

京 都 市 建 築 審 査 会

平 成 2 7 年 度 第 2 回 会 議 議 事 録

1 開催日時

平成27年5月8日（金曜日） 午後1時30分から午後4時20分まで

2 場 所

京都市国際交流会館 3階 研修室

3 出席者

【建築審査会委員】

高田会長，前田委員，関川委員，東委員，松本委員，南部委員

【建築審査会事務局】

溝上建築指導部長，中山建築指導課長，平居道路担当課長，和田建築審査課長，武内調査係長，磯林企画基準係長，奥山担当係長，賀長道路第一係長，小西道路第二係長，水口係員

【参考人】

松苗係長（消防局予防部）

<議事事項(3)及び(4)アの担当者>

福田企画課長（歩くまち京都推進室），平野担当係長（建設局道路環境整備課），依田バス待ち環境担当課長（交通局技術課）

<議事事項(4)イの担当者>

赤澤建築設計担当課長（公共建築建設課），橋本交通施設計画課長（歩くまち京都推進室），小田事業促進第一担当課長（建設局道路建設課）

【傍聴者】

0名

4 議事概要

(1) 建築審査会の今後の日程（平成27年7月～12月）について

(2) 次回会議日程について

(3) 同意案件に関する審議

四条通歩道拡幅事業に伴うバス停整備に係る道路内建築物許可（東行2件）

(4) 事前相談

ア 四条通歩道拡幅事業に伴うバス停整備に係る道路内建築物許可（西行2件）

イ 京都駅南口駅前広場の再整備 タクシー乗場上屋他に係る道路内建築物許可

(5) 包括同意案件に関する報告

建築基準法第43条第1項ただし書許可（専用住宅：右京区1件）

(6) 事前相談

建築基準法第42条第3項に基づく水平距離の指定（東山区1件）

5 公開・非公開の別

一部公開（公開・非公開の別は次のとおり）

- ・公開：上記の議題（1）から（4）まで
- ・非公開：上記の議題（5）及び（6）まで

6 審議内容

(1) 建建築審査会の今後の日程（平成27年7月～12月）について

結果：承認

(2) 次回会議日程について

次回の建築審査会会議を平成27年6月12日（金）の午後1時30分から京都市国際交流会館で開催することとした。

(3) 同意案件に関する審議

[四条通歩道拡幅事業に伴うバス停整備に係る道路内建築物許可（東行2件）]

ア 議案の概要

建築基準法第44条第1項第2号に基づく道路内建築物許可について、処分庁から資料の提示及び説明を受け、審議を行った。

議案番号	申請場所	申請者	用途
2	下京区立売西町66番地先	京都市公営企業管理者 交通局長 西村隆	バス停留所の上家
3	下京区御旅宮本町13-2番地先	京都市公営企業管理者 交通局長 西村隆	バス停留所の上家

イ 審議の結果：同意

ウ 質疑等

委員：四条通が一車線になってから非常に混雑しているとのことですが、公共交通の利便性の向上というのは、四条通が拡幅されれば、確保できるということなのでしょうか。

担当者：3月上旬からバス停の道路構造が順次でき始めたことに伴い、渋滞が発生しておりました。特に四条河原町の交差点を先頭に、祇園方向に車列が伸びるという状況が起こっており、その後、お花見シーズンである3月の頭から4月の第一週の土日を含め、混雑が拡大しておりました。

ただ、お花見シーズン終了後、4月12日以降につきましては、渋滞状況は急速に落ちつき、夕方の4時、5時の時間帯をピークに30分程度、四条河原町の交差点もしくは祇園方向に向けて渋滞が生じておりますが、3月4月の頭に見られたような終日ずっと渋滞しているという状況ではなくなっております。

その後、ゴールデンウィーク（以下「GW」という。）直前までその状況が継続しておりましたが、GWは例年混雑が見られることから、今回新たにGWに向けてバス停の人員配置や広報等さまざまな手段を講じました。その結果昨年度と

