

2018年9月28日

意見書

氏名 小田圭吾

神鋼不動産株式会社からの依頼に基づき、東京都文京区小石川二丁目3番1号におけるマンション（以下「本件マンション」という。）の建築計画に関する東京都建築審査会の裁決（24建審査・請第8号審査請求事件及び26建審査・請第1号審査請求事件。以下「本件裁決」という。）及び東京地方裁判所の平成30年5月24日判決（平成 年（ ）第 号建築変更確認取消裁決取消請求事件。以下「本件判決」という。）に関する下記「第1 質問事項」について、建築専門家としての知見及び経験（別紙「主な経歴」及び「主な公職歴」参照）に照らし、下記「第2 回答」のとおり、当職の意見を述べる。

なお、本書における当職の意見は、個人として述べるものであり、当職の所属する団体を代表して述べるものではない。また、当職及び当職の所属する団体と、神鋼不動産株式会社及びNIPPO株式会社との間には、本件マンションに関して特段の利害関係は存在しない。

記

第1 質問事項

- 1 建築実務において「階」とはどのようなものであると理解されているか。
- 2 本件マンションに設けられる自動車車庫は、一つの「階」を構成し、「避難階」に該当するものと解されるか。

第2 回答

1 質問事項「1」について

(1) 建築実務における「階」の基本的理解

建築実務においては、「階」の意義について一定の共通理解が存在しており、一つの「層」として把握できる建築物的空間を一つの「階」と捉え、「層」の重なり合いや断絶が生じたときに、上下の各「層」を異なる「階」として取り扱っている。

建築基準法をはじめとする建築関係法令も、「階」の意義について明確な定義規定は設けていないものの、上記と同様の理解を前提にしているものと解釈される。

一例として、建築基準法施行令第2条第8号（階数）及び同条第6号ロ（建築物の高さ）は、「昇降機塔、装飾塔、物見塔その他これらに類する建築物

の屋上部分」について、一定の場合（水平投影面積の合計が建築物の建築面積の8分の1以内の場合）には「階数」及び「建築物の高さ」に算入しないものとしている。一方で、「屋窓」（採光等を目的として屋根に取り付けられる窓）については、同じく一定の場合には「建築物の高さ」に算入しないと規定されているにもかかわらず、「階数」の算定においては何ら言及されていない。これは、「昇降機塔、装飾塔、物見塔」は天井、床、柱又は壁で区切られた屋内的空間を有しており一つの「層」を構成するため、一つの「階」と認識して「階数」へ算入するか否かの問題が生じるのに対し、「屋窓」は天井の一部として直下階の「層」と一体化しており、独立した「層」ではないため、「階数」の算定に際して一つの「階」とは数えないことに疑問を生じさせる余地がなく、あえて明文で除外を規定する必要がなかったためであると理解することができる¹。また、「屋窓」と同様、「階段室」も、一定の場合には「建築物の高さ」に算入しないとされている一方で、「階数」の算定においては触れられていないが、これは「階段室」塔屋には踊り場程度の床しか存在せず独立した「層」とする必要性が乏しいからであると理解される。このように、建築基準法施行令も、「階」とは「層」であるという理解に依拠していることが読み取れる。

また、建築基準法令においては、居住者等の生命、身体を守るために建築物について一定の強度を要求しており（構造強度）、その強度を確保するために様々な構造計算を行う必要がある。そうした構造計算を行う際にも、「階」が一つの指標とされることがある。例えば、建築基準法施行令第82条の2は、「層間変形角」という表題のもとに、「建築物の地上部分については、第88条第1項に規定する地震力（かっこ内省略）によって各階に生ずる水平方向の層間変位²を国土交通大臣が定める方法により計算し、当該層間変位の当該各階の高さに対する割合・・・を確かめなければならない。」と定めており、居住者等の生命、身体を守るための構造強度にかかわる規定においても、「階」は「層」として認識、理解されることが当然の前提とされているものと解される。

以上のとおり建築基準法令においては、「階」＝「層」と捉えることを前提としており、「避難階」の定義規定にある「階」がこうした建築基準法令における「階」概念とは異なる意味を有する用語として使用されているものと解する根拠は全く存していない。

