

第2回道路のデザインに関する検討委員会

平成29年5月10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2回の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、報道機関の皆様に申し上げます。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】 道路局環境安全課長の森山でございます。

本日は大変お忙しい中を第2回の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。

今日が2回目になるわけでございますが、この委員会には自治体の方にも入っていただいております。名古屋市、静岡県、東京都、この3つの団体から、いろいろな取り組みをされておりますので、その取り組みのご報告をまずさせてもらおうと思っております。

それから、第1回のこの委員会で、何をやるのかということで、具体的には「道路デザイン指針（案）」の見直しですとか、それから「景観に配慮した防護柵の整備ガイドライン」の見直しということをお話ししたわけでございますが、今日は、連休を挟みまして具体的なものをつくっております。事前にもお配りしておりますけれども、これを今日見ていただきまして、具体的なご意見をいただきながら、場合によってはなかなか意見が出し尽くせないところは追ってもらうような形にしながら、その見直しに向けた具体的な検討ができればと思っております。

それから、今日、関係する業界の方もお見えになっているかと存じます。これは、こういった景観に配慮した附属物をやる場合には、こういった附属物を使おうと思ったとしても、ないので使えないとか、ほんとうはつくる側からするとつくりたいけれども、使われる保証がないからつくらないというふうになりがちなものですから、そういった使う側と供給側のある意味つなぎ役にこういったガイドラインになるということで、そういったと

ころの連携も図ろうと思っております。

具体的なものを提示しておりますので、本日、よろしくご審議をお願いいたします。

【沿道環境専門官】 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。よろしくをお願いいたします。

続きまして、委員の皆様のご紹介でございますけれども、お手元に配付しております資料－１の２枚目に配席図がございますが、こちらをもってかえさせていただきますが、行政関係の委員におかれましては、３月の第１回委員会後に異動がありまして、それを踏まえて名簿の修正を行っております。１枚目にありますけれども、静岡県交通基盤部道路局道路保全課の松井課長様に委員をお願いしております。また、名古屋市緑政土木局、西尾委員におかれましては、役職が変更されましたので、修正をさせていただいております。また、事務局を務めております国土交通省道路局環境安全課の組織の改編がございます、５月１日より交通安全政策分析官の蓮見が事務局を担当させていただいております。

【交通安全政策分析官】 よろしくをお願いいたします。

【沿道環境専門官】 オブザーバーとして国土交通省都市局より出席をお願いをしているところでございます。

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たいと思えます。クリップを外していただきますと、資料－１、先ほど触れました「委員名簿」、「配席図」、資料－２－１から２－３につきましては、地方自治体のほうで取り組みをご紹介いただきますので、その資料を用意させていただいております。また、資料－３として「委員等反映の考え方」、資料－４として「指針（案）解説の改定内容」、資料－５としてその「原稿（案）」、次に、資料－６として「道路附属物等ガイドラインの改定原稿（案）」、資料－７として「検討の流れ」について１枚紙をつけてございます。また、委員の皆様には加えて２枚紙の資料も配付させていただいております。そして、前回と同様、「道路デザイン指針（案）とその解説」等、ガイドラインの資料をお手元に準備させていただいております。漏れ等ありましたらお知らせいただければと思えますが、よろしいでしょうか。

また、ご発言の際には、お手元のマイク、右下のほうにスイッチがございますので、これをオンにさせていただいてからご発言いただきますようお願いいたします。

それでは、議事に移りたいと思えます。議事の進行につきましては天野委員長にお願いしたいと思います。よろしくをお願いいたします。

【天野委員長】 はい。それでは、早速、議事に入らせていただきたいと思います。

まず、議事（１）の地方自治体での色彩デザインに関する課題と展望についてということでございますが、これにつきまして、東京都さん、それから静岡県さん、名古屋市さんの順で、それぞれ10分間でご説明をお願いしたいと思います。質疑につきましては、お三方全部ご説明が終わった後に一括して質疑を伺いたいと思います。

それでは、まず東京都さんから、松島課長さん、よろしくお願ひいたします。

【松島委員】 東京都道路管理部安全施設課長をやっております松島と申します。よろしくお願ひいたします。道路の景観整備等も担当してございます。よろしくお願ひいたします。座って説明させていただきます。

【天野委員長】 はい、どうぞ。

【松島委員】 それでは、資料－２－１をごらんください。

まず1ページ目でございます。道路附属物についての色彩等についてということで資料をつくらせていただきました。我々、そういった附属物に限らず道路に関する設計に関しては、「道路工事設計基準」という、そこにも表紙が書いてありますけれども、こういった本を建設局でつくってございまして、これにのっって整備をしております。その中に道路附属物の色彩やデザインについても規定されております。これについては、設計委託標準仕様書で主要技術基準及び参考図書として位置づけております。これについては2年に1回見直しをしております、これはあくまで庁内の分科会ですけれども、我々分科会をつくって、2年に1回、改定作業をしているというところでございます。ちなみに、今年が改定作業の年でございます、来年に向けて改定作業を行っていきたくて思っておりますので、今回の検討委員会の内容等もできる限り盛り込んでいくような形で改定もしていきたいと考えてございます。

次の2ページをごらんください。これから附属物別にちょっと簡単にご説明したいと思いますが、まず防護柵についてですが、基本的には整備ガイドラインにのっってこちらの3色を基本とすると書いてあるんですが、東京都にいらっしゃる方はよくご存じのとおり、今、東京都は都型のパイプ型といいまして、写真1の緑のイチョウマークのパイプ柵を横断抑止柵として使用してございます。これは昭和60年から採用しているものでございまして、ちょっとその決めた経緯等については調べ切れなかったところもございまして、今のところ都道についてはこれを横断抑止についてはつけているというところでございます。それから、この文章の中で、先日の委員会でちょっと景観上いかなものかと言っておりましたビームが緑に塗られているというようなところも記述がございまして、

3 ページ目でございますが、通学路において必要がある場合には、パイプ、ビームの色を緑色とするというような、必要に応じてというような規定がございまして、これはもう昭和47年ぐらいからこの記載がされているというところでございます。現実に今、この色で塗られているところというのがほとんどないような状況でございますが、記述としては残っているというところになってございます。また、景観に配慮するところについては、基本色以外を選択できるものとなっております、実際そういったところの整備もしてございます。

じゃあ、3 ページ、ごらんください。次は歩道橋でございます。歩道橋についてですが、基本的にこれも路線ごとに決めておりまして、環状線と放射線については色を路線ごとに決めてございます。そこに色見本の番号が書いてありますけれども、これで統一して、今も塗りかえのときはこれにのっかって塗りかえているというところでございます。その他の路線については基本的に水色を原則として塗っているというところでございますが、備考にも書いてございますけれども、これは景観上配慮すると。必要があるところについてはこれ限りではないということで、別の色に塗っているところがございます。これも、昭和49年ぐらいからこの記載になっていまして、これも特に専門家の方というよりは庁内で決めて、その指針にのっかって今の基準になっているというところが推測されるところでございます。

次、4 ページ目でございます。道路照明でございます。照明については、こげ茶色を標準とするというようなところで、現在、写真4の都型の照明柱については、こういったものを整備しているというところでございます。これも修景についてはいろいろなものを一後でちょっとお話ししますが、つけているところもございまして、基本的には写真4のこげ茶の都型照明柱が標準としてつけられているというところでございます。

それから、5 ページ目でございます。標識柱ですが、これについてはうちのほうの「道路工事設計基準」には記載はございません。そのかわり、「道路標識、区画線及び道路標示に関する命令」において原則として灰色または白というような記載に基づいて、現在、白もしくは灰色という整備をしてございますが、こちらを写真7のように、景観に配慮した場合に関してはこげ茶等の標識柱を整備しているというのが現状でございます。

それから最後に、参考なんですけれども、6 ページに、我々、シンボルロード事業もしくは修景事業というものをやっております。シンボルロードというのは、平成の初めに幾つか路線を指定しまして、ここについてはこういった景観に配慮した整備を、ちょっと

グレードアップした整備を行っております。写真9の晴海通りの意匠をつけました照明柱とか、こういった修景事業もあわせて、限られた路線ですけれども、やっているところでございます。それについては、色彩等については地元の方々の意見も聞きながら、その指針とは別に行っているというところでございます。

それから、資料にはございませんけれども、先日、この委員会の中で景観計画等の位置づけのお話もちょっと出たと思いますので、簡単にちょっとご説明させていただきますけれども、「東京都景観計画」、平成23年に策定されておりますが、そこには一応、「幹線道路の整備に合わせた沿道景観の形成」という項目があるんですけれども、特に色彩等についての具体的な記載はございませんで、周りの景観と調和した景観を計画的に誘導していくぐらいの記載しかないというのが現状でございます。

あわせて、平成11年に「公共事業の景観づくり指針」というものもあわせて、もう大分前になるんですけれども、策定してございますが、この道路の記述も非常にざっくりとした話しか書いてありませんで、地域の特性を配慮して工夫しなさいというぐらいの記載しかございませんで、特段、設計に使えるようなものということにはなってございません。ということで、基本的には我々、この「道路工事設計基準」に基づいた今ご説明したような整備をこれまで進めてきているというのが現状でございます。

簡単ですけど、以上でございます。

【天野委員長】 はい、ありがとうございました。

それでは、質疑は後でまとめてということで、続きまして、じゃあ静岡県さん、松井委員さん、よろしくをお願いします。

【松井委員】 静岡県道路保全課長、松井と申します。この4月の異動で着任いたしました。どうぞよろしくお願いいたします。それでは、すみません、着座にて説明させていただきます。

静岡県で公共事業における景観配慮の取り組みで先導的な役割を果たすために、そのよりどころとしている「ふじのくに色彩・デザイン指針」について説明をいたします。

ページをめくってください。1ページ目ですけれども、今回、本指針につきまして概要や特徴、運用体制、課題や今後の予定について説明いたします。

2ページ目をお願いします。基本方針は5つございまして、1つ目、県土の景観をより印象深く実感してもらうこと。2つ目、周囲の地形特性や自然環境に配慮すること。3つ目、公共施設は景観の脇役として地域景観と調和する存在であること。4つ目、安易な装

飾・デザインは使用しないこと。5つ目、景観と安全を両立させることとなります。社会を支えるインフラは、縁の下の力持ちという存在であり、周囲に見える「街なみ」や「自然」を引き立てる存在という考え方が基本になっております。

3ページ目をお開きください。本指針の色彩上の留意点ですが、4点あります。時代に左右されない、時間変化に対応できる色の選択、素材が持つ特性を生かす、全体の統一感をコーディネートすることになります。

ページをおめくりください。4ページ目です。本指針のデザイン上の留意点ですが、まず観点については、公共事業のデザインはスケールが大きいため、広い視野で考える必要があることから、視覚、身体感覚、言葉で考えて意味としてどうかという3点を考慮します。次に対象ですが、整備するものだけでなく、それによってつくられる空間及び周辺のほかの要素との関係も考慮します。

ページをおめくりください。対象は、基本的に全事業です。ただし、一時的な対策となる応急仮工事など公共空間の景観に影響しないものは対象外としております。その他景観法など別途景観に関する規定がある区域で行う事業は対象外としております。内容は主に、防護柵や中小橋といった出現頻度の高い構造物の色彩やデザインの共通ルールや、河川や道路など個別施設ごとの景観検討上の留意点を記載しております。

ページをおめくりください。次に主要構造物の色彩の決め方ですが、県内管理道路を森林や茶畑など20エリアに区分して、各エリアの色彩環境から地域景観と調和する推奨色を設定しています。推奨色は、色合いを10YRを基本として、明度と彩度に幅を持たせた景観配慮色のダークブラウン、ダークグレー、グレーベージュとしております。また、アルミ、亜鉛メッキなど素材色も採用できます。

ページをおめくりください。最も出現頻度が高い防護柵の共通ルールについて説明いたします。まず推奨色ですが、塗装面積の大小で推奨色を変えております。面積が大きいものは重たい印象を与えやすいため、明度を明る目に設定しており、大半のエリアでガードレールのように塗装面積の大きなものはグレーベージュ、ガードパイプのように塗装面積の小さなものはダークブラウンとしております。デザインについては、設置場所によって配慮事項が異なりますが、基本的には透過性の高いガードパイプを推奨しております。

ページをおめくりください。次に道路附属物ですが、道路附属物は主に照明灯や標識、車止めなどになります。照明や標識は単体構造物ですが、連続構造物の防護柵と色彩を合わせることにより、沿道の構造物に統一感を持たせるよう配慮しております。推奨色は、

各エリアでの防護柵の対応色に合わせて選定しております。また、標識柱の径が318.5ミリ以上のものについては亜鉛メッキとしており、標識裏面は素材色としております。

ページをおめくりください。ここから運用体制の説明になります。設計段階では、業務発注後に施工箇所の景観検討を設計にあわせて実施し、成果にまとめてチェックリストを作成することとしています。チェックリストとは、工事単位ごとに作成される様式で、構造物ごとに色彩・デザインの景観配慮方針が記述されるようになっているものでございます。工事段階では、工事発注時に景観配慮チェックリストを添付し、設計時に検討した景観配慮に関する事項を引き継ぐこととしており、施工時の変更時にはその都度チェックリストを修正しております。