今年度のGWにおける混雑状況を四条通バスの運行所要時間を比較したところ、結果的に大差ございませんでした。

今後、他府県車も含めた四条通へのマイカーの流入を抑制するため、更に周知に努めてまいりたいと考えております。

委員：いくつか質問事項があります。一つは祝祭などに火事があったとき、二車線になった状況の中で消防車が進入できるのかということと、もう一つは、沿道アクセススペースにおいて、荷卸しする際に駐車時間の制限等はあるのかということ、たくさんの自動車が流入することにより、身動きが取れなくなるのではないのでしょうか。もう一つは、太陽光パネルを付ける計画ですが、そこで作られた電気はどこで使われるのかということの3点をお聞きしたいと思います。

担当者：整備後イメージ図中の道路の中央にゼブラゾーンというものを設置しております。緊急車両の流入については、消防局と事前に相談のうえ、実際に実験を行っております。実験において、幅員9mの車道の両側にバスの車両を停めた状況で、ゼブラゾーン及びその隙間を使用し、消防局が所有する一番大きなはしご車の通行が可能であることを確認しております。また、現在、道路の線形もでき始めていることから、GW前に現状を消防局に確認したところ、整備により緊急車両が遅延した等の情報は所轄からも聞いていないということでした。このことから、現在、設計通りの運用ができていますと考えております。

もう一つ、沿道アクセススペースにつきましては、商業施設の荷捌き及び四条へお越しになるお客様又はタクシーの一時的な停車という目的で設置しております。そこは、現在は整備されていないところも含め、駐車禁止の規制がかかっております。交通規制につきましては最終的に京都府警が判断しますが、駐車禁止の運用として、人の乗り降り及び5分以内の荷捌きについては合法となります。警察の協力を仰ぎながら、チラシによる周知や職員による指導を実施し、駐車禁止の中で合法的な運用となるように活動しております。

処分庁：今回設置しますバス停の上家の構造の立面図内に赤く囲っているバスロケというものがございます。これは、バスの到着を案内するもので、その補助電源として太陽光で発電した電力を使用します。蓄電機能はなく、基本的には日中のみ補助電源として使用すると聞いております。

委員：南北の道路も渋滞しているようですが、ゼブラゾーンに緊急車両が入ってくる場合はどの道路から入ってくるのでしょうか。

担当者：実際に緊急車両が、どの道から入ってくるかは把握しておりませんが、細街路が渋滞した場合を含め、緊急車両がどのようなルートを通るのか、四条通の歩道幅が与える影響について消防局と調整させていただいております。消防局からは、常に混んでいる道を把握していることから、それを迂回する道でいく、また、道が予想外に混んでいた時も複数の職員が乗車しており、交通整理を行うことから、混雑により全く通行できないということはないという回答がありました。

委員：バス停のイメージ図において、案内板が3箇所に分かれており、バスが停車する位置に合わせているように見えますが、乗車位置が一番先頭になるのですよね。では、3台バスが来た場合、3番目に来るバスに乗るにはどのように並べばい

いのですか。

担当者：それぞれ並んでいただきますと混雑してしまいますので、先頭に一括で並んでいただくことを考えております。支柱やパネルによって、歩道とバス待ちを分け、路面にしるし等の工夫をし、先頭に並んでくださいという案内を徹底するように考えております。

会長：委員の質問に対しての回答は、とにかく一列に並ぶだと思のですが、そういうことでよろしいですか。

処分庁：バス停上家の配置図に1, 2, 3とバスがございまして、3番に乗る方はどこを先頭に乗るのかという御指摘ですが乗り場は1箇所ですので、1番の部分先頭に並んでいただくこととなります。3番のバスは一度3番の位置で停車しまして、降りる方を先に降ろし、一度発車しまして1番のところに再度停車します。そして、その場所で乗車いただきます。

委員：案内板を見て停まる位置を確認して前に行かないといけないんですね。

会長：1番に乗る人も2番に乗る人も3番に乗る人も1番に行かなければならないということですね。そうなった場合、時刻表とか案内板が、均等に配置されていますが、乗車位置である一番前に特別な構えがあってあとは並ぶための空間となる訳ですから、逆に並ぶ側のところに情報があつた方がいいのかもしれませんが、要するにそれぞれで機能が異なるのではないのでしょうか。

担当者：お並びいただく後ろの方にも情報を伝えることが大切かと思っておりますので、地下埋設物との関係もありますが、パネルにつきましては集中して設置するのではなく、できるだけ多く設置する必要があると考えております。

