

道路

6

三重県

## 6章 道路

### 目次

6-1	道路技術基準	6-1
6-2	道路幅員の緩和に関する基準	6-7
6-3	<参考>道路位置指定道路に関する基準	6-14

## 6. 道路

## 6-1 道路技術基準

- 1 主として、自己の居住の用に供する住宅の建築の用に供する目的で行う開発行為以外の開発行為にあっては、道路が、次に掲げる事項を勘案して、環境の保全上、災害の防止上、通行の安全上または事業活動の効率上支障がないような規模及び構造で適切に配置され、かつ、開発区域内の主要な道路が、開発区域外の相当規模の道路に接続するよう設計が定められていること。この場合において、当該空地に関する都市計画が定められているときは、設計がこれに適合していること。
  - イ 開発区域の規模、形状及び周辺の状況
  - ロ 開発区域内の土地の地形及び地盤の性質
  - ハ 予定建築物等の用途
  - ニ 予定建築物等の敷地の規模及び配置
- 2 道路は、都市計画において定められた道路及び開発区域外の道路の機能を阻害することなく、かつ、開発区域外にある道路と接続する必要があるときは、当該道路と接続してこれらの道路の機能が有効に発揮されるように設計されていること。
- 3 予定建築物等の用途、予定建築物等の敷地の規模等に応じて、住宅の敷地または住宅以外の建築物若しくは第一種特定工作物の敷地でその規模が1,000平方メートル未満のものにあっては6メートル、その他のものにあっては9メートル（小区間で通行上支障がない場合は、4メートル）以上の幅員の道路が当該予定建築物等の敷地に接するように配置されていること。

ただし、開発区域の規模及び形状、開発区域の周辺の土地の地形及び利用の態様等に照らして、これによることが著しく困難と認められる場合であって、環境の保全上、災害の防止上、通行の安全上及び事業活動の効率上支障がないと認められる規模及び構造の道路で、次に掲げる要件に該当するものが配置されているときは、この限りでない。

  - イ 開発区域内に新たに道路が整備されない場合の当該開発区域に接する道路であること
  - ロ 幅員が4メートル以上であること
- 4 市街化調整区域における開発区域の面積が20ヘクタール以上の開発行為（主として第二種特定工作物の建設の用に供する目的で行う開発行為を除く。）にあっては、予定建築物等の敷地から250メートル以内の距離に幅員12メートル以上の道路が設けられていること。
- 5 開発区域内の主要な道路は、開発区域外の幅員9メートル（主として住宅の建築の用に供する目的で行う開発行為にあっては、6.5メートル）以上の道路（開発区域の周辺の道路状況によりやむを得ないと認められるときは、車両の通行に支障がない道路）に接続していること。
- 6 開発区域内の幅員9メートル以上の道路は、歩車道が分離されていること。
- 7 道路は、砂利敷その他安全かつ円滑な交通に支障を及ぼさない構造とし、かつ、適当な値の横断勾配が附されていること。
- 8 道路には、雨水等を有効に排出するため必要な側溝、街渠その他の適当な施設が設けられていること。
- 9 道路の縦断勾配は、9パーセント以下であること。ただし、地形等によりやむを得ないと認められる場合は、小区間に限り、12パーセント以下とすることができる。
- 10 道路は、段階状でないこと。ただし、もっぱら歩行者の用に供する道路で、通行の安全上支障がないと認められるものにあっては、この限りでない。
- 11 道路は、袋路状でないこと。ただし、当該道路の延長若しくは当該道路と他の道路との接続が予定されている場合または転回広場及び避難通路が設けられている場合等避難上及び車両の通行上支障がない場合は、この限りでない。
- 12 歩道のない道路が同一平面で交差し、若しくは接続する箇所または歩道のない道路のまがりかどは、適当な長さで街角が切り取られていること。

また区画道路の街角せん除部分等を含む交差点にイメージハンプ等の交通安全対策を行うことが望ましい。
- 13 歩道は、縁石線またはさくその他これに類する工作物によって車道から分離されていること。

## 6. 道路

### 【解説】

- 1 本号は、開発許可段階で想定される予定建築物等の敷地の周辺に、予定建築物等の用途、敷地の規模、配置等に応じて所要の利便施設を確保しようとする趣旨の規定である。

設計が都市計画に適合しているとは、当該開発行為の設計が、これらの都市計画の実現を妨げるものでないことはもちろんのこと、技術的に可能であり、かつ、施行者に不当な負担とならない範囲において、できる限り都市計画の内容を実現すべきことを要求している趣旨である。

すなわち、例えば開発許可を与えようとする地域内に都市計画決定された公共施設が定められている場合、その部分の空地の確保が原則許可要件となるという趣旨である。

- 2 開発区域内に設けられる道路の全般的な基準を定めたものである。開発区域内に設けられる道路が、道路パターン上からも、幾何構造上からも、「都市計画において定められた道路」並びに「開発区域外にある既存道路」の機能を阻害するものでないことはもちろんのこと、これらと一体となって機能が有効に発揮されるものである旨規定している。

すなわち、開発区域内に設ける道路の計画、街区の設定等は、都市計画街路の計画をとり入れるとともに、開発区域外にある都市計画街路や、既存道路に開発区域内の道路を取り付ける場合であっても、取り付けられる道路と取り付ける道路の機能に留意するようという趣旨である。

「接続する必要があるときは接続し」とは、区域外に既存道路がある場合でそれを延長し、またはそれに接続することが、交通上当然に合理性があると考えられるときは、開発区域内だけのことを考えるにとどまらず、それらとの関連も合わせて考えることを義務付けたものである。

- 3 本号は、敷地が接することとなる道路の最小幅員を規定することにより、最小限必要な道路の密度、間隔を確保しようとするものである。

したがって、開発区域内の道路はもちろんのこと、建築物等の敷地が開発区域内の道路とは接することなく、直接開発区域外の既存の道路と接する場合も、この基準の対象となる。

単体の建築物を想定した場合の最小幅員（4 m）を規定する建築基準法と異なり、集団的な基盤施設として最小限の幅員を定める開発許可基準においては、住宅の敷地または住宅以外の建築物若しくは第一種特定工作物の敷地でのその規模が1,000m<sup>2</sup>未満のものは6 m、その他のものにあつては9 mと規定している。

ここで、最小幅員を6 mとしたのは、自動車交通を考える場合、電柱、側溝等道路構造物も含めた時の一般的な最小限の幅員として、また消防活動等に際し、消防車が他の車両とすれ違い可能な幅員として想定されたものである。

住宅以外の建築物または第一種特定工作物の敷地でその規模が1,000m<sup>2</sup>以上のものや第二種特定工作物について9 m以上としたのは、この程度の規模のものになれば、大型車等による頻繁な交通も予想されるため、自動車交通の利便を考えると同時に、歩行者の安全を確保する意味で、歩車道分離が確保される最低幅員の9 mにあわせたものである。

括弧書の「小区間で通行上支障がない場合」とは、その利用者が当該道路に面する敷地の居住者等に限られるような場合で、かつ、延長がおおむね街区の一辺の長さ以下のものであるような場合を指す。この場合について、概ね1 ha以上の住宅系開発区域内における具体的運用基準が小幅員道路計画標準で示されている。（6-2(1)参照）

ただし書は、既存道路に接して行われる一敷地の単位的な開発行為について適用されるものであり、開発区域の規模や形状、開発区域の周辺の土地の地形及び利用の態様等に照らして、接する道路の幅員を4 mで足りるとするものである。本規定は、前面道路が幅員の十分でない道路で

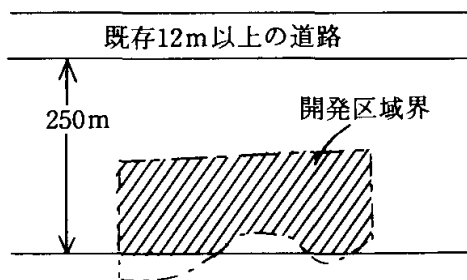
あり、周辺にすでに建築物が立ち並んでいるなど、通路整備が著しく困難である場合を勘定して置かれたものである。(6-2(2)参照)


なお、開発行為が既存道路に接して行われ、開発区域内に新たに区画道路が整備される場合については、当該既存道路には、本号ではなく、後記5の規定が適用されることとなる。

- 4 市街化調整区域における幅員12m以上の道路の設置基準である。市街化区域では、幅員12m以上の道路が、おおむね500mメッシュを一応の目途として都市計画決定されることとなっているが、市街化調整区域では原則として都市計画決定はされない。したがって、市街化調整区域における開発行為にあつては、12m以上の道路が開発区域内の各建築物の敷地から250m以内に設けられるようにすることにより、市街化区域と同等の幹線道路の密度を要求しているものである。

なお、図1のごとく、開発区域外に既にそれに適合する道路があれば、新たに設ける必要はない。開発区域内に設ける幅員12m以上の道路の配置等は開発区域内のみならず、都市全体の構成を勘案して定めるべきである。

なお、ゴルフコース等の第二種特定工作物については、そもそも空地的、緑地的かつ平面的な土地利用がなされるものであるため、適用されないこととされている。



- 図1  の範囲内であれば 12m以上の道路を新設することなく建築物の敷地を設けることができる。

- 5 開発区域内の主要な道路が接続すべき開発区域外の道路幅員に関する規定である。「開発区域外の幅員9m以上の道路」とは、開発区域外の既存の道路を指しているものであり、図2のようないわゆる旗竿開発の場合の新設されることとなる取付道路を指しているのではない。

