

【橋梁編】

●橋梁分野における候補事例の収集

(1) 候補事例選定の視点

- ・橋梁は道路の一部であるが、ここで抽出する事例は構造物単体として規範となりうるものを道路の範疇から切り離して抽出した。
- ・人々に名橋と呼ばれ親しまれている歴史的橋梁に着目し、現代においてもデザイン的に優れ、今後も規範となり得る考え方や形態・ディテールなどを備えているものを選定した。
- ・最近数年内に完成した橋については、評価が定まっていないことを理由に対象としないが、多くの文献に参照されたり、土木学会デザイン賞、グッドデザイン賞等で評価されているものは選定対象とした。

(2) 規範候補（100 事例）の選定

① 選定対象

- ・現存する橋梁を対象とした。
- ・国内の橋梁を対象とした。
- ・材料／形式／完成年代等の分類において、デザインの特筆点が明快な橋梁を対象とした。

② 選定の方法

- ・以下の手順で選定作業を行った。
 - 1) 標準設計が定められ、橋梁が大量に建設されはじめた昭和 40 年ごろ以前に建設された橋梁で、優れたデザインあるいはスタンダード（オーソドックス）なデザインとして既に評価の定まったものを抽出した。
 - 2) 文化財指定（国・都道府県）や近代土木遺産指定がなされているものを抽出した。

- 3) 標準設計が定められ、橋梁が大量に建設されはじめた昭和 40 年ごろ以降に建設されたものについては、部会の判断により選定した。

- ・選定に際しては、下記資料に基づくことを基本とし、その他、参考となる資料や文献等を併せて参照した。

■選定に用いた資料

資料①：『日本の近代土木遺産』（土木学会、2005 年）

資料②：国指定文化財等データベース（文化庁HPより）

資料③：都道府県の指定文化財（各都道府県のHPより）

（参考資料：「田中賞」、「土木学会デザイン賞」等）

（参考文献：「世界の橋（森北出版）」、「日本の橋（日本橋梁建設協会）」等）

③ 事例の分類

- ・選定した事例について、その特徴をより明確なものとし、候補の絞り込みを行う際の参考とするため、下記に示す観点に基づき分類を行った。

【分類 1：橋の架橋特性による分類】

- ・対象となる橋の景観的な特性に着目し、その架橋場所ごと（山、街中、川、海や湖、野）に、架橋地から想起される一般的な印象（佇む、映える、跳ぶ、跨ぐ、駆ける）を添えて分類した。なお、対象が必ずしもこれらに合致しない場合でも、大まかにどれかに分類した。

【分類 2：橋の整備された時代背景による区分】

- ・橋の整備された時代背景に着目し、古い、明治、大正・昭和初期、現代の 4 つに分類した。

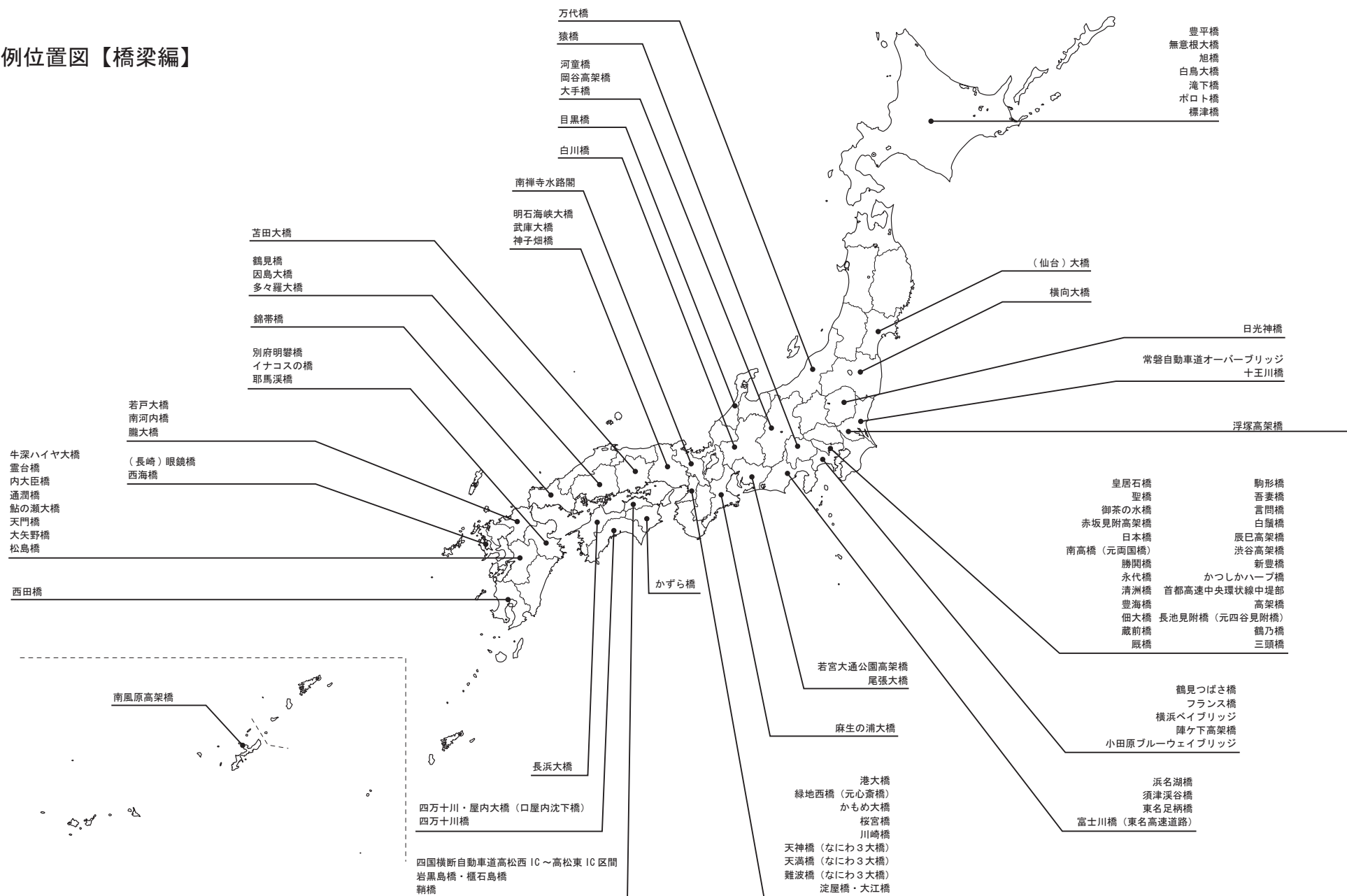
【橋梁分野】事例分類一覧（太字：景観デザイン規範事例の対象、 ：1つのテーマでまとめて紹介する事例対象、斜体：コラム的にまとめて紹介する事例対象）

	山に佇む橋	街中に映える橋	川を跳ぶ橋	海や湖を跨ぐ橋	野を駆ける橋
古い橋	かずら橋[木・吊・構]、猿橋[木・刎桁・構]、霊台橋[石・ア・構]、通潤橋[石・ア・構]、鞘橋[木・桁・構]、 錦帯橋[木・ア・構] 、日光神橋[木・ア・保]		(長崎)眼鏡橋[石・ア・保]、西田橋[石・ア・保]		
明治の橋	南禅寺水路閣[レ・ア・保]、神子畑橋[鉄・ア・構]、河童橋[木・吊・景]	日本橋[石・ア・景]、緑地西橋(元心斎橋)[鉄・ア・保]、南高橋(元両国橋)[鉄・ト・保]、皇居石橋[石・ア・景]			
大正・昭和初期の橋		勝閑橋[鉄・ア・群]、蔵前橋[鉄・ア・群]、 永代橋[鉄・ア・群] 、 清洲橋[鉄・吊・群] 、厩橋[鉄・ア・群]、駒形橋[鉄・ア・群]、吾妻橋[鉄・ア・群]、言問橋[鉄・桁・群]、白髭橋[鉄・ア・群]、 天神橋[鉄・ア・群] 、天満橋[鉄・桁・群]、難波橋[鉄・桁・群]、桜宮橋[鉄・ア・構]、淀屋橋&大江橋[コ・ア・群]、聖橋[コ・ア・景]、豊海橋[鉄・フ・構]、御茶水橋[鉄・ラ・構]、大手橋[コ・ア・ス]	耶馬溪橋[石・ア・構]、旭橋[鉄・ア・構]、万代橋[コ・ア・景]、(仙台)大橋[コ・ア・景]、四万十川沈下橋[コ・桁・景]、四万十川橋[鉄・ト・ス]、尾張大橋[鉄・ア・ス]、 武庫大橋[コ・ア・景]	目黒橋[鉄・フ・構]、南河内橋[鉄・ト・構]、長浜大橋[鉄・ト可動・保]	
標準設計以降の現代の橋	横向大橋[コ・桁・構] 、ポロト橋[コ・ラ・景]、 十王川橋[コ・ラ・構] 、溪谷橋[コ・ア・構]、内大臣橋[鉄・ア・構]、別府明礬橋[コ・ア・構]、滝下橋[鉄・ト・構]、鮎の瀬大橋[コ・斜・景]、朧大橋[コ・ア・景]、白川橋[鉄・桁・景ス]、岡谷高架橋[コ・ラ・景]、東名足柄橋[コ・斜・景]、常磐自動車道オーバーブリッジ[コ・ラ・構]、三頭橋[鉄・ア・景]、無意根大橋[鉄・桁・景]	佃大橋[鉄・桁・ス]、 鶴見橋[鉄・桁・人ス] 、 <u>フランス山歩道橋[鉄・桁・人]</u> 、鶴乃橋[コ・ラ・構]、 <u>川崎橋[鉄・斜・景]</u> 、渋谷高架橋[コ・桁・構]、 <u>ブリッジ渋谷21[鉄・フ・人]</u> 、長池見附橋(元四谷見附橋)[鉄・ア・保]、赤坂見附高架橋[鉄・桁・景]、 <u>汽車道の橋[鉄・ト・保]</u> 、若宮大通公園高架橋[鉄・桁・景]	豊平橋[鉄・桁・ス]、標津橋[鉄・フ・構]、 <u>イナコスノ橋[鉄・フ・構]</u> 、富士川橋[鉄・桁・ス]、新豊橋[鉄・ア・桁・構]、 <u>青春橋[コ・桁・人]</u> 、 <u>りんどう橋[鉄・ト・保/人]</u>	天門橋[鉄・ト・群]、大矢野橋[鉄・ア・群]、松島橋[鉄・ア・群]、浜名湖橋[鉄・桁・景]、 西海橋[鉄・ア・構景] 、若戸大橋[鉄・吊・構]、因島大橋[鉄・吊・構]、多々羅大橋[鉄・斜・構]、白鳥大橋[鉄・吊・景]、明石海峡大橋[鉄・吊・構]、港大橋[鉄・ト・構]、かもめ大橋[鉄・斜・構]、 横浜ベイブリッジ[鉄・斜・景] 、鶴見つばさ橋[鉄・斜・景]、小田原ブルーウェイ Br. [コ・エ・景]、 牛深ハイヤ大橋[鉄・桁・景] 、 苫田大橋[コ・ラ・景] 、麻生の浦大橋[鉄・ア・構]、岩黒島橋・檀石島橋[鉄・斜・景]、中の橋[コ・桁・群]	浮塚高架橋[コ・桁・人]、辰巳高架橋[鉄・桁・人]、葛飾ハープ橋[鉄・斜・構景]、南風原高架橋[コ・ア・景]、陣ヶ下高架橋[コ・桁・景]、高松市内の高速道路[コ・桁・構]、中堤部高架橋[鉄・桁・景]

