

令和8年7月23日

まちづくり委員会資料

1 所管事務報告

(2) 狭あい道路対策事業の方向性及び新たな取組に関するパブリックコメントの実施結果について

資料 1	狭あい道路対策事業の方向性及び新たな取組に関するパブリックコメントの実施結果について
資料 2	狭あい道路対策事業の方向性及び新たな取組に関するパブリックコメントの実施について
参考資料	モデル地域の区域図

まちづくり局

狭あい道路対策事業の方向性及び新たな取組に関するパブリックコメントの実施結果について

1 概要

本市では、狭あい道路（※）対策事業のより効果的かつ着実な推進に向け、モデル地域を設定して新たな取組を開始するため、狭あい道路対策事業の方向性及び新たな取組について、市民の皆様から御意見を募集しました。

その結果、17通（意見総数35件）の御意見をいただきましたので、御意見等の内容とそれに対する本市の考え方を次のとおり公表します。

※狭あい道路 公道・私道を問わず、建築基準法第42条第2項に基づく幅員4m未満の道路

2 意見募集の概要

題名	狭あい道路対策事業の方向性及び新たな取組への意見募集について
意見の募集期間	令和8年5月1日（金）～令和8年6月5日（金）
意見の提出方法	電子メール（専用フォーム）、郵送、ファクス、持参
意見募集の周知方法	・ <u>市政だより</u>（令和8年5月号掲載） ・ 市ホームページ ・ 資料の閲覧（かわさき情報プラザ、各区役所の閲覧コーナー、まちづくり局指導部建築審査課） ・ <u>全町内会連合会</u>、<u>南河原町内会連合会</u>、<u>高津町内会連合会への説明</u> ・ <u>市内建築関係団体</u>（川崎市建築設計事務所協会、神奈川県建築士会川崎支部、川崎市建築家の会、神奈川県宅地建物取引業協会、全日本不動産協会川崎支部、神奈川県土地家屋調査士会）<u>へメール</u> ・ <u>モデル地域候補地3地区の2項道路沿道への戸別配布</u>（約2,350戸）
結果の公表方法	・ 市ホームページ ・ 資料の閲覧（かわさき情報プラザ、各区役所の閲覧コーナー、まちづくり局指導部建築審査課）

3 意見募集の結果

意見提出数（意見総数）		17通（35件）
内 訳	電子メール（専用フォーム）	14通（21件）
	郵送	1通（1件）
	ファクス	0通（0件）
	持参	2通（13件）

4 御意見の内容と対応

（1）実施結果

ア 実施期間：令和8年5月1日（金）～令和8年6月5日（金）

イ 意見総数：17通 35件

ウ 意見の対応区分：

	項目	A	B	C	D	E	計
①	狭あい道路対策の制度全般に関すること		1		7	1	9
②	狭あい道路の整備手法に関すること		2	1	16		19
③	モデル地域の選定に関すること				3	1	4
④	その他		2			1	3
	合計		5	1	26	3	35

【対応区分】 A：意見を踏まえ反映したもの B：意見の趣旨が案に沿ったもの C：今後の参考とするもの

D：質問・要望で案の内容を説明するもの E：その他

（2）主な意見と本市の対応

ア 主な意見

狭あい道路対策の制度全般に関する御意見、狭あい道路の整備手法に関する御提案や御要望、モデル地域の選定に関する御意見などが寄せられました。

イ 本市の対応

いただいた御意見については、その趣旨が案に沿ったもの、今後の取組を進めていく上で参考とさせていただくもの、案に対する御質問・御要望等であり、おおむね案の趣旨に沿ったものであったことから、当初の方向性及び新たな取組については変更せず、取組を進めてまいります。

①狭あい道路対策の制度全般に関すること（９件）

No.	意見（要旨）	本市の考え方	対応区分
1	<u>取組を早く進めてほしい。</u>	本市では、 <u>従来の取組に加え、寄附手続に関する申請者の負担軽減や手続期間の短縮等を図る新たな取組の有効性を検証するため、重点地域における本格実施に先立ち、今年の秋から３年半程度、モデル地域で試行し、効果検証しながら取組を進めてまいります。</u>	B
2	市の方針が分かりにくく、狭あい道路の拡幅は何十年も進んでいないと感じるので、電柱や段差の解消など、できることから計画的に進めてほしい。 また、場所ごとの計画を作成し、できることから速やかに実施するとともに、整備の支障となる要因の解消に取り組む必要がある。	狭あい道路の拡幅を促進する新たな取組について、重点地域での本格実施に先立ち、今年の秋から３年半程度、モデル地域で試行し、効果検証を行うこととしています。 モデル地域で試行的に実施する新たな取組については、建て替えの機会を捉えた整備に加え、後退用地内に建築物がなく門塀等のみが設置されている敷地など、建て替えを伴わない場合でも電柱等の支障物や段差の解消に向けた取組を進めてまいります。 モデル地域での新たな取組実施後の整備の進め方については、市内一律に実施するのではなく、重点地域や優先整備路線を定め、効果的かつ着実に事業を推進することとしております。	D
3	リフォームする場合、後退しないので現状が変わらないため、その場合も行政介入で厳しく後退を要請してほしい。	新たな取組においては、建築物の建替えを伴わない場合でも、後退用地内の門塀等の撤去費用の助成や、寄付に必要な測量、図面作成、後退用地の整備等の支援を行うことにより、後退用地の寄附を促進し、公道化に向けた取組を進めてまいります。	D

No.	意見（要旨）	本市の考え方	対応区分
4	狭あい道路の定義を見直す必要がある。 国土交通省のガイドラインでは、幅員4m未満でかつ建築基準法第42条第2項又は第3項の指定を受けていない道路も含めて狭あい道路として取り扱っているのに対し、本市における定義は対象範囲が限定的である。 また、横浜市狭あい道路の整備の促進に関する条例では、狭あい道路は幅員4m未満の道で、一般交通の用に供されているものと定義づけがされており、横浜市に比べても狭義であるため、狭あい道路の定義を見直す必要がある。	本市の狭あい道路対策事業は、着実な拡幅整備が期待できるものとして、建て替え時等に道路後退義務が生じる、建築基準法第42条第2項の規定に基づく幅員4m未満の道路（以下「2項道路」という。）を対象として取組を進めています。 なお、本事業の実施にあたり参考としている国の狭あい道路対策に関するガイドラインについては、2項道路を対象として策定されています。	D
5	川崎市がこれまで実施して来た狭あい道路拡幅整備要綱に基づく実績データを年度別・区別・公道・私道の区分別にお示し下さい。<u>今回の資料にはPDCAのフィードバックが何も記載されておられません。</u>	これまでの「狭あい道路拡幅整備要綱」に基づく実績については、平成19年度以降の市全体の年度別協議件数等について把握しており、平成19年度から令和6年度までの18年間における協議件数は約12,500件、協議延長は概算で約150kmとなっております。 なお、これまでの取組では、市域全体で進めているため、区別・公道・私道の区分別の集計は行っておりません。 <u>モデル地域で試行実施する新たな取組においては、後退用地の寄附による公道化を進めることにより、道路として確実に管理される通行空間の確保を図るとともに、取組開始時点のモデル地域の実態を調査したうえで、公道化への取組を実施し、効果の検証を行いながら取組内容を決定し、重点地域において本格実施してまいります。</u>	D

