

第1回道路のデザインに関する検討委員会

平成29年3月22日

【沿道環境専門官】 それでは、皆様、本日は大変お忙しい中をお集まりいただきまして、まことにありがとうございます。

ただいまから、第1回道路のデザインに関する検討委員会を開催させていただきます。

本日、司会を務めさせていただきます、国土交通省道路局環境安全課道路環境調査室の五十川でございます。どうぞよろしく願いいたします。

まず、取材の方に申し上げます。カメラ撮影は、この後の挨拶までとさせていただきます。ご協力よろしく願いいたします。

それでは、開会に当たりまして、道路局環境安全課長の森山よりご挨拶申し上げます。

【森山委員】 道路局の環境安全課長の森山でございます。

本日は、年度末の大変慌ただしい中を、第1回道路のデザインに関する検討委員会にお集まりいただきまして、まことにありがとうございます。

現在、例えば、観光という面でいきますと、インバウンドという海外からお見えになるお客さんが、少し前まで400万人だったと思ったのが、今は2,500万人という多くの方がお越しになっていただいております。その方々は、日本の食事や買い物もございしますが、日本の風景や景色といったものに大変期待されていると聞いております。そういった点では、ほんとうに素晴らしい観光地域ができるかどうかということが極めて大切なわけでございます。

また、インフラ整備につきましても、用・強・美という、ちゃんと使える、強い、美といったことが期待されるわけございまして、そういった観点から、景観法もできて、いろいろな取り組みがなされている。そのときには、ここにおられる先生方の強力なご指導もあったかと存じます。

しかしながら、ほんとうにしっかりとした景観がちゃんと生産されているかといいますと、地区的にはできているかもしれませんが、全国を見た場合には、決して十分ではないと思っております。特に民間の建築物に対して、いろいろな協定や景観法で規制をするわけでございますが、そういうことをする以前に、公共空間、特に道路空間は、ほんとうにそれができているかどうかを考えたときに、気がつくると沿道の看板や歩道橋、ガー

ドレールが、どうしてこんな色なんだろうか、なぜこんな形なのかというのが、ちゃんと見ると出てくるんですね。それが、統一感を持ってできていないにしても、いろいろ理由があるにしても、なかなか実際にはできていない。

そういう中で、これまで駅前や特定のバイパスなどは、まとまった景観検討がされて、それなりのものができている。しかし、多くの日々の工事、防災関係や維持管理の関係の中では、なかなかそれがケアできていない。そういったことをなくして、景観の全体の底上げをしていこうということを考えてございます。そのためには、しっかりとした哲学も理解してもらいながら、一方では、現場でそんなに難しいことを考えないけれども、それなりに使えるといったものが必要なわけでございます。

そういった点では、約10年前に、今日、机に置いてありますが、「道路のデザイン」という冊子ですとか、「景観に配影響した防護柵の整備ガイドライン」ができております。これらも十分使っているわけでございますが、10年たっておりますので、今の状況を見ながら、さらにそれがどういうふうに使やすくなるのかといったことを、この委員会の中でご議論いただきながら、これをさらに現場的に使いやすいものにしていこうということでございます。

そういう趣旨でございますので、先生方、大変お忙しいところでございますけれども、いろいろなご意見をいただいて、すばらしい景観が実現できるようにアドバイスいただくことを祈念して、ご挨拶いたします。よろしく願いいたします。

【沿道環境専門官】 それでは、続きまして、検討委員会の委員長をお願いしております、日本大学理工学部教授の天野委員長様よりご挨拶をお願いいたします。

【天野委員長】 皆様、こんにちは。日本大学理工学部のまちづくり工学科というところにおります、天野でございます。

この整理で見ると、「景観に配影響した防護柵の整備ガイドライン」が平成16年、「道路のデザイン」、この本が刊行されたのが平成17年。もう10年以上もたったんだなと思えます。

今回、両方見直して、変えるべきところは変えていく、書き加えるところは書き加える。さらには、ある部分、仕様書という形も含みながら縛りをかけて、先ほど、森山課長もおっしゃったように、まじめにちゃんと考えて、ちゃんと考える方がいて、考えていくところは、考えていただく。いろいろな平常のルーチンワークの中で、そんなに考えていられないようなときは、あまり考えなくてもこの仕様書どおりにやればちゃんとできる

よという両面が必要かなと思っています。それに向けて、ここで改定を図っていくということです。

10年前つくったものを改定するという事で、半分責任をとるつもりで委員長を務めさせていただきます。

今、インバウンドの話もありましたが、道路は一般的な視点場なんです。いろいろな風景を見るときに、もちろん公園から見るとか、ビルの中で見ることもありますけれども、道路から見る事が非常に多い。そのときに、守られている場所の道路が汚いと、いかに向こうにきれいな富士山が見えたり、何が見えても、手前に汚らしいガードレールがあるとか、道路がへんてこりんな格好をしているとか、わけのわからないり面があるということなつては、台なしなので、それを少しでもよくして、できれば世界に誇る日本の景観をつくるための一助となればと思っていますので、皆様方から忌憚のないご意見をいただきたいと思います。

全部で3回ぐらいの委員会があるかと思いますが、委員の皆様方からいただいた意見、全てが反映できるということはお約束できませんが、ノートはしていただく。入れられるべきところはちゃんと入れていくという形で、委員会を進行していきたいと思っています。どうせ入れられないかもしれないから黙っておこうということはやめていただいて、言いたいことは全部言っていただいて、ただし、諸般の事情で今回は入れられないよというときは、表立って言われると困りますので、陰口を言っていただく。天野が度胸がないからうまく入らなかったんだらうという陰口は結構ですので、遠慮せずに忌憚のないご意見をいただければと思います。

以上でございます。

【沿道環境専門官】 どうもありがとうございました。

それでは、カメラによる撮影は、ここまでとさせていただきます。よろしく願いいたします。

続きまして、委員の皆様のご紹介でございますけれども、お手元の資料がございますが、クリップを外していただくと、資料-1の3枚目に委員の名簿がありまして、資料-2に配席図がございます。こちらをもってかえさせていただきます。よろしく願いいたします。

なお、本日は所用のため、東京都建設局道路管理部安全施設課長の松島委員の代理といたしまして、安全施設課の菊地課長代理に、名古屋市緑政土木局路政部道路維持課長の西

尾委員の代理といたしまして、道路維持課の渡邊主査にお越しいただいております。ありがとうございます。

また、オブザーバーといたしまして、国土交通省都市局より出席をいただいております。

それでは、続きまして、お手元の資料の確認をさせていただきます。上のほうから、先ほど見ていただきました資料－１、「設立趣旨・規約・委員名簿」、資料－２、「配席図」のほか、その下のほうに資料－３として、「これまでの経緯やガイドライン等の活用状況」、資料－４として、「道路のデザインに関する課題」、資料－５として、「ガイドライン等改定の方向性」、資料－６として、「『道路のデザイン』の役割と使い方」、資料－７として、「今後の流れについて」。

また、参考資料－１として、「道路の景観・デザインに関するこれまでの取り組みの概要」、参考資料－２として、「公共事業における環境アセスメント（景観評価）システムの概要」がございます。

また、その他、資料といたしまして、「『道路のデザイン』－道路デザイン指針（案）とその解説－」、「景観に配影響した防護柵の整備ガイドライン」のほか、中部地方整備局、横浜国道事務所、福岡国道事務所、静岡県作成の指針。

また、紙ファイルとじになっておりますけれども、その他資料集がございます。

もし不足等がございましたら、お知らせくださいますよう、お願いいたします。

また、皆さんの前にあるマイクですけれども、PUSHと書かれている場所をタップしていただくとスイッチオン、オフができますので、ご発言の際には、スイッチをオンにした状態でご発言いただきますようお願いいたします。

それでは、続きまして、議事に移ります。議事の進行につきましては、天野委員長、よろしくをお願いいたします。

【天野委員長】 それでは、早速議事に入らせていただきたいと思います。

初めに、設立趣旨、規約等について、事務局からご説明いただきたいと思います。よろしく申し上げます。

【事務局】 本日、資料の説明をさせていただきます。国土交通省道路局環境安全課の竹村でございます。どうぞよろしく申し上げます。座って説明をさせていただきます。

本検討委員会の設立趣旨や規約について、委員の皆様方には事前に確認をいただいておりますが、資料－１をご説明させていただきます。

資料－１をごらんください。まず、設立趣旨でございます。

1パラ目には、「道路デザイン指針（案）」及び「景観に配慮した防護柵の整備ガイドライン」の作成から10年以上が経過しているということで、景観やデザインに配慮した道路整備が一定程度進んできている一方で、暫定的な整備を行う際や、防護柵以外の道路附属物との調和といったものに課題が見られる事例があるということに記載させていただいております。

また、2パラ目ですが、景観検討の手続を定めた基本方針が、平成19年3月に策定されておりますが、その検討において参照されております『『道路のデザイン』—道路デザイン指針（案）とその解説—』ですけれども、その内容につきましても、時代に合わせた見直しが必要となっているということでございます。

具体的には、3パラ目でございますが、インバウンド観光の増加といったものを踏まえた道路デザインへの要請も高まっているということで、こういったものを踏まえての見直しが必要ではないかということで、4パラ目でございますが、このような状況を踏まえ、本検討委員会は、道路のデザインのあり方について検討を行い、そして、「道路デザイン指針（案）」の改定及び「景観に配慮した防護柵の整備ガイドライン」を防護柵以外の道路附属物も含めたガイドラインに改定することを目的として設立しているという趣旨でございます。

2枚目をごらんいただきますと、規約をつけさせていただいております。詳細は、省略させていただきますが、「第4条 組織」のところ、3ポツ目、「委員長は、事務局の推薦及び委員の確認により定める」としてありまして、委員の皆様方には事前に確認をいただいております。天野委員に委員長をお願いしているというところでございます。

また、「第7条 議事の公開」ということで、会議及び議事録は、原則として公開とさせていただきたいと思っております。

名簿につきましては、説明を省略させていただきます。

以上です。

【天野委員長】 ありがとうございます。

それでは、ただいま説明がありました設立趣旨、規約等について、ご質問等ございますでしょうか。よろしゅうございますか。

それでは、早速議題に入っていきたいと思っております。議題①から③、「これまでの経緯やガイドライン等の活用状況について」、「道路のデザインに関する課題について」、「ガイドライン等改定の方向性について」を一括して事務局からご説明させていただきたいと思っております。よ

ろしくお願いします。

【事務局】 それでは、議題①から③に関する資料として、資料－ 3から6についてご説明申し上げます。少々長くなるかもしれませんが、ご容赦いただければと思います。

まず、資料－ 3をごらんください。資料－ 3でございますが、これは、委員の皆様方に事前にいただいた宿題と申しますか、調査事項といったものを整理したものでございます。

1 ページ目の左半分をごらんいただきますと、NO. 1から4まで4項目立てておりまして、この4項目について、それ以降に資料をつけているというところでございます。

まず、1つ目が平成16年以降の道路景観に関する主な法律や施策ということで、そういったものをまとめております。

また、NO. 2でございますが、指針（案）解説や防護柵ガイドライン等ということで、自治体や国土交通省の事務所が独自に定めている事例につきまして、その活用状況を調べているものでございます。

