

広告付案内サイン・公衆無線 LAN 整備事業における景観形成について

平成 31 年 1 月 25 日
議事 2 資料 1
都市整備局
都市整備局企画課・都市デザイン室

継続審議事項 景観計画における屋外広告物の設置等に関する行為の制限のただし書き適用について

1 前回の審議内容

第 47 回景観審査部会(平成 30 年 12 月 11 日)では、景観計画における屋外広告物の設置等に関する行為の制限のただし書き適用について審議いただきました。

前回資料の一部抜粋

1 景観計画における屋外広告物の設置等に関する行為の制限について

本事業エリアのうち、関内地区の一部及びみなとみらい 21 新港地区では、景観計画において、第三者広告物の掲出及び内照方式の照明装置の使用について、制限をしています(対象エリア：p 6)。

＜景観計画抜粋(関内地区の一部・みなとみらい 21 新港地区)＞

第三者広告物の掲出制限

屋外広告物は、自己の住宅、店舗、営業所、事務所等又はこれらの敷地に、自己又は自己の営業若しくは事業及び自己の所在、名称、屋号、営業内容等を表示し、又は掲出物件を設置するものとする。ただし、表示面積の合計が 5㎡以下、かつ、上端の高さが地上 5m 以下のもので、案内・誘導サイン等広域の範囲で統一してデザインされ、各地区の魅力的な景観形成に寄与すると市長が認めたものは、この限りでない。

内照方式の照明装置の使用制限

屋外広告物に照明装置を使用する場合は外照式とし、当該照明装置を遮へいするなど景観を阻害しないものとする。

(山下公園通り地区) ただし、バックライトにより箱文字部分を浮かび上がらせる間接照明方式、箱文字部分に限った内照方式その他魅力的な景観形成に寄与する照明方式であると市長が認めた場合は、この限りでない。

(その他の地区) ただし、バックライトにより箱文字部分を浮かび上がらせる間接照明方式、箱文字部分に限った内照方式その他街並み景観を阻害しない照明方式であると市長が認めた場合は、この限りでない。

2 本事業における景観計画の屋外広告物の設置等に関する行為の制限の取扱について

＜整備の考え方＞

- ・ 広告付案内サインを来街者が円滑に移動できるよう、駅前広場、主要な交差点及び観光地点を中心に、必要な箇所に適切に配置します。
- ・ 地図面は、各地区の特性を考慮したデザインを掲出します。また、広告面は、表示面積を 2㎡以下、かつ、高さを 3.0m 以下としつつ、広告付バス停留所上屋整備事業を踏まえ、屋外広告物審議会で報告した広告審査体制を組み「都市景観を向上させるもの」といった基準により審査を行います。
- ・ 既存案内サインの多くは照明装置がついておらず、夜間に利用する際に照明装置がないと視認性が悪くなります。そのため、既存の広告付バス停上屋整備事業と同様に、内照式の照明装置を用いて、夜の街並みで利用される照明装置の明るさと同程度とすることで周辺環境と調和させつつ、夜間でも案内地図が利用でき、来街者が迷わず移動できる環境を提供します。

＜本市の見解＞

本事業は、＜整備の考え方＞に基づくことにより、前述の景観計画のただし書きを適用し、市長が認めたものとして「第三者広告物の掲出」と「内照方式の照明装置の使用」を可能とします。また、都心臨海部全体で取り組むべき内容であり、統一的な整備内容や取扱いとしていきます。なお、上記については、地元の合意のもと進めていくこととします。

2 前回いただいた主なご意見に関する対応方針

ご意見①

第三者広告物の掲出制限に関し、まちの景観維持・向上の観点からどのような対応をしていくのか。

対応方針

関内地区景観形成ガイドライン・新港地区街並み景観ガイドラインにおいて、地区ごとに定められている共通した考え方

屋外広告物は、「歴史的景観」や「見通し景観」に配慮し、街並み景観を阻害しないデザイン・規模・位置とする。

(デザイン)

・案内サインのデザインは、脚部をガラス面とすることにより、軽快で先進的な印象をもたらすとともに、ストライプ模様を取り入れることで、「横浜市ストリートファニチャー整備事業」の設計思想である水平垂直のコンセプトを強く意識しています。また、道路上公共空間にふさわしい重厚感や安定感を演出するために、フレームにダークグレーを用いた設計をしています。

・案内サインのデザインを統一することで、整った街並み景観を創出しつつ、他のストリートファニチャーとの一体感も保持していきます。

・案内地図盤面は、みなとみらい 21 中央地区では瑠璃色、みなとみらい 21 新港地区では茶色を採用するなど地域の特徴を表す色やパターンを用いて、地域性、地図としての連続性を確保します。詳細は p 8 をご覧ください。