接続される開発区域外の道路の幅員は、当該開発行為による交通量の増大に対応することができるために9mと、「主として住宅の建築の用に供する目的で行う開発行為にあつては、6.5m」とされているが、これは、住宅地の場合は、その発生する交通量、交通の種類が限られているので、最大車幅のバスの通行を考えたとき、現行の道路運送車両の保安基準において自動車の最大幅とされている2.5mが車幅である車両(バス等)のすれ違いを図3のごとき可能とする水準であり、また、市街地において設けられている道路の多くが含まれるものと想定される道路構造令に掲げられている第四種の道路の最低幅員とも符合するものとして定められたものである。

後段の括弧書は、周辺の道路状況によりやむを得ないと認められる場合の緩和規定である。この場合でも、開発区域内の主要な道路の幅員とする等、車両の通行上支障のない道路への接続が必要とされている。

## 6. 道路

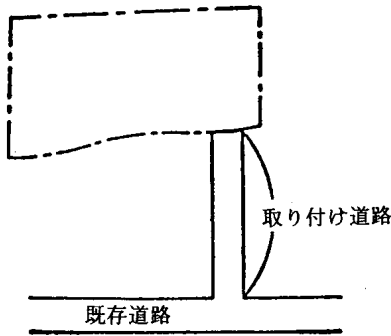


図2 旗竿開発

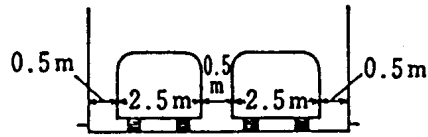


図3 2.5mの車両のすれちがい

### 6 歩車道分離の義務を課した規定である。

開発区域内の道路は、すべて歩車道分離が行われることが望ましいが、幅員6m程度の道路を歩車道分離した場合、車両幅員が極端に狭くなり、逆に機能が低下するおそれが生ずることに加え、開発区域外の既存の道路との不調和が生ずること等が想定される。そこで、車道について幅員6m以上が確保されるもの、すなわち、少なくとも片側に2mの歩道及び両側に0.5mの路肩を想定し、幅員9m以上のものについて歩車道分離の義務を課したものである。

### 7 開発区域内の道路の構造についての規定である。

開発区域内に設けられる道路は、すべて舗装されることが道路としての機能を十分発揮するうえからは望ましいものであるが、周辺区域の道路や予定建築物の用途との調和等の観点からは一律に舗装を求めることは妥当でないとの判断にたち、砂利敷その他の安全かつ円滑な交通に支障を及ぼさない構造とすることとしたものであるが、今日の道路整備の水準から考えて、原則として舗装を求めていると解すべきであろう。

したがって、「その他の安全かつ円滑な交通に支障を及ぼさない構造」とは、道路としての機能を発揮するうえで、砂利敷以上の性能が期待できる舗装を指すものと解する。後段は、雨水、撒水等により水たまりができるのを防ぐために横断勾配を附することを義務づけたものである。横断勾配は、路面の排水に支障のない範囲においてゆるやかでなければならない。勾配値は、路面の種類、縦断勾配の大小、気候条件などを考慮して決めることとなる。

### 8 道路の排水のための施設を設けることを規定している。

すべての道路には、雨水、撒水等をすみやかに排水するために、側溝、街渠を設置するか、これと同等の効果のあると認められる施設を設ける必要がある。

なお、側溝も、堅固で耐久力を有する構造としなければならない。

### 9 道路の縦断勾配を9%以下とする旨の規定である。

ただし書きは、地形などから考えやむを得ないと認められる場合には、小区間に限り12%以下とすることができる旨の緩和規定である。もちろん、ここでは「やむを得ないと認められる場合」においても、想定される交通の質及び量を考慮し、特に消防自動車など車両交通の安全上支障のない範囲であることは当然である。

### 10 階段状道路の設置を禁止する旨の規定である。

ただし書は、歩行者専用道路に限り階段状道路を認めるとした緩和規定である。

ただし、この場合の歩行者専用道路についても、消防活動に支障をきたさないような場所に設けられるものであることはもちろんのこと、道路自体が歩行者の通行の安全上支障のないものでなければならない。

なお、けあげ及び踏面等の寸法については、建築基準法施行令第25条第3項で中間に手すりを設けなくともよい場合として、踏面30cm以上、けあげ15cm以下と定められている基準が一つの目安となろう。

11 行き止まり道路の設置を禁止する旨の規定である。

ただし、前号と同様に、全面的に禁止することは現実的に困難であり、共同住宅の場合など設計によってはかえって適切に交通を処理できる場合もあるとの判断に立ち、後段で、避難上と車両の通行上という双方の観点から勘案して支障がない場合における例外規定を設けている。

なお、袋路状にしてもよい場合として例示されている、「当該道路の延長若しくは当該道路との接続が予定されている場合」については、具体化することが確実であると認められる場合に限られることとなる。

また、袋路要件や転回広場の基準については、建築基準法に基づく道路位置指定制度では、道路延長35メートルを基準としており（建築基準法施行令144条の4第1項第1号）、市街化区域における規制対象規模未満の開発行為のほとんどは、道路位置指定制度の適用を受けるものであることから、小規模な開発行為に対する運用のあり方を考える場合には、この道路位置指定制度の基準との関係を考慮に入れる必要がある。

12 すみ切り長に関する規定である

円滑な自動車交通を担保する趣旨で、歩道のない道路が同一平面で交差し、接続する箇所並びに歩道のない道路の曲がり角は、適当な長さですみ切りを行い、一定の視距を確保しようとするものである。なお、具体のすみ切り長については、一般的な場合としては、表1（次頁）に示す数値程度が目安となるが、同一幅員のものであっても、道路の形状、想定される交通の種類、量等により異なり得る。

また、区画道路は生活道路として利用が多いため車両の進入時の注意喚起、交差点の優先道路の明確化等から交差点部分にはインターロッキング舗装等を用いてイメージハンプ等交通安全対策を行うことが望ましい。

13 歩道に関する規定である。

歩道は車道と明確に分離され、その機能を十分に発揮できるよう縁石線またはさくを設置するか、これと同等の効果のあると認められる措置を講ずることを規定している。

また、一般の用に供される道路で歩道等を設置する場合においては、「三重県ユニバーサルデザインのまちづくり推進条例（同条例施行規則）」に基づく特定施設に該当し、事前協議の対象施設となる。なお、同条例施行規則には道路の整備基準（歩道、視覚障がい者誘導用ブロック等の構造その他に関する基準）が定められているので、その基準に適合するよう設計すること。（詳細については、三重県地域福祉課ホームページ<<http://www.pref.mie.lg.jp/UD/HP/ordina/index.htm>>を参照の上、三重県健康福祉部地域福祉課ユニバーサルデザイン班と協議すること。）

6. 道路

表1 すみ切り長

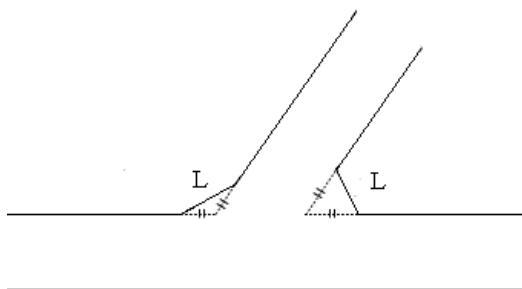
道路幅員	40m	30m	20m	15m	12m	10m	8m	6m	5m	4m
40m	12	10	10	8	6					
	15	12	12	10	8					
	8	8	8	6	5					
30m	10	10	10	8	6	5				
	12	12	12	10	8	6				
	8	8	8	6	5	4				
20m	10	10	10	8	6	5	5	5		
	12	12	12	10	8	6	6	6		
	8	8	8	6	5	4	4	4		
15m	8	8	8	8	6	5	5	5		
	10	10	10	10	8	6	6	6		
	6	6	6	6	5	4	4	4		
12m	6	6	6	6	6	5	5	5		
	8	8	8	8	8	6	6	6		
	5	5	5	5	5	4	4	4		
10m		5	5	5	5	5	5	5	4	3
		6	6	6	6	6	6	6	5	4
		4	4	4	4	4	4	4	3	2
8m			5	5	5	5	5	5	4	3
			6	6	6	6	6	6	5	4
			4	4	4	4	4	4	3	2
6m			5	5	5	5	5	5	4	3
			6	6	6	6	6	6	5	4
			4	4	4	4	4	4	3	2
5m						4	4	4	4	3
						5	5	5	5	4
						3	3	3	3	2
4m						3	3	3	3	3
						4	4	4	4	4
						2	2	2	2	2

(単位：m)

上段 交叉角 90° 前後

中段 60° 以下

下段 120° 以上



L : すみ切り長さ



## 6-2 道路幅員の緩和に関する基準

## (1) 令第25条第2号括弧書の運用（小幅員区画道路の計画標準）

## (目的)

第1 この基準は、主として住宅の建築の用に供する目的で行う開発行為において幅員6メートル未満の区画道路（以下「小幅員区画道路」という。）を導入する場合において、

- ・ 交通及び宅地サービスの機能確保
  - ・ 災害時の危険性の防止及び災害時の避難、救助、消防活動等の円滑な実施
  - ・ 住宅地としての日照、通風等の環境の確保
- 等を図るために守るべき条件として定めるものとする。