ページをおめくりください。今お話しした手順をフローに沿って詳細に説明いたします。フロー左側が設計段階になりますが、業務発注後に、担当者及び土木事務所など出先機関において、景観配慮の必要性や専門家の検討の可否を判断し、専門家の検討を要する場合——その条件につきましては後述いたしますが、県庁の景観懇話会にて担当委員の方を選定し、出先機関と共同で色彩・デザインを検討・決定します。専門家の検討が必要ない場合でも、出先機関で景観検討会議を開催して検討します。決定した色彩・デザインは、委託成果として取りまとめ、工事に活用します。フロー右側が工事段階になりますが、設計段階にて委託の必要がなく景観検討されなかった工事についても、工事設計書を作成する段階で景観配慮の必要性及び専門家の検討の可否を判断します。専門家の検討が必要なければ、出先機関の景観検討会議で決定し、工事発注します。専門家の検討が必要であれば、専門家の担当委員の方とともに検討して、工事発注後に色彩・デザインを決定し、変更契約において対応いたします。

ページをおめくりください。次に、景観検討の具体的内容について説明いたします。まず、施工箇所での関係法令の有無を確認します。景観法などの適用区域にある場合には、各法令の規定や計画の記載内容などに基づき景観検討を行います。関係法令などがない場合には、指針に基づいて景観配慮していきますが、共通ルールの推奨色を使用しない場合や専門家の検討対象案件である場合は専門家の検討を実施します。

ページをおめくりください。先ほどお話ししました専門家の検討対象案件の条件でございますけれども、道路では主に4ケースございます。鉾桁、箱桁以外の構造で100メートル以上の長大橋、地域のランドマーク的な歩道橋、歩道以外のランドマークとなる構造物、関連計画で定められている場合以外に指針で推奨する色彩以外を採用する場合になり

ます。

ページをおめくりください。次に、専門家による検討に入る具体的手続について説明いたします。まず、県庁担当課にて年度当初に該当案件を事務所からリストアップしてもらい、所管課に確認した後、景観懇話会で担当委員の方を選定し、事務所に伝えます。その後、事務所にて委員の方と現地を見ながら景観検討して方針決定し、チェックリストをつくるという手順になります。このような手続を踏んで、「ふじのくに色彩・デザイン指針」を実際の公共事業に生かすように運用しております。

ページをおめくりください。次に、現在抱えている課題ですが、色彩やデザインに関するものが3つあります。1つ目、色彩やデザインを「より深める」ための方策についてですが、指針のルールに従って色彩・デザインを決定すれば方針から大きく外れることはありませんが、各エリア内でも現場ごとに周辺状況は異なり、エリア区分が当該現場にそぐわないケースもあります。そういった場合の具体的対応をどうするかという点が課題になっております。2つ目、指針にない路面表示についてですが、指針には路面表示に関するルールがありませんが、サイクリング人気の高まりや生活道路で事故が頻発する事態を受け、自転車通行帯や滑りどめ舗装等を含む路面表示が多く施工されるようになってきています。これらの取り扱いをどうしていくかということが課題になっております。3つ目、機能が重複した道路構造物についてですが、横断防止用の植栽と横断防止柵、縁石と防護柵など機能が重複するものが景観上あまり好ましくない状態で設けられている現場があります。これらの現場について機能を整理し、コストや景観を考慮して見直していく必要があると考えています。

ページをおめくりください。次に、運用体制に関する課題が3つあります。1つ目、他機関との連携になりますが、公安委員会等設置の指示・規制標識は視認性が優先される傾向があり、景観についてどこまで協力してもらえるか、連携がとれるかなど、検証していく必要があると考えています。2つ目、景観に対する現場担当者の意識についてですが、景観については何よりも設計時点の検討が重要であり、現場担当者がどれだけ意識しているかが本指針の目的を達せられるかどうかのポイントになります。担当者の意識をどうやって向上させていくかという点が課題となっております。3つ目、既設道路施設の景観対応についてですが、ガードレールなどの防護柵の破損時には破損部のみの修繕となりますが、その際も基本的には景観対応型で修繕をすることになるため、既存区間とは異なる色の防護柵が設置されることとなります。しかし、みつともないからといって、補修等の必

要がない健全な白い防護柵を取りかえる財政的余裕や根拠等ありません。このような現場をどのように景観対応させていくかということも課題となっております。

ページをおめくりください。最後に、今後の予定です。「ふじのくに色彩・デザイン指針」は、平成18年度に策定した「新静岡県景観形成ガイドプラン」に基づき策定したのですが、このたび、それを県の役割や戦略が確実に実施されるよう見直しを行い、「ふじのくに景観形成計画」として平成29年3月に改定しました。このため、下位計画である「ふじのくに色彩・デザイン指針」についても、今後、改定作業を実施していく予定です。今回のこの検討会の取りまとめ内容につきましては、その中で参考にさせていただきたいと考えております。

以上です。どうもありがとうございました。

【天野委員長】 はい、ありがとうございました。

それでは、続きまして、名古屋市さんのほうからご説明いただきたいと思います。じゃあ、西尾委員、よろしくお願ひします。

【西尾委員】 名古屋市役所の緑政土木局の参事をしております西尾といいます。よろしくお願ひします。それでは、座って説明のほうをさせていただきたいと思います。

道路附属物ということで、それに集中しましてレポートをまとめさせていただいております。

まず、名古屋市のほうですけれども、昭和59年に都市景観条例を出しまして、その中で大規模建築物と工作物ということで、この工作物の中に道路等に関する規制等、景観に対する適合の基準がございます。その中で、幅員が15メートル以上、延長が30メートル以上の歩道橋だとか橋梁、それに類するような工作物については、景観アドバイザーという有識者の方に入ってきていただきまして調整を行いながら、景観に配慮した構造物を構築してきているところでございます。それから、平成16年に景観法が施行されまして、その後押しでもって名古屋市のほうもまた各都市景観形成地区というものを——以前は都市景観整備地区と言っていたんですけども、形成地区という形で基準を定めております。その中で協議会みたいなものを立ち上げまして、地区の整備方針だとかを決定していきながら整備をしてきております。具体的にはまた後ほど説明していきたいと思ひます。それから、うちの局独自、これ、道路管理者になるんですが、緑政土木局としては平成3年に歩道橋塗装マニュアルというものをつくりまして、名古屋市を5分割ほどしまして、地域ごとに特性だとか背景だとかそういうものを見ながら色のパターンをつくりまして、塗

装のほうもやってきております。基本的には、構造物につきましては、現在、討論させていただいております道路のデザイン、それから景観に配慮した防護柵の整備ガイドラインだとかを使いながら整備のほうを進めてきているところでございます。

それでは、まず1番目の大規模建築物・工作物ということなんですが、実際の道路にかかわる部分での景観での規制ということなんですが、先ほども言いましたが、幅員が15メートル以上、そして延長が30メートルを超える橋梁だとかに対して規制をかけております。それと、100メートル道路の久屋大通りなどは、防護柵はできるだけ設置しないとか、そういうような配慮もしているところもございます。全てつけるのがいいのかどうかというようなことも、地域とも調整をしていきながら取り組んできているところでございます。

次のページですけれども、景観形成地区、先ほどもちょっと触れましたが、昭和59年に景観条例を制定させていただきまして、景観整備地区ごとに基準を定めて、アドバイザーの助言・指導をいただきながら整備をしてきております。その後、かなり年数もたち、景観法も16年に制定されましたので、この7地区に「都市景観形成地区」として新たに基準を設けました。この7番目の白壁のところなんですが、本日も例示で挙げさせていただいておりますが、平成24年に地区を指定しました。市内全てやるというわけではなくて、人通りの多いところだとか中心部だとか拠点になるところでのこういう地区を指定して取り組んできているところでございます。

その例示なんですが、まず、四谷・山手通りの都市景観形成地区の事例です。名古屋市の場合、沿道の方々との話といたしますか、整備した後に結構、「こんなん、ちょっとちゃうやないか」とか、いろいろそういう意見も出てきますので、そういうことが極力ないように、地域の方、区制協力委員制度というのが名古屋市はございまして、町内会を取りまとめる地域の区制協力委員さんという方がおられます。そういう方たちにも参画していただき、また、この四谷通りのところについては大学も近くにございますので、地元の大学も交えた中で協議会を設立いたしまして、その中で道路全体の道路空間、それから防護柵、それから街路灯、色等について話し合いを行いながら決定をしてきました。整備内容については、やはり電柱については無電柱化ですよねと。それから、街路灯につきましては統合柱、色はやはり緑もたくさんあるのでダークブラウン系にしてシックにまとめていくと。写真で見ただけであればこのような状況。ちょっとお恥ずかしいんですが、雑草もたくさん写っておるんですが、写真では非常にきれいに写っておるのかなと思います。

それからあと、白壁・主税・撞木都市景観形成地区の事例ということなのですが、これ、かなり生活道路的な、地域の方が住んでおられるところでの整備になりますが、これも名古屋市の場合にはやはり地域の住民の方々に説明を行いまして、どのようなデザインをしていくかというような提案をしてきております。そういう中で、地域の方々との話し合いの中で形状や色について決定をしていきます。そういう場合も、今回参画させていただいております国のほうの基準と防護柵の整備のガイドラインだとかが一番基礎となりながら、そういうのも説明をしていきながら話し合った結果が、この施工前と施工後のような話になっています。ここも無電柱化でバリアフリー、それからダークブラウンというような形でまとめをさせていただいております。

それからあと、景観形成地区ではないんですが、名古屋市全域が都市景観計画の地区になっておりまして、その中で高速道路（江川線）の親道路といいますか、下の道路、これ、環境だとかいろいろ別の意味で地域との調整をしなければならないというのがあったわけなのですが、ここも地域住民の方に説明会を行いまして、デザインをどうしていくんだというようなところでもって整備を行いました。その結果、今は大体無電柱化を行いながら、自転車道、それから、この色につきましてはグレーベージュを使いながら落ちついた形で整備をさせていただいております。これは、去年、おととしぐらいの風景になりますので、まだできたてというようなところですよ。

それからあと、次は歩道橋のマニュアルということなのですが、これ、簡単に流れを書かせていただいておりますが、昭和59年に景観条例をつくった中で、歩道橋、結構大きなもので、道路上におきましてもかなり目立つということもございまして、その土地、土地に、地域によってふさわしいような塗装をするというような発意でもって、16区の現場の事務所の係長さんらも含めまして委員会を立ち上げましてまとめたものが、今まで続いてきております。実際、区ごとにある程度色が統一してきているようなところがございしますが、何せ、今、なかなか予算等も厳しいところで、塗装が追いつかないような状況になっていますが、厳しいながらも何とか景観についても配慮しながらやってきているというところでございます。

次のページからは、今、名古屋市のほうで、景観とちょっと相反するようになるところになるのかなと思うんですけども、資産の有効活用ということで歩道橋のネーミングライツの事業を行っております。ここも景観的に、先ほども言いましたように歩道橋のマニュアルもつくってやっているんですが、維持修繕だとか歩道橋での社会地域貢献、清掃活動等

を行っていただきながら、そこに自分の会社のロゴをつけるというネーミングライツをさせていただきます。現在241橋、歩道橋が市内であるうちの84橋ほどまで伸びてきておまして、それで収益を上げたもので維持管理を行っていくというところで、景観ということで色だとか決めていくのもあれなんです、こういう形で新たに資産の有効活用していく場合にはある程度の自由度を持ちながら取り組んでいく必要もあるのかなというように、今回、提案させていただければなと思っております。あと、今、名古屋市のほうでは、リニアの関係での名古屋駅前、それから栄の中心部、栄南というところでまちづくり会社、それからあとはまちづくり協議会の団体がたくさん出てきております。その方たちが、自分たちが活動するにおいて道路の資産を有効に活用しながら、それでもって収益を上げていきたいとか、あと附属物を設置しながら、ここにも書いてありますが、シェアサイクルだとかデジタルサイネージでもって広告収入を得るとか、そういうこともしていきたいということもおっしゃっておられまして、道路附属物においてもある程度緩和をしながら、地元の方、それから地域の企業の方が、道路の維持管理等も含めた中で協力していただけるような配慮もしていく必要があるのかなというようにところでございます。

最後に今後ということで、まず、名古屋市自身は、ベーシックに、契約図書につきましては、現在、国のほうで検討していただいております、参加させていただいております基準でもって、私どもの工事等につきましては準用させていただいております。それからあと占有企業者の方々、例えば中電さんとかですと、無電柱化をした場合には地上機器はどうしても道路上に置くこととなりますので、そういうものにつきましては特段指導等はしてはいないわけなんです、そういうところの調整も今後必要になってくるのかなと。それから、周知徹底も行っていく必要があるのかなと思っております。あとは、先ほども言っておりますまちづくり団体との調整、地元の方々と、例えば栄の南の地元の方々は、自分たちで地域のブランディングをしたいということで、商店街灯と、それからいろんな歩道の形状等も自分たちでデザインされたりしておられます。そういうところでもって調整をしていく部分が出てまいりますので、行政との双方メリットのあるような形の姿を検討していくことも必要なのかなと。あと、地域住民の方の理解ということで、やはり何をやるにしても住んでおられる方がおられますので、そういう合意形成が、今後、景観についても必要になってくるのかなと思っております。