No.	意見（要旨）	本市の考え方	対応区分
6	建築基準法上の道路に接していない通路沿いや無接道敷地では建て替えが困難であり、耐震性や耐火性の低い建物が残存するなど、最も危険なエリアが取り残されている。こうした中、横浜市では整備促進路線を戦略的に指定し、また、隣地統合支援などにより無接道敷地の解消を進めているのに対し、川崎市は2項道路を中心とした取組にとどまっており、対策が遅れている。 特に、未指定道路や無接道敷地こそ延焼・閉塞リスクが高いにもかかわらず対象外とされていることは、安全対策の優先順位に問題がある。このため、国のガイドラインや他都市事例も踏まえ、無接道敷地や未指定通路も含めた支援制度の拡充を図るべきである。 【ほか同趣旨1件】	本市では、無接道敷地に対して建築基準法第43条第2項第2号に基づく許可制度の活用や、密集市街地における共同建て替えに対する補助制度により対応を進めています。また、耐震性や耐火性の低い建物に対しては、耐震診断等の支援を実施しています。 本市の狭あい道路対策事業は、着実な拡幅整備が期待できるものとして、建て替え時等に道路後退義務が生じる2項道路を対象として取組を進めています。 なお、本事業の参考としている国の狭あい道路対策に関するガイドラインについても、2項道路を対象として策定されています。	D
7	建築基準法第1条では、国民の生命、健康及び財産を守り、もって公共の福祉の増進に資することを目的としている。このように全市民の防災・減災につながることは市議会で議論し、要綱ではなく条例化すべきである。横浜市では平成7年に条例が施行されており、少なくとも川崎市は横浜市に比べて30年遅れを取っている。条例化によって予算の確保の新たな道筋をつけることができる。	本市では、狭あい道路に関する取組について、要綱に基づき実施しており、建て替え等に伴う狭あい協議についても建築確認手続との関係からほぼ全ての案件で実施されるなど、一定の実効性が確保されているものと認識しております。 このため、現時点では要綱に基づき取組を進めてまいります。あわせて、引き続き、他都市の取組状況の把握に努めてまいります。	D
8	北部丘陵地における土砂災害特別警戒区域や不適格擁壁などに起因する道路閉塞リスクが看過されている。「土砂災害・擁壁崩壊による致命的な道路閉塞リスク」を評価に加えておらず、安全対策として地域的偏りがある。 また、横浜市では「崖地防災対策工事助成金」や「宅地擁壁老朽化対策支援事業」などの支援制度を整備しているのに対し、本市の取組は建築基準法第42条第2項道路を中心とした枠組みにとどまっており、対策が遅れており、早急に是正すべきである。	本市では、崖地等に係る対策として、住宅・宅地の安全と防災に関する専門家による無料相談会の実施、県による「急傾斜地崩壊対策事業」の促進、また、宅地災害の防止又は復旧等を目的とした工事に係る費用の一部を助成する「宅地防災工事助成金制度」を実施しているところです。 本市の狭あい道路対策事業は、着実な拡幅整備が期待できるものとして、建て替え時等に道路後退義務が生じる2項道路を対象として取組を進めています。	E

②狭あい道路の整備手法に関すること（１９件）

No.	意見（要旨）	本市の考え方	対応区分
<u>9</u>	<u>助成により、大きな負担が無く後退用地の寄附まで進められるなら非常に助かる。</u>	後退用地の寄附の促進については、土地所有者の方の御負担の軽減が重要であると認識しております。 モデル地域で試行実施する新たな取組では、申請者の費用負担の軽減や手続期間の短縮等を図ることにより、寄附を促進し、取組を進めてまいります。	<u>B</u>
<u>10</u>	<u>狭あい道路の幅員や形状により、緊急車両の通行に不安があることから、安全に通行できる道路整備を進めてほしい。</u>	狭あい道路については、救急車や消防車の通行など防災上の観点から重要な課題であり、安全で円滑な通行空間の確保に向けた整備を進めていく必要があると認識しております。 モデル地域で試行実施する新たな取組においては、後退用地の寄附による公道化を進めることにより、道路として確実に管理される通行空間を確保することが可能であり、緊急車両の通行等に有効なものと考えておりますが、重点地域における本格実施に向け、効果検証しながら取組を進めてまいります。	<u>B</u>

No.	意見（要旨）	本市の考え方	対応区分
11	狭あい道路の後退用地は未舗装地が多いように思う。 既存の2項道路についても市が管理する道路と違い不陸等歩行に支障を来す状況が多く見られる。 浸透舗装にすれば雨水の流出も一定程度防げるし、雨水処理のための浸透管または浸透柵を側溝に施工すれば貯留効果も出る（道路内雨水処理）。 制度化するためにも、まずは提供道路部分の市への譲渡依頼を対象住戸に書面配布したらどうか。	未舗装等については、本市では後退用地を舗装する制度があり、狭あい道路沿いで建て替え等の際に実施する「狭あい道路拡幅整備協議」において制度の案内を行っており、建て替え等の機会を捉えて後退用地の舗装整備を進めているところです。 浸透舗装については、通常の舗装に比べ強度や耐久性に課題があることから、現時点では採用しておりません。また、浸透管や浸透柵については、地下水位が高い場所や軟弱地盤の箇所などで設置ができないなどの課題もあることから、標準的に設置されることとなっておりますが、今後の取組を検討する際の参考とさせていただきます。 なお、新たな取組による後退用地の寄附の促進にあたりましては、モデル地域内の対象住戸への書面配布等により、効果的な周知を行ってまいります。	C
12	狭あい道路の後退用地について、モデル地域外では今は市が舗装してくれるとのことだが、その後の管理は所有者がやるということで、将来的に舗装が傷んできたときに、自分で直すとなると何十万円もかかるので負担が大きいと感じる。 見た目も使い方もほとんど道路と同じなので、安全面も考えると、市の方で一定期間ごとに補修してもらえないのかと思う。	本市では、私有地である後退用地について、防災上や通行空間の確保の観点から舗装整備等を実施しております。 当該用地は引き続き私有地であるため、維持管理については土地所有者に行っていただくことが基本となります。 なお、狭あい道路の拡幅を促進する新たな取組について、重点地域での本格実施に先立ち、今年の秋から3年半程度、モデル地域で試行し、効果検証を行うこととしています。 モデル地域外については、モデル地域における取組の効果や課題を検証しながら、検証の期間内であっても実施できるものについて対応することも考えております。	D

