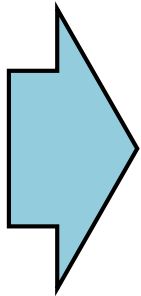
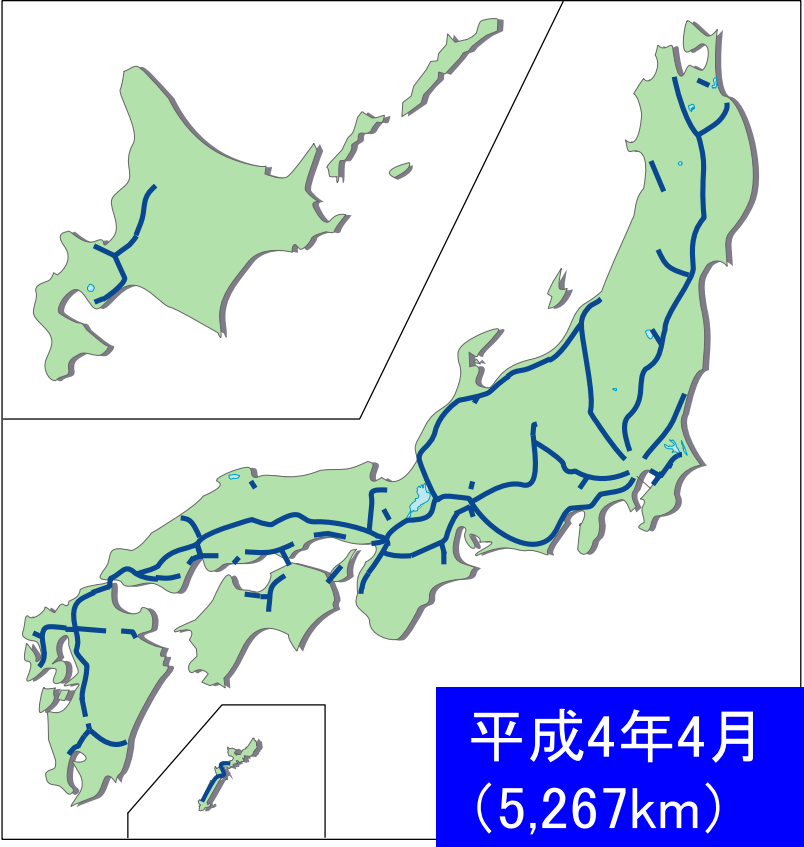


