

3. 三項道路（水平距離の指定）

1) 制度の概要

三項道路（水平距離の指定）とは、幅員4m未満の二項道路について、土地の状況によりどうしても拡幅することが困難な場合には、特定行政庁が、建築審査会の同意を得て、幅員2.7m以上4m未満の道路を指定することができるというものです。

これまでは道路拡幅が明らかに困難な斜面地などに限定して使われてきましたが、平成15年の建築基準法改正で、三項道路に接する建物に対して、条例により敷地、構造、建築設備、用途に関する必要な制限を付加できるようになったことに加え、平成16年に国土交通省から出された三項道路の運用に関する通知では、密集市街地内の老朽化した木造建築物の建替えの促進を図る場合などに三項道路の指定を考慮して差し支えない旨の判断が示されたことから、密集市街地における三項道路の活用の可能性が広がってきました。

表 3-12 三項道路の概要

(●：必須事項)

緩和の内容	○道路幅員を2.7m以上4m未満とすることができる
法律で規定されている適用の要件	●二項道路であること ●土地の状況によりやむを得ない場合
決定手続き、決定権者	●特定行政庁が指定
権利者等の合意等	
審査会等の関与	●建築審査会の同意が必要
議会の関与	●建築基準法第43条の2の条例を定める場合は議決
都道府県と市町村の関係	
根拠法	・建築基準法第42条第3項

2) 制度活用の手順

三項道路を指定するまでの標準的な手順と検討すべきポイントを示すと、次のようになります。これらについて、次節以降で解説していきます。

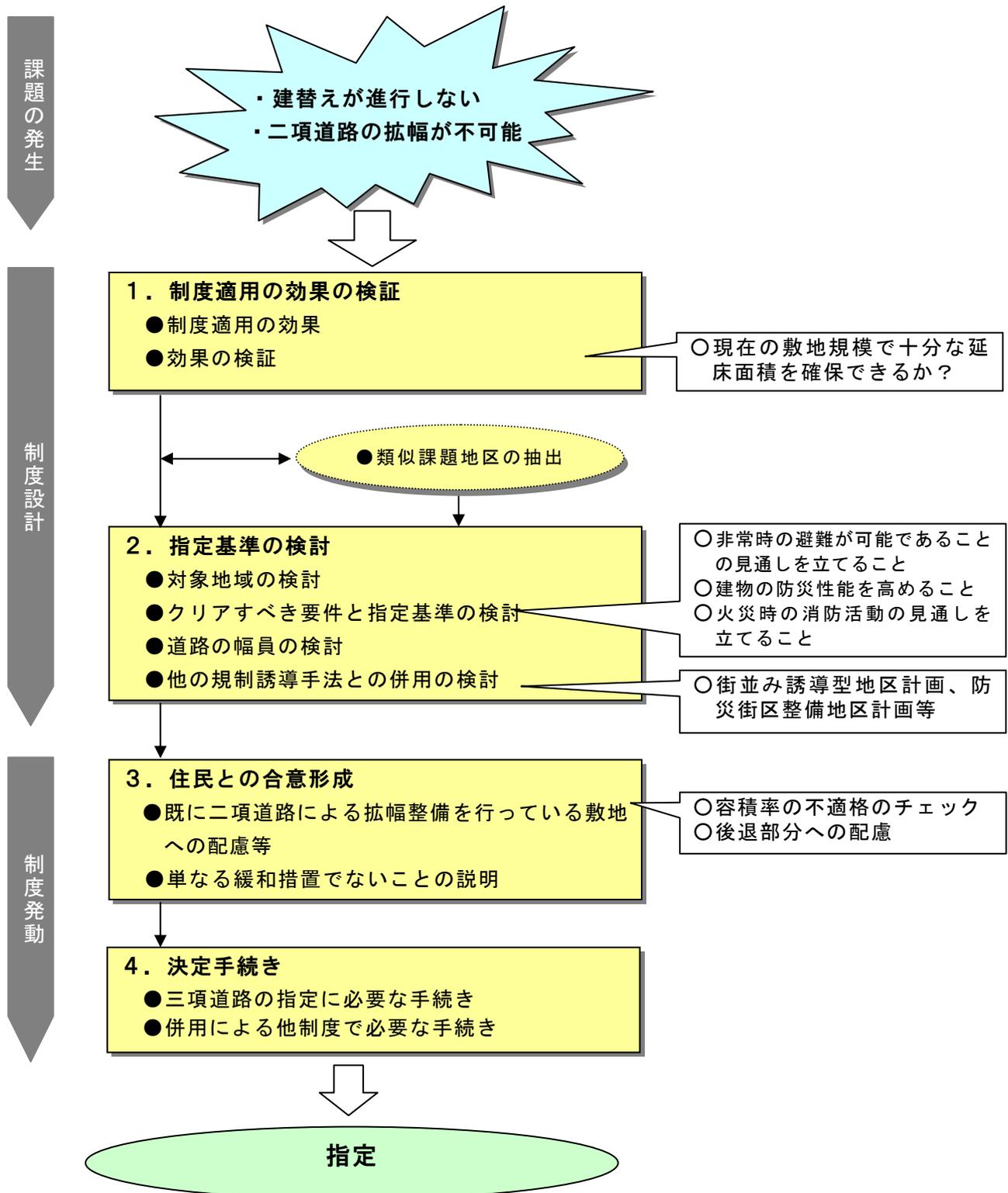


図 3-20 三項道路の指定までの標準的な手順

3) 指定基準作成の考え方

ここでは、前節に示した制度活用の手順に基づき、各検討項目別に指定基準の作成方法を示します。

なお、三項道路の活用については、当該道路が二項道路の要件を満たし、かつ、土地の状況によりやむを得ないことが前提となっていますので、ご留意下さい。

(1) 制度適用の効果の検証

①制度適用の効果

三項道路を指定する主な効果は、これまで敷地規模の狭さや道路の端が擁壁やがけになっていることで、道路中心線からの2mの後退が事実上困難であり、そのために建物の建替えができず老朽化していた状況に対し、拡幅の幅を1.35m以上に緩和することで、建替えが可能な状況をつくりだすことにあります。

