

第2回 高速道路ナンバリング検討委員会 議事録

平成28年5月24日

【事務局】 それでは、定刻となりましたので、ただ今から第2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道路局企画課評価室の信太でございます。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。カメラ撮影につきましては道路局長挨拶までとさせていただきますので、御了承を願います。

まずは、お手元の配付資料の確認をさせていただきます。席上に議事次第がございます。それから、委員名簿から始まります資料1、2、3、4、5、6という束と参考資料があると思います。それから今、別途配付させていただきました資料が3点、ホッチキスどめのものが1部と1枚紙になっているものが2枚ということで3枚配付されていると思います。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。第2回目の高速道路ナンバリング検討委員会に先立ちまして、一言御挨拶を申し上げます。

本日はお忙しい中、また朝早くから委員の方々、あるいはまた、今日お話をいただきますお二方に足をお運びいただきましてありがとうございます。感謝を申し上げる次第でございます。

このナンバリングの委員会、前回から議論を始めさせていただいておりまして、過去から何度かトライアルをしてきているわけですが、なかなか実現に至っていないということで、今回は家田委員長の「絶対に実現させるぞ」という強い御決意のもとで、今回はしっかりと実現できるような形での議論、そしてまた、それを現場にしっかりと反映させるということを念頭に議論していただきたいということでございます。

特にインバウンドの方々が非常にふえて、みずから運転をされるという機会もふえてきておりますので、今が、まさにそういう絶好の機会なのかなと思っております。何とぞ、短い時間ではございますけれども、ぜひ御審議いただいた上で、よりよい方向づけをしていただければと思っております。

また、特にネットワークという立場での番号の振り方、国道と高速道路の役割分担のあり方といったようなことも含めまして、ぜひ将来に向けて、残るそういう表示の仕方あるいは説明の仕方というようなものも、ぜひ頭に入れながら御議論いただければ幸いかなと思っております。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。道路局長の森でございますが、所用により10時半ごろをめで退席させていただきますこととなります。御了承願います。

また本日、清水委員におかれましては御欠席との御連絡をいただいております。

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願います。

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】 おはようございます。早速始めさせていただきます。

今日は、有識者の方々からということで、マリ・クリスティーヌさんと清水和夫さんにお話をいただくことになっております。

まず最初にマリ・クリスティーヌさんからお話いただきますが、大体15分ぐらい御説明いただいて、その後質疑を行うというふうに進めたいと思います。

それでは、早速よろしく申し上げます。

【マリ・クリスティーヌ氏】お招きいただきましてありがとうございます。

びっくりしたんですけど、最初どういうことをされるのかしらと思ったのですが、このナンバリングというのは非常に重要ではないかと私も思っていますので、ぜひ実現していただきたいと思います。

私は、今 60 を過ぎたんですけど、18 歳からずっと運転しております。それで世界中のいろんな国に行きますと、必ずレンタカーを借りたり、または地元の友達の家を借りて運転したり。私は車のレースが好きでパリダカールラリーには 2 回出ています。それと A 級ライセンスも一時持っていました。レーシングチームも持っていました。ですので、とにかく車がないと生活ができないので、電車人間からするとすごく環境に悪いことしてるんじゃないかと思われるかもしれませんが、今はプリウスに乗って、なるべく環境に優しい生活をしております。

やはり車で移動するというのがすごく重要なことで、私は毎日葉山から通っていきまして、横浜横須賀道路、または横浜新道、ベイショアルート、第三京浜、どちらかを使いながら行ったり来たりしていますので、いろいろ変化があったりすると、何でこうなっているんだろう、ああなっているんだろうということで、今日はちょっとだけ、簡単にですけれども、説明というか一緒に見ていただきたいと思いません。

まず、看板とかサインというのは非常に重要なことだと思うんですけども、例えばこれが以前、ちょっと前なんですけれども、ここには日本語で「清須市一場」と書いてあるんですね。英語でその下に、イチバキヨシティと書いてあるんですけども、これから外国人が来るときに、私は漢字がそんなに早く読めないものですから、どうしても目がローマ字の方に行ってしまうんです。ですので、そういう点ではこうやって、イチバキヨシティと書いてあるとイチバという地名があるんじゃないかということで、イチバの意味もわからないわけですから、このところをどういうふうに工夫するかということが大事だと思うのです。

このところは、皆さんも見ていらっしゃると思うのですが、成田から帰ってくる時に箱崎の方へ向かっていきますと、ここに高速道路が上に走っているんですけども、これは箱崎の人形町の出口の手前のところに一回おりてしまうと、このまま箱崎に入れるんですね。ですので、ここでおりていきますと、道路の真ん中のところに、見ていただくと写真の方がよくわかるのですが、高速道路の看板が右と左にあるんです。というのは、この国道を越えたところに入口があるんですけども、ここで間違えて戸惑ってしまうのは、もしかしらば、ここで高速にまた乗っちゃうんじゃないかという不安感をもたらせるような看板なので、このところをもうちょっときちっと整備していただきたいなと思います。

これもまだ国道の道路なんですけれども、看板が上にあるものですから、「えっ？」で不安を持ちながらずっと行きますと、ちゃんと普通の道におりて、右に行きましてリムジンバスにくっついていきますと箱崎に入るんですけども、箱崎に入れるという看板もここにはないので非常に戸惑います。

これは電車ですので国土交通省全般にかかわるものなんですけれども、ここに外国人がステーションホテルの前へ出ますと英語が書いていないんです。それで、タクシー乗り場はどっちだかもわからなくてここで迷ってしまったたり、こういうふうにタクシーあるんですけども、どっち？南口と書いてあっても英語圏の方はわからない。初めてわかるのが、これがインペリアルパレスに、皇居に行きますという看板なんですけれども、これは左と書いてあるのですが、矢印が向かっているのが左の方で、もっと俯瞰の地図があります。それで、ここも右に行ってからインペリアルパレスに行けますよと。皆さんはわかると思うのですが、真ん中の行幸通りなんですけれども、外国人にはわかりづらいので、こういう工事があつたときでもきちっとやっていただきたい。

ここに看板もあるんですけども、東京駅に向かっての看板ですので、こういうふうに東京駅を説明するものだけではなくて、ここから皇居がどっちの方向にあるのかということをもっと俯瞰的な、your hear というサインがあつて、それでどっちの方向へ行けばいいかということを書いてあげればいいんですけども、上のところに丸の内ガイドマップと書いてあるのですが、あとは全部日本語なのでわからないような状況なんです。

交番と書いてありますけれども、交番が警察だとわかってない人たちもたくさんいらっしゃるわけですから、外国人が来たときに、ポリスというのも書いていただきたい。

この間府中の方に行ったんですけれども、これはオリンピック五輪のマラソンの道だったということ、五輪のときを誇って皆さんにお見せするならば、英語でもここに説明を書いていただいて、1964年マラソンルートだったということを書いていただけたらと。

これは横浜横須賀道路なんですけれども、これをずっと高速道路から行きますと、ここの分かれ道がよくわからないんですね。わからないというのは、これは八王子に行く道なんですけれども後でお渡しした英語の文から申し上げるのですが、これはまっすぐ行くと東京の八王子なんですけれども、左の方へ行きますと海岸線に行く分かれ道なんです、朝比奈を過ぎたところの。まっすぐ行くと相模原とか厚木とか座間に行けるはずなのに八王子って何なのか、外国人は何のために八王子に行くのかわからないと思うので、こっちの方へ行きますと東京にも行けますよということを書いていただけると、二又のところで一番みんな迷うわけですので、そこをちょっと考えていただけたらと思います。

このように次々と行きますけれども、済みません、シャッターをずっと押しながら行っていたものですから。ここのところは、ローマ字で下に書いていただけるとわかりやすい。

この看板も、渋滞地図がなかなかわかりやすいというような状況でもあるわけです。

それで、六ツ川出口はいいんですけれども、このまま出て行くと横浜にも行けて、藤沢にも行けて、東京にも行けるわけですので、行ける場所を書いていただけると、ここから出たところで道が、二又にここで分かれるんですよ。そのまま行くと横浜にも行けますし、さっき申し上げましたように東名にも行けるので、ここのところを選択できる看板があると、とても助かると思うのです。

この日は、ちょうど私が相模原のほうに行ったときだったんですけれども、八王子方面、東名とは書いてあるのですが、八王子のほうに行くのに、結構この道は米軍の方々が使われているので、彼らは独自の別な選択方法があるんです、それはまた後で説明しますが。ここの看板のところが非常に親切に、やっとならって左のほうへ行きますと羽田方面に行くというんですが、ここのところが、これは狩場のEXITなんですけれども、狩場のほうからも羽田へ行けますけれども、右のほうから行っても、横浜に行って、横浜からまた羽田の方に行けるので、どっちルートでの羽田かということ、ここでちょっと明確にしてほしいんですが、恐らく一番短い方法が左の方へ行くルートなので、ここに書いてあるのではないかなと思うんですね。

あと小田原と東京と八王子は書いてありますけれども、あと東名もあるのですが、ここをまっすぐ行けば名古屋のほうにも行けたり京都にも行けるということが、東名高速に乗っていけばそうでしょうけれども、もうちょっと大きな認識ができる都市名があってくるといいと思います。

この右側の看板も合流ではあるんですけれども、合流サインというものがユニバーサルでもあるわけですから、そこをちょっと考えて入れていただけるといいなと。

日本語ではちょこちょここと立て看板みたいな形で、こっちへ行くと藤沢とかあるんですけれども、日本語が読めない方にとっては本当にわからないんですね。

英語というかローマ字の部分の部分をずっとめがけて動いていますから、これもずっと八王子で、これは、ちょうど横浜横須賀道路から東名に行く道なんですけれども、ここはずっと八王子が出てくるんです。それで左側が小田原、東京、これがちょうど横浜新道のほうに入って藤沢のほうに行く道なんですけれども、幾ら待っても相模原とかが出てこないんです。

ここもずっと行くんですけれども、こういう、例えばブリッジを使って、ここにもローマ字看板でちゃんとした正しい方向に動いてますよということ。これは、もちろん高速道路じゃないので、普通の道路なんですけれども、そこに書いていただけると大変助かるなと思うんです。

やっとなら、ここの途中のところで上川井が出てくるんですけれども、外国人は二俣川によく行くんです、免許のために。

それで、二俣川が出てくるまでが、また時間がかかって、ここでおりるかどうするのかの迷うところもあります。

これは、ちょうど東名高速に入る手前なんですけれども、ここに来てやっとなら相模原と出てくるんです。

ごめんなさい、これでアップができないので。

やっこの地点から相模原が出てくるんじゃないですか。

こういう看板を見て、これは目黒通りでダイエーデパートのところですが、これも高速じゃないので道路課のほうの話だと思うんですけども、この道がエマージェンシーのときには使われませんよということ、私は、もっと看板を手前に出していただきたいと思うのは、目黒通りに入る手前から出さないと、目黒通りの真ん中に来てからここで止めてますというふうに言われてしまうと、もし地震があったときのために、住んでる方々にとっても、記憶としてあそこは通れないんだということがわかってしまいますので。

これはこの間、ちょうど先週の週末、クラシックカーラリーがあったので、1964年の365ポルシェを友達が持っていて、オリンピックのエンブレムをやっていたから一緒に乗りましょうと言ってくれて64年に乗ったんですけど。

これは、ずっと木更津のほうまで行くんですね、これもまた横浜横須賀道路とETCのところ、ETCのない方々のためのサインで、例えばNO ETCとかETC車とか日本語で書いてあるんですけども、前もって教えていただけるとうれしいなと。

こういう車がずっと走っていったわけなんですけど、これもまた、先ほどの横浜横須賀道路のところ、東京方面、八王子方面ですけども、もっと先のところを入れていただければと思います。

