。

○横浜市狭あい道路の整備の促進に関する条例（平成 28 年 12 月 22 日条例第 62 号）  
（抄）

（整備促進路線の指定及び廃止）

**第 8 条** 市長は、狭あい道路のうち、特に整備の促進を図る必要があると認めるものを整備促進路線として指定することができる。

2 市長は、前項の規定により指定した整備促進路線のうち、整備が完了したものと及び整備の必要がなくなったと認めるものについて、指定の廃止をすることができる。

3 整備促進路線の指定及び指定の廃止は、告示することにより行うものとする。

（協議の対象）

**第 9 条** 整備促進路線のうち、法第 42 条第 2 項に規定する道路(以下「2 項道路」という。)に接する土地において、次のいずれかの行為を行おうとする建築主等は、市長と協議しなければならない。

(1) 法第 6 条第 1 項及び第 6 条の 2 第 1 項(同法第 88 条第 1 項及び第 2 項において準用する場合を含む。)の規定に基づく確認の申請

(2) 都市計画法(昭和 43 年法律第 100 号)、法、建築基準法施行令(昭和 25 年政令第 338 号)、横浜市建築基準条例(昭和 35 年 10 月横浜市条例第 20 号)及び横浜市地区計画の区域内における建築物等の制限に関する条例(平成 3 年 12 月横浜市条例第 57 号)の規定に基づく認定又は許可の申請のうち、規則で定めるもの

2 整備促進路線のうち、2 項道路に接する土地において整備行為を行おうとする関係権利者で、第 14 条第 2 項又は第 16 条第 1 項の規定による申請(以下「補助金交付等の申請」という。)を行おうとするものは、市長と協議しなければならない。

3 整備促進路線のうち、2 項道路以外の道路に接する土地において第 1 項第 1 号の確認の申請、同項第 2 号の認定若しくは許可の申請又は整備行為(以下「確認申請等」という。)を行おうとする建築主等で、補助金交付等の申請を行おうとするものは、市長と協議しなければならない。

4 整備促進路線以外の 2 項道路のうち、次のいずれにも該当する道路に接する土地において確認申請等を行おうとする建築主等で、補助金交付等の申請を行おうとするものは、市長と協議しなければならない。

(1) 道路とその道路に接する土地との境界が確定している道路であること。

(2) 道路法(昭和 27 年法律第 180 号)第 2 条第 1 項の道路であること。

(3) 規則で定める要件に該当する道路であること。

5 整備促進路線以外の狭あい道路のうち、規則で定めるものに接する土地において確認申請等を行おうとする建築主等で、補助金交付等の申請を行おうとするものは、市長と協議しなければならない。

6 市長は、必要があると認めるときは、整備促進路線に接する土地の関係権利者に対し、整備行為について協議を申し入れることができる。

7 前項の規定による申入れを受けた関係権利者で、補助金交付等の申請を行おうとするものは、市長と協議しなければならない。

（協議の手続）

**第 10 条** 前条の協議は、次に掲げる事項について行うものとする。

(1) 後退用地等の範囲に関すること。

(2) 後退用地等の舗装及び管理を実施する者に関すること。

(3) 後退用地等の権原に関すること。

(4) 整備行為に係る補助金に関すること。

(5) その他市長が必要と認める事項

2 市長は、前項各号に掲げる事項のうち、不要と認めるものに係る協議を省略することができる。

3 前条の協議は、確認申請等のいずれかを行おうとする日(これらのうち 2 以上に該当する場合は、最も早いものを行おうとする日)の 30 日前までに行わなければならない。

4 市長は、前条の協議が開始された後、規則で定める期日までに協議を成立させるよう努めるものとする。



## (1) 協議の対象

協議を行う対象について、指定道路調書を作成・公開していない特定行政庁においては、前述のとおり建築主が前面道路の中心線や後退位置を把握することができないため、拡幅を行う必要のある全ての路線を対象とする必要があります。一方で、前提の道路情報が公開されている場合においては、同様に全ての路線を協議対象にするほか、重点路線、居住誘導区域内の2項道路など、整備の内容について特定行政庁が整備を促進したい路線のみを対象とする方法も考えられます。このような場合には、条例による義務付けのほか、要綱への規定による運用とすることも考えられます。

協議を行う者については、建築主が地方公共団体の長あてに協議する旨を規定することとなりますが、路線型で整備を行うことを念頭に建築主又は地方公共団体が関係権利者に協議を行うことができる旨を規定することも想定されます。

路線型で拡幅整備を実施する場合には、当該路線の関係権利者全ての同意を得る必要があります。建替え等を行おうとする建築主において関係権利者の同意を得たうえで地方公共団体と協議を行うケース、自治会や学区単位で権利者全員が希望し地方公共団体と協議を行うケース及び路線単位での計画的な拡幅整備を念頭に地方公共団体から周辺の権利者に協議を行うケースが考えられます。

## (2) 協議事項

事前協議では「道路中心線の位置」や「後退部の整備内容」、「支障物の撤去状況」について協議を行う必要があることから、一般的には以下の内容についての申告を求めています。

このほか、各特定行政庁において把握すべき情報があれば、適宜その内容を含めた様式を定め、公表する必要があります。

拡幅位置・ 権利関係	法第 42 条第 2 項の該当・非該当
	境界確定の有無
	相続登記の未了や抵当権の設定等の所有権以外の権利設定の有無
	後退線・中心線の位置
	後退方法（中心後退・一方後退）
	後退用地の管理方法（寄附・無償使用・自己管理）
拡幅整備の 内容	支障物件の内容、規模（高さ・長さ・数量等）
	除却・整備の時期
	工事内容
自主整備/ 管理の内容	自主後退の有無
	舗装内容（アスファルト・コンクリート・その他／縁石設置の可否）
	後退杭支給本数

## (3) 協議の手続き

事前協議は、協議の記録が残るように書面を通してやりとりをする必要があり、協議書の様式を定めて公表し、申請者側から予め協議事項の内容を記した様式の提出を受けたのちに協議を実施します。

G I S等に紐付けし電子的に保存・管理することを考慮すると、建築主からの様式の提出は電子データを推奨することが重要です（これに伴い、特定行政庁側としては、電子的に提出を受けられる環境を整える必要があります）。

### 3-5 周知・広報の活動

狭あい道路の拡幅等整備は、狭あい道路を有する地域、前面道路が狭あい道路となっている土地の所有者からの理解や協力の下に進められます。事業の必要性や事業を進めることによるメリット・効果について広く周知・広報することで、事前協議や地域との合意形成がよりスムーズになります。

建築主自身が実施しなければならない事項と、行政が実施もしくは代行することができる事項、補助金等により支援できる内容を明示することで、事業に協力するハードルが下がると想定されます。また、2-4(1)(2)に記載した庁内の関係部局等と連携のうえ、チラシやパンフレットに関係部局の役割分担や相談窓口について記載することで、建築主が混乱せずに適切な相談先に向かうことができ、建築主と行政間の手続きをスムーズに行うことができます。

各地域では、以下のように事業の概要等を記したチラシやパンフレットの作成、HPでの事業の実施状況（対象路線、実施期間、計画目標等）の発信、地域に向けた説明会やワークショップ、まちづくり勉強会の実施など、効果的な周知・広報の活動が進められています。

#### 【PR・解説動画の作成・公開の例】

視聴する市民にわかりやすく、親しみやすいものにすることが大切です。

同内容でも紙で配付する PR と比較して、インターネット上では設置されている場所に行かずとも閲覧することができます。将来所有者になる子供たちや相続を考えるお年寄りも目にする機会があるため、細かい制度の内容よりも整備の目的や効果をわかりやすく説明しておくことが効果的です。

#### 動画を作成しインターネットで公開・DVDの貸出を行った例（愛知県岡崎市）

##### <動画内容>

##### オープニング

狭あい道路に面した土地に家を建てようとするオカザえもんが、市役所の住環境整備課へ狭あい道路について相談に来た場面



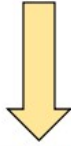
##### 1 狭あい道路とは

- ・ 建築基準法第42条第2項道路
- ・ なぜ後退が必要なのか。



## 2 狭あい道路のデメリット

- ・災害時（火災）に緊急車両（消防車）が進入できない。
- ・日常生活に不便する（ゴミ収集や配達の手車進入困難等）。
- ・災害時の避難経路が塞がれてしまう。



## 3 後退用地の管理方法について

- ・自主管理とは。
- ・自主管理の場合に土地所有者が行うこと。禁止行為や努力義務の内容説明。



## 4 寄附とは

- ・寄附のメリットの説明。
- ・路線整備について。



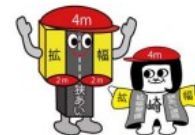
## 5 まとめ

- ・オカザえもんが後退用地寄附を自らの意思で決定する。
- ・新築後に建築指導課へ説明のお礼の手紙。



令和2年4月24日から、狭あい道路整備をPRするキャラクター「カクフックン」が誕生しました。

狭あい道路拡幅整備事業について幅広い世代の皆さんにわかりやすく説明するよう、岡崎市を代表するキャラクターであるオカザえもんコラボレーションし、今後のイベントや広報媒体等にたくさん登場する予定です。



出典：岡崎市提供資料

狭あい道路拡幅整備推進広報番組,岡崎市

<https://www.city.okazaki.lg.jp/1100/1184/1175/p024163.html>

狭あい道路拡幅整備PRキャラクター「カクフックン」イラスト使用方法,岡崎市

<https://www.city.okazaki.lg.jp/1100/1184/1175/p026188.html>



**【チラシ・パンフレットの配布の例】**

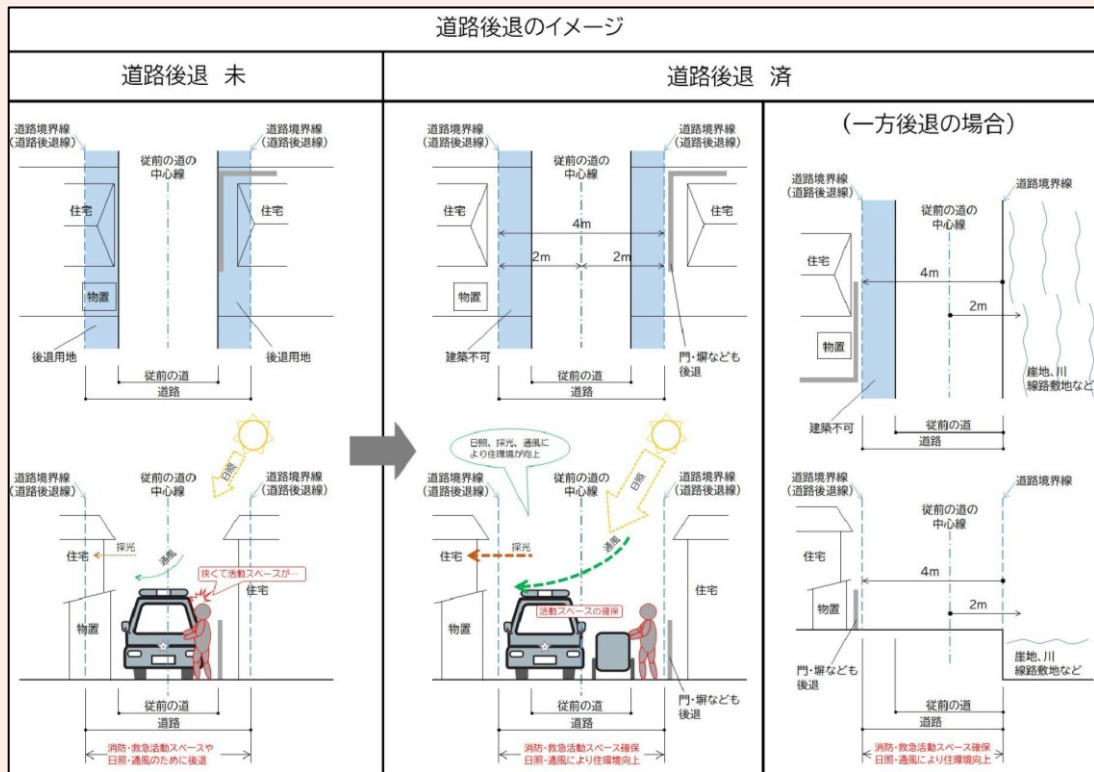
窓口や各公共施設、個別訪問等を実施する際に広く住民に配布するため、デザインにも配慮し、視覚的にわかりやすい内容とすることが大切です。

一方で、建築確認や道路協議の窓口で配布するものについては、簡易的に事業概要や手続きフロー等を示したチラシと事前協議事項や補助金の適用条件等も解説したパンフレットを併用し、あわせて案内することで、手続が必要である認識の拡大を図ることができます。

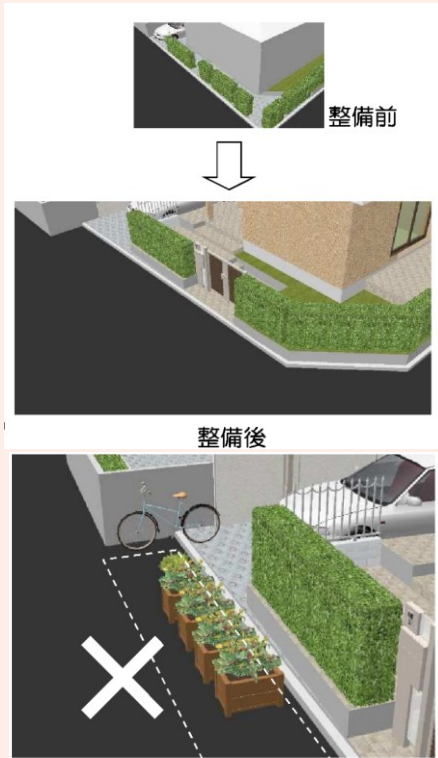
また、重点的に整備する路線や地区を定めている場合には、事業の対象地域全体に向けた媒体と、重点整備地区のみを対象とした媒体を分けて作成することも、より早急に整備優先度の高い地区・路線について啓発を行い、機運を醸成するために有効です。

<p><b>狭い道路の危険や拡幅整備の必要性をイラストで訴求（東京都練馬区）</b></p> <p>狭い道路等を、安全・安心のために、拡げ、安んずる。</p> <p>すみ切りがないと、車前は曲りづらい！</p> <p>すみ切りがないと、見通しが悪く、事故が起きやすい！</p> <p>狭い道路等には、大型車は入りづらい！</p> <p><b>狭い道路等</b></p> <p>練馬区では、建築基準法（昭和25年法律第201号。以下「法」といいます。）第42条第1項第3号、法第42条第1項第5号、法第42条第2項による道路および法第43条第2項第2号が適用できる道または、通路などで、当該道路、道または通路の幅員もしくはすみ切りが確保されていないものを『狭い道路』、狭い道路と東京都建築安全条例第2条第1項による空地を『狭い道路等』と呼びます。</p> <p><b>狭い道路拡幅整備事前協議</b></p> <p><input type="checkbox"/> 狭い道路等に接して建築行為等をする場合</p> <p><input type="checkbox"/> 建築行為等を伴わず、狭い道路の拡幅整備を希望される場合</p> <p>狭い道路拡幅整備事前協議の申請をお願いします。</p> <p>※法第43条第2項第2号が適用できる道または通路のみに接して建築行為等を行う場合を除きます。</p>	<p><b>整備後のイメージを同じイラストを用いて比較（東京都三鷹市）</b></p> <p><b>寄附の場合</b></p> <p>寄附いただいた後退用地にL形側溝を移設します。将来的に広い道路が出来上がります。</p> <p><b>自主整備の場合</b></p> <p>L形側溝の後退整備が原則ですが、最低限、申請者が塀などを後退線まで下げることがあります。また、緑石等による後退位置の明示も必要です。</p> <p><b>無償貸付の場合</b></p> <p>無償貸付にご協力いただいた後退用地にL形側溝を移設します。将来的に広い道路が出来上がります。</p>
--	---

拡幅整備のビフォー・アフターを図面とイラストで比較 (青森県八戸市)



拡幅整備のビフォー・アフターや管理についてCG画像で比較 (青森県八戸市)



促進地区と一般地区で別々にパンフレットを作成 (千葉県市原市)

みなさまのご理解とご協力で  
安全で良好な生活環境づくり

**狭い道路後退用地整備事業**

市原市

みなさまのご理解とご協力で  
安全で良好な生活環境づくり

**狭い道路後退用地整備事業  
～整備促進地区～**

市原市

**狭い道路後退用地整備事業の概要**

この事業は、幅員4m未満の狭い道路に隣する後退用地の活用(後退)を促すために実施している事業です。

**1. 事業の目的について**

- 道路の拡幅・整備
- 道路境界線の明確化
- 道路の安全・安心
- 道路の美観・景観の向上
- 道路の防災・防犯の向上

**2. 事業の進め方について**

- 事業の進め方
- 事業の進め方
- 事業の進め方
- 事業の進め方

**3. 事業の進め方について**

- 事業の進め方
- 事業の進め方
- 事業の進め方
- 事業の進め方

**整備促進地区における狭い道路後退用地整備事業**

この事業は、幅員4m未満の狭い道路に隣する後退用地の活用(後退)を促すために実施している事業です。

**1. 事業の目的について**

- 道路の拡幅・整備
- 道路境界線の明確化
- 道路の安全・安心
- 道路の美観・景観の向上
- 道路の防災・防犯の向上

**2. 事業の進め方について**

- 事業の進め方
- 事業の進め方
- 事業の進め方
- 事業の進め方

**3. 事業の進め方について**

- 事業の進め方
- 事業の進め方
- 事業の進め方
- 事業の進め方

【説明会開催の例】

狭い道路拡幅整備事業を重点的に実施する路線や地区、路線型で一斉に拡幅整備を実施することを検討する地区などにおいて、関係する住民に事業の必要性や概要を理解してもらうために、説明会等を開催することも有効です。

集中的に防災性の向上に取り組む地区における開催例（東京都練馬区）

ワークショップを開催（令和2年12月）

地域住民と防災まちづくりに関する情報提供、意見交換を行うため、防災まちづくりワークショップを開催しました。令和2年12月の第1回ワークショップでは、防災まちづくりアンケートの集計結果を踏まえ、「地域の心配事と避難路」というテーマでグループワークを行いました。地域の皆さまとの関連な意見交換、参加者同士の情報共有をさせていただくことができました。ご参加いただいた皆さま、真にありがとうございました。なお、2月に予定していた第2回ワークショップについては、新型コロナの感染状況に鑑み、会合形式での開催は中止することとしました。参加予定者の皆さまには、説明資料等を送付するとともに、参加者アンケート等によりご意見をいただきました。



