

平成25年度第1回栃木県景観審議会
議 事 録

1. 開催日 平成25年8月2日（金）

2. 開催場所 栃木県総合文化センター 第2会議室

3. 出席委員 13名
三橋委員、粕谷委員、渡邊委員
枉委員、尾登委員、秋澤委員
橋本委員、波木委員、相馬委員
野澤委員、荒川委員、服部委員
永倉委員

午後2時00分 開会

- 1 開 会
- 2 あいさつ 熊倉県土整備部長あいさつ
- 3 委員紹介 出席委員13名を紹介
- 4 会長互選 三橋委員を会長に互選
- 5 審 議

○会長 それでは、早速議題に入ります。お手元の次第を御覧ください。第1号議案「鉄道車両及び自動車車両に表示される広告物に係る規制の改正について」、事務局から議案について説明をお願いいたします。

○事務局（都市計画課長） それでは、第1号議案「鉄道車両及び自動車車両に表示される広告物に係る規制の改正について」御説明いたします。お手元に配付の議案書と参考資料の2つの資料を使って御説明します。議案書1ページ、2ページが議案でございます。

議案の説明に入る前に、栃木県の景観審議会へ本議案が付議された理由であります、「栃木県屋外広告物条例第30条の2」について御説明いたしますので、参考資料1ページを御覧願います。栃木県屋外広告物条例第30条の2の要旨としましては、知事が「屋外広告物の規制に関する基準の決定や変更」をしようとするときは、あらかじめ景観審議会の意見を聴かなければならないと規定されておりまして、本日の審議会において規制の改正内容について御説明し、県景観審議会としての御意見をお聴きするものでございます。この後、知事は、本日いただきました県景観審議会の意見を踏まえて、規制の改正手続を進めていくこととなります。

それでは議案について順次御説明いたします。まず、今回の改正の趣旨でございますが、近年、鉄道及び自動車の車体を活用して地域振興や観光振興を目的としたラッピング広告が広く活用されております。今回、この車両広告に係る規制の緩和をしようとするものでございます。

正面のスクリーンに参考事例として表示しておりますのは、上は栃木県が県農産物をPRするために、震災後の風評被害を払拭する意味で、栃木県は元気に頑張っていますとアピールするために、東京の山手線に広告を表示して走らせたものでございます。下は他県の商工会議所が、観光PR・地域PRのために走らせたラッピング自動車でございます。このように大きなフィルムを車体に貼って広告を行うものがラッピング広告でございまして、印刷技術の進歩によって近年広く活用されております。

このラッピング広告につきましては、現行の県条例によって規制がなされておりまして、例えば上のような電車が県内を走ろうとした場合、県条例施行地域内では何カ所か走れない区間がございます。もともと屋外広告物条例の目的は「良好な景観の形成」と「風致の維持」、「公衆への危害の防止」が大きな3つの柱ですので、それらに支障のない範囲で規制の緩和を行い、例えばこのような列車が県条例施行区域内を広告を掲載して走れるようにするような規制緩和を行おうとするものでございます。

次に、現行の規制について御説明いたしますので、参考資料2ページを御覧願います。この表は

現行の県条例施行区域です。後で地図で御説明しますが、県内では、県条例施行区域のほかに、宇都宮市、日光市、那須町で独自の条例を設けていますので、今回の規制緩和の対象は宇都宮市、日光市、那須町を除く区域でございます。

県条例施行適用区域での現在の規制内容は、「1 車両の種類」として「(1) 鉄道車両」と「(2) 自動車車両」と、車両が大きく2種類に分かれます。鉄道車両についての規制対象は、あくまでも県条例区域を走行する鉄道車両です。自動車車両についての規制対象は、自動車の登録が県条例施行区域の車両です。続いて、「2 広告物を表示しようとする広告主」を大きく2つに分けています。1つは「(イ) 国、地方公共団体、公共的団体——例として農業協同組合や商工会等——が公共的目的で掲示する広告」と、「(ロ) 民間など左記以外のもの」ということで、広告主によって2種類に分けています。鉄道で2種類、自動車で2種類の4種類に分けています。さらに、県内の県条例の地域を、国立公園などを代表事例とする「3 禁止地域」と「4 許可地域」とに分けて、それぞれの地域ごとに「一車両に表示できる広告物の大きさ・件数・位置」について規制を行っております。

県条例の適用範囲外である宇都宮市、日光市、那須町の各市町においても、各市町の条例により、内容的には県と概ね同じような規制がかかっているのが現在の状況です。

まず、鉄道車両に関する現在の規制の状況及び改正内容を御説明いたしますので、参考資料3ページを御覧願います。この規制図は、県条例によって規制されている区域を緑色で、2市1町の各条例により規制される区域を白地で表示しております。左上に凡例がありますが、赤の実線区間は、県条例によって、広告主が公共団体と民間の両方とも、現行では1車両につき大きさが50cm×1mのものが3件を超える大きな広告を掲示するラッピング車両は走行できない区間です。赤の破線は、市町の条例により県と同じように走行できない区間を参考までに示しております。黄色の実線は、広告主体が公共に限り1車両につき50cm×1mのものが3件を超えた大きな広告を表示したラッピング車両が走れる区間で、広告主が民間の場合は走れない区間です。黄色の破線は、市町の条例により県と同じく公共のみが走行できて民間は走れない区間を表示しております。青の実線区間は、広告主体が公共・民間にかかわらず、大きな広告を掲示したラッピング車両が現行で走れる区間を表示しております。以上が現行の規制の状況です。

まず、今回の鉄道に関する車両広告につきましては、鉄道は線路の上しか走れず走行区間が限られ、さらに高速で移動走行するので、景観への影響はわずかであることから、今回、広告主が公共（国・地方公共団体・公共的団体）と併せて民間も含めて、広告物を掲載する位置・大きさの制限なく広告表示を可とする規制の緩和を行おうとするものでございます。以上が鉄道車両に関する規制の考え方でございます。

