

**「歴史都市京都の町並みを継承しつつ、細街路の安全を確保し、
建替え等を可能とする新たな制度」に関する
市民の皆様の主な御意見と御意見に対する本市の考え方**

※以下、建築基準法は「法」といいます。

1 制度創設のポイントについて（105件）

(1) 制度創設について（68件）

市民の皆様の主な御意見		件数	御意見に対する本市の考え方
①	制度創設に賛成である。	53	本市は、大きな震災に遭っていない歴史都市として、古くからの町割りが残り、都心部を中心に多くの細街路（幅員4m未満の道）があります。これらの細街路は、都市防災上の大きな課題を抱えている一方で、町家が立ち並び、濃やかなコミュニティが息づくなど、京都らしい風情をたたえ、歴史都市京都の魅力となっているものも数多くあります。
②	歴史都市京都において細街路は趣の一つであり、歴史的細街路や、家並みを残してほしい。	2	今回創設する制度は、密集市街地の防災性、避難安全性の向上を図ることを目的としており、本制度を活用することにより、歴史都市京都の町並みを継承しながら、災害に強いまちづくりの推進に努めてまいります。
③	法が目指している安全性への到達を今後あきらめてしまう部分があると思うと悩ましい。密集市街地の防災性・避難安全性の向上を図ることを目的としているが、細街路が将来にわたり固定化され、未来永劫残ることになる。	2	都市に求められる防災性能を高めるため、細街路の拡幅整備や避難経路の確保、耐震化、延焼防止などの対策が重要です。しかし、歴史都市京都の特性をいかしつつ、災害に強いまちづくりを進めるためには、全国一律の規制だけではなく、個々の細街路の特性に応じた細街路対策を推進する必要があります。
④	路地奥の老朽家屋が修繕され、建替え促進につながるのは良いことであるが、歴史ある町並みや風景が失われていくかもしれないことが心配である。	1	今回の制度により、町家等の伝統的な木造建築物が立ち並ぶ歴史的細街路の保全・継承を目的とした現行制度に加え、その他の細街路についても、路地の佇まいやコミュニティ等を維持・継承しつつ、建替え等を誘導することにより建築物や細街路の安全性を向上させながら、災害に強いまちづくりの推進に努めてまいります。
⑤	京都らしい町並みとはどのようなことを言うのか。また、新たな指定制度により、町並みが継承されるのか。	1	
⑥	リーフレット表紙には「歴史都市京都の町並みを継承」とあるが、目的に掲げられていないのはなぜか。	1	

市民の皆様の主な御意見	件数	御意見に対する本市の考え方
<p>⑦ 細街路に面した住宅において、現行施策では建替え不可の住宅の戸数はどれくらいか。また、今回の制度により建替えが可能となる戸数はどれくらいか。</p> <p>今回の制度を実効性あるものとするため、空き家戸数の減少等の数値目標を掲げて取り組むべきである。</p>	3	<p>住宅・土地統計調査(平成20年度)によると、本市では、約23万戸(うち、空き家は約3.6万戸)の住宅が細街路に面しております。</p> <p>一方、細街路の状況は、非道路が約28%(延長ベース)あることから、平均すると約6.4万戸(うち、空き家は約1万戸)の住宅が非道路に面していることにより、原則として建替えができないこととなります。</p> <p>今回の制度により建替え等が可能となる住宅戸数や空き家戸数の減少等の数値目標については、道路指定には沿道の土地所有者等の合意形成が必要であることから、具体的な数値を掲げることは困難ですが、いただきました御意見を参考に、今後とも密集市街地対策・空き家対策と連携を図りながら、災害に強いまちづくりの推進に努めてまいります。</p>
<p>⑧ 細街路に面した畑や駐車場は、セットバックせず狭いままで、車の抜け道になり生活に影響を及ぼしている。道路拡幅に向けての道筋を確立してほしい。</p>	3	<p>建築物がなく、畑や駐車場(屋根無し)となっている場合や、非道路につきましても、法による道路後退の義務がないため、狭いままとなっているものもあります。</p> <p>このような道につきましても、私道の認定道路化の推進や通路の公有化の検討を行うとともに、幅員4m未満の認定道路における拡幅整備を推進するなど、道路行政部門等と連携し、取組を進めてまいりたいと考えております。</p>

市民の皆様の主な御意見		件数	御意見に対する本市の考え方
⑨	建築物に制限を付加することで、道が広がる場合と同等の都市全体の安全性が得られるという実証や根拠はあるのか。	1	<p>火災に対する安全性能確保の観点としては、火災が建築物間に燃え広がる「延焼危険性」、火災が生じている建築物の前を避難者が安全に通過する「避難安全性」があり、この2つの観点について検討を行うことが重要となります。</p> <p>今回の制度では、道路中心線からの後退距離を2 mから1.35 m以上に緩和する場合にあっても、外壁間の距離は4 mを確保しつつ、構造制限では耐火建築物又は準耐火建築物としております。外壁等を燃えにくくし、窓等の開口部の性能を強化させることで「延焼危険性の低減」と「避難安全性の向上」を図っております。</p> <p>また、これまで建替え等ができなかった細街路を法上の道路に指定することや、道路後退距離を緩和することで建替え等を容易にし、老朽化した建築物の更新が促進され、都市防災性の向上に資するものと考えております。</p>
⑩	制度に適合する建築物の更新を促進するのか。それとも新規だけでも制限すると考えているのか。	1	<p>今回の制度は、新たに道路指定を受けた細街路にのみ接する建築物について、建替えや増築を行う場合に制限を付加するものです。</p>