No.	意見（要旨）	本市の考え方	対応区分
13	2項道路に面した部分へのブロック塀設置に高さ60cm（3段）まで等の規制をかけ倒壊による被害を最小限にしたらどうか。 また、生け垣や手摺など緊急車両侵入・避難路を確保出来るものに支援すべき。今でも制度化されているようですがブロック塀の撤去費用補助制度を広報し進められると良い。	道路閉塞のリスク低減につながる生け垣、柵への誘導は防災上有効であると考えておりますが、法律に基づく一定の安全性を確保した塀について、市内全域で一律に法律以上の規制をかけることは難しいものと考えております。 また、ブロック塀の撤去費用補助制度については、新たな取組による後退用地の寄附の促進にあわせて、モデル地域内の対象住戸への書面配布等により、効果的な周知を行ってまいります。	D
14	後退用地を寄附した場合の影響やメリット・デメリットが分かりにくいいため、わかりやすく説明して欲しい。	寄附については、狭あい道路沿いで建て替え前に実施する「狭あい道路拡幅整備協議」における周知やモデル地域内の対象住戸への書面配布等により内容について丁寧に御説明し、皆様の御理解と御協力を得ながら進めてまいります。	D
15	狭あい道路でセットバックした部分を市に寄附する場合については、モデル地域では寄附に必要な整備や図面作成などを市がやってくれるとなっている。 しかし、モデル地域以外では今の助成金は撤去費しか出ないとのことで、寄附をする際の負担が大きいと思う。図面作成等にかかる費用についても、少しでも負担が軽くなるような仕組みがあれば、寄附に協力しやすくなるのではないかな。	本市では、寄附手続に関する申請者の負担軽減や手続期間の短縮等を図る新たな取組について、重点地域での本格実施に先立ち、今年の秋から3年半程度、モデル地域で試行し、効果検証を行うこととしています。 モデル地域外については、モデル地域における取組の効果や課題を検証しながら、検証の期間内であっても実施できるものについて対応することも考えております。	D
16	近くで戸建て住宅が何棟か建ったが、後退用地が庭と同じ見た目になっていて、物が置かれていたり、車がはみ出している。 モデル地域に限らず、後退用地は責任をもって市が管理すべきだと思う。	後退用地が寄付されない場合、その部分は私有地であることから、維持管理は土地所有者が行う必要があります。支障物の設置や車の駐車などにつきましては、建築基準法の規制対象とはなりませんが、建て替え時等の「狭あい道路拡幅整備協議」等を通じて、後退部分の適切な管理について周知を行っています。	D

No.	意見（要旨）	本市の考え方	対応区分
17	ある東京の行政区では、新築要請が出た狭あい道路の建築では、行政側の費用で2mの道路整備を直ちに実施していると聞いており、川崎市も見習ってほしい。	モデル地域で試行実施する新たな取組については、他都市における先進的な取組も参考としながら、効果や課題等を踏まえて検討を進めてきたところです。これらを踏まえ、寄附の促進や本市による整備等を組み合わせた制度として整理しており、重点地域における本格実施に先立ち、モデル地域で試行し、効果検証しながら取組を進めてまいります。	D
18	後退用地の舗装も自主整備すると費用が掛かるため、建築審査課も自主的に動いて建築主側に働きかけてほしい。 補助金制度がある地区では、行政が各地域を巡回して外壁撤去等の広報活動をやってほしい。書面の広報だけでは、住民側は動かない傾向にある。いつ甚大な災害が起こるが分からず、消防車や救急車の侵入が出来ない現状を憂いている。	後退用地の舗装制度や寄附制度、助成制度については、狭あい道路沿いで建て替えを行う前に実施する「狭あい道路拡幅整備協議」において、制度の周知を行っているところです。 モデル地域で試行実施する新たな取組については、後退用地の寄附の促進にあたり、モデル地域内の対象住戸への書面配布などにより、効果的な周知を行ってまいります。	D
19	狭あい道路において、未セットバックの建物や電柱等のインフラ設備により道路幅の改善につながっていない場合があり、車両の通行や安全面に支障が生じている。また、電柱移設には住民側に大きな費用負担が伴うことから改善が進みにくく、インフラ設備の改善に対する支援や、行政・事業者・住民による円滑な調整の仕組みを強化し、行政がより積極的に対応する必要がある。【ほか同趣旨1件】	モデル地域で試行実施する新たな取組では、公道内に設置されている電柱について、寄附予定の後退用地内や宅地内への移設を行う場合に、本市が電柱事業者との調整を行い、移設の依頼を行う予定としております。 これらを進めるにあたっては、行政、電柱事業者、住民の連携が重要であることから、関係者間の円滑な調整を図りながら、支障となっている設備等の改善に努めてまいります。	D
20	狭あい道路対策の取組には賛成であるが、道路幅が狭く車両の通行に支障が生じており、生活に不便が生じている。また、一部で後退用地にフェンス等が設置されていることが通行の支障となっているため、行政による適切な指導の徹底が必要である。【ほか同趣旨3件】	モデル地域で試行実施する新たな取組においては、後退用地の寄附による公道化を進めることにより、道路として確実に管理される通行空間の確保を図るとともに、効果の検証を行いながら取組内容を決定した上で、重点地域において本格実施してまいります。 なお、後退した部分にフェンス等が設置され、通行空間の確保に支障が生じている場合には、現地の状況を確認し、必要に応じて適切に指導等を行ってまいります。	D

