

第6章 サインの統合化

6-1 統合化における展開

6-1-1	統合化の考え方	51
6-1-2	レベル1	52
6-1-3	レベル2	53
6-1-4	レベル3	54

6-1-1 統合化の考え方

近年、サインに限らず路上に設置される様々な工作物の多くは、異なる整備主体によって個々に設置されている場合が多く、そういった不統一的な整備が道路における色彩や形態の混乱と乱立を招き、道路景観（特に市街地）を損ねる大きな要因となっている。

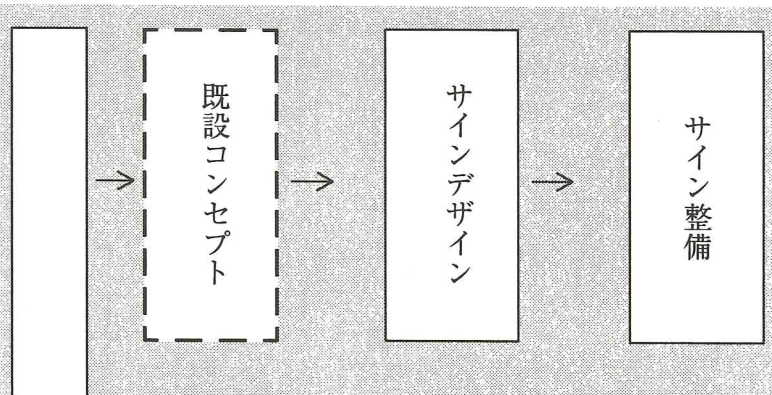
サインを含む工作物と道路景観との間で秩序だった関係を作るうえで、配置、情報、デザイン、色彩など個別の要素について「統合化」を図ることが重要である。同時に「統合化」はその過程において発生する不必要なものを廃していく意味も含んでいる。

ただし、実際の整備では、整備対象、整備主体（体制）、整備内容等によって「統合化」に対するアプローチが異なるものと考えられる。ここでは「統合化」を景観の秩序づくりとしてとらえ、以下に整備手法として3つの目標レベルの設定を行い、それぞれについての計画の流れを整理した。

■レベル別の計画の流れ

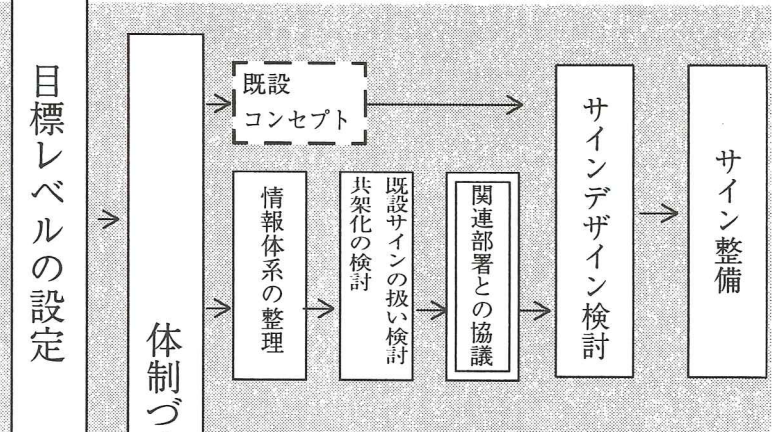
●レベル1…「視覚イメージの統合化」

主として既に整備されている地域（道路）にサインを設置する際の整備目標となる。例えばあるデザインコンセプトに基づいて一体的に整備された地域を対象とした場合、そのコンセプトに準じ、共存できるサインデザインが望まれる。また、それ以外の一般的な地域（道路）の場合は、景観に異和感を与えないシンプルな形状が望ましいといえる。視覚イメージの統合化にかかわるデザイン要素は主に色彩、素材、形態が重要となる。