(2) 一つの「層」＝「階」の捉え方に関する実務の具体的事例

上記のとおり、一つの「層」として把握できる建築物的空間が一つの「階」

¹ 「昇降機塔、装飾塔、物見塔」や「屋窓」の形状については添付資料1参照。

² 「層間変位」とは、地震や風などの外力を受けて多層構造物に変形するとき、ある層の床と直上・直下の層の床との間にある水平方向の相対変位をいう。

であると理解されるところ、一つの「層」＝「階」が、平坦な床面や天井面によって構成されなければならないという法令上の制約は見当たらず、そのように限定すべき現実的な理由も存在しない。

したがって、建築実務においては、床面や天井面に段差や傾きがあったとしても、建築物的空間としての連続性・一体性が存在し、一つの「層」を構成していれば、一つの「階」であると把握されており、一つの「階」の中で床面や天井面の高さに変化のある構造の建築物は、現に多数存在している。

顕著な例として、以下のような建築物が挙げられるが、一般の住宅や店舗においても、地理的条件や機能面、意匠面などを考慮し、同一階の中で段差や傾斜を設けるということは広く行われている。

ア 多くの映画館や劇場では、客席部分の床面が傾斜し、又は段状になっている。その場合、床面の高低差が他の部分の階高の1階分、2階分に及ぶこともあるが、一つの建築物的空間として把握される一つの「層」であることから、通常、全体として一つの「階」を構成するものとして設計・施工されている。

本件マンションの近隣に存在する「文京シビックホール」においても、大ホール、小ホールとも、客席部分の床面は傾斜している（添付資料2の各ホール写真参照）。そして、大ホールでは1階席前方の出入口は建物1階部分に接続している一方、1階席後方の出入口は建物2階部分に接続しており、1階席における床面の高低差は、ホールが所在する建物の階高の1階分に相当するものであることが分かる（添付資料2の「フロア案内図」参照）。

イ 屋内スキー練習場などでは、床面が傾斜していることに加え、床面の傾斜に合わせて天井面も傾斜している。練習場の傾斜の最上部と最下部の高低差は、通常の階高の数階分にも及ぶことがあるが、これもまた、連続性・一体性を有する建築物的空間としての一つの「層」であることから、全体として一つの「階」を構成するものとして設計・施工されるのが一般的である。

ウ 自走式の立体駐車場には、連続傾床式という、床面（車路及びその両側又は片側の駐車スペース）がらせん状に傾斜して複数層に重なり合う構造のものが存在する（一例として、添付資料3参照）。連続傾床式の駐車場は、最下層から最上層まで空間的にはすべて連続しているともいえるが、らせんが1周することで「層」の重なり合いが発生することから、らせんの1周分を一つの「階」とする取扱いとしている。らせんの1周分である一つの「階」の両端では、ちょうど階高一つ分に相当する床面及び天井面の高低差があることになる。

2 質問事項「2」について

(1) 本件マンションに設けられる自動車車庫の客観的構造

本件マンションに設けられる自動車車庫は、控訴理由書「別紙図面」の「A部分」に設けられる個々の駐車スペース（車室）から、同「B部分」の勾配1/8の車路により約2.5メートル上がって南側出入口に到達する構造になっている。

「A部分」には、自走式の平置き駐車スペース（車室）に加え、機械式駐車設備も設置される。機械式駐車設備が設置される部分については、他の部分よりも天井面が高く（平置き駐車スペースの床面から最上部まで高さ約7.19メートル）、また、車両を格納するため他の部分の床面より深いピット部分（平置き駐車スペースの床面から最下部まで深さ約4.27メートル）が存在する（添付資料4）。

(2) 建築実務における「階」の理解に基づく考察

設計者は、「A部分」及び「B部分」を一体として一つの「層」＝「階」と捉えたうえで、これが南側出入口により地上に通じていることから、本件マンションに設けられる自動車車庫は「避難階」に該当すると判断しており、指定確認検査機関も、これを是認して建築確認及び変更建築確認を出している。

このような設計者及び指定確認検査機関の判断は、上記「第2」「1」において述べた「階」に関する建築実務の一般的な理解と整合するものである。

すなわち、「A部分」の床面と南側出入口部分の床面との間の約2.5メートルの高低差は、勾配1/8という緩やかな傾斜によって解消されており、一つの建築物的空間としての連続性・一体性を損なうものではない。なお、念のため付言すれば、本件マンションに設けられる自動車車庫は、上記「(1)」のとおり、機械式駐車設備の設置部分を含めれば建築物的空間として相応の上下の広がりをも有しており、「A部分」の床面と南側出入口部分の床面との間には約2.5メートルの高低差があるものの、南側出入口部分だけが他の部分と比べて特に高い位置に存在しているというわけではない。

