

4-1 デザインのコンセプト

1 新潟市都市サインのデザインコンセプト

新潟市では、田園都市の豊かさの象徴として「食と花」、北前船や開港五港など町の成り立ちの象徴としての「みなとまち」を核とする都市イメージの確立を図っている。

本マニュアルでは、政令指定都市としてスタートする新潟の都市性・都市イメージを打ち出すことをテーマとするとともに、その具体的なデザインコンセプトとしては「みなとまち新潟」、「田園都市」（大地、食と花）の2つをテーマとして、サインデザインとサイン整備を進める。

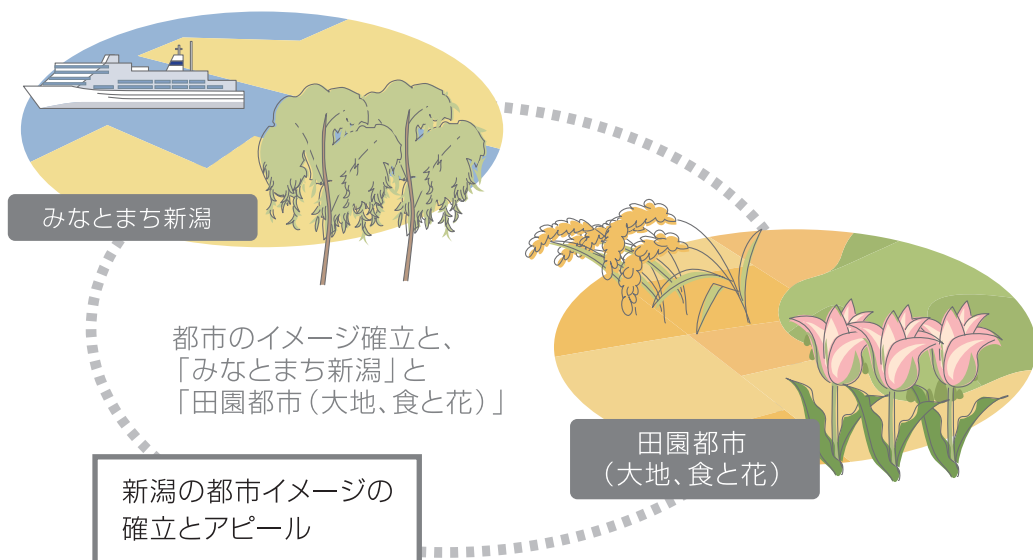


図4-1 ■ 新潟市都市サインのデザインコンセプト概念図

4-2 本体デザインと仕様

1 本体デザインの考え方

本体デザインは、本州日本海側最大の都市、そして政令指定都市新潟のイメージを演出するサインを意識し、都市空間との調和を考えたデザインとする。また、見やすく分かりやすいサインとし、デザインは原則として全市域で統一する。

新規に整備するサイン、あるいは改修、取換えの必要な歩行者用案内・誘導サインのデザインは、すべてこの本体デザインに準じる。

しかし、新潟市の中心部においては、「みなとまち新潟」を象徴するデザインとして、すでに旧マニュアルに基づいた帆柱型の案内サインが数多く整備されてきた*。したがって、その地区の交通拠点、分岐点サインは、デザインの混在を防ぐために、新設または改築で付け替える場合には、現在の帆柱型デザインのサインを引き続き設置できるものとする。

帆柱型デザインは視認性が低く、盤面が狭いため情報量が限られるなどの課題があるが、本マニュアルに従い、それらを改善していく。

帆柱型以外の全市統一デザインのサインには、新潟市民のシンボルマーク、区のイメージカラー（5-5.指定カラー参照）、あるいは田園都市を象徴するような区の特産物などをデザイン化して表示するなどし、地域性をアピールできるデザインを目指す。

※2005年時点で70基余を整備済み

2 本体デザイン

2-1) 自立対面二本脚型のサイン

全市で統一する基本デザインは、シンプルな、自立対面二本脚型とする。この型は設置面積が少なく、表示面が広く、利用者の目線が盤面に直面し、見やすい特性をもつ。

ただし、幅や高さが3mを超える大型の場合や、位置や周辺状況により設置が困難な場合には、壁掛型や斜面型などとする。斜面型は設置面積が広く必要であり、表示情報にも限界があるが、高さを低く抑えられるため、景観上は優れている。

大型サインは、高さが高いために見通しが効かなくなる恐れがあり、交差点付近など交通の障害になりやすい場所では、設置位置に配慮して安全性を確保する。

サイン盤面の裏面はiマークや地点名称を表示し、視認性向上を図る。

2-2) 帆柱型のサイン

帆柱型のサインは、新潟市の中心市街地のみなとまち新潟を意識できる地域に限定して継続的に設置できるものとし、その範囲を中央区の一部（図4-2 設置区域図参照）とする。



