

道路のデザイン

－ 景観に配慮した道路附属物等ガイドライン（案） －

改定原稿(案)

【目次】

NO. 32・33：防護柵以外の道路附属物等についても追加

第1章	ガイドラインの概要	1
1-1	ガイドラインの目的と役割	1
1-2	適用する道路と道路附属物等の種類	2
第2章	道路附属物等の景観的配慮の考え方	3
2-1	景観的配慮の基本理念	3
2-2	沿道の特性と道路の景観	6
2-3	景観的な配慮が特に必要な地域・道路	9
第3章	道路附属物等のデザイン	12
3-1	防護柵	13
3-2	照明	27
3-3	標識柱	37
3-4	歩道橋	39
3-5	その他の道路附属物等	44
3-6	道路附属物等のデザイン調整	68
3-7	コストと維持管理	77
3-8	暫定供用時の景観検討	80
3-9	道路附属物等のデザイン（まとめ）	81
第4章	景観に配慮した道路附属物等整備の進め方	83
4-1	道路附属物等に係るマスタープランの策定	83
4-2	マスタープランに基づく道路附属物の選定	87
4-3	地域意見のとりまとめ	88
4-4	事後評価の実施	89
巻末資料		
1.	景観の種類	参考-1
2.	色彩の基礎知識	参考-3
3.	道路附属物の現状	参考-4
4.	夜間景観ガイドライン等の事例	参考-9
5.	車道混在・自転車通行帯表示のローカルルールの設定事例	参考-14

第1章 ガイドラインの概要

1-1 ガイドラインの目的と役割

1-1-1 ガイドラインの目的

本ガイドラインは、道路景観全体の向上を目指すことを目的に、道路附属物等の設置・更新を検討するにあたって、本来の安全面での機能を確保した上で景観に配慮するとはどのようなことなのか、その考え方をまとめたものである。

「景観に配慮した防護柵の整備ガイドライン」が刊行された平成16年（2004）は、景観法が施行された年でもある。

本ガイドラインが策定されて以降、景観に配慮した様々な標準製品の防護柵が開発され、全国の道路に設置されるようになった。その色彩も従来の白色のみから、景観3色^{注)}といわれる色彩を標準色としたことで日本の道路景観は従来に比べて格段に良好になった。それまでは、特別な検討を行なうべき事業等において、委員会等を設けて検討を行うことで、良好な道路景観を創出してきたが、本ガイドラインは、“普通の道路”の景観向上に大きく寄与した。

また、道路空間には、防護柵をはじめとして照明や標識柱など数多くの道路附属物等や道路占用物件が設置されるが、防護柵以外の道路附属物等も含めた対応が必要である。さらに、観光立国を推進している今日、訪日外国人旅行者は、平成28年には2000万人を突破、インバウンド観光の増加も踏まえた道路のデザインへの要請もますます高まってきている。

このように、刊行されて10年以上経過し、内容の更新や充実、時代に合わせた見直しが必要となってきたことから、防護柵以外の道路附属物等も含めたガイドラインへと全面改訂することとした。

注) ガイドラインに示された、鋼製防護柵において基本とする3色（ダークブラウン、グレーベージュ、ダークグレイ）

1-1-2 ガイドラインの役割

- ・本ガイドラインは、道路景観全体の向上を目指すことを目的に、道路附属物等の設置・更新を検討するにあたって、本来の安全面での機能を確保した上で景観に配慮するとはどのようなことなのか、その考え方をまとめたものである。
- ・道路附属物等の形状や色彩に係る指針類を独自に作成している地方整備局や国道事務所、地方自治体等は、今までどおり当該指針類に準拠することとし、独自の指針等を作成していない国道事務所や地方自治体等においては、本ガイドラインに準拠して道路附属物等を設置・更新することが望まれる。
- ・場面や立場によって、留意すべき内容は変わる。「道路のデザイン-道路のデザイン指針(案)とその解説-」と合わせ、「道路のデザイン-役割と使い方-」（仮称）も併せて参照されたい。
- ・具体的な整備にあたっては、このガイドラインに沿った道路附属物の製造が行われることが前提であり、関係業界団体における適切な対応が期待される。

1-2 適用する道路と道路附属物等の種類

- ・道路附属物等は全国の様々な道路に設置される施設であることから、本ガイドラインは、全国全ての道路を対象とする。
- ・防護柵については、「防護柵の設置基準」（国土交通省道路局長通達、平成16年3月31日）に定められた全ての防護柵を対象とする。具体的には、車両を対象とする車両用防護柵（たわみ性防護柵、剛性防護柵）と歩行者等を対象とする歩行者自転車用柵を対象とする。
- ・歩道橋、照明、標識柱及びその他の道路附属物等（遮音壁、落下物防止柵、ベンチ、バス停上屋、視線誘導標、立ち入り防止柵、道路反射鏡、舗装・路面への表示）も対象とする。
- ・道路占有者との協議等を図ることが基本となるが、ベンチ、バス停上屋、地下出入口、変圧器等の道路占有物件も念頭に置くこととする。
- ・なお、長大橋や駅前整備、面的整備にともなう景観整備にあたっては、本ガイドラインの趣旨を踏まえながら、別途専門家による検討を行うことが望まれる。

第2章 道路附属物等の景観的配慮の考え方

2-1 景観的配慮の基本理念

2-1-1 道路附属物等は道路景観の脇役である

道路景観の主役は、沿道に展開する街並みや自然風景等の景観であり、歩道上で歩き、楽しむ人々の姿である。道路附属物等は、それらを引き立てる景観の「脇役」である。そのため、デザインの工夫を行う際は、それ自体が道路景観の中において目立たず、周辺景観に融和し、風景の一部として違和感なく存在することが基本である。また、舞台や映画等における脇役陣が協力して主役を盛り立てるように、各種の道路附属物等も相互に形状や色彩の面で協力し、沿道に展開する景観や歩道上の人々の姿を引き立てる努力が求められる。

2-1-2 景観と安全性を両立する

道路附属物等は、別途定められている各種設置基準に基づき安全で円滑な交通を確保することが前提であるが、一方で、利用者の快適性と地域の美しい景観に混乱を与えないことが重要である。特に、防護柵などの交通安全施設は、常に景観と安全性の両立を図った質の高いデザインを用いることが基本である。

2-1-3 人との親和性に配慮する

人と道路附属物等との関係性を考慮することは、オープンカフェ等に代表される道路空間利用が進みつつある今日、きわめて重要な事項である。例えば、歩車道境界に設置される車両用防護柵や歩行者自転車用柵、歩道上に設置されるベンチ等は、歩行者が直接接触れることを考慮することが必要である。歩行者の利用がある場合には、ボルト等の突起物、部材の継ぎ目等により歩行者に危害を及ぼすことのない形状とすることが基本であり、また心理的に危険や不快な形状も避けることが望ましい。

さらに、特に歩行者の利用が多い場所においては、バリアフリーの観点からの防護柵への手摺の設置が考えられるほか、道路附属物等の手触り感の向上等、人が身体感覚的に受け入れやすいような配慮を行うことが望ましい。

2-1-4 地域の景観特性に応じた色彩検討と基本色の設定

道路の沿道には、さまざまな様相の景観が広がっている。同じ路線であっても地形や沿道の土地利用状況、植生等によって道路の景観は大きく異なるものとなる。また、同じ都市部であっても幹線道路と住宅地の生活道路のように道路や沿道のスケールによっても道路の景観は大きく異なる。

このような沿道の景観の違いによって、道路附属物等の形状や色彩等のあり方も変わることとなる。そのため、道路附属物の設置検討対象とする区間について、沿道の道路景観を幾つかのタイプに分類し、タイプ別に地域景観と調和する基調色を設定した上で、各道路附属物等の適切な形状や色彩等を検討することが基本である。

2-1-5 道路附属物等の集約化・撤去を検討する

道路空間に設置される道路附属物等は、それぞれに求められる機能が異なることから、個別に設置されがちである。しかし、これでは限られた道路空間は、道路附属物等で窮屈となり、景観的にも混乱をきたしやすい。道路空間をすっきりとさせ、景観的な向上を目指すためには、道路照明と歩道照明を一体化するなどの、施設の集約化を検討することが求められる。

また、既に設置された道路附属物等については、既存ストックを極力活かしながら、更新時や通常の維持管理を通じて無駄なく質の高い道路景観を創出していくことを基本とする。この際、更新する予定のない施設は、撤去することもあわせて検討することが求められる。

2-1-6 機能性・経済性に配慮する

道路附属物等は、それぞれに目的があって設置されるものであり、本来有すべき機能が発揮されることが前提となる。その上で、道路景観を構成する重要な一要素として、その姿・形が洗練されるべきものであるが、その検討や設置にあたっては、経済性に配慮することが求められる。そのような意味で景観に配慮した妥当な価格の標準製品の普及が期待される。

また、道路附属物等は経年的な劣化や事故等による変形または破損が想定される施設であるため、点検や維持修繕の容易性を考慮した素材や形状を選定することが求められる。

2-1-7 代替策も含め道路附属物等の必要性を十分に検討する

道路景観の主役は、沿道に展開される景観(街並み、自然風景等)や歩道上の人々であり、必要以上に道路附属物等を設置することは景観形成上好ましいことではない。例えば、これまでの設置事例の中には、必ずしも防護柵としての機能が求められない場所に設置されている例や、防護柵以外の施設で代替可能な例もみられる。

道路交通の安全確保に照らして、必ずしも道路附属物等としての機能が求められない場所には、道路附属物等を設置しないことを基本とする。

また、道路附属物等の設置が求められる場所においても、景観に優れた他施設(防護柵の代わりとしての縁石や駒止め)による代替の可能性を検討すべきである。

なお、道路の新設時、改築時において道路構造を検討する際には、安全性や経済性の検討に加えて、景観的配慮を行うことが基本である。この段階における道路附属物等の景観的配慮の方法としては、多くの道路附属物等の設置を必要としない道路構造を検討対象とすることである。(3-1-1 (3)、3-5 (1) 等を参照)

2-1-8 沿道の関係主体との連携による道路景観の連続性を確保する

道路は、線的に連なる構造物であり、その沿道で様々な営為がなされて、街並み等が形成される。道路景観の向上にあたっては、沿道の地域住民や企業、関係機関等との密接な連携と協働に努め、良質な道路景観の連続性を確保することを目指す。

特に、景観法の施行を受け、自治体において景観計画の策定をはじめとする景観に配慮した

まちづくりが進められており、道路をはじめとする公共施設が景観法に基づく景観重要公共施設に指定されることも考えられる。地域のこのような意向を尊重しつつ、道路附属物等の形状や色彩について地域景観との不調和が起こらないように、道路全体として留意することを基本とする。

2-2 沿道の特性と道路の景観

道路の景観は、沿道の特性によって大きく異なる。ここでは建築物が連担する市街地の道路景観と、樹林地や田園等、自然的環境が卓越する地域（以下「自然・田園地域」と記す）の道路景観に大別して、その特徴を示す。

なお、自然・田園地域の検討に際して、対象路線の地形や沿道の特性から「樹林地」「田園」「海岸」の3地域にさらに細区分することが望ましい場合もある。

2-2-1 市街地の道路景観

- ・市街地の景観は、そのほとんどが道路上からの眺めによっており、建築物や工作物等の沿道の人工的要素が、道路景観を大きく規定している。
- ・市街地には、比較的幅員の広い目抜き通り、表通り等から、比較的幅員の狭い裏通り、横丁、路地等まで、様々な性格の道路が存在しており、それぞれが性格に応じた景観を呈していることが、街に多様性や奥行きを与え、その街らしい顔・表情をつくっている。
- ・中でも、地域の中心地区や駅前広場、大通り、繁華街等の地域のシンボルとなるような場所の道路空間は、特に多くの人が集まり、活動を楽しむ場でもあるため、このような人の活動の姿自体が道路景観の主役となる場合もある。
- ・市街地の道路空間には、防護柵をはじめとする多様な道路附属物等（標識、照明等）が存在する。これらの施設は、それぞれ目的が異なる施設であるものの、道路景観を構成する要素として同時に眺められることとなることから、市街地の道路景観の形成においては、防護柵を含む道路附属物等の相互のデザイン（形状、色彩）の関連性、統一性が重要な観点となる。

上記に示した市街地の道路における道路附属物等の景観的特徴は、沿道の街並み等のきわめて多様な人工的要素とともに眺められ、かつ、歩行者が直接に触れる機会が多いことである。



■市街地では、沿道の建築物や広告、標識、照明等、多様な沿道の人工的要素が、道路空間とその道路景観を大きく規定する



■市街地の大通りや繁華街では、歩行者が防護柵に直接に触れる機会も多い

2-2-2 自然・田園地域の道路景観

- ・樹林地や田園、海岸等の自然的環境が卓越する地域では、沿道の人工的要素（建物等）の影響は比較的小さく、道路景観は道路自体のデザインや沿道の立地特性に大きく規定される。具体的には、道路の線形や構造、地形・植生等の要素、沿道に広がる農業的な土地利用等から生まれる景観が主体となる。また、道路が同一の景観的基調を有する地域を一定の延長以上連続して貫き、このような地域景観を眺められる場所となるところにも特徴がある。

上記に示した自然・田園地域における道路附属物等の景観的特徴は、遠景や中景となる地形、自然植生、田園、海岸等の手前に眺められることである。



2-3 景観的な配慮が特に必要な地域・道路

沿道の特性は 2-2 のとおり、市街地と自然・田園地域に大別されるが、特別な景観検討が求められる地域や道路が存在する。

これら道路には、景観法に基づいて指定された景観地区、準景観地区及び、景観行政団体が定める景観計画において景観形成重点地区等に指定された地区、都市計画法に基づく風致地区等の景観上重要な地区内の道路があるが、ここではこれらに加えて、地域における景観的な配慮を考える際の参考とするために、道路景観の形成上、特に配慮が必要な地域や道路を例示的に示した。

■景観的な配慮が特に必要な地域・道路

- ①地域の中心地区等において街の骨格を形成する道路、地域にとってシンボルとなる道路、多くの人が集まる地域
- ②歴史的価値の高い施設周辺、もしくは歴史的街並みが形成されている地域
- ③遠景、中景、近景を問わず、山岳や景勝地、田園、海などが望め、眺望に優れた道路
- ④その他、地域の人にとって特別な意味のある地域・道路

(1) 地域の中心地区等において街の骨格を形成する道路、地域にとってシンボルとなる道路、多くの人が集まる地域

地域の中心地区等において街の骨格を形成する道路、地域にとってシンボルとなる道路、多くの人が集まる地域等は、まちの顔ともなる場所といえる。これらの場所の道路では、近年、道路空間の再構築などが行われている例がみられるなど、特段の景観的配慮が求められる。

[地域・道路の例]

- ・景観法に基づく景観重要公共施設に位置付けられている道路
- ・街の骨格を形成する道路。
- ・地域のシンボルとなる道路。
- ・歴史的経緯から地域にとって重要な道路(古くからの街道、かつての大手筋等)。
- ・多くの人が集まる繁華街や、地域の玄関口となる駅前。
- ・地域の憩いの場となっている公園の周辺や、学校の周辺。 等



NO.1：歴史まちづくり法等の動向を含めて、特別な景観的配慮が必要な地域に関する記載の更新や歴史的地区での道路デザイン上の留意事項等の内容を充実

(2) 歴史的価値の高い施設周辺、もしくは歴史的街並みが形成されている地域

近年、歴史まちづくり法による「歴史的風致維持向上計画」の認定都市や日本遺産の認定都市が増加している。このような全国的動向は、自分たちのまちのアイディティを見直し、それを地域づくりの柱のひとつとして据えるということであり、一方ではインバウンド等の観光客誘致につなげたいという地域の思いの表れである。

このような地域の道路における道路附属物等は、必要最小限の設置に留めるとともに、設置する場合においても地域の歴史的価値を損なわないようできるだけ目立たないように規模や形状、色彩の工夫を行うことを基本とする。

[地域・道路の例]

- ・歴史的価値の高い施設周辺の道路
- ・重要伝統的建造物群保存地区等、かつての宿場町や門前町等歴史的価値が高い街並みが形成されている地域
- ・「歴史的風致維持向上計画」の重点区域内の道路
- ・「日本遺産」のルート上にある道路 等



■ 歴史的価値の高い施設周辺の道路



■ 歴史的街並みが形成されている地域



■ 歴史的な街並みは、街並みとしての統一性に優れ、落ち着いた色調を有していることが多い

(3) 遠景、中景、近景を問わず、山岳や景勝地、田園、海などが望め、眺望に優れた道路

山岳や景勝地、田園、海などが望め、眺望に優れた道路では、それらの眺めを阻害しないことが道路附属物等の基本である。

[地域・道路の例]

- ・自然公園(国立公園、国定公園、県立公園等)内の道路。
- ・地域を代表する山岳への眺望が得られる道路。
- ・「日本風景街道」内の主なルート。
- ・その他、地域の景勝地や田園や海などへの眺望が得られ、眺望に優れた道路。



■地域を代表する山岳への眺望が得られる道路



■海岸沿いの道路

(4) その他、地域の人にとって特別な意味のある地域・道路

外部の人にとってはわかりにくいですが、地域の人々にとっては大切な地域や道路というものが存在する。例えば、優れた形姿を有しているわけではないが、地域の人々が長年大切にしてきた集落近くに広がる里山の風景を有する地域、あるいは現在は一般の住宅等が立ち並んでいるが、かつては街道や参道として利用された道路等、その地域の人々にとって特別な意味を持っている地域・道路等が挙げられる。

これらの地域・道路は、外部の人では気付きにくいいため、あらかじめ地域意見の聴取等を行った上で、道路整備としての今後の対応を検討する必要がある。



地域の有志がかつての追分の様子を文献から再現、それを行政が支援して追分が復元された。

■地域の意見から追分が復元された例

第3章 道路附属物等のデザイン

道路空間には、道路本体に加えて防護柵などの道路附属物等や、電気設備の地上機器などの道路占用物件など、様々な施設が設置されている。道路の景観は、沿道の街並み等の景観とこれらの施設が作り出す景観の両者から構成されるが、多数設置される道路附属物等が道路の景観に与える影響はきわめて大きい。

道路附属物等は、それぞれに果たすべき機能が異なり、形状や設置場所も異なる。それぞれの道路附属物等は、求められる機能を満足させる合理的で洗練された形状と周辺景観を引き立てる色彩を具備する必要がある。

同一種類の道路附属物等においても、形式や形状が異なるものが多数あり、設置に際してはそれらから選択して設置することになる。しかし、景観的な基調を同じくする一定の道路区間において、形式や形状・色彩が異なる同一種類の道路附属物等（防護柵でいえば、白色ガードレールとグレーベージュガードハイプなど）を漫然と設置すると、道路景観の連続性が損なわれることになる。このような例は、同一の路線であっても整備時期が異なる場合などに、見られることが多い。道路附属物等の設置にあたっては、空間や場所をよく考えた対応が求められる。

また、国道や県道などの道路管理者の違いによって、形式や形状・色彩が異なる同一種類の道路附属物等が使われることが多い。しかし、道路利用者にとって、管理者が異なるとは認識されない路線や交差点部においてこのようなことが生じると、道路景観の連続性が損なわれるほか、交差点の景観に混乱をきたすこととなる。良好な道路景観創出のためには、道路管理者間の調整も必要である。

道路空間においては、防護柵や照明、標識などの複数の道路附属物等が設置される。たとえば照明施設のデザインだけが優れていてもその他の施設のデザインが劣っている場合は、良好な道路景観の創出は望めない。良好な道路景観創出のためには、これらの施設間でのデザインに脈絡を持たせる努力が求められる。

第3章では、各道路附属物等のデザインと施設間のデザイン調整に関する方法をとりまとめた。

3-1 防護柵

連続的に設置されることで効果を発揮する防護柵は、道路附属物等の中で最も設置される延長が長いこと、防護柵がつくり出す表情は道路景観上きわめて重要である。また防護柵は、車両の路外逸脱等を防止する施設であるため、転落等により大きな被害が想定される海岸や山岳、河川沿い等の景観が良好な区間に設置される場合が多いことから、安全性を担保しつつ道路から周辺への眺望を確保することも求められる。

3-1-1 防護柵設置の判断と対応

防護柵の設置にあたっては、別途定められている「防護柵の設置基準」に基づくことが前提となるが、実際には、必ずしも必要性の高くない場所に防護柵が設置され、その存在によって道路景観を煩雑にしている例が少なくない。

ここでは、(1) 防護柵設置の必要性の判断のポイントを整理する。さらに、防護柵によらない対応として、(2) 他施設による代替の方法、(3) 防護柵を必要としない道路構造の検討について示す。

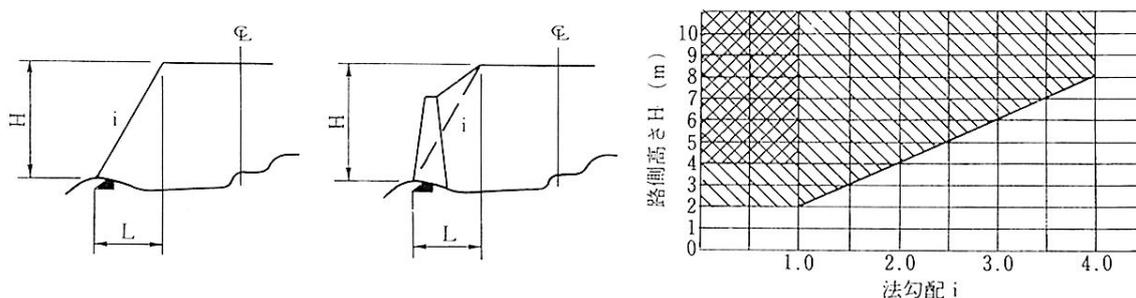
NO. 12: 防護柵の必要性の検討について、誰がどの段階で必要性を判断するのかという点を検討して内容を充実

(1) 防護柵設置の必要性の判断

《ポイント》

- ・ 防護柵が必ずしも必要ではない場所に設置され、その存在が道路景観を煩雑にしている例が少なくない。このように防護柵の本来の役割が必要とされない場所には、防護柵を設置しないことが基本である。

車両用防護柵については、「防護柵の設置基準・同解説」に主として車両の路外への逸脱による乗員の人的被害や第三者への人的被害(二次被害)の防止を目的として設置すべき区間が定められているため、参考とすることが基本である。例えば、盛土、崖、擁壁、橋梁、高架などの区間については、路外危険度が高い区間が示されており、設置の必要性を判断する際に参考となる。(下図参照)。



