

景観に配慮した道路デザイン

～「道路デザイン指針（案）」の改定と 「景観に配慮した道路附属物等ガイドライン」の策定～

国土交通省 道路局 環境安全課 課長補佐 はっとり 服部 ようすけ 洋佑



はじめに

平成 16 年 3 月に「景観に配慮した防護柵の整備ガイドライン」、平成 17 年 4 月に「道路デザイン指針（案）」（以下「旧指針（案）」という）が策定されたが、それから 10 年以上が経過し、道路空間の再構築の検討の必要性が増加するなど社会の要請の変化に合わせた見直しの必要性から検討が開始され、平成 29 年 10 月 11 日に「道路デザイン指針（案）」（以下「指針（案）」という）の改定および「景観に配慮した道路附属物等ガイドライン」（以下「道路附属物等ガイドライン」という）の策定が行われた。

主なポイントは、①防護柵に加えて、道路附属物等もガイドラインの対象に拡大したこと、②道路空間の再構築の進展等、最近の話題を盛り込んだこと、③基本とする色彩選定の考え方を見直し、景観 3 色（ダークブラウン、グレーベージュ、ダークグレー）にオフグレーを追加し、基本とする色彩を 4 色とし、亜鉛メッキ仕上げも可能としたこと等があげられる。



策定経緯

平成 15 年 7 月に国土交通省が策定した「美しい国づくり政策大綱」を受けて、平成 16 年 6 月

に景観法が制定（平成 16 年 6 月公布、平成 17 年 6 月全面施行）され、また、分野ごとの景観形成ガイドラインの策定が位置付けられたことにより、「道路デザイン指針（仮称）検討委員会」（委員長：天野光一日本大学理工学部教授）の検討により、平成 17 年 4 月に旧指針（案）が策定された。

また、「景観に配慮した防護柵推進検討委員会」（委員長：同じく天野光一教授）の検討により、平成 16 年 3 月に「景観に配慮した防護柵の整備ガイドライン（以下「防護柵ガイドライン」という）」が策定された。旧指針（案）や防護柵ガイドラインは策定から 10 年以上が経過し、景観やデザインに配慮した道路整備が一定程度進んできた一方で、内容の更新や充実が必要な部分が見受けられるようになった。

特に、観光立国を推進している今日、訪日外国人旅行者は、平成 28 年には 2,000 万人を突破し、インバウンド観光の増加も踏まえた良好な道路の景観形成への要請もますます高まってきており、さらに、道路緑化等を通じて地球環境の向上を図り、豊かな道路形成の一翼を道路空間が担うという観点も着目されるなど、時代のニーズに合わせた見直し、内容の更新や充実が必要となってきた。

そのような背景から、「道路のデザインに関する検討委員会」（委員長：同じく天野光一教授）を平成 29 年 3 月より設置し（表－1）、旧指針（案）の改定と対象を大幅に見直し、照明や標識柱、道

表－１ 道路のデザインに関する検討委員会 委員名簿

◎天野 光一	日本大学 理工学部 教授
池邊このみ	千葉大学大学院 園芸学研究科 教授
佐々木 葉	早稲田大学 創造理工学部 教授
真田 純子	東京工業大学 環境・社会理工学院 准教授
平野 勝也	東北大学 災害科学国際研究所 情報管理・社会連携部門 准教授
福多 佳子	中島龍興照明デザイン研究所 取締役
吉田 慎悟	武蔵野美術大学 基礎デザイン学科 教授
松島 進	東京都 建設局 道路管理部 安全施設課長
松井三千夫	静岡県 交通基盤部 道路局 道路保全課長
西尾 一郎	名古屋市 緑政土木局 参事
川崎 茂信	国土交通省 道路局 国道・防災課長
森山 誠二	国土交通省 道路局 環境安全課長
井上 隆司	国土交通省 国土技術政策総合研究所 道路交通研究部 道路環境研究室長
◎：委員長	(敬称略)(順不同)

路占用物件など数多くの道路附属物等を含めたガイドラインへの全面改定に向けた検討を行った。

3 道路のデザインに関する現状と課題

旧指針（案）と防護柵ガイドラインの策定から10年以上が経過し、道路景観の改善や道路管理者の意識も着実に進んでいる（図－１）。

一方で、道路附属物等は、道路上に垂直に立ち上がりのある施設が多く、水平性が卓越する道路景観において、景観的に目立つ存在になりやすい。また、機能上連続して設置される防護柵や遮音壁は、延長が長くなるため、景観の影響が大きくなる。こうした道路附属物等の設置の現状を景観的な課題として捉え直すと、大きく以下の6つの課題に整理できる（写真－１，２）。

