

第3回 高速道路ナンバリング検討委員会 議事録

平成28年6月20日

【事務局】 それでは、定刻より少し早い時間でございますが、委員の皆様お集まりになりましたので、ただいまから第3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。

本日の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の信太でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

まず、報道の方へお願いでございます。カメラ撮影は冒頭の委員長挨拶までとさせていただきますので、御了承のほどよろしくお願い致します。

まず、お手元の配付資料の確認をさせていただきます。クリップ留めの資料、表紙が議事次第となっております。それから、資料1の委員名簿から資料2、3、4、5の束になっているもの、それから参考資料として1と2が綴じられていると思います。過不足等ございませんでしょうか。

また、本日でございますが、道路局長の森、企画課長の増田につきましては、所用により途中からの参加となりますので、御了承をいただければと思います。

それでは、議事に移る前に家田委員長より御挨拶のほどをよろしくお願いしたいと思います。

【家田委員長】 暑い中をお集まりいただきましてありがとうございます。

もう3回ですので、特に御挨拶も要らないと思います。大体の方針も、前回のところでおおむね方向が決まってきたのではないかと思います。やはり便利にするために、しかも国際的な視点に立って便利にするために、今回は、何としてもオリンピックへ向けて実現しようではないかというのがポイントでございますし、これが、はなから全部の高速道路を最初から全部つくるというのだったら、何番つけたっていいようなもので簡単なんだけど、あるものを直すものですから、なるべく労力もかからず、いろいろ無駄な、無駄な抵抗とは言いませんね。無用な混乱をもたらさないようにしながら実現できると、こういう方向で前回一定の御理解をいただいたところでございます。

きょうは、特にゼンリンの方、パイオニアの方、それから日本政府観光局の方に、専門的な立場からお話を伺って具体化するということでございます。どうか皆さん、よろしくお願い致します。

【事務局】 ありがとうございます。報道の方におかれましては、これ以降のカメラ撮影のほうは御遠慮いただきたいと思います。

それでは、以後の議事の進行を家田委員長にお願いしたいと思います。家田委員長、よろしくお願い致します。

【家田委員長】 それでは早速、次第に基づきまして進めさせていただきますと思います。

まず、株式会社ゼンリン プロダクト企画部長の伊藤様からお話をいただくようにしたいと思います。どうぞよろしくお願い致します。

【(株)ゼンリン】 株式会社ゼンリンの伊藤でございます。着席での御説明で失礼いたします。

弊社は、皆さん御承知の方もいらっしゃるかもしれませんが、住宅地図ですとかカーナビの地図を制作しております。それで、今回のナンバリングというのはカーナビという観点が大きいのかもしれないですけれども、きょうは地図という視点を広げた形での御提言等を御報告させていただきたいと思います。

大きく目次のほう、4つの項目で御説明させていただこうと思っております。よろしくお願い致します。

まず「はじめに」ということで、文章をそのまま読む形になって申しわけありません。カーナビ等の移動支援サービスにおける誘導案内情報は、基本的に現地認識と誘導案内が一致することが重要であるということで、結局、現地の表記とカーナビで出てくる音声とか画面と一致しているところが、

やはり誘導案内のポイントだと考えております。なので、現地調査により取得した情報を用いて誘導案内を行うことを弊社では基本としております。したがって、現地交差点名称に、例えば「国会前」とそのまま表記があれば、英語化対応するときに、通常ですと「The National Diet」というふうに表記すべきだと思うのですが、このまま表記してしまうと、カーナビと現地表記に相違が起きてしまう。こうすると、例えば外国人の方は、場所が違うのではないかというような、そういった混乱を招くということで、あくまでもカーナビ地図においては現地表記との一致を優先する、そのままの情報を取得するというようにしております。日本語名称は、既に一般的に受け入れられている名称であり、表記上のゆれ、例えば「霞が関」と「霞ヶ関」の「が」が平仮名の「が」と「ヶ」ですね。こういったゆれは、多分日本人の方は一般的な認識として特に混乱はないと思うのですが、英語表記のゆれは、ほとんどが外国人には判断が困難かなと。例えば「Kokkaimae」と「The National Diet」だと、どう考えても外国人の方は同一名称とは認識できないということ。また、日本国内の高速道路では、日本語名の路線名称・出入口名称が主要な識別名称として利用されていますが、これが外国語化されて誘導案内されても、現地の路線名称や出入口名称表記と合っているかどうかというのは、なかなか判断が難しいのではないかと推測されます。下のほうは、これまでも話題になっていることかと思うのですが、2020年の東京オリ・パラに向けて、こういった外国人に向けての適切な誘導案内ということが、今非常に不足しているのではないかなというところで、弊社からのいろいろな考えを述べさせていただきます。

めくっていただきまして2番、カーナビ誘導案内における地図情報ということで、ここはいろいろ御存じの方も多々いらっしゃるかと思うのですが、カーナビの誘導案内というのは、大きくこの3つの形があります。地点型、領域型、区間型ということで、地点型は、右左折・到着などのピンポイントでのドライバーの動作を促すための案内です。領域型というのは、現在地・目的地・経路地だとか、その場所情報を主に伝達するものです。区間型というのは、渋滞・工事とかイベントを伝えるもの、大きくこの3つがあります。下のほうの文章にあります、特に日本では、I Cとか出入口名、交差点名というのは整備が進んでおりますので地点型の案内が中心になっております。これは海外のカーナビとちょっと違うところで、海外は、どちらかというストリート名称中心の案内になるのが、日本では交差点名称が中心の案内になっているということです。それぞれ地点型、領域型、区間型について詳細を掘り下げております。4ページ目になります。

まず地点型ですが、地点型の誘導案内は、主に右左折等のドライバー動作を促すポイントを現地名称を用いて音声等で案内することが多く、高速道路出入口や交差点の多くに名称が付与されているため、これを用いて、例えば下の絵のように「♪まもなく、霞が関出口を右方向です♪」というような案内があります。こういった固有名称を用いる案内というのが主になっております。しかしながら、これら機能を外国語対応する場合、日本語固有名詞の英語化のゆれ、先ほどありました「Kokkaimae」のような事例、英語表記のゆれ、あと長い名称の表記などは外国語化しても非常にわかりにくいということが想定されます。それで、繰り返しになりますが「The National Diet」と表記されて、古い情報によるカーナビ案内が「Kokkaimae」と書いてあると、これは本当に外国人には判断不能かなというところです。これを改善する方法として、例えば高速・都市高の場合は、上の標識のように「出口23」とありますが、こういった番号が付与されており、この番号を有効活用することで外国人にもわかりやすい案内が可能である。これは既に出てきている話かもしれませんが、番号を使うということがいい対応策になるのではないかと考えます。

めくっていただきまして、次に領域型ですが、方面標識による方面名称は、主に行先方向の地名・著名地点名などをあらわしているかと思えます。ディスプレイ上の誘導案内を下図のように並行利用することで、現状のカーナビではわかりやすくしています。これは下の絵にありますように、リアルな交差点の拡大図と方面看板を併記することでわかりやすくしています。これは、ただ音声案内だけを切り取って、例えば「♪まもなく、九段坂上交差点を「半蔵門」方面です♪」と言われても、現地がわからない人にとっては「半蔵門方面」がどっちなのかというのは全くわからない。それで、下の文章にありますように、「半蔵門」が自分の位置のどの方面に位置し、どういう領域・地点をあらわす名称なのかが、

土地勘がある利用者でないと理解できず、親切な案内とは言えません。これが、例えば道路標識等によって利用者に路線ネットワークが、利用する側が何番の道路がどういうふうにつながっているかネットワーク構造が大体わかっていれば、例えば「♪まもなく、九段坂上交差点を都道 401 号線方面です♪」というような案内をすることで、よりわかりやすくなるのではないかとこの事例を挙げております。

めくっていただきまして区間型です。まず、路線名称が区間型では一番多く使われる識別ですが、路線名称は、通称名称、正式名称、一般名称のような複数の名称が存在しています。これは、例えば「外堀通り」というのが都道何号線であったり、いろいろな正式名称だったり、通称名称だったりするのが同じ道路についているということになります。あと、地図表記の文字レイアウトも考慮する必要があります。多くの道路地図は著名な通称名称程度しか表記していないというのが現実です。なので、通称名称があるから道路地図にすべて表記されているかということ、やはり紙面のサイズのレイアウト上とかで表記し切れていない路線名称というのが多々あります。下のよう、大きく詳細な道路、一番左側が詳細な道路で、真ん中が必要な路線だけ濃くした道路、右側が首都高とかのデフォルメのような画像、これを見ていただいて一目瞭然かと思うのですが、やはり一番右側のデフォルメ画像というのが、見た瞬間、一番頭に残りやすいのではないかと。それで高速道路網のネットワークも、これを3回、4回と繰り返し見ること、何となく道路の地理的な状況が把握できるのではないかと考えております。カーナビ等の移動支援は、利用者の認知・判断を瞬時に行うための支援が目的です。特に利用者が道路ネットワークなどの環境情報を事前に記憶・習得していると、認知・判断は飛躍的に効率化されますということで、カーナビが幾ら丁寧に案内するよりも、利用者が既にそういった地理的な状況を把握しているということが一番重要になると思います。こういった円滑な交通流に向けて、カーナビ・スマホナビなどのリアルタイム誘導案内の機能向上だけでなく、ドライブガイドを紙面で配布したり、道路地図帳など、認識・認知の容易なデフォルメマップなどを社会に多く流通させることで、利用者が記憶・習得する環境情報を増加させ、ひいては安全・安心な交通社会づくりに寄与できるのではないかと考えております。

次のページをめくっていただきまして、ここからは誘導案内の課題になります。道路での誘導案内における課題を整理すると以下のとおりになります。これは今までの、大きく3つの誘導に対してのまとめになるのですが、まず、方面名称は土地勘がないとわかりにくい。次に、路線名称は通称/一般/正式/…複数付与されているケースがあり、地図表記もレイアウト上煩雑で認識性も悪いということで、先ほど申し上げたような例になります。通称名称は外堀通り、一般名称は都道 405 号、正式は外堀環状線。こういった路線名称が英数字など簡易な記号表記できれば認識性が向上します。あと重用区間による連続性が失われることでのわかりにくさということで、例えば「山陽自動車道」は途中に「広島岩国道路」が挟んでいたりして、これがしょっちゅう入れ替わると、実際にどこを走っているのかわからなくなってしまう。道路管理上のわかりやすい管理区分、例えば鳥栖ジャンクションの長崎道⇄九州道、ここの接続関係、どこが切り替わり目かというのは、多分一般の方はなかなか御存じではないか。これが路線番号で明確にわかりやすいように区分がされていれば、一般の人でも路線の変わり目がわかりやすくなるのではないかと。要は、利用者視点でわかりやすいナンバリングをやったほうがいい。道路の管理区分だけでなく、利用者視点でナンバリングしたほうがいいのではないかと。ということになります。あと、進行方向を判断するための上下線が明確でないということで、ルート番号だけでなく進行方向、特に日本の道路はループしていたりするので、上りか下りか、内回りか外回りかみたいな区分が必ず必要になってくるのではないかと。これを、例えば以前の勉強会で航空機の番号のような事例があったと思いますけれども、奇数・偶数で上り下りを分けるとか、もしくは何かしら識別をつけるとか、上り下りを判断できる識別があっほうがいいのではないかと。ということになります。あと IC・出入口・SA/PA・JCT など、複雑な名称による道路上ポイントのわかりにくさというところに関しては、既に IC・出入口は番号がついていると思いますので、あと不足している SA/PA だとか JCT、こういったところもすべてがナンバリングされていることは好ましいかなというふうに考えます。

