第4回 集団規定に係る基準検討委員会 要旨

日 時：令和7年4月25日（金）10：00～12：00

場 所：中央合同庁舎3号館 2階 住宅局 局議室・オンライン併用

1. 開会

2. 議事

(1) 集団規定に係るあり方の今後の検討について

- 中長期的なビジョンを見据えた集団規定の検討にあたっては、国民の生命を守るため画一的かつ厳格に定めなければならない制度・基準と、地域の実情や合意を踏まえた柔軟な対応という2つの方向性を整理区別することが重要かと思う。
- 持続可能な市街地を形成していくためには、時間軸を踏まえ、運営、管理、更新という視点も視野に入れ検討いただきたいと思う。
- 集団規定の中で安全性に関することが論点として上がることが少ないように思う。実際に起きている市街地火災に対して集団規定が役に立っているのか、今後そのようなことも期待しても良いのか、といった視点がそもそも抜けていると思う。
- 木材利用について、集団規定としてどのように評価するかは検討されるべきかと思う。木材利用は防火の観点からは厳しい側面も出てくると思うが、一方で、市街地における環境の観点では高く評価されることも考えられ、それぞれの観点からどのように調整されどう考えるかを示すための議論ができると良い。
- 防火・準防火地域がどのような性能を担保しているかわからない。地域に建つ単体の建物についてしか書いてなく、本来は市街地との相隣の関係で考えなくてはならないと思う。
- 防火・準防火地域について、それぞれの目標性能が分からず、都市計画運用指針にも記されていない状況。H30年の建築基準法改正では、法第61条で延焼防止性能を有する建築物を位置づける際に、耐火建築物を造ることで得られる性能と同等以上であれば良いという相对比较をする他なかったが、今後の検討においては、現在求められている仕様でできあがった防火・準防火地域が得られる性能を一つの基準として、その範囲内で代替措置や規制緩和をするという考え方もあるかと思う。

(2) 接道規制のあり方について

(3) 加藤委員からの話題提供（狭あい道路対策の実例、課題解決の提案等について）

① 全般

- 幅員4m以上の道路に2m以上接道することは最低基準であり、望ましい接道条件ではないのではないか。建物の規模が大きくなるのであれば、接道する範囲も広くあるべきではないか。
- 幅員4m以上の道路に2m以上接道するという全国一律の最低基準を設けているが、住環境上の目標水準とその工学的性能評価の方法を提示することができれば、地方公共団体が地域性に応じて規制を柔軟に適用できる根拠となるのではないか。
- どのような地域で特例手法を適用して良いか悪いか、緩和するだけなのか、代替措置

を求めるのかなど、考え方を明確に示すべきであり、それが公平性のある議論になると思う。

- 狭あい道路は防災の観点と密接に関係し、国民の生命に影響を与えるという意味から、他の規制以上に画一的・厳格な運用が重要ではないか。国が、基準を整理、明確化し地方公共団体への支援を積極的に行っていくことや、国として法制化すべきもの或いは委任条例化すべきものを検討することが重要かと思う。
- 積極的な取組ができない地方公共団体に対して、国が最低基準をセーフティネットとして設けた上で、積極的な取組を促す仕組みづくりも今後必要となってくるかと思う。
- 地方公共団体における様々な取組を、街の課題や現状、町が目指すべき目的に応じて整理し、多くの地方公共団体に知ってもらうよう発信することが国としての大きな役割だと思う。

② 2項道路などの道路情報の整備・公開の進め方

- 2項道路は膨大に存在し、特に私道の2項道路の把握が難しいことなどから、特定行政庁では指定道路調書等の情報の整理に苦慮している。
- 指定道路調書の作成が未着手である特定行政庁の割合が 1/5 というのは大きいと思う。特定行政庁にヒアリングを行い、未着手の原因を把握してはどうか。
- 今後 GIS などを活用しデータ管理するのであれば、メンテナンスをしやすくする観点から、BIM などを用いた電子的な建築確認申請と連携付けて、道路の更新状況などを確認して管理できるシステムを用いていくと良いと思う。

③ セットバックによる後退用地の適正管理

- 建築基準法では道路幅員 4 m を確保して後退した部分は建築物の敷地に含めないとしているだけであり、特に高低差がある場合など、道路状に整備を誘導していくことは悩ましいことが多い。
- 所有権や財産権などに関わる点は、地方公共団体がセンシティブになる部分であるため、それらの点に関する解釈の仕方を積極的に示し、行政による整備や費用負担、管理も含めて、地方公共団体を後押しできると良いと思う。
- 後退用地は段階的に整備されるため、緊急車両が進入できることを前提としつつ、環境や景観という観点からも緑化などを含めた後退用地の暫定利用を促していけると良いと思う。
- 喉元敷地はセットバックや隅切りが進まない現状があることから、何らかのインセンティブが与えられる仕組みが必要ではないか。
- 後退用地の適正管理については、地目を公衆用通路に変更する手続きなどを行っているかなどの手続きの確認も必要であり、またそもそも建築確認が登記手続き、所有権との連動がないことがそもそもの原因ではないか。