委員：建築物の高さが、4箇所とも異なりますが、その理由を御説明いただけますか。

担当者：今回30mという長さのバス停を整備しておりますが、場所によって歩道の勾配に差があり、それぞれ平均を取っているため、建築物の高さが多少異なります。

委員：この頃、派手な京都らしくない広告付きのバス停が見られますが、ここに広告は付けられないのですか。

担当者：広告につきましては、維持管理費の原資として必要なものと考えております。ただ、四条通は商業地になりますので、地元の方との調整が必要であると思っております。

委員：京都らしいものをお願いいたします。

委員：このバス停は今までのバス停と同じ方法で維持管理されるのですか。

担当者：広告付きバス停上家という事業として、民間の広告会社から広告を取り、その収入をもって維持管理しているものもございしますが、ここにつきましては、交通局で維持管理いたします。

委員：交通局で維持管理する場合も民間と同じようにしっかりとした管理をお願いします。

会長：以前に事前説明を受けた時には広告をつけると店舗が見えなくなるので、透明にするという説明をいただいたように思いますが、先程の説明と異なりますが、

どちらが正しいのでしょうか。

担当者：一回目のときに御説明させていただきました視認性が異常に落ちてしまい解放感がなくなるということと、同時に広告の内容が店舗によっては受け入れ難い可能性があることから、現在、この絵の中では、広告を表示しておりませんが、先程、御説明させていただきましたように維持管理を含め、今後、検討してまいりたいと考えております。

会長：それでは、将来的に収入の源となる広告を付ける可能性があるため、建物システムとしては、広告を付けられる状態であると考えればいいですね。

担当者：そうでございます。

会長：同意でよろしいでしょうか。

全委員：異議なし。

会長：事前相談についても、共通する審議でございますのでいくつか御意見を賜りましたので、引き続き御検討いただきたいと思います。

(4) 事前相談

[ア 四条通歩道拡幅事業に伴うバス停整備に係る道路内建築物許可（西行2件）]

ア 報告の概要

建築基準法第44条第1項第2号に基づく道路内建築物許可について、処分庁から資料の提示及び説明を受け、質疑を行った。

イ 質疑等

質疑要旨は(3)ウに同じ

[イ 京都駅南口駅前広場の再整備 タクシー乗場上屋他に係る道路内建築物許可]

ア 報告の概要

建築基準法第44条第1項第2号及び第4号に基づく道路内建築物許可について、処分庁から資料の提示及び説明を受け、質疑を行った。

イ 質疑等

委員：初歩的な質問ですが、タクシーの待機場場というのは、タクシーとお客さんを結ぶためにタクシーが待っている場所ということですか。

処分庁：そうです。

委員：なぜタクシーの待機場場に上家が必要なのでしょうか。

担当者：タクシーの待合は二列の縦列駐車をさせていただき、ここにタクシーを約50台待機させ、そこから順次乗りに送り出すこととなります。この構造物につきましても、以前から警察と京都市で協議の中で、この場所を基本的に路外扱いとするため、上家を造ることで路外にしていくことを前提として進めてまいりました。通常は4つの乗降位置からタクシーに乗りいただきますが、時期によっては1時間あたり約200台程度の出庫がある場合もあり、そういう場合につきましても縦列駐車しているところを使いながら、乗降もさせることを踏まえて、両

方の意味を含めて路外設備として公共性を持って使用していくため、屋根を付けております。

委員：路外にするために屋根は必要ないのではないですか。

担当者：路外設備として例えば、バイク置き場などが挙げられますが、基本的に屋根を付けることで路外設備という扱いしております。同じようにこも屋根を付けることで路外整備とし、一般の道路交通法の及ばない場所にしていこうということです。その他に、繁忙期での利用や太陽光パネルを設置することで有効利用していこうと考えております。

委員：道路交通法のどの部分の規制を除外するのか、目的がよくわからないのですが、その規制があった方がより安全のためによいということではないのですか。

担当者：普通駐車は路肩に停めますが、道路交通法上は路肩に二重駐車すればこれは違法になってしまいます。

委員：道路ではなく、駐車場の扱いにすればよいのではないですか。

担当者：道路敷として残さなければいけない理由の一つとして、建築基準法上の道路外にしてしまいますと、南側に斜線規制がかかり、建築条件が変わってしまうことから、今の道路条件はおいておく必要があります、道路の幅は変えない前提として設計をさせていただきました。