(2) 道路指定の手続について（21件）

市民の皆様の主な御意見	件数	御意見に対する本市の考え方
① 対象となる道は私道であることが多く、また土地所有者等が現地に居住しておらず、協力を得る事が困難であるケースが多いと考えられる。そのため、道の中心線の確定などを沿道住民の協議や全員の同意により決めるのは困難ではないか。沿道住民の3分の2程度の同意で認めることや、行政又は建築審査会の判断によって指定することはできないのか。	11	新たに道路指定を受ける場合、沿道の建築物や敷地に対して制限が付加されることから、今回の制度では、細街路及び沿道敷地の土地所有者等の同意をいただいて指定することとしております。 道路指定に係る土地所有者等の同意については、全員の協力を得ることが困難な場合や相続が細分化しているなど、全員の同意が必ずしも合理的ではない場合が考えられることから、指定の手続等については、土地所有者等の状況を勘案しながら、合理的な運用を図ることを検討してまいります。
② 各指定の手続をできる限り簡素化し、使いやすい制度とすべきである。	3	
③ 土地所有者の同意が必要であるとはいえ、土地に権利を持たないものが「申出」をできると読める。法等の手続を考えると、土地に権利を持つものに限定すべきである。	1	
④ 細街路の保全・再生を図るため、「歴史的細街路保全・再生審議会」(仮称)を設置し、細街路の全件調査を行い、「歴史的景観細街路」(仮称)を指定するなどの対策を推進してほしい。	2	いただいた御意見を参考に、歴史的な景観を有する細街路については、安全性を確保しつつ、良好な景観を維持・継承するための対策を推進してまいります。
⑤ 「申出」という言葉は謙譲語であり、お上意識を感じてしまうため、他の言葉にすべきである。	1	いただいた御意見を参考に、今回の制度は、市民等の皆様からの発意に基づく制度であるため、適切な表現について検討してまいります。
⑥ 手続の工程が多いように感じるが、申請から認定までどのくらいの時間がかかるのか。	1	京都市建築審査会の同意の要否、指定する道路の延長、土地所有者等の状況等にもよりますが、同審査会の同意が不要な場合で、申請の日から、概ね2箇月程度の期間は要するものと考えております。
⑦ 道路の指定手続の部分は、一度、認定されれば以後は省略できるのか。	1	一度、指定を受けた細街路につきましても、以後、指定を受けることなく建替え等をしていただくことが可能となります。(ただし、建築確認申請等の手続は別途必要です。)
⑧ 廃止の条件や手続を明確にしてほしい。	1	私道の廃止の手続につきましては、法及び京都市私道の変更又は廃止の手続に関する条例の規定によることとなります。

(3) 制度対象外の細街路について（16件）

市民の皆様の主な御意見	件数	御意見に対する本市の考え方
<p>① 全体的に「建替え」という言葉が目立ち、京都の町並みや路地の良さが失われることが懸念される。歴史的な景観を有する細街路については道路後退をせず、現状を保全しながら、安全性向上を図る施策も併せて必要である。</p>	10	<p>幅員1.8m以上2.7m未満の細街路においては、法第42条第3項による指定を行っても道路後退が必要となり、歴史的景観の維持が困難となります。</p> <p>歴史的な景観を有する細街路につきましては、特例許可の基準の見直しや連担建築物設計制度等を活用し、歴史的景観を維持・保全しつつ、安全性を向上させる施策を検討してまいります。</p>
<p>② 道路指定の条件に適合しない細街路への対応はどうするのか。救済する施策がないと空き家の放置や建物の老朽化が進行し、地震等で被害を受けることを危惧する。条件に縛られ過ぎず柔軟な運用をしてほしい。</p>	6	<p>今回の制度は、安全性を確保しつつ、個々の細街路の特性に応じた細街路対策を進めるため、道の最低幅員、延長の上限等の一定の条件を満たしたものについては、沿道建築物に制限を付加したうえで、建替え等を可能とする制度や道路後退を緩和する制度です。</p> <p>一定の条件を満たさない場合につきましては、今後、細街路の整備計画を策定するなど、将来的に街区等の単位で安全性の向上を担保できるものについては、建替え等を認めていく制度等を検討してまいります。</p>