## (適用対象)

第2 この基準は、開発区域の面積が概ね1ha以上の主として住宅の建築の用に供する目的で行う開発行為を適用対象とする。

ただし、開発区域の面積が概ね1ha未満の主として住宅の用に供する目的で行う開発行為であって、次の各号の1に掲げる条件に該当するものについては適用対象とする。

- ・ 当該開発区域が既に計画的開発が実施された区域に隣接していること。
- ・ 当該開発区域に地区計画が定められていること等により、将来、道路の段階構成による整備が確実に見込まれること。
- ・ 当該開発区域の周辺に幅員6メートル以上の道路がすでにあり、当該開発区域内の道路がこの道路に接続する区画道路で、延長される予定のない小区間のものであること。

## (小幅員区画道路の導入の条件)

第3 小幅員区画道路は、次の各号に掲げる条件に適合している場合に導入することができるものとする。

- ・ 開発区域内及び開発区域の周辺の道路が次のいずれかに該当すること。
  - イ 原則として、道路の段階構成が幹線道路、補助幹線道路及び区画道路と、明確に整備されていることまたは整備されることが確実に見込まれること。
  - ロ 開発区域の周辺に幅員6メートル以上の道路がすでにあり、開発区域内の道路がこの道路に接続する区画道路であって、延長される予定のない小区間のものであること。
- ・ 小幅員区画道路は、次に掲げる条件に該当すること。
  - イ 幅員6メートル以上の道路または歩行者専用道路等によって囲まれた概ね250メートル以下四方の区域の中の小区画の区画道路であること。
  - ロ 沿道宅地へのサービス以外の目的の通過交通が生じない形状のものであること。
  - ハ 原則として幹線道路に直接接続していないこと。

## (小幅員区画道路の共通の計画基準)

第4 小幅員区画道路は、次の各号に掲げる計画基準に適合しなければならない。

## ・ 有効幅員

有効幅員は4メートル以上とする。この場合において、L型側溝、コンクリート蓋等で車両通行上支障がない場合は当該側溝等を有効幅員に含めるものとする。また、電柱、道路標識等の工作物を道路内に設置する場合は当該工作物の設置されている部分及びその外側の部分は有効幅員に含めないものとする。

## 6. 道路

- ・交差点

交差点は原則として直交させる。

- ・隅切り

小幅員区画道路の交差部の隅切りは、原則として、隅切り長が3メートルの二等辺三角形とする。

(道路形状別計画基準)

第5 小幅員区画道路は、次の各号に掲げる道路形状別計画基準の一に適合しなければならない。

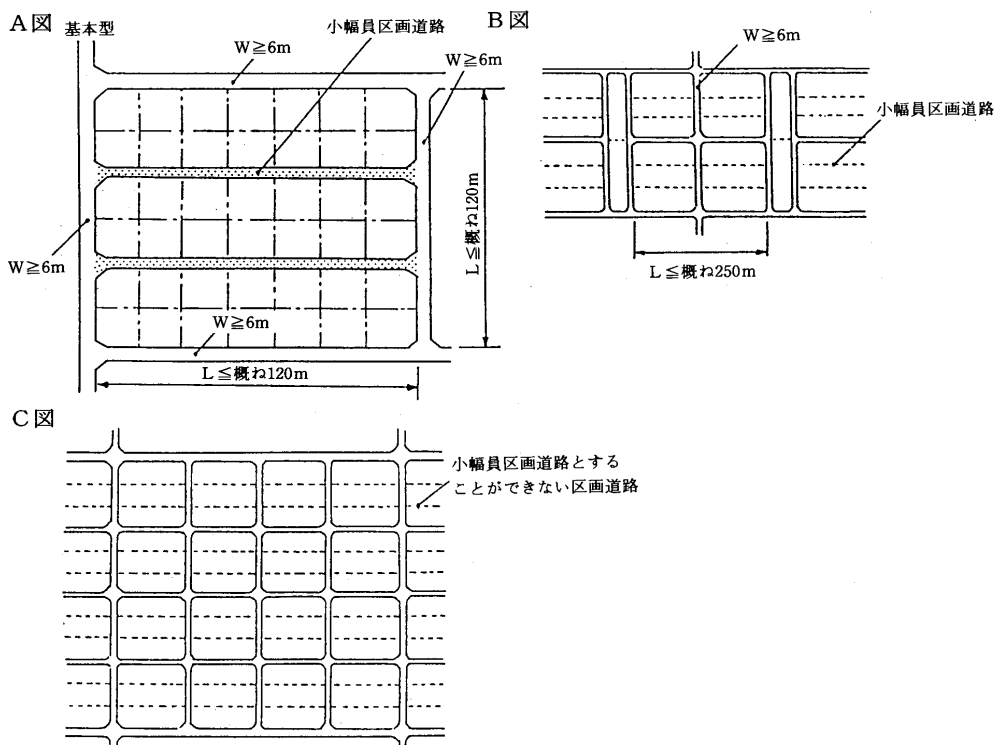
- ・ I 字状小幅員区画道路の計画基準

イ A図のように幅員6メートル以上の道路(区画道路と幹線道路または補助幹線道路との接続上支障がない部分については、歩行者専用道路等)によって囲まれた概ね120メートル以下四方の区域の中のI字状区画道路について小幅員区画道路とすることができる。

ただし、B図のように幅員6メートル以上の道路をはさんで区画道路が連続する場合にあっては、連続する区画道路の道路延長(道路中心線の長さとする。以下同じ。)の合計が概ね250メートルを超えない場合に限る。

C図のように通過交通の生じる可能性のあるI字状区画道路については小幅員区画道路とすることができない。

ロ 道路延長は概ね120メートル以下とする。



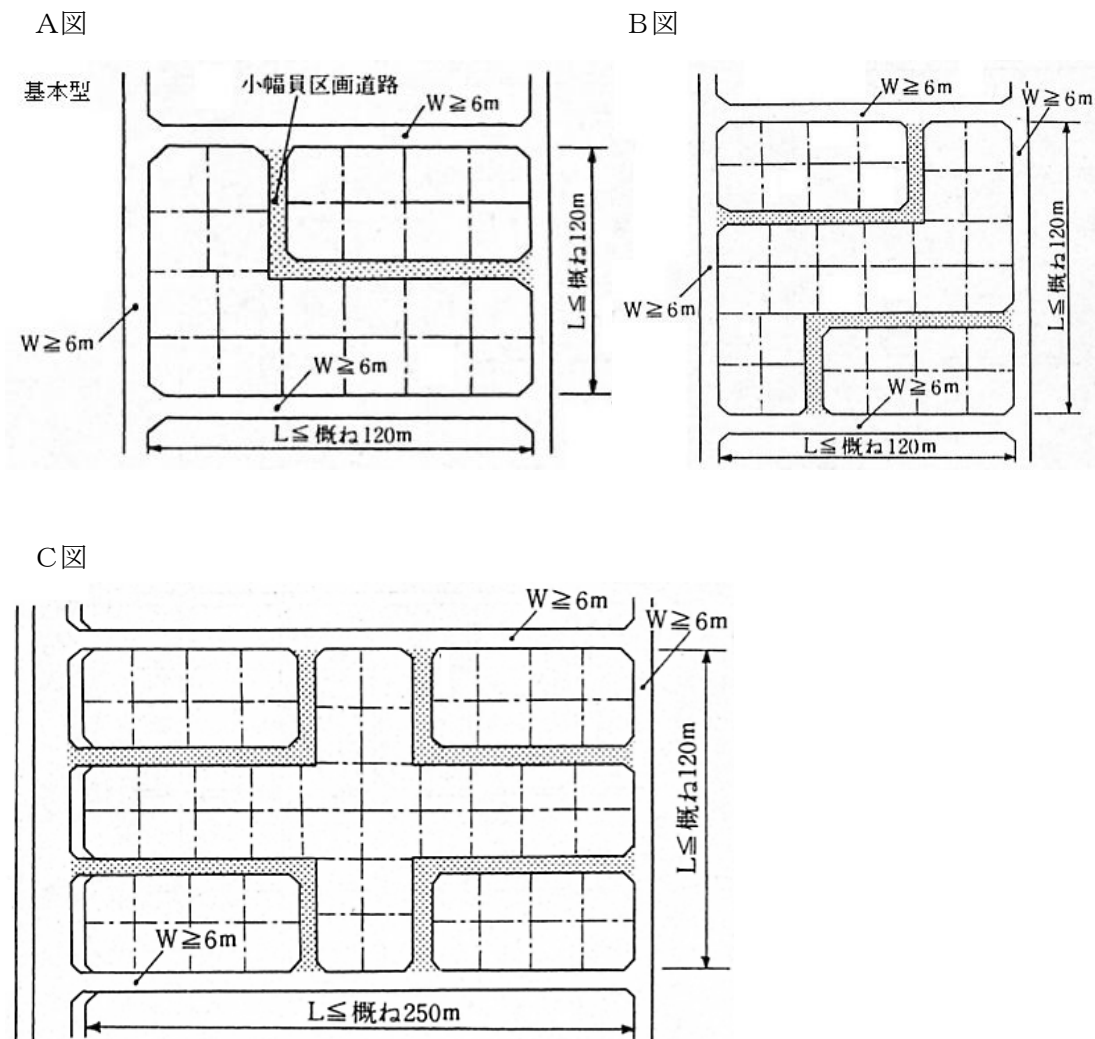
- ・ L字状小幅員区画道路の計画基準

イ A図及びB図のように幅員6メートル以上の道路（区画道路と幹線道路または補助幹線道路との接続上支障がない部分については、歩行者専用道路等）によって囲まれた概ね120メートル以下四方の区域の中のL字状区画道路について小幅員区画道路とすることができる。

