

第11回東近江市景観審議会議事録要旨

開催日時 平成29年8月8日(火) 午後1時30分～4時00分

開催場所 東近江市役所 新館3階 314会議室

委員定数 10人

出席委員 7人

(委員) 谷口 浩志 野田 芳朗 山村 眞司 西川実佐子 田中 信弘
嶋寺 源一 河島 美智子

関係者 1人(風景づくり条例施行規則第17条第4項に基づく)

大橋 功平(滋賀県広告美術協同組合湖東支部長)

出席者

(事務局) 都市整備部理事 藤島 銀二 都市計画課長 仲谷 隆彦
都市計画・公園係長 西澤 洋樹
都市計画課 岡崎 優子 茂川 良太

議事

議案第1号 東近江市屋外広告物ガイドライン(素案)について

その他

審議状況

1. 開会 13時30分 司会〈都市計画課長〉

〈司会〉欠席者報告、関係者紹介、事務局職員交代等
〈都市整備部長あいさつ〉

2. 会長あいさつ

〈会長 要旨〉

台風一過。すがすがしい天気となった。台風の風雨で草木が洗われ、市役所周辺の並木の緑が一層輝いて見える。このように、何かを眺めて心地よく感じる、気持ちが安らぐという経験は、皆さんもされると思うが、景観というのはまさに我々の生活に安らぎや高揚感などいろいろな感情を与える重要なもの。だが、どうしても経済活動を中心に考えがちで、行政の取り組みの中でもあまり目立たない存在ではある。

今回、東近江市独自の屋外広告物条例制定にあたり、ガイドラインの諮問を受けたので、原案について意見をもらいながらまとめていきたい。

3. 議事

- ・東近江市屋外広告物ガイドライン（素案）について

〈事務局〉資料により説明

〈委員〉第3種の規制区域について。市条例は、鉄道から100メートル、新幹線から500メートルの地域としているが、県条例では鉄道から500メートル、新幹線から1,000メートルという規制がある。規制の距離を縮めた理由は。

〈事務局〉非自家用の規制について指摘いただいたと思うが、第3種地域は、そもそも非自家用は設置できないとしている。緩和した訳ではない。案内図板しか設置できないので、どちらかという、厳しくなっている。

〈委員〉自家用は立てられるのでは。

〈事務局〉自家用も野立広告は、県条例の住居系用途が高さ10メートル以下、その他地域が20メートル以下に対して、市条例の第3種地域は、高さ10メートル以下としている。指定した範囲は狭いが、20メートルまで立てられる基準はないので、こちらも規制は厳しくなっている。

〈委員〉見た目小さく感じるということか。

〈関係者〉広告物までの距離が縮まると、実際よりも大きく感じる。これに関連して、県条例でもそうだが、野立の高さ10メートル以下の規制について疑問を感じる。10メートルといえば、建物でいうと3階建てに相当する。自家用だからと、10メートルもの広告物が立つのをよしとするか否か、少し考えた方がよいのでは。

〈事務局〉野立広告物の規制を10メートル以下とした理由の一つに、小売の自動車販売店の問題がある。

〈委員〉自動車販売店の看板は、メーカーによって大きさや高さ、個数に厳しい基準がある。少し変えたものを掲出しようとしても、値段も高額でなかなか難しい。

〈関係者〉個数制限を加えては。

〈事務局〉乱立を防ぐため、第1種と第2種地域には「1事業所原則1個まで」という規制を作った。しかし、第3種からの地域は工場等も多く、広大な敷地に接道が2か所以上あるという工場もある。なかなか個数制限をかけるのは難しかった。

〈関係者〉我々広告業者は、景観を考え最小限で効果的な広告を設置されるよう広告主にアドバイスをするが、条例違反でないなら、と目立つように制限なく設置を希望する人もいる。景観が悪くなると思いつつも条例の範囲内だと断れない。また、色彩についても、大手ドラッグストアなど派手な色をよく使っていて、景観に配慮しているとは到底思えない。この辺りの件はどうするのか。

