

## 2. 橋上空間のデザインについて

### ■ 資料の構成

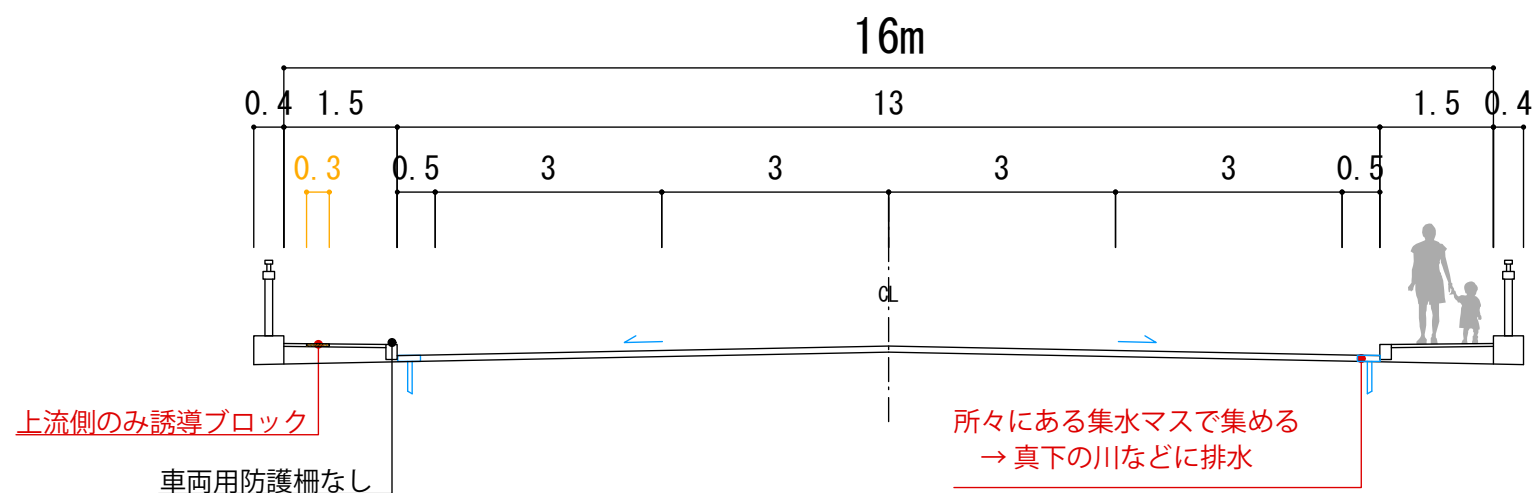
<p>資料1 橋のデザイン について</p>	<p>1. <u>橋本体のデザイン</u> 2. <u>橋脚のデザイン</u> 3. <u>側面シルエット</u> 4. <u>橋脚の表面仕上げ</u> 5. <u>張り出し部のデザイン</u></p>	<p>→ 本委員会で議論し、委員会として決定していただきたい項目</p>
<p>資料2 橋上空間の デザインについて</p>	<p>6. <u>橋上の基本構成</u> 7. <u>橋上空間デザインの方針</u> 8. <u>a 舗装、b 高欄、c 地覆、 d 歩車道境界、e 照明、f 色彩</u></p>	<p>→ 本委員会で議論いただき、委員会として方針決定していただきたい項目 (詳細デザインについては次回決定)</p>
<p>資料3 橋詰空間について</p>	<p>9. <u>橋詰および周辺空間の考え方</u></p>	<p>→ 今後の取り組みに向けて議論していただきたい</p>

## 既設橋

- 歩道：1.5mずつ
- 自転車通行帯：なし（路肩0.5mずつ）
- 車両用防護柵：なし

- 視覚障がい者誘導ブロック：上流側のみ
- 排水：所々に集水マス

新大橋の現況

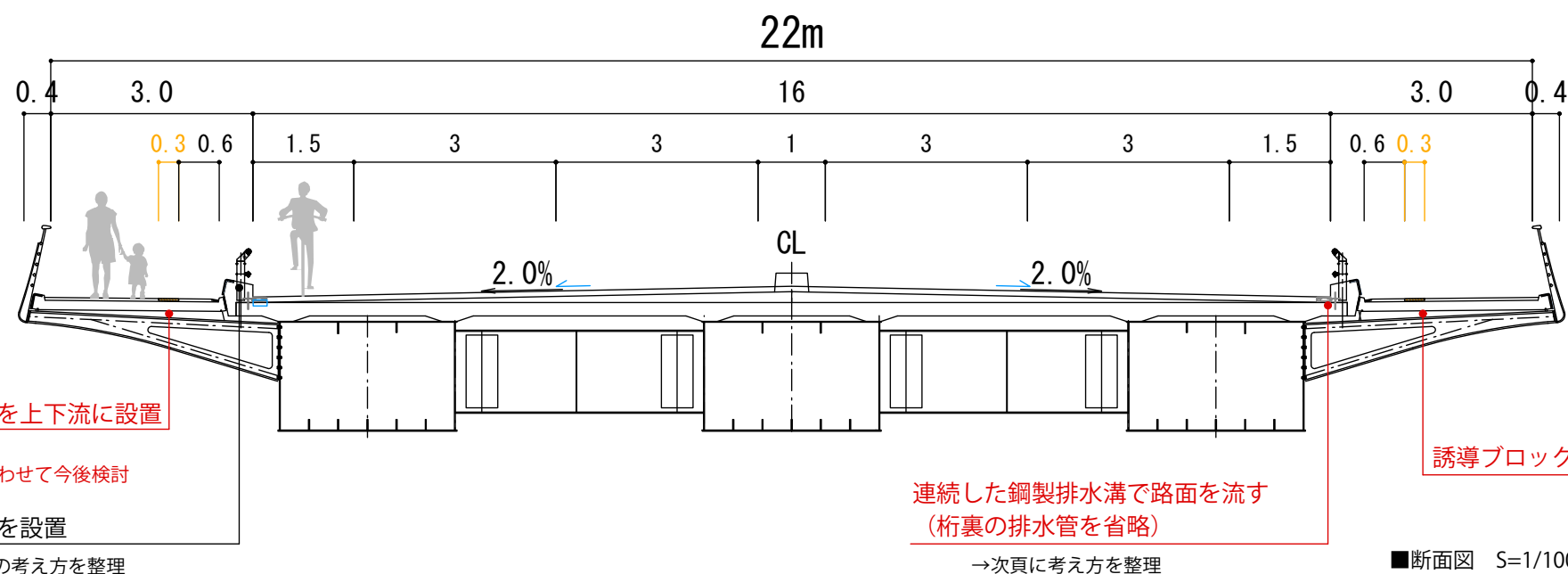


■断面図 S=1/100

## 計画

- 歩道：3.0mずつ（有効幅員2.5m+施設帯0.5m）
- 自転車通行帯：1.5mずつ（路肩兼用）
- 車両用防護柵：歩車道境界に設置

- 視覚障がい者誘導ブロック：上下流に設置
- 排水：路肩に連続した鋼製排水溝



■断面図 S=1/100

## 車両用防護柵

### 基本的な考え方

- 歩行者や自転車への圧迫感を軽減するため、できるだけ高さを抑えたシンプルな形状が望ましい
- 透過性が高く、シンプルなデザインの鋼製防護柵とする

### 防護柵の必要機能

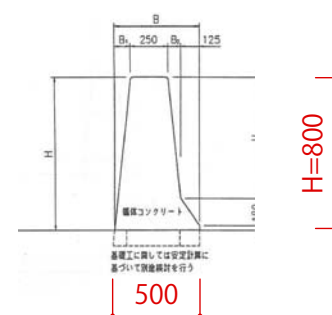
- 「防護柵設置基準（日本道路協会）」に基づき、強度基準および車両衝突試験をクリアした製品を選定する必要がある
- 車両用防護柵種別=C種（道路級種：4種2級、設計速度：40km/h）

→オリジナルデザインを検討することは不可能ではないが、形状の制約が大きく、試験等の検討費用もかかるため、すでに基準をクリアしている標準品から選定するのが現実的である

### A. コンクリート製（壁式）

- シンプルだが、透過性がなく圧迫感がある

※参考図



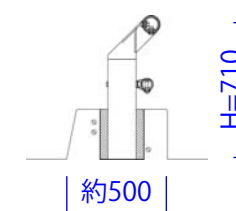
出典：<http://www.maruei-con.co.jp/catalogue/027/index.htm>

### B. 鋼製

- シンプルな形状で、製品数も多い

※どの製品を選定するか、どの塗装色とするかについては、他の素材との組み合わせを考慮して決定

※参考図



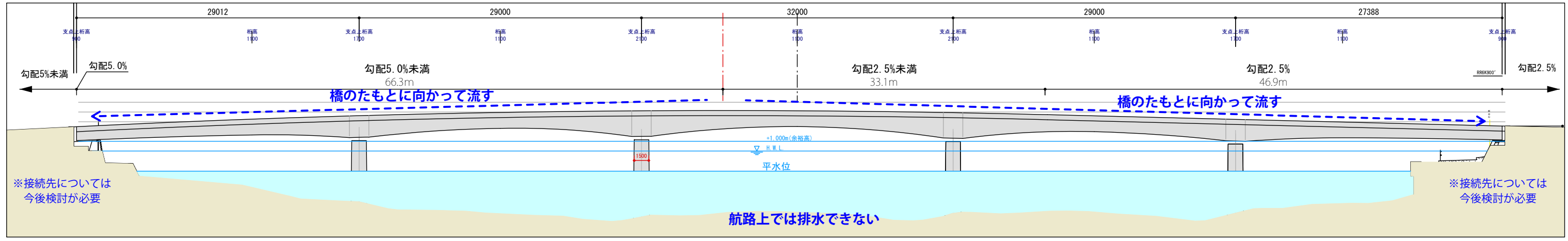
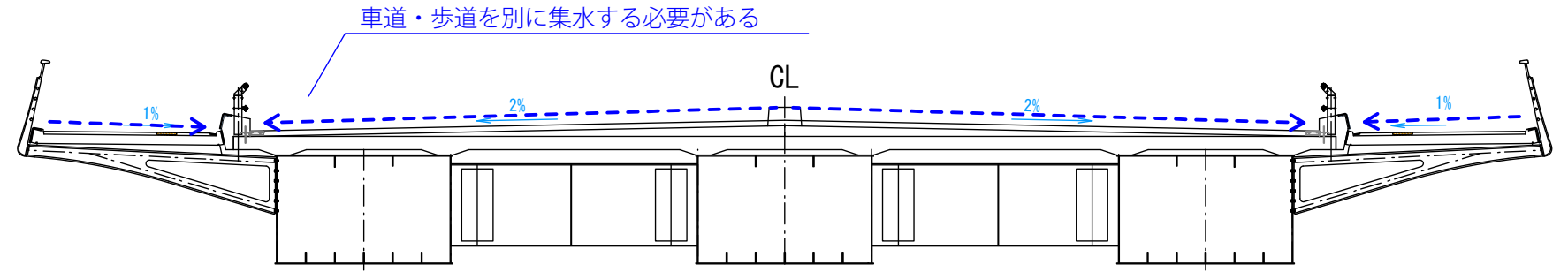
事例：各務原大橋

