資料１－１

議題１　狭あい道路の拡幅整備に伴う道路後退用地について（碧南市提出）

市名	回答	
	(1)官民境界を確定した場合(個人測量含む)の道路中心線と現況道路の中心線が異なった場合、道路部局と建築部局との連携をどのようにしているか	(2)一路線の道路において、過去に一方側で後退した用地(建築基準法による後退も含む)を個人で舗装(所有権は個人で、見た目は変らない)し、その後、対側側から建築相談があった場合の道路中心線の考え方
名古屋市	名古屋市では、狭あい道路全般を対象とした拡幅整備の制度はありませんので、建築基準法第４２条第２項による道路について回答します。（(2)以降も同様です。） (1)は、道路管理上の問題であると思われます。従って、道路部局と建築部局で特に連携をとっていません。	単に個人で舗装した土地は、道路ではないと考えています。
豊橋市	官民境界の中心線を原則とし、連携を取っています。	元道の中心線で取り扱っています。
岡崎市	（前提として、狭あい道路整備部門は建築部局にあります） 市条例により、建築確認申請30日前までに後退に関する事前協議書の提出を求めております。後退用地を寄附をする場合は、事前協議書と共に用地測量図（実測平面図）を添付して、道路後退に関する意見等聴取書の合議を道路部局へ廻しています。原則、元赤道中心による道路後退が基本となりますが、用地測量図と現況道路が大きく異なる場合は、沿線地権者の同意および道路管理者との協議により道路用地の付替えを行うこともあります。	2項道路の中心線の位置は、基準時から変更しないため、元々の道路の中心から後退するように指導しています。ただし、道路法による道路の用地として、ある程度路線的に４ｍの片側後退で寄附されている路線につきましては、個別に判断のうえで後退を不要としています。
一宮市	道路中心線は官民境界の確定したものを優先として考えています。 道路幅員管理については道路部局が回答しており、対側地において官民境界がなされていない場合には公図幅、現況から判断しており道路部局と建築部局との連携は特に図っておりません。	道路用地で判断しているため一方後退にかかわらず、道路中心線は変わりません。
瀬戸市	※狭あい協議をしていないため、建築基準法の後退についてお答えします。 当市の場合、建築基準法第42条第2項道路は、行政庁が管理する1.8m以上4m未満の道と愛知県の告示で包括指定されています。官民境界確定後の道路用地と現況道路が異なった場合（道路中心線が異なる場合）は市管理道路がどこまでか道路管理者へ確認しながら事務を進めています。	※狭あい協議をしていないため、建築基準法の後退についてお答えします。 対側は市が管理している道路部分の中心から2mの後退とする。一方後退した用地は市が管理する道路とならない限り、あくまで民地であるため。
半田市	道路後退に関しては、道路部局と建築部局で協議しながら決めるようにしています。 当該案件の場合は、原則確定した境界の道路中心線からの後退としていますが、協議の中で道路として現況を重視することが適切ととらえられるときは、現況中心からの後退とすることもあります。	建築基準法の道路の中心線は変えず扱っているため、後退前の道路の中心線からの後退が必要と扱っています。
春日井市	官民境界線が確定している場合は、道路用地の中心線からの後退を基本としています。建築部局から中心線の位置について確認等があれば、その旨で返答しています。	過去に一方側が後退した用地は含まず、元々の道路中心からの後退としています。
豊川市	建築基準法４２条２項に接する場合、道路中心線については、建築部局ではなく、道路部局で回答しております。境界確定していない場合は、境界確定後に現況道路の中心線と異なる可能性がある旨をお伝えしております。	自主後退用地は道路幅員に含めず、あくまでも道路管理者の管理する道路幅員の中心でお願いしています。
津島市	このような場合、道路部局と建築部局が個別に協議をすることとしている。なお、原則として新たに官民境界を確定させた場合の道路中心線を採用している。	個人で舗装を行った部分を除いた後退前の道路の中心線を採用している。
碧南市	連携はしているが、見解が平行線である。	後退前の道路の中心。
刈谷市	建築基準法第42条第2項に関する道路後退については、建築課が所管しており、その中で道路中心線や道路後退方法について判断しております。ご質問の場合、本市では「境界確定された道路」の中心線を採用しており、また道路部局との連携につきましては、道路境界の所管が土木管理課であるため、確定資料を共有して、中心線の判断を行っております。	本市では、法第42条第2項道路の道路後退で、一方後退となる場合は、対側が河川（水路を含む）幅が１ｍ以上のもの、または5m以上の切り立った崖としております。今回の一方後退がこの現況によるものか、またはこの現況ではなく、個人の意思（善意）によるものかで回答が異なりますが、前者の場合は、一方後退を実施し終えているため、現状道路の中心線と考えます。後者の場合は、従前の道路の中心線と考えます。
豊田市	市道については、現況道路（市道区域）の中心線とし、法定外道路については、道路用地の中心線としている。	（１）と同様
安城市	道路中心線の決定については建築部局の基準により決めることとしている。	現況道路用地の中心を道路中心線としている。
西尾市	原則、境界確定された道路位置より中心線を考える。 現況道路と確定された道路位置が大きく異なる場合は、各部局間で取り扱いを協議する。	道路の中心線は変化しない。対側側も元の道路中心線より２．０ｍの後退を求める。
蒲郡市	道路部局において、道路中心線は決めておりません。建築確認における２項道路の確認は建築部局で行っており、原則境界確定を優先して判断しています。現在後退用地の寄付は件数が少なく、複雑なケースの発生は聞いていません。	舗装された個人所有地を含めない道路幅員の中心線と考えます。