〈事務局〉大型ドラッグストアが建つような第5種地域は、色彩基準を緩和している。県基準と同程度。なるべく落ち着いた色を用いて、文字以外に赤や黒を使わないように、となっている。数値で制限をかけていないので、屋上等に大きく「くすり」などの広告物が出ることは考えられる。

〈関係者〉店舗が建てば、それに伴う案内図板の掲出もある。

〈会長〉広告物を設置する立場の方から、もう少し規制を厳しくしてもよいのではないか、という意見がある。先ほどの、鉄道等からの距離の件も含めて、他の方のご意見を伺いたい。特に、距離と高さの関係などどうか。

〈委員〉距離が近いところに設置できると、圧迫感がある。

〈委員〉新幹線から100メートルも離れていけば見えない。

〈会長〉スピードが速く見えている時間が短いから、と。

〈委員〉そう。

〈会長〉県条例と比べると、鉄道等規制距離が狭くなるということだが、自家用、非自家用、野立、壁面等具体的な事例を想像して、この規制で不都合がないか、考えてほしい。

〈委員〉国道等の規制は。

〈事務局〉国道沿道は第4種に分類している。

〈委員〉高速道路は。

〈事務局〉高速道路自体は第1種に分類しているが、高速からの距離規制は設けていない。地図を見てもらうと分かりやすいが、高速の沿道には第3種から5種地域がある。第3種地域では、自家用は屋上にも設置が可能で、ある程度大きくて目立つものが出てくる可能性があるが、非自家用は設置不可となっており、高さ4.5メートル以下の案内図板しか設置できない。よって、高速道路向けの大型広告物の規制はできている。

次に第4種地域だが、こちら3種同様自家用はある程度大きなものが設置可能だが、非自家用は設置できない。案内図板も高さ4.5メートル以下のものしか設置できないため、規制はできている。最後に第5種地域。こちらは大きな非自家用が掲出できる地域のため、この地域の野立だけは県条例よりも緩和されていると言える。しかし、県条例も非自家用で屋上も壁面も利用可能なので、大きく緩和している訳ではない。

〈会長〉少し分かりにくいですが、高速道路沿いの第5種地域には、比較的大きなものが掲出できる、ということか。

〈事務局〉はい。高速道路沿いの第5種地域のみ非自家用の大きな広告物が出せる。地図のオレンジ色の部分、八日市インターの市街化区域と蒲生地区の一部地域が該当する。

〈会長〉地図の下部分のオレンジ色はどこか。

〈事務局〉蒲生地区。地図上で青い線で表されているのが名神高速で、愛東から蒲生にかけて走っており、八日市の市街化区域、布引の工業団地、日野川沿いが蒲生の市街化区域となる。

〈会長〉蒲生スマートインターは左の黄色い丸の部分か。

〈事務局〉そのとおり。

〈会長〉その辺りに、比較的大きな看板が設置される可能性があるということ。高さは地盤からの、と解釈してよいか。

〈事務局〉はい。第5種地域は、先ほどからメリハリと表現しているが、市街化区域で商業地域もある地域なので、少し大きめのものでも設置できるようにしている。

〈委員〉現在20メートルの野立の規制を15メートルにしてあるが。

〈事務局〉実際、市内に20メートルもの高さの野立広告物はない。高くても15メートルまで。ないなら、それ以上のものが立たないようにしようと考えた。

〈委員〉少し話題を変えてよいか。管理者資格の件。建築士を入れる予定をしていたが除いたと説明があったと思うが、建築士は入れるべき。建築士はいろいろよく知っていて、身近な相談先だと思う。屋外広告士とかは、どういう人が持っているのか。

〈事務局〉〇〇氏のような看板業者。

〈委員〉広告物の定義の中で大事になってくるのは基礎。栗東だったかで国道沿いに大きな箱型看板が立てられるときの図面を見たことがあるが、基礎がブックエンドのように片側にしかなかった。今回のように台風で強風が吹いた場合、倒壊しないか心配な、確認申請が通らないような物件だった。我々建築士は、いろいろな面から確認をする。

