

歴史ルート案内のためのサイン整備についての報告

—HiGO! TRAIL くまもと歴史の小路整備—

The design of the route sign for historical spots in Kumamoto

原田 和典

Kazunori HARADA

崇城大学芸術学部デザイン学科教授

Professor, Department of Design, Faculty of Art, Sojo University

キーワード: 歴史案内、サイン

Keywords: Historical spot, Sign

Summary

There are many historical spots around Kumamoto castle, but it isn't utilized for sightseeing. We set a walking route concerning a historical spot and designed the signs to lead those. A route is about 2.6 km from Kumamoto station to Kumamoto castle. The sign which indicates a route is being shown to a road surface. Taste in a castle town is left in Shin-machi, Furu-machi area on the course. Castle and many historical spots suffered damage because of the earthquake in Kumamoto. I'd like to support Kumamoto's earthquake disaster reconstruction with to send sightseeing information.

1. 検討の経緯

熊本県では九州新幹線の全線開通にあわせて、熊本の歴史を生かした観光を充実させるための案内サインを検討し設置している。これは、蒲島郁夫熊本県知事がアメリカ、ボストンの歴史散策ルート「フリーダムトレイル」に強い影響を受け、多くの魅力的な歴史スポットを持つ熊本においても、もっとアピールできるルート作りが必要ではないかという発案から検討が始められたプロジェクトであるが、同時に熊本駅から

熊本城を核とする中心市街地エリアが少し離れており、移動に時間がかかるというデメリットをゆっくり歩いて移動する都市型の観光行動に結びつけようという発想の転換でもある。

歴史散策ルートの整備については2段階のステップで検討している。第1期は2011年の九州新幹線全線開通にあわせて行われており、この段階では熊本駅から北岡自然公園までのルート案内を行っている。北岡自然公園は細川家の菩提寺である妙解寺跡として国の史跡に指定されており、歴代藩

主の霊廟がある歴史スポットである。しかし、熊本駅西の区画整理の整備状況に合わせてルートが設定されたためにルートが複雑であることや、工事の進捗により起点となる熊本駅新幹線口周辺の表示が撤去されるなど、ルート案内が機能していない。

第2期は2014年に整備され、熊本駅から熊本城までのルート案内を行っている。熊本駅は2018年に連続立体高架事業の完成を予定しており、在来線駅舎及び駅前広場が更新されることから、それに先駆けての整備である。熊本駅から熊本城の間には新町古町地区があり、歴史的な街並みが残されていることもあり、まちおこしの意味でも魅力を伝えるルート案内を検討している。

2016年の熊本地震により、熊本城は大きな被害を受け、誘導ルート上の新町古町地区の歴史的な町並みも倒壊の被害を受けるなど、現状では誘導がままならない状況ではあるが、1～2期の整備状況を整理し、今後の復興、観光振興につなげることが本研究の目的である。

2. 案内方法の検討

2-1. ルート案内

歩行者のルート案内にはいくつかの方法が考えられるが、このプロジェクトの発端ともなるポストンでは路面に赤いラインが表示されており、このラインを辿ることで様々な歴史スポットを周遊できるようになっている。歴史的な史跡が点在し、それらをつなぐことで回遊ルートが生まれる歴史都市ならではの方法である。

熊本駅周辺ではまちかどサインと呼ばれ

る地図及び主要な地点への誘導サインが設置され、新町古町地区においても街区案内サインや、歴史を解説するサインが複数設置されているため、本整備では路面表示を中心とした案内誘導を中心とし、手持ちの観光マップなどで情報を補完するスタイルを選択している。

これは、サインの乱立による情報の混乱、景観が雑然とすることを防ぐためである。

2-2. 事例調査

このため、路面に案内を表示する事例について調査を行った。

1) 福博みちしるべ

博多駅と天神の2大商業集積地を結ぶルートを路面標示で結ぶ。4カ国語表記。

表示は既存の市街地案内サインとあわせたブルーグリーンベース。「福博みちしるべ」というマークでプロジェクトのイメージを訴求。起点終点となる駅名の他、チャンネルシティ、中洲など主要な施設、エリアを誘導している。



図1 福博みちしるべ

2) 別府てんてく

散策コースの道路上に貼られている丸いシールを辿っていくと、観光名所や穴場、普段では歩けない路地などを巡れようにな

る企画。

子供達にシールを貼ってもらうなど、設置自体をイベント的に行うことが目的にもなっており、観光振興の性格が強い。別府市ではアートイベントの開催なども行われており、てんてくは長期的な案内よりも話題性を重視していると思われる。

