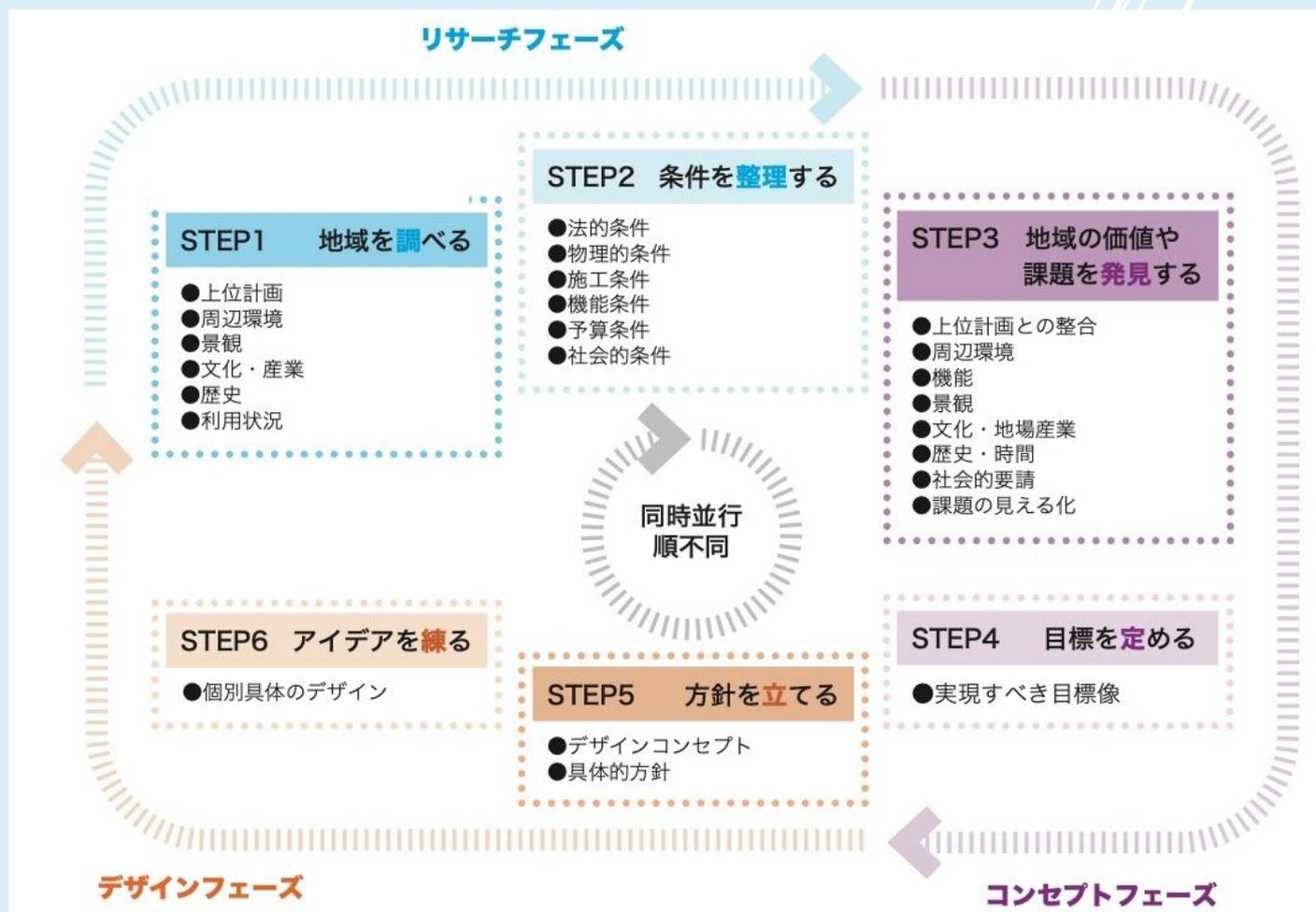


大田区 橋梁長寿命化修繕計画 (地域価値創造)



目 次

	頁
第1章 はじめに	1
1.1 背景と目的	1
1.2 本計画の位置付け	2
1.3 計画期間	3
第2章 計画の枠組み	4
2.1 枠組み	4
2.2 各カテゴリーの概要	5
2.3 個別計画、景観計画と各橋梁の関係	6
第3章 基本方針と検討ステップ	10
3.1 基本方針	10
3.2 検討ステップ	11
3.3 各検討ステップの概要	12
第4章 地域価値創造に向けたケーススタディ	17
4.1 地域価値重要度 A（霊山橋・養源寺橋）	17
4.2 地域価値重要度 B（旭橋）	27
4.3 地域価値重要度 C	36
第5章 地域価値創造に向けた課題抽出に関するケーススタディ	46
5.1 地域価値重要度 A（内川橋）	46
5.2 地域価値重要度 B（古市富士見歩道橋）	52
5.3 地域価値重要度 C（桜橋）	57
第6章 おわりに	62
6.1 地域価値創造の効果的な活用方法	62
6.2 今後に向けて	67
第7章 意見聴取した学識経験者と計画策定部署	68
7.1 意見聴取した学識経験者	68
7.2 計画策定部署	68

第1章 はじめに

1.1 背景と目的

これまでの長寿命化を振り返ると、点検、診断、措置、記録というPDCAサイクルの流れの中で、点検結果から診断行為を経て、損傷や劣化が生じている箇所や予防保全的な対応である措置という修繕を実施することが、長寿命化であるように思われてきた。

これまで社会インフラの多くは、社会生活の質を向上させ、便利になることを目的に整備がなされてきた。この考え方を振り返ると、長寿命化とは、これらの整備された目的によってもたらされた機能を維持、向上させるための行為となる。

戦後復興から、都市が生まれ変わり、世界的な変革の流れもあり、都市の変貌は続いており、そこで働き、暮らす人間も多様である。このような時代の潮流の中で、社会インフラには、当初の機能は不要、現在の機能に対する拡充が必要、そして新たな機能の拡充が必要といった、その時々判断が求められる。この判断をする時期としては、計画的に改定を行う長寿命化修繕計画とすることもできる。

区では、特定の地区に対するグランドデザイン、グランドビジョン、まちづくりガイドラインが策定されており、景観条例を施行し、景観法に定める景観行政団体へ移行し、区の地域特性を反映したきめ細やかな景観形成に取り組む必要があり、特に重要な地区は、景観形成重点地区に指定されている。

区で管理している158橋のうち、107橋は先のデザインやビジョン、景観形成重点地区に架かっており、修繕工事を実施する際には、これらの思想等を十分に理解した上で、対応する必要がある。これにより、従来の長寿命化から脱却して、地域価値を創造する長寿命化へと変革することができる。

ここで、本来の目的である長寿命化の域を脱して化粧的な対応となるような取り組みは前提としていない。ここでは、従来ではあまり考えてこなかったことに対して、一度考え、気にする。その上で取り組んでいくというサイクルを実践し、このサイクルが適切に回ることで、結果的に、長寿命化によって地域価値の創造へとつなげていく。具体的な目的を下記に示す。

- ① 区民の資産としての橋梁の価値向上
→機能、長寿命化、安全・安心、構造
- ② 利用者の利便性・魅力向上
→使いやすい、場所の魅力向上、通行以外の活動の多様性
- ③ まちの魅力向上
→歴史文化の継承、まちづくりや景観計画との連携・相乗効果
- ④ 社会的意義や橋の新たな価値創造
→革新的技術の活用、環境負荷の低減、持続可能なインフラのあり方

1. 2 本計画の位置付け

本計画は、2040年ごろの大田区のめざすべき将来像を提示し、今後のまちづくりの方向性を明らかにした、区の最上位の指針として策定した「大田区基本構想」に掲げた基本目標4「安全・安心で活気とやすらぎのある快適なまち」を実現するための個別計画として位置付ける。

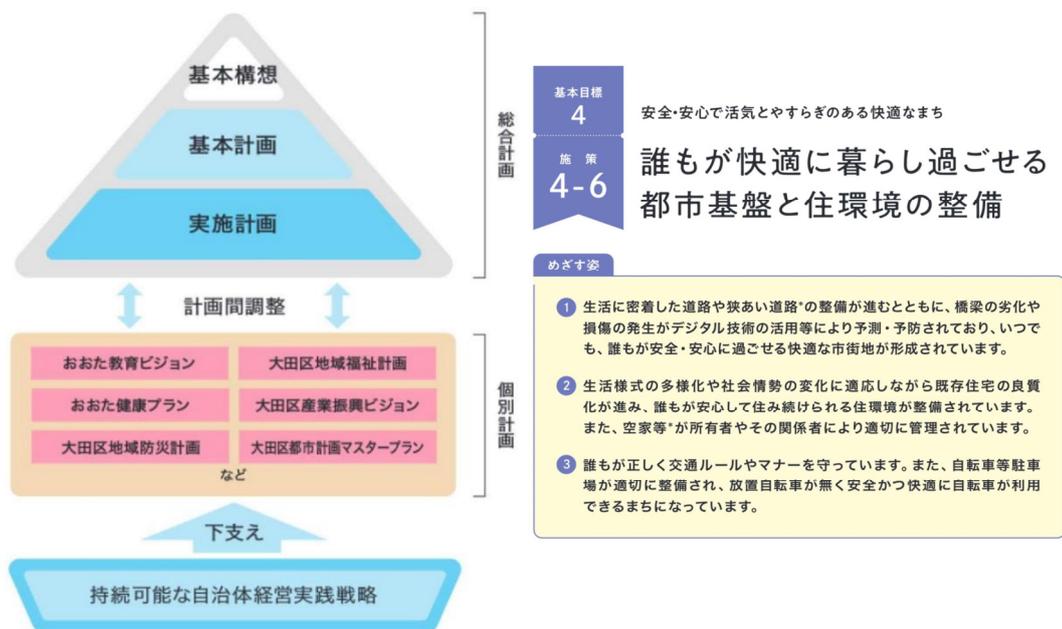


図 1.1 総合計画と個別計画の関係

1. 3 計画期間

本計画は5年に一度の橋梁定期点検、長寿命化修繕計画と同様に、令和7年度から実施する5巡目の定期点検が完了する令和11年度までの5年間を計画期間とし、長寿命化を実践するための詳細期間として取りまとめた。

なお、定期点検の完了時期に応じて適宜改定することから、計画期間について見直す場合もある。

第2章 計画の枠組み

2.1 枠組み

地域価値を創造するためには、構造や機能等の物理的な橋梁の性能を判断する健全性とは別に、「地域価値重要度」という視点を新たに設定し、まちづくりや景観の観点からみた重要度の判断を行う。具体的には、個別計画の中で、「グランドデザイン」、「グランドビジョン」、「まちづくりガイドライン」が策定されている対象地域に架かる橋梁については、「地域価値重要度A」、景観形成重点地区に架かる橋梁については、「地域価値重要度B」、その他の橋梁については、「地域価値重要度C」の3つのカテゴリーに分類する。この各カテゴリーに関して、その重要度に応じた検討を行うものとする。

カテゴリー	地域価値重要度A	地域価値重要度B	地域価値重要度C
対象	グランドデザイン、グランドビジョン、まちづくりガイドラインが策定されている地域に架かる橋梁	景観形成重点地区に架かる橋梁 (カテゴリーAは除く)	その他の橋梁
橋梁数	45橋	63橋	50橋
検討体制	景観アドバイザー会議、 景観審議会対象 + 区民協働による検討	景観アドバイザー会議	最小限必要な配慮

図 2.1 検討の枠組み

2. 2 各カテゴリーの概要

1) 地域価値重要度 A

地域価値重要度 A のカテゴリーは、「グランドデザイン」、「グランドビジョン」、「まちづくりガイドライン」が策定されている対象地域に架かる橋梁を対象とする。まちづくりに関する上位計画が策定されており、それらの計画と連携・整合させ修繕計画を策定する必要がある。

こうした地域に架かる橋梁の場合、検討項目も多岐にわたり、配慮すべき事項も増えることから、その検討の難易度は高くなる。そのため、検討に際しては、景観審議会に諮問することや検討体制にまちづくりや景観の専門家が加わるが必要となる。

また、地域価値に関する視点において重要な地域に架かる橋梁であることから、地域の人々に検討に加わっていただき、協働して地域の価値を創造していくことが求められる。これにより、地域の人々に愛される橋への近道となる。

具体的な検討のケーススタディとしては、呑川に架かる池上地区の「霊山橋」、「養源寺橋」を取り上げ、その検討過程をまとめる。また、課題抽出のケーススタディとしては、内川に架かる、「内川橋」を取り上げる。

2) 地域価値重要度 B

地域価値重要度 B のカテゴリーは、景観形成重点地区に架かる橋梁を対象とする。景観形成重点地区に含まれることから、当該地区の景観計画との整合を図る必要がある。そのため検討に際しては、景観アドバイザー会議へ諮問することや、景観アドバイザーからアドバイスをもらいながら検討を進める。

具体的なケーススタディとしては、呑川最下流部に架かる「旭橋」を取り上げ、その検討過程をまとめる。また、課題抽出のケーススタディとしては、多摩川沿いの区道に架かる、「古市富士見歩道橋」を取り上げる。

3) 地域価値重要度 C

地域価値重要度 C のカテゴリーは、地域価値重要度 A、地域価値重要度 B のいずれにも該当しない、その他の橋梁である。特別な配慮を要するものではないものの、周辺との関係性や景観への配慮など最低限の検討は必要と考える。ここでは、塗装の塗り替え、舗装の修繕、高欄の取替え、橋詰空間の整備の 4 つの工種ごとに具体的な事例を交えつつ、どのような点に配慮すべきかを解説する。

2. 3 個別計画、景観計画と各橋梁の関係

まちづくりの上位計画である「ランドデザイン」、「ランドビジョン」、「まちづくりガイドライン」、景観計画にて「景観形成重点地区」に指定されている橋梁との関係を次項以降に示す。

表 2.1 個別計画、景観計画と各橋梁の関係 (1/3)