最後に、考え方といたしましては、地域につながるような幹線の連続性のある路線につ

きましては、本検討会で取りまとめをしていくこのガイドライン等を参考にし、活用していきたいと考えております。また、それぞれ特色のある地域につきましては、地域の方の意見も踏まえながら、自治体としてきめ細かい対応をしていきたいと思っております。

簡単ではありますが、以上でございます。

【天野委員長】 はい、ありがとうございます。

それでは、これから質疑応答、意見交換に入っていきたいと思えます。何かご質問もしくはご意見等ございましたら、いただきたいと思えます。何かございますでしょうか。質問どうでしょうか。

【吉田委員】 今の名古屋市さんの、おもしろい試みだと思うんですけど、ネーミングライツパートナーってありますね。これ、事業者というか、この載せる何とか商事というのは、その地域とは関係なく出せるんですか。

【西尾委員】 一応、審査会をやっておりまして、公募をして、申し込みをされてきたところがその地域の方じゃなくても、地域の方の代表と役所で委員がおりまして、そこで通ればやれます。

【吉田委員】 例えば大きな企業が100全部載せたいとか、そういうことは可能なんですか。

【西尾委員】 はい、そういうことであれば、非常に我々もありがたいんです。

【吉田委員】 ああ、そうですか。

【西尾委員】 ただ、結構、ただ単にネーミングをつけるというわけではなくて、地域貢献ということですので、地域としてその清掃活動をしていただくとか、そういうものがちょっと、ただ単に名前をつけるだけではなくて、社会貢献も一部あるので、道路附属物を開放するということやっております。

【吉田委員】 歩道橋のこの名前をつけて、それを書いてくれて、この前に企業さんの名前が入られるということですか。

【西尾委員】 そうですね。〇〇会社歩道橋みたいな形になります。

【吉田委員】 その歩道橋全体の色は、名古屋市さんでコントロールされているんですか。

【西尾委員】 そうですね、はい。

【吉田委員】 そうですか。それをうちのコーポレートカラーにしてくれとか、そういうことはないんですね。

【西尾委員】　　そういうリクエストもございますので、それはうちのほうの都市景観の部署とも調整をしながら、許可できるかどうかというのも調整しております。

【吉田委員】　　見てみたいな、これ。

【天野委員長】　　ほかにもございますでしょうか。よろしゅうございますか。今日のプレゼン、今日の話題の中心の附属物のほうに少し偏っているところがあると思いますが、植栽等も、東京都さんもしか街路樹か何か検討やられたのは存じ上げています。はい、どうぞ。

【森山委員】　　東京都さんの分で、ふだん暮らしていて強烈な緑がありますよね。それで通学路だという話だったんですけど、それが都のほうの資料の2ページで、この色というのはもう昭和40何年ぐらいからされていて、今のところ見直す予定はないということなんですか、これは。

【松島委員】　　そうですね、見直しがあるかどうかというと、今のところは全然動きがないところですよ。ただ、これが、先ほどもちょっとお話ししたんですけど、ほとんどやられてないという現状もあって、ですから、今回こういった機会もありましたので、見直しを検討にも入れていければいいなとは思っています。ご意見いただいて、その辺は考えていきたいと思っています。

【森山委員】　　普通の濃い緑がありますよね。それは気にならないんですけど、ショッキング的な緑があって、わりと家の近所に多いんですよ。それは何かわりと品がいい住宅地の中で目立っていて、気にならない人はならないんでしょうけど、私は気になってしょうがない。個人的な意見なんですけど、そこら辺もいろいろ見直しのときにいろんな目線でご検討されると、個人的にはうれしいなと思っておりますので。

【天野委員長】　　はい、どうぞ。

【吉田委員】　　うちの近くにも黄緑のすごく強い色の防護柵があるんですけど、あれは今使っていないということですか。相当派手な、もう原色に近い黄緑なんですけど。

【松島委員】　　そうですね。基本は今の濃い緑が標準になっていますので、それは何かの、もしかしたら通学路ということで配慮してその緑にしたのか、ちょっとそれは個別の事情はよくわからないんですけども、基本はそれは使っていません、今は。

【吉田委員】　　今、2ページの写真1のように、床が赤くても関係なく緑でとか、そういう別々な色の、色のコーディネートとかあんまり意識されないんですか。

【松島委員】　　そうですね。それは今はもう全部同じ色で、これが都道のアイコンにも

今なっていて、交通管理者さんが道路管理者をすぐわかる一つのアイコンにもなっていて、そういう意味でも、ちょっとこれ、景観上の話をされるとなかなか厳しいなと思っているんですけど、もう多分延長1,000キロ以上はついているはずなので、引き続き使えればなというふうに、我々、希望としては持ってはおります。

【天野委員長】 よろしゅうございますか。ほかに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、後からまた1番目に戻っても結構ですので、議事を進めさせていただきたいと思います。

それでは、(2)と(3)、一括してお願いしたいと思います。意見等反映の考え方について、それから改定原稿(案)についてということでございます。資料としては、資料-3が対応箇所一覧、資料-4で指針(案)とその解説の改定内容、資料-5が指針(案)のほうですね、こちらの黒い横長の本のほうの改定の原稿と、それから資料-6、これは道路のデザインと書いていますが、道路附属物等ガイドライン、これはもともと防護柵のガイドラインであったものを、防護柵だけではなくて附属物等に広げてデザイン・色彩について書いた原稿と、こういうことになってございます。で、見ていただければおわかりでしょうが、こっち、こんな厚いんですよね。で、両方議論していると時間が足りなくなってしまうので、今回は指針(案)のほうの改定原稿については内容をごらんいただいて、これもまだ完全に完成しているわけじゃないんですが、内容をいただいて、これを加えたほうが良いというご意見は後ほどいただくことにして、今日は、この資料6のほう、道路附属物等ガイドラインについてご説明いただいて、今日で全部決定できるかどうかわかりませんが、一応の意見をいただいた上で完成原稿を目指したいと思っておりますので、こちらの方向で行きたいと思えます。

それでは、意見等反映の考え方について、それから改定原稿(案)についてということについて、事務局のほうからご説明させていただきたいと思えます。よろしくお願ひします。

【事務局】 道路局環境安全課で課長補佐をしております竹村と申します。よろしくお願ひいたします。座って説明させていただきます。

委員長からもご案内ありましたとおり、ちょっと資料膨大になっておりますので、大分駆け足になってしまいますが、ご了承いただければと思えます。3、4、5につきましても、ほんとうにさらっとだけちょっとご説明させていただこうと思えます。

まず、資料-3でございますが、これは、これまでいただいた意見を指針(案)の解説か附属物ガイドラインか、もしくは使い方編みたいなのもありましたが、そのどれに反映

させるのかというものを一覧にしたものでございます。左端に番号を振っておりますが、1番から39番まで。で、簡単にどういう内容かというのをカテゴリー分けさせていただきました。基本的な考え方とか注意点等に関するものは指針（案）の解説に、附属物などの具体的な整備の内容などに関するものは附属物ガイドラインに、また、そういったものの使い方に関するものは使い方編ということで反映させていきたいと考えております。

また、資料－4につきましては、委員長からもご案内ありましたが、資料－5とあわせて見ていただければと思いますが、これは黒い本の改定のイメージということで、資料－4につきましては、目次でどこにどのような観点で修正を加えているのかというものを一覧にしたものでございます。また、資料－5は、実際にその修正箇所のみでございますが、抜粋して修正文案を記載させていただいております。本日は、この指針（案）の解説につきましては議論いただく時間がございませんので、説明は省略させていただきますが、考え方につきましては前回の策定のとくと変わるものではありませんので、約10年間分たったリバイスと、あと資料－3で整理しております委員の皆様の意見を踏まえた修正を最低限行った案ということにさせていただいております。

それでは、本日のメインの資料－6の説明をさせていただきます。こちらポイントだけになりますが、よろしくお願いします。

まず、めくっていただきまして、目次で構成を簡単に説明させていただきます。まず第1章でございますが、こちらはガイドラインの概要ということで、1－1で目的と役割、それから1－2でその適用範囲等についての記載を行っております。また、第2章でございますが、景観的配慮の考え方ということで、2－1の基本理念でありますとか、2－2、2－3で沿道の区分などについての記載を行っております。第3章につきましては、個別の附属物ごとにデザイン・色彩等についての記載を行っている、また、3－6ではそれらの調整の話でありますとか、3－7ではコストに関するコメントを行っているというところでございます。第4章では、整備の進め方ということでマスタープランの策定の考え方、また、巻末資料にはこの記載のとおり参考資料を掲載させていただいているというところでございます。

1ページ目でございますが、第1章でございます。

目的と役割というところから始まりまして、1－1－1、ガイドラインの目的でございますが、ちょっと最初の3行を読ませていただきますと、「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」ということで、「防護柵の整備ガイドライン」等から10年間程度を振り返りまして、改定の必要性等についてこの1-1-1で記載をさせていただいております。

1-1-2では、ガイドラインの役割ということで、2ポツ目をごらんいただきますと、指針類を独自に作成されております整備局とか事務所、自治体さんにおきましては、今までどおりその指針類に準拠することといたしまして、また、独自の指針を作成されていないような事務所や自治体さんにおきましては、本ガイドラインを参考に準拠いただきまして、附属物等を設置・更新することが望まれるということに記載しております。また、3つ目のポツですが、このガイドライン以外にも、指針（案）解説とか役割と使い方編、そういったものもあわせて参照されたいということ。それから4ポツ目ですが、先ほど森山課長の挨拶でもございましたが、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ございます。関係業界団体における適切な対応が期待されるというようなことを書かせていただいております。

めくっていただきまして2ページ目、1-2、これは適用範囲に関するものを書いておりますが、1ポツ目、全国全ての道路を念頭に置くということ。それから2ポツ目ですが、防護柵については、全ての防護柵を対象とすること。それから3つ目のポツですが、今回追加した道路附属物等の物件を列挙しております。また、4つ目のポツですが、占有者との協議等を図ることが基本ではございますが、占有物件についても念頭に置きながらのガイドラインということになっております。5ポツ目ですが、長大橋とか駅前の整備、面的整備などに伴う景観整備に当たっては、この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というようなことを記載しております。

3ページ目に行きまして、第2章でございます。

2-1では基本理念を8個ほど掲げておりまして、1つ目は2-1-1でございますが、道路附属物等は道路景観の脇役であるということ、それ自体が道路景観の中において目立ち過ぎず、周辺景観に融和して整備を行っていくということが基本だということを書いております。

また、2-1-2では、景観と安全性を両立するということが、別途定められております各種の設置基準に基づくことが前提ではございますが、常に景観と安全性の両立を図ったデザインを用いることが基本であるということを書いております。

2-1-3ですが、人との親和性に配慮するということが、景観的な観点とあわせまし

て、歩行者が直接触れるようなことも考えながら検討するということ。

それから2-1-4では、地域の特性に応じた色彩検討と基本色の設定ということで、設置検討対象とするかについては、そのタイプを分類しながら検討していこうということ。

それから、ページめくっていただきまして4ページ目でございますが、2-1-5でございますが、委員のご意見もありましたが、設置するだけではなくて、集約したり、もしくは撤去を検討するような、そういった考え方もあるのではないかとということで、ここにその記載をしております。

また、2-1-6ですが、景観だけではなくて機能性とか経済性に配慮する必要があるのではないかとということで、点検とか維持修繕の容易性も考慮するということ。

それから2-1-7では、代替策も含め道路附属物等の必要性を十分に検討するべきだということ。

それから2-1-8では、関係主体との連携によって道路景観の連続性を確保しようということ。

そういった主な基本的な理念をここで記載しております。

ページめくっていただきまして、2-2、道路特性としまして、これは地域を分類しようということ、2-2-1では、市街地の道路景観をどのように考えるべきか。それから、8ページ目をごらんいただきますと、2-2-2でございますが、自然・田園地域の道路景観という項目がありますが、この対象となる道路ですね、2-2-1の市街地もしくは2-2-2の自然・田園地域、こういったものに分けまして、この後、個別の色彩等の記載が出てまいります。地域ごとにこの色彩等を規定していこうというような、そういう趣旨を書いております。

また、さらにですけれども、2-3では、そういった地域区分を行った上で景観的な配慮が特に必要な地域というのもまたあるのではないかとということで、9ページ目に四角い枠で囲っておりますが、①番、地域にとってシンボルとなるような道路でありますとか、②番、歴史的な街並みが形成されているようなところでありますとか、③番、景勝地とか眺望にすぐれたような道路、④番、その他、地域の人にとって特別な意味のある地域・道路ということで、こういったところにつきましては特別な配慮を行っていくべきではないかということに記載しております。

