

令和 5 年度第 3 回建築審査会議事録

- ・と き 令和 6 年 2 月 19 日（月）
午後 3 時 00 分～午後 4 時 30 分
- ・と こ ろ 門真中町ビル 2 階 会議室 A・B

会議の次第

1. 開会
2. 議案
 - ・議案第 3 号（建築基準法第 44 条第 1 項第 2 号許可）
3. 閉会

・出席者

（委員）

会 長	下村 泰彦
会長代理	稲地 秀介
委 員	鯨坂 誠之
委 員	棚橋 豪
委 員	加瀬 哲男
委 員	澤田 範夫

（特定行政庁）

まちづくり部長	良 義浩
まちづくり部技監	中島 一男
まちづくり次長	真砂 幸弘
建築指導課長	高岡 伸郎
建築指導課課長補佐	岡澤 一登
建築指導課主任	上村 欣弘
建築指導課係員	杉田 浩基

（事務局）

建築指導課課長補佐	伊丹 慶子
建築指導課主査	濱岡 祐加
建築指導課係員	村尾 駿

事務局

お待たせいたしました。本日はお忙しい中、令和 5 年度第 3 回門真市建築審査会にご出席賜りまして、誠にありがとうございます。審査会記録の作成上、録音を行いますのでご了承ください。開会に先立ちまして、本日の会議資料のご確認をお願いいたします。

～ 資料確認 ～

事務局

資料に不足等ございませんでしょうか？

次に、傍聴の有無でございますが、本日は傍聴の申込がございませんでした。

さて、本日の案件でございますが、議案第3号「建築基準法第44条第1項第2号許可」でございます。

それでは、以降の議事進行につきまして、下村会長よろしく願いいたします。

会長

只今から開会いたします。まず始めに、本審査会の成立状況でございますが、委員7名中、6名のご出席ですので、本審査会は有効に成立しております。

次に本日の会議録の署名人につきましては、稲地委員と加瀬委員にお願いいたします。

それでは議案第3号「建築基準法第44条第1項第2号許可」について、特定行政庁より、説明をお願いします。

～ 特定行政庁説明 ～

会長

ただいまの説明について、ご意見、ご質問等ございましたら、よろしく願いします。

会長

議案書に記載されている敷地面積3,229.96㎡の区域はどこですか。

特定行政庁

赤線で囲まれている敷地境界線と記載されている部分が申請敷地であり、モノレールの都市計画区域内で敷地を設定されております。

また、軌道法の特許を受けており、特許を受けている場合については道路占用許可を受けたとみなすことができるため、みなし許可が受けられる範囲内で敷地を設定されております。

会長

用途地域は準工業地域で指定建蔽率は60%であるとのことですが、通常、準工業地域であれば指定建蔽率は80%くらいで指定されているのではないですか。

特定行政庁

門真市域内で言いますと、準工業地域は指定建蔽率 60%しかなく、指定建蔽率 80%は近隣商業地域と商業地域となります。

会長

駅舎が建蔽率 60%以内になるように敷地はある程度自由に設定できるということですね。

特定行政庁

建築物の部分としているのは図面上でオレンジ色に着色している部分となりますので、極端に言いますと建物の外形に沿って敷地設定をしたとしても建蔽率は 60%以内になる計画です。

会長

分かりました。

本案件の審議対象としている建築物は駅舎のみで、黄色で着色されている歩道橋等の部分は対象外ですか。

特定行政庁

前回、建築基準法第 44 条許可対象の上空通路建築物の議案をご説明させていただきましたが、それについては、建築物の敷地から敷地に対して移動するためのものであるため、建築物に該当するものとして法第 44 条許可対象の上空通路のご説明をさせていただいたところでございます。

本案件につきましては、道路管理者が歩道橋の外形に沿って道路区域を変更しており、道路区域内に設ける道路内での歩道から歩道へ立体的に横断するための立体横断施設であるため、エレベーターも含め道路施設となり許可の対象外です。

委員

道路管理者と同意の状況を教えてください。

特定行政庁

全面道路が府道であるため、道路管理者は大阪府の枚方土木事務所となります。モノレールや都市計画等の認可時には、道路管理者と計画も踏まえて協議されておりますので問題ないと聞いております。

