

第2回 景観に配慮した防護柵推進検討委員会 議事概要

1. 日 時：平成 15 年 6 月 30 日（月）15：00～17：00
2. 場 所：（財）商工会館 6 階 G 会議室
3. 出席者（敬称略）：
 - （委員長）天野
 - （委 員）佐々木、吉田、吉岡、三井田、綿、川畑、弘永、今村、藤田、萩原（代 山田）
 - （国交省）中島（代 渡邊）、森永、大西、三浦、森

4. 議事次第

1. 開 会
2. 議 事
 - （1）防護柵の安全性について（報告）
 - （2）モデル地区等の防護柵の整備に関する調査について（報告）
 - （3）ガイドライン骨子（案）について
3. その他
4. 閉 会

凡 例

Q：国交省委員等への質問
A： " の回答
C：意見等

5. 議 事

（1）、（2）報告について

C：モデル地区等の防護柵整備の調査報告個票で、整備する必要性が低いのではと考えられる場所に防護柵を設置しようとしているモデル地区の事例が1つ紹介されたが、モデル地区での検討はこのガイドライン作成と並行して進めているので、ガイドラインの方向性と大きく違うものが整備されるのは問題である。

景観に配慮した事例と言っても、実はいろいろな事情から環境やライフサイクルコストなどを主目的にしている、景観とは違う趣のものが出てくる場合もある。そういう場合なら、景観というところでは疑問符は付くが目的からするとバツとは言い難い、というコメントもできるが、モデル地区については、ガイドラインと照らし合わせて適切とは言いきれない事例にならないよう注意して欲しい。

A：これから防護柵を設置するモデル地区については、ガイドラインの方向性に沿うように指導していきたい。

Q：資料 - 4 の（9）課題と考えられる現状で「ガードパイプが多い」「茶色が多い」とあるが、これがなぜ課題なのか。

A：アンケート結果では「ガードパイプ」「茶色」という回答に偏りすぎており、もう少し景観に配慮すれば、ガードパイプ以外や茶色以外の回答も出てきては良いのではないかという意味で書いた

C：ガイドラインの中では、アンケート結果の形状や色彩をそのまま受け取って、パイプが良

いとか茶色が良いとかの話にするのではなくて、景観に配慮するときには考慮すべき要件の中で、それを満足するかたちで表して行けば良い。

Q：資料 - 5 p4の木材被覆型はどのような構造になっているのか。

A：既設の鋼製ガイドパイプに後から間伐材で包んでいる。

Q：間伐材を使うのは景観的にはそんなに悪くはないが、景観配慮を目的として木を使用しているのか、それとも木を使用すること自体が目的だったのか。

A：間伐材を利用しようというのが目的であった。

C：ガイドラインの中で目的が違う防護柵の景観をどう位置付けるか難しいかもしれないが、目的が違う場合は目的が違うとコメントを付けられる形にしておく必要がある。

C：木材は、景観上目立たなくしようとする他の材料と立場が異なる。木材を使用する場合には特徴を把握し、防腐処理をほどこすなどの配慮が必要である。

C：木材は、木製被覆ではなくて、構造材として有効に働くことが好ましい。材料は幾つかあり得るよということで書いておくのが好ましい。

C：資料 - 5 p2に「歩行者自転車防護柵の設置基準を明確にしてほしい」という要望がある。本ガイドラインは景観のガイドラインなので、どこまで書けるかは微妙だが、基本的に必要性が低い箇所には付けないようにしようとしているので多少の方向性は示せると思う。

(3) ガイドライン骨子(案)について

Q：植樹帯が十分にあるから防護柵を設置しなくて良いというように、歩道も車道も全部含めた道路空間全体の構造から、防護柵の必要/不必要を示せれば良い。

A：防護柵の設置が必要な箇所については、ガイドラインの中で十分検討するよう書いていきたい。また、設置の必要がない箇所については、代替案を紹介するよう考えている。

C：「こういう箇所では構造的な配慮の必要性は低く、防護柵をつけなくてもよい」等は資料6-3の「2-3 防護柵の機能と設置の現状」で示すことができる。

Q：並木や植栽帯も、防護柵の中に位置付けられるか。

A：植樹帯、街路樹は防護柵という扱いではないが、歩道幅員が確保できる場所では、乱横断防止の観点から植樹帯は代替措置となり得るので、ガイドラインの中で示したい。

Q：ヨーロッパでは街路樹のところに白いペンキを塗って、境界を示すことで夜間の視認性に配慮している事例も見られる。植樹帯と街路樹は違うのか。

A：植樹帯はグリーンベルトのような形状だが、街路樹は一本一本なので乱横断防止の効果がない。

C：どういう場合に防護柵を設置しないで良いのかがよく分からない。ボラードで整備してきたものを、一部の住民の強い要請で、そこから先をガードレールに変更して設置したという話を聞いたことがある。何かこういう形状で、道路がこういう線形で、こういう機能を持っていけば設置の必要がないというようなことが示せると良い。