〈委員〉以前、未申請の物件にも申請をするよう指導していた頃、必要な応力計算がされていないもの、基礎が不十分なものが多かった。もしそれらが倒壊した場合、許可をした側にも責任が発生することがあると考え、新たに設置する4メートル以上のものは建築士の確認申請を受けるよう指導をし始めた。そのような経緯のある中、管理者の資格要件に、建築士が入っていないというのは初めて聞いた。

〈事務局〉現在の県条例にも、資格要件に建築士は入っていない。会議では建築士を入れ

るべきとの話もあるが、県担当者の話では、デザインの面で広告士ほどの知識がないので入れていない、とのことだった。しかし、国のガイドラインで安全性の確保がいわれ始めた。デザインよりも安全を第一に考えるのなら、管理者に建築士を入れてもよいのではと思います、今回建築士を含めた。現在、県も国のガイドラインを受けて、管理者要件の見直しを考えているが、まだ方向性が定まっておらず、よく似た時期の改正、制定となるため、県の動向に合わせることにした。ただ、県は市の独自条例なので、最終的には市の考えでいけばいいと言っている。

〈委員〉縦で考えずに横を考えて決めてほしい。一般の人で広告を出すのに許可がいと知る人はほとんどいない。

〈委員〉以前、奈良に現場があったとき大きな台風が来て見に行ったが、その道中、幅1メートル以上もあるような背の高い広告塔が、支柱から折れ曲がっていたことがある。通常、大型の広告物は国道など主要道路沿いに設置されるが、もしこれらが道路側に折れて突き出し事故が起きた場合、どこが責任を取るのかと。大きな被害が出る台風等は、何十年かに一度は必ずやってくると考えた方がいい。また最近は、竜巻注意報など頻繁に出る。車はまず安全性をクリアしてその次がデザイン。看板も安全性とデザイン性両方で考えていくべき。以前、この辺りは八風街道と呼ぶくらいだから、風の強い地域だと思うのでしっかりしたものにした方がよい、と九州のチェーン店の出店に係わったとき伝えたが、非常におおきにされたことがある。意見を聞いてもらえず、責任に係る管理者から外れた。県が建築士を入れない理由のひとつは、多くのことを検討するため時間がかかるからではないか。

〈会長〉ひとつ確認をしておきたい。高さ4メートルを超えるもので、工作物の確認申請が必要なものについて、設計は当然建築士が行うと思うが、管理者というのは設置された後その看板を管理するだけのために選任するのか。

〈事務局〉広告物を新設する場合、その広告物を施工する人と管理する人は別でもいい。ただし、4メートル以上の広告物には、管理者となるために必要な資格が定められており、県条例では屋外広告士等3つの資格のみ。

〈委員〉工程の話。建築基準法で4号ものというものがある。これは建物であっても構造計算は必要だが根拠データを出す必要がないものことで、その人が大丈夫だといえればそれでよしとなっている。建築物ですらそのようなものがある。

〈事務局〉それ相当の有資格者が責任を持って計算したのだから、それを信用するという緩和措置と言えるのでは。

〈会長〉それは、有資格者がその責任において仕事をしているからだと思うが、今回の管理者とは、施工されるときその工事責任者を管理するのか、その広告物が掲出されている間ずっと経過を見る、それに責任を持つのかどちらか。

〈事務局〉後者の方。広告物を設置される場合、施工業者にそのまま管理者を依頼されることもあるが、費用面もあり自社でされることもある。その場合、従業員が屋外広告

物講習会を受けに行くが、1日講義を聴いていればよい簡単なものと聞いており、屋外広告士と同等とは言いがたい。それに関しては、県でも議論され悩んでいる状態。広告物は設置した以上、3年ごとに安全点検をする必要があり、その点検の仕事を担うのが管理者。

