

## 令和4年度第3回建築審査会議事録

- ・と き 令和5年2月22日(水)  
午前10時00分～午前11時30分
- ・と ころ 門真市保健福祉センター4階 会議室2・3

### 会議の次第

1. 開会
2. 議案
  - ・議案第5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 岩本 いづみ  
委 員 稲地 秀介  
委 員 加瀬 哲男  
委 員 中井 洋恵  
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  
建築指導課長 高岡 華織  
建築指導課課長補佐 岡澤 一登  
建築指導課係員 武田 朋己

#### (事務局)

建築指導課課長補佐 伊丹 慶子  
建築指導課主任 西本 雅也  
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4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。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5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、下村会長よろしくをお願いいたします。

### 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、加瀬委員と中井委員にお願いいたします。  
それでは議案第5号「建築基準法第44条第1項第2号許可」につきまして、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、よろしくをお願いします。

委員

道路が入り乱れていますが、近畿自動車道や第二京阪道路、中央環状線が通っているところでしょうか。

特定行政庁

南北の道路は上に近畿自動車道、下に中央環状線が通り、東西は第二京阪道路が上に高速道路、下に国道一号線が通っている状況ですが、車道上に駅舎建物が建つ訳ではなく、歩道部分に建つこととなります。

委員

道路が幾重にも重なりややこしい場所ですね。駅舎は国道一号線を跨ぐ形で建つということで高速道路を跨ぐ訳ではないのですね。

特定行政庁

そうなります。

委員

分かりました。先ほど敷地と説明されましたが、敷地といっても一筆になってる訳でもなく、誰の土地になっているのでしょうか。

特定行政庁

所有は国になります。今回は道路内建築となるため、基本的には道路占用を取られたところを敷地として申請することとなります。

委員

説明された敷地という意味があまり理解できなかったのですが、道路占用を取ったところを今回は敷地とするということですね。

特定行政庁

それが基本ですが、今回は駅舎であるため軌道法の特許を取ることが必要となっております。そして軌道法の特許を取ったものは道路管理者の占用許可を取ったものとみなされるという法文となっております、そこは申請にあたり道路管理者と十分協議をされた上

で、国土交通大臣に軌道法の申請がなされ、許可がおりるということとなります。通常の道路内建築を申請するにあたっては、敷地とする部分においては道路占用が必要となるのですが、今回はその道路占用が取られているものとみなされるということとなります。

委員

その特許の範囲が敷地となるということでしょうか。通常は自分の土地を敷地と呼ぶのですが、今回はそういうわけではないということで、何筆もある国の土地をつかうが、その特殊に区切った土地を敷地と呼ぶということですね。

特定行政庁

道路管理者と協議をした上で軌道法の許可がおり、その部分で敷地を設定されていることとなります。通常は道路占用許可が必要であるが今回それは不要ということとなります。

委員

分かりました。

委員

写真の駅舎が建つ道路は車道ですか。それとも自動車も通る歩道ですか。自動車が通る訳ではないのですよね。

特定行政庁

歩道とサイクルレーンという利用がされています。

委員

歩道橋のスロープ部分が撤去されることとなるのでしょうか。

特定行政庁

そうですね。現状の歩道橋で支障となるところは一旦撤去されまして、今回の駅舎周辺の利便性の高い位置に計画されることとなります。

委員

スロープが移設される位置は利便性によって決まるとは思うのですが、計画を見ると移設される位置は歩道が整備されているのか分からない。スロープを使用される方、車いすの方とかが、スロープが移設されることによってどんな支障が発生するのか。河川の周りには歩道があるのか、どういう状況なのか。これまでは車も通れそうな広い歩道からスロープに行けたのになど、利便性が損なわれないのでしょうか。利便性がどうなるのかというのがキーとなると思うのですが。駅ができ通行量が増えることで利便性がどうなるのか、どう良くなるのか、EVが設置されるのかなど。

特定行政庁

旅客施設ということでバリアフリー法の関係も求めらるることとなります。軌道法の認可にあたりましては、バリアフリー法に適合していることが前提でありますので、バリアフリー法に適合したものとなり、駅舎周辺もバリアフリーを含めたものとするには道路管理者と協議された上で今回の軌道法の特許に至っているということとなります。現在の状況から良くなるのかと言われると言い切れない部分はあるかもしれないが、バリアフリーの移動円滑化基準の幅員を守り、道路管理者と協議されこの計画となっています。EVについてもスロープがある以上必ず設置しなければならないとまでは言えない状況です。

委員

仰られている意味は分かりますし、EVを造れと言えるものでもないのも分かります。ただ今回はそこがキーになるのではと思います。支障がないと言われればないのですが、駅を使われない方にも影響が出るのでどうなのかなと思いました。それとスロープや歩道と車道が交差するような場所はないのでしょうか。

