

**第1回**  
**地域活性化のための鳥取自動車道  
の利活用に関する検討委員会**

**説明資料**

**平成22年11月15日**

. はじめに	..... P. 3
. 休憩機能補完のための本線外施設の有効活用について	..... P. 6
1. 休憩施設の考え方	
1) 休憩機能	
2) 休憩施設の選定	
2. 休憩機能等の確保に当たり考慮すべき間隔について	..... P. 9
1) トイレ機能の確保間隔	
2) 疲労回復機能の確保間隔	
3) 給油機能の確保間隔	
4) 前提条件	
5) 検討フロー	
3. 鳥取自動車道における休憩施設利用の考え方	..... P.15
1) PA位置図	
2) 道の駅位置図	
3) トイレ機能(30分以内)・疲労回復機能(60分以内)の確保	
4) 給油機能(60分以内)の確保	
5) 休憩機能確保における検討結果	
6) 休憩施設や給油に係わる標識のイメージ	
7) 1次案内標識等(道の駅誘導、GS注意喚起)の事例	
. 沿線地域との連携による観光資源等を活かした鳥取自動車道の利活用方策	..... P.24
1) 現状及び課題	
2) 対応方針	
3) 総合的な案内サインのイメージ	
4) 標識を設置する上での留意事項	
5) 共通的なテーマでのサイン事例	
6) 沿線地域が連携して作成したマップ等のイメージ	
7) 総合的な観光情報提供システムのイメージ	
. 参考資料	

.はじめに

.はじめに

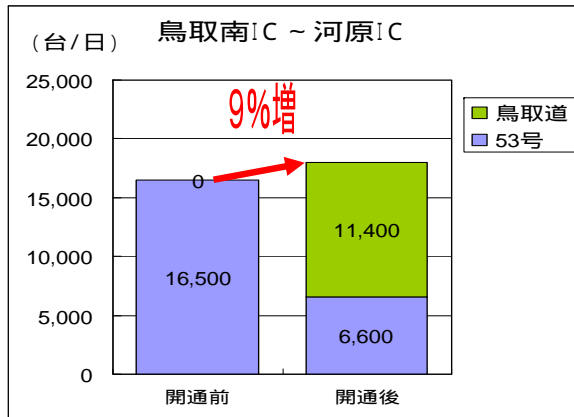
# はじめに

## 1. 鳥取自動車道開通の効果

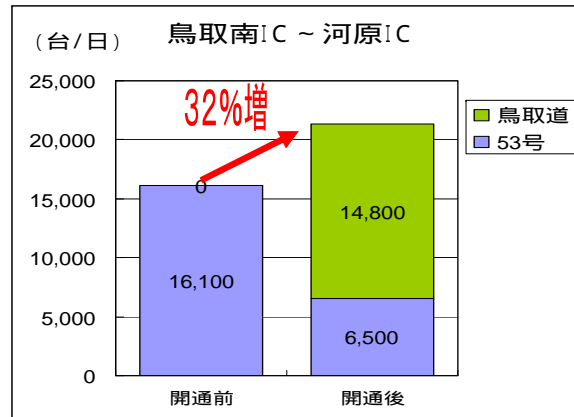
平成22年3月 鳥取自動車道の兵庫県内の佐用JCT～大原IC間と鳥取県内が全線開通。

これにより、断面交通量(鳥取自動車道と国道53号)が増加しており、特に休日での断面交通量の伸びが顕著である。

【平日】



【休日】



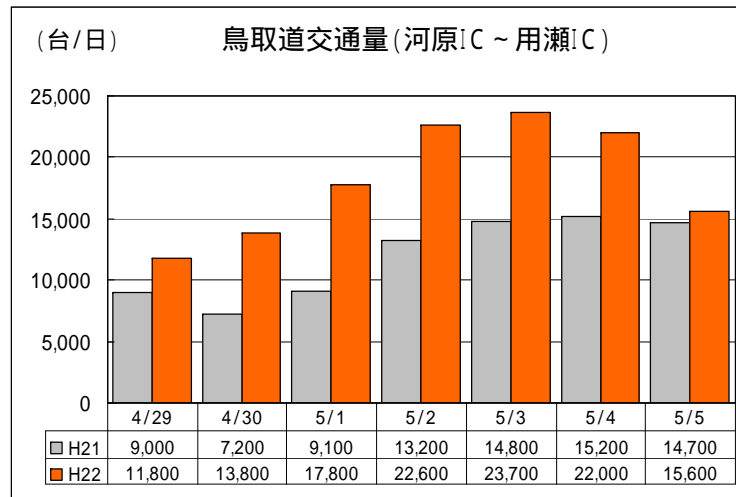
鳥取自動車道の鳥取県内全線開通により、GW、お盆の鳥取自動車道の利用交通量も開通前に比べ増加している。

鳥取砂丘等の観光地でも昨年度に比べ来客のペースは好調である。

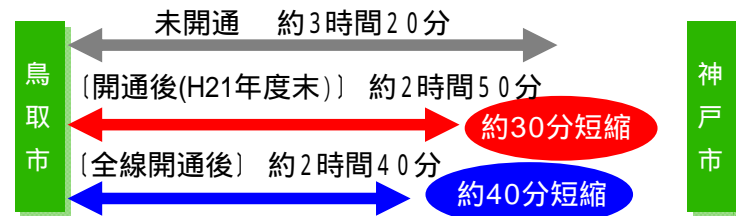


鳥取砂丘(鳥取市)

第4期スピード30万人  
砂の美術館ペース好調



鳥取市～神戸市の所要時間



# はじめに

## 2. 鳥取自動車道の特長

鳥取自動車道は、無料の高速道路であるため、どのインターチェンジで降りても料金がかからない高速道路である。

一方、新直轄方式で整備したため、サービスエリア、パーキングエリアが削除されており、それらの機能を補完し、利用者の利便性向上を図るためには、インターチェンジ周辺の既存の休憩施設(道の駅等)への案内・誘導が必要と考えられる。

### 第2回国土開発幹線自動車道建設会議

新直轄方式区間におけるコスト削減のメニューとして、料金所、サービスエリア・パーキングエリア、バスストップの削除

(平成18年2月)

### 沿道の「道の駅」等の活用

鳥取自動車道は料金所・バスストップに該当する箇所は無い

(第2回国土開発幹線自動車道建設会議資料抜粋)

項目	代表的なメニュー
構造・規格の見直し	・設計速度の見直しによる構造・規格の見直し ・縦断線形等の特例値を多く採用 等
無料化に伴う見直し	・料金所、サービスエリア・パーキングエリア、バスストップの削除 ・暫定2車線区間における追越車線の削除 ・インターチェンジのコンパクト化 等
技術開発に伴う見直し	・現地状況に応じたより適切な施行方法の採用による見直し 等

## 3. 沿線の地域活性化

鳥取自動車道が開通し、所要時間の短縮や交通量の増加などの効果が明らかとなった一方で、沿線市町村では素通りによる地域への影響が懸念されている。

智頭町の石谷家住宅のように、時間短縮効果により周遊観光が増えたと思われる事例もあり、沿線の観光資源に関する情報提供をいかに行っていかは、地域活性化において重要な課題である。

## 4. その他

上記2と3の観点から鳥取自動車道の有効活用について、以下の章において検討する。

ただし標識等の設置については、設置場所、設置数、文字の量や大きさなど制限があることに留意して検討。

## 1. 休憩施設等の考え方



利用者の安全で安心なドライブのために必要な休憩機能等は以下の5機能（トイレ、疲労回復、給油、買物、食事）と考えられる。

ただし、買物機能、食事機能についてはトイレ、疲労回復とともに行われることが一般的と考えられるため、本資料における検討対象としては、トイレ機能、疲労回復機能、給油機能の3機能としている。