〈会長〉もう一点確認。必要資格等に3つあるが、どれかひとつ持っていればいいのか。

〈事務局〉はい。

〈会長〉その資格要件に建築士を入れるということは、つまりここに建築士が並列されるということか。

〈事務局〉はい。

〈会長〉建築士でなくても管理者になれると。

〈事務局〉はい。

〈委員〉この3つの資格は、マンセル値や面積などの知識はあると思うが、構造物の強度云々はこの資格者では不十分だと思うが。

〈関係者〉私は屋外広告士の資格を持っている。屋外広告士の資格試験には、いくつかの項目がありすべてに合格しないと取得できない。もちろん応力計算等の試験もある。既に建築士の資格を持つ人であれば、その項目は免除されるという仕組み。昨年度の合格率は、全国平均で約28%。

〈委員〉建築士の場合は、1級構造建築士という別枠がある。設備等の構造は特殊。コンクリートの建物の耐震診断の免許も2日間講習を受講し取得した。建築士といっても力量には差がある。看板を設置される方が、構造計算をどこに依頼されるかによって違いが出る。不十分な構造計算書も見つことがある。

〈委員〉以前は既存の広告物で工作物確認申請がされていないものがあつたので、次回の更新時には建築士の確認を受けるよう条件をつけて許可をしていた。地方公共団体が行う講習会とは、1日の受講で済む講習会。近畿府県の持ち回りで実施している。1回100名程度が受講し、取得できない人はいない。先ほど紹介のあつた屋外広告士とはずいぶん差がある。この資格が並列に扱われている点は疑問に感じる。

〈関係者〉昨年から新たな点検に特化した講習会が広告業界で始まった。今年は全国5か所（札幌・東京・京都・神戸・広島）で開催された。これは、学科試験もあり、点検作業の実技講習もある。私も受講したが、従来の講習会よりもしっかりとした内容だった。この講習会が普及するといいが。

〈委員〉1日程度の講習会で専門知識が習得できるとは思えない。建築士に依頼すれば済む話では。

〈会長〉新しい講習会が始まったとのことなので、ガイドラインに反映すればどうか。新しいものは取り入れていけばよい。資格要件に建築士を入れるか否かの問題は、他資格と並列されるので、さほど大きな問題ではない。建築士は設置段階で係わるが、その後の管理までは建築士資格の有無は関係ないとも言える。厳しくするのであれば、

建築士若しくは屋外広告士でなければいけない、とすることも考えられるが、許可できない物件が多数できてしまう弊害もある。それよりも、安全性の担保を市としてどう考えるかを議論する必要がある。いろいろな意見が出たので、参考にして市で協議をお願いする。

〈事務局〉 はい。

〈会長〉 鉄道や道路からの距離の件に話を戻すが、県条例で規制をしている高速道路からの距離を、市ではずした点。他の規制でまかなえているので大丈夫との説明だったが、具体例がないのでイメージしにくい。誰か分かりやすく説明をお願いできないか。

〈委員〉 ではわかりやすい質問をさせてもらおう。ガイドラインの地域の色の緑色の部分、黄色の部分は別の規制があるが、オレンジ色の部分だけは規制がない。その部分がそのままよいか、ということか。

〈事務局〉 はい。

〈委員〉 別の規制があるから大丈夫と言うのか、高速道路の沿道は規制が必要だと言うのか、切り口の違いでは。

〈会長〉 高速道路を走行しているときに、看板が見えてここは市街地なのだとわかる方がいいのか、東近江市内を走行している間は、派手で大きな看板が見えない方がいいのか、という思いの違い。

〈事務局〉 黄色と緑色の部分は、自家用の看板しか見えないので問題ないと思うが、オレンジ色（第5種）については、非自家用でも高い広告物が出せる。防音壁から上に見える看板も出てくるかもしれないが、非自家用はそれなりの規制ができて、市街地なので自家用までの規制が難しい。市街地に厳しい規制はできない。ただ、高速道路はかなり高い位置を走っているので、この規制（野立の最高高さは、自家用でも15メートル）があれば、実際は屋上広告物ぐらいしか見えないと思われる。

