

4 . 景観に配慮した防護柵設置にあたっての留意事項

4 - 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、「3 景観配慮の基本理念」の「防護柵によらない方策を考える」に対応して、市街地と自然・田園地域にわけて、防護柵設置の必要性を判断するポイントを整理する。またさらに、防護柵によらない対応として、主に市街地における景観に優れた他施設による防護柵の代替の方法、主に自然・田園地域における防護柵を必要としない道路構造について示す。

(1) 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的な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。

《具体的な例》

ア.市街地

通学路となっていない一般道路で、車道と歩道の分離を目的に歩車道境界に設置された車両用防護柵は、設置の必要性が低い

一般道路で植樹帯のある中央分離帯には、横断防止柵設置の必要性はない
植樹帯と横断防止柵が併用されている場所では、横断防止柵設置の必要性はない。例えば、一般道路の市街地区間では、植栽帯と防護柵を併用している例が多くみられる。植栽帯は、横断防止機能を有することから、このような場合には横断防止柵設置の必要性はない。



植栽帯と横断防止柵とが併用されている例
横断防止柵設置の必要性はない

4 . 景観に配慮した防護柵設置にあたっての留意事項

4 - 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、「3 . 景観配慮の基本理念」の「(1)代替策も含め防護柵の必要性を十分に検討する」に対応して、防護柵設置の必要性を判断するポイントを整理する。またさらに、防護柵によらない対応として、主に市街地における景観に優れた他施設による防護柵の代替の方法、主に自然・田園地域における防護柵を必要としない道路構造について示す。

(1) 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的な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。

「2.<参考>(2)防護柵の設置区間」を参照。

《具体的方法の例》

ア.市街地

一般道路で、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。

一般道路で歩行者の横断を物理的に防止することが可能な植樹帯が設置された中央帯、歩道には、必ずしも横断防止柵設置の必要性はない。

例えば、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防護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。



植樹帯と横断防止柵とが併用されている例
横断防止柵設置の必要性はない

イ.自然・田園地域

通学路となっていない一般道路で、車道と歩道の分離を目的に歩車道境界に設置された車両用防護柵は、設置の必要性が低い

道路の盛土区間で、法面の勾配が緩い、もしくは盛土高さが低い場所では、車両用防護柵設置の必要性がない

「2-3(2)防護柵の設置区間」参照



(2) 防護柵によらない対応

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、あるいは本来の機能であっても、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。防護柵を他の施設で代替することが適切な場合には、景観に優れた他の施設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。

《具体的な方法》

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。
歩行者の横断を防止すべき区間(歩道と車道の境界)の横断防止柵は、植樹帯で代替可能である

イ.自然・田園地域

一般道路で、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。

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(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する車両用防護柵の設置の必要性は低い。

盛土や崖等の道路区間において、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基準については、「2.<参考>(2)防護柵の設置区間」の 1を参照。



(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。

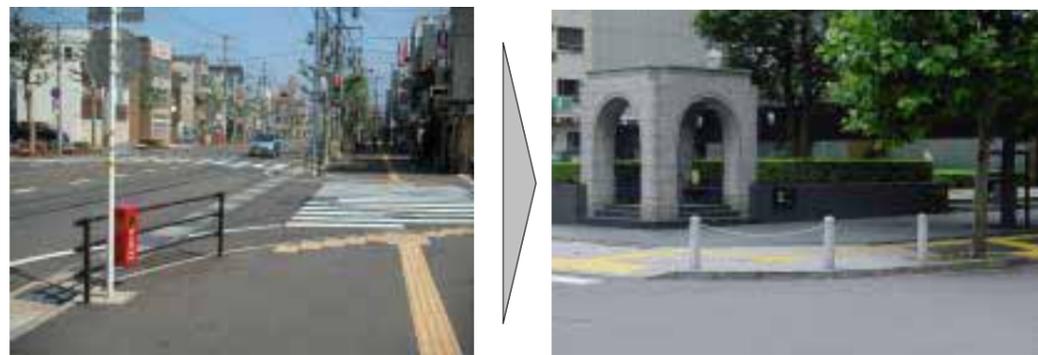
《具体的方法の例》

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植樹帯で代替可能である。なお、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。



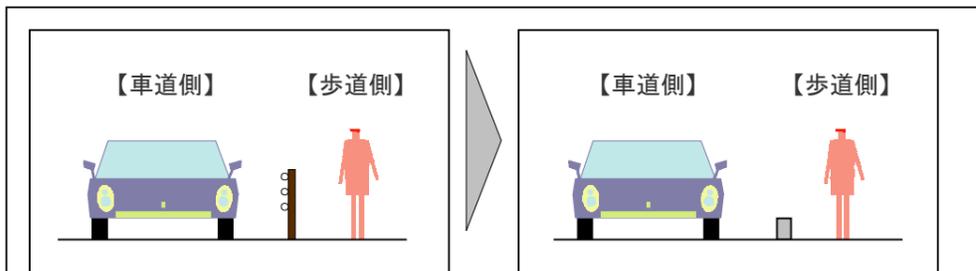
歩道幅員が広く場合には、横断防止柵ではなく、植樹帯で代替可能

歩行者の横断を防止すべき箇所(交差点の角部など)に設置されている横断防止柵は、ポ
ラード(車止め)とチェーンの組み合わせにより代替可能



交差点内での歩行者等の乱横断防止柵のために設置された防護柵は、ポラードとチェー
ンの組み合わせで代替可能

車両の進入を防止すべき歩道部(歩道と車道の境界)の防護柵は、縁石やポラード(車
止め)で代替可能である



防護柵で歩道空間を確保しているような場所では、縁石やポラードで代替
することが可能



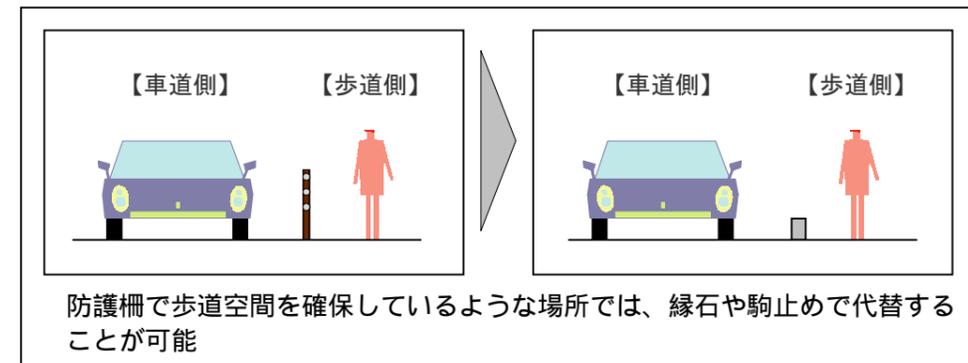
歩道幅員が広い場合には、横断防止柵ではなく、歩行者の横断を物理的に防止でき
ることが可能な植樹帯で代替可能