図4-2■新潟市中心部の帆柱型サインの設置区域図
中央区のうち新潟島全域、信濃川右岸の越後線及び白新線より以北の地域

表4-1■本体・盤面素材(金属)の比較

比較項目	ステンレス	一般鋼材(耐候性スチール): 亜鉛メッキ防錆処理	アルミ(押出型材)
構造強度	高い(単独で支柱可)	高い(単独で支柱可)	やや劣る、場合によってはH鋼等の下地材必要
表面強度	最も強い	強い	強い
加工性	若干劣る	優れている	形が限られる
耐候性、 耐(腐)食性	特に優れている	優れている	優れている
品質安定性	安定している	安定している	安定している
色彩の自由度	カラーステンレスは色が限られる 塗装は可能	塗装は可能	塗装は可能
退色性	カラーステンレス焼付け塗装は優 塗装は10年以上持つ	焼付け塗装は優 塗装は10年以上持つ	電解発色は優 塗装は10年以上持つ
コスト	高価	最も安価	やや高価

素材選定の参考とする

3 本体仕様

3-1) 素材と塗装仕上げ

本体は自立二本脚型および帆柱型ともに同様の仕上げとする。

本体はステンレス、アルミ、スチールの亜鉛メッキに塗装仕上げのいずれかとする(いずれも三分づや)。

表示板取り付け面は、耐久性、防潮性等の観点から金属製(基本的にステンレスに焼付け塗装、アルミ板、あるいは亜鉛メッキ製スチールの塗装のいずれか)とする(前ページ表4-1参照)。

3-2) 表示面(盤面)の作成方法

表示面については、自立二本脚型および帆柱型ともに同じ作成方法とする。

表示面(盤面)には地図と各施設の名称等を表示する。その素材と手法としては、シルク印刷、カッティングシート、その他の焼き付け塗装など手法は限定しないが、退色防止の観点から紫外線カット加工(UVカットラミネートフィルムや、フッ素加工等)の処理とする。

3-3) 色彩等

自立二本脚型の本体盤面は都市空間の調和と文字の読みやすさ等を考えてグレー系の落ち着いた色とし、上部のバー(図4-3参照)等をメインカラーのコバルトブルー、茶色、グリーンの3色(あるいは盤面と同色のグレー)から各区が選択して用い、区内は同一の色で統一する。

また、盤面や裏面に新潟市のシンボルマークや区の特産物などをワンポイントとして用いることも可能である。その際には区のイメージカラー(5-5.指定カラー参照)を使用できるものとするが、同一区内においては先と同様に統一された色彩とし、サインの機能に影響を与えないよう配慮する。

帆柱型の本体、支柱等はブロンズの緑青系の濃い緑色とし、表示面はコバルトブルーの地に白の文字色とする。ただし、東大通、榎谷小路で計画的に統一した色調の整備を実施してきたサインについては、それを継続することができる。

3-4) iマークについて

視認性を高めるためにサインには極力iマークを表示する。意匠は標準案内用図記号に基づき、表示は白および黒を基本とし、色は反転して使用するなど本体の色により変更し視認性が高くなるよう工夫する。

3-5) QRコード

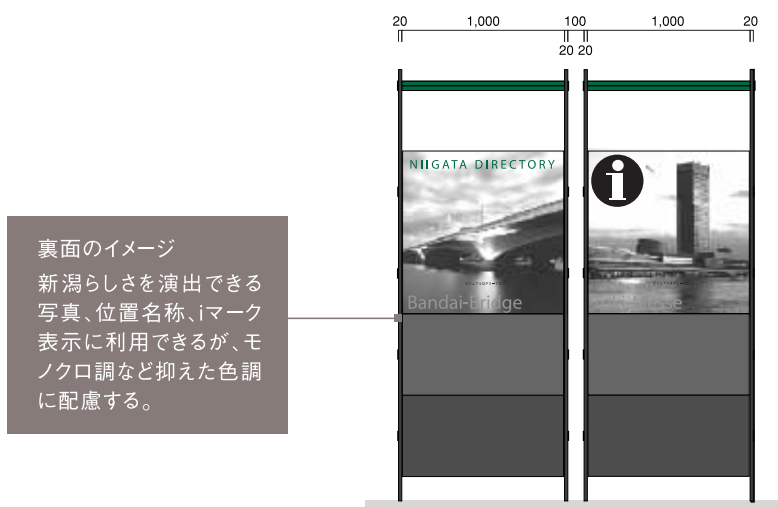
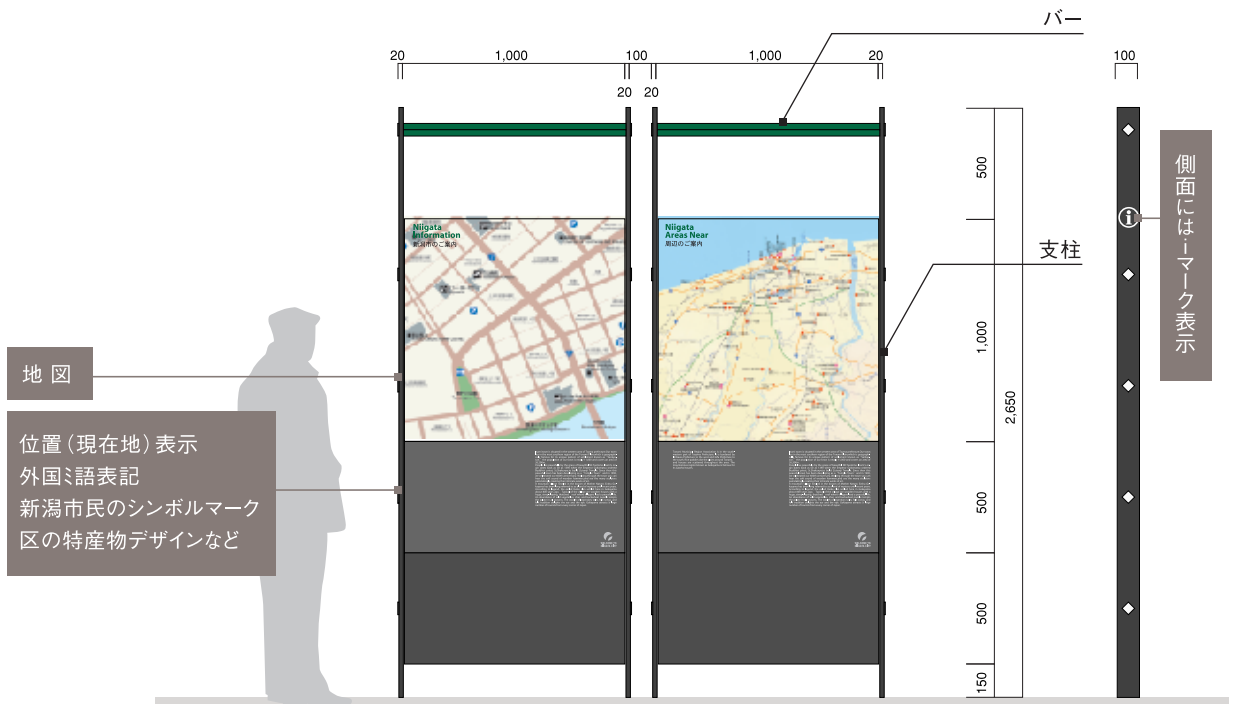
近年、IT関係の技術の進展も大きくQRコード*による情報サービスなども実用段階に入ってきている。したがって今後、サイン整備においても、QRコードの活用の可能性を検討していく必要がある。

