

第4回 景観に配慮した防護柵推進検討委員会 議事概要

1. 日 時：平成 15 年 9 月 2 日（火） 15：00～17：00
2. 場 所：東京ダイヤモンドホテル 地下1階 ヒスイの間
3. 出席者（敬称略）：
（委員長）天野
（委 員）佐々木、吉田、吉岡、三井田、松本、川畑、弘永、今村、藤田、萩原、栗原
（国交省）中島（代 渡邊）、森永、大西、三浦、森

4. 議事次第

1. 開 会
2. 議 事

(1) ガイドライン(案)について

【ガイドライン(案) 目次】

- 1章 ガイドラインの概要
- 2章 道路の景観と防護柵に係る課題
- 3章 景観的配慮の基本理念
- 4章 景観に配慮した防護柵設置にあたっての留意事項
- 5章 景観的な配慮が特に必要な地域・道路
- 6章 景観に配慮した防護柵整備の考え方

3. その他
4. 閉 会

凡 例

Q：国交省委員等への質問
A： " " の回答
C：意見等

5. 議 事

- 1章 ガイドラインの概要 について
特になし

2章 道路の景観と防護柵に係る課題 について

C：p.6、5行目「農業的な土地利用や産業等から生まれる景観が」の「や産業」を削除してはどうか。

C：p.17「(3) 防護柵の種類と形式」に「防護柵の設置基準・同解説」からの引用抜粋として、「車両用防護柵は原則としてたわみ性防護柵を選定するものとする。」と記述されている。ガイドラインでは、用途、場所によっては剛性防護柵の採用が望ましい場合もあることを追記できないか。また、p.1「1-1 ガイドラインの目的と概要」に設置基準とガイドラインの位置付けを明記するとともに、設置基準については、前提とするものの必ず守らなければならないというわけではない、ということを追記できないか。

A：ガイドラインでは、たわみ性が良いのか剛性が良いのかといったことを議論するものとは考えておらず、それはあくまで設置基準の考え方をベースにしようと考えている。また、

色彩については設置基準を守らなくていいとは書けないので、委員会でのご提案を受けて、設置基準を改定しなくてはならないところがあれば、改定していく予定である。

C：剛性防護柵については単純に「コンクリートだから自然に調和する」のではない。景観的にかなりすぐれた標準製品が開発されて、いろいろなところに設置されるようになったら、「こういうところでは、こういう剛性の方が景観に合っている」ということがつけ加えられると思う。

3章 景観的配慮の基本理念 について

C：p.20、(1)の下から4行目「景観に優れた他施設」の「他施設」を具体的に記述できないか。

A：「植樹帯、縁石、駒止め」を追記したい。

C：p.21、(3)の2行目「それらを引き立てるための」という表現は過激なので削除すべき。

C：「防護柵をはじめとする道路付属物は、それらを引き立てるための脇役に相当する」を削除すれば良いのではないか。

4章 景観に配慮した防護柵設置にあたっての留意事項 について

Q：東大本郷キャンパス前の歩道が改修されているが、植樹帯と横断防止柵に併せ、植樹帯の歩道側に少し低い柵を設置している。これは、植樹帯への進入を防ぐことが目的なのか。