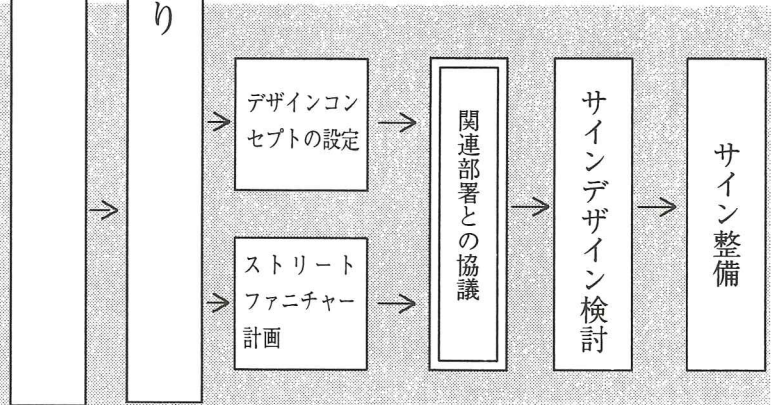
●レベル2…「視覚イメージ+情報の統合化」

計画の対象となる地域（道路）において、視覚イメージの統合化だけでなく情報の配置計画を含めたサイン整備が目標となる。具体的にはサイン計画に基づき情報体系を整理するとともに、既存のサインについても見直しを図り、情報の統一化や、場合によっては撤去を含めた検討を行う。さらに共架化についての可能性も検討されることが望ましい。このレベルにおいては、いくつかの関連部署との協議を持ち、計画段階からの相互理解を図る必要がある。



●レベル3…「視覚イメージ+情報+形態の統合化」

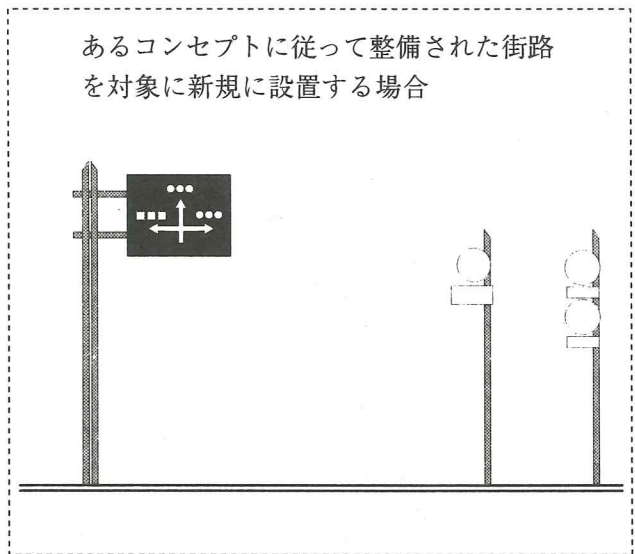
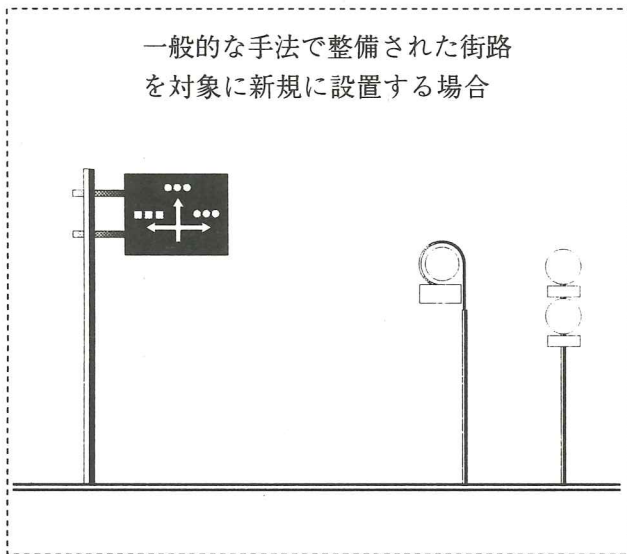
レベル3では、レベル2に形態の統合化を図ることを加えた整備が目標となる。各種の再開発や新規の街路整備の際に、ストリートファニチャー整備の一環としてサインをとらえることが重要であるという視点で検討を行う。形態として見ればレベル2で述べた共架化もその一つであるが、さらに進めてバス停とサイン、また車止めやベンチとサインとの一体化等が考えられる。レベル2と同様、多岐にわたる関連部署との協議が必要であり、計画段階からの参画が不可欠である。