## 利用者のニーズ

1 トイレに行きたいよ

お土産を買いたい  
おなかがすいた

2 疲れたなあ  
どこか休める場所はないかなあ

3 ガソリンが無いぞ！

## 5つの休憩機能

1 トイレ機能

2 疲労回復機能

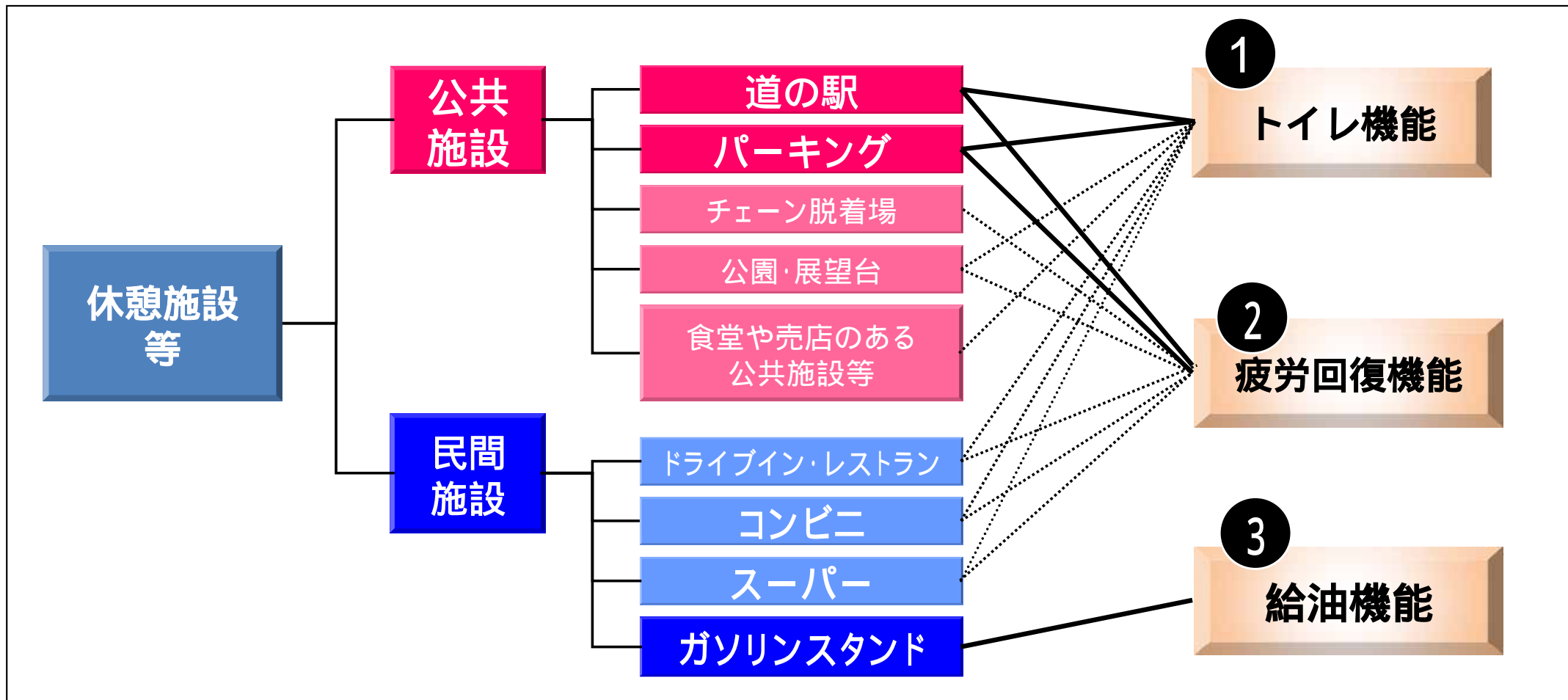
買物機能

食事機能

トイレや疲労回復のための休憩時に、同時に満たされることが一般的と考えられる。

3 給油機能

休憩施設の配置を検討する際に活用が可能な施設として、以下の施設が考えられる。  
 路外の休憩施設としては、本線内のパーキング、チェーン着脱場、本線外(一般道)の「道の駅」や道の駅と同程度の機能を有する民間の施設(ドライブイン等)のがあり、それらへの誘導を計画して行く必要がある。  
 休憩施設等については、休憩の機能だけでなく自動車への給油及び給水や整備点検も必要となることから、ガソリンスタンドなどの情報提供も重要であり、これらの施設についてもICからの距離や営業時間などを確認する必要がある。



図中の色の濃淡や実線、波線の使い分けは、の機能を沿道施設に分担する際の適正の度合いを示す。



## 2. 休憩機能等の確保に当たり考慮すべき間隔について

## 2. 休憩機能等の確保に当たり考慮すべき間隔について

### 1) トイレ機能の確保間隔

NEXCO規定のように30分より小さな値を示す資料も存在するが、以下を考慮し、トイレ機能の確保間隔を30分以内とした。  
 鳥取自動車道の利用特性(無料でどこICでも自由に乗り降りできる)を考慮し、高速道路と一般道路の中間的な基準値を採用  
 NEXCO基準で設置された全てのSA,PAを高速道路利用者が利用するのではなく、実際の休憩間隔はSA,PAの設置間隔よりも長いと考えられること  
 (下図参照)  
 トイレ休憩は、最大尿意に達しても一定時間我慢でき、設置間隔が若干長くなっても事故の危険と直結することが少ないと考えられること

区分	名称	内容	資料番号	対象	資料記載の許容量	記載値の時間換算		時間(分)																																																
						速度	換算値(分)	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	120	130	140	150	160																																	
文献等	人間の許容限界事典 (2005.10朝倉書店)	正常な場合、いったん最大膀胱容量(最大尿意)に達してからも、最大50ml程度は蓄尿できるといわれている。腎で作られる尿量は通常1分間に約1mlとされ、これを用いて計算すると、50分～1時間は、最大尿意に達してからも我慢できると考えられている。	①	トイレ	最大尿意から 50分～1時間	→	50～60分																																																	
設計基準等	道路構造令の解説と 運用(H16.2)	「出入り制限された道路には必要に応じて休憩施設(パーキングエリアまたはサービスエリア)を設けるものとする」(p.643) →休憩施設の配置間隔に関する具体的な規定はない	-	-	-	-	-																																																	
設計基準等	NEXCO設計要領第4集 休憩施設設計要領 (H16.5)	休憩施設相互: 標準: 15km 最大: 25km サービスエリア相互: 標準: 50km 最大: 100km	-	休憩施設相互はトイレ	15~25km	70(50)	13~21分 (18~30分)※1																																																	
インターネット情報	トイレ防犯等～被害 時のトイレ対策の重要 性～(本村操 研研)	トイレは生理的欲求なので、我慢の限界がある。待ち時間の限界は通常30分とされている。	②	トイレ	待ち時間限界 30分	→	30分																																																	
調査・推	「高齢ドライバーの 運転特性分析」 (H17.11浜田河川国 道事務所実施のヒア リング調査結果)	・皆ましい休憩施設間隔は平均35分で、高齢者ほど短くなる傾向にある。 ・実際に行った休憩の間隔は、平均52分で、同様に高齢者ほど短くなる傾向にある。	③	トイレ機能 と取戻	皆ましい休憩間隔 平均35分 実際の休憩間隔 平均52分	→	35分 52分																																																	