田柄地区 <12月20日>



富士見駅南側台地区 <12月5日>



下石神井地区 <12月11,12日>

オープンハウス（パネル展示等）を開催（令和2年7月）

地域の皆さまに、防災まちづくり事業の概要や道路、建物等の状況、助成制度等の情報を広くお知らせするため、オープンハウス（パネル展示、担当職員による説明等）を開催し、大勢の方々にご参加いただきました。



田柄地区 <7月12日・13日>



富士見台駅南側地区 <7月17日・18日>



下石神井地区 <7月10日・11日>

計 10 回のまちづくり勉強会を実施（兵庫県加西市）

**北条市街地住環境整備**  
**北条12区まちづくりニュース**  
 平成26年9月5日 発行  
 加西市都市整備部都市計画課

**第1回まちづくり勉強会を開催しました!!!**

北条市街地は、北条鉄道や神姫バスの乗り場近くに、大型商業店舗も隣接することから、大変便利な地域です。しかしながら現在の市街地は、閉店した店舗や空き家、空地が多く、高齢化により人口減少が進行しています。

**■北条市街地の現状**

1. 空き家の対策  
地区内は木造家屋の密集市街地で老朽化した家屋や空き家が多く、人口減少と高齢化により、適切な維持管理が困難になっています。
2. 狭い道路（幅員4m未満の道路）の対策  
地区内の道路は全般的に狭く、緊急車両が進入できない4m未満の道路（狭い道路）が多数あり、防災上の問題があります。

そこで、空き家、狭い道路という課題を解決し、住環境整備を図るために、住民の皆様とまちづくりを考えることを目的に、「まちづくり勉強会」を開催しました。

日時 平成26年9月5日（金） 19時30分～  
 場所 アスタアがさいホール  
 対象 北条12区長及び職員  
 内容 北条市街地住環境整備の内容

**■閉会あいさつ**

**西村市長**  
 「市の将来を北条市街地住環境整備に託し」  
 北条市街地は、狭い道路と高齢化による空き家の増加で、町の活気が減っています。私は、加西市の将来が北条市街地住環境整備にかかっていると考えています。町が一層元気に活動していくために、元気なまちづくりを実現する必要があると考えています。しっかりと進めていきたいと思っています。町民の皆さんがまちづくりを住民の皆様のご協力で行ってほしいです。

**松尾北条地区代表区長**  
 「行政と地域住民の協力」  
 北条市街地は木造住宅が密集し、道路も狭いのが現状です。特に、少子高齢化で若年層が多く、空き家や老朽化した家も多く建ちあがっています。火災等の災害時に緊急車両が入れないのが現実です。可能な限り一歩ずつですが、今こそ行政と地域住民の協力が力を合わせ、元気な北条市街地を目指します。

**■北条市街地住環境整備の説明**

■市街地住環境整備は、空き家対策と併せ、狭い道路の整備を図るもので、住民の皆様のご協力が必要です。

そこで、行政から皆様のご協力を支援するために、助成制度案を提案しました。

1. 空き家の種類について  
→助成対象を創設します

2. 狭い道路の整備について  
→セトバック部分全面整備  
→着払いした土地について  
→奨励金制度を創設します

■助成制度案の内容  
 助成制度案の内容は次のとおりです。  
 1. 空き家の種類を創設  
→建物区分の1区分（上層を決定）  
 2. セトバック用地に対する奨励金  
→セトバック用地に着払いした方には、北条のまちづくりに対し、奨励金を支払います。

■平成26年度から、北条は5つの町、加西市、西宮市、豊中市、東淀川市、東成市を先行地域として、住環境整備に取り組んでいます。

**■ご質問への答え**

まちづくり勉強会では、多くの方からご意見をいただきました。

A1 自身の意見ではなく、次世代に北条市街地の将来を託すという意識で、ご協力をお願いします。

A2 次世代とは、自分の子供だけでなく、北条市街地に生まれる次世代を指して考えています。

A3 長屋のうちの1棟が空き家になっている場合、隣接はできるでしょうか  
 隣接の法規制では、狭い道路に対して家を建て、AAとすると、必ずセトバックが必要ですが、セトバック用地は建物、門扉等の設置はできません。

A4 セトバック部分を管理した場合は、敷地が狭くなります  
 AAとすると、必ずセトバックが必要ですが、セトバック用地は建物、門扉等の設置はできません。

A5 市の事務としては無償で整備していませんので、後発は難しいです。  
 セトバック用地には建物だけでなく門や塀も設置は出来ませんが、商業に設置されている住宅があることは認識しています。  
 セトバック部分の所有者を市に渡し、道路整備を徹底して、道路を広くした上で進めています。

A6 セトバック部分の土地にブロックの塀を設置されたらはどうなるでしょうか  
 市の専らセトバックの対象となりますが、今すぐには難しいと見えます。

**■閉会あいさつ**

松尾北条12区代表区長  
 「住みよきまちづくりの実現に向けて」  
 住環境整備は行政だけではできない、行政と住民の協力が不可欠です。行政は行政の役割を、住民は住民の役割を、一緒に進めていきたいと思います。住みよきまちづくりの実現に向けて、皆さまのご協力をお願いします。

第2回まちづくり勉強会のご案内  
 住環境整備の行政内・外部、住民、町民等に対する情報提供、意見交換の場です。  
 日 時 平成26年10月3日（日） 19:30～  
 場 所 アスタアがさい3階 市民ホール  
 内 容 ・市街地住環境整備の行政内・外部、住民等に対する情報提供  
 ・住民の意見交換  
 ・行政の支援について  
 ・住環境整備の場について



## 3-6 事業制度の構築

### (1) 規定類

狭あい道路の拡幅等整備に係る道路後退や、後退用地の整備、買取・寄附・無償使用承諾等による用地の確保、整備後の道路空間の維持について、義務付けを含め実効性を担保するためには条例を制定します。また、土地所有者に対して補助金等による支援を行うためには、交付等に係る手続きに係る要綱・要領等を定める必要があります。

また、狭あい道路の拡幅に係る手続を全般的に規定しているもののほかに、以下のような特定の事項について詳細に規定する要綱・要領を定めます。

- 後退用地の整備に係る規定する指導要綱
- 後退用地の寄附について規定する寄附要綱

### (2) 規定する内容

全国の各地方公共団体が狭あい道路の拡幅等整備に係る条例や要綱・要領（以下「条例等」という。）で規定している内容を示します。必ずしも全ての項目を規定する必要はなく、後退用地の取扱いの違いや補助制度の有無により必要な内容は変わるため、地域の実情に応じて規定する項目を検討します。

事業の目的・対象等	<p>冒頭にて「目的」、「用語の定義」を規定することが想定されますが、当該条例等が適用されるのか否かを明確にするため、あわせて「適用範囲」を規定することが望ましいです。「適用範囲」では、事業の対象とする区域（都市計画区域や市街化区域など）や行為（確認申請が必要な行為など）について規定する必要があります。</p> <p>また、重点地域や重点路線を設定する場合には、当該地域や路線の定義、指定の基準等又はどの地域、路線が当該地域や路線に該当するかのいずれかを規定します。</p> <p>なお、詳細について別途要綱等で定める場合、整備の指導に係る要綱では「道路拡張基準」、寄附に係る要綱では「寄附採納の基準・要件」などを規定することが考えられます。</p>
責務・役割	<p>狭あい道路の拡幅等整備に関わる者に対する責務や役割について規定し、明確化する必要があります。必ず規定すべき対象者として、行政（市区町村長）、建築主、所有者が挙げられます。このほか、特定行政庁として、指定確認検査機関の責務を規定したり、代行を念頭に設計者等に責務を規定したりすることも考えられます。</p>

<p>事前協議</p>	<p>3-3で記載したように事業の実施に先立って事前協議を行う場合には、協議の内容や手続等について条例等で規定する必要があります。義務付けとする場合には、条例での規定が必要です。以下のような協議の変更や取下げのための手続等の規定については、同一の条例等へ規定する方法のほか、詳細な事項については別途要綱等で定める方法も考えられます。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 事前協議（協議の申出、協議事項、提出書類等）</li> <li>➤ 協議の受理等</li> <li>➤ 事前協議の取下げ（中止）</li> <li>➤ 協議結果通知</li> <li>➤ 協議内容の変更</li> </ul>
<p>後退線・境界の確定・測量・分筆・登記</p>	<p>後退用地については、後退線・境界を確定し、後退整備を行う土地の範囲や面積、寄附を受ける場合にあっては、寄附受け対象の土地の範囲や面積を明らかにしておく必要があります。また、寄附を受けるにあたっては、土地の権利関係を整理する必要があります。これらを行うための測量・分筆・登記をどのように実施するかという点についても規定しておくことと事業の調整がスムーズに進みます。</p>
<p>整備・工事・管理</p>	<p>上記の測量・分筆・登記と同様に、後退用地を拡幅する整備・工事・管理をどのように実施するかという点についても規定しておくことと事業の調整がスムーズに進みます。特に、自主整備とする場合に、舗装の方法について特定の方法（砂利敷ではなくアスファルト敷にしてほしい等）に限る場合には、その旨を規定する必要があります。反対に、地方公共団体において工事を行う場合には、どの段階の工事までは所有者が実施し、どの段階以降を地方公共団体で実施するのか（例えば舗装支障物の撤去は所有者にて実施、舗装は地方公共団体など）の別を明確にする必要があります。</p> <p>また、管理については、寄附受けや無償使用承諾の場合には、後退用地を道路区域に編入し、地方公共団体が管理を行うこと、自主管理による場合には、支障物の設置に係る制限又は後退用地の機能保全に係る誓約書の提出、後退杭等を設置等の後退線の明示についてそれぞれ規定することが考えられます。</p>
<p>補助対象</p>	<p>自主整備において要する費用の一部を補助する場合や、寄附受け・譲渡にて奨励金の交付・固定資産税評価額相当での買取等を行う場合には、交付・買取の対象や交付率、交付の要件を要綱に規定する必要があります。</p>
<p>免税措置</p>	<p>後退用地が民間所有の場合について、公共の用に供する道路として固定資産税や都市計画税を非課税とする場合には、2-3(3)3)にて記載したとおり、総務省の通達にて「利用状況の把握のため必要があると認められる場合には、条例により申告義務を課することが適当」とされていることから、申告を要すると判断する場合には条例に規定する必要があります。</p>
<p>その他事項</p>	<p>各手続きに要する書類の様式も各条例・要綱において規定する必要があります。</p>

# 第 4 章



---

## 資料編

---



## 第4章 資料編

### (1) 地方公共団体の取組事例

本編を通して、安全な市街地を形成するためには路線単位での取組が有効である旨（第1章1-4(1)2）や、重点地域や重点路線を選定し重点路線から優先的に整備等を進めることが重要である旨（第3章3-2）を記載したところ、これらの観点で取組をすすめている地方公共団体等の事例を紹介します。

#### 滋賀県大津市

日常生活における利便性の向上及び地域の防災機能の強化を図るべく、生活道路を幅員4m以上に拡幅するため、個別型の対応に加えて学区単位の地元の要望に基づき路線型での対応にも取り組んでいます。寄附により公共取得管理となる場合は支障物の撤去・移設に対して、自主整備の場合は舗装工事・縁石設置に対してそれぞれ助成金が交付されます。

#### 埼玉県東松山市

市街化区域内を対象に、自治会からの要望により設定した路線等について路線型での対応に取り組んでいます。支障物の撤去・移転や後退用地・隅切り用地の寄附に係る補償金の制度を設けているほか、寄附の場合の測量・分筆登記は市において実施しています。

#### 東京都練馬区

密集事業を実施している地区以外で優先的に防災性の向上に取り組む地区を「防災まちづくり推進地区」を指定し、当該推進地区内において主要な避難路のほか、改善が必要な路線として、ブロック塀の倒壊等により塞がる懸念がある「閉そく防止路線」や、幅員4m未満で拡幅が必要な「狭あい道路拡幅促進路線」を設定し、取組を実施しています。支障物の撤去・移転に対する助成金や隅切り用地の寄附に係る奨励金の制度を設けているほか、寄附の場合の測量・分筆登記は区において実施しています。

#### 東京都杉並区

東京都の防災都市づくり推進計画や区で実施した地震被害シミュレーションの結果をもとに「整備地区」を設定し、当該地区内や特定緊急輸送道路・緊急輸送道路である都道に接続している2項道路、生活安全上拡幅が必要な2項道路等を「重点整備路線」として指定し、取組を実施しています。重点整備路線・整備地区内の建替えを伴わない拡幅整備に対しては、支障物の撤去・移転や擁壁工事、申請手続きに要する費用に対する助成金や隅切り用地に係る奨励金の制度を設けています。

#### 沖縄県那覇市

寄附に応じていないという特徴的な地方公共団体である一方、民間の自主整備に対してアスファルト舗装整備費に対する助成金や隅切り用地に係る奨励金の制度を設けることで取組を促進している事例として紹介しています。

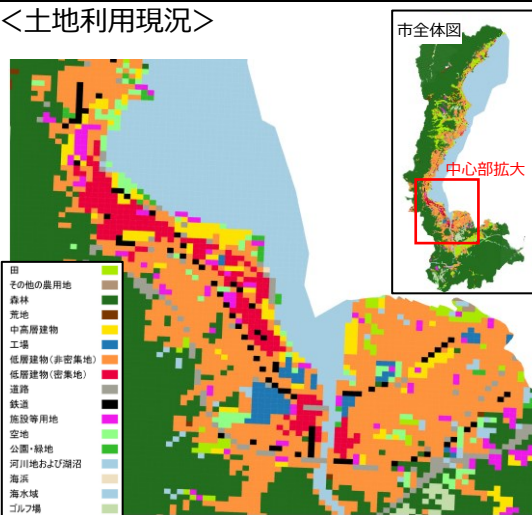
いずれの地方公共団体の事例についても、詳細は次ページ以降を参照ください。

## 滋賀県大津市

### <狭あい道路の現状>

人口	約 345 千人
高齢化率	約 27.0%
人口密度(可住地面積 1k m <sup>2</sup> 当たり)	約 2,772 人/k m <sup>2</sup>
4m 未満の道路に接する住宅戸数/住宅総数(割合%)	40,980 戸/138,900 戸 (約 29.5%)
市街地の成り立ちと狭あい道路整備の方向性	<p>市の中心部が旧市域で、市町村合併によって東西南北に市域を拡大させてきた。市道認定の沿革を紐解けば、平成 6 年頃まで市民の利便性向上と福祉重視の観点から、幅員 4m 未満の道路であっても道路敷きの権原が確保できれば、その大半が市道として認定されてきた。その結果、狭あいな市道が市内全域に多く存在していることが確認できる。</p> <p>大津市では、日常生活における利便性の向上及び地域の防災機能の強化を図るために、「生活道路」を幅員 4m 以上に拡幅するため、1 敷地単位で進める「生活道路拡幅整備推進事業」に加えて、地元(学区)の要望に基づき路線単位で進める「狭あい道路整備促進事業」を行っている。</p>

