

I 観光に関する案内標識 の現状と課題

1. 案内標識に関する指針等の現状

日常、我々が利用している案内標識には様々な種類のものがあり、それぞれ設置場所、設置主体、標識の利用者などが異なっている。

たとえば、施設内に設置される標識には、河川・海岸、公園、官公庁施設、及び港湾、鉄道、空港などの交通機関構内の標識などがあり、施設外に設置される標識には、道路標識や観光客用案内標識などがある。

また、標識を情報提供手法で分類すると、特定の地点に誘導するための情報を提供する「指示標識」、観光施設の名称等の情報を提供する「同定標識」、及び地図を活用して現在地や周辺の施設等の情報を提供する「図解標識」に分けられる。

各案内標識は、それぞれの整備主体がその目的のために設置しているが、観光客もこれらの案内標識を活用している。この中には、観光活性化に大きく資する、観光を主目的として市町村、民間等が設置する案内標識もある。

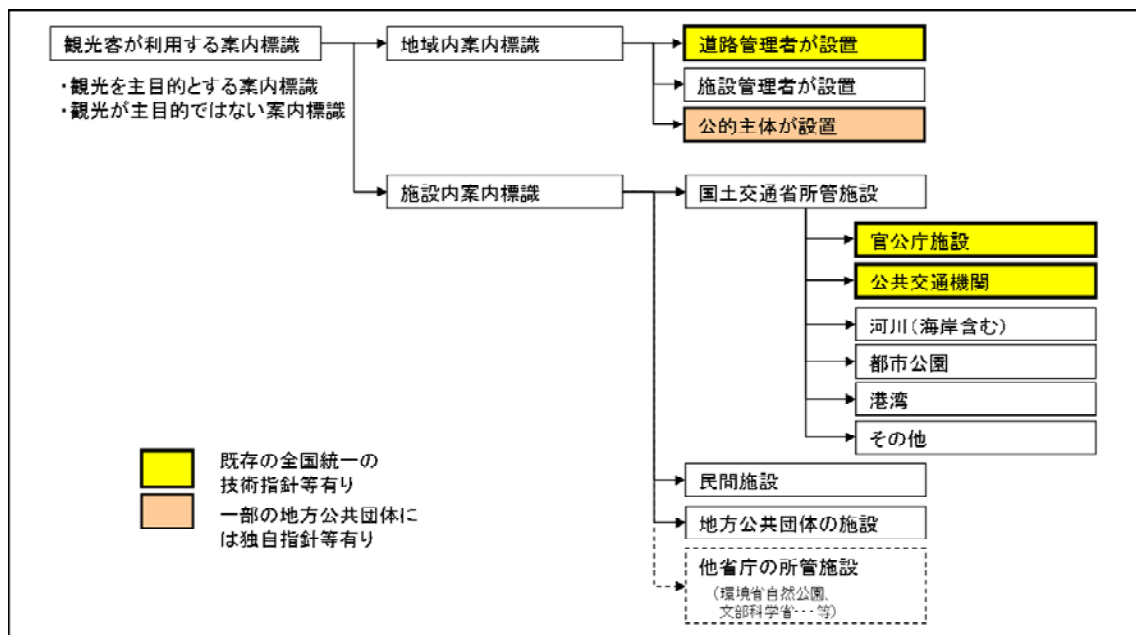
設置場所	案内対象範囲	対象者	例	利用者	主な設置主体
施設内	施設内／施設周辺	施設利用者用	交通機関構内の標識 各種施設内の標識	観光客を含む	施設管理者
施設外	広域	自動車用	道路標識	-	道路管理者
	地域内	歩行者用	道路標識 特定施設への誘導標識	観光客を含む	道路管理者 公的主体
		観光客用	観光客を対象とする案内標識	観光客	公的主体



「指示標識」の事例(左上)、「同定標識」の事例(左下)、及び「図解標識」の事例(右)

