

第 7 1 回 三 田 市 建 築 審 査 会 議 事 録

日 時 令和6年2月20日（火）午前10時から午前11時30分

場 所 三田市役所南分館6階 601会議室A

出席委員 非公開（※情報公開条例第7条第1項第5号（審議、検討又は協議に関する情報）に該当）

事 務 局 波 多 野 審査指導課 課長
喜 審査指導課 建築指導係 係長
内 田 審査指導課 建築指導係 主任
多 田 審査指導課 建築指導係 技術職員

署名委員

議 長 それでは、第71回三田市建築審査会を始めます。

 本日の議事録署名委員は、●●委員と●●委員の担当ですので、よろしくお願ひいたします。

 それでは、まず、第1号議案「近隣商業地域内の道路内に公共用歩廊を新築する件」について事務局より説明願ひます。

【第1号議案】

(事務局説明)

 審査指導課の多田でございます。どうぞよろしくお願ひいたします。

 こちらのパワーポイントの資料をお手元にも置かせていただいておりますので、ご参考にしていただければと思います。

 資料に関しては審査会終了後に回収いたしますのでご了承ください。

 では、第1号議案「商業地域内の道路内に公共用歩廊を新築する件」について、ご説明させていただきます。

 議案にあります公共用歩廊というのは、商店街などでよく見かけます一般的なアーケードを指しますが、建築基準法の取り扱いの中では道路上に設けられる日よけ、雨よけなどのシェルターも含むものとなっております。

 当計画で道路上に設置されるものは、歩行者専用道路上に設けられる、いわゆる歩道シェルターとなっております。

 議案をご説明する前に本日の2議案にかかる三田駅前再開発事業の概要についてご説明いたします。

 当事業は、JR三田駅南側の一体を、三田市の玄関口にふさわしいゆとりのある空間としていくため、土地の合理的かつ健全な高度利用や都市機能の更新を図るべく、道路・駅前広場等の公共施設の整備や、商業・業務用施設の整備が進められてきました。

 その第1弾として、Dブロックのホテルと駐車場施設が平成14年に完成し、次にAブロックの店舗でありますキッピーモール、駅前のペDESTリアンデッキ及び駐車場施設が平成18年に完成し、続いてBブロックの店舗、共同住宅及び高齢者支援施設が平成29年に完成しました。

 そして昨年、再開発事業の最後となるCブロックの事業計画の認可が下り、これから最後の事業が進められていくところでございます。

 当該Cブロックは、敷地の北側に商業棟を配置し、敷地南側には541戸の住宅棟を配置する計画としております。また、三田駅前にございますペDESTリアンデッキを増床させAブロックとCブロックを結び、CブロックとDブロックの間に連絡デッキを渡し、駅前再開発エリアの歩行者ネットワークの形成を図るような計画となっております。

 本日の2議案は、こちらのCブロックにかかる新設部分についての許可となります。

 第1号議案は、AブロックとCブロックを結ぶため増床されるペDESTリアンデッキ上に新設される歩道シェルターについてです。

第2議案はCブロックとDブロックを繋ぐ連絡デッキの新設についてでございます。

続いて、イメージしていただきやすいようにCブロックのイメージパースをご覧頂こうと思います。

こちらの画像は、駅前再開発事業の最後の開発地区でありますCブロック地区をJR三田駅の方から見たイメージパースです。

パースの右手前にAブロックの店舗、右手奥がBブロックの共同住宅、左手奥の建築物がDブロックのホテルと駐車場が立地しているのがわかるかと思えます。

そして、先にご説明いたしましたCブロックの計画敷地北側に配置される商業施設がこちら（パワーポイントで示す。）、計画敷地南側に配置されます住宅棟がこちら（パワーポイントで示す。）となります。

第1号議案の許可を要する建築物は、パースの手前に見えますJR三田駅前のペデストリアンデッキの上に設置予定であります赤色の点線部分の歩道シェルターとなります。

こちらは第1号議案の歩道シェルターを真ん中に配置したイメージパースでございます。

こちらのペデストリアンデッキは現在青色点線まで存在しておりますが、Cブロックの再開発によりこちらのオレンジ色でハッチングした部分を増床させ、Cブロック側のデッキ部分と接続させる計画となっております。

今回の申請建築物が設置される位置は、この増床部分であり、当然ながら新たに三田市道に認定される道路部分となります。

そのため、当該歩道シェルターは、本来建築することができない道路内に設置される建築物となり、許可を要するものとなります。

それでは、これより順を追って申請建築物についてご説明いたします。

まず、本議案が抵触いたします該当条文をご説明いたします。条文は建築基準法第44条でございます。

法第44条第1項 「建築物又は敷地を造成するための擁壁は、道路内に、又は道路に突き出して建築し、又は築造してはならない。ただし、次の各号のいずれかに該当する建築物については、この限りでない。」とあり、道路内において建築物等を建築することが原則禁止されております。

