報告・レポート

酒田地区道路案内標識整備計画

照　井　洋　悦

この調査は、酒田地区道路標識整備計画策定業務として、国土交通省東北地方整備局酒田工事事務所が発注し、パシフィックコンサルタンツ・東北地域環境研究室が整備内容を取りまとめたものである。

1　はじめに

(1)　背景及び目的

近年の道路交通環境は、価値観の多様化、国際化、高齢化等の社会・経済情勢の変化に伴い、道路利用者のニーズが年々高度化している状況にある。

現状の道路案内標識は、従来から道路標識設置基準にのみ整合を図り、各道路の道路管理者により整備が進められている。

しかしながら、道路を取り巻く環境の変化により、一般の道路利用者からは標識が分かりにくい、あるいは統一性が無いと指摘されるケースもあり、その整備のあり方について課題が多く残されている。

一方、観光立県でもある山形県、とりわけ文化資産の宝庫である庄内地域では、観光振興のための社会基盤充実といった観点からも、来訪者に対する主要観光地までのスムーズな案内を可能とする道路案内標識の整備は、不可欠な社会資本整備と位置付けることができる。

以上より、来訪者に分かりやすい体系的な道路案内標識の実現に向けた取り組みを行うことが必要と考えられ、道路管理者のみならず、観光、産業、交通事業、情報技術といった様々な観点を含め、酒田地区をモデルケースとして、酒田地区案内標識等検討連絡協議会を設置し、検討を行った。

そこで、上記協議会における県内外の道路利用者の立場に立った案内標識のあり方の検討事項を整理し、整備計画を策定した。

(2)　整備計画の性格

本整備計画では、庄内地域の酒田地区における観光地への案内手法について詳細に検討している。この中で、案内標識のみならず、交差点名、通り名、年々使用車が増えているカーナビゲーション、携帯電話（ｉモード）等を視野に入れて構築している。また、特に道路案内標識については、道路のゾーン特性に着目した階層別標識配置計画手法を提案しており、標識の社会実験も踏まえた上で、徹底的に道路利用者の視点に立った標識体系を目指すとともに、すべての道路管理者が協力することによって、最善の標識整備計画となるような試みである(表１)。

2　地域特性の把握

道路や地域の性格から、酒田市エリアを下記の４つのゾーンに区分し、各々の地域特性を把握する。

表1

酒田地区道路案内標識整備計画（要旨） 酒田地区を対象
主に酒田地区の観光拠点への案内に主眼を置き、ゾーン案内、主要観光拠点案内、主要交通拠点案内、隣接地域案内を検討し、表示方法、案内板設置位置を決定する。 主要観光地などの目的地まで繋がっている道路自体に、ゾーン分けを行い（主要幹線ゾーン、幹線ゾーン、細街路ゾーン）それぞれの道路特性に対応した案内情報のレベル（階層）を設定し、階層的な案内に対応した標識設計やゾーン特性に対応した案内標識の配置・デザインを検討する。 また、カーナビゲーションや携帯電話（ｉモード）さらには、パンフレットや観光案内などの連携により目的地までのスムーズな案内を図る。
目的地までの案内及び来訪者の現在地の認知を主眼に置き、交差点名、通り名の明示、階層的な案内に対応した標識設計、ゾーン区分（ゾーン特性）に対応した案内標識の配置デザイン、観光スポット直近の案内といった、求められる案内システムの共通事項を整理し、整備計画の策定を図る。 さらには、道路案内システムの全体像の中で、道路案内標識に加え、カーナビゲーションなどの電子情報との連携方法を検討し、来訪者へのスムーズな案内を図る。
各階層やゾーンに適合した特性をもつ標識を、体系的に設置する道路案内標識を基本とし、道路ユーザーがインフォメーションセンターなどに立ち寄ることなく、連続的に目的地まで案内可能なことを前提に計画されている。また、交差点名・通り名の明示により、明確な場所の位置付けがなされ、目的地までよりスムーズな案内を図ることが出来る。 さらに、カーナビゲーションなどの電子情報と、道路案内標識との連携がとれる計画を目指している。
標識令や屋外広告物条例に準拠して設定した案、及び、主要観光拠点を茶ベース白文字にした案の２種類を計画している。 ○標識の種類 階層１の場合は、既存の108系案内標識に観光地を組み込む。階層２の場合は、「著名地点（114A）」を使用する。 ○設置位置 概ね既存道路案内標識が設置されている場所。 ○設置方式 階層１の場合は、既存単独設置の部分の標示板内に組み込み。 階層２の場合は、観光地案内３箇所以上は単独設置、その他１～２箇所の場合は「既設標識への共架」 ○表示内容 文字、ローマ字併記、距離、矢印。ただし観光地を表記する表示板及び文字は、白ベース青文字の標識令に準ずるケースと茶ベース白文字が可能とするケースの２種類の案を提示。 ○表示板のデザイン 観光地の色彩等の表示以外は、標識令の基準に拠る。