凡 例					
材料	鋼橋：鉄、コンクリート橋：コ、石橋：石、木橋：木	形式	桁橋：桁、ラーメン橋：ラ、トラス橋：ト、ファイレンディール橋：フ、アーチ橋：ア、斜張橋：斜、エクストラード橋：エ、吊り橋：吊	デザイン	都市 D. 景観・環境 D.：景、構造 D.：構、ヒューマン D.：人、スタンダード D.：ス、橋梁群：群、保存方法：保

橋梁分野規範事例候補リスト

事例位置図【橋梁編】



■【橋梁分野】選定候補リスト

主な写真		分類	No.	名称	概要・沿革	特徴
No. 1 	No. 2 	川を跳ぶ橋	1	とよひら 豊平橋	●所在地：北海道札幌市中央区～豊平区 ●管理者：札幌開発建設部札幌道路事務所 ●規模：橋長132m 最大支間長50m 幅員28.5m ●年代：昭和41(1966)年 ●形式：鋼橋・桁橋 ●その他：	初代は札幌開発建設部が最初に手掛けた重要な立地の橋。1924年に架けられた三連アーチ橋は地元で愛される名橋であった。現橋は、存在を特別意識させない姿であるが、細部に気を使ったスタンダードデザインの規範的な好例である。
		山に佇む橋	2	むいね 無意根大橋	●所在地：北海道札幌市南区 ●管理者：札幌開発建設部札幌道路事務所 ●規模：橋長239m 最大支間長58m ●年代：昭和43(1968)年 ●形式：鋼橋・箱桁橋 ●その他：	自然環境や地形に調和する道路を目指した定山溪国道において、その道路計画上の要請にあわせてR=140mの「5径間連続曲線橋」を用いて解決した事例。「橋は道路の一部」と共に、山岳道路に於ける橋梁の役割を再認識させる事例である。
No. 3 	No. 4 	川を跳ぶ橋	3	あさひ 旭橋	●所在地：北海道旭川市 ●管理者：旭川開発建設部旭川道路事務所 ●規模：橋長225m 最大支間長91m 幅員18.3m ●年代：昭和7(1932)年 ●形式：鋼橋・アーチ橋 ●その他：選奨土木遺産、北海道遺産(2004年)	完成後75年経過した今も現役で強靱なその構造は、ドイツから輸入した高張力鋼やバックルプレートを採用、床板やロッキングカラムによる伸縮に耐える仕組みに因る。古典的だが、側径間まで連続するアーチの形態が重厚で美しい。
		海や湖を跨ぐ橋	4	はくちよう 白鳥大橋	●所在地：北海道室蘭市 ●管理者：室蘭開発建設部室蘭道路事務所 ●規模：橋長1380m 最大支間長720m 幅員23.0m ●年代：平成10(1998)年 ●形式：鋼橋・吊り橋 ●その他：1998年田中賞	菱形の特徴は、シンプルな主塔と側塔のデザイン、薄い箱桁式補剛桁の採用、側径間が長めの伸びやかな支間割にあり、しなやかで繊細な白鳥を思い浮かべると、視点場の建設や風力発電によるライトアップなど景観上の配慮も十分である。
No. 5 	No. 6 	山に佇む橋	5	たきした 滝下橋	●所在地：北海道夕張郡栗山町 ●管理者：東日本高速道路株式会社 ●規模：橋長70m 支間長69m 幅員11.4m ●年代：平成9(1997)年 ●形式：鋼橋・ダブルワーレントラス橋 ●その他：土木学会デザイン賞2001優秀賞	トラス部材に角型鋼管を用いた橋。トラスの各部材を断面的に45°回転して用い、上下弦材と斜材との結合に溶接を採用することで、煩雑になりがちなトラスの外観をすっきりとシャープにしている。端部以外の下横構の削除も効果的。
		山に佇む橋	6	ポロト橋	●所在地：北海道白老郡白老町 ●管理者：東日本高速道路株式会社 ●規模：橋長200m 最大支間長130m 幅員11.5m ●年代：昭和58(1983)年 ●形式：コンクリート橋・有ヒンジラーメン橋 ●その他：	架橋地が自然休養林の野生鳥類の生殖地、ミズバショウ群生地であったことから、架橋に際して環境面の影響を最小限に留める事が求められた。上下線分離、桁下高さの確保、施工中も湿原に揺れることのない橋種・施工法が選定された。
No. 7 	No. 8 本画像については著作権所有者の意向によりPDF版には掲載できません	川を跳ぶ橋	7	しべつ 標津橋	●所在地：北海道標津郡標津町 ●管理者：釧路開発建設部標津道路事務所 ●規模：橋長128m 最大支間長66m 幅員6.0m ●年代：昭和38(1963)年 ●形式：鋼橋・フィーレンデールタイドアーチ橋 ●その他：	フィーレンデールタイドアーチという二重のアーチリブの形状は、構造的な合理性を逸脱しない範囲で、適当な存在感と目新しさを表現している。施工時の安全性を追求して考案された「鋼管矢板基礎」は、本橋により開発された。
		山に佇む橋	8	溪谷橋	●所在地：秋田県 ●管理者：東日本高速道路株式会社 ●規模：橋長146.5m アーチ支間75m ●年代：昭和57(1982)年 ●形式：コンクリート橋・アーチ橋 ●その他：	本橋は、施工計画上の工夫から、現場施工の省力化および地形改変の軽減が図られている。その外観は支材の傾斜が斬新で、部材間の良好なメリハリが自然景観の中で心地よい。

※Photo by S. Yasue

■【橋梁分野】選定候補リスト

主な写真		分類	No.	名称	概要・沿革	特徴
No. 9 	No. 10 	川を跳ぶ橋	9	(仙台)大橋	●所在地：宮城県仙台市青葉区 ●管理者：仙台市 ●規模：橋長116m 幅員11m ●年代：昭和13(1938)年 ●形式：コンクリート橋・アーチ橋 ●その他：	城址公園へのアプローチ道路と架橋地の雰囲気と調和した和風のデザイン。橋脚上にバルコニーを配し、良好な視点場を提供すると同時に、張出し部の支持部材に上手く曲線を用いることで、一般に外観上重々しくなる印象を軽減している。
		山に佇む橋	10	よこむき 横向大橋	●所在地：福島県那麻郡猪苗代町 ●管理者：福島県 ●規模：橋長350m 最大支間長42m 幅員8.5m ●年代：平成2(1990)年 ●形式：コンクリート橋・桁橋 ●その他：1990年田中賞	橋梁の平面線形の円曲線に着目し、水平面内でもアーチ作用が働く構造系として立案された「9径間連続曲線PC箱桁橋」である。雄大な自然景観の中に細長い橋脚で支持されたシンプルな箱桁形態が、構造美をもたらしている。
No. 11 	No. 12 	山に佇む橋	11	常磐自動車道 オーバーブリッジ	●所在地：茨城県 ●管理者：東日本高速道路株式会社 ●規模： ●年代： ●形式：コンクリート橋・斜πラーメン橋 ●その他：	高速道路の標準的なオーバブリッジの景観・デザイン上の重要ポイントが、本線道路に対して水平・直角の配置と、透過性に優れるスリムでシンプルな形状の連続にあることを示す、規範的な事例である。
		山に佇む橋	12	じゅうおうがわ 十王川橋	●所在地：茨城県日立市 ●管理者：東日本高速道路株式会社 ●規模：橋長526m(上) 491m(下)、最大支間長70m、幅員10.9m ●年代：昭和61(1986)年12月 ●形式：コンクリート橋・ラーメン橋 ●その他：	橋の構造としての骨格が生み出す美しさを追求した橋。架橋地の地形・地質、将来の見られ方を念頭に、環境や架設方法に配慮してその構造形式が決められた。入念なシルエットバランスとディテール検討を経て、橋梁景観が造られている。
No. 13 	No. 14 	山に佇む橋	13	日光神橋	●所在地：栃木県日光市 ●管理者：日光二荒山神社 ●規模：橋長29m、幅員7.4m ●年代：寛永13(1636)年、平成9年大修理 ●形式：木橋・アーチ橋 ●その他：国重文	聖地日光の表玄関に架かる本橋は、平成11年に世界遺産に登録された。高欄には親柱が10本建てられ、それぞれに擬宝珠が飾られている。山間の峡谷に架けられた朱色の木橋からは、「和風」の印象や色彩選定の規範となっている。
		川を跳ぶ橋	14	青春橋	●所在地：群馬県嬬恋村 ●管理者：嬬恋村 ●規模：橋長60.1m、幅員2.7m ●年代：平成18(2006)年 ●形式：コンクリート橋・二重張弦桁橋 ●その他：	架設用のケーブル資材を、構造とデザインに取り込む発想から生まれた「二重張弦桁橋」。重厚で個性的な高欄のデザインが歩行者に安心感を与え、桁下に黄色く目立つケーブルが、構造を視覚化し全体シルエットを引き締めている。
No. 15 	No. 16 	野を駆ける橋	15	浮塚高架橋	●所在地：埼玉県八潮市 ●管理者：首都高速道路株式会社 ●規模：橋長452m ●年代：昭和58(1983)年 ●形式：コンクリート橋・桁橋 ●その他：	都市内高架橋に対する景観設計の初期(昭和後期)の事例。排水管の縦引き管を、橋脚の凸型化粧スリットと同形状に製作・設置したデザインである。橋梁本体は元より、付属物を中心とした当時の景観設計の規範的な事例と云える。
		街中に映える橋	16	皇居石橋	●所在地：東京都千代田区 ●管理者：環境省皇居外苑管理事務所 ●規模：橋長35m ●年代：初代/江戸、2代/1888年、現在/1964年 ●形式：石橋・アーチ橋 ●その他：	皇居正門に続く外門に架かる西丸大手橋は、大阪城や江戸城にも用いられた小豆島製である。小さな凸凹を有する長方形の石材が規則正しく配置され、落ち着いた印象を醸し出している。橋の両横には格調高い外灯が復元・設置されている。

