

## 建築基準法第43条1項ただし書と問題点並びに減価要因

不動産鑑定士 内藤武美

実務上、建築基準法第43条1項ただし書(以下：43条ただし書と称す)規定を使って建物を建築する土地が多々見られるが、特定行政庁や各地方公共団体(以下：公共団体と称す)によって異なった運用がされ、実務上、混乱や問題を生じてきた経緯(場所によって建築不許可等)がある。その混乱や問題のひとつに土地評価の問題がある。それは43条ただし書の適用を受けた土地と通常の建築基準法上の道路に接する土地との間に評価上の差異がない、又は小さいことが多く、一般市民の立場からすればそこに違和感を感じることもある。そこで、各都市の43条ただし書の運用や基準等の説明とこの規定の具体的な適用事例、その実務的な問題点並びに土地評価について記述することとする。

(準)都市計画区域内において43条ただし書の規定は次のとおりとなっている。「建築物の敷地は、道路に2m以上接しなければならない。ただし、その敷地の周囲に広い空地を有する建築物その他の国土交通省令で定める基準に適合する建築物で、特定行政庁が交通上、安全上、防火上及び衛生上支障がないと認めて建築審査会の同意を得て許可したのものについては、この限りでない。」また、上記の国土交通省令(建築基準法施行規則第10条の2)の規定は次のとおりである。「法第43条第1項ただし書の国土交通省令で定める基準は、次の各号のいずれかに掲げるものとする。」

- 一 その敷地の周囲に公園、緑地、広場等広い空地を有すること。
- 二 その敷地が農道その他これに類する公共の用に供する道(幅員4m以上のものに限る)に2m以上接すること。
- 三 その敷地が、その建築物の用途、規模、位置及び構造に応じ、避難及び通行の安全等の目的を達するために十分な幅員を有する通路であって、道路に通ずるものに有効に接すること。」

東京都、大阪府、横浜市及び神戸市等の場合、43条ただし書許可について、事務の迅速化を図るために一括許可同意基準や許可運用指針等を定めており、他公共団体においてもこういった基準を定めているケースがある。この基準に適合しないものは許可の可否について個別に審査(個別許可)される。

従来(平成11年以前)は建築主事等が建築確認の際に個別に審査し認めていたのを平成11年5月から、公平性及び客観性を担保するため建築審査会の同意及び特定行政庁の許可制にしている。また、従来は「安全上」としていたところを「交通上、安全上、防火上、衛生上」支障がないとし、この点についても審査すべきことを明確にした。

そこで、43条ただし書規定運用事例及び問題点並びに減価要因を個別に見ていくことにする。

- 1 その敷地の周囲に公園、緑地、広場等広い空地を有すること。

(一) 公園、広場、空地の事例及び問題点

公園に接する敷地に建築する建築物は図1のような例である。この公園は規定上国又は地方公共団体が所有し管理するものに限られており、例えば開発行為による未完成の私営公園や観光地にあるような私営公園はこれに該当しない。都市公園法に基づく公園においては、都市公園法第22条の規定により私権の行使が制限されているので、住宅、事務所等同法2条2項に規定する公園施設に該当しない用途の建築物(新築)は、その敷地が公園内か公園外かを問わず、本許可基準の適用は困難である。しかし、平成11年5月1日において現に存在する建築物で43条ただし書の適用を受けているものは別途協議としているような公共団体(横浜市の包括同意基準1)も見られる。実務上、公共の公園に接する土地(図1の宅地2)が多いと思われるが、都市計画法による制限(第6条等)の強いケースがあり、43条ただし書規定では建築できないようなこともありうるだろう。

広場として代表的なのは図2のような駅前広場に接する土地(宅地3)であろう。駅前広場は常時、歩行者通行を前提としているところもあり建築基準法上の道路認定していない場合や再開発事業中の場合もあろう。