少し飛びますが、12ページ目をごらんいただきますと第3章でございます。道路附属物等のデザインということで、ここから個別のものにつきましてのデザインや色彩等につ

いての記載を行っております。

13ページ目をごらんいただきますと、3-1、防護柵について記載をしております。

3-1-1、設置の判断と対応ということで、防護柵の設置に当たっては、「防護柵の設置基準」に基づくことが前提であります。その(1)のところに設置の必要性の判断という項目を設けておりますが、この「防護柵の設置基準・同解説」からとってきておりますが、のり勾配とか路面の高さ、こういったものを踏まえながら、乗員の人的被害とか第三者への人的被害、こういったものを踏まえまして、そもそも設置をどこにするべきなのかということをちゃんと考えていこうということをポイントとして記載しております。

以降、この防護柵の項目につきましては、既存の防護柵ガイドラインをもとに大体記載をさせていただいておりますが、例えば15ページ目をごらんいただきますと、(2)番としまして景観に優れた他施設による代替ということで、例えば植樹帯が低木の刈り込みなどがあるようなところでは、植樹帯でその防護柵の代替という機能が果たせるのではないかと、そういったことを記載しております。

また、ページめくっていただきまして16ページ目でございますが、(3)番、道路の新設とか改築のときにおける景観的配慮ということで、具体的方法の例のところに示させていただいておりますが、例えばのり面の緩傾斜化を図ることによりまして、路測の高さを低くすることによって防護柵をそもそも設置しなくてもいいような、そういう道路の構造にしているという例を例示させていただいております。

17ページ目ですが、3-1-2、防護柵のデザイン方針を記載しております。(1)番、シンプルな形状にすることということで、ポイントのところにも書いておりますが、レリーフの設置とか絵を描いたりすること、そういったことは避けるのが基本であるというようなポイントを書いております。また、具体的方法の例としましては、ビームなどを滑らかに連続させているような例でありますとか、ページめくっていただきますと18ページ目の上のほうですが、支柱間隔を等間隔にすること。また、先ほど申しましたが、下のほうの例では、絵を描かない、レリーフ等をつけないということ、そういったポイント为例として記載させていただいております。

19ページ目、透過性への配慮ということで、自然景観とか田園景観が広がっているような地域では、具体的方法の例のところに示しておりますが、ガードパイプやガードケーブル等の透過性の高い形式を用いるということを記載しております。

また、20ページ目をごらんいただきますと、存在感の低減という項目で、まずコンク

リート壁の高さを抑える方法でありますとか、また、コンクリート壁面の輝度を低減させるというような、そういう具体的方法の例を記載しております。

21ページ目では、(4)番でございますが、人との親和性に関する記載を行っております。例えば、防護柵なんかは手すりともなるようなビームの設置をするような例でありますとか、また、22ページ目をごらんいただきますと、ボルトとかナット、こういったものの突起を抑制するという。もしくは、下の例でいきますと、衣服とかかばん類などが防護柵にひっかからないような端部の形状とするようなこと。また、23ページ目では、材質を工夫するという。例えば木材を利用するというようなこと、そういったことをここで記載しております。

そして24ページ目をごらんいただきますと、3-1-3でございますが、防護柵の色彩設定ということで、基本的にこれは既存のガイドラインと内容は変えておりませんが、赤字でNO.31と書いてありますけれども、塗装面が比較的な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ほうが望ましいのではないかというような意見もございましたので、その下の表をごらんいただきますと、塗装面積が比較的小さいものか、もしくは大きいものかということによりまして、少し色の考え方を変えているというようなところでございます。また、縦の軸と申しますか、縦の分けにつきますは地域特性ということで、先ほど地域区分を申し上げましたが、市街地、それから自然・田園地域、また、歴史的な街並みなど特別な地域、そういったものに分けまして色の候補をこのように明確に記載させていただいているというところでございます。また、備考欄でございますが、これも前ガイドラインからの踏襲ではございますが、繁華街などではオフホワイトを候補色に加えるということ。それから、経済性なども考慮して亜鉛メッキというものも可能性が否定されておりませんので、このあたりで明確に記載をしているというところでございます。

26ページ目をごらんいただきますと、視線誘導への配慮、3-1-4でございますが、これも既存のガイドラインにも同じような項目がございますので、それをもとに記載を行っております。

続きまして、27ページ目からが3-2、照明に関するものでございます。

3-2-1では、車道の照明柱のデザインの方針をまず記載しております。(1)番、配置でございますが、ポイントとしましては、配置の検討というのは、植栽とか標識とか歩道橋等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ということをポイ

ントの1つ目に記載しております。こうすることによりまして、具体的方法の例でも示しておりますが、標識などと極力一体化したような照明というのも採用できるのではないかとということで、例にそのあたりを示させていただいております。

ページめくっていただきまして28ページ目でございますが、今度、(2)番では照明柱・灯具形状ということで、照明柱につきましては、ポイントの1つ目でございますが、極力シンプルなデザインを基本とするということ。それから、2ポツ目の最後ら辺ですが、道路構造に応じて適切なポール形状を選択するというようなことをポイントとして記載しております。また、②番、灯具自体ですが、これもポイントのところに書いてありますが、グレアの影響など、そういった灯具の形状の特徴を理解して検討・選定する必要があるのではないかとということ。それから、2ポツ目に関しましては、光害、そういったものへの配慮、そういったことを記載しております。

めくっていただきまして30ページ目でございますが、これは3-2-2で、先ほど車道でございましたが、今度は歩道のデザインの方針を記載しております。(1)番、配置でございますが、乱立を避けるために車道照明との整合を図るということ。

また、(2)番、照明柱や灯具の形状でございますが、車道のものと重複するところがございまして、ポイントの1つ目、極力シンプルなデザインを基本とするということでもありますとか、また、②番、灯具につきましては、車道よりも民地側に近いところに設置されますので、光を拡散させないものを選ぶというようなことに特に留意が必要であるというようなことを記載しております。また、隣の31ページ目には、具体的方法の例としまして、カットオフ形など4つの例示をさせていただいております。

33ページ目をごらんいただきますと、これは歩道照明、車道照明含めてでございますが、3-2-3で照明柱の色彩の設定ということで、この照明柱につきましても防護柵と同様に塗装面積の大小で少し考え方が異なるのではないかとということで、塗装面積が比較的小さい場合は防護柵と同じ色の記載を行っておりますが、塗装面積が大きくなってくるような場合はグレーベージュの採用も考えられるのではないかとということで、ここにそのような記載をさせていただいております。また、オフホワイトとか亜鉛メッキというところも備考欄に示させていただいております。

35ページ目でございますが、照明に関しましては、そのハード的な意味合いと並びまして夜間景観についても配慮が必要ではないかという意見がございました。夜間照明の目的とか手法、そういったものの基準があるものがございまして、この表に一覧として整

理をさせていただいております。(1)の色温度とか演色性というところのポイントでございますが、道路照明につきましては道路照明施設設置基準というものが既にございまして、それに従いまして場所とか明るさの計画を行うということが基本でございます。また、36ページ目をごらんいただきますと、そういったものを基本としながらでございますが、具体的方法の例としまして、色温度を2,000~5,000ケルビン、そして演色性Ra70以上というようなことにしますと、統一性のとれたようなものになりますので、そういった例を示させていただいているところでございます。

37ページ目からは3-3でございますが、標識柱についての記載を行っております。(1)番の中のポイントでございますが、標識柱につきましては、存在感の低減、それから2つ目の丸ですが、最小限の設置、そういったものに気を配るべきではないかということで、異なる事業者間でも共架することが可能となるような積極的な調整を図っていこうということを記載しています。また、具体的方法の例のところでは、例えば門型柱などで太くなる面を進行方向と平行にすることで少しでも存在感を低減させているような例を記載しております。

38ページ目をごらんいただきますと、その標識柱の色彩の設定でございます。こちらでも塗装面積の大小で分けさせていただいておりますが、例えば道路管理者が設置する規制標識などの塗装面が比較的小さくなるような標識柱、これにつきましては防護柵とか照明柱と同じような色彩を基本的に記載させていただいております。また、塗装面が比較的大きくなるような門型柱などにつきましては、亜鉛メッキ仕上げを基本としながら、そのほか実際に市街地などで多く使われているダークブラウンでありますとか、また、歴史的な地区ではダークブラウンやダークグレー、こういったものも候補色として記載をしてはどうかというような案にしております。

39ページ目でございます。ここから3-4、歩道橋についての記載になっております。(1)番は歩道橋のデザインの方針でございますが、ポイントのところの2つ目の丸をごらんいただきますと、歩道橋につきましては、またぐ道路からの景観配慮、それから、実際にそこを渡る利用者の利便性とか快適性、そういったものに配慮することが望まれるということ。それから3つ目の丸ですが、基本的にはスレンダーなものを選ぶということと、あと煩雑さの軽減、そういったポイントをこのあたりで記載しております。

歩道橋の色彩につきましては、41ページ目でコメントを行っております。ポイントの1つ目の丸をごらんいただきますと、最後のあたりですが、低彩度の落ちついた色彩を選

定することを原則とするということ。それから2つ目の丸ですが、ダークブラウンなどを使用しますと重くて威圧感が強調されますので、10YRの高明度色彩を選定するというようなことを記載させていただいておりまして、また、具体的方法の例というところで、10YRの高明度・低彩度のものを用いてはどうかということで、赤い枠で示させていただいております。

42ページ目をごらんいただきますと、歩道橋の記名表示ということで、これも委員会の中でも発言等ございましたが、ネーミングライツ等、先ほど名古屋市さんからもご発表いただきましたが、そういったことは何かコメントを追加する必要があるのかもしれませんが、まずちょっと事務局的な案でございますが、ポイントとしましては、1つ目の丸の最後ら辺でございますが、記名表記では「ゴナB正体」を基本とするということ。それから、欧文書体につきましては「ヘルベチカ」を基本とするということ。また、文字の大きさについては、文字高300ミリ、文字の色彩につきましては黒色を基本とするということをポイントとして記載しております。

めくっていただきますと、今度は遮音壁についての記載でございます。44ページ目でございます。遮音壁ですが、ポイントの1つ目でございますが、道路本体の線形とか構造を工夫することによって、先ほどの防護柵のところでもございましたが、遮音壁自体の必要性等を考慮するというようなことが道路の構造の工夫などではできないかということに記載しています。また、2つ目の丸ですが、圧迫感の低減でありますとか、また、色彩につきましては、沿道景観との融和、近接するほかの道路附属物等との調和を考慮して選定するということをポイントとして示させていただいております。また、その後、具体的方法の例を続けておりますが、例えば45ページ目をごらんいただきますと、遮音壁の天端を滑らかにすりつけまして連続性を確保しているような事例でありますとか、めくっていただきますと46ページ目でございますが、透光板を採用することで透過性を確保しているような事例、また、47ページ目では、ほかの道路附属物等と一体的にデザインをしているような例、こういったものを示させていただいております。また、48ページ目にも1つ例示を行っておりまして、外部景観への配慮ということで、上の写真、左と右を見比べていただきますとわかりやすいですが、この接合部が外部に露出しているか否か、左は露出している例、右は露出していない例ですが、こういったことへの配慮を行うことによっても大分景観的な違いが出てくるのではないかと記載しております。

49ページ目、投物防止柵でございますが、ポイントとしましては、形状等の工夫を行

うことで道路外への眺めの確保。また、これも遮音壁と同じでございますが、接合部などについて外部景観への配慮を行うということを記載しております。

50ページ目に移りまして、(3) ベンチという項目があります。道路管理者のベンチ、また、その次の(4) でもバス停上屋と続いていきますが、こういったものを設置することがございます。ベンチにつきましては、具体的方法の例で示しておりますが、鋼製部材を使う場合は、例えばダークグレーなどのできるだけ目立たないものを基本とするということ。また、バス停の上屋のところでの具体的な例に示させていただいておりますが、舗装によって視覚的な区分を行う場合でも、明度差を2.0以内にしようというような、そういったことを例として記載させていただいております。

52ページ目をごらんください。(5) 番、視線誘導標でございます。視線誘導標は、その52ページ目に写真を4つ掲載しておりますが、デリニエーター、ガイドポスト、線形誘導標、その他のタイプということで、さまざまなものが実際に道路では使われているというところがございます。ポイントの1つ目の丸ですが、ほかの道路附属物等との調和に配慮すること。それから2つ目の丸ですが、法定表示等の視認性を優先させることが基本であるということで、あまりにも高彩度の視線誘導標を多用しますと、交通安全上最も重要な情報でございます法定表示等が逆に目立たなくなってしまうということで、そういったところへの配慮が必要ではないかということを記載しています。

