

## 第1回景観アドバイザー会議のご意見に対する回答

対象	先生方のご意見	事業者の見解
全体 (景観に対する 考え方)	検討すべき事項・配慮すべき視点に 一言一句、正しく回答すること	以下の通り
	景観というものをどう認識している かが重要	対象がどのような環境の中にあり、どのような景観となる か意識した説明を行う。
橋梁全体	・ランドマークにならざるを得ない ・周りから見たときにどのように見えるか検討が必要	ランドマークとして認識して、河川堤防上、運動広場、近 接橋等からどのように見えるかビジュアルで提示する。 (CIM検討)
橋梁線形	線形の検討経緯(平面)	・平面線形は、都市計画道路決定時に公有地の活用や既存 施設への影響を考慮し、経済性・地域への影響を総合的に 評価し決定しているが、河川交差角度等の景観への十分な 配慮はできていない。 ・そのほかの要素で景観へのインパクトを抑える検討を 行った。
	線形の検討経緯(縦断)	・縦断線形は、各横断道路・交差河川から縦断線形が決ま っており景観への十分な配慮ができていない。 ・そのほかの要素で景観へのインパクトを抑える検討を 行った。
橋梁の構造 (全体)	薄く軽やかに、なるべくシンプルに すっきりまとめたい、というのが一 つのコンセプト	・橋梁形式や径間数については、経済性・施工性のほか、 部材数が少ない構造等を評価に加え、シンプルな構造を検 討した。 ・上部構造の桁高が異なり桁側面で形状変化が生じる区 間は、桁下は直線ではなく有機的な曲線で擦りつけを行う など、暖かみのある構造とした。
橋梁の構造 (下部工)	橋脚の構造が統一されていないこと は連続性に欠ける	・下部工は、柱角部の曲面化を図るなど威圧感の抑制に努 めた。「参考資料」参照) また、一部化粧型枠などによる 意匠を加えることも検討する。 ・大和川堤防北側(旧中以南)の橋脚の形状が一部異なる が、限られた土地の中で橋脚と歩道・自転車道の構造を両 立させた結果、交通安全上このような形状となった。この 橋脚下だけ歩道・自転車道として利用しており、大和川渡 河橋へのエントランスとして役割を担えると考えている。
橋梁の付属物		排水管は、できる限り橋上での排水に努め、露出配管は限 定的なものとした。露出配管部分は、桁色等と同系色とし、 橋脚部ではスリットを設けるなど配管が目立つことを避 けた。
道路外からの眺望	河川の景観は、川の水面と奥に見え る山系との自然美との一体性を考慮	どのような場所を視点場として考え、どのように見えるの かビジュアルで提示する。(CIM 検討)
桁の色彩 (全体)	憲房色はとても目立つ もう少し色が選択できるのであれ ば、考えられたほうが良い	耐候性鋼材(化成処理済み)のさび色は比較的地味な褐色 か黒褐色 (1) 緑色と同様に人間の気持ちを落ち着かせる。 (2) 緑色やコンクリートによく調和する。 (3) 構造物の安定感をかもし出す。 (4) (保色性に優れる) などの特徴があり、大和川景観眺望地域では、生駒山の緑、 河川の緑と調和すると考えている。 市街地においては、安定性を感じさせるものであり、架設 当初は目新しいものとして認識されるが、馴染んでくるも のと考えている。

桁の色彩 (桁裏)	桁裏・階段裏は高明度かつ低色彩の色との基準に対し、対候性鋼材の茶色は合致していない	桁下においてはさび色が重量感を感じさせる可能性があり、高架下の道路沿いに植栽を設けるなど配慮し、さび色だけでないトータルの色彩で調和を検討した。 (基準と外れるが、当該地での周辺との調和を説明)
高架下利用	市民目線の景観としては、気になるポイントである	沿道施設への通行機能の確保や橋梁点検のための土地として必要なため、現時点では確定した検討が困難。高架下における部分的な緑化検討や管理用のフェンス等はブラウンで色彩検討を行った。
道路内からの眺望	歩行時の眺望	<ul style="list-style-type: none"> <li>・橋梁上は、歩道と自転車道が構造的に分離されており、幅員(4.5m)も確保されていることから歩道上は安全に立ち止まって眺望を楽しむことができる。</li> <li>・視点場となる橋梁上の歩道部分については、ベンガラ色で色彩検討を行った。</li> <li>・現道から堤防道路までは、堤防緑化との連続性を確保した緑化検討を行った。</li> <li>・桁下に部分的に緑化を図ることで重量感の緩和に努めた。</li> </ul>
	走行時の眺望	自動車通行時は壁高欄(H=800)が整備されており際立って特筆すべき眺望はないが、自転車道が整備されており、安全・快適に走行できるものと考えている。
盛土区間	構造上必要最低限の盛土としたため、特段の配慮はしていないは不可	<ul style="list-style-type: none"> <li>・橋梁アプローチの盛土区間は、必要最小限の区間とし壁面積を抑制している。表面については、化粧型枠・化粧ブロックを使用し、圧迫感等が少なくし、一体性を確保した壁面とした。</li> <li>・一部、残地がある空間については、他の利用用途がない場合は、緑化等を検討する。</li> </ul>
道路照明	<ul style="list-style-type: none"> <li>・夜間景観が良好になるように配慮</li> <li>・3本の橋梁が近接している特殊性</li> <li>・光による害が生じないように配慮(生態環境は対象外)</li> </ul>	道路外への照度や側方への明るさを踏まえて複数案で比較(「参考資料」参照)
欄干	背景が何かを考えて検討	<ul style="list-style-type: none"> <li>・標準品・景観対応品などでの景観的な違いを比較(色彩含む)。</li> <li>・橋上歩道外側からは見上げる視線、中側からは河川敷が背景となるため、銀色・グレーを検討。地上部は、ダークブラウンを検討。</li> </ul>
道路舗装	自転車道もすべて青色でなくてもよいのでは	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交差点部分や起終点などは自転車通行帯の明示が必要なため限定的な着色とした。中間部は進行方向を示す矢印・矢羽根等を検討した。</li> <li>・堤防へ上がる道路は、歩道・自転車道のみとなるため、歩道部をベンガラ着色、自転車道の一部青塗装・矢印等で明示することを予定。</li> </ul>
緑の確保		<p>自転車関連の事故が半数に減少する中、自転車と歩行者の事故は1割減と横ばい状態。設計速度60kmの道路では歩行者と自転車を分離させた構造が望ましいため、自転車道の整備を優先した。</p> <p>残地や高架下等の部分的な緑化を行い、最小限の歩道幅員の中での緑化方法については適宜検討を行いたい。</p>