# 高速道路ナンバリングについて

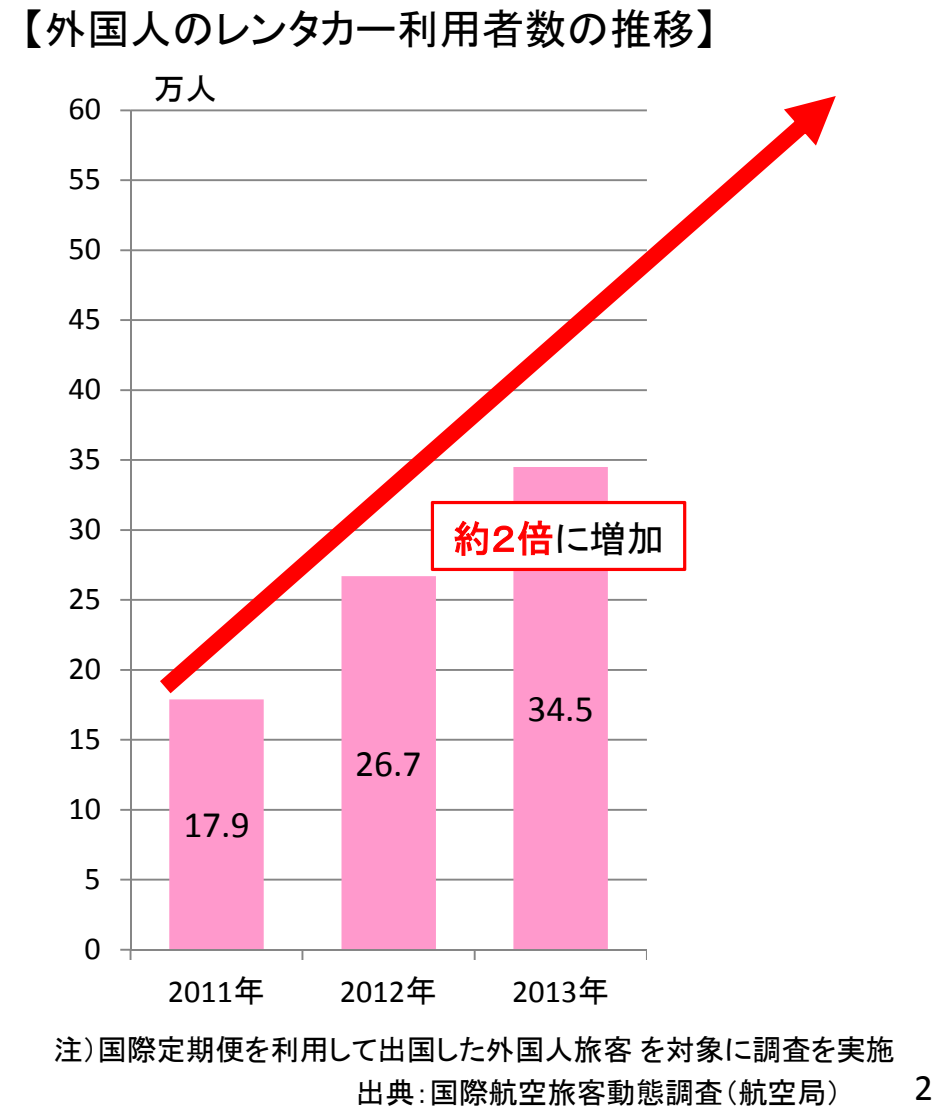
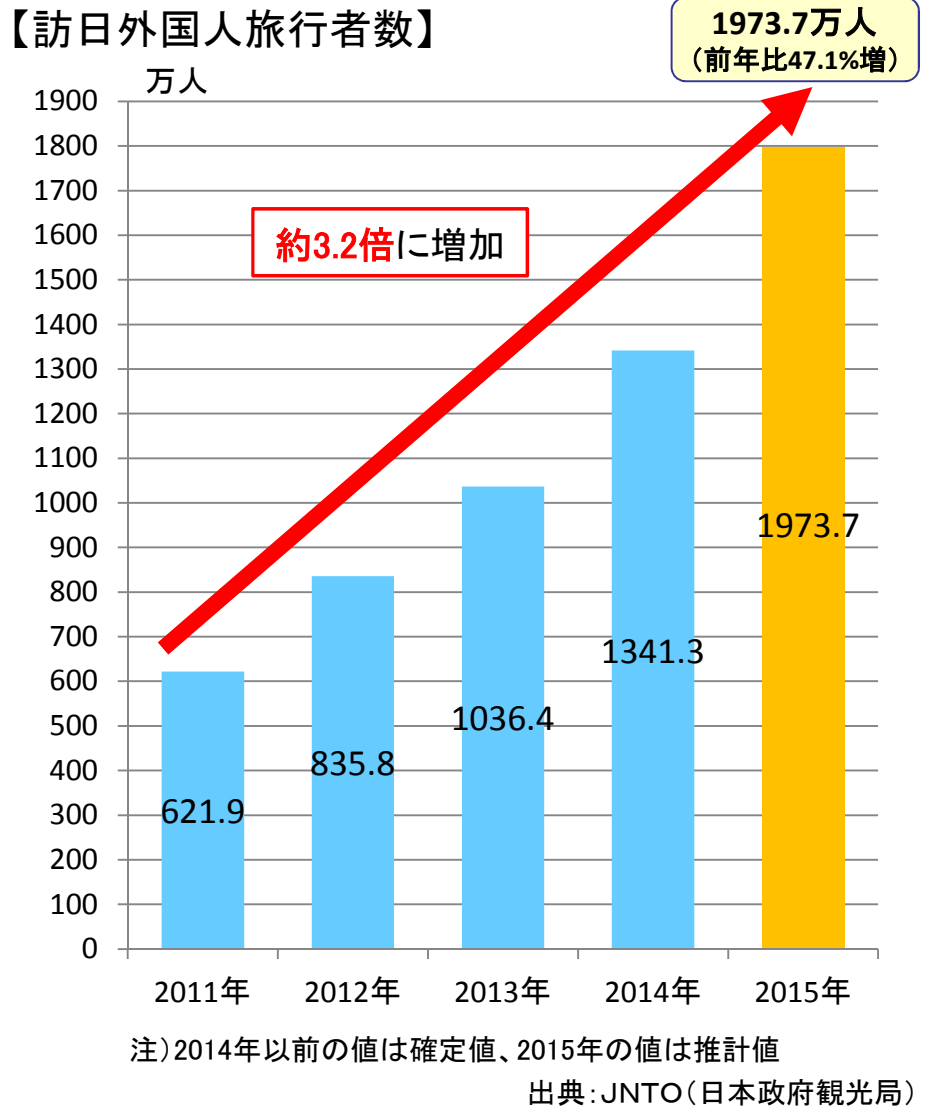
# 高規格幹線道路ネットワーク整備の進展