本議案はただし書きの第四号に該当し、公共用歩廊その他政令で定める建築物で、特定行政庁が安全上、防火上及び衛生上他の建築物の利便を妨げ、その他周囲の環境を害するおそれがないと認めて許可したもの、については、例外的に建築が認められるものとなっております。

本案件はこのただし書きに該当するものとして、申請されております。

次に議案の概要について説明をいたします。

申請者は、三田駅前Cブロック地区市街地再開発組合理事長吉本尚登、敷地の位置は、三田市駅前町435番内、他（三田市道駅前1号線上）となります。

不適合理由は法第44条第1項です。

規模は、道路内建築物ですので敷地設定は無しとしており、建築面積が10㎡でございます。

ます。

十分に外気に開放されたものとなっておりますので、延べ面積は0㎡でございます。

階数・構造は、鉄骨造の1階建て、工事種別は新築でございます。

次に、申請地についてご説明いたします。

こちらは三田市の全域を示した用途地域図でございます。

着色されているエリアは、用途地域の指定がある市街化区域でございます。

着色のないエリアは、市街化調整区域でございます。

青色の線で示しておりますのが国道176号、ピンク色の線で示しておりますのがJR福知山線でございます。

緑の丸で示しておりますのが、三田市役所の位置、赤い丸で示しておりますのが申請地となります。

こちらは申請地周辺の用途地域図となります。

申請建物は商業地域内及び高度利用地区内に位置し、今回の再開発事業で増床されるペDESTリアンデッキ上、三田市道の認定路線名で申しますと三田駅前1号線の上に建築される計画となっております。

続きまして、申請地周辺の建築物の立地状況について、ご説明いたします。

図は建築物の用途別に色分けをしております。

色分けは、申請地から半径300メートルの範囲内、この図の円内について色分けしております。

黄色は住宅系の建物となります。

朱色はJR三田駅前の店舗系の建物となっております。

ピンクはホテルや遊技場、スポーツジムなどになります。

紫色は三田駅周辺の立体駐車場などを示しております。

色のついていない部分は建物のない土地で、道路や河川、または更地となっております。

申請地西側のAブロックは朱色の店舗系、東側のCブロックは再開発事業区域として商業棟、共同住宅棟が建築される計画となっております。

次に、申請地及び周辺の各ブロックとのアプローチとともに、本案件の設置理由をご説明いたします。

こちらの図面は計画配置図の一部を拡大したものです。

現在の各ブロックのアプローチといたしましては、JR三田駅からAブロックの店舗及びJR三田駅から駐車場を示す赤色の点線と、Aブロック店舗から駐車場までを示す赤色の実線、オレンジで囲んだ部分で行き来が可能となっておりますが、今回の再開発によるペDESTリアンデッキの増床により、三田駅からCブロック、また、Aブロックの店舗からCブロックへのアプローチが可能となります。

また、本日の第2議案の内容と重複いたしますが、Cブロックの完成と共にDブロックのホテル及び駐車場と連絡デッキで接続されることにより、駅前の各ブロックを結ぶ歩行者ネットワークが完成され、地上を通ることなくアプローチが可能となります。

これにより、歩行者の安全性は向上し、利便性に寄与するものと考えております、以上が設置理由となります。

次に、現場写真をご確認いただきます。

写真①がJ R 三田駅前のペDESTリアンデッキからJ R 三田駅へ向かって写した写真でございます。

続いて写真②は同じくペDESTリアンデッキの真ん中あたりからAブロックの店舗方向を写した写真でございます。

続いて写真③はAブロックの店舗入り口から、ペDESTリアンデッキ下の歩道へ降りるエレベーターの間に設置されております、既存のシェルターを写した写真でございます。

今回の許可申請建物は写真③と同じ型のシェルターが、既存シェルターから延長される形で設置されます。

続いて写真④は、写真③から少し左に向いた方向です。ペDESTリアンデッキの増床部分をオレンジ色でハッチング、新設シェルター設置部分を赤色実線でお示ししております。

そして写真⑤は増床部分を上から写した写真でございます。

こちらは、先ほどの写真④を拡大した写真に、歩道用シェルターが設置されたイメージ図をお示しします。

オレンジ色でハッチングした部分がペDESTリアンデッキ三田市道駅前1号線の増床部分であり、赤色で示した部分についてシェルターが設置される位置でございますが、設置イメージのとおり既設のシェルターと連続して設置される計画となっております。

