

道路景観に配慮した車両用防護柵の設置事例調査

昨年度、道路景観に配慮した防護柵の整備状況等を把握するため、道路管理者(国・県・政令市)の計163機関に対し、景観に配慮した防護柵の設置事例に関するアンケート調査を行った。また、景観に配慮した防護柵に関する取り組み状況を把握するため、防護柵メーカー計7社に対して、景観に配慮した防護柵に関するアンケート調査を行った。

道路管理者、防護柵メーカーに対するアンケート調査結果の概要を以下に示す。

1 道路管理者へのアンケート調査

(1) 回収状況

- ・ 163 機関中 53 機関の道路管理者から、82 の景観に配慮した防護柵の設置事例が集まった。

(2) 設置場所に関する調査結果

- ・ 景観に配慮した防護柵は「歩道が設置されている道路」での設置事例が多く、73%(うち両側歩道：46%、片側歩道：27%)を占めている。
- ・ 防護柵を設置した道路の地域をみると、「地方部」での設置が全体の70%を占めている。特に「景勝地(18%)」、「自然公園(17%)」といった自然景観に優れる箇所への設置事例が多い。

(3) 道路景観に配慮して設置した車両用防護柵に関する調査結果

- ・ 景観に配慮した防護柵は「平成11年以降」に設置されている事例が多い(69%)。
- ・ 設置された防護柵の形式をみると、「ガードパイプ」が多く、70%を占めている。

(4) 景観に配慮した防護柵の設置による道路景観対策の経緯・内容に関する調査結果

- ・ 防護柵設置の経緯は、国立公園や観光地など、「景観に配慮すべき地域であるため」設置に至ったとする回答が最も多い(26%)。次いで、「地元からの要望」により実施したケースが多い。
- ・ 景観対策のコンセプトは、自然環境や歴史的町並みなどの「周囲との調和」としている事例が最も多い(61%)。
- ・ 対策案の策定方法については、「環境省や地元自治体等の関係機関と協議」を行うことで、対策案を選定している事例が最も多い(24%)。また、「検討委員会との話し合い」や「地元住民との話し合い」等のPI方式で対策案を選定しているケースも、合わせて26%程度を占めている。
- ・ 景観に配慮した防護柵の1mあたりの設置費用は、幅広く分布しているものの、2/3が1mあたり4万円以内である。
- ・ 防護柵設置による景観の具体的な対策内容をみると、「防護柵の色彩を周囲と調和させることによる対策」が最も多く(65%)、その大半が「茶色系」を使用している。次いで「透過性の高い形式の防護柵を使用し眺望を確保する対策」が多くなっており(26%)、その大半が防護柵の形式として「ガードパイプ」を使用している。

(5) 景観に配慮した防護柵の設置後の状況に関する調査結果

- ・ 設置後の評判・クレーム等については、「評判が良い」という回答は19%であり、「特にない」は67%である。
- ・ 防護柵設置後の安全面については、67%が問題は「特にない」と回答しているものの、問題点として「視線誘導効果の低下」を挙げている事例が30%ある。

2 防護柵メーカーへのアンケート調査

(1) 回収状況

- ・ 鋼製防護柵を製造しているメーカー7社にアンケートを配布し、5社から回答を得た。

(2) 各社の景観に配慮した車両用たわみ性防護柵に関する調査結果

- ・ 回答があった全社が景観に配慮した車両用たわみ性防護柵としてガードパイプを製作している。
- ・ 色彩については、あまり目立たない「茶色系などの濃色系の塗装」を製作している。
- ・ 景観に配慮されている点としては、「展望性に優れる点(2社)」、「ボルト類の露出を抑えている点(2社)」などが挙げられている。
- ・ 安全性における留意点としては、「視線誘導性の確保(3社)」が挙げられている。

(3) 景観に配慮した車両用たわみ性防護柵に関する発注者からの要望事項やメーカーサイドの問題点に関する調査結果

- ・ 発注者からの要望事項は、全てのメーカーに対して「快適な展望の確保」と「歩行者への配慮」が挙げられている。
- ・ メーカーサイドの問題点として、「景観に配慮した防護柵のコストが高い」ことが挙げられている。また、新たな防護柵の開発は「費用面を考慮すると困難である」と考えているメーカーもある。

< 景観に配慮した防護柵に関するアンケートの調査対象・調査項目 >

1 道路管理者へのアンケート調査

道路景観に配慮した車両用防護柵のこれまでの整備状況を把握するために、道路管理者(国、県、政令市)に対して、景観に配慮した防護柵の設置事例に関するアンケート調査を行った。

調査対象

- ・直轄事務所(102 機関)、都道府県(47 機関)、政令市(12 機関)の計 163 機関にアンケート調査を実施。
- ・歩行者自転車用柵の設置事例は調査対象とした。