- 高規格幹線道路の整備延長は平成4年以降に2倍以上になるなど整備が進展。
- ネットワークの充実により、ドライバーのルート選択が多様化。



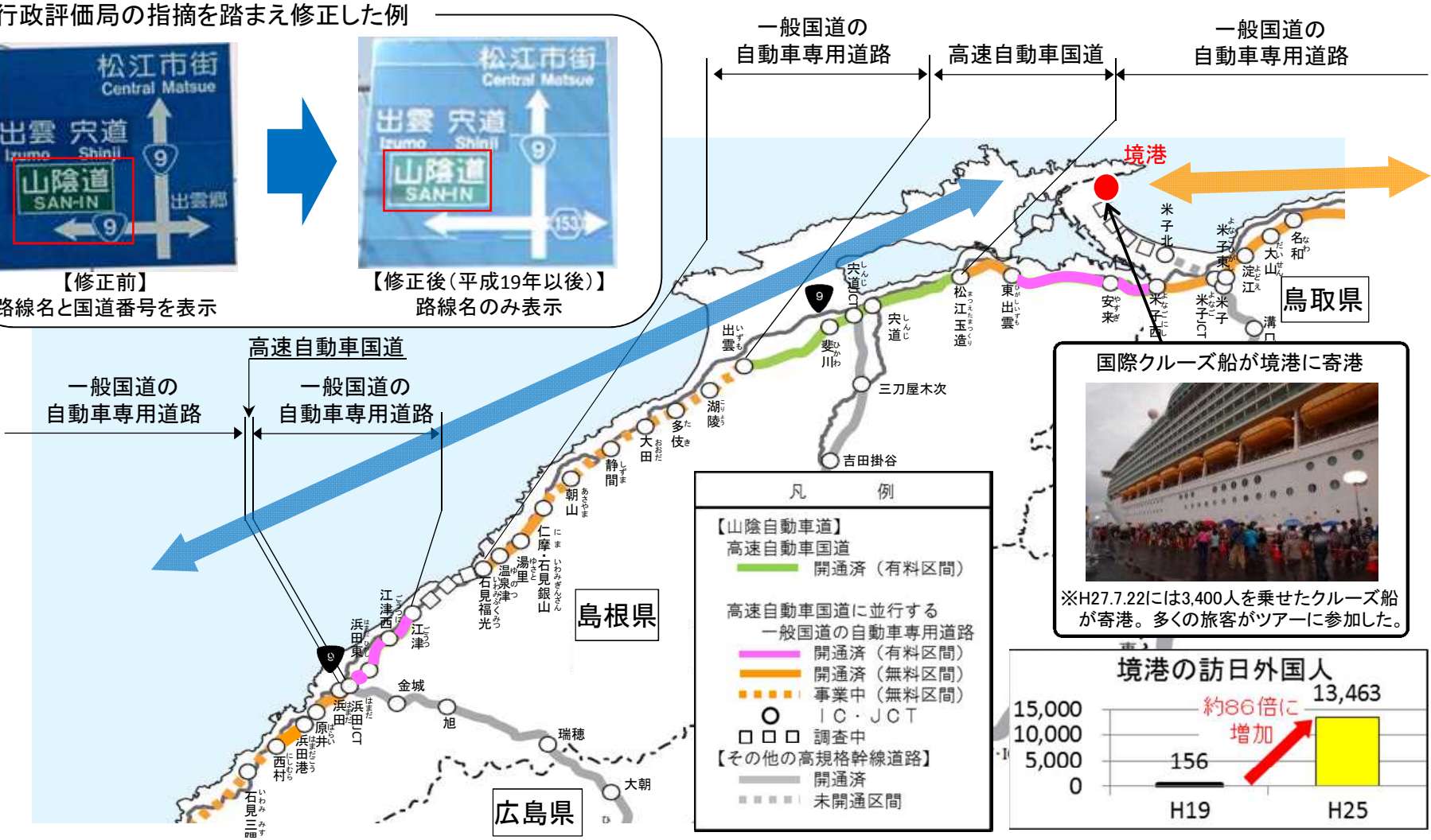
# 訪日外国人旅行者数及び外国人のレンタカー利用者数の推移

○訪日外国人旅行者数は、4年で約3.2倍に増加。  
○外国人のレンタカー利用者数は、2年で約2倍に増加。



# 高速自動車国道と一般国道の接続により案内が難しい例

- 高速自動車国道と一般国道の自動車専用道路が接続している箇所では、路線名と国道番号で案内していた事例が存在。
- 行政評価局からの「案内がわかりにくい」との指摘も踏まえ、路線名のみ案内に修正。



