

「わかりやすい道路案内標識に関する検討会」提言素案の概要

I. 道路案内標識の3つの理念 ～標識は道路の発する「声」～

1. ユーザー重視で標識を考える

- ・ ユーザーが本当に知りたい情報が何であるかを考え、「ユーザー重視」の立場に立って標識のあり方を考えることが必要である。

2. システム・体系性を充実させる

- ・ ユーザーと標識設置者との間に共通のルールが欠けているのが実情であり、どこに(Where)、何を(What)、どのように(How)提供するかというルールを確立し、体系化することが重要である。
- ・ 情報提供の基本的手法は「指示(Direction)」と「同定(Identify)」であり、道路案内標識はこの二つの要素を確保した上で、必要最小限の情報でユーザーの円滑な移動を補助するシステムであるべき。

3. 標識をマネジメントし、わかりやすい案内を実現する

- ・ ユーザー重視の立場に立ち、情報提供のシステム化を図った上で、最も肝心なことは、これらを実際の道路案内標識として表現し、改善していくことである。
- ・ ユーザーや関係者等と協働しながら、PDCA型の「マネジメント型の標識計画・管理」を導入することが必要である。

II. 自動車系案内の方向性

1. 路線番号案内の充実

- ・ わが国で従来とってきた「地名表示方式」による道路案内には一定の限界があると言わざるを得ず、今後は路線番号による案内の充実を図るべきである。

(1) 一般道路

○全ての主要交差点標識に、交差する道路の路線番号を表示

- ・ 都道府県道以上が相互に交差する主要交差点における路線番号表示の速やかな概成を図る。

(2) 高速道路

○高速道路における路線番号の付番とその表示

- ・ 高速道路の各路線に規則的で分かりやすい付番を行い、標識により表示する。

○分岐点における方角表示の検討

- ・ IC 進入口やJCT等の分岐点に、目標地点と共に、東西南北の方角表示を行うことを検討する。

○有料道路・無料道路の識別性の確保

- ・ 自動車専用道路標識の有料・無料に関する識別性を確保する表示について検討する。

(3) 混乱要因の除去

○バイパス及び重複路線の分かりやすい表示

- ・ バイパス路線及び重複路線の表示について、分かりやすい表示の徹底を図る。

2. 地名案内の信頼性向上

- ・ 標識の目標地名については、全国的な統一性が確保されるよう選定基準が設けられているが、地域性を強調した独自の表現や設置者の配慮不足による乱れ等が発生して、信頼性を妨げているため、規則性を回復し、ユーザーに対し表示規則の周知を図る。

(1) 表示ルール of 徹底 (乱れの点検と是正)

- ・ 目標地の選定ルールの徹底を図り、連続性・一貫性を確保し、乱れの点検と是正を実施する。

(2) ユーザーに対する周知

- ・ 表示に用いる「重要地」「主要地」について、道路地図への反映を図る。

(3) 色分けによる識別性向上

- ・ 識別性向上を目的として、目標地を色分けして表示する方式について検討する。

3. 現在位置の同定性の向上

- ・ 交差点標識やキロポストの活用により「同定性の確保」を向上させる必要がある。

(1) 主要交差点名の表示の充実

- ・ 現位置認識の有効な手段として「主要地点」標識（114系）（通称：交差点標識）を充実するとともに、道路地図・カーナビへの反映を図る。
- ・ 必要に応じ、予告標識にも、当該交差点の名称表示を行うことを検討する。
- ・ 英語表記も含めた視認性の確保に配慮する。

(2) 地点標（キロポスト）の活用

- ・ 現位置確認等のため、主要な幹線道路に設置されているキロポストの活用を図る。

(3) 「地域」の同定性の確保

- ・ 「市町村」標識や「著名地点・主要地点」標識の活用により、目標地の同定性を確保する。

III. 歩行者系案内の方向性

- ・ 諸外国に例を見ない急速な高齢化の進展、ノーマライゼーションの理念の浸透などにより、歩行空間の利用者の範囲が一層拡大し、歩行者の安全・安心に配慮した道づくりが一層重要になっている。
- ・ 歩行者に対する道路案内については、自動車とは異なる行動特性を念頭に置き、十分な案内体系の検討が必要である。

1. 情報提供の体系化

(1) 地図標識の活用

- ・ 歩行者系標識は「指示」と「同定」の基本手法に加え、「図解」を用いた案内が有効である。

○地図標識の活用

- ・ 「地図を用いた道路案内標識」の活用を図り、表記方法やデザイン等の統一的な運用を実施する。
- ・ 都市の変化に対応した地図中の情報をきめ細かくアップデートすることが不可欠である。

(2) 「指示」・「同定」の手段の充実

- ・ 歩行者系案内について、同定手段を充実させる必要がある。

○主要交差点名の表示の充実

- ・ 歩行者にとっても交差点名称は重要な位置情報であり、表示を充実させ、道路地図への反映を図る。

(3) その他

- ・ 観光地等におけるガイドブックや配布地図と適切に連携し、歩行者に対して効果の高い案内を行う。

2. 情報内容の選択・整理

- ・ 表示すべき情報内容の選別・整理が重要であり、地域ごとにマネジメントを行いながら検討する。
- ・ 必要に応じて、民間施設についても前述の地図標識を活用するなどして案内することが望ましい。

3. 地域の実態や利用者ニーズへの対応

- ・ 何をどのように案内するかを判断するにあたっては、自動車系標識を考える際以上に、地域におけるマネジメントの活用が有効である。
- ・ 交通バリアフリー法に基づく重点整備地区の整備や、歩行者の安全・安心を優先したゾーン・エリア対策の浸透を受け、地図標識を活用したこれらの経路やエリアの積極的な表示と誘導を行う。
- ・ 歩行者のスムーズな移動を支援するため、駅前広場や駅出入口などで交通事業者との連携を図ることが重要である。

