

第5回 高速道路ナンバリング検討委員会 議事録

平成28年9月9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5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たいと思います。議事次第の下から委員名簿が資料1になっておりまして、最後のスケジュールまで資料が8つついていると思います。御確認のほど、よろしくお願いたします。

よろしいでしょうか。

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】 道路局長の石川でございます。開催に当たりまして、一言御挨拶を申し上げます。

家田委員長を初め委員の先生方におかれましては、御多忙の中お集まりをいただきまして、まことにありがとうございます。

本検討委員会、4月8日に第1回開催以来、非常に精力的に御検討をいただいております。改めて感謝を申し上げます。今回は第5回ということでございますけれども、第4回の委員会から2カ月余りがたったところでございます。この間、委員会における議論について多くの方々にも御意見をいただきつつ、取りまとめに向けた整理を進めさせていただきました。

今回の第5回では、この整理に基づく提言案や、赤瀬先生に御検討をいただいた標識のデザインについて御議論を行っていただきたいと思いますと考えております。言語体系によらないわかりやすいナンバリングというものは、増大します訪日外国人旅行者を初めとする多様な利用者にとってますます重要であると認識しております。最終の取りまとめに向けまして、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。

本日は、どうぞ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。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いただくよう、よろしくお願いいたします。

それでは、以後の議事進行を家田委員長のほう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】 皆さん、お暑い中をお集まりいただきましてありがとうございます。

それでは、早速次第に基づきまして議事を進めさせていただきます。

本日の議事、(1)から(3)までになっておりますが、まず資料2、3を中心に、(1)の考え方のところについて御説明をいただいて皆さんに審議していただきたいと思います。

では、事務局より御説明をお願いいたします。

【事務局】 事務局の道路経済調査室長の橋本でございます。資料2及び資料3を使いまして、ナンバリングの考え方について御説明させていただければと思います。

まず資料2のほうをおめくりください。1ページ目、ナンバリングで基本とする事項(案)というふうにかかせていただいておりますが、6月20日に行いました第3回のときにも少し御議論させていただきました。そのときに取りまとめましたものをベースにしまして、一部改正したものを今回御用意しております。基本事項として3つ上げておまして、1つ目、親しみ、2つ目、シンプルでわかりやすく、

3つ目、国土の骨格構造を表現というようなくくりで基本とする事項としてはどうかということでございます。

1つ目、親しみということで行くと、地域でなじみがあり、かつ国土の根幹的な路線である既存の国道番号を活用してはどうかということが1つ目でございます。

2つ目のシンプルというところでございますが、原則2桁以内ということで桁数をシンプルにすること、2つ目に、起終点など機能が似ている路線のグループ化・ファミリー化というものを図ってはどうかというのが2つ目、さらに道路種別や機能について、数字だけではなくてアルファベットを活用して表現してはどうかというのが3つ目でございます。

さらに3つ目としまして、主要な国道番号で、国土の骨格構造を表現できるような工夫をしてはどうかというようなことでございます。

この3点をベースにしまして具体的なルール案というものを考えたのが2ページ以降になりますので、それで御説明させていただければと思います。

2ページ目をごらんください。ナンバリングの具体的なルール案ということで、大きく5つのステップで書かせていただいております。後ほど、各ステップごとに、どのようにした上でナンバーを振ったかということにつきまして御説明させていただきます。

このページでは概要を確認させていただければと思っておりますが、まず1つ目です。1桁・2桁国道に並行する路線というものをどうするかということが第1ステップでございます。これは先ほどのとおり、活用しようということでございまして、2つ目のところ、1桁国道とグループ化・ファミリー化する路線というものを次に整理したいということでございます。後ほど、次のページで具体的な図面を見ながら説明します。3つ目が環状道路の扱い、4つ目が1桁・2桁国道に並行する路線の対象を拡大する路線、最後にその他の路線という、この5つのステップに基づきましてナンバリングを具体的にやっておりますので、それを次のページ以降で紹介したいと思います。

3ページ目をごらんください。あわせて資料3の図面のほうの1ページ目をごらんください。まず、先ほど申し上げた1桁・2桁国道に並行する路線というところで、事務局のほうで図面をにらめっこしまして、並行しているねというところについて番号を振ったものが、表が資料2で、図面のほうが、まさに並行した路線を振っているということでございます。例えば、東京周辺でいきますと東北道と4号ですね。国道4号に並行するところが東北道ということで、4号をずっとそのまま青森まで引っ張りましたとか、あるいはその横の6号もそうなんですけれども、既存の国道とほぼ並行しているところということにつきまして、大体一致しているものが、この図面にあるような形で黄色く塗ってあるところでございます。ここをまず第1ステップとしまして、この路線番号をつけてはどうかということが1つ目でございます。

次のステップで4ページのほうを見てください。図面のほうもページをおめくりいただければと思います。1桁国道とグループ化・ファミリー化する路線ということでございます。大きく2つのケースを書いておりまして、1つ目のケース1といいますが、新東名・新名神と東名・名神との関係あるいは中国道と山陽道との関係でございます。もともと東名・名神が1号と打たせていただいておりますので、それとファミリー化・グループ化するということで、新東名・新名神につきましては「1A」というような形で書いてはどうかということ、及び山陽道が2号でございますので、並行します中国道をファミリー化して「2A」としてはどうかというのが1つ目のグループでございます。図面を見ていただきますと、ほぼ並行したような形になっておりますので、この赤字のところを1Aあるいは2Aというふうにセットしたいということでございます。

それから、その下のケース2のところでございますが、図面のほうは3ページをめくっていただければと思いますが、3号、4号、5号というのが、実はちょっと細かいルートの順番というものがあります。整備した順番ですね。東北道のところを見ていただきますと、一番端っこのところ、青森の手前から、岩手のところからぐっと八戸に抜けて青森に行っている、右側のほうの東側のルートがもともとの4号のルートでございますけれども、東北縦貫道ということでは、縦にまっすぐ青森に抜けているところが、いわゆる東北縦貫道として先行に整備されたところでございます。今回のナンバリングに当

たりまして、同じようなところが3号、4号、5号とありまして、ここについては、先行して整備したところを通常の4なり、3なりという数字を入れさせていただきまして、本来の国道のところについては、ファミリー化しました「A」というのをつけて、それぞれ3A、4A、5Aという形でファミリー化するという案でお出ししたいと思っております。これがファミリー化・グループ化のところでございます。

資料のページを5ページめくっていただきまして、図面も1ページめくっていただいて4ページをごらんください。環状道路の扱いでございます。最初に基本的な考え方のところでも申し上げたとおり、環状道路という全く違う機能がありますので、アルファベットを用いて区別してはどうかということでございます。ただその際に、資料に書いておりますとおり、既存の都市高速の環状道路との整合性にも配慮してはどうかというところを案として示したいと思っております。

具体的には、その下の表にありますとおり、東京と名古屋のところで環状道路がございますということで、東京のほうなんですけれども、整合性を配慮する環状道路という欄を見ていただきますと、既に首都高速のほうで都心環状道路と中央環状道路にC1及びC2という形で番号が付番されております。ですので、その外側に位置します東京外環自動車道あるいは圏央道につきましては、わかりやすくC1、C2というのに続く形でC3、C4という形でやってはどうかという案でございます。

さらにもう1つ、アクアラインというのが同じような構造で環状道路の形になっておりまして、4ページの図面の首都圏拡大版のところを見ていただければと思うのですが、アクアラインの位置が、C4にくっついている面もあればC3に近いというところもありまして、3というのは間ぐらいを位置しているという部分もあるものですから、あえて3、4というものの間で、3.5というわけにもいきませんのでCA、アクアというものをあらわすような形で、サークルをあらわす環状道路Aというような番号にしてはどうかという案でございます。これが首都圏の環状道路でございます。

2つ目、名古屋圏でございます。名古屋圏は、ちょっと図面ではわかりにくいのですが、実は名古屋のど真ん中に名古屋高速道路の都心環状線というものがございまして、それが既に付番として「R」という形で名称がつけられております。ですので、それを例えばR1というような形で思ったとすれば、名古屋二環についてはR2、東海環状についてはR3という形で、その外側に2番目、3番目の環状道路ということでR2、R3というものを振っております。あるいは、要は環状道路というのは余り地域によってCだとかRだとかいろいろやると、またわかりにくくなるという御意見もございまして、ここでは両論併記させていただいているのですけれども、例えば名古屋二環につきましてはC2、東海環状についてはC3と、首都圏と同じようなサークル、環状道路をあらわす文字にしたほうが環状道路という特性をあらわすのではないかというような面もありまして、ちょっとここは、後ほど皆さんから御意見をいただければと思っておりますが、RとするかCとするか、いずれにしろR2・C2あるいはR3・C3という形での付番をしたいという案を示させていただいております。以上が環状道路でございます。

ページをめくっていただきまして6ページをごらんください。次に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ところという案でございます。

大きくケースは3つほどありまして、1つ目が、図面で言うと5ページ、ケース1のところでございますけれども、北海道縦貫道路の扱いでございます。先ほど、国土の骨格をあらわすというところで少し配慮してはどうかというお話をさせていただきましたけれども、まさに北海道縦貫道は、国土全体あるいは北海道にとって骨格構造をあらわすような場所・路線ではないかということに配慮いたしまして、5番を、もともと5号というのは函館から札幌までですが、それをそのまま稚内まで、いわゆる北海道縦貫道の路線全体を5号というふうに扱ってはどうかということで案を示させていただいております。それが5ページのほうの北海道のところの図面で、ずっと一番北まで行っているということでございます。これが1つ目です。

