

第1回 高速道路ナンバリング検討委員会 議事録

平成28年4月8日

【事務局】 それでは、少し時間は早いですが、矢ヶ崎先生が所用により少しおくれるということですが、その他の委員の方はおそろいになりましたので、ただいまから「第1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、国土交通省道路局企画課評価室で企画専門官をしております信太でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

報道の方へのお願いでございます。カメラ撮影は委員長選任後、委員長の挨拶までとさせていただきますので御了承ください。まずは、お手元の配付資料の確認をさせていただきたいと思っております。配付資料でございますが、資料1から資料7、それから参考資料となっております。お手元のクリップを外していただきまして御確認のほどをお願いいたします。過不足等ございませんでしょうか。それでは、委員会の開催に当たりまして、道路局長の森より御挨拶を申し上げます。

【道路局長】 おはようございます。早朝から、またお忙しい中をお集まりいただきましてありがとうございます。また今回、家田先生には委員会の委員長もお願いをしているということでございます。ありがとうございます。既に、設立趣旨のほうにも書かせていただいているところではございますけれども、整備延長がこの四半世紀で2倍になっている。また環状道路がいろいろなところででき上がったりということで、利用者にとってもさまざまな選択するルートがたくさんふえてきたということが言えると思います。特に最近、インバウンドの増加によりまして、個人でレンタカーを借りて海外の方が高速道路を利用されるという機会も、かなり以前に比べればふえてきている、急増しているというふうに見てもいいのかもしれませんが。一方で世界各国の高速道路は、既に過去からナンバリングということで、利用者にとってわかりやすい利用案内をしてきているという経緯もございます。ただ日本は、なかなかそういったことをせずに、漢字で表示をして案内をしてきたという経緯もございますので、そういったものも参考にしながら、本日は交通工学、観光あるいはデザインといったようなそれぞれの専門の方々に集まっております。ぜひユーザサイドに立った御意見、御示唆もいただきながら方向づけをいただければというふうに思う次第でございます。また全国のネットワークでございますので、それと並行して走っております国道のネットワークといったようなものの番号も、非常に複雑多岐でわかりにくいという御批判もいただいているところでございますので、そういったものも、ある程度頭の片隅でにらみながら今回の議論を進めさせていただければ、あるいは御示唆をいただければということをお願いいたしまして冒頭の御挨拶とさせていただきます。冒頭の挨拶だけで申しわけないのですが、ちょっとこの後、国会に呼ばれておりまして、直ちに中座をさせていただきたいと思っておりますが、よろしく御検討のほうをお願いいたします。

【事務局】 ありがとうございます。先ほど申し上げたとおり、道路局長の森につきましては、所用により退席をさせていただくことになっております。また、高速道路課長の吉岡につきましても、一時退席することになっておりますので御了承いただければと思っております。続きまして、委員の御紹介をさせていただきます。50音順に御紹介をさせていただきます。

株式会社黎デザイン総合計画研究所代表取締役赤瀬達三委員でございます。

【赤瀬委員】赤瀬でございます。よろしくお願いいたします。

【事務局】政策研究大学院大学教授家田仁委員でございます。

【家田委員】家田でございます。よろしくお願いいたします。

【事務局】株式会社JTBパブリッシング取締役楓千里委員でございます。

【楓委員】楓でございます。よろしくお願いいたします。

【事務局】首都大学東京大学院都市環境科学研究科教授清水哲夫委員でございます。

【清水委員】清水でございます。よろしくお願いいたします。

【事務局】株式会社JAFMATE社ITメディア部部长鳥塚俊洋委員でございます。

【鳥塚委員】鳥塚でございます。よろしくお願いいたします。

【事務局】なお、東洋大学国際地域学部国際観光学科准教授矢ヶ崎紀子委員につきましては、所用により10分程度おくれるという御連絡が入っております。なお、国土交通省道路局及びオブザーバーの高速道路保有・債務返済機構、各高速道路会社の出席者につきましては、配席図の配付により御紹介にかえさせていただきます。

次に、資料1の当委員会の規約（案）について御説明を申し上げます。読み上げをさせていただきます。

「高速道路ナンバリング検討委員会」規約（案）、平成28年4月8日。

名称。第1条この委員会は、高速道路ナンバリング検討委員会（以下「委員会」という。）という。

目的。第2条委員会は、すべての道路利用者にわかりやすい道案内を実現するため、我が国にふさわしい高速道路ナンバリングの導入に向けた具体的な検討を行うことを目的とする。

委員。第3条委員会の委員は、別紙のとおりとする。

委員長。第4条委員会に委員長を置く。2、委員長は、事務局の推薦及び委員の確認により定める。3、委員長は、委員会の議長となり、議事の進行に当たる。4、委員長に事故があるときは、委員のうちから委員長が指名する者が、その職務を代理する。

事務局。第5条委員会の事務局は、国土交通省道路局企画課が行う。

委員等以外の者の出席。第6条委員長が必要と認めるときは、委員等以外の者に対し、委員会に出席してその意見を述べ又は説明を行うことを求めることができる。

議事の公開。第7条会議は、原則として公開とし、議事概要、議事録は、会議後ホームページで公開

する。ただし、特段の理由があるときは、会議を非公開とすることができる。

以上でございます。本規約（案）につきまして、御質問、御意見等はございますでしょうか。

（異議なし）

それでは、本日付で当委員会の規約といたします。次に委員長を選出いたします。規約第4条2に基づきまして、事務局において政策大学院大学教授家田委員を委員長として推薦をいたします。委員の方々の確認を求めますが、御意見等ございますでしょうか。

（異議なし）

ありがとうございます。事務局推薦に対しまして御了解をいただきましたので、家田委員に委員長をお願いしたいと思います。それでは、家田委員長に一言御挨拶をお願いいたします。

【家田委員長】おはようございます。家田でございます。どうぞよろしく申し上げます。冒頭で局長からお話があったとおりでございますが、日本の高速道路、東名とか中央道とか慣れ親しんだ名前ではあるのだけれども、これだけネットワークができ上がってくると、外国人はおろか日本人だって、ちょっと土地勘のないところへ行くとわけがわからなくなってしまうところがありますね。それを、随分前から番号などを使いながらわかりやすくするというのは繰り返し議論されてきたところではあるのだけれども、機が熟していなかったというのか、あるいは理想を追うがゆえに、なかなか難しい案になってしまっていて実行が難しくなるという面もあったか、いろいろあろうかと思えますけれども、ここまでうまくいっていなかった。それで今回は、オリンピック・パラリンピックというのは非常にいい契機でもありますので、ぜひ、ここは実行可能なやり方で、しかもわかりやすくなるというような、なるべく一番近道で実現できるようなことを皆さんと一緒に考えていきたいと思えます。どうぞよろしく申し上げます。

【事務局】ありがとうございます。今、矢ヶ崎委員が御到着になりましたので、改めて御紹介をいたします。東洋大学国際地域学部国際観光学科准教授矢ヶ崎紀子委員でございます。

【矢ヶ崎委員】遅くなりまして、大変申しわけございません。よろしく願いいたします。

【事務局】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をお願いいたします。それでは、議事次第に基づきまして委員会を進めてまいります。ここからの議事進行につきましては、家田委員長をお願いしたいと思います。家田委員長よろしく願いいたします。

【家田委員長】それでは、議事次第に（1）から（5）までありますので、順次検討していきたいと思えますが、これはどこかで切りますか。

【事務局】資料3、4で。

【家田委員長】3、4で切るのですね。それでは、そこまで連続して御説明をお願いいたします。

【事務局】評価室の橋本でございます。私のほうから、資料3と4につきまして、背景と主な論点についてまず御説明させていただいて、御意見を頂戴できればと思っておりますので、よろしくお願いたします。それでは、まず資料3をごらんください。ページをおめくりいただきまして1ページ目でございます。先ほど森も申し上げたとおりですけれども、この四半世紀で5,000kmから1万1000kmということで、相当ネットワークが進展しておりますし、右側の図面を見ていただきますと、正直、網の目のように複雑化してまいりましたので、確かに案内が非常にわかりにくいのではないかというような状況になっております。

さらに2ページ目を見てください。外国の方の状況が相当ふえてきているというようなお話が少しございましたけれども、簡単に御説明しますと、まず左側、訪日外国人の数は、ここ数年で3.3倍以上、約2,000万人まで来ていますということです。さらに、それにあわせるような形でレンタカーの利用が相当ふえておりまして、データが2013年までしかないのですけれども、それでも約2倍にふえておりますし、多分、近年の傾向からしますと、同様に4倍ぐらいになっているのではないかというような状況でございます。

さらに訪日外国人につきましては、次の3ページを見ていただきますと、つい3月末に「明日の日本を支える観光ビジョン」という形で発表されておりました、新たな目標値としまして、下のほうに5つあるうちの1つ目でございますが、2020年のオリンピックの年には4,000万人、さらにその10年後には6,000万人を目標にしましょうというような目標が出ておりますし、2つ下に、地方部での外国人延べ宿泊者数ということで、地方に行っていただくということで、2020年には7,000万人泊、さらに2030年には1億3000万人泊ということで、従来の3倍から5倍を目標にしましょう。ということは、より地方に、車なり、バスなりいろいろな手段だと思えますけれども、行っていただくことをプロモーションにしようというような大きな流れになっております。

ページをおめくりいただきまして4ページでございますが、では、今どのような案内になっているかということで課題の事例を1つ御用意しておりました、例えば、これは山陰の例でございますけれども、いわゆる高速自動車国道と一般国道が混在して自動車専用道路を形成しているようなケースが地方に行けばございます。その場合に、その下のところに「行政評価局の指摘を踏まえて修正した例」と書いてありますけれども、例えば左側に山陰道9号、それから国道の9号という形で、同じ国道番号で案内している事例がございまして、実は同様の事例が各地に混在しております。ということで、非常にわかりにくいというような指摘もなされているところでございます。まさに、先ほどこれから地方に行っていただくこと、仮に車で行っていただくことにしますと、その辺をきれいに整理しないと現地での混乱が出る可能性があるかなというふうに考えております。

ページをおめくりいただきまして、これから少し海外の事例を御紹介したいと思っております。先ほど、諸外国はほとんどナンバリングがされているというお話でございましたけれども、見ていただきますと、これは世界各国で主なヨーロッパ、アメリカ、韓国の事例を少し調べたものでございます。正直、すべての国でナンバリングがされておりました。それでナンバリングは、右側にナンバリングの実施時期が書いてあるのですけれども、当初からやっている国もあれば、最近、1970年なり、韓国の場合は70年代に一度やって、さらにワールドカップにあわせて2001年から新たにナンバリングを振り直したとか、いろいろと工夫をしながらわかりやすい案内をされているということでございます。

