建設関係部課長会議　会議録

１　日　時　令和２年８月２４日（月）午後１時３０分～午後２時３０分

２　会　場　愛知県自治センター４階　大会議室

３　当番市　名古屋市

４　出席者　県・・・建設局道路維持課路政・管理G課長補佐　藤原英智　始め３名
市・・・名古屋市緑政土木局道路管理課長　山田昌弘　始め４７名
市長会事務局・・・財政係長　渡辺加奈子　始め２名

５　内　容

① 開　　会　市長会事務局　財政係長　渡辺加奈子

② あいさつ　○愛知県職員３名紹介（あいさつなし）
建設局道路維持課　路政・管理Ｇ　課長補佐　藤原英智
建設局道路維持課　予防保全Ｇ　課長補佐　中谷俊一
建築局建築指導課　建築指導Ｇ　課長補佐　武田博幸

③　議　題　　議長　名古屋市企画経理課主幹（企画）　岩本隆裕

（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）

碧南市（提案趣旨説明）

碧南市では、平成２７年度より狭あい道路、道路管理幅員４ｍ未満の生活道路の整備促進事業として、後退用地の寄附を条件に官民境界の測量費用を全額補助し、狭あい道路の後退用地を取得しているが、寄附を受ける後退用地は、官民境界の中心線をもとに後退線を定めており、現況道路幅員の中心線とは必ずしも一致しておらず、後退後の用地においてトラブル、建築基準法に基づく後退用地内の工作物撤去などが問題となっている。

道路部局においては、この制度による後退用地の寄附が強制ではないことから、単発の用地としてしか確保はできておらず、現況道路の中心から後退した用地との狭間で、道路が段差となる場合が生じ、一路線としての整備につながっていない。

また、建築部局においては、道路法の道路及び法定外道路にかかわらず、建築基準法第４２条第２項の規定により、現況道路の中心線から２ｍ後退して、建築物、工作物を建築していることが多い。そこで、各市さんの意見をいただいた。

議長（名古屋市）

（議長より各市の事前回答の報告内容を要約して説明）

４点についてご質問を頂いているが、まず一つ目の質問について、官民境界の中心線を道路中心線としているところが多いと見受けられた。

二つ目の質問については、後退する前の元々の道路の中心線で取り扱っているところが多かった。

三つ目の質問については、建築基準法上の道路ではないと取扱いをしているところが多いと思われる。

四つ目の質問については、河川側の道路の認定端から４ｍの後退が必要と考えているところが多いと見受けられた。

（議長より各市からの回答について補足を求める）

各市：特に無し

（議長より提案市から各市への意見質問等を求める）

碧南市

豊明市については、「（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」建築部局と道路部局で判定部会を行っているとのことだが、年何回、どのようなメンバーでどのような内容について判断をしているか教えていただきたい。

豊明市

建築部局である都市計画課で、後退道路の判定部会設置規程を持っており、都市計画課、土木課、補佐級、係長級、担当者で５名のメンバー判定部会を運営している。

過去の境界立ち合いの状況に関する調査、後退道路への建築物の立ち並び状況等の調査、そこで後退道路の判定に関することについて決定する規程となっている。

碧南市

判定部会は、年何回ほど行っているか。

豊明市

令和元年度は３２回、今年度は８月までで１６回。月２～３回程度。問題があったときに少し集まって話すような状況。

碧南市

尾張旭市では、「（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」の回答で、愛知県と相談するとあるが、愛知県と何回くらい相談しているか、また愛知県からの回答までにどれくらいの期間を要しているかお聞きしたい。

尾張旭市

相談件数については、令和元年度は４件、今年度は今のところ１件。セットバック案件があった場合、その都度確認は行っている。例えば今年度の案件で、１．８ｍ未満の道路敷だが、途中で家が建っており、２項道路と認めなければ、今後建て替えなどが気になることや、どのようにして家が建ったかなどの確認。件数としてはだいぶ少なく、令和元年度は多いくらい。

問い合わせを行った際の愛知県からの回答については、基本的にはその日のうちに回答をいただいている。例えば開発によりセットバック部分が出来ているが、あとから対側の側溝部分が民地と判明し、どのように取り扱うかなど少し難しい複雑な案件については、１～２日の間にはご回答いただけた。