それからケース2としまして、高速道路が近傍にはないんですけれども、同一地域内で高速道路と大きな方向が一致しているような路線がある場合は、その国道名を活用してはどうかというところがございます。図面のほうの6ページを見ていただきまして、例えば東海北陸自動車道、愛知の一宮から北陸

に向かっている 41 号があるのですけれども、その路線について、41 号というのが、本当はもう 1 つ山が東側のところで高山を通過しているのですが、大きな方向ということでは東海と北陸を結ぶ重要な路線ということで、その 41 号を援用させていただきまして、東海北陸道を、例えば 41 号を付番してはどうかというアイデアでございます。同様のやり方で、ほかの路線も幾つか並行するところを少し援用させていただいているというのが、書いてある 5 つの候補でございます。これが 2 つ目の付番の拡大でございます。

ページをめくっていただきまして 7 ページ目、ケース 3 としまして、並行する国道が 3 桁、または既に国道をほかにつけてしまって、隣接して 2 桁国道があって、それを活用し得るような路線の場合の扱いでございます。7 ページの図面を見ていただきますと、どういうケースかと申しますと、例えば四国を見ていただきますと、四国 32 号が、本当は高知から真ん中のジャンクションがある川之江ぐらいまで、いわゆる 32 号なんですけれども、そこから東に向かって徳島に向かうところというのが、国道があるのですが 192 号ということで 3 桁国道でございます。そういう国道につきまして、今回 2 桁までシンプルにしようというコンセプトでやっておりますので、この 32 号を延伸させていただきまして徳島まで延ばして、ここまでを含めて 32 号にしてはどうかということでございます。同様に、少し並行する道路が 2 桁・3 桁というものにつきまして、できるだけ 2 桁を活用するというものにしたのがこの一覧表でございますし、図面のほうの 7 ページで書いてあるところでございます。できるだけシンプルにするというコンセプトで、ちょっと親しみという観点からは違和感があるという意見もあるのかもしれませんが、少し延伸して付番させていただいているのがこの案でございます。

以上までが、大体 2 桁までの国道を活用して付番したところでございます。それ以降で、どうしても並行するものがない、あるいは延伸ができないというものも相当数残っております。それにつきましては、国道番号の 2 桁といいますのが、今実際の国道番号は 58 号まで打ってありまして、59 以降が、いわゆる空き番になっておりますので、その 59 以降を活用させていただいて、今回、高速道路でまだ付番できていないところを北から順番に付番してはどうかという案で御提示しております。具体的には、いわゆる都道府県コードという形である番号で、よく総務省等でもいろいろ活用されている番号がありますので、その地域ごとに基づいて、おおむね北から順番に振っている案が、ページで言うと 8 ページ、9 ページの部分になっております。これで付番しますと、9 ページの一番最後を見ていただきますと 98 番、一ツ葉有料道路というところまで来ているというのが現状でございます。

さらに次のページ、10 ページが全体をまとめたものでございまして、1 号からずっと次のページの 11 ページに向かいます。最後、環状道路も含めまして、これだけの番号について付番をする案を今回御提示させていただきたいと思っております。

最後 12 ページを見ていただきまして、具体的な路線番号の見せ方、表示の仕方なんですけれども、先ほどルールで番号をつけたのですが、一般国道であるとか、あるいはほかの都市高速と同じような番号になってしまいますので、できるだけ、その差別化・差別化を図るという観点で、今回表示する際には、高速道路の英語名であります「Expressway」の「E」を使わせていただきまして、頭に「E」をつけて、E 1 とか E 2 という形のを具体的な路線番号という形で表示を進めていきたいというような案にしております。

その下に「ただし」ですが、環状道路、C 3 とか C 4 というのが先ほど御説明したとおりありますが、「E C」とかでやるとだんだんと長くなってわかりにくくなるという御意見もありますので、シンプルさ、あるいは既存の都市高速との整合性の観点から「E」を付与せず、C 3、C 4 という形でシンプルな案を提示するというふうにしたいと思っております。

それで、最終的に全体でまとめましたのが図面のほうの 9 ページになりまして、一応全国の、先ほどの対象路線、高規格幹線道路プラスアルファの部分につきまして、9 ページにあるような付番案という形で、この考え方に基づいてつけて御提示して、今後意見を聞いていきたいと思っております。

以上が、今回の事務局のほうで考えましたナンバリング案の考え方及び具体的な付番案でございます。以上です。

【家田委員長】御説明どうもありがとうございました。

それでは、ただいまの資料2と3につきまして質疑の時間をとりたいと思います。どなたからでも結構ですが、この後パブリックコメントという時期に入りますので、一当たり各委員から御意見を賜れるようにしたいと思います。とはいうものの順番は不同でございますので、どうぞ御発言の順から適宜お願いしたいと思います。いかがでしょうか。

それでは、まず赤瀬さん、それから楓さん。

【赤瀬委員】赤瀬でございます。

きょうの御説明を伺って、非常にシンプルになったなという印象を持ちまして、各地域のさまざまな御意見があろうかと思えますけれども、基本的なこの事務局案が非常にシンプルに整理されたというのは歓迎すべき内容だなと、このように感じました。以上です。

【家田委員長】ありがとうございます。

続けて楓さん。

【楓委員】私からは質問です。90番台が近畿と九州に分かれています、その理由を教えてください。

【事務局】先ほどの資料2の8ページ、9ページをもう一度確認させていただければと思います。

59番以降の付番のやり方なんですけれども、今回2桁がないところについて、大きくグループとして、高規格幹線道路グループとそれ以外の道路グループというふうに分けさせていただきまして、まず高規格幹線道路グループについて北から順番に都道府県コードでつける。そうすると、一旦そこで79番までつくのですけれども、その上で残ったところについて、それ以外ですね。高規格幹線道路以外のところについて、あと同じように北から順番につける。そうすると、結果的に90番台のところ、たまたまなんですけれども、例えば91番の南阪奈有料道路とか第二阪奈から先のところが同じ90番台で、たまたま地域が飛んでしまったのですが、番号がちょうどそういう形になってしまったということになります。それほど恣意的にやっているわけではないんですけれども、結果としてそういう番号がついてしまったということになります。

【楓委員】そうすると、現状で空き番は99番だけでしょうか。

【事務局】そうなります。今回の案ですと98まで全部使いましたので、実質的に99しか空いていない形になります。

細かく申し上げますと、今回2桁で並行する国道に高速がないところというのがありまして、使っていない番号というのは一部あります。30番台の半ばとか幾つか使っていない番号もありますけれども、今回のルールで残った59～99の間がこれまで、いわゆる空番だったのですが、その空番のうち98まで使っているというふうにはなりません。

【家田委員長】よろしいですか。

それでは鳥塚さん。

【鳥塚委員】鳥塚です。

いろいろな条件が多かった中で、非常にわかりやすくまとまったかなと思っております。

それで、環状のCかRかというお話が出ていたのですが、余りアルファベットの種類がふえるのはどうかと思うので、私はCで名古屋も統一したほうがよいのかなというふうに感じております。

それから、ちょっと1カ所違和感を持ったのはアクアラインのCAなんです、Aというのが並行の路線につけられている中で、ここだけAが違う意味で使われていますので、Cはそのまま残るとして、

Aを何かほかのアルファベットにしてもよいのかなという感を若干思いました。

それから、先ほど楓先生の質問にあったように、数字がかなり余裕がないのですが、今後ふえていったときに、余裕がないので大丈夫かなというのは若干感じております。

以上です。

【事務局】 まずアクアラインでございます。正直案でございます。アクアなので単純にAにしてしまったのですけれども、ここは今後、千葉県であるとか神奈川にちょっとお伺いして、全然違うベイみたいなBにするのか、幾つか案はあるかもしれませんので、少しその辺は地方の意見なり、パブコメの中でいろいろと聞いていきたいと思っております。

具体的に何か、これはという案があるようであればこの場でお伺いしても結構です。

【鳥塚委員】 AQUAのQでCQ。

【事務局】 そういう案も含めまして、ちょっといろいろな方にお伺いしたいと思います。

それから、今後の番号は、確かに98まで来ておりまして、また後ほど、取りまとめ案のほうでも御説明しようと思っていたのですけれども、これからネットワークが当然、まだ事業中のところもありますし、いろいろ進展してきて、ここを含めてつながってくるところがあるかと思っております。その場合、当然追加することもあり得ますので、非常に悩ましいんですけれども、今回2桁のところを、いつか場合によったら3桁も含めて考えなくてはいけない日があるかなと思っております。その辺は、ちょっとまたデザインをやっていた赤瀬さんとも御相談しなくてはいけないのですが、できるだけ視認性に影響しない、どういうやり方があるかというのは、せっかくつけているEを外すとか、いろいろとやり方は検討しなくてはいけないのかなとは思っているんですけれども、絶対2桁以内でなければならぬと思込むと非常におかしなことになる可能性もありますので、今回はこれで、できれば調整を始めさせていただいて、どんどんふえたときのことはいろいろなオプションを考えていきたいと思っております。