このほか、歴史的市街地のように現在の市街地空間や特定の建築物等に特別な価値があり、二項道路の拡幅を行うとその価値が損なわれてしまうような場合にも、物理的な拡幅の可能性如何にかかわらず、三項道路の指定が有効です。

表 3-13 三項道路の指定が効果を発揮する場合

困難性・必要性	効果を発揮する場合
a. 拡幅整備ができない	地形や敷地等の制約があり、拡幅が事実上困難である場合 例：斜面市街地、漁村、密集市街地など
b. できれば拡幅しない方がよい	拡幅により失われてしまう地域資産（建築物、工作物等）をできれば保護したい場合 例：昔からの美しい石垣や生け垣が残る道路など
c. 拡幅すべきではない	現在の街並みに文化財的な価値があり、その保存のために明らかに拡幅してはならない場合 例：歴史的市街地（伝統的建造物群保存地区）など

以下では、斜面地のような地形的な制約が無く、歴史的市街地のような保護すべき資源も特に無いような一般的な密集市街地を念頭に置いて解説を進めますが、基準作成の基本的な考え方は、歴史的市街地などにも応用が可能であると考えられますので、ぜひ参考にして下さい。

②効果の検証

現在、課題が発生している地区において、三項道路の指定が有効であるかどうかを判断するため、以下のような方法で検証します。

●現在の敷地規模で十分な延床面積を確保できるか？

三項道路を指定するためには、まずは対象路線で二項道路の拡幅が事実上困難であることを証明しなければなりません。地区住民の意見を聞くことが重要ですが、同時に実際の沿道敷地を使って建替えのシミュレーションを行い、二項道路の拡幅を行うと十分な建築面積や延床面積の確保が難しい状況を確認することが望ましいでしょう。

その際には、併せて三項道路を指定した場合の案を作成し、確保できる延床面積などを比較して見るのが重要です。というのは、第Ⅱ部でも述べたように、三項道路

を指定すると、前面道路幅員による容積率制限（住居系用途地域で前面道路幅員が2.7mの場合は、 $2.7 \times 0.4 = 1.08$ %までしか容積率を利用できない）や道路斜線制限によって結局は十分な延床面積を確保できない可能性があるからです。

もし延床面積を確保できない場合には、1階の建築面積の確保という意味では同様の効果を持つ建ぺい率特例許可と比較したり、前面道路幅員による容積率制限や道路斜線制限の適用除外が可能な街並み誘導型地区計画の併用や、前面道路幅員による容積率制限の係数の見直しを同時に行うことなどを検討してみることが考えられます。

また、歴史的市街地の場合には、道路斜線制限が地区特有の街並みを崩してしまう危険性もあり、やはり街並み誘導型地区計画の併用や道路斜線の勾配の見直しなどが有効である可能性があります。

これらについては、「(3) 他の規制誘導手法との併用の検討」のところで詳しく述べます。

○課題類似地区の抽出

上記の課題地区以外に、似たような課題や特性を持った類似地区が行政区域のどこにどの程度存在するかを把握し、幾つかの典型地区を抽出して同時に検討を行うことができれば、指定基準の妥当性や汎用性を高めることができます。また、次に述べるように、三項道路では指定路線をむやみに増やさないことが望ましいと考えられ、その意味でも三項道路の指定の可能性がある路線や地区の当たりを付けておくことが重要になります。

三項道路の指定に適した路線や地区の特徴としては、幅員が狭く延長があまり長くない二項道路であること、沿道の敷地の規模が小さいこと、建替えが進んでいないことなどがあり、これらは以下のようなデータや指標を使って抽出することが可能です。もっとも、この方法は、三項道路の指定の可能性がある路線や地区を大雑把に抽出するものであって、実際に指定が可能であるかどうかについては、この「3) 基準の作成」で説明しているような詳細な検討が必要です。

表 3-14 課題類似地区の抽出に有効な図面や指標の例

種 類	指 標
道路基盤	○道路幅員現況図／○道路種別現況図
敷地	○狭小敷地（100 m ² 未満、60 m ² 未満等）分布図／○平均敷地面積／○狭小敷地率
建物	○構造別建物現況図／○老朽建物分布図／○平均建ぺい率／○棟数密度／○老朽建物率／○木造率

ただし、特定地区での本制度の採用にあたって、こうした検討が不可欠というわけではありません。特定地区を何らかの上位計画的なもので位置付けるなどしてまずはスタートさせ、その後適用事例を積み重ねていく中で、徐々に基準を充実させていくような方法も実践的でしょう。

(2) 指定基準の検討

①対象地域の検討

三項道路を指定すると道路幅員は確実に4 m未満となりますから、そのような幅員の設定が妥当でない道路にまで適用したり、三項道路の指定を面的に連担させることは、市街地の環境形成にとって決して望ましいことではありません。

三項道路指定のむやみな拡大を防ぐ方法の一つとして、あらかじめ行政区域の中で三項道路を適用できる地域を限定しておくことが考えられます。具体的には、以下に例示するように、上位計画や整備計画等での位置付けを条件としたり、対象地域を図示しておくことなどが考えられます。

ただしその場合でも、上位計画等で位置付けた地区内ならどこでも可能とするわけにはいきませんから、次頁以降で説明するように、地区内の基盤条件等を踏まえながら指定の可否を慎重に吟味したり、指定基準を適切に定めることが重要でしょう。