調査項目

1. 道路景観に配慮した車両用防護柵を設置している道路について

- ・路線名 ・道路種別 ・設計速度
- ・道路幅員 ・道路の性格

2. 道路景観に配慮して設置した車両用防護柵について

- ・設置区間 ・設置延長 ・設置年月
- ・設置箇所 ・防護柵の種別 ・防護柵の形式
- ・防護柵の材質

3. 道路景観に配慮した車両用防護柵の設置による道路景観対策の経緯・内容等

- ・景観対策の実施経緯 ・対策案の選定方法 ・考慮した景観に関する法令
- ・景観対策のコンセプト ・具体的な対策内容 ・設置費用

4. 道路景観に配慮した車両用防護柵設置後の状況

- ・設置後の評判及びクレーム ・景観面の問題点 ・安全面の問題点
- ・維持管理に状況

5. 道路景観に配慮した車両用防護柵を設置した箇所の写真

2 防護柵メーカーへのアンケート調査

景観に配慮した防護柵に関する取り組み状況を把握するために、鉄製防護柵を製造する防護柵メーカーに対して、景観に配慮した防護柵に関するアンケート調査を行った。

調査対象

- ・鋼製防護柵を製造しているメーカー7社にアンケートを実施。
- ・歩行者自転車用柵に関しては、適用実績のみアンケートを実施。

調査項目

1. 貴社で製造している景観に配慮した車両用たわみ性防護柵について

- ・製品名 ・形式 ・種別 ・寸法 ・色彩
- ・景観に配慮されている点 ・コスト(工事費込み) ・安全性
- ・維持管理 ・適用地域の特性 ・製品の写真

2. 景観に配慮した車両用たわみ性防護柵の適用実績が多い地域、道路について

- ・適用実績が多い地域の特性

3. 景観に配慮した車両用たわみ性防護柵の具体的な適用実績について

- ・設置箇所 ・設置延長 ・設置年月
- ・設置箇所の地域特性 ・発注者 ・防護柵選定理由
- ・設置した防護柵 ・適用した地域、防護柵について特筆すべき点
- ・事例の写真

4. 景観に配慮した歩行者自転車用柵の具体的な適用実績について

- ・設置箇所 ・設置延長 ・設置年月 ・設置箇所の地域特性
- ・発注者 ・防護柵選定理由 ・設置した防護柵
- ・適用した地域、防護柵について特筆すべき点 ・事例の写真

5. 景観に配慮した車両用たわみ性防護柵に関する発注者からの要望事項やメーカーサイドの問題点について

- ・要望事項 ・問題点

6. 景観に配慮した車両用たわみ性防護柵の海外での事例について

- ・事例の概要 ・景観への配慮事項 ・事例の写真

1 道路管理者へのアンケート

(1) 回収状況

アンケートの配布先と回収状況

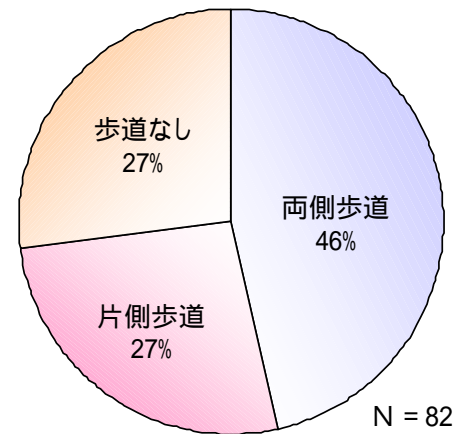
配布先	配布数	回答数 (A)	回収率	事例ありの回答数 (B)	事例ありの回答率 ² (B/A)	事例数 ³
国道事務所	102 (63%) ¹	102 (63%)	100%	30 (57%)	29%	39 (48%)
都道府県	47 (29%)	47 (29%)	100%	20 (38%)	43%	38 (46%)
政令市	12 (7%)	12 (7%)	100%	3 (6%)	25%	5 (6%)
計	163	163	100%	53	33%	82

- 1 配布数、回答数等の()内は、それぞれ配布数、回答数の全数に占める割合
- 2 配布先ごとの回答数に対する事例ありの回答数の割合
- 3 事例数は、各機関からの回答された事例の総数(複数回答している機関もある)

- ・ 「景観に配慮した防護柵の設置事例あり」の回答数は、163 機関中 53 機関(全体の 33%)
- ・ 「景観に配慮した防護柵の設置事例あり」の回答数の内訳は、国が 30 事務所、都道府県が 20 都道府県、政令市が 3 市
- ・ 景観に配慮した防護柵の設置事例は、国が 39 事例、都道府県が 38 事例、政令市が 5 事例で計 82 事例

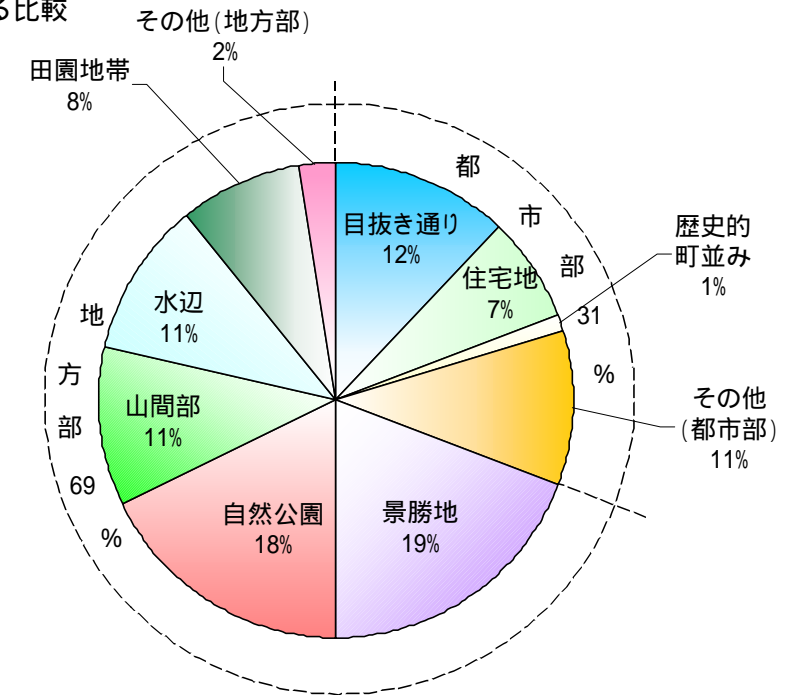
(2) 道路景観に配慮した車両用防護柵を設置している道路に関する調査結果

道路の歩道の設置状況による比較



- ・ 両側に歩道が設置されている道路の設置事例が最も多く、約半数の 46%で、歩道が設置されている道路としてみると、73%(46+27%)を占めている。

道路の性格による比較



選択肢による回答。選択肢は以下のとおり。
 都市部の道路 1 目抜き通り 2 歴史的町並み 3 住宅地 4 その他
 地方部の道路 5 景勝地 6 田園地帯 7 山間部 8 水辺 9 自然公園 10 その他