〈委員〉 平均乗車率は車で約1.6人、バイクで1.2人と聞く。運転手はほぼ前を見ている。そう考えると、ほとんど誰も見ていないのでは。

〈会長〉 高さの関係で言うと、421号沿いの八日市インター周辺などは問題ないと思う。しかし、工業団地などは小高いところに工場がある。工場の建物を利用して、高速道路に向けた広告物は出てくる可能性はある。それが一つの目印にもなっているのかとも思うが、条例として普遍的に考えないといけない。他にも具体的な意見がいただきたい。

〈委員〉 第5種地域は、極端なことを言えば阪神高速を走っているのと同じ状況にならないか。街中はビルや看板で圧迫感を感じる。県条例は、そうならないように沿道に一律の規制をかけている。東近江市が考えている地域ごとの規制では、第5種地域のように一部緩くなる場所が出てくるので、もう少し考えてもいいのではないかと。

〈会長〉 条例をスリムにわかりやすくしようとして整理されたのかもしれないが、逆に判断基準がわかりにくくなっていないか考えてもらいたい。すぐに結論は出ないと思う

ので、検討してこうなると伝えてくれればよい。

〈関係者〉色の話。決めた以上は、徹底してしっかり指導してほしい。例外を認めると、あそこがやっているならうちもとなっていく。

〈会長〉第3種地域までぐらいは、厳しくした方がよいと。

〈関係者〉そう。

〈委員〉比叡平に行くと、白黒のサークルKがある。規制が厳しくてそうなっているかと思うが、逆に不快に感じる。

〈会長〉規制の程度は大切。例えば、第3種地域の黄色を彩度8までいけるようにしたのはなぜか。現実に即して考えたのか。

〈事務局〉市の景観計画に色彩基準があり、その田園ゾーンと整合させている。先ほどからメリハリと言っているが、市街地については、そこまでの規制はかけていない。今まで県条例からどうなるのかと問われているが、一番緩和した第5種地域であっても、県条例よりは少し厳しくしている。例えば、屋上広告物の場合、自家用の規制は変わらないが、市条例の非自家用は県条例の規制の半分の高さまでしか掲出できない、としている。一つひとつ見ていくと、非自家用は厳しくしている。県条例が道路等の帯で規制を決めているのに対して、市はエリアで規制を決めているので、そこから違いがある。どのような違いがあるか、再度照らし合わせて次回分かりやすく説明する。

〈会長〉道路からの帯規制というのは、ずっと同じ環境を求めている。東近江市の考え方は、同じ道路沿いでもその地域の風景の特徴を楽しむ、看板で市のアピールする意図があるのなら、それはそれでいいのかもしれないが、委員の賛同を得られるかということがある。

〈委員〉名神高速道路は、ドイツ人の設計と聞いている。ドイツの技術者の指導で作られているので、アウトバーンと同じ考え方。日本の地形を考え、山を避けて緩やかなカーブが作られ、一定のリズムで眠くならないようにという趣旨がある。いろいろな景色が楽しめるよう、考慮してもらおうとよい。

〈会長〉諮問なので、明確な答えを出し、審議会の意見を統一し答申するのが本来だが、まだ検討することがいくつかある。今日の意見を汲み取って再検討をお願いします。

〈委員〉一点いいか。第4種地域の規制区域に、朝鮮人街道沿道景観重点地域というのはどこを指しているか。本来はJRより東側の市道が朝鮮人街道だが、この重点地域は一般に言われている県道大津能登川長浜線のことか。県条例では、県道大津能登川長浜線という表現になっているので、道路改良があってもその道路を指すが。

〈会長〉正式名称があればそれを採用した方がわかりやすいと。

〈委員〉その方がいいと思う。

〈委員〉朝鮮人街道は、本来山裾の道。一般的には県道2号線を朝鮮人街道と呼ぶが、正式名称は県道大津能登川長浜線だからその方がいいのではとの意見か。

〈委員〉そう。

〈事務局〉本市の景観計画に基づく風景づくりガイドラインと合わせてある。県道大津能登川長浜線に沿った地域を景観計画で重点地域に指定しているのも、それとリンクさせている。