53ページ目には、その中でも1つ目、デリニエーターについての記載を行っております。デリニエーターにつきましては、視線誘導標設置基準という既存の基準がございます。その中で色彩でありますとか大きさについての記載がございます。次のページをごらんいただきますと、54ページ目でございますが、既にこういった基準があるわけがございますが、54ページ目のポイントに示しておりますが、この基準の趣旨を踏まえながらではあります。2つ目の丸、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ますけれども、例えばグレーベージュの採用についても検討することが考えられるのではないかと。また、3つ目の丸でございますが、例えば防護柵に取りつけるようなタイプのものでございます。反射体取り付け枠につきましては防護柵の色彩と合わせるようなことも考えられるのではないかとということで、ポイントとして記載をしております。

55ページ目、ガイドポストについてですが、ポイントの2つ目の丸に書いておりますが、彩度の高い視線誘導標を多用することを避けるということをポイントとして記載しております。55ページ目の右側に写真を載せているのをごらんいただきますとわかりやす

いですが、あまり高彩度の視線誘導標を多用すると、例えば消火栓表示と同じぐらいになっていて、どちらも目立つというか、目立たないというか、そういったものになってしまうという例でございます。また、左下に例示しています、実際には景観に配慮した視線誘導標なども既につくられておりますので、こういったものを使っていくということが有効ではないかという例示をしております。

56ページ目、線形誘導標でございます。この線形誘導標だけとりましても、さまざまな形状、色彩の製品が実際には多種設置をされております。ポイントの3つ目をごらんいただきますと、視界が良好な昼間の間は目立つ必要はなく、実際に必要となる状況に限って視認性が高まるような、例えば白色の反射体もしくは自発光型、こういったものについても検討してはどうかということで示しております。具体的方法の例の3つ目の丸に記載しておりますが、盤面の色彩につきましては、例えば、防護柵などの周辺の道路附属物等と同じような色彩にして、矢印が低い彩度10程度の色彩とすると、こういう例が考えられるのではないかということで記載をしております。

57ページ目にはその他のタイプということで、自発光型、またその他ということで大型のφが30センチあるような、そういったものを例示として写真を載せております。

58ページ目、こちらは立ち入り防止柵についてです。歩道橋の階段下などに無造作に設置されているような事例がございますが、ポイントに示しておりますとおり、シンプルなものを基本とするということ、また、彩度の高い色彩は避けようということで、具体的方法の例のところに2つ示しておりますが、例えば左のほうは無造作に設置されている緑色の立ち入り防止柵、こういったものが町なかでも見受けられるかと思えます。また、右側のほうには歩道橋と一体的にデザインされた立ち入り防止柵で、このあたりは景観的な配慮もされているのかなという例でございます。

59ページ目、道路反射鏡でございます。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というものが昭和55年に道路協会さんのほうで策定されておりました、原則としまして橙色とされておりますが、やむを得ない場合はほかの色彩を用いてよいものとされております。この場合も、道路反射鏡がその役割を果たせるように、安全面を十分確認する必要があるということは基本でございます。ポイントの1つ目ですが、道路反射鏡につきましては、支柱、鏡面、その取り付け枠、フードなどから構成されております。2つ目の丸ですが、この指針の趣旨を踏まえながら、景観的な配慮を行う場合は橙色以外の色彩も検討する。そして、景観と安全面の両立の観点から、支柱、取り付け枠、

フード、こういったものを必ずしも同色としないことも考えられるのではないか。3つ目の丸ですが、取り付け枠の背面は、必要以上に目立たない色彩とすることをポイントとして記載しております。また、具体的方法の例のところでは、安全面を十分確認の上ではありますが、橙色を用いる場合であっても、彩度の低い色彩を検討しようということで、例えば10 YR 8 / 8程度というものを記載しております。また、支柱につきましては、周辺の道路附属物等とのバランスを踏まえまして、グレーベージュ、グレー、亜鉛メッキ、そういったものも検討するという。また、鏡面取り付け枠の背面につきましても、グレーベージュ、グレー、亜鉛メッキ等を必要以上に目立たない色彩としようということを実例として記載しております。

60ページ目にはその例を示しておりますが、一番上は一般的、標準的によく見られる道路反射鏡でございますが、真ん中の右側でございますが、例えば支柱とフードに白色を使用しているような例、それから、一番下の3つでございますが、支柱とか鏡面の取り付け枠の背面に亜鉛メッキを採用しているような例、実際にこういったものが使われているというところがございます。

61ページ目、舗装・路面への表示ということで、①番、車道について記載をしております。舗装につきましては、アスファルト系の舗装とコンクリート系の舗装とに大別できますが、コンクリート系の舗装はまち全体に明るい印象を与えるということで、景観に配慮して使用するというのも有効ではないかということを実例として記載しております。

また、②番の歩道につきましては、ポイントのところにも書いておりますが、色彩とか模様で歩道が目立ち過ぎることがないようにするというのを基本的にしようということを実例として記載しております。

また、62ページ目に移りまして、一番下のあたりですが、視覚障害者用の誘導ブロックについても少々コメントを行っております、道路の移動等円滑化ガイドラインというものがございますが、その中で輝度比2.0程度を確保するというのを記載しております。また一方、63ページ目の上のほうでございますが、黄色などが一般的ではございますが、例えばJISでそれを指定されているということではないようでございますので、沿道住民とか利用者・関係団体へのヒアリングなど十分な検討が必要ではございますが、63ページ目の左の写真で示されているような景観にマッチしたような事例も考えられるのではないかと実例として示しております。

63ページ目の中ほど、③番、自転車道、自転車走行空間等ということで、ポイントと

しましては、安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインというものがございますので、これを踏まえつつ、必要以上に目立つことがないように、路面表示、色彩につきましてはそういったものを基本とするということをポイントとして記載しております。

65ページ目にはカラー舗装の留意事項ということで、ポイントの最初のあたりですが、通学路とか急曲線もしくは交差点内、こういったところでカラー舗装が実際には使われております。3段落目ですが、交通安全対策と景観的整備の両立を図ることが必要ではないかということで、原色を避けて、彩度6以下、明度6程度の色彩とすることが望ましいということに記載しております。次の66ページ目に、赤色系、青色系、緑色系に分けて具体的な方法の例としまして、彩度、明度などをこの黒い枠で示したところを推奨してはどうかという案を示させていただいております。

続きまして、68ページ目をごらんいただきますと、附属物等のデザインの調整ということで3-6-1でございますが、同じ種類の道路附属物等の形状・色彩の統一ということで、例えば防護柵一つとりましても、短い区間で複数の形状・色彩の異なるものが混在しないようにというようなことを記載しております。ポイントのところに3つ点を示させていただいておりますが、連続する区間・範囲の道路附属物等の統一、上り線・下り線の附属物の統一、近接する他の道路に設置されるような、例えば交差点ですとか、そういったところでの統一、そういったものを観点として記載をしております。

また、70ページ目をごらんいただきますと、3-6-2でございますが、近接して設置されるほかの附属物等との調和ということで、具体的方法の例に示しておりますが、道路附属物などと例えば占用物件との色彩の調和でありますとか、下の丸のところですが、照明柱・標識柱と街路樹との関係性、そういったものを踏まえながら検討を行うということ。それから71ページ目でございますが、異なる施設を集約するという、こういう観点も必要ではないかということで、ここに記載をしております。

72ページ目でございますが、3-6-3、道路管理者間での調整ということで、道路管理者が異なる場合に、その管理境界でちょうど切れてしまうような、そういったことがないようにということで、具体的方法の例にも示しておりますが、何か構造物の切れ目などで接続をうまくやって、連続する区間での途中でそういったものが変わることを避けるという調整を行うということに記載をしております。

また、73ページ目でございますが、3-6-4、整備時期のずれについての対応ということで、整備時期が必ずしも一致しないということで、先行設置されたものが景観配慮

型の施設であれば、それと同じように整備をしていくということが考えられるわけですが、先行設置されたものが景観配慮されていないようなものであった場合には、後で設置される施設を景観配慮型として、先行設置された施設は、更新時期などに後で設置された景観配慮型と同様の形状・色彩のものに更新していくというようなことを基本とするというようなことをポイントの1つ目に記載しております。

めくっていただきまして74ページ目、3-6-5でございますが、道路占用物件についての記載を行っております。占用物の形状や色彩につきましては、占用者との協議により調整を図ることが基本ではございますが、(1)番、ベンチ、(2)番、バス停上屋等、(3)番、変圧器等ということで、ポイントや例を記載しておるところでございます。

77ページ目、コストと維持管理でございます。

(1)番ですが、コストを考えた道路附属物等の設置ということで、インシャルコストのみならず、ランニングコストにも配慮するということ。ポイントの2つ目の丸ですが、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ということ。

また、(2)番ですが、維持管理を考えた道路附属物等の設置ということで、素材の特性を考慮しながら、適切な維持管理を行っていくということなどを記載しております。

78ページ目をごらんいただきますと、(3)番でございますが、先ほどの整備時期のずれと同じような観点をここで記載させていただいておりますが、壊れたときに直すというときに、ポイントの2つ目の丸でございますが、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・色彩を使うということが基本ではございます。また、そうじゃない場合、逆に、修繕・更新の対象となる道路附属物などが景観配慮型でない場合には、修繕・更新箇所を含む一部区間の設置年数とか劣化の度合いなどを考慮しながら、可能であれば一部区間を先行して景観配慮型に置きかえるということが望ましいということをご提案させていただいております。

80ページ目でございますが、暫定供用時の景観についての検討ということで、仮設的に防護柵などを置いてある例もございますが、例えばプランターを設置することで車両の誘導を行っている例、こういったものを写真で載せさせていただいております。

81ページ目、3-9でございますが、これはちょっとまたご議論いただいた上で、最後、81ページ目、82ページ目のような形でわかりやすく一覧にしていこうかなと考えております。

83ページ目は第4章でございますが、整備の進め方ということで、このガイドラインだけでも実際には使えるわけでございますが、できれば事務所、自治体さんごとにマスタープランのようなものをつくっていくことが望ましいということで、そのマスタープランの内容を記載させていただいております。

4-1-2の(1)番ですが、道路附属物等の統一を図る区間ということで、最初のほうで申しあげました市街地とか自然・田園地域といった区域分けを行ってほしいと。

そして、84ページ目でございますが、そういった区域分けをしながら、さらに、歴史的な環境を有しているような地区については特別に考えていく必要があるのではないか。

また、(3)番は、そういった区域分けを行った上で、色彩のマンセル値などを決めていくということ。

それから、少しめくっていただきまして87ページ目は、そういった色彩等の基本的な方針に従いまして、どういった道路附属物を選定していくのかということ。

また、88ページ目では、その策定過程では、地域の意見なども聞いていく必要があるのではないかということ。

また、89ページ目、事後評価の実施ということで、マスタープランなどはつくったらそれで終わりというわけではなくて、例えば90ページ目、4-4-3のところに書いておりますが、マスタープランなどは定期的にリバイスを行っていくべきではないかということに記載させていただいております。

巻末資料につきましては説明を省略させていただいておりますが、目次に書いておりますような、このガイドラインに関係するような参考の資料を載せさせていただいております。

長くなりましたが、説明は以上でございます。

【天野委員長】 はい、ありがとうございます。というより、これだけあれだとこれから決められるのかという不安がありますが、早速、質疑に入っていきたいと思いますが、ばらばらやるとわからなくなっちゃいそうなので、章を追って、後から戻るとはやぶさかではございませんので、とりあえず章を追って気になるところがあったらご意見、ご質問等をいただいて、まず1章、2章のあたりはいかがでしょうか。わりと一般論なので、気になります。どうぞ。

【佐々木委員】 ちょっと章に対応するというと……。

【天野委員長】 これ？

【佐々木委員】 いやいや、じゃなくて、まあそれもそうなんですけれども、この章でいうと、例えば4ページの機能性のところと代替案を含めという、このあたりに直接関係するかなと思いますし、それから、2章の沿道の特性のところについて全体的なことになるとは思います。ぜひ可能な限り検討していただきたいと思っているのは、やっぱりもう一つ、この道路とか街路というものをこれからグリーンインフラとして位置づけたときに、そこを含んだ対応として何ができるかということや、どう盛り込めるかということがちょっと欠けているのかなという気がいたします。やはり面積的にもすごく大きな公共空間なので、そこを今、グリーンインフラ化していこうというのは大きな一つのトレンドだと思いますから、ポール類に直接かかわる部分とかかわらないところはあると思いますが、この視点がやっぱりどこかに入ってほしいなと思っているのが1つございます。

それからもう一つ、対象地の区部が市街地と自然・田園地域となっていて、市街地というところかなり都心部の高密度な都会というところが想定されていて、自然・郊外地ってなるといきなり人工構造物がない非常に自然なところになっておりますが、日本の国土のほとんどはこの中間的な郊外部であったりすると。多分一番多くの人々が住んでいる日常生活の空間は、そういった郊外あるいは地方都市の、ここに出ているような市街地から見ると大分密度の低い、場合によっては空き地もかなりあるような、そういうエリアについての配慮というものが、例えばインバウンド何とかという文脈では出てこないかもしれませんが、日常の人々の生活空間の基本的な質を上げていくというところでは非常に重要なんじゃないかなと思っているので、その分類について少し可能な範囲でご検討いただきたいと思っています。