最後、めくっていただきまして4番、今回の高速道路ナンバリングについて我々の思うところを記さ

せていただいております。

まず、ナンバリングルール・体系の明確化ということはしっかりやっていきたいなど。ナンバリング体系は、できるだけ仕様統一化されることが好ましいということで、例えば阪神高速ルールでは、31号上り線は3号線にたどり着く、それ以外では接続関係なしみたいな、こういった皆さん御承知のようなルールがあるかと思います。あと環状線は、首都高ルールではC1・C2とついていますが、名古屋高速ではRとついていますが、こういったところをできるだけ統一化したほうがわかりやすいのではないかと。ただし、現状を変更すると、今その番号を使っている方々が、いきなりナンバリングが変わると混乱を来すので、現状は変えずに新規のときだけルールを統一したほうがいいのではないかとということになります。

あと表記変更に対する関連機器・サービス等の移行課題ということで、標識変更によるカーナビソフトと現地表記の相違、これは最初のほうに挙げさせていただいたように、現地表記とカーナビソフトの案内が変わるということは、利用者にとっては非常に混乱が大きいことになります。もちろん、我々が地図の更新とかをしっかりとやっていけばいいんですけども、なかなか市場はそんなに簡単に更新していただけないという現実もございますので、できるだけ従来の情報を変えるというのは最小限にとどめたいというところがございます。

あとナンバリング情報のデータ整備コスト、サービス改修コストということで、これは我々地図事業者だけの問題なのかもしれないですけども、きょういらっしゃるパイオニア様とかカーナビソフトの会社さんも含めて、いろいろとこういった改修のためにはコストがかかるということで、こちら辺もちょっと御配慮いただけたらなということになります。

あと市場流通中の道路情報サービスへの影響ということで、VICSですとかJARTICさん、いろいろな情報が既に交通情報としてありますので、ここに対してしっかりナンバリングと路線名称とか、そこら辺がどういうふうに使われていくのかということのを、運用ルールはできるだけ統一化されたほうがいいのではないかと考えます。

あと、先ほど申し上げた外堀通りとか、我々外堀通りの近くにオフィスを構える人間にとっては、外堀通りがいきなりなくなるというのは非常に寂しい問題でありますので、通り名・街道名など、一般定着した呼称というのは継続利用していただきたいなというところが思いとしてあります。

あと利用者の環境認識・認知力の向上ということで、数字・記号など、こういったもので利用者が地理的状况とか道路ネットワーク網とか、こういったことがわかりやすく地図提供していくということは我々の課題でもありますので、今回の高速道路ナンバリングということは、非常に我々にとっても有意な話だと考えております。

最後、外国人向けカーナビガイダンスということで、外国人向けサービスとしては、通り名・交差点名称の外国語化だけでは不十分ですと。ここに数字・記号などをわかりやすい識別子で誘導案内することは非常に重要だと考えます。

これらすべて両立させるためには、一番下、最後の締めにありますように、新しいナンバリングと従来の名称表記を並行運用していただけることが一番好ましいのではないかと考えます。

以上で、弊社からの報告を終わらせていただきます。ありがとうございました。

【家田委員長】 どうも大変わかりやすい御説明をありがとうございました。

それでは、これから少しの時間ですけれども、質疑応答の時間に当てたいと思います。一問一答だと時間を食いますので、御質問のある方は一通り言っていただいて、それにまとめてお答えいただくということにいたしましょう。

それでは、どなたからでも結構です。お願いします。

楓さん、どうぞ。

【楓委員】 ありがとうございました。ナンバリングが決まった後、御社で地図の情報メンテナンスに、大体どれくらいの期間を見込んでいらっしゃるのか教えてください。

【家田委員長】ほかにいかがですか。
赤瀬さん。

【赤瀬委員】ただいまの御質問と同じように、私も導入と時間のずれがどのくらいあるのかなというのは、ぜひ教えていただきたいところです。ゼンリンさんのほうでの整備が、国交省サイドでルールが決まったら、それでゼンリンさんのほうで、いつごろそれが形になってくるのだろうかというあたりの目安を教えてくださいとありがたいと思います。

それから、終わりから3ページ目ですか、通しの7ページ目の上下線識別の付与、下から3行目に「進行方向を判断するための上下線が明確でない」とございますけれども、例えば国道1号線というのがございまして、国道1号線は、ある点から点で上下線の識別記号というものをつけていないのですが、高速道路で路線ナンバリングが導入された場合の上下線識別記号というのは、どういったアイデアを想定されているのか、ちょっとわかりにくかったので補足していただくと助かります。

以上です。

【家田委員長】ありがとうございました。
ほかにいかがでしょうか。
どうぞ、清水先生。

【清水委員】2点あって、1点目は今までの質問と同じで、やはりメンテナンスの頻度とか、どのぐらいポリシーが変わるとそれを反映するのかというのがあるのですが、もう1つが同じ7ページの、私も悩んでいるのですが、インターとかジャンクションは番号をつけるとして、SA・PAというのが、例えばスマートインターがあるようなところだと、同じように出口とジャンクションと似たような番号をつけてもいいと思うのですが、仮にそういうものがつかないで、本当に休憩だけの機能だとすると出口だと思って、番号が連続していくとして出口だと思って行ったけれども、そうじゃないというような混乱も生じるような可能性があるんで、諸外国なんかを見ても、ちょっと正確には覚えていないのですが、たしかSA・PAというのは番号を除外していたような気がしますし、少しそこら辺をどうしていくかというのをもしお考えがあれば伺いたいと思います。お願いします。

【家田委員長】ほかにどうですか。

では、僕からも1点だけ。前に議論になったときに何でかなということになったのですが、インターチェンジには番号がついている。だけど、カーナビは何も言わない。カーナビ上でも番号は出てこないというのが私の経験する範囲のカーナビなんですけれども、それは何かお考えがあるのか、つけ忘れたのか、つけないほうがいいのか、その辺、ちょっと教えていただけたらと思います。

ほかにいかがですか。
鳥塚さん、どうぞ。

【鳥塚委員】やはり7ページで、道路管理上のわかり難い管理区分ということで、どこで分けるかというお話があったのですが、例えば幾つかの道路名、既に道路名がついているものを幾つかまとめて1つの番号にするというようなことは、地図をつくっていく上で、運用上何か問題が出たりする部分というのはございますでしょうか。

【家田委員長】ありがとうございます。よろしいですか。
どうぞ、矢ヶ崎さん。

【矢ヶ崎委員】わかりやすい御説明をありがとうございました。

大概の先生と質問がかぶってしまうので、かぶらない簡単な、4ページのところで御指摘されている英語表記というか、ローマ字表記は長過ぎてはパッとわからないよという御指摘、まさにそのとおりだと思いますが、例えば「霞が関」であれば3文字ですので日本人は簡単なんですけれども、ローマ字表示になっている「Kasumigaseki」は長いですか。どれぐらいが、パッと見てわかるというような長さの範囲というふうにお考えなのか、ちょっとお聞かせいただければと思います。

以上です。

【家田委員長】 それでは、以上まとめてお答えいただこうと思います。よろしくお願いします。

【(株)ゼンリン】 まず地図のメンテナンスですが、弊社の場合は今、カーナビの地図ですと毎月更新をしております。ただ、商品化で提供するに当たっては、DVDとかそういった固定媒体で流通させるものについては、大体年に1回が今、市場での一般的なやり方かなと。これが通信ナビになると、リアルタイムで更新が可能になります。

あとデータ自体の更新ですが、これは即時更新を基本としていまして、即時更新といっても、変わったらすぐに調査は無理ですので、いろいろ官報・公報ですとか道路管理者様から御提供いただく事前の情報、これらを事前に入手して、実際に変更がかかる日、もしくは供用開始日とかそういったところにあわせてデータを一斉に入れ替えるような事前の更新をしております。なので、提供先のユーザー様によっては、そういったオンラインで地図が提供できるユーザー様に対しては、ほぼ即時更新は可能な状況になっております。

【家田委員長】 準備にどのくらい時間がかかるかという御質問があったと思うのですが。

【(株)ゼンリン】 準備に関しましては、例えば事前に情報をいただいてというのは1カ月前ですとか。例えば道路は結構、供用開始というのは2年とか事前にわかっていて、こういった標識に関しても、今後、道路局様のほうから、半年前にいただけますとか、1カ月前にいただけますと、そこに合わせた形で即時ができるように努めてまいります。最悪は1日で更新は可能なんですけれども、短縮すればするほど、やはりコストにはね返ってきますので、できるだけ事前の情報提供を期間を持っていただけるとことはコストに関しても有利になるかなと考えております。

次に上下線ですが、今の時点では、上下線は上り・下り、あと内回り・外回りという日本語名称でいうとそういった区分があるので、これが、例えばアルファベットでA・Bが後ろにくっつくとか、先ほど申し上げたような奇数・偶数とか。奇数・偶数は、ちょっとナンバリング体系が大きく変わってしまうので非現実的なところもあるのかもしれないですけども、後ろにそういった識別がつくとか。それで、上下線が必要なときだけそういった識別をつけるというような運用でもありかなというふうに考えております。

次に、SA・PAについては、弊社でも国交省様でいろいろ推進されていまして道路の区間IDのようなところを共同研究とかをさせていただいたときに、やはりSA・PAというのはIDを付与しなくても何とかするのはないかということでやっていたのですけれども、やはりSA・PAというのは、明らかに分岐合流が発生したり、何かしらSA・PAに立ち寄るユーザーさんに対しては案内が発生するところで、例えばSA・PAの事前に渋滞が起きたり、合流で渋滞が起きたり、何かしらそういうイベントの発生しやすい場所ということもあるので、そういった交通情報を配信するとなったときには、やはりそこにIDが必要なのかなと。なので、施設番号何番のところ渋滞ですという、例えばJARTICさんの交通情報で、そういった番号がもし活用いただけるのであれば、そういったことは必要かなと考えております。

次に、IC番号がカーナビで使われていないというところですが、弊社では、一応IC番号は特定のカーナビメーカーさん向けには、すべて整備して保有しております。これは、やはりカーナビメーカーさんそれぞれの誘導案内のポリシーみたいなものがあって、どうしてもうるさい案内、オオカミ案内と