# 6\_橋上空間の基本構成

## 排水について

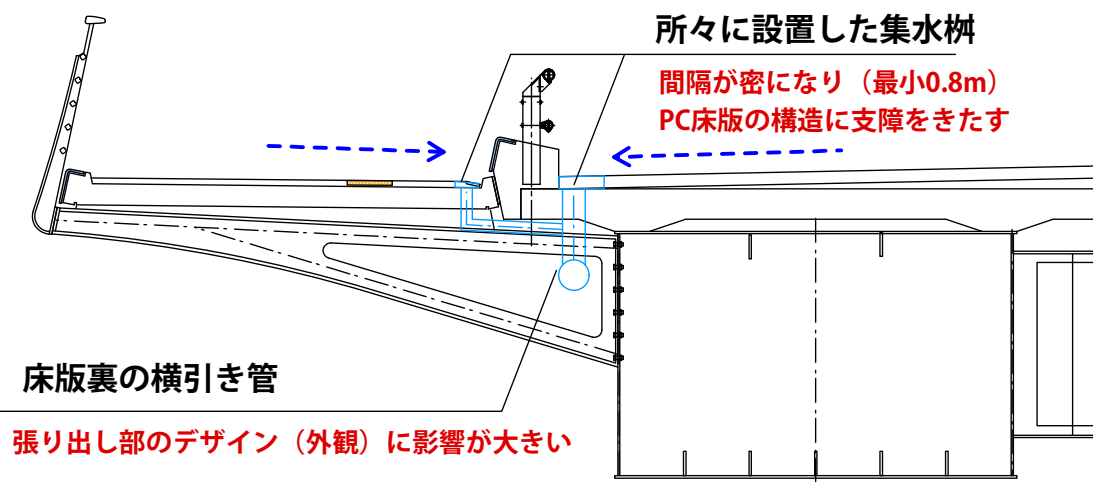
### <条件の確認>

- ・排水基準を降雨量（降雨強度）を満たす
- ・路面勾配に合わせて、歩車道境界にて別々に集水
- ・航路上には排水しない



**A案** 路面上に設置した集水マスを通して、床版裏の横引き管でたもとまで流す

- ・集水樹の間隔が密になり（最小0.8m）
- PC床版の構造に支障をきたす
- ・床版裏の横引き管が目立つため、張り出し部のデザイン（外観）に影響が大きい
- ・床版の裏にあるためメンテナンスがしづらい



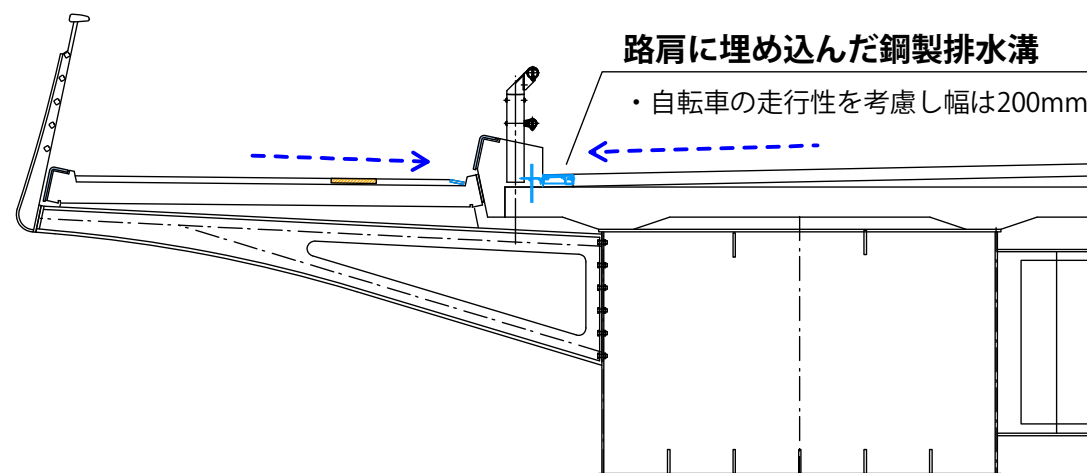
横引き排水管の国内事例 路面と異なる勾配の横引き排水管



出典：http://www.tospa.jp/index.html

**B案** 路肩の鋼製排水溝および歩道端部の溝により路面上をたもとまで流す

- ・張り出し部のデザインに影響しない
- ・路面上にあるためメンテナンスが容易



鋼製排水溝のイメージ ※表面仕上げについて要検討



出典：https://webc.daikure.co.jp/bridge/waterroad.html



<参考>新大橋整備基本方針より抜粋

**設計方針**

① **全体方針**

- ・新大橋と松江大橋の関係性を際立たせるよう、城下町の雰囲気継承する松江大橋に対して、新大橋はまちの新たな賑わいにつながる、モダンなデザインの橋とします。
- ・長い年月を経ても見飽きない橋とします。
- ・松江大橋や大橋川の両岸など重要な視点場に囲まれているため、眺める場所（距離・角度）や時間帯によって、異なる表情を楽しめるデザインとします。
- ・遠景では大橋川の風景になじむシンプルで美しい形態と、近景では洗練された意匠とを持ち合わせ、訪れた人が渡ってみたい橋とします。
- ・橋詰付近には、座って橋と水辺の風景を眺められるような溜まり空間をつくります。

② **橋梁本体のデザイン**

- ・水辺やまちの風景が主役になるように、上部に構造がなく、風景のスケールに合う橋梁形式（桁橋）とします。
- ・大橋川に対し左右対称となり、水平方向の伸びやかさと水面の近さを両立する側面シルエットとします。
- ・歩行者や自転車が渡りやすいよう、路面高さを低く抑える工夫をします。

③ **橋上空間のデザイン**

- ・安全で歩きやすく、どこでも佇みたくくなるような居心地の良い空間デザインとします。
- ・手触りの良い素材や親しみのある材料を用い、橋梁形状と調和する高欄・親柱のデザインとします。
- ・暖かみがあり、自然素材の風合いを活かした材料による舗装デザインとします。
- ・まちや水辺とつながる灯りのデザインとします。

⑤ **市民参加のデザイン**

- ・計画段階から市民に参加してもらい、愛着ある橋とします。
- ・見学会やイベントなど、市民参加型の取り組みをおこないます。

■ 橋上空間のデザインの考え方（案）

整備基本方針をもとに、橋上空間全体および個々の要素についてデザインの考え方を次の通り整理する。

■ 橋上空間全体

- ① 「安全で歩きやすく、どこでも佇みたくくなるような居心地の良い空間」
- ② 橋外から見ても「モダン」で「渡ってみたい」仕掛けを盛り込む
- ③ 「親しみのある」素材を中心に、「長い年月を経ても見飽きない」バランスの良い組み合わせの橋とする

■a 舗装

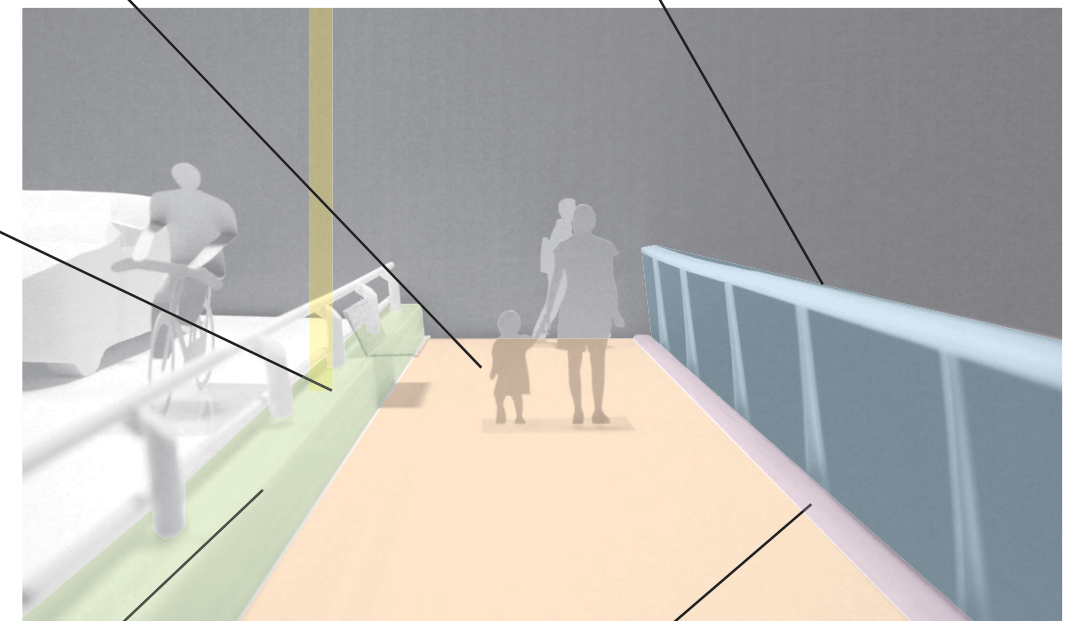
- ・「安全で歩きやすい」舗装とする
- ・「暖かみがあり自然素材の風合いを活かした材料」とする

