

第 2 5 回平塚市景観審議会

- 1 日 時 令和 5 年 5 月 2 2 日 (月)
午前 9 時 3 0 分 ~ 午前 1 1 時 1 5 分
- 2 場 所 平塚市役所本館 6 階 6 1 9 会議室
- 3 出席委員 3 名
野原 卓、阿部 貴弘、田嶋 豊
- 4 欠席委員 2 名
小沢 朝江、町田 怜子
- 5 平塚市出席者
まちづくり政策部長 武井 敬
まちづくり政策課
課長 平田 勲
課長代理兼都市景観担当長 瀬川 将範
主査 岩崎 亮裕
主査 角田 巧

みどり公園・水辺課
課長 青木 繁
課長代理 齋藤 元
課長代理兼公園整備担当長 木原 友生
主任 藤満 雅幸

事業者 3 名
- 6 会議の成立 平塚市景観規則第 4 5 条第 2 項により、委員の過半数の出席により会議は成立していることを報告
- 7 傍聴者 0 名
- 8 あいさつ

9 議事

- ・報告事項 湘南海岸公園龍城ヶ丘ゾーン整備・管理運営事業について（公開）

- ・報告事項 平塚市公共施設景観ガイドライン（歩行者系公共サイン）の一部改訂について（公開）

[審議会開会 午前9時30分]

(会長)

では、ここから議事を進行させていただきます。本日の審議会の議事録署名人を私と阿部委員としたいと思いますので、よろしくお願いします。

それでは、議事を進めてまいります。なお、先ほど事務局から御説明があったとおり、本日傍聴人はおられません。

では、「(1)報告事項 湘南海岸公園龍城ヶ丘ゾーン整備・管理運営事業について」ということで、事務局から説明をお願いします。

(みどり公園・水辺課)

「湘南海岸公園龍城ヶ丘ゾーン整備・管理運営事業について」を説明いたします。まず説明の流れについてです。最初にプランの見直しとなった経緯や、現在、どのようなスケジュールで進めているのかについて、みどり公園・水辺課から説明させていただきます。その後、当初プランの概要、見直しプランの概要、本事業に対して前回の景観審議会にいただいた御意見に対して、事業者から説明させていただきます。

まず、これまでの経緯についてです。令和2年3月、事業者と基本協定を締結しました。その後、説明会等の市民対応がありまして、設計を進めながら関係機関との打ち合わせや協議を進めてまいりました。令和3年12月には、塩と風の調査や、既存樹林をさらに保全する検討を行うため、工事に着手するための実施協定の締結期限を令和4年6月に延期いたしました。

さらに、交通処理に係る関係機関協議を進める過程で、より安全性・円滑性に配慮した計画とすることが望ましいとの御意見を受け、より一層安心安全な公園とするために施設配置を一部見直すこととし、実施協定の締結期限を令和6年3月29日まで再延期しました。

その後、市民との対話や関係機関との協議の経過を踏まえ、見直しプランを計画し、平塚市公募対象公園施設設置等予定者選定委員会で事業継続の妥当性について、審議し、市として見直しプランで事業継続することを決定しました。

スケジュールについてです。見直しプランを令和4年8月に公表し、市民対話を実施し、現在、関係機関との事前打合せ、協議や設計を進めています。令和5年12月頃には契約手続き等を行い、令和6年4月には工事に着工、令和7年春頃のオープンを目指し、事業を進めています。

次にプランの概要を説明します。始めに当初プランがどのようなものだったか概要を説明し、その後見直しプランの概要を説明します。

なお、ここからは事業者から説明させていただきます。

（事業者）

では、事業者から説明いたします。まず資料1 - 1の6ページ左上、コンセプトは「“Beach Life Base Hiratsuka”」となります。大きくは三点です。一つ目は「ビーチに面するポテンシャルを最大限に活かして、地域住民・広域来園者が『目的を持って訪れる公園』を作ります。」、二つ目は「公園を基点として、海・景観・自然・食を楽しむライフスタイル『海辺のある暮らし』を創出します。」、三つめは「そのライフスタイルが公園から周辺地域へ広がり、『選ばれるまち・住み続けるまち』平塚を実現します。」。こちらについては、見直し後も同様のコンセプトで進めております。そして実施方針は「3つの“Base”で日常を豊かにします」となっており、一点目は「安全安心&自然を守り育てる基盤（Base）づくり」、二点目は「海・景観・自然・食を楽しむ拠点（Base）づくり」、三点目は「Beach Life Styleが生まれるきっかけ（Base）づくり」。こちらの実施方針についても、見直し後も変わらず進めております。下は計画概要です。青色の から まであります。特定公園施設についてです。 スポーツフィールド、 芝生広場、 ビーチライフプロムナード、 イベントプレイス、 シーサイドテラスとなっており、こちらの公園施設についても、計画変更後も変更はありません。そして下、緑色にいきまして、便益施設です。①カフェ棟、こちらは後ほど説明いたしますが、見直しプランでは消しております。②マルシェ棟、③BBQレストラン、④は一階がコンビニ、屋上が津波避難施設となっているエントランス棟。この②番から④番までが見直しプランにおいても踏襲し、残しております。①番のカフェ機能につきましては、③番のBBQレストランの中に含んでいます。右下、計画のポイントですが、平面図東側の駐車場の入り口をメインエントランスとして、そこから南西方向、左下方向、夕日に向かう主動線、ビーチライフプロムナードとして、それに沿って多様な広場や店舗を連続的に配置しています。また、既存樹木を東西に連続して保全し、建物を平屋とし、総建築面積を1,000平方メートル以下とし、白砂青松の景観を守ります。公園・ビーチ一体でバリアフリーとするという、こちらの計画のポイントについても踏襲して検討を進めてまいりました。当初プランの説明は以上です。

見直しプランの概要について説明いたします。なお、冒頭に資料1 - 2 というも

のを配布しておりまして、今説明させていただきました、見直しプランの図案及び計画概要となっております。今、スライドの画面に映しておりますが、公募提案時の計画を上、見直しプランを下に掲載させていただいております。比較し易いように映しております、これから見直しプランの概要について説明をさせていただきます。次のページにいきまして、基本的な考え方といたしまして、黒い太い矢印で示しているもの、これが公園メインエントランスと海を繋ぐ、ビーチライフプロムナードという主動線になります。これを公園の骨格としながら、これに寄り添うように複数の公園施設を配置していく計画を当初から考えておりました。この考え方は見直しプランについても踏襲をさせていただいております。さらに、海側に面する既存樹木等を保全するというのをベースとして考えております。大きな変更点としましては、元々二箇所、東と西に紫色で描かれている駐車場を配置しておりましたが、交通安全上、色々な経緯を踏まえまして、東側一箇所の駐車場となっております。駐車台数につきましても、当初120台と見込んでいたものを85台という計画に見直しております。

