

特集

狭あい道路の 解消に向けて

—土地家屋調査士の新たな取組—

登壇者

(発言順／肩書きについては座談会当日のものを使用)



豊田 俊郎 氏

参議院議員



村上 慶裕 氏

国土交通省住宅局
市街地建築課 課長



岡田 潤一郎 氏

日本土地家屋調査士会連合会
会長



久保 智則 氏

日本土地家屋調査士会連合会
常任理事

司会

特 集

日時：令和6年2月16日（金）

場所：参議院議員会館 豊田俊郎事務所

狭あい道路の解消に向けて—土地家屋調査士の新たなる取組



1 はじめに

久保：皆様おそろいになりましたので、座談会「狭あい道路の解消に向けて—土地家屋調査士の新たなる取組」を始めさせていただきます。

私は、本日、司会を務めます、日本土地家屋調査士会連合会（以下、「日調連」と表記する。）広報部長の久保智則と申します。どうぞよろしくお願いたします。日調連では、2年に1度、全国15,000人余りの土地家屋調査士が行っている活動や実態の統計資料を『土地家屋調査士白書』として発刊しております。これまでも、白書の冒頭において、各種の特集記事を掲載してきました。令和2年に土地家屋調査士制度制定70周年記念シンポジウムを開催し「狭あい道路問題」を取り上げたことをきっかけに、令和5年10月、日調連主催により、兵庫県神戸市において「狭あい道路解消シンポジウム」を開

催しました。このシンポジウムでは、日調連の岡田会長から、「狭あい道路解消促進宣言」がなされております。

そこで、本日は、『土地家屋調査士白書2024』の特集記事として、「狭あい道路の解消に向けて」をテーマに座談会を行うことにいたしました。

「狭あい道路」にいち早く着目し、その解消に向けた取り組みを支援してくださった、元国土交通副大臣であり、土地家屋調査士でもある豊田俊郎参議院議員と、実務に関係の深い国土交通省住宅局市街地建築課課長である村上慶裕様にお越しいただきました。皆様方にはご多忙の中貴重なお時間を頂きまして、感謝申し上げます。本日はどうぞよろしくお願いたします。

それではまず始めに、自己紹介を豊田議員から順にお願いいたします。

豊田：今日は、お忙しいところをお集まりいただ



豊田 俊郎 氏
参議院議員

きましてありがとうございます。また、座談会のご案内をいただいたこと、改めて感謝申し上げます。

私は、現在、参議院議員を務めております豊田俊郎と申します。実は、土地家屋調査士として昭和49年4月1日に登録をしておりますので、既に土地家屋調査士歴50年ということでございます。土地家屋調査士の先生方におかれましては、土地の表示に関する登記に関し、今日まで国民の財産の安定性確保のためにご尽力をいただいたことを、この場をお借りして御礼を申し上げたいと思います。

今回、一連の土地法制の見直しが行われました。約10年間で、相当な数の法改正が行われたわけでございますけれども、日調連をはじめとして全国の土地家屋調査士会では、その法改正された法律をもとに、さらなる狭あい道路の解消に向けての取り組みを開始したと伺っております。我々自民党では、議員連盟という組織を形成しております。この議員連盟において、それぞれの専門分野での議論を重ねておりますので、私も、一国会議員としてその場でもしっかり働いていきたいと思っております。

久保：ありがとうございます。では、村上課長、お願いします。

村上：昨年7月から、国土交通省住宅局市街地建築課課長を務めております村上と申します。よろしくをお願いいたします。

市街地建築課配属は3回目になります。本日は狭

あい道路に関する座談会ということで、お招きをいただきました。ありがとうございます。

狭あい道路ですが、解消に向けての機運が一番盛り上がっているのは今かな、というように思います。これは豊田先生をはじめ、日調連の皆さん方が、熱心に取り組んでいただいているおかげでもあろうかと思えます。

昨年の神戸で行われたシンポジウムにも参加させていただきました。実はその場でも発言しましたが、私は、阪神・淡路大震災が起きた時に役所に入りまして、さらにその時ちょうど兵庫県に出向していましたので、色々と思いが蘇ってきたのです。狭あい道路の問題は、建築基準法の関係ですと取り組んでいますが、なかなかうまく進まない部分もあります。こうして皆様方に取り上げていただいて、色々な方面から議論が進んでいくというのはいいことだと感じております。今後も引き続きご協力をいただきながら進めていけたらと思っておりますのでよろしくをお願いいたします。

久保：ありがとうございます。岡田会長お願いします。

岡田：日本土地家屋調査士会連合会で都合三期目の会長を務めております岡田潤一郎でございます。地元は愛媛県でして、昭和60年にこの資格に合格をして平成元年に登録をしました。以来35年目になりますが、親の家業を継承したわけでもないのですけれど、この仕事一筋でここまで参りまして、そのような中で、今のお役目をさせていただいているところでございます。