注) 法勾配 i : 自然のままの地山の法面の勾配、盛土部における法面の勾配および構造物との関連によって想定した法面の勾配を含み、垂直高さ 1 に対する水平長さ L の割合をいう ($i = L/H$)。
路側高さ H : 在来地盤から路面までの垂直高さをいう。

■路外危険度の高い区間 (出典: 防護柵の設置基準・同解説)

- ・ 既設防護柵の必要性の判断は、普段の道路管理の中でどのような区間にどのような防護柵が設置されているかの確認を行った上で行うことが基本である。

- ・必要性がないと判断される区間に既に設置されている場合には、次回の更新時に撤去も含めて検討することを基本とする。

《具体的方法の例》

○沿道特性に応じた判断

- ・市街地や自然・田園地域での一般道路では、単に車道と歩道の分離を目的として歩車道境界に設置された車両用防護柵は、縁石、駒止め等で代替可能であり、車両用防護柵の設置の必要性は低い。(2) 参照)
- ・一般道路の市街地区間では、中央帯や歩車道境界に植樹帯と横断防止柵を併用している例が多くみられるが、植樹帯の高さ、密度、幅等が歩行者の横断を物理的に防止できる場合には、横断防止柵設置の必要性はない。(2) 参照)
- ・自然・田園地域の盛土や崖等の道路区間で、法勾配が緩い、もしくは路側高さが低い(路側の地盤との高低差が小さい)場合には、車両の路外への逸脱による乗員の人的被害の防止を目的とする車両用防護柵の設置の必要性は低い。

	
<p>■ 植樹帯と横断防止柵とが併用されている例 この場合、横断防止柵設置の必要性はない</p>	<p>■ 路側高さ(在来地盤から路面までの高さ)が低い場合には、車両の路外への逸脱による乗員の人的被害の防止を目的として設置される車両用防護柵を設置する必要は低い</p>


<p>■ 車道と歩道の分離を目的とする場合は、必ずしも防護柵である必要はなく、縁石や駒止めでその機能を担保できる</p>

(2) 景観に優れた他施設による代替

《ポイント》

- ・防護柵の設置目的が必ずしも防護柵本来の機能を求めるものではない例、あるいは防護柵本来の機能が求められる場所であっても、景観に優れた他の施設で安全性を確保可能である例も多く見受けられる。防護柵を景観に優れた他の施設で代替することが適切な場合には、それらを用いることが基本である。
- ・また、既存の防護柵については、他施設で安全性を確保することが可能な場合には、更新時等に併せて、景観に優れた他の施設へ替えることが基本である。

NO. 39 : 防護柵の代わりに植栽を設置する考え方や植栽が生育したことで既存防護柵を撤去する考え方等について記載

《具体的方法の例》

主に市街地においては、以下の方法により、他施設で安全性を確保することが可能である。

- ・歩車道境界や中央帯に設置される横断防止柵は、歩行者の横断を物理的に防止できることが可能な既存の植樹帯（低木刈り込み等）があれば、植樹帯で代替可能である。
- ・中低木を植栽した植樹帯を新設する場合には、樹木が生育途中であるために横断防止機能を担保できない場合がある。その際には、樹木が育成するまでの数年間は間伐材を利用した木製柵等を設置すること等が考えられる。
その場合には、横断防止機能を発揮できる大きさや密度に達した段階で、既存防護柵は撤去を行うこととする。
- ・歩行者の巻き込み防止を目的として交差点等に設置される防護柵は、縁石や駒止め等により代替可能な場合もある。

(3) 道路の新設時、改築時における景観的配慮

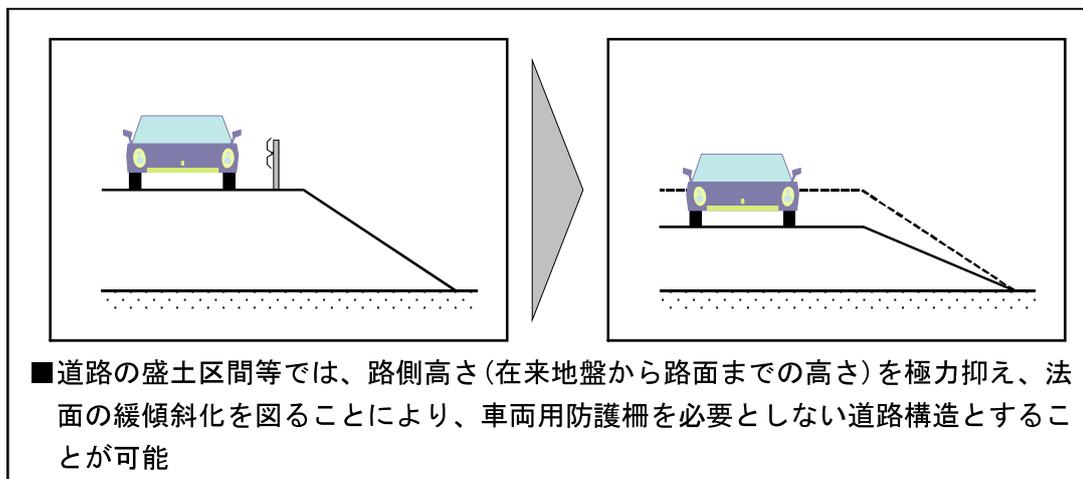
《ポイント》

- ・道路の新設時、改築時において道路構造を検討する際には、安全性や経済性の検討に加えて、景観的配慮を行うことが基本である。この段階における防護柵の景観的配慮には、防護柵の設置を必要としない道路構造を検討対象とすることが含まれる。



《具体的方法の例》

- ・法面の緩傾斜化を図る、路側高さを低くする。
- ・道路の新設時、改築時における景観的配慮の例としては、道路の盛土区間における法面の緩傾斜化や、路側の地盤との高低差を小さくすること(道路の縦断線形の変更が可能な場合)等により、車両の路外への逸脱による乗員の人的被害の防止を目的とする車両用防護柵を必要としない道路構造とすること等が挙げられる。
- ・ただし、検討にあたっては、経済性や、車両が路外に逸脱した場合に当事者および法面下の第三者に人的被害を及ぼさない等の安全性について、留意する必要がある。



3-1-2 防護柵のデザイン方針

ここでは、設置する防護柵のデザイン方針として（１）シンプルな形状（付加的な装飾の抑制）、（２）透過性への配慮、（３）存在感の低減、（４）人との親和性に配慮したデザイン、材質について示す。

（１）シンプルな形状（付加的な装飾の抑制）

《ポイント》

- ・防護柵は、構造的・機能的に必要な最低限の部材で構成されたシンプルな形状であることが基本である。
- ・地域イメージの直接的な表現(地域の特産物を表現したレリーフの設置や絵を描くこと)をはじめとする付加的な装飾は、防護柵における景観的配慮とは言えないとともに、防護柵が本来有する機能を損なうおそれがあるため、避けることが基本である。

以下に、防護柵における具体的な方法を示す。車両用防護柵については、下記の全てに配慮することが必要であり、歩行者自転車用柵については、下記の「支柱間隔を等間隔にする」「絵を描かない、レリーフ等を付けない」に特に配慮することが必要である。

なお、コンクリート製壁型剛性防護柵については、道路構造と一体となったシンプルな形状であるため、「（３）存在感の低減」において形状面の工夫として記述した。

《具体的方法の例》

○道路方向に伸びるビーム等を滑らかに連続させる。

- ・防護柵は連続的に設置される施設であり、車両の円滑な誘導という機能的な観点から、また、走行車両からの眺めという景観的な観点からも、道路縦断方向に伸びるビーム等が滑らかに連続していることが望ましい。



○支柱間隔を等間隔にする。

- ・防護柵の支柱間隔がみだりに変わると、煩雑な印象となるため、構造的な要請から必要な場合を除いては、支柱間隔を等間隔とすることが基本である。



○絵を描かない、レリーフ等を付けない。

- ・地域の特産物等を表現したレリーフの設置や、地域の行事の絵を描くことは、防護柵自体が周辺景観の中で主張し過ぎ、景観的には決して好ましいことではない。また、設置にあたってのコストが割高になるうえ、防護柵の破損時において修繕も難しいことから、絵を描かないこと、レリーフ等を付けないことが基本である。
- ・地域からの要請により、市町村のマークや、地域のシンボル等を表現する必要がある場合には、防護柵が本来有する機能を阻害しないことに加え、周辺景観の中で防護柵の存在が際立つような過度な装飾や色彩は控えることが基本である。特に、連続的に設置されるという防護柵の特性上、長い区間にわたりこれらのマークが景観構成要素として繰り返し出現し、眺められることになることから、設置にあたっては特段の注意が必要である。



(2) 透過性への配慮

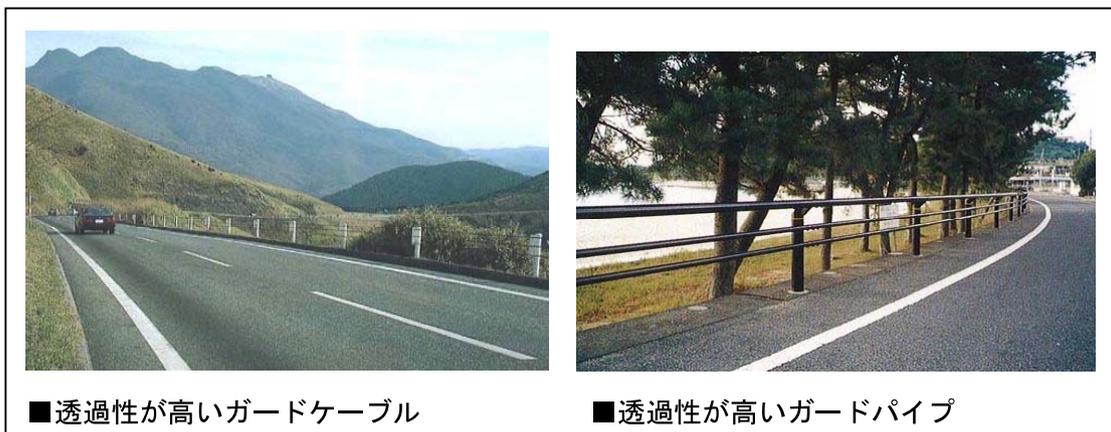
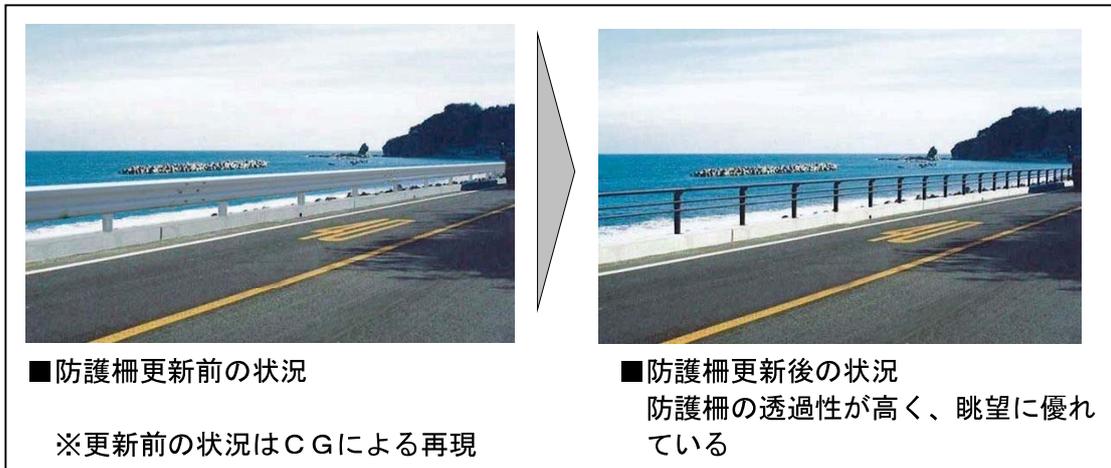
《ポイント》

- ・主に自然景観や田園景観が広がっている地域において、周辺への眺望を確保する必要がある場合には、透過性の高い形式とすることが基本である。

《具体的方法の例》

○透過性の高い防護柵の形式とする。

- ・ガードパイプ、ガードケーブル等の透過性の高い形式とすることで、外部への眺望を確保することが可能である。
- ・特に、沿道景観の重要な要素に対し、車両の運転手や同乗者の視線を遮らない高さ(位置)に防護柵のビームが位置するように工夫することが望ましい。



(3) 存在感の低減

《ポイント》

- ・主に橋梁部や中央分離帯に設置されるコンクリート製の壁型剛性防護柵は、表面が平滑なコンクリート壁面が連続するため、面としての存在感が強い。またコンクリートは輝度が高いため、道路外部からの眺めにおいて目立った存在となりやすい。このため、必要に応じて、コンクリート壁面の存在感を低減させる工夫を行うことが望ましい。

《具体的方法の例》

○コンクリート壁の高さを抑える。

- ・橋梁・高架の高欄として設置されるコンクリート製の壁型剛性防護柵については、上部に金属製のトップレールを付加した車両用防護柵を用いることにより、コンクリート壁の高さを抑え、防護柵としての存在感を低減することが可能である。



○コンクリート壁面の輝度を低減させる。

- ・橋梁・高架部において、その外部景観が重要な場合には、コンクリート壁面の輝度を下げること等の工夫が可能である。

(4) 人との親和性等に配慮したデザイン、材質

《ポイント》

- ・歩道が設置される道路では、防護柵が歩行者の間近に存在すること、また歩行者が防護柵に直接触れることに対する配慮をバリアフリー等の観点から行うことが基本である。
- ・温もりを感じさせたいような地域や、木造の歴史的建造物の周辺、木造の伝統建築物が集積している街並み、緑の多い地域などにおいては、木製の防護柵を用いることも考えられる。

《具体的方法の例》

○防護柵の歩道側の面を歩行者にとって表側の面として感じさせる。

- ・車両用防護柵の場合、歩道側に支柱、車道側にビームが設置されるため、歩行者側は防護柵の裏側の面として感じられる場合が多い。防護柵の歩道側面が歩行者にとって表側の面として感じられるための工夫としては、歩道側における手摺ともなるビームの設置、トップビームの位置や取り付け方の工夫等がある。

例) バリアフリーの観点からの歩道側における手摺ともなるビームの設置。

トップビームの位置、取り付け方の工夫（車両用防護柵の場合）。

トップビームの位置の工夫（歩行者自転車用柵の場合）。



■歩道から見ると、裏面としての印象が強い



■手すりともなるビームを取り付けた例

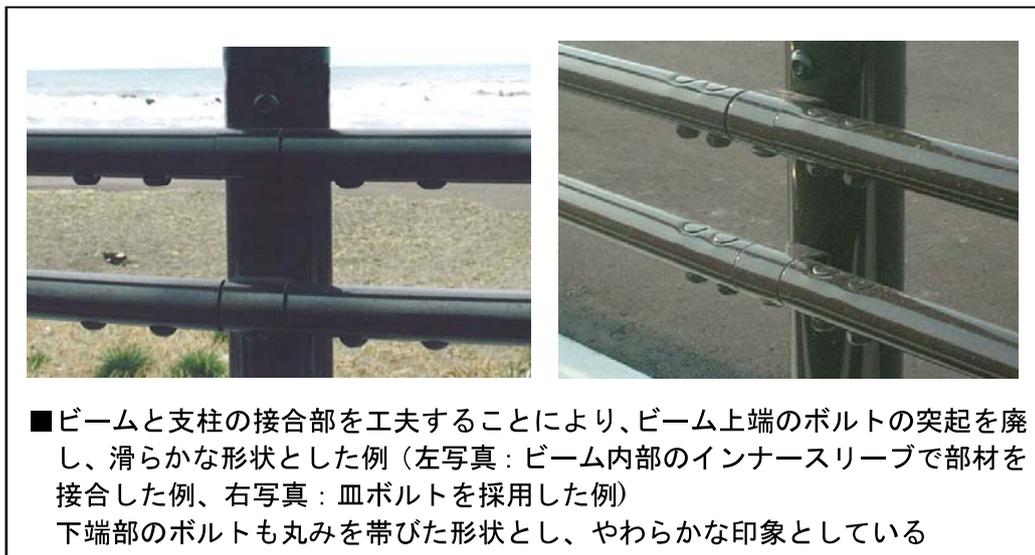


■防護柵の上端に設置されたトップビームが支柱の頂部を覆っているため、歩道側から見たときに、裏側であることの印象が緩和されている



○ボルト・ナット等の突起を抑制する。

- ・防護柵のボルト・ナット類の突起は、心理的な不快感を生じさせるとともに、安全上も好ましくないため、極力避けることが基本である。
- ・具体的には、バリアフリーの観点からボルト、ナット類の突起がビームの上面や歩道側面に露出しないこと、数が少ないこと、丸みを帯びた形状であることが基本である。



○歩行者の衣服や鞆類が防護柵に引っかからない端部形状とする。

- ・車両用防護柵の端部処理については、「防護柵の設置基準」においても車両衝突時に乗員に与える影響が大きいことから、路外方向へ曲げる事等が示されている。
- ・歩行者の利用が想定される歩車道境界に設置される防護柵の場合には、バリアフリーの観点から、端部用の曲線部材やビームの突出を抑える板等の利用によって歩行者の衣服や鞆類が引っかかりにくい端部処理の工夫を行うことが基本である。



○材質を工夫する。

- ・歩行者自転車用柵(歩車道境界の横断防止柵、路側の転落防止柵)については、歩行者の手触り感を向上させるために、木材等の手触り感に優れる材質とすることも考えられる。ただし、木材は表面の平滑さを保持できるものを用いること、過度な大きさや重量感を与えるものにならないこと等の配慮が必要である。
- ・また、木材は特有の温かみ感や人との親和性があり、これらを活かした木製防護柵を用いることによって温もりを感じさせる地域景観を形成することができる。歴史的な木造建造物の周辺、木造の伝統建築物が集積している地域また緑の多い公園等は、木材や樹木が景観の基調となるため、木製防護柵を用いることにより、これら地域と融和し、また人との親和性が高まる。その際、地域の間伐材を利用することも考えられる。



■高欄に木製の手すりを取り付けた例

3-1-3 防護柵の色彩設定

良好な景観形成に配慮した防護柵の色彩は、地域の特性に応じた適切な色彩を選定することが基本である。その際、ある一定のエリアにおいて統一感を確保するためには、マスタープランを策定することが基本である（4-1 参照）。また、既に設置してある他の施設や防護柵を設置する橋梁等の構造物との関係で個別に色彩を選定する場合は、それらの色彩との調和を考慮し選定を行うことが必要となる。

防護柵の色彩はそれぞれの地域の特性に応じて検討すべきであるが、本ガイドラインでは、一般的な我が国の自然や風土、建築物等との融和性の観点から、景観に配慮する際の防護柵の基本とする色彩を提示した。具体的には、マンセル表色系の色相 10YR(イエローレッド)系の色彩としたが、これは、我が国の伝統的な街並みや現代の建物の外壁は、10YR 系の色彩が基調色となっていることが多いこと、我が国の自然の土や岩、樹木の幹の色彩についても YR 系の色彩である場合が比較的多いこと、また同じ色相の色彩を用いれば、明度や彩度が異なっても互いに調和しやすいことを考慮したものである。

NO. 31：塗装面が比較的大きな防護柵はダークブラウンよりもグレーベージュの方が望ましいことを明確に記述

(1) 鋼製防護柵について

表 鋼製防護柵での基本とする色彩選定の考え方

形式に応じて基本とする色彩		塗装面が比較的小さい防護柵	塗装面が比較的大きい防護柵
		地域特性	<ul style="list-style-type: none"> ・ガードパイプ形式の車両用防護柵 ・パイプで構成された歩行者自転車用柵 等
市街地		<ul style="list-style-type: none"> ・ダークブラウン (10YR2.0/1.0) ・グレーベージュ 	<ul style="list-style-type: none"> ・グレーベージュ (10YR6.0/1.0)
自然・田園地域	樹林地	<ul style="list-style-type: none"> ・ダークブラウン 	<ul style="list-style-type: none"> ・グレーベージュ
	開放的で比較的明るい色彩が基調な海岸部	<ul style="list-style-type: none"> ・ダークブラウン ・グレーベージュ 	<ul style="list-style-type: none"> ・グレーベージュ
	開放的で比較的明るい色彩が基調な田園地帯	<ul style="list-style-type: none"> ・ダークブラウン ・グレーベージュ 	<ul style="list-style-type: none"> ・グレーベージュ
歴史的建造物の周辺や歴史的街並みが形成されている市街地		<ul style="list-style-type: none"> ・ダークブラウン ・ダークグレー (10YR3.0/0.2) 	<ul style="list-style-type: none"> ×ガードパイプ形式を基本とする
<p><備考> ・防護柵の色彩は地域の特性に応じた適切な色彩を選定することが基本であり、上表以外により適切な色彩があれば、その色彩を採用する。</p> <p>・沿道建築物が比較的明るい色彩を基調としているオフィス街や繁華街、開放的で比較的明るい色彩を基調としている海岸部等においてはオフホワイト (10YR8.5/0.5) を候補色に加えて検討する。</p> <p>・塗装面が比較的大きいガードレール形式の場合は経済性を考慮して「亜鉛メッキ」も含めて検討する。</p>			

表 鋼製防護柵での基本とする色彩選定の考え方

基本色名称	標準マンセル値
ダークブラウン(こげ茶色)	10Y R2.0/1.0 程度
グレーベージュ(薄灰茶色)	10Y R6.0/1.0 程度
ダークグレー(濃灰色)	10Y R3.0/0.2 程度

(2) アルミ製防護柵やステンレス製防護柵について

- ・アルミ製防護柵やステンレス製防護柵については、素材そのものの色彩を活かすことを基本とする。ただし、特に周辺景観との融和を図るために電解着色や焼き付け塗装等を行う場合で、かつ防護柵を設置する道路周辺の基調色が、一般的な我が国の街並みや自然の土や岩、樹木の幹等で基調となっている YR 系を中心とした色彩の場合には、「(1) 鋼製防護柵」において基本とした塗装色に近い色彩とすることを基本とする。なお、電解着色では再現できない色彩に関しては、塗装等に対応するものとする。

(3) コンクリート製防護柵について

- ・コンクリートは、経年変化によって色合いが変化し、徐々に景観に馴染んでくる素材である。このため、コンクリート製防護柵については、塗装は行わず、素材が本来有している色彩そのものを活かすことが基本である。