・掲出する広告は、これまで質の高い広告を掲出してきた広告付きバス停留所上屋事業と同様に、審査基準及び外部委員による審査を行い、高質な都市の空間に資する広告を掲出していきます。

(規模)

・本事業においては、景観計画における基準のとおり、表示面積の合計を 5㎡以下、かつ、上端の高さが地上 5m 以下となるよう広告の規模を調整しています。

○本事業における広告の仕様：表示面積=2㎡、上端の高さ=3m 以下

(位置)

・整備位置は、「景観への影響度」、「案内サインの利便性」、「道路占用に関わる交通安全性」、「物理的な設置可能性」、「広告価値」の検討項目から配置計画を定め、歴史的な景観や見通し景観に配慮するよう現場確認を行いながら整備を進めていきます。

【整備位置を決定するまでの過程】

整備位置は、以下に示す5つの検討項目順に審査して決定します。

検討項目1…景観への影響度

- ・横浜港までの見通し空間を確保すること
- ・歴史的建造物への視認性を妨げないこと
- ・歴史的建造物のライトアップを妨げないこと

検討項目2…案内サインの利便性

- ・駅や観光地点の出入口周辺において、視界に入りやすい箇所であること
- ・交差点付近において、歩行者が次の移動につなげられるよう視認しやすい位置であること
- ・案内サインを利用できるスペースを確保できること

検討項目3…道路占用等に関わる交通安全性

- ・運転者が横断歩道を渡る歩行者を確認できること
- ・運転車のよそ見運転に繋がらないこと

検討項目4…物理的な設置可能性

- ・地下埋設物（共同溝、街路灯などの基礎等）や隣接する樹木へ干渉しないこと
- ・誘導サインの矢羽の機能を阻害しないこと
- ・地図及び広告の維持管理スペースが確保できること

検討項目5…広告価値

- ・他の物件に阻害されず、視認性を確保すること
- ・歩行者が自然と目に入る箇所であること

上記の検討項目から、広告付案内サインの整備位置を、横浜公園から日本大通りへの空間を例として検討すると、以下の表のとおりとなります。

■整備位置の検討項目及び整備可否

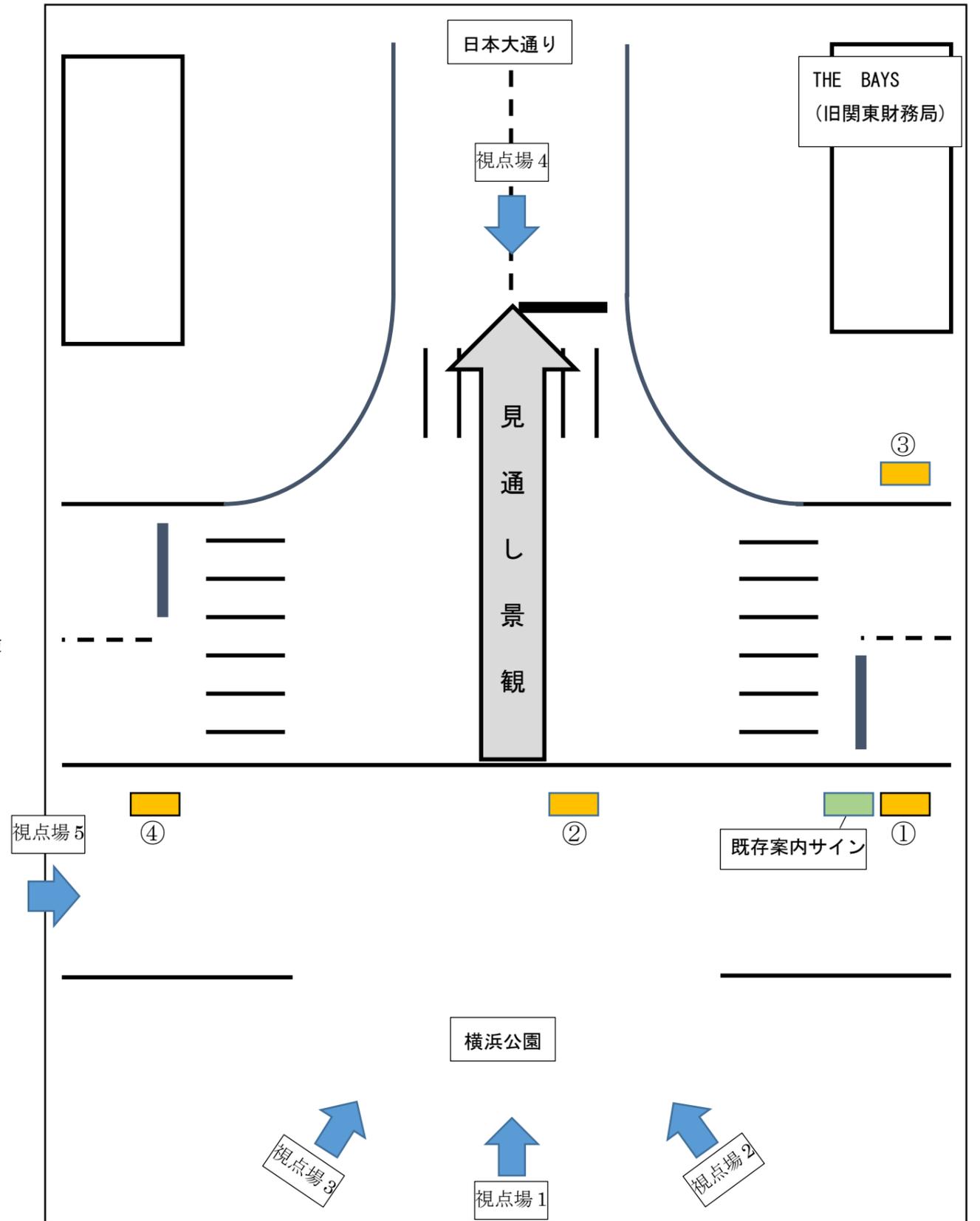
各検討項目の審査基準に抵触する場合は×と表記し、整備対象位置から外すこととします。