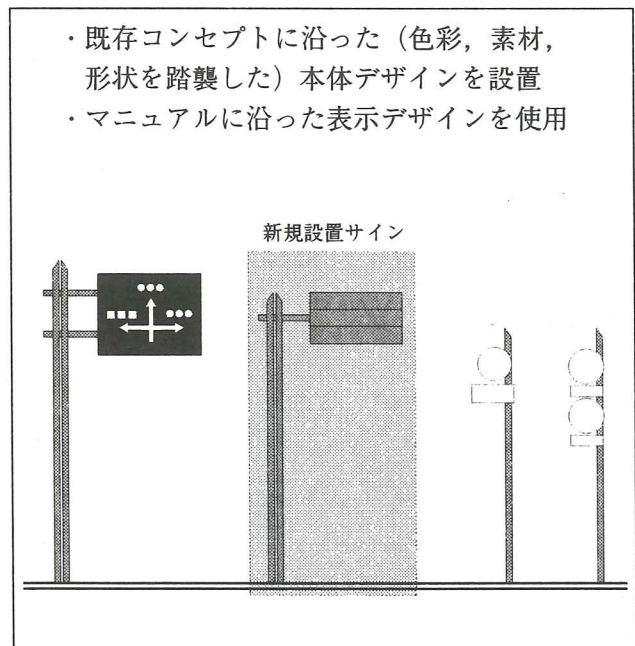
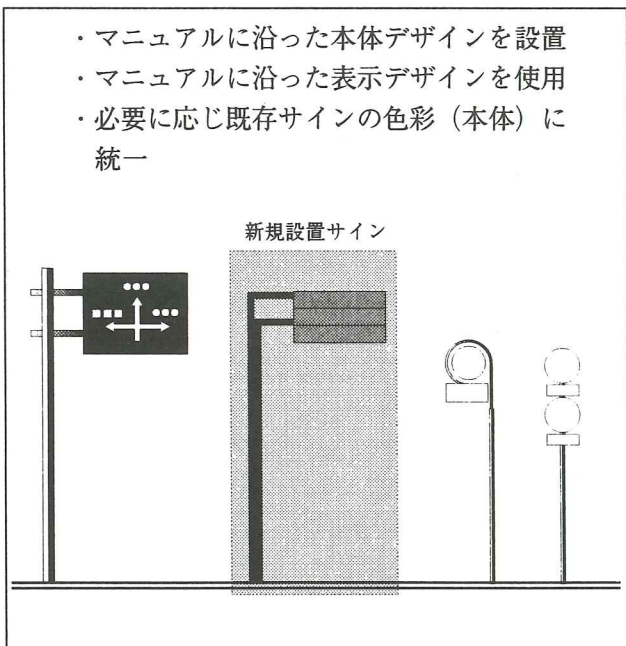
6-1-2 レベル1 (視覚イメージの統合化)

<p>路上工作物 … 自動車系サイン 歩行者系サイン</p>	<p>自動車系サインや街路灯といった大型の工作物、または連続的に設置される歩行者系サイン、ストリートファニチャーの色彩は、街路イメージに対して大きな影響を与える。ここではあるデザインコンセプトによって一体的に整備された既成の街路にサイン整備を行う際に、その街路のイメージに準じた色彩や素材や形態を合わせ、イメージの統合化を図る。</p>
<p>表示情報</p>	<p>表示デザインについては、歩行者系、自動車系とも原則として新規に設置されるものはサインマニュアルに従うこととする。また、撤去の難しい既存の類似情報を持つサインについても表示面のみの交換を行う。</p>