2 新たな道路指定制度について（38件）

(1) 各制度の対象について（7件）

市民の皆様の主な御意見		件数	御意見に対する本市の考え方
①	歴史的な町並み景観を保全する必要があると位置付けられている地区内に、保全すべき景観が残っていない地域もあれば、それ以外にも保全すべき景観が残っている地域がある。慎重に区域設定をするべきである。	2	歴史的細街路につきましては、現在、祇園町南側の区域内において9路線を3項道路に指定しています。 市内には、歴史的景観を有する細街路が数多く存在しており、それが歴史都市京都の魅力のひとつとなっております。
②	3項道路指定をしやすくし、歴史的細街路を増やすべきである。歴史的とまで言わずとも京都らしい町並みは残してほしい。	1	これら歴史的細街路につきましては、安全性を確保しつつ、良好な景観を維持・継承するため、3項道路指定制度を積極的に活用してまいります。
③	一般細街路の道路後退緩和制度について、都市中心部と郊外ではまちの成り立ちが異なるため、市全域を対象とするのではなく、特に旧市街地のエリア等に限定して考えてほしい。	1	道路後退距離を緩和する3項道路については、傾斜地等で土地の状況によりやむを得ない場合に適用できるものですが、国土交通省の技術的助言により、細街路の美しい佇まいの保全・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替えの促進を図る場合において適用できるようになったものです。
④	道路後退の緩和は、それが妥当でない道にまで適用し、面的に広がってはならないと思う。むやみな拡大を防ぐため、指定できる地域を限定するのが良いのではないか。	1	御意見のとおり、都心部と郊外部では都市の成り立ちが異なることから、本市におきましては、基準時（本市の大部分の区域は昭和25年）から家屋が密集している旧市街地等を対象に、狭小な敷地が連なっている細街路や地域の町並みを保全することが望まれる細街路で道路後退が困難な場合に、この3項道路指定制度を活用していくこととしております。
⑤	密集市街地でしか制度適用は受けられないのか。	1	
⑥	特定防災細街路と歴史的細街路は、都市計画の観点からの指定が求められるのではないか。	1	いただいた御意見のとおり、都市計画の観点から行政が主導的に道路指定を行っていく必要がある場合があります。このような場合におきましても、沿道住民の方々と意見交換をさせていただきながら、検討を進めていきたいと考えております。

(2) 指定の条件について（26件）

市民の皆様の主な御意見	件数	御意見に対する本市の考え方
<p>① 始端部（入口部分）の所有者にとっては、土地の一部が利用できなくなるため同意を得ることは非常に難しく、制度として利用されるのか。</p> <p>また、始端部は、近隣の防災力が高まる可能性があること以外に利点はあるのか。</p>	3	<p>非道路の道路化に当たっては、非道路の始端部についても道路後退の必要がありますので、後退距離を緩和する3項道路指定制度の活用を含め、始端部の方を含む沿道の方々に、細街路単位のまちづくりについて御検討いただくことが重要であると考えております。</p> <p>また、始端部の敷地につきましては、道路化に伴い建ぺい率の角地緩和（10%増）が適用される場合があります、道路化への誘因のひとつになるものと考えております。</p>
<p>② 袋路2項道路や3項道路などは、地震時や火災発生時のリスクが高いため、新たな道路指定に当たっては、住民合意は当然としつつ、地域の安全性を十分精査するなど、慎重に検討することが必要である。</p>	3	<p>今回の制度は、細街路や地域の安全性を確保するため、一定の基準を満たす細街路について、建築物の用途や構造等の制限を付加したうえで、市民等の皆様の発意に基づき、道路指定を行うものとしております。</p>
<p>③ 特定防災細街路の袋路の場合に、避難通路が通り抜ける先の法上の道路とは、2項道路も対象となるのか。</p>	1	<p>特定防災細街路を含む袋路において、避難通路を設ける場合は、法上の道路等への通り抜けを条件としております。法上の道路とは、法第42条</p>
<p>④ 「法上」の道路とは何か。</p>	1	<p>に記載されているもので、幅員4m以上</p>
<p>⑤ 3項道路指定は敷地規制ではないが、「法上の道路に接すること」を条件とする理由は何か。</p>	1	<p>の道路法等による道路のほか、基準時（本市の大部分の区域は昭和25年）に現に建築物が立ち並んでいる幅員1.8m以上4m未満の道（いわゆる2項道路）を含みます。</p>
<p>⑥ 幅員1.5mの2項道路の接続道路についての説明がない。</p>	1	<p>また、2項道路を含む法上の道路に接続していることを明確にするために条件として記載しているもので、新たに道路指定を受ける接続先道路の要件につきましては、すべて「法上の道路に接すること」としております。</p>