	整備位置			
	①	②	③	④
1 景観への影響度	×	×	×	○
2 案内サインの利便性	○	○	×	○
3 道路占用に関わる交通安全性	○	×	○	○
4 物理的な設置可能性	×	○	×	○
5 広告価値	—	○	—	—
整備可否	×	×	×	○

<本市の見解>

整備位置を決定するにあたり、見通し空間の確保、歴史的建造物への配慮、ライトアップしている施設との調和を図るため、都市美対策審議会での意見を踏まえ、地元と現場調整しながら進めていきます。

整備位置の決定に関する考え方の一例（日本大通り）



※整備向きについても、案内サインの利便性や景観への影響度を踏まえ、決定していきます。



ご意見②

誘導サインが整備されている中、案内サインを数多く整備する必要はあるのか。

対応方針

・本事業は、インバウンドを含め都心臨海部に観光客を積極的に誘致していこうとする本市の政策の中で、滞在環境の水準を向上させていくことを目的に取り組むものであり、情報提供の面から来街者の回遊性向上を図っていくものです。

・既存のサインシステムは、左下図のとおり、駅を起点として途中の経路となる交差点や目的地周辺に、案内サインや誘導サインそれぞれの特性を活かしながら配置することとしています。

(参考) 既存誘導サイン：240基、既存案内サイン：117基

(案内サイン)

・案内サインの適正な整備水準として、一般的に歩行者が不安を感じることなく移動できる距離が150mから300mと既存の調査※より示されています。本事業で整備する案内サインの間隔は平均すると概ね270mとなっており、適正な水準と考えています。

※歩行者のためのコミュニティーサイン(公財)都市づくりパブリックデザインセンターコミュニティーサインに関する研究会 建設省監修

・案内サインを利用することにより、現在地を把握することができ、目的とする公共施設や民間施設への経路を俯瞰することができます。また移動経路を確認する際に、周辺施設の立地情報も把握することができるため、来街者の回遊性を高めることにつながります。

(誘導サイン)

・一方、誘導サインは、方向と距離を立ち止まらずに確認できるといった機能を持っていますが、情報量が限定的であり、来街者のニーズに対応できない場合もあります。

(まとめ)

・案内サインと誘導サインでは、来街者に提供する情報の特性が異なり、案内サインの機能を誘導サインで代替することはできないため、既存案内サイン101基の更新のほか、観光地点周辺へ新規の案内サインを整備します。

ご意見③

内照式照明装置を利用すると夜間景観の阻害となる可能性があるため、内照式照明装置を景観計画において制限した背景や夜間景観への影響度の検証を踏まえて、整備の可否を検討するべきではないか。また、外照式照明装置を採用できないか。

対応方針

(経緯)

・内照式照明装置を制限した経緯は、不快な照明環境を創出しないこと、歴史的建築物のライトアップと調和すること、落ち着いた街路景観を形成するよう配慮することが目的とされています。

(参考)：関内地区都市景観形成ガイドライン

(照度)

・現在、内照式照明装置の制限エリアにおける広告付きバス停留所上屋の内照式照明装置では、周辺の照明よりも照度を落としており、過度に発光することなく周辺との調和を図っています。そのため、本事業でも広告付きバス停留所上屋と同様に内照式照明装置の照度を調整することで、夜間景観と調和させていきます。

