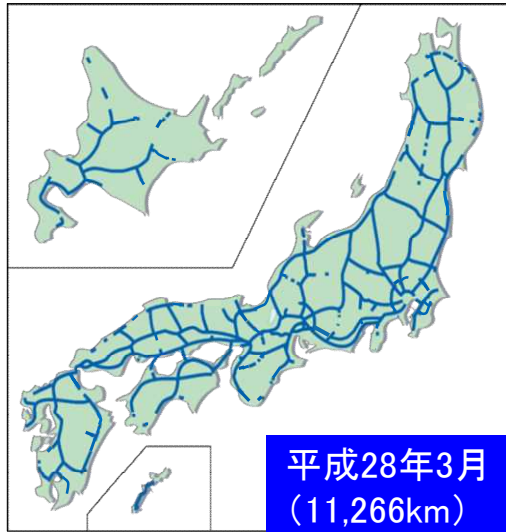
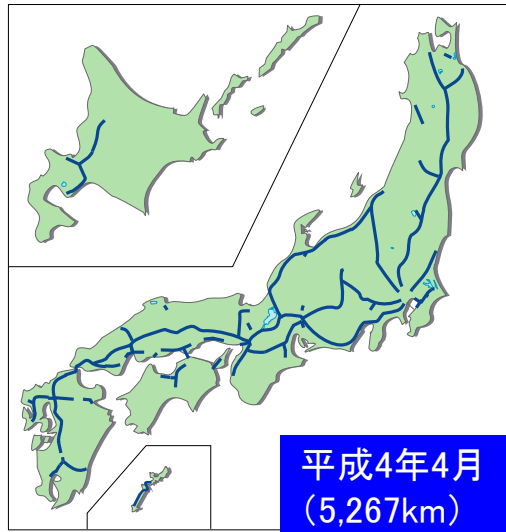