〈委員〉もう一点。看板なのか建物の模様なのか判断に困る事例がある。建物に文字や屋号が描いてあるのは、もちろん看板と言えるだろうが、栗東市にあるパチンコ店は、外壁全体にバラの花の絵が描かれている。壁面の模様なのか、看板なのか線引きをしっかりとしておく必要があるのではないか。

〈会長〉それはどちらかと言うと、屋外広告物ではなく景観条例で規制をかけるべきものではないか。

〈委員〉店舗名を連想させるものは看板とみなすべき。

〈委員〉景観で規制がなかったのも、外壁に絵が描けたのでは。

〈会長〉栗東市の景観審議会にも出席しているが、話題になっている。

〈委員〉そのパチンコ店の近くに看板を立てることになったとき、その店長から景観に配慮するように、と言われた。

〈委員〉外壁の美しいバラの絵は、景観に配慮しながら尚且つ目立つように、と考えられた策で、店側は景観を害していると思われていないのだろう。

〈会長〉栗東市は元々国道沿いの看板に非常に見苦しいものが多い。その周辺の指導については、苦勞されている。そういう事例が東近江市でも起こる可能性は十分に考えられる。その点で抜け道のないように先に網を張っておくのは難しいが、理念をしっかりと示しておいて、いざというときに対応できるようにしてもらいたい。景観計画でも謳われてはいるだろうが、屋外広告物条例でも示すことは大事。

〈委員〉同じ色でも使い方によっては、非常に派手に見えたりする。なるべく目立つことを追求されると、收拾がつかなくなる。どういう方向性で環境を整えるか、マンセル値で決めても使い方ひとつで大きく違うので、事前相談時にでも市の心構えを伝える姿勢は大切。

〈委員〉地図について。第1種から5種まで説明のページと色を合わせているようだが、第1種だけ地図は青色で説明は紫色になっている。せつかくなら、第1種も色を合わせればいい。もう一点。先ほど、野立規制の10メートルを3階建てで相当と言われた。説明のイラストでは、あまりにも家とのバランスがおかしい。正確に倍率を合わせるの難しいかもしれないが、実際とかけ離れたイメージを持たれる、誤解をされる恐れがあるので、イラストに工夫をした方がよい。

〈会長〉縮尺を厳密にする必要はないが、誤解を招かないように。

〈委員〉最大規模までのイラストを描くと圧迫感があるので、最大の高さを破線で表現するなどはどうか。何か工夫を。

〈会長〉以上でよいか。

〈委員〉優良意匠広告物について。許可期間が最大6年とあるが、表彰状を作るなど目に

見える形で表した方が、屋外広告物を扱う者にとって励みになる。

〈会長〉トロフィーなどもいいかもしれない。

〈委員〉シールのような簡単なものでもよい。

〈会長〉関連して一点。優良意匠広告物の許可期間は6年とあるが、安全点検は3年か。

〈事務局〉はい。

〈会長〉細かなところを見ると限りがないが、主な点は意見を出してもらった。最後にその他で、事務局から一点簡単に報告をしてもらい終了とする。

・その他

〈事務局〉パンフレットについて。京都大学院と市、伊庭の自治会、観光ガイドの方々と連携し、意見をもらい、伊庭のパンフレットを作成した。伊庭の景観の紹介とマップを掲載している。今後、観光ボランティアが集落内を案内する際、このパンフレットを持ちながら説明してもらえるようにした。ちょうど〇〇委員が伊庭の方、感じられたことがあれば一言お願いする。

〈委員〉よろしい。

〈会長〉後でゆっくり話を聞かせてほしい。他何かないか。では終了し、進行を事務局にお返りする。

〈事務局〉いろいろな意見をもらったので、それらの点は再度検討する。報告の方法は未定だが、皆様に認めてもらったのち、県協議、検察庁協議、関係部署との協議等々を経て、来年度には施行をと考えている。事務局で今日の意見を踏まえて検討後、結果を報告する。ご協力願いたい。

4. 閉会

以上