

第 1 2 4 9 回東京都建築審査会  
同意議案

## 同意議案

開催日時 平成27年3月23日 午後5時16分～午後7時11分

開催場所 東京都庁第一本庁舎33階 特別会議室S6

出席者	委員	河島均
	〃	門脇雄貴
	〃	百濟さち
	〃	島崎勉
	〃	有田智一
	〃	泉本和秀
	〃	寺尾信子
	幹事	久保田市街地建築部長
	〃	金子多摩建築指導事務所所長
	書記	岡本市街地建築部調整課長
	〃	相羽市街地建築部建築指導課長
	〃	木村市街地建築部建築企画課長
	〃	谷内都市づくり政策部景観課長
	〃	飯塚多摩建築指導事務所建築指導第一課長
	〃	寺沢多摩建築指導事務所建築指導第二課長
	〃	尾上多摩建築指導事務所建築指導第三課長

○河島議長 同意議案の審議をいたします。

事務局から説明をお願いします。

○岡本書記 最初は、建築指導課が所管いたします個別審査案件の説明でございます。

○相羽書記 それでは、総合設計の案件から説明します。議案第 39 号をご覧ください。

建築主は、住友不動産株式会社で、港区芝公園一丁目における事務所、集会場、駐車場の新築について、一般型総合設計の許可申請がなされたものでございます。

5 枚ほどおめくりいただき、資料 2.1 ページ、付近見取図をご覧ください。図の中央に赤色でお示した計画地は、都営三田線御成門駅前に位置しており、敷地の西側には芝公園があります。今回は、図中の赤い丸で示した地下鉄 A 3 出口がバリアフリー化されていないため、エレベーター及びエスカレーターを備えた地下鉄新出入口を計画敷地内に設ける計画にしております。内容は、後ほど説明します。

資料 2.2、現況図をご覧ください。計画地には、従前は 13 階建ての事務所ビルがありましたが、現在は躯体の解体中です。計画敷地は、北側が幅員約 22m、東側及び南側は約 8 m の区道に接しております。また、西側には、幅員約 33m の都道がありますが、敷地との間に都市計画公園である都立芝公園の一部が挟まっているため、敷地西側は基準法上隣地に接していることとなります。

1 枚おめくりいただき、資料 2.3、土地利用現況図をご覧ください。計画地周辺は、紫色の事務所建築物やオレンジ色の官公庁施設、黄色の集合住宅などが混在した地域になっております。

資料 2.4、高層建物プロット図をご覧ください。図の中央上に赤色でお示しておりますのが計画地です。また、建物を赤色の枠で囲んでいるのが総合設計制度による建物です。計画地周辺には、増上寺や芝公園、浜離宮・旧芝離宮が立地しており、水色で着色している高さが 60m 以上の建物が点在しております。

資料 2.5、計画地周辺の写真をご覧ください。資料右下②は北側大通りの様子で、歩道が確保されております。資料左上から 3 つ目の写真③は、歩道が確保され、現在、A 3 出入口があります。資料左下角の写真④、⑤は、敷地に隣接する都市計画公園を写しております。現在、敷地との間に柵などは設けられていません。

4 枚ほどおめくりいただき、3.1 ページ、用途地域図をご覧ください。左側の図をご覧いただくと、計画地は商業地域で、建ぺい率 80% の指定があります。右側の図にお移りいただきますと、指定容積率は 600% となっております。また、高度地区及び日影の規制はあり

ません。

4.1.1 ページからが、東京都及び港区の上位計画になっております。3枚ほどおめくりいただき、4.1.4 ページ、新しい都市づくりのための都市開発諸制度活用方針をご覧ください。資料中段の図のとおり、本計画はセンター・コア・エリア内の複合市街地ゾーンに位置しており、資料左下の赤下線にあります。それぞれの地域特性を生かして多様な機能を効果的に組み合わせ、地域の景観や個性を強調したり、新たに見出すことによって、東京の新しい魅力を高めていく地域とされております。

また、資料右側に示しますとおり、計画敷地においては、割増容積率の2分の1以上を育成用途とする必要があります。本計画は、右下の表の赤枠のとおり、育成用途を、文化交流施設の中の会議施設に当たる貸会議室にしております。

4.1.5 ページ、東京都景観計画をご覧ください。資料右上の図に示しますとおり、本計画地は、青線で囲ってあります浜離宮及び旧芝離宮恩賜庭園の景観誘導区域に位置しており、文化財庭園等景観形成特別地区における景観形成基準に配慮した計画となっております。

4.1.6 ページ、港区まちづくりマスタープランをご覧ください。資料の中央下をご覧ください。計画地が位置する新橋・浜松町周辺地区は、日本有数の商業・業務地区にあり、多くの人で賑わう地区ですが、道路密度が高く、街区規模が小さい場所も多くあります。現状の活力・魅力を維持し、さらに向上させるためには、街区単位のまちづくりなどにより、商業・業務・都市型住宅機能を整備する必要があるとしております。

資料右側にお移りいただきますと、将来のまちづくりの方向性として、●印の2つ目「港区を代表する景観の創造」や●印の4つ目「地下鉄等各駅周辺のバリアフリー化」、●印の5つ目には「快適な歩行者空間の形成」等が挙げられております。

4.1.7 ページ、港区景観計画をご覧ください。資料中央下側(6)に示しますように、本計画地は、芝公園周辺景観形成特別地区に位置しております。②のとおり、緑に囲まれた公園内のオープンスペースから望む安らぎのある眺望景観を育むため、資料の右側④に示す景観形成基準に適合させる計画となっております。

4枚おめくりいただき、資料5.1 ページ、計画の概要書をお開きください。資料左側の5番にありますとおり、緩和項目は容積率制限です。12番、敷地面積は3,710.24㎡。20番、延べ面積は、3万2,695.44㎡。21番、容積率対象延べ面積は2万7,978.16㎡です。容積除外の床面積は、駐車・駐輪場のほか、バリアフリー用の認定によるものです。

資料右側に移りまして、容積率は、22番にありますとおり、基準容積率600.00%に対し

まして、公開空地による割増が 139.97%。公益施設による割増が 14.11%。合計で 754.08% となっております。なお、公益施設等による割増は、地下鉄接続部の設置によるものです。27 番から 29 番までですが、主要用途は、事務所、集会場、駐車場です。階数は、地上 22 階地下 2 階／塔屋 2 階で、最高高さは 129.00m です。34 番、備考のとおり、割増容積率の 2 分の 1 以上を育成用途として、今回は貸会議室としております。

5 枚おめくりいただき、6.1.2 ページ、配置図をご覧ください。あわせて、模型も用意しておりますので、ご覧いただければと思います。事務所の出入口は建物の西側に、育成用途への出入口は北側に計画し、車路は東側に設けております。新設される地下鉄の接続口は、西側の都道側に計画しております。また、西側に関してですが、将来においても従前と同様、都市計画公園と敷地の間にはフェンスなどは設けず、申請される公開空地と都市計画公園は一体的に利用される計画となっております。

さらに、資料の右側、敷地南東側の角に赤く示した、法 42 条 2 項道路がありますが、その一部を廃止したことから、敷地南側には、開発に伴う協定公園を配置しております。こちらに関しては、敷地内の公開空地及び都市計画公園と一体的に整備します。

1 枚おめくりいただき、6.2.1 ページ、公開空地のコンセプトをご覧ください。資料右下にありますように、公開空地のコンセプトは 5 つあります。資料左側の公開空地イメージ図と右上の建物配置図をご覧ください。①として、公開空地内に新たにエレベーター、エスカレーターを配置することで、バリアフリー性を補完する新地下鉄出入口を整備し、地域の福祉に寄与する計画としております。また、②、③にあるとおり、都市計画公園として一体的に広場状空地を整備し、日比谷通り、御成門交差点、芝公園及び新設出入口のにぎわいを引き込み大ピロティ空間を設けるなど、地域の交流の拠点となる広場を目指しております。さらに、④にあるとおり、接続部周辺に整備する歩道状空地とピロティにより、快適な歩行者空間を計画しております。⑤にあるとおり、視覚的にも一体となるよう、地下鉄出入口はガラス主体の上家を計画することで、開放的ににぎわいのある広場状空地を目指しております。