・歴史的建築物のライトアップを実施している箇所では、夜間の景観演出を阻害しないよう配慮していきます。

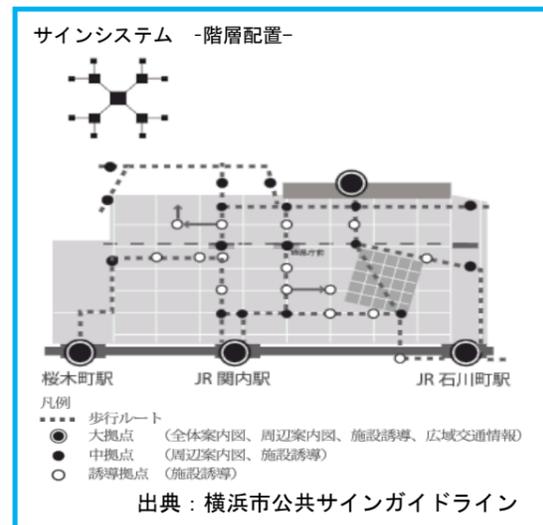
(外照式照明装置)

・ストリートファニチャーの整備指針となる「横浜市ストリートファニチャー整備事業」では、「①直線や水平、垂直を基調としたシンプルなデザインとすること。②原則として、装飾的意匠は行わないこと。」となっています。

・外照式照明装置を採用すると、デザインのシンプル性が失われることや、装飾的意匠となることが想定されます。このため本事業では、内照式照明の方が適切であると考えています。