実務上、問題となるのは空地が多く、特にその範囲でもめることがある。奈良県(許可基準(1))のように広い空地を2500㎡以上とし、空地の概念(公共団体が所有管理)をある程度明確化しているところも多い。というのは図3のように広い空地がある点を利用して43条ただし書規定により建築許可を受けたA土地が、その後、空地にマンションが建てられたら、建替や売却の際困るであろう。

高速道のような自動車専用道路にのみ接している土地(具体的には広場、サービスエリア、高速バス乗り入れ箇所)も同様にこの規定による。筆者は以前東名高速道に接する一般住宅地があるという話を聞いて驚いたことがある。ゴルフ場内に建物が数棟(クラブハウス、管理棟、避難小屋等)見られるが、これは通常、開発許可によるものが多いため43条ただし書によらないだろう。

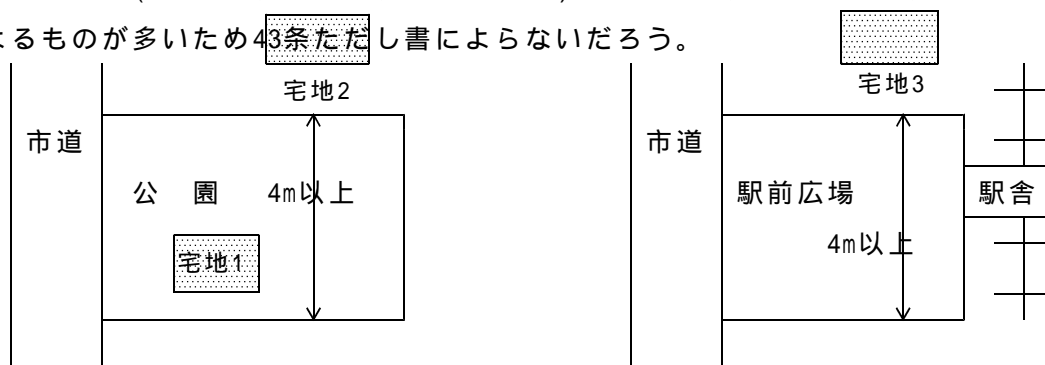


図1 (公園内又は面して)

図2(駅前広場)

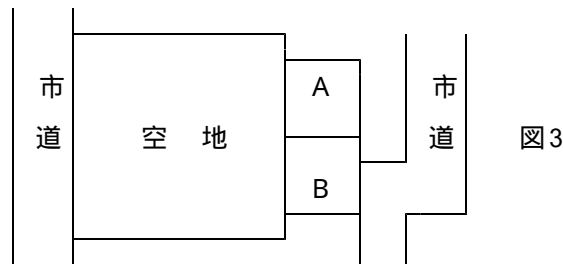


図3

(二) 減価要因

建築基準法上の道路に接する宅地、図3のBとAを比べた場合、A土地は街路条件が劣ること以外に行政的条件として敷地に建てる建物の制限(既存建築物と同一の用途・規模や高さ制限等)があるほか、一般市場性(売却困難性、市場滞留期間が長い、将来性等)が劣ることによる減価要因が考えられ、その減価率は大きい。