また、C図のように概ね250メートル×120メートル以下の区域の中のL字状区画道路についても小幅員区画道路とすることができる。

ロ 道路延長は概ね120メートル以下とする。

ハ 屈曲部はその角度を90度以上とすること等により自動車の通行止支障がないものとする。



- ・ T字状小幅員区画道路の計画基準

イ A図のように幅員6メートル以上の道路（区画道路と幹線道路または補助幹線道路との接続上支障がない部分については、歩行者専用道路等）によって囲まれた概ね120メートル以下四方の区域の中のT字状区画道路について小幅員区画道路とすることができる。

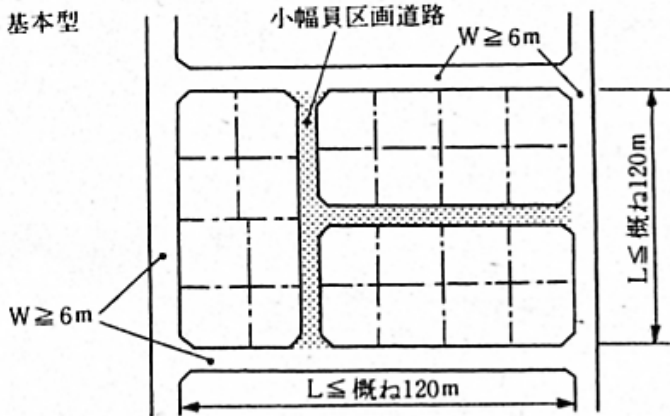
また、B図のように概ね250メートル×120メートル以下の区域の中のT字状区画道路についても小幅員区画道路とすることができる。

ロ 道路延長は、概ね120メートル以下とする。

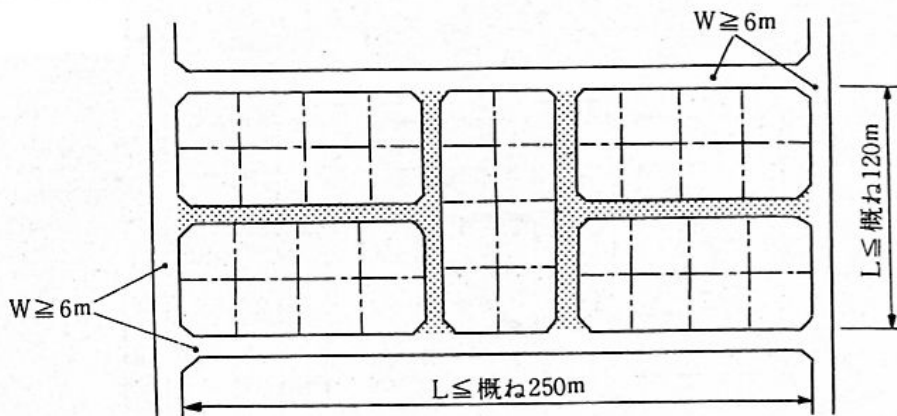
## 6. 道路

A図

基本型



B図



- ・ U字状小幅員区画道路の計画基準

イ A図のように幅員6メートル以上の道路（区画道路と幹線道路または補助幹線道路との接続上支障がない部分については、歩行者専用道路等）によって囲まれた概ね120メートル以下四方の区域の中のU字状区画道路について小幅員区画道路とすることができる。また、B図及びC図のように概ね250メートル×120メートル以下の区域の中のU字状区画道路についても小幅員区画道路とすることができる。

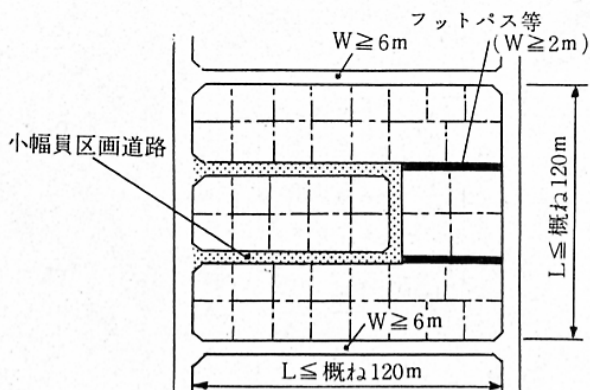
ロ 道路延長は概ね250メートル以下とする。

ハ 屈曲部は角度90度以上とすること等により自動車の通行止支障がないものとする。

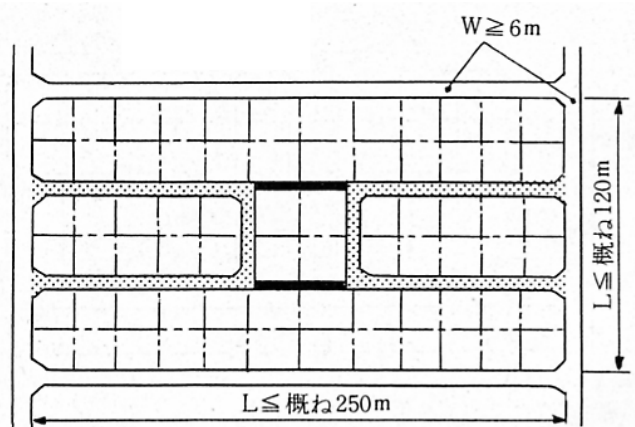
ニ U字状区画道路の奥は、歩行者専用道路、公園等に接するかまたは幅員2メートル以上のフットパス等によって歩行者専用道路、公園等若しくは道路に接続することが望ましい。

A図

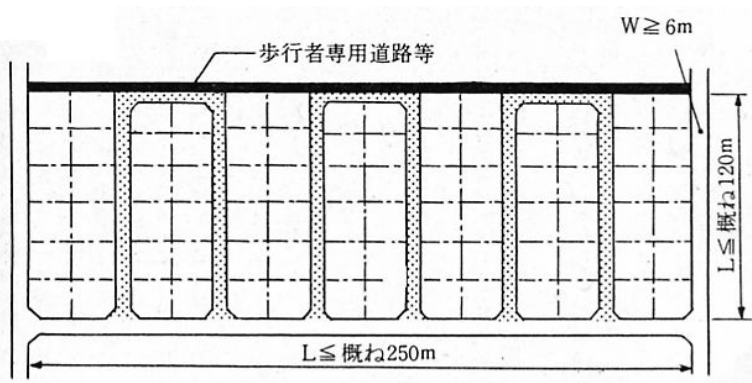
基本型



B図



C図



- ・ 行き止まり状小幅員区画道路の計画基準

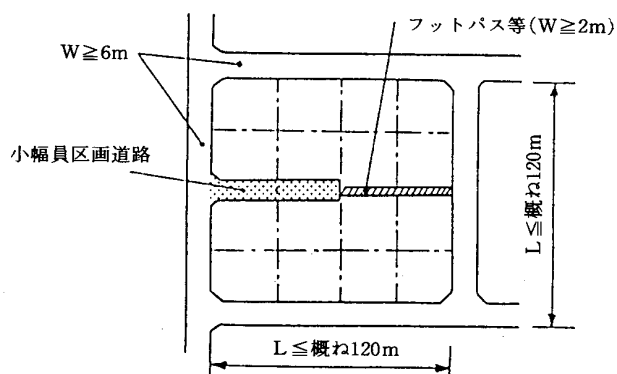
イ A図、B図及びC図のように幅員6メートル以上の道路（区画道路と幹線道路または補助幹線道路との接続上支障がない部分については、歩行者専用道路等）によって囲まれた概ね120メートル以下四方の区域の中の行き止まり状区画道路について小幅員区画道路とすることができる。

ロ 道路延長は原則として35メートル以下とし、35メートルを超える場合は終端及び区間35メートル以内毎に自動車の転回広場を設けるものとする。この場合において、自動車の転回広場とは、「自動車の転回広場に関する基準」（昭和45年12月28日付け建設省告示第1837号）に適合するものとする。

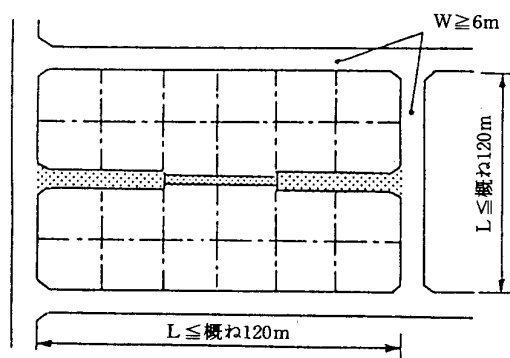
ハ 行き止まり状区画道路の終端は、歩行者専用道路、公園等に接するかまたは幅員2メートル以上のフットパス等によって歩行者専用道路、公園等若しくは道路に接続することが望ましい。

