

第 1 2 5 8 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12月21日 午後3時51分～午後5時14分
開催場所 東京都庁第二本庁舎31階 特別会議室21

| | | |
|-----|----|---------------------|
| 出席者 | 委員 | 河島均 |
| | 〃 | 百濟さち |
| | 〃 | 島崎勉 |
| | 〃 | 有田智一 |
| | 〃 | 泉本和秀 |
| | 〃 | 寺尾信子 |
| | 幹事 | 妹尾市街地建築部長 |
| | 〃 | 金子多摩建築指導事務所所長 |
| | 書記 | 小菅市街地建築部調整課長 |
| | 〃 | 相羽市街地建築部建築企画課長 |
| | 〃 | 飯塚市街地建築部建築指導課長 |
| | 〃 | 高野都市づくり政策部景観担当課長 |
| | 〃 | 曾根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 |
| | 〃 | 佐藤多摩建築指導事務所建築指導第三課長 |

○河島議長 それでは、同意議案に入りたいと思います。

傍聴人の方がいらっしゃるようですので、入室をお願いします。

(傍聴人入室)

○河島議長 同意議案に入りますが、傍聴人の方に申し上げます。

お手元にお配りしてありますとおり、東京都建築審査会運営規程第3条によりまして、傍聴は静粛に行い、会議における発言に対して、拍手その他の方法により賛否を表明する等、発言を妨害しないこと。みだりに席を離れ、または談笑するなどの方法により会議の秩序を乱し、または会議の妨害をしないこと。議長の許可のない写真撮影・録音をしないことと定められております。また、議長の指示に従わない場合は退場を命じることもございますので、よろしく願いいたします。

それでは、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。

○小菅書記 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となります。

○飯塚書記 それでは、第35号議案から説明します。

建築主は、一般社団法人道玄坂121で、渋谷区道玄坂一丁目31番1の建築敷地において、建築基準法第59条の2第1項に基づく総合設計の許可申請により事務所ビルを新築するものでございます。

地域地区等及び建築物の概要は、議案に記載のとおりですが、裏面の「調査意見」のとおり、本件は、土地の合理的利用の促進を図るとともに、歩行者のための空地・緑地を提供し、良好な市街地環境の改善に寄与するものとして、一般型総合設計の許可申請がなされたものです。

資料2-1、付近見取図をご覧ください。こちらの図で赤色でお示しした計画地は、JR渋谷駅から西に約400m進んだ先に位置しております。

資料2-2、現況図をご覧ください。計画地には、7階建てから10階建ての事務所ビルが計4棟建てっており、現在、解体工事中です。計画敷地は四方が道路に囲まれており、南側は幅員約50mの国道246号線、東側は幅員約15mの区道、北側及び西側はともに幅員約6mの区道でございます。

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を中心に、オレンジ色で示す住宅・商業・事務所混在施設などが混在した地域となっております。

資料2-4、高層プロット図をご覧ください。赤色の塗りつぶしでお示ししておりますとこ

ろが計画地です。また、本計画のほか、建物を赤色の枠で囲んでいるものが総合設計制度による建物です。計画地周辺には、紫色でお示した高さ 60m以上の建物や、青色でお示した高さ 100m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。写真①、②が、敷地南側の国道 246 号線沿いの様子です。写真④は敷地西側の区道の様子です。写真⑤から⑦及び⑨が、敷地北側の区道の様子です。写真⑩は敷地東側の区道の様子です。

資料 3-1、用途地域図をご覧ください。計画地の用途地域は商業地域で、容積率は 800%、建蔽率は 80%、防火地域に指定されております。また、計画地は、青色の破線で囲んだ道玄坂一丁目地区地区計画の区域内に該当しております。なお、高度地区及び日影の規制はありません。

資料 4-1-1 からは、国、東京都及び渋谷区の上位計画となっております。

資料 4-1-2 は、東京都の都市づくりビジョンをお示しております。本計画地は、資料中央の図のとおり、センター・コア再生ゾーンに位置しております。センター・コア再生ゾーンにおける副都心では、充実した鉄道網を生かし、民間による質の高い複合開発を推進するとしております。また、渋谷における地域の将来像としては、魅力ある商業、業務、文化・交流機能の充実など、総合的なまちづくりが進み、世界に文化を発信し、回遊性のある、歩いて楽しい安全・安心な副都心を形成、としております。

資料 4-1-4、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。資料の中央の上の 2 つの図をご覧ください。本計画地は、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、都市開発諸制度等を活用し、適切な育成用途の促進を図ることにより、地域の特性を十分に生かした整備を進める地域とされております。

また、資料右下の表をご覧ください。計画敷地において、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。本計画での育成用途は、文化・交流施設として貸会議室、商業施設としてカフェ、産業支援施設としてインキュベートオフィスを計画しております。

資料 4-1-6、渋谷区都市計画マスタープランをご覧ください。資料中央の下の土地利用市街地整備の方針図をご覧ください。本計画地は、商業・業務系複合地区に位置し、住機能との共存に配慮し、商業・業務機能、教育文化機能の集積を図るとされております。また、副都心、恵比寿駅周辺の外周に位置し、隣接する住宅地の環境と調和した空間形成を目指すものとしております。

資料の右側をご覧ください。本計画地は、大向・恵比寿地域に位置し、渋谷駅周辺の整

備として、生活文化を発信する拠点としての成熟化、「歩いて楽しいまちづくり」の実現が掲げられております。

資料 4-1-9、渋谷駅中心地区基盤整備都市計画の概要をご覧ください。資料の左側には、渋谷駅周辺の開発動向を、右側には開発街区等の整備スケジュールをお示ししております。

資料 4-1-10、道玄坂一丁目地区地区計画をご覧ください。資料の左側をご覧ください。地区計画の目標として、「1、街区再編や老朽化した小規模建築物の共同化による防災性の向上と災害時の情報発信等による安全・安心な地区の形成」、「2、本地区と周辺エリアとの回遊性を高める地上部を主とした歩行者ネットワークの形成」、「4、国際競争力の強化に資する多様な機能の集積・導入」、「6、まちのアクティビティが感じられる駅前の顔の形成と緑化等による潤いがある景観形成」等が掲げられております。

