

令和6年3月29日  
＜問い合わせ先＞  
住宅局市街地建築課  
代表 03-5253-8111

## 狭あい道路対策に関するガイドライン（案）に関する意見募集の結果について

国土交通省では、令和6年3月12日（火）から3月22日（金）までの期間において、狭あい道路対策に関するガイドライン（案）に関する意見募集を行いました。お寄せいただいたご意見の概要とそれに対する国土交通省の考え方を以下のとおりとまとめましたので、公表いたします。

皆様のご協力に深く感謝申し上げますとともに、今後とも国土交通行政の推進にご協力いただきますよう、よろしくお願いいたします。

## ○狭あい道路対策に関するガイドライン（案）に関する意見募集に寄せられたご意見等と国土交通省の考え方

※13の個人・団体から合計28件のご意見等をいただきました。

※とりまとめの都合上、内容を適宜要約しています。

※本ガイドラインの内容と直接の関係がないため掲載しなかったご意見等についても、今後の施策の推進に当たって、参考にさせていただきます。

パブリックコメントにおける主なご意見	国土交通省の考え方
<p>3ページの2つ目の吹き出し内の「に支障」のフォントは他の箇所の例と同様にゴシック体にしたほうがよい。</p>	<p>3ページ目については、他の吹き出しの箇所も含め全体としてフォントを「メイリオ」に統一しております。</p>
<p>そもそも道路は通行するためのものであり、最も重大かつ深刻な具体例としては、その通行時における交通事故が挙げられる。3ページでは緊急車両の通行が課題として挙げられているが、その課題は日常的に通行している一般車両や自転車、歩行者が日々不便を被っている事実そのものであり、交通事故の高いリスクが常に存在している事実が挙げられる。狭あい道路においては、特に次のような交通事故が頻発している。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・見通しが悪い交差点や曲がり角などで、狭い道路の真ん中を走ってきた車や自転車、歩行者が出会い頭に衝突する。</li> <li>・狭い道を曲がり切れず、塀や電柱に衝突あるいは接触する。</li> <li>・狭い道で対向車とのすれ違いができず、民家の敷地等に侵入してしまい、花壇や塀を損壊してしまう。あるいは側溝や崖に車輪を落としたり、雪道などの場合は転落してしまう。</li> </ul>	<p>3ページの「狭あい道路等により支障が生じた例」について、【その他生活上に生じる支障の例】を【日常生活上に生じる支障の例】と修正したうえで、いただいた3点についても支障の例として追記させていただきます。</p>
<p>6ページについて、既存不適格で建築行為を伴わない場合、セットバックは不要ではないか。 また、①の説明について、『法第44条により～道路は拡幅されることとなります』とありま</p>	<p>既存不適格で建築行為を伴わない場合、直ちにセットバックは不要であるため、「建築行為を行う際には」と前提を記載しているところです。</p>

パブリックコメントにおける主なご意見	国土交通省の考え方
<p>すが、法第 44 条は建築・築造行為の制限であり語弊を生むのではないか。</p>	<p>①の説明については、御指摘を踏まえ、以下のとおり修文いたします（【】部分を追加）。</p> <p>①については、法第 44 条により道路内における建築制限が課されていることから、建築行為を行う際には【、前面道路について基準時の中心線から両側 2 m 以内の部分は道路とみなされ、建築不可となるため、】セットバックを行うこととなり当該敷地の前面の道路は拡幅されることとなります</p>
<p>7 ページの 4 行目「以下、」は他の箇所例と同様に「以下」のほうがよい。</p>	<p>御指摘のとおり反映させていただきます。</p>
<p>7 ページの 6 行目「建築基準法」は 5 ページで定義したとおり「法」のほうがよい。</p>	<p>御指摘のとおり反映させていただきます。</p>
<p>9 ページについて、一方後退の例示をしてもよいのではないか。</p>	<p>御指摘を踏まえ、8 ページの最後の段落を、以下のとおり修文いたします（【】部分を追加）。</p> <p>また、2 項道路においては、本来法の道路の幅員は 4 m 以上なければならないと定めた趣旨を鑑み、その中心線から両側 2 m の部分【（片側が崖地等に沿う場合においては、当該崖地等との境界線から 4 m の部分）】を道路とみなされます。</p>