< その他(都市部)の回答 >

回答	回答数
市街地	6
主要幹線道路	2
皇居周辺	1
計	9

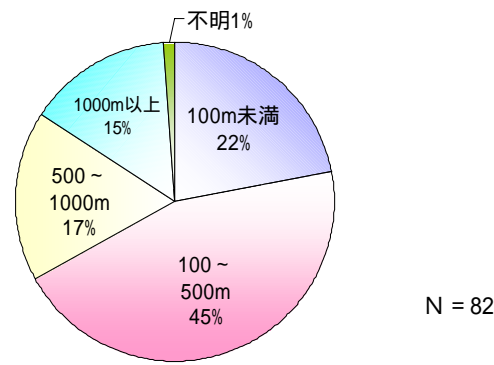
< その他(地方部)の回答 >

回答	回答数
福祉道路	1
周辺に漁港	1
計	2

- ・ 都市部(目抜き通り、歴史的町並み、住宅地、その他)と地方部(景勝地、田園地帯、山間部、自然公園、その他)を比較すると、地方部の道路が全体の 69%を占めており、地方部の方が景観に配慮した防護柵を設置するケースが多いといえる。
- ・ 景観に配慮した防護柵が設置されている道路の性格は、比較的平均的に分かれているが、特に自然公園、景勝地といった自然景観に優れる箇所の設置事例が多くなっている。(自然公園、景勝地あわせて 37%と全体の 3分の1強)

(3) 道路景観に配慮して設置した車両用防護柵に関する調査結果

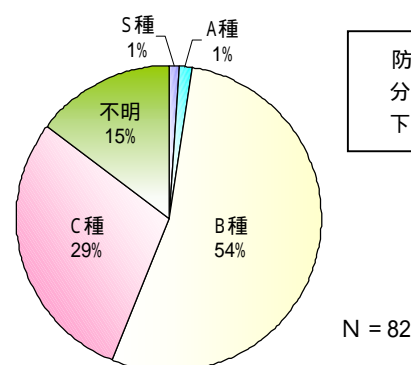
防護柵の設置延長による比較



N = 82

・ 景観に配慮した防護柵は、100~500m 程度設置されている事例が最も多く、45%である。

防護柵の種別による比較

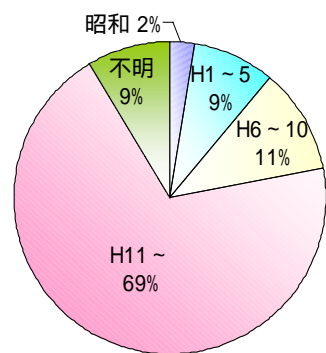


N = 82

防護柵の適用区分については、右下表を参照

・ 必要とされる強度が比較的低いB種、C種の設置事例が多く、130kJ以上の強度を要するA種以上の景観に配慮した防護柵の設置事例は少ない。

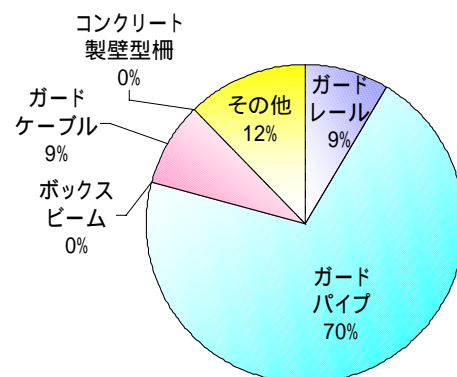
防護柵の設置年による比較



N = 82

・ 景観に配慮した防護柵の設置は、平成 11 年以降に設置されている事例が多く、69%と全体の約 3 分の 2 を占めている。
 ・ 平成 13 年、平成 14 年に設置された事例がそれぞれ、16 件、18 件と多く、あわせて全体の 41%を占めており、景観に配慮した防護柵を設置する動きは近年多くなっていると考えられる。

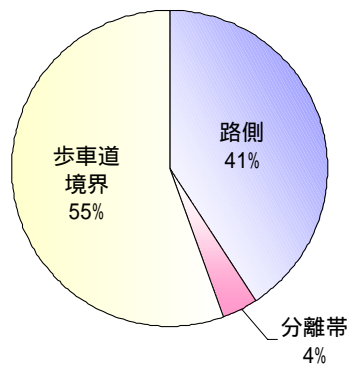
防護柵の形式による比較



N = 82

・ ガードパイプの設置事例が70%と3分の2以上を占めている。
 ・ 分離帯への設置事例が少ないため、ボックスビームの設置事例は0件となっている。

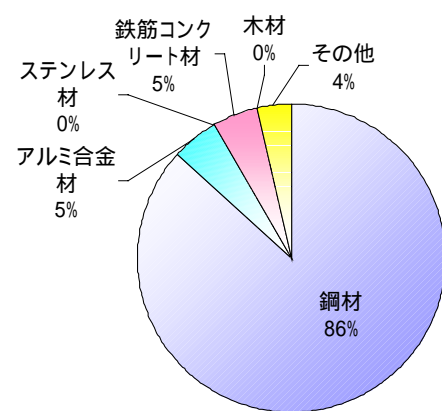
防護柵の設置箇所による比較



N = 83
(複数回答あり)