(4) 木製防護柵について

- ・公共建築物等木材利用促進法を踏まえ、木製防護柵を設置するケースがある。木製の車両用防護柵は、支柱が鋼製あるいはコンクリート製の場合が多い。前者は(1) 鋼製防護柵と同様の考え方、コンクリート製は素材の色彩((3) 参照)とするのが基本である。
- ・塗装や防腐処理を行う際には、素材そのものの色彩や木目等が活かされるように配慮することが基本である。

3-1-4 視線誘導への配慮

《ポイント》

- ・急カーブが連続するような箇所および濃霧等が発生しやすい道路区間においては、視線誘導を確保することが望まれる。視線誘導の設置方法は、車道外側線の明示、視線誘導標の設置などがある。また、これらの区間において防護柵の設置が必要となる場合には、防護柵について、地域特性に応じた景観への配慮を行い適切な色彩、形状を採用し、視線誘導については、視線誘導標等以外の手段により確保することを基本とする。
- ・視覚障害者の誘導について配慮する必要がある場合は、関係者の意見を踏まえ、視覚障害者誘導用ブロックの設置等適切な措置を講じることを基本とする。

《具体的方法の例》

○車道外側線を高視認性路面標示とする

- ・車道外側線の視認性を高めるためには、路面標示にドットラインを設けたり、高屈折率ガラスビーズを散布するなどの工夫を施した高視認性路面標示を用いることが考えられる。

○視線誘導標や反射シート等を設置する

- ・視線誘導を確保することが望まれる区間においては、防護柵への視線誘導標の設置（(3-5 (5) 視線誘導標）参照）、反射シートの支柱への巻き付け等を行う。
- ・歴史的建造物の周辺や、歴史的街並みが形成されている地域、沿道に良好な風景が広がっている地域等では、視線誘導標の設置により周囲の景観を阻害するような場合がある。このような場合には、反射シートの支柱への巻き付けにより、視線誘導機能を確保することが望ましい。
- ・視線誘導標の設置や反射シートの支柱への巻き付け等を行う場合にあっても、景観を阻害しないよう配慮する必要がある。具体的には、視線誘導標や反射シートは、なるべく光の反射率の高いものを用いることで、その大きさ、色、設置位置等を工夫し、昼間においては目立ちにくくすることが望ましい。なお、視線誘導標については、別途「視線誘導標設置基準」が定められている。

○視覚障害者誘導用ブロックを設置する

- ・視覚障害者誘導用ブロックを設置する場合は、「道路の移動円滑化整備ガイドライン」を参考にするとよい。また、視覚障害者誘導用ブロックの色彩については、(3-5 (8) 舗装)を参照されたい。



■防護柵の支柱に反射シートを巻き付けることにより、視線誘導を確保している例

NO. 13 : LED の特徴に留意して記述

NO. 14 : 道路照明の連続性（柱や灯具の統一）について言及

NO. 15 : 道路照明だけでなく、夜間景観の視点から記述

3-2 照明

3-2-1 車道照明柱のデザイン方針

道路照明施設設置基準・同解説（日本道路協会）では、「連続照明の照明方式は原則としてポール照明方式とする。」としており、土工部や橋梁部ではこれを基本とする。

ただし、トンネルや函渠では構造物取付照明方式、路外への漏れ光に配慮が必要な橋梁部では高欄照明方式、および広範囲への照射が必要な道路休憩施設や駅前広場等ではハイマスト照明方式が考えられるため、道路構造や交通状況等により適切な方式の選択が望まれる。

以下に、一般的なポール照明方式のデザイン方針について記載する。

(1) 配置

《ポイント》

- ・機能の異なる附属物等が無秩序に配置されると道路としての一体感が損なわれるため、配置検討は、植栽や標識、歩道橋等のその他の道路附属物等の配置計画と同時に行うことを基本とする。

これは、一般に照明の基準値を満足させるには 2D の平面図での検証で十分であるものの、照明とその他の道路附属物等が近接した場合には不適切な影が路面に落ち、実際には基準値を満たさない等、交通安全に支障をきたす恐れがあるためでもある。

《具体的方法の例》

- ・とりわけ様々な道路附属物等が設置される交差点部を含めて、道路標識等と極力一体化し、煩雑になりがちな道路景観における構成要素を最小限にすることが望ましい。
- ただし、共架する道路附属物等と灯具の離隔が小さい場合は、不適切な影が路面に落ちるため、路面の明るさが損なわれないように適切に判断する必要がある。



写真11 信号と照明の集約化事例



- 灯具と附属物が近接した例
- ・ 共架する附属物等と灯具の離隔が小さい場合は、不適切な影が路面に落ちる

※ふくおか国道 色彩・デザイン指針（案）

(2) 照明柱・灯具形状

①照明柱

《ポイント》

- ・道路照明は道路空間の脇役であることを踏まえ、昼間景観における存在感に配慮して、柱と灯具のバランスがとれ、かつ、極力シンプルなデザインを基本とする。
- ・灯具まで出幅がある「アーム付きポール」と出幅のない「直線ポール」に大別されるが、LED照明の性能向上により、車線数が多い場合でも「直線ポール」にて基準値を確保できるようになっている。ポールの設置位置や街路樹の影響等から「アーム付きポール」が効率的な場合もあるため、道路構造に応じて適切なポールを選択することを基本とする。

《具体的方法の例》

- ・新設の場合は、目標とする基準値を確保するため、灯具の光源や光束、灯具取付け高さ、配置とともに、周辺景観に馴染むポール形状を選択することが基本である。
道路景観整備等に関する検討としてオリジナル形状を検討する場合は、この限りではない。
- ・更新においては、山間部等にある局所照明では単体で見られることを意識して、当面の間は極力既存ストックを活用することとする。また、連続照明の場合は、形状の異なるポールが1本でも混入すると景観的な連続性を欠くため、形状を統一させることを基本とする。

②灯具

《ポイント》

- ・発光部が大きく光源が直接見えるものは、事前にグレアの影響がないか確認を行う必要があるほか、無駄な光が上方に拡散し効率よく路面を照らさない等の形状の特長を理解して灯具を選定する必要がある。
- ・照明からの光が、周辺住宅内の生活者、周辺の樹木、農作物、生物の生育・生存に有害な影響を及ぼしたり、天文観測に支障を生じたりしないように、配置や器具配光に配慮する必要がある。例えば、住宅地域などでは発光面の輝きが光害といった居住者の睡眠や活動の妨げの要因ともなり得る。この様な場合には、悪影響が生じると考えられる方向への照明器具の輝度あるいは光度を規制するのが望ましい。

《具体的方法の例》

- ・上方に無駄な光を拡散させない、路面を効率よく照らすカットオフ型等の下方光束を基本として、極力グレアを感じない灯具を採用することを基本とする。
道路景観整備等に関する検討としてオリジナル形状を検討する場合は、この限りではない。
- ・生態系等への配慮では適宜ルーバー等の装着、農作地等の近傍にて誘虫性への配慮では光源選定や波長制御等の検討が必要である。
- ・LED照明の場合は、ランプ交換ができず灯具毎の交換となるものが多いため、寿命到達時の交換方法に配慮して設計する必要がある。

(参考) 用語説明

グレア：視野の不適切な輝度分布または極端な輝度対比によって生じる感覚であり、不快感および見る能力の低下を伴う。グレアには、その生じ方によって直接グレア、反射グレアがある。これらのグレアは、視認性の低下や事故などの原因となるので、抑制するのが望ましい。なお、道路照明では、不快グレアと視機能低下グレアのうち、グレアによる視機能低下が視認性に影響しない程度に抑制されていれば不快感を生じることがないとして、視機能低下グレア（TI 値）が規定の対象となっている。これは、生理的な視機能を低下させるものであり、視野内にまぶしいものがあると眼の中で光の散乱が生じ、これが視覚情報のノイズとなって見え方を妨げるものである。

3-2-2 歩道照明柱のデザイン方針

車道照明によって歩道の基準値を確保することを基本とするが、歩道幅員が広い場合等の車道照明だけでは基準値の確保が難しい場合に、設置するものである。

ポール照明方式のほかに、連続照明とする場合には、防護柵のトップレール内蔵のライン照明や支柱内蔵、車止めなどによる低位置照明がある。沿道の外部条件や漏れ光への配慮、地域の用途（居住系、商業系等）から目指すべき光環境に応じて、適切に選択すること。

以下に、一般的なポール照明方式のデザイン方針について記載する。

(1) 配置

《ポイント》

- ・道路空間に対する施設の乱立を避けるため、車道照明と整合性のある配置を基本とする。

《具体的方法の例》

- ・連続照明では、車道照明の配置を意識しながら配置ピッチを検討する等、整然と配置する。
- ・林立を避けるため、車道照明への共架を検討する。
- ・信号機や道路標識等と極力一体化を図ることが望ましいが、車道照明より共架する附属物等と灯具の離隔が小さいことが想定されるため、路面の明るさが損なわれないような配慮が一層必要である。

(2) 照明柱・灯具形状

①照明柱

《ポイント》

- ・車道照明と同様に、道路空間の脇役であることを踏まえ、柱と灯具のバランスがとれ、かつ、極力シンプルなデザインを基本とする。
- ・歩行者自転車用柵と同様に（3-1-2 参照）、地域性を現すアイテムであるため、道路景観整備等に関する検討としてオリジナル形状を検討する場合は、この限りではない。

《具体的方法の例》

- ・車道照明と同様に、目標とする基準値を確保するため、灯具の光源や光束、灯具取付け高さや配置とともに、周辺景観に馴染むポール形状を選択すること。

②灯具

《ポイント》

- ・車道照明と同様に、周辺の生態系や誘虫性への配慮等の沿道への影響に十分に配慮し、漏れ光や上方に無駄な光を拡散させない、灯具を選定することを基本とする。車道照明に比べて民地側に設置されるため、特に留意が必要である。

《具体的方法の例》

○カットオフ形

- ・グレアレス性能に優れ、効率の良い反射板によって配光制御された光は光源の出力を最大限に活かしながら目に優しい快適な屋外環境を創り出すことのできる灯具形式である。
- ・効率（路面照度、および均整度の確保）はセミカットオフ形よりやや劣るため、グレアと照度確保のバランスを現場周辺の状況（交通状況、地域特性）などを考慮しながら選定していくことが望ましい。

○セミカットオフ形

- ・比較的グレアレス性能に優れ、効率の良い反射板によって配光制御された光は光源の出力を最大限に活かしながら目に優しい快適な屋外環境を創り出すことのできる灯具形式である。
- ・灯具によっては採用できる光源W数に幅があり、大形サイズの光源を選択するとグレアが増すことがある。現場周辺の状況（交通状況、地域特性）などを考慮しながら選定していくことが望ましい。

○発光形

- ・繁華街や公園など多くの歩行者用屋外照明灯として採用されている灯具形式である。
- ・灯具本体が発光することにより、見た目の明るさ感や動線上の誘導効果も合わせ持っている。配光は全方向に整度よく光を照射できる傾向がある。但し、周辺の環境照度との関係によっては非常に眩しく感じる場合もある。暗い場所や住宅地付近での設置を検討する際は、高さや光源W数の選択を慎重に行うことが望ましい。

○反射形

- ・意匠的な灯具形式だが、基本的に光源が直接目に触れない位置に設置される灯具のため、グレアが抑制された灯具形式である。
- ・照射される配光も間接照明の柔らかな拡散光となるので、比較的広範囲にわたり均整度よく光を照射できる配光をもつ傾向にある。



○その他

道路景観整備等に関する検討として防護柵内蔵や低位置照明を採用する場合は、隣接する車道のドライバーに対するグレアに留意が必要である。

また、道路照明と同様に、LED照明の場合は、ランプ交換ができず灯具毎の交換となるものが多いため、寿命到達時の交換方法に配慮して設計する必要がある。



■高欄の縦棧内蔵照明
ポール照明の管理の手間を軽減するとともに、新しい灯りの姿を実現



■灯具一体型のポール照明
ポールと灯具の組み合わせの従来型の照明柱とは、異なる新しい形状の照明柱

3-2-3 照明柱の色彩設定

《ポイント》

照明柱は、防護柵や標識柱等と一体で道路景観として認識されることに配慮し、基本的に防護柵と色彩の統一を図る。

《具体的方法の例》

- ・防護柵と色彩の統一を図るため、下表に示す塗装色を基本とする。
ただし、支柱の直径がφ400 mm程度以上の場合は、塗装面積が大きく、重たい印象を与えるため、下表右欄に掲げる色彩を基本とする。
- ・灯具・ポールのほか、分電盤等の関連施設は同系色での塗装とし、塗り分けは行わない。
- ・道路景観整備等に関する検討を行う場合の塗装色は、以下に限らず選定できる。ただし、この際でも路線や地区の統一感への配慮や、素材の特性を活かすとともに、美観維持の観点から破損時の部分補修も踏まえて選定することが望ましい。
- ・下表に示す推奨色以外を選定する場合は、歩道舗装（アスファルト舗装の場合を除く）より明度の低い色彩を基本とするが、形状が線的であることからシルエットとなりやすいため、明度が低すぎる場合は硬く冷たい印象となりやすいことに留意する必要がある。

■照明柱で基本とする色彩選定の考え方

形式に応じて基本とする 色彩		塗装面が比較的小さい 照明柱	塗装面が比較的大きい 照明柱 (支柱直径φ400 mm以上等)
		地域特性	
市街地		<ul style="list-style-type: none"> ▪ ダークブラウン (10YR2.0/1.0) ▪ グレーベージュ 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ グレーベージュ (10YR6.0/1.0)
自然・ 田園 地域	樹林地	<ul style="list-style-type: none"> ▪ ダークブラウン 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ グレーベージュ
	開放的で比較的明るい 色彩が基調な海岸部	<ul style="list-style-type: none"> ▪ ダークブラウン ▪ グレーベージュ 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ グレーベージュ
	開放的で比較的明るい 色彩が基調な田園地帯	<ul style="list-style-type: none"> ▪ ダークブラウン ▪ グレーベージュ 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ グレーベージュ
歴史的建造物の周辺や歴史的街並 みが形成されている市街地		<ul style="list-style-type: none"> ▪ ダークブラウン ▪ ダークグレー (10YR3.0/0.2) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ グレーベージュ
<p><備考> ・防護柵の色彩と同様（3-1-2 参照）に、地域の特性に応じた適切な色彩を選定することが原則であり、道路景観整備等に関する検討を行う場合には、上表に限らず選定できる。 また、その他道路附属物等が上記以外の色彩にて統一されている場合は、これに合わせて選定できる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・沿道建築物が比較的明るい色彩を基調としているオフィス街や繁華街、開放的で比較的明るい色彩を基調としている海岸部等においてはオフホワイト（10YR8.5/0.5）を候補色に加えて検討する。 ・塗装面が比較的大きい照明柱は「亜鉛メッキ」も含めて検討する。 			

■照明柱での基本とする色彩選定の考え方

基本色名称	標準マンセル値
ダークブラウン(こげ茶色)	10Y R2.0/1.0 程度
グレーベージュ(薄灰茶色)	10Y R6.0/1.0 程度
ダークグレー(濃灰色)	10Y R3.0/0.2 程度

3-2-4 夜間景観（照明）の方針

人々の欲求の変化、都市開発の推進・充実に伴い、道路照明には交通安全や防犯等の基本的な機能に加えて、光害防止や省エネ等環境への配慮、夜景演出等快適かつ魅力的な環境づくりへの貢献が求められている。

交通安全等に関する照度や路面輝度等の明るさに対する基準は JIS の照明基準等で定められているが、沿道景観に配慮した望ましい色温度や演色性に対する公的な基準は無く、先進的な自治体が照明学会等の成果を踏まえて定めているのが現状である。下表は、照明に求められる目的に対する基準の一覧である。

■夜間照明の目的と手法及び基準一覧

目的	手法・配慮事項	基準類
交通安全 犯罪防止	<ul style="list-style-type: none"> 路面の明るさ、明るさの均一性（路面輝度及び均斉度、照度等） 視機能低下グレアの抑制 視線誘導（灯具の取付高さ、配列、間隔等） 	<ul style="list-style-type: none"> 日本工業規格（JIS） 道路照明施設設置基準・同解説（日本道路協会） 歩行者の安全・安心のための屋外照明基準（照明学会） LED 道路・トンネル照明導入ガイドライン案（国土交通省）
光害防止 省エネ	<ul style="list-style-type: none"> 上方拡散や漏れ光の防止（夜空） 不快な眩しさの抑制（安眠等） 生態系への配慮、省エネ対策 	<ul style="list-style-type: none"> 光害対策ガイドライン（環境省） 地域照明環境計画策定マニュアル（環境省）
景観照明 夜景演出	<ul style="list-style-type: none"> 街の個性を表現する光色（色温度） 色の見え方（演色性） 	<ul style="list-style-type: none"> ライトアップ照度の目安（国際照明委員会） 各自治体の創意工夫

（1）色温度や演色性

《ポイント》

- 道路照明施設設置基準（国土交通省）等の基準に従い、照明を設置する場所・対象・目的に応じて、省エネルギーで適正な「明るさ」を計画することが基本である。
- 道路照明は都市の夜間景観において都市軸を示す役割を持っているほか、光色は都市のイメージを創出しやすい。このため、明るさの確保に加えて、外部条件や沿道状況の現地確認を踏まえて対象路線以外も含めた路線や地域のマスタープランを作成し、光色の設定や相対評価となる明るさのバランスに配慮した計画を行うことが望ましい。
特に光色については、照明施設による光色と周辺の光色が著しく異なる場合は色順応により違和感を持つことがある。これらを避けるためには、現地確認を踏まえて視野内における光色をできるだけ一様にすることが望ましい。
- 更新においては、現状の光環境の調査を踏まえて、突出した印象とならない光色を選定することが求められる。

《具体的方法の例》

- ・光色および演色は、外部条件や目的に応じて太陽光に近い色や、暖かさを感じる色を選択できることとするが、その範囲は概ね以下を目標とすると良い。

色温度：2,000～5,000K ， 演色性：R a 70 以上※

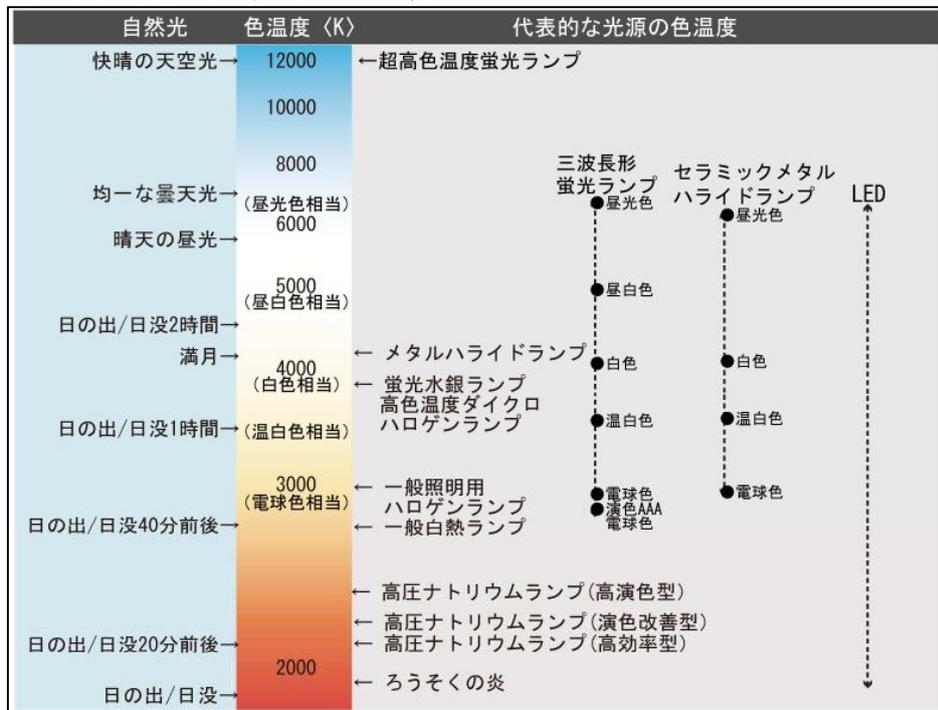
※農作地やビニールハウス等の近傍において、誘虫性ができるだけ低い光源を選定する必要がある場合は、この限りでない。

- ・従来は、採用する光源により色温度が決まっていたことに対して、LED では殆どの光色をカバーでき、従来の道路照明用光源よりも演色性が高く、調色・調光機能を持つ器具も存在するため、積極的に検討する。また、波長制御や色温度変換フィルター等の装着により、技術的には誘虫性を下げることが可能である。
- ・色による沈静効果や見通しが良いとされることから防犯効果が期待されるとして導入が始まった青色防犯灯については、照明学会において検証では効果が認められず、犯罪防止対策として設置が進められている防犯カメラ画像の鮮明さや色の再現性に影響するため、道路照明では採用しないことが望ましい。※ JIES-010 歩行者の安全・安心のための屋外照明基準（平成 26 年，一般社団法人 照明学会）参照

(参考) 用語説明

色温度：光源の色を表わす（単位：K）。ろうソクの炎は約 2,000K、電球色の蛍光灯は約 2,800K、白色の蛍光灯は 約 4,200K 程度となる。

■ 自然光と主な光源の色温度の代表例



演色：物体の色は自然（太陽）光の下での色が基本となり、演色性とは自然（太陽）光として物を見た時に、色の見え方を表現するもの。演色性の評価は、平均演色評価数（Ra）で表現される。（JIS Z 8726）

3-3 標識柱

(1) 標識柱のデザイン方針

標識柱のデザインは、その存在感を極力低減することとし、最小限の設置、形態の洗練を検討することを基本とする。

《ポイント》

- 存在感の低減：標識柱は、道路情報板、道路標識などを支える構造物であり、道路情報板、道路標識などの視認性を阻害するものであってはならないため、その存在感を極力低減する必要がある。道路景観においても、視野阻害を軽減させるために、最小限の設置、形態の洗練を検討することとする。
- 最小限の設置：標識柱は、照明灯等と極力一体化することとし、横断歩道橋、跨道橋などの道路上を交差する構造物への添架についても検討を行うこととする。異なる事業者間でも共架が可能となるよう、積極的に調整を図る必要がある。