特定行政庁

今回車が通るところに干渉することは一切ありません。

委員

門真南駅からの利便性についてですが、道路の下をくぐって地上を歩いていくこととなるのでしょうか。

特定行政庁

基本的に地上ラインからのアクセスとなっています。一部車道が通っている場所もありますが、側道でありほとんど車が通らない道路となっています。そのため車道を渡る横断歩道部分には信号がない状態で、今後通行量が増えた時には信号を付けるなど検討していくとは聞いています。

委員

道路で分断されるそれぞれの地域を結ぶ動線というのはこの歩道橋だけだったのでしょうか。

特定行政庁

そうです。

委員

地上ラインで渡る道はなかった？

特定行政庁

そうです。従前から自転車の方も通られています。

委員

この歩道橋の通行量はかなり多いのですか。

特定行政庁

私が現地を見に行った際はあまり通行量がないように感じました。

委員

先ほど稲地委員も仰られていたように、この駅舎が出来ることによってどうなるのか。今までの通行に支障がでないのかということと、今までの通行者と駅利用者の動線が区別できているのか、朝、夕方の混雑を考えると4 m幅員でいいのか、最低の2 mでいいのか等、計算された幅員であればおそらく支障はないと思うが、実際対応できるのか。

特定行政庁

事業者も様々な想定をし道路管理者とも協議し進めてきていると聞いております。

委員

歩道橋やスロープを図面で見ても幅員が表記されていない。申請される建築物ではないところだと思うが寸法が分からず見た感じでいけそうだなと思うが、それをこちらが想像で判断するのはどうなのか。判断する資料としては不足していると感じます。

特定行政庁

仰られているように動線図に歩道橋の図が描かれていないというのもありますので、その辺りは歩道部分として確保されるということでしたいたしていた図面ですので、幅員等を記載した図面をいただくようにいたします。

委員

同様に断面図の方で、南側の仮想の歩道だと思われるところについて何か制限されるものでないと思いますが、これも寸法がなく分からない状態です。一番始めの意見書にもありました歩行空間の確保とかその辺りが問題ないかを議論する必要があると思いますので、幅員等寸法は明示されている必要があったのではないかと思います。

特定行政庁

断面図の歩道部分にも寸法がありませんので、明示していただくようにいたします。バリアフリーの移動円滑基準の幅員を満足し、整理されているところを持って支障がないかを判断していただければと思っております。

委員

法律というのは最低限の基準ですよね。尚且つ円滑化法というのは床面の高さ側の規制であって、空間的な立体的な規制とは関係ないじゃないですか。今議論しているのは建築で立体的な話であると思う。そういったものをあわせて検討するということで、法律より

+αの視点でこの審査会があるのであれば、そこを検討できる資料をそろえていただいた方がいいのではないかと思っただけです。今後調整がでてくるのは建築ではよくある話なので、その時にチェックしていただいて進めていくのでいいのかなとは思いますが。

#### 委員

建築で考えられている方は、この駅舎を利用される方へのバリアフリー法の適用が問題ないかどうかという切り口で見られていると思うが、今まで使っていた人がこの周囲の道路を使うのに、バリアフリーが検討されているかというのは少し違うのではないかと思います。建物はバリアフリーの検討をしているから周りも問題ないですはイコールにならないのでは。

#### 特定行政庁

そこは道路管理者と事業者が建物以外のところも含めて必要な幅員は確保していくとのことではありました。

#### 委員

今までの審査会では消防や緊急車両、消火栓の位置等説明があったと思うが。

#### 特定行政庁

消防との協議の状況ですが、駅舎内の消防活動については基本的に駅舎にはシャッターが降りることとなるのですが、そこは水圧開放シャッターにするようにとの指導がありまして、中については連結送水管等が設置されるような指導が行われています。その指導というのは他のモノレール駅舎と同じ指導がされているということでした。また消火栓ですが、実際周辺に消火栓はないため、その位置については現在協議中であるとのことでした。その位置が決定次第消防車両をどこに置いて活動するかという具体的な話を詰めていくという状況で、詳細はこれからということでした。

#### 委員

44条道路内建築の話があり、次の二号の公益上必要な建築物の中にモノレール駅舎は含まれているということですね。

#### 特定行政庁

質疑応答集の事例でも挙げられており、最近のモノレール駅舎事例では茨木市で44条の許可がおりており、そもそも44条の許可が審査会の同意があったのが平成11年の法改正時で、43条許可と同じ時期です。現在門真市にあるモノレール駅舎は平成5年に計画通知があり、その時は建築主事判断で道路内建築が可能でありました。また東大阪市で同じく新駅の計画があり今月審査会の同意を得て許可がおりているという状況です。

#### 委員

いくつか道路内建築の許可を経験していますが、最近の例では歩道上にデッキからバリ

アフリー用のEVを設置したいというものがあり、歩道がそれなりに広がったので交通上支障はないかと、そして車道上に歩道が少し広がり歩行者の通行の確保はできますという説明であった。その時、車道狭めて車道は大丈夫なのか、通行上安全上支障がないのかという議論になった。車道は道路管理者が問題ないと言っているのか、同意書はあるのかと聞くと問題ない同意書はありますということであった。今の現状はどうなっているのか、それが建つことによってその通行の支障になっていないか、というところをちゃんと理解していないといけないと思うが、今回の図面はそれが見えない。意見書の通行上というところには歩行者等となっているが、歩行者だけを意識しておけばよいのか？車の通行は考えなくていいんですよね？