・ 景観に配慮した防護柵の設置箇所は、歩車道境界と路側がそれぞれ約半数を占めており、分離帯に設置している事例は非常に少ない。

防護柵の材質による比較



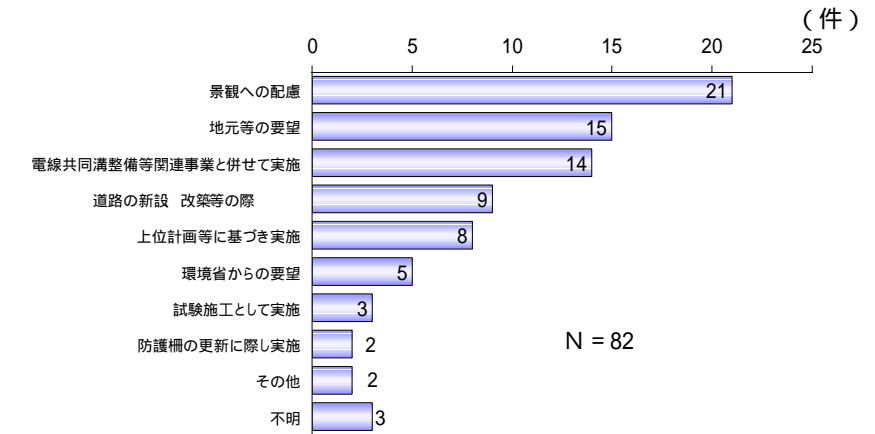
N = 83
(複数回答あり)

・ 景観に配慮した防護柵の材質は、鋼材であるものが 86%と大部分を占めており、ステンレス材、木材による防護柵の設置事例は0件である。

(4) 景観に配慮した防護柵の設置による道路景観対策の経緯・内容に関する調査結果

景観対策の実施経緯について

景観に配慮した防護柵設置の実施経緯に関する自由回答を8項目に分類して集計した。

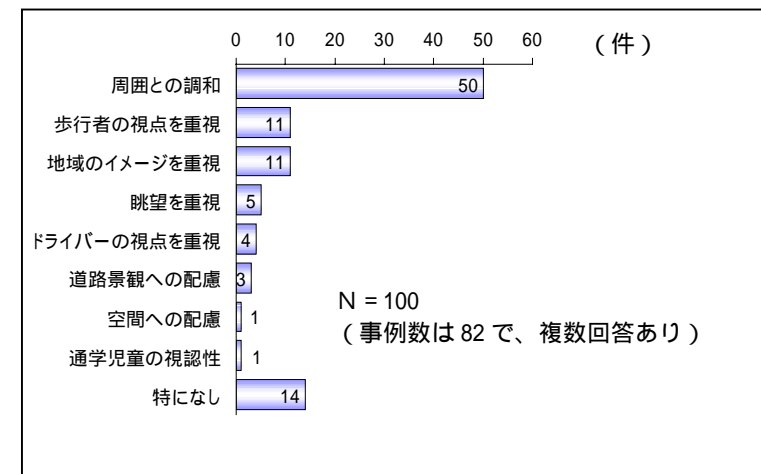


N = 82

・ 国立公園や観光地など、景観に配慮すべき地域であるために景観に配慮した防護柵の設置に至ったとする回答が最も多く、全体の 26%を占めている。次いで、地元からの要望により、実施したケースが多くなっている。
 ・ 道路整備事業や関連事業に併せて整備したケースも多く、景観に配慮した防護柵の設置は、町の景観整備や道路空間の景観整備の一つとして実施されることが多いといえる。
 ・ その他では、町の PR の一環として、景観に配慮した防護柵の設置を実施したケースも挙げられている。

景観対策のコンセプト

景観に配慮した防護柵設置による景観対策案のコンセプトに関する自由回答を8項目に分類して集計した。なお、一つの自由回答から複数の分類に該当するものもある。



N = 100
(事例数は82で、複数回答あり)

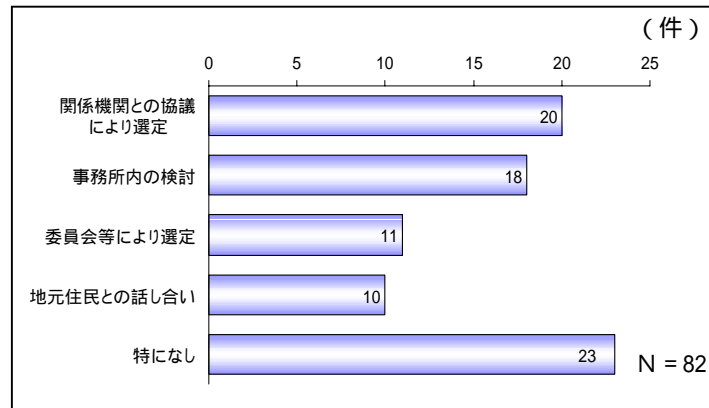
・ 周囲との調和を景観対策のコンセプトとしている事例が最も多く、全事例中の 50%となっており、防護柵による景観対策は、防護柵自体が目立たないようにすることをコンセプトとするものが多い。
 ・ 通学児童の視認性という安全面にも関わることを重視している事例もある。

防護柵の適用区分

道路の区分	設計速度	一般区間	重大な被害が発生するおそれがある区間	新幹線などと交差または近接する区間
高速自動車道路	80km/h 以上	A種	S種	
自動車専用道路	60km/h 以下		S種	
その他の道路	60km/h 以上	B種	A種	S種
	50km/h 以下	C種	B種	