## 世界各国の高速道路ナンバリング

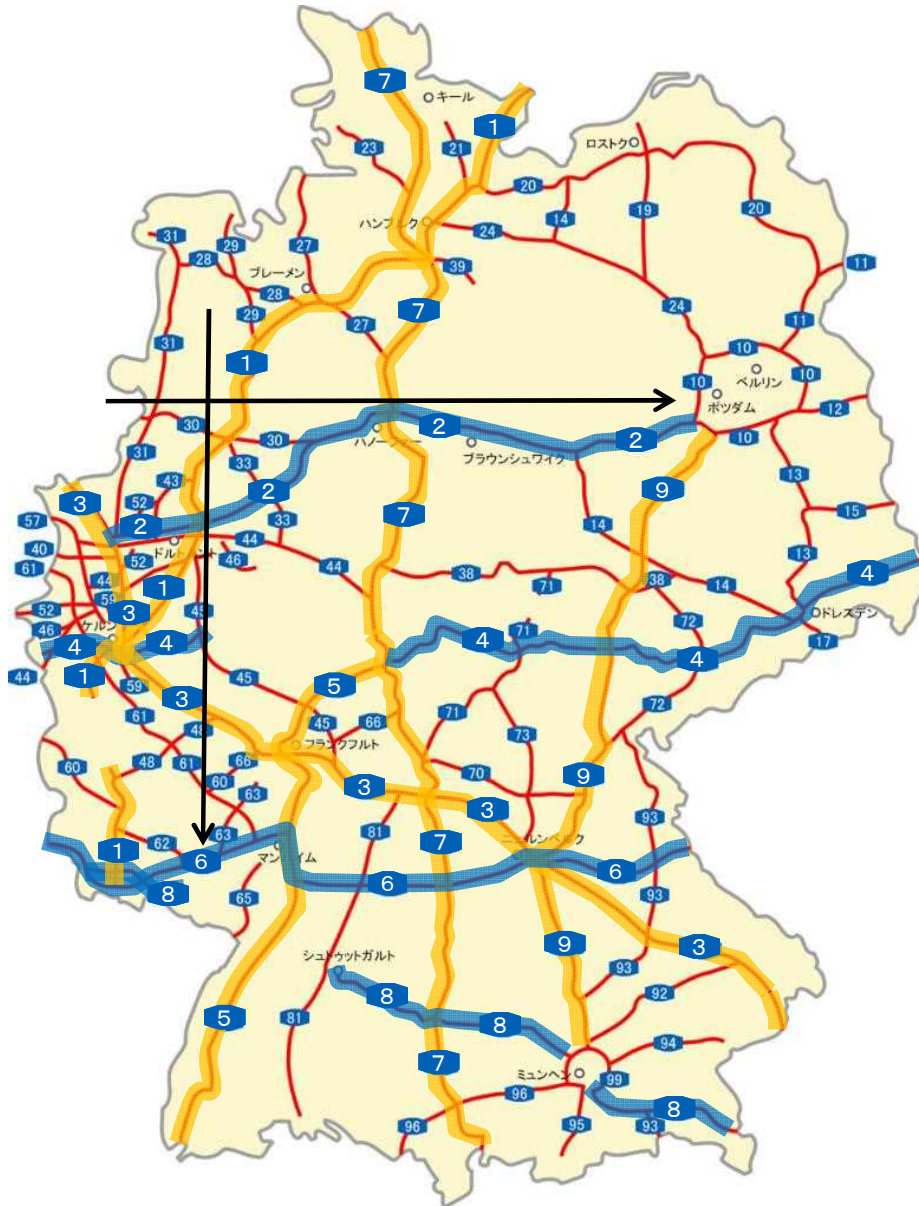
○世界各国で高速道路ナンバリングを既に実施済み。

国名	外国人旅行者受入数 (世界順位)(2014)※	ナンバリング 基本ルール	ナンバリングルール 運用上の特徴	ナンバリングの実施時期
ドイツ	3,301万人 (第7位)	南北は奇数、 東西は偶数	1桁は幹線ルート	1970年代よりナンバリングを 実施
フランス	8,370万人 (第1位)	都市を中心に 時計回り順に付番	1号線から20号線は 幹線ルート	1960年代(開通当初)より ナンバリングを実施
イタリア	4,858万人 (第5位)	規則性がない	1桁は幹線ルート	1950年代(開通当初)より ナンバリングを実施
イギリス	3,261万人 (第8位)	都市を中心に 時計回り順に付番、 2桁番号はエリア毎 に頭の番号を統一	1桁は幹線ルート	1950年代(開通当初)より ナンバリングを実施
アメリカ	7,476万人 (第2位)	南北は奇数、 東西は偶数	南北方向の幹線ルートは、 西から東へ5、15、25…95 東西方向の幹線ルートは、 南から北へ10、20、30…90	1950年代(開通当初)より ナンバリングを実施
韓国	1,420万人 (第20位)	南北は奇数、 東西は偶数	南北方向の幹線ルートは、 西から東へ15、25…65 東西方向の幹線ルートは、 南から北へ10、20…50	1970年代よりナンバリングを 実施 2001年にナンバリングを再編 (整備順から左記ルールに変更)

