

# 高速道路ナンバリングの実現に向けた提言(案)に寄せられたご意見とご意見に対する考え方①

資料2

ご意見		件数	ご意見に対する考え方
<b>1. 高速道路ナンバリングの対象路線について</b>		<b>17</b>	
	高規格幹線道路に接続する自動車専用道路も対象路線とすべき。(例:保土ヶ谷バイパス等)	8	ご意見は、今後の対象路線の追加の検討の際に参考とさせていただきます。
	整備中および今後整備予定の地域高規格道路もナンバリングの対象路線とすべき。	4	
	都市高速道路とネットワークを形成している路線は、一体で同じ番号とすべき。(都市高速道路も対象路線に加え付番し直す。または、都市高速道路の既存番号を対象路線にも付番する。)	2	
	都市高速道路も同じルールで付番し直すべき。	2	
	防災上、重要な地域高規格道路もナンバリングの対象路線とすべき。	1	
<b>2. ナンバリングルールと高速道路ナンバリング案について</b>		<b>186</b>	
賛成意見	賛成である。	18	
基本ルール	単一路線名の路線に複数番号を付けるべきではない。(例:中央道は「E20」で統一すべき等)	11	委員会における検討の結果、今回の高速道路ナンバリング案では、「親しみ」の観点から、2桁までの国道番号を活用しています。
	アジアハイウェイの設定路線は同一の区間単位で付番すべき。	7	
	国道番号を知らない人でもわかるように、規則性を持った直感的に理解できるルールの付番とすべき。	7	
	主要な3桁国道と並行する高速道路は3桁の国道番号を付番すべき。	7	
	北から南に順に付番するルールの方がわかりやすい。	4	
	地域ごとに番号を割り当てた付番ルールの方がわかりやすい。	4	
	北海道から沖縄までを結ぶ路線として「E1」を付番すべき。	3	
	今後、自動車専用道路の整備が進むと番号不足が考えられるため、3桁番号も許容すべき。	3	
	アジアハイウェイの設定路線は「AH1」と付番すべき。	3	
	最初に縦貫道に付番をし、横断道は縦貫道の番号に関連した番号を付番するルールとすべき。	2	
	奇数番号は南北方向、偶数番号は東西方向とする付番ルールの方がわかりやすい。	2	
	幹線、準幹線、支線等の種別に応じて桁数を変える等の階層化が必要である。	1	
	主従の従となる路線(新東名と東名の場合の東名)は枝番にすべき。	1	
	国土の骨格となる主要路線に1桁の番号を設定すべき。	1	
	基幹路線、直線で結ぶ路線などは同じ番号とすべき。(例:中国道、関門橋、九州道は同一番号)	1	
	隣接する路線を結ぶ路線の番号は、接続する路線の番号と関連性を持たせた付番にすべき。(例:4号と5号を結ぶ路線は「45」等)	1	
	路線の性格を重視した付番ルールの方がわかりやすい。(例:太平洋岸の路線である「E6」と「E45」は同一番号で付番する等)	1	
	高速道路と一般道で同じ番号が並走することは識別性の問題があるため、国道番号とは一致しない番号を付番すべき。	1	
	番号ではなく、英字3文字で路線名を表記した方がわかりやすい。(例:東名は「TMI」、名神は「MSN」等)	1	
	同一の路線番号で3方向に分岐する場合、本線以外は別の番号にすべき。(例:山陽道 三木JCT)	1	
高速道路と都市高速が区別できる付番ルールが必要である。(例:番号体系等)	1		

