

連節バスを活用した「高度化バスシステム」の広告付きバス停上屋の設置について

令和元年10月1日
議事3資料1
交通局路線計画課

(継続) 審議事項

みなとみらい21新港地区の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の適用について

みなとみらい21新港地区は、景観法に基づく景観計画において、第三者広告物の掲出を制限していますが、ただし書きにおいて、諸条件を満たし、市長が認めたものは、この限りではないとしています。

本件は、新港ふ頭停留所における広告付き上屋について、ただし書きの適用の可否をお諮りするものです。

景観計画（抜粋）

○横浜市景観計画 第3編 景観推進地区ごとの景観計画

第3章 みなとみらい21新港地区における景観計画

第5 屋外広告物の表示及び屋外広告物を掲出する物件の設置に関する行為の制限に関する事項

新港地区にふさわしい秩序のある広告景観を形成するため、特に定める屋外広告物の表示及び屋外広告物を掲出する物件の設置（以下「設置等」という。）に関する行為の制限は、次のとおりとする。ただし、新港地区の魅力的な景観形成に支障がないと市長が認めた場合は、この限りではない。

1 屋外広告物共通

屋外広告物の共通の制限は、次のとおりとする。

- (1) 屋外広告物（設置期間が90日以下の催事等のために一時的に設置等するものを除く。）は、自己の店舗、営業所、事業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（以下「自己用広告物」という。）を設置等するものとする。ただし、次のいずれかに該当する場合は、この限りではない。

ア 表示面積の合計が5㎡以下、かつ、上端の高さが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、新港地区の魅力的な景観形成に寄与すると市長が認めた場合

