

平成 23 年度 社会資本整備総合交付金事業

遠賀町狭あい道路拡幅整備促進計画

平成 24 年 3 月

遠 賀 町

目 次

第1章 業務の概要	1
(1) 業務の目的	1
(2) 業務の流れ	2
第2章 狭あい道路の現況把握	2
1. 狭あい道路の定義	2
(1) 道路の定義	2
(2) 2項道路の概念	4
2. 狭あい道路の分布状況の把握	5
(1) 狭あい道路の分布状況	5
(2) 狭あい道路以外の道路	6
(3) 現地調査	8
(4) 狭あい道路の類型化	9
第3章 狭あい道路の拡幅整備に関する基本方針	11
1. 拡幅整備の基本方針検討	11
(1) 狭あい道路整備の基本的な考え方	11
(2) 狭あい道路整備の基本方針	12
(3) 狭あい道路の整備方針	13
2. パターン別概算事業費の算出	14
3. 狭あい道路拡幅整備の推進方策	22
(1) 狭あい道路拡幅整備の流れ	22
(2) 狭あい道路拡幅整備の検討課題	23

第1章 業務の概要

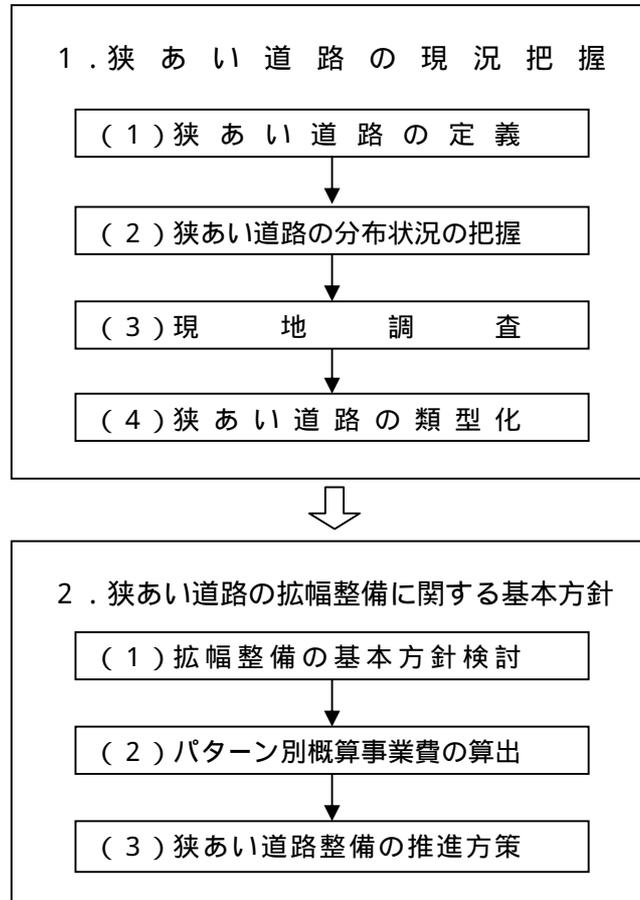
(1) 業務の目的

本町は、昭和44年5月20日に町全域を都市計画区域に指定し、特定行政庁によって建築基準法第42条第2項に規定された道路の指定、いわゆる2項道路の指定が行われている。その後、2項道路は指定時のままで幅員に狭あいが多いが、新築、建替等の建築行為に伴い、建築基準法に基づく道路後退等が行われた箇所もある。しかし、この場合でも土地の所有権が従前のままのものが多く、本来道路の用に供すべき用地を私的に利用されている場合など、道路後退の本来の目的が果たされていないことがある。

住民の生活環境の向上を図り、交通、安全、防災等の面で住みよいまちづくりを進めるため、狭あい道路の整備が必要であり、こうした2項道路等の狭あい道路の拡幅整備、後退用地の所有権移転等を促進するために狭あい道路の整備促進の方針を策定することを業務の目的とする。

(2) 業務の流れ

以下のフローに基づき本作業を行う。



第2章 狭あい道路の現況把握

1. 狭あい道路の定義

(1) 道路の定義

1) 道とは

道とは一般的に、「人や車などが往来するための所。通行する所。」(広辞苑)「地上に往来すべく拓き設けたる所」(大言海)とされており、その状態によって、路、途、^{みち}逦、^{みち}逦、^{みち}逦などと称される。林道やけもの道に近いものも含まれ、道の中で法律上の規定に合うものは、「道路」とよばれ、法的には「道」と「道路」は区別して使用される。

2) 道路の定義

公道と私道

道路とは、「一般交通(人の歩行・車の走行等)の用に供される施設である」とされており、

- ア．一般交通の用に供されること
- イ．施設(設備)であること

が道路の要件とされる。

道路は、国や地方公共団体等が管理する「公道」と私人が管理する「私道」にわけられている。

公道とは、「国、地方公共団体、公法人等法律に基づき設立された公的組織が、道路を設置または管理もしくは監督する公共的道路で、一般公衆の用に供されている道路である。」とされており、下図のように構成される。

表 道路の構成

公道	道路法上の道路
	道路運送法に基づく道路
	農業用道路(農道)
	林道(国有林林道と民有林林道)
	漁港法に基づく道路
	港湾法に基づく道路(臨港道路)
	鉱業法に基づく道路
	自然公園法・都市公園法に基づく道路
	都市計画法によって整備される街路
	里道
私道(管理法の存しない私有財産としての私道は、その財産権の行使として管理が行われる。)	

