

高速道路ナンバリングの実現に向けた提言(案)

平成 28 年〇月〇日

高速道路ナンバリング検討委員会

目 次

はじめに	1
1. 高速道路ナンバリングを取り巻く状況.....	2
(1) 高速道路ナンバリングを取り巻く我が国の状況.....	2
(2) 世界各国の高速道路ナンバリング.....	2
(3) 我が国の国道番号.....	3
1) 現行の国道番号の経緯.....	3
2) 高速道路の案内に関連する我が国特有の課題.....	4
2. 高速道路ナンバリングの対象路線.....	5
3. ナンバリングルールと高速道路ナンバリング案.....	8
(1) ナンバリングルールの基本的な考え方.....	8
(2) ナンバリングルールの配慮事項と基本ルール.....	8
1) 配慮事項	8
2) 基本ルール	9
(3) ナンバリングの具体的ルール案.....	9
1) 1桁・2桁国道に並行する路線.....	9
2) 1桁国道とグループ（ファミリー）化する路線.....	12
3) 環状道路	13
4) 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.....	13
5) その他の路線.....	16
(4) 高速道路ナンバリング案.....	19
4. 路線シンボルのデザイン.....	25
(1) 路線シンボルのデザインの配慮事項.....	25
(2) 路線シンボルのデザイン案の検討.....	25
(3) 路線シンボルのデザイン案.....	26
5. 施設（IC・JCT等）のナンバリング.....	27
(1) 世界各国の施設のナンバリング.....	27
(2) 我が国の施設のナンバリングの改善.....	27
6. 高速道路ナンバリングの活用方法.....	29
7. 標識等の整備や普及の進め方.....	30
おわりに	31

1 はじめに

2

3 我が国の高速道路の延長は、四半世紀で2倍以上となるなど、近年、ネットワ
4 ークの充実により、多様なルート選択が可能となりつつある。加えて、昨今、訪
5 日外国人旅行者の急増に伴い、レンタカーの利用者も3年で約3倍の伸びを示
6 すなど、我が国の高速道路は、多様な利用者が行き交う状況に変化しつつあり、
7 好調なインバウンドを地方に波及させるためにも、わかりやすい道案内は重要
8 となっている。

9 一方、世界各国の高速道路に目を転じれば、その地固有の言語に依存せず、誰
10 にでもわかるユニバーサルコードとして、路線番号を用いた「ナンバリング」に
11 よる案内が一般的となっており、我が国の高速道路においても、この「ナンバリ
12 ング」を導入し、わかりやすい道案内を実現することは極めて重要である。

13 このような状況の中、国土交通省では、現在使われている路線名に併用して、
14 路線番号による案内を実施することにより、すべての利用者にわかりやすい道
15 案内を実現する観点から、平成28年4月に、「高速道路ナンバリング検討委員
16 会」（委員長：家田仁 政策研究大学院大学教授）を設置し、検討を進めてきた。

17 高速道路の「ナンバリング」（以下、「高速道路ナンバリング」という。）につ
18 いては、平成4年の「道路サービス高度化検討懇談会」（座長：中村英夫 東京大
19 学教授）や平成16年の「わかりやすい道路案内標識に関する検討会」（座長：家
20 田仁 東京大学大学院教授）の提言において、既の実現が求められているものの、
21 これまで実現に至らなかった。「高速道路ナンバリング検討委員会」では、高速
22 道路の伸展状況を踏まえ、訪日外国人旅行者をはじめ、すべての利用者にわかり
23 やすい道案内を速やかに提供するため、「実現することを最優先」と考え、我が
24 国の高速道路ナンバリングの導入に必要な具体の検討を進めてきた。2020年東
25 京オリンピック・パラリンピック競技大会を見据えた短期間の中で、最小労力と
26 費用で高速道路ナンバリングを実現し、多くの利用者に喜んでいただけること
27 をミッションとして、議論を重ねてきたところである。

28 本提言は、「高速道路ナンバリング検討委員会」において、委員やヒアリング
29 対象者などからいただいた数多くの意見をもとに、とりまとめたものである。

1. 高速道路ナンバリングを取り巻く状況

(1) 高速道路ナンバリングを取り巻く我が国の状況

昭和38年(1963年)の名神高速道路の一部区間(栗東IC～尼崎IC)の開通から始まった我が国の高規格幹線道路ネットワークの整備は、平成4年4月時点の5,267kmから平成28年3月時点の11,266kmと、近年2倍以上に伸び、ネットワークの充実により、ドライバーのルート選択が多様化しつつある。

一方、訪日外国人旅行者については、平成23年の621.9万人から平成27年には3倍以上の1973.3万人と、昨今著しい増加を示している。また、外国人のレンタカー利用者についても、国際航空旅客動態調査によれば、平成23年の17.9万人から平成26年の50.1万人と約3倍の増加となっている。

このような中、平成28年3月30日に決定された「明日の日本を支える観光ビジョン」(明日の日本を支える観光ビジョン構想会議(議長:安倍晋三内閣総理大臣)決定)では、政府として、訪日外国人旅行者を2020年に4,000万人、2030年に6,000万人に増加させる目標への挑戦を行うこととしている。

(2) 世界各国の高速道路ナンバリング

ドイツ、フランス、イタリア、イギリス、アメリカなど世界の主要国では、既に高速道路ナンバリングが実施されている。このナンバリングのルールとしては、大きく分けて、「①南北方向の路線を奇数、東西方向の路線を偶数で付番する方法」、「②都市を中心に時計回り順に付番する方法」、「③国道番号と整合を図る方法」がある。

①の方法については、ドイツ、アメリカ、韓国が採用し、②の方法については、フランス、イギリスが採用している。また、③の方法については、イギリスが②の方法と併用して採用している。なお、イタリアの高速道路ナンバリングについては、明確な規則性が見られない。

ドイツ、フランス、イタリア、イギリスについては、1桁番号は、幹線ルートに付番をしている(ただし、フランスは11から20までの番号も同様の取り扱い)。また、アメリカ、韓国については、5の倍数を幹線ルートに付番している。