続きまして、県条例における自動車車両広告の改正内容について御説明いたします。鉄道車両と自動車車両を比較した場合、自動車車両の特性として、どこでも走れてどこでも駐停車できるという鉄道車両とは違う特性を持っております。鉄道車両と同じように緩和した場合の影響として、例えば自動車自体が駐停車等によって看板などの屋外広告物と同様に景観への影響が大きいということが懸念されること、また、国立公園等の禁止地域では、現状では民間の屋外広告物については景

観への影響が大きいという理由で禁止しておりますことから、今回、広告主が公共団体（国・地方公共団体・公共的団体）で公共的目的で行う場合に限って、鉄道車両と同じように、位置と大きさの制限なく広告の表示を可とする改正を行うこととしております。広告主が民間の場合は現行規制のままです。大きいものは表示できませんが、禁止地域と許可地域ごとに表示できるものを現行で決めていますので、今回は現行規制のままということで考えております。

参考資料4ページの規制図自体は、鉄道と同じように、県条例による規制対象区域を緑色で、市町条例の対象区域を白地で表示しています。今回改正を行う、公共が、現行で50cm×1mのものが3件を超えた大きな広告を掲示したラッピング車両が走行できない区間が、赤線の道路部分と、赤の面的に走れない国立公園等の区間です。今回、赤の区間について、広告主が公共で公共目的の場合は走れるようにするという規制緩和を行うものでございます。ピンク色で表示しているのは、県条例の適用外で、各市町の条例で県と同じように規制がかかっている区間を参考に表示しております。

今回の改正では、まず鉄道車両については、広告主が公共・民間にかかわらず、県条例の適用区域については、大きさ・位置の制限なく走行できるように規制の緩和をするというのが1点。自動車車両については、公共が公共的目的で表示するものに限って、大きさ・位置の制限なく表示が可能となるような規制緩和を行おうとするものでございます。以上が議案の説明でございます。

○会長 御説明ありがとうございました。少し複雑な議案ですが、ただいまの事務局からの御説明に対して委員の方から御意見、御質問がございましたらお願いします。

○委員 今説明がありましたが、規制区域の緩和と大きさという話でしたが、例えばデザインや色も同時に自由でいいという内容でよろしいでしょうか。

○事務局（都市計画課長） まず車両広告物のデザインについてです。4年前に、同じように許可地域等について規制緩和を県でもしておりますが、車両広告物のデザインについては、許可権者である県が基準を定めて、行政が許可事務の中で一律に制限することは適切ではないと考えております。現在は、鉄道事業者においては自主審査です。具体的な項目としては、消費者保護の観点、児童・青少年保護の観点、公共の交通機関としての適切性、各種法律に照合して適切か、社会的に適切か。また一般的な表現の規制として、誇大広告や不当表示、効果・性能の約束、人権侵害・名誉毀損・性差別等について、自主的に規制しております。また、バス等の自動車車両についても、同じように自主審査の中で、交通安全の確保、景観への配慮、市民への配慮等、自ら具体的な審査をやっております。

広告は全てデザインですので、色彩等も含めたデザインについては、県としては事業者による自主的な審査が適切に行われることが望ましいと考えております。鉄道とバスが4年前に規制緩和の対象となっていますが、今回新たに広告主が公共もしくは公共的団体が加わりますので、今回の規制緩和に伴い、それらの広告関係者の方に自主規制・自主審査の共通の目安となるような、仮称ですがガイドラインの様なものを私どもで示して、適切な誘導を図っていきたいと考えております。

○委員 基本的には、規制緩和をして自由に広告ができることはいいと思います。ただ、この景観審

議会は、あくまで地域の景観をどう高めていくかです。栃木県の景観は他県と比べて必ずしも進んでいるとは言えないと思います。特に日光など観光資源がたくさんある本県は、景観は非常に重要視したほうがいい。その意味では、確かに事業主の自主的な審査に委ねるとするのは言葉的には非常にいいのですが、デザインや色については何らかのチェックが表示される前にあるべきでないか。尾登先生がいらっしゃいますので後で専門的なお話を伺いたいと思いますが、そのあたりは委員の皆さんの御意見を伺いたいと思います。

○会長 課長からお話のあったガイドラインの内容をもう少し御紹介いただけますか。

○事務局（都市計画課長） 例えば自動車車両のガイドラインというか自主審査基準の位置づけですが、景観への配慮ということで、例えば広告物の地色として広範囲に使用する色彩は派手な原色や金銀色は使用しないこと、多くの色数を使用することで雑然となる印象を避けること、また車体の形状や元の色がありますので、それらの色彩と調和したデザインとすること、デザインはイメージを主体としたもので複雑な告知内容を避けること、といった具体的な自主審査基準で現在運用されています。そのほかに当然、市民への配慮ということで、性風俗や公序良俗に反しないといった具体的な配慮。さらに交通安全の確保ということで、4コマ漫画のようなストーリー性のあるものはわき見運転になるので避ける。また緊急車両と混同するようなデザインは避ける。鉄道も同じですが、自動車の広告物についても、具体的にオーソライズされたものがあるのが現状です。

さらに、車両の屋外広告物については、公共団体・公共的団体の公共的目的のものについて今回規制緩和いたしますので、広告を出す側も、公共的目的の中で景観を害するようなものは出さないと私どもでは考えております。

さらに、今申し上げたようなガイドラインについても、広告主に対して、周知期間の中で、県が今回の規制緩和をするにあたってはこういうことを守ってください、こういうことが重要だと改めて周知したいと考えております。