(1) 基本的な考え方（ゾーン区分の必要性）

一般ユーザーが酒田地区の主要目的地まで到達する経路は４つのゾーンに分類することができる。

1　国道７号・国道47号沿いの主要幹線道路ゾーン

主に酒田市に他の地域からアクセスするための主要な幹線道路である。山形、仙台、新潟、秋田など広域から酒田に来訪するユーザーが想定され、山形自動車道、国道７号を通り市街地にアクセスするケースである。移動速度が高速なため、これに対応した案内標識の形態と、連続的で適切な数の設置により、主要目的地にスムーズに案内することが望まれる。

2　中心市街地（旧市街地）ゾーン・細街路ゾーン

山居倉庫、本間家旧本邸、旧鐙屋、相馬楼、日枝神社など歴史的な資源が点在する。また、清水屋や中町モール等の商業が集積するエリア。

さらに、まちなかでの主要目的地とは別に、市街地に数多く点在する歴史文化資源のネットワーク化を図り、案内標識等の設置により、低速または歩く速度で周遊することが可能な案内が望まれる。

3　新興市街地ゾーン

国道７号を挟み、新興市街地エリアおよび新しい商業施設が集積するみずほ町周辺の新興商業エリア、特に飲食系店舗が立地する。

4　飯森山周辺ゾーン

最上川を挟んで市街地の南側に位置し、土門拳記念館、出羽遊心館、酒田市立美術館等の文化施設が点在するゾーン。

２～４のゾーンは、市街地内の幹線道路どおしを利用するユーザーが想定され、市街地内を通過する旧国道等が該当する。羽州浜街道、松嶺街道など昔の街道がそのまま利用されている。このため、街の構造形態に直接影響され、曲がりくねった形態となっており比較的短い区間で見通しがきかなくなる。そのため、適切な位置に案内標識を設置し、主要目的地にスムーズに案内することが望まれる。

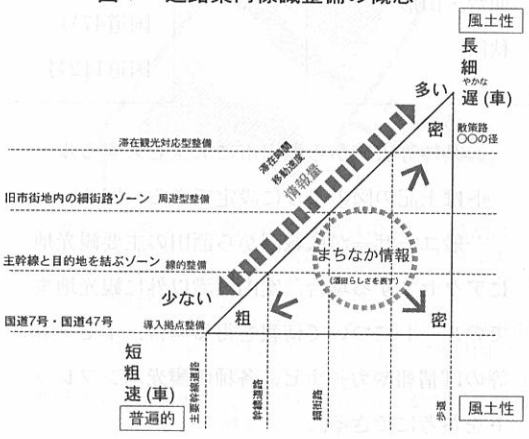
3　道路案内標識整備の概念

(1) 道路案内とまちなか情報

案内標識の整備の与件に付加した形で、実際に、酒田市内を一つの三角形に見立て、まちの特性と道路案内標識の整備イメージが相対的に捉えることができるように概念図を作成した。

基本的な三角形の構造の中は、観光資源等酒田らしさを表す施設や、歴史的資源が点在する町構造である。主要幹線から初めて訪れた人が、スムーズに主要な目的地に誘導されるには、案内標識の情報が少なく、瞬時に判断できるようなわかりやすいものが望まれる。斜めの軸線は、町中に（中心部）に入るに従って移動速度が遅くなり主要目的地付近には歴史的資源も多く、案内情報も多く必要とされる（図１）。

図１　道路案内標識整備の概念



(2) 道路案内標識の整備の与件

移動速度および手段、標識の密度、情報、文字の大きさ、普遍性と地域性、目線の高さから整備の与件を整理する。主要幹線ゾーンは高速であり、通行手段がバスや自家用車やタクシーである。標識自体、情報が少なくても文字が大きく、普遍性が求められる。したがって、瞬時に視認でき分かりやすいものが必要とされる。