Photo by A. Kasuga

■【橋梁分野】選定候補リスト

主な写真		分類	No.	名称	概要・沿革	特徴
No. 17	No. 18	街中に映える橋	17	ひびり聖橋	●所在地：東京都千代田区～文京区 ●管理者：東京都 ●規模：橋長92m 幅員22m ●年代：昭和2(1927)年 ●形式：コンクリート橋・アーチ橋 ●その他：	湯島聖堂とニコライ堂を結ぶことから命名された。船から見上げた時に最も美しく見えるように、山田守は厚いコンクリートを放物線アーチでくり抜くデザインとしている。改修時の石目地による化粧は、設計コンセプトを継承していない。
			18	御茶の水橋	●所在地：東京都千代田区～文京区 ●管理者：千代田区 ●規模：橋長80m 最大支間長31m 幅員25.3m ●年代：昭和6(1931)年 ●形式：鋼橋・ラーメン橋 ●その他：	中央径間を足の長いπ形のラーメン構造とし、側径間はこれにヒンジ接続した、谷地形に適合する本形態は、構造デザインの好例である(設計：小池啓吉)。隣接する聖橋とは材料、形式、形状とも、神田川筋の好対照な景観を見せている。
No. 19	No. 20	街中に映える橋	19	赤坂見附高架橋	●所在地：東京都千代田区～港区 ●管理者：首都高速道路株式会社 ●規模： ●年代：昭和39(1964)年 ●形式：鋼橋・桁橋 ●その他：	戦後の高度成長期に計画された都市内高架橋の中で、最もすっきりとした外観を有する高架橋の1つ。橋脚の梁と上部工の桁をあたかも一体化させたような架け違い部の構造は、桁の水平方向の視覚的な連続性を保つ規範と言える。
			20	日本橋	●所在地：東京都中央区 ●管理者：関東地方整備局東京国道事務所 ●規模：橋長49m 幅員27.3m ●年代：明治44(1911)年 ●形式：石橋・アーチ橋 ●その他：国重文	橋の中心に日本国道路元標が埋め込まれ、古くは五街道の、今は国道1号、4・6・14・15・17・20号の起点となる橋。交通の要所に相応しい高品質な御影石製の本体と、芸術的な装飾を橋上に持つ、地域に愛され続ける橋である。
No. 21	No. 22	街中に映える橋	21	みなみたか南高橋 (元両国橋)	●所在地：東京都中央区 ●管理者：中央区 ●規模：橋長63m 最大支間長60m 幅員11.0m ●年代：昭和7(1921)年(元両国橋：明治37(1904)年) ●形式：鋼橋・トラス橋 ●その他：区有文	橋の本体は旧両国橋の中央径間が使用されている。現存使用される河川橋としては都内最古で、明治時代の鉄橋の姿を今日に伝える橋である。土木遺産の保存・活用の1つの規範的な方法事例と云える。中央区有形文化財に指定。
			22	勝鬨橋	●所在地：東京都中央区 ●管理者：東京都 ●規模：橋長246m 最大支間長86m 幅員22.0m ●年代：昭和15(1940)年 ●形式：鋼橋・跳開桁橋+アーチ橋 ●その他：国重文	皇紀2600年を記念して開催予定であった「国際博覧会」のアクセス路であったため、格式があり日本の技術力を誇示する橋が求められた。博覧会は中止となったが「東洋一の可動橋」と呼ばれた。今も近隣有志の記憶の中で開閉されている。
No. 23	No. 24	街中に映える橋	23	永代橋	●所在地：東京都中央区～江東区 ●管理者：東京都 ●規模：橋長185m 最大支間長101m 幅員22.0m ●年代：大正15(1926)年 ●形式：鋼橋・アーチ橋 ●その他：国重文、選奨土木遺産	「震災復興事業の華」と謳われ女性的と形容される清洲橋に対して、本橋は「帝都東京の門」と言われ、力強く男性的な曲線美が魅力である。ドイツライン川のレマーゲン鉄道橋をモデルとしている。橋梁群の考え方に於いて規範的な事例。
			24	清洲橋	●所在地：東京都中央区～江東区 ●管理者：東京都 ●規模：橋長187m 最大支間長91m 幅員22.0m ●年代：昭和3(1928)年 ●形式：鋼橋・吊り橋 ●その他：国重文、選奨土木遺産	当時世界最美の橋とされたドイツケルン市の大吊り橋をモデルにした我が国初の自定式吊橋。海軍で研究中であった低マンガン鋼(デューコール鋼)をチェーンに使用するなどチャレンジもなされた。橋梁群の考え方に於いて規範的な事例。

■【橋梁分野】選定候補リスト

主な写真		分類	No.	名称	概要・沿革	特徴
No. 25	No. 26	街中に映える橋	25	とよみ 豊海橋	●所在地：東京都中央区 ●管理者：中央区 ●規模：橋長46m 最大支間長45m 幅員8m ●年代：昭和2(1927)年 ●形式：鋼橋・フィーレンデール橋 ●その他：区有文、日本初のフィーレンデール	構造担当の成瀬勝武曰く「永代橋の上流に豊海橋がある。日本橋川の河口にあるが、永代橋の新鮮な巨容の傍らにあってトラス橋とするとコントラストが悪く、そこでヒーレンデル形式を選んだ。」その形はユニークで洗練されている。
			26	佃大橋	●所在地：東京都中央区 ●管理者：東京都 ●規模：橋長220m 最大支間長90m 幅員25.0m ●年代：昭和39(1964)年 ●形式：鋼橋・桁橋 ●その他：	個性的なデザインの多い隅田川橋梁群の中で、一見無個性で無粋な橋と思われるが、ちな橋である。シンプルで伸びやかなその姿形は、機能に徹した3径間連続変断面桁の典型例であり、高度成長期の日本を象徴する橋と云える。
No. 27	No. 28	街中に映える橋	27	くらまゑ 蔵前橋	●所在地：東京都台東区～墨田区 ●管理者：東京都 ●規模：橋長173m 最大支間長51m 幅員22.0m ●年代：昭和2(1927)年 ●形式：鋼橋・アーチ橋 ●その他：	橋名は「蔵前通り」にちなみ、また橋全体は稲の籾殻を連想させる黄色に塗装されている。昭和29年9月～昭和59年12月まで東詰に蔵前国技館が存在したため、高欄には力士など、直接的に地域性を表現するレリーフが施されている。
			28	うまや 厩橋	●所在地：東京都台東区～墨田区 ●管理者：東京都 ●規模：橋長151m 最大支間長55m 幅員22.0m ●年代：昭和4(1929)年 ●形式：鋼橋・アーチ橋 ●その他：	橋名は西岸の「御厩河岸（蔵前の米蔵のための荷駄馬用の厩）」にちなむ。3つのアーチが路面上に連続して連なる姿は、個性的で愛嬌すら感じる。また橋全体には、馬などの直接的に地域性を表現するレリーフが施されている。
No. 29	No. 30	街中に映える橋	29	こまがた 駒形橋	●所在地：東京都台東区～墨田区 ●管理者：東京都 ●規模：橋長149m 最大支間長75m 幅員22.0m ●年代：昭和2(1927)年 ●形式：鋼橋・アーチ橋 ●その他：	小振りの上路アーチを両サイドに従え、中央に下路アーチを配した本橋は、シルエットバランスが良好である。更にバルコニーを兼ねた橋脚の形態処理が、規範的で美しい。バルコニーや橋灯・高欄などのデザインはヴィクトリア調である。
			30	あずま 吾妻橋	●所在地：東京都台東区～墨田区 ●管理者：東京都 ●規模：橋長150m 最大支間長45m 幅員20.0m ●年代：昭和6(1931)年 ●形式：鋼橋・アーチ橋 ●その他：	蔵前・厩・駒形と吾妻の4橋は、一定の距離を置いて橋梁群が形成されている。これらはアーチ形式で統一することで、永代・清洲に次ぐ景観のクライマックスが意図された。本橋には、水切りやバルコニーもないが、簡素な美しさがある。
No. 31	No. 32	街中に映える橋	31	こととい 言問橋	●所在地：東京都台東区～墨田区 ●管理者：関東地方整備局東京国道事務所 ●規模：橋長239m 最大支間長67m 幅員22.0m ●年代：昭和3(1928)年 ●形式：鋼橋・ゲルバー桁橋 ●その他：	当時のドイツ最新技術である長径間鉸桁構造を採用。田中豊にとって、隅田川復興橋梁最大の自信作と云われる。川端康成が「隅田川の六大橋のうちで、清洲橋が曲線の美しさとすれば、言問橋は直線の美しさなのだ。」と語る。
			32	しらひげ 白鬚橋	●所在地：東京都台東区～墨田区 ●管理者：東京都 ●規模：橋長168m 最大支間長79m 幅員24.1m ●年代：昭和6(1931)年 ●形式：鋼橋・アーチ橋 ●その他：	静けさと雄雄しさとを湛え、重厚で3径間の連続性に優れる美しい橋。墨田区側に存在する白鬚神社にちなんだ命名である。大正末から昭和中期にかけて全国各地で多数の道路橋を設計した増田淳が手がけた代表的な橋である。