「6. 高速道路ナンバリングの活用方法」でも述べるが、各国において、

1 高速道路ナンバリングは、地図、カーナビゲーションなど様々な案内や交
2 通情報提供などで活用されている。

3 4 (3) 我が国の国道番号

5
6 我が国の現行の国道番号に係る制度が定められてから、既に 60 年余の
7 時間が経過し、国道番号は、国民にとってなじみのあるものとして受入れ
8 られている。高速道路ナンバリングの検討にあたっては、この国道番号の
9 経緯を参考にすることが望ましいと考えられる。

10 11 1) 現行の国道番号の経緯

12
13 現行の国道番号は、昭和 27 年（1952 年）の新道路法の制定より、一
14 級国道に 1 桁・2 桁番号を付番し、二級国道に 3 桁番号を付番したこと
15 に由来する。

16 新道路法で、一級国道は、「国土を縦断し、横断し、又は循環して全
17 国的な幹線道路網の枢要部分を構成し、且つ、都道府県庁所在地（北海
18 道にあっては、支庁所在地）その他政治・経済・文化上特に重要な都市
19 を連絡する道路」とされていた。

20 同年の一級国道の第 1 次指定で、1 号から 12 号までを「国土の骨格
21 となる縦貫方向の道路」に付番、13 号から 35 号までを「12 号まででは
22 連絡されない都道府県庁所在地を連絡する道路」に北から付番、36 号か
23 ら 40 号までを「北海道の道路」に付番している。昭和 33 年（1958 年）
24 の第 2 次指定で、41 号を「名古屋と富山を結ぶ道路」、42 号を「和歌山
25 と津を結ぶ道路」、43 号を「大阪と神戸を結ぶ道路」に付番している。
26 昭和 37 年（1962 年）の第 3 次指定で、44 号から 57 号までを「北海道
27 の支庁、県庁所在地を結ぶ道路」に北から付番している。さらに、昭和
28 39 年（1964 年）に、一級国道、二級国道の区分が廃止され、一般国道
29 に統合された後、昭和 47 年（1972 年）に、58 号を「鹿児島と那覇を結
30 ぶ道路」に付番している。これにより、一部路線で起終点の変更があつ
31 たものの、現行の 1 号から 58 号までの国道番号が概ね整えられた。

32 一方、二級国道は、「①都道府県庁所在地及び人口 10 万人以上の市を
33 相互に連絡する道路」、「②重要都市と一級国道とを連絡する道路」、「③
34 重要な港湾、飛行場、国際観光上重要な地と一級国道とを連絡する道
35 路」、「④ 2 以上の市を連絡して一級国道に達する道路」とされていた。

36 二級国道は、3 次にわたる指定毎に、3 桁番号を対象路線に北から付

1 番している。さらに、一級国道と二級国道の区分が廃止され、一般国道
2 に統合された後、5次にわたる指定毎に、3桁番号を対象路線に北から
3 付番している。

4 このように、1桁・2桁の国道番号については、全国的な幹線道路網
5 の枢要部分を構成するものとして、路線を選定し、付番されたものと言
6 える。一方、3桁の国道番号については、計8次にわたる指定毎に、対
7 象路線に北から付番したため、結果的に路線番号の規則性がわかりに
8 くくなっている状況にある。

9 10 2) 高速道路の案内に関連する我が国特有の課題

11
12 我が国では、高速自動車国道の計画に沿って整備された一般国道の
13 バイパスが、高速自動車国道の機能を代替する区間があり、整備の進展
14 によって、一般国道の番号と高速道路の路線名が不連続な案内となり、
15 わかりにくくなる場合がある。

2. 高速道路ナンバリングの対象路線

全国の高速道路をわかりやすく案内するためには、可能な限り、連続して利用することが想定される多くの路線を対象に付番することが望ましい。このため、高速道路ネットワークの骨格である高規格幹線道路（14,000km）については、全ての路線を高速道路ナンバリングの対象路線とすべきである。また、高規格幹線道路以外の路線についても、「高規格幹線道路網を補完して地域のネットワークを形成しており、利用者にシームレスに案内されるべき路線」（表1）や「高規格幹線道路から主要な空港・港湾、観光地へのアクセスにおいて、利用者にシームレスに案内されるべき路線」（表2）については、高速道路ナンバリングの対象路線（図1）に加えるべきである。

このような対象路線とすることにより、今まで特に案内に課題があった「途中に路線名が異なる区間を含む路線」や「多方面に接続する大規模なJCT」が含まれることから、認識しやすく、連続性・整合性を確保した路線番号の案内が実現すれば、わかりやすさが著しく改善すると期待される。

なお、案内の一層の充実を図るため、今後、さらなる高速道路ネットワーク整備の進展等により、対象路線を追加することもあり得る。

また、既にナンバリングが実現している首都高速道路や阪神高速道路等の都市高速道路については、利用者の認知も進んでいると考えられることから、一般の高速道路ナンバリングとの差別化を前提とし、一般の高速道路ナンバリングの対象とはしないこととする。

