

わかりやすい道路の案内標識に向けた国土交通省の取り組み

平岩洋三*

道路の案内標識の歴史の概説とともに、国際化の進展やバリアフリーへの社会的要請の高まり等の昨今の経済社会の動きを背景とする案内標識の改善に向けた取り組みについて紹介する。最近の取り組みとして、道の駅を案内する標識、複数の便利施設を案内する標識、案内標識に用いる矢印の色彩および英語表記の改善について詳述する。これらの取り組みの着実な推進に加え、さらなる課題の例として、訪日外国人旅行者の増加への対応、標識による案内の連続性、一貫性の向上、カーナビゲーションシステムによる案内と現地の標識による案内の整合等を説明する。

Practice of Improving Road Guide Signs Undertaken by the Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

Yozo HIRAIWA*

This paper provides a historical overview of road guide signs, and introduces an approach for improving guide signs in the context of current socio-economic developments, such as the advancement of internationalization and heightened demand for a barrier-free society. The author gives a detailed discussion on guide signs for Michi-no-Eki and multiple convenience facilities, as well as the colors used for arrows on guide signs, and improvements to English wording. In addition to discussing the steady advancements being made in these areas, the author also discusses—as examples of areas for improvement—actions to take to accommodate the rising number of international visitors to Japan, the use of signs to improve the continuity and consistency of directions, and the ensuring of consistency between directions given on car navigation systems and actual signs on the ground.

1. はじめに

道路標識は、道路から利用者に、案内、警戒、規制または指示といった必要な情報を伝え、利用者に適切な判断や注意を促すことによって、交通の安全と円滑、道路構造の保全等を図るために設置される。また、道路標識は、目的地や通過地の方向、距離や道路上の位置を示す「案内標識」、注意深い運転を促す「警戒標識」、規制の内容を示す「規制標識」および通行

する上で守るべき内容を示す「指示標識」からなる。このうち、案内標識と警戒標識、一部の規制標識と指示標識は道路管理者が設置し、規制標識と指示標識は主に都道府県公安委員会が設置している。

道路標識の中でも、特に、適切な案内によるわかりやすい標識は、道路のサービス水準の評価を構成し、これを高めるものである。本稿では、この案内標識の歴史を概説するとともに、国際化の進展やバリアフリーへの社会的要請の高まり等、昨今の経済社会の動きを背景とする案内標識の改善に向けた取り組みについて紹介していく。

2. 案内標識の歴史の概説

わが国においては、昔から街路の辻、街道の分岐

* 国土交通省道路局企画課課長補佐

Deputy Director, Planning Division, Road Bureau,
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

原稿受付日 2015年10月2日

掲載決定日 2015年11月30日

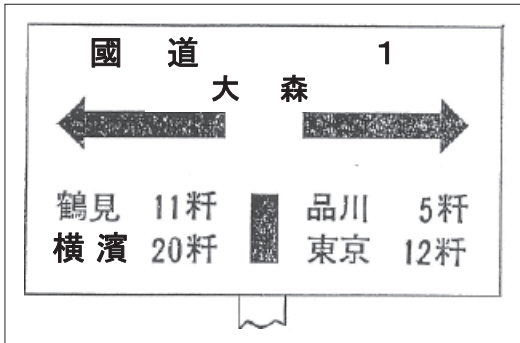


Fig. 1 道路方向標 (大正11年 (1922年))

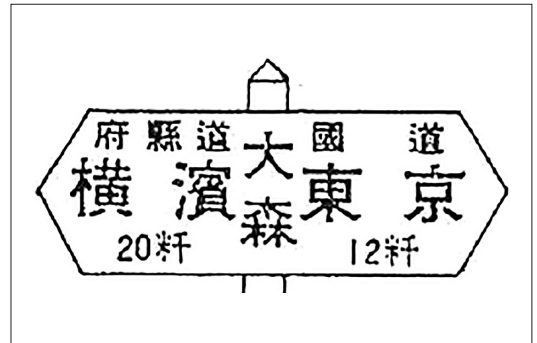


Fig. 2 案内標識 (昭和17年 (1942年))



Fig. 3 案内標識 (昭和25年 (1950年))