細街路のゾーンは、自転車、歩行といったゆっくりの移動である。じっくり中身を深く見るために情報も多く必要とされる。文字の大きさは小さめで、地域性が醸し出され、目線もかなり低くても良いという与件になる。以下に類型化のイメージの表を掲げる（表２）。

表２　道路専用標識のイメージ表

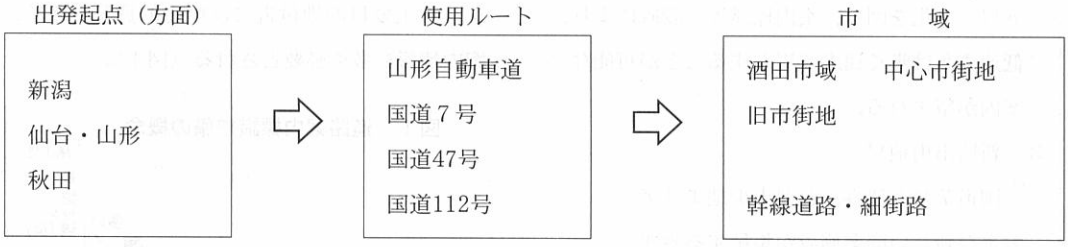
類型化のイメージ	移動の速度	移動の手段	標識の密度	情報	文字の大きさ	普遍性 地域性	目線の高さ
国道７号・国道47号主要幹線ゾーン	高速 (50～60km)	観光バス 自家用車 タクシー	粗	小	大	◎ △	高
主幹線と目的地を結ぶ幹線ゾーン	低速～中速 (10～50km)	観光バス 自家用車 タクシー 自転車	粗 ⇩ 密	中 ⇩ 大	大 ⇩ 中	○ ○	高 ⇩ 低
旧市街地内の細街路ゾーン	低速 (ゆっくり)	自転車 歩行	密	大	小	△ ◎	低

(3) 階層別標識配置計画

３－１　基本方針

これら情報を得る手だてとしては、高速道路のサービスエリアの情報、主要幹線ゾーンに設置されている道の駅やインフォメーションセンター情報、さらには市街地内に設置されている観光案内所の情報がある。

図３　酒田市内へのアクセスルート



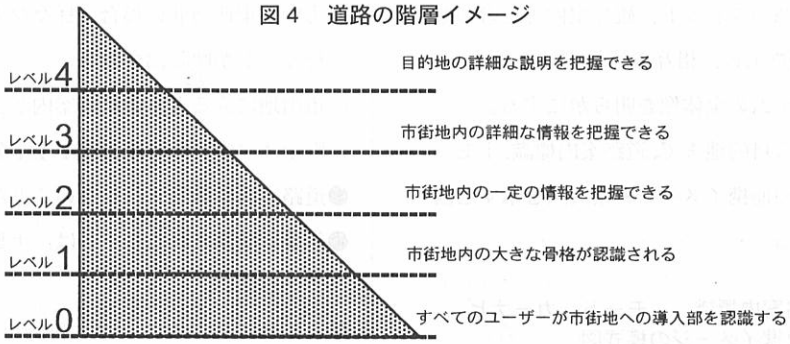
県外等広域から酒田市にアクセスするルートは上記の図のように設定できる（図３）。

一般ユーザーが広域圏から酒田の主要観光地にアクセスする場合、案内標識以外に観光地までのルートについて情報を得る場合、ｉモード等のIT情報やカーナビ、各種の観光パンフレットを参考にできる。

道路案内標識の基本計画を策定するには、ITを含めた総合的な道路案内システムを構築する必要がある。このために、道路案内に対して階層を設定し、目的地までスムーズにたどり着く