NO. 3でございますが、景観検討システムにおける、これまでの景観検討区分の判断の実態ということで、企画部局で取りまとめて行われている全整備局的に検討が行われている景観検討システムの中でどのような区分になっているのかというのをまとめてございます。

NO. 4でございますが、景観法による景観計画における景観重要公共施設（道路）の指定状況と内容についてということで、この順番で、順次説明をさせていただきます。

まず、NO. 1でございますが、1 ページ目の右半分に記載させていただいております。NO. 1、「平成16年以降の道路景観関係の法律や施策等の整理」ということで、この詳しい内容、個々個別の内容につきましては、お手元の水色の紙ファイルにとじておりますので、もし不明な点があれば、ごらんいただければと思います。

平成16年3月、もしくは平成17年7月でございますが、表の中に赤字で記させていただいております。防護柵ガイドラインでありますとか、指針（案）解説といったものが刊行されております。

そして、平成17年12月でございますが、第1回日本風景街道戦略会議の開催、それから、続きます項目として、平成19年4月、「日本風景街道」ルートの指定開始ということで、「日本風景街道」は、現在138ルートが示されておりますが、こういったものを景観的配慮が必要な地域に追記していったらどうかというところでございます。

また、同様の話としまして、観光立国推進基本法の成立が、平成18年12月にござい

ました。

平成24年3月には、基本計画の策定、そして、そういったものを受けまして、平成27年6月に、広域観光周遊ルート形成促進事業というものが始まっております。当初平成27年6月には7ルート、それから、平成28年6月には、4ルートが追加されております。こういったものも、景観的配慮が必要な地域といったところに追加していく必要があるのではないかとこのところでございます。

また、同様に景観の配慮が必要な地域として、平成20年5月のところ、歴史まちづくり法の成立ということで、これも重点区域を定めまして、整備をしていくということになっておりますので、これも配慮が必要な事項に追記してはどうかと考えております。

また、少し違う話としまして、平成22年5月、公共建築物等における木材の利用の促進に関する法律の成立ということで、この法律の条文の中で、ガードレール等の木材の利用が記載されているところがございます。平成28年4月には、その促進のための計画の策定といったものもなされているということで、木材の利用促進について、何かコメントを書いていくことが考えられるのではないかと考えております。

また、平成24年11月、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」の策定ということで、こちらにつきましては、平成28年7月にその改定が行われたり、また、平成28年12月には、自転車活用推進法の成立ということで、自転車の利用については、どんどん話が進んできているところがございますので、こういったことを自転車走行空間について、追記してはどうかと考えております。

また、平成26年1月、法定外表示等の設置指針の策定ということで、警察庁でまとめられている指針がございますので、法定外の路面表示の配慮事項といったものを記載してはどうかと考えております。

平成28年4月、道路協力団体制度の創設ということで、これは関係者との協力体制の構築という項目に記載をしていくということが考えられるかと思えます。

以上で、約10年間程度を振り返った施策について、まとめさせていただきました。

めくっていただきまして、2ページ目でございます。NO.2でございますが、これは、指針（案）解説や防護柵ガイドライン等といったものが、どのように契約図書の中に位置づけられているのかというものをまとめたものでございます。

上の3つが全国版としまして策定しているもの、そして、二重線以下、高崎河川国道事務所以下でございますが、これは、国土交通省の事務所や地方整備局、もしくは自治体様

で独自に策定されている指針でございます。そして、それがどのように契約図書に位置づけられているのかというところでございますが、例えば、一番上、道路デザイン指針（案）につきましては、契約関係図書への位置づけは、今のところしていないということでございます。

ただ、指針（案）解説につきましては、2行目でございますが、③の列をごらんいただきますと、「土木設計業務等共通仕様書」において、これが「主要技術基準及び参考図書」として記載されているところがございます。

その下、防護柵のガイドラインでございますが、こちらは少々話がややこしいんですが、「土木工事共通仕様書」の中で、「防護柵の設置基準・同解説」という、日本道路協会から出版されている本が適用すべき基準として記載されています。そして、日本道路協会の「防護柵の設置基準・同解説」の中で、この「景観に配慮した防護柵の整備ガイドライン」を参考にするようにということで、間接的にはございますが、位置づけがされているということで、「土木設計業務共通仕様書」についても、同様の記載がされているところがございます。

その下、高崎河川国道事務所ですが、契約関係図書への位置づけはされていないのですが、実際には、発注された後に、④の列でございますが、発注後に監督職員から指示されて、この色指定などを行っているという実態があるということで、横浜国道事務所の指針につきましても、同様の実態だということを確認しております。

また、その下、中部地方整備局の色彩・デザイン指針でございますが、工事発注において特記仕様書に適用すべき諸基準として、当指針を位置づけるとされておまして、福岡国道事務所のものも同様の記載がされているところです。

福岡国道事務所に関しましては、③の列をごらんいただきますと、事務所でつくっております特記仕様書のフォーマットというものがありますが、その中に、この指針が位置づけられておりますので、意図して削除しない限りは、この指針が適用されることとなります。

その下、東京都の道路工事等設計基準でございますが、こちらは、東京都建設局設計委託標準仕様書の中で、主要技術基準及び参考図書として定められているということです。基準で定められていますけれども、景観に配慮して、例外的に変えることはできるということでございます。

その下、静岡県のおふじのくに色彩・デザイン指針ですが、これも③の列をごらんいただ

きますと、特記仕様書におきまして、当指針を参考に、景観に配慮し、設置や施工をするように定められておりまして、これが契約図書として入れられているところがございます。

一番下、名古屋市でございますが、7つの都市景観形成地区というものを選定されまして、その地区ごとに景観形成基準を策定されているということで、これは、工事を実施するに当たっては、届出を行うことが義務づけられています。また、景観アドバイザー制度というものを設けていらっしゃるって、事前相談ができるようになっているということでございました。

では、ページをめくっていただきまして、3ページ目をごらんいただきますと、こちらは、防護柵のガイドラインが各地方整備局等の中で定めております設計要領や設計マニュアル、もしくは標準図集というものがございますが、こういったもので、どのように反映されているのかというものを整理したものでございます。

この表の左半分につきましては、設計要領や設計マニュアルといったもので、どのように書かれているかというところがございますが、青い色づけをしているところにつきましては、適用基準として防護柵ガイドラインが記載されているというところがございます。

また、北陸地方整備局や中部地方整備局におきましては、特に構造や色彩といったものも具体的に記載されているというところがございます。

また、右半分ですが、標準図集というものを策定しているところと、策定していないところがございますが、例えば、北海道や東北などでは、景観配慮型の防護柵の図面が収録されている。また、北陸地方整備局においては、「景観に配慮した防護柵の整備ガイドライン」によって適切な色彩を選定するというところまでが記載されているという事例が確認できました。

また、次のページ、4ページ目をごらんいただきますと、これは、各事務所等で定められております指針等が占用物件にどのような関与ができているのかというものをまとめたものでございます。

一番上が高崎の事例でございますが、防護柵や標識柱については、既存の附属物に合わせた現況復旧を指導しているということで、現況復旧で実際にこの指針は活用していただいているという状況でございました。

また、占用物件につきましては、特段の指導はしていないものの、周りが指針の内容に沿った形で整備がされているということで、実際には指針にのっとった形での占用物件の

設置がなされているところでございます。

同じような話が横浜国道事務所でも言うことができまして、既存の附属物に合わせた現況復旧については、この指針によることとしております。

また、⑦の列をごらんいただきますと、占用物件のところ、地中化に伴う新規物件において防護柵の色彩デザイン指針への準拠を依頼しているということです。無電柱化等をいたしますと、変圧器等を地上に置くこととなりますが、そういったものに対しての準拠を依頼しているというところでございます。基本的には、あまり適用されない傾向があると記載されております。

中部地方整備局の色彩・デザイン指針ですが、占用に関しては、あくまで指針の適用に当たっては、占有者との協議ということで、このデザイン指針については、お願いベースで依頼をしているというところでございました。

福岡国道事務所の指針でございますが、これは⑦、⑧をごらんいただきますと、事務所管内の全事業箇所において関係機関との協議の中で、この指針を準拠してほしいという依頼をしておりますが、これもなかなか全ての占用物件には適用されていないという状況であるようです。

東京都の設計基準でございますが、⑦のところをごらんいただきますと、占用物件への応用というのは、参考程度ということで、道路占用許可基準で、都市の美観風致に調和したものを求めているというところでございました。

名古屋市のところをごらんいただきますと、⑤番のところですが、基準の中で、周辺の町並みや階の高さ、外装のデザインや色彩、材質といったものについて、調和するように求めているというところでございます。

続きまして、ページをめくっていただきまして、5ページ目でございます。これは、国土交通省の地方整備局で統一的に行われております景観検討システムというものがございます。この中で、どのような分類がされていて、どのような件数が割り振られているのかというものをまとめたものでございます。

九州地方整備局だけ2分類になっておりますので、この表の中では下のほうに記しておりますが、それ以外の北海道開発局、地方整備局、沖縄総合事務局については、基本的には3分類されておまして、重点検討というものについては、すぐれた景観を有する地域で行う事業が分類されているようなものでございます。

また、一般検討や標準検討という呼び方は若干違いますが、重点検討事業には該当しな

いものの、事業により景観が変化するような可能性があるような事業は、真ん中の分類。そして、簡易検討、または検討対象外ということで、地下や地中、水中で完結してしまうような事業については、このような一番下のランク分けにしているということです。この分類に応じて、右のほう、主な実施内容ということで、体制を構築するのか、配慮事項をまとめるのか、方針を作成するのか、予測・評価をどうするか、事後評価をするのかというものを、丸印が必須、三角印は必要に応じて実施ということで、この段階に応じて、それぞれ設ける、設けないというものを定めているというところでございます。

九州地方整備局の2分類につきましては、Aは重点検討相当、Bは一般検討、もしくは標準検討相当という状況でございます。

右の円グラフをごらんいただきますと、これまで道路関係の全国1,334事業で景観区分がなされておりますが、青色のところ、89件、7%でございますが、こちらについては、一番上の重点検討とされております。

また、オレンジ色の部分、820件、61%につきましては、真ん中の分類、そして灰色の残りの部分が一番下の区分にされているという確認ができました。

6ページ目をごらんください。これは、景観法に基づく景観計画の中で、景観重要公共施設として、道路がどのように指定されているのかというものをまとめたものでございます。

6ページ目の左上は、景観行政団体数と、その中で景観計画を策定されている団体数の経年の変化を示しております。一番右の平成28年3月31日時点では、681の景観行政団体数に対して、523の団体が景観計画を策定されているというところでございます。

また、左下のグラフをごらんいただきますと、523に対して、景観重要道路が指定されているのはどれだけかということで、523分の124団体ということで、パーセントで言うと、24%程度が道路を重要公共景観施設に位置づけられているというところでございました。