番号	橋梁番号	橋梁名	住所		まちづくりに関わる個別計画 (ランドデザイン等)	景観計画 (景観形成重点地区)
1	1001	久崎橋	池上2-7	池上3-2		香川
2	1002	谷築橋	池上2-16	池上3-9		香川
3	1003	鶴林橋	池上2-21	池上3-11		香川
4	1004	稲荷橋	池上2-22	池上4-21	池上地区まちづくりランドデザイン	香川
5	1005	霊山橋	池上1-35	池上4-19	池上地区まちづくりランドデザイン	香川
6	1006	妙見橋	池上1-33	池上4-10	池上地区まちづくりランドデザイン	香川
7	1007	養源寺橋	池上1-31	池上4-9	池上地区まちづくりランドデザイン	香川
8	1008	浄国橋	池上1-30	池上4-1	池上地区まちづくりランドデザイン	香川
9	1009	一本橋	中央8-2	池上5-26	池上地区まちづくりランドデザイン	香川
10	1010	上堰橋	中央8-5	西蒲田1-10		香川
11	1011	日蓮橋	中央8-9	西蒲田1-8		香川
12	1012	若宮橋	中央8-16	西蒲田1-5		香川
13	1013	双流橋	中央8-23	西蒲田1-4		香川
14	1014	新田橋	大森西1-19	大森西4-2		
15	1015	三ツ木橋	大森西1-18	大森西4-2		
16	1016	境橋	大森西1-17	大森西4-4		
17	1018	五之橋	大森西2-21	大森西3-2		
18	1019	四之橋	大森西2-22	大森西3-3	平和島駅周辺地区ランドデザイン	
19	1020	諏訪橋	大森西2-25	大森西3-4	平和島駅周辺地区ランドデザイン	
20	1021	貳之橋	大森西2-26	大森西3-5	平和島駅周辺地区ランドデザイン	
21	1022	一之橋	大森西2-30	大森西3-32	平和島駅周辺地区ランドデザイン	
22	1023	内川橋	大森東1-4	大森東2-2	平和島駅周辺地区ランドデザイン 平和島駅周辺地区まちづくり基本構想	
23	1024	新橋	大森東1-19	大森東2-33	平和島駅周辺地区ランドデザイン 平和島駅周辺地区まちづくり基本構想	
24	1025	島畑橋	緑が丘3-11	石川町1-12	大岡山・千束地区まちづくりビジョン	香川
25	1026	島本橋	石川町2-23	石川町2-7		香川
26	1027	柳橋	石川町2-28	石川町1-8		香川
27	1028	一ノ橋	東雪谷2-10	南雪谷1-1		香川
28	1029	二之橋	東雪谷2-11	南雪谷1-16		香川
29	1030	宮前橋	東雪谷2-15	南雪谷1-18		香川
30	1031	山下橋	東雪谷2-17	南雪谷1-20		香川
31	1032	西の橋	東雪谷3-32	南雪谷3-1		香川
32	1033	雪の橋	東雪谷3-29	南雪谷3-9		香川
33	1034	居村橋	東雪谷3-27	南雪谷3-10		香川
34	1035	円長寺橋	東雪谷3-25	南雪谷3-22		香川
35	1036	鶴の橋	東雪谷5-28	南雪谷5-1		香川
36	1037	水神橋	東雪谷5-29	南雪谷5-1		香川
37	1038	鷹の橋	東雪谷5-32	南雪谷5-14		香川
38	1039	谷中橋	東雪谷5-33	南雪谷5-16		香川
39	1040	東橋	東雪谷5-36	南雪谷5-20		香川
40	1041	境橋	東雪谷5-39	南雪谷5-21		香川
41	1042	芹ヶ谷橋	仲池上1-33	久が原1-2		香川
42	1043	本村橋	仲池上1-32	久が原1-3		香川
43	1044	道々橋	仲池上1-30	久が原1-4		香川
44	1045	久根橋	仲池上1-27	久が原2-2		香川
45	1046	八幡橋	仲池上2-25	久が原2-3		香川
46	1047	仲之橋	仲池上2-26	久が原2-12		香川
47	1048	根方橋	仲池上2-27	久が原2-13		香川
48	1049	長栄橋	仲池上2-28	久が原2-22		香川
49	1050	北の橋	仲池上2-29	久が原2-23		香川
50	1051	上の橋	田園調布5-33	世田谷区尾山台1-5		国分寺崖線
51	1052	吹上橋	田園調布5-32	田園調布5-34		国分寺崖線
52	1053	庵谷橋	田園調布5-31	田園調布5-34		国分寺崖線
53	1054	中ノ橋	田園調布5-30	田園調布5-50		国分寺崖線
54	1055	荏野橋	田園調布4-34	田園調布5-52		国分寺崖線
55	1056	新井野橋	田園調布4-35	田園調布4-48		国分寺崖線
56	1057	下ノ橋	田園調布4-35	田園調布4-45		国分寺崖線
57	1058	宝来橋	田園調布4-36	田園調布4-45		国分寺崖線
58	1059	小島橋	田園調布4-37	田園調布4-44		国分寺崖線
59	1060	大塚橋	田園調布4-43	田園調布4-39		国分寺崖線
60	1061	後藤橋	田園調布4-40	田園調布4-42		国分寺崖線
61	1062	虹橋	田園調布4-41	田園調布4-42		国分寺崖線
62	1063	大平橋	西蒲田1-2	西蒲田4-4		香川
63	1064	山野橋	西蒲田4-16	西蒲田4-20		香川
64	1065	馬引橋	西蒲田4-19	西蒲田5-1		香川
65	1066	宮之橋	蒲田1-28	蒲田5-3	蒲田駅周辺地区ランドデザイン	香川
66	1067	御成橋	蒲田1-29	蒲田5-6	蒲田駅周辺地区ランドデザイン	香川
67	1068	仲之橋	蒲田3-18	蒲田4-1	蒲田駅周辺地区ランドデザイン	香川
68	1069	柳橋	蒲田3-19	蒲田4-3	蒲田駅周辺地区ランドデザイン	香川
69	1070	弾正橋	蒲田3-22	蒲田4-10	蒲田駅周辺地区ランドデザイン	香川
70	1071	天神橋	東蒲田2-35	南蒲田1-7		香川
71	1072	清水橋	東蒲田2-38	西糀谷1-1		香川
72	1073	宝来橋	東蒲田2-38	西糀谷1-4		香川
73	1074	北糀谷橋	北糀谷2-12	西糀谷2-1		香川
74	1075	八幡橋	北糀谷1-22	西糀谷2-5		香川
75	1076	東橋	大森南1-23	東糀谷1-3		香川

表 2.2 個別計画、景観計画と各橋梁の関係 (2/3)

番号	橋梁番号	橋梁名	住所		まちづくりに関わる個別計画 (ランドデザイン等)	景観計画 (景観形成重点地区)
76	1077	末広橋	大森南2-19	東糀谷1-6		呑川
77	1078	藤兵衛橋	大森南2-21	東糀谷5-1		呑川
78	1079	旭橋	大森南2-25	東糀谷6-1		呑川
79	1080	辨天橋	羽田6-9	羽田空港1-1	空港臨海部ランドビジョン	空港臨海部
80	1081	八橋	東馬込1-37	東馬込2-18		
81	1082	馬込橋	中馬込3-29	西馬込1-1		
82	1083	二本木橋	中馬込3-10	西馬込1-13		
83	1084	大谷橋	中馬込3-8	西馬込2-10		
84	1085	新根方橋	中馬込3-7	仲池上1-1		
85	1086	富士見橋	上池台5-28	仲池上1-1		
86	1087	蟹久保橋	北嶺町28	東嶺町3		
87	1088	嶺橋	北嶺町29	東嶺町4		
88	1089	老松橋	北嶺町30	東嶺町5		
89	1090	入船橋	北嶺町31	東嶺町6		
90	1091	御嶽橋	北嶺町32	東嶺町45		
91	1092	東原橋	田園調布本町1	田園調布南30		
92	1093	稲荷橋	田園調布本町14	田園調布南29		
93	1094	美富士橋	田園調布本町22	田園調布南27		
94	1095	雪見橋	上池台1-19	上池台1-24		
95	1096	月見橋	上池台1-22	上池台1-23		
96	1097	花見橋	上池台2-2	上池台2-3		
97	1098	笹丸橋	東雪谷1-8	東雪谷1-9		
98	1099	永久橋	東雪谷2-2	東雪谷2-33		
99	1102	北千束二の橋	北千束1-13	北千束2-47	大岡山・千束地区まちづくりビジョン	
100	1103	池下橋	上池台2-32	上池台2-33	洗足池駅周辺地区まちづくり方針	
101	1104	無名橋	上池台2-33	上池台2-34	洗足池駅周辺地区まちづくり方針	
102	1105	千原橋	上池台2-34	上池台2-35	洗足池駅周辺地区まちづくり方針	
103	1106	小原橋	上池台2-35	上池台2-40	洗足池駅周辺地区まちづくり方針	
104	1107	小池橋	上池台2-40	上池台2-38	洗足池駅周辺地区まちづくり方針	
105	1108	溜井橋	上池台3-38	上池台3-39		
106	1109	栄橋	上池台3-40	上池台3-41		
107	1110	蟬山橋	上池台3-41	上池台3-42		
108	1111	池雪橋	東雪谷4-9	東雪谷4-10		
109	1112	上池上橋	東雪谷4-10	東雪谷4-11		
110	1113	無名橋	東雪谷4-11	東雪谷4-12		
111	1114	山下橋	東雪谷4-12	東雪谷4-24		
112	1115	無名橋	東雪谷4-24	東雪谷4-25		
113	1117	弁天橋	南千束2-15	南千束2-14	洗足池駅周辺地区まちづくり方針 大岡山・千束地区まちづくりビジョン	洗足池
114	1118	新八幡橋	田園調布5-30	田園調布5-47		
115	1119	呑川橋	大森東4-40	大森南1-6		
116	1121	北前橋	東糀谷5-5	東糀谷6-7		
117	1123	京和橋	昭和島2-4	宗浜島1-2	空港臨海部ランドビジョン	空港臨海部
118	1124	新平和橋	平和島2-1	東海1-4	空港臨海部ランドビジョン	空港臨海部
119	1125	新馬込橋	北馬込2-28	中馬込2-26		
120	1126	平和島陸橋 (北側)	平和島4-2	平和島3-1	平和島駅周辺地区ランドデザイン 空港臨海部ランドビジョン	空港臨海部
121	1127	平和島陸橋 (南側)	平和島4-2	平和島3-1	平和島駅周辺地区ランドデザイン 空港臨海部ランドビジョン	空港臨海部
122	1128	無名橋	田園調布4-40	田園調布4-42		園分寺産線
123	1129	無名橋	石川町1	石川町1		
124	2001	三十八号人道橋	石川町2-12	石川町2-19	大岡山・千束地区まちづくりビジョン	呑川
125	2002	山王道跨線人道橋	山王1-1	品川区南大井6-14	大森駅周辺地区ランドデザイン	
126	2003	薬師跨線人道橋	南馬込1-4	南馬込1-31		
127	2004	西三跨線人道橋	中馬込3-8	西馬込1-25		
128	2005	道々め木橋	南馬込6-36	南馬込6-31		
129	2006	第二中谷跨線人道橋	上池台5-30	仲池上1-2		
130	2007	清水窪歩道橋	北千束1-21	北千束3-1	大岡山・千束地区まちづくりビジョン	
131	2008	北千束歩道橋	北千束2-48	北千束2-50	大岡山・千束地区まちづくりビジョン	
132	2009	外川田こ線人道橋	西蒲田4-19	蒲田1-1		
133	2010	仲町こ線人道橋	西六郷1-37	仲六郷2-1		
134	2011	宮前こ線人道橋	仲六郷3-1	西六郷2-45		
135	2012	町屋跨線人道橋	蒲田本町1-10	西六郷1-1		
136	2013	稲荷橋	羽田5-6	羽田空港1-1	空港臨海部ランドビジョン	空港臨海部
137	2014	天空橋	羽田5-14	羽田空港1-1	空港臨海部ランドビジョン	空港臨海部
138	2015	大森東遊難橋	大森東5-28	昭和島1-7	空港臨海部ランドビジョン	空港臨海部
139	2016	桜橋	田園調布本町18	田園調布本町43		
140	2017	山王歩道橋	山王1-26	山王2-7	大森駅周辺地区ランドデザイン	
141	2018	大森北三歩道橋	大森北3-24	大森北4-11	平和島駅周辺地区まちづくり基本構想	
142	2019	大森北六歩道橋	大森北5-10	大森北6-23	平和島駅周辺地区まちづくり基本構想	
143	2020	平和島入口歩道橋	大森本町1-8	大森本町2-9	平和島駅周辺地区ランドデザイン 平和島駅周辺地区まちづくり基本構想 空港臨海部ランドビジョン	空港臨海部
144	2021	平和島歩道橋	平和島1-2	平和島4-2	平和島駅周辺地区ランドデザイン 空港臨海部ランドビジョン	空港臨海部
145	2022	多摩川小前歩道橋	矢口3-26			多摩川
146	2023	古市富士見歩道橋	矢口3-33	下丸子2-36		多摩川
147	2024	蒲田歩道橋	南蒲田1-20	蒲田4-49		
148	2025	京急蒲田駅西口歩道橋	蒲田4-14			
149	2026	平和島第一歩道橋 (斜路のみ)	平和島1-2	平和島2-1	空港臨海部ランドビジョン	空港臨海部
150	2024	青宙橋	羽田旭町10	羽田空港1-7	空港臨海部ランドビジョン	空港臨海部

表 2.3 個別計画、景観計画と各橋梁の関係 (3/3)

番号	橋梁番号	橋梁名	住所		まちづくりに関わる個別計画 (ランドデザイン等)	景観計画 (景観形成重点地区)
151	3002	日蓮橋歩道橋	中央8-9	西蒲田1-8		呑川
152	3003	三ツ木橋歩道橋	大森西1-18	大森西4-2		
153	3006	五之橋歩道橋	大森西2-22	大森西3-2		
154	3007	四の橋歩道橋	大森西2-22	大森西3-2	平和島駅周辺地区ランドデザイン	
155	3010	道々橋歩道橋	仲池上1-29	久が原2-1		呑川
156	3011	清水橋歩道橋	東蒲田2-38	西糀谷1-1		呑川
157	3013	宝来橋歩道橋	東蒲田2-38	西糀谷1-2		呑川
158	3014	馬込歩道橋	中馬込3-29	西馬込1-1		

第3章 基本方針と検討ステップ

3.1 基本方針

地域価値の創造に向けた橋梁計画、デザイン検討の基本方針を以下に示す。

1) 対象橋梁が資産としての価値向上につながること（安全・安心・長寿命化）

長寿命化のために修繕を実施した結果として、利用者が安全で安心して利用できるようになり、橋梁自体が機能的に長く利用できるようになることを目指す。

2) 対象橋梁が利用者にとっての魅力が向上すること（利便性・活動の多様性）

ただ単に橋梁が長寿命化するだけではなく、利用者にとっての魅力が高まることを目指す。例えば、利用者にとっての利便性の向上や、橋やその周辺で多様な形での利用ができるようになるなど、橋梁自体が付加価値を獲得することを目指す。

3) 地域にとっての価値が向上し、地域に愛される橋を実現すること

修繕によって橋が生まれ変わることにより、地域の価値が高まり、かつ地域に愛され、誇りに思えるような存在になることを目指す。橋のリニューアルにより、地域の回遊性が高まることや、橋から見える風景が顕在化されるなど、地域の新たな魅力発見のきっかけになるような橋のありかたを目指す。

4) 社会的な意義や橋の新たな価値を創造すること

修繕の過程で、CO₂削減や環境負荷低減に寄与するなど、社会的な課題に対しても解決策や価値を創造することを目指す。点検や修繕等における革新的技術の活用も期待される。

5) 地域の区民と協働し、新たな価値を共創すること

橋梁長寿命化修繕計画を策定する過程にて、地域の区民と協働し、新たな価値を官民共同で生み出していくことを目指す。具体的には地域の歴史や環境を調べて探し、それらを整理し、地域の価値や課題を発見する。それらを受けて、橋が目指すべき目標像と一緒に考えることが期待できる。目標像の実現に向けた具体的な方針やアイデアに関しては、専門家側から提案される内容を確認・意見交換し、橋の新たな価値を区民と共創していくことを目指す。

3. 2 検討ステップ

地域価値創造に向けた橋梁計画・デザイン検討のステップを下図に示す。

これら6つのステップは必ずしも順番に行わなければならないものではなく、同時並行、順不同で検討を行う。

また、重要な橋梁については、各ステップの検討を区民と共に行うことが必要であり、調べることを中心の研究フェーズでは区民が中心となった官民協働、目標を考えるコンセプトフェーズでは官民が共にアイデアを生み出す官民共創、最後のデザインフェーズでは、地域の区民が検討内容に意見が言えるような区民参画である。フェーズごとに関わり方を柔軟に変化させながら、継続的に区民が関わるのが肝要である。