委員

交通上・安全上という部分において、特定行政庁が判断する際に道路管理者が同意していることが前提であると思いますが、同意されていると考えてよろしいでしょうか。

特定行政庁

都市計画等の認可時も道路管理者を含めて協議しているため、同意していると認識しております。

委員

地上部分において交通上・安全上等の支障が無いか確認すれば良いと思っ
ているのですが、2階で注意すべき点がありますか。

特定行政庁

建築基準法第44条の許可をするうえでご審議いただかないといけない点としては、現況の歩道空間に建築物が建つことによって空間がどう変わるか、その後、動線計画がどのように変わってしまうのかという点を確認することが重要であると思っておりますが、本案件につきましては、都市計画等の認可を受けて進めている大きな事業であるため、歩道の幅員が道路の移動円滑化基準の3.5mを確保されていることなど、当然のように取り入れられた計画となっております。

その他の点で言いますと、おっしゃるように地上部分の確認になるかと思いますが、ゴミ収集車の出入りなど車の動線計画についても問題なく計画されているため、十分支障がない計画であると思えます。

委員

15 ページの地上階の図面を見ると柱やポンプ室が計画されておりますが、この部分が通行できる状況なのであれば、通行上支障なしと言えるのでしょうか。

特定行政庁

一般利用者がこの部分に立ち入ることはないため支障ありません。

委員

駅舎下から自転車と歩道のレーンを分ける計画がされており、エレベーター付近では歩道のみ計画となっておりますが、これについては何か関係する法律があるのでしょうか。

特定行政庁

交通バリアフリー法において、自転車道や歩道を設ける場合の幅員等の規定はありますが、自転車道と歩道を分けなければいけないという規定はおそらくありません。

13 ページ上部の現況図をご覧くださいますと、現状において、ららぽーとの入り口付近は自転車と歩道のレーンが分けられておりますが、一定区間を過ぎると合流して歩道のみになり南へ続いている状況です。レーンを分けるかどうかは道路管理者の判断になるかと思います。

また、当該計画につきましては、自転車と歩行者が混在する部分に関しても、現状より広い空間を設けるためレーンは分けない計画であると聞いております。

会長

同じく現況図についてですが、ららぽーとから車が出入りする部分について、現状横断できていたところが横断できなくなる計画なのでしょうか。

特定行政庁

この部分につきましては、もともと自転車も歩行者も横断はできないようになっており、ららぽーとの敷地内にある上空通路を利用して横断する動線になっております。通行量が非常に少ない部分であるため問題なく通行している状況です。

会長

駅舎が建築されることで通行量が増える想定はされていないのでしょうか。

特定行政庁

通過する方だけの通行量は非常に少ないため、駅舎が建築されることで通行量が増える想定はしておりません。

なお、通過する方につきましては、新設予定である歩道橋の中央部分に自転車を押して昇降可能な車路が設けられる計画となっておりますので、その車路を利用して歩道橋を上がっていただくこととなります。

また、ららぽーとには相当数の駐輪スペースが設置されておりますので、駐輪場についても問題ありません。

委員

13 ページの図面上の黄色着色部分については、フェンス等の記載は無くインターロッキング等の仕上げ材料の切替えのみであるため、黄色着色部分以外の

エリアに侵入することは可能なのですか。

特定行政庁

現状はオープンなスペースになっております。

委員

黄色着色部分の幅員は 3.5m となっておりますが、実際は広い空間となっているということですね。駅舎下のアスファルト舗装部分の外構計画はどのようなになっているのでしょうか。

特定行政庁

現時点では通路部分をインターロッキングで明確にすることと、ゴミ置場周辺のフェンスの設置は聞いておりますが、舗装部分の詳細な外構計画は未定のようなのです。

委員

駅舎下の空間において、仮に実質 3.5m の歩道部分以外をフェンスで囲んでしまうと圧迫感があり少し怖い空間になるように感じました。外構を計画していく中でフェンス等設置するのであれば、照明を設ける等工夫して少しでも良い空間になればと思います。

特定行政庁

ららぽーと側も駅との関連性をとても重視されているため、綺麗な空間になると思います。

委員

駅舎の計画であるため、アスファルト舗装部分は放っておくと放置自転車で溢れてしまうような気がします。その辺の対策があると良いとですね。

次に、ららぽーとの車の出入口を渡って北側の部分についてですが、歩道橋を降りて 4.5m の空間を介して歩行者と自転車のレーンが始まっていますが、北側はレーン間の植樹帯は無いのですか。

