

## 第4回 高速道路ナンバリング検討委員会 議事録

平成28年7月7日

【事務局】 それでは、定刻となりましたので、ただいまから第4回高速道路ナンバリング検討委員会を開催させていただきます。

本日、司会を務めさせていただきます国土交通省道路局企画課評価室の信太でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

まず、お手元の配付資料の確認をさせていただきます。表紙に議事次第がございまして、資料1から資料2、資料3、最終的には資料6と参考資料という束になっていると思いますが、過不足等ございませんでしょうか。

ありがとうございます。

それでは、委員会の開催に当たりまして、道路局長の石川より御挨拶を申し上げます。

【道路局長】 6月21日付で道路局長を拝命しました石川でございます。

第4回高速道路ナンバリング検討委員会の開催に当たりまして、一言御挨拶を申し上げます。

委員長の家田先生を初め委員の先生方におかれましては、御多忙の中、また本日は大変暑い中お集まりをいただきまして心より御礼を申し上げます。

また、この委員会、4月8日に第1回開催以来、毎月精力的に御議論をいただいております、改めて御礼を申し上げます。

インバウンド観光ですけれども、もう2,000万人から2020年に4,000万人という目標を掲げて進めているところでございますが、その中で環境整備ということは1つの大きな課題だというふうに考えておられて、ナンバリングを使いましてわかりやすく案内するということは、増大するインバウンド観光を初めとする多様な利用者が行き交う中で、我が国の高速道路においてもますます重要な課題であると認識しております。家田先生から、今回は断固実現するんだという大変心強い発言を賜っているところでございまして、国交省としても全力で取り組んでまいる所存でございます。

今回の第4回委員会では、これまでの御議論やヒアリングを通じていただいた御意見の整理をさせていただいた上で、赤瀬先生にお願いしております標識のデザイン、それからインター、ジャンクション、SA・PAといった施設のナンバリングなどの残る論点について議論をお願いする予定でございます。

諸外国の事例も参考としつつ、今後の取りまとめに向けて委員の先生方から御意見を頂戴したいと考えておりますので、活発な御議論をお願いいたしまして私の挨拶とさせていただきます。よろしくお願いいたします。

【事務局】 ありがとうございます。

なお、石川道路局長につきましては、所用のため、こちらで中座させていただくこととなりますので、よろしくお願いいたします。

また本日、矢ヶ崎委員におかれましては御欠席との御連絡をいただいております。

報道の方におかれましては、これ以降のカメラ撮影は御遠慮をお願いいたします。

それでは、以後の議事進行を家田委員長にお願いしたいと思います。家田委員長、よろしくお願いいたします。

【家田委員長】 それでは早速、議事次第に基づきまして進行させていただきます。

最初の議事は、資料2にあります、これまでやってきたいろいろな意見を整理したのがありますので、それを紹介していただいて頭の整理をしていくということでございます。

早速、事務局から御説明をお願いします。

【事務局】事務局、企画課道路経済調査室長の橋本でございます。よろしく申し上げます。

まず、これまで1回目の意見以降2回、3回とヒアリングをさせていただきまして、その間にも、ヒアリングでのディスカッションに加えて、その後幾つかいろいろ意見をいただいておりますので、その辺をまず頭の整理をさせていただいて、本日、後ほど別の議論もさせていただきますので、一部、深くはその後でさせていただければと思っておりますのでよろしくお願ひいたします。

それでは、まず1ページを見ていただきまして、ナンバリングの検討の進め方についてということでございます。何度か繰り返し申し上げていることの内容でございますが、1つ目のポツで、断固実現しましょうということ強く言っていることに加えて、2つ目のところで、2020年のオリンピック・パラリンピックというものを一つのターゲットにしなが、短期間で、労力を含めて、できるだけ簡略化といいますか最小な形でやりましょうと。かつ、難しいのですけれども、皆さんが喜んでもらえる方法を見つけようというようなことを言っているところでございます。

それから、1つ飛ばしまして最後、ナンバリングは自動走行の話も少し言われておりましたので、そういう将来中長期的な課題も含めた新しいコンセプトで考えるべきではないかというような御意見もいただいております。それが1つ目でございます。

2つ目として、対象路線の話でございます。第1回目のときに、一応路線をお示ししまして、大体今、いわゆる高速道路と言われるところ、自動車専用道路でつながっているようなところについては、できるだけ広く津々浦々までやりましょうということをお願いしたのが1つです。加えまして、これは御意見ではありましたが、いろいろと接続するところ、事例として鳥栖の話が出ておりましたが、ジャンクションなどわかりやすく路線番号で案内すれば非常によろしいのではないかとお願いいたしました。

以上が簡単なお話でございますが、一番下に少し書きましたけれども、「実現性を最優先」にして進めようというようなことが大きな方向だったと思っております。

ページをめくっていただきまして、これは、実は第3回の際にも御説明した内容でございますので簡単に御説明しますと、目標ということで、ユーザフレンドリーでわかりやすさ、かつ桁数少なくシンプルというような形で、できるだけわかりやすいといいますが、シンプルさを目指そうということを目指していただきました。

さらに、4.のナンバリングの方法のところでございますけれども、国道番号、特に2桁までの国土観のあるような昔ながらの番号、なじみのある番号について配慮してはどうかというような御意見を頂戴しまして、あわせて、3つ目のところでございますが、国道と高速道路は、代替性を示すところは同じ路線番号としましょうというようなことをお願いしたところでございます。

さらに、国道1号、東名、新東名のような並行しているところにつきましては、一種のファミリーのようなどよねということで、1という形をベースに、少し同一のSをつけるなりという工夫をしてファミリーをあらわしてはどうかということをお願いしたところでございます。それから、ほかの都市高速との差別化、あるいは環状道路をわかりやすくするというようなこともお願いしているところでございます。