【家田委員長】 ありがとうございます。今のアクアラインのところについては、もともとの案は、何番だか忘れたけれども、ごく普通のやつだったけど、絵を見てわかるように、こっちから見ればC4につながっている路線だし、西から見ればC3に多分つながるであろう路線ですから、やはりサーキュラーというところがいいんじゃないかということで、前回の会議で御発議が出ていろいろ御検討していただいた結果ではあるのですけれども、AQUAのQだってアクアという感じがしてくるし、東京ベイだったらCBだっていいようなものだし、何だっていいようなものですが、ここの場の総意はサーキュラーというところの環状という意味をぜひ保存しようじゃないですかということところがメインで、後ろに何を付けるかは、今室長からもお話がありましたように現地の考えもあるので、これしかないということではなく問い合わせるということではないかと思っております。

ほかに御意見どうでしょうか。清水委員。

【清水委員】 先ほど鳥塚さんもおっしゃっていましたが、名古屋地域のCかRかという件で、仮にCにした場合に、今ある名古屋高速のRはどういう扱いにするのか。その違いを強要するのかですね。

非常に苦労して付番されているので、これ以上申し上げることはないとも思っているのですが、唯一、他の付け方があると考えるのが空港関係の自動車道路で、東関道が51号で、それに接続する空港アクセスが65番、関空も26番と71番につながり、これらはグループ化できないものかと思うのですが、そうすると2桁という原則を外してしまうので、やはり原案でいかざるを得ないでしょう。近い番号を探すのもなかなか大変ですので、今回は何か問題は感じて、原案でいくしかないと思えました。ということで、おおむね賛成でございます。

以上です。

【家田委員長】ありがとうございます。
矢ヶ崎さん、どうぞ。

【矢ヶ崎委員】ありがとうございます。私も、シンプルにまとめていただきましたので、事務局の皆様方のおまとめの作業に敬意を表したいと思います。

それで、この委員会でも一番最初にちょっとコメントさせていただいたのですが、地図の最後の9ページを見ていただくと、やはり国土の全体像が何となく骨がわかるというか、そういう図になっているかなと思いますので、訪日外国人の方に地方に津々浦々行っていただくというようなことに、どれぐらい役立つかはわかりませんが、番号の若いものがきちっと東北のほうをグーッと通って行って、あとは北海道も北のほうまで5ということで骨が通ったということでもありますし、そういう列島全体をしっかりと見ている日本人の国土観みたいなものが外国人に伝わるといいなという思いを持って、これならいけるのではないかとということで、非常に案としてはいいかなというふうに思った次第です。特に、私の郷里の北海道にちゃんと5という背骨を通していただきましたことに大変感謝を申し上げたいと思います。

それから、家田先生も御指摘されましたが名古屋のRは、私も個人的にはCで統一したほうがいいのかと思います。テクニカルなところの御意見もあるかと思いますが、そんなふうにも思います。

以上です。

【家田委員長】名古屋はどうなるかは知らないけれども、Cでいくなら名古屋の高速もCにしてほしいなということになるから、その合意がとれるようであればそれで美しいし、なかなかそう簡単にはいかないとなったらRになってしまうかもしれないという状況判断次第ですね。

【事務局】これから案を出す中で名古屋高速さんとも、強制するわけにもいかないのかもしれませんが、こちらの意思として、できれば環状道路はCで統一したいというような意思もお話しながら、ちょっと変更も含めて御相談するという形で進めさせていただければと思います。

そうしますと、余り併記すると混乱するということであればCに全部直させていただいてパブコメにかけて、その上でいろいろな御意見が出てきたときに名古屋高速さんにぶつけさせていただければと思います。

【家田委員長】どうもありがとうございます。

僕もこんなものではないかと思っているんですけども、1つだけ質問すると、沖縄の79というのは何でしたか。どうして79なんですか。

【事務局】沖縄は、資料2の8ページですが、那覇空港自動車道というのが沖縄道とは別に、図面が斜めから出ている、途中から出ているような枝線っぽくなっているものがございまして、正直、路線名が違うということで、今別の路線にさせていただいております。なので、沖縄道というのは58、それで別の那覇空港道というのが別番号ということで、ちょっと路線名も違うものですから。

【家田委員長】首里のインターに行くのは58号になるわけですね。

【事務局】そうです。

【家田委員長】それで、ちょっと手前から分かれて空港のほうにぐるっと回っていくことになるわけですね。

この辺も現地にまた、意見がいろいろあるのかもしれないけれども、沖縄本島の南端というのは非常に我が国の歴史の中でシンボリックな場所でもあるので、感覚的に言うと、全部 58 で統一できると美しい気はしたのだけれども、いろいろと現地で調整していただけたらと思います。

【事務局】 ちょっとこの案をぶつけさせていただいたときに、個別に、例えば 58 連続という案も含めて御相談させていただければと思います。

【家田委員長】 ありがとうございます。

ほかに加えて御意見はないでしょうか。

何分、大局はこういうところで筋が通っているやり方でいいと思うのだけれども、細部についてはモディファイする余地は、当然現地の意見や、これからパブリックコメントでいろいろ出ようかと思えますので、うんと深入りしても始まらないのですが、それでも、このところちょっと意見を言っておきたいというのは大いにウェルカムですので、加えて御意見があったらお願いしたいと思います。

よろしいですか。

それでは、資料 2、3 は以上ということにいたしましょう。

引き続きまして次の議題で、路線シンボルのデザイン案について、資料 4 ですがけれども、これは赤瀬先生から御説明いただくということでございます。よろしくをお願いします。

【赤瀬委員】 それでは、資料 4 に基づきまして路線シンボルのデザイン案を御説明いたします。

委員会全体は「ナンバリング」という言葉を使っておりますけれども、ナンバリングを形にあらわしたものが「路線シンボル」という形を伴ってきたものがここでの議論対象というふうにお考えください。

前提のところに書いておりますのは、2 行目に「常に一定の形状で表現しましょう」と、これをシンボルとしてコミュニケーションの効果を高めるためには、いつも同じ形で示すというのが原則でしょうという考え方を踏まえて、4 行目に書いてありますように、統一的な形状を検討しましょうというのが基本的な姿勢でございます。

1 ページ目の下のほうに、では世界はどんな状況だろうかということを中心に説明しておりますけれども、前回の第 4 回で図入りで御説明申し上げましたように、世界のシンボルは、大きく言うと 2 つの傾向があって、イギリスなどのように路線番号が素直に何番というのがわかるように表現したもの、それからもう 1 つは、カナダなどが代表例でございますけれども、印象度を高めるために象徴的な形を工夫しているというようなものがございます。

次のページをめくっていただきまして、では我々はどうするかということで図形表現の考え方の整理に踏み込みますが、イギリスのように、1 番に書きましたように、できるだけ機能的に表現しようという考え方が 1 つあると思います。それから 2 番、3 番は、カナダのように象徴形態を考えるということで、カナダは前回の委員会で御説明しましたようにカエデの葉っぱの真ん中に番号が書いてあるものでございますけれども、カエデの木というのはカナダの代表的な樹木で、カナダの国旗もカエデの葉っぱを使っているということでございます。それで、日本にそういうような考え方を置きかえると、今回は全国のネットワークをナンバリングしよう、番号化しようということでございますので、その番号に加えて全国がつながっているんだというような印象を形づくる、あるいは 3 番に、日本の高速道路のネットワークを示そうということで日本らしいものを表現しよう、こういうのが議論としては上がってまいります。ただ、高速道路の番号が日本らしいマークができたけれども、番号はいかにも小さくてよく遠くから見えないねということがあっては基本的な話が崩れますので、その要素を考えますと、どうしても 2 番、3 番のように、形態にある種の意味性を持たせていこうとすると、形態全体が大きくなっていくということが予測されるわけでありまして。

それで今回の議論で、主な用途の 1 つであります道路標識の案内標識の中に載せる場合に、おのずと制約が先にあらわれてくるということで、1 つはこれまでの情報提供、日本語による路線名とローマ字による路線名、エクスプレスウェイというような表現が出ているというものの継続性の問題ですね。

それが本文の2行目、3行目に書いてありますけれども、番号に置きかえて路線名を消してしまうというのをやりますと、今まで使われてきた名前が突如消えていくことになって、これは混乱が起きるであらうということ、路線番号と路線名は併記するという考え方が基本だろうというふうを考えられます。

もう1つの制約条件は、標識の外形寸法がございまして、これをむやみに大きくすることは、風に耐えるというような構造上の要件からもなかなか簡単ではない。そういうような考え方からしますと、一番下の行にありますように、路線シンボルの形状はできるだけ小さくまとまっていることが望ましいと、こういう考え方になってくるだろうと整理いたしました。

3ページ目に、以上の結論から、我が国の路線シンボルのデザインは、「コンパクトな形状を用いて、路線番号をできるだけ機能的に表現する」という方向でまとめるのが現実的であらうというふうに判断をいたしました。

それに基づきまして、4ページ目が路線シンボルのデザイン案でございまして、現在日本で入手できるいろいろな書体の中から読みやすい書体を選択して、それを読みやすい字間スペースをとり、周りにも余白を与えて、最小限のコンパクトさの中で読みやすさを維持するというようなことで、ここでは1桁番号「E1」「E2」の例を書いておりますけれども、あるいは2桁は「E56」、グループ化路線は「E1A」、環状路線は「C4」というような形で示していく。ですから、天地寸法は同じなんですけれども、横寸法は文字数の増減でバリエーションをあえて設けても構わないんだという考え方とっております。