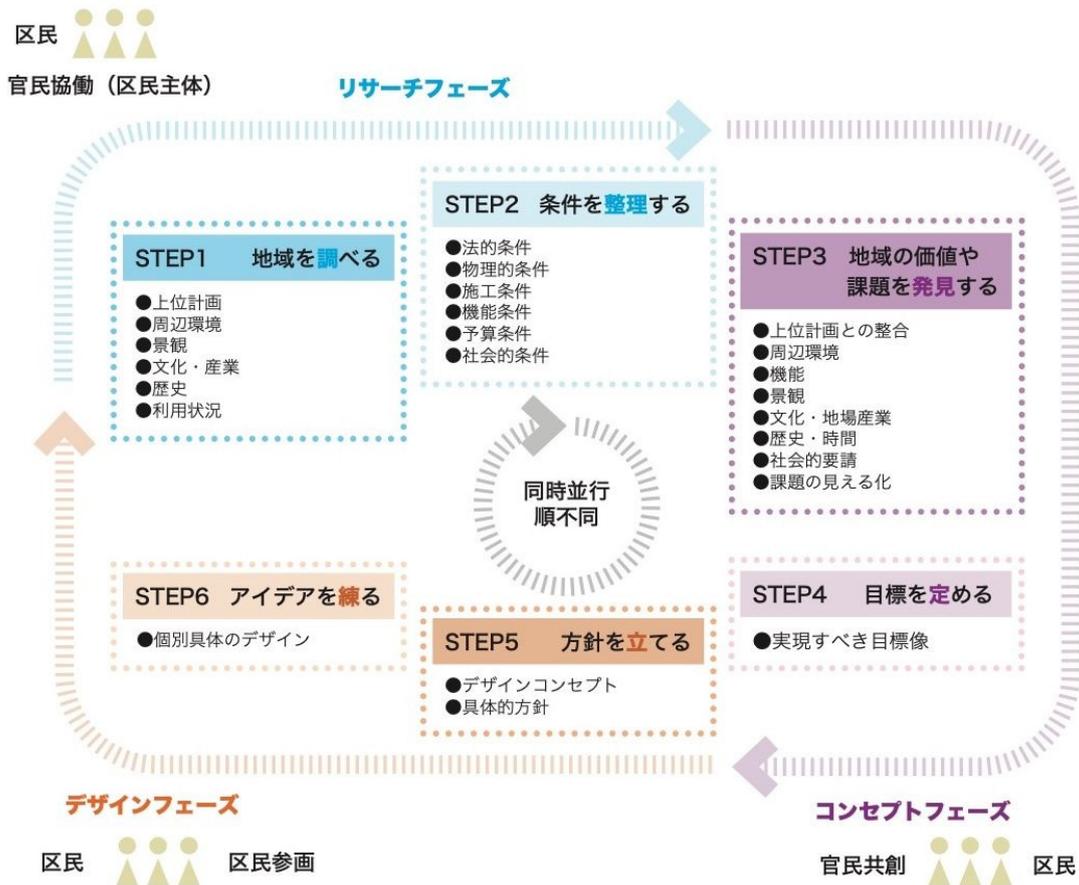


図 3.1 検討ステップ

3. 3 各検討ステップの概要

1) STEP1 地域を調べる

架橋地点周辺の地域について調べるのが最初のステップとなる。地域の計画の調査、地形・気象風土・自然環境など周辺環境についての調査、歴史や文化についての調査も必要となる。現状の利用実態の調査（日常時から祭り、イベント時も含む）も必要となる。また遠景・中景・近景からの見え方、内部景観・外部景観・橋梁周辺からの眺望など景観に関する調査も行う。そしてこれらの情報を適切なスケールの図に落とし込み、ビジュアル資料に整理する。主な検討項目を下記に示す。

【主な検討項目】

①上位計画

- ・上位計画：まちづくりに関連した国、都、大田区の関連上位計画
- ・景観計画：大田区景観計画
- ・関連計画：その他の関連計画

②周辺環境

- ・地形：周辺の地形条件（山アテがある、眺望がひらけているなど）
- ・気象：周辺の気象条件（風が強い、陽射しが強い、夕陽が綺麗に見えるなど）
- ・風土：特筆すべき風土がある
- ・自然環境（水環境／緑環境／生物）：特徴的な自然が残る、特徴的な生物が生息している、特徴的な樹木が植えられているなど
- ・市街地・住宅地・重要施設・地域資産：周辺地域の土地利用、重要な寺社、公共施設、学校、公園、遊歩道など

③景観

- ・遠景、中景、近景：遠距離、中距離、近距離からの橋梁の見え方
- ・内部景観：橋梁内部から外への景観
- ・外部景観：橋梁の外から眺める景観

④文化・産業

- ・地域文化：地域の文化（イベントや利用などとリンク）
- ・地場産業：地場で盛んな産業（特徴的な素材が地場産の材料として有名など）

⑤歴史

- ・地域の歴史：地域の歴史、変遷など →橋の意味づけ、価値づけを考える上で有用
- ・歴史的資産：周辺に立地する歴史的な資産（神社仏閣、歴史的な遺産など）

⑥利用状況

- ・利用者の属性（特筆すべき点）：子供の通学路、園児の散歩道、高校生が下校時によく通る、高齢者による植栽管理が盛んに行われているなど
- ・お祭り・イベント：お寺のお祭り、地元の夏祭り、河川を使った鯉のぼり展示など
- ・利用状況（計画時時点）：動線など

2) STEP2 条件を整理する

地域について調べる一方で、前提となる条件を整理することも必要である。各種法律や基準などの法的制約、物理的な架橋条件、施工時の条件、機能や利用に関する条件、予算やコストに関する制約、また環境負荷低減など社会的な制約条件についても考慮する必要がある。前提条件の設定はその後の修景計画のあり方に大きな影響を与えるため、計画検討を行いながら、前提条件自体を見直すということも重要である。主な検討項目を下記に示す。

【主な検討項目】

①法的条件

- ・法規、基準：道路橋示方書、道路構造令、立体横断施設に関する基準、河川法、バリアフリー関連基準、鉄道関連の基準など

②物理的条件

- ・構造条件：支間割などの構造に関わる条件
- ・環境条件（地形・地質・塩分）：地盤や地形に関する条件、飛来塩分に関する条件など
- ・河川条件（HWL）、海面条件（HWL、潮位）：河川、交差道路、鉄道、など交差物件に関する条件

③施工条件

- ・施工条件・架設条件：下部工の施工条件、桁の架設条件（自組、一括架設、送り出し架設、桁の打設条件、桁の搬入経路など）

④機能条件

- ・動線：歩行者動線、車両動線
- ・利用、活動：お祭り、イベント、橋上での利用、橋詰での利用、交差物件での利用

⑤予算条件（コスト）：予算的な制約

⑥社会的条件（倫理・社会課題）：CO₂削減、LCCの削減、環境への配慮など

3) STEP3 地域の価値や課題を発見する

先の二つのステップにおいて調査してきた内容を元に、重要と思われる地域の価値や課題を発見する作業が必要となる。主要な地域資産との関係性などの周辺環境に関するもの、橋梁の線形や人々の利用など機能に関するもの、景観に関するもの、文化や地場産業、歴史に関するものなどが挙げられる。こうした価値や課題を整理し、分かりやすいビジュアル資料に落とし込むことも必要である。価値や課題を発見する作業は前提条件から自動的に導き出されるものではなく、計画・設計者によって「見出す」という意志が必要となる。

【主な検討項目】

①上位計画との整合

- ・上位計画との連携及び整合がきちんとなされているか？

②周辺環境

- ・道路・歩行者空間：道路ネットワークや歩行者ネットワークが担保されているか？
- ・河川や水辺との関係性：多摩川・呑川・内川・京浜運河・港湾部などの交差する水辺空間との関係性が考慮されているか？
- ・交差する鉄道・道路との関係性：JR線や新幹線、池上線・多摩川線などの鉄道及び交差する道路との関係性が考慮されているか？
- ・主要な地域資産との関係性：例えば池上本門寺、洗足池、穴守稲荷神社、羽田空港などの重要施設、蒲田駅や大森駅、平和島駅などの主要駅などとの関係性が考慮されているか？

③機能

- ・橋梁の線形：平面線形・縦断線形
- ・人々の利用：通行・滞留・休憩・その他活動
- ・添架物に関する課題：水道・ガス・電気・その他の添架物

④景観

- ・景観：橋面からの眺望、山アテの有無、フェイスラインの見え、橋面空間の見え、連続する道路景観の中でのシークエンス
- ・スケール：周辺の風景との関係、スケール感の課題
- ・夜間景観に関する課題：照明・灯りの計画

⑤文化・地場産業

- ・素材・モチーフなど：橋梁の高欄や親柱等に利用できる素材やモチーフがあるか否か

⑥歴史・時間

- ・歴史性の継承：歴史性の継承の可否
- ・現代技術の表現：逆に現代の最先端の技術を利用し、現代の橋としての表現

⑦社会的要請

・環境・カーボンマイナス・SDGs・プロセス・区民共創など社会的課題に対する要請

⑧課題のビジュアル化

・図面・スケッチ・模型・CG 他：上記で発見された課題や地域の価値を周辺図や平面図、立面図、スケッチ、模型等に落とし込み、見る人が共有できるようにする。

・必要があればブランディングなど情報発信の仕方についても検討する。

4) STEP4 目標を定める

地域の価値・課題の整理後、実現すべき目標像の設定を行う。地域の価値を維持・強化する場合、埋もれた価値を発掘する場合、地域の課題を橋梁によって解決する場合、新しい価値を創造し実現する場合など様々なケースがある。この目標像は計画が進むにつれて戻って参照されるべきものでもある。目立つだけの奇抜なスローガンではなく、多くの人々に共感される目標像でなければならない。

【主な検討項目】

①実現すべき目標像の設定

・既にある価値の維持・強化：既に目に見えている地域の価値を維持し、それを強化する方向での目標設定

・課題の解決：地域の課題を解決する方向での目標設定

・新しい価値の創造（社会的価値）：課題を解決するだけでなく、今までにない新しい価値を作り出す方向での目標設定

5) STEP5 方針を立てる

多くの人に共感される目標を設定した後に、その目標を実現するための具体的な計画設計方針を立てる。デザインコンセプトや設計のテーマ、修景計画の目的や、修景を行う対象物の設定、それら修景をどう変えるのかの具体的な方針を立てる必要がある。

【主な検討項目】

①デザインコンセプト

・コンセプト／テーマ：橋梁のコンセプト／テーマの立案

②具体的方針

・計画・デザインの目的：何のために

・計画・デザインの対象：何を

・計画・デザインの方針：どのように具体的に修繕するのか？

6) STEP6 アイデアを練る

最後に計画設計方針に基づき、個別具体的な計画やデザインアイデアを練る。構造システムや平面、立面、断面などの線形計画など基本的な橋梁計画から、橋詰広場などの周辺との接続空間の検討、高欄や地覆などディテールに近い内容まで多岐に渡る。

こうした具体的な橋梁のアイデアは、これまでのステップを整えてからでないといけないものでは必ずしもない。むしろ、これらの作業と同時並行的に行うものであり、アイデアを練りながら、調べるべき調査項目を絞り込んだり、課題を発見する作業を行ったりする。必要があれば、前のステップに戻り、追加調査を行う。

【主な検討項目】

①個別具体の修景計画の検討

- ・構造計画：構造システムなどの検討
- ・平面計画：橋面、橋詰、周辺道路など平面計画の具体案の検討
- ・立面計画：縦断線形、橋梁の側面形状の検討
- ・断面計画：高欄、地覆などフェイスラインの検討
- ・デザイン：各工種の具体的な形状・素材選定など
- ・その他：照明、添架物、ストリートファニチャーなどその他の道路付属物など

第4章 地域価値創造に向けたケーススタディ

4.1 地域価値重要度 A (霊山橋・養源寺橋)

地域価値重要度 A に分類される橋梁のケーススタディとして、池上グランドデザインの対象地域に含まれる霊山橋と養源寺橋を取り上げる。霊山橋は池上本門寺の参道の一部として呑川に架かる橋である。通学の子供たちをはじめ地域の人々が日常的に利用する橋である一方、本門寺のお会式の際には多くの人々が集まり、普段とはまったく異なる表情を見せる。養源寺橋は同じく呑川にかかる橋で、霊山橋に比べると規模は小さく周辺の住民が日常的に利用する橋である。いずれの橋も呑川河岸との関係性が重要な橋である。



写真 4.1 霊山橋



写真 4.2 養源寺橋

1) STEP 1 地域を調べる

架橋地点は池上本門寺の門前町で、古くから本門寺とともに歩んできた街である。そこで、街の歴史の調査を中心に地域の調査を行った。具体的には、池上本門寺周辺の土地の履歴を絵図、浮世絵、各時代の測量図などから調査を行った。

① 霊山橋

- ・ 霊山橋は池上本門寺の参道と呑川が交差する場所に位置する。
- ・ 橋詰には古くから本門寺の題目塔が建てられ、高札が設置されていた時期もあった。
- ・ かつては平間街道を起点とした参道であった。
- ・ 呑川の左岸側には並木道があった。
- ・ 江戸時代から参道には多くの参拝客が訪れ、沿道には出店が出ていた。
- ・ 明治期には現在の池上駅の南側に池上競馬場が整備されていた。本門寺と競馬場を結ぶ道が整備され、その道が後の参道となった。
- ・ 池上駅の開業後、駅からの参道が整備された。
- ・ 昭和 2 年の河川改修の際に霊山橋が架け替えられた。
- ・ 六郷用水は昭和 30 年代以降に暗渠化された。
- ・ 戦後の河川改修によって霊山橋の架け替えが行われた。
- ・ 後に池上通りからの新参道が整備される。
- ・ 本門寺への参道と新参道が合流し、霊山橋で呑川を渡る。
- ・ 霊山橋の北東側に立地。霊山橋は子供達の通学路となっている。
- ・ 呑川沿いの道は、南側は指定車両のみが通行可能な道で歩行者中心の利用。北側は自転車を含む車両利用が多い。春には呑川の上に鯉のぼりを掲げたり、両側の道路沿いに花を植えたりするなど、地域の人々による積極的な利活用が見られる。
- ・ 本門寺のお会式の際に、万頭の通行やそれを見る人々の観覧の場所ともなる。