イ 設置期間が90日を超える催事のために一時的に設置等するもので、新港地区の魅力的な景観形成を阻害しないと市長が認めた場合

1 対象停留所の概要

当該停留所上屋の位置図、計画図、配置図、上屋図面および当該停留所周辺の各視点場からの見え方について、お示しします。

図1 位置図



図2 計画図

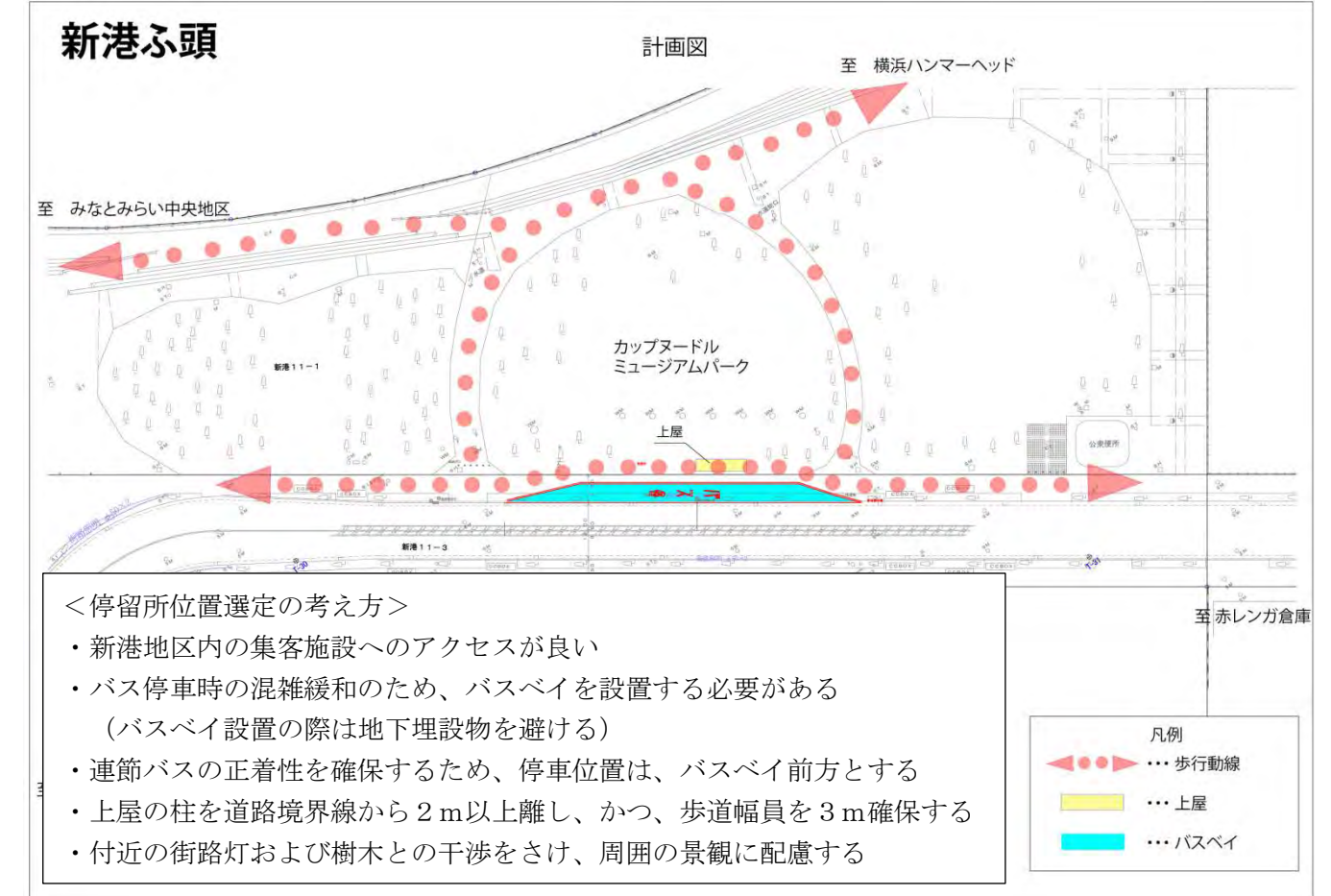


図3 配置図

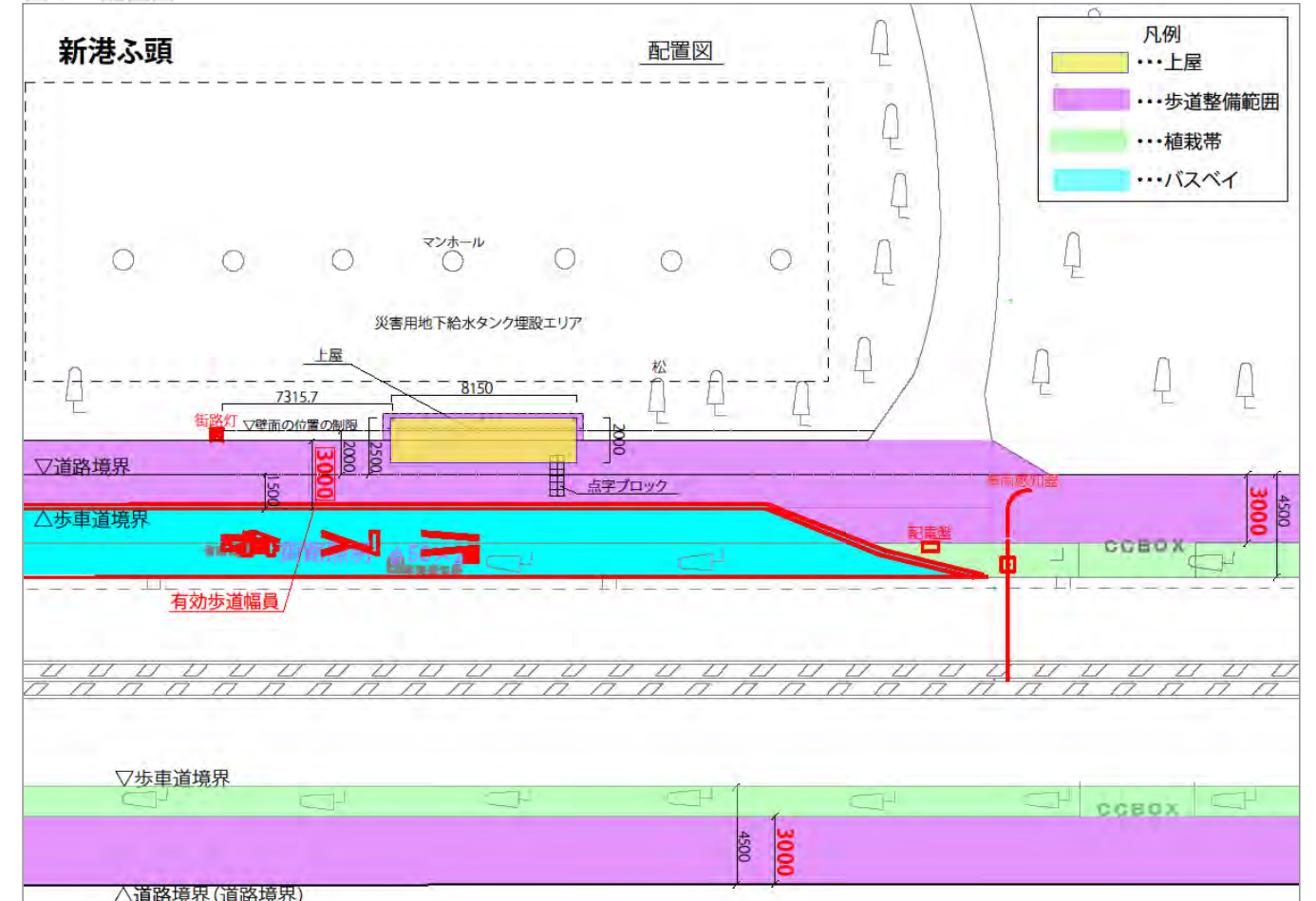
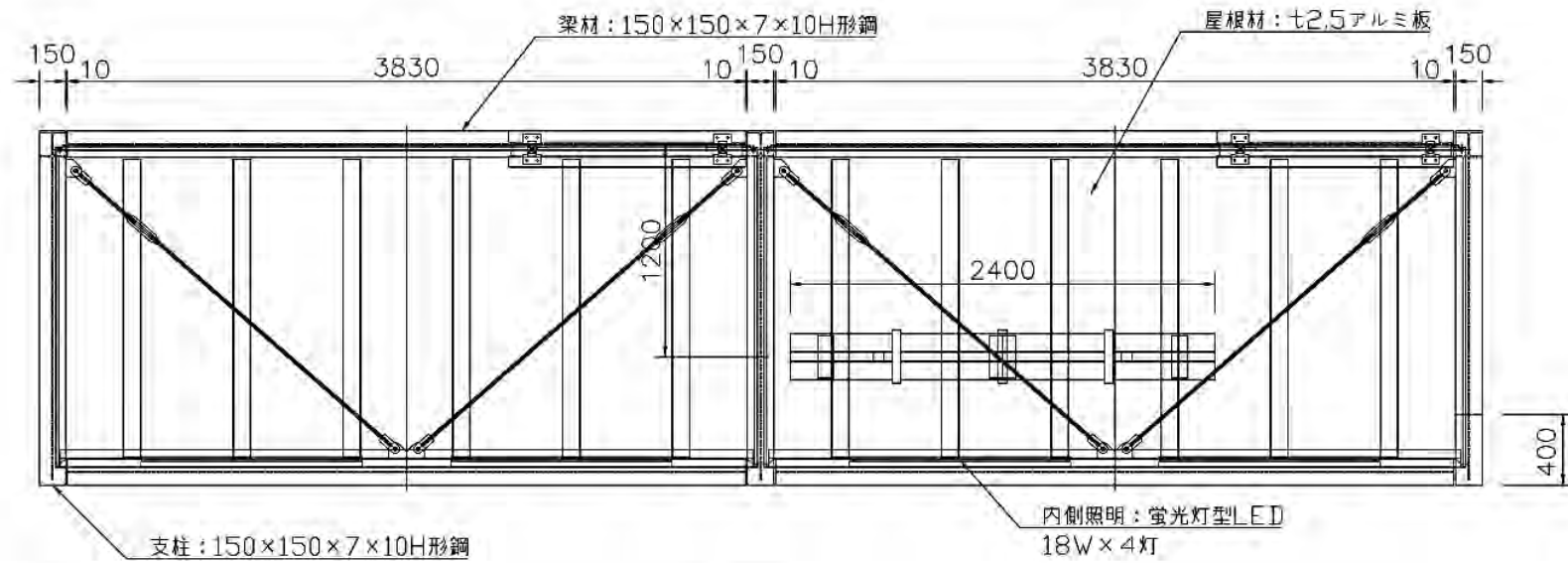
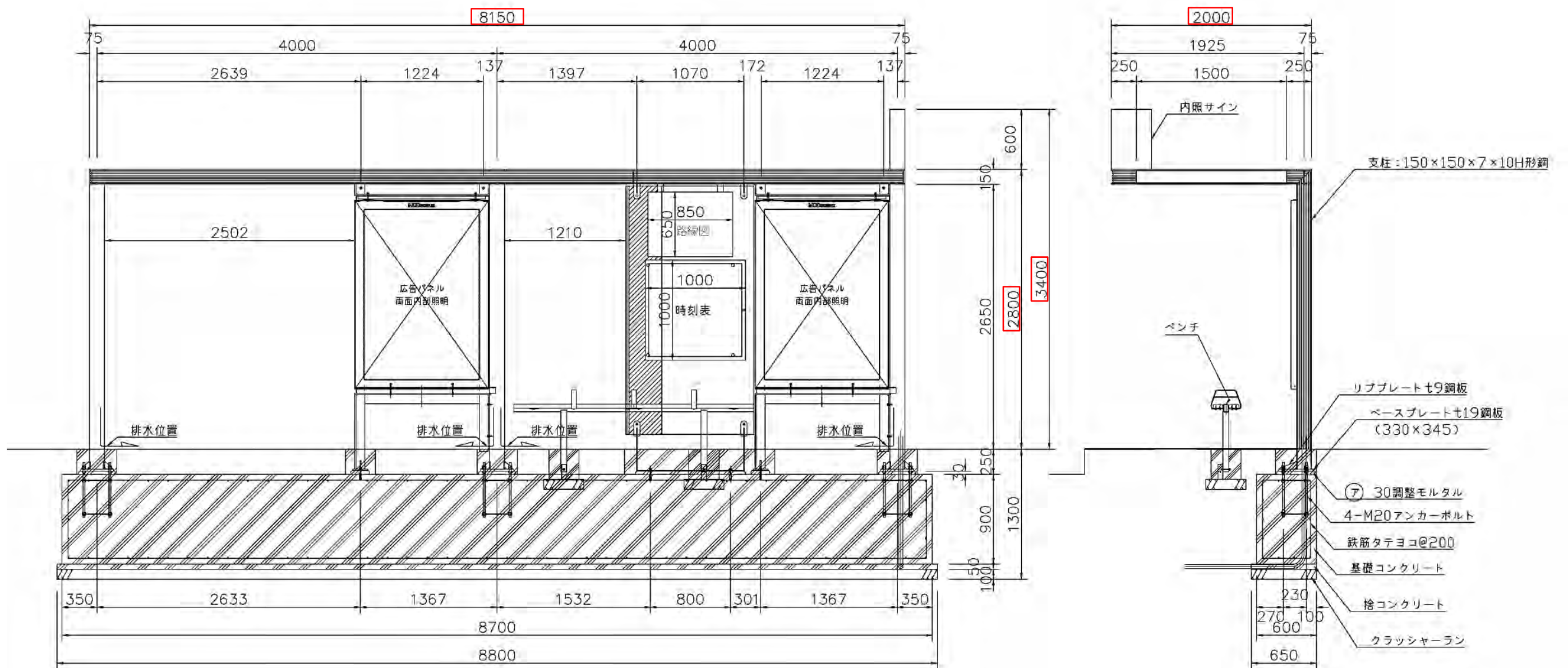


