

「わかりやすい道路案内標識に関する検討会」

提 言

平成 1 6 年 1 2 月

はじめに

道路案内標識は、道路ユーザーに目的地への経路や地点等に関する情報を提供し、道路交通の安全と円滑を確保するために欠くことのできない重要な施設である。

道路案内標識の提供する情報は、ユーザーのニーズに即した分かりやすいものであることが肝要であるが、社会の進展に伴ってユーザーのニーズも変化するため、分かりやすい道路案内標識の整備は、道路管理者にとって常に重要な課題である。

本提言は、国際化や高齢化の進展、景観・環境への関心の高まり、バリアフリーや観光立国への取組等、我が国の経済社会が大きく変化する中で、自動車・自転車利用者、歩行者、また初めて訪れる観光客や外国人など、すべてのユーザーにとって分かりやすい道路案内標識のあり方について検討を重ね、その結果をまとめたものである。

冒頭に3つの理念を掲げ、分かりやすい道路案内標識整備の具体的な取組の方向性を述べ、最後にそれを具体的に実現するための仕組みとして標識マネジメントの章を置いた。

本提言を指針とし、今後、関係者が協力して速やかに具体的措置を講ずることを要望するものである。

わかりやすい道路案内標識に関する検討会

名 簿

座 長	家田 仁	東京大学大学院 工学研究科 社会基盤工学専攻	教 授
	赤瀬 達三	黎デザイン総合計画研究所	代表取締役
	大宅 映子	評論家	
	国吉 直行	横浜市 都市計画局	上席調査役 イクセクティブ・アーバン・デザイナー
	久保田 尚	埼玉大学 大学院 理工学研究科 生態環境システム講座	助教授
	清水 哲夫	東京大学 大学院 工学研究科 社会基盤工学専攻 地域情報研究室	助教授
	千 相哲	九州産業大学 商学部	助教授
	廻 洋子	淑徳大学 国際コミュニケーション学部	講 師

(委員は五十音順)

目 次

I. 道路案内標識の3つの理念 ～標識は道路の発する「声」～

- 1. ユーザー重視で標識を考える 1
- 2. システム・体系性を充実させる 1
- 3. 標識をマネジメントし、わかりやすい案内を実現する 2

II. 自動車系案内の方向性

- 1. 路線番号案内の充実 3
- 2. 地名案内の信頼性向上 4
- 3. 現在位置の同定性の向上 5

III. 歩行者系案内の方向性

- 1. 情報提供の体系化 7
- 2. 情報内容の選択・整理 8
- 3. 地域の実態や利用者ニーズへの対応 8
- 4. 仕様・デザインの性能規定化 9

IV. 新たな課題への対応

- 1. 国際化・観光客への対応 10
- 2. 他メディアとの協力関係の構築 11
- 3. 景観・視環境に対する配慮 12

V. 標識のマネジメント

- 1. マネジメント型の標識計画・管理 13
- 2. 協働の枠組の構築 14

I. 道路案内標識の3つの理念 ～標識は道路の発する「声」～

1. ユーザー重視で標識を考える

道路案内標識はユーザーと道路のコミュニケーション・メディアのひとつであると言えるが、方式そのものが一方通行であるが故、ユーザーに届いているかが不確定である上、そもそも情報内容がユーザーにとって本当に必要なものとなっているかという根本的な問題も問われている。

まず、ユーザーが本当に知りたい情報が何であるかを考え、「ユーザー重視」の立場に立って標識のあり方を考えることが必要である。

2. システム・体系性を充実させる

現在の道路案内標識を考えたとき、最も欠けているのが、その体系・システムである。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、どこに(Where)、何を(What)、どのように(How)提供するかについてのルールが確立されていない。

情報提供の基本的手法は「指示(Direction)」と「同定(Identify)」であり、道路案内標識はこの二つの要素を満たした上で、我が国の都市構造や住居表示等の特性を踏まえるとともに、沿道景観や視環境にも配慮し、必要最小限の情報でユーザーの円滑な移動をサポートするシステムであるべきである。

また、多様化するユーザーのニーズに対し、標識のみでこれらに対応することはもはや不可能であり、カーナビゲーションや道路地図など他メディアとの積極的な役割分担とそのための環境整備も今後不可欠である。

なお、これらの取組の中に、一挙に実現することが困難なものがあっても、最終目標をしっかりと設定した上で実現可能なところから徐々に取り組んでいく「漸進主義」の発想に立ち、継続的に取り組んでいくことが重要である。