② 養源寺橋

- ・ 養源寺橋付近で呑川と六郷用水が分水されていた。
- ・ かつての六郷用水の跡をたどる遊歩道が整備されている。

江戸時代

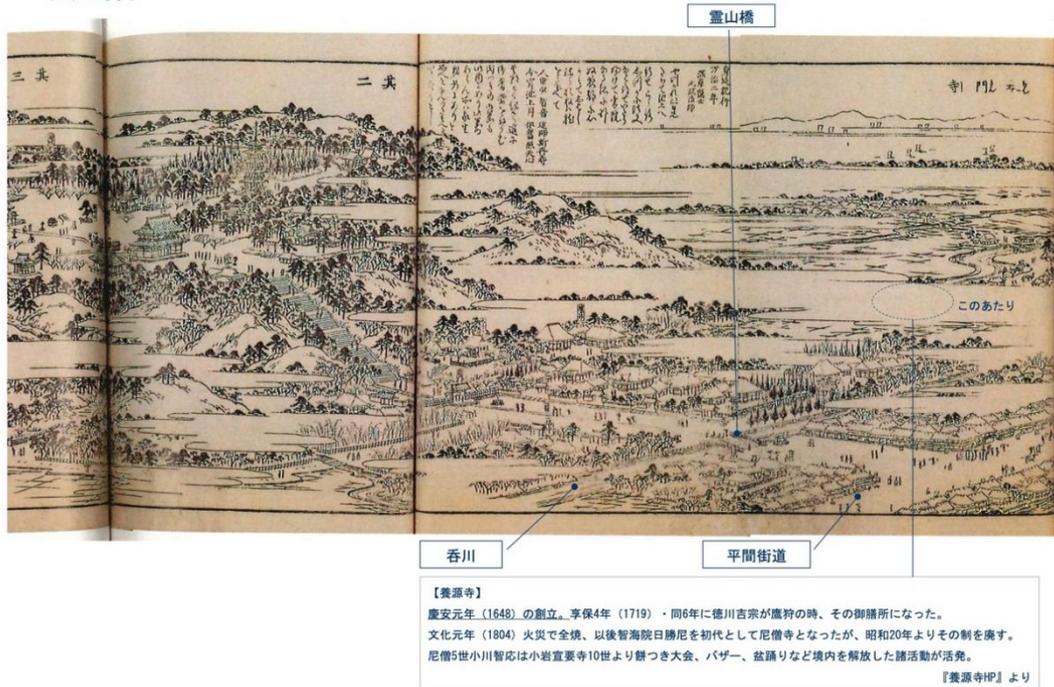


図 4.1 絵図の分析

（江戸名所図会 本門寺 斎藤幸雄著 長谷川雪丹画 天保5・7年）

呑川にかかる霊山橋や平間街道から伸びる参道の様子も描かれている

（図版出典：「よみがえる大田区の風景」図録、pp.42～43、大田区郷土博物館編集・発行）



図 4.2 浮世絵に描かれた本門寺

（図版出典：「よみがえる大田区の風景」図録、pp.44～45、大田区郷土博物館編集・発行）

明治39年（1906）測図

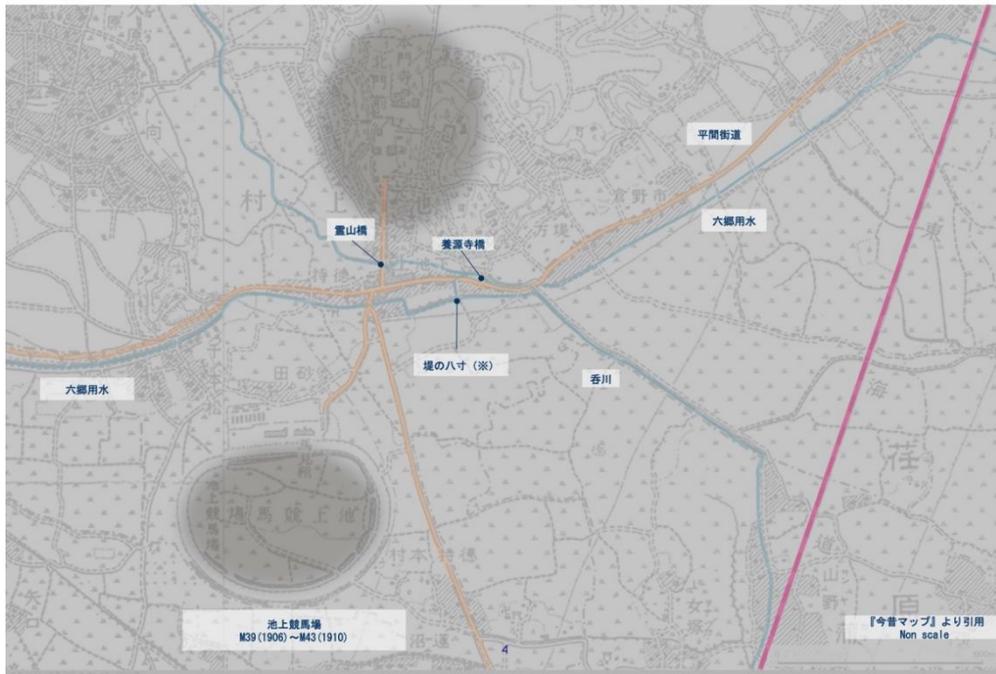


図 4.3 測量図の分析 1（明治 39 年）
（図版出典：今昔マップ on the web より作成）

昭和7年（1932）

壺山橋：昭和2年（1927）の河川改修によって架け替え



図 4.4 測量図の分析 2（昭和 7 年）
（図版出典：今昔マップ on the web より作成）

明治39年（1906）測図

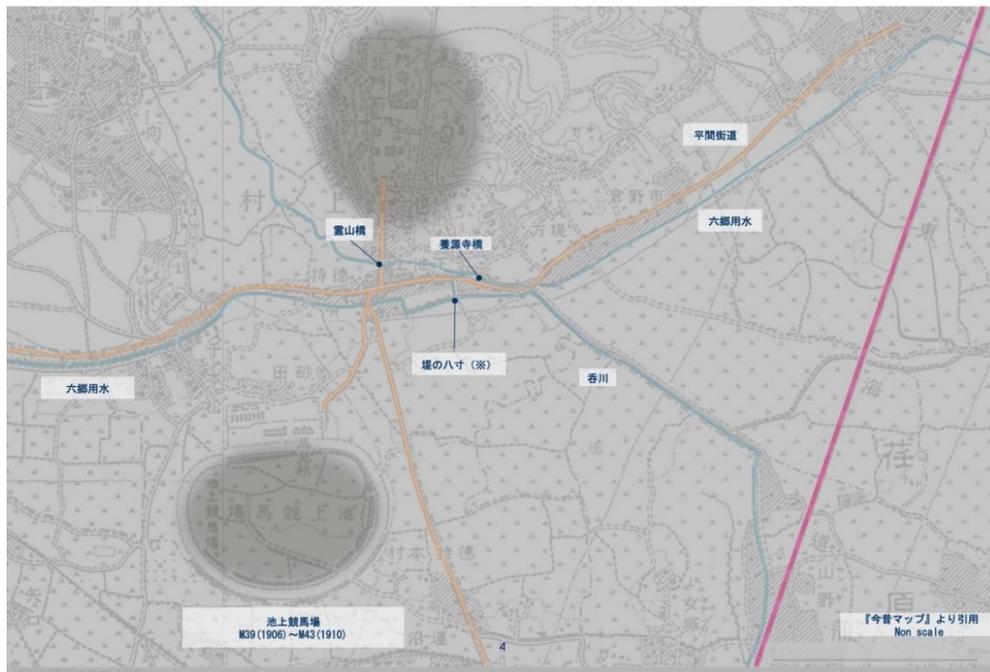


図 4.5 測量図の分析 3 (昭和 41 年)
(図版出典：今昔マップ on the web より作成)

平成10年（1998）



図 4.6 測量図の分析 4 (平成 10 年)
(図版出典：今昔マップ on the web より作成)

門前の変遷



図 4.7 本門寺門前の古写真

(図版出典：撮された戦前の本門寺、p12、池上本門寺霊宝殿発行、2011年)

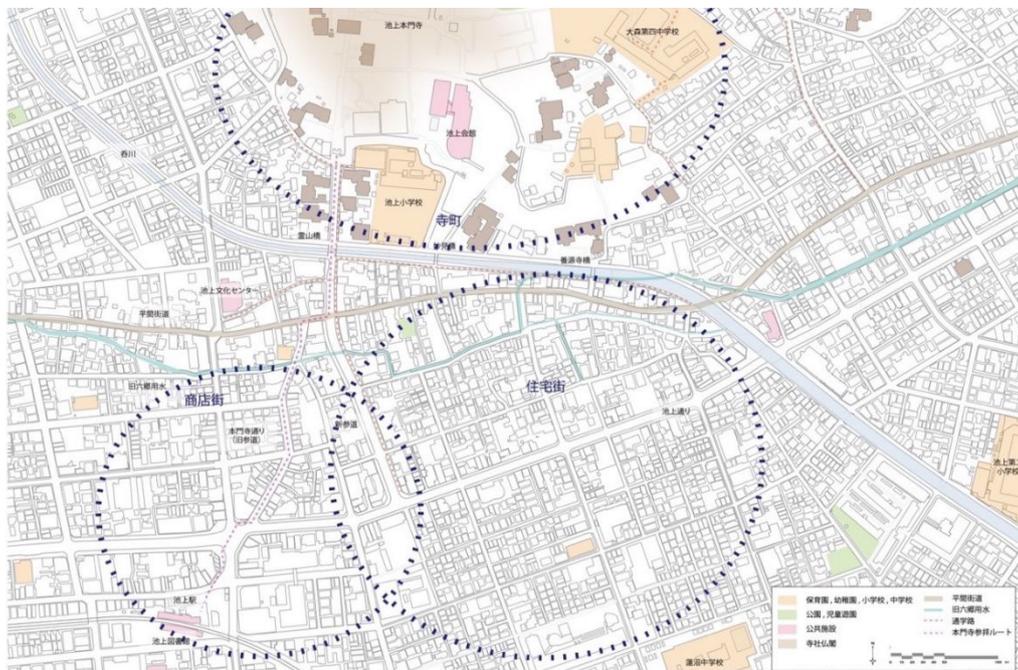


図 4.8 現況の広域分析図(nonscale)

(図版出典：地理院タイルに霊山橋及び養源寺橋の周辺情報を追記して掲載)

※この図は計画段階でのイメージであり、内容は今後変更になる可能性があります

2) STEP 2 条件を整理する

次のステップとして条件の整理を行った。具体的には、道路構造令における法的な扱いや既存部材をどこまで利用するかなどの設計の前提となる条件の整理を行った。

① 霊山橋

- ・道路区分は4種3級、車道幅員は普通道路の3m、路肩は0.5mとなる。
- ・基本的に上部下部工共に橋梁本体の構造はそのまま利用することを条件とする。ただし歩道部の拡幅については要検討。
- ・水道管、ガス管共にそのまま利用することを前提とする。
- ・新参道については電線地中化の工事に伴い、歩道空間の高質化が行われる予定である。
- ・通常時の利用、特に子供達の安全な利用に特段の配慮が必要。またお会式の際のイベント利用についても橋上空間が一体的な空間として利用できることが必要である。

② 養源寺橋

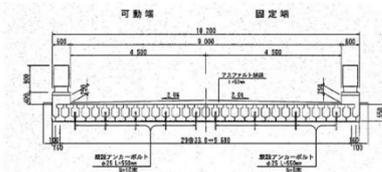
- ・道路区分は4種4級、車道幅員は普通道路の3m、路肩は0.5mとなる。
- ・霊山橋と同様に橋梁本体の構造はそのまま利用する。

Ⅱ 道路条件

以下、出典は「道路構造令の運用と解説」(R3.3)による。

1.1 大田区道主要23号線(霊山橋)

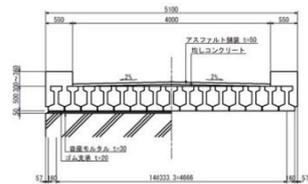
・現況幅員 (車道) 283.000m+ (路肩) 281.500



設計条件	
橋形	プレストレストコンクリート連続橋
橋名	大田区道主要23号線(霊山橋)
車道	車道
歩道	歩道
橋脚形式	橋脚形式
橋脚基礎	橋脚基礎
橋脚位置	橋脚位置
橋脚間隔	橋脚間隔
橋脚高さ	橋脚高さ
橋脚幅員	橋脚幅員
橋脚形状	橋脚形状
橋脚材料	橋脚材料
橋脚色	橋脚色
橋脚塗装	橋脚塗装
橋脚補修	橋脚補修
橋脚点検	橋脚点検
橋脚管理	橋脚管理
橋脚利用	橋脚利用
橋脚その他	橋脚その他

1.2 大田区道 6-237 号線(養源寺橋)

・現況幅員 4.000m



(1) 道路区分

道路構造令より、道路区分は第4種第4級(想定)

道路の存在する地域	地方部	都市部
高速自動車国道及び自動車専用道路又はその他の道路の別	第1種	第2種
高速自動車国道及び自動車専用道路	第1種	第2種
その他の道路	第3種	第4種

(1) 道路区分

道路構造令より、道路区分は第4種第3級

道路の存在する地域	地方部	都市部
高速自動車国道及び自動車専用道路又はその他の道路の別	第1種	第2種
高速自動車国道及び自動車専用道路	第1種	第2種
その他の道路	第3種	第4種

四 第4種の道路

道路の種類	計画交通量(単位:1日につき台)			
	10,000以上	4,000以上 10,000未満	500以上 4,000未満	500未満
一般国道	第1級	第2級	第3級	第4級
都道府県道	第1級	第2級	第3級	第4級
市町村道	第1級	第2級	第3級	第4級

(2) 車道幅員

区	分	車道幅員(単位:メートル)
第4種	第1級	普通道路 3.25
	第2級	普通道路 3
	第3級	小型道路 2.75

(3) 路肩・歩道幅員

区	分	車道幅員(単位:メートル)
第4種		0.5

(自転車通行帯)

第9条の2
3 自転車通行帯の幅員は、1.5メートル以上とするものとする。ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、1メートル未満とすることができる。

4 自転車通行帯の幅員は、当該道路の自転車の交通の状況を考慮して定めるものとする。

(自転車歩行者道)

第10条の2
2 自転車歩行者道の幅員は、歩行者の交通量が多い道路にあつては4メートル以上、その他の道路にあつては3メートル以上とするものとする。

(歩道)

第11条
3 歩道の幅員は、歩行者の交通量が多い道路にあつては3.5メートル以上、その他の道路にあつては2メートル以上とするものとする。

(2) 車道幅員

- d. 第3種第5級および第4種第4級の道路
- 第3種第5級および第4種第4級の道路は、道路構造令上は車道のみで構成される道路であり、車道のすれ違いは標識として待避所で行われる。なお、この道路は1車線道路と呼ばれることが多い。
- 第3種第5級および第4種第4級の道路の車道幅員は、併走、乗用車相互のすれ違い、消防活動を考慮し4mとする。ただし、計画交通量が極めて少なく(日おむね100台/日以下)かつ、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、3.0m(路肩を含めた最小道路幅員4.0m)とすることがある。

図 4.9 条件の整理

※この図は計画段階でのイメージであり、内容は今後変更になる可能性があります

3) STEP 3 地域の価値や課題を発見する

次に地域の価値や課題を発見する作業を行った。今回2橋同時に修繕を行うことから、2橋セットの検討を行うにあたっての課題を下記のように整理した。

① 霊山橋

- ・本門寺への参拝者や小学生が通学に利用しているにも関わらず、歩道幅員が狭く危険である。歩行者が安全に渡れる・佇める工夫が必要である（幅員構成の見直し、前後区間の歩行空間との連続性をつくる必要がある）。

- ・親柱周辺や橋上が周囲の高さよりも高い。柵や親柱の施設デザインが重要となる。

- ・日常と非日常（お会式）での利用が異なる。日常・非日常どちらの利用も両立する街路空間としてのデザインが必要である。

② 養源寺橋

- ・六郷用水と呑川が合流していた地点であり、遊歩道として整備されている。

- ・橋を渡る通行量は少ない一方、呑川沿いの通行量は多い。

- ・養源寺が地域に開かれた寺院であり、様々なイベントが開催されている。

- ・池上七福神巡りや六地藏巡りといった歩行者ルートの一部となっている。

- ・利用上の課題は少ないが、橋及び橋周辺の特徴や養源寺との関係性を踏まえたデザインが必要である。

1. 歩行空間について

現状

- ・池上本門寺への参拝者をはじめ歩行者の交通量が多い
- ・池上小学校の通学路として指定されており、小学生が多く利用している
- ・橋上と前後区間で歩道の連続性に課題がある
- ・右岸・上流からの車両交通が多く、橋詰あたりでの歩行者との接触が生じている
- ・左岸側の呑川沿いは自転車が多い

- ⇒歩行者が安全に渡れる・佇める工夫が必要
- 幅員構成の見直し(歩道幅員の視直しなど)
- 前後区間との歩行空間の連続性をつくる必要あり



2. 橋と周辺の土地との関係

現状

- ・親柱の周辺や橋上が周囲よりも高い
- 参道輪・寺町と住宅街という2つのエリアの境界になっている
- 呑川輪(川面を眺める視点場)になっている
- ・川面への視線を橋上や川沿いの橋が阻害している