さらに、ちょっと事例でナンバリングの基本ルールの欄を見ていただきますと、大きく3つぐらいの

やり方があるのかなと思っております、例えばドイツとかアメリカ、韓国あたりは南北と東西で奇数・偶数というような形で、方面がわかるような形で基本的に振っている事例が1つございます。2つ目の事例としまして、フランス、イギリス系ですけれども、都市を中心に、そこから時計回りに番号を順番に振っていつている。なので、若干中央集権的ではあるのですけれども、真ん中を基準に、ある基準の都市を中心にぐるっと回している事例がございますということです。さらにもう1件、イギリスの括弧で書いてあるのですけれども、既存の国道番号とおおむね整合ということで、もともとイギリスの場合、高速道路の前から国道番号を振っておったようでして、それにあわせるような形でやっている事例もあるということでございまして、大きくこの3つぐらいが、勉強した感じだと、番号としてはあるのかなと思っております。それから、右側にナンバリングルールの運用上の特徴ということで、大体のところは1桁であるとか、あるいは5とか10の倍数のところを幹線ルートのなとところに割り振って階層を少しわかりやすくしているというような事例がございました。具体の図面等については、後ほど、また具体のナンバリングの検討の際に御説明させていただこうと思っております。

ページをめくっていただいて6ページでございますが、各国のナンバリングの活用ですけれども、当然、標識上でわかりやすくすることがあるのですが、カーナビであるとか、ほかのメディアといえますか案内ツールにも、うまくナンバーを活用して目的地に案内するというような事例がございました。アメリカの例とドイツの例を入れておりますが、多分、日本においても同様に、単に路線名だけで東名何とかという、東名なんかはまだ短いほうですけれども、田舎へ行けば長い路線名がありますので、果たしてこういうような同じナンバーで案内ができるかと言われると、少し課題があるのかなと思っております。

それから7ページですが、国内のほかの交通モードのナンバリングの事例でございます。ここには地下鉄、メトロの事例を書かせていただきました。メトロの場合は、英語一文字と色で大体路線を割り振って、さらに番号で駅の順番をあらわすというような形でやっているようでございます。ちなみに、今日はつけておりませんが、2日前にJR東日本も駅のナンバリングをしますということで発表しております、ほぼ同様に路線番号と駅番号をつけるということになっておりまして、他の交通モードもオリンピックなりを目指して、順次やっていくような形で議論が進んでいるということでございます。

8ページですが、これから少し過去の勉強の経緯をおさらいしたいと思っておりますが、冒頭、家田先生からもお話がありましたように、何度かやっては頓挫しておるといような事例でございまして、平成4年に、一度ポインター・プロジェクトということで「道路サービス高度化検討懇談会」というものを立ち上げまして、当時、路線番号で案内するルールをつくりましょうということで案をつくっております。下に大きく4点あって、赤字で1. 路線番号によるわかりやすい案内をしましょうということで書かせていただいております。また後ほど、図面をもって、どんな検討をしたかということを御説明させていただきますけれども、当時は、いわゆる1万4000kmという高規格幹線道路網を対象としまして、具体的な路線番号案まで振っておったようでございます。当時、確かにネットワークもまだ道半ばということもございまして、具体化には至らなかったというふうに伺っております。

さらにページをおめくりいただきまして、平成16年に「わかりやすい道路案内標識に関する検討会」ということで、本日、委員長をお願いしました家田先生にも参加いただきまして議論したのですけれども、この際は図面等を出したわけではなかったのですが、ただ下の1. 目のところに、路線番号案内の充実ということで、これも付番をしましょうというようなことまで御報告をいただいたところでご

ざいます。当時、ちょうど民営化の議論さなかのころでございましたので、これもなかなか具体化に至らなかったということでございます。

このような反省を踏まえまして 10 ページでございます。今後の進め方の概要でございますが、昨年 12 月に国土幹線道路部会がございまして、そちらでもナンバリングの話を進めてはどうかというような御意見を頂戴しました。それで、ことしの 3 月にございました国土幹線道路部会のほうでナンバリングの概要について御説明させていただきまして、委員会を設置しまして議論を具体化して前へ進めたいというお話をさせていただいたところでございます。それを受けまして本日、検討会を設置しまして、今後ヒアリングなり、さらに検討を重ねさせていただいて、できれば夏ごろには検討結果を取りまとめ、速やかに標識等の整備に入っていきたいというような大きな方向性で進めていきたいと思っております。その際に、右側に少し書いておりますけれども、オリンピックだけではなく、高速道路は、東名 50 周年が 31 年とかいろいろなものの節目がございますので、そういう節目にもらみながら、ぜひ道路会社とも連携して、よいものを進めていきたいと思っております。

ここまでの背景と概要でございまして、あわせてもう 1 枚、資料 4 で検討の主な論点というのを見ただけであればと思っております。本日及びこれから議論を進めていく主な論点のところを書かせていただいております。これに加えて、ほかにもいろいろ御指摘があれば御指摘をいただきまして、さらに論点をふやしていきたいと思っておりますが、まず大きく 5 項目あげてございまして、1 つ目がナンバリングの対象路線でございます。従来の検討は、いわゆる高規格幹線道路の 1 万 4000km であったのですけれども、プラスアルファと書かせていただいております。これからわかりやすい案内を、例えば観光地であるとか、あるいは空港・港湾であるとか、いろいろなところを目的地にするというふうに考えたときに、連続して案内しようとする対象というのは、もう少しプラスアルファがあるのではないかと思います。アルファと書かせていただいております。

それから、2 つ目としてルールの話です。先ほど、大きく 3 点あると申し上げた縦横の話であるとか、都市をぐるっと回すとか、国道番号とかいろいろありますので、諸外国なり、機能の検討を参考にどういものがよろしいのかということをお議論いただきたいというのが 1 つ目と、さらに、ナンバーがあるのは高速道路だけではなくて国道とかいろいろあるものですから、そういうものとの区別をどうしましょうとか、あるいは高速道路も縦貫系ばかりではなく、環状道路であるとかアクセスとかさまざまな機能を有するものもございまして、そういうものをいかにして区別、わかりやすく表現していくのかということにつきましても御相談したいと思っております。本日、この 2 点を主に後ほど御説明したいということでございます。

さらに、今後の議論する内容としまして、路線番号だけでなくインターチェンジであるとかジャンクションであるとか、そのような施設のナンバリングをどのような形でやるか、あるいは対象とすべきかどうかということについてが 1 つです。さらにその下、ナンバリングの活用方法でございますが、わかりやすくするということが案内標識、デザインのほうですね。パッと見てわかるような形で、どのような形であるのかというのが 1 つあります。さらに、地図だけでなくカーナビ、インターネット、その他さまざまなメディアと連携して、わかりやすいものにしていきたいと思っておりますので、その活用方法について御相談したいと思っております。一番最後に、多分進めていく上では、いきなり同時にというわけにもまいりませんし、きちっと進めていくためには順番に、効果が高いといえますか、わかりやすいといえますか何らかの順番をつけて、優先順位をつけて進めていくというのが現実的かなと思つて

おりまして、よりちゃんとした具体の案をするためにも優先順位を決めて進めていきたいと思っておりますので、その点についても今後御相談したいと思っております。以上のように、背景と今後の主な検討の論点について御意見を頂戴できればと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

【家田委員長】ありがとうございます。この後は資料5、6、それから今後のスケジュールはちょっと後として、5、6も一緒に説明してしまったほうが早くないですか。一遍にやってしまいましょう。

【事務局】それでは、資料5もあわせて御説明させていただきます。資料5ですけれども、対象路線の話と図面がついておりまして、済みません、図面をちょっと切っていただいて横に置いていただいたほうがわかりやすいかと思っておりますので、恐縮でございますが、分けていただければと思います。

先ほど、1万4000km プラスアルファというお話を差し上げましたけれども、ナンバリングの対象路線としまして、まず1万4000km という形が基本だとは思っております。加えまして、以下の路線ということで、少しコンセプト的な部分と事例を書かせていただいて御議論できればと思っております。

まず1つ目、プラスアルファの候補としまして、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、利用者にシームレスに案内されるべき路線ということで、例えば三陸北縦貫、アクアライン、第二京阪ということで書いておりますが、ちょっと図面を見ていただきますと、三陸縦貫というのが東北の三陸沖の赤点々のところでございますが、高規格と高規格をつなぐような形でネットワークを形成しておりますので、案内する場合には連続性があるのかなというような路線でございます。それから、アクアラインは言わずもがなでございますが、首都圏の主要なネットワークを形成しておりますし、そういう連続して案内をするようなものは一括して対象にしてはどうかという御提案でございます。

それから(2)としまして、主要な空港・港湾、あるいは観光地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というような言葉で書かせていただいております。具体的には、例えば日光宇都宮有料道路のような形で、世界遺産なりにアクセスするような路線でありますとか、空港ということで中部国際空港に行く知多半島道路・セントレアラインであるとか、関空連絡橋、港湾としまして、例えば長崎港に行くながさき出島道路とか、幾つか日本人も行きますし、外国の方もアクセスするようなどころというものへの路線をあわせて案内してはどうかと思っております。ただ、当然国道とか一般道路というわけにもいかないのかなと思っております。今回図面で図示しておりますところは、基本的には自動車専用道路で、1万4000kmの高規格幹線道路と連続してつながっているところを対象として図示しております。ちょっと悩んでおりますのは、間に一般国道をはさんでまた有料道路があつて、少しまだらっぽくなっているようなところは、今回は対象には入れていないのですけれども、連続して案内するという視点で自動車専用道路を対象に入れさせていただいております。なお、ちょっと欄外に、既にナンバリングが実施されている都市高速は既存の路線番号を活用ということで書かせていただいておりますが、何かと申し上げますと、一番後ろに参考資料がございまして、5ページで首都高の事例を、この資料には首都高以外の都市高速も事例を載せさせていただいておりますが、既に都市高速、先んじて平成元年より首都高の場合は、このような形で案内をされております。1から順番にぐるっと時計回りのような形でしておりますし、さらに環状道路はC1、C2のような形でしております。

さらにページをおめぐりいただきますと大阪、阪神高速も同様にやっておりますし、その他細かく説明いたしません、名古屋、広島、福岡北九州も一通り、いわゆる都市高速と言われるところはナンバ

リングをやっております。例えば、首都高・阪高は既に二十数年の歴史がございますので、今回はこれまでつけていないところを中心に御議論していただいて、既存の既にナンバリングされているところは、それを活用して、やるとしますと何らかの区別というものを、いわゆるこれからつけようとする道路と、首都高、阪高なりとの区別をどうするかというところに主眼を置ければというふうに思っておりますので、今回は議論の対象の外ということで欄外に書かせていただいております。

それから、注書きで書いておりますけれども、当然ですが、今回対象路線というのは国が管理しているだけではなくて、きょう来ていただいているような会社の方がメインにやっているところもありますし、それ以外に地方道路公社、あるいは地方そのものが管理しているところもございますので、いろいろな地方の御意見も聞きながら、今後対象路線というものも考えなくてはいけないかなと思っております。これが対象路線の候補でございます。