3. 標識をマネジメントし、わかりやすい案内を実現する

ユーザー重視の立場に立ち、情報提供のシステム化を図った上で、最も肝心なことは、これらを実際の標識として表現し、改善していくことである。

そのためには、一つ一つの取組について、道路管理者が、実現するための道筋を具体的に定め、相互に連携を図りながら進行管理と評価を行うことが必要である。さらにユーザーや沿道関係者等とも協働しながら課題や改善策を吸い上げていく、計画 (Plan)、実行 (Do)、検証 (Check)、是正措置 (Action)からなるPDCA型の「マネジメント型の標識計画・管理」を導入することも必要である。

なお、社会の変化に伴いユーザーのニーズも絶えず変化するため、これを的確に把握し、漸進主義にも立脚しつつ、適宜システムの側にも反映させることが必要である。

Ⅱ．自動車系案内の方向性

1. 路線番号案内の充実

道路案内の方式は、大きく「地名表示方式」と「路線番号方式」とに分けられる。

我が国の道路案内は、これまで長く「地名表示方式」に拠ってきており、都道府県ごとに表示すべき地名を定めた上で、それを一定の規則性をもって表示してきた。これは我が国の住居表示が、諸外国のような路線名と地番の組合せによる方式ではなく、地名と地番との組合せによって行われてきたこと、また、道路に対する付番の歴史が非常に浅いことから採用されてきた方式である。

しかし、で述べた「指示(Direction)」と「同定(Identify)」の基本要素に照らした場合、我が国の住居表示方法は規則性に乏しく、結果として「地名表示方式」のみによる道路案内には一定の限界があると言わざるを得ない。

その点、路線番号や路線名称(以下、「路線番号等」とする。)による案内は誘導の円滑性に優れ、土地に不案内な訪問者や外国人観光客等に対しても分かりやすい。実質的に昭和の時代に入ってから取組を始めた幹線道路に対する付番が定着を見た今、路線番号方式による案内の充実を図るべきである。

なお、路線番号に加えて路線名称の表示を検討する際には、当該路線名称の浸透度、定着度等を考慮して、表示の是非を判断するものとする。

(1)一般道路

- 全ての主要交差点標識に、交差する道路の路線番号等を表示

高速道路を除く国道から市町村道までの一般道路総延長は115万kmに上る。

この内、都道府県道以上の道路は延長比にして概ね15%程度であるが、ここに70%近くの自動車交通が集中しているのが現状である。このことから、都道府県道以上の道路に対する路線番号表示を優先して強化する。

- ・ 都道府県道以上が相互に交差する主要交差点(全国で約3万9千箇所)のうち、交差する道路の路線番号等が認識できるよう表示されている交差点は約6割にとどまっているため、この速やかな概成を図る。その際、以下の点に留意する。

- 全ての進入方向から路線番号等が認識できるよう表示
- 道路管理者間の連携を強化し、表示内容の整合性を確保
- 景観や歩道幅への影響等に配慮し、大型の標識を避け小型で簡易な標識を積極的に導入。その際においても、文字の大きさを検討するなど、視認性の確保について十分に配慮する。

(2) 高速道路

- 高速道路における路線番号の付番とその表示
 - ・ 高速道路の各路線に規則的で分かりやすい付番を行い、標識により表示する。
 - ・ 各路線の路線番号は、地図やカーナビゲーションにも反映し表示する。
- 分岐点における方角表示の検討
 - ・ 上下線への誤進入を防ぐなど安心して利用できるよう、IC 進入口や JCT 等の分岐点に、目標地点と共に、東西南北(N,S,E,W)の方角表示等を行うことを検討する。
- 有料道路・無料道路の識別性の確保
 - ・ 現在、自動車専用道路の標識は有料・無料の別にかかわらず、同じ緑地・白文字表示となっているため、この識別性を確保するための表示を行う。

(3) 混乱要因の除去

- バイパス及び重複路線の分かりやすい表示
 - ・ 混乱要因として利用者から不満の高いバイパス路線及び重複路線の表示について、分かりやすい表示の徹底を図る。

2. 地名案内の信頼性向上

上述のとおり、路線番号表示による案内を基本とした場合においても、地名による案内が依然一定の役割を有することに変わりはない。

現在、標識の目標地名については、全国的な統一性が確保されるよう基準を設け選定し、表示の連続性・一貫性が確保されるよう規則性をもって表示するよう定められている。しかし、地域性を強調した独自の表記や、設置者の配慮不足等による

