

案内標識の表示内容に関する意識調査

満田 喬* 梶 太郎**

案内標識は、ドライバーを目的地まで、安全かつ円滑に導くための重要な施設であり、その表示内容については的確な基準により、合理的に選定していく必要がある。本研究は、この基準の確立を目指す一つの手がかりとして、現状の案内標識の表示内容の何が問題であり、また、ドライバーが何を要求しているのかを明確に把握するために、日本自動車連盟の協力を得て、ドライバーの案内標識に対する意識調査を行い、表示内容の現状と問題点を整理したものである。

Survey on Guide Sign in Drivers' Consciousness

Takashi MITSUDA* Taro KAJI**

Guide signs are very important facilities to lead drivers to their destination safely and smoothly. Therefore, it is necessary to select the indication contents logically under a systematic standard. In order to develop and establish this standard we have made a survey on drivers' consciousness of guide signs thanks to the cooperation of the Japan Automobile Federation. As a result of survey, we can better understand the present situation and discuss several points concerning guide signs.

1. まえがき

最近では道路標識の数もめだつて増え、また、設置方式もオーバーハング型あるいはオーバーヘッド型になり、板も大きくなるなど、視認性も著しく向上してきている。しかし、案内標識の表示内容についてはいまだ問題が残されており、しばしばドライバーの不評を買っているようである。

欧米においては、大都市以外の多くの町は極めて小じんまりとしており、一たび市街地を出ると田園風景が広がり、沿道にはほとんど人家がなく、また、通り名(線)を基本にした住居表示システムを採用しているため、案内が極めて簡潔になされて、道路を間違えるといったことも少ない。一方、わが国の場合は太平洋ベルト地帯などにみられるように、道路の沿道にリボン状に家屋連坦地域が発達しているのと、わが国の住居表示が町丁目(面)でなされているため、案内体系がおのずと複雑なものになり、欧米諸国の標識体系をそのままわが国にあてはめるわけ

にはいかないようである。

道路標識設置基準(昭和53年)においても、わが国の実情にあった案内体系の整備を図る必要性が述べられているが、案内標識の表示内容の選定に関しては、現在のところ、ごく一般的な見解が述べられているにすぎない。今後、表示内容の選定基準を定めるに先だつて、ドライバーにとって的確な案内となる基準を目指す一つの手がかりとして、現状の案内標識の表示内容の何が問題であり、また、ドライバーが何を要求しているのかを明確に把握することが肝要となる。

ここでは日本自動車連盟(JAF)の協力を得て行ったドライバーの案内標識に対する意識調査の結果をもとに、表示内容の現状と問題点を整理することにした。

現在のところ、わが国では案内標識の表示内容の選定基準が確立されているといえる状況にはなく、これまで発表されているこの種の考え方においては、主観的なものが多く、誰もが機械的に統一した手法で実施できるといえるものではない。

ここに示す意識調査の結果も、アンケート調査の性格上、完全なものとはいえないかもしれないが、答えられている意見は極めて常識的かつ的確なものであり、今後、案内標識の表示内容の決め方が設定さ

*建設省土木研究所交通安全研究室室長
Head, Traffic Safety Division, Public Works Research Institute, Ministry of Construction

**建設省土木研究所交通安全研究主任研究員
Chief Engineer, Traffic Safety Division, Public Works Research Institute, Ministry of Construction

原稿受理 昭和56年5月26日

れるときにも、決して見落とすことのできない条件を含んでいるといえよう。この調査の結果は、今後、さらに確認する必要がある、そのために対象地域を選定して、シミュレーションによる表示内容の選定方法に関するケーススタディと、表示内容のシステム研究を行うことを考えている。

2. 調査の目的と概要

この調査の目的はまえがきで述べたが、具体的に

はドライバーの迷走または遠回り経験、および現行の案内標識に対する評価と改善要望を把握することにある。

調査方法は郵送によるアンケート方式をとり、その対象者には、日本自動車連盟（JAF）の交通安全委員および在籍10年以上の会員を無作為に選び、交通安全委員470名、10年会員700名の合計1,170名とした。その結果、有効回収数は618名で回収率は、52.8%であった。調査は上記目的のため、Fig. 1に