ことが可能な、わかりやすい案内標識の機能分担を図ることとする。下図に道路の階層イメージを示した（図４）。

図４　道路の階層イメージ



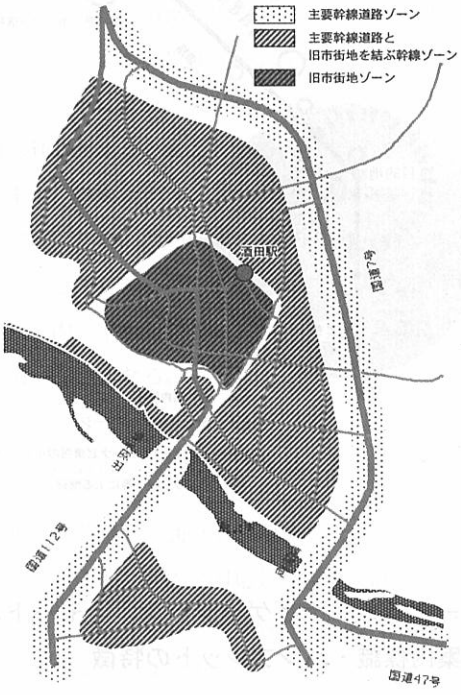
階層１：（レベル０～レベル１）主要幹線ゾーン内で、一般ユーザーが視認できる案内情報のレベルを示す。
階層２：（レベル１～レベル３）幹線道路ゾーン内で、一般ユーザーが視認できる案内情報のレベルを示す。
階層３：（レベル２～レベル４）旧市街地等細街路ゾーン内で、一般ユーザーが視認できる案内情報のレベルを示す。

(4)　道路案内システムのイメージ

案内を目的とする標識は、目的地までの動線上に連続して配置されることで有効に機能する。酒田地区において、ユーザーは主要幹線道路となる国道７号の交差点を介して市内に流入する。したがって、ユーザーが最初に市街地に入る交差点を主要な案内拠点と捉え、酒田市内の主要な観光地の案内を行い、以降目的地に近づくにしたがって、情報を絞り込んだり、目的地自体の説明を密にするといった、「階層配置」の考え方を基本とする。

主要交差点から観光目的等で酒田市内に入るユーザーは、旧市街地などに多数分散する観光ポイントを目指し、行動する。このため、３段階の観光地案内情報を提供する（図５）。

図５　酒田市内の３段階観光地案内情報計画図



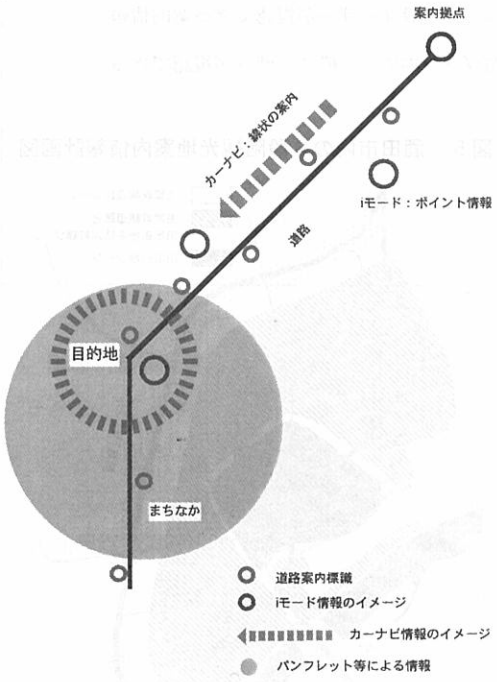
階層１：主要交差点部分の案内標識の果たす役割は、一般ユーザーが確実に酒田市街に入れるような情報の提供が必要になってくる。（主要幹線道路ゾーン）
階層２：ユーザーが、最初に入った交差点から旧市街地入口まで迷わずに行けるように案内する。（主要幹線道路と旧市街地を結ぶ幹線ゾーン）
階層３：旧市街地に入ってから歩行系の案内板の整備による目的地までの案内を行う。

4－1　道路案内システムのイメージ

道路案内標識に加え、ｉモード、カーナビなどの電子情報、パンフレット、観光案内等を含めそれぞれの特徴を示し、相互の連携方法を検討し、道路案内システムの全体像を明らかにする。

案内拠点から目的地まで、道路案内標識、ｉモード、カーナビの連携イメージの模式図を示すと図6のようになる。

図6　道路案内標識、ｉモード、カーナビの連携イメージの模式図



4－2　カーナビゲーション、ｉモード、案内標識・パンフレットの特徴

(1)　カーナビゲーションの特徴

○道路を走行する感覚でナビする。
○目的地周辺までの距離や予想到着時刻が示される。
○誘導交差点に近づくと、拡大された地図が示される。
○一般的には、地図は北が上であるが、進入方向が東西南北の場合、様々な方位から進行ルートが映し出される。
○市街地に入ると、道路の案内が主体となり、町全体の中での位置確認が不十分である。
●道路案内標識と一致しないことがある。
●新規に整備されたルートは、ナビされないことが多い。
●目的地に向かうことが主目的であるため、街並み等の景観を楽しむ余裕がない。
●直近でどの施設が目的の施設であるか示せない。