また、資料右下の計画図1をご覧ください。本計画地は、地区区分のD地区に位置しており、資料中央上段の「土地利用の方針」に記載のとおり、道玄坂に面し、後背に閑静な住宅地を抱える地域に近接する地区であることから、にぎわいと落ち着きを兼ね備えた商業・業務と住宅の調和のとれた土地利用を誘導するとあります。

資料 5-1、計画概要書をご覧ください。資料の左側の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4,128.33㎡です。20番、延べ面積は4万6,954㎡です。21番、容積率対象延べ面積は4万251㎡です。右側に移りまして、22番、容積率は、基準容積率800%に対して、公開空地による割増が161.51%、防災による割増が13.49%、合計975%と計画しております。下の27番から29番ですが、主要用途は、事務所、集会場、飲食店、自動車車庫です。階数は、地上21階地下1階で、最高高さは106.9m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、インキュベートオフィス、貸会議室、カフェを計画しております。

資料 6-2、公開空地のコンセプトをご覧ください。また、あわせて模型もご覧ください。本計画では、3つのコンセプトをもとに公開空地を計画しております。1つ目として、渋谷エリアの玄関口として計画敷地の東西双方にまとまったオープンスペースを設け、開かれた広場空間を提供します。資料左下の図をご覧ください。西側広場は、階段状のスペースを持つプラザを設け、行き交うだけではなく、たたずむことのできる場所を提供します。また、資料の右、上から2つ目の図をご覧ください。東側広場は、一般の人々が利用できるカフェを設け、にぎわいのある広場空間として計画いたします。

続いて、コンセプトの2つ目として、東西のオープンスペース及び四周接道を生かした

歩道空間の提供により、回遊性の向上に貢献し、まちのにぎわいをつくります。資料左上の図をご覧ください。道玄坂側にアイストップとなる広場とシンボルツリーを設け、道玄坂から国道 246 号へと人々を誘う設えとし、回遊性の向上に貢献します。また、資料右の一番上の図をご覧ください。足元の広がり最大化をよう北側緑地帯まで一体となるピロティ広場を設け、北側歩道状空地が裏通りとならないように計画します。

コンセプトの3つ目として、国道 246 号線に沿った南側歩行者空間は、新設歩道及び植栽の整備により東西を結ぶ既存歩道と一体化した緑の軸を生み出します。資料の右、一番下の図をご覧ください。南側の国道 246 号線沿いでは、敷地内に歩道状空地を設け、十分な歩道幅を確保するとともに、新設街路樹の並列配置により、東西を結ぶ緑の軸を生み出します。

資料 6-3、公開空地図をご覧ください。黄色の部分が歩道状空地、緑色の部分が広場状空地です。敷地西側の広場状空地は約 340 m²、同じく東側の広場状空地は約 140 m²あります。

資料 6-9-1 をご覧ください。本計画は、計画敷地内に既存の旧耐震建築物を新耐震建築物に建て替えることから、防災による容積率の緩和を受けております。その要件として、まず、資料左下の図のとおり、緊急輸送道路沿道であること、また、資料右下の図のとおり、従前建物の高さが前面道路の 2 分の 1 を超えること、さらに、建替えを平成 32 年度までに完了することとしております。資料右上の枠囲みのとおり、本計画では、13.49%の容積率の割増を適用します。

資料 7-1-1 からが平面図です。

資料 7-1-3、1 階平面図をご覧ください。青色でお示しする建物南東側に設けられている風除室、エントランスは、エレベーター、階段を経由して、2 階に設けるエントランスホール及び 5 階以上の事務所利用者用のエレベーターホールに通じております。また、建物の北東側に設けられている I.O (インキュベートオフィス) エントランスは、緑色でお示しする 3 階及び 4 階に設けた育成用途であるインキュベートオフィス及び貸会議室利用者向けのエレベーターホール用のエントランスとしております。なお、各々に専用のエレベーターを設けてあります。さらに、公開空地に面した建物エントランス前のピロティ空間には、育成用途であるカフェを設け、一般の人々が利用できるものとしております。

資料 7-1-5、3 階平面図をご覧ください。3 階では、育成用途であるインキュベートオフィスを計画しております。

資料 7-1-6、4 階平面図をご覧ください。4 階では、同じく育成用途である貸会議室を計画

しております。

資料 7-1-7 をご覧ください。5 階より上階では、事務所を計画しております。

資料 7-3、断面図をご覧ください。本計画では、天空率は適用せず、道路斜線制限に適合した計画となっております。

資料 7-4-1、落下物対策をご覧ください。資料下側の断面図をご覧ください。本件では、道路に面する四周の面について落下物対策として、はめ殺しのガラス窓を使用しております。

資料 7-4-2 をご覧ください。こちらで使用します窓ガラスについての衝撃強度及び耐風圧強度の検証結果をお示ししており、いずれも必要な性能を満たしております。

資料 7-4-3 をご覧ください。5 階以上の事務所各階コアの北側テラスには、外部に面して植栽帯を設け、さらに、高さ 1.35m の合わせガラスの手すりをその内側に設けることで、利用者が外周部分へと近づけないようにします。

資料 8-1、完成予想パースをご覧ください。これは、敷地南側及び東側からの様子です。

資料 9-1-2、等時間日影図をご覧ください。計画地周辺は商業地域に位置しており、日影規制はありませんが、右上枠囲みの拡大図のとおり、赤線で示しますように、冬至における 8 時間の終日日影は隣地にかからないよう計画しております。

資料 9-3-1 以降が、本計画に伴う交通影響検討の報告書です。

資料 9-3-7、図表 14 をご覧ください。渋谷駅方面の①、②、③からの本計画地における入庫車両が、地点 10 を経由し、国道 246 号線と道玄坂の交差点、図上では地点 7 ですが、地点 7 で U ターンして本計画敷地にアクセスする車両動線の発生を考慮しまして、開発後の将来交通量を予測したところ、図表 15 のとおり、信号交差点である地点 1、4、7、8、9、10 における交差点需要率は限界需要率を下回り、また、図表 16 のとおり、車線別混雑度も全て 1.0 を下回り、計画建物が周辺交通へ与える影響は少ないものと考えております。