これで一旦終わります。

それでアクアラインのところなんですけれども、アクアラインに乗るのも、とつても手前のところからアクアラインと出してくれていない。それで、千葉方面という看板が出ていないんです。だから、アクアラインへ行くのに、千葉に行きたいからアクアラインに乗るんですけども、「千葉」というふうな名前がどこからも出てこないの、東京都の方とか、こっち側の半島の人たちは千葉に人を行かせたくないのかなと思うぐらいに、千葉にこっちから行けますよという知らせをもっときちっと入れていただきたいなと思いましたのと、アクアラインに乗るときの渋滞情報が全部日本語で出てくるんです。3時間もアクアラインの中にいたんですけども、本当に大変な思いをしまして、あとどれくらい渋滞があるかということ、何kmと英語で出していただけたら、きっと皆様方もやりやすいのではないかなと思いました。

それと、アクアラインから戻ってくるときも、一般道から全部集中するものですから迂回したりとか、例えば木更津から別の東京方面に行けるようなルートとか、そういうものも、もっと知らせていただければいいんじゃないかなと思ったんです。

番号とかナンバリングができていれば、ここからここまで行くのに何の番号を次々に行けばいいかということ、教えていただけるので大事だと思うのですが、皆様方の手元にお出ししたのは、たくさんあるんですけども、これは、うちの父が元米軍にいて、退役軍人だったので母が今でもベースに入れるんですね。

ベースに入るたびにこういう資料を、これは一般の軍人たちに出しているものなんですけれども、ドライビングディレクションというのがあるんです。例えば横須賀、磯子から厚木と座間に行くためには、ドライビングするのにトールロードで横浜方面に行ってくださいと、それでペイを幾ら払ってください。それで保土ヶ谷バイパスに乗って八王子ルート16と書いてあるんですね。ですから、八王子というのを彼らが書いてくれていることは、本来ならば厚木に行きたいのに厚木というサインが全然出てこないんです。東名高速に乗ると厚木出口とあるんですけども、どうやって行けば厚木まで行けるかということ、この紙1枚をたどってきちっと見ていかなければいけない状況です。あと下川井でおいてもいいということにもなっていますし、ルート16、ルート246をずっと追っついていながら保土ヶ谷バイパス、今度はまたキャンプ座間から戻ってくる。もちろん、キャンプと書いたりすると日本国民が嫌がると思うので、座間市というような方向をもっと出していただいてもいいかなと思うんです。

あと横須賀に帰るとき、ちょうど羽田ルートから新しく海岸線が、ベイブリッジを通るのではなくて、羽田の方面から行きますと新しい細い橋みたいな高速道路がかかっているんですけども、それを行きますと海岸線にもう一回戻れて、そこから横須賀にずっと行けるのですが、幸浦方向としか書いて

いないんです。トラックの運転手さんとか産業関係の方々には幸浦というのはわかっていらっしゃるんですね、地名として。でも一般市民からすると行きたい方向が三浦三崎であったり、横須賀であったりするのにも、「幸浦」と書いてあると「いいのかな、ここで、こっちに乗って」というまた不安感もありますので、そういう点では地名というものをきちんと、もっと行く先の方向を考えていただくのとプラス、あと番号でやっていただくと非常にフォローしやすいのではないかなと思います。

早口で申しわけないんですけれども、英文のほうはとてもわかりやすいと思うので後で見ただけだと、どういうふうにして外国の方々に道路のドライビングを説明しているかということがわかっていただけたと思います。

【家田委員長】ありがとうございました。

ここで質疑とも思ったのですけれども、次の清水先生のお話も伺ってからのほうがよさそうなので、先にプレゼンしていただいて、お2人まとめて質疑というふうにしたいと思います。よろしくお願ひします。

【清水和夫氏】はい、わかりました。よろしくお願ひします。

私も自動車歴は40年を越えていまして、ずっとモータースポーツのラリーとかレースを10年ぐらい前まで現役でやっていたんですけれども、今はジャーナリストとして世界中の国際試乗会に呼ばれて、年2回ぐらいの割合でアメリカ、ヨーロッパ各地を走っていますが、改めて日本の場合は、自分が東京に住んでいるので日本でもいろいろと車で、サーキットで言うと鈴鹿サーキット、名古屋、仙台あたりは車で行くんですね、大体400km前後ですけど。それより遠いと新幹線かなという感じなので、大体400kmくらいが自分の車のエリアなんですけれども、最近、関東では圏央道ができたり愛知のほうでは新東名がつながったり、伊勢湾岸がつながったりして、確かに高速道路のネットワーク化が進んでいるのですが、その一方で、日本で走っていて一番わからないのが、やはり今マリ・クリスティーンさんがおっしゃったように、横浜のあたりと愛知の豊田ジャンクションのあたりが、もう何が何だかよくわからないんです。わからない原因は、必ず目的地ではなくて高速道路の名前が出てくるんですね。例えば今、新東名がつながって名古屋ジャンクションのほうへ行くんですが、右へ行くと中央道とか。僕らが行きたいのは、ファイナルデスティネーションは都市であって、道路は通過地点なんですけれども、その通過地点が主たる看板の目的になってしまって、なかなか行きたいところに行けないなど。

日本の東名阪のように大きい都市の場合は、ヨーロッパ、ドイツでいえばミュンヘン、フランクフルト、ベルリン、パリもそうなんですけれども、例えばパリの北に行くのか南に行くのか、西に行くのか東に行くのか、ちゃんとそこが高速道路のジャンクションで明記されているんですね。ノース、サウス、ウェスト、だから、ただ東京に行けばいいんじゃないかと、東京はどでかいですから、東京の北に行きたいのか、そうすると、その道のこれだけネットワーク化が進んだときにいろいろなチョイスが出てきて、もう少しきめ細かい道路標示というのがあって、そのコンセプトに基づいてナンバリングという話になってくると思うんですね。

今、手元にサクッと書いた資料を読んでいただくとわかるんですけれども。ということで、ドイツでは大体フランクフルトから車を借りるとミュンヘンが出てきますから、大体480kmくらい出てくるんですけど、日本だとその距離の車の人って速度も低いですから、大体300kmぐらいのデスティネーション、目的地が書かれればいいのか、東京の場合は仙台、例えば富山、新潟、名古屋あたりですね。東京で走っていて福岡の看板はまず要らないかなという気がするんですね。

これから自動走行も進められて高速移動が楽になり、カーナビ、あるいはいろいろなプローブ情報も入ってくる、ETC2.0もあって、ドライバーがそんなに地図に頼らなくても行けるような時代になったときに、海外の人に対してそういう情報提供というのも視野に入れなければいけないんですけれども、例えばドイツを走っていて英語表示はないんですね。だけど、大体出口というのわかるんです。入口もわかるんですね。フランスに行けば今度出口、sortieという名前になってくる。だから、全然フランス語がわからなくてもわかるんですね。やっぱり絵が描いてある。そういう出口・入口に関してい

えば、ホテルの駐車場の出口・入口も同じ言葉が表記されるので、言葉がわからなくても、これが出口、これが入口というのが、何となく2〜3日いるとわかってくるので、そういう一貫性みたいなものが、旅する人は車からおりて何か目的地に行って、観光したり用を済ませて帰ってくるわけなので、そういう人々のニーズの全体の流れの中で、シンプルでわかりやすい表示とナンバリングが必要かなと思います。

今は例えばの話で、遠距離の場合の標識はこんなイメージというのは、仙台まで350km、東京から見たら350kmなんですけど、福島ぐらいから見たら仙台の北なのか西なのかという表示をちょっと出してあげるとか、そういうようなきめ細かいところは近くなればなるほど少し必要なかなという気がします。

それとドイツだけでなく、フランス、イギリスもそうですけれども、必ず街の中心部、centerとかcentral、ドイツ語ではzentralですが、街の中心部の看板が必ず出てくるので、迷ったらそれを見れば、大体中央駅に行けます。中央駅に行くと、大体病院があってポリスがあるので、困った人たちはそこに駆け込めばいいのかなということで、街の中心部、警察署、病院、これは大概どこの国へ行ってもあるような気がするんですね。そういう公益性の高い公共サービスへの誘導というのも、海外から来た人たちには意外と安心感になってくるという感じがします。

あと、高速道路の出口がわかりやすいことが重要というのは、ドイツの場合は合法的に速度無制限で300kmで走るんですね。例えば、ポルシェとかBMWの高性能車に乗っていたら、すいていけば瞬間的に270km、280km出せますから、その速度ですすがに看板を見る人はいないですけれども、大体流れている速度が、追い越し車線で160くらい、飛ばしている人で200kmくらいですから、その速度でわかる看板が直感的に出てくるんです。確かに長いドイツ語の街の名前のスペルだと僕らもわからないんですけども、そういうときは何番の出口を出ればいいのかということでEXIT113番とか、そうすると、その番号を目指していけば順番通りに出てきますし、出口まであと何メートルというのもカウントダウン方式で、数字で出すケースもありますけれども、こういう斜めの棒が5本あったら500mみたいな。ですから、数字を読まなくても直感的にパッと見れば、あと300mで出口だな、もうブレーキ踏んで、レーンは車線変更しておかなければいけないとか、とにかく走っているドライバーに対する指示が的確なんですね。止まって考えているときにつくったものは、大概ドライバーが走っているときに使にくいのは、やはり走っている状況の中では、ドライバーはいろいろなことを、安全運転とか他のことに気を取られていますので、大体3割頭くらいしか残っていないと思うので、3割頭でも直感的に間違えなくわかるようなことが必要かなという気がします。

最近、山手トンネルができたおかげで、湾岸線に中央高速という道路標示が出てくるんですね。山手トンネルで首都高4号線から中央高速なんですけど。中央高速というのは知っている人は知っている、知らない人は知らないで、こういうところも道路の名前よりも、例えば八王子とか大月とか、甲府とか河口湖とか目的地ですね。それと東京で一番僕らもよく悩むのは、長野とか新潟、富山のほうに行くときに、関越で行くのがいいのか中央高速で行くのがいいのかというのが、結構どっちもどっちみたいなところがあるので、そういうようなチョイスがあるときには、一つ手前に軽井沢があって、関越だったら軽井沢に行けますよとか、中央高速でしたら八ヶ岳経由とか、何かそういう途中の通過点も入れていただくとわかりやすいなというのがあると思います。

あと、これからは恐らく自動運転でいえばレベル2ぐらいのところは2020年くらいまでに、ダイナミックマップとともに整備されていくと思いますので、車のほうは今度プローブ化してきますから、そうなったときに標識の看板のあるべき姿と、ナンバリング、カーナビとの連携も、どうせナンバリングあるいは道路標識をリセットするのであれば、自動走行を見据えた新しい時代の新しいコンセプトでやるのが一番いいと思います。全部が全部、人間が見なくても、ある程度コンピュータの方で認識できるような時代になっていくと思うんです。

最後に、規制速度の標識云々の話があるんですけども、たまたま古屋圭司さんが国家公安委員長のときに、速度見直しというので委員会に出ていたのですが、その中で、私はやみくもに上げるだけじゃなくて、むしろもっときつくしなければいけない、街中のゾーン30とかあるなという意見を言って

いたんですけれども、たった一つ高速道路を走っていると覆面によく捕まっちゃうねみたいな話があるのですが、捕まりたくて捕まっているわけではなくて、ついうっかり出ちゃったというバージョンが結構多くて、それは自車の速度と規制速度がわかりにくいんですね。特に日本の場合は高速道路 100km は表示がない、国道 60、高速 100 という看板がないんです。なので、規制速度のあり方が、しばらく看板がないときには、ここは 100 なのか、たまたま 80km の看板がないのか、あと電光掲示板で出されたときには球が切れていたら見えないとか、そこは、かなり今は不親切になっている。もう一つ追い越し車線について、警察庁に言わせると追い越し車線は追い越しだけだと言うんですけれども、現実には道路の交通量を見てあそこは通過レーンになっていますが、一番スピードが出るレーン側に、中央分離帯に速度看板がないんですね。これは日本だけです。どこの国に行っても一番スピードが出る中央寄りに看板があるんですね。じゃ、その看板を立てる規則とかプロトコルはその委員会で言ったら、ちょっと曖昧としていたような記憶があるんですけれども、そういうところも少し考えていかなければいけないという気はします。