会長：要するに屋根をかける以外に方法はないのかという御質問ですけどね。

担当者：先ほど申しました観光シーズン等の繁忙期においては、バスに乗れないこともありますので、その場合は通常は二列ですが一部を一列にし、そこからも乗れるようにするという方法を運用の面で考えています。

委員：要するに道路交通法の適用除外を受けるためには、このような建築物を作る必要があると、これは道路交通法上そうせざるを得ないということですかね。

委員：雨水の処理は道路に排水するようですが、特段、問題は生じないのですか。

担当者：雨水につきましては、流域面積は屋根の有無に関わらず同じですので、降った量から考えますと道路側溝に流して支障ないと考えております。

委員：道路側溝に至る前の建築物の屋根に降った雨が柱のところに集められて、下に落ちるようになっていっていると思いますが、その辺はいかがでしょうか。

担当者：断面図を御覧いただくと図面右側に樋がございまして、道路側溝を向いて排水をするという方法で、柱ごとに縦樋がついております。

委員：自家用車乗降場と書いてありますが、これは自家用車が駐車できるということですか。

担当者：乗降場につきましては、基本的に乗り降りだけを考えていますので、駐車は御遠慮いただくため、最初の段階では人を付けることも考えており、看板での周知や取り締まりもしていきます。

委員：さっき道路交通法の適用除外を受けるために、上家がいるとおっしゃったのですが、現在の乗降待機場は上家なしで道路交通法上の適用除外になっているのですか。

担当者：適用除外にはなっておりません。

委員：現状が違法ということですか。

担当者：適切な法上の運用ができていないところです。

委員：色々な上家ができるようですが、これは京都駅の八条口と雨に濡れずに色々な上家に行けるのですか。

担当者：基本的には雨に濡れることなく、京都駅から出てきてタクシーやバス等に乗りいただけるように考えているところです。

担当者：南側の（7）、（23）、（24）、（25）の島となっているところにつきましては、連続した屋根を付けることが困難ですので通常バス停と考えていただければと思います。（30）の大きなバスプールにつきましては、連続しておりまして地下に移動していただければ雨に濡れずに京都駅に戻っていただけます。

会長：上物のデザインは既成品ということですが、京都らしさというものは配慮しないのですか。

担当者：景観につきましては、景観課の監修者の監修をもって概ね了解していただいているところです。

会長：コストの問題もあると思いますが、素晴らしい木造でやっていただきたかったところです。

(5) 包括同意案件に関する報告

[建築基準法第43条第1項ただし書許可（専用住宅：右京区1件）]

ア 報告の概要

建築基準法第43条第1項ただし書許可について、建築審査会の包括同意基準に適合していたため、処分庁が許可した旨の報告を受けた。

報告番号	申請場所	申請者	用途
1001	右京区	(個人)	専用住宅

イ 報告の結果：了承

(6) 事前相談

[建築基準法第42条第3項に基づく水平距離の指定（東山区1件）]

ア 報告の概要

建築基準法第42条第3項に基づく水平距離の指定について、処分庁から資料の提示及び説明を受け、質疑を行った。

イ 質疑等

委員：3項道路というのは、土地の状況によりやむを得ない場合には水平距離の緩和というのが法律上かかるということですね。基本的に道路というのは4mを確保し、2項道路であってもみなし道路として建築物の安全、防災を図っていくことを目的としていますよね。3項道路の指定にあたり、土地の状況によりやむを得ないというところをどのように解釈するのかを教えてください。

処分庁：以前は片側が崖でそれ以上は下れない場合など、土地の形質上やむを得ない

場合に3項道路の指定ということでしたが、国からの技術的助言の中で、4m後退すると敷地が狭い場合、建替えを断念してしまい防火改修が進まないということで、密集市街地や狭小な敷地において幅員を2.7m等にする指定をし、建替えを誘導することは一定意義があることから、3項道路の指定を使用してもよいという助言があり、それを活用させていただきたいと考えております。

