

高速道路ナンバリングの取り組み ～旅行者にわかりやすい道案内を目指して～

国土交通省 道路局 企画課

1 はじめに

近年、我が国では高速道路などのネットワークの充実により、多様なルート選択が可能となりつつある。加えて、2016年（平成28年）の訪日外国人旅行者数は、過去最高であった2015年（平成27年）の1,974万人をさらに上回り、2,404万人（対前年比21.8%増）となり、4年連続で過去最高を更新した。こうした訪日外国人旅行者の急増に伴い、レンタカーの利用者も3年で約3倍の伸びを示すなど、多様な道路利用者が行き交う状況に変化しつつあり、好調なインバウンドを地方に波及させるため、わかりやすい道案内は大変重要となっている。

こうしたことから、平成28年3月に内閣総理大臣を議長とする明日の日本を支える観光ビジョン構想会議において策定された「明日の日本を支える観光ビジョン」において、わかりやすい道案内は、官民連携して推進していく観光施策として謳われている。

そこで、国土交通省では、現在使われている路線名に併用して、その地固有の言語に依存しない路線番号による案内を実施する「高速道路ナンバリング」について、平成28年4月に「高速道路ナンバリング検討委員会」（委員長：家田仁・政策研究大学院大学教授）を設置した。そして、すべての利用者にわかりやすい道案内を速やかに提供し、「実現することを最優先」と捉え、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会を見据えた短期間の中で、最小の努力と費用で高速道路ナンバリングを実現するため、6回にわたる委員会での検討を経て、同年10月24日に「高速道路ナンバリングの実現に向けた提言」（以下、提言）をとりまとめた。

本稿では、提言の内容について紹介するとともに、提言を踏まえたナンバリング実現に向けた動向について紹介する。

2 提言について

(1) 高速道路ナンバリングの対象路線

全国の高速道路をわかりやすく案内するためには、可能な限り、連続して利用することが想定される多くの路線を対象に付番することが望ましい。このため、高速道路ネットワークの骨格である高規格幹線道路（計画延長約14,000km）については、すべての路線を高速道路ナンバリングの対象路線とした。また、高規格幹線道路以外の路線についても、「高規格幹線道路網を補完して地域のネットワークを形成しており、利用者にシームレスに案内されるべき路線」や「高規格幹線道路から主要な空港・港湾、観光地へのアクセスにおいて、利用者にシームレスに案内されるべき路線」については、高速道路ナンバリングの対象路線に加えた。

また、既にナンバリングが実現している首都高速道路や阪神高速道路等の都市高速道路については、

利用者の認知も進んでいると考えられることから、今般の高速道路ナンバリングとの差別化を前提とし、高速道路ナンバリングの対象とはしていない。

(2) ナンバリングルールと高速道路ナンバリング

1) 基本的な考え方と配慮事項

諸外国で用いられているナンバリングの基本的なルール（① 南北方向の路線を奇数、東西方向の路線を偶数で付番する方法、② 都市を中心に時計回り順に付番する方法、③ 国道番号と整合を図る方法）について、我が国への適用を検討した。その中で、①と②については、弓なりの細長い形状の国土を持つ日本では、適用しづらいと考えた。③については、海外からの来訪者にとって、我が国の既存の国道番号になじみはないものの、国民にとってはわかりやすく、特に国道番号に親しんだ地域の方々にとっては、受け入れやすいと考えた。

そこで、③を基本として、高速道路ナンバリング検討委員会における以下の意見に配慮し、「親しみやすく」、「シンプルでわかりやすく」という観点から、ナンバリングルール案の具体化の検討を行った。

2) 基本ルール

検討の結果、ナンバリングルールで基本とする事項としては、以下の通りとした。

1. 親しみやすく

◆地域でなじみがあり、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

◆同一起終点等、機能が似ている路線はグループ（ファミリー）化

◆道路種別や機能をアルファベットで表現

・路線番号の頭に高速道路（Expressway）を意味する「E」を付与

・グループ（ファミリー）化する路線は、路線番号の最後に「A」を付与

・環状道路は、路線番号の頭に「C」を付与

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

3) 高速道路ナンバリング案

基本ルールを踏まえ、高速道路ナンバリング案を作成した。この際、一般国道や都市高速道路と区別するため、数字の先頭に、高速道路（Expressway）を意味する「E」を付けたものを高速道路の路線番号とした。ただし、環状道路については、既存の都市高速道路の路線番号との整合性、シンプルさを考慮し、「E」は付与しないものとした。