また、「A部分」と「B部分」との間には「層」が重なり合うような関係は存在していない。

したがって、「A部分」及び「B部分」は一体として一つの「層」としての建築物的空間を構成しているのであって、一つの「階」と把握されるべきものである。

そして、これが南側出入口により地上に通じていることから、本件マンションに設けられる自動車車庫は「避難階」に該当する、というのが建築実務における一般的な取扱いからの帰結となる。

なお、東京都は、第一審において提出した準備書面において、①平面的連続性のある階は同一階として呼ぶこととしている、②同じ階の床の高さは同一でなければならない規定はなく、ある階が異なる高さの床によって構成さ

れる場合もある、③同一階とみなされる建築物の部分において床の高低差が1階分の高さを超えるような建築物であってもこれを禁じる規定はない、といったことを述べているようであるが、これらのことは建築実務における一般的な「階」についての理解と整合するものであり、素直に考えれば、建築行政の立場からも、本件マンションに設けられる自動車車庫は「避難階」に該当する、という結論に至るはずである。

(3) 本件判決における「階」の判断の問題点

本件判決は、本件マンションに設けられる自動車車庫の「A部分」を「本件駐車場」と、「B部分」を「本件車路」と定義付け、「本件車路」は「本件駐車場」には含まれないという前提のもと、①「A部分」は本件マンションの北棟1階に設けられているのに対し「B部分」の南端である南側出入口部分は南棟2階とほぼ同じ高さに設けられていること、②「A部分」の床面と南側出入口部分の床面との間には約2.5メートルの高低差があること、を捉えて、「A部分」と南側出入口部分とを別の「階」と判断したものである。

しかし、上記のとおり、「A部分」及び「B部分」は一体として一つの「層」としての建築物的空間を構成しているのであって、約2.5メートルの高低差の存在は一つの「階」として把握することを妨げるものではない。また、本件マンションに設けられる自動車車庫は、B部分が耐火構造の壁となっていることから、南棟に設けられる住宅部分とは、建築基準法施行令第117条第2項により、避難規定上は別の建築物とみなされているのであって、本件マンションに設けられる自動車車庫の「避難階」該当性の判断を、別の建築物である南棟に設けられる住宅部分との比較により議論することは適当ではない。

したがって、本件判決の判断は、建築実務における「階」の一般的な理解からはかけ離れた、独自の見解に依拠したものであると言わざるをえない。

このような極端な解釈を前提とすれば、上記「第2」「1」「(2)」のとおり、同一階の中で段差や傾斜を設ける建築物は一般的にみられるところ、それらはいずれも違法建築物だということになりかねず、また、これまで一般に通用してきた解釈が否定されることとなり、建築実務に大きな混乱が生じることになる。

なお、本件判決は、「A部分」と「B部分」を一体とみず「B部分」を介して階を異にしていると評価することの根拠として、法施行令第120条が「直通階段（傾斜路を含む。）」と規定していることをもって、「傾斜路を介する場合であっても同一階とならない場合があることを前提としているものと解される」としているが、そもそも、法施行令第120条は「直通階段の設置」に関する規定であって、「避難階以外の階…においては、避難階又は地上に通ずる直通階段（傾斜路を含む。以下同じ。）…を設けなければならない」というものである。すなわち、ここでいう「傾斜路」は、傾斜路一

般ではなく、法施行令第26条の「階段に代わる傾斜路」であって、「直通階段」（避難階以外の階から避難階又は地上に通ずる階段）の代わりに設けられるものを意味しているため、これを介すれば同一階とならない（階をまたぐことになる）のは当然の帰結である。法施行令第120条は、一つの「階」の中に傾斜する部分が存在しうることとは無関係な規定であり、これを引用する本件判決には誤解があるものと思われる。

(4) 現実の避難においても支障は想定されないこと

本件マンションに設けられる自動車車庫が「避難階」にあるとすれば、建築基準法第40条に基づく制限の付加である東京都建築安全条例（以下「安全条例」という。）第32条第6号による避難階の設置は要求されないことになるが、このことは、本件マンションに設けられる自動車車庫からの避難可能性を現実的に損ねるものとは思われない。