参考までに、増床部分のペDESTリアンデッキは南北方向に約8.0m、東西方向に短いところで約11.8m、長いところで約21.2mの拡がる計画でございます。

こちらは配置平面図でございます。

赤色のハッチングは新設シェルター、うす緑色のハッチングが既設のシェルター、水色のハッチングがCブロック側の敷地内に新設されるシェルターでございます。

ここで、新設シェルターの概要のご説明をいたします。

長さは11.8m、幅は2.3mでございます。

構造は鉄骨造で、屋根材は網入りガラスで不燃材料となっており、地震荷重及び風荷重、その他の荷重を見込んだ構造計算を実施されるものとなっております。

西側の既設シェルターと新設シェルターは同じ仕様のものであり、東側Cブロック側に設置予定の新設シェルターも同じく鉄骨造となっております。

また隣接しておりますE V棟に関しては鉄筋コンクリート造となっておりますので、今回計画の新設シェルターが両端のシェルター及びE V棟に対して防火上支障を与えることはありません。

立地に関しても、ペDESTリアンデッキ増床部分の端部に設置され、柱についても手すり側のみ仕様となっておりますので、ペDESTリアンデッキ利用者の利便性への影響はなく、通行上も避難上も妨げになるものではないと考えられるので安全上も支障を与えることはありません。

こちらは、右が新設シェルターの西立面図で真ん中が北立面図、左が現地の既設シェルターの写真でございます。

歩道シェルターの通行可能な高さは2.7mとなっており、道路法で定まっている建築限界の2.5mを確保しております。

また、雨水排水に関しては樋を設けて集水し、柱の中の堅樋を通じて排水する計画となっておりますので衛生上の支障もございません。

こちらは、ペDESTリアンデッキの下の道路から増床部分を、北側に向かって見上げた写真でございます。

こちらの写真でご説明したいのは、その他の交通上の安全性についてとなりますが、ペDESTリアンデッキの下部に取り付けられている予告信号機は、現在Aの位置に取り付けられております。

ペDESTリアンデッキの増床により、当該Aの位置の予告信号機はデッキが延びた端部の下部、方角で申しますと南側に7.7m移動し、Bの位置に付け替える計画となっております。

これにより、ペDESTリアンデッキの増床及びシェルター新設が、下部道路の利用者へ交通安全上支障を与えるものではありません。

ここで、本日の2案件について、本審査会に先立ち、関連する法令所管課である警察、消防、道路管理者、特定行政庁の四者による連絡協議会を令和6年2月16日に開催しており、協議会の結果、全会一致で支障なしとの意見を得ております。

以上により、本計画は安全上、防火上及び衛生上、他の建築物の利便を妨げ、その他周囲の環境を害する恐れがないと認めることができるものとして、本審査会の議案としてあげさせていただきました。

これをもちまして、第1号議案の説明を終わらせていただきます。

ご審議のほど、よろしくお願いいたします。

議 長 それでは、審議に入ります。ただ今、事務局より説明のありました第1号議案について、ご意見があればお願いいたします。

委 員 新設シェルター自体には特に問題は無いとは思いますが、駅から雨に濡れずにAブロックやCブロックの間を行き来できるようになるという理解でいいでしょうか。

事務局 シェルターが既設のものと繋がって、雨に濡れずに行き来できる形となります。

委 員 信号について説明のあった16ページにあるAと図示された信号は予告信号でしたでしょうか。

事務局 予告信号です。

委 員 では、その奥に見えている信号が本来の信号で、停止線の位置については

変わることは無いのでしょうか。

事務局 警察と道路管理者に確認をしましたが、今の場所から変わらないと聞いております。

委員 今回、前提としてシェルター増床部については、既に審査を終えているという理解でよろしいでしょうか。

事務局 はい。

委員 このあとシェルターが完成した後の管理者はどなたになるのでしょうか。

Aブロック側の部分とCブロック側の部分で維持管理の担当が変わるのかどうか教えてください。

事務局 今回、三田市道の部分が増えるという認識になります。したがって、ペDESTリアンデッキの増床部分も三田市の道路管理者が管理することとなります。

議長 Cブロック内のシェルターについては、管理は誰になりますか。

事務局 Cブロックの管理組合による管理となります。

委員 Cブロック側の管理は三田市がされるというお話がありましたが、今回申請がCブロック再開発の組合長から上がっているものだと見せていただいています。申請はCブロック再開発組合から出されるというものになるのでしょうか。

事務局 全体がCブロック再開発のエリアとなっているので、申請者はCブロック再開発組合となっています。

委員 工事はCブロックが施工し、維持管理については三田市が移管を受けて維持管理するというのでしょうか。

事務局 ペDESTリアンデッキの部分についてはそのようになります。

委員 7ページにおける申請部分の建築面積は10㎡となっているが、14ページにおいては長さ11.8m、幅2.3mとあり、どのような計算によりそのようなになるのか教えていただけますか。

事務局 柱が片持ちのものになりまして、反対側に柱が無い場合については、先端から1m後退した線で囲まれた部分が面積の算定となります。

長さ方向においては、左右先端からその最寄りの柱中心までは1mもないことから、その部分は建築面積には含めません。

幅方向については2mから1mを引いた数値である1m、長さ方向については左右両端の柱中心間距離の10mをそれぞれ掛けた数値が建築面積となり、10㎡ということとなります。

