

PDCシンポジウム「地域経済と公共空間V~日本の風景をつくる道路~」 新たな道路デザイン指針（案）とガイドラインへの対応

平成 29 年 11 月 23 日、日本大学理工学部駿河台キャンパス 8 号館 5 階 851 教室

PDCシンポジウム「地域経済と公共空間V~日本の風景をつくる道路~」（新たな道路デザイン指針（案）とガイドラインへの対応）が平成 29 年 11 月 23 日、午後 1 時半より日本大学理工学部駿河台キャンパス 8 号館 5 階 851 教室にて開催されました。

今回は、平成 17 年に策定された「道路のデザイン」の改訂版となる「道路デザイン指針（案）とその解説」と平成 16 年に策定された「景観に配慮した防護柵の整備ガイドライン」の改訂版「景観に配慮した道路附属物等ガイドライン」について、国土交通省道路局環境安全課長の森山誠二氏を講師にご講演をいただきました。講演後は、「道路のデザインに関する検討委員会」の委員長で、また、当法人の理事長でもある天野光一氏（日本大学理工学部教授）がコーディネーターを務め、講師の森山氏をはじめ、色彩計画家である武蔵野美術大学基礎デザイン学科教授、吉田愼悟氏、株式会社プランニングネットワーク代表取締役（PDC会員）伊藤登氏、株式会社住軽日軽エンジニアリング（PDC会員副理事長）富岡仁計氏とのパネルディスカッションを開催しました。

■「道路行政とデザインの最近の動向」

国土交通省 道路局 環境安全課 課長 森山誠二氏



森山誠二（もりやませいじ） 国土交通省 道路局 環境安全課 課長
昭和 61 年 4 月 建設省入省（中部地方建設局）
平成 7 年 11 月 中国地方建設局道路計画第一課長
10 年 1 月 道路局企画課道路経済調査室課長補佐
12 年 8 月 総合政策局事業総括調整官室調整官
14 年 4 月 関東地方整備局高崎工事事務所長
16 年 4 月 道路局 I T S 推進室企画専門官
18 年 10 月 内閣官房再チャレンジ担当室企画官
20 年 4 月 内閣府国民生活局消費者安全課企画官
20 年 7 月 九州地方整備局福岡国道事務所長
22 年 4 月 静岡県交通基盤部長
24 年 4 月 同 副知事
26 年 4 月 中部地方整備局企画部長
28 年 6 月 同 道路局環境安全課長

外を歩くと美しくないものが目に入り、その多くが道路附属物です。それが非常に気になってきました。これまで高崎や福岡、静岡でこれらよくない景観が何とかならないかという検討をおこなってきました。行政性善説として公共空間は素晴らしい、景観はきれいだという感覚がありますが、本当であろうかと、自分をきれいにできずに、人にきれいにしてくれ、という立場はおかしいのではないかと感じていました。

用・強・美という言葉があります。この中で美の価値観が一番大切だと思います。茶室、茶園など洗練された価値観を徹底してきた日本なのに、道路空間になると目の前に電柱と電線があり看板の汚い。これを経済学者の松原隆一郎さんは『失われた景観』のなかで「電線病」と呼んでいます。日本人の美の価値観を家の外にもっていくことが、これから豊かに暮らし、観光で海外の客を呼ぶポイントだと思っています。次に東郷和彦さんは『戦後日本が失ったもの』の中の第一部で「景観が失われている」と書いています。年々、日本では電柱が増えていて、麻布の高級住宅街でも電柱であふれている。これによって景色が悪く、日本人が下を向く、元気がなくなるという論を展開しています。

◎観光を取り巻く最近の動き

今、日本では観光客のインバウンドが 3000 万人に届く勢いです。昔は行く人 1600 万人、来る人 400 万人でした。それが観光庁などの努力で劇的に増えている。フランスは 8000 万人、韓国は 4000 万人。いまは日本もそれに追いつくような勢いになり、地域活性化のレベルから、大きな基幹産業になってきました。今後は、何回も来てもらえるかが重要となります。外国人が日本でやりたいことの中には「景観を見たい」も含まれます。例えば、成田山新勝寺では無電柱化によって観光客が増加傾向にあります。川越市の事例では無電柱化により、文化遺産である山車が練り歩けるようになりました。磐梯の大内宿も無電柱化により、観光客数が大幅に増えました。