【三項道路の対象地域の例示】

①密集市街地の改善を要する地区

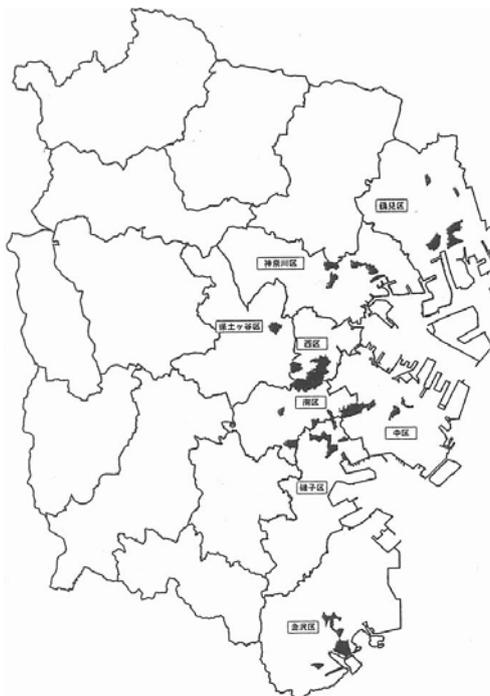
例えば、

- ・防災都市づくり推進計画に示された「重点整備地域」(東京都)
- ・大阪府インナーエリア再生指針に示されたアクションエリア(大阪府)
- ・市区町村が客観的な指標に基づき、独自に抽出した密集市街地

②住宅市街地総合整備事業(密集住宅市街地整備型)の実施地区

③その他の地区

- ・上位計画や関連計画において、三項道路が接続することになる主要な道路の整備が位置付けられている地区



横浜市では、密集市街地における既存の制度の活用により、重要な狭あい道路の拡幅整備と倒壊の危険性のある住宅の耐震改修を促進する「いえ・みちまち改善事業」の対象地区として、8区23地区、面積約660haを位置付けている。

(出典：横浜市ホームページ)

図 3-21 類似の取り組み：「いえ・みちまち改善事業」対象地区(横浜市)

②クリアすべき要件と指定基準の検討

三項道路は道路幅員が4m未満となるため、車輛交通の面では性能が実質的に低下することになると考えられますが、特に避難の安全性と防火性の2つについて問題があることは容認できないため、何らかの形で一定以上の性能を確保することが指定の条件になると考えられます。避難の安全と防火についてクリアすべき要件は表3-15のように表現でき、それらを実現できるような具体的な基準を検討していきます。

表 3-15 三項道路の指定にあたってクリアすべき要件

目 標	クリアすべき要件
【安全】避難が安全にできること	a. 非常時の避難が可能であることの見通しを立てること
【防火】火災時の被害が、二項道路の拡幅を行った場合と比較して、悪化しないこと	b. 建物の防火性能を高めること c. 火災時の消防活動の見通しを立てること

a. 【安全】非常時の避難が可能であることの見通しを立てること

非常時に、幅員4m未満の三項道路に面する敷地から安全に避難できるようにするためには、幅員が狭まることで大地震による道路の閉塞の危険性も高まることを考慮して、当該路線が行き止まりでなく二方向避難が可能であること、避難上有効な道路（幅員6m以上の主要区画道路等）に接続し、しかも当該道路に面するすべての敷地から避難上有効な道路まで比較的短い距離で到達できること（道路延長に上限を設ける）、当該路線にさらに別の道路が接続しているような複雑な道路形態ではなく単純な一本道であること、などが条件になると考えられます。

当該道路の閉塞を防ぐためには、閉塞の要因となるブロック塀等が少ないこと、あるいは存在していても将来的に除去できる可能性があることを条件としてもいいかもしれません。

また、当該道路が受け持つ避難人口を拡大させないため、建築基準法第43条の2条例の活用により、当該道路の延長や幅員に応じて、集客力のある建物用途を禁止したり規模を制限することも考えられます。

【指定基準の例】

（昭和35年に出された運営要領に示された基準の一部）

道路の配置・性格：街区の整った地区内の補助幹線道路で、通り抜けできるもの
道路の延長：60m以下

なお、当該道路が接続する主要区画道路等については、現状で十分な幅員が確保されていない場合には、次のいずれかにより、拡幅整備が担保されていることが望ましいでしょう。

- ・住宅市街地総合整備事業（密集住宅市街地整備型）の整備計画で、拡幅整備等が予定されていること
- ・都市計画マスタープラン、生活道路整備計画等の計画で位置付けられていること
- ・地区計画で地区施設として位置付けがあり、壁面の位置の制限等により6m以上の幅の空地が確保されること