狭あい道路の定義

ア．建築基準法上の道路

建築基準法に規定された道路は次のものがある。

建築基準法の規定	内 容	備考
1) 第42条第1項第1号に基づく道路	道路法に基づき路線の指定または、認定を受けた道路で幅員4m以上のもの。(道路形態が明確であり、通行可能なもの)	
2) 第42条第1項第2号に基づく道路	都市計画法等の法律に基づく各種の事業により築造された道路、あるいは、都市計画の開発行為の許可を受けて築造された道路で幅員4m以上のもの。大部分のものは、将来、道路法により認定を受けて公道(1号道路)に該当する。私道のまま所有権者が維持管理するものもあり得る。	
3) 第42条第1項第3号に基づく道路	建築基準法第3章の規定が適用されるに至った際(昭和44年5月20日)に現存する道で、幅員4m以上のもの。公道、私道を問わない。	
4) 第42条第1項第4号に基づく道路	都市計画法による法律(第2号で規定された法律)により新設または変更の事業計画のある道路で、2年以内にその事業が執行される予定のものとして特定行政庁が指定したもの。幅員4m以上。	
5) 第42条第1項第5号に基づく道路	道路のない土地を分割して建築敷地として利用する際、4m以上の私道を築造する場合に、特定行政庁に申請を行い、指定を受けた道。(位置指定道路)	
6) 第42条第2項に基づく道路	建築基準法第3章の規定が適用されるに至った際(昭和44年5月20日)現実に建築物が立ち並んでいる幅員4m未満の道で、特定行政庁が指定したもの。その中心線からの水平距離2mの線をその道路の境界線とみなす。(いわゆる2項道路)	狭あい道路
7) 第42条第3項に基づく道路	傾斜地にある市街地や戦前の区画整理等で、両側に既にコンクリート造の建物が立ち並んでいて、幅員4mを確保することが期待できない等の土地の状況によりやむを得ない場合に、水平距離の特例により、中心線から左右に2m未満1.35m以上の範囲内(幅員4m未満2.7m以上のこと)で、また、崖、川等からの距離については、4m未満2.7m以上の範囲内で、特定行政庁が水平距離の指定を行った道路。	狭あい道路
8) 第43条に基づく但し書道路	自動車交通のみにしか利用されない道路で、建築物の敷地が2m以上道路に接していないが、その建築物の周囲に広い空地があることなどにより、安全上支障がない場合の、その当該道路。(建築審査会の同意を得て特定行政庁が許可した道路)	
9) 法附則第5項の建築線に基づいて指定される道路	(旧)市街地建築物法第7条但し書の規定によって指定された建築線で、その間の距離が4m以上のものは、その建築線の位置に建築基準法第42条第1項第5号の規定による道路の位置の指定があったものとみなされる。その道路をいう。	

以上のいずれの項目にも該当しない道は、建築基準法上、「道路」とはみなされない。建築基準法では、「道路」と認めないものは「道」という語を用い、「道路」と区別している。

イ．狭あい道路の定義

本計画書では、上記 2) 3) の建築基準法第 42 条第 2 項、第 3 項の道路及び、法上の指定を受けていない道路、法上の種別・位置が明確でない道路で幅員 4 m 未満の道路を狭あい道路と称することとする。

(2) 2 項道路の概念

建築基準法第 42 条第 2 項にいう道路は、遠賀都市計画区域の指定（昭和 44 年 5 月 20 日）により建築基準法第 3 章の規定（集団規定）が適用されるに至った際、現実に建築物が立ち並んでいたものであって、特定行政庁が指定したものについては、幅員 4 m 未満のものであっても道路として認めるものとした、いわゆる「みなし道路」である。

その結果、指定を受けた道路は、道路の中心線から左右に振り分けて 2 m ずつ後退した線（道路の片側が崖地、川等に沿う場合は、崖地等の側の境界線から道の側に 4 m の線）が道路の境界線とみなされることになり、将来、沿接の既存の建築物が建替えられ、上記境界線まで後退することにより、幅員 4 m の道路が確保されることになる。

即ち、この規定は、あくまで建築基準法適用の際、現に存在した狭あいな道路の救済的な規定であり、将来建替え等が行われる際には道路境界線内にある壁、塀等を取り除かれることになり、それによって幅員 4 m の道路が実現されることを期待するものである。

