

「道路標識学」の 確立を望む

松原青美
首都高速道路公団
理事長

Seibi MATSUBARA

President,
Metropolitan Expressway Public Corporation

昨年11月、東京外環自動車道が開通した。首都高速道路とも接続するので、道路交通情報を、相互に乗入れて提供することになった。そこで問題となったのが従来からの両公団の表示方式の違いであった。ご存知の方も多いと思うが、A地点を先頭にB地点まで渋滞Xキロメートルを表示するのに、首都高速道路では、「A-B渋滞Xkm」と表示し、日本道路公団の高速道路では「B-A渋滞Xkm」と表示している。

現在のシステムでは、これが同じ場所で同時に表示されるケースが予想され、ドライバーが混乱するのではないかと心配され、この表示の統一について協議を重ねたが、都市内高速道路と都市間高速道路の機能の違いから、それぞれ多年に亘り実施してきた経緯もあり、統一に至らず、当面「A←B」「B→A」と車の進行方向を示す矢印を入れることになった。

この問題については、かねてから私達も認識しており、どちらがよいかのアンケート調査を何度か行ったこともあるのだが、その都度、ドライバーの意見は半々に分れるのが常であった。また、矢印も考えたが、矢印の方向が車の進行方向を示すのか、渋滞の発生方向を示すのかで、矢印の方向も逆になり、結局、表示の定義を解説しなければ意味がないということまで現在に至っていた。

道路標識の表示の大枠は道路標識令で定められているが、その具体的な表示内容は、道路交通情報の表示を含めて、素人にも分かり易いように改善すべき点は多いことを、私は道路管理者として日頃から痛感している。車を運転しながら、見て判断しなければならぬのであるから、見易く(明瞭な)、分かり易い(的確な)ものを必要な(適切な)場所に表示しなければ、標識の設置効果は減殺される。

とくに道路案内標識は、地理不案内の人のために、道路の情報を提供するためのものである。それを道路状況を熟知している専門家が設置するので、どうしても「これで分るはず」と思い込み易い問題がある。最近、首都高速道路の案内標識を新型のものに変えつつあるが、この標識は、従来のものに比べて見易くなったと好評を頂いている。この新型標識は、大きさ、レイアウト、色彩、字体を変え、周囲を白線でアクセントを付ける等の工夫をしたことが好評の原因であろうと思っている。

国民の半数以上の人々が運転免許を持ち、いろいろな技能レベルのドライバーが車を運転している現在、優れた道路標識の整備は、交通の流れの改善だけでなく、安全にもつながるものであろう。この問題は、道路管理者としても、十分費用を掛ける価値のある課題であると思っている。

交通工学者は勿論、見易い字体や美観を求めてデザインや色彩の専門家、ドライバーの心理や生理を知る専門家など多分野の方々の知見を結集して、標識のT.P.O.も含めた「道路標識学」ともいべき分野の議論を深め、その成果が普及されることを期待している。

原稿受理 1993年2月2日