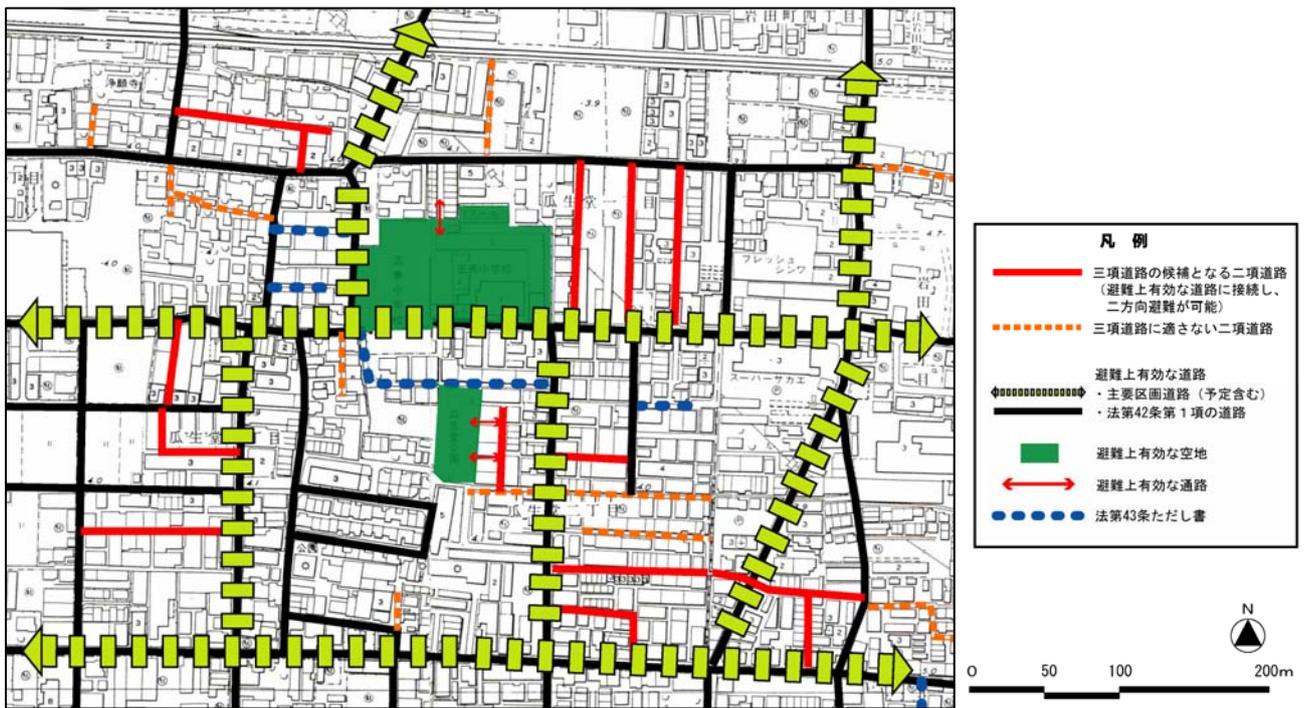


図 3-22 避難の確保に関する検討イメージ

b. 【防火】建物の防火性能を高めること

防火については、二項道路の拡幅を行いながら沿道の建物を建替えた場合と比較して、火災時における延焼の被害を増大させないことが必要であると考えられます。

その検証方法の一例として、巻末の参考資料で、パソコン上で計算可能な市街地火災シミュレーションを活用する方法を紹介しています。様々な仮定の上での結果ですが、参考資料の例では、道路幅員 4 m で沿道建物を防火造の 2 階建てにするよりも、幅員 3 m で沿道建物を準耐火造の 2 階または 3 階建てにする方が、延焼遅延効果があるという計算結果となっています。

指定基準としては、地区の防火性能を悪化させないため、建築基準法第 43 条の 2 条例や防災街区整備地区計画を活用して、建物の構造を準耐火建築物以上とすることや、両隣の建物間で開口部を対面させないこと、敷地面積の最低限度や敷地分割の禁止を定めて更なる建て詰まりを防止することなどが考えられます。

c. 【防火】火災時の消防活動の見通しを立てること

地区の防火性能については、建物そのものの防火性能を高めるだけでなく、消防活動の面でも一定の水準を確保することが望まれます。例えば、京都市の歴史的市街地のように、事情により建物の防災性能の強化を十分に行えない場合には、消防活動の方を強化していくような発想が重要でしょう。

消防活動は、消防署によるものと地域住民による自主的なものに分かれます。

三項道路の場合、大型の消防車両が道路内に進入することは難しいと判断されますが、外周道路にある消防水利に消防車両が到達し、そこからホースを伸ばして三項道路沿道の消火活動にあたることは可能です。その意味からも、「a. 【安全】」と同じく、当該道路が大地震時にも消防車両が通行可能な主要区画道路等に接続していることが重要ですし、さらに当該道路沿道のすべての敷地が、主要区画道路等の沿道にある有効な水利から一定の距離内（例えば 140m 以内）に含まれることが指定の基準になると考えられます。

一方、住民自らの取り組みとしては、火災報知器やスプリンクラー、消火器等の設備の設置を建築基準法第 43 条の 2 条例に盛り込んだり、指定基準の 1 つとすることが考えられます。

また、設備等のハード面だけでなく、京都市のように、地域で防災活動が行われていることなどソフト的な対応を指定の条件とすることもあり得るでしょう。

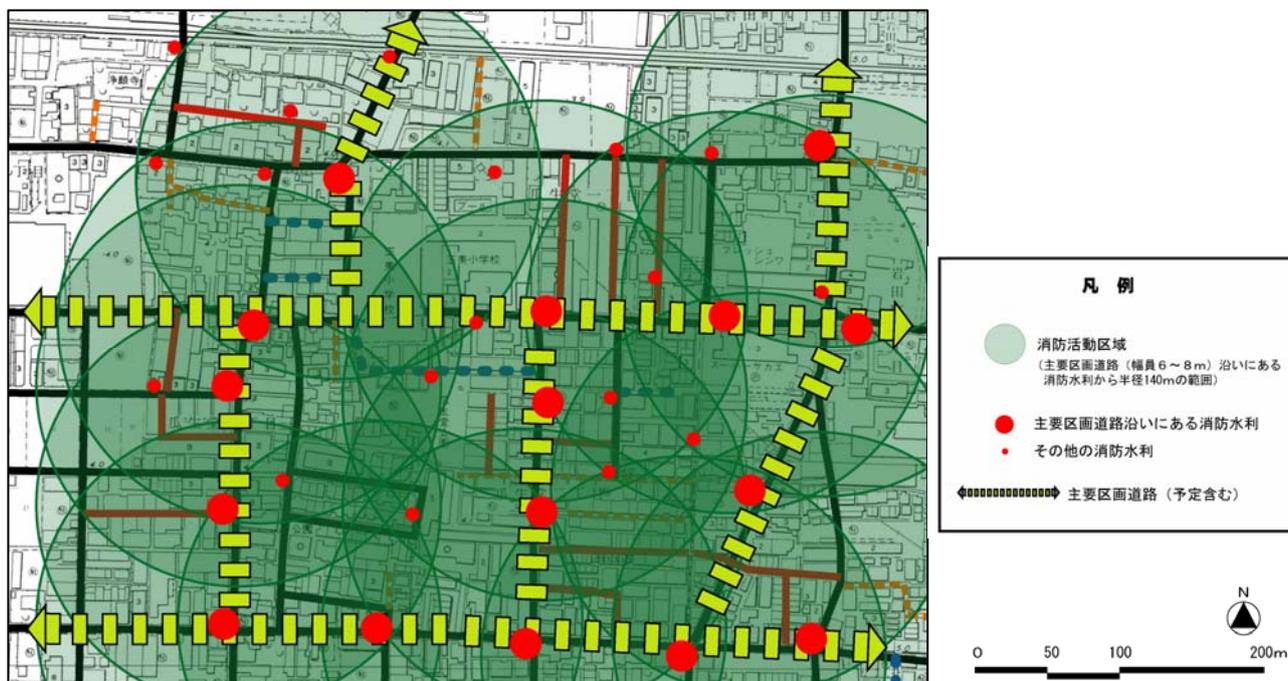
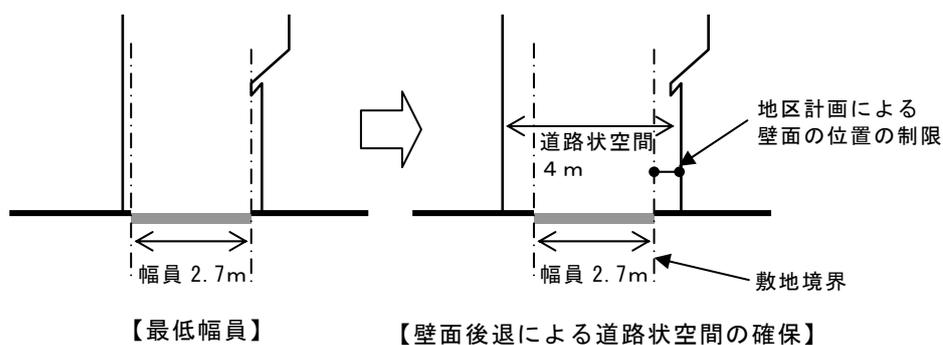


