

### 地域特性を考慮した道路付属施設の改善に関する考察

パシフィックコンサルタンツ(株)

正会員 村上 潤一郎  
正会員 大石 健二

正会員 戸谷 康二郎  
正会員 伊藤 元

#### 1. はじめに

道路付属施設は道路利用者の安全性確保のために重要な施設である。また、多種多様な種類があり、同一目的の施設でも規模の大小や設置数の多少、様々な色彩・形状が存在しそれぞれが役割と目的を担っている。

これら道路付属施設は、基準等によって設置されたもののほか、事故発生箇所等に対する交通管理者や地元要望などから設置されているものもあるが、大規模なコストが発生しないこともあり安全側に設置されてきた結果、現状では必要以上に設置されているものも存在していると考えられる。

一方、近年は道路を巻き込んだ地域振興が盛んであり、日本風景街道、シーニックバイウェイ、シンボルロードなど全国各地で様々な取り組みがなされているが、道路付属施設は時としてマイナスの存在となることが考えられる。例えば、景観に優れた地域における眺望障害、高密度な支柱による煩雑感、色彩・形状の不統一、老朽化などは路線の魅力を低減させる要因となりうる。

このため、安全性を確保しつつ、道路付属施設の適正化と地域や路線のニーズを考慮した改善を行うことで、地域の魅力を高めることが今後必要になってくるものと考えられる。

#### 2. 地域特性を考慮した道路付属施設の改善方策

ここで、自然環境に優れ、自然景観を活かしたまちづくりを推進するなど景観への意識が高い地域に着目すると、道路利用者が走行中に視認できる道路景観の向上は、地域の魅力を面的に広げていく効果が期待できる。例えば道路標識や視線誘導標、防護柵等が地域のシンボルとなる眺望を阻害している場合には設置位置の見直し、透過性素材への変更、削減(撤去)といった改善方策が考えられ、同一区間

に同一目的で種類や色彩が異なる施設が連続して設置されている場合には種類の統一化、煩雑感を緩和するための削減を行うことが考えられる(表1)。

また、複数種類の道路付属施設を集約することで支柱が削減され、人工物が減少し自然景観と調和が図れるとともに衝突回避の面でも効果が期待できる(図1)。

表1 道路付属施設の改善方策

道路付属施設	眺望障害	煩雑	過剰	統一・調和していない		
				デザイン	色彩	自然
防護柵						
道路標識						
道路照明						
視線誘導柱						
防雪柵						
雪崩予防柵						
法面						
駐車帯						
シブ ロアカー						
クッション 弘						
占用物件						
屋外広告物						
	⇓	⇓	⇓	⇓	⇓	⇓
改善方策						
集約						
代用						
適正配置						
形状改善・統一						
色彩改善・統一						
適正配置						
植生・緑化						
サイズ縮小						
削減						

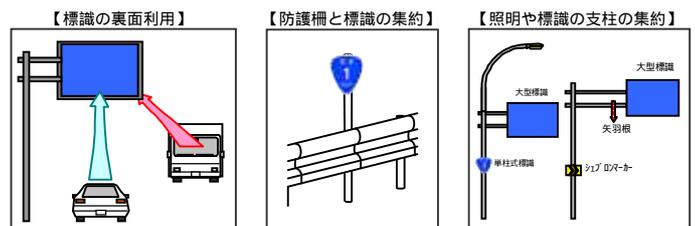


図1 集約化の例

#### 3. 道路付属施設の改善取組みの視点

前述したような改善方策は、ガイドラインや論文等で紹介・提案されているが、実際に適用するためには、道路利用者、地域住民、道路管理者、交通管理者などそれぞれの視点に立った改善手法を選択する必要がある。

道路付属施設を集約については、基本的に従来の

キーワード 道路付属施設, 道路景観, 施設集約化, 地域支援

連絡先 〒167-0730 東京都新宿区西新宿2丁目7番1号 第一生命ビル25F TEL 03-3344-2186

施設の目的は継続して果たされることから構造的な問題がなければ適用が可能と考える。色彩・形状の統一化についても地域色をデザイン化したり周辺との調和を考慮したりすることで適用可能である。しかしながら、道路付属施設の削減には以下の視点から検討を行うことが必要と考える。