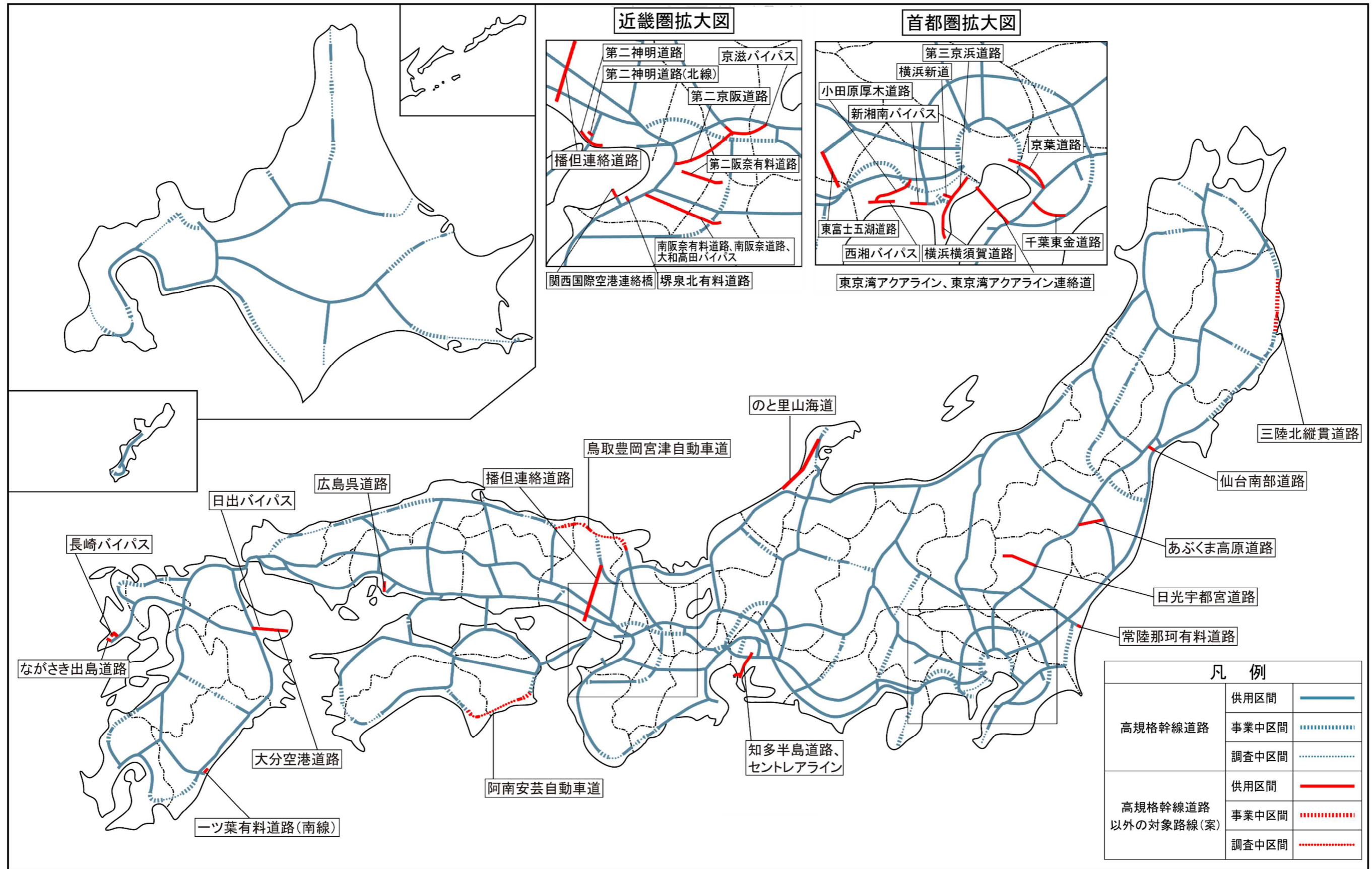
1 表1 高規格幹線道路網を補完して地域のネットワークを形成しており、
 2 利用者にシームレスに案内されるべき路線

対象路線案	
三陸北縦貫道路	京滋バイパス
仙台南部道路	第二京阪道路
京葉道路	関西国際空港連絡橋
千葉東金道路	南阪奈有料道路、南阪奈道路、 大和高田バイパス（弁之庄～四条）
東京湾アクアライン、 東京湾アクアライン連絡道	第二神明道路
第三京浜道路	第二神明道路（北線）
横浜新道	鳥取豊岡宮津自動車道
横浜横須賀道路	阿南安芸自動車道
西湘バイパス	広島呉道路
新湘南バイパス	長崎バイパス
小田原厚木道路	日出バイパス
東富士五湖道路	

3 表2 高規格幹線道路から主要な空港・港湾、観光地へのアクセスにおいて、
 4 利用者にシームレスに案内されるべき路線
 5

対象路線案	
あぶくま高原道路	堺泉北有料道路
日光宇都宮道路	播但連絡道路
常陸那珂有料道路	ながさき出島道路
のと里山海道（千鳥台～徳田大津）	大分空港道路
知多半島道路（大高～半田中央）、 セントレアライン	一ツ葉有料道路（南線）
第二阪奈有料道路	

図1 高速道路ナンバリングの対象路線案



3. ナンバリングルールと高速道路ナンバリング案

(1) ナンバリングルールの基本的な考え方

高速道路ナンバリングの海外事例、国道番号の付番状況等を踏まえ、我が国にふさわしいナンバリングルールの基本的な考え方を検討すべきである。

諸外国で用いられているナンバリングの基本的なルール（「①南北方向の路線を奇数、東西方向の路線を偶数で付番する方法」、「②都市を中心に時計回り順に付番する方法」、「③国道番号と整合を図る方法」）を、我が国に適用した場合の評価は次のとおりである。

①については、弓なりの形状の国土を持つ我が国では、南北・東西ではなく、縦貫・横断で適用することが考えられる。しかし、我が国には、国土構造上、横断方向・縦断方向がわかりにくい路線が存在するため、我が国では適用しづらいと考えられる。

②については、細長い形状の国土を持つ我が国では、東京中心の時計回り順では、北海道や近畿以西は、別途ルールを定めないと付番できない。我が国の高速道路ネットワークの中で複数ルールの適用となり、わかりづらくなるものと考えられる。

③については、海外からの来訪者にとって、我が国の既存の国道番号になじみはないものの、国民にとってはわかりやすく、特に国道番号に親しんだ地域の方々にとっては、受け入れやすいと考えられる。

これらの基礎的な検討を踏まえ、③を基本として、ルールの検討を進める。

(2) ナンバリングルールの配慮事項と基本ルール

1) 配慮事項

ナンバリングルールについては、以下の意見を配慮し、「親しみ」、「シンプルでわかりやすく」の観点から、ナンバリングルール案の具体化の検討を行うこととする。

- ・利用者に親しみがある、かつ、シンプルでわかりやすいことを重視する。このため、数字の桁数をなるべく少なくする。
- ・国道と高速道路の代替性を表し、かつ、これまでの利用者が、路線番号を使いやすくするため、国土の骨格を形成する2桁までの国道

1 が並行している場合には、可能な限り、当該国道番号を路線番号と
2 して活用する。特に主要な国道番号は、積極的に活用する。

3 ・概ね起終点が一致する並行路線は、同一路線番号にアルファベット
4 を追記することにより並行する一般国道と合わせ、いわゆる「ファミ
5 リー」として取り扱う。

