

## 第4回 わかりやすい道路案内標識に関する検討会

1. 日 時：平成16年9月14日（火）18：00～20：00

2. 場 所：東条インペリアルパレス 6階 九重

3. 出席者：＜メンバー＞

家田委員〔座長〕、赤瀬委員、大宅委員、国吉委員、久保田委員、清水委員、廻委員

＜オブザーバー＞

・国土交通省（以下、「国交省」と表記）

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、  
若林総合政策局観光地域振興課長

・警察庁

宮内交通局交通規制課課長補佐（種谷課長 代理）

・日本道路公団

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

藤井業務部交通管制室長

4. 議 事：

（1）開会

（2）議事

1) 全体イメージと提言素案について（資料-1、資料-2）

・英語表記が長すぎることに對する指摘があるが、どういふ配慮をしていくのか。音として伝えるのか、意味を伝えるのか、どちらを想定しているのか。例えば表記を短くするために省略した表現を使用する場合に外国人に意味が伝わるのか疑問である。

→今後標識を改修していく際には、短く読みやすい標記となるように配慮していくべきであるといふ認識である。固有名詞は音として伝え、施設等は意味として伝えることを考えている。これは自動車用標識を想定した配慮事項である。

・全体的にわかりやすい文章にすべきである。

P.1：「1.」は文章が長いので簡潔にすべきである。

→わかりやすく簡潔にまとめるよう精査していく。

P.2：「道路案内標識の中に反映していくことである」→「道路案内標識に表現していかなければならない」にすべき。改善していくことが大事であることを表現すべきである。

→ご指摘の通り修正する。

P.5：色分けについて、「導入について検討する」といふ記述になっているが、色を増やしていくといふことか。

→歴史的な地域では茶色を導入するなど、ユーザーの立場から本当に必要であれば導入することも検討するといふ意味である。

→色分け表示をすべきか否かといふ、色分け表示のあり方について検討する意味で記載したものであり表現を修正する。

- P.12: 標識柱について「景観に配慮」という表現では、道路管理者が独自の配慮をすることになり、統一感のないバラバラな標識が立つことになる。
- 現地での対応がミスリードとならないよう、表現を修正する。
  - 横浜では、標識柱だけではなく照明柱等もあわせてマネジメントしている。
  - 色使いについては、色だけではなく彩度もあわせて考慮しないと、かえって気持ちの悪いものになってしまう。

## 2) 歩行者系案内標識の方向性について (資料-3)

- 具体的な改善のイメージがないので、もう少し方向性のわかる記述にすべきである。
  - キーワードをもとに、考え方を整理した資料となっている。今回議論いただいた内容を元に具体的なイメージを明記していきたい。
- 資料-2 の P.7 に、民間施設について記載されているが、どのように扱っていくのか。
  - 地図標識で案内していくことと、誘導していくことの 2 種類あると考えている。詳細については事務局で調整し整理する。
- 資料-3 の P.14 に 114-B 標識の写真があるが、歩行者を対象としているのであればここまで大きい標識である必要があるのか。文字を小さくし、観光情報等の様々な情報を提供していった方が良いのではないか。
- バリアフリー法の重点整備地区とか、あんしん歩行エリア等のゾーン対策が浸透してきており、これらと案内標識（特に地図標識）との連携を深めることを検討してもよいのではないか。
- 地図標識の設置箇所等について、何か規定があるのか。
  - ガイドラインでは、「必要に応じて設置すること」とされている。
- 自治体がつくる案内板の地図には、ユーザーにとって必要のない施設情報ばかりが載っており、本当に必要な民間施設の情報が載っていない。ユーザーの立場に立って、インターネットや市販の地図に記載されているような民間施設は、案内板の地図にも載せるべきである。
- 114-B 標識はもともと自動車用標識の考え方からつくられており、街にあっていない。今後改修していく歩行者系案内標識については、各街に溶け込めるような標識となるよう、性能規定化することが望ましい。また、地図標識はユーザーが望んでいる情報は何かということを中心に考慮して設置すべき。こういった点からも歩行者系案内標識は地域でマネジメントをし、決めていくようにすべきである。
- 114-B 標識は遠くから見るためのものであり、街の **Orientation Sign**（方向表示）を表すべきものである。街の目標物を示すには、114-B 標識や地図標識だけではなく地下鉄の出口案内のように歩行者目線におりた **Direction Sign**（施設表示）が必要である。
- 歩行者用案内標識はマネジメントが大事であると思われる。
- マネジメントという点では、歩行者系の標識で施設の案内を行う際には、修正の頻度についても課題である。

