

私のはんせい記

～「改修設計」事始め～

建築家 三木 哲

● 屋外環境整備事業 その8

駐車装置を自走式駐車場に建て替える

横浜市港北ニュータウンの10棟、438戸の団地管理組合より駐車場について相談を受けた。

当初、団地には屋外機械式駐車場が2ヶ所、人工地盤下の自走式駐車場が2ヶ所あり、合計354台(保有率80.8%)であった。

2005年当時、90%の住戸が車を保有し、駐車場に入れない車は約90台で、団地内通路は違反駐車が溢れていた。

屋外の機械式駐車装置を更新する計画と、これを自走式駐車場に建替える場合で駐車台数の増設可能性や概算工事費について意見交換し、屋外機械式駐車装置(98基210台)の土地を自走式駐車場に建替える方向で業務を受託した。

建替える目標駐車台数は一住戸に1台とし、団地内駐車場の総計を438台、建替える自走式駐車場の収容台数を336台とすることとした。

自走式立体駐車場には「認定工法」があり、実施設計や確認申請と施工は認定工法の施工会社が行うこととし、私達の業務は基本設計と施工会社選定の補助を行うこととした。

業務は「一団地認定の変更申請」「日影規制に係る許可申請」「緑地保存等に関する協定の内容変更手続き」「地耐力調査」「高低・平面測量調査」「雨水排水管底調査」「テレビ電波障害調査」なども含み多岐にわたる。

敷地は第2種中高層住居専用地域で、計画する立体駐車場は、地上2階建て以下とし、日影規制により建物高さを低くする必要があった。

収容台数を確保するために連続傾床形式を採用し、3層4段型、地上2階・地下2階建てとした。

建設予定地は、南側に公開空地、北側に横浜市との協定緑地、西側は隣地境界、東側は構内通路に囲まれた南傾斜地で、駐車用地を拡張し、北側の協定緑地を縮小する可能性を探った。

管理組合は横浜市と保存緑地との境界の変更を求めて交渉を重ね、駐車場建物を緑地側に拡張し、駐車場の北西側進入路との間に緑地帯を設けた。

2004年に日影規制が導入され、その同意基準は「増



南西角部に入出口を設け、反時計回りに傾斜を登り、東側(隣地側)は1階建てとし、南側の進入路との間に緑地を設けた。

築等による日影が敷地外に生じない」事なので、隣地側の建物を地上1階建てとした。

敷地の南西角部に車両出入口を設け、そこから反時計回りに傾斜を上り、西側(隣地側)は1階建てで傾斜するものとした。地上部は入口から二回り上り、入口上部を上り止りとする形状とした。[写真]

地下は二回り弱となり、地下工事が施工計画の最大の課題となった。

地下駐車場は消防法や建築基準法による排煙設備や機械式消火設備の設置が義務付けられ、機械室や電気室が必要となり、多額の費用を要する。

この点で消防署と事前に協議を行い、建物の外周にドライエリアを設け、これに外壁面を充分に開放したつくりとする事で、排煙設備の免除と機械式消火設備に代わる移動式粉末消火器の設置のみで建築出来るようにした。

横浜市建築条例では外周に設けるドライエリアと平均地盤面の取り方が細かく規定され、日影規制から、平均地盤面を少しでも高く設定出来るよう、法解釈を含めて技術的な検討を行った。

建築基準法第86条「総合的設計による一団地の建築物の取扱い」認定により一つの敷地に2以上の建物を建設できる。この団地を開発する際に一団地認定申請を行っており、当初の一団地認定を基礎とした変更申請が必要であった。

基本設計は建設時の配置図を洗い直し、変更手続きの流れを把握する事から始め、1年の期間を要した。

この基本設計を基に認定工法の施工会社の選定を補助する作業に入った。

みき・てつ

(有)共同設計・五月社一級建築士事務所顧問。1943年生まれ。URD・建築再生総合設計協同組合・管理建築士。

建築家がメンテナンスを手がけることなど考えられなかった時代から「改修」に携わり、30年以上にわたって同分野を開拓し続けてきたバイオニア。