乱れ・ノイズが生じ、地名案内の信頼性を妨げている。

地名案内の信頼性を向上させるため、規則性の回復を図るとともに、ユーザーに対し、表示規則の周知を図る。

(1) 表示ルールの徹底(乱れの点検と是正)

- ・ 表示に用いる目標地(「重要地」「主要地」)の選定ルールの徹底を図り、表示の連続性・一貫性を確保する。
- ・ このため、各地域、道路管理者ごとに表示地名の乱れの点検を行い、早急に是正する。
- ・ なお、市町村合併等の動きを踏まえ、現在の目標地選定の妥当性についても、地域でマネジメントを行いながら検証する。

(2) ユーザーに対する周知

- ・ 表示に用いる「重要地」「主要地」については、選定ルールや表示規則等についてホームページ等を活用した周知を図るとともに、表示地名の道路地図への反映を図る。

(3) 色分けによる識別性向上

- ・ 1ヶ所に表示される多くの情報の中から関心のある情報のみを素早く識別できるよう、例えば一般地と歴史的・文化的施設、都市内案内と都市間案内、あるいは地域と地点など、色分けして表示する方式について検討する。

3. 現在位置の同定性の向上

前述の「指示(Direction)」と「同定(Identify)」という基本的手法の中でも、特に「同定性の確保」は現在の道路案内システムの中で最も欠落している要素のひとつであると言える。

このうち、「地点」の同定については、交差点標識やキロポストの活用が考えられ、地図やカーナビへの反映を図ることで、より有効性が増すと考えられる。

また、一定の広さを持った「地域」の同定についてであるが、現在、標識に表示されている「重要地」「主要地」は基本的には市町村単位、即ちある一定の広さを持つ

た「地域」を示しており、当該地域に到着したことは「市町村」標識(101系)により認識できる仕組みである。しかし、「重要地」「主要地」が市町村単位で定められていない場合(東京都等)の当該地への到着を認識させる手段については特に位置付けられておらず、この場合の同定性確保を図る手段が必要である。

現在の標識は、そこから目標地名が消えたことで当該地域に到着したことを認識するいわば「引き算」的な仕組みであるが、今後は地点案内標識に表示された目標地を積極的に同定することも重要である。

(1) 主要交差点名の表示の充実

- ・ 現位置認識の有効な手段として交差点名称を表す標識(「主要地点」標識(114の2-A))を充実する。
- ・ 標識に掲げる地点名称については、視認性確保の観点から、できる限り短く分かりやすいものが望ましい。その際、英語表記を行った場合の視認性(文字数)にも配慮することが必要である。
- ・ 必要に応じ、交差点の手前に設置する予告標識にも当該交差点の名称表示を行うことを検討する。
- ・ 交差点名称の情報については、道路地図・カーナビへの反映を図る。

(2) 地点標(キロポスト)の活用

- ・ 現位置の確認や、目的地までの距離確認、走行方向の確認等のため、主要な幹線道路に設置されているキロポストを活用するとともに、道路地図・カーナビへの反映を図る。

(3) 「地域」の同定性の確保

- ・ 「市町村」標識(101系)や「著名地点・主要地点」標識(114系)の活用により、目標地の同定性を確保する。

Ⅲ. 歩行者系案内の方向性

我が国では、諸外国でも例を見ない急速な高齢化の進展や、ノーマライゼーションの理念の浸透、国際化の進展、観光立国への取組などにより、歩行空間の利用者の範囲が一層拡大しており、歩行者の安全・安心に配慮した道づくりは今後より一層重要となる。

こうした歩行者に対する道路案内については、自動車とは異なる歩行者の行動特性を念頭において考えることが重要である。

すなわち、歩行者は移動速度が遅く、自動車に比べて標識を見て行動に移るまでに多少の時間的余裕があり、また、一定のエリアごとに表示の規則性が確保されていれば、異なるエリア間でその規則性に多少の違いがあっても移動に大きな支障は生じない。

現在、歩行者に対する案内は「著名地点」標識(114-B)によって行われているが、こうした歩行者の特性を踏まえた十分な体系を有しているとは言い難く、また、標識の仕様・デザインについても課題が多い。

