

# 21世紀の道路標識をめざして

## 提 案

平成13年12月

社団法人 全国道路標識・標示業協会

## 提 案 の 趣 旨

当協会は、昭和51年社団法人として発足以来部内に「標識委員会」を設け、道路標識の設計、設置方法等の技術に関する調査研究を進め、標識に関するノウハウを蓄積してまいりました。こうした基盤の上に現在の標識システムの一層の向上・充実に資する目的で、一昨年当協会の理事として参加した道路・交通問題の学識経験者を主な構成員とする「標識専門委員会」を発足させました。

この標識専門委員会では、21世紀の道路標識のあり方を基本テーマに、今後進展する高齢化、国際化等に対応した道路環境づくりを目指して、平成11年8月から種々検討してまいりました。その成果をまとめたものがこの「提案」であります。

これが多少なりとも当局のお役に立ちますれば誠に幸いです。

[別冊・詳細説明資料]

### 標 識 専 門 委 員 会 委 員 名 簿

委員長	新 美 喜久雄	全標協	特別顧問	前会長
	藤 井 稔 久	//	会 長	
	河 合 恭 平	//	副会長	
	堀 竹 治	//	理 事	前副会長
	片 倉 正 彦	//	理 事	東京都立大学 大学院教授 (交通工学)
	大久保 堯 夫	//	理 事	日本大学教授 (人間工学)
	中 岡 智 信	//	理 事	前 (財) 交通事故総合分析センター-常務理事
	生 内 玲 子	//	理 事	交通評論家
	柳 沢 京 子	//	理 事	景観デザイナー
	柳 井 洋 蔵	//		前専務理事
	前 山 義 彦	//		前標識委員長

# 21世紀の道路標識をめざして

## 1. 都市内交通に対する案内表示

### 1-1 巨大都市内国道の案内システムの改善

東京、大阪、名古屋のような巨大都市の中心部を通る一般国道は、法的には国道であっても、利用の実態は、その地区の他の多くの主要街路とほとんど変わるところはない。ところがこれに設置されている案内標識の地名は、地方部とまったく同じ基準によって選定されているようで、利用の実態と乖離している事例をしばしば見かける。こうした例は直轄国道に特に多い。たとえば、当該国道が先へ行って右・左折している場合には、国道上にある地名を表示すると、交通の流れに合致しない目標地となる恐れがある。そこで巨大都市の中心部を通る直轄国道では、周辺の他の主要街路と同一の案内システムを採用して、利用者が実際に求める情報を提供できるようにすることを提案する。

### 1-2 「道路の通称名」による案内

都市内の主要な道路は、路線としてより『通り』の方が利用者に親しまれている場合が多い。「道路標識設置基準」では、交差道路が一般国道の場合には、道路の通称名より經由路線番号を優先して表示することになっている。しかし都市内においては、經由路線番号の表示とともに道路の通称名を併せて表示することが望ましい。

### 1-3 交差点予告標識の改善（1）

交差点予告標識（108-A）に表示された交差点に到達するまでの間に、他の交差点が存在することがある。こうした場合ドライバーは、それが表示された交差点ではないかと迷うことがある。こうした迷いが生じないように手前の交差路も表示した予告標識もあることはあるが、きわめて稀にしか設置されていない。そこで予告交差点の手前に他の交差路がある場合は、必ずそれも表示した標識を設置するよう提案する。

### 1-4 交差点予告標識の改善（2）

交差点予告標識では、当該交差点までを距離（300m等）によって示している。交差点が連続したりあるいは走行に時間がかかると手前にある交差点を当該交差点と誤認する恐れがある。予告標識に「次は〇〇交差点」と当該交差点の名称を上部に表示し、当該交差点では同じ交差点名称を標識の上部に明示することによって、予告標識と交差点標識の関係を高めることができる。交差点付近での経路案内標識の機能向上を図るため提案する。

## 2. 地方部交通に対する案内表示

### 2-1 著名地点の予告標識

一部地域のAクラスの観光地では、著名地点（114-A）に直進の矢印と施設までの距離を表示して、比較的離れた地点から誘導を行っている。「著名地点（114-A）」に予告の機能をもたせ、利用者を目的地へ導く方式は、未知の土地を訪れるドライバーにとっては有効であり、案内システムとして策定することが望ましい。

### 2-2 国道番号標識と都道府県道番号標識の識別

国道番号（118-A）と都道府県道番号（118の2-A）は、前者は逆さムスビ、後者は六角形と形は異なっているが、少し遠くから見ると、こうした形状の違いははっきり分からず、両者ともほとんど同じに見えることがある。そこで都道府県道番号の地色を「白」、文字を「青」に変えれば、国道番号とは逆のネガ表示になり、両者の識別は容易になるであろう。

### 2-3 国道重複区間における路線番号表示の徹底

路線番号の案内では、途切れなく案内することが重要であり、特に路線の重なっている区間においては双方の路線番号を同一地点において表示することが必要である。今後、重複区間においても路線番号の併設整備を推進するよう要望する。