俗には言っていますけれども、案内が過多になり過ぎて、なかなかユーザが使いにくいというところがあるので、できるだけ必要最小限な情報に集約されているという結果が、番号は案内されないメーカーさんがたくさんいらっしゃるというのも、そういった原因なのかもしれないですが、弊社では一応、必要というメーカーさんには提供させていただけるようにはしております。

【家田委員長】そうですか。聞く相手が違いました。

【(株)ゼンリン】次に、道路管理でわかりやすい路線番号ということですが、管理者さんが違う道路についても利用者視点で同じ番号で統一すべきであれば、地図整備側としても、別にそこは同じ番号で問題ないと思いますし、むしろそっちのほうがいいと思います。あとは、その運用の仕方として、例えば道路管理者さんが違う道路について交通情報が違うとか、そういったその他のインフラと整合がとれるのであれば、別にその体系は同じであれ問題はないと思っています。

あとローマ字表記なんですが、ちょっと私もローマ字表記というのは、外国人の感覚は何ともわからないのですが、例えば日本語名称ですと、地図の表記の文字は、大体5文字ぐらいで改行するというのが一般的な感じで、これが、例えばローマ字で15文字ぐらいを超えると、やはり地図に表記するときに、かなり周辺とのレイアウト上制約が出てきて、大体、レイアウト上制約が出たものは優先順位を下げて消してしまうようなことがあるので、できるだけ簡略化された名称が好ましいかなと。それで実際に、例えば富士山、ちょっと例がよくないですが、そうすると「マウント富士」で「Mt. FUJI」とか省略して表記するということがありますので、できるだけ簡略化して短縮化された、せいぜい10文字とか12~13文字程度が好ましいのではないかなと。ここは、ちょっと個人的な感覚で申しわけございませんが、それぐらいの感覚かなというふうに認識しております。

【家田委員長】ありがとうございます。一通りお答えいただいたかと思っておりますけれども、加えて御質問はございますか。

どうぞ。

【鳥塚委員】上下線に関してなんですが、ゼンリンさんに伺うのがいいのかわかりません。不勉強で申しわけないのですが、上下線というのは、関東では東京が上りになります、向かうのが。関西へ行くとまた違う方向になったり、その辺は地図制作上で、上り・下りというのはどういうふうに、何か定義があるのでしょうか。

あと海外の場合、外国の方というのは上り・下りというのは使われるのですか。

【(株)ゼンリン】まず、日本では弊社でも、ちょっと弊社は本社が北九州にあるのであれなんですけれども、北九州のほうで若戸トンネルというのがあって、これは若戸なので「若松」、「戸畑」ということで、若松のほうは東京よりは遠いほうにあるのですが、起点・終点は若松-戸畑なので、最初は若松-戸畑は下り、戸畑から上り、要は東京に向かう逆方向でとっていたのですが、これが実際に運用していくとクレームになり、いろいろ道路管理者さんに確認すると、ここは逆ですという指摘があって、結局管理者さんに聞かないとわからないというのが現実です。ということは、ユーザさんも、まさか道路管理者さんに毎回、ここは上りですか、どちらが上りですかと聞く方はいらっしゃらないと思うので、結局、世の中でもわかりにくい、実際に地図会社でもなかなか正確にとれない、これが現状かなと。

それで海外については、確かに上り・下りというのは海外のナビで余り聞かないですが、恐らく東西南北の方向がはっきりしているもので、その方向で、ある程度どちら方向かというのが識別できている。これが日本の場合は環状線とかそういった特殊な例があるので、どちらが東京方面かというのがわからない例があるので、全部の道路が必要とは思いませんけれども、こういったわかりにくいところは、やはりどちら方向かという情報があったほうがいいのではないかな。なので、恐らく地下鉄に乗られていて

も、丸ノ内線とかはどっち方向か乗るときに皆さん迷われると思うのですけれども、そういった迷いやすいところについては識別があったほうがい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。よろしいでしょうか。

それでは、時間の関係もございますので、次に進みたいと思います。

伊藤さん、どうもありがとうございました。

続きまして、次のお話を承ります。次はパイオニア株式会社 市販企画部先行企画担当課長さんの矢野さんからお話をいただきます。お願いいたします。

【パイオニア(株)】パイオニア株式会社の矢野と申します。よろしくお願いたします。着席させていただきます。弊社からは、カーナビゲーションシステムにおける高速道路ナンバリングの活用案と、活用案を考えた上で見えてきた課題を御紹介したいと思います。

1枚めくっていただきまして1ページ目ですが、弊社的高速道路に関連するカーナビ機能を幾つかこちらで御紹介しております。他社さんのカーナビでも、おおむね同じような機能を搭載されているというのが一般的とお考えいただいて結構です。左手から、まずハイウェイモードという、こちらは弊社のカーナビの特異の名称になっておりますが、高速道路を走行するときに使っていただきやすいデフォルメされたマップ表示というものです。現在地の前方、おおむね3つから4つ程度の高速道路施設が表示されるようになっておりまして、その施設までの距離、到着、通過する時間の予測でありますとか、インターチェンジであれば、そこを降りる場合の料金等が表示されるようなマップになっております。続きまして、向かって右のルート案内になります。ルート案内の際には、皆さんよく御存じかと思いますが、分岐のある場所の付近まで来ますとカーナビのほうから音声案内、こちらの例でいいますと、およそ800m先に分岐がありますと。それとほぼ同じようなタイミングで、こちらの画面にありますような、右半分のイラストのような表示がされる機能がございます。こちらの例ですと、こちらは板橋ジャンクションというジャンクションになっておりますが、このジャンクションで、本線を走っている方向からしますと右手側にジャンクションの分岐がありまして、その先に東北道、常磐道が続いているということが見てわかるようなイラスト表示を行うようになっております。こちらのイラストの中には、現地にご覧いただけます看板・標識等々、全く同じではないのですが、それに似たような表示をすることで、現地の情報とカーナビが示している情報とを照らし合わせていただいて、進路に間違いがないようにということでこのようなルート案内をするというのが、大体一般的になってきております。その他の機能としましては、図のほうは少し小さ目になっておりまして言葉だけになりますが、弊社のカーナビにおいては、乗り降りインターチェンジ指定、施設検索、有料道路料金区分指定、有料道路料金表示といったような機能がございます。乗り降りインターチェンジ指定というのは、ユーザさんが任意の場所をこちらで乗りたい、こちらで降りたいというのを指定することができる機能になっております。一般的なカーナビはルート案内を自動的に行いまして、乗るインター、降りるインターというのはカーナビが自動的に設定するようになってるのが一般的でございます。ただ、時にユーザさんがこのインターチェンジでどうしても乗りたい、ここでどうしても降りたいというふうにお考えになる場合もございまして、その際には指定をするというようなことで思いどおりのルート案内ができるようにする、そういった機能がございます。この機能を使う際に、あわせて使っていただくようなイメージなんですけど、施設検索というのは高速道路の施設、もちろん高速道路以外の施設も検索できますが、その一環で高速道路の施設を検索、場所を探して表示したりすることができるようになっております。その他の機能に関しましては、今回は時間の関係もありますので割愛させていただきます。

2ページ目をごらんください。ただいま御紹介した主なカーナビ機能の中で、今回の議題でありますナンバリングとの関係が想定される機能、こちらはハイウェイモードとルート案内、それから乗り降りインターチェンジ指定、施設検索、こちらが関連が想定される機能だというふうにご覧になっておいて、この後、こちらのそれぞれにつきまして、弊社のほうで考えた活用案を御紹介してまいります。

それでは、ページをめくっていただいて3ページ目をごらんください。3ページ目は、まずハイウェイ

イモードにおける活用の御提案になります。先ほど御紹介した既存のカーナビのハイウェイモードの画面例というのは右の小さいほうになります。現状はこちらのように、先ほど御指摘がありました、高速道路の施設には、今のところ番号は表示しておりませんで、施設の名称を表示するような形になっております。ナンバリング制度が確立した暁には、左のような画面に変わるのであるというふうにイメージしております。あくまでも架空のイメージになりまして、こちらは首都高速のほうを題材に使わせていただいておりますが、こちらのジャンクション、金港ジャンクション、みなとみらい、横浜公園、その前についているのが施設の番号になります。その少し左にE23、24と書かせていただいておりますが、こちらはこういった番号になった場合のという想定ですが、金港ジャンクションより手前がE23号という路線番号である。その先、みなとみらい以降がE24というふうになった場合には、こういった形で路線番号を表示することになるのではないかと考えております。このような表示をすることによるメリットは、主にこういったジャンクションを挟んで路線番号が変わるといったような状況では、特に御自身が進行されるべき進路がこのような形で番号が変わるということを、この画面を見て御理解いただいて、現地の標識等と照らし合わせて、これから進む先がE24で間違いないんだなということが事前に御確認いただけるということで安心して走っていただけるようになるのではないかと考えております。こちらで考えました活用案に関連する課題になります。この場合の課題というのは弊社から見ての課題ということになりますが、路線または施設番号の体系、特に施設番号のほうで想定されるというふうに伺っておりますけれども、枝番の有無とか、最初に整備された段階では存在していなかった施設が、ある施設と施設の間新たに作られて供用されたという場合に、番号の連番が崩れてくるということがあり得るかと思っておりますが、その際に枝番等が発生する可能性というのも考えられるかと思っております。そういった場合には、先ほど御紹介しました画面例の中の、例えば5と6の間に5-1とか5-2という施設が発生した場合に、画面のレイアウト、デザインを想定した形で、枝番が表示される領域を空けておかないといけないというようなことになるのですが、これは開発の段階であらかじめわかっていたらそのような想定ができます。こういったことを踏まえまして体系が、弊社にとって開発をする前に、ここで言う「あらかじめ」というのは、開発の前にそういったことがはっきりしておれば、それに対応できますという意味になります。

次の4ページをごらんください。こちらはルート案内での活用案になります。こちらのイメージ図の向かって右側のように、これから進行する方向がE24であり、これまで進行してきた路線がE23であるといったようなことが、このイラストの中で表現されるようになれば、よりわかりやすくなるのかなと思っております。また、このタイミングで同時に案内される音声の案内ですが、こちらのほうにつきましても、現状ですと、この場合ですと「♪およそ800m先、板橋ジャンクションを右方向です」というふうに案内するような場所になりますが、「およそ800m先」の次に「E24方面へ、板橋ジャンクションを右方向です」と案内することで、これから進行する方向がよりわかりやすくなるのではないかと考えております。こちらのルート案内に関連する課題としましては、今例で申し上げましたE24という読み方ですね。こちらのほうは、今は「E24」と申し上げましたが、これを「Eの2・4」と読むべきなのか、はたまた「高速24号等」と読むべきなのか、読み方のある程度幅というのがあると思っております。そちらのほうは、あらかじめガイドライン等でこのように読みましょうというふうに定まっておれば、カーナビメーカーもしくは隣におられますゼンリンさんとも、そういった音声のデータを整備する際に、そのガイドラインに沿って整備することになりまして、カーナビ各社で同じものを指すときに違う言い方をすることが避けられるのかなと思っております。それで、ガイドラインを制定することが望ましいというふうに書かせていただいております。