特定行政庁

今回は歩行者等の通行上についてとなります。

委員

そういったところを抑えて図面を作って説明をしないと、今回の図面で説明していても、これだけ時間を使っても計画が頭に入っていない。そこは資料を作成させるべきではないのか。道路はどこにあって歩行者はどこを通るかとか分からない。建物が建つことにより動線が変わっているのだから、今までどのように通行されていたのか、どう影響が出るのか、現状から変わるがどう変わるのか、変わるによりこう良くなりますとか、そういう説明をしていただきたい。まず支障がないということを表してほしいと思います。

特定行政庁

現状の動線図というのは別途いただくようにいたします。44条の許可申請書では現状との対比を明示したものを添付するように指示いたします。

委員

基本的に事業認可しているのは分かるが、その時にでもざっくりとした計画図はあるのではないのか。

特定行政庁

認可の時には道路管理者の承認を得たものとするということとなっていますので、しっかりとした図面がもっとあるのではと思いを提出するよう話はしていたのですが、この程度の図面ですという回答でした。

委員

建築物の事業認可で書くのであれば、本来この場を通さないといけないのでは。審査会を通さず今になって通してくれと言われると、許可しないとダメではないか。事業認可の前段階で相談があって、こんな計画がありますのでご意見をくださいというのであれば、この場で話があったような将来どうするのかと言えますよね。それがあればもっとスムーズに進めたと思う。

#### 特定行政庁

今現在確認申請も出されている状態で、その中に外構の内容は記載がありませんが、最終決定した図面は確認事項の変更という形で求めようとは考えています。それが許可した状況と著しく異なっているのであれば、再許可が必要であると伝えるつもりでした。最終図面につきましては、審査会で報告するという形で出来ればと考えております。

#### 委員

法律上どう解釈してよいのかですが、建築物としてこれは上で繋がっていないのですよね？

#### 特定行政庁

建築物としては繋がっていないです。ただ今回土木工作物として一の建築物、構造体を成しているという形になっております。建築物の部分は点在している形となっているのですが、それぞれ縁が切れており複数棟という考え方をすると、基準法で制限をかける際においては軽い規制となってしまうこととなります。そのため建築主事としては、出来るだけ耐火要件等を付加したいという中で、建築物の範囲によって制限がコロコロ変わってしまうのも確認をおろす上では非常に悩ましいものとなりますので、基本的には一棟として考え、より制限を掛けられるような指導をしております。

#### 委員

モノレール工事はもう始まっているのですか。駅の完成はいつですか。

#### 特定行政庁

土木工作物の杭工事は行っていると聞いています。開業時期は2029年開業の予定となっております。

#### 委員

6年後のものを今ここで審査するということですよ。だいぶ先の話のため議論がしにくいなと感じました。人の動線とか大型商業施設がオープンするとか、今と全然違う人の流れになるのではと思う。改善していく度にこの場で審査をするとか、そういうことが必要ではないかなと。

#### 委員

委員が仰られたように、もっと早いタイミングであれば差し戻しという形をとれるが、この段階では難しいですよ。今はこれで進めるしかないという状況なのですかね。これから採決を取るのですが、どうさせてもらうべきでしょうか。許可しないとすればどうなるのか。

#### 委員



これは延期するという事はできないのですか。継続案件とするというような。

委員

もし進めるしかないのであれば、どんな計画でも何でもよいということとなり、それならこの審査会自体いらなくなると思いますよね。

委員

そこまで詳細の図面は求めないとして、せめて幅員をいれるとか、修正を加えてもう一度審議するとかはできないのでしょうか。

特定行政庁

資料が不足しているため判断できないことから、次回へ審議を持ち越すということは可能と考えます。

委員

道路が上空を通る、かなり複雑な位置に駅舎が出来ることとなりますが、上の道路が地震等により落橋することも考えられ、今回の計画で新たに人の動線が増えることとなるので、落橋対策の確認等どのように考えられているか。

特定行政庁

その辺りも確認するようにいたします。

特定行政庁

44条の本質は通行上支障がないことです。それが今の資料で判断しきれないということですので、申請者側には追加の資料を求めることとし、その資料を特定行政庁側でも審査をいたします。次回いつ審議していただけるかは分かりませんが、この審査会の内容を申請者にお返しするようにいたします。

会長

では、ご提案いただいた議題について、審査会としては継続審議として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5号については継続審議といたします。

以上で、本日の議事は全て終了いたしました。

それではこれもちまして、令和4年度第3回建築審査会を閉会いたします。

会長\_\_\_\_\_

委員\_\_\_\_\_

委員\_\_\_\_\_