対策案の選定方法について

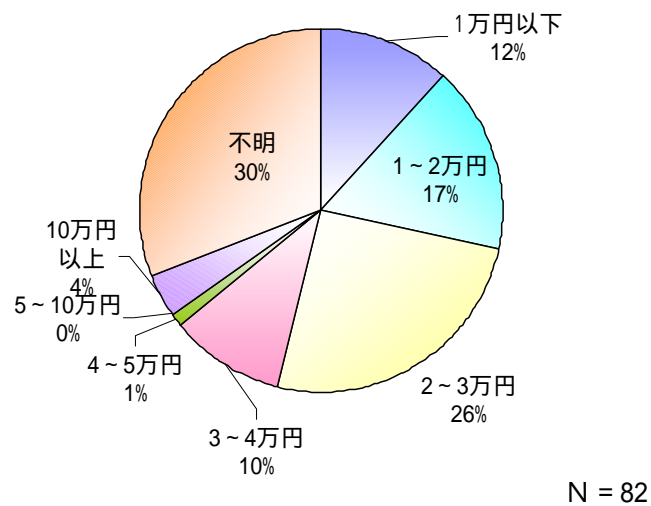
景観に配慮した防護柵設置による対策案の選定方法に関する自由回答を4項目に分類して集計した。



- ・ 環境省や地元自治体等の関係機関と協議を行うことで、対策案を選定しているケースが最も多く、全体の24%を占めている。
- ・ 委員会等や地元住民との話し合い等のPI方式で対策案を選定しているケースも、合わせて26%程度を占めている。

設置費用について

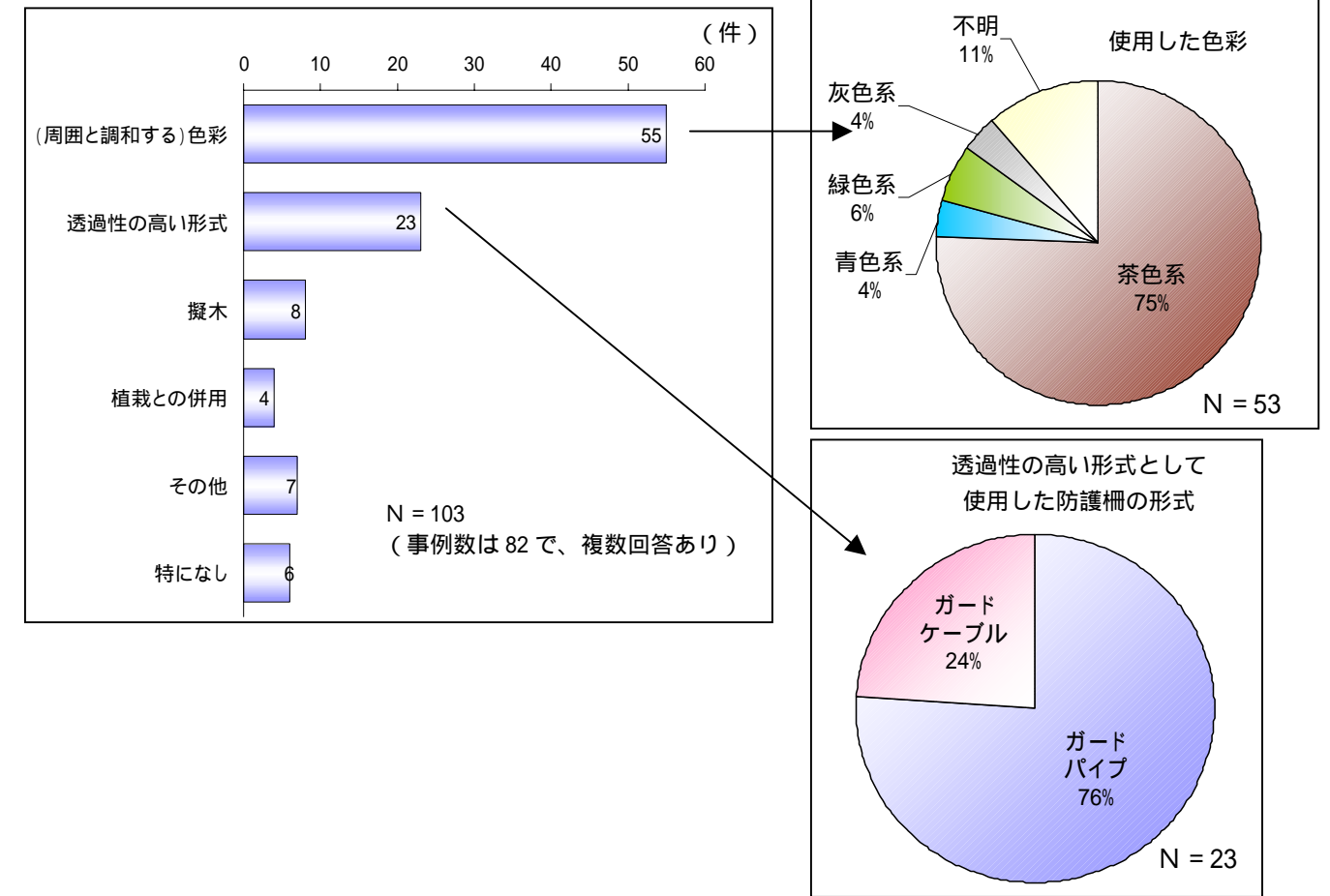
景観に配慮した防護柵の1mあたりの設置費用（材料費及び施工費の合計）について比較した。