※QRコードとは、2次元バーコードの一種で、この中に、いろいろな情報を詰め込むことができる。右は国土交通省新潟国道工事事務所のQRコードによる歩行者案内システムの取り組み事例。



4 | 案内サイン

交通大拠点用サイン



- メンテナンスの容易さを考えて、表示板を1,000mmと500mmの単位で統一して取換え着脱が容易な形態とする。
- 支柱との固定はボルト止め。
- 高さの基準は表示面2,200mmを上限とし(車椅子利用者の視方角45度の上限)、表示盤面の中心を1,350mmとする(UD対応)。

図4-3 交通大拠点用サイン

交通拠点用サイン

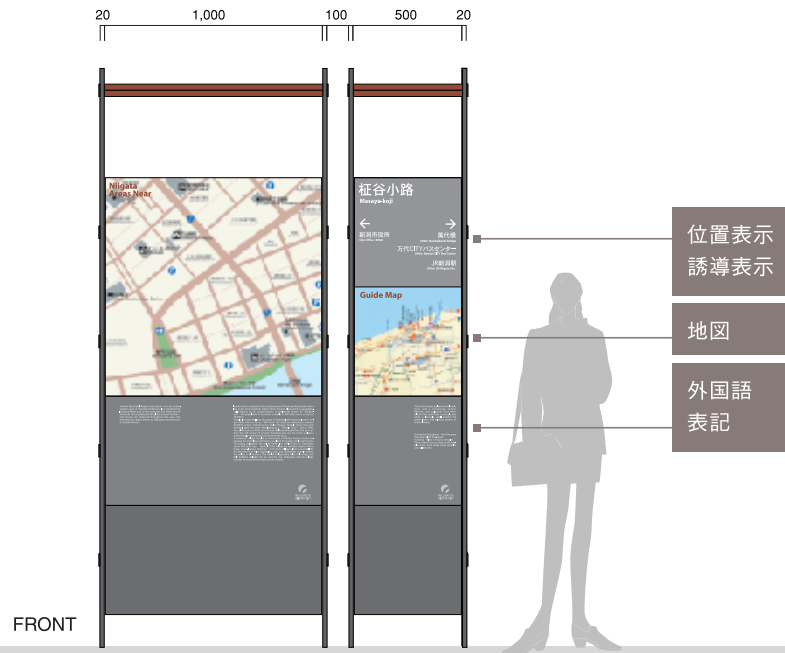


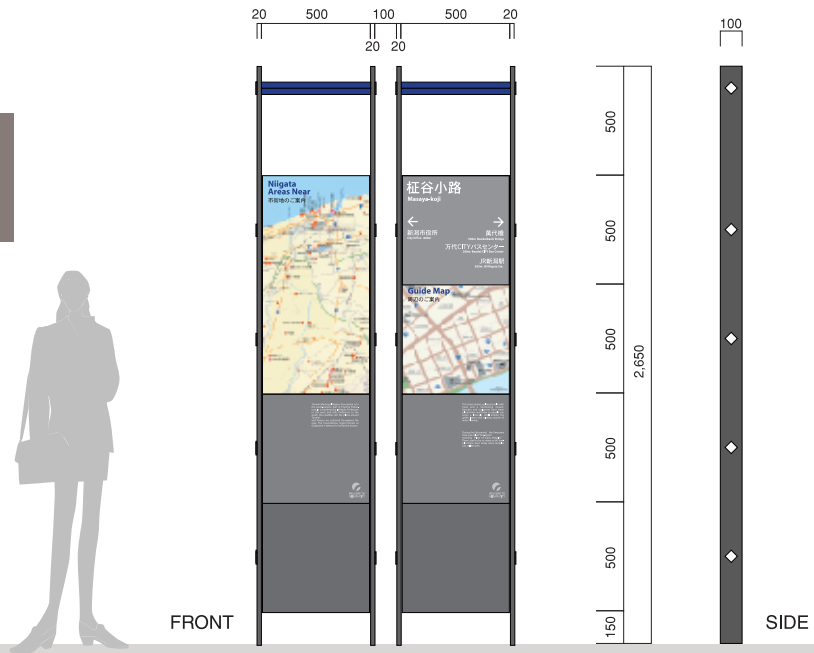
図4-4■交通拠点用サイン

表4-2■パネル表示のルール