課題①：必ずしも防護柵としての機能が求められていない場所に設置されている。

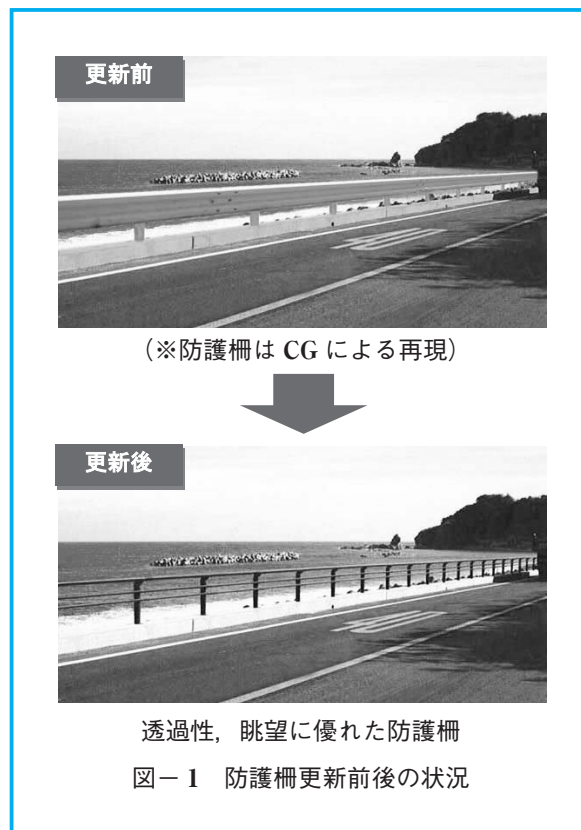
課題②：周辺景観の中で道路附属物等が目立っている。

課題③：外部への眺望が阻害されている。

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

課題⑤：近接して設置される他の道路附属物等との景観的統一性がない。

課題⑥：歩行者が触れる施設としての配慮に欠けている。



図－１ 防護柵更新前後の状況



写真－１ 植樹帯と防護柵の併設（防護柵は不要）



写真－２ 道路附属物の乱立による道路空間の圧迫

4

主な改定内容

指針（案）と道路附属物等ガイドラインの改定イメージは、図－２のとおりである。既存のガイドラインには規定されていない道路附属物等は、必要に応じて個別の検討を実施していたが、道路附属物等ガイドラインでは、防護柵に限らず照明柱、標識柱、歩道橋、遮音壁、落下物防止柵、防雪柵、ベンチ、バス停上屋、視線誘導標、立入防止柵、道路反射鏡、舗装・路面において目標とする配置、形状、色彩等が示されている。今回数例ではあるが、これらの道路附属物等を設置の際の景観的配慮のポイントや具体的方法について紹介する。

(1) 防護柵

- ・構造的・機能的に必要な最低限の部材でできたシンプルな形状を基本とし、地域の特産物等を表現したレリーフ等の装飾を抑制する。
- ・自然景観や田園景観が広がっている地域では、周辺への眺望を確保する必要から透過性の高い形式とする。
- ・周辺景観の中で必要以上に目立たない色を選定する。

(2) 照明

- ・さまざまな道路附属物等が設置される交差点部を含めて、道路標識等と極力一体化し、煩雑になりがちな道路景観における構成要素を最小限にすることが望ましい（写真－３左）。
- ・不適切な影が路面等に落ちないように、他の道路附属物等の配置計画と同時に検討を行うことを基本とする（写真－３右）。