まず、本件マンションに設けられる自動車車庫の「A部分」からは、「B部分」を通じて南側出入口から地上に出ることが可能である。「B部分」には勾配1/8の傾斜があり、これにより約2.5メートルの高さを上がる必要があるが、これは現実的に人の避難の支障となるレベルのものではない。

そして、本件マンションに設けられる自動車車庫の利用者は、本件マンションの居住者又は来訪者に限られており、また、一般に、マンション駐車場は自動車の入出庫の頻度が低く、1回の入出庫のための駐車場への滞在も短時間であることから、火災等が発生したとして、想定される本件マンションに設けられる自動車車庫からの避難者数はごく少人数にとどまることが知られている。本件マンションについていえば、本件マンションに設けられる自動車車庫の駐車台数は59台であるところ、全車が一日一回の入出庫を行い、入出庫の所要時間がそれぞれ5分間であるとした場合、想定される在室人数は、1台当たり1名が乗車しているとして（同乗者はエントランスや出入口部分で降車し、入出庫は運転者のみで行うことが通常である）、大規模小売店舗立地法における駐車場の必要台数の算定方法を参考にピーク時の入出庫を平均の1.44倍とすると³、ピーク時においても、約0.6人となる（ $(59台 \times 1人 \times 5分間 \times 2回) \div (60分 \times 24時間) \times 1.44倍$ ）。本件マンションに設けられる自動車車庫の床面積は1536平方メートルであることから、在館者密度は0.0004人/m²程度となり、法施行令第129条の2に定める階避難安全検証法（平成12年建設省告示第1441号）が定める「住宅の居室」の最低在館者密度0.06人/m²と比較して150分の1以下と、著しく低い数値となる。仮定に基づく試算ではあるが、

³ 「大規模小売店舗を設置する者が配慮すべき事項に関する指針」（平成19年経済産業省告示第16号）は、駐車場の必要台数の算定式において使用するピーク率（1日の来客数に占めるピーク1時間の来客数の割合）を14.4%と定めている。1日の営業時間を10時間とした場合、ピーク1時間における来客数は、1時間平均来客数の1.44倍となる。

想定される在室人数は相当少なく、避難に際して混乱が生じるようなおそれは低いことが推察される。

したがって、本件マンションに設けられる自動車車庫に避難階段が設置されないとしても、現実の避難に支障が生じるものとはみられない。

なお、建築基準法の避難規定のうち、避難経路を定める法施行令第120条から第125条までは、在館者密度の高いとされる「居室」から地上や直通階段などへの歩行距離、二方向避難や経路の重複距離などを規制するものとなっており、在館者密度の低い非居室（法第2条第4号の定義する「居室」以外の「室」）については規制の対象としていない。そのため、非居室である駐車場に関しては、これらの規定による制限は何ら存在していない。しかしながら、東京都などの都市部を中心に、建築基準法第40条に基づく条例により、地階や2階以上の駐車場（特殊建築物）に直通性のある階段の設置のみを要求していることがある。これは、主として商業施設に付属する大規模駐車場（一日に3回転から5回転する自走式駐車場で、同乗者も複数想定されるもの）を前提に規制が上乘せされたものと理解されるが、規定上は、一定規模・構造の駐車場であれば一律に要求されていることから、商業施設に付属する駐車場とは、利用者の人数（在館者密度）や属性（不特定か特定か）に大きな違いがある集合住宅に付属する駐車場についても規制対象となっているのが現状である。ただし、在館者密度の低い非居室であることから、このような条例においても、歩行距離の制限や二方向避難までを求めている例は見当たらない。

(5) 結論

以上のとおり、建築実務における「階」の一般的な理解からすれば、本件マンションに設けられる自動車車庫は一つの「階」を構成し、「避難階」に該当するものというべきである。

「階」については、建築基準法令においては明確な定義がなされていないものの、建築実務においては一般的な共通理解が存しており、また、建築行政においてもこれと整合的な取扱いがなされているのであるから、そうした建築実務における共通理解から離れて、本件裁決及び本件判決のような独自の見地から法令の解釈適用をして、建築確認を違法無効と判断するのであれば、建築実務における共通理解を覆すことを正当化できるだけの十分に合理的、説得的な論拠が示される必要があるものと思料する。しかるに、本件裁決及び本件判決に示された理由からは、そうした合理性、説得性を読み取ることはできない。