パネル	交通大拠点用サイン	交通拠点用(小型)サイン、分岐点用サイン (注)大型(W=1,000mm)は交通大拠点用サインに準じる
最上段のパネル	地図	位置表示(現在地表示) 誘導表示
中段	位置表示(現在地表示) 外国語表記、新潟市民のシンボルマーク、区の特産物デザインなど	地図
下段	無地、取り外し可	外国語表記、新潟市民のシンボルマーク、区の特産物デザインなど
最下段(上から4枚目)		無地、取り外し可

分岐点用サイン

1基ないし2基を
目的に応じて
選択する



これは誘導サインの
機能を持つ

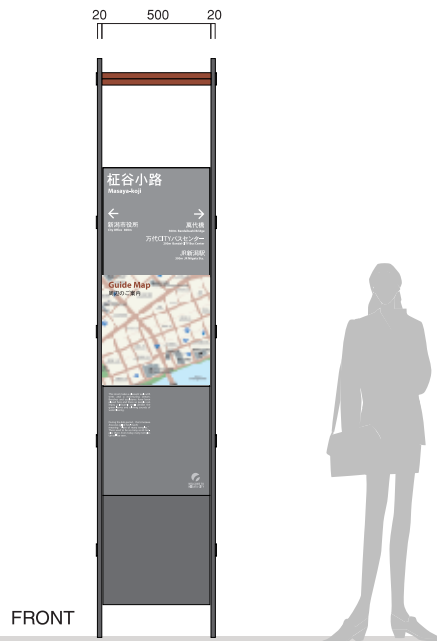


図4-5 分岐点用サイン

帆柱型のデザインによる交通拠点サイン

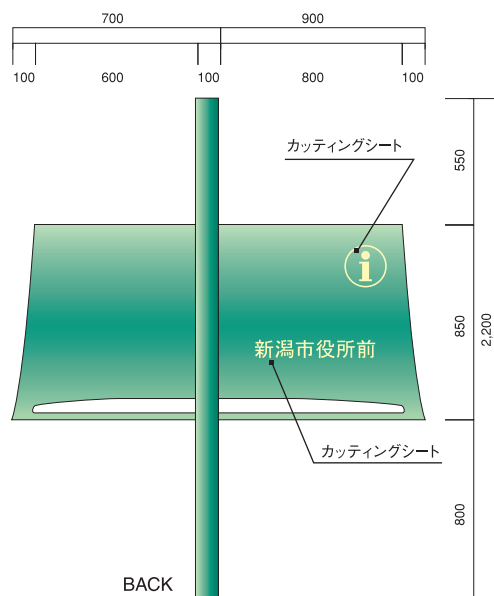
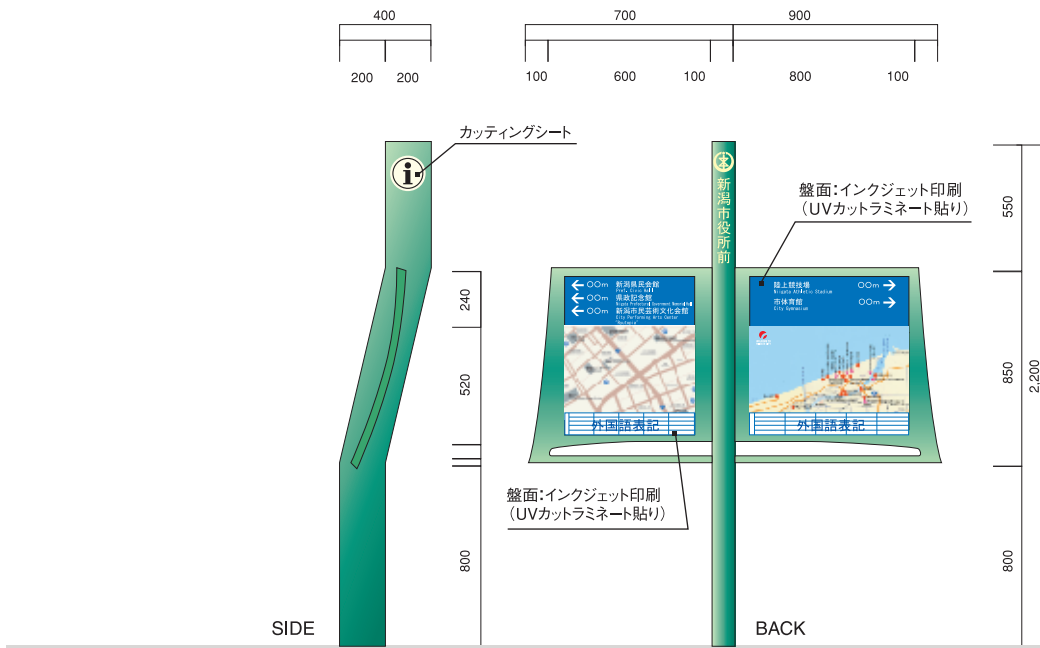