市民の皆様の主な御意見		件数	御意見に対する本市の考え方
⑦	幅員1.5m又は幅員2.7mと規定する根拠は何か。また、建物間の全面がアスファルト舗装されている細街路で明確な境界を示す地物がない場合、幅員をどの範囲とするのか。	3	<p>道路指定後、直ちに道路後退が進まないことから、幅員1.8m未満の道を2項道路に指定するにあたり、安全に避難等ができる最低幅員として法が定める敷地内通路の幅員と同じ1.5mとしています。3項道路につきましては、法第42条第3項の規定により、後退緩和の最低幅員は2.7mと規定されております。</p> <p>また、道上に明確な境界を示す地物が無い場合の幅員の測り方につきましては、2項道路の判定基準と同様に、建築物の外壁間等で「一般交通の用に供している部分」をもって判断します。</p>
⑧	特定防災細街路は、最終的に幅員4mに拡幅されるため、現況を幅員1.5mとしなくても良いのではないのか。	1	<p>2項道路の指定を受けていても、道路拡幅が遅々として進まない状況が多く見受けられます。沿道の建築物の道路後退が進んでいなくても安全に避難ができる最低幅員として現況幅員1.5m以上の細街路を対象としております。</p> <p>ただし、2項道路の中には、一部区間で幅員1.8m未満の部分为非道路としているものがあり、このような場合については、道路の連続性を確保するために幅員1.5m未満の道も特定防災細街路として指定できるよう検討してまいります。</p>
⑨	道路の連続性を確保するため、2項道路に挟まれた幅員1.8m未満の非道路の区間については、幅員1.5m未満も認めるべきではないのか。	1	<p>既に道路後退が進んでいる2項道路については、後退緩和する必要性があまりなく、また、3項道路指定により建築物等に制限が付加されることから、沿道土地所有者等との合意形成が困難であるものと考えられます。</p> <p>本市におきましては、基準時から家屋が密集している旧市街地等を対象に、狭小な敷地が連なっている細街路や地域の町並みを保全することが望まれる細街路で道路後退が困難な場合に、この3項道路を活用していくこととしております。</p>
⑩	既にセットバックが進んでいる道やアスファルト舗装がされた道に対して道路後退を緩和することは逆行することだと思うが、どのように対応するのか。	2	<p>既に道路後退が進んでいる2項道路については、後退緩和する必要性があまりなく、また、3項道路指定により建築物等に制限が付加されることから、沿道土地所有者等との合意形成が困難であるものと考えられます。</p> <p>本市におきましては、基準時から家屋が密集している旧市街地等を対象に、狭小な敷地が連なっている細街路や地域の町並みを保全することが望まれる細街路で道路後退が困難な場合に、この3項道路を活用していくこととしております。</p>

市民の皆様の主な御意見		件数	御意見に対する本市の考え方
⑪	袋路2項道路指定で延長70m以内としている根拠は何か。	2	<p>延長の長い袋路につきましては、災害時に沿道建築物の倒壊による閉塞可能性が高く、避難や救助が著しく困難になることが考えられるため、70mを超える袋路につきましては、避難経路を確保することとしております。</p> <p>なお、新しく道路を築造する制度として「位置指定道路」がありますが、その場合においても袋路の延長は70mまでとしております。</p>
⑫	<p>「法上の道路からの延長が70m以内のもの（ただし、法上の道路や公園等の空地に通り抜ける避難通路が確保されている場合を除きます。）」とは、本来2項道路ではないか。</p> <p>また、既存の2項道路は、避難通路を確保しておく必要はなくなるのか。</p>	2	<p>本市においては、2項道路は、通り抜けを要件としております。今回の制度では、非道路である幅員1.8m以上4m未満の袋路について、延長70mを超えるものについては、新たに避難通路を設けること等を条件に2項道路に指定するものです。</p> <p>現在、2項道路の端部等で、幅員1.8m未満の部分については非道路としており、この非道路部分につきましては、細街路沿道の方々の2方向避難を確保するうえで防災上重要な通路であることから、引き続き、通路の適切な維持管理に努めていただく必要があります。</p>
⑬	指定の申出に対する京都市の審査では、どのような基準で審査するのか。政治的な理由で指定する、しないが決まるのであれば疑問である。	1	<p>指定基準につきましては、今回いただいた御意見を踏まえ定めることとし、本市窓口やインターネットにおいて公開してまいります。</p>
⑭	「京都らしい風情のある佇まい」のある2項道路の選定基準はどのようなものか。また誰が選定するのか。	1	<p>なお、3項道路の指定及び特定防災細街路2項道路の指定につきましては、法の規定により、京都市建築審査会の同意が必要となります。</p>
⑮	幅員1.8m未満の袋路についても検討してほしい。	1	<p>幅員1.5m以上1.8m未満の袋路につきましては、法上の道路等に通り抜ける避難通路が確保されていること等を条件に、法上の道路に指定できるようにすることとしております。</p> <p>(詳しくは、市民意見募集リーフレット4ページの制度2を御参照ください。)</p>
⑯	「狭小な宅地が連なっている」という限定があるが、目的は「京都らしい風情ある路地の佇まいを残す」とある。目的と狭小敷地とは関係がないため、限定部分を外すべきである。	1	<p>道路後退緩和の適用につきましては、敷地が狭小であることにより、道路後退をすると建替え等が困難な場合のほか、細街路と低層の住宅等による京都らしい風情ある路地の佇まいを残したい場合が考えられます。</p>