○委員 基本的には民間よりも公共を優先して規制緩和しようという方向ですが、色やデザインという部分では、民間のほうが非常にセンスがよく、すばらしいデザインの広告をつくっています。むしろ公共の広告が心配なのです。本当にセンスのいいものを出していただかないと。そういうものが走るのは、鉄道は決められた路線の上を走るだけですが、トラックなど車となると自由に動けるわけで、日光とか様々な景観を乱してほしくない場所を走るわけですから、そのあたりは十分配慮できる内容を盛り込んでいただきたいという要望です。

○委員 スクリーンの一番最初のラッピング事例を見ると、面積なども関係なく外してしまうわけでしょう。面積も枠がない。それから広告を貼るのは4面の全側面です。正面は、お年寄りにはバスが来たというある種のサインになるので、そこに広告があるのはいかがかなと。大きな意味での安全性を考えると、側面は待っている人は見えませんから機能としてはいいのですが、車両やバスは正面性が非常に重要です。その正面に広告をつけていいのかなと。ほかの市では正面・バックにはつけないという規制をかけている市もあります。大きさと、広告をつける位置ですね。

一番重要なのは、なぜ規制緩和なのかということに戻ってしまうわけですが、おそらく広告を出

したいところがあるから、もっと緩やかにしないと広告を載せられないということだと思います。たまたまうちの会は、40年経ってそれなりの社会啓蒙を果たしてきたと思いますが、最初は黄色い都バスに対する反対だったのです。あれは広告は一切ありません。あの色を見ると不快に思う人が多かったのも、色そのものをもうちよつとどうにかしたいということでした。イエローなのですが粉が吹いたような色で、夏走られたらたまらないくらい暑苦しい色だったので、私の恩師が、これを公共交通の色としていいのかと問題にした。私がまだ助手のときでしたが、芸大グループと岡本太郎さんと千葉大グループと、いろいろなグループで都知事に具申して何台かデザインして走らせて、都民のアンケートをとって決めたのが今の都バスの色です。そのときは一切広告なしだった。それが今、東京に来るとわかるように、ラッピングバスの乱用です。あれは基本的には都政が苦しいから広告料を取る、それだけです。景観は一切考えていません。景観を考えていないところで、ラッピングバスは確かに全面を塗られてしまっているのですが、景観を考えると、その視点はちょっと慎重に考えないといけない。

あくまでも景観審議会ですから。どのように景観を考えるかということが根底にないと、広告も色もデザインもないと思います。景観というのは栃木にとって何なのかということがまず根底にあって、それをベースにして、規制緩和するならこの辺までは許せるかなということをしていかないと。これを一度やってしまうとめっちゃめっちゃになりますから。JRがやったら全国に広まりました。東京都がやったら全国に広まったのです。その意味で、これは非常に慎重に考えなければならない。

うちの会は、騒音と同じように「騒色」があると考えています。騒音問題はかなり深刻な問題で、隣の音が気になる、お互いにそこはルールを守りましょうみたいなことがあると思います。騒音があるように、「騒色」つまりうるさい色があるということです。

もう1つ、これは我々大人の意見ですが、子どもの視点を入れてほしい。これが果たして子どもたちにいいのかというのは重要な視点だと思います。冒頭のラッピング自動車に走られたら子どもたちはどう思うか、心配です。

○事務局(都市計画課長) 今の御質問の中で、まずフロントの部分につきましては、例えばバスの場合、識別性は、今、委員がおっしゃったように、表示先や車椅子ステッカーなど法令に基づく表示が明確に識別できるように配慮するという自主審査基準をバスなど自動車では設けております。従来、フロント部分については、車の構造上、ガラスやラジエターやバンパーなどがあって限られた面積しかなく、もともと需要がないので積極的に緩和しようということではなかったのですが、今回、規制を緩和する一つの要因として、例えばワンポイントマークのようなもの、例えば栃木県なら「とちまるくん」のようなキャラクターを国体などが今後予定されているときにフロントにワンポイントで表示して盛り上げる、そういう広告が掲示できるようということで、あえて今回、前面(フロント)が可能となるようにと私どもでは考えております。

隣接県の状況は、自動車車両のフロントについては、今回栃木県が緩和しようとする内容と同じ内容で福島県、茨城県、埼玉県についてはフロント部分の表示が可能という状況になっております。

隣接県も今のところそのような規制緩和をしているところがございます。これは参考として状況を調べただけですが。

県としては小さいものを表示したいということと、なぜ県が今規制緩和するのかということですが、県政運営の方針の中で、栃木県の真の魅力や実力を情報発信ということで県内外に広めていく。具体的には、例えば栃木県の場合は、冒頭に写真をお見せしたように農産物の放射能による風評被害や、観光立県で動いている栃木県ですが、震災以降は観光客入込数が減ってきています。そのような震災からの復興の仕上げとして、農産物のPRや観光の誘致などの情報を発信して行いたいということで、規制緩和を行いたいというのが一つの理由です。以上が私どもの現在の考え方でございます。

○委員 論点として鉄道と自動車は分けて議論した方がいいと思います。参考資料3ページに「鉄道車両の広告物の現行規制図」があります。ここで規制がかかっているのは赤いところと黄色いところですね。青いところは今でも許可なくラッピング車両が走れる状況になっているという理解でいいですか。

○事務局（都市計画課長） 大きさの規制がかかっていないということで、許可は必要です。

○委員 今回は、赤いところでは規制が緩和されるわけですね。こういうところが、公共の広告物についてはみんな走れるようになると理解していいわけですか。

○事務局（都市計画課長） 鉄道車両については、赤と黄色の実線の部分については、公共・民間ともに、大きなラッピングを表示した車両が走れるようになります。

○委員 それは許可制なのですか。

○事務局（都市計画課） 公共に関しては、県や市町村の場合は許可不要です。公共的団体と言われる例えば商工会議所などの場合は、届出が必要です。民間は許可制です。

○委員 ということだとすると、例えば烏山線のところは、今は走れなかったのが、公共の分だけは自由にできてしまう可能性があるかと。民間もですか。

○事務局（都市計画課長） 赤の部分は、公共・民間ともに県立自然公園なので小さいものしかだめで、現行は走行できない区間です。それについて今回、規制の緩和をして、公共でも民間でも走行できるようにするというのが規制緩和の内容です。