A図

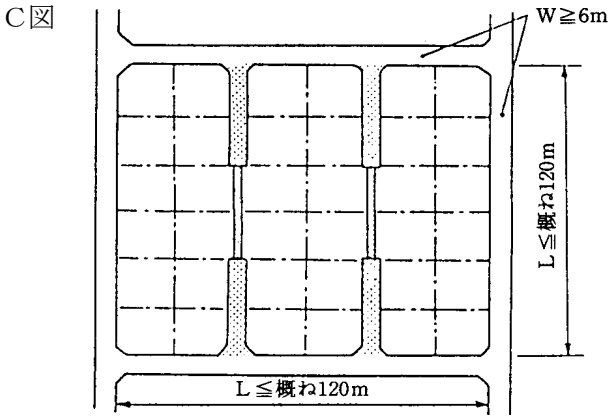
基本型



B図



## 6. 道路



### (2) 令第25条第2号ただし書の運用（開発許可制度運用指針Ⅲ-5-1より抜粋）

開発許可制度が対象とする開発行為は、一般的には、開発区域内に複数の敷地を配置し、区画道路を開発区域内に整備する面的な団地開発であり、開発許可の道路に関する技術基準も団地開発に適用することを想定してつくられていたため、既存道路に接して行われる一敷地の単体的な開発行為に適用する際に、必ずしも合理的とは言い難い場合もある。従って、既存道路に接して行われる単体的な開発行為について、開発区域の規模や形状、開発区域の周辺の土地の地形及び利用の態様等に照らして、令第25条第2号本文所定の要件を充足することが著しく困難な場合においては、令第25条第2号ただし書の規定により、通行の安全等の点で支障がないと認められる一定の道路が予定建築物等の敷地に接して配置されていれば足りるものであると考えられる。

令第25条第2号ただし書の運用については次の事項に留意することが望ましい。

- ① 開発区域内に新たに整備される区画道路については、開発者自らが設計し、築造するものであり、令第25条第2号本文所定の幅員に適合させることが困難な場合は想定されないことから、施行規則第20条の2第1号により、令第25条第2号ただし書の適用はないこと。
- ② 令第25条第2号ただし書の適用対象となるのは、開発区域外の既存道路に直接接して行われる一敷地の単体的な開発行為であること。また、開発行為が既存道路に接して行われ、開発区域内に新たに区画道路が整備される場合については、当該既存道路には、令第25条第4号の規定が適用されること。
- ③ 令第25条第2号ただし書の要件を満たすためには、敷地に接する既存道路が施行規則第20条の2の要件に該当し、かつ、「環境の保全上、災害の防止上、通行の安全上及び事業活動の効率上支障がないと認められる規模及び構造」を有すること。
- ④ 「開発区域の規模及び形状、開発区域の周辺の土地の地形及び利用の態様等に照らして、これによることが著しく困難」とは、次のすべての事項について総合的に判断することになるが、その内容を例示すれば、以下のとおりであること。

#### イ 開発区域の規模

開発区域の規模が小さく、周辺の交通等に与える影響に比して令第25条第2号本文所定の幅員まで敷地の接する既存道路を一定の区間にわたり拡幅することに伴う負担が著しく過大と認められる場合等。

#### ロ 開発区域の形状

開発区域が偏平である場合等で開発区域内において、令第25条第2号本文所定の幅員の道路を配置することが、著しく困難である場合や、開発区域の既存道路への接続部分の間口が狭小である場合で、周辺の交通等に与える影響に比して令第25条第2号本文所

定の幅員まで敷地の接する既存道路を一定の区間にわたり拡幅することに伴う負担が著しく過大と認められる場合等。

#### ハ 開発区域の周辺の土地の地形

開発区域の周辺にがけや河川等が存在しているため、令第25条第2号本文所定の幅員まで敷地の接する既存道路を一定の区間にわたり拡幅することが、著しく困難である場合等。

#### ニ 開発区域の周辺の土地の利用の態様

既存道路沿いに建築物が連たんしている場合等。ただし、この「連たん」については、建築物の数のみで判断されるものではなく、拡幅に際しての用地確保の困難性(既存道路に接して周辺に建築されている建築物が堅固である等移転困難なものであること、拡幅が長区間にわたる等過大な負担と認められるものであること、関係権利者が極めて多数に上る等社会的影響が大きいこと等が要求されるものと考えられ、ただ単に開発者側の都合(資金や工期等)で事実上拡幅できないというだけでは困難性は認められない。)等の要素を総合的に勘案して、一定の区間にわたり、令第25条第2号本文所定の幅員を確保することが「著しく困難」であるかどうかを判断するものである。

- ⑤ 「環境の保全上、災害の防止上、通行の安全上及び事業活動の効率上支障がない」について以下のすべての条件を満たしていることが必要であり、必要に応じてセットバック等による道路の拡幅を求めることを通じて、当該区域において開発行為が行われることにより発生が予想される支障の除去に努めるものとする。

#### イ 環境の保全

良好な市街地の環境を確保する観点から、日照、通風、採光等の点で支障がないこと。

#### ロ 災害の防止

延焼のおそれのないこと。

避難活動上支障がないこと。

消防活動上支障がないこと(消防ポンプ車が進入可能であること、消防水利が適切に確保されていること等を考慮すること)。

#### ハ 通行の安全

通過交通が少なく、かつ、1日当たりの車両の交通量も少ないこと(車両の交通量については、道路構造令に規定される計画交通量等を参考とすること)。歩行者の数が多くないこと(商店が連たんして多数の買物客が往来する道路や多数の者の通勤、通学の用に供されている駅周辺の道路等は通常、該当しないと考えられること)。

予定建築物等の用途が、多数の車両の出入りが見込まれるものでないこと(例えば、デパート、トラックターミナル等の大規模商業施設、大規模流通業務施設等は通常該当しないと考えられること)。

#### ニ 事業活動の効率

業務用の開発行為の場合に、事業活動の支障を生じないこと。

- ⑥ 開発区域を含めた周辺市街地を良好な市街地として育成する観点から、都市整備担当部局と綿密な連携をとること。
- ⑦ 自然公園法等による土地利用規制を受ける開発区域内において車両の通行が想定される道路が設けられない場合には、開発区域外から開発区域へ到達する道路については令第25条第2号本文の規定は適用されないものであること。

## 6. 道路

### 6-3 <参考>道路位置指定道路に関する基準（建築基準法施行令第144条の4第1項第1号）

（道に関する基準）

令第144条の4 法第42条第1項第5号の規定により政令で定める基準は、次の各号に掲げるものとする。

一 両端が他の道路に接続したものであること。ただし、次のイからホまでの1に該当する場合においては、袋路状道路（その一端のみが他の道路に接続したものを言う。以下この条において同じ。）とすることができる。

イ 延長（既存の幅員6メートル未満の袋路状道路に接続する道にあっては、当該袋路状道路が他の道路に接続するまでの部分の延長を含む。ハにおいて同じ。）が35メートル以下の場合