市民の皆様の主な御意見		件数	御意見に対する本市の考え方
⑰	一括排除されている袋路を、新たな制度により個別に指定するのか。それとも一括して2項道路とするのか。	1	<p>国土交通省の改正省令(平成22年4月1日)により、道路の指定については、指定要件を示して一括指定を行うことはできず、指定道路の位置を特定したうえで、指定道路の延長等を公告しなければならないとされています。</p> <p>これにより、今回の制度で新たに指定を受ける道路については、個別に指定する必要があります。</p>

(3) 道路中心線の確定について (5件)

市民の皆様の主な御意見		件数	御意見に対する本市の考え方
①	道路中心線を確定しないと幅員を確保できないため、確実に明示してほしい。	1	<p>道路の中心線を確定することは、建替え等を行う際に必要となる道路後退距離を特定するために重要となります。今回の制度では、沿道住民の方々との合意のうえ、細街路をひとつずつ、個別に道路指定を行っていくことから、これを契機に沿道住民の方々に道路中心の位置を決めていただくこととしております。</p>
②	なぜ、中心線を確定する必要があるのか。	1	
③	道路中心線を明確に確定する場合、地権者の合意等が必要になるのか。	1	
④	道路中心線の確定とは、既になされているものか、又は指定を申請する時点で確定することになるのか。	1	
⑤	沿道住民の協議により「指定する道の中心線が確定しているもの」と「中心線を確定すること」の書き分けがされているが、条件が異なるのか。	1	

3 建物・敷地の制限について（73件）

(1) 建物及び敷地の制限について（53件）

市民の皆様の主な御意見	件数	御意見に対する本市の考え方
① 細街路沿道の防災のため、建築物の用途制限など、建物及び敷地への制限は必要である。	6	袋路や1.8m未満の細街路を道路化するに当たっては、地域の特性や地域住民の意識など、これまで培われてきた歴史性や文化性の維持・継承に対する配慮が必要であると考えております。
② 幅員4m未満の道路に制限は必要だが、特定防災細街路は、消防活動や避難安全性を考慮すると地上2階建て以下としてはどうか。 また、幅員4m以上であっても一律ではなく地域特性にあった制限が必要である。 さらに、防火規制を強化だけでなく、地震での路地の閉鎖を避けるため、耐震強化もしてはどうか。	4	このため、大規模な開発や不特定多数が利用する建築物の建築は、細街路や沿道のコミュニティへの負担が大きくなるため、条例で制限を付加しておりますが、制限の内容については、きめ細かい対応ができるよう検討してまいります。
③ 建築物への制限が厳しすぎると、実際には建築物に手を入れにくくなる。制限は、理想ではなく、実態に合わせて定めるべきである。	3	幅員4m未満の道路における2階建ての制限は、道路後退距離を緩和する場合を除き、法制度上困難であることから、国への制度創設を要望するなど、引き続き検討してまいります。 幅員4m以上の道路については、京都市建築基準条例において大規模建築物等の制限を設けております。 また、耐震性の強化については、今回の制度により建替えが促進されることで路地の安全性が向上するものと考えております。
④ 歴史的な景観と制限との調和をどのように図るのか。	4	歴史的細街路では、外観意匠を保全・継承するため、内装制限による防火性能の強化を基本とした建築制限を行い、それに加え、消防水利や、自主防災活動等の状況を勘案しながら、ソフトとハードの両面で地区の防災性を確保していくこととしております。
⑤ 道路後退を緩和する場合、耐火建築物の制限は厳しい。 また、歴史的細街路では、景観政策との整合を図るため、防火対策は内装のみにした方が良い。	3	また、歴史的細街路以外の一般の細街路では、外壁等での防火対策が可能であることから、準耐火建築物又は耐火建築物とすることとしており、京都の路地の佇まいを守りつつ、個々の建築物に対して、防火性能等の制限を強化することで、都市の防災性の向上を図ります。
⑥ 内装制限に加え、上水を使った消防設備を設置するのが良い。	1	

