

令和2年度第1回木更津市建築審査会 会議録

日時 令和2年8月26日（水） 午後2時00分から

場所 木更津市役所駅前庁舎 8階会議室1

出席者 石渡委員、北野委員、家永委員、湯谷委員、高橋委員

事務局（都市整備部長、都市整備部次長、建築指導課長、建築審査係長、
建築指導係長、建築審査係、建築指導係）

傍聴人 0名

1 案件

案件1 法第48条第6項の許可について

2 議事録

（事務局）委員5名全員の出席があり、開催の条件を満たしていることを報告した。

※事務局において仮議長を務め議事の進行を行った。

【会長及び会長職務代理者の選出】

（仮議長）委員の選出について委員の皆様のご意見はございますか。

ご意見がないようなので、事務局から(案)の提示をさせていただきますがよろしい
ですか。

（事務局）事務局といたしましては、

会長は、石渡委員 会長職務代理者は、北野委員
に、ご就任していただければと思います。

（仮議長）事務局より提案がございましたがいかがでしょうか。

石渡委員を会長としてよろしいでしょうか。異議がなければ挙手をお願いします。
す。

「挙手多数」

つづきまして、北野委員を会長職務代理としてよろしいでしょうか。異議がなければ挙手をお願いします。

「挙手多数」

石渡会長、北野会長職務代理が選出される。

案件 1（同意案件）

処分庁から建築基準法第 48 条第 6 項による許可の同意についての説明があった。

【質疑応答】

（委員） 木更津市自動車修理工場の作業場の床面積に係る建築基準法第 48 条第 5 項から第 7 項ただし書許可基準によると出入口の位置は幹線道路以外には設けてはならないとあり、配置図では北側の県道よりも幅員の狭い東面の幅員 8 m の市道に出入口を設けているが問題はないのか。

（処分庁） 東面の幅員 8 m の市道は直近にある大型商業施設へ接続されており、路線バスの経路ともなっているため幹線道路であると判断している。また、北側の県道側には既存のショールームが位置しており、出入口 1 か所だけになってしまうため、現在出入りしている対象地東側に出入口を設けることはやむをえないと考えている。

（委員） 資料 16（周辺騒音のみの実測値）の騒音実測値についての詳しい説明が欲しい。

（処分庁） 対象地から発生する騒音を考慮しない場合の実測値である。

（委員） 資料 17（騒音予測値）についての算出方法を説明して欲しい。

（処分庁） 対象地で発生する各騒音の和に対して、各測定点にて距離・透過減衰を考慮して算出した数値である。幹線道路を走行する自動車などの周囲の騒音を考慮したものではない。

（委員） 資料 17（騒音予測値）の実測値はあるか、また今後実測する予定はあるか。

（処分庁） 対象地の稼働時間である午前 9 時～午後 6 時は全面幹線道路の通行量が多く、対象地からの発生音のみを対象とした実測は困難である。車両の通行の少

ない夜間等において測定したとしてもあまり意味のないものであり、また、夜間の住居の環境を害してまで行う必要はないものとする。

(委員) 道路側での実測（周辺騒音無し）の必要はないと考えられるが、南側の宗教施設側での実測（周辺騒音無し）が必要ではないか。

(処分庁) 南側での日中の作業停止時で実測値（周辺騒音あり）は64.3 dBである。対象地と宗教施設の間にある幅約2 mの水路（開渠）があり、対象地・宗教施設双方が水路側にコンクリート擁壁を設けている。また、水路は東側8 m市道側に開放されているため、対象地からの騒音よりも道路からの騒音の影響が大きいと考えられる。車両の通行の少ない夜間等において測定したとしてもあまり意味のないものであり、夜間の住居の環境を害してまで行う必要はないものと考えられる。

西側についてはドラッグストア駐車場となっており、対象地の稼働時間中はドラッグストアも営業しており、駐車場の車両の走行音の影響から騒音予測値の25 dBを大きく超えてしまうものと考えられる。

なお、木更津市自動車修理工場の作業場の床面積に係る建築基準法第48条第5項から第7項ただし書許可審査シートの機械類と建築物の構造等（1）アより「作業に伴い発生する騒音や設置する設備機器の騒音については、実際の使用状況について予測もしくは実測により、敷地境界線上での騒音レベルの数値を騒音規制法又は各市における環境保全条例等で制限された数値以下とすること。ただし、幹線道路との境界線上での数値については、現状の騒音や周囲の状況等を考慮して支障がない場合はこの限りではない。」とあり、問題ないと考えられる。

(委員) 資料17の騒音予測値の測定点を設定した根拠について説明して欲しい。

(処分庁) 東側（55 dB）については、トリニティテストが最大の騒音（80.43 dB）を発生し、インパクトレンチが次に大きな騒音（75 dB）を発生することから障害物がない最も近い位置を測定点として設定した。南側は最大の騒音源から近く、外壁に囲われて透過損失が著しく大きい部分を外して設定し

た。西側は東側と同じく最大騒音からの最短距離で設定した。北側は既存建築物による透過損失が期待できない場所で設定した。

(委員) 資料１７の予測値はシャッター等の開口部を開放した状態での想定か。

(処分庁) そのとおりである。

(委員) 洗車機が東側境界に近いが、騒音計算上の影響があるのではないか。

(処分庁) 洗車機は上屋に覆われており、東側境界との間に新築の倉庫を設ける予定のため騒音予測計算上の損失が大きくなるため、騒音予測値にあまり影響しないと考えられ、資料１７の数値となっている。

(委員) 自動車修理工場作業場での作業は東側のシャッター開口部を開けたまま作業を行うのか。

(処分庁) そのとおりである。

(委員) そうであれば、自動車修理工場作業場で使用する工具は、現在騒音計算上想定しているインパクトレンチ以外も使用する可能性があり、今までよりも騒音が大きくなる可能性も考えられる。東側での車両通行がない場合の既存の自動車修理工場から発生する騒音との比較が必要ではないか。

(処分庁) 東側道路は通行量が多く、幹線道路も近接しているため、日中の測定は困難である。また、先の説明のとおり夜間の測定の意義はないものと考えられる。

さらに、資料１４（既存部・計画重ね図）より、既存の自動車修理工場に比べ、増築（既存の自動車修理工場は解体）の自動車修理工場は東側道路から十分な距離を有している。また、現在備え付けている機材はかなり古く、新しい機材を使えば現在よりも騒音が大きくなることはないと考えられる。

(委員) 資料５（配置図）の西側は全面緑地との表記があるが、通用口が配置されており緑地にそのまま出ていくような計画になっているのは不自然である。緑化率の修正が必要ではないか。

(処分庁) 了解した。修正を行う。

【採決】

案件１について採決を行い。全会一致で同意された。