6 ・一般国道や首都高速道路、阪神高速道路等の都市高速道路の路線番
7 号と区別するため、路線番号の前に、アルファベットを付ける。

8 ・特別な機能を有する環状道路は、他の高速道路と区別するため、ア
9 ルファベットで機能を表現する。

10 11 2) 基本ルール

12
13 上記の配慮事項を踏まえ、ナンバリングルールで基本とする事項と
14 しては、以下のとおりとする。

15 16 1. 親しみ

17 ・地域でなじみがある、かつ、国土の根幹的な路線の既存の国道番
18 号を活用

19 2. シンプルでわかりやすく

20 ・原則2桁以内

21 ・同一起終点など、機能が似ている路線のグループ（ファミリー）化

22 ・道路種別や機能をアルファベットで表現

23 3. 国土の骨格構造を表現

24 ・主要な国道番号で、国土の骨格構造を表現できるように、路線の起
25 終点を設定

26 27 28 (3) ナンバリングの具体的ルール案

29
30 上記の基本ルールを踏まえ、以下のとおり、具体的ルール案を策定し、
31 付番する。

32 33 1) 1桁・2桁国道に並行する路線

34
35 当該国道番号を付番（表3、4）。

表3 1桁・2桁国道に並行する路線(1/2)

付番候補	検討案
1	東名高速道路、新東名高速道路、名神高速道路、新名神高速道路、伊勢湾岸自動車道
2	山陽自動車道、中国自動車道、関門自動車道
3	九州自動車道、南九州自動車道
4	東北自動車道、東北縦貫自動車道八戸線(安代～青森)
5	北海道縦貫自動車道(函館～札幌)、北海道横断自動車道(黒松内～札幌)
6	常磐自動車道、仙台東部道路、三陸沿岸道路(仙台港北～利府)、仙台北部道路
7	日本海東北自動車道、秋田自動車道(河辺～小坂)
8	北陸自動車道
9	山陰自動車道
10	東九州自動車道(北九州～清武)、宮崎自動車道
11	徳島自動車道(徳島～鳴門)、高松自動車道、松山自動車道(川之江～松山)
12	道央自動車道(札幌～比布)
13	東北中央自動車道(福島～横手)、秋田自動車道(横手～河辺)
14	京葉道路(篠崎～穴川)
16	横浜新道(新保土ヶ谷～狩場)、横浜横須賀道路
17	関越自動車道
18	上信越自動車道
19	中央自動車道(小牧～岡谷)、長野自動車道
20	中央自動車道(高井戸～岡谷)
23	東名阪自動車道、伊勢自動車道
24	京奈和自動車道
25	名阪国道、西名阪自動車道
26	近畿自動車道、阪和自動車道(松原～和歌山)
27	舞鶴若狭自動車道(敦賀～綾部)
28	神戸淡路鳴門自動車道

表4 1桁・2桁国道に並行する路線 (2/2)

付番候補	検討案
29	中国横断自動車道姫路鳥取線
30	瀬戸中央自動車道
31	広島呉道路
32	高知自動車道 (川之江～高知)
34	長崎自動車道、ながさき出島道路
35	西九州自動車道 (武雄～佐世保中央)
38	北海道横断自動車道根室線 (帯広～釧路東)
40	北海道縦貫自動車道 (比布～稚内)
42	近畿自動車道紀勢線 (勢和多気～和歌山)
44	北海道横断自動車道根室線 (釧路東～根室)
45	三陸沿岸道路 (利府～八戸)
48	山形自動車道 (村田～山形)
49	磐越自動車道
50	北関東自動車道、東水戸道路、常陸那珂有料道路
51	東関東自動車道水戸線 (宮野木～茨城町)
52	新東名高速道路清水連絡路、中部横断自動車道 (新清水～双葉)
53	岡山自動車道
54	松江自動車道
55	四国横断自動車道 (徳島～阿南)、阿南安芸自動車道、高知東部自動車道
56	四国横断自動車道 (高知～大洲)、松山自動車道 (大洲～松山)
58	沖縄自動車道

2) 1桁国道とグループ（ファミリー）化する路線

【ケース1】新東名高速道路・新名神高速道路は東名高速道路・名神高速道路の並行路線とした「1A」、中国自動車道は山陽自動車道の並行路線とした「2A」を付番（表5）。

表5 新東名高速道路・新名神高速道路、中国自動車道等

付番候補	検討案
1	東名高速道路、名神高速道路
1A	新東名高速道路、新名神高速道路、伊勢湾岸自動車道
2	山陽自動車道
2A	中国自動車道、関門自動車道

【ケース2】3号、4号、5号は、先行して整備されたルートに付番し、既存の国道が並行する区間の路線には、「A」を付けた路線番号を付番（表6、7）。

表6 先行して整備されたルート

付番候補	検討案
3	九州自動車道
4	東北自動車道
5	北海道縦貫自動車道（函館～札幌）

表7 既存の国道が並行する区間の路線

付番候補	検討案
3A	南九州自動車道
4A	東北縦貫自動車道八戸線（安代～青森）
5A	北海道横断自動車道（黒松内～札幌）

3) 環状道路

首都圏、名古屋圏の環状道路は、アルファベットで区別。その際、既存の都市高速道路の環状道路との整合性にも配慮（表8）。

表8 環状道路

付番候補	環状道路	整合性を配慮する環状道路
C3	東京外環自動車道	首都高速道路都心環状線はC1 首都高速道路中央環状線はC2
C4	首都圏中央連絡自動車道 (釜利谷～木更津)	
CA	東京湾アクアライン、 東京湾アクアライン連絡道*	
R2またはC2	名古屋第二環状自動車道	名古屋高速道路都心環状線はR
R3またはC3	東海環状自動車道	

*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」とする。

4) 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

【ケース1】北海道縦貫自動車道は、国土全体及び北海道の骨格構造を表現する路線であることから、全線を5号と付番（表9）。

表9 北海道縦貫自動車道

付番候補	検討案（並行する国道番号）
5	函館～〔北海道縦貫自動車道〕～稚内 (5号、37号、36号、12号、40号)

1 【ケース2】 高速道路の近傍にはないものの、1桁・2桁国道で、かつ、
2 かつ、同一地域内で高速道路と大きな方向が一致している
3 路線は、並行路線として扱い付番（表10）。

4
5
6

表10 高速道路の近傍にはないものの、1桁・2桁国道で、かつ、
同一地域内で高速道路と大きな方向が一致している路線

付番候補	検討案
9	京都縦貫自動車道、鳥取豊岡宮津自動車道
38	道東自動車道（千歳恵庭～帯広）
39	旭川・紋別自動車道
41	東海北陸自動車道
46	秋田自動車道（北上～河辺）