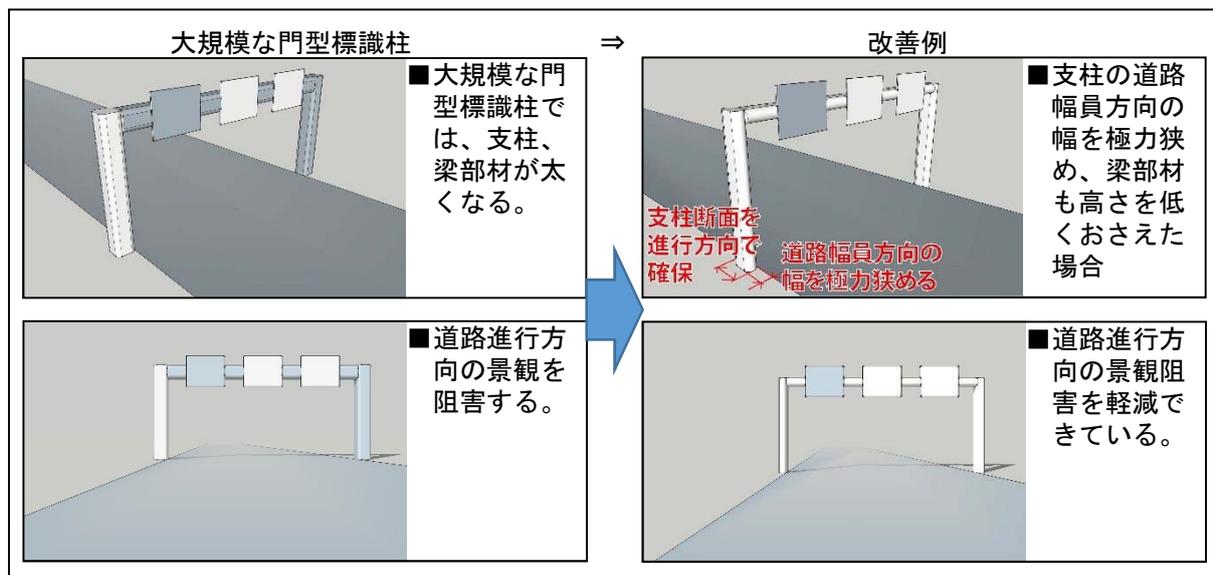
《具体的方法の例》

○形態の洗練

- ・例えば、大規模な門型標識柱などで支柱、梁部材が太くなる場合には、支柱の道路幅員方向の幅を極力狭め、梁部材についても梁の高さを低くおさえ、道路の有効幅員に対する影響を最小限にとどめるとともに、道路景観の阻害を軽減させることとする。



■門型標識柱の支柱断面を、進行方向で確保することにより、道路進行方向の景観阻害を軽減できている。



(2) 標識柱の色彩設定

標識柱の色彩は、道路情報板、道路標識などの視認性を阻害しないことが重要であり、さらに道路景観を構成する色彩のなかで調和、埋没する範囲の色彩を選定する必要がある。

《ポイント》

- 規制標識、警戒標識、道路の通称名、著名地点等の小型の標識柱の場合は、防護柵と色彩の統一を図ることを基本とする。
- 門型、F型、T型など、支柱の直径がφ400mm程度以上となる大型の標識柱の場合は、塗装面積が大きく、重たい印象を与えるため、亜鉛めっき仕上げを基本とする。
- 道路景観整備等に関する検討を行う場合の塗装色は、上記に限らず選定できる。ただし、この際にも路線や地区の統一感への配慮や、素材の特性を活かすこととする。

《具体的方法の例》

- 標識柱と道路標識裏面について留意すべき事項

路線や地区の統一感への配慮等のために、大型の標識柱にダークブラウンやダークグレーなどの低明度の色彩を用いる場合には、道路標識裏面を同色で塗装すると重たい印象を与える場合もあるため、注意する必要がある。

表 標識柱で基本とする色彩選定の考え方

形式に応じて基本とする 色彩		塗装面が比較的小さい 標識柱	塗装面が比較的大きい 標識柱
		(規制標識、警戒標識、道路の 通称名、著名地点等)	(門型、F型、T型等、支柱直径φ 400mm以上等)
地域特性			
市街地		<ul style="list-style-type: none"> ・ダークブラウン (10YR2.0/1.0) ・グレーベージュ (10YR6.0/1.0) 	<ul style="list-style-type: none"> ・亜鉛めっき仕上げ ・地域特性に応じて付加される 候補色：ダークブラウン
自然・ 田園 地域	樹林地	<ul style="list-style-type: none"> ・ダークブラウン 	<ul style="list-style-type: none"> ・亜鉛めっき仕上げ
	開放的で比較的明るい 色彩が基調な海岸部	<ul style="list-style-type: none"> ・ダークブラウン ・グレーベージュ 	<ul style="list-style-type: none"> ・亜鉛めっき仕上げ
	開放的で比較的明るい 色彩が基調な田園地帯	<ul style="list-style-type: none"> ・ダークブラウン ・グレーベージュ 	<ul style="list-style-type: none"> ・亜鉛めっき仕上げ
歴史的建造物の周辺や歴史的街並 みが形成されている市街地		<ul style="list-style-type: none"> ・ダークブラウン ・ダークグレー (10YR3.0/0.2) 	<ul style="list-style-type: none"> ・亜鉛めっき仕上げ ・地域特性に応じて付加される 候補色：ダークブラウン、 ダークグレー
<p><備考> ・標識柱の色彩は地域の特性に応じた適切な色彩を選定することが基本であり、上表以外により適切な色彩があれば、その色彩を採用する。</p> <p>・沿道建築物が比較的明るい色彩を基調としているオフィス街や繁華街、開放的で比較的明るい色彩を基調としている海岸部等においてはオフホワイト(10YR8.5/0.5)を候補色に加えて検討する。</p>			

3-4 歩道橋

(1) 歩道橋のデザイン方針

昭和40年代の高度成長期に、通学児童を交通事故から守る地域ニーズに応え、早く安く大量に整備を可能とする標準設計の手法で、画一的な横断歩道橋が全国各地に整備された。これらは高齢社会の現状においても、自分のペースで平面交差点を渡り切れないなど、安全上の理由から需要はある。しかし、その多くは耐用年数に程近い50年を迎え、架け替えを余儀なくされるものもあるが、点検・補修により引き続き利用される橋も少なくない。一方で、横断歩道橋の必要性を改めて検討し、集約・撤去を含めた判断を行うことも求められる。

ここでは、横断歩道橋の維持管理時の注意事項と、駅前や都市の人工地盤を構成するデッキなどを含む新設歩道橋に対する景観デザイン上の配慮事項を整理する。なお、新設歩道橋は基本的に、個別に景観検討を行うことが望まれる。

《ポイント》

- 横断歩道橋の維持管理時の着目点は、塗り替えの範囲、色彩選定である（(2)参照）。
- 新設歩道橋は、①跨ぐ道路からの景観配慮、②歩道橋利用者の利便性・快適性、の両面に配慮することが望まれる。
- 横断歩道橋が跨ぐ道路から見たデザイン上の要請は、道路走行の視界を極力妨げない、構造物本体のスレンダーさと附属・添架物による煩雑さの軽減である。
- 利用者の利便性は昇降施設の配置・形態が影響し、快適性は歩行空間のしつらえが対象となる。

以下に、各ポイントに対して具体的な方法を示す。

《具体的方法の例》

○新設歩道橋のスレンダーさと附属・添架物による煩雑さの回避

- ・歩道橋の視点は、その下を通過する道路利用者であるため、その存在は極力控えて、違和感のないものとしたい。そのためには、桁下構造が煩雑でない箱桁形式を基本とし、排水管や電気施設などの附属・添架物は内部に配置する。桁を内側に傾け橋脚をスリム化したり照明の内蔵やバス停の屋根を兼ねるなど、必要施設は統合する工夫が望まれる。
- ・信号や標識などの添架物は、その取付金具が煩雑に見えない工夫・協議を行う。



■シンプルな外観の歩道橋
(白根歩道橋／一般的な横断歩道橋
事例に差替予定)



■バス停の上屋を兼ねた歩行デッキ
(川崎ミュージアデッキ)

- ・横断歩道橋の利便性向上は、昇降のし易さに帰着する。一般に歩道幅員を狭めて設置される階段は、歩道通過者、歩道橋利用者双方にとって快適な存在とすることは難しいことを念頭に、隣接建築物との連携配置や、二段手すりの設置や歩行面の滑りにくい素材選定などに配慮した細部デザインが望まれる。



○新設歩道橋の快適性の確保

- ・利用者の多い駅前や都市の人工地盤を構成するデッキや、支間の大きな歩道橋では、屋根や防風壁を本体デザインに取り込んだり、下路トラス形式の採用が考えられる。風雨対策や風の強い立地など、架橋地の特性に配慮した形式選定が考えられるが、このような特別な景観配慮時においても、歩道橋下の道路利用者に配慮して、ことさらに目立つデザインは避けるべきである。



(2) 歩道橋の色彩設定

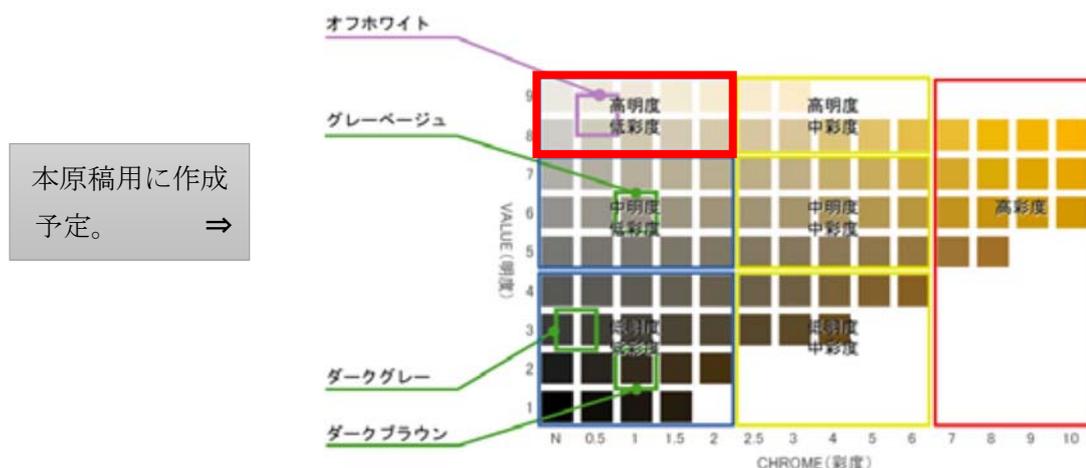
歩道橋は単体として見られ、視対象となりやすい構造物であり、地域住民等との協議や現場での検証等を行い、下記事項に留意し適正な色彩を選定することが基本である。一般的には、周辺景観や道路の構成要素に配慮し、10YR 系の高明度低彩度の色彩を使用すると無理なく調和する。なお、新設歩道橋でデザインを周辺に配慮して個別検討する場合は、この限りではない。

《ポイント》

- 市街地道路景観の主役は、道行く人々や車両、周辺建築物や店舗のショーウィンドー、四季折々に変化する街路樹であるため、歩道橋には鮮やかすぎる色彩は避け、“低彩度の落ち着いた色彩” 選定を原則とする。
- 道路附属物等に使用する色彩はある程度絞り込み、統一感を演出することが好ましいものの、すべての道路附属物等を同一色で揃えることは問題である。例えば、歩道橋のような大きなものに、細いポール類に使用されるダークブラウンを使用すると、重く威圧感が強調される。そこで歩道橋の色彩は、周辺建築物や周辺道路附属物等の色相に揃えた上で、その存在感を抑える“10YR の高明度色彩”を選定する。
- 塗装塗り替えの予算確保等の課題から、必要最小範囲の塗り替えや補修タッチアップにより、桁側面が継ぎはぎの印象や色むらが出てみすぼらしく見える事例がある。耐久性向上の観点からも、少なくとも“同一面は全体を同時期に塗り替える”ことを原則とする。

《具体的方法の例》

- 10YR の内、下図赤枠の高明度低彩度から選定する。
 - ・道路附属物等には質の高い統一感が求められる。色彩は、基本的に単色で善し悪しはないが、関係によって美醜がある。道路附属物等は同時に見られる空間に設置されるため、道路附属物等の形態やボリュームによって明るさや鮮やかさに適度な変化を認めつつも調和を保つことができる“色相調和型の配色”とすることが望ましい。
 - ・建築物の外装はさまざまな色彩が使用され、また建築物に取り付く屋外広告物の色彩は、一般的に最高彩度の原色が使われることが多い。しかし、建築物の基調色は、概ね YR 系や Y 系の低彩度の領域に収まっている。建築外装色の中心的な色相は 10YR あたりであるため、これらとの調和に配慮し、歩道橋を含む道路附属物等には“10YR からあまり離れない色相を使用”することを基本とする。



(3) 歩道橋の記名表示

歩道橋の側面に記載される橋名などの記名表示は、その見られ方が道路標識とほぼ同じであるため、基本的な考えは道路標識の法令や基準に従う。記名表示は、景観性に加え運転者の視認性に優れていることが大切であり、留意すべき点は文字の大きさだけでなく、字体（フォント）や文字間隔にも調整が必要である。

《ポイント》

- 和文書体には、明朝系とゴシック系の2系統がある。明朝系は繊細な表情が特徴であるが、一般的に縦線に比べて横線が細いため、遠方から読みづらくなる。ゴシック系は文字の線幅がほぼ一定で、漢字・カナとも字枠いっぱい設計されており、可読性に優れ文字詰め等の微調整もほとんどなく、公共の標識看板に用いる標準書体とされており、歩道橋の記名表記では「ゴナB正体」を基本とする。
- 欧文書体には、セリフ（飾り）のあるなしの2系統がある。和文と併せて使用する場合、明朝系はセリフあり、ゴシック系はセリフ無しが基本となる。「ゴナ体」と組み合わせる欧文は、セリフの無い「ヘルベチカ」を基本とする。
- 文字の大きさは、文字高 300mm を基本とするが、桁高などとのバランスを考慮し決定する。
- 文字の色彩は、桁に「10YR の高明度低彩度」を推奨しているので、文字が見やすい黒色を基本とする。

以下に、各ポイントに対して具体的な比較根拠などを示す。

《具体的方法の例》

- 書体の比較根拠
 - ・読みやすさの観点から、右記赤枠とする。

「東京都千代田区霞が関」
で写植修正予定。 ⇒

■和文書体

○石井明朝体

福岡県福岡市
福岡県福岡市
福岡県福岡市

○石井ゴシック体

福岡県福岡市
福岡県福岡市
福岡県福岡市

○ゴナ体

福岡県福岡市
福岡県福岡市
福岡県福岡市

○ナール体

福岡県福岡市
福岡県福岡市
福岡県福岡市

■欧文書体

○センチュリー

ABCDEFGHIJKLMN
abcdefghijklmno
ABCDEFGHIJKLMN
abcdefghijklmno
ABCDEFGHIJKLMN
abcdefghijklmno

○ヘルベチカ

ABCDEFGHIJKLMN
abcdefghijklmno
ABCDEFGHIJKLMN
abcdefghijklmno
ABCDEFGHIJKLMN
abcdefghijklmno

○ユニバース

ABCDEFGHIJKLMN
abcdefghijklmno
ABCDEFGHIJKLMN
abcdefghijklmno
ABCDEFGHIJKLMN
abcdefghijklmno

○文字の大きさと配置

- ・横断歩道橋に表示する文字の大きさは、文字高 300mm を基本とするが、桁高とのバランスを考慮して設定する。桁高 1100mm 以上の場合は文字高 350mm を上限に拡大する。英文は和文の 2/3 の大きさとするのが望ましい。
- ・文字の配置については、ドライバーからの視線を考慮し歩道橋桁側面の左側配置（歩車道境界から 1～2m）を基本とするが、歩道利用者への情報提供の意味もあることから、全体のバランス等（連結部や添架される標識等）も総合的に勘案して適宜設置する。縦位置については、桁高中央を原則とするが、全体のバランスを考慮すること。
- ・地点名称については、歩道橋前後に交差点や信号が設置され銘板が設置されている場合は、名称の整合や表示の必要性について、別途協議検討すること。

《具体的方法の例》

○書体の配置事例

□施設名称が5文字～7文字の場合・・・和文は文字正体、字間200mm程度(文字高さ300mmの場合)空けとする。

a: 300mm

03a: 90mm

2a/3: 200mm

瀬高町下庄
Setaka-machi Shimonosho

(例：和文の文字高さが300mmの場合)

「千代田区霞が関」
で写植修正予定。 ↑

3-5 その他の道路附属物等

(1) 遮音壁

《ポイント》

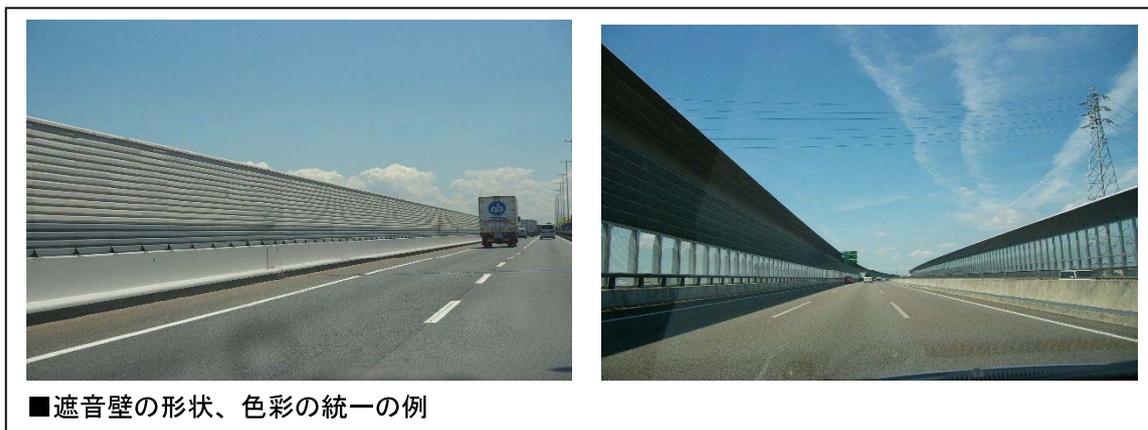
- 道路景観の主役は沿道に展開される景観であるが、遮音壁は機能・構造上これら沿道景観への眺めを阻害する要因になりやすい。このため、遮音壁の設置規模が必要最低限となるように、道路本体の線形・構造を工夫することが、遮音壁の景観的配慮の基本である。
- 遮音壁の設置が必要な場合には、一定区間における形状の統一を図ると共に、形状の洗練、沿道への眺めの確保、存在感・圧迫感の低減、近接する他の道路附属物等との調和、周辺景観との調和、外部景観への配慮について検討を行なうことを基本とする。さらに色彩については、沿道景観との融和や近接する他の道路附属物等との調和を考慮して選定する。
- また、既設の壁高欄に遮音壁を後施工で外付けすることは、極力避けるべきである。

《具体的方法の例》

- 遮音築堤による代替について検討する
 - ・道路用地に余裕がある場合や、特に景観配慮の必要性が高い場合には、遮音築堤による代替を検討することが有効である。



- 一定区間において遮音壁の形状、色彩の統一を図る
 - ・遮音壁は連続的に設置される施設であるため、短い区間で形状・色彩の異なる複数種類の遮音壁が混在すると、仮に単体としては優れたデザインの遮音壁であっても、道路景観全体としては混乱をきたすおそれがある。
 - ・このため、遮音壁を設置する場合には、可能な範囲内で形状、色彩の統一を図ることが望ましい。

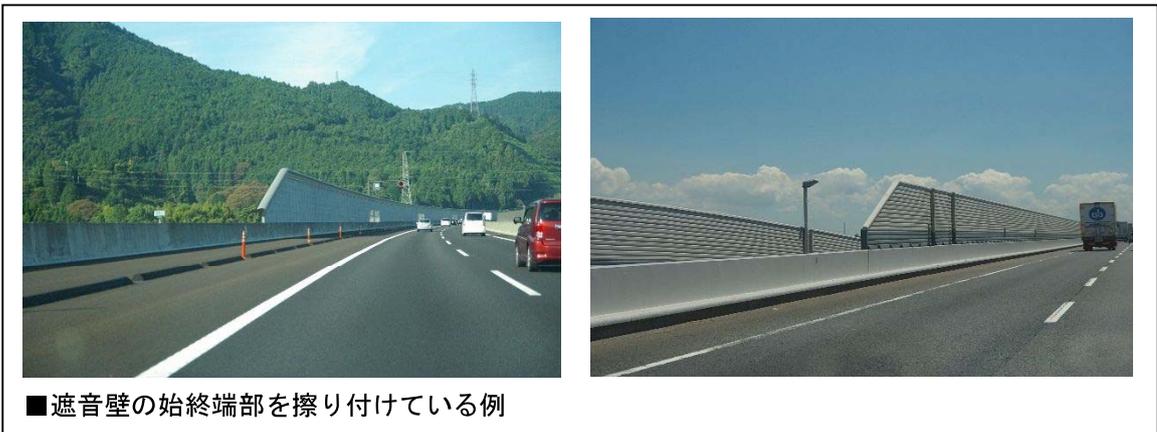


○遮音壁の形状の洗練を図る

- ・道路の内部景観の特徴は、景観が連続的に変化することにある。このため、遮音壁の景観配慮にあたっては、天端における笠木の設置や、天端の形状を滑らかに連続させる等、天端形状の工夫を行い、快適で心地よい走行景観が得られるように配慮することが有効である。



- ・垂直的に立ち上がりのある遮音壁は、水平性が卓越する道路景観においては、その形態自体が唐突な印象を生じやすい。特に遮音壁の始末端部においてはその印象が顕著である。このため、遮音壁の始末端部を設置面にすり付けることで、遮音壁による唐突な印象を緩和することが有効である



○透過性の高い構造とする

- ・沿道に美しい風景が広がっている等、沿道への眺めを確保する必要性が高い道路においては透光板を採用し、遮音壁自体を透過性の高い構造とすることが有効である。
- ・ただし、ポリカーボネート製の透光板は経年変化によって黄変や不透明化が進行しやすいため、採用にあたっては維持管理に必要なコストに留意する必要がある。



■透光板を採用することで透過性を確保している例

○存在感・圧迫感を軽減する

- ・垂直壁面が長い区間にわたって連続する遮音壁は存在感が大きく、道路の内部景観においても外部景観においても、景観的な圧迫感を生じやすい。このため、遮音壁の規模が特に大きくなる場合には、壁面の緑化を行なうあるいは、遮音壁の上部パネルに透光板を採用する等、遮音壁の存在感、圧迫感を軽減する工夫を行なうことが有効である。