あわせて、資料6のナンバリングのルールのところも一緒に御説明させていただきたいと思っております。資料6をごらんください。ページをおめくりいただきまして、検討の視点ということで簡単に書いておりますが、海外の事例でありますとか、我が国の既往の検討、国道番号の付番状況等を踏まえて我が国にふさわしいナンバリング、ナンバリングのルールを決めたいということを書かせていただいております。

おめくりいただきまして2ページでございます。先ほど、基本的なルールで大きく3つあると申し上げたところを書いておりまして、もう少し具体的に、まず言葉で説明して、後ほど図面で詳細に個別の国ごとのものを説明したいと思っておりますが、1つ目としまして、南北・東西で奇数・偶数でやっているというような事例でございます。ドイツ、アメリカ、韓国でございますが、ちょっと日本に適用する場合の評価というものも事務局として少し書かせていただいております。例えば、日本の場合というのは細長くて途中で曲がっているというような、若干国土の特徴もありまして、なかなか横断・縦断というのがわかりにくい、実は中部でも中部縦貫道、中部横断道というのは、何が横断で縦断かわからないようなところもございまして、少し悩ましいねというところが1点です。確かに、ドイツ、アメリカ、韓国というのは、比較的四角いといいますか平面で、縦横がわかりやすいのかなという国土的な特徴がございます。

それから2番目、都市を中心に時計回りということでございます。こんなことを言うと悪いのですが、若干中央集権的な雰囲気になるのかなと、そこを中心にとということになれば、イギリス、フランスはそういう形でやっておりまして、仮に日本でやろうとしますと、例えば都市高速のようなところというのは非常にコンパクトなところですので、そういうぐるっと回すというのはわかりやすのかなという気はしたのですが、全国規模で見たときに、細長いものですから限界がありまして、当然、東京を中心にやっけてしまいますと、端っこのほうというのは全く届かないとなりますので、結局はルールかよくわからなくなる部分が出てくるのかなということでございます。

3番目が、既存の国道に合わせるということですが、確かに、イギリスはそのような形でやっておりました。それで、後ほど説明しますポインター・プロジェクトというのが平成4年にまとめたものでございますが、4年のものも、既存の国道番号とうまく活用してというような、全部が全部ではないのですけれども、連携させつつやるというような形でやっておりました。海外の方は、当然わからないのかもしれませんが、日本にとってみれば、歴史的なところもありますので非常になじみやすい面があるかなと思っております。

このような3点に加えまして、諸外国でいろいろと工夫している事例を御紹介したいと思いますが、3ページでございます。④で、幹線ルートという縦貫的なところについて1桁なり5の倍数ということで、やや階層をうまくつけているような事例が、これは今回調べたところはすべてございました。ですので、多分今回やる場合も、そういうものに近いのがあるのかなという気はしております。

それから⑤としまして、地域ごとに頭の番号を統一ということで、後ほどイギリスの図面で説明しますが、うまく地域を割り振って、55番ということであれば、頭に5があれば大体この辺の道路だねという形で、若干地域性を持たせるような形でしている事例でございます。

さらに⑥で、数字だけではなくてアルファベットであるとか、あるいは3桁目の数字を少し工夫することによって機能を表現している事例がございます。例えば下に書いているとおり、一般国道や都市高速と区別するという、先ほど、都市高速は既にあるものを活用するという話をしましたけれども、そのようなものであるとか、あるいは環状道路やアクセス道路というものを、少し違う付番をすることによってわかりやすくするとか、そのような事例がございました。

ですので、先ほどの1から3の基本的なところに加えまして、4から6のような工夫を合わせたもので、いろいろとナンバリングの案をディスカッションしていければというふうに思っております。

それでは4ページ以降で、少し諸外国の事例を見ていただきながら、ちょっとイメージを深めていただければと思っております。

まず4ページ目、ドイツでございます。ドイツは縦横ケースでございます、北から南に向かったの東西方向が偶数で2、4、6、8という形になっているのと、縦方向の南北は西から東に向かって1、3、5、7、9という奇数であらわしております。かつ、幹線ルートと言われているところを1桁で割り振っていると思われまして、その間にあるような補完的ルートが2桁になっています。かつ2桁の番号は、これはちょっと図面が小さいのですけれども、イメージとしてはベルリンがあるところが10番台で、それから西に向かって徐々にふえて、最後、南のほうに反時計回りにぐるっと徐々に大きくなるような形で2桁を割り振っている形になっております。なので、何となく地域もイメージしながらやっているのかなというところがございます。それで、ちょっと書いていないのですけれども、実は3桁も細かい支線的なところはありますので、別に2桁だけでドイツの場合は終わらせているわけではないということでございます。これがドイツの事例です。

アメリカでございます。アメリカも比較的近いのですが、まず南北方向、縦の線は西から東に向かって5、15、25という形で、奇数の5からの10飛ばしという形でしておいて、東西方向は南から10、20、30と10飛ばしにしているというような形で、今回、ちょっと図示しているような形で70、80、90という形になっておりますが、幹線道路は5、15、25、あるいは10の倍数という形でやられているということです。さらに特徴が、右下のところ少し絵をかいていますけれども、例えばバイパスとか環状道路というものについて3桁を活用して機能を表現しているようになっています。例えばバイパスは、80番にくっつくバイパスであれば280であるとか、あるいは80にくっつく環状道路であれば480という形で、偶数の3桁の番号をくっつけて表記ということです。さらに支線的にちょっと延びているようなところ、当然その先には何らかの目的地があると思うのですが、そういうものにつきましては奇数の3桁、この場合は180ですけれども、それをつけてお示ししているということで、2桁ぐらまでで主な幹線をお示ししつつ、3桁目で機能をあらわすというような工夫はなさっているということでございます。これがアメリカです。

6 ページにいきましてイギリスでございます。イギリスは、先ほどぐるっと環状道路を回しているということと、かつ国道との整合性というお話をさせていただきました。それで、ちょっと見ていただきますと、ロンドンを中心にM1からM4までありまして、その近いところにA1なりA2というのがあるのですが、これは、いわゆる国道で、Mがついているほうは高速道路でございます、M1と矢印をピッと引いていますけれども、これから時計回りにA2、A3、A4までありますということです。さらに、5と6は若干ルール外なんですけれども、外側のところに、西側のほうですが、5と6がセットされています。単にセットするだけではなくて、右側にエリアの割り振りをしております、1から6までのエリアを、大体高速道路番号で囲まれるようなところになっているのですけれども、割り振ってまして、その間にあるところは2桁の番号、11とか12という形で、そのエリア番号を頭に、その下に1桁つけているというようなやり方しております。それで、ほぼ国道も同じようなルールでやっているのかなということで、順番は先に国道をやったのではないかと思われましてけれども、それに合わせたような形で高速道路番号が振られているということです。ここまでが諸外国の事例でございます。

7 ページにいきまして、これが平成4年に取りまとめましたポインター・プロジェクトにおけますナンバリング案でございます。下にナンバリングのルールを書いていますけれども、当時1万4000kmを対象にしましょうということで付番しています。ステップとしまして、まず基幹縦貫道路を設定しまして、さらにブロック番号をつけましょうというような形で当時やっていたようでございます。基幹縦貫番号といいますのが、下にいろいろと1、2、3、4と順番に書いていますけれども、5番までが、ほぼ既存の国道に合わせたような形で、東名、名神でありますとか、山陽道、九州の縦貫道という形で、それぞれ北海道まで順番をつけているということです。それで、6番以降が若干ずれてまして、少し地域番号的なものになっているのですけれども、6番を近畿道の名古屋大阪線、わかりやすく言うと、よく東名阪とか中名阪と呼んでいるところでございますが、そういうところで、これは近畿の番号的に6番を振って、さらに1桁の国道のない四国には四国縦貫道を7番という形でやって、8番は既存の国道8番をそのまま引っ張って、日本海側を全部、国道7号と重複する部分もあるのですけれども、8番をずっと日本海沿岸部分まで引っ張っております。それで1つ、9番というのが、余っているというわけではないのですけれども、地域番号がないところは関越道新潟方向に引っ張ったというような形で、おおむねの地域番号を振って、まず基幹番号を入れて、それと並行する補完的なものの第一優先的なところについて、その番号に丸をつける。例えば1号であれば、中央道を10号にする。山陽道の2号であれば、並行する中国道を20にするというような形で、補完的にオレンジ色の番号の2桁目をつけまして、さらに各地域について、11、12、13という形で、その間のところを順次割り振るような形で階層化しているというやり方でございます。これは1つの参考かなと思っておりますが、見ながら悩ましいなと思いましたが、やはり既存の番号と違うようなところが、どうしても何点かありますので、その辺の親しみやすさでありますとか、あるいはその地域の方の思いとかいろいろあろうかと思ひまして、ちょっと悩ましいのですけれども、当時は、新たに振りましょうということで、このようなルールでやっているということでございました。

あわせまして、8ページ以降は少し機能の話でありますとか、あるいは国道の歴史みたいなものも含めて御説明させていただければと思っておりますが、まず機能の表現で、アルファベットの表記を使っている事例を少し勉強してみました。先ほど、イギリスのところでMとかAという話をしたのですけれ

ども、ほとんどの国で、高速道路とその他の国道とを区別化するためにアルファベットをつけておりますのと、さらに標識のデザインというものを比較的大胆にかいているというような事例があります。例えばドイツを見ていただきますと、高速はA、国道はB、表記もこのような形で、青いものとオレンジとかで色も違うし、形も違うというような形でなされています。アメリカも、下から2つ目ですけれども、インターステートということでインターステートの番号と、国道はU S云々という形でやっていますし、色もこのような形で、かつインターステートの場合は形でいろいろやって、色もインターステートという言葉に赤の帽子をかぶせているとか、そういう形でやっているということです。唯一、そういうAとかBをつけていなかったのが韓国で、韓国は、例えば高速道路はアメリカチックなものですけれども、ちょっと特徴をつけたような形で区別化しているという事例がございます。我が国の事例を入れればよかったですけれども、我が国の場合も、多分国道は逆三角形、おにぎり型の丸いものをつけていますが、それとどう区別をつけるのかというのは標識上の問題になってくるかと思えますし、あるいは、先ほど首都高・阪高で既にナンバーがあるというお話をさせていただきましたけれども、そこでの区別をどうするかということで、例えば頭のところを何らか工夫をして区別をすることが要るかなと思っております。これが機能の事例でございます。

ページをおめくりいただきまして9ページのところに、先ほどはアメリカの事例も申し上げたのですが、環状のバイパスであるとか支線のようなところを区別して番号を振っているような事例もありますので、これは既に説明を差し上げましたが、多分日本の場合も、いろいろ細かい支線的なものも出てくるかと思えますし、あるいは外環とか圏央道という環状機能のようなものもありますので、こういうものをどれだけわかりやすく表現するかというのが課題なのかなと思っております。これは事例でございます。