④ 狭あい道路沿道建築物の更新

(道路ネットワークや街区単位での評価について)

- 建築審査会において、対象道路だけを考えていることが多く、道路ネットワークの考慮やそのために必要な図面がほとんどないことは、問題であると思う。
- 接道特例許可において、建築基準法上の道路までどれほどの距離で安全に繋がっているかなど、道路ネットワークでの検討があまりされていないように思う。
- 道路ネットワークを踏まえた通行の安全性評価や、複数敷地の状況を踏まえた住環境の水準の評価と担保が本来必要であるが、建築確認手続き上は個別敷地単位での判断でしかない。複数敷地の評価方法があるのか、複数敷地の状況を踏まえた建築確認手続きを適用していけるか、という課題がある。
- 接道規制においては、前面道路だけでなくネットワークで安全性を検討しなければならない、その観点をどう入れ込むかが重要。安全性の確保をよく考えて運用されている地方公共団体の例をやりやすくするような制度改正を目指すのではないかと。ネットワークとして認める1つのアイデアとして、例えば建築物単体の避難規定のように避難経路、重複歩行距離の制限などを求めることも考えられる。
- 道路をネットワーク、あるいは建物と公共空間を一体的に考えられる足立区の街区プランの例は、非常に有効だと思う。持続可能な市街地の実現のために、街区においてどのような要件を求めるか、性能をどう評価するかが課題になるかと思う。(村山)
- 空き家問題の観点からも、無接道である空き家、空き地などの利活用なども含め、住宅行政とのリンクが今後必要だと考える。
- 空き家対策との連携が重要であり、無接道や狭あい道路に接している空き家や空き地を将来の種地として考えられると色々な可能性があるのではないかと思い、その場合個別判断だけでなく、面的な目線で関連する色々な判断をつなげていけると良いと思う。

(地域性を考慮した許可判断について)

- 地域によっては道幅が極端に狭い場所があり、そのような場合、まずは命を守るため、建物の耐震性を確保するために狭い幅員であっても接道特例許可を行い改修を認めることが求められるが、一方で道幅を広げていかなければ市街地火災の危険性は残るため、耐震性の確保と街全体の防火性というバランスをどう考えていくかが重要かと思う。路地奥の敷地の活用も鑑み、命の安全、耐震性と防火、居住性能などについて接道特例許可の中でどう調整するか、地域性を踏まえた検討が重要かと思う。

(市街地への環境面での影響について)

- 最終的にできるプランにおいて、人の命に関わる視点だけでなく、災害時の避難、日照・採光・通風といった建築物周辺の環境に関する部分が抜け落ちてしまわないようにすべきかと思う。
- 接道規制において地域の環境を検討する際に、騒音や大気、水の問題などのリスクがないかという視点が失われないようにすべきかと思う。

(審査の手続きや他法令との連携について)

- 建築確認は図面主義であるため、現場を見ずに確認が下り、その結果トラブルに発展

することは不合理に感じる。建築確認時に、現場の現状も確認する必要があると思う。

- 狭あい道路問題解決のためには、土木行政、建築行政、都市計画行政が連携することが重要であり、担当部署間の連携体制によって実効性のある制度を作っていくことが大切だと思う。
- 開発許可、接道接道許可、建築確認など個別に判断を行うのではなく、建築基準法、都市計画法等での判断が連動する必要があると思う。関わってくる許可などの手続きのタイミングや判断の順番、連携のさせ方を整理することで、長期的な道路整備につながる判断がしやすくなると思う。
- 接道特例許可において通行の安全性の判断は本来特定行政庁の責任で判断すべきものと思われるが、実務上は通行の可否についての地域の合意の有無の確認次第であることが暗黙の前提になって機能する仕組みとなっている。
- 接道特例許可は、エリアでの通路の改善状況に関する時間的な管理の問題を内包しているが、時間的な管理を責任を持って行う特定行政庁はいかほどあるのか、そもそも地方都市では接道特例許可の活用可能性すら認識していない特定行政庁もある。建築行政とまちづくり行政がどこまで連携していけるかが課題。
- 接道規制における地域性の判断は、最終的には建築審査会で受け止めざるをえない仕組みである。2項道路の中心線が確定していないなど官民境界の確定が進んでいない現状の中で、接道規定の運用に関する問題は、指定確認検査機関の建築確認だけでは対応しきれない重い課題である。

3. 閉会

以 上