### 2-4 一般道路標識への高速道路等の通称名表示

一般道路の交差点標識（108系）に高速道路等の通称名を併記する場合、交差している道路方向は2地名表示となり、判読性が低くなる。そこで併記する場合は、表示する位置を交差方向を示す矢印の下端とし、一般目標地名と離して視認を容易にするとともに、表示スペースにも余裕の生じる方式とすることを提案をする。

### 2-5 高速道路の入口車線の予告

一般道から高速道路への進入路（取付道路）が分岐している所では、一般道側の分岐部付近が多車線になっていることがある。このような場合、どの車線が入口に通じるか示されていないと運転者は不安を抱く。そこで相当手前からオーバーハング標識あるいは路面標示等によって、入口に通じる車線を必ず表示することを提案する。

### 3. ローマ字・英語表記

〔国際化の進展によりローマ字・英語表記の重要性が増し、より分かりやすい表示が求められている。〕

#### 3-1 山、川、等の名称の一部となっている普通名詞の表記方法

山、川、城、神社仏閣等の名称は、普通名詞の部分をローマ字で表記し、さらにその後（名称によっては前に）その普通名詞に相当する英語を付することになっている。一部例外として、普通名詞のローマ字表記を省略してもよいことになっている名称もあるが、この範囲は拡大することが可能である。そこで、この方をむしろ原則とし、普通名詞は出来るだけ英語のみで表記することを提案する。これによって英文字の羅列が減り、判読性が向上するであろう。

〔例〕 Kisogawa River (Riv.) ⇒ Kiso River

#### 3-2 ハイフンの一層の活用

ハイフンはローマ字や英語表記の判読性を高める上で大きな役割を持っており、現在定められている以外にも、ハイフンを入れるべき場合、入れた方がよい場合、あるいは入れない場合等が多々ある。ハイフンをもっと活用することを提案する。

〔例〕 烏丸丸田町 Karasumamarutamachi (現地に出ている表示)

⇒ Karasuma - Marutamachi

広尾 Hiroo (現地に出ている表示) ⇒ Hiro - o

#### 3-3 ローマ字の長音記号

ローマ字表記で長音を表すために「 $\bar{\quad}$ 」「 $\hat{\quad}$ 」等は付さず「h」も用いないことになっている。「 $\bar{\quad}$ 」「 $\hat{\quad}$ 」は日本的発想で長音を表す記号としたものであろうから、外国人にはおそらく何のことも分からないであろう。しかし「h」は英文でも長音表記の方法として広く使われているので、ローマ字の後ろに付けても、英語を理解する外国人はごく自然に長音として読んでくれるであろう。そこで「h」は使えるようにすることを提案する。

〔例〕 小山 Oyama 大山 Ohyama

#### 3-4 英語表示のスペルの誤り・不適切な言葉の使用

ごく稀にはあるが案内標識に表示されている英語のスペルが間違っていることがあり、また使われている英語が適切でなかったりすることはかなりある。英語を理解する外国人が見れば、すぐ間違いと分かるようなものがほとんどだから、実害はあまりないかもしれないが、誤りが衆目に晒されるのは好ましいことではない。英語の表示を行うさいは、専門家の意見も聞く等十分な調査、研究の上用語の選択を行い、完成後は念入りの点検を行うよう提言する。

## 4. 管理者間の連携

### 4-1 進行方向別通行区分の行われている交差点における案内表示

「進行方向別通行区分(327の7 B~D)」と「方面及び方向(108の2-B)」は、色彩、形状及び矢印の部分が似通っている。交差点において利用者に必要な情報は、車線ごとの進行方向と目標地名であり、同じタイプの標識を重ねて設置するのは得策ではない。進行方向別に各車線の上に案内標識を設置することによって、規制の主旨を運転者に伝えることが可能であり、交差点付近での情報集中を避けるためにも統合方式の検討をお願いしたい。

### 4-2 標識支柱共用等の推進

道路付属物のうち道路標識は、管理者も複数となり設置数量も多いことから路上で重なり合い、見づらい場合がある。設置の間隔を広くとり、相互に干渉されないように設置することが望ましいが、市街地では情報を必要とする箇所も多く、密なる設置となることも生じてくる。道路の空間では、横断方向に併設することによって重なりを解消することも可能である。管理者間の連携により、支柱の共用あるいは共架を積極的に進め利用者からよく見える箇所への掲示を推進するよう要望する。

### 4-3 多目的柱の活用

道路上には、道路標識、道路照明、信号機等多くの付属物が設置され、道路の空間を利用している。設置目的や設置時期の異なることから、短い区間内にそれぞれ個別の支柱によって建てられていることが多い。これらの付属物をできるだけ統合して1本の柱のまとめることができれば、景観上からも、また歩道スペースからも好都合である。多種に使用できることから、多目的柱と称し、設置については当初から各管理者間の設計協議が必要である。すっきりとした空間と分かりやすい道路・交通の情報提供のため、多目的柱の活用を提案する。