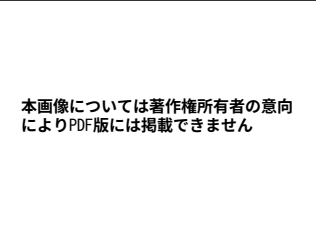
■【橋梁分野】選定候補リスト

主な写真		分類	No.	名称	概要・沿革	特徴
No. 33	No. 34	野を駆ける橋	33	たつみ辰巳高架橋	●所在地：東京都江東区 ●管理者：首都高速道路株式会社 ●規模：橋長544m 最大支間長97m ●年代：昭和55(1980)年 ●形式：鋼橋・桁橋 ●その他：1979年田中賞	橋桁と橋脚を剛結した立体ラーメン構造で、橋脚はY型構造とし剛性を高め耐震性に配慮している。橋桁の底側面には化粧板を張り、外観に配慮している。路面の高低差や幅員の変化などに上手く対応したデザインが規範と云えよう。
			34	渋谷高架橋	●所在地：東京都渋谷区 ●管理者：首都高速道路株式会社 ●規模：橋長144m 最大支間長59m ●年代：昭和39(1964)年 ●形式：コンクリート橋・有ヒンジラーメン橋 ●その他：	J R山手線と東急東横線を跨ぐために、安全・確実に施工可能な方法として、当時先端技術の「ディヴィダーク工法」を採用した、美しいシルエットバランスの橋。高欄や橋脚に施された美装化やペインティングは後から付加された。
No. 35	No. 36	街中に映える橋	35	ブリッジ渋谷2 1	●所在地：東京都渋谷区 ●管理者：関東地方整備局東京国道事務所 ●規模：橋長49.5m ●年代：平成13(2001)年 ●形式：鋼橋・フィーレンデール橋 ●その他：	フィーレンデールの格点付近の重厚感や、トラス部材の錯綜感を、肉厚部材や溶接技術を駆使して減じている。煩雑な都市空間にあって、シンプルな2本の平行性で横切る斬新なシルエットの創出に成功している。
			36	しんりゅう新豊橋	●所在地：東京都足立区～北区 ●管理者：足立区 ●規模：橋長105m 支間長103m 幅員22.0m ●年代：平成19(2007)年 ●形式：鋼橋・アーチ補剛桁橋 ●その他：2007年グッドデザイン賞	都市型住宅が近接する周辺環境に配慮して「支間中央部をアーチで補剛した単純箱桁橋」という新形式が発案・採用された。一人のデザイナーが全体から細部まで一貫して継続検討したその手法も、今後の規範と考えられる。
No. 37	No. 38	野を駆ける橋	37	かつしかハープ橋	●所在地：東京都葛飾区 ●管理者：首都高速道路株式会社 ●規模：橋長455m 最大支間長220m 幅員23.5m ●年代：昭和62(1987)年 ●形式：鋼橋・斜張橋 ●その他：1986年田中賞	世界初のS字平面を有する曲線斜張橋。2本の主塔は高さがそれぞれ65m、29mと異なり、親塔にのみ耐風上のデザインが施され、子塔の矩形断面と外観の違いを見せている。多数(48本)のワイヤーが織りなす姿をハープに見立てた命名。
			38	首都高速中央環状線中堤部高架橋	●所在地：東京都葛飾区～江戸川区 ●管理者：首都高速道路株式会社 ●規模：橋長183m ●年代：昭和62(1987)年 ●形式：鋼橋・桁橋 ●その他：	荒川と中川が並行する中堤上に架橋された高速道路橋。側面からの見え方に配慮し、桁の連続性を一般に阻害する橋脚の横梁を上部工の端横梁に置き換えることで、シンプルな外観を創出している。連続高架の規範的な良好事例。
No. 39	No. 40	街中に映える橋	39	長池見附橋 (元四谷見附橋)	●所在地：東京都八王子市 ●管理者：八王子市 ●規模：橋長37m 最大支間長34m 幅員17.4m ●年代：平成5(1993)年、(元四谷見附橋・大正2(1913)年) ●形式：鋼橋・アーチ橋 ●その他：1993年田中賞	元四谷見附橋には、近接する赤坂離宮の外門的位置づけから、ネオ・バロック調の美しい装飾が施された。交通量の増加に伴い架け替えられたが、本体は長池見附橋として移築復元された。土木遺産の保存・活用の1つの規範的な方法事例。
			40	鶴乃橋	●所在地：東京都多摩市 ●管理者：多摩市 ●規模：橋長87m 最大支間長58m 幅員5.1m ●年代：昭和58(1983)年 ●形式：コンクリート橋・下路式片持梁橋 ●その他：1983年田中賞	多摩ニュータウンのランドマークとなり、周辺住民へのプライバシー配慮が望まれた中路式の歩道橋。橋面上に突出させたPCケーブルを配置したウェーブが壁高欄を兼ね、通行機能以上の要請をも満足させた構造デザインの規範的な事例。

■【橋梁分野】選定候補リスト

主な写真		分類	No.	名称	概要・沿革	特徴
No. 41 	No. 42 	山に佇む橋	41	みとう三頭橋	●所在地：東京都西多摩郡奥多摩町 ●管理者：東京都 ●規模：橋長132m ●年代：昭和44(1969)年 ●形式：鋼橋・アーチ橋 ●その他：	奥多摩周遊道路の入口に架かる本橋は、一般的なニールセン桁橋とは異なり、アーチと補剛桁が同一面上にない。それにより、アーチの力強い緊張感が強調され、ケーブルで桁を吊る構造が認識し易い。構造デザインの1つの表現方法。
		海や湖を跨ぐ橋	42	鶴見つばさ橋	●所在地：神奈川県横浜市鶴見区 ●管理者：首都高速道路株式会社 ●規模：橋長1020m 最大支間長510m 幅員38.0m ●年代：平成6(1994)年 ●形式：鋼橋・斜張橋 ●その他：1994年田中賞	一面吊り斜張橋として世界一の規模を誇る本橋は、特に橋上の構造物景観が秀逸で、アプローチ橋との橋脚の統一感も良好である。周辺に観光的な視点が存在しないためか、地味な存在となっている。橋の知名度と視点場の関係は深い。
No. 43 	No. 44 	街中に映える橋	43	フランス橋	●所在地：神奈川県横浜市中区 ●管理者：横浜市 ●規模：橋長140m ●年代：昭和59(1984)年 ●形式：鋼橋・桁橋 ●その他：	横浜人形の家とフランス山を、都市内高速道路を潜りつつ結ぶ歩道橋。緩やかな曲線歩道の線形やシンプルな橋梁断面が歩道橋の規範に相応しい。石貼りの橋台部は、橋の機能と公園の入口を象徴するアーケード的な機能を併せ持つ。
		街中に映える橋	44	きしやみち汽車道の橋	●所在地：神奈川県横浜市みなとみらい21地区 ●管理者：横浜市 ●規模： ●年代：平成10(1998)年 ●形式：鋼橋・トラス橋 ●その他：鉄道廃線跡の再生	臨港線跡地として残された廃線跡を歩行者専用道として再整備した事例。その際に、1907年に敷設された当時のトラス橋を修理し、歩道の施設として活用しており、地域性や歴史性を継承する空間デザインの規範と云える。
No. 45 	No. 46 	海や湖を跨ぐ橋	45	横浜ベイブリッジ	●所在地：神奈川県横浜市中区～鶴見区 ●管理者：首都高速道路株式会社 ●規模：橋長860m 最大支間長460m 幅員40.2m ●年代：平成元(1989)年 ●形式：鋼橋・斜張橋 ●その他：1989年田中賞	斜張橋の外観としてはダブルデッキの補剛桁が重厚だが、接続するアプローチ橋と形が連続しているため違和感は少ない。上層の床組は箱断面として、ケーブル定着部や添架物などを箱内に納め、すっきりとした空間としている。
		野を駆ける橋	46	じんがした陣ヶ下高架橋	●所在地：神奈川県横浜市保土ヶ谷区 ●管理者：横浜市 ●規模：橋長164m・206m・215m・237m 最大支間29m ●年代：平成13(2001)年 ●形式：コンクリート橋・桁橋 ●その他：2001年田中賞、デザイン賞(2003)最優秀賞	上下線分離により桁下に光が差し込み、高架下の暗さを和らげ、既存木が地上から伸びる。柱はピルツ構造で桁との三次元の曲面が美しい。森を極力傷めない工夫や高架下を遊歩道にするなど、都市内高架の新たな規範と云えよう。
No. 47 	No. 48 	海や湖を跨ぐ橋	47	小田原ブルーウェイブリッジ	●所在地：神奈川県小田原市 ●管理者：中日本高速道路株式会社 ●規模：橋長270m 最大支間長122m ●年代：平成7(1995)年 ●形式：コンクリート橋・エクストラードーズ橋 ●その他：1994年田中賞	低い主塔から張り渡したケーブルを桁に内蔵する構造の橋で、斜張橋と桁橋を複合した構造特性を有する。本橋は、港のゲートとして航路高さが確保されたことと、良好な各部ディテールデザインが美しさの要因となっている。
		川を跳ぶ橋	48	万代橋	●所在地：新潟県新潟市中央区 ●管理者：北陸地方整備局新潟国道事務所 ●規模：橋長307m 幅員22.0m ●年代：昭和4(1929)年 ●形式：コンクリート橋・アーチ橋 ●その他：	6つのアーチを連ねる鉄筋コンクリート橋で、側面には御影石の化粧板を有す。新潟地震(1964年)にも耐えた堅牢な名橋は、昭和初期のコンクリートアーチ橋の貴重な現存例。橋梁技術者の福田武雄と建築家の山田守が設計。

■【橋梁分野】選定候補リスト

主な写真		分類	No.	名称	概要・沿革	特徴
No. 49	No. 50	海や湖を跨ぐ橋	49	目黒橋	●所在地： 富山県黒部市 ●管理者： 関西電力株式会社 ●規模： 橋長75m 最大支間長 29m ●年代： 昭和9(1934)年 ●形式： 鋼橋・フィレンデール橋 ●その他：	黒部川第2発電所に山口文象がデザインした赤い橋。戦前に架けられた橋で、河川に架かるこの形式の橋は日本に2つしか残っていない（もう1つは豊海橋であり、これも山口文象による）。黒部溪谷のランドマークとなっている。
			50	猿橋	●所在地： 山梨県大月市 ●管理者： 大月市 ●規模： 橋長30.9m 幅員3.3m ●年代： 不詳（620年？） ●形式： 木橋・刎桁橋 ●その他： 国名勝、百濟からの帰化人により架橋	日本三奇橋のひとつ。兩岸の岩盤から刎ね木を張り出し中央で繋ぐと云う、深い谷に橋脚なしで橋を架ける際の、吊り橋に替わる当時の形式。雨による木材腐食保護のために設けた、刎ね木や小屋根が形態的な特徴。現存する唯一の刎橋。
No. 51	No. 52	山に佇む橋	51	河童橋	●所在地： 長野県松本市 ●管理者： ●規模： 橋長36.6m、幅3.6m ●年代： 明治43(1910)年 ●形式： 鋼ケーブル木橋・吊り橋 ●その他：	明治43年に初代の吊り橋が架けられ、その後数回の架け替えを経て、1997年に現在の橋となる。美しい自然景観を損なわないように木造で造られ、多くの観光客を通す今は、維持管理が十分な点が景観上の規範となるポイントである。
			52	りんどう橋	●所在地： 長野県上田市 ●管理者： 上田市 ●規模： 橋長51.35m、トラス支間31.85m、幅員3m ●年代： 平成19(2007)年 ●形式： 鋼橋・ポニートラス橋 ●その他：	110年前にドイツより輸入された初代は鹿児島で鉄道橋に、後に千曲川で80年近く鉄道・道路橋に利用された。建設に注がれた先人の熱意や歴史を後世に伝える橋として、高欄に現代風なアレンジを加え転用した。レトロフィットの好例。
No. 53	No. 54	山に佇む橋	53	岡谷高架橋	●所在地： 長野県岡谷市 ●管理者： 中日本高速道路株式会社 ●規模： 橋長1489m 最大支間長148m ●年代： 昭和61(1986)年 ●形式： コンクリート橋・ラーメン橋 ●その他： 1986年田中賞	我が国最大規模の高速道路高架橋として、岡谷市街の上空約60mに雄々しい姿を見せる。部材断面に曲面を多用した設計が景観上の配慮はもちろん、つらら対策、電波障害防止などに効果を上げている。
			54	大手橋	●所在地： 長野県木曽郡木曽町 ●管理者： 木曽町 ●規模： 橋長34m 幅員5.5m ●年代： 昭和11(1936)年 ●形式： コンクリート橋・アーチ橋 ●その他： 選奨土木遺産	中島武設計。鉄筋コンクリートローゼ桁橋としては世界最初のもの。アーチリブや補剛桁部材の縁取りや、上横支材の下縁の繊細な曲線など、人に近い構造物のデザインとして、参考にするべき点は今も多い。
No. 55	No. 56	山に佇む橋	55	白川橋	●所在地： 岐阜県大野郡白川村 ●管理者： 中日本高速道路株式会社 ●規模： 橋長235m 最大支間長107m 幅員11.3m ●年代： 平成12(2000)年 ●形式： 鋼橋・桁橋 ●その他： 土木学会デザイン賞(2004)優秀賞	この橋梁は目だたないことを目標に計画された橋である。合掌集落から見えなように縦断を下げ、構造物のボリューム感を減ずるため、橋台をトンネルと一体にするなどの工夫をしている。また橋の色彩も、周辺環境に調和している。
			56	浜名湖橋	●所在地： 静岡県浜松市 ●管理者： 中日本高速道路株式会社 ●規模： 橋長603m 最大支間長140m 幅員11m ●年代： 昭和43(1968)年 ●形式： 鋼橋・箱桁橋 ●その他： 1968年田中賞	中央支間は完成当時国内最長を誇り、鋼橋では世界初のヤジロベエ工法が採用された。軽くS字を描く平面線形が景色に変化を与え、湖岸から盛土をせり出して橋台を設けるなど、自然との融合を図る景観検討がなされた先進的な事例。