※広告付きバス停留所上屋の整備箇所はp6に参照

既存案内サイン及び誘導サインの整備情報



既存のサインシステム



駅などの交通施設や行政施設、主要な観光・文化施設などの方向と概ねの距離を表示

誘導サイン



左記に加えて、ショッピング施設やホテルなどが記載された地図面を表示

案内サイン

<本市の見解>

これまで回遊性を高めるために設置した案内サインについては、基本的に更新を図り、新たな開発動向を踏まえ、各エリアにおいて調整を進めることとします。



<本市の見解>

本事業では、歴史的建造物のライトアップや周辺環境などに配慮するため、内照式照明装置の照度を現在の夜間景観に調和させていきます。

モンタージュ

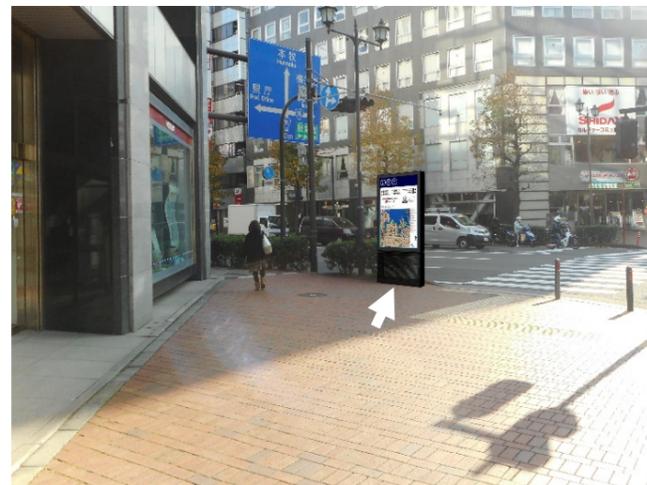
山下公園通り

ポイント：通り沿いの景観、いちよう並木との調和



馬車道通り

ポイント：馬車道の街並みを阻害しないような位置



日本大通り

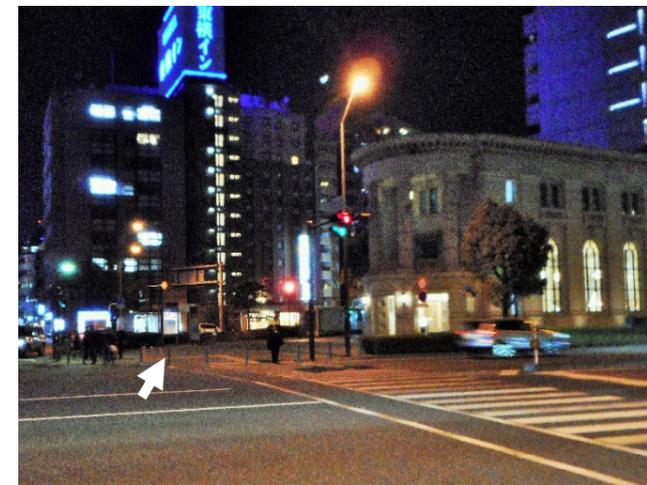
ポイント：見通し景観を阻害しないような位置



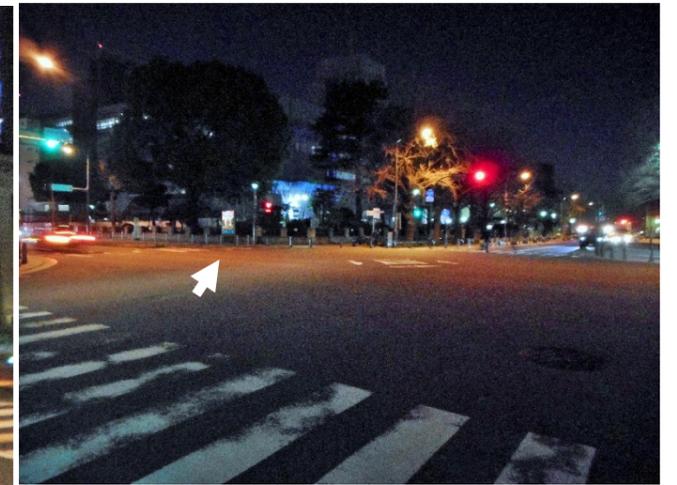
個別に道路占用許可、かつ、地元の合意が取得できた場合に限り、整備を行うこととします。