○委員 とすると規制の仕方がちょっと変なのですが。本来、烏山線の電車はここからここまでずっと走っているのに、烏山線全体がだめだという規制をしている方が分かりやすいのですが、規制のかけ方として公園の中だけはだめという規制をかけてしまっている。逆に今ここで議論しなければいけないのは、公園の中ぐらい走ってもいいのかどうかという議論になってしまうのですか、緩和するというのは。

○事務局（都市計画課長） 県内の部分については県条例の範囲ですから、ここを走ってもいいかどうかということが当然議論の対象になります。説明が漏れて申し訳ないのですが、鉄道車両については、栃木県内を走る車両は県の条例、東京都に行けば東京都の条例です。例えば東北本線・宇都宮線は、東京を出て埼玉を抜けて栃木に入ってきます。走る車両は一つですが、その場その場で走っ

ている区域の条例を満足しないと走れないということで、一番規制の厳しいところに合わせた大きさの広告物しか走れないという現実がございます。

鉄道関係については、日光線は大部分県条例は及ばないのですが、県内で完結している例えば烏山線などは、県の条例の範囲の中で通れるようになるということです。

○委員 論点を明確にした方がいいと思います。例えば烏山線に限って議論するとしたならば、現在は公園の中は禁止になっている。でも実質的にそれ以外の区間は本当は走れるわけです。公園の中はエリアとして走れないということで、実質的に烏山線にはラッピング車両は走れない状況になってしまっている、ということですよ。

○事務局（都市計画課長） はい。

○委員 今回、条例を変えると、民間のものについては許可制で走れるようになり、公共のものについては届出又は届出も要らなくなって走れるようになるということについて、どうですかという問い方をしていただいた方が、論点として分かりやすいんじゃないかと思います。

○会長 確認です。いわゆる公共団体は許可ないし届出は一切不要、公共的団体は届出が必要、民間は許可が必要、鉄道車両も自動車車両もこのフレーム自体は基本的に変わらないと考えてよろしいですか。

○事務局（都市計画課長） はい。手続のフレームは変わりません。

○会長 ということだそうです。

それから、先ほど課長さんからの説明では、自動車車両については、隣接県である福島県、茨城県、埼玉県については今回の規制緩和の内容が既に実施されているという話でした。鉄道車両についてはいかがですか。

○事務局（都市計画課長） 鉄道車両につきましては、栃木県が今回緩和すると、参考資料3ページに青の実線で書いてある福島県、茨城県、埼玉県と同じ規制の内容になります。群馬県については、民間が広告主の場合、風致地区や禁止地区は1車両当たり15㎡ということで面積的な規制がかかっています。

○会長 委員の方々の認識を正確にということで。鉄道車両に関して、日光市と宇都宮市は県とは別の条例ですから、今回、県の規制が緩和されるのは独立して運用されるということです。宇都宮市と日光市が今どうなっているか。同様に、自動車車両に関しては、県で公共に関して規制が緩和された場合、当然日光市や那須町に影響が及ぶといたしますか関連が出てくるとは思いますか、そのあたりについて補足をいただけますか。

○事務局（都市計画課長） まず、その区域で条例が明確に定まっておりますので、県条例の区域は県条例、日光市条例の区域は日光市条例と、独立して動いております。規制の内容は現行では同じ内容がかかっています。今回の件は最終的には条例で規制がかかっておりますので市町の判断になりますが、今回、規制緩和を県が行おうとするにあたりましては、2市1町の事務レベルに県の考え方、改正の内容やなぜこのタイミングでやろうとしているのかという状況を説明しました。本日の御審議でいただいた意見も併せて、再度、日光市、宇都宮市、那須町に県の考え方を御説明しよう

と考えております。

- 会長 補足で少し状況が鮮明になってきたかと思えます。これを踏まえて、他の委員から御質問、御意見を頂戴できればと思えます。
- 委員 議案書2ページ「理由」を何度読んでもわからなかったのですが、先ほど今回の目的について、県政運営の方針の中で、栃木県の魅力や実力を県内外に広めていく、要は風評被害払拭の最終章であるというお話がありました。結果的に期待されているのは、観光客入込数を増やすこと、農産物の風評被害払拭、栃木県で産出された農産物や酪農製品の出荷増が期待されていると御説明がありました。しっかり理解できました。