この『土地家屋調査士白書』との関わりといたしましては、今から10年ほど前、2014年版が、創刊号になるのですけれども、その時、私が白書をまとめさせていただきました。この『土地家屋調査士白書』を初めて世の中に出して、私たちのいろいろなデータ、それから、国民の皆さんとの結びつきを書籍にいたしました。そのため、この白書には人並みならぬ思い入れがございます。本日はお忙しい中、豊田先生、そして、村上課長には、ご参集いただきまして誠にありがとうございます。どうぞよろしくをお願いいたします。

2 狭あい道路の現状とその問題点

久保：それでは、早速、座談会に入っていきたいと思えます。まず、狭あい道路の現状とその問題点

というテーマで、村上課長にお尋ねします。

基本的なところになるのですが、「狭あい道路」とはどのようなものなのか、国土交通省が行っている狭あい道路整備等促進事業なども併せてご説明をいただきたいと思います。また、狭あい道路の現状と問題点についても教えていただければと思います。

村上：「狭あい道路」、我々の建築行政で「問題」と考えているものがどういうものかということと、どういうところに課題があるかということ、それと実際に、今取り組んでいる内容までざっと説明をしたいと思います。

建築行政上、問題になるのは、いわゆる建築基準法第42条第2項に規定されている、いわゆる「2項道路」と言われているものになります。

法の施行時と言っておりますが、建築基準法が施行された時点、もしくは都市計画区域に入った時点で、沿道に建物が建ち並んでいた幅員4メートル未満の道が該当します。これには、地方公共団体が管理をされる公道もありますけれども、そうではない、私道も含まれているというのが実態となっております。

現状、この2項道路の実態についての正確な数字はつかみにくいのですが、実は平成30年に行われた住宅土地統計調査があります。これは総務省で実施されたもので、必ずしも2項道路とは限らないのですが参考にはなります。この中で、幅員4メートル未満の道路に接して、実際に住まわれている住宅の戸数でいうと、全国で1,664万戸ということになっていまして、居住者ありの住宅の約3割を占めているという実態になっています。時系列的な推移を見ると、平成10年と平成30年の調査の結果、20年間でどう変わっているかを見てみますと、幅員4メートル未満に接している住戸総数は、ほぼ横ばいという形になっていました。

一方で、昭和55年以前に建築されたもの、築年数の古いものの割合を見ると、約1,000万戸から500万戸に半減している形になっています。なので、半分ぐらいは、建て替わっています。前面道路が2項道路であれば、基本的にはセットバックをして、建て替わっているのではないかと思います。

一方で、この狭あい道路であることによる問題でいいますと、非常時では、火災発生時とか急病人等が発生したときに、消防車や救急車などが進入し辛いこと。災害時においては、建物が倒壊をすると避

難が困難になること。平時では、福祉サービス車両であったり、ゴミ収集車が奥まで入っていけないという、日常生活上の支障になるということ。経済的な話でいうと、狭あい道路かどうかわかりにくいとか、狭あい道路であることに起因して、不動産取引時においてトラブルが生じたり、建築時において、建築確認申請手続等に手間取って着工が遅れたりといったことが起こり得るところが問題点と考えております。

建築行為をするときに、建築主の方が、自分が建てようとしている建物の敷地が狭あい道路に面しているかどうかわからないことも問題です。例えば、2項道路で「セットバックしなければいけないかどうかもわからない」ということになりますと、まずは、どこに何があるかという情報を明らかにすることが出発点になると考えております。また、いわゆる木造住宅密集市街地と言われている場所も問題です。このたびの能登半島地震でもかなりの火災が発生しました。あの辺りもかなり狭い道が幾つもありました。こうした木造住宅密集市街地の安全性を向上させるために、道路等の公共施設の整備、公園等のオープンスペースの開放、また、それらを実施するために、住宅等の建物を協同して建て替えていただいたりすることも必要です。協同化するこ



村上 慶裕氏

国土交通省住宅局 市街地建築課 課長

とによって、公共施設用地を生み出しやすくなり、協同して建て替えることによって、まとめて後退をしていただくような取り組みに対して、総合的に補助を行う、支援をする、密集住宅市街地整備促進事業というのもの、並行して取り組んでいくこととなります。こうした取り組みを、平成20年ぐらいからずっとやってきて、令和3年3月に住生活基本計画が閣議決定されました。重点的に安全性を確保すべき地域の把握と対策の推進をうたいまして、政策課題として明確に位置づけた流れになってきています。

これらの流れや、日調連からもご意見、ご協力をいただいて「狭あい道路整備に関するガイドライン」を、今年度内に取りまとめるべく、作業を進めさせていただいております。¹さらには、こうした動きとあわせて、狭あい道路の整備、改善に向けて、路線単位で、なるべく改善を図っていこうという取り組みを応援しようと、重点路線を指定して、整備方針を策定してもらいます。住民の方々、沿道の建築主の方々に働きかけ、普及・啓発を行っていただくところを支援しようと、狭あい道路情報整備モデル事業を新しく創設するべく、予算案に盛り込みました。