図 3-23 消火活動の確保に関する検討イメージ

③道路の幅員の検討

三項道路は、現在、二項道路である道路を対象として指定しますが、その幅員については、2.7m以上 4 m未満とする規定があるのみです。従って、すでに説明した非常時の避難の可能性や火災時の消防活動の見通しの検討においては、当該道路の沿道の敷地面積、建物の用途・構造、道路の延長などを勘案しながら、妥当な幅員を決めていくことになります。

例えば、道路の延長が長く、かつ沿道の建物の戸数が多い場合には、道路幅員を 2.7 mとしながらも、地区計画の併用により壁面の位置を制限することにより、4 mの道路状空間を確保することが考えられます。



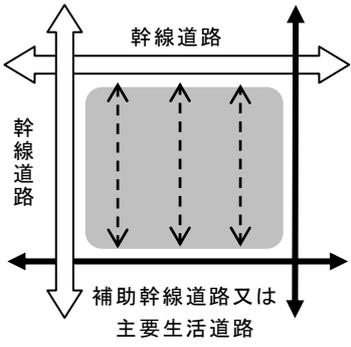
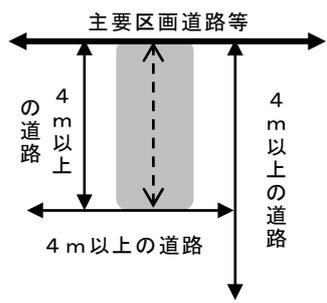
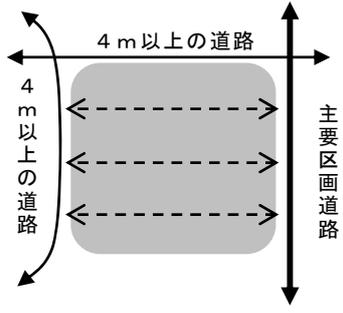
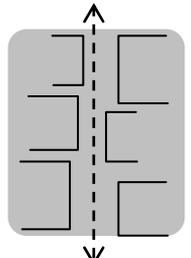
【最低幅員】

【壁面後退による道路状空間の確保】

図 3-24 道路延長が長い場合等の空地の確保

以上の検討をもとに、主に道路基盤の違いに応じた三項道路の指定パターンの違いのイメージを、図 3-25 のように整理してみました。

周辺の道路基盤の状況や、拡幅が困難なやむを得ない理由により、三項道路を指定する密度が異なってくることが予想されます。

指定タイプ	該当する道路や市街地の例	指定の特徴
<p>タイプ①</p> 	<ul style="list-style-type: none"> 耕地整理や区画整理などにより基礎的な街区が整備された中に存在する狭隘な二項道路 外周道路の幅員は狭くなるが、京都市のような条坊制の街割りでも、似たような指定タイプになる <p>【典型市街地】</p> <ul style="list-style-type: none"> 東京都中央区月島地区 京都市祇園町南側地区 	<ul style="list-style-type: none"> 広幅員の外周道路が比較的密に存在するため、避難や消防面での問題が少なく、三項道路を最も指定しやすい 三項道路が連続することも比較的許容しやすい 歴史的市街地の場合は、通常の建物構造の強化が望ましくない場合もあり、別の手段による補完が必要になる 面的な一括指定も考えられる
<p>タイプ②</p> 	<ul style="list-style-type: none"> 基盤未整備な中でスプロールの形成された密集市街地の中の狭隘な二項道路 地区内に幅員 6 m 以上の主要区画道路等は少ない 	<ul style="list-style-type: none"> 両端が主要区画道路等に接続し、延長が一定の長さ以下であることを条件に指定 主要区画道路等については整備の担保が必要 基盤条件が良好でないことから、連担させないことが望ましい 路線毎に個別に判断して指定 今後の指定の増加が望まれる
<p>タイプ③</p> 	<ul style="list-style-type: none"> 斜面市街地、漁村、歴史的市街地等に存在する狭隘な二項道路。斜面市街地の場合は、等高線に沿って道路が形成される 地区内に車が通れる道路は限られており、幅員 6 m 以上の道路は意図的に整備しない限り存在しない <p>【典型市街地】</p> <ul style="list-style-type: none"> 長崎市の斜面市街地 	<ul style="list-style-type: none"> 斜面市街地は 4 m 以上に拡幅することが地形的に困難、歴史的市街地は 4 m に拡幅すべきでないケース。延長が長くなることや連担することがやむを得ない場合がある 消防活動等に支障がある場合があり、建物構造の強化や設備の設置、地域組織等で補完することが望ましい
<p>タイプ④</p> 	<ul style="list-style-type: none"> 歴史的な佇まいや石垣などの地域固有の資源が残る特定の道路 <p>【典型市街地】</p> <ul style="list-style-type: none"> 神奈川県藤沢市江ノ島地区 	<ul style="list-style-type: none"> 周辺の道路基盤に関わりなく、できれば拡幅しない方がよいという判断から指定 消防活動等について、設備の設置、地域組織等で補完しながら、個別に指定