あと、今日は NEXCO 中さんと東さんが来ていますけれども、ちょっと雪が降っただけで、中はすぐ 50km 規制なんですけど、東は意外と行け行けで、軽井沢あたりは 80km です。だから、雪の量、季節でも道路会社によって規制速度が変わってくると、ドライバーから見て直感的に感覚が合わないんです。そうすると、結局 NEXCO 中の規制で走っても何にもないと、規制速度 50km でもみんな 100km くらいで走っていますから、そういうところで実勢速度との乖離が生まれると看板に対する信頼感みたいなものがなくなってくるので、そういう高速道路会社の横串をもう少し通して行ってほしいなということと、伊勢湾岸のところは漢字が 8 個くらいつながって出てくるので、これは 100km で走っていると読めないですね。ですから、単純に新東名で行けば、よく鈴鹿サーキットに行くんですけれども、伊勢湾岸、長島、足湯のサービスエリア経由鈴鹿に行きたいのですが、鈴鹿とか四日市と書いてくれればいいんですけど、中央高速とか伊勢湾岸道路という道路が目的地になってしまっているというところが、とにかく一番早急に直さなければいけないなど、家田先生、とりあえずこんな感じなので、よろしく願います。

【家田委員長】 どうもありがとうございました。

それでは、これから 11 時ぐらまで委員の皆さんから、今のお二人のお話について御質問や議論をしていただくことにしたいと思います。

特に順番を決めませんが、御質問を御希望の方は言っていて、一当たり御質問や何かを言っていた後で、マリ・クリスティーヌさんと清水和夫さんにそれぞれお答えいただくことにして、また次のサークルというふうにしたいと思います。いかがでしょうか。

それでは、楓さんからどうぞ。

【楓委員】 お二人にお伺いしたいのですが、首都高速は何号線ということでナンバリングされているということですが、今の首都高速のナンバリングというのは非常に外国の方から見てもわかりやすいものなのか、それとも、もっと何か改善したほうがいいのかというところを教えてください。

【家田委員長】 ありがとうございます。

ほかにどうですか。

それでは、今の楓さんからの御質問にそれぞれお答えいただくようにしましょうか。

先にマリ・クリスティーヌさんからいかがですか。

【マリ・クリスティーヌ氏】 ナンバリングは、首都高はわかりやすいのですが、ただ事前に、何のナンバーに乗ればいいのかということの宿題をして乗る分にはいいのですが、乗ってからがわかりづらいというか、2番と3番で分かれたところで、そこまで行ってしまって、また乗れないんですね。例えば出口はあっても入口がないところもあつたりして。だから、間違えられないというところが一番大き

な不安ですね。

ですから、さっきも言いましたように、なぜ、こういった米軍の方向けの資料を持ってきたかという
と、米軍の方々が地元で生活して、英語で彼らが認識できないと生活できないわけで、恐らく大使館員
の方々とか、大使とかそういう方々は運転手さんが日本人だったりするから日本語ができるので、そん
なに難しくないのですけれども、ひとりで生活したり、あとは観光客の方だったりすれば、本当に事前
の宿題というのがすごく重要になってしまっているという感じです。

【家田委員長】ありがとうございます。

清水さん、どうですか。

【清水和夫氏】首都高は本当によく利用するのですが、最近はかなりC1、C2、あと東京外環が開通
すると本当にネットワーク化するので、ある意味、首都圏の高速モータリゼーションが、ようやくこれ
から始まるのかなという感覚ですね。オリンピックのときにできた高速道路が、ようやく50年で完成
という感じがするんですけども、やはり谷町ジャンクションあたりに行くとも目的地が書いていない。
意外に谷町ジャンクションで新宿が出てこなかったりする。ですから、ああいう看板をつけるところ、
C1とかナンバリングはいいのですが、やはり看板のほうにちょっと違和感があります。

【家田委員長】ありがとうございます。今日お話をいただいたのは、ルートナンバリングという問題
だけで到底解決するわけではなくて、そこで地名をどういうふうに入れるべきか、あるいはディレクシ
ョンをどういうふうに入れるべきか、というようなことを総合的にやって初めて十全を帰すことができ
るのだけどもという全般のお話がありますので、この委員会は高速道路のナンバリングではあるのです
けれども、そのナンバリングが有効に寄与するためにはほかの事項についても、これは時間がかかると
思いますが、改善していかなければいけないのだというようなベーシックなところが共通の理解になる
のではないかと思います。

ほかにいかがでしょうか。

赤瀬さん、どうぞ。

【赤瀬委員】質問でございますが、ちょっと勇み足になってよろしいのかどうか分かりませんが、資料
4の絵が、現在、日本の高速道路で使われている標識なんですね。この資料4を使わせていただいてよ
ろしいですか。

【家田委員長】どうぞ。

【赤瀬委員】2ページ目が一般的な目標地、横浜青葉とか市ヶ尾と書いて、それに接続している国道名
が出ていたりインターチェンジ、出口番号が出ていたりしております。これが普通の近距離区間の標識
でございます。次の3ページ目に、少し遠くなりますと、白地の中に圏央道とか関越道とか道路名が
出まして、その下に目標地、八王子とか川越とか書こうと、こういう仕組みになっているのが現状で
ございます。このあたりについて、先ほど来の御指摘も、実はかなり重複しておりますけれども、少しこ
の標識の具体例をごらんいただきながら、こここのところがどうも困るのだというあたりの御意見をお聞
かせいただけると参考になるかなと思うのでございます。

【家田委員長】ありがとうございます。

いかがでございましょうか。

【清水和夫氏】これはジャンクションですね。ジャンクションの場所に行けば、この表示は確かに目的
地と道路が出てくるのですけれども、問題は、このジャンクションに行く手前の段階で正しいガイドが

できているかというところのほうがドライバーとしては重要で、ここまで来れば安心して自分の選択ができるのですけれども、ここに行けるかどうかのところですね。

【マリ・クリスティーヌ氏】同じですね。結局、ジャンクションのところで選択肢に困るわけで、パッと見ないと間違えたり、例えば箱崎一つとっても、首都高から行くと左におりていくじゃないですか、人形町というか浜町のほうに。なのに、真ん中のレーンに入らないと左におりられないということがわからないので、本当に直前に行くまでわからないんですね。そのまま真っすぐ行きたがるじゃないですか、左におりたいわけだから。そうすると、あっと思って、またウィンカーを出しながら中に入れないですし、そこのところのグルグルというのが非常に難しいので、もっと手前のところから右側に寄っていないと。

この英語で書いてあるところが、例えばどこから、ステイ・オン・ユア・ライトとかステイ・オン・ユア・レフトとちゃんと説明しているのですね、この文章で。というのは、外国の人は日本語が読めないわけですから、ここに入る前は必ず左のほうに行きなさいとか、出る出口を必ず左のほうを選択してくださいとか、ここの場所は右のほうのレーンにいたほうがいいですよという説明が常にあるわけですね。それで日本語のナビを聞いていると、右側にお寄りくださいとか言われるのですけれども、ナビも当てにできないじゃないですか。気がついたらば、その信号を右に曲がれと言っているのにもう過ぎてしまっているという状況なので、ナビがちゃんとプリサイズになれば、もっと右に曲がれると思うのですけれども、特にここのところの情報が多過ぎて、手前からがなさ過ぎるというのが一番大きな点ですね。

【家田委員長】今の赤瀬さんの御質問にちょっと私がかぶせて質問させてもらって、特に清水さんに意見を賜りたいのですけれども、今、赤瀬さんが参照された資料の3ページですね。資料4の3ページの一番右上のところに、圏央道の八王子と久喜白岡というのがあるのですが、この物の考え方だけでも、圏央道というのをつくった側の供給の論理からすると、圏央道というのはぐるっとつながっているのだから「圏央道」なんだけれども、使う人間からすると、圏央道を八王子の方に行く圏央道と、今僕がそれを使おうとしている、その圏央道と反対の側に行く圏央道は全く意味の違うものなんですね。ところが、八王子、久喜白岡だって、何もそんなにメジャープレイスではないので、こう言われるよりも、僕の経験だと、外国だと圏央道、サウスバウンドとかノースバウンドとかディレクションがあると、これは圏央道のこっち側半分のことを言っているんだな、あるいは自分にとって関係ない、こっち側はこうだなというのがあると思うんですけれども、今議論しようとしているのは、圏央道を単に「圏央道」と書くだけではなくて番号をつけて、少なくとも圏央道のアイデンティティというのを高めようと思っているのだけれども、ディレクションというものを入れたほうがいいのではないかなという感じがあって、今回のナンバリングプラスアルファの話ですが、その辺、清水さん、どんな感じかちょっと御意見を。

【清水和夫氏】まさしく大きい首都圏の北に行きたいのか、南に行きたいのかという方向感ですね。北極星を見ながら旅人という話と関係して、アウトバーンはヒットラーによってつくられたのですけれども、その辺でメルセデスベンツの昔の古い資料の中に道路のつくり方というドイツの、家田先生が御専門だと思うのですが、やはりキリスト巡礼の旅のキリスト教徒たちが迷わないように道をつくって、最初に町に入ったときに教会の屋根が見えるように道をドイツはつくったと言うんですね。それがアウトバーンにも残っているという話を聞いたことがあるのです。ですから、車を運転する立場からすれば、確かに目的地も必要なんですけれども、圏央道ぐらい大きくなると首都圏全体の俯瞰したイメージがわかったほうが良いと思うし、生活パターンも、確かに東北道へ行く方とこちらの中央高速に行く方ではライフスタイルが多少違うと思うのですね。そういうダイナミックなイメージが直感的にパッと湧くというのは非常に。それで、多過ぎるとやはり、かえってディストラクションしてしまって、ここでちょこちょこブレーキを踏まれると、それが渋滞の原因となったりとかしますから、フォントは1個でも少なくシンプルにしたほうが良いと思います。

【家田委員長】ありがとうございます。
それでは矢ヶ崎さん、お願いします。

【矢ヶ崎委員】お2人の先生、大変興味深い御説明をありがとうございました。

2つ質問というか、1つは質問というか御意見を頂戴したいのと、もう1つはこんなものはどうなんだろうということに対する御意見をいただければと思います。

1つ目は、清水先生がお話になられました200 kmから300 kmぐらいのエリアを固まりで見えていくという考え方が非常によいと思うのですが、そのときに高速道路の番号をつけることと、デスティネーション表示をするということがとても重要だということで、そのデスティネーションも、日本語の漢字でパッと見ると2文字でしかないものが、「SHINJUKU」となると、かなりアルファベットは多いですね。実は私の欧米から来た友達が、長野の温泉で待ち合わせをしたら名古屋に行ってしまったんです。「NAGANO」と「NAGOYA」のローマ字をどこかで読み間違えて、すごいそっくりなんです。それで行って迷って大変な思いをしたこともあるのですけれども、何が言いたいかというと、そのデスティネーション自体にも番号をかけたほうがいいのか、あるいは番号というよりも、訪日外国の方々がこのデスティネーション、みんなが知りたいというものについては何かマークみたいなものをかけたらいいか、非常に文字を少なくしたほうがいいのかと思うのですけれども、これはどうかと、両方とも数字でかけていったらいいのかということについて御意見をいただきたいと思います。

それと、今資料4を改めて見ていてそうだなと思ったのですけれども、基本的に緑色の看板に白で2色ですね。これにもう少し見やすい形の色を加えて情報量を多くするというはどうかかなという気がちょっとしております。というのも、東北道を走っておりますと常磐道へ分岐するところに、こっちがいわきで、こっちが会津ですみたいな急カーブがあるんですけれども、そこは色分けをされていて、ずっとその色をたどっていくと非常にスムーズに曲がっていけるのですが、そういうものは何か規制があって、この2色でやらなければいけないものなのかどうか、また色が入るとドライバーにとっては見やすいのか見にくいのか、ちょっとわからないこともあるので教えていただけたらと思います。