■b 高欄

- ・「安全」で、かつ「水面の近さ」が感じられる透過性の高い柵
- ・つかまったり寄りかかったりすることを考え、トップレールには「手触りの良い素材や親しみのある材料」を用いる
- ・「橋梁形状と調和するデザイン」とする

■e 照明

- ・「まちや水辺とつながる灯りのデザイン」
- ・「松江大橋との関係性」を考慮したポツポツとした灯りで渡る人を心地よく誘導し、水辺を演出する



■d 歩車道境界

- ・「安全」を感じられるよう、車道との間の緩衝帯となる
- ・「親しみのある材料」を用いて「佇みたくなる」仕掛けや「渡ってみたい」仕掛けを検討する
- ・「市民参加」の可能性について検討する

■c 地覆

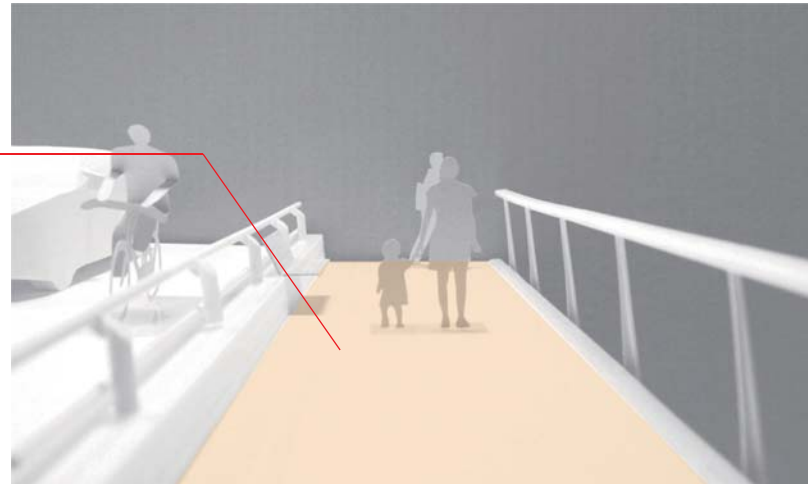
- ・「水面の近さ」が感じられるよう、視線が抜けるシンプルな形状
- ・「親しみのある材料」を用いて、橋外から見て「渡ってみたい」仕掛けを検討する
- ・「市民参加」の可能性について検討する

■a 舗装

- ・「安全で歩きやすい」舗装とする
- ・「暖かみがあり自然素材の風合いを活かした材料」とする

■舗装の検討項目

メインの舗装



■メインの舗装 大きく分けて、ブロック状の敷き並べ系と敷き均し系に分かれるが「歩きやすさ」「滑りにくさ」などを考えると、敷き均し系の方が適していると考えられる

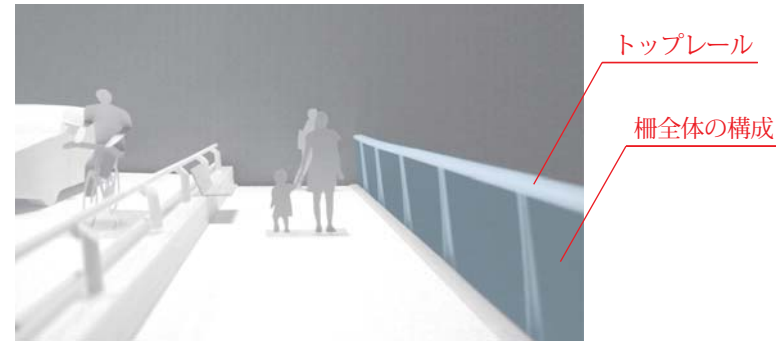
	敷き並べ系 (ブロック系)		敷き均し系		
材料	タイル舗装  <small>くにびき大橋</small>	自然石舗装 (花崗岩、安山岩)  <small>松江大橋</small>	アスファルト系 (脱色アスファルト舗装)  <small>中央区・西仲橋</small>	アスファルト系 (瓦廃材利用舗装)  <small>大田市・龍源寺間歩</small>	セメント系 (自然骨材洗い出し舗装)  <small>中央区・桜小橋</small>
表情	<ul style="list-style-type: none"> <li>・色の自由度が高く、土の質感をもつ暖かみのある舗装となる</li> <li>・目地が多く、煩雑な印象となる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・風合いが良く、格調高い印象となる →暖かみのあるイメージとはやや異なる</li> <li>・大判サイズが可能だが、厚みを要する</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自然骨材の風合いを活かした暖かみのある印象となる</li> <li>・施工当初は結合剤のもつ濃褐色となるが、1年程度で落ち着いた色となる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・骨材 (瓦) が表面に出て暖かみのある印象となる</li> <li>・瓦の色によっては、きつい色になってしまうおそれがある</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自然素材 (骨材) の風合いを活かした舗装</li> <li>・骨材を結合するセメントが表面にあらわれ白っぽく明るい印象となる</li> </ul>
歩きやすさ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・目地が多いため、ベビーカーやキャリーバックなどはガタついて歩きにくい</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・タイル舗装より少ないが、目地があるためベビーカーなどガタついて歩きにくい</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・舗装の目地が少なく歩きやすい (空間的な広がりも感じられる)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・舗装の目地が少なく歩きやすい (空間的な広がりも感じられる)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・舗装の目地が少なく歩きやすい (空間的な広がりも感じられる)</li> </ul>
滑りやすさ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・材料によっては雨天時にすべりやすい</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・表面に細かい凹凸の仕上げが必要</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・標準のアスファルトと同様すべりにくい</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・標準のアスファルトと同様すべりにくい</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・骨材の選定によってはすべりにくい舗装となる</li> </ul>
耐久性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・固定するモルタルの施工具合によってはひび割れ・剥離のおそれがある</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・石種によっては耐久性は高い</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・標準のアスファルトと同程度の耐久性</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・標準のアスファルトと同程度の耐久性</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・セメントで骨材を強固に結合するためアスファルトと比べて耐久性が高い</li> </ul>
コスト (比率)	1.71	3.57	1.00	1.00	2.28



■b 高欄

- ・「安全」で、かつ「水面の近さ」が感じられる透過性の高い柵
- ・つかまったり寄りかかったりすることを考え、  
トURREールには「手触りの良い素材や親しみのある材料」を用いる
- ・「橋梁形状と調和するデザイン」とする

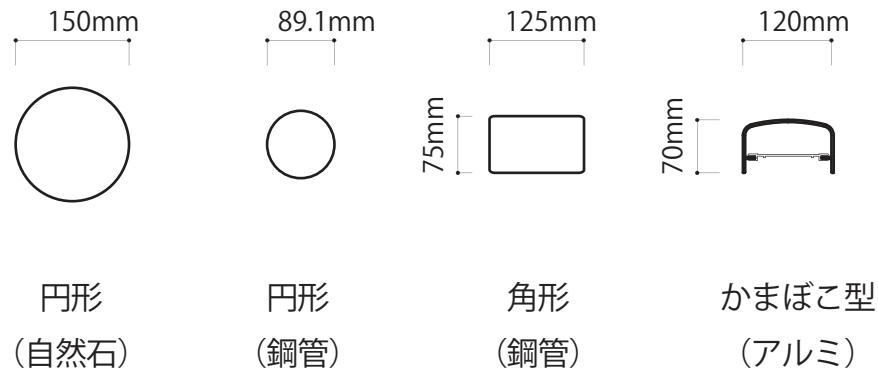
■高欄の検討項目



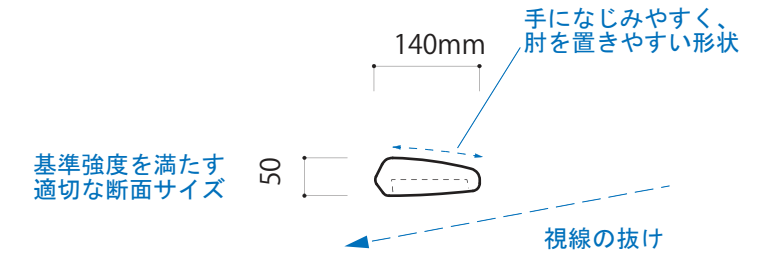
■トURREールの形状

寄りかかったり、肘を置いたりという活動を想定すると幅広の柔らかい形状のトURREールが望ましい。また必要強度も満たしつつ、視線の抜けも確保するような適切な断面とするのが望ましい。

シンプルな断面 ・ 標準規格の断面



幅広で丸みのある断面



今回検討案

S=1:10

■トURREールの素材

上記の断面形状を実現出来るかに加え手触りやメンテナンス性を考慮して検討する

	自然石	鋼製・アルミ製 (標準品)	鋳鉄	木材
材料	 松江大橋		 中央区・桜小橋	 宍道湖大橋
風合い手触り	・自然石の風合いが、格調高い印象となる	・シャープな印象となる	・鋳肌のもつ独特の風合いと良い手触り ・出雲地方の鉄文化に通じる親しみある材料	・自然素材の風合いを活かした手触りの良いトURREールとなる
形状の自由度	・自由度は多少あるが、部材が比較的太くなる →モダンで繊細な印象とは異なる	・標準品では形状に自由度が少ない	・形の自由度が高く、幅広でやわらかい形状をもつ合理的な形状とすることができる	・形の自由度は比較的高く、幅広でやわらかい形状とすることができる ・断面寸法によっては、強度部材が別途必要
メンテナンス	・耐久性は高く特にメンテナンスは必要ない	・鋼材は防錆処理により高い耐久性が得られる	・防錆処理により高い耐久性が得られる	・定期的なメンテナンスが必要
コスト	約 35,000 ~ 40,000 円/m	約 15,000 ~ 20,000 円/m	約 30,000 ~ 40,000 円/m	約 30,000 ~ 50,000 円/m