先ほども、狭あい道路整備促進事業は、地方公共団体が行う情報整備と、道路の拡幅等に対する支援を行うということと申し上げました。道路拡幅の方を申しますと、狭あい道路の調査を行ったり測量を行ったり、さらには分筆登記をする費用がそれに当たります。実際に道路拡幅をするときの、後退用地取得費や占用物件の除去費用などについて支援をすることになっております。

実際、その道路拡幅整備については、なるべく柔軟に整備が進むような形での応援をさせていただいているところです。

久保：豊田議員にはこれまでも、狭あい道路に関して、土地家屋調査士制度制定70周年記念シンポジウム、神戸での狭あい問題解消シンポジウム、愛知の境界シンポジウムなどにおいて講演を行っていただいております。また、国土交通副大臣としても、ご活躍いただいたところですが、豊田議員から見た、地方自治体における狭あい道路の問題点や解消への取り組み、国会での議論などについてお話いただければと思います。

豊田：全国的な課題・問題というのは、一議員や一自治体では、調査や情報の収集というものがなかなかできないのです。国では令和2年7月にとりまとめられました、狭あい道路解消のための取組に係る調査及び事例集で、いろいろな問題が指摘されています。全国規模の調査は、国が率先して調査をし、対応策を打ち出してもらうことが大事だと思います。

令和2年の調査対象がおおよそ1,720の自治体だったと思いますが、狭あい道路整備等促進事業の活用予定ありが約280の自治体、うちアンケートに回答のあったのが約270の自治体でした。さらに狭あい道路の拡幅整備に対する補助を予定しないとしていたのが、28自治体であったとのこと。この問題に対する自治体間の温度差も、こういうところから伺えます。ただ、自治体によって、特に過疎地域等を抱える自治体においては、2項道路の問題よりも他の課題が多いということであろうと思います。この狭あい道路の問題は、人口密集地に特化した課題ではないかというような気がいたします。

この中で、どれをとって見ても、解決しなければならないとは思いますが、正直言って私は、相当な時間と期間がかかるのではないかなと思います。

国も色々なメニューを揃えておりますが、単年度予算で事業に取り組んでいますので、なかなかそれを実際使うということになりますと、同意の問題や路線の長さとか路線に張りついている家の数によってもなかなか事業化が進んでいないと思います。

村上：市街地の置かれている状況が違うので、自治体によって関心の程度が違うということですね。

豊田：全然違います。良い例があったので参考までに挙げますが、先日、高さ日本一、330メートルの麻布台ヒルズが開業しました。全体の敷地の3割が緑地であることが大きな話題になっていました。地権者は300人ほどいたそうです。この事業に着手したのは、平成元年だそうです。

まさに市街地密集地域の代表的なパターンでした。平成元年から、計画も含めて地権者の同意の取得等を行ってきて、30年かかって初めて工事着工ということですから、やはり人口密集市街地、住宅密集市街地の課題は、一朝一夕というか、短期的な取り組みでは解決できないだろうという1つの例になります。しかし、取り組むことによって、大きな成果が生まれるモデルにもなると思っております。

¹ 座談会実施日時点

私も狭あい道路の問題は、3回ほど国会で議論を行ってまいりました。最初は、平成31年4月でした。参議院の決算委員会でしたけれども、国土強靱化の観点から、所有者不明土地の対策、または地籍調査の重要性を訴えつつ、狭あい道路について、私自身も、初めてここで取り上げました。

その後、令和2年11月には、法務委員会でもこの問題を取り上げました。そして、令和3年4月の、決算委員会でしたけれども、これも、今、村上課長から話があった住生活基本計画が閣議決定されたこと、その内容についての質疑を行いました。密集市街地の解消、住宅市街地における狭あい道路の現状分析と対策というのは、初めて住生活基本計画に、盛り込まれました。

その後、具現化することが重要な問題になってくるわけですから、狭あい道路の解消に向けた取り組みの中で、これは新たに法律を作るのか、何か特別支援策的なものを作る必要があります。住生活基本計画を受けて行っている取り組みとしては、1つは、ガイドラインをつくるということと、さらには、先ほど申し上げました、モデル事業を行うということです。

いわゆる「横ぐし」という表現を使って、全国同一規格の規制を作ることを政府に投げかけました。例えば、私は千葉県民ですが、市川市等は、要綱で対応していますし、条例で対応しているところもあるということです。

これは市川市の例ですが、要綱で事業化する条件を、道路の通行する人の数、さらに通る車の台数によって優先順位をつけていく取り組みをしています。

内訳は、自動車1時間あたりの交通量は30台以上であり、かつ、自動車、原付及び軽自動車の1時間あたりの交通量と、歩行者の1時間あたりの通行量との和が100以上であることという具体的に示した中で、その事業の優先順位をつけています。これによって幅の狭い場所に「まごころゾーン」として車の待避スペースを確保する事業を実施しています。

