

① はじめに

景観計画においては、工作物（今回は橋りょう）の新設、増築、改築若しくは移転、外観を変更することとなる修繕若しくは模様替え又は色彩の変更についても、建築物と同じ色彩基準が適用されている。さらに、橋りょうの多くは景観形成重点地区に架橋されており、そのほとんどが行政所有の道路橋である。

令和7年度・8年度に長寿命化修繕工事を予定している稲荷橋は空港臨海部景観形成重点地区内で海老取川を渡河しており、長寿命化修繕工事に伴う高欄（橋梁用防護柵）取替・主桁（橋の荷重を支える桁）の塗装塗替は、色彩についても景観への配慮が必要となる。

② 現状・課題

現在の稲荷橋は、地域の神社である穴守稲荷神社が橋名の所以となっており、高欄（橋梁用防護柵）・主桁が神社の鳥居を連想させる朱色で塗装されている。この色彩が景観のアクセントとなり地域のランドマークとして地域住民に親しまれている。今回の高欄取替及び主桁の塗装塗替においては、この色彩を継承することで、地域の歴史・文化に根付いた景観を存続させることが良好な景観形成に資すると考えられる。

現在の高欄・主桁の塗装色である朱色はマンセル値が色相 10R、明度 5、彩度 14 で、大田区の色彩基準においてアクセント色にあたるため、本来であれば橋梁側面面積の 1/20（5%）以内とする必要がある。しかし、稲荷橋は区民のなじみが深く地域のランドマークとしての役割を果たしている。以上を踏まえ、色彩基準の適用除外の可否について検討を要する。

③ 方針(案)

本件は「大田区景観計画」第3章（4）色彩に関する基準（b）色彩基準の適用除外に定める要件（橋梁等で区民のなじみが深く、地域イメージの核となっており、地域のランドマークの役割を果たしているもの）を満たすものであり、大田区景観審議会の意見を聴取した上で、色彩基準によらないものとする。

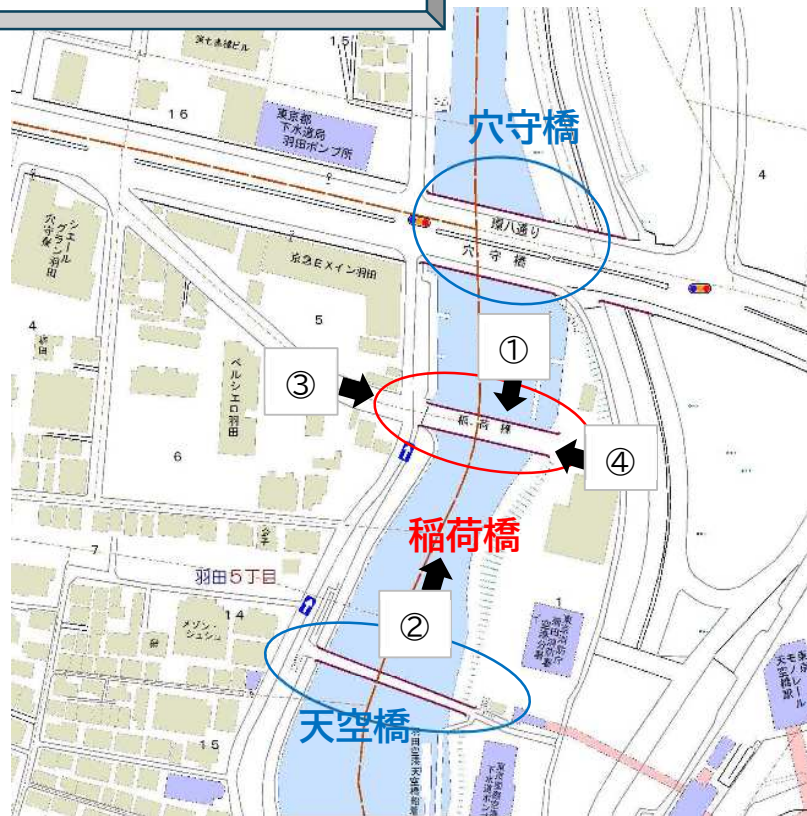


色彩基準の適用除外の記載内容抜粋（大田区景観計画第3章(4)(b) P139)