また、公園の中央に当初ありましたマルシェ棟を駐車場により近い、東側に移動しております。さらに、西駐車場を無くしたこと、マルシェ棟を東側に移動したことを踏まえ、西側のエリアの公園施設、緑地を再配置させていただいております。また、既存樹木等を保全する範囲を拡大するとともに、南西角にあったカフェ棟を廃止しました。ただ、そのカフェの機能は当初から計画しておりますBBQレストランに内包させていただくことで、その機能は継続させていただいております。

資料10ページでございます。土地利用計画の、主に緑地配置についての考え方です。公園全体として防風・防砂効果のある環境形成と生物多様性の維持・向上と景観形成ということをお初から考えておりました。主な変更点といたしましては、赤線で囲ってある部分ですが、当初計画では伐採をするとしていたエリアについても、現地調査を進める中で、このような場所が飛砂対策に効果的であることを確認しましたので、できるだけ保全を図るということで、新しい計画の中では保全するとして設定しております。また、右下の方、オレンジの矢印で描かれている部分ですが、当初、シーサイドテラス、デッキ状のものを配置しておりましたが、ここも同様に飛砂防備の観点から、樹木の前面に広がる海浜植物や地被植物の植生を守りながら、自然度の高いエリアとして守ることを考えました。また、図面上、青と紫の部分、主に左側になりますが、こちらについては新たに国道側にクロマツ、海側には広葉樹を植栽することによって、より防風・防砂等の機能を強化してまいりました。

資料11ページです。次に建築の図面になります。こちらは当初と大きく変更はしておりません。特定公園施設のエントランス棟は、一番東側に配置するものですが、機能としましては、公園のエントランスとしての店舗。具体的にはコンビニエンスストアの出店を計画しております。もう一つは、特定公園施設として必要な規模・性能のトイレやシャワールームを設置しています。また、屋上部分は眺望のため、誰もが立ち入れる場所として設置しております。当初の計画では、この部分に車椅子の方でもアクセスできるよう、スロープを設置しておりましたが、今回計画の見直しの中において、スロープを廃止せざるをえなかったため、代わりに中にエレベーターを設置することで、車椅子の方のアクセスというものを確保しております。

次のページにいきまして、こちらは公募対象公園施設ということで、マルシェ棟とBBQレストランになります。まずマルシェ棟につきましては、規模感は当初プランと変わりませんが、東側に移しております。元々南側に広がる広場に面した配置でしたが、今回、建物の北側に主動線となるビーチライフプロムナードがありますので、計画の概要としては、北側に開いたプランに変更させていただきました。下はBBQレストランとなります。こちらにつきましても、大きく変更しているところはありません。海を最前線で臨む立地や利便性を考慮して屋内型の施設としております。また、カフェ機能を入れることとしています。

資料13ページです。3年前、当初の計画概要を説明させていただいた際、いただいた意見について簡単に紹介させていただきます。色々御意見をいただいた中で、私たちとして大きく3つあったと考えています。一つは「緑量の確保・将来の緑環境の設定」について、きちんと整理をしておいて欲しいという御意見をいただきました。現状樹林でありますので、それと遜色のない、一定の考え方に基づく樹林の保全をすること、それを将来どう作るかということです。また、当初計画ではアスファルト舗装の駐車場の面積が全体に対してかなり大きかったということで、そういった舗装面も含めて全体の緑量を確保すること、そういった御意見をいただきました。

また、「北側・南側からの見え方への配慮」ということで、公園の内部だけではなく、公園の外側からどう見えるかということに御意見をいただきました。具体的には、建築物のバックヤードが道路側に見えてしまうことや、マルシェ棟の壁面などを考えて欲しいという御意見でした。

その他、建築物の素材感、色彩などにも御意見いただきまして、こちらは現在、設計中でありまますので、今後検討を進めてまいりたいと思います。

資料15ページです。緑量の確保という点について説明いたします。緑地について説明させていただきます。見ていただくと緑の部分、緑地の面積が増えていることが御理解いただけると思います。概算数値であります。変更前で既存樹林を保全している割合は37パーセント、今回の計画見直しで全体として53パーセントという数字になっています。また、新たに植栽するエリアも踏まえ、緑化率はA B地区において変更前で36パーセント、変更後は43パーセントとなっています。

資料16ページです。将来の緑地環境についてです。下に簡単な断面図を掲載しておりますが、神奈川県が示している、湘南海岸における将来的な緑地環境のあり方です。今回私たちが計画をしている公園のエリアは、赤い印で示しておりますが、国道134号と海に囲われたエリアとなります。このエリアは海に面する最前線には常緑の広葉樹林、風の影響を最初に受けるので犠牲帯という言い方をしていますが、風をまず弱めてくれます。その背後に高木層にクロマツ、低木層に常緑広葉樹、そういった姿を想定しております。基本的には私共の計画においても、この考え方を踏襲し、将来にわたって、特に今、樹林が無い地区、計画地西側についてはそういった配置を考えております。当然、この図のように全てが樹林というわけではなく、私共の場合はこの中に施設が入り込んでくるという考え方となります。

資料17ページになります。「北側・南側からの見え方への配慮」ということで、大きく三点ありますが、私たちが大事にしたいと考えているのは「国道134号の沿道景観」、東西に移動する方たちにどう見えているのかに対して、連続する緑をどう作っていくのかということを考えています。「歩道橋からの景観」は、図面上、中央に と書かれているところに歩道橋がかかっています、この部分が開園後も歩行者が来園する際の一つの動線となっております。したがって、ここから見る景観は海が見渡せる、さらには東西に繋がる海が見渡せる、そういった景観を守りながら、建築物についてもここから大きく突出することがないように考えております。「南北軸の道路からの景観」ということで、図面北側、の部分に交差点があります。街から訪れてきた人たちに、道路の延長線上にアイストップとなる緑を保全、創出することを考えております。バックヤードについてですが、現在、建築や公園の設計の中で具体的に計画をさせていただいているところです。設備配置、それから高低差配置、そういったことについて対応を考えていきたいと考えています。

資料18ページです。最後、南側からの見え方について整理をさせていただいております。この3年間の間に海側の養浜工事がされるなどして、若干環境が変わっ

ておりますが、写真が現在の状況です。海側から見ると海浜が形成され、奥に今の樹林帯が見えています。これがずっと、海岸に立つと東西に続いている状態です。基本的にはこの見え方で、建築されても、それがスカイラインを著しく阻害することのない計画としています。簡単ではありますが、以上となります。

(会長)

ありがとうございました。今の御説明に対して、御意見や御質問等ありましたらお願いします。

(委員)

今、平面プランの変更について御説明をいただきましたが、鉛直方向の変化というのはどうでしょうか。今までのプランと現在のプランで、カフェ棟などが無くなって、鉛直方向にも変化ができてきていると思いますが、そのあたりはいかがでしょうか。

(事業者)

大きなものとして、元々のプランで芝生の丘と書いていた場所に盛土をして芝を張る予定でした。その大きく高さを出す盛土が無くなったことが大きな違いです。元々そこをスロープで上げられるようにするつもりだったのですが、施設配置上、それが難しくなったため、その部分にマルシェ棟を配置させていただきました。