それでは、次のページをごらんください。5ページ目になります。こちらは高速施設検索への活用というアイデアになります。路線番号と施設番号とを組み合わせ、1位にその施設が定められるということが前提であるとすれば、こちらにありますように、「路線番号+施設番号」というのを番号で入力していただければ、右の画面例のような高速施設を呼び出すことが番号だけでできるようになるというふうに考えております。今あるものでいいますと、電話番号で場所を検索するという機能がカーナビでは一般的になっておりますが、高速施設・路線に固有の番号が、1位に定まる番号があるとなればそれ

を利用するということが可能になるかなと思います。こちらのメリットとして考えられるのは、高速施設の名称、日本の施設ですから漢字で表記されていると思いますが、読み方が少し難しい漢字、もしくは地名はなかなか難しい場合がございます、その読み方がわからない。かな漢字変換をするような機能もあるんですけども、どのように変換してよいかわからない。もしくは変換が面倒である、手間であるというような場合がございます。そういった場合には、番号がわかっているということになります、番号で探したほうが簡単に探せるというようなメリットもあるかと思えます。また高速施設を探す場合には、高速道路の名前と高速道路の施設の並びがそのような形になったリスト検索という機能もございまして、まず「関越自動車道」というのを指定して、その後、練馬インター、大泉ジャンクション、大泉インターチェンジといった形でリスト化された画面から探すこともできるのですが、こちらの場合でも、施設の並び順等に不案内な場合はなかなか目的の施設が探しづらいといったこともございますので、番号の指定というのはメリットがあるかなと思います。漢字が読めない外国の方にも、数字での検索というのには有用かなというふうにも考えております。繰り返しになりますが、番号がわかればということになりますので、恐らく必要なのは、その番号を知り得る手段ですね。高速道路の施設のガイドブックであるとか、旅行ガイドブック等に、ある施設の一番近い、最寄りのインターチェンジはこちらですというような案内をされるときに、そこに番号を併記していただくというようなことがあれば、その番号を認識して、こちらのカーナビの画面に打ち込んでいただくことができるようになるのかなと考えております。こちらにつきましても、課題はメリット1のハイウェイモードと同様になりまして、路線もしくは施設の番号の体系があらかじめわかっているならば、この入力のルールというのもあらかじめ定めやすくなるということで開発の都合上は非常にありがたいと考えております。

それでは、こちらが最後になります。今まで申し上げてきたメリットと、それに関連する課題ということで課題の部分だけをまとめております。内容に関しましては、途中で御説明をしておりますので、こちらで詳しい御説明は割愛させていただきますが、一番下のメリット①、②の共通の課題というところを詳しく御案内したいと思います。最初に、一番下に「(※②-2)」と書いてあるのですが、こちらは済みません、誤記でございまして、2番の課題と関連するというふうになっております。内容は、高速道路を走行中に、車が時速80キロ、100キロという速度で走っている間に、いろいろな情報をドライバーさんに認知していただかなければいけないのですが、今までは、主に高速道路においては高速道路施設もしくは高速道路の路線の名称を案内・表示をしまっていました。ここに路線の番号ですとか施設の番号が加わることで、情報がふえる方向にはなってくると思います。そうしましたときに、今までの案内と比べて、数字がふえたことによって情報の認知の負荷、ドライバーにかかる負荷ですが、どの程度上がるのかといったようなところは、安全上の観点から、カーナビメーカーとして検証することが必要かなと考えております。こちらに「望ましい」とありますが、我々がやるべきこととして、こちらのほうが課題になるかなと考えております。弊社からの御説明は以上になります。ありがとうございました。

【家田委員長】どうもありがとうございました。

それでは、先ほどと同じように質疑の時間をとりたいと思います。また、どなたからでも結構ですので御発言いただきたいと思えます。

どうぞ。

【清水委員】2点ありまして、1つ目は先ほどの地図の話と全く同じなのですが、こちらでもユーザ側のシステムの更新頻度、多分、カーナビのシステムがメジャーにかわるのは車を買換えるときということだと思うのですが、例えばデータですか、CDとかDVDだと買えばいい。うちの車はハードディスクなんですけれども、多分どこかのタイミングで情報を書き換えないといけないのですが、意外と書き換えるとき、道路がどんどん新設をされてずっと待っているんですね。それで、圏央道が大分できてくるのでもうそろそろかえようかなという感覚なんですけれども、そういういろいろな人がいる中で、データをカーナビ上で更新していくというのは、大体どのぐらいの頻度が現状なのかというのを1点知り

たいということ。

2つ目が、最後の6ページのところで、ナンバリングをしたとして、表示によるものと音声によるものと両方の課題があって、その情報の負荷という話があるのですが、日本人でも、よく地理的にわかっているところとわかっていないところと議論が分かれるかもしれませんが、例えば表示に番号はあるんだけど、音声は別に番号はなくてもいいという判断もあり得ますし、逆に外国人のほうは、多分、「関越」というよりも番号で言ってあげたほうがわかりやすいということもあるので、ひょっとすると表示言語というんですか、システムで外国語にするのか、日本語にするのかによって、音声の考え方というのは変えてもいいのではないかなと個人的には思うのですが、そこら辺はいかがでしょうかというのが御質問です。

【家田委員長】ほかにいかがですか。

赤瀬さん。

【赤瀬委員】3ページを拝見していて2つ質問があります。右側に現状の図があって、左手にこうなるのかなという想定図がございますが、現状、IC番号はお使いになっていないのでしょうか。これは、なぜ入れておられないのかについて、こんな制約があるんだということをお聞かせいただけるとありがたいと思いました。

それからもう1つは、カーナビの画面のピクセル数の制約とかそういうもので、この委員会も出口番号が決まったらそれを形として、ルートマークとしてどんなものにしようかということまで決めていこうとしているわけですが、形について、ピクセル数の制約などから、こういうものは困るし、こういうものは歓迎というような御意見があれば、ぜひ教えていただきたいと思います、絵として。

それから、4ページは意見というよりも、先ほどEの24、あるいはE24、高速24、読み方をガイドラインで制定してほしいという御意見がありましたけれども、これは私も全く賛成なので同感ですという意見を申し上げます。

以上です。

【家田委員長】ありがとうございます。

鳥塚さん、どうぞ。

【鳥塚委員】6ページの情報認知負荷についてなんですけど、先ほどのゼンリンさんの話では、ナンバーと今までの道路名両方の表現が望ましいというお話があったかと思うのですが、確かに、その一方では情報量がふえ過ぎてわかりづらくなるという部分はあると思いますので、例えばナビの場合は、音声はナンバリングができた暁にはナンバーだけで表現していくというようなことは、カーナビメーカーさんとしてはどのようにお考えになりますでしょうか。

【家田委員長】よろしいですか。

それでは、楓さん。

【楓委員】ありがとうございました。先ほど少しお話がありましたけれども、日本人用のカーナビの案内と外国語、英語だけではないかもしれないのですが、完全に別物として考えるのか、それとも、基本は日本人用のものを翻訳して情報提供するのか、どちらでお考えになっているかを聞かせてください。

【家田委員長】矢ヶ崎さん。

【矢ヶ崎委員】御説明ありがとうございました。2つありまして、1つは今の楓先生と似ているんです。日本語バージョンのカーナビと、英語でいいので英語のカーナビというのは、今づくりが違うところが

あるのかどうかというところですね。その事実確認、全然、英語のカーナビを余り見たことがないので教えていただきたいことが1つです。

それと、番号等があればインターチェンジのところも指定しながら行けるというのは非常に便利かなと思っておりますが、実際に高速道路を走っていきまして、日本の高速道路は渋滞するのが多いこともありますので、一旦、ちょっと下道を行こうかなということで、下を通って、またいい感じで流れるようになったら高速に乗ってみたいなことをすることがあるんですけども、済みません、ちょっとこなれていない質問なんです、そういうときに高速道路と下道、私たちがよく言う下道というのはすぐ近隣の国道のことだと思うのですけれども、やはりその番号が似通っていたほうがわかりやすいのか、いやいや、それはカーナビでしっかり誘導することができれば大したことないよということなのか、ちょっと済みません、2つ目は答えにくいかもしれませんが、お願いいたします。

【家田委員長】よろしいですか。

ほかには。

では、僕からもなんだけれども、さっきも赤瀬さんが聞いていただいたので、インターチェンジに番号をつけないのかというのをお答えいただくとして、率直に言うと、ユーザからすると、何でこういうことは言わないのかなとか、そのかわり、何でこんなことをうだうだ言うのかなとか、いろいろ感じないでもないんですよ。それで、聞こうと思うポイントは何かというと、カーナビというのは道路標識以上に、もはやユーザにとってなくてはならない情報であるし、サポートシステムになっているわけだけれども、ユーザの声を聞いて、もうちょっとこうしようかなとか、変えようかなとか、あるいはユーザの声からすると何だか、例えば圏央道あたりの最近の道路でも、インターチェンジの名前なんてむちゃくちゃ長くて、2つぐらい地名がついているものですからね。何とかかんとかについているじゃないですか、白岡何とかとありますね。ああいうばかばかしく長い名前というのは勘弁してくれよとユーザとしては思うのだけれども、つくる側の論理からすると、地元の意向もあるだろうからというものもある。だけど、やはりカーナビメーカーからしたらユーザの声を反映するのがあれでしょうから、むしろカーナビ側からすると、「いやー、名前をつけるんだったら、そんなばかみみたいな名前をつけてもらっちゃ困るよ」ということをあらかじめ国土交通大臣に申し入れる、業界を挙げて。というようなことがあってもいいだろうし、少しユーザと皆さん方と行政の関係性というものについて、新しい時代を切り開くようなお考えがあるのかなのか、その辺をついでながら教えていただけたらと思います。

以上でよろしいですか。それでは、よろしく申し上げます。

【パイオニア（株）】御質問ありがとうございます。それでは順に。

まずシステムの更新の頻度という御質問ですが、お話の中にありましたように、主にメディアとしましては、古くはCD、DVD、おおむねこのあたりのメディアは、最近は大分減ってきておまして、最近ではハードディスク、もしくはSDカードといわれるようなメモリーカードですね。こういったタイプがふえてきております。また通信機能を使ったようなカーナビもふえてきておまして、それぞれで頻度はさまざまな違いがあるんですけども、弊社のシステムの場合では、最も高頻度に更新をするタイプのモデルは2カ月に一度程度、更新は可能になっております。それで、CD・DVD等になりますと、もしくはSDカードの場合も1年に一度という更新もございます。これは、お客様の御事情に合わせて選んでいただいているということになります。つまり我々としては、非常に高い頻度で更新ができるようなシステムは、最も高いシステムでは用意してあるのですが、コストとの兼ね合いで、お客様が必要に応じて頻度を選ばれるというようなことになります。