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、高
さの低い植樹帯により代替可能である。



歩行者の巻き込み防止を目的として設置される防護柵は、縁石や駒止め、高さの
低い植樹帯で代替可能

車道と歩道の分離を目的に設置される防護柵は、駒止めで代替可能である。また、道路のカーブ区間以外では、縁石でも代替可能である。



防護柵を必要としない道路構造の採用

《ポイント》

道路の新設時や改良時には、防護柵の設置を必要としないような道路構造の採用について検討を行うことが望ましい。



防護柵がない方がすっきりとした印象となる
道路構造によっては、防護柵を無くすることができる

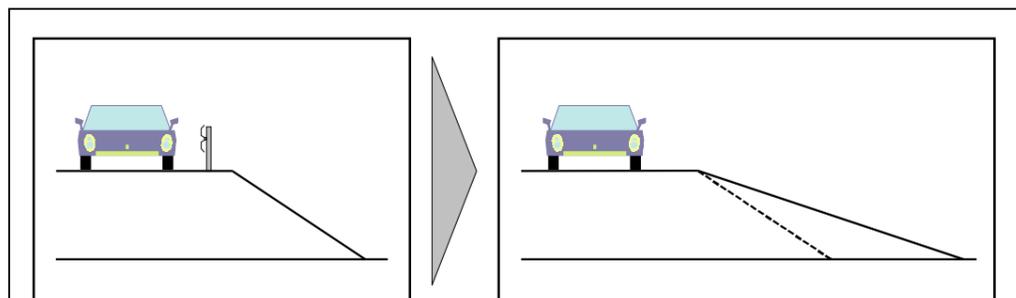
《具体的な方法》

主に自然・田園地域においては、以下の方法により、防護柵を必要としない道路構造とすることが可能である。

のり面の緩傾斜化を図る

- ・道路の盛土区間などで、防護柵を車両の路外逸脱防止を目的として設置する場合や、歩行者の転落防止を目的として設置する場合には、「のり面の緩傾斜化を図る」ことにより、防護柵を必要としない道路構造とすることが可能である。

「2-3(2)防護柵の設置区間」の 2 を参照)



道路の盛土区間などでは、のり面の緩傾斜化を図ることにより、防護柵を必要としない道路構造とすることが可能

(3) 道路の新設時、改築時における景観的配慮

道路の新設時、改築時には、前記「(1)必要性の判断」「(2)景観に優れた他施設による代替」に示した事項に加え、以下に示す事項についても留意することが基本である。

《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である。



防護柵がない方がすっきりとした印象となる

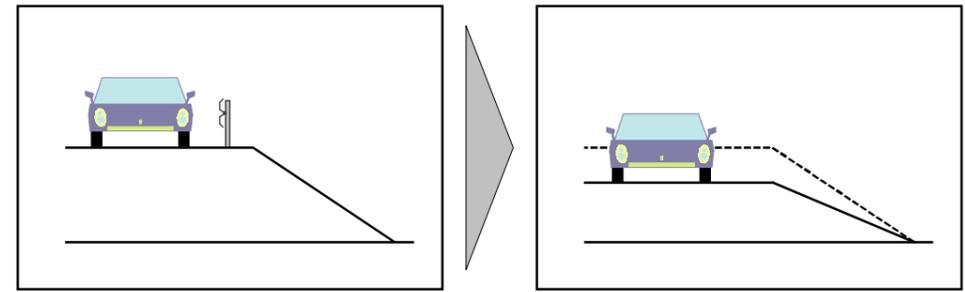
《具体的方法の例》

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、盛土や崖等の道路区間における法面の緩傾斜化や、路側高さを低くすること(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。

盛土区間において、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する車両用防護柵の設置基準については、「2.<参考>(2)防護柵の設置区間」の 1 を参照。



道路の盛土区間等では、路側高さ(在来地盤から路面までの高さ)を極力抑え、法面の緩傾斜化を図ることにより、車両用防護柵を必要としない道路構造とすることが可能

道路線形を改良する

- ・急カーブ区間など道路線形条件が厳しい道路区間、または車道幅員が急に狭くなっている道路区間において、車両の路外への逸脱防止のために車両用防護柵を設置する場合には、道路線形の改良や車道の拡幅により、防護柵を必要としない道路構造とすることが可能である。

4 - 2 形状

(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、防護柵が本来有する機能を損なうおそれがあること、防護柵における景観的配慮とは言えないことから避けることが基本である。

以下に、複数の部材から構成されるたわみ性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、次節「(2)存在感の低減」において形状面の工夫として記述した。

《具体的な方法》

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。



ビーム上面が連続して、すっきりとしている

ビームの連続性が軽快な印象を与える

4 - 2 形状

(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、複数の部材から構成されるたわみ性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、次節「(2)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。



ビーム上面が連続して、すっきりとしている

ビームの連続性が軽快な印象を与える

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

- ・地域の特産物など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、かえって景観を損ねる場合が多い。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、特段の注意が必要である。



地域イメージを直接的に表現することは、景観に配慮するということは別次元のことである

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。



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。

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**。



地域イメージを直接的に表現することは、景観に配慮するということは別次元のことであり、**景観的には決して好ましいことではない**。

(2) 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については、コンクリート壁面の大きさによる存在感を低減させることが望ましい。

《具体的な方法》

上部に金属製のトップレールを付加する複合型の形式とする

・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、コンクリート壁の高さを抑え、上部に金属製のトップレールを付加する複合型の形式とすることにより、防護柵全体としての存在感を低減することが可能である。

植栽によりコンクリート壁面の隠蔽を図る

・中央分離帯において植栽帯の設置が可能な場合には、ツタ類の植栽によりコンクリート製の壁型剛性防護柵を部分的に覆うことにより、コンクリート壁面の存在感を低減させることが可能である。

コンクリート壁面に表情を付与する

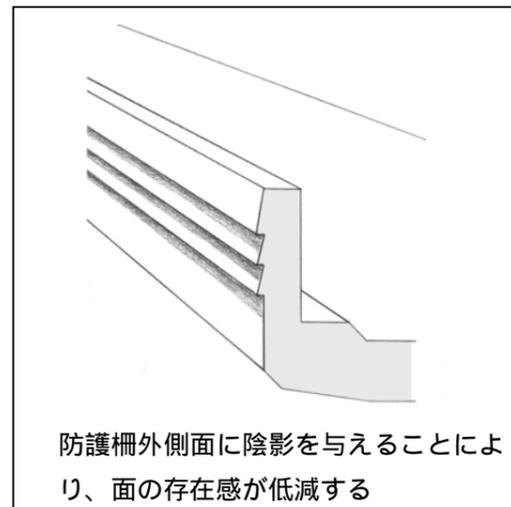
・橋梁・高架部において、その外部景観が重要な場合には、道路外側の壁面にスリットを入れて陰影をつける等により、コンクリート壁面に表情を付与し、外部から見た場合の面としての存在感を低減させることが可能である。

水垢による汚れが付きにくい形態的工夫を行う

・コンクリートは水垢による汚れが目立ちやすい素材であることから、水垢による汚れが付きにくい形態的工夫を行うことが望ましい。



コンクリート製の壁型剛性防護柵の上部に、金属製のトップレールを付加した複合型の形式の例



防護柵外側面に陰影を与えることにより、面の存在感が低減する

(2) 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隠蔽を図る。

・中央分離帯において植樹帯の設置が可能な場合には、ツタ類の植栽によりコンクリート製の壁型剛性防護柵を部分的に覆うことにより、コンクリート壁面の存在感を低減させ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、道路外側の壁面における表面仕上げの工夫(洗い出し仕上げ、はつり仕上げ等)、壁面にスリットを入れて陰影をつける等により、コンクリート壁面の輝度を下げ、外部から見た場合の面としての存在感を低減させることが可能である。



コンクリート製の壁型剛性防護柵の上部に、金属製のトップレールを付加した複合型の形式の例

(3) 透過性の向上

《ポイント》

周囲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。

《具体的な方法》

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。
- ・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する複合型の形式とすることにより、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) 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。



(4) 人にやさしい細部のデザイン

《ポイント》

歩道が設置され、かつある程度の歩行者通行量が認められる区間においては、歩行者が防護柵を間近に眺め、また直接触れることに対する配慮を行うことが基本である。

《具体的な方法》

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ことが多い。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（歩行者自転車用柵の場合）などがある。

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



(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、間伐材等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ことが多い。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（歩行者自転車用柵の場合）等がある。

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、「ぶつかって痛そう」などといった不快感を生じさせることから、できるだけ避けることが基本である。
- ・具体的には、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、数が少ないことが基本**である。通学路となっているような道路区間においては、特に配慮が必要である。