川越市の事例では無電柱化により、文化遺産である山車が練り歩けるようになりました。磐梯の大内宿も無電柱化により、観光客数が大幅に増えました。

◎観光ビジョン実現プログラム 2016

いま、ビジョン実現に向けて管理者向けに書いている表示看板の英語表記方法を、外国人がわかるように変えています。また世界遺産の場所なども、「官営八幡製作所」、「旧集成館前」など、しっかりと看板に入れる取り組みを行っています。さらに高速道路のナンバリングも検討し、コンパクトな形状を用いて路線番号を出来るだけ機能的に表現するようにしています。



◎無電柱化について

昨年 12 月に法律「無電柱化推進法」ができて、抜本的に進めています。全国 3500 万本あり、毎年、700 万本ずつ増えています。新しい法律では、関係事業者（電力・通信会社）の役割、埋設のための簡便な方法による費用の縮減をうたっています。



◎自転車関係施策

自転車に関しては、内閣府だけでは回らないので、国交省の道路局に事務局を置き、専属で政策・計画を勧めていくことになりました。自転車利用環境創出ガイドラインの改正によって、車道の部分に「矢羽」を塗ることで全国的に展開することになりました。しまなみ海道など、観光地では自転車通行空間の整備が各県で取り組まれています。

■道路デザインの指針

◎ちぐはぐな景観

道路で統一感をもって整備できていない理由は、一度にすべてを更新したり塗装したりできないこと、道路管理者、占用企業者が多岐にわたること、そして維持はお金と時間がかかり、景観は対象外という認識があることだと思えます。担当者が 2～3 年おきに変り、意識が軽薄になりがちですが、これをどうしたらグリップできるかが重要です。それを解消する一つが、今回出版した本です。

◎デザイン指針取り組み事例

高崎に在籍していた平成 16 年頃は、三国峠の横断歩道は変な色でサーモンピンクのような色でした。そこで自分は色を変えるため『ぐんま国道色彩デザイン指針』を作りました。

これをベースに今回の指針もできました。

次に福岡に赴任したときには、有明海沿岸道路（柳川市内）をグレーベージュの高架橋に修正しました。その後、静岡に赴任した際には、農園の防砂ネットをブルーからブラウンに変えました。ブラウンにしたほうが透過性も良くなることになり、これは静岡モデルと呼ばれるようになりました。この時には「公共事業おける色彩・デザイン指針」を制作しました。

(比較)有明高架橋(グレーベージュ)と東海環状自動車道(耐候性) 国土交通省



◎道路付属物等ガイドラインについて

天野先生と共同でやった良かったことは、第一章の「思想」がある、という部分です。

道路付属物は工事で作ることはなく、あるものを買ってくるというものです。そのため関係業界の適切な対応が期待されるという文言があります。つまりガイドラインの役割としては、これに準拠した商品が出てくるのが望ましいということです。

道路付属物等ガイドラインで推奨する基本色について 国土交通省

○防錆剤ガイドラインでは、10YR系の色彩におけるダークグレー、ダークブラウン、グレーベージュの色を、景観に配慮する際の基本的な色彩として提示。
○本ガイドラインでは、YR系を基調とし、街並みにも調和しやすい色彩としてオフグレーを加え、景観に配慮する際の道路付属物等の基本色として下表に示す4色を提示。

基本色名 及び YPR系色	色の特徴
イオングレー 10YR5.0/0.2*	彩度が極めて低いため、無彩色に近い印象を与えることがある濃灰色
イオンブラウン 10YR4.0/0.0	4色のなかで彩度が最も低いため、ダークグレーよりも暗い色に感じられるコブ灰色
オフグレー 10YR6.0/1.5 (本ガイドライン追加色)	色味をあまり 感じない明るい自然な灰色
グレーベージュ 10YR6.0/1.0	黄赤の色の彩度を低く 抑えた濃灰茶色

*10YR5.0/0.2は基本色とし、彩度1.0以上とする。なお、本ガイドラインにおいて同様の取り扱いとする。

◎まとめ

今回強調したいのは、バスのベンチ、待合所などは、最近はやいのが増えていますが、デリニエーター、ラバーポールなどの色彩も多品種のものを用意していただくことが重要だと思っています。いくら良い景観を作っても、カーブミラー、道路反射鏡などは橙色のフードが格好悪い。指針は40年前のままで、まだ原則橙色というのが残っています。しかし、原則は橙だが、色彩選定の考え方を例示することによって、状況によっては別のものも推進していくような指針になっています。