以上、それらを踏まえて「シンプルでわかりやすく」、「親しみ」の観点でやりましょうということをして全会一致でまとめさせていただいたところでございます。

それからページをめくりまして、本日のちょうど議論するテーマの1つではございますが、デザインの話について、これまで少し議論が出ておりますのでお話しします。

1つは、単純に意味が伝わるだけではなく、高速道路というイメージをどのような形で重視して見せるのかということで、単なる数字にプラスアルファの部分もどうかというような御議論がありました。さらに現実の標識で見せる、あるいはカーナビなり地図、いろいろな媒体で見せるということを考えますと、できるだけ汎用性の広いものを採り出すべきではないかという意見をいただいております。

6番目に施設等のナンバリングの話でございます。ここは、実を言うと2つ相反するといいますが、異なる意見を頂戴してございまして、NEXCOからも御説明いただきましたけれども、今、施設でイン

ターチェンジ、ジャンクションについてはナンバーを入れている状態でございます。SA・PAについては入っていないのですが、せっかく今回のナンバリングにあわせて、SA・PAなども名称が複雑なところもあるのでナンバーしてはどうかという意見がありましたのが1つと、他方、要は番号というのは入口なり出口なりというような形の外の出入りをあらわすようなところがあるのではないかと。であれば、SA・PAは無理してナンバーをつけなくてもいいのではないかとというような御意見がありました。ついては、後ほどまたいろいろとナンバリング、ここのSA・PAの扱いにつきまして御議論をいただきたいと思っておりますので、その際に詳細をお話したいと思っております。

それから、ページをめくって4ページ目、7番でございます。2度ほど関係者のヒアリングをさせていただく中で、パイオニアであるとかカーナビメーカーさん、インターネットの関係の方にもお話を伺ったところでございます。

その中でいろいろディスカッションが出ておまして、1つ目のところは、訪日の外国人との関係で、やはり番号で全部案内がつながっている地図というもの非常に訪日客にとってわかりやすい、特に地方に誘客するに当たっていい情報になるのではないかと御意見がございました。

それで、今後の普及の話でもあるのですけれども、海外の旅行会社やレンタカー会社にきちっと情報提供することによって、ちゃんと案内をしてもらおうべしというお話でございます。

3つ目について、ちょっと1つ目に絡むのですけれども、インターネット・カーナビの経路案内において、路線番号でたどれるようにしていく。今回大きな目的の1つであります、特に外国の方がなじみにくいローマ字の長ったらしい文章ではなくて、全部番号でたどっていくというような趣旨でやっていく、役立つものにしていくべしということで意見をいただいております。

それから、その下2つがルールに関することですが、あらかじめ活用を進める観点からすると、路線や施設の番号の振り方について、できるだけ長く使えるもの、後で番号が変わるとかそういうふうにならないような工夫をすべしというのが1つ。それから、案内をする場合のルールということではあるのですが、例えばカーナビが変わったりとか、あるいはテレビの放送が変わると、同じ高速道路でも言い方が変わるようなことにならないように、利用者の混乱を避けるために、ここで言うと音声の読み方を統一するとか、できるだけ利用者目線で、混乱しないようなガイドラインを策定すべきというような御意見をいただいたところでございます。

これを踏まえまして、後ほど、どのような活用の仕方があるかということについて、少し海外の事例等も参考にしながらお話をさせていただければというふうに思っております。

一番最後、5ページ目をおめくりください。ナンバリングとあわせて見直すべきという趣旨でいただいた御意見が数点あります。

1つ目、これはジャンクションにおける案内の分岐の方向性の話でございます。諸外国などで東西南北であるとか、幾つか方向を示すような場合もありますよねということで、例えば曲がった後に同じ路線番号のところに行く場合に、何か方向を示すような表示を工夫してはどうかというような御意見がございました。

それから、今後ナンバーを進めていくのですけれども、当然これまで親しんだ、例えば東名高速とか名神高速というような路線名称につきましても、これもある意味なじみがあるということでございますので、併用して表示すべきではないかというようなお話でございます。

それから、別途案内の話で、できるだけ目的地にわかりやすく連続した案内をするというお話があったのが1点と、その下は、曲がった後どこをお示しするかということについて、よくわからない地名の表示がある。よくわからないといいますか、ちょっとなじみにくい地名などがあるということでしたので、できるだけ一般の方がどこに向かっているかというのがわかるような方向性の表示をすべしという意見がございました。

それから、同じような形ですが、一番下のところで、自分が正しい方向に進んでいることが確認できるということで、多分、これは自分が今どこを走っているかとか、どこに向かっているかということを時々確認しながらできるような標識をきちっと明らかにすべしということだと思っております。

特に、この8の中は今回のナンバリングに当たっていろいろと標識等をあわせて見直す場合が出てき

たときに、何らかの工夫を検討すべきということかなと思っております、これは引き続きの課題として認識していきたいと思っております。

概要は以上でございます。

【家田委員長】どうもありがとうございました。ただいまの資料2、よろしいでしょうか。

それでは、中身についてはこれから入っていきますので、その場で御発言いただきたいと思っております。引き続きまして、議題(2)と(3)を連続で御説明いただいとしたいと思います。よろしく申し上げます。

【事務局】まず1つ目、資料3で「路線シンボルのデザイン検討」という資料でございます。

まず、各国の路線シンボルの話を中心にさせていただきます、今後、日本における路線について議論を深めるきっかけにさせていただければと思っております。

1ページ目のA3をおめぐりいただいて、まず確認いただきたいと思っております。これは今日、委員でおられます赤瀬先生のほうがいろいろと勉強していただきまして少しまとめたいただいたものを、ちょっと事務局のほうで御説明させていただければと思っておりますが、大きくグループしますと、まず3つ枠が横にありまして、「文字つづりを主眼にデザインしたもの」ということで、いわゆるシンプルな形、四角形の形などを基本にして表示しているものが一番左のグループです。真ん中のグループは「文字つづりを特徴的な形でくくったもの」ということで、四角形以外の少し特徴のある形状で標識をしているというのが2つ目。一番右のグループが、形もいろいろありますし、中の絵柄もそうなんですけれども、非常に象徴的な形態を用いて区分したものという、大きく3つのグループがあるということでおまとめしております。