■【橋梁分野】選定候補リスト

主な写真		分類	No.	名称	概要・沿革	特徴
No. 57 	No. 58 	山に佇む橋	57	東名足柄橋	●所在地：静岡県駿東郡小山町 ●管理者：中日本高速道路株式会社 ●規模：橋長370m 最大支間長185m 幅員14.5m ●年代：平成3(1991)年 ●形式：コンクリート橋・斜張橋 ●その他：1991年田中賞	工業デザイナー・柳宗理のデザイン。既存の東名高速道路を斜めに跨ぐため斜張橋として計画された。一般にPC斜張橋の主塔は太い印象となりがちであるが、曲面や青色のスリットを儲けることで、主塔を引き締めた印象としている。
		川を跳ぶ橋	58	富士川橋 (東名高速道路)	●所在地：静岡県庵原郡富士川町 ●管理者：中日本高速道路株式会社 ●規模：橋長783.3m、最大支間長80.1m、幅員m ●年代：昭和43(1968)年 ●形式：鋼橋・連続箱桁橋 ●その他：	幅800mの富士川を、ほぼ等支間(約80m)で跳ぶ本橋は、等断面で連続性の良好な上部工と、その上下線分離の箱桁を支える2列の円柱橋脚がシンプルで心地よい。真っ赤な桁色は賛否両論であるが、長大箱桁橋の規範事例と言える。
No. 59 	No. 60 	街中に映える橋	59	若宮大通公園高架橋	●所在地：愛知県名古屋市中区 ●管理者：名古屋高速道路公社 ●規模： ●年代：昭和63(1988)年 ●形式：鋼橋・桁橋 ●その他：	名古屋高速2号東山線の一部として、若宮大通公園の上空に架かる橋。2箱桁を各々1点の支承で支持することで橋脚から横梁を無くし、シンプルな下部工形状を採用することで、桁下空間の圧迫感低減を実現している。
		川を跳ぶ橋	60	おわり尾張大橋	●所在地：愛知県弥富市～三重県桑名市 ●管理者：中部地方整備局名古屋国道事務所 ●規模：橋長879m 最大支間長63m 幅員7.5m ●年代：昭和8(1933)年 ●形式：鋼橋・アーチ橋 ●その他：最初のトラスドラムアーチ橋	木曾川に架かる本橋は、ランガー桁と云う当時としては目新しい形式で、アーチと桁橋の折衷的な構造形式である。アーチ部材は細く軽快となるが、橋上にまで出現するトラス組みの補剛桁は、橋上空間的にはやや重々しい。
No. 61 	No. 62 	海や湖を跨ぐ橋	61	おうのうら麻生の浦大橋	●所在地：三重県鳥羽市 ●管理者：三重県 ●規模：橋長197m ●年代：昭和48(1973)年 ●形式：鋼橋・ニールセンローゼ橋 ●その他：1972年田中賞	伊勢志摩国立公園の東北部リアス式海岸の景勝の地に、パールロードの一部として計画された本橋は、広大な静水面に映える下路式ニールセンローゼ橋である。本橋は、東京湾で組み立て、桁ブロックを海上輸送し、現地で組み立てられた。
		山に佇む橋	62	南禅寺水路閣	●所在地：京都府京都市左京区 ●管理者：京都市 ●規模：橋長93m 最大支間長6.4m 幅員4.1m ●年代：明治21(1888)年 ●形式：レンガ造・アーチ橋 ●その他：国史跡	琵琶湖疎水を代表する構造物。西欧技術が導入されて間もない時期に、景観にも気を配った田辺朔郎によって設計された、土木技術史上貴重な近代化遺産。閉鎖的な緑深い環境に調和する、煉瓦造りの趣深い橋である。
No. 63 	No. 64 	海や湖を跨ぐ橋	63	港大橋	●所在地：大阪府大阪市港区～住之江区 ●管理者：阪神高速道路株式会社 ●規模：橋長980.0m 最大支間長510m 幅員22.5m ●年代：昭和49(1974)年 ●形式：鋼橋・トラス橋 ●その他：1974年田中賞	本橋は阪神高速道路大阪湾岸線の一部を構成する巨大な橋である。その色彩や他を圧倒する重量感から、大阪港のランドマークになっており、高度成長の世相に合致したデザインと言える。
		街中に映える橋	64	緑地西橋 (元心斎橋)	●所在地：大阪府大阪市鶴見区 ●管理者：大阪市 ●規模：橋長37m 支間長36m 幅員5.2m ●年代：明治6(1873)年 ●形式：鋼橋・トラスドアーチ橋 ●その他：我が国最古の鉄橋	ドイツから輸入されて心斎橋として架けられた、現存する日本最古の錬鉄橋である。明治初期の貴重な橋を残そうと、新橋の両脇に主構だけを架け渡した記念物展示の形態である。明治の古い歴史を今に伝える貴重な文化遺産である。

■【橋梁分野】選定候補リスト

主な写真		分類	No.	名称	概要・沿革	特徴
No. 65	No. 66	海や湖を跨ぐ橋	65	かもめ大橋	●所在地：大阪府大阪市住之江区 ●管理者：大阪市 ●規模：橋長442m 最大支間長240m ●年代：昭和50(1975)年 ●形式：鋼橋・斜張橋 ●その他：1975年田中賞	合計80本のケーブルで荷重を分散させた、日本初の本格的なマルチケーブルの橋梁。両翼を広げたような雄大な形態が、カモメを連想させる優美な橋である。特に、夕陽を背景に浮かび上がる橋のシルエットが美しい。
			66	さくらのみや 桜宮橋	●所在地：大阪府大阪市北区～都島区 ●管理者：近畿地方整備局大阪国道事務所 ●規模：橋長188m 最大支間長104m 幅員24.5m ●年代：昭和5(1930)年 ●形式：鋼橋・アーチ橋 ●その他：選奨土木遺産、3ヒンジアーチ橋	戦前における日本最大のアーチ橋。中央にもヒンジを有する本体構造は、架橋地の地盤が悪いことに配慮して採用された。ヒンジ部を絞ったアーチ形態や橋の袂の橋頭堡が個性を高めてた、機能主義の構造デザインの好例である。
No. 67	No. 68	街中に映える橋	67	川崎橋	●所在地：大阪府大阪市北区～都島区 ●管理者：大阪市 ●規模：橋長129m 最大支間長88m 幅員5.8m ●年代：昭和53(1978)年 ●形式：鋼橋・自転車・歩行者専用斜張橋 ●その他：1978年田中賞、浪速の名橋50選選定橋	中之島公園と千里の万博記念公園を結ぶ大規模自転車道の一環として架橋された。石貼りの重厚な橋脚上に、洗練された形の支笄が乗り、その上にスリムなタワーとスレンダーな桁が良好なバランスで跳ぶ、景観設計の好例である。
			68	天神橋 (なにわ3大橋)	●所在地：大阪府大阪市中央区～北区 ●管理者：大阪市 ●規模：橋長211m 最大支間長62m 幅員22.0m ●年代：昭和9(1934)年 ●形式：鋼橋・3連2ヒンジアーチ橋 ●その他：	中之島の剣先に架けられた扁平アーチ橋は、水都大阪の代表的な河川景観を呈している。3連の軽快なアーチの両端に重厚なコンクリートアーチで全体を引き締めている。後年、剣先に螺旋形のスロープが設けられ、同時に美装化された。
No. 69	No. 70	街中に映える橋	69	天満橋 (なにわ3大橋)	●所在地：大阪府大阪市中央区～北区 ●管理者：大阪市 ●規模：橋長151m 最大支間長61m 幅員19.0m ●年代：昭和10(1935)年 ●形式：鋼橋・桁橋(ゲルバー式) ●その他：	設計担当者が「のびのびとした、鳥が翼を広げたような形」と表現した本橋は、外観上のバランスが良好である。戦後、自動車交通の発達により本橋が交通上のネックになり、昭和45年に在来橋の上に並行して高架橋が建設された。
			70	なにわ 難波橋 (なにわ3大橋)	●所在地：大阪府大阪市中央区～北区 ●管理者：大阪市 ●規模：橋長190m 幅員21.8m ●年代：大正4(1915)年 ●形式：鋼橋・桁橋 ●その他：	鋼製2ヒンジアーチの本橋は、中之島公園と一体で都市景観を創造している。装飾的な下部工、市章を組み込んだ高欄、華麗な照明灯、親柱上のライオン彫刻、さらに公園へ降りる広い石造階段など、最大限の意匠設計が施されている。
No. 71	No. 72	街中に映える橋	71	淀屋橋・大江橋	●所在地：大阪府大阪市中央区～北区 ●管理者：近畿地方整備局大阪国道事務所 ●規模：橋長54m・82m 幅員36.5m ●年代：昭和10(1935)年 ●形式：コンクリート橋・アーチ橋 ●その他：	懸賞募集によって採用された本橋のデザインは、近隣建築を模した意匠が周辺の雰囲気と調和している。本橋は現在大阪市民が最も魅力を感じる橋と言われ、利用されている。身近であることが愛着が持たれる大きな要因であろう。
			72	明石海峡大橋	●所在地：兵庫県神戸市垂水区～淡路市 ●管理者：本州四国連絡高速道路株式会社 ●規模：橋長3911m 最大支間長1991m 幅員35.5m ●年代：平成10(1998)年 ●形式：鋼橋・吊り橋 ●その他：1997年田中賞	若戸大橋以来、関門橋、因島大橋等、様々な工学的経験を経て、これらで培った橋梁技術や新たな技術開発を駆使して世界最長の吊り橋が造られた。外観は関門橋以来基本的に不変であり、これが我が国の文化を物語っている。