委員 JR三田駅を出て申請部分へ行くまでのペDESTリアンデッキには、屋根やシェルターはありましたか。

事務局 JR三田駅からキッピーモールまでシェルターはございます。

議長 今回の申請案件とは離れるのですが、議案2も含めてAブロックとCブ

ックを繋ぐペDESTリアンデッキと、CブロックとDブロックを繋ぐ連絡デッキを作ることによって、再開発エリア内の全体的な連絡通路を完結するという説明がありましたが、実はBブロックだけは繋がっていないんですよね。

Bブロックへ行くまでには、E Vないしは階段を降りて向かいますが、階段を降りる部分までは屋根はありますが、それ以降は、雨が降っていると傘をささないで濡れてしまいます。

本来であればBブロックも含めた全体をつないで再開発エリアの連絡通路は完結になるものではないかと思います。

再開発エリアの権利者の違いや、調整もある中ではありますが、なぜBブロックには繋がらなかったのか、素朴な疑問がありました。

事務局 詳しいことまではわからないですが、Aブロックの通りというのは、空地を確保するために、まず壁面の道路側のセットバックを要求していきまして、そこに緑地の配置とベンチの配置を要求しています。

今回のCブロックは上空通路上でCブロックに入っていけるので確保できているのですが、Bブロックについてはデッキで繋いでいる部分がございますので、Bブロックの整備の時には繋げなかったと思うのですが、どうして繋がらなかったのかというのはお答えしかねるところです。

議長 Aブロックがそういう形で先に完成していたので、そのあとのBブロックだったわけですよね。

Bブロックは共同住宅に高齢者支援施設があつて、その方達の利便性を考えると、階段を降りてから雨が降っている場合は濡れて入っていかないといけないのが残念だという感じがしました。

委員 5ページ、増床部分の上（赤で囲んだ部分）だけをシェルターをつけるということですが、Cブロックの部分と増床部分のシェルターのデザインとは違ったものとなっております。

Cブロック側で、L字で収まっている部分をそのまま増床部分へ長くした方が、雨仕舞がきれいになるのではと思います。

これは、管理が違ったり、施工する期間が違うから難しいということでしょうか。

事務局 道路区域とCブロックの敷地の境界となりますが、シェルターについてはその部分で縁を切る構造となっております。

雨仕舞については、増床部分側からCブロック部分側へかぶせる形で処理する計画となっております。

今回は、三田市のペDESTリアンデッキの上ということなので、今の既存のものとデザインをあわせた計画となっております。

委員 あとは、シェルターは途中、曲げずにエスカレーターの方へまっすぐに続いた方がいいですよね。

委員 そこは奥に住居棟があるので、そちらへのアプローチに向けて続いている
のですよね。

委員 敷地が別れているというのはわかるのですが、今回の申請物がそのまま左
の方に延びていればと思いますが、商業棟に入るときは雨が降っていれば一
瞬濡れてしまいますよね。

議長 Cブロックの方も色々検討されたのであろうかと思えます。
他よろしいでしょうか。そうしましたら1号議案については、防火上及び
衛生上他の建築物の利便を妨げ、その他周囲の環境を害するおそれがないと
いうことで審査会として同意としてよろしいでしょうか。
それでは、他にご意見がなければ、第1号議案について同意いたします。
それでは引き続きまして、第2号議案に入ります。

第2号議案は、「商業地域内の道路内に連絡通路を新築する件」です。
事務局より説明願います。

【第2号議案】

(事務局説明)

第2号議案「商業地域内の道路内に連絡通路を新築する件」について、ご説明いたしま
す。

本議案が抵触する該当条文をご説明いたします。条文は第1号議案と同じ建築基準法第
44条でございます。

そのうち本建物は、ただし書きによる第四号、「その他政令で定める建築物」に該当する
ものとして許可申請がされております。

その政令がこちらの第145条第2項となります。

本建物は駅前再開発CブロックとDブロックとを道路上空でつなぐ連絡通路となってお
り、第三号の「多数人の通行又は多量の物品の運搬の用途に供するもので、道路の交通の
緩和に寄与するもの」に該当するものとして許可申請がされております。

その前提の下で、特定行政庁が安全上、防火上及び衛生上他の建築物の利便を妨げ、そ
の他周囲の環境を害するおそれがないと認めて許可したものについては、例外的に建築が
認められるものとなっております。

こちらは議案の概要となります。

申請者は、三田駅前Cブロック地区市街地再開発組合理事長吉本尚登、敷地の位置は三
田市駅前町1001番の一部、1014番の一部、不適合理由は、法第44条第1項、規
模は御覧の通りでございます。

構造及び階数は、鉄骨造の地上1階建、工事種別は新築でございます。

こちらは第1号議案でもご説明しました三田市全域の用途地域図でございます。

説明は割愛いたします。

少し拡大したものとなります。

申請地周辺の用途地域図となります。

申請建物は商業地域内及び高度利用地区内に位置し、今回の再開発事業区域であるCブロック地区と、既設のDブロック地区との間にある三田市道駅前3号線上に建築される計画となっております。