■植栽により遮音壁を隠している例（左写真：前面に植栽、右写真：背面に植栽）



■遮音壁の上部パネルに透光板を採用している例

○近接する他の道路附属物等との景観的調和を図る

- ・遮音壁の周囲には照明柱や標識柱、防護柵といった他の道路附属物等が設置される場合が多い。遮音壁の設置にあたっては、こうした他の道路附属物等と一体的なデザインを行なう、あるいは形状や色彩の調和を図るなど、近接する他の道路附属物等との調和に留意することが重要である。



○周辺景観との調和を図る

- ・道路景観の主役である沿道景観との融和に配慮して、遮音壁の素材や色彩を検討・決定することも重要である。



○外部景観への配慮を行なう

- ・橋梁や高架道路の供用開始後に遮音壁を設置する必要が生じた場合等、やむを得ず既設の壁高欄に遮音壁を外付けする場合は、両者の接合部が露出し、道路の外部景観に景観的な違和感を生じやすい。市街地の道路等、人の目に付きやすい場合には、外装板の設置を検討するなど、外部景観への配慮を行なうことが重要である。



■高欄と遮音壁の接合部が外部に露出している例（左写真）と外装板で被覆・修景している例（右写真）

- ・遮音壁の外側に外装板を設置し外部景観の煩雑な印象の軽減を図る方法もあり、特に高架橋では橋桁を含めて全体を外装板で覆っている例もみられるが、遮音壁の高さが高い場合には外装板自体が大きくなりすぎ、重たい印象を与える場合もあるので注意が必要である。



■外装板を設置している例

(2) 投物防止柵

《ポイント》

- ドライバーの目線の高さ付近に設置される投物防止柵は、遮音壁と同様、沿道への眺めの阻害要素となりやすい施設である。このため、沿道に美しい風景が展開しているなど、沿道への眺めを確保すべき道路においては、形状等の工夫を行うことで、道路外への眺めを確保することが基本である。
- また遮音壁と同様、近接する他の道路附属物等との調和、外部景観への配慮を行なうことを基本とする。

《具体的方法の例》

- 外部景観に配慮して、壁高欄の天端に支柱を設置する
 - ・壁高欄に投物防止柵を設置する場合、壁高欄の外側に支柱を設置するとボルト類等が外部に露出し外部景観が繁雑な印象となる。このため、壁高欄に投物防止柵を設置する場合は壁高欄の天端に支柱を設置することが望ましい。
- シンプルで透過性の高い形状とする
 - ・上下に縁のない格子金網の採用や、透過性の高い格子の採用など、落下物防止柵の存在感を軽減し、沿道への眺めを確保できるようなシンプルで透過性の高い形状とすることが望ましい。

写真掲載予定

(3) ベンチ

《ポイント》

道路附属物等としての固定的なベンチは、周辺の自然やまちなみとの融和を図り、シンプルな形状で、落ち着きを感じさせる色彩を選定することが基本である。

※ベンチの形状・色彩については、景観計画等の上位計画との調整を図ることが基本となる。

《具体的方法の例》

- ・ 固定的なベンチは、基本的に座板、構造部で構成され、必要に応じて背もたれがある。道路空間に設置される固定的ベンチの場合、構造部は鋼製かコンクリート製、座板は木材や人工木材、樹脂性が多い。構造部はできる限り、シンプルでコンパクトなものとするを基本とする。また、座板は、座った際の温もりが感じられる耐久性の高い木材が望ましいが、ささくれ等の発生もあることから維持管理に注意する必要がある。最終的には、コスト等のバランスも考慮して素材を決定する。
- ・ 鋼製部材の色彩は、ダークグレー（10YR3.0/0.2）等できるだけ目立たないものを基本とする。

写真掲載予定

(4) バス停止屋

《ポイント》

バス停止屋は、近年占用物件としてではなく、道路附属物として設置されるケースもみられるようになった。整備する場合は、周辺の自然やまちなみとの融和を図り、軽快でシンプルに感じさせる形状・色彩を選定することが基本である。

※バス停止屋の形状・色彩については、景観計画等の上位計画との調整を図ることが基本となる。また、民間事業者が整備する場合は、道路管理者との協議等により調整を図ることが基本となる。

《具体的方法の例》

- ・設置による圧迫感を軽減するために、壁や屋根等の素材を透明感のあるものにするなど、できるかぎり軽快で開放感の感じられるようにする。
- ・シンプルで無駄のない構成を基本とし、設置する場所の条件に応じて必要な機能を絞り込む。
- ・バス停止屋は、目印としての記号や文字、時刻表などの部分以外は、それらを引き立てながら周辺と融和する色彩を基本とする。
- ・利用者の滞留空間として舗装による視覚的な区分を行う場合は、同色相で素材を変える、同素材で 2.0 以内の明度差を持たせる程度とするなど、際立った変化を避けることが望ましい。

写真掲載予定

(5) 視線誘導標

視線誘導標は、道路附属物のうち「車両の運転者の視線を誘導するための施設」として定められている。

また、昭和 59 年に建設省より「視線誘導標設置基準（以下、この項で「基準」と記す）」が通知されている。

基準では、反射体を支柱で支えるタイプの「デリニエーター」を対象としている。

従来は、視線誘導標はデリニエーターが一般的であったが、近年は基準におさまらない形状や機能を有する製品が多く採用されている。

基準では反射体の形状は丸型とし直径 70mm 以上 100mm 以下としているが、反射体を支柱の外周に取り付けた樹脂製やゴム製の視線誘導標（ガイドポスト）をはじめ、矢印でカーブの注意喚起を促す線形誘導標、自発光型のものなど多様な製品がある。

ここでは、以下の 4 タイプについて、景観に配慮する考え方を記す。



《ポイント》

○他の道路附属物等との調和

視線誘導標は、他の道路附属物等より後に追加して設置される場合が多いため、形状や色彩などは、他の道路附属物等と調和させることを基本とする。

○法定表示等の視認性を優先させることが基本

視線誘導標は注意喚起機能が求められる施設であり、そのため彩度の高い製品が用いられる場合が多いが、高彩度の視線誘導標を多用すると、交通安全上は最も重要な情報を提供する法定表示等が目立たなくなる場合がある。

視線誘導標の設置に際しては、他の法定表示等の視認性を阻害することのないよう、視線誘導標としての役割を確保できる最小限の配置とする。また、色彩は、法定表示等と競合することのない彩度に抑えるよう、十分な注意を要する。

○維持管理性の確保

視線誘導標は、車道、路側などの、車両と接触する可能性が高い箇所に設置するため、破損する可能性が高い施設である。破損した場合には交通安全上の機能が低下するとともに、景観も悪化するため、早期の補修が望まれる。そのため、視線誘導標の導入に際しては、耐久性の高い製品の選定に加え、破損時の部品調達や修繕、交換が、早急に対応できる製品を選定することを基本とする。

○景観的なまとめ

まとまりのある連続的的道路景観を形成するために、短い区間や道路の両側などで、異なる形状や色彩となる製品が混在しないようにすることを基本とする。

① デリニエーター

デリニエーターは、車道の側方に沿って道路線形等を明示し、運転者の視線誘導を行う施設である。

デリニエーターの形状、色彩、設置箇所等については、基準より以下の通りに記載されている。

2-2 構造形状

- (1) 反射体の形状は丸形とし直径 70mm 以上 100mm 以下とするものとする。また、反射体裏面は蓋等で密閉し、水、ごみ等の入らない構造とするものとする。
- (2) 支柱は反射器を所定の位置に確実に固定できる構造とするものとする。

2-3 色 彩

- (1) 反射体の色は白色又は橙色で、次に示す色度範囲にあるものとする。

$$\text{白色} \begin{cases} 0.31 + 0.25x \geq y \geq 0.28 + 0.25x \\ 0.50 \geq x \geq 0.41 \end{cases}$$

$$\text{橙色} \begin{cases} 0.44 \geq y \geq 0.39 \\ y \geq 0.99 - x \end{cases}$$

ただし、 x 、 y は、J I S Z8701 の色度座標をいう。

- (2) 支柱の色は白色又はこれに類する色とするものとする。

第3章 設置計画

3-1 一般国道等

3-1-1 設置区間

一般国道等には、当該道路の構造及び交通の状況を勘案し、安全かつ円滑な交通を確保するため必要がある場合においては視線誘導標を設けるものとする。

3-1-2 設置方法

(1) 設置場所等

- 1) 視線誘導標の設置場所は、左側路側を原則とし、必要に応じて中央分離帯及び右側路側等にも設置するものとする。
- 2) 視線誘導標の反射体の色、個数及び大きさは次表に示すとおりとするものとする。

視線誘導標の設置場所	反 射 体		
	色	個 数	大きさ (mm)
左 側 路 側	白 色	単 眼	直径 70~100
中央分離帯及び右側路側帯	橙 色	単 眼	直径 70~100

※視線誘導標設置基準（昭和 59 年 4 月 16 日、都街発第 15 号・道企発第 16 号）

基準では反射体の大きさを直径 70~100mm とし、使用範囲についても安全かつ円滑な交通を確保するため必要がある場合としていることから、反射体の色彩が、他の法定表示等の視認性を阻害することのないよう、視線誘導標としての役割を確保できる最小限の大きさと配置とすることを基本とする。

《ポイント》

- 基準の趣旨を踏まえ、他の道路附属物等との調和に配慮する。
- 支柱の色彩については、白色またはこれに類する色とされており、例えば、グレーベージュ(10YR6.0/1.0程度)の採用についても検討することとする。
- 防護柵に取り付けられるタイプのデリニエーターを使用する場合に、反射体取り付け枠の色彩は、防護柵の色彩と合わせられないか検討することとする。

②ガイドポスト（樹脂製視線誘導標）

樹脂製またはゴム製の視線誘導標（ガイドポスト）は近年、車線分離、駐車禁止対策、生活道路等における狭さくなどに多用されつつある。

《ポイント》

- 交通安全上の役割を果たすことのできる必要最小限の設置とする。
- 彩度の高い視線誘導標を多用することは避けることとし、設置目的により、彩度を抑えた製品を選定することとする。

樹脂製視線誘導標は、接着剤やアスファルト用アンカーなどで簡易に設置できる利点を持ち、車線分離、駐車禁止対策、生活道路等における狭さくなどに多用されつつある。

製品により色彩の選択肢はあるものの、注意喚起を設置目的とするために、JIS 安全色と同等の高い彩度を持つ製品が用いられる場合が多い。

交通安全のためにある程度の視認性を確保する必要がある一方で、彩度の高い視線誘導標を多用すると、目立たなければならない法定標示等が目立たなくなる場合がある。特に、道路空間の規模が幹線道路に比較して小さい生活道路等では、幹線道路以上に注意が必要である。



■ 高彩度の視線誘導標を多用した例
消火栓表示と同等の彩度となっている。

《具体的方法の例》

- 目的に応じて低彩度の製品を選定
設置する場所と目的を考慮し、低彩度の製品を採用する。また、必要に応じて、反射テープなどで視認性を確保することとする。



■ 景観に配慮した視線誘導標
写真はダークブラウン(10YR2.0/1.0)
他にダークグレー(10YR6.0/1.0)、グ
レーベージュ(10YR3.0/0.2)の製品がある

- 日本工業規格(JIS)に定める安全色
 - ・ JIS では、安全を確保するための特別の属性をもつ色として JIS 安全色を定めている。
 - ・ JIS 安全色は高い視認性が求められるため、高彩度色(彩度 10~14)を用いており、これらと混同する色彩の乱用は避けるべきである。

色の種類	意味または目的	マンセル値(参考値)	色票(近似色)
赤	防火、禁止、停止、高度の危険	7.5R4/14	
黄赤	危険、航海、航空の保安施設	2.5YR6/14	
黄	注意	2.5Y8/12	
緑	安全、非難、衛生、救護、保護、進行	10G4/10	
青	義務的行動、指示	2.5PB4/10	
赤紫	放射能	2.5RP4/12	

JIS 安全色 (JIS Z9101 抜粋)

③線形誘導標

線形誘導標は、反射体で矢印などを表示し、カーブや危険箇所等の注意喚起を促し、道路の線形に対して運転者の視線を誘導するために設置する施設である。

基準に該当しない施設であり、様々な形状、色彩の製品が設置されている。

《ポイント》

- 景観に配慮するためには、安全を確保するうえで必要最小限の設置とし、反射体の形状、寸法、色彩については過度に目立つことのないように努めることとし、支柱の色彩は周囲の道路附属物に合わせることを基本とする。
- 車両速度が高く交通量の多い道路等では有効な手法だが、車両速度が低い生活道路などに設置する場合には、設置数や色彩によっては目立たなければならない標識等が目立たなくなる場合等があり、十分な注意が必要である。
- 反射体の色彩等については、注意喚起の必要性が夜間、悪天候時等に限られる箇所では、視界が良好な昼間時には目立たず、必要となる状況に限り視認性が高まる「白色反射体」や「自発光型」などについても検討することとする。



■市街地における線形誘導標

《具体的方法の例》

- 目的に応じて低彩度で防護柵のトップビームから突出しない製品を選定
設置する場所と目的を考慮し、ガードパイプの色彩と統一感があり、ビームに取り付けられる製品を採用する。
- 線形誘導標は、同一カーブ区間に多数取り付けられる場合が多い。このような場合には、線形誘導標のサイズを小さくする、線形の視認に必要な十分な設置間隔として設置数を減ずるなどの工夫を行うこととする。
- 線形誘導標は、四角形の盤面に矢印を記したものが多い。盤面の色彩については、防護柵などの周辺の道路附属物等と同じ色彩とする。矢印の色は JIS 安全色に示された高彩度のものが使われることが多いが、これよりも低い彩度 10 程度の色彩とする。



■景観に配慮した線形誘導標

④その他のタイプ

(a) 自発光型視線誘導標

支柱や支柱基部に LED を内蔵し、発光することで視線誘導を行う。
基準に該当しない多様な製品がある。



《ポイント》

○昼間時の景観への配慮

設置箇所の特徴を踏まえ、注意喚起の必要性が夜間、悪天候時等に限られる箇所では、視界が良好な昼間時には目立たない形状、色彩とすることを基本とする。

(b) その他

形状、寸法、色彩など、基準に該当しない多様な製品がある。



《ポイント》

○標準的ではない製品を採用する場合の注意点

標準的ではない製品を採用する場合には、現地の交通事情に対し最適な対策であるか、あるいは汎用品で同等の効果が得られないかなど、相応の検討を行う必要がある。

○形状・色彩の注意点

運転者に対し違和感を与える形状や、必要以上に誘目性の高い配色などを用いることのないよう、十分な注意が必要である。

(6) 立ち入り防止柵

自動車専用道の敷地境界、高架道路下空間の進入防止、歩道橋の階段下の不法占拠防止などに、立ち入り防止柵が無造作に設置され、そのことが景観を阻害している例が少なくない。周囲の道路附属物等が景観配慮をする中で、立ち入り防止柵についても景観的な配慮が求められる。

《ポイント》

- 形状は、縦棧などのシンプルなものとする。
- 彩度の高い色彩は避けることとする。

《具体的方法の例》

- 自動車専用道の郊外部における敷地境界では、低彩度あるいは無彩色（亜鉛メッキ等）の色彩とする。
- 都市部の高架道路下空間においては、縦棧などのシンプルな形状とし、低彩度の色彩とする。
- 歩道橋の階段下などは、歩道橋の色彩と調和する色彩とする。



■歩道橋下に無造作に設置された緑色の立ち入り防止柵



■高欄支柱の位置と立ち入り防止柵の支柱の位置を揃える等、歩道橋と一体的にデザインされた立ち入り防止柵の例

(7) 道路反射鏡

道路反射鏡は、見通しのきかない幅員の狭い生活道路の交差点に設置されることの多い道路附属物である。

道路反射鏡の支柱等の色彩に関する考え方は、道路反射鏡設置指針(公益社団法人日本道路協会、昭和55年11月) p32より、原則、橙色とされているが、やむを得ない場合は他の色彩を用いてよいものとされている。なお、この場合も道路反射鏡がその役割を果たせるよう、安全面を十分確認する必要がある。

《ポイント》

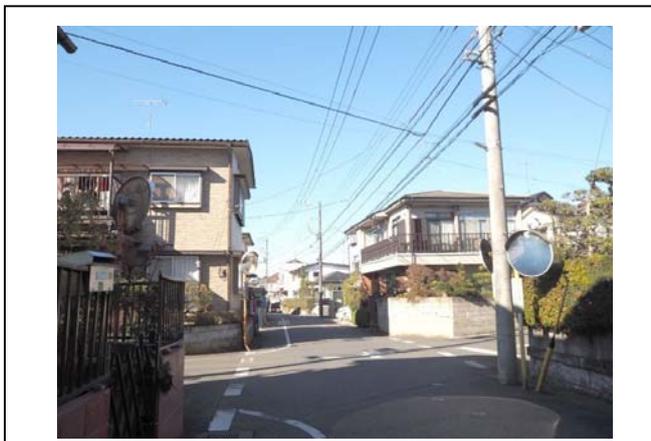
- 道路反射鏡は、主として支柱と鏡面、鏡面の取付枠、フードから構成されている。(フードの必要性については検討する。)
- 指針の趣旨を踏まえ、景観的な配慮を行う場合は、橙色以外の色彩も検討する。また、景観と安全面の両立の観点から、支柱、取付枠、フードを必ずしも同色としないことも考えられる。
- 鏡面の取付枠の背面は、必要以上に目立たない色彩とする。
- フードを取り付ける場合には、壊れやすい樹脂性のものは避ける。
- 同一交差点に複数の道路反射鏡を設置する場合には、同じ形状・色彩のものを設置する。また、特に支障がない限り、同じ高さとする。

《具体的方法の例》

- 安全面を十分確認のうえ、道路反射鏡の取付枠やフード等に橙色を用いる場合であっても、必要以上に目立たないように彩度の低い色彩を検討する(例えば、10YR8/8程度)。また、支柱は、周辺の道路附属物等とのバランスを踏まえ、グレーベージュ(10YR6.0/1.0程度)、グレー(10YR7.0/0.5程度)、亜鉛めっき仕上げ等も検討する。
- 鏡面の取付枠の背面の色彩は、グレーベージュ(10YR6.0/1.0程度)、グレー(10YR7.0/0.5程度)、亜鉛めっき仕上げ等の必要以上に目立たない色彩とする。



■標準的に使用されている道路反射鏡正面と背面



■同一交差点における複数の道路反射鏡設置の例
高さ等が不揃いであり、乱雑な印象である



■支柱とフードに白色を採用した道路反射鏡の例
橙色の標準タイプと比較して目立ちすぎない



■支柱や鏡面の取付枠の背面に垂鉛メッキを採用している道路反射鏡の例
橙色と比較して目立ちすぎない

(8) 舗装・路面への表示

舗装は、沿道景観において占める割合が大きいため、地域の特性や施設の用途（車道部、歩道部）を考慮した上で、意匠及び色彩が周辺景観と調和するよう努める。

①車道

《ポイント》

- ・相対的に耐用年数が短く初期工費が安価なアスファルト系舗装と、耐用年数が長く初期工費が高価なコンクリート系舗装とに大別できる。道路としての連続性や景観性からは、どちらを選択することも可能であるが、管理区分を同一とする区間は、土工部・橋梁部に限らず同一の舗装を選定することを基本とする。

《具体的方法の例》

- ・同一車線内では、舗装の材料・色調等を統一し、連続性の確保に努める。
- ・市街地部の道路や歴史的街並みでは、落ち着いた印象を与える控えめな意匠や色彩を検討する（周辺の建物外壁よりも低彩度・低明度が望ましい）。
コンクリート系舗装や交差点部等で用いられる半たわみ性舗装は、アスファルト系舗装より明るい印象を与えるため、有効である。
- ・アスファルトの表面に塗料を塗布しただけのカラー舗装は、車道部分に施工すると劣化しやすい傾向にあるため、安全対策を目的に施工する場合は、その機能を保持するためにも定期的な維持管理や補修に努める。



■コンクリート系舗装は明るい印象を与える



■カラー舗装は、定期的な補修が必要である

②歩道

《ポイント》

- ・歩道舗装の検討にあたっては、歩道上の人々の姿が景観上の主役であることを意識し、色彩や模様で歩道が目立つことのないようにすることを基本とする。

《具体的方法の例》

- ・舗装の色彩は、地域の背景色となる色調に合わせるなど、歩道が目立ったものとならないよう配慮する。
- ・歩道や自転車道は走行性を確保した上で、沿道建物など周辺施設との調和を図り、地域環境や道路の性格にふさわしい舗装材料を検討する。
- ・歩道と自転車道が併設されている場合は、舗装に変化を与え、両者の通行区分の違いを表現するとよい。色の塗り分けで違いを表現する場合には、視認性を確保しながらも、道路空間全体の色彩環境を考慮する。



a) 同じ道路の手前と奥で、ブロック舗装と着色舗装が使われており、連続性がなく統一感のない印象を与える。



d) 歩道部分をブロックで表示することで、街並みの景観と調和している。(呉服町、静岡市)

※ふじのくに色彩・デザイン指針（社会資本整備）第3版（平成26年7月，静岡県）

○色彩（カラー舗装は④参照）

- ・無彩色及びアースカラーを基本とし、無彩色の明度は5～8程度とする。
- ・ブロック系舗装にて混色とする場合は、柄を意識させるようなコントラストの強い配色は避け、無彩色の明度差は1～1.5以内程度が望ましい。その他の色の明度及び明度差は、可能な限り無彩色に準じる。
- ・ブロック系舗装では単色もしくは2～3色の混色として、歩道幅が狭いところでは色数を少なくする。
- ・アースカラーについては周辺の景観色、建造物の色調に配慮して色彩を決定する。

○形状・仕上げ

- ・ブロック系舗装では矩形を基本として、エイジングを感じさせる仕上げが望ましい。
- ・仕上げは、ショットブラスト等の粗面状のものや、自然砂利の洗い出しなどが相応しい。
- ・幅員の広い歩道では、比較的大型の材を使用することが望ましい。
- ・レベルの変化や工作物が多い場所では、小型の材を使用することが望ましい。

○配置

- ・ブロック系舗装では整列された単純なものを基本とし、周辺景観によっては変化を持たせたパターンも可とする。

※視覚障害者誘導用ブロック

- ・道路の移動等円滑化ガイドライン（国土交通省）に示される通り、周辺舗装に対して当該ブロック部分を容易に識別できるように、輝度比が2.0程度を確保できるものとして、過