## 5. 歩行者に対する案内

〔市街地中心部の活性化、交通弱者の支援、エコロジー等多面的な効果を持って  
いる歩行者のための案内について、その充実が求められている。〕

### 5-1 歩行者のための案内の充実

現在歩行者に対する案内は、主として各自治体の設置している案内サインが主体となっており、これらは形状・色使い等について思い思いの工夫が凝らされ、その結果まちまちなものが設置されている。「交通バリアフリー法」の施行及びそれとあわせた標識令の改正により、鉄道の駅などから諸施設まで、高齢者、身障者の移動性向上を図るための、案

内標識による誘導体系が整備された。また「著名地点（114-B）」に地図案内の補助板を付置することにより、各施設までのルートをより分かりやすく表示する方式も加えられた。これらを組み合わせて、歩行者のための案内誘導の充実を図ることが必要であり、そのための体系的な整備が望まれる。

#### 5-2 シンボルマーク（ピクトグラム）の標準化

シンボルマークは分かりやすい表示方式として「著名地点」に多く併記され、経路案内（108系）にも用いられている。また、今後「著名地点（114-B）」へ付置する地図には、見やすさから案内用図記号等を単独で用いることが予想される。シンボルマークには、各地域にある特長をもった施設を表すものと、公園・図書館等一般的な施設を表すものがある。一般的な施設については標準的なマークを定め、道路標識に使用しつつ利用者への浸透を図ってほしい。

#### 5-3 自転車利用者のための案内標識

自転車の行動半径は歩行者に比べて数倍広く、またエコロジーの要素も大きな乗り物である。今後自転車利用の促進も図られ、また利用者の増加も予測される。速度、行動半径等について自転車は歩行者と自動車の間位置し、標識についても歩行者用あるいは車両用を利用することも可能である。これとは別に自転車利用者向け専用、行き先距離、休息所等を表示した案内標識も必要である。

## 6. 道路標識の維持管理

（道路標識のストック増加とともに、これらの実態を把握し良好な状況に維持管理することが大きな課題となっている。）

#### 6-1 適切な維持管理体制の確立

道路標識を良好な状態に保ち、表示された情報を常に見やすい状態に確保するため、適切な維持管理は欠かすことができない。経年により機能の低下した標識の取替、交通流の変化による表示内容の修正、破損した標識の補修、あるいは樹木等による隠蔽への対応等、速やかに対応を要する事項は多く、道路標識に特化した点検も重要である。

特にオーバーハング方式の標識では、標示板取付部や、高架部に設置された支部脚部について安全上定期的に入念な点検を行う必要がある。これらの点検については、その時期や周期、点検の項目、評価基準等についてマニュアルを作成して適切な維持管理を行っていく必要がある。

#### 6-2 道路標識の管理システム

道路標識の維持管理を行うための資料として道路標識調書の作成が行われている。また、

「調書」に代わるものとして、M I C H I システムや標識評価管理システムがあり、標識諸元データの集積や表示内容のチェックが行われている。これらの書式に6-1で述べた標識点検による標示板や支柱の状況を記載し、また点数評価によって取替を行う時期を把握できる、機能を加えた管理システムの充実が望まれる。

## 7. 道路標識の構造

道路標識を設置するための状況は、高齢化社会の進展、道路周辺の明るさの増大、高架部分への設置、あるいは歩道部分への大型標識の設置増加等変化が大きいので、それに然るべく対応することが必要となっている。

### 7-1 視認性向上のための文字寸法の拡大

高齢化社会の更なる進展に対処するため、視認性の向上を目指した標識の積極的設置を進めるよう提案する。高齢運転者の案内情報の確認を容易にするためには、目標地等の文字寸法の拡大が必要である。更に情報判断を素早く行うためには、情報量の整理が必要となる。限られた道路空間のなかで、視認性と景観に配慮した情報提供となるよう工夫をしていくことが望まれる。

### 7-2 夜間における視認性向上

平成5年度から平成9年度までに実施された道路技術5ヵ年計画のうち「道路標識表示装置の高度化に関する検討（建設本省、土木研究所外）」の調査によれば、夜間において周囲の明るさの影響により標示板が確認しづらくなっていることが分かる。これらの対策として、周辺に灯火の少ない、夜間交通量も少ない箇所では反射性能の高い反射シートを採用することによって、また都心部の建物照明、ネオンサインなど林立している箇所では、標示板に照明装置を付置することによって、視認性の向上を図ることができる。夜間走行の安全性のために、情報提供能力向上を図るよう提案する。

### 7-3 直接基礎方式による根入れ深さの軽減

現在、大型標識の基礎形状は表面幅 80cm に対して根入れ深さは 210~270cm が標準となっている。この形状では、作業時に周囲の地盤への影響も大きく、また歩道上の通行者にも不安感を抱かせることになる。根入れ深さを軽減するため、設置箇所の条件に応じて、積極的に「直接基礎」の採用を検討することを提案する。