目的はそこにあるという視点で考えたところ、私は那須塩原市・那須町選挙区でございまして、2年前の原発等の風評被害をもろに受けました。那須塩原市ですと年間1,000万人台の入込客数が800万人台とかなり落ち込んで、前年もまだまだ震災前の状況に至っていないということで、非常に期待しております。私自身もプレミアム付宿泊クーポン券を御提案して、誘客に向けた施策を県でやっていただき、非常にありがたいと思っております。次のステップとして何かないだろうかと県内外をうかがっているいろいろと情報収集をしている中で、この看板に期待を寄せたいと思っておりますが、果たして誘客の効果性、農産物PRに対する効果性として最終的にはどの程度期待されているのか、また目標があればお知らせいただきたいと思えます。
- 事務局（都市計画課長） 移動車両による屋外広告物によってどのぐらいという具体的な数値目標までは立てられないところですが、観光客入込数ということになれば、最低でも震災前までまずは戻したいという気持ちはございます。例えば本県の観光客の推移ですが、震災前の平成22年には観光客入込数は8,522万人だったものが、平成23年には7,430万人と、震災の影響でぐっと落ちました。昨年平成24年は8,234万人と回復はしているのですが、まだ震災前まで復元していない状況にございます。トータルの観光振興の中で最低でも震災前まで復活させ、さらには伸ばしていきたいというのが県の考えであり、その一助ということで今回、規制の緩和をさせていただきたいと考えております。
- 事務局（県土整備部長） 県土整備部では景観行政をやっているわけですが、観光振興や地域の活性化については違う部でやっています。私どもでは許可をしたり届出を受けたりということになりますので、私どもで目標を立てるのは難しいのですが、県の産業政策や農業政策の中ではラッピング広告は非常に効果があるということです。栃木県の良さとしては、例えば日光には400年式年祭があり、日光東照宮等二社一寺などすばらしい歴史的財産があります。知事としても、何とか落ち込んでいる観光振興をとということで、景観の我々も何か考えろということでした。県や市町村がやることですから、もちろん公序良俗に反するようなことはしないし、色彩などもけばけばしいものではなく明度や彩度を少し落とすなど、行政同士で話し合っただけで対応していきたいと思っております。我々は許可や届け出を受けるほうなので数値目標は難しいのですが、そんなことで今回、御提案しています。
- 委員 わかりました。

○委員 宇都宮市や日光市、那須町から、許可を緩和してくれという要望はあったのですか。それとも、県がやって、その後2市1町と話し合おうということですか。というのは、移動広告ですから連携しないと何にもならないわけですが、その辺はどうですか。

○事務局（都市計画課長） 条例等ですから、事務レベルだけで進められるものではなく、地元の住民の方や、条例改正となれば議会対応も必要になりますが、私どもで年度当初から各市町の担当に御説明した中では、異論があるということはなく、実務レベルでは基本的には方向性としてはおかしくないだろうということで御了解をいただいております。

○委員 私は日光市の鬼怒川温泉で観光事業を営んでいるのですが、実は私はこういう規制があることを知らなかったのです。日光市も今かなり厳しい状況です。今、東京に行きますとメトロではペコちゃん電車などいろいろあります。ペコちゃん電車に乗りたくて、何台も待ってペコちゃん電車にやっと乗れたという感じで乗ったというのを何年か前に聞いて、私たちのところにもそういう電車が走ればよいなと思ったのです。この電車に乗ってここまで行きたいということで、観光・地域活性化につながればよいなと思っていました。こういう条例があったと初めて知りまして、何らかの形で規制緩和ができないだろうかというようなことを思いながら、今日は参加させていただきました。

日光国立公園や那須の国立公園ということで国立公園の中は大変なのですが、そこに滞留している時間はそんなに長くはないのです。さっと行ってさっと過ぎるという滞留時間を考えると、そんなに大きな規制をして厳しい見方をしなくてもいいのではないかと。これは一民間としての意見です。

そういう形で活性化につながるような方向でいろいろ考えていただけるのであればありがたいと、私は思っています。

○委員 自動車で、現在規制がかかっている区域とかかかっていない区域があるわけですが、御提案の趣旨としては観光のためということでしたが、今時点で走行が可能な区域のほうが多いわけですから、実際に自動車の広告による観光誘致をどの程度やっつけらっしゃるのか。そもそも赤の自然公園の地域の規制を緩和することで果たして意味があるのか。つまり、自然公園の中にわざわざそういった車を走らせる必要があるのか。むしろ逆効果なのではないか。

鉄道の場合はちょっと事情が違うと思います。先ほど話に出たように、確かに一部分が通れないとほかの部分も全部通れなくなってしまうというところがあると思います。ただその際には、自然公園の中を通過する際の景観保護をどのようにお考えになっているのか。

自動車の点と鉄道の点と、それぞれちょっと疑問に思ったので、質問をさせていただきました。

○事務局（都市計画課長） 鉄道は、そこを高速で移動して止まることもないということで、影響が少ない。自動車については、観光振興のほかに、例えばこういうところでつくった農産物をJAなどが首都圏に送り出すトラック自体に、「栃木県の農産物は元気だ」などとラッピングをして出荷したいという思いもあります。栃木県でいくと、観光だけではなくて、産地からそういうものを積んで広告でアピールしながら出荷させたいという趣旨もあります。特にこれによってどのような効果が

出るとか、観光客というだけではなく、そういう効果も期待した中で規制緩和をしたいというのが私どもの考え方でございます。

○委員 自然公園の部分をトラックが通れないと支障があるような状況なのでしょうか。日光市は確かに規制部分が多いので、そこが通れないという御趣旨なのですか。国道がかかっているということなのですか。

○事務局（都市計画課長） 鉄道車両の規制は、そこを通るものですが、自動車については、使用の本拠地がここにあるものが通れないということで、規制の対象が異なっております。今回それを緩和することによって、ここに本拠地がある車両について広告が可能になるというものです。

○委員 勘違いしていました。自然公園のところに本拠地がある自動車が、ほかの部分を通れるようにということですね。

○事務局（都市計画課長） はい。こういうところを使用の本拠地としている車両です。本拠地が問題で規制の対象になりますので、その規制を緩和するというのが今回の趣旨でございます。

○会長 確認です。本拠地というのは、自動車を登録している市町の単位と考えてよろしいですか。

○事務局（都市計画課） 車検証に載っている使用本拠の住所ということで、基本的には市町村ごとだと思っただけだと思います。

○委員 議論のための確認です。とすると、参考資料2枚目の自動車車両の赤い部分には、周りからどんどんラッピングした車が今も入ってきていいわけですね。車両の進入が規制されているわけではないのですね。