(委員)

エントランス棟には上れるのですね。そこからの眺望を考えたときに、芝生の丘があるときには、丘越しに海や富士山など、そういった眺望計画が期待できたと思うのですが、これが建物に変わって、果たして上ったときにどういった風景が楽しめるのか。プランの変更自体は大きな異議はないのですが、エントランス棟からの眺望というのは、少し期待度が低くなってしまったのではないかと思うのですが、そのあたり、もし何かあるようでしたら、お願いします。

(事業者)

手前に広がるものが変わってしまったので、その部分の違いはあると思います。ただし、検討していく中でマルシェ棟のボリューム感、屋根のかけ方、エントランス棟とマルシェ棟の地盤面を若干変えておりまして、できるだけ建築は西側方向を

阻害しないように詳細を検討させていただいております。

(委員)

見せ方も少し南側を見せるようになど、少し工夫があると良いと思いました。

後ほど公共サインの話が出てきますが、質の高い空間を作っても、中のサインが、例えば大きなソフトクリームの置物や、多くの張り紙などが出てくると、どうしても空間の質が劣化してしまいますので、今後の話だと思いますが、そのあたりのコントロールもぜひ効かせられる御配慮をいただければと思います。

(会長)

一つ目の質問は11、12ページに立面図がありますが、スケールが違って、地盤面の位置も分からないので、並んだらどうなるのかという質問でもあると思います。エントランス棟から見たときに、マルシェ棟の方が下になるのでしょうか。

(事業者)

資料1-2の右上に具体的な図があります。

(会長)

マルシェ棟がエントランス棟の眺望を阻害するようにはなっていないということでしょうか。エレベーター部分が気にはなりますが。

(委員)

南側を見せる配置に少し変えたということでしょうか。

(事業者)

はい、そちらを考慮しております。

(委員)

三点ほど質問させていただきます。おそらく市民の方も含め、多様なステークホルダーの方々と丁寧な対話を通じて、プランのきめ細やかな検討・調整をしていただき、ありがとうございます。事業性等も含め、なかなか調整は大変かと思いますが、引き続きよろしく申し上げます。

その上で三点ほど質問させてください。まず一点目です。緑地量が多くなっているとはいえ立地上、季節による飛砂の増減というものはあると思います。その辺は物理的な対応だけではなかなか難しいところがあると思いますので、本施設、公園という施設を鑑みますと、運営の中での御対応、そのあたりも Park-PFI で民間だからこそ御対応できる対策もあると思いますので、引き続き御検討いただければと思います。こちらは質問というよりは、お願いになります。

二点目は、コンビニエンスストアがテナントとして出店を御検討されているというお話がありましたが、営業時間と駐車場も含めて、営業形態がどのような形で調整が進められているのかといったところを確認させてください。

そして、サイン関係でいきますと、国道134号に向けた屋外広告物の掲出、こちらは今後、御調整が必要な事項だと思えますが、そういった屋外広告物、それと利便増進施設の考え方についても、現段階で分かることがありましたら教えてください。

(事業者)

まずコンビニエンスストアと駐車場の営業形態となります。まだテナントと詳しい契約条件などを詰めているわけではないのですが、現状は24時間オープンと考えています。それに伴って駐車場の営業時間ですが、今回、ロータリーを挟んで東側と西側に駐車場が配置されます。ロータリー西側の駐車場についてはコンビニエンスストアの前になるので、こちらは24時間の営業を考えております。東側の駐車場については、公園の開園時間に合わせて、大体朝5時から夜11時くらいだと思いますが、今後調整いたしますが、その時間は開けて、それ以外は一旦閉めるという運用を考えております。

(会長)

コンビニエンスストアと駐車場西側が24時間だとして、芝生やスポーツフィールドなど、それ以外の施設には物理的には入れるのでしょうか。

(事業者)

公園自体は24時間オープンですので、入れます。

(会長)

レストランなどは営業時間が終わると、そこで閉まるという認識で良いでしょうか

か。

(事業者)

そうです。

サインにつきましては、屋外広告物の掲出について調整中です。

また、利便増進施設関係につきましては、今回、園内に駐輪場を設ける計画としていますが、あえてこの駐輪場については、利便増進施設として位置付けずに進める方向で考えています。

(委員)

コンビニエンスストアが24時間営業することによって、防犯的な抑止力になるということも合わせて御検討した結果なのでしょうか。

(みどり公園・水辺課)

今、事業者から説明があった24時間というのは現在、検討中であって、決定していることではありません。このことについて議論を重ねている最中でありますので、御理解いただければと思います。今おっしゃられたとおり、防犯面を含め比較等をして、考えているところになります。

(委員)

分かりました。ありがとうございます。

(会長)

樹林もあり、死角も多いと思うので、全体の防犯計画、マネジメントがかなり重要なテーマになる可能性もあると思います。そういう意味でも、どこが入れてどこが入れないのか、樹林も基本的に入れないと思うのですが、禁止と言っても入れてしまうところは死角になりやすい、一番危ないところだと思いますので、そういったことも含めて、入れるところ、入れないところのプランニングは重要だと思います。そのあたりは御検討いただければと思います。

では、私の方からも三点ほど伺いたいことがあります。一点目は市の方にお伺いすることになるかもしれませんが、この景観審議会の前に選定委員会での経緯があってここまで来たとお話されていたので、選定委員会ではどのような議論がされていて、その結果、こういった形で見直ししながら、どのようなプランでいこうとい

うようになっていったのか、そこでの議論の骨子を知りたいので教えていただければと思います。

二点目は、歩道橋からの視点の話がありましたが、歩道橋からの動線はどのように受け止めるつもりなのかが分かりませんでしたので、それを教えていただくとともに、施設外も含めて考えても、歩道橋の上からがこの辺りで一番、海も見える眺望が良い場所になるとと思いますので、そのあたりの眺望をどのように考えておられるのかということと、BBQ棟の北側がそれと一体となるとお考えですので、そのあたりが風景としてどうなっているのかを確認させてください。

三点目は駐車場の舗装です。単に景観だけではなく、透水性や熱を帯びるというのがありますし、色々なことを考えたときに、ここがアスファルト舗装になってしまうことが、単なる緑の量だけではない影響を及ぼしている気がしますので、舗装面に工夫ができるの良いと思いますが、どうお考えなのか。その三点をお伺いしたいと思います。

（事業者）

歩道橋からの景観については、今と大きく変わってこないと考えています。ただし、BBQレストランの色等は今、検討していますが、できるだけ高さを抑えて横に広がり、眺望を阻害しないように考えています。配置としては左手前に木が広がることで、少し緑地と絡ませながら建物を目立たせないように考えています。