- 2 その敷地が農道その他これに類する公共の用に供する道(幅員4m以上のものに限る)に2m以上接すること。

(一)農道その他これに類する公共の用に供する道の事例及び問題点

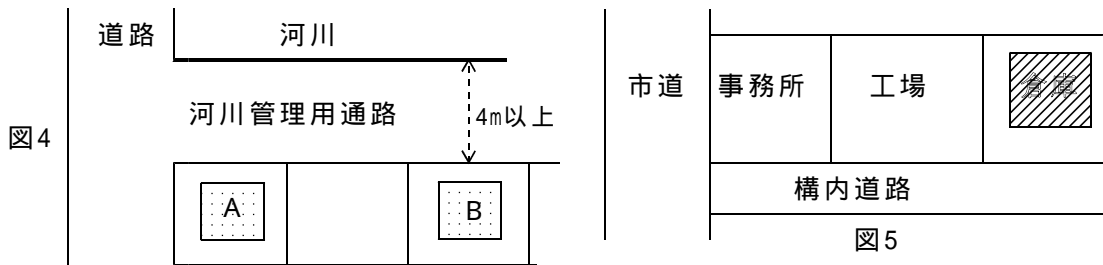
(1)農道

地方都市には農道が多く存在するが、この農道は建築基準法上の道路ではないため、農道にのみ接する土地の建物建築には43条ただし書が必要となる。この農道は土地改良整備事業、一般農道整備事業、ほ場整備事業(一定期間建築禁止)、森林保全整備事業等(いわゆる農免道路含む)の規定に適合している必要がある。農道といっても幅員12mもあるような広域農道(農免道路等)や2mのものなどいろいろあるが、広域農道の中には、一定区間を市道認定し、その区間を過ぎると農道になるといった例もある。これは一定区間を建築基準法上の道路とし建築許可を取りやすくしてある理由と思われる。実務上、農道の所有者が公共団体や土地改良区でなく、一般の個人(周辺農地の地主)や組合等といった場合もあるが、公共団体によっては建物建築にあたって道路所有者である個人や組合の承諾を必要(負担金や建設協力金等の関係)としている農道もある。農道は地方都市の市街地でも、よく見られることがあり、現状駐車場となっていて、さてアパートや倉庫(農業外)でも建てるかといった時に農道管理者の同意を得られなかったり、農道所有者は公簿上既に解散している土地改良区で同意に困った例もある。また、土地改良された農地地域内は農業振興地域による農用地の指定や上水道の供給区域外(水道引き込み不可)となっていることが多いので、実質的に一定期間建築制限を受けたり、建物建築不許可とならざるを得ない地域も多いだろう。

(2)その他これに類する公共の用に供する道の事例及び問題点

図4のような河川管理用通路や港湾施設道路及び林道等がある。この場合、河川

等管理者の許可、承諾を要することは言うまでもないが、河川管理用通路でも通行の用に供されていることが重要で、よく中小河川沿いで見られる草ぼうぼうの通行に供されてない通路はこれに該当しないだろう。他には密集住宅市街地促進事業等により整備された道路が該当するケースもある。問題なのは河川区域にかかる河川管理用通路の場合であり河川区域内は建物工作物の建築は不許可であるが出入用の小さな橋を設けて住宅の2階につなげているような場合がある。



次に港湾施設道路に類似するものとして図5の構内道路がある。臨海工場は大規模敷地に多数の建物が建っているが、43条ただし書規定を使い臨海工場等大規模工場の接道条件を緩和し、構内道路や港湾施設道路を一般道路的に解釈して、1敷地内での他用途建物の建築を許可しやすくしている地域もある。図2の例では倉庫を建築する場合、本来構内道路を位置指定道路(又は開発道路)として認定を受けなければならないが、位置指定道路は各公共団体によって指定基準(隅切,長さ,幅,排水等)があり制約が多いので、それを受けなくても新築、改築等ができるのはメリットとなる。しかし、港湾道路関係に限定しているのは、この適用を市街地の宅地に広げた場合、交通上、安全上、防火上及び衛生上の問題を生じることが多いからであろう。

### (3)減価要因

図4のA土地とB土地を比べた場合、B土地は街路条件が劣る点以外に敷地に建てる建物の制限及び一般市場性が劣ることによる減価が考えられる。

- 3 その敷地が、その建築物の用途、規模、位置及び構造に応じ、避難及び通行の安全等の目的を達するために十分な幅員を有する通路であって、道路に通ずるものに有効に接すること。

#### (一)水路

##### (1)水路の事例等及び問題点

河川法には一級河川(指定権者：国)、二級河川(同：知事)、準用河川(同：市町村長)があり、河川法に基づいて指定されない水路のうち、下水道法等他の法律によって指定されたもの以外の水路は一般的に普通河川<sup>(1)</sup>と呼ばれ、実務上、図6のような占用許可をとることが多いと思われる。この水路内には土居敷と呼ばれる水路掃除の時、土を挙げる場所が含まれていることも多い。運用上、水路、河川、運河等が公共管理のものについては占用許可を得て通行に支障がないことや民間