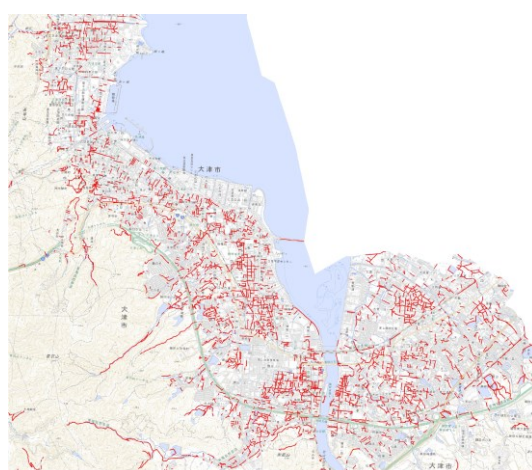
### <土地利用現況>



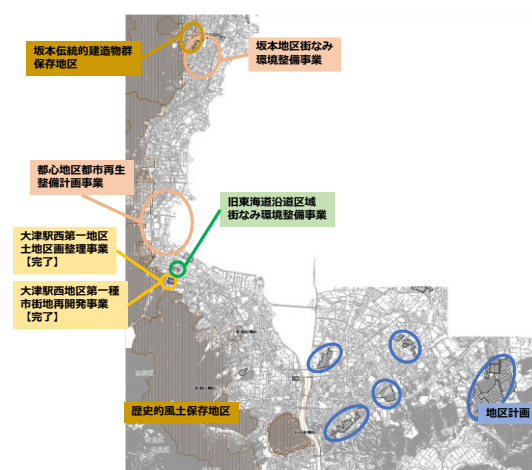
### <航空写真>



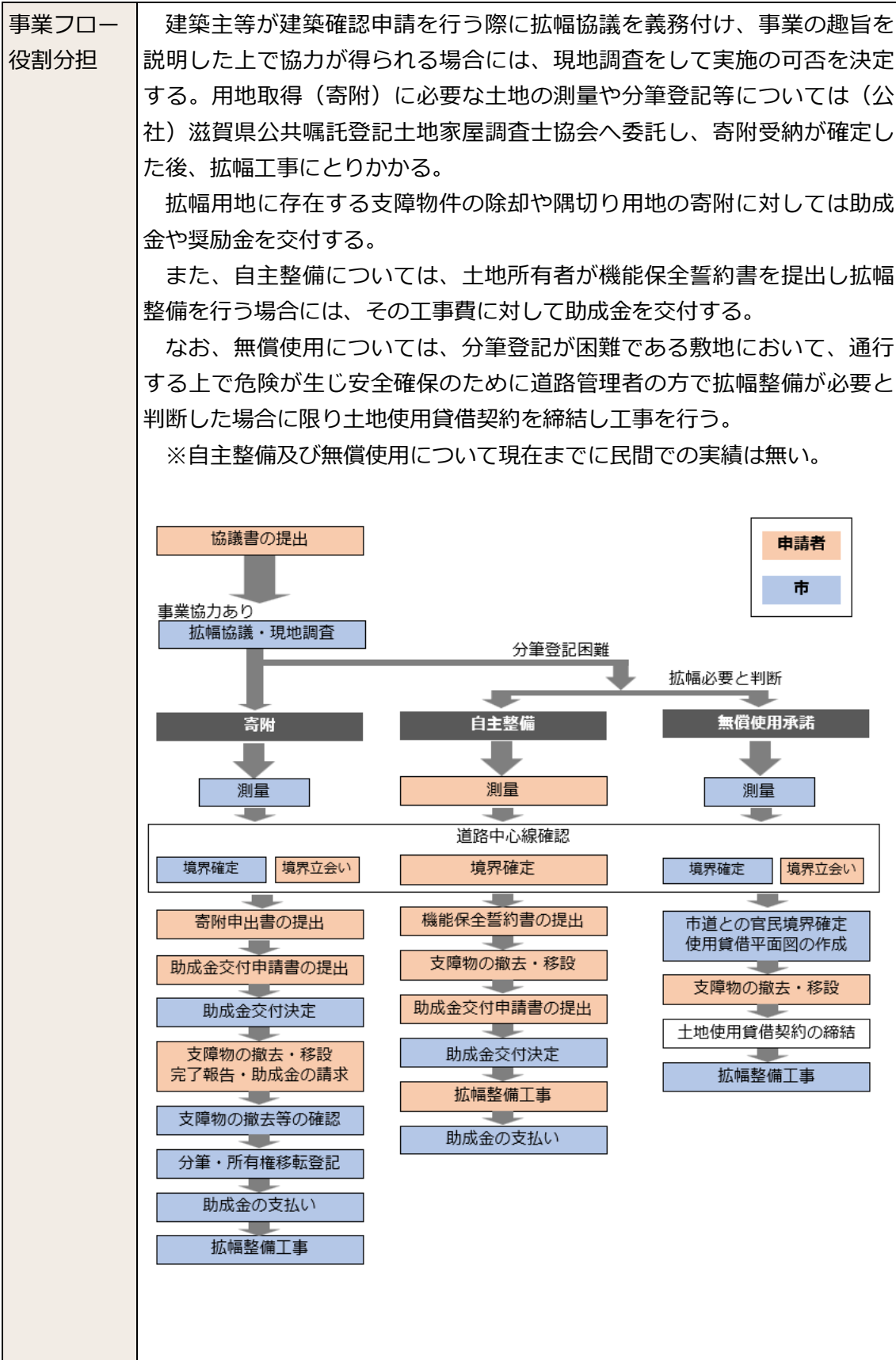
### <幅員 4m 未満の道路の状況>



### <主な事業・計画>



<b>&lt;事業制度の概要&gt;</b>			
事業手法	個別型(生活道路拡幅整備推進事業)		
担当課	都市計画部建築指導課		
対象にしている狭あい道路の種類	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 建築基準法第 42 条第 2 項に規定する道路</li> <li>■ 幅員 4m 未満の道路で複数の居住用の建物の敷地に隣接している道路</li> </ul> ※上記の内、市道認定を受けている道路に限る		
後退用地の管理	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 寄附(公共取得管理)</li> <li>■ 登記処理ができないが、道路管理者が通行する上で市民の安全を確保するために市道への編入が適当と判断した場合に限り無償使用承諾(公共管理)を認める ※使用貸借契約を締結</li> <li>■ 拡幅整備には同意しているが寄附を得られない場合は、拡幅整備、維持管理まですべてを行う自主管理(民間管理)の選択が可能 ※機能保全誓約書を提出</li> </ul>		
費用負担 (助成金・奨励金)	費目(対象)		金額
	寄附	測量・分筆・登記費用	※1 建築主等につき上限 200 万円
		支障物件の撤去・移設費用	※次頁別表参照
		隅切り用地奨励金	固定資産税路線価(円/㎡)×面積
	自主整備	舗装工事費	2,700 円/㎡
縁石設置費(敷地と拡幅用地の境界への設置)		3,200 円/m	
税に関する措置	無償使用	市税規則第 49 条第 8 号に該当するため減免	
	自主整備(管理)	市税規則第 49 条第 16 号に該当するため減免可能(ただし、現況が一般交通の用に供する道路であること)	



別表 用地寄附に伴う支障物件の撤去等に係る助成金

支障物件	工事の種類	内 容		単 位	金 額
門、塀等	撤去費	拡幅用地等にある門、塀等を除却する費用 (H $\geq$ 0.50mで適用)		1 m当たり	8,600円
					基礎部分を含まない場合は 1,900円
	移設費	拡幅用地等にある門、塀等を当該拡幅用地等と一体で利用していた敷地の一部に移設する費用 (H $\geq$ 0.50mで適用)	従前の門、塀等を再使用する場合	1 m当たり	5,000円
			新たな門、塀等を設置する場合	1 m当たり	15,200円 基礎部分を含まない場合は 3,500円
柵	撤去費	拡幅用地等にある柵を除却する費用		1 m当たり	1,400円
					基礎部分を含まない場合は 800円
	移設費	拡幅用地等にある柵を当該拡幅用地等と一体で利用していた敷地の一部に移設する費用	従前の柵を再使用する場合	1 m当たり	3,900円
			新たな柵を設置する場合	1 m当たり	7,100円 基礎部分を含まない場合は 4,900円
樹木	撤去費	拡幅用地等にある樹木を除却する費用		低木1本当たり	600円
				中木1本当たり	1,400円
				高木1本当たり	13,100円
	移植費	拡幅用地等にある樹木を拡幅用地等と一体で利用していた敷地の一部に移植する費用		低木1本当たり	800円
				中木1本当たり	1,700円
				高木1本当たり	15,500円
擁壁	撤去費	拡幅用地等にある擁壁を撤去する費用 ※C Bは擁壁の単価を適用しない。 （「門、塀等」の単価を適用する。）	高さ 0.5m以上 1.0m未満	1 m当たり	4,700円
			高さ 1.0m以上 1.5m未満	1 m当たり	11,400円
			高さ 1.5m以上	1 m当たり	14,100円
	移設費	拡幅用地等にある擁壁を拡幅用地等と一体で利用していた敷地の一部に移設する費用（従前の擁壁を再使用できず、新たな擁壁を設置する場合を含む。） ※C Bは擁壁の単価を適用しない。 （「門、塀等」の単価を適用する。）	高さ 0.5m以上 1.0m未満	1 m当たり	11,000円
			高さ 1.0m以上 1.5m未満	1 m当たり	26,700円
			高さ 1.5m以上	1 m当たり	38,600円
下水道管	移設費	拡幅用地等にある下水道管を拡幅整備に支障のない位置（深さ800mm）に移設する費用		1 m当たり	8,900円
公共汚水樹	移設費	拡幅用地等にある公共汚水樹を拡幅用地等と一体で利用していた敷地の一部に移設する費用		1 箇所	14,900円
水道管	移設費	拡幅用地等にある水道管を拡幅整備に支障のない位置（深さ800mm）に移設する費用		1 m当たり	3,400円
量水器	移設費	拡幅用地等にある量水器を拡幅用地等と一体で利用していた敷地の一部に移設する費用		1 箇所	23,000円
ガス管	移設費	拡幅用地等にあるガス管を拡幅整備に支障のない位置（深さ800mm）に移設する費用		1 m当たり	3,700円

事業手法	路線型(狭あい道路整備促進事業)	
担当課	建設部道路建設課	
対象にしている狭あい道路の種類	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 地元(学区)から拡幅整備の要望のあった路線</li> <li>※ 地元で所有者から寄附の合意を得ている場合に限る</li> </ul>	
後退用地の管理	■ 寄附（公共取得管理）	
費用負担 (助成金・奨励金)	費目(対象)	金額
	測量・分筆・登記費用	※ 公共が実施
	支障物件の撤去・移設費用	なし
	隅切り用地奨励金	なし



<b>&lt;事業の円滑な実施・促進&gt;</b>	
事業の実施体制	
実態把握と情報の管理	<p>建築基準法上の道路種別を把握するため、平成 19 年に建築基準法施行規則等の一部を改正する省令が公布されたことに伴い、平成 21～26 年度ごろにかけて市内全域の現地調査（委託）等を行った。現在は、当該調査結果を GIS 上に反映し、道路種別の情報の他、各課の業務に必要な情報が整理された全庁共通のシステムとして運用している。</p> <p>情報は権限が付与された所属で都度更新されており、学区要望で拡幅整備された路線についても道路部局から情報を得て、建築指導課で道路種別変更等の更新を行っている。</p> <p>建築指導課では、他課に比べてより詳しい情報を更新・閲覧する権限が付与されており、道路幅員を調べた道路調査資料や道路台帳、建築計画概要書などの情報の他、狭あい道路関係では、拡幅協議の記録、道路中心線の確認書類等を更新・閲覧することが可能となっている。</p>
優先的に取組むべき市街地及び路線の選定	-
事前協議	<p><b>【協議内容】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ 拡幅協議対象地の住居表示／地番</li> <li>■ 生活道路の名称・種別(2 項道路指定の有無)</li> <li>■ 道路幅員</li> <li>■ 確認申請の予定時期</li> <li>■ 生活道路の拡幅整備(事業への協力意向、対象への該当有無)</li> <li>■ 拡幅用地及び隅切り用地の寄附(寄附／寄附せず自主管理とする)</li> <li>■ 拡幅整備の支障となる物件等の有無 ※寄附の場合のみ</li> <li>■ 支障物件の内容等 ※寄附の場合のみ</li> <li>■ 拡幅整備予定面積／拡幅整備の内容(舗装、縁石の設置可否) ※自主管理の場合のみ</li> <li>■ 建築工事予定期間(着工～完成予定)</li> </ul> <p><b>【提出書類】</b> ※協議書以外 位置図／配置計画図(縮尺 1/250 程度で、道路幅員、道路中心線、道路拡幅線及び支障物件の位置を表示したもの)／委任状(代理人に拡幅協議を委任する場合)</p>



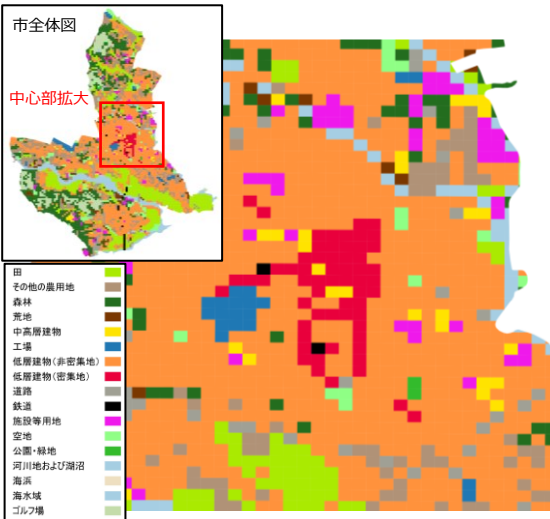
<p>周知・広報活動</p>	<p>個別型の事業(生活道路拡幅整備推進事業)について、パンフレットを作成し、市の HP で公表するとともに隣接地の地権者に直接配付して事業協力を呼び掛けている。</p> <p>また、HP での整備事例の掲載、広報おおつ(紙面)による周知、その他、市内の建築・不動産関係団体への事業協力の依頼などにより積極的に啓発活動に取り組んでいる。</p> <div data-bbox="821 264 1348 1041"> </div>
<p>事業制度の規定</p>	<p><b>【個別型】</b>  <b>大津市生活道路拡幅整備推進条例／施行規則</b></p> <p>&lt;条例の内容&gt;</p> <p>第 1 条 目的／第 2 条 定義          第 3 条 市の責務／第 4 条 指定確認検査機関の責務／          第 5 条 建築主等の責務          第 6 条 事前協議 (協議の手続等は施行規則にて規定)          第 7 条 拡幅整備等 (寄附及び無償使用の手続は施行規則にて規定)          第 8 条 助成金及び奨励金 (交付金額、時期、申請手続については、施行規則にて規定)          第 9 条 助成金等の交付決定の取消し等          第 10 条 機能保全 (自主管理する所有者の努力規定)          第 11 条 適用除外 (対象外とする区域)          第 12 条 指導及び勧告 (違反行為に対する措置)          第 13 条 公表 (違反行為に対する公表)          第 14 条 委任</p> <p><b>【路線型】</b>          -</p>

## 埼玉県東松山市

### <狭あい道路の現状>

人口	約 92 千人
高齢化率	約 28.7%
人口密度(可住地面積 1k m <sup>2</sup> あたり)	約 1,513 人/k m <sup>2</sup>
4m 未満の道路に接する住宅戸数/住宅総数 (割合%)	9,850 戸/37,820 戸 (約 26.0%)
市街地の 成り立ち と狭あい 道路整備 の方向性	<p>古くから市街地であった地域では家が建ち並んでいて基盤整備が遅れている所がある。一方で市街化調整区域には農地等の広い敷地が多かったため、幅員の広い道路が整備されている。</p> <p>市町村合併によって市内に集落が分かれており、それぞれ基盤整備が必要だったため中心市街地の基盤の整備ができていない状況にある。</p> <p>市街化区域内では、道路整備が遅れている中で住宅等が建ち並び、加えて排水施設もないなど、日々の生活に支障をきたしており、早急な道路整備が望まれていた。そこで、個別型による拡幅整備の他、市街化区域内を対象とした路線的な狭あい道路の拡幅整備を進めている。</p>

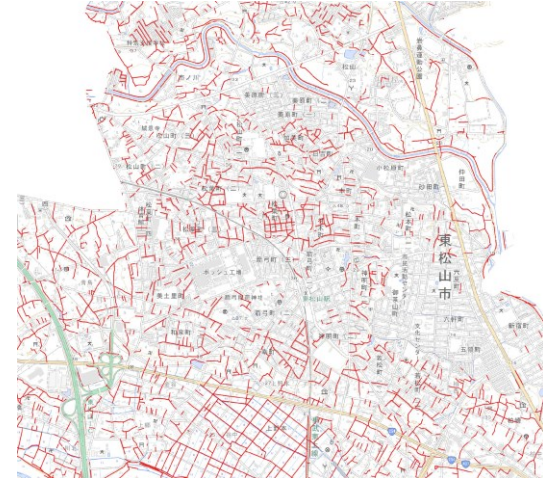
### <土地利用現況>



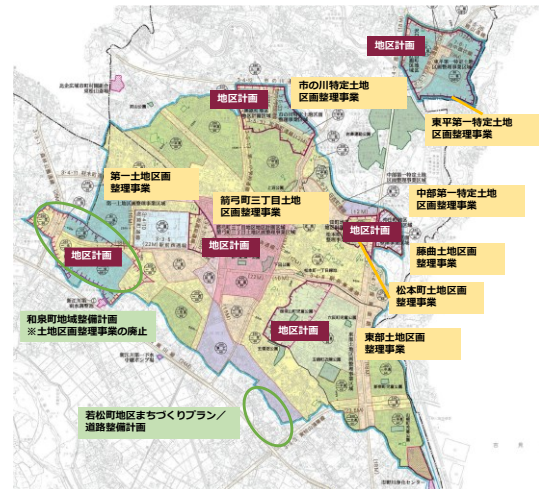
### <航空写真>



### <幅員 4m 未満の道路の状況>



### <主な事業・計画>



＜事業制度の概要＞		
事業手法	個別型	
対象にしている狭あい道路の種類	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 建築基準法第 42 条第 2 項に規定する道路 ※上記の内、市道で幅員 1.8m 以上～4.0m 未満の道路に限る</li> <li>■ その他市長が必要と認めたもの</li> </ul>	
後退用地の管理	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 寄附(公共取得管理)</li> <li>■ 市長が寄附することが困難であると認める場合は、無償使用承諾(公共管理) ※次頁様式例参照</li> </ul>	
費用負担(補償費)	費目(対象)	金額
	測量・分筆・登記費用	上限 20 万円
	地上物等の除却補償費(門・塀・擁壁・生垣)	市の基準で算出した金額の 1/2 上限 100 万円
	用地補償費 ※寄附の場合のみ	【後退用地】 <ul style="list-style-type: none"> <li>・市街化区域 2 万円/m<sup>2</sup></li> <li>・市街化調整区域 5 千円/m<sup>2</sup></li> </ul> 【隅切り用地】 <ul style="list-style-type: none"> <li>・市街化区域 6 万円/m<sup>2</sup></li> <li>・市街化調整区域 1.5 万円/m<sup>2</sup></li> </ul>
税に関する措置	翌年度から固定資産税、都市計画税を非課税 ※無償使用承諾の場合のみ	
事業フロー 役割分担	<p>寄附による整備を行う場合、事前協議による確認の後に、権利関係の整理や拡幅整備が可能となるように支障物件の移設・除却や土地の高低差の是正のための整備を行う必要がある。その後、所有権を移転し、必要に応じて補償金交付の手続きを行う。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: flex-start;"> <div style="width: 60%;"> <pre> graph TD     A[協議書の提出(事前確認)] --&gt; B[図面確認・現地調査 同意書の発行]     B --&gt; C["※申込までに以下を実施 境界確定 所有権以外の権利の抹消登記 分筆登記 建築物・工作物等の移設・除却 盛土・切土整備(道路との高低差がある場合)"]     C --&gt; D[後退用地寄附申込書 建築物等除却完了届の提出]     D --&gt; E[現地確認後、受納決裁]     E --&gt; F[所有権移転登記 登記完了通知書発行]     F --&gt; G[拡幅整備工事]     F --&gt; H[補償金が適用となる場合]     H --&gt; I[補償金交付申請書の提出]     I --&gt; J[補償金交付決定通知書の発送]     J --&gt; K[補償金交付請求書の提出]     K --&gt; L[補償金の振込]                     </pre> </div> <div style="width: 35%; border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p style="text-align: center; background-color: #f4a460;">申請者</p> <hr style="border: 0; border-top: 1px solid black; margin: 5px 0;"/> <p style="text-align: center; background-color: #a4c639; color: white;">市</p> </div> </div>	