Q：ガイドラインに、例えば色なんかはどこまで書いたら良いのだろうか。

C : 色彩については、茶系であれば中心とする色を決めておいた方がよい。この色は標準色として数値でも示してもよいのではないかと思う。またこげ茶色だけだと場所によっては重苦しくなる場合もあるので、現在使用している白との中間的な明るさの色彩の検討も必要だろう。

景観的には明度、彩度を下げて目立たせないことが基本であるが、視認性が必要な箇所では白、黄色などの誘目性の高い色が必要であると思われるので、そのあたりをどう調整するかが難しい。何か基準を作らなければいけないと思う。

C : 周りとの景観の調和だけで防護柵の色を決めるのではなく、防護柵を道路構造物の一部であると考えないといけない。例えば、コンクリート防護柵は道路の一部であり舗装、縁石との調和も必要である。

C : コンクリートに茶色を塗れということではない。ただ、欧州では少し顔料をまぜて温かみを出すとか、石のようなコンクリートの色に見せているという例はある。

C : 周りの風景とか、道路が持っている盛土だとか高架だとかの構造的な特性の中で、こういう場合だったら色についてはこうだとか、色彩を考える時の論点を整理して、原則となる色彩を示した方がよい。ただ、形状についても色についても、ガイドラインでどこまで示すかについては、具体的な数値を示すと製品を決めてしまうことになってしまいうし、曖昧に示したのではよくわからないため、難しい。

若干、鋼製防護柵中心の書き方になっているので、たわみ性防護柵と剛性防護柵のそれぞれの景観特性ぐらひは整理しておく必要がある。

Q : 景観へ配慮した防護柵が地域によってどう違うのかよくわからない。いずれも目立たないようにシンプルな形状で云々といっている。色彩には、その周辺に合ったもので違いが出てくるのは分かるが、基本的な形状や構造的な考え方は1つではないか

C : 周りが自然の場合と都市的な場合では、多分配慮すべき色彩とか構造も若干違うと思う。ただ、地域特性に応じた考え方でどの程度違いを書けるか難しい。

A : 構造的な違いは難しいが、色彩については周辺景観が地域により違うので、ある程度は書きたいと思っている。

C : 色彩基準には、大規模建築物等に使っているネガティブチェック型と、地域の個性を守り育てる景観形成地区での指定がある。県の条例などで色彩基準を作る時は市街地や田園風景など景観類型で建築の色をコントロールすることが多いが、実際に建築の色を調べてゆくと都心部と田園部であってもさほど変わらないので、類型別にコントロールしてもあまり意味がない。このような建築色との関係を考えると景観類型別に防護柵の色彩を決めるのは難しいかもしれない。景観形成地区のような地域の明確な個性が認められるところではもっと細かく地域の色彩を採り入れることも必要であろう。

Q : マスタープランを作れと言っているが、マスタープランがあることを前提としてこのガイドラインを使うのか、マスタープランがないときにも使えるようにするのか。マスタープ

ランがない場合には、何をどの程度検討したら良いかのクライテリア（判断基準）があった方がよい。

A：直轄国道だけを考えた場合は、マスタープランが先にあるのではないかと思うので、クライテリアという考え方は必要ないと思う。

Q：クライテリアをある程度決めたほうが地方自治体では便利なのではないか。

C：福島県の裏磐梯地区では、平成11年度に景観形成ガイドラインを作っている。しかし、防護柵が必要なところは既に設置されており、全部リニューアルはできない。裏磐梯のガイドラインでは、全部行うのではなく、壊れたならばこの指針に基づいて変えるということを示している。