ロ 終端が公園、広場その他これらに類するもので自動車の転回に支障がないものに接続している場合

ハ 延長が35メートルを超える場合で、終端及び区間35メートル以内毎に建設大臣の定める基準に適合する自動車の転回広場が設けられている場合

ニ 幅員が6メートル以上の場合

ホ イからニまでに準ずる場合で、特定行政庁が周囲の状況により避難及び通行の安全上支障がないと認めた場合

1 指定道路の技術基準は、次の各号によるものとする。

（イ）道路幅員の取り方は、（図1）によるものとする。

（ロ）道路の有効幅員は、原則として6m以上とすること。

ただし、延長が120m未満で通行上支障がない場合は4m以上とすることができる。



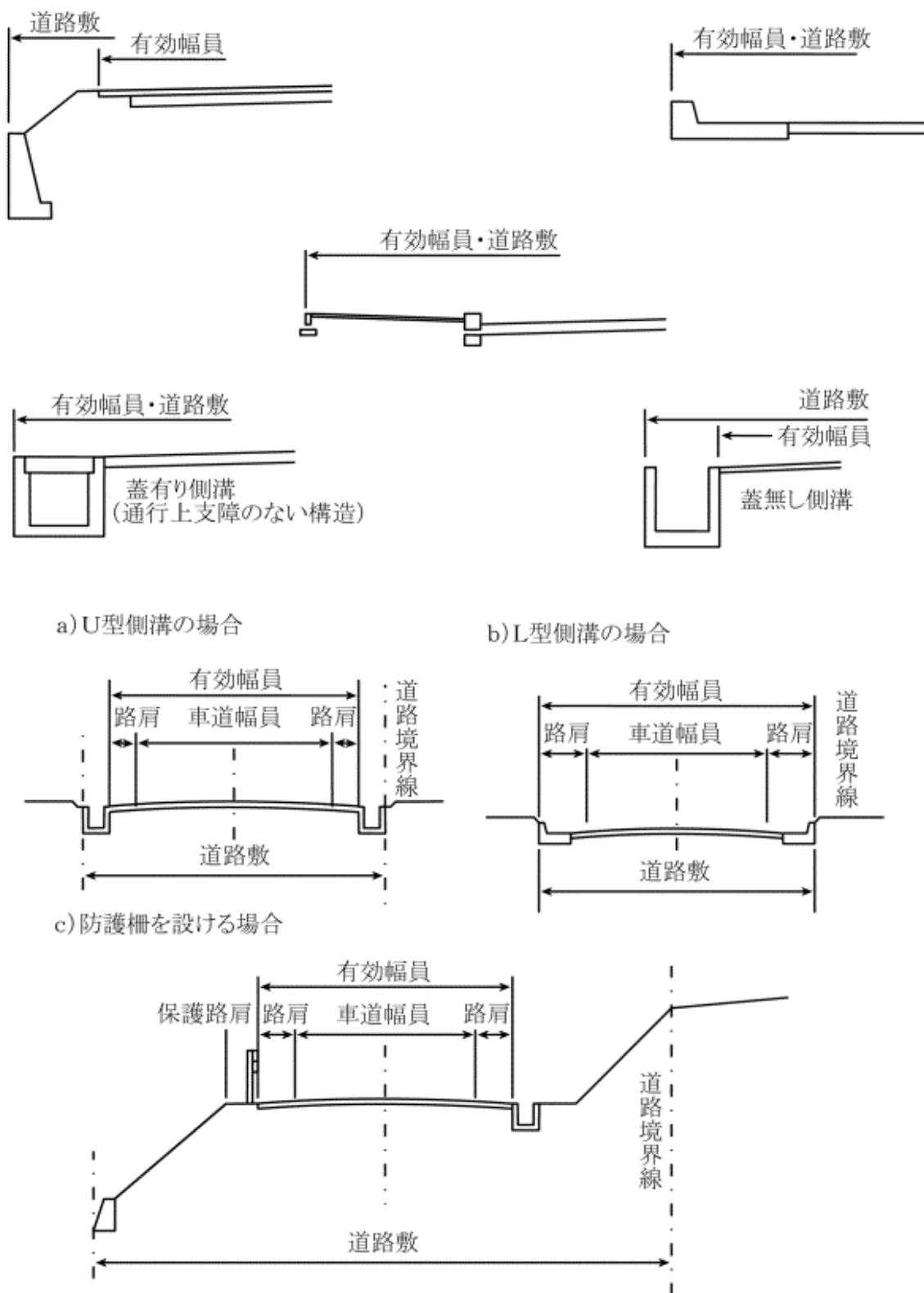


図1. 道路幅員の取り方

## 2 道路の平面計画

両端が他の道路（法第42条に規定する道路をいう。）に接続したものであること。ただし、次の（イ）から（ニ）までのいずれかに該当し、土地の利用に支障がないと認められる場合においては袋路状道路（その一端のみが他の道路に接続したものをいう。）とすることかできる。（令第144条の4第1項第1号）

6. 道路

(イ) 延長（既存の幅員6m未満の袋路状道路に接続する道にあつては、当該袋路状道路が他の道路に接続するまでの部分の延長を含む。）が35m以下の場合。（令第144条の4第1項第1号イ）（図2）

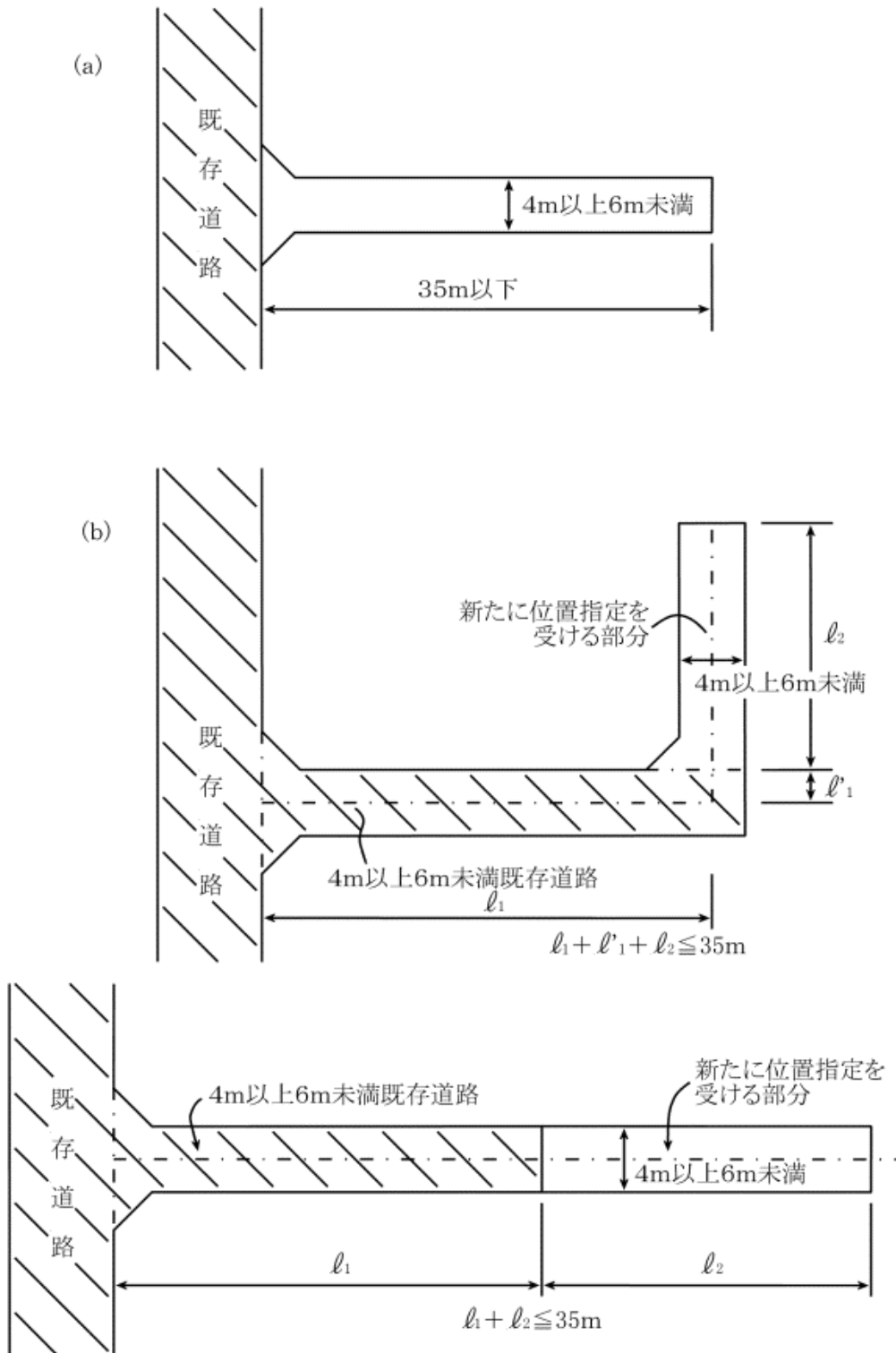


図2. 延長が35m以下の場合

(ロ) 終端が公園、広場、その他、これらに替するもので自動車の転回に支障がないものに接続している場合。（令第144条の4第1項第1号ロ）（図3）

(転回等については管理者の承諾が必要。)

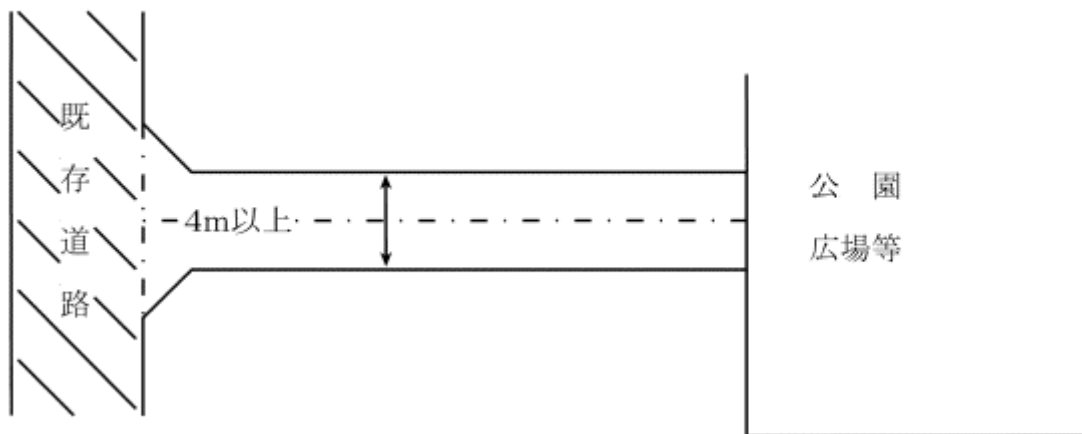
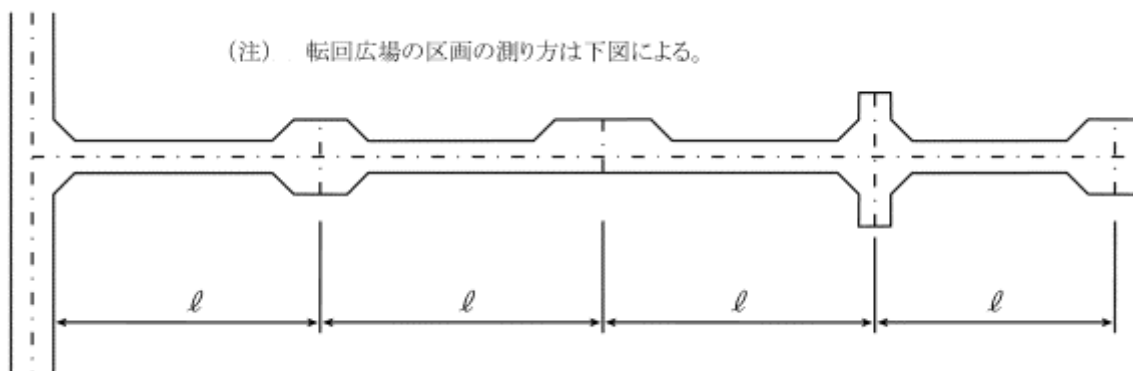