# これからの案内(標識)の改善

## 案内(標識)を取り巻く現状と課題

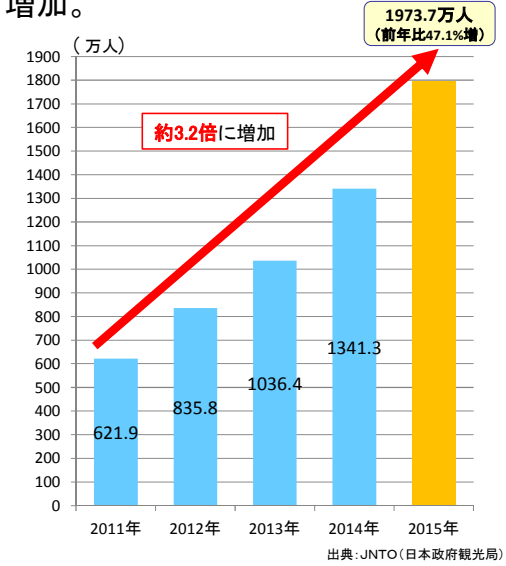
### 高規格幹線道路ネットワーク整備の進展

- 高規格幹線道路の整備延長は平成4年以降に2倍以上になるなど整備が進展。
- ネットワークの充実により、ドライバーのルート選択が多様化。



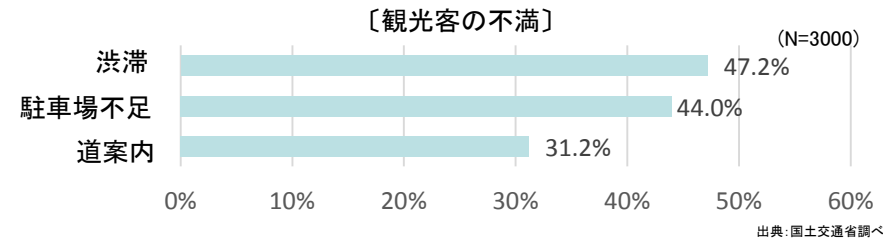
### 訪日外国人旅行者数の増加

- 訪日外国人旅行者数は4年で3倍以上に増加。



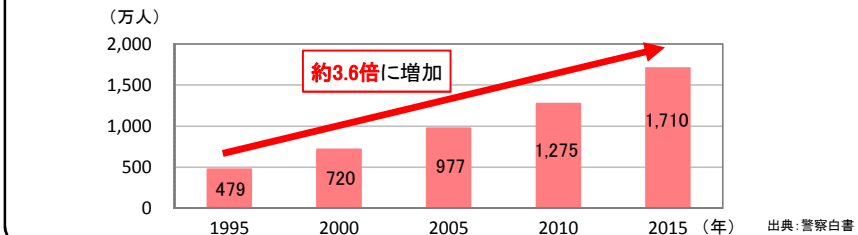
### 観光客の不満

- 3人に1人は道案内に不満。



### 高齢ドライバーの増加

- 65歳以上の運転免許保有者数は20年で3倍以上に増加。



多様な利用を想定し、すべての人にとってわかりやすい道案内が必要

# 今までの取組とこれからの方向性(案)

## 高速道路ナンバリング(H28.4~)

高速道路を路線番号で案内する「ナンバリング」を導入し、わかりやすい道案内を実現

<路線シンボルのデザイン案>



## 交差点名標識の改善(H27.12~)

観光地に隣接する交差点名標識に観光地名称を表示する取組を推進

(改善前)



(改善後)



## 東京オリパラに向けた改善(H28.1~)

一都三県において、英語表記の改善、路線番号の活用、ピクトグラム、歩行者系標識の充実等を実施



## 英語表記の改善(H25.8~)

全国の主要な観光地等において、各機関の案内と連携して、英語表記の改善を実施

(改善前)



(改善後)



## 標識と国土地理院英語版地図の連携(H28.2~)

道路標識適正化委員会で調整を行い、道路関連施設、山等の自然地名の英語表記を統一化

### ①海外から観光地までシームレスな案内

- ・高速道路ナンバリングの速やかな実現
- ・訪日プロモーション・観光協会との連携
- ・ICから観光地までの案内の連続化

### ②案内による更なる移動支援

- ・案内による逆走・誤進入・ガス欠対策の強化
- ・英語表記の統一

### ③デジタルへの展開

- ・地図・カーナビ・インターネット上の情報と標識の案内の整合
- ・官民協働の道路標識DBや標識電子化

### ④民間の参画(PPP)や標識の集約などによる標識管理の効率化

『標識イノベーション』により、すべての人にとってわかりやすさを改善

# 高速道路ナンバリング(10月24日提言とりまとめ)

## 高速道路ナンバリングの目的

○整備が進む我が国の高速道路ネットワークにおいて、路線名に併せ、その地固有の言語に依存しない「ナンバリング」を導入し、訪日外国人をはじめ、すべての利用者にわかりやすい道案内を実現  
⇒2020年までの早期に効果を発揮されるよう標識を整備