これらの問題意識から、以下のとおり、改善の方向性を述べる。

1. 情報提供の体系化

(1) 地図標識の活用

歩行者は自動車と異なり、目的地に向かって最短距離で移動しようとするばかりでなく、特に観光客などは自由気ままな散策を行うことも多い。

この特性を踏まえると、歩行者に対しては、「指示」、「同定」に加え、「図解」の手段を用いた案内が有効である。

○ 地図標識の活用

- ・ 平成12年に新たに標識体系に位置付けられた「地図を用いた道路案内標識」の活用を図る。
- ・ 表記方法やデザイン等については既に詳細なガイドラインがまとめられており、これに沿った統一的な運用を図る。
- ・ なお、情報は常に正確で最新のものでなければ情報としての意味を持た

ない。都市は非常に早いテンポで変化していくため、この変化に対応して地図中の情報をきめ細かくアップデートすることが不可欠である。

(2)「指示」・「同定」の手段の充実

前述のとおり、これまで歩行者に対する案内は「著名地点」標識(114-B)により行われてきたが、機能としては「指示」のみであり、「同定」手段の充実を図る必要がある。

なお、限られたスペースの中で複数の案内を行う必要がある場合に「指示」手段を確保するには、著名地点標識を集約したいいわゆる「矢羽式標識」の活用なども誘導効果が高く有効である。また、前述の地図標識に主要な地点の方向指示機能を付加することなども今後の検討材料である。

○ 主要交差点名の表示の充実

- ・ 自動車利用者だけでなく、歩行者にとっても交差点名称は重要な位置情報であり、その表示を充実させるとともに、道路地図への反映を図る。

(3)その他

上記のような道路管理者が設置する標識(「地図標識」「指示、同定を表す標識」)の整備とともに、観光地や商業地等において、ガイドブックや配布地図と適切に連携し、歩行者に対して効果の高い案内を行う。

2. 情報内容の選択・整理

社会の進展に伴い、街には公共・民間を問わず様々な施設が増加し、歩行者の目的地と案内に対するニーズも多様化している。

このような状況の中で重要なことは、「何を選んで伝えることが、ニーズが高く、かつ案内上有効であるか」という情報内容の選別・整理であり、地域ごとにマネジメントを行いながら検討する。その結果、必要があれば、民間施設についても、前述の地図標識を活用するなどして案内していくことが望ましい。

3. 地域の実態や利用者ニーズへの対応

冒頭に述べたとおり、一言に歩行者と言っても多様であり、案内すべき地点や施設も地域によって様々であるため、何をどのように案内するかを判断するにあたっ

では、自動車系標識を考える際以上に、地域におけるマネジメントの活用が有効である。

交通バリアフリー法に基づく重点整備地区の整備や、歩行者の安全・安心を優先したゾーン・エリア対策の浸透を受け、また、交通規制により歩行者の通行制限等がある場合に、地図標識等を活用して、適切な経路やエリアの積極的な表示と誘導を行う。

さらに、交通バリアフリー法に基づく特定経路が一般に鉄道駅を中心に構成されているとおり、駅は歩行者の主たる発集点であり、歩行者のスムーズな移動を支援するためには、駅前広場や駅出入口付近の情報提供を充実させるなど、交通事業者との連携を図ることも重要である。

4. 仕様・デザインの性能規定化

従来の「著名地点」標識(114-B)は、見やすさやデザイン性、地域景観との適合性の点で十分配慮されているとは言い難いため、改善を図る。

その際、必要とされる基本的性能(文字の大きさ、英語併記の方法、色彩設定、設置すべき位置や面の向き等)について規定した上で、多様な街の姿に馴染むよう、マネジメントを行いながら、地域のニーズや景観特性を反映して設計を行うべきである。

IV. 新たな課題への対応

1. 国際化・観光客への対応

近年、我が国では観光立国の実現に向けた取組が強化されており、観光客受け入れ環境の一つとしても分かりやすい標識の整備が求められている。

観光客が必要としているのは、多量な情報ではなくシステム化されたシンプルな情報であり、この観点からもこれまで述べてきた取組を推進する必要がある。また、観光情報については基本情報と峻別し、標識以外のメディアで提供されるべきである。

また、国際化への対応という点では、道路案内標識については既に標識令においてローマ字併用表記を基本とすることとし、その表記方法も具体的に定められているが、例えば、本来英語で表記すべき普通名詞が日本語の発音のままローマ字表記されている不自然な事例なども少なくないため、表記のルールを再度徹底し、乱れを是正していくことが必要である。

国際化対応として、道路案内標識への3ヶ国語以上の表記を求める声も少なくないが、標識はあくまでも道路交通の安全・円滑のための施設である。自動車系案内に関しては視認性の確保が最も優先されるべきであり、板面を煩雑にし、視環境を乱す点から見ても、3ヶ国語以上の表記は適切でないと考える。