2 枚おめくりいただき、6.3.1 ページ、公開空地算定図をご覧ください。黄緑色の部分が広場状空地で、ピンク色の部分がピロティ部分です。新設の地下鉄出入口の裏側の部分に関しては、道路等に面しない広場状空地として係数を低減しております。それ以外は歩道状空地となっております。なお、敷地南側の協定公園については、公開空地と同様の事業者が維持管理して行うものですが、開発行為に伴い設置するものであるため、係数の評価

はしていません。

8枚ほどおめくりいただき、7.1.1 ページから各階平面図ですが、ご覧ください。7.1.1 ページはピット階となりますが、南東角にある灰色の着色部分は、新設する地下鉄の接続部で、建物とは一体的な構造となっております。この部分が公共施設の緩和対象となります。

7.1.2 ページをご覧ください。建物の地下2階レベルを通過し、さらに、7.1.3 ページをご覧ください。赤色で囲ったエスカレーターは、地下1階レベルまで行って、折り返して地上1階へとつながります。なお、地下1階、地下2階は、駐車場、地下機械室となります。

7.1.4 ページ、1階平面図をご覧ください。ピット階レベルからの地下鉄の出入口のエレベーター、エスカレーターは地上へとつながっていき、1階には事務所及び貸し会議室であるカンファレンスホール用のエントランスが計画されております。

7.1.5 ページ、2階平面図をご覧ください。2階には機械室、さらに、7.1.6 ページと7.1.7 ページの3階、4階の平面図をご覧ください。3階、4階には、貸会議室のカンファレンスホールがあります。

2枚おめくりいただき、7.1.9 ページをご覧ください。5階以上の平面図となりますが、5階から22階までは事務所となっております。

6枚おめくりいただき、7.3 ページは断面図です。

次の7.4.1 ページ、落下物防止対策をご覧ください。外周のガラスは複層ガラスとし、開閉しない機構となっております。

7.4.2 ページをご覧ください。窓ガラスについては、対衝撃検証を行い、十分な強度を確保する計画となっております。

8.1.0 ページ、東京都港区景観計画の抜粋をお開きください。まず、景観協議の流れについて説明します。左側の図表 3-1、大規模建築物等の建築等に係る事前協議制度をご覧ください。こちらは、事前協議のフロー図です。本件は、景観行政団体である港区の景観条例に基づき、学識経験を有するメンバーで構成された景観アドバイザー会議を2度行い、その助言等を受けた後に、平成26年10月と11月には、都及び区の事前協議書を提出しており、平成26年12月には、区に対する景観法に基づく届出も終了しております。

その内容について説明します。図の中央にある図表 3-11 をご覧ください。東京都景観計画に定める浜離宮恩賜公園・旧芝離宮恩賜庭園周辺の景観誘導区域の図を拡大したものです。計画地は、青色で示す大規模建築物等の建築等に係る景観誘導区域内に位置するため、

大規模建築物等の建築計画に係る景観形成基準に加え、先ほど 4.1.5 ページで説明した文化財庭園等景観形成等特別地区の景観形成基準が適用されることとなります。その下の図は、浜離宮恩賜公園・旧芝離宮恩賜庭園からの各眺望点であり、事業者は、各眺望点からのモニタージュパースを作成し、景観に関する検討を行っております。

資料の右側の図をご覧ください。こちらは、港区の芝公園周辺景観形成特別地区の対象区域及び眺望点を示したものです。こちらについても、事業者は景観に関する検討を行っております。

8.1.1 ページ、外観パースをご覧ください。敷地北側、西側からのハイレベルでのパースです。

8.2.1 ページ、景観コンセプトをご覧ください。本計画では、まず、資料上段にあるとおり、先進的なオフィスビルとして、周辺との景観の調和を図り、まとまりのある都市景観をデザインすることをコンセプトとしております。具体的には、周辺に点在する高層ビルとともに、まとまりのあるスカイラインを形成し、ガラス主体のファサードとすることで、空や緑との調和を図っております。

2つ目として、資料中段に示しますとおり、芝公園、日比谷公園沿いの歴史や文化を有する風格のあるまち並みに調和する外装計画とすることをコンセプトとしております。具体的には、日比谷通り側に対して見付け面積を抑え大きくセットバックするとともに、ガラス主体の軽やかなファサードとし、圧迫感の軽減を図っております。

3つ目は、多様な交流を結ぶ結節点として、ヒューマンスケールで緑豊かな歩行者空間を創出することをコンセプトとしております。具体的には、日比谷通り側に大きなピロティ空間を設け、まち並みとのスケール感の調和を図るとともに、ピロティ、芝公園、空地が一体となった広場状空地を確保し、緑豊かな歩行者空間を創出しております。

1枚おめくりいただきますと、8.2.2 ページは、東京都及び港区景観形成計画によって指定された眺望点からのモニタージュパースです。港区景観計画に定める、芝公園、増上寺の眺望点からの見え方においては、周辺の高層ビルと同等程度の規模とし、ボリュームの分散化を図るとともに、透明感があるガラス主体のファサードとすることで、空や緑と調和する落ち着きがあるものとしております。また、東京都景観計画で指定の浜離宮・芝離宮恩賜庭園の眺望点からは、ほとんどと言えそうですが、視認できないものとなっております。これらを踏まえまして、景観形成基準に適合するものとして協議を終えております。

9.1.2 ページは等時間日影図です。計画地周辺は商業地域であり、日影規制はありません。しかし、冬至日における終日日影は道路内におさまるように計画しております。

5枚おめくりいただき、9.4.1 ページ以降が、本計画における交通影響評価の報告書です。将来交通量については、現況の交通量に本計画施設と周辺開発施設の発生集中交通量を合算して求めております。なお、本計画で、御成門駅との地下接続を計画することから、地下接続部の検討も行っております。

6枚おめくりいただき、9.4.7 ページをご覧ください。自動車交通量の調査結果です。開発後の将来交通量を予測したところ、資料の左側、全ての信号交差点需要率は、許容値 0.9 以下におさまり、資料右側の車線別混雑度においても許容値の 1.0 未満となっております。

7枚おめくりいただき、9.4.14 ページの右側、歩行者の発生集中量をご覧ください。図の断面AからGや、開発後の地下鉄接続部において評価したところ、表のとおり、歩行者サービス水準はAとなっております。

さらに1枚おめくりいただきまして 9.4.15 ページは、地下鉄接続部における必要幅員を検討した結果です。最も交通量が多い朝8時台を試算対象時間帯として、この時間のサービス水準がAになることを前提に、必要な幅員を検討しております。検討の結果、ピーク時1時間での将来予測交通量 5,643 人のサービス水準Aを確保するために必要な幅員、この場合は 3.5m以上となりますが、ここでは 4.3m以上の幅員を確保しております。なお、4.3mの幅員は、ピーク時 15 分の交通量——右下の表にあります、15分で 1,735 人という数値です。サービス水準がAとなる最小の幅員が 4.3mとなっております。4.3mになった経緯ですが、公園下の占用となるために、占用面積が最小になるようにとの指導のもと、関係機関である交通局、建設局、財務省との協議の結果、4.3mにおさまったということがあります。よって、自動車・歩行者とも本計画が周辺交通に与える影響は問題ない範囲であり、交通処理は可能であると考えております。

9.5.1 ページからが風環境調査です。本計画は、商業地域で 100mを超える建築物であるため、風洞実験による調査を行っております。

9.5.2 ページをご覧ください。図は、左から順に、建設前、建築後、対策後となっております。右の対策後の図に示しますとおり、植栽をほどこすことで敷地内及び敷地周辺については全ての測定点において、住宅地・公園相当の風環境であるランク 2 以下におさまるとの結果が出ております。

9.6.1 ページ、電波障害事前調査をご覧ください。このページ以降が調査結果となります



が、電波障害が発生した場合は必要な改善対策を講じるということから、本計画による電波受信状況に影響は少ないと考えております。

10-1 ページ、近隣住民への対策等についてです。資料左上の（１）にあるとおり、近隣説明会を平成 26 年 11 月 20 日と 22 日に実施しております。また、公聴会を平成 27 年 2 月 18 日に行い、意見書 6 通の提出がありました。（２）説明会での質問の 1、さらに、（３）の意見書の反対意見、（４）の公聴会での意見公述の方は、いずれも資料の地図に「説①、意⑥、公①」と示す住民の方からの質問、意見となります。