○得意とする機能
●不得意機能

(2)　ｉモード（携帯電話）の特徴

○自分のいる場所を地図で教えてくれる。（TelSearch、駅すぱあと、ゼンリンケイタイマップ等）
○交通関連の情報をサービスしてくれる。（交通情報ナビ）
○徒歩経路を提供してくれる。
○路線情報を提供してくれる。
○乗り換え案内、バス到着予測、各種時刻表を提供してくれる。
○旅のしおり等の情報サービスをしてくれる。
○カーナビに比べポイント的な情報提供であり、停まったり休んだりしている時の利用が多い。
従って、ユーザーが移動しながらの情報確認は難しい。
●停まっている場所の位置はわかるが、目的地にたどり着くまでの、誘導はできない。
●情報が詳細であるために、町全体の中の自

分の位置は確認しづらい。
●画面が小さく、高齢者等には扱いにくい。

○得意とする機能
●不得意機能

(3) 道路案内標識の特徴

○道路際に固定されている。
○移動中瞬時の確認が必要になる。
○目的地まである程度同じ内容の案内標識が設置されている。
○文字またはピクトで表現されている。
●案内標識と案内標識の配置の間には、案内情報が無い。
●移動中まち全体をとらえることが難しい。

○得意とする機能
●不得意機能

(4) パンフレット・観光案内の特徴

○かなり詳細な内容のデータが地図上にプロットされている。
○市街地全域と拡大された地図情報を同時に得ることができる。
○宿泊施設、交通案内、飲食店、文化・体育施設等の情報がある。
○酒田の歳時記、味、物産、みやげなどの情報を得ることができる。
○時間別、テーマ別、季節別のモデルコースが用意されている。
●印刷物であるため、自分の居場所を地図にプロットできない。
●目的物へのルートを示して案内することはできない。

○得意とする機能
●不得意機能

5 道路案内システムの基本方針

道路案内システムの全体像を捉えるために、案内標識、カーナビゲーション、ｉモード、パンフレット・観光案内の特徴を示し、さらには道路案内標識と特に強い連携が望まれるカーナビゲーションについて、相互の連携イメージを確認した。

この中で、来訪者を確実に目的地に到着させるために、目的地への案内の方法と来訪者の現在地の認知が必要であることがわかった。

来訪者は、目的地がどこに位置し、どのルートを通れば到着できるかという情報を求め、自分がどの位置にいるかという情報が必要である。たとえ来訪者の現在地が目的地への最短ルート上であっても、感覚にずれが生じれば、自分の位置を把握したいものである。

したがって、道路案内システムが、目的地への案内及び来訪者の現在地の認知という条件を両立させることにより、来訪者は安全で安心して目的地へ到着出来ると考えられる。

また、道路案内システムの全体像を確立するためには、それぞれの特徴ある機能を持つ案内標識、カーナビゲーション、ｉモード、パンフレット・観光案内に求められる案内システムの共通に示す事項が必要となる。

その内容は、以下に掲げる①～④事項である。

① 交差点名、通り名の明示
② 階層的な案内に対応した標識設計
③ ゾーン区分（ゾーン特性）に対応した案内標識の配置・デザイン
④ 観光スポット直近の案内

6　今後に向けて

以上、今後の社会経済情勢の変化は、このような道路案内標識に至るまで見直さなければならない時期に来ている。真にユーザーから見た、そしてユーザーの立場に立った手法で、様々な計画が立案整備されることが大事になる。

将来に向けて、酒田では全国の先進的実験的な取り組みとして案内標識に係る整備計画を策定した。

この計画後酒田地区では、段階的な案内標識の改善が進んでおり、観光施設等の案内にテーマカラーを決めたことによって、非常にわかりやすくなったと、酒田を訪れる観光客からも好評である。少子高齢化、人口の減少が進む今の時代においては、交流人口を増加させる手だてが最も必要とされる。多くの人々に来てもらいたいと思ったとき、地域の個性と輝き、さらには地域の磁力を高めると共に、来訪者達の不満要因を少しでも減らすことが満足度への繋がり、結果的に地域経済にも反映される事になると確信する。今後、このような整備が県域全体に展開され、少しでも地域社会に寄与する事になればと期待している。

（東北地域環境研究所　常務取締役）