No.	意見（要旨）	本市の考え方	対応区分
21	災害時の避難、緊急車輛等の侵入に支障となる生け垣、自動車、自動販売機などについて設置・放置、常用使用を規制すべきである。 電柱についても支障になるので2項道路であっても地中化を進めるべきである。 この問題は狭あい道路だけでなく上・下水道、電気、ガス等ライフライン工事で頻繁に掘削整備される際、同時施工し全市、特に都市部の電線地中化は早急に進めるべき。	後退用地への自動車の駐車や生け垣、自動販売機等の設置等については、建築基準法上の規制対象となっていないことから、本市としては、建築基準法による規制に上乗せして規制を加えるのではなく、後退用地の寄附を促進して公道化を進め、後退用地を市が管理することで支障物の設置防止を図るとともに、制度の周知・啓発等を通じて皆様の御理解と御協力を得ながら拡幅整備を推進してまいります。 また、電柱の地中化については、「川崎市無電柱化推進計画」に基づき、整備を進めているところです。本推進計画では、「安全で快適な歩行空間の確保」「都市防災機能の向上」「良好な都市景観の形成」といった基本的な考え方の基、「主要駅周辺」「区役所周辺」「バリアフリー重点整備地区」「緊急交通路等」「景観計画特定地区・都市景観形成地区」を重点エリアとして設定し、無電柱化の対象路線を定めて整備を推進しています。	D
22	狭あい道路の拡幅実施にあたってもっとも効率的なのは新築・建て替え時に建築主への誘導を図り、外構工事と一体で施工を行うことかと思われます。 現在、建築確認申請は民間確認申請機関が広く普及していますが、川崎市として、それらに対し今までどのような周知や誘導を実施してきましたか。また、建築主だけではなく設計事務所や施工会社（工務店、ハウスメーカーや外構業者）にこれまでどのような周知を実施してきましたか。実施済みの内容を具体的に明示して下さい。	本市においては、これまでも民間確認検査機関に提出されるほぼ全ての確認申請について、確認申請前に狭あい協議を行っております。狭あい協議の実施にあわせて、申請の代理人である設計事務所やハウスメーカー等へ制度の周知を図っており、現在は電子申請による受付の際に関連制度を案内し、建築主に制度内容を確認していただくこととしています。なお、新たな取組による後退用地の寄附の促進にあたりましては、モデル地域内の対象住戸への書面配布等により、効果的な周知を行ってまいります。	D

No.	意見（要旨）	本市の考え方	対応区分
23	狭あい道路の拡幅整備の必要性で建築物の建て替えの際に、建築主等の理解と協力の下で進めていると記載されています。 非合法に建てられた建築物・工作物は勿論、通り抜けに支障となっている土地について市が買い取り、公道化することも必要かと思う。 空き家対策も含め防災上必要なことは積極的に進めないと将来に禍根を残す。 土地区画整理による代替地提供も解決の一つになるのではないか。 二子地区は多摩川の氾濫による水害が予想されており、車椅子も通れず避難に支障が出てからでは遅いので市が率先して指導してほしい。	2項道路の後退用地は、建築基準法上「道路」の一部になっており、法律の趣旨を踏まえると、後退部分は所有権に関わらず、道路として維持管理されることが想定されている部分となります。着実に拡幅を進めるため、本市としては、寄附に伴う負担の軽減や手続期間の短縮等を図る新たな取組により、寄附を促進し、公道化して市が維持管理を行う方向で進めていきたいと考えております。 土地区画整理事業は、道路や公園等の公共施設と宅地を一体的に整備し、健全な市街地の形成を図る面的な整備手法であり、事業の実施にあたっては、一定範囲の区域設定や地権者間の合意形成を伴うことから、相当の期間と事業費を要します。一方、狭あい道路対策事業は、建て替え等の機会を捉えながら後退用地を整備することで車両通行の円滑化や震災時の道路閉塞の防止等を図る取組であり、既存市街地に広く点在する狭あい道路の解消に向けては、個々の道路の状況や沿道土地所有者の協力により進めていくことが有効と考えており、今後も、モデル地域で試行実施する新たな取組を踏まえ、より効果的かつ着実に事業を推進してまいります。 なお、二子地区はモデル地域候補の一つに位置付けております。	D

③モデル地域の選定に関すること（４件）

No.	意見（要旨）	本市の考え方	対応区分
24	ガイドマップかわさきには建築基準法上の道路種別が色分けしてあります。今回の資料によると狭あい道路延長は約400kmとの記載があり、ほぼ全市にわたっていることがわかります。<u>国土交通省のガイドラインでも指定道路調査調書の作成やGISによる分析、更に現地調査によってその精度を高める手法について記載されています。</u>川崎市はGIS等の調査を行っていますか？ また既に後退されている道路は何キロありますか？ 川崎市内において道路扱いされていない道の延長は何キロありますか？ モデル地域を選定する前に、国土交通省のガイドラインに従ってまず全市の調査が先決ではありませんか。	本市においては、<u>建築基準法上の道路種別について、GISを活用した指定道路図の作成・管理を行っており、また、GIS等を活用して市内の状況把握や現地調査を行いながら、重点的に整備を進める地域や路線の検討を進めているところ</u>です。 また、狭あい道路については、建て替え等に伴う後退やその後の管理状況等により状況が変化するため、後退延長を継続的に把握することは困難であると考えております。 建築基準法上の道路として扱われていない道については、個別の相談等に応じて判断しているため、総延長については把握しておりません。	D
25	今回の新たな取組をモデル3地区のみに限定するにあたり、他区・他地域と比較可能な道路閉塞確率や延焼危険度、狭隘道路の密集度などの客観的データが一切公表されていない。 客観的かつ厳格な基準を示さずに特定地域のみに助成やサービスを限定することは、合理的な理由を欠く区別であり、行政法上の「平等原則」「公平原則」に反する疑念がある。 また、建築計画概要書の閲覧システムや耐震改修事業、国勢調査等のデータの活用により地域の実態把握は可能と考えられることから、速やかに選定指標及び客観的データを全市民に開示し、不公平感を是正すべきである。【ほか同趣旨1件】	モデル地域の選定については、国のガイドラインで示されている重点地域の考え方を参考とし、以下の手順で選定しております。 ① 災害時の道路閉塞リスクの高い町丁目等を抽出 ② 狭あい道路の数が少ない地域等を除外 ③ 近年の狭あい協議件数が多い地域を選定 上記の考え方については、パブリックコメントの関連資料としてお示ししておりますので御確認ください。 (https://www.city.kawasaki.jp/templates/pubcom/500/0000186377.html) なお、個別地域に係る詳細な数値や、検討過程において抽出された地域等を公表することについては、今後選定する重点地域の候補であるとの誤解や、地域住民等に不要な混乱を招く恐れがあることから、現時点では公表を控えさせていただきます。	D