資料 9-3-8、図表 17 をご覧ください。こちらは、渋谷駅方面①、②、③からの本計画地への入庫車両が、国道 246 号と道玄坂の交差点（地点 7）で U ターンをせずに本計画敷地に、いわば遠回りでアクセスする車両動線を考慮した開発後の将来交通量もあわせて予測しました。結果は、図表 18 のとおり、信号交差点である地点 1、4、7、8、9、10 における交差点の需要率は限界需要率を下回り、また、図表 19 のとおり、車線別混雑度も全て 1.0 を下回ります。

資料 9-3-9 の右の図をご覧ください。地点 2、3、5、6、8 の無信号交差点での交通量

について検証したところ、資料 9-3-10 でお示しのとおり、地点 7 の国道 246 号線と道玄坂の交差点地点 7 で U ターン利用する場合においては、図表 21 から図表 25 のとおり、いずれも交通容量が非優先交通量を上回り、本計画による影響は少ないものと考えられます。

資料 9-3-11 をご覧ください。こちらは、地点 7 の国道 246 号線と道玄坂の交差点での U ターンを利用しない遠回りの場合においても、同様に図表 26 から図表 30 のとおり、いずれも交通容量が非優先交通量を上回っております。

資料 9-3-12 の左側をご覧ください。本計画竣工予定である平成 30 年同時期に開業予定の渋谷駅南街区あるいは渋谷駅道玄坂一丁目駅前地区の開発交通量を考慮した、渋谷駅周辺の地点 9、地点 10 での交差点需要率及び車線別混雑度も算定していますが、いずれも交差点需要率は限界需要率を下回り、車線別混雑度も全て 1.0 を下回っており、本計画利用車両が周辺交通に与える影響は軽微なものとなっております。

また、資料右側の歩行者影響評価をご覧ください。こちらの図の断面 a から j において調査したところ、表のとおり、歩行者サービス水準は全て A となっております。よって、自動車、歩行者ともに本計画が周辺交通に与える影響は問題がない範囲であり、交通処理は可能と考えております。

資料 9-3-13、第 205 回東京都都市計画審議会資料の抜粋ですが、こちらをご覧ください。本計画の交通量調査においては、本計画竣工予定である平成 30 年同時期に開業予定の渋谷駅南街区あるいは渋谷駅道玄坂一丁目駅前地区の開発交通量も含んだ検討を 6-3-12 でお示したところです。また、本計画とは別に、渋谷駅街区及び渋谷駅桜丘口地区も含めた駅周辺の開発街区全ての完成が見込まれる平成 39 年時点での発生集中交通量を踏まえた交通量調査が、当該都市計画提案資料の中で、周辺交差点の影響評価を行っているところですが、お示しのとおり、各評価地点の交差点需要率は 0.9 を下回り、車線混雑度についても 1.0 を下回っており、交通処理上問題ないことが確認されております。

なお、本資料における地点 5（宮益坂下）、地点 6（渋谷警察署前）は、資料 9-3-12 における地点 9、地点 10 にそれぞれ対応しており、資料 9-3-12 で地点 9、地点 10 における交差点需要率の増加は 0～0.004 程度、車線別混雑度の増加は 0～0.023 程度と軽微であること、及びこの資料 9-3-13 の評価結果を勘案した結果、駅周辺の開発街区全ての完成が見込まれる平成 39 年時点においても交通処理上問題ないと予想しております。

資料 9-4-1 からが風環境調査です。本計画は、風洞実験による調査を行っております。

資料 9-4-3 をご覧ください。お示しの図は、左から順に、建設前、建設後、防風植栽後に

おける結果をお示ししております。中央の図9及び図10をご覧ください。本計画建物の建設により、計画地東側の地点番号23、24及び9、17、83に領域Cの評価が出ておりますが、右の図11及び図12でお示しのとおり、防風植栽を配することで、住宅地、市街地相当の風環境である領域Bにおさまるとの結果が出ております。

資料9-5-2、電波障害調査2をご覧ください。本ページ以降が電波障害の調査結果となりますが、電波障害が発生した場合には必要な改善対策を講じることから、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。

資料11-1-1、「近隣住民への対応等について」をご覧ください。本計画の建築主は、都の建築紛争予防条例に基づき、本年10月に2回の近隣説明を行っております。また、本年11月に、都が総合設計許可要綱に基づく公聴会を開催しております。資料の左側の表のとおり、近隣説明会では、工事の騒音・振動について、駐車場計画について、西側の広場について、日照について、帰宅困難者受入対応について、防災備蓄倉庫について、風環境について、電波障害について、工事中の粉塵飛散防止について、工事中の地震対策について、工事作業時間について、などの意見・質問が出され、それぞれの対策や計画の際に配慮した点などを建築主側から説明しております。

また、資料右側の表をご覧ください。都が開催しました公聴会に際して提出された意見書及び公述意見の要旨としては、東京都に対し、工事の振動による隣接物件に対する適切な配慮がなされるまで、本プロジェクトに係る建築計画を許可しないよう求めるというものでした。

資料11-2以降には、公聴会の議事要旨と意見書を添付してあります。

なお、資料11-2-2の右側ページに記載のとおり、公聴会において、建築主からは、解体工事に係る近隣からの改善要望に対し、1点目、解体工法の改良、解体手順の工夫、作業員への指導や注意喚起の徹底などの対策を通し、可能な限り振動を減らすよう努力すること。2点目、振動騒音計を設置し、計測結果をモニタリングしながら規制値以下となるよう、管理計測を行っていること。3点目、近隣から連絡があった際は、一旦作業を中止し、対策を再確認するなどの措置を講じている旨、説明がありました。

恐れ入りますが、議案書にお戻りいただきまして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 それでは、第35号議案について、ご質問、ご意見等がございましたらお願いします。

○有田委員 2～3点ほど教えていただければと思います。今の議案書裏の許可条件のところで、公開空地、育成用途の用途等々、維持管理、表示及び報告を行うこととありますが、例えば育成用途についてですと、ここでは、インキュベートオフィスや貸会議室が該当するというご説明でしたが、私は不勉強で、育成用途の指定については、こちらの資料では4-1-4の表しかわかりませんでした。この育成用途の指定というのは、「産業支援」というカテゴリーしかないということによろしいのか、あとは、育成用途に該当するのはどのくらいの広さを投入すればいいことになっているのでしょうか。