度に明彩度の高い色彩は避ける。

- ・一般的なアスファルト舗装との対比効果が発揮できること等から黄色が一般的であるものの、日本工業規格（JIS T 9251）にて黄色に指定されていないことから、道路景観整備等に関する検討を行う場合には、これに限らず選定できる。この際、周辺舗装との輝度比を確保するための縁取りは無用に際立たせることとなり景観的な違和感が生じるほか、路線や地区での整備状況との整合、沿道住民・利用者・関係団体へのヒアリング等、十分な検討が必要である。



③自転車道、自転車走行空間等

《ポイント》

- ・自転車道や自転車走行空間については、歩道舗装の検討にあたっては、安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（国土交通省、警察庁）を踏まえつつ、必要以上に目立つことがないように路面表示と色彩とすることを基本とする。

《具体的方法の例》

安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（国土交通省、警察庁）では、歩道と物理的に分離して設置する自転車道の色彩、車道部の自転車専用通行帯の帯状路面表示の色彩、および車道混在の通行帯における矢羽根型路面表示の色彩と形状が指定されている。一方で、標準仕様での統一を基本としながら、地域の実情などに応じて表示内容等に工夫を加えることを認めている。また、帯状路面表示の幅は、専用通行帯の全幅もしくは一部の何れかを選択できるとされている。

- ・自転車道の塗装色は、前項（②歩道）を参照し、歩道に対して視覚的な誘導性に配慮すること。
- ・自転車専用通行帯については、ライン表示だけでも車両への注意喚起となりえるため、道路や交通の状況から特に必要でない限り、表示幅を最小限とすることが望ましい。

自転車通行空間の色彩については、以下のベンガラ色を基本とする。

【ベンガラ色】

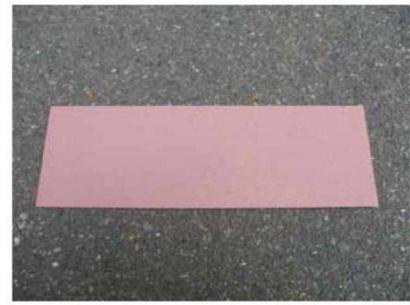
自転車通行空間（歩道部）

- ・アスファルト舗装：色粉の割合を「ベンガラ色：黒色＝70：30」としたもの
- ・インターロッキングブロックやカラー塗装等：次頁参照

※なお、周辺景観等の地域特性により、別途考慮が必要な場合は、必要に応じて局内デザイン検討会において検討した上で、技術審査委員会で承認を得ることとする。

自転車通行空間（車道部）

- ・視認性（特に夜間）に配慮し、明度を高めたベンガラ色（色相2.5R、彩度4、明度6）とする



【参考】自転車通行空間（車道部）ベンガラ色*

※色彩については、必ず、実際の色見本板で確認すること

※京（みやこ）のみちデザインマニュアル（平成25年3月、京都市）



b) 帯状に塗装された青色のカラー舗装。自転車走行空間の区分は十分認識できる。
（県庁前、静岡市）

自転車レーンの青色表示を必要最小限としている

※ふじのくに色彩・デザイン指針（社会資本整備）第3版（平成26年7月、静岡県）

④カラー舗装の留意事項

《ポイント》

カラー舗装は、注意喚起などの情報を視覚的に表現して、通学路や急曲線などの線形変化点の明示といった交通事故防止対策のほか、交差点内の右左折の誘導などで様々な目的で施工されている。

その趣旨から、人目を引くように目立たせることが必要な一方で、道路空間には標識など様々な他の道路付属物等が設置されるため、突出して目立つと他の注意喚起の構造物が目立たなくなることもある。舗装は道路景観の要素の中でも大きな面積を占めるものであり、周辺景観を引き立たせるような控えめな存在であることが求められるため、カラー舗装の新設及び更新時には、交通特性や道路構造を鑑みて、カラー舗装によらない安全性の確保を検討することを基本とする。

以上のことから、交通安全対策と景観の整備の両立を図るには、本来、最も目立つべき標識に注意を払うようにするため、アスファルトとの明度差で視認性向上や注意喚起を行うのが効果的である。ただし、状況によりカラー舗装を行う場合は、必要最小限の範囲を対象に、原色を避け、彩度6以下で明度が6程度の色彩とすることが望ましい。

《具体的方法の例》

- ・カラー舗装は、場所によって様々な意味を持たせており、利用者に意図が伝わらないこともある。そのため、目的に応じて路線や地域にて統一的な色彩を用いる。
- ・舗装表面への塗装は、通行区分の違いや注意喚起等の情報を、視覚的に表現するものであるため、利用者が認識することができる程度の変化をつける表示で十分であり、過度に目立つものを採用すると、周辺景観から突出した印象を与えるなど沿道景観を阻害することもある。このため、カラー舗装は、設置面積や色彩を工夫して、安全性と景観への配慮を両立に配慮すること。
- ・目的に応じて、一定の視認性（特に夜間）を確保すること。
- ・経済性（色彩によっては脱色系アスファルトの使用が必要となり高コストとなる）や、施工規模などにかかわらず常に同一の色彩が出しやすいことに配慮すること。
- ・骨材に有色の自然石を用いることでアスファルトに自然な表情を与えることができる。脱色バインダーを使用する工法とブラストなどで表面を洗い出す工法があり、交通状況に応じて適切な工法を選択することが望ましい。

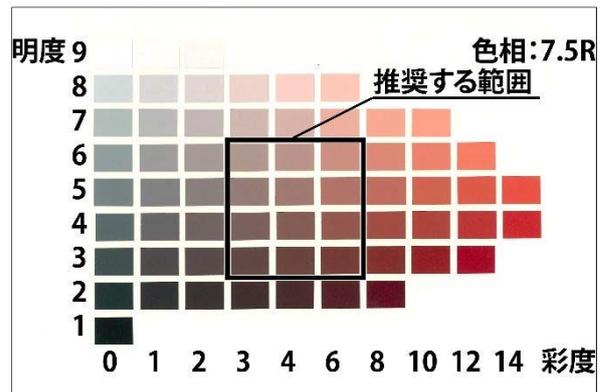
法定外表示等の設置指針について（警察庁通達）では、バスレーン関係は茶系色、自転車通行空間関係は青系色などの記載があるものの、景観保全等の観点から地元の意向等によりこれ以外の色彩を使うことを認めている。また、無秩序な設置は、法定の道路標識等の整備効果を低下させる可能性があるため、道路標示等の色彩（白・黄）と同系色とならない色彩を使用することが望ましい。

以上の留意事項を踏まえ、道路舗装で一般的に用いられる赤色、青色、緑色の基本色について、明度・彩度の選定範囲を以下に示す。

○赤色系

近年、歩車道区分や交差点などの注意喚起に多用されるR系（赤系）の色相については、現行の製品が比較的鮮やかなべんがら色となっており、大面積で用いると景観に与える影響は大きい。そのため、望ましい彩度は6程度まで落とした中間的な彩度とし、明度は3～6程度とすると、落ち着いた色となり、交通安全施設としての視認性を保ちつつ、景観的に馴染む可能性がある。

また、歩車道区分で帯状に用いる場合には、幅を15cm程度まで狭めるなど、使用する面積を小さくすることにより、景観に与える影響を軽減することができる。

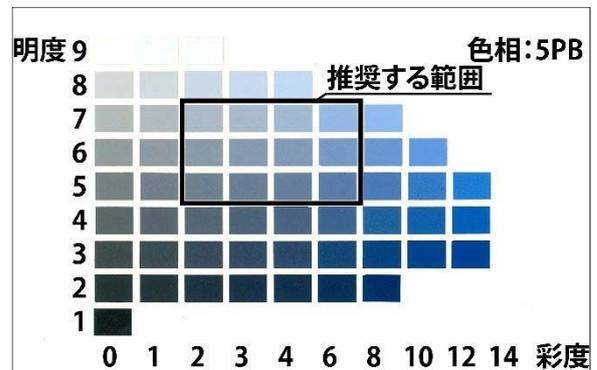


□色相 7.5R の明度・彩度の選定範囲

○青色系

自転車通行帯等に用いられるB～PB系（青系）の色相は、まちなみに少ない色であるため、高い彩度では景観に与える影響が大きい。よって、望ましい彩度は2～6程度の中間的な彩度とし、明度も5～7程度にすることにより、視認性を確保しながらも落ち着いた印象となり、景観的に馴染む可能性がある。

また、R系と同様に、使用する面積を小さくすることで景観に与える影響を軽減することが必要である。

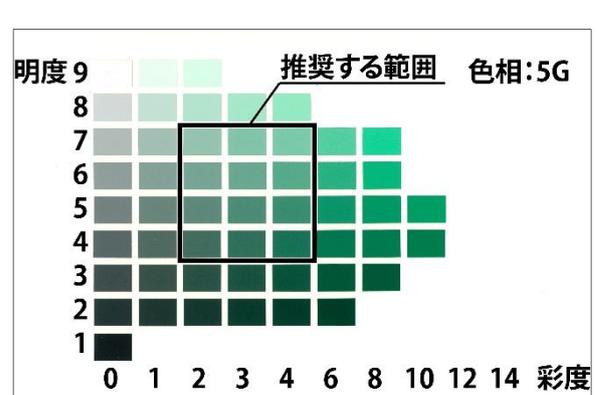


□色相 5PB の明度・彩度の選定範囲

○緑色系

スクールゾーン等に用いられることが多いG系（緑系）の色相は、まちなみに少ない色であるため、高い彩度では景観に与える影響が大きい。よって、望ましい彩度は2～4程度の中間的な彩度とし、明度も4～7程度にすることにより、視認性を確保しながらも落ち着いた印象となり、景観的に馴染む可能性がある。

また、R系と同様に、使用する面積を小さくすることで景観に与える影響を軽減することが必要である。



□色相 5G の明度・彩度の選定範囲

※色彩の設定事例

○静岡市

1 施工する場所と色

- 信号機のない交差点・・・ベンガラ
- 自転車走行空間・・・青
- 歩道のない路肩・・・緑

2 使用する色

	信号機のない交差点	自転車走行空間	歩道のない路肩
市街地	10R 4/6 (09-40L)	2.5PB 6/4 (72-60H)	2.5G 4/4 (42-40H)
中山間地	2.5YR 5/6 (12-50L)	10B 6/4 (69-60H)	2.5G 3/4 (42-30H)

※別添「現状の整備事例と今後の方針」参照



※交差点等のカラー舗装色の統一について（平成23年3月，静岡市）より抜粋

○京都市

舗装デザイン 生活道路 歴史的地域

ブロック系（アスファルト系）

色

彩

明度

(考え方)

- ・無彩色及び地道色を基本とし，無彩色の明度は5～8程度とする。
- ・混色の場合は，柄を意識させるようなコントラストの強い配色は避け，無彩色の明度差は1～1.5以内程度が望ましい。地道色の明度及び明度差は，可能な限り無彩色に準じる。
- ・単色もしくは2～3の混色とし，歩道幅が狭いところでは色数を少なくする。
- ・地道色については周辺の景観色，建造物の色調に配慮して色彩を決定する。
- ・木造建築物が隣接する道路では，地道色を優先する。

(基本色彩)

イメージ

無彩色

地道色

単色 2色混合 3色混合

単色 2色混合 3色混合

8 7 6 5 4 3

※京（みやこ）のみちデザインマニュアル（平成25年3月，京都市）より抜粋

3-6 道路附属物等のデザイン調整

道路空間には、さまざまな道路附属物等が設置される。ここでは、同じ種類の道路附属物等同一士のデザイン調整に加え、異なる道路附属物等が設置される場合のデザインの調整の方法についてとりまとめた。

3-6-1 同じ種類の道路附属物等の形状・色彩の統一

道路空間に設置される道路附属物等は、同一路線であっても必ずしも同じ形状・色彩のものであるとは限らない（例えば、複数の形状・色彩の防護柵や照明柱等が同一路線で設置されることがある。）。しかし、短い区間で複数の形状・色彩の異なる防護柵等を混在させると、それぞれが景観に配慮したデザイン的に優れたものであったとしても、景観的な混乱をきたすおそれがある。連続的に設置される防護柵や遮音壁、カラー舗装、断続的ではあるが多数設置される照明柱やポラードなどにおいて、特に注意を要する。

同じ種類の道路附属物等同一士は、その形状・色彩の統一を図ることによって、まとまりのある連続的道路景観を形成することが基本である。

《ポイント》

・ 同じ種類の道路附属物等の形状・色彩の統一には、以下の3つの観点があるが、いずれの場合についても、短い区間内や狭い範囲内において他の区間・範囲と異なる形状や色彩のものの設置は避けることが基本である。

- ・ 連続する区間・範囲の道路附属物等の統一
- ・ 道路の上り線と下り線の道路附属物等の統一
- ・ 近接する他の道路に設置される道路附属物等との統一（主に交差点部）

なお交差点部は、交差する道路の管理者が異なり、道路附属物等が不統一になることが想定されるため、両者間で調整を行うことが必要である。

《具体的方法の例》

○景観的基調が同一の場合には、設置する道路附属物等はそれぞれ同一の形状・色彩とする。

- ・ 道路附属物等の設置にあたっては、市街地、樹林地、田園地域、海岸沿い、といった景観的基調にあわせて、それぞれ同一の形状・色彩のものですることが基本である。
- ・ なお、主に樹林地が基調となっている地域において、川や湖に接する区間が部分的に存在するような場合には、周辺景観の基調となっている樹林地と融和する色彩で統一することを基本とする。

○防護柵の種別が異なる場合でも、極力、構造的な統一感をもたせる。

- ・防護柵の場合、車両用、歩行者用などの規格があり、また車両用でもたわみ性や剛性など、構造の異なるものが存在する。

隣接する区間において、異なる種別の車両用防護柵を連続して設置する場合もあるが、このような場合も、極力構造的な統一感を持たせることが望ましい。またたわみ性防護柵と剛性防護柵を連続して設置する必要がある場合には、両者が連続的に接合する構造を工夫することが望ましい。



○車両用防護柵と歩行者自転車用柵／道路照明と歩道照明との統一感を高める。

- ・同じ区間において、車両用防護柵に加え歩行者自転車用柵が設置される場合もあるが、このような場合も道路全体としての景観の質を向上させるため、車両用防護柵と歩行者自転車用柵の色彩に係りを持たせることが基本である。これは、同じ区間において、道路照明と歩道照明が設置される場合においても同じである。

具体的には、車両用防護柵と歩行者自転車用柵、道路照明と歩道照明が接して設置されるような場合においては、両者の色彩の統一を図ることが基本である。



3-6-2 近接して設置されるほかの道路附属物等との調和

《ポイント》

- ・道路空間内には、防護柵や照明柱などとともに、様々な道路占用物件が設置される。このため、道路全体としての景観の質の向上を図るためには、それぞれの道路附属物等の形状・色彩の統一を図るのみならず、種類の異なる他の道路附属物等や道路占用物件との関係性を整えることを基本とする。

《具体的方法の例》

○近接して設置される道路附属物等、道路占用物件の色彩の調和を図る。

- ・防護柵と照明柱や信号柱のように、近接して設置される道路附属物等や道路占用物件の色彩を同系色とすることにより、景観にまとまりが感じられるようにする。



○照明柱・標識柱と街路樹との関係性を整える

- ・街路樹は、道路空間に環境保全や潤いなどのさまざまな効用を与え、景観形成上も重要な役割を担っている。しかし、樹冠が照明を遮る、枝葉が標識を見えにくくするなどの例もみられる。

これは単に剪定の問題のみならず、樹木が植栽時点から生長することを考慮していないことに起因することが多い。将来的な樹形や樹高を考慮して、照明や標識の設置位置と街路樹の植栽位置との関係を当初から検討することが基本である。

○異なる施設を集約化する

- ・道路空間に設置される道路附属物等は、それぞれに求められる機能が異なることから、個別に設置されがちである。しかし、これでは限られた道路空間は、道路附属物等で窮屈となり、景観的にも混乱をきたしやすい。

道路空間をすっきりとさせ、景観的な向上を目指すためには、道路照明と歩道照明を一体化するなどの、施設を集約化を検討し、できるところから実施することが基本である。なお、この場合、柱と器具類の色彩は、同一となるよう調整することが基本である。



3-6-3 道路管理者間での調整

《ポイント》

・連続する道路であっても、道路管理者が異なるために、連続的に設置される防護柵などの形状や色彩が異なる場合が想定される。これは照明柱などの他の道路附属物等でも起こりえることである。景観的な基調が同じ区間である場合にこのようなことが生じると、それぞれで景観に配慮していても、連続的な道路景観の良さを損ないかねない。

また、交差点部においては、それぞれの道路の管理者が異なることが多いため、このようなケースが発生しがちとなる。

このため、道路管理者間の協議を十分に行い、防護柵や照明柱等の各道路附属物等の形状や色彩の統一を図る、あるいは形状・色彩に関連性を持たせてデザイン的な基調を揃えるよう調整することが基本である。



■道路管理者が異なるため、色彩の異なる防護柵が連続して設置された例

1本の連続する道路であっても、区間により道路管理者が異なるため、異なる防護柵が設置される場合がある。このような場合には、1本の道路として防護柵の形状・色彩を揃える調整が必要である。

《具体的方法の例》

○道路管理者間での調整により、連続する区間でデザインが不連続となることを避ける。

- ・道路管理者間の調整の際、道路附属物等の形状、色彩についても調整する。
- ・異なる形状、色彩で既に進めている場合には、境目を含む連続する区間で統一することにより、連続する区間の途中で変わることを避ける。

3-6-4 整備時期のずれについての対応

《ポイント》

- ・整備時期が一致しないために、設置される道路附属物等が同じ種類（例えば、防護柵）であっても形状・色彩の異なるものが設置されることがある。このような場合には、先行設置されたものが景観配慮型の施設ならば、それと同じ形状・色彩のものとするのが基本である。逆に、先行設置されたものが景観配慮型のものでない場合には、後で設置される施設を景観配慮型とし、先行設置された施設は、更新時期に後で設置された景観配慮型と同様の形状・色彩のものに更新するのが基本である。
- ・また、ある道路附属物等（例えば、防護柵）とそれとは異なる道路附属物等（例えば照明）の設置時期が必ずしも一致しないため、異なる道路附属物等の中で色彩の調和を一定期間欠くことが考えられる。
このような場合にも、他施設の更新時には、既に景観に配慮して整備あるいは更新された道路附属物等と一貫した考え方に基づく形状・色彩のものとするのが基本である。
- ・整備時期のずれによって、景観的配慮の考え方が踏襲されず、施設間の形態や色彩に一貫性を欠くことは避けなければならない。したがって、道路の景観配慮に関するマスタープランを作成する等、一貫した考え方に基づく整備となるようにすることが基本である(4-1参照)。

3-6-5 道路占用物件

道路占用物件の色彩は、周辺の自然やまちなみとの融和を図り、他の道路附属物等との統一感のある色彩を選定する。また、個別に設置するのではなく、可能な限り集約化・統合化することで、道路空間をすっきりとさせることを基本とする。（3-6-2、p○参照）

※占用物の形状・色彩については、占用者との協議等により調整を図ることが基本となる。

（1）ベンチ

《ポイント》

占用物件としてのベンチは、固定的なものと近年のオープンカフェ等で設置されることが多い仮設的な椅子に大別される。固定的なベンチは、道路附属物等としてのベンチ（3-5（3）p○参照）と同様、周辺の自然やまちなみとの融和を図り、シンプルな形状で、落ち着きを感じさせる色彩を選定することが基本である。仮設的な椅子とテーブルは、可搬性や収納性を考慮することが基本である。

《具体的方法の例》

- ・ 固定的なベンチは、基本的に座板、構造部で構成され、必要に応じて背もたれがある。道路空間に設置される固定的ベンチの場合、構造部は鋼製かコンクリート製、座板は木材や人工木材、樹脂性が多い。構造部はできる限り、シンプルでコンパクトなものとするを基本とする。また、座板は、座った際の温もりが感じられる耐久性の高い木材が望ましいが、ささくれ等の発生もあることから維持管理に注意する必要がある。最終的には、コスト等のバランスも考慮して素材を決定する。
- ・ 鋼製部材の色彩は、ダークグレー等できるだけ目立たないものを基本とする。

（2）バス停上屋、地下出入口、食事施設等

《ポイント》

バス停上屋は、近年占用物件としてではなく、道路附属物等として設置されるケース（3-5（4）p○参照）もみられるようになった。また、行政との契約により、民間事業者が屋外広告物を取り入れたバス停上屋の設置と維持管理を行うケースも増えてきており、これらの多くはデザインの的にも洗練されている。

地下鉄や地下駐車場・駐輪場等の出入口は、歩道空間に立ち上がる施設であり、歩道幅に係らず一定の占用幅を有するため、圧迫感を与える施設となりやすい。これらの施設は、基本的に屋根、柱、壁によって構成されるが、できるかぎり圧迫感を与えることがないように、軽快に見えるようにすることが基本である。

また、最近では道路占用の特例制度を用いて食事施設等を道路空間に設置する事例が増えている。これらは、周辺の自然やまちなみとの融和を図り、軽快でシンプルに感じさせる形状・色彩を選定することが基本である。

また、これらは建築基準法と消防法の適用を受けるものとなることから、構造や使用する素材等は、当該法令に基づいたものとする必要がある。

《具体的方法の例》

- ・設置による圧迫感を軽減するために、壁や屋根等の素材を透明感のあるものにするなど、できるかぎり軽快で開放感の感じられる表情とする。
- ・シンプルで無駄のない構成を基本とし、設置場所の条件に応じて必要な機能を絞り込む。
- ・バス停上屋は、目印としての記号や文字、時刻表などの部分以外は、それらを引き立てながら周辺と融和する色彩を基本とする。
- ・利用者の滞留空間として舗装による視覚的な区分を行う場合は、同色相で素材を変える、同素材で2.0以内の明度差を持たせる程度とするなど、際立った変化を避けることが望ましい。



写真 4-12 都市的な周辺景観と融和する、低明度の色彩を採用した地下道出入口



■軽快で開放感が感じられるようにした路上の食事施設等

(3) 変圧器等の地上機器

《ポイント》

電線類の地中化に伴う変圧器等の地上機器類は、無電柱化推進法の施行により、今後さらに設置されていくこととなる。これまでに設置されてきた地上機器類は、設置される道路の他の道路附属物等と関係の薄い独自の色彩を用いている例が少なくなかった。しかし、道路附属物等について施設間の調整によって同様の色彩の施設が設置されるなかで、地上機器類のみが独自の色彩を用いては、景観向上の効果は減少することになる。これらの地上機器類も他の道路附属物等と同様の色彩とすることを基本とする。また、狭い歩道空間への導入が可能なように、設置数量の抑制、容積の縮小なども検討することが求められる。