また、手持ちマップや店舗のフラッグなど、路面のシール以外にもメディアを活用している。



図2 別府てんてく

3) 長崎さるく

表示については複数のスタイルがあり、いくつかのプロジェクトにまたがって整備が進められていると思われる。継続的な整備でないため、情報の連続性が乏しい。マップなど、他メディアの活用が多く、路面表示のみで完結する案内とはなっていない。長崎ではランタンフェスティバル、長崎くんちなど、大規模なイベントも多く、イベント時には仮設的な案内誘導も必要であるため、固定的なサイン整備の難しさを感じられる。



図3 長崎さるく

3. 散策ルートの設定

3-1. 第1期ルート設定の検証

熊本市内の散策ルートについては熊本国際コンベンション協会が主催する「くまもとさるく」において、複数の観光ルートが設定されており、熊本駅を起点とするコース（商人たちが暮らした城下町をさるく～一町一寺の基盤の目をきゃあめぐろ～）もあるが、古町周辺の回遊するコース設定で、熊本駅から歴史的なスポットを巡り、祇園橋電停で終了する完結型のルートとなっている。ボランティアガイドの案内があり、時間が限られた観光客にとっては気軽に参加しやすいルートではあるが、寄り道や自由な散策を期待する観光行動には向いていない。

第1期整備となる2011年には熊本駅新幹線口を起点としているが、これは新幹線の開業に合わせて新設された新幹線駅および新幹線口をアピールするためだが、JR 駅舎内での導入アピールがないなど観光キャンペーンとしての連携が弱く、駅前広場を出るまで何も誘導がないので、存在に気づかれない。しかもスタート地点表示が路面表示であるため、機能が低いと言わざるを得ない。また、新幹線開業時にはルート

上に熊本の史跡解説サインを仮設表示したが、西口まちづくりの進展とともに仮設サインは撤去されており、路面標示のみとなっているため、さらに誘目性は低くなっている。

北岡神社前の区間ではポイント的なマーキングだけでなく、路面にペイントし、ラインとして感じられる表現をとっているが、説明がないため、遊歩道（散策ルート）としての認知度は低い。さらに、工事の進捗に合わせ、歩行者が安全に移動できるルートを設定しているため、横断歩道の位置関係などから目的地にまっすぐ向かえない、遠回りな迂回ルートになってしまうなど、問題が多いものであった。全てのルートをラインで表示できない状況ではポストスタイルのライン誘導は難しいと思われる。

3-2. 第2期整備におけるルート設定

第2期整備ではこれらの反省から、地元の見取りも取り入れながら新たなルート設定を行っている。基本的には熊本駅から熊本城（熊本市中心部）に向かう歩行ルートを設定するものであり、ルート周辺の歴史スポットなどは補助的に案内を行う方針である。

起点となる熊本駅からペDESTリアンデッキを経てくまもと新都心、白川沿いの石塘から古町、新町、熊本城の南端となる札の辻までの約2.6 kmのルートを設定した。ルートは極力わかりやすい直線的な設定としているが、歴史スポットが近い場合には立ち寄れるルートとしている。なお、ルートから離れた歴史スポットは分岐先に誘導があるなど、わかりやすいものを中心

に地元の方々とセレクトしている。

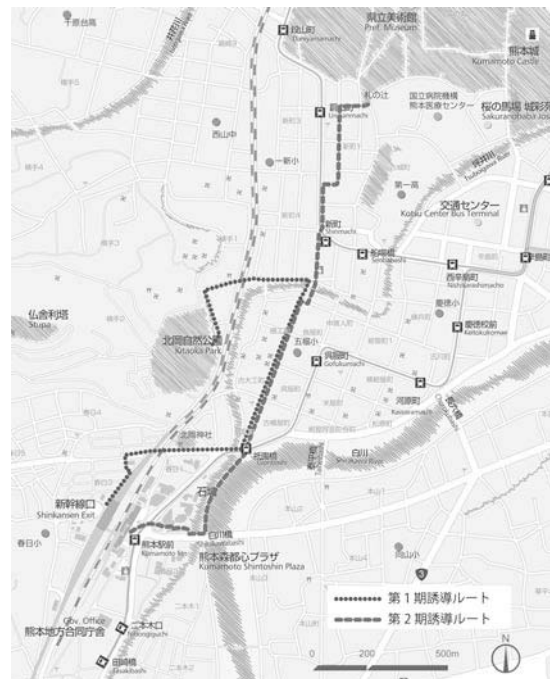


図4 誘導ルート

3-3. ルートの現状調査

1) 熊本駅～白川橋

- 熊本駅周辺地域では「出会いの景」として位置づけられ、歩行者と自転車がゆったりと通行できる幅員を確保している。
- 熊本城へは市電およびバスの誘導が中心となる。
- 歩道部分は阿蘇の溶岩を練り込んだブロック（阿蘇ペーブ）が使用されている。
- 駅から出てすぐ（駅前広場）での誘導が重要である。歩行者デッキで森都心プラザ内の「観光郷土情報センター」へ誘導し、ここを起点として移動してもらう方法も考えられる。