あと、その維持管理ということで、こちらを拝見すると、差し当たって、育成用途該当の面積と管理者と、現状はどうですかという簡単な表だけがありますが、実際、育成用途、インキュベートオフィスと言われても、その定義がよくわからないというか、5年たって、やっていることを変えましたといったときに、どの程度変えてしまうことが許容されるのかということについての運用のお考えを教えていただきたいと思います。

○飯塚書記 まず、1点目。資料4-1-4の諸制度活用方針の中で、地区ごとに促進すべき規制用途一覧ということで示されておりますが、本計画地は複合市街地ゾーンの副都心である渋谷エリアでありまして、こちらの表でお示しのとおり、本来、育成用途として挙げられるものは、文化・交流、商業、生活支援、あるいは、産業支援、住宅となっております。今回の計画においては、文化・交流として貸会議室、商業としては1階のピロティ空間にカフェを設け、かつ、インキュベートオフィスとして産業支援ということでそれぞれ育成用途として配置したところです。また、維持管理等々の状況ですが、基本的には、有田委員がご懸念のとおり、途中で、例えば用途を転用されたり、そうしたことがないように、定期的にそういった状況の報告をいただいているところで、この育成用途の内容を担保させていただいております。

○有田委員 基本的には、最初に固定した面積を維持するという前提でしょうか。

○飯塚書記 はい、そのとおりです。

○有田委員 それは、建築主ではなくて、最初に管理者を特定して、その管理者とのやりとりになるわけですか。

○飯塚書記 そのとおりです。

○有田委員 もう1点。緑化ですが、資料6-5、6-6、6-7-1以降ありまして、資料6-6を拝

見ると緑の担当の部局というと緑環境課でしょうか、緑の部局の印影がありますが、緑化計画や公開空地の質、シートに緑関係が書いてありまして、あと、防風対策の緑化の話もありましたが、そのあたりは緑の部局が本格的に審査されているという理解でよろしいでしょうか。

○飯塚書記 こちらの緑環境課につきましては、都の環境局の部署となりまして、こちらは、あくまでも、例えば自然保護条例など、緑の質もでしょうけれども、量的な緑地の拡大といたしますか、そうしたものを推進する立場で指導している部署です。

一方、防風植栽については、先ほど風環境の影響調査のところでお示しましたが、こちらにつきましては、当建築指導課が内容を確認しています。中には、植栽として、両方を兼ねる植栽もあります。

○有田委員 資料6-2の公開空地のコンセプトで、「緑の軸を生み出す」というような表現がある場合は、両方の部局でこれを議論されることになるのか、あるいは、緑の部局で、この緑の軸に関しての評価をされるのでしょうか。

○飯塚書記 恐らく、双方の立場からそれぞれ指導していると考えております。

○有田委員 ありがとうございます。失礼しました。

○河島議長 ほかにございますか。

西側の三角形になった部分に階段がありますね。これは、資料7-1-3が1階平面図で、資料7-1-4が2階平面図で、階段を上ったところが風除室につながってエントランスホールに入るような感じになっていて、この風除室の入り口のところのすぐ下の部分は歩道とつながっているようにも見えますが、高さは、ここは高くなっているわけですね。

○飯塚書記 お答えします。

ご指摘の部分は、たぶん、通り芯③通りと④通りの間の風除室の西側のエントランスゾーンだと思います。こちらにつきましては、レベルが道路上よりは上がっています。

○河島議長 ここは行き来できないのですか。

○飯塚書記 はい。

○河島議長 そうすると、階段だけがついていて、スロープのようなものはありますか。植栽のところが、北に向かって通れそうな感じもします。高さ関係がわからないのですが、ここが階段だけで、代わりのエレベーターやエスカレーターがない感じですね。車いすを利用するような方々は、こちら側のアクセスができない構造になっているのか、あるいは、スロープがあつて行けるのか、その辺はどうなっていますか。

○飯塚書記 お答えします。

段差解消ということですが、1階平面図、資料 7-1-3 の西側にピロティがあって、ここに車寄せ空間がありまして、その車寄せからエントランスの部分に、タクシー来客用エントランスがあって、ここにエレベーターがあるのですが、このエレベーターをご利用いただくと2階に上がれる形態になっております。ですから、外部空間にスロープ等は設けられていませんが、バリアフリーは図られております。

○河島議長 1階平面図に、ハッチがずっとしてありますが、西のほうは、ここは車寄せになっているわけですね。

○飯塚書記 はい。

○河島議長 車路の入り口からこっちのほうにぐるりと回って、ここで乗り降りできて、1階のエレベーターへの入り口に、「VIP エントランス」、「タクシー来客用」と書いてありますが、そういったところから2階にエレベーターを使って行けるということですか。

○飯塚書記 はい。

○河島議長 では、西のほうにも、そのルートを使えば、階段を経ることなく行けるということですね。

○飯塚書記 はい。

あるいは、資料 10-1-3、10-1-4 に、バリアフリーの認定範囲をお示した平面図でご確認いただければ、より詳細に把握できるかと思えます。

○河島議長 わかりました。この図はハッチがかかっているないので、平面でつながっていることが確認できますね。

それから、公聴会でご意見を出された方ですね、この方の今後の対応ということについて、いろいろなデータを独自の方法で記録したりしていますが、今後、このあたりの調整といたしますか、事業主はどのようにされようとしているのでしょうか。

○飯塚書記 事業主に、本件についてヒアリングもしたところですが、今回、意見書を提出された方及びこちらの意見書提出者の入居されているビル管理会社と事業主及び施工者で打ち合わせを行いまして、今後の対応方針については引き続き協議中という報告を受けております。

○河島議長 事業主としてしっかり対応していく方針はあるけれども、具体的にどうするかは今後の話であるということでしょうか。

○飯塚書記 はい。

○河島議長 ほかにございますか。

特になければ、次の議案に移りたいと思います。

○飯塚書記 続きまして、議案第33号について説明します。

建築主は、東日本旅客鉄道株式会社（以下、JR 東日本）で、申請敷地は、千代田区丸の内一丁目の東京駅です。

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、東京駅丸の内駅前広場整備の一環として、東京駅にタクシー上家2棟、車寄せ上家1棟、階段上家2棟をそれぞれ増築するもので、建築物の一部が道路内に建築されることから、建築基準法第44条第1項第2号の規定に基づく道路内の建築制限の緩和に係る許可申請がなされたものです。