A：当該箇所は国土交通省の国道事務所が管理している道路だと思われる。現地の状況、防護柵の設置目的などを確認してみる。

Q：p.23の写真について、法面の高さは防護柵を設置しなくて良い高さを満たしているのか。防護柵を設置しない場合、結構危ない気がする。

A：設置基準では、高低差2m以下であれば防護柵設置の必要性がないとされている。当該写真は明らかに2m以下であるが、より適切な写真があれば差し替える。

C：p.26、《具体的方法の例》の2行目は、道路の新設、改築の場合を述べているので、「盛土や崖等の道路区間における」の「や崖等」は削除してはどうか。

C：p.28、左下の写真は、縁石や駒止めで代替が可能である事例に使用した方が良いように思えるので、差し替えた方が良いように思う。

C：p.30「(2)存在感の低減」の内容は、コンクリート製防護柵に特化しているため、(2)～(4)の順番を変えてはどうか。

C：(2)と(3)の順番を変えて、(1)、(3)、(2)、(4)の順番に変更すれば良いのではないか。

C：p.30の内容についてだが、コンクリートは、打ちっ放しの素面が一番きれいであり、わざわざ洗い出したり、はつり仕上げをしたりということは、コスト縮減が求められている昨今、積極的にやることではないのではないか。また、「壁面にスリットをつけて陰影をつける」という表現は削除できないか。実際、現場ではかなり大変なのではないかと思う。

C：具体的な例が気になるのであれば、「外部景観が重要な場合は、コンクリート壁面の輝度

を下げて、外部から見た存在感を低減させるという工夫も可能だ」という表現ではどうか。

- C：コンクリートの壁高欄が問題になるようなところは橋梁、高架部であり、橋梁本体の桁と壁、高欄のバランスを考えて、橋の設計そのものをどうするかということが、遠方の景観にとっては一番大事になってくると思う。場合によっては、輝度を下げることが必ずしも良いわけではなく、かえってそれを強調する方が良い場合もあると思う。
- C：高架道路を整備する場合、高架部は周辺環境に対して景観的影響を連続的に及ぼすため、景観に配慮した工夫や検討を行っている。そのため、ガイドラインには存在感低減の工夫を促す要素を記述していてもあまり違和感はないと思う。
- C：輝度については、下げるだけでなく、上げるという工夫もあり得るので、表現を少し控えめにして、「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という方策も考えられてよい」というような表現に修正すれば良いのではないか。
- C：木製防護柵の利用について、「間伐材等」の採用を薦めているが、間伐材の採用は適材適所だと思うので、薦めた方がよいところと、そうでないところがあると思う。
- C：間伐材でない方がよいところは削除する方向で見直すべきであろう。
- C：p.35、15行～16行目のなお書きは、わざわざ念押しをしているように感じるので削除する方向で検討できないか。
- C：鋼製防護柵の基本とする色について、塗装板を見るとグレーベージュとダークグレーは若干彩度が高いように思う。標準マンセル値の彩度を0.5または0.25下げた方が良いかもしれない。
- A：色については、今後現場での試行を予定しているが、細かなマンセル値等については、ご相談させていただきながら進めていきたい。
- C：いくつかのパターンを試行するのではなく、ある程度当たりをつけておいた方がよいと思う。
- Q：色彩について、高速道路で多く使用されている溶融亜鉛メッキの取り扱いが記述されていないが、どのように考えたらよいのか。
- A：p.35「(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》」に、「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」と記述しており、そこで読めるのではないかと考えている。
- C：溶融亜鉛メッキは、景観的に優れているかどうかとは別の性質のものであり、本ガイドラインの中で亜鉛メッキの使用について明記することは控えたいと思い、このような表現とした。
- C：広島市では、景観に配慮した防護柵を設置する場合、亜鉛メッキは使用しないようにしている。