駐車場につきましては、緑地の件、私共も検討させていただきました。今、計画の方針としましては、アスファルト舗装ではありますが、透水性アスファルトとすることを前提としています。芝生の駐車場にすることも考えましたが、今回、駐車台数が減ってしまうということ、その中でかなり駐車場の稼働率が高くなるのが想定されるので、表面を芝生にするのは、その後のメンテナンスを考えてもあまり合理的ではないかなと思いました。従って、駐車場の脇や端に少し緑地をいれるということを考えていきたいと思っています。透水性舗装につきましては、私共もその機能は必要だと考えております。元々自然林だった場所で、非透水の場所が大面積で広がると、周りの樹林の環境にもあまり良い影響を及ぼさないのではと考え、できるだけ透水性で考えたいと思います。

（会長）

歩道橋からの動線ですが、降りてきた場所が管理用車両等出入口となっています

が、ここは人も入れるのでしょうか。

（事業者）

入れます。そこに管理用車両の車道と歩行者用通路、両方を設ける予定です。

（みどり公園・水辺課）

最初の質問の、選定委員会でどのような議論があり、最終的にどのような意見を出してきたかということについてです。この見直しプランについて選定委員会で議論をしたのは、プランを見直したことで、事業を継続することの妥当性について議論をいただきました。というのは、当初、4グループから応募いただきまして、選定委員会で審議した結果、1社が選ばれております。従って、この1社のプランを変更するにあたって、全く違うプランでは公募の公平性等を損なうことが考えられますので、当初プランの機能やコンセプトをしっかりと継続、踏襲しているのかということを確認しながら審議をしていただきました。最終的には「このプランで事業を継続することは妥当である」という御意見をいただきました。その際の付帯意見といたしまして、三つの意見をいただいております。一つ目が駐車場の利用等についてです。公園利用者の利便性を考えたときに、駐車待ち車両による渋滞等の支障が生じないように、駐車場の利用状況に関する適切な情報提供などを関係課などで調整し、検討するように意見をいただいております。

二つ目が津波に関することございまして、地震時に車椅子利用者を含めて迅速、円滑な避難を実現するためのハード、ソフトの対策を検討するようにという御意見がありました。

三つ目が飛砂防止等機能でありまして、当初プランと比べまして公園全体としては既存樹木の保全率を増加させるのと、現地での観測結果を踏まえまして、対策の強化が図られている一方で、樹木の幅が減少している箇所もあるということで、適切な飛砂対策について、引き続き検討するようにという御意見をいただいております。

（会長）

ありがとうございます。資料10ページに提案時の計画と変更計画案があって、赤い印で今回保全樹木を増やした箇所が描かれていますが、例えば東側の駐車場のところにロータリーが作られていますが、えぐられて減っている箇所があります。その箇所も計算して保全率等の数字になっているという理解で良いのでしょうか。減

っている部分もあり、シーサイドテラスのあたりも変更したと思いますが、どのように変更したのか、細かく削られている箇所があると思いますが、増えているのか減っているのか分かりづらいです。図面としては出し入れがきちんと記載されていたものの方が良いと思います。細かく増えたり減ったりしている箇所も含め、この数字になっているという理解でいますが、そのあたりも記載されていると、ありがたいと思います。

参考資料1に元の状態がありまして、駐車場の件もかなり大きな緑量があったところを改変することになりますので、できる限りその環境に調和する形というのを御検討いただいて、なるべく周辺にも影響のない雨水排水計画を検討いただければと思いますし、その分、元プールだったところに、新たに緑を設けることによって、その防風・防砂・その他色々な役割を果たそうとされているということだと思いますので、全体として機能維持、もしくは展開できる形を御検討いただければと思います。

では、本日欠席されている委員がいますので、意見がありましたら、事務局からお願いします。

(事務局)

それでは、小沢委員から事前にいただきました御意見について、報告いたします。小沢委員からは、「駐車場が1箇所になり、A地区の国道側の樹林帯が厚くなったのは良いと思う。その反面、B地区の駐車場が、国道から見たときに、むき出しになる印象を受け景観的に気になる。車だけでなく、歩行者にとっても主動線となるビーチライフプロムナードへのエントランスとなるので、配慮がほしい。」

また、「施設配置は、集約され、公園の内側になったので良いと思う。」という御意見をいただいております。

続いて町田委員からは、「駐車場が国道から見えてしまうのが、周辺の景観に影響があると思う。雑木林の中に駐車場があるイメージで、日本庭園で用いられる借景のように、手前の新規植栽が、海側の保全林とつながって見えるようにすると良いと思う。」

また、「駐車場が全体的に縮小されたのは良いと思うが、集約せずに分散された配置の方が景観面の変化が少なくなると思う。」

また、「新規植栽は、海岸植生にあったものを選定し、新しく植栽する場合は、おそらく背丈がそれほど高くないので、できれば費用がかかってしまうが、既存樹をうまく活用し移植すると、元々あった景観と違和感無く調和すると思う。」とい

う御意見をいただいております。

(会長)

ではこちらの意見について、回答はいかがでしょうか。

(みどり公園・水辺課)

駐車場を分散させた方が良いのでは、という意見をいただきましたが、今回、プラン見直しにあたりまして、関係機関との協議の中で、国道の使われ方、交通量、スピード等を考えますと、信号制御が望ましいのではないかという御意見をいただきました。それを受けまして、市としては信号制御ができるのは東側の駐車場、一箇所だと考えまして、事業者側に東側一箇所での検討をお願いした経緯があります。この件については御理解いただければと思います。

(事業者)

移植等ですが、実現性など、移植可能なのかも含めて検討していきたいと思えます。

(会長)

西側の駐車場の出し入れの部分が、渋滞を起こすなど、色々な可能性があるということですね。従って、東側一箇所に対応することになった、ということだと思います。御指摘があったのは、北側部分が当初案よりは少し開いた形になってしまっているのので、景観的な工夫であれば、まだ御検討いただけるのではないかということだと思いますので、そのあたりはぜひ引き続き御検討いただき、緑あふれる入口にできると良いかと思えます。

その他、御意見はありますか。

(委員)

舗装材の話がありましたが、雨水排水の考え方として、一度、国道134号の方に集めるという考え方なのではないでしょうか。立地上、非常に海に近いところですので、一度、遠ざけて海に戻すという、一般的な市街地の考え方で雨水排水計画をする予定なのではないでしょうか。それとも、そのまま海に流すのでしょうか。

（事業者）

計画上、今は敷地内で全面浸透の予定です。公共の下水に流す予定はありません。敷地内で全て浸透される考え方です。

（委員）

その際に立地上、浸透施設というものが機能しなくなる可能性がありますので、そのあたりは維持管理等の問題になりますので、先ほど私の方から飛砂の維持管理のあたりを民間の工夫をしながら、という話をさせていただきましたが、合わせてその観点で御検討いただければと思います。