実態をお話するのは非常に難しい面がありまして、さまざまな方がいらっしゃるということで、数年間全く更新されない方もいれば、2カ月に一度更新されるというような方もいらっしゃるというお答えになってまいります。

今回の件との兼ね合いでいいますと、弊社としては、そんな高頻度で更新ができるシステムを用意はしておるのですが、過渡的には、古いタイプのカーナビをずっとお使いいただいている方が、ナンバリ

ングが導入されて標識等にそれが反映されたときにも、まだ古いまま走られるということは当然、現実問題としてあると思いますので、その場合に、ゼンリンさんからも御指摘がありました。現地とカーナビの案内とにどうしても不一致が生じてしまうということは避けて通れないのかなと思います。

次の御質問、名称もしくは数字といった情報がふえることによって負荷が増しますと、表示と音声、必ずしも両方セットで案内する必要はないのかもしれないというような観点での御質問だったと思うのですが、状況によって変えてもよい、つまり表示には表示ならではの仕様があり、音声案内は音声案内固有の考え方があって、これを組み合わせてトータルでわかりやすくするというふうを考えるのは妥当かなと思っておりますが、それを理論的に裏づける必要性は一定程度あるかなと思ひまして、先ほどの情報の認知の負荷を図ってみてはどうかというふうに考えているというお話をさせていただいた次第です。そういったあたりを、少し時間の猶予があるのであれば検討させていただいて、音声には数字のみ、表示にはもう少し詳しい情報を出すというようなことの組み合わせというのは考えられるかなと思っております。

続きまして、現状、施設に番号を振っていないのはなぜかという御質問ですが、明確には、ちょっとお答えしづらいところがありまして、恐らくというような御回答になりますが、従来から表示の仕様というのは代々カーナビの、昔、二十数年前からカーナビというのはございますが、代々仕様を引き継いできている。それで、あるときに何らかの大きな変化点があると、その表示の仕方というのを変えたりするということはよくあるんですけれども、以前から高速の施設の番号というのは、済みません、何年前から存在しているのか私は存じ上げないのですが、多分情報はあったのだと思うんですね。その情報をどこかで取り入れる機会、きっかけがあれば表示していたかなというふうには思うのですけれども、今まで慣例的に表示をしていなかったというのが弊社の事情になります。今回、こういったきっかけで検討させていただいて、路線の番号がナンバリングされるということであれば、施設の番号も同時に表示するようにしたほうがよいかというふうに思ひまして、今回の画面の例のようなイメージを持ってきたということになります。

続きまして、画面のピクセル数等の制約で、こういったピクトグラムは困るというようなことはないかという御質問だったかと思うのですが、最近のカーナビは画面が非常に高精細化しておりまして、基本的には、余りそういった制約はないと思ひいただいて結構かなと思います。こちらの画面例でもありますような、ハイウェイモードの画面の中でごらんいただけるかと思うのですが、画面例の中にありますランプとかジャンクション、JCTといった表記、こういったものは非常に小さな文字で表現されていますが、これは弊社のシステムの中身の話になりますが、いわゆるフォントではなくて、ビットマップといわれる画像のようなものであらわすような形になっていまして、このぐらいの大きさのものであれば十分に表示が可能ですので、恐らくそんなに問題にはならないかと思ひます。

続きまして、同じような御質問をいただいた部分に関しては、まとめて御回答させていただいたというふうにさせていただきたいのですが、日本人向け、外国人向けで同じようなカーナビになるべきなのか、違うべきなのかというお話ですが、観点は幾つかあるかなと思うのですが、1つの観点、今御質問をいただいてすぐ思い浮かんだ観点は、外国からいらっしゃる方が御自身の国でお使いになっているカーナビシステムと日本に來られて全く違うもので案内されると、恐らく違和感なりが生じるだろうなと思ひます。ですから、カーナビが普及している地域からお越しになる方と、全く普及していない地域からお越しになる方では、全く観点は違ってくるかなと。普及している地域からお越しになる方ですと、やはりその地域での案内のされ方ということに慣れていらっしゃると思ひられますので、日本に來られて少し違和感を感じられることがあるかもしれません。それに配慮した考え方、仕様づくりというものが必要になるかもしれないなというふうには考えております。

具体的に申しますと、欧米の地域では、いわゆるストリートが中心で、場所を特定するのにストリート名を指定することで、そのストリート沿いにある何らかの施設という形で、ストリートを意識されるというような考え方があると思ひますので、そういった観点が日本には余りない。日本では住所であったり、電話番号で検索をしたりということで、余り目の前の通りを意識するといったことがないというようなことがございますので、そういった部分が違いとして具体的に挙げられるかなと思ひま

す。済みません。ちょっとお答えになっていないかもしれないのですが、日本版、英語版、もしくはその他の言語版というところも含めて、ちょっと観点がいろいろありますので、なかなか一概にこれが正解ですというふうに、今すぐに申し上げられるような問題ではないかなと思っております。

続きまして、一般道と高速道路の付番、番号の体系が似ているべきか、それぞれ独立していてもよいのかということなんですが、事道の案内に限っていえば、恐らく、これは深く検討したわけではないのですが、番号の体系が似ていなくても、同じでなくても、カーナビのその場での案内に従って走られる方が多いと思いますので、案内さえ間違えないようになっていけば、特に混乱は生じないかなというふうには考えます。別の観点で似ているべきだという意見もあるかもしれませんが、カーナビの案内という観点でいえば、そのように考えます。

最後に、カーナビの案内に対するユーザの声、それと現実、行政との関係というような趣旨の御質問ですが、地名が基本的に使われることが多いと思いますので、地名にはいろいろと由来には意味があると思いますから、長い、短いということで、メーカーとして何か申し上げる立場にはないかなと。ユーザがどのように考えるかは、やはり、その地域ごとに地名を大事にされている方もいらっしゃると思いますので、そこに関しては、我々としては特に申し上げることはないのですが、確かに名称が長い場合には時々苦勞することはございまして、画面の中で一番長い地名を考慮している。特に交差点の名前がありますが、交差点の名称を交差点の案内表示のときに表示するんですけども、日本で一番長い交差点名称がしっかりと表示できるように場所を確保しなければならないがゆえに、場所を大きくとる必要があるのですが、ふだんはほとんどその場所が使われなく余ってしまう。情報の認知という意味では、余った場所が余り多過ぎると好ましくないという面もありまして、長さが調整可能なのであればいいんですけども、基本的に我々のポリシーとしては、名称が一部でも欠けてはならないというふうに考えていまして、確実に表示されるように場所をとっているという部分がございまして。

【家田委員長】 どうもありがとうございました。

それでは、時間も来ていますので、以上にしたいと思います。 どうもありがとうございました。

それでは、お話を承る最後の方になりますけれども、日本政府観光局理事の山崎様に御意見をいただきたいと思っております。 よろしくお願ひします。

【日本政府観光局(JNTO)】 ただいま御紹介をいただきました日本政府観光局の理事をしております山崎でございます。本日は、お招きをいただきましてありがとうございます。

きょうは、どちらかというとな頼りない私と、それから、もともとJNTO、私ども組織の香港事務所での数年間、日本へのレンタカー旅行のプロモーションを担当しておりました平田、現在は東北復興担当の特命部長で東北のプロモーションに力を入れているんですけども、平田にも同席させまして、皆様の御質問等、あるいは御参考になるようなことをできるだけお伝え申し上げたいと思っております。それでは、座って御説明させていただきます。今回のテーマがナンバリングというテーマですので、我々の芸域からいうと、そこまで絞り込んだところの中で外人からヒアリングするのはなかなか困難で、そういう意味では、少し領域を広げまして一般的な情報から入らせていただきまして、その中で参考になる点を抽出していただければ助かりますというような趣旨で資料をつくってまいりました。

まず1ページ目をごらんいただきますと、現在のレンタカーは誰が利用しているかという情報で、どの国の人に合わせてやっていかなければいけないかという点で、北海道と沖縄でそれぞれデータをとっておられましたので御紹介させていただきますと、北海道も、それから沖縄も、大部分がアジアからのお客様にレンタカーを利用しているという実態でございまして。中でも、沖縄については東アジアの3カ国にほぼ収れんされているというのが実態であるということで、まずはこういった方々にどれだけ親切な案内ができるかというところを、ぜひ念頭に入れていただければということでございます。

続きまして2ページは、誰が運転できるのかということ、これは振り返りになるかもしれませんが、御紹介いたしました。一応、日本で運転可能な諸国の中で、私ども日本政府観光局が重点的にプロモーションを行っておりますのが、この表の中の上の2列でございまして、私どもの重点市場の中

で、日本で運転ができない国は中国とベトナムとインドネシアということで、当面はこの国は除外して、我々プロモーションするとすれば、上記の2つの欄の国に対して、日本におけるレンタカーツーリズムをプロモーションしていくという流れになっていくと思います。

3ページ目をおめくりいただきますと、従来外国の方から寄せられております御意見の中で、日本をどのように評価していただいているかということでございますが、まずは非常に安全であるということが、さまざまなツイッターも含めまして日本に対しての評価をいただいております。それから、日本全土を道路のネットワークが網羅しているという、極めて特異な国であるということも言えると思いますし、狭い割には景観のよい道路が各地にあるということも大きな魅力でありまして、こういったものを求めてこられている。それから自動車メーカーは、言わずと知れたブランド力が高いということで、日本の車は安心・安全だという評価もございます。それから、カーナビゲーションシステムが非常にすぐれていると、パイオニアさんを持ち上げるわけではないですけれども、こういうようなことも評価をいただいているというふうに伺っております。それから、SA・PA、「道の駅」が、今続々と政府認定の観光案内所を兼ねておられるケースがふえてまいりまして、そういった意味では、いろいろな情報を習得できる場所としても認知をされつつあるということが言えると思います。それから、アジア訪日客のニーズに合致というのは、先ほどの利用者を見ていただいてもわかるのですが、欧米の方々と違いまして、アジアからの方は家族で御旅行される方が多いということで、必然的にお荷物が多い。それから、ショッピング目的で来られる方が多いですので、荷物の持ち運びが大変だということで、レンタカー会社に伺いますと、一番たくさん出ますのは一番小型の自動車、その次に出ますのは、いわゆるワゴンタイプの大型車、アルファードとか、そういったようなタイプの車が最も借りられるという情報もいただいております。それから、地方の魅力が豊富ということで、どこに行ってもおいしい食べ物があるというのが日本の特徴でございまして、こういったものを求めてドライブされるというお客様も多いというふうに伺っております。

4ページは、それを具体的に、実証といたらおかしいんですけども、香港で開催されました旅行博で私どもがヒアリングした状況の中で、全部は申し上げませんが、既に香港の方々は日本でドライブ旅行したことがあるという方が28%を超えてきたということでございますが、困った問題は5つのポイントで、レンタカー会社の窓口で言葉が通じないというような項目が多いということと、交通ルールとか標識がわかりにくいと。これは、少し後で申し上げますけれども、これも非常に困った点ということで挙げられております。その次に、日本でドライブ旅行したい人はどれぐらいいるのかということ、ほぼ5割の方が日本でドライブ旅行したいと。香港での事例ではございますけれども、そのようにお考えをいただいているということが調査でわかっております。