2 項道路は、私道に限らず公道についても幅員 4 m 未満である場合は、2 項道路に指定される。

一方で、最低幅員を 4 m とすることについては、防災上、見直しが必要ではないかとの議論がある。

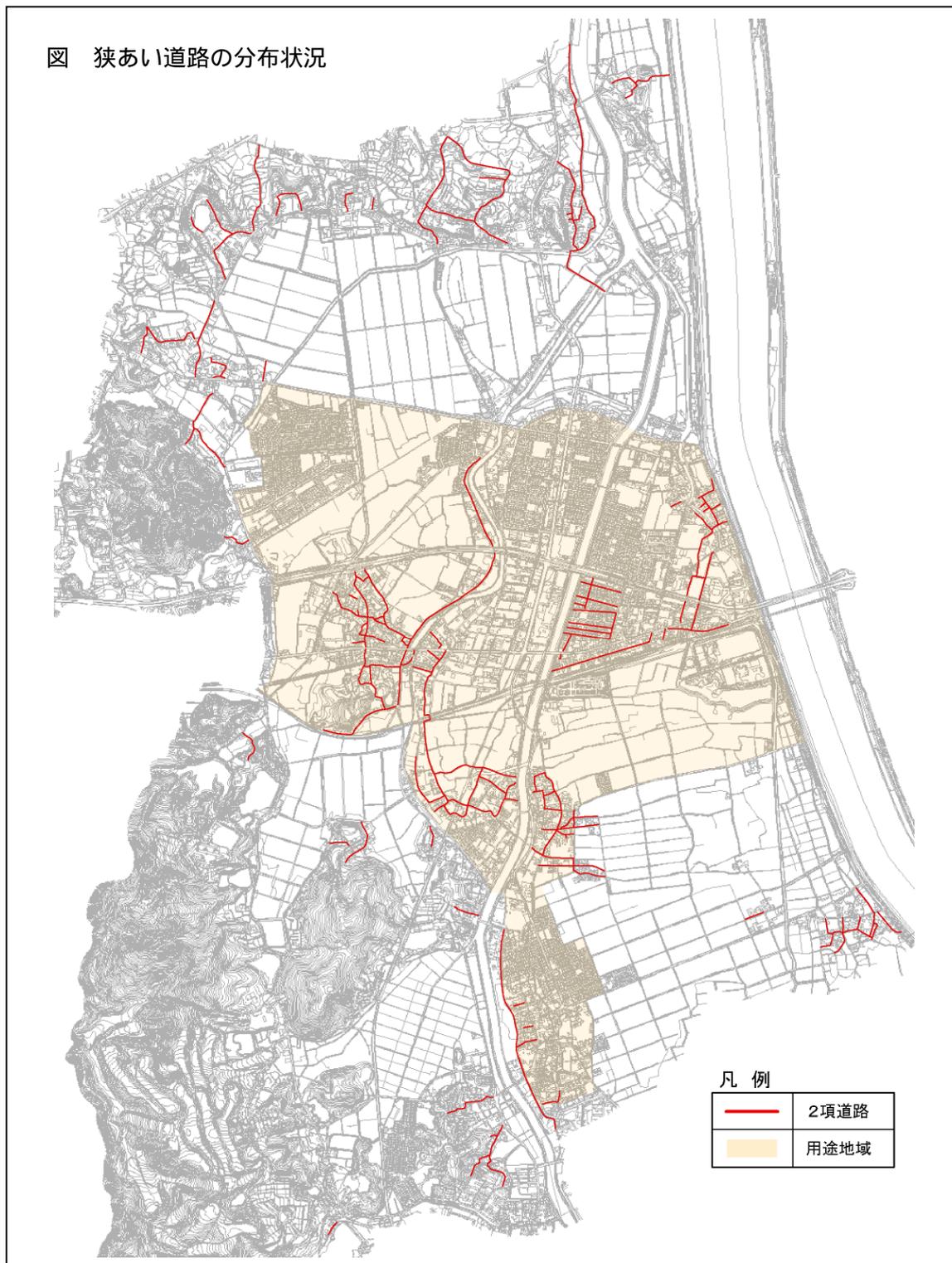
最低幅員が 4 m となったのは、建築基準法の前身である市街地建築物法が昭和 13 年に改正された時であり、改正の根拠は、「自動車の相互通行や消防自動車通行の確保」、「輻射熱による延焼防止」などであり、自動車交通と衛生面から規定された大阪府の市街地建築物施行細則の細街路幅員規定 4 m が影響しているとされている。（建築法規最低道路幅員規定における 4 m 規定の由来に関する研究 2004 年度 東京大学）

現に大都市にみられる木造密集地区の幅員 4 m 地区については、震災対策上も問題とされている。

2. 狭あい道路の分布状況の把握

(1) 狭あい道路の分布状況 (建築基準法第42条第2項及び第3項の指定を受けた道路)

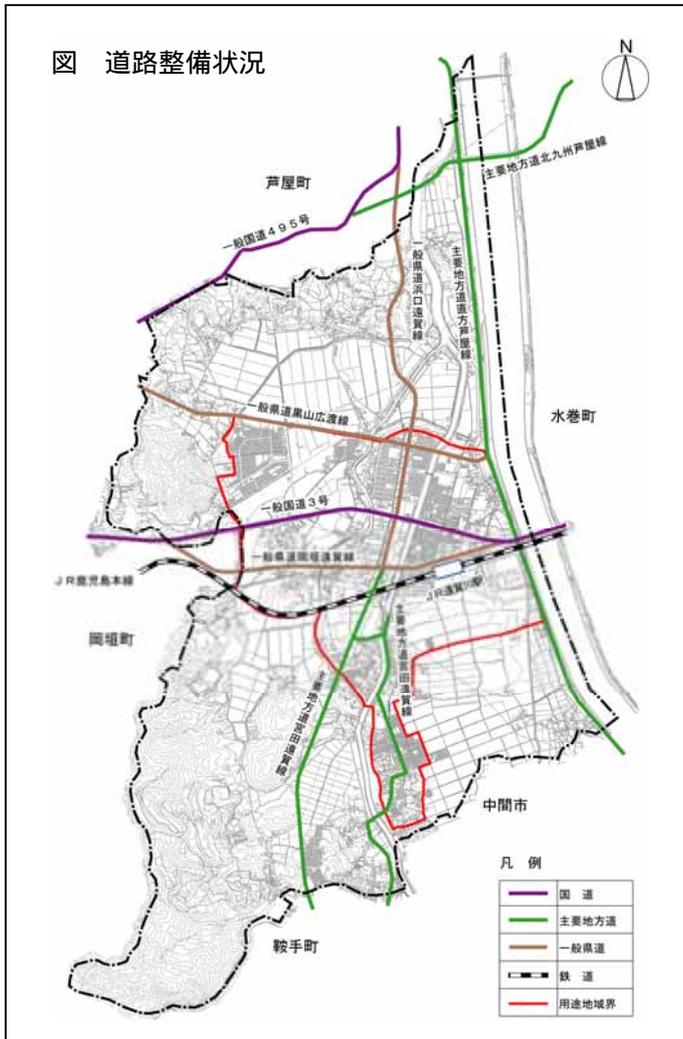
本町の狭あい道路のうち、建築基準法第42条第2項、及び第3項の指定を受けた道路は、下図のように分布している。路線数は109路線、そのうち用途地域内が66路線となっている。(用途地域境界及び一部用途地域内の路線を含む)