図4 上屋図面



- 【仕様】
 支柱: 150×150×7×10H形鋼(日塗IDN-85半ツヤ)
 梁: 150×150×7×10H形鋼(日塗IDN-85半ツヤ)
 屋根材: t2.5アルミ板 A1100(JISH4000)(日塗IDN-90半ツヤ)
 支柱化粧: アルミ押出型材 着色アルマイト(SN-BKブラック)
 風防壁: t10 強化ガラス
 照明: 蛍光灯型LED (18W×4灯)
 時刻表: スチール 合成樹脂焼付塗装(日塗IDN-85半ツヤ)
 ベンチ: 【上台】再生木材(チャコール) □75×45×t3.2角鋼管
 【脚】□60×t3.2角鋼管、t6鋼板 【肘】6×50FB
 ポリエステル樹脂粉体塗装(日塗IDN-85半ツヤ)
 広告パネル色: 日塗IDN-30ダークグレー

*鋼材は溶融亜鉛メッキの上ポリエステル樹脂粉体塗装。又は合成樹脂焼付塗装



				PROJECT	B-STOP横浜市	DATE	2019.08.01	SCALE	1:40	FILE NO.
					8M平行タイプ	DRAWN	CHECKED	APPROVED		
					BRT仕様	DWG. NO.	NAMBA TAKAHASHI			
							BS0020-D190801_03			