しかし、最終的に課題のすべてを解消するには、これは全体的に区域を定めた上で、区画整理事業や住宅市街地総合整備事業等の事業がごさいます。その事業の基本となるのが、やはり地籍調査と14条地図作成だと思います。事業区域を定めたら、まずは14条地図の作成を地籍調査とセットにして行うことが必要である。私は、区域又は路線を決めた中で、筆界確認を先行して行っていくことが、この狭

あい道路解消に向けて大きな成果を得る前提であろうと思っています。

久保：ありがとうございます。国会での住生活基本計画というのは、豊田議員からご提案されたことでしょうか。

豊田：これは改正であって、基本計画は以前からごさいました。10カ年の計画で、5年毎に見直しを行う形になっています。

令和3年の時に都市化に伴い、無秩序に形成された住宅市街地における狭あい道路等の現状分析を行い、防災まちづくり部局等と連携して、重点的に安全性を確保すべき地域の把握と対策を推進するというのを、位置づけたものになっています。

村上：先ほど豊田先生から、14条地図作成と地籍調査が大事だというお話がありましたけど、結局、情報がないと、どこをやらなければいけないかがはっきりしない。どこまでがその対象かというのをはっきりしないと対策が打てないし、建築行為する人は、それこそ、どこまでうちは影響をするのか、ということがわからないので、まずはその情報を整備しましょうということからスタートしたということになっています。

豊田：自治体の長とか、議会が、自分達のまちづくりを進めていく上で、特に対応が困難な地域をどうしていくか。それは水道事業やガス事業などで、既にやってきていることなんです。この狭あい道路の解消だけではなくて、井戸であったところに水道を引くとか、浄化槽であったところに公共下水道を整備して、都市形成するとかの一環なんですよ、この狭あい道路の解消も同様のことですね。必要に迫られてやるところは率先してやっていますけども、関係ないというか、そういう需要がないところは、なかなか進みません。

やはり、まず一番要望があるのは水道、それから排水。それからガス。もちろん、電気はもっとその前に要望があるだろうけども。やはり、ある程度そういうものが充実してくると、今度は、車で通りづらいとか、狭いとか、交差点で隅切りが小さいとか。さらに、右折レーンが必要だとか、だんだん、市民のニーズというのが膨れてきます。その中の1つとして、この狭あい道路問題の場合は、災害対策上、特に、最近大きく取り上げられています。糸魚川の火事の現場、それから能登半島地震の被災地にも、直接行ってきました。輪島朝市の状況も全て視察をして、それらの状況をこの目で確認してきたの

ですが、輪島朝市の場合には、復興の際に道路を拡張して、建物も耐震化して新しくしても、再び観光名所になるかといったら、未知数なんですね。昔からの姿であり続けてきたからこそ観光名所になってきたので、対応が難しいと思います。道を広げて、全部、耐震の建物を建てればそれでいい、それで行政が役割を果たすかという、一概にもそうは言えないということです。

狭あい道路の解消というニーズも、水道もガスも電気も下水施設整備が完了した上で、住環境をどうさらに良くしようかという1つの流れが一般的な考えであります。そのことに土地家屋調査士の皆さんが携わっている成功事例を、どんどん作り出していいただき、それを政府において広報していくことが重要なことだと思います。

久保：これまでのお話を伺っていると自治体によっての温度差というのを感じられるんですね。

次に、岡田会長にお話をお伺いさせていただきます。この狭あい道路問題に関して、自治体が想定する必要性に対して、温度差があるご指摘を受けました。私たち土地家屋調査士も、この問題に対して、すごく関心を持っている方と、そうでない方と、いろいろと温度差があると思います。関心の薄い土地家屋調査士にとっては、建築基準法上の問題とも捉えがちですが、土地家屋調査士と狭あい道路との関わりについて、お話をいただけますか。

岡田：私たち土地家屋調査士、あるいは土地家屋調査士業界と、この狭あい道路の解消とのかかわりを振り返ってみますと、やはり大きな転機となったのは、令和元年の、土地家屋調査士法の改正が大きな転機になったのだらうと思っています。

この法改正によって、第一条に使命規定が設けられました。「土地家屋調査士は、不動産の表示に関する登記及び土地の筆界を明らかにする業務の専門家として、不動産に関する権利の明確化に寄与し、もって国民生活の安定と向上に資することを使命とする」という条文ですけれども、この使命規定を社会に宣言したことによって、私たちは、不動産の表示に関する登記だけをしていればいいという国家資格者ではなくなったと認識しております。過去においても現代においても、社会貢献をしない国家資格者は、国民の皆さんからは受け入れてもらえないと考えています。その社会貢献の一環として、土地家屋調査士法の改正以前から、一部地域においては、この狭あい道路について、問題意識を持って取り組