(2) 狭あい道路以外の道路

1) 道路整備状況

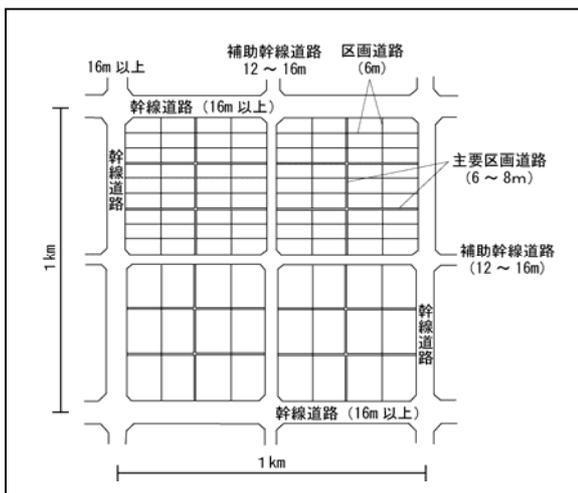
本町における国道、県道の整備は、下図のように行われている。



資料：遠賀町都市計画マスタープラン

2) 道路網の段階構成

市街地における各住戸をサービスする道路網の段階構成は、道路網整備計画、土地区画整理事業等で次のように計画される場合が多い。



幹線道路

- ・幹線道路が1 kmごとに配置 (4 km / km²)
- ・幅員は16m以上
(都市計画道路の基準では17m以上)