10 ページ以降が、ちょっと国道番号との整合ということもありましたので、そもそも国道はどんなふうにつけられているかというのはちゃんと勉強したほうがいいかなと思ひまして、少しナンバリングの経緯をお示ししております。参考資料の2ページ目に、今の国道の2桁までの絵をつけておりまして、ちょっとこの辺も横目で見ながら、古いものも後ろにつけておりますので、それも活用していただきながら、簡単に歴史を振り返ってみたいと思っております。2桁と3桁と若干違うものですから、それぞれごとに御説明したいと思ひます。

まず2桁まででございます。歴史で見ますと、初めて国道番号を振ったのが1885年だそうです。そのときに若いほうの番号は、当時、やはり開港していたということで、各港に行く道路が1か8まで割り振られて、伊勢が9に割り振っているというような形の記録が残っております。1から8をバーッともう一回見ますと、横浜とか大阪、神戸、長崎、それ以外に新潟とか函館とか、一応、全国津々浦々開港しているところを結ぶような形で路線が振られておったようです。それを受けて、さらに大正8年に旧道路法というものを制定しまして、この際に、もう一度国道番号を振り直しております。1号は東京～伊勢神宮とかあるのですが、ちょっと図面を見てもらったほうがいいので、参考資料の4ページですね。これが旧道路法で振ったものでして、特徴的かどうか悩ましいのですけれども、例えば1号を見ていただくと、ずっと名古屋まで行って、そこから伊勢に行くようなところまでは1号にして、済みません、これは27年の新道路法制定の直前までと思ってください。四日市あたりから分岐して2号にして、それで九州の鹿児島まで出しているというものである。それで、当時も2桁の40番台ぐらいまでを設定しているのですが、12号ぐらいまでが、記録によると国土の骨格での縦貫路線という形で、1桁プ

ラスアルファぐらいを縦貫的なものでやられています。済みません。ちょっと1つ飛ばしました。27年の新道路法ですね。失礼しました。次、新道路法にいかせていただいて、図面がもう一回、先ほどの資料の2ページに戻るのですが、これが昭和27年に新たに制定された道路法に基づいて、当時、いわゆる一級国道と二級国道というような形で分けていた時代がございまして、そのときの一級国道の考え方でございます。ちなみに一級国道と二級国道の違いは、一級国道が国土を縦貫し、横断し、または循環して全国的な幹線道路網の枢要部分、かつ都道府県所在地を結ぶみたいな形の、いかにもというような形の縦貫的なものになっておりまして、それを補完するような形で都道府県庁同士を結ぶようなものを2桁にしているということで、少しそこに階層的なものはございました。それで、昭和27年に制定されましたものに基づいて設定して1次選定したのが、その下に書いてある40号まででございまして、12号までが縦貫的な路線でございます。13号以下が、12号まででは結び切らない県庁所在地を結ぶものというのを北から順番に付番している。この場合は本州のほうでございまして、最後に北海道の路線を36号以降でやっているということでございました。これで終わるのではなくて、2次指定、3次指定が、その後37年までありまして、歴史的にはその後に、39年に一級国道、二級国道という区分を廃止して一般国道にするというような形で法律改正していますが、ただ番号を振り直してなくて、結局、その後の58号以降、番号は57番まで指定されていたのですが、27年の法律に基づいて制定したものがそのまま今にまで生きているということでございます。ですので、今の路線番号は、ほとんどのものが27年に制定されておりますので、約65年ぐらいですか、60年強の間、この番号がほぼ固定と申しますか、変わっていないということでございます。1つだけ、昭和47年の沖縄の復帰の際に58号を追加しているぐらいで、2桁国道はここまでになっておりまして、ちなみに59から100番は欠番という形になっております。

これが2桁国道までのナンバリングでして、3桁についても少し調べました。3桁も歴史はあるのですが、もとは27年に道路法が制定されたということで一級、二級という話を申し上げましたけれども、その二級国道の部分が3桁番号を割り振っています。初めて割り振ったのが1年後の28年でございまして、先ほどの縦貫的なものを補完するようなネットで都道府県庁所在地を結ぶとか、あるいは人口10万人以上の重要都市を結ぶとか、港湾を結ぶというようなものを対象に北から順番につけている。これもすさまじい勢いで足していっております。さらに、昭和39年に一級、二級がなくなった後も統合して、統合した後もずっと指定が続いておりまして、その指定が昭和44年以降、2年おきぐらいに追加しているのですけれども、そのたびごとに北から順番に付番をしていますので、結局、ある程度下までいったら、また番号が上から戻るような形で、3桁のところはなかなか地域性がつかみにくいということですし、さらに平成4年に最後指定した際には、下に「うち、何番かは高規格幹線道路に係る一般国道」と書いていますけれども、要は、今のような1桁、2桁になる重要な高規格も3桁の番号を割り振っておりまして、図面で見ただくと、関東の事例は参考資料の3ページです。関東だけ、ちょっとアップで図面をつけてみたのですが、関東の場合は、例えば圏央道ですね。多分、我々は圏央道と呼んでいるだけだと思うのですけれども、国道番号は468というような番号をつけていますし、余り知られていないところでいうと、アクアラインが409号とか、追加した際にいろいろと3桁番号を機械的に割り振った形になっておりまして、やや重要度とかそういうものは置いておいて番号を付番しております。このような関東近郊の事例を見てもわかるとおり、番号だけ見て階層がわかるという形になっていないものですから、非常に複雑化しているのかなという事例でございまして。

それからもう1つ、国道の話で補足的に、12 ページに機能に応じた一般国道の付番ということで説明を差し上げたいと思っておりますが、左側に仙台周辺の環状道路、これは高速道路ですけれども、ぐるっと回っている事例をつけております。実は仙台周辺、環状道路はできているのですけれども、路線が非常に複雑化しておりまして、西のほうにズバツと東北自動車道が来ています。そこから時計回りで上からいきますと、まず仙台北部道路ということで47号が上から来ています。さらに、そこから三陸自動車道という路線が重なって、ちょっとだけ45号というので整備している。さらに、そこから仙台東部道路というのが南のほうに来て、実は、これは常磐道につながっているのですけれども、常磐道のほうに行っているものが6号としてあります。それで一番下、南のところに仙台南部道路というのが、これは6号の支線のような形で番号を振って6号という形でやっています。全体として環状道路になっている。だから、国道番号だけで追いかけていけば、高速もあれば、47、45、6号という感じで、番号だけではとても追いかけれられないような形になっております。

このような形で、正直、整備手法とかいろいろ工夫して、アウトプットは非常にいいものかなとは思っておりますけれども、案内する場合には、工夫をきちっとしないと非常に複雑な事例の1つでございます。それからもう1点だけ、参考で一般国道の付番でおもしろい事例ということで、これは246号ですが、本来、起点が三宅坂交差点という皇居の西側のところであって、そこから246に出ているのですけれども、実は、その下に国会議事堂であるとか官邸という、いわゆる政府の重要な施設のところが、もともと都道になっておりまして、重要な機能を持つようなところというのは、ある程度国が責任を持つという議論もありまして、246の支線という形で平河町の交差点から特許庁の南のところに引っ張って国道を指定しているという事例もございます。ですので、今後高速道路をいろいろと路番を振ったりする場合には、先線なりにどんなものがあるかというのもよく見ながら、支線の番号の振り方はこれから検討ですけれども、ちゃんと付番をしていったほうがいいかなというような事例として御紹介させていただきました。

資料が大量になってしまって大変恐縮でございますけれども、御意見いろいろあろうかと思っておりますので、いただければと思っております。よろしく願いいたします。

【家田委員長】御説明ありがとうございました。これから1時間くらい議論の時間がとれるかと思えます。今、大体の問題意識と現状認識と諸外国の状況認識までのお話があったわけですけれども、もう一回ミッションを振り返ってみると、とにかく番号などをうまく活用してユーザフレンドリーな案内をしようじゃないかということでございますね。その際には、オリンピック・パラリンピックなんかを見据えなければいけないので、比較的短期間で、しかもこれだけにべらぼうな費用をかけるというのも余り現実的ではありませんので、労力が最小で、というのは費用も最小という意味ですけれども、済むようなもので、みんなが喜んでくれるようなやり方にしようじゃないかというのが基本ミッションであると思えます。それから、ナンバリングという名前にはなっているけれども、そこには番号のつけ方の問題だけではなくて、エンブレム、デザインをどういうふうにするかというのもあわせてやらないとわからないから、そういうようなものがミッションであると思えます。それも、なるべく早く実現できるようにするというのが前提条件の話になりますね。そんなことのミッションの確認だけさせていただきました。それで、ここからは自由に御発言をいただいて、幾つか御意見が出たものをまとめてお答えいただいて、それを時間の許す限り繰り返して、最後に、きょうのところのまとめとしては、ある程度の方針

のようなものまでいけばいいのではないかと思います。何分、夏までに何とか決着したいということなので急ぐのですけれども、きょうは第1回でもありますので、カッコリとした結論でなくてもいいですが、方向性だけは持っていきたいと思いますので、御協力のほどをお願いしたいと思います。それでは、順番は決めませんので、どうぞ発言を思いついた方からいきましょう。楓さん、どうぞ。

【楓委員】1つ教えてください。諸外国で高速道路の定義はいろいろあるかと思うのですけれども、一般に高速道路と呼ばれているところには、すべてナンバリングされているのか、それとも、いやいやメインだけでナンバリングされていないところもあるんだよと、ちょっとその辺を教えてくださいたいと思います。

【家田委員長】それをお答えいただきましょう。

【事務局】調べた範囲は、大体全部ナンバリングはございましたので、ほぼなされているかと思っております。

【家田委員長】続けてどうぞ。

【鳥塚委員】国道番号を見ても非常に複雑になっていて、何か全部つけ直したいなと思うぐらいの複雑さですが、第一印象としては、これから高速道路に新しい番号を振る、それでユーザの側からそれをどう使うかというのを考えていくと、基本的にはどこかへ行くときに、利用する道路が識別できればいいので、余り余分な情報を持たせずに、複雑にしないことが大切だと思います。複雑にすると、やはり先ほど先生からありましたように費用とか時間もかかります。また、これは我々メディアというか、本とか雑誌、ウェブをつくっている立場から言うと、やはり紙面への情報量というのは、載せられるものというのは限られるので、そういう意味でもシンプルな形のものだと思います。

具体的には、横断か、縦断か、東西か、時計回りかというような道路番号にいろいろな情報を含めるお話もありましたが、最初は私も、横断か縦断かぐらいは記号からわかればいいのかなど思っていたのですが、使う側からすれば、その道路を識別するための情報であれば、その道路が横断か縦断かというのはわからなくてもいいのかな、余り情報を欲張らないほうがいいなというのが、まず聞いた上での第一印象の1つでした。それからもう1つは、やはり今の一般ユーザにとって国道番号というのはすごくなじみがありますので、できるだけこれに近いものがユーザの方にはわかりやすいですね。確かに、外国人の方には全く関係ないのですが、ただ外国人の方は新しくそれを見るわけですから、やはり日本のユーザが使いやすい、なじんでいる国道番号に、特に幹線に関しては近いものがよいと思います。

