

13 景観

13-1 景観検討会について

高架橋及び橋梁については、景観への配慮から、社外の有識者による景観検討会を設置して、平成24年7月から平成25年7月にかけて計7回の検討会と計4回のワーキングを実施した。検討会およびワーキングにおいては、構造形式及び形状の検討、並びに環境影響評価における視点場の選定方法、および予測評価手法について検討を行い準備書第8章の景観の予測評価に反映させた。以下に、概要を示す。

13-1-1 社外委員の構成

社外委員の構成を表13-1-1-1に示す。なお、委員については神奈川県、山梨県、長野県、及び岐阜県の各地域に精通した有識者を選定している。

表 13-1-1-1 社外委員の構成

専門	所属機関の属性
景観デザイン	大学（名誉教授）
橋梁工学	大学
コンクリート工学	大学
景観デザイン	大学
景観工学	大学
橋梁工学、景観工学	大学
景域計画	大学

13-1-2 検討会における検討内容

(1) 高架橋及び橋梁の設計検討

1) 基本方針

河川部や高速道路を跨ぐ長大橋梁及びその他の高架橋について、景観の創出と地域環境との調和の両立を前提として、下記の基本方針を策定した。

- ア. 周辺環境との調和を第1の主題とし、第2の主題として橋梁総体を周辺景観とコントラストを持つ水平線として構成する。
- イ. 安定感を確保するため、水平線と垂直線の均衡を図るとともに、構造物としての一体性及び異種構造物のデザインの統合を図る。
- ウ. 近景については、ヒューマンスケールを考慮し、煩雑性及び重量感の軽減を図る。
- エ. 超電導リニアの斬新なイメージを創出する。

2) 一般高架橋の設計検討

基本方針に基づき、標準高架橋としている桁式高架橋（径間 37.8m）及び新形式高架橋（径間 12.6m）について、下記の検討を行った。

ア. 桁式高架橋

桁式高架橋について下記の 4 点の観点から検討を行い、図 13-1-2-1 の通り構造及び形状を決定した。

7) 水平線を主題とする観点

- 橋脚 : 水平線を強調するため張り出し面を縮小
- 橋側歩道 : 手すりのアルミ化及びアルマイト加工により手すりの水平線を強調
(色彩は上部工に合わせて調整)
- 防音防災フード : 水平方向のリブ高さをより高くし水平線を強調

1) 水平線と垂直線の均衡の観点

- 橋側歩道 : 手すりの縦線と防音防災フードの継ぎ目の縦の線を揃える

2) 一体性の確保の観点

- 橋脚 : 桁の側面との連続性の確保
- 橋側歩道 : 橋側歩道の床をコンクリート化
- 排水管 : 排水管形状を矩形化し、色彩を橋脚のコンクリートに合わせて調整

3) 煩雑性の軽減の観点

- 橋側歩道 : 橋側歩道の床をコンクリート化
- 排水管 : 主な視点の方向に応じて側面又は橋脚中央部の目立たない箇所に配置



図 13-1-2-1 桁式高架橋

イ. 新形式高架橋

桁式高架橋と同様の検討に加え、煩雑性の軽減の観点から、橋脚の幅を厚くして線路方向の中間梁を無くすとともに、防音壁部においては排水管について主な視点から見えない側の窪みに配置することとした。また、形状に新規性があり斬新なイメージの創出に繋がるとともに、桁厚と橋脚幅が小さく圧迫感が小さいことから、住居地域も含め積極的に適用していくこととした。新形式高架橋のイメージを図 13-1-2-2～図 13-1-2-3 に示す。また、桁式高架橋との境界部においては、両側からの構造の連続性に配慮しつつ自然な形で構造の変化点を表現する形状とした。桁式高架橋と新形式高架橋の境界部のイメージを図 13-1-2-4 に示す。