5ページ目は、それを1桁・2桁の東北道と米子道を書いてみましたけれども、具体的にはこういうようなシンボルの入れ方で情報提供のサービス性を一段と高いものにしていったらどうだろうか、このようなまとめをいたしました。

以上でございます。

【家田委員長】御説明どうもありがとうございました。

それでは、ただいまの4番の資料につきまして御意見を賜りたいと思います。いかがでしょうか。

【事務局】多分参考になると思うのですが、資料7の12ページに各国の路線シンボル、これは第4回のときに出しました資料をつけておりますので、先ほど赤瀬先生が御説明されたイギリスの例とか、カナダの例とか、こちらを参考にしていきながら御議論いただければと思います。

【家田委員長】赤瀬さん、何か補足されますか。

【赤瀬委員】特にございません。

【家田委員長】それでは資料4と、今資料7の参考資料も出ましたが御意見を賜りたいと思います。いかがでしょうか。

これは前回議論したのもでもあるし、皆様もお認めいただいたということでよろしいですか。

とにかく、なるべくシンプルにする。それで和文というか、普通の名前のものと併記するということですので、おのずからこういうことになるなという御説明でございました。

また視認性の面からも、デジタルで言うと2桁でいこうじゃないかというのがここに反映されているかと思っております。

それでは、よろしいでしょうか。

ありがとうございます。

それでは、引き続きまして「ナンバリングの実現に向けた提言(案)」をつくっていただきましたので、これについて御説明をお願いします。

【事務局】 それでは、資料5に基づきまして御説明をさせていただきます。

これまで何度か、4回御議論させていただきまして、あとそれぞれいろいろな方から、その間に御意見もいただいて、それを踏まえて提言案を取りまとめさせていただきました。それで、先に今後の話を申し上げますと、こういう取りまとめたものにつきまして、きょうまた御議論いただきまして御意見をいただいて、修正したものをパブコメ等にかけて広く御意見を頂戴した上で、最終的な取りまとめに向けて、さらにグレードを上げていきたいと考えております。

それでは、ページをめくっていただきまして1ページ目の「はじめに」のところから、ちょっとかいつまんで御説明させていただきます。これまで会議の中でも説明させていただいた背景のところを中心に書かせていただいております。3行目のところから延長の話を書いております。近年2倍以上になっているということが1つ。それから、4行目に書いておりますとおり、訪日外国人の数については3倍増している、あるいはレンタカーの利用者も3倍増しているということを書いておまして、7行目に、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ということを書かせていただいております。

9行目以降は海外の状況を書いておまして、その地固有の言語に依存せず、誰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」による案内が一般的ということで、日本以外のほとんどの国については導入されているというような実例を紹介させていただきました。

それで13行目でございますが、国交省では、現在使われている路線名に併用して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路案内を実現する観点から、今回の委員会を設置して検討しているという背景を書かせていただいております。

17行目以降は、過去、平成4年あるいは平成16年にいろいろ議論した結果実現に至らなかったという歴史を少し書かせていただいております。今度はきちっとやっていきたいということについて23行、24行に書いております。1つ、24行目の後段からなんですけど、2020年の東京オリンピック・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・費用で高速道路ナンバリングを実現すること、そのための議論を重ねてきたということを書いております。

これが初めの全体像でございます。2ページをめくっていただきまして、まず高速道路ナンバリングを取り巻く状況について少し細かめに書かせていただいております。

6行目のところに、先ほど、この四半世紀で相当伸びているという話をしましたが、具体的に平成4年4月の5,000km強から、現在約11,000kmということで倍増していますねと。結果として、ドライバーのルート選択が多様化しているという状況を書いております。

10行目からは、訪日外国人あるいはレンタカーの状況について具体的な数字を上げて書いているということです。

15行目に、特に海外のお話として、ことしの3月に「明日の日本を支える観光ビジョン」というものが出されておまして、政府全体として、訪日外国人を2020年に4,000万人、30年には6,000万人に増加する目標を持つということで、背景として、特にインバウンド系について非常に野心的といえますか、高い目標が出されているところでございます。

それから2番目のところ、21行目以降でございますが、世界各国の高速道路ナンバリングについて今の導入状況を書いております。大きく25行目以降に3つ丸を書いておまして、3パターンありますよと。①南北方向の路線を奇数、東西方向を偶数という形で、奇数と偶数で縦横をわかりやすくするようなところ、2つ目、真ん中に都市があって、そこから、例えば時計回り順に付番をしていくというような規則性になっているところ、3つ目として、既存の国道番号と整合をとりながらやっているところと、大きく分けて3グループあったかなというふうに思っております。

それぞれどういう国がやっているかというのを28行目以降に書いておまして、1の方法はドイツ、アメリカ、韓国など、2の方法はフランス、イギリスなど、3の方法は、イギリスが2と併用するような形で採用しているということの事実関係を整理したものを書かせていただいております。

下は、過去に議論したところについて、少し補足的に書いている部分でございます。

3ページにいきまして、今度は日本の過去の国道番号の付番について、少し歴史をさかのぼるという

ことで整理させていただきました。8行目のところに、高速道路ナンバリングの検討に当たっては、この国道番号の経緯を参考にするのがいいのではないかと書いております。

11行目以降、国道番号の経緯について整理しております。13行目、昭和27年の新道路法の制定で、いわゆる当時一級国道と呼んでおりましたところに1桁・2桁を付番した。二級国道と言われたところに3桁を付番したということを書いていまして、16行目のところに、まさに一級国道というのはどういうものかということについて定義を書いております。「国土を縦貫し、横断し、又は循環して全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、その他政治・経済・文化上特に重要な都市を連絡する道路」ということで、非常に骨格的なところについて一級国道はやるんだねということについては新道路法で明記されているということを書いております。

20行目以降については、その具体的な付番のやり方、1号から順番にどういふふうになったかということや、下の方に書いてありまして、29行目のところに、一番最後に昭和47年に58号として、先ほど議論になりました沖縄のところの道路を58号とつけたということで、そこまでが2桁の国道番号が整えられた経緯ということでございますので、昭和47年(1972年)以降、2桁はふえていないという状況でございます。

その下、32行目以降は3桁国道、いわゆる昔二級国道と言っていたところについての定義の話が書いてありまして、①のところで、例えば県庁所在地と人口10万人以上の市を相互に連絡するということが、どちらかというところから、その周辺の主要都市を結ぶような形ということになっているところがございます。その二級国道と言われたところの付番経緯が36行目以降にありまして、ページを4ページに移っていただいて、その後、一級国道と二級国道の区分が廃止されたのですが、引き続き路線指定をされると、3桁番号がどンドンふえていったというような状態になっているということも書いております。

それで、4行目のところにまとめとしまして、1桁・2桁は全国的な幹線道路網を構成しているような部分だということ。その一方で3桁国道については、いろいろと足していった結果として非常に規則性がわかりにくくなってしまったというような背景を書かせていただいております。これが国道番号の経緯です。

それから若干、その下に国道番号にあわせて高速道路の案内上気になる点としまして、高速自動車国道と一般国道が重複といいますか、並行になっているようなところがございます。高速道路の機能を代替するようなものを一般国道が先に整理しているような事例があって、案内上、高速道路と一般国道が順番に来るような形で不連続になっているという課題があるという部分をここに追記しております。

以上が、まず1つ目としての高速道路ナンバリングを取り巻く状況の部分をまとめたところでございます。

ページをめくっていただきまして5ページ目以降、具体のナンバリングの対象路線の話と考え方ということで整理を進めたいと思っております。まず5ページ目、対象路線ですけれども、3行目のところに、後段から「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してはどうか」というところをまず書かせていただいております。具体的には5行目のところ、「高規格幹線道路14,000kmをまず対象にしましょう」ということが1つ。それから7行目のところとして、先ほど言った14,000kmを補完して地域のネットワークを形成するもの、それから9行目のところに、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するようなところというものを足したものとして対象としてはどうかということを書いていただいております。

その結果として、12行目以降に改善点を少し書いてありまして、16行目のところに、先ほどふえるかもしれないという話をさせていただいたのですが、現在、今回98番まで案をつくりましたが、一層案内を充実しましょうでありますとか、あるいは高速ネットワークがさらに充実した場合には対象路線を追加することもあり得るということで含みを入れております。

それから18行目のところに、既にナンバリングが実現しているところ、首都高、阪高については、既に一定利用者の認知も進んでいるのではないかとということで、今回は対象としないということを明記しております。

以上が対象路線の話でございます。

それで表がありまして、7ページ、8ページに絵があって、8ページ目以降、ナンバリングルールとナンバリング案についての記述をまとめているところでございます。

(1)でナンバリングルールの基本的な考え方というところでして、まず5行目のところに、海外の事例でありますとか、あるいは国道番号の付番状況、先ほど説明したようなものを踏まえまして、我が国のルールをどうするかというのを検討すべきと書かせていただいて、8行目以降に、先ほど説明した海外でやられている3つのルールを日本に適用した場合の評価というようなことを書いておりまして、12行目以降にその評価の内容を記載しております。

具体的には1つ目の丸、南北と東西とで奇数・偶数の場合なんですけれども、ちょっと日本の場合は弓なりの形状ということで、縦貫・横断方向がわかりにくい面があるのではないかとということで、そのまま四角い形の国土のものを持ってくるというのは、ちょっとやりづらいですねということが1つ目の丸のところで書きました。