ある意味、飛び番になってもいいのかなと。例えば、四国なんかは新たに新しい番号を振るよりも、やはりあの辺は11号とか32号といったものが幹線として皆さんなじまれているので、高速道路にもそういう国道番号を選んでつけていき、たとえ飛び番になってもよいのではないかと思います。

【家田委員長】ありがとうございます。続けて、どうぞ御発言ください。赤瀬さん、どうぞ。

【赤瀬委員】赤瀬でございます。まず基本的な考え方として、このナンバリングの議論はローカルコードをユニバーサルコードに置きかえようという目標なのではないかと思っています。日本語の路線名、実は私は鉄道のほうが詳しいのですが、鉄道の路線名や道路の国道名、愛称など、みんな漢字によるネーミングですが、これが世界的にいうと非常に少ない人しか理解できない言語なので、アルファベット番号という世界中の人が理解できる番号に置きかえましょう、できるだけ世界中の人がすぐわかるようにしましょうというのが基本的なコンセプトであることを確認したいということが1つです。

2つ目に、現在の国道は都道府県庁の県庁所在地ベースでネーミングの組み立てがあるので、それにこだわって本当にいいのかなというのが私の道路のナンバリングの最初の取っかかり点です。つまり、鉄道でいいますと、今、湘南新宿ラインというのが東京近郊にあります、実は東海道本線プラス山手線プラス東北本線の一部区間を湘南新宿ラインと言いますね。ですから、ユーザサイドの発想に基づいて、乗ってからおりるところまでは、例えば高速道路1号線は東京から、今は東名、名神と呼び分けていますけれども、それは1なら1でいいのではないかと。それを具体的にどこをどう整理していいかというのは、まだちょっとよくわかりませんが、極力シンプルにする。そこで、都道府県単位で分断された発想法をもう一回、もう少し大きな視点で、国土全体を移動するにはどうしたらいいのだろうというような組み立てでナンバリングを検討したほうがいいのではないかと、こんな感じを持っています。

【家田委員長】ありがとうございます。続けて、どうぞ御発言ください。

【清水委員】以前に家田先生が委員長、私が委員で、道路局でわかりやすい標識の検討会がありまして、そのときの提言の中に確か、今まで使ってきた表現様式もある程度配慮すべきというものがあったと思います。恐らく日本人のほとんどは、これまで東名などの名称に慣れ親しんできた一方で、外国人は別にそれは関係なくて、番号で対応ほうがクリアでしょう。ただ、番号をつけるのであれば、日本人にもわかりやすくということだと思のです。多分、一般的な理解として、あくまでも東名という名称がメインであって、番号は補助的なものとするのか、それとも番号をメインにして東名を補助とするのかによって、ナンバリングの思想は結構変わるのではないかと思うので、それがどちらかということですね。補助であれば補助のナンバリング方法があって、メインならメインの方法がきっとあるのだろうなと思っています。それから、先ほどの諸外国の例で言うと、やはり国土構造や大都市が幾つあるのかということと需要パターン、これは、国土構造と都市のパターンで決まってくると思うのですが、例えば米国のような四角い国土形状で、中心都市が分散しているようなケースだと方向で番号を決めるというのは適切でしょうし、フランスとか英国みたいに、圧倒的大都市が真ん中に一つあるような地域は、やはり放射でナンバリングしたほうがいい。日本はどうかと言うと、先ほどの国々とは国土構造も違うし、東京は圧倒的大都市ですが、大阪のような大規模拠点都市もあるし、これらの国とは大違った発想をしなければいけないと説明を聞いていて感じました。

それから機能面で言うと、例えば外環道を走っていると想像しまして、首都高に入ろうとすると路線番号が順番で付いているからわかりやすいですね、1号線、2号線、3号線のように。だけれども、同じように外環道とか圏央道を走っているときに、首都高とは逆方向の都市間高速道路で、番号に法則性がなく飛び飛びに付いていると結構混乱するのはと思うのです。このような観点もナンバリングのルー

ル作りには重要で、利用者の立場からすれば、乗りかえ時に余りにも番号が飛んでいないように考えるべきです。ただ、そのような対応をする中で、ひょっとすると桁数がふえてくるという問題があるのですね。桁数を少なくして、なるべく先ほどの問題がおきないようにできないかという技術的な検討をしなければいけないなと感じました。

あと、例えば東名全区間で1番のような符番をするのか、それとも、区間を割って異なる番号をつける発想があるのかどうか。それは、同じ高速道路でも名古屋のあたりと東京のあたりでは、番号のつけ方が変わってもいいということを許容できるかだと思うのです、環状線からの認識度合いを改善するという意味で。あと、例えば航空の便名では、例えばJALやANAでは、ANAは正確に覚えていないのですけれども、JALだと、羽田から出る便、大阪から出る便、それから、どの方面に向かうのかということでナンバリングしていたと記憶しているのですが、先ほど紹介のあった鉄道だけではなく、航空のナンバリングも意外と参考になるのかなと思いました。とりあえずは以上です。

【家田委員長】 矢ヶ崎さん、どうですか。

【矢ヶ崎委員】 ありがとうございます。まずもって、このナンバリング、日本人のユーザの私たちも非常にありがたいことだなと思います。私ごとですけれども、最近車を買いかえたものですから、夏、冬にいろいろなところに出かけていくんですね。高速道路&フェリーを使って日本中を回るのですけれども、なじみのないところに行くのと途端にわからなくなってしまいます。特に私の場合は近畿のあたりのごちゃごちゃした、今どこを通っているのだ、これは伊勢道、何だっけ、ここを通って本当に四日市に行けるのだろうかということ混乱するので、ここがきっとナンバーで通ると、大阪南港まで全く迷わずバツと行けるのだろうかということが非常にあります。それと、外国人のレンタカーの利用もデータでお示しいただいた以上に実態はふえていると、御説明どおりだと思います。この間、視察でしよまなみ・やまなみのほうに行っていましたけれども、シンガポールの方々がナンバーでしっかり元気に運転して、果樹園で果樹をもちで頑張っているんですけど、こういうような方々が、恐らく全国津々浦々にふえていくのだろうかということがあります。

それに何より、ナンバーがついている高規格道路の全体でありますという、恐らく地図が一つできると思うのですけれども、そうすると、この地図全体で、外国人に対して日本国土の地方まで行けるのだ、日本の国土というのはこういうことになっているのだということが視覚的に入ってまいります。外国人旅行者の頭には自分の行きたいデスティネーションだけが日本の白地図の中にプロットされていて、あと飛行機、若干新幹線の路線というものの地図しか、恐らく頭に入らない。私たちも海外に行くときはそうだと思いますが、高速道路がナンバーで全部つながっているものとして日本全体を見せてもらったときに、訪日外国人の地方誘客ということに対しては、非常に重要な情報インフラになっていくのではないかと思います。また、こういうことから考えますと、やはり使う側からすると、先ほど清水先生もおっしゃいましたけれども、デスティネーションとデスティネーションをどこどこというふうにして、それを大きな番号でドーンとつないで、あとは近畿圏なり、首都圏なり、先ほど仙台の御説明もありましたが、なかなか入り組んで難しいというところについては枝番処理等でわかりやすい形にしていく。

それからもう1つは、島国ですので、北海道は一回入ってしまえば非常にわかりやすい。あと四国も3本ぐらいですか、行く限定的なルートがあるし、九州も入ってしまうと、何か九州ということの一つわかりやすい簡潔なものを持っている。こういう特性も考えながらやっていくのがいいのかなという感想を持ちました。

以上です。

【家田委員長】どうぞ続けて。

【楓委員】先ほど海外の例をお聞きしたのですけれども、私どもがガイドブックなどで案内する上でも、やはり日本国中の高速道路というものにはすべて番号を振るのが、日本人の方にとっても、外国人の方にとってもわかりやすいのではないかと。そういう意味では、その振った番号を道路運営者がお使いになるかは別としても、一旦は、やはり全国津々浦々まで番号があるというあり方のほうが親切なのではないかと思えます。

都市高速はそのままにするという提案なのですが、もし東名が1号、Jの1号だか1号だかわかりませんが、それからまた首都高に入る案内をするときに、やはり都市高速は、例えば首都高だったらTYと付けるとかそういう工夫は必要と考えます。具体的な文字なり数字で案内するときには混乱が起きないように仕分けの仕方というのが必要なのではないかと思えます。

【家田委員長】一通り御発言をいただきましたか。では、僕もちょっとお話をして、それでまたお答えいただいて、もう一巡、二巡できると思えますので、そうしましょう。今まで各委員からお話が出たのは、どれもほとんど矛盾のない話なので、大体は統合的に扱っていけるようなお話だったと思うのですね。その根本は、なるべくシンプルだよなというところがあります。それで管理の都合でつけている面も、こういうものは当然あるけれども、名前もそうだし、あるいは国道番号もそうだけれども、管理の都合よりも、ユーザにとっての自然さということが重要であるところが根本なんだなと。シンプルでユーザフレンドリーであるということに、平たく言えば尽きると思うのですけれども、そういうことだったと思えます。

もう1つ言うと、つくっていただいた旧道路法のもの、新しい昭和27年以降のものを見比べていただくと非常によくわかるのだけれども、例えば旧道路法の4ページを見ると、裏日本というのは「裏」というふうに扱われているんですね。いわば18号とか11号とか10号とか、例外的に9号がちょろっと出てくるけど。それから、例外的に北のほうに5号が出てくるけれども、これは奥羽ルートのところに5号をつけているからですね。それに対して新道路法というのは、もうちょっと国土的配慮がありますね、番号のつけ方が。裏日本も9号線を通し、8号線を通し、7、8、9か、北から7、8、9が通っているというのは、国土一体感というものに対する配慮が読めますね。だから、僕も27年のものをつくった人は偉いと思う。そういうふうに考えると、ポインターというのはどんなものかなという感じが、やはりそこへの配慮というのが足りない感じがしないでもない。それで、これをやるかどうかは別ですけれども、27年に改正されたものを見ると、まだ沖縄は返還されていませんので58号なんですね。もし、これは沖縄も一体だぞというのだったら、きっと3号でそのままつけたはずだね、続けて。それからまた、これはどういうふうに表現したらいいかわからないけれども、5号線が札幌で終

わっているのですか。それで北に行くと12号になって、さらに40号になって、どんどん大きな番号になっていくわけです、稚内に向けて。それから、根室に向けては12号になって、38号になって、44号になっていくのだけれども、実は根室の先に北方領土があるわけで、そのことを考えると、これは5号線ですと通しておいたほうが当時としてもよかったのではないかと思うけど、いろいろいきさつがあるのでしょうか。別に、これは変えろという趣旨ではないよ。だけど、番号というのは、ある種国土の構造。これは矢ヶ崎先生が言ったような感じでもあるのだけれども、国土の構造、そして、それをその国の国民がどういうものと理解しているかという位置づけでもあるのですね。だから、例えばうんと若い番号が全部太平洋側で、3桁が全部日本海側といったら、これはきっと、そういう国民はどうなっているのと思われてしまうね。というようなことも配慮しつつのことである、番号というのは。というふうに、現状理解として思いました。