## 高速道路ナンバリングの対象路線

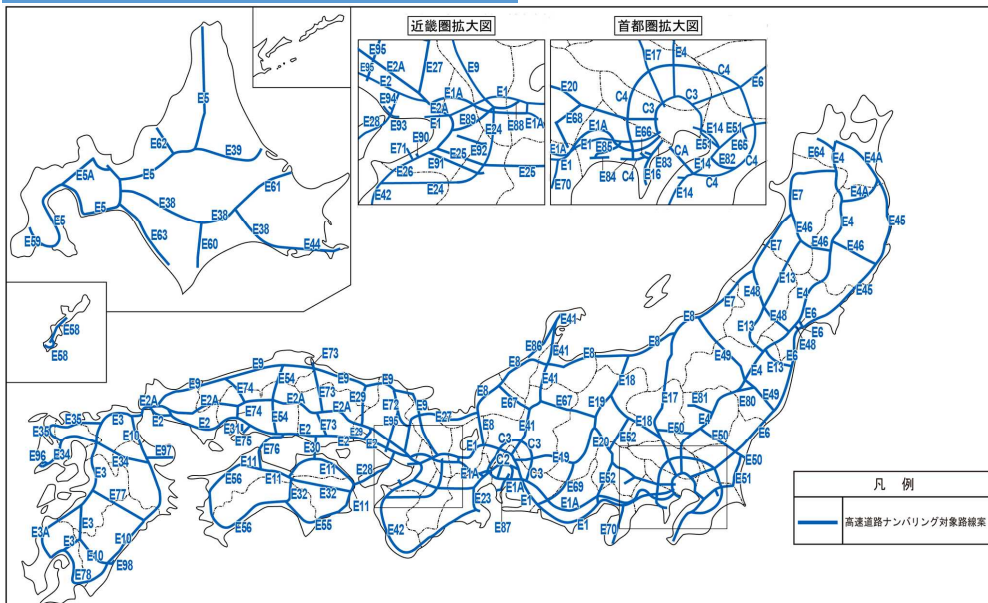
○高規格幹線道路網とこの道路網を補完して地域の高速ネットワークを形成する路線  
○高規格幹線道路網から主要な空港・港湾、観光地へのアクセスとなる高速ネットワーク

## ナンバリングルール

○ナンバリングの基本ルール

1. 親しみ
  - ・地域でなじみがある、かつ、国土の根幹的な路線の既存の国道番号(2桁以内)を活用
2. シンプルでわかりやすく
  - ・数字は原則2桁以内
  - ・同一起終点など、機能が似ている路線のグループ(ファミリー)化
  - ・道路種別や機能をアルファベットで表現(路線番号の頭に「E」(Expressway)を付与など)
3. 国土の骨格構造を表現
  - ・主要な国道番号で、国土の骨格構造を表現できるように、路線の起終点を設定

## 高速道路ナンバリング案



## 路線シンボルのデザイン

○デザイン案(1桁番号、2桁番号、環状道路)

E1

E56

C4

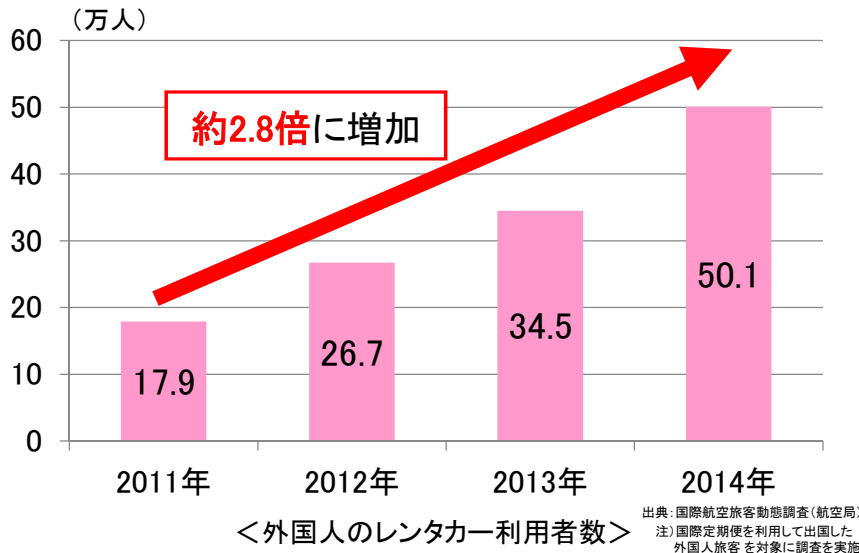
○レイアウト案(高速道路上の標識、一般道路上の標識)