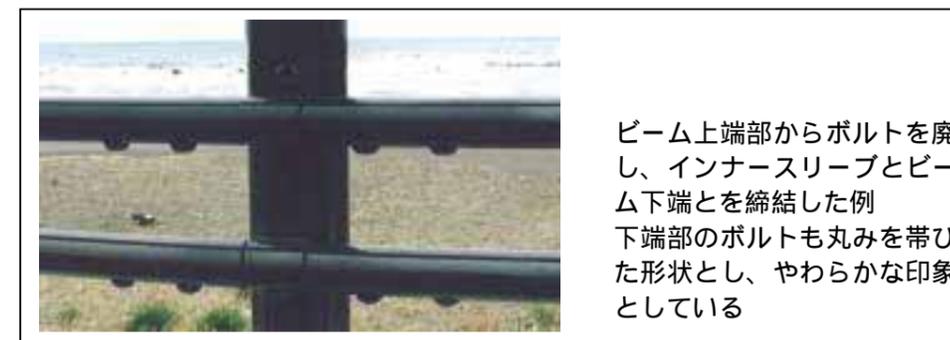
歩行者の衣服や鞆類が防護柵に引っかからないような防護柵端部形状とする

- ・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、路外方向へ曲げることなどが示されている。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、これらに加えて、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。



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、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、路外方向へ曲げることなどが示されている。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、これらに加えて、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。



手すりともなるビームの材質を工夫する

- ・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、防護柵のトップビームや手すりビームを木材などの手触り感に優れた材質とすることも考えられる。ただし、過度な大きさや重量感を与えるものにならないように配慮することが必要である。
- ・特に寒冷地においては、トップビームを木製とすることにより、冬季に手を触れたときに温かみを感じさせることができる。



転落防止柵のトップビームを木製として手触り感を良くした例



高欄に木製の手すりを取り付けた例

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た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では、木材や樹木が基調となるため、地域の間伐材等を利用した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。**



転落防止柵のトップビームを木製として手触り感を良くした例



高欄に木製の手すりを取り付けた例

4 - 3 色彩

「防護柵の設置基準」において、「車両用の防護柵の色彩は、視線を誘導機能を確保するため、白を標準とする。ただし、他の手段により視線誘導が図られる場合はこの限りでなく、良好な景観形成に配慮するなど適切な色彩とすることができる」と、されている。

本ガイドラインでは、他の手段により視線誘導を図ることを前提として、景観に配慮して防護柵に用いる標準的な色彩を提示する。

(1) 防護柵の標準色

鋼材

《ポイント》

鋼材については、周辺景観の中で、防護柵が必要以上に目立たない色彩とすることが基本である。

具体の色彩については、原則として、以降に示す標準色を基本とする。ただし、特別な場合において、標準色以外の色彩の使用を制限するものではない。

なお、環境条件が厳しく、特に高い防錆性、防食性が必要とされる場合には、溶融亜鉛メッキ処理等の下地処理を行ったうえで、着色することが望ましい。

《具体的な方法》

場所に合った目立ち過ぎない色彩を選定する

- ・防護柵の標準色を以下に示す。具体の色彩選定にあたっては、防護柵の設置場所の状況、周辺景観における基調色を十分に考慮し、防護柵が必要以上に目立たない色彩を選定することが基本である。
- ・以下に示した標準色のうち、「グレーベージュ系」については、比較的どの場所においても、周辺景観に融和しやすい色彩である。

鋼製防護柵の標準色

	マンセル値
薄いグレー系	10YR8.5/0.5 程度
グレー系	10YR3.0/0.5 程度
グレーベージュ系	10YR5.0～7.0/0.5～1.0 程度
ダークブラウン系	10YR2.0/1.0 程度

マンセル値

色を「色相 明度 / 彩度」で表記したもので、色を表現する値として一般に使われるものである。(例えば、マンセル値 10YR8.5/0.5 とは、色相が 10YR、明度が 8.5、彩度が 0.5 であることを示している)
色相とは色味を示し、赤は R、黄色は Y、緑は G、青は B、紫は P のように表示する。
明度は、色の明るさを 0～10 の値で示したもので、数値が 10 に近いほど、明るい色であることを示している。
彩度は、色の鮮やかさを示し、無彩色を彩度 0 とし、数値が増えるほど鮮やかな色であることを示している。

4 - 3 色彩

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原則である。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、「6章 景観に配慮した防護柵整備の考え方」に述べるマスタープランを策定することが基本である。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、それらの色彩との融和性を考慮し選定を行うことが必要となる。

本ガイドラインでは、一般的な我が国の自然や風土、建築物等を踏まえ、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 系の色彩であることが比較的多いこと、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。

なお、ここで提示する色彩以外の使用を制限するものではなく、そもそも地域の特性に応じて検討すべきことは前述のとおりである。

(1) 防護柵の色彩の基本的な考え方

鋼製防護柵について

《ポイント》

鋼製防護柵については、周辺景観の中で防護柵が必要以上に目立たない塗装色を選定することが原則である。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景観で基調となっている 10YR 系の場合には、地域特性、防護柵の形式に合わせてダークブラウン、グレーベージュ、オフホワイト、ダークグレーから選定することを基本とする。ただし、塗装が一般的でないものや、塗装が困難であるケーブル等の部材については、この限りではない。

《具体的方法の例》

塗装面が比較的小さい防護柵の場合は、ダークブラウンを選定する。

塗装面が比較的大きい防護柵の場合は、グレーベージュを選定する。

- ・塗装面が比較的小さい防護柵(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)は、明度、彩度が低く目立ちにくいダークブラウンとする。
- ・塗装面が比較的大きい防護柵(ガードレール形式の車両用防護柵等)は、ダークブラウンとすると重たい印象となるため、若干明度の高いグレーベージュとする。

ア．市街地

場所に合った目立ち過ぎない色彩を選定する

- ・市街地では、街並みを構成している色彩の種類が多いことから、場所に合った目立ち過ぎない色彩を選定することが基本である。
- ・沿道にビルが立ち並ぶオフィス街や繁華街などでは、周辺の都市的なイメージにあわせて、グレーベージュ系、薄いグレー系などの比較的明るい色彩とすることが考えられる。
- ・道路幅員が比較的広く、沿道に街路樹が植栽されている道路では、背景となる街路樹に融和しやすいダークブラウン系の色彩とすることが考えられる。
- ・道路幅員が比較的狭い住宅街の道路においては、グレーベージュ系の色彩とすることが望ましい。また、ダークブラウン系の色彩は、重たい印象となるため、なるべく避けることが望ましい。
- ・歴史的建造物の周辺や、歴史的街並みが形成されている歴史・伝統的景観地域地区においては、歴史的建造物や歴史的街並みに融和する色彩を選定することが基本である。具体的には、ダークブラウン系、グレー系などの低明度、低彩度の色彩とすることが考えられる。
- ・なお、橋梁などの歴史的構造物に既に設置されている防護柵(高欄)の更新が必要な場合や、地域固有の色彩が明確な地域においては、当該構造物の色彩や、地域固有の色彩との融和性を検討し、具体の色彩選定を行うことが望ましい。

イ．自然・田園地域

周囲の自然の環境色よりも明度、彩度を抑える

- ・周辺を自然環境や、田園に囲まれた地域では、防護柵が周辺景観と一体となって眺められることから、周囲の自然の環境色よりも明度、彩度を抑え、自然環境に馴染ませることが基本である。
- ・周辺が樹林地となっている道路では、樹林地に融和しやすいダークブラウン系の色彩とすることが考えられる。
- ・周辺が田園地域となっている道路では、田園の緑に融和しやすいグレーベージュ系の色彩とすることが考えられる。

