

駅と道路の公共サインを比較する
—道路標識にはなぜ平仮名がないのか?—

岩 田 一 成

Japanese Public Signs for Roads and Stations

Besides kanji, hiragana and Roman characters with long vowel signs (macrons) are used in station name signs. Conversely, road signs only have Roman characters (English transliterations) without macrons. In this study, we clarify the historical background of these differences, noting that GHQ directives after World War II and the adoption of modified Hepburn Romanization shaped these characteristics. Considering the current situation of foreign residents in Japan, we can say that these station name signs are superior.

1. はじめに：駅と道路

駅と道路の公共サインを比較するのが本稿の目的である。具体的には、図1の駅名標と図2の道路標識が比較対象である。なお、図2は道路標識の中でも案内標識とされているものである（日本道路協会2020）。両者を見比べて気づくことだが、道路標識には平仮名がなくて駅名標にはある。また図3のように、鉄道会社によっては平仮名メインの駅名標もある。

図1 東京駅の駅名標



図2 東京駅近辺の道路標識



図3 札幌の駅名標



図2の道路標識には「Tokyo」のように長音符号がないが、図1の駅「Tōkyō」にはある。道路標識の多くが長音符号をつけていないことはす

でに報告されている（菱山・矢沢2004）。こういう差異を出発点として、両者公共サインが成立した経緯を紐解きたい。なお、先行研究ではローマ字表記の混乱が指摘されており（2.2参照）、問題を整理した上でその原因を探りたい。研究課題は以下の3点である。

- ① 駅名標には平仮名があり道路標識にローマ字しかないのはなぜか。
- ② 駅名標のローマ字表記には長音符号があり道路標識にないのはなぜか。
- ③ 道路標識のローマ字表記は各地で混乱が指摘されているが、根本にはどんな原因があるか。

2. 先行研究

日本の在住外国人調査の結果を見ると、一番伝達効率のいい言語は英語ではなく日本語である。また伝達効率のいい文字はローマ字ではなく平仮名である。日本の公共サインを概観すると、各種問題点があるが、一貫性を欠いたローマ字表記について多くの指摘がある。

2.1 在住外国人調査

岩田（2010）は、国立国語研究所の『生活のための日本語：全国調査』を分析し、在住外国人の言語運用の実態を紹介している。そこでは、英語ができる人は44%であるのに対して、日本語ができる人は62.6%である。また、中国語ができる人（38.3%）が英語とかなり拮抗している。ここから、在住外国人で日本語ができる人は英語ができる人より多いということがわかる。

在住外国人の日本語能力に関する最新データも紹介したい。出入国在留管理庁のデータを表1に掲載している。表1の「基本的な日本語をある程度理解できる」という項目より上のものをすべて合算してみると、9割弱

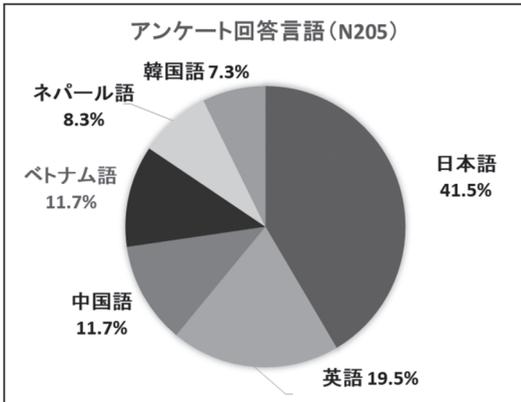
(86.8%) を占めることになる。多くの人は基本的レベル以上の日本語ができるのである。

表1 在住外国人の日本語能力(読む) 出入国在留管理庁(2022)

幅広い場面で使われる日本語を理解することができる(26.7%)
日常的な場面で使われる日本語の理解に加え、より幅広い場面で使われる日本語をある程度理解することができる(18.9%)
日常的な場面で使われる日本語をある程度理解することができる(17.6%)
基本的な日本語を理解することができる(11.8%)
基本的な日本語をある程度理解することができる(11.8%)
あまりわからない(10.0%)
全くわからない(3.3%)

ここまではアンケート調査であるが、もっと運用実態に近いのが、東京都つながり創成財団による外国人調査である。日本語、英語、中国語、ベトナム語、ネパール語、韓国語の6言語でアンケートを行った際の回答は以下のような分布になっている。