碧南市

豊田市にご質問したい。「（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」の回答について、市道は現況道路、市道区域の中心とし、法定外道路については道路用地の中心としているとあるが、市道の中心の確認は道路部局か建築部局どちらで判断されているか。また、中心線の管理や後退範囲の管理はどのようにされているか。

また、後退部分の寄付について、現況道路の中心部分から受けているか確認したい。

豊田市

市道の中心の確認は道路部局で判断している。市道は、現況道路で中心線を決めている。つまり用地と現況がずれている場合であっても、市道については現況道路の中心から２ｍのセットバックとなる。

法定外道路としては、道路用地の中心から２ｍということで決めている。

碧南市

知多市は、「（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」、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るということ、あと建築部局とは連携して回答しているとあるが、現況と公図で不利な方で後退した際に寄付はどのようにされているか確認したい。

知多市

寄付についても同様に道路幅と公図幅の不利な方をセットバックの基準ラインとし、寄付していただいている。

碧南市

「（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」について、知立市に確認させていただきたい。

現況の中心線でセットバックし、後に官民境界が定まったときについては官民境界が中心となるが、ずれた場合、現況中心から下がったところに構築物があった場合、撤去を依頼しているか。

知立市

道路中心線がずれた場合だが、あくまでも優先されるのは測量に伴う確定されたものと考えて進めている。建築基準法に基づく中心線がずれた場合、工作物等があった場合、撤去等はその時点では求めていない。その後、何らかの形質が変わる場合においてラインまで下がってもらうようお願いすることで進めている。

（議長より提案市以外で各市への意見質問等を求める）

各市：特に無し

（議長より議題１について愛知県へコメントを求める）

愛知県

本日の参加者の名簿を見させていただくと、３名ほど建築系の方がみえますが、土木系の方の出席が多いので、改めて、建築基準法第４２条の２項道路の解釈などを簡単にお伝えさせていただく。

建築基準法上は建築物の敷地は道路に接していなければいけないという大原則がある。その道路というのは代表的には道路法の道路で、幅員が４ｍ以上のもの。ただ、建築基準法は昭和２５年に施行されているが、施行時に現に建築物がなんらかの通路のようなものに接して建っている事例が多くあった。そういったものを救済するために、一定の要件をみたすものを道路とみなして運用しているのが２項道路（みなし道路）というものになっている。２項道路の判定については、愛知県の場合、全国の他の都道府県も同様だが、個別に路線を指定しているものではなく、ある条件を満たしているものについては２項道路とみなすというような「包括指定」のような形で指定させていただいている。その条件は大きく分けると３つある。

１つ目は建築基準法が適用された際に、現に建築物が立ち並んでいたもの。建築物が一棟だけで立ち並びが無い場合は不可。

２つ目は行政庁、主に市町村の管理に属するもの。

３つ目は幅員１．８ｍ以上４ｍ未満のもの。

意外と単純な構成となっている。ただし注意しなければならないのは、すべて「基準時」の状態で判定している。行政庁の管理に属するものや、幅員１．８ｍ以上４ｍ未満のものなど、基準時の幅員であり、道であるというのが条件。現況の状態で判断するのではなく、法の適用があった際にどういう幅員だったか、誰が管理していたのかというところなどがポイントとして、２項道路かどうか判定している。ここに関する間違いが多く運用されているので、ご注意していただきたい。ただ、昭和２５年当時にどういっ

た幅員だったか、誰が管理していたかなどが分からない事例が多くあるので、そのような場合、基準時の航空写真・地図・公図や測量図などを参考に総合的に判定してほしい。このことは国土交通省からも運用指針が示されている。
事例を紹介すると、２項道路の両側に建築物があり、一旦先行して片側の方が道路後退を行った場合、何年か後に先行した後退地を含めて２項道路の幅員と判定してしまう事例がある。この場合、永久に基準法での４ｍの幅員が確保できないということとなる。市の方々も人事異動などで代替わりしていくが、道路中心線は当初から変わらないので、先行して後退した方の経緯・事情などは忘れないように記録し、トラブルを少しでも防いでいただきたい。