ウ．上記各地域の海岸部

沿道に建物等が連担しない海岸部の道路においては、比較的明るい薄いグレー系の色彩とすることが考えられる。

・上記に示したように、原則として塗装面が比較的小さい防護柵はダークブラウン、塗装面が比較的大きい防護柵はグレーベージュとするが、以降に示したような地域においては、これら以外の色彩が望ましい場合もあるため、以降にそれぞれ示す複数の候補色の中から、防護柵の設置場所の状況に応じて適切な色彩選定を行うことが望ましい。

比較的明るい色彩が基調となっているオフィス街や繁華街

沿道に立ち並ぶビルの外壁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では、防護柵の色彩を明るい色彩とした方が周辺の景観に融和する可能性がある。

このため、当該地域に設置する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については、グレーベージュ、オフホワイトを候補色に加えることが望ましい。また、ガードレール形式の車両用防護柵については、オフホワイトを候補色に加えることが望ましい。

歴史的建造物の周辺、歴史的街並みが形成されている地域

歴史的建造物や歴史的街並みにおいては、明度、彩度の低い色彩が、周辺の景観に融和する機会が多い。

このため、当該地域に設置する防護柵については、ダークグレーを候補色に加えることが望ましい。

沿道に田園や牧草地等が広がっている地域

沿道に田園や牧草地が広がる等、開放的で比較的明るい色彩を基調とした景観においては、ダークブラウンが重い印象になる場合もある。

このため、当該地域に設置する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については、グレーベージュを候補色に加えることが望ましい。

沿道に建物等が連担しない海岸部

開放的で比較的明るい色彩を基調とする海岸部においては、防護柵の色彩を明るい色彩とした方が周辺の景観に融和する可能性がある。

このため、当該地域に設置する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については、グレーベージュ、オフホワイトを候補色に加えることが望ましい。また、ガードレール形式の車両用防護柵については、オフホワイトを候補色に加えることが望ましい。

- ・なお後述するように、防護柵の設置にあたっては、樹林地、海岸沿い、田園地域、市街地といった景観的基調が、同一の区間では、同一の色彩とすることが基本である。このため、例えば、主に樹林地が基調となっている地域において、海岸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が基本である。

「4-4(1)防護柵の形状・色彩の統一」を参照。

- ・以下に、鋼製防護柵において基本とする色彩とその選定の考え方を一覧にまとめて示すとともに、各色彩の標準的なマンセル値()を示す。

鋼製防護柵において基本とする色彩と選定の考え方

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
		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	ガードレール形式の車両用防護柵 等
地域特性		・ダークブラウンを基本とする	・グレーベージュを基本とする
候補色 地域特性に応じて付加される	比較的明るい色彩が景観の基調となっているオフィス街や繁華街	・グレーベージュ ・オフホワイト	・オフホワイト
	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	・ダークグレー	・ダークグレー
	沿道に田園や牧草地等が広がる地域	・グレーベージュ	なし(グレーベージュを基本とする)
	沿道に建物等が連担しない海岸部	・グレーベージュ ・オフホワイト	・オフホワイト

鋼製防護柵において基本とする色彩の標準マンセル値

基本色名称	標準マンセル値
ダークブラウン	10YR 2.0 / 1.0 程度
グレーベージュ	10YR 6.0 / 1.5 程度
オフホワイト	10YR 8.5 / 0.5 程度
ダークグレー	10YR 3.0 / 0.5 程度

マンセル値

- ・マンセル値は、色を「色相 明度 / 彩度」で表記したもので、色を表現する値として一般に使われる。(例えば、マンセル値 10YR 8.5/0.5 とは、色相が 10YR、明度が 8.5、彩度が 0.5であることを示している)
- ・色相とは色味を示し、R(赤)、YR(黄赤)、Y(黄)、GY(黄緑)、G(緑)、BG(青緑)、B(青)、PB(青紫)、P(紫)、RP(赤紫)の10色相の頭文字と、その変化を表す0から10までの数字の組み合わせで表示する。
- ・明度は、色の明るさを0~10の値で示したもので、数値が10に近いほど、明るい色であることを示している。
- ・彩度は、色の鮮やかさを示し、無彩色を彩度0として、数値が増えるほど鮮やかな色であることを示している。

アルミ材、コンクリート、木材

《ポイント》

アルミ材については、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などを行う場合には、「鋼材」において示した防護柵の標準色に近い色彩とすることを基本とする。なお、環境条件が厳しく、特に高い防錆性、防食性が必要とされる場合には、アルミ合金メッキ処理等の下地処理を行ったうえで、着色することが望ましい。

コンクリート、木材は、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。

また木材の防腐処理を行う際には、素材そのものの色彩が活かされるように配慮することが基本である。

アルミ製防護柵について

《ポイント》

アルミ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景観で基調となっている 10YR 系の場合には**、「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で対応するものとする。**

コンクリート製防護柵について

《ポイント》

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。

木製防護柵について

《ポイント》

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。

(2) 防護柵が設置される構造物との色彩調和

《ポイント》

防護柵が橋梁等の構造物に設置され、かつ当該構造物を眺める主要な視点が道路外部にある場合には、当該構造物を構成する部位(橋桁など)の色彩と防護柵の色彩との調和にも配慮することが基本である。

《具体的な方法》

防護柵の色彩の連続性と橋梁の色彩設計との間の調整を行う

- ・例えば、橋梁に設置する防護柵(高欄)の色彩を、橋梁の前後区間に設置された防護柵と同じ色としたことにより、道路の外部からの眺めにおいて、橋梁の桁の色彩と橋梁上の防護柵(高欄)の色彩とが調和せず、違和感を生じる場合がある。外部に主要な視点があり、かつ地域のシンボルとなるような橋梁に防護柵(高欄)を設置する場合においては、周辺景観と融和した色彩とするなどの内部景観に関する配慮に加えて、橋梁本体との色彩調和を図るなど外部景観にも配慮し、防護柵(高欄)の色彩を決定することが望ましい。

(2) 防護柵が設置される構造物との色彩調和

《ポイント》

防護柵が橋梁等の構造物に設置され、かつ当該構造物を眺める主要な視点が道路外部にある場合には、当該構造物を構成する部位(橋桁等)の色彩と防護柵の色彩との調和にも配慮することが基本である。

《具体的方法の例》

防護柵の色彩の連続性と橋梁の色彩設計との間の調整を行う。

- ・例えば、橋梁に設置する防護柵(高欄)の色彩を、橋梁の前後区間に設置された防護柵と同じ色としたことにより、道路の外部からの眺めにおいて、橋梁の桁の色彩と橋梁上の防護柵(高欄)の色彩とが調和せず、違和感を生じる場合がある。外部に主要な視点があり、かつ地域のシンボルとなるような橋梁に防護柵(高欄)を設置する場合においては、周辺景観と融和した色彩とする等の内部景観に関する配慮に加えて、橋梁本体との色彩調和を図る等外部景観にも配慮し、防護柵(高欄)の色彩を決定することが望ましい。

4 - 4 防護柵の統一と他施設との調和

(1) 防護柵の形状・色彩の統一

防護柵は連続的に設置される施設であるため、短い区間で複数の形状・色彩の異なる種類の防護柵を混在させると、それぞれが景観に配慮したデザイン的に優れた防護柵であったとしても、景観的な混乱をきたすおそれがある。

したがって、防護柵の形状・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空間を形成することが基本である。

《ポイント》

車両用防護柵、歩行者自転車用柵それぞれの統一には、以下の3つがあるが、いずれの場合についても、短い区間内や狭い範囲内における多種の防護柵の設置は避けることが基本である。

- ・ 連続する片側の防護柵の統一
- ・ 道路の上り線と下り線の防護柵の統一
- ・ 近接する他の道路に設置される防護柵との統一(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、防護柵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。

「4-4(3)道路管理者間での調整」を参照

《具体的な方法》

景観的基調が同一の場合には、同一種類(形状、色)の防護柵を用いる

- ・ 防護柵の設置にあたっては、樹林地、海岸沿い、田園地域、市街地といった、景観的基調にあわせて同一種類(形状、色)の防護柵を用い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防護柵で統一することとする。