この6ページ目の右半分では、そういった道路でどういうことが記載されているのかというところでございます。黄色い枠では、道路の整備に関する事項を定めている事例でございます。例えば、舗装の素材や幅員、車線数、舗装の素材、そういったものが定められているところです。また、ピンク色の枠で書いてあるのは、占用等の基準ということで、例えば、突出看板の色彩、形態、もしくは日よけ、変圧器や配電器といったものの色彩や形態が記載されているというところでございます。

事例としまして、次の7ページ目に、茅ヶ崎市の事例を記載させていただいております。茅ヶ崎市の市道、約760メートル区間でございますが、右半分をごらんいただきますと、整備に関する方針ということで、まず「道路デザイン指針(案)」や「景観に配慮した防護柵の整備ガイドライン」といったものに準拠することという記載をさせていただいております。

工作物等の整備に関しては、道路管理者は、交通安全施設の整備等を行う場合は、色彩基準に適合させるということで、一番下に表をつけてありますが、交通安全施設名称ごとに色の指定をしているという事例でございます。

また、補導の整備等に関しては、仕上げをインターロッキングとするだとか、緑に関しましては、高木を含む街路樹を整備するだとか、電線の地中化に関しましては、地上機器は位置や色彩について配慮するように占有者に働きかけるということでありますとか、地上機器の周囲を植栽による遮蔽で修景を図るということ。

また、道路占用に関する許可基準としては、彩度6を超える色彩を使用しないといったものが記載されているところでございました。

次のページにも、もう一つだけ事例を載せさせていただいております、奈良市の事例でございます。これは、奈良市の東西に走る2.4キロの道路につきまして、比較的道路に関して細かく規定されている事例として、記載させていただいております。

8ページ目の左半分では、整備に関する方針ということで、道路の舗装や標識柱・照明中・信号柱や植栽といったものについて、ゾーンごとにグレイシュトーンを使うだとか、落ちつきのあるアースカラーを基調とするだとか、もしくはダークブラウンを基調とするとか、低位置照明などによる、歩行空間の安全性に配慮した必要最小限の照明を使うとか、もしくは樹種選定などについても言及されているという事例でございます。

また、右半分で、占用に関する許可基準が書いてありますけれども、バス停上屋だとか、電話ボックスといったものについて、色彩基準に準拠した色彩とするということで、色彩基準というのは、また別途、色相区分や明度、彩度といったものが景観計画の中で位置づけられているという事例でございます。

資料-3の説明は以上でございます。

続きまして、資料-4の説明に移りたいと思います。資料-4をごらんください。資料-4につきましては、道路のデザインに関する課題ということで、まず、1ページ目には、十数年前に委員会等を開催させていただきまして、そのときにどのような議論がされてい

たのかというものをまとめたものでございます。

簡単にご説明させていただきますと、1 ページ目の左半分は、指針（案）解説に関する検討委員会の際での議論でございます。3 ポツ目、指針の位置づけについてということで、画一的に押しつけるマニュアルではなくて、現場で考えて整備していくものとしようということや、4 ポツ、指針に記載すべき事項としては、道路の景観を左右する構想段階や計画段階から活用されるようなものにしたいということで、今お手元に黒い本がございしますが、こうしたものができ上がったというところでございます。

また、右半分では、防護柵ガイドラインの検討の際の議論でございます。例えば、2 ポツ目、視線誘導をどうしようかということで、目立つのは安全性が高いけれども、目立たないのは景観のなじみがいいということで、そういったバランスをどのようにするのか。

もしくは、3 ポツ目、防護策の連続性や統一性ということで、どのような単位で防護柵に連続性を持たせていくのかということで、当時はこのような議論がなされていたという記録が残っております。

2 ページ目をごらんいただきますと、そのような指針（案）解説でありますとか、防護柵ガイドラインが策定されまして、例えば、左上をごらんいただきますと、平泉バイパスということで、これは歴史的地区からの外部景観に配慮しまして、天端に道路を配置するのを小段に下ろして、植栽で見えなくしているようなものでございます。

また、左下、伊豆縦貫でございますが、これは1 個 1 個の構造物にすっきりしたデザインを用いることによりまして、道路全体の景観に配慮しているような事例。

それから、右上、グレーページュを用いた防護柵が使われていたり、もしくは右下、ダークブラウンの色が使われていたり、もしくは向こう側に海が見えますので、透過性のいいものということで、ガードパイプが使われているような事例でございます。

めくっていただきまして、3 ページ目でございます。このようないい事例はあったんですが、現時点でどのような課題があるのかというのをまとめております。この3 ページ目にまとめておりますのは、指針（案）解説についての課題という認識でございます。

①番、全体的な話として、事例写真等の更新をしていく必要があるのではないか。

②番、前回、十数年前以降の動向の反映ということで、これは先ほど資料-3 の中で説明させていただきましたが、10 年程度の経過を踏まえまして、追記していくべきこと。例えば、歴史まちづくり法ができたことを踏まえて書いていく必要があるのではないか。

それから、③番、道路ネットワークを考慮した道路デザインということで、自動車交通

から歩行者や公共交通を優先した整備がされる時代になってまいりましたので、道路ネットワークの観点からの検討の重要性といったものを記載していく必要があるのではないかと。

④番、道路の利活用についてということで、再配分やリノベーションに関する、そういった事業が増えてまいるということで、最新の動向を踏まえて、内容を充実させるべきではないかということ。もしくは、2ポツ目ですが、道路標識等を撤去、集約するだけでも、景観が改善されるのではないかと記載しております。

⑤番、維持管理段階を含めた検討ということで、経年変化を考慮しまして、施行直後だけではなくて、維持管理段階も含めて検討を行うべきではないかと。

⑥番、占用物件についてということで、占用物件に対する道路デザイン上の留意点を充実させる必要があるのではないかと。

⑦番、路面の色彩についてということで、車道や自転車走行空間や交差点内といったものについて、カラー舗装が使われておりますが、景観に配慮した検討を行う必要があるのではないかとございます。

右半分に移りまして、⑧番、暫定供用時の留意事項ということで、将来形を見据えて、暫定整備の際の留意事項といったものを検討する必要があるのではないかと。

⑨番、施行時の留意事項ということで、現場での対応や施工の精度などについて、考え方を追記していくとか、施工中の仮囲いとしてブルーシートが無造作に使われていたりしますが、こういう施工期間中の仮設物への配慮といったものも、何か記載すべきではないかということで、記載させていただいております。

⑩番、歴史的価値の高い既存道路施設の保全ということで、歴史的価値の高い建造物でありますとか、また、空石積みなどの擁壁といった価値の高いものについての保全の考え方を記していくべきではないかと。

⑪番、無電柱化につきまして、平成28年12月に無電柱化法が成立しておりますが、そういったものの趣旨も踏まえて、内容を充実させる必要があるのではないかと。

⑫番、災害復旧時の道路デザインということで、災害復旧を配慮しまして、どのような事項を記載していくのかということも考えていかなければいけないのではないかと。

⑬番、維持管理についてということで、これから維持管理が重要になってまいりますので、内容をさらに充実させるべきではないかと。

⑭番、現場での利活用ということで、つくったものが、いかに活用されていくのかということをお考えたものとしていく必要があるのではないかと考えております。

続きまして、4ページ目をごらんいただきますと、防護柵ガイドラインに対する課題をまとめてございます。

まず、4ページ目の左半分ですが、これは全国の整備局や事務所等で独自に策定している指針等にどのようなものがあるのかというものを調べたものでございます。全国にそれぞれ事務所ごと、もしくは本局で作成されているものがございしますが、防護柵に関するもの32件、道路照明に関するもの19件、道路標識に関するもの15件、横断歩道橋に関するもの15件ということで、既にこういったものが策定されている事務所もあるということが確認できております。

そして、4ページ目の右下の表でございしますが、具体的に現場でどのような課題があるのかというものを聞いてみたところ、対象外の施設との調和、②番、適用区間前後との調和、似たような話としまして⑧番、小規模更新等で周辺構造物等との調和、⑩番、景観的配慮に関するコスト増、それから⑫番、事務的な話ではありますが、担当者の異動等による継続性の確保というものが課題としてあるということが聞こえてまいりました。

この⑫番、例えば、担当者が代わったときに、どうやって継続性を確保するかということでございますが、右上のところ少し記載しておりますが、福岡国道事務所の色彩・デザイン指針。これは、先ほども契約関係図書にどのように位置づけられているのかという説明の中でもご紹介申し上げましたが、事務所の特記仕様書のフォーマットの中にこのデザイン指針に準拠することということが明確に記載されておまして、実際にそのような対応がなされているということで、この担当者が代わっても、もしくは後任者にそのような認識がなくても、自動的に契約関係図書にこういったものが記載されているという取り組みがされている事例がございました。

5ページ目をごらんください。5ページ目は、防護柵ガイドラインの課題ということで、①から⑥につきまして、項目を整理させていただいております。

①番でございますが、色彩についてということで、ガードレールにダークブラウンが採用されている事例があるが、どうしても塗装面が大きいと重くなってしまいうということで、このようなものはグレーベージュが望ましいということを明確に記載すべきではないか。

②番、対象外施設との調和ということで、現在は防護柵しか扱っておりませんので、照明柱や標識柱、歩道橋といったものを記載すべきではないかというものでございます。

③番、運用についてということで、先ほども申し上げましたが、いいものをつくっても運用されないと意味がありませんので、こういった運用についての記載をしていく必要が

あるのではないか。

④番、附属物以外の占用物件等の取り扱いについてということで、何かしらの記載をしていけないか。

⑤番、照明についてということで、LEDの特徴としまして、LEDは灯具とランプが一体で製作されている場合が多いですので、こういったものに配慮しながらの記載をしていく必要があるのではないか。

⑥番、歩道橋についてということで、色彩の調和だけではなくて、橋名、橋の名前といったものを印字する際のフォントについても言及していけないかという問題意識を記載させていただいております。

右半分にはイメージを書いております。この指針でありますとか、ガイドラインといったものの取り扱いの範囲のイメージを書いております。指針（案）解説については、構想段階から、最後の維持管理の段階まで、ずっと適用されるべきものであります。また、ガイドラインにつきましては、予備設計ぐらいから使われ始めまして、最後の管理の段階まで使われるということで、今回、特段取り扱いの範囲について変えていこうというものはございません。

一方、下の黄色の点々で囲っておりますけれども、基づくべきガイドラインがないような附属物については、対象として加えていくべきではないかという問題意識を記載させていただいております。

6ページ目をごらんいただきますと、写真を幾つか載せておりまして、今申し上げたような課題をぱっとイメージできるようなものを記載しております。

左上は、暫定供用区間での中央部分に防草シートが張られてしまっている事例でございます。

また、左下、防護柵につきましては、部分的に取りかえ等がなされて、連続性が悪いようなものになっている、もしくは左右と使われている防護柵の種類が違うような事例でございます。