図5 石塘堰

2) 白川橋～祇園橋（石塘）

- 川沿いの歩きやすいルートで、白川の眺めもよい。
- 史跡の石塘であるが、説明は水辺の広場（再開発ビル側）にしかない。
- カウンターテーブルが設置されているので、誘導性がある。
- 自転車、歩行者の路面表示がある。
- イベントスペース的な活用が考えられる。
- 祇園橋の交差点へ降りる部分の階段、スロープの形状が複雑で、ここでの丁寧な誘導が必須。



図6 石塘（白川橋横）

3) 祇園橋～明八橋（古町エリア）

- 既設の北岡自然公園誘導サイン（路面標示）の設置ルート。
- 路面標示は西側の歩道に設置されてお

り、その他の案内サインも多い。

- 祇園橋の交差点から来ると東側の歩道に入るため、こちらのルートでの誘導が望ましい。（既存表示との整合はどうか）
- 電線地中化のため歩道上に地上機器のボックスがあり、これを表示面として使えないか。



図7 五福小付近

4) 明八橋～熊本城（新町エリア）

- 舗装はタイルで通りによって変化する。歩道幅員が狭い。
- 電車通りは歩道が狭く、路面表示できる部分も少ない。
- 途中でルートがクランク状になっているため、分岐誘導が必要。
- 目的地としている熊本城札の辻からは天守閣が見えない。城内の案内とつなぐことが重要。



図8 新町電車通

3-4. 地元へのヒアリング

上記ルート上の2地区（新町、古町）はそれぞれまちづくりに熱心に取り組んでいる地区であるため、意識の高い地元意識の代表を中心にヒアリングを行い、新たなルートとサイン整備について意見を伺った。

1) 新町地区

- 路面表示は昼夜問わず見ることができるか。（色）
- 地図上の小さな文字（横文字）は大丈夫か？
- 今出しているデザインの混合を行うとよいのでは。色もゾーンによって変える。
- 城を踏む事には抵抗があるので大きく城をモチーフに使ったデザインはさげたい。城は見上げたい。
- 文字のすり減りの問題があるので、陶板・真鍮を使うと良いのでは。（素材の検討）
- 地上機器を利用する事は良いと思う。
- 照明などの配慮。（現在は夜9時までには夜間照明がつく）
- 城下町を観光客が歩く際は、くまもとさるく or 新町古町の冊子を持ってい

る。

- 新町は武家商人の町というところが有名、古町は寺が有名。（一町一寺）
- 駅から祇園橋までは城下町ではないので、ルート名に城下町という言葉を入れるのはどうかと思う。
- ネーミングは柔らかい表現で。（歴史の道 熊本城まで続く道 等）
- 歴史の散策路を強調するリストアップを行う。（駄菓子・玩具問屋街、熊本洋学校、赤十字跡等）
- 今まで紹介されていないような所を紹介すると良いと思う。
- 城をみたら道をもどるのではなく、早く帰りたいという意見もあるのでバス停などの表示をいれたらどうか。
- 明八橋と明十橋間の新呉服橋にいくと両方の石垣がよく見えるのでおすすめ。
- 中央区が区のカルタをつくるそうなので、ルートを利用したカルタのイベント等を行うとどうか。

1) 古町地区

古町ではまちづくりの田中氏にヒアリングを行った。古町地区では新規の計画ルートが北岡自然公園までの既往整備ルートと重複するため、既往整備の路面標示の効果を含めて、意見交換を行った。既存の路面標示については、少しでも手がかりとなる情報があることは好印象であり、新幹線の開業以来、全体的に駅から市街地方面への歩行者は増えているのではないか、という感想が上げられた。

五福のまちづくりでは「えんま祭り」や「風流街浪漫フェスタ」などのイベントや

「地蔵まつり」も盛んであり、このような地域のイベントをルートの知名度アップにつなげることも考えられる。

- 五福まちづくり交流センターの案内所としての拠点性を活かす。
- 子供たちの参加を促すイベントを企画する。
- 「細工町通り」など通りの名称を強調した誘導の方法も考えられる。

