Ⅳ－39　男鹿半島における魅力ある道路景観の分析

秋田大学　学生員　○小森　教平
秋田大学　正会員　浜岡　秀勝
秋田大学　フェロー　清水浩志郎

1.はじめに

近年ドライブの関心が高まり、急いで観光地を回る旅からゆっくりと美しい風景を楽しみながら巡る旅へと変化しつつある。現在北海道では景色の美しい所を楽しくドライブしてもらおうと言う「シーニックバイウエイ北海道」と呼ばれる取組が行われている[1]。しかし全国の風光明媚な道路は市街地と同じような案内板やｶﾞｰﾄﾞﾚｰﾙを設置している所が多く景観に十分配慮できていない。景色の美しい所をドライブしても普段と変わりない道路景観では、ドライブ目的の観光客の気持ちも半減させ、風景から受ける印象も薄れてしまう。本研究では秋田県男鹿半島を例にドライバーにとって美しい、魅力ある道路景観はどのようなものか問題点を明らかにし、その改善を目的とする。

2.男鹿半島の道路景観現状把握

2004年10月14日、道路景観把握のために男鹿半島を自動車で走行し、走行風景をデジタルビデオカメラで撮影した。調査ルートは男鹿半島の観光地を多く回れ、多くの観光客が通る道路を選択した。撮影後その映像を見て沿道の構造物の形状について把握した。

男鹿半島にはいくつかの案内板が設置されているが、写真１のような案内板は市街地と同じような色、形状であり、風光明媚な道路にはそぐわない箇所が見られた。またｶﾞｰﾄﾞﾚｰﾙについては、写真２の普段市街地で良く見かけるものと、ｶﾞｰﾄﾞｹｰﾌﾞﾙと呼ばれるワイヤーでできたものが設置されていた。

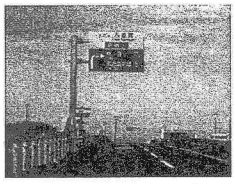

写真１入道崎の案内板

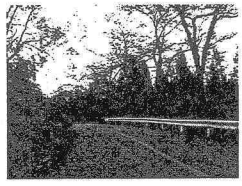

写真２寒風山麓のｶﾞｰﾄﾞﾚｰﾙ

3.調査概要

現在の男鹿半島の案内板とｶﾞｰﾄﾞﾚｰﾙは、周りの景観と調和していないと考え、改善案を示した。映像編集ソフトで案内板は青色から茶色に変えてみた。ｶﾞｰﾄﾞﾚｰﾙは従来の白色（写真３）から全国各地で景観を意識した箇所で見られる茶色（写真４）と空の色に近い淡い青色に変えてみた。さらに比較的景観に配慮しているｶﾞｰﾄﾞｹｰﾌﾞﾙの映像も用意した。そして表１の①～⑧までの各映像をランダムに被験者に見せ、アンケート調査を実施した。調査概要は表２に示す。

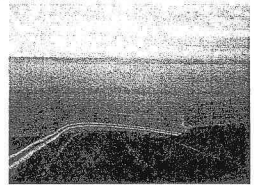

写真３現在の白色ｶﾞｰﾄﾞﾚｰﾙ

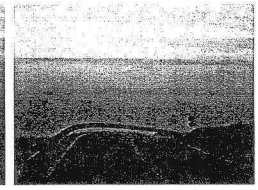

写真４茶色に変更したｶﾞｰﾄﾞﾚｰﾙ

表１　被験者に見せた映像の内容

	場所	変更前(現在)	変更後(改善案)
案内板	男鹿水族館前（海沿い）	①青色	②茶色
	八望台（森の中）	③青色	④茶色
ガードレール	寒風山	⑤白色	⑥茶色
			⑦淡い青色
			⑧ｶﾞｰﾄﾞｹｰﾌﾞﾙ

表２　調査概要

日時	2004年12月16日
対象	秋田大学3年生
回収枚数	55枚
質問内容	30秒程に編集した道路案内板、ガードレールに関する動画映像を見てもらい各項目について5段階評価してもらう。

4.調査結果と分析

(1)集計結果及び分析方法

図１に「案内板が気になる」案内板青色(変更前)と案内板茶色(変更後),図２に「ｶﾞｰﾄﾞﾚｰﾙが気になる」変更前(白色)と変更後(茶色,淡い青色,ｶﾞｰﾄﾞｹｰﾌﾞﾙ)を示す。

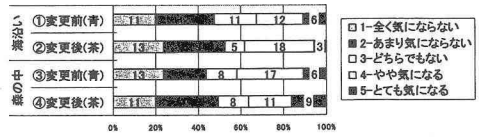

図１「案内板が気になる」の人数

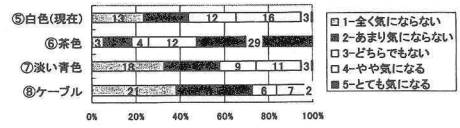

図２「ｶﾞｰﾄﾞﾚｰﾙが気になる」の人数

案内板の場合全体的に意見が分かれた。ｶﾞｰﾄﾞﾚｰﾙの場合、白色は評価が分かれた。茶色は白色よりも、とても、やや気になる人は 41 人(75%)と評価が悪い。淡い青色とｶﾞｰﾄﾞｹｰﾌﾞﾙは白色よりも全く・あまり気にならない人はそれぞれ 32 人(58%)、40 人(73%)と概ね評価が良い。その後、アンケート結果から被験者個人の変更後評価と変更前評価の差に着目した。差が正なら(+)負なら(−)とし、それぞれの合計点数を「気になる度」と呼ぶことにする。図 3 にその計算方法を示す。