（会長）

海岸沿いの特性というものも加味していただければと思います。他はよろしいでしょうか。

（事務局）

こちらの「湘南海岸公園龍城ヶ丘ゾーン整備・管理運営事業について」の案件につきましては、本日御意見いただいたものを踏まえまして、事業者がコンセプトと照らし合わせた中で、検討を進めていくという形になります。今後、大きな変更があった際には、また景観審議会に御意見をいただくこともありますが、基本的には本日いただいた意見の中で、事業を進めていただきたいと考えています。最終的なものについては、また報告させていただきます。

（会長）

では一つ目の報告事項は以上とさせていただきます。二つ目、「報告事項 平塚市公共施設景観ガイドライン（歩行者系公共サイン）の一部改訂について」の御説明を事務局からお願いします。

（事務局）

それでは、「平塚市公共施設景観ガイドライン（歩行者系公共サイン）の一部改訂について」を報告させていただきます。スライドと同じものを資料2 - 1として配布させていただいております。今回の報告事項は大きく三つです。順に説明させていただきます。

まず始めに、公共サインの概要となります。本市では、平塚市のサインとしての

統一感・一体感を図り、良好な景観づくりを推進するためのガイドラインとして、「平塚市公共施設景観ガイドライン（歩行者系公共サイン）」を策定しております。こちらのガイドラインは、市が複数の公共施設を案内するため、道路上または施設敷地内に設置・管理する、歩行者系公共サインを対象範囲とし、それらの整備の際に参照しております。なお、現在までに整備したサインのタイプは主に、周辺の地図情報等を表示した地区案内サインと、公共施設等の方向・距離情報等を表示した誘導サインとなっており、この二つがガイドラインでも基本形として掲載されております。こちらは公共サインの整備状況について、まとめた表となります。

平成13年度にサイン設置を開始し、現在まで平塚駅北側エリアに地区案内サイン6基、誘導サイン25基、計31基を設置しております。駅北側エリアの整備につきましては、東海道本通り線沿いなど一部、今後も設置を予定している箇所がありますが、概ね完了しております。後ほど詳しく説明させていただきますが、今後は駅南側エリアの整備を進めていく予定です。こちらは現在までの設置状況図になります。AからFが地区案内サイン、1から25が誘導サインを示しています。駅北口を起点として、市役所や総合公園など、駅北側エリアの主要な公共施設等を案内できるよう、配置しております。こちらはガイドラインとサイン整備の経過をまとめた表となります。平成13年度、駅北側にサインの設置を始めました。平成15年度には、「平塚市公共サインマニュアル（歩行者系サイン）」策定。平成24年度にマニュアルを改定し、「平塚市公共施設景観ガイドライン（歩行者系公共サイン）」策定。平成28年度にピクトグラム等に関する内容を追加し、ガイドラインを一部改訂しています。その後、平成29年度から令和3年度にかけ、サインの整備を行ってまいりました。そして今年度、駅南側エリアにサインを設置するにあたり、ガイドラインの一部改訂を予定しております。

続きまして、今後のサイン整備計画について説明させていただきます。令和6年度以降、駅南側エリアの湘南海岸公園龍城ヶ丘ゾーンにて公園整備が進められる予定となっております。こちらの整備にあわせ、平塚駅からのルートが平塚市景観条例で定める景観重点区域でもありますことから、サインを整備してまいります。こちらは具体的な整備予定箇所となります。駅から南方向への水色のラインが、歩行者が通行する想定ルートとなります。駅南口から県道608号をまっすぐ南下し、突き当りを右折して国道134号を進むルートです。地区案内サインは、歩行者の起点となるAの南口駅前広場前と、人が多く訪れるBの湘南海岸公園入口に設置いたします。誘導サインは、県道608号に沿って - 1から まで4箇所設置いたします。今回、南側エリアに新たに整備するサインは、後ほど詳細に説明させてい

ただきますが、設置場所の特徴等を考慮し、既設サインから形状や色彩を変更する予定としております。それらの変更事項についても反映させた形でガイドラインを改訂いたします。

それでは、ガイドラインの一部改訂案について説明させていただきます。資料2 - 2が改訂ガイドライン案となっております。資料の赤字部分が今回、改訂する部分となります。なお、現ガイドラインは平塚市景観審議会資料の中に収録されております。

改訂事項は、大きく三つとなります。一つ目として、誘導サインの基本形に「頭上型」を追加いたします。現ガイドラインでは、誘導サインの基本形は矢羽根の位置が低い形のみ設定されています。便宜上、こちらを「地上型」誘導サインとします。今回整備する南側エリアの誘導サインは、設置場所の特徴等を考慮し、ポールタイプの支柱の上部、高い位置に矢羽根が取り付けられた形を整備する予定です。こちらを「頭上型」誘導サインとし、ガイドラインに基本形として追加いたします。こちらはそれぞれの誘導サインについて、特徴をまとめた表となります。従来の地上型は、矢羽根の設置位置が低いため、サイン付近の歩行者から見て認識しやすいと思われます。また、支柱部分が太い形状のため、その部分に情報を記載できます。頭上型は、矢羽根位置が高いことから、記載された情報を遠くから認識できます。矢羽根の角度も自由に動かすことができるため、様々な方向を分かりやすく誘導可能です。また、支柱部分が細いことから、サイン本体が主張しにくいという特徴があります。今回サインを整備する県道608号沿いですが、無電柱化された広い歩道がある道路となります。そのため、高い位置の矢羽根なら遠くから視認しやすいと思われます。道全体もすっきりとしているため、サイン本体が主張しにくいものを設置したいと考えています。また、設置予定の交差点には、斜めの道を案内する箇所があり、左右のみに矢羽根のある従来の地上型誘導サインでは対応しにくい場所になります。これらの特徴を勘案し、今回の整備箇所については頭上型誘導サインの設置を検討しております。これにあわせて、ガイドラインで基本形を設定いたします。なお、今後新たに誘導サインを整備する際は、また改めてその箇所が「頭上型」、「地上型」、どちらが適しているのかを判断して設置してまいります。こちらは参考として、他市等での頭上型誘導サインの例となります。多くの自治体が頭上に矢羽根のあるタイプの誘導サインを設置しております。

二つ目は駅南側エリアでのサイン塗装色を設定いたします。サイン色彩の経緯について、表でまとめましたので、御覧ください。平成13年度、当初のサイン塗装色は5PB4.0/10.0であり、彩度の高い青を設定しておりました。平成2

7年度に経年退色が目立つことから、サインの再塗装を決定いたしました。景観アドバイザー制度を利用し、当時景観審議会委員であった色彩の専門家に、新たな塗装色の提案を依頼いたしました。平成28年度、塗装色の御提案があり、その内の2色、ブルーグリーンの 番、深みのあるブルーの 番を景観審議会に提出し、意見聴取を行いました。市として整備当初のブルー系のイメージを大切にしたいことや、審議会でも好意的な意見だったことから、最終的に 番の5 B 2 . 0 / 6 . 0 を新たな塗装色といたしました。また、平成30年度の第19回景観審議会の報告事項「公共施設案内サイン整備事業(案)」の中で、色彩専門の委員から、現行の塗装色について、「駅南側にこの色は重いと思うので、少し色を変えるか、別途検討した方がよい」との御意見をいただいていた。それらを踏まえまして、改めて南側エリアのサインの色彩を検討するため、景観アドバイザー制度を利用し、アドバイザーに色彩の提案を依頼いたしました。これまでのサイン色彩検討の経緯等を説明させていただき、現地についても御視察いただきました。その結果、駅南側エリアは緑が多い印象があるとのことから、海と松葉の印象がある5 B 4 . 0 / 6 . 0 を御提案いただきましたので、そちらを基本色と設定したいと思います。