# ①海外から観光地までシームレスな案内

## 外国人ドライバーの増加

○訪日外国人旅行者数・外国人レンタカー利用者の増加により、観光地に向けて自ら運転する外国人ドライバーが増加



## 訪日プロモーションとの連携

○日本政府観光局、地方公共団体等の訪日プロモーション実施団体と連携し、インバウンド向けの道案内情報を提供



### 訪日ドライブ観光ポータルサイトの設置

- ・運転ルール
- ・高速道路ナンバリング
- ・道案内ルール
- ・レンタカー利用
- ・ETCの利用 等を紹介

## 地域との連携、ICから観光地までの案内の連続化

○標識で案内すべき観光地について、観光関係者等と連携して、検討・調整を実施。  
○あわせて案内の連続性のチェックを行い、関係者が改善を実施



※検討・調整は、道路標識適正化委員会の枠組みを活用しつつ、道路管理者と観光関係者等が連携して実施

## 高速道路ナンバリングの速やかな実現

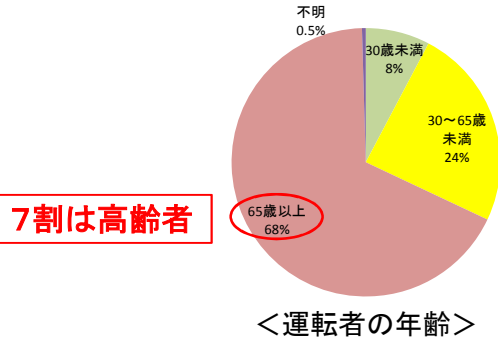
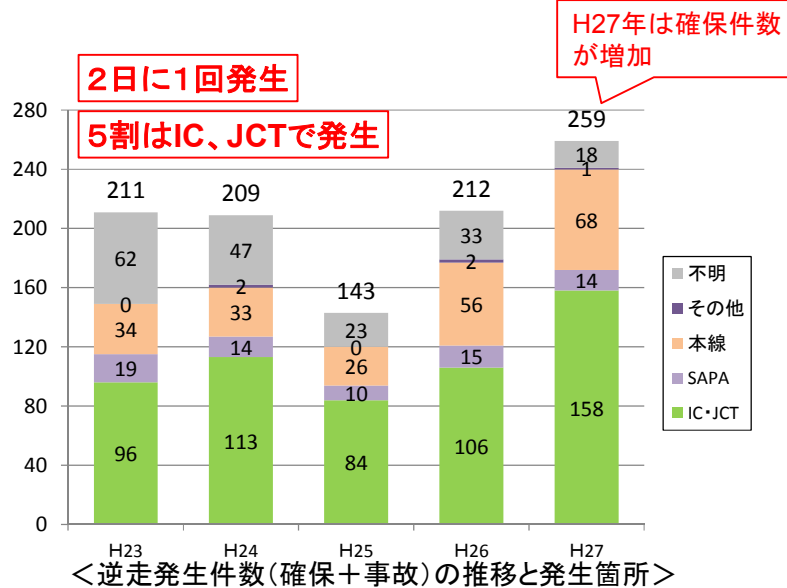
○地図・カーナビゲーションにおける表示のあり方や音声で案内する際の読み方について、利用者が混乱しないように、ガイドラインを策定



## ②案内による更なる移動支援

### 高速道路における逆走発生状況

※高速道路(国土交通省及び高速道路会社が管理)における事故または確保に至った逆走事案(警察の協力を得て国土交通省・高速道路会社が作成)



### 高速道路(無料区間)におけるガス欠発生状況

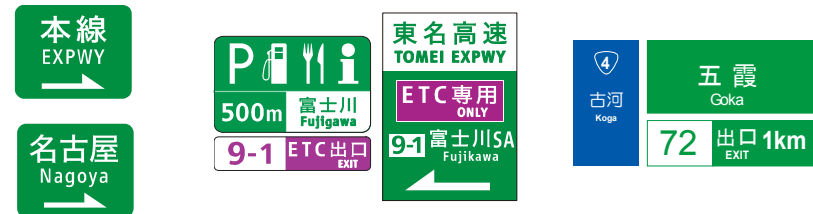
○平成27年3月に全線開通した中国横断自動車道尾道松江線(延長111km)では、年間約40件のガス欠が発生