資料左側をご覧ください。説明会での主な意見・要望と事業者の対応について説明します。幾つか要約して説明します。質問 1.の 2）、なぜ建物の高さが 129mなのかとの質問に対しては、圧迫感の軽減のためセットバックを行い、環境配慮から緑化を積極的に進めたとの説明をしております。さらに、3）風環境について実際はどうかというご質問に対しては、建物の建設前と竣工後において、事前・事後の調査を行い、予測とかけ離れた結果になるようであれば対策を検討するとの説明をしております。また、5）では、なぜ車寄せを細いほうの道につくったのかという質問についてですが、北側は交通量が多いことから、警視庁の指導もあり、設置できなかったということなどから、各道路での検討の結果、交通量の少ない東側の出入口とし、敷地内の車寄せを設置しているとの説明をしております。

資料右上の（４）にお移りください。公聴会での意見公述の要旨です。公述人の主な発言は、高さ、景観について、計画地周辺のビルの高さがおおむね 31mにそろっているところに 129mのビルが建設されることになると、景観を著しく損ねることになる。風環境について、港区内で住友不動産が参画した市街地再開発事業の高層マンションは風が強い。本計画も、過去の計画と同様に風害が起これ、住環境が破壊されるのではないかというもの。自動車の動線計画については、自動車の動線計画や出入口について、周辺建物や歩行者への配慮がなされていない。御成門のバリアフリー化については、御成門駅 A 5 出口のバリアフリーをすべきであるというものでした。

参考に、次のページ以降に公聴会の議事要旨と意見書が添付されております。

議案書第 39 号にお戻りいただき、裏面をご覧ください。本計画は、交通上、安全上、防火上及び衛生上支障がなく、かつ、市街地環境の整備改善に資すると認め、下記の条件を付して許可したいと考えております。

説明は以上です。

○河島議長 議案第 39 号の総合設計案件についての説明がありました。ただいまの説明について、質問等があればお願いします。

○泉本委員 公聴会の際に長々と発言していらっしゃる方は、10-1 ページの近隣住民への対応についての地図で、どこの方ですか。

○相羽書記 現況図の 2.2 ページをご覧くださいますと、資料の右下あたりに、法 42 条 2 項私道、赤いハッチがかかった道路があると思いますが、そのちょうど■側に隣接した方です。

○泉本委員 小さな字で「■」と書いてあるところですか。

○相羽書記 ■を開業されている方です。

○泉本委員 今回、■にこの 129m の建物が建つという方ですね。だから反対だと。このようなお主張のようですね。

○相羽書記 はい。

○泉本委員 この方のご発言の中に、公聴会の記録の 5 ページの真ん中あたりに、芝公園愛宕地区のスカイラインを整えとおっしゃるけれども、どうなんだというご主張をされています。これは、資料 8.2.1 ページの上のほう、貿易センタービルから見たスカイラインだと。このような理解でよろしいですか。芝公園愛宕地区全体としてまとまりがある連続的なスカイラインを形成するとありますが、そういう理解でよろしいですか。

○相羽書記 はい、そういう理解でよろしいと思います。

○泉本委員 そうすると、反対の意見を述べられている■さんにとっては、お隣で、スカイラインということの意味は全くお感じになりにくいだろうなということも、合点がいかないような気がしないでもないのですが。

また、2.4 ページを見ると、近隣の高層ビルがありますが、ここでスカイラインというのはどこをもってスカイラインと言っているのかなど。こういう単純な説明ができるのか、できないのか、少しお聞かせいただきたいと思います。

○谷内書記 景観担当では、総合設計のような容積緩和をする計画に対して、東京都の景観条例に基づく景観協議、先ほどの区のほうも独自の事前協議をしております。その前段として、まず、都市の目指すべき将来像というものがあって、その中でどのようなまちをつくるかを前提として、景観としてどういう配慮をするかというようなことの観点から景観協議を行っております。

先ほど、建築指導課長から話がありましたとおり、ここは緊急整備地域内で、なおかつ、

都の上位計画も、都市開発諸制度を使って複合的な魅力を高める市街地をつくることと、もう少しきめ細かい、区の都市計画の方向性を定めている港区まちづくりマスタープランが4.1.6にあります。先ほども少し話がありましたが、新橋・浜松町周辺地区に位置し、なおかつ、まちの将来像としては、商業・業務・文化の交流施設を中心とした市街地、なおかつ、少し細かい街区が続いていますが、もう少し大きな街区単位で都市をつくっていくべき地域という前提の中、都の景観計画、区の景観計画に定める基準に基づいて協議をしております。

そういう観点から、今ご指摘があった8.2にあります先進的なスカイラインという観点も、東京全体、港区の広域的な観点から、愛宕地区や日比谷通り沿いなどについては、超高層も建てながら——しかし、今回の計画は、ご指摘があった■さん側にどうのこうのということではなくて、都市のつくり方からすると、日比谷通り沿いは見付け幅を最小限に抑えて、駅から上がってくるところについても、魅力的な駅前の空間をつくるべく、芝公園と一体的で、なおかつ、大規模なピロティを用意して、十分配慮しております。それから、このピロティが周辺のまち並み、日比谷通りの現在のまち並みも含めて調和を図るという観点でも効果があるということで、都のほうもそんな整理をしておりますとともに、港区の有識者が入っているアドバイザー会議でもそんな指摘があって、今回、大規模なピロティ空間を計画に入れていただいたということになっております。

長くなりましたが、以上です。

○相羽書記 付け加えて申し上げます。

住民の■さんから出された意見書が、ページが振られていないので申し訳ありませんが、後ろのほうにカラーの写真で出されております。資料の上の右寄りに、手書きで「近景シミュレーション」と書かれた写真がありますが、そこがちょうど日比谷通り、そこに住民の方が手書きで、たぶんこうなるだろうという高さを入れております。

その次のページにも、それぞれの建物を入れた場合にどうなるかという、建設後のものを入れて意見書を出されております。これが今、景観担当の課長からもありました、景観の中で協議したものと一致した部分もあるということで、景観についても検討した上でこの高さで景観におさまっていることの報告を受けております。

○河島議長 ほかにはいかがでしょうか。

○有田委員 全体の判断に影響するということではないのですが、念のために、公聴会の議事録の4ページに、■さんのご発言の中で、右のほうで、境界線をめぐる見解の相違

があるという記述がありますが、具体的にはどういことですか。

○相羽書記 先ほどご覧いただいた 2.2 ページ、現況の 2 項道路との境界の部分で、この 2 項道路は住友不動産が取得して持っている道路ですが、ここの境界について協議が進んでいないと聞いております。

○河島議長 隣接地の了解があれば、2 項道路を廃止することも可能でしたね。

○相羽書記 はい。

○河島議長 ただ、そういう争いや何かがあると、廃止というわけにもいかないのでは存置するということですね。

○相羽書記 そうですね。残す形になります。

○河島議長 ほかにいかがでしょうか。

細かいところですが、7.1.5 ページの平面図で、デッキというか、バルコニー状のところから扉が開くようになっていますが、この扉は何のためにあるのでしょうか。

○相羽書記 この部分はデッドスペースになっているのですが、メンテナンス用の扉です。

○河島議長 このバルコニー状のところ、ふだんは人は入らないし、建物側からは入れないんですか。

○相羽書記 建物側からは入れない構造になっております。

○河島議長 あと、新たにつくる地下鉄の出入口の 4.3m の幅にしたというのは、先ほどの説明で、A 水準を満足して、なおかつ、幅が少ない値が 4.3m。なぜゆとりをもってつらなくて、ぎりぎりの 4.3m にするかというあたりについて、都営地下鉄などの関係者と協議した結果、いたずらに広くするのも問題があるということで、A 水準を満たすことができるぎりぎりの開口部を設けるということですか。

○相羽書記 そうです。もともとは、ピーク時の中の 15 分単位で出した最小が 4.3m ですが、4.3m ぎりぎりというよりは、1 時間を見た場合、5,643 人というのはピーク時 1 時間の通行量になりまして、それで見ると 3.5 人弱くらいになるのですが、それよりも余裕があるというところで、建設局等の要望が一番強かったと思いますが、4.3m の幅でそろえましょうということで、協議を重ねた結果です。

○河島議長 いろいろ意見を述べている ■■■■さんは車の出入口のことを言っていて、ご自身の ■■■■が面している道路から出入りをする構造になって、なおかつ、この前の道が一方通行で、そういう面では、自分の家の前をみんな通っていくということで不満があるようですね。実際に、1 日の出入りの台数は、発生集中量の予測値があるようですけども、

何台くらいになりますか。

○相羽書記 資料 9.4.5 ページをご覧ください。真ん中あたりの左側、事務所のピーク時の表がありますが、その真ん中あたりに、赤い字で 36、青い字の 36、あわせた 72 台が集中量の数字になります。