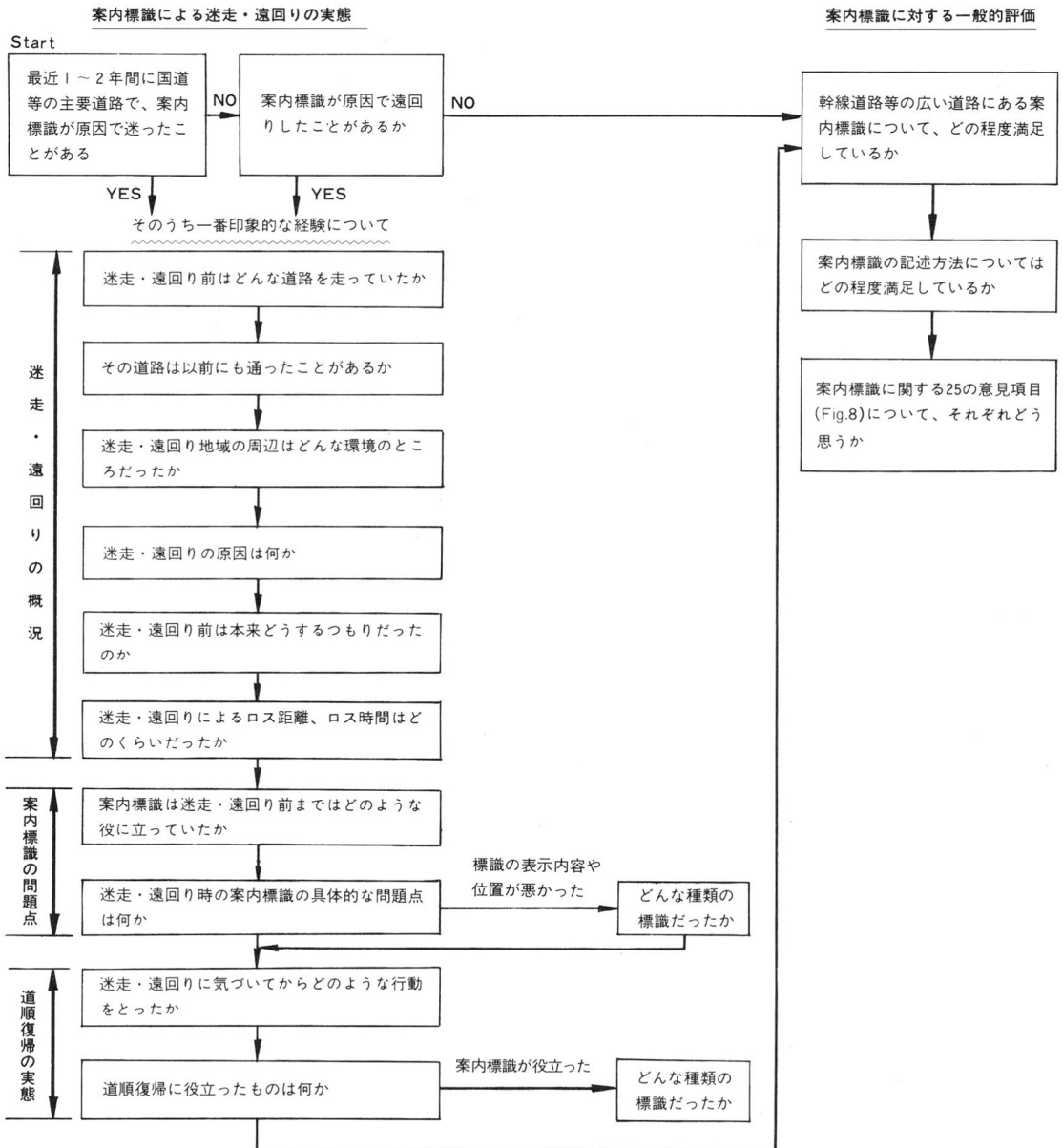


Fig. 1 調査内容(質問内容のフローチャート)
Contents of questionnaires (Flow chart of questionnaire)

示す順序で進めた。

3. 対象者の属性

対象者の属性はFig. 2 のようであるが、これをさらに細分すれば以下ようになる。

まず調査対象者の職業であるが、商工自営 (23.5%)、事務系会社員 (23.5%)、技術系会社員 (18.3%) の順に多く、免許は普通一種(82.8%)、自動二輪(56.3%)が多かった。運転免許の取得時期は昭和30～39年(50.8%)、次いで昭和40年以降 (29.3%) の順であり、運転頻度はほとんど毎日(68%)、週1回以上 (29.3%) の順であった。運転目的は主に業務 (50.0%)、通勤・通学(25.4%)であり、月間平均走行距離1,203.9km、月間平均走行時間56.3時間であった。

4. 出発前の下調べの方法

出発前に通る道順について、調べたかどうかを尋ねた結果がTable 1 に示すものである。全体については、「地図・道路マップをみた」が75.1%と圧倒的に多く、次いで「人に教えてもらった」22.3%、「知っていたので何もしなかった」12.8%となり、「知らなかったが何もしなかった」人はほとんどいない。

次に運転頻度別にみた場合、運転頻度の多い人ほど地図や道路マップを利用していることがわかる。

年齢別にみると、29歳以下の若年齢層では、「地図などをみた」人が54.5%と比較的少なく、「知っていたので何もしなかった」人が他の年齢層より多くなっている。これをみると、ある程度の年齢に達した人、いかえれば、運転歴が長い人はよく地図を利用していることがわかる。

5. 迷走・遠回りの実態

5-1 最近1～2年間の主要道路における迷走・遠回りの実態

主要道路での迷走経験の結果はFig. 3 のとおりである。これによれば、迷走経験者が5割強であり、そのうち92%は案内標識に何らかの原因があったとしている。ただ、遠回りの場合には標識以外の原因がかなり高いことがわかる。この原因を示したものがTable 2 である。

5-2 迷走・遠回りの場所

迷走・遠回りに陥る前に走っていた道路の状況はFig. 4 に示すとおりである。これをみると、「国道等の幹線道路」が72.1%を占め、次いで「普通の道路」11.2%、「自動車専用道路」の10.1%、「幹線道路のバイパス」5.9%となっている。次に、走行割合の高い「幹線道路」について、以前に道路を通ったことがあるかどうかを尋ねたところ、「初めて通った」45.0%、「何回か通ったことがある」25.7%、「よく通って