図 13-1-2-2 新形式高架橋（防音防災フード部）



図 13-1-2-3 新形式高架橋（防音壁部）



図 13-1-2-4 桁式高架橋と新形式高架橋境界部の処理

3) 長大橋梁の設計検討

景観上の重要な箇所であり、景観の創出の観点から長大橋梁を視対象とした視点場を必要に応じて設定するとともに、複雑な印象を与える異種構造物とのデザインの統合を図る観点に加えて「長大橋梁の側径間部も含めた径間のバランス」、「橋脚と桁のバランス」、及び「全体的な重量感の軽減」に配慮した。検討を行った橋梁についてのフォトモンタージュを図 13-1-2-5～図 13-1-2-15 に示す。なお、概略条件下で基本事項を踏まえて検討したものであるため、最終的な形式及び形状等は今後の詳細検討や設計を経て確定していく。



図 13-1-2-5 相模川橋梁



图 13-1-2-6 第 1 中央自動車道架道橋



图 13-1-2-7 笛吹川・濁川橋梁及び第 2 中央自動車道架道橋



图 13-1-2-8 新山梨環状道路架道橋



图 13-1-2-9 釜無川橋梁



圖 13-1-2-10 中部橫斷自動車道架道橋



圖 13-1-2-11 早川橋梁



图 13-1-2-12 天竜川橋梁



图 13-1-2-13 松川橋梁



图 13-1-2-14 第 2 木曾川橋梁



図 13-1-2-15 久々利高架橋

(2) 環境影響評価の手法

1) 視点場の選定

主要な眺望点と日常的な視点場の選定方法について検討を行い、図 13-1-2-16 の通り、選定のフローを作成し、第 8 章に記載した視点場を選定した。なお、高架橋および橋梁に関わる視点場については有識者の意見を踏まえ選定している。また、主要な眺望点の抽出範囲については、計画路線や構造物から、熟視角（対象をハッキリと視認できる角度：約 1 度）による距離の範囲を基本に俯瞰・仰望の別及び、高さ等のスケールを考慮して視点場を選定した。一方、日常的な視点場の抽出範囲については、視対象のディテールを判別できる距離を考慮するとともに、文献や既存事例等を参考に 300～400m 以内を基本とした。

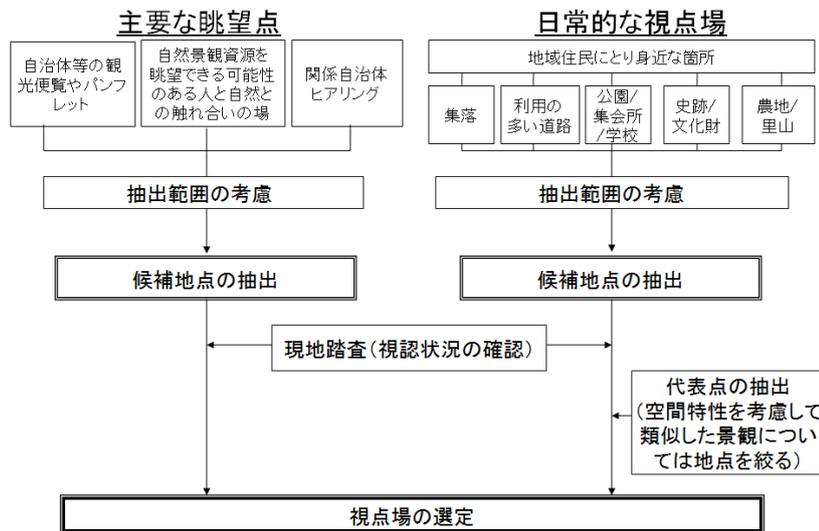


図 13-1-2-16 視点場の選定のフロー

2) 予測評価手法

主要な眺望点及び日常的な視点場の予測評価手法について検討を行い下記の通りとした。

ア. 主要な眺望点

ア) 視対象

国及び自治体等の挙げている自然景観資源、並びに自治体の観光便覧等パンフレットより抽出した景観資源を対象とする。

イ) 評価方法

構造物は主要な眺望景観を変化させる要素として捉え、眺望の変化の程度及び地域景観との調和を評価する。

イ. 日常的な視点場

ア) 視対象

日常的な視点場の周辺自体が景観特性をもつため、視点場周辺を視対象とする。

イ) 評価方法

構造物は景観構成要素に含まれるものとして捉え、地域景観との調和及び圧迫感の程度を主として評価する。