■【橋梁分野】選定候補リスト

主な写真		分類	No.	名称	概要・沿革	特徴
No. 73 	No. 74 	川を跳ぶ橋	73	むこ 武庫大橋	●所在地：兵庫県尼崎市～西宮市 ●管理者：近畿地方整備局阪神国道事務所 ●規模：橋長208m ●年代：大正15(1926)年 ●形式：コンクリート橋・開腹アーチ橋 ●その他：選奨土木遺産	低水敷は六連の軽快なアーチが重厚感のある橋脚に支えられ、高水敷には装飾的な充腹アーチが連なる。その間にバルコニーを兼ねた幅広の橋脚を置いて、都市近郊の幹線道路に相応しい風格と、変化のある景観を創り出している。
		山に佇む橋	74	みこはた 神子畑橋	●所在地：兵庫県朝来市 ●管理者：朝来市 ●規模：橋長16m 支間長14m 幅員3.6m ●年代：明治18(1885)年 ●形式：鉄橋・スパンドレルアーチ橋 ●その他：国重文	日本に現存する鉄橋として三番目に古く、全鉄橋としては唯一・最古のものである。本橋は建設当初から殆ど改修がなされず、この地にレース編みの様な美しい姿を遺している。日本の土木史上、誠に貴重な橋である。
No. 75 	No. 76 	海や湖を跨ぐ橋	75	とまた 苫田大橋	●所在地：岡山県苫田郡鏡野町 ●管理者：鏡野町 ●規模：橋長230m 幅員7.0m ●年代：平成15(2003)年 ●形式：コンクリート橋・V脚ラーメン橋 ●その他：2004年グッドデザイン賞、土木学会デザイン賞(2007)最優秀賞	ダム湖のランドマークとなるシンボル性と、コスト削減の要請を両立させた橋。「懸垂曲線形の桁断面」を効果的に見せる変断面の側面シルエットやV脚の採用は、構造的・施工性・経済性の観点からも合理的である。
		街中に映える橋	76	鶴見橋	●所在地：広島県広島市中区～南区 ●管理者：広島市 ●規模：橋長97m 最大支間長35m 幅員31.0m ●年代：昭和63(1988)年 ●形式：鋼橋・桁橋 ●その他：土木学会デザイン賞(2001)優秀賞	鉾桁の最外桁を箱桁とし、床面の底部を長く取り桁に陰影をつくることで、橋をスレンダーに見せている。支間割り、変断面の桁曲線、橋脚、橋上施設など、すべてが丁寧に、かつ抑制の効いたデザインがなされた好例である。
No. 77 	No. 78 	海や湖を跨ぐ橋	77	いんのしま 因島大橋	●所在地：広島県尾道市 ●管理者：本州四国連絡高速道路株式会社 ●規模：橋長1270m 最大支間長770m 幅員26.0m ●年代：昭和58(1983)年 ●形式：鋼橋・補剛トラス吊橋 ●その他：	瀬戸内海の向島と因島を結ぶ吊り橋。布刈り瀬戸は主要航路のため、橋桁は満潮時の海面より50mの高さが必要であり、その支間は建設当時日本最長であった。我が国の吊橋の中で、シルエットが最も美しい橋の1つと云えよう。
		海や湖を跨ぐ橋	78	たたら 多々羅大橋	●所在地：広島県尾道市～愛媛県今治市 ●管理者：本州四国連絡高速道路株式会社 ●規模：橋長1480m 最大支間長890m 幅員30.6m ●年代：平成11(1999)年 ●形式：鋼橋・斜張橋 ●その他：1998年田中賞	しまなみ街道の一部を構成する世界最長で、かつ美しいデザインの典型と云える斜張橋。計画当初は吊橋であったが、架橋技術の進歩と景観に配慮した結果、斜張橋となった。フランスのノルマンディー橋と姉妹橋である。
No. 79 	No. 80 	山に佇む橋	79	きんたい 錦帯橋	●所在地：山口県岩国市 ●管理者：岩国市 ●規模：橋長193m 最大支間長35m 幅員5.0m ●年代：延宝元(1673)年 ●形式：木橋・アーチ橋 ●その他：国名勝、世界最大の木造アーチ橋	日本三奇橋のひとつ。杭州の西湖に架けられた6連のアーチ橋「錦帯橋」がモデル(2004年に姉妹橋指定)。石垣状の強固な橋脚に支えられる、太鼓橋状の木製5連アーチ。アーチ曲線には懸垂曲線が採用されている。
		山に佇む橋	80	かずら橋	●所在地：徳島県三好市 ●管理者：三好市 ●規模：橋長45m 幅員2m ●年代：不詳 ●形式：木橋・吊り橋 ●その他：国重要有形民俗文化財	日本三奇橋のひとつ。架橋年次は不詳だが、大正時代に一度、ワイヤーを使った吊り橋に架け替えられた。しかし1928年、地域振興目的で復元され、現在も3年に一度の架け替えを繰り返し、姿を維持している。

■【橋梁分野】選定候補リスト

主な写真		分類	No.	名称	概要・沿革	特徴
No. 81 	No. 82 	野を駆ける橋	81	四国横断自動車道 高松西IC～ 高松東IC区間	●所在地：香川県高松市 ●管理者：西日本高速道路株式会社 ●規模：全長12.9km ●年代：平成15(2003)年 ●形式：コンクリート橋・鋼橋・複合橋・桁橋 ●その他：土木学会デザイン賞(2003)優秀賞	遠景の中では讃岐平野の中で実にのびやかに、近景ではそのボリュームに対して圧迫感を感じさせない。路面の横断勾配を中央を低くし配水管を外環上見え難くしたり、殊に異橋種間の桁高等のすりつけに意が配られている。
No. 83 	No. 84 	海や湖を跨ぐ橋	82	岩黒島橋・ ひつし 櫃石島橋	●所在地：香川県坂出市 ●管理者：本州四国連絡高速道路株式会社 ●規模：昭和63(1988)年 ●年代：橋長790m 最大支間長420m 幅員27.5m ●形式：鋼橋・斜張橋 ●その他：	櫃石島・岩黒島・羽佐島を結ぶ、同支間の双子の道路・鉄道併用斜張橋。環境庁との協議の中で、景観との調和を考慮して斜張橋が選定され、地域風土に基づくデザインコンセプトの下に、兜をイメージしたタワーデザインが採用された。
		山に佇む橋	83	さや 鞘橋	●所在地：香川県仲多度郡琴平町 ●管理者：金刀比羅宮 ●規模：橋長24m 幅員4.5m ●年代：明治2(1869)年(架橋位置移動：明治38(1905)年) ●形式：木橋・桁橋 ●その他：国登録有文	刀の鞘の様な反りが屋根に設けられていることから命名されたと云われる、銅葺唐破風造の屋根付き橋は、風雨に耐える構造デザインの一例である。現在は、金刀比羅宮の例大祭(10月10日)で、御神輿渡御が行われる時のみ通行出来る。
		海や湖を跨ぐ橋	84	長浜大橋	●所在地：愛媛県大洲市 ●管理者：愛媛県 ●規模：橋長226m 可動部支間長18m 幅員5.5m ●年代：昭和10(1935)年 ●形式：鋼橋・トラス／可動橋 ●その他：国登録有文、バスキュール式	中央部の18メートルを跳ね上げて開閉するバスキュール式(跳ね上げ式)可動橋で、現存する道路開閉橋としては日本最古。当時の西村兵太郎町長が橋の建設を提案し実施したが、そのメカニク的な形状が当時は理解されなかった。
No. 85 	No. 86 	川を跳ぶ橋	85	四万十川・屋内大橋 (口屋内沈下橋)	●所在地：高知県四万十市 ●管理者：四万十市 ●規模：橋長241m 幅員5.6m ●年代：昭和30(1955)年 ●形式：コンクリート橋・桁橋 ●その他：	多くの沈下橋が、鋼やコンクリートの杭を橋脚に用いるが、本橋は川底から直接コンクリートの橋脚を立ち上げ、変断面の桁と一体的な美しさを形作っている。洪水時にその通過機能を放棄する姿は、自然と共生する意思の表れである。
		川を跳ぶ橋	86	四万十川橋	●所在地：高知県四万十市 ●管理者：高知県 ●規模：橋長508m 最大支間長54m 幅員5.9m ●年代：大正15(1926)年 ●形式：鋼橋・下路単純ワーレントラス橋 ●その他：	通称「赤鉄橋」と呼ばれ地域に親しまれる本橋は、河口から約10Kmの地点に架かる道路橋である。架橋当時、四国で一番大規模な鉄橋であり、その外観は、広々とした河川景観の中で上に凸型の曲弦トラスの連続するリズムが心地よい。
No. 87 	No. 88 	海や湖を跨ぐ橋	87	若戸大橋	●所在地：福岡県北九州市戸畑区～若松区 ●管理者：北九州市道路公社 ●規模：橋長680m 最大支間長367m 幅員15m ●年代：昭和37(1962)年 ●形式：鋼橋・吊り橋 ●その他：	北九州工業地帯の真ん中に架かる橋。日本近代吊橋の原点として、すべて日本独自の技術を用いた先駆的な事例であり、その技術は関門橋、本州四国連絡橋へ引き継がれた。真っ赤な色彩は、工業地域の高度成長を鼓舞する象徴となった。
		海や湖を跨ぐ橋	88	南河内橋	●所在地：福岡県北九州市八幡東区 ●管理者：北九州市 ●規模：橋長133m 最大支間長66m 幅員4.1m ●年代：昭和2(1927)年 ●形式：鋼橋・レンチキュラートラス橋 ●その他：国登録有文、選奨土木遺産	通称「めがね橋」と呼ばれるレンチキュラートラス2連からなる、世界的にも珍しい構造の橋。日本近代製鉄の発祥官営八幡製鉄所の工業用水を確保するために建設されたダム湖の横断道路橋として造られ、現在は歩道として活躍している。