2つ目のものとして、都市を中心に時計回りにぐるっとするというところでございますが、例えば東京中心にやった場合、端のほうといいますか、日本の細長い形状からしますと北海道とか近畿とか、あるいは九州というのはまた別のルールをやらなくてはいけなくなるということでありますので、なかなか同じように東京中心というのはやりにくいですねということを書いております。

3つ目のところ、国道と合わせるということでございますが、海外の来訪者にとっては余りなじみがないのしょうけれども、日本の国内の利用者にとってはわかりやすく、あるいは親しみがあるのでなじんでいるのではないかとことを書かせていただいておりまして、基本的に③というものを基本としてルールの検討を進めるというような頭の整理をまず第1パラとしてやらせていただきました。

(2)ナンバリングルールの配慮事項と基本ルールというところでございます。これまで委員会の場で言われたことを主にまとめておりまして、30行目のところ、「親しみ」、「シンプルでわかりやすく」という観点でやりましょうということをまず書かせていただいておりまして、33行目、数字の桁数をなるべく少なくすべしということ、35行目、国道と高速の代替性をあらかずということ、かつ従来の利用者も使いやすくしようということで、国土の骨格を形成する2桁までの国道が並行している場合には活用しようということを書いております。

9ページにいきまして3行目、おおむね並行する一般道路については、いわゆるファミリーとして扱いたしようということを書いております。4行目のところとして、路線番号の前にアルファベットを入れましょうと、Eを入れるというふうに今回やっておりますが、そういう御意見がございました。8行目のところに、環状道路はアルファベットで機能を表現するというところでございます。

こういうような頭の整理をしたものが、11行目以降に基本ルールというふうにしたのですが、ここから先は、先ほど資料2で説明した内容をそのままほぼ踏襲しておりますので、説明そのものは割愛させていただきまして、先ほどの資料2の内容がこれに置きかわるということです。ちょっと名古屋のところの書きぶりは変わると思いますけれども、そこが9ページからずっと後ろにいきまして24ページまでですね。これが、先ほど資料2で説明した部分をそのまま活用するという部分でございます。

ですので、恐縮でございますが25ページに飛んでいただきまして、次に路線シンボルのデザインでございます。まず3行目、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ナンバリング検討委員会の意見に配慮して、我が国にふさわしいシンプルでわかりやすい造形にしましょうというようなコンセプト、考えを書いておりまして、配慮事項まではこれまでの委員会の意見を書かせていただいております。13行目のところに配慮事項を書いておりまして、意味だけではなくてイメージというものを重要視すべし。それから14行目のところに、標識・カーナビ等でも使いやすいもので汎用性があるものがないですね。16行目のところに、色の形で、一般道路はブルー、高速道路はグリーンというものがほぼみんな使い分けられているので、そのルールを守るべしということ。18行目としまして、凝り過ぎないというような御意見をこれまで頂戴してまいりました。

それを踏まえまして、先ほど資料4で赤瀬先生が御説明いただきましたけれども、路線シンボルの具

体的なデザイン案の検討という形でまとめていただいたものを20行目以降のところにそのまま使わせていただいているということでございます。ですので、20行目以降については、先ほどの資料4の内容がそのまま入っているということで御理解ください。

それでは27ページにいきまして、施設のナンバリングの話の項目です。5行目のところですが、これまで世界各国であるとか日本の施設のナンバリングの実態を調査した内容を入れておりまして、世界ではインターチェンジ・ジャンクションともナンバリングが実施されていますよと、多くのところでですね。7行目のところに、我が国でも既に実施され、番号が標識等に表示されているという事実関係を書かせていただいております。

それから、13行目以降にルールの話を書いております。日本、ドイツ、フランス、イギリス、韓国というところで、ほとんどの国ですが、路線の起点から終点にかけて施設ごとに1から連番で付番するということが書いてあります。アメリカだけが特殊で、州ごとにリセットがかかりまして、州際起点からマイル数を番号としてやっているというのがアメリカの特徴ということでございました。それから施設番号のところなんですけれども、日本の場合も、後から追加インターがあった場合にどうしているかという、枝番という形で「1-1」というふうにやっておりますが、ほかの国でも同じようにやったり、「a」をつけたり「1.1」にしたというふうな形のルールをしているということを書いております。

それから19行目に、ナンバーをどんなふうに出発・入口番号を使っているかなんですけれども、大概使っている国は出口、各国とも出口の案内標識に番号を入れておりまして、日本とイギリスだけが入口の標識にも番号を入れているという、少し同じ施設番号でも扱いが違うということを書いております。

それから22行目ですが、休憩施設について、日本を含むいずれの国においてもナンバリングはやっていないという事実関係を書きました。

こういう事実からしまして、今後の施設のナンバリングの話を27行目以降から、今後どうするかを書かせていただいております。27行目には、我が国のインターチェンジ・ジャンクションのナンバリングについては、ほかの国とも相違がないことから多様な利用者に活用される可能性を持つので、今後も継続すべきということを基本として書いております。

30行目以降に、結構皆様から意見をいただいたところなんです。要はカーナビ等でインターチェンジやジャンクション番号が表示されないなど、十分に活用されていないのではないかというような意見もございましたのでそれを書きまして、その改善として、32行目以降に、一層民間企業との連携や情報の共有化等を進めて、利用者へ伝達する工夫を行うべしということを書いております。

それから、ページをめくっていただきまして28ページの1行目、休憩施設のナンバリングの話は、こちらでディスカッションさせていただいたときに、インターチェンジ番号と誤認識される可能性があるのではないかということで、少し否定的な御意見を頂戴しておりますし、特に入れるという御意見もございませんでしたので、今回実施しないということを書いております。

その一方で、なお書きで4行目以降なんですけれども、SA・PAが非常に、道の駅も含めてですが、我が国の観光周遊の目的地として活用が広がっているということもありましたので、一層のわかりやすさの向上を図っていくことが望ましいということで、少しナンバリングとは異なるんですけれども、そういう普及といいますか、もっと活用しましょうということについて、一部提言を加えております。

ここまでの施設のナンバリングでございます。

それから29ページにまいりまして、高速道路ナンバリングの活用方法でございます。これに当たりまして、今回ヒアリングで、地図メーカーさん、カーナビメーカーさんからいろいろ聞きまして、そういう方々の御意見も踏まえて書いているのがこの内容でございます。3行目、ナンバリングは、地図、ルート検索、観光への案内、カーナビゲーション、事故や渋滞などの交通情報などさまざまな分野で活用されているという各国の状況を踏まえて、我が国でもこれらの活用方法に加えて、さらに訪日外国人の方への利用者を想定した工夫をしていくべしということで最初の段落に書かせていただいております。

8行目以降に例えばということで、9行目のところから、例えば訪日外国人旅行者の地方への誘客に

つなげる情報インフラとして活用するという具体的な話を書いて、12行目のところに、広域観光周遊の促進のために、高速道路ナンバリングを活用した観光案内をもっと充実すべしということを書いておられます。その際に、15行目、例えば日本政府観光局のウェブページを活用するなどして、いろいろな方々の出されているツールを使っていろいろ発信を強化するということについて前半に書かせていただきました。

それから17行目のところですが、地図、カーナビにおける表示のあり方や音声での案内の読み方などについて、メーカーが変わったりいろいろすると読み方が変わるとか、利用者が混乱する可能性がありますので、そこはそうならないようにガイドラインの策定など一定のルールを設け、円滑な活用を促進するというところで、少しガイドラインを活用して、ガチガチに決めるわけではないんですけども、ある程度一定のルールを設けて円滑に、どこで聞いても大体わかるという形にすべしということを書かせていただいております。

これがナンバリングの活用方法の面でございます。

次に30ページにいきまして、標識等の整備や普及の進め方、今後の進め方のところについて記載しております。冒頭、「はじめに」のところにも書きましたけれども、3行目のところですが、2020年東京オリンピック・パラリンピックの開催などをめどとして、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。これにあわせ地図会社やカーナビメーカーなどと協力を得ながら、官民一体となって普及を進めることが望ましいということを書かせていただいております。

それから、普及のやり方として9行目のところに、くどいようなんですけれども、既に路線名が定着しておりますので、その路線名をいきなり全部数字、ナンバリングに置きかえるわけではなくて、原則として高速道路の路線番号と路線名は併記するというところで、すべての方にわかりやすいものにしていくということを書いております。

それから、具体的に14行目のところでございますが、標識については、以下などを優先しながら、32年までの早期に整備効果が発揮されるように、コストも考慮しながら計画的に整備すべしというような記載をさせていただいております。具体的な優先箇所の事例としまして、主要な空港、観光地へのアクセス、あるいは東京オリンピック・パラリンピック会場へのアクセス路線、経路選択の分岐になるようなジャンクション周辺の案内、そういうものを優先して計画的に進めてほしいというふうに書いております。具体的には、きょうもオブザーバーで出ておりますNEXCOとよく相談していきながら、計画的に進めていくということになるのかなと思っております。

それから21行目のところに、民間企業と連携して、きちっと路線番号等の表示を速やかに実施することが望ましいということで、今回ヒアリングしてくださった方ともよく連携をして、できるだけ早期に効果が発現できるように工夫していきたいということを書かせていただいております。