また、右上、ダークブラウンのガードレールが使われているということで、どうしても重い雰囲気になってしまっていないか。

また、真ん中の写真は、緑色の鮮やかなものが使われているということで、どうしても突出して目立っているのではないか。

また右下、道路管理者の境界ということで、左側はガードレール、右側はガードパイプ

ということで、連携がとられていないという事例があるのではないかとという写真でございます。

続いて、資料－５に説明を移らせていただきます。資料－５につきましては、こういった課題を受けまして、では、どのようにガイドラインや指針等を変えていくのかというものでございます。

資料－５の１ページ目は、指針解説の現状の目次をずらっと左側に並べさせていただきます。それぞれの項目に対して、どのようなことを加筆していくのかというものを、改定内容という欄に記載させていただいております。

まず、全般的な話としまして、事例の写真等の更新を行っていきたいと考えております。

また、１－３、道路デザインの方向性のところですが、先ほども申しましたが、歴史まちづくり法や風景街道や観光周遊ルートといったものも、配慮が必要な地域に追加していく必要があるのではないかとこのところでございます。

また、３－６－１、道路ネットワークと道路デザインというものがありますが、自転車や公共交通を優先した道路整備を行う際に、道路ネットワークに対してどのような影響を及ぼすのか検討を行うことの重要性を記載していく必要があるのではないかと。

４－４－３、幅員構成の再構築ということで、これは、幅員構成の再構築を含めるようなリノベーションの手法について、記載内容を充実させていく必要があるのではないかと。

それから、５－１、設計・施工に当たっての基本的な考え方ということで、施工直後だけではなくて、維持管理段階を含めた検討を行うことを、この辺に追加してはどうかというところでございます。

めくっていただきまして、２ページ目は、指針（案）解説の目次の続きでございます。

５－５－１、歩道空間の設計ということで、自転車の走行区間というのが、基本的には歩道ということにはなりません。何かしらのコメントをしていく必要があるのではないかと考えております。

５－１０－１、交通安全施設等の設計ということで、１つ目の四角、撤去・集約する観点での景観改善でありますとか、２つ目の四角、木材の利用といったものに言及していないのか。また、３つ目のところとしまして、「道路付属物ガイドライン」については、この指針（案）解説の中でも何かしらコメントをしていってはどうかというところでございます。

５－１０－３、占用物件を記載している項目がありますが、この中に、デザイン上の留

意点を追記していいかどうかと考えております。

5-12のところ、色彩の設計という項目がございます。この対象としまして、路面の色彩、歩道、車道、自転車走行空間、交差点内といったものについての考え方を追記してはどうか。

また、例えば、周辺景観を引き立てるような控え目な色彩設定ということで、コンクリート舗装などが、このあたりで何かコメントしていくとよいのではないかと考えております。

5-13-1、土工の考え方ということで、暫定整備の留意事項をこのあたりで追記してはどうか。

5-14、施工時の対応ということで、施工の精度についての考え方でありますとか、ブルーシートの話がございましたが、施工期間中の仮設物についての配慮事項を記載してはどうか。

5-15、既存道路におけるその他の景観改善ということで、歴史的地区での道路デザイン上の留意事項といったものを記載してはどうか。

5-15-1、歴史的建造物等の保存のところ、空石積み擁壁等のことについて記載をしてはどうか。

5-15-2、無電柱化については、無電柱化法の趣旨を踏まえて、内容を充実させてはどうか。

それから、5-16ですが、災害復旧に関しましては、これまで特段の項目を設けておりませんでした、ここで1つ項目を入れてはどうか。

それから、第6章については、全般的に内容を充実させる必要があるのではないかと。

6-3、関係者との協力体制の構築と支援ということで、協力団体でありますとか、風景街道団体といったものも追加してはどうか。

第7章、道路デザインのシステムということで、これも全般的に内容を充実させていく必要があるのではないかと。

7-3-2、景観アセスメントの実施ということで、現在の指針（案）の刊行以降に、公共事業の景観検討システムができ上がっておりますので、そのあたりの記載をしてはどうかというものでございます。

次のページをごらんいただきまして、3ページ目でございます。こちらは、防護柵ガイドラインに関するものでございます。防護柵ガイドラインでございますが、道路附属物等

のガイドラインに改めたいと思っております。緑色の字で書かれておりますのは、防護柵と書いてあるのを、附属物全般的なものに変えていきたいというものでございます。

また、4ポツのところでは、整備に当たっての留意事項を記しております。まず、4-2のところ、色彩の概念や性質に関する基本的な事項を述べた上で、4-2、4-3、4-4、4-5で、それぞれ防護柵、歩道橋、照明柱、道路標識柱について、色彩や配置、形状について述べていってはどうかというところでございます。

また、4-3の歩道橋の中では、特に記名表記の考え方について、コメントを書きたいと考えております。

また、4-6、その他の附属物等に関する留意事項ということで、防護柵や歩道橋、照明柱以外のものについては、留意事項をこのあたりで書いていってはどうか。

また、4-7では、全体調整ということで、道路管理者間での統一や近接して設置される他の附属物との調和。

また、4-8、コストに関することにつきましては、このあたりで記載していってはどうかと考えております。

具体的な目次が、次のページに書いてあります。大体、今申したとおりではあります。例えば、4-6のところ、その他の道路附属物に関する留意事項として、遮音壁や落下防止柵等を具体的に書いてありますけれども、これまで挙がっていないような附属物に関して、いろいろ記載していってはどうか。

それから、4-7の(3)のところ、近接して設置される他の道路附属物との調和というところで、道路占用物件については、このあたりで充実させていくような記載をしてはどうかと考えております。

全般的な話ですが、現在の防護柵ガイドラインの理念的な記述というものは参考としてつけるなど、防護柵の部分は、重要な部分にそぎ落とし、また、他の附属物については、既存の事務所版のガイドラインなどを参考にしながら、全体のバランスを整えていきたいと考えております。

続きまして、5ページ目をごらんください。こちらは、改定後の両図書の活用・体裁のイメージでございます。現在と改定後でそれぞれの取り扱いの範囲は、先ほども申しましたとおり、変わるものではないと考えております。

一方、黄色の点々のところの基づくべきガイドラインがなかったものについては、照明柱や標識柱、歩道橋について、記載の適用対象を拡大していきたいと考えております。

また、作成いたしましたものを、緑色の字で書いてありますが、特記仕様書にガイドラインへの準拠の位置づけをしていきたいと考えております。

それから、左下のほうに現在の冊子を載せております。改定後には、名前をそろえて、一体感を持たせていく必要があるのではないかとということで、「道路のデザイン」というタイトルにしまして、片方は「一道路デザイン指針（案）とその解説」、それから、もう片方は、「一景観に配慮した道路附属物等ガイドライン」ということで、タイトルを整えていってはどうかというところでございます。

また、『道路のデザイン』の役割と使い方」ということで、これは後ほど説明いたしますが、使い方等をまとめたものを分冊とするのか、もしくは巻末資料とするのかは、最後、でき上がってから考えてもいいのかもしれませんが、こういったものを考えております。

資料－6は、今申し上げた、「『道路のデザイン』の役割と使い方」のイメージでございます。

1枚めくっていただきますと、1ページ目でございますが、美しい国づくり政策大綱や、景観法の流れの中で、どのような体系図になっているのかというものを示したものでございます。

左が景観法の流れで、景観計画がつくられたり、もしくは道路景観整備に関する指針等といったものが、自治体等で策定されているというところでございます。

また、右半分は、比較的国土交通省関係のものでございますが、道路デザイン指針（案）といったものを変えていきまして、最後は地方整備局や事務所等の単位で独自のものを策定される場合には、参考にしていただくということを考えております。

また、道路のデザインにつきましては、自治体が策定される道路景観整備に関する指針等の策定とも連携しながら、灰色の矢印で示しておりますが、そういったところとも連携をとりながら使っていただくということを考えているところです。

分担のイメージを、その次の2ページ目に記しておりますが、これは先ほど来、ご説明させていただいているものですので、省略させていただきます。

また、3ページ目には、道路事業の各段階での利用方法の1つの例でございますが、指針（案）の解説や附属物のガイドラインといったものをどういう段階で、どういう使い方をしていくのかという例を、このあたりに記載してはどうか。

それから、4ページ目でございますが、これは、整備局の中に既にあります景観検討システムの中での活用のイメージでございます。現在、先ほど申し上げたとおり、3段階で

運用がなされているところが大体でございます。重点検討と一般検討については、ガイドライン等に基づいた計画や設計を行っていくというものが既に位置づいておりますが、対象外とされた、小規模な更新といったものにも、「道路のデザイン」への準拠ができるようにしてはどうかと考えております。

次のページ、5ページ目でございますが、事業主別ごとの主な参照箇所ということで、新設事業につきましては、解説を一通り参照いただくということになるかと思っております。一方、歩道の拡幅や自転車走行空間の整備、もしくはリノベーション関係の事業といったものについては、全部ごらんくださいというのもなかなか難しいかもしれませんので、本書の中での参照箇所といったものをまとめてはどうかということで、例えば表-1には、歩行空間の拡充事業があった場合に、どのページを見ていただきたいのか。表-2には、自転車走行空間整備の場合はどうか。こういったものを表-3、表-4とつけてはどうかと考えております。

それから、6ページ目をごらんいただきますと、受注業者への周知・義務化ということで、特記仕様書の中に、策定した「道路のデザイン」を位置づけていくことによって、自動的に契約の中にこういったものを含めていけるようにしてはどうかというところがございます。

また、7ページ目をごらんいただきますと、標準図集の中で活用されている事例でございます。例えば、上のほうは、北陸地方整備局の標準図集でございますが、これは防護柵ガイドラインの中の色指定、マンセル値でございますが、こういったものが具体的に記載されています。もしくは、その下、東北地方整備局の標準図集ですが、景観配慮型のガードパイプというものが標準敵に使えるという位置づけがなされている事例がございます。

その隣のA3のZ折りにしてあるものでございます。参考としまして、例えば、事業主別ごとにどういうところは必ず見てほしいか、必要に応じて見てほしいか、あまり見なくていいのかという表を整理すると、最後、担当者が実際に事業に生かしやすいのではないかとということで、こういったものをつけてはどうかと考えております。

資料-3から6の説明につきましては、以上でございます。

【天野委員長】 ありがとうございます。

この道路にかかわる今までの活用状況から始まって、これからどう直していくかというところまで、大分長いご説明だったので、記憶を戻しながらということでございますが、これから質疑応答・意見交換に移りたいと思います。

何かご質問でも結構ですし、ご意見等ございましたら、ぜひお願いしたいと思います。
何かございますでしょうか。

【佐々木委員】　　すごく単純な。

【天野委員長】　　はい、どうぞ。

【佐々木委員】　　資料-3の5ページのこれまで検討された全国で1,334事業。これは、何年間の数字ですか。

【事務局】　　平成19年度の事業から検討しておりますので、それ以降、今まででございます。

【佐々木委員】　　ありがとうございます。

【天野委員長】　　ほかにございますでしょうか。はい、どうぞ。

【福多委員】　　道路照明に関してですが、今、課題として整理していただいたのは、昼間の景観での照明柱の色彩などですが、夜間景観という観点では、これまでは光源の選定で光色というものが決まっています、道路照明では高圧ナトリウムランプが、効率がよくて、道路灯というとナトリウムランプのオレンジ色の光が多かったんです。