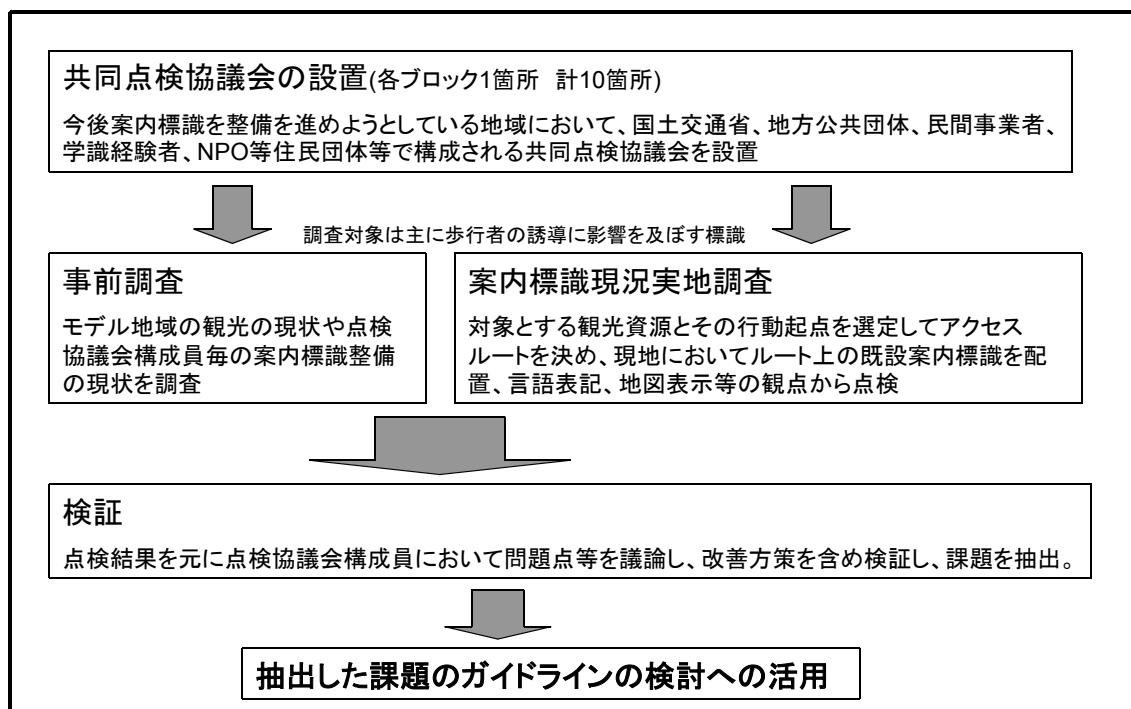


このような様々な種類の案内標識は、それぞれ独自に整備が行われており、それぞれの施設の必要性に応じて独立に指針類が作成されている。したがって、全ての設置主体に共通の指針は存在しないのが現状である。



2. 案内標識に関する課題の抽出

観光客が歩いて観光する環境の改善の検討にあたり、案内標識に関する現状の課題を抽出するため、平成16年12月から平成17年1月にかけて、全国10箇所ですべて国土交通省の地方支分部局と地方公共団体や地元の関係者、交通事業者などにより、現況の案内標識の共同点検が行われた。