特定行政庁

植樹帯はありませんが、各レーンの間には縁石等で見切りを入れ、カラー舗装で 2.0m と 3.5m の部分を明確にする計画だと聞いております。

委員

歩道橋を降りた部分の空間については、計画されている 4.5m 程度が妥当なのではないでしょうか。

特定行政庁

自転車で歩道橋を利用する方については、自転車から降りた状態で昇降機を利用するため、4.5m の空間があれば十分だと聞いております。

委員

意見書についてですが、本計画は駅舎とポンプ室の 2 棟の計画であり、どちらも公益上必要な建築物であることは承知しておりますが、意見書にポンプ室の表現が記載されておられません。

特定行政庁

ポンプ室は附属建物として十分成り立つ建築物であるため、主要用途の観点から駅舎のことを中心に記載しております。

委員

ポンプ室そのものは小さい建築物ですが、道路上に柱を立てて上部に設ける駅舎と道路上に直接設けるポンプ室とでは違うように思います。

道路上にポンプ室を設けることについて許可をするためには、ポンプ室が駅舎とは切っては切り離せない関係性のものである必要があると思います。交通上・安全上支障はないと判断するうえで、ポンプ室についても記載する必要があるように思います。

特定行政庁

記載を「駅舎（附属ポンプ室を含む）」に修正させていただきます。

委員

松生町駅が開業する際には、一旦松生町駅が終点になるのでしょうか。それともその先の駅も一気に開業されるのでしょうか。

特定行政庁

門真市駅側から順に、松生町駅、門真南駅、鴻池新田駅、荒本駅、瓜生堂駅と計画されており、一部開業はせず全て整ってから令和 11 年度に一斉開業予定となっております。地下鉄、JR 学研都市線、近鉄などと連絡し、鉄道網として

はかなり便利になる計画です。

もともと松生町駅は計画にない状態で都市計画決定がされておりましたが、大型商業施設の建設予定があったことから、本市が中間駅である松生町駅の設置を大阪府に要望し、都市計画決定の変更がなされたところでございます。そのため松生町駅だけ他の鉄道と連絡はしておりませんが、利便性の向上が見込まれます。

委員

今後仮に大型商業施設が撤退することになれば、松生町駅は不要になる可能性もあるということですか。

特定行政庁

可能性が無いとは言えませんが、とても賑わっておりますので心配する必要はないかと思います。

委員

11 ページについてですが、自転車レーンと歩行者レーンの間が空いている部分についてはフェンス等を設置されるのですか。

特定行政庁

フェンス等は設けず GL ライン上で縁石等の見切りを入れ、カラー舗装で明確にする計画だと聞いております。

委員

各レーンの終端からその先のエレベーターまでの部分については、どのような舗装計画になるのでしょうか。

特定行政庁

エレベーターまでの部分の舗装計画までは確認できておりませんが、自転車レーンについては明確にすると聞いておりますので、自転車レーンの舗装と同一であることは無いかと思います。

委員

自転車と歩行者が合流する部分が一番危険な部分であるため、なるべく注意して計画していただきたいと思います。

特定行政庁

自転車レーン終端からその先については、本来であれば自転車から降車していただくのが良いかと思しますので、その辺の計画の確認と合流部分の計画について意見があった旨伝えておきます。

委員

車椅子利用者の動線はどのようになっているのですか。

特定行政庁

車椅子利用者につきましては、歩行者レーンから幅員 3.5m の歩道を通ってエレベーターを利用させていただく計画となっておりますが、歩道橋前の 4.5m の空間が車椅子利用者を含む歩行者と自転車が混在する部分となっておりますので、道路管理者も含め、より安全な計画になるよう努めていただきます。

委員

歩道橋の手前が敷地境界になっているのですが、責任がうやむやになってしまうことはありませんか。

特定行政庁

敷地境界線はあくまで建築物を建てるための建築確認上の線であるため、道路管理者としては関係なく、道路管理者の責任がある管理区域は敷地境界線よりも広範囲である道路区域となりますので心配はいりません。

会長

その他、特にご意見等ございませんでしょうか。

それでは、他にご意見、ご質問等が無いようですので、お諮りいたします。

議案第 3 号については同意することよろしいでしょうか。

～ 異議なしの声 ～

会長

異議なしということで、議案第 3 号について同意することといたします。

続いて、次第 3 番「その他」について、事務局より説明をお願いします。

～ 第 70 回全国建築審査会長会議の報告 ～

会長

以上で、本日の議事は全て終了いたしました。

それではこれをもちまして、令和5年度第3回建築審査会を閉会いたします。

会長_____

委員_____

委員_____