(3) 路線シンボルのデザイン

路線シンボルのデザイン案は、「コンパクトな形状を用いて、路線番号をできるだけ機能的に表現する」方向で検討し、デザイン案、レイアウト案を作成した（詳細は次章に記載）。

(4) IC・JCTのナンバリング

我が国で既に実施されているインターチェンジ（IC）やジャンクション（JCT）のナンバリングにつ

いては、世界各国における実施方法とも大きな相違はなく、訪日外国人旅行者を含む多様な利用者に活用される可能性を持つと考えられ、今後も継続すべきとした。

しかし、現時点では、多くのカーナビゲーション等でIC・JCTの番号が表示されない等、十分に活用されているとは言い難い。この状況の改善を図るため、IC・JCTの番号について、一層、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な努力や工夫をする必要がある。また、路線番号とIC・JCTの番号を合わせた活用を進めることにより、番号だけでIC・JCTが特定される等、一層の案内改善を目指す必要がある。

(5) 高速道路ナンバリングの活用方法

世界各国において、高速道路ナンバリングは、地図、ルート検索、観光施設への案内、カーナビゲーション、事故や渋滞等の交通情報等、様々な分野で活用されている。我が国では、海外の事例に見られる活用方法に加えて、訪日外国人旅行者や、普段は高速道路を利用しないドライバーを含め多様な利用者を想定し、いろんなツールで活用できるよう、工夫をする必要がある。

また、地図やカーナビゲーションにおける表示のあり方や音声で案内する際の読み方について、利用者が混乱しないように、国によるガイドラインの策定等、一定のルールを設け、円滑な活用を促進すべきとした。

(6) 標識等の整備や普及の進め方

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を目途とし、この時間制約の中で優先順位を付け、道路管理者による標識整備を行っていくべきとした。これに合わせ、高速道路の案内を行う地図会社やカーナビゲーションメーカー等、様々な関係者の協力を得ながら、官民一体となって、高速道路ナンバリングの普及を進めることが望ましい。

なお、標識は本来シンプルであることが望ましいが、現在の高速道路の路線名が既に国内で定着していることから、原則として、高速道路の路線番号と路線名は併記することとした。

3 政令や通知等の整備

提言の内容を踏まえ、ナンバリングを実施していくために、「道路標識、区画線及び道路標示に関する命令」(以下、標識令)等の高速道路ナンバリングに関連する政令や基準類の改正を行った。

標識令の改正では、高速道路番号標識の新設(図-1)、一般道路上の案内標識における高速道路の表示方法の変更(図-2)等を行い、平成29年2月7日に公布、同月14日に施行した。

また、高速道路ナンバリングに関連する通知では、提言を踏まえた高速道路ナンバリングの導入(図-3)、高速道路の路線番号の規定、標識、文書または音声における活用の推進について通知した。特に、「高速道路ナンバリングの表示方法・読み方ガイドライン」(以下、ガイドライン)においては、表示方法・読み方の統一し、文書、地図等において路線番号と路線名を併記する表示方法(図-4)や、路線番号を音声で案内する際の日本語、英語による読み方(表-1)等を定めた。