図4-6 帆柱型のデザインによる交通拠点サイン

帆柱型のデザインによる分岐点サイン

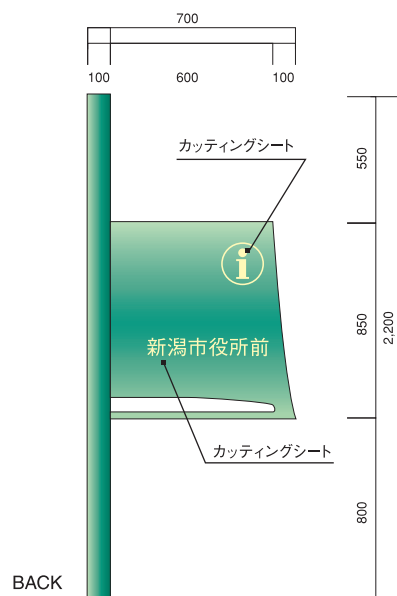
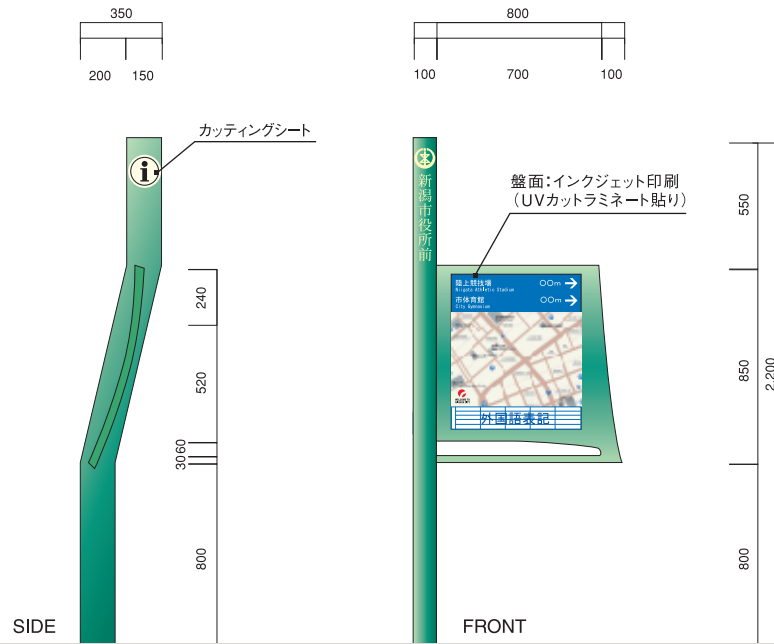


図4-7 帆柱型のデザインによる分岐点サイン

5 誘導サイン

誘導サインは矢羽型、ボード型（前出p.25分岐点サインの1基型）、道標（みちしるべ）型の3種を目的に応じて採用するが、原則としてはシンプルで見やすい矢羽型誘導サインを優先的に採用する。