○河島議長 これは、1 時間当たりの台数ですね。

○相羽書記 そうです。1 時間当たりです。

○河島議長 そうすると、ピーク時で 1 分当たり 1 台強、そのくらいの車がこの建物に出入りすると考えていいですか。

○相羽書記 はい。

ほかにございませんか。

○泉本委員 右側の図は何ですか。

○相羽書記 これは会議室です。

○泉本委員 会議で使うときはこっちになると。だから、今のご質問に対しては、142 台と答えるほうが的確なのではないですか。

○相羽書記 泉本委員がおっしゃるとおりです。142 台です。事務所と会議室利用を足した値です。

○河島議長 ただ、これはピーク時は同じですか。

資料 9.4.4 の右上のほうに、「現況の一般交通が 10 時台や午後にピークがあることも勘案し、ここでは、最大限の安全側を考慮した検証を行った。」と書いてありますね。そうした時間帯にピーク時が重なって使われる、同一時間帯に全ての会議室が一斉利用するなど書いてありますから、そういう想定をして 142 台と。

○相羽書記 そうです。

○河島議長 それが 72 台と重なることもあるという想定のようなですね。

○相羽書記 はい。

○河島議長 だから、最大に見積もると 214 台くらいの車が出入りするかもしれないと。

○相羽書記 そのとおりです。

○河島議長 そうすると、1 分間に 3.数台ということになりましょうか。

○相羽書記 はい。

○河島議長 そういうものがこの一方通行の道を通ることで著しい問題を生じるかどうかですが、少なくとも交差点交通量についてはきちんと処理できていて、この一方通行路は

幅員が8mあって、歩道もありますか。

○相羽書記 歩道もあります。

○河島議長 歩道もきちんとあるわけですね。

○相羽書記 はい。

○河島議長 そういう面では、人と車の錯綜はあまりない。1.42と書いてあるから、5mくらい的一方通行路があって、そこを1分間に3.数台の車が通るような状態。こんな感じで見ればいいわけですね。

○相羽書記 はい。

○河島議長 それは特に支障が大きく出るとは判断できないということですね。

○相羽書記 そのとおりです。

○河島議長 わかりました。

ほかにはよろしいですか。

よろしければ、本件についてはこの程度にさせていただきます。

次をお願いします。

○相羽書記 議案第40号について説明します。

建築主は西武鉄道株式会社で、一般型総合設計の許可申請がなされたものです。緩和項目は容積率制限です。敷地は豊島区南池袋一丁目、主要用途は事務所、物販店舗、自動車車庫となります。

2.1 ページ、付近見取図をご覧ください。図の中心部に薄いオレンジ色で示した部分が計画地で、池袋駅の南に位置しております。

2.2 ページ、現況図をご覧ください。資料上が北となります。計画敷地A、計画敷地Bの2つの敷地に、いずれも昭和46年建設の西武鉄道関連のビルが建っていました。現在、既存の建物は解体工事中です。敷地北側には、現況の幅員で約19mから26mの区道12-680が、西武池袋線の高架の下を東西方向にくぐっております。また、敷地A、Bの間には、後退済みの幅員4mの2項道路、敷地南側には一部2項道路と位置指定道路が並列となっております幅員の合計が9mほどあります。

本計画は、A、B2つの敷地総合設計制度と一団地認定を活用し、事務所、物販店舗、自動車車庫を新設します。また、西武池袋線の線路上にデッキを設置し、敷地の一部として利用。敷地西側には幅員9mから11mの区道に接しております。

敷地の高低差について説明します。敷地Aの線路敷東側の地盤面は、太い赤い字で書い

てありますが、32.97mに対して、線路敷西側の計画敷地の北西角、区道 12-243 と区道 12-680 の交差点付近で 26.23mと、その差 6.7mほどの高低差があり、西側道路に接する敷地部分は地下 1 階レベルとなっております。

2.3 ページ、土地利用現況図をご覧ください。池袋駅の周辺をご覧くださいますと、赤色の商業、紺色の事務所が中心の土地利用となっております。さらに、周辺のオレンジ色は住・商併用となっております。

2.4 ページ、高層建物プロット図をご覧ください。計画地は、図面中央に薄いオレンジ色で示し、計画地付近の高さ 60m以上の建築物をプロットしてあります。計画地周辺には、総合設計制度を活用したものを含め超高層建物があります。計画地南側には、建設中のマンションは高さ 110m、駅前のメトロポリタンプラザビルは 98m、総合設計を活用したメトロポリタンホテルは 95mです。また、計画地東側 250mの位置には、高さ 189mの豊島区の新庁舎が建設中です。

2.5 ページ、計画地周辺の写真をご覧ください。まず、写真①をご覧ください。敷地北側の前面道路と敷地西側の前面道路が交わる交差点です。赤い線で囲っているものが計画敷地Aの既存建物です。写真の右側に向かって緩やかに上がっているのがご覧いただけると思います。また、写真の左側が西武池袋線の高架橋となります。西武池袋線が写っているのがご覧いただけると思います。また、この高架橋をくぐりますと、右上の写真⑤をご覧ください、高架下から上がって地上に出てまいります。また、写真⑦は、計画敷地AとBの間にある 42 条 2 項道路です。また、現場では現在、既存建物が解体中です。

5 枚おめくりいただき、3.1 ページ、用途地域図をご覧ください。左の図中央に太い黒線で「計画地」と記載されております。計画地は商業地域で、指定容積率が 400、500、800%と 3 つの区域に属しております。日影規制、高度地区の指定はありません。

4.1 ページからが都及び区の上位計画ですが、2 枚おめくりいただき 4.3 ページ、新しい都市づくりのための都市開発諸制度活用方針をご覧ください。ページの中央の図をごらんいただくと、計画地は、センター・コア・エリア内の副都心、複合市街地ゾーンにあります。ページの左側の列の一番下をご覧くださいと、池袋地区を含む副都心の複合市街地ゾーンについて、これらの地域では、複合市街地が地域の特殊性を生かして展開するよう都市開発諸制度を有効に活用していくとなっております。

次に、ページの右側の列、上の表をご覧くださいと、複合市街地ゾーンでは割増された床面積の 2 分の 1 以上は原則として育成用途とすることとなっております。一番下の表を

ご覧ください。池袋地区では、○印がついている用途が育成用途と認められておりまして、太線で囲っております業務用途を育成用途と計画しております。

2枚おめくりいただき、4.5.1 ページ、豊島区都市計画マスタープランをご覧ください。真ん中の列の一番下の赤い線の部分をご覧くださいと、土地利用の基本的な考え方として、池袋駅周辺、サンシャインシティ及びその周辺で、広域的な商業・業務機能と副都心機能の拡充を図る区域とされております。

右の列をご覧ください。「4. 副都心整備と産業まちづくりの方針」として、「①商業業務の振興・発展」の項目で、商業・業務機能の積極的な育成または再編を目指しております。また、その下の赤い線の部分をご覧くださいと、「ウ、池袋駅東西デッキ計画の推進」として、副都心の回遊性を強化するため、鉄道敷地の上部を活用して、池袋駅の東口と西口をつなぐ東西デッキ広場と、それを結ぶ歩道の建設計画を進めるとなっております。本件付議案件で整備するデッキと、豊島区マスタープランに位置づけられている池袋東西デッキとが、将来接続する高層となっております。

4枚おめくりいただき、4.8 ページ、池袋副都心・グランドビジョンをご覧ください。池袋駅東西デッキについて説明します。資料の真ん中下側に赤く囲っております計画地は、池袋線上空の東西連絡デッキ南に隣接しておりまして、開発を誘導する地区内にあります。

5枚おめくりいただき、5-1 ページ、計画概要書をご覧ください。5番緩和項目は容積率制限です。12番敷地面積は5,530.96㎡。内訳は、計画敷地Aが5,196.27㎡、計画敷地Bが334.69㎡です。A、B2つの敷地で一団地認定を併用して総合設計制度を適用しております。20番延べ面積は4万9,962.63㎡。21番容積率対象の延べ面積は4万2,975.3㎡となります。容積上は、床面積は、自動車車庫などのほか、バリアフリー法の認定によるものです。22番容積率は、基準容積率628.42%に対して、公開空地の割増が145.32%、公益施設等による割増が3.26%、合計777.00%となっております。なお、公益施設等による割増は、一時滞在施設の整備によるものです。一時滞在施設による割増については、また後ほど説明します。27番から29番ですが、主要用途は事務所、物販店舗、自動車車庫となります。階数は地上19階地下2階/塔屋2階、高さは塔屋を含めて99.98mとなります。34番ですが、割増容積率の2分の1以上を育成用途としなければならないことになっており、本件では業務用途を育成用途としております。