様式例 後退用地無償使用承諾書【個別型】

様式第 4 号（第 6 条関係）

年 月 日

後退用地無償使用承諾書

東松山市長 あて

土地所有者 住所

氏名

印

下記の土地を、東松山市建築行為等に係る後退用地等の整備要綱第 6 条第 1 項の規定に基づき公共用の道路敷地として 無償使用 することを承諾いたします。

なお、第三者に土地の権利を譲渡又は設定する場合においても、上記を継続させます。

また、この承諾書の提出日より起算して、3 か月以内に後退用地部分の整備を完了いたします。

記

土地の所在・地番	地目	地積 (㎡)	備考
東松山市			

案内図、公図の写し、道路区域図（中心線と中心線からの道路幅員等の寸法、座標を記載したもの）、地積測量図又は求積図、土地登記簿の証明書、印鑑証明書、住民票（現住所と土地登記簿の証明書記載の住所が異なる場合）、資格証明書（法人の場合）、写真（後退用地部分を赤で囲んだもの）、その他必要な書類を添付して下さい。

**※氏名の印は実印を押印してください。**

事業手法	路線型	
対象にしている狭あい道路の種類	<p>■ 建築基準法第 42 条第 2 項に規定する道路</p> <p>※上記の内、市道で幅員 1.8m 以上～4.0m 未満の道路に限る</p> <p>※市街化区域内のみ</p> <p>※以下は、適用除外</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・土地区画整理事業の認可を受けた区域</li> <li>・既に拡幅計画予定のある道路</li> <li>・都市計画決定され事業認可を受けた道路</li> <li>・市長が必要と認めた計画道路</li> </ul>	
後退用地の管理	<p>■ 寄附(公共取得管理)</p> <p>■ 相続が未了である等、市長が寄附することが困難であると認める場合は、無償使用承諾(公共管理) ※次頁様式例参照</p>	
費用負担(補償費)	費目(対象)	金額
	測量・分筆・登記補償費	※公共が実施
	物件移転補償費 (後退用地内の支障物件)	公共用地の取得に伴う損失補償基準により算出した金額
	用地補償費	後退用地 2 万円/m <sup>2</sup> 隅切り用地 6 万円/m <sup>2</sup> 待避所用地 6 万円/m <sup>2</sup>
税に関する措置	翌年度から固定資産税を非課税 ※無償使用承諾の場合のみ	
事業フローー役割分担	<p>路線型の申請者は、行政区又は自治会を代表する者となり、関係権利者の同意を取得した後に、各土地地権者または物件所有者からの申込を行う。</p> <div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="flex: 1;"> <pre> graph TD     A[事前協議書の提出] --&gt; B[現地確認・回答]     B --&gt; C[関係権利者の同意取得申請書の提出]     C --&gt; D[回答]     D --&gt; E[測量調査]     E --&gt; F[用地無償譲渡申込書の提出]     F --&gt; G[補償金交付申請書の提出]     G --&gt; H[補償金交付決定通知書の発送]     H --&gt; I[分筆及び所有権移転の登記]     I --&gt; J[補償物件の撤去・移設完了届書の提出]     J --&gt; K[補償金交付請求書の提出]     K --&gt; L[補償金の振込]     L --&gt; M[拡幅整備工事]                     </pre> </div> <div style="flex: 0.5; border: 1px solid black; padding: 5px; margin-left: 10px;"> <p style="background-color: #FFDAB9; padding: 2px;">土地地権者 物件所有者</p> <p style="background-color: #90EE90; padding: 2px;">申請者 (行政区又は 自治会を代表 する者)</p> <p style="background-color: #ADD8E6; padding: 2px;">市</p> </div> </div>	



様式例 拡幅用地無償使用承諾書【路線型】

様式第 5 号（第 9 条関係）

無償譲渡申込  
 拡幅用地 書  
 無償使用承諾

年 月 日

東松山市長 宛て

土地所有者 住 所

氏 名 印

下記の土地を、東松山市市街化区域内狭あい道路整備要綱第 9 条第 1 項の規定により、  
 公共用の道路敷地として（無償譲渡申込・無償使用承諾）をします。

なお、無償使用承諾の場合は第三者に土地の権利を譲渡又は設定する場合においても、  
 公共用の道路敷地として無償使用承諾を継続させます。

また、土地に存する物件につきましては、下記期日までに撤去を行うものとします。

記

1 土地の所在

土地の所在・地番	地 目	地 積 (㎡)	備 考
東松山市			
東松山市			
東松山市			

2 物件の撤去

補償物件の撤去 有・無

補償物件の撤去期日 年 月 日

備考

添付資料

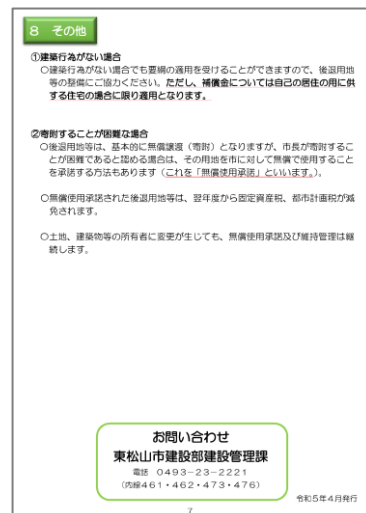
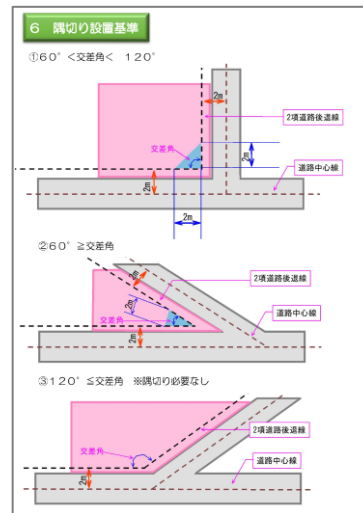
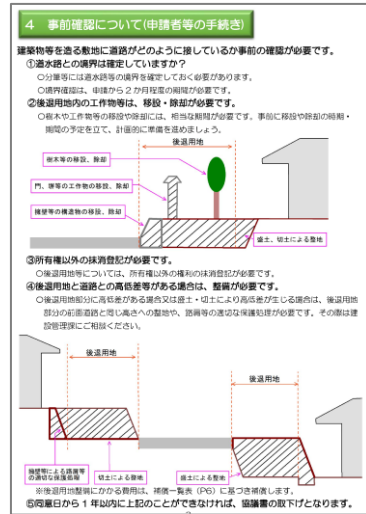
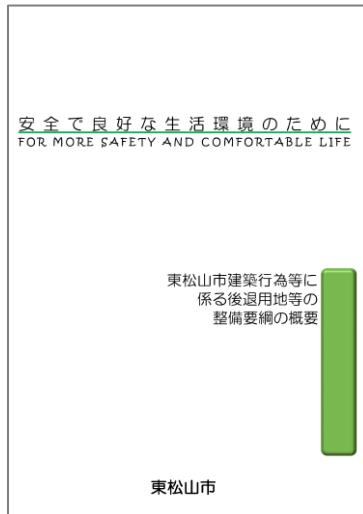
印鑑証明書 1 通

<b>&lt;事業の円滑な実施・促進&gt;</b>																									
事業の実施体制																									
実態把握と情報の管理	<p>個別型で後退用地の寄附を受けた箇所等は随時 GIS 上に反映している。</p> <p>路線型で整備している道路については、路線としての整備が完了し、道路課から建設管理課へ道路管理を引き継ぐタイミングで、GIS に反映している。</p>																								
優先的に取組むべき市街地及び路線の選定	<p>路線型の事業は、市街化区域内のみを対象としている。整備を進めていく路線としては、以下のような条件に該当する路線を選定している。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>自治会等からの要望により設定した路線</li> <li>地域整備計画を作成し、整備を進めている路線</li> </ul> <p>自治会等から要望のあった路線は、市で調査を行い、沿線の所有者等からの同意を得られている状況であれば整備を行う（順々に実施する）こととしている。</p>																								
事前協議	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 10%;"></th> <th style="width: 15%;"></th> <th style="width: 45%; text-align: center;">個別型</th> <th style="width: 30%; text-align: center;">路線型</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="writing-mode: vertical-rl;">協議内容</td> <td>後退用地等の内容</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> <li>境界確認</li> <li>用地区分(寄附/無償使用承諾)</li> <li>分筆</li> <li>都市計画区域(市街化区域/市街化調整区域)</li> <li>所有権以外の権利</li> </ul> </td> <td> <ul style="list-style-type: none"> <li>境界確認</li> <li>用地区分(寄附/無償使用承諾)</li> <li>分筆</li> <li>所有権以外の権利</li> </ul> </td> </tr> <tr> <td></td> <td>後退用地等の面積</td> <td>後退用地/隅切り用地</td> <td>後退用地/隅切り用地/待避所用地</td> </tr> <tr> <td></td> <td>補償金を受けける内容</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> <li>測量、分筆登記費用</li> <li>後退用地</li> <li>隅切り用地</li> <li>工作物等</li> </ul> </td> <td> <ul style="list-style-type: none"> <li>後退用地</li> <li>隅切り用地</li> <li>待避所用地</li> <li>補償対象となる物件</li> </ul> </td> </tr> <tr> <td></td> <td>利用態様</td> <td>自己用住宅/自己用住宅以外</td> <td style="text-align: center;">—</td> </tr> <tr> <td></td> <td>提出書類(※協議書以外)</td> <td>案内図/公図の写し/後退用地等の計画を記載した土地測量図(道路中心線入り)/土地登記簿の証明書/写真</td> <td>補償金明細書</td> </tr> </tbody> </table>			個別型	路線型	協議内容	後退用地等の内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>境界確認</li> <li>用地区分(寄附/無償使用承諾)</li> <li>分筆</li> <li>都市計画区域(市街化区域/市街化調整区域)</li> <li>所有権以外の権利</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>境界確認</li> <li>用地区分(寄附/無償使用承諾)</li> <li>分筆</li> <li>所有権以外の権利</li> </ul>		後退用地等の面積	後退用地/隅切り用地	後退用地/隅切り用地/待避所用地		補償金を受けける内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>測量、分筆登記費用</li> <li>後退用地</li> <li>隅切り用地</li> <li>工作物等</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>後退用地</li> <li>隅切り用地</li> <li>待避所用地</li> <li>補償対象となる物件</li> </ul>		利用態様	自己用住宅/自己用住宅以外	—		提出書類(※協議書以外)	案内図/公図の写し/後退用地等の計画を記載した土地測量図(道路中心線入り)/土地登記簿の証明書/写真	補償金明細書
		個別型	路線型																						
協議内容	後退用地等の内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>境界確認</li> <li>用地区分(寄附/無償使用承諾)</li> <li>分筆</li> <li>都市計画区域(市街化区域/市街化調整区域)</li> <li>所有権以外の権利</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>境界確認</li> <li>用地区分(寄附/無償使用承諾)</li> <li>分筆</li> <li>所有権以外の権利</li> </ul>																						
	後退用地等の面積	後退用地/隅切り用地	後退用地/隅切り用地/待避所用地																						
	補償金を受けける内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>測量、分筆登記費用</li> <li>後退用地</li> <li>隅切り用地</li> <li>工作物等</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>後退用地</li> <li>隅切り用地</li> <li>待避所用地</li> <li>補償対象となる物件</li> </ul>																						
	利用態様	自己用住宅/自己用住宅以外	—																						
	提出書類(※協議書以外)	案内図/公図の写し/後退用地等の計画を記載した土地測量図(道路中心線入り)/土地登記簿の証明書/写真	補償金明細書																						

周知・広報活動

個別型の事業については、要綱の概要を作成し、市のHPで公表している。概要資料では、下記について解説している。

- 1 前面道路の幅員確保の必要性
- 2 適用の範囲となる用地
- 3 事業の流れ
- 4 事前確認について(申請者等の手続き)
- 5 2項道路後退基準
- 6 隅切り設置基準
- 7 補償について
- 8 その他



路線型の事業については、自治会長等に対して行われる会議での周知及び一般配布用リーフレットの作成を行っている。

事業制度の規定

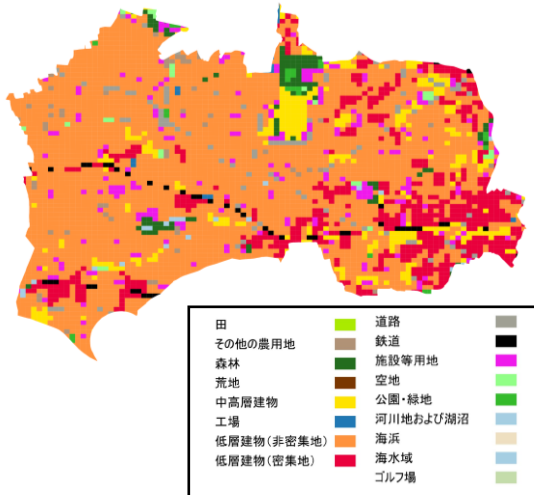

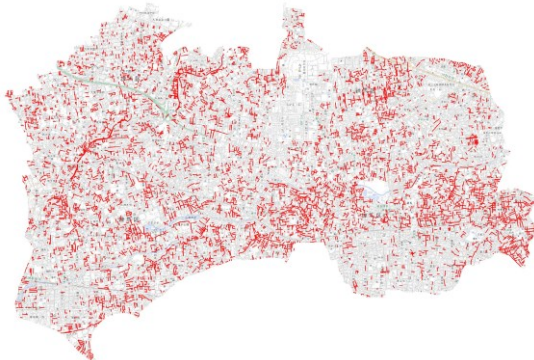

【個別型】

東松山市建築行為等に係る後退用地等の整備要綱

【路線型】

東松山市市街化区域内狭あい道路整備要綱

## 東京都練馬区

東京都練馬区																									
<b>&lt;狭あい道路の現状&gt;</b>																									
人口	約 753 千人																								
高齢化率	約 22.1%																								
人口密度(可住地面積 1k m <sup>2</sup> あたり)	約 15,653 人/k m <sup>2</sup>																								
4m 未満の道路に接する住宅戸数/住宅総数 (割合%)	131,320 戸/339,280 戸 (約 38.7%)																								
市街地の成り立ちと狭あい道路整備の方向性	<p>区内は概ね高低差がなくなだらかな地形をしており、住宅地が広がっている。関東大震災後や戦後の人口流入によって市街地化が急速に進んだことから、一部では区画整理や計画的な宅地開発がなされたものの、道路の基盤整備がされないまま沿道に住宅が建ち並ぶ密集市街地が形成された。</p> <p>区内では密集市街地整備促進事業を実施することで面的に防災性の向上するためのまちづくりが進められているが、密集住宅市街地整備促進事業を実施する地区に次いで危険性が懸念される地区を、区独自に「防災まちづくり推進地区」と位置づけ、集中的に防災性の向上に取り組んでいる。</p>																								
<b>&lt;土地利用現況&gt;</b>	<b>&lt;航空写真&gt;</b>																								
 <table border="1"> <tr> <td>田</td> <td>道路</td> <td>ゴルフ場</td> </tr> <tr> <td>その他の農用地</td> <td>鉄道</td> <td></td> </tr> <tr> <td>森林</td> <td>施設等用地</td> <td></td> </tr> <tr> <td>荒地</td> <td>空地</td> <td></td> </tr> <tr> <td>中高層建物</td> <td>公園・緑地</td> <td></td> </tr> <tr> <td>工場</td> <td>河川地および湖沼</td> <td></td> </tr> <tr> <td>低層建物(非密集地)</td> <td>海浜</td> <td></td> </tr> <tr> <td>低層建物(密集地)</td> <td>海水域</td> <td></td> </tr> </table>	田	道路	ゴルフ場	その他の農用地	鉄道		森林	施設等用地		荒地	空地		中高層建物	公園・緑地		工場	河川地および湖沼		低層建物(非密集地)	海浜		低層建物(密集地)	海水域		
田	道路	ゴルフ場																							
その他の農用地	鉄道																								
森林	施設等用地																								
荒地	空地																								
中高層建物	公園・緑地																								
工場	河川地および湖沼																								
低層建物(非密集地)	海浜																								
低層建物(密集地)	海水域																								
<b>&lt;幅員 4m 未満の道路の状況&gt;</b>	<b>&lt;主な事業・計画&gt;</b>																								
																									

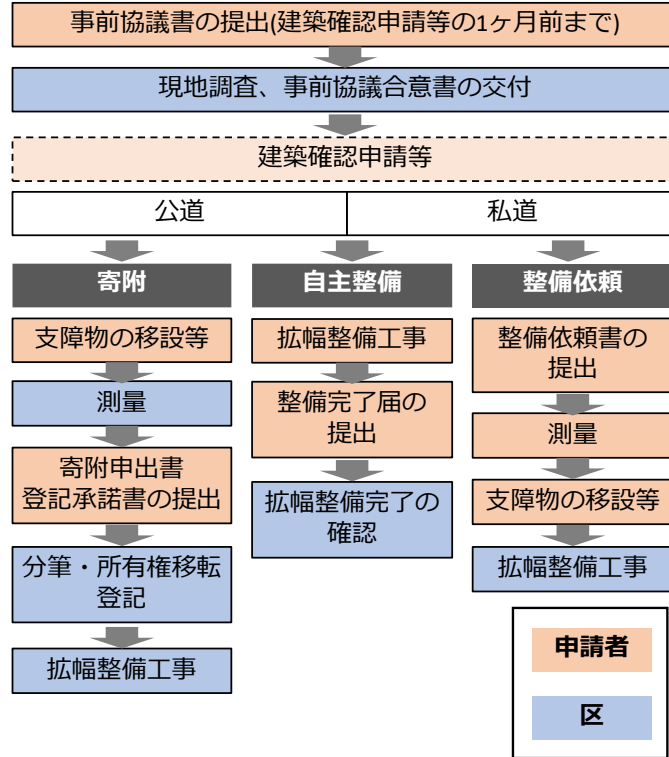


<b>&lt;事業制度の概要&gt;</b>			
事業手法	個別型		
対象にしている狭あい道路の種類	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 建築基準法第 42 条第 1 項第 3 号に規定する道路</li> <li>■ 建築基準法第 42 条第 1 項第 5 号の規定による位置の指定を受けた道路</li> <li>■ 建築基準法第 42 条第 2 項に規定する道路</li> <li>■ 建築基準法第 43 条第 2 項第 1 号の規定に基づく認定または同項第 2 号の規定に基づく許可に当たり                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 関係権利者が協定を締結した道</li> <li>・ 特定行政庁が公衆用通路として認定した道</li> <li>・ 特定行政庁が指定した区有通路</li> </ul> </li> <li>■ 東京都建築安全条例第 2 条第 1 項の道路状に整備をしなければならない部分</li> </ul> ※私道を対象としている。 ※現況が指定幅員に満たないものに限る。 ※開発行為（見込み含む）は対象外。		
後退用地の管理	【公道（区道・区有通路）】 <ul style="list-style-type: none"> <li>■ 寄附(公共取得管理)                             <ul style="list-style-type: none"> <li>※公共が道路形態に整備し、区道または区有通路の区域として公共が管理</li> </ul> </li> <li>■ 自主整備(民間管理) ※L 型側溝は道路後退前の位置のまま残る</li> </ul> 【私道】 <ul style="list-style-type: none"> <li>■ 整備依頼(民間管理) ※私道の土地所有者全員からの承諾書が必要</li> <li>■ 自主整備(民間管理)</li> </ul>		
費用負担 (助成金・奨励金)	<b>費目(対象)</b>		
	区道・ 区有通路	測量・分筆・登記費用 ※寄附の場合	公共が実施
		支障物件の撤去・移設費用	上限 150 万円(擁壁撤去・新設工事ありの場合は 200 万円)
		隅切り用地奨励金 ①条例第 2 条第 1 項による 隅切り用地等 ②その他の隅切り用地	【寄附】 ①面積×相続税路線価の平均 ②10 万円/箇所 【地上権の設定(区道のみ)】 ①面積×相続税路線価の平均×1/3 ②5 万円/箇所
	私道	支障物件の撤去・移設費用	上限 150 万円(擁壁撤去・新設工事ありの場合は 200 万円)
区道(狭あい道路促進路線)	奨励金 ※寄附の場合	上限 20 万円(あるいは、面積×相続税路線価の 1/10 を上限)	
税に関する措置	-		