○点検箇所一覧

ブロック	エリア	行動起点	ルート概要
北海道	北海道千歳市(新千歳空港)、北海道札幌市中央区	新千歳空港 JR札幌駅	新千歳空港からJRを經由し札幌市内を観光するという想定で、空港周辺と、札幌駅から時計台や北海道庁旧本庁舎などへ歩くルート
東北	岩手県西磐井郡平泉町平泉地区	JR平泉地区	平泉駅を起点に金色堂のある中尊寺や毛越寺などを歩いて回るルート
関東	山梨県南都留郡富士河口湖町(河口湖畔東部地区)	富士急行河口湖駅	河口湖駅から徒歩やレトロバスを利用して河口湖周辺の観光資源を回るルート
北陸	石川県小松市(粟津温泉周辺)	小松空港 JR小松駅	小松駅や小松空港から路線バスを活用して、粟津温泉を中心とした周辺観光スポットへ移動するルート
中部	愛知県常滑市	名鉄常滑駅	新空港の対岸の常滑市において、常滑駅を起点として「やきものの道」周辺などを回るルート
近畿	兵庫県姫路市	JR姫路駅	姫路駅周辺を起点として、世界遺産である姫路城などの観光資源を回るルート
中国	山口県柳井市	JR柳井駅	柳井駅から重要伝統的建造物群保存地区に指定されている白壁の町並みなどを歩いて回るルート
四国	愛媛県松山市	松山空港	松山空港から松山城、道後温泉を観光して、また松山空港へ戻るルート
九州	福岡県福岡市(博多港)、福岡県柳川市	博多港 西鉄柳川駅	博多港国際ターミナルを起点として福岡市内を観光するルートと、柳川駅から川下りをしながら周辺を回るルート
沖縄	沖縄県那覇市首里地区	那覇空港 沖縄都市モノレール首里駅	那覇空港から「ゆいレール」を使って首里城などへ向かうルート

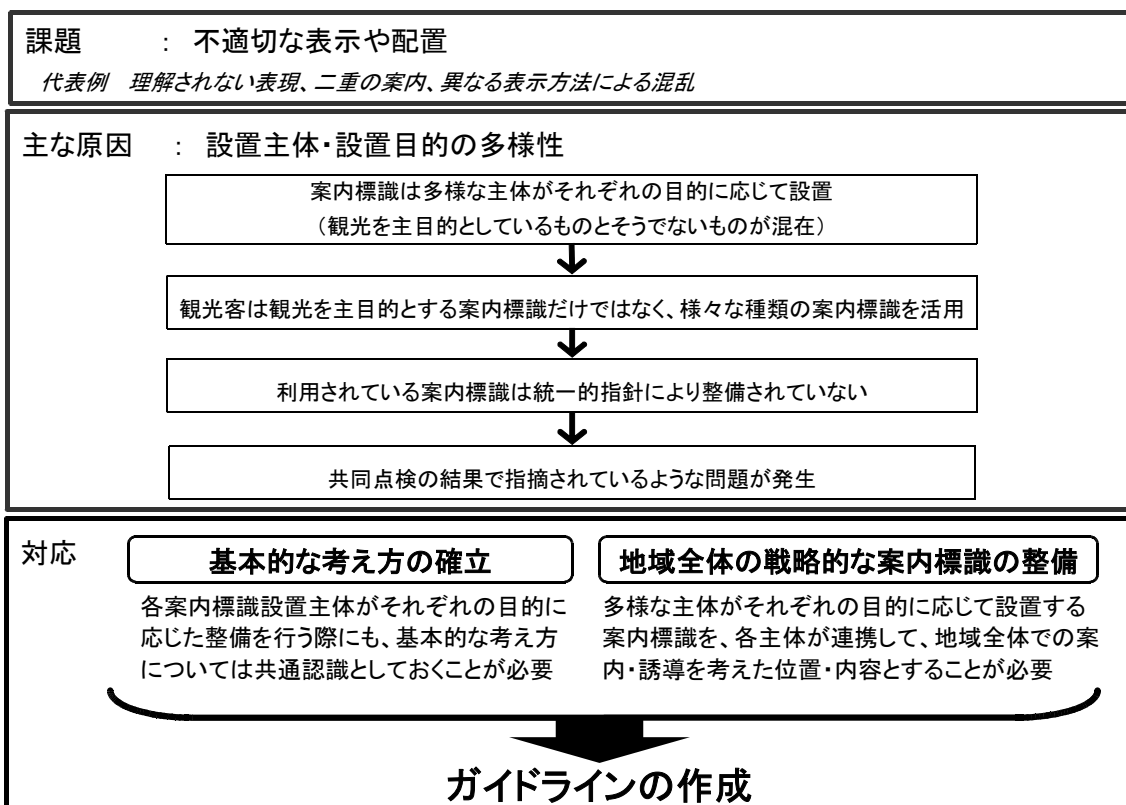
この点検により様々な課題が発見された。(参考資料1)