資料は、「最大尿意からさらに我慢できる極限の時間」といった意味合いが強く、他の資料とはやや主旨が異なる。したがって、資料(参考資料P.2)については参考的な位置づけにとどめるものとした。

NEXCO設計要領の配置間隔規定は、高速道路の通行車両が、全てのSA,PAに立ち寄ると想定したものでなく、適宜選択しながらトイレ機能を満たすものと考えられる。このため、実際のトイレ休憩間隔はこの規定値より長いものと推察される。

実際の休憩間隔(一般道路)



1 異常気象等による速度規制の実施時は50km/hとなるため、参考的に示した値である。  
 2 各資料に関しては参考資料(P.2~3)としてとりまとめている。参考資料との対比は表中の資料番号による。 10

## 2. 休憩機能等の確保に当たり考慮すべき間隔について

## 2) 疲労回復機能の確保間隔

NEXCO規定のように60分より短い間隔を示す資料も存在するが、下記を考慮し疲労回復機能の確保間隔を60分以内とした。

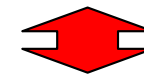
財団法人労働科学研究所の資料(参考資料P.4)は、唯一数値基準ではなく研究結果に基づくものであり、信頼度も高く、また事故の危険を示唆した値として重視

山陽自動車道、中国自動車道のSA配置間隔は、平均で約51分間隔であること(本頁下表)

NEXCO規定の43～86分の平均値は、約65分となること

2時間以内という長い間隔を示す資料も存在するが、疲労回復機能確保は運転中の安全確保と密接に関連することから、極力短めの間隔で確保することを重視

区分	名称	内容	資料番号	対象	資料記載の許容値	記載値の時間換算		時間(分)																
						速度	換算値(分)	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	120	130	140	150	160	
文献等	自動車運転と眠気(財団法人労働科学研究所HP)	・運転による眠気は運転時間の増加とともに増加すること、及び運転時間が1時間程度を超えると、居眠りによる事故の危険を生じることが示されている。		疲労回復	運転開始から1時間程度		60分																	
設計基準等	NEXCO設計要領第4集 休憩施設設計要領(H4.9)	休憩施設相互: 標準: 15 km 最大: 25 km サービスエリア相互: 標準: 50 km 最大: 100 km		SA相互は疲労回復等	50～100 km	70(50)	43～86分(60～120分)																	
インターネット情報	お客様へのお願い(NEXCO西日本HP)	高速道路を長時間運転すると非常に疲れやすくなり、事故の原因につながります。少なくとも、2時間に1回は休憩をとりましょう		疲労回復	2時間に1回の休憩		120分																	
	ワンポイントアドバイス(JAF HP)	安全運転のためにもドライブを楽しむためにもSAやPAを上手に利用して2時間に1回程度休憩をとりましょう。		疲労回復	2時間に1回の休憩		120分																	



**疲労回復機能の確保間隔**

=

**60分以内**

[参考] 既存高速道路におけるSA、PAの配置間隔

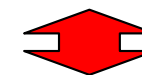
	延長(km)	箇所数			間隔(km)		平均旅行速度(km/hr)	時間間隔(分)	
		SA	PA	SA,PA合計	SAのみ	SA,PA合計		SAのみ	SA,PA合計
山陽自動車道	419.3	8	13	21	52.4	20.0	84.1	37.4	14.2
中国自動車道	549.5	6	15	21	91.6	26.2	80.6	68.2	19.5
合計(平均)	968.8	14	28	42	69.2	23.1	82.1	50.6	16.9

資料: 道路時刻表

- 1 異常気象等による速度規制の実施時は50km/hとなるため、参考的に示した値である。
- 2 各資料に関しては参考資料(P.4～5)としてとりまとめている。参考資料との対比は表中の資料番号による。

給油機能に関しては、燃料残量警告灯の点灯からの走行可能距離を参考に60分間隔とした。  
 走行可能距離は、車両タイプ、燃費性能等により大きな幅を有するが、10車種程度の抽出調査であることや、経年的な燃費劣化の影響等も考慮し、調査結果の中で最短となる値を採用したものである。

区分	文献等	内 容	資料 番号	対象	資料記載 の許容値	記載値の時間換算		時間 (分)																
						速度	換算値(分)	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	120	130	140	150	160	
その他	自動車の燃料残量警告灯の点灯	一般的には残量10リッター前後(軽自動車ではやや少ない)で点灯。燃費によって異なるが70km~160kmが可能走行距離となる(ハイブリッド車を除く)		給油	70~160km	70 (50)	60~137分 (84~192分) 1																	