- ⇒柵や親柱などの施設デザインが重要



3. 日常と非日常（お会式）での利用が異なる

現状

- 日常:近所の人々が立ち話をする、本門寺参拝者の撮影スポット、橋の上で待ち合わせ
- 一つの“場”として使われている
- 非日常:万灯行列が本門寺に向かう、屋台が建ち並ぶ
- “参道”としての特色が際立つ

- ⇒日常・非日常どちらの利用も両立する街路空間としてのデザインが必要

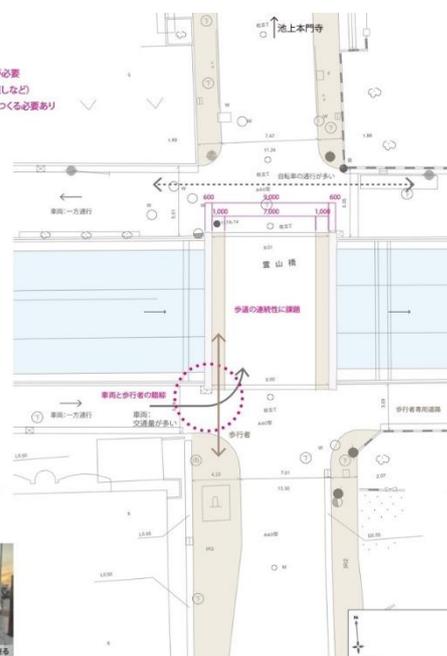


図 4.10 課題の整理（霊山橋）

※この図は計画段階でのイメージであり、内容は今後変更になる可能性があります

1. 歴史的な六郷用水をたどる遊歩道

現状 ・かつて六郷用水と香川が合流していた地点であり、現在は遊歩道「六郷用水物語」として整備されている



2. 歩行者・自転車動線、橋上の使われ方

現状 ・養源寺橋を渡る動線は比較的少ない一方、香川沿いや養源寺沿いの動線は多い
・橋上にたたずむ人が多くみられた
・利用状況に対してやや過度と思われる車両用防護柵が設置されている



3. 養源寺とのつながり

現状 ・地域に開かれたお寺である(食堂、花まつり、あじさいロード、盆踊り大会など)
・養源寺の門前にポケットパークが設けられている
・「池上七福神巡り」や「六地藏巡り」の一部になっている



⇒利用上の課題は少ない
⇒橋及び橋周辺の特徴や養源寺との関係性を踏まえたデザインが必要

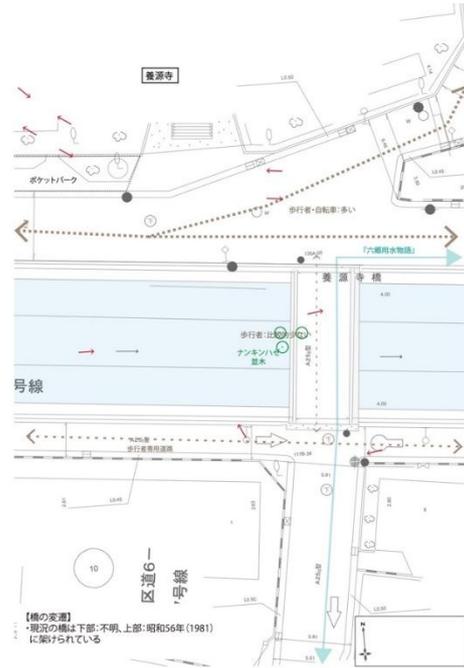


図 4.11 課題の整理 (養源寺橋)

※この図は計画段階でのイメージであり、内容は今後変更になる可能性があります

4) STEP 4、5、6 目標を定める、方針を立てる、アイデアを練る

次に検討の方向性・目標の設定を行った。検討の方向性としては下記が挙げられる。

① 2橋周辺のトータルデザイン

- ・遊歩道「六郷用水物語」や細街路による歩行者の回遊性を持たせる。
→車から歩行者中心のみちづくりへの転換。
- ・2橋をつなぐ左右岸の街路には特徴の違いがみられる。
→街路の個性を活かしたみちづくり。

② 霊山橋

- ・池上本門寺の参道として位置付けられている。
- ・霊山橋を渡る＝「結界を越える」という意味を持つ。
- ・雰囲気異なる2つのエリアをつなぐ。
→参道軸方向の意味合いを強く持つ場としての整備が必要。
→日常、非日常（お会式）の利用両方に対応できる場づくり。

③ 養源寺橋

- ・かつて呑川と六郷用水が合流しており、現在は遊歩道「六郷用水物語」の一部である。
- ・「池上七福神巡り」や「六地藏巡り」のルートの一部である。
→多様な歩行者回遊ルートが重なる場。
- ・養源寺の特徴（地域に開かれたお寺、門前のポケットパーク）。
→養源寺も含めて人が交わる場として捉える。

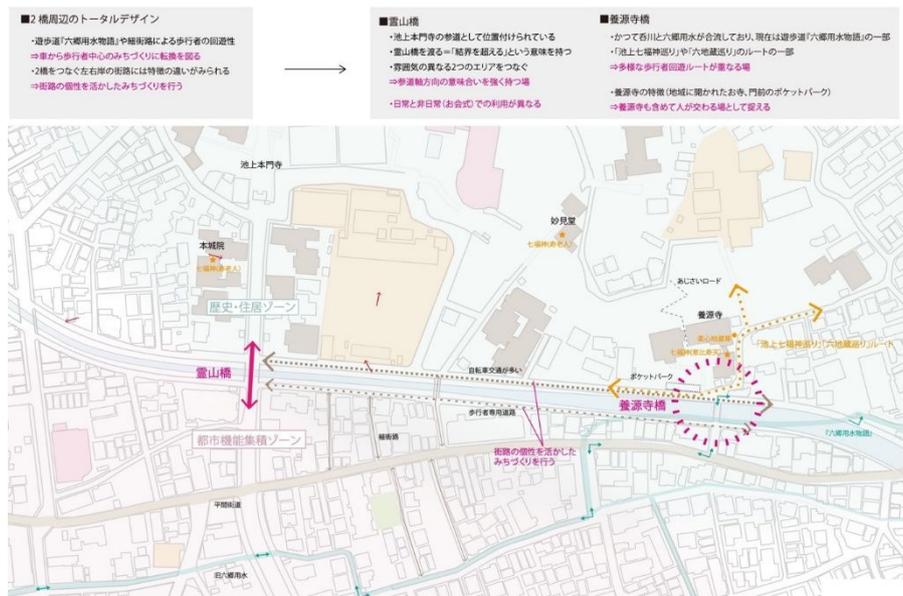


図 4.12 目標検討方針の設定

(図版出典：地理院タイルに霊山橋及び養源寺橋の周辺情報を追記して掲載)

※この図は計画段階でのイメージであり、内容は今後変更になる可能性があります

4. 2 地域価値重要度 B (旭橋)

地域価値重要度 B に分類される橋梁のケーススタディとして、呑川の河口部に架かる旭橋を取り上げる。旭橋は呑川景観形成重点地区の対象区域に含まれており、呑川との関係性が重視される橋梁である。また河口部に近いため、空港臨海部の景観との関係性も考慮する必要がある。



写真 4.3 旭橋

1) STEP1 地域を調べる

本橋は地域の人々が日常的に利用されている道路である。そのため本橋がつないでいるものは何かという視点から、上流区間の橋梁も含めて広域的なエリアを対象とした分析及び現在の利用状況の調査を行った。

①広域分析

- ・1932～1935年に呑川の開削。1936年に産業道路が開通し、1960年に現在の旭橋が開通した。
- ・河川横断方向（南北方向）で見ると、呑川河口部にかかる橋梁がそれぞれ特徴を有している。

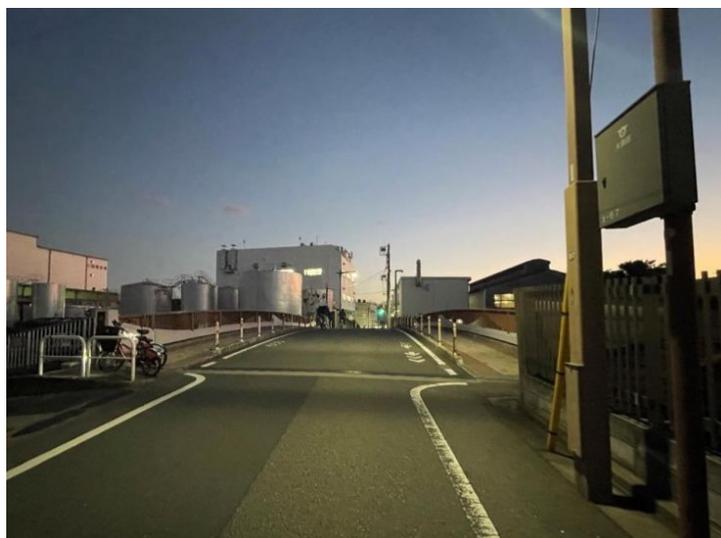


写真4.4 藤兵衛橋（旭橋の1橋上流側の橋梁）

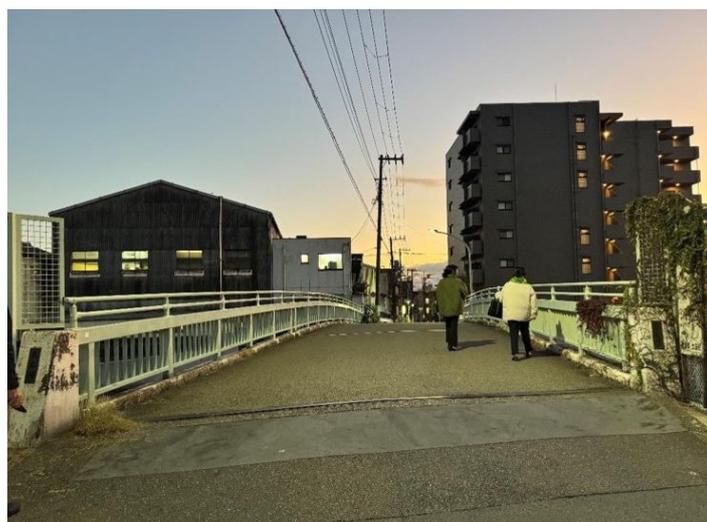


写真4.5 末広橋（旭橋の2橋上流側の橋梁）



写真 4.6 東橋（旭橋の3橋上流側の橋梁）

②現在の利用状況

- ・自動車交通の他、自転車の利用者もかなり多い。
- ・兩岸の上下流とも船着場にアクセスする動線が設けられている。ただし施錠されているため、一般の利用者が自由に入出入りすることはできない。



図 4.13 広域調査図（周辺の橋梁も含めて動線の性格づけを分析）
（図版出典：地理院タイルに呑川下流域の周辺情報を追記して掲載）

※この図は計画段階でのイメージであり、内容は今後変更になる可能性があります

2) STEP 2 条件を整理する

次のステップとして条件の整理を行った。具体的には、本体構造（上部工構造は決定済み）、歩道構造、高欄種別、橋詰空間（高低差処理が必要）、水道管の添架方法についての条件整理を行った。下記にその結果をまとめる。

①構造及び支間割

- ・ 1 径間の桁橋に架替えることを前提とする。
- ・ 本体構造は超高強度繊維補強コンクリート（UFC）プレテンションホロー桁。できるだけ桁高を薄くすることで検討する。

②歩道に関する条件

- ・ 歩道の支持形式は幅員の設定含めて検討が必要である。
- ・ 前後区間の歩行空間との連続性を確保し、歩行者をスムーズに誘導するために歩車道境界の縁石端部の一部を切り欠くこととする。

③高欄の種別に関する条件

- ・ 車両の衝突に関する条件設定に関しては整理が必要である。
- ・ 歩車道境界の縁石立ち上がりによる車両逸脱の防止効果や呑川にかかる他の橋梁の状況も踏まえて防護柵の前提条件を整理する。

④橋詰に関する条件

- ・ 耐震化のための護岸改修の HWL 及び護岸高さの防御ラインの設定を守る必要がある。

⑤添架管に関する条件

- ・ 水道管を添架させる必要があり、なおかつ空気弁のメンテナンスができるようにする。
- ・ 水道管の添架方法については、歩道の構造と連動する形で検討が必要である。

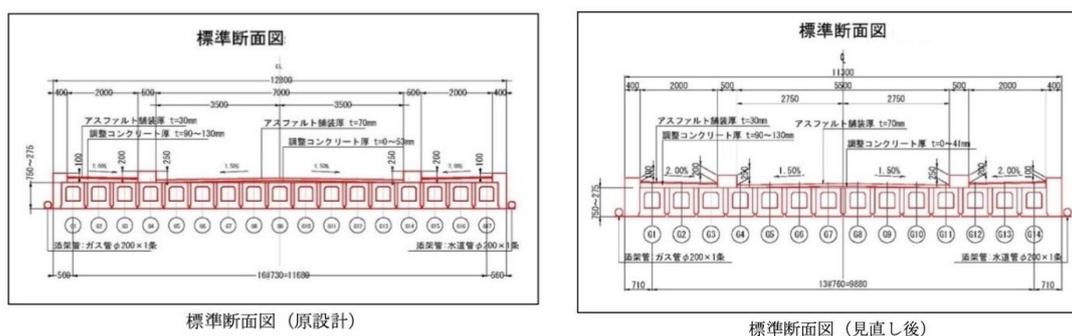


図 4.14 標準横断面図の条件設定

※この図は計画段階でのイメージであり、内容は今後変更になる可能性があります

○今回提案における設定（設計者が設定）

歩行者をスムーズに誘導するため縁石端部を一部切り欠く

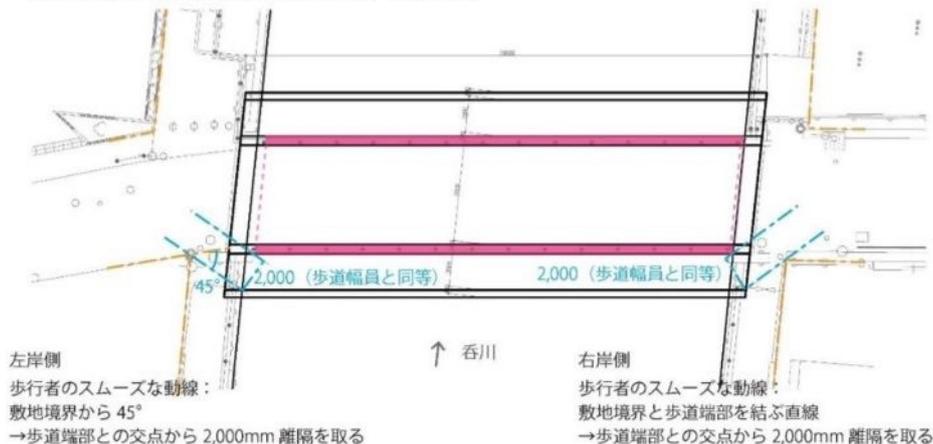


図 4.15 歩車道境界部の条件整理

※この図は計画段階でのイメージであり、内容は今後変更になる可能性があります

①桁の外側にそれぞれ添架



・陸地部との接続が良い

②歩車道境界に添架



・路面上に配置：
橋詰の歩行者動線に影響するため難しい
→下図参照



・路面下に配置：
歩車道分離構造の間に入れる場合は
歩行者動線への影響はない

③桁の外側（上流側）にまとめて添架



・埋設管の平面的な切り回しが課題
※配管同士の離隔→要確認

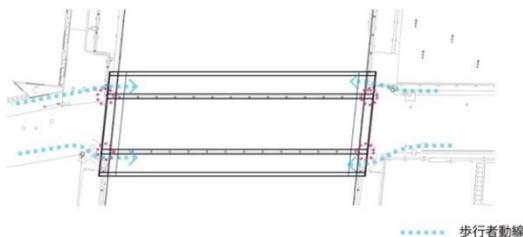


図 4.16 添架管に関する条件整理

※この図は計画段階でのイメージであり、内容は今後変更になる可能性があります

3) STEP 3 地域の価値や課題を発見する

次に地域の価値や課題を発見する作業を行った。特に広域的な位置付けの検討を行った。

①広域分析

- ・旭橋は大森～糞谷の範囲をつなぐ動線の一部を構成している。
- ・貴船児童公園、旧呑川緑地、呑川緑道、北前堀緑地、南前堀緑地の5つの公園・緑地をつなぐ動線の一部を構成している。