【家田委員長】色使いのルールについては、まず事務局からどうですか。

【事務局】平成26年に標識令という、標識を定める規則が改正されておまして、その中で色使いというのはかなり使えるようになっております。具体的に言いますと、有色矢印を使うことができるようになっていまして、例えばまっすぐに行くほうと左に分離するほうを別々の色で、例えば青と赤とか、なるべくわかりやすい色で表現することができます。実際の運用としては舗装の色と合わせてわかりやすく利用者の方に分離をしていただくとか、まっすぐ行っていただくというのを間違いないようにしていただくようにしています。現在、規則上はそういったものをどんどん使える状態にはなっております。

【家田委員長】ルール上のことはよろしいですね。

それでは、これに関するコメントをお2人からいただきたいと思います。

【マリ・クリスティーヌ氏】例えばアメリカの場合ですと、インターステイトハイウェイとUSハイウェイというのが分かれています。表示でわかるんですね。上にチョンチョンとついているのがインターステイトで、こっちはUSハイウェイとなっていて、そういう見分け方もあるのと、あと色を余りつけられてしまうと、逆に色を覚えなければいけなくなってしまうからどうなのだろうかと私は思うのです。ただデスティネーションと、さっきも言われたように、どこどこ行き、それでシティセンターは、さっき話がありましたように、シティセンターさえわかれば、自分たちが行こうとしている目標には向かっている。あとは聞ける。それと、恐らく世界で一番GPSとナビシステムは日本が発達しているのではないかと思いますのは、アメリカで使うGPSの機械で道路をずっとたどっていきますと、とてもシン

プルなんです。恐らくロードもすごくシンプルなので、そういう点ではシンプルがベストだと思うのです。日本というのは、ものすごく複雑じゃないですか。どんどんどんどん近づいていくと、こんな農道もあるのかしらと思うような青い線が出てきたりして、そこを使って迂回したりするのですが、それは日本人が非常に工夫能力があるからうまくやれると思うのですが、システムとして考えるときには番号というのがすごく大事だと思いますのは、日本独自のやり方ですごく最先端なものができてくれば、恐らく世界がまた日本をまねしてくれるのではないかなと私は思うのです。だから、まねしてくれるぐらいわかりやすいやり方、システムというものをつくっていただけるといいかなと思います。

あと、道路名が日本はないんですよ。アメリカもヨーロッパもそうなんですけれども、ここでみると、どことどの道が交差しているところにおりますよ、一番近いところがここですということをお教えしてくれるので自分が行きたい場所に行けるのですが、日本というのは道の名前がほとんどついていないような状況なので、おりたらそこにたどり着けるかどうか不安ですね。

【家田委員長】 清水さん、どうぞ。

【清水和夫氏】 色の問題はあるんですけど、ドライバーの安全運転から考えると、視界が一番悪くなる夜間、雨というような悪条件のときに、一番視認性のいいものがシンプルでいいと思うのです。最近ETCが紫の色を使っていますので、これは意外と直感的に、ここはETCゲート、スマートインターがあるなとかわかるので、これはこれでうまくいっているのかなという感じがします。

あと高速道路の話でいうと、ちょっとややこしいのが、ドイツなんかは速度無制限のアウトバーンと一般道におりたときはすぐにわかるのですが、日本の場合は、特に北関東道の大洗のあたりから、知らないうちに一般自動車専用道になるのですが、そっちが100キロなんです、お金を払っているほうが80キロ。だから、ああいうところが道路の定義によって、有料高速道路、自動車専用道路、一般国道みたいなバージョンがたくさん出てくると、ドライバーが、今ここはどこなのというような錯覚というものもあると思うのです。

それで今、マリ・クリスティーヌさんがおっしゃったように、大事なのは途中でリマインドしたいので、僕は間違っていないよねと。ですから、例えば仙台の方向に向かっていたら、途中から仙台セントラル、セントラル、センター、センターといえど町の中心に向かっていくとか、仙台エアポートとかポリスとか、途中で、小さくてもいいですからリマインドできるような看板があれば、あなたは間違っていないですよということが……。

それで、スタティックに情報を出しても、自分が今動いている中で正しいかどうかの判断は、今のところ、自分かカーナビしかできないのですが、カーナビは目的地を入れなければいけないのでなかなか、僕らも海外へ行くとカーナビは使いにくいんですね。目的地がわからないですから、異国人には。それで、先ほど名古屋と長野でしたか、同じケースがフランクフルト空港において、僕は、よくレースでニュルブルクリンクというのがあるのですが、1周20キロの24時間レース、フランクフルトにおいてニュルブルクリンクとニュルンベルグを間違えてしまう人がいるんですね。これは東と西正反対で、とんでもなく1,000キロぐらい見過ごしてしまうのですが、そうすると、E3の西に行けと。次から来る初めての慣れない人たちが来たら、フランクフルトエアポートで車を借りたら、ニュルブルクリンクなんて田舎のサーキットなのでナビにも出てこないの、とりあえずE3のヨーロッパの3という番号の西に行けと。そうするとニュルブルクリンク、その手前にコブレンツとかそういう都市名が出てくるので、それをちょっとメモっておいてあげると。だから、ドイツでもニュルブルクリンクとニュルンベルグみたいにややこしいところがいっぱいあるので、そういうときに、やはり道路のナンバリングと東西南北の位置感があると、より間違えずに行けますね。

あと、先ほどちょっとキリスト巡礼の話をしたのですが、もし日本独自の文化的なことを言いたいのであれば、何か参勤交代の時代の宿場町を入れるというのも、昔は中山道とか古風な名前がいっぱいついていましたね。それと、最近道の駅がものすごくありがたいですね。うまくいっているところもたくさんあって、おいしいものもあって、だから、何か道の駅を一つの通過ポイントとして使っ

ていくというのもありかもわからないですね。道の駅も漢字の名前だけだとわかりにくいので、そこもナンバリングを入れる。あれは今、日本の政策の中のかなりのキラーコンテンツになりつつあ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。

鳥塚さん、いかがですか。

【鳥塚委員】貴重なお話をありがとうございます。

マリ・クリスティーヌさんから、必要な情報がまだ足りないというお話があったのですが、日本の道路標識というのは、やはり海外に比べると、逆に非常に情報量が現実には多いのではないかと思うのですね。結局、情報量が多いのに必要な情報が入っていないという状況ではないのか、情報量が多過ぎてわかりにくくなっているところがあるのではないかと思うのですが、それに関して御意見をいただきたいと思います。

それから、清水さんのほうから、これから自動運転等が将来的にはありますし、現状もナビが普及して、これがD S R C等、そういったE T C 2.0を使った情報提供も技術的にはできるような状況になっている中で、道路標識の役割というのがだんだんと、今までよりは重要度が下がっていくのかなというような気もしてまして、私個人的には、やはりどんどんシンプル化したほうがいいのかという気がしているのですが、例えばナンバリングをしたときに、今の道路標識にプラスアルファでナンバリングの情報をさらに入れていくのがいいのか、それとも、ナンバリングをすることによって今の道路標識の情報を大幅にシンプル化、単純にしたほうがいいのか、その辺、少し御意見があればお伺いしたいと思います。

あと最後に、先ほどから方向で示すのがわかりやすいという、都市の方向ですね。これは非常に私も感じるのですが、ただ大陸と違って日本は途中で90度曲がっているので、東と西で方向感覚が非常に変わるんですね。私も関西出身ですけども、やはり、どうしても今でも東京の東西南北は、ボーッとしているとなじめなかったりするところがあって、この日本独特の90度曲がっていること、特にマリ・クリスティーヌさん、何かそのあたりで、日本の地方へ行ったときに戸惑ったりすることはないのかなと思ったのですが、その辺、もし何かあればお聞かせいただけたらと思います。

【家田委員長】それでは、それぞれお願いいたします。

【マリ・クリスティーヌ氏】幾つかあるんですけども、日本の道路というのは、今言われたように北、南なのかと。私は、よくナビでどちらの方向へ行っているのかなと思いながら見て自分でも操作するんですけども、外国から来られると、まず1つ大きな問題は、もちろん看板だけではなくてGPSを使うときの問題が一番大きいんです。まず、英語のGPSがほとんどないです。それをレンタルすることはできるんですけども、インターネットのレンタル会社だと外国人に対応している支店、例えばトヨタにしても、ニッサンにしても、日本レンタカーとか、対応されているところだけは英語のGPSがあるんですね。それは結局、また高くしてお借りしなければいけない。

あともう1つは、クレジットカードは日本の高速道路で外国のものはほとんど使えないんです。ですから、例えば米軍の方々にしても、うちの父もアメリカに住んでいて、今はいないのですが、アメリカから日本に来たときに、自分のアメリカのディスカバリーカードを、まだETCをやっていないときにクレジットカードで払おうとすると却下されてしまうんです。なぜかという、日本の普通の銀行もそれを受け取らない。本当に幾つかの、例えばシティバンクとか中央のところであればいけない。ですから、そういうところのソフトの連動というものもきちんとシステムの中にこれから組み込まなければいけないと思うのですね。

それで、今言われましたように、情報というのが非常に多いけれども、必要な情報がなかなか、先ほど言いましたように、地元の方々向けに看板をつくっているような感じがするんですよ。わかっている

人たちは、ああ、こっちとわかるようにしているので、やはり知らない方のために想定した形で、もう一回整理し直したほうが私はいいのではないかと思うのです。

それで、今日お配りさせていただいた紙の中の「NEW SANNO HOTEL DRIVING」というのは、米軍の方々は、大体座間から、横田からでも、横須賀からでも山王ホテルに来るんですね。東京にとって彼らのシティセンターは山王ホテルなんです。というのは、そこに米軍基地があるわけですからホテルがあるので。それで裏を見ますと、こういう地図がついているのですけれども、これは横須賀から来るのですが、Honcho-Yamanaka Toll Road というところから Exit 6 が横須賀、葉山があるんですけれども、それをずっと通過していきながら、ここでおりるのではないんですが、こういう看板がありますよと。Exit 6 がありますけれども、ここはおりずに YOKO-YOKO Toll Road に乗って Last Toll が KARIBA ですと。このとき 900 円ですから KARIBA で払って、それから保土ヶ谷バイパスに乗って、ここで選択させてくれるのが、ベイブリッジのほうから行くのか、それとも横浜新道も選べるのですけれども、八王子・横田と書いてあるんです、外国の方は。なぜかという、八王子はわからないけれども、看板は八王子、でも横田はわかっている。ですから、今言われたように、デスティネーションがどこなのかということがすごく重要で、もしオリンピックを目がけてこれをされるのならば、ソフトもここにうまく GPS とかそういうものに組み込みながら情報を入れていかないとわからないと思うので、番号にしたときに、ここからここまで行くソフトウェアのホームページをつくって、マップを地図で出せるようにして、それで番号をずっとたどっていけるように、こうやって簡単にしていけば、すごく役に立つと思います。

【家田委員長】では、清水さん。

【清水和夫氏】確かに日本は 90 度に曲がっているんで、単純な東西南北ではないと思うんですけれども、そこで例として書いたのは、例えばノースイーストとか、東北なんていうのは東・北ですから、東西南北を 2 つぐらい組み合わせればアバウトでどっちかなと。全く正反対というのはないねという、太陽がどっちかから出てきて。だから、怖いのは真反対に行ったときに、とんでもなく見過ごすので、大体のところに行っていれば、あとは近づいてきたらプリサイズしていけばいいのではないかなと思うのです。