資料2ページ、付近見取図をご覧ください。凡例の太線二点鎖線のとおり、東京駅全体に対して建築基準法第86条第1項の規定による一団地認定がなされており、4つの仮想敷地が設定されていますが、そのうち、ピンク色で着色した丸の内駅舎範囲設定敷地が本申請の敷地です。こちらで赤色でお示しする、左から、南口階段上家、南口タクシー上家、南口車寄せ上家、北口タクシー上家、北口階段上家の計5棟が増築されますが、建築物の一部が道路内に建築されるものです。なお、黒色の網目のハッチ部分でお示しのとおり、敷地南北に面する交通広場は、都市計画道路区域内で既に街路事業認可を取得しており、建築基準法第42条第1項第4号の指定がなされております。

3ページ、用途地域図をご覧ください。赤色のハッチでお示したものが本敷地でありまして、商業地域、防火地域、容積率900%、建蔽率80%の地域にあります。また、こちらは、特例容積率適用地区区域内で、本敷地は、建築基準法第57条の2に基づく特例敷地内であり、207.9%の容積率の限度が指定されております。また、大手町・丸の内・有楽町地区地区計画の区域内となっております。

4ページ、地区計画資料-1をご覧ください。こちらの左ページの中段、「地区施設の整備の方針」の欄では、「誰もが安全・快適に利用できる歩行者空間を確保するため、既存の都市基盤を基本としつつ、東京駅前広場（地下を含む）や、主要な歩行者動線等におけるバリアフリー化、保水性舗装等のヒートアイランド対策やアメニティの向上などを、公民の協力により進めていく。また、民間敷地内においても、屋内外の空地や広場空間、敷地内の歩行者通路等の整備・充実を誘導する。さらに、これらの歩行者空間を地上及び地下レベルにおいて連携させることにより、利便性の高い歩行者ネットワークの形成を図ると

ともに、地区内の主要な歩行者動線や交通の結節点においては、重点的に公共的空間の整備を誘導するとしております。また、右側ページの上段、地区整備計画においては、駅前広場を広場3号として地区施設に位置づけております。

6ページをご覧ください。東京駅丸の内駅前広場整備の概要を説明します。現在、JR東日本を中心に、日本の首都東京の顔にふさわしい駅として、東京駅周辺地区の整備が行われており、2012年10月に東京駅丸の内駅舎の保存復元工事が完成したことに引き続きまして、駅前広場の整備を行うものです。駅前広場を含む東京駅丸の内周辺エリアのデザイン計画については、エリア全体を一体的にデザインする観点から、景観・建築・ファニチャー・照明デザインなどの有識者、東京都、千代田区、大手町・丸の内・有楽町地区まちづくり協議会及び事業者等で構成される「東京駅丸の内口周辺トータルデザインフォローアップ会議」において議論がなされ、駅前広場のデザイン計画は、その会議でとりまとめられたものです。

資料の左ですが、整備前は、都道が駅前を斜めに貫通し、駅舎と都道の間には駅前ロータリーがありましたが、資料の右側、整備後は、中央に広場が整備され、その南北に交通広場及び車道・歩道が整備される計画となっております。

7ページ、駅前広場整備イメージをご覧ください。黄色の一点鎖線で囲んだ中央には、仮称ですが、都市の広場として大きな歩行者空間が整備されます。その南北には交通広場が整備され、路線バスやタクシー等の交通結節機能を集約し、植栽などの修景を行うとともに、駅前広場の周囲には車道及び歩道が整備されます。

また、青色の一点鎖線でお示しした部分が、都市計画道路補助第97号線及び98号線であり、本年3月6日に事業認可がなされ、東京都建設局とJR東日本が施行協定を結び、共同で整備事業を行っている部分です。なお、黄色で着色した部分は、本申請により増築される建築物です。駅前広場整備に合わせて、駅利用者が降雨時でも濡れずに行き来できるよう、タクシー上家、車寄せ上家、階段上家を整備するものです。

8ページ、配置図-1をご覧ください。こちらで黒色の一点鎖線でお示しした部分は、本年11月6日に建築基準法第42条第1項第4号の道路、すなわち、事業計画のある道路で2年以内にその事業が執行される予定のものとして、特定行政庁である千代田区からの指定を受けておりまして、建築基準法上の道路となっております。なお、将来的な道路管理区分として、ピンク色で着色した部分は、建築基準法第42条第1項第1号の道路として都道管理される部分です。一方、青色で着色した部分は、法第42条第1項第2号の道路と

して、JR 東日本が自主管理する部分です。今回増築される建築物を赤色の斜線ハッチでお示ししておりますが、東京都建設局と JR 東日本の協議により、青色で着色した JR 東日本が自主管理する道路の上にあります。

9 ページ、駅利用客動線をお示しした配置図-2 をご覧ください。こちらで水色でお示した部分が車両用のエリアで、薄緑色でお示した部分が歩行者用のエリアです。今回増築される建築物を赤色の斜線ハッチでお示ししておりますが、全て薄緑色でお示した歩行者用エリアの上にあります。また、オレンジ色の実線が駅利用歩行者の動線ですが、今回増築するいずれの建物も JR 東京駅出入口に接続して設けられ、歩行者動線ネットワークが形成されるよう配慮されております。

10 ページ、配置図-2a（南口周辺部）をご覧ください。資料の左側、南口階段上家及び南口タクシー上家は、既存の大庇につながるように配置され、歩行者が雨に濡れない計画となっています。また、柱間隔で 6,480mm を確保するなど、歩行者通路として十分な空間があります。

資料の右側、南口車寄せ上家は、既存の車寄せ上家の増築であり、大庇につながっております。また、歩行者空間としても 3,903mm の幅を確保しており、また、既存のホテルエントランスにつながる庇の下も歩行者が自由に通行できるため、歩行者の通行上の支障はありません。また、資料の左側には、信号の位置を示しております。増築する建築物は、信号の視界を遮る位置にはなく、自動車の通行上の支障もありません。

11 ページ、配置図-2b（北口周辺部）をご覧ください。北口タクシー上家及び北口階段上家につきましても、既存の大庇につながるように配置され、歩行者が雨に濡れない計画となっております。また、狭いところでも 3,515mm を確保するなど、十分な空間があり、歩行者の通行上の支障はありません。資料の右側には信号の位置を示しておりますが、増築される建築物は信号の視界を遮る位置にはなく、自動車の通行上の支障はありません。