資料１－１

議題１　狭あい道路の拡幅整備に伴う道路後退用地について（碧南市提出）

市名	回答	
	(1)官民境界を確定した場合(個人測量含む)の道路中心線と現況道路の中心線が異なった場合、道路部局と建築部局との連携をどのようにしているか	(2)一路線の道路において、過去に一方側で後退した用地(建築基準法による後退も含む)を個人で舗装(所有権は個人で、見た目は変らない)し、その後、対側側から建築相談があった場合の道路中心線の考え方
犬　山　市	境界が未確定の場合は、建築確認申請は現況などを含め設計者の判断になるので市は判断しない。（１．８ｍ以上で建ち並びがあれば２項道路、無ければ法定外道路などと指導） 境界確定が行われている場合は、１．８ｍ以上で建ち並びがあれば２項道路、無ければ建築基準法上法定外道路として判断している。	建築基準法の道路後退は、原則境界を基準に判定しています。 市が管理する道路の道路内民地である場合は、道路管理者に道路境界を明確にしてもらい、その部分を道路境界としている。
常　滑　市	本市では、公図の中心を道路中心線として取り扱っており、道路部局と建築部局で取り扱いを統一しております。	公図の中心を道路中心線として取り扱っております。
江　南　市	官民境界を確定する立ち合いが現況道路の境界を確定する行為と考えられるため、官民境界確定後の道路中心と、現況道路の道路中心は一致するものと考えております。	建築基準法第42条第2項に「この章の規定が適用されるに至つた際現に建築物が立ち並んでいる幅員四メートル未満の道で、特定行政庁の指定したものは、道路とみなし、その中心線からの水平距離二メートルの線をその道路の境界線とみなす。（一部抜粋）」と規定されている為、現状の舗装状態や後退用地の帰属の有無にかかわらず、規定が適用した際の道路の中心線が基準となると考えております。
小　牧　市	道路部局：官民境界確定事務ではセットバックについては一切考慮しておらず、道路中心線については建築部局に一任しています。 建築部局：確認申請では境界の確定までは求めていないため、基本は現況幅員の中心線からセットバックとしていますが、境界が確定されれば確定幅員の中心線からのセットバックとなります。	道路中心線は元々の道（一方側で後退した用地を含まない道路幅）の中心となります。（4m以上は必ず確保する。）
稲　沢　市	当市では狭隘道路整備促進事業を実施しておりません。 ４ｍ未満の道路で、建築基準法に基づく道路後退をする場合、元々の道路の中心から２ｍの位置で登記費用及び道路整備を負担していただき、寄附採納を受理しております。それ以外の場合、受理していません。	元道の中心と考えます。（道路中心線はずらさない。）
新　城　市	【本市の状況】 本市では狭あい道路拡幅整備事業とし、4m未満の道路を4m以上に拡幅するため、市において路線毎に用地測量、分筆所有権移転登記、道路拡幅工事を行っています。用地については要綱で定めた算出単価にて買収しています。 （1）回答 官民境界の道路中心線からの後退とし、道路部局、建築部局で調整を図っています。	後退した用地を含めない道路用地の中心が道路中心線であると考えます。また、後退用地を含めない道路用地の境界確定が必要と考えます。