補助幹線道路

- ・500mに1本の割合で配置
- ・幅員は12~16mの歩道付

主要区画道路

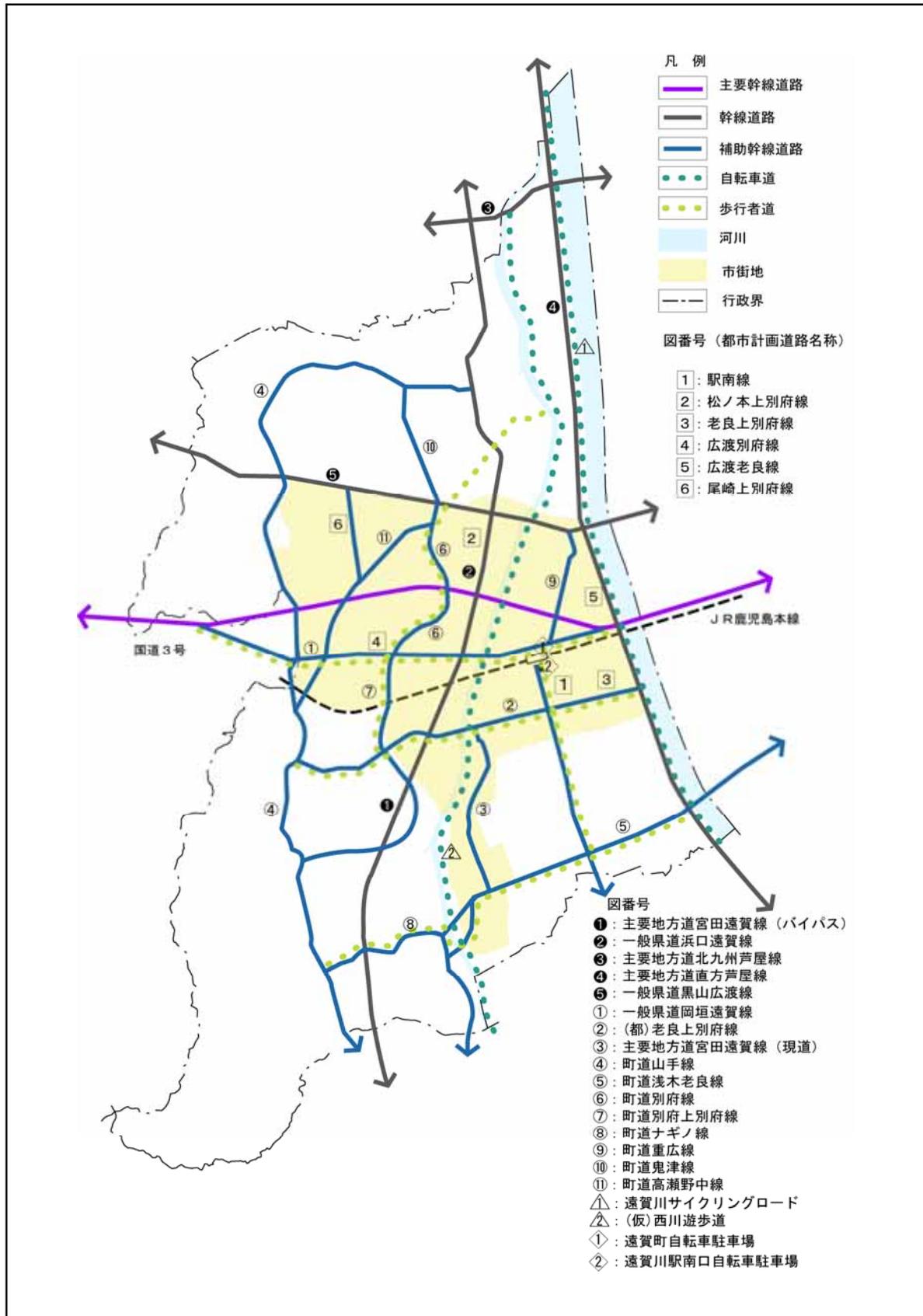
- ・150~250mに1本の割合で配置
- ・幅員は8m

区画道路

- ・街区短辺約50m、長辺約120m
- ・幅員は6m

3) 道路整備計画

本町の道路整備については、「遠賀町都市計画マスタープラン」で下図のように計画されている。この中の補助幹線道路、幹線道路に狭あい道路は結ばれている。

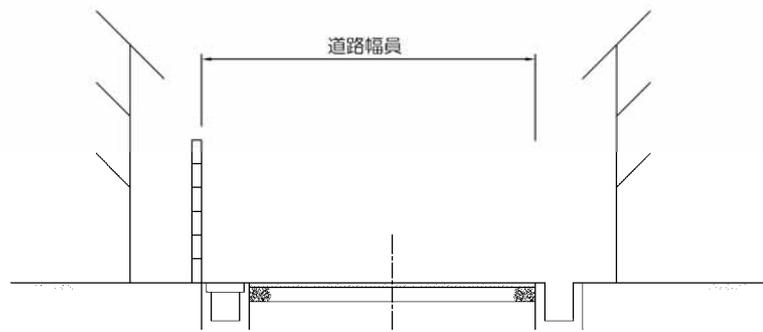


資料：遠賀町都市計画マスタープラン

(3) 現地調査

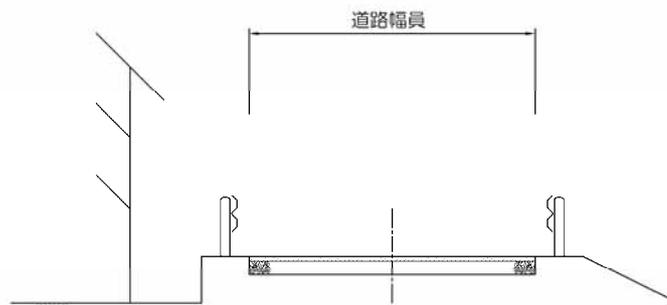
狭あい道路の中で2項道路は、新築・建替等の建築行為に伴い、建築基準法に基づく道路後退等が行われた箇所もみられるが、指定時のまま幅員が狭あいな区間が多い。狭あい道路の現状を把握するため、2項道路については各路線の所要箇所において下図のように道路幅員を測定し、写真撮影を行う。

(路線ごとの状況については、別途資料を参照)



道路端部に側溝が設置されている場合

- ・ 蓋付の側溝については道路幅員に含める。
- ・ 蓋が設置されていない側溝については道路幅員に含まない。



道路端部が法面や擁壁の場合

- ・ 保護路肩等は含まず、アスファルト舗装の幅を計測する。



狭あい道路 状況写真1



狭あい道路 状況写真2

(4) 狭あい道路の類型化

道路網の段階構成の中で、狭あい道路は主要区画道路、区画道路に位置付けられる。本町の用途地域外では、各住戸が集まって集落を形成している場合が多いため、集落においても機能分類は市街地（用途地域内）と同様に考えることができる。下記の機能分類で狭あい道路を類型化し、図化したものを次頁に示す。

主要区画道路（生活サービス道路）

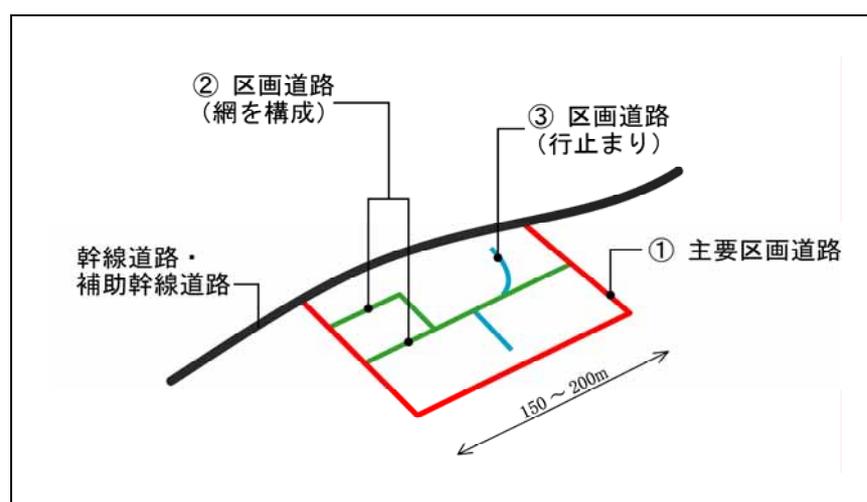
- ・ 区画道路からの交通を補助幹線道路、幹線道路へ集散させる道路として機能し、地区から他の地域への通勤・通学、買い物、小中学校の通学路などの生活サービス道路としての役割を有する。
- ・ 他の地域へ移動する際の道路、災害時の避難路として最も利用される可能性が高く、防災上重要な機能を有する。

区画道路（道路網を構成）

- ・ 各住戸までアクセスし、発生した交通を主要区画道路まで連絡する。歩行者交通もサービスする。地先道路と呼ばれる場合がある。
- ・ 主要区画道路までの道路網を構成する。