図4 在住外国人がアンケートで回答した言語(東京都つながり創生財団2022を基に作成)



その他、各自治体が在住外国人の日本語能力に関する調査を行っているが、英語ができる人が日本語を超えることはない。

在住外国人の使用文字に関しては、少し古いが文化庁（2001）が有名である。そこでは、平仮名が読める人はローマ字や漢字より多いことが分かっている。漢字に関してはあまり伝わらないことがわかる。

表2 日本語の文字やローマ字を読む力
(複数回答可：文化庁2001を基に作成)

平仮名が読める	84.3%
片仮名が読める	75.2%
ローマ字が読める	51.5%
漢字が少し読める	48.5%
漢字が読めて意味も分かる	19.6%

こういったデータから、岩田（2015, 2022）、本田・岩田・倉林（2017）では、在住外国人向けの情報伝達にはローマ字より平仮名が有効であることを指摘している。

2.2 一貫性を欠いたローマ字表記

先行研究はこれまで、公共サインの表記について各種問題点を指摘してきた。ここでは、本稿と関わる論点だけを紹介する。岩田（2010）では広島を例に、同一道路標識内に「平和大通りPeace Boulevard, 相生通りAioi Dori」が併記されていることを指摘している。前者は英語への意識であるが後者はそのままローマ字で表している。「大通り」も「通り」も道であるのに、英語かローマ字かで一貫性がない。平和大通りの知名度を勘案した可能性もあるが、英訳ししやすいものを任意で訳しただけという可能性もある。さらに岩田（2022）はローマ字表記の混乱について多くの具体例を紹介している。同一の地名が道路標識によって違う表記になってい

る例、同じ橋なのに自治体をまたぐとローマ字表記が変わってしまう例などを掲載している。

ローマ字表記は、どこまでをローマ字で表示してどこを英語にするべきかが決めにくい。原則は、固有名詞をローマ字で表し普通名詞は英語にしている（日本道路協会2020）。ただし、この判断は簡単ではない。例えば、西宮駅は「Nishinomiya eki」となっているが静岡駅は「Shizuoka Sta.」である。西ノ宮駅は、これ全体で固有名詞だとも言えるし、西宮までが固有名詞で駅は普通名詞であるとも言える。さらにこのルールには細かい例外規定があり、混乱に拍車をかけている（詳細は本田・岩田・倉林2017参照）。このように全国統一で道路標識に「ローマ字+英語」をつけるのは非常に困難である。それは固有名詞というものの理解に個人差が大きいことも関わっている（山田2017）。

少し具体例を加えたい。街には図5のようなサンドイッチ型の不思議な表示がある。このタイプは探せば結構見つかるのだが、英語話者にとっては「hospital」であること以上の情報は伝わらないだろう。また、図6のような独自ルールによる使い分けも見られる。ここにあるのはすべて「橋」がつく固有名詞だが、地名と見るか橋の名前と見るか使い分けをしているようである。「橋」が「bashi」と「bridge」に分かれているだけではなく、

図5 コセイチュオホスピタルマエ 図6 橋のいろいろ¹



¹ 杏林大学の学生さんが倉林秀男先生を通じて教えてくださった。

「bashi bridge」という併記パターンもある。少し気持ちはわからないでもないが、この区別は道路標識製作者の独自の判断ということになる。

3. 駅名標の歴史

鉄道が開通し、駅名標ができたときから平仮名がメインの文字として活用されていた。ローマ字表記にも当初から長音符号が使われていた。駅名標の変遷を確認した後、平仮名が選択された理由を考察する。その際、当時の国民の読み書き能力に関する状況を紹介したい。