申請地周辺の建築物の立地状況です。申請地は赤の破線マル部分です。

周辺のご説明は割愛いたします。

こちらは、第1号議案でもご覧いただきました、本再開発事業地区内の施設利用者の歩行動線を示した計画図になります。

Aブロックは既設の複合商業施設、Cブロックの北側は商業棟と2階の屋外に、「にぎわい広場」が今後計画されており、これらの施設を利用する方々の駐車場としては、こちらの図の左上のピンクの駅前第1駐車場と、右下のDブロックの駅前第2駐車場が先行して整備されております。

本連絡通路は、赤の破線マルで示します位置、施設利用者が道路を横断することなく安全に移動できるよう、道路上空でCブロックと駐車場棟とを連絡する通路となっております。

こちらは連絡通路のパスになります。

パスの①は図の上側からみたもの、②は逆からになります。

②の方をご覧いただきますと、まず右側のビルは既設のDブロック地区となる駐車場とホテルの複合施設になります。連絡通路がつながる部分は駐車場階の3階部分となります。

左側はこれから建築されるCブロック地区の共同住宅棟となります。これも接続は3階部分になりますが、建物としては共同住宅棟の屋外通路部分に連絡する形となっております。

連絡通路を支持する柱は道路内に配置せず、それぞれの敷地内に立てております。また、それぞれの建築物との接続形式は、意匠的にも構造的にも別棟として計画されております。

次に道路上空建築物に求められる基準についてご説明いたします。

こちらは政令で求められている基準を説明用に項目として整理したもので、許可の前提条件となるものです。

「基準」の番号については、説明用にこちらで任意でつけさせていただいたものになります。

全部で6つございます。

以降は、この番号を使って基準の適合性をご説明させていただきます。

基準1ですが、こちらは道路上空に設けられる建築物は、用途が渡り廊下等の通行又は運搬の用に供するものであることを求めています。本建物につきましては、駐車場から商業施設への連絡通路であり、特に支障はございません。

基準2については、その通行の用途が多数人の又は多量の物品移動によるもので、道路

交通の緩和に寄与するものであることを求めています。これにつきましては、後ほどご説明いたします。

基準3でございますが、連絡通路は主要構造部が耐火構造等の建築物に設置されるものであることを求めています。これにつきましては、接続する建物は両側ともに耐火建築物となりますので、特に支障はございません。

基準4につきましては、連絡通路自身の構造の不燃性を求めています。本建物は不燃材料で造られた鉄骨造となるため、この基準についても支障はございません。

基準5と基準6については、次にご説明します基準2の後に、図面を用いてご説明いたします。

先ほどの基準2でございます。

連絡通路は「多数人の通行又は多量の物品の運搬の用途に供するもので、道路の交通の緩和に寄与するものであること」となっております。

許可申請の設置理由書を見ますと、Cブロック商業棟と駐車場との連絡に関して、当該通路は歩行者の利便性と安全性に寄与するものであると述べられております。

また、Dブロック駐車場は、現状既設建築物であるAブロック商業施設の第2駐車場としても位置づけされていることから、既に一定数の利用者が存在しますが、そこから試算される利用者数も、商業棟の完成後はさらに増加する見込みがあり、歩行者の安全確保上欠かせない通路となるものと理由書では述べられています。

特定行政庁としましては、そもそもの再開発事業内の商業エリアの駐車区画を賄うために、第1、第2駐車場が先行して建設されている経緯があり、それも踏まえた利用者動線の予測と、現状から推測される施設利用者の見込みについては、理由書のとおり、妥当なものとしております。

また、道路の路線上には現在信号機がなく、事業計画としても新たな設置はないものとされており、横断歩道も駐車場の出入口付近にはないことなどから、連絡通路が整備されなかった場合、道路の横断者が増えるなどの道路交通上の懸念は十分に想定されるものであると考えられます。

したがって、本連絡通路を道路上空に設置する理由としては妥当であると判断し、基準2として支障なしと判断いたしております。

次に基準の5と6について、図面を見ながらご説明いたします。

まず5についてですが、要約すると、道路上への落下物を防止するための基準となります。例示されているものなどで、本計画に該当するものは手すり壁に使用されるガラスでございますが、本計画ではこれを強化合わせガラスとしております。

強化合わせガラスは仮にガラスが割れても、飛散しにくい建築材料として利用されるものの一つであり、基準上は網入りガラスと同等以上に落下のおそれがないと判断しております。

次に基準6でございますが、通路の側面には1.5メートル以上の壁を設けることとあり、開口部もはめごろしにするものとあります。

これに対して本計画は、先ほどの合わせガラスを利用した手すり壁を1.5メートルの高さで設置する計画となっております。また、足元にも隙間ができますので、不燃性の下枠パネルでふさぐこととしており、これにより本計画は基準6にも適合していると判断しております。