1 【ケース3】 並行する国道が3桁番号である、又は並行する国道の国
 2 道番号を別路線に付番する路線で、隣接して2桁国道が
 3 ある場合は、当該2桁番号を延伸して付番（表11）。
 4

5 表11 並行する国道が3桁番号である、又は並行する国道の国道番号を
 6 別路線に付番する路線で、隣接して2桁国道がある場合

付番候補	検討案（並行する国道番号）
13	相馬～〔東北中央道〕～福島北～〔東北道〕～福島 ～〔東北中央道〕～横手（115号、13号）
14	篠崎～〔京葉道路、館山道、富津館山道〕～館山 （14号、16号、127号）
27	敦賀～〔舞鶴若狭道〕～吉川（27号、175号、176号）
32	徳島～〔徳島道〕～川之江東～〔高知道〕～高知 （192号、32号）
34	日出～〔大分道〕～鳥栖～〔長崎道、ながさき出島道路〕 ～長崎（210号、3号、34号、324号）
35	武雄～〔西九州道〕～福重（35号、497号）
41	一宮～〔東海北陸道〕～小矢部砺波～〔能越道〕～輪島 （41号、8号、470号）
46	釜石～〔釜石道〕～花巻～〔東北道〕～北上～〔秋田道〕 ～河辺（283号、4号、46号）
48	仙台若林～〔仙台南部道路〕～仙台南～〔東北道〕～村田 ～〔山形道〕～鶴岡（6号、4号、48号、112号）
51	市川～〔東関道〕～茨城町（357号、14号、51号）
52	清水～〔清水連絡路〕～新清水～〔中部横断道〕 ～双葉～〔中央道〕～長坂～〔中部横断道〕～佐久小諸 （52号、20号、141号）
54	尾道～〔尾道道〕～三次東～〔松江道〕～宍道 （184号、54号）

1 **5) その他の路線**

2
3 以下に従い、1桁・2桁国道に並行する路線、1桁国道とグループ(フ
4 ァミリー)化する路線、環状道路、1桁・2桁国道に並行する路線の対
5 象を拡大して付番する路線以外の対象路線に付番する。

6 ・付番されていない高規格幹線道路について、59番以降の番号を沿
7 道の都道府県コード及び市区町村コード順に基づき付番(表12)。

8 ・付番されていない高規格幹線道路以外の路線について、他の路線
9 に付番の後、残る2桁番号を沿道の都道府県コード及び市区町村
10 コード順に基づき付番(表13)。

1 表 12 高規格幹線道路について、59 番以降の番号を沿道の都道府県コード
 2 及び市区町村コード順に基づき付番

付番候補	検討案
59	函館・江差自動車道
60	帯広・広尾自動車道
61	北海道横断自動車道網走線（本別～網走）
62	深川・留萌自動車道
63	日高自動車道
64	津軽自動車道
65	新空港自動車道
66	首都圏中央連絡自動車道(栄～戸塚)
67	中部縦貫自動車道
68	中央自動車道(大月～河口湖)、東富士五湖道路
69	新東名高速道路引佐連絡路、三遠南信自動車道
70	伊豆縦貫自動車道
71	関西空港自動車道
72	北近畿豊岡自動車道
73	米子自動車道
74	広島自動車道、中国自動車道（広島北～千代田）、浜田自動車道
75	東広島呉自動車道
76	尾道福山自動車道、瀬戸内しまなみ海道、今治小松自動車道
77	九州横断自動車道延岡線
78	東九州自動車道(清武～加治木)
79	那覇空港自動車道

1 表 13 高規格幹線道路以外の路線について、残る2桁番号を沿道の
2 都道府県コード及び市区町村コード順に基づき付番

付番候補	検討案
80	あぶくま高原道路
81	日光宇都宮道路
82	千葉東金道路
83	第三京浜道路、横浜新道（保土ヶ谷～戸塚）
84	新湘南バイパス（茅ヶ崎～茅ヶ崎海岸）、西湘バイパス
85	小田原厚木道路
86	のと里山海道（千鳥台～徳田大津）
87	知多半島道路（大高～半田中央）、セントレアライン
88	京滋バイパス
89	第二京阪道路
90	堺泉北有料道路
91	南阪奈有料道路、南阪奈道路、 大和高田バイパス（弁之庄～四条）
92	第二阪奈有料道路
93	第二神明道路
94	第二神明道路（北線）
95	播但連絡道路
96	長崎バイパス
97	日出バイパス、大分空港道路
98	一ツ葉有料道路（南線）

1 (4) 高速道路ナンバリング案

2

3

4

以上のナンバリングルール案に従い付番を行い、以下の高速道路ナンバリング案（図2、表14～17）を作成する。

5

6

7

8

この際、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」を付けたものを高速道路の路線番号とする。ただし、環状道路（C3等）については、既存の都市高速道路の路線番号との整合性、シンプルさを考慮し、「E」は付与しない。