■高欄全体 比較表

	標準品・アルミ製	ステンレス製 + ガラス	鋳鉄+スチール製 (横棧タイプ)	鋳鉄+スチール製 (縦棧タイプ)
イメージ	 <p>くにびき大橋</p>  <p>江東区・臨海中央橋</p> <p>トップレール：アルミ 支柱：アルミ 格子：アルミ</p>	 <p>岐阜駅前ペDESTリアンデッキ</p>  <p>高崎駅前ペDESTリアンデッキ</p> <p>トップレール：ステンレス 支柱：ステンレス (板部材の溶接製作) 格子：ガラス</p>	 <p>中央区・桜小橋</p>  <p>岐阜・各務原大橋</p> <p>トップレール：鋳鉄 支柱：鋳鉄 格子：スチール (角型鋼管・規格品を加工)</p>	 <p>広島市・太田川大橋</p>  <p>広島市・太田川大橋</p> <p>トップレール：鋳鉄 支柱：スチール (板部材の溶接製作) 格子：スチール (板部材の溶接製作)</p>
本体との相性 視線の抜け	<ul style="list-style-type: none"> <li>標準品から選定するため形状が限られており、<b>ブラケットの形状とは相性が合わない</b></li> <li>視線が抜けやすい製品は限られている</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>支柱をブラケットの形状と合わせることができる</li> <li>(ガラスの定期的な清掃がなされれば) 透過性は高い</li> <li><b>都会的すぎる印象のため、大橋川の風景にはそぐわない</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>支柱をブラケットの形状と合わせることができる</li> <li>視線が最も抜けやすく、橋外からも軽快な印象となる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>支柱をブラケットの形状と合わせることができる</li> <li>橋軸方向を見た際には視線が抜けにくくなるが、<b>縦部材が連続して繊細な印象を与える</b></li> </ul>
メンテナンス	<ul style="list-style-type: none"> <li>十分な耐久性を持つ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ステンレスの耐久性は高い</li> <li><b>ガラスに汚れが付きやすく、定期的な清掃が必要</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>防錆処理により十分な耐久性が得られる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>防錆処理により十分な耐久性が得られる</li> </ul>
コスト (トップレールを含む)	約 50,000 円/m	約 250,000 円/m	約 150,000 円/m	約 150,000 円/m



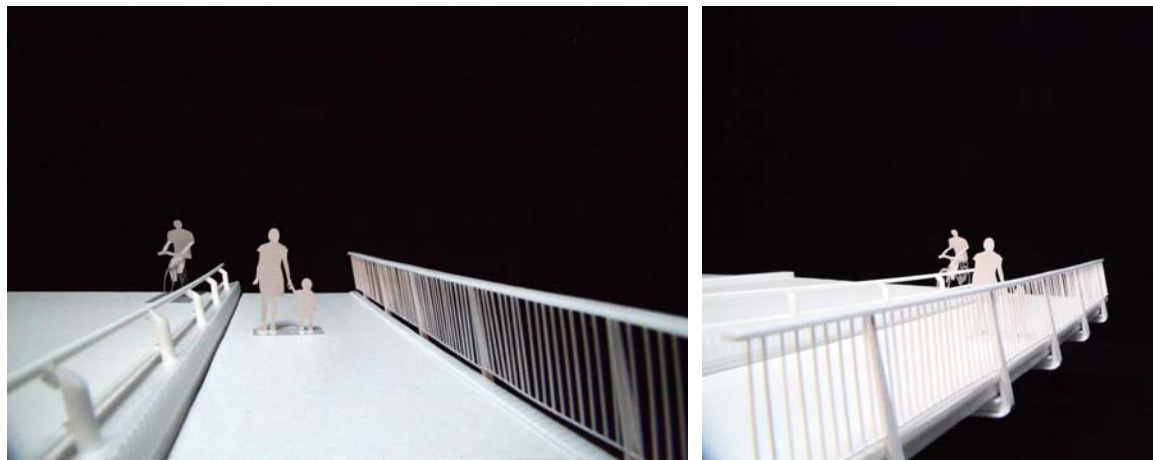
# 7\_b高欄

## 高欄本体

シンプルな構成を前提とすれば、大きく分けて二つのタイプがある。  
「水面への視線の抜け」を考えると、横棧タイプの方が望ましいと考えられる。

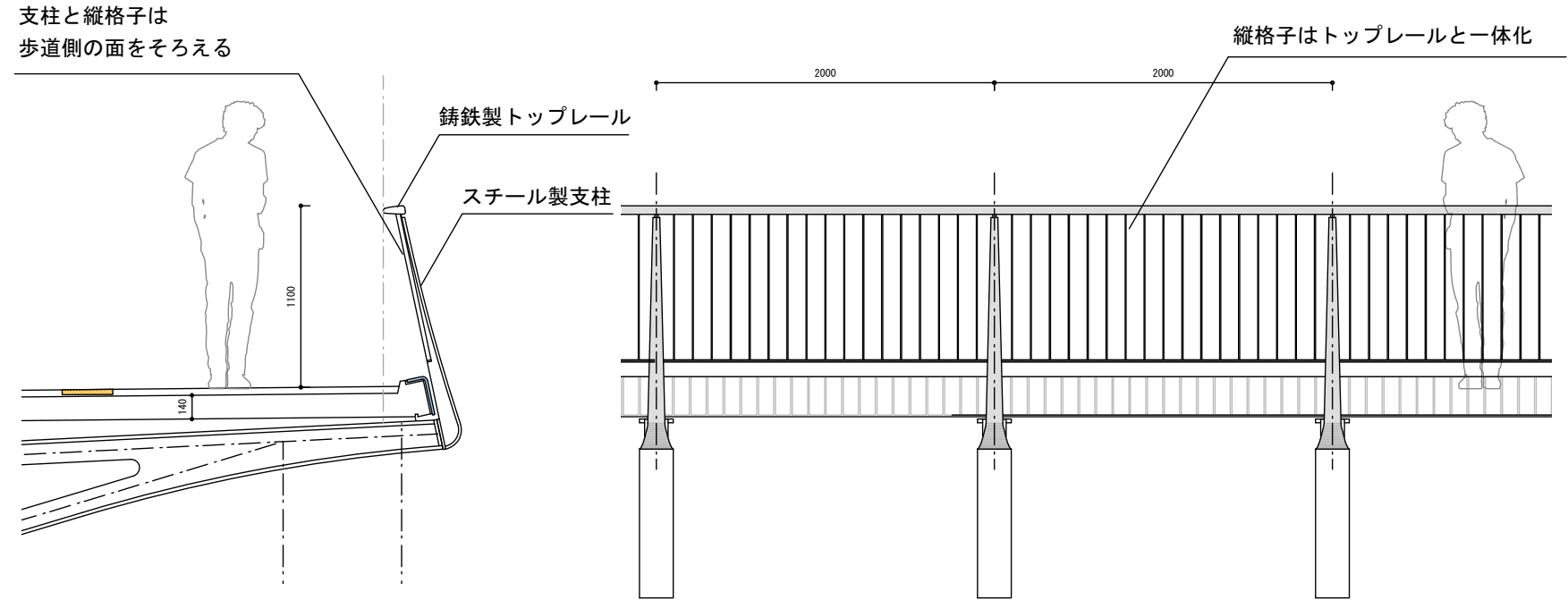
### 検討案A：縦棧タイプ

- < 視線の抜け > ・ 細い縦格子部材を用いると、透過性はある程度確保できる
- < 繊細さ > ・ 同じ縦格子が連続して繊細な印象となる
- < 安心感 > ・ 間隔が空きすぎると、子どもなどのすり抜けの心配につながる
- < コスト > 約150,000円/m