## 高速道路ナンバリングの実現に向けた提言(案)に寄せられたご意見とご意見に対する考え方②

ご意見		件数	ご意見に対する考え方
1桁・2桁国道に並行する路線	国道と並行しない区間も当該番号とすることに疑問がある。(例:名神のうち国道1号と並行しているのは栗東～京都南のみ等)	2	委員会における検討の結果、路線の起終点等から国道に並行している路線を設定しています。
	1桁国道とグループ(ファミリー)化する路線	6	委員会における検討の結果、今回の高速道路ナンバリング案では、道路ネットワークの整備状況や利用状況等をふまえ、ファミリー化する路線に「A」を付与しています。
環状道路	新名神は名神の並行路線としては離れすぎではないか。	1	委員会における検討の結果、路線の起終点等から国道に並行している路線を設定しています。
	中国道は山陽道の並行路線としては離れすぎではないか。	1	
環状道路	首都圏、名古屋圏で番号が重複するのは避けるべき。(例:名古屋圏は「C5」「C6」等)	10	委員会における検討の結果、首都圏、名古屋圏のそれぞれの圏内では重複は起こらないため、環状道路を表すアルファベットを「C」に統一しています。ご意見は、今後の運用において参考とさせていただきます。
	仙台都市圏で環状線を形成する「東北自動車道」「仙台北部道路」「三陸沿岸道路」「仙台東部道路」「仙台南部道路」も環状道路として扱うべき。	4	委員会における検討の結果、今回の高速道路ナンバリング案では、「親しみ」の観点から、2桁までの国道番号を活用しています。
	近畿圏で環状線を形成する「近畿道」「京奈和道」等も環状道路として扱うべき。(例:阪神高速の「L」に引き続き「L2」等)	2	
	環状道路も「E」の付番にすべき。	2	委員会における検討の結果、「C」を付与する環状道路については、既存の都市高速道路の路線番号との整合性、「シンプルでわかりやすく」の観点から、「E」は付与しないものとしています。
	「CA」のみ数字の付かないナンバリングとなっているため、数字の付いた番号にすべき。	2	委員会における検討の結果、明らかにC3の外側の環状道路とは見なせないため、数字を使わず「CA」としています。
	アクアライン、圏央道は並行路線が16号なので「E16」にすべき。	2	委員会における検討の結果、首都圏、名古屋圏の環状道路は、「C」で環状道路の機能を表現し、既存の都市高速道路の環状道路との整合性に配慮した路線番号としています。
	数本しか存在しない環状道路にわざわざ別ルールの番号(「C3」等)を付ける必要はない。	1	
	アクアラインは直結している「C4」にすべき。	1	委員会における検討の結果、東京湾アクアライン、東京湾アクアライン連絡道は、明らかにC3の外側の環状道路とは見なせないため、数字を使わず「CA」としています。
	「CA」は接続する「C4」と誤認しやすいので、別の番号にすべき。(例:「C4A」等)	1	委員会における検討の結果、東京湾アクアライン、東京湾アクアライン連絡道は、明らかにC3の外側の環状道路とは見なせないため、数字を使わず「CA」としています。ご意見は、今後の運用において参考とさせていただきます。
	「CA」はSA・PAと混同しやすいので、アルファベットの後に数字を付けるべき。	1	
1桁・2桁国道に並行する路線の対象を拡大して付番する路線	「E5」は札幌JCTを境に、函館方面を「E5」、旭川方面を「E12」とすべき。	3	委員会における検討の結果、今回の高速道路ナンバリング案では、「国土の骨格構造を表現」の観点から、主要な番号で国土の骨格構造を表現しています。
	離れて並行している路線ではなく、一部区間でも近くを並行する2桁国道があれば、その番号を付番すべき。(例:「E41」は一部区間で国道22号と並行)	1	委員会における検討の結果、路線の起終点等から国道に並行している路線を設定しています。
その他の路線	高規格幹線道路(「E59」～「E79」)と、それ以外の路線(「E80」～「E98」)を区別する必要はない。	2	委員会における検討の結果、高規格幹線道路とそれ以外の道路を区別して付番することにしています。これにより、今後、対象路線の追加の際も、高規格幹線道路以外の対象路線の番号を連続させることができます。
	縦貫道や横断道の役割を持つ道路を59～99に割り当てるため、「その他の路線」は、拡張性を持たせて100番からの付番とすべき。	1	委員会における検討の結果、今回の高速道路ナンバリング案では、「シンプルでわかりやすく」の観点から、原則2桁以内の番号としています。