事業フロー  
役割分担  
整備依頼

練馬区が拡幅整備工事を行う場合、支障物の移設等は申請者が行うが、測量・分筆は拡幅後の所有者、管理者の違いによって、実施者が異なる。寄附する場合は全て区が実施するが、私道の整備依頼の場合は測量・分筆を申請者が行う。自主整備は全て申請者が行い、区が確認を行う。




助成金は、寄附・地上権の設定・整備依頼の場合に交付の対象になるため、事前協議合意書が交付された後に、交付申請を行う。

交付額の確定や請求は、助成金の対象となる支障物の移設等工事の実績を報告した後に手続きを進める。

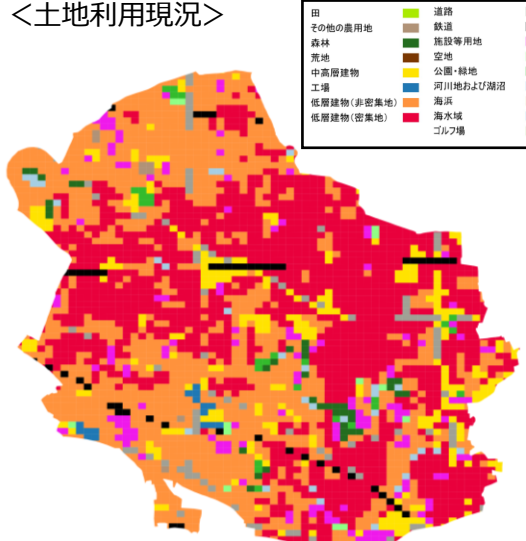

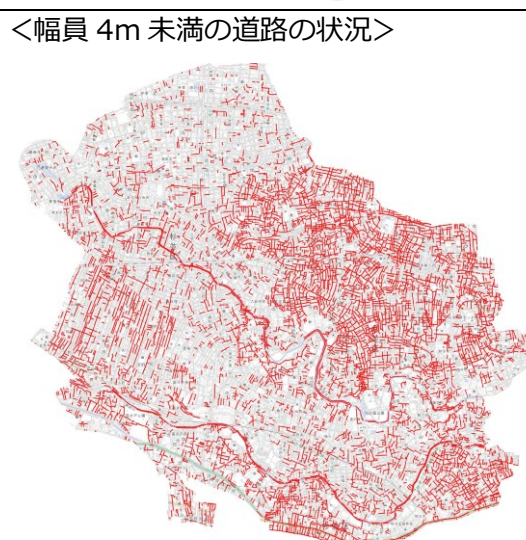



<b>&lt;事業の円滑な実施・促進&gt;</b>	
<p>事業の実施体制</p>	
<p>実態把握と情報の管理</p>	<p>建築基準法上の狭あい道路のみの全体量は把握していないが、区全体の幅員 4m 未満の道路延長と細街路率(区全体の道路延長に対する幅員 4m 未満の道路の割合)を把握し、指標として更新している。</p> <p>区道及び区有通路の拡幅を行った場合には、土木部が管理する「公共用地管理区域図(道路境界図に相当するもの)」に反映されている。</p>
<p>集中的に取り組むべき市街地及び路線の選定</p>	<p>東京都の「防災都市づくり推進計画(平成 28 年 3 月)」で示された「震災時に延焼被害の恐れのある老朽木造住宅が密集している地域(町丁目単位)」の内、密集住宅市街地整備促進事業に次いで危険性が懸念される地区を、区独自に「防災まちづくり推進地区」として位置づけ、集中的に防災性の向上に取り組んでいる。</p> <p>防災まちづくり推進地区では、地域住民に対するアンケートやワークショップを実施し、地域の主要な避難路を設定するとともに、改善が必要な路線として、ブロック塀の倒壊等により塞がる懸念がある路線(幅員 6m 未満)を「閉そく防止路線」、幅員 4m 未満の狭あい道路の拡幅が必要な路線を「狭あい拡幅促進路線」と指定した。狭あい拡幅促進路線の沿道で拡幅整備を行う場合には土地の寄附に対して上限 20 万円(あるいは、面積×路線価の 1/10 を上限)の奨励金を交付している。また、閉そく防止路線沿道では、危険なブロック塀等の撤去費用助成を拡充している。</p>



<p>事前協議</p>	<p><b>【協議内容】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ 拡幅協議対象地の住居表示／地番</li> <li>■ 前面道路の種別及び形状等             <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 道路の分類(区道／区有通路／私道／その他)</li> <li>・ 法上の種別</li> <li>・ 狭あい道路の形態(通り抜け・行き止まり／舗装種類／L型側溝等排水施設の有無／境界確定)</li> </ul> </li> <li>■ 後退用地             <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 現況幅員</li> <li>・ 面</li> <li>・ 後退面積／隅切り面積／条例 2 条(※)の空地(隅切り用地)面積 ※東京都建築安全条例第 2 条第 1 項</li> </ul> </li> <li>■ 建築工事等予定時期(着手／完了／外構工事)</li> <li>■ 協議内容             <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 協議に伴う行為の種別 (建築確認・指定確認検査機関への書類提出)</li> <li>・ 整備及び管理の方法</li> </ul> </li> <li>■ 助成を求める項目</li> </ul> <p><b>【提出書類】 ※協議書以外</b></p> <p>案内図／公図及び登記事項証明書／敷地と道路の現況図及び横断図／後退用地の求積図／後退用地の拡幅整備計画図／協議概要書／委任状／助成金対象項目及び数量／その他、区長が特に必要と認める書類</p>
<p>周知・広報活動</p>	<p>防災まちづくり推進地区内の地域住民に対しては、個別訪問、防災まちづくりニュースの配布、啓発イベント等を実施し、助成に対する周知、活用の促進、防災に対する意識の向上等を図ってきた。</p> 
<p>事業制度の規定</p>	<p>練馬区狭あい道路等の拡幅整備に関する要綱          練馬区狭あい道路の解消等に係る助成金および奨励金交付要綱          練馬区防災まちづくり事業実施要綱          道路の築造を猶予する道に関する指定道路等取扱基準</p>

## 東京都杉並区

東京都杉並区	
<b>&lt;狭あい道路の現状&gt;</b>	
人口 高齢化率 人口密度(可住地面積 1k m <sup>2</sup> 当たり) 出典：国勢調査、H30 住宅・土地統計調査	約 591 千人 約 21.1% 約 17,355 人/k m <sup>2</sup>
4m 未満の道路に接する住宅戸数／住宅総数 (割合%)	111,580 戸／315,410 戸 (約 35.4%)
市街地の成り立ちと狭あい道路整備の方向性	区の北西部地域は大正から昭和にかけて土地区画整理事業等により道路整備が行われた。それ以外の多くの地域は、関東大震災の復興等で急激な宅地化が始まり、狭あい道路を形成しながら無秩序な市街化が広がっていった。 条例に基づき建築主等と協議を行い、整備承諾による狭あい道路（私道を含む）の拡幅整備を行っている。区管理道路は、無償使用承諾により民間所有のまま道路区域として管理する方法により整備を推進している。
<b>&lt;土地利用現況&gt;</b>	<b>&lt;航空写真&gt;</b>
	
<b>&lt;幅員 4m 未満の道路の状況&gt;</b>	<b>&lt;主な事業・計画&gt;</b>
	



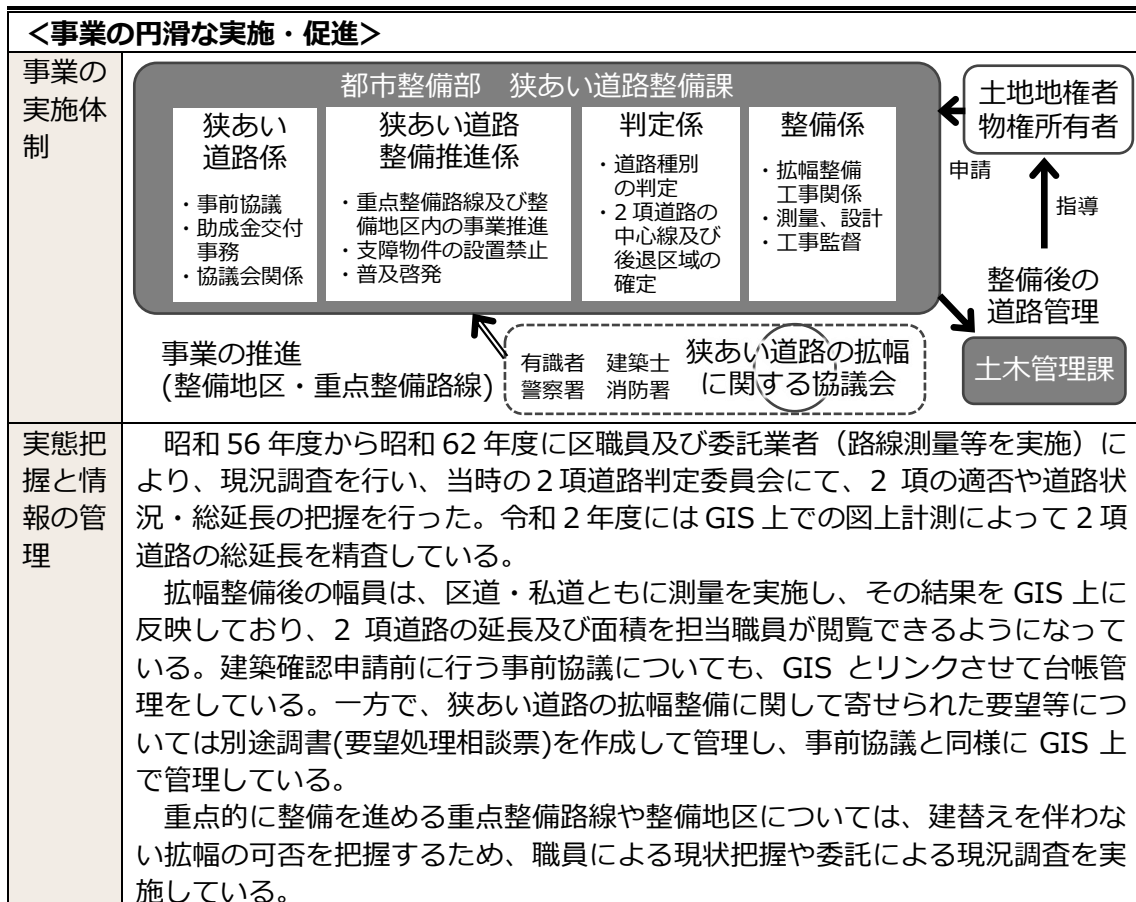
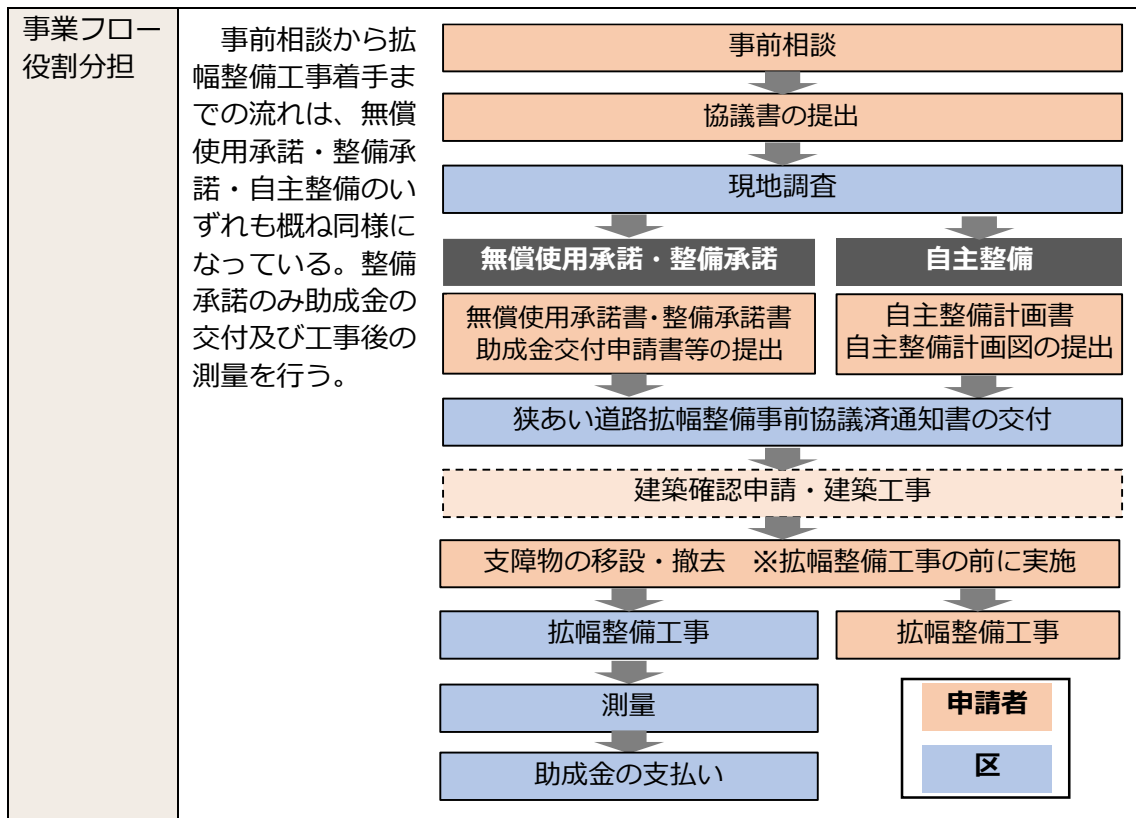
＜事業制度の概要＞					
事業手法	個別型				
対象にしている狭あい道路の種類	■ 建築基準法第 42 条第 2 項に規定する道路				
後退用地の管理	■ 無償使用承諾・整備承諾（公共管理）* 区管理道路の場合／次頁様式参照 ■ 整備承諾（民間管理）* 私道の場合 ■ 自主整備(民間管理)				
費用負担 (助成金・奨励金)	費目(対象)	金額			
		建替えを伴う		建替えを伴わない ※重点整備路線・整備地区内のみ	
整備承諾	門又は塀等の除却費	5 千円/m		工事費の全額	
	門又は塀等の築造費	-		工事費の全額または、8 万 5 千円/m	
	樹木の移設費	1 万 3 千円/本		1 万 3 千円/本	
	設備配管等 撤去・移設費	-		負担すべきとされる費用相当額 ※上限 200 万円	
	擁壁 工事費 ※上限 300 万円 ※解体 又は設 置のい ずれか 一方の 場合は 減額	高さ 0.5-1.5m 未満	2 万 2 千円/m		2 万 2 千円/m
		高さ 1.5-3.0m 未満	7 万 6 千円/m		7 万 6 千円/m
		高さ 3.0m 以上	21 万円/m		21 万円
	事務手続費		1 万円		1 万円
	隅切り 奨励金	公共管理	30 万円/箇所		30 万円/箇所
		民間管理 (都建築安全条例第 2 条による隅切り)	5 万円/箇所		5 万円/箇所
自主整備	-	-		-	
税に関する措置	「公共の用に供する道路」として使用されている場合は、都税事務所に申請することで固定資産税・都市計画税は非課税				

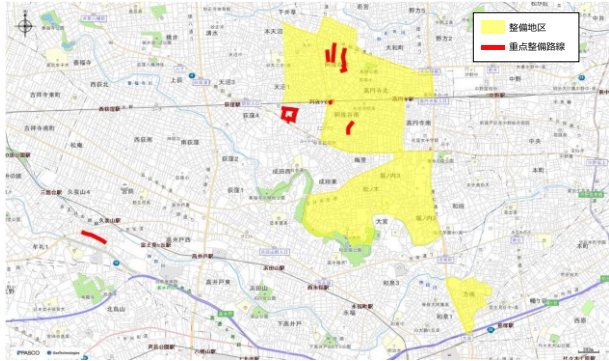


様式例 無償使用承諾書 ※令和 6 年 3 月現在

第 1 1 号様式甲 (第 2 3 条関係)