**給油機能の確保間隔**

=

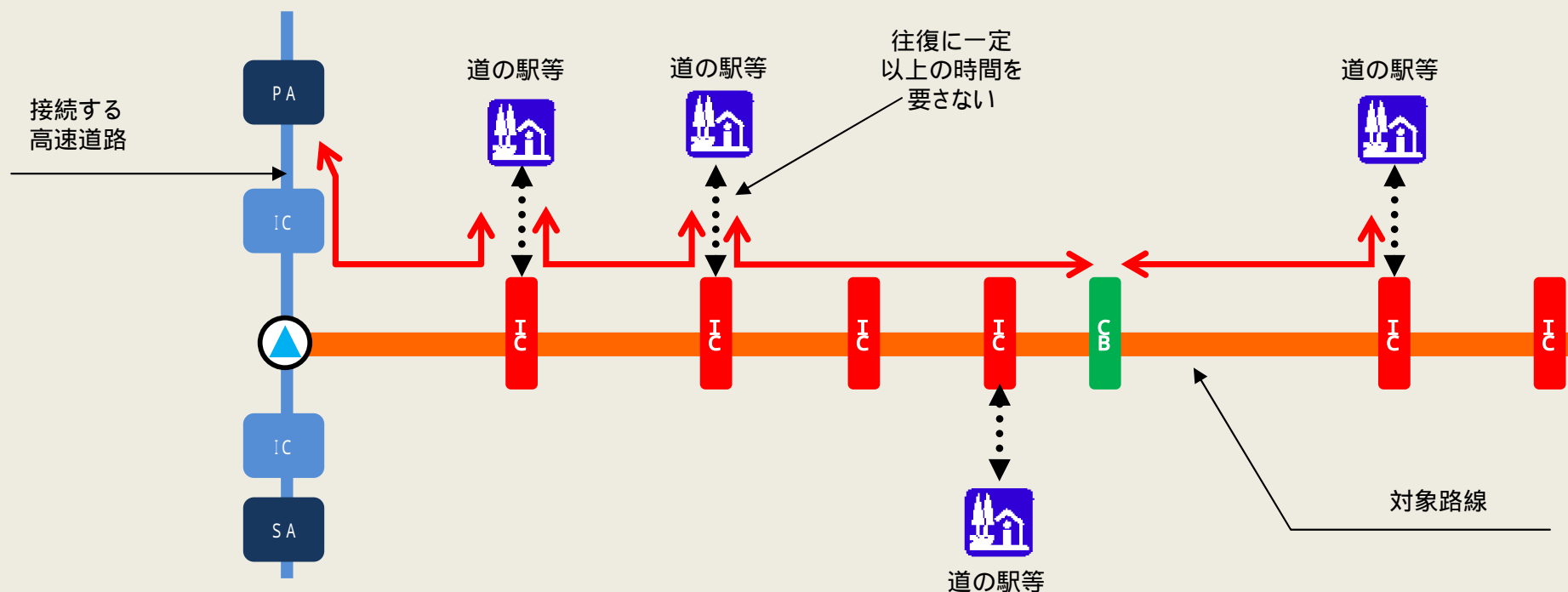
**60分以内**

道路管理用施設(PA、チェーン脱着所等)、IC周辺の休憩施設及び接続高速道路のサービスエリア、パーキングエリアを所定の時間内で結ぶ形での休憩施設利用を想定する。

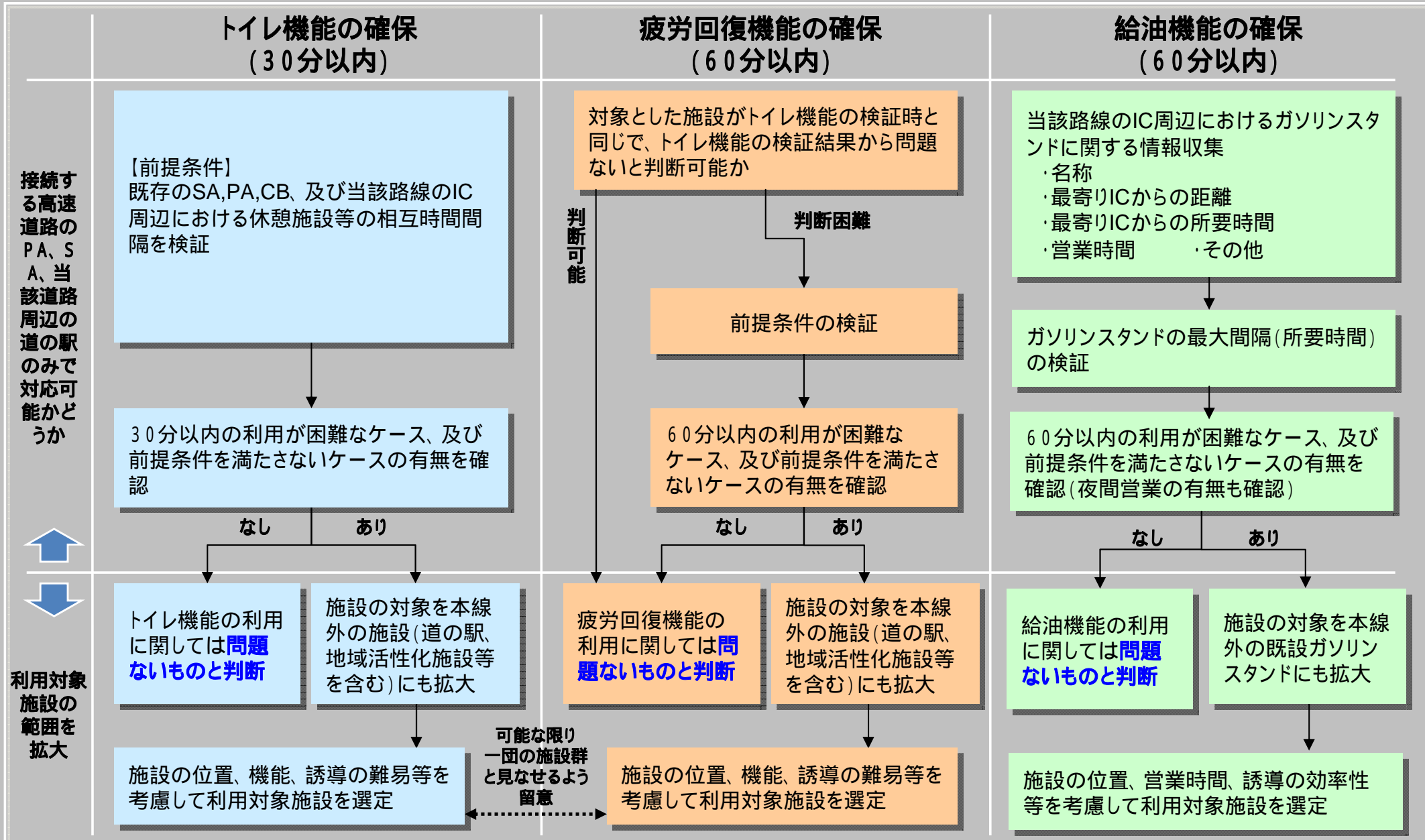
IC周辺施設としては、以下を考慮して選定するものとする。

- ・道の駅等不特定多数が利用可能な公共の休憩施設を優先。
- ・往復に一定以上の時間を要さない施設(休憩施設利用後は、本線に復帰することを前提)。
- ・夜間の利用についても考慮する。

既存SA,PAやIC周辺の休憩施設等を結ぶ利用パターンを想定



IC:インターチェンジ、CB:チェーンベース



IC:インターチェンジ、SA:サービスエリア、PA:パーキングエリア、CB:チェーンベース



### 3. 鳥取自動車道における休憩施設利用の考え方

### 3. 鳥取自動車道における休憩施設利用の考え方

### 1) PA位置図

第2回国幹会議でコスト削減によりSA・PAが見直し項目となる。

鳥取自動車道では用瀬CB、河原CB(道の駅の駐車場として利用。下り線のみ利用可)、福原PA(上り線のみ利用可能)の3箇所が本線上に設置されている。

CB:チェーンベースの略

#### 用瀬CB

駐車場24台(普通車15台・大型車9台)、  
お手洗い(男性用(小)3器・男性用(大)1器、女性用5器)・身障者用設備



#### 河原CB

駐車場32台(普通車28台・大型車4台)

お手洗い(隣接する道の駅かわはらに設置)



#### 福原PA

駐車場15台(普通車10台・大型5台)、  
お手洗い(男性用(小)2器・男性用(大)1器、女性用2器)・身障者用設備



福原PAについては新直轄区間外の志戸坂峠道路に設置。





### 3. 鳥取自動車道における休憩施設利用の考え方


### 2) 道の駅位置図



**道の駅清流茶屋かわはら**  
(年中無休)

【施設内容】


駐車場100台(普通車88台・大型車12台)  
 お手洗い(男性用(小)12器・男性用(大)3器、女性用13器)・身障者用設備、  
 レストラン(11:00~22:00)、店舗・売店、休憩所、公園、体験施設、  
 コンビニ(24時間)、電話1台(24時間)、情報コーナー、乳幼児施設、展望地