○事務局（都市計画課長） はい。車両については、その使用の本拠地の基準を満足すればどこでも走れる。それが現行のルールです。

○委員 今日の審議の内容は、環境的なものと、自動車・鉄道という物、それに附帯する広告物です。環境については、ここでは公園とか国立公園と言っていますが、常住系つまり日ごろから住んでいる一般の人たちの景観も実は重要です。国立公園だからという視点は、私から言わせれば逆に差別です。景観では、私が関西で高速道路のプランニングをやったときには、大阪から神戸に移ると継ぎ目で橋桁の色が変わるのです。通常、景観で、大阪から神戸で橋桁が変わるというのは異質です。今回テーマになっている鉄道や車両は、シークエンスつまり連続景観なのです。ここからここは規制緩和、ここからは規制を厳しくするというのは本来おかしい発想だと思います。連続性のある景観の中に、そういう視点がどれくらい重要なのか。

むしろ公園などでは、私たちは「見られ強度」と「見られ頻度」ということを言っています。「見られ強度」は、たまたま年1、2回、国立公園のすごくいい景観などを意識的に見るという景観です。国立公園はそういう景観ですから「見られ強度」がすごくあり、色もデザインも非常に神経を遣ってデザインしようということになります。「見られ頻度」は、日常系で、年がら年中見ます。そういうことを考えると、「今回の鉄道車両及び自動車車両に表示される広告物に係る規制の改正」は、国立公園の中は今まで厳しかったけれど、景観審議会ですべてを規制緩和すると。

ただそれ以前に、先ほど言った全面ということがあります。周りがやっているから規制緩和しよ

うという方向は、もしかしたらいいのかもしれないけど、景観とお客さんを呼ぶ観光とを連動したときに3つのタイプがあります。

1つは、観光の対象となる景観から一切情報・看板類を削除する。ヨーロッパはこれが主流です。ミラノに行って驚いたのですが、ミラノの大聖堂が工事中のときに日立など日本のメーカーの看板が小さくあったのですが、この間行ったら全然なくなっていました。ミラノ大聖堂は観光のメッカだから一切の広告物は排除し、それによって観光客を呼ぶのです。

もう1つは、広告物を付帯して観光客を呼びましようというものがあります。でもそれがどのくらい効果があるかという、意外にないんじゃないかと思います。広告物をたくさん出して観光に直結している例は余り見たことがない。いい例として、〇〇写真フィルムが倉敷のあるところののぼりを立てたのです。倉敷は非常にいい景観ですからみんなパチパチ（写真を）撮るのですが、フィルムメーカーののぼりが全部写っている。これはどういうことかと、自主回収で全部撤去しました。倉敷という景観の中に広告は要らないということなんです。

3つ目は、ロマンチック街道終点のドイツのローテンブルクという都市です。広告を出しますが、大きさや色彩を規制しています。明確に看板の寸法を決めてしまう。例えば、横120cm、縦45cm。色はダークトーンを使用してください。きれいですよ、これは。一切出すなというのは難しいですが、出すときにもデザイン、ある種の規制なのですが、ここで言っている要するに緩やかという規制ではないような気がする。今回言う鉄道車両では、規制緩和はあってもいいけれど、むしろこの中で寸法を外してしまったことが問題ではないかと考えます。ここで、0.5m×1.0m・3件という規制が外れて、全面大きさ関係なしというのは本当にいいのかなと思います。

○委員（参考資料）2ページに、改正後では「前後・左右側面部・後部」と書いてありますが、天井はどうして入れないのですか。

○事務局（都市計画課長）今までの考え方の中で、上部は需要がないだろうということです。上から見ないと広告として成り立たないので、見える範囲ということで4面を対象と考えております。

○委員 東京などに住んでいると、ビルの上から下も見ますので、結構効果があるかなと思ってお聞きしました。私も、前と後ろはつける必要があるだろうかと考えております。

もう1つは、先ほどおっしゃっていたデザインの問題です。デザインをどのようにチェックするかが大事だと思います。冒頭のラッピング事例、あの広告を見せられたら、とてもきついと思います。車両の広告は子どもたちへの教育の問題にもなりますので、その辺を考えてやっていただければと思います。

○会長 車両の前後、そして今委員からは自動車車両を含めて屋根のことが出ましたが、これは従来の扱いとしては対象になっていないということですか。

○事務局（都市計画課長）上については、出せないということです。広告を出せる位置のみを限定して表現していますので、あくまでも周り、4面のみの位置に出せるということです。

○会長 ほかにご意見はありますか。

○委員 私は規制緩和には大賛成でありがたいのですが、例えば子どもたちに夢を与えるという点で

は、飛行機全面に例えばアーティストの写真を載せるのを見るとすごく素敵だと思います。子どもたちの漫画のキャラクターを見てどう思うかという点では非常にいいと思いますが、青少年のものになったときに、街でたまにまずいものを見かけます。ホステスの写真が出ている広告がありますが、ああいうものが申請されれば許可してしまうのかということがあり、リスクもある。そこは一番重要な点だと思います。

バスの前部に関しては、メディア媒体としては、面積が非常に少ないので広告としては余りよくないと思いますが、側面にデザインしたときに、バックの色と頭のほうまで同じであればバスとしての見た目はいいと思いますが、先ほど委員がおっしゃったように、バスは何なのかという観点からすると、そこも非常に考えるべきだと思います。

○委員 もう1点、「セーフティカラー（安全色彩）」ということがあります。これは命にかかわる世界共通の約束です。例えば防火は赤、黄色は注意、オレンジは危険、青は安全。これは日本だけではなく世界共通です。こういうことを交通標識に使っているわけです。ややもすると交通標識より派手な自己主張の強い看板が出てきてしまうのです。横浜が一時すごかったのですが、最近は色が抑え気味になっています。交通標識の周りにグレーの板を張って周りの景観から断ち切るということもやります。「セーフティカラー（安全色彩）」は命に関わる部分ですから、そういう色との関係もある。広告の場合、例えば交通標識より強い色が車両広告なんかに出てきたら非常に混乱します。そういうことも設定しないとまずいと思います。