続きまして5ページでございます。道路標識がわかりにくいということで、北海道運輸局様と協力いたしまして私どもで取り組んでいる事例でございます。北海道は非常に取り組みが進みつつある地域というふうに私どもは認識しておりまして、北海道でつくられました、いわゆる道路の「ドライブまるわかりハンドブック」を私どものホームページでも公開をしたり、あるいは各地の事務所のホームページでも御紹介をしたりして、なるべく、先ほどゼンリンの伊藤様がおっしゃいましたように、環境認識ということに努めておりますが、実態はまだまだだというふうに認識しております。

続いて6ページでございますが、これは今回、私どもが呼びいただきましたので、改めて台湾と香港の旅行会社数社に御意見を伺ってみました。高速道路のインターチェンジ及びジャンクションの案内板ということでちょっとお伺いしましたら、とりあえず遠隔地からでもわかる配慮をしてほしいということで、高速道路というのは一瞬の判断で右か左か、どこで降りるか決まってくるので、なるべくそういったわかりにくさを事前に知らせてほしいということで、あと何百メートルで何々道は右路線に入るとか、何々空港の出口ですよ、間違うなというようなことを外国語で表記をふやしてほしい。むしろ日本人のためだけというよりは、外国人のためだけにこういうものを用意してほしいという声が上がっております。それから、出口名称だけの標識は何があるのかというのがわかりにくいということで、我々は観光に来ているんですという意味で、なるべく観光にかかわる情報も多く掲出してほしいという意見もございました。下の写真は、それこそ事例でございますけれども、真ん中はイギリスの例でござ

いますが、ウィンザーキャッスルとかレゴランドとか、アスコット競馬場ですとか、こういった外国人がほぼ行くであろう観光施設については、英国人のためというよりは外国から来た方のためにこうした表示がされているということでございます。それから、70%の方が「観光・レジャー」で来ているので、インターチェンジとかジャンクションという、まっすぐ走っているときは何の判断も要りませんので、むしろ、どこで降りるのかとかそういった情報が、特に日本の場合は出口・入口が、首都高速道路ですとか阪神高速ということでも世界で最も難易度が高いといえますか、ジャンクションの数が多い道路だと思いますので、こういったところをできるだけスムーズに通過できるように、ジャンクションの情報には御配慮をいただいているのではないかと。それから、よく寄せられますのが、国道の逆三角形の表示と県道の六角形の表示は何が違うのだというのがよくわからないということで、これは先ほどのゼンリン様の情報だと思いますが、環境認識がまだまだ不十分だということが言えるのではないかと思います。それから、下の真ん中の写真でガトウィックエアポートの表示板があるんですけども、とにかく、やはり外国人の方の利用が多いのは、この空港、鉄道、それからさまざまな高速道路の乗り口情報ですね。これを事前にできるだけ、これは一般道の話なので、皆様の議論とはちょっと外れますけれども、できるだけたくさん出していただきたいということも言われております。

続きまして7ページでございます。この課題解決に向けた民間企業の取り組みということで、ニッポンレンタカーさんとトヨタレンタリース様がどのように御説明をされているかの例としてお持ちいたしました。一応、簡便なこうした案内所を出しておられますけれども、ここで見ていただいてもわかるとおり、道路標識等については、ごくごく簡単なダイジェストが書かれているだけでございます。それから、全国レンタカー協会様のホームページなどで案内されている情報も、ごく一部の情報を掲出されているのみということで、今後は、ここでの御方針が決まれば各事業者で、こうした環境認識の深度を深めるという努力が必要ではないかと認識しております。

8ページは、これまでの私どもJNTOの取り組みということで、これは香港でのドライブ旅行をプロモーションする、こういうような活動をしているという単なる御紹介でございます。

9ページも同様で、ドライブ旅行のセミナーを実施いたしまして、一般の消費者、それから現地の旅行会社も含めて、レンタカードライブの楽しさということを提供する機会を、香港では設けておりますが、今後は香港だけではなくて、アジアのほかの地域にもこういう案内を広げたいというふうに考えておりますので、皆様の御方針をできるだけ我々も細かくお伝えしたいと考えております。

10ページでございますが、現在、観光庁ではゴールデンルート、東京から大阪のルートに観光客が集中している現状を踏まえまして、各地に旅行者が散っていただきたい。そのためには各地の魅力を凝縮した新しい観光ルートですね。第2のロマンチック街道をつくらうという活動をしておりますけれども、九州の事例です。九州では、現在このようなルートで、ごく一部ですけども、温泉アイランド九州というルートのモデルコースの2番でございますが、これをレンタカーで廻らましようということで約8日間のモデル日程をつくっております。この黄色の枠で囲ったところが高速道路ということで、ここを的確に我々は案内をしていかなければいけないということになります。

恐らくナンバリングで、かなりこれは皆様にわかりやすくお伝えできるのではないかとと思いますが、それがその次のページ、11ページに具体例をちょっと書いてみました。具体的に我々が海外のお客様に説明するときにはこういう説明になるだろうと。「Get on Fukuoka Urban Expressway Loop line」というのが九州にありまして、このように地元にある自動車道をそのまま英訳いたしますと長い表記になるので、先ほどの地名をどこまで縮めるべきか。私は、個人的には外国人が認知できるのは3音節までだと思います。それから道路も、いろいろな産業道路とかPrefectural Route 303とか、そのまま訳せばこうなるというだけでございまして、これをそのままガイドブックに表記したり、我々がプロモーションで使うのは、ちょっと困難かなと思ひまして、一番下にお願いが書いてあるのですけれども、道路とか出口名称がない箇所は外国人にはわかりにくいので、ピクトグラムや記号などを活用して、より簡便な表記をしていただくことが、こうした外国人にドライブ旅行をもっともっと誘致できるのではないかと。

続いて、違う問題が12ページなんですけれども、現在、各NEXCOさんで取り組んでおられます

高速道路の乗り放題パスというものがございます。これは非常に各地で進んでおりまして、幾ら乗っても何千円とか、そのような取り組みがされておられますが、残念ながら、地域ごとの取り組みになっておりますので、今後ドライブツーリズムが普及いたしますと、こうした地域を超えたドライビングツーリズムというのが拡大していくであろう。そのときに、こうした外国人に便利なサービスも拡大をしていただき、また、そうした番号とパスの整合性がわかりやすく整理できれば、さらに利便性が向上すると考えております。

13 ページにまとめを書かせていただきました。

外国語対応の強化や、日本の交通規則・道路標識の理解促進、これは私どもの役割、私どもが各事業者とやっていかなければいけないことだと思っております。

それから、出発地での案内情報の拡充ということで、これは各発地で我々が担うべき役割だと考えております。またレンタカー会社においては、借りる際の案内情報をいかに拡充するかというのも課題だと思えます。

3 番目に、先ほど御紹介いたしました、7 割の方が「観光」を目的とされて来日されますので、いわゆる平面的に整備されるのではなくて、「観光」を意識した道路標識を展開していただけないかと考えております。

それから、こうしたナンバリングとの施策と一体的なインバウンド施策を我々としては推進したいと思っておりますし、各業界が一体となった受入体制の取り組みをすべきではないかと考えております。

簡単でございますけれども、私どもからの御報告は以上でございます。

【家田委員長】 どうもありがとうございました。

それでは、先ほどと同じように質疑にいきたいと思います。どうぞ、どなたからでも結構でございます。

それでは、赤瀬さんからどうぞ。

【赤瀬委員】 3 ページ目でございますが、政府観光局への御質問というよりも、ひょっとするとパイオニアさんのほうになるのかもしれませんが、優れたカーナビゲーションで、現在、日英中韓の音声案内を行っているというお話でございますけれども、事実そういうことでございますかと、これは私、日本語でしか聞いたことがないので実際に教えてください。簡単ですが、以上です。

【家田委員長】 どうぞ、ほかの方お願いします。

【楓委員】 ありがとうございます。2 つ教えてください。

海外からのお客様に日本各地隅々までいらしていただくようにしようとしているのですが、まだまだ、ゴールデンルートや最近評判になっている「昇龍道」に集中しています。このような定番ルートも、実際に運転してレンタカーで回られるという方がふえてきているのでしょうかというのが1 つ。

2 つ目は、SA・PA、「道の駅」は主にアジアの方たちには非常に魅力的だということなんですけれども、ここは訪れる場所として認識されているのか、それとも、単なる休憩所として認識されているのか、そこを教えてください。

【家田委員長】 どうぞ。

【鳥塚委員】 日本の道路標識がわかりづらいというお話があったのですが、特に規制標識に関しては、ただそんなに特異なマークを使っているわけでもないもので、何となく、我々が外国に行って走るのと同様にわかるのではないかなと思うのですが、よく聞くのは、日本は道路標識が多過ぎる、逆に情報が多過ぎてどこを見ていいかわからないというような話は時々聞いたことがあるのですが、その辺は、なぜ外国の方が日本を走るときに標識がわかりづらいのか、少な過ぎるのではなくて、案外多過ぎて判断で

きないよう部分はないのかというところは、何か御存じのことがあれば教えていただきたいと思います。

あと、余談かもしれないですが、「道の駅」にもナンバリングがあったほうがいいのかもしいかなと、今お話を聞いていてふと思ったので、お願いします。

【家田委員長】ほかにいかがですか。
どうぞ。

【清水委員】1ページのところをずっと見て、これは北海道と沖縄の例なんですけど、全国で見たときにどういう感じのシェアになるかなと、ちょっと気になっていまして、例えば沖縄のトップ3は、正直、韓国はわかりませんが、結構漢字がわかる方々ですね。香港は、香港の表示自体は全部英語ベースになっているんですけども、彼らのほとんどは多分漢字がわかるということがあるので、漢字とか平仮名がわかり得ない欧米の方とか東南アジアの方というのが、沖縄はかなり少ないですね。北海道のほうはこれを見ると、沖縄よりはそういうシェアが高いということなんですけども、全国で見たときも、やはりこういう漢字がわかるような方々が多いとすると、彼らでもわからないということは、もうちょっと、本当は欧米の人たちも含めて、彼らのほうが多分消費額が高いので、レンタカーなんかもそういう方々にもやっていただきたいなと思うと、かなり課題は大きいかなと思いましたが、そこら辺の、この3つではない市場で、欧米系のところで少しこういう情報があれば教えていただきたいなと思いました。以上です。