三つ目として、ガイドラインを実情に適合した内容に修正いたします。大きな修正点としては3つです。まずサイン基本色の明示です。現ガイドラインで掲載されている色彩は、主な既設サインのカラーである5 B 2 . 0 / 6 . 0のみです。改訂案では市内3エリアの基本色を設定します。平塚駅北側エリアは、現ガイドラインに記載されており、主な既設サインのカラーでもある5 B 2 . 0 / 6 . 0とします。平塚駅南側エリアは、御提案いただいた5 B 4 . 0 / 6 . 0とします。東海道本通り線(歴史軸)については、令和3年度からの東海道本通り線等の景観整備の際、サインを含め、道路附属物等の色彩をダークグレー系の10 Y R 3 . 0 / 0 . 2に統一していますので、そちらを掲載いたします。

続いて、指定フォントの変更についてです。現ガイドラインで定めている和文フォントは丸ゴシック系の「ナールD」となっていますが、こちらを同じ丸ゴシック系であります「モリサワじゅん201」に変更いたします。それ以外の英文等のフォントについては現行のままとします。指定フォント変更の経緯について説明いたします。現指定フォントの「ナールD」は平成15年度に策定した、平塚市公共サインマニュアル時に指定したものです。当時は「ナールD」を使用して整備されていたと思われませんが、近年新たなサインを整備する際、施工業者から「現在ナールDの入手が難しいため、代替フォントを使用したい」との声を受けています。既設誘導サインの多くが平成29年度にリニューアルされたものになりますが、既に

「ナールD」は使用されておらず、丸ゴシック系の代替フォントが使用されております。平成31年度、令和3年度にも整備しておりますが、こちらも丸ゴシック系の代替フォントが使用されております。これらの現状を踏まえ、新たな指定フォントを検討いたしました。当課としては、既設サインとの整合性や、安易な代替フォントの使用を避けるためにも施工業者が調達しやすいフォントを定めたいことから、現在使用されている代替フォントを候補といたしました。サインの色彩についてアドバイザーの御助言をいただいた際、フォントについても合わせて御助言をいただきました。アドバイザーからは、「既設サインのフォントは優しい書体で非常に良い。既設サインで使用されているフォントであれば、『モリサワじゅん201』を推奨する。」との御助言でした。これらのことを総合的に判断し、「モリサワじゅん201」を新たな和文指定フォントといたします。

続いて、文字高の設定です。現ガイドラインでは、基本的に地区案内サインを対象とした基準のみ定めておりますが、こちらをサインタイプごとに基準を設定いたします。今回設定した和文文字高は、国土交通省「公共交通機関旅客施設に関する移動円滑化整備ガイドライン」を参考に定めております。なお、想定視認距離は他市ガイドラインも参考にし、検討いたしました。地区案内サインは、視認距離50センチメートル程度とし、文字高5ミリメートル以上。地上型誘導サインは、視認距離4から5メートル程度とし、文字高20ミリメートル以上としますが、既設サインが50ミリメートル程度を確保していることを考慮し、基本的な文字高を同程度と設定します。頭上型誘導サインは、視認距離15メートル程度とし、文字高を60ミリメートル以上とします。誘導サインについては、基準文字高を反映したイメージ図を作成し、掲載しています。地上型と頭上型は基本的に同じレイアウトですが、頭上型は矢羽根の設置場所が高いため、視認性の点からフリガナは省略しています。

ガイドラインの主な改訂箇所は以上となります。その他、細かな改訂箇所としては、資料等を最新のものに更新したり、文章を分かりやすく整えたりしています。なお、スケジュールとしては、今年度中に再度、審議会の中で最終的な改定案を提示させていただき、今年度中の改訂を目指しております。報告は以上となります。

（会長）

ありがとうございます。今の説明について、委員の皆様から質問等あればお願いします。

（委員）

少し私の方から説明をさせていただきます。全体のサインの方針につきましては、前委員からの引継ぎ事項ということで対応させていただきました。公共サインにつきましては、一気に設置するというのはどの自治体も難しく、少し余談になりますが、私が2007年に東京の国分寺市の公共サインマニュアルを作成したのですが、それに基づいて整備されたのが10年くらい経ってからでした。嬉しかったのが当時の担当から連絡があり、「やっと整備ができました」とのことでした。やはり色々な調整があり、一箇所設置しても効果が発揮されないという部分がありますので、今回のように大きい方針は踏まえつつ、時代背景に合わせながら、内容を見直しながら、全体のエリアでサインの設置を継続して進めていくことは、非常によろしいことではないかと思っておりますので、引き続きサインの整備をよろしく願います。

その上で、色と文字について御説明がありましたが、色については色々検討させていただきました。その中で大きい方針として、エリアに関係なく、一つのテーマカラー、ブルーグリーンというのは平塚市にとって非常に良い色だと私も思っていて、南側で色を少し調整すべきなのかどうかということも現地を見ながら考えたのですが、他市の事例なども含め、実際に東海道本通りのところは東海道本通りの景観色に合わせて設置されているということで、海に近くなってくるという印象なども含め、街中とは少し異なる色でエリアの特徴を少し表した方が良いのではということで、色についても新しい色を検討させていただきました。その中で、全く別の色相に変えるというのもあるかもしれないのですが、私としてはこの緑と青が非常に平塚らしいということで、今回、明度の調整ということで、だんだん海に近づくので、街中よりも少し明るめの色をアドバイスさせていただきました。

重要なこととして、一般的なサインではポールが真っ白のことが多いのですが、南側のこの部分は占用物の中でも、照明灯の色などもなるべく松林の幹の色と対比しない色ということで、ガイドライン等も検討しておりますが、それと同じようにポールについても白だと幹との対比が強くなってきてしまうということで、照明灯と同じ形で、色は穏やかな色にして、矢羽根の色がサインとして面積は少ないですが、松林の中に見えてくるといったイメージで色を提案させていただきました。

文字につきましては、ナールというのは交通サインなどでもよく使われていたものだと思います。車道の車に対しては、新ゴシック体はよく使われているのですが、歩行者に対する案内としては、ナールが使われていたと理解していますが、非常に近い距離で見るとは優しい感じのする書体で、これまで整備されている平塚市