○委員 詳しいことが分からないのでとんちんかんな質問かもしれませんが、自動車車両に関しては、現状では幼稚園のバスやトラック野郎の車などはとても自由に装飾されています。ああいうものは規制対象には全くならないのかということ。

それから、自動車に装飾した場合、それに伴う音楽などは景観の対象に入ってくるのですか。

○事務局（都市計画課） 幼稚園バスやトラック野郎などはなかなか難しいところがありまして、「自己の名称等」というのですが、自分の会社の名前や自分の会社のマークは、当県の条例でも他県や市町村の条例でも大体表示できるようになっています。それを超えてキャラクター等を描く場合は許可が要る場合が多いのですが、登録本拠地の条例に従って、許可が必要なら許可を受けてもらうのが原則です。

それから、音楽や音自体は屋外広告物には当たらないというのが全国的には一般的な解釈になっていると思います。広告車両のような特殊な例外を除いて、通常、音だけというのは別です。ただ、個別の問題がいろいろありますので、御相談を受けて、できるかどうかを判断する形になっています。

○会長 委員、もし何かございましたら一言頂戴したいのですが。

○委員 先ほどの自動車車両については、登録が区域内の車両に対する規制だということですが。車は動いていくものですので、この規制自体が、その場所にそういった景観が存在するかしないかということではなくて、その車がどこから来たかというだけのことになってしまいますので、規制をかける範囲自体に意味があるのかなというのが正直な感想です。

地域振興という面では全体的な考えとしては理解できるのですが、観光振興という面では、「国・地方公共団体が公共的目的で表示するもの」ということは、栃木県だけではなく、他県が広告を出そうと思ったときにそれを表示できることとなります。ですから、むしろ観光振興であれば、他県に栃木県の広告を出すほうが効果がある。県内で規制緩和することは、逆効果ではないかもしれませんが、他県のアピールもされてしまうことになると感じました。

懸案事項がここで出された場合、この規制の緩和に関してはどのような手順で進められていくのですか。

○会長 この審議会としては、全員一致でお認めいただけるならばそれが一番ハッピーですが、どうしても納得いただけないという委員がいらっしゃる場合は、お手元のファイル綴じの景観審議会規則第3条の3で、「審議会の議事は出席委員の過半数をもって決し、可否同数のときは会長の決するところによる」ということです。そう何度も開けませんから、皆様方の御意見を踏まえて、最終的には多数決で決することにならざるを得ない。

○委員 その意味では、この議案自体に対しては私は賛成したいと思いますが、景観審議会の今後の懸案事項として今議論になっていること以外にちらほら御意見が出たこととして、看板として自社の名称はオーケーということでしたが、風紀的・景観的にはそのほうが問題だという例はたくさんあると思います。自動車に関しては、最近、アニメのキャラクターを自分で描いたりするイタ車と言われる、子どもや景観に対して非常に害のある屋外の掲示物もあります。そういったことに対しても少しずつ審議していけたらと思いました。

○会長 委員いかがでしょうか。

○委員 今までお聞きした話から、各都道府県の認可・登録を受けた車は、その規制がない場合にはどこでも走れるということです。それを見ると、ここで規制緩和することは余り意味がない。するのであれば全面的にするのが私は賛成です。その中でいろいろな話が出たと思います。例えば色の問題、大きさ、デザインは、今の改正後の感じから言えば全く野放し状態で、どんなものでもかまわないという形になっていると思います。それを少しでも大枠の中で規制していく形に持っていないと、確実にいろいろなものが出てきます。それで困ったなど言っても、もう規制がない。それが後で問題になることも出てくると思います。その辺のことをもう少し具体的に。例えば色の権威もおられます。私などですと、補色関係で使っていたりすると相当派手な状態になるわけです。

また、先ほど標識ということが出ましたが、標識と混合するような色がもし出てきた場合は、かなり危険度は増すと思います。

あとはどの辺までというデザインです。デザインというのは難しいのです。これをどのようにするか。私は今具体的なものを持ち合わせておりませんが、これから先、少なくとも色の規制は必要になってくると思います。そこをもう少し吟味したらいかかかと思えます。

○会長 個人的な感想になるかもしれませんが、課長から御紹介いただいた自主基準の実質性というか、どの程度有効に機能するかが、委員から出された危惧に対してのお答えになるかなと感じましたが、そのあたりはどうでしょうか。

○事務局（都市計画課長） 具体的な例として、色彩や、標識と区別がつくようにといった具体的な御意見をいただきました。先ほど御説明いたしましたように、例えば明度はこういうものでなければだめだという細かい規制ではなくて、まずは社会通念上、蛍光色や信号等と混同するようなものはだめだとか、青少年育成の中でその写真はダメだとか、今回規制緩和するに当たっての考え方を私どもでまとめて、広告主と広告を表示していただける媒体にお示ししようと考えております。今日いただいた意見を踏まえてガイドラインにどこまで書き込んでいくかについては、会長と相談しながら、ガイドライン作成の中で対応させていただければと考えております。

○会長 感触としては、鉄道車両の場合は軌道上しか走りませんし、プラットホームで人とのインターフェースができるから、自動車車両に比べれば安全性は確保できるのですが、自動車車両については、バス停でバスを待つとか、車両を運転しているということになります。対向車や交通標識との視覚的な混乱があれば、直接生命にかかわる安全性の問題になります。そのあたりは、ガイドラインで最も重要性の高いものと認識したわけです。今まで出された御意見以外に、ガイドラインに関連してこういう観点も必要ではないかということはいかがでしょうか。大体出されたと考えてよろしいですか。

ポイントを絞れば、鉄道車両にせよ自動車車両にせよ、前面・後方についてはどうかというあたりが場所の問題として残ったと思います。発言された委員はガイドラインで対応がつくと御判断いただけるかどうか、そのあたり、もし何かありましたら御発言いただけますか。