《具体的方法の例》

- ・他の道路附属施設等と同様の色彩を用いる。
- ・機能性を確保しながら、設置数量の抑制と容積の縮小を図ることで、視線の透過性を高める工夫をする。
- ・歩行者向けの地番表示や案内板などの機能を付加したり、バス停上屋や車止めと組み合わせるなど、空間構成要素として活用したりすることにより、地上機器の存在の唐突さを軽減することも考えられる。

写真掲載予定

3-7 コストと維持管理

道路附属物等の整備に係るコストと維持管理については、第2章に示した事項に加えて、以下に示す配慮が必要である。

(1) コストを考えた道路附属物等の設置

《ポイント》

- 道路附属物等は、経年的な劣化や事故等による変形または破損が想定される施設であるため、道路附属物等の設置に係るコスト（イニシャルコスト）のみならず、維持管理、修繕に関わるコスト（ランニングコスト）をも十分に考慮して、景観に配慮した道路附属物等を設置することが基本である。
- 道路附属物等のうち、防護柵やボラードにおけるレリーフの設置や装飾的な意匠の付加は、防護柵等の変形や破損に際し、迅速な修繕・復旧が難しい上、修繕に関わる費用が割高になる場合が多い。また、地域のシンボルを表現した施設が破損したまま放置されることは、地域イメージとしても好ましいことではない。これらの装飾的な意匠の付加については、ランニングコストの面からもその是非を検討すべきである。



■ 防護柵に御影石を併用した例
防護柵の変形や破損に際し、迅速な修繕・復旧が難しい

(2) 維持管理を考えた道路附属物等の設置

《ポイント》

- 道路附属物等に使用される各種の素材は、それぞれの素材の特性を有しており、それらの特性を考慮した適切な維持管理を行うことが基本である。
- 破損時等における部材取替えの容易性は、更新範囲や更新に要する時間、ひいてはコストにも影響することから、選定する際に十分考慮することが基本である。

《具体的方法の例》

- 素材の特性に応じた維持管理を行う。
 - ・一般的に整備事例の多い鋼製の道路附属物等は、素材の性質上塗装を必要とする。この

ため景観的な観点からも、塗装の剥離や褪色、汚れの付着や錆による劣化を防止・抑制するために適切な維持管理を行うことが望ましい。

- ・アルミ製やステンレス製の道路附属物等は素材の性質としては塗装を必要としないが、周辺景観との融和を図るために塗装を行うことが想定される。このような場合には、塗装の剥離や褪色、汚れの付着を防止・抑制するために適切な維持管理を行う。
- ・コンクリート製の道路附属物等は、経年変化によって徐々に周辺景観に馴染んでいく一方、雨水等による汚れが目立つ素材でもある。このため、例えば天端における水きりの設置や水抜きのための縦スリットを壁面に設ける等、汚れが集中しないための工夫を行うことが望ましい。
- ・木製の道路附属物等は、素材の性質上腐食が心配されることから、防腐処理が必要となる。また、鋼製の道路附属物等に木材を被覆したものは、内部の錆等を外部から確認しにくいことから、特に維持管理上の注意を行うことが望ましい。

○維持管理の容易性を考慮して道路附属物等の形状を決定する。

- ・部材点数の少なさや使用工具の種類、部材調達の容易度等を考え、設置後の維持管理に支障をきたすことがないような形状、色彩を選定することが基本である。

(3) 破損時等における道路附属物等の適切な修繕・更新

《ポイント》

○破損や老朽化による錆びが目立つ道路附属物等をそのままの放置しておくことは、腐食の原因となる等の安全上の問題のほか、景観を阻害する要因ともなる。良好な道路景観形成を図っていくうえでは、道路附属物等の破損や老朽化にあわせて適切な修繕・更新を行っていくことが基本である。

○修繕・更新の対象となる道路附属物等が景観配慮型の施設である場合は、それと同じ形状・色彩のものとすることが基本である。逆に、修繕・更新の対象となる道路附属物等が景観配慮型の施設でない場合は、修繕・更新箇所を含む一部区間の設置年数や劣化の度合い等を考慮し、可能であれば一部区間を先行して景観配慮型の施設に置き換えるのが望ましい。



■錆びが目立ちはじめている防護柵の例
適切な修繕・更新を行っていくことが求められる



■防護柵全体が錆びつき、汚らしい印象となっている

写真の差替え・追加予定

《具体的方法の例》

- 定期的に点検を行い、問題のある箇所を早期に発見し、適切な修繕・更新を行う。
 - ・適切な修繕・更新を行っていくためには、道路附属物等の設置後に定期的な点検を行うことに加え、問題のある箇所を早期に発見して適切な修繕・更新を行う。
- 沿道住民との連携による適時適切な対応と、道路の利用実態に即した適切な修繕・更新を行う。
 - ・実際の維持管理作業は、道路管理者の点検管理だけで管内全てを把握することは困難であり、沿道住民からの情報提供を受けて対応することが多い。そのため、道路管理者側からのこまめな情報発信等によって道路管理に対する理解を得るよう努めるなど、道路管理者と沿道住民等とのスムーズな連携を図る必要がある。

3-8 暫定供用時の景観についての検討

- ・道路が暫定供用される際には、車線幅調整等のために仮設的な防護柵が設置される場合がある。これらの施設は、仮設用として特に景観に配慮したものとはなっていないことが多いため、景観阻害を引き起こしている例も多い。
- ・これらの施設は、必ずしも防護柵としての機能が求められているものではないが、車両の接触時にある程度の車両の誘導や逸脱防止機能を保つことも重要であり、仮設用として適切な機能を有しかつ景観に配慮したものを採用することが望ましい。

《具体的方法の例》

○工事中や暫定供用中の道路景観のイメージを高める施設を選定する。

- ・現地の交通状況を考慮し、衝突時の車両の誘導や路外への逸脱防止機能を必要としない場所においては、イメージアップの観点からもプランター等の施設で代替することが可能である。



■仮設的な施設は景観阻害要因となりやすいため、十分な配慮が必要



■暫定供用時において、プランターを設置し、車両の誘導を行っている例

3-9 道路附属物等のデザイン（まとめ）

3-9-1 沿道色彩環境と基調色の設定

道路の景観は、沿道の特性によって、市街地の道路景観と自然・田園地域の道路景観に概ね大別できる。

道路景観種別毎の景観の特徴と沿道の色彩環境を下表に示す。

表 道路景観種別毎の特徴と沿道の色彩環境

道路景観の種別	景観の特徴	色彩選定の方向性
市街地		
自然・田園地域		

個別の道路附属物のデザイン・
色彩の内容決定後に作成

次に、沿道色彩環境に調和する道路附属物等の基調色を下表に示す。

表 道路景観種別毎の基調色の設定

道路景観の種別	基調色
市街地	
自然・田園地域	

個別の道路附属物のデザイン・
色彩の内容決定後に作成

3-9-2 道路附属物等のデザイン（基本案）

道路附属物等のうち、主要な以下の4つの道路附属物について、道路景観の種別毎のデザインと色彩の基本案を下表に示す。

表 道路附属物等のデザイン（基本案）一覧

道路景観の種別		防護柵	照明	標識柱	歩道橋
市街地	デザイン				
	色彩				
自然・田園地域	デザイン				
	色彩				

個別の道路附属物のデザイン・
色彩の内容決定後に反映

第4章 景観に配慮した道路附属物等の整備の進め方

国土交通省所管事業では、景観検討の基本方針（案）（平成19年4月）に基づいて、構想・計画から維持管理まで、景観整備方針の継承による一貫した景観整備を行うことになっている。景観に配慮した道路附属物等の新設、更新においても一貫した考えに基づいて行うことが基本である。またそのためには、道路全体に係る景観マスタープラン等を策定することが望ましく、そのなかで、本ガイドラインに示された事項に基づいて、景観に配慮した道路附属物等の新設、更新にあたってのマスタープランを定めることが基本である。なお、独自の指針等を策定していない道路管理者においては、本ガイドライン(p〇及びp〇)に準拠して道路附属物等を設置・更新することとする。

本章では、道路全体に係る景観マスタープラン等で示すべき項目のうち、道路附属物等に係る事項について、マスタープランの策定、マスタープランに基づく道路附属物等の選定、地域意見のとりまとめ、及び事後評価の実施について示す。

4-1 道路附属物等に係るマスタープランの策定

4-1-1 マスタープランの定義と策定目的

道路附属物等に係るマスタープランは、道路附属物等の統一性や連続性を図る地域や区間の単位と景観的な配慮が特に必要な地域・道路を示すとともに、それらの地域等における景観的な配慮方針を示すものである。

マスタープランは、景観に配慮した道路附属物等の新設・更新を一貫した考えのもとに実施することを目的に策定する。マスタープランで定めた方針に基づく検討は、新設・更新時の道路附属物等の統一性や連続性の確保、必要性の判断による設置の回避、景観に優れた他施設による代替手段による対応等を促進することとなる。

4-1-2 マスタープランの内容

マスタープランは、以下の内容を標準とし、地域の実情にあわせて適宜内容を補うこととする。

(1) 道路附属物等の統一を図る区間

市街地、自然・田園地域の景観等、沿道の景観的基調が同一で連続する区間を単位として、道路附属物等の統一を図る区間を定める。

景観的な基調の把握にあたっては、自治体の景観条例や各種計画（総合計画、都市マスタープラン、土地利用計画、景観計画等）の把握、地形図の土地利用による色分け、その他の既往文献資料、現地調査等による確認を通じて行う。

なお、ある一定距離の景観的基調の区間のなかに景観的基調が異なる距離の短い区間が点在

するような場合（例えば主に沿道が樹林地である区間のなかで、部分的に川や湖に接する場所が存在する場合）であっても、その主たる基調を全区間に渡って適用するのが基本である。

（２）景観上特に配慮する必要のある地域・地区等

マスタープランの策定エリアのうち、歴史的な環境を有している地区、地域の主要な山岳への眺めが得られる地域等は、景観上の特に配慮する地域・地区等として位置付けられる。マスタープランには、（１）で示した防護柵の統一を図る区間に加えて、これらの地域・地区を明確にすることが望ましい。これらの地区の例としては、「2-3 景観的な配慮が特に必要な地域・道路」（p〇）において示したような地域・地区が参考となる。

（３）景観的な配慮方針

上記（１）（２）の地域・地区毎に、景観的な配慮方針を定める。

景観的な配慮方針は、その地域・地区の景観を活かし、引き立てるうえで道路附属物等はそのようにあるべきかという観点から、景観上重視すべき事項、形状、色彩に関する事項を設定する。配慮方針の検討にあたっては、自治体等が策定した地域や地区に関わる景観の計画と十分な整合を図る必要がある。

なお、具体の道路附属物等の形式については、設置箇所の状況に応じて決定する必要がある。また、塗装等により着色する場合の道路附属物等の色彩については、マンセル値（巻末資料２、p〇）で定めておくものとする。

景観的な配慮方針の設定例を以下に示す。

■景観的な配慮方針の設定例（防護柵を例として）

○市街地

《市街地景観が基調の区間》

- ・都市的で比較的明るい色調の街並み景観を引き立てるように配慮する
- ・歩行者の通行が多く、人が間近に眺め、触れることが想定されることから、細部のデザインに留意する
- ・防護柵の色彩はグレーベージュ(10YR6.0/1.0)を基本とする

《歴史的な街並みを基調とする区間》

- ・伝統的建築物群からなる落ち着いた色調の街並み景観を引き立てるように配慮する。
- ・多くの観光客が間近に眺め、触れることが想定されることから、防護柵の手触り感に配慮する
- ・防護柵の色彩は、街並み景観の基調をなす漆喰や瓦と融和するダークグレー(10YR3.0/0.2)を基本とする

○自然・田園地域

《樹林景観が基調の区間》

- ・次々と山並みが連続的に変化して見えるシークエンス景観を印象的に眺められるように配慮する
- ・眺めの良い区間が連続することから、透過性の高い防護柵を基本とする
- ・防護柵の色彩は、樹林景観に溶け込むダークブラウン(10YR2.0/1.0)を基本とする

《海岸景観が基調の区間》

- ・水平線や海水面、空などが連続的に変化して見えるシークエンス景観を印象的に眺められるように配慮する
- ・眺めの良い区間が連続することから、透過性の高い防護柵を基本とする
- ・防護柵の色彩は、海岸景観に溶け込むダークブラウン(10YR2.0/1.0)を基本とする

4-1-3 マスタープランの対象範囲

マスタープランには、策定対象とする地域・地区や道路の性格によって、さまざまな範囲が存在する。マスタープランの策定にあたっては、地域・地区や道路の状況を踏まえ、現場に適用しやすい適切な対象範囲とすることが必要である。

マスタープランの対象範囲の例を以下に示す。

- ・ 県レベルの広域タイプ
- ・ 国立公園等の地域内で策定するタイプ
- ・ 所管する路線で定めるタイプ
- ・ 特定の地区で定めるタイプ 等

4-1-4 マスタープランの策定主体

マスタープランは、策定対象とする地域・地区や道路の性格に応じて、国と県等の複数の道路管理者が協力して定める場合と、道路管理者が単独で定める場合とがある。

例えば、県レベルの広域タイプでは、県が主体となり、国・市町村が参画してマスタープランを策定することが考えられる。

また、道路管理者が単独で定める場合でも、策定する地域・地区に関する道路管理者と調整することが求められる。



■ マスタープランにおける景観的な配慮方針の設定例

4-2 マスタープランに基づく道路附属物等の選定

具体の道路附属物等の新設、更新にあたっては、マスタープランにおいて示された景観的な配慮方針に基づいて、適切な形状、色彩等とすることが基本である。以下に、具体の道路附属物等の選定時における留意事項を示す。

4-2-1 設置する道路附属物等の検討と選定

マスタープランにおいて定められた景観的な配慮方針を踏まえ、設置可能な道路附属物等について代替案を含めて検討し、設置を行う具体の道路附属物等の形状、色彩等を選定する。道路附属物等や代替施設の検討においては、その種類、形状、色彩の比較に加えて、維持管理の容易性やライフサイクルコスト等についても検討することが必要である。

なお、既に景観に配慮した道路附属物等の整備が進んでいる場合には、他区間においても統一性、連続性を図るために、原則として景観に配慮した既設の道路附属物等と同一のものを選定することが基本である。

4-2-2 マスタープランがない場合の当面の対応

マスタープランがまだ策定されていない場合には、当面の運用として上記の検討に先立ち、以下の検討を行う。

(1) 設置箇所の景観的基調の把握

「4-1 道路附属物等に係るマスタープランの策定」で示した方法により、市街地、自然・田園地域の景観等、設置箇所周辺の景観的基調を把握する。なお、景観的な基調の把握にあたっては、設置箇所がその周辺の主たる景観的基調とは異なる距離の短い区間に該当している場合には、その主たる基調を設置箇所の景観的基調として扱う。

(2) 景観的な配慮方針の設定

設置箇所における景観的な基調を踏まえて景観的な配慮方針を設定する。

配慮方針の設定は、マスタープランと同様の観点から行う。

なお、マスタープランの策定範囲外の地域、道路については、本ガイドラインおよび、近隣のマスタープランを策定した地域・地区の道路における配慮事項を参考に、適切な道路附属物等を選定することが基本である。

4-3 地域意見のとりまとめ

地域の意見の聞き取りとその結果のとりまとめは、次の各段階で実施する。

4-3-1 防護柵に係るマスタープランの策定段階

マスタープランとして、計画をとりまとめる場合には、パブリックコメント手続き等を実施して、広く地域からの意見を求め、計画に対する人々の理解を深めてもらうとともに、得られた意見等を適切に反映し、マスタープランとしての完成度を高めることが望ましい。また、道路全体の景観に係るマスタープラン等の策定にあたりパブリックコメント手続き等を実施する場合には、そのなかで道路附属物等についての意見を聴取することが望ましい。

地域意見を聴取する方法としては、以下のような方法がある。

- ・インターネット
- ・自治体の広報誌
- ・アンケート調査
- ・地域の人が参画する委員会
- ・道路利用者のモニター 等

また、策定したマスタープランの内容については、広報活動等を通して地域の人々に知ってもらうことが重要である。その際には、聴取した意見を計画にどのように反映したかについての報告も行い、地域の人々の理解を得ることが重要である。

4-3-2 道路附属物等の選定段階

景観に配慮した道路附属物等は、マスタープランに基づいて選定するものであることから、そのデザイン（形状、意匠）に対する要望を直接的に地域から聞くことは必ずしも必要ではない。

この段階において、地域から意見を聞く必要があるケースとしては、設置する道路附属物等がマスタープランに基づいた適切なものであるか否かについて、パブリックコメントを求めること等が考えられる。

4-4 事後評価の実施

景観に配慮した道路附属物等の設置後においては、設置した道路附属物等について、景観的な面から事後評価を行うと共に、交通安全上の問題が生じていないか、維持管理にあたっての問題はないか等についても評価を行い、今後の道路附属物等整備や維持管理に活かしていくことが望ましい。なお、道路の新設、改築時において景観に配慮した道路附属物等の設置を行う場合には、道路整備全体の事後評価のなかで評価を行うことが望ましい。

4-4-1 整備実施直後の評価項目

整備実施直後においては、設置した道路附属物等が計画で示した内容や目標を十分に達成しているかどうかについて景観的な評価を行い、改善すべき問題点や課題がある場合には、適切な措置をとることとする。

事後評価を行う評価主体としては、地域の人々、道路利用者、道路管理者等が考えられる。また、評価の視点としては、「2-1 景観的配慮の基本理念」で示した「周辺景観との融和」「人との親和性」「近接する他の道路付属物等との景観的調和」等が考えられる。なお、事後評価は、現場の状況に応じて、ヒヤリング、アンケート等、適切な方法で行うことが望ましい。

4-4-2 整備実施から数年後の評価項目

整備実施から数年後においては、設置後の道路附属物等が適切に維持管理され、機能的にも景観的にも良好な状態を維持しているかについて評価を行い、改善すべき問題点や課題がある場合には、適切な措置をとることとする。例えば、破損箇所における同一形状・色彩の道路附属物等による更新、劣化・磨耗したカラー舗装の補修、樹木の生長に伴う道路標識への視認性低下防止措置などの道路附属物自体に関するものや、市町村の景観重要公共施設への当該道路の指定に伴う道路附属物等のあり方の見直しなど、道路以外のものや仕組みによるものがある。

また、今後の整備や維持管理に活かすべき事項については、その内容と対応方針をまとめ、適切に引継ぎ、今後の整備や維持管理に反映させることとする。

評価の項目と評価主体の例を以下に示す。なお、事後評価は、現場の状況に応じて、ヒヤリング、アンケート等、適切な方法で行うことが望ましい。

《評価の項目と評価主体の例》

評価の項目	評価主体の例
安全性確保	道路利用者、道路管理者等
景観(補修状況を含む)	地元住民、道路利用者、道路管理者等
維持管理(ランニングコストを含む)	道路管理者等

4-4-3 マスタープランの修正・調整

道路附属物等の維持・更新は10年～20年周期以上に及ぶものであることから、相当程度の時間の流れを考慮して、良好な道路空間をつくりあげていくことが重要である。しかしながら、地元住民等の要望や社会情勢の変化等から、マスタープランを運用していく中で、対応が困難なケースも想定される。このため、マスタープランを具体的に運用していく上での問題点や課題、更には時代の要請等を踏まえつつ、マスタープランの修正・調整を適宜行っていくことが、良好な道路空間をつくりあげていく上でも重要である。

卷末資料

巻末資料

資料－1	景観の種類	参考-1
資料－2	色彩の基礎知識	参考-3
資料－3	道路附属物等の現状	参考-4
資料－4	夜間景観ガイドライン等の事例	参考-9
資料－5	車道混在・自転車通行帯表示のローカルルールの設定事例	参考-14

資料－1 景観の種類

1-1 道路敷地内からの景観（内部景観）と敷地外からの景観（外部景観）

道路の景観は、内部景観（道路敷地内から眺めた景観）と外部景観（道路敷地外から眺めた道路自体の景観）の二つに大別される。

道路は、視点場であると同時に眺められる対象でもあることから、内部景観ばかりでなく、外部景観にも配慮する必要がある。

1-1-1 道路敷地内からの景観（内部景観）

○内部景観は、車両の運転手や同乗者、歩行者等が、道路敷地内からその道路を含めて眺める景観であり、山・海等の遠景、沿道建築物といった道路敷地外の要素と、道路の線形やストリートファニチャー、道路附属物等（道路照明、防護柵等）といった道路自体及び道路敷地内の要素が主要な景観要素になる。

○内部景観においては、シーン景観、シークエンス景観の扱いも重要である。

→シーン景観（固定的な視点からの透視図的(写真的)な景観）

歩行者は移動速度が遅く、立ち止まることも多いので、その景観は固定的な景観（シーン景観）としての性格が強くなる。視点の移動速度が遅いので、規模の大きな要素だけでなく、防護柵をはじめとする道路附属物等の材質や細部の表情、舗装面の状態や模様等の細かな点も意識される。

→シークエンス景観（視点の移動につれて連続して変化する景観）

車両の運転手や同乗者から見た最も重要な内部景観のひとつである。視点の移動速度が速いので、景観は、流れるように連続して認識される。景観の展開や連続性、防護柵の基本形状や色彩等が特に問題となり、細部はあまり対象とならない。

○道路の内部景観をシーン景観として捉える場合、防護柵はその手触り感等の細部のデザインが重要になる。また、内部景観をシークエンス景観として捉える場合には、移動する視点からの外部への眺望確保や周辺景観にいかに関与しているかに配慮すること等が特に重要である。

1-1-2 道路敷地外から眺めた道路自体の景観（外部景観）

○外部景観は、沿道利用者や地域住民等が道路敷外から当該の道路を周辺景観とともに眺める景観であり、周辺景観と道路の構造物（法面、橋梁等）や道路附属物等（防護柵、道路照明等）との調和が重要となる。

○また、外部景観は、集落や展望台等、視点位置が道路外部にも多く存在する自然・田園地域において特に重要である。

○外部景観には、道路構造物が地域景観を分断するという眺望に係る問題と道路構造物自体のデザインや周辺地域との馴染みに係る問題、という二つの側面がある。自然景観に優れた国立公園、国定公園、県立自然公園等の自然公園地域内等においては、道路外部の視点（展望台等）から見た時に、帯状に連続する防護柵は目立つ存在となりやすいため、形状・規模や色彩等に対する配慮が特に必要となる。