「次のような良好な景観形成に貢献するなど、本計画の実現に資する色彩計画については、景観審議会の意見を聴取した上で、色彩基準によらないことができます。」

- 地区計画や面的開発の区域などを対象に、一定の広がりの中で地域特性を踏まえた色彩基準が定められ、良好な景観形成が図られる場合。
- 自然石や木材などの自然素材、質感の豊かなタイルやレンガなどを使用する場合。
- 橋梁等で区民のなじみが深く、地域イメージの核となっており、地域のランドマークの役割を果たしているもの。
- コースターなどの遊戯施設で、壁面と認識できる部分をもたないもの。

現況写真(周辺)



①穴守橋から稲荷橋を臨む



②天空橋から稲荷橋を臨む



③西側から東側を臨む



④東側から西側を臨む



1. 周辺環境

稲荷橋が架かる海老取川には、北側から穴守橋・稲荷橋・天空橋・弁天橋と4橋が連なる。海老取川の東側は羽田空港、西側は住宅地が広がっており、環八通りを越えた北西側にはヤマト運輸の物流センターがある。羽田空港側の海老取川沿いを北上すると、首都高1号線の空港西ICに接続する。海老取川の左岸は管理用通路が整備され「海辺の散策路」に指定されている。戦前、羽田空港のある地域へ渡るための橋は、②稲荷橋と④弁天橋だけであった。現在は①穴守橋と④弁天橋は歩車どちらも通行可能である。一方で、②稲荷橋と③天空橋は人道橋として使われている。かつて往来の主要動線だった稲荷橋の役割は、その後架設された周辺の橋梁に移り変わってきたと考えられる。



① 穴守橋



② 稲荷橋



③ 天空橋



④ 弁天橋



穴守稲荷神社



穴守稲荷神社 大鳥居



2. 羽田地区の歴史

羽田地区は、その前身であるおおかみ稲荷大神が江戸時代から祀られた穴守稲荷神社があることで、明治、大正、昭和の時代には参拝行楽地、観光地として多くの来訪者が訪れた。その後、穴守稲荷神社は戦時下の空襲による全焼、場所を移しての再建を経て、現代においても東京を代表する稲荷神社であるとともに、かつて羽田空港内に鎮座していた歴史、羽田空港に最も近い神社という立地から航空安全や旅行安全の神社としても知られ、地域の歴史に大きく影響を与えている。

時代	和暦	西暦	出来事	橋梁	地域の象徴
江戸時代			のちの穴守稲荷神社となる稲荷大神を祀る		漁師村
明治時代	29～42	1896～1909		稲荷橋、国土地理院地図で確認	行楽地 途中から 航空好適地 として 工業発展
	35	1902	京浜電鉄穴守線(現・空港線)が開通、海老取川の手前に穴守駅を開業 鉄道開通により日常的な参拝地兼行楽地としての発展に寄与		
大正時代	6	1917	日本飛行学校、日本飛行機製作所の設立により、航空好適地として開発が進む		
			京浜の工場地帯化、東京湾岸の埋め立てが進む		
			穴守地域にも行楽地以外に、航空好適地としての要素が生まれる		
昭和時代	6	1931	東京飛行場の開港		軍事産業
	9	1934	東京を代表する観光地として繁栄していた穴守稲荷神社と羽田地域 京浜電鉄の宣伝:穴守稲荷を「関西の伏見と並び称せらるゝ関東第一の稲荷社」		
	20	1945	城南京浜大空襲 穴守稲荷神社も被災 GHQによる東京飛行場の引渡し、周辺住民の全員強制退去 穴守稲荷神社のご神体が羽田神社に合祀される	稲荷橋、強制退去に伴い封鎖	
	23	1948	穴守稲荷神社が羽田神社から分離し、独立した神社として再建(現在の場所)		
	27	1952	進駐軍・羽田航空基地の一部が返還		
	30	1955	東京国際空港のターミナルを穴守稲荷神社の旧地に建設、分社を奉斎	現・稲荷橋、供用開始	
	38	1963	穴守稲荷神社 現在の社殿が完成		現在へ
平成時代	19	2007		稲荷橋 塗装塗り直し	