点に道しるべや街路の一定距離ごとに一里塚が設置され、旅人に安堵と利便を与えてきた。これらは現在の案内標識に相当するもので、人の移動における目印や方向などの情報伝達手段となっていた。

明治時代には、交通に関する禁止について、制札(せいさつ)と称した立て札が設置されていたが、案内標識の原型としては、大正11年(1922年)に内務省令「道路警戒標及び道路方向標に関する件」で初めて全国统一で体系化された標識(Fig.1)が、最初のものとなった。昭和17年(1942年)に定められた内務省令「道路標識令」が定められ、初めて、案内標識として1種類の標識(Fig.2)が定められた。

戦後間もない一時期は、駐留軍に対応した米国式の標識の設置が進んだが、昭和25年(1950年)に、総理府令・建設省令で「道路標識令」が改正され、案内標識として新たに5種類が制定されるとともに、ローマ字併記の様式が位置づけられた(Fig.3)。

昭和35年(1960年)に、現在に続く「道路標識、区画線及び道路標示に関する命令」(以下、「標識令」という。)が総理府令・建設省令で定められ、ルート情報を提供する「国道番号」標識等が位置づけられた。さらには、昭和37年(1962年)から昭和38年(1963年)にかけて、標識令の改正により、欧州諸国を中心とする道路標識の国際的な統一化を図る動きにあわせた国際連合道路標識の取り入れ、現行の



Fig. 4 「方面及び方向」標識 (昭和37年 (1962年))

案内標識と同様となる青地に白文字の「方面及び方向」標識(Fig.4)の位置づけ、高速道路の標識の位置づけ等が行われた。

その後、昭和46年(1971年)の標識令の改正により、種々の案内標識において青地に白文字のデザインに統一化が図られるとともに、路線番号表記や通称名表記等の現在の案内標識の表示内容が概ね規定されることとなった。しかしながら、この改正時に、視認性の向上を優先させる観点から、ローマ字併記を廃している。

昭和53年(1978年)には、標識令に対応し、道路管理者の設置する標識の具体的な運用を定める「道



Fig. 5 「著名地点」標識 (昭和61年 (1986年))



Fig. 6 路線番号標識の例

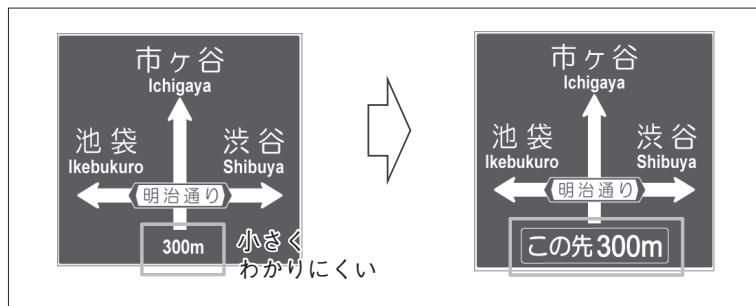


Fig. 7 交差点を予告する案内標識の識別性の向上

路標識設置基準」(建設省都市局長・道路局長通達)が定められた。

昭和61年(1986年)の標識令の改正により、国際化へ積極的に対応する観点から、ローマ字併記が復活した。また、歩行者用の「著名地点」標識(Fig.5)が位置づけられるとともに、案内標識の一部において、駅、飛行場、病院等のピクトグラム(記号)表示が可能となった。

その後は、本稿の「3. 案内標識の改善に向けた検討」や「4. 案内標識の改善に向けた最近の取り組み」で詳述するが、「道路サービス高度化検討懇談会」、「わかりやすい道路案内標識検討会」を経て、交差点部における小型の路線番号標識(Fig.6)の位置づけと設置や交差点を予告する案内標識の識別性の向上(Fig.7)等の取り組みが行われるとともに、現在も課題の一つとなっている英語表記の改善による国際化への対応の取り組み等が進められている。

3. 案内標識の改善に向けた検討

平成3年(1991年)に、東京大学工学部の中村英夫教授を座長とし、有識者からなる「道路サービス高度化検討懇談会」を設置し、路線番号、案内標識等のあり方について検討を進め、平成4年(1992年)3月に、提言をとりまとめた。また、平成16年(2004年)に、東京大学大学院工学系研究科の家田仁教授を座長とし、有識者からなる「わかりやすい道路案内標識に関する検討会」を設置し、すべての道路利