12 ページ、上家デザイン資料をご覧ください。丸の内駅前広場、行幸通りの再整備事業につきましては、先ほど述べた東京駅丸の内口周辺トータルデザインフォローアップ会議において、統一感のある景観形成に向けた調整を行っております。今回増築する建築物についても、同フォローアップ会議のデザインワーキングでデザイン案が提示され、承認されております。

以下、デザインワーキングで報告された内容をお示しいたします。資料左上、南口・北口タクシー上家につきましては、構造部材を既存上家より細くする案とし、丸の内駅舎の

ファサードを極力邪魔しないように配慮し、南口側の既存キャノピー高さに合わせるものとしております。また、資料の左下、南口車寄せ上家については、緊急車両通行部の一部高さを確保し、その他は既存キャノピーと同等の高さとするとしております。

資料の右、南口・北口階段上家については、周辺整備に合わせた仕様、デザインとし、駅前広場に、地下鉄の階段上家等の仕様、デザインと合わせるとしております。

13 ページ以降は、今回増築する建物についての資料となっております。13 ページには、南口タクシー上家計画地の現況写真をお示ししており、14 ページには、同上家の完成予想パースをお示ししております。

15 ページには、平面・立面・断面図を掲載しておりますので、あわせてご参照ください。

16 ページには南口車寄せ上家計画地の現況写真、17 ページには同上家の完成予想パースをお示ししております。こちらは、既存の上家の増築でありまして、既存と同じ仕様で長さを延長するものです。

18 ページには、平面・立面・断面図を掲載しております。

19 ページには北口タクシー上家の計画地の現況写真をお示ししており、20 ページには同上家の完成予想パース、21 ページには平面・立面・断面図を掲載しております。

22 ページには、南口階段上家計画地の現況写真がありまして、既存の老朽化により建て替えるものです。

23 ページには、同上家の完成予想パースをお示ししております。こちらは、新たに階段周囲に強化ガラスを設置し、雨がかりを防ぐ計画となっております。

24 ページには、平面・立面・断面図をお示ししております。右側のオレンジ色点線でお示した位置が既存の屋根範囲ですが、面積・高さともに既存よりも若干規模が大きくなっております。

25 ページには、北口階段上家計画地の現況写真があります。こちらも、既存老朽化に伴う建替えです。

26 ページには、同上家の完成予想パースをお示ししております。こちらも南口と同様に、階段周囲に強化ガラスを設置して、雨がかりを防ぐ計画となっております。

27 ページには、平面・立面・断面図をお示ししております。右側のオレンジ色点線で示した位置が既存の屋根範囲ですが、形状が若干変更となっております。

28 ページ、地下1階平面図をご覧ください。赤の点線で今回の階段上家が増築される南口階段、北口階段の位置をお示ししております。こちらの階段は、JR 東京駅の鉄道利用者

の動線になるだけではなく、丸の内線、東西線の地下鉄利用者、JPタワー、丸ビル、新丸ビルといった周辺ビルからの動線ともなっており、4ページでお示ししていました地区計画の歩行者空間を、地上及び地下レベルにおいて連携させることにより、利便性の高い歩行者ネットワークの形成を図ることも適合した計画となっています。

議案書にお戻りいただきまして、「調査意見」の2ページ目、下から4行目をご覧ください。以上により、本計画は、公益上必要な建築物であり、通行上支障がないと認めて許可したいと考えております。なお、本年12月1日に、東京都路上建築物等連絡協議会を開催し、本計画案について協議を行いました。反対意見はありませんでした。

説明は以上です。

○河島議長 それでは、第33号議案について、ご質問等がありましたらお願いします。

ただいまの説明の中で、東京駅丸の内口周辺トータルデザインフォローアップ会議というものがあって、道路の中の上家などについても、そうした会議で、これでいいかどうかというチェックを受けて進めているということによろしいですね。

○飯塚書記 はい。

○河島議長 それは、平成26年度に第1回ということで開かれているようですから、これは今も機能していると考えていいですか。

○高野景観担当課長 景観担当課長の高野です。

こちらの会議は、東京都で我々都市づくり政策部の開発企画課が窓口になって開いております。この会議の中で、実際に今回のデザインについて提案され、承認されたのが平成26年の第1回ということでありまして、会議自体はそれで終わっているということではなく、会議自体は今も存在していますが、デザインのオーソライズについては平成26年度に行われたというものです。

○河島議長 今回申請が出てきたこの件についても、平成26年度の第1回で検討されて、その上でここに出てきたと考えていいですか。

○高野景観担当課長 そのとおりです。

○河島議長 はい、わかりました。

丸の内口の駅前広場については、関係者の協力によって大がかりな改変もし、デザインも大変神経を使って、東京の顔になるシンボリック景観をつくろうということで進めてきていますので、その中の部品的な部分でそれを損なうことがないようにしていただきたいと思えます。例えば、パースなどでは、地上に立っている人の目線で描かれていますが、東

京駅の広場を見る視点は、周辺の開発されたビルで、復元された駅舎も含めて、全体的に見えるような視点がたくさんありますので、上から見た視点にも耐えられるように、今後、実際に進めていく際には、色合いなども含めて十分景観にマッチするようなものにしていただきたいと思います。これは私からの要望です。そんな気がしています。

ほかにありますか。

○百済委員　すごく広いところで、たくさんの上家ができるわけですが、サイン計画はどうなっていますか。見た感じでは、何か掲示したり、何か書いてあるとかが見受けられませんが。

○河島議長　サイン計画について、何かわかりますか。

○飯塚書記　23ページの完成予想パースをご覧くださいと思います。完成予想パースの中でも、今回、整備に合わせてサイン計画も更新されます。これらも、一連のデザイン要素として、トータルデザインとして考えているということです。

○河島議長　百済委員、よろしいですか。

○百済委員　23ページの右側の絵に示されているということですか。

○飯塚書記　これはあくまでも一例ですが、今回の整備に合わせて、このようになるというものです。

○百済委員　このようなものが、それぞれの上家のそばに設置されるということですね。

○飯塚書記　はい、そのとおりです。

○百済委員　わかりました。ありがとうございます。

○有田委員　中身そのもの話ではありませんが、2ページ、8ページを見ると、今回の上家が、例えば2ページで見ると、②の設定敷地が都道などとオーバーラップしていますが、そもそも、2ページでいう①や②の設定敷地は、かなり前からこの領域で確定しているものですか。