の事例を見てもフレンドリーな書体だと思います。その中で、代替フォントの中でどれを選ぶかというのは非常に難しい御判断だと思うのですが、今回、モリサワという書体を推薦させていただきました。なかなか専門的な方が見なければ違いというのは分からないと思うのですが、全体のバランス等を比較してモリサワという書体がよろしいのではないかと推薦させていただいた経緯がありますので、報告申し上げます。以上となります。

(会長)

かなり丁寧に御検討いただき、御提案いただいているということで、ありがとうございます。

(委員)

色やフォントは異論ないのですが、南側の設置場所ですが、ビーチパークや今後整備される龍城ヶ丘ゾーンが拠点となると思うのですが、駅南口を出て南に直進して右折というルートが歩行者動線になる中で、裏道というのか、例えば西口から来る方は想定されてはいないのでしょうか。

(事務局)

この動線が市外の方から一番分かりやすく、通りやすい道となっています。

(会長)

この斜めの道の方が近そうなので、こちらをショートカットして使う人もいそうではあります。

(事務局)

確かにこの斜めの道の方が近くはなりますが、歩道が整備されていないため、歩行者に推奨しにくい道となっています。そのため、歩道が整備されている県道608号を案内しています。

(委員)

例えば子供連れで歩くとすると、ショートカットした方が、という人もいますので、先々の話かもしれませんが、例えば、ららぽーとができた時に人の動線が変わって、想定していないところを歩かれることがあったと思います。この動

線だけで良いのかどうか、少し検証しつつ、完成したらかなりの人が来ると思いますが、それに対して、このサイン計画がここだけ考えておけば良いのかというのは、少しシミュレーションしていただけると良いのではと思いました。

（事務局）

少し説明の中でもありましたが、景観重点区域という位置付けの中で、委員のお話の中にもありましたが、順番にというか、まずはこちらを整備させていただきたいと考えています。

（事務局）

この斜めの道は元々、浜大門の通りで、駅北側の八幡宮まで続く古い通りになります。ただし、道幅としてはそれほど広い通りではなく、古い道幅がそのまま残っている通りなので、そちらにすぐに誘導するのは少し難しいかと考えております。

（委員）

車は通っているのですか。

（事務局）

車も通っています。そのため、歩行者の安全上の点からも、周辺の方々は日々の生活の中でそういった部分は承知されていると思いますが、外から人を呼び込むというのは、少し様子を見なくてははいけないかと思えます。

（委員）

さらに一本西側の道は利用されないのでしょうか。

（事務局）

こちらは海に出るまでは住宅街を歩く形になります。

今の景観計画等の位置付けの中で、まずは景観重点区域の通りから進めていきたいと思えます。景観重要公共施設としても位置付けるような形で検討を進めさせていただいていますので、そういったところを踏まえまして、順番に進めていきたいと考えています。

（委員）

龍城ヶ丘ゾーンの公園は名前が付くのでしょうか。

（事務局）

具体的には聞いてはおりません。

（会長）

今後、名前が変わったりした場合はどうするのか、という話にもなってくると思います。サインの名前は入れ替えが可能なのでしょうか。ネーミングライツなどは何年かで名前が変わってきてしまいますので、サインの名前を変えられないと困ってしまうと思います。

（委員）

矢羽根は交換などできると思います。名前が変わってしまったときは、それで対応する形になると思います。

（委員）

他の自治体のネーミングライツで、「この名前」というものが出てきたりします。せっかく色などを検討しても、そのような名前が付いてしまうと、良いものができなかつたりする場合があります。

（会長）

名前が長くなりやすいという問題もありますね。

（委員）

龍城ヶ丘ゾーンを示すピクトグラムは、公園側で新たに作るのでしょうか。海がイメージされると良いと思ったのですが。それとも、ガイドラインにも掲載されている、この木とベンチが描かれた、既存の公園ピクトグラムを使用するのでしょうか。

（事務局）

従来の考え方ですと、既存の公園ピクトグラムを使用することになると思います。

（委員）

あまり色々作るのも良くないのですが、少し海がイメージされると良いと思いました。

（事務局）

そこはまだ決定しているものではありません。

（会長）

ガイドラインにピクトグラムがありますが、地域性を盛り込んだピクトグラムについては、今後検討していただき、そういった御意見があったということで御理解いただければと思います。

一つ戻りますが、駅西口は南側に出られるのでしょうか。

（事務局）

出られます。

（会長）

南口に出れば、まっすぐ南下すれば良いので分かりやすく、それほど迷わないと思います。むしろ違うところから出たときの方が迷うと思います。そういった人を誘導してあげなければいけないので、そちらの方が大事なのではと思います。私は西口を南側に出たことがないので、そういった人がどうなるのかが気になりました。計画されていないので急に言われても困ってしまうかもしれませんが、必要性が有るのか無いのかも含めて、御検討いただいた方が良いのではと思います。

（事務局）

今回のガイドラインの中のサインの形状として、駅に何を設置できるのか、できないのかは分かりませんので、検討させていただきます。

（会長）

他の施設も案内するので、龍城ヶ丘ゾーンだけを案内するわけではないと思います。とはいえ、メインがそれだとしたら大体、迷わず行けると思うのですが、むしろそこに至るルートが分からないときの方が、案内サインが欲しい場所なのかと思

います。そのあたり、少し検証していただければと思います。

あと、先ほどの委員の意見の中であったのは、将来的な話で、景観だけには限らないのですが、せっかくビーチパークや龍城ヶ丘ゾーンに来てくれるのならば、少し回遊してもらおうなど、そのようなことがないのかという御意見でもあると思います。確かに今まで、景観計画の重点区域は全て路線型というか、一本道になっていたので、そこだけになってしまうのですが、少し面で街を捉えて回遊したりする方が、平塚市にとっても色々な使われ方がされて良いのではと思います。今回、これだけで決められることでもないと思うので、今後、重点区域なども一本の線だけではなくて、面を取り囲むような、場合によっては例えば、港のところにも出られますなど、色々なことができるような景観計画のあり方というのを、将来的には考えていくべきなのではということでもあったのかなと思います。

私からも質問させてください。基本的な内容については非常に丁寧に取組まれていて、一つ一つのガイドラインの改訂についてはこれで良いと思います。気になった点として、例えばガイドラインに地上型と頭上型の図が書いてありますが、今回、頭上型を入れるというのは直線の道路で遠くから確認して欲しいからと解釈しているのですが、改訂ガイドラインには視認の距離でフォントの大きさが書かれているので、これに沿っていけば良いと思うのですが、例えば文字高の設定の図などを見ると、地上型の矢羽根の寸法と、頭上型の矢羽根の寸法では、頭上型の方が大きくなっているのに対して、出ている図は小さくなっていますが、実際はこのようなプロポーションではないのではと思います。そのあたりのバランスも含めて、実際にどうなるのかが想像がつかないのですが、何が言いたいかということ、矢羽根を遠くから見ようとすると視点場が遠ざかるので、当然フォントが大きくなるのかと思います。最初この図を見た時に、これで矢羽根にフォントが収まるのかが分からなかったのですが、改訂の矢羽根の寸法の図をみると、矢羽根自体が大きくなっていたので、これなら収まるのだらうと思います。そうすると大きな矢羽根が付くことになるので、全体の図と見え方が少し変わってくると思います。そのあたりを精査していただいて、適切なものを選んでいただければ良いのかと思いました。