所有地の場合は、将来にわたって通行を目的として占有可能なことが明確なことを条件に建築許可している公共団体がほとんどである。この規定では水路の性質、例えば農業用水路か河川か、幅や深さはどのくらいか等のほか、管理者は誰か(管理者は通常土地改良区等の公共団体が多いが組合や個人の例もあり)等が重要な要因であろう。こういった水路等は水路沿いに宅地が並ぶ古くからの地域、土地改良して水田が広がる場所に宅地化の波が押し寄せた地域、土地区画整理地内(以前は水田)の宅地に今でも多く見られる。和泉市(提案基準11)のように小さな水路で管理者による占用許可、施行承認等を得て通路橋を含めて一団の敷地と認められる場合は道路に接するものとみなし、43条1項本文の要件を満たすものとするようなところもあれば、倉敷市(判断基準3(1))や津山市(判断基準3(1))は占用許可を得る必要がある河川等を幅1mを超える河川又は水路と例示しているところもある。

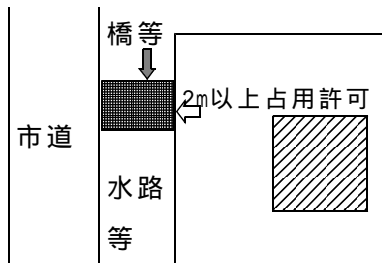


図6

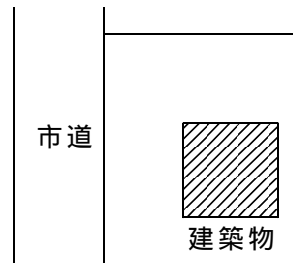
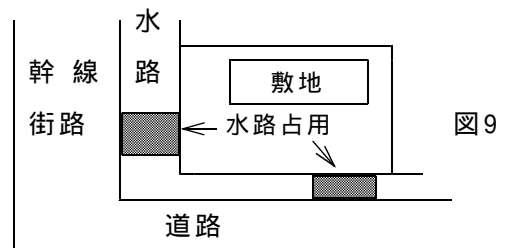
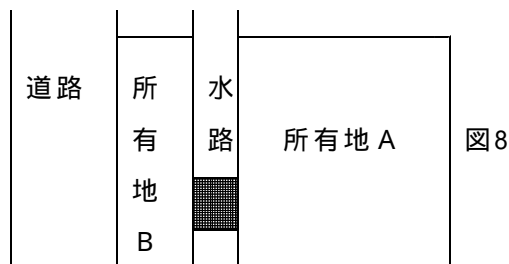


図7

問題なのは固定資産税や相続税の課税上のことがあげられる。固定資産の課税上、水路による減価(所要の補正)をしている公共団体があり、水路幅によって補正しているケースが多いと思われる。例えば、1m以上は減価し、1m未満は減価しないといったように。これは1m未満の水路を暗渠にし道路として利用している場合、認定道路に含めるが暗渠になっていない場合は含めないといった運用をしている公共団体が多いことも影響していよう。しかし、1m未満の水路でも1mの水路でも橋を架ける費用はほとんど同じであり、建物を建てるにあたって43条ただし書許可は両方とも必要であるので幅による減価は問題がある場合も生じよう。また、相続税財産評価基準では不整形地補正、間口狭小補正及び奥行長大補正による減価をするが、水路を介在していること自体が減価に反映しないことが多い。43条ただし書は建築審査会の同意や特定行政庁の許可等等費用や期間がかかることを考えれば水路等があることによる減価をするほうが説得力はあろう。他に問題としては、工場を操業している場合、水路への排出制限(量,質等)をしていることや水路等管理者の同意が得られないことがあげられる。例えば、こんな例がある。ある町では河川法上の一級河川に指定されている河川の一部だけ準用河川となっているところがある。これは推測するに一部分の周辺には昔ながらの別荘地があり、一級河川より準級河川のほうが管理者の占用許可がとりやすい実務運用上の理由からと思われる。