**道の駅あわくらんど**  
 7月~9月を除く平日(9:00~19:00)  
 土曜・休日・7月~9月(9:00~20:00)

【施設内容】

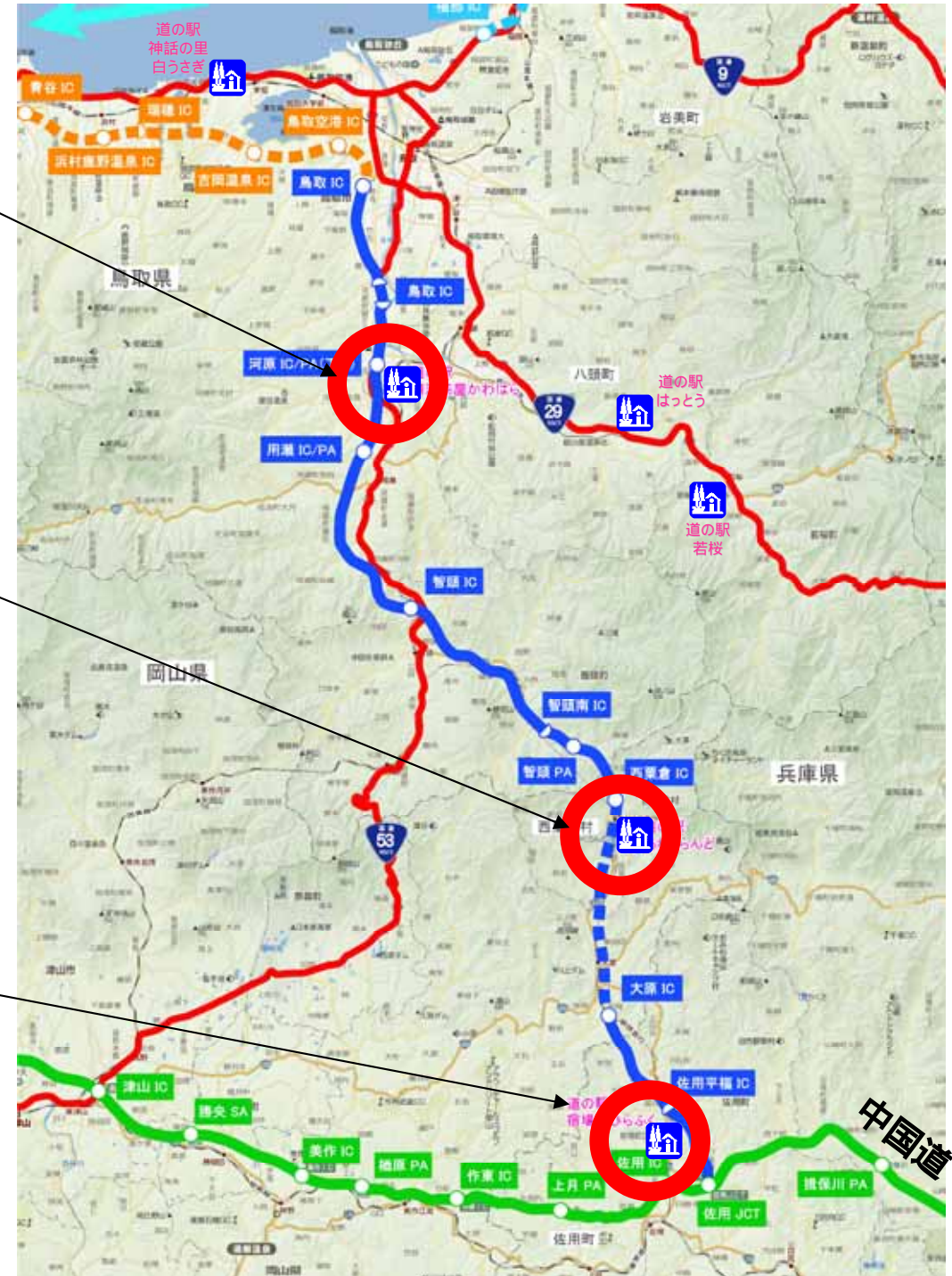
駐車場40台(普通車33台・大型車7台)  
 お手洗い(男性用(小)17器・男性用(大)7器、女性用19器)  
 身障者用設備、レストラン(11:00~、喫茶・軽食、店舗・売店(9:00~)、  
 休憩所、公園、博物館・ギャラリー(10:00~16:00)、野菜市(9:00~17:00)  
 電話2台(うち1台24時間)、情報コーナー、乳幼児施設、郵便・宅急便



**道の駅宿場町ひらふく**  
 休館日/年末・年始、毎週水曜日  
 (祝日の場合は翌日)

【施設内容】

駐車場26台(普通車22台・大型車4台) 第2駐車場30台  
 お手洗い(男性用(小)7器・男性用(大)4器、女性用6器)、休憩室  
 身障者用設備、レストラン(8:30~19:00)、店舗・売店、公園、体験施設、  
 電話1台(24時間)、情報コーナー、乳幼児施設、展望地、スポーツ活動



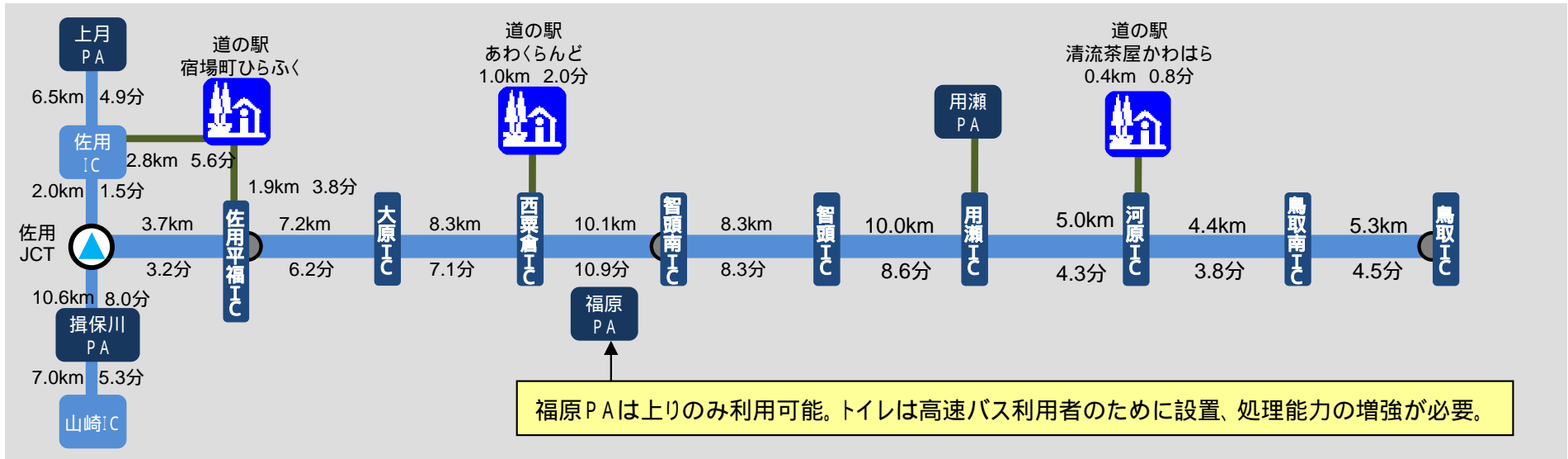
### 3. 鳥取自動車道における休憩施設利用の考え方

#### 3) トイレ機能(30分以内)・疲労回復機能(60分以内)の確保 1

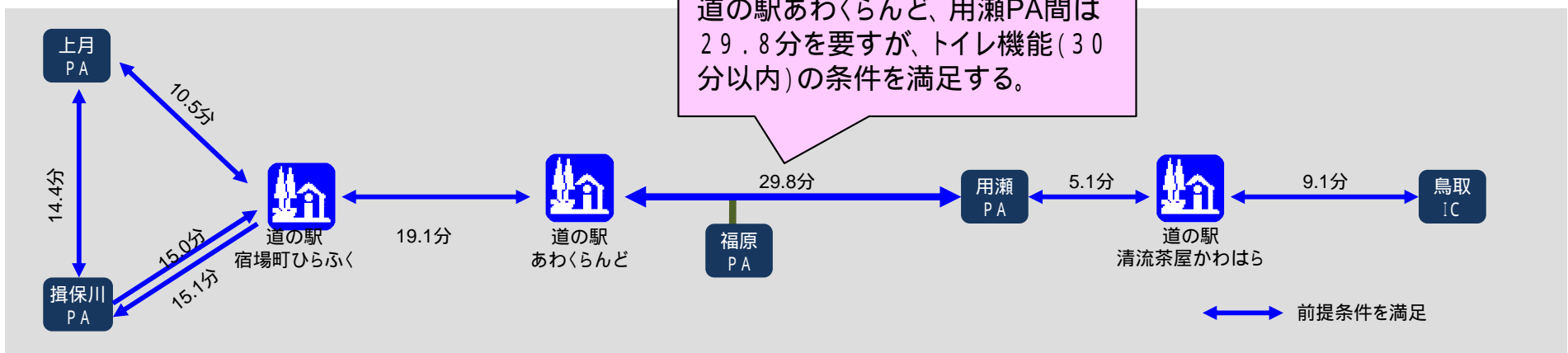
##### トイレ機能を満たすことが可能な施設の相互間隔の検証(前提条件の検証)