3.1 駅名標の変遷

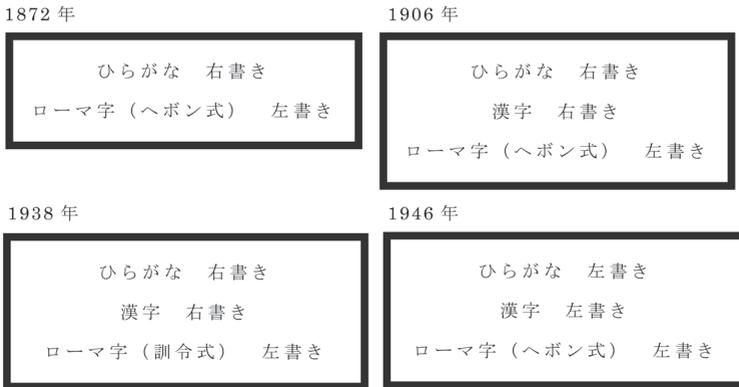
駅名標の歴史を詳細にまとめている高見（2016）を軸として、筆者が収集した資料の内容を加えつつこの節は議論を進めたい。鉄道開設当初から、駅名標は平仮名が使われていた。1872年の開業当時の主要駅の駅名標にははっきりとした写真がないが、『日本国有鉄道百年写真史』（日本国有鉄道1972）の鶴見駅の様子には駅名標が小さく写りこんでいる。平仮名で右から左に「つるみ」とあり、下は左から右にローマ字併記が見える。「つるみ」の「つ」が変体仮名であることは間違いないのだが、写真が小さいため、どの仮名か特定することはできなかった。

最古だとされる駅名標の図面（1898年のもの）を見ると、右から左に「お（変体仮名）ほもり」とあり、その下に、左から右に「ÔMORI」とある。また、駅名標に漢字が現れるのは1906年で、平仮名で大きく書き、下に小さく漢字とローマ字がつく形となる。平仮名はやはり右から左に書いている。戦争中にカタカナ左書きの導入が一時決定するも、実行する前に大臣が変わり元に戻されている。当時の新聞を読むと、無駄なお金を使ってまでカタカナに変える必要はないという読者コメントが見つかる（朝日1927. 5. 15）。当時の国民の反応が伺える。

戦後徐々に平仮名左書きが普及することとなり、これが現在の一部鉄道

会社に引き継がれている図3のスタイルとなる。なお、図1のように漢字メインになるのは、新幹線の開通以降で、通過される駅の視認性を考慮して制作されたようである(中西2016)。ここまでの変遷を図7にまとめる。なお、ローマ字表記は最初から一貫して長音符号が活用されている。

図7 駅名標の変遷(高見2016を元に作成)



* 1940-45年の間、一部でローマ字表記が消える

3.2 平仮名の選択理由

駅名標は、鉄道が敷設された当初から平仮名をメインで扱ってきたことを3.1で見てきた。つまり、明治時代の最初から基本フォーマットは平仮名だったということになる。日本人の乗客が読めるようにという目的があったものと思われる。当時の新聞を見ると、乗客の読みやすさが重視されていることがわかる。ランプ入りのガラス箱についている朱書きの平仮名駅名表示が読みにくいからという乗客の声で駅長が新しい表示方法を工夫しているという記事がある(朝日1898. 10. 14)。また、1899年以降駅名標に平仮名で前後の駅名がつくようになるが、降り間違いが減って便利であるという乗客の声が出た記事もある(朝日1899. 8. 4)。

ここから、平仮名が選択された時代背景を考えるために、当時の教育や識字に関する状況を確認したい。

1点目は、道標の平仮名表記である。当時の道路は行き先が平仮名で書かれていた。言語景観とリテラシーを分析している矢田（2018）では、中世まで景観の中に文字テキストはほぼ見当たらないが、近世には少しずつ増えていくことを指摘した上で、道標の平仮名表記に注目している。

「道標類は、公共的なテキストの中でも、時として人命にも関わる切実な要請に与るもので、その目的からして、出来る限り多くの人々に「読める」ことが求められるテキストであったはずである。（79）」

同論文では、当時子どもたちが勉強していた仮名字体は47字体の「いろは仮名」に厳密に規定されていたとして、それらが最も多くの人に読めると期待されていたと指摘している。また、矢田（2016）では、近世後期・末期には、階層性別に関わらず全ての児童生徒が平仮名書きいろは歌による平仮名の習得から教育が開始されたことを指摘している。

2点目は識字率の低さである。ルビンジャー（2008）、徳川（1989）が明治時代の国語力調査の結果を紹介している（原典は『長野県近代史研究』5号とある）。それは、1881年の長野県常盤村を調査したもので、サンプル数は882である。結果として、「普通の文書が読めて、証券等に記入できる者」「通常の商売のやり取りができる者」「政府の布告や新聞社説が読める者」を足すと7%～15%だという（世代により異なる）。ルビンジャーは、この三つの項目を満たすものが、実用に耐え得る読み書き能力であるとし、これらが非常に低率であることを指摘している。漢字は読めない人がたくさんいたことが伺える。