あと縦のほうですけれども、ナンバーで、要はAとかEとか、そういう頭に番号をつけるアルファベット+数字のものと、シンプルに数字のみという場合とで2つに分けております。ちなみに、一般的な呼び方ではA幾つとかM幾つとかいうのは、ほかの国では大体あるのですけれども、表示する際には、単純に数字だけの事例ということで上のほうにありまして、若干その辺は各国いろいろなやり方があるということがございます。

それで、ちょっと特徴を簡単に申し上げますと、こちらのほうで、私の主観になるのかもしれませんが整理しますと、一番左のシンプルな形でやっているところというのが、比較的ヨーロッパ系のところがシンプルな形が多ございまして、大体四角になっているところは北欧系が多いということです。

その一方で、一番右側のところについては、例えばアメリカ大陸系でありますとか、その他島といいますが、ちょっと別のところが比較的、少し楽しいと言ったらおかしいですけれども、いろいろな工夫をされているような形状が見える感じがしてございまして、これも特徴があるところかなと思っております。

ちなみに一番右端のところ、カナダのカエデあたりはわかりやすいですけれども、台湾は梅という、たしか国の木ですか、花をモチーフにされているというところもあるようでございます。下のほうには、いろいろ特徴的な形をされているところがあるということです。

それで、日本はどうだったかというのを、ほかの日本の標識の例を括弧で真ん中に入れさせていただきましたが、日本が3つ、これは都市高速の渋谷線と書いているところと、国道と県道の図柄を入れましたが、正直申し上げて四角ではなくて、少しシンプルな特徴的な形で標識をしているというような形で過去は工夫されているのかなということがございます。日本の場合、色目については青と、高速、自動車専用道路系が緑と2色で一般的になっておりますので、ほかの国は赤とかいろいろとカラフルなところもあるのでありますが、その辺は若干、日本のこれまでのやり方というのは比較的シンプルなところを選んでいくのかなというのが印象として持ちました。後ほど、赤瀬先生から補足いただければ大変助かるかなというふうに思っております。

それで1枚めぐっていただきまして、このような背景を見ながら、当たり前のことを少し書かせていただいたのですが、1つ目のところで、今後の路線シンボルのデザインにおける論点としまして、我が国における高速道路にふさわしいものはどうすべきかということが1つ。さらに2つ目のところで、さ

つき事例で書きました都市高速とか一般道路との既存の路線番号とうまく差別化しながら、高速道路らしいシンプルで高品格な造形というものについてどのような形でやっていくべきかという論点で書かせていただいております、これからいろいろと形を議論していく際の御参考にしていただきたいと思いますことでございます。

これが、まず1つ目の路線シンボルのデザイン検討の状況でございます。

資料4にいきまして、あわせて御説明させていただきます。施設のナンバリングの話でございます。

ページをめくっていただきまして、1ページをごらんください。ヨーロッパとアメリカ、韓国の今どんなナンバリングになっているかということについてまとめたものでございまして、まず付番対象施設という左から3番目のところを見ていただきますと、大体の国がインターチェンジとジャンクションというところには番号を振っているということです。日本も含めてでございます。違うのは、フランスはインターだけ、イタリアは、そもそも番号を振らずに名前のみというところはございます。

それで番号の振り方、先に左側を見ていただきますと、ほとんどの国が、番号を振っているところは起点側から終点に向けて連番で振っているというやり方でございます。下から2番目のアメリカだけが特徴がありまして、州ごとに起点からのマイル数で付番している。後ほど絵で御説明しますが、要は州をまたいだ瞬間にまたゼロリセットがかかって番号を振り直す。番号といいますか、位置を振り直しているというような形になっているようでございまして、そこ以外は、比較的シンプルなやり方をしているのかなということです。

ただ、インターチェンジのところ、すべてのインターチェンジにあるかということ、右の案内標識での活用状況というのを見ていただきますと、実は入口と出口で、日本とイギリスは入口にも出口にも同じ番号を振っているのですが、ドイツとかフランス、アメリカ、韓国は出口のみになっています。後ほど、ちょっと事例で説明しますが、入口は単純に路線番号だけしかなくてインターチェンジ番号はないという形でやっている事例がありました。それからジャンクションは、先ほど申し上げたとおり、ほとんどのところはありますが、フランス、イタリアだけないということです。

あわせてSA・PAとか、いわゆる休憩施設を確認したのですが、日本も含めて、今のところは番号による案内はしていないということがわかりました。

それから一番右端、追加インターチェンジ・ジャンクション等はどうするかということでございます。1から振り直すという国は当然なくて、もともとあったところに枝番的なものを付加するというのが一般的でございます。日本の場合は「1-1」とか「1-2」という形で、後からバーをつけて追加していくというやり方です。ほかにも、aであったり、小数点のようなドット1であったり、Aという形で、もとの番号を生かしながら追加的にやられているというようなものが一般的なルールとしてございました。

これが、まず総括表としまして、実際にどんな見せ方をしているかということについて2ページ以降でございます。日本は、2回目のときに御説明させていただいたようなやり方でございます。入口にも出口にも番号、いわゆる出口番号であれば表示させていただいております、ジャンクションにも一応番号はあるというような表示の仕方を使っているということでございます。

それで、ちょっとページをめくっていただきましてドイツにまいりますと、ドイツが入口のときには、いわゆる路線番号、高速道路番号1番で、これは多分インターチェンジ名だと思われそうですが、名称だけがあって、いわゆる番号ですね。入口・出口番号という形ではなく、案内は路線番号のみでしている。それで2つ目の段のほうに、出口のところには、例えば左から「92a」とか「32」というような形で、若干、出口のピクトグラムの絵とともに番号を振っているような事例でございます。その下のジャンクション番号も、ジャンクションの絵とともに、そのジャンクション番号を入れているというやり方になっておりまして、ここはインター入口なしの出口、ジャンクションのみというような表示の仕方になっておりました。