図2 高速道路ナンバリング案

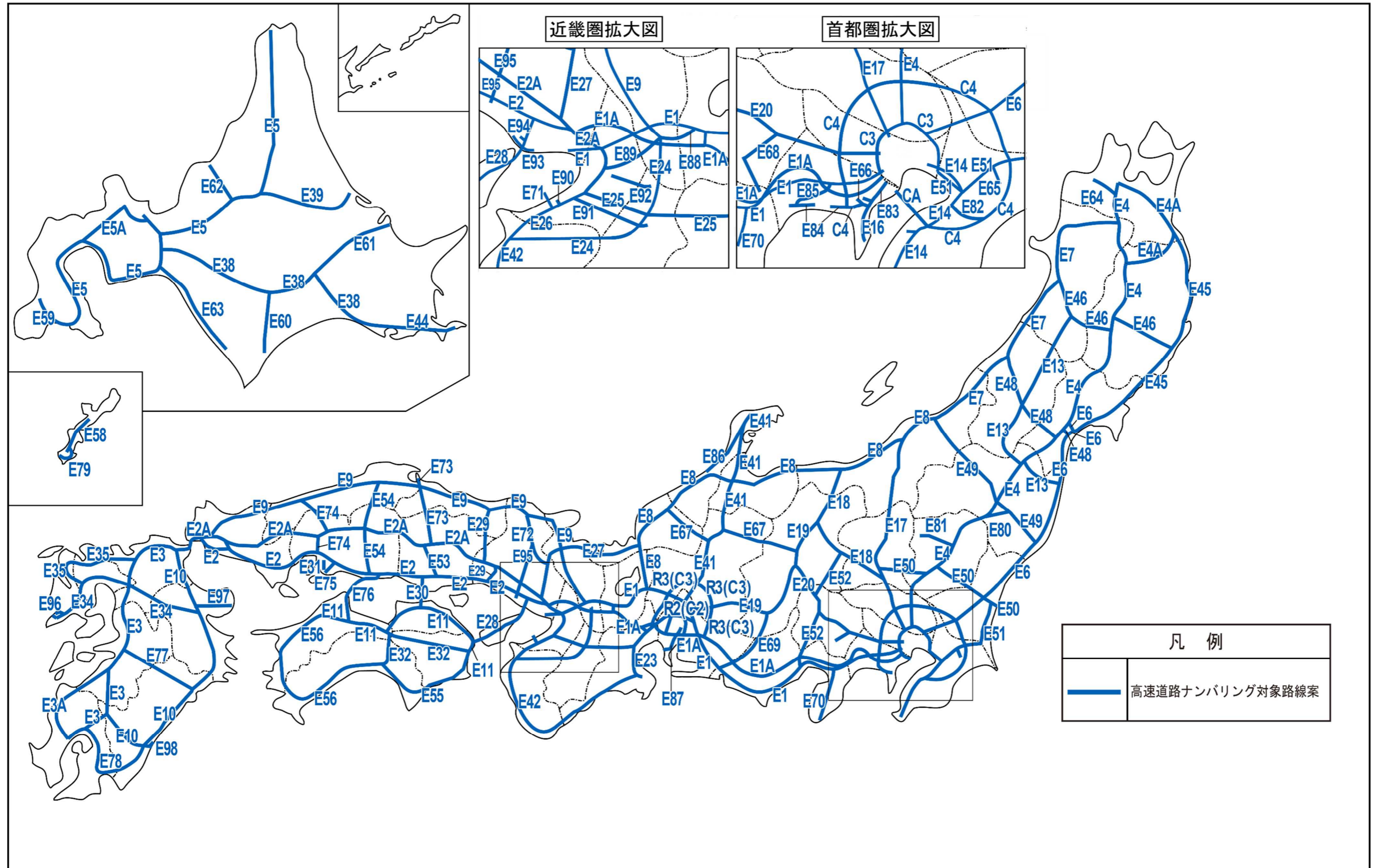


表 14 高速道路ナンバリング案 (1/4)

付番候補	検討案
1	東名高速道路、名神高速道路
1 A	新東名高速道路、新名神高速道路、伊勢湾岸自動車道
2	山陽自動車道
2 A	中国自動車道、関門自動車道
3	九州自動車道
3 A	南九州自動車道
4	東北自動車道
4 A	東北縦貫自動車道八戸線（安代～青森）
5	北海道縦貫自動車道
5 A	北海道横断自動車道（黒松内～札幌）
6	常磐自動車道、仙台東部道路、三陸沿岸道路（仙台港北～利府）、仙台北部道路
7	日本海東北自動車道、秋田自動車道（河辺～小坂）
8	北陸自動車道
9	京都縦貫自動車道、鳥取豊岡宮津自動車道、山陰自動車道
10	東九州自動車道（北九州～清武）、宮崎自動車道
11	徳島自動車道（徳島～鳴門）、高松自動車道、松山自動車道（川之江～松山）
13	東北中央自動車道（相馬～福島北）、東北自動車道（福島北～福島）、東北中央自動車道（福島～横手）
14	京葉道路、館山自動車道、富津館山道路
16	横浜新道（新保土ヶ谷～狩場）、横浜横須賀道路
17	関越自動車道
18	上信越自動車道
19	中央自動車道（小牧～岡谷）、長野自動車道
20	中央自動車道（高井戸～岡谷）
23	東名阪自動車道、伊勢自動車道
24	京奈和自動車道
25	名阪国道、西名阪自動車道
26	近畿自動車道、阪和自動車道（松原～和歌山）

表 15 高速道路ナンバリング案 (2/4)

付番候補	検討案
27	舞鶴若狭自動車道
28	神戸淡路鳴門自動車道
29	中国横断自動車道姫路鳥取線
30	瀬戸中央自動車道
31	広島呉道路
32	徳島自動車道（徳島～川之江東）、高知自動車道（川之江～高知）
34	大分自動車道（日出～鳥栖）、長崎自動車道、ながさき出島道路
35	西九州自動車道
38	北海道横断自動車道根室線（千歳恵庭～釧路東）
39	旭川・紋別自動車道
41	東海北陸自動車道、能越自動車道
42	近畿自動車道紀勢線（勢和多気～和歌山）
44	北海道横断自動車道根室線（釧路東～根室）
45	三陸沿岸道路（利府～八戸）
46	釜石自動車道、東北自動車道（花巻～北上）、 秋田自動車道（北上～河辺）
48	仙台南部道路、東北自動車道（仙台南～村田）、山形自動車道
49	磐越自動車道
50	北関東自動車道、東水戸道路、常陸那珂有料道路
51	東関東自動車道水戸線（市川～茨城町）
52	新東名高速道路清水連絡路、中部横断自動車道（新清水～双葉）、 中央自動車道（双葉～長坂）、 中部横断自動車道（長坂～佐久小諸）
53	岡山自動車道
54	尾道自動車道、松江自動車道
55	四国横断自動車道（徳島～阿南）、阿南安芸自動車道、 高知東部自動車道
56	四国横断自動車道（高知～大洲）、松山自動車道（大洲～松山）
58	沖縄自動車道

表 16 高速道路ナンバリング案 (3/4)