### 高速道路ナンバリングの実現に向けた提言(案)に寄せられたご意見とご意見に対する考え方③

ご意見		件数	ご意見に対する考え方		
アルファベットの使い方について	「E」の表示	「E」は不要である。	4 委員会における検討の結果、一般国道や都市高速道路と区別するため、数字の先頭に、高速道路(Expressway)を意味する「E」を付けることとしています。欧州とは地理的に離れているため、「E」の使用は問題ないと考えています。		
		「E」はヨーロッパハイウェイの路線番号に使用されているため避けるべき。	3		
		高規格幹線道路以外のナンバリングは「E」ではなく、他のアルファベットを冠すべき。	2	委員会における検討の結果、高規格幹線道路網と合わせて、利用者にシームレスに案内されるべき高規格幹線道路以外の対象路線についても、高規格幹線道路と同様に「E」を付与することとしています。	
		「Highway」のほうが日本人にはなじみがあるため「H」が良い。	1		
		「E」ではなく、「高速」の「K」にすべき。	1	委員会における検討の結果、一般国道や都市高速道路と区別するため、数字の先頭に、高速道路(Expressway)を意味する「E」を付けることとしています。	
		地域内限定の補完路線は「E」ではなく、地域ごとの別のアルファベット等を付けて幹線と区別すべき。	1		
	「A」の表示	メインとなるルートに数字のみの番号(「1」「2」等)とし、サブとなるルートに「A」等を付与(「1A」「2A」等)すべき。	5	委員会における検討の結果、今回の高速道路ナンバリング案では、道路ネットワークの整備状況や利用状況等をふまえ、ファミリー化する路線に「A」を付与しています。	
		より新しい路線に「A」を付けるというルールにすべき。(例:山陽道を「2A」)	4		
		高規格な走りやすい道路に「A」を付けるというルールにすべき。	1		
		神戸JCTで新東名・新名神「1A」に直結接続する山陽道を「2A」にすべき。	1		
		「4」と誤認しやすいため、グループ化する路線の「A」は、小文字「a」にすべき。	1		ご意見は、今後の運用において参考とさせていただきます。
		「E1A」の「A」は、「A」からはじまる単語の様々な意味に解釈できるので適当ではない。	1		委員会における検討の結果、「A」は、区別をするための記号として扱っており、特に意味を持たせているものではありません。
	「C」の表示	名高速の環状線は「R」であるが、国道の「R」と混同するので避けるべき。	2	ご意見は、今後の取組において参考とさせていただきます。	
		環状道路はアメリカ英語では“Loop Line”、イギリス英語では“Ring Road”なので、「L」または「R」が良い。	1	委員会における検討の結果、首都圏、名古屋圏の環状道路は、既存の都市高速道路の環状道路でも使用されている「C」で環状道路の機能を表現することとしています。	
	その他	高規格幹線道路とそれ以外の路線はアルファベット等で区別できるようにすべき。	3	委員会における検討の結果、高規格幹線道路網と合わせて、利用者にシームレスに案内されるべき高規格幹線道路以外の対象路線についても、高規格幹線道路と同様に「E」を付与することとしています。	
		都市高速道路の路線番号の頭にもアルファベットを付けて、都市高速道路であることが識別できるようにすべき。(例:「T1」)	2	ご意見は、今後の取組において参考とさせていただきます。	
		路線を連想できるアルファベットをつけたほうが良い。(例:東北自動車道は「TO4」)	1	委員会における検討の結果、一般国道や都市高速道路と区別するため、数字の先頭に、高速道路(Expressway)を意味する「E」を付けることとしています。	
		1桁国道とグループ化する路線は、「ケース1」(1A、2A)と「ケース2」(3A、4A、5A)でアルファベットを変えるべき。(例:「ケース2」を「B」)	1	委員会における検討の結果、「A」は、区別をするための記号として扱っており、特に意味を持たせているものではありません。	
		路線番号にアルファベットを付けて、有料か無料かも分かるようにすべき。	1	ご意見は、今後の取組において参考とさせていただきます。	
		「アルファベット+数字+アルファベット」より「アルファベット+アルファベット+数字」の順番のほうがわかりやすい。	1	委員会における検討の結果、路線番号に区別するためのアルファベットを付加するため、「アルファベット+数字+アルファベット」としています。	
見間違いされやすい(「2」と「Z」等)、聞き間違いされやすい(「E」と「C」等)アルファベットは避けるべき。		1	ご意見は、今後の運用において参考とさせていただきます。		