ページをめくっていただきまして4ページ目、イギリスが比較的日本と同じようなやり方になっております。イギリスの場合は、入口のところは高速道路番号で、例えばここで言う「M1」というような形のものが横に、インターチェンジ番号である「23」というような番号で、入口のところにも番

号があり、出口の際にも、その降りたところの「A52」という国道番号に加えて、出口番号「25」というような形の表示がされているということでございます。ジャンクションも、途中でジャンクションの行った先の路線番号に加えて、丸で囲ってありますけれども、四角く「9」というジャンクション番号なりで御案内しているということでございます。

一番最後、アメリカでございますが、先ほど特殊な振り方をしていますよという話をしましたけれども、入口のところでは、まず番号はなしで路線番号と名称のみ、土地名称のみがありまして、出口のところには、必ずE X I T何番というような形である。ただし、この何番というのが州ごとに起点からマイル数で付番しているということにして、左側の絵にありますけれども、インターチェンジ80番の場合、ペンシルベニア州からずっと来て、304番とか何番とか幾つか出口番号があつて、ニュージャージーに入った瞬間に1に切り替わるというような形で、州ごとのマイル表示による出口番号というような形でやっているそうでございます。まずE X I T何番という言い方で、ジャンクションの場合にも同じように「E X I T」という形で、どこか高速道路をジャンクションなりから外れるときには、必ず「E X I T」というような表現でマイル表示といたしますか、そういう場所の表示をされているということがわかりました。

以上を踏まえまして、一番最後の6ページ目でございます。論点として書かせていただいておりますのが、今後ともスマートインターチェンジが追加されることなどを踏まえまして、インターチェンジ・ジャンクションのナンバリングルールをどうすべきかということで問題提起しております。

2つ目としまして、既にナンバリングされているインターチェンジ・ジャンクションに加えて、それをやるという前提なのかもしれませんが、休憩施設のナンバリングというのをやるかやらないか、やる場合にはどうすべきかということを書かせていただいております。先ほど、ちょっと意見整理のところでも相反する意見があったというふうにお話ししましたけれども、やる場合にも、やらない場合もそれぞれ悩ましい問題もあろうかと思っておりますので、少し皆様方の御意見をいただいて意見を集約していきたいと思っております。

以上でございます。

【家田委員長】御説明ありがとうございました。

そうしましたら、資料3の最後のページに論点を書いてあるのと、それから資料4の今やった最後のページに論点がありますので、そのあたりを中心にしながら、あるいはまた、その前のほうの御質問でも結構ですので御自由に御発言をいただきたいと思います。

事柄としては、一応別のことでもあるので、まず資料3の関係で御質問や御意見がありましたらお願いしたいと思います。その前に、まず赤瀬さんに、さっき解説がリクエストされていますので、ちょっとお願いします。

【赤瀬委員】赤瀬でございます。先ほどの事務局の御説明のとおりでございます。資料3は、形の特徴と構成要素が数字のみかアルファベットを加えるかというような議論がございますね。

それで、御説明がなかった要素でございますと、各国が工夫しているのは、あとはフォント、書体ですね。書体をできるだけ見やすく、自分たちの文化から逸脱しないような範囲で選ぼうというような配慮があるのではないかと思います。そんなことです。

【家田委員長】ありがとうございます。それでは、どうぞ御発言をいただきましょう。

では楓さんから。

【楓委員】路線シンボルの色についてですが、現在は、高速道路はグリーン、ほかの国道や県道はブルーとなっていますが、このグリーンを継続的に使うというイメージなのでしょうか。

【事務局】決まったものではないとは思っているのですが、正直、これまでいわゆる自動車専用

道路というのは、ほとんどグリーンでずっとやってきておりましたので、イメージとしては、継続性からするとグリーンがいいかなというのは率直に思っております。御提案としては、赤とかがひょっとしてあるのかもしれませんが。

【家田委員長】いいですか。

高速道路をあらわすカラーは緑というような格好でやってきたけれども、高速道路をあらわすカラーというのと、例えば、そのうちの出口をあらわすカラーとかそういうものが、必ずしも同一ではなくてもいいというジャンルはあるのでしょうか、きっと。

ただ、高速道路ですということは緑という伝統を使ってはどうかという事務局からのお答えでございましたけれども、楓さん、どうですか。

【楓委員】はい。結構です。

【赤瀬委員】今のことに関連しまして、恐らく高速道路上での道路標識、案内標識にももちろん使いますが、一般道でブルー地の中に高速道路の案内を路線番号で案内したいというようなニーズが出てくると思います。そういう意味で見ますと、日本の道路の案内標識の体系が、一般道はブルー、高速道路はグリーンというのは、かなりきれいに分かれていますので、それをわざと複雑にしないほうが、多分近道ではないかと思えます。

【家田委員長】ほかにいかがでしょうか。

どうぞ。

【鳥塚委員】デザインなんですけど、せっかくだからつくるので、普及のためにも少しデザインされたもののほうが、多くのユーザの方たちも興味を持って見ていただけるのではないかと思う一方、雑誌とかWEB上に表記するときには、やはり極力シンプルのほうが扱いやすいということがあります。

特に、一番右側の列のように完全にデザイン化されたものになると、恐らくすべて図形のデータとして扱わなければいけなくなるので、非常に制作上としては手間かかるかなというところもありまして、こういう少しデザインを工夫した正式版バージョンと、それから、簡易的に表示するときにはここまで省略していいよというような2つの使い方、正式版バージョンと簡易バージョンをつくると、割とメディアも使いやすいのではないかなと。