それから、もう1つの現状理解は、国道のナンバリングは少なくとも2桁、昔の一級国道というところまでのある種の機能主義でつけている、それから今の国土主義でつけているようなところと、3桁のほうについていうと、これは管理の都合で便宜主義でつけているというのが混じっているので、国道の主義主張というものをある程尊重するということの正当性と同時に、国道のナンバリングを全部尊重する必要はないということもはっきりしているという感じがしました。したがって、2桁ぐらいまでの国道はある程度の配慮余地が非常に強いし、3桁のものについては、そんなに配慮しなくてもいいような感じがする、そんな気がしました。

次に2つ目のポイントで言うと、恐らく国道の番号あるいは県道の番号と区別するために、頭にエクスプレスウェイのEをつけるとか、モーターウェイのMをつけるとか、何かその種のものが登場する可能性が高いですね、エンブレムが違うにしても。Eの1号とか何か言ったりするのもかもしれない。もしそうだとすると、そこに3桁の数字を入れるというのは、いかにもごちゃごちゃしてしまうので、例えば2桁までというのが高速道路にとってはいい線じゃないかという感じがします。例えば、仮にEをつけるとEの99までが高速道路に許される番号で、Eの101なんていうのは長過ぎて4デジットになるので、ちょっときついのではないかなという感じがする。となると、もし仮に現在の国道の番号を尊重するにしても2桁までは尊重し得るけれども、3桁まで尊重しようとする、ちょっと字の中にごちゃごちゃ入り過ぎてしまうということになるのではないかという感じがいたしました。

あと、おもしろいなと思ったのは仙台のところもそうだし、外環とか圏央道もそうだけれども、1つの番号で統一されているわけでもないのね、管理上は。いろいろな番号が混じっている。圏央道だと468、126、1号の1も入るのかな、そういうふうになっていたりしているし、仙台の例で6号と幾つか混じっている。こういうのは、仮に1桁国道であるがゆえに、あそこの仙台南が6というのが適切かという、何か違うものにしたほうがいいのかという感じがしないでもないね。環状線というのは、やはりこういう環状線だという主張をしたほうがいい。つまり、環状であるがゆえに、それは主としてバイパスルートの混雑を回避していいのではないかという趣旨でつくっているわけだから、首都高速がC1とかC2をつけるのと同じように、何か環状線だということを主張する手もあるかなという印象は受けました。ちょっと今時点での私の感想と、皆さんのものを少し敷衍して追加的な意見を申し上げさせていただきました。とりあえずここまで、事務局から意見に対する御感想や何かがありましたらお願いしたいと思います。

【事務局】清水先生がおっしゃったかもしれませんが、今までの文化も配慮というのは、多分、平成 16 年のときにも同じような話だと思っていまして、趣旨としては、国道の歴史みたいなものなり、慣れ親しんでいるものをどううまくミックスしていくのかということかなという気はしております。最後に家田先生がおまとめいただいたように、例えば 2 桁ぐらゐまでと 3 桁では若干違う部分はあるのですけれども、全部というわけではないと思うのですが、ある程度、そういう歴史的なものも配慮して、あるいは既存との連続性といいますか、わかりやすさも配慮した形ということで少し案を考えるのかなという気がいたします。

それから、東名とか名神とか既存の、これは慣れ親しんだという観点からしますと、多分日本人にとってみたら、いきなり東名を 1 号だけで呼び続けるというのは、ちょっと無理があるかなという気がしますので、まずは既存の東名高速道路なり、名神高速道路なり、そういうずっと使っているものが主かなと。加えて、補助的なものがナンバーで、外国の方にとってみたら、長ったらしいローマ字を見るのではなくて 1 と 2 だけを見ればいいのか、そんなふうにしたほうが違和感はないような気がしておりますので、私はそういうふうな感じで考えてはどうかなと思っております。

あと機能の話になるのですけれども、さっきの環状道路の話であるとかは、確かに、同じ番号でやったときに違いがわからないものをどうするかというのは、ローマ字を使うのか、あるいは先生が 2 桁とおっしゃったのですけれども、例えば 2 桁のどこかの番号を、環状道路は全部何十番台にしましょうとか何か少し工夫をすとか、やり方があるのかもしれません。首都高と阪高なり都市高速との違い、あるいは国道との違いというのでいきますと、例えば国道というのは、大体 R 何号という形でよく我々も呼んでいる、ルート幾つというので R 1 とかやっていますので、それとの違いということで行くと、日本だとエクスプレスウェイなんかが多いのかなと。モーターウェイというのは余り言わないような気がしますし。仮にですけれども、首都高、阪高の一文字頭を変えるのだとすると、首都高であればメトロポリタンどうのこうのというので M をよく使っていると思いますし、阪高であれば H でしょうし、そういう何かローマ字一つでうまく区別ができる余地はあるかなという気はしますので、それは各管理者さんとよく相談をして差別化を考えるのかなという気はいたします。ほかにいろいろあったかもしれませんが、特に環状道路とか国道の番号がわかりにくいという御指摘はごもっともな部分がありますので、今後、高速のときには、まずそこはシンプルに、やはりおっしゃったように 2 桁までをベースにして、できるだけわかりやすいものを工夫するというので、案をつくる場合もそこから順番に、外れないように考えたいと思います。

【家田委員長】ありがとうございます。さらに御意見を委員からもいただきますし、局長さん、課長さん方もどうぞ御遠慮なく御発言をいただいて、それから、オブザーバーということではございますけれども、道路会社の方々も御遠慮なく御発言をいただきたいと思います。加えて、御発言はいかがでしょうか。

【企画課長】かなり個人的な意見になりますが、先生方の御意見をお聞きしていて、例えばインバウンドの方が運転するときに、同じ数字で東名から首都高に入ったときに、数字は同じだけれども、違う道路だということを認識してもらうのは、確かにおっしゃるとおりだなと。ですから、M がいいのか、首都高の S がいいのかはわかりませんが、頭一文字をつけるだけであれば、下の数字の体系は首都圏

の人が慣れ親しんだ数字のままというのはあるかなと思いつつながら、これは公社の道路ですけれども、例えば名古屋であったり福岡であったりでも、NとかFとかでかなり解決できるなという印象を持ちました。あと、3桁国道を順次追加してきたと、そういう担当を係長時代、最後の追加指定のときに担当していたのですけれども、毎回追加するときに「路線番号をどうする」というのが議論になってきて、ただ、やはり一般国道の場合は、地域の方の目から見ると慣れ親しんでいるという話と、外から来た人には体系的じゃなくてわかりにくいと、いつもその議論になって今まで変えられていないということなので、そこは先ほど家田先生がおっしゃったように、尊重するものとしめないものという整理がある程度あるのかなという気はいたしました。ちょっと感想ですけど。

【家田委員長】 どうぞ、鳥塚さん。

【鳥塚委員】 今、皆さんの御意見をいろいろ聞いていて、どんどん私の思いも変わってきたのですが、1つあったのは、目的地がある程度推測できるような番号というのは非常に使いやすいとは思いますが、かといって、特に外国からいらっしゃる方は目的地がばらばらで行きと帰りでも変わりますので、逆に使いづらくなるかもしれません。よく私たちは取材とかで日本全国を走ると、海沿いの道とか山沿いの道という言い方をするんですね。海沿いの道を行くと遠いから山を越える道でショートカットするといよいよとか、割と一般ユーザのドライバーというのは、道路選びで、そういう認識が頭の中にあるのではないかと思いますので、それが反映できる番号のつけ方もあると思います。結局縦貫か横断かということに近くなるかもしれないのですが。また、太平洋側をずっと通して走る道は、かなり今の日本語の道路名でいくといろいろなものが入ってくるかと思うので、それをすべて1にしてしまう。それで、日本海側を走るものはすべて2にしてしまうというふうに非常に大きく分けてしまう。四国には1つ何かつける、九州にも何か1つつける。基本的には、やはり私は、この道路番号というのは、今の日本語名の番号はメインで使って、あくまでも、特に外国人の方を中心にした、その道路へ行けばいいよということを案内するためを主な目的にするのであれば、その地域に1つの番号がついていれば違った道へ行くことはありませんから、道路名から行き先がわかるというような情報は外して、とにかくそこへ行ける。その地域では、この道路へ行くにはその番号だけがついていればいいというふうにして、全国で主な高速道路はすべて1桁の番号で説明してしまえるというようなつけ方もあるのかなという気がします。

当然、それに加えた支線といいますか細かい道路がありますので、そういうものは大きな1桁に加えて枝番のような形で2桁にして振っていくというような整理をすると、日本の道路のネットワークも何も知らない人が来て、どこへ行けばいいというときに、3番に乗ればいいということだけがわかれば行けるのが理想です。余り整理すると、逆にいろいろ支障も出てくるかと思うので、極論ではあるかもしれませんが。以上です。

【家田委員長】 ありがとうございます。加えて、どうぞ御発言ください。赤瀬さん、どうぞ。

【赤瀬委員】 家田先生も先ほどおっしゃっていましたように、シンプルにしましょうというのが今回のテーマだろうと思います。先ほどの説明で言いますとユニバーサルコード、万国の人々がすぐに理解で

きることが重要でしょうということですね。ですから、できれば歴史を踏まえるとかいろいろ思いがちですが、検討の途中としては、一旦、最もシンプルなのは何だろうということに重点を置いて、まずはたき案をつくってみるというような発想の手順が必要ではないか。私は、日本の案内の問題を道路も鉄道も、もう40年を超えてやっているのですが、気遣いを非常によくする国民性で、微に入り細にわたり細かいことを表示しようとはしますが、結果としてよくわからないということが日本の特徴なんですね。大きくりに言うとも一体どうなのだろう、北へ行くのか南に行くのかというあたりが逆にわからないということがありますので、できるだけシンプルに、徹底してアイデアをつくってみる、それから気遣いを始めるという手順のほうがいいものができるのではないかと思います。

【家田委員長】ありがとうございます。ほかにいかがですか。それでは、ちょっと私から。路線の番号の話でやっているのだけれども、それと同時にインターチェンジの名前も。今、圏央道もいっぱい開通しつつあるところだけれども、やはりいろいろな配慮があるからインターチェンジの名前も長いんですね、地名が2つぐらいつくから。だから、路線名もさることなんだけれども、インターチェンジというのは、番号はまだついていないですよ。