んでいたいた土地家屋調査士、あるいは、土地家屋調査士会も存在しておりました。しかし、全国の土地家屋調査士が塊りとなって、この問題に對峙したきっかけは何時なのかと問われれば、令和元年の法改正が大きかったのではないかなと考えております。時を同じくして、土地基本法の大改正もありました。こちらも、土地所有者の責務、利用と管理に関しての責務を明確にさせていただいたことが、やはり国民的な議論といいますか、国民の皆さんの認識の変化のきっかけとなる法改正だったと感じております。それらを踏まえて、私たち土地家屋調査士は、70周年の記念の年に、狭あい道路の解消をテーマとしたシンポジウムを開催したというような流れになっているのではないかと考えております。

今、久保部長がおっしゃったように、それぞれの役所において、自治体によって、この取り組み方が違う、温度差があるというのは、これはもう仕方のないことだと思います。能登半島地震に代表される、毎年のように起こるいろいろな水害を初めとする災害のたびに、この問題はクローズアップされてくるでしょう。そのときに、私たち土地家屋調査士の、専門家としての立ち位置というか、関わり方というのは、とても大事なことになってくるはずで。そのようなことで、次年度以降の、私たち日調連の事業方針の中でも大きなウエートを占めて、この狭あい道路の解消問題について携わっていこうと考えているところです。



岡田 潤一郎 氏

日本土地家屋調査士会連合会 会長



久保 智則 氏

日本土地家屋調査士会連合会 常任理事（司会）

昨年は、神戸でシンポジウムを開催して、宣言も出ささせていただきましたけれども、このシンポジウムにつきましては、継続的に開催をしていきたいと考えているところです。

まだまだ、一人の土地家屋調査士がどれほどの問題意識を持っているかという、いろいろな考え方もいるとは思いますが、組織としては、やはり社会貢献をする団体として、この狭あい道路の解消に対する取り組みというのは欠かせないと考えているところです。

久保：土地家屋調査士ならではの社会貢献ですね。

岡田：はい。その対応のためにも、今回のガイドラインにはすごく期待しています。

3 狭あい道路の解消策

久保：では、次に狭あい道路の解消策についてお話ししたいと思います。

先ほどのお話の中で、平成10年から30年の間で、幅員4メートル未満の道路に接している住戸総数がほぼ横ばいというお話がありましたね。

村上：総数は変わっていないということです。建て替えたところは一応セットバックしているのですが、結局それは個別のセットバックになってしまっています。

狭い道路を部分的に後退しても、全体として道路の幅は狭いままなので、路線の幅として変わっていないということになります。そうすると、その路線に面する住戸総数は変わらないということです。建て替わったところだけが下がっているだけとなります。そういう意味でも、思いきって面的にやるか路線単位でやるかという取り組みをやっていかなければいけないということになります。

豊田：だから路線又は面でやらなければならないということです。

村上：それは、先ほどご紹介いただいたように、都心の、本当に地価の高いところであれば、市街地再開発事業を使うという手もありますし。駅前だったら、区画整理事業とか、面的なやり方もあるわけです。

豊田：国も狭あい道路解消のための補助金を準備しています。しかし、事業費全体の2分の1しか補助できない。残りの2分の1は自治体負担になります。もっと出してほしいと言われても、これは他の事業との兼ね合いもあるので難しい。ですから、私も、社会資本総合交付金以前はまちづくり交付金などの交付金を使っているいろんな事業を行ってきたのですが、なかなか、この狭あい道路の解消にだけ集中させることができなかったのです。

岡田：豊田先生は、(千葉県の)八千代市長もされていました。八千代市長時代、この交付金を使って問題解消に取り組まれたけれども、優先順位として、道路部分にはそれほど使えなかったとお聞きしています。

豊田：そうですね。

村上：効果が波及する範囲が狭いということもあると思います。そうすると、全体的な位置づけが、どうしてもなかなか上にいかないので。本当に、防災とか、そういう観点で、皆さんの関心を持っていただかないといけない。

岡田：そういう意味からも、やはり応援団を増やさないといけないと思います。応援団というのは、業界からの応援団ではなくて、議会とか、やはり一般市民の皆さんですよ。議員の先生方に説明すると理解はしていただける。地方議員も含めてほとんどの先生には理解いただけるのですけど一般市民までは届いていないと感じています。

豊田：これは市川市の例ですが、(紙を広げながら)これだけ立派な道路作っていても、こういう昔の4メートル未満の道がある。この事例などは解決

するの、個別でやっても無理だろうと思います。やはり区域指定した中で考えていかないといけない。

岡田：こういう場面でこそ、やはり、面という考え方が必要ですね。

豊田：そういうことです。

村上：区画整理と補助事業を組み合わせるやるか、手続として区画整理で換地指定して、あとは補助金入れて、道路用地を買うとかしないと難しいですよ。

豊田：これも（地図を広げながら）何で頓挫したかといったら、この喉元敷地、この2軒が反対したので頓挫したらしいです。この路線で実施しようと思ったんだけど、この2軒が、「私には関係ない」ということで。