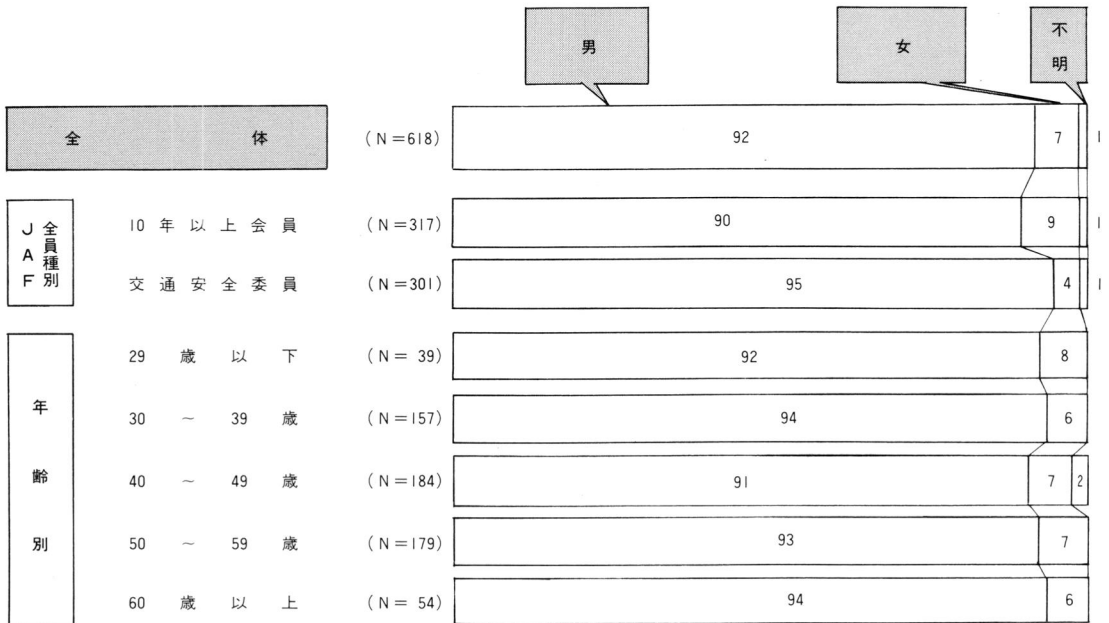


Fig. 2 対象者の属性 (%)
Attributes of answers

いた」1.1%の割合であり、当然のことながら、知らない道路（土地）ほど迷いやすいという実情がよく現れているが、以前通ったことがあってもかなりの割合で迷走していることがわかる。また、迷走・遠回りの地域の周辺環境は、「市街地」38.8%、「郊外」22.9%、「山間地」9.8%の順であり、道路が複雑に交

錯している地域ほど問題が大きいことがわかる。

5-3 迷走・遠回りの原因

迷走・遠回りの原因はFig.5に示すとおりであり、「交差点での道路選択の失敗」が44.4%と半数近くを占めており、「右左折が遅すぎた」12.8%、「右左折が早すぎた」12.0%となっており、これらの合計、

Table 1 道順決定の下調べの方法

The means of preliminary investigation to determine the route

(%)

		回 答 数	道 路 マ ッ プ 、 区 分 地 図 な ど を み た	た い る 人 に 教 え て も ら っ そ の 道 順 を よ く 知 っ て	道 順 を よ く 知 っ て い た の で 、 何 も し な か っ た	た が 、 何 も し な か っ た 道 順 は よ く 知 ら な か っ た	そ の 他	不 明
全 体		100.0 (358)	75.1	22.3	12.8	3.4	5.0	1.1
運 転 頻 度 別	ほとんど毎日	100.0 (235)	73.2	23.0	12.8	3.8	6.0	1.3
	週に1度以上	100.0 (112)	80.4	19.6	12.5	0.9	3.6	0.9
	月に1度以上	100.0 (8)	50.0	50.0	25.0	12.5	—	—
	ほとんど乗らない	100.0 (0)	—	—	—	—	—	—
年 齢 別	29歳以下	100.0 (22)	54.5	22.7	27.3	—	—	4.5
	30～39歳	100.0 (90)	81.1	17.8	11.1	4.4	4.4	1.1
	40～49歳	100.0 (100)	75.0	21.0	12.0	2.0	10.0	1.0
	50～59歳	100.0 (112)	73.2	27.7	11.6	5.4	2.7	0.9
	60歳以上	100.0 (31)	77.4	22.6	16.1	—	3.2	—

注) 重複回答を許している

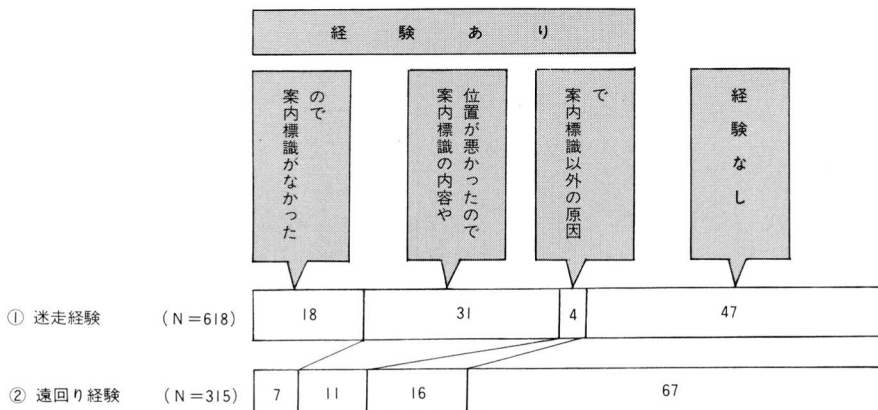


Fig. 3 迷走・遠回り経験の有無(%)
Experience of getting lost or taking a detour

Table 2 原因別：迷走・遠回り経験の有無
Experience of getting lost and taking a detour classified by reason (%)