3枚おめくりいただき、5.4.1 ページ、公益施設の整備による容積率の緩和です。この規定は、地元との協定等に基づき、一時滞在施設を設ける場合には一時体制施設の面積に応



じて容積率を緩和するというものです。

○河島議長 私の資料の 5.1 ページが脱落しています。

説明を続けてください。

○相羽書記 一時滞在施設に求められている基準は、東京都の総合設計許可要綱細目に定められております。資料の左側の表にありますとおり、待機スペースの 0.015%以上の面積の防災備蓄倉庫等の整備や設置位置について定められております。具体的には、資料中央の模式図で示しますとおり、赤色の待機スペースに対して青色の部分が規定を満たす防災備蓄倉庫となります。このほか、(3)に示します自立するための自家発電設備に加え、待機スペースの面積を付加した自家発電設備の出力数や燃料貯蔵施設の確保が要件となります。また、(6)の帰宅困難者のトイレ対策、(7)の自治体との協定なども要件としてなっております。

5.4.2 ページの左側、豊島区と事業者の間で締結した一時滞在施設の設置に関する確認書の写しを掲示しております。右側の図の赤い部分が、1階部分が一時滞在施設をあらわしたのですが、一部エスカレーターの下の部分も対象となっております。これは、天井高が 2.5m以上の空間を一時滞在施設としているものです。

2枚おめくりいただき、6.1.1 ページ、配置図をご覧ください。主要出入口は、計画敷地 A の北東の角からとなります。車両は、西側の区道から、先ほどご説明した地下 1 階の建物内に入りする計画となります。

一団地認定について説明します。本計画は、A、B 2 つの敷地に、総合設計制度と一団地認定を併用していますが、計画敷地 B 内の建築物は、地下部分のみに駐車場などを計画しており、地上部分は全て公開空地として計画されております。

続いて、交差点改良について説明します。資料の左上、青の点線で囲った部分は、現在、敷地と歩道のカルバート部分は壁で遮られております。見通しの確保、敷地利用上の利便性の向上のため、現在、鉄道 PC 桁及び歩道カルバートの撤去工事を行っております。

1枚おめくりいただきますと、6.1.2 ページ、池袋架道橋 PC 桁撤去の工場の資料です。右上のキープランの黄色で示した部分が工事範囲です。工事概要を模式的にあらわしたものが中段の模式写真です。一番下の列①の写真は工事着工前の状態で、③の写真をご覧ください。現在、歩道カルバートの撤去工事中です。

6.2.1 ページ、公開空地のコンセプトをご覧ください。資料の左上にコンセプトのテーマが記載されております。「人とみどりをつなぐ、にぎわいの拠点」とのメインコンセプトの

もと、3つのコンセプトを設定しております。1つ目「駅前広場としての公開空地」は、現状でまとまった広場の少ない東口に、本計画の空地が新たな活動と交流の場となると設定しております。2つ目「歩行者動線の結節点」は、線路で分断された東西の歩行者動線をデッキ上の公開空地で結ぶネットワーク拡大に貢献することとなっております。3つ目「みどりをつなぐ」は、周辺の街路樹や敷地の緑を結ぶことで、連続した緑のネットワーク形成に寄与し、まち全体に潤いをもたらすものとしております。なお、公開空地については、あわせて模型もご覧ください。

広場状空地は3カ所に設けております。まず、資料右側の配置図のピンク色の吹き出し。線路上空に設置するデッキ状の空地は、建物の顔としてにぎわいを表出する空間として、また、災害時には帰宅困難者の一時滞留スペースとして位置づけられております。次に、緑色の吹き出し。メインアプローチ空間としている空地です。この空地は、計画敷地A、B、ピロティ下の公開空地と一体となって、緑と広がりのある空間として、また、災害時には防災広場として活用されることとなっております。3カ所目はグレーの吹き出しです。南面空間としている空地です。こちらは、近隣住民に配慮した、静かで落ち着いた空間形成を図るものです。

6.2.2 ページ、公開空地のコンセプト(2)をご覧ください。資料の左上、A-A'断面をご覧ください。ご覧いただきますと、線路敷西側の敷地の地盤面は、線路敷とその東敷地の地盤面に比べて低くなっていることがわかると思います。右側はイメージパースで、③はデッキ状の広場状空地、④は計画敷地Bの広場状空地です。

続いて、公開空地図について説明します。1枚おめくりいただき、6.3.1 ページ、公開空地図立体イメージ(1)をご覧ください。本計画敷地は高低差があることから、線路上空を利用することからも、高さが異なる3つの公開空地で構成されています。カラーの平面図の緑色の点線で囲われているものが地下1階レベル。赤い点線部分が地上1階レベル。青い点線部分が地上3階デッキレベルです。右側のパースの赤い点線部分は、1階レベルの広場状空地と歩道状空地です。左下のパースの青い点線は3階デッキ、緑色の点線は地下1階レベルです。

6.3.2 ページ、公開空地図の立体イメージ(2)をご覧ください。デッキレベルと地下1階レベルがおわかりいただけると思います。

6.3.3 ページ、公開空地図(1) 地下1階をご覧ください。黄色が歩道状空地、オレンジ色は3階デッキから下りてくるエレベーターで、貫通通路の位置づけとなっております。

なお、貫通通路については、線路上空を建築敷地とする際の条件でもあることから、公開空地の評価としてはゼロとしております。

6.3.4 ページ、公開空地図（2）1階をご覧ください。右側の敷地Bの地上部分は、全て公開空地となります。敷地Aの南側にも緑色で示す広場状の空地を配置しております。

6.3.5 ページ、公開空地図（3）3階をご覧ください。3階は、西武池袋線の線路上空に設置するデッキを広場状空地及び貫通通路としております。平面図の上側にグレーの点線は、矢印もありますが、本計画の竣工から約1年後の2019年度に完成予定のデッキです。

11枚ほどおめくりいただき、7.1.1 ページ、地下2階平面図をご覧ください。さらにもう1枚おめくりいただき、7.1.2 ページをご覧ください。地下1階の平面です。地下1階には、西側区道から出入りする駐車場、消火のボンベ室などがあります。AとBの敷地は、地下2階と地下1階で接続することになっております。

7.1.3 ページ、1、2階平面図をご覧ください。1階レベルの出入口は、北東側のエントランスとなっております。1階には店舗が計画されております。赤い線で囲われているエントランス部分は一時滞在施設として容積率緩和の対象となります。資料右端の2階平面図は、防災センターのみの部分が2層となっており、建築基準法上の2階扱いとなります。ですので、その上以降のデッキがある部分は3階となり、以降、4階と続きます。

7.1.4 ページ、3階平面図をご覧ください。線路上空デッキ、3階レベルのオフィスエントランス、店舗が計画されております。こちらのエントランスホール部分も一時滞在施設として利用される予定です。

7.1.5 ページ、7.1.6 ページが、4階とその上部の中間免震層の平面図となります。

7.1.7 ページから7.1.13 ページが、5階から19階までの事務室となり、そのうち5階、6階は育成用途の事務室としているピンク色、7階以上は青色の一般の事務室となっております。

7.2.1 ページ、西側立面図をご覧ください。許可要綱に基づき公共歩廊に類する部分である線路上空デッキとその柱部分を除きまして、隣地・道路境界から外壁面まで必要な距離を確保しております。

5枚おめくりいただき、7.3.2 ページ、断面図をご覧ください。計画敷地Aと計画敷地Bの建物部分が地下でつながっていることがご覧いただけると思います。

7.4.1 ページをご覧ください。本件の落下防止対策で、4種類あります。資料の中央上側、3階キープランをご覧ください。A部、A'部は、3階デッキと西側外廊下です。こちら

は高さ2mのガラス手すりを設置しております。3階キープランのB部、外部階段の部分は、高さ1.6mのガラス手すりとします。3階キープランのD部は、低層部ガラスカーテンウォールです。こちらは、フロートガラスに飛散防止フィルム貼りで、開閉しない機構となっております。資料中央の基準階キープランをご覧くださいと、基準階のC部は十分な強度を確保したガラスで、開閉しない機構となっております。