【家田委員長】ほかにどうですか。

では、僕からもなんですけれども、レンタカーに関する今後の方針みたいところで聞いてみるのですが、日本人がちょいとどこかへ行って、新幹線や空港で行って、そこからレンタカーを借りるといふときの何日ぐらい旅行するかなという感覚よりも、外人が来たほうがちょっと長目ですね。さっきも九州のあれがあったけど。ところが、こんなに高速道路が発達したというのに、日本のレンタカーの多くは県の境を越えると乗り捨て料金が取られるんですよ。日本の県というのは、いかにも小さい県ですから、高速道路がまだ7,000キロとか6,000キロのときにはそれでもいいんですけども、これだけ1万キロのオーダーになったら動いちゃうからね。例えば富山県と石川県なんて別扱いですから、乗り捨てると5,000円ぐらい取られちゃうから1日分損するぐらいのもので、その辺のニーズというのは、もうちょっと実際の高速道路時代に合わせたように変えてもいいんじゃないかと思っている。もちろん、これは外人のためだけじゃないんですけども、そんな声はないのかみたいところをちょっと聞いてみたいと思います。

ほかにいかがでしょうか。

よろしいですか。

それでは、よろしく申し上げます。

【日本政府観光局（JNTO）】まず日英中韓が整備されているのは、私どもがレンタカー事業者からのヒアリング、聞き取りでわかった事柄でございまして、ヒアリングをいたしましたのはニッポンレンタカーさん、トヨタレンタリースさん、この2社に聞き取りをいたしましたところ、2社とも、4カ国は最低装備しているというお話でした。

ただ、ちょっと記憶違いだったらパイオニアさんのほうに訂正いただきたいんですけども、音声ガイドはそうなっているが、地図の表記までなっていないですとおっしゃっていた事業者があったと記憶しております。

それから2番目に、定番ルートというところがふえているかということですが、「昇龍道」の入り込みはレンタカー利用者がふえてきているというふう聞いております。ただ、これは具体的なデータがございませんで、実際に高山市などの行政のほうからお伺いした内容ではそのように伺っておりますし、そういう定番ルートでない地域で申しますと、関空でお借りになって、四国の祖谷溪に車でそのまま入

られる台湾人と香港人のお客様がふえたというような生の声も伺っておりまして、レンタカーツーリズムの可能性を非常に示しているということで、2次交通の弱い日本において、レンタカーが地方に散らす切り札になり得るとは思っております。

それから、SA・PA、「道の駅」は非常に魅力的でデスティネーション化しているかどうかという御質問ですが、残念ながら、現在のところはトイレ休憩の場所です。しかしながら、各SA・PAさんは努力しておられまして、シーニックポイントとしての整備と申しますか、ここから見ると大変景色がいいポイントだというようなことをいろいろな情報で出しておられまして、それが普及してくれば、十分SA・PAがデスティネーション化するだろうと思えますし、「道の駅」はショッピングを兼ねておりますので、ここで特産品の試食ができるというふうになりますとデスティネーション化すると思えます。その際には、何らかの記号化があってもいいかなと個人的には思います。

それから、標識がわかりにくいのではなくて多過ぎるのではないかということで、昔、シドニーから日本に来た水泳のイアン・ソープさんが、日本に来てびっくりしたそうで、町と町の間切れ目がない、日本はずっと町が続いていると。ここがオーストラリアとかイギリスとは全く違う都市の広がり方をしておりまして、日本はずっと都市が続きますので、標識が多いのはやむを得ないのかなということで、逆にその情報を減らしてしまうと事故になってしまうので、ここは、やはりメインとなるような、外国人がよく通るような道に関して、何らかの標識上の工夫をしていただいて、前もって認識できて、間違いなく曲がるべきところは曲がる、止まるべきところは止まる。「止まれ」という有名な話がありますね。止まれの標識は「止まれ」としか書いていなくて、あれは日本人にしか通じない漢字で書いてありますので、中華系の人にもわからないという話がありますけれども、そういったような標識の問題も事前に認識していただくことで解決できるのではないかと思います。

それから、「道の駅」にも番号が必要かというのは、先ほどちょっと申し上げたようなことで、デスティネーション化してくれば、ぜひ御検討をお願いしたい。

それから、全国ベースでのレンタカー利用の国別の比率については、実は詳細なデータはございません。各事業者の皆様にもお聞きしているんですけども、現在のレンタカーの貸出し窓口では外人かどうかを認識しているだけで、データ上、どこの国の方かということまではとっておられませんので、これはもう少しそういう情報が整備されてくればいろいろなことが生かせるのではないかということで、これは量がふえてくれば、各事業者はそういったことに投資をしていただけたらと思います。

沖縄で欧米の方の貸し出しが低いのは、ちょっと私も意外だったんですけども、それほど入り込みが低いわけではないのですが、むしろ滞在の仕方というのが、1つのホテルに長く滞在するというのがリゾートの過ごし方を欧米の方がされるとすれば、レンタカーの利用の比率はアジアの方よりも減ってくるかな。アジアの方々は、平均6日間の間の中で沖縄をくまなく廻られるということがございますので、レンタカー比率が高いのではないかなと、これは類推するしかなくて、ちょっと事実と違うかもしれません。

それから、県境を越えたときに、いわゆる乗り捨て料金がかかるというのは、実は前々から問題点として指摘されています。そのほかにも外国の方には、成田空港でレンタカーを借りるのに、いわゆる土地使用の問題で遠くの営業所まで行かないといけないので非常に不安だ、レンタカーを返すときも非常に不便だと。成田の土地の使用区分がありますので、レンタカー事業者の方も成田の敷地内に営業所を持ってないというような問題もございます。同様に羽田についても、レンタカーは駐車場まで歩いて行って、その駐車場の1階でレンタカー会社のお迎えを30分ぐらい待つ。しかも、荷物検査が終わって出てきたところの電光表示にはレンタカーのレの字もありませんので、こういったようなことは指摘されておりますが、きょうの議題とは違いましたので書きませんでした。

一応、いただいた質問に対してはそのような感じでございます。

【家田委員長】 どうもありがとうございました。

それでは、まだもう少し話したいところではあるんですけども、時間になりましたので、以上にししたいと思います。

どうも3人の方、大変重要なお話をいただきましてありがとうございます。参考にさせていただきた

いと思います。

それでは、引き続きまして次の議題に入ります。次の議題は、ナンバリングについて、これまで議論してきたところを簡単にまとめてみていただいて、こんな方向でどうでしょうみたいなことでございますが、事務局から御説明いただきたいと思っております。

【事務局】道路局企画課の橋本でございます。

きょうは3回目で、結構1回目、2回目でいろいろと御議論していただきまして、特にナンバリングの基本的なルールのところですけども、ちょっと紙にさせていただいて、少しまとめて、今後さらに詳細にやっていく場合のベースにしたいなということもありましてまとめたものでございます。

ページをめくっていただきまして1ページ目です。大きくナンバリングするに当たって2つ方向性があるのかなと思っております。1つ目のところが、要は従来の国道番号に余りこだわらないで、全体で一度ナンバリングを、高速道路も一般道路も含めて一回きれいにし直すというような、一番ドラスティックなやり方が1つ。その一方で、2つ目に既存の国道番号を所与として、高速道路の路線番号は国道番号を参考にしながら、うまく整合性をとった形にしていく。括弧で書きましたけれども、時間をどうするか。これからオリンピック等がありますので、最小の時間で最大の効果というような観点でやろうとするとこういうやり方もあるということで、大きく2つあると思っております。

その中で、これまでの御議論で考えますと、過去何度かチャレンジしてなかなかうまくいかなかったという事例もありますし、あるいは、先ほどの2020年のオリンピック・パラリンピックという一定の時間の制約もある中で、実現性ということを考えますと、ドラスティックにやるのではなく、既存のものを活用する②のやり方を選んではどうかというような趣旨でまとめたいということでございます。

それをもう少し、皆様方の意見を参考にして整理したのが2ページ目でございます。

1つ目に、目標に関する意見ということで、実現最優先ということであること、それからわかりやすさですね。ユーザフレンドリーでわかりやすいということ。さらに桁数を、余り3桁、4桁でなく、シンプルにした桁数にすべしというような趣旨のことを御発言いただきました。2つ目の方法に関しましてですけども、1つ目のポツで、なじみのある国道番号に近いものがよいのではないかというような御意見。さらに、並行している国道と高速道路が同じ路線番号として代替性を表現するということも言っていました。特に言われましたのが、2桁までの国道番号ということにつきまして、いわゆる国土観といいますか、何らかの思想性があるようなところがございますと歴史があつて古いところがございますので、そういうところに配慮してはどうかということでございます。4点目で、例えば1号は東名と新東名という、並行して同じような方向性のあるところというのが幾つかあろうかと。それ以外に、山陽道と中国道というようなところもあるんですけども、ある程度方向の似ているものはファミリー的な位置づけにしてグループ化してはどうかというような御意見をいただいております。それから5点目のところで、区別の問題ですけども、今メインでは高速道路ということで、いわゆるNEXCOなり、あるいは国道の自動車専用道路中心なんですけども、それと既存の首都高でありますとか都市高速というのが、もう既に番号がついているようなところもありまして、そういうところについて何らかの区別をするべしというような御意見も頂戴していただいております。

さらに機能の話で、特に環状道路について、きょうのプレゼンテーションにもありましたけれども、できるだけわかりやすいものにすべきというような話もあったのかなと思っております。

以上、大きく2つ分かれるところで、「シンプルでわかりやすく」という点と、2つ目「親しみ」という観点で基本的なナンバリングルールを定めてはどうかということで3ページに移っていただきまして、非常に簡単にまとめたんですけども、1つ目として「シンプルでわかりやすく」という観点で、まず2桁以内ということにしてはどうか。2つ目としまして、同一起終点など、機能が似ている路線についてはグループ(ファミリー)化という形で整理してはどうかということ。3点目としまして道路種別、先ほどの高速道路と首都高・阪高でありますというものとか、機能というものにつきまして、番号ではなくアルファベットで少し差別化というものを考えてはどうかというのが1つ目でございます。

それから、「親しみ」という観点で、特に地域でなじみがある、かつ、国土の根幹的な路線、国土観

があるということですが、つきましては既存の国道番号を活用してはどうか。要は、2桁までの国道番号というのはそういう歴史のものだという前提に立っておりますけれども、2桁までの国道番号を並行して活用してはどうかということですが、

これまでいろいろと、多分細かくまとめればいっぱいあるんですけども、まず今後いろいろと細かい悩みが出てくると思っているのですが、大きな方向性としてこのような考え方でまとめさせていただいて、具体の案の御提示に向けた準備を一層進めていきたいと思っております。

以上でございます。

【家田委員長】 どうもありがとうございました。

最初の1ページについては、前々回ぐらいにもいろいろな議論がありまして、北から順に1番、2番というのもすっきりするしさあとかいろいろあるんですけども、そのときに、現在の国道も込みにして変えるというのは相当な労力のかかる話でもあるし、現在の国道が、1号のままにしつつ、それとは全く独立して高速道路の番号が北からなり南からなりつくと、これまた、これで混乱もするだろうという御意見もあったこと、それから、何といても、何回もしくじっていますので、今度こそ実現するためには、事務当局が余り負担にならない、特にNEXCOも負担にならないというものじゃないと、まず反対運動が起こって実現できないので、ここに書いてある1ページの2番のところの括弧内ですね。最小の時間というか、最小の労力で、費用、お金もそうですね。看板だって、1枚かえるのに結構お金のかかる話らしくて、もちろんゼンリンさんも、パイオニアさんも全部かえてもらわなければいけないので、そっちの民間レベルのほうもそうですね、行政レベルでもすごいお金のかかる話なので、それも考えると、ミニマムの労力で最大の効果をスピーディにあげるということではないかということですが、