②周辺分析

- ・下流側は呑川緑道や民有地の緑地帯と一体的な緑の空間を形成している。

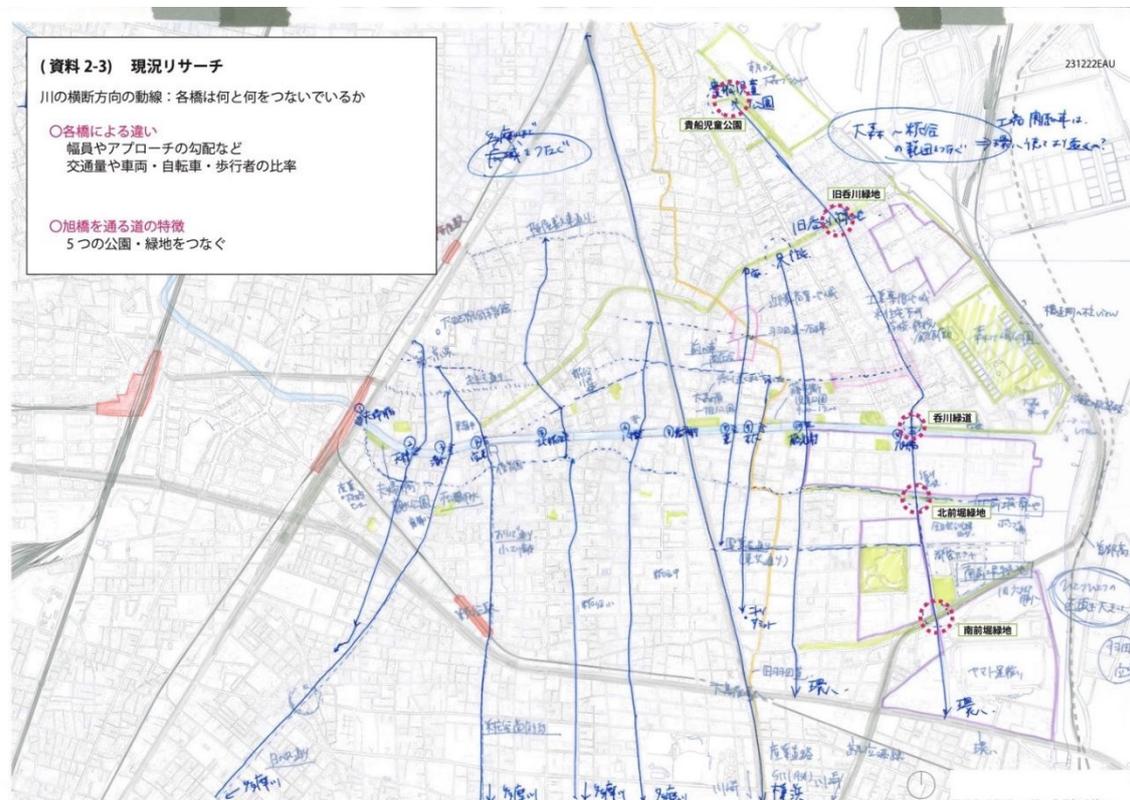


図 4.17 旭橋のあり方を検討するための広域分析図
(図版出典：地理院タイルに呑川下流域の周辺情報を追記して掲載)

※この図は計画段階でのイメージであり、内容は今後変更になる可能性があります

4) STEP 4 目標を定める

次に検討の方向性・目標の設定を行った。

①コンセプト

- ・みどりとともに川に出会う。

②橋梁及び周辺空間のデザイン

- ・車両交通が多いため、歩行者にとって渡りやすい環境をしつらえる。
- ・5つの公園・緑地をつなぐ道路の一部であることを踏まえる。
- ・橋詰空間には緑の中に人の居場所をしつらえる。
- ・呑川緑道へはバリアフリーに配慮した接続方法を検討する。

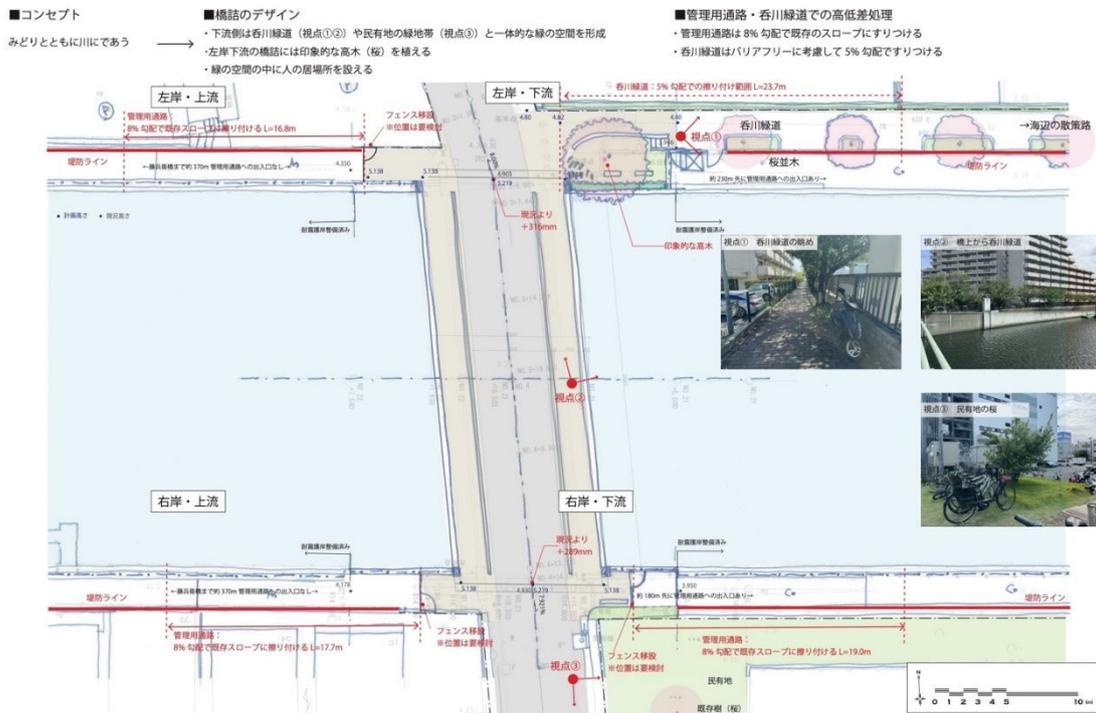


図 4.18 旭橋のコンセプトと平面図

※この図は計画段階でのイメージであり、内容は今後変更になる可能性があります

5) STEP 5 方針を立てる、STEP 6 アイデアを練る

次に検討方針の設定と具体的なデザイン検討を行った。

①構造及び支間割

・本体構造は超高強度繊維補強コンクリート（UFC）プレテンションホロー桁。できるだけ桁高を薄くすることで検討する。

②歩道構造に関して

・歩道は本体構造とは別の構造とし、鋼構造とする方向で検討する。
 ・水道管は歩道桁下に添架する形とし、側面からの景観に配慮する。また空気弁のメンテナンスを歩道路面上からできるように配慮する。

③高欄デザインに関して

・短い橋のため柵を構成する要素をできるだけ少なくし、橋の一体感を高める方向で検討する。

・縦柵をベースとしたバラスタータイプ又は支柱＋縦柵タイプをベースに検討を進める。

④橋詰デザインに関して

・呑川緑道への動線的な連続性に加え、人が佇める場所を設ける方向で検討を進める。

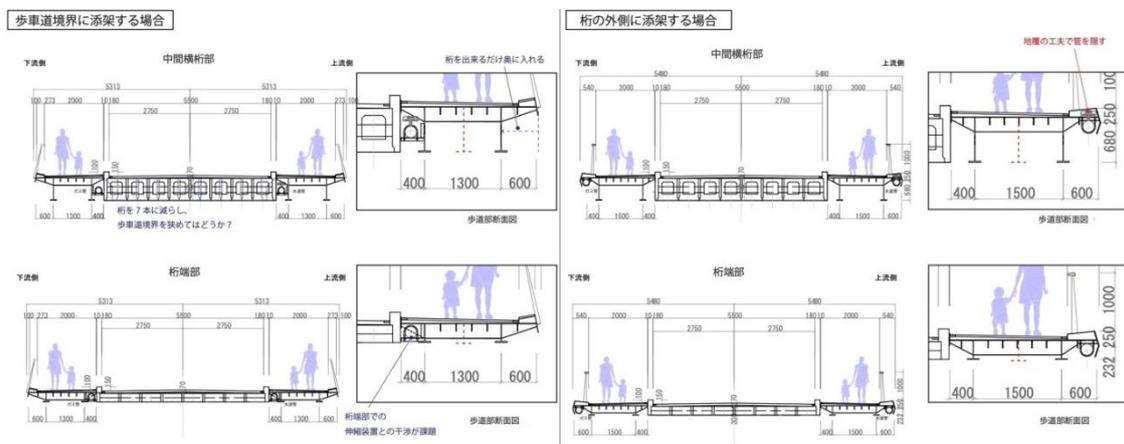


図 4.19 歩道構造及び添架管支持方法の方針比較検討

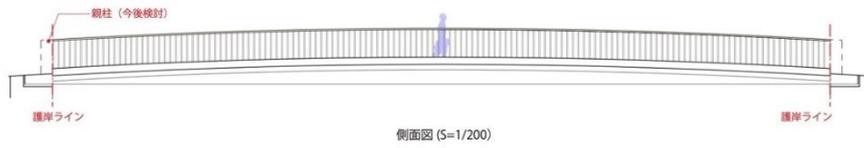
※この図は計画段階でのイメージであり、内容は今後変更になる可能性があります

■歩行者自転車用橋の形式

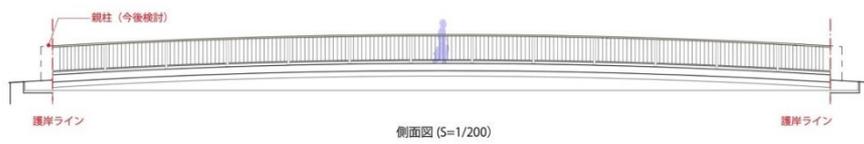
- ・短い橋のため欄を構成する要素をできる限り少なくし、橋の一体感を高める
- ・「3.支柱+縦横タイプ」は「橋の奥行き方向まで視線が抜けやすい」という特徴があるが、短い橋ではその効果が薄い

縦横をベースとした
「1.バラスタータイプ」または「2.支柱+縦横タイプ」とする

1.バラスタータイプ



2.支柱+縦横タイプ



3.支柱+横横タイプ

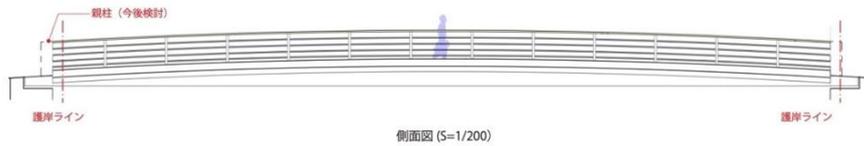
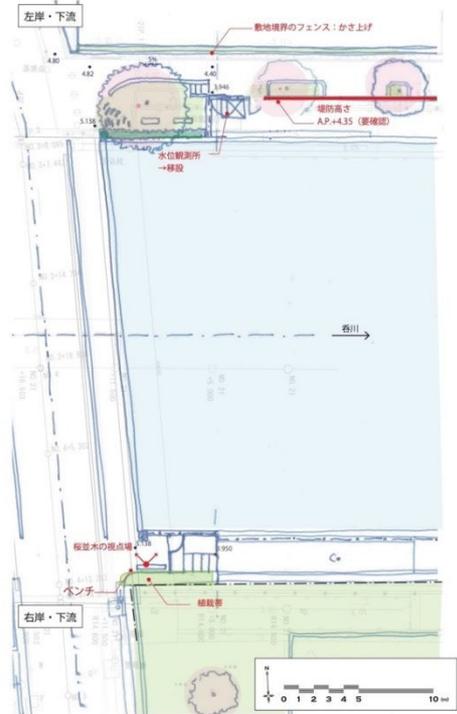


図 4.20 高欄形式に関する方針比較検討

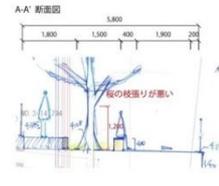
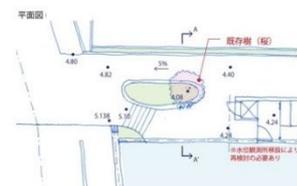
※この図は計画段階でのイメージであり、内容は今後変更になる可能性があります

■下流側平面図



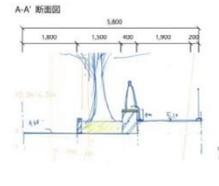
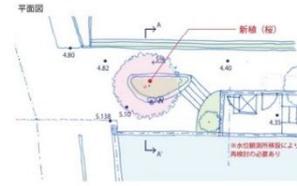
左岸・下流 のデザイン案

A ・既存樹 (桜) を保存し、平場を設ける



B ・桜を新植し、平場を設ける

OB-1: 桜の周りに人の居場所を設ける



OB-2: 大きな桜を中心に据え、人の居場所を添える

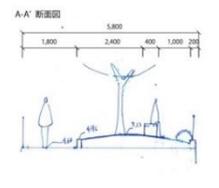
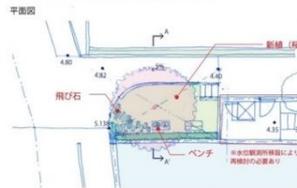


図 4.21 橋詰空間の方針比較検討

※この図は計画段階でのイメージであり、内容は今後変更になる可能性があります

4. 3 地域価値重要度 C

地域価値重要度 C に分類されるその他の橋梁に関しては、大規模な修繕の想定はせず、簡易な修繕を想定する。修繕の条件を設定し、景観やまちづくりといった地域価値の観点から最小限の配慮を行った場合、どのような事項の検討が必要かについて整理する。

1) 塗装の塗り替え

ここでは、塗装の塗り替えのみの修繕を対象とした場合の留意点についてまとめる。塗装については周囲の景観や環境に溶け込ませる地のデザインとする場合と、強調する図のデザインとする場合が考えられる。

①地のデザインとする場合

- ・周辺の景観に対して溶け込ませ、地のデザインとする場合、大田区色彩ガイドラインにおける基本色を用いることが原則とする（色彩ガイドラインでは、区域（景観形成重点地区とそれ以外の全市街地類型）毎に基本色と強調色と屋根色を設定。）。
- ・塗装面積が大きい桁などの場合、面積効果により、低明度の色はより暗く、高明度の色はより明るく感じられる傾向にある。面積効果の影響を考慮する必要がある。
- ・現場で塗装サンプルの確認が必要。陽が当たる場合、影になる場合、水に濡れた場合、近景、中景、遠景からの見えなど様々な状況について確認する。
- ・塗装の塗り替えだけでなく、雨仕舞いの処理と一体で検討する必要がある。せっかく塗り替えを行っても、雨仕舞いに対する対策が行われていないと、すぐに汚れてしまうことに注意する。



写真 4.7 東原橋（JR 跨線橋）：錆汚れが目立ち、塗装の塗り替えが必要
（隣接橋梁と同様に無彩色系の色彩での塗装となると思われるが、
柵からの雨仕舞いの対策を行う必要がある。）