なお、「ローマ字表記」という呼称自体、日本語の音をそのまま表記するものと誤解を与えている可能性があるため、呼称については「ローマ字表記」から「英語表記」と改めることを提案する。

国際化や観光客への対応という点ではピクトグラム(図記号)の活用も有効であるが、ローマ字同様、表記のルールが定められているにもかかわらず、地域性を強調した独自表記等が氾濫し、視認性は勿論、景観・視環境をも損ねている。

ピクトグラムは統一的に定められているからこそ、地域や言語の障壁を超えた国際的な視覚言語としての機能を持つのであり、逆にそうでなければそもそもコミュニケーション・コードとならない。基準に基づいた統一的な運用の徹底を図る必要がある。

また、高齢化社会を迎え、高齢運転者は増加の一途をたどっているが、加齢に伴い視力、反応速度、認識能力等が低下するため、高齢者も即座に認識できるよう、文字の大きさ等の配慮や、夜間・薄暮時の視認性の向上を図る必要がある。

(1) 英語表記

- 2ヶ国語による統一性のある表記の徹底
 - ・ 日本語と英語による併用表記を徹底する。
 - ・ 英語表記については、より具体的な表記ルールを示し、乱れのない統一的な運用を図る。
 - ・ また、英語の文字サイズについても、外国人利用者の割合などを考慮しつつ、必要に応じて拡大表示を行う。
 - ・ なお、例外的に、ルールによらない表記法が既に定着しているなど、日本語の発音に沿ってローマ字表記することがユーザーにとって分かりやすいと認められる場合は、地域におけるマネジメントをとおして、個々に是々非々を検討する。

(2) ピクトグラム

- ルールに基づいた表示
 - ・ 標識や地図に表示する図記号は、国際言語としての役割を持たすため、規格化された標準案内用図記号による全国レベルの統一化を図る。

2. 他メディアとの協力関係の構築

ユーザーは、目的地へ向かう際に、標識は勿論、道路地図やカーナビゲーションといった情報ツールを併用しながら移動を行っている。標識で表示している情報をこれらの他メディアに反映し、連動性を高めていくことはユーザーにとっても分かりやすく、円滑な移動を支援する視点から極めて有効である。

また、標識は公の場に存在する情報板であるため、表示内容は公共的で最小限の情報に特化されるべきであり、その他のニーズ、例えば多か国語での案内や観光情報への対応はカーナビゲーションや地図、書籍等に任せる等、IT化を踏まえた積極的な役割分担も有効である。

このように、道路地図やカーナビゲーションといったツールは標識と補完関係にあると言え、こうした他メディアとの連携・協力関係を構築し、必要な情報の共有等を図っていく必要がある。

(1) 他メディアとの連携強化と適切な役割分担

- ・ 道路管理者と他メディア管理者(地図・カーナビメーカー等)との情報交換チャンネルを継続的に設置し、連携や役割分担について、可能なものから順次実現を図る。

(2) データベースの構築と共有化

- ・ 標識の設置位置、表示内容等の基礎的情報に関するデータベースを作成して標識のマネジメントに活かすとともに、地図・カーナビメーカー等との共有化を積極的に推進して表示の整合性を確保する。

3. 景観・視環境に対する配慮

標識は、公の場に固定的に存在する施設であり、その存在が沿道環境等に与える影響は少なくない。景観法の成立など、景観や環境に対する関心の高まりを受け、標識についても景観・視環境に対する配慮が求められる。

(1) 必要最小限の表示

- ・ 視認性の確保は勿論、多量の情報表示による板面の煩雑化や、標識乱立による沿道景観の悪化等を防ぐ観点からも、標識の設置とその情報量は必要最小限のものとし、不要な情報があれば除去することも必要である。

(2) デザイン・色彩に対する配慮

- ・ グラフィック表現はコミュニケーションの重要な要素であり、表現コードのプロポーションやバランスによって、視認性の良否が左右される。また、景観との調和の観点からも、標識のデザインや色彩を定めるにあたっては十分な配慮が必要である。

(3) 景観・歩行環境への配慮

- ・ 従来、灰色または白色が原則となっている標識柱について、地域景観への調和の観点から変更の必要がある場合には、地域におけるマネジメントをとおして、適切な色彩の検討を行う。