【東日本高速道路(株)】ついてます。

【家田委員長】ついてるの。意識していないな。見えないのかな。

【東日本高速道路(株)】一応、全部ついてます、左下に。この後の路線番号との関係でも、多分議論が出てくるのかなとは思っていたのですが。

【家田委員長】それをもっとわかるようにするというか、認知度を高めるという問題かもしれないね。それが1つ。それからもう1つ、今、赤瀬さんがおっしゃったようなところでもあるけれども、圏央道から来て、これから関越に合流だということで入っていくときに、こっちな、こっちなというときに地名が書いてあるわけですね。でも、関越だったらノースバウンドかサウスバウンドか、SかNか書いてあるだけでシュッとわかるという面があるじゃない。もちろんカーナビでやっていくから、全くそれで今、ど混乱になってわけがわからないというほどではないけれども、それにしても気分よく走るためには、地名だけではなくて方向みたいなのを表現すると、地名をローマ字でカチャカチャカチャと書くより、書いてもいいけれども、書く以上に効果があるのではないかという感じもしますね。

これは地下鉄なんかでも一緒に、南北線というのは比較的新しいんだけど、あれはこっち側の路線とこっち側の路線が、大体は左右対称にできていて、ホームの番号もほとんど見えないようになっているので、階段をおりると、あっ、電車が着いた。さっと乗った、あっ、逆だったということがあるんですよ。つまり、南北線と言うのだから、ノースバウンドかサウスバウンドか、SかNかつけるだけで済む話なんだけれども、やはりそういう発想でできていないんですね。だから、路線番号だけではなくて、インターチェンジは番号がついているとして、方向の誘導みたいところで、ごくわずかの努力で、しかも、何も一斉に変えなくても、更新するときにノース・サウスを入れるとか、イースト・ウエストを入れるとか、インバウンド・アウトバウンド、町に対してはインバウンドかアウトバウンドでいけますね、というようなこともあわせて検討すべきものではないかと思うのですけれども、いかがかなと思います。

道路会社の方々、何か御発言がありましたらお願いします。

【東日本高速道路(株)】最初に家田先生からもあったのですけれども、この問題は、非常に昔から課題としてはあるのですが、いろいろな事情があって実現してこなかった経緯があるのですね。今回、またこういう委員会ができたということで、ぜひ今度は実現したいと我々高速道路会社も思っていて、何とかしていきたいなと思っています。そのときに、今お話がありましたように、やはり利用者最優先、わかりやすいということとシンプルに、通じると思うのですけど。それから、ユニバーサルコードというお話もありましたけれども、そういったことをメインに、ぜひわかりやすいものをつくっていきなと思っています。ただ一方で、家田先生からもあったのですけれども、理想を求め過ぎて今までできなかったというのも、確かに過去を振り返るとあるので、標識だけでも、ジャンクションの標識だけでも3社で3,300枚ぐらいあるんですね。あるいはインターの一般道からの入り口だけでも1万枚以上あるということもあるので、そういったところを現実的に、番号が決まってからですが、我々もどのように対応してやっていくのかというのはあるので、その辺は、ある程度柔軟な対応もしていかなければいけないなと思っています。ですから、その辺を御理解いただきながら、ぜひ実現していきたいと思っています。

【家田委員長】どうぞ、ほかの方も。

【中日本高速道路(株)】中日本高速ですけれども、今インバウンドというお話がありましたが、東海というのは昇龍道ということで、空港からレンタカーを借りて白川郷とか、はたまた金沢のほうまで行っている方も、乗り放題のセットですが、大体、年間3,000台ぐらいふえてきておまして、非常に利用客がふえておりますので、そういった意味で、そういう地域のインバウンドの方がレンタカーを借りているところの方にわかりやすいような案内表示が必要かなと思っています。あと新東名というのが、今ダブルネットワークができておりますので、そういうリダンダンシー効果があるような並行路線といったところもわかりやすいような表示の工夫があったほうが望ましいかなと、ちょっと個人的には思っています。以上です。

【西日本高速道路(株)】西日本でございます。シンプルでわかりやすいということで決めていただいたというか、これから決めていただく路線番号制というものを、最初にお話ございました費用の面とスピード感ということで、先ほど東日本からも申し上げましたが、いろいろな標識を変えていけないといけないという我々の行為がございまして、その辺も考えながら、ぜひ実現したいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

【家田委員長】ほかに御発言いかがでしょうか。どうぞ、局長。

【道路局長】中座して申しわけございませんでした。先ほど家田先生がおっしゃったインターチェンジの番号も、追加をして言いますと、今スマートインターというのは追加インターがいっぱいふえていまして、そのたびに枝番をつけていまして、10-1とか、10-2までいっているものがあります。インター

チェンジに、一番最初につくったときは一つの整数でずっと並んでいたのですけれども、その間に追加が入ってくると枝番をつけて、今お話を聞くと 10-2 とか、10-3 までいくものも出てくるかもしれない。だから、そういったところも今のままでよいのか、あるいはもう一回、連番として振り直すのかというようなことも出てこようかと思えます。

それと 2 点目で、これはちょっとした課題ではあるのですけれども、例えば整備の手法によって番号が、そのまま国道番号をつけたまま整備されているものがある。例えば三陸縦貫自動車道というのは、実は 45 号線ですべて事業がされていて、並行する道路も国道 45 号線、今後 45 号線が 2 本存在する形になるのか、あるいは今の復興のいろいろな過程の中で 45 号は違うネットワークになっていくのかはわかりませんが、今後ともずっと 45 号とスーパー 45 号という形の 2 本というイメージを持っていかどうかというのは、整備の手法あるいは管理の手法によって、また異なってくるというものも出てきますので、これは特殊例なのかもしれませんが、そういったところも少し頭に置きながら御議論をいただければ幸いかなと思う次第でございます。

【家田委員長】 ありがとうございます。楓さん。

【楓委員】 今、看板の取りかえなど実質的な費用が出ていくようなところのお話がありましたが、恐らくカーナビにきちっと反映されないと外国の方に、せっかく番号をつけてもカーナビの地図だけはもともとだったということだと意味がなくなってしまうので、地図会社とカーナビメーカーも含めて詰めていっていただきたいと思えます。我々も、JAF さんもそうですけれども、地図を変えていくというのも、やはりそれなりの時間がかかることですので、前広に進めていけたら良いと思っております。以上です。

【家田委員長】 ほかにいかがでしょうか。

【企画課長】 今のお話で思ったのですけれども、いわゆる正式名称と通称をもっとうまく使い分けていかないと、例えば東名も通称は東名で、正式は東海自動車道ですから、別に余り難しい正式名称に変えなくても。そのときに、例えばカーナビさんがまじめに正式な番号を使っているところとそうでないところがあるとすれば、そういうところはちゃんと意思統一をして全部が同じ数字でやるとか、そういうちゃんとした制度のところと使い方の工夫をうまく組み合わせられないかなと、今ちょっとお話を聞いていて思いました。

【家田委員長】 ほかにいかがでしょうか。

【国道・防災課長】 ちょっとユーザ的な視点になるのですけれども、やはりアメリカなんかで走っていると、さっき家田先生がおっしゃったように、環状道路というのはある程度わかるようになっていて、なおかつ直進して、別に環状道路を通らずに通過する人も、その路線が違う路線に入ったと思わないように 3 桁にして工夫されているということもあって、ぜひ環状道路だけではなくて、環状道路の一部を通過するだけのような人も、急に路線が変わると間違えてしまったのではないかと思いますので、そう

いうところと、もう1つは、環状道路を回っていくときに、1、2、3、4、5といかなくてもいいのですが、ある数、どんどんふえていくということがわかるほうがいいのかな。そうでないと、いろいろな番号が、枝線になって放射状になる道路がふえたり減ったりしていると、どこまで回ったのかなというのがわかりにくくなるのかなということもあって、そこら辺も一つ、実体験として何か工夫されて、大きくなっていっているのなら、例えば2、8、15 となっていくようなつけ方になっていれば、ここまで来たのか、15 まで来たから私は 30 で出るんだとか、そういうような配慮もあったほうが、特に環状道路はぐるぐる回るといふところもあるので、そういう配慮があったらいいのかなというふうに感じました。

【家田委員長】ほかにどうでしょうか。

【道路局長】いろいろな課題を提示するばかりですが、成田空港だとか羽田とか、要は、そういう空港へのアクセスというのを一つの路線として見るのか、あるいは逆に、先ほどの枝線的なものを見るのか。既に議論があったところかもしれませんが、そこは高速道路だけではなくて、多分これから国道の議論をしていく上でも、港に直結する、あるいは国道としてつなげていくということも頭に入れながらのネットワークづくりというのでしょうか、番号、付番のつくり方というの、ぜひ御教示いただければ幸いかなと。多分、成田空港とかいうのであれば、あの部分だけ一つの番号をつけるというのは、若干変な話かもしれませんが。場合によっては、東関道を 50 番か 51 番というふうにするのであれば、51 番のエアポート線というか、何かそういうような名前にしてあげて、路線で、そもそも交通拠点には、特にもともとの目的がわかるというような形の番号の振り方みたいなものもあるかどうかというようなことだろうと思いますので、よろしく御議論いただければと思います。

【家田委員長】ほかにいかがでしょうか。一通り御意見は出ましたか。赤瀬さん、デザインのほうは、何かお考えはありますか。

【赤瀬委員】コードという言葉在先ほど来使っていますけれども、記号の体系ですね。だから、数字が何番ですかということと、形とか色の決まりがあって、事務局からも御提案がありましたけれども、統一的な形は、ぜひ工夫する必要があります。それで、必ずコミュニケーションというのは意味とイメージが一对でユーザに作用しますので、意味だけが伝われば機能は十分ではなくて、イメージも重要視しないといけない。かつ、それを統一的に使うことが重要。そうしたうえで、標識やカーナビなどの条件下で、こんな形なら汎用性が広いなというあたりを探り出す必要があるだろうと思います。

【家田委員長】もしエンブレムみたいなものをつくるとすると、どんなものが考えられますか。国道は逆三角だと、県道は六角形か八角形か。

【赤瀬委員】六角形じゃないですか。

【家田委員長】それで、首都高はこんな形ですね。

【赤瀬委員】数年前に高速道路の案内標識のグラフィックデザインを変えるお手伝いをしましたけれども、国道のおむすびマークは非常にやりにくいですね。頭が大きくて下が三角だから、桁数がふえると文字が入らなくなってしまう。だから、四角っぽいほうが有利です。それと関連して、先ほど首都高のMとかEとか、Hというのをつけましょうかという議論がありましたけれども、それは賛成ですが、最近発表されたJRの路線では山手線がJYなど全部にJがついていますね。東急田園都市線もTDと言っている。このように2文字を使うと直感的にとらえにくくなってしまいます。1文字にしないと無理ですね。

【家田委員長】会社を主張するからいけないんだな。

【赤瀬委員】そうなんです。

【家田委員長】会社が入るからいかん。

【赤瀬委員】本当にそうなんです。だから、パブリックなもの、つまりユニバーサルコードが求められています。万人がわかるためのコミュニケーションコードをつくり上げる。その形も、逆三角形とか難しいものではなく、できるだけ数字が読み取りやすいものにする。ただしどこかに特徴があり、みなさんの印象に残るものを工夫する必要があると思います。