手前は透過性が高いが、奥の方ほど低くなる

内観同様に奥の方ほど透過性は低い

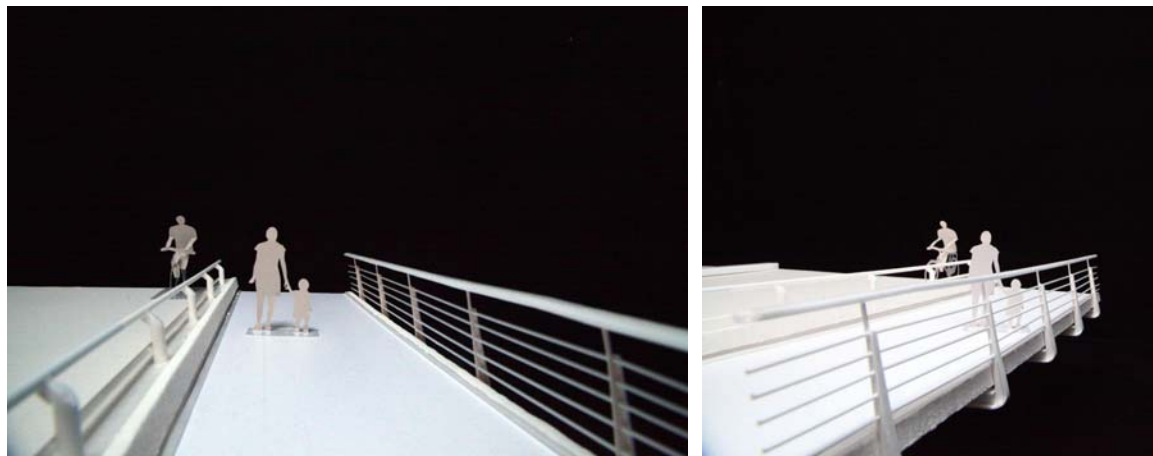


横断面図 S=1:40

立面図 S=1:40

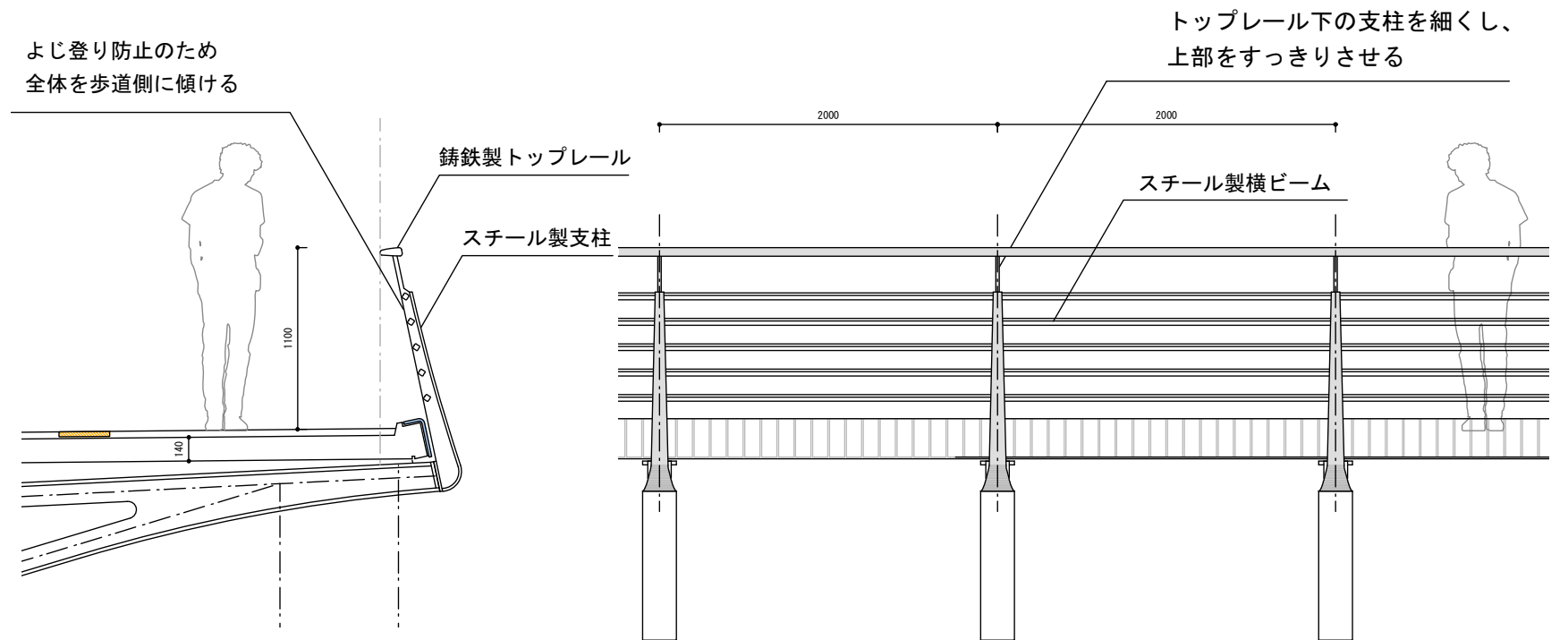
### 検討案B：横棧タイプ

- < 視線の抜け > ・ 非常に透過性が高くなり、外観としても軽やかな印象となる
- < 繊細さ > ・ シンプルな細めのビームを用いることで繊細なイメージとなる
- < 安心感 > ・ 透過性が高いため、人によっては高所の不安を感じるおそれあり
- < コスト > 約150,000円/m



ある程度奥の方まで透過性が高い

内観同様に、外観でも透過性が高い



横断面図 S=1:40

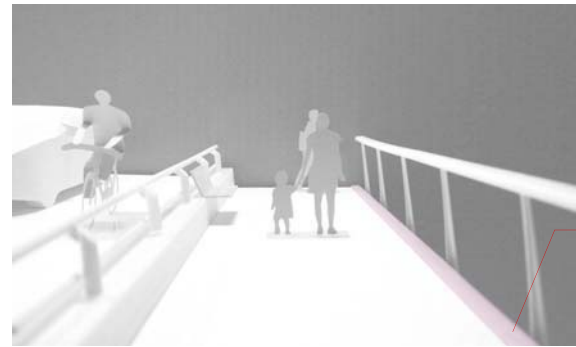
立面図 S=1:40



■c 地覆

- ・「水面の近さ」が感じられるよう、視線が抜けるシンプルな形状
- ・「親しみのある材料」を用いて、橋外から見て「渡ってみたいくなる」仕掛けを検討する
- ・「市民参加」の可能性について検討する

■検討項目

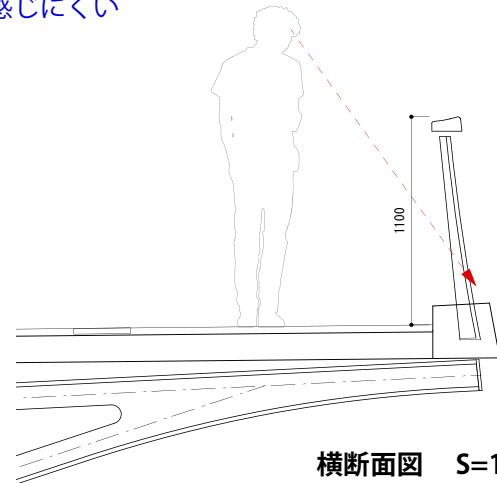


地覆の形状・仕上げ

■ 地覆の形状

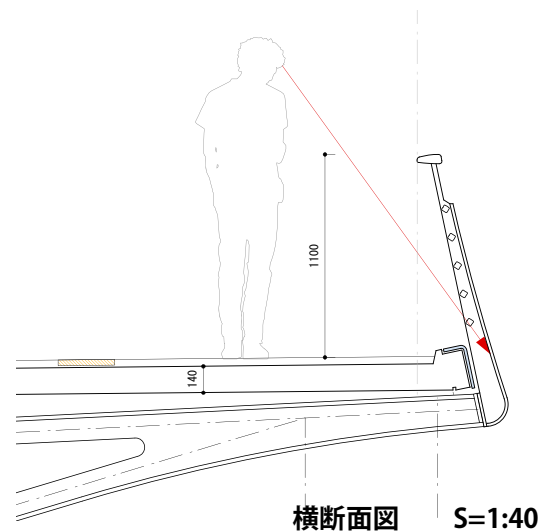
立ち上がりの大きい場合

- ・水面に視線が抜けづらい
- ・張り出し先端が重たい印象となる
- ・高所の不安は感じにくい



検討案：立ち上がりを小さく

- ・ボリュームを小さくすることで  
視線が抜けて水面の近さを感じられる
- ・橋の外から見た際に、軽やかな印象となる



■ 地覆の仕上げ

	A 仕上げなし (PC床版のまま)	B タイル張り or 石張り
素材イメージ	<p>参考：Co製の地覆</p>	<p>参考：地場の釉薬を用いた器</p> <p>参考：地場産の自然石（来待石）</p>
表情・外観	<ul style="list-style-type: none"> <li>・無彩色の落ち着いたイメージ</li> <li>・外観はシンプルなイメージとなる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・色の自由度が高く、適度な焼きムラが良い風合いとなる</li> <li>・外観にとってもアクセントとなる</li> </ul>
経年変化	<ul style="list-style-type: none"> <li>・経年でやや汚れがつく（対策：クリア塗装）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・汚れは付きにくく、良い風合いを保つ</li> </ul>
コスト	<p>—</p> <p>（クリア塗装の場合 約5,000円/m）</p>	<p>約10,000～15,000円/m</p>

7\_d歩車道境界

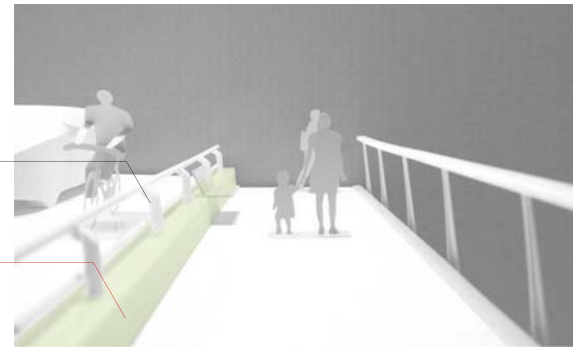
■d 歩車道境界

- ・「安全」を感じられるよう、車道との間の緩衝帯となる
- ・「親しみのある材料」を用いて「佇みたくなる」仕掛けや「渡ってみたいくなる」仕掛けを検討する
- ・「市民参加」の可能性について検討する