V. 標識のマネジメント

以上、「ユーザー重視」の考え方に立った上で、標識のシステム・体系性の充実に
関する具体的な取組の方向性を示してきた。

しかし実際には、個々の取組が道路上で実現されてはじめて「標識のわかりやす
さ」が達成されるのであって、このいわば「実現編」の部分を欠いては単なる課題認
識に留まり実効性を持たない。

本章はこのような問題意識から設けた、本提言の中でも極めて重要な柱であり、
個別の取組を実現するためのルールと手順をガイドライン等で明確に定めた上で、
進行管理と評価を行い、PDCAサイクルによるチェックを行いながら確実に実行し
ていく「マネジメント型の標識計画・管理」とその「仕組み」のあり方について述べる。

1. マネジメント型の標識計画・管理

(1) 管理データベースによる現況把握

標識をマネジメントしていくためには、まず各道路管理者が、どこで(Where)、
何を(What)、どのように(How)情報提供しているかを正確に把握することから始ま
る。このため、標識の現況をデータベースとして整理し、これを「改善のためのカ
ルテ」として各道路管理者が共有し、活用する。

(2) 目標値と達成状況の把握・公表

誰が、何を、どのように改善していくかについてのアクションプログラムを作成し、
目標年次とともに明らかにする。また、標識チェックの専門チームを外部に設置
し、データベースを活用しながらユーザーの視点で現地のチェックを行い、結果
を速やかに反映するスキームを構築する。

各取組については、全国目標値だけでなく、都道府県や国道事務所など整備
主体ごとに目標値と達成の年限を定めて責任主体を明らかにし、達成状況をデ
ータとともに定期的に公表する。

また、「道路行政の業績計画書・達成度報告書」の中にも適宜指標として盛り
込み、公表する。

(3) ユーザーとの接点の強化

「道路案内標識の3つの理念」で述べたとおり、標識はユーザーと道路とのコミュニケーション・メディアであり、ユーザーとの協働型コミュニケーションによって常に補完していくことが不可欠である。

このためには、「標識BOX」や「道の相談室」などユーザーとの接点を広くPRするとともに、寄せられた意見は「標識ニーズ・マップ」として管理し、上述の管理データベースと照合してマネジメントにフィードバックする。また意見への対応状況についてもホームページで公表するなど情報提供を充実し、双方向のコミュニケーション活動の強化を図る。

2. 協働の枠組の構築

(1) マネジメントにユーザー・地域の声～標識マネジメント会議

以上、「マネジメント型の標識計画・管理」として各道路管理者が取り組むべき事項をまず挙げたが、標識をユーザーや地域のニーズに沿って改善していくためには、地域との協働の枠組みが必要である。このため、ユーザー、沿道住民、警察、関係団体（例えば観光協会、交通事業者、PTA、まちづくりに関するNPO、交通バリアフリー法における移動円滑化基本構想の策定に関する協議会など）、さらに交通計画や景観デザインの専門家などを加え、「標識マネジメント会議」を設置する。

「標識マネジメント会議」は、議論の透明性の確保に留意しながら、地域ニーズの発見や、表示内容などに関する検討を行う。

なお、前述のとおり、自動車系標識と歩行者系標識では性質や求められる情報が異なるため、マネジメントの対象範囲や検討事項も分けて考える必要がある。自動車系標識については、ある程度広域的なエリア（都道府県等）を対象に、国道事務所などが中心となって、統一的な体系性確保を主眼として議論する。一方、歩行者系標識については、観光地や一定の市街エリアなどもう少し狭い範囲を対象に、市町村レベルの道路管理者等が中心となって、地域のニーズに柔軟に対応していくことが望ましい。

(2) 標識マネジメント会議における検討事項

○ 地域の課題やニーズの発見

標識マネジメント会議は、まずマネジメントの範囲を設定した上で、当該範囲における課題を発見して「ニーズ・マップ」に整理し、課題の改善方法を上述のアクションプログラムの中に反映する。また、改善結果についても常にモニタリングを行い、さらなる課題の発見につなげていく。

○ 表示内容等に関する具体的な計画の検討

特に歩行者系案内を中心に、表示内容や表示方法、設置位置、多か国語表記など、地域が主体的に選択・整理することが適当な事項について、議論・検討する。

(3) 目標やシステムの不断の見直し

改善ニーズは時間の流れに応じて変化するため、目標も常に変化する。常に、より高い目標を追い求めていくことが必要であり、例えば3年ごとなど年限を定め、設定目標の再検討・更新が必要である。

また社会の変化に伴い、標識の体系・システム自体を見直していくことも必要である。