用者にとってわかりやすい案内標識を実現するための検討を進め、同年12月に提言をとりまとめた。これらの提言は、現在の案内標識に係る施策の方向性を導いているものであるため、以下に詳述する。

3-1 「道路サービス高度化検討懇談会」提言

ハードである道路とユーザーを結び付ける重要なインターフェースの役割を担う路線番号、案内標識、地点標および道路地図のあり方を検討し、今後の整備の方向性を示した。路線番号・案内標識・地点標・道路地図の連動によるユーザーのためのわかりやすい道案内を実現していくポインタープロジェクト(「POINTER」とは、「Positioning and Orientating Information for Traffic En Route」の頭字語、「助言」、「北極星の方向を示す二つの星」等のさまざまな意味を持つ。)を進めることとしている。この主な内容としては、以下のとおりである。

1) 路線番号によるわかりやすい案内

路線番号は、道路利用者にとって基本的な情報であり、沿道商店の商標や案内図等で広く利用されているが、道路ネットワークの拡大やユーザーの国際化に対応し、よりわかりやすくしていくため、高規格幹線道路における路線番号付番の検討等の改善策を提案した。

2) 交差点における交差路線番号表示

路線番号により、不案内な土地でも地図等の補助手段を用いて自分の位置を認識することが地名と比較して容易となり、また、複数の路線番号の交点と

して、交差点の位置を確認することができる。これにより経路と現在地の両方を路線番号で案内することができる。

そこで、経路を選択する場所において路線番号の情報を提供するために、都道府県道以上の幹線道路の交差点では、すべて路線番号を案内することを提案した。また、景観に配慮し、交差点の大きさに応じた小型の路線番号標識 (Fig.6) を設置することを提案した。

3) 地点標の設置

ドライバー等の道路利用者にとって現在の正しい位置を把握することができるようにするために、道路利用者の利用形態に応じた、わかりやすい起点名表示等の工夫をした地点標 (いわゆるキロポスト) を設置することを提案した。

4) 道路と地図との連携

行政と地図製作者が協同し、路線番号の始点から終点までのルートの連続性や交差点、ジャンクションの道路の接続状況、地点標の設置情報等が、道路地図上に記載されるようにすることによって、よりよい道路地図が制作されることを提案した。

3-2 「わかりやすい道路案内標識に関する検討会」提言¹⁾

国際化や高齢化の進展、景観・環境への関心の高まり、バリアフリーや観光立国への取り組み等、わが国の経済社会が大きく変化する中で、自動車・自転車利用者、歩行者、また初めて訪れる観光客や外国人など、すべてのユーザーにとってわかりやすい案内標識のあり方について検討し、具体的な取り組みの方向性を示し、これを具体的に実現するための仕組みとして標識マネジメントを示した。この主な内容としては、以下のとおりである。

1) 路線番号案内の充実

路線番号による案内は誘導の円滑性に優れ、土地に不案内な訪問者や外国人観光客等に対しても分かりやすく、路線番号方式による案内の充実を図ることとし、都道府県道以上が相互に交差する全ての主要交差点の案内標識に、交差する道路の路線番号等を表示することを提案した。また、高速道路における路線番号の付番、分岐点における方角表示、有料道路・無料道路の識別性の確保について提案した。

2) 体系的な地名案内等の充実

表示に用いる目標地 (「重要地」、「主要地」) の選定ルールの徹底による表示の連続性・一貫性を確保すること、現位置認識の有効な手段として交差点名



Fig. 8 「主要地点」標識

称を表す「主要地点」標識 (Fig.8) の充実や主要な幹線道路に設置されているキロポストの活用とともに道路地図・カーナビゲーションへの反映を図ること、歩行者に対して地図を用いた案内標識の活用を図るとともに歩行者にとっても重要な位置情報である交差点名称の表示の充実を図ることについて提案した。

3) 新たな課題への対応

国際化への対応として、日英2か国語による統一性のある表記の徹底、国際言語としての役割を持つ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について提案した。