以上により、政令で定められている基準については全て適合していると判断しております。

次に、道路上空建築物の許可をするにあたり、国土交通省から運用基準に関する技術的助言が出されております。

その運用基準は、許可の運用に関して一般的な技術基準を示すものと説明されており、最終的には通路を設ける建築物の用途及び規模、設ける場所等の特殊性から総合的な判断に基づき適切な対応を図ることとされております。

これに基づきまして、三田市では道路上空の建築物の許可にあたり、この運用基準への適合を原則としながら、法44条1項4号に書かれております「安全上、防火上及び衛生上他の建築物の利便性を妨げるおそれがないこと」、「その他周囲の環境を害するおそれがないこと」を総合的に判断するものとしております。

以降の説明は、この技術的助言に示された運用基準への適合状況について、説明してまいります。

まず、「安全上、防火上及び衛生上他の建築物の利便性を妨げるおそれがないこと」について、関連する運用基準についてご説明いたします。

なお、運用基準につきましても、こちらの方で説明用に、実際の技術的助言に示されているものとは違う順番でご説明いたしますので、そのようにご理解をお願いいたします。

こちらは運用基準1でございます。通路は他の建築物の採光を著しく害しないことを求めています。

「採光」といいますと、建築基準法上は具体的に一定量の自然採光を求められている居室というものがございまして、基本的にはこれに抵触しないものは支障がないと判断できるものと考えております。ここで居室といいますのは、人がその場所で一定時間作業等を行ったり、居住したりする部屋のことを指します。

それを前提に判断していきますと、図を見て頂きたいのですが、まず左側の新設されるCブロックの部分、1階は階段で非居室となり、電灯は必要ですが、自然採光は求められません。したがって、1階は問題がないものと判断できまして、同じように3階はメールコーナーで、問題ないと判断できます。2階については居室となりますが、必ずしも自然採光でなくてもよい居室となりますので、これも問題ありません。4階は住戸で自然採光が必要ですが、位置的に影響は少なく、計算上も法令を満たしておりますので、支障がないと判断できます。

次に右側ですが、これは下からエントランス、2階以上は駐車場となっており、自然採光は必要とはされない用途となりますので、支障はありません。

よって、運用基準1に適合していると判断できます。

以降、「運用基準」のことを簡単に「基準」と呼ばせて頂きます。

基準2につきましては、通路の幅員を「常時通行する人数」、「運搬物の数量に応じたもの」、「避難人数」に応じて適切なものとしなさいというものですが、まず申請の通路は避難上の通路としては計画されておらず、物品の運搬もありませんので、常時通行する幅員で計画すれば足りるものとなります。

幅員は有効で2.08メートルとなっており、根拠としては国の道路構造令によって、車いす使用者がすれ違える幅員として2メートル以上としているとのことです。これについて、支障はないと判断します。

3につきましては、通路の用途を、臨時的であっても売場などの別用途に利用しないことを要求しておりますが、これは適切な維持管理に関することにもなり、許可の際に条件として書面で提示する予定としております。

4につきましては、「これを設ける建築物」、すなわち両側の建築物の震動性状も考慮した構造としなさいということで、構造的にはエキスパンションジョイントによる接続でクリアランスをとっており、両側の建築物それぞれの耐震構造上の特性も考慮して問題のないクリアランスを設定しておりますので、支障なしと判断しております。

基準5でございますが、こちらは周辺の建物に配慮した、通路自体の防火措置を求めています。

具体的には2つございまして、ひとつは自動で締まる防火戸による両側の建物との区画、もう一つは通路の火災時の排煙措置についてとなります。

本計画は、防火戸は熱感式随時閉鎖式防火戸による区画を行い、排煙は十分な開放部分により支障がないものとなっております。

どちらも特に問題はございません。

引き続きまして、「周囲の環境を害するおそれがないことについて」判断するための基準について、ご説明いたします。

基準は先ほどからの通し番号で表示させて頂いております。

基準6としまして、通路の設置により、信号機や道路標識等の見透しが悪くならないような配慮を求めています。

本連絡通路の桁下は6mありますので、基本的にこれに抵触するのは信号機や標識でも大型標識となってくるものと思われれます。

こちら現地の写真でございますが、左から路線の南側始端より、真ん中はその終端、右側は振り返って北側の始端からのものとなります。

写真からもうかがえますとおり、信号機はなく、設置予定もございません。また、標識も小型標識のみで、高さも3.5m程度となっており、桁下6メートル以下に十分納まっておりますので、支障はないものと判断しております。

基準7につきましては、交差点等への上空通路の設置の禁止と、「隣地境界線」とありますので、通路を設けられる建築物以外の、他の土地に建つ建築物の敷地からの距離を、10メートルを超えて確保するというものとなっておりますが、図でお判りいただけますと