委員：京都市のまちづくりの前向きな検討として、細街路をどうしていくかということについて反対するわけではないですが、建築基準法の中のやむを得ない状況というのは独自にあるのかと思います。それはこの前から説明されているところだと思うのですが、2項道路に指定されている地域で、2m後退したら敷地が狭く建築物として成り立たないところはたくさんあるのではないかと思います。そういうところを全体として考えていくのかどうかだと思うのですが。

処分庁：そうですね。技術的助言では二つありまして、一つは歴史的な街並みを残すため、もう一つは密集市街地というのがあります。併せてこの建築基準法第43条の2という新しい法律を作りまして、ただ幅員を狭めてもよいというだけでなく、代わりに建築の規制を付加するもので、それと併せて3項の制度を使っていこうというのが国の方から提案されているところです。

委員：一般の細街路という意味で考えると、土地が狭いというのが一つの要件になっているかと思いますが、一般細街路の中でも地域の特性を考慮した敷地の広さを具体的に検討するためには、沿道の敷地が何㎡なのという具体的なデータがいるのではないのでしょうか。

委員：建築審査会の同意を得て、路線ごとに一つずつ指定していくのですよね。

処分庁：そうです。

委員：道路が接している宅地について特段の必要がなくても、まち全体を見たときに、その後ろに接続している奥行がない敷地の道路を確保するために、そこを3項道路に指定することも肯定できるのではないかと思います。

処分庁：道路の指定制度だけではなく、建築基準法の連担建築物設計制度という建築基準法第86条の一団地のようなやり方があり、そういった手法とセットにしなが、まちの中に入って一緒に検討しています。

委員：3項道路を一度認めてしまうと、道路の4mの意義というものが失われてしまうのではないかと、危惧する部分はあります。

処分庁：道路幅員によって容積率が変わりますので、例えば容積率200%指定されている場合、前面道路の幅員が4mとしますと、普通の住宅地であれば、道路幅員に4を掛けますので容積率160%となりますが、ここを3mにしますと120%となり容積率が落ちることになります。道路斜線も厳しくなりますので、普通に建てられるところでは3項道路に指定してまでということにはならないのではないかと思います。

会長：国の技術的助言等の背景となった事柄に関して具体的な資料を用意していただき、背景をきちんと説明することが必要であると思います。3項指定を使わなければならない根拠を論理的に示す必要があると思います。

先程の御説明の中で、今であれば権利者間の同意が得られるが、今後、相続

が発生し、権利が細分化された場合、これが難しくなるという説明がありました
が、これは今3項指定を実施する必然性の一つではないかと思えます。

もう一つ波及効果の話として、3項指定をする路線では当分建替えは起こ
らないが、3項指定をすることによって、周辺で何か動きが出てくるというこ
でしたが、これをやることによって他のところが動く、もしくは動くかはわか
らないけれどもそういう可能性があるということの説明がつけば3項を適用す
る一つの根拠になるのではないかと思えます。

文化性と安全性とを対立的に考えるものの考え方が基本的にはありますが、
必ずしもそういう場合ばかりではなく、ここでは相乗効果として文化性を高め
ることで安全性が高くなると考えているわけですね。歴史細街路の方はそこを
中心に論じればいいのですが、一般細街路での話となると混乱が生じること
から、文化と安全の問題をどのように論ずるべきかの上手な説明の仕方につ
いても検討が必要かと思えます。

あと、議論の背景に道の公共性というのがあると思えます。一方で今の細
街路を見ますと公共性というより、私道等では権利者の権利をより強く主張
する動きが増えていると感じるのですが、全体としては、より公共的な空間
として道を考えようという動きだと思います。しかし、そうではないやり方
というのも確実にあり、私道でいうと一概にいけないとは言えない訳です
から、底地の権利関係と道路所有と利用の関係とを検討する必要がある
と思えます。今回の案件の場合は、どちらかというとも公共性を重視した
地域の活動を行政的に応援しようというものですから、そのような場合、
細街路の公共性をサポートする何らかの手段というものがそこで講じられ
てもよいという論理があるような気がしますね。

別紙の4はものすごくわかりやすい。これで3項指定にも違いがあり、
建築審査会同意の回数や制限等がこれによって一目で理解でき、一般の
人には道路指定制度の仕組みはわかりにくいので、この別紙4を上手く
利用し、全体として論理的に説明できるように、御検討いただければ
と思えます。

7 閉会

京都市建築審査会
会長 高田 光雄