稲荷橋長寿命化修繕工事 計画概要書

大田区橋梁長寿命化修繕計画に基づき、長寿命化修繕工事を実施する。

1. 橋梁諸元

稲荷橋は、道路法による道路に位置付けられており、歩道として供用されている。

橋梁名	稲荷橋		路線名	大田区道13-63号	供用開始		昭和30年3月
	(橋梁コード：2013)		上部構造形式	鋼3径間ゲルバー鈑桁橋	幅員	全幅員	9.5m
所在地	自	羽田五丁目6番先	下部構造形式	控え壁式橋台、ラーメン橋脚		有効幅員	8.7m
	至	羽田空港一丁目1番先	基礎形式	杭基礎	橋長		52.3m

2. 全景写真



3. 工事期間

令和 7 年 9 月～令和 9 年 2 月 ※景観条例に係る行為（高欄（橋梁用防護柵）の取替、主桁の塗装塗替え）は令和 7 年 12 月以降の予定
 なお、景観に関する届出等については以下のとおり予定している。

8 月	9 月	10 月	11 月	12 月以降
景観審議会 における 意見聴取	 景観条例 協議書提出		 景観法の行為 の届出	
		60 日間	30 日間	高欄（橋梁用防護柵）取替

4. 工事内容

2019 年（令和元年）及び 2023 年（令和 5 年）の定期点検結果を基に補修内容を決定した。

補修内容：【令和 7 年度】伸縮装置取替工、水切り設置工、舗装打替工、橋面防水工、排水管補修工、防護柵取替工（高欄）

【令和 7・8 年度】ひび割れ補修・断面修復工・表面保護工（上部工を 7 年度、橋台・橋脚を 8 年度に実施）

【令和 8 年度】支承ボルト設置工、塗装塗替工（主桁・横桁・横構・支承）、横構取替工、ガイドプレート補修工

景観法及び大田区景観条例に基づく手続きに関連のある項目は塗装塗替工（主桁）、防護柵取替工（高欄）である。これらについて以下に概要を示す。

（1）塗装塗替工（主桁）

稲荷橋は 1955 年（昭和 30 年）にしゅん工し、2007 年（平成 19 年）に塗装塗替えを行っており、17 年経過している。（平成 19 年当時は景観計画策定前のため、色彩に係る基準なし。）腐食や防食機能の劣化による損傷が、主桁、横構、支承本体、排水装置、落橋防止装置にみられるため、措置を講じる必要がある。

2019（R1）年 定期点検結果	2023（R5）年 定期点検結果
 判定区分：Ⅲ 全体的に腐食や防食機能の劣化がみられ、端部の腐食は断面欠損を伴う。	 判定区分：Ⅲ 全体的に腐食や防食機能の劣化の進行がみられた。

(2) 防護柵取替工（高欄）

2023 年度の定期点検結果より、防護柵に腐食や防食機能の劣化の進行がみられた。

また、防護柵の設置基準・同解説（令和 3 年 3 月・日本道路協会）で定められる以下の基準を満足していないため、取替が必要である。

2019（R1）年定期点検結果	2023（R5）年定期点検結果
	
判定区分：Ⅱ 防食機能の劣化がみられた。	判定区分：Ⅱ 防食機能の劣化と新規腐食がみられた。

第 3 章 歩行者自転車用柵 3-2 種別 3. 構造および材料 (2) 形状

歩行者自転車用柵（種別 P および S P）は、ボルトなどの突起物、部材の継ぎ目などにより歩行者等に危害を及ぼすことのない形状とするなど、歩行者等に配慮した形状を有しなければならない。また、転落防止を目的として設置する柵の柵間隔は、歩行者等が容易にすり抜けられないものとする。