村上：この人は、別の道路に接道しているからですね。

豊田：そう。だから、こういうケースを「〇〇区域」とかっていう、こう、何か別枠で新たな、区画整理でもない……。

村上：密集市街地整備事業が使えるのであれば、これを使えばいいと思います。

豊田：密集市街地だって、みんな家を動かさないとしょう。

村上：そうですね。いずれにしても、どこかで調整しない限り、道の用地が生み出せないです。

豊田：とりあえず、できるところからやっていくしかないと思っています。とにかく、認識を深めていくための、住民に対する広報、周知活動が重要かなと思っています。

岡田：それも応援団を増やすことですね。あとは、住民の皆さん、あるいは自分も含めて国民全体の皆さんのリテラシーの向上をしてもらうようなことを考えていかないと。もう一点、さっき豊田先生がおっしゃっていただいた、14条地図の作成事業とのコラボというのはすごくいいなと思います。市町村が違うので難しいのかもしれませんが。

豊田：いや、地籍調査でもいいし、14条地図作成でもいいから、こういう地域こそ、まず筆界をきちんとした中で、セットバックを確実にしてもらうことです。今、建築基準法だけで行っていると、建築敷地図面そのものが現況測量によって作成されているということですよ。

岡田：今さらの話になるのでしょうか、場面としては多い印象です。

豊田：そうだね。任意というか、測量図という

か、敷地図面そのものがね。

岡田：建築確認自体は、人の命を預かる建物の安全性に重点を置いた審査が中心なので。

豊田：「建築」確認だからね。

久保：そういったところも進んでいかない要因の1つなのかというふうには感じてはいるのですが。

豊田：そうは言っても道路後退線が確定しなかったら家を建てられませんというわけには、なかなかできないですよ。

村上：難しいですね。去年の神戸でのシンポジウムの際に、ちょうど神戸市は、事前協議をやっていると伺いました。指定道路図は作っているの、指定道路図にひっかかる場所は、民間の指定確認検査機関に申請する前に事前協議を神戸市でやるということでした。

豊田：指定道路というのは、市で指定する道路ということですか。

村上：いえ、2項道路とか、要は、建築基準法上の指定する道路をまとめた指定道路図を作っているの、これに該当する道路に接する敷地については、事前協議をかけるということをしているということでした。そういうことをやっていれば、多分、余りトラブルになることはないというか、そこで順次決めていくということになるのだと思います。そういった意味もあって、今回のガイドラインの中にも、その事前協議の重要性を書いています。

路線単位でなるべく実施するという事です。路線単位で、住民に対して働きかけるために、専門家の方を派遣するという費用も含めて補助をするということですよ。

久保：事前協議というのは、岡崎市もそうだったと思いますけど、私は、標本調査でいろいろな市町村に電話したりとかして調査したんですが、その中では、事前協議を行わないと確認済証が交付されない自治体が、結構ありました。そういったところが増えてくると、徐々に解消されていくのかなという感じはするんですが。

岡田：事前協議は市町村には費用がかかりませんからね。民間が費用を負担して、事前協議してもらうわけですよ。そこが最終的な結論というか、そこで、協議は誰がやるんだという話になってくると、現場主義の土地家屋調査士が関わらないといけなところかなと思っています。

村上：とっかかりとしては、後の手続のための事前協議なので、多分、そこは、建築士が行かなけれ

ばならないんですが、そのときに、結局、2項道路だったときに、道路の範囲がどこかというのを協議で決めないと次のステップへ進めないということになってきます。

豊田：いわゆる売買を伴う場合は、自己用で、自分の家のところの問題と、それから分譲とか、所有権移転を伴う場合は行っているでしょう。協議をするもしないも、それをやらなかったら売れないのではないかと思います。

久保：建築基準法だと、現状道路というフレーズを良く耳にしますが、その現状道路がどこなのかということも、土地家屋調査士には判断ができなくて。

村上：(現状道路の判断は)できないです。だから、そこは行政庁と建築主、要は、敷地所有者との協議です、あとは道路中心線をまずは決めるのか、2メートルセットバックした位置に境界杭を打つか打たないかという問題は出てくると思います。それらを、測量して明確にするというときに、その境界を確認する立場の人として土地家屋調査士の方々にご活躍いただくのではないのでしょうか。

岡田：はい。ただ実際携わっている中で、自治体によっては、やはりルールがわからないので進められないという市町村もあります。要は、中心線を定めきれない。そういった問題を抱えているところもあります。

村上：それは、特定行政庁ではない市町村ということですか。

岡田：それが多いです。

村上：特定行政庁ではない市町村は権限がないので決められないですからね。

岡田：県庁レベルで協議してほしいという話になっています。

村上：そうです。特定行政庁になっている市町であれば、市がやりますけど、特定行政庁でなければ、そこは県にやってもらうという形にしないとダメだと思うんですね。

なので、今回のガイドラインも結構難しいのですが、実際の道路の拡幅整備してもらうのは、多分、市町村になるのですが、その前提になる、情報とか、どこまでがそうかというのは、実は、都道府県ではないとできない部分もあったりするんで、そのあたりを、本当はうまく交通整理をしないとけない。