設置の際は、歩道上の建築限界を避けて、路面から表示面（矢羽）の下限を2,500mmとする。表記は、矢印、距離、施設名称（日本語および英語）を表示する。

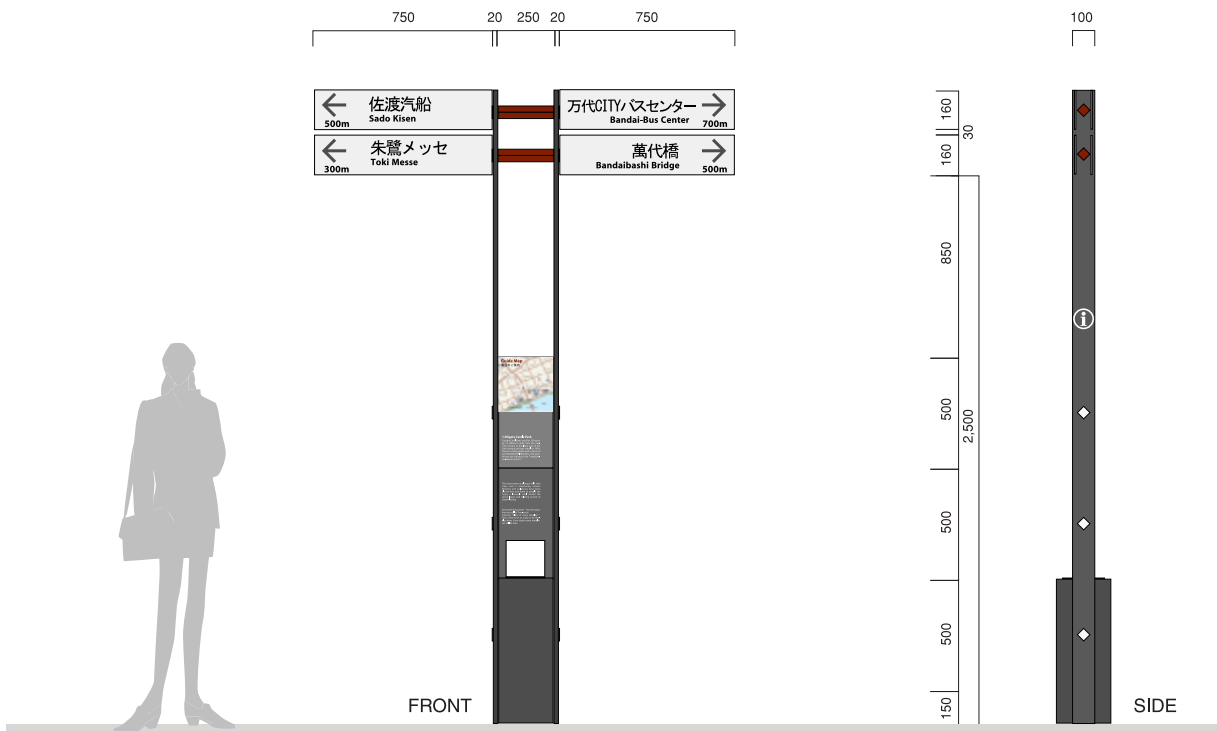


図4-8 ■ 誘導サイン1:矢羽型

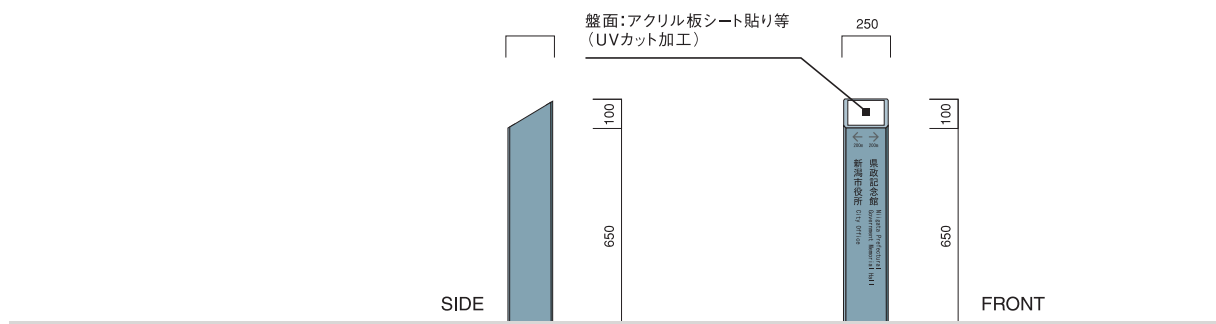


図4-9 ■ 誘導サイン2:道標型

本体素材:石材かステンレス他

4-3 既存サインの改善

既に設置されているサインについては、現状のサインを活用しながら、案内誘導の機能性を改良するなど、本マニュアルに従い、いくつかの改善を行う。

1 視認性向上の対策

ポール等にiマークのカットニングシートあるいはシールを貼る。
また、裏面にはiマーク、現住所表示、方向誘導と矢印などのシールやカットニングシートを張り込む。
本体や盤面の素材によってはシルク印刷の亚克力ボードなどで対応する。

2 設置環境の改善

サインの周辺は、車椅子利用者などから盤面が近くに見えるように配慮し、縁切りなどを改良し、車椅子利用者等とサイン盤面までの距離を1m以内として見やすくする。

3 盤面の改善

改修見直しの際には、第5章の表記基準を参考とし、表示面のシートやボードの取換え（改善）を行う。
そのポイントは以下のとおりである。

- 現在位置の明記、主要施設の記名に規則性を持った対象番号（記号）を記入し、凡例にも番号記入、施設名称の統一、新規路線の書き込み等を行う。
- 主要な公共施設、ランドマーク、駅などの交通拠点の方向を表示する。
- 大きな変更は盤面の全面取換え、名称変更など部分的な変更はシールで対応する。
- 周辺案内サインの地図表現は、縮尺を変更して1.5km四方以上が入るように表示範囲を拡大する。

4 新潟市民のシンボルマークの貼りこみによる統一性演出

新潟市のサインの統一性を確保していくために、新潟市民のシンボルマークや市章の掲出を行う。
その際、既存サインのデザインをくずさない範囲で掲出し、印刷されたシールやシートの張り込み等を行う。