4. 表示の検討

4-1. 第1期整備における表示の検証

第1期整備では目的地を北岡自然公園とし、熊本駅周辺の歴史スポットを紹介することを目的としていたため、表示タイトルを「北岡自然公園城下町めぐり」としていたが、今回の誘導ルートは北岡自然公園が目的地とならないため、新規の表示が必要となる。



図9 第1期表示デザイン

このため、複数案を用意し、地元向けに提案を行った。

4-2. 第2期表示案の検討

1) 第1期踏襲案

ルートが新しくなるため、右側のタイトルを変更するものの、第1期との連続性に配慮した案。右側の名称をどのように扱うかが不明確であることや、案内できる周辺の歴史スポットが限られることが課題となる。



図10 第1期デザイン踏襲案

2) 熊本城シルエット案

熊本城に向かうルートであることから、熊本城のシルエットを使用した案。地元への説明では、熊本城を踏むことに抵抗がある人がいるかもしれないと指摘があった。



図11 熊本城シルエット案

3) 文様案

武者返しや蛇の目紋など城下町イメージをグラフィックモチーフとして活用する案。一町一寺のサインイメージを模したものは黒ベースのため汚れが目立つ可能性がある。また、ルート自体をラインで表現しており、誘導する歴史スポットへの分岐点（交差点）がわかりにくい点が課題となる。

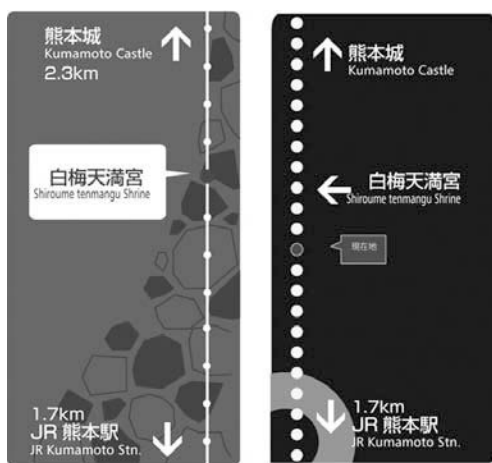


図12 文様案

4) 地図表現案

より地図に近い表現とし、交差点や、橋との関係性で自分の位置を知るサイン。地図をすべて表示すると細かすぎるため、表示内容を整理する必要がある。この案では川、主要な道路、電停、寺（記号のみ）などを表示している。

表現が複雑になるため、多国語表示とせず、それぞれの言語版を交互に設置するなどの方法を考える必要がある。

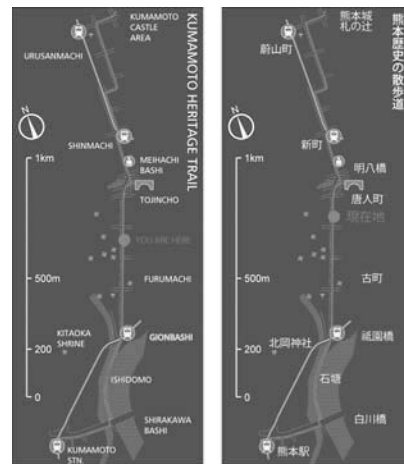


図13 地図表現案

5) 通り名案（最終案）

本整備においては複数の地区をまたいだ誘導となるため、通りの雰囲気様が様々であるなど、ラインとしての連続性を感じさせることが難しい。したがって、通り名称を主たる情報とし、ルートの起終点となる熊本駅と熊本城、また、それぞれの通りの起終点（または分岐点）となる橋や交差点を手がかりとして表示し、周辺の施設誘導については主だったものみの表現とすることが望ましいと考え、以下の表示案について提案を行った。通り名称は熊本駅から「出会の景」「石塘」「細工町通り」「薩摩街道」を使用する。「出会の景」の名称は道路名称ではないが、森都心プラザを含んだ駅～白川までのエリアを示しており、石塘堰跡を水辺広場に残していることもあり、歴史の道の導入部として森都心プラザへ誘導する必然性はあると思われる。また、次の「石塘」も実際に現地で記名がない（石塘堰に解説板がある）ため、ラインとしての石塘を認知させることができる。「細工町通り」、「薩摩街道」は古町、新町の各地

域の特徴を示すものでもあり、この表現にシンボルカラーを用いるなど、地域活動をバックアップする表示としても活用できる。

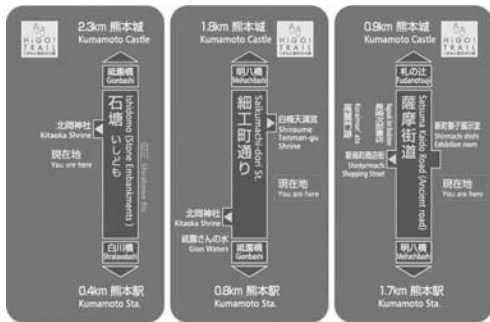


図14 通り名案

表示デザインについては通り名を優先的に表示する案に決定し、2014年に誘導ルート上の19ヶ所に設置されている。表示サイズは第1期では600×600であったが、情報量の増加に伴い、450×900に変更している。