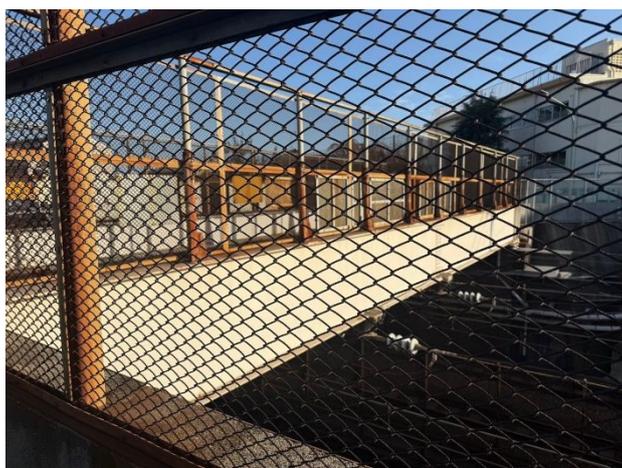


写真 4.8 東原橋（JR 跨線橋）



写真 4.9 稲荷橋（JR 跨線橋）：白色で再塗装された壁高欄
（白であるため、色彩ガイドラインには準拠しているが、雨仕舞に対する
対策を行わないと、上部に設置された柵の錆により再度汚れる恐れがある）

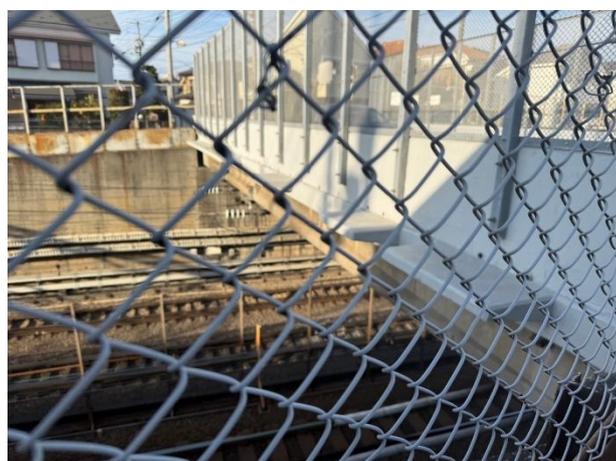


写真 4.10 稲荷橋（JR 跨線橋）

②図のデザインとする場合

・周辺の景観に対してアクセント的に目立たせる図のデザインとする場合であっても、大田区色彩ガイドラインに準拠し、設定された強調色の中から色彩を選定する。

・一方で、長く親しまれてきた色の場合、いたずらに色を変えてしまうと、橋そのものの記憶やイメージを変えてしまう場合もありうる。

独自の色を用いて図のデザインとする場合は、「なぜその色にするのか」について十分に検討する必要がある。

・必要に応じて、景観審議会や景観アドバイザーの意見をもらうことが望ましい。



写真4.11 桜橋（桜坂）：赤色で塗装された桁と高欄
(色彩ガイドラインに準拠してはいないが、いたずらに色を変えてしまうと橋そのものの記憶やイメージを変えてしまう恐れがある)

2) 舗装の改修

ここでは、舗装の補修のみの修繕を対象とした場合の留意点についてまとめる。

- ・舗装としての機能（耐久性、安全性、維持管理など）を担保することが大前提である。
- ・周辺道路の舗装（計画又は現況）に対する関係性の検討が必要である（橋面舗装を周辺に同化／橋面のみ強調など）。
- ・コストと機能のみで舗装材を選定するのではなく、加えて周辺との関係性、周辺地域の歴史性、景観、素材の持つイメージ、環境配慮、SDGs への貢献などを総合的に勘案して選定することが必要である。
- ・現地での舗装材のサンプル確認が必要。一定程度の面積で舗装材サンプルを敷設し、素材の色ムラ、歩行感、陽に当たった場合、水に濡れた場合、日陰になった場合の見え方、周囲の風景の中での見え方など様々な状況を確認することが望ましい。
- ・場合によっては、試験施工を行い、実際の交通を通した上で、舗装材の状態変化を確認することもある。



写真 4.12 境橋（内川）

（橋面の舗装を改修する際には、河岸の遊歩道整備の状況も踏まえて一体的に検討することが望ましい）



写真 4.13 諏訪橋（内川）

(橋梁の架替に伴い、舗装も整備。河岸の遊歩道整備も合わせて行われている。)



写真 4.14 諏訪橋（内川）

3) 高欄の改修

ここでは、高欄の改修を対象とした場合の留意点についてまとめる。経年劣化により高欄自体を交換する場合、高さの不足により高欄を嵩上げする場合の二つのケースについて整理する。

①高欄を交換する場合

- ・高欄種別の整理：必要以上のスペックにならないように配慮が必要である（車両用防護性能の要否、歩行者の転落防止、横断抑止等）。
- ・内部景観：交差する河川、道路、鉄道などと橋面の関係性について検討。視線の抜けと透過性、子供の利用（子供が橋の外を眺めることが多いかどうか）、縦断方向に見た場合の視線の抜けなどが主な検討事項となる。
- ・外部景観：高欄を含め、外から橋梁全体を見た場合のシルエットについて検討する。
- ・基本的な考え方：上記の検討を元に、高欄のあり方に関する基本的な考え方をまとめる。
- ・形式：基本的な考え方に基づき、高欄の形式を検討する。主なタイプとしては、横さんタイプ、縦さんタイプ、支柱・トップレールフレーム＋パネルタイプ、壁高欄タイプ、半壁高欄タイプなどが考えられる。
- ・素材：同時にどの素材を用いるかの検討も行う。材料特性、強度、経年変化対策（特に防錆）、手触りなどが主な検討事項となる。
- ・照明：照明の要否の検討。照明を組み込む場合には、照明器具の設置位置、配光、配線経路などが主な検討事項となる。
- ・定着方法：橋梁本体に対してどのように固定するかを検討。高欄が破損した場合、橋梁本体構造に影響を及ぼさずに、取り替えが可能な仕組みの検討も必要である。
- ・詳細形状：構造、内部及び外部からの見え方、荷重条件、手で掴んだ場合の形状（曲面など）、規格材の利用なども関連する。



写真 4.15 境橋（内川）



写真 4.16 境橋 (内川)



写真 4.17 境橋 (内川)

(基準よりも高欄の高さが低いため、高欄のみを交換又は嵩上げを行う可能性がある)

②高欄を嵩上げする場合(高さ不足など)

- ・そもそも嵩上げが必要か?という必要性の検証が必要である(橋梁の性格にもよるが、元の橋梁のオリジナルな姿が重要である場合、前提条件自体を見直すことも必要)。
- ・追加部材の検討:部材の追加後付けにより嵩上げする場合、追加部材と元の部材との相性を検討する。
- ・定着方法の検討:元の部材に追加部材をどのように定着させるかを検討する。
- ・雨仕舞い:壁高欄タイプなどに高さが不足している例が見られるが、改修のタイミングで、壁高欄部分の雨仕舞いについても検討することが望ましい。雨垂れを防止する工夫で高欄の美観を長持ちさせることができる。



写真 4.18 萬代橋 (新潟県)

(当初の橋の設計思想を守るため、高欄の嵩上げをしなかった事例)



写真 4.19 清水橋 (文京区)



写真 4.20 清水橋（文京区）

（高欄の嵩上げではないが、半壁高欄にトップレールを設置した事例）

4) 周辺空間の整備

ここでは、周辺空間の整備について整理する。具体的には橋詰広場など橋梁の修繕と同時に周辺空間の整備・改修をすることで橋の魅力や価値が高まる場合について述べる。

①橋詰空間の整備

・橋詰スペースの確保：橋梁自体を眺める視点場にも、交差する河川や道路、鉄道などを眺める視点場になりうるので、小さくとも可能な限り橋詰に滞留スペースを取れると良い。

・植樹：スペースが確保できれば、橋の袂を示すために樹木を植えることも可能となる。

・ベンチの設置：橋詰にスペースが取ることが可能であれば、歩行者が腰掛けられるベンチやスツールを設置できると良い。



写真 4.21 桜橋（桜坂）

（橋面も橋詰空間も桜並木の視点場となる）



写真 4.22 桜橋（桜坂）

（橋詰に腰掛けられる場所があれば、桜や橋を眺められるスペースにもなる）

第5章 地域価値創造に向けた課題抽出に関するケーススタディ

5.1 地域価値重要度 A (内川橋)

内川に架かる橋梁で、1956年に竣工した古い橋である。令和6年度の段階では、修繕の必要性はランクⅡに分類されている。平和島駅周辺地区グランドデザイン・平和島駅周辺地区まちづくり基本構想の対象エリアに含まれており、地域価値重要度Aに分類される。

橋梁の前後区間の路線は、美原通りと呼ばれる旧東海道沿いの商店街であり、かつての東海道の幅員のスケール感が感じられる街路となっている。また交差する内川沿いには桜のプロムナードが整備されており、散歩道ルートも設定されている。



図 5.1 内川橋周辺図

(図版出典：地理院タイルに内川橋の周辺情報を追記して掲載)

1) 課題① 旧東海道の歴史性

前後区間の旧東海道（美原通り）の歴史性をどのように継承するかが課題となる。車道空間と歩行空間の幅員設定が旧東海道のスケール感が重要なポイントとなる。



写真 5.1 内川橋周辺



写真 5.2 美原通り（旧東海道のスケール感を残す）



写真 5.3 旧東海道の案内板

2) 課題② 大森駅からの景観

上流側の第一京浜に架かる大森橋から内川橋がどのように見えるかも修繕のポイントとなる。



写真 5.4 大森橋からの見え

3) 課題③ 内川との関係性

交差する内川の水面との関係も重要になる。桁高よりも高欄の高さが支配的になるため、高欄のデザインをどのようなものにするかがポイントとなる。

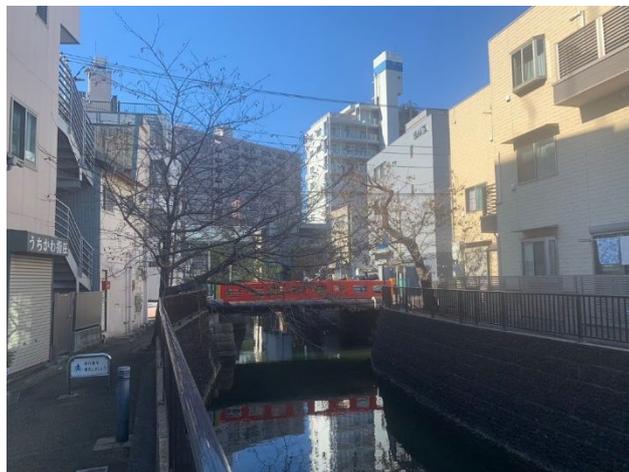


写真 5.5 下流側からの見え

4) 課題④ 美原通り商店街との関係性

旧東海道の歴史性の継承も重要であるが、美原通り商店街としての街路デザイン（舗装や照明など）と橋梁のデザインの整合性も修繕にあたっての重要なポイントとなる。

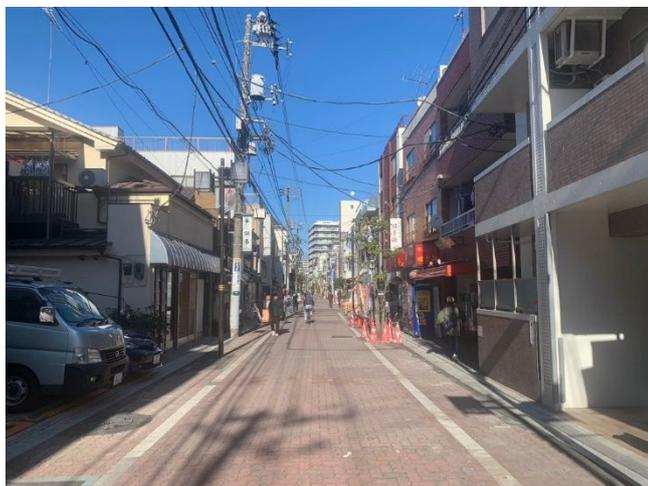


写真 5.6 美原通り商店街

5) 課題⑤ 内川沿いの桜のプロムナードとの関係性

内川沿いには桜が植えられており、桜のプロムナードとして遊歩道の位置付けがなされている。部分的に幅員が狭い場所もあるため、これら遊歩道とどのように接続するかも課題となる。

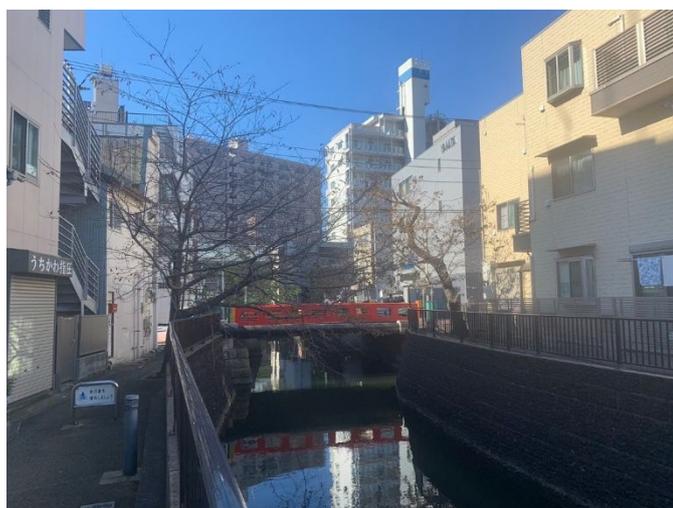


写真 5.7 遊歩道から内川橋を見る



写真 5.8 橋詰の桜



写真 5.9 橋詰の桜（部分的に幅員がせまくなっている）



写真 5.10 桜のプロムナードのサイン

6) 課題⑥ 添架管の取り扱い

上下流には添架管を設置する必要があり、修繕の際にはこれらの添架管をどのように取り扱うかも課題となる。



写真 5.11 上流側の添架管



写真 5.12 下流側の添架管

5. 2 地域価値重要度 B (古市富士見歩道橋)

多摩川沿いの区道にかかる歩道橋で、1979 年竣工。令和 6 年度の段階では、修繕の必要性はランク II に分類されている。多摩川景観形成重点地区の対象エリア内に設置されている。



図 5.2 古市富士見歩道橋周辺図

(図版出典：地理院タイルに古市富士見歩道橋の周辺情報を追記して掲載)

1) 課題① 多摩川沿いの区道からの景観

多摩川沿いの区道からはよく見える歩道橋であり、修繕の際には多摩川沿いの景観に配慮した構造、色彩の検討が必要となる。



写真 5.13 上流側から



写真 5.14 下流側から

2) 課題② 橋上からの眺め

橋上からは多摩川沿いの風景がよく見える。視界を遮らないような工夫や橋上からゆっくりと風景を眺められるような場づくりが求められる。

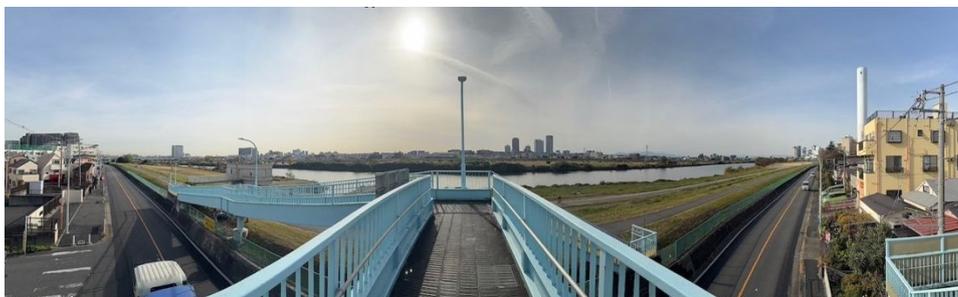


写真 5.15 橋面から多摩川の眺め



写真 5.16 上流側方向の眺め



写真 5.17 下流側方向の眺め

3) 課題③ アプローチ道路からの景観

アプローチ道路からの景観も課題となる。スロープの設置位置や色彩も含めて全体の見え方を検討する必要がある。



写真 5.18 アプローチ道路からの景観

4) 課題④ バリアフリー経路の検討

車椅子利用者が安全で快適に昇降できるバリアフリー経路（EV やスロープも含めて）が必要となる。利用頻度やコスト、河川区域との関係など制約条件を踏まえた上での検討が必要となる。