※出典：平成27年11月「明日の日本を支える観光ビジョン構想会議(第1回)」資料



## ドイツにおける高速道路ナンバリング

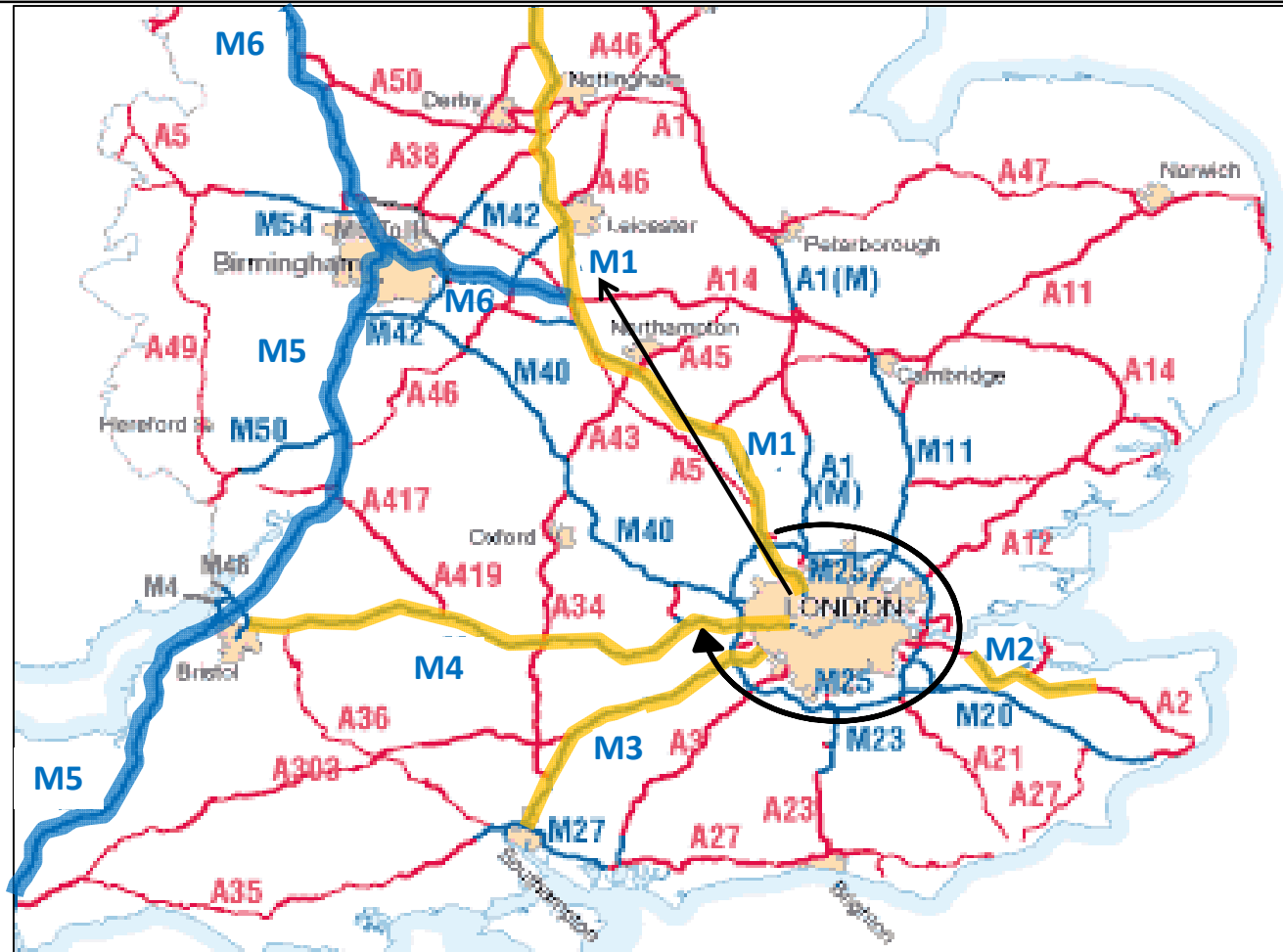


### ※ドイツにおけるナンバリング方法

- 南北方向については奇数番号、東西方向については偶数番号を付している。
- 番号は北から南方向に大きくなり、西から東方向に大きくなる。
- 幹線ルートは1桁、幹線ルートを補完する道路が2桁となる。
- 2桁の番号は東南に向けて増加していく傾向がある。