下図のとおり、最長区間である「西粟倉IC(道の駅あわくらんど)～用瀬PA」においても、所要時間29.8分で30分以内のトイレ機能を確保できている。

##### 実際の施設配置



##### 下図の実配置を元にした施設間連絡の模式図



1 表及び図中の時間表示(分)は、中国道80km/h、鳥取自動車道70km/h(西粟倉から智頭ICは60km/h、志戸坂トンネル(坂根～駒帰)は40km/h)で走行時の所要時間を示している。

### 3. 鳥取自動車道における休憩施設利用の考え方

#### 3) トイレ機能(30分以内)・疲労回復機能(60分以内)の確保 2

疲労回復機能の確保においても、トイレ機能確保の検討時と同様の検証を行うものとするが、鳥取自動車道の場合、トイレ機能のある施設には疲労回復機能もあるため、トイレ機能の検証結果を踏まえると、**既存施設の活用のみで60分以内の休憩機能確保は可能**と考えられる。

トイレ機能の検討  
(30分以内)

道の駅を利用することにより機能を満足する



上記検討結果を踏まえると、

疲労回復機能  
の検討  
(60分以内)

トイレ機能の検討時と同じ休憩施設を対象とした場合



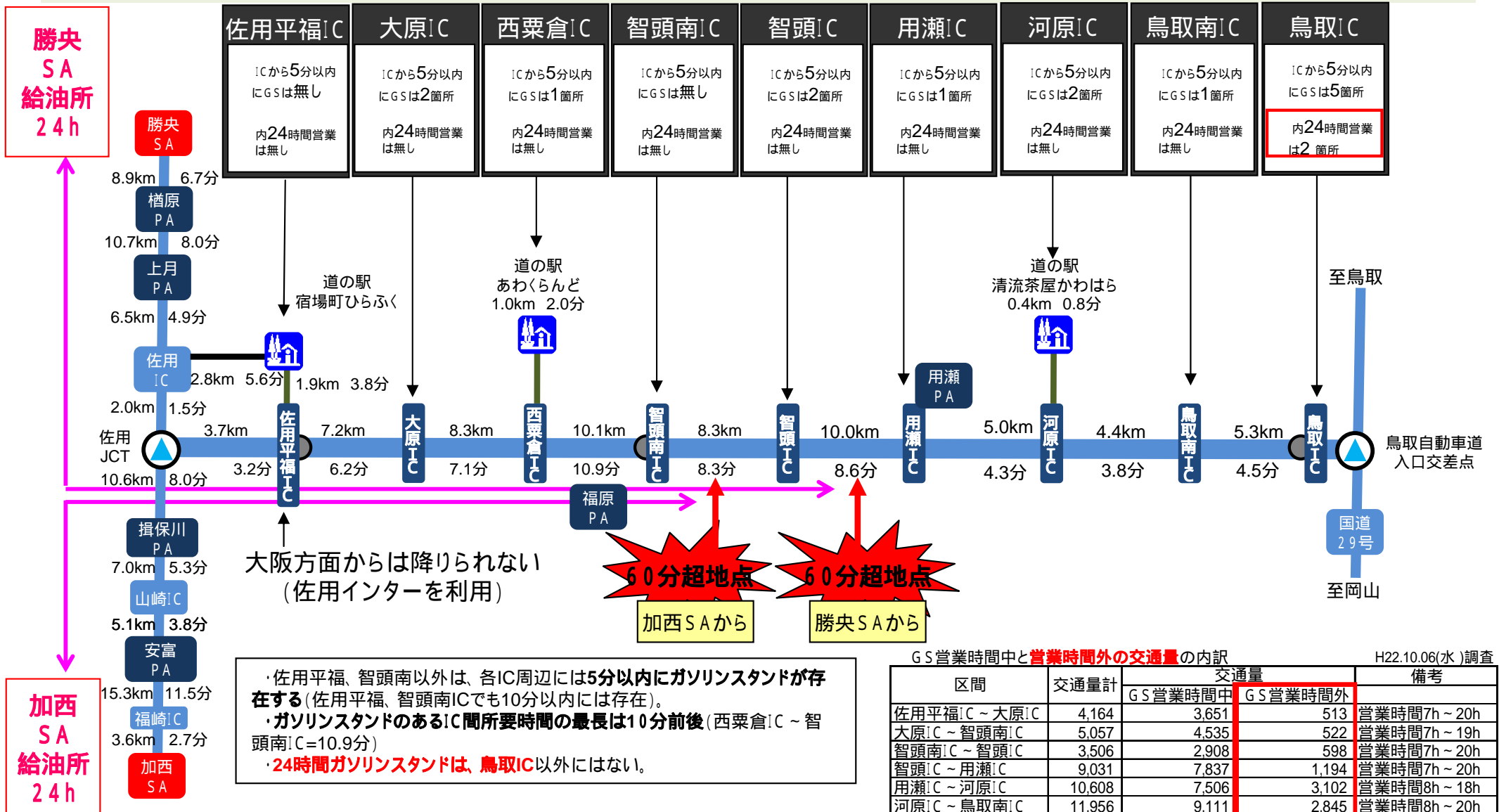
隣接のSA・PA・道の駅等を利用することにより満足する。  
**これらの案内誘導の充実を図る必要がある。**

)道路利用者は、疲労回復機能の確保と同時に、「買物機能」や「食事機能」を満たすケースが多いと想定されるが、本検討の対象施設は道の駅であり、それらへの対応も問題ないものと考えられる。

### 3. 鳥取自動車道における休憩施設利用の考え方

### 4) 給油機能(60分以内)の確保

鳥取自動車道においては以下の状況から「日中の60分以内の給油機能の確保」に関しては、もよりのICを降りて給油すれば問題のない状況となっているが**24時間営業のスタンドは鳥取IC以外にはない**ため、夜間については「24時間営業ガソリンスタンドの情報提供」及び「**早めの給油に関する注意喚起**」が必要である。