4. 道路標識の歴史

道路標識には原則、ローマ字だけがついている。図2を見ると、漢字の読み方を振っている「Nijubashi」と、「Tokyo Sta.」のように英語を付記

しているものもある。

近世道標が平仮名で書かれていたことは3.2で述べた。国土交通省のウェブサイト『案内標識の歴史』によると、国が道路標識を全国で統一しようとしたのは大正に入ってからである。1922年の内務省令で、基本デザインが決まるが、それは漢字のみの表示であった。なぜ漢字のみとなったのか、当時の議論はわからないが、実物をウェブ上で見られるようになっており、そこには、鶴見・横浜方面が左、品川・東京方面が右とある。1942年の道路標識令でもまた漢字のみのデザインが採用されている。当時の道路標識は、中心に大森を置いて、右東京・左横浜となっている。どちらの地名もかなり長距離の移動先を示すものである。ここから、徒歩で移動する庶民ではなく長距離移動の車などを想定している可能性がある。この点、多くの乗客が目にする鉄道の駅名標とは異なることになる。道路標識は一部の運転手などが見るものと想定されていたのではないだろうか。

道路標識の転機は終戦で、昭和20年の連合国最高司令部指令第2号により、英語併記が指示されることとなる。「第2部 日本国軍隊」の17に以下の記述がある（以後GHQ指令と呼ぶ）。

日本国政府ハ一切ノ都会自治町村及市ノ名称ガ此等ヲ連結スル公路ノ各入口ノ両側及停車場歩廊ニ少クトモ六「インチ」以上ノ文字ヲ使用シ英語ヲ以テ掲ゲラルルコトヲ確保スルモノトス名称ノ英語ヘノ転記ハ修正「ヘボン」式（「ローマ」字）ニ依ルベシ（文部省1955：175）

もともとローマ字を活用していた鉄道とは異なり、道路には漢字しかなかった。この指令後、1950年の道路標識令の改定を経て道路標識にローマ字が加わるようになる。戦後、この基本路線は引き継がれていく。1971年以降、ローマ字が廃止された時期があるが、1986年にはローマ字が復活している。国際化の流れである。ここまでの経緯を表3にまとめる。

表3 道路標識の変遷



道路標識の議論のポイントは、そもそも、日本人住民が読めるかどうかという視点で道路のローマ字表記が追加されたわけではないという点である。ここが駅名標と大きく異なる点である。また、GHQ指令では、日本語の読み方を付記することではなく、英語の併記が指示されている。ここまで道路標識のローマ字表記という言い方をしてきたものは、実は英語の併記だったことになる。ヘボン式（修正ヘボン式）はあくまで英語表記の方法として提示されている。

5. 駅名標と道路標識の比較

ここでは、駅名標と道路標識を比べて評価してみたい。平仮名がある駅名標とローマ字しかない（かつ長音符号がない）道路標識、両者はその違いがはっきりしている。少し掘り下げて、道路標識に長音符号がなくなってしまった経緯も確認したい。

5.1 平仮名を活用している駅名標

ローマ字に比べて平仮名がわかる外国人住民のほうが多いのであるから、平仮名の活用は重要である（2.1参照）。また、日本人の児童も、小学校低学年までは漢字があまり理解できないため、平仮名を振ることは大き

な意味がある。よって、平仮名のついている駅名標は非常に優れていると言える。

そもそも駅名標や道路標識は誰のために作っているのか、という議論が重要であろう。まずは日本国民や日本在住の外国人が読める必要がある。漢字とローマ字しかない道路標識は、日本人の子どもたちや在住外国人の関心を奪ってしまっている点で問題ではないだろうか。外国人観光客のためにローマ字を振るという発想もあるであろうが、少なくとも日本人児童や在住外国人（納税者）は平仮名の方が伝わるということがわかっている。優先順位を考えるなら、まず平仮名の普及を目指す必要があるだろう。

5.2 長音符号を活用している駅名標

長音符号付きローマ字表記を採用している点においても、駅名標は優れている。駅のローマ字表記には戦前から「ŌMORI」のように長音記号がついていることを3.1で見た。3.1節の図7では、1938-46年までの訓令式を経て1946年以降へボン式（厳密には修正へボン式）に変わることがわかる。この修正へボン式を定義した国鉄の鉄道掲示規定では、長音符号に「 $\bar{\quad}$ 」を用いることとなっている（堀岡2010）。これは現在も同じで図1の東京駅は「Tokyō」となっていた。つまり、駅は当初から一貫して長音符号を付加する方針でここまで来ている。一方で、図2の「Tokyo」のように道路には長音表記があまりつかない。