旧第一銀行横浜支店前

ポイント：歴史的建造物を阻害しないような位置



神奈川県庁本庁舎前



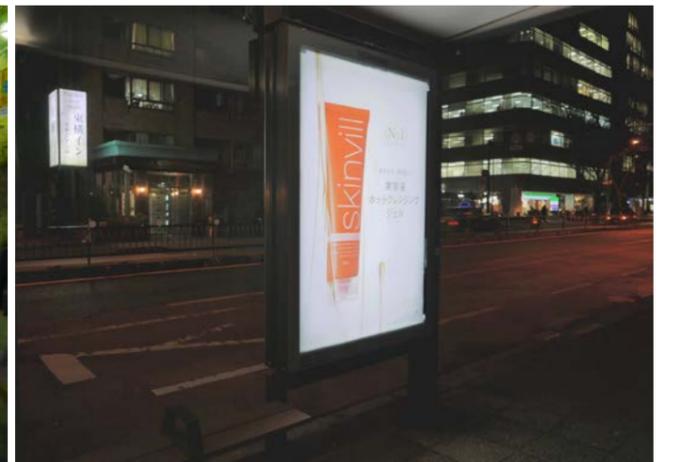
広告付きバス停留所上屋

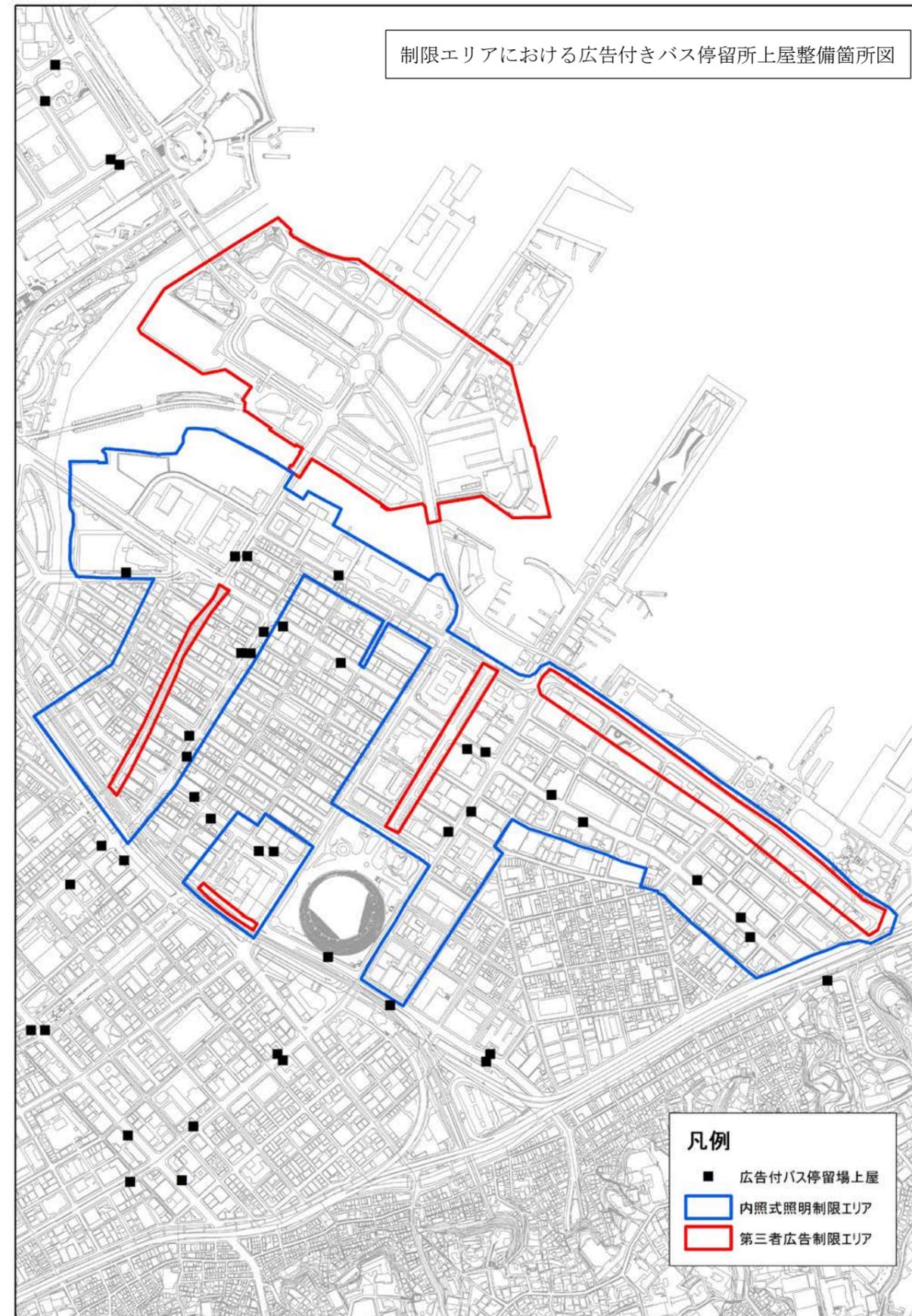
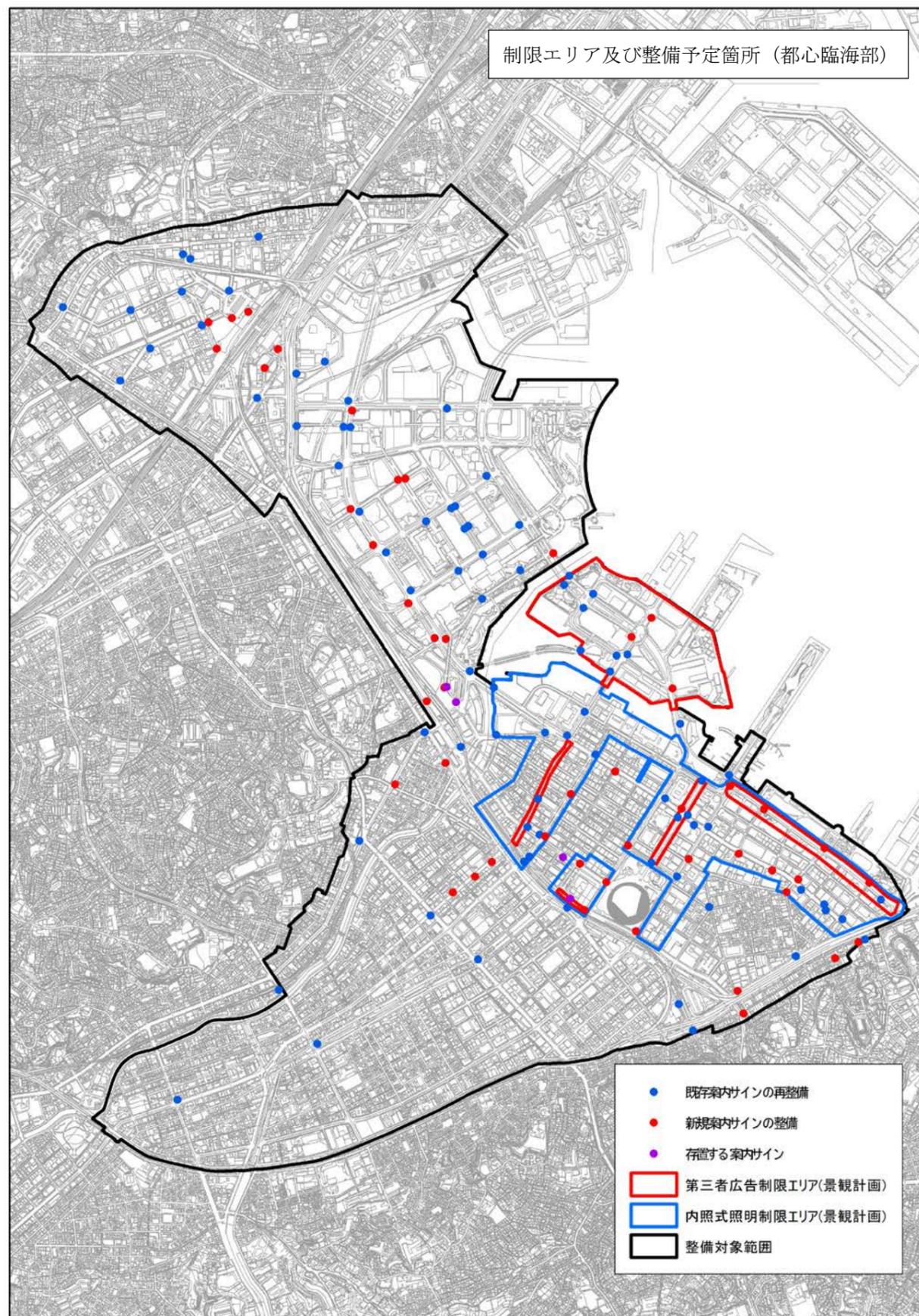
横浜市情報文化センター前