先ほどフォントの話も出ていたのですが、フォントが完全に指定されてしまうと、これも制作上は非常にやっかいな話になってきますので、正式のフォントとメディア、雑誌上では通常のよく使われるどれか近いフォントを使ってくださいということで指定があると非常に作業がやりやすいのかな、普及もしやすいのかなと思えました。

【家田委員長】ありがとうございます。

どうぞ。

【清水委員】多分、いろいろ個人的な好みがあると思うのですが、一応私が思っている感触だけを申し上げます。3つ整理をしていただいた中で、国道や県道、首都高をはじめとする都市高速道路の路線シンボルが、どちらかというと真ん中の「文字つづりを特徴的な形でくくったもの」だと理解できるので、やはりこの案が中心だろうという感触で、色については、やはり緑というふうに思ったのですが、例えば路側掲示する場合や出口案内板、ジャンクション案内板で背景が緑色の板の中に入れる局面もあるので、同じ緑ではどうかという考えもあります。実物を見てみないと何とも言えないのですが、ただ、例えば一般道路の青い案内板で国道を示すときには、やはり青色系の色を使って白枠で抜いているので、

単なるデザイン上の問題なのかもしれませんが、走行中の視認性を見て判断してみたい気がします。

【家田委員長】ほかにはありますか。

私も意見を言うと、究極的にはつくってみていいものを選ぶということに尽きるし、見やすくていいものを選ぶ、形もそうだということなんですが、それ以前の問題として言うと、何かよその国の真似と言われるのは嫌ですね。これはいいよね。スマートジャパンとか言っているのだから、何か、どこかの国のコピーをしているというのは嫌ですね。それはよろしいですね、皆さん。

それから、何か下品な感じがするのも嫌ですね、スマートジャパンだから。下品な感じも嫌だから、真似とか下品とかそういうものはなしにしましょうねと。あとは、すっきりして見やすく、何しろ見やすく、わかりやすいためにやっている話だから、凝り過ぎちゃってわけがわからないというだけは勘弁してねというところも、これもよろしいですね。

大体、現時点ではその辺まで御了解いただいているようであれば、あとは先のステージで具体を考えるとということでもいいのではないかと思うのですけれども、こちら辺はそんなことでよろしいですか。ありがとうございます。

それでは、続けて今度は資料4のほうでお願いします。

【清水委員】私は前回、分岐があるという意味でSA・PAについては一応ナンバリングに加えたほうがいいのではないかと申し上げたところなんですが、その後いろいろ考えて、さらに本日の御説明を伺って、諸外国等でも余りナンバリングに加えているケースはないですし、違うかなと思い始めています。

最近のSA・PAには結構スマートインターが整備されて、そこも出入口であると考え、出口としての付番を考えるべきと思ったこともあって、後で追加されたスマートインターは、今行われているように5-1とか5-2と付番する方法もあるし、あるいは5a、5bと付番する考え方もあろうかと思うのですが、そうすると、出入口があるSA・PAだけに番号をつければよいと思い直したので、インターチェンジとジャンクションのナンバリングだけで十分かもしれないと、今思いを変え始めているというところであります。

【家田委員長】そのところは両論あったかと思しますので、今、清水さんは撤回というのを表明されましたが、皆さんはいかがでしょうか。

【清水委員】ほかに御意見があったかどうかは忘れたのですが、私だけでしたら恐縮です。

【家田委員長】確かに、番号が通し番号みたいになっていると、あれ、出口かななんて思ったら違いましたという混乱は考えられますね。

ただ、その場合には、SA・PAの名前というのがめちゃくちゃに長い名前とか、何かガキみたいな名前をつけるとか、ああいうのはやめてほしいね。そういうことさえなければ、別に番号はなくてもわかりやすいから。

【楓委員】私はSA・PA番号があったほうがいいのかと、思うところがあります。それは最近、高速道路会社がSAを旅行の目的地にしてくださいというようなPRも盛んにされているんですね。それで、観覧車もある遊園地みたいな楽しいSAも出てきています。そこを外国の方に目的地として案内する際、長いSA名称は難しいので、何番のSAに行きましょうというのは案内しやすいと思います。

【家田委員長】どうぞ。



【鳥塚委員】私は、必要ないかなという気はしています。確かに、おっしゃられたように目的地として、今非常に力を入れられてはいるのですが、もし目的地として本格的に開発というか、つくっていかれるのであれば、それとあわせて名称も、非常に外国人にもわかりやすい名称と一緒に工夫してつけていくような方向でいいのかなと。

ナンバーをつけてしまうと、やはり非常にわかりづらくなるのと、ナンバーで表現できるSA・PAであれば、それは、それほど名称から特徴が出てきませんので、目的地として果たしてどうなのかなという気もしますし、やはりSA・PAというのは、あくまでドライバーが休む、休憩するというのが基本的な施設かと思いますので、特にどこのSA・PAだというのが区別できなくてもいいかなと思うのですね。そういう意味では、特にナンバーで区別しなくても、SA・PAというだけでもいいのかなと。目的地としてつくるときには、しっかりとわかりやすい名前をつけていけばいいのかなという気がします。

それから1番のほうで、先ほど外国の事情で、インターチェンジで入口はつけないという例がかなり多かったように思うのですが、ただ一般道から高速道路の入口を案内するときには、やはりナンバーがないとわかりづらい部分もあるのかなと。例えばナビとかで検索をするときに、恐らくナンバーで検索できるのならそのほうが便利かと思いますので、これはあったほうがいいのかなという気はしています。

それと、日本の場合は恐らくインターチェンジの番号というのは道路ごとに連番で振られていますので、道路が変わると同じ番号が当然出てくるのかなと思うのですが、そこも完全に日本全国でユニークな出口番号・入口番号にしてしまうのか、それとも現状と同じように道路ごとに連番にするのかというのは、ちょっと検討が必要なのかなというふうに感じました。