他メディアとの連携強化と適切な役割分担を進めるため、道路管理者とメディア管理者 (地図・カーナビゲーションメーカー等) との情報交換を行い、連携や役割分担について、順次実現を図ること、データベースを作成して標識のマネジメントに活かすとともに、他機関との共有化を積極的に推進して表示の整合性を確保することについて提案した。

また、標識の設置とその情報量は必要最小限とする等の景観・視環境に対する配慮について提案した。

4) 標識マネジメント

個別の取り組みを実現するためのルールと手順を明確に定めた上で、進行管理と評価を行い、PDCAサイクルによるチェックを行いながら確実に実行していく「マネジメント型の標識計画・管理」とその「仕組み」のあり方について提案した。

4. 案内標識の改善に向けた最近の取り組み

「3. 案内標識の改善に向けた検討」で紹介した二つの提言以降の最近の取り組みについて紹介する。

4-1 標識令の改正

前述の「ポインタープロジェクト」を受けて、平成7年 (1995年) に、交差点部における小型の路線番号標識と都市高速道路における路線番号標識を標識令に位置づけている。また、平成12年 (2000年) に、

交通バリアフリー法の施行に対応して、歩行者等に対し、エレベーター等の移動を円滑化する施設を案内する標識（Fig.9）を新たに位置づけるとともに、「著名地点」標識に立体横断施設等を示す地図を附置できることとした。

前述の「わかりやすい道路案内標識に関する検討会」提言後、平成20年（2008年）に、交差点を予告する案内標識の識別性を向上させる（Fig.7）とともに、高速道路の入口の方向や予告の案内標識において、無料区間または有料区間を表す旨を表示することができることとした。

平成23年（2011年）の地域主権改革推進一括法による道路法の改正に対応し、標識令も改正され、標識の寸法と文字の大きさに係る基準に関して、都道府県道および市町村道については条例で基準を定めることとなり、景観への配慮等の地域特性に応じた取り組みが可能となった。

最新の標識令の改正は、平成26年（2014年）に行われている。この改正では、案内標識に用いる英語表記や高速道路上において「道の駅」を案内する標識を新たに位置づける等の改正を行った。英語表記については、「4-2 英語表記の改善」で詳述し、以下、本節で道の駅を案内する標識、複数の便利施設を案内する標識および案内標識に用いる矢印の色彩について詳述する。

1) 道の駅を案内する標識

新直轄道路等の無料の高速道路ではコスト削減等のため本線に設置された休憩施設が少なく、NEXCO等の高速道路会社の管理する有料道路区間に比べて、休憩施設の間隔が大きくなっている。このため、高速道路インターチェンジの近傍に設けられた道の駅を、高速道路利用者の休憩施設としてとらえ、高速道路本線上から一般道路沿いに設けられた道の駅を案内する標識として、「サービス・エリア、道の駅の予告」標識（Fig.10）を新たに位置づけることとした。

ここでは、サービス・エリアと道の駅を合わせ、高速道路利用者の利便に供するための施設という同一の概念で、取り扱っている。従前の案内標識の色彩は、一般道路に設置するものについては青色の色彩を、高速道路に設置するものについては緑色の色彩を採用することを原則としていた。しかしながら、案内の対象となる道の駅は、一般道路沿いに設置されていること、「方面及び出口」標識では、高速道路出口の先にある一般道路の番号を青色の色彩で案

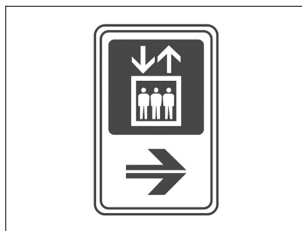


Fig. 9 エレベーター等を案内する標識の例



Fig. 10 「サービス・エリア、道の駅の予告」標識



Fig. 11 「サービス・エリア、道の駅及び距離」標識

内していることから、道の駅を案内する案内標識は、青色の色彩を採用することとした。

なお、標識令上の例示はFig.10のとおりであるが、必要に応じて、道の駅を表すピクトグラムの表示ができるとしており、その使用が望ましい。

こうした道の駅の案内標識は、従来、各道路管理者が法定外表示で対応してきたため、色彩や様式が地域ごとに区々となるなどの問題が生じていたが、本改正により統一されていくことが期待される。