【家田委員長】今の時点で、何か思いつくものはありますか。

【赤瀬委員】まだないですね。3桁になるかわからないので。

【家田委員長】要するに、高速のマークですね。番号と、Eが入って何かの形をしている。アメリカだと、インターステートは上が赤くて下が青くて、それで番号が白抜きになっている。それからフェデラレックスロードはワッペンみたいな形をしているとか、ああいう種類のものを考えつかなければいけないですね。

【赤瀬委員】そうですね。条件が絞られてきたら、ぜひ考えさせていただきたいと思います。

【家田委員長】日本だと速いから飛脚のマークを使ったら、佐川急便になっちゃうからそうはいかないし、何かいいものをぜひ。

【赤瀬委員】ただ、韓国のもを見ると、見てすぐアメリカのまねをしたなとわかってしまいますね。それは嫌だなと思います。

【家田委員長】外国のまねは嫌だね。

【鳥塚委員】やはりカーナビの画面とか、地図もそうなんですが、表現していくときに、余計なものと言うと怒られますけれども、インターステートのように余分な飾りがあると、それだけ数字が小さくなってしまいますよね。日本の場合、高齢化も進んでいるし、できるだけ大きな文字で出してあげたいというのがあるので、そういう意味では、飾りのないシンプルなデザインが助かります。

【家田委員長】そうですね。ありがとうございます。矢ヶ崎さん、どうぞ。

【矢ヶ崎委員】皆様の御意見を拝聴していて、昔トルコで運転していたときに、飛行場に行く道がめちゃくちゃわかりやすかったのでよかったです。単に飛行機のマークだけをたどっていくと飛行場に着くんですね。御紹介いただきましたドイツやフランス、イタリアの例などは、恐らく陸続きで入ってくるインバウンドの方々を意識した何らかの国境の結節点というのもあると思うのですが、我が国の場合は、基本空港でありますので、外人に関しては、やはり空港拠点で、そこから大都市に行くのか、そういうわかりやすい、このあたりは、これをたどると空港エリアなんだよみたいなことがわかるようなマークがつく格好がいいかなということをちょっと思いました。それから、外国人の方々は、基本はやはり英語のカーナビを駆使していらっしゃると思いますので、カーナビへの情報提供の配慮というか、統一というのは非常に重要なことなんですけれども、加えまして、日本でレンタカーを借りて自分で気ままに動きましょうという旅を売っている海外の旅行会社というのがあります。例えばシンガポールですと、その草分けになったような会社もあって、そういうところは日本でレンタカーを借りて運転するには、こういうことに気をつけてくださいねと、何か2回ぐらい講習会を開いた上で来たりもしているんですね。なので、そういう旅行会社は非常にいい会社なので、ちょっと褒めたたえ、そういうところに情報提供し、今回のまとまったことで、こういう考え方で番号がついているので活用してほしいというのは、日本自体を理解してもらうことにもすごく役に立つと思いますので、海外の旅行会社と実際の車を借りるレンタカーの現場ですね。こういうところの情報提供も行く行く考えたらいいかなと思いました。以上です。

【家田委員長】ありがとうございました。ほかにはいかがですか。

【楓委員】寝た子を起こすようなことを言ったら申しわけないのですが、アジアハイウェイ構想ということで、看板がついているところがありますね。今後案内表示板がごちゃごちゃしてくるという心配があるのですが、このアジアハイウェイ構想というのは、一応考えは持ったまま新たな番号、それとも、そのことは置いておいてという感じなのですか。

【家田委員長】それは1号線だけでしょう。

【事務局】1号線だけありまして、小さくAH-1とポンと看板が、済みません、何か所かありまして、多分なくせないと思いますので、それはアジア全体の通し番号としてあるものと今回のものというのは並立することになると思います。

【家田委員長】ヨーロッパでも各番号と、それからEがついてヨーロッパコードの番号が両方併用さ

れていますね。だけど、非常に残念なことではあるのだけれども、アジアハイウェイは東京どまりですね。

【道路局長】今は東京です。

【家田委員長】あれは稚内ぐらいまで行くべきだと思うのだけれども、それはともかくとして、仮に併用してつけるにしても、ポツリポツリと限られているのではないですか。

【道路局長】アジアハイウェイの話は、まさに、それこそアジア全体のネットワークの議論としてやっていくべきものということですが、若干、今は確かに下火にはなっているのですけれども、とりあえず1番の路線は日本に引き込めみたいなものもあって、意気込みで、とりあえずは福岡あるいは東京までということで持ってきていますが、あの取り扱いも、何となくふわっとしたものなので、それはまたこれからの議論としてありますし、決してアジアハイウェイとして構想が消えたわけでもありませんので、そこはそこで、若干ダブルスタンダードになるかもしれませんが、それを考えて対応させていたいただければと思います。

【家田委員長】大体よろしいでしょうか。

【清水委員】済みません。ちょっと1点だけ。さきほど中座している間に思い出したのですけれども、昔、山陰道の標識改善検討を手伝ったことがあります。そのときに、有料・無料の区間が交互にあるという課題があって、すごく表示に苦慮したことがあるのです。それがどう決着したかは忘れてしまったのですけれども、先にご発言があったように、例えば、仮にEというコードをつけたことを想定した場合に、同じ名称や番号でも、ある区間は有料で、ある区間は無料だという状況だと混乱するというような意見や不満は、最近はあるのでしょうか？

【道路局長】基本的に、その後は自動車専用道路かそうでないかという形で一応仕分けをさせていただいて、自動車専用道路は緑をつけさせていただく。確かに、有料・無料というのは後で怒られたりするものですから、そここのところにさらに括弧で有料・無料というふうに書かせていただいているという状況でございますので、一応そこは決着をつけて、自動車専用道路は緑でやるのだというように整理をさせていただいた覚えがございます。ただ、それを遵守しているがゆえに、若干変なところがないわけではないのですけれども、たしか、そのような形で整理をさせていただいたと思います。

【家田委員長】ありがとうございました。ひとまず、皆さんの御意見は以上ということにさせていただきますまして、ここまでの大体の皆さんの共通点のところだけあげてみると、第1は、今回は断固実現する。内容の完璧性よりも、実現することが最優先ということではいかがかなと思います。したがって、そのためには最小の時間と最小の労力で、つまり現状改変を最小で済ますというのを基本中の基本に置いて、ということでないか実現しないということになってしまうので、こういうことではないかと思いません。

それから2番目は、国道のナンバリングというものも、それなりの有効性を持ったナンバリングの側面と、それから便宜的につけた3桁みたいなものもあるので、国道の番号を全部重視するというのもないけれども、それからまた環状みたいな、おかしなことが起こっていることもあるけれども、一方で、国道のナンバリングをしたのも、特に昭和27年以降のものはそれなりの国土観を持っているものでもあるし、地元での愛着感もあるだろうから、それはなるべく尊重するというのがあるでしょうということがあったかと思います。

3番目は、ユーザの視点というのが重要であって、ユーザフレンドリーというか、わかりやすいことが重視である。だから、余り番号がたくさんあるような数字というのは、数字が何桁にもなるようなものは避けたいし、シンプルにするべきだねというお話だったと思います。それから、高速道路の番号だけではなくて、方向の指示であるとか、インターチェンジの番号であるとかそういうたぐいも、今回のことと直接は関係ないのですが、特に会社のほうでいろいろ考えていただけたらありがたいなというところがありました。

次に4番目で、検討の手順としては、基本的な考え方は、まずは整理してみる必要があるねと。それを原則でどうですかとやってみて、だけど、具体で地域ごとに当てはめると、その原則ではかえってだめな面もあるから、個々具体的に検討するという側面が両方あって、つまりもう一回言うと、原則の考え方みたいなものを整理しておくのと、それを仮に適用してみたときにうまくいくのかどうかという具体のチェック、この2ステージぐらいでやっていけば大体いけるかなと、これが4番目です。

5番目が、番号のつけ方だけではなくてエンブレムのような、それから字のデザインなんかもどういうふうにするのかとか、そういうデザイン上のこともすごく重要ですので、忘れずに、ある段階以降ではやらなければいけないと、そんなところだったのではないかと思います。皆さん、大体こんなところがきょうの議論の方向性ということで御異論はないですか。

(異議なし)

それでは、その辺がとりあえずのきょうのコンクルーシブマークということにさせていただきますよう。

【家田委員長】 それでは、次の資料の御説明をお願いします。

【事務局】 先ほど、いろいろな方の意見も聞かなくてはいけないという話もありましたので、まさにそういう形で今後、ヒアリングも少し間に入れながら意見を聞いて、さらに反映していきたいと思っております。資料7の今後のスケジュールを見ていただきますと、第2回、第3回に有識者ヒアリングを少しやらせていただければと思っております。利用者という観点で、場合によっては外国の方にも少し、日本のことも知っている、外国のことも知っているという方をお願いしまして来ていただきたいというのが1つ、それから、先ほどカーナビなり地図との連動ということを楓先生もおっしゃっておられましたし、ぜひ利用者に情報提供するサイドのニーズといいますかやりやすさ、スピードの問題も含めてお伺いしたいと思っておりますので、そういう方であるとか、あるいはまさに旅行業界も含めてヒアリングを続けてやりたいと思っております。それで、少し宿題をいただいている部分といいますか、今回議論に出たものもありますので、情報提供できるものはその間にもヒアリングと並行して御相談したいと

思っております。さらに、基本的なものを固めた上で、になろうかと思いますが、もう1つ先のインターチェンジ番号、ジャンクション番号、その他いろいろと課題を第4回でやらせていただいて、取りまとめの素案を出した上で、できれば、さらにパブリックコメントという形でやるかどうか、いろいろな方の意見を聞いた上で夏にまとめるという、このスケジュールでやりたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

以上でございます。

【家田委員長】 ありがとうございます。ただいまの今後のスケジュールにつきまして、何か御質問や御意見はございませんか。

【赤瀬委員】 次回の日程は決まっているのですか。

【事務局】 調整し直します。

【家田委員長】 ほかによろしいですか。それでは、大体こんなスケジュールでいこうということにしたいと思います。ほかに御発言の向きはございますか。よろしいですか。それでは、ちょっと早いですが、私の司会の部分を終えて、きょうの審議を終わりにしたいと思います。どうぞお願いします。

【事務局】 長時間にわたり多くの意見をいただきまして、まことにありがとうございます。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、御同意をいただいた上で公開したいと思います。

また、近日中に速報版といたしまして簡潔な議事概要を国土交通省のホームページにて公表いた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、追って御郵送させていただきます。なお、次回の検討委員会につきましては、事務局より改めて日程について御連絡をさせていただきます。

以上をもちまして、第1回の委員会を閉会とさせていただきます。本日は、大変ありがとうございます。