パブリックコメントにおける主なご意見	国土交通省の考え方
<p>9ページの&lt;道路内建築制限（建築基準法第44条）に該当するものの例&gt;において、「擁壁の築造」とあるが、セットバックの範囲内に既存の擁壁や土留めがある場合、撤去しなければならないのか。</p>	<p>建築基準法道路関係規定運用指針（平成21年1月改定）にて示しているとおおり、建築物を建築する場合であっても、擁壁に関して何らの築造行為を伴うことがないときは、当該擁壁に対しては建築基準法第44条第1項の規定は適用されないため、撤去は不要となります。</p>
<p>11ページの「地方公共団体」と「自治体」との違いは何か。</p>	<p>対象として同じものを指すため「地方公共団体」に統一させていただきます。</p>
<p>11ページの交付率の「地方1/2」、「民間1/3」は、交付率ではなくて負担率ではないのか。</p>	<p>資料編に掲載の事業との記載の統一も含め検討し、「補助率」に統一させていただきます。</p>
<p>14ページの「位置づけ」と、29ページの「位置付け」とは、どちらかに字句を統一したほうがよい。</p>	<p>「位置づけ」に統一させていただきます。</p>
<p>19ページの「当たって」と、29ページの「あたって」とは、どちらかに字句を統一したほうがよい。</p>	<p>「あたって」に統一させていただきます。</p>
<p>19ページの道路空間の維持においては、セットバック等を行った場合においても、後退用地が民間所有のままの場合、花壇や自動販売機、車両などが後退用地に設置等されると、緊急車両が通行できないなど、緊急時・災害時、日常生活で避難・通行の支障となるため、常時通行可能であるよう、道路空間として維持・管理する取組が求められる、とあるが、これに関しては、例えば、セットバックが必要な場所、特に交差点や曲がり角については、新たな構築物の設置を禁止し、少なくとも現状の空間の見通しを確保することにより、見通しの悪</p>	<p>御指摘の課題に応じた取組の進め方として、29～30ページに、条例により後退用地への支障物件の設置を規制する方法が考えられる旨及び条例により「支障物件の設置の禁止」等について位置づけている具体の事例を示しています。</p>

パブリックコメントにおける主なご意見	国土交通省の考え方
<p>い交差点や曲がり角が増加することによる交通事故の発生を抑制するという規制ができないか。</p>	
<p>38 ページの第 2 章課題に応じた取組の進め方の (4) 専門家・事業者との連携にある表について、境界確定測量は土地家屋調査士の業務であり、測量士は現地の実態測量であるため、測量士を記載するならば、まちづくりコンサルタントと同じくくりとなるが、土地家屋調査士とまちづくりコンサルタントの両方に重複しているため、無理に測量士を記載するよりは、削除が妥当と思われる。専門的な業務の補助業務として測量が存在するだけであり、器械があれば資格のない一般人でも測量は可能であるため、測量業務のみを取り上げて専門的とは言い難いのがその理由である。</p>	<p>趣旨を明確にするため、「連携が考えられる事項」を「公共測量」としたうえで、「連携・協力が期待される専門家・事業者等」を「測量士」とさせていただきます。</p>
<p>膨大な距離を有する自治体管理道路の中から、その実態を把握し、どの道路のどの部分から優先して対策に取り組む必要があるかを検討する手順が示されていないことであると思います。自治体では、住民へ説明できる優先順位の決め方が必要であり、そこが本件施策を進めるうえで一番悩ましい部分なのではないか。</p> <p>その検討に当たっては、日常的に交通の不便や交通事故、あるいはその恐れがあるヒヤリハットが多いかどうかなど、日々の生活でどの程度の支障が出ているかを把握することが有効と考える。それを行うためには、地域の道路を日常的に最も多く利用しており交通の不便や交通事故リスクを抱えている運輸事業者を活用すべきであり、特に、狭い道路も二輪で毎日走行している道路の最大ユーザである日本郵便の郵便配達網を活用すべきと考える。</p>	<p>43 ページ以降において、「適切な目標設定（重点的に取り組むべき地域及び路線の選定）」として、狭あい道路の解消に向けた今後の取組においては、各地域の実情に応じて重点的に整備すべき地域（重点地域）や路線（重点路線）を把握し、重点路線から優先して整備等を進めていくことが重要である旨を記載しております。</p> <p>また、御指摘を踏まえ、47 ページの重点路線に係る【路線選定の基準・評価指標】の中に、「交通の不便や交通事故、又はその恐れ（ヒヤリハット）が</p>

パブリックコメントにおける主なご意見	国土交通省の考え方
	<p>多いかどうかの危険性を示すもの」を追加させていただきます。</p> <p>運輸事業者や日本郵便の活用については、ガイドライン上の記載に直接反映はしておりませんが、今後の検討の参考とさせていただきます。</p>
<p>角地で4 m以上の道路と2項道路の両方に接道しているとセットバックをしないので、2項道路が4 m幅以上の道路と接続する部分で狭あい道路が解消されないのではないか。もしそうであれば、法的な欠陥だが、ガイドライン中にも対策を明示すべき。</p>	<p>角地で4m以上の道路と2項道路の両方に接道している敷地において建築行為を行う際には、一方の4 m道路に敷地が2 m以上接していれば建築基準法第43条のいわゆる接道規制については満たされますが、建築基準法第44条により道路内における建築制限が課されていることから、もう一方の2項道路については基準時の中心線から両側2 m以内の部分は道路とみなされ、建築不可となるため、セットバックを行うこととなり当該敷地の前面の2項道路は拡幅されることとなります。</p>