整備前



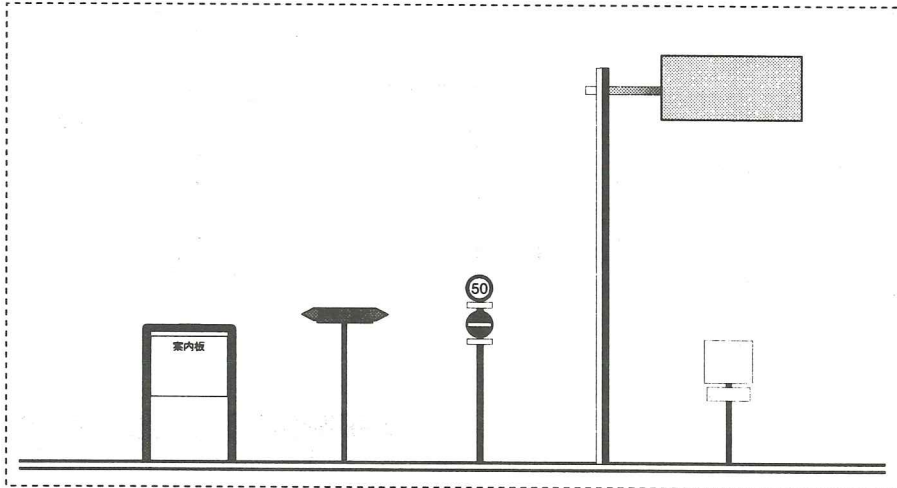
整備後



6-1-3 レベル2（視覚イメージ+情報の統合化）

路上工作物	ポール状の形態 自動車系サイン 路側式サイン 街路灯等	市内にはポール状の工作物が無数に設置されている。その半数近くは標識類でありサインに属するものである。中でも道路標識の規制標識は単独で設置されているものが多く、サインの乱立を招く原因となっている。ここではマニュアル対象サイン（自動車系、歩行者系サイン）の配置計画と関連付け、他の標示板との共架や不必要な標識の撤去を含めポール類の統合化を目標とする。
	歩行者系サイン	幹線道路の歩道上に設置されている歩行者系サインの問題点としてサインデザイン、表示方法などがまちまちであることが指摘される。ここではそれらのデザインから見直しを図り、統一感のあるサインデザインと適切な配置計画を行う。また、状況に応じて他の表示物との共架についても検討を行う。
表示情報		表示デザインについては歩行者系、自動車系にかかわらず原則として新規に設置されるものはサインマニュアルに従うこととする。また、標識類の現状を客観的（道路法令等）に検証し適切な表示方法であるかどうかを判断することが重要である。最終的には標示板の共架という形でサインの整備時に反映させることを目的とする。

整備前



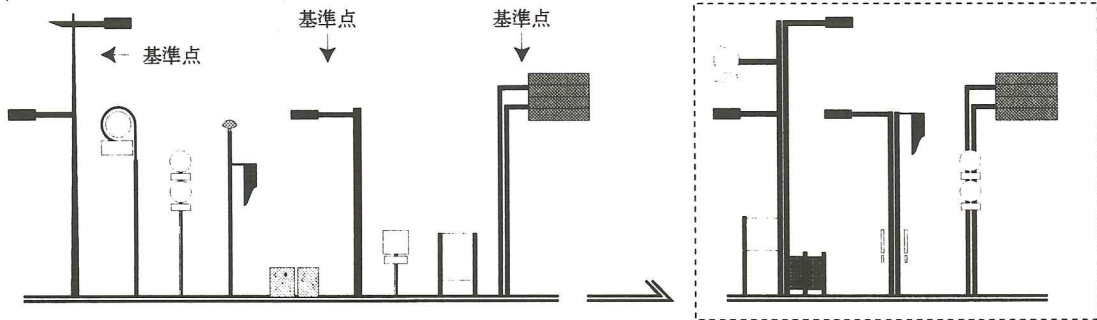
整備後

- ・スクラップアンドビルト（不必要なサインの撤去を含めた立て替え）を前提とした新規サインの設置
- ・サインシステムに沿った情報提供を行う。
- ・新規サインに対して道路標識等との共架化を進める。
- ・既存サインについても表示デザインの統一化を進める。