具体的な対策内容

景観対策の具体的な内容に関する自由回答を7項目に分類して集計した。なお、一つの自由回答から複数の分類に該当するものもある。

また、「(周囲と調和する)色彩」については、使用した色彩による集計を、「透過性の高い型式」については、使用した防護柵の形式を集計している。

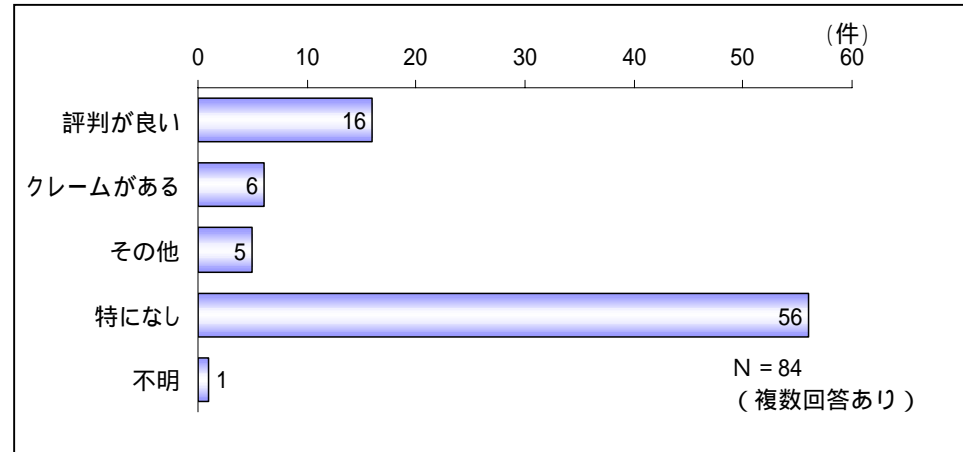


- ・ 防護柵の色彩を周囲と調和させることによる対策が最も多く、全事例の中の65%となっている。これは、景観対策のコンセプトとして、周囲との調和が最も多く挙げられていることと一致する。使用している色彩としては、こげ茶色などの茶色系が最も多い。
- ・ 「透過性の高い形式」が2番目に多く挙げており(全体の28%)、その際に使用している防護柵の形式は、ガードパイプが76%を占めている。

(5) 景観に配慮した防護柵の設置後の状況に関する調査結果

設置後の評判及びクレームについて

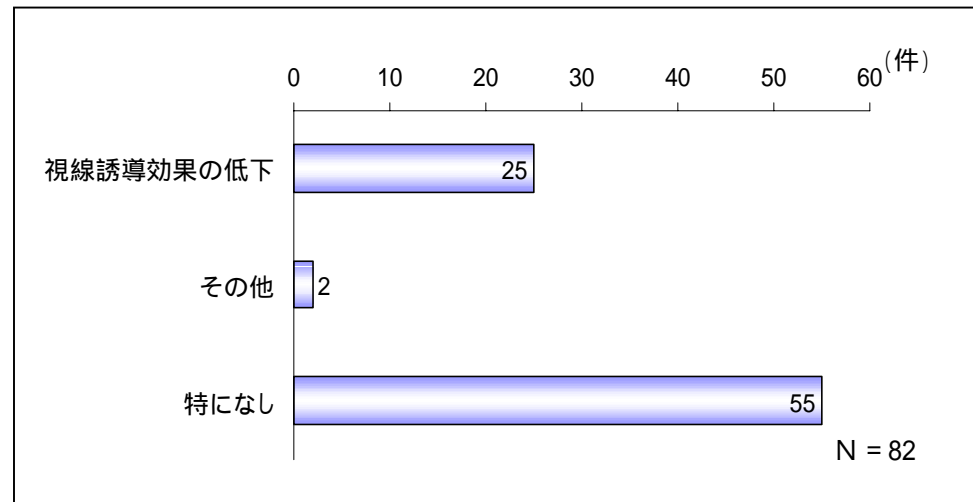
景観に配慮した防護柵設置後の評判及びクレームについて、評判が良い、問題点がある等に分類して集計した。なお、一つの自由回答で、評判は良いが、クレームも若干ある場合もあるため、複数回答による集計となっている。



- ・ 設置後の評判等については、「特になし」という事例が多いが、回答があるものの中では、「評判が良い」が多くなっている。それらは、主に住民や観光客に評価されているものである。
- ・ クレームについては、視認性の悪さ、一連性に欠ける、劣化が早い等がある。

安全面の問題点について

景観に配慮した防護柵設置後の安全面の問題点については、以下の回答があった。



- ・ 全体の67%が防護柵設置後の安全面について問題が特にないと回答している。
- ・ 問題点が回答された事例の大部分が視線誘導効果の低下を挙げており、ガードパイプやガードケーブルの使用による眺望性の確保や色彩の変更により防護柵を目立たなくしたことによる影響であるといえる。

景観面の問題点について

景観に配慮した防護柵設置後の景観面の問題点として、以下の5件の自由回答があった。

問題点の挙げられた防護柵の概要	問題点(自由回答)
<p>【設置道路】 東京国道、一般国道17号</p> <p>【概要】 森林間伐材の道路資材への使用を促進する施策から、試験的に設置できる箇所を検討しており、同時に交差点内の交通島を緑地として整備する事業が実施中であったため、施工することとなった。</p>	 <p>既存のガードパイプを木材で被覆しているため、部材が全体的に太く、スマートではない。ガードパイプ自体は本来景観上は目立たない方がよいものであり、都市内においては設置箇所を熟考する必要がある</p>
<p>【設置道路】 静岡県、一般国道414号</p> <p>【概要】 自然に親しむ未舗装区間の自然との一体感、観光地としての魅力向上のため、伊豆の道ミチガエル事業で実施した。</p>	 <p>擬木の色が黒っぽい、茶色系の方が良いのか等、色のよしあし問題</p>
<p>【設置道路】 和歌山県、県道御坊湯浅線</p> <p>【概要】 自然公園内を通過する道路であるため、周囲に調和することを目的として防護柵を設置した。また、隣接する海岸は、稚鮎の漁場であり漁業組合より夜間における自動車等の照明を遮断する必要があったため、遮光パネルも設置した。</p>	 <p>自然公園内を通過する道路であるため、周囲に調和することを目的としたが、地元との協議により設置した遮光パネルにより、展望性に劣る</p>
<p>【設置道路】 岡山県、県道穂浪吉永停車場線</p> <p>【概要】 本実施位置の北側に、歴史的遺産、観光名所である閑谷学校があり、景観の改善による観光地としての魅力向上の要望があり実施した。</p>	 <p>本案件の近隣に、環境を重視して整備している橋の高欄、親柱、植樹帯等がある。それらのデザインとの統一が図られておらず、調和に欠ける</p>
<p>【設置道路】 広島県、主要地方道厳島公園線</p> <p>【概要】 道路の曲線部であり、車両が転落する恐れがあり、地元及び交通安全協会、観光協会より防護柵設置の要望があった。国立公園内にあり、違和感を感じさせないよう自然木に近い色調とし、風景と調和させている。</p>	 <p>自然木に近い色調として、風景と調和を図った。評判は良好である。しかし、人工構造物の塗装品であり、多少とも違和感は拭えない</p>