区画道路（行き止まり道路）

- ・ 崖地などの地形条件や旗竿状の開発等で行き止まりの場合があるため、道路網を構成する区画道路と区分する。



イメージ図 狭あい道路の機能分類

狭あい道路類型区分図



第3章 狭あい道路の拡幅整備に関する基本方針

1. 拡幅整備の基本方針検討

(1) 狭あい道路整備の基本的な考え方

1) 原則的な考え方

先述したように狭あい道路は、幅員4m未満のものであっても道路として認めるものとした、いわゆる「みなし道路」であり、救済的な規定である。将来建て替え等が行われる際には道路境界線内にある壁、塀等を取り除かれ、それによって幅員4mの道路が実現されることを期待するものである。

2) 狭あい道路を取り巻く情勢の変化

本町においても人口減少の局面を迎えており、地域において世代をつないで長く住み続けるためには、地域における住みやすさの向上がこれまでより重要とされている。

また、近年多発する地震、風水害などの自然災害等における避難路確保、延焼防止等の防災については、本町においても、喫緊の課題となっている。

こうした、住みよい住環境の整備と安全性の確保については、地域における身近な道路の整備に直接関係することから、地域における道路整備を進める方策が求められている。

3) 効果的かつ整備を推進する方策の必要性

本町における狭あい道路は、多く存在することから全てを一挙に整備することは不可能であり、道路整備が地域にとって最も効果的な箇所から整備することが第一に求められる。

さらに、これまでのように建築行為を待って整備を行うには時間を要し、拡幅された区間だけがいつまでも残ることになる。そのためには、地域住民の中で道路整備の機運を高めるインセンティブ（意欲・誘因）を与え、間断なく整備を進める方策が求められる。

(2) 狭あい道路整備の基本方針

- 1) 地域にとって重要な主要区画道路（生活サービス道路）を重点的に整備する。
 - ・ 道路の類型化にみた主要区画道路は、地域住民が他の地域へ移動するにあたって利用される最も利用頻度の高い道路であり、道路の使われ方としては、通勤・通学、買物など多面的に利用される。
 - ・ 主要区画道路は、災害時に他の地域へ移動する際の避難ルートとしては、地域住民にとってわかりやすく、補助幹線道路等に結ばれていることなどの機能を有している。
 - ・ 以上の理由から、主要区画道路について重点的に整備を行う。

- 2) 重要な道路の整備にあたっては、後退用地の買収も可能とする。
 - ・ 地域住民の道路拡幅などの機運を高め、事業を間断なく進めるには、能動的に整備を働きかける必要がある。都市計画道路整備では、一部の道路後退が進まないために、全線の整備が進まない事例が見られるが、狭あい道路では、部分的に離合できないことで、通行に支障を生じる場合がある。このため、円滑な道路交通の確保を早期に図るために、整備効果を高める買収も可能とすることとする。
 - ・ ただし、当該道路の整備を全て買収で行うことは、原則的な考え方で整理したように2項道路の趣旨と異なり、これまでの整備の考え方とも合致しないことから、原則を寄付とし、買収が必要とされる箇所を限定的に捉え、箇所と根拠を明確にして整備を行うこととする。

- 3) 町が所有する道路の整備に係る事業費は、町が負担する。
 - ・ 寄付又は買収によって所有権が移転した道路用地については、町が管理し、整備を行っているが、今後もこれを継続することが適当である。
 - ・ また、相続により複数の所有者が存在する等の所有権移転が困難な場合、整備が進まない事態を避けるために、町が後退用地を無償で使用できるようにすることとする。
 - ・ ただし、開発行為などで町の許可を受けて実施する道路整備は、道路整備によって生じる宅地販売等の利益が事業者（申請者）に還元されるため、開発行為等の申請者の負担で行うこととする。

