参考資料

第 3 回　わかりやすい道路案内標識に関する検討会

1. 日　時：平成 16 年 8 月 19 日（木）14：00～16：00
2. 場　所：虎ノ門パストラル　新館 5 階　ミモザ
3. 出席者：＜メンバー＞

家田委員〔座長〕、赤瀬委員、大宅委員、国吉委員、清水委員、千委員、廻委員

＜オブザーバー＞

・国土交通省（以下、「国交省」と表記）
宮田道路局企画課長、大西国土技術政策総合研究所道路研究部長
若林総合政策局観光地域振興課長

・警察庁
宮内交通局交通規制課課長補佐（倉田課長　代理）

・日本道路公団
中村技術部調査役（角谷技術部長　代理）、田中高速道路部長

・首都高速道路公団
藤井業務部交通管制室長

4. 議　事：

（１）開会

（２）資料説明

１）提言の全体イメージ、提言素案（資料-1，2）

・コミュニケーションの重要な成立要件は、情報の送り手がいて、情報の受け手がいることである。この成立要件をおさえた提言文とすべき。

・標識は情報の中身を媒介するものであるため、コミュニケーション・ディバイス（装置）というようも、コミュニケーション・メディア（媒体）という表現が適当である。

・システムの体系化とあるが、体系化することをシステム化というため、情報提供のシステム化といった表現の方がよいと感じる。

・提言素案の文章は、あまり回りくどい表現ではなく、的確で適切な表現とすべきである。

・ユーザー重視とか、顧客志向という言葉があまりにも易く使われている。あたりまえ過ぎてパンチがないような気がする。

・これまでにも何度か標識の制度の改善を試みてきたが、顧客の意向を十分に調査したり、それを反映するしくみや、あるいはそういう考え方自身が道路管理者に欠けていたといわざるを得ない。これからは、あたりまえのことではあるが、顧客志向、あるいはユーザー重視を根本におくべきであるという文書にしておくべきであると考える。

・大局の柱として「ユーザー重視」あるいは「使って役に立つ」こと、「体系的でないといけない」こと、「マネジメントを行い、継続的に改善を図る」ことの 3 つで提言を柱立てすることについては、みなさんの異論がないようである。

２）自動車系案内の方向性各委員の道路案内標識に関する意見発表（資料-3）

・提言素案には「地名案内方式から路線番号方式への転換を図るべきである」とあるが、この表現では、地名を削除する（捨てる）と捉えられかねないため、やや慎重な議論が必要である。
・地名のメリットは、「文化的な所産であり、都市の性格や、そこに住む人々の性格までも複合的に理解できる濃密なコミュニケーションコードであること」である。
・（路線番号方式への転換を図ることについて）日本は、路線番号をつけるのがあまりにも遅れていたから、あたりまえにつけるというだけの話で、遅れていたのを取り戻すくらいのものである。
・誰の責任で何を何パーセントできるという目標値をはっきり整理させて、かつ、それを定期的に公表させ確実に実現できるような仕組みをいれていきたい。
・標識に関して改善が必要と思われることは、①規定で明示することと、②それを実際にマネジメントしながら実現、チェックしていくことである。後者の部分が弱かったと認識して、マネジメントを充実しながら整備していくことが重要である。その一方で、マネジメントを行う以前に、ガイドライン（マニュアル類）の整備等の準備が必要と思われる項目もある。
・路線番号と主要交差点名で誘導するという制度設計は良いと思う。主要交差点名の表示の充実方法については、ポインタープロジェクトの検討時でふれていない新しい施策であるため、もう少し具体的に検討していくべきと感じる。路線番号は外国人でも分かるが、交差点名は長い名前や似た名前も多く、課題がある。
・道路地図やカーナビへの反映を考えた場合、原則を明確にしておかないと、何でもかんでも反映させるとなりかねないため注意が必要である。
・整備率等の数値はユーザーにとってどういう意味があるのを考えて設定すべきである。
・標識に国道とか県道を示す赤や緑や黄色を表示する事自体、わかりやすいとは感じない。色を付ければわかりやすくなるという発想は考え直したほうがよい。
・ユーザーとしては、きちんと誘導がなされていれば、国道と県道の区別はあまり重要ではない。
・デジタル・アイデンティファイしやすいことが、今の時代のユーザーにとって、一番楽な理解の仕方である。
・イギリスのように道路種別と番号を「アルファベット＋数字（N1、P1 等）」と表現するとわかりやすい。
・形、色、記号など、一つの情報内容をいろいろな様式で表現しようとすると、システムが複雑化してしまい、管理者発想の複雑なシステムになり、利用者にはわかりにくい構造になる。システム化には「情報内容のシステム化」、「表現様式のシステム化」、「設置基準のシステム化」があることを十分理解してわかりやすいシステムとすべきである。
・グラフィックデザインが、わかりやすくできていないと、すごくいい理念があってもコミュニケーションできない。
・地方都市においては、役場等の地域内住民向けの案内が多く、観光客など、本来案内が必要な外から入ってくる人を対象とした案内になっていないのではないか。
・ 地域住民（外国人含む）等に、案内標識の表示が正しいかどうかのチェックをしてもらう体制が必要である。
・誰を「ユーザー」と考えているか明確にする、あるいは意識していないため、わかりにくい標識になっているという側面もあると思われる。