したがって、建築実務における建築関係法令上の「階」についての一般的な理解をないがしろにした極端な解釈を前提として、本件マンションに設けられる自動車車庫の「避難階」該当性を否定して、建築確認の取消しという

重大な判断を行った本件裁決及び本件判決は、速やかに是正されるべきもの
と考える。

仮に、建築実務における「階」についての一定の共通理解があるにもかかわらず、そうした建築実務における共通理解とは乖離した独自の解釈を前提とする「避難階」該当性の判断がなされ、行政庁が建築確認を取り消すことが是認され、そのために既に完成間近となった本件マンションがその存立の根拠を失ってしまうという事態が許されるとすれば、事業者、設計者及び施工者は、建築審査会による取消しの可能性がある間は建築確認を信頼して工事を進めることができなくなってしまう、建築確認制度が瓦解するとともに、経済活動に著しい停滞を招来することにもなりかねない。この点は、建設通信の論評（甲第12号証）が、建設業界としての深刻な懸念を代弁しているといえる。

建築実務に携わる者として、本件裁決及び本件判決が建築実務における共通理解からは到底、導き得ない結論を全く合理性、納得性のない理由付けから導いていることに著しい違和感を抱くとともに、行政庁により建築実務における共通理解とは乖離した独自の解釈、判断がなされて建築確認が覆され、裁判においてもそうした判断が維持されるようなことがあれば、今後の建築実務においては、十分な予測可能性が確保されなくなるのではないかと、という強い危惧感を抱かざるを得ないこと付言する。

第3 考察に用いた資料等

本意見書の作成にあたっては、株式会社 NIPPO 及び神鋼不動産株式会社より、以下の資料の提供を受けた。

また、本件マンションに赴き、車路部分を含む本件マンションに設けられる自動車車庫の状況を目視にて確認するとともに、株式会社 NIPPO 及び神鋼不動産株式会社から必要事項を聴取した。

本意見書は、これらの提供を受けた資料、現地における目視及び聴取結果をもとに建築実務の専門家として質問事項について考察した結果を述べたものである。

【提供を受けた資料】

- 1 本件裁決の裁決書
- 2 本件判決の判決書
- 3 本件判決の基礎となった各当事者提出の主張書面及び書証
- 4 本件マンションの1階平面図（設計図及び施工図）

以上

【主な経歴】

1976年4月 横浜国立大学工学部建築学科 入沢都市計画研究室卒業
 同月 太平工業株式会社 本社設計部
 1979年2月 一級建築士登録
 1980年12月 株式会社大蔵屋 マンション事業部
 1982年2月 オークラヤ住宅株式会社 法人営業部
 一級建築士事務所 管理建築士
 1994年1月 今橋地所株式会社 開発部部长
 2001年6月 今橋地所株式会社 取締役
 今橋プロパティマネジメント株式会社 (現BMS(株))
 常務執行役員
 2003年6月 BMS株式会社 取締役常務執行役員
 2010年6月 BMS株式会社 監査役
 BMSアセットマネジメント株式会社 監査役
 2017年7月 BMS株式会社 特別顧問 (現任)
 BMSアセットマネジメント株式会社 特別顧問 (現任)

【主な公職歴】

一般社団法人東京都建築士事務所協会

1983年4月 法制委員会 委員
 1985年4月 法制委員会 副委員長
 1987年4月 法制委員会 委員長
 1997年4月 業務委員会 副委員長
 1999年4月 業務委員会 委員長
 2003年4月 会員委員会 第1ブロック委員
 2007年4月 法制専門委員会 副委員長
 2009年4月 執行委員 法制委員会 副委員長
 2011年6月 理事 第1ブロック担当
 2017年6月 参与 新宿支部相談役 (現任)

一般社団法人東京建築士会

1990年10月 法規委員会 委員
 1998年10月 法規委員会 副委員長
 2004年10月 法規委員会 委員長
 2009年6月 理事 法規委員会 委員長 (現任)

公益社団法人日本建築士会連合会

2010年7月 法制度委員会 委員
 2016年7月 法制度委員会 副委員長 (現任)