基本的な考え方	メディア相互の連携	手持ち地図と標識とが微妙に異なり、分かりにくい
	連続性	空港ターミナル内と外で、駅までの案内誘導サインの色が「青」から「白」に変化する
	地域特性	観光スポットへ向かう歩行者が通るルート上に歩行者系サインがなく、迷いやすい
	ユニバーサルデザイン	多言語による表記が煩雑で見にくい
		英語表記による誘導が不十分
視認性	設置主体の異なる複数のサインによって情報が重複している 同一箇所に異なる主体の設置した案内看板などが混在し、景観を乱しているとともに分かりにくい	
計画・設置・管理	配置計画	主要な道路との交差点や、分岐点に案内標識がない箇所がある
		歩行による観光客を対象とした案内標識が少ない
		目的地まで約1kmの間、直進の誘導標識が一度出たきりで不安
	設置	案内標識が電話ボックス、街路樹等の陰になり見にくい
		周辺案内図が駅を出て多少離れたところにあり、気がつきにくい
		案内板の厚さが薄く、道路と平行に設置されているため視認性がよくない
		設置位置が高く、車いすの人では上の方は見えない
管理	老朽化によって板面が折れ曲がっており補修・交換などの維持管理がなされていない 観光施設の名称変更に伴う表示情報の更新がなされていない	

表示	日本語の表記方法	同じ施設でも設置主体によって正式名称であったり、略称で表記したりして統一されていない
	英語（ローマ字）の表記方法	施設種を英語で表現しているものと、ローマ字（日本語の読み）のまま表現しているものがあり、統一されていない
		英語のスペルに誤りがある
	多言語表記を行う場合	主要観光地は4カ国語（日本語、英語、ハングル、繁体字）だが、その他は2カ国語（日本語、英語）である
		ハングル、中国語表記にあまり使われていない表記が使われている
	ピクトグラムの表記方法	地域独自のマークが使用されており、対象物がイメージしにくい
	図解標識の表記方法	北が上向きであったり、鉄道に平行だったり標識により表示方向が異なる
		施設の周辺案内板の現地標示が見にくい
		歩行者を対象とした標識にしては表示範囲が広すぎる
		地図がデフォルメされており距離感覚がつかみにくい
スケール	ポイントとなる情報が強調されていない（駅の標示が弱く目立たない）	
色彩	文字が小さく、読み取りづらい	
	表示する色合いがはっきりしないため、見にくい（全体の配色や字体の視認性が悪い） 金属板を彫った案内板において、表示面が読み取りにくい	
主に観光客を対象とする案内標識	誘導形態に応じた配置	観光施設があるものの誘導や解説がなされていない
	情報掲載の基準	休憩所、トイレ、案内所等の観光客向けの案内情報が不足
		マップ上に情報を詰め込み過ぎており煩雑である
識別性	観光用案内標識が区別されていない	

3. 課題への対応

点検結果における課題は主に不適切な表示や配置がなされていることである。この原因の多くは、設置主体や設置目的が多様であって統一されたルールに基づいて整備されていないためと考えられる。したがって、これらの課題を解決するためには、案内標識の整備に関する基本的な考え方を確立するとともに、地域全体の戦略的な案内標識の整備を推進することが重要である。このため、観光客が歩いて観光する環境の改善を目的として、観光地域内及び施設内で観光客が利用する案内標識を対象とした統一的なガイドラインを作成し、各事業実施主体による適切な案内標識の整備を推進することが必要である。