岡田：これは、都道府県においてもですか

村上：一応、両方です。最初の部分に、そういう



つもりで、冒頭のところに書いてあります。

岡田：土地家屋調査士の声として、我々を活用せよというのは、重々わかるんです。現場力とか、いわゆる地域力とかというカテゴリーにおいて、私たちは、現場、あるいは周りの人の声を聞くのが仕事みたいなどころがあるので、その特性を生かしてくださいという意味だと思うんです。

久保：私は地元が長野県の上田市なんですけど、実は、去年、令和5年度から、狭あい道路利用促進事業を使って狭あい道路解消事業が始まりました。私も土地家屋調査士業務をやっている狭あい道路に面した宅地をどのように扱えばよいか困っていました。不動産取引もそうですし、実際に、宅地として使っていい範囲はどこなのかというのは決められなかったし、土地家屋調査士では決められないことなので、行政に問い合わせても、はっきりした回答をもらえないんですね。ですから、どうすればいいのかという話を、逆にこちらから、徐々に提言して行って、10年近くたって、やっと理解してもらえた。行政の窓口も困ってて、来る人来る人に違う回答をして、そんな問題があったんです。で、ようやく市長も含めて理解していただいて、それで去年から始めました。

どういったことをやっているかという、官民境界立会ですね。私たち土地家屋調査士が行う官民境界確定協議に関して、そこが2項道路だった場合、建築指導課も一緒に立ち会って、皆さんで見て、ここが中心だよと言って、中心線を打っていく、それが一番コストもかからなくて、明確に判断できるなというところで事業化しました。

村上：いいことですね。公道の2項道路、官民境界を確定しなきゃいけないので、多分おっしゃるようなやり方が、比較的、行政側も、道路部局が協力

してくれれば動きやすいですね。

久保：そうですね。

村上：完全な私道のときが、一番、うまく動かないんだと思います。

久保：そこから、後退部分の分筆とか寄附とか道路整備までというのは、まだそこまで進んでないのですけども、徐々に進歩していけばいいなと思っています。なによりも市長を味方につけたのが事業化のスタートだったんですけど。

村上：それは、すごいですね、市長さんをうまく口説き落としした方法は何だったんですか。それをほかの土地家屋調査士会にもお伝えしたほうが早いかもしれない。(笑)

久保：私が個人的にずっと説得していたということもあったので。他にも議会で、とある議員から質問していただいたりとか。きっかけは私の業務で境界立会のときに、たまたま市長の奥さんが来られたんですけど、その時に市長に手紙を書いたんです。個人的にも狭あい道路を発端にしたトラブルを経験したことが直訴する思いにつながったのかもしれない。

村上：確かに、近隣トラブルの発端にはなりやすいですね。

岡田：それは、境界の立会のときに、一緒に道路部局も来てくれて、中心線、後退線まで決めるイメージですか？

久保：そうです。

岡田：何か別の申請をするわけですか。同時に、

久保：してないです。今は要綱的なことでお願いレベルですが、官民境界立会のときに、同時にします。人口15万人ぐらいの市ですが、本当に、まだ始まったばかりなんですけども。

豊田：要綱も条例もなく、特別な取り計らいみたいな感じですか。

岡田：でも、理想的ですね。

村上：でも、2項道路であれば、そこは法律上決めなければいけないことになります。

岡田：法律がある以上はやらなきゃいけないことですね。

4 狭あい道路の解消と 土地家屋調査士の役割と責任

久保：最後のテーマになります。狭あい道路の解消と土地家屋調査士の役割と責任として、土地家屋

調査士の必要性とか、この問題にかかわることについて期待する事をお聞かせください。

村上：そういう意味でいうと、今も、皆さん方とお話をしていることが基本的には、期待している部分です。なかなかこういう形で取り組んでいただけているところはないです。住民に対するアプローチもそうですし、関係する建築士とか宅建業者、行政等々への働きかけなど、つなぎ手としての期待をしています。

あとは、境界の確定のところは当然です。もとのベースが公道であれば、セットバックした部分も公道としてくっつけて、管理するというのは基本だと思います。そこでは当然、官民境界の確定というのは発生してくるでしょうし。私道のときには、将来的にどうするかというところを、最初から決め切るのはなかなか難しい部分もあるのですが、逆に言うと、それはそうとして、きちんとセットバックをするときに、どこの範囲かというところをきちんと測量して、位置だけはきちんとさせておくという意味で、調査・測量の担い手としての役割があると思います。あとは、久保部長の地元のお話にも出ていましたけど、やっぱり知ってもらって、意識改革してという、周知であったり情報提供であったりということですね。