No.	意見（要旨）	本市の考え方	対応区分
26	無接道や未指定通路が多く建て替えが困難な池上町のような地域は防災上最も危険なエリアであるにもかかわらず、本市の狭あい道路対策が建築基準法第42条第2項道路に限定され、モデル地域にも含まれていない点に課題がある。 また、防災まちづくり推進課が本年3月25日に公表した「川崎市密集市街地における防災まちづくり推進計画（案）」のパブリックコメントにおける市の考え方は「合意形成に向けた適切な支援を行う」とされているが、その具体的な支援方法を明示すべきである。	本市の狭あい道路対策事業は、着実な拡幅整備が期待できるものとして、建て替え時に道路後退義務が生じる2項道路を対象として取組を進めています。 なお、本事業の実施にあたり参考としている国の狭あい道路対策に関するガイドラインについては、2項道路を対象として策定されています。 モデル地域の選定については、国のガイドラインで示されている重点地域の考え方を参考とし、以下の手順で選定しております。 ① 災害時の道路閉塞リスクの高い町丁目等を抽出 ② 狭あい道路の数が少ない地域等を除外 ③ 近年の狭あい協議件数が多い地域を選定 また、当該地区については、地権者、町内会、行政が連携し、パトロールなどにより、まちの現状の把握に努め情報共有を図っておりますが、お住まいの方々と地権者間の合意形成につきましては、個別の依頼内容に応じて、行政として提供可能な支援を行ってまいります。	E

④その他（３件）

No.	意見（要旨）	本市の考え方	対応区分
27	現在空き家となっている土地について、セットバックやブロック塀の撤去など道路拡幅に協力することが可能であり、後退用地の寄附についても検討している。	モデル地域で試行実施する新たな取組においては、寄附の促進による公道化を進め、市が管理することで、より確実な通行空間の確保を図ってまいります。 なお、後退用地の寄附に関する取扱いは、道路の状況や土地の条件等に応じて個別に判断する必要があることから、寄附に関する御相談については個別にお受けしております。	B
28	新たに市が推進する狭あい道路対策事業（建築基準法第42条第2項道路の整備、道路後退用地の確保、災害時の避難・消火活動の円滑化等）に深く賛同し、事業の円滑な推進に寄与したいと考えております。 提供可能な技術的支援および協力内容については以下のとおりです。 （１）現況測量・境界確定支援 （２）用地測量・用地取得に関する技術支援 （３）災害リスク評価に資する地形・地物データの提供 （４）住民説明の技術的サポート （５）デジタル技術を活用した事業効率化支援 上記の支援を行うことで、以下の効果が期待される ・狭あい道路の現況把握の精度向上 ・用地取得の迅速化と紛争リスクの低減 ・災害時の避難・消火活動の安全性向上 ・住民理解の促進による事業推進課の加速 ・デジタル技術による長期的な道路管理の高度化 ・災害復旧活動の早期化 狭あい道路対策は、地域の安全性向上と都市の防災力強化に不可欠であります。	専門的な視点による各種技術の活用については、<u>狭あい道路の整備を進める上で有効と考えており、いただいた御意見を参考としながら取組を進めてまいります。</u>	B

No.	意見（要旨）	本市の考え方	対応区分
29	今回のパブリックコメントの募集については、川崎市のパブリックコメントのトップページの「意見募集をしている政策等（行政計画）」のページに本件が掲載されておらず、同ページからは内容を確認することができなかった。一方で、他の政策（向ヶ丘遊園南側まちづくり方針（案））は当該ページに掲載されている状況だった。 その後、「意見募集をしている政策等（条例等）」のページから本件を確認することができましたが、パブリックコメントのトップページに掲載されていないことから、市民にとって分かりにくい状況である。 そのため、建築審査課に対し掲載場所の見直しや募集期間の延長について申し入れを行いました。募集期間中における改善はなされなかった。 建築審査課のこのような頑な姿勢は結果的に広聴という市民が意見を言う機会を奪っており、容易に今回に意見募集件数が少ないことが予想できる。この点建築審査課はどのようにお考えでしょうか？回答を頂きたい。	パブリックコメントにつきましては、案件の内容に応じて分類しておりまして、本件は、制度内容に関するものであることから「条例等」としております。市ホームページへの掲載につきましては、上記の分類に基づいておりまして、今回いただいた御意見はパブリックコメント制度を所管する部署と共有し、より良い制度運用の参考とさせていただきます。	E