■検討項目

車両用防護柵

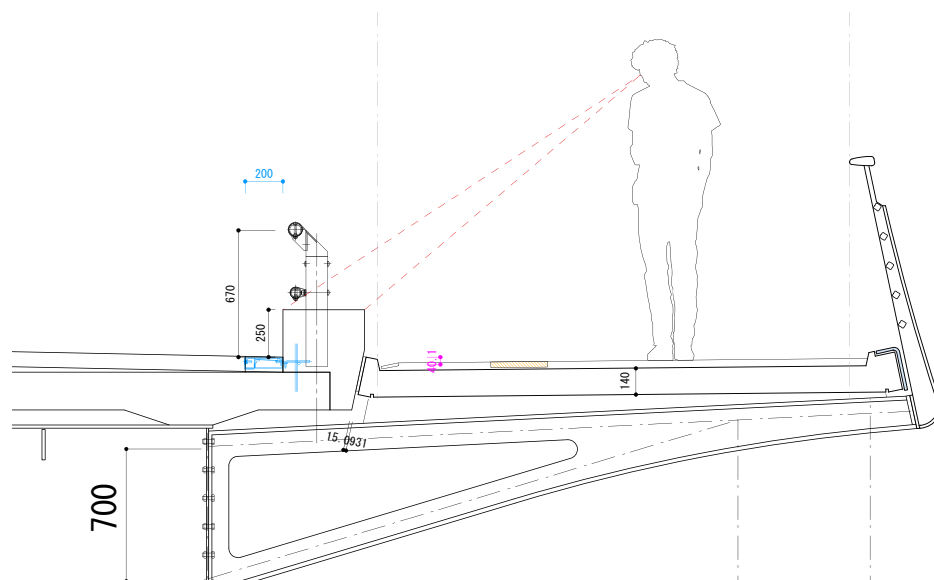
歩車道境界  
コンクリート



■ 歩車道境界コンクリートの形状

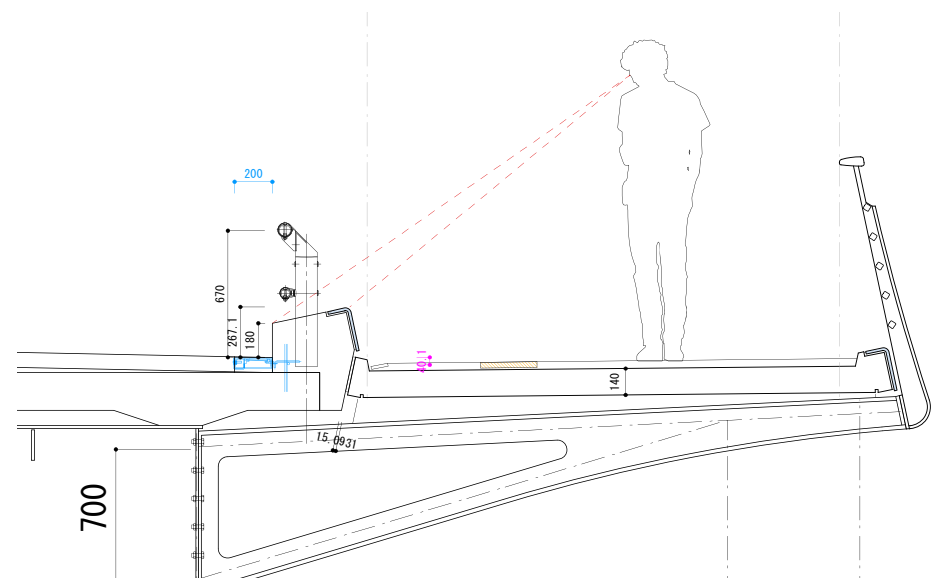
上面がフラットの場合

- ・上面が目立ち、ボリュームが大きく感じられる
- ・やや硬い印象を受ける



検討案：上面を傾げる

- ・上面があまり目立たず、ボリューム感が軽減
- ・側面にテーパを設け、硬い印象を軽減

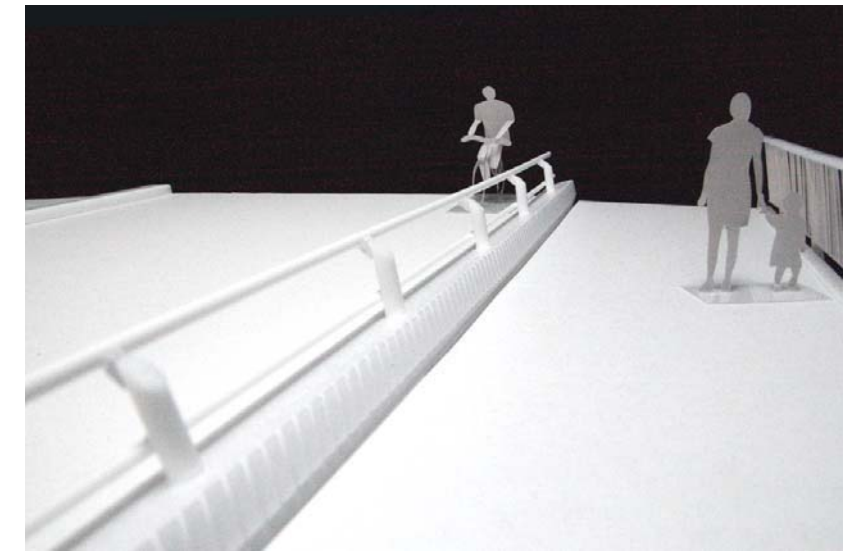


A スリット (化粧型枠)

- <表情> ・無彩色のシンプルなイメージ、側面に落ち着いた表情が生まれる (上面には適用できない)
- <コスト> ・約4,000~5,000円/m<sup>2</sup>



参考：スリットを入れたコンクリート



B タイルまたは石張り

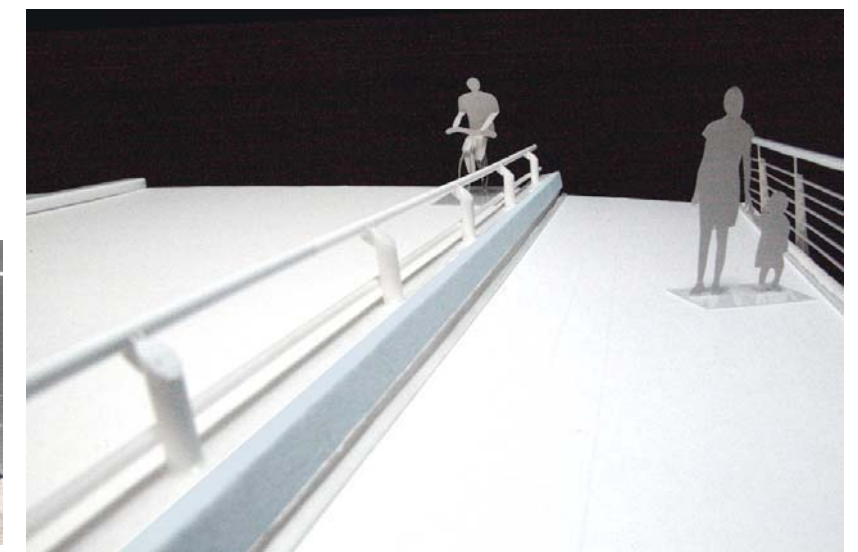
- <表情> ・風合いをもつ材料を用いて、ボリューム感を軽減する  
→ 材料寄付を募るなど市民参加への展開も考えられる
- <コスト> ・約17,000~23,000円/m<sup>2</sup>



参考：地場の釉薬を用いた器



参考：地場産の自然石 (来待石)



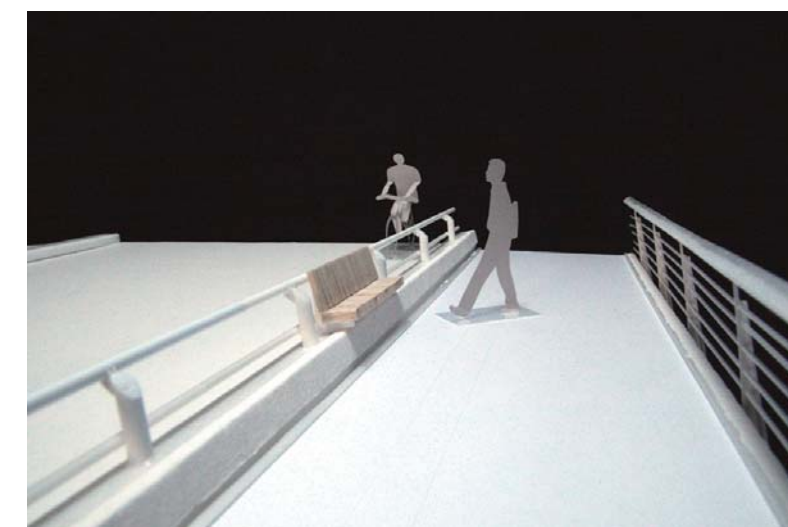
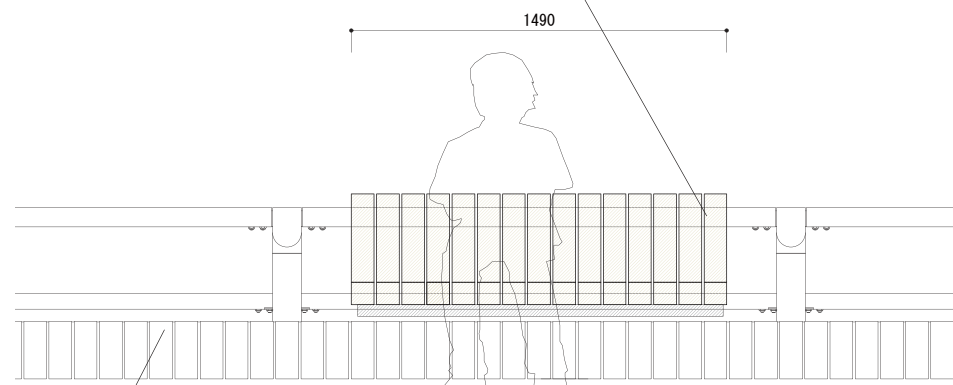


■d 歩車道境界

- ・「安全」を感じられるよう、車道との間の緩衝帯となる
- ・「親しみのある材料」を用いて「佇みたくなる」「渡ってみたいくなる」仕掛けや「渡ってみたいくなる」仕掛けを検討する
- ・「市民参加」の可能性について検討する