それで、とりあえず背骨のところの高速道路、NEXCO 中・西・東のところだけは、ナンバリングで幹線を持って通していけばいいのかなという気はちょっとしています。

あと ETC は、今は大体アメリカも有料高速道路がワシントンとニューヨークの間にふえてきているので、世界は有料化の流れなんですけれども、そうすると、結構 E パスとか I パスとかわかりやすい、何か I というマークだったりするので。ETC も、利用者は ETC はわかるのですが、ETC を持っていない人はどっちに行けばいいのとか、あと ETC カードは、今マリ・クリスティーヌさんがおっしゃったようにクレジットカード決済なので、そこを何とかしてあげないと、なかなか海外から来た方は、成田でレンタカーを借りてすぐ ETC というのはちょっと無理なので、そうすると、外国の人が ETC を使わないことになる。僕らが海外に行ったときにはプリペイドカードみたいなものがあって、それで簡易的に決済するというケースもあるんですね。イタリアとかフランスなんかは。

【家田委員長】ETC のカードを持っていない人がレンタカーを借りたときはどうしているのですか。

【清水和夫氏】ETC は使えないです、ゲートは。カードを入れないと。

【家田委員長】そうなんだけれども、持っていない人はレンタカー屋が貸してくれないんですか。

【清水和夫氏】カードは個人ですから。

【楓委員】 レンタカー自体がクレジットカードで、日本で使えるクレジットカードを持っている人じゃないとレンタカーが予約できないんです。

【マリ・クリスティーヌ氏】 あと、外国はコイン投げがあるんですよ。例えばアメリカの場合はバスケットがあって、それこそ100円とか200円をポンと投げればいいというふうなやり方に、もし変えるならばそれはできると思います。

【家田委員長】 ちょっと時間が来たので、そろそろ終わりにしたいと思うんですけども、1点だけ私からお2人に御意見を賜りたいと思っているのですが、今回の委員会の主たるタスクは、いわゆる高速道路、しかも幹線高速道路のほうに番号をつけようかなと。それで、つけるに当たってはどのようなポリシーでつけるのいいかなと、ところがタスクなんです。もちろん、それに関連した話は、ディレクションの話とかデスティネーションの話とかいろいろあるのですが、それは全部セットにすると、きっとまた先送りになるので、まずはこの番号づけだけでも決めてしまって、一刻も早く実現させるというのが今回のタスクなのですが、その番号づけのときの考え方ですね。実は、ここまでもずっと昔に検討された経緯もあって、それは理想主義といいますか、とにかく理想を追って番号をつけていくのですが、そうすると、今度は理想を追うがゆえに現地の実情と合わないみたいなものが出て、例えばこっちに1番をつけると、こっちが1番を取られたみたいな話になるとかならないとか、そういう話になるんですね。

それで今回、私自身が考えているのは、無用の混乱をなるべく避けて、実現をなるべく容易にしないと、多分、また先送りになってしまうので、一つの考え方ではありますが、今ついている国道がございましてね、1号線なり、4号線なり、6号線なり、ああいうものを準拠しつつ、そこにエクスプレスウェイならEか何かをつけて、東名だったらEの1号になるとか、常磐道はEの6号になるとか、そういうあまり現地でひがみとか突っ張りとか、そういうことが生じないようなやつの方がいいのではないかなとは思っているのですけれども、番号のつけ方のあり方についてお2人の御意見を賜りたいと思います。どちらからでも結構です。

【清水和夫氏】 日本橋起点でというイメージはあるんですけども、先ほど申し上げたとおり、中山道とか昔の江戸時代の道のつくり方、名前のつけ方、それに沿って骨のところだけはナンバーをつけていく。そのナンバーの頭にアルファベットを2文字ぐらいつけて、東・北なのか、西・南なのかというのをつけると、そのアルファベット2つと数字2桁ぐらいで、直感的には自分はどっちに向かっているのだなというのがわかるかなと思います。

それで大きな、例えば伊勢湾岸道路みたいなところは大きなリングになるので、そういうところは何かリングのCを使ったり、首都高が使っているC1、C2の伊勢湾岸バージョンみたいなものを使う。だから、縦横とリングを仕分けしていけば、大体背骨のところは通せるのかなという気はいたします。

【マリ・クリスティーヌ氏】 私はまだ、これがいいということを言えるぐらいの情報を把握していませんので、何がベストということはわからないんですけども、まずシンプルであるということと、今清水さんがおっしゃったように、それから家田先生がお話したように、エクスプレスのEをつけるというのは、すごく私は大事だと思いますし、あと、例えば16号線というのがアメリカのルート66みたいなイメージなのかなというような感じがするので、昔から歴史的に残っているところはきちっとそのまま、ちゃんと継承していきながら考えるといいと思います。

それと、私たちも一般的に生活している中で、例えばこれが町道なのか、農道なのか、市道なのか、県道なのか全然わからないような状況で道路というのはあって、例えば農道だとトラクターは逆走できるけれども、それにくっついていたらこっちが違反になって罰金を取られたんですね。というのは、トラクターとかそういう農機具として使っているものとの差異があって、そんなものは外国から来ている人はわからないわけですよ。ですから、そこを曲がって警察に捕まってしまって、何で、あの人は行

ったのにと。あれは作業用の車だから大丈夫、だけど、私はわからないからついていきましたと、そういうところのややこしさを、もうちょっと全体的に考えてやっていただけるといいかなと思います。

【家田委員長】どうもありがとうございました。それでは、お2人からのお話を伺う、そして、その議論というのはここまでにさせていただきたいと思います。どうもお忙しいところをお2人ともありがとうございました。

お時間が許されるようであれば、この後も聞いていただいて結構ですし、お忙しかったら出ても結構ですので、どうぞよろしくをお願いします。また、途中で御発言いただいても構いませんので。

それでは、引き続きまして次の議題に入ります。前回、高速道路での実情について幾つか皆さん方からも御質問がございましたので、それを今日は高速道路会社のほうから御説明をいただくという時間を設けております。早速ですが、よろしくをお願いします。

【東日本高速道路（株）】東日本高速道路会社の高橋でございます。

先ほど来も話に出ておりますけれども、番号を導入したときにいろいろな活用方法が考えられるわけですが、その一つとして、案内標識について現状どうなっているかというようなことを御説明させていただきたいと思います。それと、前回の委員会で話題になりましたインター番号についても、今どのようになっているのかということをお説明させていただきたいと思います。

資料4でございます。1ページ目をごらんいただきたいと思います。この1ページ目に高速道路の案内標識と表示内容について概要を記載させていただいています。左側を見ていただきまして、案内標識を大きく入口案内と経路の案内、それから出口案内、休憩施設等の案内という形に分かれておりまして、一番上の入口案内は一般道路側についておりましてインターチェンジの入口に案内をしているものでございます。これにはインターチェンジ名称、インターチェンジ番号、それから、例えば一番上でいくと200m先右折とか方向等が記載されております。

次に単路部と書いてありますけれども、高速道路の本線を走っていただきますと、インターチェンジから高速道路に流入した直後に上から2番目のような表示がございまして、まず次のインターチェンジですね。ここでいうと横浜青葉3-1番、これが2km先ですよということ、それから次の次が横浜町田、4番ですけども、これが10km先ですよということ。それから遠方地名の案内、ここでいうと静岡157kmというようなことが書いてありまして、これが先ほど話に出ておりますダイレクションを示す一つになっているかと思えます。

それから、ジャンクション部につきましてはその下でございますけれども、ジャンクションの名称、番号、ジャンクションにも番号がついております。それからジャンクションまでの距離1kmですよとか、2km手前ですよとかですね。それから路線名です。直進すると東北道、左に行くと北関東道等の路線名です。方向、それから目標値ということで、まっすぐ行くと東京、左に行くと高崎等と、こういった案内が出ております。

それから出口につきましては、また後ほど詳しく説明いたしますが、インターの出口付近にそれぞれの距離に応じてインターの名称ですとか、番号ですとか出口までの距離等を案内しているというようなことでございます。

休憩室についてはちょっと省略させていただきます。

次の2ページ目をごらんいただければと思いますけれども、ここで出口案内標識がどんなところにどんな内容がついているのかということをもう一度御説明させていただきます。

真ん中に一連の標識がズラリと書いてありますけれども、下から行きまして、インターを入ったところで先ほど言いましたように確認標識ということで、次のインター、次と次のインター等々、行き先、ダイレクションが書いてあります。それから、インターについては2km前と1km前と500m前、それから出口の行動点と言っていますけれども、ハンドルを操作しなければいけないような出口の行動点ですね。それから分岐部、出口それぞれにこういった内容が書いてありまして、右側に大きく書いてありますが、インターの名称と番号とインターチェンジをおりてから行ける都市名ということで、ここでは市ヶ

尾と書いていますけれども、これは横浜市青葉区の市ヶ尾です。それから出口ということと500m、それから接続道路として、ここを出ると246に接続しますというようなことを記載しております。

続きまして3ページ目をごらんいただきますと、今度はジャンクションについて、関越道の上り線を通っていただいて圏央道との交差点部でございます鶴ヶ島ジャンクション、その例を引きまして、一つどんな標識体系になっているのかを御説明いたします。

右側に幾つか標識の写真がついておりますが、一番下ですね。これは2km手前に図形型の標識と呼んでおりますけれども、形のイメージでどちらの方向に行くとどちら方向に行けるのかというイメージのものをつけております。これは図形の場合と文字の場合があるんですが、図形を使っているのは、例えば4枝交差道路であったり、あるいはここでいうとインターとジャンクションが近い位置にありまして、そういったものを明確に示すために図形のようなものを使っておりますということです。そこでは、まっすぐ進むと練馬、ランプを出ますと八王子、あるいは久喜白岡、圏央道に行きますというようなこと、それから接続道路、圏央道なんですけど、その先の遠方接続道路として、さらにそこを直進すると中央道方向に行きますよとか東北道方向に行きますよというような遠方接続道路等も表示しているというものでございます。

ジャンクションにつきましても、インターと同じように1km手前、500m手前の予告ですね、それから行動点ということで、このような内容の情報を提示しているということでございます。それで一番上に行きますと、先ほど家田先生から御指摘がございましたけれども、ジャンクションの中のランプでもまた方向が分かれますので、そのときに、この場合だと圏央道、圏央道ですね。八王子方向、久喜白岡方向、さらに遠方の久喜白岡方向を通じて東北道に行く、あるいは逆方向ですと中央道、東名に行くというようなことを記載しております。

ジャンクションにつきましても、より目立つようにということで、上から2番目の写真にありますように、走行している写真の真上に大きく出すような方法で設置してありまして、オーバーヘッド方式と言っておりますけれども、そういったものを主体的に採用しているということでございます。

以上が標識体系でございますが、次に4ページ目と5ページ目に、前回ちょっと話題になりましたインター番号について今どうなっているのかということを整理しておりますので御説明をさせていただきます。

まずインターチェンジ番号ですが、東北道、東名道、中央道のような縦貫道については起点から終点に向かって大きくなるような番号をつけております。それで、縦貫道から分岐する道路の場合については分岐のジャンクションを起点にして、次のインターチェンジから1番、2番という形でつけているということでございます。先ほども言いましたけれども、ジャンクションについても番号をつけております。

今説明したことを右側の地図で一つ事例をつけておりますけれども、上下に走っておりますのは関越道で東京から新潟方向に向かうということでございます。右下に7番花園、8番本庄児玉等々、今説明しましたように順番でついているということでございます。途中で、藤岡ジャンクションで左側に上信越道ということで分かれまして、また1番から藤岡、吉井ということで順番に1番、2番がついている。さらに北に行きますと、今度は北関東道と分かれまして高崎ジャンクションがございまして、ここではジャンクション番号は9-2という形で、インター番号は前橋南から1、2、3という形でついているということでございます。

ごらんになってわかりますように、枝番がところどころについております。供用後にいろいろインターチェンジが追加になってありまして、それについては今、枝番等がついております。それで、こういった追加のインターチェンジというのは、ここ5年くらいで見ますと毎年10個くらいできておりまして、今後もまだ計画中であったり、施工中であったりするものがございますので、どうしてもこの当初つけたものの間にこういった形が入ってきてしまうというようなことでございます。