○飯塚書記　特例容積率適用地区の指定に合わせて策定したと聞いております。

○有田委員　例えば、タクシー上家①や④のところは道路境界線とオーバーラップしていますが、「都市の広場」の途中のところではレンチがきているので、その境界の考え方は一体どういうものなのか、これを見ただけではわからなかったものですから。

○飯塚書記　まさに、かなり特例的な考え方で認定を行っていると聞いております。

○有田委員　その時点で、特例容積率の指定の段階で、ここの領域で全て確定したということですね。

○飯塚書記 はい、そのとおりです。

○有田委員 わかりました。

○河島議長 ほかにはいかがでしょうか。——よろしゅうございますか。

それでは、次の議案をお願いします。

○飯塚書記 議案第 34 号について説明します。

建築主は、銀座六丁目 10 地区市街地再開発組合です。建築敷地は中央区銀座六丁目で、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、都市再生特別地区区域内に事務所、物販店舗、飲食店、自動車車庫等を新築するものですが、その都市計画提案書では、地域への貢献として、電力及び都市ガス供給停止時の帰宅困難者対策等の防災支援機能の維持のために、72 時間対応の非常用発電設備を装備することとしています。このため、建築物内に第 3 石油類——非常用発電設備用の燃料油である A 重油ですが、これを 20 万 5,850 リットル貯蔵する計画ですけれども、建築基準法別表第二（り）項第四号に定められた商業地域において第 3 石油類である A 重油を貯蔵する危険物の数量が規制値上限の 2 万リットルを超えるため、同法第 48 条第 9 項ただし書の規定による許可申請がなされたものです。

なお、平成 26 年 9 月 2 日付けで、同法第 48 条第 9 項ただし書の規定により既に許可を受けた経緯がありますが、その後、東京都駐車場条例の改正による付置義務の緩和で機械式駐車台数が減少となり、地下 6 階に余剰空間が生じたことに伴い、オイルタンクの設置場所を地下ピット下部から地下 6 階へ変更したため、再度、許可申請に至ったものです。

お手元の資料 2-1 ページ、断面図による変更概要をご覧ください。従前の計画では、地下ピット下部における基礎梁間に乾燥砂でオイルタンクを埋設する計画でしたが、本計画では、資料右側のように、駐車台数の減少によって、地下 6 階に生じた余剰空間にオイルタンク室を設置する計画となっております。この変更により、オイルタンクの点検やメンテナンスが容易となり、より安全な計画となっております。また、資料の下のほうに記載のとおり、この変更等に伴い、延べ床面積が 650 m²ほど増加していますが、タンクの貯蔵量に変更はありません。

2-2 ページ、面積表による変更概要をご覧ください。表の中で赤字の部分をご覧ください。駐車台数の減少、地下 6 階オイルタンク室の設置、その他各階床面積算定の精査等によりまして、先ほどのとおり、延べ床面積が 650 m²ほど増加しています。また、資料の左下のとおり、延べ面積の増加に合わせて容積率も増加していますが、都市再生特別地区で定め

られている基準容積率 1,360%以下である 1,341.6%となっております。

5 ページ、案内図をご覧ください。右斜め上が北になっております。本計画敷地は、銀座四丁目の交差点の南約 150mに位置し、四方を、中央通り、みゆき通り、三原通り、交詢社通り、幅員 14.55mから 27mの 4つの道路に囲まれた部分です。

6-1 ページ、都市計画図をご覧ください。こちらの図で赤で着色したところが本敷地で、商業地域に指定されているところです。

9 ページ、地下 6 階の平面図をご覧ください。こちらで赤く着色した部分にオイルタンク室を設置して、計 20 万リットル分の屋内型オイルタンクを設置します。地下 6 階には機械式駐車場のピットと機械諸室があり、居室はありません。機械式駐車場の出入口等不特定多数が利用するのは地下 4 階までのフロアとなっております。

10 ページ、地下 5 階の平面図をご覧ください。発電機室内の赤く着色した部分に、ビル非常用発電設備と燃料小出し槽が 1,950 リットル分計画されております。この発電設備によりまして、災害時帰宅困難者を受け入れる地下 3 階のホールの照明や換気、保安照明、保守コンセント、防災設備等々へ電源を供給します。

15 ページ、1 階平面図をご覧ください。オイルタンクへの給油口の位置を赤色でお示ししております。竣工後は、通常、年 2 回程度の法定点検による試運転で減った分を、おおむね 10 年に 1 度の重油の入れ替えとあわせて、早朝の時間帯に敷地北側のみゆき通りから補給する計画となっております。また、その際は、道路占有することを想定して、既に道路管理者である中央区と協議を行っています。

なお、次の 16 ページのとおり、一番初めの満タンの給油についてですが、竣工前であるため、敷地内の貫通通路にタンクローリーを駐車して給油する計画となっており、給油作業に伴う交通上の支障はないと考えております。

28 ページ、塔屋 1 階平面図をご覧ください。発電機室内の赤く着色した部分に、事務所部分の BCP に対応した発電機と燃料小出し槽 1,950 リットル分及びテナント用に対応した発電機と燃料小出し槽が 1,950 リットル分、それぞれ計画されております。なお、これらの発電設備によりまして、事務所部分の通常時の 80%程度の照明、コンセント、換気設備あるいはテナント用のサーバや空調設備のための電源を供給いたします。

33 ページから 36 ページまでが消防法及び危険物の規制に関する政令などのチェックリストを添付してありますが、いずれも適合していることを確認しております。

39 ページ、オイルタンク室の詳細図をご覧ください。各オイルタンク室には、2 万リッ

トルごとに押出成形板もしくは厚さ 300mm の RC 壁で間仕切り防火区画を形成します。また、火災感知器、ハロン消火設備、消火器などを設置し、出火対策を行っております。

40 ページは、発電機室の詳細図です。いずれも他の部分と防火区画し、火災感知器、ハロン消火設備、消火器などを設置し、小出し槽周囲には防油堤を設けるなど、出火対策、漏油対策をほどこしております。