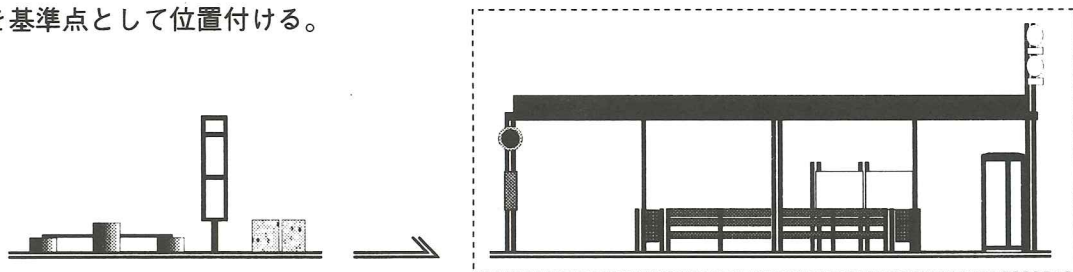
6-1-4 レベル3（視覚イメージ+情報+形態の統合化）

路上工作物	ポール状の形態 自動車系サイン 路側式サイン 街路灯等	一般的に道路上にはサインとしての機能を担うポールや、信号機、照明などの道路付属物が初期の段階に検討されるが、ここではこれらのポールを他のサイン等の路上工作物（道路標識等）との共架化を図るうえでの「基準点」と位置付け、共架化が可能な構造について検討し、本体設計、配置設計を行う。
	歩行者系サイン ストリートファニチャー等	本市の市街地ではバス停にシェルター、ベンチ等、ストリートファニチャー類が多く見受けられる。レベル3ではバス停を「基準点」と位置付けることで、バス停を中心にサインやストリートファニチャー類を一体的に設置し、他の路上工作物の集約化を図ることが道路景観向上においても有効である。ただし中心市街地でバス停が連続するような場所では、工作物の乱立を避けるためバス停以外の歩道上で必要以上にストリートファニチャー類を設置することは避ける。
表示情報		表示デザインについては、歩行者系、自動車系ともに原則としてサインマニュアルに従うこととする。また、標識類については適切な表示方法、配置計画であるかを十分検討したうえで設置するものとする。

照明ポール、自動車系サインを基準点として位置付ける。



バス停留所を基準点として位置付ける。



※概念図につき実際の計画時には検討を要する。

・基準点の考え方

市街地における街路上では様々な工作物の乱立状況が確認でき、その多くは配置上の問題に起因するものが多い。そこで、設置位置が特定されるものを基準点と位置付け、その基準点に対し可能な範囲で他の工作物を集約する方法が有効と考えられる。

ここでの基準点は、街路上の道路付属物が主として位置付けられ、同時にある一定の間隔で設置されるポール状の工作物をさす。具体的には街路灯、自動車系サイン（オーバーハング式）また、バス停も基準点として位置付けることができる。

以上の基準点に対し、あとから設置される道路占用物や路側式の道路標識（右表工作物欄参照）等を共架または隣接して設置する。その際、基準点となる工作物には共架を配慮した構造検討が求められる。

右表には基準点と工作物の組み合わせが考えられる参考例を整理した。

- ◎ 共架が望ましい。
- 必要に応じて共架を図る。
- △ 対象外

工作物 基準点	道路標識	歩行者系サイン	消火栓標識	避難誘導標識	屑入れ	スツール・ベンチ	植栽柵	電話ボックス
街路灯	◎	◎	○	○	△	△	△	△
バス停	○	◎	○	○	◎	◎	△	○
自動車系サイン	◎	◎	○	○	△	△	△	△