

高速道路ナンバリングの実現に向けた提言のポイント

高速道路ナンバリングの目的

- 整備の進む我が国の高速道路ネットワークにおいて、路線名に併せ、その地固有の言語に依存しない「ナンバリング」を導入し、訪日外国人をはじめ、すべての利用者にわかりやすい道案内を実現

高速道路ナンバリングの対象路線

- 高規格幹線道路網とこの道路網を補完して地域の高速ネットワークを形成する路線
- 高規格幹線道路網から主要な空港・港湾、観光地へのアクセスとなる高速ネットワーク
- ※既にナンバリングが実施されている都市高速道路は、今回のナンバリングの対象外

ナンバリングルール

○ナンバリングの基本ルール

1. 親しみ
 - ・地域でなじみがある、かつ、国土の根幹的な路線の既存の国道番号(2桁以内)を活用
2. シンプルでわかりやすく
 - ・数字は原則2桁以内
 - ・同一起終点など、機能が似ている路線のグループ(ファミリー)化
 - ・道路種別や機能をアルファベットで表現(路線番号の頭に「E」(Expressway)を付与など)
3. 国土の骨格構造を表現
 - ・主要な国道番号で、国土の骨格構造を表現できるように、路線の起終点を設定

○ナンバリングの具体的ルール案

- 1) 1桁・2桁国道に並行する路線 ⇒ 当該国道番号を付番
- 2) 1桁国道とグループ(ファミリー)化する路線
 - 【ケース1】新東名高速道路・新名神高速道路は東名高速道路・名神高速道路の並行路線とした「1A」、中国自動車道は山陽自動車道の並行路線とした「2A」とし、グループ化
 - 【ケース2】3号、4号、5号は、先行して整備されたルートに付番し、既存の国道が並行する区間の路線には、「A」を付けた路線番号とし、グループ化
- 3) 環状道路 ⇒ 環状道路は、アルファベットで機能を表現するとともに、既存の都市高速道路の環状道路との整合性にも配慮
- 4) 1桁・2桁国道に並行する路線の対象を拡大して付番する路線
 - 【ケース1】北海道縦貫自動車道は、国土全体及び北海道の骨格構造を表現する路線として5号を付番
 - 【ケース2】2桁国道に同一地域内で概ね方向が一致している路線は、当該国道番号を活用
 - 【ケース3】並行する国道が3桁番号である、又は並行する国道の国道番号を別路線に付番する路線で、隣接して2桁国道がある場合は、当該国道番号を延伸
- 5) その他の路線 ⇒ 国道番号に使われていない59番以降の2桁番号を付番

路線シンボルのデザイン

○路線シンボルのデザイン案(右図)

- ・シンプルでわかりやすい造形

1桁番号

2桁番号

環状道路

高速道路の施設(IC・JCT)のナンバリング

- 路線のナンバリングに加え、既に実施されているIC・JCTのナンバリングについて、民間企業との連携や情報の共有化を進め、利用者へ伝達されるように工夫

高速道路ナンバリングの活用

- 訪日外国人をはじめとする旅行者の地方誘客、渋滞や事故等の交通情報提供等に活用
- 表示方法や読み方について、利用者が混乱しないように、国がガイドラインを策定

標識等の整備や普及の進め方

- 2020年までの早期に効果が発揮されるように、コストも考慮しつつ、計画的に標識を整備
 - ※すべての利用者に配慮し、原則として、路線番号と既存の路線名は併用して表示
 - ・主要な空港・観光地へのアクセス、主要な観光周遊ルート
 - ・外国人によるレンタカー利用が多い地域の路線
 - ・2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会会場へのアクセス
 - ・経路選択の分岐となるJCT周辺
- 民間企業による地図、カーナビ、ウェブサイト、紙媒体における路線番号等の表示の早期実施