■【橋梁分野】選定候補リスト

主な写真		分類	No.	名称	概要・沿革	特徴
No. 89	No. 90	山に佇む橋	89	おぼろ 龐大橋	●所在地：福岡県八女市 ●管理者：八女市 ●規模：橋長293m 支間長172m 幅員11.0m ●年代：平成14(2002)年 ●形式：コンクリート橋・アーチ橋 ●その他：2002年田中賞、デザイン賞(2004)優秀賞	架橋地点の麓から「おぼろ月夜にウサギが飛び跳ねる」姿をイメージしたと云われる本橋は、二股に分岐するアーチリブ形状や、逆V字形の鉛直材などから、躍動感が感じられるデザインとなっている。
			90	(長崎)眼鏡橋	●所在地：長崎県長崎市 ●管理者：長崎市 ●規模：橋長23m 幅員4.7m ●年代：寛永11(1634)年 ●形式：石橋・アーチ橋 ●その他：国重文	日本初の石造りアーチ橋。興福寺の2代目住職、黙子如定が架けた。1982年の長崎大水害で半壊したが、別途河道を新設した上で元通りに修復された。修復時に江戸期の階段跡が出土したため、階段付きの歩行者専用橋として復元された。
No. 91	No. 92	海や湖を跨ぐ橋	91	さいかい 西海橋	●所在地：長崎県佐世保市～西海市 ●管理者：長崎県 ●規模：橋長316m 最大支間長244m 幅員7.5m ●年代：昭和30(1955)年 ●形式：鋼橋・ブレースドリブ固定アーチ橋 ●その他：	当時東洋一の規模で、日本で初めて支間が200mを越えた橋。桁下の伊ノ浦瀬戸は、急潮による渦潮が有名で橋脚は設置できない。本橋は周辺景観との存在感のバランスが絶妙で、プロポーションや、労力を忍ばせるディテールが美しい。
		海や湖を跨ぐ橋	92	うしぶか 牛深ハイヤ大橋	●所在地：熊本県牛深市 ●管理者：熊本県 ●規模：橋長833m 最大支間長150m 幅員13.6m ●年代：平成9(1997)年 ●形式：鋼橋・桁橋 ●その他：1997年田中賞、デザイン賞(2001)最優秀賞	細やかな地形と澄んだ水面の自然風景の中に、如何に橋を溶け込ませるかが目標とされた。構造表現の突出する吊橋や斜張橋を避け、桁橋を選択することで、風景の中に一本の線を浮上させ自然の中の浸透を試みた。特にディテールは秀逸。
No. 93	No. 94	山に佇む橋	93	霊台橋	●所在地：熊本県下益城郡美里町 ●管理者：美里町 ●規模：橋長90m アーチ径間28m 幅員5.5m ●年代：弘化4(1847)年 ●形式：石橋・アーチ橋 ●その他：国重文	アーチライズ14.2mのちょうど2倍(直径)がアーチ支間となる、半円形の石造アーチ橋。石造アーチとしては当時最長のアーチ支間を誇った。側壁部の控の石垣形状が特徴的であり、今も現役で地域景観に埋没する橋。
		山に佇む橋	94	内大臣橋	●所在地：熊本県下益城郡美里町～上益城郡山都町 ●管理者：農林水産省九州森林管理局 ●規模：橋長200m 最大支間長153m 幅員5.5m ●年代：昭和37(1962)年 ●形式：鋼橋・中路ブレースドリブアーチ橋 ●その他：	変断面ブレースドリブ中路アーチ橋として、当時東洋一の規模を誇った。中・遠景からの外観は、自然景観の中にあって適度な存在感を示すが、近景や内部景観からは、自然を克服する人類の技術力に感嘆させられる。
No. 95	No. 96	山に佇む橋	95	つうじゅん 通潤橋	●所在地：熊本県上益城郡山都町 ●管理者：山都町 ●規模：橋長84m アーチ径間27m 幅員6.5m ●年代：安政元(1854)年 ●形式：石橋・アーチ橋 ●その他：国重文	橋上部に石造パイプを3列並べ、逆サイフオンの原理で水を渡す水路橋。農業用水路として今も使われる。アーチを高く積むための鞘石垣、袖石垣は熊本城の石垣からの技術導入。水面からの高さ21.4mは石橋の中では当時第一。
		山に佇む橋	96	あゆのせ 鮎の瀬大橋	●所在地：熊本県上益城郡山都町 ●管理者：熊本県 ●規模：橋長390m 最大支間長200m 幅員11.6m ●年代：平成11(1999)年 ●形式：コンクリート橋・斜張橋 ●その他：土木学会デザイン賞(2002)最優秀賞	風景を活かした橋づくり「橋のある風景」をつくることをデザインの目的とし、Y型ラーメン橋脚とPC斜張橋を複合した特殊な構造形式を採用。斜張橋とV字橋脚を組み合わせたアンバランスな形態イメージを地形に重ねた。

■【橋梁分野】選定候補リスト

主な写真		分類	No.	名称	概要・沿革	特徴
No. 97	No. 98	海や湖を跨ぐ橋	97	てんもん 天門橋	●所在地： 熊本県上天草市 ●管理者： 熊本県 ●規模： 橋長502m 最大支間長300m 幅員6.5m ●年代： 昭和41(1966)年 ●形式： 鋼橋・トラス橋 ●その他： 天草1号橋、1966年田中賞	天草五橋中で最大支間を有する1号橋。完成当時は、同形式で世界一の規模。外観は、青く透き通る海上を主張しすぎない存在感で跨いでいる(橋脚バランスは細すぎ)が、内部景観はその幅員が狭いためトラス特有の煩雑さは感じる。
			98	大矢野橋	●所在地： 熊本県上天草市 ●管理者： 熊本県 ●規模： 橋長249m 最大支間長156m 幅員6.5m ●年代： 昭和41(1966)年 ●形式： 鋼橋・アーチ橋 ●その他： 天草2号橋	天草五橋の2号橋で、当時ランガートラス橋としては日本一の支間を誇った。直線で構成された細いアーチリブは基より、トラス組みされた補剛桁も透過性が良いため、1号橋と同様に、周辺風景によく馴染んでいる。
No. 99	No. 100	海や湖を跨ぐ橋	99	松島橋	●所在地： 熊本県上天草市 ●管理者： 熊本県 ●規模： 橋長177m 最大支間長126m 幅員6.5m ●年代： 昭和41(1966)年 ●形式： 鋼橋・アーチ橋 ●その他： 天草5号橋	天草五橋の5号橋で、パイプで構成されたアーチ橋はわが国でも例が少なく、支間も当時日本一であった。本橋は、まわりの風景に太く赤いパイプが目立ち、近代的な景観を創造している。一方で自然景観には調和しないとの意見もある。
			100	みょうばん 別府明礬橋	●所在地： 大分県別府市 ●管理者： 西日本高速道路株式会社 ●規模： 橋長411m 最大支間長235m 幅員21.4m ●年代： 平成元(1989)年 ●形式： コンクリート橋・アーチ橋 ●その他： 1989年田中賞	我が国有数の温泉地「別府」を眼下に見下ろす本橋は、多くの観光客が訪れるため、自然との融合を第一の目標とされた。特に、アーチと補剛桁の剛性をほぼ等しくし、補剛桁を支える支材や橋脚の支間が整っていることが特筆される。
No. 101	No. 102	川を跳ぶ橋	101	イナコスの橋	●所在地： 大分県別府市 ●管理者： 別府市 ●規模： 橋長36m 幅員2.0~2.9m ●年代： 平成6(1994)年 ●形式： 鋼橋・石橋・サスペンアーチ橋(張弦梁) ●その他： 1994年田中賞、デザイン賞(2005)優秀賞	緊張感のある美しい橋。上向きの曲率を持つ花崗岩の路面、下向きの曲率を持つ鋼材(7H-)が、アーチと吊システムを構成し、共同して荷重に抵抗する合理的な構造である。豊富な経験と卓越した技術力を持つ川口衛氏の作品。
		川を跳ぶ橋	102	やばけい 耶馬溪橋	●所在地： 大分県中津市 ●管理者： 大分県 ●規模： 橋長116m ●年代： 大正12(1923)年 ●形式： 石橋・アーチ橋 ●その他： 県有文	日本最長の石橋であり、八連アーチというのも日本で唯一。石積みは熊本の花崗岩の技法とは異なり、長崎の眼鏡橋スタイルである。このため地元では「オランダ橋」とも呼ばれている。
No. 103	No. 104	川を跳ぶ橋	103	西田橋	●所在地： 鹿児島県鹿児島市 ●管理者： 鹿児島県立石橋記念館 ●規模： 橋長50m 幅員6.2m ●年代： 弘化3(1846)年 ●形式： 石橋・アーチ橋 ●その他： 県有文	平成5年8月の集中豪雨を受け、平成12年に甲突川改修と併せて石橋記念公園に移設復元された。西田橋のデザインは、その本体の美しさは基より木橋時代の青銅擬宝珠や高欄など、藩の威光を示す橋として岩永三五郎により整備された。
		野を駆ける橋	104	はなばる 南風原高架橋	●所在地： 沖縄県中頭郡西原町~島尻郡南風原町 ●管理者： 西日本高速道路株式会社 ●規模： 橋長828m ●年代： 平成8(1996)年 ●形式： コンクリート橋・アーチ橋 ●その他： 1996年田中賞、デザイン賞(2002)優秀賞	沖縄の玄関口・那覇空港と市内を結ぶ沖縄自動車道の高架橋。上下線分離や、高さの異なる橋脚やアーチ支材を上手く形態処理することで違和感を軽減し、その雄大な存在感を周辺景観に馴染ませている。

■【橋梁分野】選定候補リスト

主な写真	分類	No.	名称	概要・沿革	特徴
※特記無き写真は、大日本コンサルタント株式会社が撮影			凡例	●規 模： 橋長、支間長…1m単位に四捨五入(m) 幅員…総幅員(m) ●その他： 田中賞…土木学会田中賞作品部門 土木学会デザイン賞・デザイン賞…土木学会景観・デザイン賞 選奨土木遺産…土木学会選奨土木遺産	

●橋梁分野における規範事例選定の考え方

(1) 事例選定のポイント

① 選定対象

- ・前項で抽出した規範候補（104 事例）から選定した。

② 選定のポイント

- ・橋梁部会の判断を踏まえ、規範事例の選定に関するポイントを以下に整理した。

【ポイント1 橋梁の架橋位置】

- ・橋梁を分類する基準は、「形式」と「材料」が一般的である。しかし、これらの区分は専門家には理解しやすいが、専門家以外の方々にとっては馴染みが薄い。橋梁デザインを考える上では「橋と周辺景観との調和」、すなわち架橋位置がもっとも重要なポイントである。

【ポイント2 洗練された形態】

- ・地形や風景は不変ではない。しかし、構造物の形そのものは存在している以上不変であり、また中・近景においては橋の形がデザイン評価の主題となる。したがって、橋は周辺との調和はもとより、単体としての形が洗練されている必要がある。