日本語は長音と短音で言葉が変わる言語のため（おおやまvsおやま）、長音を表記しないのは、日本語の表記としては失格である（本田・岩田・倉林2017）。以下の道路標識を見れば問題点はわかるのではないだろうか。

図8 右も左も「konan」²



5.3 どうして道路標識に長音符号がないのか

道路も駅も修正ヘボン式でローマ字表記の整備をすすめたはずなのに、どうして道路標識にだけ長音符号がなくなってしまったのだろうか。どうも修正ヘボン式にはいくつかの種類があるようだ。修正ヘボン式（標準式と呼ばれる）は、英語流のつづり字を主張するローマ字運動の人々によるローマ字ひろめ会が整理・修正したものである（松村明1980）。修正ヘボン式や標準式など名前が複数あることからわかるように、修正ヘボン式は一枚岩ではない。5.2で紹介した鉄道掲示規定の修正ヘボン式は長音符号を採用している。一方で、長音符号を用いない一派もあったようだ。石井（2018）のローマ字表記の比較表を見ると、標準式の長音について「その音を認めない。または表記しない（1019）」となっている。このルールを道路標識の修正ヘボン式は踏襲していくこととなる。

道路標識設置基準（日本道路協会2020）は、1960年にその基本方針が決まっているが、長音符号の不使用を明示した上で、「太田町 Otacho, 大

² 京都教育大学の蘆田颯介君が中俣尚己先生を通じて写真を提供してくださった。

手町 Otemachi」のような例を示している。また、英語表記に現れる「h」による長音表記も不使用としている。このルールは、市販されているガイドブック（例えば、道路保全技術センター編2003）の類にも適応され、長音符号の不使用は広く普及することとなった。

もともとのオリジナルのヘボン式では長音符号を用いている。日本語を表記するために考案されたものであるから、長音を無視するなどありえない。それは、ヘボン（1886）を見れば明らかであり、三版でも長音符号がついている。早くからローマ字表記を取り入れていた鉄道関係者は、こちらの長音符号付きのヘボン式ローマ字を戦後も継承していくこととなった。

6. 英語併記の問題

駅名標には平仮名がつくことで、日本語の読み方が伝えられる。そこにローマ字を追加すると、日本語の表記をローマ字で行っていることがわかる。一方、道路標識は英語の併記が目的であり、日本語の読み方を伝えるものではないということを4節では見てきた。英語表示の一環としてローマ字を扱うことはどんな問題があるか、以下で議論したい。

6.1 ローマ字表記の混乱

2.1で紹介した通り、日本在住の外国人は英語話者ばかりではない。そもそも英語を併記すること自体が本当に必要なのかという議論が必要であろう。もはや戦後70年以上たっており、GHQに占領されていた時代とは異なるのである。また、道路標識は固有名詞が多いため、英語表記をするのは難しい。書き手にとっては英語を併記しているのか日本語のローマ字読みを追加しているのか認識が揺れることになる。その結果が、2.2で見たローマ字表記の混乱となっている。

GHQ指令は、英語を併記せよという指示であり、修正ヘボン式は英語

表記の方法であることを確認した。この指針は戦後のガイドラインでも踏襲されていく。道路標識設置基準（日本道路協会2020）では、「2.4英語併用表示」という項目の下に、ヘボン式の説明や長音符号の不使用などが書かれている。市販のガイドライン（例えば、道路保全技術センター編2003）でも同様に、ローマ字表記と英語表記を同じ項目で説明している。

ローマ字は日本語の表記であるという基本方針にすれば、すべての道路標識は読み方を書くだけになるので、こんな混乱は起こらないであろう。英語を付与したいなら、読みとは区別して普通名詞をつければいい。東京駅であれば、「Tōkyō eki station」「Tōkyō eki (station)」など、日本語と英語が区別できるような配慮が重要である。スウェーデンの公共サインのようにスウェーデン語と英語を色分けしているような発想は参考になる（本田・岩田・倉林2017）。日本語の読み方がわかれば「トーキョーエキはどこですか？」という質問が可能になり、日本人は答えることができる。