2) 複数の便利施設を案内する標識

従前の標識令では、サービス・エリアを案内する標識としては、直近のサービス・エリアを案内する標識しか位置づけられておらず、複数のサービス・エリアの配置間隔を案内する道路標識が位置づけられていなかった。そこで、本改正においては、高速道路利用者が休憩の計画を立てやすくすることなどを目的として、直近と遠方のサービス・エリア等の距離を表示する案内標識として、「サービス・エリア、道の駅及び距離」標識（Fig.11）を新たに位置づけることとした。その案内の対象としては、サービス・エリアに限らず、「1）道の駅を案内する標識」で述べたインターチェンジ近傍の道の駅も対象とし、この場合における色彩は、「サービス・エリア、道の駅の予告」標識と同様に青色とし、必要に応じて、道の駅を表すピクトグラムを表示することができる

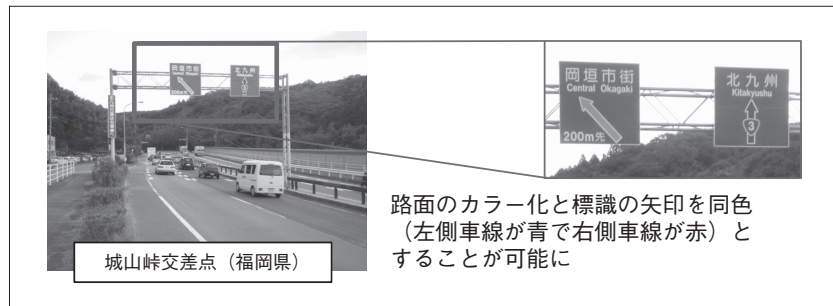


Fig. 12 案内標識の矢印の有色使用

ようにしている。

3) 案内標識に用いる矢印の色彩

一部の道路管理者では、複雑な形状をした交差点部やインターチェンジ部等において、矢印の色彩を白色以外とし、路面のカラー舗装の色彩と併せることにより、行き先方面の案内を明確化し、交通の安全と円滑を図る取り組みを行っている。しかしながら、標識令上、一部を除き、案内標識の矢印の色彩は白色と定められていることから、設置に際しては、法定外表示とみなされ、関係機関協議が難航するケースもあった。

本改正では、案内標識の矢印に白色以外の色彩の導入を明確に位置づけることとした (Fig.12)。これにより、一部の道路管理者で行われていた取り組みが、今後、より多くの道路管理者に広がっていくことが期待される。一方で、案内標識に用いられてきた青色または緑色の板面の色彩と矢印の白色の色彩は、視認性等に配慮した上で決定されたものである。今後、この取り組みを進める上で、例えば矢印を有色とする場合も緑を白色するなど、色弱者も含めて視認性に十分に配慮することが留意点としてあげられる。

4-2 英語表記の改善

訪日外国人旅行者数が最近4年で約3倍へ増加し、平成27年(2015年)は1,974万人となっている。このように、訪日外国人旅行者の受け入れ環境の改善の重要性が、急激に高まりつつある中で、案内標識についても、ローマ字を併記した案内標識の整備が進められてきた。

しかしながら、標識令上のローマ字併記における表記とは、日本語の発音をそのままアルファベットで表記する、いわゆる「ローマ字」表記であるとの認識や、一部に普通名詞が使われていても全体を固有名詞とみなすべきとの認識のもとに標識設置が進

められ、結果として、いわゆる「ローマ字」による表記と英語表記が混在するという問題が生じていた。例えば、「郵便局」という日本語に対して「Yuubinkyoku」と「Post Office」が、「公園」という日本語に対して「Koen」や「Park」といった表記が混在しているようである。案内標識が訪日外国人旅行者に対して分かりやすいものとなるためには、これらの普通名詞を表す日本語に対しては、「Yuubinkyoku」や「Koen」といった表音表記をするよりも、「Post Office」や「Park」といった英語表記をすることにより、その施設が何物であるかを伝えることが本来望ましいと考えられる。