地方自治体では単路線では規模が小さく、なかなか整備できないので、面的エリアで、国道、都道府県道、市町村道一体となったマスタープランがあった方がよい。

C：マスタープランは実際に防護柵を設置する担当者とは別の者が作成すると考えられるので、マスタープランに頼って、実際の担当者が何も考えなくなってしまうという問題がある。資料-4の調査報告を見ると、防護柵の設置延長も様々で、考え方のケースも色々生じるのではないかと。4章にあるような対象地区の特色による配慮の考え方の分類ではなくて、歩行者が多いとか少ないとか、設計速度が高いのかそうでないのかななどの物理的な特性で割と単純で誰でも峻別できるタイプ分類の軸を何通りか示してあげて、そこから先はそれを重ね合わせながら担当者が考える、といった構成にしても良いのではないかと。参考事例のカタログのようなものを最後に別途付けてあげるといい形が良いと思う。ガイドライン自体はあまり細かく色々書かず、判断するときのポイントや観点を示していけばよい。

C：資料6-3の「5-3他施設との調和」にある整備時期のずれについての対応は、担当者が代わるたびによくミスをすることであり、マスタープランまでいなくてもデザインノートの引継ぎを作って踏襲しなさいという精神論的なことを書いて、この項目は少し大括りにして特出した方がよい。

A：7km程度のバイパスでも供用時期が違っていると違色になってしまうことがある。そのため、何か統一感を持たせるような仕組みが必要であると思っていて、それをここではマスタープランと呼んでいる。担当者に考えさせるのは良いことだが、考えるというと景観とは違うものを付けてしまう結果が現実にはある。

C：防護柵の種類はあまり多くない方がよいのではないかと。例えばバイパスみたいな道路では、だいたい同じ構造であれば、メーカーによって多少違っていてもよいのではないかと。反面、人の目に触れるところでは、非常に細かな配慮が必要。種類を増やさずに組み合わせるヒントになるようなポイントを示す方がよいのではないかと。マスタープランについては、都市計画のイメージで考えていたので、少しニュアンスに誤解があったかもしれない。

C：全体のマスタープランづくりは、整備の必要性の順でA B Cのランク分けをしたりすると、Cは全く思考停止してしまい、Aは何かやらなければと、とんでもないものを作ってしまう危険があるので、注意が必要。マスタープランが無い段階では、景観配慮が必要な箇所と

そこで考慮すべき方向性がチェックできるチェックシートのようなものがあつた方が良い。

- C : 写真を多用してほしい。良い例悪い例の写真集などがあれば良いと思う。
- C : 写真は入れたほうが良い。出しにくいとは思いますが、できれば、悪い事例集を出せると良い。
- C : ある県では、毎年、土木事務所の方が集まって事例報告会を開き、こういう橋梁を造った時には色はこうしたなどの事例をバインダー形式で足しながら参加者で共有している。生の事例であり、どう対応したかも分かりやすいものになっており、こういう年が変わってもいろいろな情報が入ってくるような生きたガイドラインを作ると更に良いと思う。
- Q : 資料 6 - 3 の「 1 - 3 適用する道路と地域」にすべての道路、地域とあるが、自動車専用道路は入っているのか。自動車専用道路は、他の道路に比べて内側の景観が重要な場所であると思う。
- C : 内部からの視点が重要な場所、外部からの視点が重要な場所の整理をする時は、地域特性からだけではなく、道路の種別の違いにも対応したものとして示すことができればいいと思う。
- Q : 大型トラックが多いところではこういう形、歩行者が多いところではこういう形というように、防護柵の形状を主目的別に示せないのか。
- A : 車両用防護柵と歩行者自転車用柵は、分けて考えなければならないと思っているが、大型車の割合等安全上の基準で分けられない分類をここで新たに行うことはできないと考えている。
- C : 地域意見の反映のさせ方については、地域特性を把握する情報源としてヒヤリングするのはいいが、デザインに対しての要望をダイレクトに聞くことは、やめた方がいいとはっきりガイドラインに示した方が良い。
- C : 同感。どこまで書けるかは分からないが、地域意見の反映に関する基本的スタンスとしては、地域景観を形成している要素等に対する思い入れ等は聞いても良いが、防護柵が必ずしもそれらを反映したデザインとはならない、ということを示しておいた方が良い。
- C : 次回委員会では、地域特性に応じたクライテリアの考え方とか、実際の留意事項をどのくらい具体的なことに落とししていくかということが議題になる。

以 上