防護柵の種別が異なる場合でも、極力構造的統一感をもたせる

- ・ 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。

4 - 4 防護柵の統一と他施設との調和

(1) 防護柵の形状・色彩の統一

防護柵は連続的に設置される施設であるため、短い区間で複数の形状・色彩の異なる種類の防護柵を混在させると、それぞれが景観に配慮したデザイン的に優れた防護柵であったとしても、景観的な混乱をきたすおそれがある。

したがって、防護柵の形状・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空間を形成することが基本である。

《ポイント》

車両用防護柵、歩行者自転車用柵それぞれの統一には、以下の3つがあるが、いずれの場合についても、短い区間内や狭い範囲内における多種の防護柵の設置は避けることが基本である。

- ・ 連続する片側の防護柵の統一。
- ・ 道路の上り線と下り線の防護柵の統一。
- ・ 近接する他の道路に設置される防護柵との統一(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、防護柵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。

「4-4(3)道路管理者間での調整」を参照。

《具体的方法の例》

景観的基調が同一の場合には、同一種類(形状、色)の防護柵を用いる。

- ・ 防護柵の設置にあたっては、樹林地、海岸沿い、田園地域、市街地といった、景観的基調にあわせて同一種類(形状、色)の防護柵を用い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防護柵で統一することとする。

防護柵の種別が異なる場合でも、極力構造的統一感をもたせる。

- ・ 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。



上下線で異なる形式、色彩の防護柵とすると、アンバランスな印象となる



剛性防護柵とたわみ性防護柵との接合部の連続性を確保している

(2) 他種の防護柵との統一

《ポイント》

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を向上させるため、車両用防護柵と歩行者自転車用柵の形状・色彩に関係性を持たせることが基本である。

《具体的な方法》

車両用防護柵と歩行者自転車用柵との統一感を高める

- ・車両用防護柵と歩行者自転車用柵が隣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。
- ・また、特に、歩車道境界に車両用防護柵、歩道路側に転落防止柵が設置されるような場合において、防護柵を設置する歩道の歩行者等（幼児や学童）の利用状況を踏まえて、特に問題が無い場合は、転落防止柵の棧の形状を車両用防護柵にあわせて横棧にすることなどによって、防護柵の形状に統一感を持たせることが望ましい
- ・また、このような場合には、転落防止柵を省略できる道路構造についても検討することが望ましい。



車両用防護柵(歩車道境界)と転落防止柵(歩道路側)の色彩が異なるため、煩雑な印象となっている

「4-4(5)整備時期のずれについての対応」参照



上下線で異なる形式、色彩の防護柵とすると、アンバランスな印象となる



剛性防護柵とたわみ性防護柵との接合部の連続性を確保している

(2) 他種の防護柵との統一

《ポイント》

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関係性を持たせることが基本である。

《具体的方法の例》

車両用防護柵と歩行者自転車用柵との統一感を高める。

- ・車両用防護柵と歩行者自転車用柵が隣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。



車両用防護柵(歩車道境界)と転落防止柵(歩道路側)の色彩が異なり、景観的な調和が感じられない

(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、設置される防護柵の種類が異なる場合も想定される。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。このため、道路管理者間の協議を行い、防護柵の統一を図る、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できる限り揃え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
利用者にとって同一の道路でも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。

(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、設置される防護柵の種類が異なる場合も想定される。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。このため、道路管理者間の協議を十分に行い、防護柵の統一を図る、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
利用者にとって同一の道路でも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。

(4) 近接して設置される他の道路付属物との調和

《ポイント》

道路空間内には、防護柵の他に照明施設や標識類などの道路付属物が設置されるため、道路全体としての景観の向上を図るためには、防護柵自体の統一を図るのみならず、これら他の道路付属物との調和を図ることを基本とする。

《具体的な方法》

他の道路付属物との色彩調和を図る

- ・照明柱や標識柱など、防護柵に近接して設置される他の道路付属物については色彩の統一を行うことや同系色とするなどにより、道路景観全体としての調和を図る。

「4-4(5)整備時期のずれについての対応」参照



左写真：照明柱と防護柵の色彩の統一を図った例、右写真：標識柱と防護柵(高欄)の色彩の統一を図った例

(4) 近接して設置される他の道路付属物等との調和

《ポイント》

道路空間内には、防護柵の他に照明施設や標識類等の道路付属物や、**信号柱等の道路占用物が設置される**。このため、道路全体としての景観の向上を図るためには、防護柵自体の統一を図るのみならず、これら他の道路付属物や道路占用物との調和を図ることを基本とする。

《具体的方法の例》

他の道路付属物、**道路占用物**との色彩調和を図る。

- ・防護柵に近接して設置される照明柱や標識柱等の道路付属物や、**信号柱等の道路占用物の色彩と、防護柵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。**

「4-4(5)整備時期のずれについての対応」を参照。



照明柱と防護柵の色彩の調和を図った例
調和を図ることで、まとまり感のある道路景観が形成される

(5) 整備時期のずれについての対応

《ポイント》

防護柵の設置時期と他の道路施設の設置時期が必ずしも一致しないため、景観に配慮した防護柵を設置した結果、他の既存施設の形態や色彩と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防護柵と一貫した考え方に基づくことが基本である。また、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、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。

(5) 整備時期のずれについての対応

《ポイント》

防護柵の設置時期と他の道路施設の設置時期が必ずしも一致しないため、景観に配慮した防護柵を設置した結果、他の既存施設の形態や色彩と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防護柵と一貫した考え方に基づくことが基本である。また、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、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。

「6-1 防護柵に係るマスタープランの策定」を参照。

4 - 5 安全性への配慮

(1) 危険箇所における視認性の確保

《ポイント》

沿道が急峻な崖となっており、かつ急カーブが連続するような箇所においては、道路線形を明示するとともに、防護柵の視認性を高め、ドライバーに安心感を与えることが求められる。しかしながら、このような区間では、外部への良好な眺望が得られる場合や、防護柵が道路外部からも眺められる場合も考えられるため、安全性と景観性をバランスさせることが基本である。

《具体的な方法》

設置箇所の状況を踏まえ、可能な限り景観を阻害しない防護柵を設置する

- ・危険箇所においては、当該箇所の状況について安全性、景観性の両面から総合的に検討し、防護柵の視認性にも配慮しながら、形状・形式についてはなるべく透過性が高く、色彩については防護柵の標準色(「4-3(1)防護柵の標準色」参照)の中から適切な色彩を選定することが望ましい。



危険箇所における白色のガードレールは、道路線形を明示し、視線誘導効果が高いが、外部への眺望を阻害するとともに、周辺景観の中で浮立った存在になりやすい。

4 - 5 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。視線誘導の確保は、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、これまで防護柵の色彩を白とし、防護柵自体に視線誘導効果を持たせることを標準としてきた。今後は、防護柵については、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、視線誘導標等の他の手段により確保することを基本とする。

《具体的な方法の例》

必要に応じて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、反射シートの支柱への巻き付け等を行う。
- ・なお、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。



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

(2) 夜間の視認性の確保

《ポイント》

防護柵の色彩を考えるにあたっては、周辺景観との調和のみならず、夜間における防護柵の視認性を確保し、防護柵の視線誘導機能を担保することが基本である。

《具体的な方法》

視線誘導標や反射シートなどを設置する

ア．市街地

- ・市街地においては、照明施設により夜間の視認性を確保し、防護柵の視線誘導機能を担保することが必要であるが、照明施設がない場合や、設置が難しい場合は、防護柵への視線誘導標の設置、反射シートの支柱への巻き付けが望ましい。
- ・また特に、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等、沿道の街並み景観が優れている地域においては、視線誘導標が周囲の景観を阻害しかねないことから、反射シートの支柱への巻き付けにより、夜間の視線誘導機能を担保することが望ましい。