以上です。

【家田委員長】ありがとうございます。ちょっと、一応確認のために伺ってみるけれども、入口番号も出口番号も現在はついているんですね。

【事務局】多分ついております。詳しいことはわかりませんが。

【家田委員長】入口もついているよね。だから、入口をつけないということになると、これも取らなければいけないということがあるので、それは面倒だということもありますね。

【赤瀬委員】かつ、同じ番号を使っておられますね。

【家田委員長】もちろん、そうです。

ついでに言うと、SA・PAについては、きのう、ちょうど楓さんが編集している雑誌をいただいて、その中に書いてあったんだけど、SA・PAが進化するということでしたか、すごくほめているんですよ。だけど、それはSA・PAと書いてあって、「大差ないじゃないか、これ。PAもSAも同じじゃないか、もはや」と。パーキングエリアといったらとめるだけのエリアと思うけれども、実際は充実していたりするでしょう。サービスエリアはサービスするのだからいいと思うのだけれども、これを機にPAという名前はやめて、みんなSAにするとか、あるいはもっと統一的にいい名前に変えるとか。今は通用していますから一気に変える必要もないけれども、そんなこともあわせてやると無駄な混乱も要らないし、「道の駅」というのが、あのまま「道の駅」という用語で言うのはどうかという面もないことはないけれども、どれも、とにかく「道の駅」ということでピンからキリまでみんな統一しているということのメリットというのはありますね。そういうのも、やはりサービスエリア系の、高速道路の上のサービス施設も考えてもいいのではないかという感じがします。ついでの意見でございますが。

ほかに、この件はどうですか。

大勢からすると、どうも出口も入口もつけていいのではないかと。それから、休憩施設はなくてもいいんじゃないのというのが、どうやら大勢のようですけれども、強い御反対はございますか。

よろしいですかね。それでは、大体そんな方向で行くことにして、ただつけないのだったら、やはり休憩施設のほうも、より鮮明に打ち出しをこれから考えていただける方向でお願いするというようなことでいかがかと思えます。

それでは、ありがとうございました。

それでは、続いて先にいきましょう。今度は、議題の(4)と(5)を続けて御説明いただきましょう。

【事務局】資料5「高速道路ナンバリングの活用方法」をご覧ください。2回ほどヒアリングで、いろいろ活用に対するヒントも頂戴したところでもございまして、それも踏まえつつ、ちょっと諸外国で、やはりいろいろナンバリングを使ってわかりやすい案内なり検索をしている事例がありますので、それを紹介したいと思っております。

1ページを見ていただきますと、活用事例と書いていますけれども、大きくは1つ目のところの地図の表示でわかりやすくしているということ、その下に3つ、ルート検索、観光施設案内、カーナビとあるのですけれども、要は検索をする際にわかりやすく、行き先、目的地というものを案内するように使っているという事例が1つです。一番最後に交通情報とありますけれども、これは目で見る、あるいは耳で聞く、いろいろな交通情報がありますが、そこでもいろいろとナンバリングを活用しつつ、わかりやすい情報提供に努めている事例があるというようなことでありまして、それぞれいろいろと、今後の我々のヒントになるようなことがありますよということです。

それで、それぞれちょっと見ていただきますと、2ページ目、これは当たり前かもしれませんが、地図では、日本でもこれに近いのかもしれませんが、国道なんかでは、地図では国道番号が入っているのと同じなんですけれども、当然高速道路上もナンバー、左も右もドイツの同じようなところでもございますが、ナンバーを入れているということです。右側の場合は、少し道路名みたいなものが入っているのかもしれませんが、こういう形での事例が1つです。地図での表示事例でございます。

ページをめくっていただきましてルート検索ですけれども、こちらはアメリカの事例を引っ張ってきたのですが、左のところに、これはちょっと地名が入って、どこからどこまで行きたいですよというようなよくあるインプットをしますと、検索結果として左下のものがダーッと出てくる。それで、右側のような形で絵が出てくるということだと思ってください。そうすると、大体ここを見て、左側四角で「右折してCA-107」という道路を表示して、その後2つ目のところにインターステート105番に乗ってくださいというような形で、アメリカの場合は入口番号がないので、インターステートの何番という路線番号だけ書いてあるというような形で案内されて、そこから乗ってビューッと行くと「EXIT 7 B」で、この場合は分岐で、インターステート110番方向に分岐してくれというような案内になって、最後どこどこで降りるというような形で、これはまた出口番号だけ出ているということです。なので、ちょっと路線番号とか出口のインター名称とかそういうものはないんですけれども、2つ目とか3つ目のところの英語を読むと、フリーウェイの表現が出ていますので、多分、路線番号とフリーウェイの名称とを併記しながら案内をしているのかなというのが事例としてございます。これはアメリカです。

ページをめくっていただきまして4ページ目で、これは観光施設への案内の事例でございます。これも同じように、ワシントンからスミソニアンに行く場合の事例ということで、これもアメリカの事例で申しわけないのですが、同じように、まずインターステートの66に乗ってください、ルート28まで行きますよということが書いてあって、その場合のEXIT番号がこういうふうに書いてある。それで降りて、どこどこ北に向かうというような形の、これは非常にシンプルな形で、これも特段、地名があるわけではなく番号のみでルーティングしているということでございます。

それから5ページをめくっていただきますと、アメリカばかりでは申しわけないので、右側にイギリスも1個つくったのですが、イギリスの場合は、カーナビなんかでは走行中に大体番号で、右側を見ていただきますと、インターチェンジ番号どこを降りるよという話であるとか、出口先の路線番号が書いてあったりとか、総合経路のところに路線番号が書いてあったりということで、正直、私はこれを見て、ちょっとわかりにくいなと思ったりもしたのですが、もうちょっとシンプルにすればもっとわかるのという気はしましたが、いずれにしろ、番号のみで案内をしようとしているようなナビゲーション