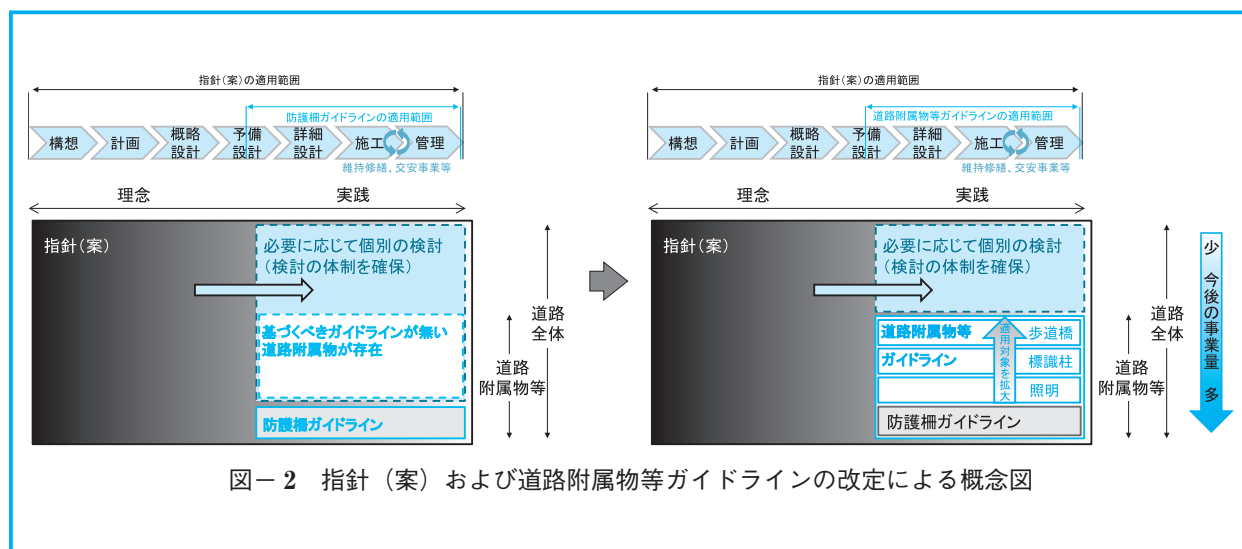


写真－３

(左) 信号と照明が一体化しすっきりした印象
(右) 道路附属物の間隔が狭く不適切な影が発生

(3) 標識柱

- ・視野障害を軽減させるために、最小限の設置、形態の洗練を検討し、存在感を極力低減する必要がある（写真－４）。
- ・複数の標識版を設置する場合は、高さを揃えて設置したり共架が可能となるよう調整を図る必要がある。



図－２ 指針（案）および道路附属物等ガイドラインの改定による概念図

- ・異なる事業者間でも共架が可能となるよう、積極的に調整を図る必要がある。



写真-4 断面寸法を道路縦断方向で確保し
景観阻害を軽減

(4) 歩道橋

- ・控えめに、鮮やかすぎる色彩は避けて低彩度の落ち着いた色彩選定を原則とする。
- ・歩道橋は、単体の視対象となりやすい構造物であるため、地域住民等との協議や現場での検証等を行い、一般的には周辺景観や道路の構成要素に配慮する。

(5) 遮音壁

- ・連続的に設置される施設であるため、短い区間で形状・色彩の異なる複数種類を混在させず、可能な範囲内で形状・色彩の統一を図ることが望ましい。
- ・垂直壁面が長い区間にわたって連続する遮音壁は存在感が大きく、道路の内部景観においても外部景観においても景観的な圧迫感を生じやすいため、壁面の緑化を行う等の工夫を行うことが有効である（写真-5、6）。



写真-5 壁背面を植栽により隠した事例



写真-6 他の道路附属物等を一体的にデザインした事例

(6) カラー舗装

- ・カラー舗装は、注意喚起などの情報を視覚的に表現して、通学路や急曲線などの線形変化点の明示といった交通事故防止対策等の目的で施工されているが、道路景観の要素の中でも大きな面積を占めるため、周辺景観を引き立たせるような控えめな存在であることが求められる。
- ・新設および更新時には、カラー舗装によらない安全性の確保を積極的に検討することが望ましいが、状況により使用する場合は、必要最小限の範囲を対象とすべきである。



5 おわりに

今回、誌面の関係上、道路附属物等ガイドラインに掲載されている道路附属物等の全てを紹介することは叶わなかったが、上記のほか、以下の事項も記載されているため、道路附属物等ガイドラインに目を通していただきたい。

【道路附属物等ガイドラインの対象】(写真－7, 8)

- ・落下物防止柵
- ・防雪柵
- ・ベンチ
- ・バス停上屋
- ・視線誘導標（デリニエーター、ラバーポール、線形誘導標、その他）
- ・立入防止柵
- ・道路反射鏡
- ・舗装・路面標示（車道、歩道、自転車道、自転車走行空間等）

「1 はじめに」でも記載したとおり、10 年前に比べて景観に対する意識が高まり、道路の景観は向上したと考えられるが、構想段階や設計段階の

思想が、施工段階、維持管理段階、そして破損時等における適切な修繕・更新段階においても、引き継がれる仕組みが大切である。そのためには、道路附属物等ガイドラインに示された事項に基づいて、景観に配慮した道路附属物等の新設、更新に当たっての道路全体に関するマスタープランを定めることが重要だと考えられる。

また、具体的な整備の推進に当たっては、道路附属物等ガイドラインの趣旨に沿った道路附属物等の製品等が製造されることが前提であり、関係業界団体における適切な対応が期待される場所である。

ぜひ、あらゆる場面において指針（案）および道路附属物等ガイドラインを活用し、公共空間である道路の質的向上が図られ、美しく風格のある国土の形成、潤いのある豊かな生活環境の創造等に寄与することを願う。

【参考文献】

- 1) 道路のデザイン 道路デザイン指針（案）とその解説, 2005.7.20
- 2) 景観に配慮した防護柵の整備ガイドライン, 2004.5.30



写真－7 歩道と自転車道が併設されている場合の視覚的な変化に配慮した事例



写真－8 バス停上屋やベンチ等と合わせて地上機器を設置している事例