・「積極的なキロポスト整備」が提案されているが、キロポストは設置位置が低くてドライバーが認識できにくく、あまり機能しないのではないか。
・（キロポストについて）周りにランドマークとなる施設の少ない山間部については、必要であると感じるし、管理上においても重要である。メリハリをつけるべきではないか。
・（キロポストについて）高速道路における渋滞情報提供のためには十分役立っていると感じる。
・「都市を通り過ぎた旨の案内」を検討するべきではないか。
・（都市を通り過ぎた旨の案内について）都市を確実に過ぎたという安心感があるという点から非常によいと感じた。
・（都市を通り過ぎた旨の案内について）この提案を実現しようとした場合、文字を小さくすると見落とす可能性があり、大きくすると乱立しうるさく感じる可能性がある。
・（都市を通り過ぎた旨の案内について）海外と異なり、日本は都市が連綿と続いているため、そういったところで実現可能か疑問である。
・路線番号の付番について、全部を数字だけで表記するというのは若干無理があるのではないか。バイパス（重複路線）の表記などは、アルファベットとの併記によって、すっきり表現できるのではないか。
・色により識別を図るような方法については、相当慎重でないと環境を壊してしまうし、話も伝わっていかない。
・地域としては、なるべく個性的な街をつくりたがる傾向があり様々な色彩を採用する傾向にある。よって、道路標識はなるべく個性を持たない方がよい。
・緑か青かの色分けについては、ドライバーの視点に立った場合、自動車専用道か否かではなく、有料道路か否かで区分するべき。
・案内する際、「顧客主義」はよいが、「誘導経路の択一化」の要素も重要である。道路案内標識は「行ける方向」、「行って欲しい方向」のいずれを目指すのか。
・ケースバイケースであり、強弱をつけながら誘導するのが原則であると考える。
・TDM の考え方（安全対策、環境対策等）を取り入れた案内誘導について、提言の中に盛り込んでもよいかもしれない。
・資料にもある新保土ヶ谷 IC 付近であるが、この場所は私自身何度も迷うところである。標識が 3 つ付いているのは、有料、無料の問題よりも、これを時速 50km で走っていて、どうやって見分けろというのか、長年の疑問である。
・これは、イクスプレッション（表現方法）を工夫することによって改善される余地と、同時にどれだけの情報と判断の選択肢を与えるのかということの両面から検討する必要がある。
・判断する情報量をコントロールし、判断するチョイスをコントロールするという発想を、設置の仕方、表示への仕方に反映させることが重要である。この考えが既にある場合は、それを徹底していくことが重要である。

３）新たな課題への対応（資料-4）

・ピクトグラムとは、直感的に意味内容が理解できるものをいう。よって、地域色を出し過ぎている絵文字や「市町村」の紋章等はピクトグラムとは呼ばない。ピクトグラムでないものは、道路標識で表示するグラフィックアイテムではないと考える。

・原則論として、「英語表記」については賛成だが、固有名詞のローマ字表記は、鉄道系と道路系が異なっているため、交通整理が必要である。
・交差点名を表示する標識の英語表記は、文字が小さいこともあり、名前（交差点名）が長いと更に文字が小さくなり外国人は読めない。
・交差点を曲がるだけの人は、その施設が小学校だろうが、高校だろうが関係ない。重要なのは、その交差点が判読でき、そこで曲がるべきかどうかが瞬時に分かることである。
・逆に、英語表記に関しては疑問を感じる。日本人が音として理解できない表現はやめた方がよい側面もある。エレメンタリー・スクールと聞いて小学校だと理解できる日本人がどれほどいるのか。
・中国や韓国、台湾等のように割り切って英語表記とすることも必要である。
・表記言語の議論の前に、例えば、交差点標識の用語の設定のルール（表記方法）を議論すべきである。
・観光情報は他メディアで対応するという話もあったが、標識データベースがしっかりして、標識に番号を付け地図等とアイデンティファイできる状態となった場合、外国人や観光客にも使える可能性がでてくるのではないか。
・（観光ルートの順路案内について）従前の標識と一緒にするとごちゃごちゃになる。観光の順路案内は、観光ルートの設定などと併せ、別途に議論する必要がある。
・色を変えることによって観光地であることがわかる仕組みも必要ではないか。
・カーナビや他のメディアを見ないと観光地に行けないというのは、日本の観光戦略にそぐわない感じがする。
・観光に関しては、表現方法と、設置場所に法則性がないことが問題である。この２つが解決されればほぼ改善される。観光関係者や観光客の意見を取り入れた議論が必要である。

（３）その他

・第 4 回検討会は、9 月 14 日（火）18～20 時に開催する予定である。