(2) 案内板について

図 4 は海沿いにある案内板を青色から茶色に変更した時の気になる度を、図 5 は森の中の案内板を青色から茶色に変更した時の気になる度を示したものである。海沿いの場合(+)(−)の差はあまり出なかったが、森の中では(−)が高く、差が出た。図 6 は案内板が最大に見える所を 0s とし海沿いに案内板がある場合の各要素の見える割合を、図 7 は同じく森の中に案内板がある場合の各要素の見える割合を示したものである。海沿いでは海や空の青色の割合が高いが森の中は樹木など緑色の割合が高い。これより案内板が青色であっても周りが青色のため茶色にしても効果はなく、個人の色の好みで意見が分かれたと考えられる。また樹木などの緑色の所は茶色にするとほとんどの人が気にならなくなり効果があると言える。これは緑色と茶色の色合いが良く合うためと考えられる。

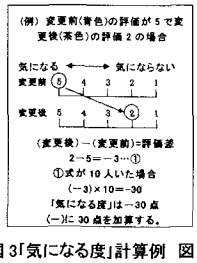

図 3「気になる度」計算例

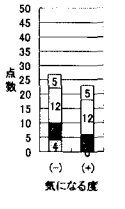

図 4 海沿い見える割合

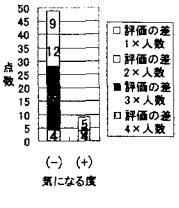

図 5 森の中見える割合

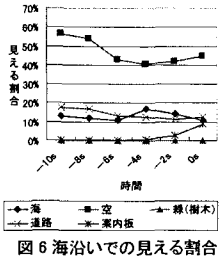

図 6 海沿いでの見える割合

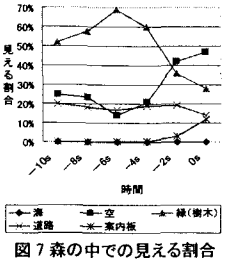

図 7 森の中での見える割合

(3) ガードレールについて

図 8 は寒風山でｶﾞｰﾄﾞﾚｰﾙを白色から茶色にした場合、図 9 は淡い青色にした場合、図 10 はｶﾞｰﾄﾞﾚｰﾙとｶﾞｰﾄﾞｹｰﾌﾞﾙの比較した場合、それぞれ気になる度を示したものである。茶色は(+)が非常に高く寒風山には合わないことがわかる。淡い青色は (+) が茶色の時より大きく減少し、(−)が増加し茶色より効果が出た。またｶﾞｰﾄﾞｹｰﾌﾞﾙと比較すると(−)がさらに高くなる。図 11 は被験者に見せた映像 5 秒おきに見える寒風山ｶﾞｰﾄﾞﾚｰﾙ区間の各要素の見える割合を、図 12 は同じく寒風山ｶﾞｰﾄﾞｹｰﾌﾞﾙ区間の各要素の見える割合を示したものである。寒風山の道路風景は海・空等青色の割合が高く、樹木等の緑はない。故に茶色は気になり淡い青色は気にならない。従って寒風山のｶﾞｰﾄﾞﾚｰﾙは淡い青色にすることが有効である。また淡い青色ｶﾞｰﾄﾞﾚｰﾙよりｶﾞｰﾄﾞｹｰﾌﾞﾙの方が景観に合うとの結果が出ている。これはｶﾞｰﾄﾞｹｰﾌﾞﾙがｶﾞｰﾄﾞﾚｰﾙの割合より 5〜8%減であるためである。ｶﾞｰﾄﾞﾚｰﾙはｶﾞｰﾄﾞｹｰﾌﾞﾙにした方が望ましいと考える。

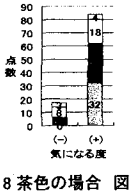

図 8 茶色の場合

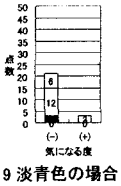

図 9 淡青色の場合

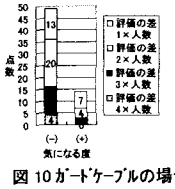

図 10 ｶﾞｰﾄﾞｹｰﾌﾞﾙの場合

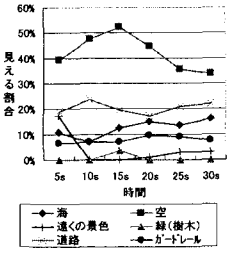

図 11 ｶﾞｰﾄﾞﾚｰﾙ区間見える割合

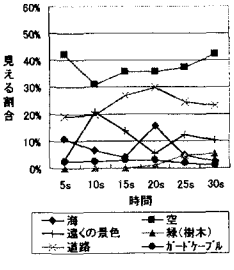

図 12 ｶﾞｰﾄﾞｹｰﾌﾞﾙ区間見える割合

5.まとめ

以上より樹木などの緑が多い所は茶色に色を変えることは有効であるが、海沿いや樹木のない所は個人の色の好みが出てしまい意見が分かれた。こういう場所では色をただ変えるのではなく、案内板は道路横に設置するなど場所を変える、ｶﾞｰﾄﾞﾚｰﾙはｶﾞｰﾄﾞｹｰﾌﾞﾙにするなど工夫が必要である。これにより男鹿半島内の道路をさらに魅力ある道路景観になると考える。今回は学生のみの結果である。今後はさらに幅広い年齢層で考慮していく必要がある。

《参考文献》
1) 和泉晶裕：シーニックバイウェイ－北海道における取り組み－、交通工学, Vol.39, No.5, pp13−19