ただしナトリウムランプというのは、演色性が低くて、植栽の緑色は、昼間は良いのですが、夜になりますと、少し茶色く枯れたように見えています。

今後、LED化が進むと演色性もよくなっていますし、光色のバリエーションというのも非常に多いんですね。その意味では、光色の考え方を先に検討しておく必要があると思います。現状でも設計する時期によって、道路の左右で光色が変わっていたり、途中から白からオレンジになったり、光の色が変わっています、夜景という観点では、統一感がないんですね。特に見下ろしの視点などで言うと、道路照明というのは光の川のように見えて、都市の軸を示すことができると思います。もう少しマクロな夜間景観という観点での光色を戦略的に考えていく必要があると思います。海外のパリでは、歴史的なエリアは暖かい光で落ちついた雰囲気にして、デファンスなどの新しいエリアは白色にして、その2つをつなぐエリアでは、光色をだんだん変化させていくとか、そういう都市レベルで光色をきちんとやっていかないと、LEDになったからといって、普通にやってしまいますと、夜間景観が損なわれていくのではないかなという懸念があります。

そういう意味では、今の課題の中に、光色の考え方であるとか、明るさのバランスの記述がないんですね。道路照明設置基準で指針はありますが、明るさとまぶしさに対する指針だけで、今申し上げた光色に関してはないということと、明るさの評価というのは相対

的になりますので、設計したところだけでその基準をクリアできていても、そこに接続する街路などとの明るさのバランスにも配慮する必要があると思います。

そういう部分で、資料－５の３ページで道路の附属物が幾つか項目ごとにありますが、道路照明などは平面図のみで、植栽や標識などの情報がないまま設計していることが多いと思うんですね。もちろん項目ごとの設計も必要ですし、それを最終的に調整するというところも加えていただいたほうがいいのかという、道路照明も夜間景観という観点から捉えていただきたいなというのがあります。

【天野委員長】 いかがですか。言われてみて初めて気がつきましたけれども、附属物だと照明柱の色彩と配置、形状になっていて、道路照明自体の設計はどうするんだ。ただ、道路照明の設置基準はあるので、そちらの基準との関連もあると思うんですが、景観的に見て、照明色についてと演色性については、どこで書くんでしょうね。附属物の中に書きますかね。それとも、「道路のデザイン」の中で、道路附属物の設計の中に道路照明の設計と入れていくのか、こちらの附属物の中の照明柱ではなくて、照明の設計にしておいて、一番決めやすいのは柱なので、柱は書くとして、照明自体の設計についても、附属物ガイドラインで触れるのか。どうしますかね。どちらかに入れていくことにしましょうか。

【沿道環境専門官】 私どももなかなか今まで抜け落ちた視点かと思います。どちらかに入れるというのは、道路附属整備ガイドラインのほうは、どちらかという形ですとか、そのものの色といったものを意識して改定していこうという意識でおりました。夜間の色彩という観点は、指針のほうになればいけない視点なのかなという気もしますので、そちらのほうに書いてみるといったところから取り組んでみようかと思います。まだ、私どもになかった視点なので、ご指導いただきながら考えていきたいなと思います。

【天野委員長】 そうですね。私も指針のほうで触れておくんだらうなという気はしているんですね。照明の基準があるので、それにプラスのことで書いていくんだらう。光源の話があるし、色の話があるし、演色性の話があるし、場合によっては、LED等々、点光源になってくると、光が絞れますよね。昔はぼーっと全部が明るく照明していたのですが、ここだけ照らすということができてきます。そういうことも含めて、どのぐらい具体的に書けるかは別としてということ言えば、概念的にこう考えるんだと指針では書いていくのかなと思います。

その辺、私も忘れていましたので、指針のほうで書いて、プラスガイドラインのほうで書くべき事項があれば、入れていくというスタンスでよろしいですかね。

はい、どうぞ。

【森山委員】 結構、意外に車に乗ると、夜に気づくんです。どうできるかというのは、先生がおっしゃったように別の基準がありますけれども、多分、色はあまり決めていないとすれば、きっちり統一できるかどうかは別にしても、そういったことにも留意しようということは書くべきだと思うんです。結果的には、2本変えるだけの場合には、あまり意味がなかったりしますけれども、少し気にして諦めてしまうとか、もしできれば変えるということを留意しようという意味では、やはり指針に書いておくといいかなと。

あと、精神的なところは、こちらの「道路のデザイン」のほうにどう書くのか。

あと、同じように思うのは、デリネーターという反射板がありますよね。あれは、昼間は無意味で、基本的には夜ですよ。あれは、何となくオレンジだと思い込んでいるんですけども、地域によっては青で、九州、福岡は青なんです。非常にいいんですよ。心が和むというか、そういうところも連続性があるので、一概に言えませんけれども、あれは別に色の決まりがなかったりするんですよ。

ただ、逆に部材がないからオレンジになってしまうとか、オレンジしかつけれないのでなくて、ニーズがあれば、道路標識の会社はつくれるんですけども、発注がないからつくらないというのがあるんですよ。逆に、使うほうからすると、青系があれば頼むんだけど、ないからオレンジにしてしまうということがあります。そこも何か指針に書いておけば、そういったものもつくってくれるかもしれませんし、あれば、我々も場合によってはそれを使うということもあると思うんですよ。

それから、細かい話で言いますが、カーブミラーのへりがオレンジだったりしますよね。あれも決まりはないんですよ。

【天野委員長】 ないですね。

【森山委員】 だから、そこなんかも、ないと使えないので、そういうものがあれば、そういうことが使えると書いておけば、そういったものをつくってくれる可能性があるので、そこも義務的にこうしろではないんだけど、そこもちょっと気を配りながらと書いておくと、材料をつくる会社も、そのようにやってくれる可能性も出てくるし、もしあれば、ここは別にオレンジである必要がなければ、グレーにするということもできるので、それにつながるようなことを書かせてもらっておくといいのかなと思っております。

【天野委員長】 はい、わかりました。

確かにカーブミラーは、オレンジであるという規定はないので、オレンジにするんじや

ないよと思っているんですけども、なぜかオレンジですもんね。

【森山委員】 それしか売っていないんですよ。

【天野委員長】 そうなんです。

支柱は別に何でもいいんですけどね。カーブミラーの枠はオレンジなんです。

【森山委員】 ええ。それは、そういうものが売れると思えばつくりますよ。

【天野委員長】 そうですね。

【森山委員】 でも、売れるという保証がないからつくらないので、こういうことを書くことによって、そういうものをつくってもらえば、逆にそれをオーダーできますので、これは吉田先生もブルーシートとか、ブルーネットを静岡のときに、お茶畑の砂を防ぐためのネットがあるんですよ。あれが全部青なんです。青だと、緑が消えてしまうんですよ。なぜ青かというところからなくて、青だと虫が来ないと言われていたり、根拠がないんですよ。

【吉田委員】 つくっているメーカーが、海の漁網から始まったので、海は青ですと言っていましたけれども。

【森山委員】 それをお願いして、ブラウンにしてもらったんですよ。そうすると、お茶畑が映えるんですよ。だから、結局、それも部材まで気にしますということを書くことによって、業界に反応してもらおうと。それが製造されれば、あるいは使えるというサイクルに行く可能性があるんで、そこは細かいけれども、きちり書いておきたいと思えますね。

【天野委員長】 多分、そのくらいになってくると、ガイドラインのその他のところで書いていくのかもしれないですね。

あと、せっかく照明の専門家で、照明の色の話が出てきたので、別にデリネーターは小さいから、ほかのものを照らさないですからいいんですけども、ある部分で普通の街路照明を青くすると犯罪が減るといふような風評が広まって、青いところがあるんですよ。私が見ると、むちゃくちゃ気持ち悪いんですけども、あれは、犯罪が減るのほうですよ。

【福多委員】 そうですね。照明学会のほうでも報告書を出していますけれども、一応検証した結果、そういう効果はないということになっています。やはりそういうことで、変にはやってしまうといえますか、もう少し考え方として示しておければ、そういうことがないのではないかなと思うんですけども、そういう意味では、夜間景観で光色という

のは、非常に都市の雰囲気だったり、都市の軸を示すという上でも重要ではないかなと思いますので、ぜひ加えていただきたいなと思います。

【天野委員長】 青くすると、痴漢が減るといのはうそなんですけれども、地方自治体で、うっかりすると、ただの風評に流されて青くしてしまうところはいっぱいあるので、ちゃんと学会誌を読んでやってくれないかなと思うんです。多分、そういう方たちは読まないで、そういうこともぜひ入れておくと、気持ち悪くならないだけ随分いい。ありがとうございます。

はい、どうぞ。

【平野委員】 まず、関連したところだけ申し上げますと、今の話で言うと、防護柵のガイドラインを附属物一般に広げる上で、やはりその他のところでデリネーター等を入れるのも大事だと思うんですけれども、占用物に関して入れていかないと、占用許可基準に盛り込めるかどうかはわかりませんが、街路景観、道路景観をつくる上で、今の照明の話で言うと、決して道路照明ではなくて、防犯灯としてつけられる、要は占用物件としてつけられているケースのほうが多いと思うんですよね。電柱なんかも占用物件ですし、その辺の話をきちんとどこかに盛り込まないといけないなと思って、これは道路に後からつけられる別の施設と考えると、この防護柵のガイドラインの延長線上かなと思うので、そこはきちんとした記述を盛り込んでいく必要があるのかなと思います。

【天野委員長】 どうぞ。

【沿道環境専門官】 ありがとうございます。今のところについては、先ほど説明で触れさせていただいたんですけれども、資料-5の4ページに、縦の「新旧の目次構成と主な改定内容」の真ん中のところの下から3分の1ぐらい、「4-7、道路附属物等の全体調整」の(3)の「近接して設置される他の道路附属物等との調和」で、右側の説明に書かせていただいています四角の上から3つ目で、道路占用との調和といったところのバランスも含めて考えていくというところを書き込みたいと思っています。

【平野委員】 いいですか。

【天野委員長】 どうぞ。

【平野委員】 僕もそれを確認して、もとのものを見たんですけれども、もとのものは、照明柱とガードレールをちゃんとトータルコーディネートしましょうねという話を中心にあって、よそ様がつけるものに対して、どう物を言うのかというのは、別儀だと思うんですよね。道路管理者として、トータルコーディネートをちゃんとやりましょうねとい

う話と、要はよそ様が存在して、そのよそ様をどう巻き込んで、どうやるかという話は別立てであったほうが明解だと思うんですけども、いかがですか。

【天野委員長】 いかがですか。

【沿道環境専門官】 すみません。おっしゃる趣旨、よくわかりましたので、そういった趣旨も含めて書けるように考えたいと思います。ありがとうございます。

【天野委員長】 はい。その辺はちょっと考えてください。

実は、今の「道路のデザイン」でも、120ページに道路占用物件という節が立ててあって、少しは書いてある。少しは書いてあるけれども、どうして少ししか書いていないかというのは、事情を考えればよくわかるように、そんなに書けなかったというだけの話なんです。