現市庁舎前

大榎橋通り





個別に道路占用許可、かつ、地元の合意が取得できた場合に限り、整備を行うこととします。

3 広告付案内サインのコンテンツ

■ コンテンツの考え方

広域の範囲で統一してデザインされ、魅力的な景観形成に寄与するものとして地図及び広告を以下の考えに基づき、表示することとします。

○ 地図面の考え方

- ・地図のデザインに関してはこれまでも質の高い、横浜らしい地図をということでデザインにもこだわって来ました。(デザイン：黎デザイン/NDC グラフィックス)
- ・今回の検討に当たり、①各地域での実績 ②既存地図で存置されるものもあることなどから、現在の地図デザインを今後も継続利用することとします。
- ・上記の理由により、今後も2種類の地図デザインを採用することとなりますが、表示内容、配置など、デザインに共通フォーマットを用いることで案内地図としての連続性、統一感に配慮します。
- ・これまで、地域の特性を筐体の色で表現してきた部分は、地図盤面の上部スペースに地域の特徴を表す色やパターンなどを用いることで、地域性、連続性を踏襲します。

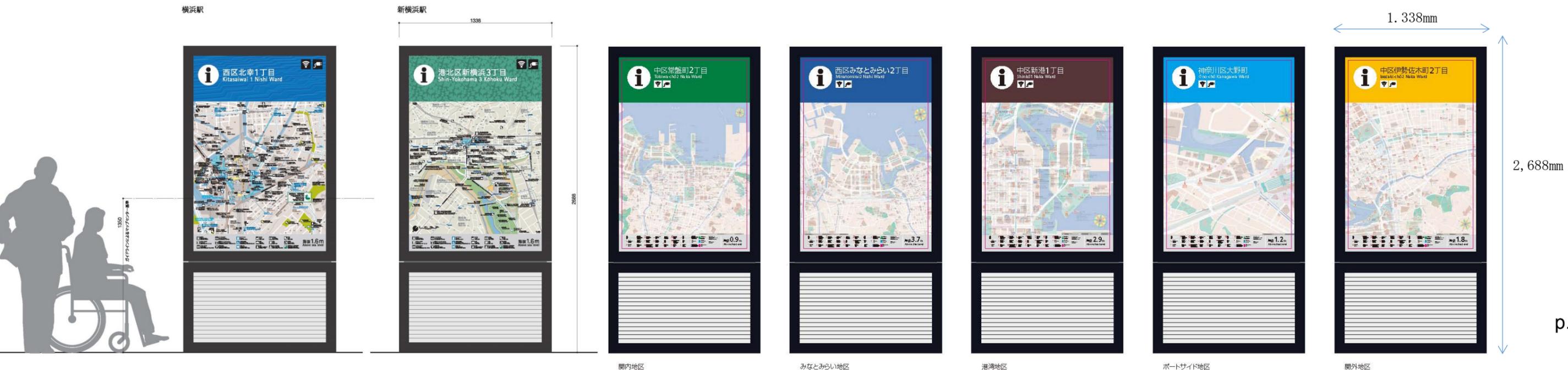
▼地図デザイン

都心臨海部の横浜駅周辺地区以外はNDC グラフィックス、横浜駅周辺地区と新横浜駅周辺地区は黎デザインがこれまでも地図デザインを行っています。
左：NDC グラフィックス
右：黎デザイン



▼各エリア地図盤面デザイン (案)

左から
横浜駅、新横浜駅 (黎デザイン)
関内地区、みなとみらい中央地区、新港地区、ポートサイド地区、関外地区 (NDC グラフィックス)



○ 広告面の考え方

- ・広告付バス停留所上屋と同様の広告審査の基準及び、外部委員による審査の仕組みを交通局と都市整備局で運営することで都市の空間に資する質の高い広告を掲載します。
- ・広告面は基本的にこれまで同様、「一括まとめ売り」とすることで統一されたビジュアルとします。

基準(一部抜粋)

