

IV - 16

街路のサイン評価

東北工業大学 正員 村井貞規

1. はじめに

都市は、車の運転者、歩行者などそのユーザーに対して色々な情報を送り出している。その情報は主に視覚的なサインとして様々な形態により提示される。多くのサインがある中から情報が確実に伝えられるためには、サインが回りの環境からはっきりと区別して認識されなければならない。それは景観の色彩環境に直接影響を与えることになり、時には良い効果をもたらす場合もあるだろうが、環境との調和という観点とはトレードオフの関係となるのが一般であろう。しかし色彩や配置方法、その寸法などを適切に配置することによりこのような矛盾をいくらかでも緩和し、さらに良好な環境を作り出していく努力が求められているといえる¹⁾。

本研究は都市内の交通に関するサインすなわち道路標識についての具体的な改善計画事例の概要と実施された結果の比較、その評価を試みたものである。さらに、設置された時点で固定された都市内サインとして意識されている道路標識の状況について、一般の道路ユーザーの立場からいくつかの問題点を指摘しようとするものである。

2. 我が国の道路標識²⁾

道路標識は、道路交通の安全と円滑な運行を図ることを目的として、道路管理者や都道府県公安委員会によって設置されるものであり、本標識と補助標識とがある。本標識はさらに案内、警戒、規制、指示の区別がある。例外もあるが基本的には、案内標識は県や市町村の境界、目的地の方向等を示すもので、主に文字情報や矢印として示される（形状は四辺形、色彩は一般道は青地、高速道路は緑地）。警戒標識は、道路の線形、交差点、踏切、信号などの情報を示すもので図形により表わされる（形状は菱形、黄色地に黒）。規制標識は、通行止め、速度規制などを表わすもので、主に図形により表わされる（禁止は円形に赤と白、進行方向に対する規制、禁止は青地に白の矢印など）。指示標識は横断歩道や駐車可などを表わす（横断歩道は五角形他は四角形、主に青地に白の図形）。

これらは道路の道路端、歩道側か中央分離帯上の専用の支柱や電柱に設置されたり、交通信号の上に合わせて設置される。この状況は基本的には不変だろうが、都市のサイン計画としてその設置場所、設置の数、支柱のデザインなどについては検討することが可能である。

3. 道路標識の改善

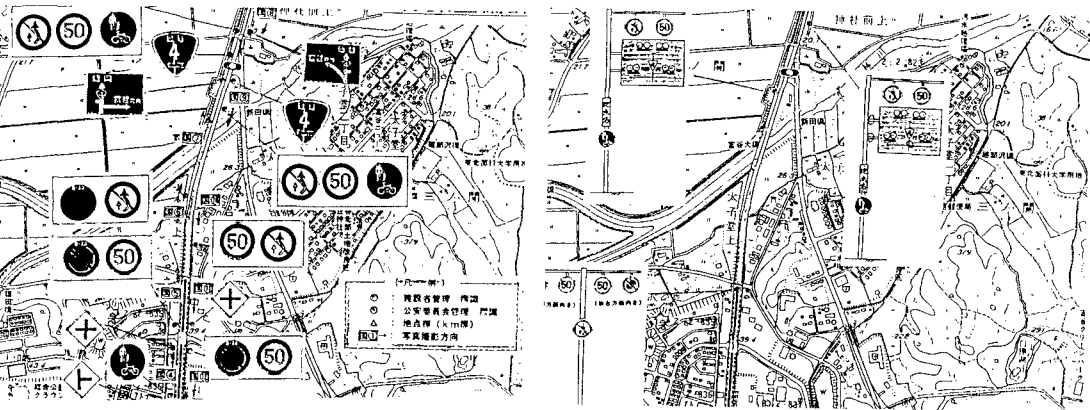
道路標識の配置を考える場合、設置の時点ではある程度任意性があると考えられるが、一旦設置されるとそれは固定化され、簡単に変更を加えることは困難となる。そしてその状況は必ずしも住民あるいは道路のユーザーにとって最善の選択であるとはいえない場合もあるように思われる。したがって何らかの機会にそれらを変更する場合は、住民やユーザーの意見を考慮し、より好ましい環境としていくことが重要であろう。

ここで示す事例は、都市内の幹線道路のサイン計画について地方公共団体や住民さらに道路管理者、公安委員会を構成メンバーとする場を設け、協議しながらサインの提示方法やデザインなど具体的なプランを立てて、都市内の幹線街路のサインの変更を実施したものである（図-1）³⁾。検討の中では全体的に道路標識が多すぎる事が挙げられ、それをいかに減らすのかということや、集約して表示する場合のデザインなどが議論の対象となった。変更した結果を道路標識の種別により表-1に示す。

4. 一般街路の道路標識の問題点

我々の回りの道路には多数の道路標識が配置されているが、もともと補助幹線道路や細街路は建築限界等についても条件を満たしていないところも多く、色々な問題点が指摘される。上述の2.のような積極的な道路標識の変更とともに、このような一般的な道路での道路標識についても積極的に見直して

いくことが必要である。本研究ではこれらの問題点を収集しその改善についてもデータを収集整理している。この結果をまとめたのが表－２で、（１）破損、（２）設置場所の不敵、（２）視認性の不足、（３）他のサインとの相互作用、（４）設置数の過多、（５）設置数の不足 に分類し、これらの内容と改善の方向を示した。道路標識は交通の安全に係わるとともに、最も一般的な道路景観の要素であることから、その設置にはそれなりの配慮が必要である。



図－１ 道路指標の変更事例
表－１ 変更の数

標識	変更前			変更後		
	上り	下り	往復	上り	下り	往復
案内	4	6	10	2	4	6
警戒	1	2	3	0	0	0
規制	12	13	25	9	9	18
指示	0	0	0	0	0	0
合計	17	21	38	11	13	24

表－２ 一般街路の道路標識の問題点

原因	状況	改善の方向
破損	経時的な腐食や車との衝突、接触による破損	・補修 ・取り替え
設置場所の不敵	通常の設置場所とは異なる位置に設置されているので見逃される可能性がある	・適切な位置に移動させる ・撤去する
視認性の不足	通常の設置場所に設置されているが視認性が損なわれている	・原因の除去、補正 ・適切な位置に移動させる
他のサインとの相互作用	新たなサインが標識の認識を妨げている	・一方を適切な位置に移動させる ・不要なサインを撤去する
設置本数の過多	短い区間に標識が多すぎる	・標識を減らす ・集約して表示する
設置本数の不足	対象区間に必要な標識がない	・適切な標識を設置する

3. おわりに

本研究は街路サインのうち、道路標識を対象とした施設整備の状況を示し、さらにその分析を試みたものである。このようなサインについての広い地域全体にわたる急激な変更は困難であろうが、ある範囲あるいは路線の集中的な整備は、他の地域の施設整備のモデルとなり、また他の地域の整備に対する意欲を喚起する効果を持つとも考えられる。今後もこのような努力が重ねられて良好な道路景観がつくられ、これが契機になり、行政の担当部分のみでなく、さらに回りの民間の施設も含めた道路環境が改善されていくことが望まれる。最後にこの計画を実施するために尽力された関係各位に謝意を表する。

参考文献

- 1) デザイン委員会、イギリス都市計画協会：新しい街路のデザイン、1980。
- 2) 江川 清、青木 隆、平田嘉男：記号の事典、1987。
- 3) 建設省、宮城県、富谷町：富谷町の標識に関する懇談会資料、1996。