東　海　市	基本的には、道路用地中心後退としていますが、確定測量の結果、明らかに道路用地中心と現況道路中心が異なる場合は、決裁をもって建築部局と協議し、現況道路中心後退とする場合があります。	地権者が自主後退し、舗装したというだけであれば、対側側も道路用地中心で後退が必要と判断しています。
大　府　市	あくまでも、狭あい道路＝2項道路という扱いでの回答となりますが、2項道路の中心を決める場合は、現況が優先ではなく、確定したもので決まるとお互いの部局で考えているため連携は取れていると考えています。そのため、現況道路の一部が民地であることが判明することもあり、その部分の取扱についてはセットバックとは別で個別に検討する必要はあります。	2項道路は元からある道路の幅員を中心とするため、一方がすでに後退された路線であっても、もう一方には元の幅員の中心線からのセットバック義務が生じます。
知　多　市	現況と公図で不利な方を対側のラインとし、そのラインから中心線を出しています。 建築部局とは、前述の共通認識の中、判断の難しい案件についてはお互いに相談しながら対応しています。	道路後退する前のラインを基準に中心線を決め、対側側のセットバックラインを出していただきます。
知　立　市	寄付を前提とした道路後退は、官民境界が確定された道路中心線となり、将来的にも道路中心線となりうるものと考えますが、現況道路の中心線は、建築基準法に基づく道路後退となりますので道路管理者としましては暫定的な道路後退である旨を届出者に説明しています。従いまして、後に官民境界が確定された道路中心線が優先され、後退ﾗｲﾝが変更となることを道路部局と建築部局双方に共有認識しています。	過去に一方側が建築基準法による後退された路線に対し、後に対側地で建築基準法による道路後退が発生しても現況道路の中心線に変更はありません。しかし、後に官民境界が確定された道路中心線が確定された場合は、この道路中心線が優先され、後退ﾗｲﾝが変更となります。
尾 張 旭 市	本市の狭あい道路整備事業には、個別の土地を対象としているもの（以下「個別タイプ」）と路線での整備を支援するもの（以下「路線タイプ」）があります。 路線タイプでは、交差点から交差点までの狭あい道路を同時に拡幅する事業です。 ●個別タイプの場合 建築基準法上の道路・・・所管課である土木管理課（道路部局）と都市計画課（建築部局）、愛知県で相談し、道路中心線を筆界の中心とするか現況道路の中心とするかを決定しています。 建築基準法上の道路でない道路・・・筆界中心を道路中心線とする。 ●路線タイプの場合 地権者全員同意で、新しく道路中心線を設定し、該当地は寄附となるため、問題は生じない。	●個別タイプの場合 後退用地に舗装がされている場合でも、所有権が個人である以上当該部分は民地であると判断をする。よって当該民地を除いた市所有道路部分の道路幅員から道路中心線を決定する。 ●路線タイプの場合 地権者全員同意で、新しく道路中心線を設定し、該当地は寄附となるため、問題は生じない。