それから最後、31ページ目でございます。「おわりに」というところの4行目の後段からですが、わかりやすい道案内は、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、関係者によるさまざまな案内などが有機的に結びつくことにより実現されるものということで、何か1つだけではなくて、皆さん連携しましょうという趣旨のことを書いておまして、さらに、今般の高速ナンバリングに加え、よりわかりやす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しというようなことを書いております。

一番最後のところ、15行目ですが、今般の高速ナンバリングが一日も早く実現し、我が国の道案内が、すべての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するというところで、この委員会として、こういう「おわりに」をつけてはどうかというようなことで案をつくらせていただきました。

これがパブリックコメントといいますか、提言の案として事務局のほうでおまとめしたものでございまして、別途資料6として概要をまとめたものも用意はしておりますが、基本的に、まずパブリックコメントをかけて世の中に問うのは、資料5の提言案そのものを広く御意見をお伺いする対象として、これから皆さんに意見を聞くように公表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】ありがとうございます。そのほかに、この参考資料が提言につくということですね。資料7が。

【事務局】そうです。

【家田委員長】この説明はよろしいですね。

【事務局】資料7は、これまで委員会場で御説明した内容を少し参考になるものをつけておりますので、説明は割愛したいと思っています。

【家田委員長】それでは、資料5、6、7を対象にして審議していただこうと思います。

きょうの議論を踏まえて必要な修正をした上でパブリックコメントをして、それで実現に向かっていくということになりますので、細かいところも含めていろいろ御意見を賜りたいと思います。

どこからでもとやってしまうと、また大変になってしまうので順次いきたいと思いますが、まず1ページの「はじめに」のところ御意見があったら御発言をいただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

「はじめに」はよろしいですか。ありがとうございます。

それでは、次に2ページから始まる1. 高速道路ナンバリングを取り巻く状況のところ、これが4ページまで続きますが、2ページから4ページまでのところについて御発言ございませんか。

どうぞお願いします。鳥塚さん。

【鳥塚委員】細かくて申しわけないのですが、7行目ですが、我が国の高規格幹線道路ネットワークの整備、これが28年3月時点で11,266 kmとなっていて、その後の5ページの5行目、今回の対象になる高規格幹線道路が14,000 kmとなっている。これは多分、該当するものが違うのだと思うのですが、読んでいるほうからすると、ちょっとわかりづらいので、何かそろえる方法はないかなと。

【事務局】まず事実関係から言うと、2ページの7行目に書いてある11,266 kmは供用延長、開通延長で、5ページ目の14,000 kmは、いわゆる計画延長、未供用も含めた形になっておりまして、今回ナンバリングをする際に未供用のところ、高規格幹線道路の14,000というのは計画が明確に出ておりますので、そこは全部対象にしたものですから、合わせるとすると、最初の2ページ目のところは事実関係として供用が延びてきているというような進捗状況の確認ということで見させていただくのかなというふうには思っております。

【家田委員長】14,000 kmのところは、14,000 kmの供用及び計画延長とか少し補えばいいんじゃないですか。

【事務局】わかりました。

【家田委員長】ありがとうございます。じゃ、そこを直すということにいたしましょう。

加えて、どうぞ御発言ください。

矢ヶ崎さん。

【矢ヶ崎委員】2ページの15行目から19行目のところに「明日の日本を支える観光ビジョン」のことについて言及いただきまして、これはこれで全く異論ないんですけども、追記をしていただけたらいい

いかなと思うのは、4,000万人、6,000万人ということに加えて、このビジョンの中ではそれを地方に散らすんだという意識が非常に出ておりまして、そのためにこのナンバリングは非常に役に立つツールになるのではないかなということがありますので、4,000万人、6,000万人の増加目標への挑戦の文章の後に、これを地方創生に結びつけるべく地方誘客をさせるという目標がしっかり立っているみたいな文章を1行つけ加えていただけたらと思います。

【事務局】実は参考資料の資料7のほうの3ページ目ですか、まさに先ほどのビジョンの話が書いてありまして、多分先生がおっしゃっているのは、地方部での外国人延べ宿泊者数とか、例えばこういうところで7,000万から1億3000万とか、いろいろと地方っぽいのは確かに出ておりますので、数字そのものではなくて、ちょっと文章として書かせていただこうと思います。

【矢ヶ崎委員】都会のことだけじゃないかというイメージを持たれないように、全国津々浦々感をお願いいたします。

【事務局】ありがとうございます。

【家田委員長】そうすると、4,000万人に増加させ、それを全国津々浦々、津々浦々と言うと、何か港に行くみたいだけれども、地方の振興に生かしていくというような、そういう趣旨をこの文章にちょっと入れるということですね。

【矢ヶ崎委員】入れていただければと思います。

【家田委員長】そのあたりはお任せいただいていいですか。

【矢ヶ崎委員】はい。お願いいたします。

【家田委員長】それでは、そういう趣旨で修文するようにいたしましょう。

ほかにいかがですか。

よろしいですか。

それでは、ひとまず先にいきましょうか。今度は5ページから2. 高速道路ナンバリングの対象路線がありまして、8ページの手前まであります。割と事務的な部分ですが、この辺についていかがでしょうか。

さっき鳥塚さんから14,000kmのことが出ましたけれども、これは直すという前提です。ほかにありますか。

よろしいですか。

それでは続きまして、今度は8ページから始まる3. ナンバリングルールと高速道路ナンバリング案ということで、これが24ページまで続きます。これについて、さっき説明は省略したので、さらっと目を通していただいて、お気づきの点を御発言いただきたいと思います。

どうぞ。

【清水委員】表現だけ変更して頂きたいのですが、報告書の最初は「付番候補」という表中の記載となっているのですが、最終的な付番案は21ページ以降で、ここでも同じ「付番候補」という表現になっています。こちらは成案なので、例えば「付番案」など、違う表現にさせていただけるといいと思います。

例えば、最初の10ページには存在する付番候補の12番は後で消えるわけですね。同じく40番も後で付番案からは消えます。後で混乱するので、後で消えることがこの段階でもわかるように表現できればそれでもいいと思います。ただ、21ページからの表は、「付番候補」ではなく「付番案」のような、

「これで決定しました」ということがわかる表現にするのが一番手っ取り早いと思いましたので、変更を検討いただけますでしょうか。

【家田委員長】なるほど。意味がわかりました。検討の途上にあるような表現と最終案になっているものが同じ表現になっているのがわかりづらいということなので、21、22、23、24になっている表が4つありますけれども、その付番候補という表現と、それから検討案という表現を変えてはどうかということですね。付番案、それから路線名ということですね。という御提言でいいかな。

【清水委員】はい、そうです。

【家田委員長】それはいかがですか。

【事務局】まさにおっしゃるとおりでして、実は作りながら私も悩んでいたんですけども、最初に12とか40とか一回つけて、その後、上書きしていくというような変更をしているところについて、まさに候補があるのですが、その後の考えの中で候補が最後に変わって、最後のところが案になっているということですので、21ページ以降については、おっしゃったとおり「付番案」と「路線名」という形に直させていただいて、前半とは少し異なるという形にさせていただこうと思います。

【赤瀬委員】路線番号と言ってはよくないですか。

【家田委員長】路線番号か。

【赤瀬委員】路線番号と路線名という言い方をして。

【事務局】表 14 そのものがナンバリング案というふうに案がかかっていると思えばそうなりますかね。路線番号と路線名という形で。

【家田委員長】路線番号案でいいですね。

【赤瀬委員】表にも案という言葉が入るんでしょう。

【事務局】表 14 そのものが案になっていると思えば、路線番号と路線名で。

【家田委員長】では、路線番号と路線名ということで修正しましょうか。

【事務局】了解しました。

【家田委員長】それが21ページの表から24ページの表まで続くと、よろしいですか。

ありがとうございます。

ほかはいかがでしょう。

よく言ってくれましたね。気がつかなかった。今の点は大事な御指摘でしたね。大変わかりやすかった。

ほかはよろしいですか。

続きまして、今度は25ページから4. 路線シンボルのデザインということで、25、26ページの2ページについていかがでしょう。

赤瀬先生、いかがでしょうか。

【赤瀬委員】特に(2)以下は私が書かせていただいたものなので異存ありません。

【家田委員長】ほかの方はいかがでしょうか。

ちょっと提案なんですけれども、さっき赤瀬先生が説明していただいた資料4の4ページ、5ページは大変よくできていて、今説明してもらった資料5の26ページの表現のところも、E1とかE56という札みたいなものの説明だけではなくて、こういうものもついていたほうが、具体的に結局どうなるのというのがよくわかりますね。ちょうどここにすき間もあるし。

【事務局】実は、私もちょっと寂しいなと思っていたところでありましたので、26ページのところに、まさにこのもの。これは1行でいいのかもしれないけれども、せめてこちらの後ろのものを。

【家田委員長】これは横にすれば2つ入るんじゃない、左右に。

【事務局】少しレイアウトを考えさせていただきまして、このページのレイアウトもやっていくようにいたします。

【家田委員長】あと、今度はページがふえてしまうかもしれないから、ちょっとためらうんだけど、これをつけるのは高速道路上の標識だけではなくて、一般道のところにもつけようねという考えですね、アクセスに近いところは。その中に、こっちに行くとか東名とか書いてあるものを「E1東名」とか書くわけでしょう。そうすると、下が青いほうのやつについても何か例題があってもいいんじゃないかという気はしたんですけども、それはどうですか。