図3. 終端が公園等に接続し自動車の転回に支障ない場合

(注) 公園、広場等に類するものとしては、海辺の砂浜や河川敷等の堤防が考えられる。

(ハ) 延長が35mを超える場合で終端及び区間35m以内毎に、国土交通大臣の定める基準（建設省告示第1837号）に適合する自動車の転回広場が設けられている場合。（令第144条の4第1項第1号ハ）（図4、5）

(注) 転回広場の区画の測り方は下図による。



6. 道路

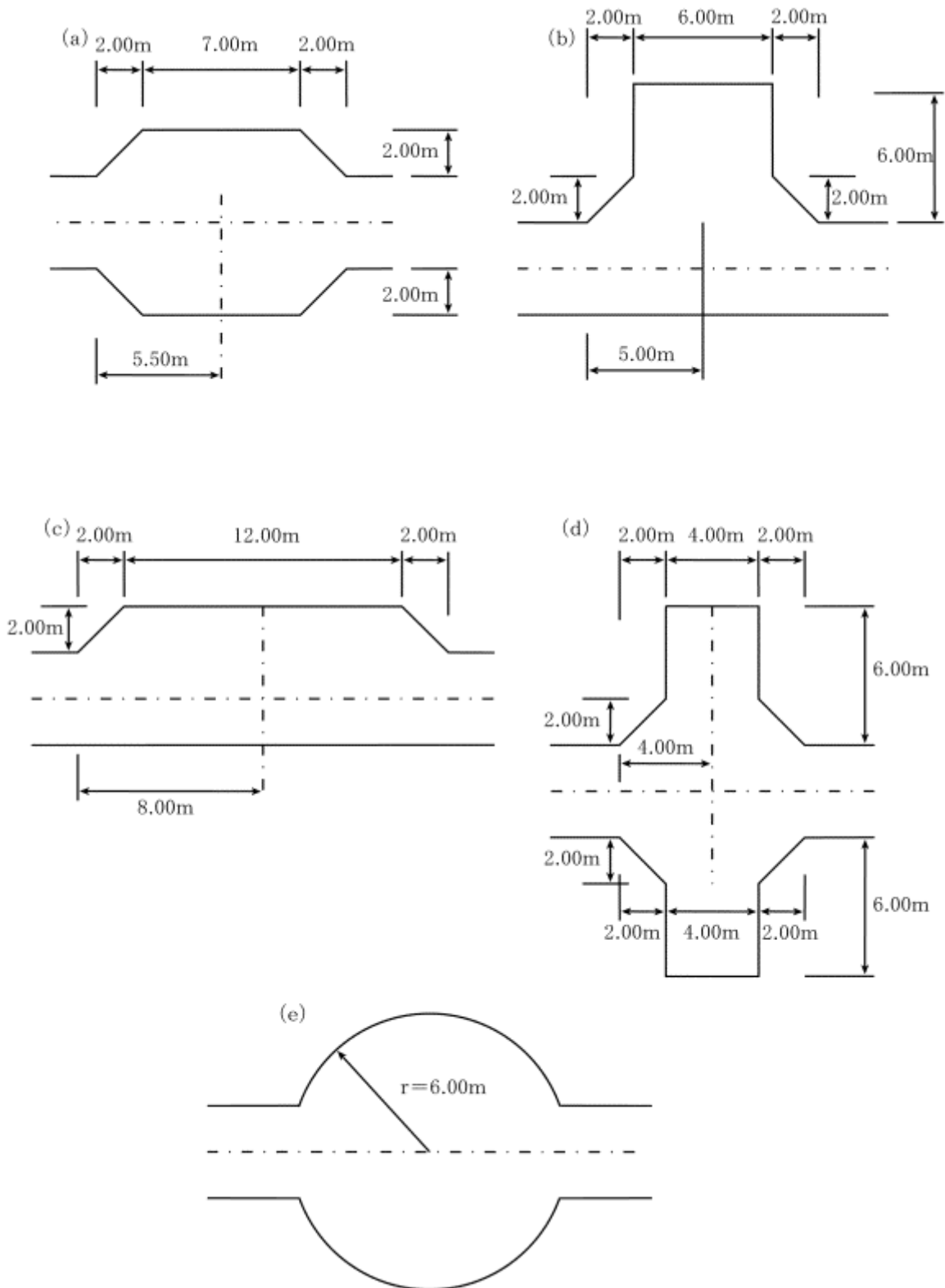


図4. 中間に設ける転回広場 (告示第1837号の図解)

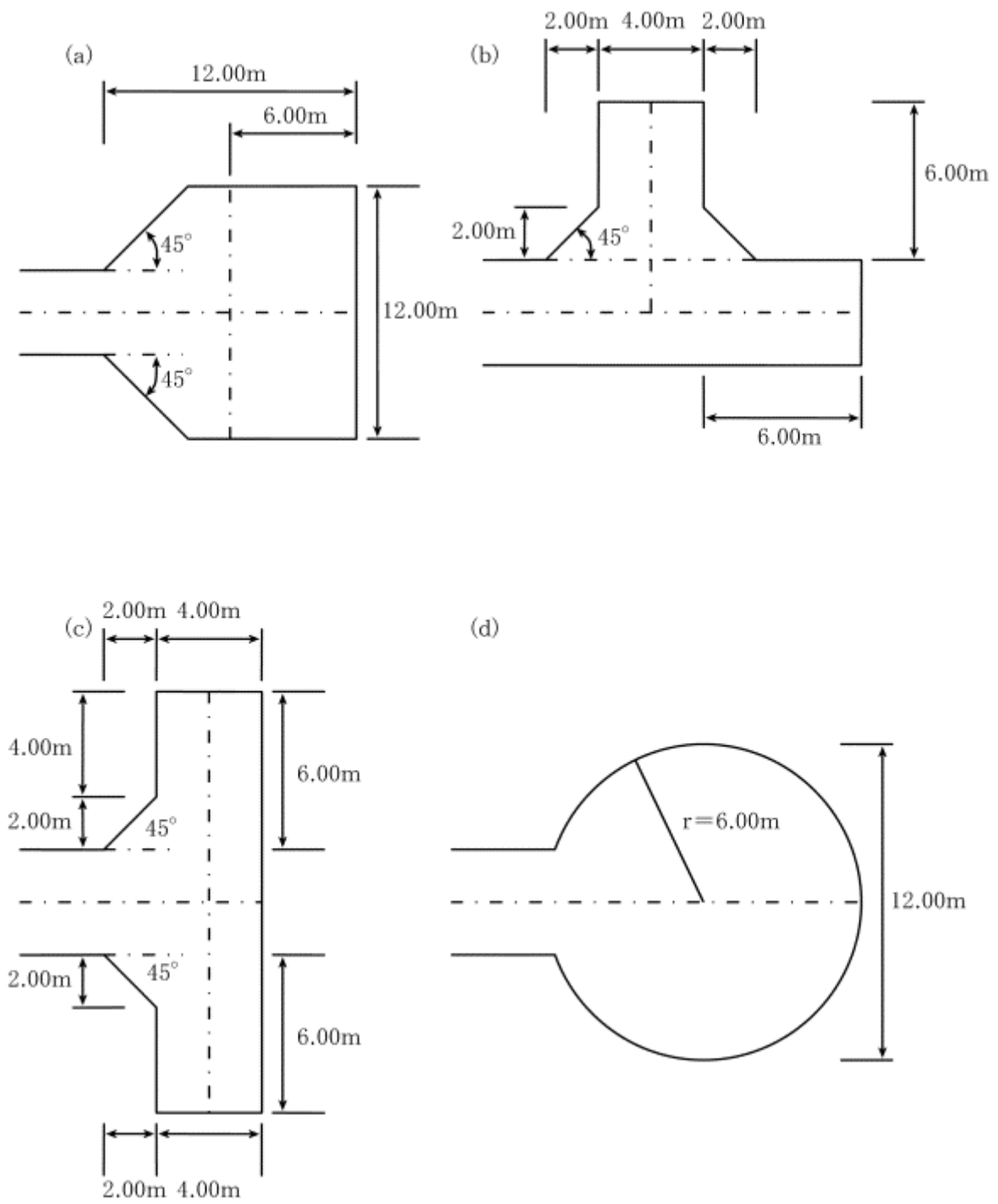


図5. 終端に設ける転回広場（告示第1837号の図解）

## 6. 道路

(二) 幅員が6 m以上の場合 (令第144条の4第1項第1号二) (図6)