ンになっているという事例でございます。左側のアメリカもよく似た形です。

この辺が、いろいろ検索の案を見せるところでございます。

それから、今度は活用事例の交通情報ですけれども、多分この辺が、いろいろとガイドラインをつかって読み方を統一したりする必要があるのかなと思うところですが、どんなふうにして、例えば渋滞情報とか事故情報を紹介しているのかというのを調べたものでございます。左側はイギリスの事例でございます。赤線のところで書いてあるのが、要はジャンクション、イギリスは出口番号というのをジャンクションと呼んでいるんですけれども、インターのことですね。地図のジャンクション 23 と 23A の間のところで事故がありますよという形で、ここは路線名の「M1」が最初にあって、どこのジャンクションの間で事故をやっているというようなので、多分事故情報の場所をお示ししているということのようです。

日本の場合は、いろいろ調べてみると、日本も、例えば首都高何号線どこどこインターチェンジの先何キロポスト付近どうのこうのというのが、大体ラジオを流れるとそんなふうにありますので、意外と日本も近いのかなという気はしていますけれども、ほとんど番号だけでイギリスではやられているということです。

ページをめくって、同じようにフランスもちょっと見てみますと、フランスは日本に近かったのですが、出口付近で、ここで言うと 79 キロポストのところに障害物があるよというようなものを、方面と出口番号を言いながら説明しているということですので、一応、この場合はリユネルというインター名称もあわせて言っているので、番号及びインターチェンジ名を2つ言いながら、障害物の場所をできるだけわかりやすく説明しているというような事例でございます。

一番最後は、前回、日本のナンバリングの検討の際にパイオニアさんからお示しいただいたものでして、インターチェンジ番号でありますとか、あるいはルート番号、路線番号というものを、例えば左側のハイウェイモードでの表示では、きちっと書くことによって案内ができるのではないかというような御提案がありましたので、日本は将来、カーナビなんかには情報提供すれば、こういう番号表示なりというものを、多分、形は今「E何」というところが今度、新しいマークになるのかもしれないけれども、活用が、まずカーナビなんかで進んでいくのかなという印象でございます。

というので、この辺は済みません。ナンバリングの活用事例が幾つかありましたので、こういうものをイメージしていきながら、どんなふう普及していくのかというのが資料6でございます。極めて簡単なペーパーで恐縮なんですけれども、せっかくナンバーをつけても誰も見向きもしてくれなかったら非常に寂しいので、パイオニアにしる、カーナビメーカーにしる、いろいろなところに御協力をいただかないといけないということと、地図メーカーさんにもお願いしなくてはならないと思っておりますし、当然、道路管理者である我々なり高速道路会社が積極的に標識を変えていくということもあのですけれども、その基本的なスタンスとして書いたのがこれでございます。1つは外国人が増加しているということであるとか、オリンピックが2020年にあるということ踏まえて進めていくということで、1つ目のところに、カーナビとかウェブサイト、紙媒体という比較的バーチャルなところで、早く対応がし得るようなところについては表示を速やかに実施するようにお願いしていく。この辺は、我々ができるだけルールをつくるなり、あるいは表示のデータをできるだけ早く関係者と共有することによって速やかに情報提供を進めて展開していくということが1つ目でございます。

2つ目が、標識の実際の製作といいますか更新でございます。計画的に進めていくということでございますが、いきなり全国同時というわけにもいきませんので、主に3点ほど書かせていただいております。まずは観光、特にインバウンドなりを中心にイメージしまして、主要な空港、観光地へのアクセス路線ということ、2つ目として、オリンピックを見据えまして競技会場へのアクセス路線、これは、どちらかというとも東京近郊になってしまうのかもしれませんが、比較的近場の案内のところをどうするかというのが2つ目、3つ目としては、ジャンクションの手前とか経路選択をするところというのは、できるだけ早く御案内したほうがいいのかという気がしております。書かせていただいております。実際には、2つ目の標識のこれから整備に当たりましては、きょうNEXCO3社来ておりますけれども、多分、この高速道路会社なり、あるいはほかの道路管理者ということで一般道路側の整備も

要りますので、国も含めて道路管理者との間で、それぞれちゃんと計画的に進めるように、こういうポイントも踏まえながら計画をつくっていったって、イメージとしては2020年というような一つのターゲットも想定しながら進めていくのかなと思っておりまして、一応これはイメージを書いたのですが、具体にはまた各会社さんとも相談していきながら検討を進めていきたいと思っております。

以上でございます。

【家田委員長】ありがとうございます。

それでは、今度の議題は資料5と資料6、両方とも合わせてコメントあるいは御質問をいただきたいと思えます。

どうぞ。

【鳥塚委員】最初のほうの資料5ですが、2の読み方の話です。以前の議論で、地名とかそういう読み方に関しての話が出ていたと思うのですが、ここで言っている読み方というのは、ナンバリングしたときの記号とか数字の読み方ということでしょうか。

【事務局】そうですね。ちょっと説明が不足で申しわけありませんでした。

例えば、高速道路何号線、東名高速何番インターチェンジ、何とかインターとか、多分そういうある程度順番を統一しておいたほうが、いろいろと各ラジオ局によってばらばらの言い方をしますよとか表示がばらばらですよという、ちょっと混乱する可能性があるかなと思ったものですから、ある程度統一したいということと、特に英語の場合、E何番とかそういうものは必ずつけましょうとか、そこら辺は、英語で読む場合にはこういうふうにしてほしいというのを少し統一したほうがいいかなと思ったものですから、そこをガイドライン化してはどうかという趣旨で書いております。わかりにくくて申しわけありませんでした。

【鳥塚委員】わかりやすさの意味では、統一というのは一つの方法としていいかと思うのですが、あと、逆に普及して使われるときに、例えば国道246号を「246」と読むというような、恐らくいろいろな読み方が出てくると思うのですね、ユーザの間で。逆に、そういうものをどんどんつくってもらって路線の名称として使っていくのも、一つ道路をわかりやすくするというか、なじみのあるものにするにはいいのかなという気もしてまして、余り呼び方を細部まで規定してしまわないほうがいいのかなという思いもあります。