それを具体化するとき、例えば、占用物件も附属物等の中で泳いでいくときに、どう書くかという話は、どこまで書けるかは別として、平野先生のご意向の1つは、4-7の(3)の近接して設置される道路附属物等の中に入れるのではなくて、(4)を挙げて、道路用占用物件というのを項のタイトルにしろということかと思います。しておいた上で、書けることは書けるし、書けないことは書けないんだけど、項目が挙がっているだけでも違うぞということも1つですよ。

【平野委員】 よろしいですか。

【天野委員長】 どうぞ。

【平野委員】 ちなみに、参考までに言うと、ある電力会社は、コンクリート柱か焦げ茶色の美装化柱しか持っていないくて、それ以外のことをやろうとすると、「できません」とおっしゃいます。なので、ここはダークグレーに統一したいよねという話をしても、「焦げ茶色しかありません」と言うので、ダークグレーにほかのものが統一された中に、焦げ茶色の占用柱が立つということが発生するので、そういう方々に対して、これぐらいの色のバリエーションを用意しようよねという圧力をかける意味でも、ぜひ特出ししていただければなど。

【天野委員長】 はい。そういうのは、吉田先生にも協力いただいて、ダークブラウン以外のペンキも、ちゃんとペンキ屋で売ってほしいですね。少しその辺は検討してください。お願いします。

ほかにございますでしょうか。では、吉田先生。

【吉田委員】 先ほどの追加ですけれども、最近LED照明が出てきて、また少し混乱

していると思います。一般の人たちも、あるいは行政の人も、あまり照明の色温度という表現になじみがないと思います。そこで、色温度を下げるというと、照度が下がってしまうから嫌だというように考える人も多いようです。そのため、白っぽい光がまた増えてしまっています。

色のほうは、迷ったら10Y Rの色相の彩度3以下を使っておけば、大きな間違いがないということが多少理解され始めていると思いますが、色温度に関してはまだそのような認識がありません。上越市では景観アドバイザーとして照明デザイナーが公共空間の照明色をコントロールしています。そこでは照明の色に困ったら3,000ケルビンにするというようにアドバイスしています。また演色性についても幾つ以上というように数値で決めています。それから、光は空に向けないようにするとか、グレアが少ない照明にするというように、基本的なことは数値等を併用して広めていくことがよいと思います。

【天野委員長】 わかりました。その辺もぜひ事務局のほうで検討していただきたいなと思います。今のところ、3,000ケルビンいいねと言うわけにはいかないもので、よろしくをお願いします。

よろしいですか。では、真田先生。

【真田委員】 かなり根本的なところというか、大きいところなんですけれども、指針のほうで、改定の方向性として、今までになかった考え方を入れるとか、今まで扱っていなかったものを入れるという話なんです。結局、細かい話になると、全部ガイドラインに落ちていくような形や色の話になって、物を減らすというところは、どこで検討するのかというのが、非常に気になりました。現行の「道路デザイン指針」の美しい道路づくりとはという文章は、非常にいい文章が書いてあると思うんですけれども、その部分が、細かい話のほうに全く落ちてきていなくて、全部形、色をどうするかという話になっているのが、非常に残念だなと思います。

美しい道路づくりのところで、環境というのが、これから、これをつくったとき以上にもっと考える必要があると思うんです。例えば、この間、私が石積みの話をして、それを改定案として入れてもらっているのはいいんですけれども、別に空石積みというのは、歴史的価値があるから残すというわけではなくて、レジリエンスの価値であるとか、環境の問題からも、非常に使ったほうが良いということもあります。それを全部歴史的価値があるとか、見た目がいいからという価値に落としてしまうと、非常にもったいないなと思いました。

それと関連して、防護柵のほうでも、今の指針には、ほんとうに必要かどうかを検討するということを書いてあるんですけども、それがガイドラインの現場で使える話になると、結局、何色にするか、どういう形にするかみたいな話になっていて、最後に、たしか資料-6で、どうやって使うのかというところでありましたが、例えば、既存のガードレールを古くなったので更新しますというときに、予算をつけて、それをどうしましょうかという話になったときに、よく考えたら要らなかったよねということが、その現場で決定できるのかどうか。そういう決定は、どこで、どの段階でするのか。それをするためのガイドラインというのは、どうあるべきなのかということも考えていくべきなのかなと思いました。

【天野委員長】 いかがですか。

【沿道環境専門官】 すみません。大変重要なご指摘かと思えます。今のような、できるだけ物を置かないというか、物を減らしていくという考え方を、どのような形で、どのように書き込めば、そういったものを皆さんに意識していただけるかというのもしっかり考え直したいと思えます。

あと、空石積みのところ、捉え方が不足していて、そこは大変失礼しました。

【真田委員】 それは、例として出しただけで、多分、植栽に関しても、その形だけではなくて、その地域の合った樹種や、いかに維持管理のことも考えているかとか、全てにおいてそういうことはあると思うんですけども、そのあたりの視点が、細かい形と色の話になると、全部抜けているような気がしています。その例として言っただけで、全体的にそれは気になっています。

【川崎委員】 すみません。

【天野委員長】 はい、どうぞ。

【川崎委員】 今の、集約・撤去の話だと思うんですけども、実は道路管理をする上で、附属物は、例えば、1本柱がいっぱいあると、それを1個1個点検するのも大変なので、なるべく集約・撤去で、ほんとうに必要かどうかというものは、点検の中でもう一度考えてくれということをしていこうと思っております。多分、ガードレールも、防護柵設置基準というものが決まっております、こういうカーブのところには要りますよと決まっています。それに照らして、もう一度、例えば、道路が線形改良されたにもかかわらず、もともとのものが残っている可能性もあります。そういうメンテナンスのほうでチェックするように我々は今考えております。もちろん、こちら(附属物ガイドライン)と一緒にダ

づって書いておいたらいいのかなと思います。

以上であります。

【天野委員長】 多分、附属物等の話であれば、仕様書でどこかという話と、事業等でどうかというのは、少し検討していただきたいんですけども、少なくともガイドライン、防護柵では、もともとはあまりつけるんじゃない。つけないでいいときは、ほかの代替施設ということが書いてありますし、空石積みに限って言えば、土工のところにも書いておくとは思いますがね。

ちなみに、植栽は、こちらの植栽設計にはちゃんと書いてありますので、植栽は附属物ではないので、こちら(指針(案)解説)を読んでもらうしかないんですけども、特に植栽については、この記述が概念的なので、正しいんですけども、これを読んで設計できるかと言われると……。

【真田委員】 できないですね。

【天野委員長】 いや、そのとおりなんだけれども、では、どうしたらいいと聞きたくなるころはあるんですよ。ただ、植栽のところは、そこら辺に配慮して書いたつもりではあります。多分、数を減らすのは、事業的に、例えばいろいろな附属物の更新のときになって、更新のときにやめてしまう。もしくは、防護柵ではなくて、植栽で代替する。もしくは、歩行者横断用のP種の柵であれば、最初は必要だったけれども、その後は植栽帯をつくっていて、植栽帯が十分育ったので、もう柵は外していいよねということも、多分できると思うんです。それは、どこら辺に書いておいたら読んでもらえるのかというのは、少し検討していただけますかね。よろしくお願いします。

そういうことでよろしいでしょうか。

ほかに何かございますでしょうか。

【平野委員】 今の話。

【天野委員長】 はい、どうぞ。

【平野委員】 防護柵の設置基準でお聞きしたいんですけども、交通量とか、そういう概念は入っていましたか。交通量が多いところは、より安全にとか、少ないところはそうでもなくという。もし入っているんだったら、ほんとうに真田先生がおっしゃっているような、これから人口減少で交通量が減っていきますので、耐用年数が来て取りかえるというときに、実は照らし合わせてみたら、もう要らないというケースが結構出てくるので、それなりに重要視しないといけないと思います。もし、それが入っていないのであれば、

これから維持管理費はすごくしんどいので、そういう基準を、こちらの景観のほうではなくて、防護柵の設置基準のほうで考えていくという必要性があるのではないかと思うんですけれども、いかがですか。

【天野委員長】 お返事いただいてもいいんですけれども、防護柵の設置基準は幾つか規定があって、ここに付けなさいというのは勾配と高さ、路面と沿道の高さの話。それから、横断したときの二次災害の話があって、その他で特段安全に配慮するということで、線形が危ないという規定はありますけれども、交通量のことは、明解な規定は入っていないですよ。

【平野委員】 要は、リスクの考え方が入っていないということです。だから、これはゼロリスクの発想になってしまっているんで、それはこれからの維持費が切迫する中でどうやっていくかというのは、そちらにリスク概念を導入するのはすごく大事なかなという気はします。これとは別の話として。

【天野委員長】 リスク概念は入っているんですけれども、こことここは付けなさい。その他、特段にリスクのあるところは付けなさいとなっているので。

【平野委員】 すみません。リスク概念というのは、交通量が多ければ、事故の発生率が高くなるであろうということです。

【天野委員長】 交通量が増えても、事故の発生率は上がらないので、発生件数が上がるので。

【平野委員】 はい。いずれにせよ、交通量によって、あるのとないもので、費用対効果みたいな話が全然変わってくるわけですね。

【森山委員】 多分、基準のほうは、つくる判断ではなくて、つくるときに交通量が何ぼだとかいうときに、根入れとかを決めていますけれども、つくるときは、つくる場所について、定量的には決めていないはずなんです。つくと決めたときの構造を決めているものになっているはずですね。

【事務局】 交通量というものが、具体的に幾ら以上であれば、耐荷重幾らという決め方はしていません。

道路の設計速度が何キロかということ、それから、区間が一般区間なのか、先ほどお話がありましたけれども、新幹線と交差するようなところは少し違うとか、その区間ごとに、下にどういう被害を与えるのかということを考えながらやっているということでもあります。交通量に対しては、交通量が多いか、そうではないかぐらいしか規定がなく、数値的な

ものは、今のところ記載していません。

【平野委員】 わかりました。直接この会議には関係ないので。

【天野委員長】 この会議で扱うには、私は交通安全研究室にいたので、よく知っているんですが。

【平野委員】 そういえば、そうでしたね。

【天野委員長】 人の命にかかわることは書きづらい。

【平野委員】 いやいや、だって、防護柵だって、別に人の命の話ではないんだから。

【天野委員長】 だから、基本的に人の命にかかわらないところは、つけなくてもいいことになっているんですよ、よく読むと。その話はさておきにしましょう。

【平野委員】 それでは、いいです。細かいのをずらずらっと言っていってしまいます。

指針のほうなんですけれども、私の基本的な理解では、景観アセスのほうで、特段きちんと景観に配慮しなければいけないところは、体制をつくって、専門家を入れてちゃんとやりましょうということになっているので、デザイン指針や本そのものの位置づけは、ボトムアップだという理解だと思います。