資料－2 色彩の基礎知識

2-1 色彩の概念と性質

色彩の基本は、色の三属性（色相・明度・彩度）で構成され、有彩色の赤・黄・青などの色合いを「色相」、色の明るさ暗さを「明度」、色の鮮やかさを「彩度」という。

無限に存在する色彩もそれぞれの属性の性質を明らかにすることで、道路の構造物としてふさわしい色彩の方向性を検討することができる。

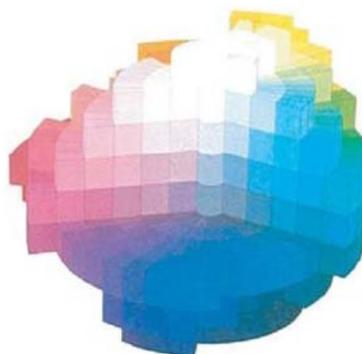


図1 マンセル色立体

2-1-1 色相

マンセル表色系での「色相」は、マンセル色立体を上から見て、5R、5Y、5G、5B、5Pの五色相を基本とし、その間を分割した40色相を用いている。(図2参照)

一般に赤(R)～黄(Y)の範囲は「暖色(ウォーム)系」と言われ、暖かみを感じるとともに賑わいを演出する色相であり、逆に緑(G)～青(B)の範囲は「寒色(クール)系」と言われ、落ち着いた雰囲気を創出する際に多く使われている。

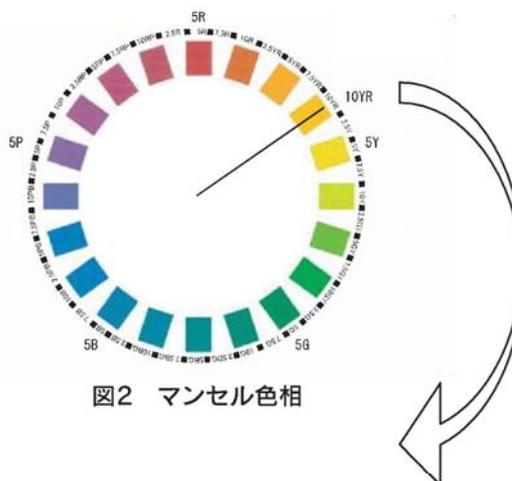


図2 マンセル色相

2-1-2 明度・彩度

マンセル表色系での「明度」は、マンセル色立体の高さとして表され、明るさを表し、理想の黒を最下位0、理想の白を最上位10とし、その間を知覚的に10段階に分けたものである。

例えば、図3の青枠はマンセル値では10YR7/1であるが、明度を2下げると10YR5/1の緑枠の色となる(マンセル値とは色彩を「色相 明度/彩度」で表わしたもの)。

一般に大きさも材質も同一の物質では、明るいもの程「軽快」に感じられ、暗いもの程「重厚」に感じられる。

同様に「彩度」は、鮮やかさを表し、マンセル色立体の無彩色軸を中心として、中心から遠ざかるほど鮮やかな色になり彩度値が高くなる。例えば、図3の青枠はマンセル値では10YR7/1であるが、彩度を3上げると10YR7/4の赤枠の色となる。一般に鮮やかな色ほど誘目性が高く、人目につきやすい。

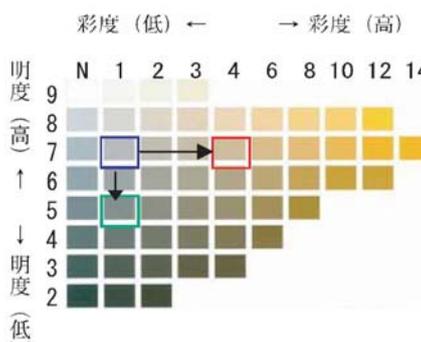


図3 マンセル色相10YRの明度と彩度

資料－3 道路附属物等の現状

道路附属物等は道路上に垂直に立ち上がりのある施設であるため、水平性が卓越する道路景観において、景観的に目立つ存在になりやすい。また機能上、連続して設置される防護柵や遮音壁は、延長が長くなるため、景観的影響が大きい。

こうした道路附属物等の設置の現状を、景観的な課題として捉え直すと、大きく以下の6点に整理される。

課題①：必ずしも防護柵としての機能が求められていない場所に設置されている



■ 植樹帯と横断防止柵を併用した例
植樹帯により歩行者の横断防止機能が確保されているため、横断防止柵は必ずしも必要ない



■ 交差点部に歩行者の巻き込み防止のために防護柵が設置された例
縁石や駒止め等、他の施設でも代替は可能であり、防護柵は必ずしも必要ない



■ 鉄道高架橋の橋脚保護のために防護柵が設置されたと考えられる例
橋脚は、防護柵の柵高と同程度の一段高い構造物上にあるため防護柵は必ずしも必要ない



■歩車道分離のために車両用防護柵が設置されたと考えられる例
 車両の路外逸脱防止・進行方向復元といった車両用防護柵としての機能は求められていない。縁石等、他の施設でも代替は可能である

課題②：周辺景観の中で道路附属物等が目立っている

- ・色彩の明度、彩度が高い場合や、周辺景観と全く異なる色相の道路附属物等は、周辺環境から浮き立った存在になりやすい。
- ・特に、鉛直的な立ち上がりの大きい遮音壁は規模が大きいが故に道路景観において目立った存在になりやすい。



■周辺景環境から浮立った印象のある白色の防護柵の例



■色彩の彩度が高く、周辺景観から浮立った印象となっている防護柵の例



■沿道建築物と全く異なる色相であり、また明度・彩度も高いため、景観的に目立っている歩道橋の例



■規模が大きいため存在感が大きく、景観的に目立っている遮音壁の例

課題③：外部への眺望が阻害されている

- ・ガードレール形式等の透過性の低い防護柵は、沿道への眺望を阻害しやすい。



■外部への眺望を阻害している透過性の低い防護柵の例

課題④：形状、色彩の異なる道路附属物等が隣接して設置されており、煩雑な印象となっている

- ・個々の意匠や色彩のデザインは悪くなくとも、隣接する施設相互のデザインがバラバラであれば、煩雑な印象となりやすい。



課題⑤：近接して設置される他の道路附属物等との景観的統一性がない

- ・標識、照明、信号、電柱等、多数の施設が無秩序に並び、その意匠や色彩のデザインもバラバラであれば、煩雑な印象となりやすい。



課題⑥：歩行者が触れる施設としての配慮に欠けている

- ・柵の裏側や端部の処理が粗雑（例：ボルト・ナット類の露出等）なために、歩行者に不快感を与え、安全上も問題となっている道路附属物等の例がある。



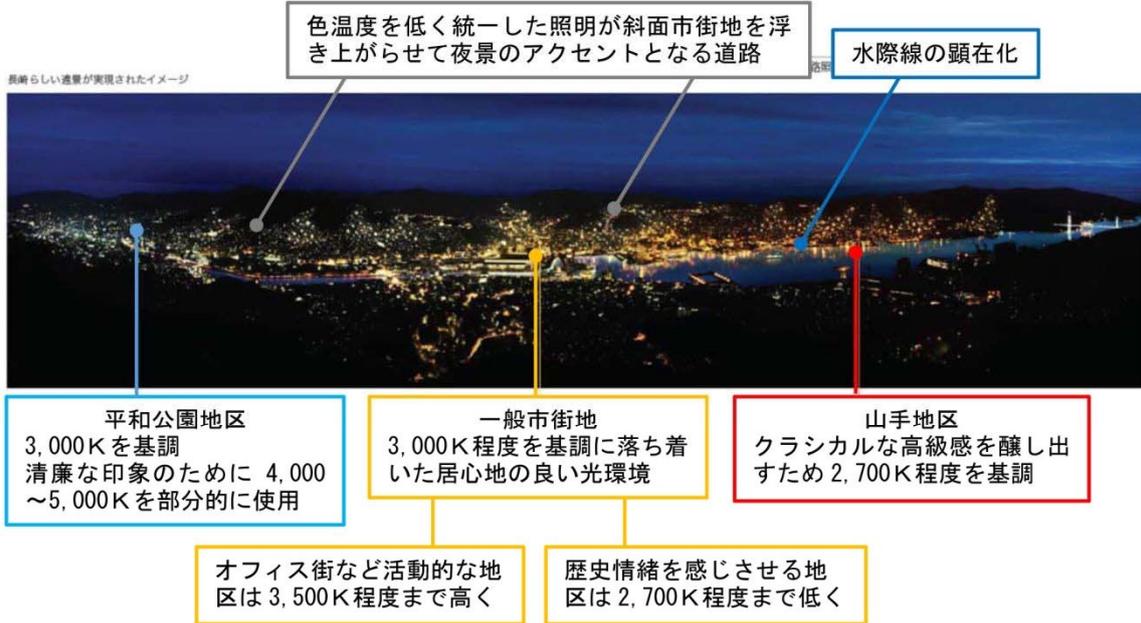
資料－４ 夜間景観ガイドライン等の事例

■夜間景観ガイドラインの策定状況

	タイトル	発行年月	発行	道路照明についての記述
ガイドライン	星空景観形成地域ガイドライン	平成16年	兵庫県	上方に拡散しない灯具を推奨
基本計画	ライトアップ基本計画	平成17年	松本市	「街路は周囲の景観に適合する形状、明るさ、光色の照明を統一感をもって整備する。 十分な路面の明るさを得られ、上空への光が発散しない灯部を持つ器具を設置する。」 「特に立体道路部については、遠景から眺望したときにそこだけが目立つことにならないよう配慮する。」 個性／景観／観光の重要度が高いゾーン 「照明器具は景観上できるだけ露出させないようなものを選択し、露出する場合も違和感のないよう処理」 「夜間長時間の点灯が求められるため、高効率で長寿命の光源であること」 「光色は、一般的には照射する建物の表面仕上げにより、暖色系であれば色温度を低めに、寒色系であれば色温度を高めに設定」 生活／共生の重要度が高いゾーン 「照明器具は、景観上できるだけ露出させないだけでなく、民家に対して光漏れなどの影響がないよう取り付け」 「中心地区に比べて夜間の点灯時間は短いメンテナンス性を高めるため、高効率で長寿命の光源である」 「光色は、照射する建物の表面仕上げによるが、住宅地でもあることから全体に暖かみのある光色にまとめる」
基本計画	函館市夜景グレードアップ構想・基本計画	平成18年6月	函館市	－
ガイドライン	福井市夜間景観ガイドライン	平成20年7月	福井市	「周辺の住環境や交通環境、生態系等に対して光害とならないなど、眩しさを抑えた照明環境を整備」 「点灯時間の抑制や調光制御など照明を適切にコントロールするとともに、星空観察会に合わせた一斉消灯なども有効」 上方に拡散しない灯具を推奨する挿絵
基本計画	金沢らしい夜間景観整備計画	平成26年3月	金沢市	～下記参照～
	照明環境形成基準・夜間景観形成基準			地区ごとに色温度、演色性を設定 色温度 「歴史環境地区：2700～3500、住宅地区など：2000～4300、自然環境など：2000～5300、商業：6000未満」 演色性 「歴史環境地区：80以上、住宅地区／自然環境など：20以上、商業：60以上」
ガイドライン	下関市夜間景観ガイドライン	平成28年3月	下関市	「歩行者の安心・安全の確保に努め、連続性のある光により誘導を行う」などゾーン毎に目標を設定 「色温度：2000～5000K、演色性：Ra70以上」 車道・歩道照明の留意事項 「全方向に光が拡散する灯具は、発光部が大きかったり、光源が直接見えるもの多く 光源が直接見えるもの多く、グレアを感じやすい。」 「このタイプ器具を使用する際は事前にグレアの影響がないか確認」 「無駄な光が上方に拡散し、効率良く路面を照らしていない」 「上方に無駄な光を拡散させない器具、路面を効率良く照らす灯具を採用すること」 「極力グレアを感じない灯具を採用」
基本計画	環長崎湾夜間景観向上基本計画（案）	平成29年4月	長崎市	地区ごとに色温度、演色性を設定 ・場所によって、基本となる照明は「2700～3500K程度」などの幅を持たせる ・「Ra80 以上を基本、人が多いエリアはRa90以上」など
建築物への行為制限				
基本計画	旭川街あかり計画		旭川市	－
条例	高山村の美しい星空を守る光環境条例	平成10年	高山村	－
条例	美しい星空を守る井原市光害防止条例	平成16年2月	井原市	－
基本計画	神戸市夜間景観形成基本計画	平成16年3月	神戸市	－
基本計画	ファンタスティックイルミネーション事業推進基本計画	平成17年	鹿児島市	－
ガイドライン	みなとみらい21 新港地区街並み景観ガイドライン	平成22年1月	横浜市港湾局	・夜間景観を演出する照明は、温かみのある色温度（3,000K程度）の光源を
ガイドライン	みなとみらい21 中央地区都市景観形成ガイドライン		横浜市港湾局	・カフェや店舗が連続している歩行者の多い通りでは、人の温かみが感じられる色温度（3000K前後、電球色など）の光源を用いて、夜のにぎわいを演 ・水際沿いは水辺の映り込みを意識して、連続したフットライトや水際の歩道照明を整備する。 ・各通りや水際は、それぞれの特性を生かして、間接照明やライトアップ、イルミネーション、その他の照明方法の工夫とともに、光の広がり（光束比）や光源色に配慮した照明とする。
ガイドライン	まちのあかりのガイドライン（税関線沿道南地区）	平成25年	神戸市など	－

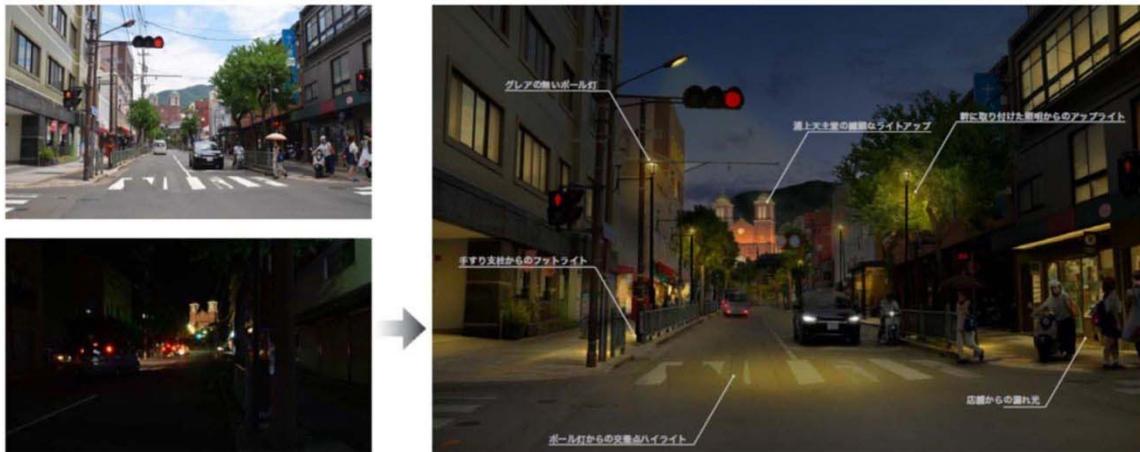
○長崎市

【全体像（遠景・眺望）】



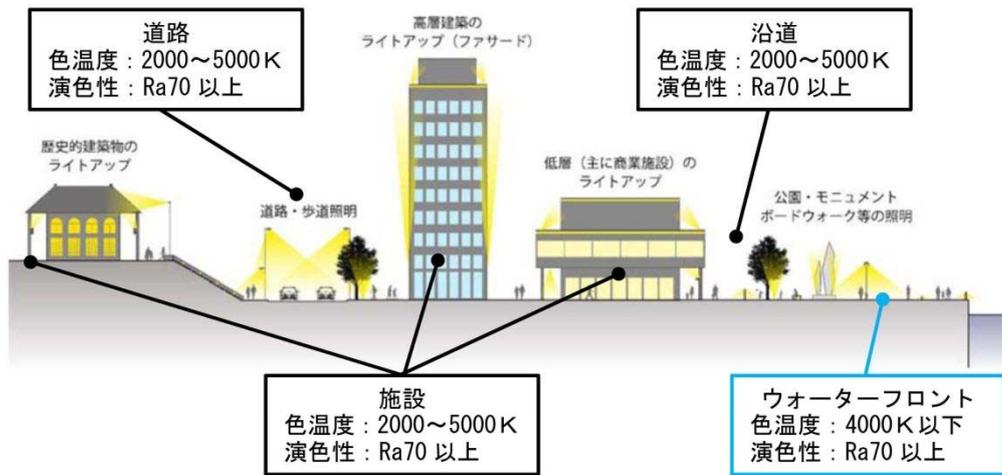
【近景】（例）平和公園地区

- ・ 現状の4,000~5,000Kから3,000~3,500K程度に抑制
- ・ 店舗からの漏れ光、街路樹のライトアップを活用して明るさを確保
- ・ 歩行者が眩しく感じないように歩道の低い位置にフットライトを設置
- ・ 交差点ハイライトを設置して車道の交差点に必要な照度を確保



※環長崎港夜間景観向上基本計画（案）（平成29年4月、長崎市）を元に加筆

【夜間景観の整備基準】



【ウォーターフロントゾーン】

- ・ボードウォークの木素材と相性の良い電球色を採用し、夜間や冬場の寒々しさを優しく暖かな空間に見せる
- ・薄暗い歩道に暖色系の照明を連続的に設置し、夜間通行の安全性を向上するとともに、光の連続する景観を演出



岬之町ふ頭（現状）



整備イメージ（水際に沿って暖色系の照明を設置）



市営細江町駐車場前の通り（整備前）



整備後（歩道に沿って暖色系の照明を設置）

※下関市夜間景観ガイドライン（平成28年3月，下関市）を元に加筆

○金沢市

【照明環境の形成のために参考とすべき数値指標】

地域区分	平均照度	色温度	演色性
自然環境地域	1~5 lx	2,000~5,300K	Ra 20 以上
住宅環境地域	1~10 lx	2,000~4,300K	''
まちなか地域	1~30 lx	''	''
生活産業地域	''	2,000~5,300K	''
生産業務地域	''	''	''
流通業務地域	''	''	''
商業業務地域	5~100 lx	6,000K未満	Ra 40 以上

※その他、上方光束比、障害光、グレアに関する規定あり

【まちなか地域（歴史景観保全区域）】

- ・街灯の色温度を 2,800K として、伝統的な街並みとの調和に配慮
- ・格子戸からの光漏れを活かして、人が住んでいるぬくもり感を取り入れた夜間景観を形成



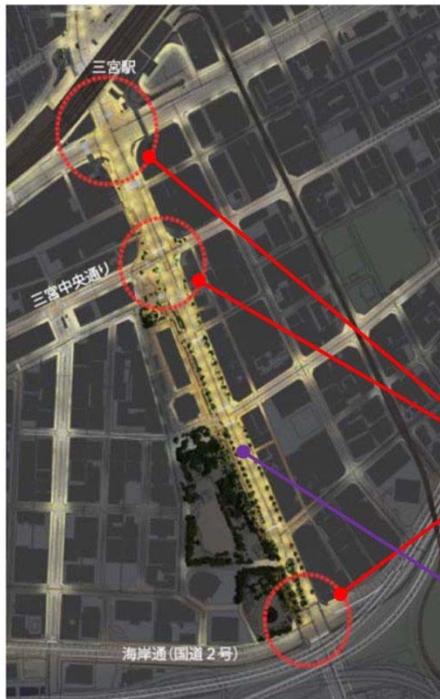
【商業業務地域（歴史景観保全区域）】

- ・ベースとなる色温度を 2,700~3,000K に統一して空間の一体感を演出
- ・土塀軒下のライン照明を設置して路面の明るさを確保し、既存の街灯のグレアを抑制
- ・行き止まり部及び山門を照射して、通行安全性を向上するとともに印象的なライトアップ



※金沢らしい夜間景観整備計画（平成 26 年 3 月，金沢市）を元に加筆

○神戸市



- 光の質の方針
- 快適で効率的な明るさを創出
 - ・鉛直面輝度を高める照明
 - 不快な眩しさの排除
 - 温かみのある雰囲気創出
 - ・低層階：2,300K以下
 - ・基準階：5,000K以下
 - ・光色、輝度、光源を可能な限り揃える
 - 物を美しく見せる
 - ・平均演色評価数Ra85以上

三宮駅周辺及びゲート周辺
建物全体で光を演出

その他
ビルディングトップ及び低層
部で光を演出

※まちのあかりのガイドライン（税関線沿道南地区）～夜間景観づくりにむけて～（平成25年，神戸市）
を元に加筆

資料一 5 車道混在・自転車通行帯表示のローカルルールの設定事例

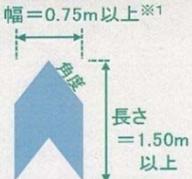
※国立公園内であることなど、伊豆地域独特の事情を考慮し、特例としてローカルルールを設定している事例

ローカルルールの採用①（伊豆地域における矢羽根型路面表示）

● 標準形状に対し**40%縮小**（＝標準形状×60%）し、景観へ配慮

ガイドラインに基づく標準形状

幅＝0.75m以上※1



長さ＝1.50m以上



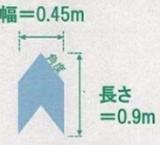
■ 標準形状による整備イメージ

×60%

ローカルルール①

※市街地では、交通安全対策重視の観点から、関係機関と協議のうえ、標準形状を採用する可能性あり

幅＝0.45m



長さ＝0.9m



■ ローカルルールによる整備イメージ

- 8 -

ローカルルールの採用②（伊豆地域における矢羽根型路面表示）

● 標準的な設置間隔に対し**倍以上の間隔に拡大**し、景観へ配慮

ガイドラインに基づく標準間隔

10m 間隔を標準





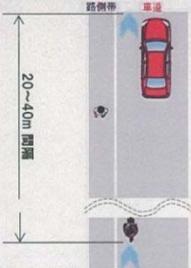
■ 標準間隔による整備イメージ

**設置間隔
倍以上**

ローカルルール②

<基本設置間隔>

- 直線部 40m 間隔
- 曲線部 20m 間隔
（現場状況に応じ決定）





■ ローカルルールによる整備イメージ

- 9 -

※平成 28 年度 静岡県景観懇話会 資料 4
伊豆地域における自転車走行空間整備に向けた取組
(平成 29 年 2 月, 静岡県)