続きまして5ページ目をごらんいただきますと、では、環状道路なんかはインター番号どうなっているのかということで圏央道と外環をつけております。圏央道、外環については接続する放射縦貫道がございますので、その間ごとに10番単位で分割して番号をつけてありまして、時計回りで順次番号をつけ

ているということでございます。

例えば中央道から関越道方向に向かっていきますと、あきる野 42、日の出 43、青梅 44 という形で行っておりまして、圏央鶴ヶ島が 47 番で終わっています。それで鶴ヶ島、関越から東北道に向かいますと、今度は 51 番からということで、坂戸、川島が 50 番台ということで、東北道からさらに東に行きますと 60 番台という形をつけているということでございます。それが左側のポンチ絵で 60 番台、70 番台、80 番台ということで、ジャンクションで区切って 10 番単位をつけているということでございます。

この考え方は外環も一緒でございます、外環も大泉から和光で 51、さらに 52、53 ということで、50 番台、60 番台と同じような考え方で、環状道路で 10 番単位をつけているという形でございます。

一応、以上でございます。

それで、今後の議論の参考になるかと思いますが、数がどれくらいあるのかということをご参考のためにお示ししておきますと、ジャンクションの案内表示ですね。これは仮に路線番号が導入されますと、そういった行き先の高速道路等を路線番号で表示していくこととなりますけれども、そのときに、そういったものを記載する対象になるようなジャンクション関係の標識で大体 5,000 枚くらい、NEXCO 3 会社でございます。それからインター番号関係でいきますと一般道についているもの、それから本線についていて出口案内するもの等々を含めますと大体 11,000 枚くらい、現在についていると思われま

す。以上、御説明を終わらせていただきます。

【家田委員長】 どうもありがとうございました。ただいまの御説明について、委員の皆さんから御質問はございませんか。

それでは、鳥塚さん、赤瀬さんの順でお願いいたします。

【鳥塚委員】 八王子とか久喜白岡とか、その場所の名前を、どこの場所の名前を出すかという基準のようなものはあるのですか。

【東日本高速道路（株）】 近傍で認識されやすい地名ということで選んでおりまして、明確に、例えば県庁所在地だとかそういう形で決まっているわけではございません。そのとき、そのときというか、その場所、場所で、利用される方が最も認識しやすい地名を出しているということでございます。いろいろ御意見はあろうかと思いますが。

【鳥塚委員】 それは NEXCO さんの中で決められる、何か調査とかアンケートとかそういったものに基づいているわけではなくて、NEXCO さんで決められているのですか。

【東日本高速道路（株）】 方法については NEXCO で決めております。

【家田委員長】 インターチェンジの名前は NEXCO で勝手に決めていいわけではないでしょう。

【東日本高速道路（株）】 これは標識委員会というものがございまして、地元の御意見等を聞きながら。

【家田委員長】 そこに、ことさらに市町村の名前が出てきて、聞いたこともないような市町村の名前、あるいは市町村合併で、わけのわからない南アルプス市みたいなものが出てくるとか、ユーザフレンドリーというよりは、地元市町村フレンドリーなネーミングになっているということは否めないね。今回は、それは議論しませんけど。

【東日本高速道路（株）】 地元の御意見も聞いて決めているというのが実態でございます。

【家田委員長】 ユーザは地元とは限らないのね。

【東日本高速道路（株）】そうですね、そういう意味では。

【家田委員長】赤瀬さん、どうぞ。

【赤瀬委員】今の関連で申し上げますと、気遣いが日本の特徴なものですから、どうしても足し算ネーミングになっておりまして、わかりやすくするためには、そこを何とか乗り越えないといけないなと思いました。先ほどの有識者の方々のお話でも、目標地がかなりわかりにくいのではないかという御指摘がございましたので、この委員会ではございませんけれども、目標地をどういうふうにユーザフレンドリーなものに置き換えるかというのは非常に重要な、ナンバリングと同等以上に重要な議論ではないかなと思いますけど。

それで細かな私の質問は、1ページ目の上から3つ目の図例にジャンクション付近の案内標識の例がございましたけれども、その1km手前と2km手前に白地の道路名と緑地の道路名がございましたね。これの定義の違いといいたいでしょうか、どんな意図で2色になっているのでございましょうか。

【東日本高速道路（株）】白地に緑で書いてあるのは、直接接続する道路でございまして、緑地に白で書いてあるのは、さらにその先を行くと接続する道路ということです。

【赤瀬委員】例えば、高崎に近いほうはどちらですか。

【東日本高速道路（株）】これは岩舟ジャンクションという東北道を通っていて北関東道とのジャンクションなんですけど、これを高崎方向に行きますと、まず北関東道に乗って高崎方向に向かいますと。さらにそれを進みますと関越道に接続することができます。

【赤瀬委員】そうすると、順番が不思議ですね。高崎で北関東道へ行行って、もっと向こうが、本来なら上のほうに書きたいのに右下に、空いているところに書いたという考え方もかもしれませんけれども、そういうことですね。

【東日本高速道路（株）】書く位置がわかりにくいということですか。

【赤瀬委員】北関東道より関越道のほうが遠いんですね。もっと向こう。

【東日本高速道路（株）】そうです。一番上に接続する道路を白地に緑で書いているというようなルールで運用しています。

【赤瀬委員】わかりました。ありがとうございました。

【家田委員長】今のところで加えて質問しておくと、1ページの3段目に書いてある表現と、それから3ページの、さっき出てきた圏央道、右上に出てくる表現と表現様式が違うよね。3ページのほうは、中央道とか東名とかはその先で接続するんだけど、別に四角囲みで書いてあるわけではなくて特出しになっている。だけど、1ページに出ているのはそうじゃなくて四角で囲みますよと、文法が統一されていないのではないですか。

【東日本高速道路（株）】そういう意味では、遠方道路の書きぶりは、ちょっと場所によって違います。

【家田委員長】だから、これは方言でやっているんだね、地元、地元の。その都度、その都度の方言で、

何となくこれは埼玉っぽい方言があったり、栃木のほうだとかこういう方言になっていたり、そのところが、やはりしっかりしないとということがあるのかもしれないですね。赤瀬さんがおっしゃっているのはそういう感じだと思いますが。

【赤瀬委員】 そういう意味です。

【家田委員長】 文法が統一されていないですね。
ほかにいかがでしょうか。よろしいですか。

【マリ・クリスティーヌ氏】 1点よろしいですか。

【家田委員長】 どうぞ。

【マリ・クリスティーヌ氏】 インターチェンジとジャンクションだとICとJCTを使うのですが、圏央道に対してペリフェリーとか、どうして使わないのですか。リングロードとか何か一言。
というのは、恐らくこれに乗れば東京の渋滞をパスして、だからバイパスでもいいと思うのですが、それで自分の目的地に行けるけれども、わからないとぐるっと回るか回らないかで、かなり時間が違うと思うのですが。

【東日本高速道路（株）】 そこまで標識では、今は全く対応しておりません。

【家田委員長】 道の名前自身も、そこまでの意味を込めていない名前ですね。ありがとうございます。
1点だけ聞かせてください。最後のインターチェンジの番号だけでも、こういうふうについているということは、その後僕も走ってみてよくわかったのですが、ナビには一向に出てこないのですね。どのカーナビにも、レンタカーにしても自分のところの車でも、どれに乗ってもインターチェンジ番号というのは決して出てこないんだけど、あれは何か、そうするなと指導しているとは思えないので、カーナビ会社の見識不足ということですか。

【東日本高速道路（株）】 紙の地図では、よく書いてあります。ですから、それはナビ側が対応しようと思えば。していただけるとありがたいというのはあります。

【家田委員長】 指導が必要になってくるというわけだね、活用しようと思えば。

【東日本高速道路（株）】 そうですね。

【家田委員長】 ありがとうございます。

もう1つだけ、サービスエリアとパーキングエリアは、かつてはクオリティが雲泥の差だったけれども、最近はパーキングエリアのほうが充実しているところもあるし、サービスエリアでもどうしようもないところがあったりして、今時、パーキングエリアとサービスエリアを区別する積極的な意味というのは何かあるのですか。

【東日本高速道路（株）】 それは、ずっと以前から御指摘をいただいております、家田さんがおっしゃるとおりです。パーキングエリアでもSA以上にサービスが充実しているところもありますので、今は本当にサービスという意味では明確な分けがないのが実態です。じゃ、一緒にするなり何かしたらどうだという議論は、確かにずっとあるのですが、昔のままになっているというのが現状です。

【家田委員長】実際に1ページの下を見ても、ガソリンがあるかないかというのわかるようになっていし、私の私見ではPAとSAを統合してしまっ、それにもそれなりの番号を振ったりするようにしても、いずれいいのではないかなと思っているのですが、実情を伺った次第でございます。どうもありがとうございます。

それでは、よろしければ次にいきたいと思っます。

続いて資料の5と6を事務局から用意していただいっておりますので、それを御説明いただい、皆さんで議論していただくようにしまししょう。お願いします。

【事務局】評価室長の橋本でございます。

まず資料5で、前回の議論を簡単におさらいだけさせていただい、それを踏まえて準備したものを資料6で御説明させていただければと思っております。

まず資料5を見ていただきまして、前回御指摘をいただいたうち、1の2.ナンバリングルールのところを見ていただけたらと思っます。

2つ目のポツで航空機の便名が参考になるんじゃないのというような御意見もありましたので、後ほど少し勉強したものを御説明したいと思っております。

その下に、2桁の国道番号に合わせることに配慮すべきだがうんぬんというところがございまして、一度、前回説明した際には国道は国道、高規格道路は高規格道路と別の図面でやったんですけど、一応重ねてみまして、どんなことが起きたかというのを後ほど御説明したいと思っております

それから、先ほどちょっとNEXCOさんのほうからも取り組みの御説明がありましたけれども、3番のところですね。インターチェンジ番号の認知度の話がありましたし、それはちょっと今日御説明させていただきますということなんです。

4のナンバリングの活用のところデザインの話を入れております、コメントとしまして、シンプルなデザインにすべきという点が1つ、それからイメージも重要視だよということであるとか、あるいは今後の表示、カーナビ等で使えそうな条件下での汎用性を考えるべしというようなコメントもいただきました。若干、デザインというような専門性もあるところかなという気もしておりますし、これまで赤瀬先生がいろいろな高速道路のデザインなりも含めてやっていただいたことでもありますので、よろしければ赤瀬先生を中心に案をぐっつと絞って検討していただい、その検討した結果をこの委員会の場でお出しするということで、若干サブグループ的にして検討を進めさせていただければと思っておりますので、御了承いただければと思っます。

それから、その下にカーナビの話、家田先生からもありましたけれども、次回のヒアリングに、少しカーナビメーカーさんとか地図メーカーさんとか活用する方々もお呼びして御意見を聞いて、どんなデザインなり、あるいはナンバーの姿でどういふ視点が必要かということも御意見をいただければと思っておりまして、調整を始めていきたくと思っています。

それから一番下、まとめは前回、家田委員長のほうからぜひということて最後にまとめていただいものでございます。

1つ目のところに実現することを最優先と書いておりますので、そのつもりで準備を進めていきたくということでございます。

これは前回の概要でございまして、それを受けまして2点ほど協議した資料が資料6です

まず1つ目、A3の図面でございまして、高規格幹線道路網と、それから1桁、2桁国道の国道を重ねたものをつくってみました。正直、きれいに重なっているところもあれば、少し離れているものもありますし、あるいは全く近くに2桁がないというものも、大きく分けて3種類ありまして、ちょっと離れているけど起終点が似てるからというような、少し方面が似ているようなものは合っているということにして大きく2つに分けまして、黄色くなっている高規格幹線道路が近場に並行する路線がないということてございまして。

ざっくり傾向を申し上げると、例えば首都圏を見ていただきますと環状道路、圏央道でありますとか外環道路あたりは、そもそもそこは3桁の国道番号はついているんですけども、近場で2桁がちょっ