4. ガイドラインに定める内容

ガイドラインの対象となる案内標識には、道路標識や交通機関の案内標識など観光を主目的とせず設置されるものと、主に観光客を対象として設置されるものがある。

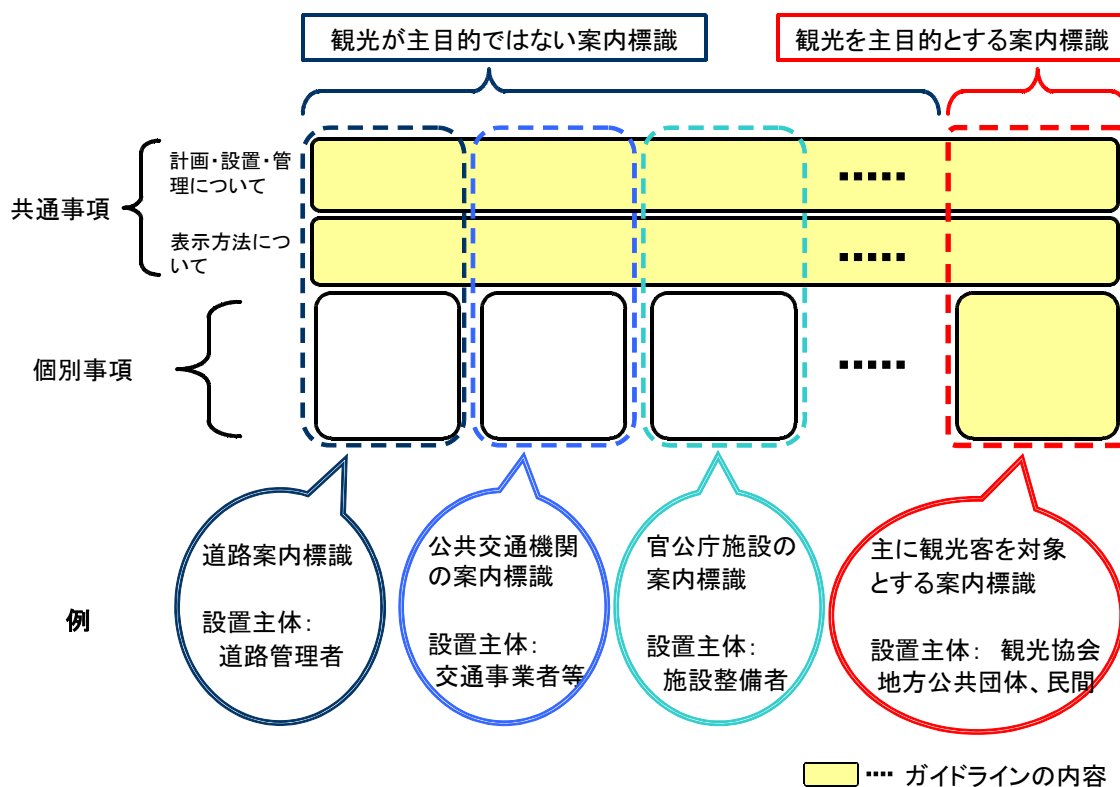
観光が主目的ではない案内標識の例

道路標識	交通機関構内の標識	各種施設内の標識
		

観光を主目的とする案内標識の例

主に公共部門が設置するもの	民間が設置するもの
<p data-bbox="233 1426 617 1536">一般的に、他の設置主体が整備する標識では情報提供を行わないもの</p>  <p data-bbox="245 1861 564 1928">観光資源の解説書きや地域の歴史の説明など</p>	<p data-bbox="652 1426 991 1536">他の設置主体が整備した標識を補完するために地域で作成するもの</p>  <p data-bbox="646 1861 968 1928">観光資源の位置の指示や地点の表示など</p>

観光客はこれらの標識を区別せずに利用することから、設置目的に関わらず各種案内標識に共通の事項として、計画、設置、管理に関する内容や、表示方法に関する内容を定めることが必要である。さらに、地方公共団体や民間が設置する案内標識で、観光を主目的としているものについては、既存の統一的な指針が存在しないため、他の種類の標識と同様に、個別の内容を定めることが必要である。



これらの内容について、「わかりやすい道路案内標識に関する検討会」の提言（参考資料2）や「公共交通機関移動円滑化ガイドライン」（参考資料3）等の既存の検討資料を十分に活用した上で、ガイドラインとして定めることが望まれる。