4. 仕様・デザインの性能規定化

- ・ 従来の「著名地点」標識（114-B）は、見やすさやデザイン性、地域景観との適合性の点で十分配慮されているとはいえないため、改善を図る。
- ・ 必要とされる基本的性能（文字の大きさ、英語併記の方法、色彩設定、設置すべき位置や面の向き等）について規定した上で、多様な街の姿に馴染むようマネジメントを行うながら設計を行うべきである。

IV. 新たな課題への対応

1. 国際化・観光客への対応

- ・ 観光客受け入れ環境の一つとしてわかりやすい標識の整備が求められている。
- ・ 観光客が必要とするのはシステム化されたシンプルな情報である。
- ・ ローマ字表記については、表記のルールを再度徹底し、乱れを是正していくことが必要である。
- ・ 国際化対応として3か国語以上の表記を求める声もあるが、自動車系案内に関しては適切ではない。
- ・ 「ローマ字表記」という呼称が誤解を生じさせているため、「英語表記」と改めることを提案する。
- ・ ピクトグラムについても基準に基づいた統一的な運用の徹底を図る必要がある。

（1）英語表記

○2ヶ国語による統一性のある表記の徹底

- ・ 日本語と英語による併用表記を徹底する。
- ・ 英語表記についてより具体的な表記ルールを示し、乱れのない統一的運用を図る。
- ・ 英語の文字サイズについて必要に応じ拡大表示を行う。

（2）ピクトグラム

○ルールに基づいた表示

- ・ 規格化された標準案内用図記号による全国レベルの統一化を図る。

2. 他メディアとの協力関係の構築

- ・ 道路標識で表示している情報を他メディアに反映し、連動性を高めていくことが、円滑な移動をサポートする意味から極めて有効である。
- ・ 標識は公の場に存在する施設であるため、表示内容は公共的で最小限の情報に特化されるべきであり、IT化を踏まえた積極的な役割分担が有効である。

（1）他メディアとの連携強化と適切な役割分担

- ・ 道路管理者と他メディアとの情報交換を行い、各々の連携や役割分担について順次実現を図る。

（2）データベースの構築と共有化

- ・ 標識の基礎的情報に関するデータベースを作成してマネジメントに活かすとともに、他メディアとの共有化を推進して表示の整合性を確保する。

3. 景観・視環境に対する配慮

- ・ 標識は公の場に存在する施設であり、景観や環境に対する関心の高まりを受け、標識についても景観・視環境に対する配慮が求められる。

(1) 必要最小限の表示

- ・ 標識の設置とその情報量は必要最小限のものとし、不要な情報があれば除去することも必要である。

(2) デザイン・色彩に対する配慮

- ・ 視認性、景観調和の観点から、標識デザインや色彩を定めるにあたっては十分な配慮が必要である。

(3) 景観・歩行環境への配慮

- ・ 標識柱の色彩について、地域景観への調和から変更の必要がある場合は、マネジメントをととして適切な検討を行う。

V. 標識のマネジメント

1. マネジメント型の標識計画・管理

- ・ これまで述べてきた方向性をもとに、個々の取組が実際の道路上で実現されてはじめて標識のわかりやすさが実現されるのであり、「実現編」の部分の欠けは単なる課題認識にとどまり実効性がない。
- ・ 従って、個別の取組を実現するためのルールと手順を明確に定めた上で、進行管理・評価を行い、PDCAサイクルでチェックししながら確実な実行を図る。

(1) 管理データベースによる現況把握

- ・ 標識の現況をデータベースとして整理し、これを「改善のためのカルテ」として各道路管理者が共有し、活用する。

(2) 目標値と達成状況の把握・公表

- ・ 誰が、何を、どのように改善していくかについてのアクションプログラムを作成し、目標年次とともに明らかにする。
- ・ 標識チェックの専門チームを外部に設置して結果を速やかに反映するスキームを構築する。
- ・ 取り組みについては責任主体を明確にし、達成状況をデータとともに定期的に公表する。

(3) ユーザーとの接点の強化

- ・ 「標識BOX」や「道の相談室」などを広くPRし、寄せられた意見をマネジメントにフィードバックするとともに対応状況について情報提供を行い、双方向コミュニケーションの強化を図る。

2. 協働の枠組の構築

(1) マネジメントにユーザー・地域の声～標識マネジメント会議

- ・ ユーザーや地域のニーズに沿って標識を改善していくために、多様な関係者による「標識マネジメント会議」を設置する。議論に当たっては、透明性の確保に留意する。
- ・ マネジメントは、自動車系と歩行者系の違いなどを考慮しつつ、適切に範囲を設定し、運営する。

(2) 標識マネジメント会議における検討事項

○地域の課題やニーズの発見

- ・ 課題を発見して「ニーズ・マップ」に整理し、その改善方法をアクションプログラムの中に反映する。改善の結果をモニタリングし、さらなる課題の発見につなげていく。

○表示内容等に関する具体的な計画の検討

- ・ 特に歩行者系案内を対象に、地域が主体的に選択・整理することが適当な事項（表示内容、設置位置、多言語表記等）について議論・検討する。

(3) 目標やシステムの不断の見直し

- ・ 改善ニーズの変化にあわせ、設定目標の定期的な再検討・更新が必要である。
- ・ 標識の体系・システム自体を見直していくことも必要である。