おり、交差点等へは通路を設けておらず、また、図の緑の破線で着色したものが、隣地の境界線となりますが、そこから10メートル以上離れた位置に設置される計画となっておりますので、これについても支障はないと判断しております。

基準8につきましては、消防活動を妨げないといった基準でございますが、これにつきましては、通路下が6メートルございますので、消防はしご車の通過も支障なく、また、消防活動上も支障がないよう調整、協議済みと聞いておりますので、支障はないと判断いたします。

基準9につきましては、電線類に支障を及ぼさない、というのですが、こちらの写真を見て頂きますと、現在赤の破線で示します部分、通路が設置される予定の部分付近に電柱、電線がございます。これにつきましては、本事業に合わせまして電線地中埋設下が進められており、右の写真の左側、Cブロック事業地側に電線共同溝が設置される予定となっております。これにより、支障はないものと判断いたします。

こちら左の図は配置図となり、青で示しますのが道路の範囲となります。右は断面詳細図で、先ほど申しました通り、通路下は6メートル以上ございます。

基準10についてですが、通路の柱部分をできるだけ道路内に設けない基準となります。

本計画は配置図を見て頂きますと、最初の方に触れましたとおり柱脚は各敷地内に設置することとしておりますので、道路内に柱は設けられておりません。よって基準10は、支障はありません。

基準11につきましては、通路に雨水排水の為の設備を設けることを要求しておりますが、

右の断面図にありますように、屋根から雨といを設け、左の配置図にあります赤の破線部分位置に流す計画としております。排水先は図面で文字でしか表記されておきませんが、地中を経由して近接する水路へ放流する計画となっております。これも支障ないものと判断しております。

基準12は臨時的であっても外部に広告物の類いの設置を禁止し、また、塗装も美観を損ねるようなものとしなないことを求めていると思われませんが、これも運用基準3と同様、許可条件として、適切な維持保全を求める方向で支障はないものと考えております。

運用基準で最後の2つとなります。

基準13につきましては、個別の基準の総括的なまとめと、適切な維持管理を求めています。なお、建築後の通路管理者は今回の申請者である再開発事業組合からビルの管理組合に引き継がれる予定となっております。

最後、基準14でございますが、本許可にかかる運用では、第1号議案の公共用歩廊と同様に、関連する法令所管課である警察、消防、道路管理者、特定行政庁の四者による連絡協議会を設け、十分な調整を図ることを求められております。

ここに示していますとおり、本議案におきましても、各機関との個別調整を経た上で、令和6年2月16日に最終的な連絡調整会議を開催しており、結果、各機関支障なしとの

意見と頂いております。

これを合わせまして、技術的助言による運用基準については全て適合していると判断しております。

以上により、本連絡通路は政令で定める基準を満たし、安全上、防火上及び衛生上他の建築物の利便を妨げ、その他周囲の環境を害するおそれがないと認められましたので、許可相当とし、本議案として挙げさせていただきました。

議 長 それでは、審議に入ります。

ただ今、事務局より説明のありました第2号議案について、ご意見があればお願いいたします。

委 員 通路そのものについては適宜色んな基準に適合していることで結構なのかと思います。

駅から今回申請部の通路に至るまでの動線についてお聞きしたいのですが、先ほど審議のあったところを通して、雨に濡れずにたどり着けるということでしょうか。

東西にしばらく歩くあたりについて、横に長い部分は屋外通路で屋根のある状況なのでしょうか。

構造上は安全でも人通りが少ない、薄暗い、危ないような空間になったりする恐れは無いでしょうか。

事務局 基本的には雨に濡れずに移動できるものと聞いております。

照明は設置されますので、安全上支障は無いものかと思っています。

委 員 基本的に屋外通路になるのでしょうか。

事務局 屋外扱いになるのですが、屋根はついています。

委 員 共同住宅あたりの通路も屋外の屋根付きのものでしょうか。

事務局 共同住宅棟の北側ですが、1階からあがってくる階段がついており、その部分と行き来できるようにはなっています。

共同住宅の一部を通ることにはなります。

委 員 今回通路が出来る技術的な基準はクリアになっているものだと思いますが、安全性の面や、採光の話でもありましたメールコーナーができるから問題無いのだというところですが、共同住宅棟の詳細設計はまだかと思っています。

この用途がちゃんと守られるようにというところは気を付けていただきたいと思います。

3階のこの場所にメールコーナーが本当にくるのだろうかというのはちょっと気になるところです。

住民の方がポストを見に行くのは不便ではないだろうか、郵便の人は

どうやって持ってくるのだろうか、思うところもありますので、居住空間にならないように確認をお願いしたいと思いました。

今回できる空中歩廊部には照明器具は設置されないということでしょうか。

図面を見る限りでは照明器具の設置が見られないのですが、安全面の方では夜暗い道なので多少あってもいいものとか思いますが、反面、共同住宅棟にすると常時明かりがつきっぱなしというのはお住まいの方からすると嫌だろうなと思いました。