5. エンブレムのデザイン

本整備では路面表示のみで誘導を行っているが、ボストンの「フリーダムトレイル」のようなわかりやすく、呼びやすい名称が必要であるということで、名称と合わせてエンブレムのデザイン提案を行っている。エンブレムは各路面サインにも表示しているが、既設のサイン（表示板が立ち上がっているもの）の空きスペースにステッカータイプのを添付したり、観光案内のマップに記載するなど、複数メディアで使用することでルート自体の認知度を高めることを想定している。検討段階では電力会社の地上機器（配電ボックス）への添加も検討したが、調整がつかず断念した。



図15 HiGO!TRAIL エンブレム

エンブレムのデザインにあたっては歴史性を感じさせる肥後の名称や、歩くことを意識した草履のイメージなどを使用し、親しみやすく、紙媒体などで小さく表示してもわかりやすいシンプルな形としている。日本語名称である「くまもと歴史の小路」も記載しているが、英文名である「HiGO! TRAIL」を全面に打ち出し、海外からの観光客にもアピールすることを目指している。

これは実際に熊本駅前の歩行者案内サインに添付している例（図16）だが、都市サインのデザインを損ねることなく、情報提供を行っている。また、起点となる熊本駅コンコース前のサイン（図17）では、当初の設置でユビキタスサイン（携帯電話のFelica機能を使って情報を提供する仕組み）が中止となったため空いたスペースを使って、歩行ルートの総合案内を行っている。歩行ルートについては、右側の市街地案内マップ内にルートを追加で表示している。



図16 既設サインに添付

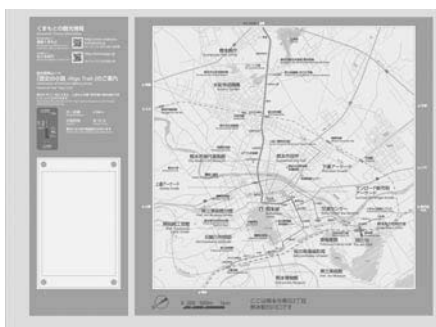


図17 歩行ルート総合案内

6. まとめ

本稿では熊本駅周辺の歩行ルートの案内について、検討内容や整備の課題を整理してきた。路面表示については自立型のサイン（案内板）に比べて少ない予算で整備でき、景観への影響も少なく、設置場所の確保や安全性の問題も少ないなど、メリットも多いが、第1期整備のものは5年ほど経過した時点で樹脂素材及び接着剤の劣化により、破れや剥がれが出てきているものもあるため、定期的な更新は必要である。

また、やはり路面表示だけでは気づかれにくいいため、他の媒体（手持ちマップ、ウェブ上の観光案内など）と連携した情報提供が重要である。特に近年はスマートフォンなどのデジタルデバイスを持って観

光する観光客も多いため、このようなデバイスと連携するインタラクティブな仕掛けも喜ばれる。

また、熊本においては目的地である熊本城が再建途中であり、観光客が入場できない状況にある。経路上の歴史スポットも震災の被害を受けているものが多い。このような状況下で安心できる歴史スポット巡りを案内することは容易ではない。熊本城では安全に配慮した上で復興、再建の様子を可能な限り公開することで、観光客にもアピールすることができるというような議論が多方面で起こっており、観光客への情報提供の方法については、メディアの選択も含めて多様な対応が求められる。

特に熊本城の再建については、伝統的な工法と合わせて最先端の技術を活用することで、効率や安全性を高められる。東日本大震災で被災した小峰城は石垣の復元工事を公開している。このようなリアルな情報提供は来街者にとって新しい興味や発見を促すことになる。

歴史案内は観光客向けの情報提供が中心であるが、地元市民であっても認識していない魅力が多々あり、子供達への教育効果も含めて、地元に誇りをもち、まちづくり活動に参加する導入にもなる。今回の整備は熊本県が主導するものであるが、サインは一つのきっかけであり、熊本市や、観光団体、地元のまちづくり組織などの連携を高めることでより深い情報、まちの魅力を発信することができると思う。

今回の整備では熊本県企画課のプロジェクトに崇城大学デザイン学科の学生が協力参加する形でデザイン提案を行った。