イ．自然・田園地域

- ・照明施設がなく、夜間の視認性が十分に確保されない場合には、防護柵に視線誘導標を設置し、視線誘導機能を担保することが望ましい。
- ・なお、沿道に良好な風景が広がっている地域で、かつ視線誘導標の設置により、沿道景観が阻害されるような場合には、反射シートを支柱に巻き付けることにより、視線誘導機能を担保することが望ましい。

4 - 6 コストと維持管理

防護柵の維持管理については、「防護柵の設置基準」において示された事項に加えて、以下に示す配慮が必要である。

(1) コストを考えた防護柵の設置

《ポイント》

防護柵は、事故などによる変形または破損が想定される施設であるため、防護柵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)をも十分に考慮することが基本である。

防護柵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。

これらの設置や付加については、ランニングコストの面からも設置の是非を検討すべきである。

「4-2(1)シンプルな形状(付加的な装飾の抑制)」参照



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

4 - 6 コストと維持管理

防護柵の維持管理については、「防護柵の設置基準」において示された事項に加えて、以下に示す配慮が必要である。

(1) コストを考えた防護柵の設置

《ポイント》

防護柵は、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、防護柵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、景観に配慮した防護柵を設置することが基本である。

防護柵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。

これらの設置や付加については、ランニングコストの面からも設置の是非を検討すべきである。

「4-2(1)シンプルな形状(付加的な装飾の抑制)」を参照。



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) 維持管理を考えた防護柵の設置

《ポイント》

防護柵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、防護柵を選定する際に十分考慮することが基本である。

《具体的な方法》

素材の特性に応じた維持管理を行う

- ・鋼製防護柵は、素材の性質上塗装を必要とする。このため、塗装の剥離や褪色、汚れの付着や錆による劣化を防止するために適切な維持管理を行う。特に海岸部等では、塩害による劣化が心配されることから、塗装方法の工夫やよりこまめな点検等を行うことが望ましい。
- ・アルミやステンレス製防護柵は、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、汚れの付着や錆による劣化を防止するために適切な維持管理を行う。
- ・コンクリートは経過年変化によって徐々に周辺景観に馴染んでいく素材である一方、雨水などによる汚れが目立つ素材でもある。このため、コンクリート製壁型防護柵については、天端における水きりの設置や水抜きのためのスリットを壁面に設けるなどの配慮を行うことが望ましい。
- ・木製防護柵は、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、鋼製防護柵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、防護柵を選定する

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

(2) 維持管理を考えた防護柵の設置

《ポイント》

防護柵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、防護柵を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。

- ・鋼製防護柵は、素材の性質上塗装を必要とする。このため、塗装の剥離や褪色、汚れの付着や錆による劣化を防止するために適切な維持管理を行う。
- ・アルミ製防護柵は、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、汚れの付着を防止するために適切な維持管理を行う。
- ・コンクリートは経過年変化によって徐々に周辺景観に馴染んでいく素材である一方、雨水等による汚れが目立つ素材でもある。このため、コンクリート製壁型防護柵については、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。
- ・木製防護柵は、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、鋼製防護柵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、防護柵を選定する。

- ・部材点数の少なさや使用工具の種類の少なさ、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**の防護柵を選定することが基本である。

(3) 破損時等における防護柵の適切な修繕・更新

《ポイント》

破損した防護柵や、老朽化による錆びが目立つ防護柵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、防護柵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。

《具体的な方法》

事後評価を行い、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防護柵の設置後に、定期的な点検を行うことに加え、地域住民や道路利用者のモニターによる事後評価を行い、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。



錆びが目立ち始めており、視線誘導効果も低下しつつある



防護柵全体が錆びつき、汚らしい印象となっている

(3) 破損時等における防護柵の適切な修繕・更新

《ポイント》

破損した防護柵や、老朽化による錆びが目立つ防護柵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、防護柵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。

《具体的な方法の例》

事後評価を行い、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防護柵の設置後に、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。



錆びが目立ち始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

4 - 7 その他

(1) 暫定供用時の景観についての検討

《ポイント》

道路が暫定供用される際には、車線幅調整など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とはなっていないため、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誘導や突破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施設を用いることが望ましい。

《具体的な方法》

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、衝突時の車両誘導や突破防止機能を必要としない場所においては、工事区間のイメージアップの観点からもプランターなど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

4 - 7 その他

(1) 暫定供用時の景観についての検討

《ポイント》

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とはなっていないため、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誘導や突破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施設を用いることが望ましい。

《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、衝突時の車両誘導や突破防止機能を必要としない場所においては、工事区間の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

5 . 景観的な配慮が特に必要な地域・道路

防護柵の景観的配慮は、すべての地域・道路で必要であるが、ここでは、景観的な配慮を考える際の参考とするために、道路景観形成上、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

地域の中心地区等において街の骨格を形成する道路、もしくは地域にとってシンボルとなる道路
 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
 遠景、中景、近景を問わず、山岳や景勝地などが望め、眺望に優れた道路
 道路周辺の空間に広がりがあり(海岸、湖沼、田園など)、道路空間と周辺空間を分断することが好ましくない道路
 地域の人にとって特別な意味のある地域・道路

地域の中心地区等において街の骨格を形成する道路、もしくは地域にとってシンボルとなる道路

- ・ 地域にとっての玄関口となる駅周辺や、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、かつての大手筋など)

など



街の骨格を形成する道路

5 . 景観的な配慮が特に必要な地域・道路

防護柵の景観的配慮は、すべての地域・道路で必要であるが、ここでは景観的な配慮を考える際の参考とするために、道路景観形成上、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

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**
 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
 遠景、中景、近景を問わず、山岳や景勝地等が望め、眺望に優れた道路
 道路周辺の空間に広がりがあり(海岸、湖沼、田園等)、道路空間と周辺空間を分断することが好ましくない道路
その他、地域の人にとって特別な意味のある地域・道路

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**

- ・ 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



街の骨格を形成する道路



地域の玄関口となる駅前

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

- ・ 歴史的価値の高い施設に向かう道路
- ・ 歴史的価値の高い施設の前面を通る道路
- ・ かつての宿場町や門前町など歴史的な街並みが形成されている地域 など



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

遠景、中景、近景を問わず、山岳や景勝地などが望め、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
- ・ その他、地域の景勝地への眺望が得られる道路



地域を代表する山岳への眺望が得られる道路

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

- ・ 歴史的価値の高い施設周辺の道路。
- ・ 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。 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

遠景、中景、近景を問わず、山岳や景勝地などが望め、眺望に優れた道路

- ・ 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。
- ・ その他、地域の景勝地への眺望が得られる道路。



地域を代表する山岳への眺望が得られる道路

道路周辺の空間に広がりがあり(海岸、湖沼、田園など)、道路空間と周辺空間を分断することが好ましくない道路

- ・ 海岸沿いの道路、湖岸沿いの道路など、沿道に特に著名な景勝地や景観がなくとも、道路に隣接して空間の広がりが存在する道路
- ・ 沿道に田園が面的に広がっている道路



海岸沿いの道路



沿道に田園が面的に広がっている道路

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など、その地域の人々にとって特別な意味を持っている地域・道路などが挙げられる。

道路周辺の空間に広がりがあり(海岸、湖沼、田園等)、道路空間と周辺空間とを分断することが好ましくない道路

- ・ 海岸沿いの道路、湖岸沿いの道路等、沿道に特に著名な景勝地や景観がなくとも、道路に隣接して空間の広がりが存在する道路。
- ・ 沿道に田園が面的に広がっている道路。



海岸沿いの道路



沿道に田園が面的に広がっている道路

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、外部の人では気づきにくいので、あらかじめ地域意見の聴取等を行い、把握しておく必要がある。