【ポイント3 メッセージの発信】

- ・個性的な姿かたちから、時代や設計者のメッセージが感じられる場合がある。これを読みとり、調査し、後世に伝えることで、次の良いデザインが生まれる。

【ポイント4 橋梁群としての考え方】

- ・橋単体としてだけでなく、ある範囲で計画的に配置（対比等、関係のデザイン）された「橋梁群」として考えられた都市デザインの発想が含まれている事例を取り上げる。

【ポイント5 網羅性への配慮】

- ・選定の際には、「時代背景」、「形式」、「材料」、「デザイン意図」（都市、構造、人、環境など）等を極力網羅するように配慮した。

上記のポイントを踏まえ、以下の項目に着目した規範事例を選定した。

- | |
|--|
| <ol style="list-style-type: none">1) 伝統的な橋2) 地形になじむ橋3) 造形表現（構造デザイン、メッセージ性、都市コンテクスト）が明快で美しい橋4) 人の利用・居心地に優れた橋 |
|--|

(2) 事例選定の考え方

世界に名橋と言われるものは数多い。しかしながらその名橋たる由縁は、様々である。橋は古来より、その存在、形態、美しさなどから、人々の関心を集めて来た土木構造物である。名橋 100 選といった類をはじめ、絵画・写真・音楽・詩歌・文章など芸術文化の中にも数多く登場する。橋梁美学という言葉もある。このように多くの人が感心を寄せる橋であるが、そこには色々な評価の視点がある事がわかる。

今回の規範事例を集めるに当たっては、何をもって規範とするかというところから議論をはじめた。土木の景観・デザインという分野から考えた橋の規範とは何かと考えたとき、それは、単に、工学的に優れているだけでは不十分であることは、上記の例からみても明らかであろう。魅力ある橋であるためにはそれに加えて、何かが必要であると思われるが、その何かを明快に絞ることは、実は大変難しい事である。

基本的には、評価する人によって異なる（同じではない）事は当然で、様々な意見はあろうが、ここでは橋自体の形態やディテールのデザインが魅力的であるだけでなく、周囲の景観、環境と一体となって橋の存在や、橋を含めた風景そのものが魅力的である様な事例をもって規範とするのが良いのではないかと考えた。つまるところ、「そこにその橋が存在する事の価値」が問題なのではないかという事である。それは、技術的、文化的、地形と風土（自然環境、生活環境）など様々な側面からの総合的検討から生み出されるものであろうが、事例によってそれを明らかにする。あるいは、その構想、発想のプロセスを明らかにしておく事は、現在の我々が、橋を計画し設計する際に大いに参考になるものと考えられる。

そのためには、まず広い範囲で候補となる橋の事例を集める事からはじめることにした。橋そのものとそれがよって立つ場所（立地）とをセット

で考えて、我々が心に残る、あるいは気になる橋を 100 橋を目標にリストアップする作業を行い、その中から 10 橋程度を規範事例として採り上げる方針で臨んだが、見落としがちな様、広く網をかぶせるためにも、既往の文献資料（例えば、世界の橋（森北出版）、日本の橋（日本橋梁建設協会）、新日本の橋（同）、田中賞の橋（土木学会）等々）も参照しつつ、候補を抽出した結果が、リストの約 100 橋である。なお、ここではあえて鉄道橋を除いているが、その理由は、鉄道橋は元来、機能中心で自己完結的な設計がなされるため、道路橋のように必然的に周辺との関わりに配慮する事が少ない。勿論、碓氷橋の様に、土木遺産としてだけでなく、景観的にも美しく参考となる橋もいくつかあるが、デザイン的には見るべきものが少なく、道路橋に絞っても規範事例としては十分であると考えた。

この中から規範事例として 10 橋を選んだのであるが、前述の様な規範の考え方に則した選定の要点は、以下の様である。

錦帯橋は木橋であり、過去の土木遺産的な橋で現在このような橋を作ることとは考えられないので異色に映るであろうが、最近の修復工事で解明されたその構造デザインや材料の巧みな使い方は当時の技術水準では最先端のものであり、我が国の独創で世界に誇れるものである。その挑戦的なデザイン精神は現在でも決して色あせていない。その計画、設計の考え方（課題への対処の方法）は現在にも通用し大いに参考となるものである。横向大橋も錦帯橋と同じく技術的内容は異なるが、立地条件に対応して革新的な構造デザインに挑戦した事例である。

永代橋・清洲橋は、隅田川の震災復興橋梁群の中で、都市の中の河川という立地を考えたときの規範事例として選定した。当時の材料や技術は、現代では過去のものであるが、都市景観の一翼を担うというその設計思想や、一貫して細部まで行き届いたデザインは現代にも十分通じるものであ

る。

武庫大橋は、その立地場所から都市近郊の文化と地域の雰囲気を読み取る景観を創出すべくデザインされた事例であり、天神橋は、都市計画との関連を意識して計画された例である。いずれもかなり古い時代の橋であるが、都市空間との関わりを考える重要さを教えてくれるものである。一方、現在の技術水準における都市内河川橋としては、都市空間の一部として一体化して細部まで行き届いたデザインがなされた鶴見橋を選定した。

海や川、谷など大きな地形との整合も、大きな課題である。西海橋は、深く狭い海面をまたぐ優美なアーチの好例であり、十王川橋は、風景の中での調和、融合、対比といったような橋梁美学的な発想でなく、その場所の地形に合った合理的な構造形態を基本にして形を洗練させていくという構造デザインの思考プロセスをとった橋の一つの典型である。広い海面を渡る橋の例としては、横浜ベイブリッジと牛深ハイヤ大橋をとり上げた。前者は都市空間、後者は自然空間の例である。又、ダム湖の水面を渡る橋の例として苦田大橋を選定した。

以上、いずれも橋単体のみならず、その場所に風景として一体として見た場合にも、美しい景観として、見る者に感動を与える橋であり、国が策定の景観ガイドラインの評価軸として参考にすべきものであると考える。なお、個々のディテールにわたり、構造的にもデザインの的にも思い切った事が可能な歩道橋について、まとめて一項目を設けた。

土木デザイン集成編集小委員会 道路・橋梁部会長
大日本コンサルタント株式会社
田村 幸久

【橋梁分野】規範事例一覧

区分		事例対象	テーマ（副題）	特 徴	
伝統的な橋		錦帯橋 （山口県）	守り継がれてきた橋づくりの 技と郷土の風景	・最初の架橋（1673）から 300 年以上経た現在にまで、その存在が維持されてきた日本オリジナルの橋。構造の姿そのものが風景を形成している点でも現代の規範となりうる。 ・洪水に対抗するための河床の敷石、橋脚形状の工夫、当時としては破格の最大支間を実現すべく巧みな木組みを刳ね出しながらアーチを形成した工夫など、架橋における課題解決の手法は現代においても十分通じるものが多い。	
地形になじむ橋		西海橋 （長崎県）	架構の美と品格をあわせもつ 日本初の長大橋	・繊細かつダイナミックな橋梁が針尾瀬戸を一跨ぎするスケール感のバランスのよさが特徴。 ・戦後における長大橋建設のさきがけであり、近代的な橋が観光資源になることを示した最初の橋でもある。	
		横浜ベイブリッジ （神奈川県）	構想以来 40 年をかけた 300 万 都市のシンボル	・都市の大動脈を担う巨大構造物でありながら、適切な構造の選択とデザイン配慮、そして有力な視点場が存在したことにより、横浜の新名所として定着した。 ・デザイン：M+M デザイン事務所	
造形表現が 明快で 美しい橋	構造デザイン	永代橋・清洲橋 （東京都）	日本の設計技術の礎を築いた 帝都復興のシンボル	・復興局の隅田川橋梁群として取り上げる。特にこの 2 橋は、重量感のある永代橋、繊細な清洲橋として対比の関係が明確である。 ・欧州の橋に範をとっているものの、それぞれに個性があって美しく、脚部や橋台部にいたるまで橋の構造的性質を生かした入念な造形処理が施されている。	
		横向大橋 （福島県）	架橋条件を活用した独創の構 造設計	・曲線橋、高橋脚、といった架橋条件を巧みに利用した合理的かつ斬新な構造設計により、周辺の自然景観にしっかりと収まるシンプルでスレンダーな構造物に仕上げている。 ・設計：星野邦男	
		十王川橋 （茨城県）	設計作法としての「連続性・リ ズム・アクセント」の具現化	・橋梁区間全体をトータルに計画した結果として、溪流部をまたぐ最大支間が必要な箇所に V 脚ラ ーメンを配置して、橋全体の連続性、風景の創造、および地形との調和に配慮されている。 ・桁高変化、V 脚角度、など細部にわたり綿密な計画がされている	
	メッセージ性	牛深ハイヤ大橋 （熊本県）	設計コンセプト「一本の線」を 具現化した断面デザイン	・現代社会を支える自動車交通網整備においては、船舶航行などの桁下空間の利用制約から架橋地 周辺の地形のスケール感を越えた構造物が要求される事が多くなってきている。この事例では、 橋梁計画の上で操作可能である線形計画、橋梁形式の選択とその断面設計において、独創的なア イデアを導入する事で見事に解決している。	
		都市（地域） コンテキスト	天神橋 （大阪府）	街を見晴らす都市河川の橋	・大阪市の第一次都市計画事業の橋梁。中ノ島の先端部にあって、3 連の軽快な上路の鋼 2 ヒンジ アーチが連なる。難波橋、天満橋とともに江戸期より難波 3 大橋に上げられる。 ・中ノ島周辺の橋梁群は都市の眺望を意識して上路橋が多く、隅田川橋梁群と対比される。昭和 62 年にらせん形のスロープが中ノ島をまたぐアーチに取り付けられた。
			武庫大橋 （兵庫県）	昭和初期の時代精神を今に伝 える様式美	・増田淳設計の 6 連の RC 開腹アーチ橋 ・選奨土木遺産（H18 年度）
			苦田大橋 （岡山県）	風景の中でのシンボル性を実 現したデザインからの発想	・コンクリートの可塑性を利用した抑制の効いた美しい造形デザイン ・現代的課題である、（ダム湖のランドマークとなる）シンボル性と、コスト縮減の要請を両立
人の利用・居心地に優れた橋		鶴見橋 （広島県）	さりげない心遣いが行き届く ディテールの完成度	・連続性確保、橋詰広場との連携、など現代における橋梁デザインの定石を高い次元で融合したシ ンプルで完成度の高い橋。 ・デザイン：M+M デザイン事務所	
		歩行者専用の橋	歩道橋の可能性を拡大する時 代に応じた発想	・対象事例：柳宗理氏の提案橋、フランス山歩道橋（線形）、川崎橋（都市）、イナコスの橋（構造）、 ブリッジ渋谷 21（都市）、青春橋（構造）、りんどう橋（転用）、汽車道（転用）	