参考案① ベンチを配置

- ・設置場所は、橋の中央付近（P2-P3）付近とする。
- ・素材や形状については要検討

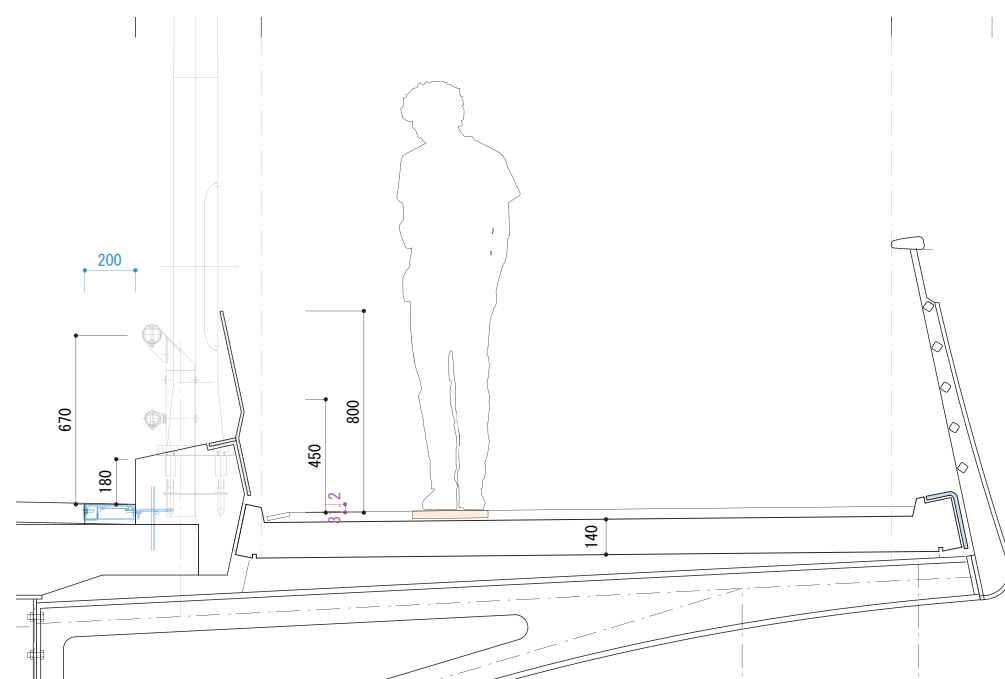
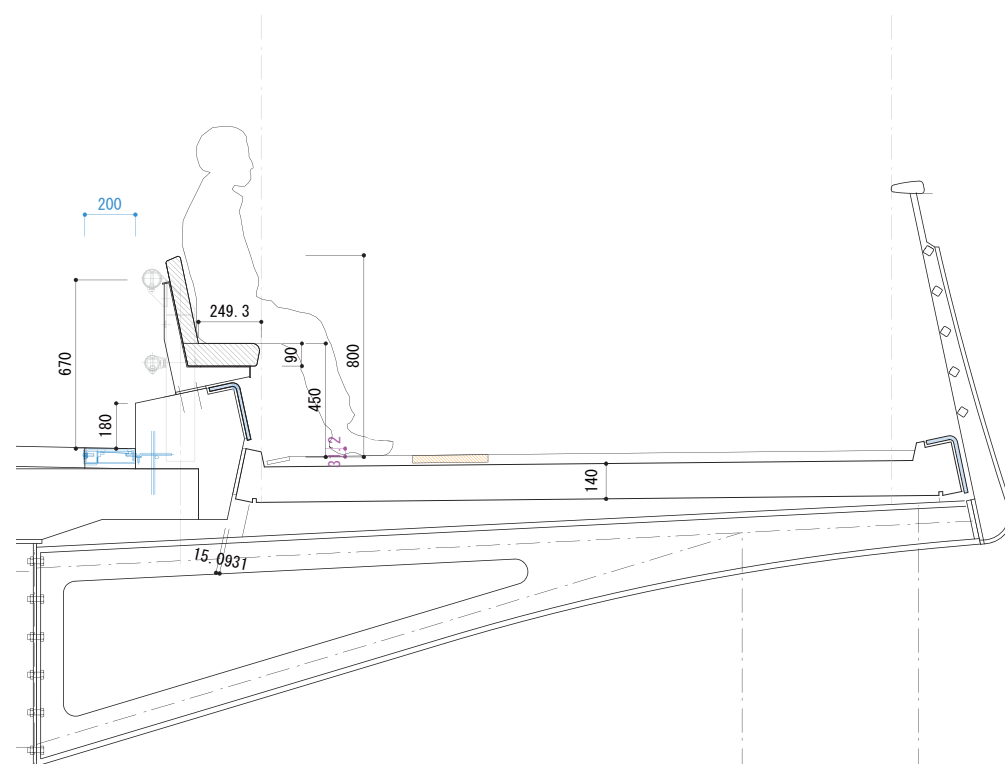
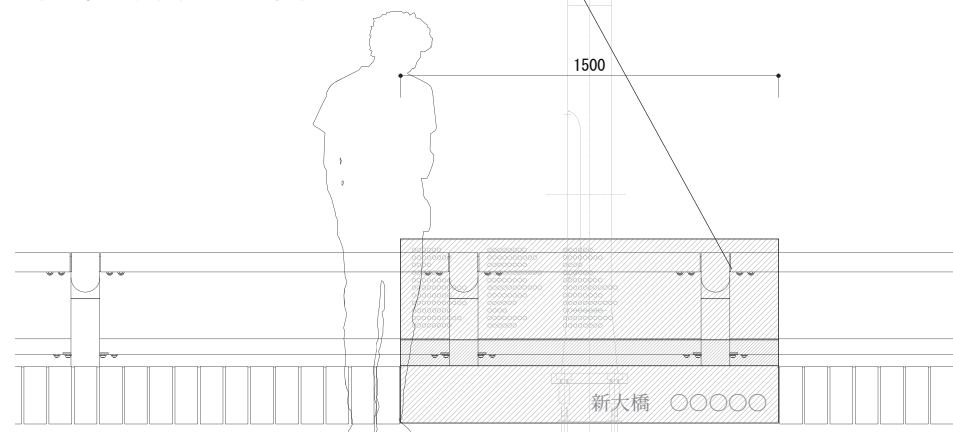


参考案② タイルや自然石について市民から材料寄付を募る

- ・募集方法等については要検討

参考案③ 情報板を設置（寄付者銘板など）

- ・寄付者銘板は、橋詰などに設置することも考えられる





■川沿いの夜間景観の特徴

- ・大橋川沿いには、一定間隔のポール照明が並ぶ
- ・松江大橋には、高欄外側に一定間隔に取り付けられた演出照明が設置されている
- ・いずれも電球色（ないし近い色）のランプである

→ これらのポツポツとした灯りが、近い水面に映りこむことで情緒的な夜間景観を演出している



■e 照明

- ・「まちや水辺とつながる灯りのデザイン」
- ・「松江大橋との関係性」を考慮したポツポツとした灯りで渡る人を心地よく誘導し、水辺を演出する



■\_ 標準的な道路照明



■\_ 新大橋と水辺の灯り（松江大橋より）



■\_ 新大橋の照明の様子



■\_ 松江大橋の照明の様子

□現況

- ・照明柱 6本（車道照明）
- ・灯具 HF 300W 200V
- ・平均照度 7.6Lx → 基準値 7.5Lx を満足
- ・均斉度 0.05 → 基準値 0.4 を満足していない  
(道路照明施設設置基準)