と見当たりづらいところがありますということが1つです。

それから、親和性がちょっと厳しいのかなと思ったのが中国地方であるとか、あるいは九州の横断軸あたりでございます。特に中国地方を見ていただきますと、この地方で一番最初に高速道路ができました中国道あたりが実は2桁の国道が近傍にないというところもありますし、横断軸も半分ぐらいがうまく接続しづらいなというところなんです。九州は、実は横断軸のところの高速はほとんどマッチしないような形になっておりますので、2桁あたりと親和性をする際には、うまく合っていないところをどんなふうにしてやっていくのかということを考えなくてはいけないのかなと思っております。

いずれにせよ、高速と国道の番号の比較というのは要ると思っておりますので、こういう図面は順次いろいろなバージョンをつくって、お見せしながら進めていきたいと思っております。これが1つ目に御用意したものです。

2つ目が、航空機の路線番号を勉強したらというコメントもありましたので、少し勉強しました。大きく日本ではJALとANAがあるんですけども、それぞれ問い合わせたのですが、最初に申し上げると、明確にこうしていますとナンバリングのルールが書いてあるものとかは特になかったです。それで、ざっくり教えてもらったんですけども、ちょっとわからない部分があったので、こちらで時刻表とかをいろいろ見て推測した面が結構ありますので、正確性がやや欠ける部分がありますが傾向を知るものだと御理解していただければと思います。

それが1つ目の丸で、2つ目の丸のところを書いてあるんですけども、ちょっと規則性がそこまで明確でない部分もあります。それがわかった点でございます、具体的にどんなルールかというのが下の4つです。

1つ目が、ランクの高い空港に設定された番号の範囲を使用というような言い方をしておりますが、見た雰囲気、グルーピングして東京の羽田・成田グループ、大阪、名古屋グループ、福岡うんぬんかんぬんというので、全部ではないんですけども、ある程度の国際空港になっていそうな空港と他の地方空港といった形で番号の割り振りっぽいものがされておまして、その上で、例えば羽田空港発着なんかは100~600番台及び900番台というものが割り振られている、伊丹空港ではその下のものというような形の割り当てがまずありました。さらに2つ目のところで、その番号も細分化されておまして、羽田空港発着であれば、100番台のところ、そこから伊丹に行ったり、東北に行ったり、北陸に行ったり、200番台は関西へ行ったり、どこどこへ行ったりということで、各番号台ごとにおおむねの方向性が出ているというのが第2階層です。

それから3つ目、さらに便数は、そこから先はやはり奇数、偶数を、電車の上り下りに近い形なんですけれども、ランクの高い空港からの出発便を奇数、来るものが偶数というような傾向になっております。右側に例を書いておられますけれども、羽田⇒伊丹のほうは101、伊丹⇒羽田のほうは102とか、こんな形で偶数、奇数で番号を振られているということです。

一番最後、ややこしかったのが4つ目で、やや田舎のほうの地方路線に行きますと、その地方空港に割り当てられている番号がなくて、その地方空港に近いところの主要空港というんですか、そういう空港の番号が当てられている。事例として、函館空港というのは、その上のランク外のところなんですけれども、その番号は新千歳空港の番号を借用したような形で番号を振っているということです。函館空港からさらに低いところに行く場合ですけど。

総じて見ると、ちょっと勉強してみたんですけども、なかなかきれいな規則性というのはなさそうな、きれいな規則性で説明しきれなことではなさそうで、やや複雑な面がありまして、多分、返事がJAL・ANAからなかったのも、なかなかきれいな紙がなかったからかなという思いもありますが、高速道路の番号の参考とするにはちょっと複雑といいますか、規則性が厳しいかなという気がしたのが正直なところでございます。

まだ途中経過ではありますけれども、以上でございます。

【家田委員長】 どうもありがとうございました。先ほど途中でお話がありましたけれども、ワッペンとか、エンブレムとか、マークとか、ああいうものがないといけないねと。

そうじゃないと何だかわからないということがありますので、前回の資料のときに、アメリカではこういうマークを使っています、韓国はこうですとかいろいろなところを調べてもらったのですが、韓国はアメリカのまねというのがもろだったわけですけども、それでもそれなりに格好いいマークをつけていましたね。それで、日本でもこれからやるとするならば何らかのマークがなければいけないし、首都高はこういう格好のものを使っているの、あれと同じではいけないけれども、何か考えよう。

それで、赤瀬さんは高速道路、道路関係もそうなんですが、営団地下鉄の丸の内線のリングとか、出口は黄色、入口は緑とか、ああいうある種の鉄道におけるサインの文法をつくった、オリジンをつくった方でいらっしゃると思いますので、そのデザイン力も当然ですが、物の考え方が大変に徹したところがありになって、私も昔から尊敬しているのですが、今回、特に赤瀬さんに、あるいは関係の方々をお願いして、このところだけを先行的に勉強するグループをつくっていただいて、その成果を適宜ここに反映していただくというようなことではいかがかというふうに事務局と相談しているところでございます。赤瀬さんには多分、事前に御相談しているとは思いますが、ここで嫌だとは言わないと思いますが、どうかよろしくをお願いします。

そんなことで、デザイン系の話はそちらにお任せして、どちらかという、この委員会そのものは番号をどうつけるべきかといったような、より抽象性の高いところの議論をしたいと思っております。

それでは、ただいまの資料5、6について御意見や御質問をお願いしたいと思います。特にA3で広がっている図を見ていただきますと、昔は一級国道、二級国道という言葉があったそうですけれども、それは要するに、簡単にいえば2桁までの国道と、それから3桁の国道が二級ということに昔はなっていたようですね。それから、またマークがあまり数字が細かいものがちまちま書いてあると使えないので、せいぜい2桁でしょうということから現在の2桁の国道と類推して番号をつけやすいようなところがこうなんだけれども、黄色のところは、どうもそうはいかないよと。特に首都圏のあたりは環状道路という最も重要なものが2桁の国道を持っていませんので、何らか数字を考えなければいけない。あるいは数字だけではなくて、そこにサーキュラーとか何かそんなものをつけるのかわかりませんが、そんなことも考えなければいけない。

それから、中国縦貫道が非常に老舗の割には番号がないということとか、あとは細かくクロスしているところですね。それをどうしたらいいか。その辺も、今日は忌憚のないところ、皆さんの個々の趣味的な御意見でも構いませんので、いろいろアイデアを言っていただいて、事務局でその後考えるときの参考にさせていただきたいと思っておりますので、どうぞ御遠慮なく御発言いただきたいと思っております。今のところでも結構ですし、ほかのところでも結構です。どうぞ御発言ください。いかがでしょうか。

赤瀬さん、どうですか。

【赤瀬委員】個人的な意見を申し上げますと、実現可能性はちょっとよくわからないのですが、前回の委員会でも同じ趣旨を申し上げました、現在の国道1号線と東北のほうに行きます国道4号線を東京発で考える考え方でいいのだろうかという疑問を持っております。日本全国を縦断する道路は、高速道路1号線というのは北海道から九州あるいは沖縄まで1号線だという考え方は本当に採用できないのだろうかというのがございまして、歴史とか地元の方々とかいろいろ踏まえると難しくなってしまうかもしれませんが、それは、やはりこの絵を見ても考えてみたいなど、こんな感じを持ちました。ひとまずそこまで。

【家田委員長】ほかにどうぞ。

鳥塚さん。

【鳥塚委員】私も赤瀬さんの考えに非常に賛成です。そうなってくると、前回は国道番号がなじみがあるので、そこを参考にと考えていたのですが、もしかしたら、これは一度国道番号を離れないと、わかりやすいナンバリングはできないのかなというふうにも感じています。以上です。

【家田委員長】できるだけ具体的に言っていただくのが一番いいのですが、オリンピックを目標にしますので、今日、明日にもとは言いませんけれども、来週、再来週ぐらいには案ができないと、という感じもありますので具体的に、赤瀬さんのは多分、4号とか5号とか3号とかそんなものはみんなやめてしまって、稚内もしくは根室から那覇までずっと1号線ということですが、そこでそう通したときに、今度は日本海側を2号でいくのかとか、四国は置いてきぼりかとか派生した疑問が出てきますね。それを解いた案がないと事務局は暗礁に乗り上げてしまうので、具体案をつくっていただくのがいいのですが、実を言うとそういう具体案が10年ぐらい前ですか、もっと前ですか、中村英夫先生の委員会で作ったものがあって、結局それは頓挫したんですね。要するに、そこで理念の通るところは済むのだけれども、その裏で「うちはどうしてなの」というところが問題を起こしてしまうんです。

例えば中村先生の委員会の案だと、それは1号で通すのではなくて4号で通すのですけれども、国道6号のところの常磐道は、何か全然わけのわからない番号になって、何で6号をうちから奪ってよそにやるのだという議論が当然出るわけですね。だから、ぜひお考えいただきたいのは、抽象的な理念だけではなくて、具体的にこうやればできるし、こうやれば茨城県知事は納得するしというような具体策を持って、ぜひ御提言をいただきたいということです。

その中で、やはり一番難所が、少なくともこの黄色を解決しないと、すべての高速道路に番号をつけるというのがなかなか。少なくとも、今のところ2桁ではないんですね。ただ、2桁でも空いている番号というのがありますので、それを新たにつけるということはできるんですけども、そのときには北から順に58、59、60といくのか、そうでないのかとか、そこについては新規に番号づけになるので、何らか理念が要りますね。その辺はいかがでしょうか。

何か、リング状のものを頭につけてもいいという気はしないでもないね。だけど、あとはそんなに特徴があるわけではないんですね。それから、あとは四国に渡っているものが何本かルートがあるけれども、これを、ここにある現状の国道の番号がいいのか、それとも本四のところは何か特別の、さっきの環状と同じようにアルファベットをつけてしたほうがいいのかとか、そういうなるべく具体で御発言いただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

【赤瀬委員】やはり日本列島の特徴は真ん中に山脈があって、縦貫道と横断道、それから大規模都市の環状道路の3種類で構成されているというふうに解けないだろうかなということを1つ感じます。

それから、太平洋側と日本海側というものの1番があって2番があってではなくて、1番があって11番があるみたいなことは成立しないかな。まだアイデアだけ、思いつきで今申し上げているのは御無礼いたしますが。

【家田委員長】ということは、7、8、9を11番にしてしまうわけですか。

【赤瀬委員】そうです。

【家田委員長】それは、絶対に怒りますよ。1桁だったのを、何で俺のところを2桁だと。東海道を11番だったら裏日本の人は喜ぶよ、1番にしてくれるのなら。そういう問題がはらんでいるんですね。というのは、インターチェンジの名前すら白岡何とかだとか、わけのわからない名前を使わなければいけない国情ですから、番号でそういう種類のローカルナショナリズムに火をつけるようなことをやってしまうと手も足も出ない。

【赤瀬委員】別をいえば、地図は北を上にかくというのが常識であるという前提に立てば、北側に存する縦貫道が若い番号で、太平洋側に存する縦貫道が2桁を使うとかね。

【家田委員長】富山の人は地図をひっくり返して使っていますね。

【赤瀬委員】そうですね。知っていますよ。輪島のあたりも、完全に東京を上にするといいますか、僕は、逆さまに見るアイデアも非常に大事、特にアジア圏から見た場合の日本の存在というものを考えるのに大事だろうと思っているのですが、別の屁理屈を言うと、アジアの文明のもとである大陸に近いほうから若い番号が存在するみたいな、ともかく中央集権国家といいますか、東京が中心で地方を東京が治めてやるというような発想はできればとりたくないなという感じがありまして、日本全国を、小さな島国なので大きく捉えるとこういうことが整理できるのではないのということになるといいと、これは抽象的で家田先生に怒られてしまうけど。

【家田委員長】それは実現できないね。何年か前にそれで挫折しているんですよ。大挫折をしているので、その巻き返しをやると時間の無駄になりますので、今回はオリンピックがターゲットだから、実現可能なものでないとやっても意味がないんですね。それで、もうちょっと細かい標識のやり方や何かも、今度は私自身が委員長で昔やったことがありましたけれども、あれすらそんなには実現していなくて、せいぜい首都高の一部を変えた程度の話ですからね。