○委員 JR東日本の場合は、全面ではなく寸法について規定があります。私鉄は、キャラクターを全面など、全面が多いです。山手線などは3、4分おきにぐるぐる回りますから、面積の大きさよりむしろ頻度で勝負みたいなところがあります。鉄道ではなくてバスなどの車両は、最近、東京は全面に近いと感じていますが、京都は面積の10分の3は認めるがそれを超えるものはだめです。スーパーグラフィックの全面広告は非常に景観に影響を与え、ディスタブルというのですが非常にうるさくなる。面積はあるところで枠をかぶせたほうがいいのか全面でいくのかは、市や県でいろいろです。

もう1つ、観光という視点ですが、アムステルダムは非常にきれいです。私はアムステルダムにいと1日車両を撮影します。車両ごとにデザインが違うので、それが逆に楽しい。非常にクラシクなまちの中にモダンなデザインされたトラムが走るのが非常に楽しいですね。広告に近い部分はあるのですが、非常にデザインがいい場合は、それが非常に効果的になる。

もう1つは、時限付きの広告があります。先ほどペコちゃん電車ということがありました。何月何日までということ、非常に楽しい雰囲気をつくるためにそういう広告があってもいいが、それがずっと永久になると、いろいろ問題がある気がします。

環境的なルートの問題で走る路線の規制を緩やかにすることは、ここで規制してもほかでやっていたらつながるわけだから、あまり意味ないんじゃないかという気がします。基本的には、規制中の面積、位置を全部外してしまったというのは、もう少し考えてもいいという気がします。広告というのは非常に難しい。見せるためにあるわけだから、どうしても弱肉強食になる。隣の広告よ

り強め強めと際限なく広がっていくのです。一時期の自動販売機がそうでした。弱肉強食の世界、それが広告です。

○委員 細かいことはよくわからないのですが、ある目的のために今回規制を緩和するわけですが、規制の緩和を際限なくやってしまうのは果たしてどうかと思います。その中で最終的に大事なものは、「品格」といったことを忘れないことではないかと思います。

○委員 委員いかがですか。

○委員 今、期限の話が出ましたが、広告の期限というのはどのようになっているのでしょうか。

○事務局（都市計画課長） 広告の期限は、1回の許可で最長3年ということで運用しております。

○委員 規制緩和については概ね全員が賛成だと思いますが、ガイドラインを決めて、デザインや色などが公序良俗に反しないで、むしろ栃木県の景観をアップする内容にさせていただく方向でお願いしたいと思います。その上で、行政についても民間についても、許可があるなしにかかわらず、どういうデザインで今ラッピングトラックやラッピング列車が走っているか。これは、基本的には栃木県の地元の事業主であれば、県がそれを全て把握した上で定期的に審議会にかけて、こういうデザインのもが今走っているということでこの場がチェック機構になってもいいのではないかと。これは提案です。ガイドラインをクリアすれば何でもいいんだということではなくて、クリアして走っているものについても、民間の目、専門家の目と様々ありますので、客観的にそういったものにさらしていくことが大事だと思います。その点は参考にしていただきたいと思います。

○事務局（都市計画課長） 私どもとしては、今回、規制の緩和をした後も、公共交通機関や広告を出した公的団体や鉄道会社だと民間を含めて、今回規制緩和した後にどういう状況になったか、アンケート調査などでフォローしようと考えております。県政世論調査ということで、無作為に県民の方に年1回特定の項目でアンケートをとっている調査がございます。実は今年度、県民に、「景観がどんな状況になっているか」という設問で調査をかけています。その結果が10月以降に分かります。規制緩和もやりっぱなしではなくて、このような形で県民の皆様の意見・状況を来年の今ごろにフォローして、できることがあればまた検討する。さらには、民間も含めて課題がある中で、それらの課題が解決できればさらに規制緩和していくかということで、私どもで調査・研究してこういう場で報告するといった対応はとることにしたいと思います。状況的には報告事項を含めた形ですが、私どもでやりっぱなしではなくて、一般県民や自治体の意向を確認し、状況を把握してまいることとしています。

○会長 それでは、時間も大分迫ってまいりましたので、この辺で取りまとめたいと思います。本日の第1号議案「鉄道車両及び自動車車両に表示される広告物に係る規制の改正について」は、規制緩和という方向でございますが、この内容について、当審議会としては、原案どおり異議がないという取りまとめでよろしいですか。

（「異議なし」の声あり）

○会長 それでは、委員の皆様方からいろいろと頂戴しました御意見を事務局と私で調整させていただいて、懸念ができるだけ現実のものにならないよう努力したいと思います。大変活発な御意見を

頂戴して、審議会の場にふさわしいやり取りができたのではないかと思います。また、課長から出されましたように、この後、県民の方へのアンケートや、1年後に規制緩和の方向がどうであったかを改めて次回以降の審議会で御報告いただき、それを踏まえてまた審議が継続できたらと思っております。

それでは、本日は第1回ということですが、13名全員の御出席のもと、全員一致で原案どおりということで確認いただきました。これで審議の場を閉じたいと思います。

それでは事務局にお返しいたします。

○司会 長時間にわたりまして大変ご熱心な議論をありがとうございました。これをもちまして、平成25年度第1回の景観審議会を終了いたしたいと思っております。

なお、県では県民のさらなる利便性の向上を図るために、公開いたしました本日の会議の議事録と委員名簿について、県のホームページに掲載させていただきたいと思っておりますので、御了承願います。

また、お手元のファイルの常用資料につきましては、次回まで事務局で保管させていただきたいと思っております。机の上に置いたままで結構ですのでよろしく願いいたします。

本日は大変お疲れさまでございました。

午後4時00分 閉会