## 高速道路ナンバリングの実現に向けた提言(案)に寄せられたご意見とご意見に対する考え方④

ご意見		件数	ご意見に対する考え方
その他	支線は起点の路線番号に記号等を付与した付番とすべき。(例:新空港道「E65」は東関東道「E51」にアルファベットを付与して「E51A」とする等)	11	委員会における検討の結果、今回の高速道路ナンバリング案では、「シンプルでわかりやすく」の観点から、原則2桁以内の番号としているため、2桁の番号に、さらに記号等を付与することは避けています。
	国道のバイパスとして建設されている道路、もしくは国道自体が高規格幹線道路である場合は、その国道番号をナンバリングに使用すべき。	3	委員会における検討の結果、今回の高速道路ナンバリング案では、「親しみ」の観点から、2桁までの国道番号を活用しています。
	重複区間は案内が分かりにくくなるので設定すべきでない(路線番号の数字は同じでも、後ろにアルファベットを付ける等して路線を分けるべき)。	2	委員会における検討の結果、今回の高速道路ナンバリング案では、「シンプルでわかりやすく」の観点から、原則2桁以内の番号としているため、2桁の番号に、さらに記号等を付与することは避けています。なお、重複区間は、交差がクランク形状のネットワークになっている箇所に限っています。
	高速道路で既に国道番号が付いている場合、ナンバリングされた番号と異なると整合性の問題が生じる。	2	委員会における検討の結果、今回の高速道路ナンバリング案では、「親しみ」の観点から、2桁までの国道番号を活用しております。ご意見は、今後の運用において参考とさせていただきます。
	横断道として地域で一体的な扱いとなっている路線は同一番号で付番すべき。(例:岡山自動車道と米子自動車道をあわせて「E73」)	2	岡山自動車道と米子自動車道をあわせて「E73」とするように、提言(案)を修正します。
	少ない数の番号でナンバリングするため、まとめられる路線はまとめて1つの番号でナンバリングすべき。(例:沖縄自動車道と那覇空港自動車道をあわせて「E58」)	2	沖縄自動車道と那覇空港自動車道をあわせて「E58」とするように、提言(案)を修正します。
	ナンバリングされた高速道路の番号と並行国道の番号が異なる場合、国道番号を高速道路ナンバリングの番号にあわせて変えるべき。	1	ご意見は、今後の取組において参考とさせていただきます。
	分岐しないで直進で接続する路線は、同一番号、または隣接番号、枝番等で付番すべき。(例:長岡JCTにおける関越道と北陸道)	1	ご意見は、今後の運用において参考とさせていただきます。
<b>3. 路線シンボルのデザインについて</b>		<b>26</b>	
形状	もっと特徴的な形状にすべき。(例:栗型)	12	委員会における検討の結果、路線名と併用して路線番号を導入することから、コンパクトにまとめた機能的なものとして、デザイン案を作成しています。
	地下鉄の路線シンボルのような形状(円形で、上段にアルファベット、下段に数字)が良い。	1	
色彩	緑地は他の情報と同じで見にくいいため、地の色を変えるべき。(例:赤地等)	2	委員会における検討の結果、今回のデザイン案では、既存の標識の色彩に合わせたものとしています。
	路線ごとに色分け表示にすべき。	2	
その他	路線名は表示しないで、路線番号のみの表示とすべき。	2	委員会における検討では、現在の路線名は、既に我が国の国内で定着していることから、路線名と併用して路線番号を導入することとしています。
	英数字は日本語より小さくても視認できるため、路線名とは別にしてアクセント的に表示すべき。	1	
	「E」と数字の間に「-」を入れるべき。(例:「E-1」)	1	
	既存の案内標識は変更せずに、番号だけの新たな標識を路肩等に設置すべき。	1	
	既存標識に追加の余裕がないものは、標識板の右上にはみ出した設置も可能ではないか。(例:フランス)	1	
	路線シンボルの色等で有料無料が区別できるようにすべき。	1	
	字形を省略することで高速でも視認しやすくした通称「公団ゴシック」を再活用すべき。	1	
全ての人が理解しやすいユニバーサルなデザインにすべき。	1	ご意見は、今後の取組において参考とさせていただきます。	