標識令上のローマ字とは、日本語の発音をそのままアルファベットで表記することのみを意味するものではなく、英語で表記されたものも含め、アルファベットで記述されたものを広く包含する概念であった。これは、標識令における案内標識の例示において、「東京駅」を「Tokyo Sta.」、「日比谷公園」を「Hibiya Park」と表記していたことから明らかである。

そこで、平成26年(2014年)の標識令改正では、案内標識の表記は、日本語と英語によって行われるものであることを明確化することとした。さらに、「案内標識の英語による表示は、国土交通大臣が定めるところによるものとする。」とした上で、具体的な表記方法は、別途、「道路の案内標識の英語による表示に関する告示」(Table 1)において定めることとした。

英語表記の改善は、平成25年(2013年)8月から国会議事堂周辺で試行的に実施 (Fig.13) した後、同年9月から全国の主要な観光地域49カ所において先行的に取り組みを進めており、すべての箇所において標識の点検または工事が進んでいる。これらの先行実施箇所においては、道路標識適正化委員

Table 1 告示において定められる英語表記

施設等	英語	施設等	英語
鉄道駅、軌道駅	Station	町役場	Town Office
空港	Airport	村役場	Village Office
港湾	Port	区役所	Ward Office
自動車駐車場	Parking	郵便局	Post Office
トンネル	Tunnel	病院	Hospital
橋	Bridge	小学校	Elementary School
通り	Avenue / Street / Boulevard	中学校	Junior High School
城	Castle	高等学校	High School
温泉	Onsen	大学	University / College / Institute
美術館	Museum of Art	体育館	Gymnasium
公園	Park	山岳	Mountain
県庁	Prefectural Office	河川	River
市役所	City Hall		

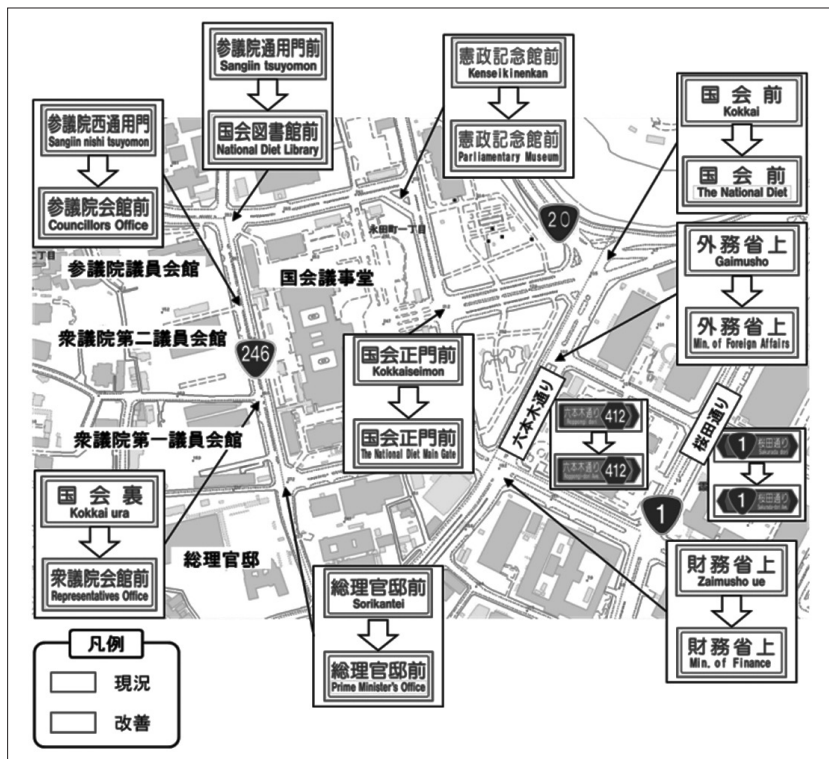


Fig. 13 国会議事堂周辺における英語表記の改善

会*¹への観光部局の参画や、案内標識の外国人留学生等との合同点検など、現地でのニーズを踏まえながら実施している。

また、この取り組みと並行して、同年10月から観光庁に設置された「観光立国実現に向けた多言語対応の改善・強化のための検討会」において、英語を母国語とする外国人委員も含め、日本語以外での案