(3) 狭あい道路の整備方針

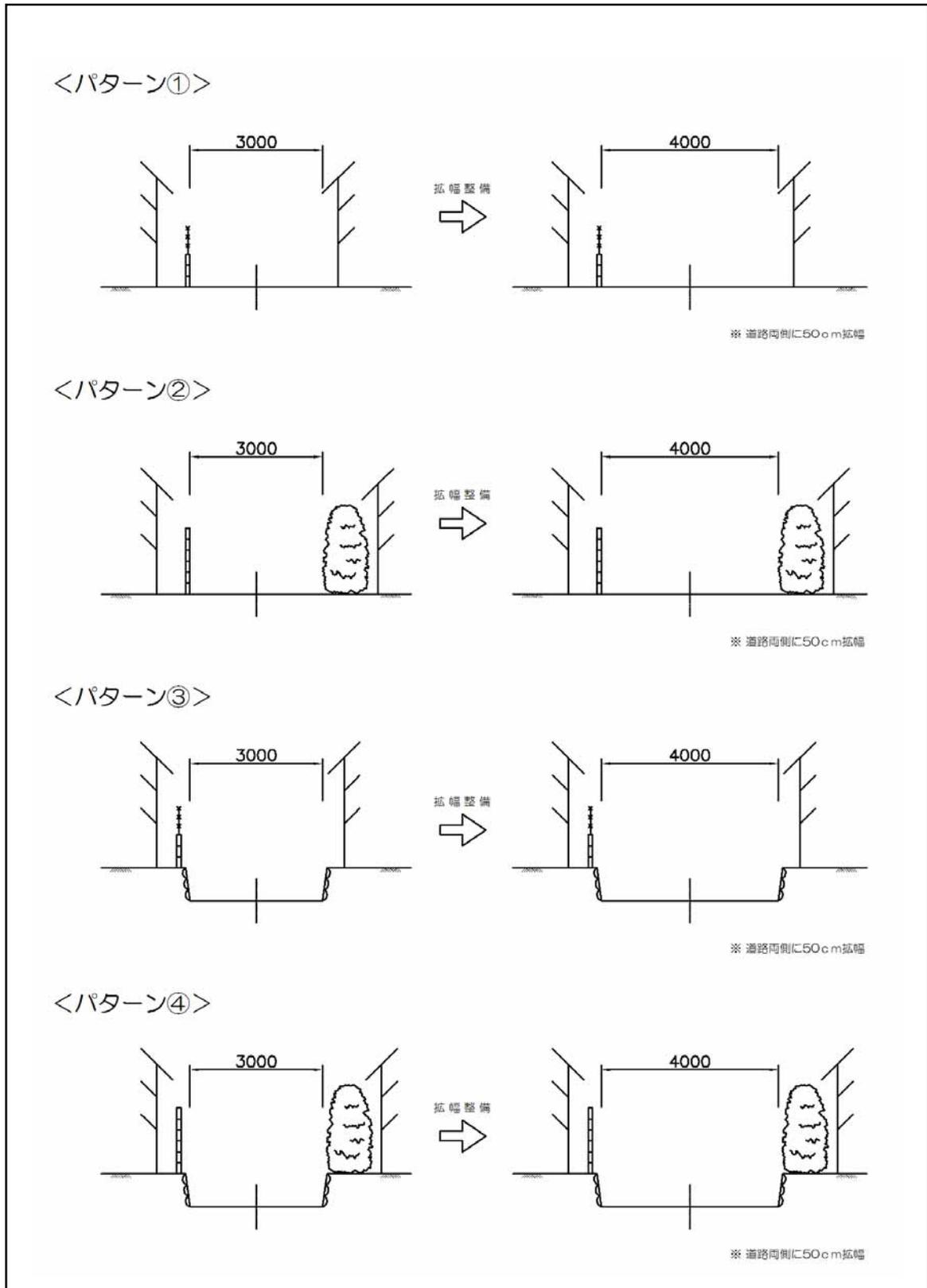
狭あい道路整備の基本方針を踏まえ、狭あい道路の類型区分ごとの整備方針を次のように設定する。

表 狭あい道路整備方針

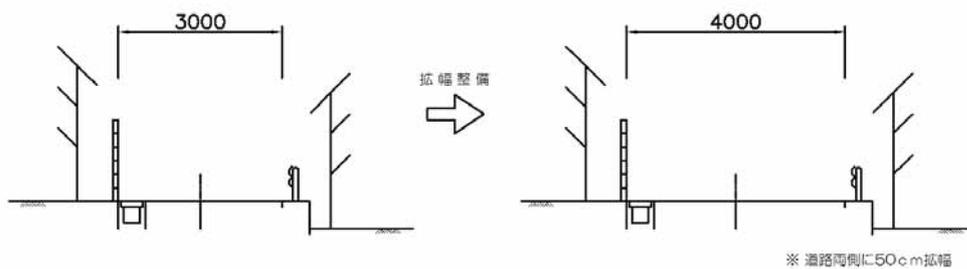
道路の類型区分	整備方針	道路用地の取得の方法
主要区画道路	重点的に整備を進める	買収・寄付等
区画道路 (道路網を構成)	建築行為、整備事業等に伴い、 計画的に整備を進める	買収・寄付等
区画道路 (行き止まり道路)	建築行為、整備事業等に伴い、 個別に整備を進める	買収・寄付等

2. パターン別概算事業費の算出

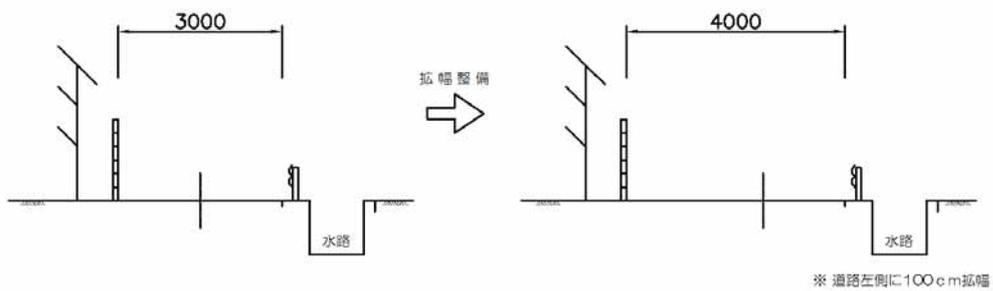
狭い道路の拡幅整備に伴う整備費用を道路構造ごとにパターン化し、概算事業費の算出を行う。概算事業費の算出を行うパターン図を以下に示す。