**安全性の確保**

道路管理者の視点に立つと、安全性を確保することが重要であり、削減による関連基準の遵守性を確認する必要がある。また、当該箇所が事故発生箇所、交通管理者や地域からの要望によって設置されていることがあり、この場合には十分な協議を行い、他の施策等で安全性を確保していることを明示することが求められる。

**機能の陳腐化**

設置当初の目的や役割を果たしていない場合には削減できると考えられる。具体的には管理者用の視線誘導標や、道路構造の変化によって不要となったものが考えられる。

**目的外使用（仮設物等）**

工事用仮設物が道路付属施設の代替として設置されている場合には削減あるいは見直しが必要と考えられる。

**維持管理費の低減**

景観性向上の観点とともに管理施設を減少させることで維持管理負担が減少していく。

**4．具体的路線への展開案**

道路付属施設の改善によって地域ニーズを支援するため、考えられる改善方策を特定路線へ展開するためには、地域の具体的状況を考慮し検討していく必要がある。

具体的設定に向けて以下のプロセスが考えられる。

地域全体の基本方針と対象範囲を定める（路線の現況把握、道路付属施設改善に向けた基本方針を設定）、具体的な展開を図るため適用検討の単位（ブロック）を設定（地域・景観・道路管理者の視点から車両走行時の景観性、概ね15～30分走行区間（10～20km）単位）、各ブロックに対して景観、走行安全性、走りやすさ、交通、道路構造、事故・災害、関連計画や条例等への配慮及び道路付属施設の設置状況等を考慮してブロックの方針を設定、また

各施設の改善方針として採用可能な手法を検討、具体的な箇所に対する方策は、関係機関、利用者、地域住民の声を反映させて選定。

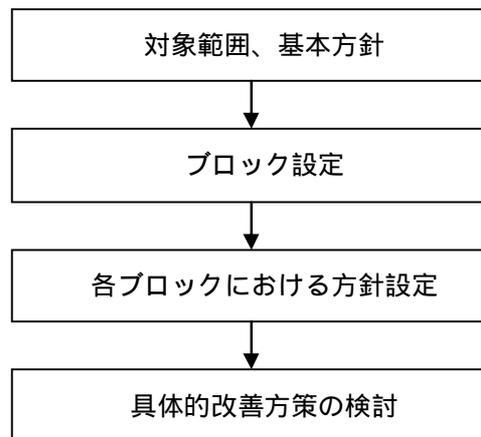


図2 具体的路線への展開プロセス

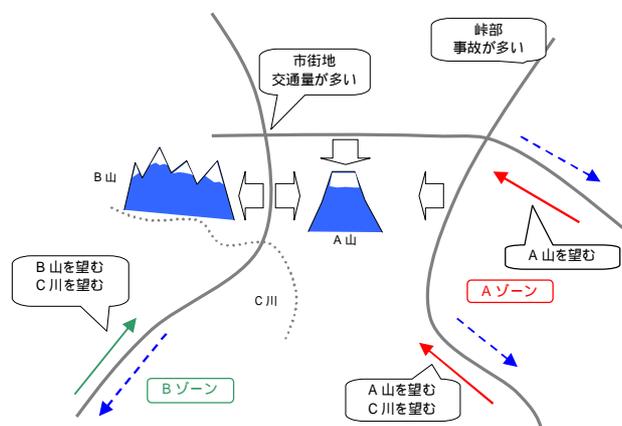


図3 路線区間分けイメージ

**5．取組み課題**

取組みにあたっては、特に関係者（地元、交通管理者）との意見交換による計画妥当性の検証が重要である。具体的にはアンケート調査やワーキング、体験会などを実施することで関係者が積極的に参加して計画を作り上げていくなど協働活動の体制づくりが必要である。

さらに、施設の損傷状態を踏まえ、更新タイミングに合わせて集約化を図ることで効率化を図ることも必要である。

**[参考文献]**

- ・ 吹雪視程障害を考慮した視線誘導施設について 寒地土木研究所月報 No.653 2007年10月
- ・ 道路付属施設の景観マネジメントからみた道路景観向上に関する一考察 寒地土木研究所 平成20年