回答総数	案内標識が原因で						案内標識以外の原因で		
	迷ったこと が小計	案内標識が なかったため	案内標識が 悪かったため	遠回りのこと がある小計	案内標識が なかったため	案内標識が 悪かったため	迷ったこと がある	遠回りのこと がある	迷い・遠回りなし
100.0 (618)	49.0	17.8	31.2	8.9	3.6	5.3	0.5	7.9	33.7

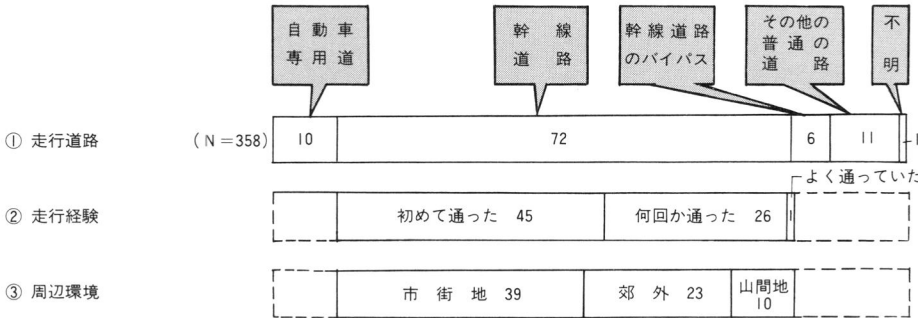


Fig-4 迷走・遠回りの場所(%)
The place of getting lost or taking a detour

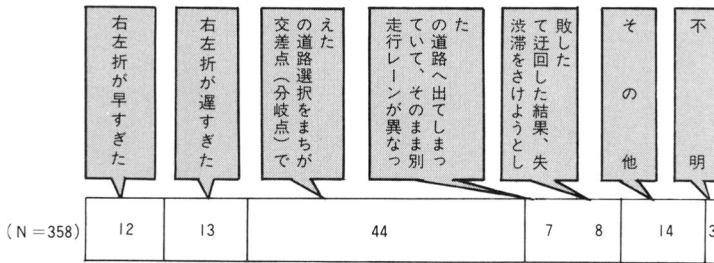


Fig-5 迷走・遠回りの原因(%)
The reason for getting lost or taking a detour

即ち、交差点での失敗は迷走・遠回りの原因の実に7割を占めており、交差点における案内標識が重要な問題として浮び上がってきている。

5-4 迷走・遠回り時の本来の走行意図

迷走・遠回りに陥る以前は、本当はどうするつもりだったか、即ち、同じ路線を進むつもりだったか、あるいは別の路線に移行するつもりだったか、についての調査結果はTable 3 に示すとおりである。これによると、「同じ路線」と「別の路数」との割合はほぼ半々であり、交差点における案内が、ドライバーにとって理解しにくいものとなっているものと思われる。

5-5 迷走・遠回りによるロス率

迷走や遠回りによって生じたロス時間、並びにロス距離を示したものがTable 4 である。この表から

みると、ロス距離率7.02%に対し、ロス時間率は、13.14%となっているが、これは迷走や遠回りによってスピードを落したり、停車して地図を見たり、人に道を尋ねるといった手間に、よけいな時間がかかっているためであろう。

5-6 迷走・遠回り時の案内標識の位置づけと問題点

迷走・遠回り前の案内標識はTable 5 に示すように、ドライバーにとって多様な役割を果たしていることがわかる。迷走・遠回りのきっかけとなった案内標識の問題点についてはTable 6 に示すとおりで、「標識自体がなかった」「表示内容が不親切だった」「設置地点が悪かった」といった点を指摘しており、その案内標識の具体的な種類はFig. 6 に示すように、「交差点案内」にきわだっただ多い。

Table 3 迷走・遠回り時の本来の走行意図
The original intention of driving when getting lost or taking a detour

(N=318) (%)

	迷走・遠回り 前の走行率	同じ路線を進む べきだった	路線を変更すべ きだった	自動車専用 道に	別の幹線道 路に	幹線道路の バイパスに	普通の道路 に
幹線道路	72.1	33.2	32.4	2.8	17.6	2.2	9.2
普通の道路	11.2	5.3	5.0				
自動車専用道	10.1	3.1	6.1				
幹線道路の バイパス	5.9	2.0	3.1				

注) 不明は除いた

Table 4 ロス距離率およびロス時間率
The rate of lost distance and time

全走行距離平均値	176.61km	全運転時間平均値	233.58分
ロス距離平均値	12.39km	ロス時間平均値	30.69分
ロス距離率	7.02%	ロス時間率	13.14%

Table 5 迷走・遠回り前の案内標識の役割
The role of guide signs before
getting lost or taking a detour

(%)

回 答 数	現在地 の確認	走っ てい る進 路の 確認	方 向・ 方 面 の 確 認	走 っ て い る 道 路 の 確 認	路 線 番 号 の 確 認	右 左 折 の 際 の 確 認	方 向・ 方 面 の 確 認	前 方 の 確 認	交 差 点 の 確 認	そ の 他	不 明
100.0 (N=358)	65.1	61.2	50.3	43.9	30.4	1.1	2.3				

注) 重複回答を許している

Table 6 迷走・遠回り時の案内標識の問題点
Problems of guide signs when getting
lost or taking a detour

(%)