一点、確認ですが、このガイドライン上は市内全域が対象でしょうか。今回改訂されて「エリア」という言葉が出てきていますが、それ以外はどのようにするのが分かりませんでしたので。エリアを具体的に指定して、それ以外は一般区域なのではない気がするのですが、そのあたりはどのように考えられていますでしょうか。事実上、ここしかないというのも分かりますが、例えば仮に、東海大学付近からサインを設置することになった時に、このガイドラインに沿うのかなと思うのですが、

エリアに分かれていたら対応できなくなってしまうと思うのですが。エリア以外はどのようにするのでしょうか。

（事務局）

ガイドラインの2ページに「対象範囲」として「平塚市が複数の公共施設を案内するために」とありますので、基本的に市全域を対象としております。今回、設置エリアとしては南側エリアというように説明させていただきましたが、このガイドラインとしては市全域としております。

（会長）

改訂ガイドラインの「色彩」の部分に、エリア別の色彩は書かれていますが、それ以外はどうなのでしょう。

（事務局）

当課として、今回のようにエリアを設定して事業を進める際には、そのエリアの特性等を考慮しなければいけないと思いますので、またその中でエリアの設定が必要になってくるのではと思います。

（会長）

そこが分かれ道で、現行は5 B 2 . 0 / 6 . 0 で、全域これだと書いてあるわけですよ。今回、3エリアはこれだと決めたのですが、それ以外は今のお話だと決まっていない、これから決めるという話になっているのか、それともそれ以外は5 B 2 . 0 / 6 . 0 なのか、それによって意味が違ってくるとはと思いますが、どちらなのでしょう。

（事務局）

基本的にはその都度、検討する形になると思います。

（会長）

そうなる、ガイドラインではなくなってしまうと思うのですが、それで大丈夫でしょうか。そもそも作る時はエリア設定をするということでしょうか。

（事務局）

そうです。基本的に公共サインは当課が作ることが前提となっているところがありますので、そういうものについてはエリアを設定して設置していく必要があると思っています。

（会長）

そうなると大改訂というか、今までは基本的に一種類しかなかったところを、エリアを決めないと設置できないという話になります。今の話が本当に正しいとすると、今後はエリアを決めないと設置ができなくなってしまいますが、それで大丈夫でしょうか。

（事務局）

当課が設置するもの以外も公共サインです。平塚市でも他の部署が設置するものについては、基本的には北側のエリアであれば、今の色を前提としたものにしていただき、南側であればこちらの色を前提とした協議をさせていただくという形です。

（会長）

おそらく、ここしか設置する予定がないのでそうおっしゃっているのだと思うのですが、例えば急に東海大学前でサインを設置しようとなったときに、どうでしょうか。今のガイドラインのままですと5 B 2 . 0 / 6 . 0となっているので、「市域全域がこの色彩なので、これでやりなさい」ということになると思うのですが、エリアごとになりますとなった瞬間に、「エリアじゃないのでどうしたら良いでしょうか。」という質問がくると思います。そうしたらまずエリアを決めて、エリアの範囲を話し合っ、都度、エリア設定ごとの色を決めますとおっしゃったことになりますので、そう明記しないと、どうすれば良いのか分からないと思います。平塚市の前提として、駅北側や南側などを優先的に取り組んでいるので、今のようなお話はあまり想定されていないとは思いますが、とはいえ市内全域のガイドラインですので、抜けがあるのはよろしくないのではと思います。

（事務局）

そこは一度、整理させてください。おそらく、基本としては今の5 B 2 . 0 / 6 . 0が市内全域の基本色となると思います。ただし、地域特性がある場所につい

では、別途定めていくという考え方になると思います。

（会長）

私もそれがスタンダードだと思います。先ほどの話だと、いずれでもないという話になってしまっていますので。

（事務局）

少し言葉が足らなかったのですが、当課は景観を所管している部署でありますので、地域の特性を改めて検討する必要があるということでお答えをさせていただきました。基本的には今のとおりの説明になると思います。

（会長）

プロセスが明確であればそれで良いと思います。どちらが良いという意見をしたわけではなく、今のままだと抜けがありますということなので、そのあたりを整理しておいていただければと思います。

では、欠席されている小沢委員、町田委員からの御意見を御報告をお願いします。

（事務局）

それでは、まず小沢委員から事前にいただきました御意見について、報告いたします。小沢委員からは「従来のサインの色彩は、駅の南側には少し暗いと感じていたので、今回の見直しされた色彩は良いと思う。その他、特に異論は無い。」とのことでした。

続いて、町田委員から事前にいただきました御意見について、報告いたします。町田委員からは「南エリアの色彩については、明るくなり良いと思う。エリアごとに色彩を統一するのも良いと思う。」「サインを設置する目的にもよるが、案内する施設までの距離だけでなく、到着までの時間も入れても良いと思う。」とのことでした。以上となります。

（会長）

他に何かある方はいらっしゃいますでしょうか。

(委員)

ピクトグラムについては、基本的には標準的なものをベースにしながらも、やはり特徴的なピクトグラムがあっても、それが一つのエリアの特徴にもなるのかなと思いますので、今後そういった御検討の方も積極的に進めていただければと思います。

一点、非常に難しいのですが、サインというのは、いつの間にか取り付けられていることが多いです。特に制札系のサインが氾濫していて、今後の課題だと思うのですが、お金をしっかりかけて設置するサインというのは、このような形でコントロールできるのですが、それこそパソコンで印刷して、パウチをして掲出するようなサインというのは、景観を阻害する要素となっている事例が多々あります。そういったものについて、今後、少し意識していただければと思います。国分寺市では、「パソコンで印刷する際は、このフォントを使用する」というように、パソコン用のルールも作りました。その際は特殊なフォントは使えないので、フォントの推奨と大きさ、それと市が掲出しているのか、他の民間が掲出しているか判断できないものも多くありますので、どこが掲出しているのかをきちんと明記しましょうとしています。日常的にあふれてくるサインについても少し意識しながら対応していくと、景観の面も改善されてくるのかと思います。そのあたりも、今後の検討課題の一つとして考えていただければと思います。

(会長)

歩行者系公共サインガイドラインとなっておりますが、事実上、まちづくり政策課が設置するものに対するガイドラインだと思うのですが、結局、世の中で問題になるのはそれ以外だと思います。これを参照して取り組んでいくということになると思うのですが、今後、少しずつ対象範囲を広げながら、そういったところにも届くものになると、より良い効果的な景観づくりになるかと思いますので、御検討いただければと思います。

では、報告事項は以上ということにさせていただきます。以上をもちまして、本日の議事は全て終了となります。

[審議会閉会 午前11時15分]