資料１－１

議題１　狭あい道路の拡幅整備に伴う道路後退用地について（碧南市提出）

市名	回答	
	(1)官民境界を確定した場合(個人測量含む)の道路中心線と現況道路の中心線が異なった場合、道路部局と建築部局との連携をどのようにしているか	(2)一路線の道路において、過去に一方側で後退した用地(建築基準法による後退も含む)を個人で舗装(所有権は個人で、見た目は変らない)し、その後、対側側から建築相談があった場合の道路中心線の考え方
高　浜　市	建築部局にてセットバック線形(案)を提案し、道路部局への合議にて連携している。 建築部局・道路部局にて意見が食い違った際には、必要に応じて協議を行っている。	原則は元道の中心から２ｍの後退としている。 自主後退部分を個人で舗装を行い、道路の体を成したからといって、道路中心線が変わるという考え方はしていない。
岩　倉　市	官民境界の記録を優先します。	セットバック前の道路中心から必要分を対側側にセットバックしてもらいます。
豊　明　市	道路部局（土木課）と建築部局（都市計画課）の判定部会にて、その都度判断している。	対側側のセットバックの有無、セットバック距離及び道路境界線を公図、一般立会、過去の判定記録、確認申請概要書などで判断し、道路中心線を導き出しています。
日　進　市	当市においては、日進市開発等事業に関する手続条例の規定により、建築行為がある場合は事前に建築部局へ届出を要します。接する道路が建築基準法42条2項道路であった場合、施主等は届出前に官民境界測量を実施のうえ道路幅員を確定し、届出内容の中心線設定について、道路部局もチェックしています。 なお、2項道路に基づく道路後退においては碧南市と同様に官民境界の中心線を元に後退線を定めていますが、現況道路と位置、幅員等が著しく異なる場合においては個別で建築部局、道路部局で協議する場合があります。	官民境界測量を行い、現況道路ではなく官民境界にて道路中心線を設定しているため、個人所有地は道路中心線に加えていません。 ただし、過去に路線全体で個々で土地を提供してもらって道路を築造しているケースもあり、個別対応になる場合もあります。
田　原　市	原則として、確定された官民境界を2項道路の幅員として判断しております。なお、道路部局と建築部局との連携は個別具体の事案ごとに行っております。	官民境界をもとに2項道路の中心線を判断しております。個人の自主的な道路後退による道路中心線のズレは生じないものと判断します。
愛　西　市	・現況道路中心（建築基準法）によらない場合は、道路後退のあり方について道路部局・建設部局と合議している。	・従来の道路（建築基準法第42条第2項の道路があることが前提）より道路中心線を定めている。
清　須　市	道路部局から境界確定の資料を提出してもらい、境界確定を優先し、確定した道路中心線から2mセットバックとしています。(道路幅員が1.8m以上あることが前提となる)	建築確認の概要書・道路台帳と明らかに現地の幅員が違うことや課税状況等を総合的に判断し、セットバックであろうという資料があれば４ｍ道路になるようにセットバックしていただいているが、資料がない場合現況道路の中心から2mセットバックとしていただいている。
北名古屋市	特に連携はしていません。 本市は道路台帳上、道路中心線の管理はしておらず、道路幅員のみでの管理となります。	本市の過去の判例より、過去に後退した方が、対側側の建築相談により再度、後退することはないように指導を実施しています。 過去に後退した方、対側側で後退した方、それぞれは、既設道路中心からそれぞれ２ｍを確保します。（過去に後退した方が後退分を寄附した場合を除く。） 道路台帳上、道路中心線は絶対的なものではなく、片方を整備したとしても道路中心が変わったとの認識はございません。
弥　富　市	建築部局とは道路中心線の考え方は統一されており、中心線が大きく異なることはほとんどありません。	過去の申請を基にしているので、中心線の考え方は変わりません。
みよし市	セットバック部分の土地を市に寄附したい意向があれば、その事前協議の決裁で道路管理者に合議を求めている。（自主管理する意向なら、合議は求めない。）	台帳（エクセル管理）や現地の自主管理杭（黄色）等を参考に、対側の人がセットバックをする前の状態での道路中心線を推測するしかない。
あ　ま　市	官民境界が確定した場合の道路中心線としている。	過去に後退したときの道路中心線としている。
長久手市	官民境界を確定していない時の後退距離は、原則、法適用時の道路の中心から２ｍです。確定後に中心線が異なる場合の事例はありませんが、建築部局の推奨ラインを道路部局が従うようにしています。	隣接する区域が一方側で連続して後退している場合を除き、法適用時の道路の中心から２ｍのセットバックとなります。