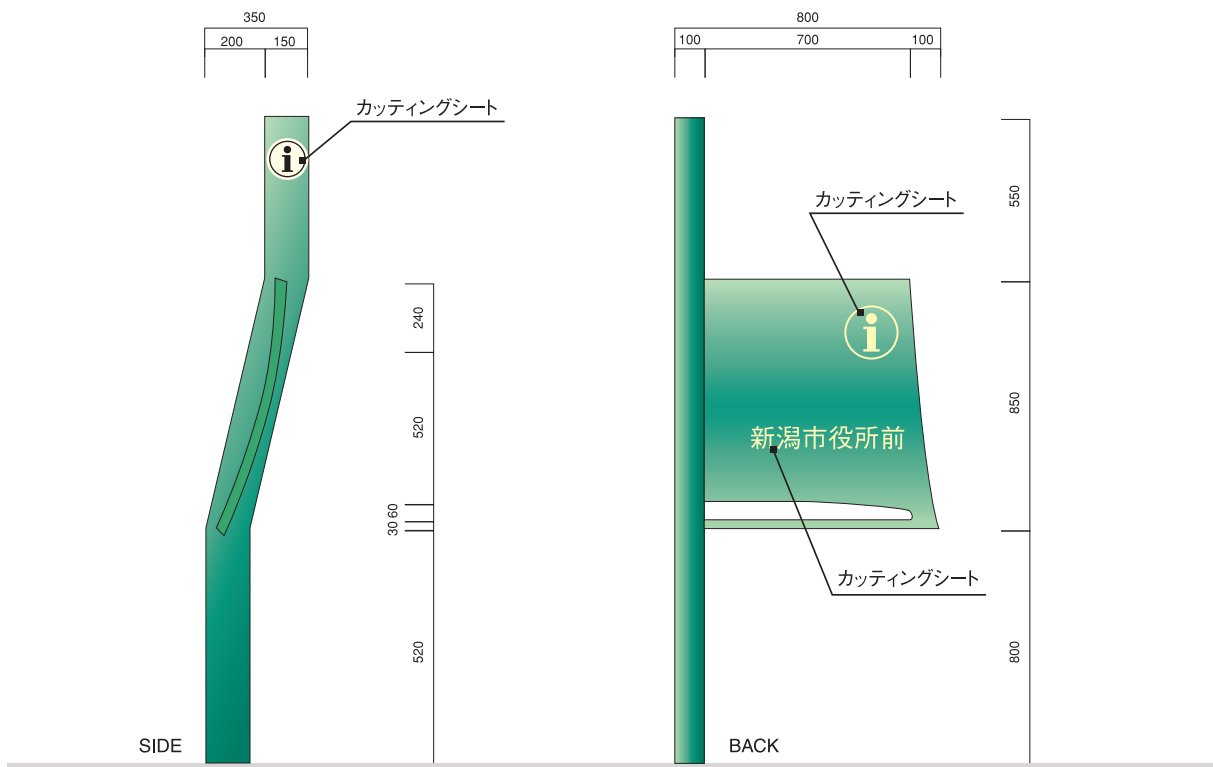


図4-10 ■改善提案の例

支柱の横面、盤裏面に Cuttingシートによる文字やマークの表示

4-4 設置方法

1 設置場所

設置場所は、基本的に植樹帯や歩道上とし、交通結節点や動線が分岐する主要な交差点から視認でき、通行および見通しの障害とならず、かつ、表示目的にかなう場所に設置する。

交通大拠点〈案内サイン、誘導サイン、記名サイン、ほかに歓迎塔などのサインもある〉

- 広場、公開空地等、十分なスペースがとれる場所に設置する。
- 他の交通機関への乗り継ぎ動線に配慮し、有効な場所に設置する。

交通拠点〈案内サイン、誘導サイン、記名サイン〉

- 通行の障害にならないように、サインの前面に十分なスペースがとれる場所に設置する。
- バス停の位置や歩行者動線に配慮し有効な場所に設置する。
- JR駅、古町、白山公園前等バスルートの集中している交通拠点では、必要に応じて複数以上の設置数とする。