先ほどのグリーンインフラとも関連して、透水性とか、そういった郊外部などでは道に沿って水路が張りめぐらされているところはかなり多くありますが、これがどんどんどんどん暗渠化されたり、特に道路整備されると、それに合わせて暗渠化されていったりする。これは日本の財産として非常にもったいないと思いますので、水路の扱いというものが、61ページぐらいのところになるのかもしれませんが、水路のふた、グレーチングとかという項目も全く今入っていないので、そのあたりを入れていただけるとありがたいなということになります。どうしても物に対しての議論が中心になっているので、それはそれで大事なことではあると思うんですが、これからの日本の状況を見たりしていくときには、やはりもう少し空間としてのあり方への視点があった上での物ですよというふうにごどこかで位置づけておいていただいたほうが汎用性もあるのかなという気がいたしました。

た。

ちょっと全般的なことです。

【天野委員長】 はい、ありがとうございます。今、佐々木先生がおっしゃったグリーンインフラ等の話は、こちらでは軽く触れるぐらいで、おそらく書き入れるとするとこっちのほう为中心になるのかなとは思う。これはあくまで附属物等のガイドラインなので。もちろん、附属物等を考えるときも、佐々木先生がおっしゃるように空間としての道路があって、その中に入ってくる附属物だという観点は間違いなく必要でしょうから、そのぐらいは少しつけ加え、補強していただくことにして、中心的にはどちらかというところのほうで配慮していくのかなと私は思います。

それからもう一つ、景観の分類については、確かにこんな中心市街地と自然・田園以外の部分で結構あるので、それは少し補強していただけますかね。

【平野委員】 いいですか。

【天野委員長】 はい、どうぞ。

【平野委員】 道路植栽に関してはこっちじゃないかと思うんですよね。ここに道路植栽って入ってくると、そんな細かいパーツの話が突然出てくるみたいな話になりかねないので。やっぱり附属物の一環として並木だとか灌木だとか、そういう植栽帯・緑地帯をどうつくるのかという話のような気がするんですが、いかがですか。

【天野委員長】 それは事務局からお答えいただいてもいいんですが、私が言ってしまうと、附属物等だと、あまりにも、幾ら「等」がついているというものの、街路樹までこっちに入れるのはちょっと据わりが悪い。つまり、植栽帯・街路樹は道路本体なので、あくまで。多少附属物から外れているものもよく見るとないことはないんですけど、占用物件はそうでしょうが、微妙なのはあるんですが、植栽は基本的に本体なので、書くとしたらこっちで補強させていただくという筋だと思いますが、事務局いかがでしょう。

【沿道環境専門官】 まさに委員長のおっしゃるとおり申し上げようと思っていたところでございまして、はい、そのようにしたいと思います。

【天野委員長】 あとは、多分、その植栽の部分をこっちで書いたとしても、こちらと同じぐらいの強さでちゃんと読んでもらうような工夫が必要だと思うんですね。池邊先生からもご意見を伺うようですけど、やっぱり植栽帯とか街路樹は附属物等に入るのはちょっと違和感ありますでしょう。

【池邊委員】 前々回に天野先生に本体ですというふうに言っていたんですけど、

ただ、ここで言うような植栽の設計というような形にいきなり入ってしまっている、そうになると、佐々木先生がおっしゃっているようなグリーンインフラのような今の国際的なトレンドのような考え方は全くここには反映されていないので、その辺の記述というか、付加というのは必要かと思えます。あくまでそれが植栽化と言ってしまうとおかしいので、今回の附属物には入らないほうが逆にいいかと思っています。

【天野委員長】 はい、どうぞ。

【佐々木委員】 グリーンインフラってもちろん、皆さんご存じのように別に緑を入れることだけではなくて、透水性の水をどう浸透させていくとか、路面温度をどうやって下げていくとか、いろいろな総合的なことだと思いますので、単に植栽のことではないということです。

あと、時間もないので、すみません、ついでに説明させて……。この前の人たちだけに今日先ほどお配りさせていただいて、幾つか地方の道路、それもかなり力を入れてつくっている道路を見る機会が結構あるんですけども、そういう中で散見される単なる物の問題だけでは解決できない、何となく余ってしまったスペースがそのまま放置されて、結局入らないで、その周りにぐるっと附属物が回ってきたりとか、それから、ちゃんと整備した道路に接続する道のほうが部分的に改良されることによって、特に地方都市とか田園風景の中の非常にヒューマンな空間が道路・車のための道のほうになっていってしまうというような、その辺は附属物のデザインによってすごく道の雰囲気が変わってしまうことがあるんですね。その辺のおさまりが問題になっているという。先ほどの静岡のふじのくにのガイドラインの中にあつた、物だけではなくて空間と関係性をデザインしていこうというところのまさに空間と関係という視点は、どこか基本的なところでもいいので、少し触れておいていただきたいと。ですから、このガイドラインがすごくよくできた、使われるようになったときに、ちょっとここでお示ししているような問題が解決できるかということ、もう一歩何か要るのかなということがあったので、ちょっと具体例を紹介させていただいたという、ご参考までということですが。

【天野委員長】 はい、ありがとうございます。多分この辺の観点については、少し強く書くとしたら2-1の景観的配慮の基本理念のあたりで書き加えられたらいいのかなと。もう少し書けるとしたら、こっちでどのぐらい入れられるかというのはちょっと検討してみないと何とも、現段階で「入れられます」って私が答えるのも心配ではないんですが、少なくともこっちの中では2-1の基本理念に少しつけ加えていただきたいと思

ます。

ほかに、1章、2章あたりで。はい、どうぞ。

【真田委員】 先ほどの佐々木先生のグリーンインフラの話とも関連するかもしれないんですけども、3ページの2-1-2のところで景観と安全性を両立するということなんですけど、景観というのが何なのかというのをちゃんと説明し切る前に「景観」って言っちゃっているのも気にはなるんですけど、そこに環境と安全性と見た目というか、快適性とかそういうところの両立というふうなことが必要なんじゃないかと。ここの2-1-2の最後のところには「質の高いデザインを用いることが基本である」と書いてあるんですけど、これをちゃんと参照しないとイケないような人たちの「質の高さ」という定義が多分よくわからないところで「質の高い」って言っちゃうと、何かレリーフついたりとかということになりかねないので、そういう環境とか快適性とか安全性というのを形として解決することがデザインであるというようなことをちゃんと入れたほうがいいんじゃないかなと思いました。

【天野委員長】 もう少し解説してくれということのようですので、ちょっと補強してください。

【真田委員】 はい。

あともう1個、2-1-3のところについて言うと、人との親和性に配慮するというところで、その最初のところに「オープンカフェ等」と書いてあるんですけども、その後で出てくる具体的な話が「歩行者が直接接触れることを考慮する」というようなことが書いてあって、人というのをもうちょっと中心に考えるのであれば、人を中心にしたまちづくりという観点でもうちょっと減らせるんじゃないかとか、そういうところもせっかく一番最初の基本理念のところなので、いきなり形の話に入るんじゃなくて、道路のあり方みたいところを少しここにも書いたほうがいいんじゃないかなと思いました。

【天野委員長】 それは2-1のほうに書いてあるのでは不十分だということですか。2-1-5にちゃんと「集約化・撤去を検討する」って書いてあるのは、これじゃ不十分でということでしょうか。

【真田委員】 とすると、順番の問題かもしれませんけど。

【天野委員長】 順番が逆だと。

【平野委員】 これ、私も言おうと思ったんですけど、やっぱり考える順番に書いてないんですよ、これ。やっぱりなるべくなくす方向で進んで行って、どうしてもつける場合

はこういうことを考えてという順番に2-1から2-1-8までこれを整理いただければと思うんですけど、さっきささっと考えたのでは、2-1-4は2-1-6にして、2-1-5は2-1-5のままかな。で、2-1-7が2-1-4でというふうに、要は、なるべくなくすほうで、どうしても出ちゃう場合はこれを考えてという順番にさせていただければと思います。

【天野委員長】 その辺は同感なので、ちょっと考える順番に順番を整理していただけますかね。

【沿道環境専門官】 はい、わかりました。ありがとうございます。

【天野委員長】 はい。

【平野委員】 よろしいですか。

【天野委員長】 はい、どうぞ。

【平野委員】 1ページ目、1章、1-1-1と1-1-2が「目的」と「役割」という節のタイトルになっているんですけど、書いてあることがあんまり目的でも役割でもなくて、特に目的のほうは、これ、発刊に当たってとかそういう文章で、しかも、本文にこんなに成果上げましたみたいな話を書いてあるのはあんまり美しくないんで、ここはちゃんと目的に、もってこの国の景観の向上に資することを目的とするみたいなかたい文章で構わないので、ちゃんと目的を書いていただいて、この文章、こういうのが必要なのであれば、何を本を出すときの発刊に当たって推薦文みたいなほうに使っていただければと思います。

それから2ページ目、占用物件に関して、「道路占用物件も念頭に置くこととする」って、これ、ちょっと行政的な言い回しとしては多分一番弱い言い方をしているんですが、やっぱり占用許可権限を持っているわけですね、道路管理者は。「念頭に置く」ではなくて、もう「占用者との協議等を図る」というふうにちゃんと前書きがあるので、念頭に置くんじゃないんで、ちゃんと「検討する」と言っちゃっていいんじゃないですか。許可権限はあるわけですから。だめですか。

【天野委員長】 その辺は事務局にお任せしたいと。かえって神経を逆なでするという可能性もあるので、その辺は少し考えてください。

【沿道環境専門官】 はい、検討させてください。ありがとうございます。

【天野委員長】 確かに最初の目的と役割、少し文章のトーンも含めて、景観法の第1条だか第2条みたいな文章で構わないので、そのほうがいいのかもかもしれませんね。よろしゅう

ございますか。

【平野委員】 あ、ごめん、まだあった。

【天野委員長】 はい。

【平野委員】 9ページです。景観的な配慮が特に必要な地域・道路というので、「歴史的価値の高い施設周辺」という書き方がされているんですが、道そのものが歴史的なものが実は結構ありますので、そのことはぜひ。周辺に伝建が残ってなければもうその道はどうでもいいのかって言われると、絶対そんなことはなくて、まずは自分の管理している道路そのものを大事にさせていただきたいので、旧街道等歴史ある道なんていうのも書いていただけるといいかなと思います。

【天野委員長】 歴道も含めて歴史のある必要なところは、少し表現を考えていただいて、漏れのないようにしていただければ。よろしゅうございますか。

ちょっと先に行っていていいでしょうか。それでは、3章、具体的に決めなきゃいけない3章に入りたいと思います。3章も、基本的に後から戻るのが途中でとめるかもしれませんが、節ごとに大体決めていっちゃいたいと……いうことをやって間に合うかな。

まず防護柵ですが、防護柵は基本的には前の本と変わってないと思うんですが、いかがですか。気になるところありますか？ はい、どうぞ。

【真田委員】 19ページなんですけど、気になるというか、「透過性の高い防護柵の形式とする」と例のところで書いてあるんですが、この上のほうの写真と下の右側の写真の基礎が違いますよね。それが結構、この間から気になっているんですけど、なくせるものだったらなくすような記述をどこかに入れてほしいんですけど。この縁石みたいなのが、結構新しくつくったところだとかなり目立っているところがいっぱいあって、それについての言及が防護柵のところは一切ないので、これを。

【天野委員長】 これは構造的に要るので、要るものは。ないところにつくりはしないので、無理ですね。パラペットを立てるとするのは道路の基準で、そういうものなので、防護柵って、「なくなったらいいな」で、これ、なくせないですね。

【真田委員】 これ、下のほうは。

【天野委員長】 下は土中型といって、土に直接埋めているやつですね。構造の、防護柵の種類が違うので、無理です。

【真田委員】 はい。

【天野委員長】 はい、すみません。

ほかにございますか。どうぞ。

【平野委員】 この防護柵というのは、多分、設置する人間にとってみると、「防護柵の設置基準」ではなくて、防護柵って車両用があって歩車道があって、車両用も歩車道境界と端部と歩行者・自転車用、転落防止と乱横断防止で全部基準が違うので、やっぱりその種別ごとにちゃんと書いていただいた上で、共通事項がこうというような段取りになりませんか。全部、事例写真もこれ、横断防止柵と車両用防護柵、衝突荷重まで見ているやつ等が何か混然一体となっちゃっていて、混乱を招きそうな気はしたんですけど、いかがですか。

【天野委員長】 かえって混乱を招くと思います。

【平野委員】 かえって混乱する？

【天野委員長】 同じことが何遍も出る。同じことが何遍も出てくる。例えばナットがどうしたとかいう話はどっちも一緒。

【平野委員】 あ、じゃあいいですか。そうすると、少なくとも事例写真に関しては、それぞれ書いている人間がこの防護柵の種別が何だかわかっていますよというのをちゃんとアピールしていただいて。何か十把一からげに防護柵と言って何か曖昧にすごく書かれている印象なんですよね。そうすると、ほんとうにこれ、参照していいのかなって。「俺、今やっているの、横断防止柵なんだけど」ということにならないか心配なんですけど。