### 案内による更なる移動支援

#### (1)逆走・誤進入対策

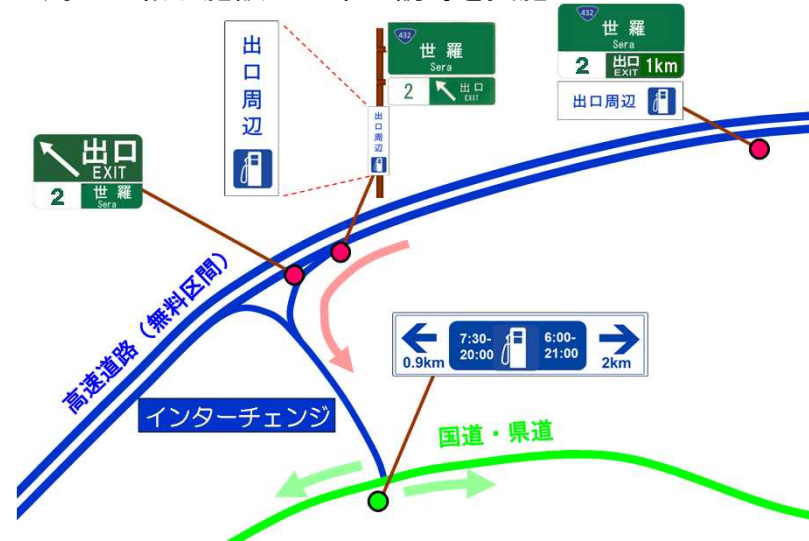
- 本線の方向やスマートICの案内
- 出口IC標識において、IC名称と行先地名を分離して表示