【事務局】ちょっと事例を探してみます。データをいろいろ加工するときに高速道路上のやつをやったんですけど。

【家田委員長】たしか、前につくったね。

【赤瀬委員】一度つくったんですけども、あれはかなり極端な案だったので、もう少し一般道の例を2~3もらって、これだと代表サンプルとしていいよというのを選んで絵をかきたいんですけど、できれば。今のは徳島道だったかな、非常に難しいグラフィックだった。

【事務局】入手させていただいて、パブコメを始めるタイミングまで間に合えば入れますし、途中でもよろしければ途中からでも、変更ができるのであれば。

【家田委員長】問題の本質をいじっているわけじゃないから、途中から入れても別に構わないと思う。

【事務局】事例としてわかりやすいものということで御用意させていただいて。

【家田委員長】私の提案としてはこうあって、一般道も入れてくれるというのだったら、この2つのうちのどちらかをこちら側に入れて、こちら側に一般道にくっつけるものをやれば、ここにスポットと入ってきれいじゃないかなと思います。

【事務局】わかりました。少し事例は入手しまして、先生とレイアウトを相談させていただくようにします。

【家田委員長】多分、普通の人から見たらどうなるのかなというのがやはり、こうなるのかなというのが一番インパクトがありますからね。これを見せられても、プロはいいなと思うけれども、素人は、だからどうしたという感じになるからね。

では、そういうことにさせていただいてよろしいですか。

それでは、26 ページまでほかには御意見ないですか。

続きまして、今度は27 ページ、5. 施設(I C・J C T等)のナンバリング、27、28 ページについて御意見をいただきましょう。どうぞ。

【楓委員】インターチェンジとジャンクションに関してですが、このナンバリングのデザインは、路線シンボルのデザインの延長線上と考えて良いのでしょうか。

【事務局】実は、既にNEXCOのほうの番号がついている事例がございますので、基本的には新しくデザインをするわけではなくて、既存のものを活用させていただこうかなとは思っていたんです。なので、資料7の14 ページです。少しそっけないデザインで恐縮でございますが。

【赤瀬委員】これは枝番のサンプルしかないんだけど、2桁番号のものを规则的にはつくったんですね。この絵自身は、例えばインターチェンジ出口の3-1と書いてありますが、これはサンプルとして枝のある3-1みたいなことが出ていますが、2桁の数字のものもあるから、これは今度、NEXCOのほうからデータを頂戴できれば、こんな形ですよというのは、つくれることはつくれます。

それで、このフォントは少し違うのですが、それこそフォントをつくったデザイナーは共通のデザイナーの人で、3-1という時代は、日本にはまだ今回決めたベクトーラというのは紹介されていなかった時代のもので、一番視認性が当時高いと言われたものを使いました。今回はNEXCOの標識だけがターゲットではないので、国道番号との並びとか電子媒体でも使えるというような要素から、同じフルティガーさんという人のつくったフォントの新しいバージョンを今回の路線ナンバリングに推奨しています。ですから、印象はそう違わないんだけど、より一段と新しくなったものを路線番号として使っているということです。

【家田委員長】楓さんの御質問の趣旨は。

【楓委員】シンボルデザインがここまで明確に示されているので、かえってインターチェンジやジャンクションはどのように表記されるのだろうかという疑問が残ってしまうので、可能であれば何らかの事例をつけたほうがよいかと思います。

【清水委員】楓さんの質問に関連してよろしいですか。資料7の14 ページで、外国では入口は番号をつけないようで、その意味を考えていたのですが、今、東名を例に考えてみます。東名は1番なので、E1が付きますね。提示されている盤面例は入口番号の5が付いていて、これとE1マークの形が似ていて、分かりにくいかもしれないと思いました。出口のほうは提案の通りで問題ないと思うのですが、入口については、似た形状のコード番号が2つ併記されるように見えてしまいます。

【赤瀬委員】ただ、それもデザインは、一応仮にはしているんですが、ネガポジが逆転しているということと、ポジションが違うということと、メッセージサイズが違うということなどで、余り混乱は起きないと思っているんです。

【清水委員】そうであれば結構です。

【家田委員長】Eとか書いてあるしね。

【清水委員】余り細かいことを言い出すと、たくさん変えなければいけなくなってしまうので、必ずしも「やって欲しい」と言っているわけではありません。

【家田委員長】楓さんの御指摘のところに戻りますと、27 ページの表記上で施設のナンバリングと出るんだけど、それ以前の路線のナンバリングについては、いろいろくどくどと言っているのに、ここはどういうデザインとか全然言っていないんだけどということですね。それについては、もうあるからくどくど言う必要はないので、もう既につけられてきたところであると。それで、看板とかいろいろなところに使われているんだけど、残念ながら、カーナビや何かではほとんど参照されていないので、活用し切られているとは言えないというところがポイントだから、デザインについては参考資料のどこかを見てくださるとやっておけば、それでいいんじゃないかと思えますけどね。

実際、現時点でこのデザインを転換するというところまでは検討してこなかったから、余り言及し過ぎてもいけないしね。

よろしいでしょうか。

【事務局】ありがとうございました。

【家田委員長】では、今の点はそういう整理でよろしいですか。

【楓委員】はい。

【家田委員長】ほかにいかがですか。

【清水委員】これも「変えて欲しい」という話ではないかもしれませんが、出口番号は既にあるものを活用する場合、例えばE46 という路線は釜石道と秋田道の組み合わせになっていて、釜石道は独自の出口番号が1から付番が始まり、秋田道も1から付番が始まっているので、同一路線番号上で、例えばE46の1番や2番が複数の出口についてしまいます。ですから、幾つかの路線については、ひよっとすると出口番号を付番し直さなければいけないという可能性が出てくると思うのですが、これはもう実務的に検討されているのですか。

【事務局】少し課題があると思っているのですが、ここは悩んでいるのですが、まず路線番号をきちっと振るところを優先したいなどは思っておりまして、実際に案内を今後やっていく際に課題が出てきたときに、きっとその辺は付番をし直すことも含めてNEXCOのほうと少し相談しようかなとは思っておりまして。

【清水委員】カーナビに入力するときに問題が出てくると考えます。

【事務局】そのときに、例えばその名前が2つ出てきたときに、多分その後ろに地名も2つ出てくるような形になるのかなと思っておりますので、それが余りに複雑になったときには、ちょっと悩ましくなると思います。

【家田委員長】2つ出てきたときに、後ろに路線番号も2つ出てくる。路線番号は共通で2つあったけれども、県が違うとかいうことなんでしょう、場所が。

【清水委員】そうですね。名称が違うということです。

【事務局】それは可能性があると思っております、その際、ちょっと混乱ぐあいといいますか、一回それは整理しようと思えます。

【清水委員】対象はそんなに多くはなくて、幾つかだけだと思うのです、真っ先に気づいたのがE46だったので伺ってみました。

【事務局】同時に2つ変えようとする、ちょっと混乱するかなという部分も正直悩んでおりますので、今は路線番号を優先させていただいて進めようとは思っています。

【家田委員長】続いていかがですか。

よろしいですか。

では、次に29ページ、6. 高速道路ナンバリングの活用方法について御意見をいただきたいと思えます。

【清水委員】情報提供先で、例えば海外の旅行会社とかレンタカー会社が提示されているのですが、あと結構重要だと思ったのが、国とか自治体の海外プロモーション団体や組織は、結構あちこちに行ってプロモーションを行っている、そういう方々にも先行的にナンバリングをお知らせして、きちんとPRしていただくことも大事と思えます。

【家田委員長】ほかにいかがですか。

ちょっと文章的なことで、29ページの8行目の「地方創生に向けて好調なインバウンドを」という表現と、その次の9行目には「高速道路ナンバリングを訪日外国人旅行者の」という表現があって、同じことを言っているように思うんだけど、少なくともインバウンドは別に名詞ではないし、インバウンド旅行者と言うのか、それというのは訪日外国人旅行者のことじゃないと思う。これは言葉が躍っている気がするんだけど、どうします。

【事務局】集約させていただいてよろしいでしょうか。確かにダブった印象もございしますので。

【家田委員長】これ、大した話ではないけれども、事務局に任せて直してもらっていいですか。

ほかにいかがですか。

どうぞ。

【赤瀬委員】18行目にあります「ガイドラインの策定など」で促進すべきだということなんですけれども、これは誰がどういうふうにガイドラインというのは決めていくことになる想定でございましょうか。

【事務局】非常にシンプルなガイドラインは、国のほうが中心に少し案をつくらうかなと思っております、その基本的な考え方を関係者、地方公共団体だけでなくいろいろなところにお示しするというのをまずしなくてはいけないかなと思っております。今回ナンバリングをしたのもこちらですので、多

分こちらがイニシアチブをとってやる必要があるのかなというふうに感じております。

【家田委員長】 楓先生にちょっと聞きたいんですけども、11行目にある「海外の旅行会社やレンタカー会社へ情報提供」というのは、具体的にはどういうところとか大体決まっているのか、あるいはどうやって提供するのかとか、その辺はどんなイメージなんですか。

【楓委員】 海外の旅行会社への提供し、お客様に情報提供するという意味では有効かとは思いますが、海外のレンタカー会社への提供というのは、ちょっとイメージが、湧かないですね。