	年 月 日
杉並区長宛	
協議申請者 住所	
(建築主等) 氏名	(実印)
電話	
土地所有者 住所	
氏名	(実印)
電話	
<h3 style="margin: 0;">無 償 使 用 承 諾 書</h3> <p style="margin: 10px 0;">下記の土地を、杉並区狭あい道路の拡幅に関する条例施行規則第 2 3 条の規定に基づき、                  道路法の適用を受ける道路 として杉並区が無償で使用することを承諾します。                  杉並区区有通路条例の適用を受ける区有通路</p> <p style="margin: 0;">なお、本土地の所有権に移動が生じたときは、必ず申し送ります。</p>	
記	
1 土地の所在地 (地番) 杉並区	丁目 番
(住居表示) 杉並区	丁目 番 号
2 道路敷地として使用する面積	m <sup>2</sup>
3 使用目的	公共用道路
4 使用期間	使用目的存続期間
5 使用料	無料
6 添付書類	印鑑証明書



<p>優先的に取組むべき市街地及び路線の選定</p>	<p><b>【整備地区】</b>                  東京都の防災都市づくり推進計画において、震災時に特に甚大な被害が想定される地域（整備地域）に指定されている中央線沿線や環状七号線沿道の密集市街地等、東京都指定の不燃化特区内、区が平成 29 年度に独自で実施した地震被害シミュレーションの結果で被害が大きいと想定された地域を、特に木造住宅が密集し震災時の火災発生により延焼の危険性が高い地区としている。</p> <p><b>【重点整備路線】</b>                  整備地区内の 2 項道路や緊急輸送道路に接続している 2 項道路、生活安全上拡幅が必要な 2 項道路等を「重点整備路線」として指定している。指定に際しては、担当課で候補路線を絞り込み、「杉並区狭あい道路の拡幅に関する協議会」に諮問したうえで決定している。</p> 
<p>事前協議</p>	<p><b>【協議内容】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■協議に係る土地の所在地(地番／住居表示)</li> <li>■申請地の土地所有者</li> <li>■前面道路の種別                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 2 項道路／その他</li> <li>・ 通り抜け／行き止まり</li> <li>・ 特別区道／区有通路等／私道／その他</li> </ul> </li> <li>■後退用地等                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 中心線・後退区域(現況平面図より)</li> <li>・ 後退用地の有無</li> <li>・ 隅切り用地の有無</li> <li>・ 管理方法(区管理／自己管理)</li> </ul> </li> <li>■整備の内容                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 方法(整備承諾／自主整備)</li> <li>・ 境界(L 型側溝移設／縁石設置)</li> <li>・ 舗装(アスファルト舗装／その他)</li> <li>・ 移設物(電力柱／電信電話柱／街路灯／その他(道路反射鏡、交通標識、消火器、掲示板、公共基準点))</li> </ul> </li> <li>■助成項目(門又は塀等の除却費／樹木の移設費／設備配管等撤去・移設費／擁壁工事費／事務手数料／隅切り奨励金(区管理・自己管理)／重点整備路線の門又は塀等の除却・築造費)</li> </ul> <p><b>【提出書類】</b> ※協議書以外                  案内図／現況平面図(縮尺 1:100)／登記事項証明書(土地)及び公図の写し</p>

<p>周知・ 広報活 動</p>	<p>毎年度「狭あい道路の拡幅に関する施策の実施状況」をとりまとめて公表している。その他にも区民向けのチラシやパンフレットの作成、イベント出展や区 HP で事業の紹介等を行っている。</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 10px; margin: 10px 0;"> <p><b>(1) 拡幅整備の取組</b></p> <p>1) 区全域</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th rowspan="2">項 目</th> <th rowspan="2">単 位</th> <th colspan="3">年 度</th> <th>累 計</th> </tr> <tr> <th>R2</th> <th>R3</th> <th>R4</th> <th>H1～R4</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>拡幅整備件数<sup>※1</sup></td> <td>件</td> <td>592</td> <td>576</td> <td>549</td> <td>18,472</td> </tr> <tr> <td>測量件数<sup>※2</sup></td> <td>件</td> <td>510</td> <td>755</td> <td>730</td> <td>18,976</td> </tr> <tr> <td>拡幅整備延長<sup>※3</sup></td> <td>m</td> <td>7,859</td> <td>7,009</td> <td>6,671</td> <td>256,612</td> </tr> <tr> <td>拡幅整備工事費<sup>※4</sup></td> <td>千円</td> <td>912,367</td> <td>868,899</td> <td>894,957</td> <td>17,789,994</td> </tr> <tr> <td>測量費<sup>※5</sup></td> <td>千円</td> <td>155,087</td> <td>143,372</td> <td>152,544</td> <td>3,640,397</td> </tr> </tbody> </table> <p>※1 拡幅整備件数 …狭あい道路拡幅整備を行った件数                  ※2 測量件数 …狭あい道路拡幅整備に関して測量を行った件数                  ※3 拡幅整備延長 …狭あい道路拡幅整備が完了した建築基準法第 42 条第 2 項の道路の延長                  ※4 拡幅整備工事費 …狭あい道路拡幅整備工事に要した費用                  ※5 測量費 …狭あい道路拡幅整備に関する測量に要した費用</p> </div>	項 目	単 位	年 度			累 計	R2	R3	R4	H1～R4	拡幅整備件数 <sup>※1</sup>	件	592	576	549	18,472	測量件数 <sup>※2</sup>	件	510	755	730	18,976	拡幅整備延長 <sup>※3</sup>	m	7,859	7,009	6,671	256,612	拡幅整備工事費 <sup>※4</sup>	千円	912,367	868,899	894,957	17,789,994	測量費 <sup>※5</sup>	千円	155,087	143,372	152,544	3,640,397
項 目	単 位			年 度			累 計																																		
		R2	R3	R4	H1～R4																																				
拡幅整備件数 <sup>※1</sup>	件	592	576	549	18,472																																				
測量件数 <sup>※2</sup>	件	510	755	730	18,976																																				
拡幅整備延長 <sup>※3</sup>	m	7,859	7,009	6,671	256,612																																				
拡幅整備工事費 <sup>※4</sup>	千円	912,367	868,899	894,957	17,789,994																																				
測量費 <sup>※5</sup>	千円	155,087	143,372	152,544	3,640,397																																				
<p>事業制 度の規 定</p>	<p>杉並区狭あい道路の拡幅に関する条例／施行規則</p> <p>&lt;条例の内容&gt;</p> <p>第 1 条 目的／第 2 条 定義                  第 2 条の 2 区の責務／第 2 条の 3 区民等の責務                  第 2 条の 4 支障物件の設置の禁止                  第 2 条の 5 勧告、命令及び公表／第 2 条の 6 代執行                  第 3 条 拡幅整備の事前協議                  第 4 条 拡幅整備                  第 5 条 助成金等／第 6 条 拡幅整備費及び助成金等の返還                  第 7 条 適用除外                  第 8 条 重点整備路線                  第 9 条 協議会の設置／第 10 条 協議会の組織                  第 11 条 協議会の会長及び副会長／第 12 条 協議会の会議                  第 13 条 委員以外の者の出席等                  第 14 条 協力依頼                  第 15 条 実施状況の公表                  第 16 条 委任</p>																																								

## 沖縄県那覇市

### <狭あい道路の現状>

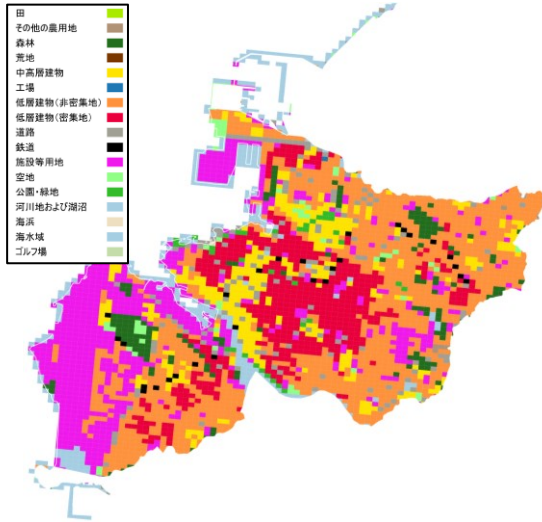
人口/高齢化率 人口密度(可住地面積 1k㎡当たり)	約 318 千人/約 23.5% 約 7,728 人/k㎡
4m 未満の道路に接する住宅戸数/住宅総数 (割合%)	37,120 戸/138,040 戸 (約 26.9%)

市街地の成り立ちと狭あい道路整備の方向性

第二次世界大戦後の米軍からの開放の際に、基盤整備が行われずに市街地がスプロール化したため、中心市街地の大通りの裏に2項道路が残っているような状況になっている。土地区画整理事業が施行されてきた市内の西側では2項道路は少ないが、都市計画法が施行される前にスプロール化した市街地では、多くの街路が既存不適格となり、2項道路として指定された。

密集市街地がある地区では狭あい道路拡幅のための事前協議の実績が多いが、特定の地域に対する働きかけは行っておらず、後退用地の取得も行っていない。ただし、所有者が建替えを行う際には確認申請の前に必ず拡幅のための協議を実施することとし、助成金又は奨励金の交付を受ける場合には、施工時に中間と完了の検査を受けることとしている。

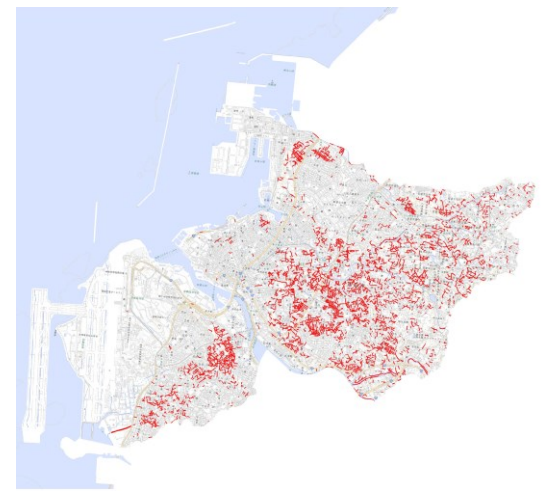
### <土地利用現況>



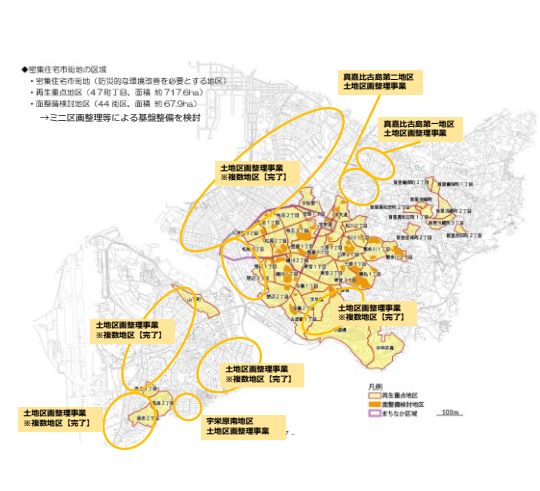
### <航空写真>



### <幅員 4m 未満の道路の状況>




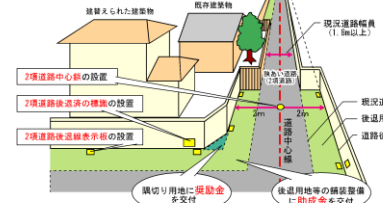
### <主な事業・計画>





＜事業制度の概要＞		
事業手法	<b>個別型</b>	
対象にしている狭あい道路の種類	■ 建築基準法第 42 条第 2 項に規定する道路	
後退用地の管理	■ 自主整備（民間管理）※寄附には応じていない	
費用負担 (助成金・奨励金)	<b>費目(対象)</b>	<b>金額</b>
	アスファルト舗装整備費	4,000 円/m <sup>2</sup> ※ 1 物件あたり上限 10 万円
	隅切り用地奨励金	2 万円/箇所
税に関する措置	公衆用道路として使用されている場合、固定資産税は非課税	
事業フロー 役割分担	<p>助成金又は奨励金を交付する場合には、市が 2 回の検査を行う。中間検査では後退線の位置を確認し、完了検査では整備工事の施工状況を確認している。また、狭あい道路の協議済通知書がなければ確認申請を行うことができず、狭あい道路の完了検査済通知書がなければ建築の完了検査を受けることができない等、建築確認の手續きとの連携を図っている。</p> <pre> graph TD     subgraph Applicant [申請者]         A1[事前協議書の提出]         A2[現場立会い]         A3[狭あい道路整備事前協議済通知書の交付]         A4[建築確認申請(事前協議済通知書の添付が必要)]         A5[建築確認済証の交付]         A6[拡幅整備工事]         A7[狭あい道路整備中間検査の申請 (仮後退杭等を設置し、後退線の位置を確認) ※助成金又は奨励金の交付を受ける場合、 市長が必要と判断する場合]         A8[狭あい道路整備完了検査の申請]         A9[建築の完了検査申請]         A10[2項道路後退済みの標識の交付]         A11[2項道路後退済みの標識の設置]         A12[標識設置報告書の提出]         A13[助成金等交付請求書の提出]     end      subgraph City [市]         C1[道路中心線等の現場確認]         C2[現場立会い]         C3[狭あい道路整備助成金等 交付申請書の提出]         C4[狭あい道路整備助成金等 決定通知書の発行]         C5[狭あい道路整備完了検査済通知書の交付]         C6[2項道路中心線・ 後退線表示板の取り付け]         C7[狭あい道路整備完了検査済通知書の交付]         C8[設置確認]     end      A1 --&gt; C1     A2 --&gt; C2     A3 --&gt; C3     A4 --&gt; C3     A5 --&gt; C3     A6 --&gt; C3     A7 --&gt; C4     A8 --&gt; C4     A9 --&gt; C5     A10 --&gt; C6     A11 --&gt; C6     A12 --&gt; C7     A13 --&gt; C8     </pre>	

<b>&lt;事業の円滑な実施・促進&gt;</b>	
事業の実施体制	
実態把握と情報の管理	<p>都市計画区域が決定した後の昭和 57 年～昭和 60 年頃に市内の 2 項道路に指定されている道路の幅員や延長の実態調査を行っている。</p> <p>実態調査の結果は、各路線の幅員、位置、起点・中間点・終点の当時の写真がデータとして残されている。システム上の道路の位置とリンクさせて管理しており、地図上で道路種別、当時の調査資料、これまでの狭あい協議の記録を確認することができる。</p> <p>地図上には狭あい協議の実施箇所をプロットして管理（プロット番号から協議資料を参照できるように）している。</p>
優先的に取組むべき市街地及び路線の選定	—
事前協議	<p><b>【協議内容】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ 対象土地の所在(住居表示/地番)</li> <li>■ 工事種別 (新築/増築/改築/修繕/塀・擁壁等の移設等/その他)</li> <li>■ 工事予定期間(着工/竣工)</li> <li>■ 狭あい道路の概要(起点・中間点・終点の幅員)</li> <li>■ 敷地の概要             <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 敷地面積</li> <li>・ 道路と後退用地等との高低差の有無</li> </ul> </li> <li>■ 後退用地(面積/長さ)</li> <li>■ 隅切り用地(面積/長さ)</li> <li>■ 助成金等申請の有無(拡幅整備面積/隅切り用地の箇所数)</li> <li>■ 建築主/関係管理者/設計・監理者/工事施工者・工事関係者</li> <li>■ 拡幅整備内容             <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 中間検査予定日/拡幅整備完了予定日</li> <li>・ 整備内容(アスファルト舗装/縁石/L 型側溝/その他)</li> </ul> </li> </ul> <p><b>【提出書類】</b> ※協議書以外              委任状/後退用地等使用誓約書/案内図/現況配置図/計画配置図/拡幅整備断面詳細図/実測求積図/公図及び登記簿謄本の写し/現況写真</p>

<p>周知・広報活動</p>	<p>事前協議等の手続きについてリーフレットを作成し、市のHPで公表している。リーフレットでは、下記について解説している。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・狭あい道路(2項道路)とは</li> <li>・事業の内容             <ol style="list-style-type: none"> <li>1 事前協議制度の導入</li> <li>2 道路中心線の明示</li> <li>3 2項道路中心線等の設置</li> <li>4 助成金等(助成金及び奨励金)の概要</li> </ol> </li> <li>・事業の手続きの流れ</li> </ul> <div data-bbox="411 629 879 1279"> <h3>狭あい道路(2項道路)とは?</h3> <p>道路の幅員が4m未満の狭い道路のうち、建築基準法(以下、「法」)第42条第2項の規定により那覇市が指定した道路(通称「2項道路」と呼ばれています。)をいいます。</p> <p><b>狭あい道路が引き起こす住環境問題!!</b></p> <p>那覇市には、数多くの狭あい道路が存在しています。これは戦後米軍の土地収用の後、細切れに返還された街中でインフラ整備が不十分なまま、急激な都市化が進行したことが原因です。その大部分が現在も存在し続け、次のような住環境問題を引き起こしています。</p> <p><b>緊急時・災害時...</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●緊急車両(消防車や救急車など)の進入が困難</li> <li>●火災や地震時の避難が困難になるおそれがある</li> <li>●火災時に延焼しやすい</li> </ul> <p><b>日常生活でも...</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●通風・日照・採光等の衛生上の問題</li> <li>●人や自転車の通行が危険</li> <li>●車のすれ違いが困難</li> </ul>  <p><b>その改善のためには、狭あい道路の拡幅が必要です!!</b></p> <p>狭あい道路に接した敷地に建物を建てる場合や塀等を設ける場合、原則として、その道路の中心線から水平距離2mの線をその道路の境界線とみなしてセットバックすることが義務付けられています。そのことにより、道路の幅員が法で必要とされる4mまで拡幅され、住環境問題が改善されていきます。</p> </div> <div data-bbox="895 629 1342 1010"> <h3>4 助成金等(助成金及び奨励金)の概要</h3> <p><b>◆助成金等交付の主な条件</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・後退用地等(後退用地及び隔切り用地)の舗装は、原則としてアスファルト舗装(路盤厚150mm以上、舗装厚50mm以上)又はコンクリート舗装(路盤厚150mm以上、舗装厚120mm以上)が条件となります。</li> <li>・隔切り用地については、角地の隅角をはさまむの長さが2メートル(内角が120度以上の場合は除き、60度未満の場合は底辺が2メートルとする)の二等辺三角形の用地を確保することが条件となります。</li> </ul> <p><b>◆拡幅整備による助成金の支給</b></p> <p>上記の条件にあった拡幅整備(後退用地等の舗装)を行なう場合、当該舗装整備費の一部を助成金として交付します。 (1mあたり4千円を支給、上限10万円)</p> <p><b>◆隔切り用地の確保による奨励金の支給</b></p> <p>上記の条件にあった隔切り用地を確保した場合、奨励金を交付します。 (1ヶ所あたり2万円)</p> <p><b>◆助成金等交付申請の時期</b></p> <p>助成金等交付申請は、対象となる拡幅整備工事に着手する30日前までに行ってください。</p> </div> <div data-bbox="895 1021 1342 1279"> <h3>狭あい道路(2項道路)拡幅整備イメージ図</h3>  </div>
<p>事業制度の規定</p>	<p>那覇市狭あい道路整備要綱/要領</p>