* 1 各都道府県に設置され、関係する道路管理者が参画し、標識等の表示内容等を検討する委員会

内に関する検討が進められてきた。前述の告示の対訳表は、これらを踏まえて決定したものであるが、今後も引き続き、訪日外国人旅行者の目線で標識の改善を行い、対訳表を充実していくことが求められるところである。

案内標識の表記内容等については、道路標識適正化委員会で議論がなされた上で決定することとしており、各道路管理者間で一定程度整合のとれた表記内容となっているべきであるが、前述の告示におい



Fig. 14 案内標識の英語表記の改善と他の媒体との整合

て、同一の施設に対しては同一の英語表記を行うこととし、案内の連続性の確保を図ることとしている。加えて、道路利用者の利便性を高めるためには、案内標識間での整合性のみならず、外国語で記載された地図、パンフレットや、当該施設管理者が開設しているウェブサイト等、他の媒体での英語表記と整合を図ることも重要である (Fig.14)。

今後、観光地を含めた全国各地の案内標識の英語表記が改善されることにより、訪日外国人旅行者の受け入れ環境の改善が進み、わが国の観光立国の実現に寄与することが期待される。

5. おわりに

ここまで、今まで進められてきた案内標識の改善の取り組みを紹介してきたが、これらの取り組みを進め、現地に設置されている案内標識の改善等を着実に進めていくとともに、さらなる課題についても検討が必要と考えている。結びにおいて、この課題の例について、説明をしておきたい。

2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会の開催等により、ますます、訪日外国人旅行者が増加するとともに、訪日外国人旅行者が、わが国のさまざまな地域まで足を運ぶことが予想される。これに対応して、案内標識における英語表記の改善や観光地の案内の拡充、実現していない高規格幹線道路における路線番号付与の検討等のさらなる進展が必要となると想定される。東京都内については、平成28年(2016年)1月に、道路標識適正化委員会東京都部会において、「2020年東京オリンピック・パ

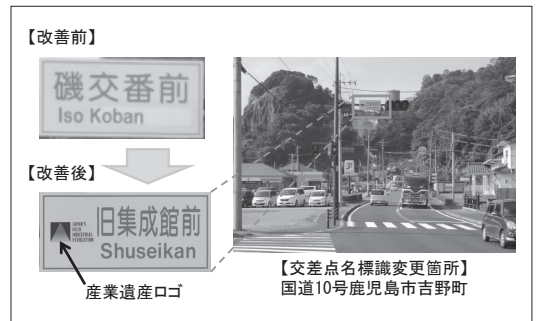


Fig. 15 交差点名標識への観光地名称の表示

ラリンピック競技大会に向けた道路標識改善の取組方針」を作成し、各道路管理者や関係機関が連携して改善を進めることとしている。さらに、周辺の各県についても、同様の「取組方針」の作成に向け、検討を進めている。

また、標識による案内の連続性、一貫性の向上については、今までの取り組みの中でも、課題が認識されており、改善が進められてきたところであるが、これを一層進めるために、標識の表示内容の点検をさらに効率化していくことが考えられる。

車両側において、カーナビゲーションシステムの普及と活用が進んでいるところである。そこで、カーナビゲーションシステムによる案内と現地の標識による案内の統合が重要となるとともに、それぞれの役割分担を勘案し、特に、標識により、現位置の正確な確認、交差点、分流部等のドライバーの判断が必要な箇所等の正確な確認が行えるようにすることが重要となると考えられる。直轄国道においては、平成27年(2015年)12月より、交差点で地点名を表示する標識(交差点名標識)に、ドライバー等にとってわかりやすい近隣の著名な観光地名称を表示する取り組みを開始している (Fig.15)。

これらの課題が存在するとおり、案内標識を含む道路標識に完成はなく、将来にわたる利用者のニーズや社会の要請を把握し、常に対応するための変化を続けていくことが必要となる。道路行政としては、今後も、制度の見直しを含め、より良い道路標識を実現していく取り組みを進めてまいる所存である。

参考文献

- 1) 国土交通省道路局企画課「わかりやすい道路案内標識に関する検討会」提言、2004年12月
▶<http://www.mlit.go.jp/road/sign/kentoukai/PDF/0/teigen.pdf>