また、去年の神戸のシンポジウムもそうでしたけど、あのときにも、結構、地方議会の議員の先生方が来られていました。そういった方々に対して知っていただいて、行政の取り組みを応援していただけるように、意識づけをする機会を提供していただくというようなところについても期待をしているところですね。

豊田：結論から言って、この狭あい道路の解消に向けては、やはり防災・減災の観点から入らないと進まないし、全体的にこれを加速化させることにはならないですね。

今までも、道路が狭くても、それで生活してきたわけだから、何が足りないのかっていったら、やっぱり緊急対応なんだと思います。ですから、防災・減災という観点で、予算を確保していくべきだと思います。狭あい道路の問題は、電柱・電線の、無電柱化と同じです。行政に、減災・防災、緊急対応をまちづくりの中で重要課題として取り上げてもらう必要がある。無電柱化問題と、地籍調査、空き家問題、所有者不明土地問題などと狭あい道路解消は、同じレベルでの話かな、というような感じですね。

ですから、インフラとしてどう整備していくかという中で狭あい道路の解消ということになるのではないかなということになります。各自治体において、無電柱化とか、崖地問題、河川に近いような土地に家を建てないとか、建ててはいけないだとか、そういう課題に加えて狭あい道路の問題を書き込んでもらうということ、私は国会で議論したいと思っています。そこが落としどころかなという感じですね。これだけで特化した事業というのは正直なかなか難しいと思います。

村上：そうですね。事業としては、今つくっているので限界だと思いますが、全体としての、安全性を高めるという意味で、いろいろなやり方で解決を図っていくということにはなると思います。

豊田：そうしても、なかなか進まないこともあると思います。

村上：セットな話なのかもしれないですけどね。

豊田：だから、いわゆる監督官庁として、モデル事業をやっていく。皆さんがモデル事業をすることによって、こうなったという事例を集約していくことが、専門家として入って、路線単位で動き出したという事例をつくってもらえればいいんですよ。

岡田：そのためにも、自治会とか、地域を巻き込んで応援団を増やすことと。そして、住民の皆さんに正しく伝えていくことが大事かなと思います。

豊田：国と行政でやるから地域住民の方には費用はかかりませんので、この路線をまずやって、安全・安心を確保したらどうですか、というような働きかけ、あと自分たちが持っている現場の中で、ここだけはやったほうがいいのかというのを市に提案する現場力を提案していただきたい。

村上：特に子供の通学路とか。

豊田：そうですね。

岡田：本当に危ないところがありますからね。

村上：そういうところのほうがむしろ響きやすいかもしれないです。

豊田：事故があってからでは遅いですからね。私は、切り口を、防災・減災、安全・安心という中の一項目として、行政にも取り組んでもらうよう働きかけをしていきたいと思っています。まさにインフラだということですね。

岡田：繰り返しになりますが、私たちは、とにかく応援団を増やすと同時に、住民の皆さんに正しく伝えていって、例えば、1回セットバックしたところに花植えたらいけませんよとか、そういうことが

ら始めていく必要があるかと思います。もっと大きな視点に立てば、今、世界は、SDGsとしてみんなで取り組みましょうという機運が高まっている中の1つとして、目標の11番で、「住み続けられるまちづくり」というのは全人類が対応するんだと宣言しています。地域の皆さんのために、この狭あい道路の問題の解消はその一環にもなるということをお伝えしながら、これからも携わっていきたいし、携わっていきたくて考えております。土地家屋調査士の必要性という意味で言うと、道路後退部分を現地で道路化するという事は、非常に重要なことだと思うんです。それには、分筆して、所有権を移転しないとイケない。

豊田：そうですね。後退しても工事はできないという問題もあるので、私は必要性という意味でいくと、やはり土地家屋調査士が関わらないと目的が達成できないと思います。

岡田：70周年のシンポジウムの際に講演していただいているんですが、その時には、職員の手が回らないとか、やり方がわからないとかということもあるので、できれば、土地家屋調査士から、提言とか、そういったアドバイスをしてもらいたいなんていう話もありました。そういったところも使命なのかなと考えています。行政や不動産業界とかですね、そういったところに我々のほうから発信していくということも1つの方法かなと思います。

5 まとめ～狭あい道路の解消に向けて

岡田：本日は、お忙しいところ豊田先生、村上課長、ありがとうございました。本日の議論を通じて、狭あい道路問題の解消に向けた多方面からのアプローチの重要性が明らかになったと思っております。

私たち土地家屋調査士が、行政や他の専門士業と協力し、具体的な事例を積み重ね、狭あい道路解消のトップランナーとして進まねばなりません。

また、地域住民の皆さんや地方官公庁に対して、狭あい道路のリスクと解消の必要性について理解を深めてもらうための広報活動も重要と認識しています。狭あい道路の解消により、地域全体の安全性を高め、防災・減災の観点からも効果を発揮し、安全で快適なまちづくりを目指します。

久保：皆様本日はどうもありがとうございました。