分岐点〈案内サイン、誘導サイン〉

- 交差点における見通し条件など考慮し、1基または2基（対角線）設置する。

誘導ポイント〈誘導サイン、一部案内サイン〉

- 目的地への最終誘導サインであることから、的確かつ効果的な位置に設置する。

施設拠点〈案内サイン、誘導サイン、記名サイン〉

- 目的地の誘導および案内サインであり、多数の人が見やすい施設内の効果的な位置に設置する。

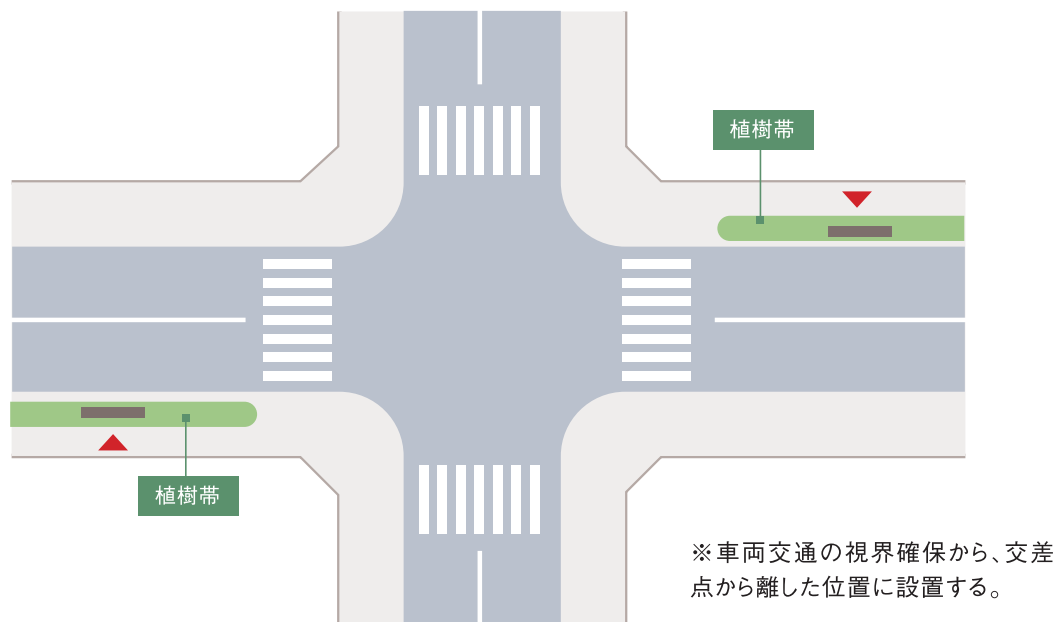
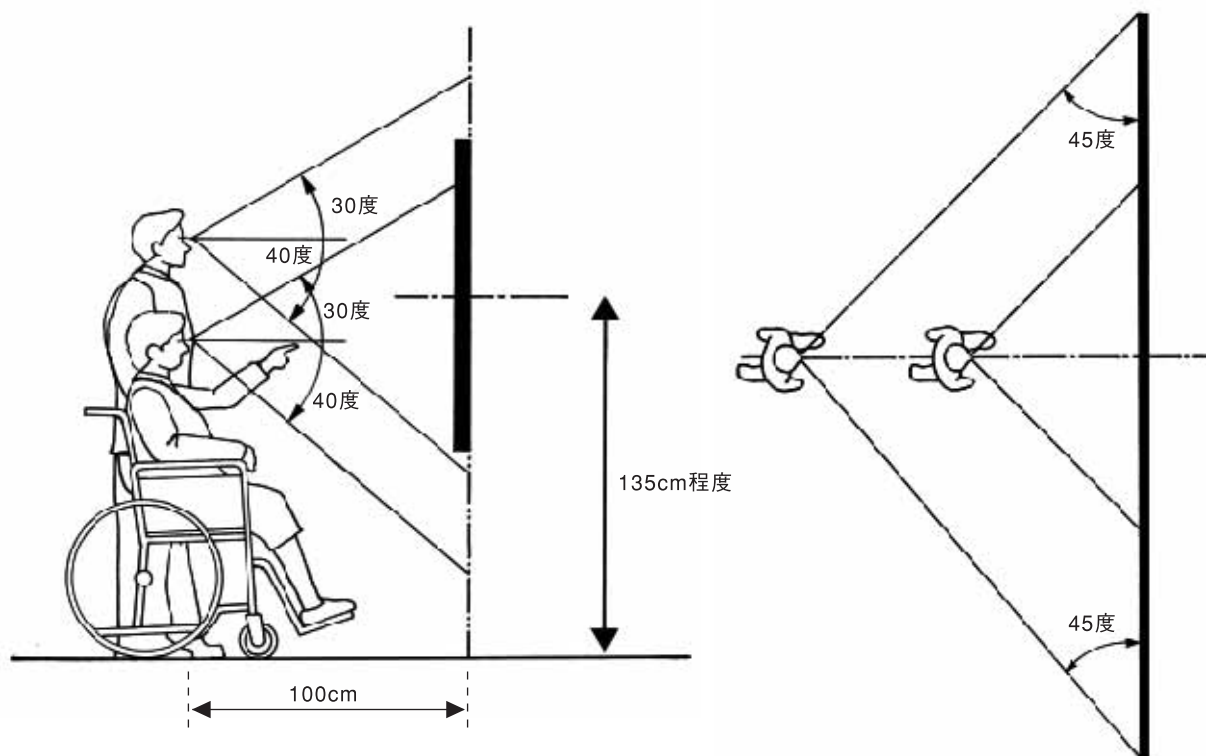


図4-11 ■ 交通拠点・分岐点・誘導ポイントの設置場所

2 設置方法

基本的に植樹帯の中および歩道上に設置するものとする。ただし、植樹帯の壁面が高い場合、車椅子利用者は近づけないので、1m以上盤面から目がはなれる場合には設置を避けるか、見る側に近づけて設置する。



注：板面中心の高さは、立位の利用者と車いす使用者の視点の中間の高さとされている135cm程度と考えるのが適当である※1。

情報量が多い地図などで、車いす使用者にとって地図上部の判読が困難であると想定される場合は125cm程度にすることが望ましい※2。

※1「公共交通機関旅客施設の移動円滑化整備ガイドライン」による

※2「道路の移動円滑化整備ガイドライン」による

注：視方角（視軸と視対象のなす角度が45°以下では表示内容の誤読率が増加して好ましくない※3。）

※3 野呂影勇 編「図説エルゴノミクス」（1990 日本規格協会）による

●「公共交通機関旅客施設の移動円滑化整備ガイドライン」（2001、国土交通省）を参考に作成。図中の通常視野は日本建築学会編「建築設計資料集3集」（1980、丸善）による

図4-12 ■ 近づいて見る標識の表示板の高さ（左図）及び幅（右図）の考え方