この通路部分の安全性が確保されている説明の中で、夜間に関しては大丈夫なのか、暗くは無いのかという部分が気になりましたのでそのあたりで情報があれば教えていただきたいと思います。

最後にDブロックの接続された先は駐車場だと思うのですが、接続されて中を歩く安全性は担保されているのか。

また、3階に繋がると思いますが、こちらの駐車場はホテル駐車場利用者も使われると思いますが、ロビーは1階にありますよね。

そこの連続性やDブロックへの配慮についてどのようになっているのか、お分かりであれば教えていただきたいのですが。

事務局

照明については、設計者と何年も前からやり取りをしていましたが、照明がつくものと思っていたのですが、たしかに図面上表記がないのでその点については、確認させていただきたいと思います。

道路の明るさについては、Cブロック側で外灯をつけると聞いていましたので、ある程度の明かりは確保されるものかと考えております。

Dブロックの駐車場について、連絡通路がつくことに関して問題が無いかどうか、別途12条報告を求めておりまして、その中で安全性に問題が無いことを確認しております。

平面図があるのですが、駐車場の中の身障者用の横、エレベーターの乗り場の横、ここの開口部を開けてつなぐ形としております。

避難経路上は、Dブロックの避難経路に影響するような部分にはつけておりませんので、その点に関しては問題無いものと考えております。

委員

Dブロックの避難経路として、新設される通路は使わないということでしょうか。

事務局

使いません。

委員

新しく設置する扉が外開きではなく、内開きになっているのがなぜかということが気になっていたのですが、ここは避難に使わないから非常時に開けなくても大丈夫だという認識でしょうか。

事務局

非常時に開ける必要はない扉になります。

熱感連動で自動閉鎖する扉にはなっているのですが、Dブロックとし

ては非常時にこちらを使う必要は無く、扉の開き勝手については支障の無いものと思っております。

委員

19ページ目の写真で「ホテル駐車場お客様入り口」とありますが、こちらはホテルのメインの入り口と思っていたのですが、そうではないのですよね。

事務局

そうですね、ホテルのメインの入り口は弧を描いていたような反対側の道路側になります。

委員

駐車場の通路ができる部分の下、歩道部分には柱は及んでいないということ、電柱も埋められるということで交通上支障は無いものかと思いました。

ただ、22ページホテル駐車場お客様入り口に柱がきわきわまで迫っているように見えますが、ここは特段出入りに支障は無いかたちでしょうか。

事務局

支障は無いとは思っていますが、避難の観点と、消防の進入口の観点では審査をしております、そういった出入口としては使われないものとなっているので、大丈夫かと考えています。

委員

その場所に柱を立てざるをえないということでしょうか。

事務局

そうですね。構造の検討は終わっていると思いますので。

委員

なるほど、わかりました。

出入口に柱がかかることは無いとは思いますが。以上です。

委員

Cブロックが出来て、連絡橋が出来た場合、三田駅からホテルへ行くにはこの通路を通った方が便利ですよ。

ホテルの利用者がCブロックの色んな商業施設を利用するのも、この通路を通った方が便利ですよ。

そう考えたときに、ここの通路が本来の避難経路よりも頭の中に入っ
ていしまっていて、いざというときにここに人が殺到しないかどうか
ということについて、連絡調整会議で意見は出なかったでしょうか。

事務局

その点について、意見は出なかったです。

委員

避難経路としては使われないということで大丈夫だろうということな
のですね。

事務局

そのように思います。

委員

連絡デッキの柱が立っている位置について、ホテルの駐車場入り口の
ところになっているのではないのでしょうか。

事務局

駐車場の入り口はもうちょっと右側にあり、人の出入りにつきまして
は、たしかにこちらから出入りできるようにはなっています。

これが一番寄っている柱、ここが出入口になっておりますので、柱は
出入口にかぶっていないと思います。

委員 もう一点、柱が気になっているのですが、Cブロックの方は植樹帯があつてそれより奥まった位置に柱が立っているので、歩行者動線上は大丈夫だと思うのですが、Dブロックは歩道に飛び出したように柱が立っているように見受けられるのですが、歩行者の安全性は検討されているのでしょうか。

事務局 外壁後退されていて、歩行者の方は実際の歩道と敷地内の通路を区別なく歩くかと思いますので、そうですね。

委員 9ページの②の写真を見ると、Dブロック側の柱が飛び出しすぎなのかと思ったのですが。

Cブロックは奥まっているので支障は無いのかなと思われるのですが、Dブロック側は工夫が必要なのではないのかと思いました。

事務局 それにつきましては設計者に伝えまして、衝突防止策を講じていきたいと思います。

会長 他よろしいでしょうか。それでは、いくつかご指摘がありました、より、安全を確保するという上で、確認をしていただいたり、指導していただくことを含めまして、審査会として同意したいと思いますがよろしいでしょうか。

はい、ありがとうございました。それでは第2号議案について同意いたします。