そうすると、いいものをつくるというよりは、ひどいものをつくらせないためにという発想が必要で、最近の道路を見ていて考えなければいけないなと思うものが幾つかあります。

1つは、5-2-4です。のり面の表面処理。現行の「道路のデザイン」では、基本、線形設計を頑張って、アースデザインをきちんとやって、構造物が出ないようにしようというスタンスで書いているので、フリーフレームだとか、擁壁だとか、テールアルメは最近すごく多用されています。あとは、すごく不自然な形になる補強土壁とか、ここ10年ぐらいで一般化してきたスペシャルな技術がかなり景観配慮が足りなくて問題になっているので、その手のものは盛り込んでいけないのではないかなと思っています。それが1つ目。

それと同様に、これも一般的な技術の問題で、5-3-2の橋で、この「道路デザイン指針」でどこまで橋の話を書くのかというのは、実は前も随分議論して、橋は橋だけでデザインの本を書かなければいけないような世界なんです。先ほど申し上げたボトムアップで言うと、例えば、エクストラドーズドはその一種ですけれども、要はPCの外ケーブル方式が、ここ10年でかなり一般化してきていて、その話が一言も触れられていないのは、少し触れておいたほうがいいのかということ。

もう一つは、先ほどのボトムアップという意味において、T型とかI型のプレテンション桁やポストテンション桁。無造作に、これが一番安いんですとつくられていく橋を、どうボトムアップするか。そこを、実は、ここに書いてあるフェイスラインがどうのという話で、ちょっとした工夫で、現場でコンクリートを打つところで工夫すれば何とかなるような小さいノウハウはいろいろあるんですけれども、そういうことを盛り込んでおいて、あまりに何も考えていない橋を減らしていくというのも大事なかなと思っています。

それから、5-16で、災害復旧時の話を書いていこうという話なんですけれども、大事なのは、どちらかというとい災害復旧時にどういうふうに景観配慮しますかというのは、「道路デザイン指針」全部に従ってちゃんとやってくださいというのが基本だと思うんですよね。それで、これを有効な施策とするためには、道路のほうの災害査定はどこの課がやっておられるか知りませんが、災害査定の部署から、今後の災害復旧においてはという、要は水管理・国土保全局が出されたような通知(美しい山河を守る災害復旧基本方針)を出されることのほうが、ちゃんと景観に配慮したものについて予算づけを行うので、「道路のデザイン指針」に従って災害復旧を行うようにという通知を、災害査定の部局から出してもらうのが一番いいと思うんですね。

書くことは、実はあまりないのではないのと思うんですよね。強いて言えば、地震の後で、中越なんかはそうでしたが、急いで道路をつくるので、先ほど申し上げたようなフリーフレームとか、テールアルメとか、そういう斜面を押さえなければいけない構造物だらけの道路ができ上がるというケースが結構あるので、その辺は留意したほうがいいのかも思えません。特出しして何か書くことは、あまりないような気がします。どちらかというとい、活用方法で戦略を考えていただくことのほうが大事なような気がします。

あとは、戻って5-6でユニバーサルデザインとありますけれども、ここにバリアフリーの話が出てきたので、ここも多分充実させなければいけないのではないかと思いました。内容は大きくありません。

それから、リノベーション関係の話が大事だと申し上げましたが、例えば、4-6、他事業との連携というの、なかなかいい例がなかったので、事例としては、「道路デザイン指針」のほうを見ると、先ほど北上川で、高館山からの事例の話がありました。平泉バイパスと堤防との関係みたいな話と、もう一つ何か載っていたんですが、非常に素朴な事例、古い事例なので、もっと民間の商店街活性化なんかと連携した例を書いていかないといけないですし、4-6や4-4-5、道路と浴道の一体整備。ここら辺も、再開発でぼかん

という話に近いことしか載っていないので、最近、官民協力していろいろおもしろい道路づくりがなされていますので、この辺はぜひ充実させていきたいと思っております。

以上です。

【天野委員長】 ありがとうございます。

その辺は少し考えていくということによろしいですかね。

【沿道環境専門官】 はい。

【天野委員長】 ほかにございますか。

どうぞ、佐々木さん、お願いします。

【佐々木委員】 平野先生がおっしゃるように、ここももう少し足していきたいと思う一方で、書けば書くほど、また読まれなくなるというのと、それに対して、資料-6がつくと、せっかく書いたところはほとんど見ないでいいよということになる矛盾に対して、どう捉えるかというのが、この委員会の作業のB/Cを考えたときにも、ものすごく問題だと思っております。

いろいろピンクのところ書き加えていただいている、例えば、これもお願いした5-13-1のところ、長期暫定になるところには、防草シートやコンクリートの敷設は回避すると一言書きますけれども、では、やめてくれますかということなんですよ。それで、木を植えてくれますか。それはあり得なくて、本質的に言えば、暫定供用が長期になることが見込まれているときの設計の工夫をどうするかというのが、実は本質的な問題だと思うんですよ。でも、こう書くと、防草シートやコンクリートでも、お金がないから、ちょっと違った砂利でもしましょうかという話になっていくのがあります。

こういうことを書き加える、記載すると書いていて、この一言一句をどなたがお書きになるのかと思うんですけれども、これはすごく大変だと思うんですよ。

あと、これに書き加えていくと、ここに既に書かれている地の文のトーン。例えば、植栽の話が先ほどありましたが、かなり概念的なところ、理念的なところが書かれていて、その後に継ぎ足されたものが、急にテールアルメをやめましょうみたいなものがぽんと入ってきたりすると、非常に指針全体としてのバランスもとれなくなるのではないかなというのが、非常に危惧されるんですね。

だから、そういうバランスも考えた丁寧な修正をするならそれなりの時間をくださいということなんですけれども、今回の作業の目的が、冒頭に森山委員がおっしゃったように、あまり考えない人にも、これだけやっておいてということをお充実させたいのであるとする

ならば、防護柵のところに関しては、少し物に即しているから頑張ってやるにしても、「道路のデザイン」については、別途これだけやろうねというものを分冊的におつくりになるというほうが、逆に使ってもらいやすくなったりするのではないかなという気もするんですよ。

もちろん「道路デザイン指針」の中に、こういった改定を加えていただくと、この指針と解説が非常にバージョンアップしていったいいものにはなっていくと思いますが、全体としては、やはり重くなっていくし、全体をちゃんとうまく考えて書いていくような、まさに改定執筆作業は、もう一回言いますが、誰がやるのかわかりませんが、すごく大変だということを、今日の議論を聞いて改めて思います。ここは、この場が3回の委員会、平成29年度の上半期のうちに結果を出そうということと、使ってもらえるものをわかりやすく、広く、ボトムアップのために、あまり考えなくても、忙しい方でも、これさえ見ておけばというものをつくろうという目的に関して言うならば、力の配分をお考えになったほうがいいのではないかと、つくづく思います。

【天野委員長】 その辺はどうですかと事務局に投げると困りそうなので……。

何ですか。はい。

【真田委員】 それに関連して、やはり使いやすさというのと、それが実効力を持つて考えると、先ほども少し言いましたけれども、誰がどの段階で何を決めるのかということと、ちゃんと重視しないと、結局、何かよくわからなくなってしまうのではないかと。

少し気になっているのが、資料-6の5ページの表-1のところ、歩行空間拡充の場合の参照箇所という例が載っています。例えば、これを見ても、③の空間再分配等というところは、表のタイトルの歩行空間拡充という結構広い意味で書いてあって、その道路空間をどう再分配するかを決めるという段階のことが③です。

その下のほうには、例えば、それを歩車分離しますとなったときには、どういう柵を使うとか、どういう舗装をするかという話があると思うんですけども、それは同じ1つの事業で決めることではないですよ。例えば、シェアードスペースみたいなものにしましょうとか、あるいは歩車分離して歩行者の安全を図りましょうとか、まずその段階があって、そうしたら、それをどんな素材でやりましょうかという話があって、1人の人が一気に決めるものではないと思うんです。

それを、ここを参照してくださいと言っても、全部事業段階があると思うので、どの段階で、誰がどういうところを参照するのかが明確ではない。柵をつくるということが決ま

れば、このガイドラインを見ればいいけれども、その前の段階では、どこを見ればいいのか。こういう段階を決めるときには、ここを参照してくださいみたいなこともちゃんと考えないと、結局、形と色を決めるという話になるような気がしています。すごく頑張ってこの指針を改定しても、やはり読まないということになりそうなので、指針の理念的な部分をすごく読み込まないといけない立場の人たちも多分いると思うので、そういうことがちゃんと表現できたらいいかなと思います。

【天野委員長】 というご意見なんですが、つまりは、そういう話はここに書いてあるんですけども、委員の真田先生すら、どこを読んでいいかわからないとおっしゃっているぐらいにわかりづらいんですね。でも、おっしゃったことは、全部書いてあります。こういう段階で、例えば、設計・施工段階はこれを読んで、今の話も、歩車分離のときに、歩車分離するか、どういう計画にするかというときは、計画編の道路の計画を読んでくれ。決まった後、設計になったら、設計・施工に当たってのところを読んでくれということで、わかるはずなんですが、委員の先生すらわからないということは、普通の人はわからないので、多分それは、こちら(指針(案)解説)を充実する話ではなくて、こちら(役割と使い方)ですよね。使い方のときに、計画するときは、この辺を読んでね。事業が進んで、設計するときはこうね。材料を選ぶときはこうねという、まず使い方を読んでからこちら(指針(案)解説)を読んでくれと。

非常に好きな人は、これ(指針(案)解説)を初めからしみじみ読み込んでいただければありがたいんですけども、そういう人もいてほしいんですが、すぐ使いたい人は、まずこちら(役割と使い方)を読んで、今私は一体どこを読めばいいの。私の今やっている段階はどれなの。だったらここを読むのね。だったら、次、誰かに手渡すとき、ここを決めたら、次は設計よ。次年度以降よといったときには、ここまではこれを読んでやったので、君たちは、今度は次のこの節を読んでやってくれと言える形で使い方を書き込んでいくということが大事なかなと思っています。そういう形で、こちら(役割と使い方)の充実かなと思っています。

そういう意味では、佐々木先生がおっしゃったのはもっともです。これは、ある意味教科書的で、これを読んだだけで設計できるようには、必ずしもしていないので、1つは、おそらく十何年たったので、それ以降いろいろ変わったので、それに合わせて、内容のアップデートをしましょう。今回で、この本が前に狙っていたことと違って、最低基準を守られるような形にしていこうというよりも、この本のスタンスのままでアップデートしま

しょう。

もし、最低基準があるとしたら、そういう書き込みが必要なところは、別冊か、巻末か、この中で全部書くとトーンが変わってしまうので、少しそれは分けて考えたほうがいいな。一番最低基準は、多分こちらの附属物なんですよ。一番やりやすいのにできていないというところを押さえようね。それ以外の最低基準のことについては、この中でもアップデートしていきますけれども、多分、使い方編で、やってはいけないこと、こんなところはちゃんと読めみたいなことで、こちら(役割と使い方)を充実していくんだらうなど。