1 背景・現状

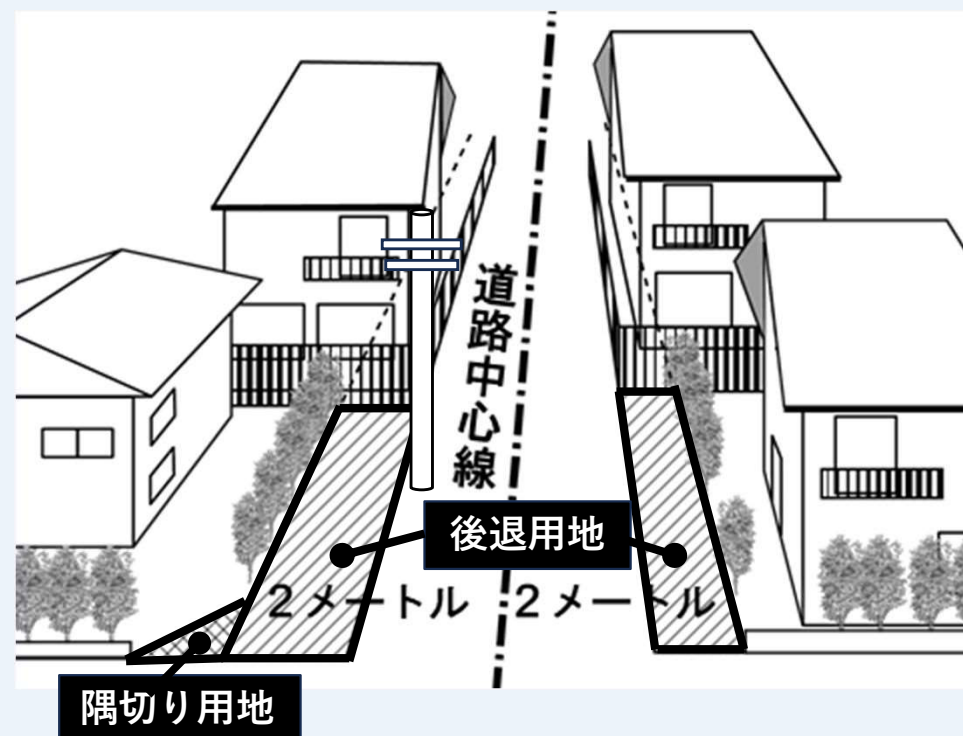
(1) 狭あい道路とは

- 狭あい道路は、公道・私道を問わず、**建築基準法**（以下「法」という。）**第42条第2項**に規定された幅員4m未満の道路です（いわゆる「2項道路」）。
- 敷地の防災、安全、交通、衛生等に支障が生じないように一定の空間を確保するため、狭あい道路沿いで**建て替え等**を行う際、**道路の中心から2mまで後退**する必要があります。
- **後退用地に建物や門・塀を設置**することが法で**規制されています**。
- 後退用地に**支障物となる自動車の駐車や生け垣、自動販売機などを設置**することや**後退用地の仕上げや形状など**については、法で**規制されていません**。
- 後退用地の**維持管理は土地所有者が行う必要があります**。

《参考》2項道路について

建築基準法上の道路は幅員は4m以上とされていますが、建築基準法施行時点などにおいて、既に建物が立ち並んでいる幅員4m未満の道路で、本市が指定したものを「2項道路」といいます。

「2項道路」は、建て替えなどを行う際には、道路の中心から2mの位置まで建物や塀を後退させる（セットバック）必要があり、将来的に4mに広げていくことが目指されている道路です。



1 背景・現状

(2) 狭あい道路の拡幅整備の必要性

- ・ 狭あい道路及び周辺敷地において、防災上・生活衛生上の様々な支障があり、特に災害時には道路閉塞により、避難や救出活動に影響を及ぼすおそれがあります。
- ・ 狭あい道路の拡幅整備については、市民が所有する敷地の一部を道路状にする必要があるため、建築物の建て替えの際に、建築主等の理解と協力の下で進めており、

① 大規模地震の切迫性を踏まえた整備の必要性

- ・ 震災時の道路閉塞の防止・避難、救出活動の円滑化による震災被害の最小化

② 高齢化の進行を踏まえた整備の必要性

- ・ 福祉車両等の利用増加に伴う、車両通行等の円滑化
- ・ 高齢者の避難への配慮として災害時に備えた広く安全な避難経路の確保

③ 生活利便性・経済活動への影響を踏まえた整備の必要性

- ・ 宅配便やタクシーなどの通行の円滑化による生活利便性や地域経済活動の向上

といった観点から拡幅整備を迅速に進める必要があります。



塀等の倒壊で道路が閉塞しやすい



福祉車両の通行に支障がある

(全ての写真：杉並区HPより)

1 背景・現状

(3) 国の動向

- 国は、令和3年に**住生活基本計画で狭あい道路対策の目標を位置付け**※、令和6年に好事例等を横展開するために狭あい道路対策に関する**ガイドラインを作成**したほか、拡幅整備や狭あい道路の整備方針策定への補助事業の実施等、**狭あい道路の解消に向けた取組を推進**しています。

※「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」することを目標として位置付けています。

(4) 市内の狭あい道路の総延長

- 幅員4mに後退済みの道路も含め、総延長は約400km（両側約800km）**あり、そのうち公道約310km、私道約90kmです。
- 各区における延長は表のとおりです。

延長(km)	川崎区	幸区	中原区	高津区	宮前区	多摩区	麻生区	市全域
公道	8	19	48	63	58	74	37	307
私道	19	19	29	9	2	6	4	88

狭あい道路対策事業の方向性及び新たな取組に関するパブリックコメントの実施について

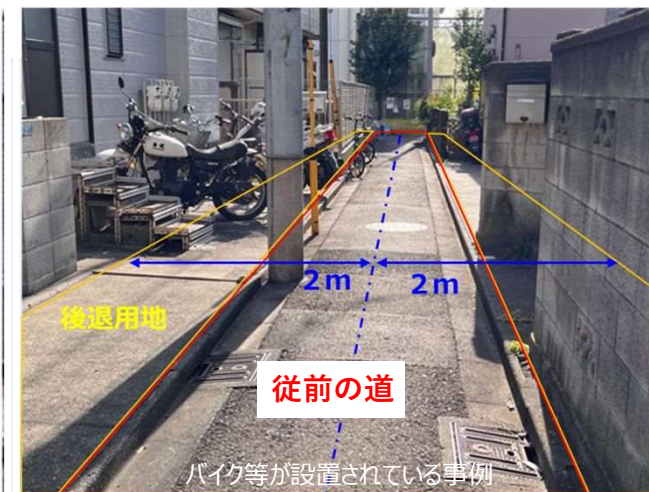
1 背景・現状

(5) 市内の狭あい道路の課題

建て替えにより建築物の後退は進んでいますが、次のような課題が生じています。

課題① 後退用地への支障物の設置

後退用地に支障物となる自動車の駐車や生け垣、自動販売機等が置かれることが多く、車両の通行等に支障が生じ、震災時には道路が閉塞し、円滑な避難を阻害する原因になります。



課題② 道路内の段差や電柱等による通行阻害

L型側溝や電柱等が後退前の位置に残ることで、道路内の段差や通行障害物となり、車両の通行や高齢者の安全な歩行等に支障が生じている状況があります。また、L型側溝が元の位置に残っていると後退用地が道路と認識されにくく、支障物の設置を誘発する可能性もあります。



課題③ 後退用地の寄附の伸び悩み

課題①②に対しては、寄附等により公道化し、L型側溝や電柱等に移設し、従前の道路と後退用地を一体的に道路状に整備することが有効ですが、狭あい協議件数（年間約700件（公道約450件））に対して寄附に至る件数が限られています。（年間約15件）

狭あい道路対策事業の方向性及び新たな取組に関するパブリックコメントの実施について

1 背景・現状

(6) 市民意見の調査

・**調査概要** 令和6年末から令和7年初めにかけて、現地調査に併せて、狭あい道路沿いの居住者宅に「後退用地に塀や自動販売機等を設置している場合の理由」「撤去するための条件」「後退用地を寄附する条件」等のアンケートを投函し、市民の意識調査を**実施**した。