凡例 ←-----→ 三項道路  建築基準法第 4 3 条の 2 条例や地区計画による建物や敷地の制限が望まれる区域

図 3-25 三項道路の指定タイプの例とそれぞれの特徴

(3) 他の規制誘導手法との併用の検討

三項道路の指定にあたっては、すでに述べたように防災の観点からクリアすべき要件があるため、基本的には建築基準法第43条の2条例を活用して、建物の防災性能の強化を図るべきであると考えられます。

ただし、同様の建物の強化は防災街区整備地区計画でも実現可能ですので、どちらがより地区に適しているか、比較してみるのも良いでしょう。

また「(1) 制度適用の効果の検証」で述べたように、敷地が極めて小さい場合には、三項道路を単独で指定するのみでは十分な延床面積を確保できなくなり、結局のところ建替え困難な状況は変わらないということがあり得ます。そのような状況に対応するためには、街並み誘導型地区計画など表3-16に示すような緩和手法の併用を検討すべきであると考えられます。その場合には、安全や防火の面だけでなく、衛生面などからも問題が発生しないか確認しながら検討することが望ましいでしょう。

表 3-16 三項道路と他の規制誘導手法の併用

名 称	併用の目的	特 徴
街並み誘導型地区計画	<ul style="list-style-type: none"> 三項道路の指定だけでは建物の延床面積を十分に確保できない場合に、前面道路幅員による容積率制限や道路斜線制限の適用除外を活用する 避難等の観点から、道路状空間をできるだけ広く確保したい場合にも有効 地区施設により全体の道路ネットワークの中で三項道路を位置付けることができ、指定がしやすい 	<ul style="list-style-type: none"> 敷地が狭い中で前面道路から一定距離壁面後退しなければならないが、前面道路幅員による容積率制限や道路斜線制限の適用除外や、後退部分の敷地面積への算入などから、三項道路を単独で指定する場合と比べて延床面積は確実に増大すると考えられる 歴史的市街地で三項道路の道路斜線制限が街並みを崩しかねない場合にも有効である
防災街区整備地区計画	<ul style="list-style-type: none"> 建築基準法第43条の2条例に代わって建物の構造等の制限を行うとともに、街並み誘導型地区計画と同様の効果を持たせることもできる（防災街区整備地区計画のメニューの中に街並み誘導型地区計画がある） 	<ul style="list-style-type: none"> 周辺地区全体のまちづくりを考えるとどうかかが建築基準法第43条の2条例との違い 建築基準法第43条の2条例では建築設備の制限も付加することができるが、防災街区整備地区計画ではできない。ただし、指定基準の中に盛り込むことは可能
前面道路幅員による容積率制限の係数の変更	<ul style="list-style-type: none"> 前面道路幅員による容積率の制限により建物の延床面積を十分に確保できない場合に、住居系の係数を見直して制限を緩和する 	<ul style="list-style-type: none"> 三項道路沿道だけでなく地区全体に適用されるため、全体の密度が上昇しすぎないかが懸念される
道路斜線制限の勾配の変更	<ul style="list-style-type: none"> 道路斜線制限により建物の延床面積を十分に確保できない場合に、住居系の勾配を見直して制限を緩和する 	<ul style="list-style-type: none"> 三項道路沿道だけでなく地区全体に適用されるため、全体の圧迫感等が上昇しないかが懸念される

なお、三項道路を指定してもなお十分な建築面積を確保できない場合には、地区の建ぺい率指定の緩和や建ぺい率特例許可を併用することも考えられますが、道路空間が狭まる上にさらに空地が減少することになり、全体の建て詰まりが悪化するため、望ましい組み合わせとは言えないでしょう。

(4) 住民との合意形成

三項道路の指定では、制度上は住民との合意形成が必須とはされていませんが、実態としては、路線全体での合意形成を行うことが望ましいと考えられます。

住民との合意形成を図る際には、以下の諸点に留意することが重要です。

①既に二項道路による拡幅整備を行っている敷地への配慮等

対象となる道路において、既に二項道路の拡幅整備を行っている敷地がある場合は、三項道路の指定に際して、容積率の不適合チェックや二項道路の後退部分に対する配慮を検討する必要があります。

●容積率の不適合のチェック

三項道路の指定により、前面道路幅員による容積率制限や道路斜線制限の影響で実現可能な容積率が減少しますので、三項道路の指定を検討する路線の沿道建築物について、容積率の既存不適合の発生状況を確認する必要があります。

多くの既存不適合が発生する場合には、三項道路の指定は難しいと判断するか、街並み誘導型地区計画等の併用を検討しましょう。

●既後退部分への配慮

三項道路の指定を検討する路線において既に二項道路で後退した部分がある場合には、後退部分を敷地として利用したり塀を立てても良いとする措置が基本となりますが、権利者の意向に応じて、例えば、有効な空地として利用できることを条件に、行政が賃料を払って借り上げたり、固定資産税を減免することなども考えられます。

②単なる緩和措置でないことの説明

三項道路の指定により、敷地面積は二項道路の拡幅を行った場合と比べて減少が少なくなる一方で、新たに建築物の敷地、構造、設備及び用途の制限を行う条例を定めることや、前面道路幅員による容積率制限や道路斜線制限の影響で実現可能な容積率が低くなること、つまり、単なる緩和措置ではなく、通常の規制を地区の特性に応じて他の規制に置き換えている点を説明することがポイントになると考えられます。

その際、権利者の多くが規制強化部分を過大に感じるようであれば、権利者とともに、前項で示した規制緩和策の併用を検討していくべきでしょう。

(5) 決定手続き

①三項道路の指定に必要な手続き

三項道路の指定に際しては、建築審査会の同意が必要です。その上で対象道路の位置を告示し、制度の活用が可能となります。

併せて、対象となる路線の台帳整備や三項道路である旨の標識の設置などを行い、円滑な情報提供を行うことが望ましいでしょう。

②併用する他制度で必要な手続き

建築基準法第43条の2条例を制定する場合は、議会の議決を経ることはもちろんのこと、パブリックコメントの実施や、建築審査会や都市計画審議会等への報告あるいは意見照会等の諸手続を行うことが望ましいでしょう。