5枚おめくりいただき、8.1.2 ページ、外観パースをご覧ください。右は、計画地西側交差点、ハイレベルからのパースです。

4枚おめくりいただき、9.1.2 ページ、等時間日影図をご覧ください。終日日影は、北側区道上空の西武池袋線線路敷に落ちており、周辺的环境に配慮されております。

13枚ほどおめくりいただき、9.5.1 ページ以降が建物完成後の交通量評価です。

9.5.7 ページ、交通量調査の結果をご覧ください。現行交通量に計画敷地の発生集中交通量を設定し、将来交通量を予測した結果、各対象交差点における車線別混雑度、交差点需要率の許容値1.0、0.9をそれぞれ下回る結果となっております。

9.5.8 ページ、9.5.9 ページをご覧くださいと、赤枠の欄は、午前、昼、午後、それぞれのピーク時の歩行者交通量及びサービス水準を表しております。計画地周辺の主要な地点全てでサービス水準Aを確保する結果となっております。以上により、自動車、歩行者とも、本計画の影響は軽微であると考えております。

9.6.1 以降が風環境の予測調査ですが、9.6.2 をご覧ください。本計画は、風洞実験により計画建物の風環境の影響について予測しております。本計画デッキ部分の公開空地がつながる駅南口デッキは、本計画建物の竣工後しばらくしない時期が続きますので、風洞実験では、ケース2のデッキがない状態と、ケース3のデッキがある状態、両方で実施しております。

2枚おめくりいただき、9.6.4 ページ、将来デッキ無の資料をご覧ください。下の真ん中の図、ケース2建設後（対策前）の図をご覧くださいと、計画地に近接する箇所でランク3、4が出現するところがあります。その図の右のケース3の防風植林などの防風対策によりまして、ランク1、2に抑えるように対策しております。

9.6.5 ページ、将来デッキ有の資料をご覧ください。これも将来デッキ無と同様の結果で、同じような対策をしております。

2枚おめくりいただき、9.7.2 ページが電波障害予想図ですが、電波障害が予想される範囲は、必要な改善対策を講じることとしております。

最後のページ、10・1 ページ、近隣対策に対する資料をご覧ください。本計画については、平成 27 年 2 月 6 日と 7 日の 2 回、説明会を開催しております。説明会での意見等ですが、質問としては、計画建物の車両出入口の位置、工事車両、電場障害に関するご質問がありました。車両の出入口については、歩行者の安全性に配慮した計画であること、工事車両については引き続き検討すること、電波障害についてはその都度対応等を協議したいということの回答をしております。

資料の冒頭にお戻りいただき、議案書の裏面をご覧ください。12 行目になりますが、本計画は、鉄道線路上空を敷地の一部として活用する計画であることから、平成 27 年 2 月 2 日に局内関係部署で構成される鉄道駅構内等開発計画検討委員会幹事会において、地元豊島区も出席の上で審議を行い、本計画が了承されております。

以上、特定行政庁としても、本計画は、交通上、安全上、防火上及び衛生上支障がなく、かつ市街地環境の整備改善に資するものと認め、下記の条件を付して許可したいと考えております。

説明は以上です。

○河島議長 ただいまの議案第 40 号について、ご質問等がある方はお願いします。

○泉本委員 退席のおわびを申し上げます。あと数分で退室しますので、よろしくお願いいたします。

質問はありません。

○河島議長 ほかにいかがでしょうか。

道路を挟んで駅に直結するデッキの構想があつて、その絵が、4.8 ページの左下に小さなパースが載っていますが、つなぐ部分は、右下の端の、少し手前に広がっているような部分ですか。

○相羽書記 そうです。

○河島議長 向こう側には西武線と JR の線路が並ぶような状態になっていて、そこにデッキが構想されていると。

○相羽書記 はい。

○河島議長 2019 年ごろには出来上がるということでしたが、そこまで詰まっているのでしょうか。

○相羽書記 この建物自体ができてから 1 年くらいはデッキができていない状況があります。

4.8 ページと 7.1.4 ページの両方を比べていただきたいのですが、7.1.4 ページの、先ほど説明した上の左側、「区道上空デッキ設置可能想定範囲」の位置に、2019 年にデッキはできませんが、想定範囲なので、これがどのくらいの幅になるかは今後の協議になると思います。その日程は決まっております。さらに、その先につながります、4.8 ページの下にデッキのイメージがありますが、少し段状になっている、東西をつなぐデッキですが、それについては構想がまだ先になるかもしれません。一応、つなぐデッキはできますが、その先をつなぐデッキについては、大きな構想なので、まだ先になるのではないかと聞いております。

○河島議長 駅に直結する線路上空のデッキは、さらにその先の段階になる。ただ、東西連絡デッキの西武線の線路の上を通るようなデッキは、この建物が完成する翌年くらいには完成見込みで、今、中身が詰められていると考えていいですか。

○相羽書記 デッキは続けますが、できない場合は地上に下ろす——将来的にデッキができたときにつながらないと困るので、連続性を持たせるために、それを想定したデッキの位置までつくっておくことは考えております。そういう意味で、豊島区と西武ともいろいろ協議して、それが将来的につながるように、今回の計画を先行してということになります。

○河島議長 ほかにいかがですか。

○島崎委員 鉄道駅構内等開発検討委員会というものは、私も初めて聞いたのですが、結構頻繁に開かれるものですか。

○相羽書記 いえ、あまり——上空を使うというのはなかなか難しい計画ですので、ここ 4 年くらい開催していません。例えば、新宿駅南口のデッキなどは、この委員会を経て進めておりまして、構成する委員は、都庁内の関係部署の委員で構成されております。

○島崎委員 重要な会議ですね。

○河島議長 私が覚えているのは、立川などはそうですね。

ほかにいかがでしょうか。——よろしゅうございますか。

それでは、本件についての質疑はこれで終わらせていただきます。

次をお願いします。

○相羽書記 議案第 36 号の説明をさせていただきます。

建築主は神津島村で、発電機収納倉庫を新築するにあたり、建築基準法第 43 条 1 項ただし書の許可が申請されたものです。建築敷地は神津島村字榎木が沢 2 で、地域地区等及び建築物の概要は議案書のとおりです。

まず、「3 特定行政庁の所見」をご覧ください。本件は、都立多幸湾公園内に存する浅井戸を水源とした簡易水道事業の用に供する非常用発電機を収容する倉庫を建築するものです。

2 ページ、資料左側の案内図をご覧ください。赤い丸で示された場所が計画敷地となります。敷地右側が、都立多幸湾公園内にある水源が水道供給をしている多幸地区となります。

1 枚お戻りいただきまして、申請理由書をご覧ください。現在、多幸地区では、当該水源のみが稼働している状況にあります。理由書の3行目の後半、赤い線を引いてある部分ですが、「そのため、多幸三水源が停電等で停止した場合には、多幸地区は断水となり、多幸地区の住民に対して安全な水を供給することが困難となります。これを受けて、停電時でも多幸地区への水道水を安定供給するために、多幸第三水源に非常用発電設備を設置する事業を立ち上げました。また、本村は島嶼地区であり、恒常的に塩害の影響を受けることから、非常用発電設備には収納する倉庫を設ける必要がある」としております。そのため、今回、収納倉庫を建築するものです。

3 ページをご覧ください。公園全体の配置図となります。赤く塗りつぶされた箇所が計画敷地です。黄色が幅員6mの村道です。当該公園はキャンプ場としても利用されており、敷地周辺には、炊事舎や休憩場などの施設が存在しますが、当該敷地との間には十分な離隔距離が確保されていることから、安全上、防火上の支障はなく、本建物が周辺施設に与える通風、採光上の影響もないと考えております。また、収納倉庫の管理ですが、1～2カ月に1回のメンテナンスを行う以外は無人の施設で、交通量の増加などもなく、交通上も問題ありません。

3-2 ページは当該公園の航空写真です。

4 ページは配置図です。敷地南側の近接した位置に物置がありますが、それ以外は公園内の空地に面しております。

5 ページは、その敷地の周辺状況の写真です。

6 ページ、7 ページに、平面図、立面図、断面図があります。

以上、敷地の周囲に広い空地を有する建築物であり、交通上、安全上、防火上及び衛生上支障がないと認め、許可したいと考えております。

説明は以上です。

○河島議長 ただいまの説明について質問等がありましたらお願いします。

ご発言がないようですので、次をお願いします。

○相羽書記 それでは、議案第 37 号について説明します。

説明の前に、資料の番号についてです、実は、6 ページをご覧くださいますと、その次が 8 ページになっております。7 ページは、資料作成の過程で欠番となっておりますので、ご了承いただければと思います。これは議事録にも残していただいて、わかるようにしたいと思います。