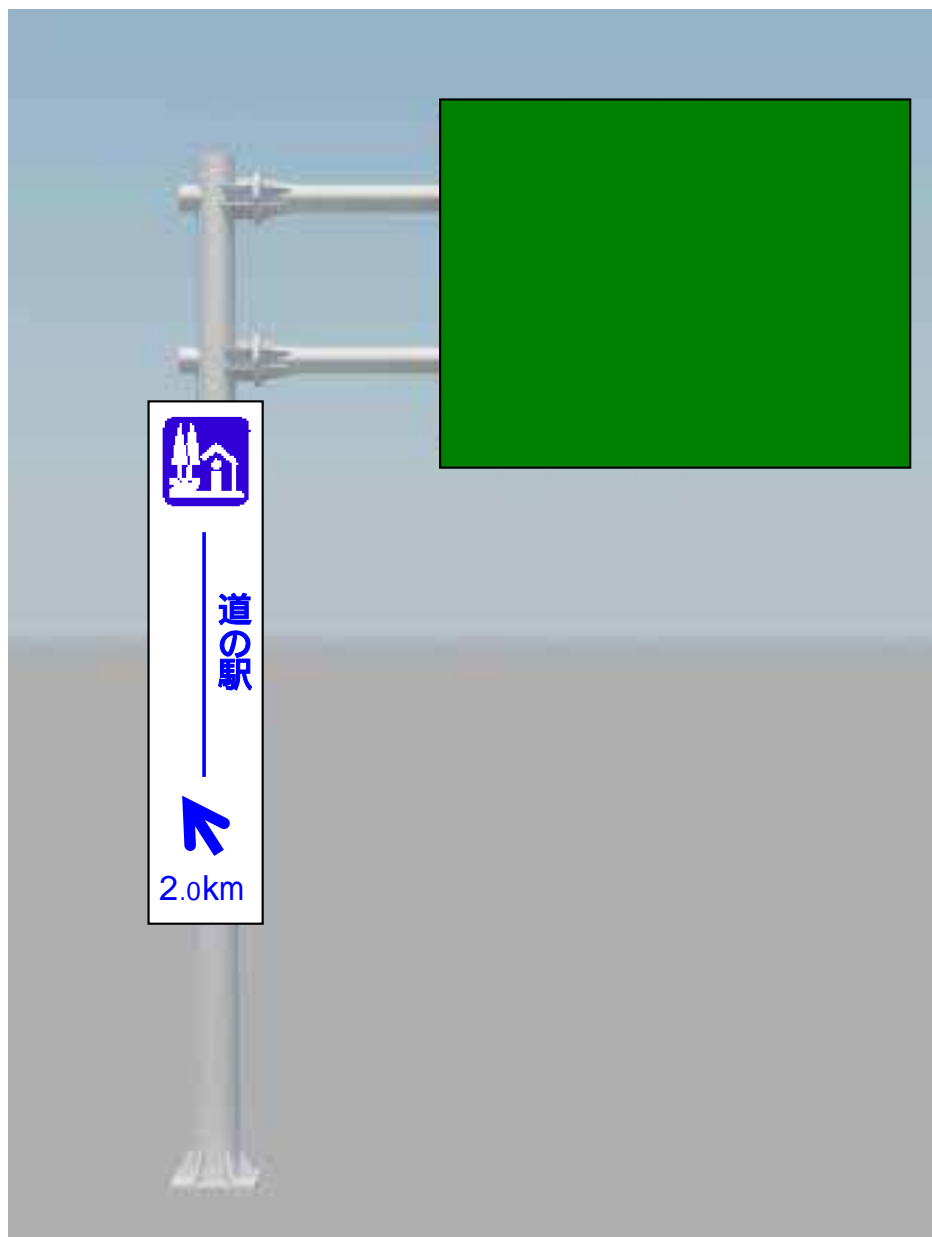
1 表及び図中の時間表示(分)は、中国道80km/h、鳥取自動車道70km/h、西粟倉から智頭ICは60km/h、志戸坂トンネル(板根～駒帰は40km/h)で走行時の所要時間を示している。  
 〇で囲んだガソリンスタンドは24時間営業。

注) 交通量計は上下線の合計。GSの営業時間は、両端IC近辺の営業時間が短い方を表示。



## 「道の駅」、既設のガソリンスタンドを利用することにより概ね機能を満足する

検討内容	結果の概要	課題
トイレ機能の確保 (30分以内)	・中国道のSA,PA、及び鳥取自動車道のIC近傍の道の駅等の活用で対応可能	・「道の駅」等への誘導案内が必要
疲労回復機能の確保 (60分以内)	・中国道のSA,PA、及び鳥取自動車道のIC近傍の道の駅等の活用で対応可能	・「道の駅」等への誘導案内が必要
給油機能の確保 (60分以内)	・鳥取自動車道のIC周辺の既存ガソリンスタンドの利用により昼間は対応可能(各IC周辺から10分以内にはGSが存在) ・ただし夜間については、24時間営業のガソリンスタンド(鳥取IC周辺)に限られる。	・IC周辺のガソリンスタンドの情報提供が必要 ・夜間については、「24時間営業ガソリンスタンドの情報提供」及び「早めの給油に関する注意喚起」が必要



休憩施設(道の駅)への誘導イメージ



休憩施設(道の駅)への誘導イメージ



夜間給油に関する注意喚起のイメージ

### 3. 鳥取自動車道における休憩施設利用の考え方

#### 7) 1次案内標識等(道の駅誘導、GS注意喚起)の事例

##### 道の駅(路外施設)への誘導案内を道路上に設置している例



自専道に接して設置されているSAへの案内標識(116-A)は標識・標示令に定められているが、路外の「道の駅」への案内表示は、標識・標示令にはない。

(参考)標識・標示令には、「高速道路等に設置する「方面及び方向」、「方面及び出口の予告」、及び「方面及び出口」を標示する案内標識の標示板の文字には地名、路線番号、道路の通称名又は公共施設等の名称のいずれかを用いることが出来る」と規定されている。

経路案内に用いる地名は、基準地(鳥取など)、重要地(鳥取、米子など)、主要地(境港、智頭、若桜など)、一般地(上記以外の市町村、沿道の著名な地点)で、予め決められている。  
(国土交通省道路局ホームページ「道路技術基準、道路標識参照」)。



仮設看板として設置



夜間給油の注意喚起看板の事例

上2段は標識・標示令に定められた(116-B)のタイプであるが、最下段は標識・標示令に適合しない。

沿線地域との連携による観光資源等を活かした  
鳥取自動車道の利活用方策



### 現状及び課題

- ・鳥取砂丘などは知名度が高いものの、沿線の観光地は知名度が低いことから、沿線地域や観光地は素通りされる懸念がある。
- ・鳥取自動車道沿線地域が連携してまとめたようなマップや情報ツールは未整備である。

### 沿線自治体観光課などへのヒアリング結果

鳥取市(河原近辺)は、道の駅への立ち寄りは1.3倍に増加。  
旧道の交通量は減少し、混雑も減っているが沿道の観光地客の変動は不明。

鳥取市(用瀬近辺)は、観光客、交通量共に減っている。(流しびなの館は約24%減)

智頭町は1昨年のGWではインフルエンザ、ガソリン高騰の影響で観光客は減ったが、今年回復増加傾向。  
阪神など遠方の観光客が増加しているように思える。

西粟倉村は交通量の増加に伴い、その比率で道の駅あわくらんの客も約1.2倍増加。  
山歩きのコースについても徐々に兵庫県のユーザーなどに浸透しつつある。

美作市(大原・東粟倉地域)は、交通量は非常に多くなった(特に土・日)。  
但し観光客が多くなったという現象は起きていない。通りぬけといった感じが否めない。

佐用町は、道の駅宿場町ひらぶく 20%減少。(観光バスは来なくなり、県外車も殆ど見られなくなった)





### 【対応方針】

- ・自動車道と並行して因幡街道や宿場町が点在することに着目。  
回遊拠点として売り出せるポテンシャルを持った地域。共通のイメージ等で沿線地域が連携してPR。
- ・素通りされないためには、それらへ誘導するための総合的な案内サイン（標識類）を検討する必要がある。
- ・来訪者が使いやすいマップやパンフレット、HP、カーナビ、QRコード等を整備する必要があると考えられる。