街並み誘導型地区計画を併用する場合には、都市計画審議会の議を経る必要があります。

4) 指定基準の例

これまで述べてきた指定基準の設定の考え方と、指定基準の具体的な設定例を表3-17に整理します。密集市街地における三項道路の指定事例はまだほとんどありませんので、これらはいくまで一つの試案であり、この通りにしなければならないというものではないことに注意して下さい。

表 3-17 三項道路の指定基準の例

構成		指定基準の設定の考え方・根拠 (●は必須事項)	指定基準の具体例
対象地域		<ul style="list-style-type: none"> 三項道路の指定がむやみに拡大しないよう、指定できる地域を限定することが望ましい 	<ul style="list-style-type: none"> 以下のような地域に限定する <ul style="list-style-type: none"> …密集市街地の改善を要する地区 …住宅市街地総合整備事業（密集住宅市街地整備型）の実施地区 …上位計画等で三項道路が接続する主要な道路の整備が位置付けられている地区 等
沿道空間の状況		<ul style="list-style-type: none"> ●二項道路の拡幅ができないやむを得ない状況があることが必要である 	<ul style="list-style-type: none"> 以下のような状況があること <ul style="list-style-type: none"> …地形や敷地等の制約で拡幅が事実上困難 …石垣など守るべき地域資産がある …街並みに文化財的な価値がある
道路	種別	<ul style="list-style-type: none"> ●二項道路に限られる。ただし、未判定道路で二項道路となる条件を満たしたものは対象となる 	<ul style="list-style-type: none"> 二項道路であること
	位置	<ul style="list-style-type: none"> 消防活動の確保のため、消防活動に有効な道路沿いの消防水利から、一定の距離以内にあることが望ましい 	<ul style="list-style-type: none"> 主要区画道路沿いにある消防水利から 140m 以内にあること
	配置	<ul style="list-style-type: none"> 非常時の安全な避難の確保のため、二方向避難が確保されていることが望ましい 安全な避難や円滑な消防活動のためには、避難や消防活動に有効な道路に接続しており、かつ複雑でない動線に到達できることが望ましい 	<ul style="list-style-type: none"> 行き止まり道路でないこと 幅員 6 m 以上の道路または建築基準法第 4 2 条 1 項道路に接続していること 当該道路に別の道路が接続していないこと
	延長	<ul style="list-style-type: none"> 当該道路に接する敷地から避難や消防活動に有効な道路まで、比較的短い距離で到達できることが望ましい 	<ul style="list-style-type: none"> 概ね 6 0 m 未満
	整備後の幅員	<ul style="list-style-type: none"> ● 2. 7 m 以上 4. 0 m 未満の範囲で定める 現状の幅員と沿道の敷地規模を考慮して拡幅可能な幅員としながらも、道路の延長や沿道建物の用途・構造等も勘案して、幅員が必要と判断される場合は、壁面後退により道路状空間を確保することも考えられる 	<ul style="list-style-type: none"> 3. 0 m 等 但し、道路延長が〇〇mを越える場合は、道路境界線から 0. 5 m の壁面後退により 4. 0 m の道路状空間を確保する
敷地		<ul style="list-style-type: none"> 敷地の細分化による建て詰まりによって、地区の防火性能が低下するのを防止することが望ましい 	<ul style="list-style-type: none"> 敷地面積の最低限度 〇〇㎡、または敷地分割の禁止（建築基準法第 4 3 条の 2 条例）
建築物	用途	<ul style="list-style-type: none"> 交通量の増大の抑制や安全な避難の確保のため、不特定多数の用に供する用途は排除することが望ましい 道路の幅員によっては、自動車車庫の禁止等も考慮することが望ましい 	<ul style="list-style-type: none"> 原則として、専用住宅とする（建築基準法第 4 3 条の 2 条例） 原則として、自動車車庫の設置は禁止する（建築基準法第 4 3 条の 2 条例）
	外壁等の後退	<ul style="list-style-type: none"> 道路延長が長い場合等には、安全な避難や円滑な消防活動のため、壁面の位置の制限や後退部分の工作物の設置の制限を検討することが望ましい 	<ul style="list-style-type: none"> 道路延長が〇mを越える場合は、道路境界線から 0. 5 m 壁面後退（建築基準法第 4 3 条の 2 条例または地区計画） 後退部分の工作物の設置の制限（同上）
	高さ、階数	<ul style="list-style-type: none"> 三項道路単独では道路斜線等で抑えられるが、街並み誘導型地区計画等を活用する場合は制限が必要 	<ul style="list-style-type: none"> 高さ 10m 以下又は 3 階以下（街並み誘導型地区計画等）
	構造	<ul style="list-style-type: none"> 狭小敷地が連坦している場合は、延焼の危険性を防ぐため、原則として、準耐火建築物以上の構造制限を付加することが望ましい 	<ul style="list-style-type: none"> 建築物の構造は、耐火建築物又は準耐火建築物とする（建築基準法第 4 3 条の 2 条例または防災街区整備地区計画）
その他		<ul style="list-style-type: none"> 特に両隣との延焼を遅延させるためには、開口部についても制限することが望ましい 	<ul style="list-style-type: none"> 隣地境界線に面する開口部は対面させないなど（建築基準法第 4 3 条の 2 条例）
設備		<ul style="list-style-type: none"> 建物の構造制限や建て詰まりの状況などを考慮して、火災報知や初期消火のための設備を用意することが望ましい 	<ul style="list-style-type: none"> 火気使用室に火災報知器、スプリンクラー、消火器等を設置すること（建築基準法第 4 3 条の 2 条例）
その他		<ul style="list-style-type: none"> 建物の構造制限や建て詰まりの状況などを考慮して、住民による防災活動を条件とすることも考えられる 	<ul style="list-style-type: none"> 地区内で住民による防災活動が行われていること

関連法令

■ 建築基準法

法第42条第3項（水平距離の指定）

特定行政庁は、土地の状況に因りやむを得ない場合においては、前項の規定にかかわらず、同項に規定する中心線からの水平距離については2メートル未満1.35メートル以上の範囲内において、同項に規定するがけ地等の境界線からの水平距離については4メートル未満2.7メートル以上の範囲内において、別にその水平距離を指定することができる。