付番候補	検討案
59	函館・江差自動車道
60	帯広・広尾自動車道
61	北海道横断自動車道網走線（本別～網走）
62	深川・留萌自動車道
63	日高自動車道
64	津軽自動車道
65	新空港自動車道
66	首都圏中央連絡自動車道(栄～戸塚)
67	中部縦貫自動車道
68	中央自動車道(大月～河口湖)、東富士五湖道路
69	新東名高速道路引佐連絡路、三遠南信自動車道
70	伊豆縦貫自動車道
71	関西空港自動車道
72	北近畿豊岡自動車道
73	米子自動車道
74	広島自動車道、中国自動車道（広島北～千代田）、浜田自動車道
75	東広島呉自動車道
76	尾道福山自動車道、瀬戸内しまなみ海道、今治小松自動車道
77	九州横断自動車道延岡線
78	東九州自動車道(清武～加治木)
79	那覇空港自動車道
80	あぶくま高原道路
81	日光宇都宮道路
82	千葉東金道路
83	第三京浜道路、横浜新道（保土ヶ谷～戸塚）
84	新湘南バイパス（茅ヶ崎～茅ヶ崎海岸）、西湘バイパス
85	小田原厚木道路
86	のと里山海道（千鳥台～徳田大津）
87	知多半島道路（大高～半田中央）、セントレアライン

表 17 高速道路ナンバリング案 (4/4)

付番候補	検討案
88	京滋バイパス
89	第二京阪道路
90	堺泉北有料道路
91	南阪奈有料道路、南阪奈道路、 大和高田バイパス（弁之庄～四条）
92	第二阪奈有料道路
93	第二神明道路
94	第二神明道路（北線）
95	播但連絡道路
96	長崎バイパス
97	日出バイパス、大分空港道路
98	一ツ葉有料道路（南線）
C 3	東京外環自動車道
C 4	首都圏中央連絡自動車道（釜利谷～木更津）
CA	東京湾アクアライン、東京湾アクアライン連絡道
R 2 (C 2)	名古屋第二環状自動車道
R 3 (C 3)	東海環状自動車道

4. 路線シンボルのデザイン

「E1」、「E2」等の路線番号を統一的に表現するための高速道路の路線シンボルについては、視認性、都市高速道路・一般国道・都道府県道の路線シンボルとの差別化や高速道路ナンバリング検討委員会における意見に配慮しつつ、我が国にふさわしいシンプルでわかりやすい造形となるように、デザイン案を検討する。

(1) 路線シンボルのデザインの配慮事項

路線シンボルについては、以下の意見に配慮しつつ、検討を行うこととする。

- ・意味だけが伝われば十分ではなく、イメージも重要視すべき。
- ・デザインは、標識やカーナビゲーション等で使いやすいもので、汎用性が広いものを探り出すべき。
- ・一般道路はブルー、高速道路はグリーンという色の使い分けは、明確なので、このルールを守るべき。
- ・すっきりしていて見やすく、凝り過ぎないデザインにすべき。

(2) 路線シンボルのデザイン案の検討

高速道路の路線シンボルは、情報内容の伝達をより容易にし、また、その普及を効果的に促進するため、常に一定の形状で表現されていることが望ましい。この前提と前述の配慮事項に基づき、路線シンボルの形状を検討する。

世界各国の路線シンボルには、大きく分けて、イギリスなどに見られる「路線番号を伝える機能に焦点を当ててまとめたもの」と、カナダなどに見られる「印象度を高めるため象徴的な形状を工夫したもの」の2つのカテゴリーがある。

これらに係る諸外国の事例を参考としつつ、デザインコンセプトの方向性として以下の3案を整理する。

1. 路線番号をできるだけ機能的に表現する。
2. 路線番号の伝達に加えて、“全国をつなぐ”イメージを図形に表現する。
3. 路線番号の伝達に加えて、“日本らしい”イメージを図形に表現する。

ここで、路線番号の情報伝達性能に優劣があってはならないとの条件

1 を考慮すると、「2」又は「3」の場合、形状が大きくなることが予測さ
2 れる。

3 案内標識に表示する場合、「中央道」を「E20」というように、現在の
4 高速道路の路線名を新たな路線番号に置き換えた場合、現在の路線名は、
5 既に我が国の国内で定着していることから、利用者に混乱が生じる懸念
6 がある。

7 これを回避すべく、路線名と併用して、路線番号を導入する必要があ
8 り、原則として、路線番号と路線名を案内標識に併記するものとする。こ
9 のため、「1」の方向性により、路線シンボルの形状は、できるだけコン
10 パクトにまとまった機能的なものとしていくことが考えられる。

11 12 (3) 路線シンボルのデザイン案

13
14 以上の検討から、わが国の路線シンボルのデザインは、「コンパクトな
15 形状を用いて、路線番号をできるだけ機能的に表現する」方向で検討し、
16 デザイン案（図3）を作成する。

17
18 図3 デザイン案（1桁番号、2桁番号、環状道路）



1 5. 施設（IC・JCT等）のナンバリング

3 (1) 世界各国の施設のナンバリング

5 世界各国では、高速道路の路線のナンバリングとともに、高速道路に設
6 置される IC・JCT についてもナンバリングが実施され、案内に活用され
7 ている。我が国でも、IC・JCT のナンバリングは既に実施され、番号が標
8 識等に表示されている。

9 各国の具体的な実施状況としては、ドイツ、イギリス、アメリカ、韓国
10 では、IC・JCT のナンバリングが実施されている。フランスでは、IC のみ
11 のナンバリングが実施されている。イタリアでは、施設のナンバリングは
12 実施されていない。

13 この施設のナンバリングのルールとしては、日本、ドイツ、フランス、
14 イギリス、韓国では、路線の起点から終点方向に向けて、施設毎に連番で
15 付番がされている。アメリカでは、州毎に起点からのマイル数を番号とし
16 て付番している。アメリカを除く各国では、施設が追加される場合には、
17 「1-1」、「1a」、「1.1」のように、枝番号、アルファベット等で付番され
18 ている。

19 IC の番号の表示については、ナンバリングを実施する各国とも出口の
20 案内標識に表示されている。日本とイギリスにおいては、入口の標識にも
21 表示されている。

22 休憩施設については、日本を含むいずれの国においても、ナンバリング
23 は実施されていない。

25 (2) 我が国の施設のナンバリングの改善

27 我が国の IC・JCT のナンバリングについては、世界各国における実施
28 方法とも大きな相違はなく、訪日外国人旅行者を含む多様な利用者に活
29 用される可能性を持つと考えられ、今後も、継続すべきである。