調査期間	令和6年12月18日～令和7年1月6日
実施対象	狭あい道路沿いの居住者
調査方法	返信はがき付きアンケートの投函 Logoフォーム
回答件数	46件/1,223件

・調査結果のまとめ

○後退用地に物を設置しても問題だと感じていなかった、物を後退用地に置いている認識がなかった、隣も出ているので物を置いてもいいと思っていた、という声がありました。

○市による後退用地の無料舗装制度、固定資産税が非課税になることやブロック塀の除却補助など、既存の市の制度を知らなかったという声がありました。

○手続きが容易になれば後退用地の寄附することに前向きな意見がありました。

○条件次第では後退用地内の支障物の撤去に前向きな意見がありました。

○狭あい道路の拡幅の必要性、重要性、既存制度について、狭あい協議や防災イベント等を活用し、より効果的な周知・啓発を進める必要があります。

○手続きの見直し、支援策の充実等、寄附や支障物撤去につながる促進策の検討が必要です。

2 狭あい道路対策事業の今後の方向性

【狭あい道路の課題】

課題① 後退用地への支障物の設置 課題② 道路内の段差や電柱等による通行阻害 課題③ 後退用地の寄附の伸び悩み



【解決に向けた考え方】

- ・支障物の設置を防止する有効な取組による道路交通の円滑化
- ・L型側溝や電柱等の移設によるフラットな道路空間の創出
- ・申請者の寄附手続や道路整備費用等の負担軽減による寄附の促進

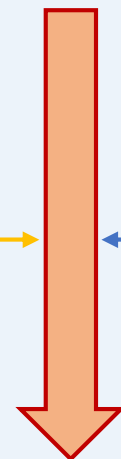
【国交省のガイドライン】

重点的に整備すべき地域（**重点地域**）や路線を
選定し、優先して整備等を進めていくことが重要



【他都市の先進事例】

- A 後退用地を公道化する制度
（寄附、無償使用、買取）
- B 段差解消等の制度（段差解消等）
- C 上記の制度利用促進の支援
（整備、調査等、助成等、重点整備、誘導・周知）



【今後の検討の方向性】

- ・後退用地の公道化の促進や道路の段差解消等に向けた**新たな取組を実施**
- ・効果的かつ着実に推進するため、「**重点地域**」を**定めて**新たな取組を実施
- ・より効果的に事業推進を図るため、重点地域の中に、特に**優先的に整備すべき路線を選定**

3 取組の進め方

(1) モデル地域での先行実施

【今後の検討の方向性】

- ・後退用地の公道化の促進や道路の段差解消等に向けた新たな取組を実施
- ・効果的かつ着実に推進するため、「重点地域」を定めて新たな取組を実施
- ・より効果的に事業推進を図るため、重点地域の中に、特に優先的に整備すべき路線を選定

- ・ 今後の検討の方向性を踏まえた新たな取組について、次の進め方により、**段階的に取組を推進**します。

①-1 新たな取組をモデル地域で実施

②-1 モデル地域での実証結果を踏まえた 新たな取組の検証

- ・取組内容の有効性
- ・寄附促進にむけたニーズ など

②-2 モデル地域での実証結果を踏まえた 重点地域の選定基準の検討

- ・制度の浸透状況に応じた重点地域数の増減
- ・建て替えによらず拡幅が進む地域の選定 など

①-2 GISデータ等を活用した調査・検討による

- 重点地域の選定基準の検討
- 特に優先的に整備すべき路線（優先整備路線）の選定基準の検討
 - ・沿道建物後退状況
 - ・広幅員道路への接続性 など

③-1 新たな取組の内容を決定

③-2 重点地域及び重点地域内の優先整備路線を決定

④ 重点地域における本格実施

3 取組の進め方

(2) モデル地域の選定

- モデル地域の選定にあたっては、国のガイドラインで示されている重点地域の考え方を参考とし、より効果的に取組の効果を確認できるエリアを次の手順により選定する。

【国のガイドラインで示されている重点地域の考え方】(参考)

- ・災害リスクが高く、道路閉塞等による緊急車両の通行や避難できないことが見込まれる地域
- ・狭あい道路が多く残る地域
- ・拡幅整備効果の早期発現が見込まれる地域など

STEP 1 災害時の道路閉塞リスクの高い町丁目を抽出

- ・旧耐震基準で建てられた木造建築物棟数率が高い地域
- ・4 m未満の道路延長率が高い地域

STEP 2 道路閉塞リスクを活用し抽出した町丁目が隣接している場合は町内会エリア等を踏まえてグルーピング

STEP 3 グループを次の条件で絞り込み

○地域特性により抽出

- ・狭あい道路の数が少ない地域を除外（2路線以下）
- ・都市計画緑地内（将来緑地になる土地）を除外

STEP 4 グループを次の条件で絞り込み

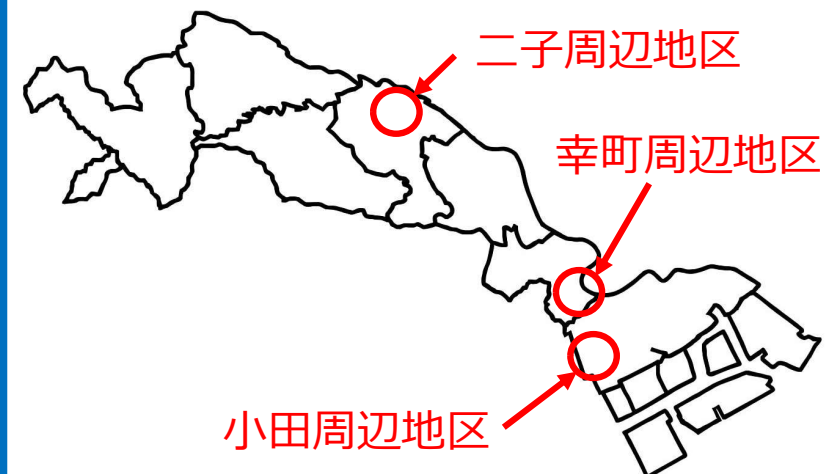
- 検証に必要な実績を蓄積するため、近年の狭あい協議件数が多い地区を選定

【モデル地域の選定】

選定フローに基づき以下の3地区をモデル地域として選定しました。

- ・ 小田周辺地区
- ・ 幸町周辺地区
- ・ 二子周辺地区

(詳細な範囲は参考資料を参照)