6. 景観に配慮した防護柵整備の考え方

景観に配慮した防護柵の新設、更新は、景観的な配慮に関して策定されたマスタープラン等により一貫した考えに基づいて行うことが基本である。ここでは、景観に配慮した防護柵を検討・設置していくにあたって重要なマスタープラン策定に係る事項、防護柵の選定、地域意見の反映、事後評価についてまとめた。

6-1 防護柵に係るマスタープランの策定

(1) マスタープランの定義と策定目的

防護柵に係るマスタープランは、防護柵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、景観に配慮した防護柵の新設・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・更新時の防護柵の統一性や連続性の確保、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。

(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防護柵の統一を図る区間

海岸、樹林地、田園、市街地の景観など、沿道の景観的基調が同一で連続する区間を単位として、防護柵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、自治体の景観計画、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、例えば主に沿道が樹林地である区間の中に、部分的に川や湖に接する場所が存在する場合のように、ある景観的基調の一定距離の区間の中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がある地域・地区等

マスタープランの策定エリアのうち、地域の主要な山岳への眺めが得られる箇所、歴史的な環境を有している地区、特別なプロジェクトを実施している地区などは、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

6. 景観に配慮した防護柵整備の考え方

景観に配慮した防護柵の新設、更新は、一貫した考えに基づいて行うことが基本であり、そのためには、本ガイドラインに示された事項に基づいて、景観に配慮した防護柵の新設、更新にあたってのマスタープランを策定することが基本である。

ここでは、景観に配慮した防護柵を検討・設置していくにあたって重要なマスタープラン策定に係る事項、防護柵の選定、地域意見の反映、事後評価についてまとめた。

6-1 防護柵に係るマスタープランの策定

(1) マスタープランの定義と策定目的

防護柵に係るマスタープランは、防護柵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、景観に配慮した防護柵の新設・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・更新時の防護柵の統一性や連続性の確保、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。

(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防護柵の統一を図る区間

海岸、樹林地、田園、市街地の景観等、沿道の景観的基調が同一で連続する区間を単位として、防護柵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、例えば主に沿道が樹林地である区間の中に、部分的に川や湖に接する場所が存在する場合のように、ある景観的基調の一定距離の区間の中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。

を図る区間に加えて、これらの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、「5. 景観的な配慮が特に必要な地域・道路」において示したような地域が参考となる。

③景観的な配慮方針

上記①②の地域・地区や区間毎に、景観的な配慮方針を定める。

配慮方針は、その地域・地区や区間の景観の活かし、引き立てる上で防護柵はどのようにあるべきかという観点から設定し、具体の防護柵の形式を定める必要はない。配慮方針の定め方の例を以下に示す。

例) 《海岸景観が基調の区間》

- ・海への眺望を確保するために、透過性の高い防護柵とする
- ・防護柵の色彩は、薄いグレー系とする

《樹林地景観が基調の区間》

- ・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とする
- ・防護柵の色彩は樹林地の景観に溶け込むダークブラウン系とする

《市街地景観が基調の区間》

- ・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
- ・都市的で比較的明るい色調の建物が多いことから、グレーベージュ系の色彩とする

(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) 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や道路の性格に応じて、各道路管理者が単独で定める場合と、国と県などの複数の道路管理者が協力して定める場合がある。

②景観上特に配慮する必要がある地域・地区等

マスタープランの策定エリアのうち、地域の主要な山岳への眺めが得られる箇所、歴史的な環境を有している地区、特別なプロジェクトを実施している地区等は、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、「5. 景観的な配慮が特に必要な地域・道路」において示したような地域が参考となる。

③景観的な配慮方針

上記①②の地域・地区や区間毎に、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・地区や区間の景観を活かし、引き立てる上で防護柵はど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、具体の防護柵の形式については、設置箇所の状況に応じて決定する必要があるため、ここでは定める必要はない。ただし、**防護柵の色彩については、「4-3 色彩」を参照の上、マンセル値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。

→P56「**■マスタープランにおける景観的な配慮方針の設定例**」を参照。

■景観的な配慮方針の設定例

《海岸景観が基調の区間》

- ・海岸景勝地の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
- ・海への眺望を確保するために、透過性の高い防護柵を基本とする
- ・防護柵の色彩は、オフホワイト(10YR8.5/0.5)を基本とする

《樹林地景観が基調の区間》

- ・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地の景観に溶け込むダークブラウン(10YR2.0/1.0)を基本とする