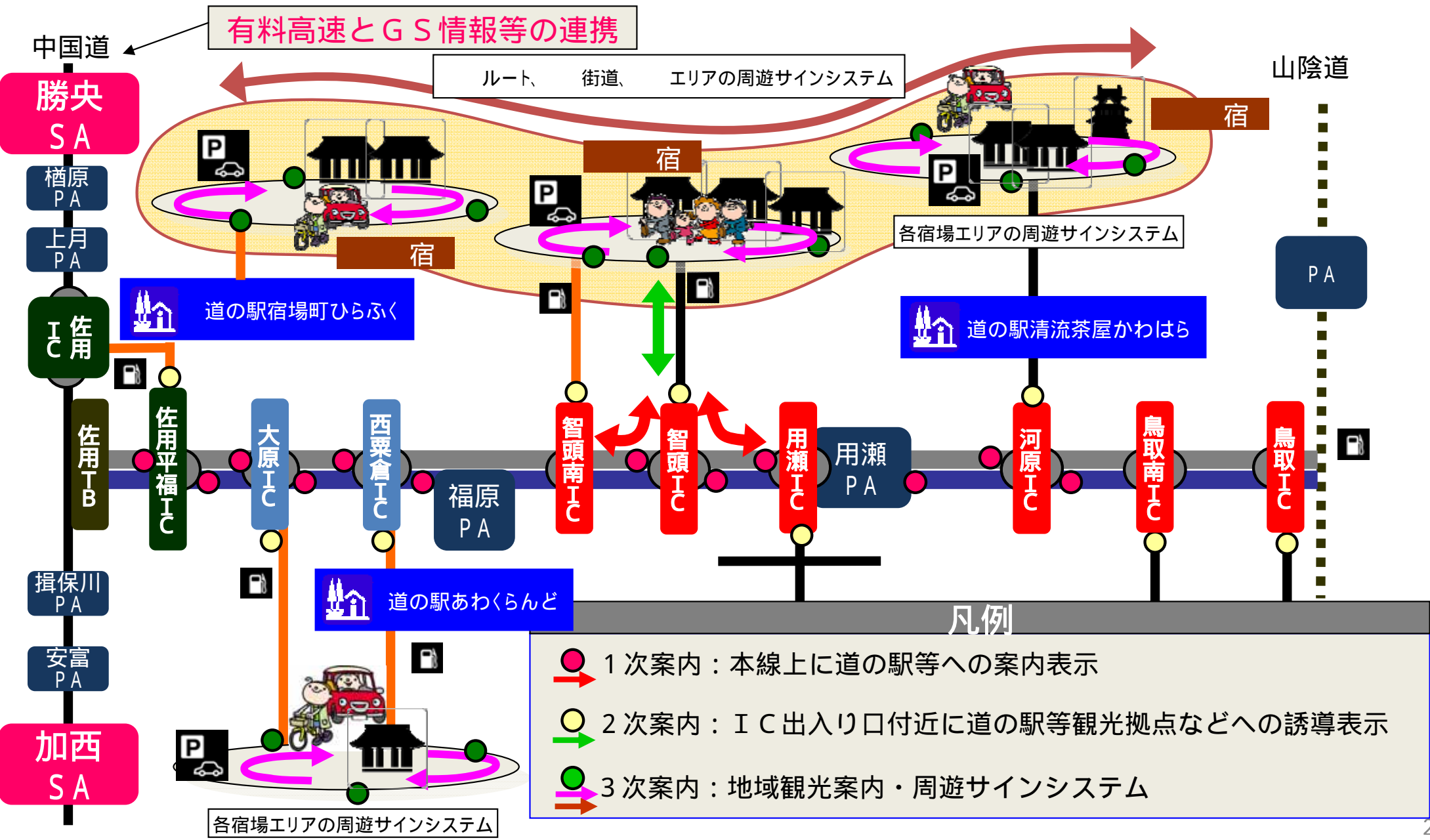




# 沿線地域との連携による観光資源等を活かした鳥取自動車道の利活用方策

## 3) 総合的な案内サインのイメージ 1

・利便性(休憩機能等)の向上のために本線上やIC内等に1次、2次案内し、沿道への立寄り行動を促進する。また、有料高速との連携も必要である。  
 ・来訪者の滞留時間の増大にむけて、3次案内により地域内を周遊していただく。



- ・1次、2次案内は利便性向上のために「道の駅」等への誘導案内を基本とし、必要に応じGIS情報を加える。
  - ・「道の駅」は休憩施設の拠点、地域観光の情報拠点であり、ここを起点として宿の家並みや景観資源、観光施設等の3次誘導を行う。
- 地域連携は、因幡街道沿道のみならずジオパークなど広域観光ネットワークに繋げていくことが重要と考えられる。



高速道路上の運転においては、標識等の視認は緊張を伴う行為であるため、むやみに設置することは避けるべきである。設置場所、設置数、文字の大きさなどにも十分留意して検討する必要がある。

一般道部においても、多くの標識や看板が混在・乱立してかえって分かりにくいというようなことがないように留意することも必要である。

### 高速道路の標識の制限

・高速道路においては標識について多くの制限があり、NEXCO設計要領第5集、【標識設置要領】(平成22年7月)には下記のような記述がある。

#### 【標識等の目的】

・高速道路等の通行者にとって、標識等の視認は緊張を伴う重要な行為である。したがって**標識等はできるだけ必要最小限とすべきである**。特に**道路標識を補完する標示板をむやみに設置することは厳に慎まなければならない**。それは標識等全体の視認力を低下させ、真に必要な情報伝達を阻害することになるからである。

#### 【標識の種類】

標識は本標識と補助標識に大別され、補助標識は本標識に附置して**本標識の意味を補足するものであり、単独に用いられることはない**。(例えば本標識の適用される範囲、時間、距離などを示す。)

#### 【標識の表示方法】

・表示方法については国際化への対応及び視認性の向上のため、**シンボルマークを主体**とし、文字主体のデザイン等においても地名等についてはローマ字の併用を行う。  
・表示内容を正しく、効率的に伝達するため、**同一のメッセージに対しては、同一の様式で対応し、標示板の連続性が保たれていることが重要**である。

#### 【標識板の大きさや文字の制限】

インターの出口案内標識などについて、インターチェンジ名と行き先都市名を並べて表記するため、**あまり文字数の多い名称とすることは標識の判読性が悪くなるので、極力避けなければならない**し、表示不適当な名称とすることは**標識の連続性を損ない**、またやむをえず下段に補助版で示すことから、**デザイン上もすっきりとしたものにできないため、視認性も悪くなるので避けるべき**である。



日本風景街道：支笏洞爺ニセコルート



日本風景街道：熊野 (和歌山県)



日本風景街道：大山パークウェイ・美保湾パークウェイ



日本風景街道：ご縁をつなぐ神仏の通ひ路 (島根県)



実際の看板の写真入り



# 沿線地域との連携による観光資源等を活かした鳥取自動車道の利活用方策

## 6) 沿線地域が連携して作成したマップ等のイメージ

### パンフ・マップ(山陰悠悠絵図)

標識類のみで完全な案内を行うことには不可能であり、一定の限界があることから、沿線地域が連携して作成したマップ等はその他の情報提供手段の一つと考えられる。



・詳細な地域情報が提供  
できるパンフやマップ



サインやマップ・雑誌のQRコードから、携帯電話・インターネットを通じての、観光情報の提供





カーナビ等総合的な観光情報提供システム