回 答 数	案内 標識 が な か っ た の で	案内標識が悪かったので					そ の 他	不 明
		表示 内容 が 不 規 則 だ っ た の で	設置 地点 が 悪 か っ た の で	設置 場所 が 悪 く 見 え な か っ た の で	表示 が 小 さ く 読 み づ か し か ら な か っ た の で	表示 内容 が ま ち が つ て い た の で		
100.0 (N=358)	31.8	31.0	23.2	17.6	13.1	1.7	5.0	9.5

Table 7 迷走・遠回り時の行動
Actions taken when getting lost or taking
a detour

(%)

回 答 数	停車 して 人 に た ず ね た	地図 を見 た	引き 返 し た	少 し 走 れ ば 正 し い 道 順 に 出 る か も し れ な い と 思 っ て 走 っ た	現在 地 を 表 示 し て い る も の を 探 し た	グル グル 走 っ た と も か く	そ の 他	不 明
100.0 (358)	36.9	35.8	27.7	24.0	19.3	8.4	5.9	1.1

5-7 道順復帰の方法

迷走・遠回りに気がついたときの行動を示したものがTable 7である。これによると、「停車して人に尋ねた」「道路マップ、地図等をみた」などが35%以上で最も多く、「引き返した」「正しい道順に出ることを期待して少し走った」も20%台を示している。

次に、正しい道順に戻るために役立ったものを示すとTable 8 のようになり、「道路マップ・地図」「案内標識」などが多く、その具体的な種類はTable 9 に示すとおりで、「交差点の方面方向距離」「路線番号」「交差点の方面方向予告」などが特に高率であった。また、他の種類の標識もおおむね20%を越し、道順復帰にも案内標識の果たす役割の大きいことがわかる。

6. 案内標識に対する一般的評価

6-1 案内標識に対する満足度

幹線道路など比較的道幅の広い道路にある案内標識に対する満足度を、「満足している」(1点)、「まあ満足している」(0点)、「満足していない」(-1点)の3ポイントスケールで評価させ、また、()内の点数を与えて、満足度の平均得点を算出した結果は、Fig.7のとおりである。これによると、「満足している」人は少なく、「まあ満足」が7割近くを占め、「満足していない」人も1/4に達し、平均得点は-0.19となっている。

さらに、案内標識の記述方法に対する満足度を評価させたところ、幹線道路の満足度とほぼ似たような結果を示し、平均得点は-0.24とやや下がっている。この調査から感じられることは、得点がマイナスと出ており、現在の案内標識の表示内容はドライバーにはまだまだ満足なものとは受けとられていないことがわかる。

6-2 案内標識に関する意見項目への評価

今後の案内標識の表示内容を決める場合の有力な

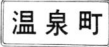


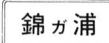
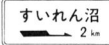









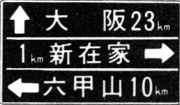

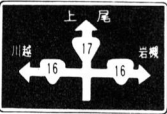







地名案内	路線案内	交差点案内	回り道案内	自動車専用道入口案内	不明
11.0	9.0	63.3	7.6	11.0	42.9
市町村名の表示 (2.9)  主要地点名の表示 (4.8)   観光地・駅・河川名等の名称表示 (3.3)   	路線番号表示 (5.7)   街路名の表示 (3.3)  	交差点の方面および方向の予告表示 (16.2)   交差点の方面および方向表示 (17.1)   交差点の方向および距離表示 (15.7)   交差点の方面方向および経由路線の表示(14.3)  	回り道の表示 (7.6)  	自動車専用道の入口方向の表示 (3.3)   自動車専用道入口の予告表示 (2.9)  自動車専用道入口のインターチェンジ形状表示 (4.8) 	

Fig. 6 問題のあった案内標識の種類
Trouble making guide signs

	満足している (+1)	まあ満足している (0)	満足していない (-1)	不明	(平均)
①幹線道路の案内標識(N=618)	6	68	25	2	(△0.19)
②案内標識の記述方法(N=618)	6	63	29	3	(△0.24)

Fig.7 案内標識に対する満足度(%)
Satisfaction degree for guide signs

Table 8 道順復帰に役立ったもの
What was utilized to find the way

回答数	道路マップ・地図	案内標識	地元の人 ガソリンスタンドなど	町名表示 電柱に書かれている	バス停の表示	住居表示	会社等の看板、 まわりの商店、	同乗者の意見	別の車の運転者	その他	特になし	不明
100.0 (358)	43.0	41.9	39.7	24.0	15.6	13.7	8.1	7.8	7.3	4.7	5.9	1.4

Table 9 道順復帰に役立った案内標識の種類
Classification of guide signs utilized to find the way

(%)

回答数	地名標識		路線標識		交差点標識					回りの表示	自動車専用道の入口標識			その他	不明
	市町村名の表示	主要地点名	等の区別表示 観光地・駅・河川名	路線番号表示	街路名の表示	交差点の方面・方向 の予告表示	交差点の方面および 方向表示	おおよび距離表示 交差点の方面・方向	おおよび經由路線の表示 交差点の方面・方向		入口方向の表示 自動車専用道の	予告表示 自動車専用道入口の	形状表示 インターチェンジの		
100.0 (N=150)	40.0	32.0	30.7	56.7	21.3	54.0	37.3	59.3	43.3	16.7	35.3	29.3	25.3	—	4.7