《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(10YR6.0/1.5)を基本とする

(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。

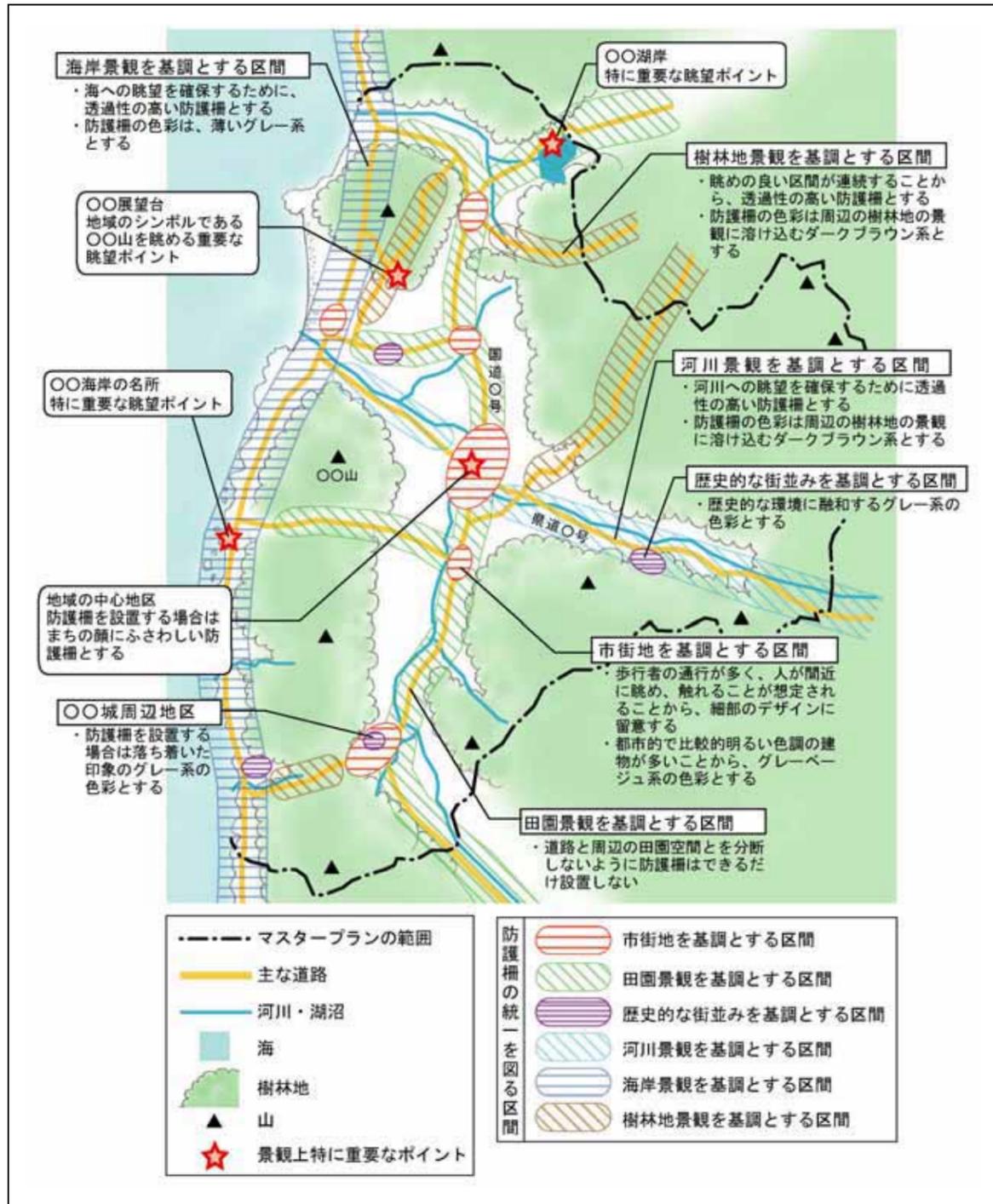
マスタープランの対象範囲の例を以下に示す。

- ・ 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

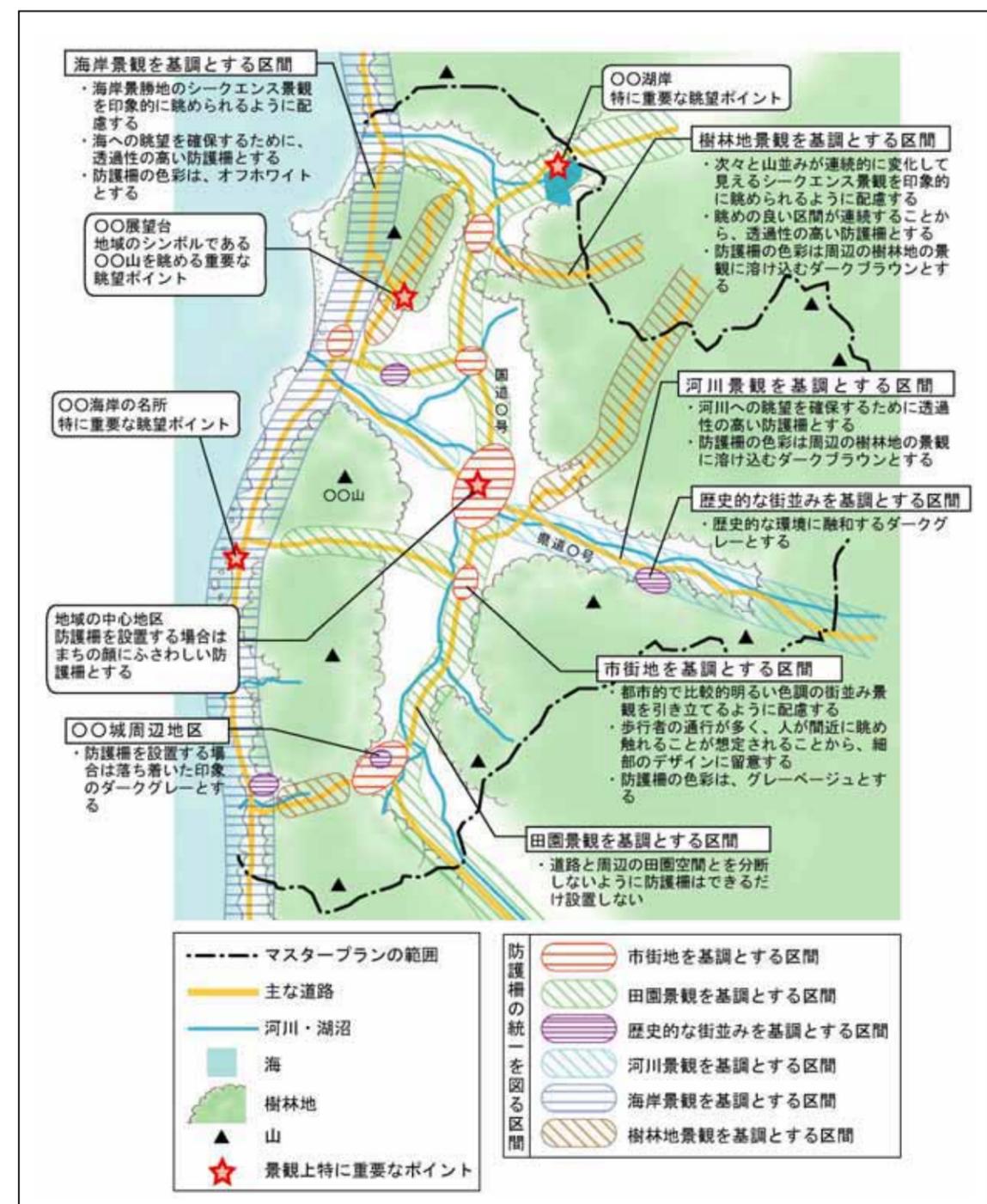
(4) マスタープランの策定主体

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、各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。



■マスタープランにおける景観的な配慮方針の設定例



■マスタープランにおける景観的な配慮方針の設定例

6-2 マスタープランに基づく防護柵の選定

具体の防護柵の新設、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、適切な防護柵を選定することが基本である。以下に、具体の防護柵の選定時における留意事項を示す。

○設置する防護柵の検討と選定

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、設置可能な防護柵について代替案を含めて検討し、設置を行う具体の防護柵を選定する。防護柵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、マスタープランに基づいて、防護柵の統一性、連続性を図るべく既に整備が進んでいる場合には、原則として景観に配慮した既設の防護柵と同一の防護柵を選定する。

《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。

○設置箇所の景観的基調の把握

「6-1(2)マスタープランの内容」で示した方法により、海岸、樹林地、田園、市街地の景観など、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。

○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。

6-2 マスタープランに基づく防護柵の選定

具体の防護柵の新設、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、適切な防護柵を選定することが基本である。以下に、具体の防護柵の選定時における留意事項を示す。

○設置する防護柵の検討と選定

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、設置可能な防護柵について代替案を含めて検討し、設置を行う具体の防護柵を選定する。防護柵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防護柵の整備が進んでいる場合には、他区間においても防護柵の統一性、連続性を図るために、原則として景観に配慮した既設の防護柵と同一の防護柵を選定することが基本である。

《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。

○設置箇所の景観的基調の把握

「6-1(2)マスタープランの内容」で示した方法により、海岸、樹林地、田園、市街地の景観等、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。

○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策定地域・道路における配慮事項を参考に、適切な防護柵を選定することが基本である。

6-3 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。

《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、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。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。

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

《防護柵の選定段階》

景観に配慮した防護柵の設置は、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、防護柵のデザイン（形、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、設置する防護柵がマスタープランを踏まえた適切なものとなっているかについて、パブリックコメント等を実施すること等が考えられる。

6-3 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。

《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、その中で防護柵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、策定した計画、としては、以下のような方法がある。

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

《防護柵の選定段階》

景観に配慮した防護柵は、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、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、設置する防護柵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。

6-4 事後評価の実施

設置後の維持管理は、「4-6 コストと維持管理」に示したように適切に実施されることが基本であるが、事後評価を行って今後の防護柵整備や維持管理に活かしていくことが望ましい。

《整備実施直後の評価項目》

整備実施直後においては、設置した防護柵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、「周辺景観との融和性」、「近接する道路施設との景観的調和」、「人との親和性」等、「3. 景観的配慮の基本理念」で示した事項等が考えられる。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。

《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、設置後の防護柵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。また、今後の整備や維持管理にい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)

- ・安全性確保(評価主体：道路利用者、道路管理者等)
- ・景観(補修状況を含む)(評価主体：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)(評価主体：道路管理者等)

6-4 事後評価の実施

景観に配慮した防護柵設置後においては、設置した防護柵について、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、今後の防護柵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防護柵の設置を行う場合には、道路整備全体の事後評価の中で、景観に配慮した防護柵の評価を行うことが望ましい。

《整備実施直後の評価項目》

整備実施直後においては、設置した防護柵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、「3. 景観的配慮の基本理念」で示した「周辺景観との融和」、「近接する他の道路付属物等との景観的調和」、「人との親和性」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。

《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、設置後の防護柵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。また、今後の整備や維持管理にい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)

- ・安全性確保(評価主体：道路利用者、道路管理者等)
- ・景観(補修状況を含む)(評価主体：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)(評価主体：道路管理者等)