下図8のような敷地内に水路が流れている例がある。これは別荘地に多く、例えば傾斜地の別荘地に見られる。この水路は川のせせらぎ的なもので未整備なほうが別荘の趣があつていいケースもある。筆者はある市でこのような水路(幅約1m)の上にも古い建物が建ち並んでいる土地や2m強の幅の流量のある水路の上に建物が建っている事例の評価にぶち当たったケースもあるが、現在では建築許可が困難であろう。



また図9のように敷地南側と西側に水路がある場合(区画整理された土地に多い)、困るのがどちらに占用許可をとるかの問題であろう。幹線街路沿いは商業地域、南側道路沿いは住宅地域となっている時、占用許可を西側にとった場合は商業地域、南側にとった場合は住宅地域と判断されるケースもあり、どちらの道路に接するかによって固定資産税や相続税路線価の評価額並びに売却価格に影響を及ぼすことも充分考えられよう。なお、水路を介在するのと類似する事例に他人地(承役地)を介在するケース(地役権)があるが、実務上、これは43条ただし書規定によらない公共団地が多いようだ。

## (2)減価要因

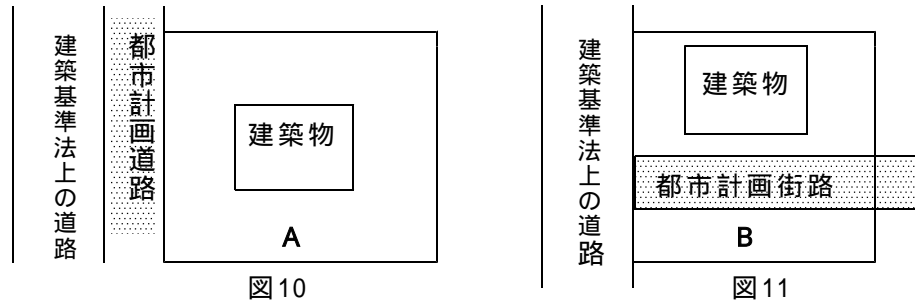
図6と図7を比べた場合、図6の土地の減価要因としては画地条件(間口狭小、奥行長大等)が劣る減価のほかに行行政的条件として建築制限(2階建以下の専用住宅等)や環境条件として水路に接すること(蚊の発生、人身事故の可能性、水路があふれる等)による減価も考えられるが減価率は住宅地で10%~20%前後は必要だろう。また、一般市場性が劣る減価要因も考えられる。実際、水路が水で一杯であるのと僅かに流れているのとでは不動産購入者の心理に大きく影響しよう。

## (二)都市計画街路

### (1)都市計画街路の事例及び問題点

都市計画街路の場合、拡幅予定があり国又は地方公共団体が買収済の空地で土地管理者の使用承諾等がある場合に限っており、原則として国や地方公共団体が未買収の土地は含まれない。都市計画決定の段階では未買収の土地は多い。拡幅面積が多かったり、図11のように拡幅線が敷地中央を横切るなど敷地に建築物が建てにくくなったりするケース(都市計画法53条除く)がある。問題なのは都市計画決定の後、事業認可(用地買収)を受けないで数十年以上経過している計画道路であろう。実務上、以前は道路拡幅が必要だと思われて都市計画決定した街

路も、いざ出来てみると交通量の変化や周辺地域の状況から必要でなかったような道路も見られる。



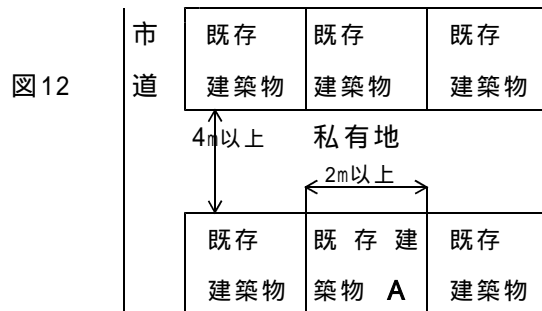
(2)減価要因

図10のA土地の減価要因としては街路条件が劣ることのほかに、拡幅面積部分の利用制限や計画街路事業完了の時期が未定の場合、物件所有者は不安定な状況に置かれるので一般市場性が劣ることによる減価が考えられ、通常、減価率は小さいがB土地の場合、残地補償も絡み減価率は大きくなる。