市民の皆様の主な御意見		件数	御意見に対する本市の考え方
⑦	特例制度とは何か。また、従前と同用途の建替えの場合や用途変更の場合等はきめ細かい対応が必要ではないか。	3	特例の認定制度では、道路の指定時に存在した既存建築物の建替え等を、一定条件のもと認めるものです。いただいた御意見を参考に、きめ細かい対応を検討してまいります。 なお、既存不適格の建築物については、現行の制限が遡及しないよう、法で規定されています。そのため、既存の建築物は、建替えや増築等の行為をするまでは、そのまま存続できます。
⑧	既存不適格建築物について緩和措置が設けられているのかが不明であり、事前提示が必要ではないか。	2	
⑨	道路幅員の緩和により、既存店舗など住宅以外の用途の建物が制限を受けるのか。	1	
⑩	「前面空地」とは「壁面の位置」のことか。前面空地の上部には、底などを設けることはできるのか。 「前面空地0.65m以下」とは、どういうことか。	4	前面空地（壁面の位置）とは、向かい合う建築物の壁面間を4m確保するため、敷地の道路側に空地を設けるもので、この空地内には、軒や底などを設けることができます。 また、前面空地の必要幅は、道路中心線からの水平距離2mを確保するもので、例えば、道路幅員2.7m（中心後退1.35m）の場合、前面空地の幅は、次のようになります。 $2\text{m} - 1.35\text{m} = 0.65\text{m}$ 。同様に、道路幅員3mの場合、前面空地の幅は、0.5mとなります。
⑪	壁面間距離を4m確保させる理由は何か。現実的には、壁面間距離を3.2m以上に緩和すべきである。	4	道路は、その沿道の建築物の通風、採光等の衛生面や災害時の避難・救助の動線としても重要な空間となります。今回の制度では、3項道路に指定した場合、道路幅員は4mから2.7mに緩和されるため、こうした衛生面や防災面からの検討も必要となります。そこで、今回の制限案の中に、向かい合う建築物の壁面間距離を4m確保するために前面空地の制限を設けております。
⑫	後退距離を緩和する場合、敷地面積を70㎡以上とする理由は何か。また、最低敷地面積の規定と重複する地域はないのか。	3	細街路に面する敷地で、新たに宅地割をする場合は、狭小宅地の再生産を防ぐため、この制限を設けております。制限の根拠は、国土交通省の住生活基本計画の誘導居住面積（3人世帯）を確保できる敷地面積（建ぺい率60%）から70㎡としております。また、都市計画で定められている最低敷地面積と重複している場合は、厳しい方の制限が適用されます。

市民の皆様の主な御意見		件数	御意見に対する本市の考え方
⑬	建物及び敷地への制限だけでは不十分である。 地域、地元、消防署等との連携や、防災訓練など、ソフト面での対策も誘導すべきである。		今回の制度では、大きく分けて2つのものがあります。 歴史的細街路では、歴史的な意匠を維持・継承するため、内装制限と、消防水利や地域の防災活動などにより、地域の防災性を確保させることとしております。 一方、歴史的細街路以外の3項道路では、外壁等で防火性能を強化することで、地域の防災性を確保します。 これらを地域の特性に応じて適用してまいります。
⑭	新たに袋路2項道路を指定する場合、安全性確保のための制限は必要ない。	2	袋路は、災害時に2方向の避難ができず、沿道建築物がすべて建て替わり、幅員4mの道路が確保されるまでには相当な時間を要するため、安全上の対策が必要であると考えます。 さらに、袋路はこれまで建替えが困難であったことから路地において培われたコミュニティに対する配慮も必要であると考えております。
⑮	既存2項道路を3項道路に指定する場合と現在非道路の路線を3項道路に指定する場合と区別してはどうか。	2	新たに法上の道路としたうえで3項道路とする場合と、既存の2項道路を3項道路とする場合では、指定時の道路幅員や沿道建築物等の状況が異なりますので、建築物等の制限を区別するなど、きめ細かい対応について検討してまいります。
⑯	階数は地上2階以下とあるが、地階は認められるのか。安全性にほとんど影響がなく、むしろシェルターともなり、狭小住宅の改善にも繋がることから、地階も認めるべきである。	2	いただいた御意見を参考に、地階を認めることについて検討してまいります。
⑰	道路後退について、T字型やL字型路地など、一方は表通りに面し、もう一方は路地だけに面する場合、表通りに面する敷地も地権者等に含まれるのか。その場合は、中心後退は困難だと思われるため、片側だけの後退を可とするなどの対応を検討すべきである。	2	非道路とそれ以外の道路に接する敷地も、非道路の道路化に伴う後退が必要となるため、合意が必要になります。 なお、法では、一方ががけ地や川、線路の場合を除き、片側後退は認められていません。

市民の皆様の主な御意見		件数	御意見に対する本市の考え方
⑱	道路空間について、避難上、安全上の問題だけでなく太陽の光を浴び、自然の風が通り抜け、健康で環境の良い空間としての配慮も必要と思う。道路後退距離を緩和する場合も、健康で環境の良い空間となるよう配慮してほしい。	1	道路は、通風や採光等の衛生面や町並みの連続性等の観点からも、重要な空間となります。 そのため、今回の制度では、後退距離の緩和をした場合に階数や前面空地（壁面位置）の制限を付加しております。
⑲	道路の上部空間の広がり確保、景観の連続性を考慮して、軒の高さ（たとえば地盤面から6.5m以下）も制限内容に加えてはどうか。	1	いただいた御意見を参考に、細街路の環境を守るため、軒高の制限等を含め検討してまいります。
⑳	大規模改修・模様替えにおいても適用されるのか。	1	現行の条例と同様に、既存建築物に大規模の修繕等を行う場合は、適用されません。
	道路に面する建物をすべて建替える場合は、制限は必要ない。	1	いただいた御意見を参考に、検討してまいります。