それから、最後のページのところに、基本の考え方はこういうことかどうかということなんですが、このファミリーというのは、途中で御説明があったように、国道も込みにしてファミリーという、つまり方面、地域で、例えば6号といったら茨城県のほうに行っているよねとか、福島を通過しているよねと、あの辺だというのがファミリーになって出てくるというような考え方でどうかという、これは高速道路にとってのファミリーだけではなくて、一般国道にとってもファミリーだということですね。

それから、アルファベットで表現するんですけども、それと同時に、ここに書いていないですが、デザインも表現として使っていくということが、これまで議論されたところでありまして、それについては赤瀬さん中心で、別途組織的に検討していただいているところですが、そういうような表現様式を使うことによって、なるべくすっきりしていてパッとわかるというものにしてはどうかということですが、

きょうの時点で、こんな大体の線でいかがでしょうかというところが御了解いただけるようであれば、今度は事務局で、この線はこんな感じかなとか、そういうものを考えていただく作業に入れますので、次のステージに行けることになろうかと思っております。まずは、この辺について御議論をいただきたいと思っております。

【赤瀬委員】 方向性として、3ページに示されたナンバリングルールで基本とする事項の案に異存はないんですけども、方向性としてこういうことが現実的だし、かつ役に立つだろうと思っているのですが、具体的なデザインをまとめるのに、ちょっと見通しを教えてくださいなのですが、2桁までが国道で、2桁のSバージョンというか、東名に対する新東名みたいなものは、2桁国道の近くの高速道路のSバージョンというのはあるんですか、ないんですか。

【家田委員長】 ないですね。

【赤瀬委員】 もう1つ関連して、例えば沖縄は、沖縄自動車道というのは、恐らく329号線なんですね。違いますか。329号線が沖縄自動車道になるのではないかと思うんですよ。

【事務局】後ろに図面がありますが、58 の横にちょこっと短いものがあるんですけども、本体という意味でいうと 58 号になると思います。

【赤瀬委員】国道が 58 だから、今のアイデアでいうと E の 58 になるわけですね。

【家田委員長】このままいけばですよ。

【赤瀬委員】このままいくとすれば。

【事務局】はい。

【家田委員長】ここで言っているのは、仮にこれが 300 何号だとしても、300 何ぼという 3 桁は勘弁してくださいよと、高速道路については。だから、2 桁までで済ませたいねと。

【赤瀬委員】つまり E の 58 S みたいな、結局 3 桁と同じようなスペースが欲しいものが出てくると思うべきなのか、それは、ほとんどないよと置いていいのか、結構それは大きいんですよ。

【家田委員長】だけど、S があり得るのは、今でいうと、事務局が言いにくいだろうから僕が言いますけれども、東名・新東名ですね。それから、大阪から下関のところへ行っている山陽道と中国縦貫道、この辺は何番つけるかというのはあるにしても、つけるにしたって 2 号か 9 号かどっちかですね、S をつけて。ということは、2 桁で S をつけるというのはちょっと考えにくい感じが。例えばないじゃないですか。45 号というのが三陸にありますけれども、これが E の 45 号で高速ができたとしても、それに平行して E の 45 号 S をつくるという見通しは、まずないじゃないですか。ということは、2 桁プラス後ろに S がつくというのは、まず想定しないでいいんじゃないかという気がするんだけど。

【赤瀬委員】それでよければ、随分助かるな。

【事務局】1 点だけ。できるだけシンプルにするということで行くと、多分、余り桁数を多くしないということだと思っております。非常に悩んでおりますのが、路線が、ざっと見ると結構本数があるのは事実です。なので、順番に細かく振っていきますと、先ほど管理区分ごとに分けたらどうするかみたいな議論もちょっとあったんですけども、細かく分ければ分けるほど、多分 3 桁になる可能性がありますので、ファミリー化とかグループ化みたいな話がありますが、ファミリーを 1 号だったら S とか、ほかの枝番をつけても 2 桁で済むんですけども、ファミリー化を 2 桁の路線までやりたいとなったときには非常に悩ましくなる可能性があります。そこはどこまで細かくファミリー化したり、あるいはどこまで細かく路線番号を割り振るかによって 3 桁になるリスクはありますので、できるだけシンプルにするということで書かせていただいたのは、原則 2 桁ということで、実は全体で書くと自信のない部分もありましてちょっと書かせていただいておりますが、先生の御趣旨で、余りやると自由度が減るという趣旨もよくわかりますので、そこはいろいろ案をつくって御相談に行きたいと思っております。

【赤瀬委員】わかりました。

【家田委員長】よろしいですか。

ちょっとやってみないと何とも言えないんですけども、なるべく、こういうシンプルでいけるように努力しましょうということですね。

どうぞ。

【楓委員】これは、あくまでもナンバリングのルール決めなのでこれでいいと思うのですが、この間の議論で、今の通称名というんですか、それは併用していくということでしたので、書面にはそれも書いておかないと、ナンバー1本になるのではと心配される方もいると思います。

【事務局】多分、きょうゼンリンさんもおっしゃいましたし、ある程度移行期間というのが、もしも本当にシンプルに将来的にするのだったら、何十年かかけて一本化するという手もあると思うのですがけれども、当面の間、親しみとかという観点からすると、通称名は残さないとわかりにくいのではないかと個人的にはしております。

【家田委員長】どうぞ。

【鳥塚委員】基本的に、この案で非常にいいかなと思うのですが、このやり方でつけると、高速のナンバーがずっと順番になるのではなくて飛び番、99までの間で、ある番号があつたりなかったり、飛んだりというつけ方になるということでもいいのかということと、あと、都市高速は既に番号を持っていますが、それとまた全然別体系でついでしまうと非常にややこしい話になるかなと思うのですが、その辺、都市高速と何か統合をうまく合わせることは考えられていますか。

【事務局】1個1個の質問ですが、飛び番は、多分出てしまうと思います。国道番号と並行していない高速とかがありまして、多分そういう番号を埋めていくと、また逆にもとの国道との関係がわからなくなるところがある気がしてまして、現時点では一回、飛び番もありでやるのかなという気はしていません、ファミリーという観点からすると。なので、一度試してみて、また御相談したいというのが1つです。

それから、都市高速との関係は、もう既に都市高速、実は今でも首都高も1から順番になりますし、阪高も名古屋高速もそれぞれ1番から順番に全部あって、多分、既に同じ名前ものがありますので、分けるとすると頭の文字のところで、先ほどE何番という話が高速のところまで議論があったと思うのですが、Eとかそういうものをつける。同じように、頭のところを都市高速だけ別のものをつけるかどうかということについて、少し御相談しなくてはいけないのかなというふうに思っております。それで、同じ番号で2つのものがあると混乱しますので、区別化は何とかしていきたいと思っております。

【清水委員】ちょっと関連して、やはり都市高速道路はかなり悩みが多いかなというふうに思って、考え方は幾つかあると思うのですが、都市高速道路のほうが多分複雑なので、複雑なほうに情報を付与するというのは余り適切ではないのかもしれないですが、例えば番号を2つという線もあると思うのです。コンベースだけに使っている今の線と、それから、あくまで国の体系としての線というのは、例えばヨーロッパがEUの番号と国オリジナルの番号をつけているという例もあるので、困ったらそういう方法もあるかなというのが1点。

あと、例えばJRだと山手線とか首都圏近郊区間とかありますね。今、料金も一体化をしていろいろやっていて、料金を一体化するような大都市圏については、少しそれがわかるような、英語なんですか、何かそういう頭文字をつけるような議論もあるのかなというふうに、今の施策の方向性からいうとあり得たものですから、ちょっと論点だけあげさせていただきます。ちょっと具体的に、技術的にどうするかというのは、私も今は案がないので。

【家田委員長】首都高や何かについては、マークが違ふとか何かで、要するに、見ている側でわかればいいので、同じ1号線といっても、「わあー、国道1号線」というのと、「エクスプレス1号線」というのと、「あっ、あそこを走っている、羽田から来る1号線ね」と、何か「ああ、首都高」という感じに

なればそれはいいので、別に番号として全部が整合しようとするとはすごく大変だし、表現上は、カーナビや何かに出るときには、別にマークが出ていればそれでわかるというのがある。あと、何か文字でどうしてもどこかに書いておきたいというときには、首都高の「首1号線」とか何とでもなるんじゃないですか。番号までそろえようとする、とにかく桁数を少なくやろうというのを両立させつつ、つまり数は限られてつつ、重複を許さないとやると、まず破綻することは目に見えている。

それから、やはり事前にちょっと橋本さんたちに検討していただいたら、番号を埋めていこうとすると、2桁というのは結構余裕があるようでいて、つまり飛び番がたくさん出て、余裕があるようでいてそうでもないというのがわかってきたようなところがあるので、余り都市高速との重複問題で気を使って番号を使わないようにすると、ほとんど手がなくなっちゃう状況のようですね。それも具体の御相談のときにやるということではいかがでしょうか。

大体よろしいですか。

それでは、おおむね御了承をいただいたということで、あとは具体を検討する中で、問題点なり方向性なりを探っていくということでよろしいでしょうか。

(異議なし)

ありがとうございます。

それでは、今後の進め方も含めて事務局で議題があったらお願いしたいと思います。

【事務局】 一番最後に参考資料2ということで今後のスケジュールを、これは前回もつけておいたのですけれども、今回は具体の番号もさることながら、それ以外に施設、きょうはSA・PAの話もありましたが、そういうナンバリングもありましたし、あるいはきょうヒアリングをさせていただきました活用方法の話の具体化、それから、優先順位とかをどこまで書けるかではありますけれども、そういう話と、今書いていませんが、赤瀬先生のほうとデザインとかをいろいろ一緒に勉強させていただいておりますので、その辺をちょっとできる範囲で御紹介したいと思っております。以上でございます。

【家田委員長】 日にちはまだ決まっていないんですね。

【事務局】 別途御案内させていただきます。申しわけありません。

【家田委員長】 今後の進め方について、何か御注意いただくことはありますか。

よろしいでしょうか。

どうもありがとうございました。

それでは、きょうの議論は以上にしたいと思います。

3社から御説明をいただきましてどうもありがとうございました。大変勉強になりました。

以上で終わります。

【事務局】 長時間にわたり御審議をありがとうございました。本日の検討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したいというふうに考えております。

本日の会議資料につきましては、そのまま置いておいていただければ、追って郵送させていただきます。

次回の検討委員会の日程につきましては、改めて事務局より御連絡をさせていただきます。

以上をもちまして、第3回のナンバリング検討委員会を閉会とさせていただきます。本日はありがとうございました。