【家田委員長】 矢ヶ崎さん、どうぞ。

【矢ヶ崎委員】 ここは多分、「海外の旅行会社」で切れているんですね。レンタカー会社は国内ですよ。

済みません。この辺の記載については、まず1つ、私のほうで「日本政府観光局」を入れていただいております。御調整いただいておりますとお礼を申し上げたいのと、もう1つは、恐らく何回目かの委員会で私が、シンガポール等で非常に日本でのドライブ旅行をしっかりとメインにして作り込んできている老舗の旅行会社がございますので、またそういうところが今ふえてきているということがありますから、JNTOとのネットワークを通じて、そういうところは容易に限定することができます。非常に有名なところがありますので、そういうところを日本へのドライブ旅行を専門に扱っているような旅行会社が特定できるので、そういうところには何らかの情報は必ずとか、しっかりとPRしていくと彼らを取りに来ると思いますので、そういうときには丁寧に説明をしてあげるとか、そういうことかなと思いました。

【家田委員長】 ほかに29ページ、御意見ございませんか。

【事務局】 国と地方の観光局のところは、少し何か、せつかくですので、そういうところにも情報提供、協力関係を得るためにも、ちょっと一言入れる案を考えたいと思っております。

【家田委員長】 これが成案になったときには、きっと観光庁とか観光行政部局とか、そういうところに協力してもらってというか、そこに投げていろいろやってもらうということになるんですね。

【事務局】 今回、ヒアリングでもJNTOさんとかやらせていただきましたので、この段階からでも情報共有させていただいて、引き続きプロモーションを一緒にしましょうということにしていきたいとは思っています。

【家田委員長】 よろしいでしょうか。

では、続きまして30ページの7. 標識等の整備や普及の進め方と、続いて「おわりに」もいってしましましょう。30ページ、31ページについて御意見をいただきたいと思っております。いかがでしょうか。どうぞ、鳥塚さん。

【鳥塚委員】 30ページの21行目、22行目、「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」なんですが、誰が何をやることを求めているのか。民間業者が積極的にやってほしいということのリクエストしているのか、それとも国として、行政としてやりますよということを行っているのかが、ちょっとわかりづらくないかなと思いました。これは民間側が積極的にやってほしいという意図ですね。

【事務局】気持ちとしては、こちらから情報提供は、できるだけ速やかにやらせていただいて、あとは、ぜひ民間会社さんのほうで、それをできるだけ早く商業ベースに乗せていただくというか、そういうことを促すということとっておりますので、当然、こちらがお金を出すというよりも、こちらが情報を出すというほうに特化させていただいて、それを早目に普及に活用していただくというつもりで書き切っております。なので、冒頭の「民間企業と連携し」は、どちらかという民間企業にこちらからお願いに近い形になろうかとは思いますが。

【鳥塚委員】もう少し具体的にそういうことを定期的に依頼していくとか、民間企業で努力をしてほしいとか、そういう明確な書き方のほうがいいかなと。

【家田委員長】これは主語がないですね。あえて言えば「国は」なんですか、それとも「道理管理者は」なんですか。

【事務局】「道路管理者は」という意味です。

【家田委員長】「道路行政は」とか、そういうイメージですか。

【事務局】国だけではなくて、きょう来られている高速道路会社さんとかみんなで作るんだと思えば「道路会社全般で」ということになるんですけど。

【家田委員長】国、地方自治体、それから道路会社等々の、そういうことを言っているわけですか。

【事務局】主に高速道路を見ているところというふうに思えばですね。そこは、ちょっと書きぶりを考えさせていただいて。

【家田委員長】御指摘のとおり、よくわからないといえばわからないですね。

実を言うと、この提言というのは誰が提言しているかという、この委員会なので、私たちが提言するんだけど、その私たちが誰に提言しているかという、基本的には国土交通大臣に提言しているんですね。だから、国土交通大臣は、さあ、連携して何とか実施する、それが望ましいことだと言っているんだけど、ここだけ読むとわからないから、少し工夫していただきましょうね。

ほかにいかがですか。

どうぞ。

【清水委員】優先的に整備するところで、例えば主要な空港、観光地へのアクセス路線が例示されていますが、インバウンド観光客を地方に誘客することを考えたときに、例えば今、観光庁で「広域観光周遊ルート」の指定を行っていて、全国で11ルートが指定され、それぞれがモデルコースのようなものをつくっています。ルートによっては車で周遊することを前提としたコリドーが例示されています。そういうところでは、少し先行して整備していただくとよいかと思いました。全体のコストの問題もありますが、どこから進めるかというときに、どっちかという東京寄りだなという感じもしたので、少し地方でも意図して入れていくようなエリアがあってもいいと思いました。

【家田委員長】17行目の「観光地への」というのは地方のことを主として言っているわけだけでも、何かここに入れることはできますか。

たった今の何を指定しているから云々というのは、何年かたてば変わってしまうに決まっているから、余りそこに固執するのはいけなけれども、長い目で見て観光地として誘導していきたいような場所ということをおっしゃりたいわけですか。

【清水委員】そうですね。

【家田委員長】この「観光地への」の頭に何か入れるかね。

【清水委員】実務的にそういうところをやっていただければ、文案は別にこのままでも結構です。

【家田委員長】ほかにどうですか。少しまとめてから室長にお答えいただきましょう。ほかにいかがですか。

では1点、同じく「計画的に整備する」のところの優先エリアなんだけれども、さっき矢ヶ崎さんがおっしゃっていたシンガポールの人がレンタカーで走るということがあるけど、何人が多いかなというのは置いておくとして、どのエリアでレンタカーを使う人が多いのかなというのは、何か調べがあるのだと思うんですね。そうすると、何か聞いたところによると北海道なんかが多いということがあるけれども、ここでは余り読めないの、やはり外国人レンタカー利用者の多い地域というのがあってもいいね。並びにレンタカー型の観光を促進しようとしている地域とか、そんなものを1項目改めて書けば、さっき清水さんが言ったようなことと一緒にするのはないかなと思うけど。

【矢ヶ崎委員】やはり北海道が多いです。あと、ふえてきているのは沖縄とか、伸び率でいうと沖縄なんかは多いですね。

【家田委員長】量的には北海道が多いですか。

【清水委員】圧倒的に多いんじゃないですか。

【家田委員長】圧倒的ですか。

【清水委員】かなり多いと思います。

【楓委員】平成19年9月に台湾の方は台湾の運転免許で日本国内の運転が可能になり、そのタイミングで北海道観光推進機構などが道を挙げて台湾にプロモーションをした効果が出ているのだと思います。

【家田委員長】それじゃ、何か特出ししないとまずいね。「北海道等の」という感じ。括弧で「例えば北海道」でいいかもしれない。

では、そのような趣旨のことを、この黒ポツに入れてはどうかという考えですけれども、どうでしょうか。

【事務局】確かに地方と言いながら、最後の優先のところがオリンピックとかになるとバランスがというような気もいたしますので、少し地方をイメージするものを1つポツを設けさせていただいて、その中で清水先生がおっしゃったような広域周遊も読めそうなニュアンスの案を考えたいというのが1点と、北海道と書くと、沖縄はとか言われそうなのでどうしようかと悩んでいます。

【家田委員長】具体名は言わなくてもいいから、外国人レンタカー利用者の多い地域とか、そういう表現でもいいね。

【事務局】一般的な、固有名詞を出さないで書く案を1つつけ加えさせていただきます。

【家田委員長】ありがとうございます。

ほかにはいかがでしょうか。

よろしいですか。

それでは、ここで「おわりに」まで一通り見ていただいたのですが、ここまでまとめて、まだ言い忘れたというところがありましたら、どうぞ御遠慮なく御発言いただきたいと思います。

よろしいでしょうか。

それでは、資料については一応御審議いただきましたが、最後に資料8でスケジュールについて御説明をいただくことにします。

【事務局】資料8、一番後ろのページでございます。本日9月9日が第5回で取りまとめ案を御審議いただきまして、この後パブリックコメントを、できましたら3週間程度はしたいなというふうに思っております。きょういただいた修正を少しさせていただきますので、来週の中旬以降ぐらいにはなると思えますけれども、そこから意見を聞きまして、その意見を踏まえまして、また修文案と申しますか改めて見直して、委員長とも御相談させていただいた上で最終的に取りまとめ案を、そんなに寒くなる前にという思いはありますので、できるだけ速やかにまとめたいと思っております。

以上でございます。

【家田委員長】スケジュールでございますが、いかがでございますでしょうか。御質問は何かありますか。

よろしいですか。ありがとうございました。

それでは、きょう予定している議事は以上でございます。特に最後の提言(案)につきましては、きょういただいた御意見を踏まえて、細部でということになりますけれども、直していただいて、それでパブリックコメントにかけるということになるかと思えます。時間の都合もありますので、直すところは事務局と私に御一任いただくということでよろしいですか。

(異議なし)

ありがとうございます。そうさせてもらいましょう。

私の司会の部分は以上でよろしいですか。

ありがとうございました。

【事務局】長時間にわたり多くの御意見をいただきましてありがとうございます。

本日、この後でございますけれども、17時30分ころより国会の会見室におきまして、家田委員長から提言取りまとめ案について記者会見を行いますので、よろしくお願いいたします。

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、御同意いただいた上で公開したいと思えます。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おいていただければ、追って郵送させていただきます。パブリックコメントの結果を踏まえた今後の進め方につきましては、事務局より改めて御連絡をさせていただきます。

以上をもちまして、第5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、どうもありがとうございました。

——了——