【天野委員長】 気にしている人がいるので、書いている人が何もわからないで書いてないよというのがわかるような表現を少し散りばめていただければと思います。よろしいですかね。

つまらないこと1点だけ。24ページ、単なる誤植があるので。「ダークブラウン」って何だという誤植なので、それは直してください。

もう一つ気になるのは、こっちではYR系以外の色をちょっと言及しているんですが、その言及が取れちゃっているのはいいんですかね。もちろん、この色彩についても地域ごとで色彩を選定することが基本であるって書いてあるものの、さっきの東京都さんじゃないんですけど、こっちではダークブラウン以外にわざわざ濃い緑色、つまり東京都さんが使っている緑色については気をつけながら使えよというようなことが書いてあるのね。一部、1パラグラフだけなんですけど。それがぽっと抜けているので、ちょっと気になるっちゃ気になるので、検討してもらえますかね。こっちだと、10YR系の色彩以外で、自然となじみの深い樹葉色である緑の防護柵が一定のエリアで設置されているけど、比較的明

度・彩度の低い色彩とすることが望ましいなんてことが1パラグラフ入っているんですよ。こっちだと36ページに。それはなくても、24ページの最初の2行で読めるっちゃ読めるんだけど、そこそこあるとしたら一文ぐらいどこかに書いておいてもいいのかもしれない。ちょっと検討していただけますか。

【沿道環境専門官】 はい、わかりました。

【天野委員長】 はい、どうぞ。

【吉田委員】 逆の意味で、今、25ページ目に、これ、前からダークブラウンは10YR2/1程度とかなっていて、幅を認めているんですけども、その幅が結構広がっているとところもあって、企業さんによっては前からあるちょっと赤茶色をダークブラウンというネーミングだけしちゃうとかそういうのがあって、ちょっと混乱しているところもあるから、その辺どうしようかなというのがあるんですけど。

【天野委員長】 どうでしょうか。でも、「程度」を外すと厳しいですよ。

【吉田委員】 厳しいですよ。

【佐々木委員】 彩度に上限を入れたらいいですか。

【吉田委員】 例えば先ほどの東京都さんの5YR2/1なんていうのは、わざわざあれにならないようにこっちで10YR2/1というので赤みを抜いたんですよ。だけど、その5YR2/1ぐらいの赤茶色で、鮮やかさも一緒、それから明るさも一緒なんだけれども、特にちょっと褪色していったときに赤が浮いてきちゃうのはちょっと気持ち悪いところがある。

【佐々木委員】 彩度だけじゃなくてね。

【吉田委員】 うん。だから、すごく厳密にやれば色彩幾つまでとかそういうこともあるんですけども、そこまで書くものでもないしね。

【天野委員長】 その辺は全体にかかわることなので、ほかのところも全部同じように「程度」って書いてあるので、少し検討させてください。吉田先生とも相談してもらいながら。多分、「程度」って書いてある意味は、色相もちょっとぶれてもいいよ、彩度も明度もちょっとぐらいぶれてもいいけど、「程度」って書いてあるんだから、それは外れ過ぎでしょうというぐらいの縛りじゃないと、例えば10YRだったら5YRだめなのかね。例えば彩度で1って書いたら、1.5はいいけど、2.0はだめとかいうことまで厳しく書けないような気がするんですよ。だから、「程度」でしようがないのかなという気もしますが、もうちょっといい手があれば吉田先生とご相談させていただきながら決めていきたい

など。これはあと全体に通じることだと思います。よろしゅうございますか。

では、ちょっと急ぎますが、次、次は何だ。照明。照明はいかがですか。

【福多委員】 よろしいですか。

【天野委員長】 はい、どうぞ。

【福多委員】 照明に関してですけれども、前回の意見を取り入れていただきまして取りまとめていただいたんですが、ちょっと今の議論にも重なるんですが、33ページに照明柱の色彩設定というところがあって、ポイントに、防護柵や標識柱などと色彩の統一を図るというふうに書かれているんですが、ただ、やはり原則、備考の最初のポツに書いてあるように、防護柵の最初の考え方を踏まえるべきだと思うんですね。ですから、これが備考ではなくて、ちょっと前のほうに持ってきていただいたほうがいいのかなというのが1点、ちょっと気になりました。

あと、先ほどの議論での地域性もあるんですが、照明の支柱というのは、当然ですけれども、上部に照明が載っていますので光を受けやすいわけですね。ですから、グレーベージュという明度6というのは、反射率としては夜間景観としてはかなり高いので、結局、照明器具だけではなくて支柱の連続的な縦ラインというのも強調されてしまうんじゃないかなという懸念があります。ですからそれが、都市の軸としてそれを夜間景観としても主張していい場所と、主張してほしくない——建造物のライトアップなどやる立場からすると、道路の附属物、脇役であるという最初の定義もありましたけれども、夜間景観においては明度が高いものというのは光を受けやすいので目立ちやすいという部分も記述いただいて、やっぱりその事例ですね。一応2種類、ダークブラウンとグレーベージュという記載はあるんですけれども、こういうときにはダークブラウンを選定して、こういうときにはグレーベージュを選定するような方向性を示していただけると、使われる方がわかりやすいのかなとちょっと思いましたので、その辺の追記もお願いしたいというのがあります。

あと、ちょっと戻りますが、31ページでその他ということで、照明柱だけではない高欄などの事例の写真も載せていただいているんですが、今後、LEDが非常に効率が高くなっていることと、あと制御性がいいということもありますので、橋梁などで例えば海上面の照度を抑えないといけないときなどは、高欄照明などは非常に有効な手法でもありますので、今ちょっと事例だけなんですけど、そういう考え方も少しコメントとしては追記いただくと、ポール照明だけではない選択の考え方ですね、そういったものをお示しいた

だけるとよいのかなと思いました。

以上です。

【天野委員長】 ありがとうございます。今の後段は特にいろいろご相談申し上げて、追記していただきます。

それから、色彩についてはやはりおっしゃるとおりで、24ページの防護柵の一番最初の2行、1行ちょい、「良好な」から「適切な色彩を選定することが基本である」というのは、これ、やっぱり上に入れましょうね。

【沿道環境専門官】 はい、わかりました。

【天野委員長】 どうぞ。

【平野委員】 これ、今、気づきました。あちこちの色の表ありますよね。グレーベージュとダークブラウンと。ダークグレー、もっと入れていいんじゃないですかと思うんですけど、何か歴史的なところじゃないとダークグレーはだめって感じなんですけど、町なかに普通にダークグレー使うとおしゃれでいいですよ。ブラウンより絶対いいと思うので、僕、ブラウン撲滅運動を今やっているんですが、個人的には。要は、あんまり色味があると主張が入っちゃうので、無彩色に見える色というのが、道行く人が主役になったり、売られている商品や人々の活動が主役になる景観づくりにおいては、僕、無彩色すごい大事だと思うので、グレーベージュとダークグレーが基本であって、ダークブラウンはもうほとんど使い道ないんじゃないかと個人的には思っているんですが、道路附属物としてはですよ。その辺はだめなんですか。なぜこんな非常に限定的な使い方しかダークグレーが認められていないのか、ちょっと気になったんですが。

【天野委員長】 一番最初の2行のことに係ると、この3色をやるんだったら、これは考え方で、外れちゃいけないとは言ってないのでというのはただの弁解なので、なので…

【平野委員】 いや、弁解じゃなくて、ごめんなさい、僕個人的にはダークブラウンよりもダークグレーをもっと推奨すべきだと思うんです、町なかであっても。

【天野委員長】 この辺は少し色の選び方の根幹にもかかわってくるので、「そうですね」って私もここで簡単に言えませんが、確かに私も、表にしてみたら、ダークグレーってここだけかいて思ったのは事実なので、少しそこは検討してもらえますかね。候補色なので、例えば市街地にダークブラウン、グレーベージュだけじゃなくて、3色とも書いておいたって別に悪いことはない。

【平野委員】 いや、あともうちょっと言うと、東北とかの雪国ですと、雪景色になったときに、ダークグレーとダークブラウンですと、ダークブラウン、ものすごく目立つんですよ。ダークグレーだと雪景色になじんでくれるんですけど。だから、視線誘導効果が下がるとか、そういう別の話がありますよ。純粹に景観的には。なので、自然・田園地域においてもダークグレーが基本だと僕は今思っているんですが。

【天野委員長】 その辺は、前のことと少し考え方が変わりますが、そこはちょっと検討してもらえますかね。僕もダークグレーってわりといいんじゃないかと思っているところがあるので。実はこれをつくって10年たって、簡単に言うと、吉田先生が一番いいですけど、これより前にはダークグレーって色がなかったのね、世の中に。で、つくってみたら結構いい。グレーベージュもそれまでなかったのが、つくってみたら結構いいと。ダークブラウンは、これをつくる前からずっとあったと。外すわけにいかないという事情があってつくっているので、10年たった今回では、さすがにダークブラウンは外すわけにはいかないと思うんですけど、ダークグレーをもう少し候補色に加えてもいいかなと思うので、これは全般的に少し検討していただけますかね。吉田先生とか平野先生のご意見も伺いながら。多分、候補色で加える分にはそんなに問題はなさそうですね。森山課長、問題はないですね。

【森山委員】 私も平野先生と同じで、大体ブラウンが使われていて、意外にダークグレーがしっくりするんですけど、出ていないんですね。大きな違いがないので、そんなに激変にならないけれども、ちょっといいという感じでしょうね。で、私から1つ、33ページで照明柱の色はグレーベージュになっていますけれども、後ろのほうの議論、標識になりますと、これ、亜鉛メッキとかなんですね。それで、これは高崎河川国道ではグレーベージュにして、これがすごく悪くはないんですけども、やや気持ち悪いですよね、グレーベージュの照明柱は。で、あえてそうするよりも、危険を冒すよりも亜鉛メッキのほうがよかったなというふうに思っていて、で、福岡国道のときにはそうしたんですよ。だから、ここのところの、今、福多さんおっしゃったのはまた違う次元もありますけれども、私は見た景観でいうと、無理してグレーベージュの照明柱にせずに、亜鉛メッキのほうがまだ普通だなというような気もするものですから、そこら辺、ちょっとご意見が欲しいところなんですね。

【天野委員長】 実はここ、私が言おうと思っていたところなので。実は、標識柱はそうになっているけど、照明柱で400φなんていう照明柱はほとんどない。

【福多委員】 ないですね。

【天野委員長】 あるとすると、高速道路のサービスエリアですごい高いところにつくやつなんかだとありそうだけど、ほとんどないので、このライン要らない。多分、追記にして、下の箇条書きにして、径が太い場合とか、もしくは自動車専用道路の場合、首都高と自動車専用道路の場合はメンテもあるので、そういう場合は細くても亜鉛メッキ使いたくなくなるがあるので、多分、下の備考の欄に径が太い場合と自動車専用道路等では亜鉛メッキを候補色とするとかなんとか追記して、この欄取っちゃっていいんじゃないかなと思うんですが、事務局いかがでしょう。今すぐ答えられないと思うんですけど、多分、照明柱だとこのφの太いのはあんまりない。非常に希有な例であるというのと、課長がおっしゃったように、太くてグレーベージュ、ちょっと気持ち悪いかもしれない。そんなにクリティカルに悪くはないでしょうけど、亜鉛メッキでいいじゃんという気もするので、標識柱と平仄を合わせるか、もしくは、あんまりないのであれば備考欄に入れるかという方向で、ちょっと検討していただけますかね。委員の先生方もそれでいいですかね。

【森山委員】 ええ。それで、太くないんですけど、400φもなくても、わりとバイパスで郊外部で、そこにガードパイプはグレーベージュなんですけれど、照明柱はグレーベージュで、そこもやや何か気持ち悪さがあったんです。それで、そこはいつそのこと亜鉛メッキのほうがいいんじゃないかなというふうに思いながら、ですので、今の塗装面が小さい場合も決めつけるんじゃなくて、亜鉛メッキも入れておくとかですね。亜鉛メッキ、グレーベージュ、ダークグレー、そういう中で選んでもらうという手もあると思うんですよ。

【天野委員長】 ということも視野に入れて、そうすると何か、照明柱は3色プラス亜鉛メッキで適宜選べって書いちゃいそうな気がするんですけど。あとは、実際に事務所の方々が、そんな4つから選べってオープンハンドにされて困らないかどうかということも少し役所のほうでヒアリングしていただいて、何か決めてよねという欲望もありそうな気はするので、基本的なことを決めてあげて、選択可能性をふやすというほうがいいのか、もうもっとオープンハンドでどれでも使えるとしちゃったほうがいいのか、ちょっと、あんまりどれでも使えるにすると、4つの中から1つ選ぶだけでも大変かなという気もするので、その辺はちょっと考えて決めていただけますかね。