図-1 「高速道路番号」標識の新設



図-2 一般道路上の案内標識における高速道路の表示方法の変更

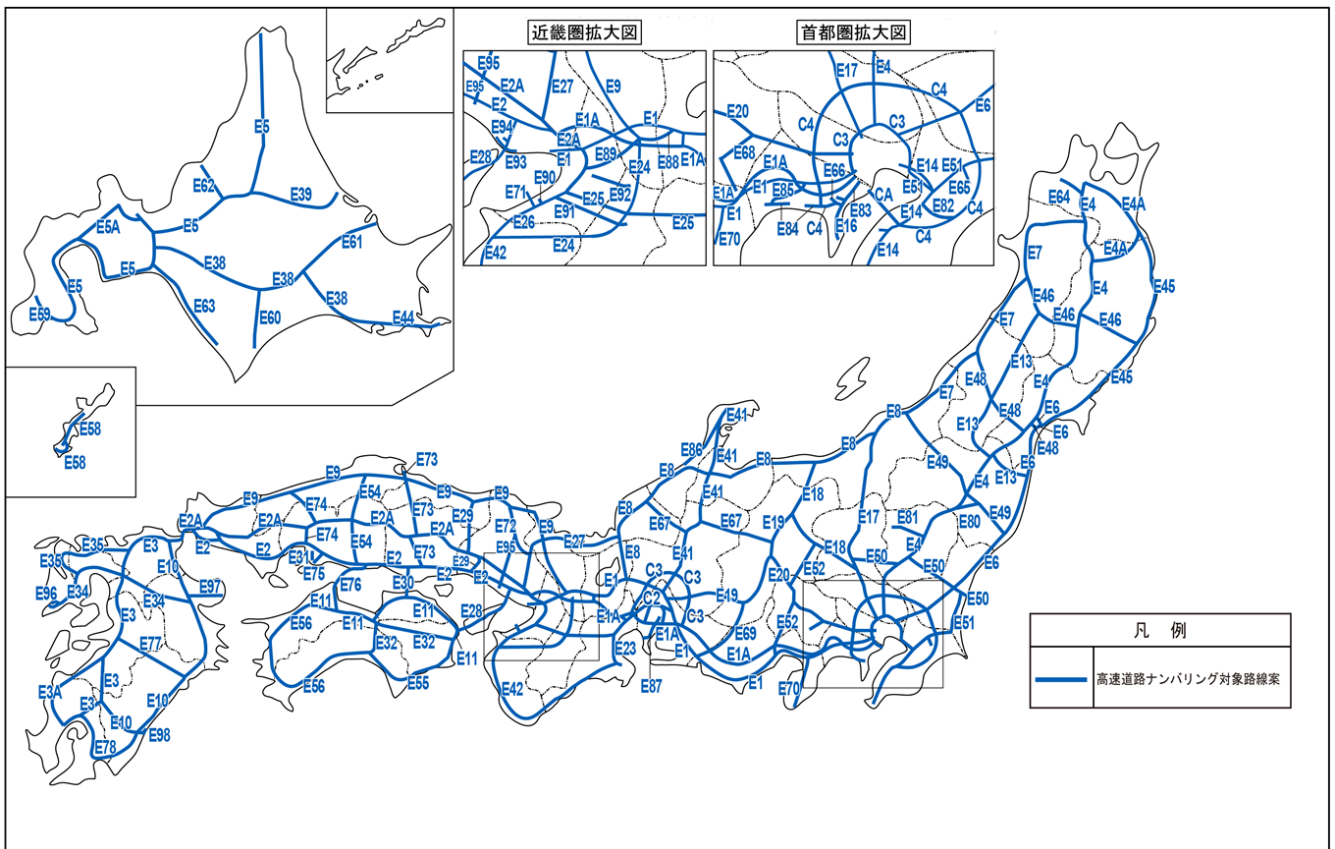


図-3 高速道路ナンバリング全国図



図-4 地図における路線番号と路線名の併記例

表-1 日本語、英語の路線番号の読み方例

路線番号	日本語の読み方	英語の読み方
E1	いーいち	イーワン
E4A	いーよんえー	イーフォーエー
E56	いーごじゅうろく	イーフィフティシックス
C3	しーさん	シースリー
CA	しーえー	シーエー

4 ナンバリングの実施状況

我が国の高速道路ナンバリングは、平成 29 年 2 月 26 日の圏央道（境古河 IC ～つくば中央 IC）開通を皮切りに、同年 3 月 11 日の南九州西回り自動車道（高尾野北 IC ～野田 IC）、同月 18 日の京奈和自動車道（岩出根来 IC ～和歌山 JCT）等の開通区間においても、高速道路の路線番号を表示する標識を設置している。

高速道路ナンバリングは、2020 年（平成 32 年）概成に向け、全国の高速道路や接続する一般道路において、様々な関係者の協力を得ながら、官民一体となった整備を展開しているところである。今後、2020 年東京オリンピック・パラリンピック競技大会の開催を目的とし、この時間制約の中で優先順位を付け、道路管理者間で連携して標識整備を行っていくべきである。また、高速道路の案内を行う地図会社やカーナビゲーションメーカー等、様々な関係者の協力を得ながら、官民一体となって、高速道路ナンバリングの普及を進めることが望ましい。

5 おわりに

冒頭に述べたように、訪日外国人の増加も受け、わかりやすい道案内は重要なものとなっており、観光ビジョンでは訪日外国人旅行者数を平成 32 年に 4,000 万人、さらに平成 42 年には 6,000 万人とすること等を目標とし、観光先進国の実現に向け、政府一丸、官民を挙げて、常に先手を打って攻めていくこととしている。

その中で今後、取組が本格化していく高速道路ナンバリングは、案内標識、地図、カーナビゲーション、関係者による様々な案内等が有機的に結びつくことにより、実現されるものである。これらの取り組みを進めていくにあたっては、高速道路から観光施設までの経路を意識しつつ、時代のニーズに対応し、さらにわかりやすい道案内への充実を図ってまいりたいと考えている。