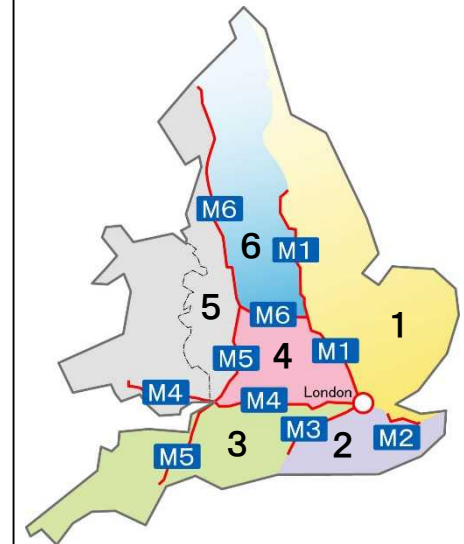
出典:ドイツ連邦政府資料より作成  
 ※2桁路線番号まで記載

# イギリスにおける高速道路ナンバリング



— : Motorway  
— : 一般国道

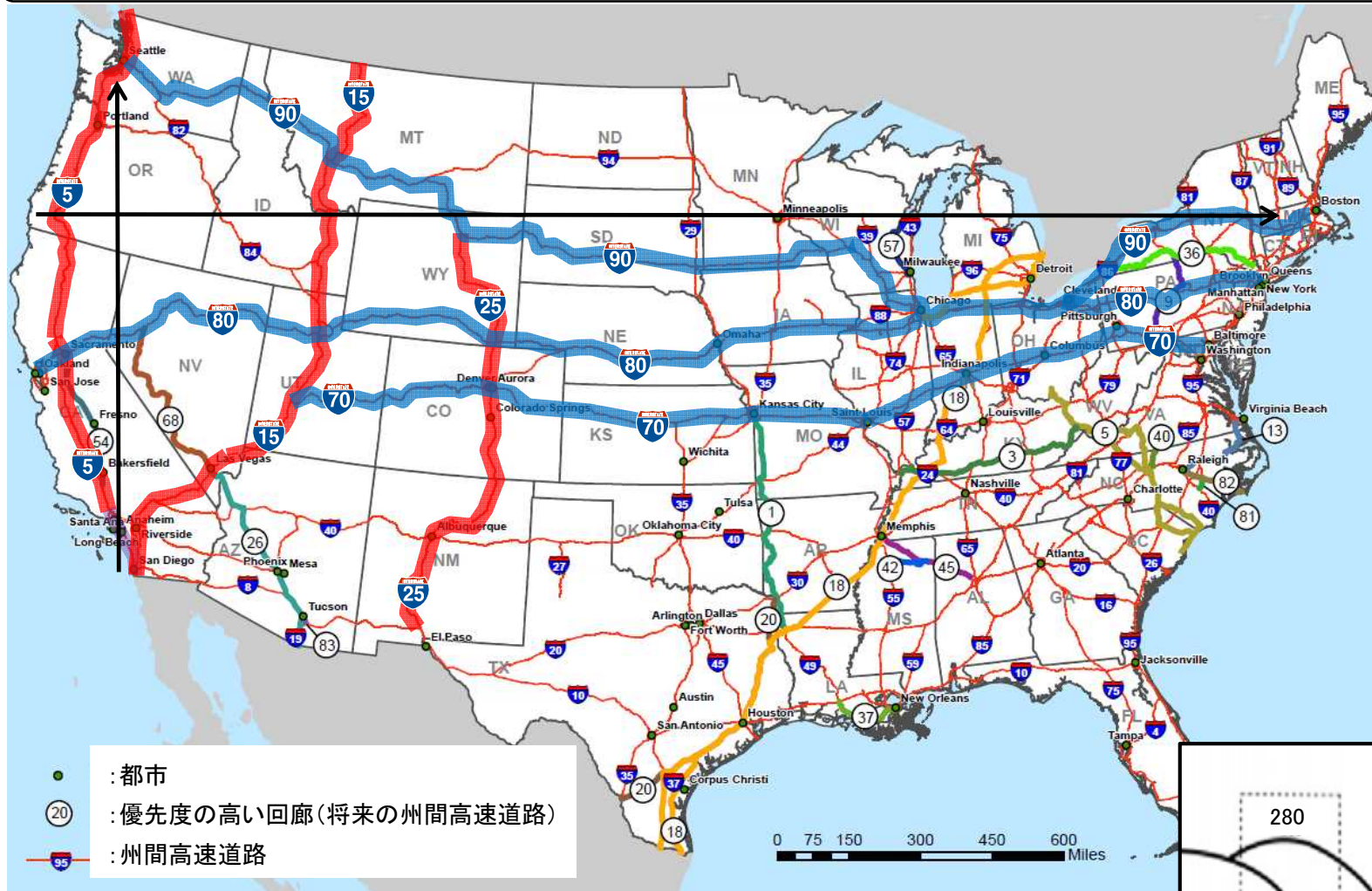
出典: Highways England HP  
※ロンドン周辺のみ記載、  
一般国道は主要路線のみ記載