狭あい道路対策事業の方向性及び新たな取組に関するパブリックコメントの実施について

4 新たな取組について

(1) 新たな取組内容

- ・ 後退用地の寄附促進・段差解消に向けて、申請者の寄附手続や道路整備費用等の負担軽減を図ります。
- ・ これまで申請者が実施していた整備内容や手続を市が実施するなど、支援メニューを拡充する新たな取組を実施し、狭あい道路の拡幅整備を効率的かつ着実に推進します。

これまでの取組

対象区域：市全域（これまで）→モデル地域以外（今後も継続）

公道	寄附後退される用地の場合	市実施	・後退用地の舗装整備 ・登記手続（測量・図面作成を含む）（建設緑政局が実施）
		助成等	・支障物撤去費用の助成（上限30万円（50%助成））
	寄附されない場合	市実施	・舗装整備
私道	寄附されない場合	市実施	・舗装整備



新たな取組（案）

（支援メニューの拡充）

対象区域：モデル地域

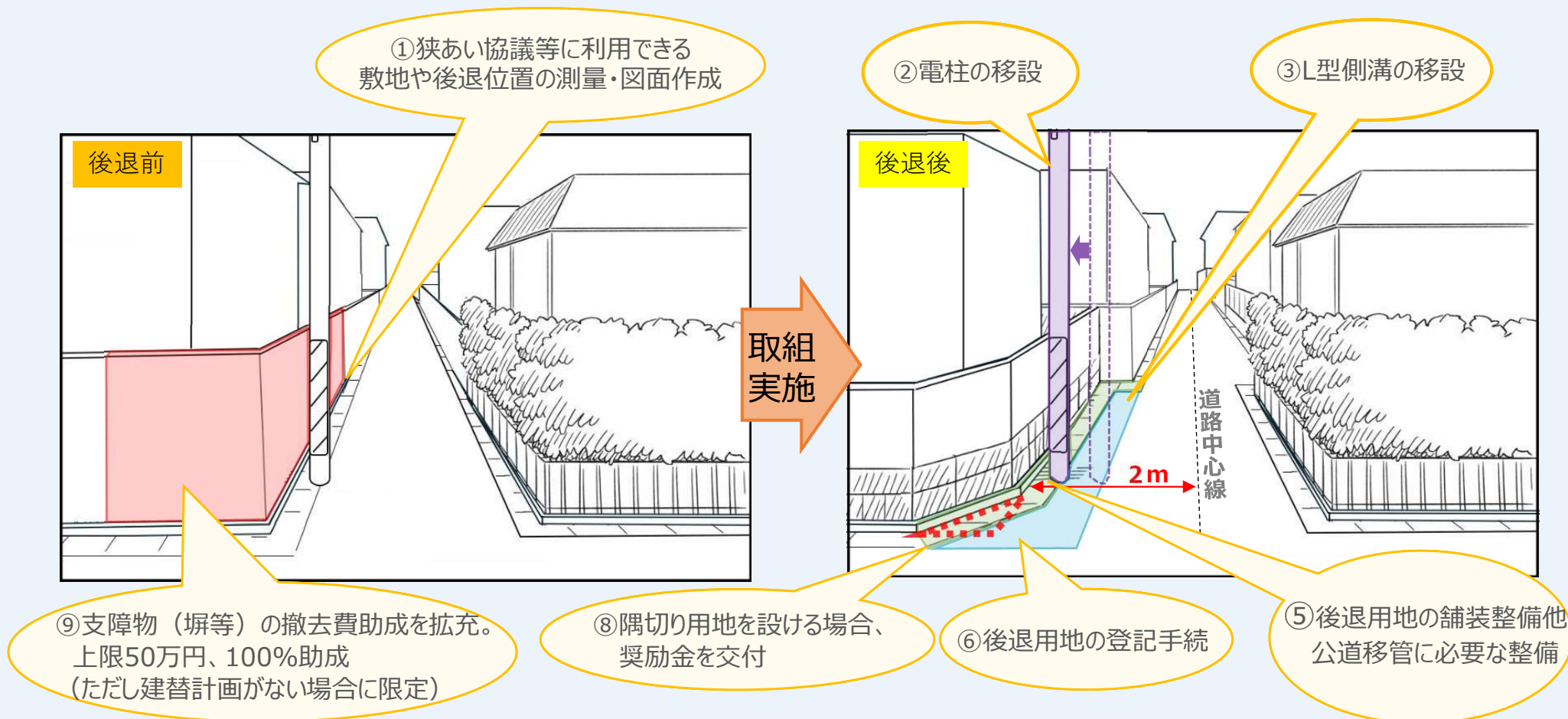
公道	寄附後退される用地の場合	市実施	①狭あい協議や確認申請等で利用できる敷地や後退位置の測量・図面作成 ②電柱移設 ③L型側溝の移設 ④後退用地の舗装整備 ⑤後退用地の寄附に必要な整備（縁石等による後退位置の明示、市杭復旧等） ⑥登記手続（測量・図面作成を含む） ⑦現地調査を行い、助成金等の見込額を提示
		助成等	⑧隅切り用地を設ける場合、奨励金を交付 ⑨支障物撤去費用の助成（建替計画がない場合に限定。上限50万円（100%助成））
	寄附されない場合	市実施	⑩舗装整備
私道	寄附されない場合	市実施	⑪舗装整備 ⑫私道に関する拡幅支援（調査・研究）

- ・ これまでの取組については利用対象者を個人に限定していましたが、モデル地域において後退用地が寄附される場合は、法人も利用できることとします。

4 新たな取組について

(2) 新たな取組の実施イメージ

- 公道に沿った**後退用地を寄附**していただける場合、後退用地の寄附促進および段差解消を図るため、モデル地域では**次の取組を本市が実施**します。



- 新たな取組を推進するため、今年度から、まちづくり局に狭あい道路の拡幅整備を専門に対応する係を新設しました。**この部署で、寄附を行う際に複数の部署にまたがって行われていた諸手続や工事の実施等を一括して実施し、関係部署と協議しながら一体的に進めることで、申請者の負担を減らし、また、寄附手続に必要な期間の短縮を図ります。

5 今後のスケジュール

- モデル地域での先行実施や新たな取組の検証等を踏まえて、令和11年度に新たな取組の内容や重点地域、優先整備路線を決定し、令和12年度に重点地域における本格実施を目指します。