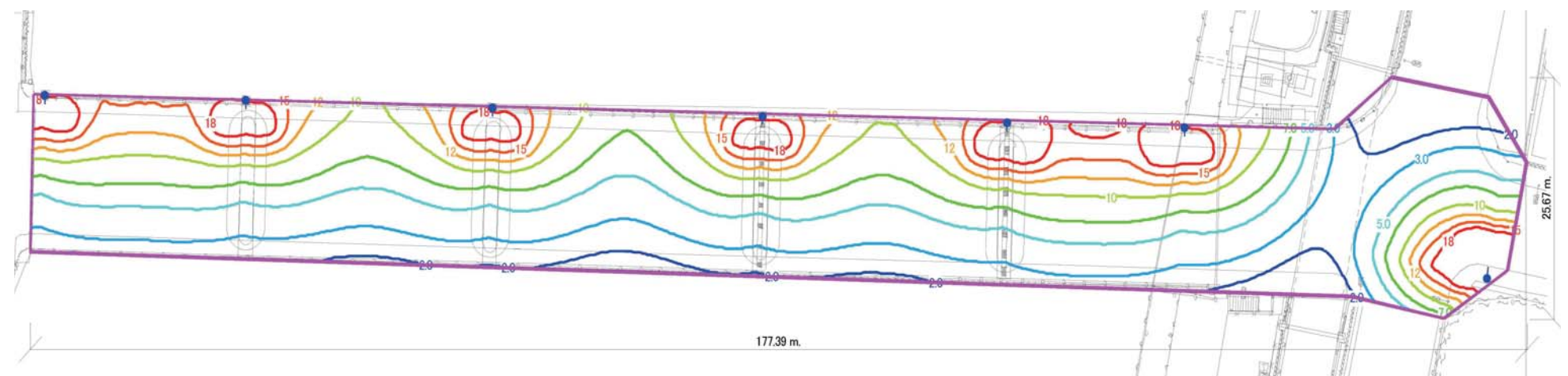


計画の幅（16m→22m）に合わせて適切な器具選定・本数・配置を検討する必要あり

■その他の留意点

- ・ポール灯だけでは、水辺を演出する灯りとしては物足りない
- ・水面に強めの光が漏れている（漁業利用や生態系への影響）

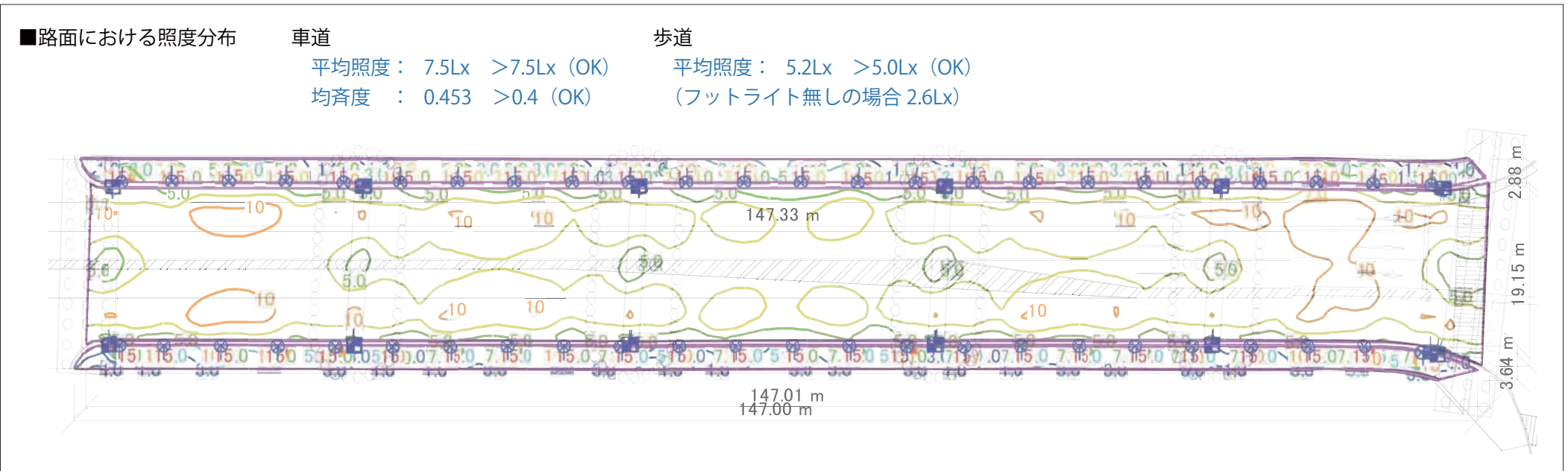
■路面における照度分布図（現況）



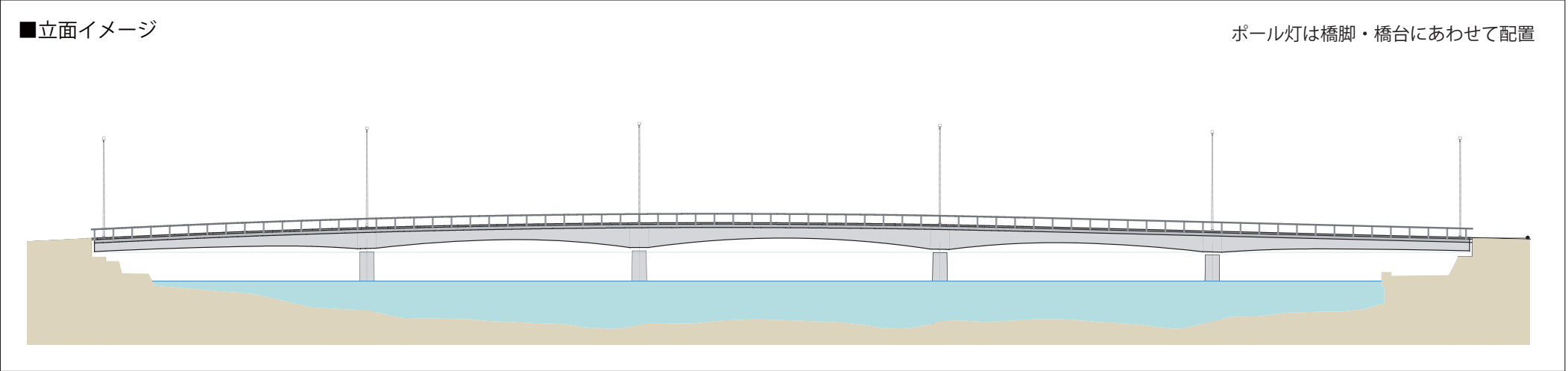
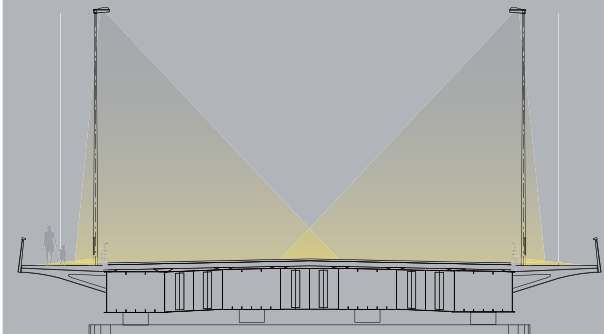
■検討案：ポール照明+フットライト

- ・ポール灯と歩道部を補助するフットライトにより、照度・均斉度ともに満足する
- ・一定間隔の灯りが、歩行者を心地よく誘導する
- ・フットライトのポツポツとした灯りが、松江大橋や大橋川沿いの明かりとつながる
- ・水面へ漏れる光を抑え、漁業利用や生態系への影響を軽減する

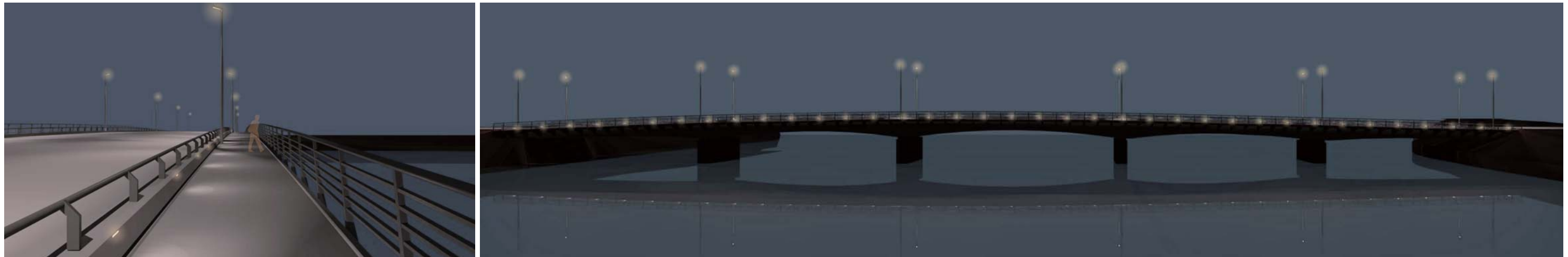
※フットライトの明るさや設置間隔・高さによって照度や夜間イメージが変わるため、それらについて今後検討が必要



- ・ポール灯：両側配置（橋脚・橋台位置に計12本）
- ・フットライト：歩車道境界（6mピッチ、計48基）



■参考イメージ





■ 色彩の検討 橋梁のうち、塗装が必要な以下3点について検討が必要となる。

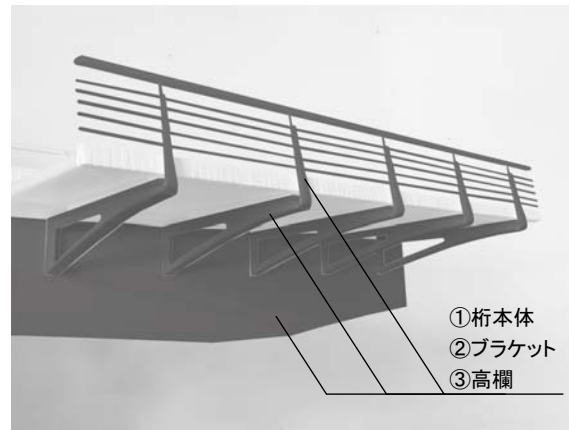
- ①桁本体 ②ブラケット ③高欄

■ (ア) 塗り分け方の検討

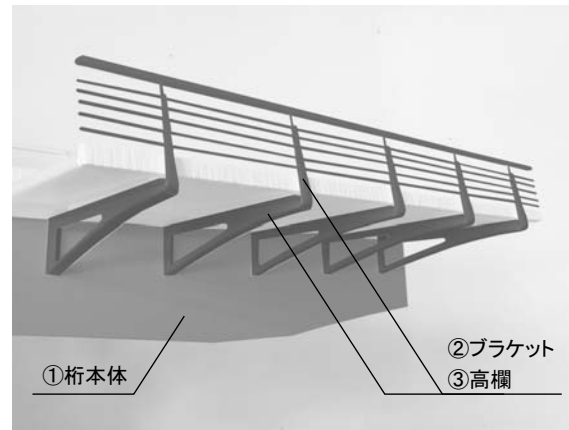
検討方針

- ・色が多く煩雑にならないよう、塗り分けは下の3パターンとする
- ・塗り分ける場合は、相性の良い色の組み合わせとする

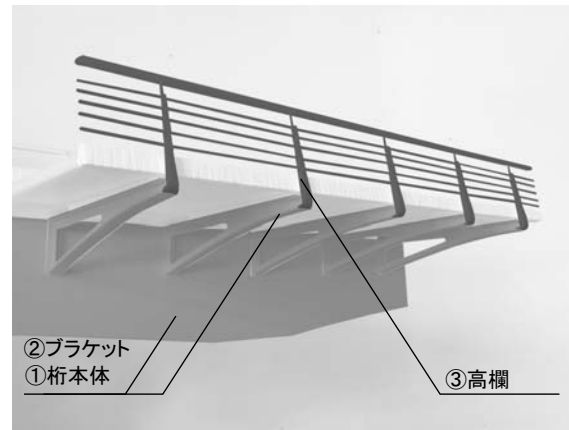
パターン 1



パターン 2



パターン 3



■ (イ) 候補色の検討

検討方針

- ・松江市景観計画の基準を満たすものを選定
- ・「日本の伝統色」など、風景になじみやすい候補色を選ぶ

■ 候補色(素案)

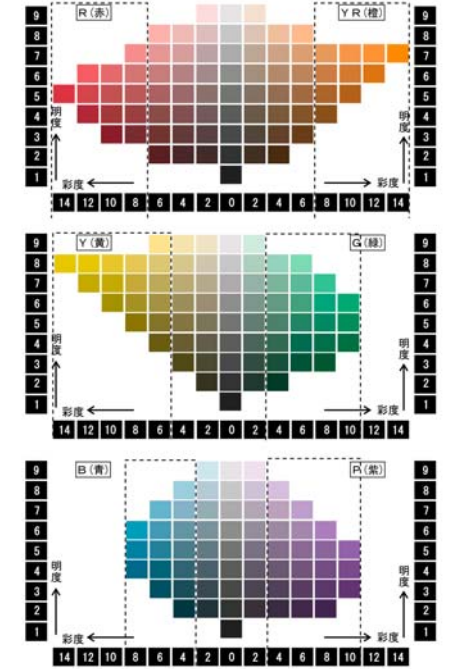
・現況の新大橋や水辺を連想させる青系	あおにび 青鈍 (5BG 5/1)	あいねず 藍鼠 (10B 4/2)
・シックで洗練された印象のある無彩色系	N2	すねず 素鼠 (N5)
・明るい印象となる白系	はいじろ 灰白 (N8.5)	シルバー (2.5Y 7.5/0.5)
・川沿いや橋詰の樹木に合う緑系	やまあいずり 山藍摺	

<参考>松江市景観計画

色彩

- ・ けばけばしい色彩はできる限り避け、落ち着いた色彩を基調とし、周辺の景観との調和に配慮すること。
- ・ 敷地内の屋外設備、工作物等の色彩は、大規模建築物本体及び周辺の景観との調和に配慮すること。

けばけばしい色彩  
= 右表の破線囲み



■ 色決定のプロセス(案)

**Step1** 次回の第5回検討委員会にて  
(ア)色の塗り分け方 と (イ)候補色を決定

**Step2** 現場に準備した塗装見本により  
最終的な塗装色を決定  
※市民アンケートなどの住民参加も考えられる







橋梁位置図

### 宍道湖大橋

竣工：1971年（上流）、2002年（下流）  
構造：鋼5径間箱桁  
橋長：約310m 幅員：約25m



### 新大橋

竣工：1934年  
構造：鋼5径間鈑桁  
橋長：140.6m 幅員：12.8m

#### 拡幅

時期：1971年  
幅員：16.8m（両側2.0mずつ拡幅）



### 松江大橋

竣工：1937年  
構造：鋼5径間鈑桁  
橋長：約134m 幅員：約11m



### くにびき大橋

竣工：1981年  
構造：鋼5径間箱桁  
橋長：約296m 幅員：約22m