(三)敷地が幅員4m以上の道に接している場合

(1)4m以上の私道の例

図12のような幅員4m以上の建築基準法の道路でない私有地通路に接する敷地の場合がある。これは平成11年5月1日時点において既に建築物の建ち並びがある通路に2m以上接する敷地に43条ただし書を適用できる場合である。このような通路でも既存建築物の建築時期が相当古いと建築基準法第42条1項3号道路の適用をしている公共団体もある。実際、造成した私道が位置指定道路の認定基準外(排水等)であったり、公共団体が昔寄付を受けた通路部分(認定外)、古い私道のものは回轉道路が不備など現在の基準に適合しない道路等の場合がそれに該当しよう。



(2)減価要因

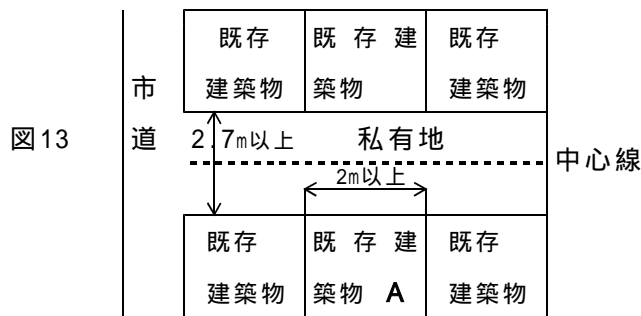
A土地の減価要因としては街路条件が劣るほかに建築基準法上の道路でないため不安定な状況に置かれるので一般市場性が劣ることによる減価が考えられる。

(四)敷地が幅員2.7m以上の道に接している場合

(1)2.7m以上の私道と問題点

図13の幅員2.7m以上(都市によっては1.8m以上)の建築基準法の道路でない私有地通路に接する敷地の場合がある。これは平成11年5月1日時点において既に建

建築物の建ち並びがある通路に2m以上接する敷地に43条ただし書規定を適用できるケースである。この背景には昭和13年旧市街地建築物(現行の建築基準法の前身)の一部改正によって、従来2.7m以上(9尺)でよかった道路の幅員が4m以上と改められたこともある。<sup>(2)</sup>昔ながらの市街地には4m未満の道路が多かったが、本件では建築基準法第42条2項の指定を受けていない道路に限定される。このような私道は都市にまだ多くは残りが残り、実務上の諸問題を抱えている。道の中心線から水平距離2mの線を道の境界線とし、道の部分に関して所有者、借地権者等の承諾を得られた場合に43条ただし書の適用を認めているが、建築する建物は2階建以下等の専用住宅とすることなどの制限がある公共団体が多い。道路幅が1.5m程度でも建築基準法第42条1項6号(建築審査会の同意,古い城下町等民家が建ち並びと)により同42条2項道路としている公共団体もある。



(2)減価要因

同42条2項道路に面する土地と図13のA土地とを比べた場合、A土地の減価要因としては行政的条件として建築制限がある点や建築基準法上の道路でないため不安定な状況に置かれるので一般市場性が劣ることによる減価が考えられる。