そういう意味で、佐々木先生のご心配のように、今ここでピンクでいろいろ書き加えられたことの精査はいろいろあるんですけども、細かいことまで全部こちらのトーンで書き足していくと、どこかで気持ち悪くなりそうなんです。この中で書き足せないところをどう扱うかということについては、別冊にするのか、巻末にするのか、なかなか中に入れづらい部分が出てくるので、その辺は書き手と相談しながら、どこに入れるのがいいのかというのは、私も作業には参加するつもりなので、そこで判断していかざるを得ないのかな。

現状で、事務局で説明いただいたように、現段階でアップデートするべきだというところがピンクで塗ってあって、もう一つは、各先生から、こういうことは入れておいたほうがいいのではないかということを入れているわけなので、これが全て、この本に書いてある今までのトーンと同じように、この中に挿入できない可能性は十分あるので、その部分についての扱いについては、少し書きながら検討させていただくということでよろしゅうございますかね。

はい、どうぞ。

【平野委員】 基本はそれでいいと思うんですけども、やはりここで書いてあるような、資料-6の6、7ページですよ。「道路デザイン指針」がわかりにくいとか、「防護柵ガイドライン」がわかりにくいとか、一応プロの仕事の世界なので、例えば、道路土工指針がわからないという道路技術者はいないですよ。そんなことは、恥ずかしくて言えないですよ。だから、やはりこういうところにどれだけ位置づけられるかということのほうがよほど大事で、どれだけわかりにくい本であろうが、読んで、理解して、設計に当たらなければならないという状況をいかにつくっていくかというのが、ほんとうの意味での内部目的化だと思うんですよ。

それで、資料-2でしたっけ。あちこちの適用事例を拝見すると、やはり国土交通省で

あっても、一部のところでしか、ある種の標準化や、これを組み込んでいるということをやられていなければ、都道府県や市町村のレベルに入っていくと、もっと何もできていない。そこを、どう全道路管理者にこれを広げていくかという、そちらの仕掛けのほうが、改定よりもうんと効果的だし、わかりにくいとか、そういう話よりも、僕はそちらのほうを大事にすべきだと感じました。

以上です。

【天野委員長】 ありがとうございます。その辺、少し内容を検討させてください。

池邊委員は、何かご意見ございますか。

【池邊委員】 今の議論とも関係するんですけども、多分、美しい道路づくりと書いてありますが今までそれぞれの部分、照明だけとか、防護柵だけという単体で見ているのです。先ほど平野先生がトータルコーディネイトとおっしゃいましたけれども、私も団地とかで、見えるところ全部をトータルコーディネイトさせていただいて、再生をやっているんです。

例えば、植栽ですと、先ほど、自生種というお話がありましたけれども、生物多様性とか、自生種は今のトレンドではありますけれども、私がこんなことを言っただけであまりよくないんですけども、それでほんとうに道路を美しく見せるかという将来的には道路はみんな雑木林のようになって、その道路がきれいに見えますかということかと。道路が清潔感があって、道路構造物として美しく景色、ピクチャーとしての景観の中でどう美しく見えるかという、その辺の議論なしに、それぞれの単体のものだけやっていると、例えば、グレーベージュの話でも、山の中の背景が茶色いようなところでもグレーベージュかというところではない。環境省がブラウンを推奨していますので、その辺の問題もあつたりします。

ですから、先ほど、真田先生も減らすとか、そういう話をしているときに、道路景観を美しくするというのはどういうことなのか。その辺のことを、それぞれを目立たせるのではなくて、トータルにデザインするとか、その辺の話が解説としてあればよいのかと、多分その辺は抽象的で定性的だから、あまり要らないのではないかという話になるだろうと思いますけれども、ほんとうはそこが一番大事なのかなという気がしています。

【天野委員長】 多分、そういう話は、この中にいっぱい書いてあつて……。

【池邊委員】 いっぱい書いてあるんですけども、わかりにくいんですよ。

【天野委員長】 私が言っているわかりづらいというのは、こう考えてやれとしか書い

ていないので、正解がここには書いていないということです。土工指針の改定（案）がわかりやすいのは、理由は別として、こうしろと書いてある。こうしろと言われれば、そうすればいいのでいいんです。これは、考えろと書いてあるので難しいという話で、どうしていいかわからないという意味でのわかりづらい。ほとんどの基準は、理念は別として、こうしろと書いてあるとか、わからなくても、そうできる。

【池邊委員】 多分、そこなんです。末端の技術者にとって、これを読めとか、そういうことを考えろというのわかりにくいので、トータルでデザインするということがどういうことなのかというのを、もう少し末端の技術者の方にわかるように。専門家はいいかもしれないけれども、これは、正直言ってわからないと思うので、その辺が必要かなという感じ。

【天野委員長】 ぜひ原論編だけでも読んでいただければと思います。

いろいろご意見をいただきましたけれども、まだこれで意見を言い足りない方もおられるかもしれませんので、その場合は、事務局のほうにご連絡いただきたい。あと10分で会議を終わらなければいけないという、司会進行の役目もありますので。

意図はよくわかっていますので、少し作業を進めながら、考えていきたいと思います。

【佐々木委員】 現実性のある作業を。

【天野委員長】 現実性。あまり理念中心で、作業論だけ増やしてもしょうがないので、アップデートの必要性はある。それから、もう一つは、縛りをかけていく必要があるということと、どこまで縛れるかという話と、いろいろなことが輻輳します。委員長という立場ですけれども、作業班にも顔を出ささせていただいて、まとめ方を考えていきます。もしご意見があれば、早めに事務局のほうにお伝えいただきたいと思います。よろしゅうございましょうか。

それでは、今後の流れについてご説明いただきたいと思います。よろしく申し上げます。

【事務局】 資料-7についてご説明を申し上げます。資料-7、A4、1枚紙をごらんください。

今後の流れを記しております。本日、3月22日、第1回検討委員会で、課題や改定の方角性についてご議論をいただきました。第2回は、平成29年5月ぐらい。第3回は、6月ぐらいの開催を予定しております。それぞれ改定案の確認をいただきたいと考えております。

また、第2回については、主に附属物関係の確認を行っていただくのがよいのかなと、

事務局としては考えております。

その後、必要に応じて、パブリックコメントの実施、そして、ガイドライン等の策定と
いうことにつなげていきたいと考えております。

【天野委員長】 それでは、今後の流れを見ていただいて、ご質問等ありますか。

【平野委員】 すみません。これを、こんなに急いでやるという理由は何かあるんでし
たっけ。

【沿道環境専門官】 指針のほうはアップデートで、防護柵ガイドラインは、附属物ガ
イドラインということで、今までいろいろと整備局や県で出していただいているものを集
約してまとめるという作業イメージで考えておりましたので、こういったスケジュール立
てをしています。たくさん意見をいただきました。そういった中で、まずは作業をさせて
いただいて、見ていただいて、議論を進めていただきながら考えていきたいと思ってい
ます。

【天野委員長】 ありがとうございます。

どうぞ。

【真田委員】 ちょっと繰り返しになりますけれども、今後の検討の流れで、指針(案)
と防護柵のガイドラインがあります。先ほど、天野先生がおっしゃったように、使い方
かなり検討しないといけないということなので、3本立てでやったらいいのではないかと
思います。

【天野委員長】 当然、ここでは主にとということなので、これは無視することではな
いので、同時並行でやっていかざるを得ないでしょうね。

【真田委員】 はい。

【沿道環境専門官】 特に今日のご議論の中で、役割と使い方がすごく大事だとい
うこともよくわかりましたので、そのあたりも含めて検討させていただきたいと思
います。

【天野委員長】 よろしゅうございますか。

私の感覚で言うと、あえて言ってしまうと、附属物等のガイドラインは、どう仕様書
の中に入れているかという問題はあるんですけれども、これはやればいい。こちら(指針(案)
解説)の話は、いろいろ輻輳します。使い方も含めて、結構検討しなければいけないので、
こちら(指針(案)解説)はもう少し時間がかかりそうな気がします。

時間を区切るんだったら、やれることを限定的にやるしかないと思っていますので、そ
の辺も作業班、森山課長や事務局とも相談させていただいてと思います。

【森山委員】 これは、ゴールといいますか、これが完璧というのではないではないですが、やはり年月も変わりますし、必ずバージョン1、2、3とあるわけですので、時間があつたら、いいものができるわけではないと思うんですよね。行政的には早く出して、さつと現場のほうに回させたいということが重要なので、ある程度時間を切った中で努力して、バージョン2としてやっていこうと思っております。

積み残しは、また次の5年という時に委ねるとか、そんな感じでいければと思っております。

【天野委員長】 はい、どうぞ。

【佐々木委員】 その使い方のことを考えるときに、いつまで紙ベースで考えるのかということですよね。全部リンクを張って、キーワードを入れて、検索できてというウェブで使うということを前提にした設計というの、当然あると思います。そのことも、最初から十分考えた作業ができるといいのではないかなと思います。

【天野委員長】 その点もぜひ。ウェブ版というより、電子版にしておけば、ワード検索できますからね。言葉で検索ができるので、もっと使い勝手は、我々が思っているより、巻末索引を見て、何ページ、何ページと全部見なくても、もっと簡易に検索できるというのはできているので、それも少し視野には入れていきたいと思っております。

ということで、こういうスケジュールですので、少し延ばすことは可能かもしれませんが、森山課長がおっしゃったように、できる部分でおさめて、早く行政的に動かしたいという意向ももつとも、どんどん事業は動くということもあるので、それを踏まえながら、事務局、作業班と検討させていただきながら、作業を進めさせていただきたいと思っております。よろしゅうございましょうか。

それでは、次回、もう少し形のあるもので議論させていただきたいと思っておりますが、これで議題の④までいきましたので、事務局に進行をお返ししたいと思います。

【沿道環境専門官】 長時間にわたるご議論、まことにありがとうございました。

また、委員長よりご案内のありました、もし追加のご意見等ありましたら、非常にタイトではございますけれども、大体1週間前後ぐらいで事務局まで提出をメールでお願いしたいと思っております。

また、本日の内容でございますけれども、議事録でございますが、後日、委員の皆様方に案を送付させていただきますので、ご確認をお願いいたします。確認いただいた後にホームページ掲載ということで、公開を考えております。

また、執筆作業に入りますけれども、引き続き、天野委員長をはじめ、皆様方にはご指導を賜りますよう、よろしくお願いいたします。

また、本日の会議資料でございますけれども、置いていただければ、追って郵送させていただきます。

また、指針やガイドライン類もございましたけれども、この冊子につきましては、事務局で保管しまして、次回の委員会の際にも使用することになるかと思えます。もしお持ち帰りいただく場合は、次回の委員会にもご持参いただきますようお願いいたします。

それでは、よろしければ、以上をもちまして、今回、第1回の委員会を閉会とさせていただきます。本日は、まことにありがとうございました。

— 了 —