30 しかしながら、現時点では、多くのカーナビゲーション等で、IC・JCT
31 の番号が表示されないなど、十分に活用されているとは言い難い。この改
32 善を図るために、IC・JCT の番号について、一層、民間企業との連携や情
33 報の共有化を進め、利用者へ伝達されるような努力や工夫をすべきであ
34 る。また、路線番号と IC・JCT の番号を併せた活用を進めることにより、
35 番号だけで IC・JCT が特定されるなど、一層の案内改善を目指すべきで
36 ある。

1 休憩施設のナンバリングについては、IC の番号と誤認識され、休憩施
2 設が出入口であるとする誤解を招くおそれがあることから、実施する必
3 要はないものと考えられる。

4 なお、ハイウェイオアシスを始めとする SA・PA や高速道路に直結され
5 る道の駅等は、我が国では観光周遊の目的地としての活用が広がってい
6 る。このため、これらの施設に特徴的かつわかりやすいネーミングを行う
7 ことで、案内のわかりやすさの向上を図っていくことが望ましい。また、
8 近年、SA と PA で提供されるサービスに明確な違いがない箇所も出現して
9 おり、SA・PA という従来からのネーミングや概念に固執することなく、
10 柔軟に工夫して、利用者へのサービス向上の促進を図っていくことも期
11 待される。

1 6. 高速道路ナンバリングの活用方法

2
3 世界各国において、高速道路ナンバリングは、地図、ルート検索、観光施設
4 への案内、カーナビゲーション、事故や渋滞などの交通情報など様々な分野で
5 活用されている。我が国では、海外の事例に見られる活用方法に加えて、訪日
6 外国人旅行者や普段は高速道路を利用しないドライバーを含め多様な利用者
7 を想定し、様々なツールで活用できるよう、工夫をしていくべきである。

8 例えば、地方創生に向けて好調なインバウンドを地方に波及させるためにも、
9 高速道路ナンバリングを訪日外国人旅行者の地方への誘客につなげる情報イ
10 ンフラとして活用すべきである。具体的には、インターネット等を通じて、高
11 速道路ナンバリングに係る積極的な広報を行うとともに、海外の旅行会社やレ
12 ンタカー会社へ情報提供を行うことが考えられる。併せて、広域観光周遊の促
13 進のために、高速道路ナンバリングを活用した観光案内(標識、観光案内看板、
14 ウェブページ、パンフレット等)を充実することも考えられる。特にウェブペ
15 ージについては、日本を訪問しようとする外国人からの閲覧が多い日本政府観
16 光局のウェブページを活用した発信を行うことも考えられる。

17 また、地図・カーナビゲーションにおける表示のあり方や音声で案内する際
18 の読み方について、利用者が混乱しないように、ガイドラインの策定など一定
19 のルールを設け、円滑な活用を促進すべきである。さらに、地図、カーナビゲ
20 ーション、旅行、レンタカー等に関わる事業者等に、このようなナンバリング
21 の体系等に係る情報を積極的に提供すべきである。なお、このルールについて
22 は、細部まで固定するのではなく、将来、事業者等が、創意工夫で新たな活用
23 方策を生み出すことがあり得ることを想定しておくことが望ましい。

7. 標識等の整備や普及の進め方

2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会の開催などを目途とし、この時間制約の中、優先順位をつけて、道路管理者による標識整備を行っていくべきである。これに併せ、高速道路の案内を行う地図会社やカーナビゲーションメーカーなど様々な関係者の協力を得ながら、官民一体となって、高速道路ナンバリングの普及を進めることが望ましい。

なお、標識は本来シンプルであることが望ましいが、前述のとおり、現在の高速道路の路線名は、既に国内で定着していることから、原則として、高速道路の路線番号と路線名は併記することとする。ただし、路線番号と路線名が一对一に対応していない区間もあることから、どちらも利用としようとする利用者に誤解を招くことのないよう、路線番号の体系などを丁寧に周知していくことが重要である。

標識については、以下などを優先しつつ、高速道路上や高速道路へのアクセス道路において、平成32年（2020年）までの早期に整備効果が発揮されるように、コストも考慮しつつ、計画的に整備する。

- ・主要な空港、観光地へのアクセス路線
- ・2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会会場へのアクセス路線
- ・経路選択の分岐となるJCT周辺

また、民間企業と連携し、地図、カーナビゲーション、ウェブサイト、紙媒体における路線番号等の表示を速やかに実施することが望ましい。

1 おわりに

2

3 「高速道路ナンバリング検討委員会」では、高速道路ナンバリングの実現に向
4 けて解決が必要な課題を中心に検討を進めてきた。しかしながら、わかりやすい
5 道案内は、高速道路ナンバリングのみならず、種々の標識、地図、カーナビゲー
6 ション、関係者による様々な案内などが有機的に結びつくことにより、実現され
7 るものである。このため、今般の高速道路ナンバリングに加え、よりわかりやす
8 い道案内への改善を継続的かつ積極的に実施すべく、不断の努力を払うべきで
9 ある。

10 また、高速道路ナンバリングは、単なる道案内の改善にとどまらず、将来的な
11 高速道路及び一般国道ネットワークのあり方についても、検討を行う契機とな
12 る。例えば、より円滑な移動を実現するため、高速道路と一般国道ネットワー
13 クの代替性、補完性、連携のあり方などをどのようにとらえていくべきかなどにつ
14 いて、議論されることも考えられる。

15 今般の高速道路ナンバリングが1日も早く実現し、我が国の道案内が、全ての
16 利用者にとって、一層わかりやすく、充実したものになることを期待したい。

1 高速道路ナンバリング検討委員会

2
3 委員名簿

4
5
6

7	委員長	いえだ ひとし 家田 仁	政策研究大学院大学 教授
8			
9	委員	あかせ たつぞう 赤瀬 達三	株式会社黎デザイン総合計画研究所 代表取締役
10			
11		かえで ちさと 楓 千里	株式会社 JTB パブリッシング 取締役
12			
13		しみず てつお 清水 哲夫	首都大学東京大学院 都市環境科学研究科 教授
14			
15		とりつか としひろ 鳥塚 俊洋	株式会社 JAF メディアワークス ITメディア部 部長
16			
17		やがさき のりこ 矢ヶ崎 紀子	東洋大学 国際地域学部 国際観光学科 准教授

18
19

20 (敬称略)

21 (委員長以外は五十音順)