<本線の方向の案内> <スマートICへの案内> <IC名称と行先地名の分離>



#### (2)ガス欠対策

- 給油施設を有する休憩施設が無い無料の高速道路において、IC周辺の給油施設への案内誘導を実施



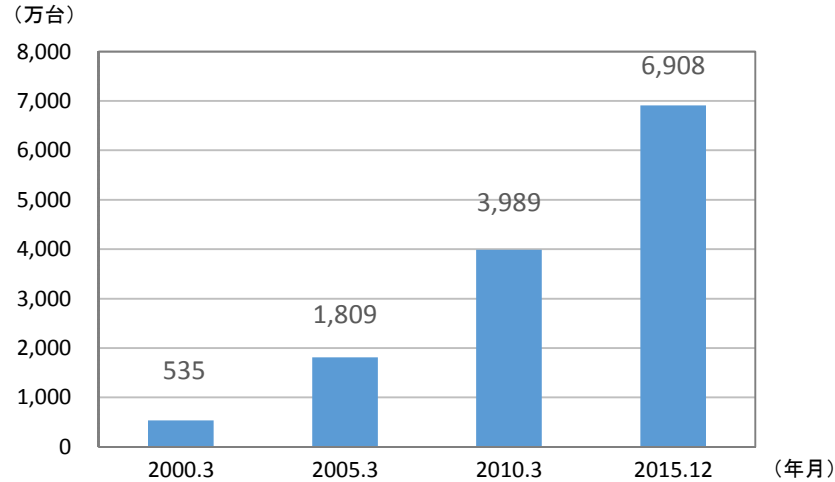
※標識令改正やガイドライン試行等による案内の統一化を推進

※さらなる英語表記の統一を図るため、英語の対訳表(標識令に基づく告示)を充実するなど必要な制度改正も実施

### ③デジタルへの展開

#### カーナビの普及、自動運転の実現

##### ○カーナビの累計出荷台数



出典：(一社)電子情報技術産業協会提供データより作成

##### ○官民ITS構想・ロードマップ2016における自動運転の実現時期

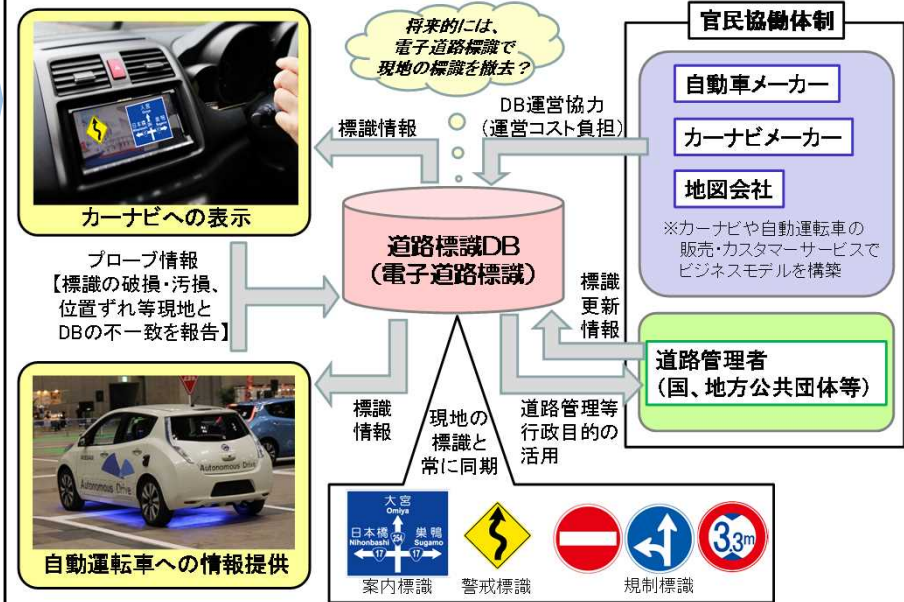
レベル	概要	実現が見込まれる技術(例)	市場化期待時期
レベル2 (システムの複合化)	加速・操舵・制動のうち複数の操作を一度にシステムが行う状態	追従・追尾システム	市場化済
		自動レーン変更	2017年
		準自動パイロット	2020年まで
レベル3 (システムの高度化)	加速・操舵・制動を全てシステムが行い、システムが要請したときのみドライバーが対応する状態	自動パイロット	2020年目途*
レベル4 (完全自動走行)	加速・操舵・制動を全てドライバー以外が行い、ドライバーが全く関与しない状態	完全自動走行システム(非遠隔型)	2025年目途*

\*民間企業による市場化が可能となるよう、政府が目指すべき努力目標の時期として設定

#### 官民協働による道路標識DBの構築や標識電子化

- 国土交通省道路局と地図・カーナビメーカー等と連携し、地図・カーナビ・インターネット上の情報と標識の案内を整合
- 官民協働で道路標識データベース(DB)を構築し、現地の標識の表示内容に合うようにリアルタイムに更新される標識情報をカーナビ、自動運転車等に配信
- 標識DBは案内の連続性、整合性のチェックにも活用
- 将来的には、標識の撤去を念頭に、標識の電子化(電子道路標識)を検討

##### <道路標識DBのイメージ>



## ④民間の参画(PPP)や標識の集約などによる標識管理の効率化

### 繁雑な標識・看板の課題

- 設置について見直しが必要な標識・看板の事例  
 < 景観を阻害する看板 >



- < 信号等の周辺に乱立する看板 >
- < 更新されずに約40年経過した標識 >



- < 過大な法定外の看板 >



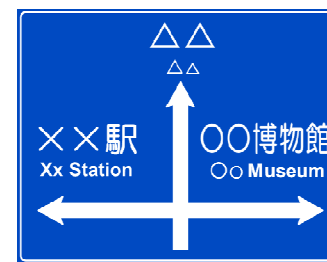
### 標識管理の効率化

- 標識の設置状況や表示内容をチェックし、必要性の小さい標識の集約や撤去を推進するガイドラインを策定
- 道路協力団体など民間団体と連携し、標識・看板の設置・管理を実施（観光案内など特に活用を推進）
- あわせて、既存の民間設置の広告や案内の看板についても集約し、景観、わかりやすい道案内、安全性を向上

#### ■道路管理者と民間団体が連携

- ・民間団体が、道路標識と看板をあわせて設置・管理
- ・案内の連続性や景観の向上を図りつつ、標識管理を効率化

#### 道路標識で「〇〇博物館」を案内



#### 独自の看板で「〇〇博物館」を案内



## 今後の進め方(素案)