6.2 長音符号の消失：イチロー型と大谷型

長音を表示しないという原則（5.2参照）は、ローマ字表記を英語表示の一環として扱っていることから来ている。あくまで英語を表しているのだから日本語の音を正しく表記しなくてもかまわないということになる。イチローはユニフォームの背中に「ICHIRO」と長音を表示しない。これは英語という言語においては長音短音の区別が単語の弁別に関わらないため問題はない。このイチロー型の道路標識は広く普及しているが、もともとその固有名詞を知っている人にしか読めないという大きな矛盾を抱えている。「ICHIRO」は「イチロ」ではなくて「イチロー」であると知っている人にしか正しく読めない。

長音表記の問題は、他にも「h」を使ったパターンがある。図9では「能楽堂」が「Noh theater」となっており、「臨港」が「Rinkoh」となっている。これらは「OHTANI」となっている大谷翔平のユニフォームから大谷型と呼びたい。

図9 「h」付きの大谷型長音表記



ヘボン式や訓令式のルールに従わず英語の正書法の影響を受けているものをBackhaus (2021)は英式ローマ字と呼んでいる。これはブランド名や広告に多いことを多くの例と共に紹介している。ここまで述べてきたイチロー型も大谷型も広くは英式ローマ字としてまとめ上げられるものであろう。

ローマ字は日本語の読み方を伝えるためのものであるという原則を立てれば、自治体間で混乱が起こることはないだけでなく、長音を表示しないなどというルールは存在できないだろう。

6.3 歴史から見る英語とローマ字表記の混同

英語表記と日本語のローマ字表記は、別物であるにもかかわらず文字が同じであるという点で同一視されやすい。ここでは歴史を振り返り、英語とローマ字の混同が起こした混乱を紹介したい。過去から学ぶことは多いのではないだろうか。

ローマ字は英語表記なのか日本語表記なのかという問題は、戦争中に議論になっている。外国語排斥運動である。1940年9月16日の朝日新聞には、「消える表示板の英語 全国の駅に日本文字のみ」という記事がある。中身をよく読むと、これから英字をのぞくと書いてあり、英語と英字を混同している。実際に駅からは英語表示だけではなく、日本語のローマ字表記が消えたことがわかっている（高見2016）。また、ローマ字が敵性文字か

どうかという議論が貴族院でなされており、実際に駅からローマ字が消えたという報告もある（高見2018）。日本人の意識の中で英語とローマ字表記が分かちがたいものとして一体化していることがわかる。

7. おわりに

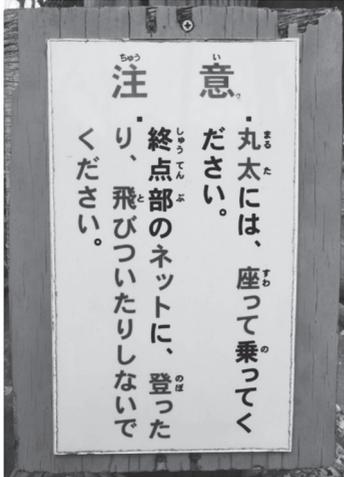
本稿では、駅の駅名標と道路の道路標識を比較しながら、それぞれの設置経緯をまとめた。研究課題に対する本稿の指摘は以下の3点である。

- ① 駅名標は日本人乗客を対象にしているため当初から乗客が読める平仮名を主要部分に採用していた。一方道路は、漢字のみの表記から始まりGHQ指令に対応して表記を追加したため英語表示しかない。
- ② 駅名標は当初から長音符号ありのヘボン式を用いているが、道路標識は戦後、長音符号を用いない一派の修正ヘボン式を採用している。
- ③ 道路標識のローマ字表記の一貫性に混乱が起こっている根本原因は、ローマ字を英語表示の一部と捉えている点である。日本語の音をローマ字で表記するという発想ではない。

本稿では、伝達効率を上げるためには駅名標のように漢字の読み方を平仮名で表示することが最善であり、ローマ字をつけるなら日本語の表記方法であるという方針でつければ混乱は収束できるという提案を行った。つまり、道路も駅と同じにすべきだという提案である。一方で、駅名標に平仮名がついた明治時代とは異なり、現在は振り仮名イコール子供向けという固定観念ができており、そこが大きな課題ではないかと考える。図10は子どもが使う遊具の説明である。現在、駅を除く街中の公共サインで振り仮名がついているものは、子供向けメッセージだけである。よって、道路の漢字にすべて振り仮名を追加すると、「子供っぼい」というクレームが出る可能性がある。言語政策の決定は簡単ではない。ただし、現在我々

