

清水和夫（自動車評論家） 議事レジュメ

日時：平成 28 年 5 月 24 日 第 2 回高速道路ナンバリング検討委員会

＜道路案内関係＞

基本コンセプトはシンプルで分かりやすいということ。

出口は幹線道路に一貫性がわかる名前や番号が必要。

さらにニーズから言うと、青森から九州まで走る人はいないのでエリア毎に路線の案内がわかればよい。ドイツは足が長いので 300～400km のエリア。日本は 150～200km のエリア。最大でも 300km 前後か。

東京都心で見える標識と道路ナンバーの例

遠距離標識は：

- ・ 仙台 350KM NE001（ノースイースト）
- ・ 名古屋 350KM SW002（サウスウエスト）
- ・ 新潟 300KM NN010（ノースノース）
- ・ 長野 300KM NW011（ノースウエスト）

近郊標識は：

- ・ 街の中心部への誘導
- ・ 主要駅と空港などへの誘導
- ・ 街の中心部にきたら、警察署と病院などの公共サービス

チェックポイント

1) 高速道路の出口がわかりやすいことが重要。ドイツでは、ドイツ語がわからなくても、番号で降りるべき出口がわかる。

2) 山手トンネルができて、湾岸線にも中央道への案内がされているが、一般の利用者は、中央道といってもどこを通っているかよく知らない。「八王子 甲府 方面」といった案内の方がわかりやすい。関東地方と比較すれば、中部地方の路線がわかりにくい。

3) 海外利用者を考えれば、一般道を含め、空港と新幹線の駅を明示すべき。また、独仏では、「ZENTRUM」の表示をたどっていけば、大抵中央駅にたどりつくなど、案内がシンプルで好ましい。日本は多過ぎ。

4) ナンバリングだけでなく、カーナビとの連携や速度規制標識の改善などもワンパッケージで進め、来る自動運転の時代に備えつつ、案内の充実を図るべき。

<カーナビ、自動運転関係>

カーナビと連携した案内が必要。

今後、レベル2、3の自動走行と連携した案内が必要になる。

SIPでダイナミックマップの作成に取組み、渋滞情報や気象情報を地図に載せようとしているが、道路交通システム全体でとらえるべきではないか。

車載カメラが読みやすい位置に番号がついているなど自動運転を見据えて、次の50年を考えていく必要がある。2030年には自動運転が実現している。

<速度規制標識関係>

以前、警察の規制速度見直しの委員会に入っており、そこで発言した内容だが、日本の速度規制標識の表示がわかりにくいし、NEXCO中と東で規制速度の一貫性がない。電光式の可変速度規制標識が見にくい。また、諸外国とは異なり、最も走行速度が高い中央分離帯側に速度規制標識がない。速度規制標識の位置がドライバー目線になっていない。

(以 上)