それでは、説明させていただきます。

建築主は住友不動産株式会社です。建築敷地は、新宿区大久保三丁目で、地域地区等及び建築物の概要は議案書記載のとおりです。

「調査意見」をご覧ください。本計画は、事務所、共同住宅、集会場、物販店舗・飲食店ほかを新築するものです。計画敷地は第一種住居地域であり、3,000 m<sup>2</sup>を超える事務所及び集会場が建築基準法別表第二（ほ）項第四号に該当するため、第一種住居地域内には建築できないことから、法第 48 条第 5 項ただし書の規定による許可申請がなされたものです。

本件は、当初、平成 22 年 12 月に許可を受け、平成 25 年 8 月の 2 回目の許可後、平成 25 年 9 月に着工しまして、さらに、平成 26 年 8 月に 3 回目の許可を受けたものです。

2-1 ページ、計画変更の推移をご覧ください。今回 4 回目の変更の概要ですが、資料の左上、1 回目の許可では、法 86 条の 1 項の一団地認定を行い、事務所と住宅を分棟で計画しました。その右側ですが、2 回目には、東日本大震災の発生により、安全性の意識が高まったことから、住宅棟と事務所棟を 1 棟にした免震化を図った変更をしております。さらに、左下の 3 回目の変更ですが、歩行者通路や、高い回遊性を有する上家を設け、歩行者にやさしい計画として許可をいただいております。右下になりますが、今回平成 26 年 7 月施行の法改正により、エレベーターの昇降路部分の床面積が容積率に算定されなかったことに伴いまして、事務室の専有部分と空間及び共有廊下の拡充を行いまして、延べ面積に計画の変更が生じたというものです。

2-2 ページをご覧ください。前回許可時の延べ面積と容積対象の延べ面積の表です。表に赤い数字で示しているものが、事務所部分で約 1,460 m<sup>2</sup>、住宅部分で約 1,080 m<sup>2</sup>の増床が見込まれます。

3 ページ、付近見取図をご覧ください。オレンジ色に着色したところが本敷地で、JR 高田馬場駅から南に約 500m の位置にあります。

4 ページ、用途地域図をご覧ください。第一種住居地域内で容積率 400% です。



5 ページ、この地区の大久保三丁目西地区地区計画をご覧ください。本敷地は、大久保三丁目西地区地区計画内にあり、再開発等促進区と定められております。資料左下に土地利用に関する基本方針がありまして、赤色の下線を引いた2行目になりますが、周辺市街地の日照等に配慮し、地区南側に業務機能、都市型の住居機能からなる高層棟を集約配置するとあり、今回の事務所及び住宅の増床は、その業務あるいは住居機能に充てるものです。

飛びまして、11 ページ、2階平面図をご覧ください。赤枠で囲った部分は、吹き抜けに床を張ることで事務室の増設を行っております。

12 ページ、3階から7階の平面図をご覧ください。右下に断面図がありますが、オレンジ色の部分、出窓の下部を下げることで事務所の有効空間を広げまして、業務機能の拡充を図るとともに、エレベーターの増床階を増やすことにしております。22階まで同様です。

7枚おめくりいただき、19 ページ、23、24 階平面図ですが、右下の従前の平面図をご覧ください。赤い点線で示すとおり、住宅の有効空間を広げ、ゆとりのある住空間を形成するとともに、共用廊下を建物の内側方向に拡幅しております。なお、構造体となる柱等の変更はありません。23 ページの37階平面図まで同様です。

議案書の裏面の下から7行目をご覧ください。本計画は、土地利用に関する基本方針に則り、事務所、共同住宅、集会場、店舗等からなる複合建築物を建築するものであり、にぎわい、交流、業務、都心居住等の複合市街地の拠点形成を図るものと認められます。以上の理由から、本計画は、法第68条の3第6項の規定により読み替えられる法第48条第5項ただし書の規定により、地区計画において定められた土地利用に関する基本方針に適合し、かつ、当該地区計画の区域における業務の利便の増進上やむを得ないと認め、許可したいと考えております。

なお、32 ページに、平成27年2月26日開催の公聴会の議事録要旨がありますが、利害関係人の方の出席、意見書の提出はありませんでした。

また、33 ページには、新宿区へ意見照会を行いました。支障がない旨の回答を得ております。

説明は以上です。

○河島議長 それでは、第37号議案についてご質問等がありましたらお願いします。

2-2 ページに面積増減のことが記載されていますが、赤い字で記載してある、事務所 1,460 m<sup>2</sup>、住宅 1,079 m<sup>2</sup>が増え、一部減ったところもあって 2,464 m<sup>2</sup>が結果として増えていると

いうことですね。

○相羽書記 はい。

○河島議長 そのうち 13%分は未消化、都市計画上建てられる余裕があったけれども、今までの計画の中でそれを使っていなかった部分として、その 13%分が今回増えていると。ですから、先ほどの 2,463 ㎡から 13%分を控除した部分の大きさが、エレベーターの昇降路で面積がカウントされていたものに相当すると思えばいいですか。

○相羽書記 そのとおりです。前回の許可をいただいたのは平成 26 年 8 月でしたが、平成 26 年 7 月に、一部エレベーターが着床するような変更もありました。今回は、着床する階も増やして、それに加えて面積も増やしているということです。

○河島議長 細かい数値は別として、2,000 ㎡くらいエレベーター昇降路の部分の床面積が容積率記載の対象になっていたものが、その対象にならなくなったから、その部分の床を増やす形で使っていこうと。今回はそういう趣旨と考えてよろしいですか。

○相羽書記 はい、そのとおりです。

○河島議長 ほかにご発言ありますか。

なければ、この程度にさせていただいて、次の議案の説明をお願いします。

(幹事・書記席交代)

○岡本書記 続きまして、建築指導課及び多摩建築指導事務所が所管いたします、建築基準法第 43 条第 1 項ただし書に関する一括審査による許可同意基準に係る審査案件 9 件を読み上げます。この一括審査分の議案につきましては、その後、あわせて質疑をお願いいたします。

それでは、読み上げさせていただきます。

整理番号 1 番、議案番号 41。建築主、東京都。地名地番、小笠原村母島元地。建築物の用途、日除け施設でございます。

整理番号 2 番、議案番号 42。建築主、東京都。三宅島三宅村阿古 672-2。荷捌き施設でございます。

整理番号 3 番、議案番号 1068。建築主、XXXXXXXXXX。東大和市蔵敷 XXXXXXXXXX ほか。一戸建住宅でございます。

整理番号 4 番、議案番号 1069。建築主、内野ハウジング有限公司。武蔵村山市神明 1-47-7。一戸建住宅でございます。

整理番号 5 番、議案番号 1070。建築主、XXXXXXXXXX。武蔵村山市中藤 XXXXXXXXXX ほか。一戸建

住宅でございます。

整理番号6番、議案番号2083。建築主、株式会社オークラコーポレーション。小金井市梶野町1-178-11。一戸建住宅でございます。

整理番号7番、議案番号2084。建築主、株式会社ネクステージ。小金井市東町1-119-6。一戸建住宅でございます。

整理番号8番、議案番号2085。建築主、株式会社プライムホーム。小平市鈴木町1-116-14。一戸建住宅でございます。

整理番号9番、議案番号2086。建築主、株式会社インターネット不動産。西東京市富士町2-853-29。一戸建住宅でございます。

以上です。

○河島議長 一括審査対象の43条1項ただし書許可に関する議案です。今の説明について、質問等がありましたらお願いします。

なければ、次をお願いします。

○岡本書記 続きまして、多摩建築指導事務所が所管いたします建築基準法第56条の2第1項ただし書に関する一括審査による許可同意基準に係る審査案件1件を読み上げます。

整理番号1番、議案番号1071。建築主、稲城市。地名地番、稲城市百村23ほか。建築物の用途、中学校でございます。

以上です。

○河島議長 日影規制に関する一括許可対象の案件です。これについて質問がありましたらお願いします。

なければ、次をお願いします。

○岡本書記 続いて、多摩建築指導事務所が所管いたします個別審査案件のご説明です。

○寺沢書記 議案第2087号について説明します。

本件は、第一種住居地域に水道施設を増築するにあたり、法第48条第5項ただし書の適用について許可申請がなされたものです。建築物の概要については、議案の表のとおりです。