が駅名標に違和感を感じないように、結局慣れの問題ではないかとも感じる。

図10 子ども向けの公共サイン



謝辞

3. 節の鶴見駅の駅名標の確認では、聖心女子大学現代教養学部日本語日本文学科の教員各位の協力を得た。みなさま、「つ」の変体仮名の特定のため大きな虫メガネを駆使して何度も観察して下さった。また小柳智一先生には、江戸時代の文献を紹介していただいた。さらに、図6・8は学外の学生さんから写真や情報の提供をいただいて掲載に至っている。みなさまのご協力に感謝申し上げます。

参考文献

- 石井久雄 (2018) 「ローマ字」日本語学会編『日本語学大辞典』1017-1020
岩田一成 (2010) 「言語サービスにおける英語志向—「生活のための日本語：全国調査」結果と広島的事例から—」『社会言語科学』13-1. 81-94
岩田一成 (2015) 「公共サインのやさしい表示を考える」『ことばと文字』4. 14-21

岩田 一成

- 岩田一成 (2022) 「シンポジウム報告 日本の多言語サインの課題」『フランス語学研究』 56. 86-90
- 高見彰彦 (2016) 「駅名標の移り変わり 寺田町駅の発見から」『レイル』 100. 4-27
- 高見彰彦 (2018) 「明治～戦後 駅名標こぼれ話 第3回」『レイル』 106. 44-61
- 徳川宗賢 (1989) 「日本人のリテラシー—明治14年の「識字調」から—」『国語学』 158. 31-33
- 道路保全技術センター編 (2003) 『地図を用いた道路案内標識ガイドブック』 大成出版社
- 中西あきこ (2016) 『されど鉄道文字 駅名標から広がる世界』 成美堂出版
- 日本国有鉄道 (1972) 『日本国有鉄道百年写真史』 成山堂書店
- 日本道路協会 (2020) 『道路標識設置基準・同解説』 丸善
- 菱山剛秀・矢沢勇 (2004) 「2004年ローマ字表記地図および地図記号に関する実態調査作業」『国土交通省国土地理院調査研究年報』 53-54
- ヘボン・ジェームス・カーティス (1886) 「和英英和語林集成 (3版)」『和英語林集成』 講談社学術文庫. 1-962
- 堀岡健司 (2010) 「鉄道の掲示と行先標の変遷」鉄道図書刊行会編『鉄道ピクトリアル』 60-10 (通号 839). 10-24
- 本田弘之・岩田一成・倉林秀男 (2017) 『街の公共サインを点検する』 大修館書店
- 松村明 (1980) 「解説」『和英語林集成』 講談社学術文庫. 965-980
- 文部省 (1955) 『ローマ字問題資料集 (第1集)』 明治図書出版
- 矢田勉 (2016) 「近世における文字教育の一側面」『国語文字史の研究』 15 和泉書院. 147-164
- 矢田勉 (2018) 「近世のリテラシーと漢字仮名交り文」『近代語研究』 20 武蔵野書院. 75-102

- 山田進 (2017) 「固有名詞と意味」『意味の探究』くろしお出版. 23-33
- ルビンジャー・リチャード (2008) 『日本人のリテラシー』 柏書房
- Backhaus Peter (2021) 「社会と心に向かう言葉学⑤日本語がRōmajiになった場合」『日本語学』 40-4. 120-121

参照ウェブサイト資料

国土交通省 『案内標識の歴史』

<https://www.mlit.go.jp/road/sign/annai/hist01.htm> (2023年3月確認)

出入国在留管理庁 (2022) 『在留外国人に対する基礎調査 (令和3年度) 調査結果報告書』

<https://www.moj.go.jp/isa/content/001377400.pdf> (2023年3月確認)

東京都つながり創生財団 (2022) 『やさしい日本語を活用した在住外国人への情報伝達に関する調査』

https://tabunka.tokyo-tsunagari.or.jp/yasanichi_report.html (2023年3月確認)

文化庁 (2001) 『日本語に対する在住外国人の意識に関する実態調査』

https://www.bunka.go.jp/tokei_hakusho_shuppan/tokeichosa/nihongokyoiku_jittai/zaiju_gaikokujin.html (2023年3月確認)