行政向けには、仕様書に準拠ということにすればよいと思います。道路会社によっては、参考資料の中に採用していくことも有効です。景観は作り上げていくものなので、皆さんが連携して、「交響事業」ができればよいと思います。

■パネルディスカッション

テーマ

1 色彩の推奨色の選定と考え方について

天野氏：本日は「道路付属物ガイドライン」を中心に話をします。ここには色彩も縛りがあります。また、施設の集約・省略をいかに行政側、メーカー、施工側に広げていくかを議論していきたいと思っています。最初に吉田先生にお話をお願いします。



吉田氏：道路付属物等のガイドラインで推奨する基本色について、その考え方をお話します。道路は目立ちすぎではいけなくて、建物よりも「地」的要素があります。自然界を支えている色は土、樹皮の色などで低彩度です。「サクラだからピンク」とかいう発想ではなく、景色の中では低彩度が基本です。差を取るとすれば、明暗でやるべきです。「面積は小さく」も基本です。彩度を下げて暖色系で明度



差をつけることでも良かったのですが、「10YR」と決めました。日本の建築色はある一定の幅に収まります。伝統的な建物群を測定してもそうです。それが背景になった時に、道路にもそれに近い色相が必要だということで、低彩度色の彩度3以下のように示しました。

伊藤氏：平成16年に防護柵の基本3色という標準色が世の中に出たことで、日本の景観は大きく変わったと思います。ただ、舗装に関しては塗る面積が大きく問題であるという認識でした。



森山氏：色は素人が決め手はダメです。横断歩道を色見本で決めたら、実際にみると思ったより明るいとかの失敗がありました。そこは専門家でないといけません。今回の本は「素人」が使う本なので、それを専門家に決めてもらったということに意義があります。

2 色彩だけでなく附属物等の集約化省略可を含めたデザインについて

伊藤氏：道路に関しては、法、制度の問題があります。道路のデザインに対しては、支援する材料がそろったと思います。次は設計、モノの問題、モノと空間との関係の問題が出てくると思います。道路附属物は様々ですが、製品自体も良くなっていくことも重要です。それをなるべく集約化していくことが重要だと思います。

富岡氏：メーカーとして、集約化されることで「モノ」が減るという危機感があります。ただし、今のお話でも良いものを作れば採用してもらえることがわかる。今後は他のメーカーの技術を取り入れるような柔軟性を持つことにチャンスがあると思っています。



森山氏：集約化したいがそれぞれ目的が違います。信号は占用でも道路附属物でもない。電柱は邪魔だが占用を認めないとダメ、となっている。もう少し、道路管理者が「義務占用だから仕方ない」ではなくて、文句を言って欲しい。信号と標識と照明柱を一緒にすることは地方では進んでいますが、都内ではない。製品の後付けができるようなものとか、チャレンジング型の製品も求められると思います。

伊藤氏：集約化では他の組織との連携がいりますが、整備の時期が違うことが問題です。モノの数が少なくなると管理も楽になると思います。

3 メーカーとして製品開発を含めた対応について

天野氏：良いものを作れば売れるとおものだが。

富岡氏：前回ガイドラインの策定を機に開発した「アスレール」という製品は、天野先生の助言で開発したのですが、これができたおかげでアルミの防護柵の常識が変わりました。

天野氏：アスレールで一番驚いたのは、「ちゃんと考えると、安くて格好良いものができるのか」ということを技術者から聞かされたことです。

森山氏：今回の指針は、メーカーの方が対応できるかにつきます。ニワトリタマゴの議論で

は仕方ない。道路の表情を作るのが皆さんですので、そういう方が良いものを作らなければ意味がありません。たかがカーブミラーでも、地味だけど役に立つものとか、皆さんが景観を作っているのだという社会的価値を共有しながら、ガイドラインを共通の話題にして欲しい。「観光地は全部変える！」という営業とかをして欲しい。



伊藤氏：天野先生と連携して橋梁ガードパイプ作りしました。どういう形でもよいので一から考え直すと変わります。細い支柱は一本当たり、7キロは減っています。重量が変わると鉄製品は価格と連動しているのです、安くなります。

富岡氏：同じものがたくさんの方が安くなります。特注品でも基本を押さえながら、バリエーションを増やすとか、各部品についての企業努力はできると思います。

天野氏：この部分ならオプションで対応できる。標準品プラス、オプションでお金がかからない仕組みをどこまで作れるか。また違う業種とも協力できればと考えてみたいと思います。

伊藤氏：多分に発注側の時期が重なります。年明けから三月くらいまでが工場がピークになります。発注時期を平準化をして頂けると、発注者の要望にかなり応えられると思います。富岡さんの代わりにお願いします（笑）。