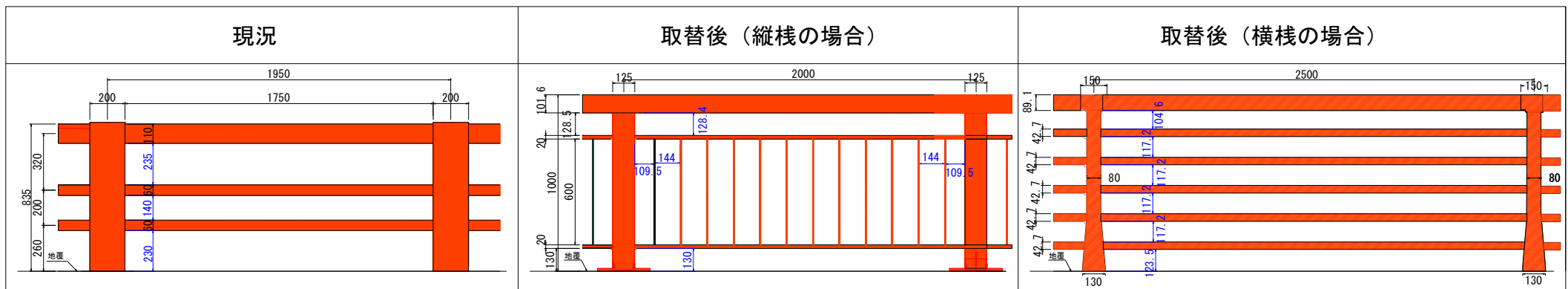
（解説）

歩行者自転車用柵は、歩道等に接して設置されるものであり、その形状が歩行者等に危害を及ぼすものであってはならない。そのため、ボルトや部材の継ぎ目など細部にわたる形状への配慮を行うものとしている。

また、転落防止を目的として設置する歩行者自転車用柵については、児童などのよじ登りを防止するために縦柵構造を採用することが望ましい。また、幼児がすり抜けて転落するおそれも考慮して、柵間隔および部材と路面との間隔を 150mm 以下とすることが望ましい。

防護柵の設置基準・同解説（令和 3 年 3 月・日本道路協会）

現況の防護柵、取替後の防護柵（2 案）の形状は以下のとおりである。



【高さ】**現況**：路面から 1.027m **取替後**：路面から 1.192m 【柵間隔および部材との間隔（青字部分の寸法）】**現況**：140～235mm（150mm を超える）**取替後**：150mm 未満

稲荷橋 橋梁用防護柵・主桁 <色彩検討>

色彩の変遷

- ・昭和30年度(70年前) 朱色(地元ヒアリングにて確認)
 - ・平成9年度(28年前) 朱色(Google Earthにて確認)
 - ・平成18年度(19年前) 朱色(工事しゅん工図にて確認)
- ※1 「子供のころから朱色のイメージ」との回答から推定
※2 アプリにて確認できる最も古い年代
塗装塗り直し(10R5/14)

