

IV-232

狹隘道路の拡幅と居住環境整備

関東学院大学 正会員 ○昌子 住江 建設省 吉田 紀代子

【1. 狹隘道路とは】

「建築基準法」では、幅員4m以上のものを「道路」と定めている。しかし、法律施行前に存在していた幅員4m未満の道路は、同法42条2項で道路とみなし、中心線から水平距離2mの線を道路の境界線とみなしている（「狹隘道路」「二項道路」）。この場合沿道建物は、建て替え等で道路境界線まで後退するよう定められているが、法律施行から約40年以上たった現在に至る所に狹隘道路は存在している。

【2. 拡幅整備事業の現状と問題点】

狹隘道路解消のため、多くの自治体で拡幅整備事業を進めている（本研究に関連して、横浜市、藤沢市、平塚市、茅ヶ崎市、東京都豊島区、足立区、世田谷区における事業の概要と実施状況を調査した）。事業の実施に当たっては、ほとんどが一定の助成制度を定めており、その内容は後退支障物件（門、塀、擁壁、樹木等、建築物本体は除く）の除去費用の一部、後退線でのL型側溝または縁石の移設・設置、後退表示板の設置等となっている（こうした助成制度をはじめ、拡幅事業の態様は公道と私道で多くの場合異なるが、本稿ではもっぱら公道を対象に論ずる）。

この場合、所有権が沿道住民に残されたままだと、固定資産税の減免等の救済措置が取られるが、拡幅・後退後も住民にとっては自分の土地だという意識があるため、再突出する例が出てしまう。

こうした問題を避けるため、中心後退用地の買収制度を有する自治体がある（例：藤沢市、平塚市、茅ヶ崎市）。狹隘道路の拡幅を確実にこなすためには、買収が一番の早道かもしれない。しかしこれにはかなりの費用がかかるし、特に横浜市のように市域が広く地域差も大きいところでは、住民が納得するような後退用地の価格を決めるのも困難である。

いずれにしても、高地価下での狹隘道路の拡幅には、関係住民の協力が不可欠である。早くから後退して拡幅に協力しても、他の家が同様に後退しなければ、事業の効果は十分発揮されない。「回りが後退していないのに、自分のところだけ後退するのはいや」という風潮を生みかねないのである。

例えば横浜市での関係住民の意見をみると、多くの場合交通上の利便や防災・消火活動上の必要について認識はしている。しかし建築基準法自体が分かりにくいことや、「狹隘道路」といっても交通条件・敷地条件が異なるなかで、ただ道路を拡幅しただけでは車が通りやすくなるだけであり、かえって居住環境が悪くなるのではないかといった疑問点が少なからず指摘されている。

したがって、経済的不利益や不公平への救済だけでなく、地域の居住環境・交通環境に対するはっきりしたメリットを示す必要もあるだろう。

【3. 狹隘道路の拡幅と居住環境整備】

3-1 地区住環境総合整備事業の考え方

地区住環境総合整備事業では、「地区住環境整備事業制度要綱」（昭和61年5月24日住整発第36号建設事務次官通達）にもとづき、生活道路未整備地区を対象に、地区施設の整備（生活道路、ポケットパーク、緑道、緑地）や住宅等の共同建替えに対して、一定の割合で国および市町村の補助が受けられることになっている（図1）。

対象の要件として、面積（1ha以上）、接道不良住宅率（幅員4m以上の道路に接していない住宅の割合：70%以上）、住宅密度（公共用地、工場敷地を除く：55戸以上）が定められており、さらには関係住民も住環境整備組合を設立するなど、地方自治体と協働して事業を進めることが期待されて

いる。

3-2 東京都足立区の試み

東京都足立区は、宿場町や鉄道駅を中心に発達した地域であるが、大部分は道路整備がなされないまま市街地形成されたため、幅員4m未満の道路が数多く存在している。区では、生活道路整備の一環として狭隘道路

の拡幅を採り上げ、1985（昭和60）年「東京都足立区細街路整備助成条例」を制定、さらに幅員4m未満の細街路のうち、区が事業費を補助する路線を指定した「足立区細街路計画」を策定した。

4m（最低幅員4mを確保するという）ことで、ほかに一部4.5m～10mの間での幅員設定もされている）に拡幅する路線は、区画整理等の事業が施行された地域を除き、ほぼ100m間隔に張り巡らされている（図2）。指定路線に該当する場合には助成の対象となるが、指定外の狭隘道路は助成されない。この点、他の自治体にない制度となっている。実際には狭隘道路の約半分が細街路計画の指定外となっている。

なお足立区では、一部で地区住環境総合整備事業が適用されている（写真：本木2丁目地区）。同事業は適用条件が限られるため、多くの路線でこうした整備を行なうことは難しい。またこの場合確かに美しく整備されているが、いわゆる路地の持つ親しみや生活感が失われる恐れもあり、地域の特性を反映した設計など工夫の余地がある。

図2 足立区細街路計画（部分：本木2丁目付近） 写真 本木2丁目住環境総合整備事業



— 幅員4m以上ある道路
 東京都足立区細街路整備助成条例
 第3条第1項により指定する路線
 （幅員4mに拡幅すべき路線）



【4. 今後の課題】

狭隘道路の拡幅が難しい理由として、ほかにも狭小宅地の問題や道路行政と建築行政の狭間にあるといった組織上の問題等が指摘できる（因に豊島区では専門の狭隘道路整備課を設置）。拡幅後の通過交通は4m程度の幅員ならあまり問題とならないだろうが、場所によっては配慮する必要もあろう。今のところ狭隘道路の拡幅と居住環境整備を結びつける試みはまだ少ない。事例を積み重ねながら、手法や制度の改善を検討して行く段階であると考えられる。

謝辞：本研究では（株）首都圏総合計画研究所の多大な御協力を頂いた。ここに感謝の意を表する。