(五)敷地の道路に接する長さが2m未満の場合

(1)2m未満の土地等

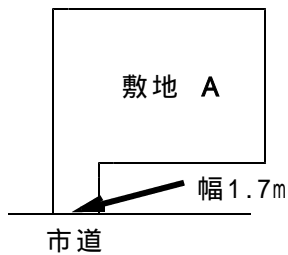


図14

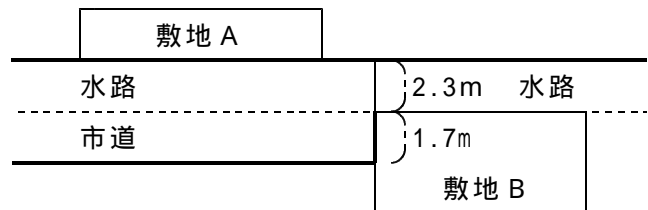


図15

通常は上記図14のような市道に接する長さが2m未満となっている敷地であり、43条ただし書を適用できるケースがある。実務上、図15のような土地のケースもあり、現況水路は暗渠になっており、見た目には4m幅(2.3m+1.7m)の道路となっているが、水路は道路認定されていないので建築基準法上の市道幅員は1.7mとなる。この場合、敷地A Bともに43条ただし書を適用される可能性がある。それでは2m未満の接面でも、どの程度まで許されるのかという問題があり、神戸市包括



許可基準C-8号のように"最低限1.2m以上必要であり、道路までの専用通路部分の長さが20m以下であり、敷地面積が500㎡以下であること、避難経路を確保すること"などの基準を設けているところもある。そうでないと、人が通れないような安全上、避難上問題がある土地にまで建築物が作られてしまう危険性を有するからであろう。しかし、本件のような敷地が道路に2m未満で接する土地の建築を厳しく制限している公共団体もあり、この場合、敷地は無道路扱いとなってしまうであろう。過去に、この適用について寛容だった時代もあったようで、実際、道路に接面する長さが1m未満の土地に建築された建築物が大都市に見られる。問題なのは昔許可されていたものが、現在は許可されないことで、建て替えに困った話しもよく聞き、法規制の流れは厳しい面を見せている。

## (2)減価要因

上記図14のA土地と道路に接する長さが2mの土地を比べた場合、A土地の減価要因は画地条件(不整形又は間口狭小等による減価)が大きいほか、敷地に建てる建物の制限、一般市場性が劣ることによる減価が考えられる。無道路地となる可能性もあり、その場合、市場性を失い減価率(50%~100%)は非常に大きい。

## (六)赤線(里道等)及び認定外公道等

### (1)赤線(里道等)及び認定外公道等の事例

実務上多いのは図16の例(AとBは同一所有者)であり、赤線の両側ABの土地を一体利用しているが、赤線(畦道,里道,赤道等認定外公道)上に家を建てるのを避け所有地A上に建物を建て、Bは駐車場、庭等として利用している例が見受けられる。これはB画地だけでは敷地面積が狭いので道路に面しないA画地を中心に43条ただし書を適用して建築確認をとるわけである。問題なのは固定資産や相続税の課税上ABを一体画地(特にAB所有者が親子等異なる場合)とできない場合があり、その場合Aは無道路地となる可能性が潜んでいよう。こうした赤線(赤道等)は図17のように現況認定外公道として利用されているものもあれば、現況赤線としての機能を失い宅地化(用途廃止による国有財産払い下げ可能)している例もある。図17の例は赤線も含めて建築基準法上の道路認定している公共団体が多いので、それほど問題ではない。

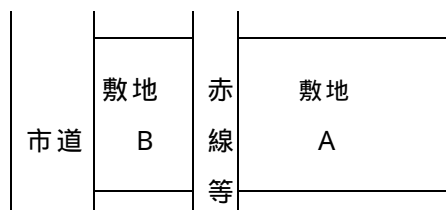
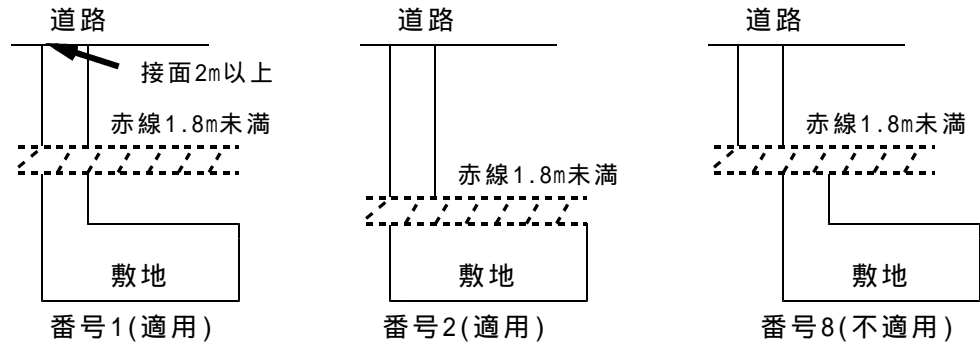