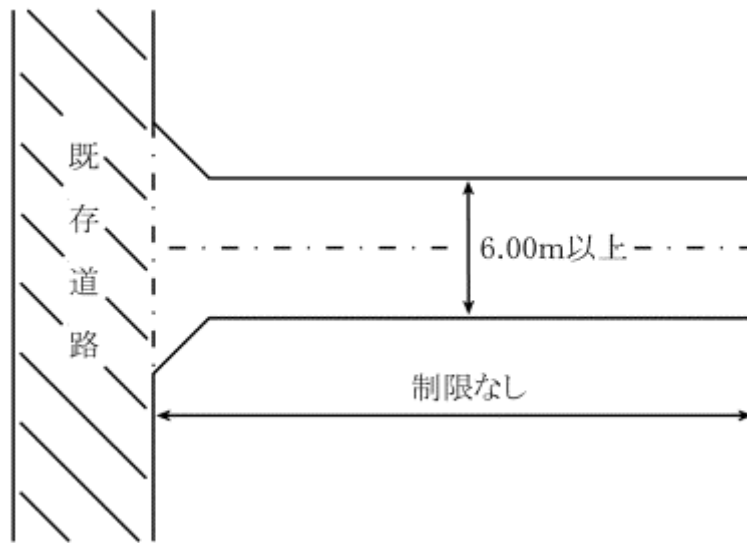
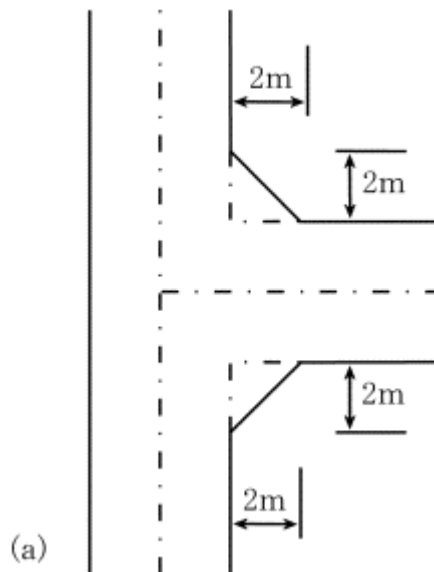


図6

### 3 道路のすみ切り (令第144条の4第1項第2号)

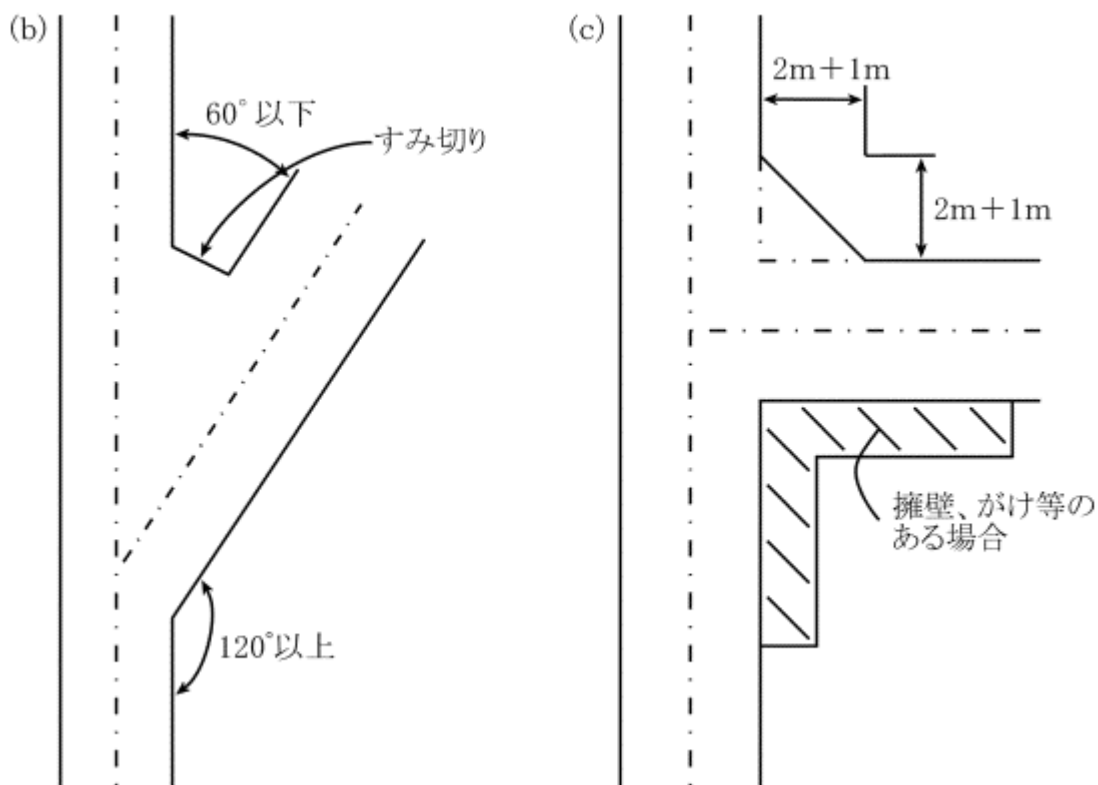
道が同一平面で交差し、若しくは接続し、または屈曲する箇所(交差、接続または屈曲により生ずる内角が120度以上の場合を除く。)には、角地の隅角をはさむ辺の長さ2 m以上のすみ切りを設け、その部分を道路の部分とすること。(図7-(a)、(b))

ただし、すみ切り部分に既存の建築物、高い擁壁若しくは、がけ等があり、すみ切りを設けることが著しく困難と認められる場合で、一方のすみ切りの長さに1 mを加えた長さにした場合はこの限りでない。(図7-(c))



一般的すみ切り

図7. すみ切りの取り方



内角60°以下の角地に設けるすみ切りは、角地の隅角をはさむ辺を二等辺とし、底辺の長さを2m以上とした三角形を含むものであること。

図7. すみ切りの取り方

#### 4 既存道路への接続部分

既存道路への接続は、3によるものとする。なお、取付道路が狭い時（4m未満）は取付道路の中心線から2m後退して寸法をとるものとする。（図8）

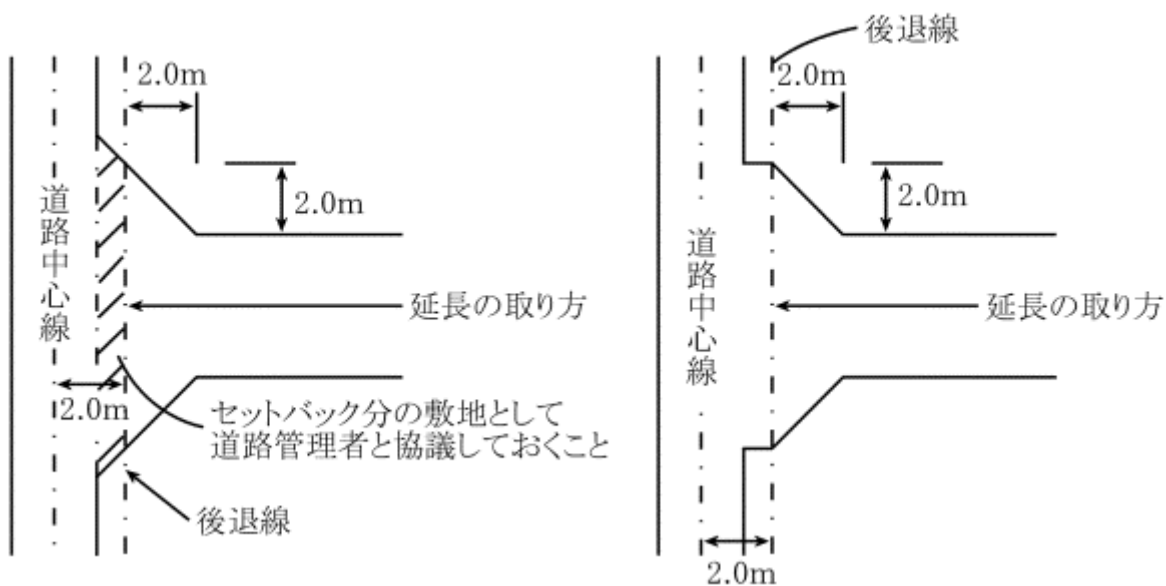


図8. 法第42条第2項道路より接続して道路指定をする場合

## 6. 道路

### 5 道路の路面（令第144条の4第1項第3号）

（イ）路面は原則として、アスファルトまたは、コンクリート舗装等とすること。

（ロ）路面の高さは、当該道路に近接する用排水路、水田等の最高水位及び降雨を考慮して冠水等により通行に支障のない高さにすること。

### 6 道路の勾配（令第144条の4第1項第4号）

道路の縦断勾配は12%以下であり、かつ段階状でないものであること。なお、勾配が9%を超える場合は、スリップ防止等の処置を講ずること。

### 7 排水施設（令第144条の4第1項第5号）

道路には、路面及びこれに接する敷地内の排水に必要な側溝、街渠等を設け末端を河川、下水道等に接続し適切な排水ができる構造とすること。

### 8 防護施設の設置

道路が屈曲、崩壊、がけ等の存する通行上危険を伴うおそれがある箇所または、なだれ、落石等により当該道路の構造に撮傷を与える恐れのある箇所にはガードレール、柵、擁壁等の適当な防護施設を設けること。