図5 景観検証図

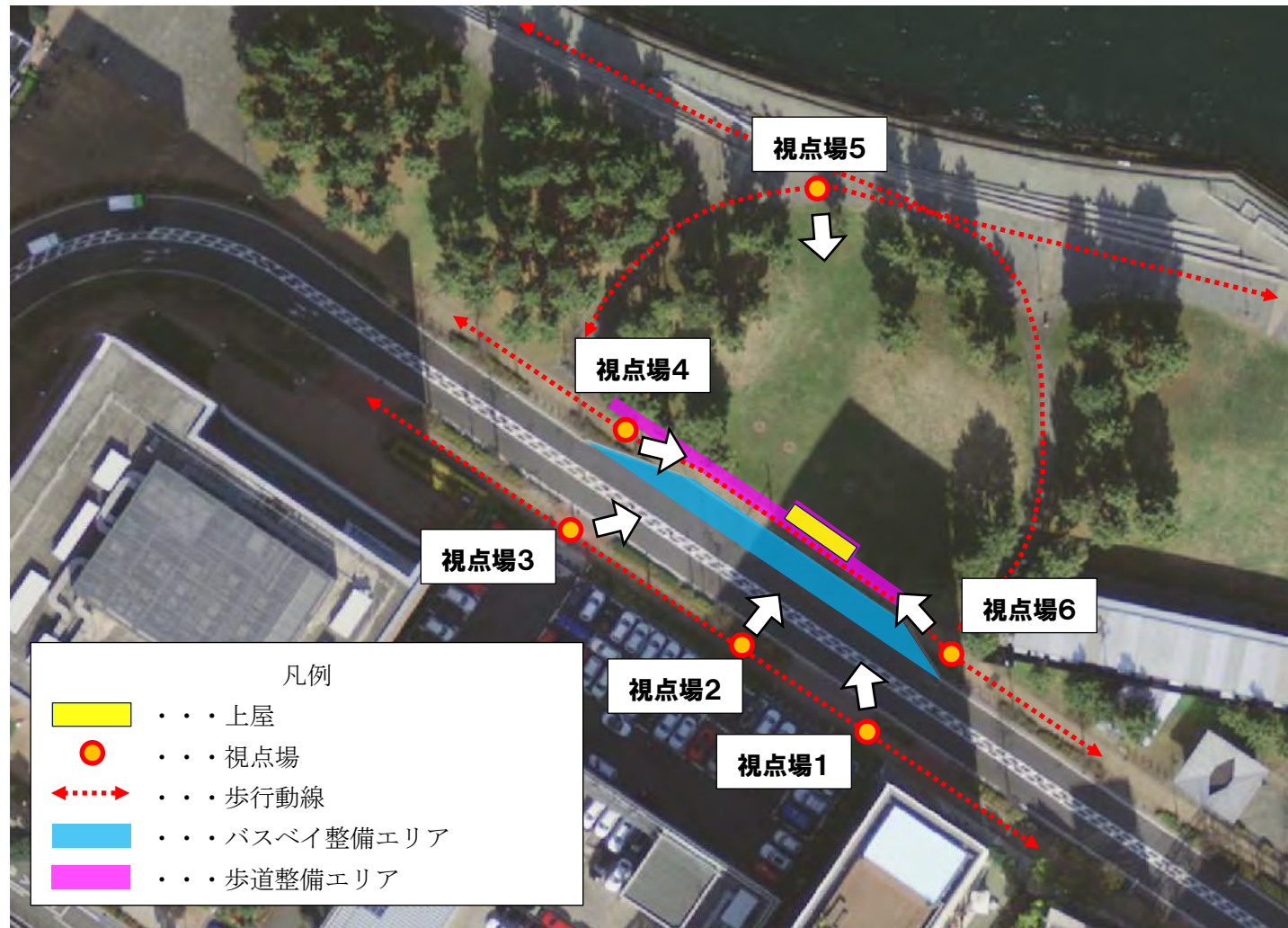


図6 現況写真



図7 整備後のイメージ

視点場1からの景観



視点場2からの景観



視点場3からの景観



視点場4からの景観



視点場5 (新港パーク側) からの景観



視点場6からの景観



2 当該停留所上屋が、現行計画の位置および形状となった経緯

(1) 停留所位置

本事業は、水際線の主要な施設を結ぶルートとしており、当該バス停は、主に新港地区内の集客施設へのアクセスを考慮し、検討した結果、おおよその位置が決まりました。

(2) バスベイの設置

当該バス停が面する道路は、片側1車線であり、バス停車時の渋滞を避けるため、交通管理者との協議において、バス停新設の条件として、バスベイの設置が示されました。なお、バスベイ設置にあたっては、地下埋設物を避ける必要があります、その結果、現在のバスベイ位置となりました。

(3) 連節バスの正着性

利用者が安全に乗降するため、バスベイの前方に停車し、3つある連節バスの乗降口をできるだけ歩道に寄せる必要があります。

(4) 歩道幅員の確保

今後、新港地区では新港ふ頭客船ターミナルの開業や臨港パークに繋がる歩行者デッキの完成により、さらなる賑わいが想定され、みなとみらい21新港地区地区計画の建築物等の整備方針にある「来訪者の快適な歩行環境等を確保するため、建築物の外壁の位置を規定し、敷地内のオープンスペースを積極的に整備する。」ことは重要であると考えます。

そこで、当該上屋については、市内外各所で設置事例のある「省スペース型の逆向きタイプ」を採用し、公園内に支柱及びベンチを設置することで、現状と同じ3メートルの有効歩道幅員を直線状の歩行動線で確保しました。なお、当該バス停が面する道路は、みなとみらい21新港地区地区計画の定める、壁面の位置の制限により、上屋の支柱は道路境界から2メートル以上離して設置する必要があります。※図8参照