1-1ページ、許可申請理由書をご覧ください。本件は、近年の水道原水の水質悪化への対応、震災時等における浄水処理や水質管理の安定化を目的として、東京都水道局が東村山浄水場において、水道施設である濃硫酸受入所棟、硫酸中和剤保管庫及び土砂保管庫を増築する計画です。床面積の合計が3,000㎡を超える水道施設は、第一種住居地域には建築

できないことから許可申請がなされたものです。

2 ページ、案内図をご覧ください。計画地は、西武新宿線東村山駅の南西約 500m に位置しております。敷地の南側は空堀川、西側は西武多摩湖線の線路に接しております。

3 ページ、用途地域図をご覧ください。資料の中央に赤い点線で囲った部分が計画地で、計画地は第一種住居地域に指定されております。計画地の北側は準工業地域、南側は準住居地域、東側及び西側は第一種低層住居専用地域です。

4 ページ、周辺状況図をご覧ください。計画敷地の北側は、道路を挟んで工場、共同住宅、専用住宅などが、東側及び西側は道路を挟んで専用住宅が建ち並んでおります。

5-1 ページ、配置図をご覧ください。敷地内には既存の水道施設が 50 棟建っていますが、計画建築物は資料左に赤色で小さく塗られた 3 棟です。

次の 5-2 ページに拡大した図面がありますので、ご覧ください。計画建築物は、最高高さ 3.96m の濃硫酸受入所、最高高さ 2.47m の硫酸中和剤保管庫、最高高さ 1.64m の土砂保管庫の 3 棟です。敷地境界から最も近い部分でも約 66m の離隔距離をとり、周辺の住居の環境に配慮した配置としております。

次に、5-3 ページ、配置図をご覧ください。計画建築物は、図面の赤いハッチで塗られた 3 棟です。資料の写真 1 に、既設の濃硫酸受入所棟、写真 2 に既設の土砂保管庫及び硫酸中和剤保管庫が写っております。計画建築物は、これら既設の建築物と同様の建築物となります。

このほかに、建築物ではないため許可対象ではありませんが、写真 3 及び写真 4 に写っている既設の硫酸タンクと同様のタンクを 4 基増設することによって、硫酸貯蔵関連施設を拡張する計画です。

続いて、6-1 ページ、濃硫酸受入所棟の図面をご覧ください。濃硫酸受入所棟は、タンクローリー車によって搬入される濃硫酸を、硫酸タンクに移すための受入施設で、柱と屋根のみの建築物です。

6-2 ページは硫酸中和剤保管庫の図面です。濃硫酸の漏洩事故が発生した場合に備えて、硫酸の中和を行うための中和剤を保管するための倉庫です。

6-3 ページは、土砂保管庫の図面です。こちらも同じく、漏洩事故が発生した場合に備えて、硫酸を吸着させて取り除くための土砂を保管するための倉庫です。

計画建築物はいずれも鉄骨造平屋建てです。

以上により、本計画は、都民に浄水を供給するために必要な水道施設である硫酸貯蔵関

連施設の増築であり、公益上やむを得ないと認められるので許可したいと考えております。

なお、最後に公聴会議事録を添付してありますが、平成 27 年 2 月 25 日に開催した公聴会においては、利害関係者の出席はなく、また、東村山市からは、都市計画上の支障はないとの回答をいただいております。

説明は以上です。

○河島議長 第 2087 号議案について、今、説明がありました。これについて質問等がありましたらお願いします。

この水道施設は相当規模が大きくて、既存の施設自体、用途制限に適合していない状態だと思いますが、これは何ですか。既存不適格ですか、それとも、許可を取っているのでしょうか。

○寺沢書記 既存不適格のものもありますし、許可を取っているものも敷地内にはあります。

○河島議長 昔のもので、新しい 12 種類の用途地域になった際に既存不適格のものもそこで生じて、その後また増築なども行われて許可対象になっているものもある、そういうことですか。

○寺沢書記 おっしゃるとおりです。平成 8 年の 8 地域から 12 地域になった際に、水道施設全体が既存不適格になりまして、施行令 137 条の 7 によって、そこから 1.2 倍までは許可は必要ないのですが、それを超えたのが平成 17 年に、高度浄水施設の許可ということで。

○河島議長 その時点から許可を受けて増築が行われていて、これもその流れに乗ったものと。

○寺沢書記 そのとおりです。

○河島議長 ほかにはいかがでしょう。

よろしければ、次をお願いします。

○寺沢書記 続いて、議案第 2088 号の説明をさせていただきます。

本件は、準住居地域にある自動車ショールームに併設された自動車修理工場において、車両の待機スペースなどを作業場に用途変更するにあたり、法第 48 条第 7 項ただし書の適用について許可申請がなされたものです。建築物の概要については、議案のとおりです。

1 ページの許可申請理由書をご覧ください。本件は、店舗の統廃合や車両の販売台数の増加などにより、整備が必要とされる車両台数が増加していることを受けて、トヨタアドミニスタ株式会社が既存の自動車ショールームに併設された自動車修理工場内において車

両の待機スペースなどを作業場に変更する計画です。作業場の床面積の合計が 150 m<sup>2</sup>を超える自動車修理工場は準住居地域に建築できないことから、許可申請がなされたものです。

2 ページ、案内図・用途地域図をご覧ください。計画地は、西武新宿線田無駅の南東約 1.4km に位置し、用途地域は準住居地域に指定されております。計画地の南側には第一種低層住居専用地域や第一種中高層住居専用地域が近接しております。

3 ページ、周辺状況図をご覧ください。計画地の北側は幅員 18m の新青梅街道であり、南側は専用住宅、共同住宅などが建ち並んでおります。

5 ページ、1 階平面図をご覧ください。1 階部分の用途は自動車ショールームのままで、既存の変更はありません。

6 ページ、2 階平面図をご覧ください。図面の水色で塗られた部分が既存の作業場で、床面積は 133.15 m<sup>2</sup>です。本計画は、桃色に塗られた車両の待機スペースなどを作業場に用途変更するもので、これにより作業場の面積が合計で 240.44 m<sup>2</sup>となり、150 m<sup>2</sup>を超えるため用途許可が必要となるものです。

7 ページは屋上平面図、8 ページは立面図、9 ページは断面図ですが、既存の変更はありません。

10 ページ、建築物内現況写真をご覧ください。本計画では、写真⑤及び⑥の車両の待機スペース、写真⑦の洗車場を作業場に用途変更するものです。

11 ページは日影図ですが、本計画は用途変更ですので、外観上の変更はありません。現状から影の変更もありません。

12 ページから 15 ページは、騒音検討の資料です。本計画によって騒音値が特に増加すると想定される測定点 4 カ所において、騒音値の変化を計算しております。12 ページが従前、13 ページが従後の、各測定点における騒音値となります。全ての測定点で、従前はもとより従後においても、東京都環境確保条例に基づく規制基準値である 45 デンベルを下回る結果となっております。

このほか、許可申請理由書の別紙 1、別紙 2 に添付してありますとおり、本計画は国の「自動車修理工場に係る建築基準法第 48 条第 5 項から第 7 項の規定に関する許可の運用について」及び「自動車修理工場の立地に関する建築基準法第 48 条の規定に基づく許可の運用について（技術的助言）」による基準の全ての事項に適合した計画としております。

以上により、本計画は、準住居地域における住居の環境を害するおそれがないと認められるので、許可したいと考えております。

最後に、公聴会議事録を添付してありますが、平成 27 年 2 月 25 日に開催した公聴会においては、利害関係者の出席はなく、また、西東京市から、都市計画上の支障はないとの回答をいただいております。

説明は以上です。

○河島議長 ただいまの説明に対して質問等がありましたら、お願いします。

特にありませんか。

○岡本書記 同意議案は以上でございます。

○河島議長 それでは、同意議案について説明と質疑を行ってきたわけですが、これから同意議案についての評議裁決をしたいと思います。

同意議案につきまして、第 36 号議案から第 37 号議案、第 39 号議案から第 42 号議案、第 1068 号議案から第 1071 号議案、第 2083 号議案から第 2088 号議案、計 16 件の議案をただいまご審議願いましたが、この 16 件の議案について、全て原案どおり同意することによってよろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

○河島議長 ありがとうございます。それでは、全ての案件について同意することといたします。