## 高速道路ナンバリングの実現に向けた提言(案)に寄せられたご意見とご意見に対する考え方⑤

ご意見		件数	ご意見に対する考え方
<b>4. 施設(IC・JCT等)のナンバリングについて</b>		<b>11</b>	
	IC・JCT番号も路線ナンバリングに合わせ連続した番号となるように再付番すべき。	6	ご意見は、今後の取組において参考とさせていただきます。
	IC・JCT番号は、キロポストに対応した数値にすべき。(例:米国)	2	
	スマートICが併設されている箇所もあることから、SA・PAにも付番すべき。	2	
	「1」の次が「1-1」であることがわかるように、枝番には「0」も表示すべき。(例:「1-0」)	1	
<b>5. 標識等の整備や普及の進め方について</b>		<b>11</b>	
	地方公共団体が標識を整備する際、国、高速道路会社からの支援を希望。	8	ご意見は、今後の取組において参考とさせていただきます。
	標識整備に関する情報提供を希望。(例:標識レイアウト、施工方法等)	2	
	優先的に整備すべき箇所については、2019年開催予定の国際的な大会であるラグビーワールドカップまでの整備を目標とすべき。	1	
<b>6. その他</b>		<b>38</b>	
方角・方向の表示	番号だけでなく方角(東西南北)も表示すべき。	9	ご意見は、今後の取組において参考とさせていただきます。
	番号だけでなく方向(上り下りを意味する記号:「▲(上り)」、「▼(下り)」)も表示すべき。	2	
	番号だけでなく方面のわかる案内が必要である。	1	
重複区間	重複区間は複数の路線番号を表示すべき。	4	
外国語対応	ナンバリングにあわせて英語表記、多言語化を実施すべき。	3	
	SA・PAで配布されている冊子等も英語表記が必要である。	1	
アジアハイウェイ	アジアハイウェイの設定路線には「AH1」の案内も併記すべき。	3	
外国人意見	可能な限り外国人の意見も聞くべき。	1	
ピクトグラム	「高速道路」を表すピクトグラムを統一すべき。	1	
	「都市高速道路」を表すピクトグラムを設定すべき。	1	
次のIC案内	次のICを案内する標識を新たに設置すべき。(例:「次のインターは●●IC」)	1	
車線指定の案内	特定の方面にしか行けない車線は車線指定の案内をすべき。(例:出口専用車線は黄色で「EXIT ONLY」/「出口専用」を表示等)	1	
キロポスト	同一の路線番号で、同一のキロポストが生じないようにすべき。	1	
国道・都道府県道番号	国道・都道府県道の路線体系、番号も見直すべき。	1	
標識の地色	緑地と青地の色の使い分けを再考すべき。(例:ナンバリング対象路線を緑地等)	1	
国民のコンセンサス	費用対効果や標識架け替えの理由を国民に説明したうえで実施すべき。	1	
スケジュール	慎重かつ徹底的な議論が必要である。	1	
高速道路料金	料金体系も全国統一のわかりやすいものにすべき。	1	
ラウンドアバウト	過去に提出したラウンドアバウトのバブコメに関する意見が採用されていない。	1	
文言の統一や表現等	提言(案)における文言の統一や表現等の指摘	3	