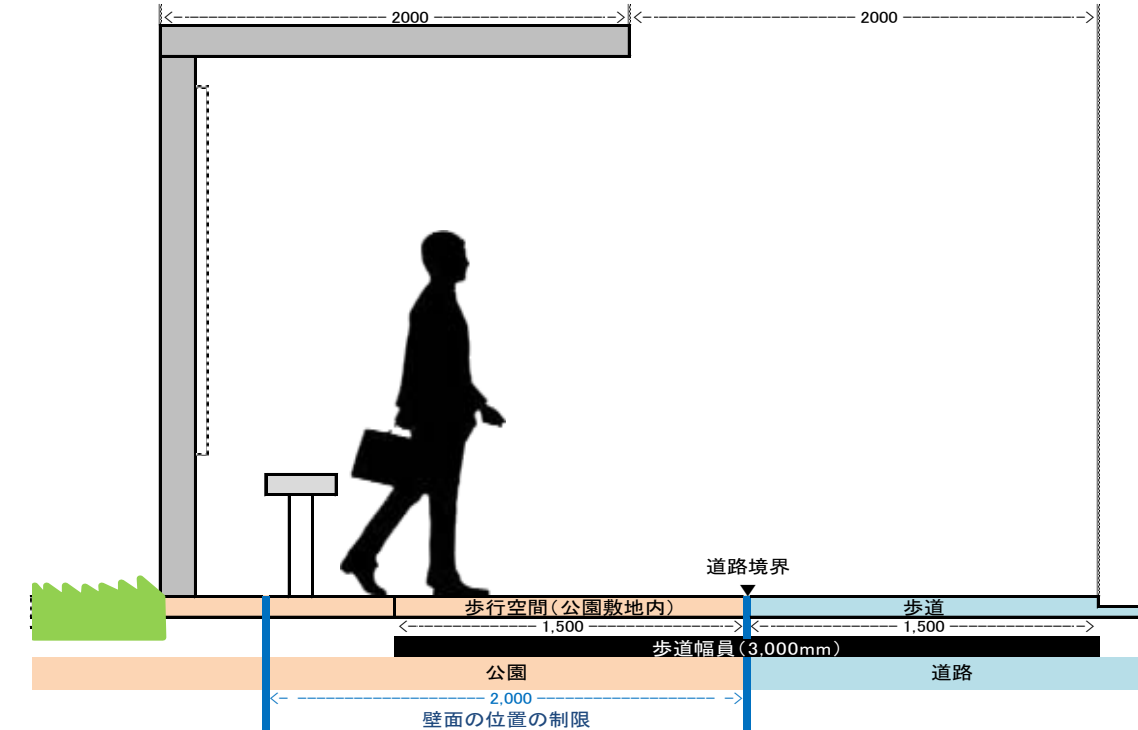
(5) 周囲の景観との調和

付近の街路灯や樹木との干渉を避けつつ、周囲の景観との調和を考慮した結果、現在の位置となりました。

3 当該停留所を広告付き上屋とする理由

「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」に基づく、横浜市移動円滑化のために必要な道路の構造の基準に関する条例において、バス停留所には、ベンチ及びその上屋を設けるものとされています。かつ、高度化バスシステムの事業コンセプトのひとつである、「快適さ」を実現する上で、お客様に快適なバス待ち空間を提供するため、バス停留所標柱ではなく、風雨や直射日光にさらされることのない上屋の設置が必要です。しかしながら、運行事業者が独自に上屋を設置し、美観を保ちつつ、維持管理していくことは難しいのが現状です。そこで、公民連携事業として、平成16年から行っている、広告付きバス停上屋整備事業のスキームを採用することで、運行事業者が負担をすることなく、本市におけるストリートファニチャーの考え方に基づく、停留所デザインの統一性が図られると同時に定期的な巡回と清掃により都市景観の維持・向上に寄与するものと考えています。 ※図9参照

図8 省スペース型逆向きタイプ



【参考】図9 広告付きバス停上屋整備事業のしくみ



再掲（第51回都市美対策審議会景観審査部会）

1 高度化バスシステムのバス停留所

本事業は、魅力にあふれた“世界都市”の顔として都心臨海部を形成するため、既存の路線バスとは異なり、移動自体が楽しく感じられるようなまちづくりに寄与し、回遊性を高めるための交通ネットワークを強化するものです。「市民及び観光客などの来街者にとって、わかりやすく、使いやすく、快適に回遊できる」という事業コンセプトに基づき、連節バス車両等と統一感をもたせることで、明示性や魅力を高める「トータルデザイン」の手法を採用し、次項のデザインとします。歩道幅員などの道路環境に応じて、標準型（図11）または省スペース型（図12）を設置します。

2 バス停留所設置箇所

上記方針を踏まえ、交通管理者や地権者の合意を図りながら下記のとおりバス停留所の整備を進めます。

表1 停留所ごとの想定設置モデル

バス停留所名称 (仮称)	設置 モデル	既存 上屋	バス停留所名称 (仮称)	設置 モデル	既存 上屋
横浜駅前 (東口バスターミナル内)	-	-	山下ふ頭	広告付き上屋 (標準型)	なし
高島中央公園	広告付き上屋 (標準型)	なし	元町・中華街駅付近	専用標柱	なし
20街区	広告付き上屋 (省スペース型)	なし	赤レンガ倉庫前 (幹線上)	専用標柱	なし
パシフィコ横浜	広告付き上屋 (標準型)	あり	パシフィコ横浜	広告付き上屋 (標準型)	あり
新港ふ頭	広告付き上屋 (省スペース型) ※逆向き	なし	20街区	広告付き上屋 (省スペース型)	なし
大棧橋	専用標柱	なし	高島中央公園	広告付き上屋 (標準型)	なし
山下公園前	専用標柱	なし	横浜駅改札口前	広告付き上屋 (省スペース型)	なし
山下ふ頭	-	なし	-	-	-