—出典—  
 人口 / 高齢化率(※不詳補完後の数値) / 人口密度 : 令和2年国勢調査  
 4m未満の道路に接する(未接道含む)住宅戸数/住宅総数 : 平成30年住宅・土地統計調査  
 土地利用現況 : 国土数値情報(都市地域土地利用細分メッシュデータ)  
 航空写真 : 国土地理院撮影の空中写真  
 幅員4m未満の道路の状況 : 国土交通省にて作成  
 主な事業・計画 : 各地方公共団体資料

## (2) 関連する国の制度

### 1) 「社会資本整備総合交付金」と「防災・安全交付金」

社会資本整備総合交付金	国土交通省所管の地方公共団体向け個別補助金を原則 1 つにし、地方公共団体にとって自由度が高く、創意工夫を生かせる総合的な交付金として平成 22 年度に創設されました。
防災・安全交付金	地域住民の命と暮らしを守る総合的な老朽化対策や、事前防災・減災対策の取組、地域における総合的な生活空間の安全確保の取組みを集中的に支援するため、平成 24 年度補正予算において創設されました。
両交付金の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>地方公共団体は、地域が抱える政策課題を自ら抽出し、定量的な指標による目的を設定したおおむね 3～5 年の「社会資本総合整備計画」を作成し、国はこの整備計画に対して国費を配分します。</li> <li>計画へ配分された国費の範囲内で、地方公共団体は自由に計画内の各事業（要素事業）へ国費を充当します。</li> <li>基幹事業（道路、河川、住環境整備等の 16 事業）の効果を一層高めるソフト事業（効果促進事業）についても、一定の範囲内で創意工夫を生かして実施可能です。</li> <li>地方公共団体が、自ら整備計画の事前評価・事後評価を実施し、HP 等により公表することとなっています。</li> </ul>

#### ポイント

- ◇ 地域が抱える **政策課題を自ら抽出** して整備計画で明確化
- ◇ 地域が設定した具体的な政策課題の解決のため、**トータルで支援**
- ◇ 地方公共団体の **自由度を高め**、使い勝手を向上

#### 個別補助金

個別施設ごとにタテ割りで補助採択

個々のハード整備にだけ使用

補助金が余れば返還か繰越手続  
(他には回せない)

国が詳細に事前審査  
個々のアウトプットに着目

#### 交付金制度

計画全体をパッケージで採択

基幹のハード事業と一体的に行う他種の事業を自由に選択可  
(関連社会資本整備事業)  
メニューが限定されない、地方の創意工夫を活かした事業も可  
(効果促進事業: 基幹事業の効果を促進する事業)

計画内の他事業に国費の流用可  
(予算補助事業は) 年度間でも国費率の調整可  
⇒ 返還・繰越の手続不要。順調な事業の進捗も可能。

地方自らが目標を設定し、事後評価・公表  
計画全体としてのアウトカムに着目

**【社会資本整備総合交付金、防災・安全交付金における配分の考え方】**

国土交通省の HP において、毎年当該年度の配分の考え方（重点配分の対象の考え方等）を掲載しています。

参考として、令和 5 年度の住環境整備事業(狭あい道路整備等促進事業もこれに該当)のページを以下に掲載します。

**1 6 住環境整備事業**

社会資本整備総合交付金においては、民間投資の喚起による地域活性化等を図るという考えの下、以下の事業に特化して策定される整備計画に対して重点配分を行うこととする。

**【社会資本整備総合交付金】**

① 立地適正化計画を作成、又は確実に作成が見込まれる地域において実施され、かつ立地適正化計画に適合する事業

<b>整備計画の目標例</b> 居住誘導区域内に居住する人口比率の改善（居住誘導区域内に居住する人口比率の増加）	<b>（参考）社会資本整備重点計画等における K P I ・指標</b> 立地適正化計画を策定した市町村数 R2年度 383 → R6年度 600
---	---

② 一定のサービス水準を有する公共交通がカバーするエリアにおいて実施され、かつ建築工事に着工している等、事業効果の発現が早期に期待できる事業

<b>整備計画の目標例</b> 公共交通の利便性の高いエリアの居住人口の増加・維持（公共交通の利便性の高いエリアに居住している人口割合の増加）	<b>（参考）社会資本整備重点計画等における K P I ・指標</b> 公共交通の利便性の高いエリアに居住している人口割合 (三大都市圏) R元年度 91.1% →R7年度 92.0% (地方中枢都市圏) R元年度 79.5% →R7年度 81.3% (地方都市圏) R元年度 39.0% →R7年度 39.6%
--	---

防災・安全交付金においては、地域の生活空間の安全確保に資する事業に特化する考えの下、以下の事業に特化して策定される整備計画に対して重点配分を行うこととする。

**【防災・安全交付金】**

① 地震時等に著しく危険な密集市街地における防災性の向上に資する事業

<b>整備計画の目標例</b> 地震時等に著しく危険な密集市街地の解消（地震時等に著しく危険な密集市街地の解消面積の割合の増加）とそれにあわせた地域防災力の向上に資するソフト対策の強化（ソフト対策の実施率の増加）	<b>（参考）社会資本整備重点計画等における K P I ・指標</b> 危険密集市街地の面積及び地域防災力の向上に資するソフト対策の実施率 (面積) R2年度 約2,220ha →R12年度 おおむね解消 (地域防災力の向上に資するソフト対策) R2年度 約46% → R7年度 100%
---	--

③ 国土強靱化地域計画に明記された事業

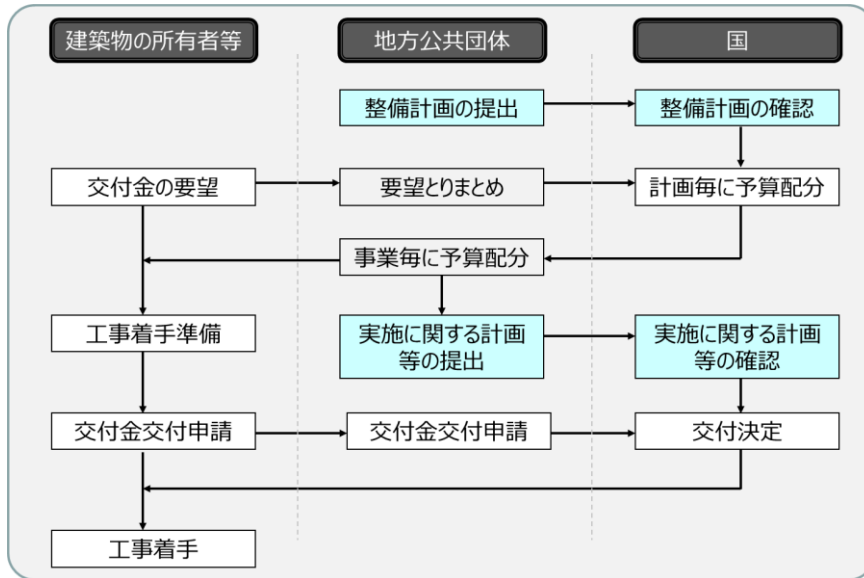
**【国費を使う場合の手順】**

交付金の交付申請手続きは、以下の①～⑤の順序で行われます（フローにすると下図のとおり）。

- ① 地方公共団体から国あて、社会資本総合整備計画を提出
- ② 地方公共団体から国あて、交付対象事業に係る交付金を要望
- ③ 国から地方公共団体あて、交付金の整備計画ごとに配分し、内示
- ④ 地方公共団体から国あて、団体別内訳表・実施に関する計画を提出
- ⑤ 地方公共団体から国あて、交付申請書を提出（事業着手以前に地方整備局等を経由して提出）



★交付金交付後も、完了実績報告書の提出等の手続きがあります。



【社会資本総合整備計画】

交付金を活用するためには社会資本総合整備計画の作成が必要です。計画のポイントは以下の図のとおりです。

ポイント

- ◇ **3～5年で実現しようとする目標、事業内容等を記載**  
 ①計画の名称、②計画の目標、③計画の期間、④計画の目標を達成するために必要な交付対象事業、⑤計画の期間における交付対象事業の全体事業費、⑥交付対象事業等の効果の把握及び評価に関する事項、⑦その他必要な事項
- ◇ **一の地方公共団体で作成しても、複数の地方公共団体が共同で作成してもよい仕組み**
- ◇ **事前評価・事後評価が必要** ※中間評価は任意
- ◇ **作成した整備計画は公表** ※評価結果も公表

(参考図面) (記載例)

計画の名称 ○○中心市街地のびびの再生  
 計画の期間 平成26年度～平成30年度(5年間)  
 交付対象 ○○県、○○市

A-4 ○○都市交通システム整備事業 (LRT軌道敷設、電停整備等)  
 C-2 地域活性化支援

社会資本総合整備交付金チェックシート(例)

項目	内容	確認
計画の名称	○○中心市街地にびびの再生	○
計画の期間	平成26年度～平成30年度(5年間)	○
交付対象	○○県、○○市	○
事業内容	○○都市交通システム整備事業 (LRT軌道敷設、電停整備等)	○
事業費	○○億円	○
効果	○○市街地の活性化	○
評価	事前評価あり	○
公表	計画内容公表	○

(記載例) 社会資本総合整備計画

計画の名称		○○中心市街地にびびの再生		交付対象		○○県、○○市	
計画の期間		平成26年度～平成30年度(5年間)		事業内容		○○都市交通システム整備事業 (LRT軌道敷設、電停整備等)	
事業費		○○億円		効果		○○市街地の活性化	
評価		事前評価あり		公表		計画内容公表	

(注) 計画の名称、期間、交付対象、事業内容、事業費、効果、評価、公表については、記載例を参考にしてください。

交付対象	○○県	○○市	○○町	○○村
事業内容	○○都市交通システム整備事業 (LRT軌道敷設、電停整備等)	○○市街地の活性化	○○市街地の活性化	○○市街地の活性化
事業費	○○億円	○○億円	○○億円	○○億円
効果	○○市街地の活性化	○○市街地の活性化	○○市街地の活性化	○○市街地の活性化
評価	事前評価あり	事前評価あり	事前評価あり	事前評価あり
公表	計画内容公表	計画内容公表	計画内容公表	計画内容公表

整備計画提出時に必要な書類

- 整備計画 (参考様式2)
- 参考図面 (参考様式3)
- 個別事業・計画に係る必要記載事項
- 事前評価の結果が分かる資料

### (参考) 個別事業の計画についての取扱い

交付金制度の創設に伴い、従来、個別に提出、承認等が必要とされていた整備計画等について、承認等の国の関与は廃止し、交付対象事業の要件として不可欠なものについては、社会資本総合整備計画に記載することに変更されました。

★交付に係る国への提出が不要になったものであっても、会計検査等で提出を求められる場合がありますので、きちんと作成・保管するよう留意してください（“提出不要”は“作成不要”ではありません）。

		旧制度	新制度
都市再開発支援事業	地区再生計画	大臣承認	社会資本総合整備計画に記載 (大臣承認なし、提出のみ)
	街区整備計画	大臣承認	
暮らし・にぎわい再生事業	暮らし・にぎわい再生事業計画	大臣同意	
バリアフリー環境整備促進事業	バリアフリー環境整備計画	大臣承認	
住宅市街地総合整備事業	住宅市街地総合整備計画	大臣承認	不要
	事業計画	大臣同意	
街なみ環境整備事業	街なみ環境整備計画	大臣承認	社会資本総合整備計画に記載 (大臣承認なし、提出のみ)
	事業計画	大臣同意	不要
住宅市街地基盤整備事業	事業計画	大臣同意	不要
住宅・建築物安全ストック形成事業 (耐震)	耐震改修促進計画	国に提出	国への提出は不要（計画の作成は必要）
住宅・建築物安全ストック形成事業 (アスベスト)	アスベスト改修整備実施計画		国への提出は不要（都道府県知事による計画の作成は必要）
狭あい道路整備等促進事業	狭あい道路拡幅整備促進計画		国への提出は不要（計画の作成は必要）
優良建築物等整備事業（複数棟改修型）	複数棟改修事業計画	—	社会資本総合整備計画に記載 (大臣承認なし、提出のみ)

#### 【関連ページ】

社会資本整備総合交付金等について



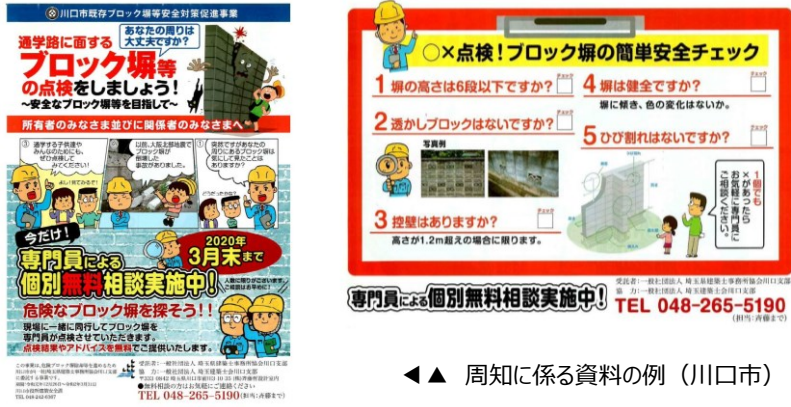

[https://www.mlit.go.jp/page/kanbo05\\_hy\\_000213.html](https://www.mlit.go.jp/page/kanbo05_hy_000213.html)

## 2) 住宅・建築物安全ストック形成事業

### <ブロック塀等の安全確保に対する事業>

平成 30 年 6 月に発生した大阪北部地震の被害を踏まえ、ブロック塀対策を緊急的かつ強力に支援するため、平成 30 年度 2 次補正予算において社会資本整備総合交付金、防災・安全交付金の基幹事業として制度化されました（住宅・建築物安全ストック形成事業のうち、住宅・建築物耐震改修事業のメニューに追加）。

狭あい道路整備の目的の 1 つでもある避難路等の安全確保に資する事業につき、関連する事業として掲載しています。

<p>補助対象事業</p>	<p>地方公共団体が地域防災計画又は耐震改修促進計画で位置づけた避難路（通学路を含む）沿道のブロック塀等の耐震診断、除却、改修等</p> <p>※除却、改修等については、避難路沿道等に存するもので、耐震診断の結果、倒壊の危険性があると判断されたものが対象となります。</p>
<p>補助対象地域</p>	<p>ブロック塀等の所有者等に対し、ブロック塀の安全確保に関する積極的な周知（パンフレット等の資料配布や広報誌への掲載等）を実施している地域</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;">  </div> <p style="text-align: center;">◀ ▲ 周知に係る資料の例（川口市）</p>
<p>補助率</p>	<p>間接補助（民間実施の場合）：国 1/3、地方 1/3、民間 1/3</p>
<p>補助率</p>	<p>直接補助（地方公共団体実施の場合）：国 1/3、地方 2/3</p>
<p>補助対象限度額</p>	<p>80,000 円/m</p> <p>※耐震診断、除却、改修等の合計に対する限度額です。</p>
<p>関連ページ</p>	<p>ブロック塀の安全対策について</p> <div style="text-align: center;">  <p><a href="https://www.mlit.go.jp/jutakukentiku/blockbei.html">https://www.mlit.go.jp/jutakukentiku/blockbei.html</a></p> </div>

### 3) 密集市街地総合防災事業


防災対策の推進とあわせ、多様な世帯の居住促進を図るため、平成 27 年度に制度創設された、地方公共団体や民間事業者が連携して地域ごとに協議会をつくり、関係者との連携のもと、子育て支援施設やサービス付き高齢者向け住宅、福祉施設等の生活支援機能等の整備などを行うことにより、密集市街地の総合的な環境整備を行う事業です。

狭あい道路が存在する地域のなかには、密集住宅市街地である箇所も存在することから、必要に応じて活用する事業を検討する参考としてもらえるよう、関連する事業として掲載しています。

※事業の実施には、以下の事項を定めた密集市街地総合防災計画の作成が必要です。

- 整備地区及び重点整備地区の区域
- 整備地区の整備の基本的方針
- 整備地区の土地利用に関する事項
- 住宅等の整備に関する事項
- 公共施設及び公益施設の整備に関する事項
- その他必要な事項

補助対象事業	<p>計画に基づいて実施される以下の事業が対象です（交付率は各事業に準じる）。</p> <p>① 以下の社会資本整備総合交付金の基幹事業の交付対象となる事業</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ <u>住宅市街地総合整備事業</u></li> <li>・ 防災街区整備事業</li> <li>・ <u>狭あい道路整備等促進事業</u></li> <li>・ 市街地再開発事業</li> <li>・ 優良建築物等整備事業</li> <li>・ 空き家再生等推進事業</li> <li>・ 都市防災総合推進事業</li> <li>・ 都市再生区画整理事業</li> <li>・ 街路事業</li> <li>・ 都市公園・緑地等事業</li> </ul> <p>② 以下の補助事業の交付対象となる事業</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 防災・省エネまちづくり緊急促進事業</li> <li>・ スマートウェルネス住宅等推進事業</li> </ul> <p>③ 総合防災促進事業 （①②の事業と一体となってその効果を一層高めるため必要な事業）</p>
整備地区の要件	<p>以下の①②を満たす必要があります。</p> <p>① 重点整備地区を1つ以上含む地区にあって、重点整備地区の整備に関連して、密集市街地の総合的な環境整備が見込まれる地区であること</p> <p>② 整備地区の面積が概ね5ha以上、重点供給地域にあっては概ね2ha以上であること</p>

