

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9

自走式駐車場認定工法メーカーの選定

自走式立体駐車場は当時、「型式適合認定品」と「大臣認定工法」に区分しており、いずれも耐火性能や消防設備の免除などの「防災認定」と、標準構造計算により構造設計を簡略化する「構造認定」を取得している。

形状などの自由度は「大臣認定工法」が高かった。

各種手続きの簡略化と耐火被覆の免除や消防設備の設置免除を受けられ、工事費の低減と工期短縮を主眼に作られた形式の建物である。

2005年当時、認定メーカーは鉄鋼会社の建築部門や車両メーカーなど国内に約35社あった。

管理組合は見積参加希望者を公募した。

指名条件は地下の掘削の施工実績があり、自走式立体駐車場の認定工法で、一団地認定や消防との事前協議を踏まえた実施設計や確認申請が実施できると判断される施工会社とした。

ゼネコン、認定工法メーカーの合計7社の応募を受けて、基本設計図を渡し、提案コンペ方式の見積模提出を依頼した。

日影規制や一団地変更申請等に適合した基本設計図面を元に、各社の提案を受けた結果、7社中6社が鉄骨造の認定工法を、1社がプレストレストコンクリート造の認定工法の提案をした。

見積金額、工期、工法（柱位置や柱量、階段位置、地階天井、杭と基礎形式）、山留工法、構内通路と仮設計画と安全対策等を比較検討した。

見積金額は実施設計・確認申請料込で、約4.5億円～6億円であった。

ゼネコン2社、認定工法メーカー1社から計2回のプレゼンテーションと面談を行い「JFE工建」に決定した。

プレキャスト・コンクリート造の提案は、柱の跨度が大きく柱の本数が少なく、鉄骨造に比べ内部空間に自由度があり、鉄骨構造の提案が並ぶ中で、魅力的な提案であったが、見積金額が最も高く、また日影規制に抵触する可能性があった為、不採用となった。

着工に先立ち管理組合は300台程の仮設駐車場用地を港北ニュータウンで探し借用した。マイクロバスをチャーターし、毎日、団地と仮設駐車場の間を運行させ、



どこまで業務を担うかで、後々のクレームも異なるものと思われる。傾斜する敷地内通路から地上2階建て地下2階建ての自走式立体駐車場の出入口を見る。外壁は住棟と同一色調のタイル貼りとする。

組合員を運んだ。

この事業は組合員の合意形成が欠かせない。

数名の駐車場専門委員会を中心に達成された。

「駐車場専門委員会ニュース」の発行と居住者説明会やアンケート調査などにより、全区分所有者の合意を得て事業を推進した。

「駐車場専門委員会ニュース」は毎月1～3回発行され、紙面づくりは委員会の広報担当者が行った。

以下の内容などで紙面は構成された。

- ・機械式駐車装置に更新した場合のメンテナンス計画と機械部品の耐久性や長期的修繕計画。
- ・連続傾床形式についての解説と時計回りと反時計回りの特徴、長所、短所などの解説。
- ・日影規制についての解説と駐車場用地の制限。
- ・「緑地保存等に関する協定」の解説と交渉経過。
- ・アンケート結果の報告と丁寧な質疑回答、解説。
- ・施工会社の選定経過と工事期間、請負金額。
- ・仮設駐車場探しと駐車場送迎バスの時刻表。

広報のコンセプトは明確で、「各戸1台の駐車場を、居住者の一時負担金なしで行う」事であった。

私は多摩ニュータウン永山団地や笠幡団地で駐車場増設のお手伝いをした。これ等は実施設計や工事監理業務まで手掛けたが、工事完了後、クレームが発生した。港北では基本設計で業務は完了し、実施設計や工事監理は行わなかった。このためか、工事完了後、私には一切クレームが来なかった。

みき・てつ

（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パイオニア。