（２）門型標識以外の大型標識の点検頻度について（豊田市提出）

豊田市（提案趣旨説明）
本市では、国が策定したインフラ長寿命化基本計画（H25.11）に基づき、公共施設等総合管理計画（H29.3）を策定するとともに個別施設ごとの計画を策定中である。
その中で、道路附属施設の個別施設計画における門型標識については、道路法施行規則に基づき、５年に１回の頻度で詳細点検を実施しているが、その他の標識については国が定める点検要領を参考に１０年に１回の点検としている。
しかし、門型以外の大型標識（F 型、T 型等）についても、倒壊すれば交通等に大きな支障を及ぼすおそれがあるので、門型標識と同様の点検頻度とすることが望ましいのではと考えているので、今回議題とさせていただいた。

議長（名古屋市）
（議長より各市の事前回答の報告内容を要約して説明）
国が定める小規模附属物点検要領に基づき、１０年に１度の近接目視による詳細点検及び５年に１度の中間点検を実施している市、点検頻度について特に定めていないという回答が、半々くらいであった。

（議長より各市からの回答について補足を求める）
各市：特に無し

（議長より提案市から各市への意見質問等を求める）
豊田市
回答を見させていただくと、個別の定めがなく、国の定める点検要領を参考にしているというところが多いと感じた。そのため、他市への質問はないが、今、豊田市で検討している状況について説明させていただく。
当初は、標識の大きさや支柱径、高さ等で頻度の向上を検討していたが、明確な区分が難しいため、現在は大型標識のうち設置後２０年を経過したもの、材質が塗膜式のもののようなものが国の附属物点検要領から劣化の進行を早める要素として挙げ

られているので、こういったものを取り上げて、頻度の向上を検討しているところである。

（議長より提案市以外で各市への意見質問等を求める）
各市：特に無し

（議長より議題２について愛知県へコメントを求める）
愛知県
愛知県でも門型以外の標識の点検を行っており、皆さまの回答にあるように国の小規模附属物点検要領に基づき、愛知県も要領を作成しているところであり、基本的には同様の内容で点検を行っている。こちらの要領では、基本的に１０年に１度の点検とともに、５年に１度の中間点検を行うことと規定されており、１０年に１度の詳細点検と５年ごとの点検において内容に大差が無いということで、結果的には５年に１度の点検という状況になっている。
愛知県の状況について説明させていただくと、愛知県にはＦ型標識柱が約 6,000 基あり、そのうち３％の 170 基ほどがⅢ判定となっている。そのため大体３％が標識のⅢ判定の出現状況となっている。また、照明灯については、約 20,000 基について点検を終えており、そのうち５％の約 1,000 基にⅢ判定が出ている。標識については照明灯と比べると若干Ⅲ判定が出る割合が少ないと考えている。
やはり地際部、地面すれすれの部分の腐食が出ており、地面の際で腐食が出ると倒壊のおそれがあるので、点検を自主的にされる際はそういったところをしっかり見てもらうように点検者に周知いただけると良い。

（３）新型コロナウイルス感染症の影響に対応するための沿道飲食店等の路上利用に伴う道路占用の取扱いについて（豊田市提出）

豊田市（提案趣旨説明）
本市では、国土交通省道路局長通知（R2.6.5）及び愛知県建設局長通知（R2.6.9、R2.7.1）に基づき、愛知県と同様に、新型コロナウイルス感染症の影響を受ける飲食店等を支援するため、占用許可基準の緩和についての取扱いを定めた。
しかしながら、以下のとおり問題が生じていることから、各市の状況について、ご教示いただきたい。
＜豊田市の状況＞
①許可できる場所がほとんどない
・十分に広い歩道が少ない
・歩道内の視覚障がい者誘導ブロックが支障となる
・歩道内の車道側については、通行者との交錯が懸念される
②自転車及び歩行者の安全確保
・安全対策として交通誘導員がどのような場合に必要かの判断

③道路管理者（許可権者）への不満が出る

・許可条件（なかなか実施できる場所がないということ）に対し、全く緩和となっていないのではないかという苦情が出た

豊田市では１件許可しており、都市再生法人に対して豊田市の駅前で許可している。あと２件相談があり、１件は商店街、もう１件は都市再生法人であり、相談中のところ。

議長（名古屋市）

（議長より各市の事前回答の報告内容を要約して説明）

岡崎市で２件許可済みのところがある以外は、相談・問い合わせは多少あるものの、大部分の自治体では相談がない、あるいは該当するような広い歩道が無いという回答が見受けられた。