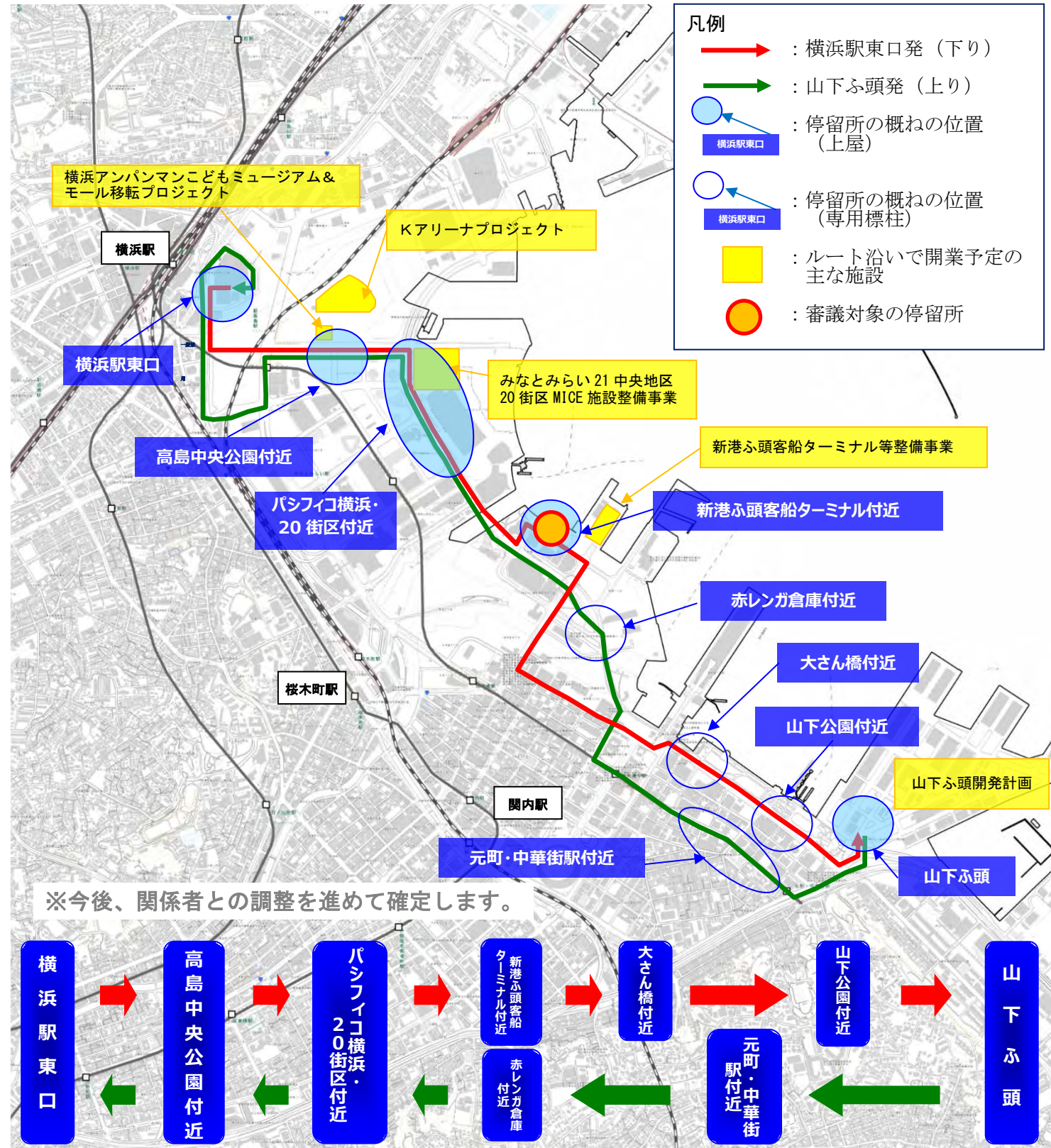
...審議対象の停留所

3 令和2（2020）年時点での導入ルート

横浜駅東口を起点とし、水際線沿いを中心に来街者が利用する主要な施設を結び山下ふ頭を終点とするルートとします。

停留所の詳細な位置等については、今後関係者との調整を進めて確定します。

図10 令和2（2020）年時点での導入ルート



4 高度化バスシステムの停留所デザイン

高度化バスシステムの停留所デザインは、ストリートファニチャーの考え方にに基づき、これまで本市で展開してきた、現行の広告付きバス停上屋整備事業で使用されているデザインおよびモデルを基本とし、街の景観と調和し、市民だけでなく、来街者にもわかりやすく、親しみやすいデザインとしました。また、トータルデザインの手法を採用し、車両、バス停留所、広報ツールなど統一的にデザインする予定であり、利用者の目に映る表情の一連性・一貫性という点において、統一感を示し、視認性を高めます。なお、当該バス停上屋は、他のバス路線との兼用することを視野に入れ、その利用者にとってもわかりやすいよう配慮しつつ、ベイサイドブルーのバス停とわかるように統一したデザインとしました。