手がかりをつかむために、Fig. 8 に示す25項目について、それぞれ「そう思う」(1点)、「どちらともいえない」(0点)、「そうは思わない」(-1点)の3ポイントスケールで評価させた。また、()内の点数を与えて平均得点を算出した。さらに、この25項目のうち、特に重視するもの3項目を選ばせ、その選択率を図の右端の()内に示した。これによると平均得点の低い項目、即ち、反対者の多い意見は「一本道では標識の上向きの矢印は必要ない」(-0.57)、「路線番号重複の道路には一つの路線番号標識で充分」(-0.54)、「バイパスと本線は同じ路線番号標識でよい」(-0.30)、「交差点は行先地名だけでよい」(-0.29)など、概して表示内容や表示方法のあいまいさや簡略化を示唆する項目となっており、これらは選択率も低い。

次に、賛成者が多く、平均得点が0.5以上の項目は12あるが、このうち賛成者が80%以上の項目をみると、「分岐点入口には必ず路線番号を」(0.86)、「交差点手前には行先地名、路線番号、交差形状を」(0.86)、「標識には必ず路線番号を」(0.83)、「行先地名と路線番号は必ず併記」(0.78)、「路線番号は必ず表示、必要な場合には行先地名も」(0.77)、「バイパスは独自の路線表示を」(0.76)となり、路線番号表示の充実を強く望んでいることがわかる。

路線番号に次いで、「直進方向の行先地名は変えない」(0.70)、「行先表示は1方向2地名以上の表示で」(0.67)、「行先地名は路線番号表示の道路上に必ずあるべき」(0.65)、「交差点の行先地名は区域よりも1つの地点で示せ」(0.59)など、行先地名を正確にかつ親切に案内してほしい点が痛切に感じられる。「行先表示は1方向で2地名以上の表示で」(0.67)は平均得点のわりに選択率が高く(31.7)、「行先地名と路線番号は必ず併記」(0.78)の30.7%と並んで、ドライバーに最も重視されていることがわかる。このことから、108-3標識の有効性が評価されているといえよう。

7. 案内標識の表示における一般的原則

このアンケート結果は前述のように要約されるが、これをふまえて表示方法の具体的な原則について以下に考察する。

そもそも道路の案内標識とはその近くに住み、あるいは生活している人のために設置するものではなく、その場所、地域を知らない道路利用者のために設けるものである。従って、その表示内容はたとえ、その近所の人たちに関心のあるものであっても、多数の通過交通にとって役立たなければ、全く意味がないものになってしまう。現在の案内標識の設置状