## ※イギリスにおけるナンバリング方法

- 一般的には、既にナンバリングがされている一般国道(A+番号)に並行する高速道路(MotorwayのM+番号)は、一般国道と同一の番号を付番。
- M1からM4のロンドンを中心とした放射幹線ルートは、一般国道と同様に時計回り順に付番。
- M5とM6はイギリス西部を縦断するルートに付番。
- 2桁番号は、1桁番号の路線に挟まれるエリア毎に頭の番号を統一して付番(右図)。

# アメリカにおける高速道路ナンバリング



出典: FHWA HP  
 ※主要な路線のみ記載

## ※アメリカにおけるナンバリング方法

○南北方向に走る幹線ルートは、西から東へ5、15、25…95と奇数番号を付している。

○東西方向に走る幹線ルートは、南から北へ10、20、30…70、80、90と偶数番号を付している。

○バイパスや環状線は、接続する幹線ルート番号の頭に偶数を付与し3桁としている(80→280、480…)

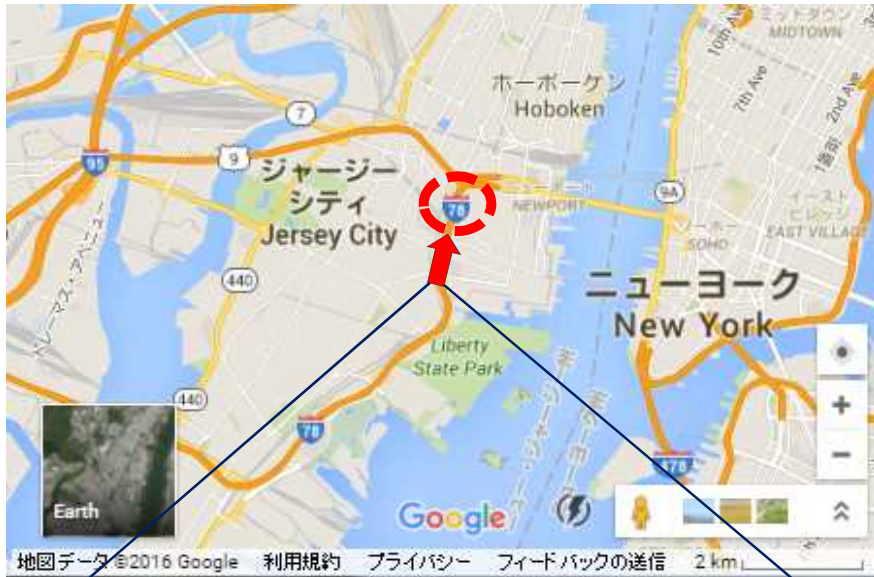
○放射状に延びる枝線は、接続する幹線ルート番号の頭に奇数を付与し3桁としている(80→180、380…)