地元の意向 : 穴守稲荷神社を連想させる色がよい。

大田区景観計画 色彩基準の適用除外 :
橋梁等で区民のなじみが深く、地域イメージの核になって
おり、地域のランドマークの役割を果たしているもの。

色彩(案) 穴守稲荷神社の鳥居と同じ色



完成予想イメージ

稲荷橋 橋梁用防護柵 <形状の検討>

<地元からのご意見>

イベントで人が集うこともあるため、安全性を考えるとよじ登りがしづらい柵が良い。

①縦柵型

柵のよじ登りがしづらい縦柵型



渡河時において、縦柵が眺望を阻害する。



②横柵型

横柵柵の中でよじ登りがしづらいタイプを選定

現況タイプを継承した横柵型



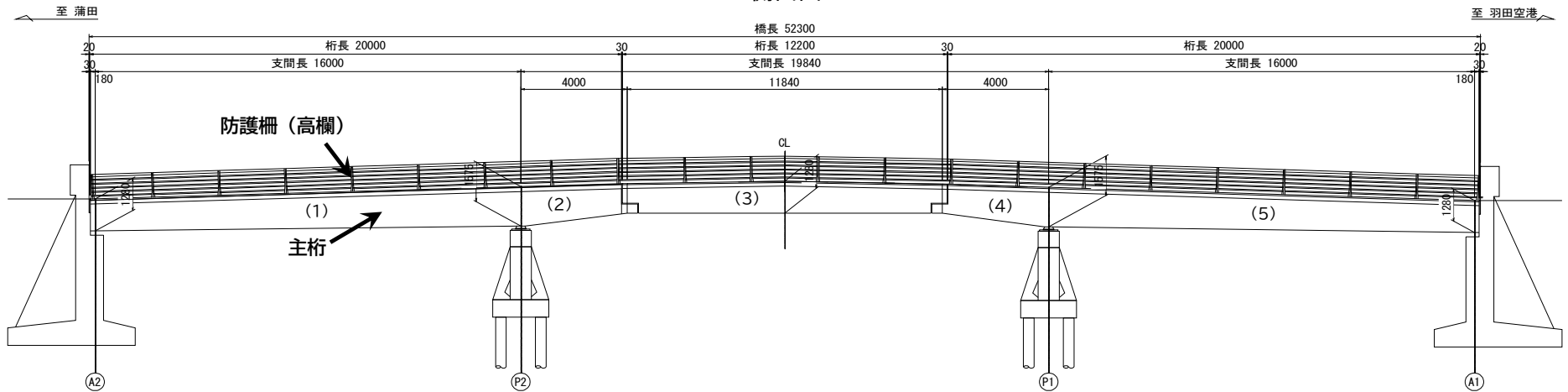
縦柵型に比べ、眺望を阻害する部材が少ない。



図は全て完成予想イメージ

稻荷橋 色彩面積計算書

側面図



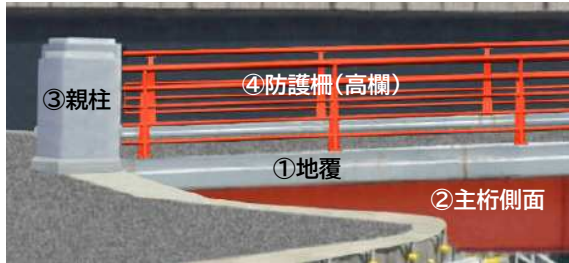
基本色(地覆・親柱):	10.5	① +	2.4	③ =	12.9	m ²	[1]
アクセント色(桁側面・防護柵):	60.4	② +	17.2	④ =	77.6	m ²	[2]
全体面積:	12.9	[1]+	77.6	[2]=	90.5	m ²	[3]

アクセント色の割合 85.8% > 5% 【2】÷【3】

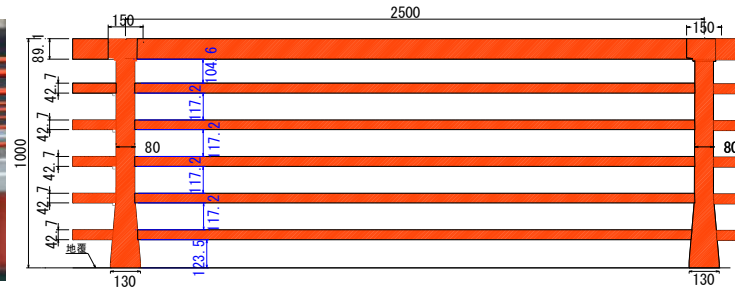
桁側面および地覆

(1)	1.285	1.575	16	22.88	m
(2)	1.575	1.189	4	5.528	m
(3)	1.189		11.84	14.08	m
(4)	1.575	1.189	4	5.528	m
(5)	1.285	1.575	16	22.88	m
計				70.9	m (A)

完成イメージ



防護柵(高欄)構造図



① 地覆	基本色	0.2	52.3		10.5	m ² (B)
------	-----	-----	------	--	------	--------------------

② 桁側面	アクセント色	60.4 m ² (A)-(B)
-------	--------	-----------------------------

③ 親柱	基本色	1.01	1.2	2	2.4	m ²
------	-----	------	-----	---	-----	----------------

④ 防護柵		アクセント色					
	柱	0.03	0.057	22		1.916	
	上段	0.089	50.49			4.499	
	横桟	0.043	50.49	5		10.78	
計						17.2	m ²

完成予想イメージ



空港臨海部景観形成重点地区 色彩の基準 ※防護柵(高欄)・主桁の色彩は以下の表のいずれにも適合しない。

基準の区分	色彩の分類	色相	明度	彩度
基本色	無彩色	N	6以上	—
		0R ~ 4.9YR	6以上8.5未満 8.5以上	4以下 1.5以下
	有彩色	5.0YR ~ 5.0Y	6以上8.5未満 8.5以上	4以下 2以下
		その他	6以上8.5未満 8.5以上	2以下 1以下
			—	—
		—	—	—
強調色	無彩色	N	—	—
	有彩色	0R ~ 4.9YR	—	4以下
		5.0YR ~ 5.0Y	—	6以下
屋根色	無彩色	N	—	—
	有彩色	5.0YR ~ 5.0Y	—	4以下
		その他	—	2以下

地覆部・親柱部
無彩色
N8付近