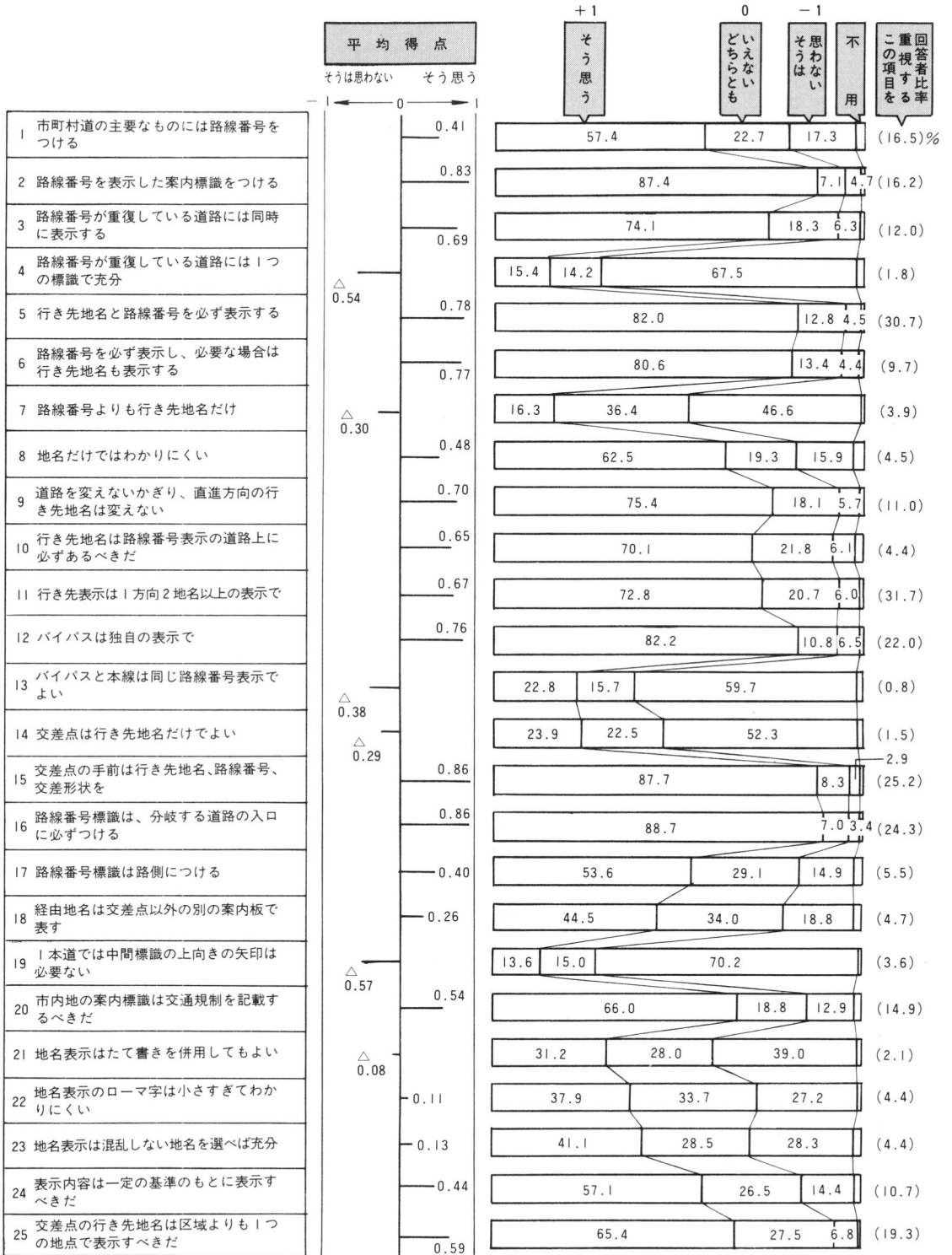


Fig. 8 案内標識の意見項目に対する評価
Drivers' evaluation of the suggestions for guide signs

況は代表的な直轄国道において4.0本/kmであり、一般地方道において、0.54本/kmであると報告されており、長距離トリップの多い国道を中心に整備がすすめられてきている。一般のドライバーの走行トリップは、例えば、出発地→市道→県道→国道→他の国道→県道→市道→目的地など面的走行であることを考えれば、道路の案内情報は道路の網構成をドライバーに忠実に伝えることが肝要であり、単なる一路線上での案内のみでは十分ではなく、一般地方道以下の道路においてこそ、積極的な案内標識の整備が必要であると考えられる。

このような観点から案内標識の設置に求められる原則について、このアンケートにより得られた結果をもとに、以下にまとめてみることにする。

1) 道路案内の対象は路線そのものであること

現在どの道路を走行しているのか、次に交差する道路は何号線あるいは何通りであるのかなど、道路相互の確認と案内がドライバーにとって必要である。交差する道路の案内において、路線番号がなく、行先地のみで案内する場合、交差道路の行先地が大きい広がりをもつ都市になっていると、次々に交差する道路の行先方向が、いつも同じ地名になるといったケースが生じ、現在位置の確認、進むべき分岐路の選択が困難となる。

2) 道路は網として案内されなければならない

現在、案内標識が多く設置されているのは幹線道路であって、ここから一度、路線を変更すると道路の案内がわかりにくくなるのは、案内が幹線道路が主になっており、一般地方道以下の道路の相互関係、いわゆる道路の網構成が明瞭に伝わっていないからであろう。

アンケート結果のFig. 6 およびFig. 8 の14、15、16においても示されているように、交差点における分岐道路への的確な道路案内の重要性が大きく浮上してくるのである。この事実から考えられることは、案内標識の設置数は、その地域の案内対象道路相互における交差点の数と密接な関係がなければならないということであろう。

3) 路線番号と行先方向(地名)の重要性

アンケート結果Fig. 8 の1、2、3、5、6などからわかるように、ドライバーの道路案内に不可欠な情報は交差点における道路の路線番号(道路の通称名である場合もある)と、行先地名(上りまたは下り)である。現在、主要な道路網のうち国道、県道以外の道路には必ずしも路線番号をつけることは

義務づけられてはいないが、このアンケート結果によれば、それ以下の道路であっても、少なくとも案内の対象となる道路網においては、路線番号と行先方向のある案内標識の整備が望まれている。

4) 確認標識の必要性

アンケート結果Fig. 8 の16、17にみられるように、交差点直後の分岐路の入口には、なるべく大きい路線番号標識(118標識)を掲げることが望まれている。最近の交差点はかなり複雑な形状のものが多く、5差路はいうまでもなく、カーブ途中から分岐しているもの、立体交差となっているために、最初は進行方向とは反対方向へ分岐しなければならないものなど、通常感覚ではとまどうものも多い。したがって、交差点直後の分岐路の入口には、必ず路線確認標識を設けることが望ましい。この路線番号標識が交差点とは無関係に単路部の路側に単独に設置されていると、ドライバーが交差点を過ぎて、かなりの距離を走行しなければ、路線の確認ができないということになってしまう。この点からいって、この標識の設置場所は交差点入口であるべきであろう。

5) 案内標識には交差形状を明示する必要がある

上述したように、最近の交差点の形状は極めて複雑である。アンケート結果Fig. 8 の15において示されているように、交差点における案内標識においても、できる限りこの形状を前もってドライバーに伝えておいたほうが、例えば、反対方向への走行であっても安心できよう。

6) 行先方向は連続性が保たれていなければならない

最近、案内標識における行先地名の連続性に対する配慮がやかましくいわれるようになってきており、同一路線上においてはかなり改善されてきているが(縦の連続性)、それでもなお、交差点において他の路線へ移る直前の行先方向の案内と、移った後の路線上における行先方向の案内とが一致(横の連続性)していない場合がある。Table 3 に示したように、ドライバーは交差点において路線を変更しようとして迷う場合と、同一路線を走ろうとして迷う場合がほぼ同じ割合であることを考えると、今後は「横の連続性」に重点をおいて検討をする必要がある。

7) 行先地名は地域(広がり)ではなく地点(点)であるほうが好ましい

地名案内は狭ければ狭いほど明確になる。行先地名もこれと同じであって、広がりでも示してあっても、それが大きければ大きいほど行先が不明確になり、

ドライバーにとってはわかりにくいものとなる。ひと口に東京といっても、極めて大きい区域を示すことになるため、都区間においては、さらに地域を狭めるといった案内方式がとられているが、その境界、さらに種々な道路との絡み合った関係を明解に示すためには、例えば、国鉄の東京駅のように地点で示すほうが、ずっとわかりやすくなるのではあるまいか。通常の幹線道路の起終点は県庁前などになっている場合が多いが、正確には県庁前の他の道路との交差点を起終点とするほうが、路線の重複性を少なくするという意味から、より好ましいものであろう。お江戸日本橋の場合においても、橋の上ではなく、東急百貨店（日本橋店）前の交差点というように考えた方がわかりやすいのではあるまいか。