出典: FHWA HP



# 世界各国における高速道路ナンバリングの活用

## ○地図、カーナビにおける路線番号の表示事例(米国)



出典: Google Map



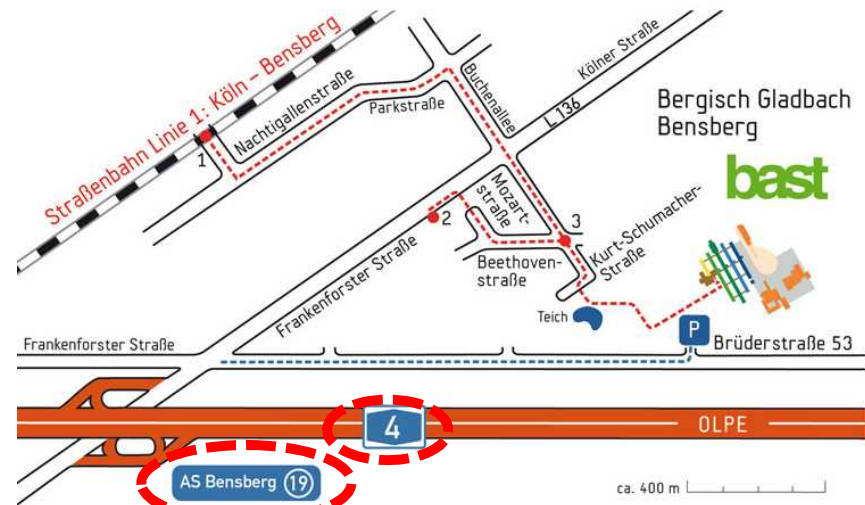
出典: TomTom HP

地図上の「↑」の位置における表示

## ○施設への道案内における路線番号、出口番号の活用事例(ドイツ)

「bast」(連邦道路研究所)へのHP上の案内

『高速道路4号のハンスベルク出口19番を出て、「bast」の標識に従ってください。』



出典: bast HP

## 鉄道事業者のナンバリング

- 東京メトロ・都営地下鉄では平成16年より、路線名や駅名にアルファベットや番号を併記した「駅ナンバリング」を実施。
- 東京メトロ等につき、関東の大手私鉄、大阪、名古屋、札幌等でも導入済み。

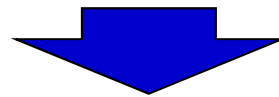


都心付近の駅ナンバリング(出典:東京メトロHP)

## ポインター・プロジェクト

### 【検討概要】

道路サービス高度化検討懇談会（座長：中村英夫教授）  
道路ユーザーの立場に立って、路線番号、標識など道路を  
使う上での環境(ソフト)のあり方について検討



平成4年3月 提言

### Pointer Project (ポインター・プロジェクト)

路線番号・標識・キロポスト・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

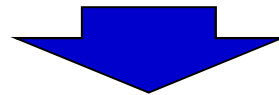
1. 路線番号によるわかりやすい案内
2. 交差点における交差路線番号表示
3. キロポストの設置
4. 道路と地図、ナビゲーション等との連携

*P*ositioning  
and  
*O*rientating  
*I*nformation  
for  
*T*raffic  
*e*n  
*R*oute

## わかりやすい道路案内標識に関する検討会

### 【検討概要】

わかりやすい道路案内標識に関する検討会（座長：家田仁教授）  
すべての道路利用者にとってわかりやすい道路案内標識のあり方  
について、利用者からの意見なども踏まえて検討



平成16年12月 提言

### 道路案内標識の3つの理念

ユーザー重視、システム・体系性の充実、標識のマネジメント

#### 1. 自動車系案内の方向性

路線番号案内の充実（「高速道路における路線番号の付番とその表示」等）、  
地名案内の信頼性向上、現在位置の同定性向上

#### 2. 歩行者系案内の方向性

情報提供の体系化、情報内容の選択・整理等

#### 3. 新たな課題への対応

国際化・観光客への対応、他メディアとの協力関係の構築等

#### 4. 標識のマネジメント

マネジメント型の標識計画・管理、協働の枠組の構築



## 検討の主な論点(案)

### <検討の進め方について>

○パブコメ等により、道路利用者等からも広く意見を聴くべきではないか。

### <高速道路ナンバリングの対象路線について>

○どの路線をナンバリングの対象とすべきか。

・高規格幹線道路(14,000km) +  $\alpha$

○IC・JCTのナンバリングも対象とすべきか。

### <ナンバリングルールについて>

○どういうものと整合を図っていくべきか。

・国道番号

・都市からの時計回り順

・東西・南北

・縦貫・横断 等

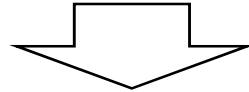
### <ナンバリングの活用方法について>

○道路標識、地図、カーナビ、インターネット等でナンバリングをどう活用していくべきか。

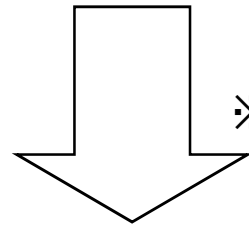
## 今後のスケジュール(案)

平成28年  
3月8日  
(本日)

第21回 国土幹線道路部会



高速道路ナンバリング検討委員会(仮称)設置

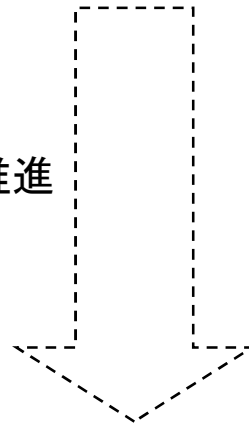


※ヒアリング等を実施

夏頃

検討結果 とりまとめ

標識等の整備推進



平成29年 東北道、沖縄道全通30周年

平成31年 東名全通50周年

平成32年 東京オリンピック・  
パラリンピック競技大会  
徳島道全通20周年

# 【参考】全通から区切りの年を迎える高速自動車国道