それから、もう1つの6のほうで、順次整備ということですが、最初の段階では、やはりある程度一気に入らないと、余りどこでも見かけないということになると、恐らく使われないと思うのですね。ある決まったエリアでしか見かけないということなかなか。以前、E電というものもありましたけれども、やはり一気に最初はある程度のボリューム感で整備はしたほうがいいと思います。

以上です。

【楓委員】6番目の最後の進め方のところですが、順番としてはデジタルの地図が一番だと考えます。カーナビでの案内は、ある程度標識がそろってこない、カーナビメーカーとしても、なかなかそこは合わせにくいところだろうと思えます。ですから、カーナビは第2段階ではないでしょうか。

【家田委員長】もうちょっといろいろ意見が出てからにしましょうね。いかがですか。

では僕からも。整備する標識のほうですが、これについては、ここにある1、2、3というのはそのとおりなんだけれども、何でこれをつけるかという、ずーっと東名だけ走っているやつは別に構やしないんですね、何号線だろうが。だけど、あっ、圏央道が出たわ、こっちに小田原厚木道路が分離したわ、ああだこうだといってごちゃごちゃしている、いっぱい名前が出てくるときにわからないのだから、主としてネットワークがごちゃごちゃしているところ、そういうところが一番ニーズじゃないですか。

それは具体的にいえば、首都圏の圏央道付近にくっついているいろいろな路線があるあたりとか、それから関西、これもなかなか難しく、そういうふうにネットワークが幸いに形成されてきたがゆえに、逆に上手にわからせてあげないと困るねというのを、当然ですけれども、頭に置いておいてもいいのではないかと思います。

ほかにいかがでしょうか。

どうぞ。

**【清水委員】** さきほど事故渋滞での事例を説明されましたが、日本では現在、高速道路上で事故に限らずどこかに渋滞があると、情報板にまず道路名と、渋滞開始地点と終了地点と渋滞距離が表示されますね。私のように首都圏にもものすごく土地勘があるドライバーは、首都圏の道路名や区間名もほぼ完璧にわかるのですが、仮にこれが番号だけになったりすると、逆にわけがわからなくなるかもしれません。逆に、関西のような土地勘のないところでは出口名を見てもほぼどこかわからないし、それが周りの地名から連想できるような名前だといいいんですが、全然関係ない名前がついていると本当にどこかわからないですね。こういうときに出口番号が連続で付いていれば、同じ道路を走っている限りは、あと出口が幾つぐらい通過すると渋滞が始まると簡単にわかたりするわけです。

そこで、出口番号を渋滞情報で伝えるときに、今述べたように局面によって大分状況が違うので、かなり工夫が要るかもしれません。例えば「S 1 何とか」から「S 3 何とか」までの区間で渋滞」という情報を伝達したときに、それが可能な時間以内で伝えられて、受けとめるドライバーが正確に理解できると問題ないのですけれども、長過ぎる可能性もあって、結構考える必要がありそうです。

**【家田委員長】** ありがとうございます。

ほかにいかがですか。

よろしいですか

どういう順にやるかとかいろいろあると思うのだけれども、最初にありましたように、実現することが大優先ということからすると、どういう順でやるべきかという議論もさることながら、どういう順だとやりやすいかという要素も非常に大きいので、それをまとめて言うと、やれるところからなるべく早くやるということに尽きるかと思うのですね。

それで、できれば 2020 年というときに、それなりの達成感が国民の方々、お客さんにも感じていただけるようなところをできる限り努力するということだと思いますけれども、そういうことでよろしいでしょうか。

ありがとうございました。

それでは、今の資料 5 と 6 はそんなことにさせてもらって、あとは今後のスケジュールがありますか。

**【事務局】** きょうの御議論をいただいて、また個別にいろいろ御相談していきながらだと思っておりますけれども、これまで有識者のヒアリング、その他御意見等を踏まえ、次回は、もう少し文章を文章的なものに取りまとめるようなイメージを考えておまして、その際には、デザインも含めまして具体の案でありますとかもお示しできるようなところまでちゃんと持っていきたいと思っております。その上で、少し国民の御意見も聞けるような場を設けつつ、最終的に、一番下に夏頃と書いておりますが、もう夏が始まっているのかもしれませんが、寒くなる前にはちゃんとやりたいと思っておりますので、もう 2 回ほどは、少なくともまとめのためにお集まりする場を設けたいと思っております。

以上でございます。

**【家田委員長】** スケジュールの参考資料とかありまして、これからの大体の時間感覚もここに書いてあるのがありますけれども、何か御意見はございますか。

このパブリックコメントのところのパブリックという意味は、普通のユーザという面もあるだろうし、

地元という地域あるいは道路管理者の方々は当然ですけれども、そういうところを含んでいるわけですね。

【事務局】 そういうさまざまな方という趣旨でございます。

【家田委員長】 わかりました。ありがとうございます。

特によろしいですか。

ありがとうございました。

それでは、きょうは幸いにも早目に終えることができましたけれども、第4回の議論は以上にしたいと思います。

それでは、私の司会をお返しいたします。

【事務局】 多くの意見をいただきまして、大変ありがとうございます。追加の意見等ございましたら、後ほどでも結構ですので事務局のほうまで御連絡いただくと幸いです。

本日の検討委員会の内容につきましては、後日、委員の皆様方に議事録の案を送付させていただき、御同意をいただいた上で公開をしたいと思います。

また、近日中に速報版として簡潔な議事概要を国交省のホームページにて公表したいと考えております。

本日の会議資料はそのまま置いていただければ、追って郵送させていただきます。

なお、次回の検討委員会につきましては、事務局より改めて日程について御連絡をさせていただきます。

以上をもちまして、第4回高速道路ナンバリング検討委員会を閉会とさせていただきます。本日は、ありがとうございました。

——了——