（議長より提案市から各市への意見質問等を求める）

豊田市

刈谷市において、原則店舗側だが、車道側に十分余地がある場合に限りテイクアウト販売のみを許可することとしたとありました。

本市では豊田警察署と協議する中で、（車道側に）テーブルや椅子を置くと歩道全体が店舗のような形になり、豊田警察署からは車道側は難しいと言われている。刈谷警察署との協議について、また現在許可した事例があるかどうか伺いたい。

刈谷市

実際に許可というのは１件もなく、１件商店街のほうから相談が来ているところ。店舗の反対側の車道側でテイクアウトのみの販売許可ということに対して、刈谷警察署と協議していく中で、どうしても店舗側に視覚障がい者用誘導ブロックがあるため、車道側でということになったが、豊田市と同様に椅子やテーブルなどカフェのようなものだと、店員の往来が多くなるということで認められないという話があり、テーブルを置いてテイクアウトの弁当などの販売するという形で、テーブル以外にクーラーボックスなどでストックを置くなど、往来をなるべく無くすこと、また、時間帯の考慮してのテイクアウトのみならば良いと調整がついた。

（議長より各市からの回答について補足を求める）

名古屋市

許可の事例ということで、回答の時点では協議中の案件のみであったが、その後２件許可を出している。いずれも商店街振興組合であり、沿道の商店街の方が占用者となり、いずれも店舗側からはみ出す形で占用されている。先ほど車道側に出すことについて議論があったが、本市で案内している許可基準としては、基本は店舗側での許可だが、先ほどあったように誘導ブロックがあるなどの個別事情や、あるいは交通量などの安全上のことを考慮した上で、例外的に車道側においても許可できるような基

準としている。ただし、こちらの許可事例はない。いくつか現在進行形で商店街から相談を受けているところ。

（議長より提案市以外で各市への意見質問等を求める）

各市：特に無し

（議長より議題３について愛知県へコメントを求める）

愛知県

コロナウイルスが蔓延してから急きょ話があり、愛知県をはじめとして名古屋市や県警、国ともいろいろ話をさせていただいたが、話すたびに問題が出てきて、とりあえず７月ぐらいまでには何とかしたいと愛知県としての通知を出させていただいた。

しかし、歩道の幅員が３ｍ以上ないと出来ないので、愛知県道でも幅員が確保できる箇所がなかなか無く、先ほど言われた点字ブロックの問題も、植樹帯により３ｍ取れる歩道が無いため、思ったよりも申請が出てきていない。全国の様子を見ても、単発的にしか出ていない。今後、国の動向にもよるが、この事業を起こしても、申請される団体、店舗としてもなかなか使うことができないと思われるように感じる。期限付きで１１月までなので、今後どうなるか注視していきたい。

（４）道路施設の破損復旧の対応について（稲沢市提出）

稲沢市（提案趣旨説明）

事故により道路施設を破損させた場合、道路法では道路管理者が復旧し、原因者へ請求することとなっているが、本市では通常破損の原因者へ復旧してもらっている。しかし、原因者の一部において、復旧に応じていただけない不誠実な方への対応に苦慮している。そこで、３項目について各市の状況をお伺いしたい。特に「（３）原因者不明の場合は最終的に道路管理者が復旧することになるが、原因者不明（過去に損傷あり）と直近原因者が混在している損傷事例の場合、道路管理者が一部負担した事例はあるか」については、春日井市の回答にあるようにストリートビューなどで確認され、自身が事故を起こす前から破損していたことが判明した場合、まれにではあるが、直近の原因者が全額を負担することが理解できないと主張され、復旧に時間を要する場合があるため、今回提案させていただいた。

議長（名古屋市）

（議長より各市の事前回答の報告内容を要約して説明）

（１）については、４市で事例がある。ただ、原因者への負担金の請求にあたって苦労されているというところ。

（２）については、こちらも４件事例がある。いずれも道路管理上支障となるため、まずは道路管理者において復旧し、その後原因者に負担請求をしている状況。

（３）については、清州市において１件事例がある。道路管理者と原因者が費用負

担をするという事例。

（議長より各市からの回答について補足を求める）
各市：特に無し

（議長より提案市から各市への意見質問等を求める）
稲沢市
「（１）復旧に応じない不誠実な原因者の場合等により、道路管理者が代替施工し、その後、原因者へ負担金として請求した事例について」、常滑市と長久手市に伺いたい。まず、常滑市では、原因者の方へ請求書を送付され、現在支払われていないという状況だが、今後の対応についてどのようにお考えかご教授いただきたい。

