

## 第1回 わかりやすい道路案内標識に関する検討会 議事要旨

1.日 時：平成16年6月1日（火）10：00～12：00

2.場 所：虎ノ門パストラル 新館4階 アイリスガーデン

3.出席者：＜メンバー＞

家田委員〔座長〕、赤瀬委員、大宅委員、清水委員、廻委員

＜オブザーバー＞

・国土交通省

宮田道路局企画課長、大西国土技術政策総合研究所道路研究部長、

真鍋総合政策局観光部観光地域振興課長、柳橋企画官（大平事業総括調整官 代理）

・日本道路公団（以下、「JH」と表記）

中村技術部調査役（角谷技術部長 代理）、田中高速道路部長

・首都高速道路公団（以下、「MEX」と表記）

小林交通管理課長（藤井業務部交通管制室長 代理）

4.議 事：

（1）資料説明

道路案内標識の概要

道路案内標識に対する利用者からの意見

現行の設置基準等とわかりやすい標記に対する取組の現状

（2）意見交換

1．案内体系の改善

- ・ドライバーは標識を見て瞬時に情報を判断し、自分の中で解釈して行動を起こすことを求められる。情報は必要最小限のものにすべき。（複数意見）
- ・ミニマムのシステムが何かを検討し、その中で適切に優先順位をつけ整備することが必要。

1）目標地の表示について

- ・表示地名の原則論（重要地、主要地等のルール）を一般ユーザーは認知していない。表示のルールを広報し、周知すれば、分かりにくいという声も減る。
- ・日本は、標識から地名が消えたことで当該地に到着したことを認識する引き算的な仕組み。従って、目的地へ到着したことを明確に認識しにくい面。ヨーロッパ等では、都市内に入ると当該都市の中心部の案内があり、当該都市に入ったことが認識できる。
- ・日本の住居表示は、欧米のように通りに付番されている方式ではなくブロックを単位にしており、案内が難しくなっている一因。
- ・市町村合併により表示地名の変更が生じ、混乱。

## 2) 路線番号の表示について

- ・体系性が不足。記号や数字の桁数によって当該路線の認識性を高めるシステム構築が十分でない。諸外国では路線に番号（及び道路種別を示すアルファベット（英国の例））が振られており、はじめて訪れてもスムーズな移動が可能。
- ・高速道路のナンバリングについては過去に検討を行ってきた経緯はあるが、実現していないのが現状。
- ・路線番号を表示する交差点案内標識は、どの方向から進入しても認識できることが必要。

## 3) 交差点表示（主要地点標識）について

- ・正確に認識できるように表示すべき。交差点への付番を行い、「何番の交差点を北（方位案内）」等の案内も有効。
- ・全ての交差点に設置し、どの方向から進入しても認識できることが必要。

## 2. 他メディア（地図・カーナビ）との連携

- ・複数のメディアに対応するという方針を今回からもっと強く打ち出すべき。また、複数メディア間相互の情報の整合をしっかりと図るべき。
- ・標識は公の場に存在する情報板であり、表示内容は極めて公共の利益になる情報に特化されるべき。その他のニーズ、例えば多言語表示や観光情報への対応はカーナビに任せる等の役割分担が有効（ 景観・コストの点からも重要）。
- ・カーナビ等IT情報への依存が進む中で、固定されている標識に必要な情報は何かを考える必要。（システム・エラー等非常時のバックアップとしての機能等も考慮されるべき）。

## 3. 外国人を含む観光対応

- ・島国だったこともあり、日本人だけが分かるような情報提供で済ませようという傾向。
- ・地域内で認知できれば良い情報なのか、外国から来ても分かる情報なのか等、情報選択をしっかりと考える必要。
- ・外国人（特にヨーロッパ）は自分で運転することを好む傾向があるが、現状では、外国人がレンタカーで移動することは極めて困難（一方、海外では英語ができなくてもレンタカーで目的地まで到着可能）。

JNTOのHPでも日本でのレンタカー移動は available でないという評価。

- ・体系性が不足。記号や数字の桁数によって道路の識別性を高める、といったシステムが欠けている。（再掲）
- ・諸外国では路線に番号（及び道路種別を示すアルファベット（英国の例））が振られており、はじめて訪れてもスムーズな移動が可能。（再掲）
- ・高速道路のナンバリングについては過去に検討を行ってきた経緯はあるが、実現していないのが現状。（再掲）
- ・標識は公の場に存在する情報板であり、表示内容は極めて公共の利益になる情報に特化されるべき。その他のニーズ、例えば多言語表示や観光情報への対応はカーナビに任せる等の役割分担が有効。（再掲）

- ・高速道路の出口番号は、外国人からの電話問合せに対応する際に活用しているが、利用者への説明が不足。

#### 4．歩行者系標識（観光対応を含む全般）

- ・歩行者に対してどういう情報提供をすべきかを整理することが必要。
- ・歩行者用案内ではピクトグラムを利用するなど分かりやすい対応をお願いしたい。
- ・最近の観光に関する動向としては、東京メトロで駅ナンバリングの開始、JR 東日本では主要駅の案内に四ヶ国語表記を実施。今後、バス路線のナンバリングや多言語表記等も行われる予定。

#### 5．標識の管理・マネジメント

- ・周辺環境は絶えず変化。継続的に体系をチェックし問題点（表示内容、視環境等）を把握するマネジメントの仕組みが必要。その際、道路管理者と利用者だけでなく、沿道の主要施設の関係者等様々な者が関与し、納得と合意と負担に基づきアプリケーションを決めていくイメージ（例えば民間施設情報の掲示と費用負担の関係などもその仕組みの中で議論が可能）。
- ・標識はコミュニケーションメディアでありソフトそのもの。道路管理者は設置した時点で終了と考えがちだが、情報を計画しているという意識を持ち、周辺の変化へ適切に対応することが必要。
- ・標識の管理（データベース化）が十分でなく、IT化の時代に、特定の標識のデータを探し出すことも困難な状況。

#### 6．その他

- ・絵柄等を用いた地域独自の標識も多いが、デザイン性・景観の点で問題も多い。また、民間の看板も、例えば高速出口付近にはゴルフ場の案内看板が乱立。何らかの基準を設けなければ景観を阻害。
- ・文字の大きさが小さい。視認性の観点から、走行速度と文字の大きさの検証が必要。
- ・都心部には駐車場案内システムが数多く設置されているが、図形表現が複雑で非常に分かりにくく、事故の遠因となる可能性も。
- ・都市内高速において出口の予告案内をする際に、出口が左右どちらにあるかが表示されていると安全性の点からも良い。