(6) 景観に配慮した防護柵の設置事例

- 周辺の景色を眺望しやすくするため、透過性の高いガードパイプを採用するとともに茶色系の色彩としている。また、当区間は歩行者の通行量が多いため、転落防止柵は下方をフェンスで保護している。



図 1 一般国道 32 号 (大洲国道事務所)

- 猪苗代地区道路景観整備区域内であり、周辺環境に溶け込む色彩で透過性の高いガードパイプを採用している。



図 2 一般国道 49 号 (郡山国道事務所)

- 都市内の目抜き通りにおいて沿道のビル群と違和感のない色彩を採用している。



図 3 市道中 1 区駅前吉島線 (広島市)

- 平安神宮、南弾寺、知恩院等の歴史的観光地であることから、重厚感のある、落ち着いた色彩を採用している。また、透過性の高いガードパイプを採用している。



図 4 一般府道四ノ宮四ツ塚線 (京都市)

- 沿道は、名勝地である吾妻峡があり歩行者が多い箇所ではガードレールの裏側（歩行者側）と支柱は沿道と溶け込む色彩を採用している。表側（車道側）は、視認性を確保するため白色としている。

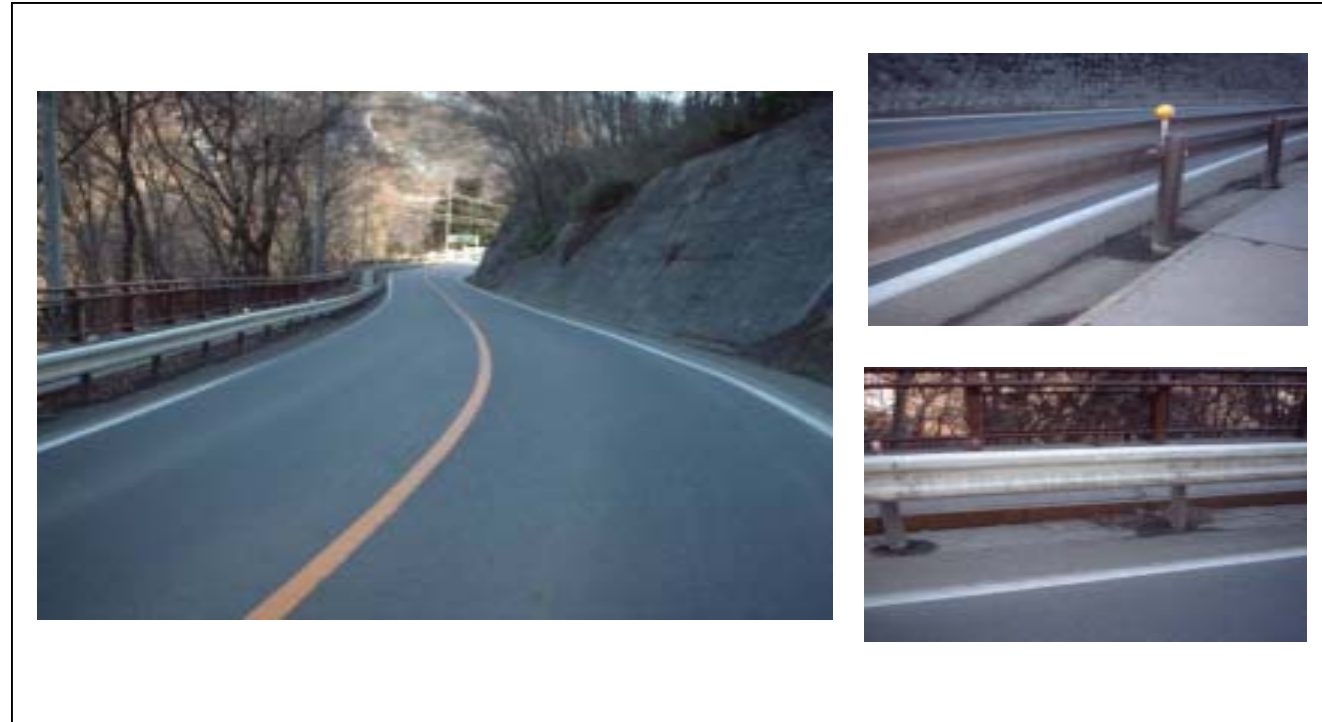


図 5 一般国道 145 号（群馬県）

- 車道の背面が緑地帯であることから調和を図るため間伐材を用いた木製防護柵を採用している。



図 7 一般国道 17 号（東京国道事務所）

- 防護柵は、周辺環境と同系色を採用している。しかし、防護柵の色彩を同系色としたことにより視線誘導効果が低下したためデリニエーター（視線誘導装置）を設置している。