常滑市
事故は、令和元年１０月に発生し、置きガードレールが倒される事故だった。事故を起こした方がブラジル人の方で、最初の方は接触できていたが、その後なかなか連絡が取れないという状況になってきた。今年の７月末に簡易書留で手紙と請求書を送付している。その後連絡が取れず、電話もしているが連絡が取れない状況。直接面談を考えているが、今後弁護士に相談することを準備しているところ。

稲沢市
同じく（１）について長久手市にお尋ねする。損傷が激しかったため、損害賠償事件として提訴されたということだが、提訴にあたり判断基準があればご教授いただきたい。

長久手市
特段、損傷程度などといったもので提訴の目安にしているということはない。数年前に市道のガードレールを破損した案件で、稲沢市同様に原因者工事という趣旨に基づき、まず復旧を命じたが、一向に応じる気配がなかった。損傷も激しく、放置すると通行上支障があるという判断から、市側で復旧工事を実施し、工事費相当分を請求したが、支払いが無かった。原因者負担金を請求するために、原因者の居住地の簡易裁判所に支払い督促という形で申し立てを行った。それに対して、相手方が一括では払えない額であり、分割の支払いを求めての督促異議というものを返してきて、訴訟に移行したという経緯。訴状に乗り、口頭弁論を１回行った上で、双方の意見が整理されたということで、互いに譲歩するという形で、分割支払いを認める形で和解を図ったところ。結局分割にしても１、２回支払いがあったのち滞り、差し押さえも視野に入れた口座調査等を行っているが、遅々として進んでいない状況。

（議長より提案市以外で、各市への意見質問等を求める）
各市：特に無し

（議長より議題４について愛知県へコメントを求める）

愛知県

全国の道路管理者、国・県・市、高速道路も含めて問題となっており、愛知県もそうだが、各市も事故が起こった場合は原因者工事で基本は行っていると思うが、直轄国道においては、基本負担金請求を行っている。そのため、直轄国道ではすぐに自分の工事で直し、あとで負担金を請求するという方法を行っている。事故が起こった後すぐ直し、後で負担金請求するため復旧は早い。

しかし、復旧後負担金請求するため、払ってもらえない場合に未納が膨れ上がり、監査で大変苦慮することから、直轄国道では、逆に原因者工事に順次切り替えていると聞いている。我々県や各市もそうだが、原因者工事で行うと直してもらえるまでの期間が問題になるが、愛知県の場合は、原因者が見つからない場合はすぐに直すが、見つかっても工事をしてもらえないような場合、事故につながる場合はこちらで直し、負担金で請求するということを、稀ではあるが行っている。やはり原因者が払うことができないということもあるので、分割で支払ってもらうという対応も行っている。まだ事例はないが、分割でも払ってもらえないような場合は、原因者負担金命令による預金の差し押さえも視野に入れ、県税の担当者と相談しながら実施が必要と考えている。過去に一度預金差し押さえも行っているので、金額が大きい場合は行っていかなければと思っている。

事故が起き、直す間にまた事故が起こった際も、基本は直近で分かった人に全部復旧してもらうことで愛知県は対応していたが、最近は相手方も弁護士に相談される場合があり、損傷を直していない県にも原因があるため負担がいくらか必要ではないかということで、場所によって、過失分を県で支払い、直しているという場合も出てきている。

また、事故の損傷の原因者を探す場合、県警の各警察署が個人情報の関係でなかなか教えてもらえない警察署もある。他県では全く教えてもらえないというところも出てきているので、今後苦慮するかもしれないと考えている。愛知県は、まだそこまでの状況ではないので、警察署で教えてもらえるよう今後も引き続きやっていきたいと思っている。

④ 次年度当番市の決定　　豊橋市

⑤　閉　　会　　市長会事務局　財政係長　渡辺加奈子