図16



図17

長野県は43条ただし書の赤線の場合の運用指針<sup>(3)</sup>で下記のような具体例を出して適用になるケースと不適用になるケースを図示しており参考になる。



(2)減価要因

赤線を介在しない土地と上記図2のAを比べた場合、他人地介在等による減価のほか、一般市場性が劣ることによる減価要因が考えられ、Aの減価率は小さい。しかし、図1のAと比べた場合、Aの減価率は大きいケ - スがある。

(七)その他

神社、寺院等の参道又は学校等の進入路(幅員4m以上必要)がある。寺や神社の参道に店が建ち並び、その参道が建築基準法上の道路でない場合、43条但し書規定を使わざるを得ない。他に宮城県の事前同意基準第4では"たい肥舎又は無線中継地で人が常駐しない施設の用途に供する建築物で、床面積の合計が100㎡以下、かつ幅員1.5m以上の道を介して道路に接する敷地"の規定が見られる。

4.最後に

43条ただし書規定は建築基準法施行規則10条の2で定められた基準と公共団体が定めた運用許可基準等に沿うものであれば許可され、平成11年より公平性及び客観性が担保されたとはいえ、実務上解決すべき諸問題が多く残されている。不動産の価値は時代の流れとともに変化するが、43条ただし書適用による敷地の価値は市場性の程度に大きく影響を受けやすく、適用がない場合、無道路地の可能性も秘めている。以前価値を認めた不動産も、現在では市場性を喪失し価値が著しく低下したような物件もある。不動産にとって道路は不可欠の要因であり、法律の制定及び改正に伴う救済措置的な意味をもつただし書規定が果たす役割は依然として大きく、過去乱発されたような時代もあったことを考えれば今後もより適切で公明な運用が望まれる。最後に、これまで見てきたように43条ただし書の適用を受ける不動産には諸制限があり、売買による土地取引上、それを反映させた価格が形成されていることも多い実務上の実態も考慮すれば、今後はデ - タの収集分析、類型化等に伴う客観的、かつ、説得力のある減価要因及び減価率を反映させた不動産評価(課税等含む)が必要である。

5.引用及び参考文献

下記公共団体の建築基準法第43条第1項ただし書の許可基準(全て平成14年度)  
 東京都一括許可同意基準、大阪府提案基準及び一括同意基準、奈良県許可基準、宮城県事前同意基準、神戸市包括許可基準、横浜市包括同意基準、和泉市提案基準及び一

括同意基準、倉敷市許可基準、三条市包括同意基準、津山市許可基準

## 6. 参考文献

鈴川孫三郎著「(誰にもわかる)市街地建築物法図解」、建築書院、1924年  
荒秀 / 関哲夫編「建築基準法の諸問題」勁草書房、1984年

---

### 補注

- (1) 河川管理行政実務研究会編「河川管理の実務」大成出版社6p 1999年
- (2) 鶴野和夫著「都市開発と建築基準法」清文社334P 2002年
- (3) 「建築基準法第43条第1項ただし書きの取扱い等について」昭和57年4月13日付57建第67号,住宅部長・地方事務所長宛、別紙具体的事例番号1乃至10"

キ - ワ - ド : 建築基準法第43条ただし書、公園、農道、水路、河川、赤線、減価要因