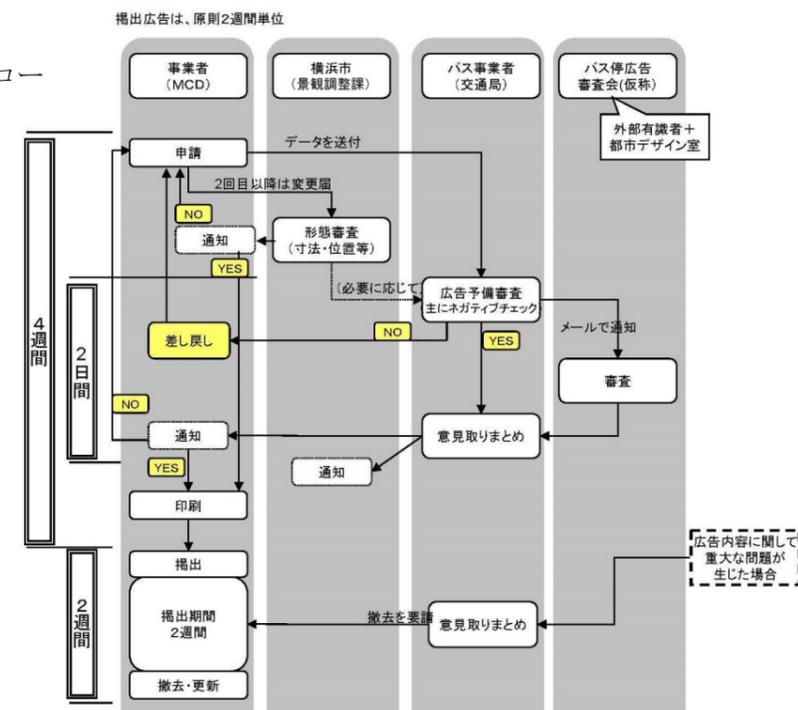
<基本的考え方>

- ・公共空間に掲出されることを踏まえた、都市景観を向上させるものであること。
- ・地域性を踏まえた、横浜らしいものであること。
- ・事業の先進性を踏まえた、斬新で新鮮なアイデアをもっていること。

▼参考：広告付バス停留所上屋の広告審査フロー

現在の広告付きバス停事業の広告審査は広告事業者、バス事業者(交通局)がそれぞれ審査基準によって予備審査を行った後、外部識者によって構成される審査会にメールで広告案を送付。審査を経て、掲出となる仕組みとなっています。

今後、広告付き案内サインの関係者もフローに加えた上で共同で審査を行うことを検討しています。広告付き案内サインとバス停上屋の広告を一体審査とすることで、引き続き統一感あるビジュアルとしていきます。



○ デザイン詳細

- ・地区の特性を表す「地区カラー面」「地図面」「凡例面」の分割プロポーシオンは各エリアで共通のフォーマットを採用します。
- ・「地区カラー面」の背景については各エリアを表す単色カラーの採用を基本としつつ、背景の柄、ピクトの配置、フォントなどのデザインにより地区の個性を演出します。
- ・地図面に関しては前述のとおり、以前の地図を踏襲するものとします。



○ 歩行者案内地図 採用カラーについて

関内地区 「緑」

関内地区には「港の見える丘公園」「山下公園」や外人墓地、山手の洋館、日本大通り並木、などの緑地が多く、地区の魅力を際立たせているので関内地区は「緑」を採用します。

みなとみらい中央地区 「瑠璃色」

鮮やかな瑠璃色は都市の開放感とストイックな理性を併せ持ち、従来から案内地図の躯体カラーとして使用されていることから、連続性、共通性を鑑み、みなとみらい中央地区は「瑠璃色」とします。

みなとみらい新港地区 「茶」

従来から案内地図の躯体カラーとして使用されてきました。横浜発祥の港の象徴である「赤レンガ」をモチーフとして地区景観の基調色として定着しています。連続性、共通性を鑑み、みなとみらい新港地区は「茶」とします。

ポートサイド地区 「ライトブルー」

アートとデザインの街として設計された街のキーカラーとして、ライトブルーを採用します。

関外地区 「黄」

従来から案内地図のヘッダーカラーとして使用されてきました。伊勢佐木町や野毛、日の出町など横浜の深い奥行きを感じさせる地区です。喜びや好奇心、希望、太陽を想起させる「黄色」が街の個性を表します。

横浜駅地区



新横浜駅地区 「よもぎ」

鶴見川や周辺の緑を代表して河川敷に多く見られるヨモギをアクセントに用いつつ、全体は自然や環境をイメージさせる緑にトーンを整えました。

新横浜駅地区



横浜駅地区 「ブルー＋パターン」

横浜を代表する駅に横浜をイメージさせるブルーをを使いつつ、時間や埋め立ての積層を意識して地層の様なパターンをアクセントとして用いました。