8) 路線番号の重複は明示されているほうが好ましい (Fig. 8 の 3)

現在の路線番号のつけ方からいって、必然的に重複路線区間が生じる。これはやむをえないことであるが、案内標識の表示には、重複路線番号のうち一番若い番号のみ表示される傾向があることである。これは必ずしも、このように決められているわけではないが、道路マップを見てもこのような表示方法となっている。ところがこの方式だと、路線がとぎれたり、また3重複、4重複路線が分岐した場合、潜在的な路線番号の道路がどちらのほうへ進行しているのかわからなくなり、特に、これが立体交差などで方向が逆向きに分岐する場合などは、極めて識別が困難となる。現在の道路マップにおいては縮尺などの関係から、まだ交差形状まで忠実に表示されているとはいえ、また、最近立体交差にしたばかりといった場合においてはなおさら、こういった問題が発生している。

9) 行先地名は路線の上にあることが好ましい

アンケート結果Fig. 8 の10に示されているように、ドライバーは必ず、交差点において表示された行先地名が表示された路線番号の路線にあることを望んでいる。したがって、もし路線上にない行先地名が表示される場合には、何らかの方法で、その地名が路線上にないことをドライバーにわからせる必要がある。このような場合、英国においては地名を()で囲み、表示された路線番号の路線上にないことを明示したりしている。

10) 案内表示は実施可能なものでなければならぬ

最近の表示内容改善の議論の中には、できるだけ

多くの情報を書きたいということから、ややもすれば大きい案内標識を設置しようとする傾向が見受けられるが、経済性、視認性あるいは道路幅員とのバランスなどの点から、実施の可能性を十分に検討しておく必要がある。最近の標識は幹線道路でなくても、かなり大きいものが設置されているが、経済性、道路の幅員とのバランスなどの点から、幹線道路に用いられている大型の案内標識より大きいものを用いることは實際上、不可能であろう。特に一方向に多くの地名表示を行うことは、5差路、6差路を案内する場合には、実現性の乏しいものとなる。従がって、実施可能という観点とFig 8の11の結果とをふまれば、通常の行先地名は一方向につきただか2地名まで、というのが一応の原則となるのではあるまいか。

11) 表示内容は交通規制を配慮したものでなければならぬ

最近、交通量の増大から右折禁止などの処置がよくとられる。しかるに、その手前の案内標識には右折方向の地名が示されており、通過しようとして交通違反となるといったケースがある。これは規制標識と案内標識の設置主体が同一でない点によるためと思われるが、このような状況を避けるため、この交通規制との対応に十分配慮し、右折の案内表示は避けるか、あるいはそのかわりに、通行禁止のシンボルマークを示すなどの処置をとる必要がある。

12) バイパスはそれ自体で一つの立派な路線である

バイパスの表示の中には、本線と同一の路線番号が付けられているものがあり、その中には、いつのまにか本線とバイパスが入れ替わった取扱いになっているものも見うけられる。こうなると、路線の区別が極めてつけにくくなり、ドライバーにとっては迷いの原因となる。バイパスは、明らかに本線と区別できる表示をつけなければならない。そして、本線とバイパスが入れ替わった場合も、同じように区別できる表示をする必要がある。

13) ドライブマップとの整合性

見知らぬ地域を走行するドライバーは、必ずドライブマップを持って行くことと思うが、標識とドライブマップとの対応が、現在のところ十分とはいえない。案内標識にドライブマップに載っていない地名、路線番号を表示しても、ドライブマップを頼りに走るドライバーにとっては、何の役割も果たしていないことになる。逆にドライブマップに欠けてい

ることは、地域、町名等の案内ということよりも、路線の案内がきわめて不十分であるということである。このことは、対象道路網における路線の交差点における分岐状況、路線番号の重複度、起点、終点、著名な交差点名などであるが、中でも交差点における明示に力点がおかねなければならない。それとともに路線の存在をドライバーに明示する補助手段、例えば、河川との交差（橋）、鉄道との交差（踏切、高架、橋）等、ドライバーの道案内に役立つ地形的補助案内手段はできる限り詳細に記入する必要がある。通常の走行において、ドライバーは道路マップを持っていても、一度見ればその後は見ることなく、できる限り長い距離を走行できるのが好ましい。現在、走行中にたえず道路マップを見る必要性が生じることは、誰もよく経験していることであろう。

8. あとがき

現在、わが国における案内標識の表示内容の設定は、道路管理者の判断によって行われている。道路を一つの網として考えれば、一つの地域内において多数の道路管理者によって設置される案内標識の表示内容統一を図るためにも、人為的要因にとらわれず、いいかえれば、誰が行っても表示内容に変化を生ぜず、しかも道路利用者の立場にたったシステムの案内表示の実施が望まれる。今後は、このようなシステムの研究開発が最も大きい研究課題となるであろう。

参考文献

- 1) 宮田年耕：案内標識の整備，道路，1980年10月号
- 2) (社)日本道路協会：道路標識設置基準・同解説，昭和53年9月