重点整備地区の要件	<p>以下の①～③を満たす必要があります。</p> <p>① 重点整備地区の面積が概ね 1 ha 以上、重点供給地域にあつては概ね 0.5ha 以上であること</p> <p>② 「交付対象事業」の①又は②のうちのいずれかの事業の実施が見込まれる区域を含むこと</p> <p>③ 以下のいずれかを満たす密集市街地であること（<u>=事業対象地区の要件</u>）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地区内の住宅戸数密度が 30 戸/ha であること</li> <li>・地区内の住宅戸数に対する換算老朽住宅戸数の割合が過半であること</li> </ul>
事業主体	地方公共団体、都市再生機構、地方住宅供給公社、民間事業者等
関連ページ	<p>市街地住宅整備</p>  <p><a href="https://www.mlit.go.jp/jutakukentiku/house/jutakukentiku_house_tk5_000043.html">https://www.mlit.go.jp/jutakukentiku/house/jutakukentiku_house_tk5_000043.html</a></p>

#### 4) 空き家対策総合支援事業

居住環境の整備改善を図るために実施される以下の 1、2 の事業です。

##### 1. 空家法の空家等対策計画に基づき地方公共団体が実施する総合的な空き家対策（地方公共団体向け）※1

※1 実施には、以下の事項を定めた空き家対策総合実施計画の作成が必要です。

- ・計画の実施地区の区域
- ・基本の方針
- ・空き家の活用と除却に関する事項
- ・他の空き家対策に関する事項
- ・その他必要な事項

また、空き家対策総合実施計画は、以下に従って作成する必要があります。

- ・空家等対策計画に基づくこと。
- ・実施地区が空家等対策計画に定める地区に含まれること。
- ・市区町村が策定する分野横断的な総合的計画に位置づけられること。
- ・実施地区内で空き家対策に取り組む民間事業者等を構成員とする協議会等と連携して策定すること。
- ・実施主体及び事業期間を定めること。
- ・空き家の発生を抑制する事業、空き家の除却を支援する事業、空き家の活用を支援する事業等の総合的な取組が市区町村により行われること。
- ・空き家やその跡地を利活用する取組が民間事業者等により行われること。

##### 2. 創意工夫をこらしたモデル性の高い空き家の活用等に係る調査・検討等や改修工事・除却工事等（NPO・民間事業者等向け）※2

※2 NPO や民間事業者等に対して国が直接支援します。



令和 5 年の空家法改正の際には、附帯決議に

「本法の特例により、狭あい道路が更に狭あいになることがないようにすること。また、空家等に関する除却を行う際に狭あい道路を拡幅するなどの災害対策と空き家対策の連携方策について、検討を進めること。」


という内容が含められ、規制の合理化を踏まえた狭あい道路対策と空き家対策の連携強化が求められていることから、必要に応じて活用する事業を検討する参考としていただけるよう、関連する事業として掲載しています。

### 1. 空家法の空き家等対策計画に基づき地方公共団体が実施する総合的な空き家対策（地方公共団体向け）について

補助対象事業	<p>空き家対策総合実施計画に基づいて実施される以下の①～④の事業が対象です。</p> <p>① 空き家対策基本事業</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 空家住宅等<sup>※1</sup>、特定空家等又はこれに準ずる空家等、不良住宅の除却             <ul style="list-style-type: none"> <li>※1 以下のいずれかに該当するものが対象です。                 <ul style="list-style-type: none"> <li>a 除却後の跡地を地域活性化のために計画的に利用する予定があるもの</li> <li>b 各種災害により被害が生じた又は見込まれる空き家の緊急的又は予防的な除却を要するもの</li> </ul> </li> </ul> </li> <li>・ 特定空家・不良住宅等の除却後の土地整備<sup>※2</sup> <ul style="list-style-type: none"> <li>※2 公益性の高い用途で 10 年以上活用するものが対象です。</li> </ul> </li> <li>・ 空家住宅等の活用<sup>※3</sup> <ul style="list-style-type: none"> <li>※3 増改築等の後の建築物が地域活性化のための計画的利用に供されるものが対象です。</li> </ul> </li> <li>・ 空家住宅等又は特定空家等を除却するか活用するかを判断するためのフィージビリティスタディ</li> <li>・ 空き家の所有者の特定</li> <li>・ 空家等対策計画の策定等に必要の実態把握</li> <li>・ 空家等管理活用支援法人による空き家の活用等を図るための業務</li> </ul> <p>② 空き家対策附帯事業</p> <p>①とあわせて実施する、空家法に基づく行政代執行等の措置の円滑化、民法第 25 条、第 264 条の 2、第 264 条の 8、第 264 条の 9、第 264 条の 14 及び第 952 条に基づく請求のための法務的手続等を行う事業</p> <p>③ 空き家対策関連事業</p> <p>①とあわせて実施する以下の事業（補助率・補助限度額等は各事業に準じる）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 住宅・建築物耐震改修事業<sup>※4</sup> <ul style="list-style-type: none"> <li>※4 空き家に関するものに限る。</li> </ul> </li> <li>・ <u>住宅市街地総合整備事業</u><sup>※5</sup> <ul style="list-style-type: none"> <li>※5 密集市街地整備型の重点整備地区を含むものに限る。</li> </ul> </li> <li>・ 街なみ環境整備事業</li> </ul>
--------	---

	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ <u>狭あい道路整備等促進事業</u></li> <li>・ 小規模住宅地区改良事業</li> <li>・ 住宅地区改良事業等計画基礎調査事業</li> <li>・ 地域優良賃貸住宅整備事業<sup>※6</sup></li> </ul> <p>※6 住宅を新たに建設するものを除く。</p> <p>④ 空き家対策促進事業</p> <p>①と一体となってその効果を一層高めるために必要な事業等</p>														
事業主体	地方公共団体、民間事業者等														
補助率	<p>① 空き家対策基本事業</p> <table border="1"> <tr> <td>除却</td> <td>                     間接補助（民間実施の場合）：国 2/5、地方 2/5、民間 1/5                      直接補助（地方公共団体実施の場合）：国 2/5、地方 3/5                      ※代執行等により地方公共団体自ら除却を行うことがやむを得ない場合は                      国 1/2、地方 1/2 となります。                 </td> </tr> <tr> <td>土地整備</td> <td>                     間接補助（民間実施の場合）：国 1/3、地方 1/3、民間 1/3                      直接補助（地方公共団体実施の場合）：国 1/2、地方 1/2                 </td> </tr> <tr> <td>活用</td> <td>                     間接補助（民間実施の場合）：国 1/3、地方 1/3、民間 1/3                      直接補助（地方公共団体実施の場合）：国 1/2、地方 1/2                 </td> </tr> <tr> <td>フィージ ビリティ スタディ</td> <td>                     間接補助（民間実施の場合）：国 1/3、地方 1/3、民間 1/3                      直接補助（地方公共団体実施の場合）：国 1/2、地方 1/2                 </td> </tr> <tr> <td>所有者特 定</td> <td>直接補助（地方公共団体実施の場合）：国 1/2、地方 1/2</td> </tr> <tr> <td>実態把握</td> <td>直接補助（地方公共団体実施の場合）：国 1/2、地方 1/2</td> </tr> <tr> <td>空家等管 理活用支 援法人</td> <td>                     間接補助（空家等管理活用支援法人実施の場合）：国 1/2、地方 1/2                      ※ 1 法人当たり 500 万円/年度（国費）を補助限度額とします。                 </td> </tr> </table> <p>② 空き家対策附帯事業</p> <p>直接補助（地方公共団体実施の場合）：国 1/2、地方 1/2</p> <p>③ 空き家対策関連事業</p> <p>補助率・補助限度額等は各事業に準じます。</p> <p>④ 空き家対策促進事業</p> <p>間接補助（民間実施の場合）：国 1/3、地方 1/3、民間 1/3          直接補助（地方公共団体実施の場合）：国 1/2、地方 1/2</p> <p>※補助対象事業費は、各空き家対策総合実施計画の交付対象事業の全体事業費の 2/10 を上限とします。</p>	除却	間接補助（民間実施の場合）：国 2/5、地方 2/5、民間 1/5 直接補助（地方公共団体実施の場合）：国 2/5、地方 3/5 ※代執行等により地方公共団体自ら除却を行うことがやむを得ない場合は 国 1/2、地方 1/2 となります。	土地整備	間接補助（民間実施の場合）：国 1/3、地方 1/3、民間 1/3 直接補助（地方公共団体実施の場合）：国 1/2、地方 1/2	活用	間接補助（民間実施の場合）：国 1/3、地方 1/3、民間 1/3 直接補助（地方公共団体実施の場合）：国 1/2、地方 1/2	フィージ ビリティ スタディ	間接補助（民間実施の場合）：国 1/3、地方 1/3、民間 1/3 直接補助（地方公共団体実施の場合）：国 1/2、地方 1/2	所有者特 定	直接補助（地方公共団体実施の場合）：国 1/2、地方 1/2	実態把握	直接補助（地方公共団体実施の場合）：国 1/2、地方 1/2	空家等管 理活用支 援法人	間接補助（空家等管理活用支援法人実施の場合）：国 1/2、地方 1/2 ※ 1 法人当たり 500 万円/年度（国費）を補助限度額とします。
除却	間接補助（民間実施の場合）：国 2/5、地方 2/5、民間 1/5 直接補助（地方公共団体実施の場合）：国 2/5、地方 3/5 ※代執行等により地方公共団体自ら除却を行うことがやむを得ない場合は 国 1/2、地方 1/2 となります。														
土地整備	間接補助（民間実施の場合）：国 1/3、地方 1/3、民間 1/3 直接補助（地方公共団体実施の場合）：国 1/2、地方 1/2														
活用	間接補助（民間実施の場合）：国 1/3、地方 1/3、民間 1/3 直接補助（地方公共団体実施の場合）：国 1/2、地方 1/2														
フィージ ビリティ スタディ	間接補助（民間実施の場合）：国 1/3、地方 1/3、民間 1/3 直接補助（地方公共団体実施の場合）：国 1/2、地方 1/2														
所有者特 定	直接補助（地方公共団体実施の場合）：国 1/2、地方 1/2														
実態把握	直接補助（地方公共団体実施の場合）：国 1/2、地方 1/2														
空家等管 理活用支 援法人	間接補助（空家等管理活用支援法人実施の場合）：国 1/2、地方 1/2 ※ 1 法人当たり 500 万円/年度（国費）を補助限度額とします。														

## 2. 創意工夫をこらしたモデル性の高い空き家の活用等に係る調査・検討等や改修工事・除却工事等（NPO・民間事業者等向け）について

補助対象事業	<p>以下の①、②の事業が対象です。（ただし、将来的に空き家の改修工事・除却工事を行う前提の取組又は地方公共団体が作成する空家等対策計画に沿って行われる取組に限ります。）</p> <p>① ソフト提案部門 以下のいずれかに該当する創意工夫をこらしたモデル性の高い調査検討・評価・普及・広報等</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 空き家に関する相談対応の充実や空き家の発生抑制に資する官民連携体制の構築等</li> <li>・ 空き家の活用等に資するスタートアップなど新たなビジネスモデルの構築等</li> <li>・ 新たなライフスタイルや居住ニーズに対応した空き家の活用等</li> </ul> <p>② ハード提案部門</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 建物や敷地状況に応じた空き家の改修工事や除却工事などハード整備の技術や工法、施工プロセス等</li> </ul>								
事業主体	NPO、民間事業者等								
補助率	<table border="1" data-bbox="400 1077 1390 1361"> <tr> <td data-bbox="400 1077 624 1200">調査検討、計画策定、普及・広報等</td> <td data-bbox="624 1077 1390 1200">定額</td> </tr> <tr> <td data-bbox="400 1200 624 1240">改修工事</td> <td data-bbox="624 1200 1390 1240">国 1/3、民間 2/3</td> </tr> <tr> <td data-bbox="400 1240 624 1281">除却</td> <td data-bbox="624 1240 1390 1281">国 2/5、民間 3/5</td> </tr> <tr> <td data-bbox="400 1281 624 1361">除却後の土地整備</td> <td data-bbox="624 1281 1390 1361">国 1/3、民間 2/3</td> </tr> </table>	調査検討、計画策定、普及・広報等	定額	改修工事	国 1/3、民間 2/3	除却	国 2/5、民間 3/5	除却後の土地整備	国 1/3、民間 2/3
調査検討、計画策定、普及・広報等	定額								
改修工事	国 1/3、民間 2/3								
除却	国 2/5、民間 3/5								
除却後の土地整備	国 1/3、民間 2/3								
関連ページ	<p>空家等対策の推進に関する特別措置法関連情報</p>  <p><a href="https://www.mlit.go.jp/jutakukentiku/house/jutakukentiku_house_tk3_000035.html">https://www.mlit.go.jp/jutakukentiku/house/jutakukentiku_house_tk3_000035.html</a></p>								

### 5) 所有者不明私道への対応ガイドライン

狭あい道路の中には私道も多く含まれるところ、法務省において開催した「共有私道の保存・管理等に関する事例研究会」にて、所有者不明私道への対応ガイドラインが取りまとめられておりますので、ご参照ください。

本ガイドラインは、以下に記載のとおり、平成 30 年 1 月に第 1 版として取りまとめ

られた内容から、民法等の一部を改正する法律（令和3年法律第24号）が令和3年4月に成立したことに伴い、改訂が行われています。

詳細については、関連ページをご参照ください。

法務省民事局  
令和4年6月

### 所有者不明私道への対応ガイドライン（第2版）

**改正前民法・旧ガイドライン**

○ いわゆる共有私道で補修工事等を行う場合に、改正前民法の共有の規定等の解釈が必ずしも明確でなく、事実上、共有者全員の同意を得る運用がされていたため、支障が生じていた  
⇒ 研究会においてケーススタディを行い、平成30年1月当時の法解釈を示した（旧）所有者不明私道への対応ガイドラインをとりまとめ、公表

(改正前民法のルール)		
保存	管理	変更
各共有者が単独で可能	各共有者の持分の価格に依り、過半数で決する	共有者全員の同意が必要

**令和3年民法改正**

○ 土地の利用の円滑化の観点から、以下の各制度について様々な見直しを実施 R5.4.1施行

(改正民法のルール)			
保存	管理（広義）		変更（軽微以外）
	管理（狭義）	変更（軽微）	
各共有者が単独で可能	各共有者の持分の価格に依り、過半数で決する		共有者全員の同意が必要

**共有制度の見直し**

- 共有物の「管理」の範囲の拡大・明確化（右図）
- 賛否不明共有者以外の共有者による管理の仕組み
- 所在等不明共有者以外の共有者による変更・管理の仕組み等

**財産管理制度の見直し**

- 所有者不明土地管理制度の創設
- 既存の相続財産管理制度の合理化等
- ※令和4年改正所有者不明土地特措法と併せて、関連する財産管理制度の申立権を市町村長等に付与

**相隣関係規定の見直し**

- 隣地でのライフラインの設備設置・使用権に関するルールの整備
- 越境してきた竹木の枝を土地所有者が自ら切り取ることができるルールの整備等

**ガイドラインの改訂**

○ 改正民法の解釈を明確化し、具体的なケースにおける法の適用関係を示すべく、共有私道の保存・管理等に関する事例研究会（座長：松尾弘慶應義塾大学大学院法務研究科教授）を再開して検討を進め、令和4年6月7日付けでガイドラインを改訂

○ 改訂ガイドラインを法務省HPで公開するとともに、関係省庁・関係団体と連携して地方公共団体・事業者等に周知していく

**【改訂ガイドラインのポイント】**

- 改正民法の内容・解釈につき、コラムや図を用いてわかりやすく解説
- 私道の管理において問題となる全37事例につき、改正民法下での対処法を詳細に説明（改正前民法下での対処法も併記）
- 私道の管理の円滑化に役立つ政府・地方公共団体の取組をコラムで紹介

**改訂ガイドラインの概要**

【目次】

第1章 共有私道とその実態

- 共有私道の意義
- 実態調査（平成29年度）

第2章 共有私道の諸形態と民事法制


- 民法上の共有関係にある私道（共同所有型私道）
- 民法上の共有関係にない私道（相互持合型私道）
- 団地の法律関係
- 財産管理制度等
  - 1 不在者財産管理制度
  - 2 相続財産管理（清算）制度
  - 3 会社法等に基づく清算制度
  - 4 所有者不明土地管理制度

第3章 ケーススタディ（全37事例）

- 1 私道の舗装に関する事例（10事例）
- 2 ライフラインに関する事例（19事例）  
【水道関係】【下水道関係】【ガス事業及び導管関係】【電気事業及び電柱関係】
- 3 その他（8事例）

① **共同所有型私道** 私道全体を複数の者が所有し、民法の共有の規定が適用されるもの（図1）

② **相互持合型私道** 私道が複数の者から成っており、隣接宅地の所有者等が、私道の各筆をそれぞれ所有し、相互に利用させ合うもの（図2）




・財産管理制度を利用し、裁判所が選任する財産管理人から私道の工事等の同意を得ることが可能。  
・改正民法で創設された所有者不明土地管理制度の要件・手続等について、詳細に解説。  
・併せて、所有者不明土地特措法において、市町村長等は、利害関係の有無を問わず、財産管理人の選任請求をすることが可能とされていることを紹介。

・ライフラインの設備設置・使用権のルールの内容等を解説するとともに、設備設置権が成立する場合には、隣地所有者の承諾書がなくても民法上は設備設置が可能であることや、隣地所有者から不当な承諾料を求められても応ずる義務はないことを明記。

**共同所有型私道における対処例**

舗装の補修 (事例1)	私有水道管の新設 (事例11)	公共下水道の新設 (事例23)	舗装の新設 (事例5)	樹木の伐採 (事例34)
保存行為であり、単独で可	持分に依りた使用として、単独で可	共有物の管理に関する事項に当たり、共有者の持分の過半数で決する	軽微変更に当たり、共有者の持分の過半数で決する	軽微変更に当たり、共有者の持分の過半数で決する

改正前民法では全員同意が必要とされていたケース

【関連ページ】

共有私道の保存・管理等に関する事例研究会（第2期）

[https://www.moj.go.jp/MINJI/minji07\\_00280.html](https://www.moj.go.jp/MINJI/minji07_00280.html)



---

令和6年3月発行

## 狭あい道路対策に関するガイドライン

発行 国土交通省 住宅局 市街地建築課  
〒100-8918 東京都千代田区霞が関2-1-3  
TEL: 03-5253-8111

---





## 狭あい道路対策に関するガイドライン