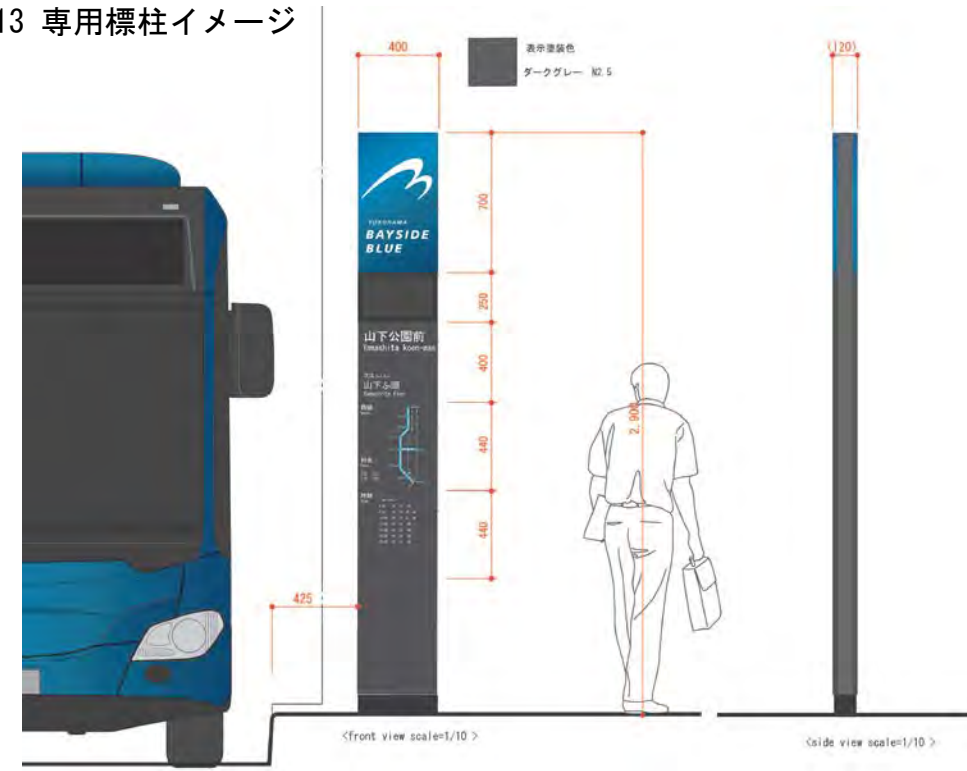
図 11 バス停留所上屋イメージ（標準型）



図 12 バス停留所上屋イメージ（省スペース型）



図 13 専用標柱イメージ



【参考】既存の広告付きバス停上屋

(1) 標準型（横浜美術館バス停）



(2) 省スペース型（高島町バス停）



(3) 逆向きの事例①（磯子警察署前バス停）



(4) 逆向きの事例②（洋光台駅前バス停）



みなとみらい 21 新港地区全体から考えた本計画

1 みなとみらい 21 新港地区における景観形成の考え方

みなとみらい 21 新港地区には、①近代港湾発祥の地としての歴史性、②“島”としての個性、③みなとみらい 21 中央地区と関内・山下地区の結節点、④賑わいのあるみなとまち という特性があり、横浜の都心臨海部の中でも独特な個性を持っています。

横浜市では、新港地区の景観形成を進める中で、赤レンガ倉庫をはじめとした歴史資産の保全活用を図るとともに、新たな施設のオープンなど、古いものと新しいものを融合させることによって更なる賑わいを形成し、回遊性の向上も大切にしてきました。

このような横浜市としての新港における景観形成の考え方は、従来から変わるところがありません。

2 「高度化バスシステム」におけるみなとみらい 21 新港地区内のバス停について

上記の景観形成の考え方を踏まえ、新たな公共交通機関として連節バスのルートを設定しバス停を設置することは、新港地区のみならず都心臨海部全体における回遊性の強化や、まちの賑わいの形成に寄与するものと考えています。

新港地区には、新港ふ頭客船ターミナル付近（今回審議対象となっている新港ふ頭バス停留所の位置）と赤レンガ倉庫付近の 2 か所にバス停を設置する計画となっています。

このうち、赤レンガ倉庫付近については、新港地区の特徴の一つである歴史資産に近接し、且つこれまで景観上非常に重要視してきた見通し景観軸内となるため、専用標柱のみの設置としました。

一方、新港ふ頭バス停留所に広告付バス停上屋を設置したとしても、見通し景観軸上にはなく、また歩行者の動線を考えると、海への眺望を大きく損なうものではないと判断しています。

なお、広告付バス停上屋に掲出を予定している広告物については、「横浜市広告付案内サイン・公衆 LAN 及び横浜市営バス停留所上屋における広告物検討会」において専門家委員の皆さまからの意見をいただいた上で、本市が逐一チェックを行うなどの体制が整っていることから、一定のクオリティが担保された広告物を掲出することが可能となります。

以上より、「高度化バスシステム」における新港ふ頭停留所の広告付バス停上屋については、新港地区の魅力的な景観形成に支障がないと判断し、ただし書きを適用できると考えています。