議案書の裏面、「調査意見」にお戻りください。以上のことから、本件危険物の貯蔵施設については、安全上の措置も十分に行っていることから、商業地域における商業の利便を害するおそれがないと認め、許可したいと考えております。

なお、資料の末尾 44 ページには、本年 12 月 3 日開催の公聴会議事録要旨を添付しておりますが、利害関係人の方からの意見書の提出及び公述の意見はありませんでした。

また、46 ページ、中央区への意見照会を行っていますが、都市計画上支障のない旨の回答を添付しております。

47 ページには、許可申請書第 1 面の写しを添付していますが、既に消防の同意を取得しております。

説明は以上です。

○河島議長 それでは、第 34 号議案についてご質問がありましたらお願いします。

この案件については、既にピット下にオイルタンクを設置するという事で許可をしたものが、駐車場の付置義務条例の関係で付置義務台数が少なくなったので余剰部分ができただから、そこを管理しやすいタンク室にしようということでの変更ですが、その変更理由を記載している申請者提出資料の 1 ページの右側で、変更前の計画では、地下タンク貯蔵所としてピット下にオイルタンクを埋設し、危険物を貯蔵する計画でしたが、目視による漏洩点検やタンク自体のメンテナンスができない状況にあり、今回の変更で地下 6 階に設ける屋内タンク貯蔵所とすることでアクセスが容易となり、日常の点検が可能となり、より安全な計画であると考えていると書いてあります。

ということは、前に許可した際の計画が、今度のような計画と比べると、安全性の面では、1 ランク下の状態で申請がなされ、それに対して許可をしたのかなと思えるわけです。もし、こういうことが書かれるようなことが真実であるとしたら、余ったところが出た場合はそうするというのではなくて、安全なタンク貯蔵スペースをつくるのであれば、そのためにきちんとピット部分を地下に設けるべきではないかという気もします。ですから、今後の対応として、もし、これが消防との間では、そう差異がないというこ

とで行われているかもしれませんが、こう書かれると、あたかも、前の計画は、節約して、メンテナンスや漏洩などに対する対処は、やや心もとないものであるにもかかわらず、許可したことになるような気がします。そのあたりは、今後、かなりたくさん出てくると思いますので、チェックする際には十分検討して対応するようにしてほしいと思います。

○飯塚書記 はい、承知いたしました。

○島崎委員 最初の許可の際に、15 ページと 16 ページのタンクローリーの位置のことも議論に出たような記憶があります。それはそれでいいですし、これも関係ないことですが、再許可は、当然、手数料を取るわけですね。

○飯塚書記 はい。

○島崎委員 同じ額ですか。

○飯塚書記 そうです。

○島崎委員 わかりました。

○河島議長 ほかにはよろしいですか。

それでは、第 34 号議案については、このくらいにして、次の同意議案に移りたいと思います。

○小菅書記 次は、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 13 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、読み上げます。

整理番号 1 番、議案番号 36。建築主、東京都。地名地番、小笠原村父島字東町 166 の一部、167 の一部。建築物の用途、コンテナ置場でございます。

整理番号 2 番、議案番号 1038。建築主、株式会社トレンディーホーム。武蔵村山市大南 1-18-8。一戸建住宅でございます。

整理番号 3 番、議案番号 1039。建築主、株式会社新日本建物。多摩市連光寺 1-30-1 の一部。一戸建住宅でございます。

整理番号 4 番、議案番号 1040。建築主、株式会社新日本建物。多摩市連光寺 1-30-1 の一部。一戸建住宅でございます。

整理番号 5 番、議案番号 1041。建築主、株式会社新日本建物。多摩市連光寺 1-30-1 の一部。一戸建住宅でございます。

整理番号6番、議案番号1042。建築主、株式会社新日本建物。多摩市連光寺1-30-1の一部。一戸建住宅でございます。

整理番号7番、議案番号2069。建築主、[REDACTED]。東村山市野口町[REDACTED]。一戸建住宅でございます。

整理番号8番、議案番号2070。建築主、兼六土地建物株式会社。西東京市泉町4-2231-2の一部。一戸建住宅でございます。

整理番号9番、議案番号3012。建築主、株式会社エビスホーム。羽村市双葉町2-716-2の一部。一戸建住宅でございます。

整理番号10番、議案番号3013。建築主、株式会社エビスホーム。羽村市双葉町2-716-2の一部。一戸建住宅でございます。

整理番号11番、議案番号3014。建築主、有限会社夢蔵住建。あきる野市雨間字東郷1086-6。一戸建住宅でございます。

整理番号12番、議案番号3015。建築主、[REDACTED]。西多摩郡日の出町大字平井字[REDACTED]。一戸建住宅でございます。

整理番号13番、議案番号3016。建築主、[REDACTED]。西多摩郡日の出町大字大久野字[REDACTED]。一戸建住宅でございます。

以上です。

○河島議長 ただいま、一括審査による許可同意基準に基づいての議案の読み上げがありました。これら43条関係の一括許可同意基準関係の案件について、ご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。

○小菅書記 次は、多摩建築指導事務所が所管いたします建築基準法第44条第1項第2号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。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1043。建築主、京王バス南株式会社。地名地番、多摩市乞田3000-2の一部。建築物の用途、バス停留所上家でございます。

以上です。

○河島議長 次は、44条で、バス停の上家についての案件です。これについて質問ありましたらお願いします。

なければ、次をお願いします。

○小菅書記 次は、建築指導課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。

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 37。建築主、学校法人日本大学。地名地番、世田谷区桜上水 3-371-1 ほか。建築物の用途、大学でございます。

以上です。

○河島議長 次は 37 号議案で、日影規制に係る一括許可同意基準に関する議案です。これについて質問があればお願いします。

これで一応、一括許可同意基準のものは全部済みましたね。

○小菅書記 同意議案に係る案件は以上でございます。

○河島議長 それでは、本日の同意議案の説明と質疑は全て終了しましたので、評議を行いたいと思います。

第 33 号議案から第 37 号議案、第 1038 号議案から第 1043 号議案、第 2069 号議案から第 2070 号議案、第 3012 号議案から第 3016 号議案、計 18 件の議案をご審議いただきました。この 18 件の議案について、原案どおり同意するという事によろしゅうございますか。

(「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、全ての議案について、原案どおり同意することといたします。