- Q：通常の白のガードレールに比して、ガイドラインに記載されている色を採用した場合、単価的にどのくらいになるのか。
- C：需要量との兼ね合いもあるが、現在では3割ほどのエクストラ料金をもらっている。
- C：今後、これらの色が国土交通省のスタンダードになるとすると、その辺の折衝をお願いしたい。また、会計検査院等への説明をできれば最初にやっておいていただけると、自治体としては助かる。
- C：いずれ値段は一緒になるはず。例えばダークブラウンが主となれば、ダークブラウンの塗装設備をつくれればよく、白でもダークブラウンでも塗料の値段はほとんど大差はないので、基本的には一緒のはず。
- C：p.42の写真のコメントで「利用者にとって」は削除してはどうか。
- C：今後の視線誘導については、視線誘導標や反射シートで確保することとなっているが、昼間の危険性を回避するという意味では、やはりある程度、色というものに依存しなければいけないのではないかと思う。
- Q：既存の白いガードレールが老朽化したりした場合、どのように取り替えていくのか。全てオフホワイトで対応していかなくてはならないのか。
- A：危険性については、ガードレールの色を白にしたから安全で、そうでないから危険だということではないと考えている。防護柵を設置するという事で防護柵が目的としている安全性は担保されていると考える。その上で、視線誘導しなくてはいけないところは視線誘導の対策をとるべきだと思っている。視線誘導をするから白でなくてはいけないということではないというふうに、ご理解いただきたい。また、どういうふうに取り替えていくのかという点については、それぞれの道路管理者の考えによるものだと思っている。
- C：崖のところなどでは、白いガードレールがあると非常に安心だとよく言われる。運転する人の安心感みたいなものも考慮すべきではないかと思う。
- A：白いガードレールは安心感を高めるという効果はあると思うが、それと事故を起こさないかどうかというのは、また別な問題であると考えている。愛知県で対面車線の白線を消したら、事故が減ったというデータがある。また、曲線部と直線部を比べると曲線部の事故率が必ず高いというわけではないという例もある。ガイドラインでは、視線誘導と防護柵が持っているそもそもの機能を分けて考えるものとした。
- C：安心感については、ある程度慣れもあると思う。路上に白線が引かれていれば、それが道路形状を示すし、白いガードレールがあると思っていれば、その慣れで安心感を得ているが、無いなら無いで路面の方を非常に注意して見て運転するようになると思う。先ほどの愛知県の例も、そういうことによって、ドライバーがより注意するようになったということが大事なポイントだと思う。
- C：ガードレールは白ではだめということではないと思う。景観のガイドラインである以上、そこでは安全性の考えとは分けて、記述しておくということである。それでもどうしても安心

感が欲しいからというときは、これとは離れてやっていただいて結構だということだと思う。

Q：例えば、ガードパイプなどで縦材はダークブラウンで、横のバーはグレーベージュを選ぶというようなことは可能なのか。視線誘導も考慮すると、アクセント的に3本横架材がある場合、1本白があってもいいのではないかと思うが、何か色の組み合わせで処理することができるのか。

C：基本とする色は、全て10YRで合わせてあるので、濃淡で合わせてもきれいだと思う。縦材を濃くしてそれは植栽の中に消して、少し明るいベージュ系が横に入っているなどが可能であると思うが、余りばらばらにならないように連続性に配慮して、景観全体との調和を図りながら検討する方が良いと思う。

5章 景観的な配慮が特に必要な地域・道路 について

C：p.51～p.52の写真について、これらは景観的な配慮が特に必要な地域・道路の例示を示しているのみであることを明記すること。写真では、白いガードレールが設置されており、こういう地域では白いガードレールを設置することが適切であると誤解されないようにすべき。

6章 景観に配慮した防護柵整備の考え方 について

C：6章のタイトルを「6. マスタープランの策定」といった表現に変更してはどうか。

6. その他（今後の進め方について）

A：ガイドライン（案）については、本委員会での意見を踏まえた修正を行い、委員長の了解を得た上で9月中旬を目途に公表したいと考えている。その後、委員長および吉田委員とも相談しながらガイドライン（案）の基本とする色彩について試行を行うとともに、パブリックコメントの募集を行う予定であり、基本とする色彩の試行結果等を踏まえ来年1月を目途にガイドラインを決定し、各道路管理者に参考配布するよう考えている。また、ガイドライン（案）の公表後、防護柵設置基準の改定の検討にも入り、同じく来年1月を目途に改定内容を決定し各道路管理者に通知するよう考えている。

C：9月中にガイドライン(案)を公表した後、基本とする色彩の試行およびパブリックコメントの募集などを実施しながら、ガイドラインを成案としていくことにしたいが、その際、基本的な精神が大きく動くような修正があれば委員会の方々にご説明申し上げることとなるが、基本的な線に変更がなければ、委員長の私に一任いただいて、まとめさせていただきたいと思うがよろしいか。

C：異議なし

以 上