だから、ぜひお考えいただきたいのは、これはここでパッパッと決めればみんなが納得してすぐできるというほど生やさしいものではなくて、実は、この後ろに非常に大きな国民的納得が必要になるということをぜひ御配慮いただきたいし、事務局はそここのところ一番頭を悩ますはずです。だから、この委員会として番を張って突っ張ったことを言うのは簡単なことなんだけれども、その後、本にはなるかもしれないけれども、実現はしないということではしようがないので、ぜひそこはお考えいただきたいと思います。

前回の中村英夫先生がつくった案は、そういう意味では国土の構造を意識しているのだけれども、あまりに意識し過ぎたがゆえに、今度はローカルのプライドみたいなものを相当傷つけているようなものにはなっていますね。

どうぞ。

【矢ヶ崎委員】素人が言うに使い勝手のよさというところをオンリーで考えますと、やはり東北道を走って混むと、4号が平行しているので、一旦4号へおりて、また上がればいいや、郡山の先から上がればいいやという、何かそういう頭があるんですね。なので、平行している国道と高規格高速道路というのは、割と慣れてくるとセットで使っているというところが、特に渋滞するところなんかはそうだと思いますので、これは事務的に、例えば4号というものをずっと延ばして行って、途中で青森のあたりから大鰐弘前のほうは7という数字が入っていますが、これを4号は4号だと格上げして、4号をずっと延ばしていくというような。それとサーキュラーの部分は、やはり環状線ですからそれを特定するようなローマ字を頭につけて、数字を工夫して、中国の縦貫道も何か番号をつけてというように1個1個つぶして行って、最後に残るものだけ処理するみたいな、そういう実務的な、塗りつぶして行って、どこまで国道と平行で番号をつけ切ることができるのかというのを、一回ちょっとやってみたらいいのではないかと思います。

【家田委員長】3桁まで許せば、大体あるんですよ。

【矢ヶ崎委員】3桁でもつらいですね。

【家田委員長】とても番号が大き過ぎて、できれば2桁に入れたいと思うんですね。

【矢ヶ崎委員】2桁か1桁に統合できるものは、えいや！で統合してみるというのはどうかなと思います。少なくとも使っているほうからすると、平行している国道におりたり上ったりしますので、それは結構便利なんですね。

【家田委員長】地域のアイデンティティというのが、さっきマリ・クリスティーヌさんがアメリカの66号線の話を読みましたけれども、そういう側面があるので、国道の番号というのはそれなりの定着感があるんですね。僕自身は、松本とか高山とかあっちのほうが好きなんですが、158号線というのが、割と栄光の158号線という感覚を持っているのですけれども、それはそれで定着しているんですね。

その全体の日本のシステムをそのまま温存しつつ、それとは全く独立した高速道路のナンバリングをするというのは、ちょっといかなものかなという感じもするんですね。赤瀬さんが言うのはわかるんですけども、もし高速道路でそれをやるのだったら、国道のほうだってやらないと話を通らないかもしれない。だけど、それは別個ですというのだったら、それはそれで一つの考え方なんですが、多分、地域のアイデンティティというのを尊重しましたという物言いをするならば、その地域に定着している国道の番号をそれなりに使いながらやっていくというのが、今、矢ヶ崎さんが言ったような代替性みたいなところでもリーズナブルじゃないかと思うのですけどね。

【赤瀬委員】矢ヶ崎先生のお話を伺っていて、そういう側面は大きいなと思いますね。一般国道と高速道路の両方をうまく使い分けて都市間移動するという考え方は、日本で結構定着しているのではないかなとは思いますが。ですから、その御意見は貴重だなというふうに感じます。

【家田委員長】どうぞ。

【楓委員】世界各国いろいろな国によってルールが違って、例えば東西は偶数で、南北は奇数ですとかいうんですけれども、使う側からしてみればどんなルールでも、別に番号さえわかればいいと思うのですね。そういう意味では、やはり日本人としてはということも含めてですけれども、国道番号に準拠してというのが非常にわかりやすいですし、国道番号に準拠しているからといって海外の方がわかりにくいということにはならないと思います。

【清水和夫氏】先生、よろしいでしょうか。

【家田委員長】どうぞ、お願いします。

【清水和夫氏】ヨーロッパがEUで一つになっているんですけれども、行けばばらばらですが、道路は、Eがつく番号が一応ヨーロッパのユーロステートなんですね。それは昔、国境を置いたという都合でEと、ドイツの場合は黄色い看板のBがつくんですね、分裂、ドイツ連邦の。それで、両方とも立派な高速道路ですけど。ですから、日本の国道をEU道路、ヨーロッパの道路みたいなイメージにして、この黄色の足りないところはドイツの黄色い看板のBでつくような、そんなイメージで、日本全体の横串を通したジャパンエクスプレスウェイと、それぞれ地域性のあるローカルな、ローカルと言うとあれですけども、黄色、国道に準じないようなところは看板の色とか頭にアルファベットをつけて識別するか。

ヨーロッパの道は明確にEがつく看板はグリーンで、ドイツは黄色で、フランスは白で、それぞれの国の独自の道の番号を持っているんですね。それでEUとしては一貫性のある道路を持っていますから、その辺をうまくできるという感じがしました。

【家田委員長】どうもありがとうございます。ほかにはいかがでしょうか。

どうぞ。

【マリ・クリスティーヌ氏】今清水さんがお話されたことと、あとEUの統一では、例えば英語圏だとモーターウェイでMと使って番号をつけるんですね。それで、ヨーロッパはオートですからAの何番というように、トルロードとかハイウェイに対して使い分けているみたいなんですけれども、やは

り日本の場合は、ハイウェイに関しては、今話がありましたNEXCOと言うのですか、日本エクスプレスウェイで、逆にNE何番、NE何番にしたほうが、いずれにしても一つの組織がつくっているわけですので、国の、私たちの農道とかそういう、それこそ16号線みたいなところは変えられると困ってしまうのですけれども、新しくできたものは、やはり新しいなりにうまく活用して、それをうまくGPSと連動させることが私は一番重要なことだと思いますので、もし地図の委員会をやられるならば、グーグルマップとかそういうところで、例えばインとアウトというものがもったときちっと書かれるべきではないかと思うのですね。

例えばグーグルマップを使いながら道路のこういうGPSを使うのと、手に持っているマップを使うのとでは全部ばらばらなんですよ。日本政府のやり方で、あまり外国の地図会社を日本に入れたがらないんですけれども、彼らはものすごく克明にやっているんですね。日本の会社以上にやっているから、むしろ英語で見ているほうが、日本のものよりはよくわかっているんですよ。ただ、企業を入れると、いろいろフィートレドとかそういうものの中で、かなりいろいろなバリエーションがあるので、そういうところをもう一回ちゃんと見直してほしいと思います。

あと最後なので申しわけないのですが、羽田をおりところの東京から出る高速道路の出口と、神奈川から来ると2つの入口があるんですよ、羽田に入るのに。たしか、横浜から入ると2つ入口があるので、1個ミスすると2回目で羽田に入れるんですけれども、東京から来ると1個しかなかったですよ、入るところが。そうすると、それをミスしてしまうと横浜まで行ってUターンしてこななければいけないので、そういうところでラストエグジットですとか、これでもう終わりよと示していただけるとすごくありがたいなと思います。

【家田委員長】 どうもありがとうございます。ほかに、この番号づけの件についてお考えはございますか。

例えば、1つ理念として考えなければいけないのが、基本的には国道の改良として高速道路をつくっているんですね。しかも高速道路は立派な道ですから、基本的には旧一級国道に相当するところに高速道路をつくっているんですね。だけど、それだけではネットワークにならないので、3桁国道に相当するようなところも、この黄色ですけれども、あるわけです。

そういうふうにと考えると、高速道路は一般国道のグレードアップバージョンである。つまり、東海道本線に対する東海道新幹線があり、山陽本線に対する山陽新幹線があるのと同様に、東海道1号線に対する東名がありという面が強いんですね。さらに今度は、東海道新幹線に対する、さらにグレードアップとして中央新幹線があるのと同じように、新東名が東名にほぼ平行してあるわけです。名神もそうですね。というように考えると、例えば東海道1号線と東名と新東名というのが一つのシステムになっているわけです。

そこで、仮に国道1号線は1号のままにしておいて、それから東名はエクスプレスでEをつけてEの1号にして、さらに新東名はSの1なのか、何とかの1なのかとやっていくのか、ESの1なのかと、要するに、そのたぐいの一つの家族ですよというファミリーシステムだと思うのね。

それで、今度は同じように名神高速のほうも、これはどうつけるのかわからないけれども、どこまでを名神と言っているのか、新名神、それが名神の番号のSをつけるのかとか、そこら辺。何を申し上げたいかという、ファミリーシステムというものを活用しつつ、ファミリーから逸脱している環状線みたいなものは独自の路線でやるとか、何かそういう考えはいかがかと思うのです。私はそう思うんですけれども、そのほか何か御提案いただけることがあったらと思います。

【赤瀬委員】 今のことは、たたき案を書いてみないとわかりにくいので、御意見を伺って、ぜひ書いてみたいですね。

【家田委員長】 橋本さん、どうですか。

【事務局】今回はきっかけとしてこういう出し方をしたので、多分徐々にコンセプトが、まず考え方が幾つかあると思いますけれども、少し整理させていただいて幾つかつくって。ただ、正直申し上げると、急に出すといろいろとワーツとなるかもしれないので、出し方はまた委員長とも御相談していただこうとは思いますが、一回つくりたい、確かに議論がなかなか深まらないと思いますのでやりたいと思っております。

【家田委員長】中国縦貫道だって、交通量からいったら山陽道のほうがずっと多いはずで、とすると、いわば中国縦貫道は山陽道のバックアップ路線にもなっているし、それから山陰道のバックアップ路線にもなっているので、2号線が山陽の国道ですね。そうすると、高速道路のほうは山陽道がEの2号になって、それで縦貫道に相当するのは新東名みたいなものですね。新東名みたいなものであったら、2号の番号をファミリーとしてつけつつでもいいような気がするね。そのときに9号側が文句を言うかといったら、多分言わないと思うんだね、2号のほうに近いし。だから、個々に議論していけば、それなりに解けるのかもしれない。

【赤瀬委員】この絵は非常によかったですね。イメージしやすいです。

【家田委員長】それでは、時間が来ましたので、今日はそのぐらいにさせていただきます。

考え方としては、割と国土の構造から番号をつけ直すべきではないかという御意見と、現状を妥協的に行こうという私のような意見と両方あったということですね。

それでは、最後に今後の進め方について御説明をいただきましょう。

【事務局】参考資料に今後のスケジュールを1枚つけております。本日、マリさん、清水さんのお2人からいただきまして、次回は地図、カーナビメーカーあるいは旅行関係者という、そのナンバリングを利用して案内をされるような方を中心にお話を伺うべく調整したいと思っております。よろしくお願ひします。以上でございます。

【家田委員長】それでは、今後そういうような進め方でよろしいですね。

それと、赤瀬さんを中心にした小グループでデザインを検討していただくということも御了承をいただけますね。ありがとうございます。

今日は、マリ・クリスティーンさん、清水さん、特別に御講演をいただきましてありがとうございます。

以上で終わります。

【事務局】長時間にわたり御議論をありがとうございました。本日の委員会の内容につきましては、後日議事録の案を送付させていただいて御同意をいただいた上で公開したいと思っております。近日中に速報版として簡潔な議事概要をホームページにて公表いたします。

会議資料のほうはそのまま置いていただければ、追って郵送させていただきます。

次回の日程等については、改めて事務局より連絡をさせていただきます。

以上をもちまして、第2回の検討委員会を閉会とさせていただきます。本日はありがとうございました。

——了——