富岡氏：素材によって生産品はラインや型を作るなどで初期投資がかなりかかります。その点一番安く対応できるのが塗装です。形になると短い時間では難しい。

4 本ガイドラインを有効活用するために向けて

森山氏：道路の景観マニュアルはたくさん出ています。その多くは、基本的な考え方や新設の場合です。それはほんの少しで世の中の120万キロの道路がある中で、多くの道路は既存のものです。福岡では年間300本くらい工事を出すので、一日一本のペースです。これでいちいち「景観がどうの」とか言っていられない。その意味で、今回は実務者が使えるようにしました。工事の特記仕様書に入れておけるので、発注者がうっかりしても受注者が考えてくれるのが大きいのです。そのうえで、「道路デザイン指針」もしっかりと読んで頂けるとよいものができると思います。

吉田氏：色彩計画で防護柵の色を決めたのは大きな意味があります。景観デザインは従来、足さないといけないという考えではないと思います。またガイドラインすべて真似するのではなく、地域性を表す色も、地の色の基本を抑えたいうえで、入れていってほしいと思います。

富岡氏：当時、私はずっとガイドラインの話をしていました。コンサルタントや設計事務所、行政に対してまでも話をしました。今回、その対象は防護柵から道路付属物へと広がったので、その中に入っているメーカーさんは、必ず聞かれると思います。メーカーは自信を持って、このガイドラインをもっと使って欲しいと思います。ガイドラインがあるだけで話を聞いてくれるような効果があります。メーカーは今後、ガイドラインのプロになってほしいと思います。

伊藤氏：実感として思っているのは、国、県、市町村の道路事業のうち、維持管理、小規模開発の調査の手伝いをしていますと、色を変えること、防護柵の更新はとても多いです。その意味で、道路付属物への拡大は大きいことだと思います。一方で信号と照明柱の集約は、

所轄だけでなく県警本部とか、国交省と警察庁とのルールなどがあれば、もっと現場はやりやすくなると思います。また、発注者の立場で言うと、建設物価のデータを参考にします。ここに掲載されると、細かい表の中に景観の対応の製品は埋もれてしまうのだと思います。だとすれば、景観ガイドラインの定義されている製品群が記載されている調査会系資料が出てくると、使いやすくなると思います。

森山氏：積算の際には建設物価とか積算資料が必要なので、現場の土木事務所がどのように設計しているかに思いを寄せることは重要です。警察との連携ですが、方針を出すことは難しいですが、各県警には流しています。信号・規制・案内標識はモノとして一緒です。予算的には、総務省で公共施設等適正管理推進財というのを作ってもらい、この類にお金を充てられると思います。今回は道路ですが、今後は建築ブロックを使った法面、疑似デザインなどをブロックメーカーにも使ってほしい。景観をよくするためのグループを広げるのも良いと思います。メーカーは「これしかない」という立場ですが、大きな手間はいらないが、少しのアイデアで良くなるようなことをしてほしいです。

◆質疑応答

質問者1：色の統一は大切だが構造物と標識の色は変えた方が認識性は上がると思っています。「色調の統一」として微妙な色の使い分けが必要なのではと思っています。メーカーさんに対しては四色の中での組み合わせ提案もして頂けるとよいと思います。

吉田氏：ゲートにつくサインにいては、おっしゃる通り、同色ではなく少し目立つようにした方が良く私は考えています。そこは幅広く考えても良いと思います。それぞれの構造物が主張するようなことはダメなのだと思います。

富岡氏：防護柵に関してはそういう製品はいくつかあります。通常の商品は、色に関しては最後の最後に決まるケースが多いので、我々も対応できないことが多いのですが、そうでない場合は、なるべく対応させていただいています。

質問者2：森山課長のトップダウンだとこのように決まるのだと感心しています。オレンジ通りは警察、スクールゾーンでは教育委員会が出てきます。商店街系、教育系など、多岐にわたるところを巻き込んで頂ければと思います。

森山氏：橋が古くなるなど、道路のメンテナンスが社会的な問題となっています。それをやる時に単に橋梁の補修をして終わりではなくて、ちょっとこうした色を変えることを気にしてもらいたいと思います。今まではモノがなかったからできていなかった。今度はメンテナンスの時には使えるようになったので、それを進めていきたいと思っています。

天野氏：ぜひガイドラインを買っていただき、活用していただけると幸いです。