法第42条第6項（建築審査会の同意）

特定行政庁は、第2項の規定により幅員1.8メートル未満の道を指定する場合又は第3項の規定により別に水平距離を指定する場合においては、あらかじめ、建築審査会の同意を得なければならない。

法第43条の2（制限付加条例）

地方公共団体は、交通上、安全上、防火上又は衛生上必要があると認めるときは、その敷地が第42条第3項の規定により水平距離が指定された道路にのみ2メートル（前条第2項に規定する建築物で同項の条例によりその敷地が道路に接する部分の長さの制限が付加されているものにあつては、当該長さ）以上接する建築物について、条例で、その敷地、構造、建築設備又は用途に関して必要な制限を付加することができる。

■ 通達・運用指針

● 法第42条第3項の規定に基く水平距離の緩和指定運営要領について（昭和35年5月30日 住発第179号） 各特定行政庁宛

運営要領

一 指定基準

既成市街地内に存在する道で、次の各号の一に該当し、土地の状況により拡幅が困難で法第42条第2項により難しいもののうち、全般的な街路計画の検討を経て、将来主要街路として必要なものを除いて、指定を考慮することとする。

1 傾斜地に発達した市街地内の道その他物理的に拡幅が困難であるもの

2 線路敷地、河川、公園その他これらに類するものに沿う道で、安全上、防火上、避難上支障がないもの

3 街区の整った地区内の補助道路で原則として次のイからハまでに該当するもの

イ 利用状況が当該道路に接する建築物を主としたものであり、かつ、平常自動車交通に利用されないもの

ロ 通り抜けできるもの

ハ 道路延長が60メートルをこえないもの

二 指定の方法

考慮すべき区域を調査し、その地域の将来の街路、土地利用、防災等について総合的に検討して特定行政庁が

職権で指定するのが望ましいが、時間的に間に合わない場合その他区域の不明確なもの等については、申請に基づいて指定しても差支えない。

三 告示及び周知の方法

告示は個々の道路について行うのを原則とするが、一定区域内の類似道路について一括して告示しても差し支えない。

なお、必要に応じて市町村の告示板等に告示する外、縮尺3000分の1程度の図面に道路区域を明示した図面を提示する等関係者に対する周知を図ること。

四 台帳の整備

本庁及び出先機関に道路指定台帳を整備し随時縦覧に供せしめること。

五 現地における道路区域の明示

指定に当っては、道路の境界標識又は側溝の設置を極力勸奨指導すること。

なお、法第42条第1項第五号又は同条第2項の規定に基づいて指定した道路についても、三、四、五により同様に処理されたい。

●建築基準法第42条第3項の規定の運用について（平成16年2月27日 国住街第382号）

国土交通省住宅局市街地建築課長から都道府県建築主務部長宛

1 法第42条第3項の指定の対象となる道は、「法第42条第3項の規定に基く水平距離の緩和指定運営要領について」（昭和35年5月30日住発第179号建設省住宅局長通知）の運営要領1に例示しているところであるが、地域の歴史文化を継承し路地や細街路の美しいたたずまいの保全・再生を図る場合や、密集市街地内の老朽化した木造建築物の建て替えの促進を図る場合について、特定行政庁がその指定を考慮することは差し支えないこと。

2 「密集市街地における防災街区の整備の促進に関する法律等の一部を改正する法律」（平成15年法律第101号）により法第43条の2の規定を設け、法第42条第3項の規定により、水辺距離が指定された道路にのみ2メートル以上接する建築物について、地方公共団体が、条例で、敷地面積の最低限度規制、防火上の構造制限、消火設備の設置の義務付け、集客力のある用途の制限等、その敷地、構造、建築設備又は用途に関して必要

な制限を付加することができることとしたので、必要に応じ、当該条例の活用について考慮することが望ましいこと。

3 これら措置のほか、地域の状況に応じた建ぺい率の指定や容積率の算定に当たり前面道路幅員に乗ずる数値等の見直し、斜線制限における制限勾配等の見直し、街並み誘導型地区計画その他の建築規制の特例措置の活用、木造のたたずまいを活かした防火構造の仕様の活用等により、歴史的たたずまいを継承した街並み・まちづくりの推進が可能であること。

4 さらに、街なみ環境整備事業、密集市街地整備促進事業、まちなみデザイン推進事業、歴史・文化継承住宅融資等の各種事業制度等を併せて活用することにより、より効果的に、路地や細街路の美しいたたずまいを活かした地区の整備が可能であること。

活用状況等

■制度の変遷

- 建築基準法制定時の既成市街地の基盤状況が幅員2.7mの道路・通路が多かったことや、新たに都市計画区域に編入された地域には、道路未整備の農漁村などの既存集落も含まれていること等を踏まえ、これら市街地や集落の緩和措置として、1959年（昭和34年）の法改正時に設けられた規定である。この翌年に、国の通達で運用要領が示された。
- 密集市街地における防災街区の整備の促進に関する法律等の一部を改正する法律（平成15年法律第101号）により、本道路に接道する建築物について、地方公共団体が、条例で、その敷地、構造、建築設備又は用途に関して必要な制限を付加することができるように追加された。
- 平成16年2月には密集市街地での活用を示唆する上記の通知が出された。

■活用実績

平成17年3月31日現在、三項道路の総指定件数は5,081件であり、うち長崎県内が67.4%を占める。建築基準法第43条の2条例の実績は1件である。平成14年度2件、15年度7件（すべて長崎県での指定）、16年度149件（うち148件は東京都中央区月島地区での指定）と、件数は増えてはいるが、同一地区での指定が多いのが特徴で、まだ本格的に活用されるまでには至っていない。道路中心線からの水平距離別の三項道路指定件数の構成比は、1.35mが4,227件・83.2%と最も多く、次いで1.5mが514件・10.1%、1.75mが94件・1.9%、1.4mが55件・1.1%と続いている。（国土交通省住宅局市街地建築課調べ）