(2) 避難通路について（12件）

市民の皆様の主な御意見		件数	御意見に対する本市の考え方
①	避難通路の土地利用については厳しい制限をかける必要があり、担保措置を協定（民事）に委ねることは適切でない。 また、協定の締結は、必須要件ではなく任意ということか。	9	避難通路の担保性を確保するため、条例で位置を指定し、その通路内には、建築物や工作物の他、避難に支障となる地物の設置も制限するよう検討しております。 いただいた御意見を参考に、担保措置のあり方について検討してまいります。
②	避難通路の指定とは、既に存在する避難通路の位置づけを明確にするということか。それとも、新たに指定して確保するという意味か。	1	避難通路の指定は、この制度により設置が求められる新規の避難通路のほか、既に存在する避難通路も指定することができるよう検討しております。
③	避難通路に隣接する建物の外壁の仕様や、災害時に倒壊しないかなども加味した上で、避難通路の長さを設定してほしい。	1	避難通路の指定に当たっては、避難通路の安全性も考慮しながら設定してまいります。
④	避難通路とはどのような機能及び形態なのか。	1	袋路の場合、出入口近くで火災等が発生した場合、避難経路が塞がれてしまいます。 このような事態を避けるため、2方向避難を確保しようとするもので、道路のほか、空地等へ安全に避難できる通路状のものとなります。

(3) 道路の角にある敷地の建築制限の緩和について（7件）

市民の皆様の主な御意見		件数	御意見に対する本市の考え方
①	旧市街地型美観地区等は景観上の配慮が必要であるとともに、狭い道路の交差点が多く、安全性への配慮が特に求められる地区でもある。緩和に当たっては、景観と安全について考慮の上、認定制度により、慎重に判断されることが必要である。	4	町並み景観の保全と安全性の確保については、慎重に検討する必要があると考えており、代替措置等について認定制度を設けるなど、慎重な対応ができるよう検討してまいります。
②	すみ切りを緩和対象とした場合、ミラーの設置など緩和する際の代替措置はあるのか。	2	
③	既に空地となっているすみ切り部分については、建築可能となることで景観を阻害する状況を生まない配慮が必要である。	1	

(4) 街並み誘導型地区計画制度について（1件）

市民の皆様の主な御意見		件数	御意見に対する本市の考え方
①	「街並み誘導型地区計画制度」を活用し、道路斜線や容積率の制限を緩和することのことだが、地区計画制度は区域の形状や規模の要件が厳しいのではないか。細街路沿道の数件の敷地にて道路斜線や容積率の緩和を行う場合に活用できる制度なのか。	1	街並み誘導型地区計画制度は、統一的な街並みを誘導しつつ、良好な環境の形成等を図るための制度であることから、制度適用に当たっては、一定のまとまりのある区域であることが望まれます。 いただいた御意見のような数件の敷地の場合につきましては、細街路沿道の状況等を勘案しながら、今回の制度や連担建築物設計制度等の活用を含めて、地域に相応しい制度適用について検討してまいります。

4 その他の御意見（65件）

(1) 制度の運用について（19件）

市民の皆様の主な御意見		件数	御意見に対する本市の考え方
①	京都らしい細街路と小規模なクリアランスが必要な細街路の区別が必要である。	6	今回の制度だけではなく、土地区画整理事業等により拡幅整備をすべき地域もあることから、制度の適用に当たっては、地域の特性等に応じて、小規模な再開発を含め、歴史都市京都に相応しい災害に強いまちづくりのあり方について検討してまいります。
②	広域的な視点や安全性向上のため広げる方が良い道では、市道の拡幅や土地区画整理事業等により道路整備を行い、沿道の土地所有者のみの意見で後退緩和することとならないような仕組みも併せて考えてほしい。	3	
③	市が路地住民の移転を促し、跡地は道路として使用する。	1	
④	商業主義に偏った不動産開発を誘導するのではなく、不動産事業者等と連携しながら、住民が趣旨を踏まえてマネジメントできる取組とし、京都のまちづくりに即した運用を期待する。	5	市民の皆様や不動産事業者の団体等に制度の趣旨を御説明させていただき、市民、事業者、行政が連携し、制度を運用してまいります。
⑤	新たに指定された道路の情報は不動産取引などに必要な情報となるため、道路図を公開するなど、わかりやすい情報発信をしてほしい。	3	新たに指定する道路情報は、窓口やホームページにおいて公開するなど、わかりやすい情報提供に努めてまいります。
⑥	中長期的な視点を持つ、施行後の見直しを想定しておくのが良い。	1	制度の見直しなどの必要がある場合は、迅速に対応していきたいと考えております。

(2) 制度活用の支援について（27件）

市民の皆様の主な御意見		件数	御意見に対する本市の考え方
①	地域住民がこれらの制度を活用し、また、合意形成をスムーズに進めるため、普及啓発や相談窓口の設置、専門家派遣、道路指定に係る経費補助などの支援措置を期待する。	19	今回の制度の活用に当たっては、土地所有者の合意形成や権利関係の整理等、住民の方々だけでは解決が困難な場合も想定されます。いただいた御意見を参考に、制度について分かりやすく説明したリーフレットの作成等による普及啓発や支援策のあり方について検討してまいります。
②	制限がややこしく感じる。	3	
③	道路後退用地や避難通路の指定用地の所有者への補償等が必要ではないか。 その場合、土地の買上げ又は賃貸等となるのか。	2	法第42条第2項の規定に基づく指定により、道路とみなされる私有地は、法第44条の規定により建築が制限されておりますが、これは公共の福祉の要請に基づく制約すなわち財産権に内在する制約であるとされ、補償の対象にならないと解されます。御指摘の補償等につきましては、財政上、大きな課題があると考えております。