【沿道環境専門官】 表の中は3色かなと思って、そういう方針でここまで来たんですけども、今のご意見を踏まえまして、ご相談させていただきながら検討したいと思いま

す。

【天野委員長】 そんなことでもよろしゅうございますか。はい、どうぞ。

【平野委員】 やっぱり照明柱だけ立ち上がりが高いという別の特性がありますので、標識柱なんかよりも断トツ普通の道路照明は高いので、今回の景観3色の中ではグレーベージュが一番目立つ色なので、たっぱがあるものをわざわざ目立たせるというチョイスはほんとうはなくていいんじゃないかなという気もするんですよ。径の問題よりもたっぱの問題で、柱がいっぱい立っているのはものすごく目立つことになるので、亜鉛メッキやダークグレーや、ダークブラウンはあんまり推奨しないけどという感じじゃないですか。だから、グレーベージュを外してもいいぐらいだと僕は思いますけど。

【天野委員長】 じゃあ、その辺、ここは色もちょっと検討していただけますかね。

【沿道環境専門官】 はい、検討させていただきます。よろしく願います。

【天野委員長】 とやって、1つやっていたらもう時間がなくなっちゃったので、どうしましょうかということなんですが、標識も何かありますかって言っちゃ……ダークグレーを候補色で加えるというのは、全般通して考えていただくということでもよろしゅうございますかね。いただいた時間がもうここでなくなってきたので少し飛ばしますが、気になることがあったら、後ほど、1週間程度で事務局のほうにメール等でいただくことにして、ここから後ろまで全部まとめて、ここはどうしてもまずいので今言っておきたいということがあれば、どうぞ。

【吉田委員】 次の歩道橋なんですけど、41ページにあって、10YR系の高明度色だと間違いないって書いてあるんだけど、多分ここから見ると8.5/0.5ぐらいか8.5/1かな、0.5が一番いい色だというふうに読めるんですけど、これ、とんでもなく白いので、むしろグレーベージュぐらいとか、明度はそれぐらいに下げないと目立ち過ぎちゃう。だから、10YR系の高明度・低彩度色というのを10YR系の中明度・低彩度色にするんじゃないかなと思うんですけどね。

【天野委員長】 はい。そこは、私がそうしろとは言いませんが、ご議論を伺って少し訂正をしてください。よろしゅうございますか。

【沿道環境専門官】 はい。ありがとうございます。

【天野委員長】 ほかに。はい、どうぞ。

【池邊委員】 1点だけ追加をお願いしたいと思うんですが、3-5のその他の道路附属物のところの両括弧に防雪柵は入れていただけ……。

【天野委員長】 雪？

【池邊委員】 ええ。開発局さんのほうでガイドラインを既につくられている、それが今どこまであれされているかはわからないんですけども、国道レベルでどこまで扱っているかはわかりませんが、景観的には特に夏季に障害になっているものが多いんですが、考え方はこれからつくるんだとちょっと大変なんですけれども、開発局さんのほうでガイドラインとして出されているものがあるようなので、それを参照してどこまで国のほうで書けるかというところだと思うんですが。何かしらの記述が、ちょっと西高東低で雪の部分というか、北の部分はほとんど無視されているかなという感じがするので、ぜひお願いしたいと思います。

【天野委員長】 いかがですか。

【沿道環境専門官】 はい、わかりました。北海道開発局から資料も入手して検討させていただきます。

【天野委員長】 よろしくお願ひします。

【沿道環境専門官】 ありがとうございます。

【天野委員長】 ほかに。どうぞ。

【佐々木委員】 これはなかなか難しいと思って、48ページの外部景観への配慮というところで、接合部を隠しましょうということになっているんですが、これからも既につくられたものの接合部が相当傷んできて、事故につながるような危険性があるものを取りかえていかなきゃいけないという時代の中で、やっぱりこの接合部隠しましょうというのはどうかなというのはすごく気になりました。

【天野委員長】 外装板で被覆するのがいいかどうかはなかなか微妙なところなので、少しお考えください。

はい、どうぞ。

【井上委員】 今、佐々木先生のご指摘もまさに私も考えたところで、こういったちょっと見かけ上煩雑に見えるところは構造的にも弱点になりやすいところなので、点検する立場からすると、こういったところはちゃんと見えるようにしたほうがいいという話はよく聞いておるといところでございます。

ちょっとこれに関連しまして、44ページの遮音壁のポイントの3つ目の丸で、「既設の壁高欄に遮音壁を後施工で外付けするのは、極力避けるべき」と、ちょっと1行だけ唐突にあるんですけども、趣旨は今の話のようなことかと思うんですが、その辺の趣旨をき

ちんと書き込んでいただいたほうがいいと思います。実際の現場で供用済みの道路で苦情対応として遮音壁をつけなきゃいけないというのはよくあることですので、そういったものを全く否定するようにも読み取りかねないので、これはどういう趣旨で書いているのかというのをきちんと書いていただければなと思っております。

あともう1点だけ、46ページの透過性の透光板について書いていただいているんですが、2つ目のポツで「ポリカーボネート製の透光板」というふうに特定の材質だけ名指ししているのがちょっと気になっていまして、確かに黄変しやすいんですけども、アクリル製とかガラス製もこういった透光性が劣化するということはございますし、あと、メーカー間のいろいろな競争もあると聞いていますので、こういった特定の材質だけを取り上げるのはちょっと控えたほうがいいのかなと思っております。

以上です。

【天野委員長】そこは変えてください。多分、黄変や不透明化の進行などが顕著なような材料は気をつけて使えという、適当な表現にしていれば。

【沿道環境専門官】はい、一般的な表現で。

【天野委員長】1点目もよろしくお願いします。

【沿道環境専門官】はい。ありがとうございます。

【天野委員長】よろしいですかね、今のところ。

はい、じゃあ、どうぞ。

【吉田委員】ちょっと細かいんですけども、67ページ、これ、前の資料5のほうにもうちょっとはつきり書いてあるんですが、下ですね、京都市の例を引いているんですけども、ブロックで混色張りするときに、1から1.5程度がいいというのが特にこっちでもちょっと大きく書いてあったと思うけど、1だと大きいんじゃないかなと。だから、まだら張りになっちゃって気持ち悪いんじゃないかなというのがあって、1.5以下とか、ここで推奨するのは1から1.5以内じゃないほうがいいと思うんですけど。1以下とか1.5以下とかのほうは自然なむらに見えるんじゃないですか。

【天野委員長】この表現、これは京都市の例なので、これを本文中でどうするかというところは気になるところです。

【吉田委員】うん、ここは例だからいいんだけど、こっちで何か書いてあったような気がします。

【天野委員長】それはちょっと考えてください。よろしゅうございますか。

何かありますか。はい、どうぞ。

【平野委員】 デリニエーターですとか、カーブミラーもそうですが、一応ほかの基準があっても色が決まっちゃっているものについて、できれば少なくとも景観3色は使えるような状態に向こうの基準を変えていただくか、もしくは、原則としてと書いてある読みかえを、これに従ってあればその原則を外して使ってもいいですよというようなことを攻め込んでいただきたいと思います。だから、もしそれが可能なのであれば、わかるような表現のほうに努めていただきたいと思いますというのが1点目。

それから2つ目が、62ページにあります視覚障害者誘導用ブロックですが、今、ネットで調べましたが、昭和60年に出た視覚障害者誘導用の設置指針はもう廃止されたんですか。これ、JISの話しか書いてなくて。で、設置指針には黄色を原則とすると明快に書いてあるんですけど。点字ブロック。

【交通安全政策分析官】 指針は廃止されておられませんので、現在でもまだ生きております。

【平野委員】 であれば、それに基づいて書いていただいて、これも多分同じように、指針そのものを改定するのは大変でしょうから、黄色を原則とするんだけど、原則を外す場合はこういう配慮をきちんとしないとだめですよというようなことを書いて、逆に使えるような方向性の記述をしていただくのが大事かと思います。

以上です。

【天野委員長】 ありがとうございます。よろしゅうございましょうか。多分、今の話は、今、道路管理者だと、あのブロックの指針、生きてるけど、全員この移動円滑化ガイドラインのほうしか見てないので、だから、すごく気にする人じゃないと気にしてないような気がしますよ。ただ、あれが生きてるので、実はここに輝度比は2.0でいいって書いてあるんだけど、でも、黄色だよねってなっちゃっていることは事実なんですけどね。こっちはかり見ているので。

はい、どうぞ。

【松島委員】 今の点ですけど、結構気にされている方がいて、黄色を張らないと、かなり言われる方はいらっしゃいます。うちも原則なって……。

【佐々木委員】 市民側はいるよね。

【松島委員】 うん、いらっしゃる。

【天野委員長】 そう、市民側はいる。

【松島委員】 あと1点だけすみません、これって、今回、我々、安全施設、結構交通管理者と協議の上いろいろやっているのがあって、ちょっと交通管理者の領域に踏み込んだ話があるんですが、これ、交通管理者側との調整とか協議とかというのはなされる予定があるかどうかだけ教えていただいでよろしいでしょうか。

【沿道環境専門官】 はい、そこはする予定にしております。

【天野委員長】 よろしゅうございましょうか。もう既に時間を大幅に超過しておりますので、これ、全般について気になるところ、こう直したほうがいいよというアドバイスでも結構ですので、事務局のほうに会議終了後メール等で、まあ手紙でもいいですけど、最近手紙なんてない。手紙でもはがきでもいいんですが、メールが一番いいかなと思いますので、メールで、申しわけございませんけど、作業上の都合もあるので、どんなに遅くても来週いっぱいには。その後で言われても対応できないかもしれませんので、何てたって、言われたことをできることはできる形で書き上げていかなきゃいけないので、ぜひ来週いっぱいまでには。今日のこれと、今日一つも説明しないで議論もしてないこっちのほうも読んでいただいて、こういうのを入れてくれとか、こういうんじゃないよとかいう意見も、来週いっぱいぐらいまでにぜひいただきたいなと思います。それをやらないと次の委員会で到底終わらないので、で、次の委員会で終わるのを一応目標とすると、あと1カ月後に言われても入れられないので、来週いっぱいまでに、特にこっちは絶対。指針のほうも可能な限り来週いっぱいまでに、これを入れるとか、特に池邊先生におかれては植栽の部分をよく見ていただいて、具体的なところは結構ちゃんと書いてあると思うんですね。これをお読みいただければいいんですけど。

【池邊委員】 はい。

【天野委員長】 ただ、基本的にはこういうときに街路樹を植えるとかなんとかというところまでどのぐらいきっちり書いているかという、あんまり自信がないというか、書き切れなかった、そんなこと言われてもどうするんだよというのもあったりするんですが、いただいた意見を全部反映するとはお約束できませんが、言うのはただですので言っただいて、無理でしたってときは私が「無理でした」って言いますので、こちらのほうにもぜひ意見を来週いっぱいまでにいただければと思います。よろしく願いいたします。

ということで、すみません、時間が3時までとって、もう3時は過ぎていてまだ議題が残っているという悲惨な状況ですが、(4)今後の検討の流れについて簡単にご説明いただけますでしょうか。

【事務局】 はい。資料－7でございます。第1回のときにもつけさせていただいた資料ほぼそのままでございますが、本日第2回、5月10日で、主に附属物関係の確認をいただきました。今度、6月ごろに第3回、全体の確認をお願いしたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

以上でございます。

【天野委員長】 ということですので、よろしゅうございますか、今後の進め方。一応これでいいんですが、私からですけど、いいんですが、6月の委員会でどうしようもなくまとめられなかったときは、ちょっと延びることは覚悟してください。できれば6月のとき、今から予告しておきますけど、このとおりに行きたいと思っておりますので、意見をいただいて、最終的な6月の委員会で少し積み残した案件があっても、それは大きな影響を与えるものでなければ委員長と事務局預かりにさせていただくということがあるので、その場で大きなことを言ってひっくり返されると、もう一回、委員会をやらなきゃいけないのでということも含めて、来週までにご意見をいただきたいということでございます。よろしゅうございましょうか。

それでは、その他は何かありますか？

【沿道環境専門官】 特にありません。

【天野委員長】 その他はないようですので、それでは、いただいた議事（5）まで進みました。10分延長してしまいましたが、これで議事終了しましたので、進行を事務局のほうにお返しします。

【沿道環境専門官】 長時間にわたるご議論、また熱心なご議論、貴重なご指摘を多々いただきまして、まことにありがとうございます。

先ほど委員長からもございましたけれども、このガイドラインの資料－6と、あと指針の資料－5、こちらについての意見を来週の金曜日、5月19日までに事務局のほうまでお寄せいただければと思います。次回の委員会までに修正をして、今回のように直前にお送りするというのではなくて、もしもう一回確認できる余裕があればさせていただきながら進められればいいかなとも思っております。そういった場合、事務局のほうも鋭意努力したいと思っておりますので、引き続きご協力よろしくお願いいたします。

また、本日の内容につきましては、後日、委員の皆様方に議事録の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。ご確認いただいた後にホームページに掲載をさせていただきたいと考えております。

また、会議資料につきましては、そのまま置いていただければ郵送させていただきます。

また、ガイドライン類、こちらのほうは事務局で保管をして、次回また準備させていただきたいと思いますので、よろしく願いいたします。もしお持ち帰りいただく場合は、次回もお持ちいただきますようによろしく願いいたします。

それでは、以上をもちまして第2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 —