<パターン⑤>



<パターン⑥>

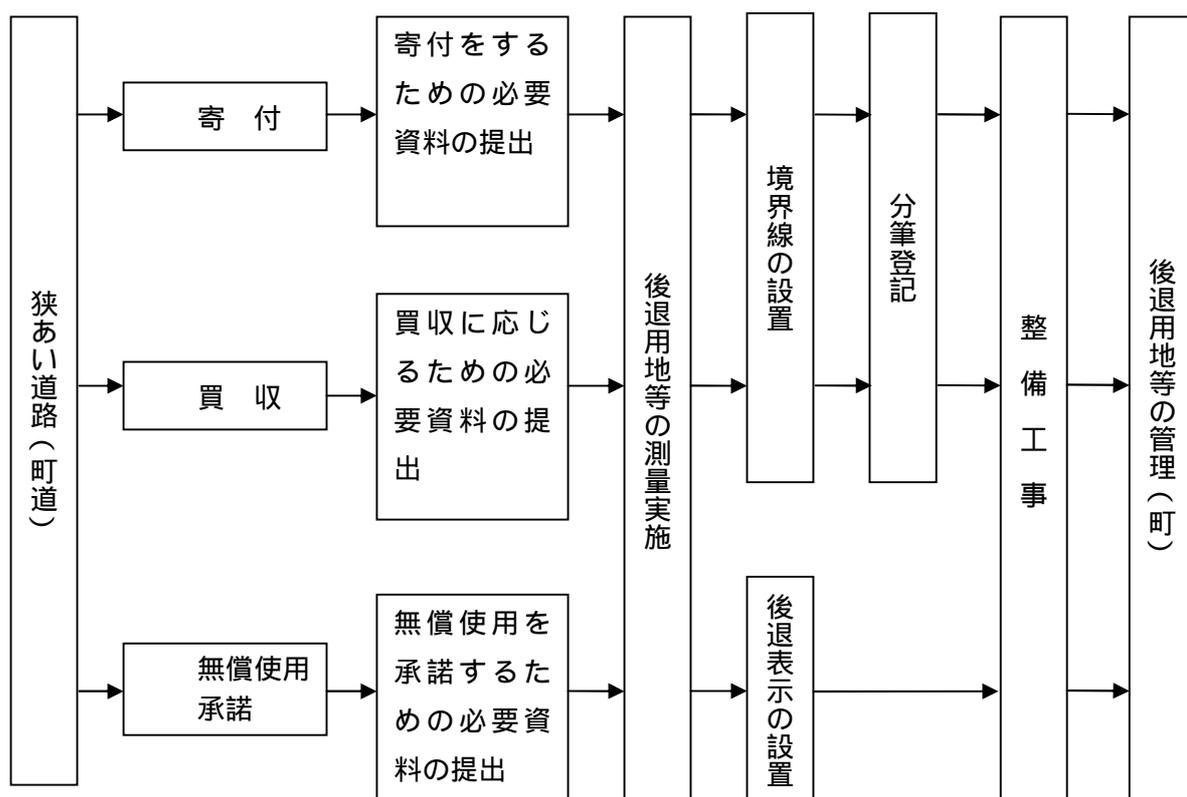


3. 狭あい道路拡幅整備の推進方策

(1) 狭あい道路拡幅整備の流れ

狭あい道路の整備方針に基づいて、拡幅整備の流れをフロー図に示す。

狭あい道路整備事業の流れ



後退用地の取り扱い

道路用地取得方法	内 容	管理
寄付	<ul style="list-style-type: none"> 分筆して、町へ所有権が移転する。 分筆するためには、対象となる土地の境界（官民）が確定している必要がある。 	遠賀町
買収	<ul style="list-style-type: none"> 同上 	
無償使用承諾	<ul style="list-style-type: none"> 所有権は、従前と変わらないが、道路区域に編入される。 	

(2) 狭あい道路拡幅整備の検討課題

狭あい道路拡幅整備の課題として次のような点が考えられる。

1) 整備重点路線の合意形成

- ・ 本計画書では、整備を重点的に行う道路として主要区画道路を設定し、道路の機能から類型区分を行った。
- ・ しかし、地域住民にとっての使いやすさ、道路後退の協力の得やすさなどによって類型区分とは異なる道路が位置づけられることが考えられる。
- ・ このため、今回の類型区分について、地区において協議の場を設け、地域で狭あい道路整備の必要性について検討することが必要と考えられる。
- ・ 地域における協議によって、事業の一層の推進が図られ、地権者の同意を容易にすることが期待される。

2) 整備水準の検討

- ・ 今回の狭あい道路の整備水準については、狭あい道路の改善が目的であることから、整備水準は、幅員 4 m 以上となる。
- ・ しかし、幅員 4 m については、2 項道路の概念で示したように、消防自動車の通行に支障をきたし、歩行者と自動車交通の輻輳^{ふくそう}している箇所では、歩行者の安全性に問題がある。(例：幅員 4 m では路上駐車があると消防自動車は立ち往生する。)
- ・ 従って、位置指定道路や地区計画における区画道路の標準幅員である幅員 6 m 以上の確保が望まれる。
- ・ 幅員の妥当性は、地元で協議を行うことも必要とされ、4 m から 6 m の間の後退用地について寄付等が可能かどうか検討を要する。

3) 先行的なモデル整備

- ・ 狭あい道路の整備が適切に実施されるかどうかを検証するために、モデル事業が必要とされる。モデルについては、整備の必要性が高く、かつ汎用性が高い道路を抽出し整備を行うことが望まれる。
- ・ 整備の過程の中で生じた問題点や課題を検証し、制度の改善につなげる必要がある。

4) 狭あい道路整備事業の周知・啓発

- ・ 狭あい道路整備事業の実施にあたっては、狭あい道路を抱える地区を中心に、全町的に事業の案内パンフレットやホームページ、出前講座等を活用して周知を図ることが必要とされる。

5) 防災上の整備優先度の検討

- ・ 今回の検討では、自動車・歩行者交通の改善に視点を置いて類型区分等の作業を行い、主要区画道路は、概ね災害時の避難路としての役割も担うことを念頭において位置づけを行ったが、防災上、道路沿道の木造密集の状況や避難場所へのアクセス性など、防災性に視点を置いた検討も必要とされる。
- ・ 防災関係機関による検証、地元の自主防災組織における検討などによって、防災上重点的に整備すべき道路や道路自体の安全性などについて検証が必要とされる。