写真 5.19 バリアフリー経路としてのスロープ

5) 課題⑤ 治水記念碑の取り扱い

現地の堤内地側には堤防の下に治水記念碑が設置されている。スロープの下でかつ民有地の中に挟まれた空間に設置されており、一般の人がアクセスすることは難しい。スロープや橋詰空間と一体的な検討を行い、現況よりも見やすい位置に移動させることが望ましい。



写真 5.20 スロープ下の治水記念碑

5.3 地域価値重要度 C (桜橋)

歌謡曲でも歌われる桜坂に架かる歩道橋。1963年竣工の古い橋であるが、修繕の必要性はランク I に分類されている。谷地形の両側の住宅地をつなぐ歩道橋で、地域の人々に日常的に利用されている。春の桜の季節には桜を眺める視点場となる。



図 5.3 桜橋周辺図

(図版出典：地理院タイルに桜橋の周辺情報を追記して掲載)

1) 課題① 遠景からの景観と歴史の継承

桜坂の桜並木の間にかかる橋梁であるため、特に坂の下からは遠景からもよく見える。またシンプルな構造や、赤い色彩は地元の人にとっては親しまれている色であると思われる。それら構造や色彩の歴史をどのように引き継ぐかも修繕計画の際の課題となる。



写真 5.21 桜坂の坂下遠景から



写真 5.22 桜坂の坂上遠景から

2) 課題② 近景

近景からも同様に、シンプルな構造と赤い色をどのように取り扱うかが課題となる。



写真 5.23 近景側面から



写真 5.24 近景橋下から

3) 課題③ 橋上空間

橋上空間は桜坂と桜並木の良い視点場となる。高欄の形状や色彩も含め修繕の際のポイントとなる。



写真 5.25 橋上から坂下方向



写真 5.26 橋上から坂上方向

4) 課題④ 橋詰空間

橋詰空間も桜を眺める良い視点場となる。この橋を訪れる人々が少し腰掛けられる場所があると良い。また東側は階段で高低差の処理がされており、車椅子利用車が利用できない。改修の際にはバリアフリーに対する対応も求められる。



写真 5.27 西側橋詰（腰掛けられる場所があると良い）



写真 5.28 東側橋詰（階段となっているため、バリアフリー対応が望まれる）

第6章 おわりに

6.1 地域価値創造の効果的な活用方法

ここでは、地域価値創造編の効果的な実務上の活用方法についてとりまとめる。

まず本編の枠組みを理解した上で、検討の対象となる橋梁が、まちづくり重要度のどのカテゴリーに当てはまるかを確認する。地域価値重要度 A に該当する各地域のグランドデザイン、グランドビジョン、まちづくりガイドラインが策定されている地域に架かる橋梁はカテゴリーA、地域価値重要度 B に該当する景観形成重点地区に架かる橋梁はカテゴリーB、地域価値重要度 C に該当する上記以外の橋梁はカテゴリーC と分類する。

以下の図にカテゴリー毎の活用方法の流れを示す。

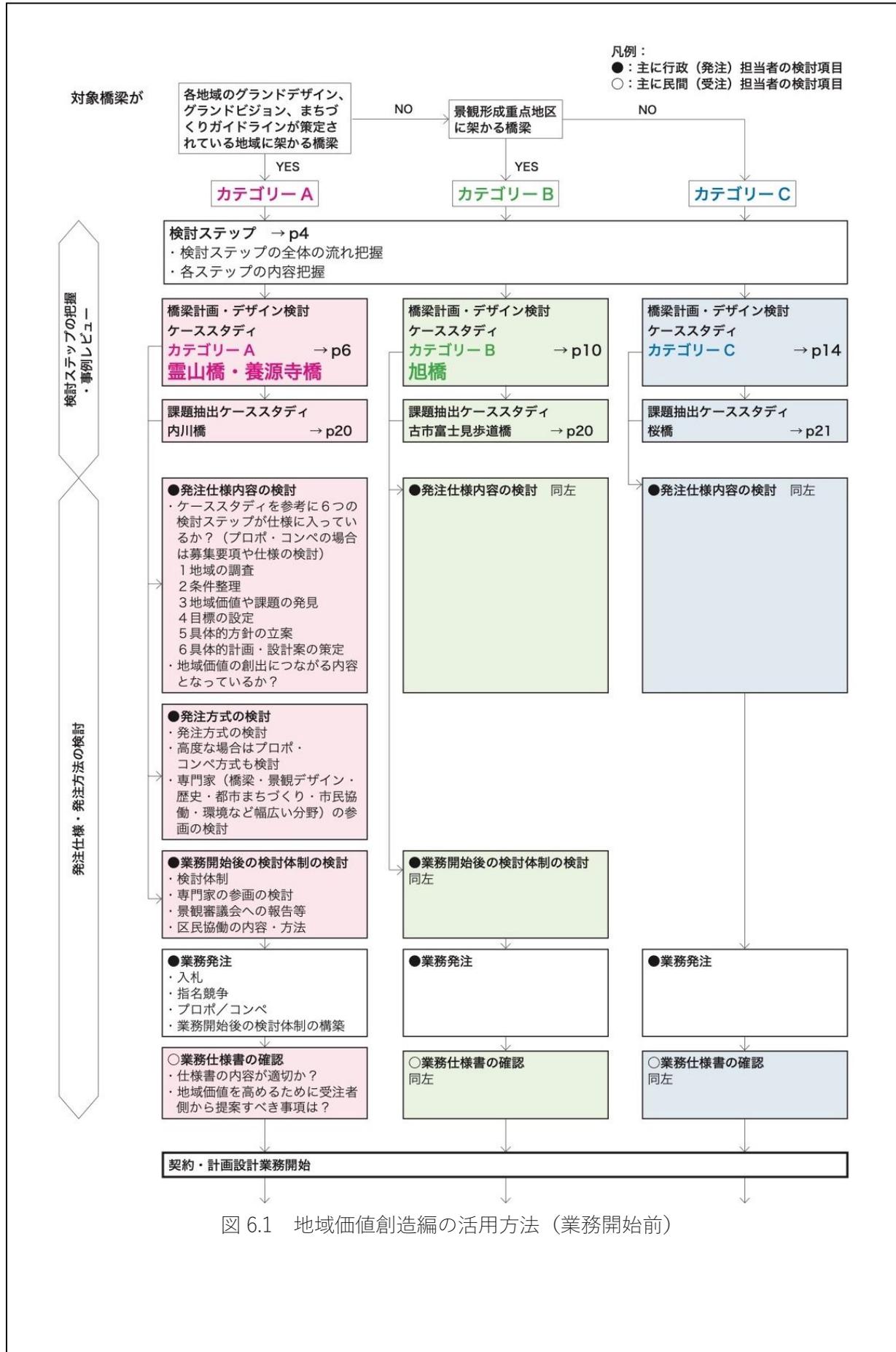


図 6.1 地域価値創造編の活用方法（業務開始前）

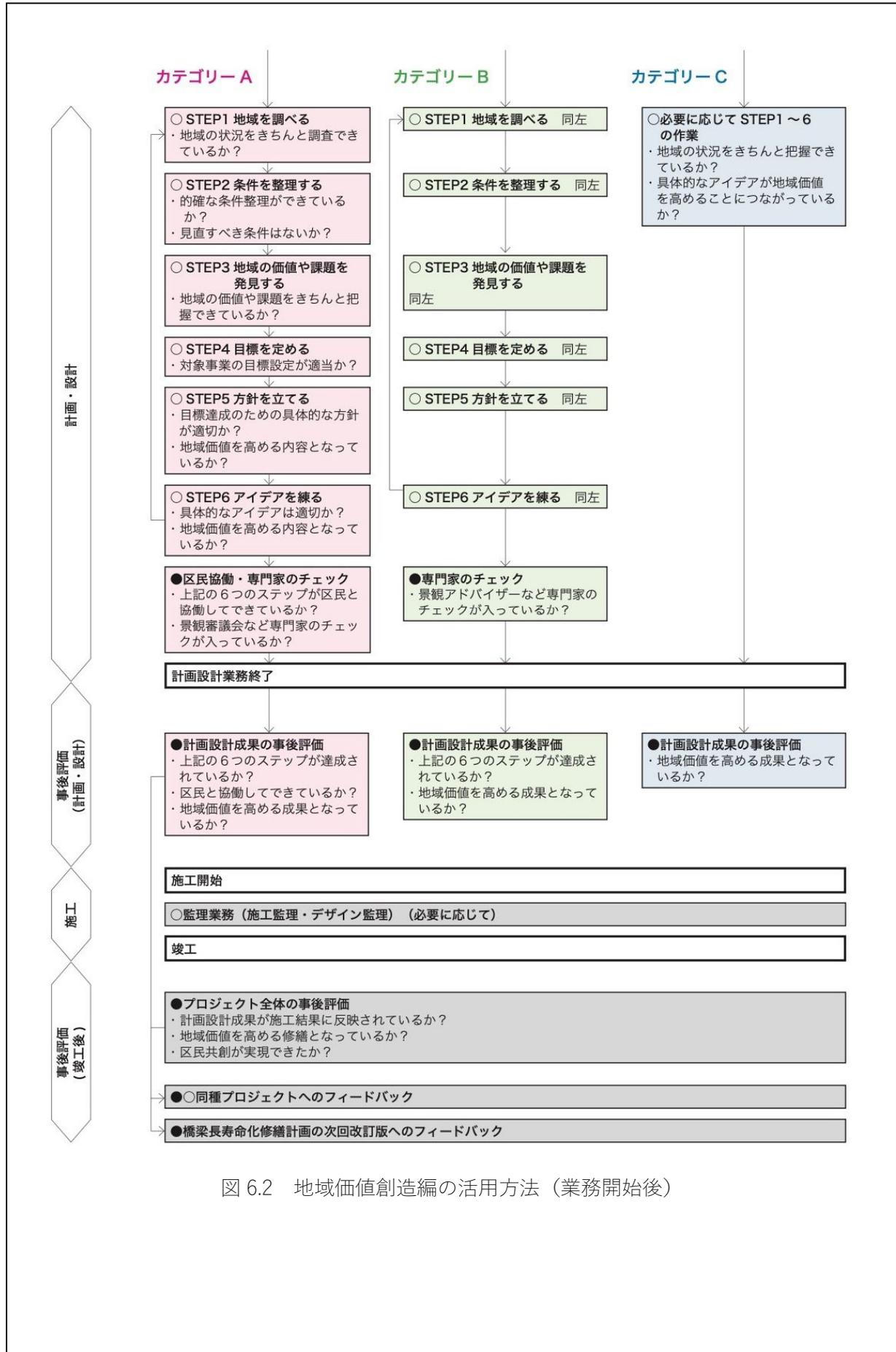


図 6.2 地域価値創造編の活用方法（業務開始後）

1) 発注仕様・発注方法の検討

まず地域価値創造編の検討ステップや枠組みなどを理解した後に、検討対象となる橋梁がまちづくり重要度の観点からどのカテゴリーに分類されるかを確認する。各地域のランドデザイン、ランドビジョン、まちづくりガイドラインの対象地域に架かる橋梁については地域価値重要度 A、景観形成地区に架かる橋梁は地域価値重要度 B、その他の橋梁は地域価値重要度 C に分類する。

その後、各地域価値重要度のケーススタディ（橋梁計画・デザイン検討に関するケーススタディと課題抽出に関するケーススタディ）についての記述を読み、その検討ステップを具体的に理解する。

次に発注仕様や発注方法の検討のステップにうつる。主に行政の発注担当者が検討すべき内容であるが、立場に関わらず、修繕計画やデザイン検討に関わる担当者全てが目を通し、理解する。発注仕様内容の検討においては、6つの検討ステップがきちんと仕様書（コンペやプロポーザルの場合には実施要綱）に記載され、それらに対する対価を確認する。

発注方式の検討であるが、地域価値重要度 A の重要な橋梁で、その検討内容が高度なものの場合については、入札による単純な価格競争ではなく、プロポーザル方式やコンペ方式などにより受注者を選定することも検討する。この場合、重要な点はきちんとした審査体制を組むことであり、学識者等の専門家に参画していただく。橋梁・景観デザイン・歴史・まちづくり・区民協働・環境など幅広い分野の専門家に審査に入っていただくことで、多様な視点からの検討が可能になる。

業務開始後の検討体制の検討も必要である。前述の専門家の参加や必要があれば、景観審議会への報告、審議などを経ることも重要である。また重要な橋梁については区民と一緒に検討をすることも大事な視点である。その上で、業務仕様書の内容が適切かどうか、地域価値を高める業務内容となっているかどうか発注者、受注者それぞれが確認し、業務開始となる。

地域価値重要度 B、地域価値重要度 C については、上記の発注方式の検討のうち必要なものを行い、必要に応じて景観アドバイザーへの報告相談を行う。

2) 計画・設計

業務開始後は、6つのステップについて着実に検討を行う。合わせて、区民協働による検討や専門家によるチェックも受ける。

3) 事後評価

地域価値創造編は事後評価にも利用することを想定している。前述の6つのステップがきちんと達成されているか？区民との協働がなされているか？地域価値を高める成果となっているか？など計画設計の成果自体の事後評価のチェックマニュアルとしても活用可能である。うまくいった点や逆にうまくいかなかった点をきちんと記録しておくことが次のプロジェクトの成否につながる。

また施工が開始され、最終的に竣工した橋梁そのものが、地域価値を高める結果となっているかどうかの施工の事後評価にも活用できる。この点に関しては、計画・設計の内容がきちんと工事に反映されるかどうかのプロセス（設計監理業務やデザイン監理業務など）も重要であり、必要に応じて、こうした監理業務のプロセスを経る。

こうした事後評価への活用は次のプロジェクトにフィードバックされるだけでなく、橋梁長寿命化修繕計画自体の次の改訂へのフィードバックにもつながる。成功点と反省点をきちんと記録に残し、橋梁長寿命化修繕計画自体のバージョンアップにつなげていく。

6. 2 今後に向けて

修繕の内容にもよるが、何らかの修繕が必要になる場合、橋が生まれ変わることになるので、そこに地域にとって何らかの新しい価値を加えることが重要である。そのためには前述の6つのステップは必要になるプロセスであり、橋梁長寿命化修繕計画を、発注担当、受注担当などの立場を超えて、修繕に関わるすべての人々が目を通すべき内容である。

また区民協働、区民共創に関する事項も重要な点である。区民協働編では主に点検に区民が参加し協働する内容の検討となっているが、その後の4つのステップ（3地域の価値や課題を発見する、4目標を定める、5方針を立てる、6アイデアを練る）においても区民と一緒に協働することが求められる。この区民協働、区民共創に関する事項をどのように位置づけるかは、今後の課題でもある。

第7章 意見聴取した学識経験者と計画策定部署

7. 1 意見聴取した学識経験者

国士館大学 二井 昭圭 教授

7. 2 計画策定部署

大田区 都市基盤整備部 都市基盤管理課 計画調整担当



大田区 橋梁長寿命化修繕計画
(地域価値創造)
令和7年3月 第1版(初版)