図 6 一般県道きらら浜沖の原線（山口県）

- 当該路線は、国立公園区域内であることから、眺望性を高めるため防護柵が目立たないガードケーブルを採用している。



図 8 一般県道 21 号（山梨県）

2 防護柵メーカーへのアンケート

(1) 回収状況

鋼製防護柵を製造しているメーカー7社にアンケートを配布し、5社から回答を得た。

(2) 各社の景観に配慮した車両用たわみ性防護柵に関する調査結果

アンケート結果が回収された5社のうち、自社の車両用たわみ性防護柵に関する回答があったのは4社であった。

各社の防護柵を比較すると以下のことが確認される。

- ・4社全て景観に配慮した車両用たわみ性防護柵としてガードパイプを製作している。
- ・色彩については、あまり目立たない茶色系などの濃色系の塗装をそろえている。
- ・景観に配慮されている点としては、展望性に優れる点(4社中2社) ボルト類の露出を抑えている点(4社中2社)などが挙げられている。
- ・4社中3社が視線誘導性の確保を安全性における留意点として認識しており、専用の反射体、デリニエーターを用意しているメーカーも1社あった。
- ・4社中2社が汚れが目立たない色であるために、白色のものに比べて維持管理費が安いとしている。また、その他の製品についても、景観に配慮した防護柵であるための維持管理におけるデメリットは、特にない
- ・適用地域としては、目抜き通り、景勝地、水辺が挙げられている。

以降に各社の景観に配慮した車両用たわみ性防護柵の概要を示す。

【A 社】

形式	ガードパイプ
種別	A種、B種、C種
寸法	次頁資料参照
色彩	ダークブラウン、チャコールグレー、ブルーグレー（標準色）
景観に配慮されている点	上段ビームが平滑で透過性も高く、またボルト類の露出を極力抑えている点
コスト (工事費込み)	9,900～26,000円/m(種別、寸法等による、詳細は次頁資料参照)
安全性	専用の反射体、デリニエーターを用意し、夜間の視線誘導にも配慮している
維持管理	目立たない色なので汚れが目立ちにくく、洗浄する回数が少ないため、維持管理費が安い

製品の写真



【B 社】

形式	ガードパイプ
種別	SC種、A種、B種、C種、SCp種、Ap種、Bp種、Cp種
寸法	高さ 80cm 支柱間隔 3m、2m、1.5m、1m
色彩	白色、茶色(A15-20B)、メッキ、その他客先の指定による色彩可能
景観に配慮されている点	・周囲への調和、・展望性に優れる
コスト (工事費込み)	
安全性	目立たない色なので、視線誘導性は劣る
維持管理	汚れが目立たないため、維持管理費は安い

製品の写真



【C 社】

形式	ガードパイプ
種別	SC種、A種、B種、C種
寸法	高さ 80cm 支柱間隔 2m
色彩	ダークブラウン
景観に配慮されている点	楕円パイプを用いた斬新なデザイン
コスト (工事費込み)	概算 20,000～30,000円/m
安全性	「防護柵設置基準」に準じた強度を保有
維持管理	ボルトナットによる組立式なので損傷を受けた箇所のみでの取替えで可

製品の写真



【D 社】

形式	ガードパイプ
種別	B種、C種
寸法	高さ 75cm(上段ビーム芯まで) 支柱間隔 2m
色彩	濃茶、濃いグレー、濃いグリーン、濃いブルー
景観に配慮されている点	ボルトの突起を極力少なく、支柱頭部に意匠を持たせ、色彩は落ち着いたカラーパリエーション
コスト (工事費込み)	SCGP-CP-2B(C種・コンクリート建て込み)19,150円/m
安全性	「防護柵設置基準」に準じた強度を保有
維持管理	景観性と安全性の両立のためガラスビーズ反射体を継手金具の全てに標準装備(視線誘導標と同じく進行方向左側を白色、反対側黄色)

製品の写真



(3) 景観に配慮した車両用たわみ性防護柵に関する発注者からの要望事項やメーカーサイドの問題点に関する調査結果

発注者からの要望事項やメーカーサイドの問題点についてアンケート結果を以下に示す。

	発注者からの要望事項	メーカーサイドの問題点
A 社	<ul style="list-style-type: none"> ・快適展望性の確保 ・歩行者への配慮 ・植樹帯との整合 ・全体修景との整合 	<ul style="list-style-type: none"> ・自社製品にて左記要望事項は解決出来ている ・コストの面で従来型ガードパイプよりも製品単価が高いという問題がある。しかし、販売量が増えれば製品単価のコストダウンが出来る
B 社	<ul style="list-style-type: none"> ・快適な展望の確保 ・歩行者への配慮 ・色彩 	<ul style="list-style-type: none"> ・新たな防護柵を開発するのは困難であるため、発注者の要望に応えることが難しい ・景観に配慮した防護柵は、これまでの防護柵と比べてコストが高く、メーカーの負担となっている
C 社	<ul style="list-style-type: none"> ・周囲の景色が楽しめ、運転手に圧迫感を与えない形式 ・歩行者が傷つけないようにボルトを隠蔽した形式 	<ul style="list-style-type: none"> ・衝突実験をしなければ、国交省の認可を得られないため、開発費が膨大なものになるが、公共投資縮減の流れのなかで、それに見合う受注量があるか不明

・発注者からの要望事項は全てのメーカーで快適な展望の確保と歩行者への配慮が挙げられている。

・メーカーサイドの問題点として、景観に配慮した防護柵のコストが高いことが挙げられている。また、新たな防護柵の開発は費用面を考慮すると困難であると考えているメーカーもある。