## 3) 標識のマネジメントについて (資料-4)

- 資料-4 の P.7 に示されている「標識マネジメント会議」の規模はどの程度を想定しているのか。標識への問題意識は地域外の人がもつのではないかと考えられるため、そのような人も参加してもら

う必要があるのではないか。

- ・ 標識マネジメント会議のまとめ役は誰がやるのか。また、標識チェックチームの役割には標識自体のチェックと表記している情報のチェックの2種類があると思われるので、この2つは分けて考えていくべきである。
  - 会議の規模やまとめ役については、会議自体がまだ検討段階であることもあり、この会議で提案してよいのではないか。
  - 少なくとも自動車系と歩行者系は分けるべきである。自動車系は国道事務所レベル、歩行者系は市町村レベル程度でよいのではないか。
  - 横浜市で歩行者系案内標識を検討した際には、市内を3つのエリアに分割し検討した。調整役は都市デザイン室が行った。また民間施設の案内を行うにあたり、標識板の作成は観光コンベンションビューローが一元的に行った。
- ・ 過去の実績では、何かをつくるときには集まりが良いが、その後継続していかない。つくってから継続して組織を運営していく必要がある。検討会結果を踏まえたモデルケースを設定し、試行錯誤していったらどうか。
- ・ 資料-2のP.1に「ユーザーと標識設置者との間に共通のルール、言語が欠けており」とされているが、この部分が重要である。まず根底となるルールを徹底的に整理し、ユーザーにそのルールを知らしめた上で、マネジメントを行う必要がある。ユーザー重視といってもユーザーの意見を聞き過ぎてしまっては問題である。
- ・ マネジメントを行う場合、例えば民間施設を案内する場合、クローズした議論の中で案内する施設を決めることは難しい。ルールを決め、それを徹底して、公開の中でマネジメントすることにより、理不尽や非常識な意見は淘汰され、普通の常識の判断に落ち着くと思う。
- ・ 標識マネジメント会議と、既存の会議との関連はどう考えているのか。自動車系については、案内標識のマネジメントに限定した方がよいと思われるが、歩行者系については、別途行われている「くらしのみちゾーン」や「バリアフリー基本構想」等を検討している協議会メンバーがフォローアップの一環として標識の検討もあわせて行っていくことが有効ではないか。

### (3) 全体的な意見交換

- ・ 資料-2のP.14では、見直しの年限が5年とされているが、長くないか。
  - 現時点では具体的根拠がないだろうから、もう少し短めな記述としてはどうか。
- ・ 資料-4のP.8に示されたプロセスはどのくらいのサイクルで行っていくつもりなのか。
  - こちらもまだ検討段階であるため、3年や5年くらいではないか。
- ・ 資料-4のP.10に示された相互関係で、「改善内容チェック」からの矢印は「アクションプログラム」に戻るのが自然ではないか。
- ・ 英語表記について、例えば「都庁」を「Town Hall」としては外国人と日本人との間で会話ができなくなるのではないか。日本人が理解できる英語ならば英語表記のみでも良いかもしれないが、歩行者系標識では多少長く、量が多くなったとしても英語表記、ローマ字表記の両方を表記すべきではないか。
  - 例えば、韓国の歩行者系標識はローマ字表記を切り捨て、英語表記のみと割り切っている。こういった考え方もあるが、ケース・バイ・ケースにより、日本語の発音がすでに定着しているもの

はローマ字表記を併記してはどうか。これこそ今後マネジメントしていくべき内容である。

- ・都市間高速道路にも路線番号制を導入していくと理解してよいのか。  
→既に道路名称が定着しているため、それに併記する方向で検討しようとしている。

#### (4) その他

- ・歩行者系標識については、事務局がパブリックコメント（10月予定）前までに整理し各委員に案を提示し、確認が取れた段階でパブリックコメントを行う。
- ・第5回検討会は、パブリックコメントをとりまとめ11月頃に開催を予定している。