市民の皆様の主な御意見		件数	御意見に対する本市の考え方
④	権利集約を促進し、一体としての良好な再生計画を構築しやすい環境整備を目指すべきである。特に通路や私道の権利関係については、管理権の集約政策が重要である。	1	細街路の道路化に当たっては、権利者の合意形成とともに、権利関係の整理は避けて通れない問題でございます。このため、関係権利者の合意形成や権利関係の整理等については、住民の方々だけでは整理が困難な場合もございます。 いただいた御意見を参考に、支援策のあり方について検討してまいります。
⑤	細街路の条件に適合する建替えには一定の援助をすべきである。	1	現在、本市では、京都型の環境配慮住宅「平成の京町家」に対する補助や、耐震改修の補助、狭あいな道路に面した敷地の後退部分の舗装整備や樹木等の撤去に対する補助制度があります。
⑥	既存不適格建築物の是正のため、市の支援体制があると良い。	1	

(3) 建ぺい率の緩和について（3件）

市民の皆様の主な御意見		件数	御意見に対する本市の考え方
①	街なか（特に路地内）には、40㎡程度の狭小敷地が多く、建ぺい率60%のままでは建替えが促進されないため、建ぺい率の緩和が必要ではないか。	3	建ぺい率につきましては、今回の制度だけではなく、都市計画的な観点から検討を行う必要があるものと考えております。 いただいた御意見を参考に、担当部署と連携を図りながら、災害に強いまちづくりの推進のため、検討してまいります。

(4) その他（16件）

市民の皆様の主な御意見		件数	御意見に対する本市の考え方
①	建替えのできない道では、空き家が放置され、建物が老朽化しているのか。また、細街路に面する空き家はどれくらいあるのか。	3	平成20年度住宅・土地統計調査によると、空き家のうち細街路に面するものの割合は、京都市全体で約35%、細街路が多い東山区や上京区では44%を超えています。 袋路や幅員が狭い細街路では、建替えや十分な手入れが困難であるため、一旦空き家になると、そのまま放置され、老朽化が進行する傾向があります。
②	老朽建築物の安全面では良い取組だと思うが、幅員2.7mの道路が増えることで、交通事故が増加しないか心配である。交通対策について制限を加えることが必要ではないか。	2	自動車等の通過交通により、事故等の危険性があれば、車両の通行規制が可能な場合があります。 交通対策は、地域の共通の問題であり、地域と行政が一体となって対策に取り組むことが重要であると考えております。

市民の皆様の主な御意見		件数	御意見に対する本市の考え方
③	制度活用のため、建築行政と都市計画行政の連携・整合が必要である。	2	制度の実施に当たっては、都市計画行政をはじめ、関係部署と連携して取り組んでまいります。
④	土地建物の資産価値が上がると思われるが、固定資産税や流通などへの影響はあるのか。	2	土地の評価額や固定資産税に関しては、少なからず影響はあるものと考えておりますが、その程度は、個々の立地条件やその他の要素も関連するものと考えております。
⑤	細街路にも入れる緊急車両などの導入に期待したい。	2	通常、消防自動車は、火災現場の前ではなく、消火栓等の消防水利のある場所に駐車し、火災現場までホースを連結し消火に当たっています。本市においては、狭い路地が多いことから、既に小型消防車を配備している消防署もあります。
⑥	道路として指定されると、駐車や花壇・プランター等の設置はできなくなるのか。	1	道路は沿道の方々が災害時の避難等をするために重要な空間となりますので、適切な維持管理が必要となります。
⑦	電柱やガスの地上配管などが路地の安全性を損ねているような状況も見受けられるため、それらへの対応を検討すべきである。	1	地上にあるガス管を通路等に埋設する際に土地所有者の承諾を得ることが困難な場合につきましては、路地の皆様でお話し合いをしていただくことが大切であると考えます。
⑧	袋路正面に自治会館等の公共の建物が建つ場合は、避難通路又は道路での接続を義務づけてほしい。	1	2方向避難を確保するため、袋路の奥の敷地を避難経路として利用できるよう整備することは大切です。また、本市では「緊急避難経路整備費助成事業」で、袋路の道を通り抜けられるようにする工事に対して助成しております。
⑨	市による空き家の買い上げや、改築への補助金などにより空き家をなくしてほしい。	1	現在、空き家対策については、条例の制定をはじめ、様々な施策を検討しているところであり、細街路対策とも連携しながら、総合的に取組を進めています。いただいた御意見につきましては、今後、空き家対策を進めるうえでの参考とさせていただきます。
⑩	参考とは、「(3)道路の角にある敷地内の建築制限の緩和」の解説ということか。	1	御指摘のとおりです。